

# PMUS MANRESA



Diputació  
Barcelona



Ajuntament  
de Manresa

## Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Manresa

**Document de propostes**

## ÍNDEX

<b>0</b>	<b>INTRODUCCIÓ AL PLA DE PROPOSTES</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>OBJECTIUS DEL PLA</b>	<b>2</b>
1.1	OBJECTIU GENERAL: QUALITAT DE VIDA I SALUT DE LES PERSONES	2
1.2	OBJECTIUS DEL PMUS DE MANRESA	3
1.2.1	Objectius específics del PMUS	3
1.2.2	Objectius ambientals i socials	4
<b>2</b>	<b>ESTRATEGIES I PLANIFICACIO REFERENT</b>	<b>5</b>
2.1	ESTRATÈGIES GENERALS	5
2.1.1	Objectius de Desenvolupament Sostenible	5
2.1.2	Pacte d'alcaldis pel Clima i l'Energia	6
2.2	MARC LEGAL	6
2.2.1	Marc Europeu	6
2.2.2	Estatal	6
2.2.3	Autonòmic	6
2.3	PLANEJAMENT	7
2.3.1	Estatal	7
2.3.2	Autonòmic	7
2.3.3	Municipal	8
<b>3</b>	<b>PLANTEJAMENT D'ESCENARIS</b>	<b>11</b>
3.1	ESCENARI TENDENCIAL	11
3.2	ESCENARI MODERAT	11
3.3	ESCENARI OPTIMISTA	12
<b>4</b>	<b>ESQUEMA DE PRESENTACIÓ DE LES PROPOSTES</b>	<b>15</b>
<b>5</b>	<b>PROPOSTES</b>	<b>16</b>
	CIUTAT CAPITAL I REFERENT	16
	CIUTAT CONNEXA I ORDENANDA	29
	CIUTAT CUIDADORA I INCLUSIVA	87
<b>6</b>	<b>RESUM DEL PLA D'ACTUACIONS</b>	<b>106</b>
<b>7</b>	<b>PRIORITAT AMBIENTAL I SOCIAL</b>	<b>112</b>

<b>8</b>	<b>GESTIÓ DEL PLA DE MOBILITAT.....</b>	<b>114</b>
8.1	GESTOR DE LA MOBILITAT .....	114
8.2	GESTIÓ DEL FINANÇAMENT .....	114
8.3	SEGUIMENT I INDICADORS .....	115
8.3.1	Seguiment a la implantació de les mesures .....	115
8.3.2	Indicadors de seguiment .....	116

## ÍNDEX DE FIGURES

Figura 1.	Alineació del PMUS amb els ODS.....	5
Figura 2.	Repartiment modal viatges interns escenari tendencial 2029 .....	11
Figura 3.	Evolució dels veh-km “contaminants” en els escenaris tendencials 2026-2029 .....	11
Figura 4.	Repartiment modal viatges interns escenari tendencial vs. moderat .....	12
Figura 5.	Repartiment modal viatges interns escenari tendencial vs. optimista.....	12
Figura 6.	Comparativa emissió partícules contaminants.....	13
Figura 7.	Comparativa consum energia .....	14
Figura 8.	Comparativa emissions CO <sub>2</sub> .....	14
Figura 9.	Línies estratègiques i lots del pla de propostes del PMUS de Manresa .....	15
Figura 10.	Continguts de la presentació de les actuacions.....	15
Figura 11.	Vincles i relacions de dependència entre les mesures del PMUS.....	115

## ÍNDEX DE TAULES

Taula 1.	Valor absolut i relatiu de les externalitats de cotxe i bus. Any 2019 .....	3
Taula 2.	Evolució repartiment modal viatges interns. PMUS 2012-2021 .....	11
Taula 3.	Valoració subjectiva de les alternatives plantejades respecte objectius ambientals i socials.....	13
Taula 4.	Valors de reducció de contaminants i consum d’energia segons alternatives .....	13
Taula 5.	Prioritat, implantació i agents de les mesures de la línia estratègica “Ciutat capital i referent” .....	106
Taula 6.	Prioritat, implantació i agents de les mesures de la línia estratègica “Ciutat connexa i ordenada” .....	107
Taula 7.	Prioritat, implantació i agents de les mesures de la línia estratègica “Ciutat cuidadora i inclusiva” .....	110
Taula 8.	Resum fases implantació i cost estimat per lots .....	111
Taula 9.	Prioritat ambiental i social dels lots de mesures.....	112
Taula 10.	Propostes pel foment del canvi modal segons flux de relació interna .....	112
Taula 11.	Repartiment modal desagregat del total de viatges.....	116
Taula 12.	Indicadors de seguiment del PMUS de Manresa .....	117

**LLISTA D'ACRÒNIMS**

AMB – Àrea Metropolitana de Barcelona

ATM – Autoritat de Transport Metropolità

B2C – “Business to Consumer” (Negoci a consumidor)

C/D – Càrrega i descàrrega

DGT - Direcció General de Trànsit

DIBA – Diputació de Barcelona

DNC – Directrius Nacionals de Mobilitat

DUM – Distribució Urbana de Mercaderies

ECB – Estratègia Catalana de la Bicicleta

EAE – Estudi Ambiental Estratègic

ESCACC - Estratègia catalana d'adaptació al canvi climàtic

FGC – Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

ODS – Objectius de Desenvolupament Sostenible

PDE – Pla de Desplaçament d'Empresa

PDI - Pla Director d'Infraestructures

PDM - Pla Director de la Mobilitat

PIRVEC - Pla estratègic per al desplegament d'infraestructura de recàrrega per al vehicle elèctric a Catalunya

PITC - Pla Infraestructures del Transport de Catalunya

PMQA - Pla d'Actuació per a la Millora de la Qualitat de l'Aire

PMUS – Pla de Mobilitat Urbana Sostenible

PNIEC - Plan Nacional Integrado Energía y Clima

POUM – Pla d'Ordenació Urbanística Municipal

PLSV – Pla Local de Seguretat Viària

PTCC – Pla Territorial de les Comarques Centrals

PTVC - Pla de Transports de Viatgers de Catalunya

PMR – Persona amb Mobilitat Reduïda

PLUS – Pla de Logística Urbana Sostenible

TP – Transport públic

VAP – Vies d'Atenció Preferent

VMP – Vehicle de Mobilitat Personal

VP – Vehicle privat

XXSS – Xarxes Socials

ZBE – Zona de Baixes Emissions

ZPEAA - Zones de Protecció Especial de l'Àmbient Atmosfèric



## 0 INTRODUCCIÓ AL PLA DE PROPOSTES

El cos principal del present document és un recull de les actuacions dirigides a la progressiva transformació de la mobilitat de Manresa cap a un model ambiental i socialment més sostenible. Tot i que el període de vigència és de 6 anys, l'estratègia i els objectius fonamentals que defineixen aquestes actuacions han d'anar més enllà d'aquest horitzó i gaudir d'una visió que consolidi una dinàmica transformadora a llarg termini. Els objectius que regeixen el pla, cadascun d'ells definit amb una naturalesa i àmbit específic, s'encaminen a un objectiu global de qualitat de vida i salut de les persones.

Com a primer nivell d'organització, els lots d'actuacions s'emmarquen sota el paraigües de 3 línies estratègiques principals que atorguen un rol a la ciutat de Manresa respecte els seus ciutadans/es i la xarxa de transport. La ciutat ha d'actuar com a capital i referent a nivell regional, ha de respondre a uns paràmetres de sostenibilitat de manera ordenada i connexa i, des de les possibilitats dels sistemes de transport, ha de ser capaç de cuidar i millorar les condicions de vida de tots els seus habitants.

Tractant-se d'un pla integral de sostenibilitat, les mesures impliquen a tots els mitjans involucrats en la mobilitat de la ciutat i el seu entorn i, alhora, fan un èmfasi especial en la universalitat de la mateixa, posant el focus en certs col·lectius més vulnerables que actualment no veuen satisfetes les seves necessitats per a poder desplaçar-se de manera segura i còmoda. Tot i això, en molts casos, el plantejament de les mesures no tracta de manera unívoca un o altre mitjà de transport intentant respondre a les necessitats de tots ells de manera coordinada, podent així establir les sinergies necessàries i les condicions de convivència que permetin una millora integral. Per altra banda, explícitament, i com és lògic en la recerca de una mobilitat sostenible, és l'impuls de la mobilitat activa la que es col·loca a la base de la piràmide.

Així com les actuacions tenen un caràcter transversal respecte els mitjans de transport i la demanda, també es pretén respondre a una transversalitat geogràfica, actuant sobre els diferents àmbits del territori manresà. Les demandes de desplaçaments comprenen totes les escales de la ciutat i, des del pla, es posa el focus en cadascuna d'elles responen a les disfuncions que s'han detectat a les escales:

- )] **intermunicipal**, clau pel paper que juga Manresa com referent i capital de la Catalunya Central,
- )] **municipal**, tot i la relativa manca de dispersió demogràfica de Manresa, és important respondre a les necessitats de tots els residents i acostar la població al seu entorn natural,
- )] **casc urbà**, on tenen lloc els grans fluxos de mobilitat i
- )] **barri**, en les que es produeixen els desplaçaments de proximitat i es fa més visible la qualitat urbana.

Des del punt de vista de la gestió del Pla, essent la mobilitat i el transport un àmbit en el que participa tot el conjunt de la societat (ciutadania, empreses, administració, etc.) i tot i que el pla és una eina de planificació de l'Ajuntament, ha de servir també per a posar de manifest les possibilitats de participació de la societat de Manresa.

Les mesures que s'hi proposen requereixen en molts casos de la capacitat de l'Ajuntament d'establir col·laboracions amb altres agents. Les possibilitats d'implantació reals d'algunes de les mesures i l'èxit en assolir

els objectius perseguits, passen per fer partícip a les entitats que puguin aportar experiència, finançament o, simplement, es vegin afectades.

A partir d'aquí, moltes mesures vindran definides per col·laboracions que poden ser dins dels àmbits:

- )] **Públic-públic**: En les que, segurament per la pròpia naturalesa o l'àmbit competencial, l'ajuntament de Manresa es veurà obligat a coordinar i/o participar amb altres entitats públiques, ja siguin d'un caràcter administratiu i de govern territorial (consell comarcal, Generalitat de Catalunya, altres ajuntaments del Bages,...) o impliqui directament institucions com l'Hospital Sant Joan de Déu o centres educatius.
- )] **Públic-privat**: Hi ha mesures que poden afectar i implicar agents privats i amb els quals es poden establir canals de col·laboració per tal de que tant l'ajuntament, per l'assoliment del seus objectius de caràcter social, com les empreses, amb una perspectiva més financera, en surtin beneficiats.  
  
En aquest marc també entra la participació i col·laboració en molts casos de la població civil i les seves estructures organitzatives (associacions veïnals, associacions civils, etc.), essent aquest un element clau per a l'acceptació social de les actuacions realitzades.
- )] **Privat-privat**: Tot i que l'ajuntament sempre pot actuar com a dinamitzador, en alguns casos les mesures requeriran d'una intensa col·laboració dins de l'àmbit purament privat i de la capacitat de que, com a agents privats, adquireixin compromisos amb una finalitat de caràcter social.

De cara a la capacitat de dur a terme tota aquesta feina col·laborativa es posa en relleu la importància de la figura que es presenta a l'epígraf 8 del **gestor de la mobilitat**.

Tota aquesta informació de les característiques que defineixen cadascun dels lots i les mesures proposades, queden específicament recollides en les fitxes descriptives corresponents.

## 1 OBJECTIUS DEL PLA

### 1.1 OBJECTIU GENERAL: QUALITAT DE VIDA I SALUT DE LES PERSONES

En la identificació dels objectius del PMUS de Manresa 2023-2029, es fa propi l'objectiu de la línia de treball proposta per la Unió Europea (en la que es va basar la Setmana Europea de la Mobilitat de l'any 2021 de context post-pandèmic). El discurs pretén vincular directament els condicionants i conseqüències derivades de la mobilitat amb la qualitat de vida i salut de les persones i, per tant, l'objectiu que ha de servir com a referent central del PMUS és:

#### Millora de la qualitat de vida mitjançant la mobilitat urbana

Promogut per nombroses iniciatives, tant de l'àmbit científic i acadèmic, com per organitzacions internacionals i europees (Nacions Unides, OCDE, Comissió Europea, Oficina Estadística Europea) la mesura del progrés de les societats i el benestar dels individus implica ampliar el marc utilitzat tradicionalment, basat en indicadors de desenvolupament econòmic.

Els indicadors de qualitat de vida de l'INE (Institut Nacional d'Estadística)<sup>1</sup> contempen un espai multidimensional on s'inclouen conjunt d'indicadors i paràmetres on la configuració urbana té un paper fonamental.

Entre aquests indicadors, destaquen les dimensions "Salut" i "Entorn i medi ambient". La primera, "salut", té com a elements cabdals l'exercici físic regular i sedentarisme. La segona, "Entorn i medi ambient" mesura la contaminació i sorolls; accés a zones verdes i d'esbarjo; i entorn ambiental. Aquests indicadors estan totalment vinculats a la mobilitat activa i als espais urbans.

El medi ambient i qualitat urbana són indicadors de vital importància per als habitants de les ciutats. Un estudi realitzat per ISGlobal<sup>2</sup> per a la ciutat de Barcelona, estableix 3.000 morts prematures (un 20% de les defuncions totals anuals) degudes a l'impacte de la planificació urbana i del transport sobre la salut de les persones.



<sup>1</sup> Indicadors de qualitat de vida – Institut Nacional d'Estadística. Disponible a: [https://www.ine.es/ss/Satellite?L=0&c=INEPublicacion\\_C&cid=1259937499084&p=1254735110672&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLayout&param1=PYSDetalleGratis](https://www.ine.es/ss/Satellite?L=0&c=INEPublicacion_C&cid=1259937499084&p=1254735110672&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLayout&param1=PYSDetalleGratis)

Són les externalitats del transport aspectes claus que principalment causen aquests efectes negatius sobre el benestar de les persones i la seva salut:

)] **Contaminació atmosfèrica i canvi climàtic:** Els cotxes representen el 60,6% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle emesos pel sector del transport l'any 2019, el qual, de manera general, representa un 25% del total de les emissions.

Essent aquest un resultat que col·loca el sector del transport en una posició de protagonista negatiu en la contaminació a nivell global (i especialment el cotxe) la seva posició empitjora al ser l'únic sector en el que la tendència evolutiva ha estat negativa i les emissions de gasos s'han incrementat en les darreres tres dècades.<sup>3</sup>

)] **Salut i accidentalitat:** La necessitat de revertir la situació es fa palesa davant d'aquesta tendència negativa quant a contaminació de les ciutats, i encara més sabent que l'impacte sobre les generacions futures és encara major.

Segons la OMS, més del 90% dels nens i nenes del món respiren aire contaminat cada dia (causant, l'any 2016, al voltant d'unes 600.000 morts per infeccions respiratòries) posant en una posició de risc la seva salut i desenvolupament.

Per altra banda, els accidents de trànsit són una de les principals causes de mort externes, tot i que en els darrers anys s'ha millorat notablement en aquest aspecte, passant a l'Estat Espanyol de les 6.000 morts anuals de principis dels anys 2.000 a un número estable de 1.800.

Aquesta tendència decreixent també s'observa a Manresa on, en 10 anys, s'han disminuït el número de víctimes entre un 7% i un 10%. Tot això, com es mostra a la taula inferior, l'accidentalitat en cotxe (i moto) suposen la major despesa en externalitats associada al transport.

)] **Consum d'energia:** La dependència dels combustibles fòssils col·loca el sector del transport en una posició de debilitat davant de situacions extraordinàries com la crisi energètica de l'any 2022. El sector necessita descarbonitzar-se i, tot i que les estratègies marcades per la UE s'encaminen a promocionar la dotació i abastiment de models de propulsió "nets", l'objectiu principal ha de ser un model amb menor consum unitari que vingui provocat per un canvi en les pautes de mobilitat.

)] **Soroll:** Segons dades de l'Agència Europea del Medi Ambient, l'any 2017 un 4,2% de la població espanyola es va veure directament afectada i un 1,2% amb alteracions del son pel soroll provinent del trànsit de

<sup>2</sup> ISGlobal (2019) *7 propuestas para una Barcelona más saludable*.

<sup>3</sup> Agència Europea del Medi Ambient (2019). *Emissions de CO<sub>2</sub> dels cotxes: fets i xifres*.

carretera<sup>4</sup>. La pròpia agència col·loca el soroll en un dels problemes ambientals de major risc per a la salut humana.

**Objectiu 1. Millorar en la gestió de la mobilitat externa**  
 Un percentatge significatiu de l'espai públic de les ciutats es destina al servei del trànsit motoritzat i l'aparcament de vehicles en detriment de l'espai per a usos alternatius i altres mitjans. A Manresa, el percentatge del total de l'espai de vial destinat a calçada és aproximadament del 70% i un 43% de tot l'espai públic (parcs, places, zones verdes i vials). Això vol dir que principalment, la meitat de l'espai públic de la ciutat està destinat a satisfer les necessitats de la mobilitat motoritzada respecte mitjans alternatius o espais d'oci i lleure a l'aire lliure.

Per poder emetre una valoració quantitativa d'aquestes externalitats per a la societat, a continuació es mostren els valors utilitzats en la guia de la UE de costos externs del transport<sup>5</sup>, comparant el cost de les externalitats pel cotxe i pel transport en autobús. Per una banda, el cost absolut per la UE27 i l'estat espanyol i addicionalment normalitzat a 1.000 viatgers\*km.

**Taula 1. Valor absolut i relatiu de les externalitats de cotxe i bus. Any 2019**

		Accidentalitat	Pol·lució de l'aire	Canvi climàtic	Soroll	Congestió (àrea urbana)
Milers de milions € (EU27)	Cotxe	185,40 €	30,90 €	48,30 €	23,70 €	130,70 €
	Bus	4,40 €	1,30 €	0,80 €	0,70 €	3,50 €
Milers de milions € (estat espanyol)	Cotxe	13,30 €	2,08 €	3,79 €	3,20 €	13,47 €
	Bus	0,40 €	0,03 €	0,03 €	0,10 €	0,30 €
€ per 1000 viatj*km (per l'estat espanyol)	Cotxe	41,89 €	6,54 €	11,95 €	9,94 €	51,29 €
	Bus	8,41 €	3,43 €	4,02 €	3,19 €	6,33 €

Com es pot observar, el cost absolut d'algunes de les externalitats derivades de la mobilitat en cotxe són significativament superiors a l'autobús.

Normalitzat per cada 1000 viatgers\*km, els valors són igualment alts, el doble en el cas de la pol·lució de l'aire o 5 i 8 vegades superior en el cas dels accidents o la congestió (en aquest cas vinculada a la mobilitat urbana) respectivament.

Aquest resultat posen de manifest l'alt impacte que tenen aquestes externalitats sobre la societat i els beneficis econòmics de treure part de la demanda del cotxe en benefici de mitjans més sostenibles.

## 1.2 OBJECTIUS DEL PMUS DE MANRESA

### 1.2.1 Objectius específics del PMUS

Els objectius sobre les que es basa el PMUS de Manresa, obtinguts en les fases prèvies de treball són:

**Objectiu 1. Millorar en la gestió de la mobilitat externa**  
 Dirigit principalment a fer front a les mancances i necessitats infraestructurals i de serveis que relacionen Manresa, amb el seu paper capital del Bages i de la Catalunya Central, amb els municipis del seu entorn i

la mobilitat de connexió, marcada principalment per la presència del vehicle privat sobretot en els viatges dins de la regió. Tanmateix es pretén col·locar Manresa com a entitat gestora de pes dins de les taules de decisió.

### Objectiu 2. Dinamitzar la cohesió territorial de tot el municipi

Les xarxes de transport han de ser l'eina que garanteixi les mateixes oportunitats de mobilitat a tots els residents de Manresa. L'objectiu no només va encaminat a barris perifèrics que poden patir de cert grau de manca d'infraestructures segures, sinó també per barris interiors que tenen mancances d'espais urbans de qualitat i possibilitat de connexió dins del propi nucli urbà. Tanmateix, alguns d'aquest barris pateixen les conseqüències de les actuacions i decisions que es prenen en altres parts de la ciutat i el que es pretén es definir una estratègia que minimitzi les mateixes.

### Objectiu 3. Dotar de coherència a les xarxes bàsiques de transport

Les xarxes de transport de Manresa han patit varis episodis de desenvolupament. Al llarg de la segona meitat del segle XX, la transformació urbana va col·locar la calçada i l'asfalt com a principal protagonista de l'espai públic. Malgrat que aquesta estratègia s'ha revertit en els darrers 20 anys, Manresa encara presenta mancances en el dimensionat de l'espai públic entre el vehicle privat i la resta de modes de mobilitat en una part important de la xarxa de carrers de la ciutat.

Aquest fet ha redundat en aspectes com la discontinuïtat de xarxes o manca d'espai de mitjans alternatius. Tanmateix es requereix una revisió dels serveis i les mateixes xarxes per a poder respondre la les realitats de la mobilitat de Manresa i poder dotar a la ciutat de l'espai adequat per a cada escala de mobilitat.

### Objectiu 4. Foment del canvi modal

El vehicle privat és el principal protagonista dels desplaçaments de connexió de Manresa (88%), però també té un percentatge molt alt de participació en els interns (36%). L'objectiu pretén dotar a Manresa de les eines necessàries per a que la resta de modes tinguin un paper més protagonista, col·locant sempre per damunt de la piràmide de la mobilitat al vianant i les seves necessitats. El canvi modal és un dels objectius més estretament vinculats a objectius generals ambientals, doncs és una de les eines principals per a fer front a una reducció d'emissions i la contaminació atmosfèrica.

En aquesta línia, en els treballs de diagnosi es varen atorgar un nivell d prioritat a cadascun dels fluxos interns de la ciutat de Manresa, identificant paral·lelament quins eren els modes que calia potenciar per cadascun d'ells, així com on posar l'esforç de canvi modal en les relacions de connexió segons els resultats de repartiment modal i oferta i demanda de transport públic (veure punt 7).

### Objectiu 5. Foment de la igualtat i cohesió social

En la mobilitat, com en altres aspectes, apareixen grups de demanda amb necessitats o problemes específics que a dia d'avui no estan ben resolts. Es tracta de revertir aquesta situació posant per davant

<sup>4</sup> Agència Europea del Medi Ambient (2017). *Health impacts of exposure to noise from transport*

<sup>5</sup> Comissió Europea (2019) *Handbook on the external costs of transport*

les particularitats d'aquests grups de demanda i alhora afavorir certs canvis per a una millora en la qualitat de vida general de la ciutat.

### J **Objectiu 6. Urbanisme acollidor i inclusiu**

Entre l'antiga estructura urbana de la ciutat i el desenvolupament històric de xarxes de transport en benefici del vehicle privat, Manresa presenta en molts casos una estructura viària molt poc segura i incòmode per cert tipus de desplaçaments, ja sigui a nivell de corredors i espais públics com a nivell d'interseccions específiques. Això provoca un estat d'inseguretat viària i problemes en l'ús de certes xarxes i espais, així com la manca de trobada d'espais de convivència.

#### 1.2.2 Objectius ambientals i socials

Els objectius ambientals han d'estar d'acord amb el marc legal vigent a nivell local, català, espanyol i internacional, i han de partir del coneixement dels impactes derivats de la mobilitat actual.

A continuació s'exposen els objectius ambientals específics d'aquest Pla, elaborats d'acord amb la normativa de referència i en base les consideracions establertes en la diagnosi i descripció dels aspectes rellevants del PMUS.

Els objectius ambientals que es consideren en el present document són:

- J Potenciar el canvi modal.
- J Reduir l'ús de combustibles derivats del petroli.
- J Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport.
- J Reduir l'ocupació de l'espai públic pels vehicles.
- J Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport.
- J Disminuir la contaminació acústica resultant del transport.

Adicionalment a aquests objectius ambientals, el Pla de Mobilitat proposa un seguit de mesures que es relacionen amb l'objectiu general de *MILLORA DE LA QUALITAT DE VIDA MITJANÇANT LA MOBILITAT URBANA* a partir de la incidència sobre la salut i la inclusió social. Els objectes establerts en aquesta línia són:

- J Potenciar modes saludables per a les persones. Intentar fomentar principalment aquells modes que ajuden a la salut física de les persones.
- J Reducció efectes sobre la salut del transport. Voluntat d'incidir en la necessitat de reduir les impactes negatius del transport sobre les persones, ja sigui en la forma dels efectes de la contaminació atmosfèrica com altres més directes com la seguretat viària.
- J Universalitat de la mobilitat. Acostar-se a paràmetres més alts de mobilitat universal facilitant les condicions de desplaçament de totes les persones.

- J Millora condicions de mobilitat grups vulnerables. Millorar les condicions vers la mobilitat d'aquells grups de persones vulnerables i amb necessitats singulars com podria ser la introducció de la perspectiva de gènere en el global del pla i mesures concretes així com per exemple la infància.



## 2 ESTRATEGIES I PLANIFICACIO REFERENT

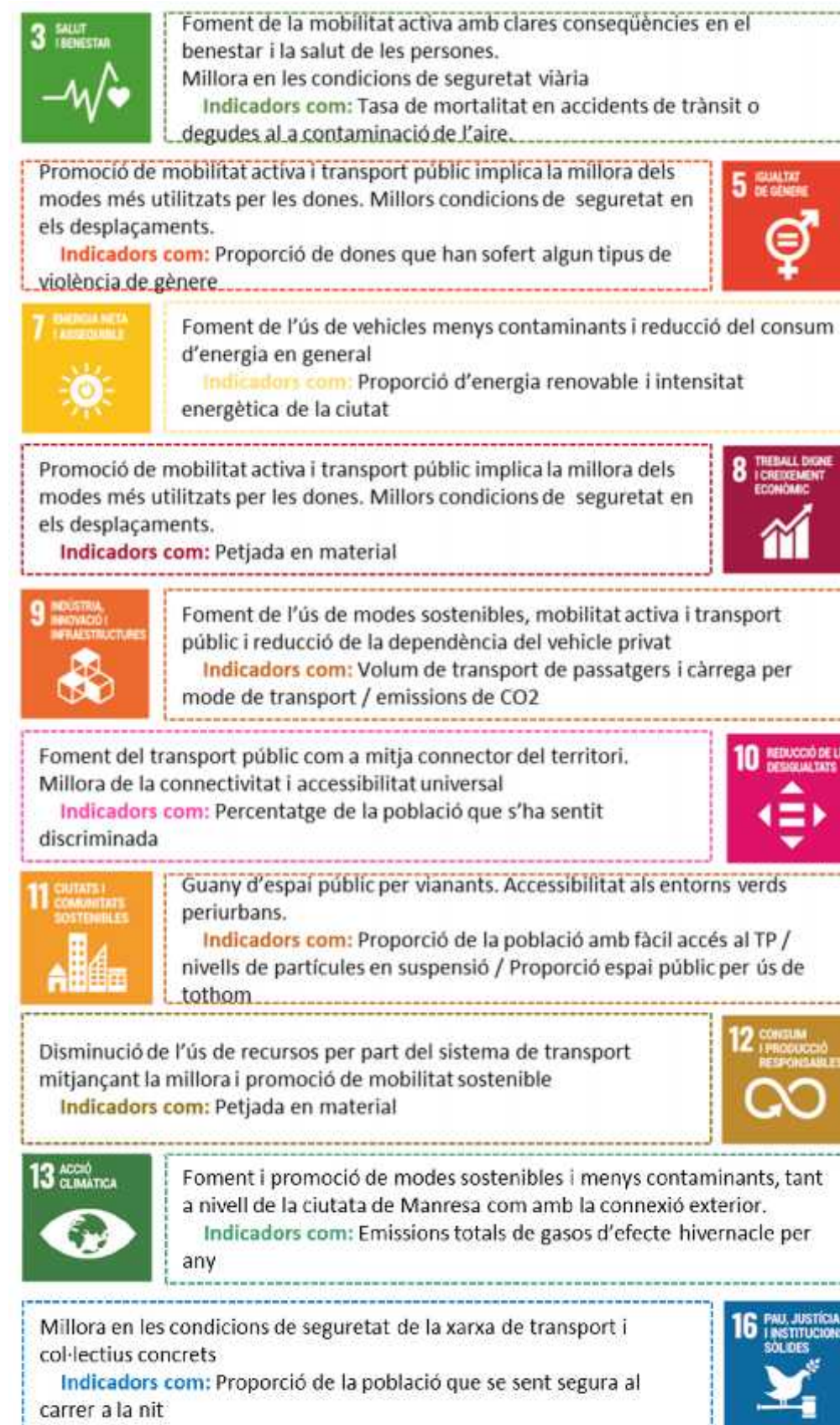
### 2.1 ESTRATÈGIES GENERALS

#### 2.1.1 Objectius de Desenvolupament Sostenible

Des del PMUS de Manresa no es pot obviar la fulla de ruta establerta per l'Agenda 30, mitjançant els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) i dirigits a garantir un desenvolupament socioeconòmic just, inclusiu i sostenible. Els ajuntaments són actors claus en la consecució dels ODS degut a la seva proximitat a la població, la seva capacitat de transformació de l'entorn i la seva agilitat en facilitar respostes a la ciutadania.

En el plantejament de mesures del PMUS de Manresa es fan propis 11 dels 17 objectius, entre els quals un que actua de manera transversal des del rol de la gestió del Pla.

Figura 1. Alineació del PMUS amb els ODS



En aquests 10 objectius s'hi afegeix un darrer que, més enllà d'un resultat de la planificació que proposa el PMUS, tracta de com enfocar la gestió del mateix:



Objectiu amb el que es posa de manifest la necessitat de fer partícip a tots els àmbits de la societat en la concreció dels objectius plantejats

**Indicador:** Fomentar i promoure la constitució d'aliances eficaces en les esferes públiques, públic-privades i de la societat civil, aprofitant l'experiència i les estratègies d'obtenció de recursos de les mateixes.

### 2.1.2 Pacte d'alcaldis pel Clima i l'Energia

L'any 2016 Manresa es va adherir al Pacte d'Alcaldis pel Clima i l'Energia, fent propi els compromisos que se'n deriven que principalment giren al voltant d'"...establir objectius a mitjà i llarg termini, coherents amb els objectius de la UE i, com a mínim, tan ambiciosos com els nostres objectius nacionals. El nostre objectiu serà aconseguir la neutralitat climàtica al 2050. Tenint en compte l'actual emergència climàtica, farem de l'acció climàtica la nostra prioritat i la comunicarem als nostres ciutadans."

Els objectius del PMUS estan clarament alineats amb aquest compromís general.

## 2.2 MARC LEGAL

A continuació es detalla el marc legal al que està subjecte el PMUS així com les mesures que s'hi inclouen. Part de les mesures proposades, o la forma en la que s'hauran de dur a terme, venen imposades per canvis importants que s'han produït en el marc legal des del PMUS anterior.

### 2.2.1 Marc Europeu

- J Directiva 2008/50/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa
- J Directiva 2009/33/CE sobre la promoció de vehicles de transport per carretera nets i energèticament eficients

### 2.2.2 Estatal

Algunes de les lleis ja vigents que marcaven el PMUS anterior a nivell estatal són:

- J Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire
- J Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera
- J Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll
- J Llei 1/2005, de 9 de març, per la qual es regula el règim del comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte hivernacle
- J Llei 2/2011, de 4 de març, d'economia sostenible
- J Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental

Dit això, en el període entre el PMUS anterior i la present actualització, s'han aprovat altres normatives legals que tenen una incidència directa sobre diferents àmbits i estructures dels sistemes de transport i objectius de mobilitat sostenible:

#### J DGT - Modificació del reglament de circulació 11/05/2021 (RD 970/2020)

Nou reglament de circulació que modifica les limitacions de velocitat màxima de circulació en entorns urbans. En aquest cas, la majoria de carrers de urbans tindran una velocitat màxima de circulació de 30km/h.

#### J Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica

Llei que obliga a tots els municipis de més de 50.000 habitants a tenir en funcionament una Zona de Baixes Emissions (ZBE) en funcionament per a l'any 2023.

#### J Reial Decret – Llei 24/2021, de 2 de novembre, per a la promoció de vehicles de transport per carretera nets i energèticament eficients.

Reial Decret que marca uns límits de flota energèticament eficient i neta per als contractes de transport públic de viatgers derivats de noves licitacions públiques d'aquests serveis.

#### J Reial Decret Llei 29/2021, de 21 de desembre, pel qual s'adopten mesures urgents en l'àmbit energètic per al foment de la mobilitat elèctrica, l'autoconsum i el desplegament d'energies renovables

Reial Decret que incideix en el foment d'energies alternatives de propulsió al combustible fòssils per exemple mitjançant límits de disposició de punts de recàrrega de vehicles elèctrics en espais d'estacionament.

### 2.2.3 Autonòmic

A nivell autonòmic, dins del marc legal, fer referència a:

- J Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric
- J Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica
- J Llei 9/2003, de 13 de juny de mobilitat

Llei per la qual es regeix la obligatorietat de realitzar les plans de mobilitat urbana sostenible i en marca els objectius i els continguts mínims.

D'aquesta Llei se'n derivaren les Directrius Nacionals de Mobilitat com a document orientatiu per a aplicació de la pròpia llei. En el seu preàmbul, el document de directrius reflexiona sobre els valors de la mobilitat acordant com a propòsits bàsics: millorar l'accessibilitat i reduir els impactes negatius del transport.

Adicionalment, fer un incís en el fet que segons l'article 16.2. d'aquesta llei, qualsevol nova infraestructura de transport caldrà que disposi dels estudis de viabilitat i avaluació de la demanda prevista.

- )] Llei 16/2017, 1 d'agost, del canvi climàtic
- )] Decret Llei 16/2019, de 26 de novembre, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables.
- )] Decret Llei 24/2021, de 26 d'octubre, d'acceleració del desplegament de les energies renovables distribuïdes i participades, a l'Acord de Govern de 14/05/2019 de la Generalitat de Catalunya pel qual es declara formalment l'emergència climàtica.
- )] Avantprojecte de llei per regular l'últim tram d'entrega del comerç electrònic, que incorpori a l'actual marc legal una regulació específica sobre aspectes del comerç electrònic, en part fent referència a la voluntat de minimitzar els impactes que té el mateix en les xarxes de transport, el medi ambient i a la societat en general.
- )] Treballs preliminars de revisió de la nova Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic de Catalunya 2021-2030.
- )] Directrius Nacionals de Mobilitat (DNC)
- )] Pla d'Energia i Canvi Climàtic 2012-2020
- )] Tercer informe sobre el Canvi Climàtic a Catalunya
- )] Agenda dels pobles i ciutats de Catalunya 2050

Tanmateix, a nivell autonòmic fer esment a la **Declaració d'Emergència Climàtica efectuada pel Govern de la Generalitat el 14 maig de 2019**, en la que, entre d'altres compromisos en diferents àmbits, s'adquireix respecte de la mobilitat la voluntat d' "*assumir un model de mobilitat urbana basat, d'una banda, en el transport públic, el vehicle compartit i els modes de micromobilitat i, de l'altra, en vehicles d'emissió zero.*"

## 2.3 PLANEJAMENT

### 2.3.1 Estatal

A nivell de l'estat espanyol, cal destacar

#### Plan Nacional Integrado Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC)

Pla que, entre d'altres mesures, marca uns objectius de reducció d'emissions totals de GEI fent un èmfasis especial en dos sectors, generació elèctrica i mobilitat i transport. Per a assolir aquests objectiu marca diferents línies d'actuació que es poden resumir en:

- )] Mesures dirigides al canvi modal a modes menys consumidors d'energia per passatger-km
- )] Renovació de flotes i incorporació progressiva de vehicles elèctrics
- )] Actuacions encaminades a l'ús eficient dels modes de transport

### 2.3.2 Autonòmic

#### 2.3.2.1 Planejament estratègic supramunicipal general

##### Pla Territorial de les Comarques Centrals (PTCC) 2008

Aprovat al setembre de l'any 2008, es tracta d'un pla general de desenvolupament de les Comarques Centrals (Anoia, Bages, Berguedà, Osona i Solsonès) que incideix en diferents aspectes del territori com són els sistemes d'espais oberts, d'assentaments i de mobilitat.

En aquest últim sistema, el Pla fa esment a 4 criteris de planejament principals que són:

- )] La mobilitat és un dret i no una obligació.
- )] Facilitar el transport públic mitjançant la polarització i la compacitat dels sistemes d'assentaments.
- )] Atendre especialment el vial que estructura territorialment els desenvolupaments urbans.
- )] Integrar Catalunya en el sistema de xarxes urbanes i de transport europees mitjançant infraestructures concordants amb la matriu territorial.

El present PMUS s'alinea especialment amb els dos primers criteris quant a l'assoliment d'uns objectius d'universalitat de la mobilitat així com potenciar elements com el transport públic, on es coincideix amb l'alta presència del vehicle privat en les relacions interurbanes regionals.

Entre les propostes, més enllà d'intervencions en la xarxa viària i ferroviària de connexió de la ciutat, com el Tren Tramvia fins a Súria, Sallent i Berga, es fa una menció especial a la necessitat d'articular d'alguna manera les relacions dels corredors de Sant Joan de Vilatorrada i a Navarcles, aspecte que es menciona en plans posteriors i pel qual el PMUS proposa una solució específica.

##### Pla Director d'Infraestructures (pdl) 2021-2030

Aprovat al juny de l'any 2021 per l'Autoritat de Transport Metropolità, el pdl recull un seguit de propostes d'interès regional a executar en el seu marc de vigència. Respecte a la ciutat de Manresa, les propostes que afecten directament a la ciutat de Manresa són:

- )] Proposta de corredor BRCat de Sant Joan de Vilatorrada-Manresa. Aquesta proposta, com es veurà més endavant, es recull com a actuació pròpia del PMUS.

Adicionalment, de forma indirecta, el pdl proposa un conjunt de millores de les xarxes ferroviàries que donen servei a la ciutat:



- )] Nou túnel de Montcada a la línia R4 nord de Rodalies. A executar l'any 2025, implica una millora en el temps de viatges de les persones usuàries aigües amunt del mateix.
- )] Increment de la fiabilitat i capacitat de la línia R4
- )] Millores en la capacitat de la via del corredor Olesa-Manresa de FGC

### Pla Infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026

El PITC és el document que marca la planificació d'infraestructures a nivell de Catalunya pel període de vigència del 2006 al 2026. Les propostes es dirigeixen a la millora de les xarxes de grans infraestructures de transport, fent èmfasi amb l'assoliment d'objectius generals de sostenibilitat ambiental, estructuració del territori, progrés social i econòmic i seguretat.

Per a la ciutat de Manresa, el PITC proposa:

- )] Xarxa ferroviària
  - o Execució del ramal Manresa-Castellbisbal de la connexió Eix Transversal-Port de Barcelona
  - o Modernització de la línia Manresa-Lleida
  - o Perllongament del ramal Manresa-Sallent com a Tren-Tramvia fins a Berga
- )] Xarxa viària
  - o Finalització Ronda est de Manresa
  - o Condicionament del tram de la C-55 Abrera-Manresa
- )] Transport públic
  - o Desenvolupament d'un sistema de rodalies propi

Com es pot veure, el PITC proposa certes millores en la xarxa ferroviària i viària, però deixa molt obert l'àmbit del transport públic. Manresa de cara als següents anys ha de participar i liderar un canvi en la concepció de les xarxes de transport públic de la Catalunya Central.

### Pla Director de la Mobilitat 2020-2025 (pdM 2020-2025)

El Pla Director de Mobilitat 2020-2025 redactat per l'ATM és l'eina de planificació general de l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona.

El pdM emmarca 5 objectius estratègics que en el fons coincideixen amb els establerts pel present PMUS:

- )] Mobilitat saludable i sostenible
- )] Mobilitat eficient i productiva
- )] Mobilitat segura i fiable
- )] Mobilitat inclusiva i equitativa

- )] Mobilitat intel·ligent i digital

En aquest cas, destacar en aspectes coincidents dirigits a la universalització, seguretat i equitat de la mobilitat, que el PMUS tracta singularment en alguns dels seus objectius i mesures proposades.

Més enllà dels objectius globals, el pdM és rellevant perquè estableix els límits de les àrees de transport i alhora proposa mesures per a la millora de les infraestructures supramunicipals. En el cas de Manresa, el Pla Director es veu directament mencionada en el projecte de BRCat amb Sant Joan de Vilatorrada. Tanmateix, per a cadascun dels objectius enumera unes mesures tipus vinculades per a assolir els mateixos, que en part s'han recollit en el PMUS.

Tanmateix, el propi pdM defineix un conjunt d'indicadors que s'han tingut en compte a l'hora de definir els indicadors de seguiment del present PMUS.

### Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2020 (PTVC)

Vençut l'horitzó del PTVC, recollir algunes de les propostes que recollia el mateix, en el cas de Manresa molt focalitzat en millorar les condicions de connexió amb la zona metropolitana de Barcelona, tant ferroviari (noves infraestructures i serveis) com en l'autobús amb les línies exprés, en aquesta cas ja en funcionament.

Tanmateix inclou la necessitat d'aprofundir en l'estudi de les connexions mitjançant la línia de Lleida i Súria-Sallent.

#### 2.3.2.2 Planejament estratègic supramunicipal sectorial

Més enllà d'aquest plans de marc general estratègic, existeixen un conjunt de plans sectorials a nivell català que marquen diferents estratègies en l'àmbit del transport. Entre aquests, destacar a com a vigents:

- )] Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025 (ECB)
- )] Pla de Seguretat Viària 2021-2023.
- )] Estratègia Catalana d'adaptació al canvi climàtic, de la qual s'han iniciat els treballs de redacció del període 2021-2030. (ESCACC)
- )] Pla estratègic per al desplegament d'infraestructura de recàrrega per al vehicle elèctric a Catalunya 2016-2019 (PIRVEC)

#### 2.3.3 Municipal

##### Pla Director per a l'estructuració de l'Espai Públic de la ciutat

El Pla Director per a l'estructuració de l'Espai Públic de la ciutat, redactat l'any 1998, establia els criteris i les directrius que han de permetre un desenvolupament adequat i estructurat de l'espai públic al conjunt de la ciutat. És a dir, marcava les directrius concretes encaminades a obtenir una xarxa d'espais urbans que formin un tot integrat.

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 al màxim d'homogènia, pel conjunt de la ciutat i relacioni els diferents barris, parcs i equipaments i també el teixit edificat amb l'entorn de la ciutat.



El Pla, en relació amb la xarxa de parcs i d'espais per a vianants, fixa criteris i determinacions per a garantir els objectius següents: obtenir una estructura general que relligui el conjunt de la ciutat, assegurar la continuïtat entre els diferents elements de l'estructura i assegurar el dimensionament adequat de cadascun d'aquests elements.

### Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM)

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Manresa, aprovat definitivament el 26 de setembre de 2017 i publicat al DOGC el 26 d'octubre de 2017, reconeix aquesta estructura preexistent i per tal de donar-li una continuïtat clara respecte d'aquells àmbits on encara no s'ha desenvolupat, ja sigui per manca de planejament derivat o per manca de projectes d'urbanització, preveu la seva compleció a partir del desenvolupament del Pla Especial de l'Espai Públic.

Vinculades a la mobilitat dels vianants, el POUM proposa algunes directrius:

#### J Xarxa d'eixos cívics

El POUM identifica un conjunt de vies dins la ciutat, els "eixos cívics", que han de constituir la xarxa bàsica per a vianants. Aquesta xarxa, que ja existeix parcialment, tindrà una continuïtat més enllà del sòl urbà amb la seva extensió en l'Anella Verda.

#### J Els centres de barri

Respecte als espais urbans clau per a la convivència de la ciutadania, el POUM ha identificat punts de la ciutat que poden funcionar com a centres de referència per als barris, ja sigui per la seva concentració d'activitats de proximitat, o per la seva funció cívica. Per a la seva integració en el conjunt de l'espai públic caldria endreçar aquests espais per a donar prioritat al vianant i millorar les seves potencialitats.

El POUM localitza un altre seguit d'espais, que majoritàriament corresponen a places, que caldria recuperar per la seva funció de referència urbana; són petits espais on majoritàriament convé eliminar l'aparcament de vehicles en superfície, ampliar voreres i plantar arbrat.

Davant de les dificultats que els residents troben per a desplaçar-se a peu i en bicicleta (priorització de l'espai disponible per al vehicle privat, obstacles a les voreres, poques àrees de descans, falta de confort climàtic amb ombra, necessitat de potenciar vies ràpides i segures per anar en bicicleta, entre d'altres) i que s'han recollit dels **processos de participació ciutadana del PMUS**, el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible proposa mesures de **mobilitat sostenible i transport públic**; el **redisseny i gestió d'eixos viaris principals per afavorir la mobilitat sostenible**; així com dos programes per als punts centrals del barris, que podrien funcionar com a **microcentralitats**.

### Pla de Salut de Manresa 2018-22

El Pla de Salut 2018-22 de Manresa també ha estat un document base per a les propostes del PMUS, doncs, com s'ha destacat des de la prediagnosi, les formes de desplaçar-se de manera segura i sostenible són fonamentals per a la salut, tant física com mental. D'aquesta manera el PMUS adopta algunes de les "accions" que marca el pla com a directrius per a la proposta de mesures concretes.

La Llei de salut pública 18/2009 té com objectiu el manteniment i la millora de l'estat de salut de la població, i les estratègies per a aconseguir-ho són la vigilància de la salut pública, la promoció de la salut individual i col·lectiva, la prevenció de la malaltia i la protecció de la salut. L'ajuntament pot assumir aquesta responsabilitat mitjançant intervencions de promoció de la salut per a aconseguir una millora de la qualitat de vida de la població, motiu pel qual, el Pla de Salut de Manresa 2018-2022 s'estructura en cinc grans objectius, que es concreten en sis eixos de treball, sent els més rellevants per al PMUS l'objectiu 1: una ciutat amb un estil de vida saludable i l'objectiu 4: una ciutat que garanteix un envelliment actiu i de qualitat, amb les accions contemplades als eixos Qualitat de vida i Urbanisme i medi ambient.

En base a l'acció 31 del Pla de Salut, "*creació i senyalització de rutes urbanes per córrer i caminar*" es proposen diverses mesures de mobilitat activa en les tres línies estratègiques del Pla de Mobilitat, millorant les xarxes d'infraestructures per als vianants i ciclistes, creant una sèrie de rutes senyalitzades que uneixen punts d'interès i centres atractors de viatges i recomanant intervencions en les centralitats dels barris.

### Pla d'Accessibilitat de la ciutat de Manresa

L'Ajuntament de Manresa està actualment en fase de redacció del seu Pla d'Accessibilitat que entre d'altres objectius haurà de fer un inventari exhaustiu de les condicions d'accessibilitat dins de la ciutat de Manresa i proposa millores en aquesta línia.

Tot i que el PMUS ha de ser la base sobre la qual el Pla s'ha de basar en la identificació d'eixos i corredors principals per tal de poder establir una jerarquia i prioritzar actuacions, alhora es fa referència a aquest pla en diverses mesures específiques relacionades amb l'accessibilitat general de la ciutat o a punts singulars com les parades i estacions de transport públic. Les actuacions per tal de millorar en aquest àmbit hauran de venir marcades amb l'aprovació final del Pla d'Accessibilitat.

### Pla Local de Seguretat Viària 2021-2024

El PLSV inclou una diagnosi completa en l'àmbit de l'accidentalitat i la seguretat viària a la ciutat. La identificació de mancances generals en el respecte a la normativa de circulació, així com de punts negres d'infraccions concretes i accidents, condueix a un seguit de propostes per tal de millorar les condicions de seguretat a la ciutat.

El PMUS es nodreix de les conclusions i les propostes extretes en el Pla de Seguretat, emplaçant a l'execució de les accions que s'hi inclouen, moltes encaminades a la modificació del comportament de la demanda (formacions, tallers,...) , però també a la transformació de l'espai viari, en concret 10 interseccions identificades com a prioritàries.

### Pla Estratègic del Cardener 2030

Aquest pla recull un conjunt de mesures per tal de revertir la situació actual de la ciutat vers al riu Cardener. Un dels objectius específics del Pla és el de "*Recuperar la connectivitat i accessibilitat al riu*" i sobre aquest basa un conjunt de propostes de millorar en ves adjacents i camins d'accés al riu que en el PMUS s'insta a recollir i executar.

### Pla Especial Urbanístic de Camins de Manresa

Aprovat l'any 2019, el Pla de Camins realitza una diagnosi i una bateria de propostes per a la millora dels camins del terme municipal i la seva connectivitat amb municipis del voltant. Les propostes en molts casos es basen en l'arranjament de camins així com l'establiment de connectivitats periurbanes. El propi pla emmarca el seu capítol de proposta sobre *“xarxa inclou tant les continuïtats de la xarxa de camins amb l'espai públic urbà com les necessàries continuïtats de la xarxa de camins manresans amb la de la resta del pla de Bages.”*

El PMUS, amb la intenció de potenciar un dels seus objectius com és el de la cohesió territorial i la seva visió d'escala municipal, es fa ressò de les propostes recollides en aquest pla, promovent l'execució de les que considera prioritàries, o que, sorgeixen dels processos de participació.

### 3 PLANTEJAMENT D'ESCENARIS

La implantació parcial o total de les propostes recollides al pla permet visualitzar tres dinàmiques alternatives del sistema de mobilitat de Manresa, que en major o menor mesura, es vinculen i assoleixen els objectius generals i ambientals del Pla.

Les alternatives plantejades es fonamenten en l'execució d'un major o menor nombre de mesures del pla i la intensitat de les mateixes vers els objectius particulars i ambientals del PMUS.

D'aquesta manera, els escenaris alternatius plantejats són:

#### 3.1 ESCENARI TENDENCIAL

Escenari en el que es mantenen les tendències actuals de planificació i implantació de canvis en el sistema de mobilitat.

Comparant l'escenari actual amb la situació de base del PMUS anterior, es pot comprovar que tot i l'increment en algunes dades generals de mobilitat, es produeix una dinàmica continuïsta quant a l'ús dels diferents modes de transport. D'aquesta manera:

- )] El valor de desplaçaments s'ha incrementat tant en valor absolut, doncs segons el PMU anterior es realitzaven un total de 225.446 desplaçaments/dia feiner front als 225.352 actuals, destacant que la dada de viatges del PMU anterior incloïa la població a partir de 4 anys, mentre que l'enquesta realitzada en el PMUS actual és per al rang de població de 16 o més anys.
- )] El valor de desplaçaments per habitant també s'ha incrementat, passant de 3,28 desplaçaments/dia l'any 2012 fins a 3,47 actuals.
- )] Respecte al repartiment modal dels desplaçaments interns s'observa una tendència testimonial d'increment dels modes no motoritzats respecte al vehicle privat i un estancament del transport públic.

**Taula 2. Evolució repartiment modal viatges interns. PMUS 2012-2021**

	PMUS 2012	PMUS 2023
<b>No motoritzat</b>	58%	59%
<b>Transport públic</b>	5%	5%
<b>Vehicle privat</b>	37%	36%

Per tant, aquest escenari tendencial preveu un increment de la mobilitat tal i com es ve produint als darrers anys (en general vinculada a l creixement del PIB – amb una elasticitat pròxima a 1- i la població), però uns paràmetres d'ús dels diferents modes continuïsta.

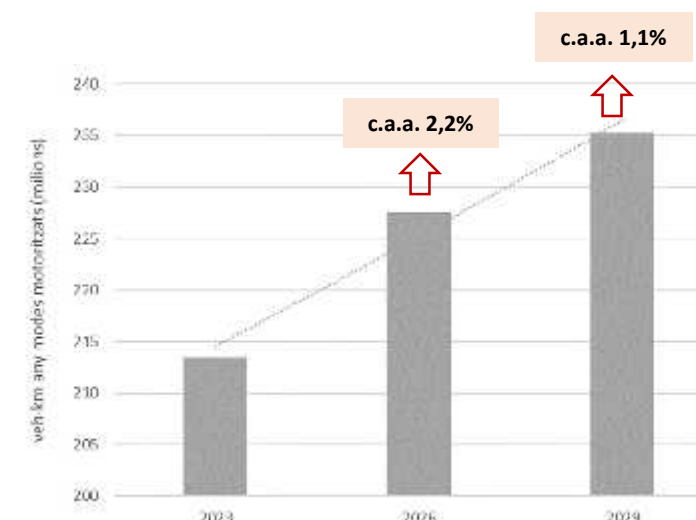
**Figura 2. Repartiment modal viatges interns escenari tendencial 2029**



Font. Elaboració pròpia

Vinculat a aquest repartiment modal, segons les eines utilitzades per a l'anàlisi dels efectes ambientals de la mobilitat (AMBIMOB), l'escenari tendencial de creixement de la mobilitat en base als valors actuals provoca un **increment a raó de 1,6% anual** dels veh-km contaminants pels següents 6 anys, situació que el PMUS ha de provar de revertir per tal de complir amb els seus objectius ambientals.

**Figura 3. Evolució dels veh-km "contaminants" en els escenaris tendencials 2026-2029**



Font. Elaboració pròpia segons AMBIMOB

#### 3.2 ESCENARI MODERAT

En la definició de l'escenari moderat s'ha considerat com a eix protagonista d'actuacions les millores de les condicions de mobilitat i urbanes pels desplaçaments a peu i bicicletes. La consideració d'aquest eix com a protagonista ve donada pel procés de diagnosi i participació pública realitzat, on, de manera general, s'ha destacat

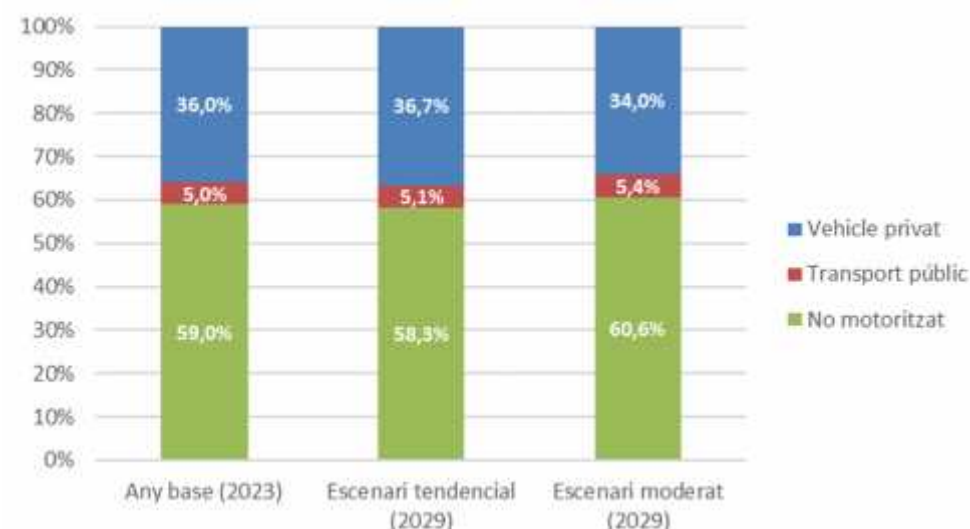
fermament les necessitats de fer front a les deficiències a les que fan front aquest tipus de desplaçaments avui en dia. Dins d'aquest paquet s'inclouen aspectes com la millora de les condicions de mobilitat en els anomenats eixos cívics i vies principals de la ciutat, el desenvolupament d'una xarxa ciclista segregada o el tancament definitiu de l'illa de vianants de centre històric i àrea central.

A partir d'aquí, de cara al que fa al transport públic, l'escenari avalua la introducció de certes millores sobre la xarxa actual (eficiència de certes línies i aspectes de velocitat comercial) però una dinàmica continuista en la renovació dels actuals contractes que donen servei a la ciutat, tant urbans com interurbans, de cara al 2028.

Tanmateix, aquest escenari contempla la gestió de certs paràmetres de la mobilitat externa, tant per imposició legal com la ZBE com la gestió de l'aparcament regulat en les àmbits més pressionats actualment.

Aquest línia d'actuació comporta una millora substancial en les condicions i els resultats modals de la mobilitat activa i més exigü pel que fa al transport públic.

**Figura 4. Repartiment modal viatges interns escenari tendencial vs. moderat**



Font. Elaboració pròpia

### 3.3 ESCENARI OPTIMISTA

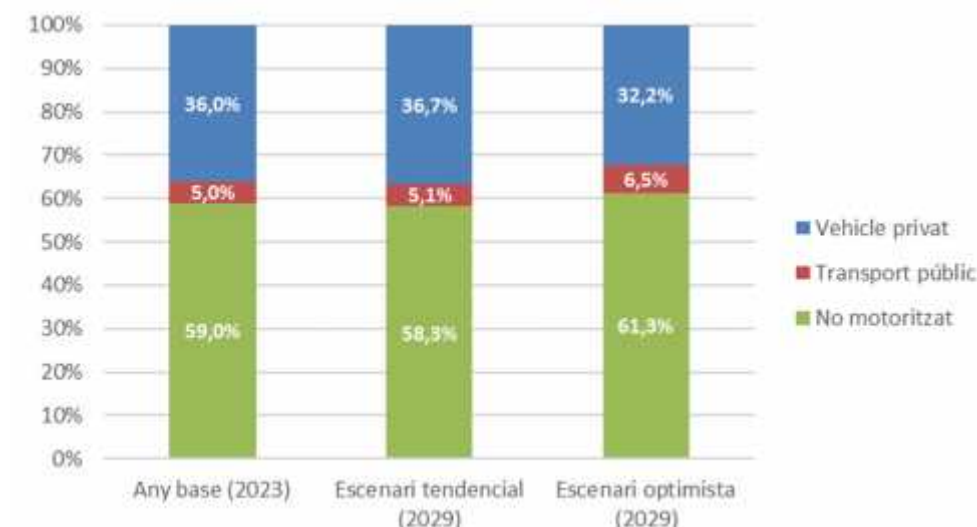
L'escenari optimista que es planteja recull tots els plantejaments de l'escenari anterior, però addicionalment algunes mesures que han d'anar més enllà en la gestió de les xarxes i sobre tot respecte al transport públic.

Aquest escenari es planteja principalment des de la perspectiva de l'obligatorietat, l'any 2028, d'arrencar nous contractes de transport públic, urbans i interurbans, i que aquest procés es realitzi amb una intenció clara de millorar les ambdues xarxes de manera general, amb una aposta clara per a la millora de l'eficiència del servei, la connectivitat urbana i interurbana (sobre tot en l'àmbit metropolità de Manresa), es duguin a terme un conjunt de mesures per a millorar la velocitat comercial del bus, així com que aquest es benefici d'altres mesures que dissuadeixin de l'ús del vehicle privat.

Tanmateix, aquest escenari inclou també la possibilitat de regular l'aparcament en tot el conjunt de la ciutat, una participació major de col·lectius, empreses i entitats en la gestió de la mobilitat, així com una transformació urbana vers la mobilitat activa que, mes enllà dels principals corredors de relació de la ciutat actui també en l'àmbit més local i de transformació dels barris.

Segons les previsions realitzades, aquest escenari provocaria un lleuger increment dels resultats de repartiment de la mobilitat activa respecte l'anterior, però en aquest cas, es veuria més beneficiat el transport públic.

**Figura 5. Repartiment modal viatges interns escenari tendencial vs. optimista**



Font. Elaboració pròpia

D'aquesta manera, aquest escenari és la guia per a portar endavant el global de les mesures del PMUS, però també com a guia dels objectius a integrar en l'elaboració de diferents projectes inclosos com a propostes del PMUS.

Destacar com aquest increment del 1,5% de la participació del transport públic està alineat amb els creixements de demanda de la proposta del pdM 2020-2025 de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en aquest cas lleugerament superior. En aquest cas, el pdM preveu un increment menor de la participació de la mobilitat activa, degut principalment a la naturalesa del seu àmbit d'actuació.

Respecte al compliment dels objectius ambientals i socials del PMUS, ambdós escenaris, moderat i optimista, fan front a l'assoliment dels mateixos, tot i que en algun cas de manera més intensa en l'escenari optimista, sobre tot des de la recerca del canvi modal de manera més general cap a tots els modes i de la transformació urbana més completa, a nivell de ciutat i local.

La següent taula pretén mostrar de manera qualitativa aquesta aproximació dels diferents escenaris als objectius establerts.



Taula 3. Valoració subjectiva de les alternatives plantejades respecte objectius ambientals i socials

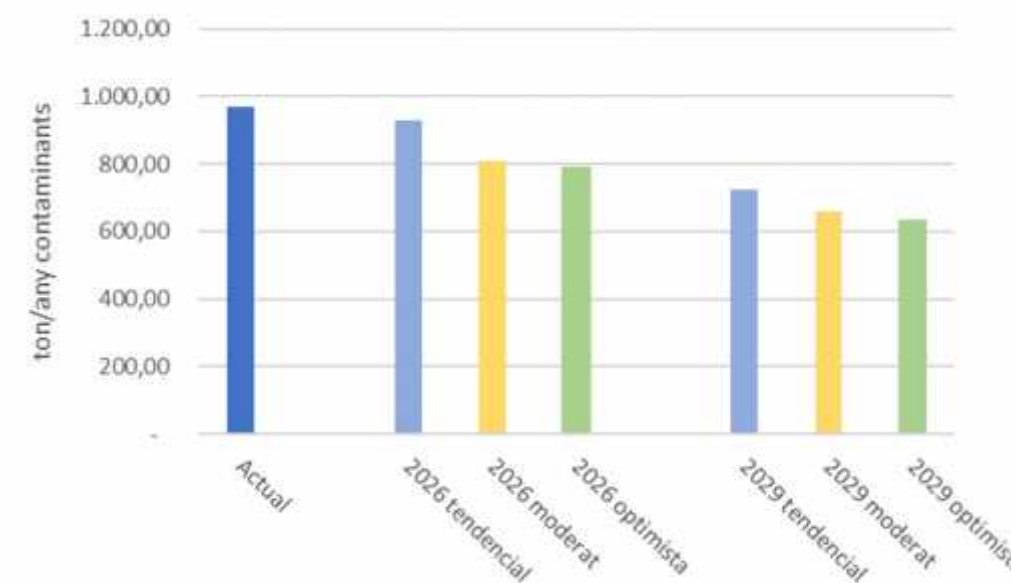
	Tendencial	Moderat	Optimista
<b>Beneficis ambientals</b>			
Potenciar el canvi modal			
Reduir l'ús de combustibles derivats del petroli			
Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport			
Reduir l'ocupació de l'espai públic pels vehicles			
Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport			
Disminuir la contaminació acústica resultant del transport			
<b>Beneficis per a la salut i inclusió social</b>			
Potenciar modes saludables per a les persones			
Reducció efectes sobre la salut del transport			
Universalitat de la mobilitat			
Millora condicions de mobilitat grups vulnerables			

Taula 4. Valors de reducció de contaminants i consum d'energia segons alternatives

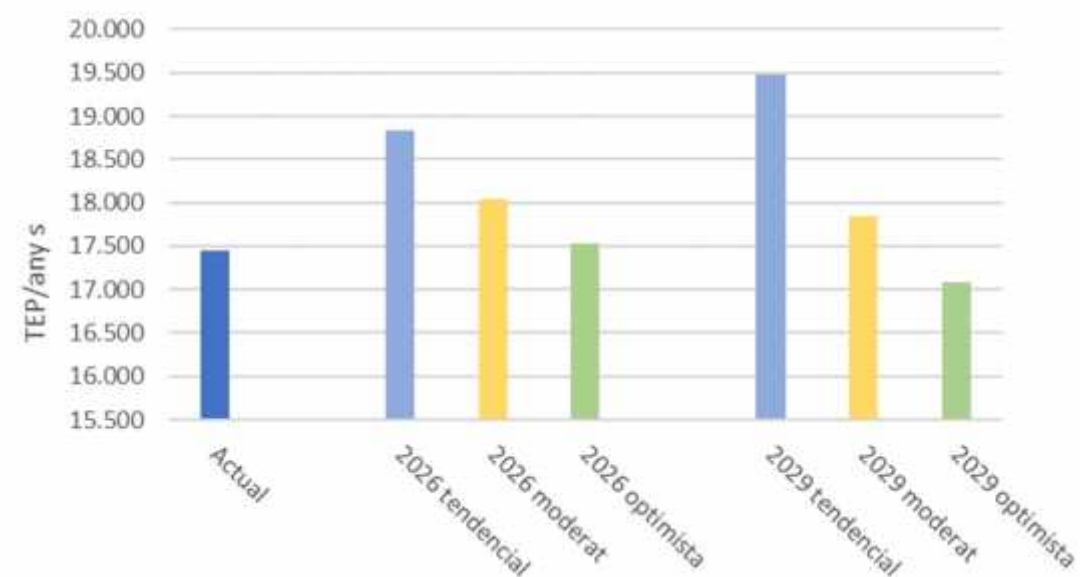
		Contaminants		Consum energia		Emissions CO2	
		ton/any	Diferència tendencials	TEP/any	Diferència tendencials	ton/any	Diferència tendencials
<b>Actual</b>		970,47		17.454,43		55.032,06	
<b>2026</b>	tendencial	928,84		18.834,32		59.373,09	
	moderat	809,11	-12,9%	18.040,21	-4,2%	56.873,29	-4,2%
	optimista	787,55	-15,2%	17.534,11	-6,9%	55.278,27	-6,9%
<b>2029</b>	tendencial	723,75		19.472,84		61.381,22	
	moderat	659,18	-8,9%	17.846,83	-8,4%	56.262,28	-8,3%
	optimista	632,33	-12,6%	17.085,39	-12,3%	53.862,63	-12,2%

Tanmateix, destacar els resultats d'emissions i consum d'energia que es deriven de les eines de càlcul (AMBIMOB), segons les previsions per a cada alternativa

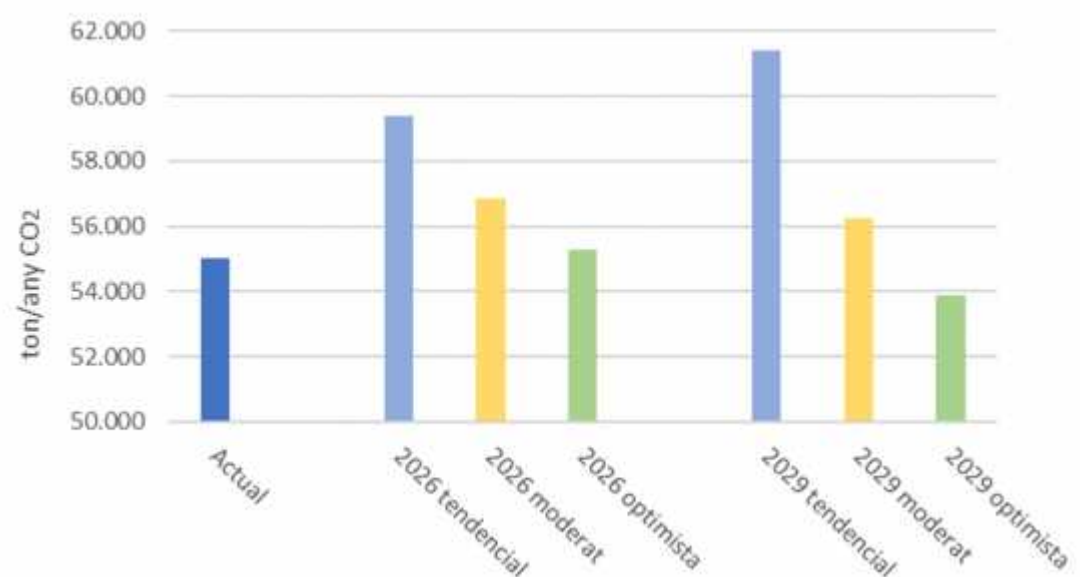
Figura 6. Comparativa emissió partícules contaminants



**Figura 7. Comparativa consum energia**



**Figura 8. Comparativa emissions CO<sub>2</sub>**



El resultat interessant sorgeix de la comparativa respecte als escenaris tendencials plantejats per l'eina AMBIMOB. En aquest sentit es veu clarament una important millora en tots els escenaris i, particularment en l'escenari més optimista on s'arriba a reduccions superiors al 12% en tots els camps.

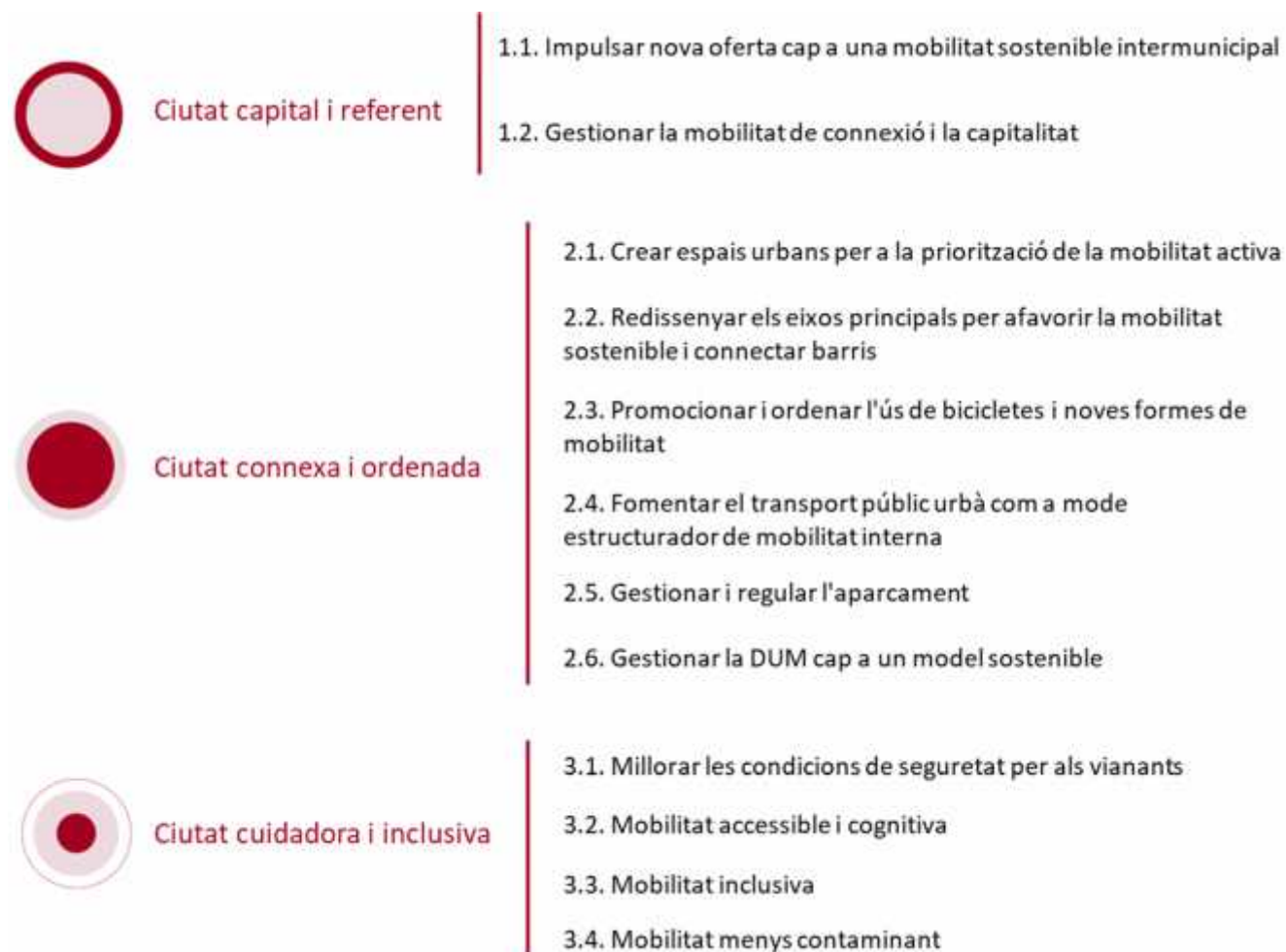
Cal apuntar que, la reducció d'emissions de CO<sub>2</sub> i contaminants, que de manera general es situa per l'escenari optimista al voltant del 12,5%, ve principalment causada per la reducció dels vehicles kilòmetres a la xarxa que, de manera global descendeixen entre l'escenari tendencial a 2029 i l'optimista en un 11% aproximadament. La resta de la reducció vindria causada per un canvi en els tipus de flotes circulants.

## 4 ESQUEMA DE PRESENTACIÓ DE LES PROPOSTES

Per tal d'assolir els objectius del PMUS s'han definit un total de **63 mesures** que incideixen sobre tots els àmbits de la mobilitat de Manresa. Tot i això, aquestes mesures es poden classificar de manera que, ja sigui per la seva naturalesa o el seu rang d'incidència, s'agrupin en tres grans línies estratègiques i posteriorment en un conjunt de lots d'actuacions.

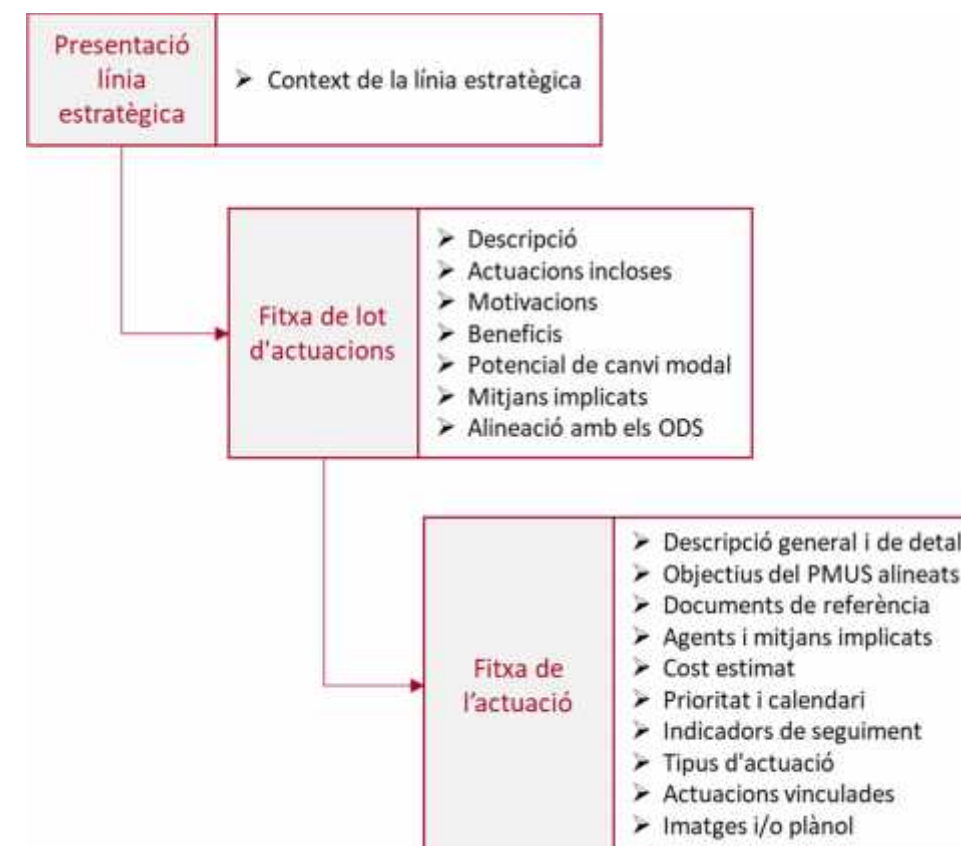
El següent esquema presenta les 3 línies estratègiques i els lots d'actuacions:

Figura 9. Línies estratègiques i lots del pla de propostes del PMUS de Manresa



Seguint aquesta estructura, la presentació dels lots de mesures i les pròpies mesures es realitza en forma de fitxes amb els següents continguts:

Figura 10. Continguts de la presentació de les actuacions



## 5 PROPOSTES



### CIUTAT CAPITAL I REFERENT

Manresa, com a capital comarcal, principal node demogràfic i econòmic de la Catalunya central, punt d'ubicació d'equipaments de caràcter regional i objecte d'un creixent interès turístic, és un pol d'atracció d'un gran nombre de viatges de connexió. Aquesta capitalitat dins de la Catalunya Central, s'accentua encara més a una escala comarcal, en la qual la ciutat exerceix un paper referent i dinamitzador sobre el que es vertebrava una part important de la mobilitat.

A dia d'avui, i sobretot en aquesta escala comarcal-regional, la mobilitat ve marcada pel predomini dels desplaçaments en vehicle privat, en part per una manca d'oferta de transport públic respecte al seu entorn metropolità o, addicionalment, una ineficient gestió de la mobilitat interna d'aquesta demanda. Aquest resultat no té només un efecte negatiu en les alternatives modals, doncs resulta també en un impacte negatiu en la mobilitat i la qualitat de vida de la gent: contaminació i soroll generat per l'alt volum de trànsit, demanda d'espai d'aparcament, etc.

És per aquest motiu que una de les línies estratègiques que defineix el pla és el de Manresa com a "Ciutat capital i referent", establint un seguit de propostes que permetin, en una estratègia a llarg termini, aconseguir uns paràmetres de convivència idonis entre les dinàmiques de les relacions de Manresa amb el seu entorn i els efectes sobre la ciutat.


Les mesures que s'inclouen sota aquesta estratègia, per la seva naturalesa intermunicipal, involucren sovint agents aliens a l'ajuntament de Manresa i per tant la seva execució està lligada a l'assoliment d'acords i compromisos amb altres entitats. Tot i això, s'han volgut incloure al considerar que en la majoria d'elles, Manresa, com a ciutat referent, haurà d'assolir un paper protagonista i de lideratge en la seva consecució.








Els lots de propostes que s'inclouen en "Ciutat capital i referent" s'han agrupat, per una banda, en mesures més estretament vinculades a l'execució d'obres o serveis que afavoreixen directament un o varis mitjans de transport sostenibles, i per l'altre banda, a aspectes més relacionats amb la planificació més general o la gestió de la connexió amb vehicle privat.



## 1.1 Impulsar noves infraestructures i serveis cap a una mobilitat sostenible intermunicipal

LÍNIA ESTRATÈGICA		1. Ciutat capital i referent
<b>DESCRIPCIÓ</b>		
<p>La intenció del programa és posar de manifest les necessitats de noves infraestructures i serveis que millorin les condicions de connectivitat de Manresa amb el seu entorn.</p> <p>L'execució final de les mesures que conformen aquest programa no depenen exclusivament del propi ajuntament, però aquest hauria de formar part activa dels grup de treball i la presa de decisions sobre el resultat d'aquestes propostes, tant per la part que no coincideix amb el propi territori de Manresa però afecta a les seves relacions, com, més intensament, en la part que té una incidència directa en les xarxes del propi territori.</p>		
<b>ACTUACIONS</b>		
Codi	Actuació	Prioritat
1.1.1.	Xarxa intermunicipal de vies ciclistes	Alta
1.1.2.	Estudi de detall de millora dels recorreguts urbans i nivell de servei de línies interurbanes metropolitanas	Mitjana
1.1.3.	Consolidar una xarxa de mobilitat sostenible entre Sant Joan de Vilatorrada, Manresa i Sant Fruitós de Bages	Alta
1.1.4.	Projecte de soterrament i prolongació de la xarxa FGC	Alta
<b>MOTIVACIONS</b>		
<p>Les relacions de Manresa amb el seu entorn més immediat tenen al vehicle privat com a principal protagonista. Actualment, aquest fet es deu, en part, a la manca dels serveis i infraestructures que col·loquin a altres mitjans en una situació de competitivitat eficient respecte el vehicle privat.</p> <p>La xarxa d'autobusos presenta una heterogeneïtat important quant al nivell de servei segons els diferents corredors que connecten amb la ciutat i, en alguns casos de major proximitat, els itineraris no responen a les necessitats reals dels desplaçaments.</p> <p>Per altra banda, hi ha una manca important de connectivitat en modes actius que relega a aquests mitjans a un paper secundari, tot i la proximitat de certs municipis així com l'atractiu turístic i de lleure de l'entorn.</p>		

BENEFICIS	
<b>Beneficis ambientals</b>	
<p>Reducció del paper del vehicle privat en les relacions interurbanes amb la conseqüent disminució de les emissions i contaminació atmosfèrica associada.</p> <p>Menor consum de recursos energètics (impacte positiu en la dependència de la crisi energètica).</p> <p>Una xarxa amable de connexió amb l'àmbit més proper acostar als habitants de Manresa a conèixer i apreciar millor el seu entorn natural més immediat.</p>	
<b>Beneficis per a la salut</b>	
L'ús de la bicicleta com a forma saludable de desplaçament i contribució a l'increment de l'activitat física moderada	
<b>Beneficis socials</b>	
<p>La reducció de l'ús del vehicle privat en els desplaçaments interurbans disminueix la necessitat d'espai públic de la ciutat destinat al mateix.</p> <p>Reducció de l'ús del vehicle privat en desplaçament interurbans per carreteres convencionals, on el risc d'accident greu és més elevat.</p> <p>Un transport públic més homogeni ofereix una major igualtat quant a oportunitats de connexió dintre del territori.</p>	
POTENCIAL DE CANVI MODAL	MITJANS IMPLICATS
	<p>Transport públic</p> <p>Bicicleta i VMP</p>
ALINEACIÓ AMB ODS	
	

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>1. Ciutat capital i referent</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>1.1. Impulsar nova oferta cap a una mobilitat sostenible intermunicipal</b>
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages per a una mobilitat activa i sostenible			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
			
Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu		
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
Estudi per a la creació d'una xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages per a una mobilitat activa i descarbonitzada			
Estudi previ del corredor BRCat Sant Joan de Vilatorrada – Manresa – Sant Fruitós de Bages – Navarcles			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Consell Comarcal del Bages Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat Ajuntaments del Bages		FASE I: 2023-2026 (Santpedor-Via Blava-Sant Joan-Sant Fruitós)  FASE II: 2026-2029 (Estudis de viabilitat resta corredors)	
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1	FASE 2	TOTAL	Alta
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Nombre de projectes executats / en marcha		
Evolució esperada:	Augment		
INDICADOR:	Repartiment modal desplaçaments de connexió (bicicleta)		
Evolució esperada:	Augment		
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació d'impuls		Supramunicipal	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			
Xarxa cicloviària municipal			

<b>CODI</b>	<b>1.1.1.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Xarxa intermunicipal de vies ciclistes</b>
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
<i>Plànol annex</i>			
S'incorporen al PMUS els projectes actualment en marxa de desenvolupament de vies ciclables interurbanes així com les mesures de l'"Estudi per a la creació d'una xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages per a una mobilitat activa i descarbonitzada".			
Aquest estudi, que es marca com a objectiu principal "realitzar una primera avaluació de les vies a habilitar per a una mobilitat més sostenible al Bages, mitjançant la identificació de corredors de mobilitat ciclista que permetin la futura creació d'una xarxa intermunicipal de mobilitat verda a la comarca.", defineix una xarxa d'infraestructures cicloviàries, incloent aquelles que actualment estan en un estat d'execució més avançat com d'altres en una concepció més embrionària.			
Amb aquests antecedents, el PMUS pretén donar continuïtat als objectius presentats i avançar en el desenvolupament d'aquesta xarxa intermunicipal. Aquesta xarxa tindrà a Manresa un dels seus centres neuràlgics, en la que es donarà la necessària continuïtat als mateixos mitjançant trams dins de l'espai urbà, definint així una xarxa integral i continua de naturalesa regional.			
Com s'ha esmentat, en aquesta estratègia, cal destacar alguns dels corredors que actualment es troben en una fase més avançada d'estudi i que, per tant, s'haurien de prioritzar de cara a la primera fase de vigència del PMUS.			
En aquesta situació es troben:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] El projecte de carril-bici de Manresa a Santpedor pel Parc de l'Agulla.</li> <li>)] Via ciclable del projecte Via Blava del Cardener.</li> </ul>			
Tanmateix, en aquesta categoria de major prioritat, es considera important avançar en dos corredors estretament lligats amb els projectes de relació metropolitana i vinculats al projecte de BRCat (que s'inclouen amb major detall a la mesura 1.1.3. Consolidar una xarxa de mobilitat sostenible entre Sant Joan de Vilatorrada-Manresa i Sant Fruitós de Bages)			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] carril-bici al corredor de Sant Fruitós de Bages.</li> <li>)] carril-bici segregat entre Manresa i Sant Joan de Vilatorrada pel Congost.</li> </ul>			
La resta de corredors, requereixen de la realització d'un estudi de detall, tant pel que respecte a la seva viabilitat com a itinerari, que es programarien de cara a la segona fase de vigència del PMUS. En el moment de realització del present PMUS ja s'han iniciat els treballs per a la promoció dels carrils-bici de la C37z fins al Xup, carril segregat des de a carretera de Cardona fins a la C-25 i de Sant Pau fins a la rotonda de la C-55.			
Tanmateix, tal i com es mostra en el plànol, és cabdal mantenir la connexió i continuïtat amb la xarxa urbana, que s'haurà d'analitzar en cada cas concret quan es desenvolupi un corredor específic, per exemple la connexió amb el Pont de Vilomara (carril-bici de Av. Països Catalans complert) o Sant Salvador de Guardiola (millores de la C37-z).			
Finalment, destacar que com és obvi, aquesta proposta afecta a vies de múltiples titularitats, ja sigui d'altres ens locals o administracions provincials o autonòmiques, per la qual cosa les possibilitats de dur a terme la mateixa estaran condicionades a garantir un consens amb els titulars de les vies.			





<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>1. Ciutat capital i referent</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>1.1. Impulsar nova oferta cap a una mobilitat sostenible intermunicipal</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Creació de noves infraestructures i transformació dels serveis de transport públic per a impulsar l'ús de mitjans de transport sostenibles en les relacions de Manresa, Sant Fruitós de Bages i Sant Joan de Vilatorrada

**OBJECTIUS**

 Gestió mobilitat externa	 Cohesió territorial	 Coherència de les xarxes	 Canvi a modes sostenibles	 Igualtat i cohesió social	 Urbanisme acollidor i inclusiu
---	--	---	--	--	---

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

Estudi de millora del transport públic a la comarca del Bages  
 Estudi per a la creació d'una xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages per a una mobilitat activa i descarbonitzada  
 Estudi previ del corredor BRCat Sant Joan de Vilatorrada – Manresa – Sant Fruitós de Bages – Navarcles

**AGENTS IMPLICATS**

Generalitat de Catalunya  
 Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat  
 Ajuntaments de Sant Fruitós de Bages i Sant Joan de Vilatorrada

**CALENDARI**

FASE I: 2023-2026

**MITJANS IMPLICATS**

						
---	---	---	---	--	---	---

**COST ESTIMAT**

FASE 1	FASE 2	TOTAL
--------	--------	-------

**PRIORITAT**

Alta

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Repartiment modal desplaçaments de connexió (bicicleta i transport públic)  
 Evolució esperada: Augment  
 INDICADOR:  
 Evolució esperada:

**TIPUS D'ACTUACIÓ**

Actuació d'impuls

**ESCALA DE MOBILITAT**

Supramunicipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

Estudi de millora dels recorreguts urbans i nivell de servei de línies interurbanes metropolitanes

<b>CODI</b>	<b>1.1.3.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Consolidar una xarxa de mobilitat sostenible entre Sant Joan de Vilatorrada, Manresa i Sant Fruitós de Bages</b>
-------------	---------------	---------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

*Plànol annex*

Sant Joan de Vilatorrada i Sant Fruitós de Bages formen pràcticament un continu urbà amb Manresa que es tradueix en unes relacions molt significatives de mobilitat. Per exemple, un indicador del potencial d'aquestes relacions es mostra a l'“*Estudi de Mobilitat i Seguretat Viària de Sant Joan de Vilatorrada*”, on s'indica que un 35% dels treballadors de Sant Joan de Vilatorrada es desplacen a Manresa diàriament.

Tanmateix, existeix l'antecedent sobre el que es basa aquesta proposta, de l'anomenat BRCat entre Sant Joan de Vilatorrada i Manresa que ja apareix en el *Pla Director d'Infraestructures 2021-2030*, i sobre el qual s'ha realitzat una nova proposta acordada entre Generalitat i ens locals l'any 2022 amb una ampliació del mateix cap a Sant Fruitós de Bages. Aquesta nova proposta, alternativa al PDI, segons l'article 16.2 de la Llei de mobilitat caldrà que disposi dels estudis de viabilitat i avaluació de la demanda prevista.

Sobre aquests antecedents, **i en base a la diagnosi realitzada en la que s'identificava com a prioritària la necessitat de canvi modal en aquest corredor específic**, la proposta del PMUS és impulsar tot un nou sistema de serveis i infraestructures que organitzin una alternativa més sostenible als desplaçaments entre les tres ciutats. Per assolir aquest objectiu, la mesura va més enllà de la xarxa de transport públic i posa el focus en la millora de les prestacions de dos mitjans que han d'esdevenir protagonistes en aquesta mobilitat metropolitana de proximitat: **el transport en autobús i la bicicleta (VMP)**.

**Transport públic:**

Amb l'antecedent del BRCat i la expressada voluntat d'avançar en aquesta línia per part de les administracions competents, es proposa recollir aquesta idea inicial del BRCat i perllongar-la fins a Sant Fruitós de Bages (i algunes expedicions fins a Navarcles), amb un recorregut intern dins de Manresa que connecti amb l'estació de RENFE, Valldaura i Plaça Espanya.

Per a poder dur a terme una explotació coordinada amb el bus urbà de Manresa, el model idoni d'explotació seria el mixt, en el que el corredor de servei no és exclusiu del BRCat sinó que també es permet l'accés de la resta d'autobusos que realitzen una part del seu itinerari pel corredor. El plànol següent mostra l'itinerari proposat.

Tanmateix, aquesta línia es beneficiaria del carril-bus segregat en sentit oest de carretera de Vic

- ✓ A mode orientatiu i a falta de major informació sobre les velocitats comercials reals que podria tenir la línia, el servei es podria prestar amb 4 vehicles per una freqüència de 15 minuts.

Aquesta oferta es completaria amb un servei que, basant-se en l'actual línia 701 entre Sant Joan i Manresa a través de la zona universitària, faria el mateix servei però allargant el recorregut en l'àmbit nord de la ciutat i baixant per la fàbrica nova fins a l'Hospital. D'aquesta manera connectaria també amb aquests equipaments de primer ordre regional.

- ✓ A mode orientatiu i a falta de major informació sobre les velocitats comercials reals que podria tenir la línia, el servei es podria prestar amb 2 vehicles per una freqüència de 30 minuts.

**Bicicleta:**

Com a part fonamental de l'estratègia de potenciar la mobilitat sostenible entre els municipis, i coincidint amb les actuacions per a l'establiment de connexions cicloviàries intermunicipals mitjançant carrils segregats (com es mostrava en la mesura corresponent), es proposa prioritzar l'execució dels carrils segregats de Manresa amb Sant Joan de Vilatorrada per la zona del Congost i de Manresa amb el centre urbà de Sant Fruitós de Bages per la carretera de Vic.

Tanmateix, aquesta carrils-bicis formarien un continu urbà amb les propostes de carrils bici segregat del Passeig de Pere III i carretera de Cardona, tancant d'aquesta manera una xarxa completa entre els tres municipis.



<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>1. Ciutat capital i referent</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>1.1. Impulsar nova oferta cap a una mobilitat sostenible intermunicipal</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Execució del projecte "Estudi informatiu de la integració urbana i ampliació de la línia Llobregat-Anoia entre Manresa Alta i Manresa Baixador" i "Baixador Par de l'Agulla Manresa"

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

Estudi informatiu de la integració urbana i ampliació de la línia Llobregat-Anoia entre Manresa Alta i Manresa Baixador  
Projecte: Baixador Parc de l'Agulla-Manresa

**AGENTS IMPLICATS** **CALENDARI**

Generalitat de Catalunya Ajuntament de Manresa FGC	FASE I: 2023-2026  FASE II: 2026-2029
--	---

**MITJANS IMPLICATS**

							
---	---	---	---	---	--	---	---

COST ESTIMAT			PRIORITAT
FASE 1	FASE 2	TOTAL	Alta

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR:	Repartiment modal desplaçaments de connexió (transport públic)
Evolució esperada:	Augment
INDICADOR:	Repartiment modal desplaçaments interns (transport públic)
Evolució esperada:	Augment

TIPUS D'ACTUACIÓ	ESCALA DE MOBILITAT
Actuació d'impuls	Supramunicipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

--

<b>CODI</b>	<b>1.1.4.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Projecte d'integració urbana i prolongació de FGC</b>
-------------	---------------	---------------	--

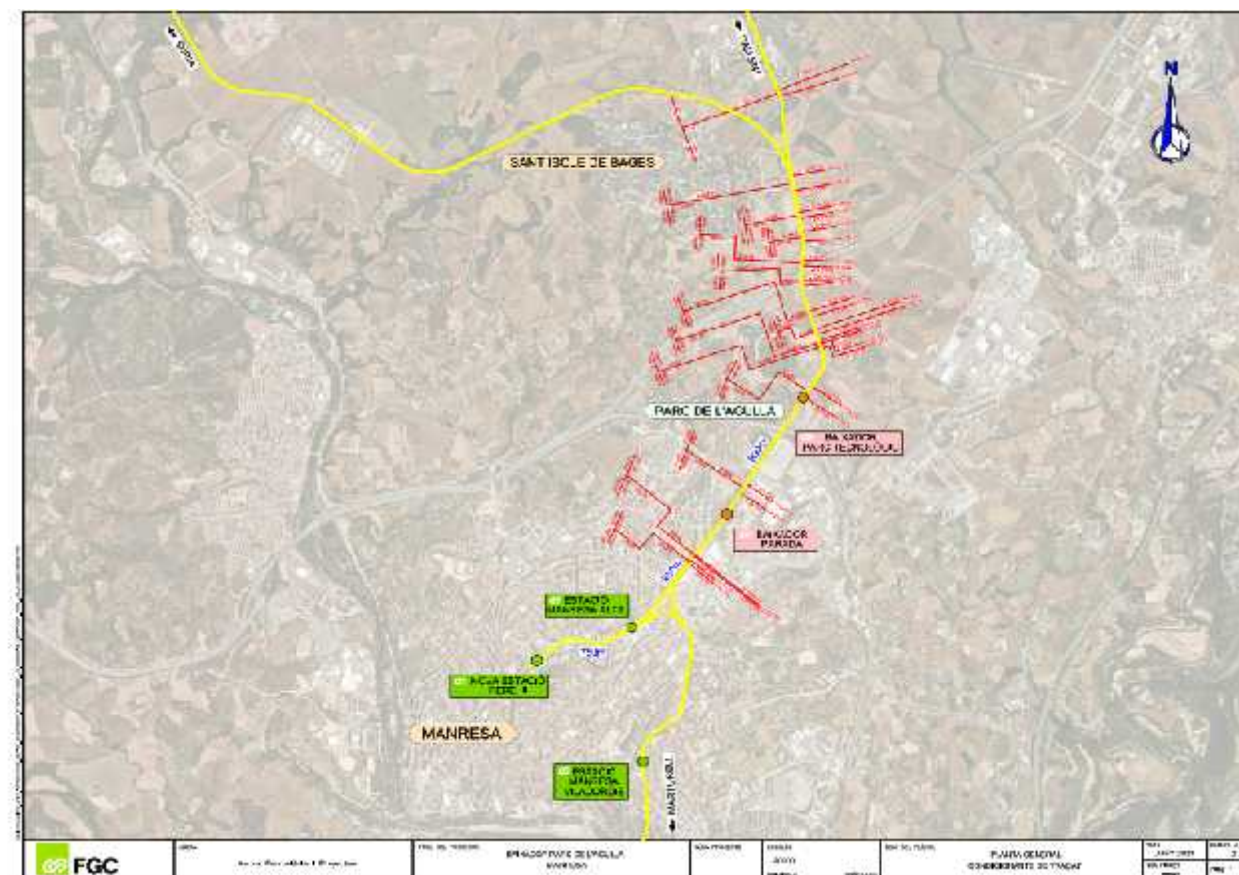
**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

El PMUS recull l'execució de dos projectes cabdals per a la ciutat de Manresa, tant en la mobilitat interna com la de connexió i per la transformació urbana de la ciutat.

En primer lloc es tracta de l'abandonament de l'estació de Manresa Baixador i l'obertura de la nova estació soterrada de Plaça Espanya i el corresponent perllongament de la línia. Més enllà de la reubicació més central de l'estació de capçalera de la xarxa, es tracta d'una reforma urbanística de primer ordre amb la recuperació d'un espai molt significatiu en superfície.

Seguidament s'insta a l'execució del projecte de transformació de la línia de FGC fins a Sallent i Súria, però, en el marc del PMUS, emmarcat en el tram fins al Parc de l'Agulla, amb les noves estacions de Baixador Parada i Baixador Parc Tecnològic.



**IMATGES**








Projecte: Baixador Parc de l'Agulla-Manresa. FGC. Any 2021

1.2 Gestionar la mobilitat de connexió i la capitalitat






<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>		<b>1. Ciutat capital i referent</b>
<b>DESCRIPCIÓ</b>		
<p>El programa impulsa un seguit de mesures que permetin a l'Ajuntament de Manresa una millor capacitat de gestió de la mobilitat de connexió.</p> <p>Aquestes eines, permetran a l'Ajuntament participar activament, tant a nivell de la gestió com institucional, en la definició del model de transport i mobilitat intermunicipal, així com exercir cert control en la forma en la que es produeix.</p>		
<b>ACTUACIONS</b>		
<b>Codi</b>	<b>Actuació</b>	<b>Prioritat</b>
1.2.1.	Creació entitat supramunicipal de gestió de transport i mobilitat	Mitjana
1.2.2.	Xarxa d'aparcaments dissuasius connectats amb el transport sostenible	Alta
1.2.3.	Execució de les obres en els accessos a Manresa	Mitjana
1.2.4.	Realització d'un Pla de Mobilitat i Desplaçament d'Empresa de l'Hospital Sant Joan de Déu i estudi de Mobilitat de l'entorn	Mitjana
1.2.5.	Fomentar els Plans de Desplaçament d'Empresa (pdE) i realitzar plans de mobilitat d'equipaments de primer ordre	Baixa
1.2.6.	Creació de centre de distribució urbana de mercaderies	Baixa
<b>MOTIVACIONS</b>		
<p>La capitalitat de Manresa li atorga un paper cabdal dins de la comarca i la regió de la Catalunya Central, i com a tal, ha de poder disposar d'eines que li permetin gestionar les necessitats i els efectes derivats d'aquest paper protagonista i de nucli atractor de viatges.</p> <p>La presència d'equipaments de primer ordre regional i la pròpia capacitat atractora de la ciutat implica un volum important de viatges diaris cap a la mateixa, principalment en vehicle privat, sobre els que Manresa ha de poder disposar de capacitat de gestió i de les possibilitats d'oferir alternatives més sostenibles.</p>		

<b>BENEFICIS</b>	
<b>Beneficis ambientals</b>	
La no penetració en l'entorn urbà d'una part de la mobilitat en vehicle privat permetrà disminuir els efectes contaminants causats per l'ús dels mateixos.	
<b>Beneficis per a la salut</b>	
<b>Beneficis socials</b>	
Una major accessibilitat i oportunitats de connexió amb equipaments de primer ordre de la ciutat.	
La reducció de l'ús del vehicle privat penetrant a la ciutat disminueix la necessitat d'espai públic destinat al mateix.	
<b>POTENCIAL DE CANVI MODAL</b>	<b>MITJANS IMPLICATS</b>
	<p>Vianants</p> <p>Bicicleta i VMP</p> <p>Transport públic</p> <p>Vehicle privat</p>
<b>ALINEACIÓ AMB ODS</b>	
	








LÍNIA ESTRATÈGICA	1. Ciutat capital i referent	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	1.2. Gestionar la mobilitat de connexió i la capitalitat
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Creació d'una entitat supramunicipal d'àmbit metropolità amb competències per a la gestió d'aspectes relacionats amb el transport i la mobilitat			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
Llei 9/2003, de 13 de juny de 2003, de la mobilitat Pla Director de Mobilitat (pdM) 2020-2025			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>			<b>CALENDARI</b>
Generalitat de Catalunya Consell Comarcal del Bages Ajuntaments del Bages			FASE II: 2026-2029
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1	FASE 2	TOTAL	Mitjana
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Creació entitat		
Evolució esperada:	Sí / No		
INDICADOR:	Evolució esperada:		
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació d'impuls		Supramunicipal	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			
Estudi de millora dels recorreguts urbans i nivell de servei de línies interurbanes metropolitanes			

CODI	1.2.1.	MESURA	Creació entitat supramunicipal de gestió de transport i mobilitat
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
La comarca del Bages i, més concretament, l'àmbit del Pla del Bages i l'entorn metropolità de Manresa presenten unes condicions òptimes per plantejar la possibilitat de crear una entitat supramunicipal amb capacitat i competències per a la gestió d'alguns aspectes relacionats amb el transport i la mobilitat (i altres addicionals que s'escaiguin).			
A Catalunya, la creació d'aquest tipus d'entitats està regulada per la Llei 9/2033, de 13 de juny, de la mobilitat, de la que en destaquen dos punts:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] Capítol V. Òrgans de gestió i de participació, Article 20. Les autoritats territorials de mobilitat, estableixen les condicions de creació i àmbits competencials d'aquest tipus d'entitats, quedant per tant subjectes dins d'aquesta proposta al compliment de l'esmentada llei. La llei atorga a dites entitats, com a competències principals: <ul style="list-style-type: none"> <li>o la capacitat de planificar les xarxes de transport públic dins del seu territori i</li> <li>o l'establiment de condicions de política tarifària.</li> </ul> </li> <li>)] Punt 3 de l'esmentat article: Les autoritats territorials de la mobilitat s'han de constituir en els àmbits coincidents amb els dels plans directores de mobilitat.</li> </ul>			
Aquest fet és rellevant en referència al <b>Pla Director de Mobilitat (pdM) 2020-2025</b> , que emmarca el Bages dins de tota la Regió Metropolitana de Barcelona i per tant s'hauria d'analitzar amb detall aquest encaix.			
En resum, la proposta pretén posar de manifest la importància i eficiència que tindria la creació d'una Autoritat amb Manresa com a nucli protagonista, que donés una capacitat de gestió més propera a les possibilitats i realitats de la ciutat i el seu entorn.			
Aquesta entitat seria la continuïtat de la recentment creada (febrer del 2021) <b>Taula de Mobilitat de la Catalunya Central</b> en la que s'obre un espai de debat sobre la mobilitat en transport públic entre la Generalitat, l'ATM i un conjunt de comarques i ajuntaments de la Catalunya Central: els consells de l'Anoia, el Bages, el Berguedà, el Moianès, Osona i el Solsonès i els ajuntaments de Berga, Manresa, Vic, Moià i Solsona.			
El propòsit de la creació d'aquesta <b>Taula de Mobilitat de la Catalunya Central</b> , ja des del seu origen, es el de constituir una entitat de transport en un període màxim de 8 anys.			



LÍNIA ESTRATÈGICA	1. Ciutat capital i referent	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	1.2. Gestionar la mobilitat de connexió i la capitalitat
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Creació d'una xarxa d'aparcaments dissuasius homogenis i connectats amb altres modes de transport			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
Pla d'Ordenació Urbanística Municipal			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Ajuntament de Manresa Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat		2023-2029	
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1 610.000 €	FASE 2 315.000 €	TOTAL 925.000 €	Alta
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Ocupació diurna de l'aparcament a la via pública		
Evolució esperada:	Disminució		
INDICADOR:			
Evolució esperada:			
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació de dissuasió		Supramunicipal	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			
Implantació d'un zona ZBE			
Replantejament de funcionalitat i nivell de servei de línies actuals			
Projecte d'integració urbana i prolongació de FGC			

CODI	1.2.2.	MESURA	Xarxa d'aparcaments dissuasius connectats mitjançant transport sostenible
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
<i>Plànol annex</i>			
S'amplia la xarxa d'aparcaments dissuasius amb la finalitat d'incrementar l'oferta de places i cobrir totes les entrades al voltant del primer cinturó.			
Tot i que aquesta xarxa d'aparcaments dissuasius ha de ser una eina que eviti la congestió i l'acumulació de vehicles dins el nucli urbà de Manresa, des del PMUS es vol refermar la idea que la dissuasió sobre l'ús del vehicle privat serà més eficient, en termes de sostenibilitat, quan més a prop de l'origen se situïn aquestes instal·lacions. Per aquest motiu, més enllà de les propostes aquí recollides, caldria plantejar, de manera coordinada amb altres ajuntaments, una xarxa d'aparcaments dissuasius que ofereixin un potencial d'intermodalitat més gran amb el transport públic que connecta amb Manresa, limitant així la distància realitzada en vehicle privat a l'etapa inicial del viatge però no a la principal.			
A nivell municipal, i vinculat amb l'entrada en servei de la ZBE, s'hauria d'ampliar l'oferta d'aparcaments d'aquest tipus (donant també servei a desplaçaments de fora de la comarca així com interns).			
Les propostes d'aparcament, que en gran part venen condicionades per la delimitació definitiva de la ZBE són en una primera fase:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] Arranjar l'espai d'aparcament proper a la Avinguda dels Països Catalans.</li> <li>)] Aparcament al Parc de l'Agulla.</li> <li>)] Aparcament en zona de superfície urbana a la zona dels Trullols. En aquesta zona hi ha gran quantitat de places infrautilitzades en dia laborable tant a la via pública com als aparcaments lligats a comerços. Essent el seu ús potser més limitat en dissabte com a aparcament dissuasiu, es proposa que se senyalitzi i s'utilitzi com a tal en dies feiners.</li> </ul>			
Aquest àmbit resulta d'especial importància doncs és en aquest accés sud-est on es registren el major volum de moviments vehiculars al llarg de dia i on actualment no existeix oferta d'aquest tipus.			
En una segona fase i condicionats a l'execució de projectes de transport públic associats:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] Parc Tecnològic i nou Pàrquing de la Parada, associat a les ubicacions i execució de les futures estació de FGC.</li> <li>)] Palau Firal, associat a l'estructura final del mapa de transport públic urbà de Manresa.</li> </ul>			
Una condició imprescindible i unívocament vinculada a la implantació de qualsevol d'aquests aparcaments, i en els ja existents, és la bona connectivitat entre els mateixos i la ciutat. Es per tant obligatori que per a cada cas es realitzi un estudi de les condicions d'accés a la instal·lació des del transport públic i a peu i es prenguin les mesures corresponents. La connectivitat en transport públic podrà valorar-se tant des de la cobertura geogràfica com tarifària.			
Tanmateix, tots els aparcaments estaran asfaltats i amb senyalització horitzontal (com per exemple el de Plaça Catalunya o el de la C1411b) i comptaran amb senyals d'ubicació respecte de la resta de la ciutat, mostrant les alternatives de transport disponibles des de cada punt.			
A partir d'aquí, un cop establert l'àmbit definitiu de la ZBE, en cas de resultar necessari i viable, s'haurien de buscar noves ubicacions on desenvolupar zones d'aparcament, complementant l'oferta que pogués quedar dins de la ZBE o resultés insuficient.			

LÍNIA ESTRATÈGICA	1. Ciutat capital i referent	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	1.2. Gestionar la mobilitat de connexió i la capitalitat
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Execució de les obres previstes a les rondes de Manresa, incloent les previstes en el planejament municipal.			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
			
Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu		
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
Pla d'Ordenació Urbanística Municipal Pla director urbanístic del Pla del Bages			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Generalitat de Catalunya Ajuntament de Manresa		FASE II: 2026-2029	
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1	FASE 2	TOTAL	Mitjana
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Obres executades		
Evolució esperada:	Augment		
INDICADOR:			
Evolució esperada:			
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació d'impuls		Supramunicipal	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			

CODI	1.2.3.	MESURA	Execució de les obres en els accessos a Manresa
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
Es tracta de posar en marxa les obres sobre la infraestructures viàries de titularitat autonòmica, tant aquelles incloses en el POUM així com altres que es consideren necessàries.			
En concret, respecte al POUM, tracta els següents passos:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] La Ctra. del Pont de Vilomara, que ofereix un accés directe al polígon Industrial de Bufalvent i</li> <li>)] La continuïtat de c/ d'Àlvar Alto i Av. dels Països Catalans que dona una sortida cap a la BV-1225</li> </ul>			
Més enllà del que es deriva del POUM, s'insta a l'Ajuntament a treballar en:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] Completar els enllaços de la Ronda Nord amb l'Eix Transversal i l'Autopista</li> <li>)] Millorar la connectivitat amb l'autopista. Esquema de connexió i enllaços de sortides cap al nord.</li> </ul>			



<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>1. Ciutat capital i referent</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>1.2. Gestionar la mobilitat de connexió i la capitalitat</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Fomentar i col·laborar amb l'entitat gestora de l'Hospital de Sant Joan de Déu en l'elaboració d'un Pla de Desplaçament d'Empresa (PDE) de l'equipament i del seu entorn.

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

Decret 152/2007, de 10 juliol i successius

<b>AGENTS IMPLICATS</b>	<b>CALENDARI</b>
-------------------------	------------------

Hospital Sant Joan de Déu

Ajuntament de Manresa

FASE I: 2023-2026

**MITJANS IMPLICATS**

						
---	---	---	---	--	---	---

<b>COST ESTIMAT</b>	<b>PRIORITAT</b>
---------------------	------------------

FASE 1 15.000 €	FASE 2	<b>TOTAL</b> 15.000 €	Mitjana
--------------------	--------	--------------------------	---------

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Realització del PDE de l'Hospital Sant Joan de Déu

Evolució esperada: Sí / No

INDICADOR:

Evolució esperada:

<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>	<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>
-------------------------	----------------------------

Actuació d'impuls

Municipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

Fomentar la realització de Plans de Desplaçament d'Empresa (pdE) en entitats i equipaments de primer ordre

<b>CODI</b>	<b>1.2.4.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Realització d'un Pla de Mobilitat i Desplaçament d'Empresa de l'Hospital Sant Joan de Déu i estudi de mobilitat de l'entorn</b>
-------------	---------------	---------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

Foment i participació de l'Ajuntament de Manresa en la realització d'un Pla de Desplaçament d'Empresa de l'Hospital Sant Joan de Déu que inclogui un conjunt de propostes per a la millora de les condicions de mobilitat tant de treballadors com visitants.

Hi ha dues vessants legals que posen de manifest la importància d'aquest tipus d'eina:

- ) Segons l'article 3.4 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, és obligatori per a projectes singulars, com poden ser els centres hospitalaris, de disposar d'un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.
- ) L'article 18 del Decret 152/2007, de 10 juliol, obligava als equipaments públics amb un volum superior als 200 treballadors a disposar d'un Pla de Desplaçament d'Empresa (pdE). Aquest decret s'emmarcava en l'àmbit d'aquelles instal·lacions dins de la zona de protecció oficial decretada pel 226/2006, de 23 de maig, i el Pla d'Actuació per a la Millora de la Qualitat de l'Aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric (ZPEAA) aprovat per l'Acord de Govern GOV/127/2014.

L'existència de l'Hospital, prèvia al decret del 2006, i el fet que Manresa no s'inclogui dins d'aquest àmbit de protecció oficial, no ha ajudat en l'impuls de tirar endavant la realització d'un pla d'aquest tipus.

Tot i això, aquest marc legal, posa de manifest la importància d'aquest tipus d'eina de planificació i, per aquest motiu, la proposta vol emplaçar a l'Ajuntament de Manresa a fomentar i col·laborar amb l'entitat en la realització d'aquest pdE.

El pdE de l'Hospital és cabdal degut a:

- ) la importància de la instal·lació en sí, com a referent de caràcter regional (més enllà de la pròpia comarca), que pot justificar la inclusió de mesures molt concretes i específiques.
- ) l'alt volum de treballadors i de visitants que atreu, amb unes pautes de comportament molt diverses.
- ) els efectes i condicionants que provoca sobre les xarxes de l'entorn (accessos, demanda d'aparcament a la Balconada, etc.).

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>1. Ciutat capital i referent</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>1.2. Gestionar la mobilitat de connexió i la capitalitat</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Fomentar i impulsar als gestors i empreses dels principals equipaments del municipi a realitzar un Pla de Mobilitat i Desplaçament d'Empresa (pdE).

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

Decret 152/2007, de 10 juliol i successius

**AGENTS IMPLICATS**

Col·lectius empresarials  
Ajuntament de Manresa  
FUB

**CALENDARI**

2023 – 2029

**MITJANS IMPLICATS**

							
---	---	---	---	---	--	---	---

COST ESTIMAT			PRIORITAT
FASE 1 45.000 €	FASE 2 45.000 €	TOTAL 90.000 €	Alta

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Número de pdE realitzats  
Evolució esperada: Augment  
INDICADOR:  
Evolució esperada:

TIPUS D'ACTUACIÓ	ESCALA DE MOBILITAT
Actuació d'impuls	Municipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

Realització d'un Pla de Mobilitat i Desplaçament d'Empresa de l'Hospital Sant Joan de Déu i estudi de Mobilitat de l'entorn

CODI	1.2.5.	MESURA	Fomentar els Plans de Desplaçament d'Empresa (pdE) i realitzar plans de mobilitat d'equipaments de primer ordre
------	--------	--------	---

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

L'article 18 del Decret 152/2007, de 10 juliol, obligava a l'elaboració de Plans de Desplaçament d'Empresa als centres de treball amb més de 500 treballadors propis o externs o centres generadors de mobilitat amb més de 500 visitants habituals, emmarcats dins de un dels 40 municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric mitjançant el Decret 226/2006, de 23 de maig (ampliat al 2012 sense inclusió de Manresa ni cap municipi del Bages). Entre aquests no s'hi trobava Manresa.

Tot i això, la proposta del PMUS té com a objectiu que, des de l'Ajuntament de Manresa, i en concret, com a tasca de la Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat, s'impulsin, es fomentin i es facilitin les condicions per a que els entorns d'activitat econòmica disposin d'una eina de planificació i les pròpies empreses de la ciutat que compleixin aquestes condicions puguin elaborar aquest tipus de plans.

**Polígons Industrials**

Es proposa que des de l'ajuntament es participi activament (i fins i tot es realitzin) Plans de Mobilitat integrals a equipaments de primer ordre. Una part important d'aquestes plans ha de ser, més enllà del foment i adequació de modes de transport alternatius al vehicle privat, la gestió de l'aparcament en aquestes instal·lacions. En principi la proposta vol assolir l'objectiu de que tots els espais industrials, incloent el Parc Tecnològic de Manresa disposessin d'un pla propi, tot i que la prioritat, per impacte sobre la mobilitat degut a la seva mida haurien de ser Bufalvent, Els Dolors i Pont Nou. Essent un conjunt d'empreses les que hi estarien involucrades, es proposa que sigui el propi Ajuntament qui realitzi l'estudi pertinent, de forma coordinada amb els implicats.

**Àmbit privat**

Més enllà de realitzar internament els plans esmentats anteriorment, de caràcter integral per tot un mateix àmbit industrial, s'insta a l'ajuntament a fomentar els PdE entre les empreses que compleixen els criteris marcats per Decret 152/2007, ja estiguin en zona industrial o aïllats.








**Àmbit públic**

En l'àmbit públic, destaquen dues instal·lacions en les que seria rellevant una iniciativa d'aquest tipus en la forma de PdE:

- ) La universitat, sobre tot la FUB (previsió de trasllat de la UPC a la Fàbrica Nova que obligarà a realitzar un Estudi de Mobilitat Generada).
- ) L'Ajuntament i les diverses instal·lacions que el componen.

Per a més informació dels continguts i metodologies de realització d'un pdE, es pot utilitzar com a referència:

<https://www.atm.cat/mobilitat/mobilitat-laboral/pde>

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>1. Ciutat capital i referent</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>1.2. Gestionar la mobilitat de connexió i la capitalitat</b>
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Impulsar, col·laborar i facilitar les condicions per a la ubicació d'un centre de distribució urbana de mercaderies que millori les condicions de prestació del servei d'última milla.			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
			
Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu		
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Ajuntament de Manresa Col·lectius empresarials		FASE II: 2026-2029	
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1	FASE 2	<b>TOTAL</b>	Baixa
	100.000 €	<b>100.000 €</b>	
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Nombre de centres de distribució urbana implantats		
Evolució esperada:	Augment		
INDICADOR:			
Evolució esperada:			
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació d'impuls		Municipal	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			
Realització d'un Pla de Logística Urbana Sostenible (PLUS)			

<b>CODI</b>	<b>1.2.6.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Creació de centre de distribució urbana de mercaderies</b>
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
Els Centres de Distribució Urbana de mercaderies són plataformes intermodals que permeten la gestió de mercaderies i ajuden a millorar l'eficiència de la distribució d'última milla en una zona específica.			
Aquestes plataformes logístiques poden ubicar-se tant dins del nucli urbà consolidat, a través de microhubs, o a la perifèria de la ciutat, facilitant processos de consolidació de càrregues, recerca de sinergies, distribució amb vehicles amb menor capacitat de càrrega i menys contaminants i estalvis en la logística inversa.			
Un dels objectius és aconseguir un transvasament de mercaderies a vehicles amb major adaptació a la DUM (mida, ecològics, etc.) que finalitzen la distribució fins als establiments comercials o domicilis particulars.			
Per tant, la proposta, va encaminada a establir una col·laboració públic-privada per a la implantació d'espais de transferència de càrrega, i zones de emmagatzematge per a operadors o comerciants. L'Ajuntament, mitjançant l'associació amb les empreses privades del sector, ha d'instar i donar les facilitats per a poder dur a terme la ubicació d'aquests projectes. Tanmateix, un exemple podria ésser cedir espais en els aparcaments dels quals és propietari l'Ajuntament (verue exemple més avall)			
Un centre d'aquest tipus pot tenir un abast que vagi més enllà de la ciutat de Manresa i per tant s'insti a col·laborar amb els ajuntaments veïns per a la seva implicació i, en tot cas, potser acollir la ubicació de la instal·lació.			
Una referència en aquesta línia seria el projecte engegat a Madrid, on s'ha habilitat un espai de l'aparcament subterrani de la Plaza Mayor per a que una empresa gestioni 10 vehicles elèctrics de repartiment de darrera milla per la zona centre.			
<b>IMATGES</b>			
			
<i>Vehicles 100% elèctrics estacionats al microhub de la Plaza Mayor de Madrid</i>			



## CIUTAT CONNEXA I ORDENANDA

En la seva concepció més bàsica, la mobilitat és el desplaçament de persones (o mercaderies) entre diferents punts de la ciutat. Sobre aquest rol essencial, una de les línies de les propostes del PMUS ha de ser millorar aquestes condicions de connectivitat. En molts casos, aquest concepte no es refereix només a la manca d'oferta, que pot existir per exemple en transport públic o en corredors de mobilitat activa, sinó a la possibilitat de que, tot i existir, no s'estigui produint en condicions òptimes tant en temps de viatge com d'accessibilitat, comoditat o seguretat.

Degut a creixements asimètrics de les infraestructures i l'oferta de transport, a dia d'avui es produeix una manca de connectivitat en diferents àmbits del territori municipal. Efectes com un desenvolupament històric amb el vehicle privat com a protagonista que ha resultat en un entramat viari on l'espai per a modes fora de calçada es veu molt reduït; barris perifèrics, i inclús centrals, amb falta d'oferta de transport públic o la manca de connectivitat transversal efectiva, acaben per traduir-se en un impediment en les opcions de mobilitat per part de la població i un excés d'ús del vehicle privat.

En les mesures que s'inclouen dins de la línia estratègica "Ciutat connexa i ordenada", per una banda es pretén millorar aquesta connectivitat de la ciutat, però alhora, posicionar la mobilitat activa en un paper protagonista en tots els àmbits de la ciutat.

La mobilitat a peu i en bicicleta, com a alternativa als modes de transport motoritzats, a més de l'evident estalvi econòmic i de temps, ofereix avantatges des d'un punt de vista de la qualitat de l'aire, el soroll, la menor perillositat dels carrers i també des del punt de vista de fenòmens globals com ara l'escalfament del planeta, la disminució de la capa d'ozó o l'esgotament dels recursos naturals.

La promoció de la mobilitat a peu i en bicicleta contribueix a millors nivells d'equitat social degut a la major accessibilitat per part de tots els sectors de la població. Té a més indubtables efectes beneficiosos per a la salut individual de les persones. La recomanació general per a una vida saludable té com a pilars l'alimentació saludable i un exercici físic suau diari i relativament prolongat com el que ofereixen els desplaçaments caminant i en bicicleta.

D'altra banda, els desplaçaments en modes actius, especialment la marxa a peu, és un element molt afavoridor per a les relacions personals i la comunicació social en l'espai públic, elements imprescindibles del caràcter democràtic i participatiu del sistema social i polític a les ciutats: zones de vianants del nucli antic i centre, bulevards, places i espais verds.

Més enllà de les mesures de la línia de "Ciutat cuidadora i inclusiva", l'estratègia que s'ha seguit parteix dels antecedents existents (Pla d'Espai Públic, Pla del Cardener, POUM o el PMUS anterior), per donar continuïtat al programa de transformació de vies i corredors de la ciutat així com d'espais urbans que reverteixen aquest protagonisme que ara té el vehicle privat.

Per això hi ha un seguit de mesures dirigides a la transformació urbana i el guany d'espais de trànsit i de convivència per a vianants i mobilitat activa. Diferents aspectes de la diagnosi i el procés de participació ciutadana posen èmfasi en aquest debat i fomenten aquest tipus de mesures. Per esmentar-ne alguns:

- )] Alt percentatge de viari no accessible i voreres significativament estretes.
- )] Manca d'espais urbans de qualitat per a la convivència i el passeig (exclusius o segregats, dotats de mobiliari i arbrat,...).
- )] Manca d'espais de repòs en els itineraris principals de vianants.
- )] Paper protagonista del cotxe en alguns de les vies principals de la ciutat i manca d'itineraris per a vianants de connectivitat entre barris.

Sobre aquests antecedents destacar d'on sorgeix la primera i important mesura a nivell de connectivitat dins el casc urbà, com és la consolidació i ampliació de l'**espai illa de vianants** a la zona del centre històric. Al voltant del mateix, i basant-se en primer lloc en el Pla d'Espai Públic així com en el POUM, es proposa la millora de les condicions de la xarxa d'**eixos de connexió amb el centre** i dels "**Eixos Cívics**", figura derivada del POUM, segons la definició següent:

*"El POUM identifica aquelles vies dins la ciutat que s'han de constituir en els eixos cívics que formaran la xarxa bàsica per a vianants. Aquesta xarxa, que ja existeix parcialment, quedarà completada amb el desenvolupament de les previsions del POUM. Es donarà continuïtat a la xarxa més enllà del sòl urbà amb la seva extensió en l'Anella Verda."*

A partir d'aquí, es recull una xarxa de vies sobre els que s'intervindrà gradualment al llarg de la vigència del PMUS per tal de, principalment, millorar-ne les condicions de mobilitat de vianants: progressiva ampliació de voreres, transformació del vial, plataformes úniques,...que aniran acostant la ciutat al centre i millorant la connectivitat entre barris.

Sobre la base d'aquests corredors, es detalla el "**Transformació de la secció**" d'alguns carrers concrets per la seva importància dins de l'esquema general i com a punts centrals de l'esquema d'algunes de les xarxes proposades (carretera de Vic, carretera de Cardona, Passeig Pere III i Pont de Vilomara).

L'estratègia principal es consolidar una xarxa accessible, connexa, còmode i segura en tot el nucli urbà, que en tot cas, per les possibilitats reals d'execució, s'acabaria de completar en el anys posteriors a la vigència del PMUS, però ja amb una base sòlida transformada.

Tanmateix, sobre aquesta base marcada pels eixos cívics i corredors de mobilitat activa, s'estableix un "**programa d'espais estancials a les cantonades**" que permeti transformar petits espais urbans de trobada que actualment estan totalment estructurats per un ús motoritzat.

Paral·lelament a la transformació de carrers es completa una xarxa de infraestructures ciclables, amb carril-segregat continu en gairebé tot el seu recorregut que connecta pràcticament tots el barris de la ciutat i completa el traçat dels principals corredors interurbans.

Més enllà de les propostes encaminades a la millora de la mobilitat activa, aquesta estratègia incideix sobre:

- )] **La xarxa de transport públic.** El transport públic parteix d'una situació singular en la que el sistema de concessió actual ha de sotmetre a una pròrroga de contracte per tal de que la ciutat tingui temps d'elaborar un nou mapa de servei de transport públic urbà. Aquesta situació limita la capacitat de dur a



terme grans modificacions en la xarxa actual, tot i que des del PMUS s'insta a realitzar modificacions que permetin conèixer la realitat del comportament de l'oferta i la demanda i, a la fi, ajustar millor la xarxa que resultis del nou projecte.

Addicionalment, un dels objectius de la ciutat respecte les seves xarxes de transport públic, que ja es recull en part en les propostes de la "ciutat capital i referent", i que haurà de ser un dels objectius cabdals d'aquest nou projecte de transport públic urbà juntament amb la renovació del les concessions interurbanes, aprofitant el fet que ambdós processos de renovació coincideixen en el temps., és treballar per assolir una visió, i una gestió, integrada de les xarxes urbanes/interurbanes de transport públic del sistema urbà de Manresa i el pla de Bages.

Tanmateix, paral·lelament, es realitzen un seguit de propostes encaminades a millorar certs aspectes del servei no tan estretament vinculats amb el contracte de servei, però que poden ajudar significativament al foment del mode.



**La gestió de l'aparcament.** La gestió de l'aparcament en superfície de la ciutat, que, tal i com es va identificar a la diagnosi, presenta problemes de saturació importants en alguns dels barris perifèrics. Resoldre el problema d'una demanda total per sobre del nivell d'oferta passa per establir sistemes de regulació de l'aparcament que, en tot cas, prioritzin l'espai pels residents respecte als visitants, en aquest cas mitjançant l'establiment de zones verdes de prioritat per a residents. En un primer moment es proposa una primera corona de zona verda al voltant del centre, convivint amb l'establiment i ampliació de la zona blava (destacar que ambdues poden conviure en un mateix espai), per a posteriorment, un cop es disposi dels resultats de com s'ha comportat la demanda en aquesta zona i l'impacte sobre la resta de la ciutat més perifèrica, establir un aparcament regular més generalitzat al nucli urbà.

Tanmateix, la falta d'aparcaments que es fa palesa també en horari nocturn i la transitorietat d'algunes de les mesures que es proposen en el PMUS que condueixen a una pèrdua d'espai d'aparcament en alguns àmbits de la ciutat, obliguen a buscar nous espais d'aparcament, en aquest cas fora de via. Es per això que, més enllà de la necessitat de coordinar les mesures de transformació viària amb nous desenvolupaments que es puguin produir, és important obrir espais ja existents com poden ser els aparcaments soterrats actuals, sobre tot privats, que potser tenen un menor ús en horari nocturn i permetrien ampliar aquesta oferta existent.

) **La distribució urbana de mercaderies**, per tal d'incidir i facilitar certs canvis en el model actual, tant en la gestió com en els modes que hi participen. Aquest últim programa, on a diferència que en la mobilitat de persones, són el conjunt del individu qui prenen la decisió en funció de les necessitats i la valoració personal de les alternatives, el transport de mercaderies està sotmès a decisió d'un nombre d'agents menors. Es per això que és fa èmfasi en obrir, per algunes de les mesures, línies de col·laboració públic-privades per tal de poder dur a terme els canvis desitjats i facilitar la presa de decisions sostenible des del punt de vista socioeconòmic de la ciutat i financer de les empreses.

## 2.1. Crear espais urbans per a la prioritització de la mobilitat activa

LÍNIA ESTRATÈGICA		2. Ciutat connexa i ordenada
<b>DESCRIPCIÓ</b>		
<p>Les actuacions proposades es dirigeixen a incrementar els espais urbans pels vianants, tant pel que fa a la mobilitat com també en oferir àmbits i espais d'estança on esdevinguin els protagonistes. D'aquesta manera s'inclou una mesura per a consolidar el centre urbà de Manresa com a illa de vianants i alhora, d'altres per a transformar àmbits concrets que complementin els eixos de mobilitat de la xarxa bàsica de vianants i descentralitzin l'esforç de les actuacions a favor dels vianants a tot l'àmbit urbà.</p> <p>Tanmateix, inclou la definició de rutes i recorreguts, així com eines de foment de la mobilitat a peu, que posin de manifest les possibilitats de desplaçaments de vianants, tant de manera general com a punts concrets de la ciutat (CAPs i perifèria).</p>		
<b>ACTUACIONS</b>		
Codi	Actuació	Prioritat
2.1.1.	Consolidació illes de vianants: centre històric i àrea central	Alta
2.1.2.	Interseccions amb prioritització de la mobilitat activa	Baixa
2.1.3.	Programa d'espais estancials a les cantonades	Mitjana
2.1.4.	Adequació de voreres i plataformes úniques	Mitjana
2.1.5.	Rutes saludables i segures a les àrees verdes periurbanes (Pla de Camins, Cardener, Anella Verda, Parc de l'Agulla)	Mitjana
2.1.6.	Rutes saludables urbanes als centres de salut	Baixa
2.1.7.	Metrominut - "Manresa a peu"	Baixa
<b>MOTIVACIONS</b>		
<p>En els treballs de diagnosi com en el procés de participació ciutadana es posaren de manifest les mancances d'àmbits i espais on el vianant fos el protagonista i l'entorn urbà estigués dissenyat i concebut pel trànsit i l'estança dels mateixos.</p> <p>Es per això que, aprofitant el procés iniciat des del pla anterior, es pretén seguir amb la dinàmica de crear zones d'exclusivitat per a vianants o almenys on quedi clarament marcat el seu rol principal dins de la mobilitat, així com faciliti els desplaçaments i les àrees de descans que, degut a l'orografia singular de Manresa, la manca dels mateixos dificulta també les possibilitats d'anar a peu.</p> <p>Tanmateix es detectà una demanda i una voluntat de posar en marxa iniciatives que fomentin la mobilitat activa, i en aquest cas, principalment de vianants.</p>		

BENEFICIS	
<b>Beneficis ambientals</b>	
Reducció de la presència de mitjans de transport motoritzats en l'àrea central de la ciutat, amb la conseqüent disminució d'elements de contaminació atmosfèrica.	
Disminució de la contaminació acústica en algunes de les vies i punts de la ciutat.	
<b>Beneficis per a la salut</b>	
El desplaçament a peu i l'ús de la bicicleta es presenten com a formes saludable de desplaçament i contribució a l'increment de l'activitat física moderada.	
<b>Beneficis socials</b>	
Millora de l'espai públic urbà que permet la convivència i estança còmode i segura dels habitants de Manresa.	
POTENCIAL DE CANVI MODAL	MITJANS IMPLICATS
	<p>Vianants</p> <p>Bicicleta i VMP</p>
ALINEACIÓ AMB ODS	
	

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.1. Crear espais urbans per a la prioritització de la mobilitat activa</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Ampliació i consolidació de la Illa de vianants de Manresa

**OBJECTIUS**

 Gestió mobilitat externa	 Cohesió territorial	 Coherència de les xarxes	 Canvi a modes sostenibles	 Igualtat i cohesió social	 Urbanisme acollidor i inclusiu
---	--	---	--	--	---

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

La transformació del Guimerà

**AGENTS IMPLICATS** **CALENDARI**

Ajuntament de Manresa

FASE I: 2023-2026

**MITJANS IMPLICATS**



**COST ESTIMAT** **PRIORITAT**

FASE 1 675.000 €	FASE 2	<b>TOTAL</b> 675.000 €	Alta
---------------------	--------	---------------------------	------

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

<b>INDICADOR:</b>	Invasió de trànsit motoritzat a l'illa de vianants
<b>Evolució esperada:</b>	Disminució
<b>INDICADOR:</b>	Superfície transformada en illa/zona de vianants
<b>Evolució esperada:</b>	Augment

**TIPUS D'ACTUACIÓ** **ESCALA DE MOBILITAT**

Actuació d'impuls	Nucli urbà
-------------------	------------

**ACTUACIONS VINCULADES**

Adequació de voreres y plataformes úniques

<b>CODI</b>	<b>2.1.1.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Consolidació illes de vianants: centre històric i àrea central</b>
-------------	---------------	---------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

*Plànol annex*

La proposta s'estructura en dues línies d'actuació

- i. Transformació del carrer d'Àngel Guimerà, consolidació de la illa de vianants de l'Àrea Central

L'Ajuntament de Manresa va iniciar, a la tardor de 2021, el procés per a l'elaboració del projecte que ha de transformar el carrer Guimerà en un espai de prioritat per a vianants, ampliant les zones ja pacificades al centre històric.

L'opció triada, avalada per una consulta ciutadana, ha estat apostar per un Guimerà amb un espai d'exclusivitat de pas per a mobilitat activa, sense la penetració del transport públic. El calendari establert preveu l'inici i desenvolupament de les obres per a l'any 2023.

- ii. Consolidació y ampliació dels espais de prioritat de vianants del centre:

) Consolidar l'actual illa de vianants amb un control estricte de l'accés, fet que actualment no s'està produint. Es requereix d'un increment de la gestió i control dels accessos així com de la indisciplina d'entrades i aparcament.

) Ampliar l'actual illa de vianants a tot l'àmbit del centre històric. Aquest pas requereix prestar una atenció especial a les actuals zones d'aparcament existents, en general sota regulació de zona verda.

En principi es proposa suprimir totes les zones, exceptuant la necessitat d'analitzar amb detall les zones de la Plaça del Carme i del carrer de la Dama. En aquest segon cas, es proposa deixa funcionant l'espai d'aparcament fins que s'executin els plans previstos en el sòl que ocupen actualment i coordinar amb l'obertura del nou espai de l'Anònima.

En total es perdrien 51 places i quedarien pendents d'avaluar 83.

) Acaba de consolidar la regulació de zones properes al centre històric com a àrees de "zona de vianants". De la mateixa manera, la zona de vianants quedaria definit en un conjunt de carrers on tothom hi pot transitar a velocitat reduïda, amb preferència per a la mobilitat activa i sense possibilitat d'aparcament. Tot i això, com s'indica a l'epígraf 8.3.1, s'analitzarà en cada cas la viabilitat de deixar petites bosses d'aparcament concentrades per a residents i/o usuaris de centres principals de la ciutat (CAP Sant Andreu per exemple).

**IMATGES**



Vehicles estacionats a la Plaça Major de Manresa. Illa de vianants

Via	Tipus	Places
Jaume I	Zona blava	18
Carrer de Puigmercadal	Zona verda	40
Plaça Pedregar	Zona verda	6
Baixada Na Bastardes	Zona verda	10
Plaça d'En Creus	Zona verda	10
Carrer de les Piques	Zona verda	7
La Dama	Zona verda	21
La Dama	Zona taronja	22
<b>Total</b>		<b>134</b>
<b>Total sense Puigmercadal ni la Dama</b>		<b>51</b>

Nombre de places d'aparcament regulat dins del centre històric

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.1. Crear espais urbans per a la prioritització de la mobilitat activa</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Realització i execució d'un programa de reurbanització d'interseccions per a millorar la seguretat i confort dels vianants i ciclistes

**OBJECTIUS**



**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat

**CALENDARI**

FASE I: 2023-2026

**MITJANS IMPLICATS**



**COST ESTIMAT**

FASE 1	FASE 2	<b>TOTAL</b>
50.000 €		<b>50.000 €</b>

**PRIORITAT**

Baixa

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR:	Realització del Programa
Evolució esperada:	Sí / No
INDICADOR:	Número d'interseccions intervingudes
Evolució esperada:	Augment

**TIPUS D'ACTUACIÓ**

Actuació d'impuls

**ESCALA DE MOBILITAT**

Barri

**ACTUACIONS VINCULADES**

Seguretat viària a les interseccions

<b>CODI</b>	<b>2.1.2.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Programa d'interseccions amb prioritització de la mobilitat activa</b>
-------------	---------------	---------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

Davant de les dificultats per a desplaçar-se a peu (priorització de l'espai disponible per al vehicle privat, obstacles a les voreres, manca d'àrees de descans, falta de confort climàtic amb ombra, entre d'altres), es proposen dos programes de millora de l'estat de les interseccions i punts centrals dels barris vers la mobilitat activa, que vagin més enllà d'aspectes exclusivament vinculats a la seguretat viària.

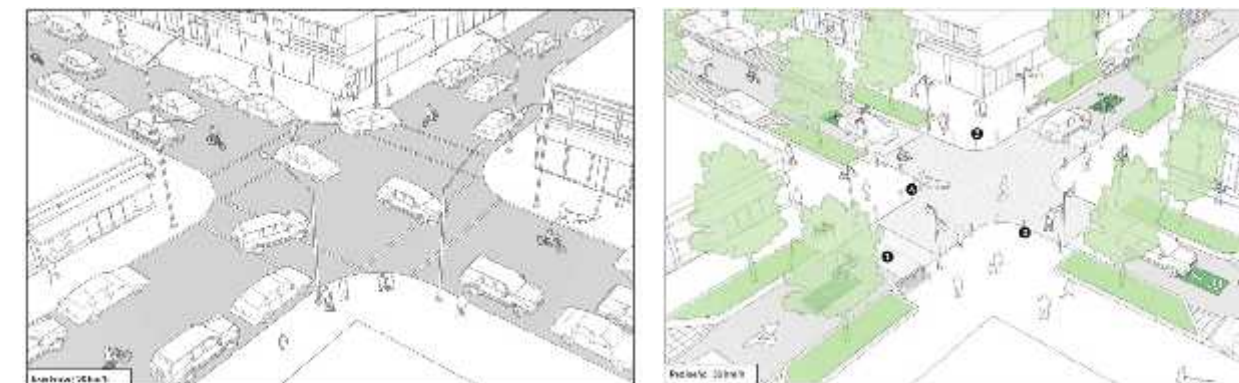
En primer lloc, la realització d'un **Programa de Mobilitat Activa a les Interseccions**. Aquest programa hauria d'avaluar l'estat de les interseccions de Manresa, no tant des del punt de vista del disseny i la seguretat viària (proposta 3.1.4. *Seguretat viària a les interseccions*), tot i que també ha d'entrar en valorar aquests aspectes, i sí més des de la perspectiva general de la mobilitat. Es tracta de transformar les interseccions en llocs on la mobilitat activa esdevingui la protagonista i el disseny estigui enfocat als moviments d'aquesta i no tant als del vehicle privat.

El resultat del programa seria redissenyar les interseccions on l'espai per a vianants és mínim i es disposa de força espai viari, destinat al trànsit rodat o estacionament. El programa hauria de localitzar aquelles interseccions on pot ser més interessant a cometre les mesures proposades.

A continuació es presenta una llista de disseny amb les quals es busca millorar el confort de vianants i ciclistes, regulant les condicions de pas dels vehicles motoritzats:

- )] Redisseny de les cruïlles a partir dels itineraris de pas "naturals" dels vianants, i no tant, pensant en la circulació de vehicles, acompanyades de l'ampliació de voreres i reducció d'espai de calçada en el punt de creuament. Ús de l'espai ampliat per ubicació d'elements de qualitat urbana (arbrat, mobiliari, senyalització itineraris,...).
- )] Augment de la seguretat en l'accés a aquests espais públics amb mesures de calmat de trànsit, com la instal·lació de passos elevats, velocitat reduïda a 10Km/h i instal·lació de senyals S-28.
- )] Eliminació de places d'aparcament de vehicles al costat de la intersecció.
- )] Instal·lació d'aparcaments de bicicletes, estacions de bicicletes públiques i aparcaments per a vehicles de mobilitat personal, sense envair voreres.
- )] Gestió dels cicles semafòrics amb perspectiva de vianant i, en especial, PMR.








**IMATGES**



Exemple d'intervenció. Font: Global Street Design Guide (2016)

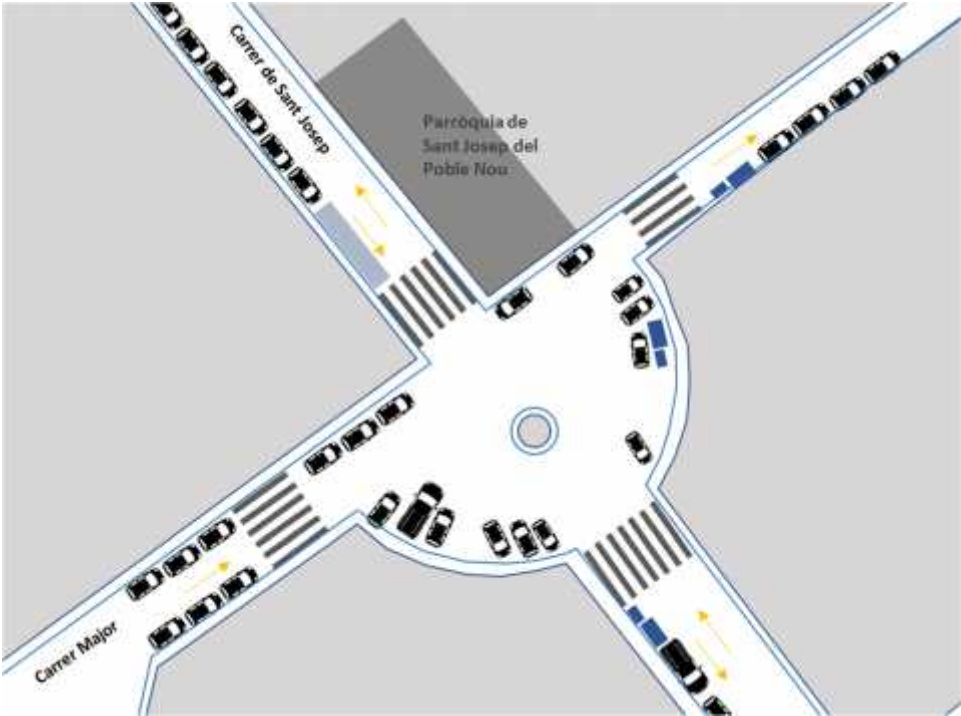









<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.1. Crear espais urbans per a la prioritització de la mobilitat activa</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

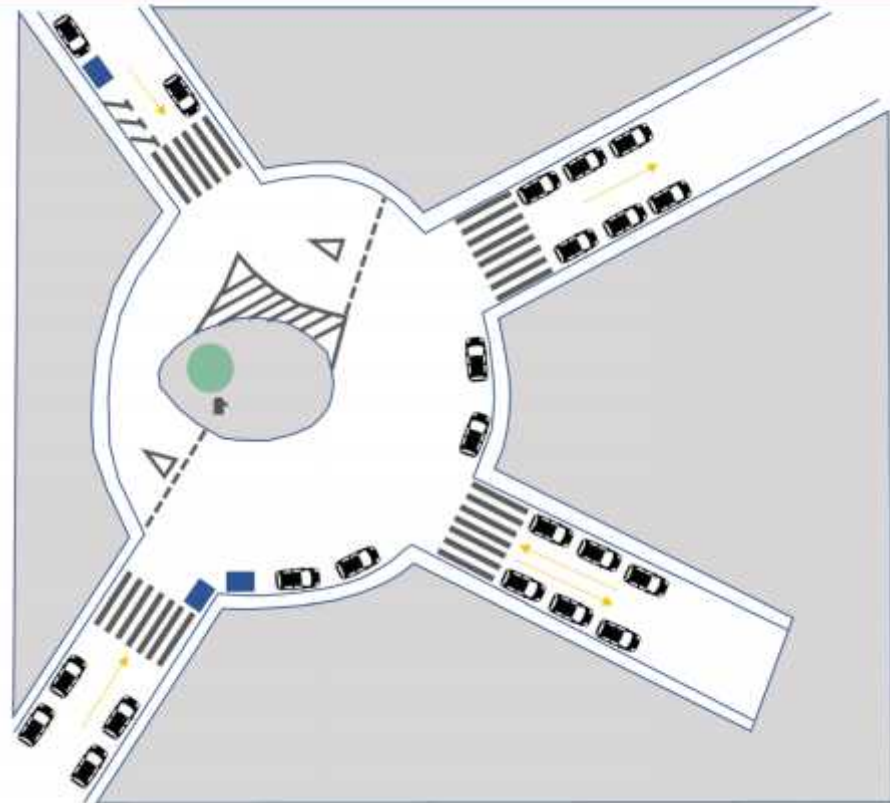






<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Urbanització d'interseccions per crear espais estancials que funcionin com a microcentralitats als barris.			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
			
Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu		
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat		2023-2029 (espais indicats)	
Regidoria de Qualitat Urbana, Via Pública i Ciutat Intel·ligent		Posterior 2029	
		Continuïtat del programa	
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
<b>FASE 1</b>	<b>FASE 2</b>	<b>TOTAL</b>	Mitjana
720.000 €	880.000 €	1.600.000 €	
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
<b>INDICADOR:</b>	Nombre d'interseccions modificades		
<b>Evolució esperada:</b>	Augment		
<b>INDICADOR:</b>	Superfície per a la mobilitat activa		
<b>Evolució esperada:</b>	Augment		
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació d'impuls		Barri	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			
Desenvolupament dels eixos cívics Seguretat viària a les interseccions Programa d'interseccions amb prioritització de la mobilitat activa			

<b>CODI</b>	<b>2.1.3.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Programa d'espais estancials a les cantonades</b>
-------------	---------------	---------------	--

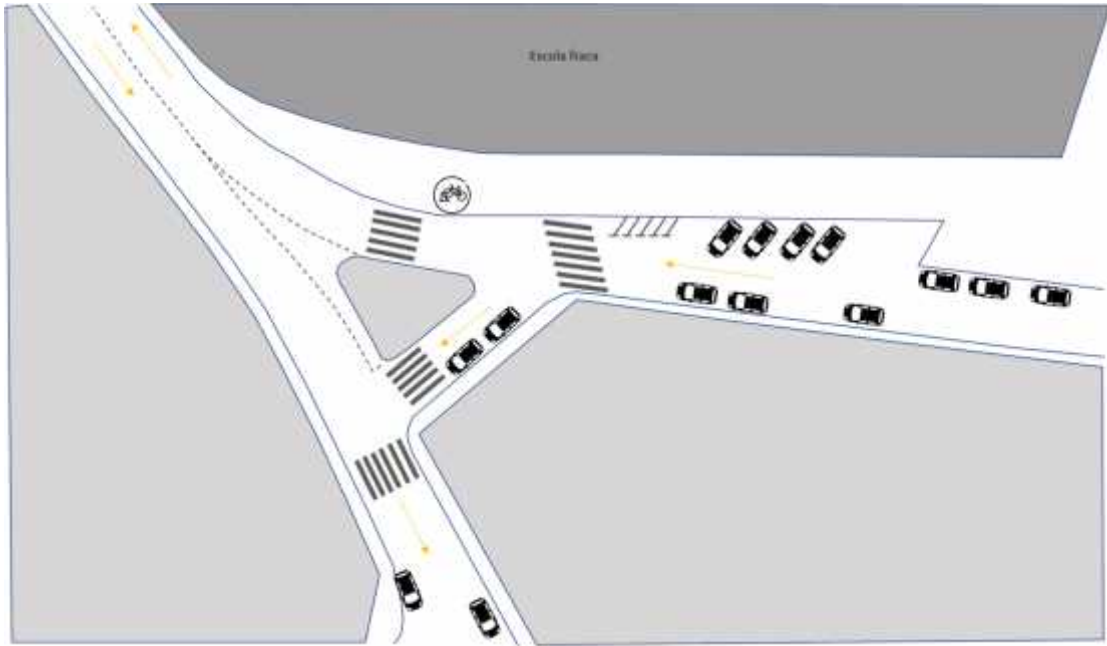



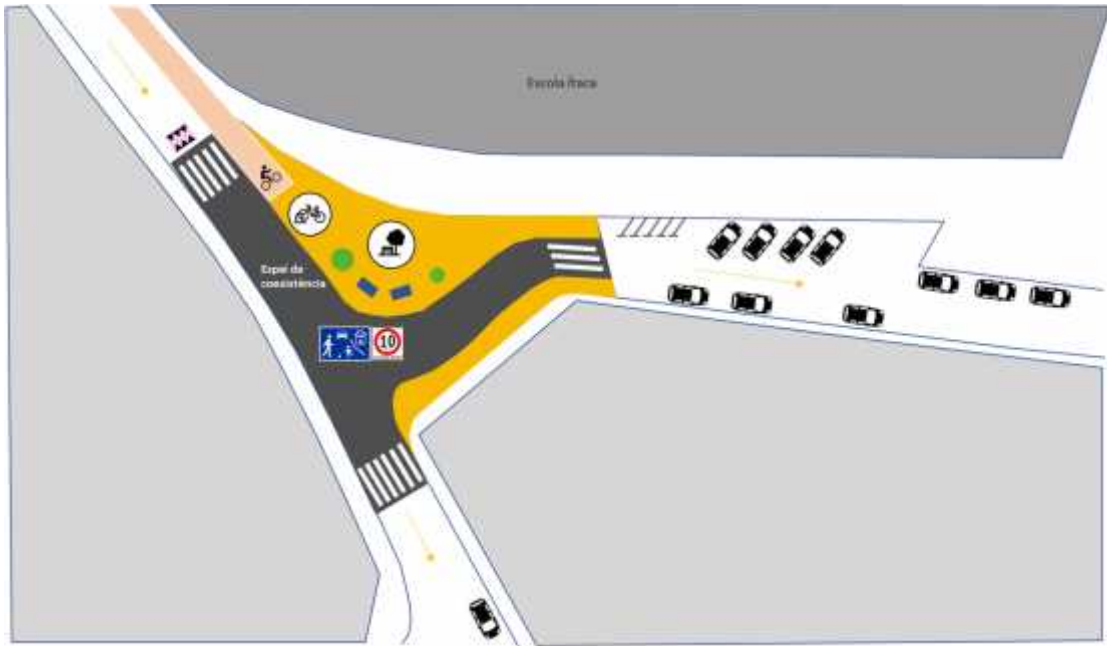



<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
<i>Plànol annex</i>			
El <b>segon programa</b> d'interseccions contempla intervencions que suposin una reurbanització integral de les mateixes mitjançant la transformació de la intersecció en <b>espais urbans d'estança còmodes i segurs</b> . L'objectiu és:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] Descentralitzar les actuacions específiques de creació d'espais per a vianants més enllà del centre i transformar àmbits de barris perifèrics, reduint així l'espai de viari destinat al vehicle privat.</li> <li>)] Millorar la qualitat urbana i accessibilitat a través de la creació d'amplis espais per a mitjans de transport actius.</li> <li>)] Recolzar les propostes de millora de corredors de connectivitat urbana amb la transformació de punts específics del recorregut. Es consoliden localitzacions de descans còmodes i segures, considerant el concepte de "ciutat de quinze minuts". Aquestes microcentralitats serien espais de proximitat per a cada barri, reforçant la seva condició de "lloc".</li> </ul>			
Tot i que el pla identifica algunes interseccions específiques a intervenir, des del propi PMUS s'insta a continuar amb aquesta línia ampliant l'abast a altres interseccions que es consideri oportú. Les interseccions que es destaquen des del pla són:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] Al llarg de l'eix cívic de c/ Lepant – PMUt 008_LEP Lepant (enderroc) - c/Poeta Mistral – c/ Major (interseccions amb c/de Numància i la Plaça de Mossèn Vidal [fitxa exemple 1]) que creua transversalment els barris de Plaça de Catalunya i Poble Nou; barris amb una gran concentració de població i pocs espais de descans en la seva trama residencial, així com una alta demanda d'aparcament.</li> <li>)] La plaça de l'excursionisme, que actualment fa la funció de rotonda amb un espai de descans al mig però difícilment accessible pels vianants [fitxa exemple 2].</li> <li>)] En un punt pròxim a l'estació de FGC Viladordis, la Plaça Oms i Prat. Aquesta plaça esdevé cabdal en l'àmbit nord d'Escodines i de les xarxes de comunicació doncs s'hi proposa el pas de la xarxa cicloviària així com mesures de millora dels carrers de connexió.</li> <li>)] A la zona sud del barri de Carretera de Santpedor, l'espai on creua amb el carrer de Menorca, actualment ocupat principalment per asfalt i cotxes aparcats.</li> <li>)] A la zona de Valldaura, el punt de trobada del carrer del Bruc amb el carrer de Rubió i Orts. En aquest espai s'hi ubica una parada de bus, i té la dificultat afegida de l'accés a diversos pàrquings privats. Tot i això, l'espai està totalment ocupat per l'asfalt i les voreres són inaccessibles.</li> <li>)] Plaça de la Independència a la zona oest del barri de Passeig i Rodalies</li> <li>)] Plaça de Sant Jordi al barri de Vic-Remei</li> <li>)] Intersecció de carrer de Pont Vilomara amb carrer de Sant Blai. Intersecció inclosa en el paquet de mesures per a la millora de la seguretat viària en la que es considera oportú realitzar una transformació global per l'arribada del carril-bici, canvis de sentits de circulació i presència d'equipaments com l'escola Ítaca [fitxa exemple 3].</li> <li>)] Espai del carrer de Sant Rafel, totalment ocupat per asfalt i vehicles aparcats.</li> </ul>			
A continuació s'enumeren les possibles intervencions a dur a terme, de les quals se'n mostren alguns esquemes, tot i que inicialment es proposa la delimitació amb materials de baix cost, com pintura de colors per al paviment, testos o jardineres, permetent realitzar una prova de la solució abans de consolidar la seva urbanització.			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] Substitució d'espai de calçada per espai de vianants amb repavimentació</li> <li>)] Elevació a plataforma única de la calçada restant</li> <li>)] Substitució d'algunes places d'aparcament de cotxes i motos per a la creació de nous espais estancials de cantonada.</li> <li>)] Instal·lació de mobiliari urbà: bancs i elements modulars que poden tenir una altra funció auxiliar o fins i tot ser utilitzats com a elements de joc.</li> <li>)] Incorporar elements vegetals i estructures (com porxos, tendals o pèrgoles per a protecció del sol o pluja), generant petits refugis climàtics.</li> <li>)] Instal·lar punts d'aigua quan sigui possible.</li> <li>)] Es recomana sotmetre el disseny d'aquests nous espais a participació ciutadana</li> </ul>			

UBICACIÓ	PLAÇA DE MOSSÈN VIDAL	BARRI	POBLE NOU
<p><b>SITUACIÓ ACTUAL</b></p> 	<p><b>ORTOFOTO</b></p> 	<p><b>LOCALITZACIÓ</b></p> 	
		<p><b>DISFUNCIONS</b></p>	
<p><b>PROPOSTA</b></p> 		<p>Vianants creuant per les "línies de desig"</p>	<p>Intersecció amb prioritat de vianants</p> <p>Velocitat reduïda al creuament</p> <p>Escocells als aparcaments</p> <p>Mobiliari i elements verds de millora de la qualitat urbana</p> <p>Cantonades humanitzades</p> <p>Intersecció totalment accessible</p>
		<p>Espai molt gran d'asfalt i penalització dels itineraris dels vianants</p>	
		<p>Passos de vianants amb obstacles, invasió dels cotxes i voreres estretes.</p>	
		<p>Església de la Parròquia amb vorera estreta i aparcament al espai de recepció</p>	



UBICACIÓ	PLAÇA DE L'EXCURSIONISME	BARRI	PLAÇA CATALUNYA-SALDES
<p><b>SITUACIÓ ACTUAL</b></p> 	<p><b>ORTOFOTO</b></p> 	<p><b>LOCALITZACIÓ</b></p> 	
		<p><b>DISFUNCIONS</b></p>  <p>Zona de descans (inclús punt d'aigua) sense accessibilitat per a vianants</p>	<p><b>PROPOSTA</b></p> <p>Intersecció amb prioritat de vianants</p> <p>Velocitat reduïda al creuament</p> <p>Ampli espai exclusiu per a vianants amb accés a la zona centre de la plaça</p> <p>Espai entre pas de vianants i cotxes aparcats (permeten visibilitat)</p> <p>Ampliació de vorera</p> <p>Millora paisajística</p>
<p><b>PROPOSTA</b></p> 	 <p>Espai innecessàriament gran d'asfalt i penalització dels itineraris dels vianants</p>	 <p>Espai urbà poc agradable i incòmode (inclús inaccessible). Vianants creuant per les "línies de desig"</p>	<p>Inseguretat en els passos de vianants existents</p>



UBICACIÓ	C/ DE PONT DE VILOMARA AMB C/ DE SANT BLAI	BARRI	SAGRADA FAMÍLIA
<p><b>SITUACIÓ ACTUAL</b></p> 	<p><b>ORTOFOTO</b></p> 	<p><b>LOCALITZACIÓ</b></p> 	
		<p><b>DISFUNCIONS</b></p> 	<p>Excessiu espai destinat a asfalt, amb l'atenuant de l'escola adjacent</p>
<p><b>PROPOSTA</b></p> 			
		<p>Manca de qualitat urbana i espai de descans poc còmode i acollidor</p>	<p>Nou pas de vianants al c/Pont de Vilomara</p> <p>Major seguretat en tot l'àmbit amb alt grau de pacificació del trànsit</p>
	<p>Excessiva presència de trànsit rodat amb paper protagonista al voltant de l'escola.</p>		



<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.1. Crear espais urbans per a la prioritació de la mobilitat activa</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Ampliació de l'espai de vianants perquè estigui d'acord amb les directrius vigents de disseny d'itineraris per a vianants accessibles

**OBJECTIUS**



**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat  
Regidoria de Qualitat Urbana, Via Pública i Ciutat Intel·ligent

**CALENDARI**

2023-2029

**MITJANS IMPLICATS**



**COST ESTIMAT**

FASE 1	FASE 2	TOTAL
320.000 €	595.000 €	915.000 €

**PRIORITAT**

Mitjana

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR:	Nombre d'actuacions realitzades
Evolució esperada:	Augment
INDICADOR:	Superfície per a la mobilitat activa
Evolució esperada:	Augment

**TIPUS D'ACTUACIÓ**

Actuació d'impuls

**ESCALA DE MOBILITAT**

Nucli urbà

**ACTUACIONS VINCULADES**

Desenvolupament dels eixos cívics i vies dels barris amb l'espai central  
Redacció i desenvolupament del Pla d'Accessibilitat de Manresa

<b>CODI</b>	<b>2.1.4.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Adequació de voreres i plataformes úniques</b>
-------------	---------------	---------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

*Plànol annex*

Aquesta proposta es presenta com la continuïtat de les mesures de "2.1.1. Zona centre Illa vianants / Carrer Àngel Guimerà" i "2.2.1. Desenvolupament dels eixos cívics i vies de connexió dels barris amb l'espai central". Mentre els eixos cívics es basen en la transformació dels eixos principals de la ciutat que relliguen la trama urbana i connecten els barris de forma més eficient i còmode per a la mobilitat activa i la zona centre es conforma com un espai de protagonisme dels vianants, aquesta tasca de recuperació i millora de l'espai de vianants s'ha de produir en altres àmbits de la ciutat i atenent a demandes d'urbanisme més local.

Aquesta estratègia d'espai de circulació de vianants ha de fer front a l'Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i la utilització dels espais públics urbanitzats. Segons aquesta, els itineraris per a vianants accessibles hauran de tenir una amplada lliure de pas no inferior a 1,80 m en tota la seva longitud de tram. En les vies on hi hagi un espai limitat per l'ampliació de voreres es pot optar per sistemes de plataforma única amb o sense regulació especial.

Tanmateix, a causa de la pandèmia del coronavirus de l'any 2020, algunes vies es van sotmetre a intervencions d'urbanisme tàctil per a guanyar espai destinat a vianants, podent ésser aquestes eines de gran utilitat en cas de no disposar del pressupost necessari.

Des del PMUS es proposen un conjunt d'actuacions seguint en alguns casos l'estratègia del PMUS anterior i de forma coordinada amb la resta de propostes d'actuació en matèria de transformació d'eixos viaris. Aquesta trama s'haurà de coordinar amb els resultats del Pla d'Accessibilitat:

**Ampliació i adequació de voreres**

- )] Carrer de Prudenci Comellas
- )] Avinguda de Tudela (entre Camí de la Gravera i c/ de Lleida)
- )] Carrer de Pare Clotet marge esquerra sentit nord (deixar un carril de circulació). Millora de l'accés a l'estació
- )] Carrer Sant Rafel (projecte en marxa)
- )] Carrer de Sant Llàtzer (entre Divina Pastora i Sant Blai)
- )] Carretera de Santpedor entre c/ de Sant Antoni Maria Claret i la Plaça de la Creu
- )] Carrer dels Caputxins, donant continuïtat a la plataforma única del carrer de Sant Bartomeu i connectant per tant amb la zona centre des de Escodines i Sagrada Família.

**Plataformes úniques**

- )] Carrer de Sant Benet al barri d'Escodines per la continuïtat del sistema de la xarxa cicloviària [exemple perfil orientatiu].
- )] Carrer de la Llum com a alternativa d'accés segur i directe a la plaça Valldaura
- )] Carrer de l'Hospital i carrer de Sant Andreu connectant la zona centre de Vic-Remei amb el centre històric.

**CARRER DE SANT BENET**

**TRAM**

Entre carrer dels Caputxins i carrer de Sant Maurici

**SITUACIÓ ACTUAL**



**IMATGE ACTUAL**



**PROPOSTA**



**MODIFICACIONS**

- Canvi de secció a plataforma única
- Circulació de coexistència vianants / bici / cotxes a velocitat reduïda

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.1. Crear espais urbans per a la prioritització de la mobilitat activa</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Potenciar i millorar l'accés als entorns verds del municipi, oferint opcions d'intermodalitat

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

Pla Director Urbanístic de l'àmbit de l'Agulla  
 Pla Especial Urbanístic dels Camins de Manresa  
 Pla de Salut de Manresa 2018-2022  
 Pla Estratègic del Cardener 2030

<b>AGENTS IMPLICATS</b>	<b>CALENDARI</b>
-------------------------	------------------

Consell Comarcal del Bages Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat Regidoria d'Esports	FASE I: 2023-2026 (Projectes del PU de l'Agulla) FASE II: 2026-2029 (Projectes PEUC)
--	---

**MITJANS IMPLICATS**



COST ESTIMAT			PRIORITAT
FASE 1	FASE 2	TOTAL	
50.000 €	95.000 €	145.000 €	Mitjana

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Km de camins modificats  
 Evolució esperada: Augment  
 INDICADOR:  
 Evolució esperada:

<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>	<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>
Actuació d'impuls	Municipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

Xarxa cicloviària municipal  
 Accions per a millorar la connectivitat transversal del Riu Cardener

<b>CODI</b>	<b>2.1.5.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Rutes saludables i segures a les àrees verdes periurbanes</b>
-------------	---------------	---------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

La ciutat de Manresa connecta amb els nuclis dispersos i les poblacions veïnes a través de la xarxa de camins. La xarxa principal de vianants està connectada amb aquesta xarxa interurbana, que tot i que actualment té un ús lligat bàsicament a l'oci i al lleure, s'ha de potenciar el seu ús per a mobilitat ocupacional.

L'actual Pla de Salut de Manresa 2018-2022 proposa (Acció 30) la "Millora, visibilització, difusió i potenciació de l'anella verda, els pulmons verds (Parcs del Cardener i Puigterrà i Bosc de Can Font) i les zones d'oci a l'aire lliure (Parc de l'Agulla i Congost) com a espais esportius no convencionals".

Aquestes àrees periurbanes ja disposen de plans estratègics específics que estudien els seus accessos i aspectes interns de mobilitat, com són el Pla Estratègic del Cardener 2030, el Pla Especial Urbanístic dels camins de Manresa, Pla director urbanístic de l'àmbit de l'Agulla o el Programa municipal Anella Verda.

Es destaquen les mesures que el PMUS insta a executar incloses en els diferents plans:

- ) El Pla Urbanístic de l'Agulla que inclou mesures incloses en la proposat definitiva dirigides a la:
  - o Reestructuració i millora de la xarxa de camins
  - o Pacificació del trànsit interior
  - o Dimensionament de bosses d'aparcament (mesura 1.2.2)
- ) Pla Especial Urbanístic dels Camins de Manresa. El pla recull un seguit per a millorar l'estat de camins de la ciutat. De cara al següent sexenni, s'insta a l'Ajuntament a recuperar i prioritzar algunes de les propostes que s'hi inclouen. En aquest sentit destacar:
  - o Palanca sobre el Llobregat a la zona de la Gola del Bigaire. Actuació inclosa en la Via Blava del Llobregat.
  - o Itinerari entre Cal Gravat/Bufalvent i l'horta de Viladordis a la zona de les Arnaules. EL segon tram consisteix en la recuperació/rehabilitació d'un tram del camí medieval Manresa-Barcelona
  - o Continuitat de l'antic camí de Sallent com a element d'accés i estructuració de l'àrea de l'Agulla.
  - o Recuperar la continuïtat del camí per a vianants del ramal de Viladordis de la Sèquia de Manresa entre el barri del Guix i el camí del Grau com a element de millora de la connectivitat entre l'àrea de l'Agulla i el regadiu de Viladordis.
  - o Recuperació del camí del Tossal del Degà amb l'objectiu de tancar itineraris a peu a la zona del Xup/riera de Rajadell.
- ) Pla Estratègic del Cardener (mesura 2.2.7. Accions per a millorar la connectivitat transversal del Riu Cardener)

Complementàriament, el PMUS proposa una nova xarxa cicloviària municipal que connecta amb els principals punts d'accés a les àrees verdes periurbanes i es recomana instal·lar més aparca-bicis en format d'U-invertida en les portes i accessos d'aquests espais.

LÍNIA ESTRATÈGICA	2. Ciutat connexa i ordenada	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	2.1. Crear espais urbans per a la prioritització de la mobilitat activa
-------------------	------------------------------	---------------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Consolidar rutes saludables de mobilitat còmodes i segures als centres de salut de la ciutat

**OBJECTIUS**



**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

Pla de Salut de Manresa 2018-2022  
Pla Director per a l'estructuració de l'espai públic de la ciutat

**AGENTS IMPLICATS** **CALENDARI**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat	2023-2029
Regidoria d'Infància, Joventut i Persones Grans	

**MITJANS IMPLICATS**



COST ESTIMAT			PRIORITAT
FASE 1	FASE 2	TOTAL	
			Baixa

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Nombre de rutes urbanes senyalitzades.  
Evolució esperada: Augment  
INDICADOR:  
Evolució esperada:

**TIPUS D'ACTUACIÓ** **ESCALA DE MOBILITAT**

Actuació d'impuls	Nucli urbà
-------------------	------------

**ACTUACIONS VINCULADES**

Metrominuto - "Manresa a peu"

CODI	2.1.6.	MESURA	Rutes saludables urbanes als centres de salut
------	--------	--------	---

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

*Plànol annex*

A Manresa existeixen principalment dos antecedents d'activitats i propostes de rutes saludables:

- ) L'"Activa't Caminant!" (2008) que, elaborat per l'Ajuntament de Manresa i coordinat amb el Pla d'Activitat Física Esport i Salut de la Generalitat de Catalunya, pretenia facilitar la incorporació de l'activitat física en la vida diària i potenciar un estil de vida actiu.
- ) El Pla de Salut de Manresa 2018-2022 proposa (Acció 31) "Creació i senyalització de rutes urbanes per córrer i caminar". El Pla marca la creació de 10 rutes circulars urbanes addicionals a les 7 rutes ja existents (6 incloses al Pla d'Activitat Física, Esport i Salut i una al Pujolet).

Aquestes accions també estan relacionades amb l'actual Pla Integral per a la Promoció de la Salut mitjançant l'Activitat Física i l'Alimentació Saludable (PAAS) del Departament de Salut de la Generalitat de Catalunya i amb la seva Guia de prescripció d'exercici físic per a la Salut (PEFS).

Amb aquests antecedents, el PMUS vol destacar i proposar mesures sobre algunes d'aquestes rutes per recórrer a peu, d'entre 1Km i 2,5Km, vinculades als 4 Centres de Salut:

Com a elements de disseny es recomana:

- ) Modificar alguns dels recorreguts per a que les rutes, que tenen el seu inici als CAPs de Manresa, puguin connectar alguns dels principals espais verds urbans existents i altres espais estancials proposats (vegeu el programa de microcentralitats als barris).
- ) Optimitzar els cicles semaforics adaptant els temps de pas al vianant, amb especial cura que permeti el pas a les persones de major edat i persones de mobilitat reduïda.
- ) Establir una senyalització que permeti identificar els itineraris, punts que es connecten i els temps de desplaçament aproximats.

La idea es que es doni continuïtat a aquest programa al llarg dels anys de vigència del PMUS.

Com a referències que reforcen l'interès d'aquests programes, destacar l'existència del projecte europeu WAP ja desenvolupat a diverses ciutats europees. *Walking People (o Gent que Camina)* és un projecte que té com a objectiu promoure l'activitat física de la ciutadania, generant un entorn adequat i senzill per a caminar per la ciutat.

Com a praxis recomanada, a les rutes s'instal·len panells informatius on s'inclou, a més d'un plànol de la mateixa, la informació essencial de la ruta i les taules de velocitat i consums calòrics que s'utilitzen en la prescripció d'activitat física. Tanmateix, al llarg dels trajectes, es col·loquen progressivament diferents senyals sobre elements urbans. Aquests 'senders urbans' es poden fer per lliure o poden estar dinamitzats per personal de centres municipals que ofereixen informació cultural i mediambiental al llarg del recorregut.



<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.1. Crear espais urbans per a la prioritització de la mobilitat activa</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Realització d'un mapa de "Metrominut" que posi de manifest les possibilitats i condicions òptimes dels desplaçaments a peu quant a temps de viatge

**OBJECTIUS**



**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

Manresa a peu

**AGENTS IMPLICATS**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat

**CALENDARI**

FASE I: 2023-2026

**MITJANS IMPLICATS**



**COST ESTIMAT**

FASE 1	FASE 2	TOTAL
12.000 €	6.000 €	18.000 €

**PRIORITAT**

Baixa

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Realització de l'esquema  
Evolució esperada: Sí  
INDICADOR: Evolució esperada:

**TIPUS D'ACTUACIÓ**

Actuació d'impuls

**ESCALA DE MOBILITAT**

Nucli urbà

**ACTUACIONS VINCULADES**

<b>CODI</b>	<b>2.1.7.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Metrominut - "Manresa a peu"</b>
-------------	---------------	---------------	-------------------------------------

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

Potenciar la divulgació del mapa de "Manresa a peu!" elaborat durant la setmana de la mobilitat de l'any 2021, copiant el format de les iniciatives de "Metrominut". Aquesta és una eina que neix amb la voluntat de fer èmfasi en els beneficis que té anar a peu per la ciutat i deixar el cotxe per a alguns desplaçaments on no sigui estrictament necessari el seu ús i que també han replicat diverses ciutats de l'entorn català (i arreu) com Terrassa, Sant Quirze del Vallès, Santa Coloma de Gramenet o Sant Feliu de Llobregat.

Es recomana revisar l'esquema i potenciar la divulgació d'aquest material a partir de diverses plataformes físiques i virtuals, com:

- ) A través de les XXSS: Facebook, Instagram, Twitter, pàgina web de l'Ajuntament.
- ) Oficines d'Informació Turística: tríptic/díptic imprès.
- ) Digitalització: "Manresa a peu!" app
- ) Cartelleria als carrers: imprès en tòtems informatius, parades de bus, etc.
- ) Ruta de vianants pels barris: organitzar rutes amb els veïns/es per a que coneguin el "Manresa a peu!" i donar-los a conèixer la connectivitat de vianants existent entre barris.

Aprofitant la base del "metrominut" ja elaborat, es proposa realitzar altres plànols similars:

- ) Pels desplaçaments amb transport públic urbà.
- ) Punts del camí ignasià amb centre i estacions de transport públic



**IMATGES**



Mapa de "Manresa a peu!"

## 2.2. Redissenyar els eixos principals per afavorir la mobilitat sostenible i connectar barris

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>		<b>1. Ciutat connexa i ordenada</b>
<b>DESCRIPCIÓ</b>		
<p>Es tracta de segurament el paquet de mesures amb major impacte i incidència en l'estructura urbana de la ciutat. Les mesures que es proposen tenen com a objectiu transformar els corredors de relació del casc urbà i el conjunt del municipi, amb l'objectiu clar de facilitar un nou model de desplaçaments interns.</p> <p>En aquesta cas, de manera coordinada, es transformen vies principals de la ciutat amb la intenció de guanyar espai de vianants i definint una xarxa continua d'itineraris ciclables en detriment de l'espai que actualment ocupa el vehicle privat. En alguns casos (carretera de Vic i Cardona) aquesta aposta acompanya també la prioritització del transport públic en un eix que esdevé cabdal dins de la xarxa.</p> <p>En aquest afany de transformació eixos principals de la ciutat, les mesures posen la vista també en les relacions periurbanes amb la millora de corredors que connecten amb nuclis més llunyans així com tot el límit amb el Riu Cardener.</p>		
<b>ACTUACIONS</b>		
<b>Codi</b>	<b>Actuació</b>	<b>Prioritat</b>
2.2.1.	Desenvolupament dels eixos cívics i vies de connexió dels barris amb l'espai central	Alta
2.2.2.	Xarxa cicloviària municipal	Alta
2.2.3. – 2.2.5.	Transformació de secció viària	Alta
2.2.6.	Accions de millora en la connectivitat transversal del Riu Cardener	Mitjana
2.2.7.	Vies d'Atenció Prioritària (VAP)	Alta
2.2.8.	Millora en les vies de connexió periurbana	Mitjana
<b>MOTIVACIONS</b>		
<p>El desenvolupament històric dels eixos de mobilitat de Manresa ha estat vinculat al vehicle privat, deixant en segon pla els espais destinats a altres mitjans, principalment vianants. En el cas de Manresa, un 70% de l'espai viari està destinat a la mobilitat motoritzada.</p> <p>Aquest fet és molt present en la xarxa més local, però el mateix succeeix amb la xarxa principal (per exemple un 20% de la mateixa no té les voreres mínimes exigides de 1,80 m), el que deixa la ciutat sense corredors clars per a una mobilitat alternativa al vehicle privat.</p> <p>Tanmateix, existeix una discontinuïtat i falta de connectivitat en la xarxa ciclista, resultat de la manca de planificació i inversió en els darrers anys, així com elements de prioritització del transport públic.</p>		

<b>BENEFICIS</b>	
<b>Beneficis ambientals</b>	
<p>Reducció del paper del vehicle privat en les relacions internes amb la conseqüent disminució de les emissions i contaminació atmosfèrica associada.</p> <p>Menor consum de recursos energètics (impacte positiu en la dependència de la crisi energètica).</p> <p>Disminució de la contaminació acústica en algunes de les vies amb major afectació en l'escenari actual</p>	
<b>Beneficis per a la salut</b>	
<p>El desplaçament a peu i l'ús de la bicicleta es presenten com a formes saludable de desplaçament i contribució a l'increment de l'activitat física moderada.</p>	
<b>Beneficis socials</b>	
<p>La transformació d'espais principals i locals de la ciutat representar el guany en qualitat urbana i convivència pels habitants de Manresa.</p> <p>La millora de la connectivitat periurbana ve lligada a una disminució de les desigualtats i oportunitats que pot tenir el territori en conjunt</p>	
<b>POTENCIAL DE CANVI MODAL</b>	<b>MITJANS IMPLICATS</b>
	<p>Vianants</p> <p>Bicicleta i VMP</p> <p>Transport públic</p> <p>Vehicle privat</p>
<b>ALINEACIÓ AMB ODS</b>	
	

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.2. Redissenyar els eixos principals per afavorir la mobilitat sostenible i connectar barris</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Avançar amb la transformació dels corredors de connectivitat municipal cap a una mobilitat activa: eixos cívics i vies de connexió amb els barris

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal  
Pla Director per a l'Estructuració de l'Espai Públic de la ciutat

**AGENTS IMPLICATS** **CALENDARI**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat	2023-2029
Regidoria de Qualitat Urbana, Via Pública i Ciutat Intel·ligent	Posterior a 2029

**MITJANS IMPLICATS**



COST ESTIMAT			PRIORITAT
FASE 1	FASE 2	TOTAL	
175.000 €	450.000 €	<b>625.000 €</b>	Alta

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

<b>INDICADOR:</b>	Superfície per a la mobilitat activa
<b>Evolució esperada:</b>	Augment
<b>INDICADOR:</b>	Repartiment modal desplaçaments interns (vianants, bicicleta i VMP)
<b>Evolució esperada:</b>	Augment

<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>	<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>
Actuació d'impuls	Nucli urbà

**ACTUACIONS VINCULADES**

Programa de espais estancials a les cantonades

<b>CODI</b>	<b>2.2.1.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Desenvolupament dels eixos cívics i vies de connexió dels barris amb l'espai central</b>
-------------	---------------	---------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

*Plànol annex*

Redisseny i gestió d'eixos viaris principals per afavorir la mobilitat sostenible; derivats de les estratègies del Pla d'Espai Públic i el POUM ("Eixos cívics").

Sobre aquesta figura:

- )] El Pla Director per a l'Estructuració de l'Espai Públic de la ciutat, redactat l'any 1998, estableix els criteris i les directrius que han de permetre un desenvolupament adequat i estructurat de l'espai públic al conjunt de la ciutat. El Pla, en relació amb la xarxa de parcs i d'espais de vianants, fixa criteris i determinacions per garantir els objectius següents: obtenir una estructura general que relligui el conjunt de la ciutat, assegurar la continuïtat entre els diferents elements de l'estructura i assegurar el dimensionament adequat de cadascun d'aquests elements.
- )] El POUM identifica unes vies dins la ciutat, els "eixos cívics", que s'han de constituir en els eixos que formaran la xarxa bàsica de vianants. Aquesta xarxa, que ja existeix parcialment, donarà continuïtat a la xarxa més enllà del sòl urbà amb la seva extensió en l'Anella Verda.

En, aquest sentit, el PMUS destaca:

- )] Les propostes de transformació dels eixos carretera de Cardona, carretera de Vic i carretera de Pont de Vilomara (mesures amb fitxa de proposta específica pel grau de transformació requerit).
- )] Consolidar la transformació en marxa dels eixos estratègics de connexió de barris amb l'àrea central:
  - o Carrers de Arquitecte Oms i de Saclosa.
  - o Carrer de Santa Clara (continuïtat de la passera de la via Sant Ignasi i carrer Sant Bartomeu i de la Baixada Drets i del carrer Escodines).
  - o Carrers de Primer de Maig i de Súria (continuïtat de les avingudes de Abat Oliba, de la Font del Gat i Universitària).
  - o Carrer de Jacint Verdaguer.
- )] Abordar la transformació d'eixos cívics que travessen els barris amb major densitat poblacional, així com una alta demanda d'aparcament (Plaça de Catalunya, Poble Nou i Valldaura).

Es suggereix intervenir als eixos formats per :

- o c/Lepant – PMUt 008\_LEP Lepant (enderroc) – c/Poeta Mistral – c/ Major.  
Aquest eix creua transversalment els Barris de Plaça de Catalunya i Poble Nou, senyalitzant aquestes vies com Cicle-carrils (zona 30 senyalitzada horitzontalment i verticalment, de coexistència de vehicles motoritzats, bicicletes i VMPs) i ubicant escocells entre les places d'aparcament de via pública.
- o El sistema viari ortogonal format pels Carrer Major i Carrer de Sant Josep.
- o Carrer del Cós (entre Plaça de Valldaura i carrer del Bruc) en plataforma única (tram consolidat com a zona de vianants en fase I)
- o Carrer Sant Blai (com a continuïtat del carrer del Pont de Vilomara i fins Sant Llàtzer)
- o Carrer de la Sardana entre carrers de Oms i Prat dels Caputxins amb ampliació de voreres consolidant l'existent (i carril-bici segregat sobre l'eliminació de l'aparcament).

En un horitzó posterior a la vigència del PMUS, quedaria el desenvolupament de la resta d'eixos cívics identificats al POUM, com per exemple el carrer de Sant Joan d'en Coll Prolongació, la resta del carrer del Cós o el Camí de la Font dels Capellans.



<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.2. Redissenyar els eixos principals per afavorir la mobilitat sostenible i connectar barris</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Nova xarxa cicloviària que completa l'oferta actual i estableix noves connexions

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal  
 Estudi per a la creació d'una xarxa intermunicipal de vies ciclistes al Pla de Bages per a una mobilitat activa i descarbonitzada  
 Pla de Salut de Manresa 2018-2022

**AGENTS IMPLICATS** **CALENDARI**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat	FASE I: 2023-2026
Regidoria de Qualitat Urbana, Via Pública i Ciutat Intel·ligent	FASE II: 2026-2029

**MITJANS IMPLICATS**



COST ESTIMAT			PRIORITAT
FASE 1	FASE 2	TOTAL	
570.000 €	300.000 €	<b>870.000 €</b>	Alta

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

<b>INDICADOR:</b>	Km de xarxa cicloviària de nova creació
<b>Evolució esperada:</b>	Augment
<b>INDICADOR:</b>	Repartiment modal desplaçaments interns (bicicleta i VMP)
<b>Evolució esperada:</b>	Augment

<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>	<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>
Actuació d'impuls	Nucli urbà

**ACTUACIONS VINCULADES**

Xarxa intermunicipal de vies ciclistes

<b>CODI</b>	<b>2.2.2.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Xarxa cicloviària municipal</b>
-------------	---------------	---------------	------------------------------------

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

*Plànol annex*

**XARXA DE CARRILS-BICI SEGREGATS**

Establiment d'una xarxa continua de carrils-bici segregats que acabi de completar l'esquema en tot l'àmbit municipal i doni la continuïtat a les connexions interurbanes. La xarxa es completa amb vies internes segregades o elements clicables no segregats i la xarxa interurbana. En aquest sentit es proposa:

- Passeig Pere III des de c/de Camps i Fabrès fins a Muralla de St. Domènec. (actualment declarat com a infraestructura ciclable sota la tipologia de "zona 30" i "illa de vianants". Preferentment a la banda oest.
    - Recorregut intern al nucli antic entrant per c/ de Jaume I i sortida per la Plaça de la Reforma, connectant amb el carril al Passeig del Riu.
    - Segregar als trams a la zona nord en l'àmbit oest del barri de Ctra. de Santpedor i connexió amb el carril interurbà del Parc de l'Agulla fins a Santpedor.
  - Completar la xarxa amb el següents trams
      - En un 1r període i com a prioritari,
        - Vies dels corredors de naturalesa interurbana est-oest
          - Passeig Pere III des de c/de Camps i Fabrès fins a Bonavista
            - Muralla Sant Domènec (des del final del Passeig Pere III) i Ctra. de Cardona fins a l'àmbit del Congost.
          - c/del Pont de Vilomara fins a la zona de c/de Sant Blai ( el primer tram des de la Plaça Bonavista fins a c/ de Sant Joan d'en Coll Prolongació quedarà pendent d'avaluar si s'executa per Pont de Vilomara o pel c/ del Bisbe Comes)
        - En un segon període executar
          - Ramal de l'anterior amb recorregut per Av de Francesc Macià (modificació del existent), c/ de Sardana i c/ de la Divina Pastora (la continuïtat d'aquest tram es garantirà amb la plataforma única del carrer de Sant Benet on no hi cap un carril segregat.
          - Carretera de Vic des de la Plaça Bonavista fins connexió amb xarxa intermunicipal
          - Carrer de Miquel Martí i Pol (amb la continuïtat del corredor "eix cívic" del carrer Major i carrer de Lepant)
      - Fase posterior al PMUS
        - Avinguda dels Països Catalans (possible connexió amb corredor intermunicipal a Pont de Vilomara
      - Xarxa a valorar més enllà de la proposta del PMUS. Finalment, destacar la possibilitat d'ampliar la xarxa proposta mitjançant l'obertura de nous recorreguts en el cas que es disposi dels mitjans per realitzar-ho. En tot cas quedarien com a futurs corredors de l'escenari posterior al PMUS junt amb Av. dels Països Catalans.
        - Av de les Bases de Manresa, vinculat a la redistribució del trànsit provinent de les mesures de transformació en el propi PMUS com la reducció de carrils en carretera de Vic i Cardona.
        - Recorregut del Carrilet
        - Via Sant Ignasi des de Pont de Vilomara fins a la connexió amb carril paral·lel al riu Cardener (Via Blava).

**CICLO-CARRILS / ZONA 30**

Aquesta xarxa de carrils segregats es completa en aquells punts on aquest tipus d'infraestructura no hi té cabuda en base a l'esquema general establert i aprofitant les noves condicions de circulació dins de la ciutat.

Tot i que el "Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya" estableix una tipologia com a "zona 30", segons la recent modificació del Reglament de Circulació 11/05/2021 (RD(970/2020) gairebé tota la ciutat passa a ser zona 30.

Segons aquestes condicions, es proposa habilitar progressivament els carrers com a ciclo-carrils, instal·lant la senyalització de la condició de ciclo-carrer o ciclo-carril quan s'hi accedeix i, en el cas de que l'àmbit sigui ampli, senyalització de recordatori en el seu interior.

**VMPs**

Amb la voluntat de permetre la circulació de VMP en aquestes vies segregades, la normativa de circulació haurà de recollir de forma expressa l'autorització en aquest sentit.

La senyalització vertical incorporaria el pictograma aprovat per la DGT per simbolitzar el patinet (VMP) elèctric. De manera clara, aquest senyal indica que la velocitat màxima queda limitada a 30 km/h. Ni patinets elèctrics ni bicicletes poden circular per la resta de carrils de la via, amb l'única excepció de les bicicletes, que sí que podran fer-ho només per a fer giris a la seva esquerra. En el cas dels patinets elèctrics, hauran de abaixar-se del vehicle, creuar pel pas de vianants, i seguir després per la calçada en el cas que es tracti d'un carrer pacificat o amb carril calmat.



PASSEIG PERE III

TRAM

Tot el recorregut (es mostra el costat amb circulació sentit est)

SITUACIÓ ACTUAL



IMATGE ACTUAL




PROPOSTA



MODIFICACIONS

- Eliminació cordó d'aparcament del costat sud del Passeig
- Carril-bici bidireccional segregat en el costat sud per la banda de dins de la calçada

CARRER DE DIVINA PASTORA	
TRAM	Entre carrer de Sant Jaume i carrer de Sant Maurici
SITUACIÓ ACTUAL	IMATGE ACTUAL
	
PROPOSTA	MODIFICACIONS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modificació del model d'aparcament en bateria a cordó a la franja est de la calçada.</li> <li>- Carril segregat bidireccional a l'espai entre aparcament de la banda est i vorera</li> </ul>

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.2. Redissenyar els eixos principals per afavorir la mobilitat sostenible i connectar barris</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Transformar la secció viària de la Carretera de Vic per a prioritzar els modes de transport sostenibles

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS** **CALENDARI**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat	FASE II: 2026-2029
Regidoria de Qualitat Urbana, Via Pública i Ciutat Intel·ligent	

**MITJANS IMPLICATS**

							
---	---	---	---	---	--	---	---

COST ESTIMAT			PRIORITAT
FASE 1	FASE 2	TOTAL	
	940.000 €	940.000 €	Alta

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

<b>INDICADOR:</b>	Repartiment modal desplaçaments connexió (bicicleta i TP)
<b>Evolució esperada:</b>	Sí / No
<b>INDICADOR:</b>	Repartiment modal desplaçaments interns (vianants i TP)
<b>Evolució esperada:</b>	Augment

TIPUS D'ACTUACIÓ	ESCALA DE MOBILITAT
Actuació d'impuls	Nucli urbà

**ACTUACIONS VINCULADES**

Realitzar un nou projecte de transport públic urbà  
 Mesures per a la priorització de pas del transport públic  
 Desenvolupament de la xarxa d'eixos cívics  
 Consolidar una xarxa de mobilitat sostenible entre Sant Joan de Vilatorrada-Manresa i Sant Fruitós de Bages

<b>CODI</b>	<b>2.2.3.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Transformació de la secció viària de la Carretera de Vic</b>
-------------	---------------	---------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

Amb l'objectiu de prioritzar els mitjans de transport sostenible, s'han estudiat diverses alternatives de distribució de l'espai viari disponible als principals eixos urbans de Manresa. Prèviament s'ha tractat dels aspectes referents als "eixos cívics" del POUM i millores puntuals en carrers concrets a escala de barri.

L'esquema de modificació d'aquests eixos respon a una estratègia d'escala de casc urbà en la que de manera vinculada es resolguin aspectes com:

- )] Ampliar l'espai per a vianants en aquestes vies principals.
- )] Completar una xarxa cicloviària.
- )] Introduir mesures de prioritització pel transport públic allà on sigui viable i eficient.

Per la carretera de Vic es plantegen solucions diferents en dos trams:

**TRAM 1- c/ dels Infants - Plaça Bonavista [exemple perfil 1]**

En aquest tram, la proposta està principalment encaminada a incrementar notablement l'amplada de les voreres mitjançant la reducció de l'espai de calçada i poder incorporar elements de confort (arbres i mobiliari urbà).

Més enllà d'aquesta ampliació de voreres, el Pla proposa que la carretera de Vic pugui esdevenir un eix estructurador de la xarxa de transport públic en les relacions transversals de la ciutat, completant l'oferta de l'Avinguda de les Bases, i en contraposició del Passeig Pere III que esdevé el corredor principal de la mobilitat activa. D'acord amb aquests principis, des del pla, es proposa l'execució d'un carril-bus, en sentit Sant Fruitós de Bages, que recolzi la circulació del transport urbà i altres línies de caràcter interurbà, com la proposta 1.1.3. de la línia Sant Joan-Manresa-Sant Fruitós.

La reserva definitiva d'aquest tercer carril com a carril-bus queda vinculada al nou sistema de transport públic que es derivi del nou projecte de transport urbà (mesura 2.4.4). L'oferta actual del sistema urbà de 8/5 expedicions l'hora (depenen del tram) no resulta suficient per a un carril-bus, doncs, segons guies especialitzades o el propi *Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada*, un llindar òptim per a plantejar aquest tipus d'infraestructura són les 20 expedicions en hora punta.

Tot i això, la implantació de noves línies i/o la intensificació del servei al corredor poden ser elements que acabin de donar suport a la possibilitat d'obrir aquest carril reservat pel transport públic que amb aquesta estructura de 1+1 en carrils de circulació pot resultar molt beneficiós per a la velocitat comercial del bus.

**TRAM 2 – Plaça Bonavista – Plaça Prat de la Riba [exemple perfil 2]**

En aquest segon tram varia la naturalesa de l'actuació. L'objectiu comú torna a ser l'ampliació de voreres, però, en aquest cas, la proposta insta a executar un carril-bici segregat que doni continuïtat al que arriba a Plaça Bonavista pel corredor Passeig Pere III-Pont de Vilomara, completant així tot un corredor de connectivitat urbana i interurbana transversal a la ciutat

Tal i com es va fer en el procés de transformació del carrer Àngel Guimerà, per la rellevància de la carretera de Vic dins de la ciutat, es proposa dur a terme un procés de participació ciutadana en la presa de decisions definitiva.

És important indicar que la Carretera de Vic és la via amb major nivell de soroll dels carrers analitzats en l'estudi elaborat per l'Àrea de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona. La via presenta uns resultats per damunt de 70dB al llarg del dia i, per tant, amb aquest a mesura s'ajudarà a reduir aquests nivells de soroll buscant arriba a sota dels 65dB..

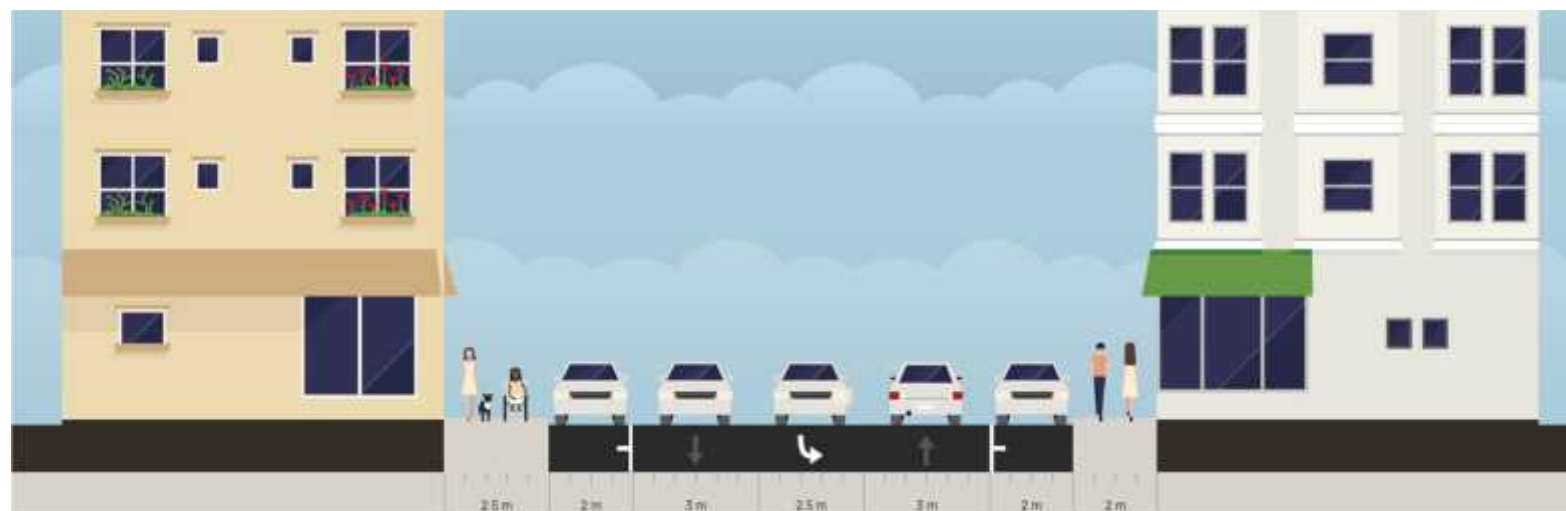


CARRETERA DE VIC

TRAM

Entre carrer dels Infants i Plaça Bonavista (sentit Bonavista)

SITUACIÓ ACTUAL



IMATGE ACTUAL



PROPOSTA



MODIFICACIONS

- Eliminació de l'aparcament a ambdues bandes
- Banda est de la calçada destinada a carril-bus (subjecte a l'estructura final del sistema de transport públic)
- Ampliació de voreres:
  - o Costat oest de 2,5 m a 3 m
  - o Costat est de 2 m a 4,3 m
- Eliminació d'un carril de circulació, deixant la via en 1+1

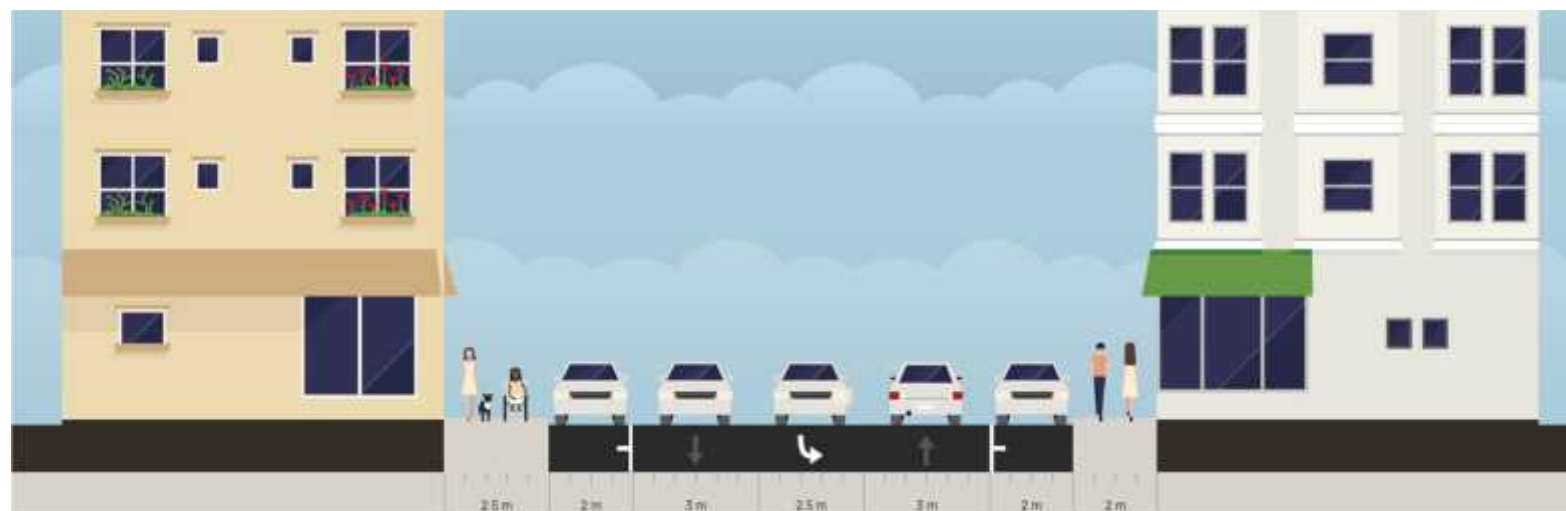


CARRETERA DE VIC

TRAM

Des de la Plaça Bonavista fins a Plaça Prat de la Riba (sentit Prat de la Riba)

SITUACIÓ ACTUAL



IMATGE ACTUAL



PROPOSTA



MODIFICACIONS

- Eliminació de l'aparcament a ambdues bandes
- Banda oest de la calçada destinada a acollir carril-bici segregat (corredor Manresa-Sant Fruitós de Bages)
- Ampliació de voreres:
  - Costat oest de 2,5 m a 2,75 m
  - Costat est de 2 m a 4,5 m
- Eliminació d'un carril de circulació, deixant la via en 1+1

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.2. Redissenyar els eixos principals per afavorir la mobilitat sostenible i connectar barris</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

<b>CODI</b>	<b>2.2.4.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Transformació de la secció viària de la Carretera de Cardona</b>
-------------	---------------	---------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Transformar la secció viària de la Carretera de Cardona per a prioritzar els modes de transport sostenibles

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat	<b>CALENDARI</b>
Regidoria de Qualitat Urbana, Via Pública i Ciutat Intel·ligent	

FASE II: 2023-2026

**MITJANS IMPLICATS**

							
---	---	---	---	---	--	---	---

**COST ESTIMAT**

<b>FASE 1</b>	<b>FASE 2</b>	<b>TOTAL</b>	<b>PRIORITAT</b>
730.000 €		730.000 €	Alta

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

<b>INDICADOR:</b>	Superfície per a la mobilitat activa
<b>Evolució esperada:</b>	Augment
<b>INDICADOR:</b>	Repartiment modal desplaçaments interns (vianants i bicicletes)
<b>Evolució esperada:</b>	Augment

**TIPUS D'ACTUACIÓ**

<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>	<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>
Actuació d'impuls	Nucli urbà

**ACTUACIONS VINCULADES**

Transformació dels eixos viaris principals de Manresa  
 Xarxa ciclovial municipal  
 Xarxa intermunicipal de vies ciclistes  
 Consolidar una xarxa de mobilitat sostenible entre Sant Joan de Vilatorrada-Manresa i Sant Fruitós de Bages

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

En el cas de la Carretera de Cardona, la proposta és:

- Incrementar l'espai de vorera del costat nord del carrer en 0,25 m i la vorera del costat sud fins a 4,5 m (amb la capacitat d'incloure arbrat i altres elements de mobiliari urbà) reduint l'espai de calçada destinat a la circulació dels cotxes.
- Implementar un carril-bici en calçada segregat que doni continuïtat al carril que arriba des del Passeig Pere III i ofereixi una sortida fins al Pont Nou. Aquest carril seria la connexió occidental del corredor interurbà segregat transversal a la ciutat.

Tal i com es va fer en el procés de transformació del carrer Àngel Guimerà, per la rellevància de la carretera de Cardona dins de la ciutat, es proposa dur a terme un procés de participació ciutadana en la presa de decisions definitiva.

Com en el cas de la carretera de Vic, la carretera de Cardona presenta un nivell de soroll per sobre dels 65dB al llarg del dia. Aquesta mesura haurà d'ajudar a reduir aquests valors.

CARRETERA DE CARDONA

TRAM

Passeig Pere III fins al Pont Nou (sentit est)

SITUACIÓ ACTUAL



IMATGE ACTUAL



PROPOSTA



MODIFICACIONS

- Eliminació d'ambdós cordons d'aparcament
- Es mantenen dos carrils de circulació
- Ciclovía segregada en calçada bidireccional a la franja sud de la via, per tal de no interferir, principalment, amb la parada de bus actual
- Ampliació de voreres:
  - Costat nord de 2,5m a 2,75m
  - Costat sud de 2,5m a 4,5m (amb arbrat)

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.2. Redissenyar els eixos principals per afavorir la mobilitat sostenible i connectar barris</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

<b>CODI</b>	<b>2.2.5.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Transformació de la secció viària de la Carretera del Pont de Vilomara</b>
-------------	---------------	---------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Transformar la secció viària de la Carretera de Pont de Vilomara per a prioritzar els modes de transport sostenibles

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat	<b>CALENDARI</b>
Regidoria de Qualitat Urbana, Via Pública i Ciutat Intel·ligent	

FASE I: 2023-2026

**MITJANS IMPLICATS**

						
---	---	---	---	--	---	---

**COST ESTIMAT**

FASE 1	FASE 2	<b>TOTAL</b>	<b>PRIORITAT</b>
200.000 €		<b>200.000 €</b>	

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

<b>INDICADOR:</b>	Superfície per a la mobilitat activa
<b>Evolució esperada:</b>	Augment
<b>INDICADOR:</b>	Repartiment modal desplaçaments interns (vianants i bicicletes)
<b>Evolució esperada:</b>	Augment

**TIPUS D'ACTUACIÓ**

Actuació d'impuls	<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>
	Nucli urbà

**ACTUACIONS VINCULADES**

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

En el cas de la Carretera del Pont de Vilomara, l'actuació es presenta en dues parts, una primera fins a la carretera de Viladordis i la segona fins a carrer de Sant Blai i la remodelació de la intersecció inclosa en la proposta 2.1.3. *Programa de espais estancials a les cantonades.*

En ambdós casos, la proposta pretén:

- ) Ampliar l'espai per a vianants en la calçada occidental.
- ) Implantar un carril-bici segregat en calçada que doni continuïtat a l'existent des de la Plaça Bonavista, connectant així els barris d'Escodines i Sagrada Família i la sortida sud-est del casc urbà.

El primer tram de la proposta, degut a la seva importància dins de la continuïtat de la xarxa de carril-bici proposada, té un nivell de prioritat més elevat que el segon tram, tot i que la proposta és la implantació d'ambdós en primera fase.

La importància del segon tram recau també en la necessitat d'eliminar un dels sentits de circulació, en aquest cas deixant el carrer en sentit únic cap a al sud. Aquest es vincula amb altres canvis de sentits com:

- ) Vial de connexió del c/ del Pont de Vilomara amb c/ de Sant Cristòfor que quedaria sentit est (veure microcentralitat de la mesura 2.1.3. *Programa de espais estancials a les cantonades*)
- ) el propi c/ de Sant Cristòfor que quedaria en sentit únic al nord
- ) el c/ de Pilar Bertran Vallés que es proposa quedi de sentit oest
- ) La carretera de Viladordis, en el tram entre Sant Cristòfor i la pròpia carretera de Pont de Vilomara es deixa de doble sentit tancant així un recorregut circular.



**CARRETERA PONT DE VILOMARA**

**TRAM**

**Entre Plaça Bonavista i el carrer de Viladordis (sentit c/ de Viladordis)**

**SITUACIÓ ACTUAL**



**IMATGE ACTUAL**



**PROPOSTA**



**MODIFICACIONS**

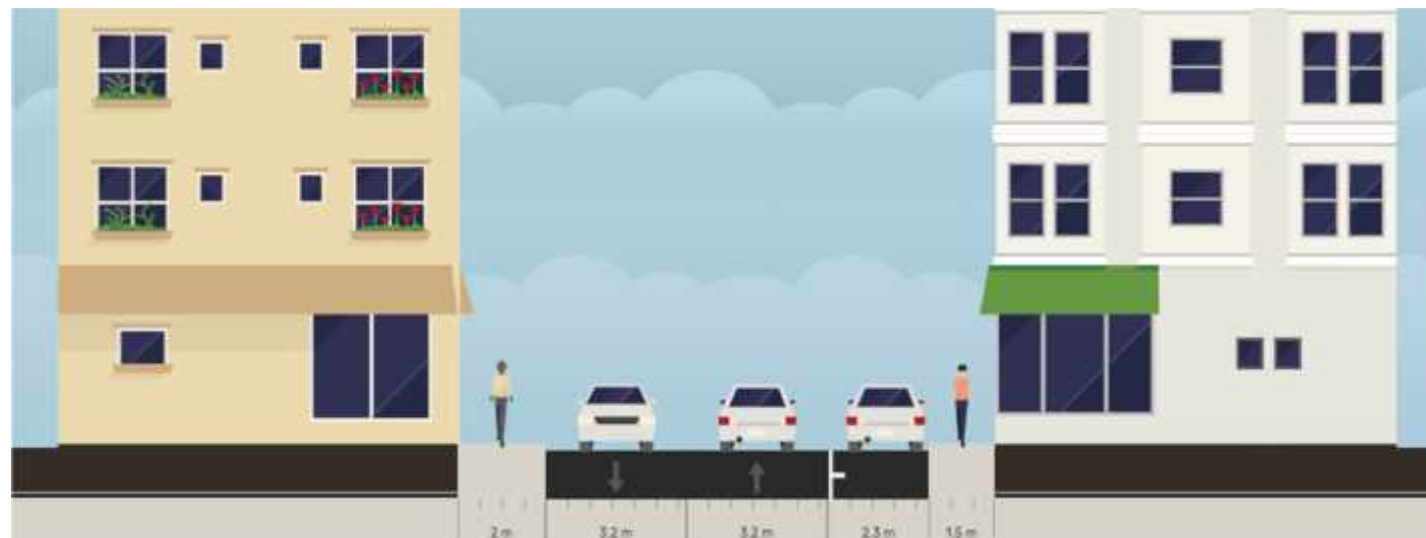
- Eliminació d'un carril de circulació
- Carril-bici segregat bidireccional en calçada a la banda est
- El primer tram entre la Plaça Bonavista i c/ de Sant Joan d'en Coll prolongació queda pendent d'avaluar la possibilitat d'executar el carril-bici per la pròpia ctra. del Pont de Vilomara o seguint el traçat de c/ del Bisbe Comes + Avinguda Bertrand Serra per ja connectar en aquesta cruïlla per la ctra. del Pont de Vilomara fins al c/ de Viladordis.

CARRETERA DEL PONT DE VILOMARA

TRAM

Entre carrer de Viladordis i carrer de Sant Blai (sentit c/ de Sant Blai)

SITUACIÓ ACTUAL



IMATGE ACTUAL










PROPOSTA



MODIFICACIONS

- Eliminació de carril de circulació, deixant sentit únic sud
- Ciclovía segregada bidireccional a la calçada
- Ampliació vorera costat occidental de 1,5 m a 4,5 m
- Aquest segon tram va definint diferents perfils al llarg de la seva longitud, amb estructures de dos carrils (imatge) tres carrils o zones de càrrega i descàrrega (normalment en detriment de l'espai de vorera).








<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.2. Redissenyar els eixos principals per afavorir la mobilitat sostenible i connectar barris</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
S'incorporen al PMUS diverses mesures relacionades amb la transversalitat i la relació de la ciutat amb el Riu Cardener			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
			
Iguaitat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu		
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
Pla Estratègic del Cardener 2030			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat Regidoria de Ciutat Verda Regidoria de Qualitat Urbana, Via Pública i Ciutat Intel·ligent		2023-2029	
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1 140.000 €	FASE 2 50.000 €	TOTAL 190.000 €	Mitjana
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
<b>INDICADOR:</b> Superfície per a vianants transformada		<b>EVOLUCIÓ ESPERADA:</b> Augment	
<b>INDICADOR:</b> Evolució esperada:			
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació d'impuls		Municipal	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			
Rutes saludables i segures a les àrees verdes periurbanes			
Millora en les vies de connexió periurbana			

<b>CODI</b>	<b>2.2.6.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Accions de millora de la connectivitat transversal del Riu Cardener</b>
-------------	---------------	---------------	--

<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
Des de l'any 2000 s'han realitzat diversos projectes amb la voluntat de millorar la relació de la ciutat amb el riu i dignificar la imatge del sector històric de la ciutat vinculat a aquest espai natural.			
Com a darrers referents en aquest sentit, s'incorporen com a part de PMUS diverses estratègies realitzades en els darrers anys			
<b>PLA ESTRATÈGIC DEL CARDENER 2030</b>			
El Pla estratègic del Cardener afronta una transformació integral del riu que segons els seus propis objectius, <i>en permeti conservar i protegir el paisatge, recuperar-lo com a connector biològic, potenciar-ne la biodiversitat i abordar els treballs de neteja i ordenació necessaris per retornar-li l'ús públic que li és propi, tot posant-lo a l'abast dels ciutadans.</i>			
Un dels seus objectius específics és "Recuperar la connectivitat i accessibilitat al riu", en la que estableix un conjunt de mesures intensament relacionades amb la mobilitat al voltant de tot aquest espai mitjançant 3 programes principals:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] Programa 3.1. Millorar la connectivitat longitudinal: Es planteja la continuïtat de pas entre les poblacions de Sant Joan de Vilatorrada i Castellgalí, permetent la mobilitat sostenible a través del curs fluvial del riu.</li> <li>)] Programa 3.2. Millorar l'accessibilitat al riu des de la ciutat: Per garantir un l'ús públic del parc del Cardener és necessari garantir-hi bons accessos per als vianants i les bicicletes</li> <li>)] Programa 3.3. Millorar la connectivitat entre les dues lleres: Per facilitar l'establiment d'itineraris al voltant del riu és necessari poder creuar-lo en diferents indrets per fer recorreguts circulars</li> </ul>			
El Pla inclou una programació d'actuacions, i sobre aquesta, el PMUS insta a l'Ajuntament de Manresa a dur a terme algunes d'aquelles programades dins del període de vigència d'aquest pla. Aquestes mesures serien (s'exclouen aquelles ja realitzades):			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] Obertura d'un camí al marge esquerre del riu darrera la torre dels Comtals (fase II).</li> <li>)] Recuperació camí del riu pel seu lloc original en la connexió amb Sant Joan de Vilatorrada (fase I).</li> <li>)] Reforma de la C-37z com a vial urbà de connexió entre la rotonda de l'eix transversal i la carretera Cardona (fase I).</li> <li>)] Ampliació de les voreres de la carretera Cardona (mesura 2.2.4. <i>Redisseny de la secció viària de la Carretera de Cardona</i>)</li> <li>)] Arranjament del camí entre el barri de la Balconada i el barri de Sant Pau (fase II).</li> </ul>			
<b>CAMÍ IGNASIÀ</b>			
Manresa és el punt d'arribada del Camí Ignasià, i al voltant seu gira una part cabdal de l'activitat turística de Manresa. El patrimoni històric de la ciutat vinculat a aquest Camí va rebre a l'any 2021 fons econòmics destinats a la rehabilitació de 9 elements patrimonials històrics d'ús turístic significatius, estant alguns d'ells relacionats amb el Cardener i la seva mobilitat transversal, sobre tot relacionada amb el Pont Vell:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] Itinerari connexió Pont Vell amb el transport públic: La proposta permet completar l'itinerari de vianants entre el Pont Vell, la porta d'entrada del Camí Ignasià a la ciutat i l'Estació de ferrocarril (Adif). (fase II).</li> <li>)] Itinerari del Pont Vell a la font de Sant Pau (mesura 2.2.8. <i>Millora en les vies de connexió periurbana</i>) La proposta que es fa és consolidar el camí de servei actual i adaptar-ne el ferm. En aquest punt, per permetre el trànsit segur de persones pel costat del riu Cardener, cal recuperar l'escullera existent al marge esquerre de manera que es pugui ampliar el camí per a vianants sense necessitat que aquests baixin a la carretera de Barcelona seguint el curs en direcció a la font de Sant Pau. Aquest tram és la connexió entre el camí de Sant Ignasi i el Camí de Sant Jaume.</li> <li>)] Itinerari de la Font de Fans a la Creu del Tort: Recuperació i adequació del camí que puja des del riu Cardener fins a la Creu del Tort passant per la Font de Fans. El projecte contempla la construcció de diverses rampes i dues escales per a salvar el desnivell, a més de la millora de la urbanització del camí i el mirador (fase II).</li> </ul>			










<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.2. Redissenyar els eixos principals per afavorir la mobilitat sostenible i connectar barris</b>
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Crear una xarxa de vies en les que s'estableixen unes condicions de gestió del trànsit, aparcament i regulació especials			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
			
Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu		
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat		FASE I: 2023-2026	
Policia local			
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1 3.000 €	FASE 2	<b>TOTAL</b> 3.000 €	Alta
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Número de sancions		
Evolució esperada:	Disminució		
INDICADOR:			
Evolució esperada:			
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació de dissuasió		Nucli urbà	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			


<b>CODI</b>	<b>2.2.7.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Vies d'Atenció Preferent (VAP)</b>
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
<i>Plànol annex</i>			
<p>La ciutat de Manresa presenta un alt nivell d'indisciplina quant a l'aparcament il·legal, ja sigui degut a un excessiu ús de la doble fila o l'estacionament en zones no permeses (parades de bus, punts de càrrega i descàrrega). Les conseqüències d'aquest fet són múltiples, destacant-ne:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>)] Empitjorament de la gestió i la circulació de vehicles</li> <li>)] Disminució de les condicions de seguretat de circulació</li> <li>)] Afectació sobre l'operació del transport públic, amb una disminució de la seva velocitat comercial</li> <li>)] Mal ús i convivència amb la càrrega i descàrrega</li> </ul> <p>Més enllà de la capacitat de fer front a aquest problema des dels dispositius de seguretat de la ciutat, es proposa que per a minimitzar el mateix en aquells punts on l'afectació pot ser major, crear una xarxa de Vies d'Atenció Preferent (VAP). En les vies que es considerin dins d'aquesta categoria, l'ús indegut de l'estacionament en doble fila o qualsevol altre que no permeti el trànsit normal, estarà sotmès a una sanció específica i de major quantia que a la resta de la ciutat. Tindran un sistema de sanció propi així com estaran sotmeses a una intensificació en el control de la indisciplina.</p> <p>A mode de reglament de circulació, les Vies d'Atenció Preferent no venen expressament indicades més enllà que en una menció en el Capítol VIII de parades i aparcaments, article 91.2 que fa menció als aparcaments perillosos en diferents situacions, incloent "Quan l'estacionament s'efectuï en espais prohibits en via pública qualificada d'atenció preferent, senyalitzats específicament". Cal a dir que aquesta senyalització específica no està avui en dia regulada, essent els propis ajuntaments qui realitzen el seu disseny.</p> <p>Com a part de la xarxa VAP es proposa incloure-hi punts singulars com les parades de bus i les zones de càrrega i descàrrega Tanmateix s'acompanyarà d'un estudi previ de senyalització per tal de millorar-ne les condicions.</p> <p>En definitiva, la mesura es tracta d'una modificació de les ordenances corresponents que regulen aquests aspectes.</p>			



<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.2. Redissenyar els eixos principals per afavorir la mobilitat sostenible i connectar barris</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--



<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Millorar les condicions per a la mobilitat activa en les vies de connexió periurbana, així com de trànsit i seguretat			
<b>OBJECTIUS</b>			
 Gestió mobilitat externa	 Cohesió territorial	 Coherència de les xarxes	 Canvi a modes sostenibles
		 Igualtat i cohesió social	 Urbanisme acollidor i inclusiu
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
Pla d'Ordenació Urbanística Municipal Pla Estratègic del Cardener 2030			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Generalitat de Catalunya Ajuntament de Manresa Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat		2023-2029	
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1 210.000 €	FASE 2 430.000 €	TOTAL 640.000 €	Mitjana
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Km de xarxa modificats		
Evolució esperada:	Augment		
INDICADOR:			
Evolució esperada:			
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació d'impuls		Municipal	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			
Xarxa cicloviària municipal			

<b>CODI</b>	<b>2.2.8.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Millora en les vies de connexió periurbana</b>
-------------	---------------	---------------	---

<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
En línia amb la millora de la connectivitat periurbana, es destaquen tres projectes			
<ul style="list-style-type: none"> <li> <span style="font-size: 2em;">J</span> Millorar de les condicions de la C-37z fins al barri del Pare Sant Ignasi (Xup)           <p>Es tracta de condicionar els vorals de la carretera facilitant el trànsit dels vianants, tant al llarg de la mateixa via com en el punt d'entrada a la ciutat. En aquest cas, existeixen acords puntuals per a dur terme la millora de voreres i de l'enllumenat, per tal que els vianants puguin passejar de manera còmode i segura.</p> <p>Tanmateix, sobre la mateixa carretera, s'insta a realitzar un projecte per a millorar les condicions de l'accés sud del barri del Xup, que actualment presenta unes altes condicions d'inseguretat tant per la circulació de vehicles com pel pas de vianants que s'hi produeix.</p> </li> <li> <span style="font-size: 2em;">J</span> Remodelació de les carreteres C-1411z i C-37z per executar-hi un passeig lateral (vianants i bicicletes).           <p>El projecte, vinculat a l'execució del nou col·lector de les salmorres de Súria, i, per tant, amb unes possibilitats d'execució alienes al voluntat de Manresa, tracta sobre la realització d'un passeig lateral en les vies:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ C-37z entre l'enllaç amb l'eix transversal fins a la Carretera de Cardona, millorant per tant la mobilitat al llarg d'aquesta via i sobre tot pels residents de zones com Miralpeix.</li> <li>○ C-1411z entre la rotonda del Pont Vell i la de l'accés a la C55, millorant per tant la connectivitat a peu i en bicicleta pels residents del barri de Sant Pau.</li> </ul> </li> </ul>			
<b>IMATGES</b>			
 <p>Traçat i actuacions a la C-1411z. Protocol per al traçat del nou col·lector de salmorres a la ciutat de Manresa</p>			

## 2.3. Promocionar i ordenar l'ús de bicicletes i noves formes de mobilitat

LÍNIA ESTRATÈGICA		2. Ciutat connexa i ordenada
<b>DESCRIPCIÓ</b>		
<p>Les mesures aquí incloses van dirigides a promocionar l'ús de la bicicleta i VMP. Per això, es defineixen un seguit d'elements i eines que en faciliten l'ús, no només com a mitja de transport principal, sinó també com a opció d'incrementar la intermodalitat en mitjans més sostenibles.</p> <p>Cal a dir que aquestes mesures es complementen les propostes de transformació viària que inclouen nous corredors per aquests modes, urbans i interurbans.</p>		
<b>ACTUACIONS</b>		
Codi	Actuació	Prioritat
2.3.1.	Aparca-bicis segurs en centres atractors (pàrquings, escoles i equipaments)	Alta Mitjana
2.3.2.	Aparca-bicis segurs a les estacions de la ciutat (Autobús, RENFE i FGC)	Alta
2.3.3.	Cursos de formació i conducció eficient en bicicleta i VMP	Baixa
2.3.4.	Possibilitat d'accedir al transport públic amb la bicicleta	Baixa
2.3.5.	Estudi per la implantació d'un sistema de bicicleta compartida	Baixa
<b>MOTIVACIONS</b>		
<p>La bicicleta té actualment un paper poc rellevant en les quotes modals de la mobilitat de Manresa, tant a nivell intern com de connexió. Més enllà de la transformació de corredors de la ciutat que inclouen la incorporació de carrils segregats o altres tipologies de vies ciclables, el PMUS vol recollir un seguit de propostes que també ajudin a potenciar el mode bicicleta, facilitant espais segurs d'aparcament que, segons la diagnosi serien actualment insuficients així com donar visibilitat al mode.</p> <p>Per altra banda, tot i que actualment no té un paper rellevant, propis agents municipals destaquen la importància d'avançar-se en la regulació i la conscienciació del bon ús de nous modes com patinet i altres VMP. De manera general hi ha un cert desconeixement i mala praxis en l'ús d'aquests modes que tot que encara no provoca conflictes greus, provoca una mala imatge i certes situacions conflictives.</p>		

BENEFICIS	
<b>Beneficis ambientals</b>	
<p>Reducció del paper del vehicle privat en les relacions internes amb la conseqüent disminució de les emissions i contaminació atmosfèrica associada.</p> <p>Menor consum de recursos energètics (impacte positiu en la dependència de la crisi energètica).</p>	
<b>Beneficis per a la salut</b>	
<p>L'ús de la bicicleta es presenten com a formes saludable de desplaçament i contribució a l'increment de l'activitat física moderada.</p>	
<b>Beneficis socials</b>	
POTENCIAL DE CANVI MODAL	MITJANS IMPLICATS
	Bicicleta i VMP
ALINEACIÓ AMB ODS	
	

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.3. Promocionar i ordenar l'ús de bicicletes i noves formes de mobilitat</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Implantació d'aparca-bicis que complementin l'oferta existent, incloent noves tipologies

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat  
Regidoria d'Ensenyament i Universitats  
Regidoria de Ciutat Verda  
Anella Verda

**CALENDARI**

2023 - 2029

**MITJANS IMPLICATS**

						
---	---	---	---	--	---	---

**COST ESTIMAT**

FASE 1	FASE 2	TOTAL	PRIORITAT
25.000 €		25.000 €	Alta (pàrquings i hangars) - Mitjana

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR:	Nombre d'aparca-bicis instal·lats
Evolució esperada:	Augment
INDICADOR:	Nombre de denúncies per robatori de bicicletes
Evolució esperada:	Disminució

**TIPUS D'ACTUACIÓ**

Actuació d'impuls	ESCALA DE MOBILITAT
	Municipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

Xarxa cicloviària municipal

<b>CODI</b>	<b>2.3.1.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Aparca-bicis segurs en centres atractors (pàrquings, escoles i equipaments)</b>
-------------	---------------	---------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

*Plànol annex*

**APARCA-BICIS EN EL PÀRQUINGS**

Amb un grau de prioritat alta pels pàrquings públics, es proposa la instal·lació d'aparca-bicis (en el model que es consideri més oportú) en el Pàrquing de Quatre Cantons, Centre Històric i Puigmercadal.

Adicionalment, en aquests punts públics, tancats i segurs, es pot instal·lar un sistema pel manteniment bàsic d'una bicicleta i informació agregada sobre punts de referència relacionats amb el ciclisme urbà.

**APARCA-BICIS INSTITUTS**

Per tal d'incentivar i fomentar la mobilitat activa en la població més jove, es recomana disposar d'instal·lacions de suport en centres escolars, tals com:

- )] Aparca-bicis (poden ser els models en U invertida localitzats a l'exterior del centre escolar o a l'interior del recinte).
- )] Organitzador per aparcar patinets i mobiliari per a guardar els elements de protecció com cascos o genolleres.
- )] Un espai o petit vestuari per a poder fer un canvi de roba amb la qual s'ha arribat fins allà.

**APARCA-BICIS SEGURS - Hangars**

Es podria contemplar la instal·lació d'"hangars" en grans centres d'atracció que disposin d'espai degut a la seva instal·lació, com la Universitat, àrees industrials o hospitals. El mobiliari ha d'estar adaptat i integrat amb el seu entorn urbà i arquitectònic.

**PARCS I ÀREES VERDES**

Instal·lar aparca-bicis en format U-invertida en parcs i àrees verdes (Parc de l'Agulla, Congost, etc.) així com en els espais d'aturada de l'Anella Verda significatius.

**REGULACIÓ DE LA DOTACIÓ D'APARCA-BICIS**

Adicionalment, es proposa que en futures modificacions o revisions del POUM es contempli una dotació obligatòria d'aparcaments per a bicicletes en tots els aparcaments públics subterranis de propietat municipal, inclosos aquells gestionats per una concessió.

Aquesta dotació de places d'aparcament per a bicicletes ha de ser proporcional a la capacitat de l'aparcament. Es recomana que aquestes places per a estacionament de bicicletes es localitzin a prop dels llocs de control.

**IMATGES**



*Aparca-bicis amb pal informatiu a la Plaça de Crist Rei*



<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.3. Promocionar i ordenar l'ús de bicicletes i noves formes de mobilitat</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Implantació d'aparcabicis a les estacions de la ciutat (autobús i tren). Foment intermodalitat bicicleta-transport públic

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat  
Generalitat de Catalunya  
FGC  
RENFE

**CALENDARI**

FASE I: 2023-2026

**MITJANS IMPLICATS**

							
---	---	---	---	---	--	---	---

**COST ESTIMAT**

FASE 1	FASE 2	<b>TOTAL</b>	<b>PRIORITAT</b>
15.000 €		<b>15.000 €</b>	Alta

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

<b>INDICADOR:</b>	Nombre d'aparcaments instal·lats
<b>Evolució esperada:</b>	Augment
<b>INDICADOR:</b>	Usuaris/àries dels aparcaments
<b>Evolució esperada:</b>	Augment

**TIPUS D'ACTUACIÓ**

Actuació d'impuls	<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>
	Nucli urbà

**ACTUACIONS VINCULADES**

Xarxa ciclovial municipal

<b>CODI</b>	<b>2.3.2.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Aparcabicis segurs a les estacions de la ciutat (Autobús, RENFE i FGC)</b>
-------------	---------------	---------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

*Plànol annex*

Localització d'aparcabicis en les principals estacions de transport interurbà de la ciutat: Estació d'autobusos, Estació de RENFE i les tres estacions de FGC (així com les futures estacions de La Parada i Parc Tecnològic).

La mesura permet fomentar la intermodalitat bicicleta-transport públic interurbà mitjançant la possibilitat de disposar d'un aparcament per a la bicicleta còmode i segur.

Atès a la realitat d'aquests punts i per tal d'incrementar aquest nivell de seguretat, es proposa que aquests aparcaments siguin en forma de bici-box o similars.

Destacar que, com a referència inicial, es pot disposar del projecte d'instal·lació per part de FGC d'aquest tipus de mesura a l'estació de Manresa Alta, en el marc del projecte del "Bicitancat" actualment en marxa.

**IMATGES**



Format dels bicitancats de FGC. Ferrocarrils de la Generalitat



<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.3. Promocionar i ordenar l'ús de bicicletes i noves formes de mobilitat</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

<b>CODI</b>	<b>2.3.3.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Cursos de formació i conducció eficient en bicicleta i VMP</b>
-------------	---------------	---------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Realització de cursos de bones pràctiques i conducció eficient i segura de bicicletes i VMP

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

<b>AGENTS IMPLICATS</b>	<b>CALENDARI</b>
-------------------------	------------------

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat Regidoria d'Ensenyament i Universitats Policia Local	2023-2029
--	-----------

**MITJANS IMPLICATS**

							
---	---	---	---	---	--	---	---

<b>COST ESTIMAT</b>	<b>PRIORITAT</b>
---------------------	------------------

FASE 1	FASE 2	<b>TOTAL</b>	Baixa
18.000 €	18.000 €	<b>36.000 €</b>	

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Nombre de cursos realitzats  
Evolució esperada: Augment

INDICADOR:  
Evolució esperada:

<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>	<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>
-------------------------	----------------------------

Actuació d'impuls	Municipal
-------------------	-----------

**ACTUACIONS VINCULADES**

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**








Tot i que segons la percepció no és encara d'alt nivell d'inseguretat, segons indiquen agents implicats, comencen a aparèixer problemes de convivència entre modes com bicicleta i VMP amb, principalment, vianants.

Això pot ser degut a la indisciplina en l'ús de certs mitjans, però també a la desconeixença i mal ús de l'ordenança. La mesura proposa la realització de cursos i campanyes que mostrin i formin a la ciutadania respecte els drets, les condicions de convivència i obligacions que tenen les persones usuàries d'aquest tipus de mitjans.








Part de les iniciatives s'haurien d'enfocar no només en les persones que l'utilitzin, sinó també a la ciutadania en general, per tal de que es prengui consciència de la seva vulnerabilitat i el que se'ls hi pot exigir.

Com a punt de partida es pot pensar que les activitats tractessin temes com:

- ) Formació en circulació i conducció segura.
- ) Drets, obligacions i vulnerabilitat dels usuaris/àries.
- ) Promoció de bones pràctiques i coneixement de les instal·lacions específiques.

LÍNIA ESTRATÈGICA	2. Ciutat connexa i ordenada	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	2.3. Promocionar i ordenar l'ús de bicicletes i noves formes de mobilitat
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
<p>Modificar les ordenances i facilitats per tal de poder accedir al transport públic amb una bicicleta</p>			
<b>OBJECTIUS</b>			
 Gestió mobilitat externa  Cohesió territorial  Coherència de les xarxes  Canvi a modes sostenibles  Igualtat i cohesió social  Urbanisme acollidor i inclusiu			
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat  Empresa operadora del transport públic urbà		FASE I: 2023-2026	
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1	FASE 2	TOTAL	Baixa
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Modificació ordenança		
Evolució esperada:	Sí / No		
INDICADOR:	Nombre de vehicles amb porta-bicicletes		
Evolució esperada:	Augment		
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació d'impuls		Municipal	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			

CODI	2.3.4.	MESURA	Possibilitat d'accedir al transport públic amb la bicicleta
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
<p>Per tal d'afavorir l'ús de la bicicleta i la intermodalitat es proposa que es faciliti l'accés als autobusos amb el vehicle.</p> <p>Aquesta proposta té dos vessants:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Per la part de regulació, modificar l'ordenança actual per tal d'establir les condicions en las que es pot accedir amb la bicicleta. En qualsevol cas, es poden considerar com a normes generals:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Es permet accedir i viatjar en els autobusos amb una bicicleta plegada de la mida equivalent a un equipatge de mà, en funció de l'ocupació del vehicle, quan no disposi de suport extern.</li> <li>Aquesta limitació respecte al tipus de vehicle es pot vincular al nivell d'ocupació del bus.</li> <li>Es pot limitar el nombre de bicicletes permeses per autobús. La bicicleta s'ha de situar a la plataforma central degudament subjecta pel propietari. Les persones que viatgin en cadira de rodes i/o cotxets de nadó tindran preferència d'ús de la plataforma central respecte a les bicicletes.</li> </ul> </li> <li>Respecte la flota, es poden instal·lar suports específics a la part exterior d'algunes línies de transport públic, principalment les que connecten les estacions de transport (autobusos i tren), així com les línies que uneixen els espais verds periurbans. El suport ha d'oferir un ajust correcte de les bicicletes.</li> </ol> <p>Tanmateix, en el marc del nou projecte de servei de transport públic urbà a realitzar, es proposa que aquest sigui un punt a incloure i analitzar en el disseny de la flota que ha d'incloure el mateix.</p>			



<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.3. Promocionar i ordenar l'ús de bicicletes i noves formes de mobilitat</b>
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Estudi de l'implantació de un sistema de bicicleta elèctrica compartida i valoració de la seva viabilitat			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
			
Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu		
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat		FASE I: 2023-2026	
Empreses prestadores de servei de bicicleta compartida			
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1	FASE 2	TOTAL	Baixa
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Realització del projecte		
Evolució esperada:	Sí / No		
INDICADOR:			
Evolució esperada:			
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació d'impuls		Municipal	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			
Xarxa cicloviària municipal			

<b>CODI</b>	<b>2.3.5.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Estudi per la implantació d'un sistema de bicicleta compartida</b>
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
<p>El PMUS insta a l'Ajuntament de Manresa a realitzar un estudi per a valorar la viabilitat d'implantació d'un sistema de bicicletes compartides. La proposta tracta de valorar les possibilitats reals de funcionament d'un sistema d'aquest tipus i en quines condicions es podria prestar i finançar. Existeix la possibilitat d'establir col·laboracions amb empreses prestadores d'aquest tipus de servei que poguessin ajudar en la realització del projecte i l'anàlisi de la seva viabilitat.</p> <p>L'estudi d'implementació i viabilitat d'aquest sistema inclourà l'anàlisi dels costos i la seva possible forma d'implantació. La variabilitat és força gran en diferents aspectes com poden ser:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>) Tecnologia a implementar.</li> <li>) Horaris.</li> <li>) Nombre de bases físiques o sistema "dockless"</li> <li>) Bicicletes "dockless" amb sistema d'ancoratge / sense ancoratge</li> <li>) Nombre de bicicletes: Segons la Guia Probici l'aconsellable és unes 15 bicis per cada 10.000 habitants el que per a Manresa significaria unes 120 bicicletes aproximadament, només per atendre als residents sense incloure l'ús turístic.</li> <li>) Tipologia de les bicicletes.</li> <li>) Sistema tarifari.</li> </ul> <p>Destacar també com en algunes ciutats existeixen referències de convenis per a integrar el servei municipal de bicicletes compartides amb el transport públic, a través de les Targetes de Transport Combinades, o en el cas de Manresa, la T-Ciudadana proposada en el present PMUS. D'aquesta manera, la targeta permetria l'accés a tots dos modes de transport, afavorint la intermodalitat entre bicicleta i transport públic.</p>			



## 2.4. Fomentar el transport públic urbà com a mode estructurador de mobilitat interna

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>		<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>
<b>DESCRIPCIÓ</b>		
Totes les mesures van encaminades a enfortir el sistema de transport públic, fer-lo més competitiu i guanyar quota modal respecte el cotxe. La idea és aconseguir un paper cada cop més protagonista d'aquest mitja.		
En aquesta línia, per una banda, les mesures incloses van dirigides a fer front als problemes i ajustos sobre el disseny del servei, millorant alguns dels problemes de connectivitat mitjançant el canvi de les línies menys eficients, així com la creació de noves. Aquest fet ha d'estar vinculat a l'obligatòria execució d'un nou projecte de transport públic i per tant, ha de servir com a prova pilot prèvia al canvi que es podria produir en el sistema, disposant així d'un major nivell d'informació respecte el comportament de l'oferta i la demanda.		
Tanmateix, es completa l'abordament dels aspectes operatius i la velocitat comercial (tractat ja al programa de transformació dels eixos viaris de la ciutat), amb un tema de gestió del servei en parades (on s'ha identificat que hi ha una important pèrdua de temps).		
<b>ACTUACIONS</b>		
<b>Codi</b>	<b>Actuació</b>	<b>Prioritat</b>
2.4.1.	Replantejament de la funcionalitat i nivell de servei de línies de transport públic urbà actuals	Alta
2.4.2.	Línia de microbús al centre històric	Alta
2.4.3.	Mesures per a la prioritització de pas del transport públic	Mitjana
2.4.4.	Realitzar un nou projecte de transport públic urbà	Alta
2.4.5.	Canvis en la gestió i funcionament del sistema de parades del transport públic	Alta
2.4.6.	Millora dels sistemes d'informació a la persona usuària	Mitjana
2.4.7.	Incrementar les hores de servei nocturnes del bus urbà	Mitjana
2.4.8.	Creació de la targeta T-Ciudadana	Baixa
<b>MOTIVACIONS</b>		
El transport públic es presenta en general com la alternativa amb major potencial de canvi respecte el vehicle privat pel tipus de viatge que haurien de servir ambdós mitjans. En el cas de Manresa, tot i el creixement progressiu de persones usuàries que presenta el sistema de transport públic urbà (possiblement vinculat a les darreres modificacions en la pròpia política tarifària) la seva quota modal en els viatges interns és del 5%, amb el que es considera que encara li queda marge de captació.		
Més enllà de certs problemes als que ha de fer front el sistema (velocitat comercial baixa, desajust entre oferta-demanda d'algunes línies, la manca de connectivitat entre alguns punts del territori -identificada també en els treballs de camp) un dels reptes que segur ha de fer front el sistema, i ha de ser la base i condicionar el discurs, és la necessitat d'elaborar un nou projecte de transport públic que doni lloc a un nou contracte d'exploració.		

<b>BENEFICIS</b>	
<b>Beneficis ambientals</b>	
Reducció del paper del vehicle privat en les relacions internes amb la conseqüent disminució de les emissions i contaminació atmosfèrica associada.	
Menor consum de recursos energètics (impacte positiu en la dependència de la crisi energètica).	
<b>Beneficis per a la salut</b>	
<b>Beneficis socials</b>	
La reducció de l'ús del vehicle privat en els desplaçaments interurbans disminueix la necessitat d'espai públic de la ciutat destinat al mateix.	
Incidència sobre els riscos d'accidents i seguretat nocturna mitjançant la disponibilitat d'alternatives en transport públic	
Un transport públic eficient ofereix una major igualtat quant a oportunitats de connexió dintre del territori.	
<b>POTENCIAL DE CANVI MODAL</b>	<b>MITJANS IMPLICATS</b>
	Transport públic
<b>ALINEACIÓ AMB ODS</b>	
	

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.4. Fomentar el transport públic urbà com a mode estructurador de mobilitat interna</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

El sistema de Transport Públic de Manresa, amb la seva doble funcionalitat connectivitat-cobertura, té actualment algunes línies que no funcionen de manera eficient i es tracta de replantejar la seva funció o nivell de servei.

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

<b>AGENTS IMPLICATS</b>	<b>CALENDARI</b>
-------------------------	------------------

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat	FASE I: 2023-2026
Empresa operadora del transport públic urbà	

**MITJANS IMPLICATS**

							
---	---	---	---	---	--	---	---

<b>COST ESTIMAT</b>	<b>PRIORITAT</b>
---------------------	------------------

FASE 1	FASE 2	TOTAL	Alta
365.000 €	730.000 €	1.095.000 €	

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Repartiment modal desplaçaments interns (TP)  
 Evolució esperada: Augment

INDICADOR:  
 Evolució esperada:

<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>	<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>
-------------------------	----------------------------

Actuació d'impuls	Municipal
-------------------	-----------

**ACTUACIONS VINCULADES**

Línia microbús centre històric  
 Mesures per a la prioritització de pas del transport públic  
 Canvis en la gestió i funcionament en el sistema de parades del transport públic

<b>CODI</b>	<b>2.4.1.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Replantejament de la funcionalitat i nivell de servei de línies de transport públic urbà actuals</b>
-------------	---------------	---------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

*Plànol annex*

Davant de la necessitat de dur a terme un nou projecte de transport públic de cara a la pròxima renovació de la concessió del servei urbà, més enllà de la inclusió de noves línies (centre antic) o aspectes puntuals a tenir en compte de millora d'infraestructura, material mòbil, informació, etc. i sempre dins del marge que la pròrroga contractual permetria, es proposa dur a terme una modificació del servei actual buscant resoldre l'eficiència de certes línies i el global del sistema.

En aquest sentit, es fa manifesta la necessitat de replantejar els recorreguts i servei de les línies 3, 4 i 5. Les dues primeres són susceptibles de millora en relació a l'oferta-demanda i es proposa establir noves connexions dins el casc urbà modificant el seu recorregut. Tanmateix, la línia 5, dedicada a donar cobertura a nuclis dispersos, podria buscar la manera de realitzar un recorregut més eficient.

- Línia 3:** Es tracta d'una línia que per una banda serveix per a acostar als residents de la zona de Plaça Catalunya, Saldes i Poble Nou al centre i, per l'altra, per a donar cobertura a les zones de Mion i Puigberenguer. Amb aquest doble propòsit defineix un recorregut circular i un nivell de servei (30' de freqüència) a cavall en la doble funcionalitat que presta. La idea d'aquesta línia seria:
  - Redefinir el recorregut amb l'objectiu de servir aquestes zones més poblades amb un connexió més directa sense circular pel centre urbà i aprofitar per allargar la línia donant una connectivitat transversal amb la zona este i sud-est (Hospital)
  - Les alternatives a creuar el centre urbà podrien ser:
    - Per la plaça Sant Domènec i la Fàbrica Nova (proposta preferent-mapa)
    - Per Plaça Valldaura i estació de RENFE i pujar per Via Sant Ignasi
  - Aquesta línia es pot servir amb 2 vehicles amb freqüències de 20 minuts.
  - La part que quedaria descoberta de Mion i Puigberenguer es serviria amb una nova línia que oferiria cobertura en aquest àmbit al nord del Puigberenguer, amb algunes expedicions amb prolongació fins Miralpeix. En la capçalera oposada, la línia arribaria fins al Congost. Així mateix connectaria els dissuasoris de Congost i Puigberenguer amb el centre urbà, en expedicions alternes per a poder servir tota la línia amb 1 vehicle amb freqüències de 45 minuts.
- Línia 4:** Es tracta d'una línia amb un nivell de prestació relativament alt (freqüències de 20') però amb uns resultats de demanda inferiors que les línies principals i la mitjana del conjunt del servei de Manresa. Com d'altres línies, té una velocitat comercial baixa, però principalment aquest resultat són conseqüència del recorregut realitzat i els punts que connecta. La proposta de modificació d'aquesta línia passa per:
  - Trencar amb la circularitat i asimetria d'alguns trams de la línia.
  - Eliminar el recorregut fins al Congost, amb un nivell de demanda molt escàs per a una línia amb 20' de freqüència.
  - Arribar fins a la zona de l'estació de la RENFE ampliant així les connexions directes de la mateixa estació, els aparcaments que s'hi ubiquen i la zona del riu al sud del centre històric.
  - Donar servei al nou pàrquing dissuasiu a la zona de la Font dels Capellans (Aparcament de l'Est).
  - Aquesta línia es pot servir amb
    - Freqüències de 20 minuts pel que calen 2 vehicles
    - Freqüències de 15 minuts pel que calen 3 vehicles
- Línia 5:** Tot i que s'estableix com una línia de servei de cobertura periurbana i amb baixes freqüències, l'itinerari de la línia pot resultar poc atractiu per a segons quins desplaçaments. En aquest cas, la proposta no busca de canviar la naturalesa de la línia, però pretén modificar el recorregut i valorar com cobrir les parts que podrien quedar desateses.
 

En principi, l'itinerari per la zona del Guix i Palau final allarga excessivament el recorregut i el temps de viatge. Aquest apart es podria mirar de cobrir d'una manera alternativa i més directa, passant la línia directament cap a Viladordis per la carretera de Vic i, en tot cas, pujant sempre fins a l'Escola Oficial d'Idiomes.

Tanmateix, la proposta implica la realització d'un estudi i seguiment de les modificacions a dur a terme i les seves conseqüències quant a producció, costos i possibles ingressos, amb vistes a la redacció d'aquest nou projecte de transport públic de Manresa.

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.4. Fomentar el transport públic urbà com a mode estructurador de mobilitat interna</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Dotar de servei de transport públic de proximitat el nucli antic.

**OBJECTIUS**

 Gestió mobilitat externa	 Cohesió territorial	 Coherència de les xarxes	 Canvi a modes sostenibles	 Igualtat i cohesió social	 Urbanisme acollidor i inclusiu
---	--	---	--	--	---

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

<b>AGENTS IMPLICATS</b>	<b>CALENDARI</b>
-------------------------	------------------

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat  
Regidoria de Centre Històric

FASE I: 2023-2026

**MITJANS IMPLICATS**



<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1 65.000 €	FASE 2 100.000 €	<b>TOTAL</b> <b>165.000 €</b>	Alta

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Dades de demanda nova línia  
Evolució esperada: Augment  
INDICADOR: Repartiment modal desplaçaments interns (TP)  
Evolució esperada: Augment

<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>	<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>
Actuació d'impuls	Barri

**ACTUACIONS VINCULADES**

<b>CODI</b>	<b>2.4.2.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Línia de microbús al centre històric</b>
-------------	---------------	---------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

Davant la manca d'oferta de transport públic al centre històric que permeti establir relacions de proximitat amb punts atractors del seu voltant, es proposa crear una línia de transport públic urbà que penetri dins de l'àmbit i accedeixi a aquests punts d'interès.

Davant de la dificultat de definir un traçat concret i una valoració acurada del potencial de demanda d'aquesta línia, s'insta a l'Ajuntament a realitzar un estudi de detall de la seva implantació. Tot i això, sí que s'emmarca el fet de que la línia es prestaria amb un microbús (elèctric), la possibilitat d'intentar penetrar el màxim dins del centre i analitzar la connectivitat amb punts com:

- ) Plaça Valldaura
- ) Jutjats i escola de música (accés a parada mitjançant la rampa des del Passatge del Riu)
- ) Estació de RENFE
- ) CAP Sant Andreu
- ) Plaça del Crist Rei i/o Plaça Espanya
- ) Plaça dels Infants

Tanmateix, les fases d'implementació d'aquest servei, seguint el model dut a terme en altres ciutats, seria en un primer moment establir un servei a la demanda. Es tracta d'un servei que només realitzaria en cas de sol·licitud (amb una antelació prèvia establerta) en uns horaris concrets i que adaptaria el seu recorregut a la demanda realitzada, sempre utilitzant unes parades preestablertes.

En cas d'èxit de la proposta quant a demanda, es podria plantejar establir un servei regular, per exemple, de cara al nou projecte a realitzar.

Aquesta proposta implica que, més enllà de la necessitat de dur a terme un control més exhaustiu de l'accés a l'illa de vianants (proposta 2.1.1.), el servei de transport públic hauria de considerar-se com a una excepció.

**IMATGES**



Exemple de bus de barri a la ciutat de Barcelona

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.4. Fomentar el transport públic urbà com a mode estructurador de mobilitat interna</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Establir mesures per a prioritzar la circulació del transport públic i guanyar en velocitat comercial

**OBJECTIUS**



**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat

**CALENDARI**

FASE I: 2023-2026 (ones verdes)  
FASE II: 2026-2029 (carril-bus ctra. d Vic)

**MITJANS IMPLICATS**



**COST ESTIMAT**

FASE 1	FASE 2	<b>TOTAL</b>
80.000 €		<b>80.000 €</b>

**PRIORITAT**

Mitjana

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Velocitat comercial de les línies afectades  
Evolució esperada: Augment  
INDICADOR: Repartiment modal desplaçaments interns (TP)  
Evolució esperada: Augment

**TIPUS D'ACTUACIÓ**

Actuació d'impuls

**ESCALA DE MOBILITAT**

Nucli urbà

**ACTUACIONS VINCULADES**

Transformació de la secció viària de la Carretera de Vic  
Realitzar un nou projecte de transport públic urbà

<b>CODI</b>	<b>2.4.3.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Mesures per a la prioritització de pas del transport públic</b>
-------------	---------------	---------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

*Plànol annex*

En l'etapa de diagnosi s'ha detectat la velocitat comercial del sistema de transport públic com un dels principals aspectes amb marge de millora del sistema.

En la mesura 2.2.3. *Transformació de la secció viària de la Carretera de Vic* (el cost estimat de la infraestructura s'inclou en aquesta mesura 2.2.3.) s'ha incidit sobre la proposta de carril-bus en part d'aquesta via, tot i que es deixa subjecte d'execució a l'estructura de xarxa derivada del nou projecte de transport públic urbà (mesura 2.4.4.) així com de l'interurbà, sobre tot la línia Sant Joan-Sant Fruitós.

La resta de carrers amb concentració de servei susceptibles d'incloure un carril-bus segons el volum de passos de transport públic diari (Sant Cristòfor, Pont de Vilomara, Bruc o les Bases de Manresa) no presenten grans problemes de circulació ni els nivells de servei esperats en una infraestructura d'aquest tipus (aproximadament 20 expedicions/hora), amb el que la mesura no aportaria grans beneficis.

Al contrari, en alguns d'aquests carrers, semblaria adequat optar per propostes del tipus prioritat semafòrica i ona verda, sobre tot en aquells carrers amb una important presència de semàfors. Aquesta actuació requereix de la instal·lació prèvia de reguladors semafòrics necessaris per a poder establir aquest control.

Els carrers on fora eficient incloure aquesta mesura són:

- ) Carrer del Bruc (des de Ctra. de Cardona fins a c/ del Poeta Mistral) – 760 metres
- ) Bases de Manresa sentit est (des de la Plaça del Bages fins a Camí Vell de Santpedor) -950 metres
- ) Sant Cristòfor (des de c/ de Viladordis fins a Ctra. De Vic) – 640 metres
- ) Pont de Vilomara (des de c/ de Viladordis fins a Ctra. De Vic) - 640 metres
- ) Carretera de Vic ( des de Muralla Sant Domènec fins a Plaça Bonavista) – 600 metres



<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.4. Fomentar el transport públic urbà com a mode estructurador de mobilitat interna</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Realitzar el nou projecte de transport públic urbà que serveixi de plec tècnic per al nou procés de licitació de la concessió

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS** **CALENDARI**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat

FASE I: 2023-2026

**MITJANS IMPLICATS**



COST ESTIMAT			PRIORITAT
FASE 1	FASE 2	TOTAL	Alta
	90.000 €	90.000 €	

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

<b>INDICADOR:</b>	Realització del nou projecte de servei de transport públic urbà
<b>Evolució esperada:</b>	Sí / No
<b>INDICADOR:</b>	Repartiment modal desplaçaments interns (TP)
<b>Evolució esperada:</b>	Augment

**TIPUS D'ACTUACIÓ** **ESCALA DE MOBILITAT**

Actuació d'impuls Municipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

<b>CODI</b>	<b>2.4.4.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Realitzar un nou projecte de transport públic urbà</b>
-------------	---------------	---------------	---

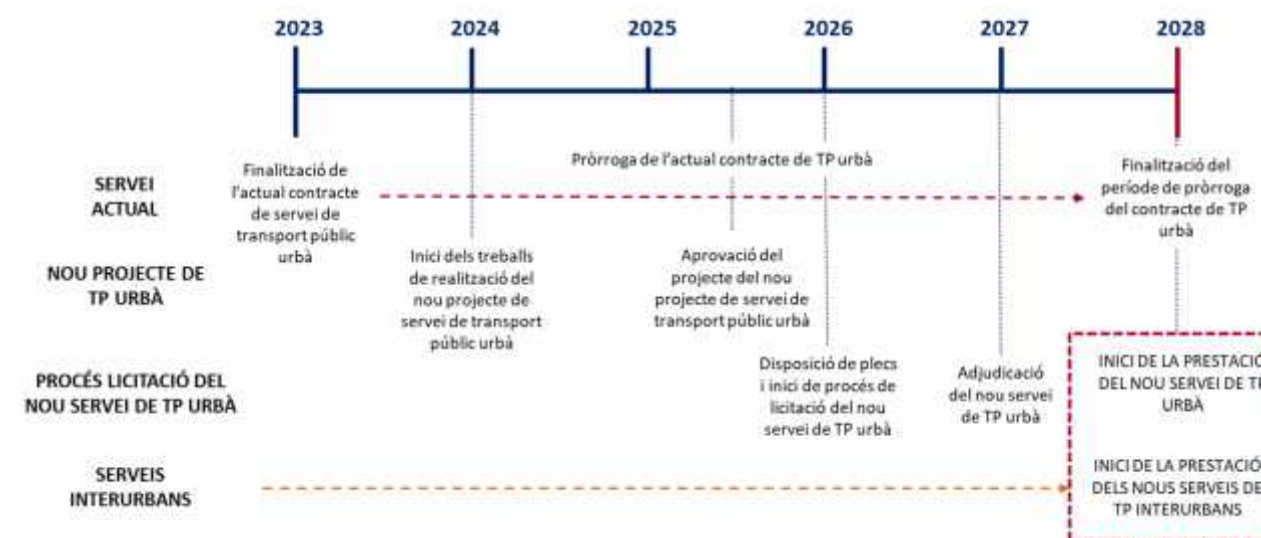
**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

L'any 2023 finalitza el període de concessió de l'actual servei de prestació de transport públic urbà de Manresa. Per tant, més enllà de la possibilitat de prorroques contractuals, l'Ajuntament es veu obligat a realitzar un projecte de servei de transport públic urbà que serveixi de base pel nou contracte de prestació del servei i on defineixi en detall l'estructura de cara als pròxims anys (període normalment de 10 anys).

El nou projecte haurà d'incloure: itineraris, nivell de servei segons calendari i tipus de dia, parades a realitzar, sistema tarifari, definició de la flota i un règim econòmic basat en els costos i els ingressos derivats del projecte. Tanmateix hauria d'incloure aspectes com les condicions d'informació, atenció al públic, etc. i, per tant, en definitiva, tot el que involucra el nou servei de transport públic.

Més enllà de les obligacions de forma, el projecte a redactar ha de marcar-se com a objectius la definició d'un sistema que sigui encara més competitiu que l'actual i que, per tant, resulti en una captació de viatges cap al transport públic. En aquesta línia, sempre amb el marge de recursos que podrà disposar al llarg dels deu anys, s'haurien d'introduir les modificacions necessàries i reforçar el servei per tal de millorar sobre tot en aspectes de connectivitat.

El següent esquema pretén mostrar un cronograma aproximat del procés que ha d'iniciar l'Ajuntament de Manresa per a poder disposar d'un nou servei de transport públic urbà l'any 2028, quan finalitzaria la prorroga de la prestació del servei actual. Una fortalesa del cronograma esperat és la coordinació entre la prorroga de 5 anys, que finalitzaria l'any 2028, amb la finalització i posada en marxa del nou mapa de serveis interurbans.



Finalment destacar que, paral·lelament a l'obligatorietat d'haver de realitzar aquest projecte, el PMUS ha proposat un conjunt de mesures que poden servir com a proves pilot del comportament de l'oferta i demanda: bus nocturn, reordenació puntual de línies o línia del centre històric. Tanmateix s'han considerat altres mesures que dependran de la forma final del projecte, principalment el carril-bus de la carretera de Vic, tot i que aquest es veu reforçat amb es modificacions interurbanes.

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.4. Fomentar el transport públic urbà com a mode estructurador de mobilitat interna</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Millora de la velocitat comercial del transport públic urbà mitjançant la gestió del procés de parada de vehicle i l'estructura de parades

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat  
Operador de Transport Públic urbà

**CALENDARI**

2023-2029

**MITJANS IMPLICATS**

							
---	---	---	---	---	--	---	---

**COST ESTIMAT**

<b>FASE 1</b>	<b>FASE 2</b>	<b>TOTAL</b>	<b>PRIORITAT</b>
32.000 €		<b>32.000 €</b>	Alta

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

<b>INDICADOR:</b>	Velocitat comercial de les línies afectades
<b>Evolució esperada:</b>	Augment
<b>INDICADOR:</b>	Repartiment modal desplaçaments interns (TP)
<b>Evolució esperada:</b>	Augment

**TIPUS D'ACTUACIÓ**

Actuació d'impuls

**ESCALA DE MOBILITAT**

Municipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

Creació de la targeta T-Ciudadana

<b>CODI</b>	<b>2.4.5.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Canvis en la gestió i funcionament del sistema de parades del transport públic</b>
-------------	---------------	---------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

*Plànol annex*

Amb l'objectiu de guanyar velocitat comercial en les línies de transport públic urbà, el PMUS proposa intervenir en el funcionament del sistema de parades, que, de manera general, pot suposar un 33% del temps de recorregut d'una línia.

- **Gestió en l'adquisició de bitllets i validació de viatges:**
  - Perjudicar a través del preu el pagament en metàl·lic
  - Pagament de bitllet senzill a bord mitjançant app (BUS-M) o codis QR (Barcelona-[https://ajuntament.barcelona.cat/lescorts/es/noticia/billete-sencillo-electronico-con-validacion-sin-contacto-en-los-autobuses\\_961179](https://ajuntament.barcelona.cat/lescorts/es/noticia/billete-sencillo-electronico-con-validacion-sin-contacto-en-los-autobuses_961179))
  - Potenciar l'ús de targetes sense contacte mitjançant la introducció de la t-mobilitat (t-ciudadana) i altres suports així com les màquines validadores
- **Parades dobles:** en parades amb coincidència de moltes línies i molta demanda (cas de "Sant Joan d'en Coll" o "Ginjoler")
- **Gestió de l'accés a vehicles:** Analitzar amb detall la possibilitat d'accedir per totes les portes. Necessitat d'introduir màquines validadores a tots els accessos. Els que realitzin pagament a bord sí que haurien d'entrar per la porta davantera.
- **Estructura i distribució de parades:** Analitzar la distribució actual de parades i valorar l'eliminació d'algunes d'elles. Dues dades posen de manifest el plantejar aquesta possibilitat:
  - La distància mitjana actual està en uns 250-300 metres.
  - De les 96 parades que disposa el sistema de transport urbà, un 24% tenen una demanda igual o inferior a 10 passatgers/dia i un 38% igual o inferior a 20 (aproximadament 1 viatger per expedició).

En general, la tendència seria localitzar parades aproximadament a 350 metres. Ciutats com Sant Sebastià o Oviedo van optar per un replantejament global a 400 metres, però sembla que una distància mitjana entre 325 i 350 seria més apta per la mida i orografia de Manresa, buscant també per exemple ubicar parades en punts alts.

Tot i que de cara al nou projecte de transport públic es pot considerar una reestructuració de la distància de parades a nivell general, en una primera fase més immediata es planteja l'eliminació d'aproximadament un 10% de les parades mitjançant la unió d'alguns parells de parades:

- Bruc i Ginjoler sentit sud de la línia 8
- Bonavista/Vic i Pujada Castell de les línies 4 i 5
- CC Selves i Carner i Dos de Maig de la línia 8 (més a prop de Ctra. Cardona) i col·locar "policia Local" davant d'Escola Valldaura
- Puig i Cadafalch i Cal Gravat de la línia 1 (sobretot degut a desviament per escola cal Gravat)
- Replantejar la localització de parades a les Bases de Manresa en sentit est deixant un total de 3
- Recorregut sencer pel P.I. Dolors de la línia 5

I eliminar:

- Pont Nou de la línia 3
- Tossal del Coro de la línia 4 (nou recorregut)
- Escola Ítaca de la línia 8
- Ctra. Santpedor/Estació de bus de les línies 2 i 8

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.4. Fomentar el transport públic urbà com a mode estructurador de mobilitat interna</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	---

<b>CODI</b>	<b>2.4.6.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Millora dels sistemes d'informació a la persona usuària</b>
-------------	---------------	---------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Millorar en la informació del sistema de transport públic, tant físic en parades com sistemes dinàmics

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

<b>AGENTS IMPLICATS</b>	<b>CALENDARI</b>
-------------------------	------------------

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat	FASE I: 2023-2026
Operador de Transport Públic urbà	

**MITJANS IMPLICATS**

							
---	---	---	---	---	--	---	---

<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1 85.000 €	FASE 2 40.000	<b>TOTAL</b> 125.000 €	Mitjana

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR:	Plafons instal·lats
Evolució esperada:	Augment
INDICADOR:	
Evolució esperada:	

<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>	<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>
Actuació d'impuls	Municipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

La mesura proposa introduir diferents elements que millorin els mètodes d'informació. Principalment es basa en introduir elements d'informació dinàmica per a que les persones usuàries puguin tenir accés a informació del servei en moment real.

**INFORMACIÓ EN PARADES**

Informació dinàmica: Incloure en les parades amb 3 o més línies i més de 200 usuaris/àries diaris plafons informatius de temps d'espera.

S'han identificat 14 parades que complirien aquests requisits i en les que el PMUS proposa introduir plafons: La Parada, Ginjoler (o la resultant d'ajuntar amb Bruc en el cas que es dugui a terme la unificació de parades proposta), Bruc-CEIP Renaixença, C. Hospitalari, Valentí Almirall, Clínica St. Josep, Sgda. Família, Mercat Puigmercadal, Pompeu Fabra, Pl. Espanya, Estació Bus – FGC, St. Joan d'en Coll, FGC Viladordis, Est. Bus - Pare Clotet.

**APLICACIÓ MÓBIL**

L'aplicació mòbil BUS-M ofereix actualment informació respecte a recorreguts, horaris i calculador de rutes.

La proposta per a la millora de la pròpia app és la d'introduir:

- )] consulta de temps d'espera en parada.
- )] incidències del sistema.
- )] apartat de notícies on es promocióni modificacions i nous serveis.
- )] possibilitat de comprar bitllets i validació a bord.

**IMATGES**



Logotip de la app de BUS-M i plafó a la parada d'Àngel Guimerà

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.4. Fomentar el transport públic urbà com a mode estructurador de mobilitat interna</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	---

<b>CODI</b>	<b>2.4.7.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Incrementar les hores de servei nocturnes del bus urbà</b>
-------------	---------------	---------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Incrementar l'amplitud de servei d'algunes línies en divendres, dissabte i vigílies de festiu.

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

<b>AGENTS IMPLICATS</b>	<b>CALENDARI</b>
-------------------------	------------------

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat	FASE I: 2023-2026
-----------------------------------	-------------------

**MITJANS IMPLICATS**

							
---	---	---	---	---	--	---	---

<b>COST ESTIMAT</b>	<b>PRIORITAT</b>
---------------------	------------------

FASE 1 150.000 €	FASE 2 150.000€	<b>TOTAL</b> <b>300.000 €</b>	Mitjana
---------------------	--------------------	----------------------------------	---------

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Repartiment modal desplaçaments interns (TP)  
 Evolució esperada: Augment  
 INDICADOR: Usuaris/àries de TP nocturns  
 Evolució esperada: Augment

<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>	<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>
-------------------------	----------------------------

Actuació d'impuls	Nucli urbà
-------------------	------------

**ACTUACIONS VINCULADES**

Replantejament de la funcionalitat i nivell de servei de línies actuals

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

La mesura tracta de donar alternatives de mobilitat en horari nocturn. Principalment es pretén oferir transport públic estretament vinculat a l'oci de cap de setmana i ajudar d'aquesta manera a disminuir els desplaçaments en vehicle privat. Això ha de contribuir a millorar la perspectiva general del sistema com, de manera indirecte, aspectes de seguretat viària i general de la ciutadania.

En aquesta línia, el PMUS proposa prolongar el servei de bus en divendres, dissabte i vigília de festiu. Per això es tractaria que, en aquests dies, a partir de certa hora, les línies F6 i F7, junt amb la línia 8, donessin servei fins a la 1 de la nit.



<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.4. Fomentar el transport públic urbà com a mode estructurador de mobilitat interna</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	---

<b>CODI</b>	<b>2.4.8.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Creació de la targeta T-Ciudadana</b>
-------------	---------------	---------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Es tracta de posar a disposició del ciutadà una targeta general de mobilitat que permeti realitzar diferents gestions relacionades amb la mateixa.

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS**

Ajuntament de Manresa  
Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat

**CALENDARI**

FASE II: 2026-2029

**MITJANS IMPLICATS**

							
---	---	---	---	---	--	---	---

COST ESTIMAT			PRIORITAT
FASE 1	FASE 2 20.000€	<b>TOTAL</b> <b>20.000 €</b>	Baixa

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Usuaris/àries de la tarjeta  
Evolució esperada: Augment  
INDICADOR:  
Evolució esperada:

TIPUS D'ACTUACIÓ	ESCALA DE MOBILITAT
Actuació d'impuls	Municipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

Canvis en la gestió i funcionament en el sistema de parades del transport públic

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

La tecnologia actual permet fer ús de targetes amb una alta capacitat d'emmagatzematge i multifuncionals. Per tant, una manera de consolidar el vincle entre la ciutadania i els serveis que la ciutat ofereix és posar a disposició targetes ciutadanes que permetin realitzar múltiples gestions, ja sigui dins de l'àmbit de la mobilitat o no.

Tanmateix, respecte a la mobilitat, des de l'ATM s'ha arrencat el projecte de la T-Mobilitat, al qual Manresa no s'hi ha adherit a dia d'avui i per tant no se'n pot fer ús (només pels serveis de ferrocarrils).

Per tant, en el PMUS es proposa la creació d'una targeta ciutadana. Aquesta es vincularia d'inici a usos relacionats amb la mobilitat i, en un primer moment, amb el transport públic. En una fase posterior, i de manera coordinada amb altres departaments, es podria ampliar amb altres procediments de l'Ajuntament.

Aquesta targeta haurà de coordinar-se amb la T-Mobilitat que s'està posant en marxa. Tot i això, es planteja per la possibilitat d'oferir els títols propis i els altres usos indicats.

**TRANSPORT PÚBLIC**

Targeta moneder per utilitzar al bus. Una targeta d'aquest tipus permet no només establir mètodes de pagament més dinàmics, sinó que també permet establir mètodes de control més eficients i introduir noves estructures tarifàries com la bonificació per recurrència.



**ALTRES ÀMBIT D'ÚS**








Tot i ser una mesura inicialment vinculada al transport públic, s'indiquen altres possibles usos de la targeta:

- ) Pagar l'aparcament regulat.
- ) Pagar en els aparcaments públics municipals fora de via.
- ) Punts de recàrrega de vehicles elèctrics, substituint l'actual targeta.
- ) Possible implantació de sistema de bicicleta compartida.

## 2.5. Gestionar i regular l'aparcament

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>		<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>
<b>DESCRIPCIÓ</b>		
<p>Les mesures proposades busquen assolir millors fites de control i gestió de l'aparcament en tot l'àmbit de la ciutat. Més enllà de la proposta d'aparcaments dissuasius per a gestionar part de la demanda de connexió, aquests tenen una funcionalitat limitada per altra part de la demanda, i per tant s'ha de fer front al problema des d'una millora de la regulació de l'aparcament en superfície dins del a ciutat mitjançant l'extensió de les zones d'aparcament regulat, amb diferents opcions i formes segons l'àmbit.</p> <p>Tanmateix, específicament al barri del Xup, es proposa ampliar l'oferta d'aparcament per tal de poder satisfer la demanda actual, que avui en dia està obligada a ocupar part de l'espai públic dels vianants.</p>		
<b>ACTUACIONS</b>		
<b>Codi</b>	<b>Actuació</b>	<b>Prioritat</b>
2.5.1.	Ampliació de la zona d'estacionament regulat	Alta
2.5.2.	Actualització del sistema tarifari i regulació de la zona d'estacionament	Baixa
2.5.3.	Optimització d'aparcaments privats per a ús de residents	Baixa
2.5.5.	Noves zones d'aparcament al barri Pare Ignasi Puig (el Xup)	Alta
<b>MOTIVACIONS</b>		
<p>A la diagnosi es va identificar un greu problema de saturació del sistema d'aparcament en superfície en barris puntuals de la ciutat. Molts d'aquest barris, al voltant del centre urbà, per la pròpia mida de Manresa, es presenten com a ubicacions idònies d'esser utilitzades com a zones d'aparcament tot i que el destí final del viatge pugui estar més relacionat amb el centre o punts atractors concrets. Es per tant un sistema que s'està comportant de manera ineficient degut a la manca de qualsevol tipus de regulació.</p> <p>Tanmateix, en alguns d'aquests àmbits, l'espai també es presenta com insuficient pels propis residents (alta ocupació nocturna) amb la conseqüent desorganització de l'espai que això pot provocar.</p> <p>Tota aquesta manca d'espai i regulació provoca greus problemes d'ús indegut d'aparcament il·legal en altres espais no destinats a aquest ús.</p>		

<b>BENEFICIS</b>	
<b>Beneficis ambientals</b>	
<p>Reducció del paper del vehicle privat en les relacions internes amb la conseqüent disminució de les emissions i contaminació atmosfèrica associada.</p> <p>Menor consum de recursos energètics (impacte positiu en la dependència de la crisi energètica).</p>	
<b>Beneficis per a la salut</b>	
<p><b>Beneficis socials</b></p> <p>Una millor gestió de l'aparcament ha de provocar un efecte dissuasiu en l'ús del vehicle privat i l'ocupació de l'espai públic de manera desordenada, amb la conseqüent benefici de qualitat urbana.</p> <p>Eliminació total de la presència de vehicles privats en superfície a la zona del centre històric amb l'impacte urbanístic, paisatgístic i defensa del patrimoni que això suposa.</p>	
<b>POTENCIAL DE CANVI MODAL</b>	<b>MITJANS IMPLICATS</b>
	Vehicle privat
<b>ALINEACIÓ AMB ODS</b>	
	

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.5. Regular l'aparcament</b>
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Homogenitzar i ampliar l'espai de carrers amb estacionament regulat en superfície.			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
			
Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu		
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Ajuntament de Manresa Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat Polícia local		FASE I: 2023-2026  FASE II: 2026-2029	
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1 220.000 €	FASE 2 300.000 €	<b>TOTAL</b> 520.000 €	Alta
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
<b>INDICADOR:</b>	Repartiment modal desplaçaments de connexió (VP)		
<b>Evolució esperada:</b>	Disminució		
<b>INDICADOR:</b>	Ocupació diurna de l'aparcament a la via pública		
<b>Evolució esperada:</b>	Disminució		
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació de dissuasió		Nucli urbà	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			

<b>CODI</b>	<b>2.5.1.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Ampliació de la zona d'estacionament regulat</b>
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
<i>Plànol annex</i>			
La zona d'estacionament regulat no és uniforme a tots els barris, cosa que contribueix a augmentar la demanda d'aparcament a les zones limítrofs.			
Per evitar aquest efecte, es proposa ampliar la zona d'estacionament regulat, donant una continuïtat geogràfica i estendre-la a tot el municipi en dues fases.			
<ul style="list-style-type: none"> <li> <span style="font-size: 2em;">)</span> Fase I: En aquest primer horitzó temporal es proposa. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Prohibició d'estacionament en superfície al barri antic. El control més gran de l'accés en vehicle al centre històric ha de venir lligat amb la prohibició d'aparcament en aquesta àrea, excepte espais específics.</li> <li>○ Ampliació de <b>la zona verda preferent per a residents</b> als barris de Valldaura, Poble Nou i Plaça Catalunya, seguint fins a l'Avinguda de les Bases de Manresa fins a la plaça de Prat de la Riba i, posteriorment fins a la Fàbrica Nova prenent com a límit la via ferroviària. Des del PMUS es proposa que aquesta zona verda estigui subjecte a una tarifa diferent entre els residents de la zona, que abonarien una quantitat simbòlica, i els visitants de la zona (tant de Manresa com de fora del municipi) que pagarien una tarifa en principi lleugerament superior a la zona blava.</li> </ul> </li> </ul>			
A l'enquesta realitzada en fase de diagnosi, gairebé el 40% es va mostrar a favor de pagar un abonament per aparcar en zona verda a Valldaura i al barri Antic, per la qual cosa s'espera una bona acceptació de la mesura.			
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ La zona blava s'ampliarà i homogeneïtzarà als barris de Passeig i Rodalies i Vic Remei fins a Pont de Vilomara i rodejant l'espai de fàbrica nova, així com la meitat oriental de Valldaura (carrers de Mossèn Vall, Rubió i Ors o Jorbetes). D'aquesta manera es crearà un nucli central on predomini la zona blava i estigui envoltada de zona verda preferent per a residents.</li> </ul>			
També s'estudiarà la possibilitat d'intercalar línies d'aparcament de zona verda preferent per a residents, especialment al sud de la carretera de Vic, amb l'objectiu que els residents puguin aparcar al carrer malgrat que a l'àrea predomini la zona blava.			
En aquest cas es tracta de compensar les places de zona blava que es perden amb mesures de disminució de calçada, per tal de mantenir el compromís de número de zones blaves disponibles respecte la recent municipalització del servei. La intenció és poder disposar de fons de finançament per a dur a terme els acords establerts en el ple pel qual els beneficis de la zona blava es reconduiran a finançar altres espais relacionats amb la mobilitat.			
<ul style="list-style-type: none"> <li> <span style="font-size: 2em;">)</span> Fase II: s'estendrà <b>la zona verda preferent per a residents</b> a la resta de la ciutat, tal com es mostra al plànol annex. Aquesta segona fase quedaria subjecte a la resposta de la demanda un cop implantada la primera fase. Es preveu que es produeixi un efecte d'empenta cap a zones cada vegada més exteriors de la ciutat segons s'implanti la zona regulada en la primera corona descrita. </li> </ul>			
Cal fer un estudi d'implantació de la zona d'estacionament regulat on es defineixin els possibles efectes negatius o positius d'aquesta mesura, prestant una atenció especial a la zona de l'Hospital Sant Joan de Déu, que s'estudiarà detalladament al Pla de Desplaçament d'Empresa proposat.			

LÍNIA ESTRATÈGICA	2. Ciutat connexa i ordenada	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	2.5. Regular l'aparcament
-------------------	------------------------------	---------------------	---------------------------

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Revisió, actualització i simplificació de tarifes, així com introducció de nous mètodes de control de la rotació de l'aparcament en superfície regulat.

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS**

Ajuntament de Manresa  
Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat  
Policia local

**CALENDARI**

FASE I: 2023-2026

**MITJANS IMPLICATS**

							
---	---	---	---	---	--	---	---

**COST ESTIMAT**

FASE 1	FASE 2	TOTAL	PRIORITAT
			Baixa

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Nombre de persones titulars de la targeta-distintiu de resident  
Evolució esperada: Augment

INDICADOR: Ingressos disponibles per a accions de mobilitat sostenible  
Evolució esperada: Augment

**TIPUS D'ACTUACIÓ**

Actuació de dissuasió

**ESCALA DE MOBILITAT**

Municipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

CODI	2.5.2.	MESURA	Actualització del sistema tarifari i regulació de la zona d'estacionament regulat
------	--------	--------	---

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

La revisió del sistema de l'aparcament regulat té 4 accions bàsiques:

- i. La zona d'estacionament regulat blava i taronja tenen les mateixes característiques, simplement varien lleugerament les tarifes.  
Amb l'objectiu de no crear confusió, habitualment s'estableixen diferents colors per a zones d'estacionament regulat amb diferents propòsits com prioritat als residents. Com que la zona d'estacionament regulat està destinada a l'alta rotació, es proposa convertir la zona taronja en blava.
- ii. Realitzar una revisió tarifària que incentivi la utilització del aparcament en superfície per a estades curtes i d'alta rotació i potencii els aparcaments públics per a les estades de major durada amb la possibilitat que les tarifes variïn en funció del distintiu ambiental del vehicle.
- iii. Es proposa crear places d'aparcament d'alta rotació properes a les zones comercials on es podrà aparcar amb una tarifa idèntica a la zona blava però per un període màxim de temps inferior (màxim 45 min – 1 hora). En principi es proposa provar en convertir les places del Passeig Pere III.  
Amb aquesta mesura s'assegura una alta rotació d'aparcament que permeti fer gestions, però que eviti congestionar les zones comercials amb cotxes aparcats. A més, també es fomenta l'ús de modes de transport sostenibles en detriment del vehicle privat.
- iv. Gratuïtat d'aparcament a les zones regulades per a PMR, conservant les limitacions de temps.

És important destacar que, en el cas de Manresa, l'acord de ple pel qual s'estableix la municipalització de la gestió de la zona blava comporta el compromís de reinvertir els ingressos de superàvit del finançament del manteniment del propi sistema en projectes i iniciatives relacionades amb la mobilitat sostenible. Es tractaria d'annualment repartir aquest superàvit en fons de finançament segons àmbits de la mobilitat de Manresa, incloent per exemple: camins escolars, transport públic, projectes d'infraestructura, etc.



<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.5. Regular l'aparcament</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	----------------------------------

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Establir acords amb els administradors dels aparcaments privats per a reserva de places per a les persones residents de Manresa.

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

<b>AGENTS IMPLICATS</b>	<b>CALENDARI</b>
-------------------------	------------------

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat	FASE 2 2026-2028
Administradors d'aparcaments privats	

**MITJANS IMPLICATS**

						
---	---	---	---	--	---	---

<b>COST ESTIMAT</b>	<b>PRIORITAT</b>
---------------------	------------------

FASE 1	FASE 2	<b>TOTAL</b>	Baixa
	15.000 €	<b>15.000 €</b>	

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR:	Ocupació nocturna de l'aparcament a la via pública
Evolució esperada:	Disminució
INDICADOR:	
Evolució esperada:	

<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>	<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>
-------------------------	----------------------------

Actuació d'impuls	Barri
-------------------	-------

**ACTUACIONS VINCULADES**

--

<b>CODI</b>	<b>2.5.3.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Optimització d'aparcaments privats per a ús de les persones residents</b>
-------------	---------------	---------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

La mesura té com a objectiu equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcaments entre les possibles usuàries de dia i de nit. A Manresa s'han detectat barris amb un alt índex d'ocupació nocturna (associat en general als residents), i on segurament el aparcaments privats fora de via (associats en general més a visitants durant el dia) poden tenir una oferta de places lliures. Addicionalment, en aquests barris es proposen mesures a favor de la mobilitat activa que poden anar en contra de l'oferta d'aparcament, i per tant posar encara més pressió en aquest sentit. Per aquest motiu, el PMUS proposa arribar a acords amb les empreses gestores dels aparcaments privats per tal de que puguin oferir places d'aparcament nocturn ( o durant tot el dia) a residents amb preus raonables.








En una primera fase, l'Ajuntament realitzarà, en col·laboració amb les empreses gestores, una anàlisi de la demanda i ocupació dels aparcaments privats del municipi, identificar-ne aquells amb disponibilitat de places per a residents. L'anàlisi estarà especialment enfocada als barris amb alta ocupació nocturna a la via pública (>90%) que disposen d'aparcament d'aquest tipus, com poden ser per exemple els barris de Poble Nou o la zona centre, on es concentren la majoria d'aparcaments privats i par de les actuacions que reduiran l'oferta d'aparcament en superfície a la via pública.

Un cop realitzat l'estudi, des de l'Ajuntament es promouran aquestes negociacions amb els administradors dels aparcaments amb potencial de cedir places a residents. S'intentarà aconseguir que es cedeixin places d'aparcament a l'Ajuntament, perquè les pugui oferir als residents interessats a canvi que paguin una quantitat determinada, no gaire elevada, per a poder disposar de la plaça. Es pot estudiar i negociar la possibilitat que les places només siguin reservades a residents en període nocturn.

**IMATGES**





Aparcaments privats fora de la via pública de Manresa (Diagnosi PMUS)

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.5. Regular l'aparcament</b>
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Creació de zones d'aparcament al barri Pare Ignasi Puig (el Xup) i canvi de sentit viari			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
			
			
			Urbanisme acollidor i inclusiu
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat		FASE 1 2023-2025	
Associació veïnal			
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1 15.000 €	FASE 2	<b>TOTAL</b> 15.000 €	Alta
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Ocupació diurna de l'aparcament a la via pública		
Evolució esperada:	Disminució		
INDICADOR:			
Evolució esperada:			
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació de dissuasió		Barri	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			

<b>CODI</b>	<b>2.5.4.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Reestructuració de sentits viaris i noves zones d'aparcament al barri Pare Ignasi Puig (el Xup)</b>
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
<i>Plànol annex</i>			
Per a suplir el dèficit d'aparcament existent a la zona del Xup, s'han identificat quatre zones on es podrien afegir places d'aparcament:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>) Carrer Pare Ignasi Puig al costat del camp de futbol: es proposa crear places d'aparcament en bateria al costat del mur del camp de futbol. Hi ha uns 90 metres de llarg al costat del mur amb ample suficient on instal·lar places d'aparcament en bateria a 30º, amb dimensions recomanades de 4,8 m de llarg i 2,4 m d'ample. Amb aquesta inclinació hi hauria espai per a unes 15 places d'aparcament.</li> <li>) Antic camp de petanca: al costat de la Parròquia de la Mare de Déu del Roser existia un camp de petanca amb tres pistes, una d'elles qualificada com a equipament al POUM com a part de la mateixa àrea en la qual es troba la parròquia. Actualment, aquestes pistes de petanca es troben en desús. Es proposa reconvertir aquestes pistes de petanca en un aparcament. En el cas d'utilitzar únicament les dues pistes que es troben fora de la zona marcada com a equipament, es crearien 11 places d'aparcament. Per altra banda, si s'inclou la pista de petanca dins l'equipament, es podrien afegir 6 places més a l'aparcament, que passaria a tenir un total de 17 places. Tenint en compte l'accés a les pistes de petanca, es considera que la forma òptima de col·locar les places és en bateria recta, amb dimensions de 4,8 m de llarg i 2,4 m d'ample.</li> <li>) Entre el Centre Cívic de El Xup i l'Escola Muntanya del Drac: des del carrer Pare Ignasi Puig es pot accedir al carrer que envolta el camp de futbol. Aquest accés és més ample al principi, just a l'altura del Centre Cívic, i actualment alguns cotxes ja estacionen irregularment en bateria i en línia en aquest tram, tot i que no es troba asfaltat. Amb l'objectiu d'optimitzar aquest espai i reduir el dèficit de places existent, es proposa la creació de places d'aparcament en bateria a 30º, amb dimensions recomanades de 4,8 m de llarg i 2,4 m d'ample, a un dels costats d'aquest carrer. Amb aquesta inclinació hi hauria espai per a unes 6 places d'aparcament.</li> <li>) Transformació del marge est del carrer Pare Ignasi, deixant un sentit únic de circulació sentit nord i permeten l'aparcament en bateria, amb la qual cosa es guanyarien places d'aparcament respecte el mode de cordó actual.</li> </ul>			

## 2.6. Gestionar la distribució urbana de mercaderies (DUM) cap a un model sostenible

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>		<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>
<b>DESCRIPCIÓ</b>		
<p>Com a primer pas es proposa la realització d'un Pla de Logística Urbana Sostenible, que permeti conèixer amb detall i de manera íntegra els processos actuals de la logística de la ciutat. El pla posarà sobre la taula les carències i forteses del sistema manresà i les possibilitats de dur a terme segons quines mesures.</p> <p>Tanmateix, avançant-se als resultats, es proposa analitzar diferents estratègies i actuacions que permetin iniciar un procés de canvi cap a una DUM més sostenible. Les mesures van intensament dirigides a produir un canvi d'estructura general, amb objectius de canvi modal i organització del repartiment que, per una banda permeti minimitzar la presència de grans vehicles dins de la ciutat i es millorar les condicions de convivència de la darrera milla amb la mobilitat de les persones i per altra, obrir unes línies d'optimització de logística inversa que minimitzi els moviments de càrrega.</p> <p>Destacar que, és en aquest programa en el que es fa més pales la necessitat d'obrir col·laboracions amb el sector privat, sent aquest qui marca les pautes de la DUM segons les seves pròpies estratègies.</p>		
<b>ACTUACIONS</b>		
<b>Codi</b>	<b>Actuació</b>	<b>Prioritat</b>
2.6.1.	Realització d'un Pla de Logística Urbana Sostenible (PLUS)	Alta
2.6.2.	Aplicació de noves tecnologies a la DUM	Alta
2.6.3.	Impuls a la ciclogística/Cargobikes	Mitjana
2.6.4.	Impulsar el Load Polling	Baixa
2.6.5.	Tallers de conscienciació al consumidor respecte gratuïtat d'enviaments, logística inversa, etc.	Mitjana
2.6.6.	Distribució mercaderies nocturna	Alta
2.6.7.	Promocionar i impulsar la creació d'una xarxa de punts d'entrega	Mitjana
<b>MOTIVACIONS</b>		
<p>Manresa no disposa actualment d'una visió global de com s'està produint el sistema de distribució urbana de mercaderies, més enllà del control de les ordenances generals i els punts de càrrega i descàrrega (amb un alt nivell d'ocupació il·legal que es pretén resoldre amb la creació de les VAP). Aquest fet es tradueix amb una manca d'estratègia pel canvi i una evolució tendencial que provoca unes processos de repartiment de darrera milla que de manera natural es segueixen realitzant amb vehicles pesants.</p> <p>Tanmateix, l'administració no té línies de col·laboració establertes amb l'entorn empresarial que dinamitzin iniciatives per a canviar el model actual. Amb el PMUS s'obre una porta d'oportunitat de canvi d'aquesta tendència.</p>		

<b>BENEFICIS</b>	
<b>Beneficis ambientals</b>	
La disminució de trànsit de camions a la ciutat implica una reducció d'emissions de contaminants atmosfèrics i soroll significatiu a nivell local.	
<b>Beneficis per a la salut</b>	
<b>Beneficis socials</b>	
Una millor organització dels sistemes de repartiment permet optimitzar la gestió de les xarxes amb la consegüent millora de funcionament del sistema de transport en general i per tant, de les condicions de mobilitat de les persones.	
Major conscienciació sobre els costos reals de transport i les conseqüències socials de certes pautes de consum actuals.	
<b>POTENCIAL DE CANVI MODAL</b>	<b>MITJANS IMPLICATS</b>
	Mercaderies
<b>ALINEACIÓ AMB ODS</b>	
	

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.6. Gestionar la DUM cap a un model sostenible</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Redacció d'una anàlisi ad hoc per al sector logístic de la ciutat que abordi amb detall els problemes actuals i plantegi solucions i mesures consensuades amb el sector.

**OBJECTIUS**

 Gestió mobilitat externa	 Cohesió territorial	 Coherència de les xarxes	 Canvi a modes sostenibles	 Igualtat i cohesió social	 Urbanisme acollidor i inclusiu
---	--	---	--	--	---

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

<b>AGENTS IMPLICATS</b>	<b>CALENDARI</b>
-------------------------	------------------

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat	FASE I: 2023-2026
Col·lectius empresarials	

**MITJANS IMPLICATS**



<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1 40.000 €	FASE 2	<b>TOTAL</b> 40.000 €	Alta

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR:	Realització del PLU
Evolució esperada:	Sí / No
INDICADOR:	Reducció de vehicles de DUM dièsel
Evolució esperada:	Disminució

<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>	<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>
Actuació d'impuls	Municipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

--

<b>CODI</b>	<b>2.6.1.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Realització d'un Pla de Logística Urbana Sostenible (PLUS)</b>
-------------	---------------	---------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**


Els Plans de Mobilitat donen cada vegada més importància a la DUM, tot i que per la seva singularitat i visibilitat respecte a altres aspectes, en molts casos, no s'acaben donant mesures adaptades a les ciutats sotmeses a un canvi permanent. Sense anar més enllà, l'exemple de l'aplicació de la ZBE i l'impacte sobre la distribució de mercaderies.

Tanmateix, les noves formes de consum (la realitat actual d'hàbits d'e-consum) fa que la DUM tingui un pes destacat en la mobilitat i que hagi de tenir una anàlisi particularitzada, que actualment la ciutat de Manresa no ha realitzat.

Davant aquesta situació, es fa palesa la necessitat d'elaborar un Pla de Logística Urbana. Igual que en altres models de plans, existeixen guies per a comprendre l'abast i el contingut d'aquests plans. En aquest cas particular, fer referència a la "Guia per a l'elaboració de Plans de Logística Urbana Sostenible" de la Diputació de Barcelona de l'any 2021. Tot i això, el model a seguir és similar al de resta de plans estratègics amb una primera part de diagnòsi seguida d'una proposta d'actuacions proposades que plantejarien una sèrie de projectes pilots que permetin validar l'estratègia plantejada.

En aquest cas, és important que el pla es realitzi de manera consensuada amb el sector i que, a ser possible, desemboqui en la creació d'un fòrum propi pel transport urbà de mercaderies on hi hagi tots els agents implicats de la DUM. A diferència de la mobilitat de les persones, on la decisió està en mans de cada individu, en el transport de mercaderies està en mans d'un menor nombre d'agents molt concrets i igualment es pot plantejar sistemes d'associació públic-privades en el desenvolupament de certes mesures.

**IMATGES**

	Portada de la "Guia per a l'elaboració de plans de logística urbana sostenible". Diputació de Barcelona. 2021
---	---



<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.6. Gestionar la DUM cap a un model sostenible</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

<b>CODI</b>	<b>2.6.2.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Aplicació de noves tecnologies a la DUM</b>
-------------	---------------	---------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Aplicació de noves tecnologies a la DUM (sistemes de control de places i identificació de places, sensorització de les places i optimització de rutes)

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS**

Ajuntament de Manresa  
Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat  
Col·lectius empresarials

**CALENDARI**

FASE I: 2023-2026

**IMPLICATS**

							
---	---	---	---	---	--	---	---

COST ESTIMAT			PRIORITAT
FASE 1 6.000 €	FASE 2	<b>TOTAL</b> 6.000 €	Alta

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: % d'ús de les reserves i augment de la seva disponibilitat  
Evolució esperada: Augment  
INDICADOR: Nº vehicles estacionats incorrectament-indisciplina d'aparcament  
Evolució esperada: Disminució

TIPUS D'ACTUACIÓ	ESCALA DE MOBILITAT
Actuació de dissuasió	Municipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

Realització d'un Pla de Logística Urbana Sostenible (PLUS)

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

La gestió de les places de càrrega i descàrrega és un factor important en la mobilitat de les ciutats: possibilita una millor planificació de la DUM per part de les empreses, una reducció de la contaminació i ajuda a evitar l'ocupació il·legal de les places.

Mitjançant l'aplicació de noves tecnologies es pretén una millor planificació de rutes i el control i gestió de les places de C/D a través de sistemes IT que permetin als conductors/es obtenir informació de la disponibilitat i la possibilitat de reservar una plaça durant un temps determinat. Amb això, s'optimitza el seu ús en garantir el compliment dels temps màxims de permanència en les mateixes i l'ocupació exclusivament per part dels vehicles autoritzats.

Per a la seva aplicació es proposa:

- ) Sensorització de les places: instal·lant-se a la calçada sensors especials, autònoms i sense fil d'estacionament que detecten si es troba la plaça ocupada per un vehicle. Aquests sensors comuniquen via ràdio a la xarxa d'internet la presència d'un vehicle alhora que es registra el moment en què ocupa o desocupa la plaça.
- ) Desenvolupament d'una aplicació mòbil per als conductors/es en la qual es rebin totes les dades relacionades amb la DUM i serveixi com a eina de gestió del sistema. La app proporcionaria informació sobre l'ocupació de les places i el temps d'estacionament, permetria un registre de les operacions realitzades i conèixer la ubicació del vehicle, així com ser un canal de comunicació amb un eventual centre de control.

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.6. Gestionar la DUM cap a un model sostenible</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Promoció de vehicles o mitjans poc contaminants, en especial, cargobikes per al transport de mercaderies, associats principalment a aquells lliuraments d'última milla.

**OBJECTIUS**



**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS**      **CALENDARI**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat  
Regidoria d'Indústria, Comerç i Activitats  
Col·lectius empresarials

FASE II: 2026-2029

**MITJANS IMPLICATS**



COST ESTIMAT			PRIORITAT
FASE 1	FASE 2	TOTAL	
			Mitjana

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Nombre de vehicles poc contaminants/operador  
Evolució esperada: Augment  
INDICADOR: Nombre de repartiments en mitjans poc contaminants  
Evolució esperada: Augment

TIPUS D'ACTUACIÓ	ESCALA DE MOBILITAT
Actuació d'impuls	Nucli urbà

**ACTUACIONS VINCULADES**

Creació de centre de distribució urbana de mercaderies,

<b>CODI</b>	<b>2.6.3.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Impuls a la ciclogística/Cargobikes</b>
-------------	---------------	---------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

Les emissions de gasos contaminants amb la utilització de furgonetes elèctriques o cargobikes es redueixen en nivells superiors al 70% des dels primers quilòmetres d'utilització de les mateixes.

EL PMUS insta a promoure, col·laborar i facilitar les possibilitats d'introducció d'aquest tipus de model de distribució de mercaderies. En aquest cas, el paper de l'Ajuntament, en una col·laboració públic-privada, estaria enfocat en dos àmbits: actuar com a facilitador de l'espai on guardar les cargobikes (per exemple en els propis microhub) i estimular l'ús d'un sistema menys contaminant mitjançant normativa que afavoreixi l'accés a zones per als vianants en franges horàries majors als de la resta de la DUM o mitjançant ajudes al canvi de sistema afavorint la descarbonització.

Exemples actuals d'aquest tipus de col·laboració públic-privada serien:

- La iniciativa de la AMB per a subvencionar projectes d'introducció de la bicicleta en el repartiment de mercaderies. En el darrer lot assignat, 6 ciutats han optat a la subvenció i, en concret, Cerdanyola del Vallès, Esplugues del Llobregat i Santa Coloma de Gramenet han optat per implantar centres de ciclogística i l'adquisició de vehicles, enfocats a la distribució de les mercaderies produïdes dins de les ciutats.
- La facilitació d'un espai en desús com està realitzant l'Ajuntament de Vitòria transformarà i cedirà l'espai de l'antiga estació de Los Herrán per a la creació d'un hub micrologístic. La intenció és que el comerç local i empreses de repartiment puguin gestionar la seva darrera milla, deixant paquets que es classifiquin i es distribueixin en bicicleta al destinatari final.

**IMATGES**



Tricicle de repartiment de mercaderies de Badalona

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.6. Gestionar la DUM cap a un model sostenible</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Impulsar una col·laboració amb el sector privat per a la creació d'una plataforma col·laborativa de repartiment d'última milla.

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat  
Regidoria d'Indústria, Comerç i Activitats  
Col·lectius empresarials

**CALENDARI**

FASE II: 2026-2029

**MITJANS IMPLICATS**



**COST ESTIMAT**

FASE 1	FASE 2	<b>TOTAL</b>	<b>PRIORITAT</b>
	3.000 €	<b>3.000 €</b>	

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Nombre d'empreses inscrites  
Evolució esperada: Augment  
INDICADOR: Nombre de repartiments gestionats per l'App  
Evolució esperada: Augment

**TIPUS D'ACTUACIÓ**

Actuació d'impuls

**ESCALA DE MOBILITAT**

Municipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

<b>CODI</b>	<b>2.6.4.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Impulsar el Load Polling</b>
-------------	---------------	---------------	---------------------------------

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

L'ús de plataformes col·laboratives aplicades a l'última milla permet optimitzar les rutes existents a través de la gestió *d'open data*, augmentant la capacitat de càrrega mitjana de cadascuna de les flotes, reduint els costos i el temps de repartiment al client/a final (B2C) i reduint també l'impacte de les externalitats del transport degut a la menor circulació de vehicles a la ciutat.

El model de distribució load-pooling es basa en la creació d'una plataforma digital col·laborativa entre empreses de paqueteria (couriers), en la qual puguin compartir les rutes de repartiment existents a les ciutats i les excedències de capacitat de les seves flotes. D'aquesta manera, és possible acollir la càrrega de diferents competidors que hagin de portar la mercaderia cap a la mateixa zona.

Davant d'aquesta oportunitat, el PMUS proposa la implementació d'una plataforma digital col·laborativa de couriers/paqueteria, en les rutes de repartiment existents a Manresa. S'insta a l'Ajuntament a realitzar prèviament reunions amb el sector on s'expliqui la necessitat d'aquestes plataformes i la seva independència (per exemple, mantenint sempre la confidencialitat dels repartiments i les empreses implicades). L'adequada implementació de les solucions no serà possible sinó col·laboren gran part els sectors i agents que formen part de l'ecosistema d'última milla que actuen a la ciutat. En aquestes aliances són fonamentals tant les Administracions Públiques com els fabricants i distribuïdors, en un exemple de col·laboració públic-privada.

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.6. Gestionar la DUM cap a un model sostenible</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Realització de tallers amb col·laboració del sector privat de conscienciació de l'impacte de la darrera milla.

**OBJECTIUS**

 Gestió mobilitat externa	 Cohesió territorial	 Coherència de les xarxes	 Canvi a modes sostenibles	 Igualtat i cohesió social	 Urbanisme acollidor i inclusiu
---	--	---	--	--	---

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat  
Regidoria d'Indústria, Comerç i Activitats  
Col·lectius empresarials

**CALENDARI**

2023-2029

**MITJANS IMPLICATS**



COST ESTIMAT			PRIORITAT
FASE 1 13.500 €	FASE 2 13.500 €	<b>TOTAL</b> <b>27.000 €</b>	Mitjana

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Nombre de tallers realitzats anualments  
Evolució esperada: Augment  
INDICADOR:  
Evolució esperada:

TIPUS D'ACTUACIÓ	ESCALA DE MOBILITAT
Actuació de dissuasió	Municipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

<b>CODI</b>	<b>2.6.5.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Tallers de conscienciació al consumidor respecte gratuïtat d'enviaments, logística inversa, etc.</b>
-------------	---------------	---------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

La proposta de tallers pretén optimitzar la DUM relacionada amb l'*ecommerce* afavorint el comerç de proximitat, un consum sostenible i en coherència amb les polítiques de reducció de contaminació.

La proposta insta a la realització de tallers sobre la gratuïtat dels enviaments i la problemàtica existent en matèria de distribució de mercaderies a la ciutadania. Es pretén conscienciar respecte les externalitats resultants i la recerca de col·laboració i consens entre els diferents actors implicats en pro d'una distribució més sostenible. Es pretén posar de manifest aspectes com la quantitat d'etapes que hi ha darrere de cada enviament i els alts costos que suposen.

Altres aspectes a incloure podrien ser els relacionats amb mostrar què és i en què beneficia la logística inversa, és a dir, en la gestió de materials, mercaderies i residus en el sentit de la devolució, del client/a al proveïdor.

Els tallers serien impartits en col·laboració amb l'empresa privada i associacions de carregadors i distribuïdors d'última milla.



<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.6. Gestionar la DUM cap a un model sostenible</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Modificació de les ordenances per a permetre la distribució urbana de mercaderies en horari nocturn, principalment a grans comerços

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat  
Regidoria d'Indústria, Comerç i Activitats  
Col·lectius empresarials

**CALENDARI**

FASE I: 2023-2026

**MITJANS IMPLICATS**



COST ESTIMAT			PRIORITAT
FASE 1 5.000 €	FASE 2	<b>TOTAL</b> 5.000 €	Alta

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Nombre de repartiments en horari nocturn  
Evolució esperada: Augment  
INDICADOR:  
Evolució esperada:

TIPUS D'ACTUACIÓ	ESCALA DE MOBILITAT
Actuació d'impuls	Municipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

Realització d'un Pla de Logística Urbana Sostenible (PLUS)

<b>CODI</b>	<b>2.6.6.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Distribució mercaderies nocturna (ampliar l'àmbit des de l'illa de vianants)</b>
-------------	---------------	---------------	---

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

La distribució urbana de mercaderies nocturnes consisteix a flexibilitzar els horaris de distribució, especialment per a l'aprovisionament de béns de consum en els comerços de grans dimensions.

L'objectiu és afavorir l'eliminació de part del trànsit en període diürn o en els períodes punta, millorant també l'eficiència de les activitats de distribució de mercaderies en reduir-se els temps de lliurament dels operadors.

Els operadors obtenen beneficis degut a l'increment de la velocitat mitjana de repartiment, la disminució dels temps i l'increment de la capacitat transportada. Respecte els sistema de la ciutat, això elimina vehicles durant el dia i millora la mobilitat de les persones i la gestió de les xarxes.

La proposta es basa en permetre, mitjançant un canvi de l'ordenança corresponent, la distribució nocturna. Aquesta es duria a terme a poder ser amb vehicles de grans dimensions, sostenibles i personal format per a aquesta distribució nocturna. Tanmateix ha de venir acompanyat amb l'establiment d'un protocol estandarditzat amb l'objectiu de minimitzar el soroll i per tant les possibles molèsties a les persones residents als dels edificis propers. En el cas de grans superfícies o comerços de grans dimensions, es proposa fomentar la creació i ús, en període nocturn, d'espais interiors als mateixos habitatges per a la càrrega/descàrrega.

Es proposa fer una prova pilot en la que es mesuri l'èxit de l'acció en algun barri concret.

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>2. Ciutat connexa i ordenada</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>2.6. Gestionar la DUM cap a un model sostenible</b>
--------------------------	-------------------------------------	----------------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Implementació de punts de recollida per part del client/a final de producte d'última milla

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS** **CALENDARI**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat	2023-2029
-----------------------------------	-----------

**MITJANS IMPLICATS**



**COST ESTIMAT** **PRIORITAT**

FASE 1 60.000 €	FASE 2 90.000 €	<b>TOTAL</b> <b>150.000 €</b>	Mitjana
--------------------	--------------------	----------------------------------	---------

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR:	Nombre de punts de recollida implantats
Evolució esperada:	Augment
INDICADOR:	% de logística inversa anual
Evolució esperada:	Augment

**TIPUS D'ACTUACIÓ** **ESCALA DE MOBILITAT**

Actuació d'impuls	Municipal
-------------------	-----------

**ACTUACIONS VINCULADES**

<b>CODI</b>	<b>2.6.7.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Promocionar i impulsar la creació d'una xarxa de punts d'entrega (taquilles intel·ligents, logística inversa)</b>
-------------	---------------	---------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

De manera general, alguns dels problemes als que ha de fer front els lliuraments per e-commerce són:

- ) Elevat ràtio de lliuraments no entregats degut a la no presència del client/a.
- ) Els horaris de lliurament exigeixen determinades franges horàries d'activitat no coincidents amb els horaris habituals de distribució a comerços.
- ) Augment de la fragmentació de comandes i lliuraments que genera un major nombre de viatges i desplaçaments.

Per tal d'evitar aquests moviments ineficients es proposen les mesures de:

- ) Implementació de lockers en espais públics com estacions de transport, benzineres o urbanitzacions.
- ) Creació i ús de centres de conveniència per a la recollida de l'enviament (comerç de proximitat).



## CIUTAT CUIDADORA I INCLUSIVA

Tal i com s'ha indicat, l'objectiu general del Pla gira al voltant del vincle entre la mobilitat i la qualitat de vida de les persones. Aquesta estratègia col·loca inevitablement els mitjans més sostenibles com a principal focus d'atenció en la generació de propostes del pla, però alhora, fa un incís especial en millorar les condicions de mobilitat de col·lectius concrets així com la millora de les condicions de seguretat viària.

El pla pretén no perdre de vista la universalitat de la mobilitat i, per tant, de les possibilitats de desplaçaments de col·lectius singulars i més vulnerables. La manca de possibilitats de mobilitat eficient, segura i còmode d'aquests col·lectius els col·loca en una situació de major distanciament social.



Per aquest motiu, les mesures que s'inclouen en aquesta estratègia s'encaminen a que sigui el conjunt de la ciutat i la seves xarxes de transport qui facilitin una mobilitat segura i còmode per a tots els habitants (i visitants) de Manresa, alhora que s'involucri de manera directa en canviar certs paràmetres de consum i contaminació no tant vinculats a la competitivitat dels modes.

En primer lloc es planteja un programa de seguretat viària general en el que, agafant com a base el Pla de Seguretat Viària 2021-2024 i l'execució del mateix, s'insta a anar més enllà amb un programa de millora de l'estat de seguretat de, en una primera fase, unes interseccions molt concretes de la ciutat, però que es poden estendre a d'altres punts degut a la repetició dels patrons de disseny generalitzats de les interseccions de la ciutat.

Posteriorment, el programa entra en els aspectes de mobilitat inclusiva amb propostes que intenten millorar les condicions d'accessibilitat general, en aquest cas també fent referència al Pla d'Accessibilitat de Manresa i a mesures encaminades a millorar-la seguretat i els desplaçaments en perspectiva de gènere i col·lectius d'infància i escolars, on es destaca l'acord de govern en relació a la *"Moció Ajuntament de Manresa per a la conversió dels entorns escolars en àrees de protecció de la salut de la infància"*.

### 3.1. Millorar les condicions de seguretat per als vianants

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>		<b>2. Ciutat cuidadora i inclusiva</b>
<b>DESCRIPCIÓ</b>		
<p>Manresa disposa d'un pla de seguretat viària en el que es recullen certes mesures que des de l'acompanyament del PMUS es reafirma la necessitat de dur-les a terme. Tanmateix, es proposa el guany d'espais de circulació de vianants en interseccions, no només afavorint la mobilitat (com en el cas de la transformació de corredors principals) sinó també per a millorar la convivència.</p> <p>Així mateix, un anàlisi exhaustiu de 16 interseccions de la ciutat ha permès realitzar un seguit de propostes singulars per a la millora de la seguretat en cadascuna d'elles i a l'hora identificar patrons de disseny negatius que es repliquen de manera sistemàtica i sobre els que es proposa actuar-hi.</p>		
<b>ACTUACIONS</b>		
<b>Codi</b>	<b>Actuació</b>	<b>Prioritat</b>
3.1.1.	Pla Local de Seguretat Viària de Manresa 2021-2024	Alta
3.1.2.	Seguretat viària a les interseccions	Alta
3.1.3.	Millorar l'eficiència i ús del vehicle privat sota el concepte de Manresa Zona 30	Alta
<b>MOTIVACIONS</b>		
<p>Més enllà del guany en espai per a la circulació de vianants (bicicletes i VMP) es donen a Manresa problemes de seguretat viària i convivència dels propis vianants degut a certes ineficiències en l'estructura i disseny de l'espai.</p> <p>Aquest efecte es concentra principalment en les interseccions, però també per manca d'espais en àmbits més locals o l'incompliment de la normativa destinada a millorar la convivència dels vianants amb el trànsit rodat que s'ha posat en marxa des de l'any 2021 regulant les velocitats de circulació dins dels àmbits urbans.</p>		

<b>BENEFICIS</b>	
<b>Beneficis ambientals</b>	
<b>Beneficis per a la salut</b>	
Disminució dels accidents, les víctimes i gravetat de les víctimes d'accidents de trànsit	
<b>Beneficis socials</b>	
Guany d'espais de qualitat urbana i convivència amb el trànsit rodat	
Millora de la seguretat en entorns específics com centres educatius	
<b>POTENCIAL DE CANVI MODAL</b>	<b>MITJANS IMPLICATS</b>
	<p>Vianants</p> <p>Bicicletes i VMP</p> <p>Vehicle privat</p>
<b>ALINEACIÓ AMB ODS</b>	
	



LÍNIA ESTRATÈGICA	3. Ciutat cuidadora i inclusiva	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	3.1. Millorar les condicions de seguretat per als vianants
-------------------	---------------------------------	---------------------	--

CODI	3.1.1.	MESURA	Pla Local de Seguretat Viària de Manresa 2021-2024
------	--------	--------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Aplicació de les propostes incloses en el Pla de Seguretat Viària 2021-2024 i realització del corresponent Pla de Seguretat Viària 2024-2027.

**OBJECTIUS**



**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

Pla local de seguretat viària de Manresa 2021-2024

**AGENTS IMPLICATS**

Policia local  
 Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat

**CALENDARI**

FASE I: 2023-2026

**MITJANS IMPLICATS**



**COST ESTIMAT**

FASE 1	FASE 2	TOTAL	PRIORITAT
56.000 €		56.000 €	Alta

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

**INDICADOR:** Propostes del Pla en vigència executades  
**Evolució esperada:** Augment  
**INDICADOR:** Accidents anuals amb víctimes en zona urbana  
**Evolució esperada:** Disminució

**TIPUS D'ACTUACIÓ**

Actuació d'impuls

**ESCALA DE MOBILITAT**

Municipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

El municipi de Manresa va disposar de dos plans locals de seguretat viària consecutius, vigents en els períodes 2009-2012 i 2015-2018, redactats amb la col·laboració del Servei Català de Trànsit.

L'any 2018 es va realitzar una diagnosi i proposta de millora orientada principalment a la reducció dels atropellaments en zona urbana i a l'any 2020 es va aprovar el Pla 2021-2024 per a mantenir actualitzada l'eina del Pla Local de Seguretat Viària de Manresa.

Els objectius del Pla de Seguretat Viària de Manresa s'emmarquen dins de la planificació catalana en la matèria i de les directrius europees de seguretat viària. L'objectiu general amb el que s'ha de treballar és el d'assolir la visió 0 l'any 2050: zero morts i zero ferits greus amb seqüeles per tota la vida causats en accidents de trànsit.

En aquest marc normatiu el Pla planteja els nous objectius de seguretat viària per al municipi de Manresa, pel període 2021-2024. Per assolir aquests objectius prioritaris l'any 2024 el Pla defineix un seguit d'objectius específics, línies estratègiques i accions que impulsen l'estratègia. Les línies estratègiques definides, en alguns casos, coincideixen amb les del Pla Estratègic de seguretat viària de Catalunya.

El Pla, per la seva pròpia naturalesa, planteja accions de caràcter general, derivant en alguns casos a aquest propi PMUS (*Impuls de mesures de potenciació d'anar a peu i en bicicleta o Fer més competitiu el transport públic respecte el privat*) i en d'altres, de caràcter més específic, que són les que, des d'aquest PMUS s'insta a executar.

Aquestes mesures que recull el Pla en general van encaminades a la realització de campanyes, formacions o vigilància i control de trànsit i convivència entre modes. Des del PMUS insta a que s'apliquin de manera general, així com la proposta de transformació de 10 punts d'accidents que el Pla identifica.

LÍNIA ESTRATÈGICA	3. Ciutat cuidadora i inclusiva	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	3.1. Millorar les condicions de seguretat per als vianants
-------------------	---------------------------------	---------------------	--

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Proposta de mesures per a millorar la seguretat viària a les interseccions, principalment en les que presenten punts conflictius i major accidentalitat.

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat  
Policia local

**CALENDARI**

2023-2029

**MITJANS IMPLICATS**

							
---	---	---	---	---	--	---	---

**COST ESTIMAT**

FASE 1	FASE 2	TOTAL	PRIORITAT
75.000 €	75.000 €	150.000 €	Alta

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR:	Número d'interseccions intervingudes
Evolució esperada:	Augment
INDICADOR:	Accidents anuals amb víctimes en zona urbana
Evolució esperada:	Disminució

**TIPUS D'ACTUACIÓ**

Actuació d'impuls

**ESCALA DE MOBILITAT**

Barri

**ACTUACIONS VINCULADES**

Interseccions amb prioritació de la mobilitat activa

CODI	3.1.2.	MESURA	Seguretat viària a les interseccions
------	--------	--------	--------------------------------------

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

En la diagnosi del PMUS es va realitzar un inventari de 15 interseccions d'interès especial, ja fos perquè presentaven problemes de seguretat viària (punts amb històric d'accidentalitat) o s'ubicaven en zones d'importància singular (entorns escolars).

A partir de l'anàlisi realitzada, es van assenyalar patrons de disseny comuns vers l'augment de la inseguretat viària i es van destacar intervencions a realitzar que afavoreixen la seguretat dels vianants.

El PMUS proposa un programa d'intervencions localitzades en aquestes interseccions (veure annex) concretes, tot i que les estratègies poden ser aplicades en moltes altres interseccions de la ciutat, doncs els problemes detectats segueixen un patró que es replica de manera generalitzada.

- ) Respecte de les places d'aparcament limítrofs o pròximes als passos de vianants, així com els contenidors d'escombraries i reciclatge que disminueixen la visibilitat, es proposa l'alliberament d'obstacles visuals en els 5 metres previs als passos de vianants en el sentit de la marxa rodada, amb l'objectiu de:

    1. millorar la seguretat viària dels vianants, ja que contribueixen a augmentar de forma important la visibilitat en els passos de vianants, reduint la perillositat dels encreuaments.
    2. reubicar o eliminar peces de mobiliari urbà que puguin obstaculitzar la visibilitat, com contenidors, elements arbustius o panells de publicitat.
    3. la mesura anterior pot servir en l'augment de noves places necessàries per a modes de transport alternatius al vehicle privat.
    4. doble senyalització en el cas dels passos de vianants elevat: avís de pas elevat i perill en pas de vianants.
  - ) Respecte a la distància entre la pintura del pas de vianants i la línia de desig dels vianants, es recomana millorar la transversalitat dels carrers amb l'acostament del pas a la intersecció per tal de que el vianant pugui mantenir una trajectòria el més directe possible, i s'eviti així el creuament per fora del pas establert.
  - ) Respecte a les voreres estretes, on es prioritzen les bandes d'aparcament en calçada, es recomana substituir places d'aparcament per a ampliacions de vorera, places d'aparcament de bicicletes i VMPs.
  - ) Respecte els carril-bici en les voreres, que poden provocar conflictes d'ús de l'espai amb els vianants, es recomana prioritzar altres tipologies i, fins i tot, substituir les existents quan sigui possible. Tanmateix es recomana establir l'obligatorietat de baixar del vehicle i desplaçar-se a peu en carrers amb convivència en el moment que la densitat de vianants es consideri elevada.
  - ) Respecte a les solucions temporals d'urbanització, es recomana consolidar les ampliacions temporals de voreres en calçada amb elements fixes d'urbanització.
- També s'indiquen a continuació intervencions ja fetes a Manresa que afavoreixen la seguretat dels vianants, com:
- ) Ampliació temporal de voreres en la calçada com tàctica per a experimentar solucions viàries.
  - ) Voreres avançades en l'accés a passos de vianants.
  - ) Reductors de velocitat en calçada.

LÍNIA ESTRATÈGICA	3. Ciutat cuidadora i inclusiva	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	3.1. Millorar les condicions de seguretat per als vianants
-------------------	---------------------------------	---------------------	--

CODI	3.1.3.	MESURA	Millorar l'eficiència i ús del vehicle privat sota el concepte de Manresa Zona 30
------	--------	--------	---

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

**OBJECTIUS**

 Gestió mobilitat externa	 Cohesió territorial	 Coherència de les xarxes	 Canvi a modes sostenibles	 Igualtat i cohesió social	 Urbanisme acollidor i inclusiu
---	--	---	--	--	---

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

AGENTS IMPLICATS	CALENDARI
------------------	-----------

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat	FASE I: 2023-2026
Polícia local	

**MITJANS IMPLICATS**



COST ESTIMAT			PRIORITAT
FASE 1 50.000 €	FASE 2	TOTAL 50.000 €	Alta

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR:	Accidents anuals amb víctimes en zona urbana
Evolució esperada:	Disminució
INDICADOR:	Número de denúncies per excés de velocitat
Evolució esperada:	Disminució

TIPUS D'ACTUACIÓ	ESCALA DE MOBILITAT
Actuació de dissuasió	Nucli urbà

**ACTUACIONS VINCULADES**

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

A Manresa es produeix certa dificultat en aconseguir el compliment de la nova normativa de la DGT que obliga a circular a 30km/h, principalment en les vies de més d'un carril, on la circulació ja era més ràpida de per sí.

Per tal de millorar aquesta situació i, no només obligar al compliment de la normativa, sinó poder obtenir els beneficis que se'n deriven de la mateixa, es proposa executar diverses mesures encaminades a incentivar una reducció de la velocitat. Per a la implantació d'aquestes mesures s'hauria de coordinar amb la Policia Local en la identificació de en quines vies s'estan produint major nombre d'infraccions per excés de velocitat.

- )] Estretament de la calçada: En base a l'ampliació de voreres o infraestructures tipus carril-bici, que es proposa en actuacions ja incloses en aquest pla.
- )] Estretament de carrils: Aplicar pintura horitzontal allà on no n'hi hagi o els carrils de circulació siguin singularment amples. Un estretament dels carrils provoca un efecte de disminució de la velocitat. Aquesta mesura es pot abordar ja sigui mitjançant un redisseny de la senyalització horitzontal o amb l'ajuda de mobiliari urbà o urbanisme tàctic.
- )] Col·locació d'elements de control. En la campanya d'aforaments de Manresa es van detectar velocitats de circulació singularment elevades en alguns dels punts aforats (ctra. de Vic, ctra. de Viladordis o la C37z a l'alçada del c/de Miquel Martí i Pol), que requeririen de col·locar senyals de reducció, en primer lloc, i radars en cas de un incompliment continuat.
- )] Valorar d'introduir modificacions en el disseny de la pintura en calçada (zig-zag o dents de drac) en entorns vulnerables (escoles, CAP, etc.) que ajudin a fer complir la norma en els mateixos.



**IMATGES**








Dents de drac en calçada. Sant Boi de Llobregat

### 3.2. Mobilitat accessible i cognitiva

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>		<b>3. Ciutat cuidadora i inclusiva</b>
<b>DESCRIPCIÓ</b>		
<p>El primer pas d'aquest lot és l'aprovació del Pla d'Accessibilitat. EL Pla és una eina d'especial importància, del qual se'n deriven uns resultats claus de coneixement de les condicions actuals i les possibles millores de manera prioritzada.</p> <p>Tot i que aquesta eina haurà de marcar l'estratègia a seguir, des del pla s'insta a treballar punts concrets, alguns d'ells ja en marxa, com l'ascensor a l'estació d'autobusos, i d'altres paral·lels a les mesures del Pla d'Accessibilitat, com podria ser la realització d'un programa de senyalística municipal que permeti homogeneïtzar, modernitzar i universalitzar tot el sistema de senyals informatives de la ciutat, principalment per a vianants i bicicletes.</p>		
<b>ACTUACIONS</b>		
<b>Codi</b>	<b>Actuació</b>	<b>Prioritat</b>
3.2.1.	Redacció i desenvolupament del Pla d'Accessibilitat de Manresa	Alta
3.2.2.	Millora de l'estat i accessibilitat a parades i estacions	Mitjana
3.2.3.	Programa de senyalística universal i orientació per a la mobilitat activa	Mitjana
3.2.4.	Programa de rutes mobilitat sostenible i universals des de les estacions de transport públic	Baixa
<b>MOTIVACIONS</b>		
<p>Un dels principals resultats de la diagnosi respecte a la mobilitat i que es destaca dels processos de participació ciutadana és els problemes d'accessibilitat de la ciutat. Un percentatge significativament alt dels carrers no disposa de l'amplada lliure que marca el reglament per a considerar una via com accessible. Tanmateix, en el moment de la redacció del PMUS, no es disposava d'un Pla d'Accessibilitat.</p> <p>Tanmateix es considera que la ciutat no disposa dels elements adequats de senyalització i informació per a la mobilitat activa, tant per a vianants com per a PMR o altres col·lectius singulars.</p>		

<b>BENEFICIS</b>	
<b>Beneficis ambientals</b>	
<b>Beneficis per a la salut</b>	
Millora de les condicions de seguretat pels col·lectius objectiu de les mesures i per tant disminució de les situacions de risc i accidentalitat.	
<b>Beneficis socials</b>	
Guany d'espais de qualitat urbana i convivència amb el trànsit rodat	
Reducció de les desigualtats en l'àmbit de la mobilitat i el transport	
<b>POTENCIAL DE CANVI MODAL</b>	<b>MITJANS IMPLICATS</b>
	Vianants Transport públic
<b>ALINEACIÓ AMB ODS</b>	
	



LÍNIA ESTRATÈGICA	3. Ciutat cuidadora i inclusiva	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	3.2. Mobilitat accessible i cognitiva
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Redacció i desenvolupament del Pla d'Accessibilitat de Manresa per a establir un programa de mesures que millorin l'accessibilitat municipal			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat		FASE I: 2023-2026	
Regidoria de Qualitat Urbana, Via Pública i Ciutat Intel·ligent			
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1 En marxa	FASE 2	TOTAL	Alta
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Realització del Pla d'Accessibilitat		
Evolució esperada:	Sí / No		
INDICADOR:			
Evolució esperada:			
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació d'impuls		Nucli urbà	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			
Adequació de voreres y plataformes úniques			

CODI	3.2.1.	MESURA	Redacció i desenvolupament del Pla d'Accessibilitat de Manresa
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
<p>Per tal de millorar l'estat de l'espai públic i l'accessibilitat de Manresa, el consistori va posar en marxa l'Auditoria de l'Espai Públic els anys 2015 i 2016, amb l'objectiu d'identificar i quantificar les mancances en aquest àmbit. D'aquesta se'n derivaren actuacions com la nova rotonda de la Plaça de Bonavista, l'ascensor que uneix el carrer Santa Llúcia i la plaça Major o les obres a la Baixada dels Drets i la Via de Sant Ignasi.</p> <p>En el moment de redacció d'aquest PMUS, l'Ajuntament estava en procés de contractació del servei d'assistència tècnica per a la redacció d'un nou Pla d'accessibilitat de l'espai Públic de Manresa. D'acord amb la Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat, l'elaboració del Pla d'Accessibilitat és obligatòria per a tots els municipis de Catalunya.</p> <p>L'àmbit objecte del Pla d'accessibilitat és l'espai públic de la ciutat, entès com un instrument de promoció de l'accessibilitat en l'àmbit municipal que identifica les barreres arquitectòniques en l'espai públic, en proposa solucions i estableix un programa per a la progressiva eliminació de les barreres, amb la finalitat d'assolir que l'espai públic sigui plenament accessible.</p> <p>El nou pla ha de reforça l'anàlisi del PMUS, incloent:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>) identificació de barreres en itineraris: pendents dels carrers, amples de vorera i amples de pas lliure en vorera, guals de vianants,...</li> <li>) la identificació dels itineraris principals: vies principals de recorreguts de vianants, eixos comercials, eixos cívics de connexió entre els principals equipaments, eixos de cohesió territorial (que sigui necessari transformar en l'oferta de connexió entre diferents barris o zones segregades) o possibles intervencions verticals (ascensor, escales,...)</li> <li>) eixos d'interès per a col·lectius vulnerables (gent gran, infants) o</li> <li>) eixos lúdics: parcs urbans, jardins, espais de passejada, connexió amb rutes de salut o parcs a l'entorn del casc urbà, equipaments esportius de gran afluència, etc.</li> </ul> <p>Posteriorment, la definició de les propostes d'actuació han d'incloure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>) proposta d'actuacions genèriques</li> <li>) propostes d'actuacions específiques en el tractament dels itineraris de vianants:</li> <li>) conversió a plataforma única, eixamplament de voreres, repavimentació, nova situació del mobiliari urbà, construcció de guals de vianants.</li> <li>) actuacions concretes en àmbits especials de l'espai públic (ascensors, rampes,...)</li> </ul> <p>Tanmateix, de manera singular, el mateix pla ha d'integrar una anàlisi detallada de l'accessibilitat a les parades de transport públic i proposar-ne millores.</p> <p>Finalment, a mode de gestió del Pla, s'insta a l'Ajuntament que, més enllà de la difusió que se'n faci del mateix, en el moment de l'execució de les propostes, abans de fer una obra, es presenti als col·lectius amb dificultat de mobilitat i/o als representants de les entitats. Aquest procediment es pot estendre a qualsevol obra sobre la via pública de la ciutat.</p>			

LÍNIA ESTRATÈGICA	3. Ciutat cuidadora i inclusiva	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	3.2. Mobilitat accessible i cognitiva
-------------------	---------------------------------	---------------------	---------------------------------------

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Millorar l'accessibilitat a laes parades de bus així com l'estat de les mateixes

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

**AGENTS IMPLICATS**

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat

**CALENDARI**

2023-2029

**MITJANS IMPLICATS**

						
---	---	---	---	--	---	---

**COST ESTIMAT**

FASE 1	FASE 2	TOTAL
50.000 €	21.000 €	71.000 €

**PRIORITAT**

Mitjana

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR:	Parades modificades
Evolució esperada:	Augment
INDICADOR:	
Evolució esperada:	

**TIPUS D'ACTUACIÓ**

Actuació d'impuls

**ESCALA DE MOBILITAT**

Periurbana

**ACTUACIONS VINCULADES**

Redacció i desenvolupament del Pla d'Accessibilitat de Manresa  
Canvis en la gestió i funcionament en el sistema de parades del transport públic

CODI	3.2.2.	MESURA	Millora de l'estat i accessibilitat a parades i estacions
------	--------	--------	---

**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

Es proposen actuacions concretes respecte a l'estat actual de les parades i la infraestructura al voltant de les mateixes:

- ) Dotar de senyalització, com a mínim, amb pintura a totes les parades. Dibuixar zig-zag en aquelles parades que no en disposen, tot i que sigui sobre el carril de circulació i només n'hi hagi un: Ginjoler, Nou de Valldaura, Bonavista/Vilomara, Barcelona, Pont de Ferro, CAP les Bases, Pl. Mallorca i Escola Oficial d'Idiomes
- ) Dotar de plataforma d'espera, amb la possibilitat de col·locar marquesines, a les parades de FGC Viladordis, Valentí Almirall, Caritat (remodelació ctra. de Vic). En el cas de quedar un sol carril de circulació, els vehicles haurien d'esperar com en el model de la parada de "Clínica Sant Josep".















Aquesta mesura recull també la millora de l'accessibilitat a l'estació d'autobusos (així com les mesures que reculli el Pla d'Accessibilitat d'accés a aquestes instal·lacions). Respecte l'estació el PMUS insta a dur a terme:

- ) El projecte d'instal·lació d'un ascensor en la cara sud, al carrer de Sant Antoni Maria Claret
- ) Eixamplar les voreres de l'accés des de la Carretera de Santpedor. Essent la via de moviment d'autobusos aquesta mesura pot resultar complicada d'encaixar, però es planteja la reducció de la vorera d'un dels costats per tal de poder disposar d'espai per eixamplar l'altre i fer-la accessible.

**IMATGES**











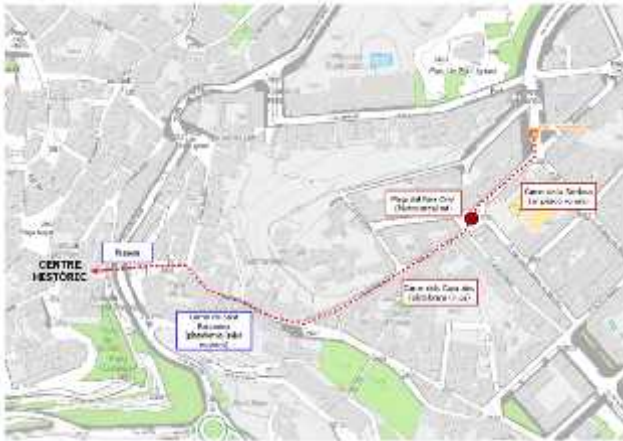
Parada de Clínica Sant Josep amb la plataforma d'accés als vehicles a la calçada

LÍNIA ESTRATÈGICA	3. Ciutat cuidadora i inclusiva	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	3.2. Mobilitat accessible i cognitiva
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Millorar la senyalística de la ciutat mitjançant un Pla de Senyalització dels que se'n derivin nous models de senyals, tant en disseny com en suport, i s'introdueixin elements d'integració de noves tecnologies.			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
			
Igualtat i cohesió social			
			
Urbanisme acollidor i inclusiu			
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
Pla de Salut de Manresa 2018-2022			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat		FASE I: 2023-2026	
Regidoria d'Acció i Inclusió Social			
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
       			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1 22.000 €	FASE 2	TOTAL 22.000 €	Mitjana
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Execució del Pla Director		
Evolució esperada:	Sí / No		
INDICADOR:	Evolució esperada:		
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació d'impuls		Municipal	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			
Redacció i desenvolupament del Pla d'Accessibilitat de Manresa			

CODI	3.2.3.	MESURA	Programa de senyalística universal i orientació per a la mobilitat activa
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
El Pla de Salut Manresa 2018-2022 senyala, com a part de l'Actuació 9. <i>Fomentar i dinamitzar els actius urbans i ambientals per a la salut de la població, la necessitat d'Elaboració d'un mapa de necessitats de senyalització urbana per a població amb necessitats especials (invidents, TEA, etc.)</i> ”.			
A partir d'aquí, es proposa abordar el tema de la senyalització urbana partint de la realització d'un Pla Director de Senyalització. Aquest ha de ser un pla que de manera exhaustiva estableixi un model de senyalització a la ciutat, marcant-se com a objectius el poder elaborar un sistema de universal que prioritzi l'orientació per a la mobilitat activa i universal i permeti en tot moment ubicar-se, orientar-se i planificar un viatge correctament.			
Un sistema d'informació té diversos destinataris:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] Vianants: Una senyalització adequada i detallada per al vianant ajuda i incentiva aquest mitjà de transport o altres: quan es té més informació en planificar i fer el nostre viatge, es tendeix a triar modes més sostenibles, com anar caminant, en bicicleta o en transport públic.</li> <li>)] Turistes: El turisme és un sector en increment a la ciutat de Manresa i seria important repensar i adaptar aquesta nova senyalística cap a aquest sector també i els itineraris més rellevants..</li> <li>)] Població amb necessitats especials: El pla de senyalització haurà d'estar adaptat a diferents discapacitats intel·lectuals o físiques.</li> </ul>			
Algunes directrius per a realitzar un sistema integral i inclusiu de senyalització, que en tot cas haurà de marcar el Pla Director proposat:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] Creació d'un grup de treball per a la definició de quina informació, elements singulars, espais urbans, rutes i transports s'inclouran en el projecte, format per membres de les regidories de Cultura, Turisme, Barris, Acció Comunitària i Civisme, Urbanisme, Mobilitat; grups polítics, Comerç, Consells de Participació veïnal, col·lectius socials, i Entitats de persones amb discapacitat. La incorporació d'aquests col·lectius garantirà la inclusió de directrius adequades perquè l'accessibilitat cognitiva i sensorial siguin destacades en el projecte.</li> <li>)] La solució habitual són mapes estàtics on s'assenyala la localització exacta del punt consultat, i les opcions d'espais, equipaments o altres atractius, en un entorn proper amb les distàncies dels recorreguts. A més, es poden incloure informacions addicionals relatives al transport, orientacions sobre l'accessibilitat dels itineraris o horaris dels mateixos equipaments, etc.</li> <li>)] Aquestes informacions poden estar col·locades en molts elements urbans (des de marquesines d'autobusos fins a mapes impresos i estacions de bicicletes) i amb un disseny que permeti fàcilment la seva identificació així com consulta a tots els nivells de terra.</li> <li>)] És important que es busqui una homogeneïtzació de la informació en tot l'àmbit de la ciutat.</li> </ul>			
Com a antecedent, destacar el <i>Plan Director de "Leer Madrid"</i> . En el marc d'aquest pla es realitzaren 520 enquestes en les que s'identifica que ningú feia servir els senyals per als vianants que hi havia en aquell moment existents als carrers. Els motius esgrimits eren: confusió i il·legibilitat, manca de coherència entre diferents plànols, escala aliena als vianants, manca d'informació d'accessibilitat o el propi manteniment. A partir d'aquí es va elaborar tot un programa d'actuacions per a millorar de manera generalitzada la senyalística de la ciutat atenent a aquestes mancances.			



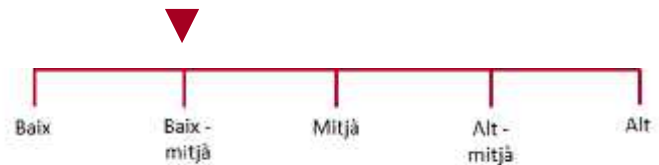

LÍNIA ESTRATÈGICA	3. Ciutat cuidadora i inclusiva	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	3.2. Mobilitat accessible i cognitiva
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Rutes mobilitat accessibles des de les estacions de transport públic, buscant la facilitat d'ubicació i accés per a tothom			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
			
Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu		
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
Pla de Salut de Manresa 2018-2022			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat		FASE II: 2026-2029	
Regidoria d'Acció i Inclusió Social			
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1	FASE 2	TOTAL	Baixa
	3.000 €	3.000 €	
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Realització del projecte de senyalització		
Evolució esperada:	Sí / No		
INDICADOR:			
Evolució esperada:			
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació d'impuls		Nucli urbà	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			
Programa de senyalística universal i orientació per a la mobilitat activa			















CODI	3.2.4.	MESURA	Programa de rutes mobilitat sostenible i universals des de les estacions de transport públic
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
<p>Amb la finalitat de fer més accessible el transport públic i poder guiar millor a les persones que accedeixen a les estacions de transport públic, es proposa, addicionalment al projecte de senyalització general de la mesura 3.2.4. <i>Programa de senyalística universal i orientació per a la mobilitat activa</i>, la realització de mapes específics de connectivitat des de les estacions de transport públic.</p> <p>La senyalització hauria d'ubicar l'estació dins de Manresa i indicar els camins d'accés a certs punts d'interès de la ciutat, especificant tanmateix les rutes accessibles així com per exemple la xarxa ciclovitària.</p> <p>Aquesta mesura està vinculada amb el Pla de Salut Manresa 2018-2022 que senyala com a part de l'Actuació 9. <i>Fomentar i dinamitzar els actius urbans i ambientals per a la salut de la població la necessitat d' "Elaboració d'un mapa de necessitats de senyalització urbana per a població amb necessitats especials (invidents, TEA, etc.)"</i>. En aquest cas amb una clara intenció de millorar les condicions d'intermodalitat i donar servei a les persones que fan servir les estacions de transport públic de Manresa.</p> <p>Aquest programa de senyalística ve acompanyat de la millora en algunes de les rutes que connecten amb les estacions de Manresa, com per exemple amb la zona de centre històric. Per exemple:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Manresa Alta – Estació d'autobusos: Ampliació de voreres del Carrer Pare Clotet i Carretera de Vic per a poder accedir fins a la Plaça Sant Domènec (centre).</li> <li>Manresa Viladordis: Ampliació de voreres al carrer de la Sardana (amb carril bici segregat) – Millora de l'espai de microcentralitat de la Plaça del Pare Oriol– Ampliació de voreres al carrer dels Caputxins per a connectar amb carrer de Sant Bartomeu.</li> </ul>			
			
			



**3.3. Mobilitat inclusiva**

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>		<b>3. Ciutat cuidadora i inclusiva</b>
<b>DESCRIPCIÓ</b>		
<p>Es proposen un conjunt de mesures dirigides a millorar les condicions de mobilitat de col·lectius específics, en aquest cas, principalment les dones i escolars. Tot i això, destacar que en altres lots ja s'han inclòs mesures dirigides a millorar les condicions de mobilitat de grups més vulnerables amb el focus posat en millorar les condicions d'accessibilitat general de la ciutat i la creació d'espais urbans amb el vianant com a protagonista.</p> <p>Les mesures d'aquest lot venen marcades per un compromís adquirit per part de l'ajuntament d'engegar paquets de mesures de millorar de camins escolars que, de manera formal requeriran d'un pla director. Tanmateix, es posa el focus en petites modificacions sobre el sistema d'explotació del transport públic urbà que afavoreixin aquests col·lectius.</p>		
<b>ACTUACIONS</b>		
<b>Codi</b>	<b>Actuació</b>	<b>Prioritat</b>
3.3.1.	Col·lectius: Mobilitat escolar	Alta
3.3.2.	Col·lectius: Mobilitat escolar en transport públic	Alta
3.3.3.	Col·lectius: perspectiva de gènere	Mitjana
3.3.4.	Col·lectius: perspectiva de gènere en el transport públic	Alta
<b>MOTIVACIONS</b>		
<p>Com succeeix amb el cas de l'accessibilitat, existeixen col·lectius que per la seva vulnerabilitat o pautes de mobilitat poden requerir d'actuacions específiques per a garantir unes condicions de desplaçaments còmodes i segures.</p> <p>En aquests cas, els aspectes tractats van dirigits a la mobilitat amb perspectiva de gènere i de camins escolars, com a col·lectius amb els que hi ha un marge ampli de millora.</p>		

<b>BENEFICIS</b>	
<b>Beneficis ambientals</b>	
<b>Beneficis per a la salut</b>	
Millora de les condicions de seguretat pels col·lectius objectiu de les mesures i per tant disminució de les situacions de risc i accidentalitat	
<b>Beneficis socials</b>	
Major protecció de col·lectius específics en la seva mobilitat diària i convivència amb la ciutat	
<b>POTENCIAL DE CANVI MODAL</b>	<b>MITJANS IMPLICATS</b>
	<p>Vianants</p> <p>Bicicletes i VMP</p> <p>Transport públic</p>
<b>ALINEACIÓ AMB ODS</b>	
	

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>3. Ciutat cuidadora i inclusiva</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>3.3. Mobilitat inclusiva. Col·lectius</b>
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Realització d'un Pla Director de Camins Escolars en resposta al compromís aprovat per l'Ajuntament de Manresa "per a la conversió dels entorns escolars en àrees de protecció de la salut de la infància"			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
			
			Urbanisme acollidor i inclusiu 
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
Moció Ajuntament de Manresa per a la conversió dels entorns escolars en àrees de protecció de la salut de la infància Pla de Salut de Manresa 2018-2023			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Ajuntament de Manresa Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat Regidoria d'Ensenyament i Universitats Col·lectius escolars i AFA		FASE I: 2023-2026 (Execució del Pla Director)  FASE II: 2026-2029 (Escenari implantació mesures Pla Director)	
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1 30.000 €	FASE 2	TOTAL 30.000 €	Alta
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Nombre de mesures executades		
Evolució esperada:	Augment		
INDICADOR:			
Evolució esperada:			
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació d'impuls		Municipal	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			

<b>CODI</b>	<b>3.3.1.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Col·lectius: Mobilitat escolar</b>
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
L'ajuntament de Manresa va aprovar al setembre de l'any 2022 una moció en la que arribava a uns acords pel compliment d'un conjunt de mesures per a afavorir una mobilitat escolar més segura i sostenible, posant de manifest la voluntat i la urgència que adquireix aquest tema de cara al futur.			
El sis punts que componen l'acord, són:			
<ol style="list-style-type: none"> <li>Desenvolupament d'eines de coordinació amb la comunitat educativa. Campanyes de divulgació i civisme</li> <li>Instal·lacions dels propis centres escolars</li> <li>Actuacions a l'espai públic als voltants i accessos als centres escolars</li> <li>Planificació de l'espai públic</li> <li>Zonificació escolar</li> <li>Adherir-se als pactes i plataformes de foment de mobilitat sostenible i segura</li> </ol>			
Fent èmfasis en l'acord establert (veure document en l'annex corresponent), i amb la voluntat de dinamitzar propostes que permetin assolir els objectius del mateix, des del PMUS s'insta, en un primer moment i amb caràcter prioritari, a <b>elaborar un Pla Director de Camins Escolars de Manresa</b> que es regeixi segons el compromisos aprovats a la moció.			
Previ a la disposició d'aquest Pla, en el propi PMUS ja s'han proposat algunes mesures de les que es mencionen en la moció o que van dirigides a millorar les condicions de la mobilitat escolar:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mesura 1.1.1. Xarxa cicloviària municipal, on s'amplia la xarxa ciclista segregada intentant abasta tot l'àmbit del nucli urbà i per tant millorant les condicions d'accés al centres eductius en bicicleta/VMP.</li> <li>Mesura 3.1.2.. Seguretat viària a les interseccions, en la que s'inclou la transformació d'algunes interseccions en la millora de les condicions de seguretat, moltes d'elles ubicades en l'entorn immediat de centres educatius.</li> <li>Mesura 3.3.2. Col·lectius: Mobilitat escolar en TP, on es proposen modificacions en itineraris i horaris del servei de transport públic urbà per a atendre de manera eficient als alguns centres educatius</li> </ul>			
En general, la ciutat adquireix aquest compromís i s'ha de vincular amb la transformacions que deriven del Pla. En el marc dels processos de participació ciutadana, on ja es feia un èmfasis especial en aquest tema, algunes de les mesures que es destacaven i deurien ser degudament analitzades (veure annex) en el moment d'abordar la redacció del Pla serien:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Limitar i pacificar l'accés en vehicle privat en els entorns de les escoles.</li> <li>Promoure i connectar camins escolars i carrils bici segregats per arribar a les escoles.</li> <li>Promocionar el bus amb monitoratge per a incrementar l'autonomia dels infants i adolescents.</li> <li>Habilitar espais de petó i adeu a les escoles.</li> <li>Replantejar la zonificació escolar i l'esglaonament d'entrades i sortides.</li> <li>Habilitar espais de "petó i adeu" i talls de carrers en els moments d'entrada i sortida de les escoles.</li> </ul>			
Destacar que, degut a la seva importància, des del PMUS es recomana que els camins escolars siguin una de les iniciatives que anualment queden fixades en el finançament de projectes de mobilitat mitjançant el superàvit de la zona blava municipalitzada.			

LÍNIA ESTRATÈGICA	3. Ciutat cuidadora i inclusiva	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	3.3. Mobilitat inclusiva. Col·lectius
-------------------	---------------------------------	---------------------	---------------------------------------

CODI	3.3.2.	MESURA	Col·lectius: Mobilitat escolar en TP
------	--------	--------	--------------------------------------

**DESCRIPCIÓ DE LA MESURA**

Adaptar itineraris i horaris de les línies de transport públic urbà per a coordinar amb entrades i sortides de centres educatius, tant a nivell de recorregut com horaris.

**OBJECTIUS**

					
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles	Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu

**DOCUMENTS DE REFERÈNCIA**

Moció Ajuntament de Manresa per a la conversió dels entorns escolars en àrees de protecció de la salut de la infància  
Pla de Salut de Manresa 2018-2023

AGENTS IMPLICATS	CALENDARI
------------------	-----------

Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat Regidoria d'Ensenyament i Universitats Col·lectius escolars i AFA Empresa operadora del transport públic urbà	FASE I: 2023-2026
--	-------------------

**MITJANS IMPLICATS**

							
---	---	---	---	---	--	---	---

COST ESTIMAT			PRIORITAT
FASE 1 12.000 €	FASE 2	TOTAL 12.000 €	Alta

**INDICADORS DE SEGUIMENT**

INDICADOR: Itineraris modificats  
Evolució esperada: Augment  
INDICADOR:  
Evolució esperada:

TIPUS D'ACTUACIÓ	ESCALA DE MOBILITAT
Actuació d'impuls	Municipal

**ACTUACIONS VINCULADES**

Replantejament de la funcionalitat i nivell de servei de línies actuals  
Col·lectius: Mobilitat escolar








**DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS**

Més enllà dels acords establerts en la moció de censura esmentada en la proposta 3.3.1., de la qual se'n deriven un conjunt d'actuacions que l'Ajuntament de Manresa s'ha compromès a realitzar en aquest àmbit, en aquesta mesura s'indiquen canvis en els recorreguts del sistema urbà de transport públic per tal de coordinar itineraris i horaris amb entrades i sortides de centres d'educació secundària de la ciutat.

- ) Modificar recorreguts de línies de TP per a donar servei a centres educatius








  - o Línia 1 – Modificar en hores entrada/sortida el recorregut per Cal Gravat per arribar a Institut Cal Gravat (increment de 600 metres – 2,5 minuts)
  - o Nova línia 4 – Prolongació fins zona Ca l'Enric Serra per a donar servei a Escola Espill, Col·legi Mare de Deu del Pilar i Institut Guillem Catà (increment de 700 metres – 3 minuts)
  - o Nova línia 3 dona un servei d'anada i tornada simètric a l'Escola Pare Alguer i Col·legi Oms i de Prat
- ) Adaptar horaris d'entrada i sortida en aquells centres servits amb línies de freqüències majors a 15 minuts.

La proposta s'estableix sobre la reordenació derivada del propi pla, però es podria dur a terme igualment amb l'estructura actual. Més enllà de les rutes i els itineraris indicats, es proposa realitzar un estudi de detall de l'encaix de modificar altres rutes, així com col·locar el servei als centres escolars com un dels objectius principals del nou projecte de transport públic que Manresa ha d'aprovar en la segona fase del PMUS, doncs dins del mateix projecte es pot analitzar la viabilitat del servei de transport públic integrat.

LÍNIA ESTRATÈGICA	3. Ciutat cuidadora i inclusiva	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	3.3. Mobilitat inclusiva. Col·lectius
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Introduir un conjunt de mesures per tal de millorar les condicions de seguretat i mobilitat			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
			
Igualtat i cohesió social			
			
Urbanisme acollidor i inclusiu			
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
II Pla d'Igualtat de Gènere (2017-2020)			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>			<b>CALENDARI</b>
Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat Regidoria de Seguretat Ciutadana i Protecció Civil Regidoria de Feminismes i LGTBI			2023-2029
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1	FASE 2	TOTAL	Mitjana
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Nombre de mesures executades		
Evolució esperada:	Augment		
INDICADOR:			
Evolució esperada:			
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>			<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>
Actuació d'impuls			Municipal
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			

CODI	3.3.3.	MESURA	Col·lectius: Perspectiva de gènere
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
A la diagnosi del PMUS s'han inclòs dades sobre la mobilitat de dones i homes a Manresa, diferenciades per raó de sexe, en funció de la informació disponible en l'enquesta telefònica 2021.			
Les dades obtingudes per a tots els mitjans de transport confirmen que les dinàmiques de mobilitat de Manresa segueixen els patrons habituals de repartiment modal i motius per a homes i dones. D'aquesta manera, les dones fan servir menys el cotxe privat i més el transport públic i els desplaçaments a peu.			
Manresa presenta en molts casos una estructura viària molt poc segura i incòmode per cert tipus de desplaçaments, tant a nivell de corredors i itineraris concrets o a nivell d'interseccions. Això provoca inseguretat viària i problemes en l'ús de certes xarxes i espais, així com la manca d'espais de convivència. Les persones amb discapacitat, dones, majors i infància es topen amb un espai inaccessible i perillós que retalla dràsticament la seva autonomia i llibertat de moviments i que genera dependències no desitjades.			
A continuació es proposen algunes accions amb impacte directe en la millora de la mobilitat i vivències de les dones a la ciutat. S'han inclòs elements del II Pla d'Igualtat de Gènere de Manresa (2017-2020).			
A nivell de <b>GESTIÓ DE LA MOBILITAT</b> :			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] Per a aconseguir una mobilitat més equitativa i participativa, s'ha d'incrementar la participació de dones en posicions de poder i decisió dels organismes de mobilitat i transport, així com augmentar la participació activa d'usuàries i organitzacions de dones en òrgans consultius, per a valoritzar i donar visibilitat al seu coneixement.</li> <li>)] Garantir que el Consell Sectorial de Mobilitat incorpori la perspectiva de gènere.</li> <li>)] Reconèixer les aportacions de les dones a la societat, a través d'elements urbans de valor simbòlic i impulsant el nomenament d'espais públics (carrers, places, parcs, centres, etc.) amb noms de dones.</li> </ul>			
A nivell de <b>MOBILITAT QUOTIDIANA</b> , que fa referència en aquest cas a aquells desplaçaments de proximitat a peu:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] Millorar la mobilitat i l'accessibilitat (suprimir barreres arquitectòniques, millorar l'estat de les voreres i accés als equipaments municipals).</li> <li>)] Implantar els programes d'eixos cívics i punts centrals del barri, que podrien funcionar com a microcentralitats i que es deriven de les directrius del POUM "Eixos cívics" i "Centres de barri". Considerant el concepte de "ciutat de quinze minuts", aquestes microcentralitats serien espais de proximitat per a cada barri, reforçant la seva condició de "lloc".</li> <li>)] Dotar els espais públics oberts de fonts d'aigua i mobiliari urbà que facilitin la socialització i la relació, permetent a les persones ajuntar-se a celebrar sense necessitat de recórrer a espais tancats o de consum.</li> <li>)] Millorar les condicions d'il·luminació en les zones de foscor.</li> </ul>			

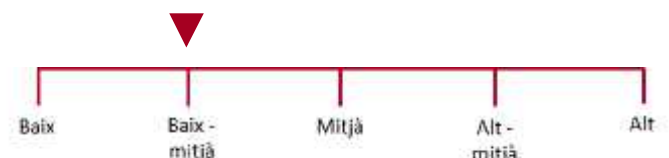










LÍNIA ESTRATÈGICA	3. Ciutat cuidadora i inclusiva	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	3.3. Mobilitat inclusiva. Col·lectius
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Introduir un conjunt de mesures per tal de millorar les condicions de seguretat i mobilitat en transport públic			
<b>OBJECTIUS</b>			
 Gestió mobilitat externa	 Cohesió territorial	 Coherència de les xarxes	 Canvi a modes sostenibles
		 Igualtat i cohesió social	 Urbanisme acollidor i inclusiu
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>			<b>CALENDARI</b>
Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat Regidoria de Seguretat Ciutadana i Protecció Civil Regidoria de Feminismes i LGTBI Empresa operadora de transport públic urbà			FASE I: 2023-2026
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1 70.000 €	FASE 2 2.000 €	<b>TOTAL</b> 72.000 €	Alta
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR: Nombre de mesures executades			
Evolució esperada: Augment			
INDICADOR:			
Evolució esperada:			
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació d'impuls		Municipal	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			
Col·lectius: Perspectiva de gènere			


CODI	3.3.4.	MESURA	Col·lectius: Perspectiva de gènere i seguretat en el transport públic
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
Les dones fan servir més el transport públic (un 7,0% dels seus desplaçaments front el 2,9% dels homes). Tanmateix, l'enquesta telefònica 2021 mostra que les situacions de assetjament o inseguretat personal afecten més a les dones. Segons les dades de l'enquesta, encara que el percentatge de dones és major en totes els mitjans o situacions, en el cas de les parades de bus o a bord del tren, la situació la pateixen únicament les dones.			
De cara a millorar les condicions de mobilitat i seguretat, en aquest cas no només beneficiant a les dones sinó que comportaria un benefici general, es proposa es recomanen les següents accions:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>)] Il·luminació adequada en horaris nocturns en totes les tipologies de parades de bus, sense obstacles al voltant que dificultin la visió.</li> <li>)] Per qüestions de seguretat, es proposa que a partir de l'entrada en horari nocturn i de major inseguretat per baixa presència de persones al carrer, es puguin realitzar parades a demanda dins de l'itinerari establert del bus urbà. Aquest procés es podria activar a partir de les 21:00 a l'hivern i les 22:00 a l'estiu.</li> <li>)] Col·locació de càmeres de seguretat als vehicles.</li> <li>)] Formació en qüestió de gestió de situacions de risc als conductors i conductores.</li> </ul>			






### 3.4. Mobilitat menys contaminant

<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>		<b>3. Ciutat cuidadora i inclusiva</b>
<b>DESCRIPCIÓ</b>		
<p>Mesures amb un sol objectiu de reducció de la contaminació atmosfèrica resultant de la presència de vehicles motoritzats de combustió a la ciutat.</p> <p>Aquest lot ve clarament marcat per la obligatorietat legal de Manresa de posar en marxa la Zona de Baixes Emissions de cara a l'any 2023, amb l'objectiu principal de reduir la presència de certs tipus de vehicles dins de la ciutat.</p> <p>Paral·lelament a la ZBE, es proposa una mesura per tal d'impulsar la presència del vehicle elèctric, així com l'oportunitat de l'Ajuntament d'exercir un lideratge i exemple en la presència de vehicles de 0 emissions mitjançant un canvi en la flota municipal.</p>		
<b>ACTUACIONS</b>		
<b>Codi</b>	<b>Actuació</b>	<b>Prioritat</b>
3.4.1.	Punts de recàrrega elèctrica	Baixa
3.4.2.	Implantació d'una ZBE	Alta
3.4.3.	Renovació flotes municipals	Baixa
<b>MOTIVACIONS</b>		
<p>Més enllà de l'obligatorietat d'engegar una zona de baixes emissions, l'Ajuntament de Manresa necessita revertir el seu lideratge quant a l'impuls de mitjans de propulsió més neta i 0 emissions.</p> <p>L'aposta realitzada des del sistema de transport públic amb una intensa electrificació de la flota d'autobusos, s'ha d'acompanyar d'una estratègia global a nivell d'ajuntament així com una intensificació de les possibilitats d'ús de vehicles elèctrics mitjançant la disposició de punts de càrrega a la ciutat, actualment escassos.</p>		

<b>BENEFICIS</b>	
<b>Beneficis ambientals</b>	
<p>Reducció de les emissions i contaminació atmosfèrica associada.</p> <p>Menor consum de recursos energètics (impacte positiu en la dependència de la crisi energètica) i combustibles fòssils</p>	
<b>Beneficis per a la salut</b>	
<p></p>	
<b>Beneficis socials</b>	
<p></p>	
<b>POTENCIAL DE CANVI MODAL</b>	<b>MITJANS IMPLICATS</b>
	Vehicle privat
<b>ALINEACIÓ AMB ODS</b>	
	








LÍNIA ESTRATÈGICA	3. Ciutat cuidadora i inclusiva	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	3.4. Mobilitat menys contaminant
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Instal·lació de punts de recarrega de vehicles elèctrics en diferents punts de la ciutat, generalment associats a centres atractors o amb alta demanda de viatges			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
			
Igualtat i cohesió social			
			
Urbanisme acollidor i inclusiu			
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat		FASE I: 2023-2026 Ubicacions de la proposta FASE II: 2026-2029 Valorar noves ubicacions	
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1 270.000 €	FASE 2	TOTAL 270.000€	Baixa
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Punts de recarrega instal·lats		
Evolució esperada:	Augment		
INDICADOR:			
Evolució esperada:			
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació d'impuls		Municipal	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			

CODI	3.4.1.	MESURA	Punts de recàrrega elèctrica
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
<i>Plànol annex</i>			
Actualment, l'Ajuntament de Manresa disposa de 4 punts de recarrega de vehicles elèctrics: 2 a la via pública (Bases de Manresa i Trullols) i 2 els aparcaments de Quatre Cantons i Centre Històric gestionats per l'empresa pública FORUM SA			
La proposta del PMUS inclou la instal·lació de nous punts a:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>) Pàrquing de l'empresa FORUM SA de Puigmercadal</li> <li>) Aparcament estació de RENFE</li> <li>) Aparcament de la Balconada al costat oposat de l'Hospital Sant Joan de Déu</li> <li>) Zones d'aparcaments dissuasius</li> <li>) Zona d'aparcament de la FUB</li> </ul>			
Tanmateix, destacar:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>) En el cas de la creació de la T-ciudadana, valorar la possibilitat de que la recarrega de vehicles es pugui realitzar mitjançant el mateix suport.</li> <li>) Mantenir actualitzada la informació via web dels punts de recàrrega existents i col·locar un plànol en cadascun d'ells per evitar conflictes en cas d'averies.</li> </ul>			
En aquest cas s'ha de fomentar el compliment del <i>Reial Decret llei 29/2021, de 21 de desembre, pel qual s'adopten mesures urgents en l'àmbit energètic per al foment de la mobilitat elèctrica, l'autoconsum i el desplegament d'energies renovables</i> , que marca una dotació mínima de disposició de places de recarrega elèctrica en aparcaments adscrits a edificis d'ús diferent al residencial o aparcaments existents no adscrits a edificis.			
Aquesta proposta, juntament amb la mesura 3.4.1 i el procés de renovació de la flota d'autobusos ja en marxa, han d'ajudar a fomentar el canvi del parc de vehicles de la ciutat cap a modes de propulsió menys contaminants i incrementar la promoció de combustibles alternatius en línia amb la tendència del PDM.			
<b>IMATGES</b>			
			
<i>Punt de recàrrega de vehicles elèctrics al carrer de Bertran de Castellbell</i>			

LÍNIA ESTRATÈGICA	3. Ciutat cuidadora i inclusiva	PROGRAMA D'ACTUACIÓ	3.4. Mobilitat menys contaminant
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
La ciutat de Manresa ha de delimitar el que s'anomena una Zona de Baixes Emissions per tal de prohibir l'entrada dins de l'àmbit de la mateixa als vehicles més contaminants			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Regidoria d'Urbanisme i Mobilitat		FASE I: 2023-2026	
<b>MITJANS IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1 En marxa	FASE 2	TOTAL	Alta
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Implantació de la ZBE		
Evolució esperada:	Sí / No		
INDICADOR:	Emissions atmosfèriques		
Evolució esperada:	Disminució		
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació de dissuasió		Supramunicipal	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			
Xarxa d'aparcaments dissuasius connectats amb el transport sostenible			

CODI	3.4.2.	MESURA	Implantació d'una ZBE
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
En el compliment de la Llei 7/2021 de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, Manresa té la obligació d'implantar una Zona de Baixes Emissions l'any 2023.			
La implantació de la ZBE ha de venir precedida d'un projecte associat que concreti aspectes com l'àmbit, el sistema de control, les singularitats, etc...Aquest projecte, en procés de redacció en el moment de la realització del present PMUS, s'haurà de realitzar d'acord amb els continguts que marca l'esmentada Llei 7/2021.			
Durant la realització d'aquest PMUS, la Generalitat va obrir una via de subvenció pels ajuntaments afectats, a les quals va presentar Manresa una sol·licitud, a canvi de definir una primera aproximació de desenvolupament de la ZBE, incloent una proposta de delimitació. En aquest cas, Manresa va establir una zona que incloïa la totalitat del nucli urbà, tot i que aquest model s'haurà de confirmar en el projecte definitiu en elaboració.			
Tanmateix, el document de memòria incloïa el sistema de regulació, limitant la possibilitat de penetració dins de la ZBE segons la indicació de "Es tracta d'una zona de baixes emissions on els vehicles als quals no els correspon distintiu ambiental de la DGT (Zero emissions/ECO/B/C) no poden accedir ni circular-hi de dilluns a divendres de 7 a 20 h.". Amb aquesta premissa, la nova ZBE afectaria a gairebé el 40% de cotxes que es varen enquestar al llarg de la campanya de treballs de camp realitzada a Manresa. La mateixa memòria marca també com a partir del 2025 tampoc entrarien els cotxes amb etiqueta ambiental B, deixant doncs fora de la ZBE el 68% dels vehicles enquestats.			
Tenint en compte aquests antecedents de regulació, limitació i volum de vehicles afectats, aquesta mesura tindrà un gran impacte sobre la mobilitat en vehicle privat i el volum de vehicles circulant internament dins de Manresa. Tanmateix, algunes de les mesures proposades en aquest PMUS han de tenir una estreta relació amb la ZBE, com, principalment la localització dels aparcaments dissuasius, que en alguns casos haurien de localitzar-se en l'extrem exterior de la ZBE.			
Tot i aquestes indicacions, la proposta des del PMUS és la realització del projecte de la ZBE que haurà de definir amb detall tot el referent al seu funcionament.			



<b>LÍNIA ESTRATÈGICA</b>	<b>3. Ciutat cuidadora i inclusiva</b>	<b>PROGRAMA D'ACTUACIÓ</b>	<b>3.4. Mobilitat menys contaminant</b>
<b>DESCRIPCIÓ DE LA MESURA</b>			
Renovació de les flotes municipals per vehicles menys contaminants			
<b>OBJECTIUS</b>			
			
Gestió mobilitat externa	Cohesió territorial	Coherència de les xarxes	Canvi a modes sostenibles
			
Igualtat i cohesió social	Urbanisme acollidor i inclusiu		
<b>DOCUMENTS DE REFERÈNCIA</b>			
<b>AGENTS IMPLICATS</b>		<b>CALENDARI</b>	
Ajuntament de Manresa		2023-2029	
<b>IMPLICATS</b>			
			
<b>COST ESTIMAT</b>			<b>PRIORITAT</b>
FASE 1 115.000 €	FASE 2 345.000	<b>TOTAL</b> <b>460.000€</b>	Baixa
<b>INDICADORS DE SEGUIMENT</b>			
INDICADOR:	Número de vehicles nets incorporats		
Evolució esperada:	Augment		
INDICADOR:			
Evolució esperada:			
<b>TIPUS D'ACTUACIÓ</b>		<b>ESCALA DE MOBILITAT</b>	
Actuació d'impuls		Municipal	
<b>ACTUACIONS VINCULADES</b>			

<b>CODI</b>	<b>3.4.3.</b>	<b>MESURA</b>	<b>Renovació flotes municipals</b>
<b>DESCRIPCIÓ DE LES ACCIONS</b>			
<p>Com a entitat cabdal de la ciutat de Manresa de la que depenen un alt nombre de serveis, molts d'ells amb flotes de vehicles motoritzats assignades, s'insta a que l'Ajuntament de Manresa realitzi un pla de renovació de les flotes municipals cap a vehicles de propulsió ecològica, a poder ser d'emissió 0.</p> <p>Es proposa que, de cara a la finalització de la vigència del pla, l'Ajuntament tingui renovada el 100% de la flota de turismes i furgonetes pròpies de propulsió dièsel, podent ampliar amb els de benzina en cas de ser possible. Tanmateix, en cas de que fos retirat algun vehicle durant la vigència del pla per antiguitat, s'insta a que la renovació del mateix es faci sobre aquestes categories menys contaminants.</p> <p>Segons les dades disponibles de flota municipal, aquesta renovació implicaria a 19 unitats mòbils (6 turismes i 13 furgonetes). Paral·lelament, destacar el cas del transport públic urbà, pel qual recentment s'han adquirit 8 vehicles de propulsió elèctrica en propietat, que s'afegeixen als ja disponibles.</p>			

## 6 RESUM DEL PLA D'ACTUACIONS

La següent taula mostra un resum d'alguns dels indicadors que s'inclouen en les fitxes:

- )] **Grau de prioritat de les mesures**
- )] **Resum de les fases d'execució de les mesures del Pla**
  - Fase I: Primer trienni entre els anys 2023 i 2026.
  - Fase II: Segon trienni entre els anys 2026 i 2029.
  - Més enllà de la vigència del PMUS, on entren aquelles mesures relacionades amb una estratègia global a llarg termini.
- )] **Cost estimat de les mesures segons les fases d'implantació i total**
- )] **Possibilitats de col·laboracions per a dur a terme la mesura concreta:**

- Naturalesa de la col·laboració identificant públic-públic, públic-privada o privada-privada
- Possibles agents implicats

A aquesta programació cal afegir la figura del gestor de mobilitat que hauria d'entrar a formar part de l'equip de l'Ajuntament des del primer moment per tal de poder estar implicat en el PMUS al llarg de tota la seva vigència, així com els elements necessaris per a poder dur a terme la proposta de seguiment i control del pla.

**Taula 5. Prioritat, implantació i agents de les mesures de la línia estratègica "Ciutat capital i referent"**

Línia estratègica	Lot	Mesura	Prioritat	FASES IMPLANTACIÓ			Cost total estimat	Possibles col·laboracions	Participació
				FASE I: 2023 al 2026	FASE II: 2026 al 2029	Estratègia continuïsta posterior al 2029			
1. Ciutat capital i referent	<b>1.1. Impulsar nova oferta cap a una mobilitat sostenible intermunicipal</b>								
	1.1.1.	Xarxa intermunicipal de vies ciclistes	Alta	-€	-€		-€	Públic-Públic	Ajuntament, Consell Comarcal, Generalitat, Ajuntaments Bages
	1.1.2.	Estudi de detall millora dels recorreguts urbans i nivell de servei de línies interurbanas metropolitanas	Mitjana	En marxa			En marxa -€	Públic-Públic	Ajuntament, Consell Comarcal, Ajuntaments Bages
	1.1.3.	Consolidar una xarxa de mobilitat sostenible entre Sant Joan de Vilatorrada, Manresa i Sant Fruitós de Bages	Alta	-€			-€	Públic-Públic	Ajuntament, Generalitat de Catalunya
	1.1.4.	Projecte d'integració urbana i prolongació de FGC	Alta	-€	-€		-€	Públic-Públic	Ajuntament, FGC
	<b>1.2. Gestionar la mobilitat de connexió i la capitalitat</b>								
	1.2.1.	Creació entitat supramunicipal de gestió de transport i mobilitat	Mitjana		-€		-€	Públic-Públic	Ajuntaments del Bages
	1.2.2.	Xarxa d'aparcaments dissuasius connectats amb el transport sostenible	Alta	610.000,00€	315.000,00€		925.000€		Ajuntament
	1.2.3.	Execució de les obres en els accessos a Manresa	Mitjana		-€		-€	Públic-Públic	Ajuntament, Generalitat de Catalunya
	1.2.4.	Realització d'un Pla de Mobilitat i Desplaçament d'Empresa de l'Hospital Sant Joan de Déu i estudi de Mobilitat de l'entorn	Mitjana	15.000,00€			15.000€	Públic-Públic	Ajuntament, Hospital
	1.2.5.	Fomentar els Plans de Desplaçament d'Empresa (pdE) i realitzar plans de mobilitat d'equipaments de primer ordre	Alta	45.000,00€	45.000,00€		25.000€	Públic - Privat	Ajuntament, càmera, empreses, FUB
	1.2.6.	Creació de centre de distribució urbana de mercaderies	Baixa		100.000,00€		100.000€	Públic - Privat	Ajuntament, càmera, empreses

Taula 6. Prioritat, implantació i agents de les mesures de la línia estratègica "Ciutat connexa i ordenada"

Línia estratègica	Lot	Mesura	Prioritat	FASES IMPLANTACIÓ			Cost total estimat	Possibles col·laboracions	Participació
				FASE I: 2023 al 2026	FASE II: 2026 al 2029	Estratègia continuïsta posterior al 2029			
2. Ciutat connexa i ordenada	<b>2.1. Crear espais urbans per a la prioritació de la mobilitat activa</b>								
	2.1.1.	Consolidació illes de vianants: centre històric i àrea central	Alta	675.000,00€			675.000€		Ajuntament
	2.1.2.	Programa d'interseccions amb prioritació de la mobilitat activa	Baixa	50.000,00€	-€		50.000€		Ajuntament
	2.1.3.	Programa de espais estancials a les cantonades	Mitjana	720.000,00€	880.000,00€		1.600.000€		Ajuntament
	2.1.4.	Adequació de voreres i plataformes úniques	Mitjana	320.000,00€	595.000,00€		915.000€		Ajuntament
	2.1.5.	Rutes saludables i segures a les àrees verdes periurbanes (Pla de Camins, Cardener, Anella Verda, Parc de l'Agulla)	Mitjana	50.000,00€	95.000,00€		145.000€		Ajuntament
	2.1.6.	Rutes saludables urbanes als espais de salut	Baixa	-€	-€		-€		Ajuntament
	2.1.7.	Metrominut - "Manresa a peu"	Baixa	12.000,00€	6.000,00€		18.000€		Ajuntament
	<b>2.2. Redissenyar els eixos principals a favor d'una mobilitat sostenible i connectar barris</b>								
	2.2.1.	Desenvolupament dels eixos cívics i vies de connexió dels barris amb l'espai central	Alta	175.000,00€	450.000,00€		625.000€		Ajuntament
	2.2.2.	Xarxa cicloviària municipal	Alta	570.000,00€	300.000,00€		870.000€		Ajuntament
	2.2.3.	Transformació de la secció viària de la Carretera de Vic	Alta		940.000,00€		940.000€	Públic-Públic	Ajuntament, Generalitat
	2.2.4.	Transformació de la secció viària de la Carretera de Cardona	Alta	730.000,00€			730.000€	Públic-Públic	Ajuntament, Generalitat
	2.2.5.	Transformació de la secció viària de la Carretera del Pont de Vilomara	Alta	160.000,00€			160.000€		Ajuntament
	2.2.6.	Accions per a millorar la connectivitat transversal del Riu Cardener	Mitjana	140.000,00€	50.000,00€		190.000€		Ajuntament
	2.2.7.	Vies d'Atenció Prioritària (VAP)	Alta	3.000,00€			3.000€		Ajuntament
	2.2.8.	Millora en les vies de connexió periurbana	Mitjana	210.000,00€	430.000,00€		640.000€	Públic-Públic	Ajuntament
	<b>2.3. Promocionar i ordenar l'ús de bicicletes i noves formes de mobilitat</b>								
	2.3.1.	Aparca-bicis segurs centres atractors (pàrquings, escoles i equipaments)	Alta-Mitjana	25.000,00€			25.000€	Públic - Privat	Ajuntament
	2.3.2.	Aparca-bicis segurs a les estacions de la ciutat (Autobús, RENFE i FGC)	Alta	15.000,00€			15.000€	Públic-Públic	Ajuntament, Generalitat, FGC, ADIF
	2.3.3.	Cursos de formació i conducció eficient en bicicleta i VMP	Baixa	18.000,00€	18.000,00€		36.000€		Ajuntament

Línia estratègica	Lot	Mesura	Prioritat	FASES IMPLANTACIÓ			Cost total estimat	Possibles col·laboracions	Participació
				FASE I: 2023 al 2026	FASE II: 2026 al 2029	Estratègia continuïsta posterior al 2029			
	2.3.4.	Possibilitat d'accedir al transport públic amb la bicicleta	Baixa	-€			-€		Ajuntament
	2.3.5.	Estudi per a la implantació d'un sistema de bicicleta compartida	Baixa	-€			-€	Públic - Privat	Ajuntament, empreses operadores
<b>2.4. Fomentar el transport públic urbà com a mode estructurador de mobilitat interna</b>									
	2.4.1.	Replantejament de la funcionalitat i nivell de servei de línies actuals de transport públic urbà	Alta	365.000,00€	730.000,00€		1.095.000€		Ajuntament
	2.4.2.	Línia de microbús al centre històric	Mitjana	65.000,00€	100.000,00€		165.000€		Ajuntament
	2.4.3.	Mesures per a la prioritització de pas del transport públic	Mitjana	80.000,00€			80.000€		Ajuntament
	2.4.4.	Realitzar un nou projecte de transport públic urbà	Alta		90.000,00€		90.000€		Ajuntament
	2.4.5.	Canvis en la gestió i funcionament del sistema de parades del transport públic	Alta	32.000,00€			32.000€		Ajuntament
	2.4.6.	Millora dels sistemes d'informació a la persona usuària	Mitjana	85.000,00€	40.000,00€		125.000€		Ajuntament
	2.4.7.	Incrementar les hores de servei nocturnes del bus urbà	Mitjana	150.000,00€	150.000,00€		300.000€		Ajuntament
	2.4.8.	Creació de la targeta T-Ciutadana	Baixa		20.000,00€		20.000€		Ajuntament
<b>2.5. Regular l'aparcament</b>									
	2.5.1.	Ampliació de la zona d'estacionament regulat	Alta	220.000,00€	300.000,00€		520.000€		Ajuntament
	2.5.2.	Actualització del sistema tarifari i regulació de la zona d'estacionament regulat	Baixa				-€		Ajuntament
	2.5.3.	Optimització d'aparcaments privats per a ús de residents	Baixa		15.000,00€		15.000€	Públic - Privat	Ajuntament
	2.5.4.	Reestructuració de sentits viaris i noves zones d'aparcament al barri Pare Ignasi Puig (el Xup)	Alta	15.000,00€			15.000€		Ajuntament
<b>2.6. Gestionar la DUM cap a un model sostenible</b>									
	2.6.1.	Realització d'un Pla de Logística Urbana Sostenible (PLUS)	Alta	40.000,00€			40.000€		Ajuntament
	2.6.2.	Aplicació de noves tecnologies a la DUM	Alta	6.000,00€			6.000€	Públic - Privat	Ajuntament, Càmera Comerç, Empreses
	2.6.3.	Impuls a la ciclogística/Cargobikes	Mitjana				-€	Públic - Privat	Ajuntament, Càmera Comerç, Empreses
	2.6.4.	Impulsar el Load Polling	Baixa		3.000,00€		3.000€	Públic - Privat	Ajuntament, Càmera Comerç, Empreses
	2.6.5.	Tallers de conscienciació al consumidor respecte gratuïtat d'enviaments, logística inversa, etc.	Mitjana	13.500,00€	13.500,00€		27.000€		Ajuntament



Línia estratègica	Lot	Mesura	Prioritat	FASES IMPLANTACIÓ			Cost total estimat	Possibles col·laboracions	Participació
				FASE I: 2023 al 2026	FASE II: 2026 al 2029	Estratègia continuïsta posterior al 2029			
	2.6.6.	Distribució mercaderies nocturna (ampliar l'àmbit des de l'illa de vianants)	Alta	5.000,00€			5.000€	Públic - Privat	Ajuntament, Càmera Comerç, Empreses
	2.6.7.	Promocionar impulsar la creació d'una xarxa de punts d'entrega (taquilles intel·ligents, logística inversa)	Mitjana	60.000,00€	90.000,00€		150.000€	Públic - Privat	Ajuntament, establiments, empreses...

Taula 7. Prioritat, implantació i agents de les mesures de la línia estratègica “Ciutat cuidadora i inclusiva”

Línia estratègica	Lot	Mesura	Prioritat	FASES IMPLANTACIÓ			Cost total estimat	Possibles col·laboracions	Participació
				FASE I: 2023 al 2026	FASE II: 2026 al 2029	Estratègia continuïsta posterior al 2029			
3. Ciutat cuidadora i inclusiva	<b>3.1. Millorar les condicions de seguretat per als vianants</b>								
	3.1.1.	Pla Local de Seguretat Viària de Manresa 2021-2024	Alta	56.000,00€			56.000€		Ajuntament
	3.1.2.	Seguretat viària a les interseccions	Alta	75.000,00€	75.000,00€		150.000€		Ajuntament
	3.1.3.	Millorar l'eficiència i ús del vehicle privat sota el concepte de Manresa Zona 30	Alta	50.000,00€			50.000€		Ajuntament
	<b>3.2. Mobilitat accessible i cognitiva</b>								
	3.2.1.	Redacció i desenvolupament del Pla d'Accessibilitat de Manresa	Alta	En marxa			En marxa		Ajuntament
	3.2.2.	Millora de l'estat i accessibilitat a parades i estacions de transport públic	Mitjana	50.000,00€	21.000,00€		71.000€		Ajuntament
	3.2.3.	Programa de senyalística universal i orientació per a la mobilitat activa	Mitjana	22.000,00€			22.000€		Ajuntament
	3.2.4.	Programa de rutes mobilitat sostenible i universals des de les estacions de transport públic	Baixa		3.000,00€		3.000€		Ajuntament
	<b>3.3. Mobilitat inclusiva. Col·lectius</b>								
	3.3.1.	Col·lectius: Mobilitat escolar	Alta	30.000,00€			30.000€	Públic-Públic	Ajuntament, escoles, AFA
	3.3.2.	Col·lectius: Mobilitat escolar en TP	Alta	12.000,00€			12.000€	Públic-Públic	Ajuntament, escoles, AFA
	3.3.3.	Col·lectius: Perspectiva de gènere	Mitjana				-€		Ajuntament
	3.3.4.	Col·lectius: Perspectiva de gènere i seguretat en el transport públic	Alta	70.000,00€	2.000,00€		72.000€		Ajuntament
	<b>3.4. Mobilitat menys contaminant</b>								
	3.4.1.	Punts de recàrrega elèctrica	Baixa	270.000,00€			270.000€		Ajuntament
	3.4.2.	Implantació d'un zona ZBE	Alta	En marxa			En marxa		Ajuntament
	3.4.3.	Renovació flotes municipals	Baixa	115.000,00€	345.000,00€		460.000€		Ajuntament

A nivell resumit segons les línies estratègiques i lots, el cost estimat agregat de les mesures proposades és el següent:

**Taula 8. Resum fases implantació i cost estimat per lots**

LÍNIA ESTRATÈGICA	LOT	FASE I 2023 a 2026	FASE II 2026 a 2029	TOTAL
<b>Ciutat capital i referent</b>	1.1. Impulsar nova oferta cap a una mobilitat sostenible intermunicipal	-	-	-
	1.2. Gestionar la mobilitat de connexió i la capitalitat	670.000 €	460.000 €	<b>1.130.000 €</b>
<b>Ciutat connexa i ordenada</b>	2.1. Crear espais urbans per a la prioritització de la mobilitat activa	1.827.000 €	1.576.000 €	<b>3.403.000 €</b>
	2.2. Redissenyar els eixos principals a favor d'una mobilitat sostenible i connectar barris	2.028.000 €	2.170.000 €	<b>4.198.000 €</b>
	2.3. Promocionar i ordenar l'ús de bicicletes i noves formes de mobilitat	58.000 €	18.000 €	<b>76.000 €</b>
	2.4. Fomentar el transport públic urbà com a mode estructurador de mobilitat interna	777.000 €	1.130.000 €	<b>1.907.000 €</b>
	2.5. Gestionar i regular l'aparcament	235.000 €	315.000 €	<b>550.000 €</b>
	2.6. Gestionar la DUM cap a un model sostenible	124.500 €	106.500 €	<b>231.000 €</b>
<b>Ciutat cuidadora i inclusiva</b>	3.1. Millorar les condicions de seguretat per als vianants	181.000 €	75.000 €	<b>256.000 €</b>
	3.2. Mobilitat accessible i cognitiva	72.000 €	24.000 €	<b>96.000 €</b>
	3.3. Mobilitat inclusiva. Col·lectius	112.000 €	2.000 €	<b>114.000 €</b>
	3.4. Mobilitat menys contaminant	385.000 €	345.000 €	<b>730.000 €</b>
<b>Total general</b>	<b>6.469.500 €</b>	<b>6.221.500 €</b>	<b>12.691.000 €</b>	

Font. Elaboració pròpia

## 7 PRIORITAT AMBIENTAL I SOCIAL

La següent taula mostra un exercici de valoració de les prioritats ambientals i socials dels lots previstos en el pla. Més enllà de les prioritats que s'han establert per a cada mesura, en les que es valoren aspectes com l'interès general, l'imperatiu legal o l'impacte previst en el sistema, el següent exercici pretén posar sobre la taula les variables ambientals i socials en la presa de decisions per a la implantació dels lots de mesures mitjançant la valoració subjectiva del seu impacte sobre els objectius ambientals, de salut i socials.

De tal manera, s'han valorat de l'1 al 5 la rellevància de cada lot en relació als diferents objectius i ponderat segons el valor que s'indica en la pròpia taula.

Taula 9. Prioritat ambiental i social dels lots de mesures

		Beneficis ambientals							Beneficis per a la salut i inclusió social				
		Ponderació	Potenciar el canvi modal	Reduir l'ús de combustibles derivats del petroli	Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport	Reduir l'ocupació de l'espai públic dels vehicles	Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport	Disminuir la contaminació acústica resultant del transport.	Priorització dels beneficis ambientals	Potenciar modes saludables per a les persones	Reducció efectes sobre la salut del transport	Universalitat de la mobilitat	Millora condicions de mobilitat grups vulnerables
Ciutat capital i referent	1.1. Impulsar nova oferta cap a una mobilitat sostenible intermunicipal	5	4	4	3	5	3	4	2	2	1	4	
	1.2. Gestionar la mobilitat de connexió i la capitalitat	4	2	4	1	4	2	1	3	1	1	1	
Ciutat connexa i ordenada	2.1. Crear espais urbans per a la prioritació de la mobilitat activa	3	3	4	5	3	2	5	3	3	4	4	
	2.2. Redissenyar els eixos principals per afavorir la mobilitat sostenible i connectar barris	5	5	4	4	3	5	5	3	4	4	4	
	2.3. Promocionar i ordenar l'ús de bicicletes i noves formes de mobilitat	3	4	3	2	4	4	4	4	3	1	3	
	2.4. Fomentar el transport públic urbà com a mode estructurador de mobilitat interna	5	4	2	1	3	3	1	1	4	3	4	
	2.5. Gestionar i regular l'aparcament	3	3	2	3	3	2	1	3	1	1	1	
	2.6. Gestionar la DUM cap a un model sostenible	3	3	4	2	3	3	1	1	1	1	1	
Ciutat cuidadora i inclusiva	3.1. Millorar les condicions de seguretat per als vianants	1	2	4	4	3	2	3	5	3	4	4	
	3.2. Mobilitat accessible i cognitiva	2	2	1	2	2	1	4	3	5	4	4	
	3.3. Mobilitat inclusiva. Col·lectius	2	1	3	4	3	3	4	4	3	5	4	
	3.4. Mobilitat menys contaminant	1	3	5	3	5	3	1	4	1	1	1	

Font. Elaboració pròpia

Segons s'observa a la taula anterior, alguns dels lots de mesures tenen una incidència major en l'assoliment dels objectius establerts. En el cas dels objectius ambientals, destaquen aquells que poden provocar canvis modals

majors, ja sigui en l'establiment de nova infraestructura com per la modificació de les xarxes i serveis actuals, o suposen una transformació de l'espai públic significatiu.

Per altra banda, existeixen un conjunt de lots que potser tenen un impacte menor a nivell dels beneficis ambientals, però la seva incidència és significativa quant als beneficis socials i per a la salut. En aquest cas destacar els lots 3.1, 3.2 i 3.3 de la línia estratègica de la ciutat cuidadora i inclusiva. Aquest resultat, col·loca aquestes mesures en la seva deguda importància, no tant per l'impacte sobre l'oferta i el sistema de mobilitat i sí per la part de la demanda i la protecció de col·lectius vulnerables.

De manera específica, respecte als objectius de canvi modal (que de manera singular afecta transversalment als objectius establerts) i en base al treball realitzat quant a la prioritació de canvi en els fluxos interns de Manresa en el document de diagnosi, la següent taula mostra la relació dels fluxos OD (entre zones de transport) i les actuacions proposades per a cada mode.

Taula 10. Propostes pel foment del canvi modal segons flux de relació interna

OD	Vianants	Bicicleta / VMP	Transport públic
1-2			Es reforça una connectivitat més directa i amb major freqüència entre la zona sud de Puigberenguer i l'àrea de la carretera de Cardona i el centre històric Es simetritza la línia 3 per tal de donar un servei més directa entre la zona nord de Puigberenguer i el centre històric. Millora de les velocitats comercials del bus amb la proposta de prioritat semafòrica i ona verda als carrer del Bruc i de Barcelona
1-3			Es millora la freqüència en transport públic (nova línia 4) entre la zona de Valldaura i centre oest amb la zona de carretera de Vic, plaça Bonavista i estació d'autobusos Millora de les velocitats comercials del bus amb la proposta de prioritat semafòrica i ona verda als carrer del Bruc, de Barcelona i de les Bases de Manresa com a corredors principals que connecten la zona 1 amb la zona nord de la 3



OD	Vianants	Bicicleta / VMP	Transport públic
1-4	Es proposen millores per la mobilitat de vianants d'accés al centre des dels barris d'Escodines, Balconada i Sagrada Família (c/ Caputxins, c/Sant Benet i c/Hospital i c/Nou de Santa Clara - ja programat-) i de sortida del mateix cap a l'est al barri de Valldaura (c/ de la Llum i c/Jorbetes), completant així, amb la transformació del centre històric de recorreguts segur est-oest a través del centre.	Millora de la penetració de la bicicleta al barri amb el carril-bici segregat del carrer de Pont de Vilomara connectant amb el carril-bici proposat a Passeig Pere III-carretera de Cardona	
2-3	Eix cívic transversal a la zona 2 (c/Lepant-c/Mistral-c/Major) que connectar amb Font del Gat, ubicant-hi espais de transformació de centralitats per a vianants	Eix cívic transversal a la zona 2 (c/Lepant-c/Mistral-c/Major) que connectar amb Font del Gat	Millora de les velocitats comercials del bus amb la proposta de prioritat semafòrica i ona verda a la Avinguda de les Bases de Manresa com a corredors principals que connecten la zona 2 amb la zona nord de la 3
2-4	Actuacions a Avinguda Tudela i Prudenci Comelles com a vies d'accés al a zona oest i nord de la zona 2 i de la Carretera de Vic	Millora de la penetració de la bicicleta al barri amb el carril-bici segregat del carrer de Pont de Vilomara connectant amb el carril-bici proposat a Passeig Pere III-carretera de Vic i Bases de Manresa	Millora de la connectivitat directa entre la zona nord-oest de la zona 2 i el centre de la zona 4, actualment sense connectar.
3-4	Millors en la carretera de Santpedor i Font del Gat com a vies principals de penetració a l'àrea nord de la zona 3. Transformació de la carretera de Vic com a eix de mobilitat longitudinal de la zona 3 Millora de la connectivitat amb els corredors principals de sortida de la zona 4 cap a la zona 3 nord (Pont de Vilomara i Sant Cristòfor) Millors de l'accessibilitat al centre històric des de la zona 4 per accedir a la zona sud de la zona 3 (veure OD 1-4)	Millora de la penetració de la bicicleta a la zona 4 amb el carril-bici segregat del carrer de Pont de Vilomara connectant amb el carril-bici proposat a Passeig Pere III-carretera de Cardona	

## 8 GESTIÓ DEL PLA DE MOBILITAT

### 8.1 GESTOR DE LA MOBILITAT

Es proposa crear una figura per a la gestió del PMUS de Manresa, que quedi a càrrec del control, seguiment i implantació de mesures de mobilitat.

L'Ajuntament de Manresa no disposa avui en dia d'una figura clara que pugui quedar a càrrec de dur a terme tots els processos implícits i explícits que comporta la implantació del propi PMUS. És per tant imperatiu que es busqui una alternativa per a que una figura (personal, oficina, Assistència Tècnica externa,...) es responsabilitzi de la gestió del pla. Les tasques a realitzar per aquesta figura serien en general:

- )] **Gestió general:** Aquesta figura seria l'encarregada d'executar les mesures recollides en el PMUS, així com el control del cronograma establert.
- )] **Revisió i actualització del PMUS:** basat en la metodologia que pugui sortir del propi PMUS, establirà un protocol per al seguiment del PMUS que permeti una revisió constant del diagnòstic i actuacions del pla per adaptar-se a l'evolució de la mobilitat a la ciutat.
- )] **Seguiment estadístic i control de dades:** com a funció principal de la figura de gestió, s'estableix la funció d'observar l'avenç del Pla, fent un seguiment del grau de compliment de les mesures proposades i complementant amb la informació sobre com està la mobilitat de la ciutat periòdicament.
- )] **Comunicacions:** Aquesta figura quedarà a càrrec de tot el que representa la comunicació i difusió d'accions derivades de la seva pròpia activitat i del PMUS. Per tant serà necessària la generació de documentació periòdica, en base als indicadors del PMUS i altres que es complementin, i oferint així un producte útil a la ciutadana per al respectiu monitoratge de l'avenç de la ciutat i el disseny de noves propostes.

Tanmateix, es faria responsable de planificar i dur a terme campanyes de promoció de l'ús del transport públic i la mobilitat activa, sobre tot acompanyant la implantació de mesures relacionades, fent per tant divulgació dels objectius i beneficis de les mateixes.

- )] **Negociacions:** degut a la singularitat d'algunes de les propostes respecte al caràcter supramunicipal de les mateixes i la implicació de diferents agents externs a l'administració local, aquesta figura també quedarà a càrrec de dur a terme negociacions, acords i convenis en base a les propostes i objectius del Pla.

Com ja s'ha mencionat en punts anteriors, és important que el Pla sigui una eina d'implicació general, del qual hi participin agents de tota naturalesa com entitats públiques, empreses privades o associacions o col·lectius civils. El gestor de la mobilitat seria la figura encarregada de coordinar tot aquest espai col·laboratiu.

- )] **Assessorament:** De manera més aliena a la pròpia relació d'aquesta figura amb el present PMUS, però en relació directe amb les seves tasques, es pot presentar com a una entitat assessora en matèria de mobilitat. Aquesta activitat seria no només en l'ajut de la implantació de mesures concretes que calgui la participació d'entitats privades o externes sinó també a aquelles empreses i/o àrees d'activitat que vulguin

implementar plans de mobilitat tant en els continguts, bateria de mesures, etc. com en la informació sobre els possibles ajuts tant a nivell europeu com a nacional, que permetin optar a subvencions que fomentin l'emprenedoria de projecte relacionats amb la mobilitat, tant d'iniciativa pròpia com privada.

Atès el fort caràcter tècnic de les tasques que ha d'assumir la figura resultant, s'aconsella que el personal estigui format per tècnics en mobilitat i transport, amb una capacitat transversal i multidisciplinària, necessària en compaginar els treballs realitzats com a experts en mobilitat urbana, comportament social, responsables de comunicació i divulgació d'informació.

### 8.2 GESTIÓ DEL FINANÇAMENT

El cost de les mesures així com el pressupost íntegre del Pla té un caràcter aproximat que dependrà de la forma final en les que es realitzin cadascuna de les mesures proposades. Tot i això, és important destacar les diferents fonts de finançament per a la implementació del Pla, així com les que se'n derivin dels diferents plans o programes que s'inclouen:

#### )] Fons aliens a l'Ajuntament de Manresa

Part de les mesures que s'inclouen en el PMUS tenen un fons de finançament aliè al propi Ajuntament i el seu cost estimat no s'ha recollit en el present document. Aquest fet pot deures a diversos motius:

- o Afecten a infraestructures i/o serveis que són competència d'altres entitats.
- o Afecten a infraestructures i/o serveis que poden ser competència del propi Ajuntament però s'han arribat a acords per a obrir línies de finançament extern.
- o Són iniciatives a dur a terme dins de l'àmbit privat, en les que l'Ajuntament pot actuar com agent facilitador o promotor.

#### )] Fons propis

- o Finançament directe mitjançant partides pressupostàries destinades a tal fi. Execució de propostes mitjançant l'assignació pressupostària anual destinada a l'espai urbà i el sistema de transport en general.
- o Finançament invers de l'explotació de l'aparcament regulat. Aquesta línia de finançament es basa en l'acord de ple pel qual s'estableix la municipalització de la gestió de la zona blava i que incloïa el compromís de reinvertir els ingressos de superàvit del finançament del manteniment del propi sistema d'aparcament regulat en projectes i iniciatives relacionades amb la mobilitat sostenible. Anualment s'haurien d'arribar a acords per a derivar parts de la quantitat disponible en diferents projectes de la ciutat com poden ser, per exemple: camins escolars, transport públic, projectes d'infraestructura, etc.
- o Subvencions i ajudes rebudes, destacant, per exemple, la participació en els fons Next Generation activats fins a l'any 2026 i vinculats als objectius del PMUS de Manresa en qualsevol dels 4 eixos

que persegueixen: la transició ecològica, la transformació digital, la cohesió social y territorial y la igualtat social y de gènere.

### 8.3 SEGUIMENT I INDICADORS

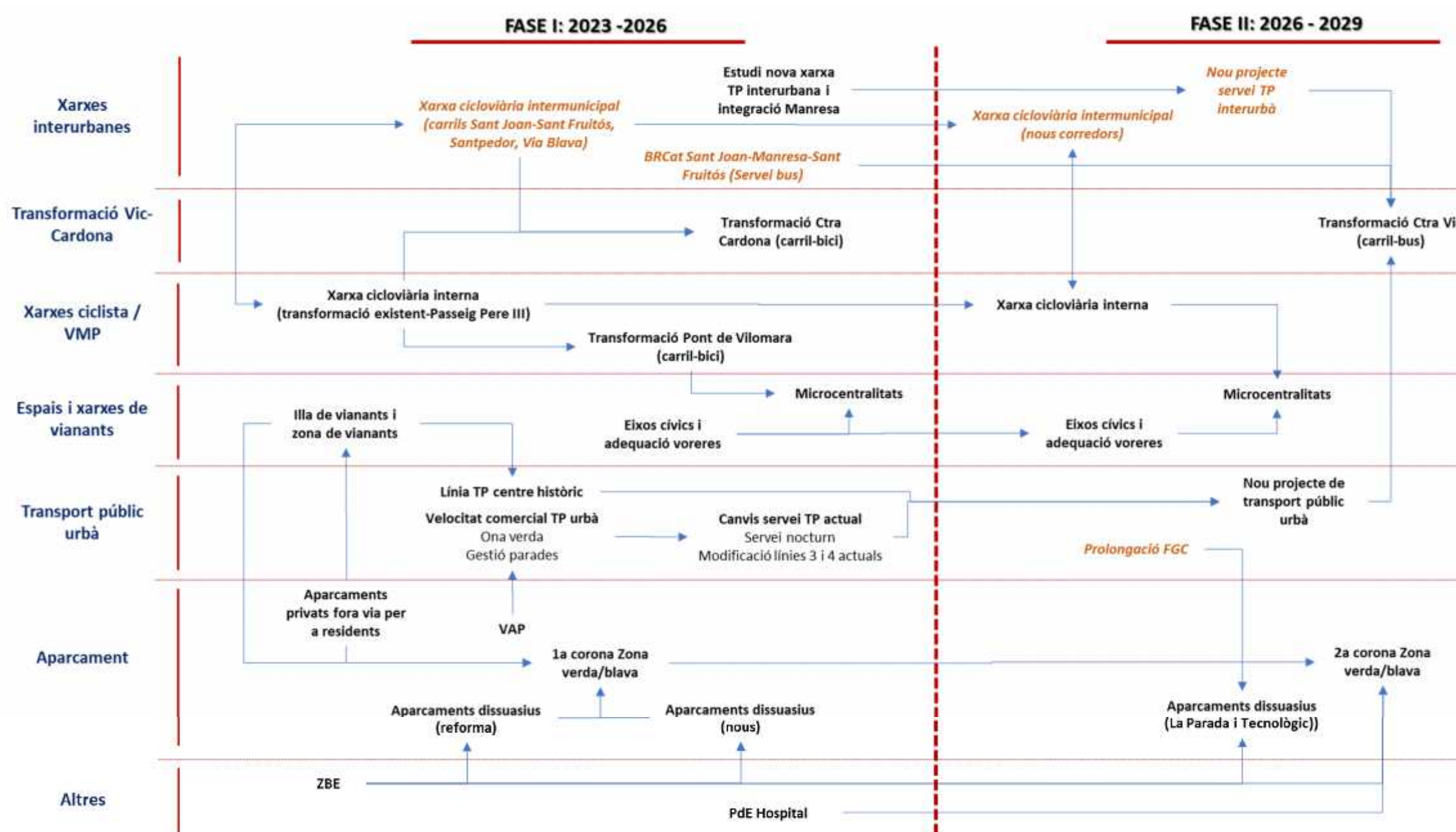
#### 8.3.1 Seguiment a la implantació de les mesures

Més enllà de la capacitat financera i de gestió del PMUS, una de les dificultats en la seva implantació és la transició de models de xarxa de transport, tant a nivell de ciutat com en l'àmbit local.

Per tal de minimitzar aquests impactes es important comprendre que el pla de mobilitat de Manresa està concebut com un conjunt de propostes relacionades que, segons es succeeixen, condicionen les possibilitats i la forma en la que s'executaren propostes posteriors, algunes degut a una relació de dependència i d'altres degut a la pròpia forma en que s'hagin estructurat les mesures precedents.

El següent esquema mostra les relacions entre algunes de les mesures més rellevants, posant de manifest aquests vincles de dependència. Addicionalment, es pot observar com les diferents actuacions que es produeixen en els diversos àmbits de la mobilitat estableixen relacions de dependència entre els mateixos, reforçant la necessitat de concebre el sistema de mobilitat de forma integral.

Figura 11. Vincles i relacions de dependència entre les mesures del PMUS



Tot i això, no s'ha de minimitzar els impactes de la transitorietat de la implantació del PMUS i atendre a les conseqüències dels canvis que es vagin succeint.

Els objectius del PMUS, alineats amb totes les polítiques i estratègies de caràcter autonòmic (PDM 2020-2025), estatal i europeu (Agenda 2030-Objectius de desenvolupament sostenible) conflueixen, per la seva pròpia naturalesa, cap a una nova concepció de l'espai urbà, tant respecte a qui han de ser els seus protagonistes a com per la forma en que se li ha de donar ús. D'aquesta manera, l'estratègia principal és col·locar els vianants com a punta de la piràmide en la mobilitat de la ciutat, essent en definitiva el mitja universal i que tothom fa servir en algun moment o altre del dia; tothom és vianant. Aquest fet comporta una transformació urbana que ha de fer front als desenvolupaments històrics que hi ha hagut a les ciutats quant a definició de l'espai públic, dissenyant en molts casos el viari per a donar resposta al trànsit motoritzat. Es per això que les mesures vers la millora de les condicions de la mobilitat activa, sobre tot vianants, tenen unes conseqüències en detriment d'aquests modes motoritzats i per tant una conseqüent reducció inevitable de l'espai destinat als mateixos, ja sigui en circulació o aparcament.

Aquesta transformació s'ha de realitzar de manera progressiva i tenint en compte les necessitats i realitats dels àmbits sobre els que s'actua, amb especial atenció sobre la gent que hi resideix. El PMUS proposa unes línies generals de transformació que en molts casos comporten pèrdues de places d'aparcament (o carrils de circulació). Per tant, la transformació no pot anar lligada amb l'obligatorietat sobtada i sense condicions de canvis d'estil de vida i s'han de buscar, per a cada proposta i en cada cas, mesures que de contrarestin aquest efecte, sense perdre de vista l'assoliment dels objectius generals del Pla i la intenció real de les mesures proposades.

És per tant important que aquests processos de transformació es realitzin de manera coordinada amb altres mesures complementàries, per exemple, de gestió de l'aparcament. En aquest àmbit concret, Manresa té un problema d'espai, doncs la demanda total (residents + visitants) supera l'oferta en via pública, provocant periòdics estats de congestió. Aquest fet, de manera global, es resol amb sistemes de regulació de l'aparcament que protegeixen al resident. Tot i això, aquesta situació evita la pressió que es pot donar on les places d'aparcament poden reduir-se. Es per tant imperiós que, sense la intenció d'una restitució integral, es busquin nous espais per a poder aparcar.

En aquest sentit, i paral·lelament a aquest fet, el pla fa propi el discurs en el qual l'aparcament en superfície, i per tant l'ús individual d'un espai públic, en molts casos d'una alta categoria urbana, ha de ser un cost integrat de l'usuari del cotxe. El pla insta a que aquesta transformació de carrers i pèrdua de places s'acompanyi de la recerca de nous espais que ofereixen la possibilitat d'aparcament fora de via per a qui ho desitgi (recerca i obertura de nous aparcaments i convenis i col·laboracions amb els aparcament existents -en molts casos infrautilitzats en hores nocturnes) i ajudar a minimitzar l'impacte d'algunes mesures.

Tanmateix, en els casos i mesures on el que es recerca és una transformació general d'un àmbit urbà, amb la clara intenció de protegir el mateix i dotar-lo d'una funcionalitat i imatge acord amb la seva naturalesa (interès urbà, turístic, patrimonial, etc.), la implantació d'aquestes mesures serà convenient realitzar-la de manera individualitzada per a cadascun dels àmbits. L'establiment d'illes o zones de vianants ha d'anar lligat a un guany real d'espai o protecció per als vianants, però en tot cas, i sempre amb la perspectiva del resident, es poden

permetre excepcions allà on es consideri necessari o es disposi de manera eficient d'un espai per aparcar. En un primer moment, la transformació de la zona de vianants mitjançant ordenança i senyalització (no tant en aquells carrers on sí es proposa una transformació de plataforma única on es considera inapropiat el seguir ocupant espai pels vehicles), hauria de seguir permetent protegir algunes de les places existents, a poder ser de manera concentrada. La pròpia introducció de la mesura a la llarga pot acabar per conduir a l'eliminació complerta de l'aparcament segons es vagin produint transformacions successives i canvis en els comportaments dels ciutadans.

En definitiva, es posa de manifest la necessitat de realitzar un seguiment de la implantació de les mesures, i que, tot i que el pla s'estableixi com una guia d'actuacions a realitzar per a la consecució d'uns objectius, s'hauran d'analitzar amb detall les singularitats de cada cas i avaluar períodes de transició per a minimitzar els impactes excessivament sobtats sobre la població resident.

### 8.3.2 Indicadors de seguiment

#### 8.3.2.1 Repartiment modal general

En un exercici similar al realitzat en la diagnosi, la següent taula mostra una aproximació desagregada a un dels resultats més rellevants en la valoració del PMUS. En aquest sentit es mostra el repartiment modal del total de viatges de manera desagregada segons els modes principals de transport,

Taula 11. Repartiment modal desagregat del total de viatges

Mode	Quotes desplaçaments interns	Quotes desplaçaments connexió	Quota modal totals
Caminant	59,3%	1,2%	35,9%
Bicicleta	1,0%	0,5%	0,8%
Patinet	1,0%	0,4%	0,7%
Autobús interurbà	0,2%	3,9%	1,7%
Autobús urbà	5,8%	0,7%	3,7%
Altres autobus (escolar,...)	0,0%	0,6%	0,2%
Taxi	0,2%	0,3%	0,2%
Ferrocarril	0,3%	2,5%	1,2%
Renfe Rodalies	0,0%	2,1%	0,8%
Cotxe	30,3%	84,3%	52,0%
Motocicleta	1,9%	0,7%	1,4%
Furgoneta o camió	0,0%	2,8%	1,1%

#### 8.3.2.2 Definició d'indicadors

De cara a poder realitzar un correcte seguiment i avaluació del PMUS es proposen un conjunt d'indicadors que pretenen respondre de manera quantitativa a l'assoliment dels objectius específics del PMUS, així com els objectius ambientals i socials.

Els diferents indicadors, alguns d'ells recomanats per les Directrius Nacionals de Mobilitat, són una eina molt eficient per a realitzar aquesta valoració del PMUS i identificar la tendència i intensitat de canvi assolit, tant de manera general com en aspectes més específics de la mobilitat.



Prèviament a la descripció dels mateixos, indicar que s'ha establert un nombre d'objectius (26) a l'abast de l'ajuntament de Manresa, principalment per a poder dur a terme les tasques d'obtenció de dades i càlcul que requereixen. En general, i de manera més rellevant en alguns casos que el punt de partida no és del tot clar, la valoració dels objectius requerirà en un moment donat, en principi al final de la vigència del propi pla, de treballs de camp addicionals. Aquests treballs s'han de concebre com a tasques incloses en el propi pla del PMUS. Aquest treball de seguiment, entesa i valoració dels objectius, posa novament de manifest la importància de disposar d'una figura de gestor del pla.

Per a cada indicador es mostra:

- ⌋ El nom de l'indicador
- ⌋ Les unitats de càlcul
- ⌋ El valor de l'any base del PMUS de Manresa
- ⌋ El valor tendencial de l'any 2029
- ⌋ El valor objectiu amb l'aplicació del PMUS de l'any 2029

Destacar que, en alguns casos, els valors pels escenaris tendencials i/o objectiu del PMUS s'han alineat amb els valors d'evolució marcats en el pdM 2020-2025. Entre aquests:

- ⌋ 1.2. Repartiment modal desplaçaments
- ⌋ 1.4. Índex d'autocontenció,
- ⌋ 2.1. Índex de motorització,
- ⌋ 2.2. Accidents anuals amb víctimes en zona urbana,
- ⌋ 3.4. Nº de parades o estacions de TP modificades per a millorar l'accessibilitat.
- ⌋ 3.7. Superfície de zona industrial que disposa de un PME

La resta s'han obtingut mitjançant càlculs realitzats en el propi marc del PMUS i, tot i resultar en variacions amb valors diferents al pdM presenten tendències en el mateix sentit d'evolució.

Taula 12. Indicadors de seguiment del PMUS de Manresa

CODI	INDICADOR	UNITATS	ANY BASE	TENDENCIAL 2029	OBJECTIU PMUS 2029
<b>Indicadors obtinguts a partir de l'enquesta de mobilitat</b>					
1.1	Repartiment modal desplaçaments interns	%	No Motoritzat (59,0%) Transport Públic (5,0%) Transport privat (36,0%)	No Motoritzat (58,3%) Transport Públic (5,1%) Transport privat (36,7%)	No Motoritzat (61,3%) Transport Públic (6,5%) Transport privat (32,2%)
1.2	Repartiment modal desplaçaments de connexió (generada)	%	No Motoritzat (2,2%) Transport Públic(9,8%) Transport privat (88,0%)	No Motoritzat (2,6%) Transport Públic(9,9%) Transport privat (87,5%)	No Motoritzat (3,3%) Transport Públic(11,2%) Transport privat (85,5%)
1.3	Repartiment modal desplaçaments totals	%	No Motoritzat (35,8%) Transport Públic (6,4%) Transport privat (57,8%)	No Motoritzat (35,4%) Transport Públic (6,6%) Transport privat (58,0%)	No Motoritzat (37,5%) Transport Públic (7,9%) Transport privat (54,5%)
1.4	Índex d'autocontenció	%	65,3%	65,9%	65,7%
<b>Indicadors de context</b>					
2.1	Índex de motorització	Nº vehicles/1.000 habitants	472,0	491,0	468,7
2.2	Accidents anuals amb víctimes en zona urbana	Nº d'accidents/1.000.000 veh*km	1,19	0,85	0,74
2.3	Viatges anuals/km comercial	(Viatgers/any)/(km /any)	2,89	2,82	2,99
2.4	Longitud total urbana d'itineraris de bici protegits	Km	2,3	2,3	7,8
2.5	Nº de punts de càrrega de vehicle elèctric	Nº punts	11	23	63
2.6	Oferta aparcament regulat (vehicle privat)	Nº de places d'aparcament en zona regulada/habitant	1.246	4.101	10.394
2.7	Us mitjà de les places de C/D a totes les zones de Manresa	Ús places C/D (Nº hores d'ús CD/Places CD)	4,7	5,17	6,11
<b>Indicadors de seguiment de les actuacions</b>					
3.1	Nº de aparca-bicis en via pública de la ciutat	quantitat	228	342	758
3.2	Velocitat comercial de les línies de autobús urbà	Km/h	12,01	12,01	12,97
3.3	Nº vehicles estacionats incorrectament-indisciplina d'aparcament	màxim % de demanda il·legal	17,4%	18,3%	13,9%
3.4	Nº de parades o estacions de TP modificades per millorar l'accessibilitat	quantitat	Valor derivat del Pla d'Accessibilitat en marxa	7,1% (respecte any base)	14,3% (respecte any base)
3.5	Núm. d'interseccions intervingudes (transformació urbana i seguretat viària)	quantitat	0	0	26
3.6	Número de furgonetes parc mòbil renovades	quantitat	0	0	13

CODI	INDICADOR	UNITATS	ANY BASE	TENDENCIAL 2029	OBJECTIU PMUS 2029
3.7	Pla d'accés a les zones industrials i grans pols d'atracció	% zona industrial amb PME	0	0	100%
<b>Indicadors ambientals</b>					
4.1	Nivell d'emissions de contaminants atmosfèrics (NOx, CO, etc.)	tones/any	970,5	723,8	632,3
4.2	Nivell d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle (CO2)	tones/any	55.032,0	61.381,0	53.862,6
4.3	Nivell d'emissions de contaminants acústics	% receptors amb superacions diàries dels nivells màxims	48,3%	48,3%	24,1%
4.4	Consum de combustibles fòssils	TEP / any	17.454,0	19.473,0	17.085,4
4.5	Superfície pacificada o amb restricció a la circulació	m2	143.806,8	160.164,4	186.896,1
4.6	Petjada viària de la mobilitat activa	Espai dedicat a mobilitat motoritzada/espai viari	70%	68%	64%
4.7	Petjada total de la mobilitat activa	Espai dedicat a mobilitat motoritzada/espai públic	43%	41%	39%
4.8	Costos externalitats del transport	Milers €	26.484,0	28.236,9	25.100,5

(\*) Pel que fa al "Nivell d'emissions de contaminants acústics" Manresa no disposa d'un mapa acústic de la ciutat però sí de mesures en vies concretes (veure diagnòstic, punt 9.3.4. Mapa acústic). A partir d'aquests punts es proposa realitzar al final del pla novament mesures en els mateixos i valorar en quines d'aquestes vies es tornen a superar els llindars màxims admesos.