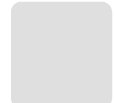


# Pla de mobilitat urbana d'Olesa de Montserrat

Document III. Annexos  
Volum II (Altres)



Març de 2013



Diputació  
Barcelona

Àrea de Territori i Sostenibilitat  
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat  
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local



Ajuntament  
d'Olesa de Montserrat  
Baix Llobregat- Barcelona

**C I N E S I**  
CONSULTORIA DE TRANSPORT



# CRÈDITS

## Direcció facultativa

### Diputació de Barcelona

**Paloma Sánchez-Contador Escudero**

Enginyera de Camins, Canals i Ports  
Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local  
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

**Hugo Moreno Moreno**

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques  
Cap de la Subsecció de Mobilitat i Seguretat Viària  
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

**Mercè Taberna Torres**

Enginyera de Camins, Canals i Ports  
Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària  
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

### Ajuntament d'Olesa de Montserrat

**Santiago Haro**

Sotsinspector en Cap de la Policia Local

**Antonio Lázaro**

Sergent de la Policia Local

**Ferran Saló i Bru**

Arquitecte Cap

**Pascual Del Río**

Enginyer

**Pedro Chumbo**

Tècnic de Medi Ambient

**Anna Parera**

Cap d'Àrea de Participació

**Pedro Guardeso**

Tècnic AODL del Projecte de barris

**Maica Ribas i Blasco**

Responsable del Projecte de barris

## **Equip redactor**

### **CINESI, SL – Consultoria de transport**

**Francesc Xandri González**

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

**Josep Enric Garcia Alemany**

Enginyer de Camins, Canals i Ports

**Mònica Reyes Galdón**

Llicenciada en Economia

**Júlia Gilavert Margalef**

Enginyera Tècnica d'Obres Públiques

**Ferran Xumetra Subirana**

Llicenciat en Geografia

# ÍNDEX GENERAL

DOCUMENT I. MEMÒRIA

DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS

**DOCUMENT III. ANNEXOS**

VOLUM I. PLÀNOLS

**VOLUM II. ALTRES**

DOCUMENT IV. SÍNTESI DEL PLA

DOCUMENT V. MEMÒRIA AMBIENTAL

## ÍNDEX DEL DOCUMENT

DOCUMENT III. ANNEXOS	7
A. DECLARACIÓ INSTITUCIONAL	8
B. AFORAMENTS	15
C. INSPECCIÓ NOCTURNA APARCAMENT	39
D. PARTICIPACIÓ CIUTADANA	41
E. QÜESTIONARI DE L'ENQUESTA DE MOBILITAT	45

# **DOCUMENT III. ANNEXOS**

## **VOLUM II. ALTRES ANNEXOS**

## A. Declaració institucional







Data 29 MARÇ 2011

Entrada n.º.

Sortida n.º. 2316

Diputació de Barcelona  
Registre General d'Entrada  
Data R.: 05.04.2011  
Data P.: 05.04.2011  
Hora: 13:46:50  
Número: 1100026734  
Passat per la seva tramitació a  
Ger. de Serveis d'Infraestr. Viàries i Mob.  
LA SECRETARIA GENERAL, P. D.

DIPUTACIÓ DE BARCELONA (ÀREA D'INFRAESTRUCTURES,  
URBANISME I HABITATGE)  
GERÈNCIA DE SERVEIS D'INFRAESTRUCTURES VIÀRIES I  
MOBILITAT  
URGELL, 187 ED. DEL RELLOTGE  
08036 - BARCELONA  
BARCELONA

Us notifico, amb salvetat i a reserva del text definitiu de l'acta aprovada, segons allò establert a l'article 206 del ROF de les Entitats Locals, aprovat pel Reial Decret 2568/1986, de 28 de novembre, que l'AJUNTAMENT en sessió de l' Ajuntament Ple ORDINÀRIA celebrada el dia 24 de març de 2011 , entre d'altres assumpte, adoptà l'acord següent:

**"Declaració Institucional municipal per a la mobilitat d'Olesa de Montserrat. Rectificació d'errors.**

MOBILITAT. TRANSPORT I APARCAMENT  
CDA\_11/40

**Proposta de la regidoria de Mobilitat, Transport i Aparcament**

Atès que en la proposta de la regidoria de Mobilitat Transport i Aparcament aprovada en sessió de l'Ajuntament Ple celebrada el dia 24 de febrer de 2011, es va cometre un error per omissió del desenvolupament de la Declaració Institucional Municipal per a la Mobilitat d'Olesa de Montserrat.

Atès al que disposa l'article 105.2 de la Llei 30/1992, i l'article 74.2 de la Llei catalana 26/2010 cal rectificar l'acord aprovat, ja que la Declaració Institucional estava incompleta, i ha de ser com es detalla a continuació.

Olesa de Montserrat, com a moltes ciutats del món desenvolupat, ha viscut en les darreres dècades un procés evolutiu de la seva mobilitat basat en paràmetres no sostenibles al llarg del temps. La popularització de l'ús del vehicle privat, concebut fins ara com a símbol de la llibertat individual de moviment, ha comportat una pèrdua de l'equilibri tradicional en l'ús de l'espai públic, acotat físicament per definició.

Aquest fet ha comportat el desplaçament i marginalització d'altres usos tradicionals de la via pública. El carrer ha estat durant generacions, alhora que una via de transport, un espai de trobada i d'interrelació social: lloc d'intercanvis comercials, de relació entre veïns i visitants, de manifestacions lúdiques i culturals, de jocs i de conversa.

L'evolució tecnològica ha comportat, però, des de la segona meitat del segle XX, una veritable revolució en els mitjans de transport utilitzats per la nostra població, popularitzant l'ús del cotxe, i destinant per al seu ús (circulació i estacionament) la major part de l'espai públic.

Com a municipi integrant de la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat, volem modificar aquesta tendència, que ha comportat una pèrdua del caràcter social del carrer, adoptant les mesures necessàries per tal de definir un model de mobilitat d'acord amb el nostre caràcter de ciutat oberta a l'espai públic.

En aquest sentit, el Pla d'Acció Ambiental de l'Auditoria ambiental municipal de l'Ajuntament d'Olesa de Montserrat incorpora com una de les seves línies estratègiques optimitzar i completar la xarxa

Codi: 18/4/2011  
 Passia: OF MOBILITAT  
 Als efectes: SERVEIS VIARIS I MOBILITAT  
 El Gerent de Serveis

viària existent, tot facilitant la mobilitat dels vianants.

Amb el nostre model, hem d'arribar a un compromís per tal de donar resposta a la creixent i diversa demanda de mobilitat, preservant i garantint els diferents usos de l'espai públic, i augmentant la qualitat de vida de tots els ciutadans del municipi.

El Ple, fent ús de les atribucions legalment conferides,

ACORDA

PRIMER.- Assumir com a propis els següents principis que emmarquen els objectius que determinaran el model de mobilitat d'Olesa de Montserrat.

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els plans de mobilitat urbana.

El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 es pot resumir com la determinació de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport.

En un sentit més ampli, la Llei 9/2003 dibuixa les línies mestres d'una estratègia que respon als principis següents:

a) Competitivitat	d) Salut
b) Integració social	e) Seguretat
c) Qualitat de vida	f) Sostenibilitat

Aquests sis elements agrupen tot allò que la mobilitat i el transport poden aportar o sostreure a la societat. En el Pla de mobilitat urbana d'Olesa de Montserrat s'hauran d'establir aquelles mesures que, segons la configuració actual, maximitzen el saldo positiu d'aquest balanç i, per tant:

- a) Configuren un model de transport més eficient per a millorar la competitivitat del sistema productiu.
- b) Augmenten la integració social tot aportant una accessibilitat més universal.
- c) Incrementen la qualitat de vida dels ciutadans.
- d) No comprometen les condicions de salut dels ciutadans.
- e) Aporten més seguretat en els desplaçaments.
- f) Estableixen unes pautes de mobilitat més sostenibles.

#### 1. Competitivitat

La competitivitat del sistema productiu està molt vinculada a l'existència d'un sistema de transport eficient, és a dir, que aportí la màxima funcionalitat amb el menor cost global (individual + social) possible. Com a element fonamental de suport del sistema productiu, el transport ha de permetre:

Distribuir eficaçment les matèries primeres i manufacturades, en un temps i uns preus raonables.

Accedir als centres de treball amb la menor incertesa possible i en unes condicions de seguretat acceptables, tenint en compte la pèrdua de productivitat derivada dels accidents *in itinere*.

Al conjunt de Catalunya hi ha dos factors que en l'actualitat posen de manifest que el sistema de transport no disposa d'una organització prou eficient per a implantar-lo com l'element potenciador de la competitivitat que hauria de ser:

La congestió habitual dels principals corredors viaris i accessos als nuclis urbans, la qual cosa provoca un increment notable del temps exigít per als desplaçaments.

El fet que el preu del transport (és a dir, el cost individual) estigui bastant per sota del seu cost real (el cost global), com han posat de manifest els estudis recents en la matèria, de manera que no s'estimula la reducció dels costos diferents a la societat.

Tots dos factors són esmentats també al Llibre blanc del transport de la Unió Europea com a



## Ajuntament d'Olesa de Montserrat Baix Llobregat- Barcelona

principals amenaces a la competitivitat dels sectors econòmics dependents del transport. En aquest sentit, la utilització del preu del transport com a instrument per a modular la demanda del sistema ha de permetre incrementar l'eficiència, a més d'intervenir sobre l'equilibri entre funcionalitat i cost:

Un sistema de transport excessivament barat incentiva que se'n faci un ús indiscriminat (ineficient) i dona peu als episodis recurrents de congestió, és a dir, a una pèrdua de funcionalitat que al seu torn reverteix en el balanç de costos de tots els usuaris.

I a l'inrevés, un preu massa elevat restringeix el nombre d'usuaris que poden accedir al sistema de tal manera que no se n'aprofita la capacitat.

### 2. Integració social

Quan l'accessibilitat no és universal esdevé un element generador d'exclusió social. Aquells ciutadans que, per motius diversos, tenen dificultats per desplaçar-se pel territori veuen reduïdes les seves possibilitats de desenvolupament personal, social i laboral. Aquesta incidència la pateixen especialment les persones de mobilitat reduïda, és a dir, aquelles que per motius de salut tenen una dificultat addicional per poder desplaçar-se autònomament.

Però al mateix temps hi ha diferències entre territoris en la dotació de serveis de transport col·lectiu, que és el mode de transport amb un accés més universal. En aquells indrets on l'oferta és escassa, el fenomen d'exclusió generat tendeix a concentrar-se sobre els sectors socials de menys renda a causa de la dificultat particular que tenen per disposar de vehicle privat, de manera que s'accentuen encara més els fenòmens de divergència social.

A més de les conseqüències personals i socials, la manca d'accessibilitat té efectes negatius sobre la competitivitat del sistema productiu per dos mecanismes diferents:

Redueix el mercat laboral tant dels treballadors com de les empreses, i limita alhora la possibilitat d'ajustar òptimament els perfils dels treballadors i els llocs de treball.

Comporta un increment de la despesa pública en protecció social que cal revertir amb els corresponents instruments fiscals.

Cal vetllar, doncs, perquè l'accessibilitat no esdevingui un factor d'exclusió social, cosa que implica prioritzar les actuacions per a millorar l'abast i el servei dels modes de transport d'accés més universal, i evitar al mateix temps les redistribucions de renda regressives en l'assignació de recursos als diferents modes de transport i territoris. En particular, cal posar un especial èmfasi en la idea d'universalitzar l'accés al treball com a principal mecanisme d'integració en la societat moderna.

### 3. Qualitat de vida

El sistema de transport és un element que tant pot aportar com sostreure allò que coneixem com a qualitat de vida:

D'una banda, habilita la possibilitat de desplaçar-se i, per tant, de dur a terme totes aquelles activitats que els ciutadans necessiten o volen fer. Desplaçar-se és un fet quotidià per als ciutadans (i també un dret) però no és una finalitat en si mateixa (tret de casos molt particulars), sinó una activitat "pont" entre altres que realment es vol dur a terme. Així, s'espera realitzar els desplaçaments de la forma més ràpida i còmoda possible i, al mateix temps, amb una incertesa mínima, és a dir, tenint la seguretat que els serveis de transport funcionen de la manera prevista: en termes d'horaris, freqüència, seguretat, etc.

D'altra banda, les infraestructures i els serveis de transport generen un important impacte en la qualitat de l'entorn i el paisatge: fraccionen el territori i acoten la disponibilitat d'espais lliures per a l'ús social. Però aquesta degradació també es produeix en les àrees pròpiament urbanes, principalment a causa del soroll i altres elements contaminants. Aquests impactes negatius afecten tots els ciutadans, amb independència que siguin o no usuaris del mitjà de transport que els origina.

Tot el que s'ha exposat comporta que la planificació dels sistemes de transport consideri simultàniament els impactes positius i negatius. Si només s'atén a un dels dos tipus d'impacte, les demandes per a la seva millora tendeixen a esdevenir infinites. La contraposició de tots dos aspectes ha de permetre assolir un punt d'equilibri socialment acceptable, i això comporta indefugiblement

enfortir la participació, el diàleg i el consens de tots els sectors socials implicats.

#### 4. Salut

El funcionament dels mitjans de transport motoritzats produeix emissions gasoses i sonores que poden ser nocives per a la salut. Encara que les persones afectades per malalties imputables a la contaminació generada pel transport no sempre puguin percebre una relació directa amb la causa, es calcula que aquestes malalties poden tenir un impacte equiparable al que causen els accidents viaris. Els perjudicis que causen en la salut i el benestar de les persones i, de retruc, en la productivitat de les empreses, així com la pressió més gran sobre el sistema sanitari que se'n deriva, fan necessari abordar la reducció de les emissions del transport. En línia amb aquest propòsit, pot ser útil l'aplicació d'instruments econòmics que, d'una banda, estimulin l'ús de vehicles amb menor poder contaminant i, de l'altra, permetin la internalització dels costos socials i ambientals esmentats. També cal tenir present l'efecte positiu sobre la salut que es deriva de caminar i utilitzar la bicicleta i, per tant, la conveniència d'estimular-ne l'ús mitjançant la dotació de xarxes d'itineraris segurs per a vianants i ciclistes.

#### 5. Seguretat

Els accidents de trànsit són avui dia un cost social de primer ordre. La reducció de l'accidentalitat ha esdevingut una línia d'acció prioritària, tal com es fa palès en el Pla de seguretat viària de Catalunya i en el Llibre blanc del transport de la Unió Europea, on es marca l'objectiu d'aconseguir una reducció del 50% del nombre de víctimes d'accidents de trànsit en el període 2001-2010.

El nombre d'accidents imputables a un mitjà de transport és directament proporcional al nombre d'usuaris per quilòmetre, mentre que la gravetat dels accidents és inversament proporcional a la velocitat. Aquesta constatació perfila les dues línies d'acció possibles per a reduir l'accidentalitat dels mitjans de transport:

La primera implica el traspass de desplaçaments cap a mitjans amb una menor accidentalitat, o sigui, cap al transport col·lectiu i els mitjans no motoritzats.

La segona es fonamenta en l'adequació de la velocitat i la millora de les condicions de seguretat intrínseques de cada mitjà i d'aquells punts on conflueix l'ús de diferents mitjans. Consisteix principalment a eliminar els punts negres del sistema viari, a segregar i prioritzar l'espai dels diferents mitjans on els usos conflueixen, a incrementar la tasca pedagògica sobre els usuaris, a enfortir el sistema preventiu i sancionador dels infractors i a introduir noves tecnologies per a la seguretat.

#### 6. Sostenibilitat

Els criteris de sostenibilitat són integrats pel Llibre blanc del transport de la UE en què s'emfasitza la necessitat d'aconseguir que el creixement de l'economia es desacobli de l'increment paral·lel dels fluxos del transport que actualment s'experimenta. Això permetria assolir un sistema de transport més eficient, és a dir, que impulsi més treball per unitat d'extracció de recursos i deposició de contaminants materials i energètics. Al mateix temps, aquest desacoblament aporta al teixit productiu un avantatge competitiu en vista d'un escenari econòmic proper marcat per l'increment dels costos del transport.

En el marc d'aquest principi també s'han d'incloure els objectius de reducció d'emissions d'efecte hivernacle establerts al Protocol de Kyoto, que en el cas espanyol suposen un increment d'aquestes emissions del 15% respecte del valor de 1990 per al període 2008-2012. Tanmateix, la tendència actual apunta que aquest lílindar se superarà àmpliament si no s'apliquen les mesures adients.

Per a convergir cap als objectius apuntats i per a assolir, per tant, una equitat intergeneracional, és necessari prioritzar l'ús dels modes de transport de menys intensitat energètica, menys emissió de contaminants i menys ocupació de territori.

SEGON.- Adoptar les mesures necessàries per assolir els objectius que es descriuen a continuació, d'acord amb els principis esmentats al punt anterior.



Objectius del Pla de Mobilitat Urbana d'Olesa de Montserrat	
1.	Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants en termes d'accessibilitat i seguretat.
2.	Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat.
3.	Compatibilitzar l'oferta d'aparcaments amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic d'Olesa de Montserrat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles.
4.	Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el transvasament modal a altres modes més sostenibles i que promoguin la intermodalitat, promovent el cotxe compartit, estenent la pacificació del trànsit rodat a dins del municipi, introduint les zones 30, i zones de prioritat per a vianants, la pacificació del trànsit a les zones escolars i creació d'aparcaments urbans dissuasius.
5.	Millorar la informació, formació, implicació i el civisme de la ciutadania.
6.	Millorar l'accessibilitat, eliminant les barreres arquitectòniques, informatives, etc. a la via pública, als edificis i al transport.
7.	Fomentar l'ús de la bicicleta creant les condicions infraestructurals, de gestió de trànsit i d'educació viària necessària per promoure'n la utilització.
8.	Millorar la seguretat viària reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mode de transport.
9.	Disminuir la contaminació acústica i atmosfèrica causada pel trànsit.
10.	Aconseguir una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada, minimitzant l'impacte sobre la mobilitat del municipi i que garanteixi el ple desenvolupament de les seves activitats econòmiques.
11.	Fomentar la intermodalitat com a mesura per tal d'assolir un ús eficient dels diferents modes de transport.
12.	Preveure en les futures actuacions una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats d'aquest model de mobilitat.
13.	Millorar la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors que contenen els principis i objectius d'aquesta declaració institucional.
14.	Millorar la seguretat viària i el civisme entre els usuaris dels diferents modes de transport, reduint la sinistralitat.
15.	Millora dels accessos i de la connectivitat als polígons industrials i creació de la figura del gestor de mobilitat.

TERCER.- Continuar amb el procés d'elaboració del Pla de la mobilitat d'Olesa de Montserrat – comptant de nou amb la participació de la ciutadania- en el qual s'han de concretar l'adopció de les

actuacions necessàries per tal d'aconseguir la consecució dels diferents objectius descrits al punt anterior.

QUART.- Desenvolupar un sistema d'indicadors que es detallaran en el Pla de mobilitat urbana per tal de garantir la consecució dels objectius expressats en aquesta declaració institucional i per a fer el seguiment de les actuacions a realitzar necessàries per a la seva consecució.

APROVAT PER UNANIMITAT DELS DIVUIT (18) MEMBRES ASSISTENTS MITJANÇANT VOTACIÓ ORDINÀRIA.

La qual cosa us notifico perquè en tingueu coneixement i als efectes corresponents.

El secretari,



Óscar González i Ballesteros

Olesa de Montserrat, 28 de març de 2011

## B. Aforaments

Durant la segona quinzena d'abril de 2010 es va dur a terme un treball de camp amb l'objectiu de caracteritzar les xarxes de mobilitat a Olesa de Montserrat per a desplaçaments a peu i en vehicle motoritzat privat.

Per tal d'aconseguir les dades necessàries, el treball de camp va consistir en:

- Aforaments de trànsit: automàtics i manuals
- Aforament manuals de vianants.

S'ha de destacar que els punts d'aforament tant de vehicles com de vianants es van acordar prèviament amb l'Ajuntament i Policia Local.

A continuació es descriuen els punts on s'han realitzat els aforaments i els principals resultats obtinguts.

### Aforaments de trànsit

Els dies 15, 16, 20 i 22 d'abril de 2010 es van fer els aforament de vehicles a diferents punts de la xarxa viària d'Olesa de Montserrat, escollits d'acord amb la direcció de l'estudi i amb l'objectiu de conèixer les intensitats de trànsit als principals carrers de la ciutat.

Els comptatges es van realitzar de dues maneres:

- ✓ Aforaments automàtics: de 24h o 48h i es basen en un mecanisme que detecta la pressió que els vehicles exerceixen sobre un tub de goma disposat transversalment sobre la via.
- ✓ Aforaments manuals: són comptatges direccionals que es realitzen en les hores que resulten més interessants i en seccions de via en què la velocitat de circulació dels vehicles és adequada per tal de poder fer el comptatge manualment amb un marge d'error mínim.

### *Aforaments automàtics*

Es van escollir 6 punts on la intensitat de trànsit és elevada per tal de determinar quines són les hores punta del trànsit a la ciutat. La campanya va ser de 24 hores del dijous 15 d'abril (dia representatiu dels dies feiners convencionals a la ciutat) en 4 punts mentre que va ser de 48 hores (dijous 15 i divendres 16 d'abril) en els dos punts restants. Els comptatges de divendres s'han realitzat per poder comparar les intensitats entre una dia feiner convencional i un divendres (dia en què la ciutat acull un mercat ambulant setmanal).

Els punts van estar distribuïts arreu d'Olesa de Montserrat de la següent manera:





Fig. 1. Ubicació dels punts d'aforament automàtic.  
Font: elaboració pròpia.

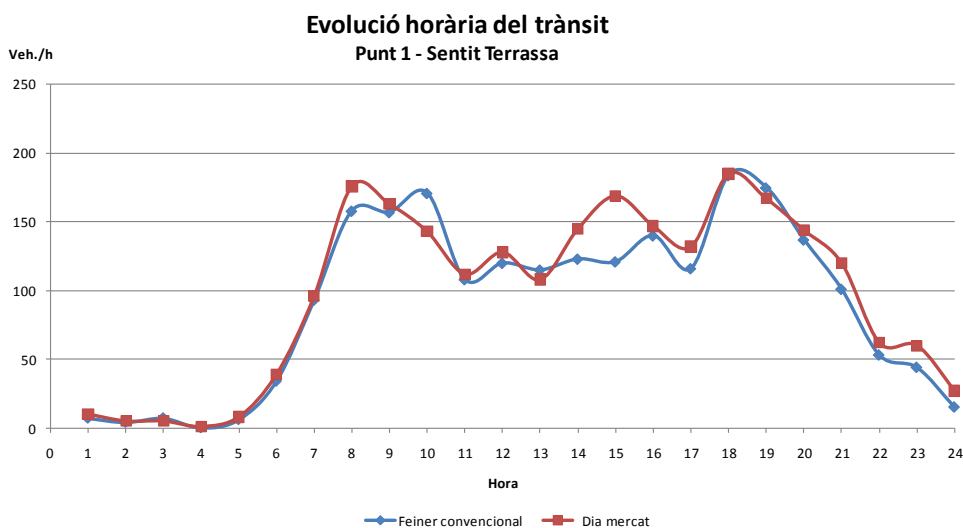
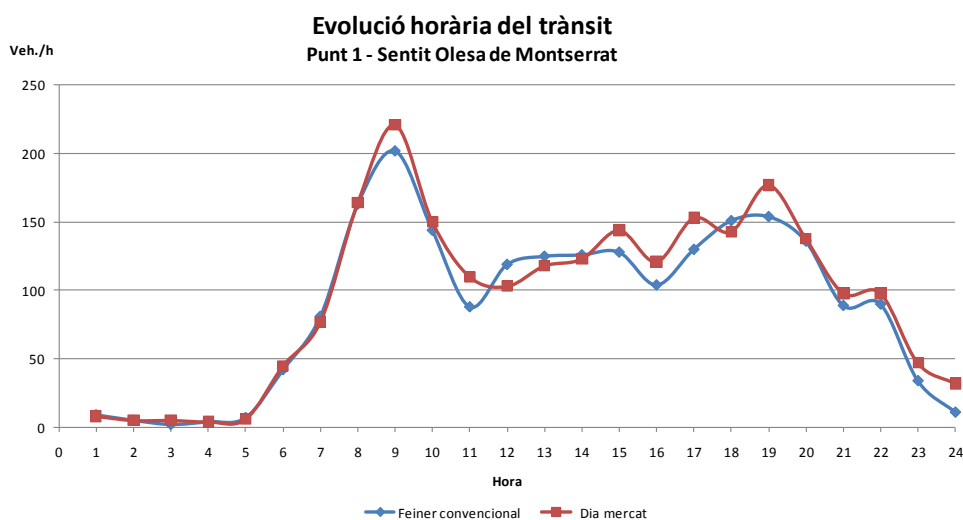
A continuació es presenta detalladament la ubicació de cada punt amb un gràfic de l'evolució horària representant les dades obtingudes en els comptatges.



**Punt 1:** PK 1+500 de la Carretera B-120 d'Olesa de Montserrat a Terrassa.



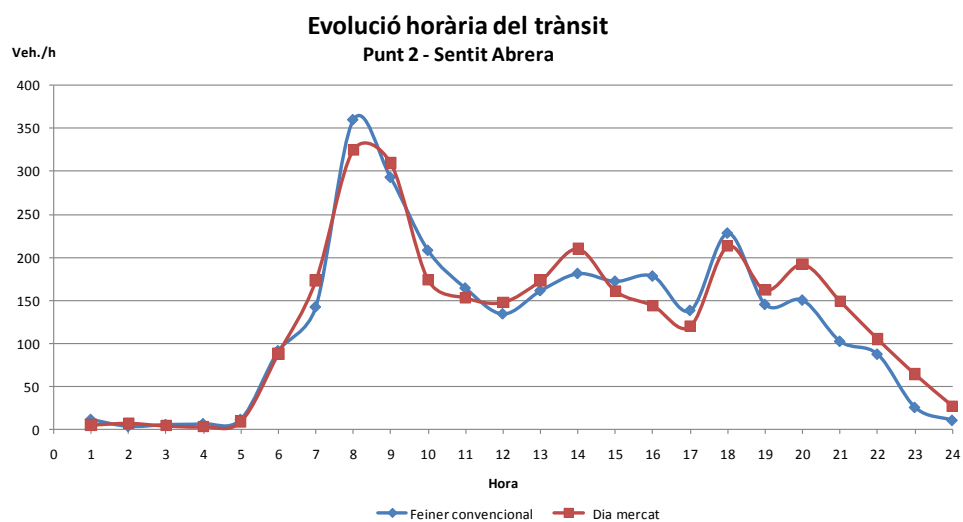
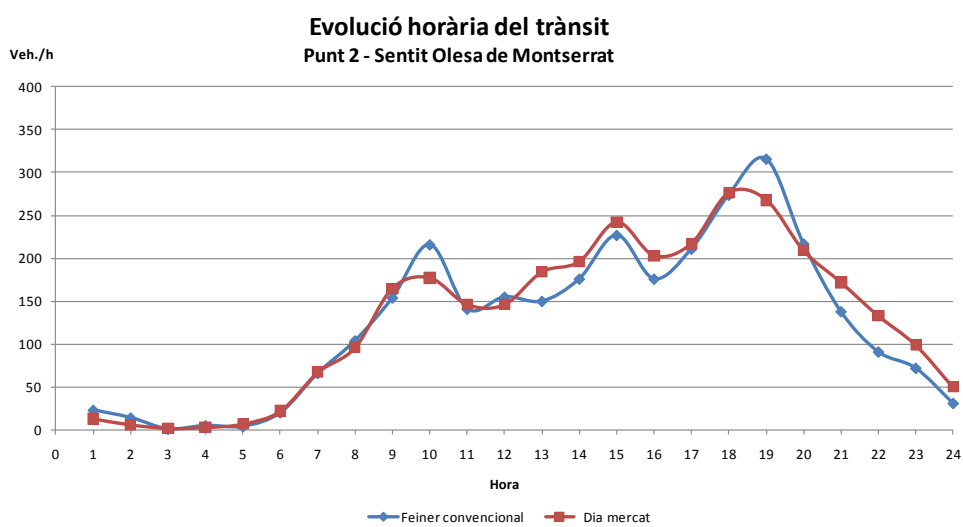
Fig. 2. Localització de l'aforament automàtic



**Punt 2:** PK 0+400 de la Carretera BV-1201 d'Olesa de Montserrat a Martorell.



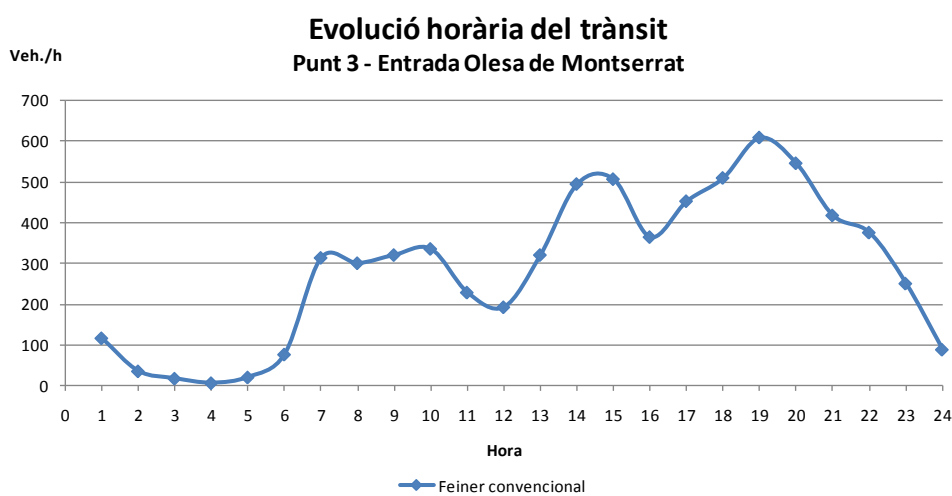
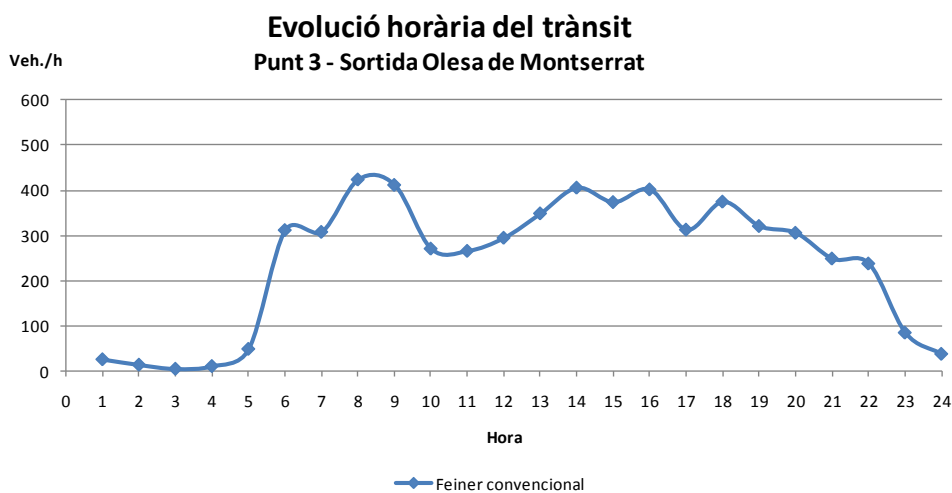
Fig. 3. Localització de l'aforament automàtic



**Punt 3:** Accés a Olesa de Montserrat per la C-55 (sota el pont del ferrocarril).



Fig. 4. Localització de l'aforament automàtic



**Punt 4:** Carrer Argelines (Priorat / Les Planes).

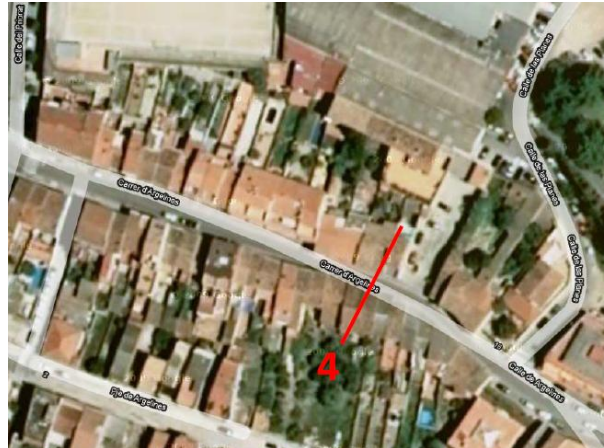
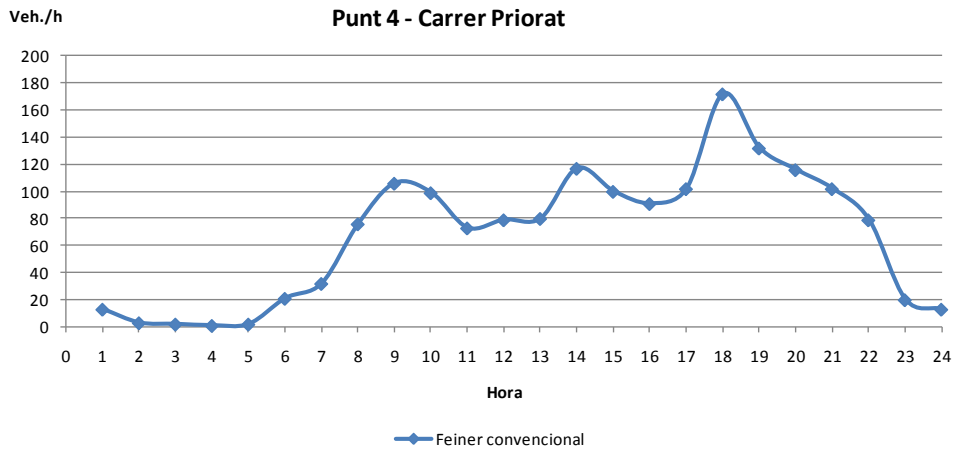
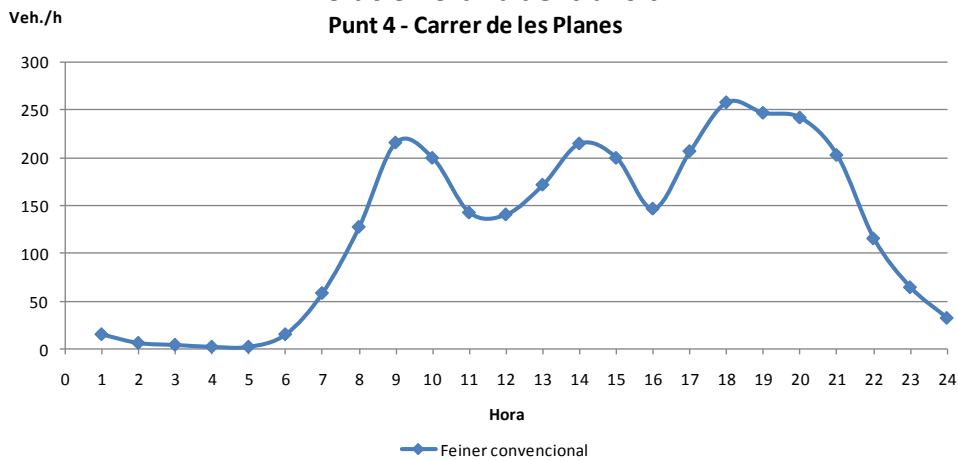


Fig. 5. Localització de l'aforament automàtic

**Evolució horària del trànsit  
Punt 4 - Carrer Priorat**



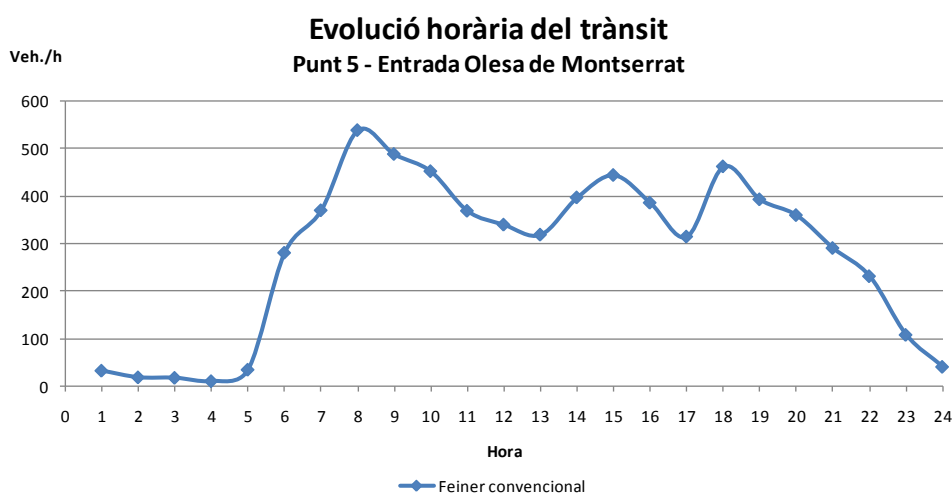
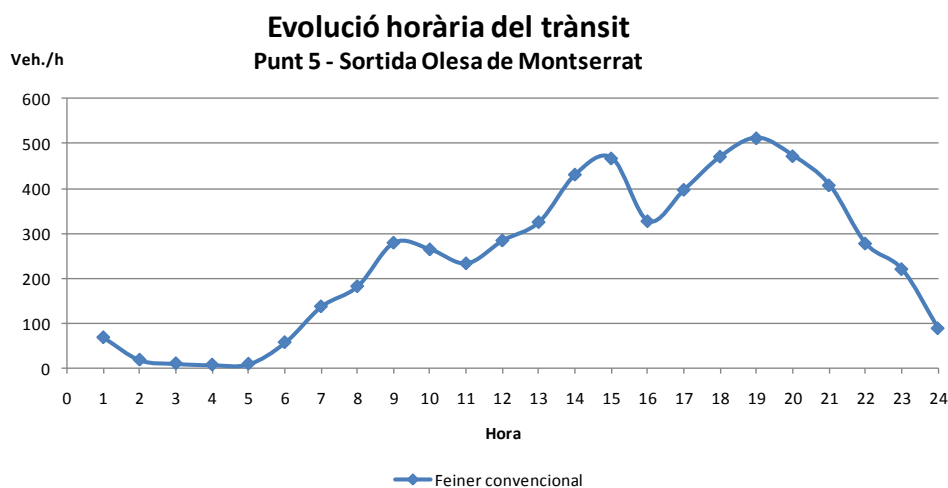
**Evolució horària del trànsit  
Punt 4 - Carrer de les Planes**



**Punt 5:** PK 3+700 de la Carretera C-1414 d'Olesa de Montserrat a Esparreguera.



Fig. 6. Localització de l'aforament automàtic

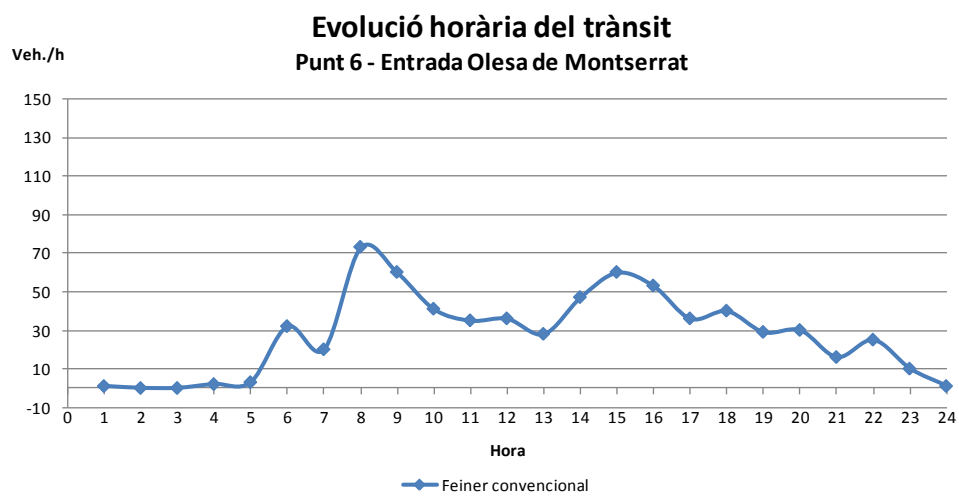
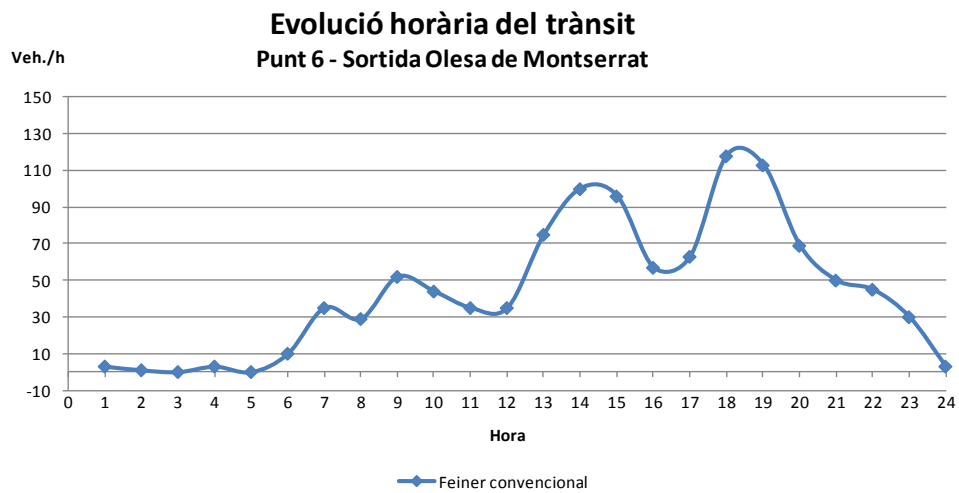




**Punt 6:** Accés a la Rotonda de Sant Bernat per la carretera de la Puda.



Fig. 7. Localització de l'aforament automàtic



### Aforaments manuals

Els aforaments manuals de trànsit es van realitzar en 5 punts de la xarxa viària amb l'objectiu de completar la informació disponible a partir dels resultats obtinguts en els aforaments automàtics efectuats per aquest estudi.

Es va realitzar l'aforament els dies 15, 20 i 22 d'abril de 2010. Seguidament es mostren els punts aforats i els horaris en què es va realitzar el treball de camp.



Fig. 8. Ubicació dels punts d'aforament manual.  
Font: elaboració pròpia.

A continuació es presenten els diferents punts d'aforament manual amb els resultats obtinguts per comptatge direccional en la franja horària corresponent.



**Punt 1:** cruïlla del carrer Francesc Macià amb Jacint Verdaguer.

**MATÍ** 8h a 9h



Fig. 9. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats al matí

**MATÍ** 9h a 10h

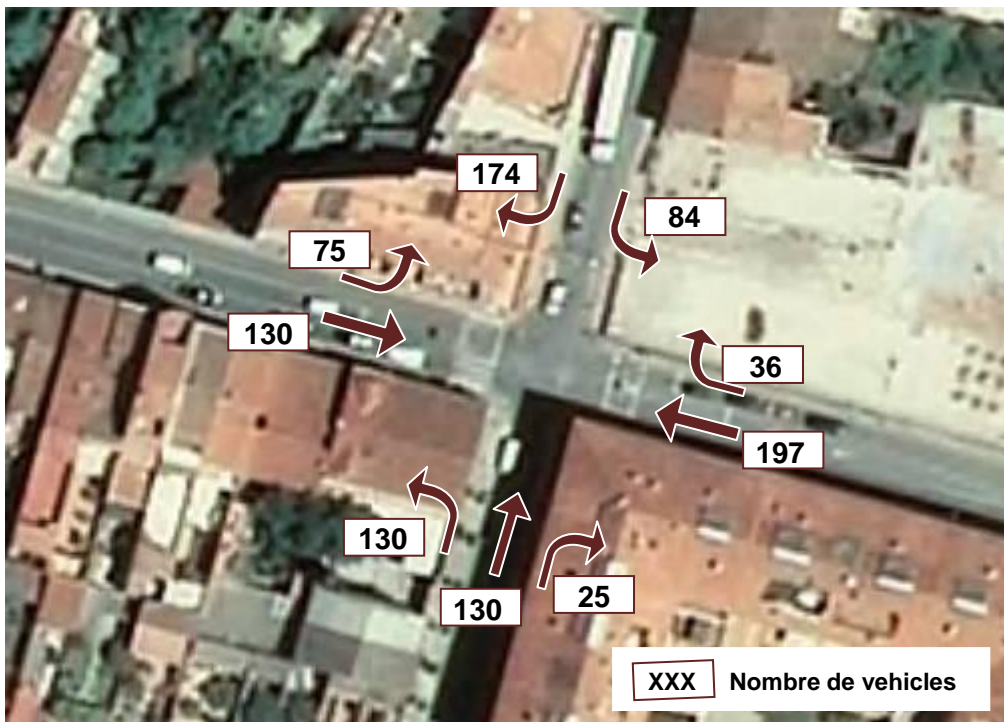


Fig. 10. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats al matí



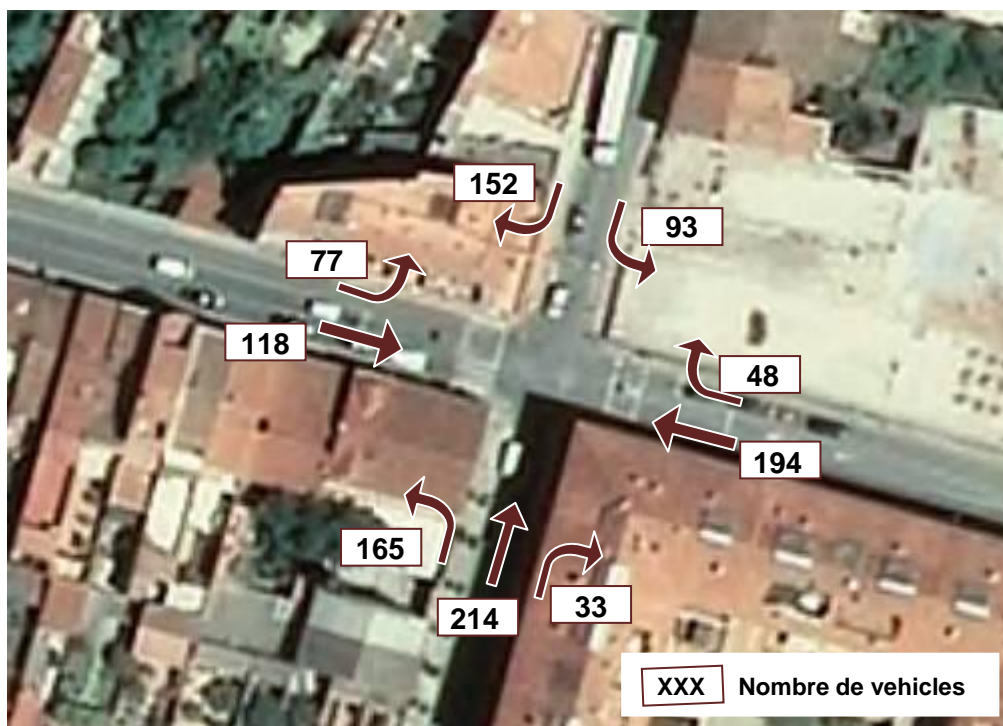
**TARDA** 16h30 a 17h30

Fig. 11. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats a la tarda

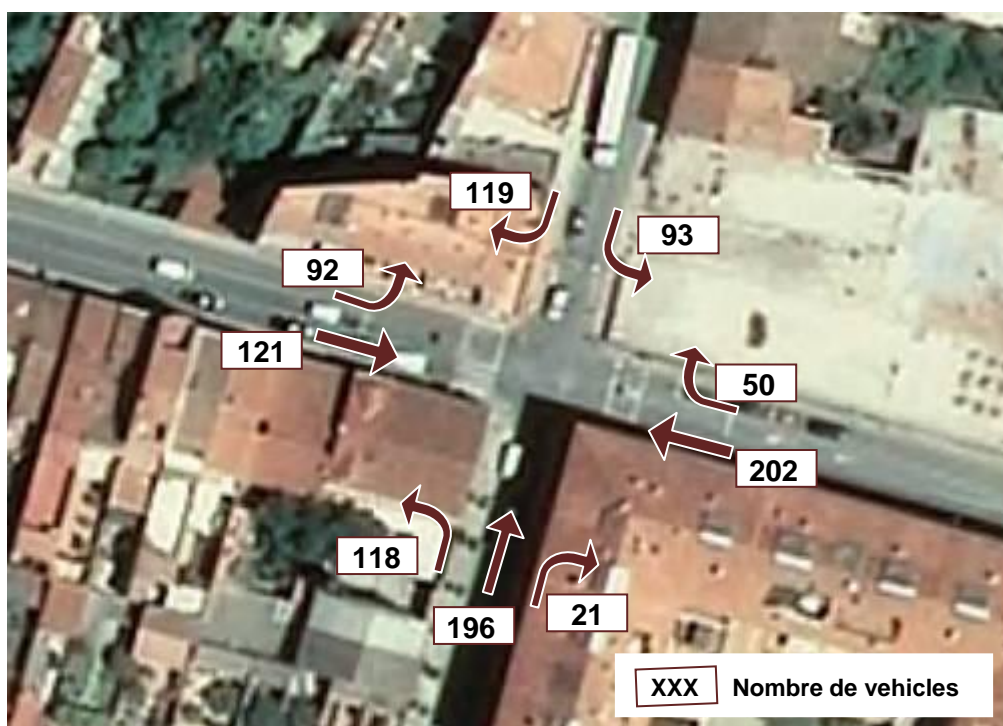
**VESPRE** 19h a 20h

Fig. 12. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats al vespre

**Punt 2:** cruïlla del carrer Francesc Macià amb Progrés.

**MATÍ** 8h a 9h

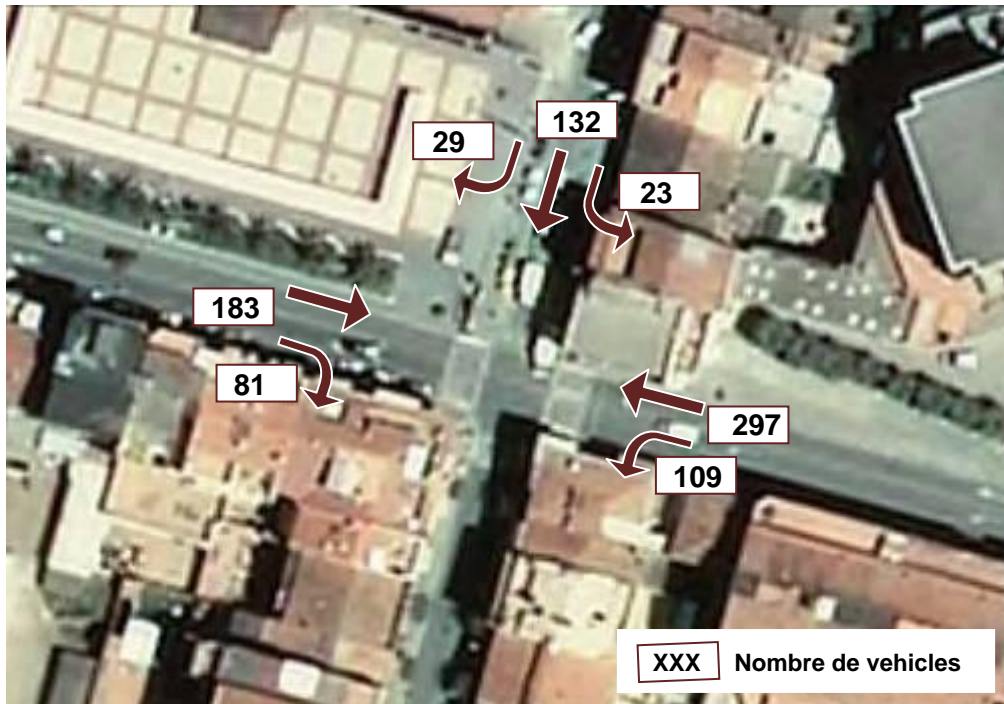


Fig. 13. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats al matí

**MATÍ** 9h a 10h

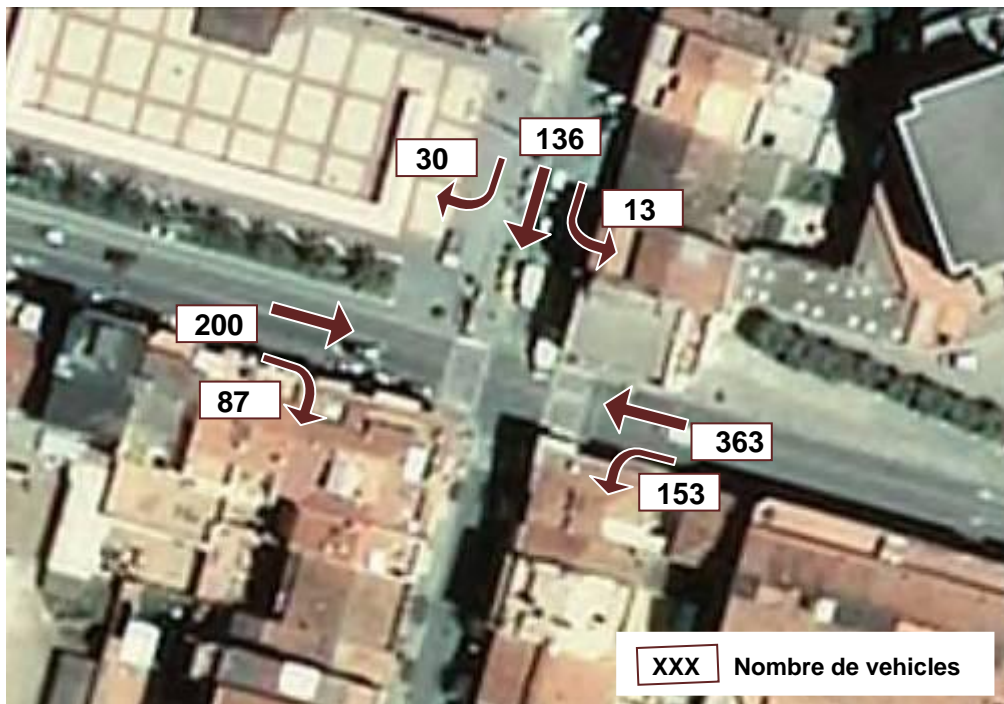


Fig. 14. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats al matí



**TARDA** 16h30 a 17h30

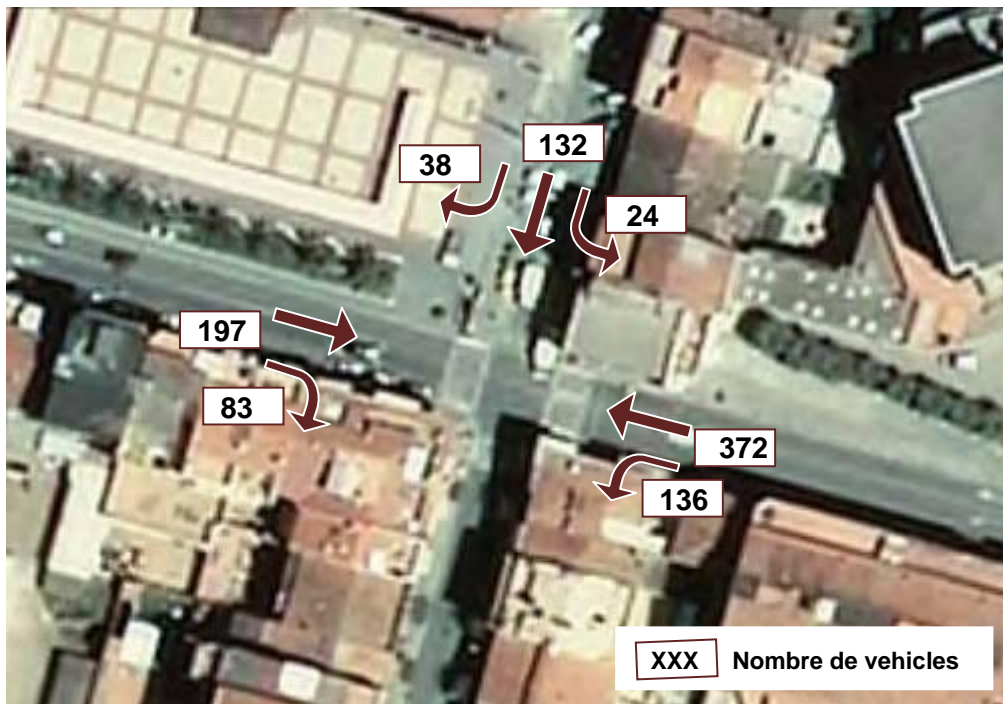


Fig. 15. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats a la tarda

**VESPRE** 19h a 20h

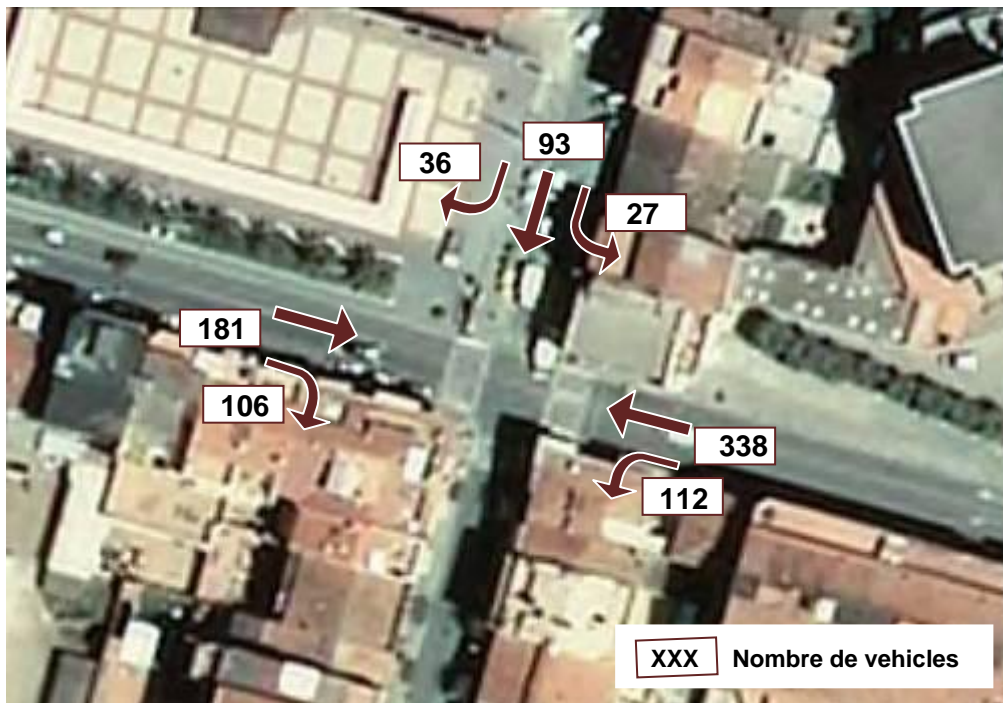


Fig. 16. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats al vespre

**Punt 3:** cruïlla del carrer Anselm Clavé amb carrer Mallorca.

**MATÍ** 8h a 9h



Fig. 17. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats al matí

**MATÍ** 9h a 10h

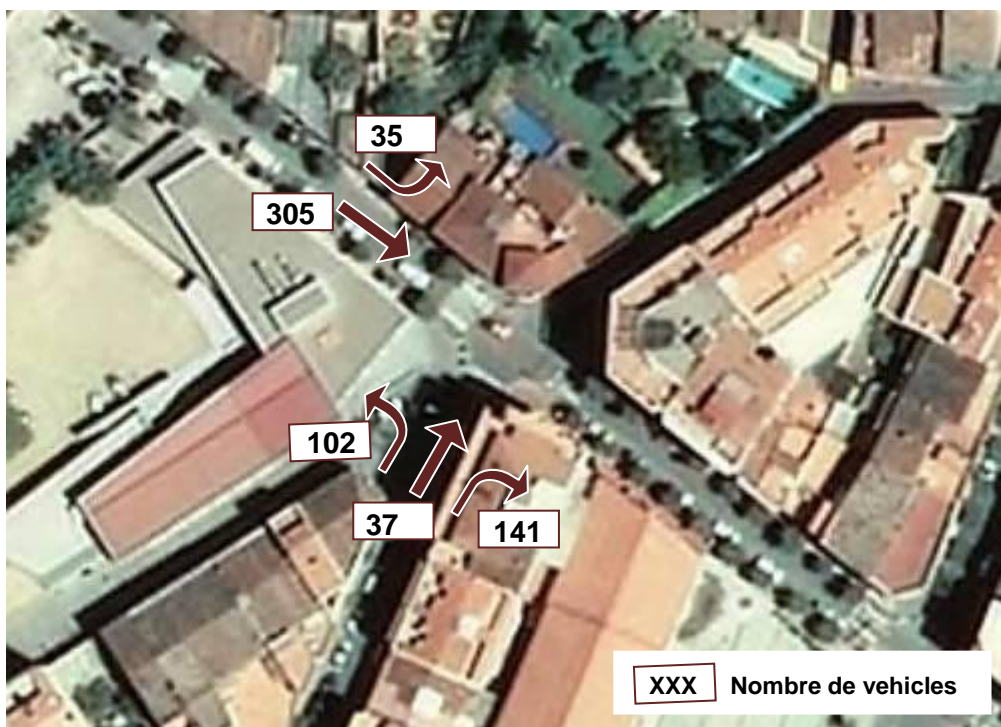


Fig. 18. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats al matí



**TARDA** 16h30 a 17h30



Fig. 19. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats a la tarda

**VESPRE** 19h a 20h



Fig. 20. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats al vespre

**Punt 4:** cruïlla del carrer Anselm Clavé amb Jacint Verdaguer.

**MATÍ** 8h a 9h



Fig. 21. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats al matí

**MATÍ** 9h a 10h



Fig. 22. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats al matí



**TARDA** 16h30 a 17h30



Fig. 23. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats a la tarda

**VESPRE** 19h a 20h



Fig. 24. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats al vespre

**Punt 5:** cruïlla del carrer Anselm Clavé amb carrer Estació.

**MATÍ** 8h a 9h



Fig. 25. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats al matí

**MATÍ** 9h a 10h



Fig. 26. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats al matí



**TARDA** 16h30 a 17h30



Fig. 27. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats a la tarda

**VESPRE** 19h a 20h



Fig. 28. Plànol dels punts d'aforaments comptabilitzats al vespre

A continuació es mostren els mapes d'intensitats de trànsit de la xarxa viària urbana principal d'Olesa de Montserrat segons la franja horària punta del dia analitzada (matí, tarda i vespre).







## Aforaments manuals de vianants

Els dies 15, 20 i 22 d'abril de 2010 es van fer els comptatges direccionals de vianants en 3 punts del municipi d'Olesa de Montserrat, escollits per la seva alta intensitat d'ús, d'acord amb la direcció de l'estudi. En els 3 es va fer el comptatge durant 2 hores al matí i 1 hora a la tarda.

En el següent plànol es mostren els punts d'aforament.

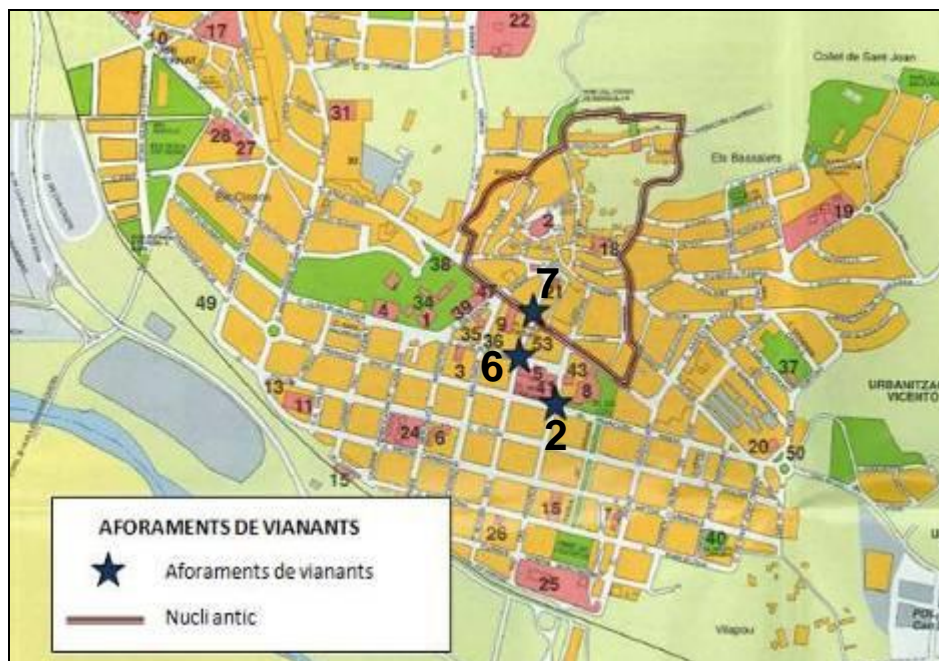


Fig. 29. Ubicació dels punts d'aforament manual de vianants.  
Font: elaboració pròpia.

### **Punt 2:** cruïlla del carrer Francesc Macià amb Progrés.

<b>Punt 2</b>		<b>destinació</b>				
<b>origen</b>		Francesc Macià BCN	Francesc Macià MAN	Pl. Catalunya	Progrés	<b>Total general</b>
	Francesc Macià BCN		154	163	112	<b>429</b>
	Francesc Macià MAN	124		125	85	<b>334</b>
	Pl. Catalunya	218	295		576	<b>1089</b>
	Progrés	103	147	576		<b>826</b>
	<b>Total general</b>	<b>445</b>	<b>596</b>	<b>864</b>	<b>773</b>	<b>2678</b>

### **Punt 6:** cruïlla del carrer Alfons Sala amb Lluís Puigjaner.

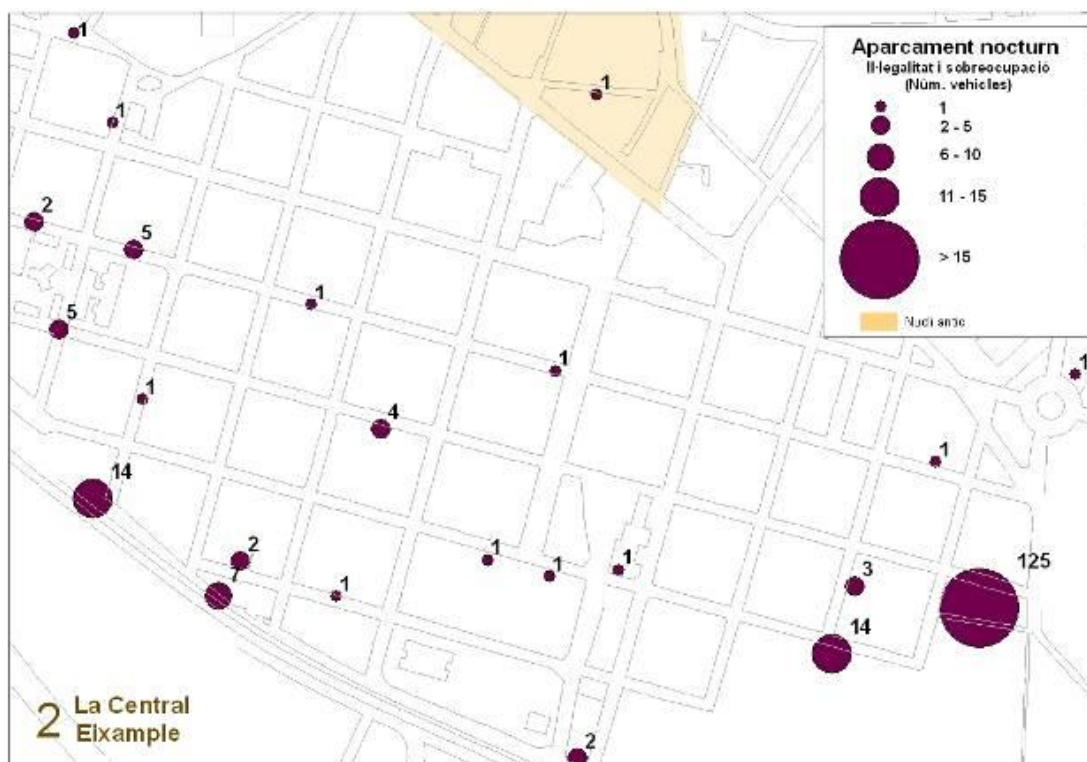
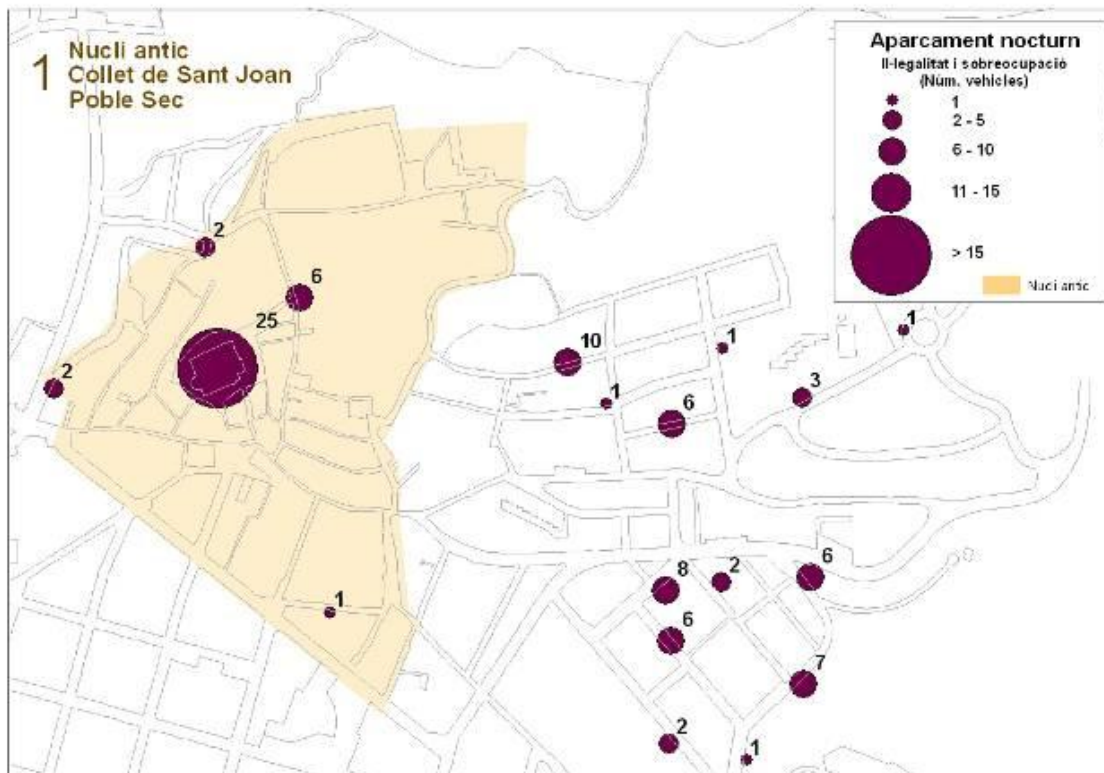
<b>Punt 6</b>		<b>destinació</b>				
<b>origen</b>		Alfons Sala nord	Alfons Sala sud	Lluís Puigjaner	Pl. Catalunya	<b>Total general</b>
	Alfons Sala nord		452	161	262	<b>875</b>
	Alfons Sala sud	314		582	177	<b>1073</b>
	Lluís Puigjaner	279	662		202	<b>1143</b>
	Pl. Catalunya	343	98	301		<b>742</b>
	<b>Total general</b>	<b>936</b>	<b>1212</b>	<b>1044</b>	<b>641</b>	<b>3833</b>

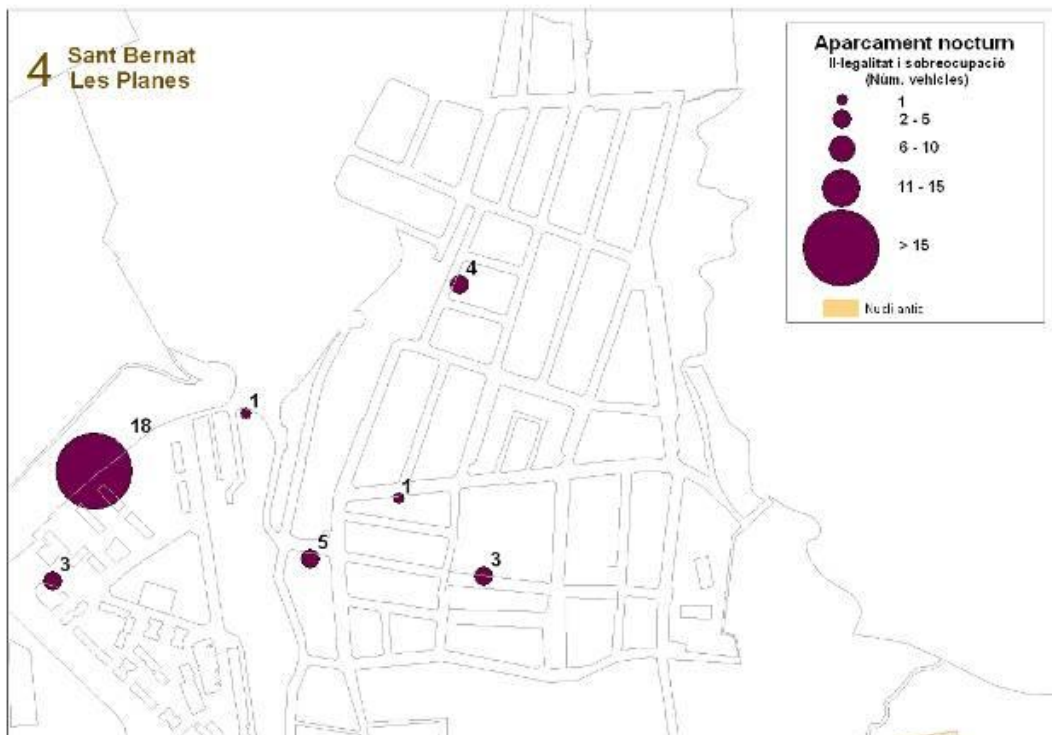
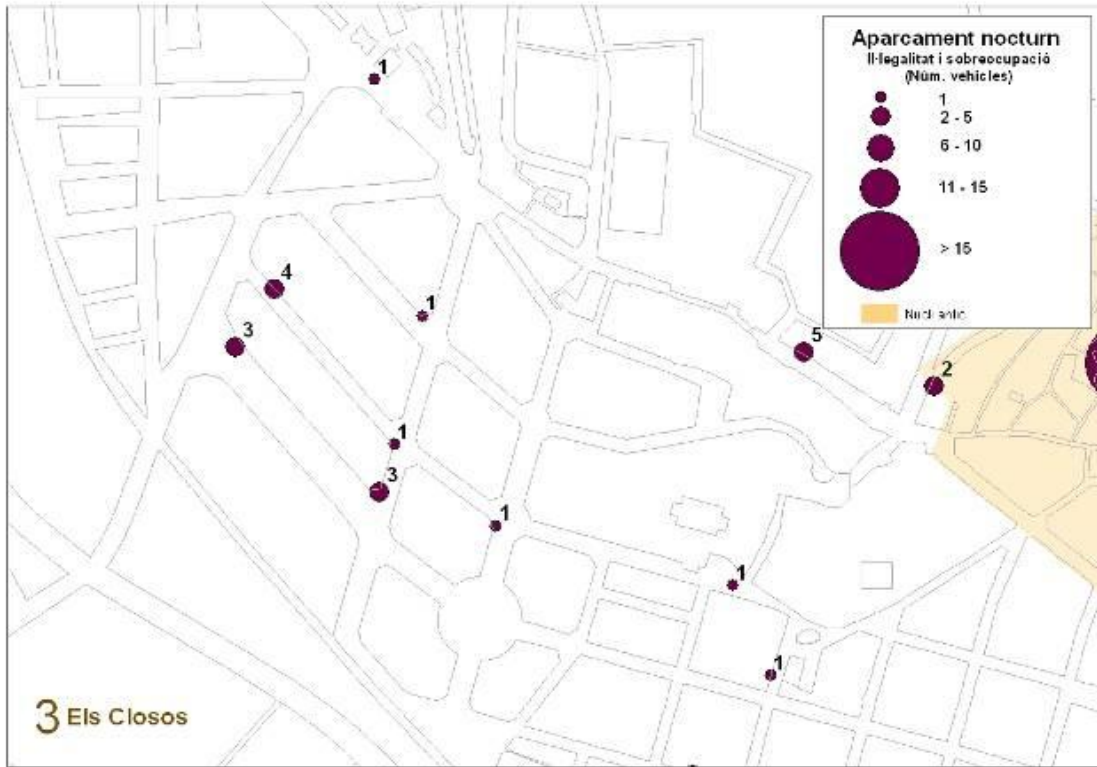
**Punt 2:** cruïlla del carrer Alfons Sala amb Anselm Clavé.

<b>Punt 7</b>		<b>destinació</b>				
<b>origen</b>		Alfons Sala nord	Alfons Sala sud	Anselm Clavé BCN	Anselm Clavé MAN	<b>Total general</b>
	Alfons Sala nord		388	266	196	<b>850</b>
	Alfons Sala sud	339		230	223	<b>792</b>
	Anselm Clavé BCN	285	187		330	<b>802</b>
	Anselm Clavé MAN	234	178	261		<b>673</b>
	<b>Total general</b>	<b>858</b>	<b>753</b>	<b>757</b>	<b>749</b>	<b>3117</b>



### C. Inspecció nocturna aparcament





## D. Participació ciutadana

DIAGNOSI PMU	
Vianants	
Diagnosi tècnica	Diagnosi participada
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Excessiva circulació de vehicles dins el Nucli Antic, especialment entorn l'horari d'entrada i sortida de les escoles.</b></li> <li>- Voreres amb amplària insuficient per a permetre el pas alternatiu de dues persones i no adaptades a cadires de rodes o cotxets de nens.</li> <li>- Existència de mobiliari urbà i pràctiques incíviques que dificulten la mobilitat a peu i redueixen l'espai del vianant.</li> <li>- Punts amb barreres arquitectòniques (escales, fortes pendents, etc.).</li> <li>- Nombrosos carrers no disposen de les plaques identificatives amb el nom corresponent.</li> <li>- Manca de camins escolars i itineraris segurs d'accés als principals equipaments.</li> <li>- Insuficient manteniment de la senyalització vial.</li> <li>- Zones de vianants només al Nucli Antic.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Insuficient il·luminació del Nucli Antic.</b></li> <li>- <b>Problemes de convivència entre vianants i vehicles als carrers amb plataforma única.</b></li> <li>- <b>Mal disseny de les clavegueres d'alguns carrers del Nucli Antic.</b></li> <li>- Manca de seguretat vial en alguns camins externs al nucli urbà.</li> <li>- Manca de passos de vianants fora del nucli urbà.</li> <li>- Mal funcionament dels semàfors amb senyals acústiques.</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Diagnosi específica pel Nucli Antic</b></li> <li>- Diagnosi PMU (total municipi)</li> </ul> </div>

DIAGNOSI PMU	
Bicicleta	
Diagnosi tècnica	Diagnosi participada
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inexistència d'una xarxa de carril bici que connecti els principals punts de generació i atracció de viatges.</li> <li>- Manca de senyalització, tant vertical com horitzontal, del carril bici.</li> <li>- Els aparcaments actuals no protegeixen les bicicletes de la intempèrie ni dels robatoris.</li> <li>- L'orografia de determinades àrees del municipi presenta desnivells incompatibles amb aquest mode.</li> <li>- Poca conscienciació d'ús de la bicicleta que no s'identifica com a mitjà de transport habitual.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mal ús de la vorera per part d'alguns ciclistes.</li> </ul>



<b>DIAGNOSI PMU</b>	
<b>Transport col·lectiu</b>	
<b>Diagnosi tècnica</b>	<b>Diagnosi participada</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Manca de parades del servei urbà al Nucli Antic</b></li> <li>- Informació escassa, poc entenedora i no actualitzada dels serveis de transport col·lectiu.</li> <li>- Problemes de congestió en la part més cèntrica del municipi.</li> <li>- Parades de transport públic amb problemes d'accessibilitat (manca de plataformes a les parades, mobiliari urbà obstaculitzant, recorreguts d'accés llargs, etc.).)</li> <li>- Manca de carrils bus, senyalització específica i semàfors amb prioritat per aquest tipus de servei que facilitin la circulació en zones de trànsit elevat.</li> <li>- Manca d'aparcaments de dissuasió a prop de les parades de transport públic.</li> <li>- Manca de coordinació entre els diferents serveis de transport públic.</li> <li>- Servei urbà amb una freqüència relativament baixa, pocs serveis per les urbanitzacions de Ribes Blaves i Oasi, manca de cobertura territorial i temps de trajecte elevat.</li> <li>- Manca d'oferta dels serveis interurbans a Terrassa i a Martorell en determinades franges temporals del dia.</li> <li>- Elevat temps del trajecte fins a Barcelona amb ferrocarril arrel de l'eliminació dels trens semidirectes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Manca de servei als polígons a primeres hores del matí.</li> <li>- Problemes de capacitat del servei Olesa-Terrassa.</li> <li>- Manca de cobertura al cementiri (només s'habilita per Tots Sants)</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Diagnosi específica pel Nucli Antic</b></li> <li>- Diagnosi PMU (total municipi)</li> </ul> </div>



DIAGNOSI PMU	
Vehicle privat	
Diagnosi tècnica	Diagnosi participada
<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Ús del Nucli Antic com a drecera per evitar els semàfors de la xarxa principal urbana.</b></li> <li>- <b>Ús inadequat dels carrers de plataforma única (velocitats excessives, no prioritat per a vianants, etc.).</b></li> <li>- Possible manca d'elements reductors de la velocitat en alguns carrers de prioritat per als vianants.</li> <li>- Nivell elevat de motorització.</li> <li>- Alguns carrers del municipi presenten volums de trànsit massa elevats.</li> <li>- Diversos carrers de la xarxa principal de connexió urbana tenen una amplada limitada que dificulta el pas dels vehicles de grans dimensions.</li> <li>- Manca d'itineraris alternatius de circumval·lació que evitin el pas pel centre.</li> <li>- Manca de manteniment de la senyalització vial</li> <li>- Manca d'alternança en els sentits de circulació dels carrers.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mal estat de la calçada en alguns carrers de la xarxa interna.</li> <li>- Problemes amb la recollida d'escombraries ja que realitzen el servei de 8h a 10h i de 17h a 19h coincidint amb les hores punta del trànsit.</li> <li>- Manca de senyals i senyalització contradictòria.</li> <li>- Poca intervenció policial a les hores punta i punts negres.</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Diagnosi específica pel Nucli Antic</b></li> <li>- Diagnosi PMU (total municipi)</li> </ul> </div>

DIAGNOSI PMU	
Aparcament	
Diagnosi tècnica	Diagnosi participada
<p><b>- Manca d'aparcament en superfície i especialment d'aparcament privat fora de calçada al Nucli Antic</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Problema generalitzat de manca d'estacionament, espacialment al Nucli Antic i a les zones més perifèriques del casc urbà.</li> <li>- Manca d'aparcaments dissuasoris a les entrades del municipi i als nodes de transport.</li> <li>- Manca d'accessibilitat al pàrquing soterrat de pl. Catalunya.</li> <li>- Problemes d'aparcament entorn el camp de futbol i el pavelló els dies que hi ha algun esdeveniment esportiu</li> <li>- Manca de manteniment i senyalització contradictòria de les places d'aparcament.</li> <li>- Les operacions de càrrega i descàrrega realitzades fora de les reserves destinades a tal fi provoca problemes circulatoris.</li> <li>- L'ocupació de l'entorn de les àrees comercials s'apropen en molts casos al límit de saturació tot i que la zona blava d'aquestes zones presenta variabilitat en l'ocupació.</li> <li>- Generalització de la indisciplina en l'aparcament que interfereix amb la circulació de vianants.</li> </ul>	<p><b>- Manca de reserves de càrrega i descàrrega al Nucli Antic.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El mercat setmanal provoca dificultats per accedir als guals privats i a les zones de càrrega i descàrrega.</li> <li>- Ús inadequat de l'espai públic per part de vehicles en venda estacionats al Closos.</li> <li>- En algunes cruïlles, la presència d'aparcaments de zona blava dificulta la visibilitat dels vehicles.</li> <li>- Poc control policial.</li> <li>- Horari de càrrega i descàrrega inadequat i manca de control de la indisciplina.</li> </ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <p><b>- Diagnosi específica pel Nucli Antic</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diagnosi PMU (total municipi)</li> </ul> </div>



# SESSIÓ DE DIAGNÒSTIC

---

## INFORME DE RESULTATS



Juliol de 2010

# ÍNDEX

Presentació	3
Metodologia de treball	5
El diagnòstic de les persones participants	6
Valoració de la jornada	15
Participants	19
ANNEX	
Aportacions via butlleta	21
Aportacions dels grups del treball	22

## PRESENTACIÓ

Aquest document és el resultat de la reflexió ciutadana entorn la mobilitat actual a Olesa de Montserrat en el marc del procés participatiu per l'elaboració del PMU. Aquest procés contempla un seguit de moments en funció dels objectius que es persegueixen:

- **Informar** a la ciutadania del projecte, utilitzant els diferents mecanismes i canals de que disposa l'ajuntament. Però, més enllà d'una difusió genèrica, el procés contempla un acte presencial a tots aquells agents que vulguin participar en el procés de debat (entitats, membres dels consells municipals, persones a títol individual) per informar del procés, objectius i metodologia, i dels continguts principals de la pre-diagnosi tècnica, en un primer moment, i les línies generals del Pla de Mobilitat, en un segon moment de propostes. Per això cal explicar, els aspectes fonamentals que contempla un Pla de Mobilitat i explicar en la fase que es troba el projecte, la diagnosi durant la primera part del procés, i de propostes en la segona part.
- **Reflexió i recull** de visions respecte a la situació de la Mobilitat a Olesa de Montserrat, en una primera jornada, i propostes d'actuacions, en una segona jornada. Per assolir aquest objectiu es realitzarà un Taller de participació en els dos casos. Els resultats d'aquestes jornades completaran el diagnòstic tècnic realitzat i ajudaran a definir les futures línies d'actuació del Pla de Mobilitat.
- **Devolució dels resultats de les sessions de treball.** En aquest sentit, serà necessari realitzar una devolució de les sessions de treball realitzades.

Aquest procés es coordina amb el treball que s'està realitzant sobre la **mobilitat al Nucli Antic d'Olesa**, en el marc del Projecte d'Intervenció Integral del barri. Aquest procés també s'està desenvolupant amb participació ciutadana i està gestionat per un equip del Màster Oficial en Participació i Polítiques Locals de la Universitat Autònoma de Barcelona. Així, la metodologia del Pla de Mobilitat d'Olesa alimentarà, tant a nivell dels treballs tècnics com a nivell d'aportacions ciutadanes, els debats que es donin en el marc del Pla de Barris del Nucli Antic.

El moment actual de **diagnosi** compta amb tres moments: sessió de presentació institucional i de la informació tècnica, sessions de debat per grups i devolució dels resultats per part de l'ajuntament.

El dimecres 16 de juny 2010, de 20 a 21 hores es va realitzar la **presentació del procés**, amb una presentació institucional del procés, objectius i conceptes clau i explicació del procés metodològic; i la **presentació de la pre-diagnosi**, amb els treballs de diagnòstic realitzats per facilitar la sessió de treball amb la documentació necessària. El dimarts 22 de juny, de 19 a 22 hores, es va organitzar la **sessió de treball de la diagnosi**. Les persones participants van treballar en grups destinat a recollir l'opinió dels veïns/es entorn a la situació actual de la mobilitat al municipi per tenir en compte en el futur Pla de Mobilitat Urbana.



El moment de realització de les sessions de treball, amb nombroses festes al municipi i activitats de les entitats; i l'assistència d'una quinzena de persones a la sessió d'informació del pre-diagnòstic tècnic, va fer recomanable ampliar els canals de recollida d'aportacions en aquesta fase. Es va dissenyar i distribuir una butlleta per tal de facilitar la participació d'aquelles persones que no els era possible assistir-hi poguessin dir la seva. Aquest canal, no previst inicialment, pretenia fer còmplices als participants de les sessions presencials en la recerca d'aportacions a través dels seus amics, familiars, veïnes i veïnes, etc. S'han recollit tres aportacions per aquesta via.

### Olesa es mou! La mobilitat a Olesa de Montserrat



Estem elaborant el Pla de Mobilitat i ens agradaria comptar amb la vostra aportació a la diagnosi. Podeu assistir a les reunions i/o omplir aquesta butlleta i feu-la arribar a la recepció de l'Ajuntament o al correu electrònic: [aj147.participacio@uda.dana@olesa.cat](mailto:aj147.participacio@uda.dana@olesa.cat)

Quins aspectes caldria millorar respecte a....

Transport privat: aparcament càrrega i descàrrega, circulació, etc.

Als vianants i l'ús de la bicicleta: itineraris, accessibilitat, illes de vianants, etc.

El transport públic, bus urbà, bus interurbà, tren: itineraris, freqüència, qualitat, horaris, accés mobilitat reduïda, etc.

Observacions

Barri on vius:

Edat:

Properes reunions:

dia 29 de juny, sessió de treball, a la Casa de Cultura de 19 a 21.30 h.

A l'octubre de 2010 està prevista fer la **devolució dels resultats**, amb l'explicació dels resultats principals de la sessió de diagnòstic i presentació d'objectius de futur.

Per últim, remarcar que el procés de participació va adreçat a tot el teixit associatiu del municipi, els membres dels consells sectorials d'Olesa de Montserrat i a la ciutadania en general. Per realitzar la convocatòria, s'han utilitzat els mecanismes de difusió amb que compta l'ajuntament per convidar a les entitats, els membres dels Consells municipals, i la ciutadania en general mitjançant: carta, trucada de reforç, ràdio, web municipal i llei de barris, etc. Es va distribuir una **butlleta d'inscripció** a les sessions de treball, tant en la jornada de presentació del treball tècnic com en els equipaments municipals.



### Pla de mobilitat urbana d'Olesa de Montserrat

Amb la voluntat d'apropar el debat sobre el Pla de mobilitat urbana d'Olesa a la població, l'Ajuntament ha programat diverses sessions **informatives i participatives** que es duran a terme al llarg d'aquest mes de juny i en les quals es tractaran aquells aspectes que afecten la vida diària dels ciutadans i ciutadanes d'Olesa quant a mobilitat, com el transport públic, l'aparcament, la circulació, els vianants i les bicicletes, el transport privat i la seguretat viària, entre d'altres.

**Sessions informatives i participatives a la Casa de Cultura:**

> **Dimecres 16/06/10, a les 20 h.**

presentació de la pre-diagnosi del Pla de mobilitat urbana

> **Dimarts 22/06/10, a les 19.00 h.**

sessió participativa sobre el Pla de mobilitat urbana

> **Dimarts 29/06/10, a les 19.00 h.**

sessió participativa sobre la Mobilitat al Nucli Antic

**OBERTES A TOTIOM**

Més informació a <http://www.ajuntamentolesa.cat>  
<http://www.aparcamentolesa.cat> (web de  
 Projecte d'intervenció integral del Nucli Antic).



### INSCRIPCIONS

#### Pàgina web municipal



#### Butlleta d'inscripció

Si desitjau participar en el Pla de Mobilitat d'Olesa de Montserrat, us informem sobre les sessions que  
 organitzarem durant l'estiu amb el propòsit de consultar a la ciutadania i al sector associatiu.  
 APT: ajuntamentolesa@da.dana.cat

nom:

aparcament:

adreça electrònica a casa:

edat:

barri on viu:

Data de realització:

Properes reunions: dia 29 de juny, sessió d'informació, a la Casa de Cultura a les 19 h.  
 dia 22 de juny, sessió de treball, a la Casa de Cultura de 19 a 21.30 h.  
 dia 29 de juny, sessió de treball, a la Casa de Cultura de 19 a 21.30 h.

Fullet d'informació i convocatòria del procés conjunt de reflexió sobre el diagnòstic de la mobilitat a Olesa i el seu Nucli Antic

Pàgina web municipal amb informació del procés i butlleta d'inscripció

## METODOLOGIA DE TREBALL

La reflexió per construir la diagnosi ciutadana entorn la mobilitat a Olesa es va estructurar en tres temes:

- **Circulació i aparcament i zones de càrrega i descarrega** (aparcaments públics, aparcaments al carrer, zona blava, zona càrrega i descàrrega: horaris i control, etc.).
- **Vianants** (accessibilitat, voreres, illes de vianants, etc. ) i **bicicletes** (carrils bici, aparcaments, etc.)
- **Transport públic: bus, tren, taxi, ...** (itineraris, freqüència, qualitat, horaris, accés mobilitat reduïda).

Els participants varen treballar aquests tres eixos temàtics analitzant-los des de tres perspectives:

- aquelles elements que no funcionen, són un problema i caldria millorar, representats pel semàfor vermell.
- aquells elements sobre el que caldria estar atents, per tal que no s'agreugen, simbolitzats amb el semàfor groc.
- Aquells elements que funcionen bé, són un valor i una potencialitat de la mobilitat d'Olesa, representats amb el semàfor verd.



Per a la realització de les sessions de debat, es van utilitzar tècniques i dinàmiques participatives que facilitaven la intervenció ordenada de totes les persones assistents en condicions d'igualtat, i garantien l'assoliment d'un resultat final. Per facilitar el debat, els grups de treball van ser d'unes dotze/quinze persones i es va comptar amb la presència de moderadors externs per conduir les diferents sessions que es realitzin.



## EL DIAGNÒSTIC DE LES PERSONES PARTICIPANTS

Les persones participants varen treballar en tres grups. Les aportacions realitzades s'han ordenat en els eixos temàtics de reflexió. Dins de cada bloc temàtic, les aportacions s'han agrupat entorn als diferents temes que fèiem referències.

Com a punt de partida, ressaltar una reflexió transversal entorn el comportament del vianant i el conductor. Els comportaments, tant com a conductors com a vianants, són clarament millorables. Per tant, caldria racionalitzar l'ús del cotxe, ja que les persones l'utilitzen per a tot tipus de desplaçament; i ser conscients de tots dos papers quan desenvolupem l'altre (conductor - vianant).

### CIRCULACIÓ I APARCAMENT

**Intensitat del trànsit.** L'alta intensitat del trànsit en alguns punts d'Olesa i la mala circulació són dos elements coincidents destacats. Per una banda, en alguns punts, els sentits de circulació actuals generen una sensació de caos, valorant-ne que aquesta situació es produeix perquè quan s'ha modificat algun carrer no s'ha pensat en els efectes globals. S'assenyalen diverses causes:

- Una mala ordenació o racionalització de la circulació, que afecta a la distribució del trànsit en la zona de l'Eixample. Aquesta distribució es valora com a mal feta i desaprofitada, malgrat el potencial del disseny regular d'aquesta zona.
- En ocasions, no hi ha una alternança de carrers de pujada i baixada, o d'est a oest, aspecte que dificulta la circulació i els itineraris dels vehicles.
- Per últim, hi ha una sensació que tots els carrers porten al centre i no hi ha itineraris alternatius de circumvallació que facilitin creuar el municipi, sense haver de passar pel centre.

També destacar que alguns carrers del Nucli Antic (carrer Clota, carrer Calvari,...) suporten un intens trànsit de pas, que des de la lectura tècnica sobre plànol no els hi correspondria. Tanmateix, són vies fetes servir pel veïnat com a drecera, per evitar els semàfors del carrer Francesc Macià.

**La circulació dels vehicles i la trama urbana.** En relació als punts del nucli amb dificultats en la circulació, destaquen diferents punts al municipi:

- La Rambla Olesa genera un tap a la circulació global, ja que talla totes les circulacions transversals.

- L'entrada des de Terrassa pel carrer Clota o el carrer Calvari és un recorregut molt utilitzat per estalviar el semàfor, i implica una alta intensitat de trànsit. Aquesta intensitat de trànsit provoca a més a més contaminació acústica i pol·lució.



- Els carrers de doble sentit requereixen d'una amplada mínima, aspecte que en alguns punts del municipi no es compleix. Així, hi ha vials que no tenen prou amplada, com el carrer Estació, el carrer Montseny, el carrer Estació, la Daina, carrer Priorat, carrer Ripollès, la Riera; o el carrer Progrés, carrer Benet Margarit i carrer Lluís Puigjaner, amb aparcament als dos costats del carrer.

- En aquests casos, quan hi ha aparcat un vehicle que sobresurt una mica de la línia d'aparcaments, i el vehicle en circulació també és més ample de l'estàndard, la circulació s'ha d'aturar, ja que no te prou amplada per passar, amb els conseqüents problemes i l'augment de la seva perillositat. Per solucionar-ho, caldria prohibir que aparquin vehicles de certes dimensions o només permetre l'aparcament a una de les dues bandes.
- Es fan cues en alguns punts del municipi: carrer Mercat, carrer Clota, etc.
- Per últim, es detecten problemes en els carrers amb prioritat invertida, ja que s'haurien d'ampliar les voreres.

**Entrada i sortida del nucli urbà.** Alguns carrers de sortida i entrada al nucli urbà, com la carretera de Carpes i la carretera d'accés a les Planes es valoren com molt perillosos. Els motius són: no hi ha voreres, ni passos zebra, ni bandes rugoses que obliguin a reduir la velocitat als vehicles que sovint circulen a massa velocitat per aquests carrers.

**Seguretat vial.** Les zones i cruïlles perilloses a Olesa són:

- o La cruïlla del Carrer Mallorca amb Puigjaner és força perillosa i presenta molta circulació de vehicles.
- o La cruïlla del carrer Panadès amb Urgell.
- o La carretera amb Rubioles, perquè no hi ha avisos en les interseccions ni visibilitat en algunes corbes i cruïlles, i en general, un excés de velocitat.
- o El carrer Vall d'Aran amb Riera (a l'altura de Can Soler).
- o Els semàfors són massa curts per passar més de dos o tres cotxes, que fan que el conductor estigui en tensió per tal de intentar passar quan abans millor.
- o La zona de gir a l'esquerra o dreta amb molt poc espai per dos cotxes, que impedeix continuar recte al vehicle que no vol girar (Francesc Macià/Progrés).
- o La ubicació d'equipaments, com l'escola, i la mala regulació del trànsit per a l'afluència de trànsit que es dona en moments puntuals.

**Estat dels carrers.** S'identifica el mal estat de la calçada en alguns punts: carrer Progrés, carrer Argelines, plaça Catalunya, carrer Francesc Macià, etc. També s'assenyala que el camí del Suro està ple de forats.

**Serveis de neteja.** Els serveis de neteja fan la recollida de la brossa en hores de màxima circulació, de 8 a 10 del matí i de 17 a 19 de la tarda, aspecte que agreuja la circulació. Tanmateix, s'ha de tenir en compte que no s'ha de fer en un horari que pugui molestar el descans dels veïns.

**Clavegueram.** Quan plou en el Carrer Vall d'Aran, el clavegueram no absorbeix l'aigua i genera problemes, tant per circular amb vehicle, com per als vianants, perquè no hi ha voreres.

**Circulació dels vehicles pesats.** No existeix cap variant que eviti que el transport de gran volum travessi tot el poble.

**Conseqüències de la càrrega i descàrrega.** La càrrega i descàrrega a vegades provoca alguna cua, especialment quan no s'estaciona en els espais reservats per aquesta funció. Sobre aquest tema, sorgeix la pregunta sobre si hi ha prou espais de càrrega i descàrrega.

**Mercat setmanal.** El Dia del Mercat setmanal genera molèsties als residents ja que no poden accedir als seus aparcaments privats, fer càrrega i descàrrega, etc.

**Accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda** S'apunta la necessitat de tenir molt present les persones amb mobilitat reduïda a l'hora de dissenyar i intervenir en l'espai públic. És destaca que és impossible anar amb cadira de rodes per la majoria de carrers d'Olesa.

## L'APARCAMENT

**Disponibilitat d'aparcament.** Es detecta una manca d'aparcament general. Es destaca la inexistència d'aparcament municipal - com passa en molts altres pobles - , ja que l'únic aparcament és privat. Aquest aparcament de Plaça Catalunya, a més a més, no té una accessibilitat fàcil: costa de localitzar i d'accedir-hi, les rampes estan en mal estat i la presència d'alguns aparcaments en bateria a la sortida dificulten les maniobres. Aquest aparcament no s'omple degut al seu cost. En aquest sentit, es comenta que l'aparcament soterrat hauria de ser gratuït, si bé, això dificultaria la seva viabilitat.



Aquesta manca d'aparcament rotatori gratuït per accedir a determinades zones i equipaments, provoca que molta gent aparqui malament o hagi d'aparcar lluny per fer una gestió ràpida al centre. Per exemple, quan es vol portar alguna persona al CAP, a la farmàcia o al banc. Tot i aquesta mancança generalitzada, hi ha qui assumeix la dificultat en crear més aparcaments al centre.

Aquesta carència d'aparcaments s'assenyala especialment en la zona dels Closos. Hi ha molts habitatges que disposen d'aparcament i en canvi els seus propietaris deixen el vehicle al carrer, fet que provoca que hi hagi una sobreocupació. En aquest punt, no tothom està d'acord, perquè el motiu podria ser tenir un únic aparcament i a la llar disposar de dos cotxes. També s'observa que en aquesta zona també hi ha molts vehicles estacionats en venda, ús de l'espai públic considerat inapropiat.

En aquest sentit, amb motiu de l'augment de **cotxes per habitatge** que s'ha donat en els darrers anys, caldria incrementar la ràtio de places d'aparcament obligatòries per habitatge, actualment establerta en una plaça/vivenda.

Per últim, respecte a l'aparcament de la riera, es valora que no s'hauria que multar en la riera quan plou una mica, ja que es valora que és per recaptar diners.

**Aparcament en els extrems del nucli urbà.** Com a elements positius, es valora l'existència dels aparcaments (pàrquing "Dia", per exemple) a les entrades del municipi, ja que facilita l'aparcament en els extrems del nucli urbà i evita que entrin en el poble. Tot i que s'afegeix que no hi ha cap limitació d'aparcament de camions al nucli urbà, i segurament seria necessari fer-ho.

**Aparcament en zona blava.** La zona blava es considera com una bona opció per facilitar la rotació de vehicles, especialment en la zona comercial.

També es valora positivament el preu assequible per a la seva utilització, tot i que podria existir algun tipus de pagaments especial per als residents. Tanmateix, un grup assenyala la distribució de la zona blava és millorable en alguns punts. Per exemple, en algunes cruïlles de Francesc Macià, la presència d'aparcaments de zona blava dificulta la visibilitat i la mobilitat dels vehicles.



**Zones amb dificultats en l'aparcament.** Al carrer Progrés es detecta problemes respecte la seguretat vial dels vehicles i dels vianants, ja que la maniobra genera poca visibilitat, i a més en



vorera de poca alçada és molt fàcil pujar-la i envair l'espai del vianant, amb el consegüent risc de seguretat.

**Aparcament per a persones amb discapacitat.** En relació als aparcaments reservats per a persones amb alguna discapacitat es destaquen dos elements. Per una banda, aquestes places es veuen sovint ocupades per contenidors o altres objectes. Per una altra, caldria valorar si el número de places d'aparcament per a persones amb discapacitat és suficient tenint en compte la població d'Olesa. És a dir, si es correspon amb la ràtio establerta. En aquest sentit, també es destaca que en ocasions no només és una qüestió de quantitat sinó de distribució en l'àrea. Per exemple, en alguna zona o equipament, com el teatre de la Passió, no hi ha aparcament per a persones amb discapacitat.

**Aparcament en les zones de molta aflluència puntual.** En la zona esportiva -camp de futbol i pavelló- quan hi ha algun partit s'omple de vehicles. Per aquest motiu els autocars haurien d'aparcar en un altre zona habilitada específicament per ells, espai que actualment no existeix al municipi.

**Càrrega i descàrrega.** L'horari de càrrega i descàrrega és inadequat i manca vigilància policial i control sobre l'ús que se'n fa d'aquestes zones. Manca de senyalització de les zones de càrrega i descàrrega, amb els horaris i el temps màxim d'estacionament.



**Actuació policial.** La policia local no actua tot el que hauria d'actuar, especialment respecte vehicles mal estacionats. La policia local hauria de ser més proactiva sancionant totes aquelles conductes sancionables.

**Senyalització.** S'assenyalen diferents deficiències pel que fa a la senyalització del poble. En primer terme, la manca de senyals, o fins i tot, senyals contradictòries en algunes zones del municipi. Per exemple, a la Plaça de les Fonts hi ha una senyal de prohibit circular i un altre de càrrega i descàrrega. En segon terme, la necessitat de millorar el manteniment de les senyals viàries.



En tercer terme, la necessitat de disposar de senyals per indicar o recordar les velocitats màximes permeses a l'interior del poble i, per contra, en alguns punts dels accessos, eliminar l'excés de senyals, ja que no permet assimilar tanta informació sense aturar el vehicle. Per últim, es detecta una deficient senyalització a les zones d'aparcament que no són zona blava. Les zones d'aparcament lliure no estan pintades al terra i això dificulta saber on es pot aparcar i on no.



## ELS VIANANTS I L'ÚS DE LA BICICLETA

Itineraris, accessibilitat, illes de vianants, etc.

**Educació viària.** Aquest punt s'assenyala com un element sobre el que estar alerta, ja que es detecta una manca d'educació viària de la majoria de persones quan utilitzen l'espai públic com a vianants. La percepció és que la gent creua els carrers per on vol i no respecta les senyals de circulació.

**Itineraris i zones de passeig pels vianants.** Tot i que el municipi té zones molt agradables per a passejar, aspecte que li dona una potencialitat per crear itineraris, actualment es troben a faltar més zones pensades per als vianants. Així, es destaca positivament l'existència d'algunes zones de passeig i estada pels vianants, com són: la zona del parc, el casc antic i la Rambla. Però, manca connectar les tres zones creant un eix cívic i millorant el seu estat.

En aquesta línia, es considera que el nucli antic en teoria és zona de vianants però, a la pràctica no funciona com a tal, ja que hi circulen molts vehicles a tota hora. En aquest sentit, es valora que la plataforma única millora l'accessibilitat del vianant, però cal veure quin ús se'n fa per evitar que hi hagi problemes de convivència entre vianants i cotxes.

També la plaça de les Fonts presenta alguns problemes en aquesta convivència de vehicle i vianant. Com a exemple, s'assenyala que alguns dels cotxes aparquen davant del bar, encara que està prohibit. En aquesta sentit, es fa el suggeriment de multar-los per evitar la reincidència. La presència d'escoles, amb molts vehicles en hores concretes, provoquen dificultats afegides.

Es destaca la inexistència d'itineraris o camins escolars per tals que els nois i noies es desplacin a l'escola en condicions de seguretat; i la manca de camins segurs per als infants i joves per accedir als equipaments del municipi.

Per últim, el recorregut de la riera és molt utilitzat, tant per vianants com per vehicles. Aquest ús intensiu obliga a revisar-ho.



**Plataforma única al nucli antic.** La presencia de plataforma única al Nucli Antic genera tot un debat respecte la seva conveniència i bon funcionament. D'una banda, aquells que passen pel Nucli Antic de manera puntual o de pas, valoren molt bé aquesta configuració dels carrers perquè els vianants tenen una millor mobilitat i accessibilitat sense la presencia de voreres. D'una altra banda, els veïns residents en aquesta zona manifesten que aquesta solució no està pensada pels residents sinó per la resta d'usuaris. Assenyalen moltes dificultats quan han d'accedir en cotxe, o quan hi ha diades o festes assenyalades on no se'ls permet el pas. També s'apunta que unes rajoles pintades al terra o amb diferent color no poden mai exercir les funcions de vorera perquè els cotxes no ho respecten i sovint hi ha problemes de convivència i seguretat entre vianants i cotxes. Apunten que en altres

llocs han hagut de posar jardineres o pilones per protegir els vianants. Aquesta solució millora l'accessibilitat perquè evita les voreres, però desvirtua en part el concepte de plataforma única.

De fet, on s'assenyalen els problemes més crítics és en la zona de confluència entre el Nucli Antic i l'Eixample, on es troben ambdós models.

A partir d'aquestes dues visions, el debat conclou que el problema no és tant la pròpia plataforma sinó l'ús que se'n fa i que caldria aprofundir en el debat i potser avançar cap a un model d'illa de vianants, on només els residents i serveis puguin accedir en cotxe, limitant l'accés amb pilones o amb algun altre mecanisme.

**Passos de vianants.** En relació amb els passos de vianants, es destaca algun element de millora:

- Els passos de vianants del nucli no estan elevats, fet que ajudaria a millorar l'accessibilitat pels vianants i obligaria a reduir la velocitat als cotxes, augmentant la seguretat per a tothom.
- Molts guals de vianants es troben fora de normativa i els que estan dins de normativa, tenen un disseny que no agrada a algunes persones. Tot i valorar-los positivament com elements que obliguen a reduir la velocitat als vehicles, es detecta que alguns estan en mal estat o mal fets, amb una elevació massa gran. Per exemple, davant de la Caixa Penedès.
- Manca de senyalització i un manteniment adequat dels senyals. Per exemple, a la zona de vianants hauria d'haver-hi senyalització d'on ets, on estan els equipaments, com arribar-hi, etc.
- Fora del nucli urbà no hi ha passos de vianants senyalitzats.



**Estat i qualitat de les voreres.** L'estat de les voreres en general és força precari, i fins i tot, fora del nucli urbà no hi ha. En alguns casos, aquesta conservació i manteniment deficient provoca dificultats de mobilitat, representant una barrera per l'accessibilitat. Els motius són la seva estretor i/o perquè els obstacles; senyals de trànsit, mobiliari urbà, etc. Es valora que aquesta situació és força global al municipi però, té un especial impacte en el carrer Calvari, la plaça Catalunya, el carrer Argelines i Nucli Antic en general.

Aquesta presència d'obstacles en les voreres, tals com papereres, bancs, pòsters, pilones, etc. s'assenyala també al carrer Francesc Macià, entre el Carrer Progrés i la Rambla. Tot i que les dificultats es poden fer extensives a tot el carrer. Si les voreres són estretes, es dificulta el pas, i si no hi ha una certa linealitat a l'hora de distribuir el mobiliari urbà, la sensació és que s'ha d'anar fent essés per la vorera per poder circular. A vegades la ubicació dels contenidors també dificulta el pas dels vianants, o l'alçada de les senyals de circulació molesta als mateixos vianants si no estan ben col·locades.

També els forats dels arbres de les voreres no estan coberts, i això dificulta que l'accessibilitat dels vianants, ja que poden caure en els sots. Es considera que s'haurien de cobrir per evitar accidents.

En alguns carrers del municipi, la vegetació d'habitatges privats envaeix el carrer, i això provoca que el vianant no pugui circular de manera còmode i hagi d'envair la calçada, augmentant la perillositat del seu desplaçament.

Tots aquests factors provoquen que en general l'accessibilitat a Olesa sigui força dolenta en l'espai públic. Aquest fet és extensible a tot el municipi, essent especialment rellevant al barri de les Planes, amb voreres plenes d'obstacles, ja que les tanques aborden les voreres. A aquest fet se li afegeix la presència de gossos bordant, que donen una sensació d'inseguretat.



Algunes voreres tenen molta pendent, tot i que el carrer està pla. Aquesta pendent fa que sigui molt difícil la utilització de la vorera. Per exemple, al carrer Francesc Macià i La Rambla.

Per últim, en els recorreguts per a vianants, es detecten zones on hi ha una manca de seguretat vial: camí del cementiri, Arenys del Molí, Calvari –Clota, etc.

**El funcionament dels semàfors.** També afecta al vianant la poca duració d'alguns semàfors i no permeten el creuament de les persones, especialment aquelles que caminen més poc a poc.

Tot i que ja s'ha implantat el sistema semafòric amb senyals acústiques, s'apunta que alguns funcionen però altres no. Es valora que en els punts crítics s'hauria de tenir cura de que el sistema funcioni. S'afegeix que el semàfor de la cruïlla Anselm Clavé amb Mallorca mal enfocat.



**Baranes a les escales.** Les baranes a les escales no estan ben col·locades, perquè a vegades no estan a la mateixa alçada que l'escala, fent molt incòmode i inútil el seu ús.

## L'ÚS DE LA BICICLETA

Hi ha hagut una pèrdua de costum de la utilització de la bicicleta al municipi. En aquest sentit, s'aporten diferents motius i elements de valoració: la manca de seguretat en anar en bicicleta pel municipi; l'orografia no ho facilita; el comportament d'alguns ciclistes, sense respecte pels semàfors i circulant sense deixar passar als cotxes; i per últim, les distàncies dins del nucli urbà no són tant grans com no poder fer-les a peu, i els llocs distants del nucli urbà tenen bastant pendent.

Respecte a l'estat actual de la infraestructura per fer ús de la bicicleta, es destaca la manca de carrils bici pel municipi, i la poca habilitació de l'espai públic pel foment de l'ús de la bicicleta. En aquest sentit, es fan diferents aportacions. Per una banda, es troben a faltar itineraris per anar en bici que connectin els diferents espais d'interès d'Olesa: escoles, equipaments, parcs, etc. Per una altra, es valora que segurament no cal habilitar carrils bici, però sí senyalitzar o prioritzar el pas de bicicletes per alguns carrers, per tal que aquests desplaçaments es poguessin fer amb seguretat. Actualment, es detecta que, si poden, moltes persones fan servir la vorera. En aquesta línia, la manca de regulació de l'ús de la bicicleta provoca, en ocasions, un risc per als vianants, i en ocasions circular sigui un perill per a elles.

També manquen aparcaments per a bicicletes en aquests equipaments i zones, tot i que en algun cas ja hi ha, com per exemple a la piscina municipal.

Per últim, en relació amb l'accés a peu i en bicicleta als municipis veïns i els espais naturals de l'entorn d'Olesa, hi ha una manca d'itineraris i accessos a peu i en bicicleta als municipis de l'entorn i a les zones d'interès, com la muntanya i el riu. En concret es destaca que l'accés al riu és molt dificultós.

## EL TRANSPORT PÚBLIC

*Bus urbà, bus interurbà, tren: itineraris, freqüència, qualitat, horaris, accés mobilitat reduïda, etc.*

**Canvi modal.** Com aspecte general, en un dels grups s'assenyala la necessitat de fomentar un canvi de consciència en la manera en que ens desplacem. La manca de pedagogia entre les persones, tant quan són vianants com quan condueixen un vehicle privat, marca la qualitat de la mobilitat. Conseqüentment, caldria fomentar el canvi modal en la manera de moure'ns per Olesa, no utilitzant tant el vehicle privat i anant més amb transport públic, a peu i en bicicleta.

**Transport públic interurbà.** Hi ha una deficient connexió entre Olesa i els municipis més importants amb transport públic: Barcelona, Terrassa, Barcelona, Martorell, etc. S'especifica que l'accés a poblacions veïnes amb bus interurbà és deficient, especialment amb poblacions properes com Terrassa i Martorell. En el cas de Terrassa es dubta fins i tot si en realitat hi ha línia o si tan sols s'aprofita el viatge de sortida de la línia que uneix Viladecavalls i Terrassa.

En el cas de Martorell, es destaca el fet que moltes persones s'hi desplacen a l'hospital. També les connexions amb el polígons, especialment a primeres hores del matí (persones que entren molt a les 7 o 8 del matí) no poden utilitzar el transport públic perquè es horaris de començament del servei no ho permeten.

- Autobús Olesa - Terrassa. Es destaquen dues incidències respecte a aquesta servei:
  - En l'últim any, s'identifica un increment de les persones usuaris que fa que moltes vegades no sigui possible accedir-hi, ja que quan arriba a Olesa ja està mig ple amb persones d'altres localitats.
  - Els horaris són poc adients, ja que de les 13 a les 20 hores no hi ha servei. S'apunta que l'autobús sí passa pel municipi, però no te parada.
- Autobús Olesa - Martorell. Aquí la necessitat recau en la manca d'autobusos durant el cap de setmana i durant la tarda vespre. Aquesta mancança fa difícil l'accés a equipaments ubicats a Martorell, com podrien ser l'ambulatori o l'Hospital. Cal tenir en compte que la distància de l'estació del Ferrocarrils de Catalunya a Martorell fins l'Hospital, d'uns 20 minuts caminant, fa l'accés especialment difícil per a la gent gran.

- o Un dels grups assenyala que el bus interurbà hauria de millorar la freqüència de pas en la ruta BCN –Manresa.

Respecte a l'adaptació del vehicles a persones amb mobilitat reduïda, tot i que hi ha algun autobús que sí que està adaptat, caldria assegurar tots els serveis, ja que en molts casos són utilitzats per molta gent per anar a l'hospital.

**Transport públic intraurbà.** Es coincideix en que el bus urbà no arriba a tot el municipi. En aquest sentit, el bus urbà en realitat no desenvolupa les funcions pròpiament de bus urbà, sinó que tan sols connecta els punts més allunyats de la població, com ara la zona esportiva i la urbanització. En aquesta línia, es considera que si un cop agafes el bus, aquest dona una gran volta, perd efectivitat i la gent no el fa servir. Així doncs, tot i que l'estudi tècnic assenyala una cobertura molt elevada del municipi. S'assenyalen algunes zones on no hi arriba:

- La zona de Torres del Vicentor, o Can Single.
- Dos equipaments importants: la deixalleria i el cementiri, ja que el bus al cementiri només s'habilita per Tots Sants.
- Llunyania de les parades d'alguns punts del Nucli Antic, aspecte que dificulta l'accés especialment a les persones grans que no s'hi desplacen tant.

També s'assenyalen altres elements susceptibles de millora, com:

- La freqüència de pas molt baixa, a més el temps del trajecte és massa alt, fet que provoca que molts cops no val la pena agafar el bus.
- Poques parades, i una manca de marquesines, amb la conseqüent incomoditat quan plou o s'espera.
- Deficiències d'informació respecte al bus urbà: respecte la senyalització de les parades, els itineraris que segueix i els horaris de pas.
- Necessària millora de la coordinació amb la resta de transports públics del municipi que connecten amb altres municipis, busos i FGC.
- Possibilitat d'utilitzar combustible sostenible en el bus d'Olesa per reduir l'impacte en el medi ambient.

La manca d'adaptabilitat dels autobusos també és una feblesa actual, ja que impedeix el seu ús amb persones amb algun tipus de discapacitat. En aquesta sentit, es concreta que o no estan adaptats o no funcionen.

Respecte als recorreguts, l'eix nucli urbà – urbanitzacions destaca per la poca adequació dels horaris dels autobusos dins del municipi. Es comenta, per exemple, la impossibilitat de baixar des d'una urbanització, com podria ser Oasi, per acudir a una cita a l'ambulatori a primer hora del matí, i després tornar a pujar, ja que obligatòriament s'han d'esperar al següent autobús que no passa fins les 13 hores. Tampoc es dona la coordinació amb l'horari escolar, ja que tot i que la jornada escolar acaba a les 16.30, el següent autobús no passa fins les 18.30, horari que obliga esperar dues hores a les possibles usuàries. Per tant, sempre s'ha d'utilitzar el vehicle privat.

Respecte als preus dels autobusos, es valora com assequible, tot i que es proposa estudiar alguna mesura de descompte per a la gent gran.



Respecte als **Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya**, en el darrers temps s'ha produït una baixada de qualitat del servei presta a Olesa. La desaparició dels trens semidirectes a Barcelona, ha portat que a la pràctica, tot i que s'ha augmentat la freqüència, es triga més a arribar a Barcelona.

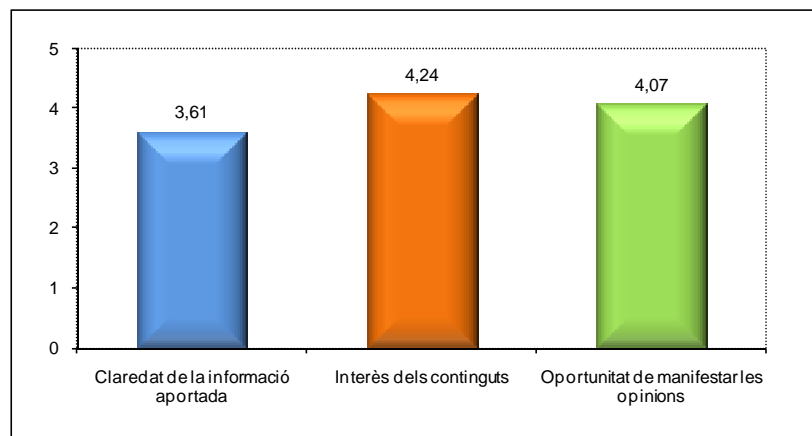
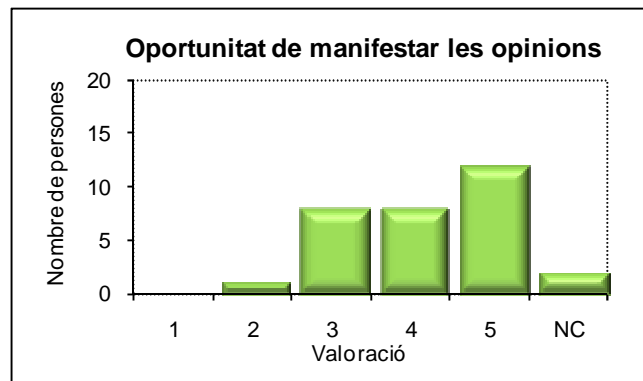
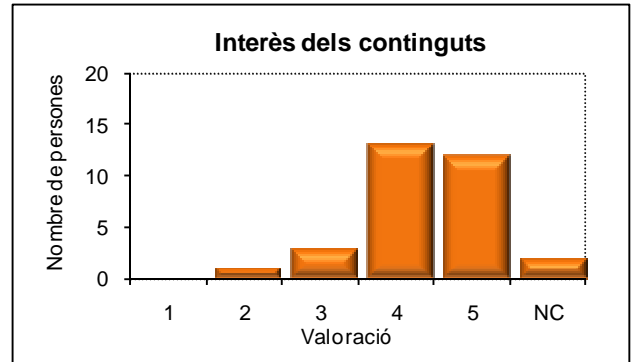
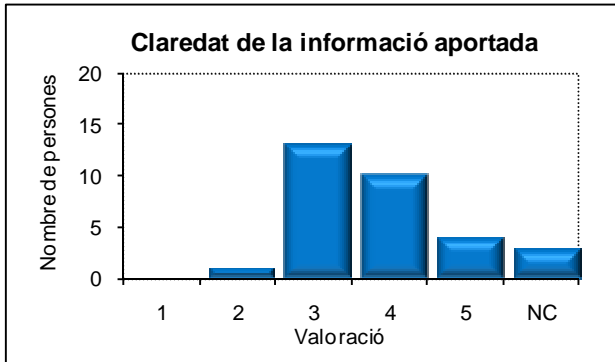
L'accés a l'estació de tren és difícil. Aquesta dificultat provoca que, si el tren està estacionat i la persona arriba a l'estació, l'acabi perdent perquè no és fàcil accedir-hi.



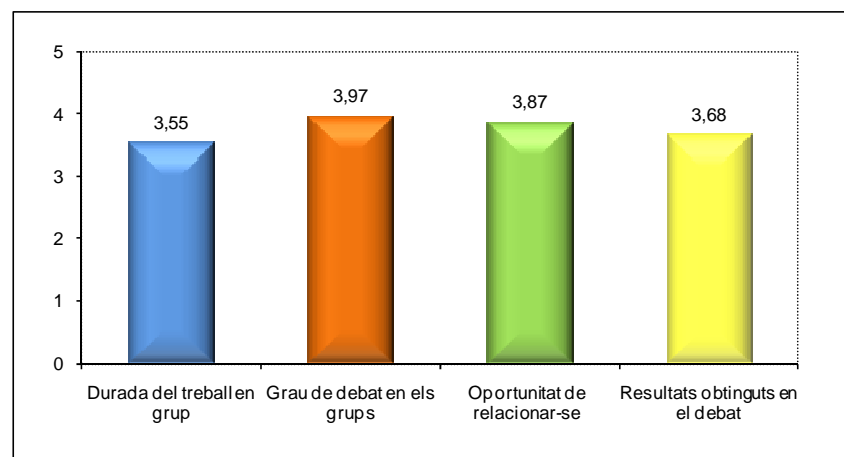
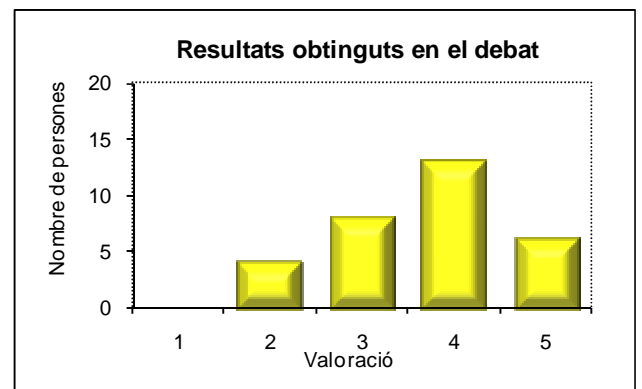
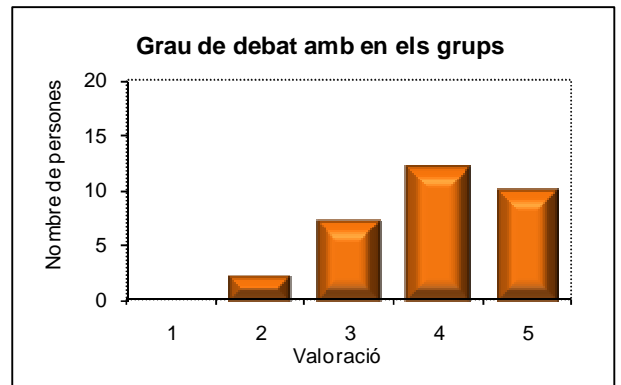
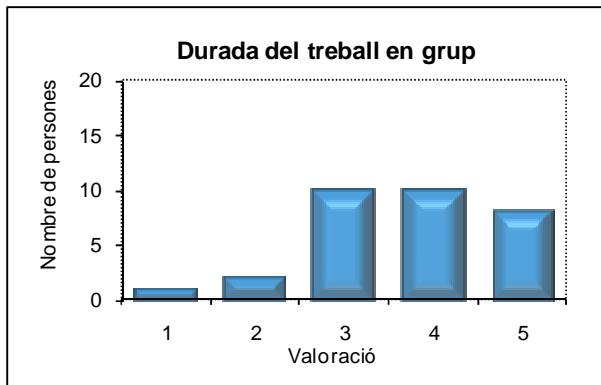
## VALORACIÓ DE LA JORNADA

Els participants assenyalaven amb una x el grau de satisfacció de l' 1 al 5 respecte cadascun d'aquests ítems (1 seria gens satisfet i 5 seria molt satisfet)

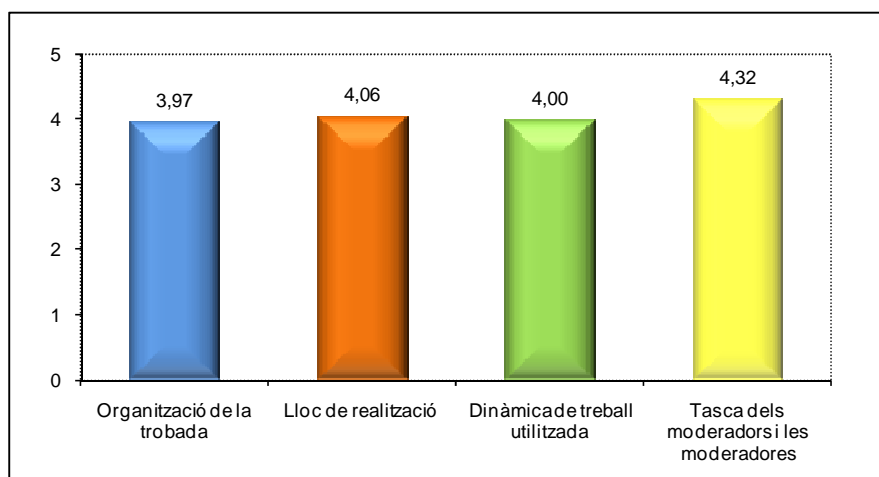
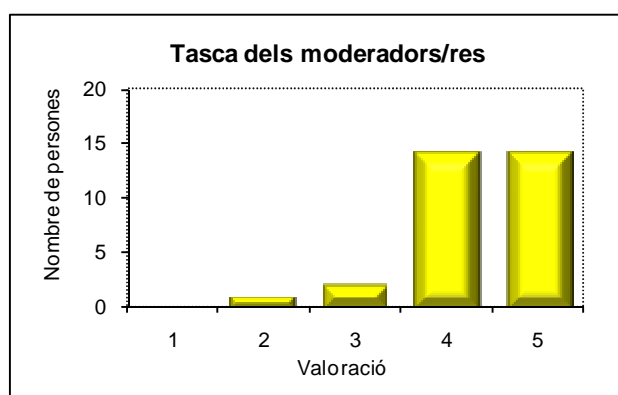
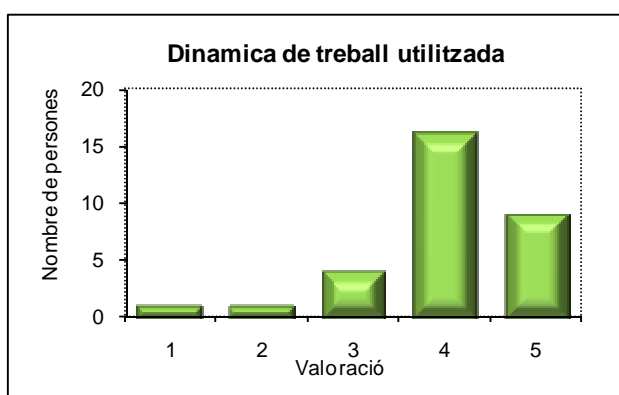
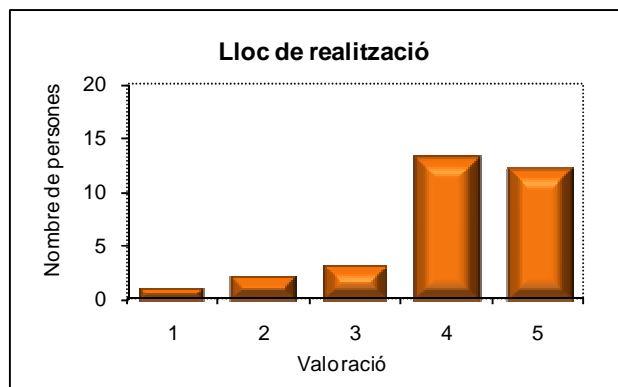
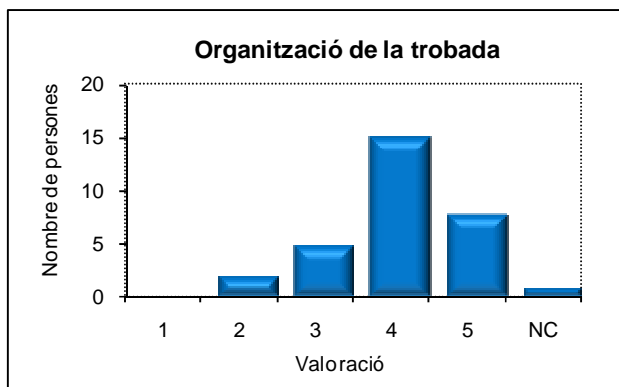
### VALORACIÓ GENERAL DE LA JORNADA



## VALORACIÓ DEL TREBALL EN GRUP



## VALORACIÓ DE L'ORGANITZACIÓ



## COMENTARIS REFERENTS A LA SESSIÓ

### El més positiu de la jornada ha estat...

- La participació(3).
- El treball en grup.
- Possibilitat de col·laborar i posar en comú.
- El debat (2).
- Comprovar que tothom té els mateixos problemes i interessos.

- Poder donar opinió.
- La participació dels assistents.
- Informació.
- Intercanviar opinions.
- Si es tira endavant bé.
- Primera trobada de les diferents visions.
- Tractar aquest tema.
- Aportació idees.
- El poder tenir un debat obert.
- L'interès i l'estima a Olesa mostrada pels assistent encara que només es pugui arribar allà on es pugui arribar...
- La participació del grup.
- La llibertat d'opinar sense limitacions.
- Poder-nos expressar.
- Que sembla ser que han escoltat i faran quelcom amb les nostres demandes.
- L'ambient.
- Enteniment.
- Poder participar.
- La llibertat d'expressió.

### El que menys m'ha agradat ha estat...

- Que queden mes coses per discutir i/o matissar.
- Molts punts a tractar, poc temps.
- Manca de temps.
- La manca d'una mica d'aigua.
- La poca visió de futur en que s'ha plantejat la trobada.
- Faltava un pica-pica.
- Grups de treball.
- La manca d'informació per treballar-hi. El de no poder fer propostes.
- L'insuficient temps (cal mes dies!) per l' importància del tema.
- El temps (el tema requeria més temps, mes preparació, més debat).
- S'ha de mirar que tothom pugui dir la seva. Si una persona vol ser educada, no aconseguirà parlar.
- L'acústica de l'espai (tinc molt mal de cap).
- Res.
- En general tot ha anat bé.
- Exposició.

### No vull marxar sense dir que...

- Experiència molt positiva.
- Crec que pot ser positiu.
- Caldrien mes consultes com aquesta sobre altres temes d'interès municipal i amb una dinàmica dirigida similar.
- El problema viari es molt complex per mala distribució de flux.
- Poder repetir.
- Falta manteniment dels equipaments, voreres...
- Cal un pla que garanteixi el futur coherent del poble. I no els interessos individuals i egoistes dels individus.
- Procurar el manteniment.
- Les xerrades haurien de tenir menys durada.
- Dubto de l'eficàcia. Crec que tot es una manera de legitimar treballs tècnics i fer veure que es fa de manera democràtica. Tot i així, val més això que res.
- Que a les urbanitzacions també sens tracti i consideri com a casc urbà.
- Que ha estat interessant.
- De tot el que s'ha tractat s'informi al poble.
- Espero que surti alguna cosa positiva i la veu del poble es noti.
- Es realitzaran?



## PARTICIPANTS

Aiguadé Bellús, Miquel  
Cassí Pallarès, Elvira  
Castellarnau, Candi  
Cebrià, Vicente  
Cristià Llongueras, Eduard  
Delgado Domínguez, José Ramón  
Domenech Oller, Molina  
Estruch Albàs, Josep  
Fernández Tallón, Olga  
Figueras Valent, Fèlix  
Flores Martínez, Juan Miguel  
Fortuny Planas, Martí  
Francesch Llongueras, Oriol  
Galceran Gallén, Francesc  
Gamundi Gibert, Anna  
García Jiménez, Manuel  
Garcia-Duran Bayona, Susana  
Gigena, Fernando  
Gil Sancho, José  
González Enríquez, Adela  
Gotsens, Àngels  
Guevara Flores, Josep M.  
Haro Castro, Santiago  
Hereu Mares, Albert  
Lázaro Soriano, Antonio  
Liria Herrerías, Trino  
Llimona Cabassa, Fàtima  
López Díaz, Isabel  
Manzanares Bataller, Mari Carme  
Mas Parera, Àngel  
Maylinch Bordas, Ramon  
Mestres Vidal, Jordi  
Monfort Sòria, Mireia  
Monforte Serra, Joan  
Montoliu Valor, Lidia  
Nafria Rubio, Amadeo Efrén  
Parent Beltran, Jordi  
Planas Duran, Pere  
Rivas Ruiz, Tomás  
Sanchez Novo, Beatriz  
Serrano Rodríguez, José  
Solà Rillo, Josep Ma.  
Solsona Milà, Vicenç  
Valls Dura, Sara  
Vendranas Franch, Guillem  
Vendranas Llongueras, Jaume  
Vendranas Roier, Gilles  
Xairó Mimó, Ricard  
Yus Romero, Yolanda

ANNEX

## APORTACIONS VIA BUTLLETA

Es van rebre tres butlletes amb les següents aportacions. aquestes han estat incloses en l'informe de resultats del diagnòstic.

**Olesa es mou! La mobilitat a Olesa de Montserrat**



**Quins aspectes caldria millorar respecte a....**

**Transport privat:** aparcament càrrega i descàrrega, circulació, etc.

- Es tindria que millorar l'amplitud dels carrers perquè alguns carrers són molt estrets, i els cotxe aparquen en doble fila i si és un cotxe una mica gran ja no hi cap.
- No hi ha aparcament per a vehicles, en tots els llocs que podríem aparcar s'ha ubicat cons, però no s'ha previst una solució alternativa.
- Està bé, és difícil que hi hagin més aparcaments al centre. No multar en la riera aprofitant que cauen quatre gotes per recaptar.
- Clarament, habilitar més zones d'aparcament, especialment en les zones més cèntriques del poble.
- Crec que l'ús del transport privat al casc antic (tant la mobilitat com l'aparcament) hauria de limitar-se molt més. Per problemes de circulació i per estètica.

**Els vianants i l'ús de la bicicleta:** itineraris, accessibilitat, illes de vianants, etc.

- Estaria bé que hi hagués un "carril bici" als carrers més importants.
- No hi ha carrils, han d'anar per la vorera i és un problema per als vianants, o entre els cotxes, amb el conseqüent perill per a ells.
- Més mà dura amb els ciclistes, no respecten els semàfors i circulen sense deixar passar als cotxes.
- Hauria d'existir un circuit que permetés l'ús de la bicicleta. Això contribuiria a "descarregar" Olesa de tots els cotxes que circulen.

**El transport públic, bus urbà, bus interurbà, tren:** itineraris, freqüència, qualitat, horaris, accés mobilitat reduïda, etc.

- Al tren la freqüència de pas estaria bé però, la qualitat no és bona perquè para a totes les estacions i tarda més en arribar al destí (triga una hora si es va a Barcelona).
- Aquest és un problema greu. No existeix un transport interurbà adequat pels temps i per les persones que vivim a Olesa de Montserrat. Avui dia, moltes persones treballem a altres pobles i ciutats, en concret a Barcelona. El transport amb tren hauria de millorar moltíssim.
- En les zones més allunyades i urbanitzacions no hi ha un horari ajustat a les necessitats dels residents, ni els horaris escolars, no podem portar i menys recollir als nostres fills. Urgeix un autobús a les 16 hores en la urbanització Oasis, ja que els infants no es poden recollir.
- Bus urbà insuficient per Oasis, encara no s'utilitza molt i tampoc cobreix les necessitats bàsiques com escoles i CAP.
- El camí del Suro està pla de forats.

## Observacions

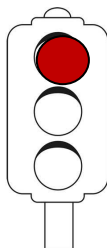
- Hi ha hores en que el bus a Oasis puja buit, i hores en que no puja i és molt necessari. Cal un estudi que reflecteixi les veritables necessitats de la gent, les quals sembla que no tenir-se'n en consideració.
- No sé si dins del concepte "mobilitat" també es pot incloure la mobilitat de les persones discapacitades. Si és així, també aquest és un aspecte molt crític. Les aceres en general estan en mal estat. Deu ser difícil per aquestes persones moure's per Olesa.
- Amb els actuals horaris d'autobús no es cobreixen les necessitats i així no es fomenta el seu ús. El camí del Suro hi ha que arranjar-lo, és un camí més d'Olesa.

## RESULTATS DELS GRUPS DE TREBALL DE LA JORNADA

### GRUP DE TREBALL GROC

En relació al moment de realització i la durada del Pla, s'assenyala que aquest Pla de Mobilitat s'hagués hagut de realitzar abans per planificar el desenvolupament del municipi en funció d'aquests criteris de mobilitat i sostenibilitat que ara volem fomentar i sovint ja és massa difícil. Tanmateix, per una altra banda, tot i que el Pla s'hagués pogut fer abans, ara també cal pensar en clau de futur, de manera que no només hem de pensar amb les necessitats immediates, sinó també futures.

**TRANSPORT PRIVAT:** aparcament, càrrega i descàrrega, circulació, etc.



#### Circulació

- En primer lloc, en general hi ha massa circulació de vehicles a Olesa de Montserrat, i que caldria incidir en un canvi de mentalitat de la gent que incidís en un canvi modal, en el sentit que la gent, utilitzés menys el transport privat (cotxes i motos) i més el transport públic o anés a peu o en bicicleta.
- Els problemes de circulació d'Olesa en ocasions són el resultat d'una mala ordenació o racionalització de la circulació. És a dir, que en ocasions no hi ha una alternança de carrers de pujada i baixada, o d'est a oest. A més, la sensació és que tots els carrers porten al centre i no hi ha itineraris alternatius de circumvalació que facilitin creuar el municipi sense haver de passar pel centre.

En la mateixa línia que la idea anterior, s'assenyala que s'hauria d'evitar els carrers de doble sentit de circulació, en concret s'apunten el carrer Priorat i Ripollès, perquè això augmenta la seva perillositat.

- També s'apunta que no és gaire raonable que els serveis de neteja facin la recollida de la brossa en hores de màxima circulació, de 8 a 10 del matí i de 17 a 19 de la tarda. Sense que això impliqui que s'hagi de realitzar en hores en que pot molestar el descans dels veïns.



- Un altre aspecte que en ocasions dificulta la circulació és el fet que en alguns carrers, com Progrés i Benet Margarit, s'aparca a les dues bandes del carrer i és molt just, de manera que quan aparca una furgoneta o cotxe gran no permet el pas d'un vehicle gran i això genera problemes de circulació. Per solucionar això, caldria prohibir que aparquin vehicles de certes dimensions o només permetre l'aparcament a una de les bandes.
- Finalment, quan plou en el Carrer Vall d'Aran, el clavegueram no absorbeix l'aigua i genera problemes, tant per circular amb vehicle, com per als vianants, perquè no hi ha voreres.

### **Punts negres**

- Hi ha carrers de sortida i entrada al nucli urbà, com la carretera de Carpes i la d'accés a les Planes, molt perillosos perquè els cotxes circulen a molta velocitat i no hi ha voreres, ni passos de vianants, ni bandes rugoses que obliguin a reduir la velocitat als vehicles.
- Es detecten un seguit de zones i cruïlles perilloses a Olesa:
  - La cruïlla del Carrer Mallorca amb Puigjaner és força perillosa i presenta molta circulació de vehicles.
  - La cruïlla del carrer Panadès amb Urgell.
  - La carretera amb Rubioles es considera molt perillosa perquè no hi ha avisos en les interseccions, ni visibilitat en algunes corbes i cruïlles, i en general un excés de velocitat.
  - Carrer Vall d'Aran amb Riera (a l'altura de Can Soler).

### **Aparcament**

- Manca d'aparcament a la zona dels Closos. En aquest cas, es destaca que hi ha molts habitatges que disposen d'aparcament i en canvi els seus propietaris deixen el vehicle al carrer, fet que provoca que hi hagi una sobreocupació. En aquest punt, no tothom està d'acord, perquè consideren que això pot ser degut a que només tenen un aparcament i a la llar disposen de dos cotxes. També, s'observa que en aquesta zona també hi ha molts vehicles estacionats que estan en venda, això es considera un ús inapropiat de l'espai públic.
- S'apunta que caldria valorar si el número de places d'aparcament per a persones amb discapacitat és suficient tenint en compte la població d'Olesa. És a dir, no es qüestiona si hi ha moltes o poques, sinó si es correspon amb la ràtio establerta. En aquest sentit, també es destaca que en ocasions no només és una qüestió de quantitat sinó de distribució en l'àrea. Per exemple, en alguna zona o equipament, com el teatre de la Passió, no hi ha aparcament per a discapacitats.
- En la zona esportiva, camp de futbol i pavelló, quan hi ha algun partit s'omple de vehicles, i si venen força autocars s'omple molt ràpid, per això es considera que els autocars haurien d'aparcar en un altre zona habilitada específicament per ells, cosa que actualment no existeix.
- No hi ha cap limitació d'aparcament de camions al nucli urbà, i pot ser seria necessari fer-ho.
- Manca de senyalització de les zones de càrrega i descàrrega, amb els horaris i el temps màxim d'estacionament.

- La policia local no actua tot el que hauria d'actuar, especialment respecte vehicles mal estacionats.

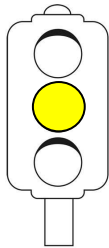
### Senyalització

- Manca de senyals, o fins i tot, senyals contradictòries en algunes zones del municipi. Per exemple, s'assenyala que a la Plaça de les Fonts hi ha una senyal de prohibit circular i un altre de càrrega i descàrrega. En tot cas, s'apunta la necessitat de millorar el manteniment de les senyals viàries.
- Manca de senyalització a les zones d'aparcament que no són zona blava. És a dir, que les zones d'aparcament lliure no estan pintades al terra i això dificulta saber on es pot aparcar i on no.

### Presència policial

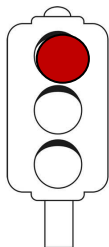
- Es destaca que la policia local hauria de ser més proactiva sancionant totes aquelles conductes sancionables.

### Aparcament



- Manca d'un aparcament rotatori gratuït per accedir a determinades zones i equipaments, fet que provoca que molta gent aparqui malament o hagi d'aparcar lluny per fer una gestió ràpida al centre. Per exemple, quan es vol portar alguna persona al CAP, a la farmàcia o al banc.
- També hi ha qui apunta la manca d'aparcament soterrat al municipi, i tot i que el que hi ha no està ple, es considera que això és pel seu cost, de manera que es comenta que l'aparcament soterrat hauria de ser gratuït, si bé, això dificulta la seva viabilitat.

### ELS VIANANTS I



### Accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda

- Es destaca la necessitat de tenir molt present les persones amb mobilitat reduïda a l'hora de dissenyar i intervenir en l'espai públic. És destaca que és impossible anar amb cadira de rodes per la majoria de carrers d'Olesa.

### Educació viària

- En general, hi ha una manca d'educació viària de la majoria de persones quan utilitzen l'espai públic com a vianants. La gent creua els carrers per on vol i no respecte les senyals de circulació.

### Zones de vianants

- Es troben a faltar zones per a vianants, ja que tot i que el nucli antic en teoria és zona de vianants a la pràctica no funciona com a tal ja que hi circulen molts vehicles a tota hora.

### Voreres

- L'estat de les voreres en general és força precari, fins i tot, fora del nucli urbà no hi ha.

- A més, tot i haver voreres, en ocasions hi ha força obstacles, com papereres, bancs, pòsters, pilones, etc. Si les voreres són estretes això dificulta el pas, i si no hi ha una certa linealitat a l'hora de distribuir el mobiliari urbà, la sensació és que s'ha d'anar fent esses per la vorera per poder circular. A vegades la ubicació dels contenidors també dificulta el pas dels vianants, o l'alçada de les senyals de circulació molesta als mateixos vianants si no estan ben col·locades.
- Es destaca com a zona especialment conflictiva per anar a peu al carrer Francesc Macià, entre el Carrer Progrés i la Rambla. Tot i que les dificultats es poden fer extensives a tot el carrer.
- Manca de camins segurs per als infants i joves per accedir als centres educatius i als equipaments del municipi.
- Els forats dels arbres de les voreres no estan coberts, i això dificulta que l'accessibilitat dels vianants que poden caure en els sots. Es considera que s'haurien de cobrir per evitar accidents.
- En alguns carrers del municipi, la vegetació d'habitatges privats envaeix el carrer, i això provoca que el vianant no pugui circular de manera còmode i hagi d'envair la calçada, augmentant la perillositat del seu desplaçament.
- Tots aquests factors provoquen que en general l'accessibilitat a Olesa sigui força dolenta en l'espai públic. Manquen guais i passos de vianants accessibles. Aquest fet que es extensible a tot el municipi és especialment rellevant al barri de les Planes.

#### **Passos de vianants**

- Manquen passos de vianants fora del nucli urbà.
- A més, els passos de vianants del nucli no estan elevats, fet que ajudaria a millorar l'accessibilitat pels vianants i obligaria a reduir la velocitat als cotxes, i faria augmentar la seguretat per a tothom.

#### **Semàfors**

- Tot i que ja s'ha implantat el sistema semafòric amb senyals acústiques, alguns funcionen però altres no. Es valora que en els punts crítics s'hauria de tenir cura de que el sistema funcioni.
- El semàfor de la cruïlla Anselm Clavé amb Mallorca està mal enfocat.

#### **Baranes a les escales**

- Tot i que hi ha baranes a les escales, es destaca que aquestes no estan ben col·locades, perquè a vegades no estan a la mateixa alçada que l'escala, fent molt incòmode i inútil el seu ús.

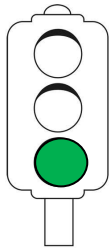
#### **Carrils bicicleta**

- Es destaca la manca de carrils bici pel municipi, i la poca habilitació de l'espai públic pel foment de l'ús de la bicicleta. En concret es troben a faltar itineraris per anar en bici que connectin els diferents espais d'interès d'Olesa: escoles, equipaments, parcs, etc. També manquen aparcaments per a bicicletes en aquests equipaments i zones, tot i que en algun cas ja hi ha, com per exemple a la piscina municipal.

- Per altra banda, s'assenyala la manca de regulació de l'ús de la bicicleta, fet que provoca que en ocasions siguin un perill per als vianants, i en ocasions circular sigui un perill per a elles.

### **Accés a peu i en bicicleta als municipis veïns i els espais naturals de l'entorn d'Olesa**

- Manca d'itineraris i accessos a peu i en bicicleta als municipis de l'entorn i a les zones d'interès, com la muntanya i el riu. En concret es destaca que l'accés al riu és molt dificultós.



#### **Zones de passeig pels vianants**

- Es destaca positivament l'existència d'algunes zones de passeig i estar pels vianants, com són: la zona del parc, el casc antic i la Rambla. Però s'assenyala que manca connectar les tres zones creant un eix cívic i millorant el seu estat.

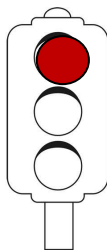
#### **Presència policial**

- A les sortides de l'escola sovint hi ha un policia local per vetllar per la seguretat i la circulació a la zona escolar.



**EL TRANSPORT PÚBLIC**, bus urbà, bus interurbà, tren: itineraris, freqüència, qualitat, horaris, accés mobilitat reduïda, etc.

### Canvi modal



- En general s'assenyala la necessitat de fomentar un canvi de consciència en la manera en que ens desplacem. S'observa que manca pedagogia entre les persones, tant quan són vianants com quan condueixen un vehicle privat. És a dir, no utilitzar tant el vehicle privat i anar més amb transport públic, a peu i en bicicleta. Cal fomentar el canvi modal en la manera de moure'ns per Olesa.

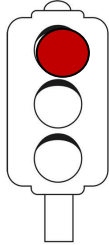
### Transport públic interurbà

- S'apunta que hi ha una mala connexió entre Olesa i els municipis més importants amb transport públic: Barcelona, Terrassa, Barcelona, Martorell, etc.

### Transport públic intraurbà

- Respecte el bus urbà es destaca que no arriba a tot el municipi, hi ha zones, especialment a la zona de Torres del Vicentor, o Can Single que no arriba. A més, el bus no arriba a dos equipaments importants: la deixalleria i el cementiri. Ja que el bus al cementiri només s'habilita per Tots Sants.
- També es destaca que la freqüència de pas és molt baixa, i hi ha poques parades. A més el temps del trajecte és massa alt, fet que provoca que molts cops no val la pena agafar el bus. També s'assenyala que no hi ha marquesines, fet que provoca que quan plou i algú ha d'esperar es nulli.
- Un altre aspecte que caldria millorar és la coordinació amb la resta de transports públics del municipi que connecten amb altres municipis, busos i FGC.
- Amb relació al bus, també es destaca que manca informació: en primer lloc, respecte les parades, després, l'itinerari que segueix, i, finalment, els horaris de pas.
- Per últim, s'apunta que estaria bé que el bus d'Olesa anés amb combustible sostenible per reduir l'impacte en el medi ambient.

**TRANSPORT PRIVAT:** aparcament càrrega i descàrrega, circulació, etc.



### SENYALITZACIÓ

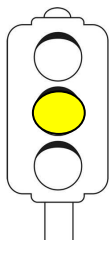
- Hi ha moltes deficiències pel que fa a la senyalització del poble. Manquen senyals que indiquin o recordin les velocitats màximes permeses a l'interior del poble i per contra en alguns punts dels accessos hi ha un excés de senyals que no permet assimilar tanta informació sense aturar el vehicle.

### CIRCULACIÓ

- Els sentits de circulació actuals generen una certa sensació de caos. Es valora que aquesta situació es produeix perquè quan s'ha actuat modificant algun carrer no s'ha pensat en els efectes globals. A l'exemple, aquesta estructura global hi era en els seus inicis, però posteriors modificacions parcials dels sentits d'alguns carrers han desvirtuat el sentit original de tot el sistema.
- La Rambla Olesa genera un tap a la circulació global ja que talla totes les circulacions transversals.
- Existeixen dificultats de circulació al c/Progrés i Lluís Puigjaner perquè hi ha aparcament a les dues bandes que sovint congestionen el trànsit. En carrers estrets com aquests caldria valorar la conveniència de mantenir dues fileres d'aparcament.
- No existeix cap variant que permeti que el transport de gran volum travessi tot el poble.
- Manca pedagogia sobre l'ús del cotxe. La gent utilitza el cotxe per a desplaçaments que segurament no caldria. S'hauria de racionalitzar més l'ús del vehicle privat.

### APARCAMENT

- Es percep una manca d'aparcament general. S'assenyala que no hi ha cap aparcament municipal com passa en molts altres pobles i que l'únic aparcament de que es disposa és privat. Aquest aparcament de Plaça Catalunya a més a més no té una accessibilitat fàcil. Costa de trobar i d'accedir ja que te unes rampes en mal estat i a la sortida hi ha alguns aparcaments en bateria que dificulten les maniobres.
- La distribució de la zona blava és millorable en alguns punts. Per exemple a Francesc Macià en algunes cruïlles, al presència d'aparcaments de zona blava dificulta la visibilitat i la mobilitat de vehicles.

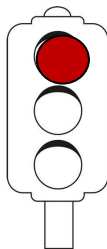


### CARREGA I DESCÀRREGA

- Es valora que l'horari de càrrega i descàrrega és inadequat i intensificar i manca vigilància policial i control sobre l'ús que se'n fa d'aquestes zones.

### PRIORITAT INVERTIDA

- En carrers estrets s'hauria d'ampliar les zones de prioritat invertida.



### **ACCESSIBILITAT**

- L'estat de les voreres en general al municipi representen una barrera per l'accessibilitat. Es detecta un manteniment deficient de les mateixes així com dificultats de mobilitat perquè són massa estretes i/o perquè tenen obstacles; senyals de trànsit, mobiliari urbà, etc. Es valora que aquesta situació és força global al municipi però que té un especial impacte al C/Francesc Macià.
- Pel que fa als guals de vianants molts es troben fora de normativa i els que estan dins de normativa tenen un disseny que no agrada.

### **SENYALITZACIÓ**

- Manca senyalització i un manteniment adequat dels senyals. Per exemple a la zona de vianants hauria d'haver senyalització d'on ets, on estan els equipaments, com arribar-hi, etc.

### **BICICLETA**

- Tot i que segurament no cal habilitar carrils bici potser si que caldria senyalitzar o prioritzar el pas de bicicletes per alguns carrers, per tal que aquests desplaçament es poguessin fer amb seguretat. Actualment, allà on es pot, moltes persones fan servir la vorera.

### **PLATAFORMA UNICA**

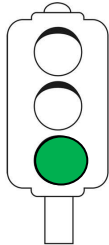
- La presència de plataforma única al Nucli Antic genera tot un debat respecte la seva conveniència i bon funcionament. D'una banda, aquells que passen pel Nucli Antic de manera puntual o de pas, valoren molt bé aquesta configuració dels carrers perquè els vianants tenen una millor mobilitat i accessibilitat sense la presència de voreres. D'altra banda, els veïns residents en aquesta zona manifesten que aquesta solució no està pensada pels residents sinó per la resta d'usuaris. Assenyalen moltes dificultats quan han d'accedir en cotxe, o quan hi ha diades o festes assenyalades on no se'ls permet el pas. També s'apunta que unes rajoles pintades al terra o amb diferent color no poden mai exercir les funcions de vorera perquè els cotxes no ho respecten i sovint hi ha problemes de convivència i seguretat entre vianants i cotxes. Apunten que en altres llocs han hagut de posar jardineres o pilones per protegir els vianants. Aquesta solució millora l'accessibilitat perquè evita les voreres, però desvirtua en part el concepte de plataforma única.
- De fet, on s'assenyalen els problemes més crítics és en la zona de confluència entre el Nucli Antic i l'Eixample, on es troben ambdós models.
- A partir d'aquestes dues visions el debat conclou que el problema no és tant la pròpia plataforma sinó l'ús que se'n fa i que caldria aprofundir en el debat i potser avançar cap a un model d'illa de vianants, on només els residents i serveis puguin accedir en cotxe, limitant l'accés amb pilones o amb algun altre mecanisme.

### **TRÀNSIT ALS CARRERS DEL NUCLI ANTIC**

- Alguns carrers del Nucli Antic ( carrer Clota, Calvari,...) suporten un intens trànsit de pas, que sobre plànol no els correspondria. Tanmateix, són vies fetes servir com a dreuera per evitar els semàfors del carrer Francesc Macià, per la gent del poble.

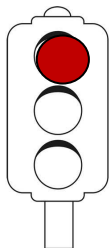
### CAMINS ESCOLARS

- No existeixen itineraris o camins escolars per als que els nois i noies es desplacin a l'escola en condicions de seguretat.



- La Plataforma única millora l'accessibilitat del vianant, però cal veure quin ús se'n fa per evitar que hi hagi problemes de convivència entre vianants i cotxes.

**EL TRANSPORT PÚBLIC**, bus urbà, bus interurbà, tren: itineraris, freqüència, qualitat, horaris, accés mobilitat reduïda, etc.



### BUS URBÀ

- S'assenyala que el bus urbà en realitat no desenvolupa les funcions pròpiament de bus urbà, sinó que tan sols connecta els punts més allunyats de la població, com ara la zona esportiva i la urbanització.

Tot i que l'estudi tècnic assenyala una cobertura molt elevada del municipi, el veïnat considera que les parades queden massa lluny d'alguns punts del Nucli Antic i que hi ha moltes persones grans que no s'hi desplacen tant. A més, si un cop agafes el bus, aquest dona una gran volta, perd efectivitat i la gent no el fa servir.

- Manca senyalització de les parades del bus i habilitar marquesines per fer més còmode l'espera.

### BUS INTERURBÀ

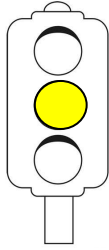
- L'accés a poblacions veïnes amb bus interurbà és deficient, especialment amb poblacions properes com Terrassa i Martorell. En el cas de Terrassa es dubta fins i tot si en realitat hi ha línia o si tan sols s'aprofita el viatge de sortida de la línia que uneix Viladecavalls i Terrassa. En el cas de Martorell, es destaca el fet que moltes persones s'hi desplacen a l'hospital.

### FGC

- Es valora que en el darrers temps s'ha produït una baixada de qualitat del servei que FGC presta a Olesa. La desaparició dels trens semidirectes a Barcelona, ha portat que a la pràctica, tot i que s'ha augmentat la freqüència, es triga més a arribar a Barcelona.

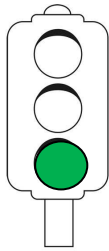


- L'accés a l'estació de tren és difícil. Això provoca que de vegades el tren està estacionat i tot i que arribes a l'estació, l'acabés perdent perquè no és fàcil accedir-hi.



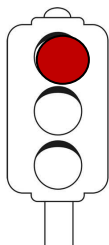
#### **BUS INTERURBÀ**

- S'hauria de millorar la freqüència de pas del bus interurbà que fa la ruta BCN -Manresa.
- Bona part dels busos que van a Martorell no estan adaptats per persones amb mobilitat reduïda i aquests són els que utilitza molta gent per anar a l'hospital.



- Una part dels vehicles estan adaptats a persones amb mobilitat reduïda.

**TRANSPORT PRIVAT:** aparcament càrrega i descàrrega, circulació, etc.



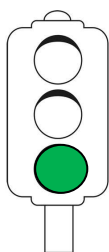
### CIRCULACIÓ

- El Dia del Mercat setmanal genera molèsties als residents ja que no poden accedir als seus aparcaments privats, fer càrrega i descàrrega, etc.
- Poca educació vial del conductor. En aquesta sentit, s'assenyala que moltes de les dificultats assenyalades respecte al vianant, són provocades pels mateixos vianants quan es posen a conduir, perquè sembla que ens oblidem dels altres i ens canviï la visió.
- Mal estat de la calçada en alguns punts: carrer Progrés, Argelines, plaça Catalunya, Francesc Macià, etc.
- Mala regulació d'alguns carrers i creuaments. En aquesta sentit, es poden diferenciar algunes problemàtiques:
  - ubicació d'equipaments, com l'escola, i mala regulació del trànsit per a l'afluència de trànsit que es dona en moments puntuals;
  - semàfors massa curts per passar més de dos o tres cotxes, que fan que el conductor estigui en tensió per tal de intentar passar quan abans millor;
  - zona de gir a l'esquerra o dreta amb molt poc espai per dois cotxes, que impedeix continuar recte al vehicle que no vol girar (Francesc Macià/Progrés);
- Intensitat de trànsit en alguns punts de nucli, especialment el carrer Clota, o el carrer Calvari. Aquesta via és l'entrada del veïnat des de Terrassa per estalviar el semàfor que hi ha en l'altre recorregut. Aquesta intensitat de trànsit provoca a més a més una contaminació acústica i pol·lució.
- Vials de doble direcció sense prou amplada, com el carrer Estació i el carrer Montseny. En aquests casos, quan hi ha aparcat un vehicle que sobresurt una mica de la línia d'aparcaments, i el vehicle que circula i també és una mica més ample, la circulació s'ha d'aturar, ja que no té prou amplada per passar. Amb els conseqüents problemes. Per exemple, el carrer Estació, la Daina, o la Riera.
- La càrrega i descàrrega a vegades provoca alguna cua per no parar en els espais reservats per aquesta funció. Es comenta si hi ha prou espais de càrrega i descàrrega.
- Cues en alguns punts del municipi: carrer Mercat, carrer Clota, etc.

### APARCAMENT

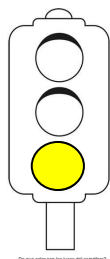
- Manca d'aparcaments en alguns punts del municipi.
- Presència de vehicles mal aparcats. Es comenta que no únicament es tracta de vehicles que van a fer una gestió, sinó aparcament fix, i tant de dia com de nit. Especialment passa a l'Eixample, a Correus.

- S'assenyala que podríem no haver suficients places d'aparcament de motos i bicicletes, ja que sobretot es veuen motos aparcades fora dels espais reservats amb aquesta fi.
- Els aparcaments reservats per a persones amb alguna discapacitat es veuen sovint ocupats per contenidors o altres objectes. Respecte a si són suficients o no, caldria confirmar la ràtio de places per població, per exemple.
- Dificultats en l'aparcament al carrer Progrés. Visions sobre com aparcar: marxar enrere o de front. És una qüestió de seguretat? Marxa enrere genera poca visibilitat, i a més en vorera de poca alçada és molt fàcil pujar-la i envair l'espai del vianant, amb el conseqüent risc de seguretat.
- Manca d'aparcament en la zona esportiva, sobretot en dia de partit, ja que aquesta zona no està preparada per absorbir tant volum de cotxes.



### APARCAMENT

- La zona blava és una bona opció per facilitar la rotació de vehicles, especialment en la zona comercial. També es valora positivament el preu assequible per a la seva utilització, tot i que podria existir algun tipus de pagaments especial per als residents.
- L'existència dels aparcaments (pàrquing "Dia", per exemple) a les entrades del municipi facilita l'aparcament en els extrems del nucli urbà i fan que no entrin en el poble.

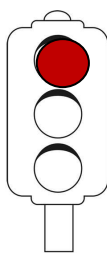


### CIRCULACIÓ

- La zona d'Eixample disposa d'una bona distribució per regular i distribuir el trànsit, però es coincideix en que està desaprofitat. Cal tenir en compte que Olesa es mou de nord a sud i queda anul·lada la part del riu; en canvi, l'Eixample se li ha donat una prioritat d'itineraris nord-sud.

### APARCAMENT

- Donat l'augment de cotxes per habitatge que s'ha donat en els darrers anys, caldria incrementar la ràtio de places d'aparcament obligatòries per habitatge, actualment establerta en una plaça/vivenda.

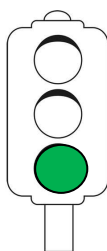


### ACCESSIBILITAT

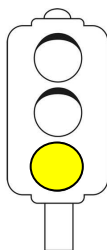
- En alguns carrers, les voreres són estretes i estan en mal estat de conservació, amb el paviment trencat. En d'altres, el carrer Calvari, la plaça Catalunya, Francesc Macià, Argelines, Casc Antic en general, etc.
- Algunes voreres tenen molta pendent, tot i que el carrer està pla. Aquesta pendent fa que sigui molt difícil la utilització de la vorera. Per exemple, al carrer Francesc Macià i La Rambla.
- Presència d'obstacles en les voreres que impedeixen el pas de vianants, de cotxes, etc. Destaca la cantonada entre els carrers Francesc Macià i el carrer Progrés.
- Hi ha semàfors que duren massa poc temps per permetre el creuament de les persones, especialment aquelles que caminen més poc a poc.
- En els recorreguts com a vianants, es detecten zones on hi ha una manca de seguretat vial: camí del cementiri, Arenys del Molí, Calvari -Clota, etc.
- Les voreres del barri de les Planes estan plenes d'obstacles, ja que la vegetació aborda les voreres. A aquest fet se li afegeix la presència de gossos bordant, que donen una sensació d'inseguretat.

### BICICLETA

- Es considera que hi ha hagut una pèrdua de costum de la utilització de la bicicleta al municipi. Actualment, es considera que no és segur anar en bicicleta pel municipi, que l'orografia no ho facilita i per últim, que les distàncies dins del nucli urbà no són tant grans com no poder fer-les a peu, i els llocs a distància tenen pendent.



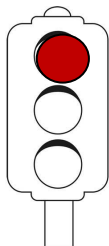
- Passos de vianants elevats, ja que obliguen als vehicles a reduir la velocitat. Tanmateix, es detecta que alguns estan en mal estat o mal fets, amb una elevació massa gran. Per exemple, en front de la Caixa Penedès.
- El municipi té zones molt agradables per a passejar, aspecte que li dona una potencialitat per crear itineraris.



- Les zones de vianants, en especial la plaça de les Fonts, presenta alguns problemes en aquesta convivència de vehicle i vianant. Per exemple, s'assenyala que alguns dels cotxes aparquen davant del bar, encara que està prohibit. En aquesta sentit, es fa el suggeriment de multar-los un cop i ja no aparcarien més. La presència d'escoles, molt s vehicles en hores concretes, provoquen dificultats.
- El recorregut de la riera és molt utilitzat, tant per vianants com per vehicles. Aquesta ús intensiu obliga a revisar-ho.

**EL TRANSPORT PÚBLIC**, bus urbà, bus interurbà, tren: itineraris, freqüència, qualitat, horaris, accés mobilitat reduïda, etc.

### Autobusos interurbans



- Autobús Olesa - Terrassa. Es destaquen dues incidències respecte a aquesta servei:
  - o En l'últim any, s'identifica un increment de les persones usuaris que fa que moltes vegades no sigui possible accedir-hi, ja que arriba mig pla d'altres localitats.
  - o Els horaris són poc adients, ja que de les 13 a les 21 hores no hi ha servei. Es fa notar que sí que passa pel municipi, però no te parada.

- Autobús Olesa - Martorell. Aquí la necessitat recau en la manca d'autobusos durant el cap de setmana i durant la tarda vespre. Aquesta mancança fa difícil l'accés a equipaments ubicats a Martorell, com podrien ser l'ambulatori o l'Hospital. Cal tenir en compte que la distància de l'estació del Ferrocarrils de Catalunya a Martorell fins l'Hospital, d'uns 20 minuts caminant, fa l'accés especialment difícil per a la gent gran.

### Comunicació amb l'exterior

- Respecte a les comunicacions externes, per exemple, amb el polígons, també s'assenyala que per a les persones que entren molt al matí (7 o 8 del matí) no poden utilitzar el transport públic perquè es horaris de començament del servei no ho permeten.

### Comunicacions dins del municipi

- Nucli urbà - urbanitzacions. Es destaca la poca adequació dels horaris dels autobusos dins del municipi. Es comenta, per exemple, la impossibilitat de baixar des de una urbanització, com podria ser Oasi, per acudir a una cita a l'ambulatori a primer hora del matí, i després tornar a pujar, ja que obligatòriament s'han d'esperar al següent autobús que no passa fins les 13 hores. Tampoc es dona la coordinació amb l'horari escolar, ja que tot i que la jornada escolar acaba a les 16.30, el següent autobús no passa fins les 18.30, horari que obliga esperar dues hores a les possibles usuàries. Per tant, sempre s'ha d'utilitzar el vehicle privat.
- La manca d'adaptabilitat dels autobusos també és una feblesa actual, ja que impedeix el seu ús amb persones amb algun tipus de discapacitat. En aquesta sentit, es concreta que o no estan adaptats o no funcionen.

Respecte als preus dels autobusos, es pensa que és assequible, tot i que es proposa valorar alguna mesura de descompte per a la gent gran.





**Ajuntament  
d'Olesa de Montserrat**  
Baix Llobregat- Barcelona

## SESSIÓ DE PROPOSTES

---

## INFORME DE RESULTATS



Març de 2011

Amb el suport de:



**Diputació  
Barcelona**  
xarxa de municipis

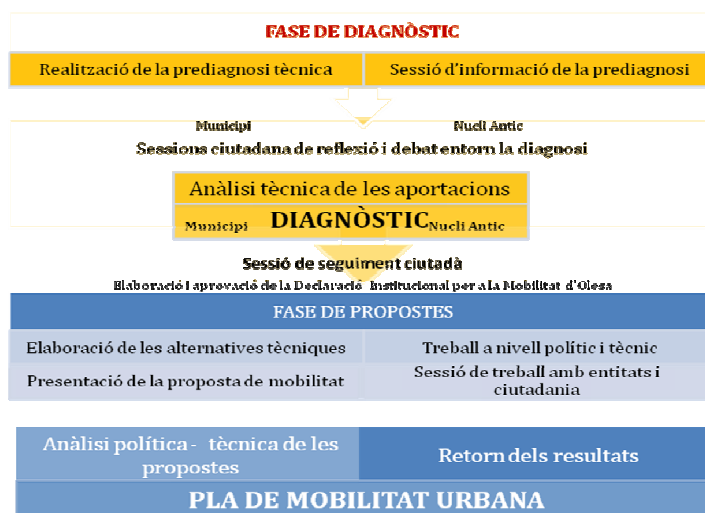
## ÍNDEX

Antecedents	3
Metodologia de la sessió	5
Els suggeriments i les propostes	6
La valoració	12
Les persones participants	13

## ANTECEDENTS

L'Ajuntament d'Olesa va iniciar a l'any 2010 l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible del municipi. Amb l'objectiu de copsar la visió dels agents socials del municipi, durant l'any 2010 es van realitzar diferents sessions de treball amb la ciutadania, els comerciants, els residents al nucli antic, l'escola Escolàpies, les dones, etc. La finalitat era analitzar i contrastar els elements de diagnòstic i els aspectes a millorar de la mobilitat al municipi.

Tot aquest procés amb la ciutadania ha acompanyat el treball de l'equip tècnic de CINESI, encarregat de l'elaboració del Pla de Mobilitat, retroalimentant-se mútuament segons avançaven els treballs. D'aquesta manera, la diagnosi tècnica s'anava complementant amb la visió i l'experiència de qui viu i/o treballa al municipi, i també al contrari, l'equip tècnic especialista en mobilitat donava a conèixer dades de la situació actual i alternatives possibles.



Esquema del procés d'elaboració del Pla de Mobilitat

Un cop finalitzada i analitzada la diagnosi, al febrer de 2011, l'Ajuntament va aprovar per unanimitat en Ple Municipal l'anomenada **Declaració institucional municipal per a la mobilitat d'Olesa de Montserrat**. Aquesta Declaració pretenia establir els objectius i els criteris del model de mobilitat del municipi. La proposta inicial del seu contingut va ser presentada pel 1r tinent d'alcalde, regidor responsable del Pla de Barris, amb el suport de la Diputació de Barcelona, als grups polítics municipals, per tal que poguessin fer les seves aportacions en una sessió posterior i/o via correu electrònic.

També cal destacar el treball intern municipal previ d'anàlisi de la proposta -prèvia a la sessió amb la ciutadania- realitzat, en primer terme, amb el grup motor<sup>1</sup> del procés d'elaboració del PMU; i, en segon terme, amb el nivell polític i el nivell tècnic municipal, per tal d'explicar la proposta i que poguessin aportar les seves propostes i suggeriments a partir del coneixement que la seva funció i tasca els aporta.

Finalment, aquesta sessió de treball s'ha coordinat amb el treball realitzat i la proposta específica que s'està realitzant sobre la **mobilitat al Nucli Antic d'Olesa**, en el marc del Projecte d'Intervenció Integral del barri. Durant la fase de diagnòstic, aquest procés ha estat desenvolupat amb participació ciutadana i gestionat per un equip del Màster Oficial en Participació i Polítiques Locals de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB). En aquest sentit i com a continuïtat, en aquesta sessió es van presentar les línies generals del plantejament de l'Illa de vianants del Nucli Antic d'Olesa. Actualment s'està treballant en una proposta detallada de funcionament de l'Illa que, posteriorment, serà contrastada amb les entitats, els residents, els comerciants, etc.

Respecte a la convocatòria, remarcar que el procés d'elaboració del PMU ha estat obert a la participació de tot el teixit associatiu del municipi, els membres dels Consells sectorials d'Olesa de Montserrat i a la ciutadania en general. Per realitzar la convocatòria, s'han utilitzat els mecanismes de difusió amb que compta l'ajuntament per convidar a les entitats, els membres dels Consells municipals, i la ciutadania en general mitjançant: carta, correus electrònics, trucada de reforç, falques a Olesa Ràdio, web municipal i del Pla de barris, etc.

Els resultats de la sessió amb la ciutadania que ara us presentem es va realitzar el dissabte 26 de febrer, de 9.30 a 14 hores, a la Casa de Cultura. Recull els suggeriments realitzats per part de les persones participants a la sessió de treball. El document serà lliurat a l'Ajuntament i enviat a les persones participants. Els resultats d'aquest moment ajudaran a acabar de definir les futures línies d'actuació del Pla de Mobilitat.



<sup>1</sup> El grup motor del procés del PMU està constituït per membres de la Policia Local, l'Oficina del Pla de Barris del Nucli Antic, Participació Ciutadana, Urbanisme, CINESI, Màster de Participació i Polítiques Locals de la UAB i ÍNDIC.

## METODOLOGIA DE LA SESSIÓ

Aquesta **sessió de treball** amb la ciutadania s'emmarcava en l'anàlisi de les alternatives plantejades a partir de la diagnosi realitzada i emmarcada en els objectius per la Declaració institucional. Per assolir aquest objectiu, la sessió es va organitzar en dos moments:

- **Un primer moment d'informació i explicació de la proposta:** informar del procés, objectius i metodologia, i dels continguts principals de la proposta de model de mobilitat i les actuacions que se'n deriven. Aquesta explicació estava reforçada amb un document<sup>2</sup> que relacionava els elements de diagnòstic, amb els objectius de la Declaració institucional i les mesures proposades per millorar la situació actual.

DIAGNÒSTIC	OBJECTIUS DEL PMU D'OLESA DE MONTSERRAT	PROPOSTA PMU
VIARANTS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa viària dedicada als viarants en termes d'accessibilitat i seguretat.</li> <li>• Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat.</li> <li>• Compatibilitzar l'oferta d'aparcaments amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic d'Olesa de Montserrat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles.</li> <li>• Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el transvasament modal a altres modes més sostenibles i que promoguin la intermodalitat, promovent el cotxe compartit, estenent la pacificació del trànsit rodar a dins del municipi, introduint les zones 30 i zones de prioritat per a viarants, la pacificació del trànsit a les zones escolars i creació d'aparcaments urbans dissuasiu.</li> <li>• Millorar la informació, formació, implicació i el civisme de la ciutadania.</li> <li>• Millorar l'accessibilitat, eliminant les barreres arquitectòniques, informatives, etc. a la via pública, als edificis i al transport.</li> <li>• Fomentar l'ús de la bicicleta creant les condicions infraestructurals, de gestió de trànsit i d'educació viària necessària per promoure'n la utilització.</li> <li>• Millorar la seguretat viària reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mode de transport.</li> <li>• Diminuir la contaminació acústica i atmosfèrica causada pel trànsit.</li> <li>• Aconseguir una distribució urbana de mercaderies i productes àgils i ordenada, minimitzant l'impacte sobre la mobilitat del municipi i que garanteixi el pla desenvolupament de les seves activitats econòmiques.</li> <li>• Fomentar la intermodalitat com a mesura per tal d'assolir un ús eficient dels diferents modes de transport.</li> <li>• Preveure en les futures actuacions una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats d'aquest model de mobilitat.</li> <li>• Millorar la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors que contenen els principis i objectius d'aquesta declaració institucional.</li> <li>• Millorar la seguretat viària i el civisme entre els usuaris dels diferents modes de transport, reduint la sinistralitat.</li> <li>• Millora dels accessos i de la connectivitat als polígons industrials i creació de la figura del gestor de mobilitat.</li> </ul>	VIARANTS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• En totes dues diagnosi es detecten, barres arquitectòniques i mal estat de les vies.</li> <li>• Malgrat que hi ha molts carrers amb plataforma única, la participació ciutadana ha detectat problemes de convivència entre viarants i vehicles en aquelles vies. Hi ha carrers en què fallen carrers inclosos i barres per a viarants més segurs.</li> <li>• El 70% dels desplaçaments urbans d'Olesa de Montserrat es realitzen a peu. Tanmateix, es detecta un excés de vehicles entorn l'horari d'entrada i sortida de les escoles, especialment al Nucli Antic.</li> </ul>		VIARANTS
BICICLETES		BICICLETES
TRANSPORT COL·LECTIU		TRANSPORT COL·LECTIU
VEHICLE PRIVAT	VEHICLE PRIVAT	
APARCAMENT	APARCAMENT	

- **Un segon moment d'anàlisi, reflexió i recull** de visions i suggeriments respecte a la proposta presentada. Aquest moment de treball comptava amb els plànols i materials utilitzats en la presentació tècnica de la proposta, així com la moderació d'una tècnica per tal d'assegurar la participació de tothom i la presència dels tècnics especialistes en mobilitat de CINESI, per solucionar dubtes i aprofundir en les alternatives proposades.

<sup>2</sup> Vegeu pàgina web municipal, enllaç: [http://www.olesam.cat/par\\_processos\\_prc.asp?id=11](http://www.olesam.cat/par_processos_prc.asp?id=11)



## ELS SUGGERIMENTS I PROPOSTES DE LES PERSONES PARTICIPANTS

Les persones participants varen treballar en un únic grup. Les aportacions realitzades s'han ordenat en els eixos temàtics de reflexió.

### Jerarquització viària

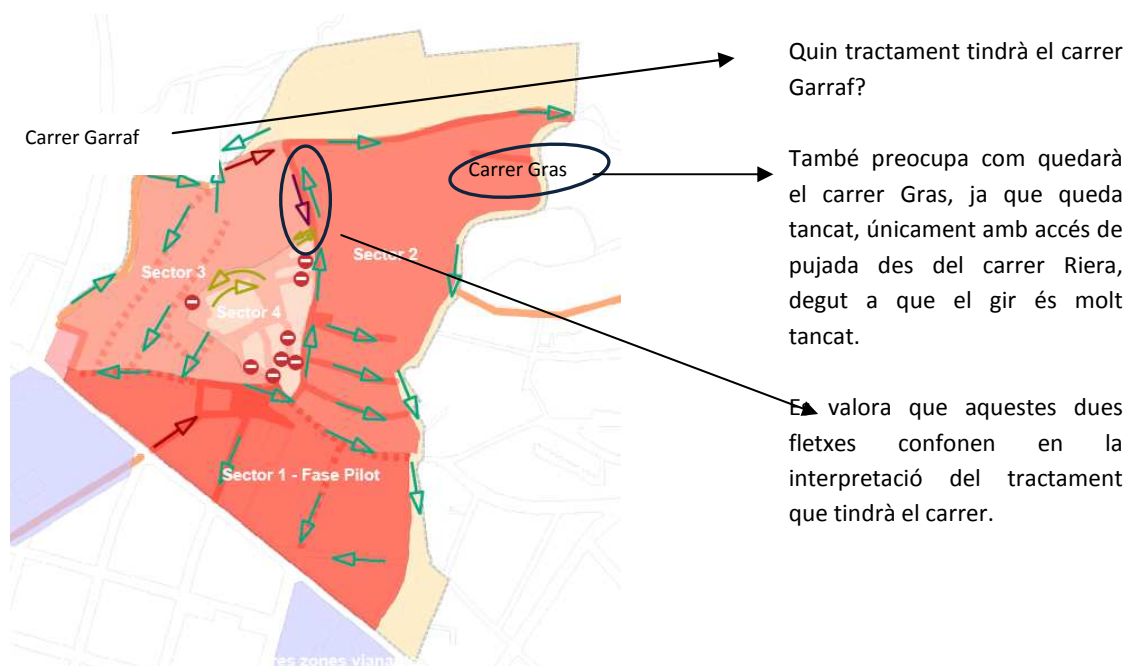
- Hi ha consens en la necessitat de construir la circumval·lació que uneixi tots els accessos al municipi i impedeixi l'entrada de vehicles privats pel mig del nucli urbà. No obstant, s'és conscient que és una proposta que trigarà bastant temps en arribar i, per tant, s'ha que pensar en accions de millora possibles en el moment actual, sense deixar d'aspirar a la solució idònia.
- Com a element positiu, es destaca que la pacificació del trànsit en alguns carrers de l'Eixample podria comportar un efecte de reactivació dels comerços.
- El paper del carrer Barcelona és tema de debat en tant que seria una bona entrada i sortida de l'Eixample. En aquest sentit, es pregunta si caldria la possibilitat que les persones poguessin elegir el recorregut.



Carrer Barcelona

Nucli Antic

- Es valora com a important el tractament integral de l'illa de vianants. Amb relació al tancament del Nucli Antic, sorgeix la pregunta genèrica sobre per on passarà el trànsit quan es tanqui.
- En relació al carrer Creu Reial es destaca que hi ha prou espai per fer doble sentit, si bé únicament poden fer el creuament de vehicles els residents, ja que l'amplada és molt justa i és necessari conèixer-lo.
- Al carrer Clota es detecta una saturació de pas de vehicles; es proposa vigilar el desviament dels vehicles.
- L'accés a l'església es podria fer pel porxo de Santa Oliva, aspecte ja previst en la proposta.
- Per últim, un participant es planteja si s'ha estudiat l'eliminació dels semàfors. Es posa com a exemple el municipi de El Prat, que sembla que no té semàfors.



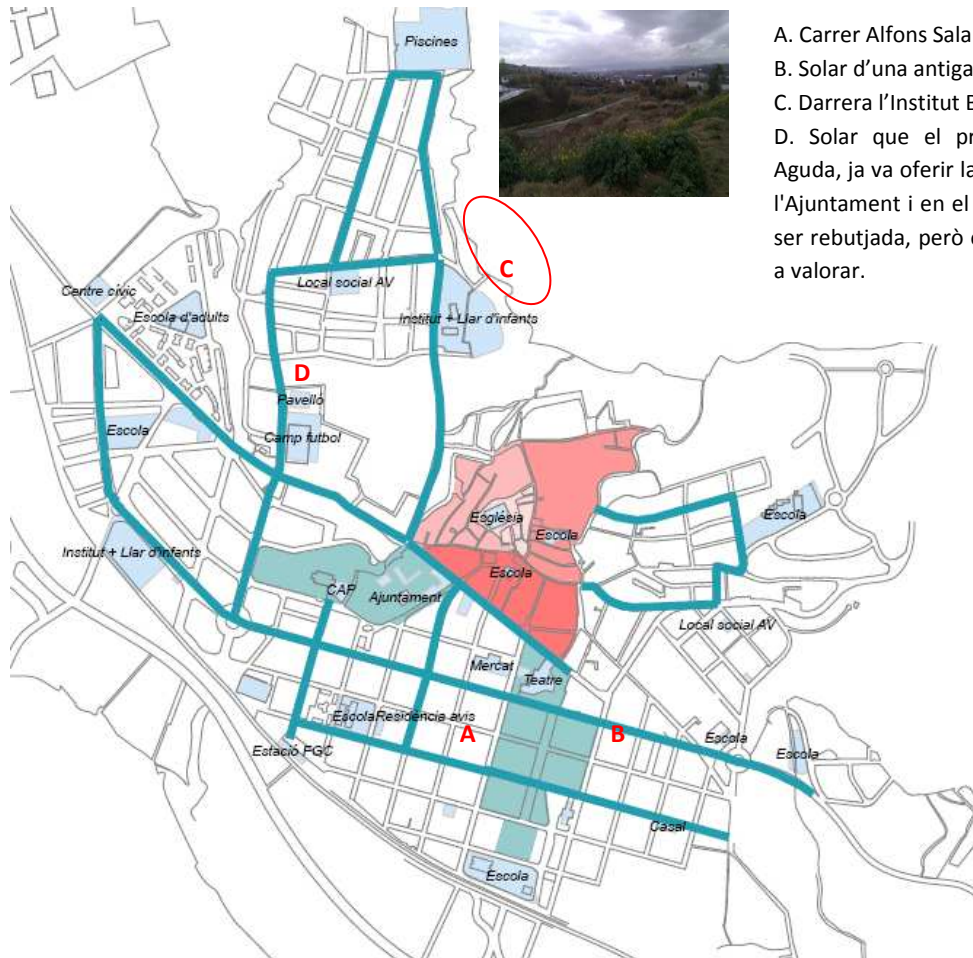
## Aparcament

- El tema de l'aparcament es valora com un aspecte a treballar des de la vessant educativa, de sensibilització. S'està acostumat a anar en cotxe gairebé sempre, i s'és conscient que costarà que les persones el deixen a casa. No obstant, es coincideix que és la línia que s'hauria de seguir.
- També s'apunta la necessitat de que les persones utilitzin més els aparcaments soterrats. Es ressalta l'hàbit d'aparcar en superfície, tan en els casos en què es disposa d'aparcament privat, com aparcant, encara que sigui malament, en cas no tenir una plaça.
- Sorgeix la pregunta sobre on aparcaran els autobusos.
- Les mesures de pagament en superfície són objecte de diferents propostes i aportacions. Per una banda, alguna persona proposa deixar un marge de temps gratuït per qui hagi de fer gestions en algun equipament, anar al metge, etc. però, altres persones no estan d'acord, argumentant que el preu de la zona blava no és excessiu. Tot i això, sí es considera que estaria bé buscar opcions per crear aparcaments, com espais i solars en el nucli urbà, que es poguessin fer servir per aparcar els vehicles privats.
- Per concloure, i com a resum, es posa èmfasi en estudiar i analitzar les diferents possibilitats per tal de ser creatius en la recerca d'espai per a aparcar, i tenir en compte el futur planejament. Per exemple, sorgeixen dues reflexions:



Carrer Alfons Sala

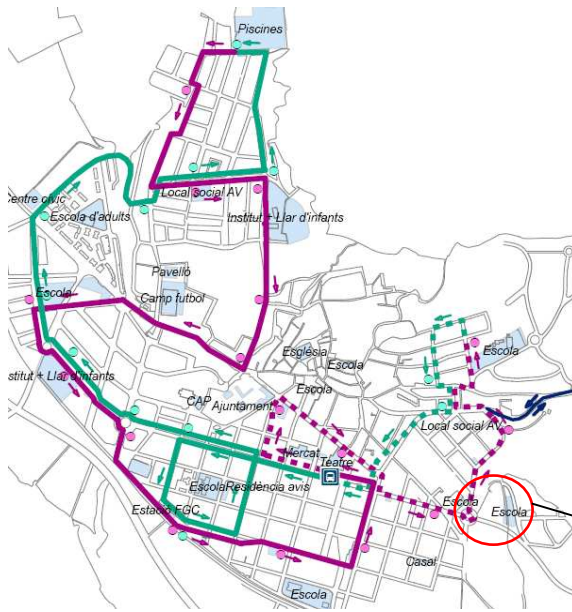
- En el pati de l'escola Mare de Déu de Montserrat, seria possible fer un aparcament soterrat?
- Davant el porxo de Santa Oliva s'han fet dos jardinetes que en realitat haguessin pogut funcionar com aparcaments a diferents nivells (carrer Garraf...).
- En aquest sentit, es proposen noves possibilitats, tenint en compte que en alguns del casos caldria una negociació amb els propietaris:



- A. Carrer Alfons Sala. És privat.
- B. Solar d'una antiga fàbrica.
- C. Darrera l'Institut Blanxart.
- D. Solar que el propietari, el Sr. Aguda, ja va oferir la cessió de l'ús a l'Ajuntament i en el seu moment va ser rebutjada, però es podria tornar a valorar.

## Transport públic

- Es debat sobre quin pes ha de tenir l'autobús intern en un municipi com Olesa, ja que la grandària del nucli urbà permet anar caminant a tot arreu. No obstant, el transport públic sí que es considera important per alguns col·lectius (gent gran, gent amb dificultats de mobilitat, etc).



Actual parada d'autobús a l'Avinguda Francesc Macià

Es proposa promoció la connexió amb la zona de l'escola.

- Tot i que es valoren positivament els nous recorreguts proposats per a l'autobús intraurbà, ja que apropen el servei de transport públic a zones que abans quedaven lluny de l'itinerari -tal i com es va assenyalar al diagnòstic-, una aportació fa referència a si seria possible apropar l'autobús a la gent gran del carrer Santa Oliva. Aquest aspecte genera un debat, ja que es veu complicat apropar-lo al Porxo de Santa Oliva.
- Es detecten problemes en el carrer Creu de Saba en horaris de sortides de les escoles i tornada dels treballs.
- Sense arribar a acord, es debat si convindria lligar el nucli amb els polígons amb transport públic. Es desconeix el nombre d'usuaris que realitzen aquesta itinerari. Com a alternativa, es planteja si s'hauria d'encarregar la pròpia indústria o empresa amb convenis amb l'Ajuntament, etc.

## Vianants

- En primer lloc, la reflexió entorn a què ve a fer o a visitar la gent de fora a Olesa, porta a insistir en la necessitat de millorar la senyalització dels equipaments i zones del municipi, com ja es va assenyalar al diagnòstic. Entre els pols d'atracció, es destaquen La Passió, el pavelló, camp de futbol, etc. Per tant, es posa de relleu la importància d'aquests equipaments i les sortides o entrades al municipi.



- Davant la proposta de crear sentits únics per a regular el trànsit i assegurar el model de mobilitat, es recorda que alguns carrers ja funcionen en sentit únic. Sorgeix algun dubte sobre perquè l'avinguda Francesc Macià hauria de convertir-se en sentit únic, ja que alguna persona valora que també es podria treure aparcament i fer-la de doble sentit. En aquest sentit, es posa èmfasi en la necessitat de vigilar les cantonades, els passos de vianants i els aparcaments.
- Es debat sobre el paper del carrer Anselm Clavé com a eix vertebrador del nucli urbà. S'analitza com fer-ho per a vianants, ja que aquesta conversió afavoriria que el trànsit es derivaria cap al sud. Alguna persona comenta que aquest carrer, avui dia, és la salvació del nucli antic, i per tant, fer-ho per a vianants seria perdre una via principal.



Carrer Anselm Clavé

- Respecte al carrer Pintor Fortuny, es valora que el canvi de sentit que es va introduir anys enrere va ser una errada i ha provocat que aparquin vehicles en l'àmplia vorera. Es recorda que va ser un acord de l'Associació de Veïns del Poble Sec i la Regidoria de mobilitat.
- Respecte a les mesures per a aconseguir la reducció de la velocitat dels vehicles, es coincideix en que els passos de vianants elevats ajuden a regular. S'observa que està malament al carrer Alfons Sala.
- També s'assenyala que si es fes una rotonda a l'entrada per la Carretera de Terrassa, baixaria la velocitat d'entrada dels vehicles. Es coincideix en la necessitat de donar un tractament similar a tots els accessos al municipi. A més a més, es podria senyalitzar molt bé l'entrada com a Zona 30, ja que donaria suport a un tractament de via secundària del carrer, en el tema de velocitat.



- Revisar/regular els camins escolars. S'assenyala l'escola Daina-Isard com a zona conflictiva de trànsit de vehicles i autobusos, en horari d'entrada i sortida, ja que molts alumnes no resideixen a Olesa<sup>3</sup>, tret que provoca una alta intensitat de vehicles privats i autobusos.



Infants tornant a l'escola



Equipament escolar



Carretera de Terrassa

## Bicicletes

- Com ja es va aportar a la diagnosi, les persones participants reflexionen sobre qui utilitza la bicicleta en el municipi, partint que és un mode de transport no molt utilitzat.
- Respecte al comportament del ciclistes en el nucli urbà, s'assenyala la necessitat de fer complir la normativa existent respecte a la circulació de bicicleta. Sobre la manera de fer-ho, es valora que, a més a més de sancionar, s'ha de treballar des de la vessant educativa.
- Per finalitzar, respecte al pes de les actuacions específiques sobre la bicicleta i, en especial, de la creació de carrils bici, es coincideix en prioritzar sempre al vianant, en cas de poc espai en un carrer.

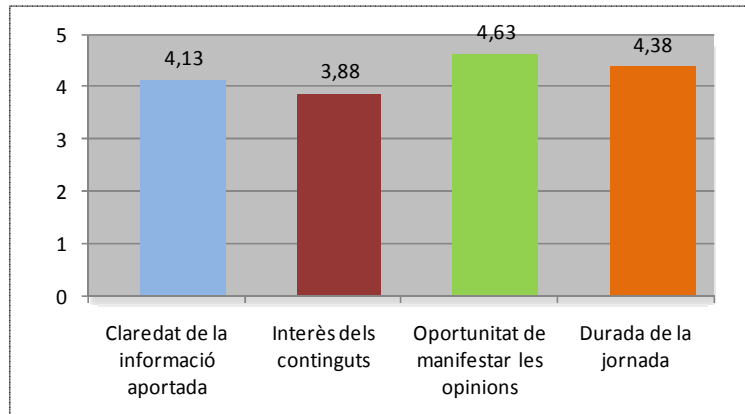
<sup>3</sup>Font: [http://www.daina-isard.com/escola\\_005.asp](http://www.daina-isard.com/escola_005.asp)

**“Transport i menjador.** A l'Escola cada dia hi vénen 802 nois i noies, d'Abrera (63), Castellbisbal (2), Castellví de Rosanes (16), Collbató i El Bruc (23), Esparreguera (23), Hostalets de Pierola (1), Martorell (61), Olesa de Montserrat (534), Pallejà (4), Sant Andreu de la Barca (38), Sant Esteve Sesrovires (42), Vacarisses (2) i Viladecavalls (2). Es tracta, ja ho hem dit, d'una Escola comarcal amb cinc autocars diaris que recorren la geografia de bona part les poblacions anteriors.”

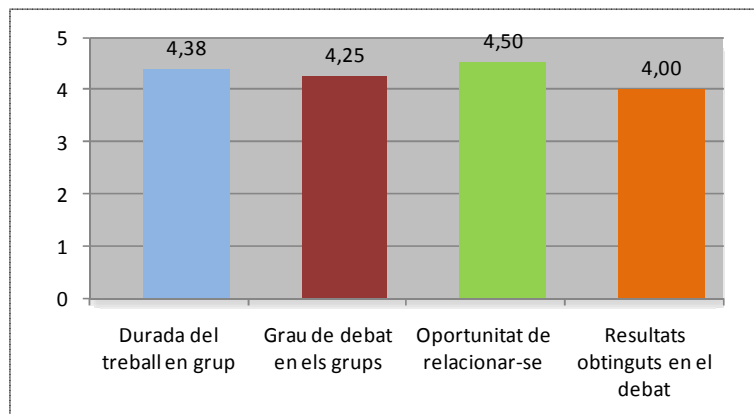
## VALORACIÓ DE LA SESSIÓ

Els participants assenyalaven amb una x el grau de satisfacció de l'1 al 5 respecte cadascun d'aquests ítems (1 seria gens satisfet i 5 seria molt satisfet):

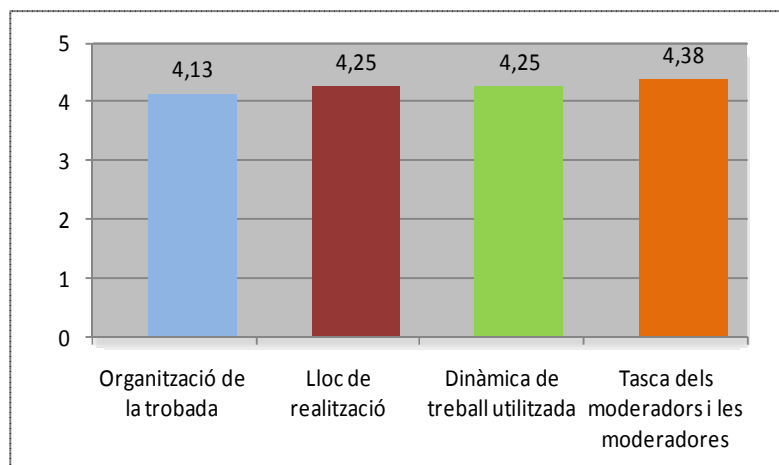
### Valoració general de la jornada



### Valoració del treball en grup



### Valoració de l'organització



## COMENTARIS REFERENTS A LA SESSIÓ

### **El més positiu de la jornada ha estat...**

- La possibilitat de participar. La feina presentada.
- Poder veure'ns i debatre.
- Poder participar i ser escoltat.

### **El que menys m'ha agradat ha estat...**

- La manca de participants.

### **No vull marxar sense dir que...**

- Treballem per a millorar Olesa.
- Fins aviat. Ok.

## PARTICIPANTS A LA SESSIÓ

Arenas, Toni

Cassi Pallarès, Elvira

Chavez, Gladys

Gonell Manuel, Pepi

González Enríquez, Adela

Nafria Rubio, Amadeo Efrén

Planas Duran, Pere

Sala Coll, Pepita

Sanahuja i Escrivà, Joan

Sánchez Novo, Beatriz

Serrano Rodríguez, José

Vendranas Llongueras, Jaume



## INFORME DEL PROCÉS PARTICIPATIU SOBRE LA MOBILITAT AL NUCLI ANTIC

## Índex

<b>CONTINGUTS DE L'INFORME</b> .....	3
<b>INTRODUCCIÓ</b> .....	4
<b>Agraïments</b> .....	¡Error! Marcador no definido.
<b>COM S'HA FET LA FASE DE DIAGNOSI?</b> .....	5
- <b>Entrevistes a ciutadans</b> .....	5
- <b>Taller de diagnosi de la mobilitat del Nucli Antic</b> .....	5
<b>Conclusions de la diagnosi</b> .....	7
<b>COM S'HA FET LA FASE DE PROPOSTES?</b> .....	8
- <b>Taller Comerciants i botiguers</b> .....	9
- <b>Taller per a Dones</b> .....	10
- <b>Taller Escola</b> .....	11
<b>Conclusions de les propostes</b> .....	12
<b>PROPOSTES DE CONTINUITAT</b> .....	14



## CONTINGUTS DE L'INFORME

### INTRODUCCIÓ

#### COM S'HA FET LA FASE DE DIAGNOSI?

- **Entrevistes a ciutadans**
- **Taller de diagnosi de la mobilitat del Nucli Antic**

**DIAGNOSI:**  
*fotografia actual de la mobilitat al barri. Per pensar què cal canviar, primer hem de saber com és ara.*

#### CONCLUSIONS DE LA DIAGNOSI

#### COM S'HA FET LA FASE DE PROPOSTES?

- **Taller Comerciants i botiguers**
- **Taller per a Dones**
- **Taller Escola**

**PROPOSTES:** *quan ja sabem com és la mobilitat al barri, cal pensar idees per millorar-la.*

#### CONCLUSIONS DE LA FASE PROPOSTES

#### PROPOSTES DE CONTINUITAT

## INTRODUCCIÓ

El procés participatiu sobre la mobilitat del Nucli Antic s'emmarca en l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible i el Pla de Barris del Nucli Antic ja en procés. Ha estat liderat per l'Ajuntament d'Olesa de Montserrat, des de la seva Àrea de Participació i Drets de la Ciutadania i l'oficina del Pla de Barris del Nucli Antic. El suport tècnic en la dinamització ha estat dut a terme per l'equip del Màster de Participació ciutadana i polítiques locals de la Universitat Autònoma de Barcelona (en conveni amb la Diputació de Barcelona i la Generalitat de Catalunya).



L'objectiu del procés participatiu, ha estat implicar la pluralitat de persones i visions relacionades amb la mobilitat al Nucli Antic d'Olesa obtenint la màxima informació sobre quina és la seva percepció sobre la situació actual al mateix temps que s'obtenen les propostes que segons la ciutadana s'haurien d'aplicar per millorar la mobilitat en el Nucli Antic. Totes les aportacions recollides durant el procés han estat traslladades tant a l'ajuntament com a

l'equip tècnic redactor del Pla de Mobilitat de la ciutat, amb l'objectiu que aquestes siguin tingudes en compte en la redacció d'aquest Pla.

Ha comptat també amb la col·laboració de la Diputació de Barcelona. I més enllà d'aportar la seva visió, de les associacions i entitats del Nucli Antic, i tots els ciutadans i ciutadanes que han participat en qualsevol de les actuacions del procés difonent el procés i els seus resultats.

El procés s'ha estructurat en dues grans fases

- fase de diagnosi gener 2010 - setembre 2010.
- fase de propostes iniciada a l'octubre 2010 i encara en desenvolupament.

Al llarg del procés s'han elaborat entrevistes a representants d'entitats vinculades amb el Nucli Antic, una sessió participativa oberta a tota la ciutadania sobre la diagnosi de la mobilitat al Nucli Antic, una sessió de retorn sobre els resultats de la diagnosi, varis tallers

de debat de diagnosi i propostes amb els comerciants i botiguers del Nucli Antic, amb les dones que hi tenen un vincle i amb els pares, mares, avis i àvies de nens i nenes de l'Escola de "Les Escolàpies".

Aquest document és un recull de la metodologia i de les conclusions obtingudes, així com de propostes elaborades per l'equip del màster per a la continuïtat del procés.

## COM S'HA FET LA FASE DE DIAGNOSI?

### - Entrevistes a ciutadans

Es van realitzar 16 entrevistes a persones considerades testimonis privilegiats del territori, és a dir, a ciutadans que per les seves circumstàncies professionals o associatives, coneixen bé la situació de la mobilitat al barri. A partir de les entrevistes i del seu anàlisi es va poder copsar una visió general de la mobilitat al barri i dels punts forts i punts febles d'aquesta.

Les entrevistes es van dur a terme al llarg del mes d'abril de 2010.

### - Taller de diagnosi de la mobilitat del Nucli Antic

El taller es va realitzar el dia 29 de juny de 2010 a l'auditori de la Casa de la Cultura i a les sales de l'edifici annex corresponents a aules de música (especialment adequades per a l'ocasió).

L'objectiu del taller ciutadà va ser aconseguir una "fotografia" de la mobilitat al Nucli Antic. Aquesta fotografia es va fer a partir de les reflexions i del treball dels participants.

A l'entrada els participants situaven un gomet sobre el lloc que corresponia al seu habitatge en una fotografia aèria del barri. Mitjançant aquesta activitat es va poder conèixer la diversitat dels i les assistents a l'acte tenint en compte el seu lloc de residència.



L'equip polític local va donar la benvinguda als assistents a l'acte per donar pas a la presentació de l'equip tècnic redactor del pla de mobilitat urbana sostenible del municipi.



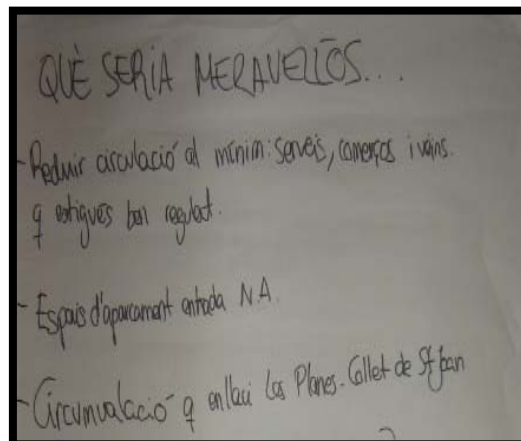
Seguidament es va exposar els objectius i funcionament del taller que a continuació es duria a terme. Per la seva realització vam fer grups de 8 i 10 ciutadans. Els grups van ser del tot aleatoris doncs a l'entrada es repartien unes targetes amb el dibuix d'un camió, una bicicleta o una furgoneta.

El moment de debat ciutadà es va realitzar en grups d'unes 10 persones que van permetre que tothom tingués el temps necessari per aportar la seva opinió. Dins d'aquests es van establir tres tasques clarament diferenciades:

- Conèixer la realitat i situació actual de la mobilitat al Nucli Antic.
- Destacar elements a millorar de la mobilitat.
- Iniciar la reflexió sobre els objectius desitjables del pla de mobilitat.

El debat es va centrar en:

- Com es mouen les persones:
  - o A peu
  - o En bicicleta
  - o En transport privat
  - o En transport públic
  - o De mercaderies
- Aparcaments
- Relació vianants – cotxes, compartint l'espai públic.
- Incidència de la mobilitat d'Olesa en la mobilitat del Nucli Antic.



Després d'aquest debat es va convidar als participants a pensar en una resposta a la frase "seria meravellós que la mobilitat del Nucli Antic..." i d'aquesta manera projectar propostes entorn al tema tractat.

La sessió va acabar, amb un plenari final, un moment en el qual es van posar en comú les idees sorgides a cada un dels grups de treball. Els i les participants van omplir un qüestionari on van poder valorar i opinar sobre el treball desenvolupat de manera absolutament anònima i amb la única finalitat de conèixer els punts a millorar per part de l'equip dinamitzador.

### Informació i difusió:



Es va elaborar un pla de comunicació amb la voluntat de fer la major difusió possible de l'acte mitjançant un cartell, un fulletó que es va repartir i explicar als veïns del Nucli Antic i correspondència casa per casa. Altres eines de suport per a la difusió de l'acte van ser per una banda, la web de l'oficina del Nucli Antic a on s'hi publicava els informes dels actes efectuats i la informació dels propers actes i per altre banda, mitjans de comunicació com la radio a on s'hi va fer una tertúlia els dies 15 i 17 de juny i també es van publicar recordatoris a la premsa municipal. Finalment, es van efectuar trucades telefòniques als agents anteriorment entrevistats.

## CONCLUSIONS DE LA DIAGNOSI

Existeix una cultura del cotxe molt estesa. Una cultura que genera la seva sobre-utilització per part de la ciutadania a l'hora de desplaçar-se pel municipi i en concret, pel Nucli Antic.

Un altre factor, lligats a aquest primer, que afecta de forma important la mobilitat del nucli antic és la quantitat d'aparcaments (en superfície i lliures) que existeixen. Són pocs, molt insuficients per absorbir la demanda d'aparcament que té aquesta zona, però són una quantitat suficient per a què els i les conductores entrin a "cercar aparcament". Els veïns i veïnes, destaquen com un problema els vehicles dels pares i mares que volen deixar els seus fills a les escoles del barri (Escolàpies i Povill) i la situació de col·lapse que es genera sobretot als horaris d'entrada i sortida de les escoles. A més, cal tenir en compte que els carrers del





barri s'utilitzen com a drecera per anar d'un barri a l'altre i per tal de travessar el municipi amb més facilitat i rapidesa.

Tot plegat crea una situació en la qual surt perjudicat el vianant. Un dels elements positius més comentats per part dels veïns i veïnes, és que el Nucli Antic té un tipus de carrers (estrets, desiguals...) que el podrien convertir fàcilment en un lloc especial, agradable, un lloc on anar a passejar, a comprar...

La relació de conflicte entre el cotxe i el vianant dificulta que sigui agradable passejar-hi ja que la sensació actual és de perill pels i les vianants. La situació no millora en alguns d'aquells carrers que s'han convertit darrerament en carrers de plataforma única. En aquests carrers, teòricament els vianants tenen la prioritat de pas davant els cotxes que haurien d'anar a una velocitat molt reduïda. Són constants, els comentaris que proposen reduir el trànsit de vehicles pel nucli antic juntament amb la idea de crear aparcaments dissuasoris al voltant de la zona.

## COM S'HA FET LA FASE DE PROPOSTES?

L'objectiu principal va ser el de contrastar i re-avaluar amb la ciutadania les aportacions recollides durant la fase de diagnosi, al mateix temps que es recollien propostes de millora per a la situació actual.

En el transcurs de la primera fase del procés l'equip de la UAB va detectar que no s'havia pogut conèixer l'opinió de certs col·lectius de significativa presència al barri. Per això es va decidir posar un major èmfasi en ells durant la fase propositiva.

Es va decidir convocar un debat destinat a recollir únicament les opinions dels comerciants, per què la mobilitat afecta molt a la seva activitat, i per què els horaris en els que aquests poden participar són molt particulars (al migdia o a partir de les 21h).

Un altre col·lectiu que es va considerar important a l'hora de copsar la seva perspectiva dins del procés va ser el de les **dones** doncs s'ha valorat l'ús majoritari i particular que les dones fan de l'espai públic: places, carrers...

El darrer col·lectiu tractat de manera específica dins d'aquesta fase del procés ha estat l'**escola**. En concret es va realitzar una activitat a les Escolàpies per l'important nombre de desplaçaments que genera. El centre educatiu Povill es va descartar per estar tramitant un canvi en la distribució de l'escolarització dels seus alumnes en tant els alumnes de cursos



superiors passarien ocupar l'edifici de la plaça de les fonts. Aquest canvi suposaria una disminució de la mobilitat rodada a la zona i per això s'ha considerat que aquest centre no presenta les característiques necessàries per realitzar un taller específic.

#### - **Taller amb comerciants**

Es va celebrar el dia 1 d'Octubre de 2010 a la Sala de Plens de l'Ajuntament (14.30-16.30h).

En la primera part, l'objectiu era conèixer què opinaven els i les comerciants de les principals idees recollides en la fase de diagnosi per ampliar-les i enriquir-les amb la seva visió.

Els ítems plantejats per al seu contrast i debat eren els següents:

- (A) Caos circulatori d'entrada i sortida a les escoles
- (B) En els carrers on hi ha plataforma única el vianant no gaudeix de prioritat.
- (C) Els carrers del Nucli Antic s'utilitzen com a "itinerari alternatiu de dreuera"
- (D) Excés de cotxes i de velocitat i per tant sentiment d'inseguretat del vianant.
- (E) Manca d'aparcament, cotxes mal aparcats.
- (F) Incompliment sistemàtic de les senyals de circulació
- (G) Existència de barreres arquitectòniques, mal estat dels carrers amb llambordes.

Un cop es va acordar quina és la situació actual envers la mobilitat del Nucli Antic, es va demanar als i les participants de proposar actuacions de millora per cada un dels punts febles esmentats.

#### **Informació i difusió:**

Al tractar-se d'un col·lectiu amb un horari laboral ample es va decidir no elaborar un pla de comunicació obert sinó editar un d'específic. A tal efecte es van dissenyar uns fulletons per a l'ocasió que l'ajuntament va distribuir als diferents comerços situats a l'àrea del Nucli Antic. Per reforçar la divulgació de l'acte les membres de l'equip de la UAB es van adreçar a cada un dels comerços per tal de convidar personalment al taller als seus treballadors.



### - Taller amb Dones

Es va celebrar el 20 d'octubre de 2010 a Cal Manné (18.30-20.30h).

Al taller amb dones es va fer servir la tècnica del baròmetre per a contrastar les valoracions sorgides al taller de Diagnosi i la tècnica del xiuxiueig per a la part propositiva.

Es van enunciar una sèrie de frases que copsaven idees principals extretes del taller de diagnosi demanant a les participants que es posicionessin segons el seu grau d'acceptació. Es va simular que la sala era un baròmetre i que les participants eren el mercuri que feien que l'instrument marqués un determinat color i, per tant, un determinat estat, en aquest cas, de la mobilitat. Les participants es posicionaven físicament col·locant-se en una línia dibuixada al terra on a cada un dels extrems se situaven les paraules "d'acord" i "en desacord". Un cop situades a la posició escollida les assistents havien de justificar la seva decisió. Posteriorment es va fer un breu debat amb les aportacions fetes pel grup intentant completar la informació el màxim possible. Els ítems tractats van ser:

- Hauríem de poder deixar amb el cotxe els nens i nenes just davant de la porta de l'escola.
- Passejar pel Nucli Antic és un plaer, tot és molt tranquil i molt segur per la meva família i per mi.
- Quan vull anar al Nucli antic no puc anar-hi amb cotxe perquè és del tot impossible aparcar bé.

Acabada aquesta primera part s'iniciava la part propositiva agrupant les participants en parelles i emulant una conversa en privat on es preguntaven entre si sobre la qüestió central del taller. Fruit d'aquest diàleg es van escriure accions per tal corregir situacions que es considerava necessitaven algun tipus de millora. Aquesta tècnica es va utilitzar per facilitar que totes les participants fessin sentir la seva opinió. Posteriorment les propostes es posaven en comú i debatien formant un mapa conceptual on s'endrecaven les idees per ítems: vehicle, plataforma única, etc. Es va tancar la sessió demanant una visió global de futur a les participants.



### Informació i difusió:

El pla de comunicació es va dissenyar i desenvolupar conjuntament amb la tècnica d'igualtat de gènere. En primer lloc contactant o bé telefònicament o bé en persona amb dones usuàries o coneixedores del servei per tal d e

convidar-les a assistir al taller. En segon lloc, repartint entre les assistents als diversos cursos impartits a l'edifici de Cal Manné el fulletó dissenyat per a l'acte i convidant a les dones assistents a participar-hi.

### Taller Escola

Es va celebrar el 17 de desembre de 2010 de 16:45 a 17:15h al pati de les Escolàpies.

En un primer moment, i al tractar-se d'un centre educatiu i de caràcter privat, es va plantejar la possibilitat de realitzar el taller al pati de l'escola al director. El Sr. Plaza va oferir tota la seva col·laboració a l'equip facilitant la tasca tant com li va ser possible.

Ell mateix es va encarregar de transmetre l'activitat al seu professorat i aquests a la seva vegada als alumnes a través d'un "targetó" de recordatori que es va lliurar a cada alumne de l'escola de P3 a 6è de Primària, amb la intenció que els alumnes i les famílies n'estiguessin assabentades.

A l'hora de la sortida de l'escola, l'equip de la UAB va plantejar dinàmiques que permetien de forma molt ràpida i senzilla recollir l'opinió dels alumnes de l'escola i dels qui els venien a buscar.

Així doncs es va emprar la tècnica del penja-roba i la dels itineraris. Es pretenia realitzar tant una diagnosi com extreure propostes.

Una de les activitats simulava un penja-roba, on en un dels extrems es va col·locar el cartell "seria meravellós que..." i a l'altre "seria horrorós que...". Per tant, existien opcions tant positives com negatives per tal de fer pensar en imatges de futur per a la mobilitat del barri. Els i les participants podien escriure la seva proposta i després penjar-la a l'estenedor com si es tractés de roba a eixugar.

L'altra activitat consistia en complimentar una fitxa en que hi apareixia dibuixat un planell dels carrers circumdants a l'escola i les preguntes "com vas a l'escola", "per on hi vas" i "des d'on hi vas".



## CONCLUSIONS DE LA FASE DE PROPOSTES

Actualment, el procés per a l'elaboració participada de propostes no ha acabat. Encara s'ha de celebrar el taller de propostes amb el conjunt de la ciutadania i la sessió final de retorn dels resultats. A continuació, es tractaran les propostes elaborades pels i les participants fins el moment i a partir dels tallers realitzats amb els col·lectius de dones i de comerciants i amb l'escola "Les Escolàpies". Els grans temes o idees que han anat sorgint el si d'aquest gran debat, entorn a la mobilitat i més en concret al Nucli Antic.

### - Comerciants i Botiguers del Nucli Antic

Les actuacions o propostes que els i les comerciants han considerat especialment importants per la seva influència en el comerç, han estat aspectes no relacionats directament amb la mobilitat, sinó amb l'adequació de l'espai públic i/o entorn: el mal estat que presenten actualment alguns carrers, la manca d'il·luminació, les façanes deteriorades, carrers bruts i amb acumulació de brossa a la zona... En aquest sentit, són necessàries un seguit d'intervencions per tal de millorar l'estat actual que presenta el Nucli Antic. I que ara per ara representen la màxima prioritat d'aquest col·lectiu, que vol impulsar i generar noves oportunitats pel comerç de barri i de proximitat ubicat en aquesta zona del municipi.



Hi ha un consens molt ampli entre les persones assistents al debat quan s'afirma que convé repensar la mobilitat del Nucli Antic. Ja sigui canviant el sentit d'alguns carrers, tancant el C. Alfons Sala els caps de setmana i festius. Tancant l'accés als cotxes a partir de la

Plaça de les Fonts direcció nord. I entre setmana utilitzant la circulació pel C. Salvador Casas i Alfons Sala i el cap de setmana que sigui per a ús exclusiu dels vianants.

A nivell d'aparcament es demana una acció integral que inclogui l'habilitació d'una zona amb aparcament gratuït (es proposa la zona de Riera), a banda d'una zona d'aparcament amb més zona blava, la creació d'un "distintiu per a comerciants" que permeti el pàrquing a la plaça del mercat, a més de la creació d'una xarxa d'intercanvi de places d'aparcament entre els residents que treballen fora i els comerciants del Nucli Antic que no hi viuen.

Tot i reconèixer la relació entre la millora de la mobilitat i la potenciació del comerç, els i les comerciants defensen la prioritat de les millores en els elements més estètics i de manteniment de la zona. En aquest sentit, tots els i les assistents defensen que tancar el Nucli Antic a la circulació de cotxes és una actuació secundària però que la contemplen com pròpia i com a viable, sempre i quan s'hagin realitzat les intervencions abans esmentades que actuaran de reclam al Nucli Antic.

#### - El col·lectiu de Dones

El conjunt de propostes que anaren sorgint en el si del taller es van anar consensuant en una mateixa direcció.

Primerament, s'apunta la possibilitat d'eliminar el pas de vehicles pel Nucli Antic i la creació d'una zona per a vianants perquè se'n valora especial i principalment el caràcter lúdic, i d'oci- familiar d'Olesa; però les condicions que actualment es donen a nivell de circulació pel Nucli Antic es perceben com una veritable amenaça o perill. En el transcurs del taller, apareix en el debat la idea de prohibir la circulació de cotxes, si no és possible totalment, fer-ho al menys els caps de setmana. S'aposta per la creació d'un distintiu pels veïns i veïnes del Nucli Antic amb el corresponent sistema d'entrada i sortida que reguli el pas, així com també en càrrega i descàrrega i algunes altres excepcions com ara emergències sanitàries, mobilitats reduïdes, etc.

S'assenyala la necessitat de canviar algunes direccions del Nucli Antic que generen situacions de perill per l'estretor de l'espai on han de passar dos vehicles en sentits oposats. També es proposa la construcció d'un gran aparcament dissuasori, més proper, que pugui realment absorbir el conjunt de vehicles que vulguin gaudir d'aquesta zona del municipi.

Es vol destacar doncs, la idea que apareix reiteradament i és recolzada per l'àmplia majoria del grup a l'hora de tancar el taller, de limitar l'entrada de vehicles rodats al Nucli Antic a veïns i veïnes, càrrega i descàrrega i persones amb mobilitat reduïda.



### - Les Escoles: Escolàpies

Les aportacions recollides en el transcurs del taller situen la necessitat de prioritzar el vianant en un primer pla molt contrastat, exactament el 41% d'aquestes apunten el tancament al pas rodat de vehicles pels carrers del Nucli Antic els dies d'escola i els festius per tal de gaudir-ne en millors condicions. Els carrers en que es considera que cal prohibir el pas als vehicles (excepte de veïns/es) serien els del centre del Nucli Antic – Plaça de les Fonts, Carrer Ample i Santa Paula Montalt- per a què siguin únicament per a vianants. Paral·lelament s'apunta la necessitat de construir un pàrquing gratuït i proper a la zona.

La resta d'aportacions o propostes de millora fan referència en un 17% a l'aparcament i en un mateix percentatge a la millora de la Riera de Can Carreras.



Cal tenir en compte que després de tractar en profunditat els itineraris que realitzen els i les participants podem concloure que el segment de població que accedeix al Nucli Antic des d'altres zones i barris del municipi (majoritàriament Les Planes i els Closos) també comparteixen amb les persones que resideixen al barri, la percepció que el Nucli Antic sigui estrictament per a vianants, i se'n limiti molt la circulació, ja sigui mitjançant distintius d'accés autoritzat o altres sistemes de pas.

Davant l'ús del Nucli Antic com a drecera o lloc de pas que funciona com a enllaç entre la part nord del municipi i la resta, es proposa de forma oberta i majoritària, la creació d'un eix viari alternatiu com podria ser el projecte de la Ronda Nord d'Olesa.

## PROPOSTES DE CONTINUITAT

La continuïtat desitjable del procés de participació vindria marcada per dues grans propostes. La primera encaminada a tancar el procés en format de tallers de debat presencials oberts a la participació de la ciutadania, endegat fa un any. La segona s'opta per una fórmula de seguiment acompanyada d'un canal concret de comunicació i d'una jornada anual d'activitats dedicades a la mobilitat.



### Taller general de propostes

D'una banda caldria doncs elaborar i dur a terme un últim taller de participació dedicat exclusivament a fer propostes per a la mobilitat del Nucli Antic. Aquest taller es podria realitzar un dissabte al mati a l'Auditori de la Casa de Cultura i a les sales de l'Escola de Música municipal. Es tractaria d'un taller obert a tots els ciutadans i col·lectius del municipi. Per tal que la sessió fos realment profitosa caldria un gran volum de participants, fet que ens obligaria a fer una gran feina en la comunicació i difusió de la jornada. En el desenvolupament del taller l'equip redactor del Pla hauria de presentar les possibles de propostes de millora de mobilitat del Nucli Antic, a partir de les quals la ciutadania treballaria en el si de taller aportant la seva valoració i les seves preferències sobre les propostes presentades. El taller es desenvoluparia en grups reduïts i heterogenis i al final de la sessió es faria un plenari per mostrar les idees proposades per tots els grups.

### Retorn del taller de propostes

Al cap d'aproximadament un mes de la realització del taller caldria fer una sessió de retorn de la informació a tots els participants. On es presentarien quines són les propostes que finalment es recullen en el Pla, fent referència a aquelles propostes que han estat elaborades a partir de les aportacions ciutadanes. Finalment caldria publicar a la web de la Oficina del Nucli Antic tots els informes de totes les sessions de participació i els retorns d'informació.



### Comissió de Seguiment

Un cop finalitzada aquesta etapa s'ha valorat que seria interessant la creació d'una comissió de seguiment que, des de la perspectiva ciutadana, anés valorant la fase d'implementació del Pla de Mobilitat. Aquesta comissió de seguiment estaria creada per ciutadans especialment interessats i en aquest sentit es faria una convocatòria oberta a tots els veïns del barri interessat en formar-hi part. A tots els que assistissin a la reunió se'ls presentaria i descriuria l'objectiu i la funció principal de la comissió de seguiment. A partir d'aquí, i amb el suport de dinamitzadors, els assistents configurarien les principals tasques que la comissió hauria

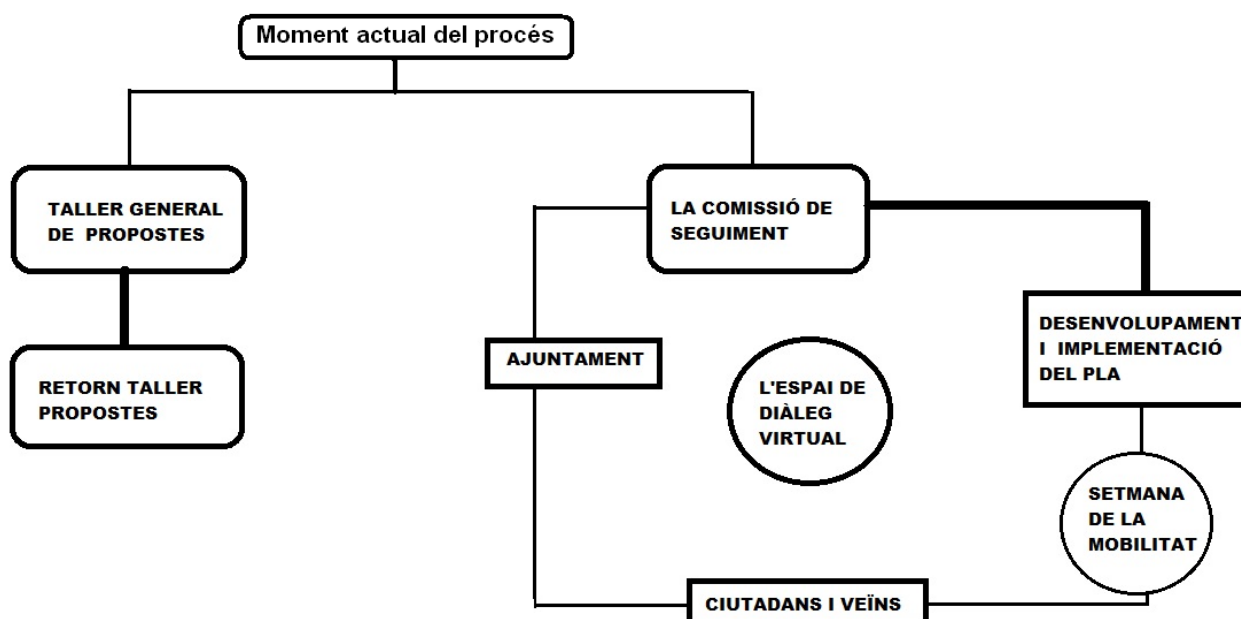
de dur a terme, la manera de gestionar-se i de reunir-se i finalment decidir els components de la comissió.

### Espai de diàleg virtual

Amb l'objectiu que la comissió de seguiment pogués, de manera senzilla i directe, anar comunicant a la ciutadania com avança la implementació del Pla, i alhora, perquè els ciutadans interessats en fer demandes, propostes o aportar noves idees, puguin fer-ho, s'ha pensat en crear un espai virtual de diàleg entre els agents implicats tals com; CINESI, Ajuntament, Comissió de Seguiment, entitats, veïns i ciutadans particulars. En aquest espai la comissió de seguiment hi adjuntaria els informes que es van generant fet que significaria una via de comunicació directe i transparent i permetria de manera ràpida veure com avança i es desenvolupa la implementació i alhora la resposta o interès ciutadà que genera.

### La setmana de la Mobilitat

Aprofitant que al mes de Setembre hi ha la Setmana de la Mobilitat Sostenible, l'Ajuntament podria organitzar una jornada de dissabte de caire festiu, i organitzar activitats per els veïns, com per exemple, activitats infantils, una xerrada informativa i un espai físic a on mostrar com es desenvolupa el Pla de Mobilitat. Seria interessant que per altra banda, amb la col·laboració de l'Ajuntament, la Comissió de seguiment amb el suport d'un tècnic s'encarregués de elaborar una senzilla dinàmica de manera que els ciutadans poguessin opinar i fer palesa la seva valoració sobre l'estat d'implementació del Pla. Així, de manera lúdica recordaríem un cop l'any a la ciutadania el procés que segueix el Pla de Mobilitat del Nucli Antic.



---

## E. Qüestionari de l'enquesta de mobilitat

## ENQUESTA TIPUS DE MOBILITAT

L'Ajuntament està realitzant una enquesta per tal de conèixer la mobilitat al municipi, per incloure-ho al Pla de Mobilitat Urbana d'Olesa de Montserrat. Seria tan amable de respondre unes breus preguntes? MOLTES GRÀCIES!

### BLOC A: PERFIL DE L'ENTREVISTAT

**P1. Adreça a Olesa (carrer)** \_\_\_\_\_

**P2. És la seva residència habitual:** 1 SI 2. NO

**P3. Número de persones que conviuen amb vostè:** \_\_\_\_

**P4. Edat:** \_\_\_\_

**P5. Gènere:** 1. Home 2. Dona

**P6. Activitat professional:** 1. Empleat/da 2. Prof. Liberal-Autònom/a 3. Estudiant 4. Jubilat/da-Pensionista 5. Mestre/ssa de casa 6. Aturat/da 7. Altres. Especificar: \_\_\_\_\_

**P7. Estudia o treballa fora de casa?** 1 SI 2. NO

**P8. Té vostè carnet de conduir cotxe?** 1. Sí 2. No

**P9. Pot disposar normalment de cotxe o moto per als seus desplaçaments?** 1. Cotxe conductor 2. Cotxe acompanyant 3. Moto 4. No en disposa

**P10. Té plaça d'aparcament?** 1. Sí 2. No

**P11. (En cas negatiu) Té dificultat per trobar aparcament a prop de casa?** 1. Sí 2. No

### BLOC B: MOBILITAT DIA ANTERIOR

**P12. Descrigui detalladament tots els desplaçaments que va fer ahir (a peu + 10 minuts) (omplir un quadre per sentit)**

#### DESPLAÇAMENT 1

ORIGEN	municipi	carrer/cruïlla		ETAPA 1	ETAPA 2	ETAPA 3	ETAPA 4
DESTINACIÓ	municipi	carrer/cruïlla	MITJÀ				
HORA ORIGEN		HORA DESTINACIÓ	LÍNIA				
			TÍTOL				
MOTIU ORIGEN		MOTIU DESTINACIÓ	PARADA INICI				
			PARADA FINAL				

**Motiu:** 1. Casa 2. Treball 3. Estudis 4. Compres 5. Metge 6. Gestions 7. Visites/acompanyar 8. Oci 9. Altres

**Mitjà:** 1.A peu 2. Bici 3.Cotxe 4. Moto 5. Bus urbà 6. Bus interurbà 7.Tren FGC 8. Tren RENFE 9. Autobús escolar 10. Autobús d'empresa 11. Altres (especificar):

**Títol:** 1. B. Senzill 2. T-10 ATM 3. Abonament mensual ATM 4. Abonament FGC 5. Altres (especificar):

### DESPLAÇAMENT 2

ORIGEN	municipi	carrer/cruïlla		ETAPA 1	ETAPA 2	ETAPA 3	ETAPA 4
DESTINACIÓ	municipi	carrer/cruïlla	MITJÀ				
HORA ORIGEN		HORA DESTINACIÓ	LÍNIA				
			TÍTOL				
MOTIU ORIGEN		MOTIU DESTINACIÓ	PARADA INICI				
			PARADA FINAL				

### DESPLAÇAMENT 3

ORIGEN	municipi	carrer/cruïlla		ETAPA 1	ETAPA 2	ETAPA 3	ETAPA 4
DESTINACIÓ	municipi	carrer/cruïlla	MITJÀ				
HORA ORIGEN		HORA DESTINACIÓ	LÍNIA				
			TÍTOL				
MOTIU ORIGEN		MOTIU DESTINACIÓ	PARADA INICI				
			PARADA FINAL				

**DESPLAÇAMENT 4**

ORIGEN	municipi	carrer/cruïlla		ETAPA 1	ETAPA 2	ETAPA 3	ETAPA 4
DESTINACIÓ	municipi	carrer/cruïlla	MITJÀ				
HORA ORIGEN		HORA DESTINACIÓ	LÍNIA				
			TÍTOL				
MOTIU ORIGEN		MOTIU DESTINACIÓ	PARADA INICI				
			PARADA FINAL				

**DESPLAÇAMENT ...**

ORIGEN	Municipi	carrer/cruïlla		ETAPA 1	ETAPA 2	ETAPA 3	ETAPA 4
DESTINACIÓ	Municipi	carrer/cruïlla	MITJÀ				
HORA ORIGEN		HORA DESTINACIÓ	LÍNIA				
			TÍTOL				
MOTIU ORIGEN		MOTIU DESTINACIÓ	PARADA INICI				
			PARADA FINAL				

**BLOC C: BUS URBÀ**

**P13. Fa servir l'autobús urbà alguna vegada?** 1. Sí 2. No

13a. **Per anar a on?** (lloc)      13b. **(barri)**

13c. **Amb quina freqüència?** 1. Tots els dies 2. Tots els dies feiners 3. 3-4 dies/setmana 4. 1-2 dies/setmana 5. Caps de setmana 6. Menor freqüència

13d. **Per quin motiu?** 1. Treball 2. Estudis 3. Compres 4. Metge 5. Gestions 6. Visites/acompanyar 7. Oci 9. Altres ...

13e. **Quina puntuació de l'1 al 10 dóna al servei actual?**



## BLOC D: BUS INTERURBÀ

P14. **Fa servir l'autobús interurbà alguna vegada?** 1. Sí 2. No

14a. **Quina/es línia/es d'autobús fa servir?** \_\_\_\_\_

14b. **Per anar a on?** (lloc) 14c. **(municipi)**

14d. **Amb quina freqüència?** 1. Tots els dies 2. Tots els dies feiners 3. 3-4 dies/setmana 4. 1-2 dies/setmana 5. Caps de setmana 6. Menor freqüència

14e. **Per quin motiu?** 1. Treball 2. Estudis 3. Compres 4. Metge 5. Gestions 6. Visites/acompanyar 7. Oci 9. Altres ...

14f. **Quina puntuació de l'1 al 10 dóna al servei actual de la línia?**

## BLOC E: FERROCARRIL FGC

P15. **Fa servir els Ferrocarrils alguna vegada?** 1. Sí 2. No

15a. **Per anar a on?** (lloc) 15b. **(municipi)**

15c. **Amb quina freqüència?** 1. Tots els dies 2. Tots els dies feiners 3. 3-4 dies/setmana 4. 1-2 dies/setmana 5. Caps de setmana 6. Menor freqüència

15d. **Per quin motiu?** 1. Treball 2. Estudis 3. Compres 4. Metge 5. Gestions 6. Visites/acompanyar 7. Oci 9. Altres ...

15e. **Quina puntuació de l'1 al 10 dóna al servei actual?**

## BLOC F: MOTIUS ÚS/NO ÚS DEL TRANSPORT PÚBLIC

P16. (SI FA SERVIR EL TRANSPORT PÚBLIC). **Per quin/s motius fa servir el transport públic?**  
(Contestar fins a un màxim de 3 motius)

### Motiu d'utilitzar el transport públic.

1. No tinc carnet o no dispo de cotxe habitualment
2. Tinc problemes d'aparcament amb el cotxe.
3. L'accés a l'estació/parada de bus és ràpid
4. És més barat que el cotxe.
5. El trajecte és prou ràpid.
6. És prou còmode.
7. Passa sovint (bona freqüència de pas)
8. No m'agrada conduir habitualment.
9. És més sostenible.

P17. (SI **NO** FA SERVIR EL TRANSPORT PÚBLIC) **Per quin/s motius no fa servir el transport públic?** (Contestar fins a un màxim de 3 motius)

**Motiu de NO utilitzar el transport públic.**

1. Tinc l'estació/parada molt lluny.
2. El bus no arriba a la meva destinació.
3. No conec els serveis de bus.
4. No passa quan ho necessito.
5. És massa car.
6. Trigo massa temps en el trajecte.
7. De camí sempre faig altres coses, i amb el cotxe tinc més independència d'horaris i recorreguts.
8. El bus té baixa freqüència i/o irregularitat de pas. M'he d'esperar molt a la parada
9. És incòmode.

**BLOC G: SUGGERIMENTS**

P18. **Vol fer algun suggeriment en relació a la mobilitat del municipi?**

---

---

---

---

---

---

---

---

**Telèfon entrevistat :**

**Entrevistador:**

**Dia:**

**Hora:**