



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

SESSIÓ DE DIAGNÒSTIC

INFORME DE RESULTATS



Juliol de 2010

Amb el suport de:



**Diputació
Barcelona**
xarxa de municipis

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 en 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 prediagnosi**, 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 destinats 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 diverses 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: pl147.participacio@ajuntament.olesa.cat

Quins aspectes caldria millorar respecte a....

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

El 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 del Pla 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 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 TOTHOM

Més informació a:
http://www.olesa.cat/pla_participacio.asp
<http://www.nuclianticolesa.cat/veu.asp>
Projecció d'informació integrada del Nucli Antic.



INSCRIPCIONS

Pàgina web municipal



Butlleta d'inscripció

Si desitjau participar en el Pla de Mobilitat d'Olesa de Montserrat l'informació sobre les sessions i les reunions es troba a la pàgina web municipal i al correu electrònic: pl147.participacio@ajuntament.olesa.cat

nom: _____
 cognoms: _____
 Telèfon: _____
 Adreça electrònica i postal: _____
 Codi postal: _____
 Barri on vius: _____
 Data de realització: _____
 Properes reunions: dia 16 de juny, sessió d'informació, a la Casa de Cultura a les 20h.
 dia 22 de juny, sessió de treball, a la Casa de Cultura de 19 a 21.30h.
 dia 29 de juny, sessió de treball, a la Casa de Cultura de 19 a 21.30h.

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

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

METODOLOGIA DE TREBALL

La reflexió per a 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 descarrega: 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 van realitzar.



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 referència.

En primer lloc, sorgeix una reflexió transversal entorn el comportament del vianant i el conductor. Els comportaments, tant com a conductors com a vianants, són clarament millorables. En primer terme, caldria racionalitzar l'ús del cotxe, ja que les persones l'utilitzen per a tot tipus de desplaçament; i ser conscients de tots dos paper, quan desenvolupem l'altre.

CIRCULACIÓ I APARCAMENT

Intensitat del trànsit. L'alta intensitat del trànsit en alguns punts d'Olesa i la mala circulació són dos elements destacats coincidents. 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 actuat modificant 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 que està mal feta i desaprofitada, malgrat el potencial del regular disseny 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.
- Per últim, hi ha una sensació que tots els carrers porten al centre i no hi ha itineraris alternatius de circumval·lació 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 correspondria. Tanmateix, són vies fetes servir pel veïnat com a drecera per evitar els semàfors del carrer Francesc Macià, per la gent del poble.

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

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

- L'entrada des de la Ctra. de Terrassa pel carrer Estació, La Riera i La Clota o el carrer Calvari és un recorregut molt utilitzat per estalviar els semàfors del carrer Anselm Clavé, i implica una alta intensitat de trànsit al Nucli Antic. 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 i la Riera; la zona d'accés a l'Escola Daina-Isard, el carrer Montseny, el carrer Noguera, el carrer Priorat, el carrer Ripollès; o el carrer Progrés, carrer Benet Margarit i carrer Lluís Puigianer, 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 una mica més ample, la circulació s'ha d'aturar, ja que no té 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: carrers que envolten el 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 Les Carpes i l'accés a Les Planes, són molt perillosos perquè no hi ha voreres, ni passos de vianants, 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 el carrer Lluís Puigjaner és força perillosa i presenta molta circulació de vehicles.
- o La cruïlla del carrer Penedès amb el carrer Urgell.
- o La carretera de Les Carpes cap al carrer Rubirols, 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 la Riera de Can Llimona (a l'altura de Can Soler).
- o Els 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.
- 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 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 Argelins, plaça Catalunya, carrer Francesc Macià, etc. També 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 vorera a l'esquerra pujant.

Circulació dels vehicles pesants. No existeix cap variant que permeti 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 per no parar 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 En primer lloc, 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, degut a les rampes en mal estat i a la presència d'alguns aparcaments en bateria a la sortida que 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 dificulta 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 consideren que podria 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.

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/habitatge.

Per últim, respecte a l'aparcament de la Riera es valora que no s'hauria de multar als vehicles estacionats en la Riera perquè plou; sembla una mica per recaptar diners.

Aparcament en els extrems del nucli urbà. Com a elements positius, es valora l'existència dels aparcaments comercials (pàrquings "Dia", per exemple) a les entrades del municipi; facilita l'aparcament en els extrems del nucli urbà i evita que entrin vehicles en el poble. Tot i 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 a 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 pagament especial per als residents. Tanmateix, un grup assenyala la distribució de la zona blava és millorable en alguns punts. Per exemple, a l'Av. Francesc Macià en algunes cruïlles, la presència d'aparcaments de zona blava dificulta la visibilitat i la mobilitat de vehicles.



Zones amb dificultats en l'aparcament. Al carrer Progrés es detecten 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 conseqüent risc per la seguretat.

Aparcament per a persones amb discapacitat. En relació als aparcaments reservats per a persones amb alguna discapacitat, destaquen dos elements. Per una banda, aquestes places es veuen sovint ocupades per contenidors o altres objectes. Per una altra, caldria valorar si el nombre 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. Si venen força autocars, s'omple molt ràpid. Per aquest motiu els autocars haurien d'aparcar en un altre zona habilitada específicament per ells, espai que actualment no existeix.

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 dels 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 hi ha un excés de senyals 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 punt sobre el que cal 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 gent creua els carrers per on vol i no respecta els senyals de circulació.

Itineraris i zones de passeig pels vianants. Malgrat el municipi té zones molt agradables per a passejar, aspecte que li dóna una potencialitat per crear itineraris, actualment es troben a faltar més zones pensades per als vianants. Es destaca positivament l'existència d'algunes zones de passeig i estada pels vianants, com són: la zona del Parc, el Nucli Antic i la Rambla Catalunya. 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 a 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 aparcuen davant del bar, encara que està prohibit. En aquest sentit, es fa el suggeriment de multar-los un cop i ja no aparcarien més. La presència d'escoles al barri comporta molts vehicles en hores concretes, que 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 per a vianants, es destaca algun element de millora:

- Els passos de vianants del Nucli Antic 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. 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 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 algun casos, aquesta conservació i manteniment deficient provoca dificultats de mobilitat, representant una barrera per l'accessibilitat 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, té un especial impacte en els carrers Argelines, Calvari, Francesc Macià, la plaça Catalunya i al Nucli Antic.

La presència d'obstacles en les voreres, tals com papereres, bancs, pòsters, pilones, etc. es dona especialment per anar a peu a l'Av. 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 esses per la vorera per a 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 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, que és extensible a tot el municipi, és 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 és pla. Aquesta pendent fa que sigui molt difícil la utilització de la vorera. Per exemple, a l'Av. Francesc Macià i a La Rambla Catalunya.

En els recorreguts com a vianants, es detecten zones on hi ha una manca de seguretat vial: camí del Cementiri, Areny del Molí, carrers Calvari i Clota, etc. També afecta al vianant la poca durada d'alguns semàfors que no permeten el creuament de les persones; especialment aquelles que caminen més poc a poc.

El funcionament dels semàfors. Tot i que ja s'ha implantat el sistema semafòric amb senyals acústiques, s'apunta que alguns funcionen però d'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 el carrer 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. Actualment, es valoren diferents elements: 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 a distància tenen 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 banda, 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, allà on es pot, 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 que circular sigui un perill per a ells.

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 què ens desplaçem. 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, 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 per a les connexions amb els polígons, especialment a primeres hores del matí (persones que entren a les 7 o 8 del matí), no poden utilitzar el transport públic perquè els horaris de començament del servei no ho permeten.

- Autobús Olesa - Terrassa. Es destaquen dues incidències respecte a aquest servei:
 - En l'últim any, s'identifica un increment de les persones usuàries que fa que moltes vegades no sigui possible accedir-hi, ja que arriba mig ple d'altres localitats.
 - Els horaris són poc adients, ja que de les 13 a les 21 hores no hi ha servei. Es fa notar que l'autobús sí que passa pel municipi, però no hi té 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.
- Un dels grups assenyala que el bus interurbà hauria de millorar la freqüència de pas en la ruta BCN- Manresa.

Respecte a l'adaptació dels 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 les urbanitzacions. En aquesta línia, si un cop agafes el bus, aquest dóna 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, hi ha zones on no arriba:

- La zona de les Torres del Vicentó o Can Singla.
- Dos equipaments importants: la deixalleria i el cementiri, ja que el bus al cementiri només s'habilita per a 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:

- Una freqüència de pas molt baixa, a més el temps del trajecte és massa alt, fet que provoca que molts cops no valgui la pena agafar el bus.
- Poques parades i una manca de marquesines, que provoca que quan plou i algú ha d'esperar es mulli, i que podrien fer més còmode l'espera.
- Hi ha acord en les deficiències de manca d'informació respecte al bus urbà: respecte la senyalització de les parades, falten els itineraris que segueix i els horaris de pas.
- Seria necessari la millora de la coordinació amb la resta de transports públics del municipi que connecten amb altres municipis, autobusos i FGC.
- Estaria bé que el bus d'Olesa anés amb combustible sostenible 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, en l'eix nucli urbà - urbanitzacions, es destaca 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 a les 13 hores. Tampoc es dóna la coordinació amb l'horari escolar, ja que tot i que la jornada escolar acaba a les 16.30 h, el següent autobús no passa fins les 18.30 h, horari que obliga esperar dues hores als possibles usuaris. Per tant, sempre s'ha d'utilitzar el vehicle privat.

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



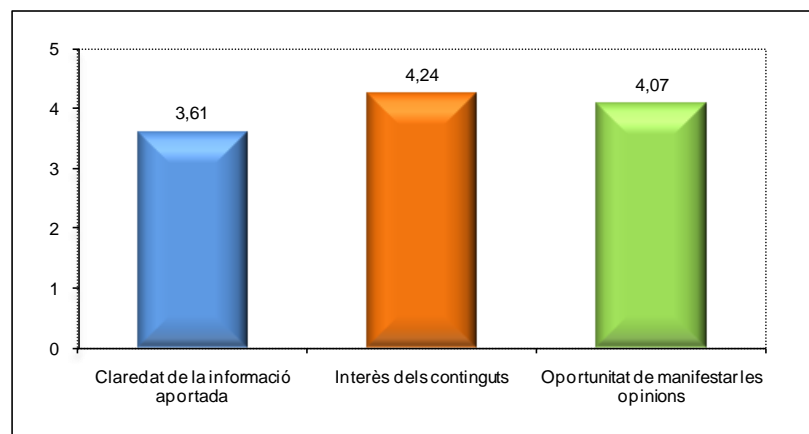
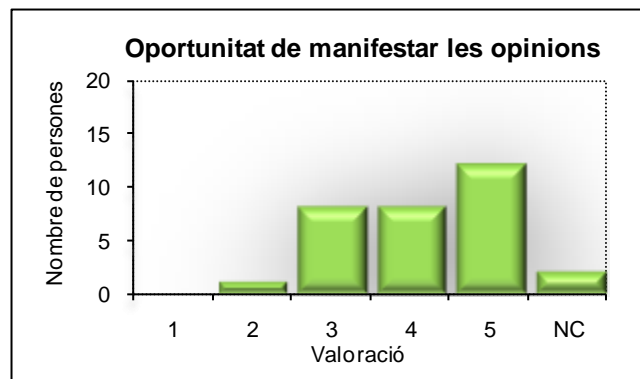
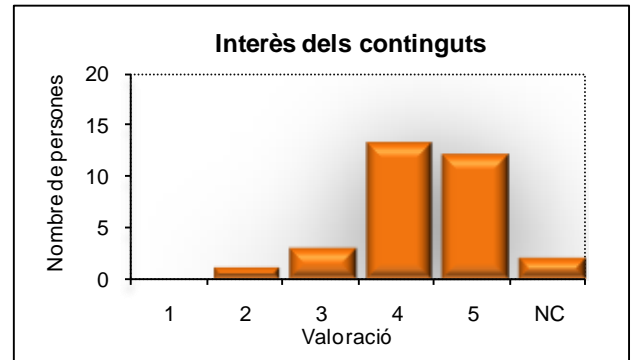
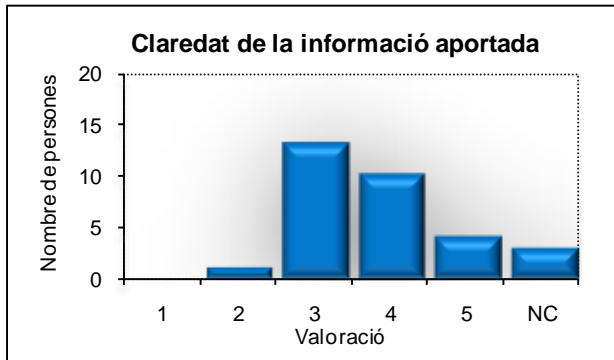
Respecte als **Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya**, en els darrers temps s'ha produït una baixada de qualitat del servei prestat a Olesa. La desaparició dels trens semidirectes a Barcelona, ha portat que a la pràctica, tot i que s'ha augmentat la freqüència, es trigui més estona per a arribar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

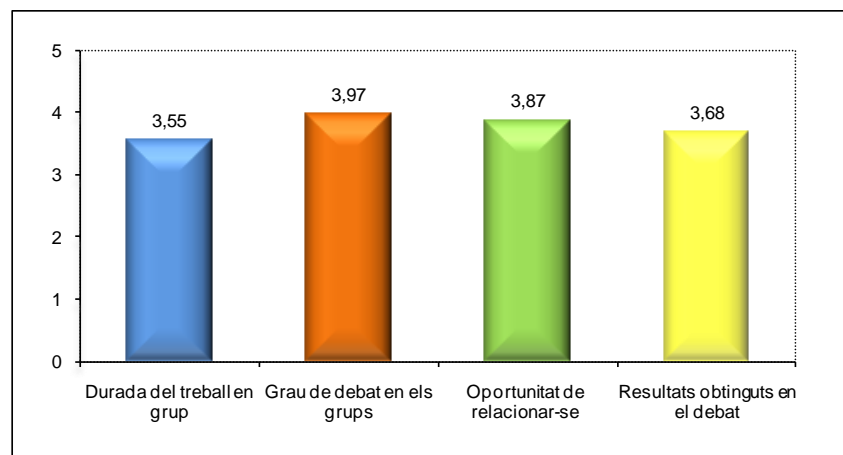
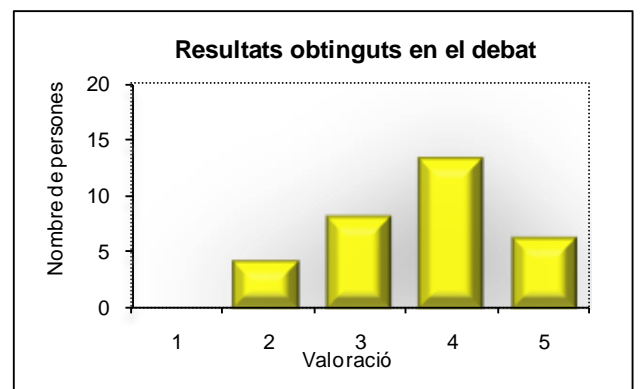
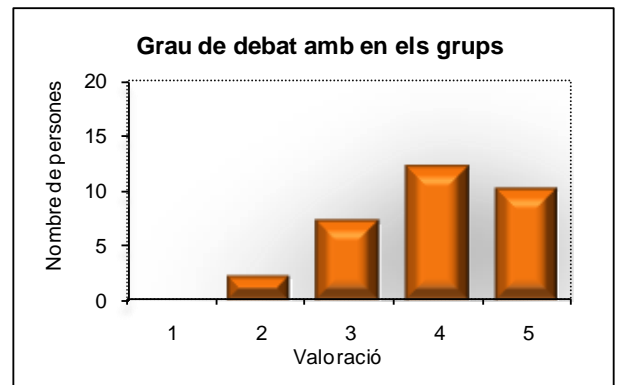
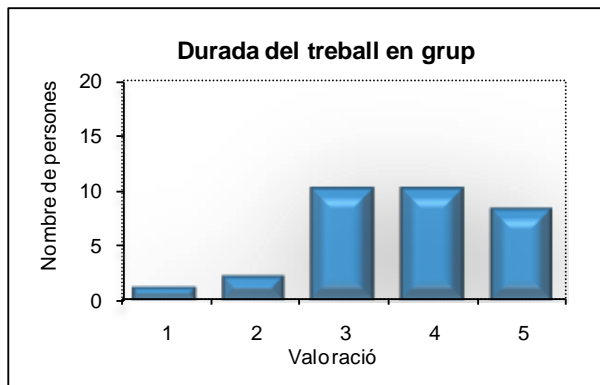
VALORACIÓ DE LA JORNADA

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).

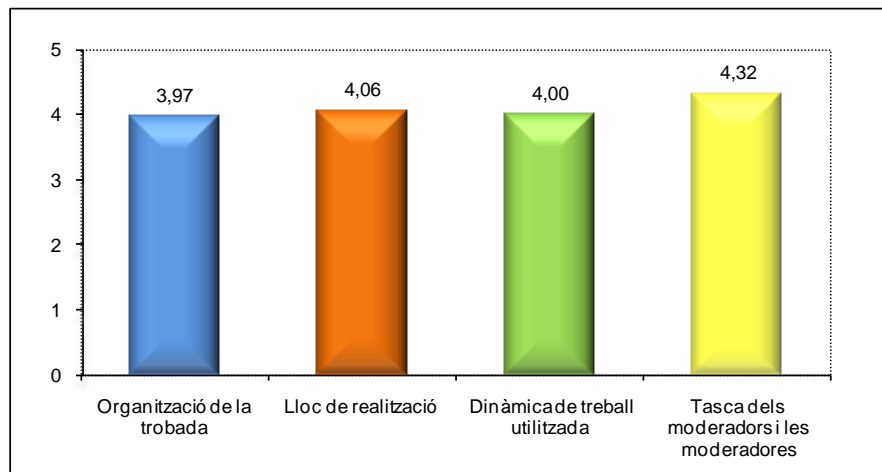
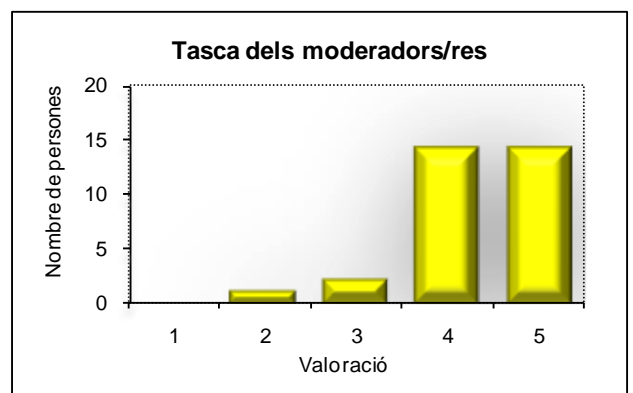
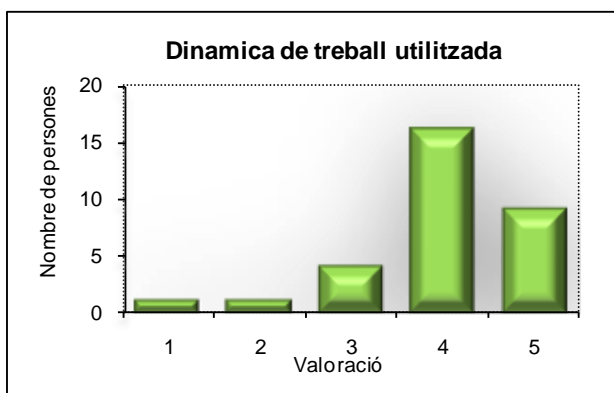
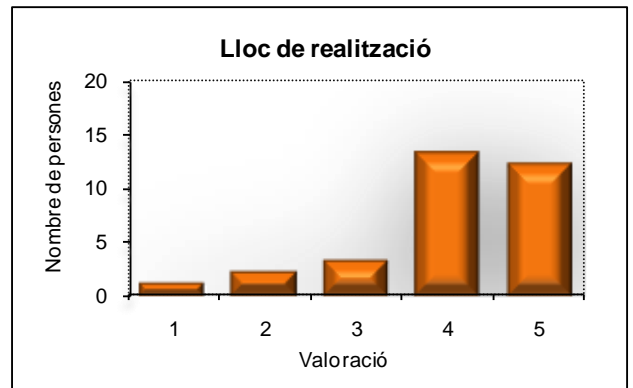
VALORACIÓ GENERAL DE LA JORNADA



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 assistents 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 més 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 la 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 és 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 és 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
Cassi Pallarès, Elvira
Castellarnau, Candi
Cristià Llongueras, Eduard
Delgado Domínguez, José Ramón
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
Oller Molina, Domènec
Parent Beltran, Jordi
Planas Duran, Pere
Rivas Ruiz, Tomás
Sanchez Novo, Beatriz
Serrano Rodríguez, José
Solà Rillo, Josep Ma.
Solsona Milà, Vicenç
Valls Duran, Sara
Vendranas Franch, Guillem
Vendranas Llongueras, Jaume
Vendranas Roier, Gilles
Vicente, Cebrià
Xairó Mimó, Ricard
Yus Romero, Yolanda

ANNEX

APORTACIONS VIA BUTLLETA

En un primer moment es van rebre diferents 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.

- S'hauria de millorar l'amplitud dels carrers perquè alguns carrers són molt estrets i els cotxes 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 Nucli 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 a la urbanització Oasis, ja que els infants no es poden recollir a la sortida de l'escola.
- 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 ple 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 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 voreres, 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 s'ha d'arranjar, és un camí més d'Olesa.

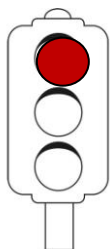
RESULTATS DELS GRUPS DE TREBALL DE LA JORNADA

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.

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 en 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 circumval·lació 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 els carrers 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 Les Carpes i el carrer 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 Lluís Puigjaner és força perillosa i presenta molta circulació de vehicles.
 - La cruïlla del carrer Penedès amb Urgell.
 - La carretera de Les Carpes cap al carrer Rubiroles es considera molt perillosa perquè no hi ha avisos en les interseccions, ni visibilitat en algunes corbes i cruïlles, i en general es circula amb un excés de velocitat.
 - Carrer Vall d'Aran amb la Riera de Can Llimona (a l'alçada 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.

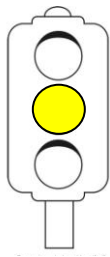
Senyalització

- 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 dels senyals viàris.
- 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

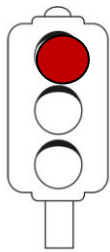
- Es destaca que la Policia Local hauria de ser més proactiva sancionant totes aquelles conductes sancionables.

Aparcament



- Manca d'un aparcament rotatori gratuït per a 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 L'ÚS DE LA BICICLETA: itineraris, accessibilitat, illes de vianants, etc.



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 respecta els 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.

Vorerres

- 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 dels senyals de circulació molesta als mateixos vianants si no estan ben col·locats.
- 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 a 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 és 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 del carrer Anselm Clavé amb el carrer 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.

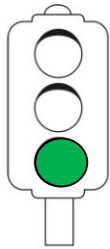
Carrils bicicleta

- 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.



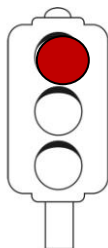
Zones de passeig pels vianants

- Es destaca positivament l'existència d'algunes zones de passeig i estar pels vianants, com són: la zona del Parc, el Nucli 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.

Canvi modal



- En general s'assenyala la necessitat de fomentar un canvi de consciència en la manera en què ens desplaçem. 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.

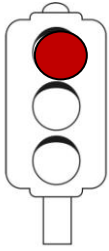
Transport públic interurbà

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

Transport públic intraurbà

- Respecte del bus urbà es destaca que no arriba a tot el municipi; hi ha zones, especialment a la zona de les Torres de Cal Vicentó o a Can Singla, on no hi 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 mulli.
- 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

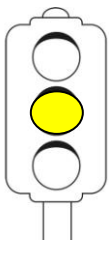
- Hi ha moltes deficiències pel que fa a la senyalització del poble. Manquen senyals que indiquin o recordin les velocitats màximes permeses a l'interior del poble i, per contra, en alguns punts dels accessos hi ha un excés de senyals que no permet assimilar tanta informació sense aturar el vehicle.

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'Eixample, 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 d'Olesa genera un tap a la circulació global ja que talla totes les circulacions transversals.
- Existeixen dificultats de circulació als carrers 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 té 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, al carrer Francesc Macià, en algunes cruïlles, la presència d'aparcaments de zona blava dificulta la visibilitat i la mobilitat dels vehicles.

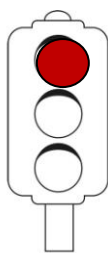


CARREGA I DESCÀRREGA

- Es valora que l'horari de càrrega i descàrrega és inadequat i cal intensificar-lo; 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 representa 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 a l'Av. 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 ÚNICA

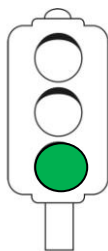
- La presència de plataforma única al Nucli Antic genera tot un debat respecte la seva conveniència i bon funcionament. D'una banda, aquells que passen pel Nucli Antic de manera puntual o de pas, valoren molt bé aquesta configuració dels carrers perquè els vianants tenen una millor mobilitat i accessibilitat 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 (Calvari, Clota...) suporten un intens trànsit de pas, que sobre plànol no els correspondria. Tanmateix, són vies fetes servir com a drecera per evitar els semàfors de l'Av. Francesc Macià, per la gent del poble.

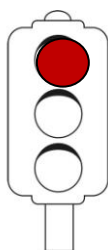
CAMINS ESCOLARS

- No existeixen itineraris o camins escolars per tals 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 a 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 les urbanitzacions.

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.

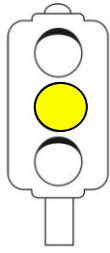
- Manca senyalització de les parades del bus i habilitar marquesines per fer més còmoda l'espera.

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.



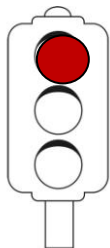
BUS INTERURBÀ

- 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

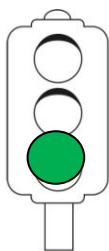
- El dia del Mercat setmanal genera molèsties als residents ja que no poden accedir als seus aparcaments privats, fer càrrega i descàrrega, etc.
 - Poca educació vial del conductor. En aquesta sentit, s'assenyala que moltes de les dificultats assenyalades respecte al vianant, són provocades pels mateixos 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: carrers Argelines, Francesc Macià, Progrés, plaça Catalunya, etc.
 - Mala regulació d'alguns carrers i encreuaments. En aquesta sentit, es poden diferenciar algunes problemàtiques:
 - ubicació d'equipaments, com l'escola, i mala regulació del trànsit per 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 d'intentar passar quan abans millor;
 - 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);
 - 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, al carrer Estació, zona del Daina-Isard, o a 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: carrers al voltant del Mercat, carrer Clota, etc.

APARCAMENT

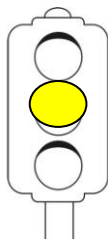
- Manca d'aparcaments en alguns punts del municipi.
- Presència de vehicles mal aparcats. Es comenta que no únicament es tracta de vehicles que van a fer una gestió, sinó aparcament fix, i tant de dia com de nit. Especialment passa a l'Eixample, a prop de Correus.
- S'assenyala que podrien no haver suficients places d'aparcament de motos i bicicletes, ja que, sobretot, es veuen motos aparcaades fora dels espais reservats amb aquest 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: marxa 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 consegüent risc de seguretat.
- Manca d'aparcament en la zona esportiva, sobretot, en dies 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.

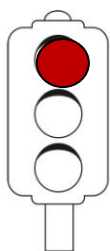


CIRCULACIÓ

- 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/habitatge.

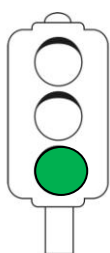


ACCESSIBILITAT

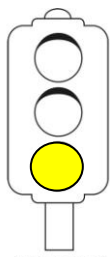
- En alguns carrers, les voreres són estretes i estan en mal estat de conservació, amb el paviment trencat en d'altres, com el carrer Calvari, Francesc Macià, Argelines, Nucli Antic en general, la plaça Catalunya, etc.
- Algunes voreres tenen molta pendent, tot i que el carrer és pla. Aquesta pendent fa que sigui molt difícil la utilització de la vorera. Per exemple, a l'Av. Francesc Macià i a 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, Areny del Molí, carrers Calvari i 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.

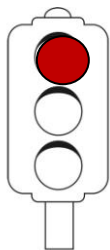


- Passos de vianants elevats, ja que obliguen als vehicles a reduir la velocitat. Tanmateix, es detecta que alguns estan en mal estat o mal fets, amb una elevació massa gran. Per exemple, en front de la Caixa Penedès, al carrer Anselm Clavé.
- El municipi té zones molt agradables per a passejar, aspecte que li dóna 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 comporta molts vehicles en hores concretes que provoquen dificultats.
- El recorregut de la Riera és molt utilitzat, tant per vianants com per vehicles. Aquest ús intensiu obliga a revisar-ho.

Autobusos interurbans



- Autobús Olesa - Terrassa. Es destaquen dues incidències respecte a aquest servei:
 - o En l'últim any, s'identifica un increment de les persones usuàries que fa que moltes vegades no sigui possible accedir-hi, ja que arriba mig ple 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 hi té 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, és d'uns 20 minuts caminant, i fa l'accés especialment difícil per a la gent gran.

Comunicació amb l'exterior

- Respecte a les comunicacions externes, per exemple, amb els polígons, també s'assenyala que per a les persones que entren molt d'hora al matí (7 o 8 del matí) no poden utilitzar el transport públic perquè els 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 h, el següent autobús no passa fins a les 18.30 h, horari que obliga esperar dues hores als possibles usuaris. 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.