El Pla de Mobilitat Urbana de Manresa (2011-2016) posa sobre la taula les mesures que cal prendre per evitar el col·lapse i, al mateix temps, aquestes mateixes mesures estan encaminades per què Manresa sigui un espai de convivència, amb espais de trobada entre les persones.

El Pla de Mobilitat té definits els següents objectius:

1. Aconseguir una mobilitat més sostenible

- Incrementar l'espai pel vianant i el transport públic
- Reduir la contaminació atmosfèrica i acústica
- Reduir el consum d'energies no renovables

2. Fer els modes de transport més competitius

- Reduir el temps de desplaçament (menys congestió)
-

Millorar la qualitat dels desplaçaments

-

Augmentar la regularitat dels desplaçaments

3. Mobilitat universal

-

Millorar l'accessibilitat a les persones de mobilitat reduïda

-

Garantir el dret a la mobilitat dels sectors de població que no tenen accés al vehicle privat

-

Aconseguir que els costos del transport siguin assumibles per tots els sectors socials

4. Desplaçaments més segurs

-

Reduir el nombre d'accidents

-

Millorar el nivell de servei dels itineraris per a vianants (amplada, passos de vianants, continuïtat, obstacles, manteniment)

Les principals novetats que aporta el Pla a la circulació:

- La creació de carrils Bus. També seria utilitzat per taxis i els festius també seria practicable per bicicletes.

-

El més prioritari seria el de la carretera de Vic, en sentit pujada, des de la Muralla fins a la Bonavista.

-

El segon seria al Passeig, entre Bonavista i plaça Espanya.

-

Bases de Manresa, entre Font del Gat i plaça de la Creu

-

Sant Cristòfol, entre Viladordis i carretera de Vic)

- Increment i millora de rotondes

-

Rotonda dels Dolors /carrer de la Pau. En aquest cas es preveu la construcció d'un vial que prolongui la rotonda dels Dolors fins a la connexió amb l'accés a la ronda Nord.

-

Bonavista: El Pla proposa una la definició d'una rotonda que ocupi els terrenys que ja són propietat municipal i que ja té espais suficient per articular els vials que ha d'unir: carretera de Vic, carretera del Pont de Vilomara, passeig Pere III i carretera de Santpedor. Aquesta mesura permetrà reduir les interseccions més dificultoses i perilloses de girs a de la carretera de Vic.

-

Martí i Pol / carretera de Cardona

-

En els dos extrems del pont de Sant Francesc

- El pla proposa l'establiment d'una jerarquia de vials que concentri la circulació en els vials de més amplada i preservi els carrers més petits per a la mobilitat de veïnatge. Això també permetrà establir xarxes de carrers de zona 30: Balconada, Font dels Capellans, Sagrada Família, Plaça Catalunya i Poble Nou.

- Ampliar i reforçar la illa de vianants. El pla proposa unificar la illa de vianants del Nucli Antic i del Passeig i incorporar-hi el carrer Àngel Guimerà. La proposta inclou el control fotogràfic a tots els vials d'accés d'aquesta illa (Jaume I, carrer Nou, Infants, Sobrerroca, Santa Llúcia, Reforma, Barreres i Passeig).

- Increment dels carrers de sentit únic.

-

La carretera del Pont de Vilomara passaria a ser de sentit només pujada des de Bertran i Serra fins al carrer Sant Blai.

-

Tot el carrer Sant Cristòfol seria de baixada

-

El carrer Sant Josep només seria de baixada. Això permetrà ampliar voreres i relligar itineraris de vianants dels barris de Poble Nou i Mion al centre de Manresa i incrementar la seguretat de la cruïlla de davant del Baixador dels Catalans.

- Incrementar els semàfors com a mesura per incrementar la seguretat de la circulació per als vianants

- Reduir la contaminació acústica asfaltant la carretera de Vic amb paviment reductor del so.

- Ampliació generalitzada de les voreres.

- Ampliació dels aparcaments de bicicletes en funció de la demanda dels usuaris de la bicicleta, millorar i completar l'itinerari per a bicicletes, al carrer Concòrdia i al Passeig.

- Establir una segona corona d'aparcament de zona blava amb un preu més baix que la zona més cèntrica.

- Establir zones verdes d'aparcament a la Balconada, Font dels Capellans, Sagrada Família, Plaça Catalunya i Poble Nou.

- El pla preveu la construcció dels aparcament de

-

Escodines (222 places)

-

Ateneu les Bases (100)

-

Fàbrica Nova (900)

-

Pl Milcentenari

- Introduir per fases el Centre de Control de Trànsit. Un primer pas podria ser la instal·lació de càmeres en semàfors que permetessin adaptar les fases semafòriques a la intensitat circulatòria i a la presència del transport urbà per donar-li més prioritat de pas.

El Pla de Mobilitat de Manresa 2011-2016 ha seguit un llarg procés de participació ciutadana. El primer recull d'idees es va realitzar en la sessió del Pla d'Actuació Municipal 2007-2011 de mobilitat. El Consell de Mobilitat ha estat involucrat en aquest procés des de l'etapa de diagnosi fins a les últimes modificacions. Els agents socials i els grups municipals també hi han intervingut incorporant millores. El Pla també ha merescut una sessió especial per part dels Consells Territorials de Districte.

La participació ciutadana és molt convenient perquè el pla tingui el consens necessari per aplicar-se i ser efectiu per millorar la mobilitat.

El Pla de Mobilitat Urbana de Manresa està avalat per un procés d'avaluació ambiental, que es realitza en paral·lel seguint la llei 6/2009i que assegura que el seu compliment tindrà els

beneficis ambientals que ha de tenir. Té com a annexos el Pla Local de Seguretat viària i el pla d'accessibilitat de l'espai públic, que s'han utilitzat tant en la fase de Diagnosi del Pla com per a l'elaboració de propostes.

La primera fase d'elaboració del Pla de Mobilitat ha consistit en fer una diagnosi de la situació. L'informe descriu Manresa com una ciutat en què es produeixen, diàriament, un total de 342.000 viatges, dels quals un 71,9% són en vehicle privat, un 5,4% en transport públic i un 22,7%, a peu. El percentatge de quilòmetres de via pública saturats se situa en el 8%. Aquesta dada es calcula a partir de l'ocupació de vehicles de la via pública i es considera que a partir del 90% d'ocupació, podem parlar de saturació de la circulació.

La xarxa viària de Manresa suporta un total de 164.000 viatges diaris provinents de l'exterior, la qual cosa suma el 48% del total de desplaçaments dins de la ciutat. Un 92% (151.000 viatges) es fan en transport privat i només el 8% en transport públic. El tram sud de l'Eix del Llobregat és la porta d'entrada principal d'aquests desplaçaments, amb 13.812 viatges diaris; seguit de la carretera de Santpedor, amb 12.600 viatges; i de la de Sant Fruitós, amb 12.200 viatges. També es notable l'entrada diària de vehicles per la C55 nord, amb un total de 11.000 desplaçaments.

La projecció d'aquestes dades en l'horitzó de l'any 2016 preveu que, si no es canvia la tendència, en un lustre, Manresa haurà de suportar un total de 478.200 viatges cada dia, un increment del 40%. En aquest escenari de futur, el percentatge de quilòmetres de via pública saturats s'incrementaria en 7 punts i passaria del 8% al 15%.