

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Manresa



Informe final del procés de participació

Juliol de 2022

1- PRESENTACIÓ

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

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

El procés de treball s'ha plantejat de manera que es facilités la informació necessària a les persones participants per assolir el coneixement més ampli possible sobre un tema complex com és la mobilitat. En aquesta línia, s'han dut a terme diferents accions:

- Sessió de treball amb el Consell de Mobilitat
- Sessió de treball amb tècnics i tècniques municipals
- Sessió ciutadana per treballar el Model de ciutat i entorn
- Sessió ciutadana per treballar la Mobilitat activa
- Sessió ciutadana per treballar la Mobilitat inclusiva i universal
- Recollida d'aportacions a la plataforma Decidim Manresa

Els buidats d'aquestes sessions es poden consultar a la plataforma <https://participa311-manresa.diba.cat/>

L'informe que teniu a les mans recull de forma integrada les diferents propostes formulades a través de tots els mitjans utilitzats: trobades, sessions de treball i Decidim Manresa

2- PROPOSTES I SUGGERIMENTS AL PLA DE MOBILITAT

MODEL DE CIUTAT I ENTORN

Propostes del procés de participació
Elaborar el PMU amb propostes a curt, mig i llarg termini , i disposar d'un calendari d'execució per poder fer un seguiment del pla que s'acabi aprovant
Tenir en compte l'estudi que es va realitzar per l'elaboració del POUM (Pla d'Ordenació Urbanística Municipal) on es plantejava la possibilitat de definir dos nodes externs de les vies ferroviàries de manera que permetés la pacificació de l'eix principal de Manresa com són la carretera de Vic i la de Cardona.
Facilitar una eina a la ciutadania perquè pugui fer propostes de com vol que sigui un carrer específic quan s'hagi de fer una reforma https://streetmix.net/

CONNECTIVITAT URBANA

Propostes del procés de participació
Connectivitat amb l'entorn. La mobilitat a Manresa ha de tenir en compte la connectivitat amb tots els pobles i rodals del Pla de Bages. La connectivitat activa ha d'implicar vies agradables i segures entre la trama urbana de la ciutat i els indrets emblemàtics de l'Anella Verda de Manresa, així com amb els polígons industrials. El model seria la connectivitat amb Viladordis. La comarca del Bages esdevé porta d'entrada i lloc de pas que connecta amb la Regió Metropolitana de Barcelona, a més de ser un corredor cap a la Cerdanya i Andorra. La mobilitat dins de la comarca hauria de dotar de majors oportunitats de creixement i diversificació industrial. Tenim grans empreses (Iberpotash, Denso, Tous, Mafrica, Avinent, Ausa, Friman, Rossignol, etc.). Hi ha una via fèrria que té moltes possibilitats de trànsit de tren de mercaderies de sal potassa. Hi ha una planificació per comunicar Manresa amb el parc de l'Agulla i es podria continuar fins a Santpedor per facilitar l'arribada de treballador@s a les empreses.
Rodals i àrees industrials del pobles del Pla de Bages comunicats per vies verdes. Els rodals agrícoles i forestals i àrees industrials dels pobles del Pla de Bages, haurien de estar convenientment comunicats per vies verdes, pel fet que molta població del Bages viu i treballa en diferents municipis i ha de tenir la possibilitat de traslladar-se a peu o en bicicleta entre casa i la feina. Per anar al Polígon Industrial de Sant Fruitós, just al costat de Manresa, es pot crear un carril bici que faciliti poder-se desplaçar en bicicleta als treballadors.
Garantir una bona connectivitat amb els diferents pols d'atracció en hores de

<p>màxima aflluència, com ara la zona del Conservatori de música, el CAP o el Barri Antic, així com la connectivitat dels recursos turístics i esportius amb transport públic.</p>
<p>Millorar la connexió de bus amb la Diagonal de Barcelona. S'hauria de revisar la ruta de l'autobús perquè triga molt en sortir de Manresa per anar a agafar la c16. La línia de bus de Manresa a Barcelona ha reduït el número de vehicles i això ha generat retards i augment de densitat d'usuaris en determinades franges horàries.</p>
<p>Que el carril bici connecti amb l'Anella Verda de la ciutat, i pensar en les vies verdes no només com una alternativa de lleure sinó també com una alternativa de mobilitat i transport. Senyalitzar millor els itineraris i vies verdes per potenciar el seu ús.</p>
<p>Aposta decidida del Bages pel ferrocarril. El soterrament de l'estació dels Ferrocarrils Catalans a la plaça d'Espanya tindrà molt més sentit si, simultàniament, s'aposta pel Tram Bages. Manresa ha d'exigir a RENFE, prioritzar la construcció del túnel de Montcada i Reixach, obra que disminuiria radicalment el temps de viatge i augmentaria la freqüència de trens amb Barcelona. És una aposta funcional i amb un bon futur econòmic, cultural i social. Invertir en la mobilitat comarcal amb el tren, redueix les emissions contaminants, reforça el potencial econòmic de la comarca i de la seva capital. Una via de tren que ja existeix per connectar les poblacions del Bages Sud amb el Nord.</p>
<p>Connexió amb FGC amb Barcelona FGC, hauria de tenir una connexió abans amb el TRAM o un altre mitjà de transport (autobús que surti de Quatre Camins, per exemple) i així reduir el temps de viatge. El temps de pas de FGC, també s'hauria de reduir a 20 minuts entre setmana (que algun arribi a Olesa) i mitja hora els caps de setmana.</p>
<p>Línia St. Joan de V - Estació de l'R4. Que els de St. Joan de Vilatorrada puguin agafar el tren per anar a qualsevol lloc de manera òptima. Una ruta directa hi ajudaria molt amb un bus cada hora, per exemple, però, mantenint la línia actual 701. El recorregut de St. Joan de Vilatorrada a l'estació és tan directe i serviria a tanta gent que podria ser bastant útil.</p>

ZONES DE BAIXES EMISSIONS

<p>Propostes del procés de participació</p>
<p>Replantejar els límits de la ZBE per treure els polígons dels Trullols i dels Dolors, la zona del Poal i Puigberenguer que són poc transitades.</p>
<p>Cal ser flexibles en la seva aplicació i potenciar molt el transport públic perquè sigui una alternativa viable i efectiva i no generi un conflicte social, perquè no tothom es pot permetre el canvi de vehicle.</p>

Promoure una gestió dinàmica i smart dels semàfors amb tecnologia 5G per facilitar una reducció de les emissions.

Posar en valor la salut com un benefici real en les diferents alternatives de mobilitat que es plantegen. Analitzar les emissions de partícules que són nocives per a les persones, i quin impacte tenen en la salut d'aquestes actualment, i quantificar la reducció d'emissions de les diferents mesures que s'executin.

TRANSPORT PÚBLIC

Propostes del procés de participació

Servei de bus urbà més competitiu. Redefinir les parades de bus urbà acostant-les als punts on hi hagi més oferta i més demanda de passatgers i suprimir les innecessàries, cosa que augmentaria la velocitat comercial fent reduir el temps de recorregut i l'interval de pas. Si es fan línies més curtes es necessitaran menys busos, i es mantindrà, o fins i tot millorarà, encara més, l'interval de pas. Aquests busos es podrien redistribuir creant línies noves que donessin cobertura, sobretot als polígons industrials, per tal d'incentivar la mobilitat obligada usant el bus urbà. Es proposa analitzar si surt a compte o no perdre àrea de cobertura i redefinir les rutes. Es podria fer que aquestes zones siguin a demanda mitjançant una aplicació mòbil o telefonant el bus.

Prioritzar el transport públic i per això cal millorar la seva velocitat. Donar prioritat de pas al bus mitjançant la creació de carrils bus, especialment a la carretera de Vic i al Passeig.

Renovar la flota de busos més sostenibles amb combois híbrids o elèctrics i repensar la mida dels busos en funció dels seus itineraris. Potenciar microbusos a la zona del Barri Antic, perquè actualment no hi passen i cal facilitar l'accés de les persones grans.

Establir uns **preus més competitius vinculats a diferents franges horàries.** Targeta bus +16, repensar les zones tarifàries i fer pressió a la Generalitat. La zona del Bages està mal dividida i cal una millor integració tarifària. Fixar unes tarifes més assequibles de bus amb abonaments que no caduquin (anuals), facilitarien l'ús a jubilats i a estudiants.

Disposar de més punts de venda de targetes de bus/màquines expenedores. Canviar el pagament en metàl·lic obligatori de les targetes T-10 bus, i facilitar altres mitjans.

Disposar de més línies de bus interurbanes per travessar la ciutat.

Potenciar les parades intermodals connectant les diferents entrades i mitjans de

transport de la ciutat.
Implantar el Tren-Tram Callús – Sallent - Santpedor , aprofitant la via existent per les mines.
Facilitar busos llançadora en les festes i festivals i espais nocturns de festa
Impulsar mesures per tal que la línia de bus del Xup tingui la mateixa consideració i atenció que les línies urbanes . També caldria millorar-ne la freqüència.
Facilitar servei de bus nocturn als polígons i als hospitals per facilitar la mobilitat de la gent que treballa de nit.
Connectar les zones poblades en les zones que concentren més mobilitat laboral, com els polígons industrials , pensant en transports especials tipus busos llançadora.
Habilitar busos llançadora en hores punta pels estudiants que fan formació post obligatòria i que connectin amb l'estació de busos i tren cap als centres de formació post obligatòria.
Pensar en col·locar parades sempre en la part més elevada dels carrers , com per exemple, el carrer Alcalde Armengol o Tarragona, per facilitar la mobilitat de les persones grans i les persones amb mobilitat reduïda. O a la zona del Barri Vell, per exemple, per accedir a l'Ajuntament, en cotes altes, com la plaça Infants.
Nova parada de bus a la zona de les Bases . Afegir-la després de Centre Hospitalari i abans d'UPC. Les parades serien: Centre Hospitalari, rotonda parc de la Font del Gat i UPC. Facilitaria molt l'ús de les línies 2 i 3 perquè estalviaria les pujades als usuaris, que són força considerables, per arribar a les Bases de Manresa o a la plaça Mallorca des de la zona baixa del carrer de l'Abat Oliba.
Adequar els itineraris i les freqüències als horaris d'entrada i sortida dels centres educatius per promoure el seu ús entre aquesta franja de població.
Millorar l'App Bus Manresa , fer-ne més difusió i publicitat per augmentar el seu ús, i que els horaris de pas siguin reals a partir de la seva localització real.
Millorar la higiene i seguretat en les estacions de tren i autobús , amb pàrquings gratuïts per potenciar l'intercanvi modal i l'ús del transport públic, o bé bonificar els aparcaments propers a les estacions per aquelles persones que utilitzin el transport públic.
Potenciar la connexió de Manresa amb els municipis propers de la comarca amb petits busos elèctrics que connectin amb les poblacions de l'entorn.

Connectar amb autobús l'estació de RENFE Viladordis. Actualment no hi ha cap autobús que connecti l'estació de Renfe i la parada de Manresa Viladordis, ni de pujada ni de baixada, això implica que els veïns d'aquesta zona han de fer el trajecte caminant.

APARCAMENT

Propostes del procés de participació

Promoure aparcament per a residents en zones d'alta densitat. Crear zones verdes d'aparcament per a residents o en la mesura del possible aprofitant pàrquings privats amb baixa ocupació actual, com per exemple, l'aparcament de l'Hospital, a la Balconada. Es podrien potenciar els aparcaments privats que actualment estan parcialment buits (el del Congost, el del costat del Pont de Ferro, etc.).

Reduir els preus de la zona blava i potenciar les tarifes reduïdes per aparcaments soterrats per treure vehicles de la superfície que ocupen espai per a altres mitjans de transport.

Fer una revisió de la funció de la zona blava, pensant, per què la volem? Replantejar la zona blava, fent tarifes per zones i per a diferents franges horàries. Municipalitzar el servei, i que esdevingui de gestió municipal perquè els beneficis es puguin invertir en millores per la mobilitat de la ciutat.

Potenciar els aparcaments dissuasius en diferents zones (Bufalvent, Congost, La Parada Parc tecnològic, Valldaura, La Salle, el Parc de l'Agulla, el Pont de Ferro, Avinguda dels Dolors i plaça Catalunya). I que estiguin ben connectats amb la ciutat amb bus, bici i VMP. Estudiar si aquests aparcaments dissuasius poden ser preferentment verticals (construccions en superfície) per ocupar el mínim espai possible i disposar del màxim de places.

Crear un espai pel desencotxament de busos turístics a la Plaça Europa.

Fer un **bitllet integrat d'aparcament.**

MOBILITAT ACTIVA

ESPAIS I ENTORNS URBANS PRIORITARIS

Propostes del procés de participació
Reduir la circulació dels vehicles pesats per la ciutat.
Eliminar la circulació de vehicles en els carrers estrets que sigui possible per passar-los a ser zones de vianants.
Establir limitacions al pas de vehicles en carrers que actualment s'utilitzen com a dreuera (per exemple, carrers Santa Llúcia, Puigterrà de Dalt, etc.)
Pacificar les carreteres principals com: la carretera de Vic, la carretera de Cardona i el carrer Barcelona.
Donar prioritat els vianants als entorns escolars i als centres de salut. En aquests equipaments és important facilitar l'accés amb transport públic i evitar la presència del vehicle privat. Per exemple, s'assenyala que a La Salle i a La Vedruna no hi ha una bona connexió amb transport públic.
Cal condicionar adequadament aquests espais i entorns urbans prioritaris , incrementant l'arbrat i la vegetació, amb fonts i aigua, i amb paviments tous. I promoure proves pilot per concertar les accions amb els agents implicats (directors/es dels equipaments afectats, etc.). Es poden realitzar proves experimentals, com per exemple, tancar carrers en dies i hores concretes limitant el pas dels vehicles i promovent l'espai pels vianants.
Millorar el Camí a la Torre de Santa Caterina. La Torre és un bé cultural d'interès nacional. La seva situació geogràfica permet gaudir d'una de les millors panoràmiques de Manresa. Cal vetllar pel camí d'accés i l'entorn de la Torre, es mereix un manteniment més acurat.
Connexió verda entre la Parada i l'Agulla, i restauració dels corredors ecològics i socials. El Pla director de l'Agulla hauria de prioritzar la connexió verda entre el barri de la Parada i l'Agulla. El mateix Pla hauria de prioritzar la recuperació del corredor ecològic i social entre el Poal i Viladordis, actualment estroncat pel polígon, eternament buit, del Grau.
Asfaltar el Camí del Grau (davant del camp de futbol de les Cots). És un camí molt utilitzat i transitat per tots els jugadors/es del camp i pels visitants i altres participants. Quan hi ha èpoques o dies de pluja aquest camí, que té moltes irregularitats, s'omple de bassals i tolls d'aigua i és intransitable.
Incloure agents vinculats a la salut al Consell de Mobilitat perquè hi ha molts temes de mobilitat que afecten la salut.

VIANANTS

Propostes del procés de participació

Ampliar les voreres dels itineraris principals de la ciutat. Hi ha moltes voreres estretes al centre de Manresa, per les quals no passen les cadires de rodes, com per exemple, el carrer Lepanto, el carrer Bailèn (en aquests carrers es podria guanyar vorera si es treu una filera d'aparcaments) i el carrer Hospital (per accedir a l'Ajuntament). La vorera de la ctra. de Cardona que porta al Pont Nou i al Parc Fluvial del Cardener és un punt negre de la connectivitat trama urbana amb el Parc Fluvial i Pont Nou. L'obra és factible i necessària. Dimensionar bé les voreres segons l'espai disponible, segons els diferents usos que es vulguin potenciar en cada carrer: vianant, bicicleta, vehicle privat, etc.

Xarxa de carrers per a vianants i bicis, sense cotxes.

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

Incrementar els carrers amb plataforma única ampliant les zones de prioritat invertida, i això es pot fer amb mesures "low cost" mentre no es pugui executar una intervenció més costosa. (per exemple al carrer Hospital, Infants, Cos) Convertir el màxim de carrers en vials per a vianants on només hi puguin accedir en cotxe veïns i serveis. Evitant crear col·lapses dins la ciutat i mantenint el flux de vehicles el màxim homogeni possible. Poso alguns carrers d'exemple que es podrien convertir en carrers per a vianants:

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

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

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

Redissenyar les cruïlles a partir dels itineraris de pas “naturals” dels vianants, i no tant, pensant en la circulació de vehicles. Fer que tots els passos de vianants siguin accessibles, amb un bon anivellament i sense obstacles per a les persones amb mobilitat reduïda.

Resoldre com queden les accions que es van emprendre durant la Covid (urbanisme tàctic), quan es van ampliar voreres amb pintura, **si** s'han de consolidar amb una intervenció més duradora o han de tornar a la seva situació anterior.

Impulsar una **estratègia per promoure un canvi d'hàbits de mobilitat** de la ciutadania. Fer pedagogia per deixar de fer servir el cotxe, i això es podria treballar amb la figura dels agents cívics.

Restringir l'accés del vehicle privat a la illa de vianants (Plaça Major, Sobrerroca, Born, carrer Nou)

Eliminar paviment de formigó blindat o no ampliar-ho a més zones.

Hi ha **voreres en mal estat, especialment en les sortides dels pàrquings** perquè el pas dels vehicles fa malbé les rajoles. Cal vetllar per un bon manteniment d'aquestes. Cal realitzar un bon manteniment dels escocells i netejar-los per no dificultar el pas de les persones.

Que els semàfors prioritzin els vianants i les bicicletes en front del vehicle privat.

Evitar els aparcaments en bateria ja que si el vehicle toca la roda amb la vorera provoca que bona part del vehicle envaeixi una part de la vorera, i això, en algun cas dificulta el pas dels vianants, especialment de les persones amb mobilitat reduïda.

BICICLETES

Propostes del procés de participació

Parlar de carril per a Vehicles de Mobilitat Personal i no pas de carril bici.
Ampliació del carril bici a tota la ciutat. Cada cop són més els usuaris que es mouen amb patinet elèctric i alhora, es fa difícil la circulació en bicicleta. La ciutat ha d'estar comunicada a través d'un carril bici. Cal planificar els carrils bici en vies principals segregades i protegides, connectant punts d'interès, com es realitza amb la xarxa de transport públic. Cal fer una xarxa estructurada que permeti connectar els diferents pols d'atracció i habilitar un carril bici transversal.
Eliminar una línia d'aparcament de cotxes a la carretera de Vic i de Cardona i fer un carril bici de punta a punta de la ciutat.
Homogeneïtzar els tipus de carrils bici i VMP.
Establir una xarxa d'aparcaments per a bicis i patinets als centres educatius, casals de joves, biblioteques, etc. i potenciar els aparcaments de bicicleta segurs en pàrquings soterrats i en la via pública en zones concorregudes: estacions de tren i bus, plaça Valldaura, carrer Jaume I.
Promoure un sistema de <i>bicing</i> elèctric, ciutadà i turístic. Facilitar el lloguer per necessitats puntuals de bicis, patinets i cotxes elèctrics.
Fer una normativa clara de l'ús de bicicletes i patinets i fer-ne difusió.
Habilitar carril bici a totes les noves urbanitzacions (via Sant Ignasi, la Carpa del Riu..)
Fer un carril bici a l'avinguda de la Pau que dona accés a La Salle o a la Vedruna. A més, s'observa que a l'avinguda de la Pau, amb els cotxes aparcats, si hi ha una emergència a La Salle o a la Vedruna un cotxe d'emergències no passa, i si hi hagués un carril bici, sí.
Identificar els itineraris per a bicicletes per anar d'un lloc a un altre i col·locar la senyalització adequada, donant visibilitat a la bicicleta i potenciant el seu ús. Caldria pintar i ampliar els carrils bici perquè s'identifiquin millor.
Permetre pujar la bicicleta als autobusos, per incentivar el seu ús.

Propostes del procés de participació
Ser menys permissius, especialment amb l'estacionament inadequat en els passos de vianants o en les voreres. Incrementar el control de l'excés de velocitat dels vehicles i multar els qui excedeixin els límits establerts. Per això es proposa la col·locació de més radars, en concret, es proposa col·locar radars a: avinguda Bases de Manresa, Pujada Roja, carretera de Vic i carretera de Cardona.
Incrementar els elements reductors de velocitat dels vehicles o disminució de l'amplada del carril de circulació per fer complir les velocitats límit establertes, i col·locar radars als entorns escolars per dissuadir, carrers com Sant Cristòfol o Pont de Vilomara.
Millorar la visibilitat dels passos de vianants , per exemple, quan estan mal ubicats darrera de contenidors, que treuen visibilitat; i allunyar els cotxes estacionats dels passos de vianants que resten visibilitat quan es creua amb cadira de rodes.
Millorar la senyalització dels equipaments i espais de referència de la ciutat per evitar que les persones que no s'ho coneixen donin més voltes de les necessàries.
Circulació entre C. Sallent i Av. dels Dolors. Els dos carrers que comuniquen la part baixa entre C. Sallent i Av. dels Dolors (C. d'Avinyó i C. D'Artés), ambdós són en el mateix sentit cap a C. Sallent. Canviar la direcció d'un dels dos per a poder accedir des de C. Sallent a Av. dels Dolors sense haver d'arribar a Pl. Prat de la Riba, que de per si ja és prou conflictiva.

MOBILITAT INCLUSIVA I UNIVERSAL

VISIÓ DE GÈNERE

Propostes del procés de participació
Intervenir en els punts negres o foscos per a la mobilitat a peu. Per exemple, el túnel de sota l'estació de busos és hostil per anar a peu. Cal un millor accés per anar d'un barri a un altre. Facilitar que les cruïlles siguin amples i amb una major visibilitat.
Flexibilitzar el lloc de la parada del bus en determinades hores del dia. És important la formació i les instruccions que es donen als conductors/es.
Facilitar un enllumenat adequat dels carrers fins més tard, de manera que es pugui

<p>augmentar la percepció de seguretat. Habilitar una millor il·luminació als camins esportius i al Passeig del Riu i a les zones grans d'aparcament (taverna Mallol, aparcament Renfe, etc.).</p>
<p>Cal promoure la ciutat dels 15 minuts, amb serveis de proximitat i visió social.</p>
<p>Millorar la senyalització i indicacions en general.</p>
<p>Vincular el transport públic als recorreguts més universals.</p>

MOBILITAT REDUIDA

<p>Propostes del procés de participació</p>
<p>Millorar l'accessibilitat ampliant les voreres estretes i traient els obstacles de la vorera. Adaptar les voreres per persones amb mobilitat reduïda i fer-les realment accessibles. Cal actuar en els rebaixos de totes les voreres ja que moltes no estan bé. Cal arreglar els carrers i voreres per tal que compleixin la normativa i garantir que les voreres tinguin 2 metres d'espai útil.</p>
<p>Quan es realitzin obres a la via pública, que aquestes treguin espai de la calçada i no de la vorera.</p>
<p>Potenciar els busos petits per dintre del barri antic pensant en les persones grans i les persones amb mobilitat reduïda que hi viuen. Disposar de microbusos que circulin a 20km/h ja que són carrers de plataforma única.</p>
<p>Abans de fer una obra cal presentar-la als representants de les entitats dels col·lectius amb dificultat de mobilitat. Tenir en compte les diferents situacions; persones amb dèficit visual, PMR. Tenir en compte que hi ha diversitat de perfils quan es fan les obres.</p>
<p>Fer itineraris inclusius ben senyalitzats</p>

<p>Garantir que els passos de vianants són accessibles i tenen continuïtat de la vorera i el carrer. Els passos de vianants amb rampes accessibles no han de tenir obstacles com arbres, papereres, etc. A més s'haurien de senyalitzar i pintar amb una pintura adequada. Assegurar-se que els passos de vianants tenen les voreres rebaixades a tots dos costats; exemples on cal actuar: carrers Serret i Arbòs, Doctor Esteve, Sant Josep, passatge Mercè, carrer Gaudí o Martí i Julià</p>
<p>Fer accessibles més espais de l'entorn natural.</p>
<p>Tenir parades del bus que siguin accessibles amb cadira de rodes.</p>
<p>Fer que els aparcaments de persones amb mobilitat reduïda tinguin les mides adequades per estacionar els cotxes i poder baixar amb la cadira al costat. Revisar que tots els aparcaments ho complexin i que es repinti i revisi la senyalització.</p>
<p>Establir la gratuïtat de les places d'aparcament per persones amb PMR.</p>

ENTORNS ESCOLARS

<p>Propostes del procés de participació</p>
<p>Limitar l'accés dels cotxes als entorns escolars. Pacificar les zones perimetrals de les escoles on no es permeti l'accés amb cotxe privat, però sí a cotxes amb PMR. Pacificar entorns de l'avinguda de la Pau on hi ha diverses escoles com La Salle, Vedruna o l'institut Pius Font i Quer.</p>
<p>Promoure les illes de vianants de manera que es doni més llibertat de moviment als infants i potenciar els camins escolars amb seguretat i sensibilització i amb més pressupost. Cal fer més amè i amable i divertit el fet d'anar a peu, així com finançar els monitors que acompanyen els infants en transport públic.</p>
<p>Promoure la disminució de la contaminació acústica i atmosfèrica en entorns</p>

escolars.
Realitzar talls de carrers limítrofs en les hores d'entrada i de sortida als centres educatius.
Potenciar els carrils bici segregats per arribar a les escoles.
Promocionar el bus amb monitoratge per incrementar l'autonomia dels infants i els adolescents. Contribuir des de l'ajuntament al cofinançament d'incitatives com el bici bus o el bus escolar.
Realitzar la zonificació escolar pensant amb la mobilitat per minimitzar el desplaçament de l'alumnat.
Habilitar espais de petó i adeu a les escoles i facilitar les entrades esglaonades a les escoles.
A banda dels entorns escolars considerar altres equipaments que atenen infants com ara el CDIAP on caldria habilitar més places de PMR.

3- PARTICIPANTS

Membres del Consell de Mobilitat

1. Dani Camerino
2. Ricard Galvan
3. Antoni Erro
4. Esteve Oró
5. Josep Maria Soler Bonet
6. Francisco Ledesma
7. Betina Berger
8. Gemma Boix
9. Andreu Font
10. Virgínia

11. Jordi Espuña

12. Ricard Costa

13. Anna Querol

14. Jacint Serriols

Entitats i ciutadania

15. Alba Castellana Farré

16. Anna Reguant Ridó

17. Antonio Raya

18. Antonina Crespiera Viñolas

19. Albert Serra

20. Coloma Colell

21. Conxa Balet Serra

22. Conxita Almarcha Villena

23. Cristina Balaguer Prunés

24. Carles Tarré Pons

25. Claudina Relat Goberna

26. Imma Santasusana Riera

27. Ignasi Cuadros Vila

28. Jaume Sanahuja Juncadella

29. Josep Alías

30. Jaume Torras Torra

31. Joan Massip Camprodon

32. Joan Jorge Sánchez

33. Jofre Sivillà Balaguer

34. Lola Terra

35. Lluís Genescà Cols

36. Maria Assumpta Domingo

37. Montserrat Garcia Pons

38. Marta Casas

39. Manuel Santoyo
40. Marina Hosta
41. Marta Olivares
42. Mario Fuente Costa
43. Miquel Àngel Tomas
44. Montserrat Soldevila
45. Montse Díaz
46. Rufí Cerdán
47. Núria Pou Àlvarez
48. Pere Canadell
49. Rosa Roura
50. Ramon Caballol
51. Rosa Zamora
52. Toni Revilla
53. Valentí Serra
54. Víctor Prat Serra

Responsables tècnics

55. Montse Perramon, Residus i Neteja
56. Jacint Serriols, Gestió de Serveis Urbans
57. Joan Collado, Xarxes i Ciutat Intel·ligent
58. Josep Maria Muncunill, Manteniment de la Via Pública
59. Laura Perostes, Programa de la Gent gran
60. Joan Francesc Domene, Programes Estratègics i de Ciutat
61. Alba Alsina, Medi Ambient
62. Alba Canals, Activitats Urbanes
63. Jordi Martínez, Policia Local
64. Laura Castany, Programa de la Dona i LGTBI
65. Cristina Cano, Programa de Joventut
66. Josep Perau, Esports

67. Marta Romeo, Ensenyament

68. Rosa Barrull, Ensenyament

4- IMATGES DEL PROCÉS

