



Ajuntament de Moia

Plaça Sant Sebastià, 1
08180 Moia
Telèfon: 93 830 00 00
Pàgina web: <http://moia.cat>

Maria dels Àngels Aspa Pérez (1 de 1)
Secretaria acadèmica
Data Signatura: 25/1/2025
HASH: abc766a6c5017765a0cdc7217ccd8da



DILIGÈNCIA DE SECRETARIA.- S'estén la present diligència per fer constar que per PLN/2025/12 de data 19 de novembre de 2025 es va aprovar inicialment el "Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Moia" i "Estudi Ambiental Estratègic"

I perquè així consti i, en prova de conformitat signo la present a Moia el dia 24 d'octubre de 2025.



Pla de Mobilitat Urbana de Moià



Novembre de 2025



**Diputació
Barcelona**

Àrea d'Infraestructures
i Territori



gea21
GRUP D'ESTUDIS
I ALTERNATIVES



**Ajuntament
de Moià**



CRÈDITS

Direcció facultativa



Hugo Moreno

Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Carmelo Rivero

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



Dionís Guiteras

Alcalde

Xavi Bach

Regidor de Mobilitat

Sebastià Ferrer

Regidor de Via pública

Lídia Ribera

Tècnica de Territori

Equip redactor



Màrius Navazo

Geògraf

Xavier Arderius

Delineant

Novembre de 2025

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ.....	7
1.1 Els reptes de la mobilitat avui	7
1.2 Necessitat del pla.....	8
1.3 Metodologia dels treballs realitzats	9
2. MARC GENERAL.....	11
2.1 Situació i descripció geogràfica.....	11
2.2 Estructura urbana.....	11
2.3 Població	13
2.4 Parc de vehicles.....	13
3. FASE DE PRE-DIAGNOSI	14
3.1 Treballs inicials	14
3.2 Conclusions de la pre-diagnosi: els objectius de l'estudi	28
4. OBJECTIUS DEL PLA	35
4.1 Objectius generals	35
4.2 Objectius específics	36
5. ELEMENTS DE DIAGNOSI GENERAL DE LA MOBILITAT	37
5.1 La demanda global de mobilitat (EMEF 2022)	37
5.2 La mobilitat a peu.....	41
5.3 La mobilitat en bicicleta i VMP	42
5.4 La mobilitat en transport col·lectiu	43
5.5 La mobilitat en vehicle privat motoritzat	46
6. DESENVOLUPAMENT DELS OBJECTIUS ESPECÍFICS	49

6.1	Establiment de les 4 xarxes bàsiques de mobilitat.....	49
6.2	Pla Centre i prioritització en la pacificació de carrers.....	60
6.3	Propostes de detall de disseny de carrers	67
6.4	Millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús.....	75
6.5	Criteris per a la gestió de les places reservades PMR.....	86
6.6	Incorporació del vehicle elèctric	92
6.7	Millora de la senyalització d'orientació de vehicles	96
6.8	Foment del canvi modal als principals fluxos interurbans	97
7.	RECULL DE LES PROPOSTES D'ACTUACIÓ	100
8.	SEGUIMENT DE L'ESTUDI	114
8.1	Estructura organitzativa de seguiment de l'Estudi	114
8.2	Plantilla per al seguiment.....	114
8.3	Indicadors de seguiment de l'estudi	115
9.	ANNEXOS	121
9.1	Annex 1. Estudi per trams de la xarxa bàsica de vianants. Situació actual i proposta.....	123
9.2	Annex 2. Inventari de la senyalització d'orientació dels vehicles. Situació actual i proposta	155
9.3	Annex 3. Resums de reunions mantingudes amb diferents agents del municipi	169
9.4	Annex 4. Resultats del taller <i>Lego Build The Change</i> sobre el disseny de la plaça Sant Sebastià.....	173
9.5	Annex 5. Informe del procés participatiu i aplicació de la perspectiva de gènere al PMUS de Moià	177
10.	PLÀNOLS.....	263

1. INTRODUCCIÓ

1.1 Els reptes de la mobilitat avui

Malgrat la mobilitat a peu segueix sent molt important als nostres pobles i ciutats, la mobilitat en cotxe va adquirir al llarg del segle XX una importància que comporta diversos impactes negatius que ja fa dècades que coneixem: malalties associades a la contaminació de l'aire i acústica, accidents amb víctimes greus i mortals, emissions de gasos d'efecte hivernacle, major sedentarisme de la població, etc.

Al seu torn, l'actual pes de la mobilitat en cotxe ha comportat una erosió de la vitalitat dels carrers, tant per la gran ocupació exigida per a la circulació i aparcament de cotxes, com sobretot pel perill que genera la seva circulació. Així, els carrers han deixat de ser el principal escenari del joc dels infants, la trobada del veïnat, el passeig o el simple gaudi de prendre la fresca. Diversos col·lectius de persones han perdut l'autonomia en els seus desplaçaments (infants que ja no van sols a l'escola, gent gran que ha de ser acompanyada) i, en termes generals, es pot afirmar que s'afebleixen els vincles de les persones amb el seu entorn urbà més immediat: el carrer de casa, el barri i el poble o ciutat.

Així, doncs, el principal repte de la mobilitat avui és reduir el pes del cotxe en la mobilitat de persones i mercaderies. Cal subratllar que no es tracta de prohibir-lo, sinó de reduir-ne el seu ús. Coneixent que una part molt important dels desplaçaments que avui es fan en cotxe són trajectes curts que podrien realitzar-se perfectament en modes no motoritzats (a peu, bicicleta, patinet), existeix un ampli marge d'actuació per tal d'aconseguir revertir la situació heretada. Per tant, esdevé necessari equilibrar l'ús massa sovint abusiu del cotxe i assegurar que aquest s'utilitzi fonamentalment en els casos més necessaris: per desplaçar-se lluny i on no hi ha bones connexions en transport públic, per a certes persones amb mobilitat reduïda, per al transport individual de mercaderies, en horaris sense servei de transport col·lectiu, etc.

De fet, aquest necessari canvi modal apareix explícitament entre els objectius de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, la qual estableix els següents principis per als diferents instruments de planificació de la mobilitat a Catalunya:

a) El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible.

- b) L'organització d'un sistema de distribució de mercaderies sostenible.
- c) La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.
- d) El foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu i d'altres sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.
- e) La implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones.
- f) La distribució adequada dels costos d'implantació i gestió del transport.
- g) L'adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria.
- h) L'impuls d'una mobilitat sostenible.
- i) El foment del desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori.
- j) El compliment dels tractats internacionals vigents relatius a la preservació del clima pel que concerneix la mobilitat.

1.2 Necessitat del pla

Segons la Llei de mobilitat 9/2003, els municipis obligats a realitzar un Pla de Mobilitat Urbana (en endavant, PMU) són aquells que "d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers". En aquest sentit, la Llei de Règim Local estableix que han de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers els municipis que tinguin més de 50.000 habitants o siguin capital de comarca. Per tant, el municipi de Moià, en tant que capital de comarca, està obligat a tenir un PMU vigent.

En concret, el primer PMU de Moià tenia com a horitzó temporal els anys 2017-2022. A més, atès que la Llei de mobilitat estableix que els PMU s'han de revisar cada sis anys, esdevé necessària la revisió d'aquell primer PMU.

Segons la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, els PMU són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya. Així, el present PMU ha de constituir l'instrument de planificació que ha de guiar la transformació de l'espai públic

per tal d'aconseguir que els modes més sostenibles (a peu, bicicleta, patinets i transport públic) guanyin pes en detriment dels modes amb major impactes negatius (cotxe i moto).

D'altra banda, com ja s'ha esmentat, un PMU no pot negligir que el suport sobre el qual s'efectua la mobilitat urbana (els carrers), també ha de ser compartit amb la resta de funcions urbanes que han d'acollir els carrers: joc, trobada, passeig, oci, etc. Per tant, i atès que la mobilitat en cotxe ha estat en gran part responsable de l'erosió d'aquestes funcions urbanes en els nostres carrers durant les darreres dècades, també ha de ser objecte d'atenció d'un PMU la recuperació de la complexitat i vitalitat urbana dels carrers.

Per a tal efecte, i a grans trets, és indispensable que un PMU contingui tant mesures que potenciïn els modes més sostenibles, com mesures que dissuadeixin l'ús del cotxe/moto. Per exemple, sabem que l'ús de la bicicleta per desplaçar-se dins dels nuclis urbans és ideal en termes de rapidesa; ara bé, majoritàriament la bicicleta no s'utilitza a causa de la por generada pel trànsit de cotxes. Per tant, ha de ser objecte d'un PMU crear espais de circulació per a la bicicleta que siguin segurs (i percebuts subjectivament com a segurs). I aquests espais no poden ser sostrets als vianants, sinó que cal qüestionar els espais i les velocitats d'aquells qui volem dissuadir-ne l'ús: els cotxes.

En definitiva, un PMU és el document que reflexiona conjuntament sobre els diferents modes de transport, tot tenint en compte els diferents usos que han de tenir els carrers, per tal de dissenyar actuacions que potenciïn tant els modes més sostenibles com la vitalitat dels nostres pobles i ciutats.

1.3 Metodologia dels treballs realitzats

Malgrat l'elaboració d'un pla com el present sigui quelcom més circular que lineal, es podrien diferenciar les següents tres fases cronològiques:

1. **Pre-diagnosi:** la primera fase del pla se centra en identificar les principals problemàtiques de mobilitat sobre les quals caldrà que el PMU fixi l'atenció, així com en el dimensionament de les tasques de diagnosi a realitzar –especialment les de treball de camp. Aquesta identificació es realitza a través de quatre fonts d'informació: la visió de l'equip de govern; els coneixements dels serveis tècnics municipals; la participació ciutadana; i a través del propi treball de camp de l'empresa consultora.

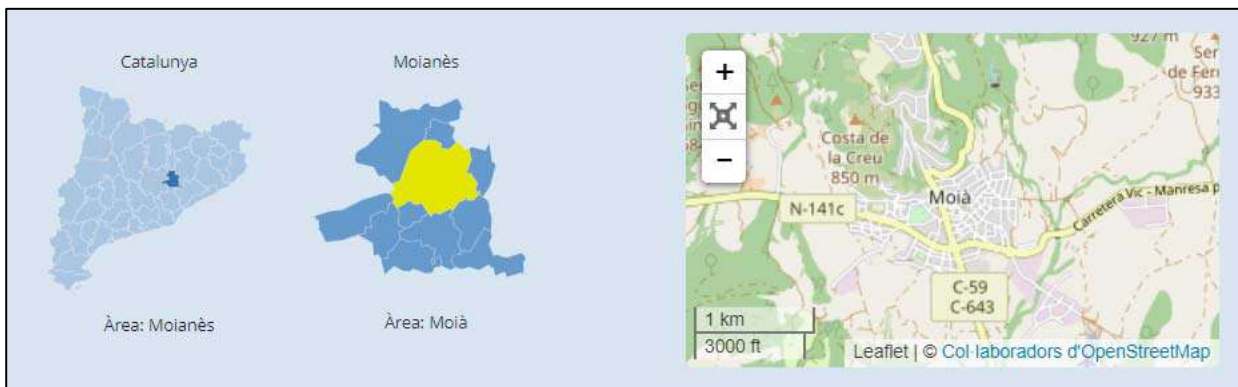
2. **Diagnosi:** una vegada consensuats els aspectes que haurà d'abordar el pla, l'objectiu d'aquesta segona fase és l'anàlisi amb major detall de les respectives problemàtiques identificades durant la pre-diagnosi.
3. **Propostes:** en base a la diagnosi, el pla dissenya les propostes d'actuació, el programa d'actuació i el pressupost orientatiu.

2. MARC GENERAL

2.1 Situació i descripció geogràfica

La vila de Moià és la capital de la comarca del Moianès. Envoltada per la costa de la Creu (832 metres) i la del Salgot (852 metres), el municipi es troba a **717 metres d'altura** sobre el nivell del mar i amb un terme de **75,15 quilòmetres quadrats**.

Moià està situada a 52 kilòmetres de Barcelona, 27 kilòmetres de Vic i 25 kilòmetres de Manresa, que són les principals ciutats de l'entorn.



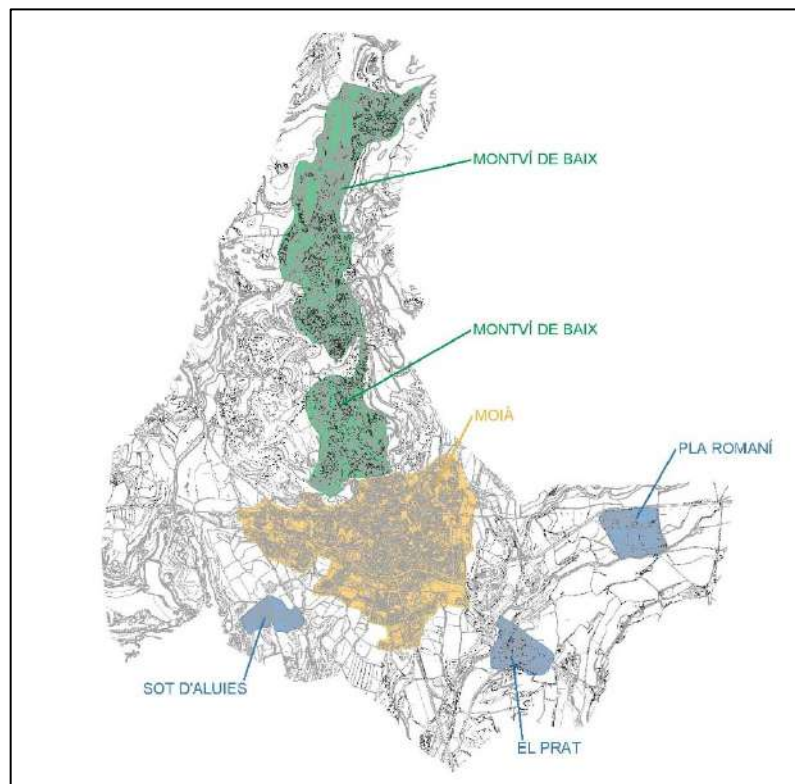
Font: web de l'IDESCAT

2.2 Estructura urbana

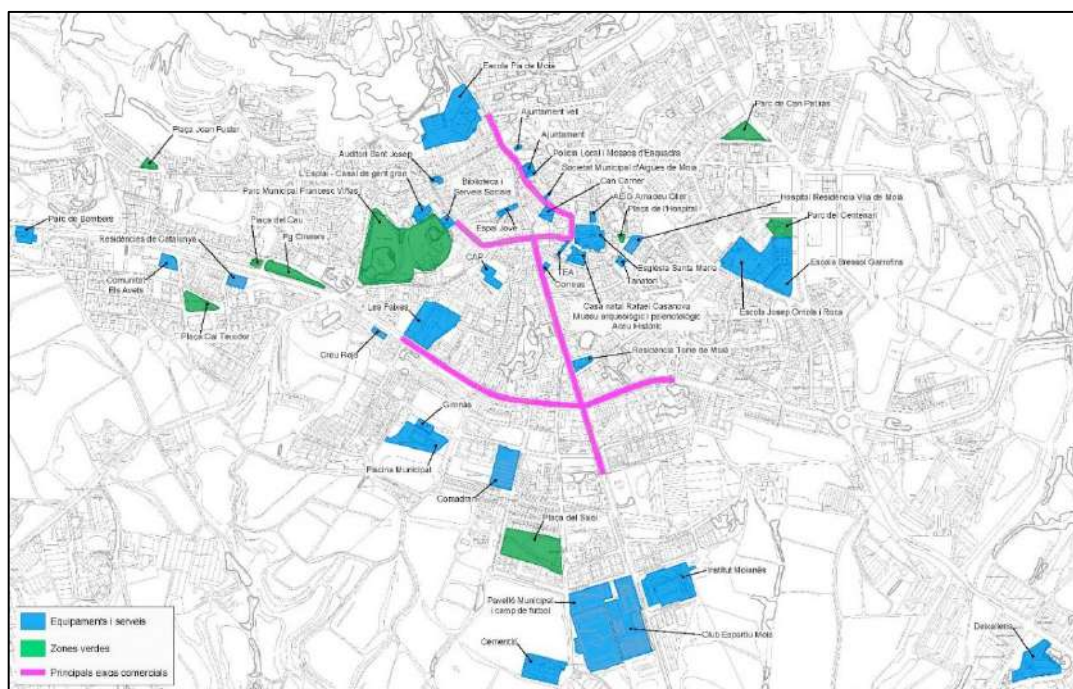
Des del punt de vista del sòl urbanitzat, el municipi s'estructura entorn a les següents zones urbanes (veieu plànol 01):

- El nucli principal, entorn de les vies C-59 i N-141c
- Urbanització de Montví de Baix
- Petit nucli de la Monjoia
- Població resident en disseminat de masies i cases
- Polígon Industrial Sot d'Aluies.
- Polígon Industrial El Prat
- Polígon Industrial Pla Romani

A més, les principals polaritats del municipi es mostren al plànol 02, on s'han identificat els eixos comercials del municipi, així com els equipaments i les zones verdes.



Estructura urbana (plànol 01)



Principals polaritats (plànol 02)

Per últim, esmentar que les principals infraestructures lineals que travessen el terme municipal i que l'estructuren són la carretera C-59, en direcció nord-sud, i la carretera N-141c en direcció oest-est. Ambdues vies es transformen en travesseres a l'entrar al nucli urbà de Moià.

2.3 Població

Segons l'Institut d'Estadística de Catalunya, l'any 2023 el municipi tenia 6.670 habitants. La població total ECTA (persones equivalents a temps complet anual) és lleugerament inferior. Així, doncs, Moià ja no atrau habitants de segona residència en la mateixa magnitud que ho feia en anys anteriors.

2.4 Parc de vehicles

Segons la *Dirección General de Tráfico*, l'any 2022 el municipi tenia censats un total de 5.203 vehicles: 3.240 turismes, 633 motocicletes, 995 vehicles industrials (camions, furgonetes i tractors industrials) i 326 d'altres vehicles.

En relació al distintiu ambiental d'aquests vehicles, s'observa un total de 110 turismes amb distintiu ECO (3,4% del parc de turismes) i 26 turismes amb distintiu CERO (0,8% del parc de turismes).

	Turismes	Motocicletes	Vehicles industrials	Altres vehicles
SENSE DISTINTIU	862	275	471	188
DISTINTIU B	1.038	68	332	109
DISTINTIU C	1.213	285	181	28
ECO	110	0	9	0
CERO	26	5	2	1
TOTAL	3.249	633	995	326

Parc de vehicles motoritzats a Moià, segons distintiu ambiental. Font: *Dirección General de Tráfico*, 2022.

3. FASE DE PRE-DIAGNOSI

3.1 Treballs inicials

3.1.1 Anàlisi de la informació existent

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (1985)

Malgrat que es tracta d'un document de fa quasi 40 anys, aleshores el pla ja definia una jerarquia viària composta per tres nivells diferenciats: la xarxa bàsica principal, la xarxa bàsica complementària i la xarxa local de distribució.



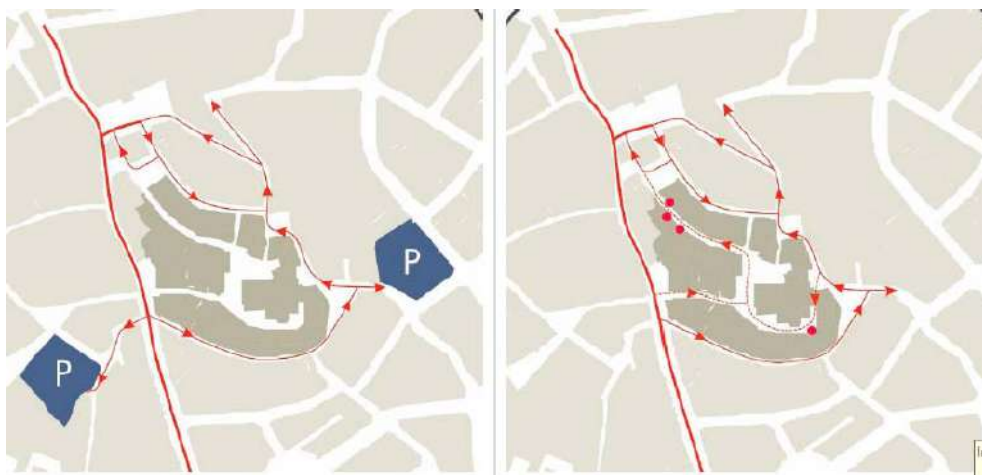
Font: POUM Moià, 1985

Pla de Centre de Moià (en redacció)

En Junta de Govern Local, en sessió de data 11 d'octubre de 2023, es va aprovar la fase 1 del Pla de Centre, que es va posar en servei el 17 de novembre 2023. Les modificacions més significatives que va suposar aquest pla foren:

- Canvi del sentit de circulació al carrer de Rafael Casanova en el tram des del túnel fins a la plaça major.
- Prohibició de circulació al carrer de Francesc Moragas les 24 hores del dia, amb la col·locació de pilones extraïbles.
- Modificacions dels aparcaments del carrer de Rafael Casanova i la Plaça Major, de forma que s'eliminen la totalitat dels aparcaments de zona blava i només es deixa una zona de càrrega i descàrrega i un aparcament de minusvàlids a la plaça Major.
- Manteniment de prohibició de circulació pel carrer de Sant Antoni en els següents horaris:
 - o De dilluns a divendres de 15:00 a 21:00, dissabte de 7:00 a 23:59 i diumenges i festius de 0:00 a 21:00.

En l'actualitat està en marxa la fase 2 del pla, amb la redacció de la memòria valorada per a la transformació de l'espai públic i millora del paisatge urbà.



Sentits de circulació del Pla del Centre. Font: Ajuntament de Moià.

Treball tècnic de seguretat viària en les travesseres: avinguda de la Vila i carretera de Manresa (febrer 2024)

Aquest treball estableix propostes de detall (amb plànols i memòria) per a la millora de la seguretat viària a dos trams de travesseres:

- Avinguda de la Vila (entre c. Comerç i N-141c): propostes per reduir la velocitat dels vehicles, a més d'ordenar la calçada i la càrrega i descàrrega de mercaderies.
- Carretera de Manresa (entre l'entrada a nucli i el camí de les Creus): propostes per reduir la velocitat dels vehicles i augmentar la permeabilitat de la travessera.

A la següent taula se sintetitzen totes les propostes de l'estudi, així es mostra la seva prioritització.

ACTUACIÓ		
ACTUACIÓ 1: PACIFICACIÓ I ORDENACIÓ DE L'AVINGUDA DE LA VILA	EFFECTIVITAT	PRIORITAT
Eliminar l'oferta d'aparcament del vial	ALTA	ALTA
Ampliar voreres	ALTA	ALTA
Executar nous passos de vianants	ALTA	ALTA
Reduir l'espai de perill dels passos de vianants	ALTA	ALTA
Introduir passos de vianants de ressalt a les interseccions amb els vials transversals pacificats	MITJANA	MITJANA
Arranjar els escocells en mal estat	MITJANA	MITJANA
Substituir els fitons no reglamentaris	MITJANA	MITJANA
Incloure els espais d'estada en la mobilitat i activitat de l'àmbit	MITJANA	MITJANA
Ampliar la limitació de velocitat a 40 km/h a la resta de tram	ALTA	ALTA
Limitar els carrils de circulació a 2,90 metres	ALTA	MITJANA
Trencar la linealitat de la via	ALTA	MITJANA
Assegurar l'oferta de càrrega i descàrrega de l'entorn	MITJANA	MITJANA
Introduir places d'aparcament de ràpida rotació	MITJANA	MITJANA
Introduir oferta d'aparcament per a bicicletes	MITJANA	MITJANA
ACTUACIÓ 2: PACIFICACIÓ I ORDENACIÓ DE LA CARRETERA DE MANRESA		
Reduir l'amplada dels carrils de circulació	ALTA	ALTA
Introduir mesures reductores de velocitat horitzontals: bandes transversals d'alerta	MITJANA	MITJANA
Instal·lar un semàfor de control de velocitat	ALTA	MITJANA
Controlar la velocitat per radar	ALTA	MITJANA
Senyalitzar l'accés a la travessera urbana i la possibilitat de creuament dels vianants	MITJANA	MITJANA
Senyalitzar l'estrenyiment de carril vinculat a la travessera urbana	MITJANA	MITJANA
Executar nous passos de vianants	ALTA	ALTA
Crear voreres accessibles a l'àmbit	ALTA	ALTA
Millorar la parada de bus i el seu entorn	ALTA	ALTA
Implantar un semàfor de sortida d'emergència de bombers	MITJANA	MITJANA

Síntesi de propostes. Font: Ajuntament de Moià.

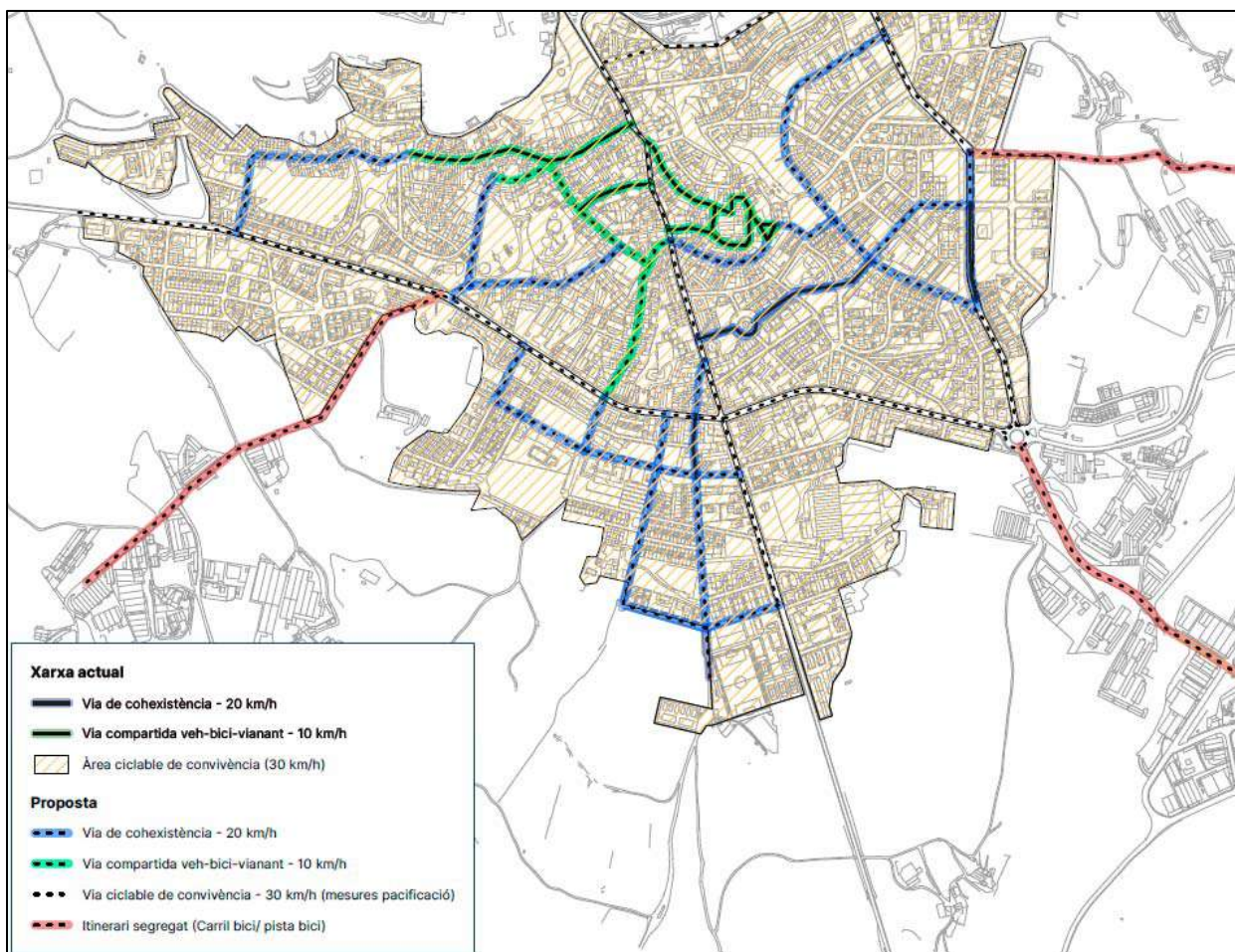
Pla director de la xarxa per a bicicletes i VMP del municipi de Moià (novembre 2023)

L'objectiu d'aquest pla és desenvolupar les pautes d'actuació per fer de la bicicleta i el VMP unes alternatives reals a la resta de mitjans de desplaçament, incentivant-ne l'ús i millorant-ne la seguretat. Per a tal efecte, el pla realitza diferents propostes emmarcades en quatre blocs, tal i com es mostra a la taula següent.

#	Mesura	Prioritat	Cost
1. Definició de la xarxa			
1.1	Itineraris urbans	Alta	Variable
1.2	Itineraris als punts d'interès turístic municipals	Mitjana	Variable
1.3	Itineraris saludables	Mitjana	Variable
1.4	Potenciar rutes existents	Mitjana	25.000 €
1.5	Incorporar els criteris de disseny més actuals	Alta	Sense cost
2. Infraestructures a desenvolupar			
2.1	Consolidar les zones de prioritat invertida (10 km/h)	Alta	Variable
2.2	Implementació de zones de convivència (20 km/h)	Alta	Variable
2.3	Carril bici del Camí de les Creus	Alta	30.000 €
2.4	Intersecció carretera de Manresa amb camí de les Creus	Alta	80.000 €
2.5	Intersecció carretera de Vic amb avinguda Indústria	Alta	195.000 €
2.6	Adequació del camí Ral de Vic	Alta	Variable
2.7	Accés al polígon Pla Romani	Alta	80.000 €
2.8	Incorporar la bicicleta en la senyalització urbana	Mitjana	20.000 €
2.9	Increment d'aparcament segur per bicis i VMP a via pública	Mitjana	10.000 €
2.10	Implementació d'un punt de reparació de bicicletes	Baixa	2.000 €
2.11	Implementació d'un punt de recàrrega de bicis i VMP	Baixa	15.000 €
3. Mesures de governança			
3.1	Redacció d'una ordenança per bicicletes i VMP	Mitjana	Sense cost
3.2	Adhesió a l'estratègia catalana de la bicicleta	Mitjana	Sense cost
3.3	Creació de la mesa comarcal de la bicicleta	Mitjana	Sense cost
3.4	Seguiment de l'ús dels VMP al transport públic	Mitjana	Sense cost
3.5	Fomentar la formació tècnica del personal de l'ajuntament	Mitjana	1.000 €
4. Mesures de promoció i comunicació			
4.1	Cessió de bicis a polígons	Mitjana	20.000 €
4.2	Sol·licitud de bicicletes elèctriques a la Diputació de Barcelona	Mitjana	Sense cost
4.3	Promoció del bicibus	Mitjana	Sense cost
4.4	Activitat entorn a la bicicleta a la SEM	Mitjana	7.500 €
4.5	Realització d'un curs de seguretat viària i VMP	Mitjana	Sense cost
4.6	Promocionar la marca Cicloturisme a Catalunya	Baixa	Sense cost
4.7	Millorar la informació a la xarxa sobre bicicletes i VMP	Mitjana	Sense cost

Mesura del Pla director de bicicletes i VMP. Font: Ajuntament de Moià.

El pla estableix una xarxa ciclable al nucli urbà, principalment en base a espais compartits amb el cotxe (en calçada) o el vianants (carrers de plataforma única). Els únics itineraris segregats dels cotxes fan referència a les connexions amb els tres polígons industrials.



Proposta de xarxa ciclista i VMP. Font: Ajuntament de Moia.

Pla Local de Seguretat Viària, 2022-2025 (juliol 2021)

L'objectiu d'aquest pla és mantenir el baix nombre d'accidents amb víctimes al municipi, evitant superar els 5 accidents anuals en zona urbana i assolint els zero morts i ferits greus en tot l'horitzó del pla.

En concret, les propostes que desenvolupa i detalla el pla se sintetitzen a continuació:

- Realitzar un pla de millora de la mobilitat i seguretat viària al polígon industrial El Prat

- Realitzar un pla de millora de la mobilitat i seguretat viària a Montví de Baix
- Actuacions de millora en el tram de concentració d'accidents de la carretera N-141c entre carretera de Vic nº14 i el carrer Miquel Martí i Pol
- Actuacions de millora en el tram de concentració d'accidents de la carretera C-59, entre carrer de l'Esperanto i carrer del Palau.
- Actuacions de millora en un punt de percepció de risc a l'avinguda de la Pau, intersecció amb avinguda de l'Arbre Fruiter.

Pla d'Accessibilitat de Moià (juliol 2020)

El municipi compta amb un Pla d'Accessibilitat que se centra en la via pública, els edificis, els transports i la comunicació. En aquest sentit, doncs, estableix propostes en relació a les actuacions en voreres, en parades d'autobús, i en relació a les places reservades a PMR. Totes aquestes propostes han sigut tingudes en consideració pel present PMUS.

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, 2017-2022

Aquest fou el primer pla de mobilitat del municipi de Moià, el qual tenia els següents objectius:

- Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic
- Reduir la mobilitat motoritzada
- Minimitzar la distància dels desplaçaments
- Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants
- Fomentar l'ús del transport col·lectiu
- Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat
- Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació
- Reduir les externalitats del sistema de transport
- Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat

En concret, a la següent taula es recullen totes les propostes del pla, així com la informació respecte si han estat executades.

Mesura	Actuació	Execució
Mobilitat a peu		
Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa de vianants	Restringir el trànsit de forma permanent als carrers Francesc Moragas, Rafael Casanovas i a les places de l'Hospital i del Carreró.	En el marc del Pla Centre s'està actuant en tot aquest entorn
Desenvolupar una xarxa bàsica de vianants i camí escolar	Augmentar l'espai par a vianants als següents carrers: • Eix Gregorio Marañón i Passarell • Eix Sant Pere, del Vall i Joan Maragall • Eix Santa Magdalena i Sant Antoni • Eix Onze de Setembre i Miquel Vilarrúbia • Eix Sant Josep i la Tosca • Eix Francesc Viñas • Eix Richard Wagner • Plaça de Catalunya Desenvolupar els projectes de pacificació en àrees d'actuació integral: • Centre històric [veure proposta de pla de centre] • Eix Onze de Setembre Miquel de Vilarrúbia • Carrer del Remei • Plaça de Sant Sebastià	• Carrer Sant Antoni, s'ha tancat al trànsit de vehicles, les tardes i els caps de setmana. Pla de centre. • Eix Onze de Setembre i Miquel Vilarrúbia, i plaça Catalunya es va fer ampliació voreres al c/Onze de setembre i una actuació de camins escolars • Eix Sant Josep i la Tosca, al carrer la Tosca hi ha un projecte de pacificació i pas a plataforma única, previst iniciar fase 1 al mes de març del 2025 • Plaça Sant Sebastià s'ha fet pas elevat per millora seguretat vianants que venen del carrer de les Joies • Millora accessibilitat a la Ctra Barcelona des del carrer Jacint Verdaguer fins l'institut. • Carrer del Remei entre carretera de Manresa i carrer de Feliu Comadran
Senyalització dels itineraris	Instal·lació de 5 senyals verticals d'orientació direccionals: • Intersecció N-141c amb C-59. • Intersecció carrer de Sant Antoni amb avinguda de la Vila. • Plaça de Sant Sebastià • CAP Moià • Pàrking plaça de l'Hospital Instal·lació de 1 tòtem vertical informatiu a la plaça Major.	-
Millorar l'accessibilitat i arranament de voreres	Ampliar 1.410 metres de vorera a trams dels carrers Sant Pere, Santa Magdalena, del Remei, del Terrisser, Gravadors Abadal, Escultors Rubió, Richard Wagner, Onze de Setembre i Miquel de Vilarrúbia.	Camí escolar als carrers Onze de setembre i de Miquel Vilarrúbia, que afecten també interseccions amb carrers dels Gravadors Abadal, Richard Wagner, Escultors Rubió.

Mesura	Actuació	Execució
Adequació i implantació de nous passos de vianants	Adaptar 26 passos de vianants actualment amb un o els dos guals no adaptats. D'aquests 20 passos de vianants són prioritaris per formar part de la xarxa de vianants. Estudiar la implementació de 229 nous passos de vianants, 102 dels quals haurien de ser prioritaris perquè cauen dins la xarxa de vianants.	S'ha adaptat: - Ctra Manresa intersecció amb plaça Moianès, carrer de la Tosca, Mossèn Josep Passerissa - Ctra Barcelona, el primer des de la cruïlla - Ctra Vic intersecció Gravadors Abadal, Terrisser, dels Relotgers - Carrer Gregorio Marañón tocant a Avinguda Escola Pia - Camins escolars: plaça Catalunya, Onze setembre-Gravadors Abadal, Miquel Vilarrúbia-Richard Wagner-Escultors Rubió, Avinguda arbre fuster davant saccés a escola pública, Joaquim Sala-avinguda escola Pia - Intersecció carrers Agricultura i la Tosca - Millora accessibilitat a la Ctra Barcelona (amb Jacint Verdaguer, Josep Gallart, Cal Quinoré, carrer de l'Institut - Carrer del Remei des de la Ctra Manresa fins Ronda del Saiol - Intersecció del carrer Feliu Comadran amb els carrers de la Tosca i Mossèn Passerissa
Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat	-	Separar elements de les façanes per accessibilitat invidents. Deixar pas lliure de 1,5 m.
Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants	Reforçar l'accessibilitat dels passos de vianants situats a la carretera de Manresa i a la carretera de Vic.	Nou pas de vianants davant la plaça dels cirerers. Adequació passos vianants a la Carretera de Barcelona i a la carretera de Manresa

Mesura	Actuació	Execució
Millorar la seguretat a les cruïlles	Augment de passos de vianants i millora de la senyalització vertical i horitzontal a la intersecció dels carrers: Joan Maragall carrer del Pol, carrer de l'onze de setembre amb carrer Gravador d'Abadal i carrer dels escultors Rubió- i carrer Feliu Comadran carrer Mossèn Josep Passerissa.	Adaptació de tots els passos de vianants ja detallats més amunt, a l'apartat "Adequació i implantació de nous passos de vianants". els següents passos Pintat de passos de vianants (no adaptats) a varis punts de la població.
Elaborar el Pla d'Accessibilitat Municipal	-	Pla elaborat al juliol del 2020 per la Diputació de Barcelona.
Mobilitat en bicicleta		
Desenvolupar una xarxa ciclista de connexió amb els polígon Industrials (eixos cívics)	Habilitar 1.210 metres d'eix cívic. Aquesta tipologia transcorre per la calçada o camí de forma segregada amb una amplada de 3 a 2,5m, al o Camí de les Creus i a l'Avinguda Indústria. Habilitar 109,8 ha d'àrea de convivència entre el desplaçament en bici i en vehicle privat.	-
Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes	Es proposa la implantació de 5 nous aparcaments a: entorn de l'escola Pia de Moià, Plaça de Sant Sebastià, Plaça Major i polígons industrials Sot d'Aluies i El Prat.	Aparcament segons pla de la bicicleta, excepte a la plaça Major que no s'han posat a falta de redacció del Pla de Centre fase 2
Pla de promoció de la bicicleta	-	Redacció Pla de la bicicleta
Subvenció a la compra de bicicletes	Realitzar campanyes d'educació i promoció de la bicicleta. Estudiar la possibilitat d'implementar una flota municipal de bicicletes elèctriques. Assignar un/a responsable dins l'ajuntament.	-
Registre municipal de bicicletes	-	-
Mobilitat en transport col·lectiu		
Sol·licitar una millora en el sistema tarifari a l'ATM		Des del Consell Comarcal del Moianès s'ha sol·licitat que la T16 deixi de ser unizona. La Generalitat està treballant en un nou sistema zonal en el marc de la futura TMobCat.

Mesura	Actuació	Execució
Millora de l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús	Adaptar 3 parades de transport públic amb barreres arquitectòniques Habilitar 4 bancs o suports isquiàtics en les 4 parades que no en tenen.	-
Realitzar el seguiment de l'estudi de millora del transport públic a la comarca del Moianès		En curs
Mobilitat en vehicle privat		
Definir la jerarquització viària: Pla de circulació	El pla dissenya un plànol de la nova xarxa viària.	-
Pacificar el trànsit al nucli urbà i les urbanitzacions	Àrea de convivència. Prioritat vianants: area formada per l'anell del carrer Sant Josep-carrer Sant Sebastià, carrer del Vall i carrer palau, A més dels carrers de la Tosca, carrer Santa Magdalena, carrer sant Pere. Establir el municipi com a zona 30, excepte les travesseres i polígons industrials.	Es preveu plataforma única al carrer de la Tosca. Inici fase 1 al mes març 2025. Sant Pere ja està pacificat en un llarg tram.
Pla de sentits únics de circulació	El pla dissenya un nou pla de sentits de circulació, reduint el nombre de vials bidireccionals.	Implantats alguns carrers com ara Passarell, Sant Pere, Sant Jordi, Tres Cases, Castell de Clarà, i al voltant de la Plaça Cal Teixidor (carrers Mossèn Isidre Dalmau, Calders i Joan Estevanell)
Pla de centre		Proposta d'esquema circulatori finalment executat el 2023.
Incrementar l'oferta d'aparcament per a motos	Habilitar aparcaments per a motos en les places contigües als passos de vianants. Prioritzar les interseccions properes a centres educatius o centres d'atracció	Previst al projecte de Reordenació de l'avinguda de la Vila i fet a varis punts
Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública	-	Control policial

Mesura	Actuació	Execució
Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda	-	-
Pla de senyalització	Augmentar la senyalització en punts on manca. Rehabilitar la senyalització deteriorada. Rehabilitar la senyalització desfasada. Orientar la senyalització cap als aparcaments	En curs
Seguretat viària		
Seguiment del Pla Local de Seguretat Viària 2016-2019		Es va redactar l'actualització del pla, amb horitzó 2022-2025.
Actuacions ambientals		
Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO2	2 punts de recàrrega en aparcament públic i cèntric	Aparcament del CAP, 4 carregadors elèctrics. Aparcament Les Faixes 2 carregadors elèctrics
Foment de la conducció eficient	Promoure la conducció eficient a través de campanyes informatives o convidant a la realització de cursos, col·laboracions i formació en les autoescoles del municipi.	-
Millores sobre la contaminació acústica	La pavimentació dels vials que suporten un major volum de trànsit amb asfalt absorbent o anti-soroll. Elaborar el mapa de desviacions nocturnes i diürnes.	-
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles		
Seguiment del Camí Escolar de Mojà		Es pretén reprendre el contacte amb les escoles per repintar els camins escolars

Mesura	Actuació	Execució
Creació d'una comissió mixta de treball per a desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de mobilitat a les escoles		Reunions periòdiques amb les direccions dels centres educatius per abordar les necessitats en matèria de mobilitat
Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres		En el moment de reprendre el contacte amb les escoles per repintar els camins escolars, s'aprofitarà per fer tasques de sensibilització
Promoció de la mobilitat sostenible a través de campanyes		S'ha iniciat un butlletí informatiu adreçat a tota la ciutadania, amb campanyes de civisme –on s'inclou la mobilitat
Promoció del cotxe compartit a través d'impulsar un sistema		S'està treballant des del Consell Comarcal
Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura		L'Ajuntament s'adhereix cada any a la campanya
Habilitar un espai de mobilitat i del transport a la web municipal i aplicació per a smartphones.		A la web de l'Ajuntament hi ha un apartat de transport públic on s'ha inclòs el mapa de transport públic de la comarca
Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta		Pendent d'actuacions en aquesta línia
Creació i/o modificació de normatives existents		
Modificació de l'Ordenança de circulació viària de Moià		Pendent de redactar

Altres

Recentment s'ha redactat el projecte executiu per a la transformació de l'avinguda de la Vila per reordenar l'actual calçada i l'execució està prevista per a l'any 2025. Es contempla l'adaptació de tots els passos de vianants, la creació de nous passos de vianants i la creació de voreres contínues a totes les interseccions i a ambdues bandes. També s'amplia la vorera a la banda oest, al tram entorn del carrer Comerç.

També hi ha el projecte de transformació del carrer Tosca a plataforma única amb prioritat de vianants des de la carretera de Manresa fins a l'avinguda de la Vila. Aquest projecte es divideix en tres trams, amb calendaris d'execució diferenciats: el primer tram previst d'executar, des de l'entrada del nou aparcament del CAP fins el carrer Miquel Martí i Pol. El segon tram, entre el carrer Martí i Pol i la carretera de Manresa, també previst d'executar. I el tercer tram, encara sense previsió d'execució, entre l'aparcament del CAP i l'avinguda de la Vila.

3.1.2 Reunions amb tècnics i polítics locals

Inicialment es mantenen 2 reunions per engegar el pla. En aquestes primeres reunions l'objectiu és l'exposició d'informació qualitativa, tant sobre les principals problemàtiques de mobilitat, com sobre els principals interessos que ha d'abordar el pla. Per a tal efecte, a les reunions hi ha presents membres de l'equip de govern i dels serveis tècnics municipals.

Com a síntesi de les dues reunions mantingudes, la següent taula mostra les problemàtiques i interessos de temàtiques de mobilitat sobre els quals el pla es vol que centri l'atenció.

Establiment de les 4 xarxes bàsiques de mobilitat	A partir de les xarxes establertes als documents de planificació elaborats anteriorment (PMU 2017-2022, i Pla de bicicletes), revisar i establir la jerarquia viària, la xarxa bàsica de vianants, bicicletes i transport col·lectiu.
Pla Centre i priorització en la pacificació de carrers	En coordinació amb el Pla Centre que s'està actualment redactant, establir els propers passos i prioritzacions en la pacificació de carrers (Palau, Sant Josep, etc.).

Propostes de detall de disseny de carrers	En concret, cal estudiar els següents àmbits en detall: 1) Carretera de Vic, entre C-59 i sortida nucli 2) Plaça Sant Sebastià 3) Evitar trànsit de pas al carrer Sant Sebastià 4) Plaça Moianès
Millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús	Propostes de millora a totes les parades, també en zona interurbana.
Criteris per a la gestió de les places reservades a PMR	Estandardització de la creació de places de PMR, en atenció al nou Codi d'Accessibilitat de Catalunya.
Incorporació del vehicle elèctric	Propostes per incorporar el vehicle elèctric al municipi.
Millora de la senyalització d'orientació de vehicles	Proposta de pla de senyalització d'orientació als equipaments (Les Faixes, Auditori Sant Josep, Zona esportiva) i al nou aparcament.
Foment del canvi modal als principals fluxos interurbans	Atès que l'EMEF compta amb una mostra de 200 enquestes al municipi de Moià, realitzar l'explotació de l'EMEF 2002 o 2023, amb l'objectiu d'establir els fluxos amb major potencial de transvasament i possibles propostes.

3.1.3 Participació ciutadana

Al llarg del 2024 s'han realitzat un total de sis tallers participatius i una marxa exploratòria per facilitar la participació de persones diverses del municipi en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Moià.

En el procés participatiu han participat un total de 91 persones, de les quals el 69% han sigut dones. Per una banda, s'han realitzat dos tallers simultanis a dues classes de 1r de batxillerat de l'Institut Moianès que, pel format de la convocatòria, en horari lectiu, ha estat el taller amb més participació, amb un total de 43 persones adolescents (25 dones i 18 homes).

També s'han realitzat dues dinàmiques simultànies dins la jornada de presentació del projecte, amb 11 participants (5 dones i 6 homes), una entrevista amb dues dones representant del grup de Mali; un taller amb l'Associació TEA Moianès, on han participat sis persones de la comunitat; un recorregut pel municipi amb les persones dels Avets i l'Olivera, amb un total de 9 persones amb diversitats funcionals i persones voluntàries de la fundació (7 dones i 2 homes); un taller-entrevista amb cinc dones treballadores de l'Hospital-Residència Catalunya i, finalment, una marxa exploratòria on han participat 15 dones.

En concret, els annexos recullen tant els resums de les reunions mantingudes amb diferents agents del municipi (annex 3), els resultats del taller a les escoles *Lego Build The Change* respecte el futur disseny de la plaça Sant Sebastià (annex 4) i l'informe del procés participatiu i aplicació de la perspectiva de gènere al PMUS de Moià (annex 5).

3.2 Conclusions de la pre-diagnosi: els objectius de l'estudi

En base als interessos municipals exposats a l'apartat anterior, es conclou que el present PMU se centrarà en els aspectes que recullen les fitxes següents. Aquestes fitxes mostren, en definitiva, els objectius del present estudi de mobilitat, apuntant les possibles actuacions que s'estudiaran al llarg de la diagnosi i de la fase de propostes, així com detallant el treball de camp que caldrà realitzar a la fase de diagnosi.

Aquestes fitxes són fruit del consens i la validació entre els serveis tècnics municipals, l'equip de govern i la Diputació de Barcelona.

ESTABLIMENT DE LES 4 XARXES BÀSIQUES DELS DIFERENTS MODES DE TRANSPORT	
Propòsit	Millorar la mobilitat, especialment a peu, bici, VMP i transport col·lectiu al conjunt del municipi.
Descripció	Si bé tots els carrers d'un municipi han de tenir unes condicions de seguretat i confort per als diferents modes de transport, l'establiment de xarxa bàsiques (especialment per als modes actius i VMP) té la virtut de concentrar l'atenció i la inversió econòmica en un conjunt reduït de carrers que connecten les principals polaritats del municipi.
Possibles actuacions a estudiar en el marc del PMUS	En relació als vianants, revisar la xarxa bàsica proposada al PMU 2017-2022 i establir propostes/directrius per trans-tipus. En relació a les bicicletes/VMP, el present PMUS es limitarà a incorporar tot allò ja establert al Pla director de la xarxa per a bicicletes i VMP del municipi de Moià, finalitzada la seva redacció el novembre de 2023. En relació al transport col·lectiu es revisarà la proposta del PMU 2017-2022. A més, també es valorarà la ubicació d'una nova parada per als autobusos que es dirigeixen a l'Estany (que eviti la volta que actualment realitzen fins a la rotonda de la N-141c), així com noves parades al polígon Pla Romaní, El Prat i Coves del Toll. En relació al vehicle privat es revisarà la proposta del PMU 2017-2022, en relació tant a circulació com a aparcament.
Previsió del treball de camp necessari	El treball de camp de centrarà bàsicament en la xarxa de vianants. En base al treball de camp es definiran uns trans-tipus i s'establiran propostes/directrius de millora per a cada tram.

PLA CENTRE I PRIORITZACIÓ EN LA PACIFICACIÓ DE CARRERS

Propòsit	Millorar la mobilitat en modes actius al centre, així com fomentar altres usos urbans com la trobada, el joc, etc.
Descripció	En l'actualitat està en procés de redacció el Pla Centre de Moià, el qual cal que sigui incorporat al present PMU. A més, també caldrà valorar altres pacificacions a l'entorn.
Possibles actuacions a estudiar en el marc del PMUS	Transformació a plataforma única dels següents carrers: Tosca, Palau, Sant Pere, Sant Josep, Jacint Vilardell o altres.
Previsió del treball de camp necessari	Sense necessitat d'un treball de camp exhaustiu.

PROPOSTES DE DETALL DE DISSENY DELS CARRERS

Propòsit	Millorar la mobilitat a peu i en bicicleta/VMP en certs punts
Descripció	Les 4 ubicacions a estudiar en detall son: 1. Carretera de Vic, entre C-59 i sortida nucli 2. Plaça Sant Sebastià 3. Evitar trànsit de pas al carrer Sant Sebastià 4. Plaça Moianès
Possibles actuacions a estudiar en el marc del PMUS	En els 4 casos es realitzaran propostes que millorin la seguretat de vianants i bicicletes, si cal en detriment dels espais avui destinats al vehicle privat.
Previsió del treball de camp necessari	Inventari de la situació actual d'aquests espais

MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT A LES PARADES D'AUTOBÚS	
Propòsit	Millorar la mobilitat en transport col·lectiu
Descripció	La casuística de parades d'autobús existents a Moià és diversa, però s'observa un dèficit generalitzat de les condicions d'accessibilitat a peu al seu entorn.
Possibles actuacions a estudiar en el marc del PMUS	Disseny de propostes per tal d'acomplir amb el Codi d'Accessibilitat de Catalunya entorn a les parades. En aquest sentit, es recolliran propostes que ja contenen altres plans o projectes anteriors (Pla de la bici, estudi de seguretat viària en travesseres i pla d'accessibilitat).
Previsió del treball de camp necessari	Inventari de la situació actual de les parades d'autobús.

CRITERIS DE GESTIÓ DE LES PLACES RESERVADES A PMR	
Propòsit	Atendre la mobilitat en cotxe de les persones amb mobilitat reduïda
Descripció	Atesa la manca d'un criteri general, és necessari establir unes directrius uniformes.
Possibles actuacions a estudiar en el marc del PMUS	Planificació de les places de PMR a ofertar a la via pública, tot atenent el nou Codi d'Accessibilitat de Catalunya. Cal dissenyar el nombre de places i la seva ubicació. Criteris per a la creació de places de PMR a petició de particulars.
Previsió del treball de camp necessari	Inventari de totes les places existents actualment

INCORPORACIÓ DEL VEHICLE ELÈCTRIC	
Propòsit	Possibilitar la recàrrega de vehicles elèctrics
Descripció	Sense fomentar l'ús del vehicle privat motoritzat, es considera almenys necessari possibilitar la circulació i recàrrega d'aquells vehicles que funcionen elèctricament.
Possibles actuacions a estudiar en el marc del PMUS	Estudi de necessitats de punts de recàrrega elèctrica
Previsió del treball de camp necessari	Sense necessitat de treball de camp, atès que l'Ajuntament ja disposa d'informació sobre la situació actual.

MILLORA DE LA SENYALITZACIÓ D'ORIENTACIÓ DE VEHICLES	
Propòsit	Evitar recorreguts innecessaris als vehicles
Descripció	Una senyalització d'orientació adequada pretén facilitar i escurçar els recorreguts dels vehicles per l'interior de la trama urbana.
Possibles actuacions a estudiar en el marc del PMUS	Proposta de senyalització d'orientació als equipaments (Les Faixes, Auditori Sant Josep, Zona esportiva), al nou aparcament, així com noves necessitats arran de la nova proposta de jerarquia viària que es realitzi.
Previsió del treball de camp necessari	Inventari de tota la senyalització d'orientació actual.

FOMENT DEL CANVI MODAL ALS PRINCIPALS FLUXOS INTERURBANS	
Propòsit	Avaluar les opcions de canvi modal existents
Descripció	En base a l'explotació de l'EMEF 2022 (on la mostra de Moià és de 200 enquestes), s'analitzaran els principals fluxos de mobilitat relacionats amb Moià.
Possibles actuacions a estudiar en el marc del PMUS	Recomanacions de millora del transport públic interurbà i les connexions ciclistes.
Previsió del treball de camp necessari	Consisteix en una feina d'anàlisi de despatx.

4. OBJECTIUS DEL PLA

4.1 Objectius generals

Els objectius generals del pla venen establerts pel Pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025. En concret, a la mesura “EA0.9 PMUS: la mobilitat urbana sinèrgica i eficient”, s'estableix que els PMU de l'àmbit de la Catalunya Central han d'assolir els següents objectius:

OBJECTIU	UNITATS	VALOR A ASSOLIR
1. Promoure un transvasament modal d'usuaris del vehicle privat vers els modes no motoritzats i el transport públic (variació percentual sobre la quota modal)	% desplaçaments en modes no motoritzats	+3,3%
	% desplaçaments en transport públic	+6,5%
	% desplaçaments en vehicle privat motoritzat	-2,6%
2. Reduir les externalitats del sistema de transports. Costos externs del transport	M € (% de reducció)	-5,6%
3. Reduir el consum energètic	M tep/any (% de reducció)	-5,5%
4. Combustibles alternatius (electricitat)	% sobre el total de consum de consum energètic	>0,6%
5. Reduir la contribució del sistema de mobilitat al canvi climàtic	tn CO2/any (% de reducció)	-6,2%
6. Reduir l'emissió de contaminants atmosfèrics locals resultants del transport	tn contaminants/any (% de reducció)	NO2: -22,8% NOx: -28,1% PM10: -18,1% PM2,5: -22,9%
7. Regulació de l'aparcament	Nre. total de places aparcament lliure % places regulades sobre el total	

8. Pacificació i ambientalització de l'espai urbà	Superfície pacificada o amb restricció a la circulació	
9. Renovació de furgonetes del parc municipal	Nre. de vehicles renovats	
10. Reduir l'accidentalitat	Accidents amb víctimes per cada 1.000.000 veh*km (% de reducció)	-40%
11. Pla d'accés a les zones industrials i grans pols de mobilitat	% zona industrial que disposa del PME	100%
12. Promoció dels Plans de Desplaçaments d'Empresa	% de centres de treball > 200 treballadors/es amb PDE	
13. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat	Parades d'autobús accessibles dins de la zona urbana (%)	-20%
14. Nombre de datasets de mobilitat disponibles al portal de dades obertes	Nre. de datasets de mobilitat disponibles al portal de dades obertes al web de l'Ajuntament	

4.2 Objectius específics

Tal i com ja s'ha exposat a l'apartat 3, els objectius específics que tractarà el present pla són els següents:

- Establiment de les 4 xarxes bàsiques de mobilitat
- Pla Centre i prioritització en la pacificació de carrers
- Propostes de detall de disseny de carrers
- Millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús
- Criteris per a la gestió de les places reservades a PMR
- Incorporació del vehicle elèctric
- Millora de la senyalització d'orientació de vehicles
- Foment del canvi modal als principals fluxos interurbans

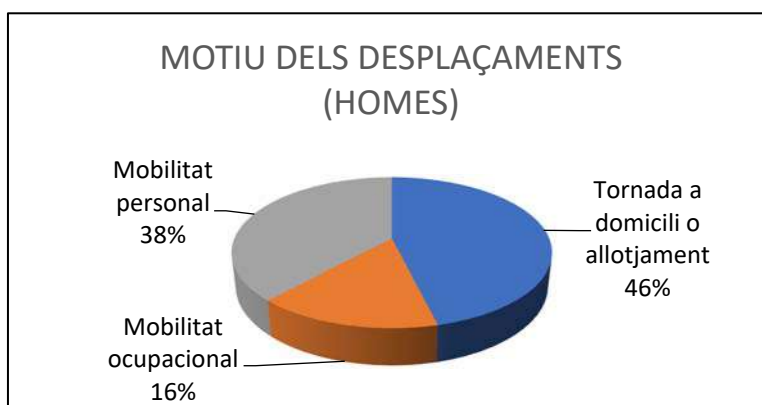
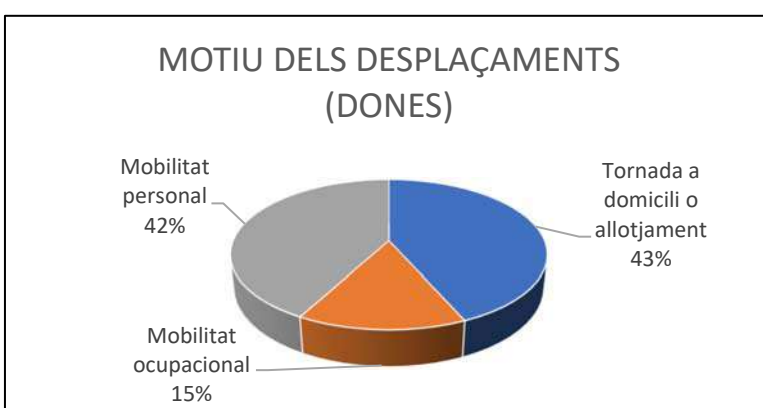
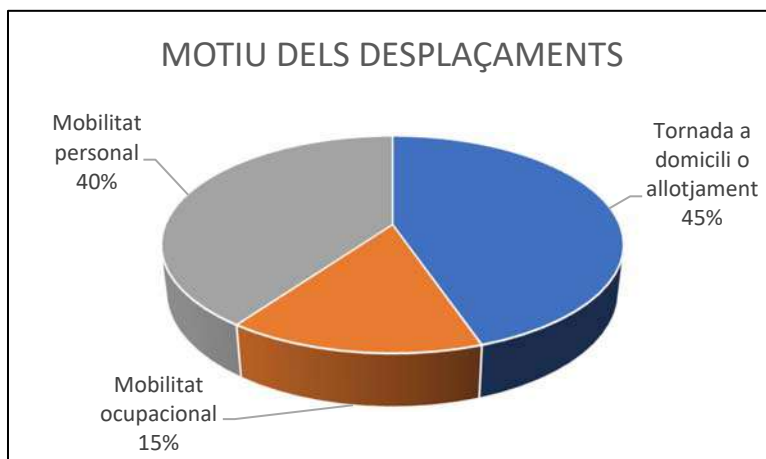
En concret, al següent apartat es desenvolupen cadascun d'aquests objectius.

5. ELEMENTS DE DIAGNOSI GENERAL DE LA MOBILITAT

5.1 La demanda global de mobilitat (EMEF 2022)

Atès que s'efectuaren 200 enquestes a persones residents a Moià en el marc de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner de l'any 2022 (EMEF 2022), poden extreure's les següents dades que es detallen a continuació.

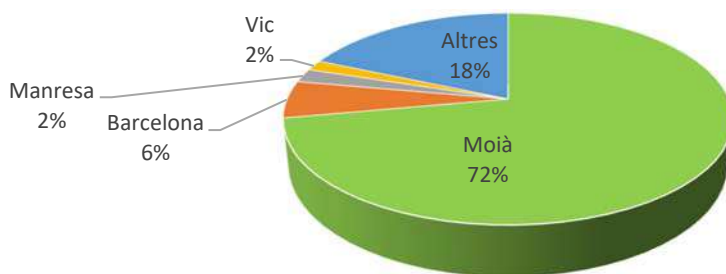
Entre els motius dels desplaçaments s'observa que la mobilitat per motius personals és molt superior a la mobilitat ocupacional (40% respecte el 15%). Diferenciant entre gèneres s'observa una diferència de 4 punts percentuals superiors en la mobilitat personal de les dones (42% a 38%).



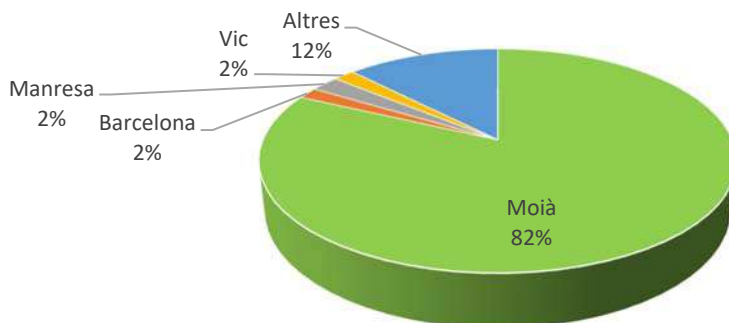
En relació als destins dels desplaçaments s'observa que un 72% dels desplaçaments realitzats per les persones residents a Moià són amb destí el propi Moià. Entre les destinacions interurbanes només destaca Barcelona (6%), Manresa (2%) i Vic (2%). La resta de destins presenten percentatges igualment molt poc significatius, malgrat que s'intentin agrupar per corredors. Per exemple, el corredor Castellterçol-Sant Quirze Safaja-Sant Feliu de Codines-Caldes de Montbui tan sols representa l'11% de la mobilitat de les persones residents a Moià.

Entre gèneres, hi ha una gran diferència de 19 punts percentuals en la mobilitat interna femenina.

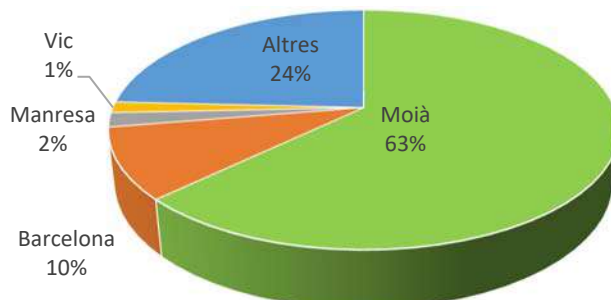
DESTINS DE LES PERSONES RESIDENTS A MOIÀ



DESTINS DE LES PERSONES RESIDENTS A MOIÀ (DONES)

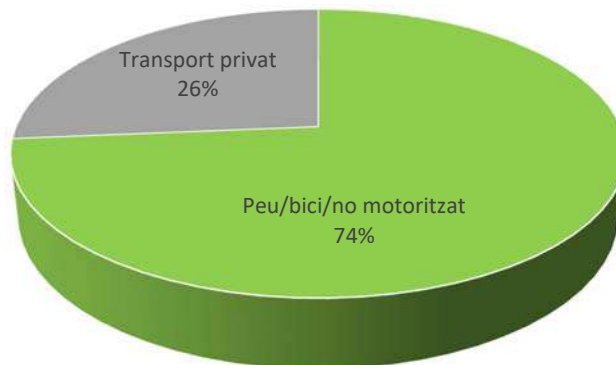


DESTINS DE LES PERSONES RESIDENTS A MOIÀ (HOMES)

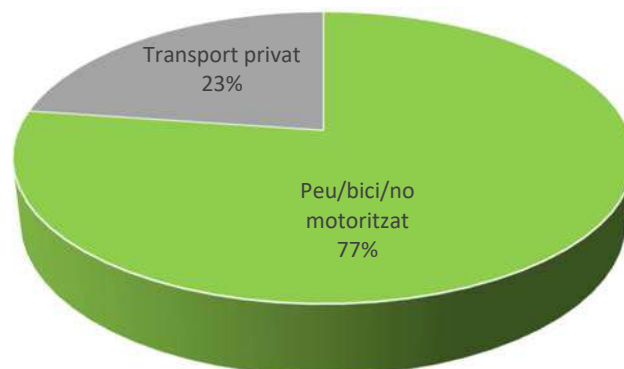


En relació a l'ús dels diferents modes de transport, en la mobilitat interna predomina la mobilitat a peu, amb una relació aproximada de 3/4, respecte 1/4 en cotxe. Entre gèneres s'observa un major ús del vehicle privat entre la població masculina (diferència de 6 punts).

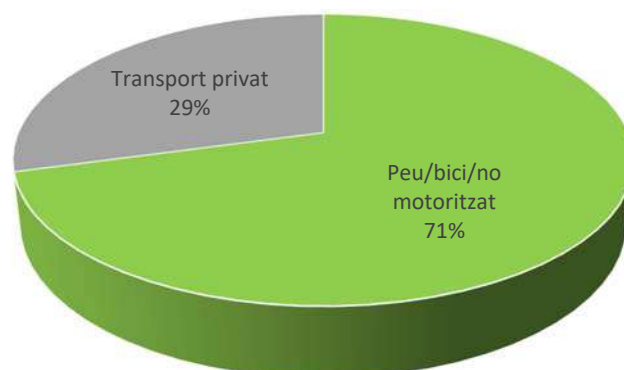
MODES DE TRANSPORT EN LA MOBILITAT INTERNA



MODES DE TRANSPORT EN LA MOBILITAT INTERNA (DONES)

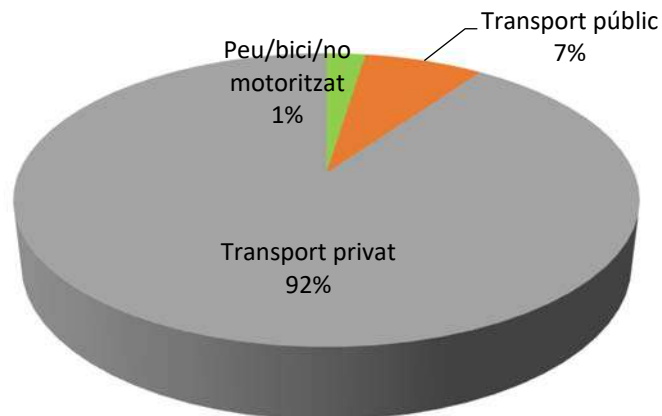


MODES DE TRANSPORT EN LA MOBILITAT INTERNA (HOMES)

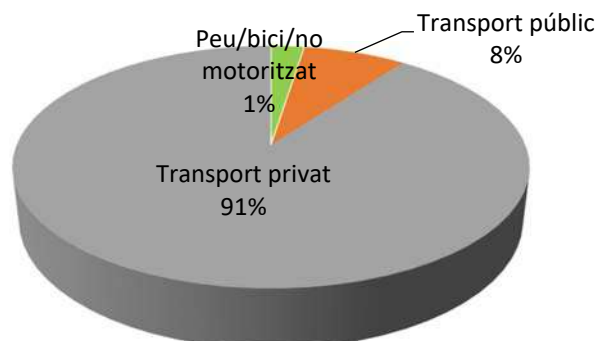


A la mobilitat interurbana, el pes del transport privat és majoritari. Els desplaçaments no motoritzats fan referència exclusivament a les relacions amb Castellcir i l'Estany. D'altra banda, diferenciant entre gèneres no s'observen diferències significatives.

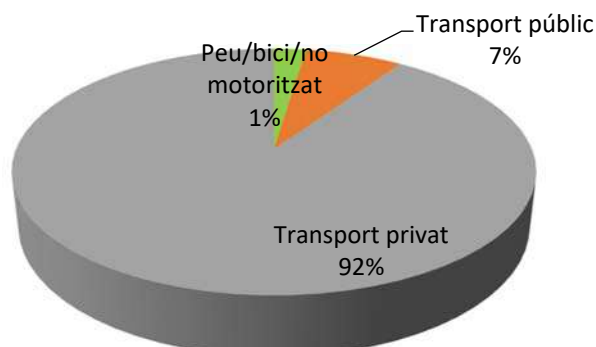
MODES DE TRANSPORT EN LA MOBILITAT INTERURBANA



MODES DE TRANSPORT EN LA MOBILITAT INTERURBANA (DONES)



MODES DE TRANSPORT EN LA MOBILITAT INTERURBANA (HOMES)



5.2 La mobilitat a peu

Els desplaçaments a peu a la Vila són atractius atesa l'escala humana de la trama urbana i la mescla d'usos existent, especialment al centre. De fet, al plànol 02 "Polaritats urbanes existents" es mostren les diferents polaritats de l'àmbit, on s'observa l'existència d'escoles i equipaments, així com diversos eixos comercials. En definitiva, totes aquestes característiques són la base per a un entorn atractiu per a la mobilitat a peu: proximitat, escala humana, mescla d'usos, activitats en planta baixa, existència de polaritats i concentració de residència.

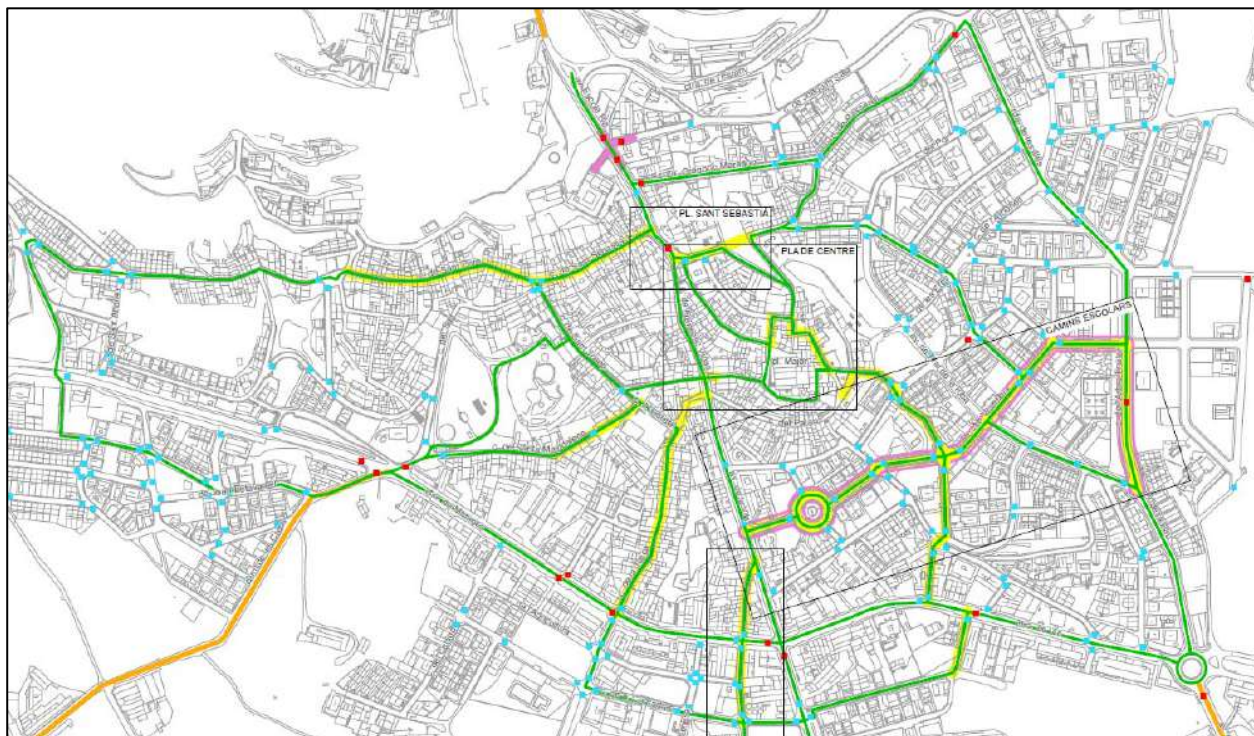
Ara bé, malgrat aquesta fortalesa, les infraestructures per a la mobilitat a peu presenten diversos dèficits, sobretot pensant en les persones amb mobilitat reduïda. Així, talment com a la majoria de municipis de Catalunya, s'observen nombroses voreres per sota dels 180 cm lliures de pas que estableix la normativa d'accessibilitat vigent. A més, també cal tenir present l'incompliment de la normativa d'accessibilitat en guals de vianants, atès que sovint no s'acompleix amb els paviments, rasants i altres condicionants establerts normativament.

Per tal de realitzar millores a la mobilitat a peu, doncs, és necessari focalitzar l'atenció en un conjunt reduït de vials que constitueixen la xarxa bàsica de vianants del municipi, ja proposada al PMUS anterior, amb l'objectiu de centrar l'atenció en tres tipus de millores:

- Acompliment de la normativa d'accessibilitat
- Millora de la seguretat
- Increment del confort (trajectòries directes, arbrat, bancs i altre mobiliari urbà).

En aquest sentit, doncs, es valoren els següents aspectes a tenir en compte respecte la xarxa bàsica de vianants proposada al PMUS anterior:

- Necessitat d'ampliar els vials de plataforma única i prioritat de vianants de la trama històrica del centre. Si bé el PMUS anterior va significar el germen de l'actual illa de vianants, aquest nou pla ha de donar un nou impuls en aquest sentit.
- Cal entendre la N-141c i la C-59 com a eixos vertebradors de la mobilitat a peu. Així, malgrat l'anterior PMUS no contemplava la carretera Manresa com a eix de la xarxa de vianants (substituint-la per carrers paral·lels Verge Montserrat, Mossèn Isidre Dalmau o un tram de Sant Pere), cal reconsiderar aquesta via com a part de la xarxa bàsica de vianants.
- Cal simplificar la xarxa bàsica de vianants per l'interior de sectors de baixa densitat, atesa la baixa demanda i atractivitat d'aquestes zones.



Xarxa bàsica de vianants. Font: Pla de Mobilitat de Moià, 2017-2022.

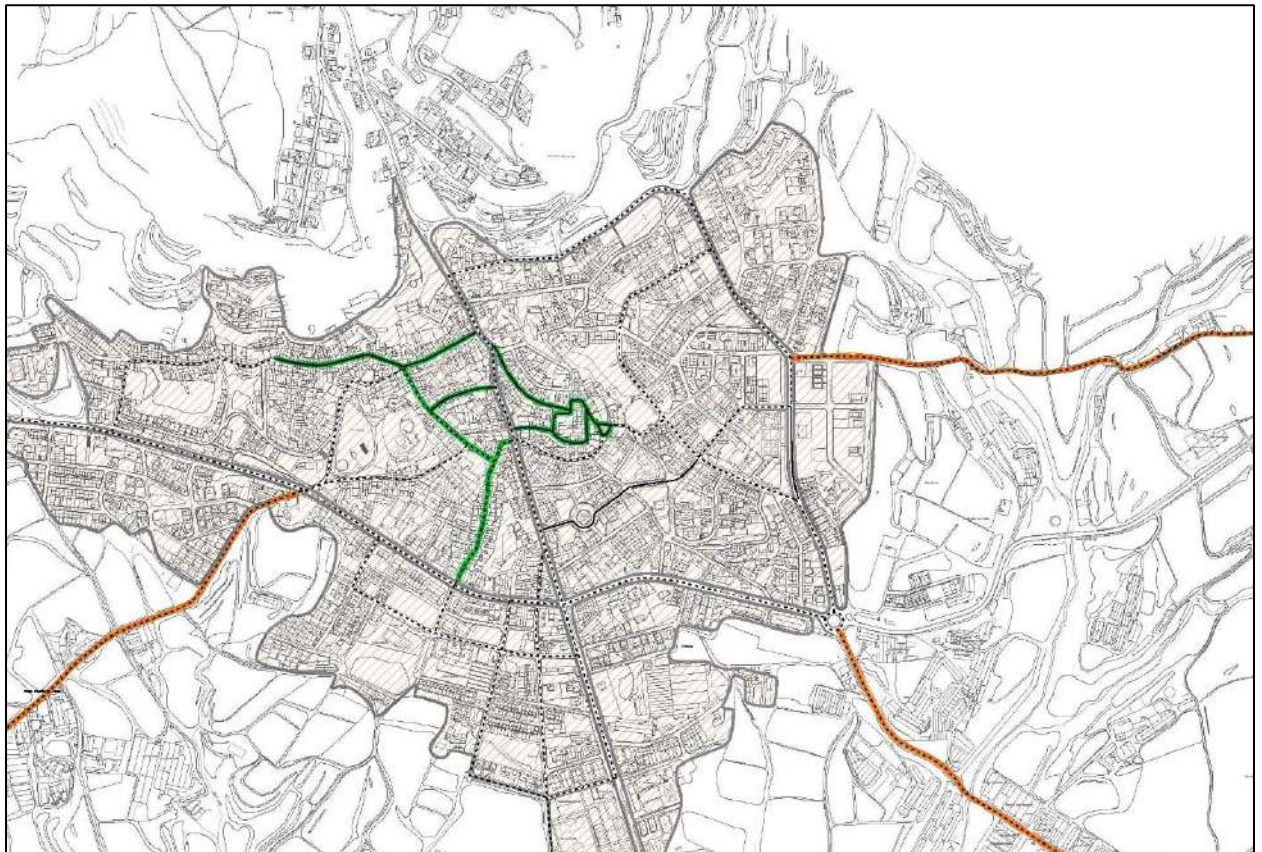
5.3 La mobilitat en bicicleta i VMP

La mobilitat en bicicleta i VMP és minoritària a Moià. Ara bé, la voluntat de l'Ajuntament és de revertir aquesta situació, motiu pel qual l'any 2023 es va elaborar el Pla director de la xarxa de bicicletes i VMP de Moià.

Segons exposa el propi pla, el municipi no disposa d'una xarxa connectada i contínua d'itineraris ciclables senyalitzats. Tampoc hi ha cap carril bicicleta segregat del trànsit motoritzat. Ara bé, sí que existeixen trams de carrer amb senyalització específica d'espai compartit entre vehicles i bicicletes, els quals signifiquen una longitud total de 1,04 km. Són una sèrie de vies com l'avinguda Miquel Vilarrúbia, l'avinguda Arbre Fruiter o el carrer Remei que presenten una senyalització que avisa de l'ús compartit de la via entre vehicles motoritzats i bicicletes. Aquests carrers tenen limitació a 20 km/h.

A més, algunes de les plataformes úniques presents a vials del nucli urbà per les quals hi poden circular els vehicles motoritzats, també disposen de senyalització específica indicant que l'espai és compartit tant per vianants com per bicicletes.

Per últim, el municipi disposa de 18 ubicacions amb ancoratges per tal d'aparcar la bicicleta o el VMP. D'aquestes ubicacions, 10 s'han incorporat els darrers anys. Els aparcaments donen servei principalment als equipaments municipals i a les grans zones verdes del municipi.



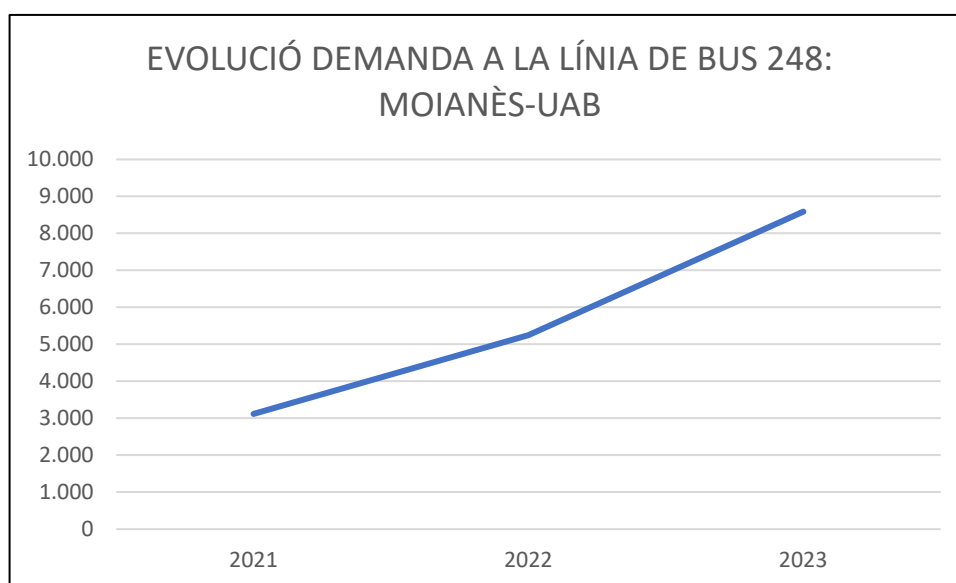
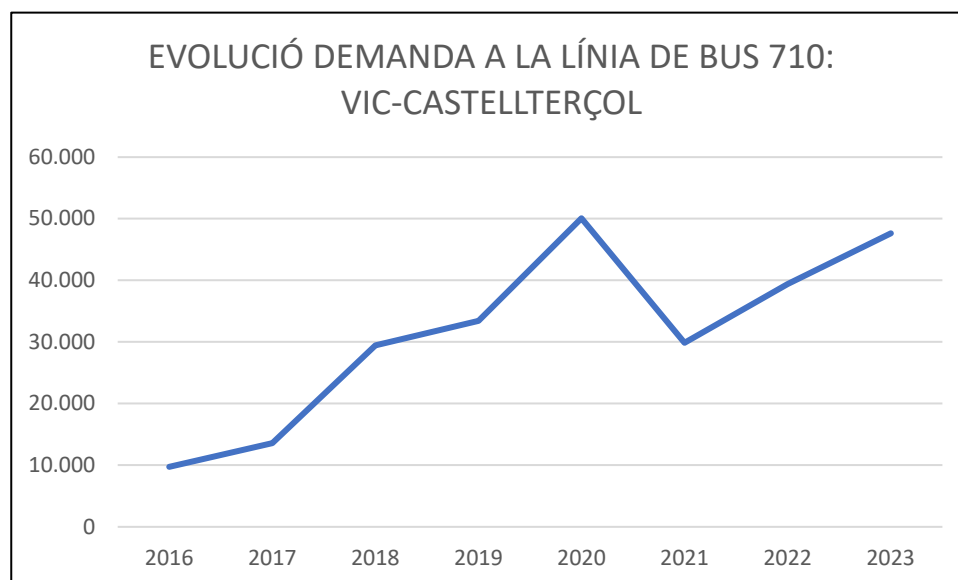
Xarxa bàsica de bicicletes i VMP. Font: Pla director de la xarxa de bicicletes i VMP de Moià.

5.4 La mobilitat en transport col·lectiu

L'oferta de transport col·lectiu a Moià es configura a partir de les següents línies regulars d'autobús:

- E9: Santa Maria d'Oló – Barcelona (per autopista)
- 203: Santa Maria d'Oló – Barcelona (per carretera)
- 248: Moianès - Universitat Autònoma de Barcelona (UAB)
- 250: Castellterçol - Castellcir
- 260: Moià - Caldes de Montbui - Granollers
- 710: Castellterçol - Moià – Vic
- 722: Castellterçol - Moià – Manresa





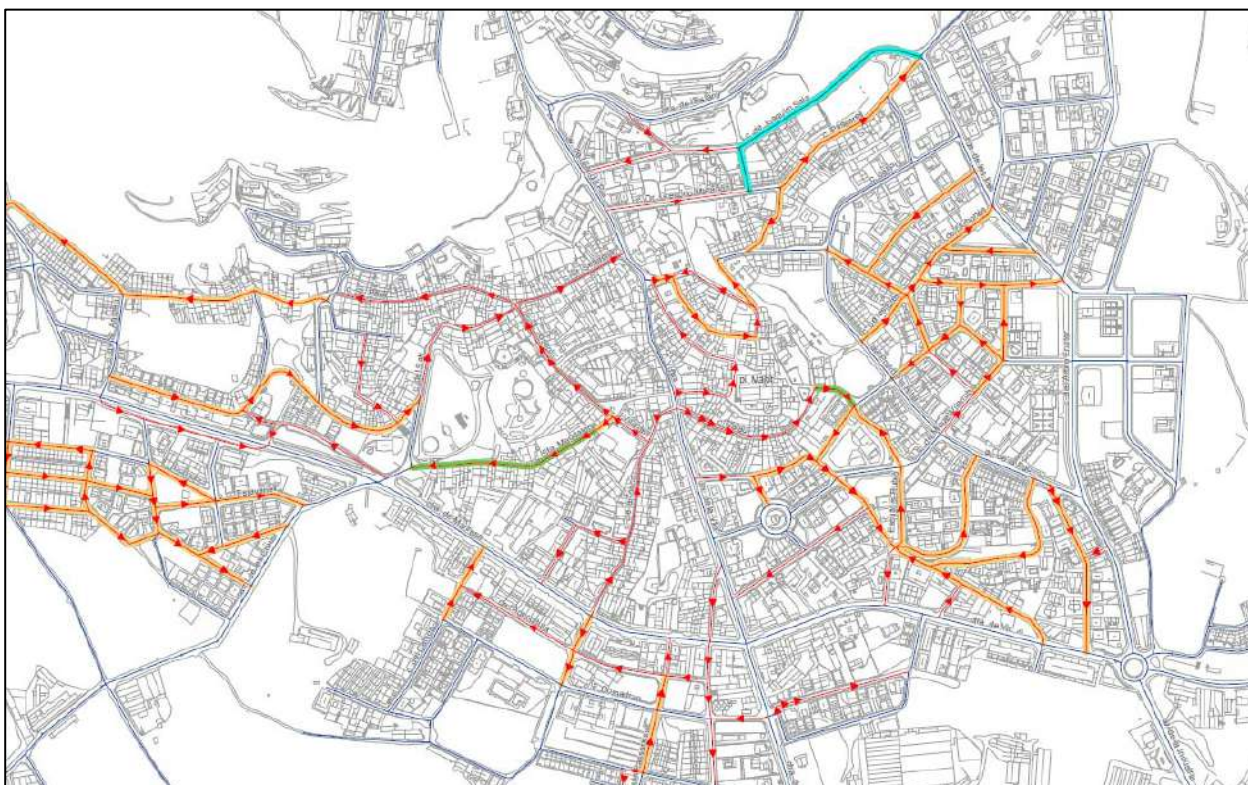
Per últim, en relació al transport col·lectiu es vol assenyalar la problemàtica relacionada amb la parada destinada als serveis de pas vers i des de l'Estany a la carretera de Vic. El fet que aquesta parada no estigui ubicada a la mateixa C-59, obliga els autobusos a entrar a la N-141c i fer el canvi de sentit a la rotonda, tot allargant innecessàriament el recorregut d'aquestes línies d'autobusos.

Per últim, durant el procés de participació ciutadana també s'ha comentat el dèficit de parades en proximitat al polígon industrial El Prat.

5.5 La mobilitat en vehicle privat motoritzat

L'actual pla de sentits de circulació es grafia al plànol 03. S'observa que la majoria de propostes del pla de sentits de circulació del PMUS anterior han estat executades, amb les següents excepcions principals:

- La conversió a sentits únics dels carrers del barri del Sot d'Aulies
- La conversió a sentits únics dels carrers del sector al nord de l'escola Josep Orriols



Proposta de pla de sentits de circulació motoritzada. Font: Pla de Mobilitat de Moia, 2017-2022.

En relació a la demanda, l'estudi sobre l'avinguda de la Vila acabat el febrer de 2024 conté alguns comptatges en aquest vial.

- IMD sentit pujada, tram entre Palau/Esperanto: 3.005 (IMD PMUS 2017: 2.500)
- IMD sentit baixada, tram entre Palau/Esperanto: 2.163 (IMD PMUS 2017: 2.100)

- IMD sentit pujada, tram entre Palau/St. Antoni: 1.907 (IMD PMUS 2017: 2.200)

S'observa, doncs, que almenys en aquest punt, les IMD són prou similars a les observades durant l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana de 2017 –en algun cas més elevada i en d'altres inferiors.

Per últim, en relació a l'aparcament, cal esmentar que la principal novetat ha estat l'obertura del nou aparcament sota el CAP. Actualment és gratuït les 2 primeres hores, i a partir del minut 121, té un cost de 1,5 €/hora. A més, a partir de l'1 de gener de 2026 es preveu que entri en funcionament el servei d'aparcament en pupil·latge. S'han ofert 44 abonaments de places en pupil·latge. En concret, existeixen tres tipus d'abonaments: 24 hores, diürn i nocturn. El funcionament d'aquests abonaments, en qualsevol de les seves modalitats, consisteix en el pagament d'una tarifa mensual que dona dret a la utilització de l'aparcament durant el període de vigència de l'abonament. Els abonaments tindran una vigència inicial anual i es prorrogaran per períodes d'un any fins a un màxim de 5 anys.

6. DESENVOLUPAMENT DELS OBJECTIUS ESPECÍFICS

6.1 Establiment de les 4 xarxes bàsiques de mobilitat

En base als plànols 01 i 02 d'estructura urbana i polaritats, així com en base a la planificació prèvia realitzada al municipi (en especial, PMUS 2017-2022 i Pla Director de bicicletes i VMP) i les evolucions de plantejaments recents, s'estableixen les diferents xarxes bàsiques de mobilitat. En concret, les següents fitxes desenvolupen:

- Actuació 1.1: Xarxa bàsica de vianants
- Actuació 1.2: Xarxa bàsica de bicicletes i VMP
- Actuació 1.3: Xarxa bàsica del transport col·lectiu
- Actuació 1.4: Xarxa bàsica dels vehicles privats motoritzats – circulació
- Actuació 1.5: Xarxa bàsica dels vehicles privats motoritzats – aparcament

Les diferents fitxes que s'exposen a continuació tracten els següents aspectes:

- Situació actual: descripció de la situació actual, amb el grau d'aprofundiment necessari per a l'elaboració de les propostes.
- Propostes d'actuació: detall de les diferents actuacions necessàries d'executar.
- Estimació econòmica orientativa: valor econòmic del pressupost d'execució material (PEM) a títol orientatiu

ACTUACIÓ 1.1: XARXA BÀSICA DE VIANANTS

SITUACIÓ ACTUAL:

En base a les informacions extretes del PMUS anterior (plànols 03, 04, 05 i 06), el treball de camp i la xarxa bàsica de vianants proposada a l'anterior PMUS, s'ha confeccionat una nova proposta de xarxa bàsica de vianants.

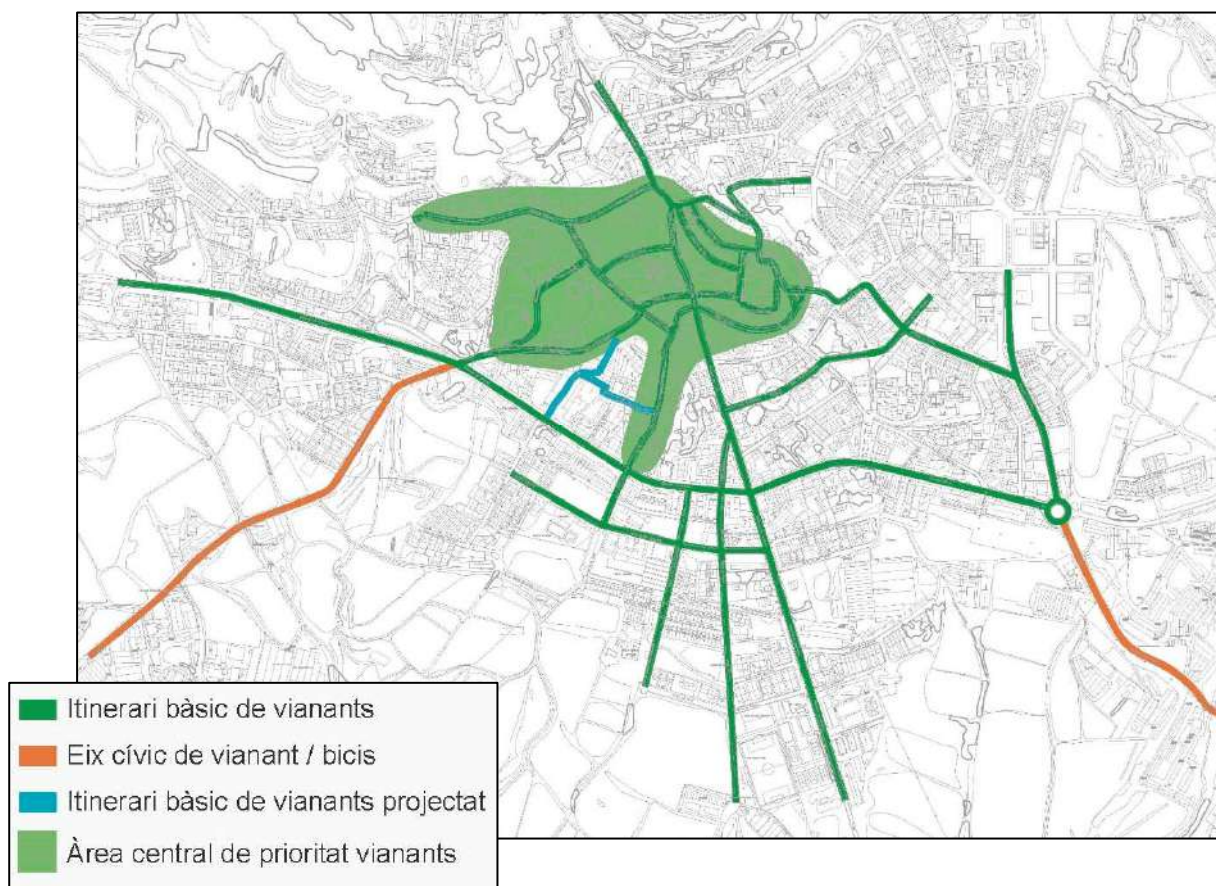
En aquest sentit, la situació actual de l'oferta de mobilitat a peu no només es mostra als plànols esmentats, sinó que ha estat treballada en detall a l'annex 1. En concret, per a cada tram de la nova xarxa proposada s'ha realitzat una descripció en relació a aspectes com l'accessibilitat, la seguretat o el confort.

PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

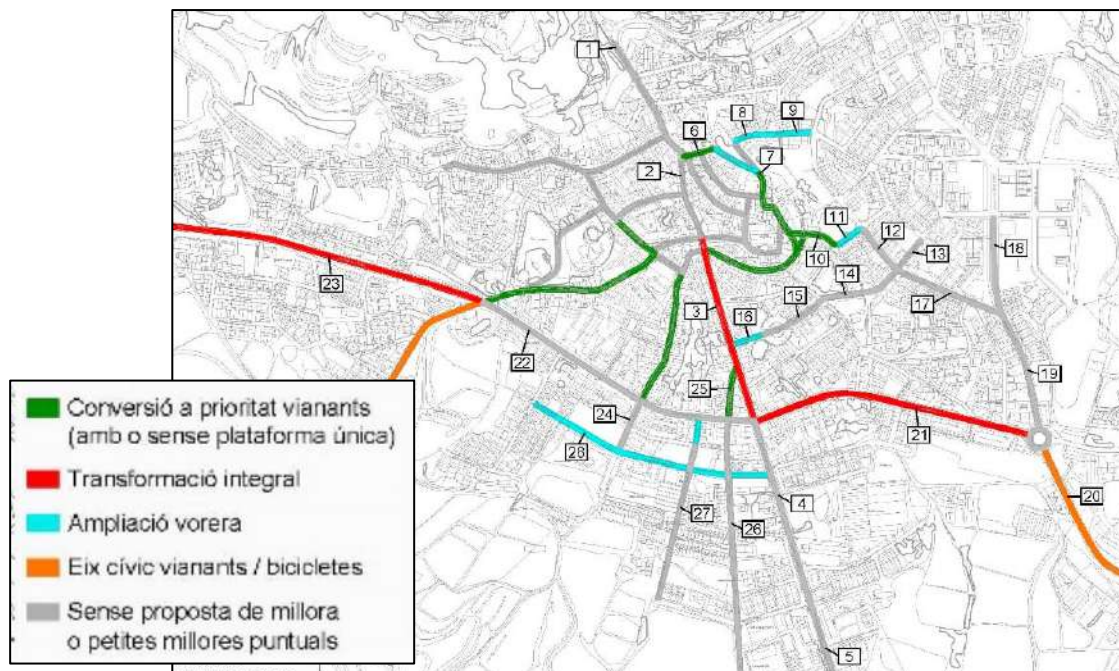
S'ha confeccionat la xarxa bàsica de vianants que es mostra al plànol 07. Aquesta xarxa té per objecte donar accés a la majoria d'equipaments, eixos comercials i polígons industrials del municipi.

Les principals diferències respecte la xarxa proposada al PMUS anterior són:

- Simplificació de carrers paral·lels a la N-141c o la C-59, entenent que aquests dos eixos són els realment vertebradors. Així, per exemple, s'ha inclòs tota la carretera de Manresa dins de la xarxa, en substitució als carrers paral·lels Verge Montserrat, Mossèn Isidre Dalmau o un tram de Sant Pere.
- Simplificació de la xarxa per la trama de baixa densitat, com la ronda de les illes, carrer Passarell, etc.



En concret, la xarxa s'ha tramificat i, per a cada tram, s'han confeccionat propostes d'actuació. El detall de les propostes per trams està exposat a l'annex 1. A més, el plànol 08 sintetitza les diferents propostes d'actuació detallades a l'annex 1.



Observi's que la prioritat de vianants es proposa independentment de la creació d'un carrer en plataforma única. És a dir, en una primera fase la prioritat de vianants es pot establir únicament amb la senyalització vertical corresponent i una transformació tàctica del carrer (amb mobiliari urbà i pintura). I en una fase posterior, aquesta transformació tàctica es pot convertir en estructural, a través d'un projecte d'obra de plataforma única.

També cal afegir que més enllà de l'horitzó del pla, caldrà seguir estenent les actuacions de prioritat de vianants al centre, contemplant la incorporació de carrers com Forn o Rafael Casanovas. Ara bé, atès que la vigència d'un PMUS és tan sols de 6 anys, de moment no s'han incorporat en aquest horitzó temporal.

Per últim, com a criteris generals a garantir a tots els trams de la xarxa bàsica de vianants, així com a places i parcs del municipi, cal tenir en compte la "Guia per al disseny d'espais públics amb perspectiva de gènere interseccional", elaborada pel Col·lectiu punt 6 i coordinada pel Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya. Entre molts d'altres, aquesta guia focalitza l'atenció en aspectes com:

- Rampes i escales amb baranes, canvis de color i textura dels paviments o altres elements que ajudin a visibilitzar desnivells
- Mobiliari adequat a l'ús, espais de sol i d'ombra, abeuradors d'aigua i accés a bany públic pròxim
- Suficients bancs en els espais de trobada i descans que afavoreixin l'apropiació de les persones
- Espais d'oci i estada tranquil·la per a diferents persones que permetin xerrar, llegir o descansar
- Espais per a activitats esportives que siguin diversos amb tota la població (segons gèneres, edats, diversitats funcionals)
- Disseny dels espais considerant el desenvolupament de les activitats de cures en relació amb els altres usos
- Espais de relació estan equipats i senyalitzats per a afavorir l'autonomia, tenint en compte l'accessibilitat

- Elements de mobiliari i senyalització amb llenguatge no sexista i inespecífic per a potenciar la creativitat i el pensament divergent, ajudant a trencar amb els rols i estereotips de gènere
- Evitar el disseny dels espais els elements físics que generin percepció d'inseguretat, com a murs cecs, racons.

ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):

Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
-------------------------	-------------------------	---------------------------

Sense estimació econòmica. Es tracta d'actuacions-guia a llarg termini per anar executant al llarg dels anys, abastant més enllà de l'horitzó del pla

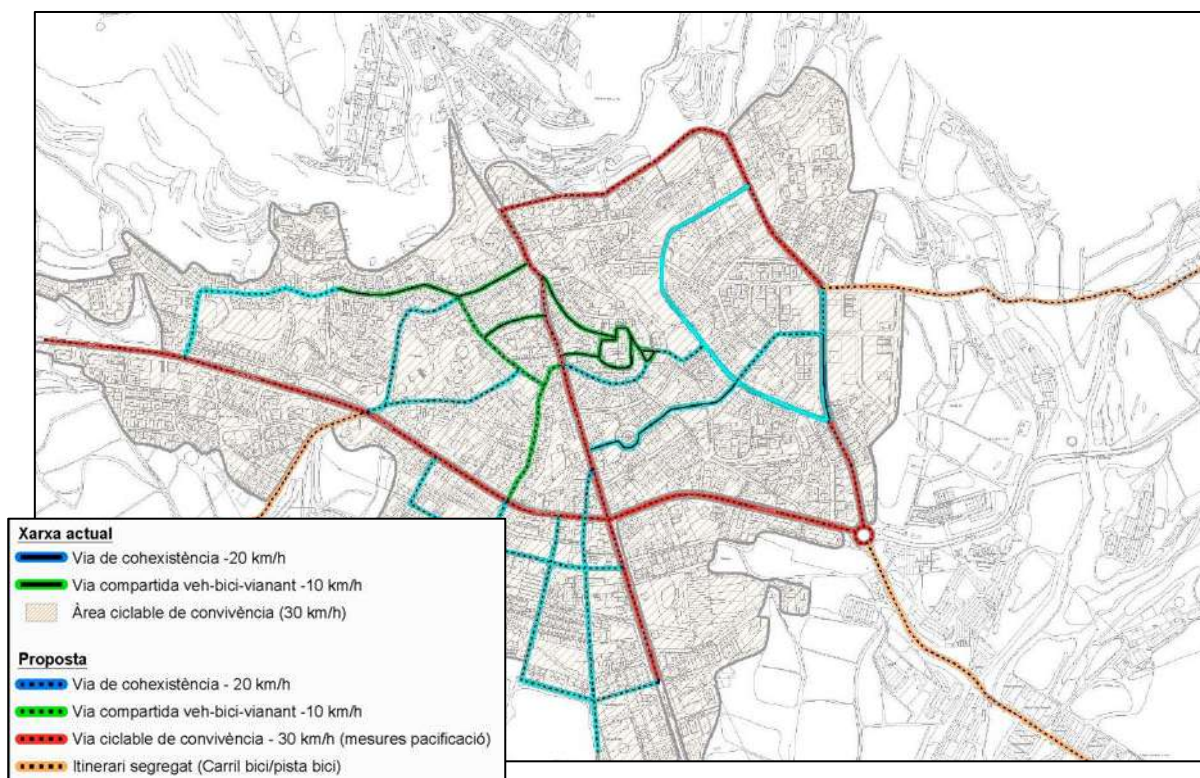
ACTUACIÓ 1.2: XARXA BÀSICA DE BICICLETES I VMP**SITUACIÓ ACTUAL:**

Tal i com ja s'ha exposat a l'apartat 3.1, l'Ajuntament va redactar l'any 2023 el Pla director de la xarxa per a bicicletes i VMP del municipi de Moià. Per tant, l'actual PMU es remet completament a aquell pla en relació a tot allò que fa referència a bicicletes i VMP.

En concret, el plànol 09 mostra la situació actual de la xarxa per a bicicletes que recollia el pla Director de la xarxa per a bicicletes i VMP. A més, en relació a l'aparcament, aquest plànol també mostra els aparcaments existents i proposats, segons el Pla director esmentat.

PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Proposta de xarxa ciclable i VMP del Pla director de la xarxa per a bicicletes i VMP del municipi de Moià (veieu plànol 10):

**ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):**

Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
Sense estimació econòmica. Es tracta d'actuacions-guia a llarg termini per anar executant al llarg dels anys, abastant més enllà de l'horitzó del pla. De fet, el propi Pla director de la xarxa per a bicicletes i VMP del municipi de Moià tampoc pressuposta aquesta xarxa.		

ACTUACIÓ 1.3: XARXA BÀSICA DEL TRANSPORT COL·LECTIU

SITUACIÓ ACTUAL:

En base a la xarxa proposada a l'anterior PMUS, i en base al treball de camp, la xarxa ha estat revisada tal i com s'exposa a continuació.

PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

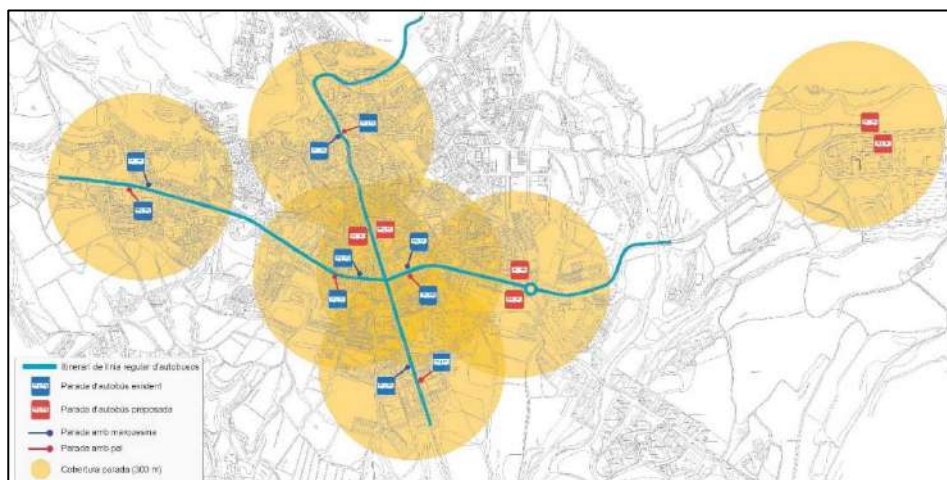
S'ha confeccionat la xarxa bàsica de transport col·lectiu que es mostra al plànol 11. Aquesta xarxa està configurada pels itineraris dels serveis regulars de transport col·lectiu al municipi i les parades.

L'única diferència respecte la xarxa proposada al PMUS anterior és la proposta de noves parades. En concret, a l'àmbit urbà es proposen les següents noves parades:

- A l'avinguda de la Vila, a l'alçada del carrer onze de setembre (1 a cada sentit). Aquesta parada estaria destinada als serveis regulars de pas vers i des de l'Estany, per tal de tenir una parada central i evitar d'anar a la rotonda de la N-141c per parar a la carretera de Vic, tal i com succeeix en l'actualitat. Per tant, aquests serveis escurçarien el seu recorregut per dins del nucli urbà, situant una nova parada sobre l'eix del seu propi recorregut.
- Noves parades a l'entorn de la rotonda de la carretera de Vic, per facilitar l'accés en transport col·lectiu al polígon industrial El Prat. Aquesta parada seria tant per als serveis que circulen des de i cap a Vic, així com per als serveis que venint de la C-59 finalitzen el servei a Moià i venen a aquesta rotonda per realitzar la parada final de la carretera de Vic, n^o9.
- Tal i com proposa el Pla de bicicletes, s'incorpora la proposta de noves parades (1 a cada sentit) a l'accés del polígon Pla Romaní.

A més, també es preveuen noves parades interurbanes a les següents ubicacions:

- Nova parada Ctra. C-59 / Montví de Baix
- Nova parada Ctra. C-59 / La Rovira
- Ctra. N-141c / La Moreneta
- Ctra. N- 141c / Pou de la Moreneta
- Ctra. N-141c / camí accés Coves del Toll



ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):		
Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
El cost de la creació de noves parades i marquesines, atès que es tracta de línies interurbanes, és a càrrec de la Generalitat de Catalunya.		

ACTUACIÓ 1.4: XARXA BÀSICA VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS - CIRCULACIÓ**SITUACIÓ ACTUAL:**

En base a la xarxa proposada a l'anterior PMUS, i en base al treball de camp, la xarxa ha estat revisada i validada.

A més, en relació al pla de sentits de circulació, el plànol 12 mostra la situació actual. S'observa que la majoria de propostes del pla de sentits de circulació del PMUS anterior han estat executades, amb les següents principals excepcions:

- La conversió a sentits únics dels carrers del barri del sot d'Aluies.
- La conversió a sentits únics dels carrers del sector al nord de l'escola Josep Oriols.

En relació a la demanda, l'estudi sobre l'avinguda de la Vila acabat el febrer de 2024 conté un parell de comptatges en aquest vial.

- IMD sentit pujada, tram entre Palau/Esperanto: 3.005 (IMD PMUS 2017: 2.500)
- IMD sentit baixada, tram entre Palau/Esperanto: 2.163 (IMD PMUS 2017: 2.100)
- IMD sentit pujada, tram entre Palau/St. Antoni: 1.907 (IMD PMUS 2017: 2.200)

S'observa, doncs, que almenys en aquest punt, les IMD són prou similars a les observades durant l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana de 2017 –en algun cas més elevada i en d'altres inferiors.

Per últim, en relació als accidents observats, a continuació s'exposen les dades dels anys 2019-2024:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
Nº accidents	3	3	6	7	5	6	30

Així, doncs, malgrat s'observa un repunt de l'accidentalitat l'any 2022, també s'observa un posterior descens. Aquestes fluctuacions no necessàriament tenen una causa identificable, sinó que poden ser molt pròpies dels fenòmens de risc –com és la pròpia seguretat viària.

D'altra banda, en relació a aquests 30 accidents dels últims 6 anys, s'observa que el 40% es concentren a les travesseres de Moià, essent el 60% restant a d'altres carrers. En aquest període hi ha hagut 1 mort (dona vianant) i 7 persones ferides greus (6 homes, dels quals 5 anaven en motocicleta i 1 a peu, i 1 dona circulant en un tot terreny).

	En travessera	En zona urbana
Nº accidents	12	18

	Morts	Ferides greus	Ferides lleus	Il·leses
Nº persones	1	7	32	22

	A peu	Bicicleta	Ciclomotor	Motocicleta	Turisme	Furgonetes/ camions/altres
Nº persones mortes o ferides	9	2	2	8	17	3
Nº persones il·leses	0	0	0	1	14	6

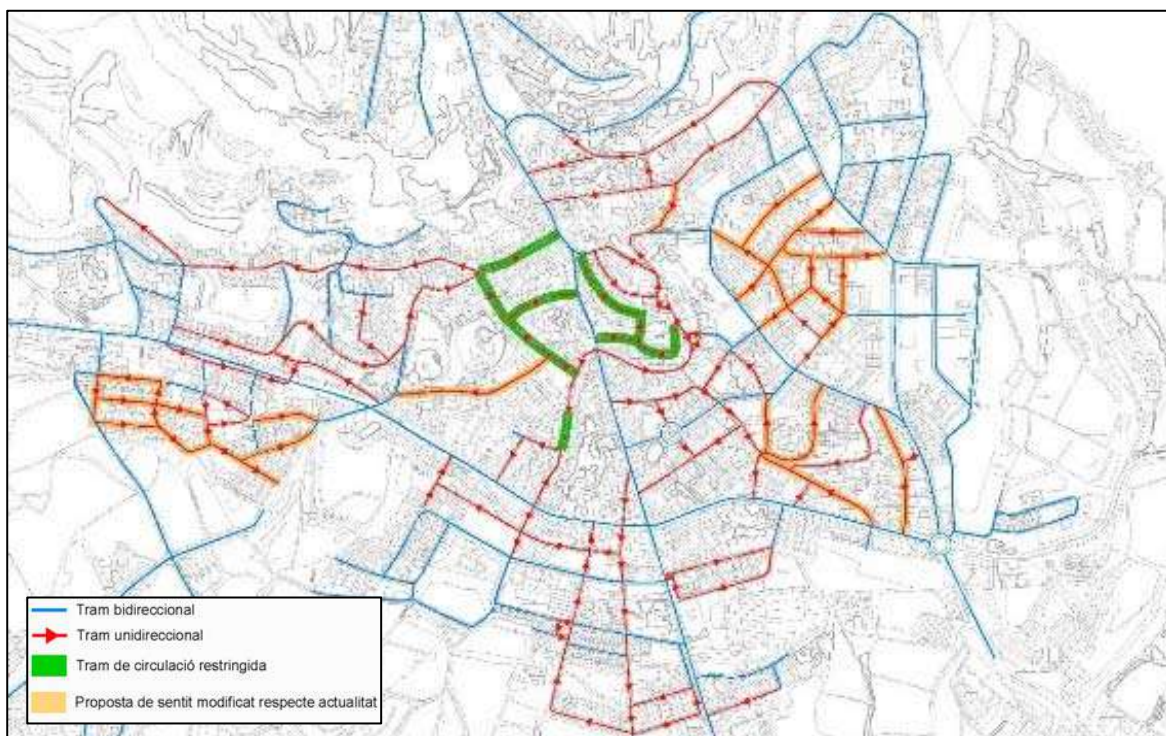
PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

S'ha confeccionat la xarxa bàsica dels vehicles privats motoritzats que es mostra al plànol 14. Aquesta xarxa pretén establir el mínim de vies possibles per al trànsit de pas (tant urbà com interurbà), amb l'objectiu de definir el màxim nombre de vies possibles com a vies veïnals.

Les principals diferències respecte la xarxa proposada al PMUS anterior son:

- Se suprimeix de la xarxa secundària l'itinerari format pels carrers Pol, Prat de la Riba i avinguda de la Pau, atès que és un itinerari paral·lel a Arbres fruiters i Ronda de les Illes. A més, d'aquesta manera s'allibera l'entorn escolar d'una via de la xarxa secundària (es manté Arbre Fruiter, però s'elimina avinguda de la Pau).
- Ara bé, per tal de donar accés a l'aparcament de l'Era (P1), s'incorporen a la xarxa secundària els carrers Onze de setembre, Miquel Vilarrúbia i Wagner (itinerari des de l'avinguda de la Vila) i el carrer Arbonès (itinerari des de la Ronda de les Illes).
- Incorporació a la xarxa secundària del carrer Santa Magdalena i d'un tram del carrer la Tosca, arran de l'obertura del nou aparcament al CAP (P2).

Addicionalment a la jerarquia viària mostrada al plànol 14, el plànol 15 mostra la proposta del pla de sentits de circulació i el plànol 16 la proposta de regulació de velocitats màximes a la xarxa viària.



ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):

Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
Les actuacions aquí exposades només tenen implicacions en termes de senyalització d'orientació. Aquests ja han estat contemplats a l'apartat "6.7 Millora de la senyalització d'orientació".		

ACTUACIÓ 1.5: XARXA BÀSICA VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS - APARCAMENT**SITUACIÓ ACTUAL:**

En relació a l'oferta d'aparcament, el plànol 13 actualitza la informació aportada pel PMUS anterior. Les principals novetats són l'obertura de l'aparcament del CAP (149 places estàndards, 4 motos, 4 reservades PMR i 4 amb punts de recàrrega elèctrica), així com el solar d'aparcament de la zona esportiva. També s'actualitzen les diferents zones blaves existents actualment.

En relació a l'aparcament del CAP, actualment és gratuït les 2 primeres hores, i a partir del minut 121, té un cost de 1,5 €/hora. A més, a partir de l'1 de gener de 2026 es preveu que entri en funcionament el servei d'aparcament en pupil·latge. S'han ofert 44 abonaments de places en pupil·latge. En concret, existeixen tres tipus d'abonaments: 24 hores, diürn i nocturn. El funcionament d'aquests abonaments, en qualsevol de les seves modalitats, consisteix en el pagament d'una tarifa mensual que dona dret a la utilització de l'aparcament durant el període de vigència de l'abonament. Els abonaments tindran una vigència inicial anual i es prorrogaran per períodes d'un any fins a un màxim de 5 anys.

En relació al funcionament actual de l'aparcament del CAP cal assenyalar que s'observa una demanda aproximada de 300 vehicles/dia, amb horaris de màxima afluència a les 8 del matí i entre 5 i 8 de la tarda. Els dies de màxima afluència són els divendres i diumenges.

En relació a l'oferta d'aparcament a la via pública, la taula adjunta aporta la següent informació:

Joaquim Sala (58+1PMR)	Enric Morera (16)
Gregorio Marañón (55+2PMR)	Gravadors Abadal (9)
Passarell (22)	Jacint Vilardell (1PMR + 1 CiD)
del Vall (20)	Sta. Magdalena (3 metges+1urgència+3 CiD)
Forn (11+1PMR)	Salt (14)
Baixada del Vall (8)	St. Josep (1 CiD+1PMR)
Carreró (8)	Coma (1 excepte veïns / temps màxim 10min)
Pl. Rocafort (5+6 policia i autoritzat)	Tosca (2)
Pl. St. Sebastià (5+1PMR)	Miquel Martí i Pol (26+1PMR)
Palau (5+2 correus)	Aparcament Les Monges (73)
Av. Vila (25+1PMR)	Aparcament Degotalls (36)
Esperanto (20+1PMR)	Aparcament Les Faixes (21+1PMR+2 elèctric)
Onze setembre (14)	Girona (6)
Nazari Alibés (26)	Pl. Hospital (2+1PMR+CiD)
Pl. Catalunya (27+1PMR)	Pl. Moianès (4+1PMR)

Tot plegat, resulta un total de 518 places, 14 vehicles PMR, 6 policia i autoritzats, 1 urgències CAP, 2 vehicles elèctrics, 2 reservats a Correus, 1 excepte veïns/temps màxim 1 hora, 3 reservat metges.

PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

En relació a l'oferta d'aparcament, el plànol 17 mostra que les principals propostes fan referència a l'obertura de la 3a planta de l'aparcament del CAP, eliminar l'aparcament de l'avinguda de la Vila i Palau, així com les places de zona blava del carrer Agricultura.

En total, les propostes comporten un balanç positiu en l'oferta d'aparcament: la supressió de 43 places i la creació de 70 places, aproximadament.

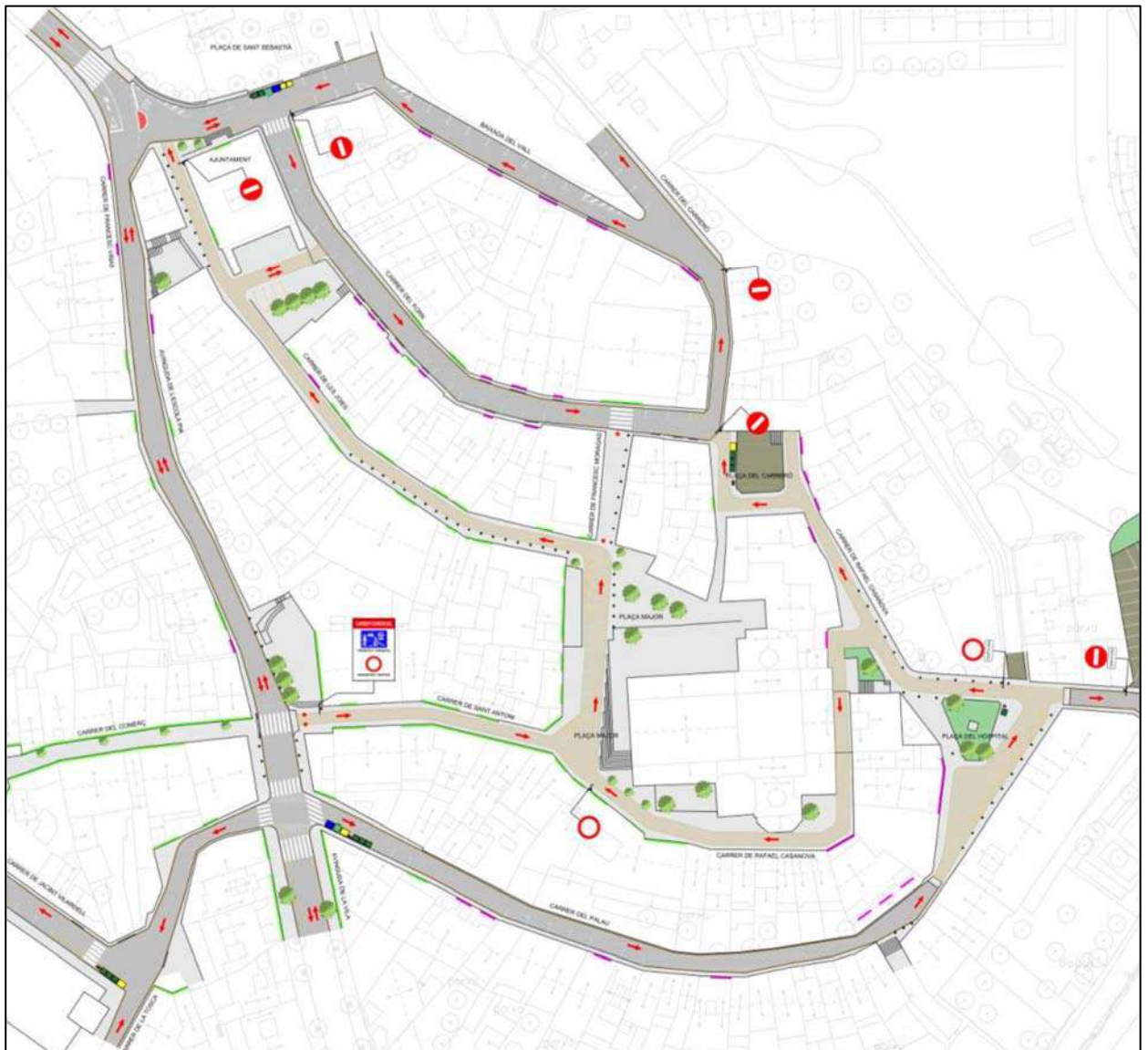
A més, a partir del primer trimestre 2026 és preveu l'obertura d'un nou equipament polivalent per entitats, formació, empreses, jovent i altres a l'antiga fàbrica del Comadran i seria convenient buscar un espai a l'entorn dedicat a aparcament.

ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):

Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
Les actuacions aquí exposades només tenen implicacions en termes de senyalització horitzontal i vertical.		

6.2 Pla Centre i prioritització en la pacificació de carrers

El Ple de data 20 de març de 2019, va aprovar definitivament i per unanimitat el Pla de Mobilitat Urbana 2017-2022, en el qual estava previst un canvi de l'accés rodat i estacionament en el nucli antic.



Pla Centre del Pla de Mobilitat Urbana 2017-2022

Aquest Pla Centre que contemplava l'anterior PMU es va començar a executar l'any 2023, a través de tres fases que s'exposen a continuació.

Fase 0, "la tanca":

En Junta de Govern Local, en sessió de data 24 de maig de 2023, es va aprovar l'accés restringit al pas de vehicles rodats als carrers Sant Antoni, de les Joies, de Rafael de Casanova i Plaça Major els caps de setmana d'estiu des de dissabte 3 de juny fins el diumenge 1 d'octubre, amb els següents horaris: de les 7:00h del dissabte a les 20:00h del diumenge.

Posteriorment, en Junta de Govern Local, en sessió de data 26 de juliol de 2023, es va aprovar l'accés restringit el pas de vehicles rodats al carrer Sant Antoni i Plaça Major i, conseqüentment, als carrers Joies i Rafael de Casanova, els dies feiners entre el dilluns 31 de juliol fins l'1 de setembre, en horari de 15.00 a 21.00 hores, així com la prohibició d'aparcament en les zones blaves del carrer de Rafael Casanova i la Plaça Major en aquest horari. El veïnat i serveis d'emergència estaven autoritzats a entrar, movent la tanca, i tornant-la a col·locar. La distribució urbana de mercaderies es fa prioritàriament al matí, permetent l'aparcament a les zones habilitades.

Atès els bons resultats, en termes de convivència i seguretat, que ha suposat el tancament del centre de la població en els dies i horaris esmentats anteriorment, en Junta de Govern Local, en sessió de data 13 de setembre de 2023, es prorroga l'accés restringit al pas de vehicles rodats fins a l'aprovació definitiva del Pla de Centre.

Fase 1, canvis de sentits de circulació:

En Junta de Govern Local, en sessió de data 11 d'octubre de 2023, es va aprovar la fase 1 del Pla de Centre i la data de posada en servei fou el 17 de novembre 2023. Les modificacions més significatives van ser:

- Canvi del sentit de circulació al carrer de Rafael Casanova en el tram des del túnel fins a la plaça major.
- Prohibició de circulació al carrer de Francesc Moragas les 24 hores del dia, amb la col·locació de pilones extraïbles.
- Modificacions als aparcaments del carrer de Rafael Casanova i la Plaça Major, de forma que s'eliminen la totalitat dels aparcaments de zona blava i només es deixa una zona de càrrega i descàrrega i un aparcament PMR a la plaça Major.
- Manteniment de prohibició de circulació pel carrer de Sant Antoni en els següents horaris:

- De dilluns a divendres de 15:00 a 21:00
- Dissabte de 7:00 a 23:59
- Diumenge i festius de 0:00 a 21:00

Fase 2, transformació de l'espai públic

Una vegada executada la fase 1 del Pla de centre, cal actuar per transformar l'espai públic. La voluntat de l'equip de govern és dotar de molta qualitat l'espai públic del centre de Moià. En l'actualitat s'està redactant la memòria valorada per a dur a terme aquesta transformació.

En definitiva, en base al Pla Centre proposat al PMU anterior i en base a les diferents fases executades fins a l'actualitat, des del present PMU es proposen les següents actuacions d'ampliació de les pacificacions iniciades al centre de la Vila. Les propostes es desenvolupen a les següents fitxes

- Actuació 2.1: pacificació del carrer Santa Magdalena
- Actuació 2.2: pacificació del carrer Sant Josep
- Actuació 2.3: pacificació del carrer Palau
- Actuació 2.4: pacificació del carreró

Les diferents fitxes que s'exposen a continuació tracten els següents aspectes:

- Situació actual: descripció de la situació actual, amb el grau d'aprofundiment necessari per a l'elaboració de les propostes.
- Propostes d'actuació: detall de les diferents actuacions necessàries d'executar.
- Estimació econòmica orientativa: valor econòmic del pressupost d'execució material (PEM) a títol orientatiu

ACTUACIÓ 2.1: PACIFICACIÓ DEL CARRER SANTA MAGDALENA

SITUACIÓ ACTUAL:

Vial bidireccional de sortida i accés al centre de la Vila des de la carretera de Manresa, que forma part de la trama històrica de carrers. Des del present PMU es proposa com a eix de la xarxa bàsica de vianants, que enllaça també amb l'eix cívic vianants/bicicletes del Camí de les Creus.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Conversió a plataforma única de prioritat de vianants, fins connectar amb la plaça del Colom. A més, veieu la fitxa 3.3 on es proposa convertir aquest vial a sentit únic per a vehicles (de sortida del nucli antic), amb l'excepció de pas d'ambulàncies d'emergències.

Prèviament a la gran inversió que exigeix una plataforma única, el carrer es pot transformar a prioritat de vianants a través d'una transformació tàctica (amb pintura i mobiliari urbà) i la instal·lació de la senyalització vertical corresponent (S-28 o S-47).

ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):

Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
360.000€ (250€/m²)		

ACTUACIÓ 2.2: PACIFICACIÓ DEL CARRER SANT JOSEP**SITUACIÓ ACTUAL:**

En relació a la pavimentació, actualment es poden distingir dues seccions en aquest eix: una pavimentació de secció convencional (amb voreres inaccessibles) al primer tram del carrer Sant Josep, entre la plaça del Colom i el carrer de la Coma, i una pavimentació de plataforma única al darrer tram de Sant Josep, entre carrer de la Coma i Sant Sebastià. La circulació és contínua i en sentit pujada.

Des del present PMU es proposen com a eixos de la xarxa bàsica de vianants.

**PROPOSTES D'ACTUACIÓ:**

Creació de plataforma única entre la plaça del Colom i el carrer de la Coma. Veieu fitxa 3.3 on també s'exposa aquesta transformació.

Prèviament a la gran inversió que exigeix una plataforma única, el carrer es pot transformar a prioritat de vianants a través d'una transformació tàctica (amb pintura i mobiliari urbà) i la instal·lació de la senyalització vertical corresponent (S-28 o S-47).

ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):

Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
124.000€ (250€/m²)		

ACTUACIÓ 2.3: PACIFICACIÓ DEL CARRER PALAU

SITUACIÓ ACTUAL:

Vial que marca clarament el límit de l'antiga trama de carrers de la Vila. Malgrat que avui disposa de un carril de circulació i un cordó d'aparcament, les voreres són pràcticament inexistentes.

Des del present PMU es proposa com a eix de la xarxa bàsica de vianants.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Conversió a plataforma única de prioritat de vianants.

Prèviament a la gran inversió que exigeix una plataforma única, el carrer es pot transformar a prioritat de vianants a través d'una transformació tàctica (amb pintura i mobiliari urbà) i la instal·lació de la senyalització vertical corresponent (S-28 o S-47).

ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):

Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
	275.000€ (250€/m²)	

ACTUACIÓ 2.4: PACIFICACIÓ DEL CARRERÓ**SITUACIÓ ACTUAL:**

El carreró, en el seu tram entre la plaça del Carreró i la Baixada del Vall, consisteix en una via molt estreta amb voreres completament inaccessibles.

Des del present PMU es proposa com a eix de la xarxa bàsica de vianants.

**PROPOSTES D'ACTUACIÓ:**

Conversió a plataforma única del carrer Carreró, entre la plaça del Carreró i la Baixada del Vall.

Prèviament a la gran inversió que exigeix una plataforma única, el carrer es pot transformar a prioritat de vianants a través d'una transformació tàctica (amb pintura i mobiliari urbà) i la instal·lació de la senyalització vertical corresponent (S-28 o S-47).

ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):

Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
	68.000€ (250€/m ²)	

6.3 Propostes de detall de disseny de carrers

En concret, aquest objectiu específic pretén donar resposta a quatre problemàtiques locals diferents, que s'exposen a cadascuna de les següents fitxes:

- Actuació 3.1: Millora de la carretera de Vic
- Actuació 3.2: Transformació de la plaça de Sant Sebastià
- Actuació 3.3: Evitar el trànsit de pas pel carrer Sant Sebastià
- Actuació 3.4: Transformació de la plaça Moianès

Les diferents fitxes que s'exposen a continuació tracten els següents aspectes:

- Situació actual: descripció de la situació actual, amb el grau d'aprofundiment necessari per a l'elaboració de les propostes.
- Propostes d'actuació: detall de les diferents actuacions necessàries d'executar.
- Estimació econòmica orientativa: valor econòmic del pressupost d'execució material (PEM) a títol orientatiu

ACTUACIÓ 3.1: MILLORA DE LA CARRETERA DE VIC

SITUACIÓ ACTUAL:

L'actual travessera presenta primerament un dèficit de passos de vianants per a la permeabilitat transversal de la via. De fet, en 530 metres (entre la rotonda d'accés i la cruïlla amb l'avinguda de la Vila) només hi ha un pas de vianants al centre d'aquest tram (a 215 metres d'un i altre extrem).

També destaca l'absència de vorera a la banda nord en uns trams entorn de la gasolinera. En canvi, els trams amb voreres poden ser qualificats com a practicables o accessibles, segons la nova normativa catalana d'accessibilitat. Tot i així, alguns guals de vianants d'aquesta via encara no han estat adaptats per complir amb la normativa d'accessibilitat. En positiu, també cal destacar la presència de trams arbrats i amb bancs, així com la il·luminació de tota la via.

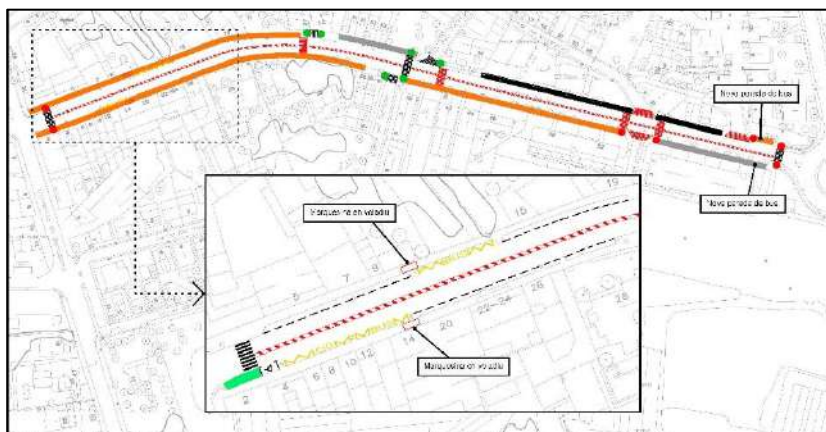
Ara bé, la morfologia de la calçada té un aspecte molt poc urbà i massa interurbà, amb amplades de carril excessivament generoses, que indueixen velocitats més elevades del que correspondria dins de l'entorn urbà.

PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Tal i com es mostra al plànol 18, es proposa:

- Recreixements de vorera a la intersecció amb la ctra. Barcelona (davant Cal Siller)
- Creació de nous passos de vianants
- Adaptació de tots els guals de vianants
- Creació de vorera als trams on manca. Vorera contínua a l'accés i sortida de vehicles a la gasolinera.
- Creació de mitjana amb pintura per estrènyer perceptivament els carrils de circulació

A més, a la intersecció amb l'eix de la C-59, atès que és una cruïlla de referència al municipi, seria recomanable ubicar algun banc per permetre-hi l'estada, a qualsevol dels 4 ramals, o a més d'un. Els bancs haurien d'estar a tocar de façana per permetre la màxima amplitud lliure de pas per a la mobilitat a peu.



ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):

Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
	240.000€	

ACTUACIÓ 3.2: TRANSFORMACIÓ DE LA PLAÇA SANT SEBASTIÀ

SITUACIÓ ACTUAL:

Actualment la plaça de Sant Sebastià està travessada per una calçada que connecta la C-59 amb els carrers del casc històric: Joies, Forn i Baixada del Vall. Aquesta calçada, en el tram davant de l'Ajuntament és de doble sentit de circulació i amb un cordó d'aparcament. Al tram tocant a la Baixada del Vall és de sentit únic, amb dos cordons d'aparcament.

A més, cal destacar la presència d'un illot central dissenyat per a possibilitar girs de 180 graus al trànsit de la C-59.

Per últim, recentment s'ha creat un pas de vianants sobreelevat, tal i com mostra la fotografia, com a part del camí escolar cap a l'Escola Pia.

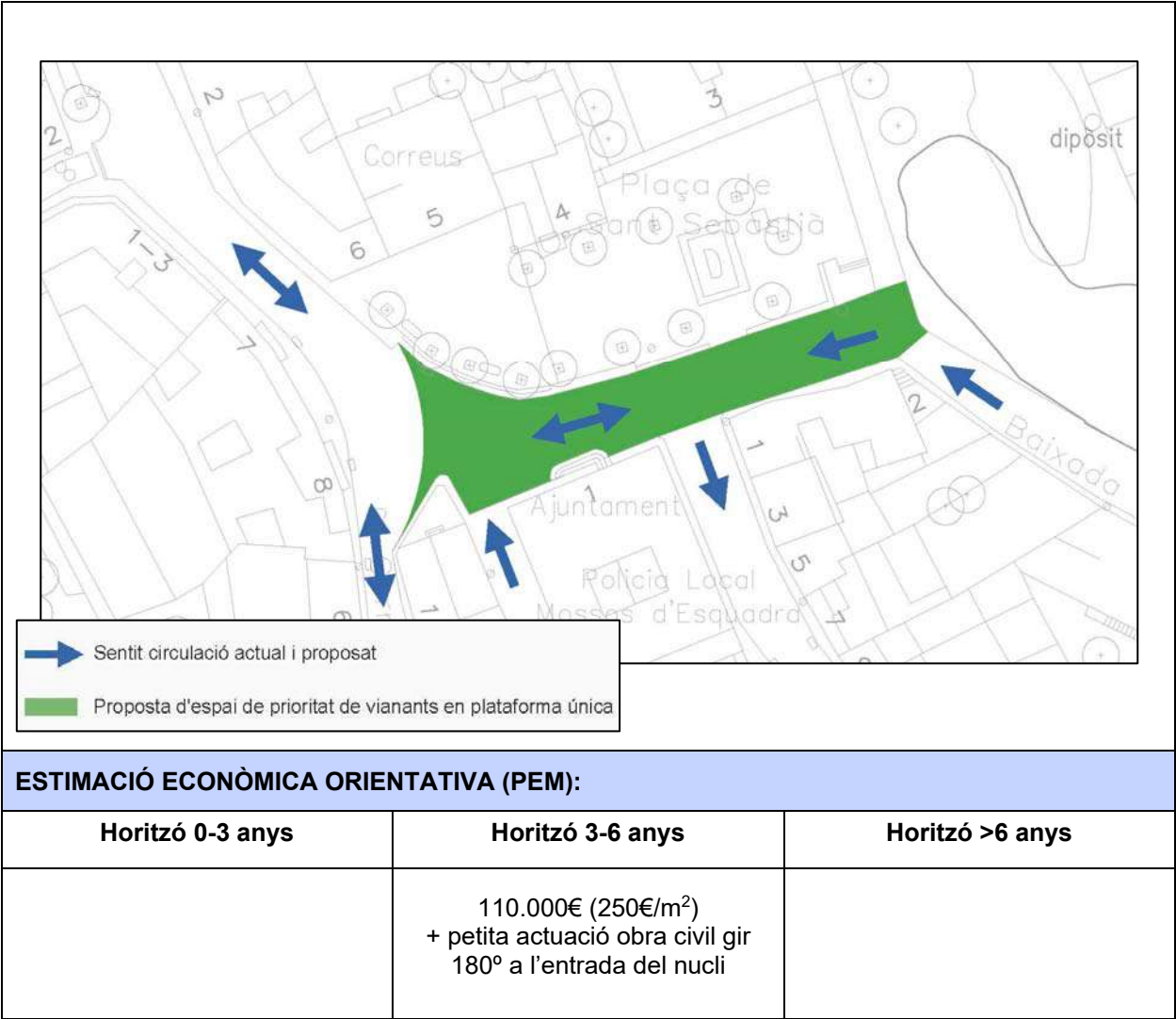


PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Les propostes per transformar la plaça Sant Sebastià són les següents, tal i com es mostren a la figura adjunta i al plànol 17:

- Eliminar la calçada i unir l'Ajuntament i la resta de façanes amb la plaça existent, creant un espai únic de plaça.
- Permetre el pas de vehicles pel nou espai per tal de sortir del carrer Joies i Baixada del Vall, o accedir al carrer Forn –talment com en l'actualitat.
- Suprimir tot l'aparcament, inclosa la plaça d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda. Aquesta plaça es trasllada al carrer del Forn, a la plaça més propera a l'Ajuntament –tal i com es mostra al plànol 23 de proposta de places reservades PMR
- Eliminar l'illot per a girs de 180 graus. Per a tal efecte, a curt termini, possibilitar el gir de 180 graus de vehicles en sentit nord a la intersecció entre la C-59 i l'avinguda de Lluís Companys (a l'entrada del nucli urbà). Aquesta actuació podria exigir una petita actuació d'obra civil per facilitar el gir, tot retallant l'illot actualment existent en aquesta intersecció. A llarg termini, podria dissenyar-se una nova rotonda sobre la C-59 en aquest punt.

En relació al futur projecte de transformació de tot aquest espai, també es podran tenir en compte els resultats del taller *Lego Build the Change*, que va realitzar l'alumnat de les dues escoles del municipi de les classes de 3r a 6è de primària, en relació al disseny d'aquesta plaça. Veieu els resultats a l'annex 4.



ACTUACIÓ 3.3: EVITAR EL TRÀNSIT DE PAS PEL CARRER SANT SEBASTIÀ

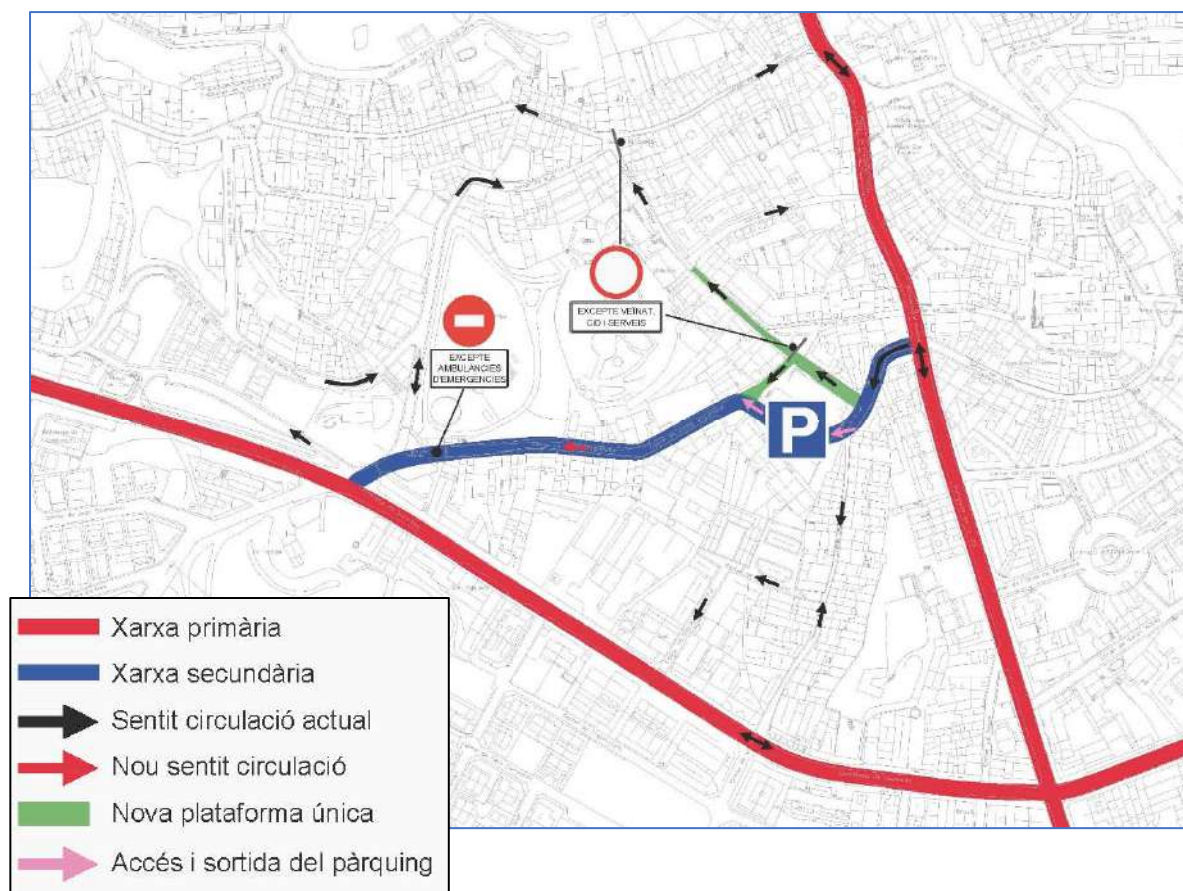
SITUACIÓ ACTUAL:

Amb el pla de sentits de circulació actual existeix una drecera de trànsit en sentit nord entre la carretera de Manresa i la C-59 a través dels carrers del Salt i Sant Sebastià. Aquest trànsit de pas resulta especialment inadequat al seu pas per la plataforma única del carrer Sant Sebastià, no només per la prioritat dels vianants que regeix en aquesta via, sinó també per la seva estreta secció.

PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Amb l'objectiu de dificultar aquesta drecera es realitza la següent proposta (veieu plànol 20):

- Creació d'una zona de plataforma única entorn de la plaça del Colom, amb circulació de vehicles restringida a veïnat, operacions de càrrega i descàrrega i serveis a partir del carrer Sant Josep. En concret, la plataforma única abastaria un petit tram del carrer Sant Josep, un petit tram del carrer Santa Magdalena i el carrer Jacint Vilardell.
- Conversió del carrer Magdalena a sentit únic de sortida del centre (excepte ambulàncies d'emergències, permeses en sentit d'accés al centre).
- Restricció de la circulació al carrer Sant Sebastià a només veïnat, operacions de càrrega i descàrrega i serveis.



ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):		
Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
Actuacions ja contemplades en les conversions de plataforma úniques de Sta. Magdalena i St. Josep (actuacions 2.1 i 2.2)		

ACTUACIÓ 3.4: TRANSFORMACIÓ DE LA PLAÇA MOIANÈS

SITUACIÓ ACTUAL:

Actualment aquesta ubicació està dominada per l'espai de calçada, amb una rotonda de pintura al centre, places d'aparcament en bateria i carrils de circulació de generosa amplada.

Ara bé, es tracta d'una intersecció en T, on aquesta rotonda resulta innecessària, atès que la cruïlla podria configurar-se com qualsevol intersecció convencional.

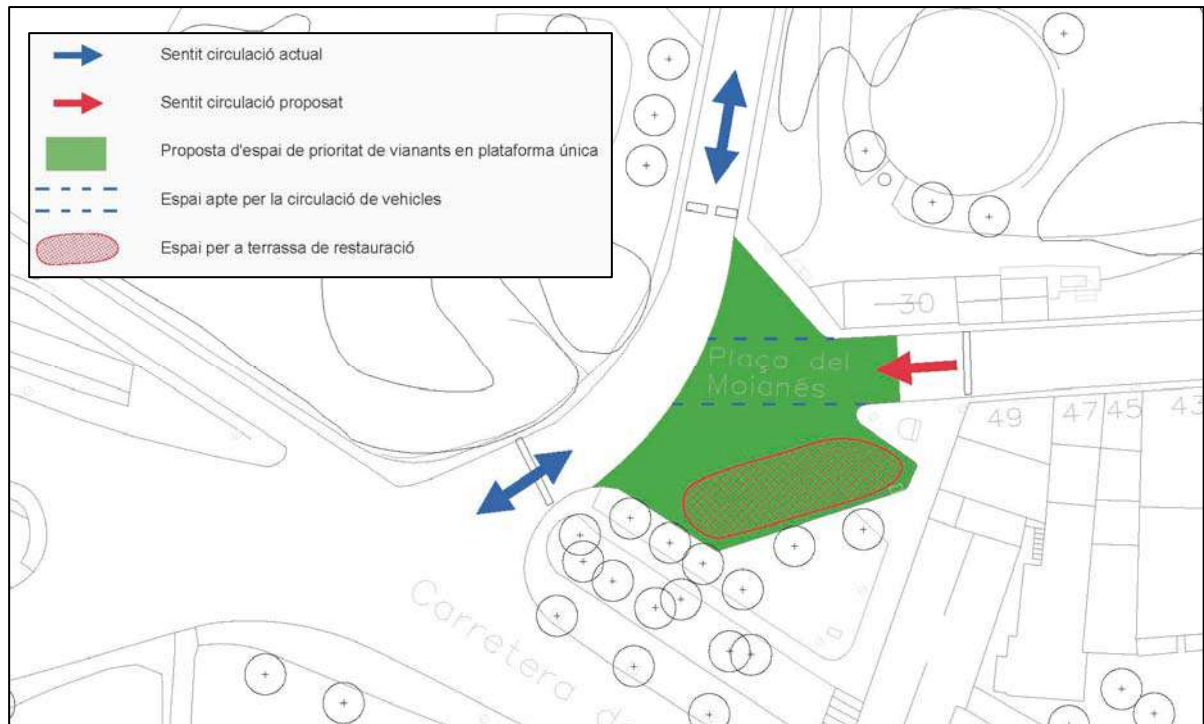


PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Tenint en compte que aquest pla proposa que el carrer Santa Magdalena sigui un carrer de plataforma única i de preferència vianants, es proposa dissenyar aquesta intersecció en T, essent el carrer Santa Magdalena el qui no té prioritat a la intersecció. L'espai de calçada es redueix a la mínima expressió i s'uneix l'actual plaça amb el parc.



A la següent figura i al plànol 21 es mostra com podria dissenyar-se aquest espai, tot ell de prioritat de vianants i plataforma única, unint la plaça Moianès amb l'entrada del parc, malgrat el pas de vehicles de sortida del nucli antic pel carrer Santa Magdalena. Podria destinar-se un espai per a la terrassa del restaurant ubicat en aquest espai (on actualment se situa l'aparcament).



ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):

Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
200.000€ (250€/m²) (a executar conjuntament amb la plataforma única de Sta. Magdalena)		

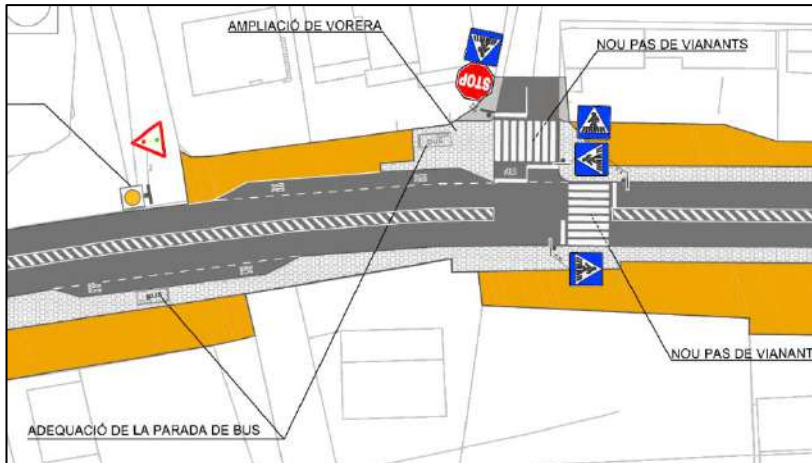
6.4 Millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús

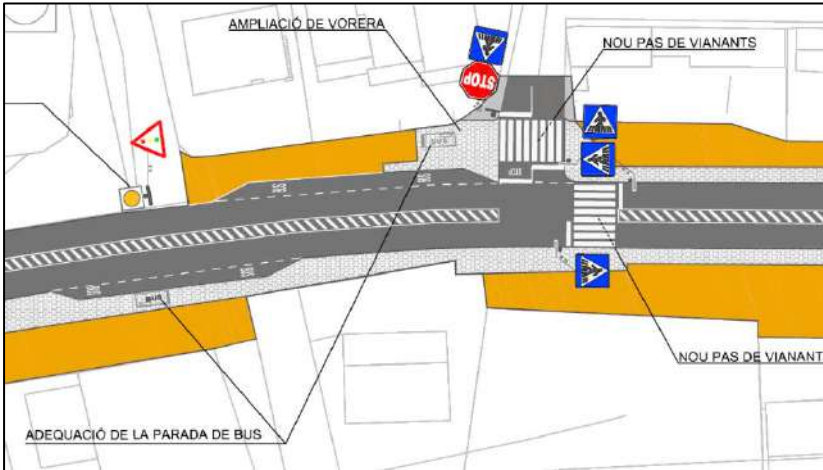
L'objectiu en l'estudi de les parades de l'autobús és millorar l'accés a peu fins a aquests punts, així com també millorar el confort durant l'espera dels autobusos.

En concret, per a cada parada d'autobús urbana existent s'ha confeccionat una fitxa on s'exposen les millores en relació a la pròpia marquesina (espai d'espera), així com les millores en l'entorn més immediat. Així, aquestes són les actuacions que s'agrupen en aquest apartat:

- Actuació 4.1: parada de la carretera de Manresa / Sant Andreu (sentit oest)
- Actuació 4.2: parada de la carretera de Manresa / Jacint Icart (sentit est)
- Actuació 4.3: parada de la carretera de Manresa / Tosca (sentit est)
- Actuació 4.4: parada de la carretera de Manresa / Mossèn Passerissa (sentit oest)
- Actuació 4.5: parada de la carretera de Vic (sentit est)
- Actuació 4.6: parada de la carretera de Vic (sentit oest)
- Actuació 4.7: parada de la carretera de Barcelona (sentit nord)
- Actuació 4.8: parada de la carretera de Barcelona (sentit sud)
- Actuació 4.9: parada de l'avinguda de l'Escola Pia (sentit nord)
- Actuació 4.10: parada de l'avinguda de l'Escola Pia (sentit sud)

Cal subratllar que no s'han calculat els costos estimats de cada actuació, atès que per a tal efecte caldria conèixer les necessitats de canalitzacions d'aigües, desviament de serveis, etc.. Ara bé, aquest tipus de quantificacions no són pròpies de l'objecte d'un pla, sinó del projecte corresponent.

ACTUACIÓ 4.1		PARADA DE LA CARRETERA DE MANRESA / SANT ANDREU (SENTIT OEST)	
Milliores en relació a la marquesina			
S'observen certes deficiències en el compliment del Real Decreto 1544/2007 que regula les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels modes de transport per a persones amb discapacitat (veieu l'annex V de la norma). Per exemple: absència de reposa braços, informació en braile, paviments podotàctils, etc.			
			
Milliores en relació a l'entorn immediat			
L'estudi elaborat l'any 2024 i titulat "Treball tècnic de seguretat viària en les travesseres: avinguda de la Vila i carretera de Manresa" contempla la següent proposta de millora de l'entorn d'aquesta parada:			
			
ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):			
Horitzó 0-3 anys		Horitzó 3-6 anys	
Horitzó >6 anys			
Cost a contemplar en la transformació global del vial			

PARADA 4.2	PARADA DE LA CARRETERA DE MANRESA / JACINT ICART (SENTIT EST)	
Milliores en relació a la marquesina		
Instal·lar marquesina que compleixi amb la normativa vigent d'accessibilitat (Real Decreto 1544/2007). 		
Milliores en relació a l'entorn immediat		
L'estudi elaborat l'any 2024 i titulat "Treball tècnic de seguretat viària en les travesseres: avinguda de la Vila i carretera de Manresa" contempla la següent proposta de millora de l'entorn d'aquesta parada: 		
ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):		
Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
Cost a contemplar en la transformació global del vial		

ACTUACIÓ 4.3	PARADA DE LA CARRETERA DE MANRESA / TOSCA (SENTIT EST)	
Milliores en relació a la marquesina		
Instal·lar marquesina que compleixi amb la normativa vigent d'accessibilitat (Real Decreto 1544/2007).		
Milliores en relació a l'entorn immediat		
 Per tal de, una vegada instal·lada la marquesina, garantir l'amplada lliure de pas mínima establerta a la normativa d'accessibilitat, cal fer recreïxer la vorera (eliminant l'actual orella per a l'estacionament de l'autobús i efectuant la parada dels autobusos sobre el carril de circulació). A més, el recreixement de vorera també permetria que les persones usuàries de cadira de rodes disposin d'un espai lliure d'embarcament amb una profunditat mínima de 2,1 m (recomanable 2,5 m) – tal i com estableix el Pla d'Accessibilitat de Moià. Cal revisar també els passos de vianants més propers, perquè aconsegueixin amb el codi d'accessibilitat.		
ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):		
Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
	8.000€ recreixement vorera Marquesina a càrrec de la Generalitat	

ACTUACIÓ 4.4	PARADA DE LA CARRETERA DE MANRESA / MN. PASSERISSA (SENTIT OEST)		
Millores en relació a la marquesina			
S'observen certes deficiències en el compliment del Real Decreto 1544/2007 que regula les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels modes de transport per a persones amb discapacitat (veieu l'annex V de la norma). Per exemple: absència de reposa braços, informació en braile, paviments podotàctils, etc.			
Millores en relació a l'entorn immediat			
			
Cal revisar els passos de vianants més propers, perquè compleixin amb el codi d'accessibilitat.			
ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):			
Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys	
	8.000€ recreixement vorera Marquesina a càrrec de la Generalitat		

ACTUACIÓ 4.5		PARADA DE LA CARRETERA DE VIC (SENTIT EST)	
Millores en relació a la marquesina			
Instal·lar marquesina que compleixi amb la normativa vigent d'accessibilitat (Real Decreto 1544/2007).			
Millores en relació a l'entorn immediat			
			
Cal revisar els passos de vianants més propers, perquè compleixin amb el codi d'accessibilitat.			
ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):			
Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys	
	Cost contemplat dins l'actuació 3.1 de transformació de la ctra. Vic		

ACTUACIÓ 4.6		PARADA DE LA CARRETERA DE VIC (SENTIT OEST)	
Milliores en relació a la marquesina			
S'observen certes deficiències en el compliment del Real Decreto 1544/2007 que regula les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels modes de transport per a persones amb discapacitat (veieu l'annex V de la norma). Per exemple: absència de reposa braços, informació en braile, paviments podotàctils, etc.			
Milliores en relació a l'entorn immediat			
			
Cal revisar els passos de vianants més propers, perquè compleixin amb el codi d'accessibilitat.			
ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):			
Horitzó 0-3 anys		Horitzó 3-6 anys	
		Cost contemplat dins l'actuació 3.1 de transformació de la ctra. Vic	
Horitzó >6 anys			

ACTUACIÓ 4.7		PARADA DE LA CARRETERA DE BARCELONA (SENTIT NORD)	
Milliores en relació a la marquesina			
Instal·lar marquesina que compleixi amb la normativa vigent d'accessibilitat (Real Decreto 1544/2007).			
Milliores en relació a l'entorn immediat			
			
Cal revisar els passos de vianants més propers, perquè aconsegueixin amb el codi d'accessibilitat.			
ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):			
Horitzó 0-3 anys		Horitzó 3-6 anys	
		8.000€ recreixement vorera Marquesina a càrrec de la Generalitat	
		Horitzó >6 anys	

ACTUACIÓ 4.8		PARADA DE LA CARRETERA DE BARCELONA (SENTIT SUD)	
Millores en relació a la marquesina			
S'observen certes deficiències en el compliment del Real Decreto 1544/2007 que regula les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels modes de transport per a persones amb discapacitat (veieu l'annex V de la norma). Per exemple: absència de reposa braços, informació en braile, paviments podotàctils, etc.			
Millores en relació a l'entorn immediat			
			
Cal revisar els passos de vianants més propers, perquè compleixin amb el codi d'accessibilitat.			
ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):			
Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys	
	8.000€ recreixement vorera Marquesina a càrrec de la Generalitat		

ACTUACIÓ 4.9		PARADA DE L'AVINGUDA DE L'ESCOLA PIA (SENTIT NORD)	
Milliores en relació a la marquesina			
Ni amb el creixement de la vorera és possible la instal·lació de marquesina, atès que no hi hauria suficient amplada lliure de pas.			
Milliores en relació a l'entorn immediat			
			
La secció del carrer i de la vorera, així com l'ocupació de vorera amb mobiliari urbà i serveis, dificulten molt les milliores d'aquesta parada. Es podria implantar una marquesina en voladiu i fer un petit creixement de vorera. Una altra millora podria ser desplaçar aquesta parada a la vorera de davant de l'Escola Pia, que té una major amplada (tot i que també és inaccessible).			
ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):			
Horitzó 0-3 anys		Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
		Marquesina a càrrec de la Generalitat	

ACTUACIÓ 4.10		PARADA DE L'AVINGUDA DE L'ESCOLA PIA (SENTIT SUD)	
Milliores en relació a la marquesina			
La presència de graons a l'entorn i per accedir a la marquesina, comporten deficiències importants en el compliment del Real Decreto 1544/2007 que regula les condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels modes de transport per a persones amb discapacitat (veieu l'annex V de la norma).			
Milliores en relació a l'entorn immediat			
			
Per tal de garantir l'amplada lliure de pas mínima establerta a la normativa d'accessibilitat, cal fer recreïxer la vorera (eliminant l'actual orella per a l'estacionament de l'autobús i efectuant la parada dels autobusos sobre el carril de circulació). A més, el recreixement de vorera també permetria que les persones usuàries de cadira de rodes disposin d'un espai lliure d'embarcament amb una profunditat mínima de 2,1 m (recomanable 2,5 m) – tal i com estableix el Pla d'Accessibilitat de Moià. Cal revisar també els passos de vianants més propers, perquè compleixin amb el codi d'accessibilitat.			
ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):			
Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys	
	12.000€ recreixement vorera i supressió graons Marquesina a càrrec de la Generalitat		

6.5 Criteris per a la gestió de les places reservades PMR

El present objectiu específic del pla es desenvolupa a través de 2 actuacions, que es presenten a les fitxes següents:

- Actuació 5.1: planificació de places PMR d'ús general
- Actuació 5.2: atenció a peticions de places PMR d'ús individual

Les fitxes d'aquest apartat i que s'exposen a continuació tracten els següents aspectes:

- Situació actual: descripció de la situació actual, a través de l'inventari de les places d'aparcament reservades a PMR en l'actualitat.
- Propostes d'actuació: detall de les diferents actuacions necessàries d'executar.
- Estimació econòmica orientativa: valor econòmic del pressupost d'execució material (PEM) a títol orientatiu

ACTUACIÓ 5.1: PLANIFICACIÓ DE PLACES PMR D'ÚS GENERAL
SITUACIÓ ACTUAL:
Fruit del treball de camp realitzat, el plànol 22 inventaria la ubicació de totes les places d'aparcament reservat per a PMR a Moià. En l'actualitat, totes les places són genèriques. És a dir, no estan reservades a un vehicle amb una matrícula en particular, sinó a qualsevol vehicle d'una persona amb mobilitat reduïda. S'han comptabilitzat un total de 19 places. Algunes d'elles estan associades a equipaments (Ajuntament, CAP, escola, piscina, biblioteca, església) o centres sanitaris (Fisiocentre), mentre que d'altres són segurament fruit de peticions particulars –algunes de les quals es té coneixement des de l'Ajuntament de la defunció de la persona que en el seu dia la va sol·licitar, tot i que la plaça segueixi senyalitzada.
PROPOSTES D'ACTUACIÓ:
En relació a les propostes, primerament cal tenir present tot allò que estableix la normativa. D'una banda, la normativa estatal ORDEN TMA/851/2021 estableix: <i>Art 35.1. Los principales centros de actividad de las ciudades deberán disponer de plazas de aparcamiento reservadas y diseñadas para su uso por personas titulares de la tarjeta de estacionamiento para personas con discapacidad. Como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será reservada a dicho fin y se ajustará a lo establecido en los siguientes apartados.</i> D'altra banda, el Decret 209/2023, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat de Catalunya. En concret, els articles que interessin a efectes de l'actuació 5.1 són: Article 19. Aparcaments <i>19.1 Les zones d'aparcament situades a la via pública o als espais lliures d'ús públic han de disposar de places d'aparcament accessibles d'ús general reservades per a persones titulars d'una targeta d'aparcament per a persona amb discapacitat en una proporció, com a mínim, d'una plaça reservada per cada 30 places o fracció. Aquesta proporció s'ha de calcular sense tenir en compte les places reservades d'ús individual per a persones amb discapacitat.</i> <i>19.2 Les places d'aparcament accessibles situades a la via pública han de complir les especificacions de l'apartat 8 de l'annex 2a i s'han de distribuir homogèniament, sens perjudici que els edificis rellevants que no disposin de places d'aparcament pròpies tinguin a prop el nombre de places d'aparcament accessible que preveu l'article 47.</i> Article 176. Places d'aparcament reservades per a persones amb discapacitat d'ús general <i>176.1 Les places d'aparcament reservades per a persones amb discapacitat d'ús general són places perquè les facin servir exclusivament persones amb discapacitat que siguin titulars d'una targeta d'aparcament. Aquestes places han de tenir les característiques i dimensions corresponents a una plaça d'aparcament accessible que descriu l'apartat 8 de l'annex 2a Normes d'accessibilitat al territori.</i> <i>176.2 Aquestes places d'aparcament d'ús general s'han de distribuir a la via pública segons el que estableix l'article 19.1. També poden estar adscrites a un establiment o centre i restringides als usuaris d'aquests, si per la tipologia de l'establiment s'atenen habitualment persones amb discapacitat. Les condicions d'ús de les places adscrites a un establiment o</i>

centre han de constar visibles i limitades a un horari determinat per als seus usuaris. Fora d'aquest horari es consideraran places d'aparcament per a persones amb discapacitat d'ús general.

Article 165. Beneficis que atorga la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat d'ús individual

165.1 Ser titular d'una targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat d'ús individual comporta els beneficis següents:

- a) Estacionament a les places d'aparcament reservades per a persones amb discapacitat d'ús general situades a la via pública.*
- b) Estacionament a les zones d'aparcament amb horari limitat sense haver d'obtenir el comprovant de pagament.*
- c) Estacionament a les zones de càrrega i descàrrega pel temps imprescindible i fins a un màxim d'una hora dins de l'horari limitat en aquestes zones, amb indicació de l'hora d'arribada mitjançant qualsevol dels procediments vàlids a aquest efecte que indica l'article 167.3.*

Article 167. Condicions d'ús

167.5 A fi de fer un ús racional de l'espai públic d'aparcament, les persones titulars d'una targeta d'aparcament han d'estacionar els seus vehicles, en primer lloc, a les places d'aparcament reservades per a persones amb discapacitat d'ús general; en segon lloc, a les zones d'estacionament amb horari limitat, i, per últim, a les zones de càrrega i descàrrega.

Article 178. Places d'aparcament reservades a establiments que presten serveis socials

Les entitats que treballen amb persones amb discapacitat o dependència titulars d'un vehicle de transport col·lectiu adaptat a les necessitats d'aquestes persones, i que tinguin una targeta d'aparcament de transport col·lectiu, poden sol·licitar a l'ens local una plaça d'aparcament reservada tan a prop com sigui possible del centre de treball, si se'n justifica la necessitat i aquesta és viable.

Annex 2a, apartat 8: Places d'aparcament accessibles

Han de complir les condicions següents:

- a) S'han de situar tan a prop com sigui possible dels accessos a l'entorn edificat o urbanitzat a què pertanyin.*
- b) L'àrea d'aparcament del vehicle ha de tenir unes dimensions mínimes de 2,20 m d'amplada i 5,00 m de longitud.*
- c) Si l'aparcament és en bateria, ha de disposar d'un espai d'aproximació i transferència lateral al costat del conductor, amb una amplada mínima d'1,50 m, que pot estar compartit entre dues places adjacents. Si l'aparcament és en línia, ha de disposar d'un espai posterior de 3,00 m de longitud.*
- d) Han d'estar comunicades amb l'itinerari accessible de la vorera, bé per mitjà del pas de vianants quan està adjacent a la plaça, bé mitjançant un gual de vianants específic que permeti accedir de la calçada a la vorera quan sigui necessari.*
- e) Les places d'aparcament en línia han de tenir la vorera adjacent lliure d'obstacles, en tota la longitud i una amplada d'1,50 m, tant de mobiliari urbà fix com d'elements temporals, i s'ha de senyalitzar la prohibició d'aparcar motocicletes en aquest tram de vorera. Les places d'aparcament en bateria han de tenir la vorera adjacent lliure d'obstacles en tota la longitud i una amplada de 3,00 m en les mateixes condicions.*

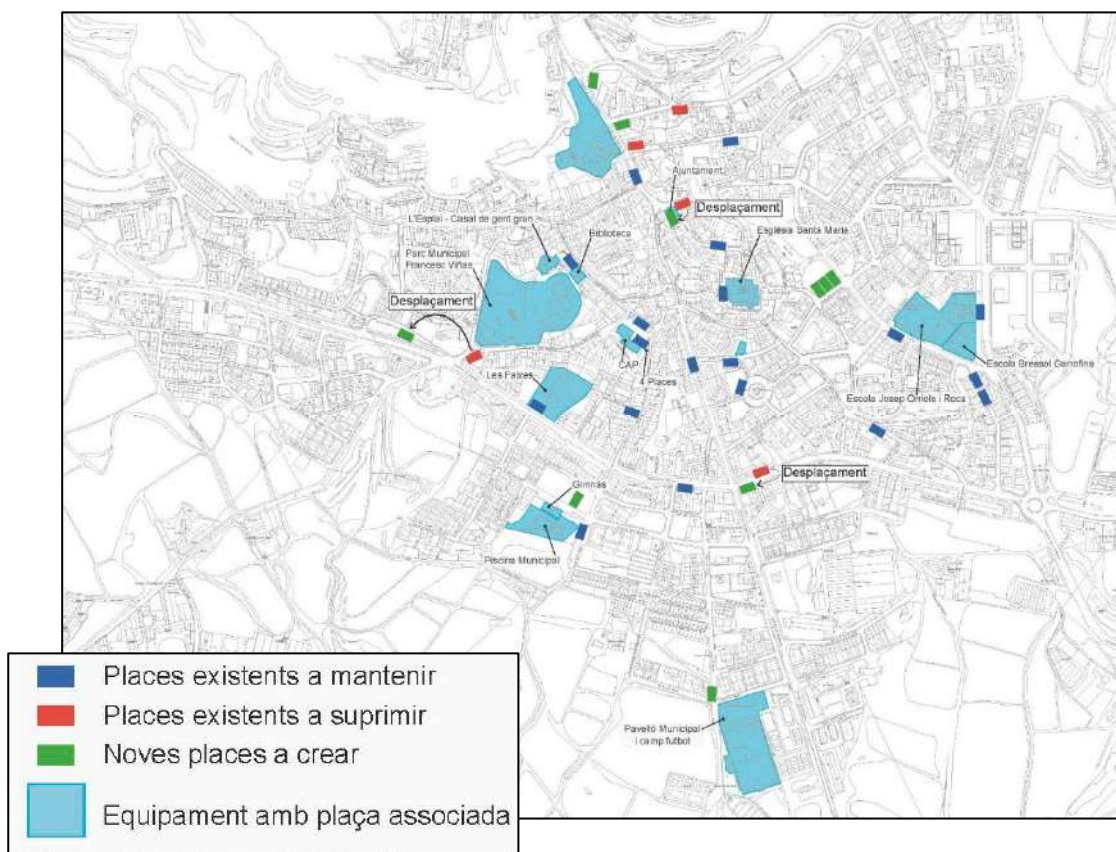
f) Han d'estar degudament senyalitzades amb el símbol internacional d'accessibilitat dibuixat a terra i en un senyal vertical, de manera que siguin fàcilment visibles.

g) L'àrea d'aparcament ha de quedar clarament identificada mitjançant pintura diferenciadora o delimitació perimetral suficient. L'espai d'aproximació i de transferència situat a la calçada s'ha de senyalitzar per garantir que cap vehicle hi aparqui, preferentment amb línies diagonals, excepte quan coincideix amb un pas de vianants o amb el qual d'accés a un aparcament.

En concret, els criteris emprats en el present PMUS per a la proposta de places d'aparcament ha estat:

- Dotació a tots els equipaments principals
- Dotació a les bosses d'aparcament
- Suprimir aquelles places PMR que l'Ajuntament coneix que responien a peticions particulars avui ja innecessàries.

El plànol 23 mostra la proposta de places PMR resultant.



ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):

Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
6.000€		

ACTUACIÓ 5.2: ATENCIÓ A PETICIONS DE PLACES PMR D'ÚS INDIVIDUAL**SITUACIÓ ACTUAL:**

Fins a l'actualitat s'han anat atenent les peticions individuals de places reservades PMR, sense cap tipus d'homogeneïtat de criteri.

PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

A partir d'ara, per tal d'atendre les peticions particulars, caldrà tenir present tot allò que estableix el recent aprovat Decret 209/2023, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat de Catalunya. En concret, els articles que interessin a efectes de l'actuació 4.2 són:

Article 177 Places d'aparcament reservades d'ús individual

177.1 Poden sol·licitar a l'ens local una plaça d'aparcament reservada d'ús individual a prop del seu domicili i/o del lloc de treball:

- a) Les persones que són titulars conductores d'una targeta d'aparcament.*
- b) Les persones que són titulars no conductores d'una targeta d'aparcament, que tenen menys de 18 anys i que acrediten mobilitat reduïda.*
- c) Les persones que són titulars no conductores d'una targeta d'aparcament i que acrediten mobilitat reduïda i un grau de discapacitat del 75% o superior.*

177.2 La sol·licitud de plaça d'aparcament reservada d'ús individual s'ha de presentar, en tots els casos, juntament amb la justificació de la necessitat, a l'ens local on està empadronada o treballa la persona titular.

177.3 L'ens local, dins el seu àmbit territorial, ha d'establir els criteris i el procediment de concessió de les places reservades d'ús individual i ha de determinar els terminis i les condicions d'ús d'aquestes places. L'ens local pot definir zones amb regulació específica quan es justifiqui per les característiques de l'entorn, a fi d'una organització correcta i equitativa de les places d'aparcament i de l'espai públic, i determinar criteris de valoració que tinguin en compte circumstàncies personals i d'habitatge; no obstant això, no pot establir requisits de la discapacitat, edat i barems de la persona sol·licitant més restrictius que els que estableix aquest Codi.

177.4 La concessió o denegació d'una plaça d'aparcament reservada d'ús individual ha d'estar degudament motivada. Són motiu de denegació l'incompliment de les condicions per ser-ne beneficiari que estableix l'apartat 1, la manca de justificació de la necessitat, que la zona tingui més del 10% de les places d'aparcament amb caràcter reservat (sumant-hi les places per a persones amb discapacitat d'ús general i les d'ús individual) i la resta de motius que determini la normativa local. En aquest apartat s'entén com a zona la unitat administrativa més petita: barri, parròquia, urbanització o altres.

177.5 L'ens local pot acordar amb la persona beneficiària una reducció de les dimensions de la plaça d'aparcament per adaptar-la a vehicles més petits, així com la possibilitat d'establir fraccions horàries d'estacionament quan es justifiqui per atendre situacions personals, temporals o d'entorn concretes.

177.6 Les places d'aparcament d'ús individual s'han de senyalitzar sempre amb el símbol internacional d'accessibilitat a terra i un senyal de trànsit vertical col·locat en un lloc visible de la vorera, amb un disc grafiat amb el símbol d'accessibilitat i una placa que indiqui el número de matrícula del vehicle o vehicles autoritzats i l'horari, si escau.

177.7 L'ens local ha de resoldre i notificar la concessió o la denegació de la reserva de plaça en el termini màxim de dos mesos. Un cop transcorri aquest termini sense que s'hagi notificat

la resolució del procediment, la sol·licitud s'ha d'entendre desestimada, la qual cosa no exigeix l'òrgan competent de dictar resolució motivada en els termes que estableix la normativa de procediment administratiu comú.

ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):

Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
-	-	-

6.6 Incorporació del vehicle elèctric

El present objectiu específic del pla es desenvolupa a través de 2 actuacions, que es presenten a les fitxes següents:

- Actuació 6.1: dotació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics
- Actuació 6.2: altres actuacions per possibilitar l'ús del vehicle elèctric

Les fitxes d'aquest apartat i que s'exposen a continuació tracten els següents aspectes:

- Situació actual: descripció de la situació actual en relació a la temàtica corresponent a cada fitxa d'actuació.
- Propostes d'actuació: detall de les diferents actuacions necessàries d'executar.
- Estimació econòmica orientativa: valor econòmic del pressupost d'execució material (PEM) a títol orientatiu

ACTUACIÓ 6.1: DOTACIÓ DE PUNTS DE RECÀRREGA PER A VEHICLES ELÈCTRICS**SITUACIÓ ACTUAL:**

Com ja s'ha exposat a l'apartat 2.4, segons la *Direcció General de Tráfico*, l'any 2022 el municipi tenia censats un total de 110 turismes amb distintiu ECO (3,4% del parc de turismes) i 26 turismes amb distintiu CERO (0,8% del parc de turismes).

D'altra banda, el municipi compta amb 2 punts de recàrrega elèctrica a l'aparcament de Les Faixes, així com 4 places al nou aparcament del CAP. En aquest total de 6 places la recàrrega és de pagament.



Dues places reservades a recàrrega elèctrica a l'aparcament de Les Faixes

En relació als punts de recàrrega de Les Faixes, l'any 2023 es van consumir un total de 4.055 kWh i el 2024 aquest volum ja s'havia més que doblat i arribava als 10.822 kWh.

PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Seguint les recomanacions de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), en relació a la introducció del vehicle elèctric en els plans de mobilitat urbana, s'estima que l'any 2030 hi haurà un 9,08% de vehicles elèctrics censats al municipi respecte el total del parc mòbil, sent un total de 472 vehicles.

Per a aquest parc mòbil, l'ATM recomana passar dels 6 punts actuals als **18 punts de recàrrega normal (<8Kw) en bosses d'aparcament públics** per als vehicles sense plaça d'aparcament fora de la via pública a l'horitzó 2030. En concret, per a aquells vehicles sense plaça privada d'estacionament en origen, l'objectiu és possibilitar la recàrrega normal durant 6-8 hores (segurament en període nocturn) en una bossa d'aparcament en proximitat. Es considera proximitat un radi d'entre 250m i 500m, talment com el radi d'influència de les estacions de transport públic urbà i interurbà.

A més, l'ATM també recomana disposar d'un total de **4 punts de recàrrega ràpida (150kW) al municipi (agrupats de 4 en 4 per tal d'optimitzar l'espai)**, amb l'objectiu de cobrir les necessitats de recàrrega excepcionals. Per al còmput d'aquesta dotació de punts de recàrrega ràpida es poden considerar els punts de recàrrega perceptius de la normativa vigent en relació a les electrolineres (en cas que la gasolinera del municipi estigui obligada a ofertar punts de recàrrega elèctrica, qüestió que depèn del seu volum de vendes i que coneix la *Direcció General de Política Energética y Minas*). En qualsevol cas, la ubicació d'aquests punts de recàrrega ha de ser preferentment fora de la via pública, bé sigui en espais oberts o dins d'edificis en planta baixa –com una nova activitat econòmica, similar a un tren de rentat de vehicles. A més, és convenient que estiguin situats el més a prop possible a les vies interurbanes, evitant els centres històrics o l'interior dels barris.

ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):		
Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
	75.000€ (12.500€/ instal·lació de punt doble de càrrega normal a la via pública)	

ACTUACIÓ 6.2: ALTRES ACTUACIONS PER POSSIBILITAR L'ÚS DEL VEHICLE ELÈCTRIC**SITUACIÓ ACTUAL:**

A banda de les dotacions de recàrrega elèctrica existents, també cal apuntar que actualment a Moià:

- No s'ofereixen punts de recàrrega gratuïtament
- A les zones blaves, els vehicles elèctrics tenen el mateix tracte que la resta de vehicles
- S'apliquen bonificacions als vehicles zero emissions a l'Impost de Vehicles de Tracció Mecànica
- El parc de vehicles municipal no disposa de cap vehicle elèctric.

PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Primerament, cal subratllar que cal entendre els incentius al vehicle elèctric de forma transitòria, atès que la seva introducció s'ha de produir en un context de necessària reducció de l'ús del vehicle privat motoritzat.

Per tant, des del present PMUS no es proposa cap nova bonificació ni tracte diferencial per als vehicles elèctrics. Contràriament, es proposa anar fixant un horitzó temporal finit a l'actual bonificació de l'Impost de Vehicles de Tracció Mecànica. En aquest sentit, l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) exposa que "a partir de cert llindar de percentatge elèctric del parc caldrà replantejar les bonificacions, tant des de la perspectiva de l'equilibri pressupostari com de la necessària reducció de l'ús del vehicle privat en el context actual".

També es proposa mantenir el pagament dels punts de recàrrega, talment com en l'actualitat. En aquest sentit, l'ATM exposa: *"Es recomana no oferir la gratuïtat de la recàrrega. En un context de necessitat de reducció de l'ús del vehicle privat, sumat als costos de gestió i manteniment dels punts de recàrrega, es considera convenient que aquests siguin de pagament. A més, el pagament també racionalitza l'ús de la infraestructura, induint un ús lligat a la necessitat –i no a la gratuïtat."*

Així, doncs, l'estratègia d'introducció del vehicle elèctric se centra bàsicament en possibilitar la seva circulació –a través de les dotacions de punts de recàrrega de l'actuació 6.1–, però sense facilitar-ne ni incentivar-ne la seva circulació. Per aquest motiu, les dues propostes que aquí es contemplen són únicament:

- Acollir al nou aparcament del CAP un cotxe elèctric compartit mitjançant la cooperativa Som Mobilitat, que pugui ser utilitzat tant per la ciutadania, com per personal laboral de l'Ajuntament o el Consell Comarcal. Existeixen diferents opcions, que es poden consultar al web de [Som Mobilitat](#).
- Avançar cap al 100% de la flota municipal elèctrica el 2030 (recomanació de l'ATM).

ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):

Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
-	60.000€	

6.7 Millora de la senyalització d'orientació de vehicles

ACTUACIÓ 7.1: MILLORES EN LA SENYALITZACIÓ D'ORIENTACIÓ DE VEHICLES

SITUACIÓ ACTUAL:

El plànol 24 i l'annex 2 mostren l'inventari de tota la senyalització d'orientació de vehicles del nucli urbà de Moià en l'actualitat. En concret, les destinacions senyalitzades són les següents (en parèntesi el nombre de mencions):

Centre Urbà (9)	Circuit verd (5)	Escola Bressol (2)	Camp golf (2)
Zona esportiva (8)	Creu Roja (4)	Escola J. Orriols (2)	Aparcament P1 (1)
Ajuntament (6)	Av. del Jó (4)	Aparcament P2 (2)	Bombers (1)
Cementiri (6)	Aparcament P1-P2 (3)	Coves del Toll (2)	Escola Pia (1)
El Saiol (6)	Deixalleria (3)	Centre hípic (2)	Jardí botànic (1)
Biblioteca (6)	Mirador de la Creu (3)	Parc Molí Nou (2)	Església (1)
PI Sot d'Aluies (6)	Hospital residència (3)	Sala vetlles (2)	Museu Moià (1)
PI El Prat (5)	Auditori (3)	Casal avis (3)	Centre recursos (1)
CAP (5)	Parc municipal (5)	Polícia Local (2)	Urb. Montví Baix (1)
Consorti Moianès (5)	Av. de la Pau (3)	PI Pla Romaní (2)	Mas Vilarrasa (1)

S'observa que el nou aparcament del CAP està correctament senyalitzat des dels 4 accessos del municipi i a totes les interseccions on la senyalització és necessària.

S'observa que les úniques polaritats del plànol 02 no senyalitzades actualment són: Les Faixes, Piscina municipal, Institut Moianès i Correus.

PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Les propostes es troben detallades al plànol 25 i a l'annex 2. En concret, es proposa incorporar 2 senyals d'orientació a la carretera Manresa per indicar la ubicació de Les Faixes i la piscina municipal.

També es proposen nous senyals a la rotonda de la carretera de Vic, entrant per l'est, i a la intersecció Pau/Arbre Fruiter per dirigir a l'aparcament de l'Era evitant el trànsit per l'avinguda de la Vila. Igualment, a l'accés sud per la carretera Barcelona s'incorporen nous senyals per guiar cap al nou aparcament de la zona esportiva, i a la zona nord per direccionar cap a l'aparcament dels Degotalls.

A més, al plànol 25 i a l'annex 2 també es detallen les renovacions (perquè ja no es visibilitza el text) o la supressió d'alguns senyals (en mal estat i innecessaris).

ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):

Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
7.000€		

6.8 Foment del canvi modal als principals fluxos interurbans

En base a les dades de demanda de mobilitat exposades a l'apartat 5.1, obtingudes a partir de 200 enquestes efectuades a persones residents a Moià en el marc de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner de l'any 2022 (EMEF 2022), poden extreure's els principals corredors/fluxos interurbans de mobilitat.

En concret, s'identifiquen els tres destins principals (Barcelona, Manresa, Vic), així com els tres corredors associats a aquests tres destins: el corredor de Barcelona, amb Castellterçol, Sant Quirze de Safaja, Sant Feliu de Codines i Caldes de Montbui; el corredor de Manresa, amb Calders, Navarcles i Sant Fruitós de Bages; i el corredor de Vic amb Collsuspina i Tona.

Destí	Percentatge respecte total interurbans (i nombres absoluts)	% quota modal TPC
Barcelona	21% (1.099)	10%
Manresa	8% (403)	7%
Vic	6% (307)	21%
Tota la resta	66% (3.549)	4%
Corredor Castell/St.Quirze Safaja/Sant Feliu C/Caldes/Bcn	40% (2.155)	7%
Corredor Calders/Navarcles/St.Fruitós/Manresa	14% (730)	4%
Corredor Collsuspina/Tona/Vic	10% (530)	17%

Primerament, destaca que el 66% dels desplaçaments interurbans es produeixen a un ventall molt gran de destins, que no es poden agrupar en corredors, sinó que conformen una atomització de fluxos irrelevants cadascun d'ells –de l'ordre de poques desenes de desplaçaments. S'observa que el 96% d'aquests desplaçaments es fan en cotxe/moto.

En segon lloc, s'observa que els destins de Barcelona i Vic són les que presenten un percentatge més elevat d'ús del transport públic col·lectiu, amb quotes del 10 i 21%, respectivament. En canvi, si es pren el corredor que engloba aquestes ciutats, aleshores les quotes baixen al 7 i 17%, atès

que l'ús del transport col·lectiu és molt baix en les relacions amb la resta de municipis del corredor.

Per últim, s'observa que l'ús del transport col·lectiu amb Manresa o el corredor de Manresa és molt baix. Per tant, sembla que en aquest corredor hi ha força marge de transvasament des del vehicle privat al transport col·lectiu.

Així, en base a les anàlisis realitzades, es confecciona la següent actuació:

ACTUACIÓ 8.1: PETICIÓ DE MILLORA DELS SERVEIS D'AUTOBUSOS INTERURBANS A LA GENERALITAT DE CATALUNYA
SITUACIÓ ACTUAL:
Els principals corredors de mobilitat interurbana són: ▪ Calders-Navarcles-Sant Fruitós-Manresa: 608 desplaçaments ▪ Barcelona: 493 desplaçaments ▪ Castellterçol-Sant Quirze-Sant Feliu-Caldes: 279 desplaçaments ▪ Collsuspina-Tona-Vic: 156 desplaçaments Aquests valors són de poca magnitud i no permeten formular actuacions de canvi modal amb un impacte significatiu. En tot cas, les propostes de millora cal entendre-les en tant que polítiques de mobilitat pública en un entorn rural com aquest. En relació a l'evolució de la demanda observada a les diferents línies d'autobusos, veieu l'apartat 5.4 on s'exposa aquesta informació.
PROPOSTES D'ACTUACIÓ:
Creació de noves parades per incrementar la cobertura territorial del bus (ja exposades a l'actuació 1.3): • A l'avinguda de la Vila, a l'alçada del carrer onze de setembre (1 a cada sentit) • Noves parades a l'entorn de la rotonda de la carretera de Vic, per facilitar l'accés en transport col·lectiu al polígon industrial El Pla. • Noves parades a l'accés del polígon Pla Romaní. • Nova parada Ctra. C-59 / Montví de Baix • Nova parada Ctra. C-59 / La Rovira • Ctra. N-141c / La Moreneta • Ctra. N- 141c / Pou de la Moreneta • Ctra. N-141c / camí accés Coves del Toll

A més, des del Consell Comarcal del Moianès s'ha sol·licitat que la T16 deixi de ser unizona i el Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya està treballant un nou sistema zonal en el marc de la futura TMobCat.

ESTIMACIÓ ECONÒMICA ORIENTATIVA (PEM):

Horitzó 0-3 anys	Horitzó 3-6 anys	Horitzó >6 anys
-------------------------	-------------------------	---------------------------

Actuacions competència de la Generalitat de Catalunya.

7. RECURS DE LES PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Aquest apartat té per objecte exposar de forma agrupada i sintètica les diferents propostes d'actuació que conté el present estudi, les quals es desprenen i han estat desenvolupades a l'apartat anterior.

En concret, les propostes se sintetitzen a través de les vuit fitxes que es mostren a continuació (una fitxa per a cada objectiu específic del pla), i cada fitxa aporta la següent informació:

- Valoració qualitativa del grau d'actuacions d'estímul dels modes més sostenibles (pull) i de dissuasió d'ús del vehicle privat (push).
- Descripció genèrica de la proposta
- Beneficis
- Actuacions a implementar
- Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls
- Indicadors d'avaluació de l'actuació
- Estimació econòmica orientativa
- Responsables de les actuacions

FITXA 1: ESTABLIMENT DE LES 4 XARXES DE MOBILITAT					
Actuacions <i>pull</i> :			Actuacions <i>push</i> :		
					
Descripció genèrica					
Establiment de les 4 xarxes de mobilitat (a peu, bicicleta, transport col·lectiu i vehicle privat motoritzat) que tinguin per objectiu dotar d'accessibilitat les principals polaritats del municipi: nucli urbà, urbanitzacions, polígons industrials, principals equipaments dins del nucli urbà (especialment en el cas de la xarxa de vianants, bicicletes i VMP) i aparcaments (en el cas de la xarxa del vehicle privat motoritzat).					
Beneficis					
Si bé tots els carrers d'un municipi han de tenir unes condicions de seguretat i confort per anar a peu i en bicicleta/VMP, l'establiment de les respectives xarxes bàsiques tenen la virtut de concentrar l'atenció i la inversió econòmica en un conjunt reduït de carrers que connecten les principals polaritats del municipi. En el cas de la xarxa viària per als vehicles privats motoritzats, l'objectiu és concentrar els trànsit de pas en un conjunt reduït de vials, que són els principals en la jerarquia viària establerta.					
Actuacions a implementar					
Nº	Actuació	Termini			
1.1	Xarxa bàsica de vianants	0-6 anys i més			
1.2	Xarxa bàsica de bicicletes i VMP	0-6 anys i més			
1.3	Xarxa bàsica del transport col·lectiu	0-6 anys i més			
1.4	Xarxa bàsica dels vehicles privats motoritzats - circulació	0-6 anys i més			
1.5	Xarxa bàsica dels vehicles privats motoritzats - aparcament	0-6 anys i més			

Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

Les xarxes bàsiques es contemplen com una guia que orienti els futurs projectes de remodelació de la via pública i que ajudi a prioritzar les inversions futures.

Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Indicador	Valor (any de càlcul)
V1	Xarxa de prioritat per a vianants	0,00022 Km / habitant (2024)
B1	Longitud total d'itineraris ciclables urbans distingint entre itineraris segregats, compartit amb vehicles motoritzats, compartit amb vianants o sobre vorera	Itinerari segregat: 0 (2025) Compartit amb vehicles: 495 m (2025) Compartit amb vianants: 464 (2025) Carril bici sobre vorera: 0 (2025)
B2	Oferta total d'aparcament per a bicicletes	0,012 places d'aparcament / 1.000 habitant (2024)
A1	Oferta aparcament regulat (per tipus de regulació, verda, blava, etc.)	0,035 places d'aparcament en zona blava / habitant (2024)
VP5	Quota modal del vehicle privat en els desplaçaments urbans	26 % (EMEF 2022)

Estimació econòmica orientativa (PEM)

Sense estimació econòmica. Es tracta d'actuacions-guia a llarg termini per anar executant al llarg dels anys, abastant més enllà de l'horitzó del pla.

Responsables de les actuacions

Ajuntament de Moià

FITXA 2: PLA CENTRE I PRIORITZACIÓ EN LA PACIFICACIÓ DE CARRERS					
Actuacions <i>pull</i> :			Actuacions <i>push</i> :		
					
Descripció genèrica					
En base al Pla Centre proposat al PMU anterior i en base a les diferents fases executades fins a l'actualitat, des del present PMU es proposa l'ampliació de les pacificacions als carrers Santa Magdalena, Sant Josep, Palau i El carreró.					
Beneficis					
Millora de la mobilitat a peu i de les funcions d'estada i trobada als carrers, a la vegada que es redueix la presència i les facilitats de l'ús del cotxe.					
Actuacions a implementar					
Nº	Actuació	Termini			
2.1	Pacificació del carrer Santa Magdalena	0-3 anys			
2.2	Pacificació del carrer Sant Josep	0-3 anys			
2.3	Pacificació del carrer Palau	3-6 anys			
2.4	Pacificació del Carreró	3-6 anys			

Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls

Totes les actuacions consisteixen en transformacions en plataformes úniques. Ara bé, en una primera fase, totes aquestes actuacions es poden executar amb urbanisme tàctic.

Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Indicador	Valor (any de càlcul)
V1	Xarxa de prioritat per a vianants	0,00022 Km / habitant (2024)
V2	Quota modal del mode a peu en els desplaçaments urbans	74 % (EMEF 2022). Fa referència a peu/bici/no motoritzat

Estimació econòmica orientativa (PEM)

Fase 1: 484.000€

Fase 2: 343.000€

Responsables de les actuacions

Ajuntament de Moià

FITXA 3: PROPOSTES DE DETALL DE DISSENY DE CARRERSActuacions *pull*:Actuacions *push*:**Descripció genèrica**

Es dona resposta a quatre problemàtiques locals diferents, com són la millora de la carretera de Vic, la transformació de la plaça de Sant Sebastià, la dissuasió del trànsit de pas pel carrer Sant Sebastià i la transformació de la plaça Moianès. Cadascuna d'aquestes problemàtiques són de naturalesa diferent, però totes elles comparteixen la voluntat de reduir l'espai atorgat al cotxe en favor dels vianants, principalment.

Beneficis

Millorar les condicions de la mobilitat a peu, a la vegada que es redueix l'oferta per al vehicle privat motoritzat.

Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini
3.1	Millora de la carretera de Vic	3-6 anys
3.2	Transformació de la plaça de Sant Sebastià	3-6 anys
3.3	Evitar el trànsit de pas pel carrer Sant Sebastià	0-3 anys
3.4	Transformació de la plaça Moianès	0-3 anys

Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls
En el cas de les actuacions entorn de la plaça de Sant Sebastià, la plaça Moianès i el carrer Sant Sebastià, les actuacions de creació de plataforma única poden executar-se en una primera fase amb urbanisme tàctic.
Indicadors d'avaluació de les actuacions
Atès que es tracta d'actuacions puntuals, no es considera convenient aportar indicadors globals.
Estimació econòmica orientativa (PEM)
Fase 1: 200.000€
Fase 2: 350.000€
Responsables de les actuacions
Ajuntament de Moià

FITXA 4: MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT A LES PARADES DE L'AUTOBÚSActuacions *pull*:Actuacions *push*:**Descripció genèrica**

Un dels pilars del transport col·lectiu ha de ser la seva universalitat i la seva vocació d'inclusió social. En aquest sentit, l'accessibilitat fins a les parades resulta ser un aspecte cabdal per aconseguir els objectius esmentats. Així, el present PMUS fixa l'atenció en les diferents actuacions necessàries de realitzar a l'entorn de cada parada existent.

Beneficis

Millorar l'accés a peu fins a aquests punts, així com també el confort durant l'espera dels autobusos.

Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini
4.1	Parada de la carretera de Manresa / Sant Andreu (sentit oest)	
4.2	Parada de la carretera de Manresa / Jacint Icart (sentit est)	
4.3	Parada de la carretera de Manresa / Tosca (sentit est)	
4.4	Parada de la carretera de Manresa / Mossèn Passerissa (oest)	
4.5	Parada de la carretera de Vic (sentit est)	
4.6	Parada de la carretera de Vic (sentit oest)	
4.7	Parada de la carretera de Barcelona (sentit nord)	
4.8	Parada de la carretera de Barcelona (sentit sud)	
4.9	Parada de l'avinguda de l'Escola Pia (sentit nord)	

4.10	Parada de l'avinguda de l'Escola Pia (sentit sud)	
Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls		
-		
Indicadors d'avaluació de les actuacions		
Nº	Indicador	Valor (any de càlcul)
-	Nombre de parades completament adaptades	0 (any 2025)
Estimació econòmica orientativa (PEM)		
2a fase: 44.000€		
Responsables de les actuacions		
Ajuntament de Moià (milliores a l'entorn de les parades)		
Generalitat de Catalunya (instal·lació de noves marquesines)		

FITXA 5: CRITERIS PER A LA GESTIÓ DE LES PLACES RESERVADES A PMRActuacions *pull*:Actuacions *push*:**Descripció genèrica**

En atenció a les necessitats de mobilitat en vehicle privat de les persones amb mobilitat reduïda, el present PMUS pretén ordenar l'oferta de places reservades PMR tot establint els següents criteris: dotació a tots els equipaments principals; dotació a les bosses d'aparcament; Supressió d'aquelles places PMR que l'Ajuntament coneix que responien a peticions particulars avui ja innecessàries.

Beneficis

Facilitar els desplaçaments de les persones amb mobilitat reduïda quan necessiten fer-ho en cotxe.

Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini
5.1	Planificació de places PMR d'ús general	0-3 anys
5.2	Atenció a peticions de places PMR d'ús individual	Sense termini

Indicadors d'avaluació de les actuacions

Atès que es tracta d'actuacions puntuals, no es considera convenient aportar indicadors globals.

Estimació econòmica orientativa (PEM)

Fase 1: 6.000€

Responsables de les actuacions

Ajuntament de Moià

FITXA 6: INCORPORACIÓ DEL VEHICLE ELÈCTRIC					
Actuacions <i>pull</i> :			Actuacions <i>push</i> :		
					
Descripció genèrica					
La introducció del vehicle elèctric s'ha de produir en un context de necessària reducció de l'ús del vehicle privat motoritzat. Per tant, l'estratègia d'introducció del vehicle elèctric se centra bàsicament en possibilitar la seva circulació –a través de les dotacions de punts de recàrrega–, però sense facilitar-ne ni incentivar-ne la seva circulació.					
Beneficis					
Possibilitar la renovació del parc mòbil de vehicles privats motoritzats					
Actuacions a implementar					
Nº	Actuació				Termini
6.1	Dotació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics				0-3 anys
6.2	Altres actuacions per possibilitar l'ús del vehicle elèctric				3-6 anys
Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls					
-					

Indicadors d'avaluació de les actuacions		
Nº	Indicador	Valor (any de càlcul)
VP1	Nombre de punts de càrrega de vehicle elèctric (distingint per tipus si s'escau)	0,001 punts / 1.000 habitants (2024)
VP3	Oferta carsharing	0 vehicles de carsharing / 1.000 habitants (2025)
Estimació econòmica orientativa (PEM)		
Fase 1: 75.000€		
Fase 2: 60.000€		
Responsables de les actuacions		
Ajuntament de Moià		

FITXA 7: MILLORA DE LA SENYALITZACIÓ D'ORIENTACIÓ DE VEHICLES											
Actuacions <i>pull</i> :			Actuacions <i>push</i> :								
											
Descripció genèrica											
Millora de la senyalització de certs equipaments, del nou aparcament entorn de la zona esportiva i de l'aparcament de l'Era (evitant recorreguts pel centre de la Vila).											
Beneficis											
Evitar itineraris en vehicles privats motoritzats massa llargs o a través de vies veïnals											
Actuacions a implementar											
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Nº</th> <th>Actuació</th> <th>Termini</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>7.1</td> <td>Millores en la senyalització d'orientació de vehicles</td> <td>0-3 anys</td> </tr> </tbody> </table>						Nº	Actuació	Termini	7.1	Millores en la senyalització d'orientació de vehicles	0-3 anys
Nº	Actuació	Termini									
7.1	Millores en la senyalització d'orientació de vehicles	0-3 anys									
Estratègia per a la implementació i, si s'escau, definició d'actuacions d'impuls											
-											
Indicadors d'avaluació de les actuacions											
Atès que es tracta d'actuacions puntuals, no es considera convenient aportar indicadors globals.											
Estimació econòmica orientativa (PEM)											
1a fase: 7.000€											
Responsables de les actuacions											
Ajuntament de Moià											

FITXA 8: FOMENT DEL CANVI MODAL ALS PRINCIPALS FLUXOS INTERURBANSActuacions *pull*:Actuacions *push*:**Descripció genèrica**

Atès que un dels principis que emana de la Llei 9/2003 de la mobilitat és el canvi modal, cal reflexionar sobre aquells fluxos amb una major utilització del vehicle privat motoritzat que són susceptibles de transvasament cap a modes més sostenibles.

Beneficis

Actuar sobre els principals fluxos amb potencial de transvasament té un efecte notable sobre el conjunt del repartiment modal municipal.

Actuacions a implementar

Nº	Actuació	Termini
8.1	Canvi modal en els fluxos amb principal potencial de transvasament	0-6 anys

Indicadors d'avaluació de les actuacions

Nº	Indicador	Valor (any de càlcul)
	Quota modal del vehicle privat en els desplaçaments interurbans	92% (EMEF 2022)

Estimació econòmica orientativa (PEM)

-

Responsables de les actuacions

Ajuntament de Moià i Generalitat de Catalunya

8. SEGUIMENT DE L'ESTUDI

8.1 Estructura organitzativa de seguiment de l'Estudi

Atesa la importància de realitzar un seguiment acurat del l'estudi, l'EMUS haurà de definir els mecanismes de seguiment que s'estableixen en relació als següents àmbits:

- **Àmbit tècnic:** l'EMUS hauria d'establir una comissió permanent del pla en la qual hi estiguin representats els diferents departaments implicats en l'EMUS. En el marc d'aquesta comissió es reportarien les principals actuacions de mobilitat que es preveu desenvolupar i es coordinarien amb la resta d'actuacions municipals. L'EMUS hauria de definir qui conforma aquesta comissió, qui la lidera, quines són les seves funcions i quina és la seva periodicitat de convocatòria.
- **Àmbit polític:** fora necessari delimitar quins seran els mecanismes d'informació i debat polític, tant en el si del govern com amb els grups de l'oposició.
- **Àmbit ciutadà:** cal concretar com s'articularà la Taula de Mobilitat o altres mecanismes participatius amb el seguiment de l'estudi. Més concretament, s'activarà o es crearà la Taula de Mobilitat i s'establiran les seves funcions, reglament i periodicitat de convocatòria.

Una bona pràctica que es considera interessant és que l'EMUS pugui comptar amb la figura d'un **coordinador de l'EMUS**, encarregat de coordinar i monitoritzar la seva implementació.

8.2 Plantilla per al seguiment

Un recurs recomanat per a realitzar el seguiment de l'estudi és emprar la plantilla que s'adjunta a continuació i que permet sintetitzar ràpidament la situació de cada moment.

La plantilla conté tant informació qualitativa com quantitativa. De fet, en relació als indicadors quantitatius (veieu apartat 6.3), es proposa calcular aquells que estiguin disponibles en els diferents serveis municipals, operadors i altres administracions supramunicipals, i es compararan amb el valor de l'any base del pla.

En base a aquesta plantilla podran extreure's recomanacions finals per tal de, si s'escau, corregir les tendències que es desviïn d'allò que estava inicialment previst pel pla.

	Grau d'execució de les propostes d'actuació				Barreres i dificultats observades	Suports generats en l'execució	Indicador de seguiment	
	No iniciades	Iniciades	Avançades	Completa			Abans	Després
Objectiu 1								
Objectiu 2								
Objectiu 3								
....								

8.3 Indicadors de seguiment de l'estudi

Els diferents EMUS i PMUS que s'elaboren amb el suport de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària de la Diputació de Barcelona comparteixen un conjunt d'indicadors de seguiment, homogeneïtzats entre els diferents estudis. Aquest conjunt d'indicadors de context són aquells que s'exposen a la següent taula i que estan identificats amb un codi. L'objectiu d'aquest llistat és proporcionar un recull exhaustiu, per tal que se seleccionin aquells que tinguin més interès i siguin relativament fàcils de calcular en el cas específic de Cabrera de Mar.

De fet, a les fitxes de recull de les propostes d'actuació de l'apartat 5 del present estudi s'ha realitzat una selecció d'alguns d'aquests indicadors, recollits amb el codi corresponent del llistat que s'adjunta més avall. Ara bé, a les fitxes de l'apartat 5 també s'inclouen indicadors sense cap codi associat. En aquest cas, són indicadors específics del present EMUS, definits expressament per poder avaluar alguna de les propostes d'actuació de forma concreta.

Els indicadors es calcularan, almenys, abans d'iniciar el paquet d'actuacions i un cop executades i transcorregut un període de temps raonable per tal que les actuacions hagin pogut incidir en el model de mobilitat (per cada paquet d'actuacions aquest període de temps pot ser diferent). Per norma general, es tracta d'indicadors relativament fàcils de calcular i que molts d'ells es nodreixen de dades que haurien de ser fàcilment accessibles per part dels serveis tècnics municipals i/o de les empreses operadores.

:

Generals			
G1	Índex de motorització per tipus de vehicle	Nº vehicles / 1.000 habitants	IDESCAT
G2	Nivell d'immissió de contaminants	Superacions diàries dels nivells màxims segons UE i segons OMS	Xarxa de Vigilància i Prevenció de la Contaminació Atmosfèrica
G3	Víctimes mortals anuals en accident de trànsit	Nº de morts / 1.000.000 habitants	Polícia Local i SCT
G4	Accidents anuals amb morts o ferits greus	Nº d'accidents / 1.000.000 habitants	Polícia Local i SCT
G5	Activitats durant la setmana de la mobilitat	Nº activitats	Ajuntament

Vianants			
V1	Xarxa de prioritat per a vianants	Km / habitant	Ajuntament
V2	Quota modal del mode a peu en els desplaçaments urbans	%	Ajuntament
V3	IMD de vianants en punt de control	Persones / dia	Ajuntament
V4	Activitats en planta baixa	Nº Locals comercials	Ajuntament

Bicicleta			
B1	Longitud total d'itineraris ciclables urbans distingint entre itineraris segregats, compartit amb vehicles motoritzats, compartit amb vianants	Km / habitant	Ajuntament
B2	Oferta total d'aparcament per a bicicletes	Nº places d'aparcament / 1.000 habitant	Ajuntament
B3	Oferta aparcaments segurs	Nº places d'aparcament / 1.000 habitant	Operador servei (Bicibox)
B4	Ús dels aparcaments tancats (Bicibox o similar)	Nº hores d'ús / 1.000 habitants	Operador servei (Bicibox)
B5	Usuaris dels aparcaments tancats (Bicibox o similar)	Nº Usuaris / 1.000 habitants	Operador servei (Bicibox)
B6	Usuaris del servei de bicicleta pública	Nº Usuaris bici pública / 1.000 habitants	Operador servei bici pública
B7	Ús del servei de bicicleta pública	Nº d'usos de bicicleta / Nº usuaris	Operador servei bici pública
B8	Quota modal de la bicicleta en els desplaçaments urbans	Bicicletes / dia	Ajuntament
B9	IMD (de les vies amb aforaments)	Bicicletes / dia	Ajuntament

Transport públic			
TP1	Viatges anuals del transport públic (distingint els diferents operadors)	Viatgers / any	Operadors del transport públic urbà
TP2	Oferta de transport públic urbà en dia feiner (distingint els diferents operadors)	Places-km / dia	Operadors del transport públic urbà
TP3	Adaptació dels vehicles a PMR	% vehicles adaptats	Operadors del transport públic urbà
TP4	Viatges anuals del transport públic interurbà (distingint els diferents operadors)	Viatgers / any	Operadors del transport públic urbà
TP5	Oferta de transport públic interurbà en dia feiner (distingint els diferents operadors)	Places-km / dia	Operadors del transport públic urbà
TP6	Adaptació dels vehicles a PMR del transport públic interurbà (distingint diferents operadors)	% vehicles adaptats	Operadors del transport públic urbà
TP7	Oferta de taxi	Nº de taxis (licències) / 1.000 habitants	Ajuntament

Mercaderies			
M1	Nº de places de C / D	Nº places CD / 1.000 habitants	Ajuntament
M2	Ús places C / D	Nº hores d'ús CD / Places CD	Ajuntament

Vehicle privat motoritzat			
VP1	Nombre de punts de càrrega de vehicle elèctric (distingint per tipus si s'escau)	Nº punts / 1.000 habitants	Ajuntament i/o operador punts de càrrega
VP2	Us dels punts de càrrega	Nº d'hores d'ús / 1.000 habitants	Ajuntament i/o operador punts de càrrega
VP3	Oferta carsharing	Nº de vehicles de carsharing / 1.000 habitants	Operador de carsharing
VP4	IMD (de les vies amb aforaments)	Mitjana IMD	Pla d'aforaments del municipi – DiBa - DTES
VP5	Quota modal del vehicle privat en els desplaçaments urbans	%	Ajuntament

Aparcament			
A1	Oferta aparcament regulat (per tipus de regulació, verda, blava, etc.)	Nº de places d'aparcament en zona blava / habitant	Operador zona blava
A2	Ingressos aparcament regulat	Euros - any / habitant	Operador zona blava
A3	Oferta aparcaments soterrats públics (distingint abonats / rotació)	Nº places aparcaments soterrats / habitant	Operadors aparcaments
A4	Ingressos aparcaments soterrats públics (distingint abonats / rotació)	Euros – any / habitant	

9. ANNEXOS

Annex 1. Estudi per trams de la xarxa bàsica de vianants. Situació actual i proposta

Annex 2. Inventari de la senyalització d'orientació dels vehicles. Situació actual i proposta

Annex 3: Resums de reunions mantingudes amb diferents agents del municipi

Annex 4: Resultats del taller *Lego Build The Change* sobre el disseny de la plaça Sant Sebastià

Annex 5 Informe del procés participatiu i aplicació de la perspectiva de gènere al PMUS de Moià

9.1 Annex 1. Estudi per trams de la xarxa bàsica de vianants. Situació actual i proposta

(NOTA: la numeració dels trams pot visualitzar-se al plànol 08 “Xarxa bàsica de vianants. Síntesi d’actuacions proposades)

CARRERS TOSCA, SANTA MAGDALENA, SANT JOSEP, JACINT VILARDELL, PALAU, FORN I CARRERÓ

SITUACIÓ ACTUAL:

Ja han estat tractats a l'apartat 5.2 "Pla Centre i prioritització en la pacificació de carrers" i 5.3 "Propostes de detall de disseny de carrers". Veieu les fitxes 2.1 a 2.5, 3.2 i 3.3.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Ja han estat tractats a l'apartat 5.2 "Pla Centre i prioritització en la pacificació de carrers" i 5.3 "Propostes de detall de disseny de carrers". Veieu les fitxes 2.1 a 2.5, 3.2 i 3.3.

TRAM 1: AVINGUDA DE L'ESCOLA PIA (ENTRE AJUNTAMENT I APARCAMENT)

SITUACIÓ ACTUAL:

Vorera practicable a la banda oest (d'aproximadament 90 cm lliures de pas) i vorera practicable a la banda est (d'uns 140 cm lliures de pas, però amb l'estretament puntual de la marquesina de bus). Els guals de vianants estan adaptats.

Les velocitats dels vehicles haurien de ser més reduïdes, sobretot tenint en compte la presència de l'escola.

Les voreres compten amb arbrat, bancs i il·luminació.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Creació de pas de vianants sobreelevat a la cruïlla de davant de l'Escola Pia. O bé crear tota la cruïlla sobreelevada.

Eliminar el calaix del bus per reubicar marquesina, tal i com també s'exposa a l'apartat 5.4.

Pavimentar amb panot l'últim tram de la banda oest, per tal que la pavimentació arribi fins a l'aparcament.

TRAM 2: CARRER FRANCESC VIÑAS

SITUACIÓ ACTUAL:

Tram amb voreres totalment inaccessibles, de 40-60 cm, amb trànsit motoritzat bidireccional. De fet, és un dels trams amb major intensitat de trànsit de Moià.



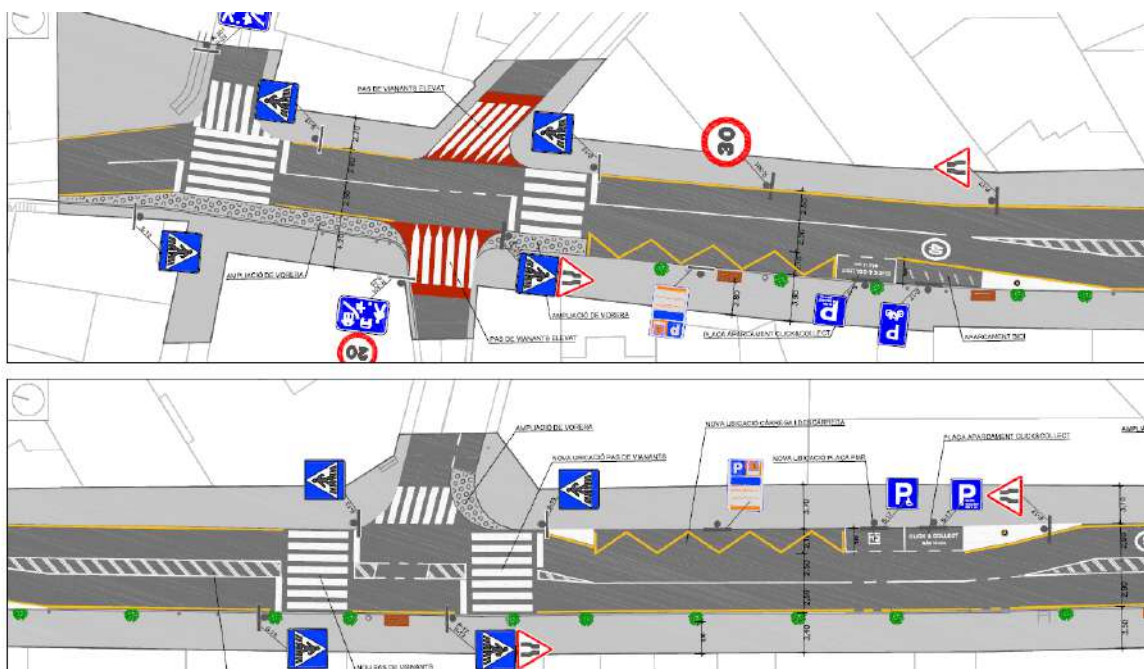
PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Aquesta via és titularitat de la Generalitat de Catalunya, atès que forma part de la C-59. Per tant, les millores a realitzar són competència de la Generalitat.

TRAM 3: AVINGUDA DE LA VILA, ENTRE CARRER COMERÇ I CTRA. MANRESA

SITUACIÓ ACTUAL:

L'Ajuntament està en procés de transformació de tota aquest tram en base a un estudi recentment realitzat ("Treball tècnic de seguretat viària en les travesseres: avinguda de la Vila i carretera de Manresa"), el qual contempla diverses millores en la mobilitat dels vianants com la creació de nous passos de vianants i passos de vianants sobreelevats (en sentit longitudinal). També es preveu la reordenació de la calçada, amb trencaments de la trajectòria per reduir velocitats del trànsit motoritzat.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Malgrat que no estigui previst a l'estudi esmentat, es proposa la creació d'un pas de vianants sobreelevat entre els carrers Comerç i Sant Antoni per donar continuïtat a aquests dos carrers de prioritat de vianants. Ara bé, cal recordar que la competència d'un actuació així correspon a la titular de la via, la Generalitat de Catalunya.

TRAM 4: AVINGUDA DE LA VILA, ENTRE CTRA. MANRESA I INSTITUT

SITUACIÓ ACTUAL:

Vorera est accessible i amb guals accessibles, tot i que la vorera oest té algun tram no accessible (fonamentalment entorn de la parada de bus, on s'estreny la vorera). Els guals de la vorera oest també són accessibles.

En tot aquest tram només hi ha un banc i molt poc arbrat. A més, només hi ha 2 passos de vianants per creuar la carretera transversalment.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Creació de passos de vianants a la intersecció amb el carrer Feliu Comadrán Perich.

Estudiar la viabilitat de plantació d'arbrat i ubicació de bancs en certs punts (per exemple, entorn al carrer Josep Gallart).

TRAM 5: AVINGUDA DE LA VILA, ENTRE INSTITUT I ENTRADA A NUCLI URBÀ

SITUACIÓ ACTUAL:

Tram de voreres insuficients (davant de l'Institut) per la presència d'aparcament adjacent a la façana i el calaix de vorera per a la parada del bus, o bé sense voreres (següent tram vers l'entrada al nucli urbà). Els guals de vianants són accessibles.

Hi ha arbrat davant del IES, però manquen bancs.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Supressió de l'aparcament, atès que els vehicles han de circular per la vorera, que no té ni l'amplada necessària per ser accessible.

Instal·lació de bancs a la vorera de l'institut, sota l'arbrat.

Creació de voreres fins a l'entrada del nucli, on hi ha edificis residencials.

TRAM 6: BAIXADA DEL VALL

SITUACIÓ ACTUAL:

Vorera de 60cm lliures de pas, amb cordó d'aparcament adjacent. Tram amb arbrat a una de les bandes i molt poca intensitat de trànsit.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Supressió del cordó d'aparcament per ampliar vorera.

TRAM 7: EL CARRERÓ, ENTRE BAIXADA DEL VALL I CARRER DEL VALL

SITUACIÓ ACTUAL:

Tram amb vorera practicable de 120 cm lliures de pas, i amb arbrat de gran copa a la banda sense vorera.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Sense propostes de millora.

TRAM 8: CARRER DEL VALL, ENTRE CARRERÓ I PASSARELL

SITUACIÓ ACTUAL:

Vorera inaccessible de 40 cm lliures de pas a la banda nord i vorera practicable de 120 cm lliures de pas a la banda sud. Les velocitats del trànsit motoritzat en aquest tram son reduïdes, atès el gir de 90 graus existent.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Supressió del cordó d'aparcament per ampliar la vorera nord.

TRAM 9: CARRER DEL VALL, ENTRE PASSARELL I PRAT DE LA RIBA

SITUACIÓ ACTUAL:

Vorera practicable de 100 cm lliures a la banda nord i de 40 cm a la banda sud.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Supressió del cordó d'aparcament per ampliar la vorera sud.

TRAM 10: CARRER RICHARD WAGNER, ENTRE PLAÇA HOSPITAL I ENRIC MORERA

SITUACIÓ ACTUAL:

Carrer amb voreres inaccessibles d'entre 50 i 80 cm lliures de pas, aproximadament. Intensitats de trànsit molt reduïdes, malgrat l'accés i sortida de la bossa d'aparcament.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Conversió a plataforma única, amb unió amb la futura plataforma única al carrer del Palau i la plaça de l'Hospital. Eliminar l'accés i sortida de l'aparcament per aquest vial. Cal incorporar arbrat i bancs a la futura plataforma única.

TRAM 11: CARRER ENRIC MORERA, ENTRE RICHARD WAGNER I PRAT DE LA RIBA

SITUACIÓ ACTUAL:

Vorera inaccessible de 60 cm lliures de pas a la vorera nord i vorera practicable de 100 cm lliures de pas a la banda sud. Arbrat a la banda nord.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Suprimir el cordó d'aparcament per ampliar la vorera sud amb arbrat i bancs.

TRAM 12: AVINGUDA PRAT DE LA RIBA, ENTRE ENRIC MORERA I MIQUEL VILARRÚBIA

SITUACIÓ ACTUAL:

Voreres practicables de 150 cm lliures de pas, amb arbrat a ambdues bandes i presència d'algun banc. S'observa algun gual de vianants no adaptat totalment a la normativa.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Adaptar els guals de vianants a tot allò que estableix la normativa.

TRAM 13: CARRER MIQUEL VILARRÚBIA, ENTRE RICHARD WAGNER I JOAN MARAGALL

SITUACIÓ ACTUAL:

Varietat d'amplades de voreres, entre inaccessibles (80 cm lliures de pas), practicables (entorn del 100 cm lliures de pas) i accessibles (>180 cm lliures de pas). Existeixen 3 passos sobreelevats. Els guals de vianants no compleixen al 100% la normativa d'accessibilitat.

Presència d'arbrat i bancs en un tram, i de bancs a l'altre.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Ampliacions de vorera allà on cal acomplir amb l'amplada mínima de la normativa d'accessibilitat, així com millores en l'adaptació dels passos de vianants.

TRAM 14: CARRER MIQUEL VILARRÚBIA, ENTRE R. WAGNER I GRAVADORS ABADAL

SITUACIÓ ACTUAL:

Vorera practicable de 160 lliures de pas a la banda sud i 140 cm lliures de pas al nord. Els guals de vianants estan adaptats. Manca la presència d'arbrat i bancs, però es tracta d'un tram curt, on els trams anteriors i posteriors sí que presenten arbrat i bancs.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Sense propostes de millora.

TRAM 15: CARRER 11 SETEMBRE, ENTRE GRAVADORS ABADAL I PLAÇA CATALUNYA

SITUACIÓ ACTUAL:

Voreres practicables de 150 cm lliures de pas i guals adaptats. A més, consisteix en un tram arbrat i amb bancs.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Sense propostes de millora.

TRAM 16: CARRER 11 SETEMBRE, ENTRE PLAÇA CATALUNYA I AVINGUDA DE LA VILA

SITUACIÓ ACTUAL:

Vorera inaccessible de 80 cm lliures de pas a la banda sud i vorera practicable de 120 cm lliures de pas a la banda nord. La vorera sud conté arbrat.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Supressió del cordó d'aparcament per ampliar vorera sud. Ubicar algun banc a l'ampliació de vorera.

TRAM 17: AVINGUDA DE LA PAU, ENTRE MIQUEL VILARRÚBIA I ARBRE FRUITER

SITUACIÓ ACTUAL:

Voreres practicables de 160 cm lliures de pas, amb un pas de vianants sobre elevat al mig del tram. Hi ha presència d'arbrat i de bancs. En relació als guals de vianants s'observa algun dèficit per tal que es puguin considerar 100% adaptats.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Suprimir 2 places d'aparcament entorn del pas de vianants sobreelevat, per tal de garantir una bona visibilitat entre vianants i vehicles.

Millorar els guals de vianants per tal que siguin completament adaptats.

TRAM 18: AVINGUDA ARBRE FRUITER, ENTRE AVINGUDA DE LA PAU I MARIA CUFFÍ

SITUACIÓ ACTUAL:

Vorera de la banda de l'escola d'aproximadament 4 metres lliures de pas. S'observa que els guals de vianants no compleixen al 100% la normativa d'accessibilitat.

Hi ha 2 esqueses d'ase per reduir les velocitats del trànsit motoritzats.

Presència d'arbrat, bancs i zona no pavimentada.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Adaptar els guals a tot allò que estableix la normativa d'accessibilitat.

TRAM 19: AVINGUDA ARBRE FRUITER, ENTRE AVINGUDA DE LA PAU I CTRA. VIC

SITUACIÓ ACTUAL:

Voreres practicables de 160 cm lliures de pas. Els guals de vianants no estan completament adaptats. Tram sense elements de moderació de la velocitat, ni arbrat ni bancs.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Adaptar els guals de vianants a la normativa.

Crear alguna esquena d'ase per moderar les velocitats, sobretot tenint en compte que també es tracta d'un eix de la xarxa de bicicletes.

TRAM 20: AVINGUDA INDÚSTRIA

SITUACIÓ ACTUAL:

Vial amb trams sense voreres que connecta el nucli amb el Polígon Industrial El Prat.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

El Pla director de la xarxa per a bicicletes i VMP del municipi de Moià proposa a curt termini una actuació amb pintura que delimiti els carrils de circulació i les places d'aparcament. El carril bici bidireccional s'ubicaria al marge est de la via i es pot protegir per una franja d'aparcament. La major estretor dels carrils han d'ajudar a mantenir unes velocitats de circulació adients a la via (30 km/h). A més, les actuacions plantejades en aquest vial han de ser compatibles amb la circulació de vehicles pesants i caldrà ubicar estacionament únicament en aquells indrets on no impedeixin l'accés de pesants a les indústries existents. En una segona fase, proposa urbanitzar el vial implementant voreres accessibles i nous passos de vianants.



TRAM 21: CARRETERA DE VIC

SITUACIÓ ACTUAL:

Ja ha estat tractada a l'apartat 5.3 "Propostes de detall de disseny de carrers". Veieu la fitxa 3.1.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Ja ha estat tractada a l'apartat 5.3 "Propostes de detall de disseny de carrers". Veieu la fitxa 3.1.

A més, es recomana que els semàfors existents disposin de sensors intel·ligents que puguin escurçar els temps d'espera dels vianants.

TRAM 22: CARRETERA MANRESA, ENTRE AVINGUDA DE LA VILA I PLAÇA MOIANÈS

SITUACIÓ ACTUAL:

Voreres accessibles a ambdues bandes (>180 cm lliures de pas) en la majoria de trams. Els guals estan pràcticament tots adaptats i existeixen diferents passos de vianants transversals.

Existència d'arbrat i bancs.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Adaptar els guals de vianants amb la intersecció de l'avinguda de la Vila.

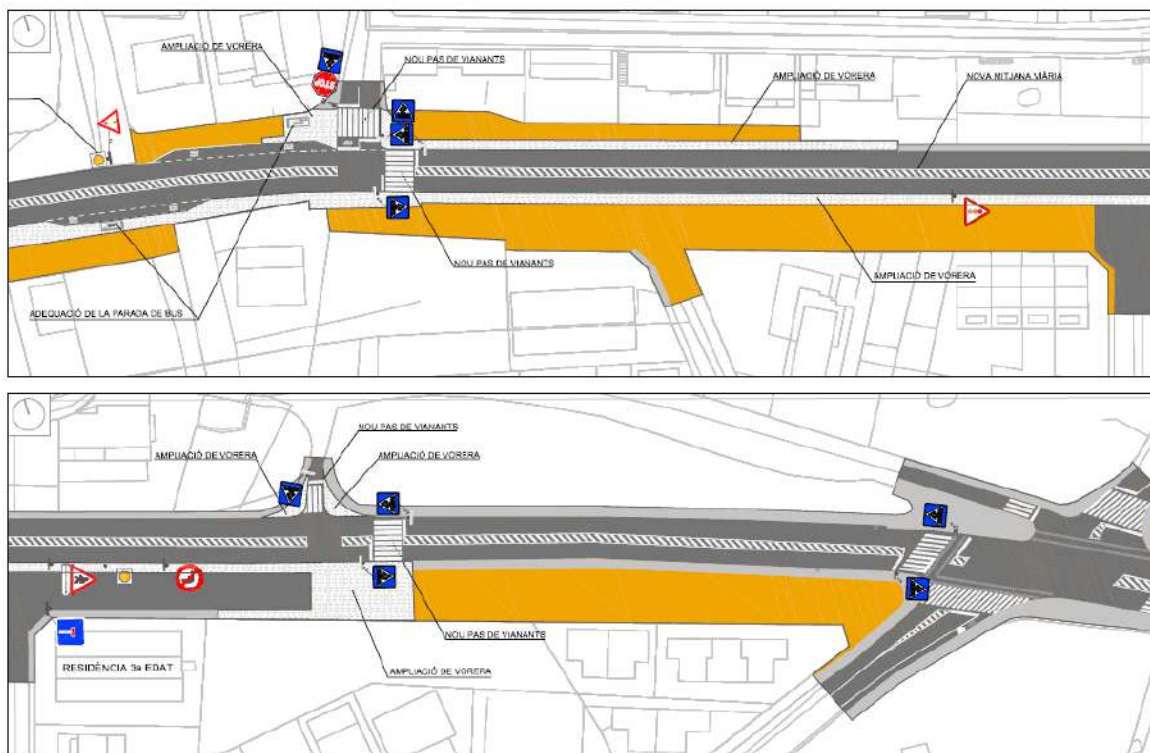
A més, es recomana que els semàfors existents disposin de sensors intel·ligents que puguin escurçar els temps d'espera dels vianants.

TRAM 23: CARRETERA MANRESA, ENTRE PLAÇA MOIANÈS I PARC DE BOMBERS

PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Vial amb trams sense voreres.

L'Ajuntament està en procés de transformació de tota aquest tram en base a un estudi recentment realitzat ("Treball tècnic de seguretat viària en les travesseres: avinguda de la Vila i carretera de Manresa"), el qual contempla diverses millores en la mobilitat dels vianants com la creació de nous passos de vianants i voreres.



TRAM 24: CARRER TOSCA, ENTRE CTRA. MANRESA I PISCINA

SITUACIÓ ACTUAL:

Vorera practicable de 140 cm lliures de pas a la banda oest i vorera accessible de més de 180 cm lliures de pas a la banda est. Alguns guals de vianants totalment adaptats i d'altres amb alguna mancança.

Sense arbrat ni bancs.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Adaptar completament els guals de vianants. Estudiar la possibilitat d'ubicar algun banc.

TRAM 25: CARRER DEL REMEI, ENTRE AVDA. DE LA VILA I CTRA. MANRESA

SITUACIÓ ACTUAL:

Tram amb voreres d'uns 60 cm, sense bancs ni arbrat, utilitzat pel trànsit de vehicles com a drecera al semàfor de la intersecció Avda. de la Vila / Ctra. Manresa.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Conversió a plataforma única, amb elements de mobiliari urbà que impedeixin el trànsit de pas. De fet, es recomana unir la placeta existent amb la façana de les cases.

TRAM 26 : CARRER DEL REMEI, ENTRE CTRA. MANRESA I CEMENTIRI

SITUACIÓ ACTUAL:

Tram de voreres accessibles i guals, en general, també accessibles. Tot i així, la vorera est en el tram entre Feliu Comadran Perich i la zona esportiva és practicable de 90cm lliures de pas.

Hi ha una cruïlla elevada, una esquena d'ase i un pas de vianants elevat com a elements reductors de velocitat.

A més, entre Feliu Comadran i la zona esportiva, hi ha arbrat a la vorera oest.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Afegir algun banc entre arbres, al tram arbrat de la vorera oest.

Millorar alguns guals mal enrasats a l'entorn del carrer Ramon Molera.

TRAM 27: CARRER MOSSÈN PASSERISSA

SITUACIÓ ACTUAL:

La vorera est resulta practicable amb 140 cm lliures de pas i la vorera oest amb 90 cm. Ara bé, els guals són inaccessibles. Algun tram és arbrat, a una o altra banda.

Ara bé, el petit tram entre Agricultura i la carretera Manresa té totes dues voreres inaccessibles, d'uns 60 cm.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Adaptar guals

Ubicar alguns bancs entre arbres

Al tram entre Agricultura i Ctra. Manresa: suprimir l'aparcament, estrènyer el carril de circulació i ampliar ambdues voreres.

TRAM 28: CARRER FELIU COMADRÁN PERICH

SITUACIÓ ACTUAL:

Carrer de doble sentit de circulació i amb oferta d'aparcament, majoritàriament de voreres inaccessibles o voreres encara per urbanitzar. Ara bé, els guals són accessibles. D'altra banda, és un carrer sense arbrat ni bancs.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

Ampliació de voreres amb arbrat i bancs, a través de la supressió de cordons d'aparcament o sentit de circulació.

TRAM 29: CAMÍ DE LES CREUS

SITUACIÓ ACTUAL:

Vial sense voreres de connexió amb el Polígon Industrial el Sot d'Aluies.



PROPOSTES D'ACTUACIÓ:

El Pla director de la xarxa per a bicicletes i VMP del municipi de Moià proposa implementar en aquest vial un itinerari en dues fases: una primera fase de ràpida implantació tàctica on es pot disposar d'un itinerari transitable per vianants i bicicletes que destaquí amb pintura antilliscant o, com a mínim, estigui protegit amb abalisament. En una segona fase, es pot urbanitzar la via, disposar de voreres i soterrar els pals.

FASE 1: Urbanisme tàctic



FASE 2: Urbanització (voreres)



9.2 Annex 2. Inventari de la senyalització d'orientació dels vehicles. Situació actual i proposta

ID SENYAL (al plànol)	1
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	2
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	3
	<u>Accions a realitzar:</u> Suprimir (per inversió del sentit del carrer)
ID SENYAL (al plànol)	4
	<u>Accions a realitzar:</u> Renovar per manca de visibilitat

ID SENYAL (al plànol)	5
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	6
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	7
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	8
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir

ID SENYAL (al plànol)	9
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	10
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	11
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	12
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	13
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir

ID SENYAL (al plànol)	14
	<u>Accions a realitzar:</u> Renovar per manca de visibilitat
ID SENYAL (al plànol)	15
	<u>Accions a realitzar:</u> Renovar per manca de visibilitat
ID SENYAL (al plànol)	16
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	17
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir

ID SENYAL (al plànol)	18
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	19
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	20
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	21
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir

ID SENYAL (al plànol)	22
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	23
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	24
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	25
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir

ID SENYAL (al plànol)	26
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	27
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	28
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	29
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	30
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir

ID SENYAL (al plànol)	31
	<u>Accions a realitzar:</u> Desbrossament
ID SENYAL (al plànol)	32
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	33
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	34
	<u>Accions a realitzar:</u> Afegir 2 lames amb la següent informació: ▪ P1 gir a l'esquerra ▪ P2 recte

ID SENYAL (al plànol)	35
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	36
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	37
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	38
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir

ID SENYAL (al plànol)	39
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	40
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	41
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	42
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir

ID SENYAL (al plànol)	43
	<u>Accions a realitzar:</u> Renovar per manca de visibilitat
ID SENYAL (al plànol)	44
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	45
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	46
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir

ID SENYAL (al plànol)	47
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	48
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	49
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	50
	<u>Accions a realitzar:</u> Renovar per manca de visibilitat

ID SENYAL (al plànol)	51
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir (amb manteniment de jardineria)
ID SENYAL (al plànol)	52
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir (amb manteniment de jardineria)
ID SENYAL (al plànol)	53
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir
ID SENYAL (al plànol)	54
	<u>Accions a realitzar:</u> Mantenir

9.3 Annex 3. Resums de reunions mantingudes amb diferents agents del municipi

IES MOIANÈS
Dia: 30 octubre de 2023
Assistència: Carles Anguera, director de l'IES Moianès; Xavi Bach, regidor.
<u>INFORMACIONS:</u> -
<u>PETICIONS:</u> • Asfaltar carrer de l'Institut • Prohibir que l'autobús escolar faci el canvi de sentit al carrer de la Teuleria • Percepció que la gran majoria d'estudiants van a peu a l'Institut. No es detecta necessitat de potenciar la bici (o bici elèctrica) per accedir a l'Institut, ja que ja hi van autònomament en modes sostenibles • Predisposició a fer una activitat en el marc del pla de mobilitat, a l'assignatura de Tutoria, dels cursos de 1r d'Eso o de Batxillerat • No tenen necessitat d'aparcament de bicicleta, ja que existeix davant l'Institut

ESCOLA PIA
Dia: 10 d'abril de 2024
Assistència: Giannina Aztarain, directora de l'Escola Pia; Lúdia Ribera, tècnica municipal; Xavi Bach, regidor.
<u>INFORMACIONS:</u> -
<u>PETICIONS:</u> • Pas elevat al semàfor de l'Escola Pia, per evitar velocitats excessives. • Tancar/restringir el trànsit al carrer Sant Sebastià a les hores d'entrada i sortida d'infants: 9h, 13h, 15h, 17h (tot i que al matí, de 7h30 a 9h es poden deixar els infants a l'escola). • Mantenir periòdicament l'aparcament dels Degotalls • Arreglar les escales d'accés a l'escola pia des del carrer Sant Sebastià

ESCOLA BRESSOL GARROFINS

Dia: 8 de maig de 2024

Assistència: Gemma Malé, directora de l'Escola Bressol Garrofins; Lúdia Ribera, tècnica municipal; Xavi Bach, regidor.

INFORMACIONS:

-

PETICIONS:

- Pavimentar l'itinerari a peu entre l'escola bressol i l'escola pública ("oficialitzar" la línia de desig existent)
- Proposar un accés directe entre l'escola bressol i l'escola pública pels patis contigus (petició a la regidoria d'educació)
- Oficialitzar l'accés a l'escola bressol per l'altre costat (av. Arbre fruiter)
- Adaptar la plaça del Centenari a les necessitats dels infants (sorral amb sorra, més arbrat amb ombra, etc.)

RESIDÈNCIA TORRE DE MOIÀ

Dia: 22 de maig de 2024

Assistència: Mari Carmen Sanchez Montes, directora de la Residència Torre de Moià; Lúdia Ribera, tècnica municipal; Xavi Bach, regidor.

INFORMACIONS:

Els avis surten a passejar amb familiars els caps de setmana, i també fan alguna sortida a l'estiu cap al centre del poble amb el personal treballador del centre. Es tracta d'avis sense gaire autonomia (excepte 3 o 4), que necessiten sempre l'ajuda d'una persona cuidadora.

PETICIONS:

- Asfaltar el carrer Nazari Alibés, ja que hi ha molts forats i està en mal estat
- Ampliar la vorera des de la sortida a peu de la residència fins a l'avinguda de la Vila, per complir normativa. També eliminar els pendents de la vorera, que donen inestabilitat a les cadires de rodes
- Permetre la construcció d'una rampa de la vorera a la calçada, a l'entrada de la residència (on ja es paga el gual), on ara hi ha un graó.

ESCOLA JOSEP ORRIOLS I ROCA

Dia: 22 de maig de 2024

Assistència: Raquel de la Sierra, directora de l'Escola Josep Orriols i Roca; Lúdia Ribera, tècnica municipal; Xavi Bach, regidor.

INFORMACIONS:

- Entrades repartides entre diferents punts, per evitar que els infants grans atropellin els petits, ja que van amb patinets, bicicletes, etc. I si està més dispers, és més ordenat tot.
- Entrades de I3 es fan per accés de Miquel Vilarrúbia
- Entrades i sortides de I4 a 4t es fan per av. Arbre Fruiter, i sortides I3 també es fan per av. Arbre Fruiter
- Entrades i sortides 5è i 6è es fan per av. de la Pau
- Els mestres entren per la porta de la intersecció Miquel Vilarrúbia amb av. de la Pau

PETICIONS:

- Consideren que no és necessari fer una connexió amb la llar d'infants (com va proposar-nos la directora), ja que són molt puntuals les visites que fan des de la Llar d'Infants.
- Considera que el Kiss & Go no funciona, ja que les famílies deixen el vehicle aparcats més temps del permès
- En tot cas, el Kiss & Go de l'avinguda de la Pau o Miquel Vilarrúbia es podria eliminar perquè no es fa servir.
- Demanen repintar els pictogrames del camí escolar. També demana que les petjades diferenciïn les petjades d'anada de les de tornada.
- Planteja allargar el camí escolar fins a la carretera de Vic. Comenta que hi ha molts infants que venen sols a peu des de la cruïlla Av. Vila- Carretera de Manresa, i caldria reforçar la seguretat de l'itinerari escolar des d'allà. Son infants de famílies molt nombroses i d'edats molt diverses, que venen sense els seus pares.
- Demana reforçar la seguretat a la intersecció entre l'av. de l'Arbre fruiter i la ronda de les Illes, ja que no hi ha visibilitat a causa del canvi de rasant. Potser es podria proposar un pas de vianants elevat.
- Tots els passos de vianants d'aquesta intersecció s'haurien de repensar.
- Proposa tallar el carrer Miquel Vilarrúbia els dies que tenen sortida escolar i els infants han d'agafar l'autobús (28 vegades/any). Deixar passar l'autobús, però tallar el carrer. Actualment ja es fa, i es debat si caldria puntualment reforç de la policia local per fer el tall, o bé fer-ho amb la conserge de l'escola. Planteja, com alternativa, fer servir el pàrquing de l'Era com a punt d'inici de l'autobús
- A les entrades/sortides de les escoles hi ha bastanta aglomeració. Es podria plantejar tallar el carrer en horari escolar (av. de la Pau o av. Arbre fruiter)
- Adaptar la plaça del Centenari a les necessitats dels infants (sorrall amb sorra, més arbrat amb ombra, etc.)

HOSPITAL RESIDÈNCIA VILA DE MOIÀ

Dia: Juny de 2024

Assistència: Clara Carbonell, directora tècnica; Isidre José, president de l'entitat; Xavi Bach, regidor.

INFORMACIONS:

-

PETICIONS:

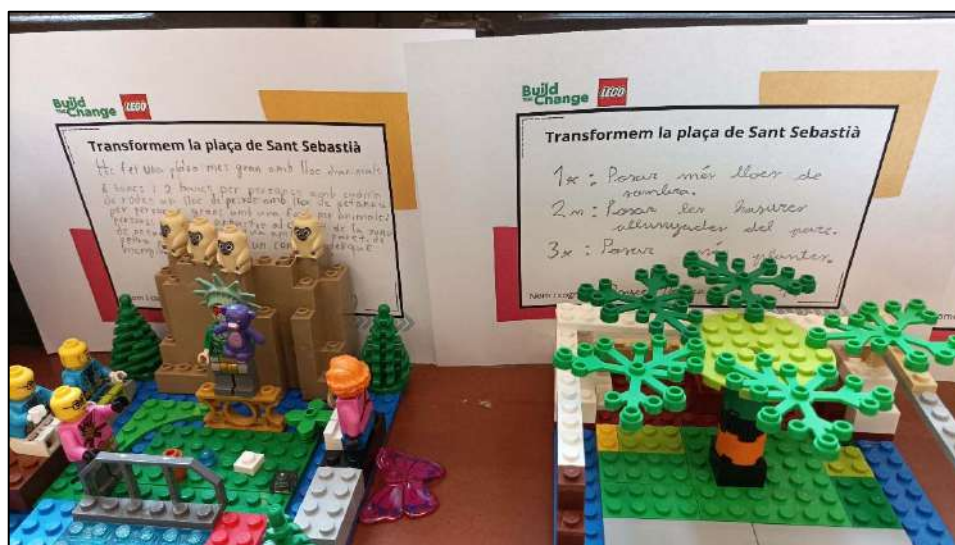
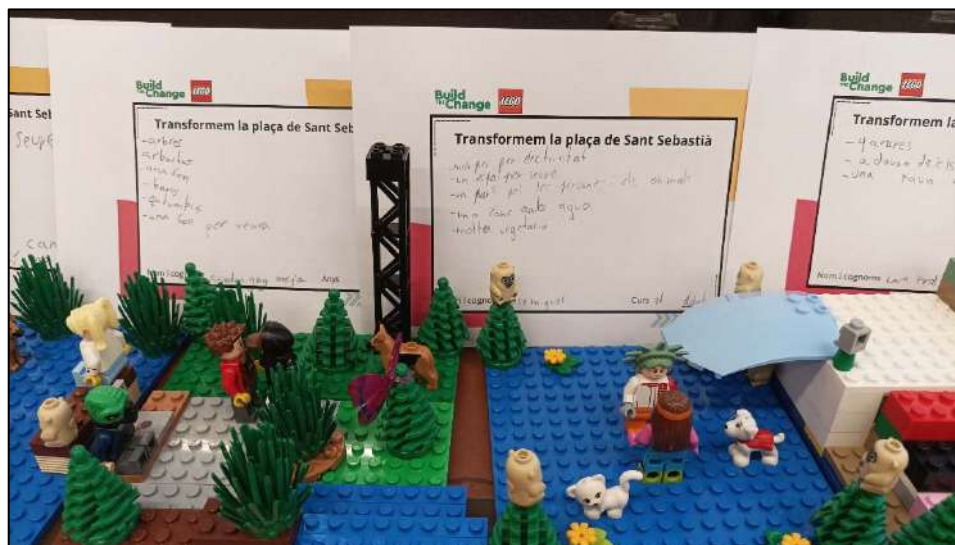
- Dificultat de transitar pel C/Palau. Les llambordes son un problema i la vorera resulta molt estreta per anar amb cadira de rodes, caminador, cotxet, etc.
- L'altre itinerari d'accés al poble és la pujada que va cap a l'església. També costa pujar si no es pot anar pel C/Palau.
- La vorera de la sortida de la rampa de la residència no va bé quan es va amb cadira de rodes.
- Molt mala comunicació d'autobusos per venir a treballar el personal.

9.4 Annex 4. Resultats del taller *Lego Build The Change* sobre el disseny de la plaça Sant Sebastià

Total alumnes participants: 221 infants han fet el taller (de 8 a 12 anys)

3r A (8-9 anys)	- Zones de pícnic: gespa, cadires i taules. - Més papereres - Fonts que permetin jugar a la població - Zona de jocs infantils amb construccions fetes de fusta - Rampa d'accés - Sorral - Tancat amb jocs d'agilitat per a gossos - Nius que podríem construir des de les escoles - Menjadores amb pinso
3r B (8-9 anys)	- Plantes i animals - Diverses fonts d'aigua amb una part d'abeurador per als animals. - Baranes per a les persones amb mobilitat reduïda. També petites rampes per poder-hi accedir amb facilitat. - Llums LED - Gronxadors - Un petit rocòdrom - Diverses marquesines/pèrgoles per aixoplugar-nos dels rajos solars - Taules per menjar - Escenari - Sorral - Cabina de telèfon
3r A PIA (8-9 anys)	- Zona d'aixopluc per a les persones sense llar - Rampes d'accés - Petit estany amb animals i vegetació - Zona de meditació (ioga, lectura, conversa, etc.) - Una zona segura per als gats de carrer - Un petit mercat amb productes de proximitat - Taules i cadires
4t A (9-10 anys)	- Plantes i animals - Gronxadors - Fonts d'aigua i canalitzacions que desemboquin en un petit estany - Cubells d'escombraries - Bancs i llocs per seure - Escenari - Nius d'ocells i menjadores - Zona enjardinada - Un mirador
4t B (9-10 anys)	- Arbres amb moltes fulles - Lligar-hi hamaques entre arbre i arbre - Rampes d'accessibilitat amb baranes - Zona de jocs infantils (gronxadors, tobogans, etc.) - Zona de descans, per tant, no sorollosa

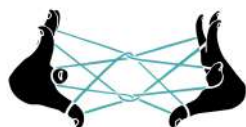
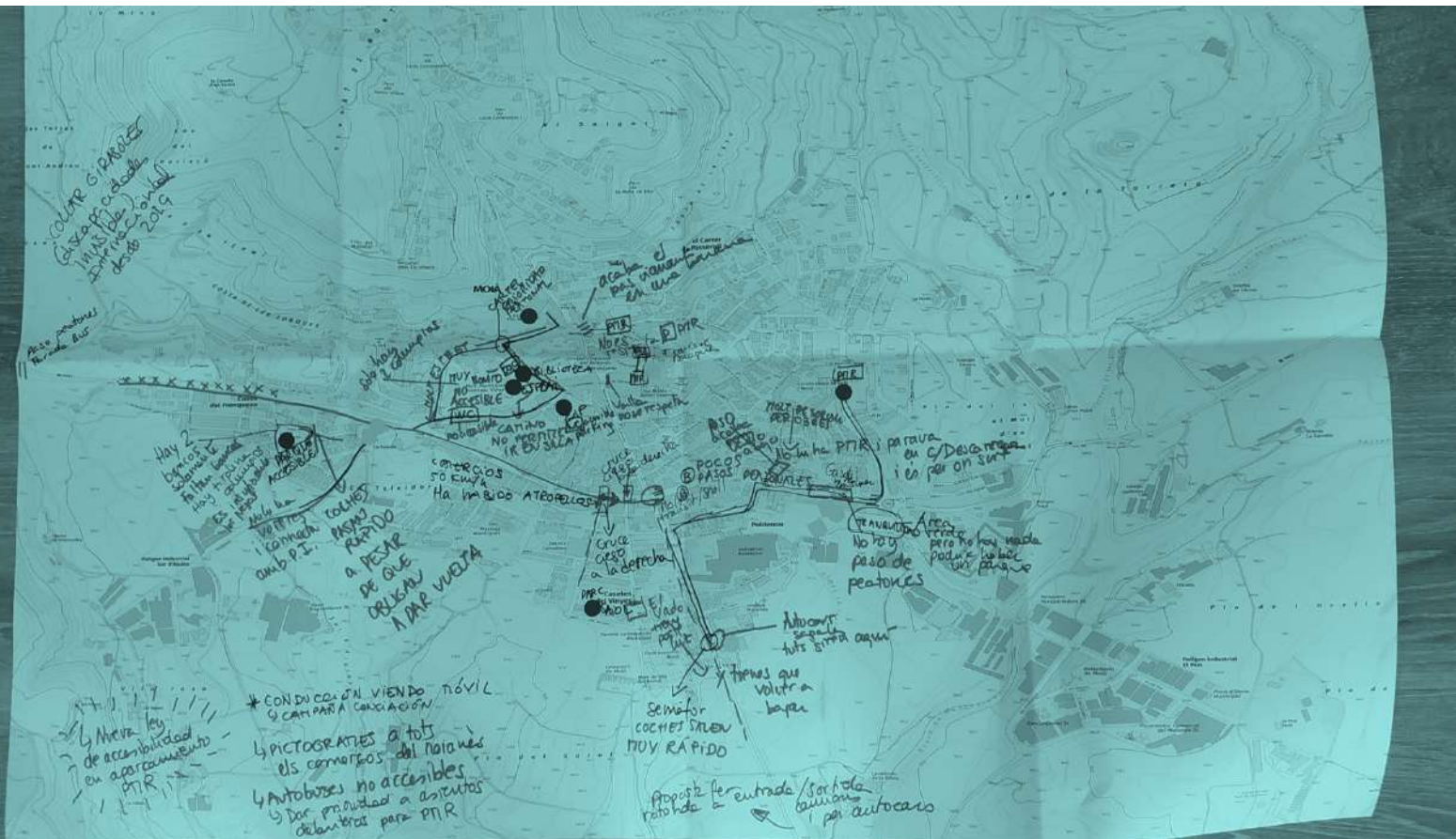
	- Fer que no puguin passar-hi els cotxes pels carrers del voltant - Energies renovables (petita placa solar, petit molí d'energia eòlica, etc.) - Ampliar la zona d'escacs
4t A PIA (9-10 anys)	- Zona d'hort comunal amb hivernacle quan sigui necessari - Parc per a gossos (Agility) - Estany amb peixos i granotes - Un nou enrajolat - Lavabos públics
5è A (10-11 anys)	- Zona d'escalada (rocòdrom) - Rampes i voreres accessibles per a les persones amb necessitats especials - Espais per fer activitats de meditació - Un "pipi-can" - Una zona de petanca - Arbres i vegetació que puguin fer ombra - Bancs - Un bar que treballi amb productes locals
5è B (10-11 anys)	- Un sorral per a infants - Un petit escenari per poder-hi fer representacions, concerts, etc. - Il·luminació LED per fer l'espai més lluminós, còmode i segur - Menjadores per a ocells - Hotel d'insectes - Caixa niu d'intercanvi de llibres
5è A PIA (10-11 anys)	- Una bassa amb vegetació aquàtica i peixos - Taules per menjar i seure - Fer de la plaça una arbreda i treure el ciment - Petanca - Un escenari que aplegui espectacles cada cap de setmana - Més enllumenat LED - Petita guingueta amb productes de proximitat
6è A (11-12 anys)	- Parc amb tirolina - Petites muntanyetes amb vegetació amb arbres grossos al capdamunt - Menjadores per als ocells - Rocòdrom - Sorral - Jocs d'equilibri - Parcs de calistènia per a la gent gran
6è B (11-12 anys)	- Més fonts d'aigua potable - Dinamitzar més activitats per atraure més gent - Xarranca i jocs tradicionals - Lavabos - Plaquas solars que il·luminin fanals LED
6è A PIA (11-12 anys)	- Un espai de lectura - Aigua disponible per als animals - Algun joc de taula participatiu - Taules i cadires per menjar - Arbres - Treure el ciment i posar-hi gespa - Plaquas solars - Botigueta d'intercanvi de llibres - Una bassa amb ànecs i oques i Caixes-niu - Petits espais laterals amb flors i plantes aromàtiques



9.5 Annex 5. Informe del procés participatiu i aplicació de la perspectiva de gènere al PMUS de Moià

INFORME

Procés participatiu i aplicació perspectiva de gènere al PMUS de MOIÀ

col·lectiu **punt6**

Desembre 2024

per a l'Ajuntament de Moià i la Diputació de Barcelona

1. INTRODUCCIÓ	3
2. METODOLOGIA	4
3. PARTICIPACIÓ	12
4. RESULTATS ACTIVITATS PARTICIPATIVES	19
5. RESUM RESULTATS I PROPOSTES PMUS MOIÀ	77

1.INTRODUCCIÓ

L'objectiu principal d'aquest projecte ha sigut acompanyar la l'Oficina de Mobilitat i Seguretat Viària Local de la Diputació de Barcelona i l'Ajuntament de Moià en la integració de la perspectiva de gènere en l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible. Això implica, per una banda, acompanyar en la revisió de la diagnosi tècnica, el disseny i dinamització del procés participatiu per a la recollida de dades qualitatives, l'elaboració de propostes participades i la revisió del document final del PMUS i seguiment i acompanyament en tot el procés a l'equip redactor del pla.

El present document recull els resultats del diagnòstic qualitatiu per al PMUS de Moià, que s'ha desenvolupat a partir d'un procés participatiu entre els mesos de maig i novembre de 2024.

Aquests resultats completen els resultats del diagnòstic tècnic que s'ha realitzat i permeten partir d'un diagnòstic més complert i divers que porti a proposar i desenvolupar accions específiques de mobilitat en el PMUS de Moià.

Alhora el procés participatiu que s'ha desenvolupat forma part de la prova pilot d'aplicació de la "Guia per integrar una perspectiva de gènere als PMUS" elaborada per Col·lectiu Punt 6 per l'ATM i la Diputació de Barcelona

A continuació, el document presenta la metodologia a partir de la qual s'ha realitzat el diagnòstic qualitatiu, basada en la guia anomenada i adaptada al context de Moià en quan als grups de treball que s'han realitzat.

Un cop emmarcada la metodologia, el capítol de participació recull la informació sociodemogràfica de les persones participants en les diferents activitats, tot visibilitzant la diversitat de persones que han compartit coneixements i experiències de la seva mobilitat al municipi.

En el capítol 4 es presenten els resultats del diagnòstic i les propostes extretes de cada activitat participativa.

Finalment, el capítol 5 presenta un resum dels resultats mapejats en el plànol de Moià i la taula resum de propostes per tipus de mobilitat: a peu, en bici, en transport públic i gestió de la mobilitat motoritzada. En aquestes propostes s'han sistematitzat les que provenen del procés participatiu, i s'han complementat a propostes tècniques que provenen de la Guia de la integració de la perspectiva de gènere en el PMUS.

2.METODOLOGIA

2.1 Marc conceptual: Què significa integrar una perspectiva feminista a la mobilitat? ¹

La mobilitat des d'una perspectiva feminista proposa un canvi de paradigma, d'un discurs dominant centrat en el transport privat i motoritzat que reproduceix desigualtats de gènere i socials, a un model enfocat en la vida quotidiana de les persones, que valora i posa en el centre els patrons de mobilitat sostenible de les dones, prioritzant la mobilitat a peu, en bicicleta i en transport públic, no només perquè són modes més sostenibles i saludables, sinó perquè també són més equitatius.

La mobilitat des d'una perspectiva feminista interseccional implica analitzar com els rols de gènere influeixen en l'ús i gaudi de les nostres ciutats i pobles. I com el gènere i la seva intersecció amb altres característiques, com l'edat, l'origen, el nivell d'ingressos, les capacitats, el tipus d'unitat de convivència, barri o població on es viu, condiciona i determina les opcions de mobilitat de les persones.

Quan parlem d'aplicar una perspectiva feminista en la mobilitat, ens referim a entendre com podem avançar cap a l'equitat de gènere en la mobilitat en tres àmbits: primer, garantir una visió complexa i integral de la mobilitat quotidiana; segon, ampliar el concepte de la seguretat en la mobilitat atenent les violències masclistes i les percepcions de seguretat diferenciades; i tercer, avançar cap a l'equitat de gènere i l'increment de dones en tot el cicle de la mobilitat: gestió, operació i construcció d'infraestructures.

Per tal de respondre a aquests tres àmbits cal també avaluar l'impacte de gènere en totes les mesures i accions que es realitzin en l'àmbit de la mobilitat, definint l'impacte de gènere com l'efecte positiu o negatiu d'una mesura o acció vinculat amb els rols, estereotips o desigualtats del sistema sexe-gènere.

Abordatge integral de la mobilitat quotidiana

Integrar una perspectiva feminista en la mobilitat implica re-centrar la mirada per respondre a la mobilitat quotidiana en la seva complexitat, és a dir, analitzar i planificar la mobilitat entenent la complexitat d'activitats de la vida quotidiana de les persones, més enllà de la mobilitat ocupacional, en l'esfera productiva, reproductiva i comunitària i que reflecteixin els components socials i culturals.

Fins ara la planificació de la mobilitat s'ha fet prioritzant uns sistemes de mobilitat que responen a un model de masculinitat hegemònica i que prioritzen els desplaçaments

¹ Aquest marc conceptual ha sigut elaborat per Col·lectiu Punt 6 a partir de la revisió teòrica de diferents treballs i estudis de mobilitat amb perspectiva de gènere i també a través del treball pràctic en l'àmbit de la mobilitat.

lineals i radials per motiu ocupacional i en vehicle motoritzat privat. Aquests sistemes de mobilitat no han tingut en compte els vincles entre les diferents activitats de la vida quotidiana de les persones que creen xarxes complexes de desplaçament ni els vincles amb l'entorn, contribuint a una crisi ambiental, energètica i de les cures a nivell global. Per tant, a través de les polítiques de mobilitat s'han reproduït privilegis, rols i desigualtats socials i de gènere que a més, han contribuït a la degradació ambiental del nostre territori.

Incloure una perspectiva feminista interseccional implica un canvi de prioritats per tal de posar la vida quotidiana de les persones i la sostenibilitat de la vida al centre de les decisions territorials en termes de mobilitat. Les dones continuen sent el 70% de les cuidadores i dedicant el doble de temps al treball domèstic que els homes. En conseqüència, les dones tenen una mobilitat més complexa i diversa. Les dones d'entre 30 a 64 anys, en l'àmbit de la Sistema Integrat de Mobilitat Metropolità de Barcelona (SIMMB) fan més desplaçaments que els homes. (4,2 les dones vers 3,8 els homes) degut a la seva doble i triple jornada de treball remunerat, treball domèstic i de gestió de la llar i les relacions afectives i comunitàries. Els seus desplaçaments són poligonals i es produeixen per major nombre de motius, encadenant diferents activitats i trajectes. Alhora, les dones recorren menys distància en cada viatge i optimitzen el temps dels seus recorreguts, fent viatges més curts i més pròxims. Però al final del dia recorren més quilòmetres per la quantitat d'activitats que entrellacen degut a la seva doble i tripla jornada, i inverteixen més temps en els viatges per la manca de millors connexions intermodals vinculades a la mobilitat activa i sostenible .

Tot i que la mobilitat de les dones és més sostenible, les desigualtats de gènere que les dones continuen vivint en la societat actual dificulten aquesta mobilitat. Per exemple, les deficiències d'un sistema tarifari amb disfuncions en les seves corones i les deficiències d'intermodalitat entre diferents transports públics a nivell horari, de senyalització, visibilitat i seguretat impacta majoritàriament els desplaçaments de les dones, per la feminització de la pobresa, la manca de temps, de recursos econòmics i les necessitats de conciliar tasques quotidianes.

Integrar una perspectiva feminista també implica tenir en compte com la diversitat de cossos condiciona les opcions de mobilitat (persones amb mobilitat reduïda, infància, gent gran, joves, persones trans, persones de diferents pesos i mides). Per això cal analitzar com el gènere i la seva intersecció amb altres característiques, com l'edat, l'origen, el nivell d'ingressos, les capacitats, el tipus d'unitat de convivència, barri o població on es viu, condiciona i determina les opcions de mobilitat de les persones.

Finalment, incloure la perspectiva de gènere en la mobilitat implica analitzar la mobilitat en el cicle de les 24 hores del dia i els set dies de la setmana, reconeixent les diferents dinàmiques temporals de mobilitat així com la mobilitat nocturna quotidiana de les persones i com es veu condicionada pel gènere, la percepció de por, la menor freqüència de transport públic o una connexió intermodal deficient.

Ampliar el concepte de seguretat de la mobilitat des de la perspectiva de gènere

Fins ara la seguretat en la mobilitat s'ha entès només vinculada a la seguretat viària i sense tenir tampoc una perspectiva feminista interseccional, analitzant l'accidentalitat en números absoluts i sense tenir en compte el gènere i la identitat de les persones involucrades. Així doncs, integrar la perspectiva feminista en la mobilitat implica ampliar la visió de seguretat, responant a les violències masclistes i d'altres delictes d'odi i incorporar les percepcions de seguretat de les persones. Cal entendre que les persones tenen percepcions de seguretat diferents depenent de la seva identitat i que dones, homes i persones no binàries tenen diferents patrons i conductes en la mobilitat que impacten en qui està implicat en l'accidentalitat. Més enllà si una persona ha viscut una agressió o delicte, són les percepcions de seguretat les que condicionen els moviments i l'accessibilitat de les persones.

Incloure una perspectiva feminista interseccional implica anar més enllà de l'actual concepte de seguretat en la mobilitat i analitzar i adreçar com les violències masclistes i d'altres delictes d'odi (agressions lgbtífiques, racistes i capacitistes) així com l'objectivització del cos de les dones condicionen les percepcions de seguretat de les persones depenent de la identitat de gènere i per tant, limiten el dret de les dones i persones amb identitat no binària a una mobilitat lliure i autònoma. Aquest és un àmbit que es porta treballant durant dècades en les polítiques de mobilitat d'altres països i territoris i que en els darrers anys s'ha començat a visibilitzar més a Catalunya.

A les dones se les segueix socialitzant a tenir por a l'espai públic, de les persones desconegudes i sobretot a moure's soles a la nit, tot i que el major nombre d'agressions segueixen passant en l'àmbit de la llar i per persones conegudes. La por a l'espai públic també es veu alimentada per les experiències d'assetjament verbal i sexual que viuen les dones quotidianament. La percepció de seguretat de les persones depèn de factors socials, polítics, econòmics i culturals, però la configuració física i social dels espais pot contribuir a millorar-la. És a dir, no és el mateix caminar per un intercanviador de metro en un passadís llarg soterrani sense serveis ni activitat, que a l'aire lliure en un entorn il·luminat, senyalitzat, amb serveis i diversitat de persones en l'entorn.

A més de l'anàlisi de les violències masclistes en la mobilitat, millores en el disseny dels sistemes i infraestructures de mobilitat poden reduir la percepció d'inseguretat de les dones i de la població LGTBIQ+. Però també una mobilitat segura i lliure ha de garantir la seguretat vial i l'autonomia de la infància, de la gent gran i l'accessibilitat universal, perquè també la percepció de seguretat canvia depenent de la teva edat i de la teva condició.

Equitat de gènere en la gestió, l'operació i la construcció del sistema de mobilitat

Finalment, per tal d'incloure una perspectiva feminista en la mobilitat cal també revisar l'equitat de gènere en el sí de la gestió del sistema de mobilitat i transport.

Històricament, l'àmbit del transport i la mobilitat ha sigut un sector altament masculinitzat i dominat per persones formades en Enginyeria i Arquitectura. La història de les carreres d'Enginyeria al nostre territori, així com la història de qui i de com s'accedia als llocs de treball de les diferents operadores de transport han limitat l'accés de les dones en aquest àmbit i estem davant d'un àmbit dominat pels homes. Aquest fet també ha sigut un condicionant important per la manca d'integració d'una perspectiva feminista en les polítiques de mobilitat i també per quins temes s'han visibilitzat i prioritzat en la política pública.

Per una banda, cal incrementar el nombre de dones en la seva diversitat en els òrgans de participació i els consells de mobilitat, així com en el processos participatius que es facin en el marc de desenvolupament de projectes de mobilitat. En particular, és important que l'experiència i expertesa de les dones grans, famílies monomarentals, dones cuidadores, treballadores de la llar i dones amb diversitat funcional, persones del col·lectiu LGTBI, participin de manera explícita en totes les convocatòries. Per altra banda, és imprescindible incorporar una perspectiva feminista interseccional en la dinamització dels òrgans consultius i dels processos participatius, per tal d'adaptar horaris, espais, dinàmiques i temes a la diversitat de persones, incloure els valors de la mobilitat quotidiana i de cures, visibilitzar el valor afegit de l'experiència de mobilitat quotidiana de les dones i garantir que no es silenciïn certes veus ni es desenvolupin dinàmiques de condescendència masclista o de lideratges hegemònics.

Marc legal i normatiu

La integració de la perspectiva de gènere en l'àmbit de la mobilitat està alhora promoguda per un marc legal i normatiu internacional, estatal i català vigent des de fa 25 anys al qual cal fer referència.

A la Carta Europea de les Dones a la Ciutat de 1995 un dels temes prioritaris és la mobilitat, on s'apunta que totes les dones han de tenir fàcil accés al transport públic amb l'objectiu de viure i gaudir lliure i plenament la vida econòmica, social i cultural a la ciutat. Per tant, la mobilitat ha de ser un tema prioritari per tal de proporcionar eleccions que facilitin de manera igualitària l'accés a la varietat de possibilitats que ofereixen les ciutats, i que evitin estar tancades i aïllades. Aquesta prioritat va ser ratificada també el 2004 en la Carta Internacional del Dret de les Dones a la Ciutat signada en el marc del Fòrum de les Cultures celebrat a Barcelona.

La Nova Agenda Urbana (NAU) aprovada per ONU Habitat el 2016 també apunta a la equitat de gènere i l'apoderament de les dones i nenes a través de la seva participació plena i efectiva en totes les esferes i llocs de lideratge. La NAU especifica que la planificació urbana i la mobilitat es basin en l'edat i el gènere. Els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) de Nacions Unides, en particular l'ODS 5 Igualtat de Gènere i l'ODS 11 Ciutat i Comunitats Sostenibles serveixen com a marc internacional per l'aplicació de la perspectiva de gènere en l'àmbit de la sostenibilitat i el transport.

A Catalunya, la mobilitat amb perspectiva de gènere s'emmarca en la Llei 17/2015 d'igualtat efectiva de dones i homes i la Llei 5/2008 del dret de les dones a eradicar la violència masclista de Catalunya, així com la Llei Orgànica 3/2007 per a la igualtat efectiva de dones i homes, en l'àmbit estatal. En la Llei 17/2015 d'igualtat efectiva de dones i homes, l'article 53 de Planificació de les polítiques de medi ambient, urbanisme, habitatge i mobilitat insta a incorporar la perspectiva de gènere en totes les fases del disseny, la planificació, l'execució i l'avaluació urbanístics, per a posar en igualtat de condicions, en el disseny i en la configuració dels espais urbans, les necessitats i les prioritats derivades del treball de mercat i del domèstic i de cura de persones, i també per col·laborar a eliminar les desigualtats existents; Promoure la participació ciutadana de les dones i de les associacions de defensa dels drets de les dones en els processos de disseny; a incloure estudis amb estadístiques segregades per sexe, que permetin de detectar les desigualtats mesurables. I que incloguin els estudis d'impacte de gènere i les mesures correctores pertinents per a minimitzar els impactes diferencials en tota actuació de mobilitat.

En l'àmbit de la Sistema Integrat de Mobilitat Metropolità de Barcelona (SIMMB) al que pertany l'AMB, el Pla Director de Mobilitat 2020-2025 i el Pla Director d'Infraestructures 2021-2030 elaborats per l'ATM incorporen la perspectiva de gènere i insten a tots els agents institucionals, operadors, consultors i constructors a incorporar aquesta perspectiva en tots els projectes a realitzar en l'àmbit del transport públic.

Criteris de gènere per a la mobilitat²

Amb l'objectiu d'integrar una perspectiva feminista en els sistemes de mobilitat i transport, partint de l'anàlisi de la mobilitat des d'una perspectiva feminista, Col·lectiu Punt 6 proposa treballar a través de l'aplicació de 10 criteris de gènere que es poden aplicar de manera pràctica al disseny i la millora de la mobilitat. Aquests criteris combinen coneixement i sabers que s'han desenvolupat al llarg de les últimes quatre dècades en l'àmbit de la mobilitat i l'urbanisme feminista.

² Aquestes qualitats i criteris de gènere han sigut desenvolupats per Col·lectiu Punt 6 i aplicats en diferents projectes de mobilitat amb diferents institucions d'aquest àmbit. Recentment publicat a [Col·lectiu Punt 6. 2023. Guia per a la integració de la perspectiva de gènere als PMUS. Ed. ATM](#)

Criteris de gènere per a la mobilitat

Criteris físics



Senyalitzada

Saber on estàs i a on vas a tota la xarxa de mobilitat, afavorint l'orientació, la llegibilitat de l'espai i la informació amb llenguatge no sexista, sobretot en la senyalització per a vianants i bicicleta.



Visible

Tenir la capacitat de veure o percebre i ser vista o percebuda a l'espai. La visibilitat i la percepció de l'entorn i les persones properes a través de la configuració física de l'espai, permet que les persones puguin veure i percebre tots els elements i persones que hi ha a l'entorn i localitzar possibles sortides en una situació de risc



Vital

Tenir la capacitat d'escoltar/percebre i ser escoltada/percebuda gràcies a la concurrència de persones diverses de manera contínua i simultània, derivada de la misticitat d'usos i d'activitats als espais de la xarxa de mobilitat. La vitalitat afavoreix la presència de persones, la reunió, la relació i l'ajuda mútua.



Vigilada

Accés a l'ajuda i poder escapar d'una situació insegura perquè hi ha persones a prop que generen confiança i que tenen capacitat i voluntat de donar auxili. La presència d'activitats en els espais permet una vigilància informal que millora la percepció de seguretat de les persones en sentir-se cuidades entre si.



Equipada

Planificar i mantenir els espais nets i dotats de tot allò necessari per poder moure's en les diferents escales i en diferents modes de mobilitat, tant mobilitat activa com de transport públic. Un entorn equipat garanteix que hi hagi persones diverses utilitzant la xarxa de mobilitat i espais públics i comunitaris perquè estan dotats de tot tipus d'elements urbans, vegetació i infraestructures que acompanyen les diferents mobilitats quotidianes.



Accesible

Aconseguir que el sistema de mobilitat respongui a la diversitat de necessitats, ritmes, cossos, estats de salut i nivells econòmics. L'accessibilitat universal a tota la cadena de desplaçaments és essencial tant per a persones amb diversitat funcional, amb mobilitat reduïda i persones que desenvolupen activitats de cura i que es mouen amb altres persones o amb elements que requereixen uns entorns accessibles (cotxet, carro compra, etc.). La xarxa de mobilitat també ha de garantir l'assequibilitat econòmica de la diversitat de persones usuàries, incloent una perspectiva feminista interseccional en les tarifes socials.

Criteris de gènere per a la mobilitat

Criteris transversals



Quotidiana i cuidadora

Fomentar que la xarxa de mobilitat i transport públic a través de recorreguts funcionalment útils, multimodals, multiescalars proporcioni el suport físic, funcional i temporal necessari per a realitzar la diversitat d'activitats de la vida quotidiana i en especial les activitats de cures. Que entengui el sistema de mobilitat quotidiana de manera integral, que no respongui ni privilegiï només la mobilitat laboral, sinó que respongui també a la mobilitat de cures, a la mobilitat per motius personals i d'oci, i a la vinculada amb l'esfera comunitària i veïnal.



Segura i lliure

Ampliar el concepte de seguretat en el transport, incorporant l'abordatge de les violències contra les dones, l'assetjament sexual i altres delictes d'odi (racisme, lgtbofobia, capacitisme), que viuen les dones i persones no normatives en els seus itineraris quotidians a peu, en bicicleta, en patinet o en transport públic i que condicionen els seus desplaçaments, la seva percepció de seguretat i el seu dret a la ciutat i el territori. A la vegada, ampliar el concepte de seguretat viària, promocionant l'autonomia de la infància, gent gran i persones amb diversitat funcional, sensorial i cognitiva, i analitzant l'impacte de gènere de la violència vial.



Nocturna i festiva

Garantir que la xarxa de mobilitat i transport respongui al desenvolupament de les activitats quotidianes productives, reproductives, de cures i d'oci a la nit i els caps de setmana o dies festius, a través de la revisió d'horaris, millora de les connexions intermodals, del servei i la freqüència i que millori la percepció de seguretat nocturna i festiva. Per això, és essencial analitzar la mobilitat 24/7.



Participativa i equitativa

Aquesta qualitat és imprescindible per promoure l'equitat de gènere i un nombre majoritari de dones en els equips de treball de tots els nivells del sistema de mobilitat i transport. Fomentar la participació i actuar col·lectivament en la construcció d'una xarxa de mobilitat quotidiana, garantint la participació de les persones en la seva diversitat en l'anàlisi, disseny i la presa de decisions i, en particular, la participació de les dones.

2.2 Mètodes del Diagnòstic participat

En el procés participatiu per a l'elaboració del diagnòstic qualitatiu del PMUS de Moià s'han realitzat 7 activitats participatives en format de taller, entrevista grupal, recorregut i marxa exploratòria.

En els tallers i les entrevistes grupals s'han fet servir diferents mètodes de mapatge per poder ubicar les experiències i l'anàlisi de la mobilitat quotidiana sobre un mapa de Moià. Així doncs, amb joves de l'INS Moianès es va fer una dinàmica de treballar la mobilitat quotidiana a través d'una mapa en gran format, que també es va fer servir a la Sessió de Presentació del Procés. També es va fer un treball amb un mapa comunitari amb el grup de TEA. Amb les persones de la residència de Els Avets es va fer un recorregut per l'entorn de l'equipament i en connexió amb la carretera Manresa-Vic i els serveis ubicats en aquesta via. Amb les dones de la comunitat de Mali i les treballadores de la Residència s'ha fet una entrevista grupal. I les activitats participatives van acabar amb una marxa exploratòria amb dones veïnes pel municipi, des del centre fins a la carretera Vic-Manresa.

SESSIONS PARTICIPATIVES per analitzar la mobilitat quotidiana de Moià		
Sessió INS Moianès	Divendres 17 maig 10:45 h	Joves
Sessió Presentació Procés PMUS	Dijous 30 maig 18:30 h	Veïnes i veïns
Sessió amb comunitat de Mali	Dimarts 4 juny 15:30 h	Comunitat Migrada
Sessió amb Els Avets i TEA	Dissabte 8 juny 16 i 18 h	Diversitat funcional
Sessió amb Residència	Dimarts 19 novembre 13:30 h	Treballadores
Marxa Exploratòria amb Dones	Dimarts 19 novembre 19 h	Dones diverses



En conjunt, l'ús i l'adaptació de diferents mètodes i eines amb els diferents grups amb qui hem treballat han servit per recollir una informació molt rica i de molta qualitat que permet recollir la diversitat de mobilitats des d'una perspectiva interseccional i triangular els resultats. Aquestes eines també han permès ubicar en el territori i l'espai tant el diagnòstic com les propostes resultants del procés.

3. PARTICIPACIÓ

En el procés participatiu s'han realitzat un total de sis tallers participatius i una marxa exploratòria per a arribar a facilitar la participació de persones diverses del municipi en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Moia.

En el procés participatiu han participat un total de **91 persones fins al moment, de les quals el 69% són dones.**

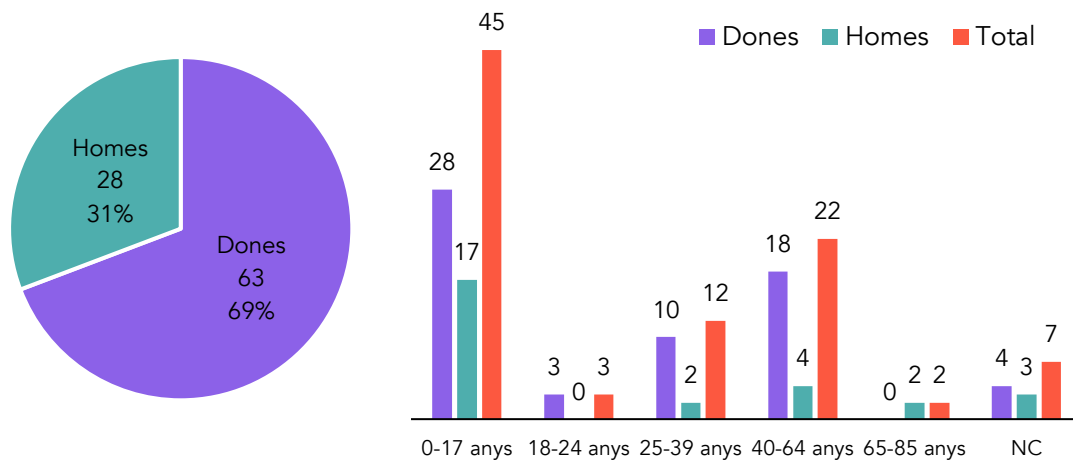
Per una banda, s'han realitzat dos tallers simultanis a dues classes de 1r de batxillerat de l'Institut Moianès que, pel format de la convocatòria, en horari lectiu, és el taller amb més participació, amb un total de 43 persones adolescents (25 dones i 18 homes).

També s'han realitzat dues dinàmiques simultànies dins la jornada de presentació del projecte, amb 11 participants (5 dones i 6 homes), una entrevista amb dues dones representant del grup de Mali; un taller amb l'Associació TEA Moianès, on han participat sis persones de la comunitat; un recorregut pel municipi amb les persones dels Avets i l'Olivera, amb un total de 9 persones amb diversitats funcionals i persones voluntàries de la fundació (7 dones i 2 homes); un taller-entrevista amb cinc dones treballadores de l'Hospital-Residència Catalunya i, finalment, una marxa exploratòria on han participat 15 dones.

Taula 1: Persones participants als tallers realitzats

ACTIVITAT	Dia	Dones	Homes	Núm. Participants	%
INS Moianès (1r Batx.)	17/05/2024	25	18	43	47%
Jornada de presentació	30/05/2024	5	6	11	12%
Dones Mali	04/06/2024	2	0	2	2%
TEA	08/06/2024	4	2	6	7%
Els Avets i l'Olivera	08/06/2024	7	2	9	10%
Hospital-Residència Catalunya	19/11/2024	5	0	5	5%
Marxa Exploratòria	19/11/2024	15	0	15	16%
TOTAL		63	28	91	100%

Figura 1: Identitat de gènere i edat



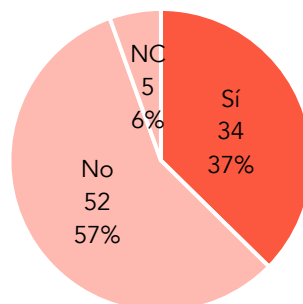
Pel que fa a l'edat, hi ha hagut participants d'edats diverses, compreses entre els 10 i els 75 anys, on l'edat mitjana ha estat de 29 anys.

Comptant amb els tallers als instituts, el nombre de persones de 16 i 17 anys representen el grup més gran de població participant. Sense comptar amb els tallers als instituts, la franja amb més participació ha estat la de 40 a 64 anys (22 participants) i la mitjana d'edat de 44 anys.

Un total de 34 persones (37% de les participants) han expressat formar part d'un **col·lectiu minoritzat**: LGTBIQ+, migrades, racialitzades, amb diversitat funcional o família monomarental.

En concret, s'han identificat majoritàriament persones LGTBIQ+ (11 persones, 10 dones i 1 home), persones migrades (11 persones, 8 dones i 3 homes), persones que conviuen en família monomarental (8 dones, una d'elles monoparental), persones amb diversitat funcional/discapacitat (3 persones, 2 dones i 1 home) i persones racialitzades (5 dones). Hi ha dues dones que han expressat formar part d'altres col·lectius però no han especificat quin.

Figura 2: Formes part d'algun d'aquests col·lectius?

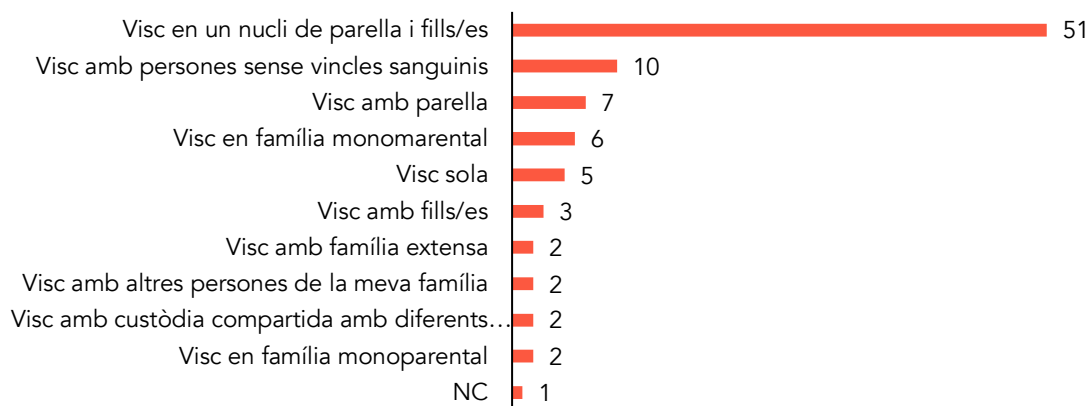


Taula 2: Formes part d'algun d'aquests col·lectius? (Pregunta multiresposta)

	Dona	Home	Total
Persona LGBTQ+	10	1	11
Persona migrada	8	3	11
Família monomarental	8	0	8
Persona racialitzada	5	0	5
Persona amb diversitat funcional/Discapacitat	2	1	3
Altres (no s'especifica)	2	0	2

La majoria de les persones participants formen part de **nuclis de convivència de parella i fills/es** (51 persones). Aquest elevat nombre té a veure amb que la majoria de les persones adolescents del taller als instituts viuen amb els seus progenitors. Així i tot, hi ha diversitat de nuclis de convivència, ja que han participat persones que viuen en habitatges col·lectius o compartint pis (10 persones), persones que viuen en parella (7 persones), persones que formen part de famílies monomarentals (6 persones) o monoparentals (2 persones), persones que viuen soles (5 persones) o persones que viuen en dues llars, amb la custòdia compartida dels seus progenitors (2 persones) o persones que viuen amb altres persones de la seva família (2 persones).

Figura 3: Sobre la unitat de convivència



De 47 persones adultes participants (excloent la població menor d'edat), 15 afirma cuidar a persones dependents (38%). Això es dona amb més freqüència entre les dones participants que entre els homes.

A més, el nombre de persones dependents a càrrec varia, essent vuit persones que tenen una o dues persones a càrrec, set persones que tenen a 3 o 4 persones dependents a càrrec i tres que tenen fins a 6 persones dependents a càrrec. El perfil de les persones que són cuidades és majoritàriament infants (3 a 11 anys) i adolescència (12 a 17 anys), però també joves (+18 anys), gent gran, persones amb diversitat funcional/discapacitat, nadons (0 a 2 anys) i persones amb diagnòstic de salut mental.

Figura 4: Indica quines característiques/perfil tenen aquestes persones

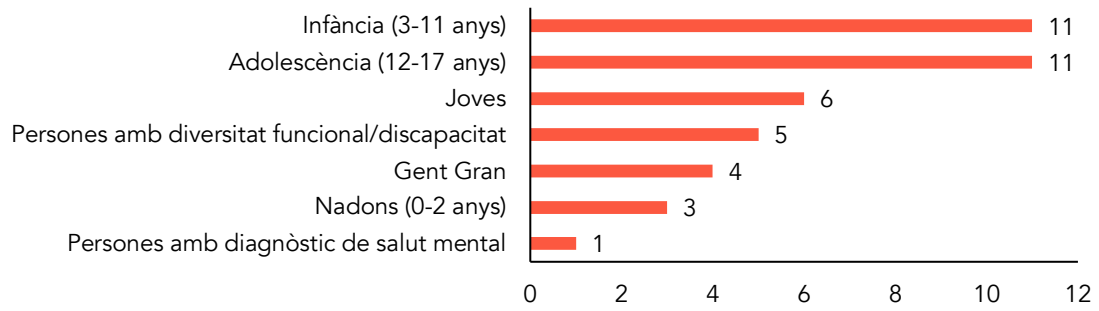
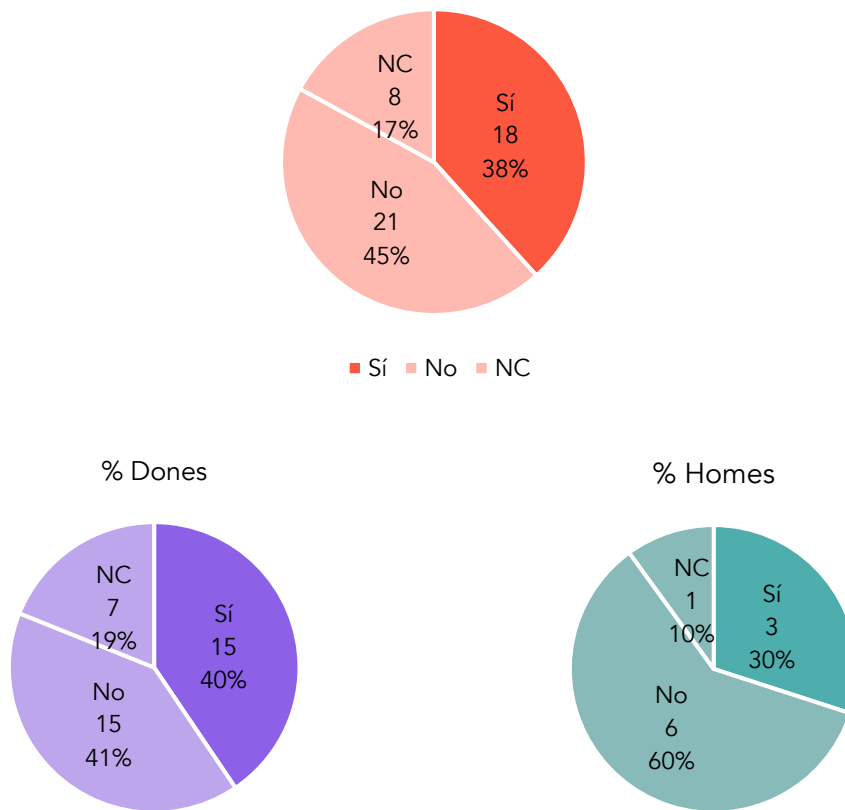


Figura 5: Cuides a persones dependents?



Com es mouen les persones que han participat a les sessions participatives?

Els fulls de participació també han donat alguns resultats sobre la mobilitat de les persones participants. En concret, es va preguntar per quins eren els modes de mobilitat més utilitzats i era una pregunta multiresposta.

Del total de participants (91 persones), el **mode de mobilitat majoritari** al municipi és **a peu** (84 persones, 92,3% sobre el total de participants), seguit del **cotxe** (58 persones, 63,7% sobre el total de participants).

També hi ha un gruix important de persones que fan servir el **transport públic** (25 persones, 27,5%). En mobilitats menys representades es troba **la bici** (9 persones), **la moto** (3 persones) i **el patinet** (1 persona) i es destaca que 2 persones han respost que es mou en **cadira de rodes i/o caminador**.

De les **63 dones participants**, combinen anar a peu amb moure's en cotxe, majoritàriament: **el 94% es mouen a peu** (59 dones) i **el 67% de dones es mouen en cotxe** (42 dones). Una mica menys d'un quart de les dones participants fa servir el transport públic (15 dones) i només el 9,5% de les dones fa servir la bici (6 dones) i un 1 dona va en moto.

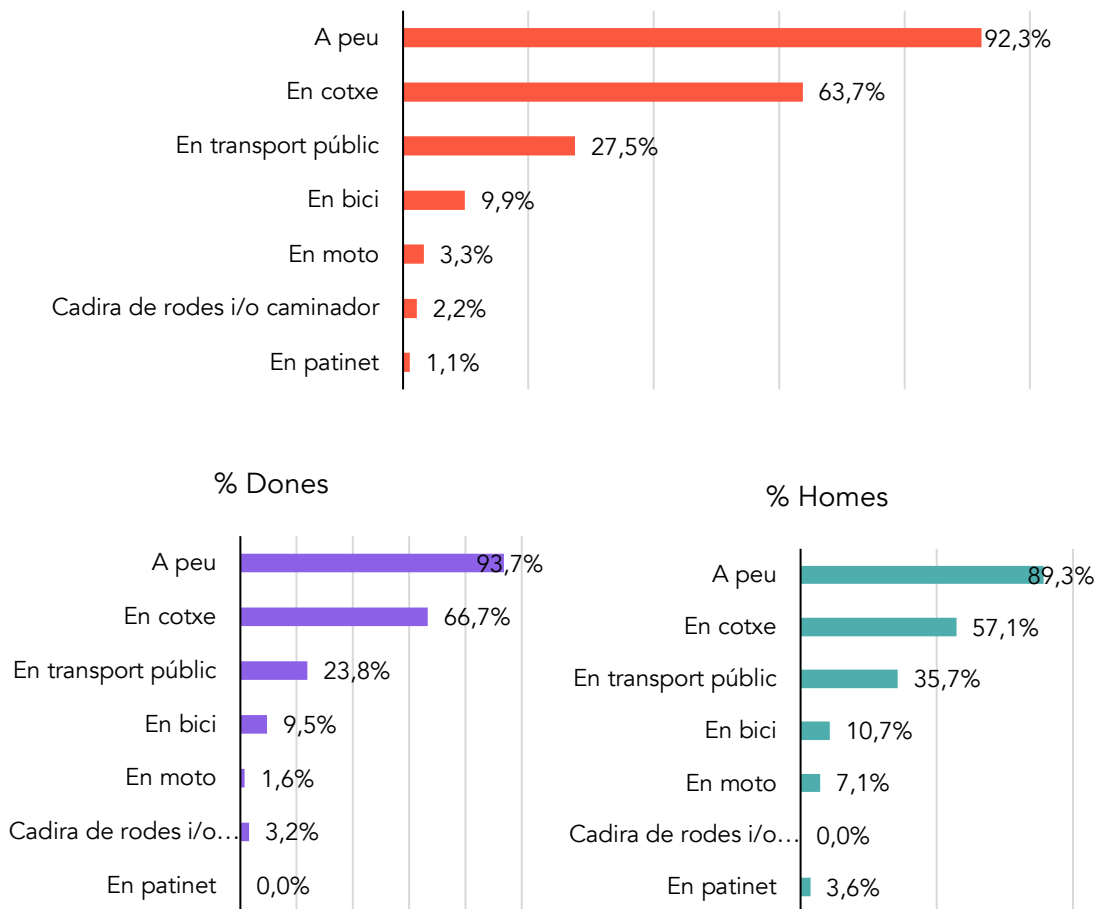
Dels **28 homes participants**, també es mouen a peu i en cotxe: **el 89% es mouen a peu** (25 homes) **seguit de un 71% en cotxe** (16 homes). El 35,7% ho fa en transport públic (10 homes) i un 10,7% es mou en bicicleta (3 homes) pel municipi i un 7,1% en moto (2 homes).

Per tant, les dones participants es mouen una mica més a peu i una mica menys en cotxe que els homes.

Taula 3: Com et mous pel poble? (Pregunta multiresposta)³

	Dona	Home	Total	% dona	% home	% total
A peu	59	25	84	93,7%	89,3%	92,3%
En cotxe	42	16	58	66,7%	57,1%	63,7%
En transport públic	15	10	25	23,8%	35,7%	27,5%
En bici	6	3	9	9,5%	10,7%	9,9%
En moto	1	2	3	1,6%	7,1%	3,3%
Cadira de rodes i/o caminador	2	0	2	3,2%	0,0%	2,2%
En patinet	0	1	1	0,0%	3,6%	1,1%

³ Els percentatges de la Taula 4, han estat calculats sobre els totals de persones participants (63 dones, 28 homes i 91 persones participants).

Figura 6: Com et mous pel poble? (Pregunta multiresposta) ⁴


Els motius pels quals les persones participants es desplacen són diversos. Els quals destaquen:

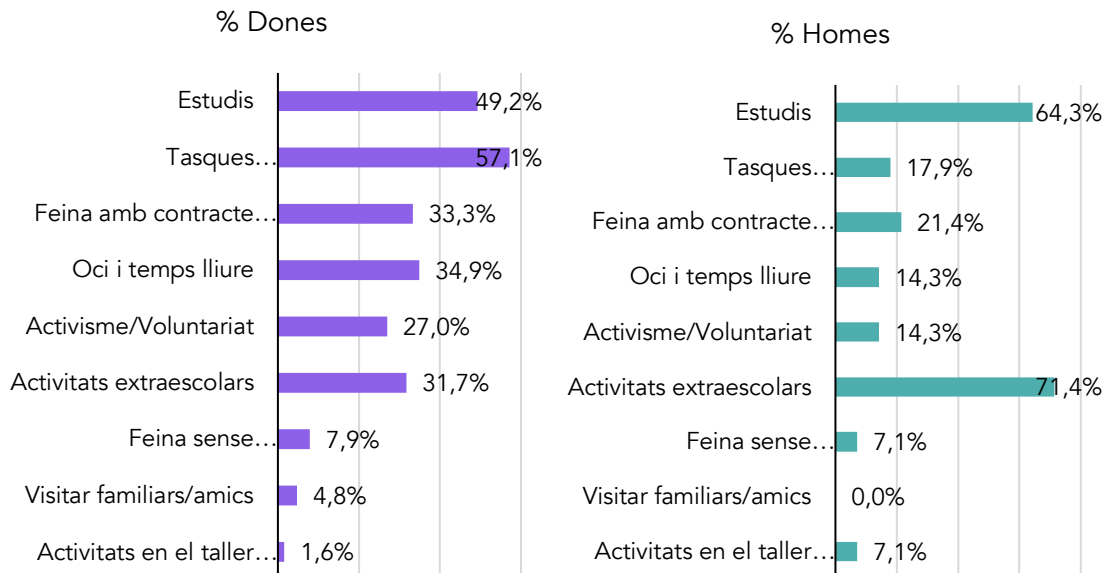
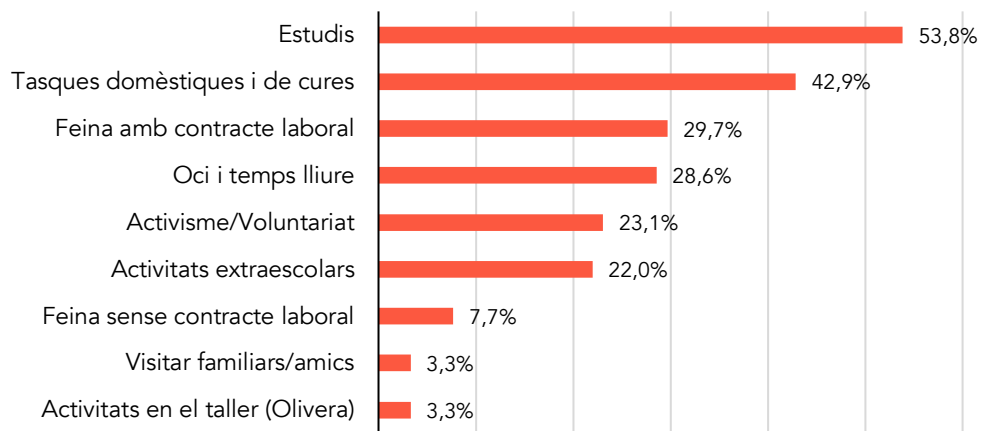
- 54% dels **desplaçaments per estudis**, degut a que la major part de les persones participants són alumnes de l'INS Moianès.
- El 43% per desenvolupar **tasques domèstiques i de cures**, treball no remunerat.
- El 30% fa desplaçaments relacionats amb la **feina amb contracte laboral**
- El 29% per motius **d'oci i temps lliure** i el 22% per activitats extraescolars.
- El 22% fan algun tipus de **voluntariat/activisme**, els quals s'especifiquen diferents entitats com el CAU, els Avets i l'Olivera, l'Esplai, Steam4all, Moianès sostenible SCCL, l'assemblea feminista i l'Ateneu Moianès.
- El 8% es desplaça per motius de **feina sense contracte laboral**
- I el 3,3% per **visitar a familiars o amics** o anar a activitats al taller de l'Olivera

Cal remarcar que anar a visitar familiars o amistats s'ha respost en l'apartat d'"altres" del qüestionari i probablement aquest xifra sigui molt més alta en realitat.

⁴ Els percentatges de la Figura 5 han estat calculats sobre els totals de persones participants (63 dones, 28 homes i 91 persones participants).

Taula 4: Quins son els motius dels teus desplaçaments quotidians? (pregunta multiresposta) ⁵

	Dona	Home	Total	% Dona	% Home	%Total
Estudis	31	18	49	49,2%	64,3%	53,8%
Tasques domèstiques i de cures	36	5	39	57,1%	17,9%	42,9%
Feina amb contracte laboral	21	6	27	33,3%	21,4%	29,7%
Oci i temps lliure	22	4	26	34,9%	14,3%	28,6%
Activisme/Voluntariat	17	4	21	27,0%	14,3%	23,1%
Activitats extraescolars	20	20	20	31,7%	71,4%	22,0%
Feina sense contracte laboral	5	2	7	7,9%	7,1%	7,7%
Activitats en el taller (Olivera)	1	2	3	1,6%	7,1%	3,3%
Visitar familiars/amics	3	0	3	4,8%	0,0%	3,3%

Figura 7: Quins son els motius dels teus desplaçaments quotidians? (pregunta multiresposta) ⁶


⁵ Els percentatges de la Taula 5 han estat calculats sobre els totals de persones participants (63 dones, 28 homes i 91 persones participants).

⁶ Els percentatges de la Figura 6 han estat calculats sobre els totals de persones participants (63 dones, 28 homes i 91 persones participants).

4.RESULTATS ACTIVITATS PARTICIPATIVES

4.1 RESULTATS DEL TALLER AMB JOVES A L'INSTITUT MOIANÈS

En els tallers simultanis a l'Institut Moianès, amb alumnes de primer de batxillerat, han participat un total de 43 alumnes entre els 16 i 17 anys, dels quals majoritàriament són dones (25 dones, gairebé el 60%). Les persones participants provenen principalment de Moià (25 persones, 58,1%), Castellterçol (10 persones, 23,3%) i Sant Feliu de Codines (4 persones, 9,3%). La resta de persones provenen de Castellcir, Granera i Sant Quirze Safaja. La unitat de convivència més estesa és la família nuclear tradicional (pare/mare/germans/es) amb 34 de les 43 participants (79,1%). Així i tot, existeixen altres models de convivència com les famílies monomarentals i monoparentals, on les monomarentals són més presents (16,3% del total) i altres com la convivència amb madrastra o en dos casos diferents perquè els progenitors estan separats.

Com es mouen els i les joves participants?

Les participants dels tallers es desplacen per diferents motius, dels quals es destaca els **estudis**, on la totalitat han de fer desplaçaments per aquest motiu, l'**oci i temps lliure** (83,7%) i les **activitats extraescolars** (69,8%). També afirmen moure's per fer tasques domèstiques i de cures (25,6%), activisme o voluntariat (18,6%), on s'ha anomenat l'Esplai Els Draks de Castellterçol i el CAU Amadeu Oller a Moià; feina sense contracte laboral (9,3%) i altres com la feina amb contracte laboral o anar a visitar a familiars i amistats, aquestes últimes corresponen a dues persones respectivament. Destaca però, que per anar a visitar a familiar i amistats probablement ho faci un alt percentatge que no queda palès en les respostes, així com les tasques domèstiques i de cures.

Entre els joves i les joves, es mouen per oci i temps lliure en percentatges similars (83-84%); mentre que entre les dones joves mostren una major mobilitat en general per a altres activitats com les activitats extraescolars, les tasques domèstiques i de cures, el voluntariat/activisme i la feina sense contracte laboral.

Les participants de l'institut acostumen a moure's soles i acompanyades, normalment d'amistats o persones de la família. Així i tot, hi ha persones que han expressat moure's normalment soles (2 dones i 9 homes) o normalment acompanyades d'amistats o família (6 dones). Tot i que en general es mouen soles i acompanyades, les dones participants tendeixen a moure's menys soles que els homes.

DIAGNOSI INS MOIANÈS

A continuació es desenvolupen les aportacions de les joves que han fet a través de la dinàmica del taller i les preguntes dels fulls de participació on es preguntava sobre els temes favorables i desfavorables de la mobilitat al municipi.

Les persones participants es mouen generalment a peu a dins al municipi i és quan es mouen entre municipis que fan servir el bus o el vehicle motoritzat, amb el qual no tenen autonomia per moure's, perquè depenen de persones adultes amb carnet de conduir. Es comenta que la urbanització Montví de Baix té mala connexió a peu i en transport públic, una participant fa servir el patinet o el vehicle motoritzat.



Mobilitat a peu

En general, es valora positivament la mobilitat a peu dins del municipi, per diversos motius. El motiu principal és la proximitat, ja que generalment les persones que viuen al poble poden moure's a peu per a fer les activitats de la vida quotidiana dins el municipi, sense la dependència del cotxe o el transport públic. Expliquen que la majoria de carrers del centre estan pacificats i amb prioritat per vianants i que, per tant, es prioritza aquesta mobilitat. Una altra aportació ha estat que **el poble es considera bonic, cuidat i amb arbres i vegetació** que donen ombra a l'estiu, com a factors que milloren l'experiència de moure's a peu.

Tot i que hi ha veus que valoren que hi ha molts carrers amb voreres amples i en general pocs vehicles motoritzats, generalment es fa èmfasi en la **manca de manteniment d'algunes voreres, que estan trencades, l'existència de voreres molt estretes o fins i tot carrers on no hi ha vorera**.

En aquest sentit, es remarca la **Baixada del Mestre**, com **un carrer que és concorregut però té les voreres molt estretes**. En aquesta baixada s'hi troba l'espai jove i és part de la carretera de Vic. El perceben amb **inseguretat vial ja que els vehicles hi passen ràpid** i, a més, hi passen vehicles grans com autobusos, camions i furgonetes que, quan es troben un altre vehicle en el sentit contrari, es pugen a la vorera. Expliquen que hi ha hagut propostes de millora d'aquest carrer, però que no es pot ampliar perquè hi ha una Masia que és patrimoni cultural i proposen posar semàfors als vehicles motoritzats per a que només passin en una direcció.

S'explica que a **la vorera de davant de l'entrada de l'Institut falten rajoles** i en un moment el carrer deixa d'estar asfaltat. **L'entorn de l'Institut no està molt ben urbanitzat, ensopeguen i és incòmode**, a més que quan plou els cotxes els esquitxen.

Es parla de la **manca d'ombra a les voreres de la carretera de Vic i a la carretera de Manresa**, on a l'estiu fa molta calor i son dos carrers molt principals per a la mobilitat del municipi.

Els **semàfors** que es troben en les interseccions de la carretera de Vic i Manresa es considera que **duren molta estona**, dificultant la connectivitat entre les diferents zones del municipi.

Respecte la mobilitat a peu a la nit, les noies posen molt èmfasi en la manca d'il·luminació en alguns carrers, com el **túnel del costat de l'església**, ja que manifesten modificar els seus recorreguts de tornada a casa quan és de nit. **Una de les participants explica que sol caminar amb la llanterna a la nit per la Baixada del Molí Nou**, i que a vegades depèn de que una persona adulta la vagi a buscar en cotxe per evitar aquell tram, ja que **no hi ha il·luminació i no està asfaltada**.

En aquest sentit, de la manca d'il·luminació, també s'explica que és habitual que no hi hagi llum en zones senceres del municipi.

La zona entorn el Tosca també es considera una zona fosca i algunes de les participants dones expressen que eviten alguns d'aquests carrers a la nit.

Mobilitat en transport públic

El tema que **més els preocupa a les joves del taller a l'institut pel que fa a la mobilitat ha estat el transport públic**. Les persones joves en general valoren favorablement el fet de tenir autobusos per a moure's entre municipis. Els **motius dels desplaçaments en transport públic dels que s'han parlat són especialment els estudis**, per fer els itineraris a l'Institut Moianès des de diversos municipis i anar a fer activitats extraescolars i oci, com anar de festa, anar a comprar o anar a passar l'estona a altres municipis. Els principals municipis dels que s'ha parlat és Castellarçol, Sant Feliu de Codines, Manresa, Vic i Barcelona.

Una de les **necessitats** en les que posen molt èmfasi és la millora del servei de transport públic és **augmentar les freqüències dels autobusos i augmentar les franges horàries d'aquests** (més d'hora al matí i més tard a la nit). Una de les participants posa molt èmfasi en la línia d'autobús 203, que és l'autobús que va a Barcelona i altres municipis. Al municipi de Granera no hi ha autobús, i un noi que hi viu proposa que hi hagi algun autobús que connecti el municipi amb Moia.

En aquest sentit, també parlen de la diferència que es dona en diverses **èpoques de l'any**, ja que **a l'estiu es redueixen les freqüències dels autobusos** i valoren que és important seguir tenint autobusos a altres municipis per a les activitats que realitzen, especialment parlen de les Festes Majors, que es concentren en aquesta època de l'any.

La **mobilitat a l'institut Moianès en transport públic** forma part de la línia regular d'autobusos perquè **no hi ha autobús escolar**. Aquesta té un bon horari d'arribada, però es valora que arriben molt tard a casa a la tornada i que s'haurien de millorar els horaris i freqüències.

També parlen del **bus que arriba a Montví de Baix**, que és important per a aquelles persones que no disposen de cotxe i que viuen en aquesta urbanització per a poder arribar al nucli del municipi. Tot i que hi ha un autobús que hi fa parada, expliquen que hi ha poca freqüència i que acaben apostant per altres mitjans de mobilitat. Un exemple és una de les participants, que es mou en patinet des de Montví de Baix al nucli i la tornada la fa en cotxe, acompanyada.

A banda dels horaris i les freqüències, també s'ha parlat de les **parades d'autobús** del municipi, les quals es valora que **hi ha prou parades i estan ben ubicades: al centre i a les entrades i sortides principals** (Carretera de Vic i Carretera de Manresa). Així i tot, **cal revisar l'accessibilitat a peu fins a les parades**, ja que algunes tenen el pas de vianants allunyat.

Un tema que els preocupa molt és que **els autobusos no solen passar en l'horari que pertoca i que els horaris que estan en algunes parades estan desactualitzats**. A més, no tenen **cap forma de saber si hi ha hagut incidències** per saber l'hora de pas i si hauran d'esperar molt temps. Expressen que han hagut d'esperar moltes vegades l'arribada del bus següent al que pensaven agafar.

Les joves tenen molt clar quines són les parades amb marquesina i les que són un tòtem. En aquest cas, expliquen que de totes les parades, només tres tenen marquesina i la resta no tenen cap element que acompanyi l'estada. Les marquesines que hi ha no tenen llum pròpia, però la llum del carrer il·lumina la zona.

Una de les problemàtiques que es solen trobar és **que hi ha cotxes que aparquen en l'espai on el bus ha de fer la parada, dificultant la visibilitat de la parada**, així com la pujada i baixada de les persones usuàries del transport públic.

Parlen sobre **l'estat dels autobusos**, ja que alguns tenen **seients trencats i estan bruts**. A més, expliquen que tot i que creuen que tenen una bona accessibilitat, a vegades el bus arrenca quan el passatge encara no està assegut i tenen por a caure.

Finalment, cal destacar que **les joves han posat molt èmfasi en la mobilitat nocturna i festiva, tant per anar a les festes majors del municipis veïns, com per sortir de festa a altres municipis com Manresa o Barcelona**. Expressen la seva dependència cap a persones adultes, normalment progenitores, que les van a buscar per a tornar a casa.

Mobilitat en bicicleta

Les persones participants no fan servir la bicicleta per moure's ni dins del municipi ni entre municipis. Una barrera per fer-la servir és el fet **que no existeixin carrils bici** o carrers 30, perquè expliquen actualment haurien d'anar per la carretera i no ho consideren segur. De fet, una de les participants ha compartit que es movia en bicicleta però va deixar de fer-ho per inseguretat vial a la calçada i dificultats per compartir espai amb vianants a les voreres.

Manquen carrils bici i consideren que l'existència de carril bici milloraria molt la mobilitat en aquest mitjà.

Pel que fa a llocs per aparcar la bicicleta o el patinet, expliquen que no hi ha llocs segurs, tot i que davant l'institut tenen ancoratge de bicis i patinets, no el fan servir.

Mobilitat en vehicle motoritzat

Els itineraris que fan movent-se en cotxe solen ser fora del municipi, excepte alguns casos, com l'exemple d'una participant que viu a Montví i la van a buscar en cotxe a l'Institut. Es destaca, però, que han expressat que hi ha inseguretat en alguns carrers de doble sentit com Can Quironé o la Baixada del Mestre, ja que quan passen dos vehicles a l'hora a vegades no hi caben i no hi ha una delimitació de carrils. També

parlen de l'**aparcament informal** que es troba darrere el **poliesportiu municipal**, on es fa la fira per festa major i on a vegades es fan carreres. Algunes joves expressen que es visualitzen quan tinguin 20 anys movent-se per Moià a peu, i a altres municipis en cotxe.

PROPOSTES INS MOIANÈS

TIPUS DE MOBILITAT	PROPOSTA
ACTIVA (a peu i en bici)	1. Explorar solucions per a la baixada del Mestre, un carrer molt estret i amb molta mobilitat en vehicle motoritzat i amb voreres molt estretes per a les persones vianants. Per exemple, posant un semàfor que prioritzi l'encreuament de vianants universal en tots els sentits i que els vehicles motoritzats estiguin parats en en ambdues direccions. 2. Revisió de l'enllumenat de tot el municipi, ja que alguns carrers no tenen llum i sovint cau la llum en zones del municipi (ex. Baixada del Molí Nou, túnel carrer de Pl. Església o entorn del bar musical El Tosca). 3. Millora de voreres que estan en mal estat (com la de davant de l'Institut Moianès) o camins que no estan asfaltats (com un tros del carrer de la Verge de Montserrat o la continuació del carrer de l'Institut). 4. Estudi i millora dels itineraris a peu, revisar la ubicació dels passos de vianants i els temps dels semàfors i incrementar els espais d'ombra a les zones de vianants de la carretera de Vic-Manresa. 5. Desenvolupar una xarxa ciclable segura al municipi, que combini carrils bici amb carrers de velocitat 10 o 20 km/h, acompanyada d'aparcaments per a bicis vinculats a equipaments públics com l'institut, la biblioteca, el CAP, el Casal de Joves, etc. 6. Explorar solucions per a la baixada del Mestre, un carrer molt estret i amb molta
TRANSPORT PÚBLIC	7. Millorar el transport públic entre Moià i els altres municipis. Especialment amb Vic, Manresa i Barcelona. Revisar els horaris i freqüències, tenint en compte també la mobilitat nocturna i festiva. 8. Revisar les parades de transport públic pel que fa al servei i l'accessibilitat que tenen (marquesina, banc per a l'espera, ombra i aixopluc de la pluja, etc.) i treballar per a tenir la informació actualitzada dels busos i saber si hi ha incidències, per exemple, amb la col·locació de pantalles. 9. Més busos entre les 16 i les 18h direcció Castellterçol. Més busos de 19 a 21h de Castellterçol a Moià
VEHICLE MOTORITZAT	10. Millorar l'aparcament informal que es troba a darrera del poliesportiu

4.2 RESULTATS DE LA SESSIÓ DE PRESENTACIÓ DEL PMUS

En la sessió de presentació han participat un total d'11 persones: 5 dones i 6 homes. Les persones participants tenen entre 28 i 75 anys, essent la mitjana d'edat de 52,4 anys. Les franges d'edat més representades es troben entre els 51 i 64 anys i els 35 o 50 anys. Un home i una dona no han respost l'edat que tenen. Majoritàriament resideixen a Moià (7 persones), tot i que també hi ha un participant de l'Estany i un de Sabadell. Una dona i un home no han respost a aquesta pregunta. Una de les dones s'identifica en el col·lectiu de famílies monomarentals i un home en el col·lectiu LGBTIQ+. Majoritàriament les persones participants conviuen amb la parella (6 persones), o amb parella i fills/es (3 persones). També hi ha una dona que viu amb fills/es i una persona que viu sola. Tot i que majoritàriament no cuiden a cap persona (3 dones i 4 homes), hi ha persones que tenen persones dependents a càrrec (2 dones i 2 homes), de les quals són adolescents, joves i/o gent gran.

Com es mouen les persones participants?

Totes les persones participants es mouen a peu pel municipi, i també n'hi ha que es mouen en cotxe (4 dones i 4 homes). Les participants a la jornada de presentació es desplacen per diferents motius, dels quals es destaquen les **tasques domèstiques i de cures** (5 dones i 3 homes) i **l'oci i el temps lliure** (4 dones i 3 homes) i la **feina remunerada amb contracte laboral** (3 dones i 3 homes). També s'afirma fer desplaçaments per **voluntariat/activisme** (2 dones i 1 home), on s'ha anomenat l'Ateneu, l'assemblea feminista, Steam4all, Moianès sostenible, SCCL, entre d'altres, i finalment, per a fer **visites a familiars i amistats** (1 dona). Destaca però, que anar a visitar a familiar i amics probablement ho faci un alt percentatge que no queda palès en les respostes, ja que no era una opció del formulari.

Totes les persones participants han respost que acostumen a moure's soles pel poble. Així i tot, d'aquestes, tres han respost que també ho fan acompanyades (2 dones i 1 home) que ho fan amb la parella, fills/es/is o amistats.

DIAGNOSI SESSIÓ PRESENTACIÓ

S'han realitzat dues activitats participatives. Una que parla sobre la mobilitat en general el municipi amb quatre panells per abordar temes de la mobilitat quotidiana, la mobilitat a peu, la mobilitat en bicicleta, la intermodalitat i el transport públic i la mobilitat motoritzada. I una altra que, a través d'un gran mapa, s'han anat marcant, explicant i debatent temes de mobilitat a Moià en espais concrets.



Mobilitat a peu i en bici

- Manquen carrils bici entre l'Estany i Moià o bé entre Moià i pobles veïns
- Al casc antic, Sant Sebastià, Sant Pere, Sant Josep... manen els cotxes i no es camina còmodament
- No existeixen espais dedicats a la bici
- El transport públic no és suficient, especialment el cap de setmana. No respon a les necessitats quotidianes

Es comenta que manquen ombres. Però també hi ha un home que diu que si es posen arbres a la carretera de Barcelona llavors les voreres es queden més estretes. A l'INS van i tornen tots el grup i aquest trànsit dens fa que la vorera ja quedi petita. La vorera fa dos metres. Però és un tema que a l'estiu és una pujada llarga tot de sol.

Es parla del semàfor de la cruïlla, que es va espatllar el sensor i s'ha de canviar. És un tema tant a peu com en cotxe. però es posa èmfasi en la mobilitat a peu.

Sobre els passos de vianants es valora positivament que n'han incorporat bastants en els últims anys. Tot i això en falten.

La mobilitat pel centre

La història de Moià ha definit un casc antic que, per exemple al Carrer Francesc Vinyes no hi ha marge... la vorera és estreta i són cases, no pots guanyar metres. Això acota molt el que es pot fer en alguns llocs. Altres llocs es comenta que s'ha guanyat a peu.

La mobilitat del carrer Sant Sebastià és molt difícil a peu. No pots parar a tenir una conversa amb veïnes perquè t'has d'anar apartant quan passen cotxes.

Moltes persones van pel carrer del Salt per evitar-se semàfors (des de carretera de Manresa). Una dona explica que pot ser un problema pels pares de l'escola Pia, que passen en cotxe per Sant Sebastià i els deixen a l'escala. Hi ha debat en aquest sentit. També és una molèstia pel veïnat d'aquests carrers, que pateixen del soroll dels cotxes a causa de les llambordes del carrer.

En aquest sentit, hi ha una altra que explica que ella ha anat a totes hores, perquè hi vivien els seus pares i no tenia la mateixa percepció. Explica que, en general, hi ha massa llum i que a vegades tendim a il·luminar massa.

A la biblioteca també passa, a la biblioteca, a davant, que hi ha moviment tota l'estona i deixes de fer coses perquè passen cotxes.

La mobilitat cap als PAE i zones residencials

Hi ha zones que estan molt ben habilitades per la mobilitat a peu, però hi ha llocs rellevants, com polígons, zones no pavimentades o carrers amb voreres molt estretes. Entre pobles i als polígons no hi ha ni carril bici ni vorera. Especialment al polígon hi va molta gent a peu. Una dona explica que viu a Sot d'Aluia i explica que no hi ha voreres ni il·luminació. Hi ha moltes cases, és l'entrada a un barri residencial de cases però també d'un polígon industrial. Una dona que viu a la zona diu que té percepció d'inseguretat quan camina per allà a la nit.

Respecta la **bici**, es comenta que no hi ha una via de bici segura.

Intermodalitat i transport públic

- Falta un pàrquing en l'estació principal de Moià
- En dies festius la línia de bus des de Barcelona, l'últim bus torna molt aviat i no permet fer activitat d'oci a Barcelona
- Necessitat de més autobusos semidirectes a Barcelona per facilitar el transport públic als llocs de feina i estudis
- Parades de bus: Hi havia parades que no tenen ni banc. La informació dels horaris no és intuïtiva. No es compleixen els horaris i els horaris a vegades estan guixats. Els horaris per internet tampoc són intuïtius. A la parada nord, només hi passa si l'autocar ve de l'Estany.
- La poca freqüència i la manca de rapidesa del bus fa que hi hagi gent que decideixi anar en cotxe als municipis amb que connecta i a Barcelona
- Xarxa de transport públic molt bàsica: 1 mitjà (autocar = 1 empresa concessió) i no hi ha tren. Línies poc diverses = poca connexió (eix BCN + UAB, eix Vic-Manresa).
- Horaris i freqüència poc variada, amb franges desateses (nocturns, cap de setmana, agost...) que dibuixen una xarxa fràgil a tota la comarca.
- Penalització de les persones amb menys autonomia (p.ex. joves menors d'edat)
- Parades conseqüentment bàsiques, sense cap element d'informació en temps real. En alguns casos sense parada articulada com a tal
- Les xarxes s'articulen al voltant dels dos eixos principals (C-59 / Vic-Manresa), no necessàriament negatiu però implica desplaçament fins a aquells indrets.
- Es valora que el bus és lent i per aquest motiu hi ha gent que opta pel transport motoritzat privat. També hi ha persones de pobles veïns que arriben a Moià en cotxe per agafar el transport públic, o persones de Moià que es desplacen en cotxe fins a Caldes de Montbui i Palau-solità per accedir al transport públic.

- Les i els joves/adolescents agafen el transport públic perquè no tenen cotxe. Per anar a Barcelona, per exemple, i quan agafen el bus que va pels polígons, triguen 1h45min. Intenten buscar els busos més directes.
- Un home explica que cada divendres va a Barcelona des de l'Estany i va en cotxe a Moià per a assegurar-se la tornada. Arriben molts pocs busos i els cotxes no tenen lloc per a aparcar en la parada principal, a la carretera de Vic.
- Hi ha grups de whatsapp per compartir viatges. Hi havia un per anar a l'Autònoma. Es considera que és molt més àgil.

Bus

Hi ha molta dependència del bus i les línies són molt escasses. El bus és l'únic mitjà intermunicipal. Quan s'han volgut reclamar més línies des del Consell Comarcal, la resposta ha estat que no són rendibles econòmicament, perquè la població del municipi no és molt alta. Actualment s'està preparant una enquesta per a avaluar el transport públic i les necessitats. És la Generalitat i el Consell Comarcal qui té la capacitat d'establir els horaris. També s'ha proposat a la Generalitat fer bus nocturn per les festes majors, que cada vegada estan més sensibles i oberts a propostes concretes que des del consell es van recollint.

Els horaris

Falten horaris de tornada a Moià més tard, especialment el cap de setmana, però també entre setmana. Els i les joves ho demanen. A la línia a Barcelona, els que tornen en festiu, l'últim acaba molt d'hora. Així que ningú pot plantejar-se fer una activitat un diumenge a la tarda a Barcelona, perquè l'últim surt cap a les 19-20h.

Els horaris no s'entenen ni es compleixen. A més, no hi ha cap telèfon de consulta i quan truques, no hi ha resposta. Els conductors no informen, ja que no tenen la informació. El que hi ha penjat a la web són PDF i no es poden fer grans. La gent gran que té mòbil i no ho veu. Els dissabtes, diumenges i festius costen més de trobar.

Parades de transport públic

En quant a les parades de transport públic, no hi ha informació digital actualitzada. A la carretera de Manresa o també en la ruta cap a l'Estany, hi ha lloc per seure tot i que no forma part de la parada. Hi ha parades que només hi ha un pal amb uns horaris que no es compleixen ni s'entenen. Normalment en una direcció té marquesina i en l'altre no la té. La que té marquesina és la que té més afluència normalment.

Des de l'ajuntament es vol tornar a posar sobre la taula desplaçar els busos una altra vegada a Avinguda de la Vila. També hi ha el debat de que els que acaben a Moià sí que poden acabar a la carretera de Vic, però deixar passar als que van a l'Estany, per exemple. Una altra cosa que es vol explorar és un transport més flexible, perquè si augmenten les freqüències poden haver molts busos buits. Però la proposta de llançadora o bus petit. Per exemple, un bus flexible que puguis anar a Granera, a Estany, etc. Es necessiten horaris preestablerts, o reservar-ho amb antelació. La

persona conductora és l'agent que rep demandes. Parades flexibles, que es pugui desviar de la ruta segons a on vius. Es comenta que al Berguedà i a la Garrotxa hi ha diferents modalitats, un taxi col·lectiu que té un horari..

Vehicle Motoritzat

Als polígons la gent es mou a peu i en cotxe, no hi ha transport públic, els busos no passen pels polígons. Per tant, la gent va en vehicle motoritzat o a peu.

L'eix motoritzat principal és l'Avinguda de la Vila, on hi ha molt trànsit.

La Baixada del Mestre és problemàtica ja que de baixada cal anar poc a poc perquè no hi ha visibilitat si pugen cotxes.

En l'eix de vianants que travessa des de la plaça de l'església a la plaça del CAP, hi ha un pas de vianants que està ben marcat, però baixant no hi ha cap reductor de velocitat, i la casa fa molta cantonada i no hi ha visibilitat. Es proposa incrementar senyalística o badens un tros abans per obligar a reduir la velocitat.

Autostop

Hi ha joves que fan autostop. És una pràctica habitual. Ha baixat però es segueix fent, per exemple de Castellterçol a Moià és prou habitual.

PROPOSTES SESSIÓ PRESENTACIÓ

TIPUS DE MOBILITAT	PROPOSTA
ACTIVA (a peu i en bici)	1. Augmentar les zones d'ombra en els diversos espais públics 2. Plantar espècies d'arbres adaptats al clima actual per replantar els que moren 3. Eliminar voreres on sigui possible i fer plataforma única 4. Limitar el trànsit motoritzat només a vehicles de veïnat i serveis als carrers Sant Pere, Sant Sebastià, Sant Josep 5. Reparar el semàfor de la cruïlla de carretera de Barcelona i Carretera de Vic-Manresa perquè sigui intel·ligent, ja que hi ha moltes vegades que no passa cap cotxe i les i els vianants no poden passar per cap de les quatre interseccions. 6. PROPOSTA (Ajuntament): els que pugen pel carrer del Salt que només puguin anar a carrer Sant Pere. Però la plaça és molt petita i s'ha de veure si és possible. Es pot fer amb un prohibit passar. Però que es pugui anar des de Sant Josep. També s'hauria de mirar la càrrega i descàrrega. 7. Seguir millorant les voreres per a afavorir i fer més segura la mobilitat de les persones grans, famílies amb cotxets de nens petits

TIPUS DE MOBILITAT	PROPOSTA
	8. Proposta de carril bici i a peu als polígons. Es proposa un mínim de pintar a la carretera l'espai per a vianants. 9. Proposta de l'Ajuntament: que la bicicleta pugui anar en sentit contrari en carrils de 30 km/h. Això està aprovat i es farà al carrer Sant Pere per començar. 10. Proposta de carril segregat per a les bicicletes, per exemple, de Moià a l'Estany o cap als PAE i zones residencials
TRANSPORT PÚBLIC	11. Desenvolupar una xarxa de vehicles compartits 12. Seguir ampliant la freqüència del transport públic 13. Implementar serveis de llançadores petites i freqüents a Moià. Llançadores mitjanes de Moià a Vic, Manresa i Caldes de Montbui. 14. Augmentar les freqüències de busos. Poder tenir més freqüències fins a Caldes i que de Moià a Caldes vagi més directe i el que passi per tots els pobles sigui el que va de Barcelona a Caldes. 15. Millorar l'accessibilitat parades de bus i equipar les parades de bus amb marquesina i/o espai per seure i esperar 16. Millorar informació en temps real del pas de bus per les parades a través de sistema mòbil o bé de panells horaris a les parades 17. Llançadora a Moià des dels pobles, i que a Moià es centralitzin els busos que van cap a Vic, Manresa, Caldes de Montbui i Barcelona. 18. Busos semidirectes a Barcelona. Ja hi ha un cas d'èxit que és el bus de la UAB funciona molt bé perquè és directe i no va ni a Sant Quirze Safaja ni a Caldes de Montbui. 19. Pàrquing de les Eres: fer l'origen i final de tots els busos. Fer tres andanes i que arribi des de l'Estany, per exemple, la llançadora, i agafes el bus que t'interessa. Una estació de busos central, petita, a Moià. Es planteja que potser és complicat entrar al poble, però hi ha una sortida ràpida.
VEHICLE MOTORITZAT	20. Incrementar senyalística, col·locar badens o sistemes que redueixin la velocitat entre la plaça de l'església i el CAP per obligar a reduir la velocitat, així com a la Baixada dels Mestres.

4.3 RESULTATS DEL TALLER/ENTREVISTA AMB LES DONES DE MALI

En la sessió de presentació han participat dues dones migrants de Mali, ambdues racialitzades i d'entorn dels quaranta anys. Ambdues viuen amb la parella i fills/es/is i tenen entre 4 i 6 persones a càrrec, una d'elles nadons, infància i adolescència, i l'altra infància, adolescència i joves. Respecte la seva mobilitat, es desplacen a peu a dins del municipi i en transport públic per a fer trajectes a altres territoris, especialment a Manresa i a Barcelona. Els seus desplaçaments dins el municipi són per a fer tasques domèstiques i de cures i també es desplacen per feines remunerades amb contracte laboral a temporades. Acostumen a fer-los soles o acompanyades.

DIAGNOSI DONES MALI

Una de les participants viu a carrer del Forn i l'altra a carrer Sant Josep, les dues en carrers molt cèntrics. Creuen que Moià ha millorat bastant amb els darrers anys.

Mobilitat a peu

Normalment es mouen a peu pel poble. Solen fer-ho soles i també moltes vegades amb els seus fills. Entre els equipaments que fan servir destaquen: l'Ajuntament, el Consorci, el CAP, comerç en general, els supermercats. Si no tenen temps compren al centre i sinó als supermercats.

Hi ha dies que acompanyen als seus fills/es i altres només als més petits. Tot i que en general s'acompanyen entre germans. Per anar a l'escola els seus fills i filles van amb altres nens i nenes i segueixen el camí escolar. Elles acompanyen a les més petites.

El camí a l'escola el valoren positivament, especialment els **Camins Escolars**, perquè els i les nenes ja saben per on han d'anar. Expliquen que per anar a l'escola passen pel carrer del Tanatori i no pel carrer Palau, que és molt estret.

Sobre la **plaça Catalunya** diuen que està indicat per als gossos, per a les persones... i els nens saben. A plaça Catalunya han posat ombres i una font i això ho valoren molt positivament.

Diuen que en general **falten bancs** a Moià. Hi ha al costat del camp de futbol i també a l'avinguda de la Vila i a la zona de supermercats on es troba el Dia, a la carretera de Manresa, però no hi ha molts en general.

Quan van amb el carro de la compra els és difícil anar, especialment per l'**orografia del municipi**. El **carrer Tosca és molt estret i sempre passen cotxes, les voreres són molt estretes i això ho fa més difícil**. En aquest sentit també anomenen el carrer Palau i entorn el CAP. I expliquen que **quan vas amb el cotxet de nadons, tot el centre és difícil**.

No es solen moure pel poble de nit caminant, només en alguna ocasió de celebració, que van acompanyades per la família. **A l'estiu fan servir més l'espai públic que a l'hivern, especialment per a distreure els nens i nenes.** Però expliquen que en general **a la nit no fan ús de l'espai públic.** No fan servir els camins rurals per anar a caminar.

Expliquen que molta gent de Moià va a treballar als polígons, però elles no saben com hi arriben. Elles no hi van i no coneixen aquestes connexions. **Alguns dels seus coneguts van a peu a treballar a l'escorxador.** S'explica que al polígon hi ha un skatepark.

El fill d'una de les participants va a l'Institut i al poliesportiu a jugar a futbol. Els seus fills van molt sols pel carrer i sempre els avisen que vagin en compte amb els cotxes. Elles sobretot pateixen amb els més petits en aquest sentit.

A la plaça de l'Església expliquen que passen molts cotxes i això els fa patir quan van els nens i nenes a jugar a la plaça, especialment quan juguen a futbol i se'ls escapa la pilota, els poden atropellar. Així i tot, actualment **a les tardes es tanca el carrer per als vehicles motoritzats.** En aquest sentit, parlen també de **la plaça del CAP, la plaça Colom, on els cotxes es pugen a la vorera i això els sembla perillós,** també els cotxes que pugen pel carrer Jacint Vilardell.

Expliquen que elles surten quan els seus fills i filles necessiten sortir i ho fan sobretot a l'estiu. Hi ha gent que sí que se'n va a passejar per Moià i als voltants, la gent que els agrada caminar. Comenten que elles no ho fan. Expliquen que tot i que fa anys que viuen a Moià, hi ha carrers que no coneixen i es perden.

Hi ha persones que no saben llegir i que, per tant, hi ha senyalització escrita que no poden llegir i no els serveix. Hi ha tòtems que assenyalen alguns equipaments del municipi, però no n'han vist gaires. Elles es solen orientar a partir de fotos que els ensenyen els seus fills i filles. **Es proposa poder afegir alguna imatge a les senyalitzacions que els pugui ajudar.**

També expliquen que, per la llengua, la comunicació a vegades és difícil i els costa quan pregunten per carrers o ubicacions, poder entendre-ho o fer-se entendre.

Mobilitat en bicicleta

No fan servir la bici. Però se'ls pregunta si els agradaria fer-la servir. Diuen que no, perquè l'orografia del municipi és molt pendent i, a més, hi ha molts carrers de pedra.

Expliquen que els seus fills i filles tenen bici, però que es comparteix espai amb el cotxe i, per tant, només la utilitzen quan ho demana l'escola.

Els faria estar més tranquil·les amb carril bici, perquè així fills i filles poden anar amb més seguretat en bici. Per anar a l'escola, el camí en bici és complicat. Poden baixar amb la bici, però per pujar han de baixar perquè hi ha molt pendent. Als seus infants

els agradaria anar en patinet. A l'escola hi ha espai per a deixar bicis i patinets a dins l'escola i hi ha nens i nenes que arriben a l'escola en bici o patinet.

Se'ls pregunta si es pensés bé un recorregut que poguessin fer en bici/patinet més segur, pensant en l'orografia, etc. i ho considerarien una millora per a la seguretat vial.

Mobilitat en transport públic

Elles solen agafar el bus a la carretera de Vic i els trajectes que fan és a Barcelona o a Manresa. Expliquen que van més a Manresa perquè allà van a l'Hospital, també per temes de papers i de policia i, a vegades, a comprar. Els horaris a Manresa els valoren bé. Així i tot, coincideixen amb que tot i haver uns horaris, no sempre es compleixen.

Tenen l'estratègia de trucar a persones conegudes per a que les portin en cotxe i si no troben a ningú no arriben a l'hora, a vegades han perdut cites per aquest motiu, ja que es poden arribar a retardar molt de temps.

Tot i això, també valoren que ara hi ha més autobusos a Manresa i que, per tant, han millorat en els darrers 3 o 4 anys. Abans patien més i anaven molt abans a Manresa.

A Barcelona hi van poc i van més per oci (passejar, etc.) Expliquen que els horaris a Barcelona són molt escassos perquè passen cada dues hores.

Les parades de bus

Parlen de la parada de l'Escola Pia, ja que una de les participants diu que és la que té més propera. Però per assegurar-se que passarà, sempre va a l'altra parada, perquè no sap els horaris de la de dalt. A algunes parades els hi toca molt el sol a l'estiu i no hi ha masses ombres on esperar-se.

Es proposa posar una pantalla amb els horaris a temps real. Per a poder saber quan falta per venir i prendre decisions. Elles expliquen que a Manresa, que sí que hi ha pantalles, els diuen quanta estona queda per a que arribi i els va bé.

També proposen que **hi hagi més espai per a seure**, tant a les que tenen marquesina com a les que són un pal. Expliquen que si plou es mullen i que, a més, els seients de la marquesina es mullen si plou i no es pot seure.

Si agafen els busos a la nit, per feina, van acompanyades.

Els fills i filles les ajuden amb els horaris i els envien la foto o els diuen, "tranquil·la que d'aquí 10 minuts passa el bus de Manresa o de Vic".

PROPOSTES DONES MALI

TIPUS DE MOBILITAT	PROPOSTA
ACTIVA (a peu i en bici)	1. Millorar l'accessibilitat a peu i de les voreres als carrers del centre 2. Incrementar el nombre de bancs, que estiguin més repartits entre diferents zones del municipi 3. Revisar la mobilitat motoritzada per espais de joc com plaça de l'esglèsia i del CAP, per assegurar la prioritat de vianants. 4. Incorporar iconografia o imatges a la senyalística per tal de poder augmentar la llegibilitat i la informació entre les persones que no llegeixen o que parlen altres idiomes. 5. Desenvolupar xarxa de carrils bici i vies ciclables que connectin diferents zones del municipi de manera segura, en particular, equipaments educatius i zones de treball com els polígons industrials.
TRANSPORT PÚBLIC	6. Instal·lar pantalles amb horari de pas en temps real del transport públic a parades de bus principals 7. Millorar l'estat de les parades de bus i marquesines amb espai per seure i espai que protegeixi del temps.

4.4 RESULTATS SESSIÓ DE PERSONES CUIDADORES D'INFANTS AMB TEA

En la sessió TEA han participat un total de 6 persones, de les quals 4 dones i 2 homes. Les persones participants tenen entre 10 i 68 anys, essent la mitjana d'edat de 43,5 anys. La franja d'edat més representada es troba entorn els 40 i 50 anys. Totes les persones participants resideixen al Moianès, i 6 persones afirmen viure al mateix municipi de Moià. De les persones participants, tres són persones migrades i una pertany a una família monomarental. La convivència majoritària a la llar és de unitats de parella amb fills/es, les quals en pertanyen 5 de les participants, i una altra és de mare amb els seus fills. Majoritàriament les persones participants conviuen amb la parella (6 persones), o amb parella i fills/es (3 persones). També hi ha una dona que viu amb els fills i una persona que viu sola. Pel que fa a les persones dependents a càrrec, a banda de la nena de 10 anys, totes les persones participants tenen una o dues persones dependents a càrrec que són infants de 3 a 11 anys o adolescents de 12 a 17 anys. Només una d'elles afirma tenir persones dependents a càrrec amb diversitat funcional/discapacitat.

Com es mouen pel municipi?

Només tres de les participants afirmen moure's a peu pel municipi, de les quals 2 dones i 1 home. D'altra banda, la majoria afirma fer-ho en vehicle motoritzat (cotxe), de les quals 4 dones i 1 home. Els motius dels desplaçament són diversos:

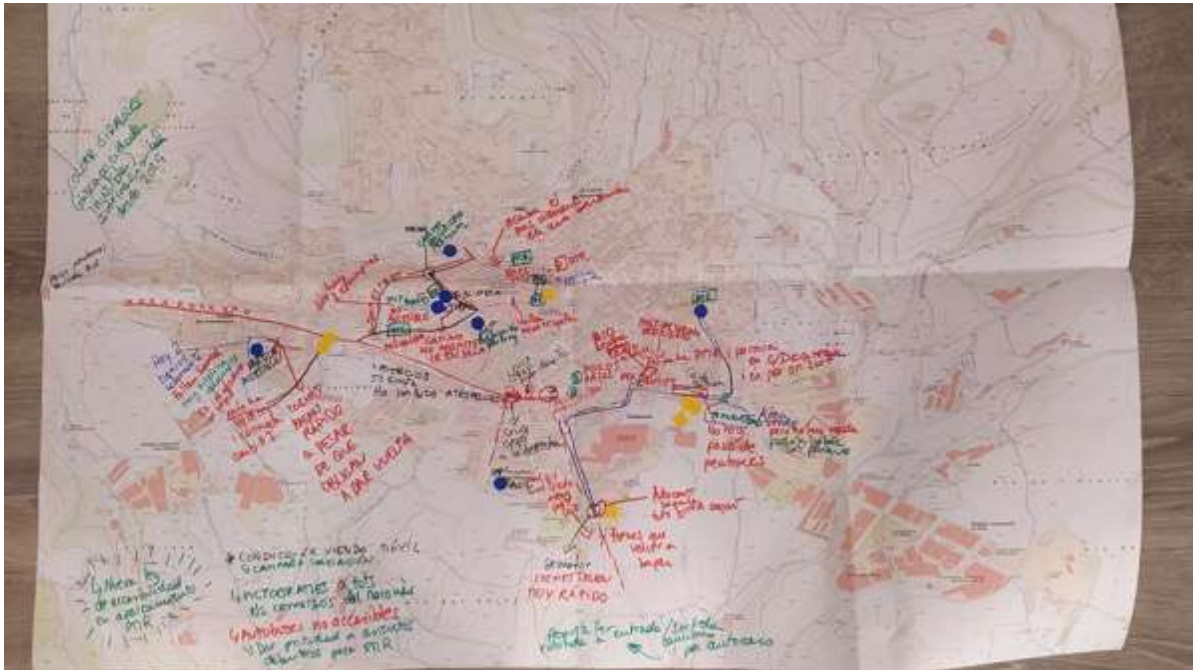
Per una banda, les **tasques domèstiques i de cures** i per **feina amb contracte laboral** són els principals motiu de desplaçament (5 i 4 persones respectivament, però també fan desplaçaments per motius **d'estudis** (2 dones), **Activisme/voluntariat** (1 dona) i **oci i temps lliure** (1 dona)

Totes les persones participants han respost que acostumen a moure's soles pel poble, menys una dona que no ha respost a la pregunta. Així i tot, d'aquestes, tres han respost que també ho fan acompanyades (2 dones i 1 home) que ho fan amb la parella, fills/es/is o amistats. Només un home afirma moure's sol pel municipi, ja que la resta de persones ha respost que ho fan acompanyades, generalment de la família, els fills i filles o el net.

S'ha respost com a favorable per a la mobilitat del municipi el següent : a familiaritat, poder anar a la feina caminant i poder anar sola a l'escola són les coses que s'han detectat com a favorables.

D'altra banda, com a desfavorable s'ha remarcat que **els cotxes van molt ràpid i que calen reguladors de velocitat**, que **no es respecten les places de mobilitat reduïda** i que aquestes places **són insuficients**, que els **passos de vianants són insuficients**, que hi ha **manca d'accessibilitat i molt soroll**.

DIAGNOSI GRUP TEA



Mobilitat a peu

Dues de les famílies tenen fills amb sensibilitat auditiva.

El meu fill ha d'anar a l'escola amb auriculars. Perquè estan al pati i estan al costat amb les obres. Es que no vol anar a l'escola. No sabíem perquè, i ho vam descobrir perquè va ser justament quan van començar les obres.

Sobre el **Parc Municipal**, a on està l'Esplai, es proposa **fer una zona en les voreres del parc que permeti la mobilitat en cadira de rodes**, perquè actualment el camí no ho permet. El parc és un espai molt bonic però no és accessible. Hi ha una rampa per on baixa l'esplai a la llacuna, però res més.

A l'alçada de l'Institut hi ha un semàfor (carretera de Barcelona), i s'explica que els cotxes van molt ràpid.

Una família explica que la seva filla va a l'Escola Pia i ho fa passant per la biblioteca, el carrer Sant Sebastià i després pujant les escales fins l'escola. Aquest tram és camí escolar, però hi passen cotxes. A l'entrada del carrer Sant Sebastià hi ha un cartell de prioritat per a vianants, però a la pràctica, les persones vianants han d'apartar-se per a deixar passar als cotxes. A més, per entrar a la biblioteca en cadira de rodes no és fàcil, perquè és un recorregut llarg que fa com una S.

Al **carrer Sant Sebastià**, on no hi ha voreres i és de prioritat vianant, expliquen que a vegades els cotxes van molt ràpid i això les fa sentir insegures anant a l'escola.

A la tornada des de l'Escola Pia fa un altre recorregut perquè va acompanyada d'amics i amigues. Ho fa pel **carrer del Salt**, però també és molt estret i hi ha trossos que no hi ha vorera. S'han d'anar apartant per a donar pas als cotxes en les entrades de garatges i portals.

A la **carretera de Vic** hi ha només tres passos de vianants. Manquen passos de vianants. En aquest sentit, el veïnat que viu en una banda de carrer ha de fer molta volta per poder anar a l'altra, per exemple, a comprar.

Al **carrer Francesc Moragues** s'han posat pilones per a tancar el carrer als cotxes, en la zona de la plaça de l'Església. En aquest sentit, hi ha consens en que sigui zona de vianants aquesta zona. Al **carrer Sant Antoni** hi havia previst un pivot amb comandament per al veïnat, però no s'ha posat i s'ha decidit posar una tanca.

A la **Baixada del Mestre** no hi ha vorera i hi ha cotxes que van molt ràpid. Una persona que treballa repartint amb una furgoneta, diu que no es respecta la senyal d'stop que hi ha a dalt. No es vol tirar la masia per a eixamplar el carrer perquè és un edifici històric, és un camí de carro de fa 500 anys.

S'explica que es traurà la zona d'aparcament del **carrer de la Vila** perquè quan passen tractors o vehicles grans no passen i es valora que és una actuació que fa falta. Es deixarà cèrrega i descàrrega.

Els parcs i espais d'estada del municipi

Hi ha un total de tres parcs en el municipi i valoren que hi ha suficient espai per a poder fer-ne més. En la cantonada de la Avinguda de Vic amb l'avinguda de la Indústria hi ha una àrea verda molt gran, però no hi ha mobiliari. Expliquen que hi cabria un parc. El Parc Municipal és molt gran, però només hi ha un gronxador per a infants grans, i un per a nadons, i no hi ha res més.

A més, valoren que **per als nens i nenes amb TEA cal incorporar parcs allunyats del soroll, amb entorns tranquils, aprofitant àrees verdes. L'àrea verda que hi ha és molt tranquil·la i és accessible. També té voreres ben fetes i dos bancs.** Els agrada anar allà perquè hi ha tranquil·litat. També és una zona on una família participant hi va quan el seu fill té una crisi. Passen cotxes, però no s'escolta tant el soroll i redueix l'angoixa, perquè és una zona molt oberta.

Sobre els patis escolars, s'explica que, especialment a l'escola pública, hi falten ombres i fa molta calor perquè el terra és de ciment. Una persona explica que han posat tendals al pati de l'escola bressol, a la zona on hi ha el tobogan.

Expliquen que fan servir el parc de la **plaça del Teixidor** que té una tirolina. Consideren que **és un parc accessible, però hi ha una carretera arribant on els cotxes passen a molta velocitat.** Tot i que han canviat les direccions per a que s'hagi de fer la volta a la plaça, la gent no ho fa. Algunes expliquen que **prefereixen passar**

pel camí de les Creus, que no hi ha vorera i que a més, al connectar amb el PAE hi passen camions.

El parc de la plaça del Teixidor el valoren positivament, però hi ha algunes coses que podrien millorar. Per una banda, expliquen que **el parc està inclinat i que, a més, manquen espais per seure per a les persones cuidadores**. També expliquen que és un espai molt reduït per a la demanda que hi ha i s'ompla molt de nens i nenes.

El **Parc Saiol** és un parc on també van.

Es parla també de l'**adaptació dels gronxadors**, ja que són molt alts i hi ha infants amb dificultat de mobilitat que no poden pujar sols i necessiten de dues persones acompanyants per pujar. Es valora un gronxador que hi havia en un parc abans que era una cadira gran on es pot pujar un infant amb problemes motors. Però el van treure quan es va reformar. Hi ha nens i nenes que ho necessiten.

Accés a lavabos públics

No totes les persones participants coneixen els lavabos públics del municipi i algunes quan necessiten un lavabo van als bars. Altres coneixen el lavabo públic del Parc Municipal, que es troba a baix de tot i expliquen que només n'hi ha un obert on les cadires de rodes no entren i, per tant, no és accessible. Coneixen un altre lavabo al pàrquing nou, on n'hi ha dos, però només un d'ells és accessible (el que es troba a dalt).

L'accés al lavabo és una necessitat, perquè tot i que els seus fills i filles portin bolquers, a vegades els han de canviar mentre estan al carrer.

Al **carrer de Mas Samsó**, hi havia un gual i en aquella zona expliquen que havien de baixar de la vorera perquè hi havia un pal de la llum on hi ha el gual. Expliquen que hi ha un pas de vianants que acaba amb esglaó a la vorera i la rampa accessible està a un metre i mig després del pas de vianants.

També parlen del pas de vianants de davant l'Ajuntament, que acaba amb una barana i això redueix l'accessibilitat.

El **carrer del Remei** el van remodelar i el valoren com a molt bonic.

Sobre els pictogrames i la senyalística

Per a la comunitat TEA la senyalística amb pictogrames és molt útil i ajuda tant a ubicar-se com a sentir-se més segures. Es posa l'exemple d'alguns municipis on, per exemple, hi ha senyalística horitzontal en els passos de vianants amb iconografia per a parar, mirar i creuar.

Expliquen que han parlat amb l'Ajuntament per posar pictogrames als comerços. S'ha posat la responsabilitat a l'associació i els han dit que demanin una subvenció. Però l'associació no ho pot assumir. Al desembre els van dir que els dirien alguna cosa. Per les persones amb TEA, com funcionen molt per imatges, és un tema important.

Expliquen que els seus fills i filles aprenen a orientar-se en el poble, perquè és un poble petit. Això ajuda a la seva autonomia en la mesura que creixen. Expliquen que hi ha un mapa al CAP.

Mobilitat en transport públic

Tots els busos que arriben a Moià, a **la zona de l'Institut**, giren al **carrer de la Teuleria**. Ho fan entrant al carrer i girant marxa enrere i a la carretera els cotxes van a molta velocitat. **Els autocars no tenen on gira i en necessitarien, per exemple, una rotonda.**

Les participants no fan servir el bus. Hi ha molt poca freqüència i si el perds no arribes a enlloc.

Respecte fer servir el transport públic amb fills i filles, una dona explica que al seu fill li agrada molt anar en bus, però després no vol baixar. Hi ha una altra dona que al seu fill li agrada, però només quan pot anar als seients de davant.

Generalment les persones participants no fan servir el bus, però expliquen que hi ha famílies que coneixen que l'utilitzen, perquè les filles han acabat l'escola i van a la Fundació AMPANS, a Sant Pedor al taller i els agrada seure als seients de davant. Proposen posar senyalització per a persones amb discapacitat a la part de davant del bus, o prioritat per a les persones que es maregen. A part, els busos no són accessibles, perquè hi ha esglaons per pujar.

A AMPANS, de forma privada, disposen de furgonetes adaptades per al transport. Però no ho han vist en el transport públic del municipi.

Mobilitat en vehicle motoritzat

Al **PAE El Prat** s'hi pot accedir des de la C-59 en vehicle motoritzat. L'entrada i sortida no té molta visibilitat i s'ha de treure una mica el morro del cotxe. Proposen **posar una rotonda en aquesta entrada i que sigui entrada i sortida de camions i autocars.**

Un home explica que potser camina pel poble 2h o 2:30h passejant amb el seu net i li preocupa l'ús del telèfon en persones conductores. Proposa fer una campanya per a conscienciar els conductors que miren el telèfon. També pensa que les persones vianants que creuen els passos de zebra han d'anar amb compte i parar, perquè hi ha conductors que respecten els passos de vianants i altres no.

Hi ha un participant que és repartidor en el municipi amb la furgoneta. Explica que hi ha moltes persones que tenen dret i prioritat del pas de vianants, però a vegades té por, perquè la gent es tira a la calçada sense que es tingui temps de frenar. Expressen que **la part més complicada i perillosa és la carretera de Manresa, especialment allà on hi ha comerços.** És una zona de 50 km/h.

Les participants van a peu en general, però una dona explica que va normalment en cotxe, perquè el seu fill ho passa malament anant a peu, pel soroll i per la velocitat

dels cotxes. Amb això coincideixen altres famílies. Per anar en cotxe, passa per carretera Barcelona, carrer de Jacint Verdaguer, carretera de Vic i avinguda de la Pau – avinguda de l'Arbre Fruiter. Això ho fa per evitar al màxim anar per carrers amb més cotxes. Explica que a vegades aparca al CAP per arribar a TEA Moianès i no arriben, perquè el fill s'angoixa amb la gent, el soroll, els cotxes, els crits, si hi ha un gos bordant... etc.

En l'encreuament de carretera de Manresa amb carrer del Remei hi ha hagut molts atropellaments. Ubiquen un **creuament sense visibilitat** a la dreta baixant de la plaça del Remei i pujant pel carrer Mossèn Josep Passerissa.

Un dels temes importants que s'han parlat és el **poc respecte que hi ha als aparcaments PMR**, expliquen que sempre estan ocupats per altres vehicles, que potser paren només un moment, però que fan que no puguin aparcar-hi, perquè ho acaba fent molta gent.

Hi ha **PMR** a la plaça de l'ajuntament, davant del Level (**carrer del Forn**). Hi ha una altre, que es respecta més, a la **plaça Major** (església), perquè a partir de les 15h no es pot accedir en cotxe, perquè hi ha una tanca i en principi només hi tenen accés les persones veïnes, les persones amb discapacitat i la càrrega i descàrrega. En **l'entorn de l'escola pública** també hi ha una plaça PMR, però està lluny de l'escola i hauria d'estar davant l'entrada i sortida del centre.

Yo tengo unas peleas [con la policía]... porque aparcaba delante de la escuela, y le decía, a ver, yo tengo dos hijos autistas. Y a veces mi hijo sale hiperestimulado y lo que hace es tirar la mochila y tirarse al suelo. ¿Como quieres que aparque allí arriba? Digo, lo que hago yo es meterlo en el coche. Siempre aparcaba en càrrega i descàrrega, i la policia sempre em deia, tranquil·la, que aquí no molesta. Pues un día (...) me pone una multa.

Una dona explica que el seu fill ha deixat d'anar en cadira de rodes, però tot i això li costa pujar i baixar escales. Detecta que si va en cadira de rodes la discapacitat és molt visible i la gent ho entén, però si no, no. Per això, per a ella és important tenir la targeta.

Actualment l'aparcament del CAP és públic, però pensen que serà de pagament i costa molt aparcar per a les persones amb discapacitat. Les dues primeres hores seran gratuïtes i els comerços fan descomptes. Així i tot, és important que hi hagi aparcaments PMR. S'hauria de preguntar si hi ha **places PMR associats a una matrícula específica**. Diuen que a Moià hi ha una plaça associada a matrícula, al carrer Esperanto.

Hi ha dificultat per trobar llocs on aparcar propers al lloc de residència o destinació, això fa que a vegades hagin de parar a llocs on no està permès i que tinguin conflictes

amb altres persones o la policia. Al final, les solucions que estan trobant son solucions privades, llogant places d'aparcament en el propi edifici, per exemple.

PROPOSTES GRUP TEA

TIPUS DE MOBILITAT	PROPOSTA
ACTIVA (a peu i en bici)	1. Fer una zona en les vores del parc que permeti la mobilitat en cadira de rodes 2. Fer les obres a l'estiu quan els nens i nenes no estan a l'escola 3. Realitzar passos de vianants a la carretera de Vic a l'alçada dels encreuaments amb carrer de Mas Samsó. 4. Ampliar la ubicació de lavabos públics o bé senyalitzar l'accés a lavabos públics en equipaments del municipi. Ubicar canviadors, no només per nadons, sinó també per adults i gent gran als lavabos públics. 5. Assegurar i ampliar els passos vianants accessibles, assegurant el qual és accessible i no té barreres arquitectòniques com graons o altres elements que obstaculitzin
TRANSPORT PÚBLIC	6. Posar senyalització per a persones amb discapacitat a la part de davant del bus o prioritat per a les persones que es maregen
VEHICLES MOTORITZATS	7. Posar reductors de velocitat en l'entorn de la Plaça del Teixidor 8. Construir rotonda a la carretera C-59 a l'alçada PAE El Prat, per connectar amb el polígon 9. Revisar l'ús de les places PMR, ampliar el nombre d'aquestes i també incrementar el nombre de places PMR associades a una matrícula

4.5 RESULTATS DEL RECORREGUT DELS AVETS I OLIVERA

Al recorregut realitzat amb 4 persones voluntàries i 5 persones usuàries dels centres Avets i l'Olivera han participat un total de 9 persones on la majoria, gairebé el 80%, han estat dones (7 dones i 2 homes) entre els 18 i els 60 anys, amb una edat mitjana de 27,4 anys. Un dels participants no ha respost la pregunta sobre la seva edat. Sobre el col·lectiu minoritzat al qual es pertany, 3 persones afirmen tenir diversitat funcional/discapacitat, migrant i racialitzada una persona i una persona pertany al col·lectiu LGTBIQ+. Pel que fa al model de convivència, majoritàriament conviuen amb persones sense vincles sanguinis (5 persones) de les quals algunes han respost que ho fan amb altres voluntàries o usuàries i una d'elles, a més, ha respost que viu amb altres persones de la seva família. Cal dir que majoritàriament viuen als Avets o a l'Olivera, és a dir, en equipaments col·lectius. Quatre de les persones que han participat no tenen persones dependents a càrrec i dues han respost que tenen persones amb diversitat funcional/discapacitat i/o persones amb diagnòstic de salut mental a càrrec, sense especificar quantes. A més 3 persones no han respost a la pregunta.

Com es mouen les persones de les llars d'Avets i l'Olivera?

Sis de les participants afirma moure's a peu pel municipi, una d'elles amb un caminador, tot i que també ho fa en cadira de rodes, a més una de les persones participants es mou en cadira de rodes. També fan desplaçaments en transport públic (5 persones), en cotxe (5 persones), en bicicleta (1 persona) i en moto (1 persona).

Els motius de desplaçaments són diversos. Per una banda, **l'oci i temps lliure** i les **tasques domèstiques i de cures** són els principals motiu de desplaçament (7 i 6 persones respectivament), però també fan desplaçaments per motius **voluntariat/activisme** (5 persones, les voluntàries dels Avets i l'Olivera), **feina sense contracte laboral** (2 persones) i **estudis** (1 persona). A més, una persona ha remarcat que fa desplaçaments per fer activitats al taller de l'Olivera. Hi ha tres participants que es mouen pel municipi només quan van acompanyades, generalment de voluntàries o altres, i la resta ho fan soles o acompanyades d'amics o de la comunitat dels Avets i l'Olivera.

DIAGNOSI ELS AVETS

Mobilitat a peu i amb cadira de rodes

Hi ha voreres molt estretes i algunes estan molt trencades o hi ha cotxes aparcats a sobre, i no es pot passar.

No piensan en las personas que tenemos dificultades, y eso es un problema. Incluso a veces me pongo nerviosa y pienso, si vosotros

tuvieseis la necesidad o problema que tenemos nosotros, seguro que lo haríais enseguida.

Carrer de Calders, davant la Residència L'Olivera



L'asfalt del carrer entorn l'Olivera l'han de pagar les persones veïnes i no volen fer-ho. L'Ajuntament ha asfaltat només la part de la pujada de davant de l'edifici (carrer Claders), que ha millorat, però l'entrada és molt complicada i el pendent és molt pronunciat. En el moment de sortir a fer el recorregut es necessiten tres persones per a poder pujar el pendent amb la cadira de rodes. A més, la vorera és molt estreta.

S'explica la dificultat que hi ha per a baixar a la zona de taller. A l'Olivera hi ha habitatge, oficines i hi ha escales per a pujar i per baixar, per tant, per anar d'un lloc a l'altre solen sortir i fer la volta per fora.

Les rodes que porten són especials, per que no es punxin. I tot i això se'ls punxen molt les rodes.

Camí secundari carretera Manresa davant residència i els Avets.

El trajecte cap al centre de l'Olivera per la carretera de Manresa, a peu, es fa cada dia, per anar al supermercat, per passejar, etc. perquè és el recorregut més pla.



A la **carretera de Manresa**, a l'alçada de la residència L'Olivera, hi ha una vorera que és ampla i està asfaltada, però l'altra no té vorera, no està asfaltada i fa baixada (barranc). Caminant també es mouen a l'Esplai, on hi ha gent gran que balla (oci i temps lliure).

A la part de la carretera de Manresa, hi ha un camí secundari que és de pedres i la carretera de Manresa queda més elevada, expliquen que fa com una mena de barranc. No es pot creuar o passar a la carretera, i a més, no hi ha pas de vianants a la zona.

Tenint en compte el sol i l'ombra en les diferents estacions de l'any, expliquen que a l'hivern, que volen anar per zones més assolellades, haurien de creuar la carretera a la vorera nord. Però **no hi ha pas de vianants per poder creuar, i que el primer que troben és a la intersecció amb el camí de les Creus**. A més, a la part nord del carrer, on hi ha vorera i està més arreglada, hi ha fanals que impedeixen caminar-hi en cadira de rodes.

Les persones cuidadores expliquen que no saben com és a l'estiu perquè, o no surten per temes de salut, o no porten prou temps per haver-hi viscut, però una de les participants sí que valora que a l'estiu fa molta calor i no hi ha ombres. **Calen més ombres, però sempre tenint en compte que el fet de posar arbrat, per exemple, no impedeixi que es pugui passar en cadira de rodes, cotxets de nadons, caminadors, etc.**



Per a passar a l'altre costat, s'ha d'arribar al semàfor per un camí de terra o per una baixada, que tampoc està asfaltada. Aquest tram és perillós per a les cadires de rodes.

La Residència de gent gran també està en aquesta zona i els itineraris a peu no són accessibles, tot i que està asfaltat el carrer de davant.

D'aquest camí per arribar a la residència de gent gran i a l'Oliver, es valora que la part on hi ha pedres és millor que la que és de terra, perquè quan plou es pot caminar més fàcilment. La part de terra amb la pluja es transforma en fang i a més hi ha sotracs, fent menys accessible el camí per a les cadires de rodes i altres mobilitats.

Per la carretera de Manresa passen camions grans i ràpids, això genera percepció d'inseguretat.

Un altre tema que sorgeix en aquest tram és la **manca de bancs per a descansar en el trajecte (un trajecte que especialment poden fer gent gran i persones amb mobilitat reduïda)** i **il·luminació**, ja que els fanals que hi ha són de carretera, quedant la zona de vianants poc il·luminada.

En aquest camí falten bancs. El llum que hi ha és el llum de la carretera i aquesta zona queda més fosca.

Intersecció carretera Manresa amb camí de les Creus



En aquesta intersecció hi ha el pas de vianants per a creuar carretera Manresa i un altre pel camí de les Creus.

El pas per a creuar carretera Manresa està situat molt a l'esquerra, ja que quan van en cadira de rodes no poden passar per caminet de terra que hi ha i han de baixar i tornar a pujar. El mateix passa amb el que creua el Camí de les Creus, que a més, el podotàctil no surt des del camí per on s'arriba a peu. El camí per anar a peu, en cadira de rodes, etc. és el mateix que el dels vehicles motoritzats.

En els dos passos de vianants hi ha semàfors i un botó per a les persones vianants. A més, el semàfor dura molt poc i a vegades no dona temps de creuar-lo. No es dona prioritat a la mobilitat a peu.





De tornada cap a l'Olivera, hi ha dos passos de vianants per a creuar cap a l'Olivera. Hi ha un que és molt pendent, i per tant, és complicat passar-hi, però el següent no està ben arreglat, ja que s'hi ha posat asfalt per a evitar l'esglaó i hi ha pedres. Si es segueix per la carretera de Manresa, més endavant ja no hi ha passos de vianants, a més, la vorera i el pas no és accessible, ja que és molt estreta i hi ha fanals entre mig.

Els passos de vianants no compleixen amb la normativa d'accessibilitat i les persones cuidadores que acompanyen a persones amb cadira de rodes es carreguen molt cames i esquena. Un exemple és el **pas de vianants que travessa el carrer del Canigó**, venint per la carretera de Manresa.

En general, hi ha molts bancs per a descansar al municipi, o per a prendre el sol. Això es valora positivament. Els bancs es troben a la banda nord de la carretera de Manresa, tot i que també es troben davant del Dia i la zona comercial. Els bancs són molt útils per a descansar en els recorreguts i manquen bancs en el tros des de la zona comercial fins a l'Olivera, com s'ha comentat anteriorment.

En la carretera de Manresa la llum que hi ha és la dels fanals de la carretera.



El pas de vianants de la Carretera de Manresa, a l'alçada del carrer Santa Magdalena té rampa per l'accessibilitat, però el pendent és massa gran, per tant, el baden no està ben fet.

El pas de vianants al carrer de la Tosca, per creuar per la vorera la carretera de Manresa el valoren positivament. Tot i això, es detecten alguns problemes de manca de manteniment, ja que les voreres estan aixecades.



Hi ha un altre pas de vianants, el que creua la carretera de Manresa a l'alçada del carrer de Mossèn Passerissa que, tot i que té rampa, dificulta el pas perquè té un petit esglaó. Això només passa a la banda nord del pas de vianants.

També s'observa que en la vorera nord de la carretera Manresa, per aquesta alçada, tot i que hi ha algun arbre no hi ha prou ombra, i al estar en l'asfalt fa molta calor a l'estiu.

Durant el recorregut també es valora que, en general, a la carretera de Manresa i de Vic les voreres són prou amples per a acollir a diverses persones a l'hora.

Una cosa que s'ha remarcat en el recorregut és la importància de la comunitat, ja que Moià, al ser un municipi amb pocs habitants, la gent es coneix i es dona un cop de mà quan fa falta. Això genera percepció de seguretat, en tant que saben que poden comptar amb altres persones en l'espai públic si ho necessiten. En algunes ocasions persones del poble han ajudat a persones usuàries dels Avets i l'Olivera perquè coneixen a la persona i saben què fer, per exemple a persones amb Alzheimer.



Un altre tema del que es parla és sobre **les llambordes de les voreres**, perquè la rugositat dificulta a les cadires de rodes perquè fa molta vibració. Es considera que un paviment més llis aniria bé, tenint en compte que no rellisqui. Perquè també hi ha paviments que rellisquen i es considera perillós. A més, a la carretera de Manresa s'observen algunes llambordes trencades o aixecades, i això és perillós i dificulta l'accessibilitat a persones amb mobilitat reduïda que van amb caminador o cadira de rodes, a més que qualsevol persona pot ensopegar i caure.

Pel que fa a l'entrada al comerç, **no tots els comerços son accessibles** per a les cadires de rodes. L'entrada a l'Spar ho és, però a dins del local, els passadissos són molt estrets i no passen les cadires de rodes. Expliquen que moltes vegades van dues persones voluntàries, una entra i l'altra es queda a fora.

Mobilitat en transport públic

Una dona explica que a Vic hi ha un bus que recorre tota la ciutat amb diferents parades, per anar al mercat, a l'Hospital, etc. Es dona la idea de que hi hagués un bus

urbà que parés a la residència, per no haver de fer tot el trajecte a peu a les diferents activitats, ja que actualment, si volen anar a algun lloc amb un company o companya amb cadira de rodes o muletes, no es pot sense acompanyants.

Mobilitat en vehicle motoritzat

Hi ha una furgoneta per portar a les persones de les dues llars. La furgoneta la fan servir per portar a la gent de Avets a la Olivera, però també per anar a comprar, anar a passejar... No es fan aportacions pel que fa al vehicle motoritzat.

PROPOSTES ELS AVETS

TIPUS DE MOBILITAT	PROPOSTA
ACTIVA (a peu i en bici)	1. Garantir l'accessibilitat en l'entorn més proper a les llars dels Avets i L'Olivera, assegurant l'accessibilitat de paviments, urbanitzant l'accés a les llars i també revisant el paviment i les llambordes de les voreres en connexió i de la carretera Vic-Manresa. 2. Fer un creuament segur des de la zona de les llars i la residència a la vorera nord de la carretera, amb semàfor que doni temps per creuar a persones amb diversitats funcionals. 3. Revisar l'accessibilitat dels diferents creuaments i passos de vianants de la carretera i en intersecció amb els carrers que la travessen transversalment 4. Dissenyar i ubicar una xarxa de bancs que connecti les llars i la residència amb el centre del municipi, que acompanyi la mobilitat a peu i permeti el descans a les persones grans, cuidadores i amb diversitat funcional. 5. Millorar la il·luminació en l'entorn de les llars i la residència que permeti la mobilitat a diferents hores del dia durant tot l'any. 6. Revisar i ampliar els temps dels semàfors per a vianants que travessen la carretera Vic-Manresa per assegurar el pas segur de diversitat de mobilitat a peu i en cadira de rodes. 7. Promoure l'adequació de l'accessibilitat als comerços, per fer-ne més d'accessibles en cadira de rodes.
TRANSPORT PÚBLIC	8. Ubicar una parada de bus a l'alçada de les llars i residència per poder servir a la població que viu i treballa en aquesta part del municipi

4.6 RESULTATS DEL TALLER A LA RESIDÈNCIA

El taller a l'Hospital - Residència Vila de Moià s'ha realitzat amb 5 dones treballadores, entre elles treballadora social, auxiliars i gericultores. Les edats de les dones participants es troben entre els 37 i els 55 anys, essent l'edat mitjana de 49 anys. Sobre el col·lectiu minoritzat al qual es pertany dues d'elles s'identifiquen com a persones migrades. Pel que fa al model de convivència, aquests són diversos, dues d'elles viuen amb la parella i els fills/es, una d'elles amb la parella, una altra amb fills/es i finalment, una de les dones conviu amb la família extensa. Dues d'elles afirmen tenir persones dependents a càrrec, de les quals són persones amb diversitat funcional/discapacitat i una d'aquestes, a més, gent gran.

Els municipis on viuen són diversos, i cap d'elles viu a Moià. Dues viuen a Manresa, una a Castellterçol, una a Sant Feliu de Codines i una a Artés.

Com es mouen les treballadores participants del taller a l'Hospital-Residència Catalunya?

Totes elles afirmen moure's a peu pel municipi i, com viuen fora de Moià, tres fan servir el transport públic i dues fan servir el vehicle motoritzat. Aquests desplaçaments són generalment per motius de feina amb contracte laboral a l'Hospital-Residència Catalunya, però una d'elles també per motius d'oci i temps lliure. Dues d'elles fan els desplaçaments soles, dues ho fan acompanyades per companyes de feina amb qui arriben i marxen a treballar i, finalment, una de les participants ha marcat "altres" on no ha especificat.

Els **aspectes favorables per la mobilitat** que han expressat als fulls de participació només una persona ha respost que no té problemes de mobilitat perquè es desplaça amb el seu cotxe privat.

Els **aspectes desfavorables** tenen a veure amb els caps de setmana i festius per a la mobilitat en transport públic i segons l'hora del dia.

DIAGNOSI RESIDÈNCIA

Una de les observacions que es fan des de la direcció de l'Hospital Residència és la dificultat que tenen moltes treballadores que no disposen de vehicle motoritzat propi per poder accedir al lloc de feina a Moià. Això fa que s'hagin d'adaptar els horaris a la gent treballadora o que hi hagi gent que no pugui accedir al lloc de feina per manca de transport. Alhora, el sector és feminitzat.

La residència treballa entre setmana i el cap de setmana i els torns són els següents: 6:45h – 14:30h; 14:30 – 21-22; 22 – 7:30h

Mobilitat en transport públic

Transport públic Manresa-Moià

Les treballadores que viuen a Manresa utilitzen el transport públic. Una d'elles explica que anteriorment venia en cotxe amb una altra companya de feina i que la despesa era de 180 € que pagaven a mitges i actualment ho fa en autobús, que li costa 40€ al mes.

Pel que fa al cost del transport, tot i que li surt més a compte agafar el transport públic considera que és car, sobretot perquè a aquells llocs que arriba la Renfe existeix un bonus amb una fiança de 10 euros per a tres mesos i es proposa una mesura similar pels viatges recurrents en bus, com de Manresa a Moià.

Respecte els horaris del bus de Manresa, el 722 de Sagalés, de dilluns a divendres els hi va bé, perquè acaben de treballar aproximadament a les 21:15h i encara poden agafar un bus. Per anar a la feina surten de Manresa a les 12:30h i arriben a Moià a les 13:15-13:20h.

Hi ha molt pocs horaris tant d'anada i de tornada i al matí es pot agafar només el que arriba a Moià a les 9h o cap a les 14h, i **consideren que cal un bus que arribi abans, cap a les 13:15h.**

El més complicat per als desplaçaments en transport públic son els caps de setmana, perquè hi ha molt poques freqüències i costa molt poder encaixar els horaris amb els laborals, però també amb horaris de mercat, entre d'altres.

En aquest sentit, al matí només hi ha un bus que arriba aproximadament a les 9h a Moià, i un altre que arriba a les 14h i consideren que hauria d'haver algun per poder arribar cap a les 13-13:30h a Moià així com per tornar. A més, l'últim bus que poden agafar per tornar és a les 20:36h des de Moià i, per això, una de les participants explica que la porta el seu marit en cotxe, ja que disposen d'un sol cotxe familiar. Per tant, els caps de setmana el seu marit fa el viatge d'anada i tornada Manresa-Moià per a portar-la a la feina, i després per anar-la a buscar. Per tant, la proposta concreta que fa una de les participants és **posar un autobús de Manresa que arribi a Moià a les 13:15h i de tornada que hi hagi un entorn les 22h.**

Una vez encontré unos chicos y me decían "tenemos que quedarnos por aquí por qué no podemos ir a Manresa, como todavía no tenemos carné.

Es considera important **incloure més horaris nocturns, especialment els caps de setmana, que és quan el transport públic acaba més aviat.** Això ho plantegen per a les persones treballadores, però també per a persones joves que vulguin anar a Manresa a fer oci nocturn.

El problema es el horario, hay mucha gente que quiere venir a trabajar aquí en el pueblo, pero estamos limitades por el autobús. Yo tengo coche y me puedo espabilar, pero ella no tiene coche y no se puede espabilar. Eso es la única pega para venir a trabajar: el fin de semana.

Hay muchos chavales que quieren irse a farrear, como dicen, a las 10 de la noche, si ponen un bus a las 10 de la noche, yo sé que va a haber gente para ir.

Per fer el trajecte Manresa-Moià, fan servir la **parada de bus de tornada de Ctra. de Manresa – Remei (davant del locutori)** i per a arribar: **Ctra. de Manresa - La Tosca**.

Un dels **motius per a no agafar el cotxe** des de Manresa també és la por de tenir un sinistre amb algun porc senglar o amb algun altre cotxe, perquè hi ha moltes corbes i el bus sembla més segur.

Sobre les parades de bus, es parla de les parades Ctra. de Manresa – Remei (davant del locutori) i Ctra. de Manresa - La Tosca. **Consideren que hi ha manca d'il·luminació a la de Ctra. Manresa-Remei**, perquè la parada no té il·luminació pròpia i el carrer és fosc a la nit. Una dona explica que té l'estratègia d'esperar a la cantonada, on hi ha un bar, i quan veu que el bus arriba es mou a la parada, perquè li fa por. Explica que hi ha habitatges, però no sent que des dels habitatges se les vegi. Una altra estratègia que tenen per a no esperar a la parada del bus, és esperar al lloc de treball una mica fins que és l'hora.

Si ponen iluminación mejor, porque allí nos pueden ver

A més, **en els recorreguts a peu des de la parada al lloc de treball, passen per la zona de les escales que baixen del carrer del Palau al carrer dels Gravadors Abadal i consideren que la nit és un entorn fosc fins arribar a la plaça Catalunya i, per això a vegades és un tram que algunes eviten si van soles.**

Transport Públic Castellterçol-Moià

La treballadora que viu a Castellterçol agafa el bus E9 o el 710 de Sagalés. Explica que al matí aquest bus té molt poca freqüència, oferint només dos o tres horaris i que no hi ha bus a la nit. En aquest sentit, explica que **quan pitjor funciona el transport públic és a la tarda dels caps de setmana**, igual que el bus de Manresa. Per a ella els horaris feiners que hi ha actualment són favorables d'anada, perquè li han adaptat l'horari al lloc de treball, i sol arribar a les 6:33h a la feina. Explica que es va avançar l'horari de l'autobús de la línia 710 (direcció Vic) i això li ha **anat molt bé**.

A més, per anar de Moià a Castellterçol no hi ha cap bus a partir de les 22h en cap de setmana, i a vegades es quedaria a Moià a fer compres, oci i temps lliure però no pot fer-ho.

O vas en taxi o no tens autobús... em penso que ni el de Barcelona. L'últim és a les 23h, em sembla, que hi ha un autobús que va cap a Castellterçol. L'E9 que va a l'Estany i a Barcelona també hi ha.

Jo vaig a l'ajuntament i hi ha els súperplanols, a mi em va molt bé perquè hi ha els horaris i pots mirar altres autobusos.

Algunes vegades va amb el cotxe d'una companya de feina, que la passa a buscar. En aquest sentit, és interessant comptar amb estratègies per a compartir cotxe, especialment per a connectar municipis on el transport públic és deficient o no existeix.

Ella para a la **parada de la carretera de Vic**, on es valoren positivament l'asfalt i les obres, però a nivell funcional, **la parada és petita. No hi ha lloc per a seure, especialment per a la gent gran.**

També expliquen que està havent canvis en els busos i els que hi ha tenen unes escales molt pronunciades, que fa que l'accessibilitat sigui difícil.

Vehicle motoritzat

Des d'Artés i Sant Feliu de Codines, les treballadores que hi viuen van en vehicle motoritzat privat i troben fàcilment a l'aparcament de l'Era, que es troba al costat del seu lloc de treball i, per tant, valoren molt positivament la proximitat i la ubicació de l'aparcament. Tot i que és un pàrquing que els dies de mercat està molt ple, solen trobar lloc sense problema.

Una d'elles explica que pel municipi camina del lloc de treball a l'Ajuntament o a Serveis Socials, pel carrer Sant Josep.

L'aparcament de l'Era és un aparcament que s'omple molt els caps de setmana, sobretot el diumenge que és dia de mercat. També quan hi ha algun difunt, ja que hi ha la sala de vetlles al costat de la residència.

Les participants fan una valoració positiva del pàrquing de l'Era, tot i que sempre hi ha coses que **es poden millorar, per exemple, l'accés per entrar a l'aparcament podria arreglar-se, perquè els sots cada vegada son més grans.** A més, expliquen que **de seguida s'hi fan bassals.**

Valoren que hi ha il·luminació a l'aparcament, però també al carrer i la il·luminació de l'Hospital residència, que a més, és un espai conegut per elles que té finestres a l'aparcament.

Mobilitat a peu de les persones residents

S'explica que es fan sortides amb les persones residents en el municipi i que es veuen molt limitades per a moure's. Cada vegada hi ha més persones residents que són menys autònomes i van amb caminadors o cadires de rodes i des de l'Hospital-Residència, es vol potenciar que les persones residents siguin el més autònomes possible, però estan molt limitades perquè els carrers no estan adaptats.

- El carrer de davant la Residència (carrer Palau) té una **vorera molt estreta i el carrer és empedrat.**
- Els carrers del centre en general són d'empedrat

Les sortides consisteixen a anar a la part de baix del Parc Municipal, a la plaça de l'Església (plaça Major) o al CAP perquè són els espais de relació del municipi on hi poden accedir. D'altra banda, es comenta que per anar pel carrer Sant Josep, la zona dels Mossos, a la plaça de Sant Sebastià, on es fan punts de lectura al carrer, no poden accedir-hi, perquè amb les cadires de rodes és complicat i moltes vegades ja han de demanar persones voluntàries per poder acompanyar els desplaçaments. També van cap a l'escola, quan fan els Pastorets, per exemple, passant per Miquel Vilarrubia.

La manca d'accessibilitat es deu, per una banda, per les **fortes pendents**, on és difícil, per exemple, pujar les cadires de rodes per l'avinguda de la Vila.

Per altra banda, per exemple, **el carrer del Palau** té un empedrat que el fa molt poc accessible i un home que anava amb una motoreta va caure. Es fa la proposta de fer plataforma única.

És horrorós, ja vagis amb una persona de bracet, amb cadira de rodes o vagis com vagis. Si no el que han de fer és fer la volta.

I si vas en caminador, no els hi queb el caminador. Van fora. i la carretera tampoc poden perquè hi ha els adoquins.

Per anar fins al parc, doncs, fan la volta per l'església, pujant el carrer fins al túnel que connecta la plaça de l'Església amb el carrer Rafael Casanova, tot i que la pendent és molt pronunciada.

Per tant, tot i que veuen amb molta complexitat poder solucionar l'accés, per exemple, per anar a l'Ajuntament o la biblioteca, **el fet de pavimentar els carrers de forma més accessible els donaria accés a la plaça del Colom per Festa Major, per exemple, entre d'altres espais i itineraris.**

També es parla de la importància de **bancs per a descansar en els recorreguts a peu i es proposa que n'hi hagi més**, col·locats per fer aquesta funció, ja que milloraria molt l'autonomia de la gent gran, que a vegades es veu forçada en anar en cadira de rodes per manca de bancs o de voreres.

hi ha bancs a la plaça del Colom, és on hi ha més, però en el tram que fem servir, no hi ha ni un. Llavors sempre són cadires de rodes extra, més mans que necessitem de voluntaris o qui sigui per a poder fer els trajectes, perquè pugui venir tothom qui vulgui.

Gent que aquí és autònoma, que camina, en el moment que van a l'exterior, son dependents. No son autònoms.

Sobre els passos de vianants, es considera que en general estan adaptats, però sol haver-hi sempre petit graó que dificulta la mobilitat en cadira de rodes. Consideren

que el més facilitador són els passos de vianants peu pla, sense rampes. Es posen dos exemples de **passos que necessiten resoldre, ja que tenen dificultats amb les cadires de rodes:**

- Travessar Avinguda de la Vila a l'alçada de Carrer Comerç
- Anar de la Plaça del Colom al CAP

També parlen de l'entrada a la Residència, ja que té una rampa hi ha una mica de graó. Hi ha una mica de vorera que es va demanar que s'arreglés per part de la residència. Per entrar en cadira de rodes es fa per la rampa, però quan son camilles o ambulàncies es fa pel jardí, entrant per una porta que es troba al costat, a la part que dona al pàrquing.

Es parla també de l'espai públic de l'entorn de la Residència, especialment la plaça de que es troba a l'entrada. Expliquen que només l'utilitzen l'11 de Setembre, per a deixar el Ram.

Una proposta que fan **és convertir l'espai en una plaça per a l'estada, respectant el monument i peatonalitzant el carrer Palau, sense empedrat. Ubicant bancs a la plaça per a que els residents puguin sortir i compartir amb l'entorn, o bé estar-hi amb les persones visitants.**

S'explica que en general, quan surten amb les visites (per exemple les famílies), van a la placeta de les Quatre Barres (plaça Catalunya) i ho fan fent la volta per evitar el carrer Palau. A la plaça de les Quatre Barres, a més, hi ha pocs bancs i han de fer una distància important.

Expliquen que hi ha unes cases al carrer de la Residència que hi ha una mena de banc de pedra i algunes famílies s'hi asseuen en les visites. No deixa de ser un pilar de pedra d'aquell carrer, i es considera que estaria bé integrar-ho. A la zona hi ha els bancs de l'entrada del túnel de l'església, però estan a dalt de la pujada. A més són bancs sense reposa-braços, ni respatller per l'esquena. Es fa la observació que, en general al municipi, els bancs no son bancs amb respatller, reposa-braços, etc. i per tant, per a la gent gran i problemes de mobilitat a vegades no són ergonòmics.

PROPOSTES RESIDÈNCIA

TIPUS DE MOBILITAT	PROPOSTA
ACTIVA (a peu i en bici)	1. Millorar la il·luminació de la zona de escales de carrer Palau a carrer Gravadors i tota la zona fins la plaça de les Quatre Barres (plaça Catalunya). 2. Millorar la pavimentació en els accessos i a dins del pàrquing de l'Era. 3. Fer el carrer del Palau com a plataforma única i sense empedrat per a millorar l'accessibilitat 4. Ubicar bancs amb respall i que siguin ergonòmics per la gent gran per acompanyar desplaçament quotidians, especialment en carrers que fan pujada. 5. Millorar l'accessibilitat dels passos de vianants per travessar avinguda de la Vila a l'alçada de carrer comerç i per anar de la plaça del Colom al CAP 6. Re-urbanitzar la plaça de l'hospital per fer-la accessible i que pugui ser utilitzada per les persones de la residència, ubicant bancs per poder sortir i compartir amb l'entorn, o bé estar-hi amb les persones visitants.
TRANSPORT PÚBLIC	7. Augmentar les freqüències de busos en cap de setmana i festius i ampliar l'horari nocturn, per compaginar millor horaris de feina i també realitzar altres activitats quotidianes (compres, oci i temps lliure...) al municipi abans de tornar al lloc de residència i també per a l'oci nocturn. 8. Millorar o ampliar l'hora d'arribada i retorn del bus de Manresa que arribi a Moià a les 13:15h i de tornada que hi hagi un entorn les 22h. 9. Millorar l'entorn i la il·luminació de les parades de bus que es troben a la carretera de Manresa, especialment la parada Ctra. de Manresa – Remei, assegurant espai per seure durant l'espera.

4.7 RESULTATS DE LA MARXA EXPLORATÒRIA

En la marxa exploratòria han participat un total de 15 dones entre els 15 i els 59 anys, essent l'edat mitjana de 33 anys, tenint en compte que hi ha dues dones que no han respost. Majoritàriament viuen a Moià, excepte una que viu a Sallet, però treballa a Moià, i dues que no han respost. De les 15 participants, 11 s'identifiquen en un col·lectiu minoritzat, especialment persones LGTBIQ+ (7), família monomarental (3), persona racialitzada (3), persona migrada (1). Hi ha diversitat també pel que fa als nuclis de convivència, ja que hi ha participants que viuen amb parella i fills/es (5 dones), amb persones sense vincles sanguinis (3 dones), amb altres persones de la família (2 dones), amb fills/es (2 dones), soles (2 dones) i finalment una dona amb la família extensa. Gairebé la meitat de les persones participants de la marxa tenen persones dependents a càrrec (7 persones), aquestes tenen entre una i cinc persones a càrrec, de les quals nadons, infància, adolescència, joves i gent gran.

Com es mouen les dones participants a la Marxa Exploratòria?

La majoria de les participants es mouen a peu pel municipi (14 persones), 4 de les participants també es mouen en bici, una en transport públic i 6 en cotxe.

Els motius de desplaçaments són diversos. Per una banda, les **tasques domèstiques i de cures, l'oci i temps lliure i la feina amb contracte laboral** són els principals motiu de desplaçament (11, 10 i 8 persones respectivament). A més, l'activisme i el voluntariat també són motius de desplaçaments importants essent 4 de les dones que els fan, i també d'estudis (3 participants). La feina sense contracte laboral també és un motiu pels quals una de les participants es mou pel municipi. Hi ha set participants que acostumen a moure's soles per Moià, 6 ho fan tant soles com acompanyades (de familiars, amigues o veïnes), i dues ho fan generalment acompanyades, una dels fills i l'altre per amigues.

Sobre els aspectes favorables per a la mobilitat a Moià, es destaca als fulls de participació la peatonalització de molts carrers i el fet que hi hagi pocs vehicles motoritzats pels carrers secundaris. A més, una de les participants explica que el fet d'haver pocs cotxes augmenta la seguretat de la mobilitat ciclista, ja que no hi ha cap carril bici ni infraestructura ciclista. Un altre tema favorable és la vitalitat, ja que a molts carrers i camins hi ha gent, i també s'explicita que els carrers són tranquils i no hi ha aglomeracions. La proximitat, el fet de poder arribar a peu per a realitzar les tasques quotidianes al municipi i el fet de que hi hagi transport públic a l'hospital. I finalment, es parla, com aspecte favorable, el fet de conèixer a la gent del poble, la comunitat i l'entorn.

Sobre els **aspectes desfavorables per a la mobilitat**, destaca que alguns carrers tenen poca il·luminació i això fa que es tingui percepció d'inseguretat. També temes de mobilitat en transport públic, com la poca freqüència en general del transport públic per a moure's entre pobles i ciutats, sumada a que els últims autobusos no permeten

fer activitats fora de Moià al vespre. També s'especifica el transport de cap de setmana a Castellterçol, amb horaris que no són compatibles amb la mobilitat laboral. També es parla sobre la mobilitat en bici, per exemple, inseguretat anar en bici amb els seus fills per Moià per considerar-se perillós. Hi ha manca d'ajudes i promoció per a la mobilitat ciclista i es considera que falten aparcaments per a les bicis. Cal tenir en compte, a més, que el municipi cada cop té més serveis i equipaments sota la carretera de Vic-Manresa, i és important que els recorreguts siguin ciclables. A més, des de les dones ciclistes, hi ha una que es qüestiona el fet d'haver posat molts aparcaments de cotxes a l'aparcament del CAP, sense tenir en compte les bicis. D'altra banda, una dona expressa no poder aparcar enlloc o parar un moment. Finalment, es consideren diverses qüestions relacionades amb la mobilitat a peu i els espais públics: per una banda, hi ha manca d'accessibilitat causada per voreres i carrers en mal estat, voreres estretes i moltes amb obstacles i les pendents pronunciades dels carrers. A més, es considera que hi ha pocs elements urbans com bancs, papereres, elements que permetin la trobada i l'estada, entre d'altres. Sobre els espais públics, es remarca la necessitat de poder estar a les places i espais públics amb els seus fills i filles jugant (plaça del CAP, plaça de l'Església), ja que les dones originàries de Mali manifesten que perceben racisme en l'ús de l'espai públic amb les seves criatures

DIAGNOSI MARXA EXPLORATÒRIA

PARADA 1: Plaça del CAP



La marxa exploratòria s'inicia a la plaça del CAP. En aquest entorn hi ha l'equipament de salut i l'aparcament municipal. És un espai públic important que a més està en un espai central del poble i està a prop també de llocs de oci com el Tosca, on molta gent de l'institut i gent jove utilitza per fer oci nocturn i la zona de bars de la plaça del Colom.

El fet que hi hagi un aparcament en aquesta zona es valora positivament per la mobilitat en vehicle motoritzat, ja que depenent de la zona on es visqui, dona l'oportunitat d'arribar a aquest punt i moure's a peu per a fer les compres quotidianes, especialment per a persones que tenen dificultats de mobilitat a peu, com és el cas d'una de les participants amb lumbàlgia. Així i tot, també es considera que l'aparcament faci que més persones utilitzin el vehicle motoritzat.

Una de les participants a la marxa acostuma a moure's pel municipi en bicicleta i considera que fan falta ancoratges de bicicleta a la plaça del CAP i en altres espais del municipi. A la plaça del CAP a vegades s'aparca la bici a la barana, per manca d'ancoratge

Al no haver-n'hi [d'ancoratges per bicicletes] has de buscar pals on fer-ho i moltes vegades és difícil trobar-ne.

No només es parla de la proximitat, sinó també sobre l'orografia del territori, ja que té moltes pendents que dificulten l'accessibilitat o fan inaccessible certs recorreguts tenint en compte les diversitats funcionals.

Els que vivim aquí a munt, al menys per a mi, se'ns fa bastant feixuc. Per la pendent. Perquè baixar [a comprar a la carretera de Manresa] molt bé, però després has de pujar. Jo visc sola i a mi em resulta difícil pel meu estat físic i la lumbàlgia.

Per arribar al CAP, la gent que s'ha de moure des de baix pot ser difícil si ningú les porta.

Sobre els usos de la plaça, es considera que és utilitzada sobretot per famílies amb canalla petita. Les joves es troben a la plaça de davant, la plaça del Colom, on hi ha terrasses de bars.

Sobre la plaça del Colom, es considera que, tot i que està bé que hi hagi alguna taula i cadires de bars, aquestes envaeixen tot l'espai públic i que, per contra, no hi ha elements de trobada que siguin públics, com algun banc o alguna taula. És important tenir espais públics que no siguin enfocats al consum.

Hi ha tres bancs mirant cap a Cuenca, i les terrasses ocupen fins a aquesta línia. (...) que no puguin estar en una plaça sense consumir...

En aquest punt també es parla del Tosca, ja que és l'únic espai d'oci nocturn del municipi i que utilitzen moltes persones joves i adolescents. Pel que fa a la mobilitat, la ubicació d'aquest espai es valora positivament perquè es troba en un lloc molt cèntric del municipi que permet una tornada a casa a peu equipada per a vianants i en zona urbana, on et sents més acompanyada.

Aquest punt genera discrepàncies en el grup, ja que hi ha altres veus adultes que expliquen que hi ha una problemàtica amb el soroll que genera a veïnes i veïns de

l'entorn, especialment els que es troben a davant. Una de les participants proposa posar les zones d'oci fora del municipi amb transport públic per arribar i marxar, però en aquest sentit, les joves expliquen que es va posar un espai d'oci nocturn al polígon, fent que haguessin de caminar 20 minuts per carrers on hi havia zones sense voreres, poca il·luminació i naus industrials i això els generava més percepció d'inseguretat i no era pròxim. És important que els espais d'oci garanteixin un entorn amb les qualitats de l'urbanisme feminista i la ubicació de zones d'oci nocturn en espais apartats de la vida quotidiana generen percepció d'inseguretat en el itinerari, així com manca d'autonomia. Una de les participants també proposa la zona del pavelló esportiu per a l'oci nocturn.

Tornar a casa en 5 minuts està molt bé

El Tosca abans era una discoteca fins les 6 del matí, i ara tanca a les 3h. Abans es passaven molt de la ratlla i ara ja no, hi ha hagut un canvi.

PARADA 2: Biblioteca i Parc Municipal Francesc Viñas

La següent parada es fa a la placeta de davant de la Biblioteca i el Parc Municipal on s'hi desplacen tot tipus de persones, a més hi ha l'Esplai de Gent Gran, on hi participa sobretot gent gran que ha de poder arribar-hi de forma autònoma.

(...) els que venen al casal són autònoms i poden arribar-hi, però és interessant que puguin dir alguna cosa.

Cansa perquè fa pujada

En aquest sentit, es parla de les voreres, que en general són molt estretes al municipi. En termes d'accessibilitat, tant a la biblioteca, a l'espai de gent gran i al parc és molt complicat arribar-hi si es va amb cotxet, carro de la compra o cadira de rodes, també per arribar en bici. En molts casos s'ha de baixar a la calçada per carrer Sant Josep, ja que té unes voreres molt estretes, dificultant la mobilitat a peu en un carrer que, a més a més, té un pendent pronunciat.



Es torna a parlar sobre els espais de trobada, ja que s'observa que hi ha un espai de **trobada amb bancs a la placeta de davant la biblioteca**, on moltes vegades hi ha dones grans gran que s'ajunten a fer mitja o ganxet i joves i adolescents a passar l'estona. Tanmateix, s'exposa que fa falta més espai d'estada que aculli la transició de la biblioteca i l'espai de fora o com a espai d'estada per a descansar o berenar mentre es fa ús de la biblioteca, amb la ubicació de bancs i altres elements de forma que permetin la socialització i reunió.

Pel que fa a la mobilitat en bicicleta, hi ha un parell d'aparcaments a la biblioteca, però són insuficients. S'explica que habitualment al rebedor hi ha cotxets, patinets, etc. i per tant, és un espai amic per a deixar coses, tot i que no és un espai molt gran. També es fa la proposta d'ubicar-hi espais de guardat formals per a la mobilitat (cotxets, bici, carro de la compra...) lligats al servei de biblioteca, així com més aparcament de bicicleta. Es valora positivament que hi hagi taquilles a la biblioteca.

Les participants no fan molt ús del **Parc Municipal** actualment, tot i que algunes hi passaven l'estona d'adolescents, en grup, acompanyades d'altres persones. Consideren que hi ha poca il·luminació i que quan eren adolescents buscaven entorns on resguardar-se i que fossin més amagats, com aquest. La poca il·luminació es fa notar especialment a l'hivern, perquè es fa fosc molt d'hora quan el parc encara és obert.

El **parc també serveix com a espai connector**, per a fer drecera, tot i que no per a totes les participants. Les que el solen travessar ho fan durant el dia, ja que a la nit es tanca.

Jo si estic treballant i haig d'anar cap a allà baix, passo per aquí al mig.

Al parc s'hi fa la Festa Major i altres activitats, com festivals (per exemple, l'ExAbrupto) o sardanes. El fet que estigui ubicat en un lloc central del nucli afavoreix la mobilitat

d'anada i tornada, perquè és pròxim, hi ha gent i vitalitat al carrer, habitatges a l'entorn, etc.

Tant al Tosca, com al Parc... on es fan les festes és molt favorable a nivell de tornar a casa.

L'entrada del parc pel carrer del Salt/carrer Santa Magdalena, on hi ha la zona infantil, hi ha **lavabos públics** (homes/dones/infants), i això es valora molt positivament. Algunes participants els consideren desagradables i no els utilitzen, però altres els fan servir en el seu dia a dia. Es valora positivament que sempre hi ha paper i estan cuidats, però no hi ha pestell i no es pot tancar la porta. Així i tot, per a les participants no és un problema perquè no hi ha molta gent i no pateixen per que els obrin la porta.

Aquest lavabo és important tant per a l'estada en el parc, com per acompanyar la mobilitat. Els lavabos públics són espais que resolen necessitats bàsiques i cal tenir en compte el manteniment i la percepció de seguretat, ja que el fet que no estiguin nets, o si estan ubicats en zones que no es perceben com a segures, fa que moltes dones i identitats dissidents acabin buscant altres espais.

En el moment de la marxa es veu gent fent esport dins el parc.

PARADA 3: Carrer del Salt Carrer Sant Pere i Escales de l'Escola Pia

La marxa camina pel carrer del Salt. És un carrer per on les participants hi caminen molt, tant de dia com de nit. Expliquen que la vorera és molt estreta "*com totes*", a més, els cotxes estan aparcats en filera i per tant, aquella vorera queda molt arraconada. Expliquen que normalment hi caminen per la calçada. També s'observa que hi ha un tram de vorera que desapareix a la zona on el carrer fa corba.

Si no venen cotxes, anem pel mig.

A nivell de percepció de seguretat, es comenta que és un carrer fosc, on no hi ha molta il·luminació. S'explica que és un carrer habitual per als vehicles motoritzats, per exemple per arribar a l'Escola Pia. També és un connector a peu, per exemple per arribar a l'Ateneu Moianès i aquella zona, o a l'Escola Pia depenent d'on es vingui. Tot i això, expliquen que en general, si no hi vius no tens per què anar-hi.



El carrer del Salt passa a ser **el carrer Sant Sebastià**, que és de prioritat de vianants i no hi ha voreres. Aquest camí és habitual per anar a l'Escola Pia (a peu i en cotxe), on també hi ha llar d'infants i, per tant, s'hi passa sovint amb cotxets de nadons. S'explica que les hores punta de sortides de les escoles està molt transitat per vianants, però no tant en la resta d'horaris. Cal tenir en compte que els infants a vegades arriben a peu a l'escola de forma autònoma, i els cotxes han d'anar amb compte.

Les participants comparteixen que quan van en cotxe van molt a poc a poc, però anant a peu és molt molest perquè has de parar i apartar-te per a deixar passar els cotxes. Per arribar a l'Escola Pia hi ha un accés per unes escales, i els cotxes paren a les escales i deixen a infants en aquell punt. Tot i això, l'altra entrada és la que més es col·lapsa a nivell viari (per l'avinguda de la Vila).

Les escales només serveixen d'accés a l'Escola Pia, només hi passen si han d'anar a l'escola. Per tant, en general no forma part de la mobilitat quotidiana de les participants.

El carrer Sant Sebastià és un carrer generalment residencial, només hi ha un comerç de copisteria i un restaurant. En aquest sentit i pensant en les tipologies de carrers, es pregunta si a la nit canvien els seus recorreguts segons com són els carrers. La resposta és que no, però la percepció sí que és diferent segons la configuració urbana i la il·luminació. Per exemple, prefereixen caminar pel carrer Sant Sebastià abans que pel carrer del Salt, perquè se senten més acompanyades dels habitatges.

Jo penso que a vegades no tries perquè et ve de pas un o l'altre. El que passa és que el primer que hem pujat, el carrer del Salt, que no hi ha cap mena d'activitat, que hi ha poques cases... aquí [al carrer Sant Sebastià] et sents molt a prop de les cases, molt vigilada... a part de la il·luminació. I l'altra està molt desolada i penses, si em passa algo no em sentirà ni déu. No vas tan tranquil·la.

El carrer de Sant Sebastià, doncs, està molt habitat i la percepció de seguretat en aquesta zona del poble és positiva. En general se senten segures. Hi ha una de les participants que viu al carrer Sant Sebastià i explica que li agrada molt.

Expliquen també que les persones que hi viuen no poden parar a descarregar el cotxe a davant de casa perquè, amb l'ampliació de la comissaria, hi ha més policia i solen impedir-ho.

PARADA 4: AJUNTAMENT

Sobre la **parada de bus davant l'Escola Pia**, les participants no solen esperar en aquesta parada, ja que fan servir altres. També hi ha algunes que viuen a la zona de dalt, que prefereixen baixar en aquesta parada per no fer la pujada des de la carretera de Manresa a peu.

Aquesta no és una parada principal, ja que les principals són la de l'Institut, la del Veterinari i la de la Carretera del Manresa davant de l'Spar. Expliquen que és molt difícil saber quins busos surten d'aquí i quins surten de l'Estany, i expliquen que si la fan servir venen molt abans perquè tenen por de perdre l'autobús.

Aquesta has de ser-hi molt abans perquè pateixes

Hi ha un aparcament PMR, però aquest està molt a prop de la parada i si hi ha un cotxe aparcats, tapa la visibilitat entre les persones que esperen a la parada i l'autobús.

A més, la parada no és accessible perquè té un graó per a anivellar-la i des de dalt no té espai per a entrar-hi. Però parlant les dotacions que té la parada, es valora positivament que sigui transparent i el sostre per a protegir-se del sol i de la pluja, a més de que hi hagi bancs per seure.

És la més digna i és la menys utilitzada.

Comenten que els horaris estan enganxats a la parada i per a elles són fàcils d'entendre, però que el problema que tenen principalment és que no es compleixen. Això es dona perquè actualment hi ha molts trams en obres a la C-59 i els busos van tard. A més de la manca d'informació si això passa o si han tingut alguna incidència que faci que no facin la parada o recorregut: ni a través d'una pantalla, ni a través d'una App ni a través del web. Hi ha un telèfon al que trucar però a vegades les participants s'han trobat que no responen, o que la persona amb la que parlen no té la resposta.

I si truques, no te l'agafen

I si te l'agafen, no saben res.

Des del carrer Sant Sebastià, per a creuar a l'Ajuntament per la carretera de la Vila, la gent acostuma a passar recte, evitant anar fins al pas de vianants. Això és important perquè cal tenir en compte també quines són les "línies del desig" i els recorreguts

que faciliten la mobilitat a peu. Cal tenir en compte que les carreteres principals com aquesta a vegades penalitzen els vianants pels temps de creuament, però també cal considerar si els passos son segurs a nivell viari, tenint en compte que aquest és un pas escolar habitual.

Des d'aquí es veu la Baixada del Mestre, on la vorera és molt estreta i obliga generalment a baixar a la calçada. Això fa que algunes persones prefereixin fer camins alternatius, com pujant o baixant les escales connecten la baixada del Mestre amb el carrer de les Joies, o que tinguin estratègies com afinar l'oïda per sentir si venen cotxes.

Aquest, si me'l puc estalviar, pujo per l'altre, hi ha una escala que puja fins aquí.

I si has de passar, treus el cap una mica, allò que no sentis cap cotxe, i...

Bueno, clar, aquí hi ha una vorera que no s'hi passa perquè se't mengen els cotxes.

A la plaça de l'Església s'observa un grup de persones que arriben a fer esport i es valora positivament l'ús de l'espai públic en grups diversos per a practicar esport. Ho fa Natur Training (privat).

Un cop la marxa arriba a davant de l'Ajuntament, es parla sobre els tres carrers que es poden agafar des d'aquest punt: el carrer de les Joies, el carrer del Forn i la Baixada del Vall. Les dones participants valoren més positivament els dos primers, ja que són de plataforma única, hi ha il·luminació i hi ha algunes plantes baixes comercials que donen vitalitat i vigilància informal. A més, el fet que no hi hagi aparcament de cotxes al carrer de les Joies redueix els racons. El comerç d'aquests carrers s'està reduint i és important no perdre'l.

El millor és el carrer de les Joies, després del Forn i el pitjor és la Baixada del Vall.

També hi ha més vida perquè hi ha l'escola d'anglès i activitats a les plantes baixes. tot i això, a les Joies ja no hi queda gaire.

Pel que fa a la Baixada del Vall, es considera que té prou il·luminació, però és més fosca que les que són més cèntriques. A més, es detecta que hi ha una cantonada sense visibilitat i hi ha obstacles (cotxes, contenidors...). Es valora que la perruqueria que s'hi ubica aporta il·luminació al carrer i vigilància informal.

L'aparcament de cotxes en filera al costat de la vorera estreta, sumat a que a l'altra banda no hi ha vorera, fa que les persones vianants prefereixin anar per calçada. Es considera que en el municipi es fa molta ocupació de la calçada, sigui plataforma única o no.

"es que aquesta vorera de l'esquerra, tampoc és vorera".

Hi ha una dreuera que alguna gent fa per no fer la volta, un camí del desig. En aquest sentit, el camí del desig es podria condicionar i equipar, ja que està fet de forma informal perquè la gent el fa servir.

Es passa per un espai que s'utilitza com a plaça/espai públic, la plaça del carreró, que té un accés amb esglaons. També hi ha problemes d'accessibilitat des d'aquest espai fins a la plaça principal. Aquest espai públic només té un banc i es considera que es podrien ubicar elements com bancs enfront el pedrís per poder seure i socialitzar, o pensar elements que permetin la relació en aquesta plaça.

Un únic banc aquí és poca cosa. Seus al pedrís.

Si vols xerrar amb algú, un banc frontal...

Des de la plaça del carreró, es connecta amb diferents espais públics pròxims: la plaça de l'Ajuntament, la plaça de l'Església (pl. Major), altres espais petits que també s'utilitzen, entre d'altres.

PARADA 5: Plaça Hospital i Residència



Es parla de l'accés que connecta la plaça de l'Església (plaça Major) amb el carrer **Rafael Casanovas**, que és un túnel. Una de les participants joves explica que és un tram que evita algunes vegades per anar cap a casa, perquè el túnel a vegades no està il·luminat i perquè no té visibilitat, optant per altres carrers on hi ha més il·luminació i menys racons. A més el fet de ser un túnel estret genera sensació de no tenir escapatòria.

Es valora positivament que el carrer actualment és de prioritat per vianants i només hi poden entrar en vehicle motoritzat les persones veïnes, fent que passin menys cotxes. Hi ha una zona amb bancs on a vegades s'hi asseu el jovent.

Per accedir al túnel, a la plaça de l'Església, hi ha una rampa i unes escales. També s'observa un canvi de paviment, que es va donant en tot el nucli antic, on hi ha carrers amb empedrat, altres amb asfalt on generalment no hi ha voreres accessibles, i altres amb una pavimentació més nova i de plataforma única. Es considera que l'empedrat és bonic i important a nivell històric, però no és accessible i dificulta la mobilitat de moltes persones, especialment aquelles que tenen mobilitat reduïda. També cal tenir en compte que els paviments siguin antilliscants, especialment quan plou o neva, tenint en compte l'orografia del municipi.

A la plaça de l'Església (plaça Major) s'hi fa el mercat setmanal i moltes persones que deixen el vehicle a l'aparcament de l'Era, per exemple, travessen el túnel de l'església.



La vorera del carrer que connecta l'aparcament amb el mercat, passant per la plaça de l'Hospital, té una vorera molt estreta on no només no s'hi cap amb el carro de la compra, sinó que si vas amb dues bosses tampoc. Tot i que és de plataforma única, s'hi ha col·locat uns pals per a que els cotxes no envaeixin la vorera, que fan que aquesta sigui encara més estreta. Per tot això, cal tenir en compte que a vegades les plataformes úniques donen inseguretat a les persones que acompanyen a nens i nenes, per exemple, perquè tenen por que els cotxes envaeixin l'espai per on caminen i és important que hi hagi una diferenciació visual.

això és una mica contradictori, no? perquè la plataforma única li dona prioritat, però li has de posar una protecció.

Es valora positivament que hi hagi un canvi de color entre la vorera i la calçada, especialment pensant en les persones amb visió reduïda que no poden distingir els límits quan no hi ha contrastos. També es positiu que hi hagi una barana per a acompanyar la mobilitat en la pendent.

La barana pot ser una ajuda important a la mobilitat de gent gran, si vas carregada, si vas amb el carro i no vols que et tiri.

A la plaça de l'Hospital s'hi ubica una de les residències de gent gran de Moià i per tant, és important tenir en compte que hi ha persones que viuen que tenen mobilitat reduïda i que, alhora, pot ser que hi hagi persones amb mobilitat reduïda que venen a visitar-les.

Les participants de la marxa no tenen clar quina és l'entrada accessible (amb rampa) a la residència i valoren que tant al residència com el tanatori del costat son dos equipaments importants on és difícil arribar tenint en compte l'accessibilitat, ja que el carrer de la plaça és d'empedrat i les voreres son molt estretes.

L'aparcament de l'Era, en general, es valora de forma positiva, ja que és un aparcament molt utilitzat, especialment els dies de mercat i en un lloc central en el municipi. Tot i que el fet de no estar asfaltat no es considera problemàtic, hauria de mantenir-se millor i oficialitzar-se com a aparcament, evitant esvorancs (especialment a les entrades) i l'acumulació d'aigua en alguna zona quan plou. La il·luminació de l'aparcament s'ha millorat i es valora positivament.

(...) però els tres accessos són terrorífics.

L'última vegada es va quedar tota l'aigua allà

A l'entrada de l'aparcament hi ha un mapa de ruta històrica. És un mapa amb informació turística i és important tenir plànols per a poder ubicar-se i on estigui senyalitzada la xarxa quotidiana (equipaments i serveis públics i quotidians).

Parlant sobre la percepció de seguretat en l'aparcament, es considera que moltes vegades no passa només per com és un espai, sinó per la pertinença que tens del lloc. Les persones participants, en general, tenen sentiment de pertinença a Moià, coneixen a la gent, al municipi, a la comunitat i això fa que la percepció es vegi afavorida. També es reflexiona sobre que la percepció canvia amb l'edat i les participants consideren que es sentien més insegures quan eren més joves.

Estem tant acostumades a certes coses que...

També perquè és un poble. Potser jo mateixa a Barcelona no em sentiria còmoda, però aquí sí.

L'aparcament de l'Era és espai de trobada per a fer sortides en cotxe. En aquest sentit, es pregunta quins són els punts de trobada de la mobilitat de les joves, per exemple, per a les que viuen a les urbanitzacions i a la nit les venen a buscar en cotxe i expliquen que sol ser a l'avinguda de la Vila, que és un lloc amb vitalitat i fàcil accés del vehicle motoritzat.

Quedes aquí al cotxe [al pàrquing de l'Era] i surts. Per tant, és també punt de trobada.



En una de les voreres de l'aparcament, al carrer Richard Wagner, hi ha una filera de contenidors que es troben sobre la calçada i on l'accés també es fa des d'allà.

PARADA 6: Camí Escolar i carretera de Vic

Els camins escolars

De camí cap a la carretera de Vic, es parla sobre la mobilitat escolar al municipi. En aquests sentit, es considera que el camí escolar està senyalitzat, però hi ha zones on està desgastat i hauria de tenir un millor manteniment.

El camí, a més només té senyalització horitzontal i podria senyalitzar-se també amb vertical i senyalitzar-se millor al vehicle motoritzat per a que no envaeixi el camí escolar.

Es considera important també la organització de les famílies i pensar si hi ha zones on poder quedar l'alumnat per anar plegades cap a l'escola. La mobilitat escolar, a més, té a veure amb l'anada i tornada de l'escola a casa, però també amb les ubicacions on les i els infants fan activitats extraescolars, ja que millorant l'autonomia d'infants o generant estratègies a nivell comunitari pot millorar la qualitat de vida de les persones cuidadores, generalment dones, mares, que fan els trajectes per acompanyar a fills i filles, i esperen a que acabin les extraescolars. En aquest sentit, una de les participants explica que, tot i que ho fa, el fet de compaginar extraescolars que estan lluny de casa seva (per exemple vivint a la part de dalt i tenint l'extraescolar al camp de futbol), fa que hagin d'esperar al camp a que acabi l'entrenament.

Es detecten diferents trams del camí escolar al municipi, per exemple:

- el pas de vianants a l'altura de l'Ajuntament que és elevat, on la senyalització està pintada i mantinguda.
- Les marques de camí escolar del carrer Sant Josep, que està desgastat i no es veu bé.

- El camí escolar al carrer Vilarrubia, on el camí escolar està ben marcat i on, a més, s'han eixamplat les voreres.

aquesta vorera és increïble!

És gegant! Pots anar amb dues persones de costat a sobre la vorera.

Es proposa doncs millorar els camins escolars i tot el que comporta, de forma pública i/o comunitària de forma que pugui donar més autonomia i seguretat (acompanyar-se, etc). Una participant comparteix que va haver un treball en aquest sentit a l'iniciar el projecte, però desconeix si el projecte té continuïtat.

Sobre l'Institut Moianès, està ubicat a la carretera de Barcelona, que acull molts cotxes i camions i en el pas de vianants es concentren molts alumnes esperant i creuant, perquè els temps per a creuar són molt llargs.

Sobre el carrer de Miquel Vilarrubia, una participant explica que en les seves tornades a casa falta il·luminació i vitalitat i son els seus espais de tornada a casa.

Tinc tres camins per anar a casa, i tots, o hi ha poca llum, o no hi ha ningú. (...) I per això dono la volta.

A la marxa també hi ha algunes participants que comenten que no és només un tema de configuració física, sinó també d'assetjament viscut, perquè han viscut agressions durant les festes majors per part d'una home, al que es troben altres vegades, i això és el que condiciona la seva percepció d'inseguretat i revictimitza tornar-se'l a trobar en la seva vida i mobilitat quotidiana.

Carretera de Vic amb carrer dels Gravadors Abadal

A la carretera, a on hi ha la gasolinera s'acaba la vorera per connectar amb el polígon. Es parla sobre la carretera de Vic de camí al polígon industrial, cap a on també hi ha alguns habitatges. A la zona de la benzinera hi ha un tros sense vorera en un dels costats.

Al polígon hi ha moltes dones i homes que van a treballar de nit i el recorregut és molt fosc, a banda que hi ha zones sense vorera, com en la zona de la benzinera i arribant al PAE. Els fanals que hi ha la carretera són molt alts i enfoquen a la calçada, deixant la vorera a l'ombra. A més, és perillós perquè anat en cotxe a vegades no hi ha visibilitat de les persones que hi caminen o van en bici o patinet.

S'ha de pensar que van a peu, i a vegades en bici, però sobretot a peu. I seria interessant il·luminar-ho una mica més.

Els polígons en general s'han pensat per arribar-hi en cotxe o en camió, però cal tenir en compte tota la gent que va amb mobilitat activa. Les voreres no només que siguin amples i il·luminades, sinó que a vegades veiem els llocs foscos perquè no hi ha res, no hi ha comerços, etc.

Tampoc hi ha transport públic que vinculi el centre amb polígons. Una proposta podria ser posar una parada en la rotonda, ja que l'autobús igualment hi circula per donar la volta i fer la parada arribant amb l'encreuament amb la carretera de Manresa. També seria interessant per la gent que viu en aquella zona, com una de les participants.

L'autobús que ve de Barcelona, moltes vegades li dic, escolta, per què no em deixes allà a la rotonda? Per reivindicar una parada allà.

També es veu un canvi en els passos de vianants, per exemple el que travessa el carrer Gravadors Abat, que s'ha millorat l'accessibilitat, tot i que encara hi ha un petit esglaó que pot dificultar alguns tipus de mobilitat, especialment en cadira de rodes.

PARADA 7: Parada de Bus i encreuament Ctra. De Vic-Manresa amb Ctra. de Barcelona-Av. de la Vila



La parada de bus de la carretera de Vic és insuficient per totes les persones que esperen. La gent acaba seient on pot, perquè el banc de la marquesina és insuficient.

A més, els bancs són molt freds a l'hivern perquè són metàl·lics. Per anar a Barcelona s'omple molt a primera hora del matí (6:30h).

La parada està equipada amb la llum del carrer, que il·lumina la calçada, els horaris no tenen un bon manteniment. Es considera que podria millorar-se l'equipament de la parada, així com el seu manteniment.

Una de les participants explica que molta gent que agafa el bus ho fa de forma intermodal i aparca el cotxe a la mateixa carretera de Vic. Falten passos de vianants per a poder creuar des dels aparcaments de cotxe, però també per a creuar la carretera als habitatges, serveis i equipaments. A més, el semàfor del pas de vianants que hi ha a l'encreuament triga molt i l'espera per creuar és llarga. Es proposa posar un pas de vianants entre els dos que hi ha des de la parada d'autobús al següent, anant cap al polígon.

Cal tenir en compte l'accessibilitat del bus, perquè consideren que no són accessibles.

Cruïlla carretera de Vic-Manresa, carretera de Barcelona-Av. de la Vila.

Una de les participants que va a l'institut explica que aquest és un punt de trobada amb les seves amigues per a baixar fins a l'institut. En aquest sentit, es pot treballar en les cantonades com a punts de trobada, posant bancs cantoners o petits espais de trobada, per exemple. Així i tot, altres consideren que no seria molt agradable pel soroll i la contaminació.

En aquest sentit, una altra participant explica que hi ha molta gent gran que segurament s'asseuria a veure què hi passa, però els bancs haurien de estar orientats cap a la carretera i posats a les façanes, per a poder tenir una visió de l'entorn.

Els bancs que hi ha a l'avinguda de la Vila s'utilitzen molt i es dedueix que s'han posat, per una banda, per seure i, per l'altra, per a que els cotxes no pugin a la vorera.

A la cruïlla hi ha molta senyalització per als vehicles motoritzats i seria interessant que n'hi hagués més per a vianants. A més, s'observa el pas de vianants que va ser una reclamació veïnal (el que creua la carretera de Manresa des del carrer del Remei). Es valora molt positivament, era molt necessari.

Acabes fent aquest camí, llavors arribaves allà i no pots creuar. O sigui, creuaves quan estaven parats els semàfors.

Comparant trams de carretera, es considera millor per la mobilitat a peu la carretera de Manresa, abans que la carretera de Vic, perquè hi ha més botigues, més urbanització i no hi ha cotxes aparcats. També les voreres són diferents i hi ha més visibilitat. A la carretera de Vic hi ha aparcament als dos costats.

PARADA 8: Camí a l'Espai Jove

La marxa puja per l'Avinguda de la Vila i es parla de la sensació de que el municipi s'ha fet a trossos perquè hi ha moltes seccions diferents. Per exemple, l'Avinguda de la Vila és àmplia, però a la Baixada del Mestre es fa un coll d'ampolla i les voreres són molt estretes. També es parla de la dificultat que té un territori amb tantes pendents.

Jo, treballant a l'Ajuntament fins allà a baix, de baixada molt bé, però de pujada... i ara penso, ostres ja estàs pujant eh...



A la Baixada del Mestre, hi ha una placeta al costat del Casal que queda envaïda per la terrassa del bar. Expliquen que hi ha uns bancs que sempre estan plens de gent gran, que observen el que passa al voltant. Es considera que si es fan actuacions per a aprofitar més la part de dalt, es podria reduir una mica de terrassa, per exemple, posant bancs per a l'estada, sense la necessitat de consumir.

PROPOSTES MARXA EXPLORATÒRIA

TIPUS DE MOBILITAT	PROPOSTA
ACTIVA (a peu i en bici)	1. Incrementar els aparcaments de bicicletes tant en espais públics centrals com la Pl. de CAP i davant la Biblioteca, com possibilitar l'aparcament dins dels equipaments públics de manera segura. 2. Ubicar elements per a l'estada i la trobada que no passin pel consum a les terrasses dels bars (plaça Colom, plaça davant la biblioteca, plaça al costat del Casal, plaça del Carreró) 3. Posar en valor l'oci nocturn que es dona dins del nucli urbà, en entorns amb barreja d'usos (el Tosca, Festes Majors i altres festivitats que es fan al Parc Municipal) perquè facilita la torna a casa i la mobilitat nocturna amb autonomia i percepció de seguretat, tot buscant solucions que també faciliti la convivència i el descans de les veïnes. 4. Revisar la urbanització dels carrers on les voreres són molt estretes i a on les persones acaben caminant per la calçada i a més hi ha fileres d'aparcament com a carrer Sant Pere, del Salt, Baixada del Vall, garantint la prioritat de vianants, l'accessibilitat, la visibilitat i la percepció de seguretat 5. Considerar el Parc Municipal no només com un espai d'estada, sinó també com un tram que connecta dues parts del municipi a peu. 6. Donar importància als lavabos públics, com elements imprescindibles en la mobilitat quotidiana, tot assegurant el seu manteniment per fer-los accessibles i percebuts com a nets i segurs. 7. Millorar la il·luminació a alguns carrers, com el carrer del Salt, la Baixada del Vall o el carrer Miquel Vilarrúbia o el túnel que connecta amb la plaça de l'església. 8. Estudiar la possibilitat de fer un pas de vianants que creui des de la parada de bus de l'Escola Pia/carrer Sant Sebastià cap a la plaça de l'Ajuntament. 9. Equipar per a la mobilitat a peu el camí del desig que connecta el carrer del Vall amb la Baixada del Vall. 10. Resoldre la part del carrer que connecta l'aparcament de l'Era amb la plaça de l'Església (plaça Major), ampliant la vorera i evitant que sigui envaïda pels vehicles motoritzats. 11. Millorar el paviment del carrer Richard Wagner i plaça de l'Hospital que dona accés i és itinerari a la Residència Catalunya i el tanatori. 12. Millorar el programa de camí escolar, a través del manteniment i millorant visibilitat de la senyalització existent, també amb senyalització vertical i dirigida al

TIPUS DE MOBILITAT	PROPOSTA
	vehicle motoritzat, però també incorporant la vessant comunitària per a que les famílies es puguin organitzar per crear rutes segures escolars i de suport. 13. Millorar els itineraris des del nucli del municipi al PAE, amb il·luminació, assegurant voreres contínues i estudiant la possibilitat de connectar-ho amb infraestructura ciclista. 14. Incrementar els passos de vianants a la carretera de Vic. 15. Valorar l'encreuament de la carretera de Vic-Manresa amb carretera de Barcelona-Av de la Vila com espai de trobada per anar a l'institut, entre altres, posant bancs o dotant-lo de mobiliari per a l'estada. 16. Revisar la urbanització i la infraestructura de mobilitat a peu del tram de la carretera de Vic, per a que se li doni la continuïtat que té a la carretera de Manresa, on hi ha voreres més amples, passos de vianants accessibles i no hi ha cotxes aparcats en filera. 17. Assegurar el seguiment d'agressions masculines recollides als protocols i punts liles a les festes majors, per saber què es fa amb la informació i si s'han aplicat accions. Especialment quan les persones que han exercit l'agressió són veïnes del poble o conegudes i amb les quals segueixen trobant-se en el dia a dia i en itineraris quotidians, diürns i nocturns.
TRANSPORT PÚBLIC	18. Garantir l'accessibilitat de les parades de bus, com la de l'Escola Pia, que no és accessible, alhora, tot garantint espai de vida a la parada, evitant l'aparcament de vehicles al costat que obstaculitzi la visibilitat entre bus, parada i persones. 19. Millorar les parades de bus, actualitzant i fent més visibles els horaris, incrementant els bancs en parades molt concorregudes a determinats horaris, com la de la carretera de Vic i amb informació línies que passen i parades que fan. 20. Millorar la informació d'incidències del transport públic, per exemple, amb pantalles a la marquesina, una app o al web de la companyia de bus. 21. Millorar l'accés al PAE a través de la ubicació d'una parada a la rotonda de la carretera de Vic, on el bus fa la volta per apropar a les persones que treballen al PAE i veïnes de la zona.
VEHICLE MOTORITZAT	22. Millorar el paviment i el manteniment de l'aparcament de l'Era, aplicant criteris d'accessibilitat de vianants i eliminant o reubicant barreres actuals de visibilitat com són els contenidors de residus.

5.RESUM RESULTATS I PROPOSTES PMUS MOIÀ

PLÀNOL RESUM

TAULA DE PROPOSTES PER MOBILITAT

MOBILITAT A PEU

1. Millorar l'**accessibilitat i el confort de les voreres del municipi**, prioritzant la mobilitat a peu. Eliminar voreres on sigui possible i fer carrers de **plataforma única i amb canvis de secció** al centre per dissuadir i evitar la invasió del trànsit motoritzat i afavorir i fer més segura la mobilitat de les persones en la seva diversitat. En particular revisar:
 - Carrer Sant Pere, del Salt, Baixada del Vall, carrer del Palau. Limitar el trànsit motoritzat només a vehicles de veïnat i serveis als carrers Sant Pere, Sant Sebastià, Sant Josep.
 - Ampliar vorera al carrer que connecta l'aparcament de l'Era amb la plaça de l'Església i millorar la pavimentació en els accessos i a dins del pàrquing de l'Era.
 - Revisió i millora voreres i accés al Parc Municipal, per resignificar el seu valor no només com espai d'estada, sinó també com un tram que connecta dues parts del municipi a peu.
 - Millorar el paviment de voreres i asfaltant camins urbans: davant INS Moianès, carrer de la Verge de Montserrat o la continuació del carrer de l'Institut, del carrer Richard Wagner
 - Garantir l'accessibilitat en l'entorn més proper a les llars dels Avets i L'Olivera, assegurant l'accessibilitat de paviments, urbanitzant l'accés a les llars i també revisant el paviment i les llambordes de les voreres en connexió i de la carretera Vic-Manresa.
 - Re-urbanitzar la plaça de l'hospital per fer-la accessible i que pugui ser utilitzada per les persones de la residència, ubicant bancs per poder sortir i compartir amb l'entorn, o bé estar-hi amb les persones visitants.
 - Fer un creuament segur des de la zona de les llars i la residència a la vorera nord de la carretera, amb semàfor que doni temps per creuar a persones amb diversitats funcionals
 - Revisar la urbanització i la infraestructura de mobilitat a peu del tram de la carretera de Vic, per a que se li doni la continuïtat que té a la carretera de Manresa
 - Equipar per a la mobilitat a peu el camí del desig que connecta el carrer del Vall amb la Baixada del Val (amb esglaons o rampa accessible

2.	Explorar solucions per a la baixada del Mestre , un carrer molt estret i amb molta mobilitat en vehicle motoritzat i amb voreres molt estretes per a les persones vianants. Per exemple, posant un semàfor que prioritzi l'encreuament de vianants universal en tots els sentits i que els vehicles motoritzats estiguin parats en ambdues direccions.
3.	Revisió de la il·luminació per a que sigui contínua i homogènia als espais de vianants de carrers i espais públics de tot el municipi assegurant el manteniment i el funcionament: - Baixada del Molí Nou, túnel carrer de Pl. Església, carrer Palau, carrer Gravadors, Plaça Catalunya, carrer del Salt, Baixada del Vall, Carrer Miquel Vilarrúbia, entorn del bar musical El Tosca - Entorn de les llars dels Avets i residència - Itinerari de connexió amb el PAE
4.	Revisar, millorar i incrementar la ubicació dels passos de vianants a diferents zones del municipi amb qual accessible i sense graons o obstacles, per a afavorir la mobilitat a peu segura i accessible. - Incrementar passos de vianants a la carretera de Vic-Manresa a l'alçada dels encreuaments amb carrer de Mas Samsó i en espais que apropin el pas i el creuament a les parades de bus - Millorar l'accessibilitat dels passos de vianants per travessar avinguda de la Vila a l'alçada de carrer comerç i per anar de la plaça del Colom al CAP. - Estudiar la possibilitat de fer un pas de vianants que creui des de la parada de bus de l'Escola Pia/carrer Sant Sebastià cap a la plaça de l'Ajuntament.
5.	Revisar els cicles semafòrics per reduir la velocitat dels vehicles motoritzats a la carretera Vic-Manresa i donant prioritat a la mobilitat a peu, per assegurar el pas segur de diversitat de mobilitat a peu i en cadira de rodes.
6.	Incrementar el nombre de bancs i seients per al descans , la cura i la socialització que estiguin més repartits entre diferents zones del municipi, ubicats cada 150 m en la xarxa de mobilitat a peu.

- Ubicar bancs amb respall i que siguin ergonòmics per acompanyar desplaçament quotidians en carrers amb desnivell. - Valorar l'encreuament de la carretera de Vic-Manresa amb carretera de Barcelona-Av de la Vila com espai de trobada dotant-lo de mobiliari per a l'estada. - Ubicar elements per a l'estada i la trobada que no passin pel consum a la plaça Colom, davant la biblioteca, plaça al costat del Casal, plaça del Carreró
7. Incrementar la informació i senyalització per a la mobilitat a peu, tot incorporant iconografia o imatges a la senyalística per tal de poder augmentar la llegibilitat i la informació entre les persones amb diversitats cognitives i lingüístiques.
8. Ampliar l'accés i el manteniment una xarxa de lavabos públics, tant ubicats en espais públics com en equipaments municipals, equipats amb canviadors per nadons i persones adultes, fent-los accessibles, i assegurant la neteja i el manteniment (amb penjador, baldó, rentamans, paper higiènic, il·luminació, senyalització)
9. Millorar els itineraris des del nucli del municipi al PAE, amb il·luminació, assegurant voreres contínues i estudiant la possibilitat de connectar-ho amb infraestructura ciclista.
10. Millorar el programa de camí escolar, a través del manteniment i millorant visibilitat de la senyalització existent, també amb senyalització vertical i dirigida al vehicle motoritzat, però també incorporant la vessant comunitària per a que les famílies es puguin organitzar per crear rutes segures escolars i de suport.
11. Promoure l'adequació de l'accessibilitat als comerços, per fer-ne més d'accessibles en cadira de rodes.
12. Augmentar les zones d'ombra en els diversos espais públics, plantant arbres adaptats al clima de l'entorn

MOBILITAT EN BICI

1. **Desenvolupar una xarxa ciclable segura al municipi**, que combini carrils bici amb carrers de velocitat 10 o 20 km/h, assegurant:
 - Connexió segura en bici i a peu als polígons, centre educatiu i urbanitzacions
 - Doble sentit de circulació per bicicletes en carrers de velocitat 10 a 30 km/h
2. Incrementar **aparcaments de bicicletes** tant en espais públics (ancoratges) com possibilitar l'aparcament dins dels equipaments públics de manera segura: institut, escoles, biblioteca, ajuntament, CAP, Casal de Joves, etc.

MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

1. Millorar la **ubicació, l'accessibilitat, la senyalització, informació i l'equipament de les parades de bus** del municipi
 - Il·luminació a les parades de bus que es troben a la carretera de Manresa, especialment la parada Ctra. de Manresa – Remei,
 - Garantir l'accessibilitat de les parades de bus, com la de l'Escola Pia, que no és accessible, alhora, tot garantint espai de vida a la parada, evitant l'aparcament de vehicles al costat que obstaculitzi la visibilitat entre bus, parada i persones.
 - Parades de bus equipades amb una marquesina transparent, banc per seure, espai d'espera cobert de les diferents situacions meteorològiques
 - Panell horari a temps real en les parades més utilitzades i centrals de la carretera Vic-Manresa i avinguda de la Vila.
 - Botons d'informació i SOS a parades aïllades, per exemple, vinculades als polígons, institut, entre altres.
 - Horaris en paper a les cartelleres que siguin llegibles i que estiguin actualitzats i mantinguts
 - Informació d'incidències amb pantalles a la marquesina, una app o al web de la companyia de bus.
2. Ubicar **una parada de bus a l'alçada de les llars i residència** per poder servir a la població que viu i treballa en aquesta part del municipi

3. Millorar l'accés al PAE a través de la ubicació d'una parada a la rotonda de la carretera de Vic , on el bus fa la volta per apropar a les persones que treballen al PAE i veïnes de la zona.
4. Assegurar vehicles accessibles en la xarxa de busos interurbans, que permetin el seu ús a totes les persones, amb diversitats funcionals - Vehicles que permetin l'accés de cadires de rodes, cotxets i altres elements que acompanyen la mobilitat a peu. - Posar senyalització per a persones amb discapacitat a la part de davant del bus o prioritat per a les persones que es maregen
5. Millorar el transport públic entre Moià i els altres municipis, dspecialment amb Vic, Manresa i Barcelona. - Revisar els horaris i freqüències, tenint en compte també la mobilitat nocturna i festiva. - Més freqüències entre les 16 i les 18h direcció Castellterçol. Més busos de 19 a 21h de Castellterçol a Moià - Més freqüències fins a Caldes i que de Moià a Caldes vagi més directe i el que passi per tots els pobles sigui el que va de Barcelona a Caldes - Busos semidirectes a Barcelona. Ja hi ha un cas d'èxit que és el bus de la UAB funciona molt bé perquè és directe i no va ni a Sant Quirze Safaja ni a Caldes de Montbui. - Augmentar les freqüències de busos en cap de setmana i festius i ampliar l'horari nocturn, per compaginar millor horaris de feina i també realitzar altres activitats quotidianes (compres, oci i temps lliure...) al municipi abans de tornar al lloc de residència i també per a l'oci nocturn. - Millorar o ampliar l'hora d'arribada i retorn del bus de Manresa que arribi a Moià a les 13:15h i de tornada que hi hagi un entorn les 22h.
6. Implementar un servei de transport col·lectiu que doni resposta a la diversitat de desplaçaments en transport públic als diferents municipis, ja sigui a través de serveis de llançadores petites i freqüents de Moià a Vic, Manresa i Caldes de Montbui; o de la creació d'una xarxa de vehicles compartits; o de servei de taxi col·lectiu que doni servei a diferents barris (urbanitzacions) o bé amb la connexió a L'Estany.

7. **Pàrquing de les Eres: fer l'origen i final de tots els busos.** Fer tres andanes i que arribi des de l'Estany, per exemple, la llançadora, i agafes el bus que t'interessa. Una estació de busos central, petita, a Moià. Es planteja que potser és complicat entrar al poble, però hi ha una sortida ràpida.

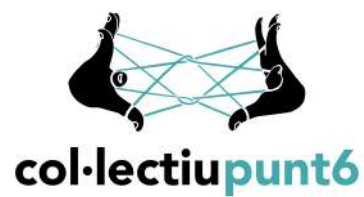
MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

1. **Reduir la mobilitat motoritzada en el centre del municipi**, sobretot vinculada a espais de joc com plaça de l'església i del CAP, per assegurar la prioritat de vianants:
 - Incrementar senyalística, col·locar badens o sistemes que redueixin la velocitat en el centre, sobretot entre la plaça de l'església i el CAP per obligar a reduir la velocitat, així com a la Baixada dels Mestres.
 - Posar reductors de velocitat en l'entorn de la Plaça del Teixidor
2. Revisar l'ús de les **places PMR**, ampliar el nombre d'aquestes i també incrementar el nombre de places PMR associades a una matrícula
3. **Millorar el paviment i el manteniment de l'aparcament de l'Era**, aplicant criteris d'accessibilitat de vianants i eliminant o reubicant barreres actuals de visibilitat com són els contenidors de residus.
4. **Millorar l'aparcament informal** que es troba a darrera del **poliesportiu** per incrementar la percepció de seguretat en el seu ús.
5. Construir **rotonda a la carretera C-59 a l'alçada PAE El Prat**, per connectar amb el polígon

XARXA DE MOBILITAT QUOTIDIANA

6. Assegurar el **seguiment d'agressions masclistes recollides als protocols i punts liles** a les festes majors, per saber què es fa amb la informació i si s'han aplicat accions. Especialment quan les persones que han exercit l'agressió són veïnes del poble o conegudes i amb les quals segueixen trobant-se en el dia a dia i en itineraris quotidians, diürns i nocturns. Ampliar el protocol per a que pugui incloure la xarxa de mobilitat quotidiana del municipi
7. Posar **en valor l'oci nocturn que es dona dins del nucli urbà**, en entorns amb barreja d'usos (el Tosca, Festes Majors i altres festivitats que es fan al Parc Municipal) perquè facilita la torna a casa i la mobilitat nocturna amb autonomia i percepció de seguretat, tot buscant solucions que també faciliti la convivència i el descans de les veïnes.

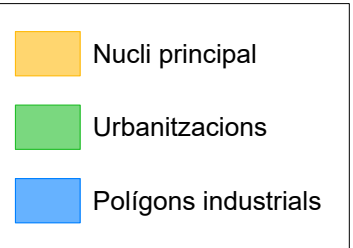
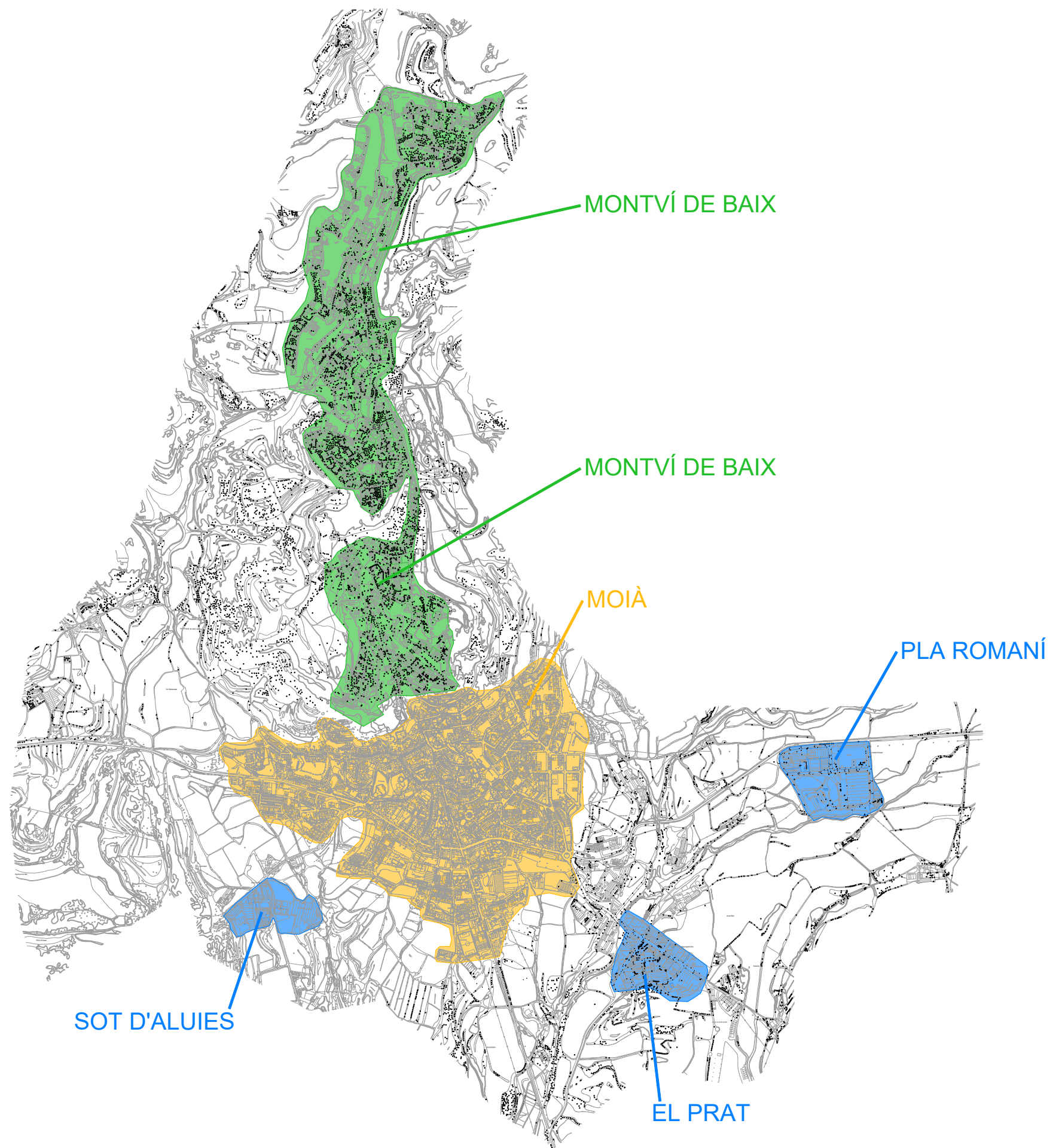
Informe Procés participatiu i aplicació de la perspectiva de gènere
al PMUS Moià

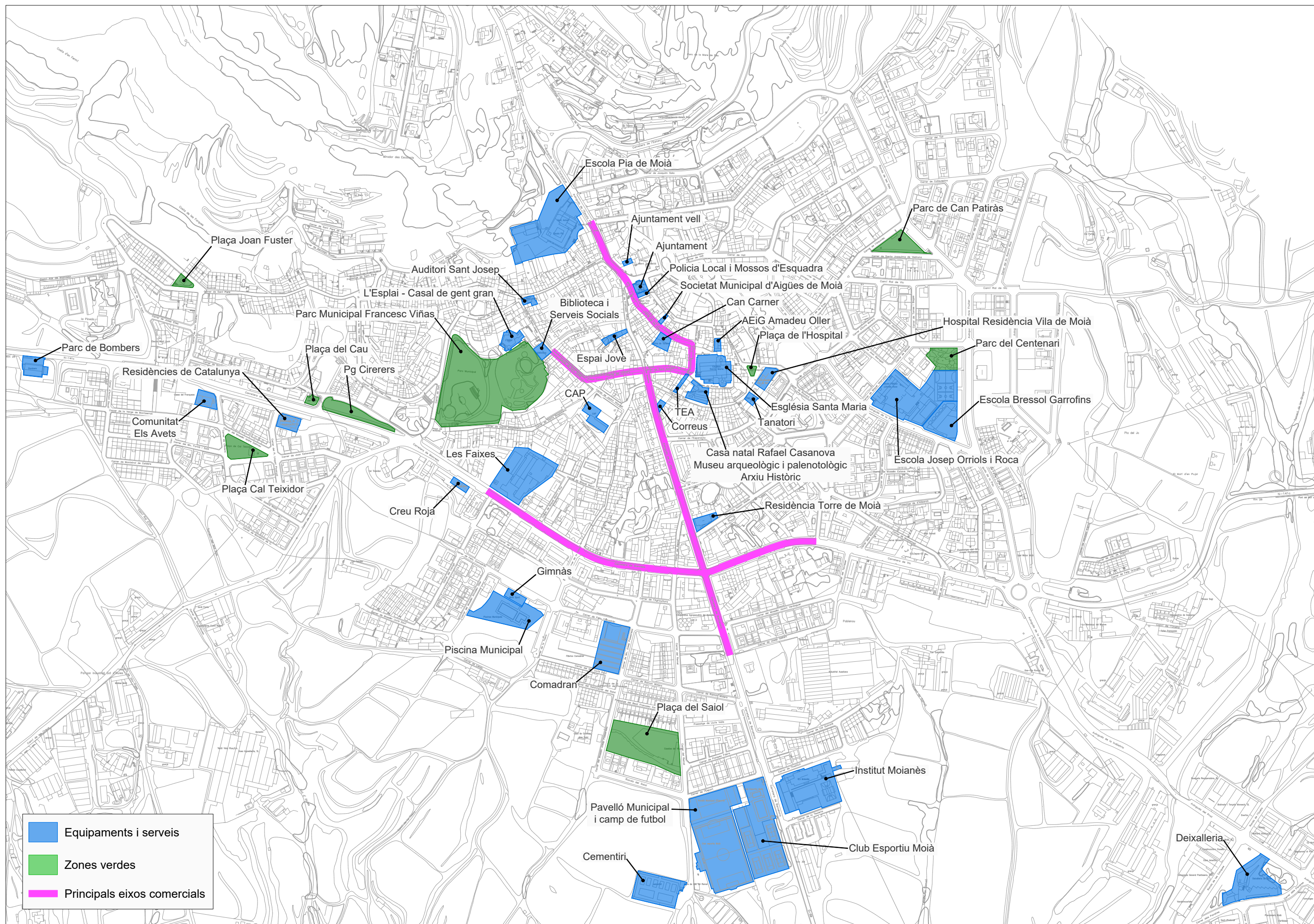


desembre 2024

10. PLÀNOLS

01. Estructura urbana
02. Polaritats urbanes existents
03. Tipologia de carrers per a la mobilitat a peu
04. Intensitats de vianants segons el PMUS 2017-2022
05. Amplada total de voreres
06. Passos de vianants i guals
07. Xarxa bàsica de vianants. Proposta
08. Xarxa bàsica de vianants. Síntesi d'actuacions proposades.
09. Xarxa bàsica de bicicletes i VMP. Situació actual (segons Pla Director de la Xarxa Bici).
10. Xarxa bàsica de bicicletes i VMP. Proposta
11. Xarxa de transport col·lectiu. Proposta
12. Pla de sentits de circulació motoritzada. Situació actual
13. Oferta d'aparcament. Situació actual
14. Xarxa bàsica dels vehicles privats motoritzats . Proposta
15. Pla de sentits de circulació motoritzada. Proposta
16. Regulació de velocitats màximes a la xarxa viària. Proposta
17. Oferta d'aparcament. Proposta
18. Proposta ordenació carretera de Vic
19. Proposta ordenació plaça Sant Sebastià
20. Proposta per evitar el trànsit de pas pel carrer Sant Sebastià
21. Proposta ordenació plaça Moianès
22. Plaça d'aparcament reservades a PMR. Situació actual
23. Plaça d'aparcament reservades a PMR. Proposta
24. Senyalització d'orientació. Situació actual
25. Senyalització d'orientació. Proposta.

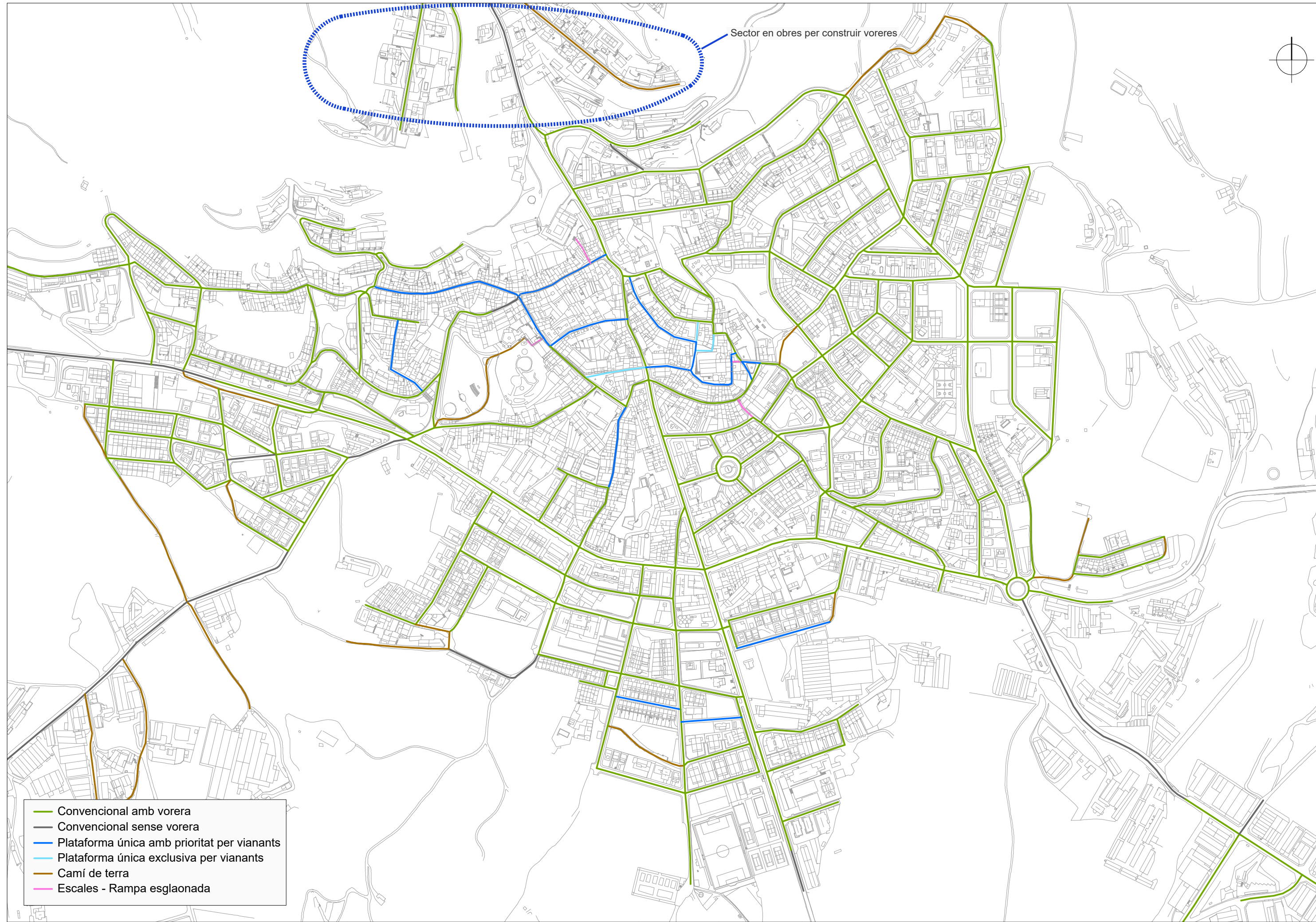




Equipaments i serveis

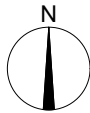
Zones verdes

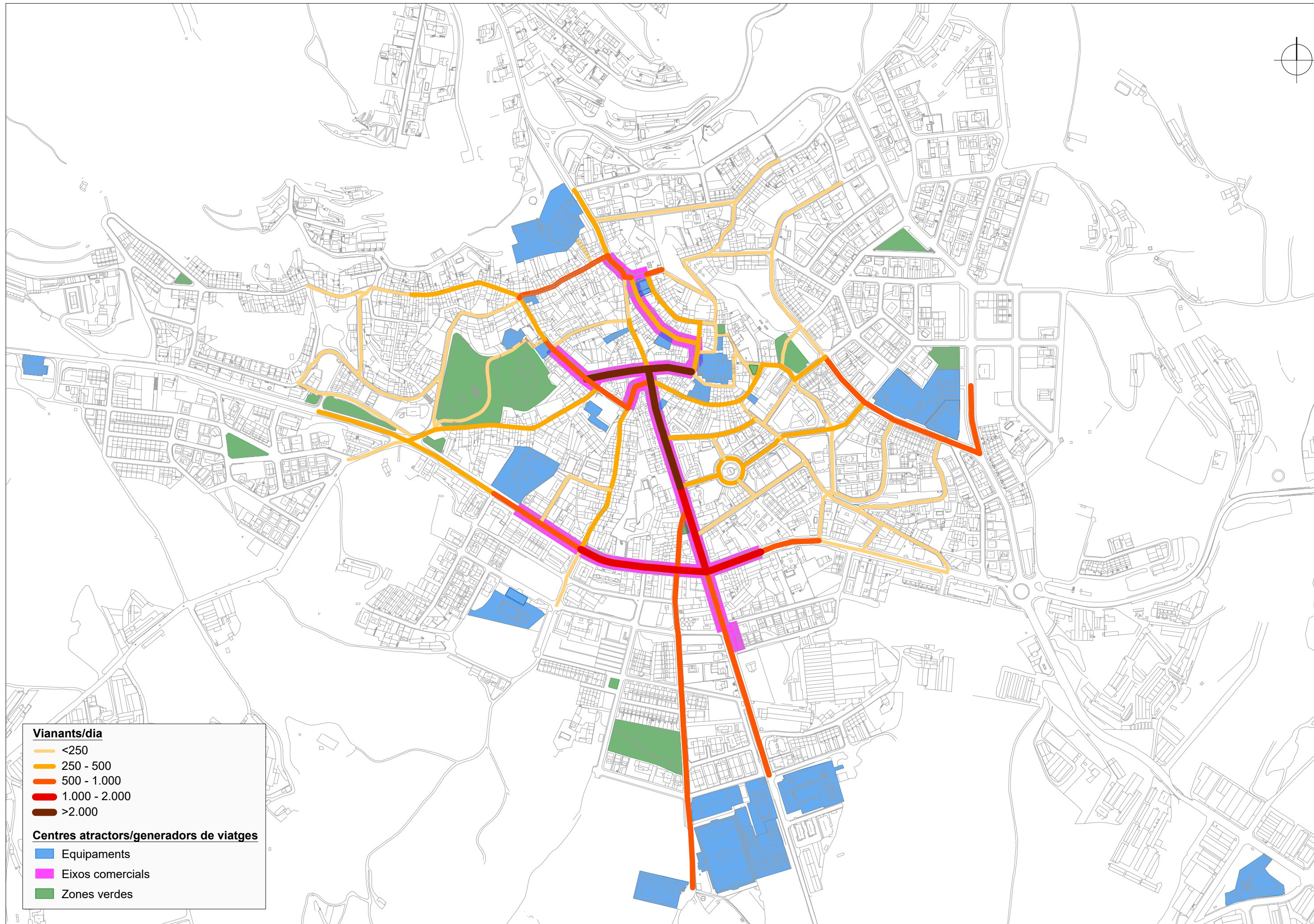
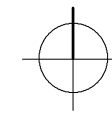
Principals eixos comercials



Sector en obres per construir voreres

- Convencional amb vorera
- Convencional sense vorera
- Plataforma única amb prioritat per vianants
- Plataforma única exclusiva per vianants
- Camí de terra
- Escales - Rampa esglaonada



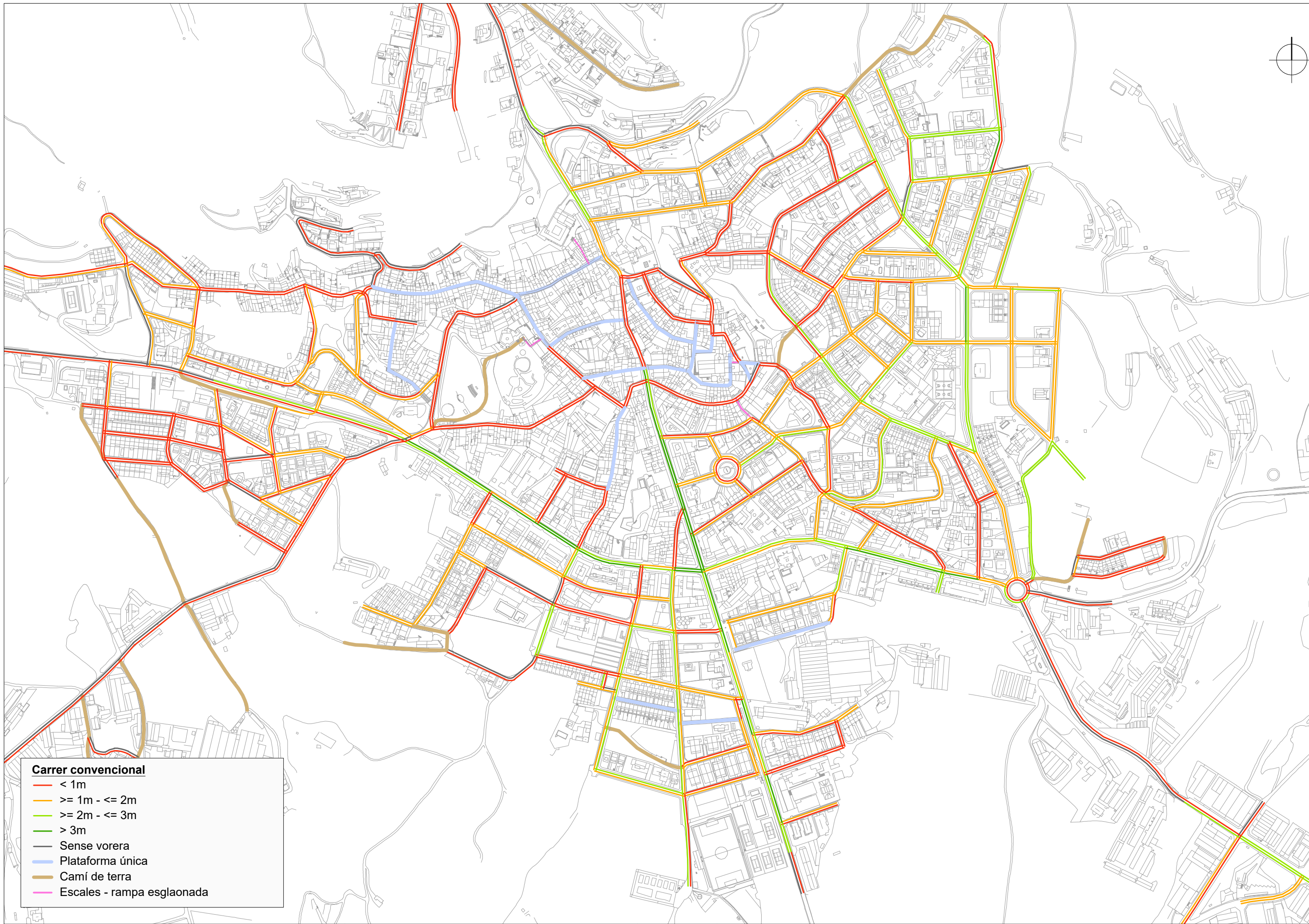
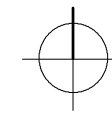


Vianants/dia

- <250
- 250 - 500
- 500 - 1.000
- 1.000 - 2.000
- >2.000

Centres atractors/generadors de viatges

- Equipaments
- Eixos comercials
- Zones verdes



Carrer convencional

- < 1m
- >= 1m - <= 2m
- >= 2m - <= 3m
- > 3m
- Sense vorera
- Plataforma única
- Camí de terra
- Escales - rampa esglaonada



Diputació
Barcelona

Promotor:



Ajuntament
de Moia

Consultor:



Títol de l'estudi:

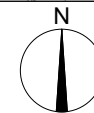
Pla de mobilitat urbana sostenible de Moia

Data:

2025

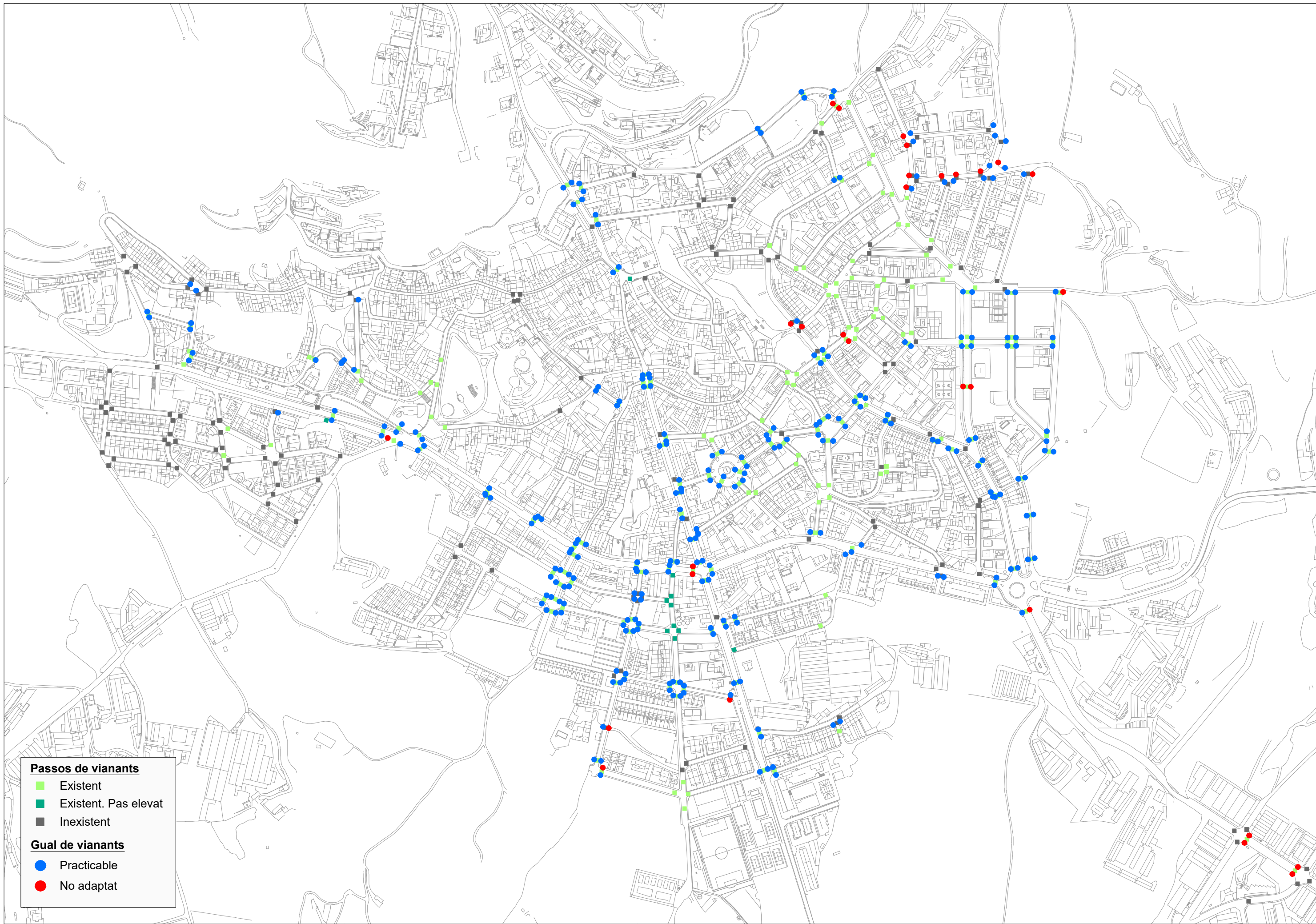
Escala:

A3 - 1/5000



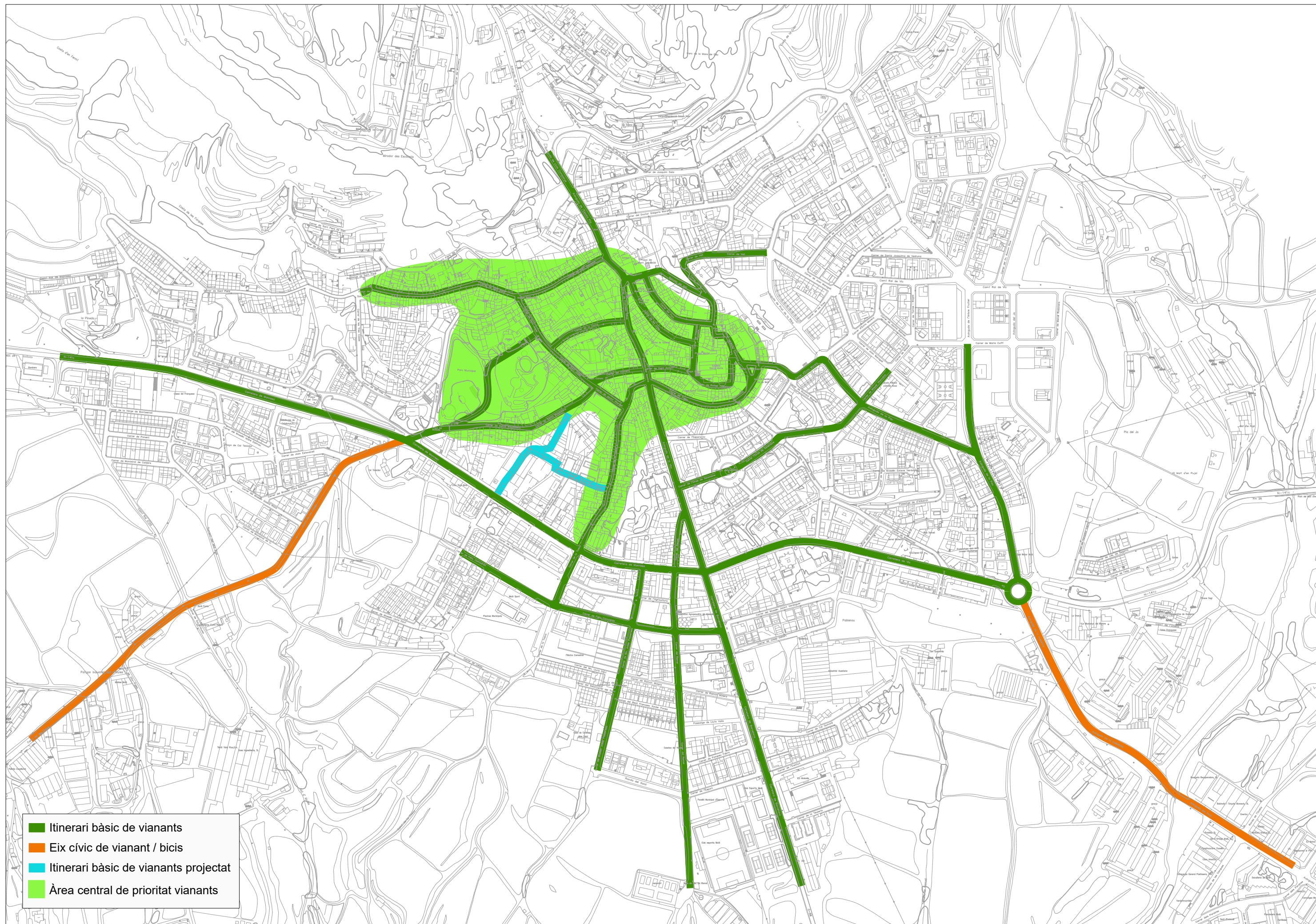
Títol del plànol:

Amplada total de voreres

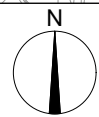


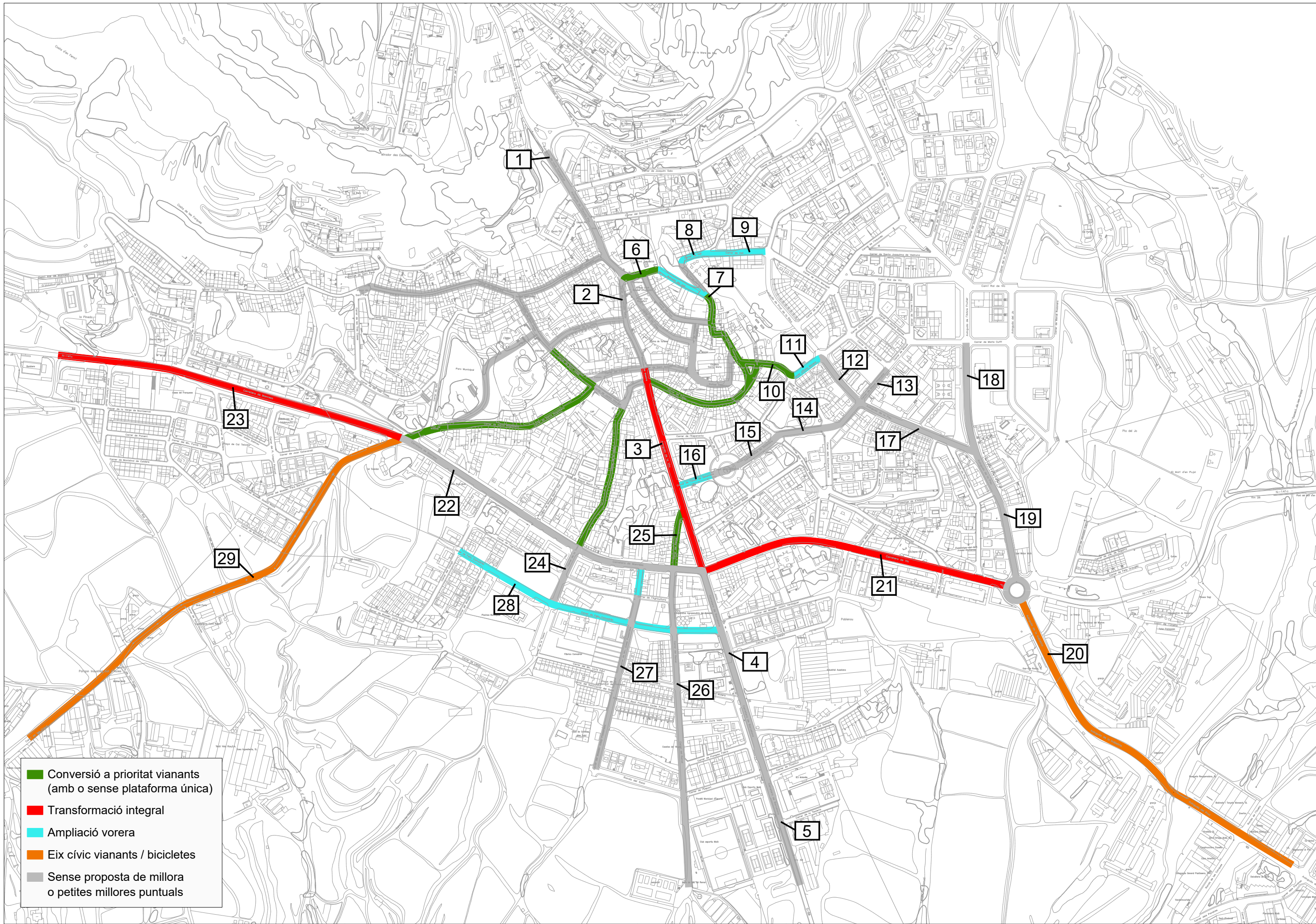
Passos de vianants
■ Existent
■ Existent. Pas elevat
■ Inexistent

Gual de vianants
● Practicable
● No adaptat

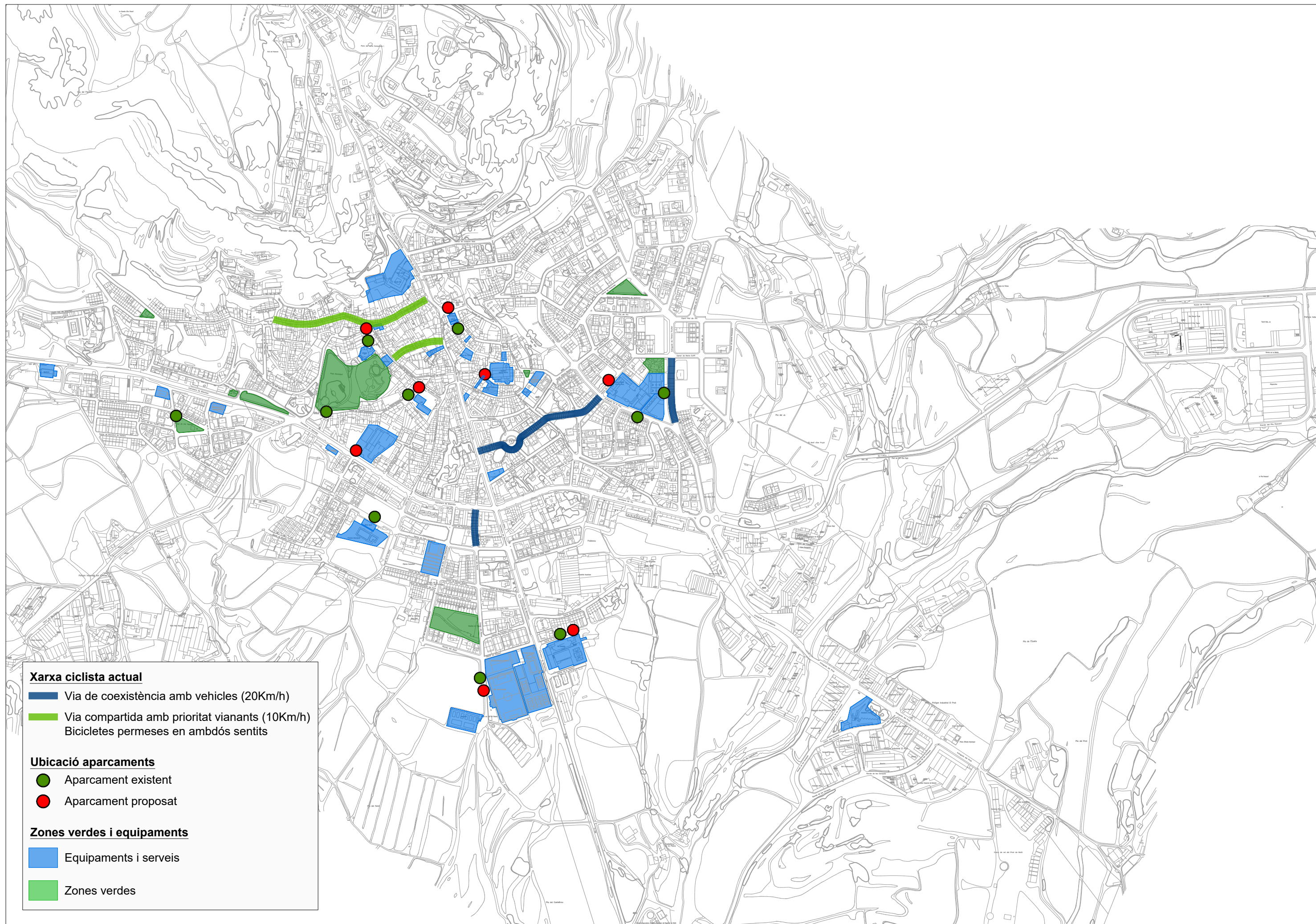


- Itinerari bàsic de vianants
- Eix cívic de vianant / bicis
- Itinerari bàsic de vianants projectat
- Àrea central de prioritat vianants





- Conversió a prioritat vianants (amb o sense plataforma única)
- Transformació integral
- Ampliació vorera
- Eix cívic vianants / bicicletes
- Sense proposta de millora o petites millores puntuals



Xarxa ciclista actual

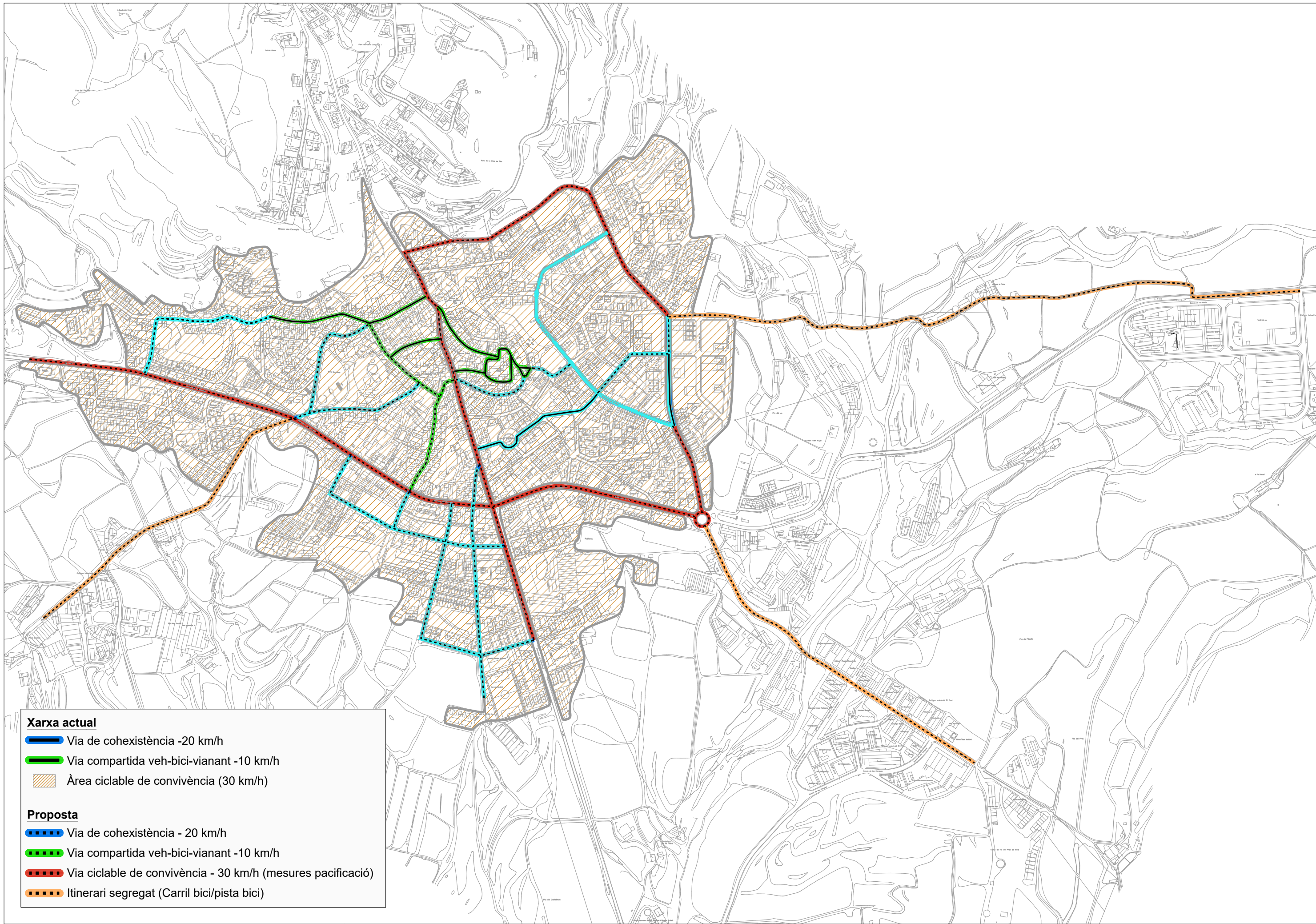
- Via de coexistència amb vehicles (20Km/h)
- Via compartida amb prioritat vianants (10Km/h)
Bicicletes permeses en ambdós sentits

Ubicació aparcaments

- Aparcament existent
- Aparcament proposat

Zones verdes i equipaments

- Equipaments i serveis
- Zones verdes



Xarxa actual

-  Via de coexistència -20 km/h
-  Via compartida veh-bici-vianant -10 km/h
-  Àrea ciclable de convivència (30 km/h)

Proposta

-  Via de coexistència - 20 km/h
-  Via compartida veh-bici-vianant -10 km/h
-  Via ciclable de convivència - 30 km/h (mesures pacificació)
-  Itinerari segregat (Carril bici/pista bici)

- RESTA DE PARADES INTERURBANES:**
Ctra. C-59 / La Coma de Sant Jaume
Ctra. C-59 / La Gónima
Ctra. C-59 / Montví de Baix
Ctra. C-59 / Casa Nova de la Coma
Ctra. C-59 / La Rovira
Ctra. C-59 / Magadins Nou
Ctra. C-59 / Magadins Vell
Ctra. C-59 / Comes Nou
- RESTA INTERURBANES PREVISTES:**
Nova parada Ctra. C-59 / Montvi de Baix
Nova parada Ctra. C-59 / La Rovira
Ctra. N-141c / La Moreneta
Ctra. N- 141c / Pou de la Moreneta
Ctra. N-141c / camí accés Coves del Toll

Itinerari de línia regular d'autobusos

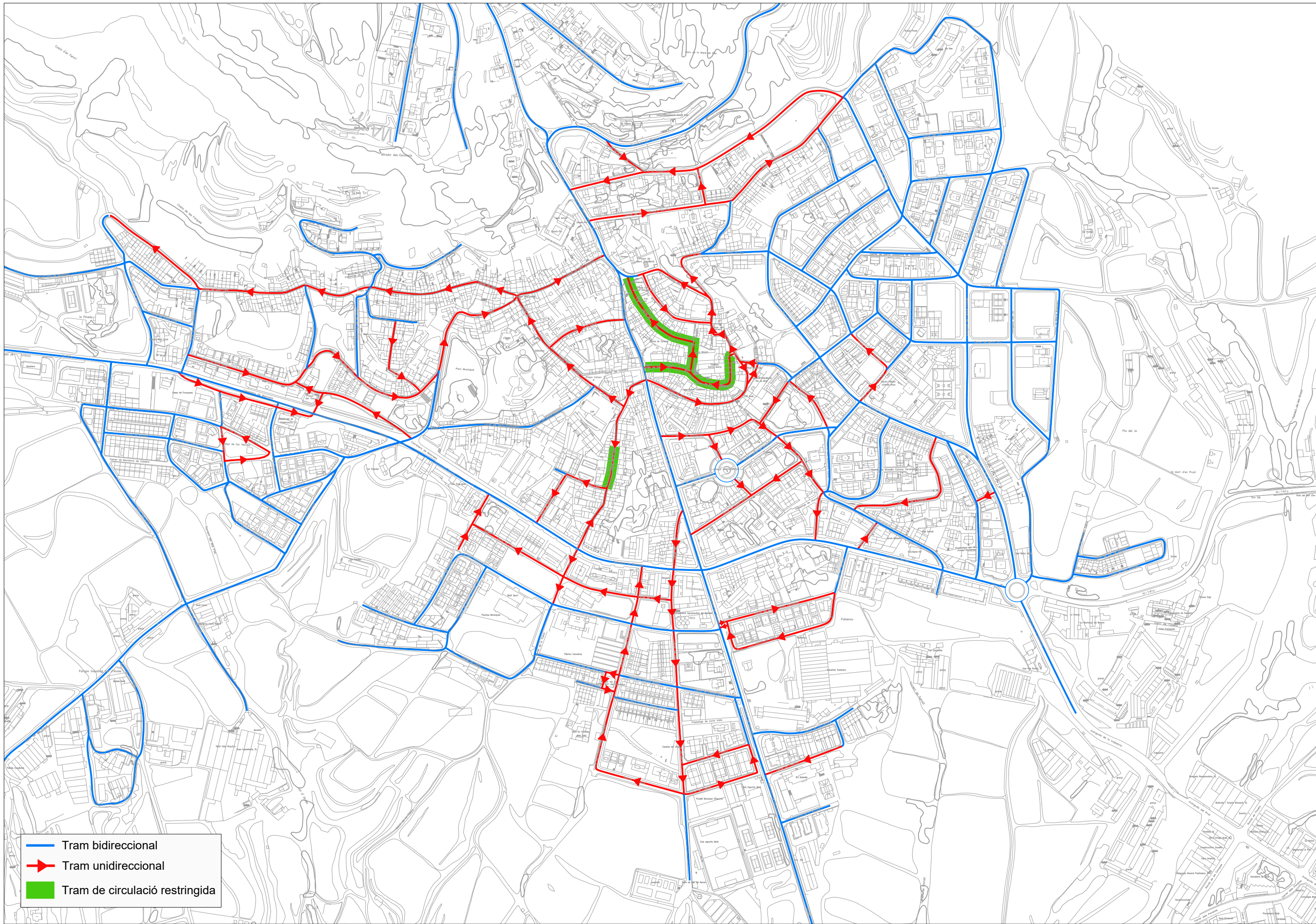
Parada d'autobús existent

Parada d'autobús proposada

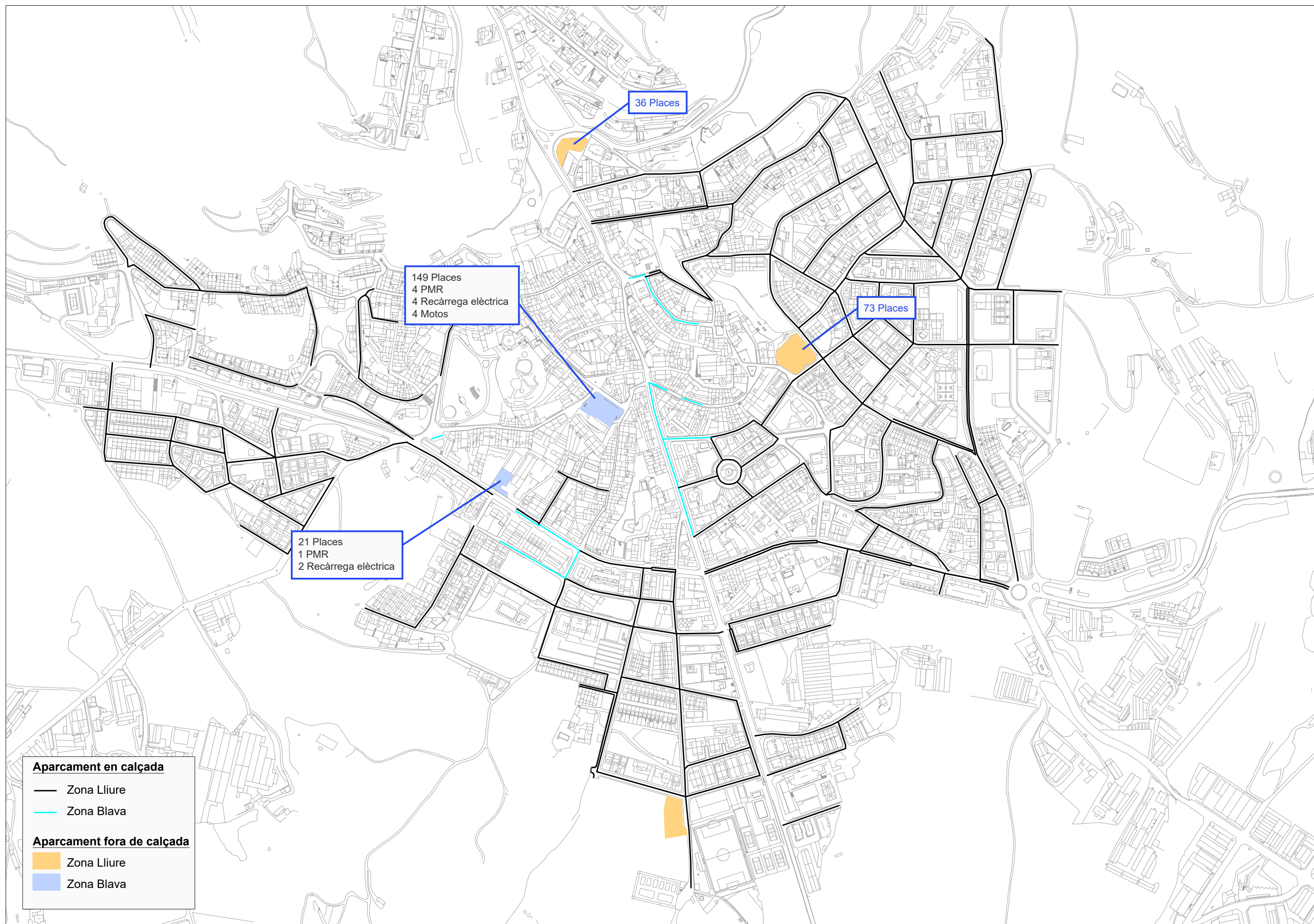
Parada amb marquesina

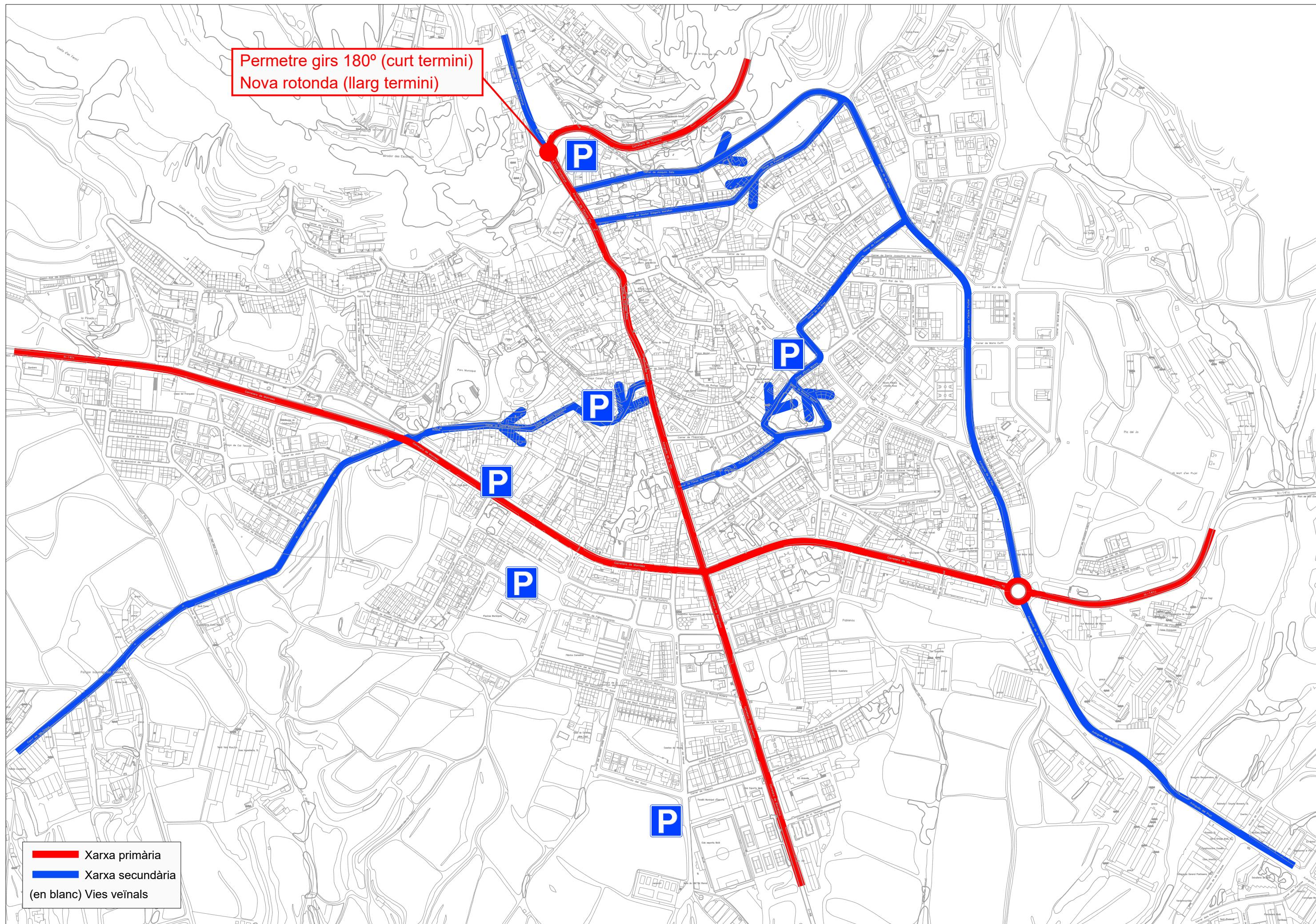
Parada amb pal

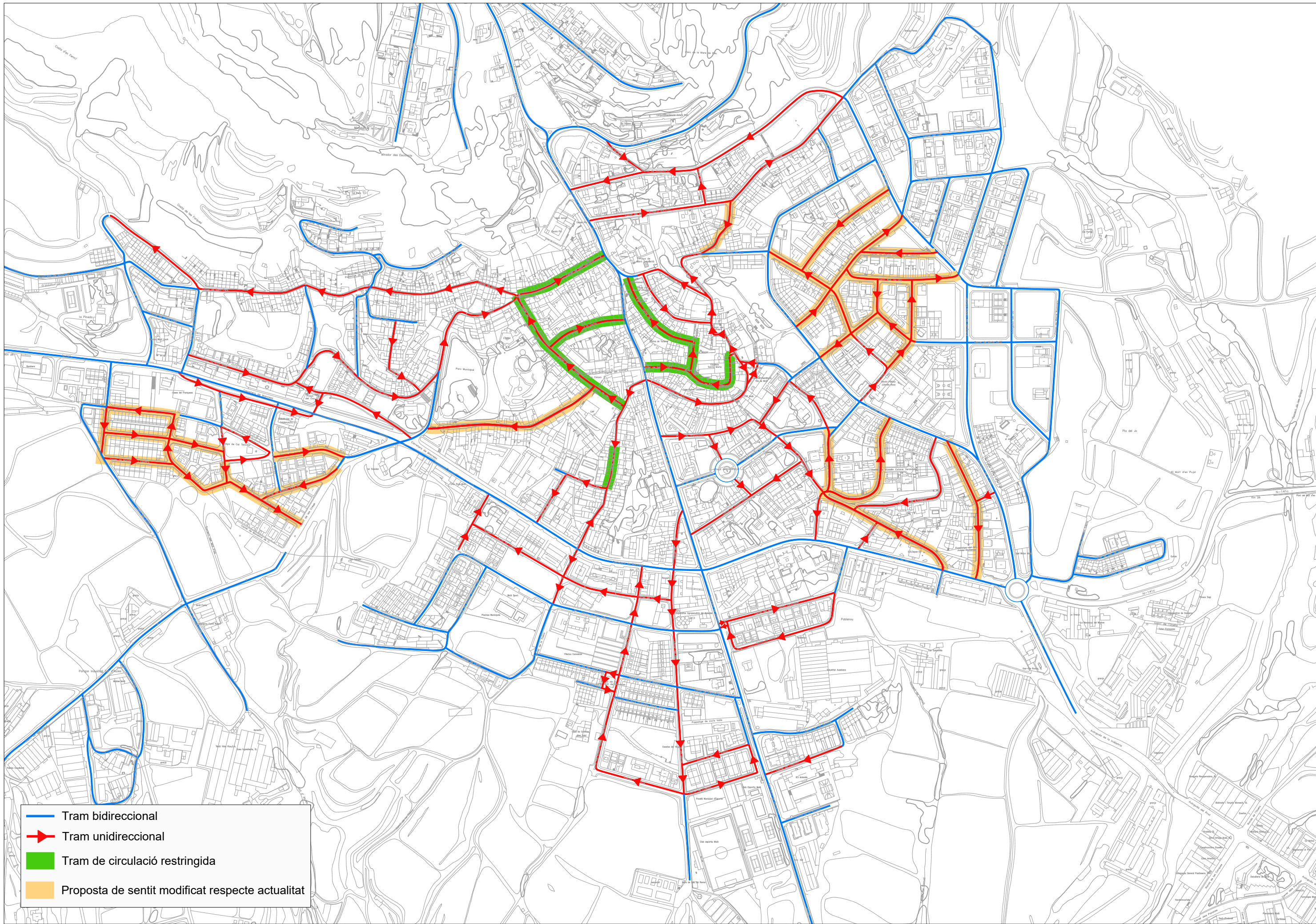
Cobertura parada (300 m)



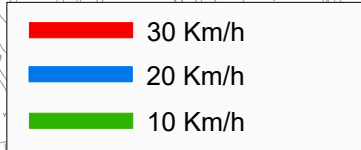
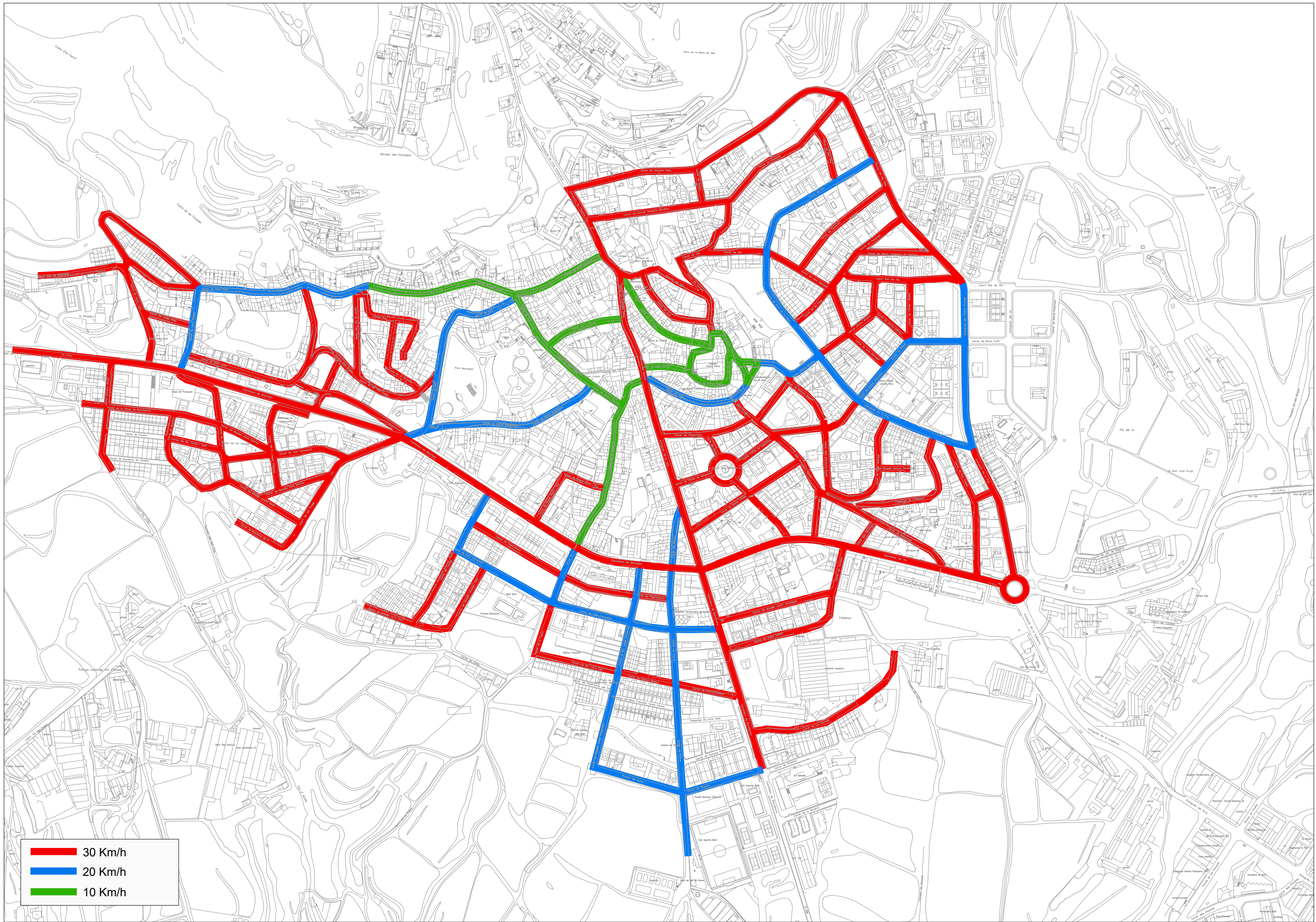
- Tram bidireccional
- Tram unidireccional
- Tram de circulació restringida

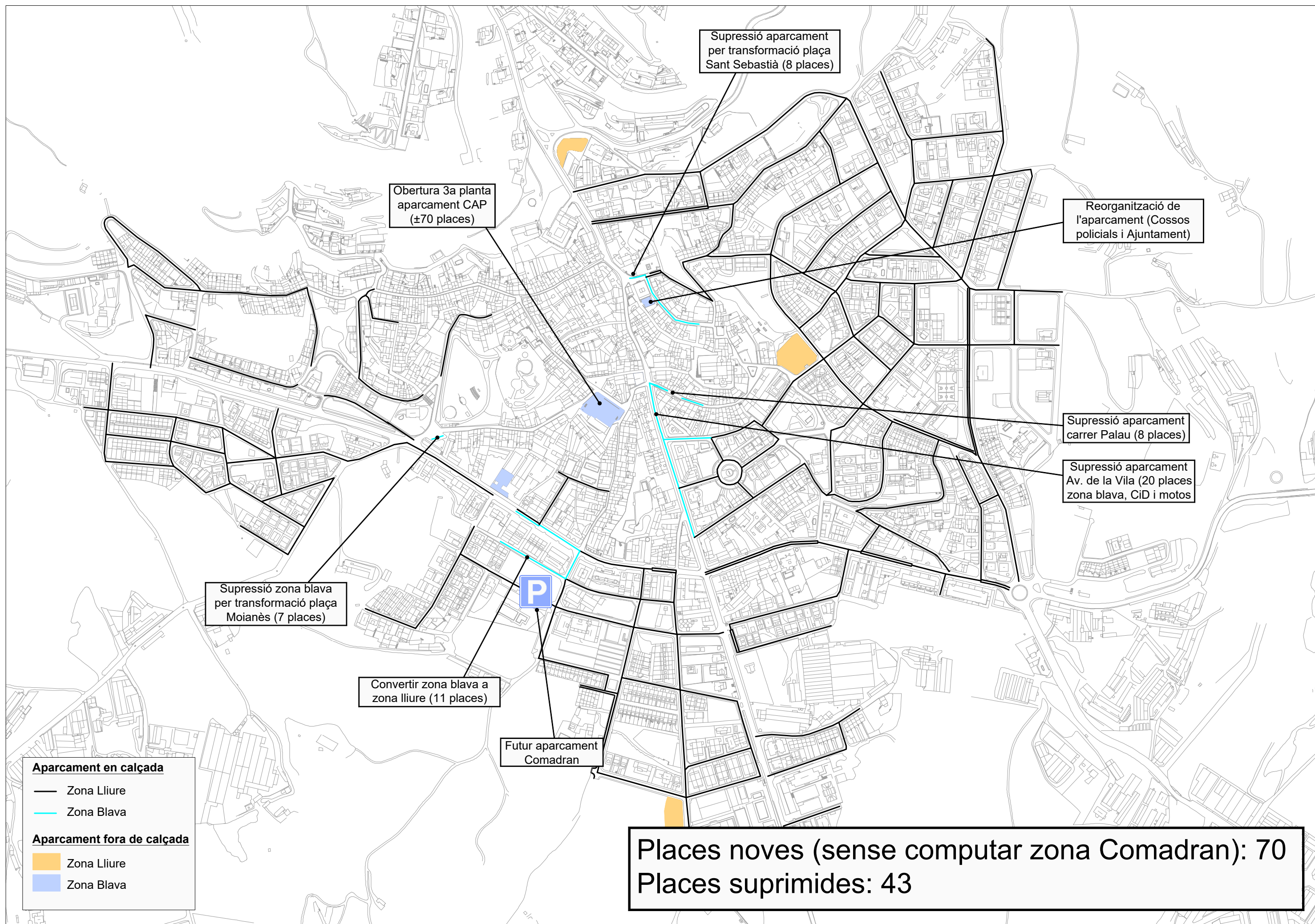


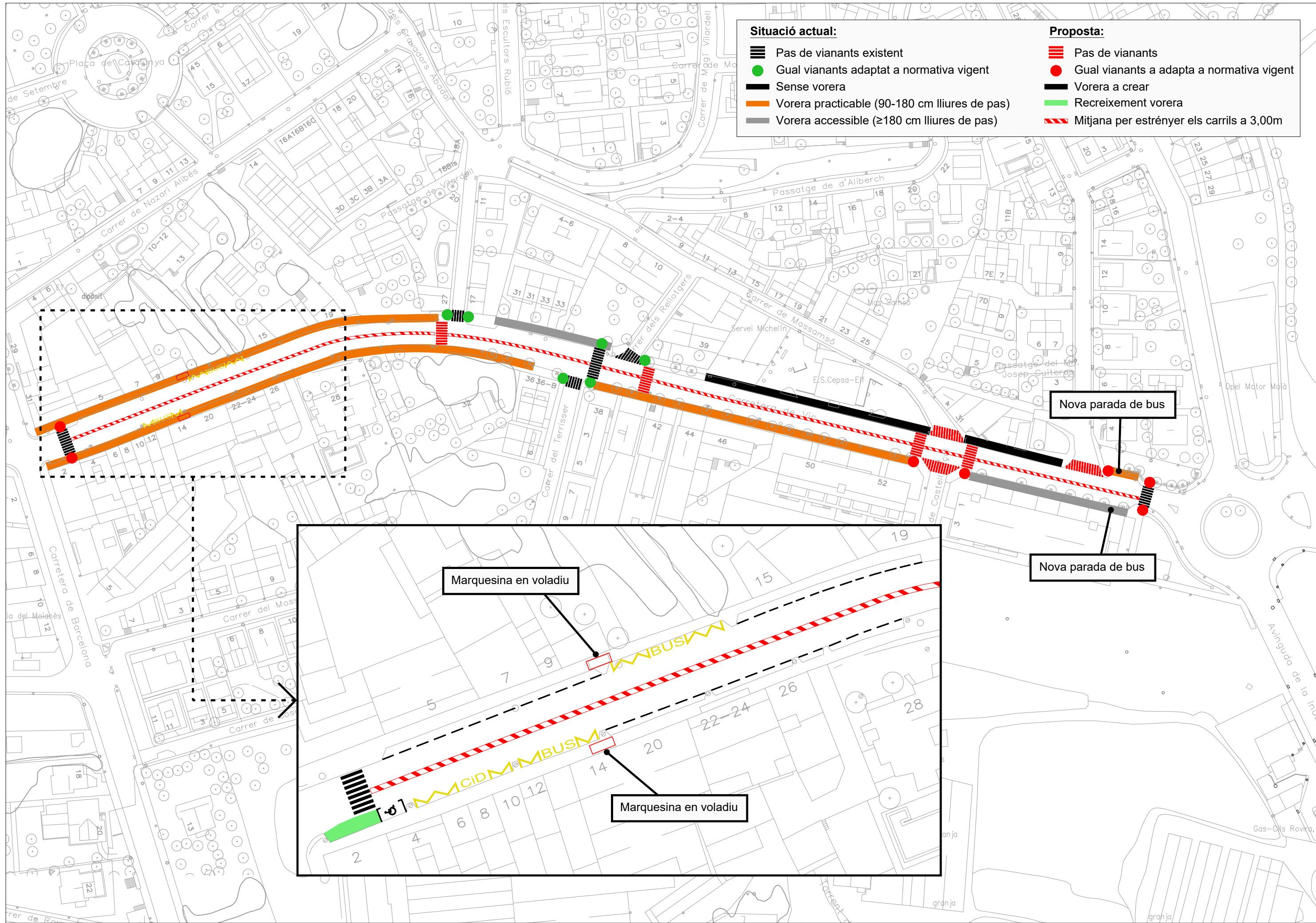


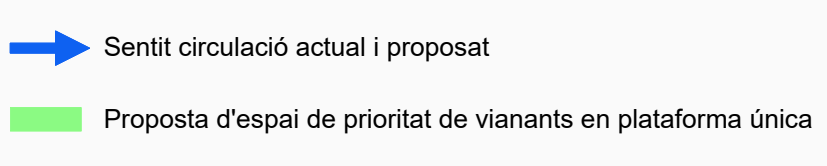


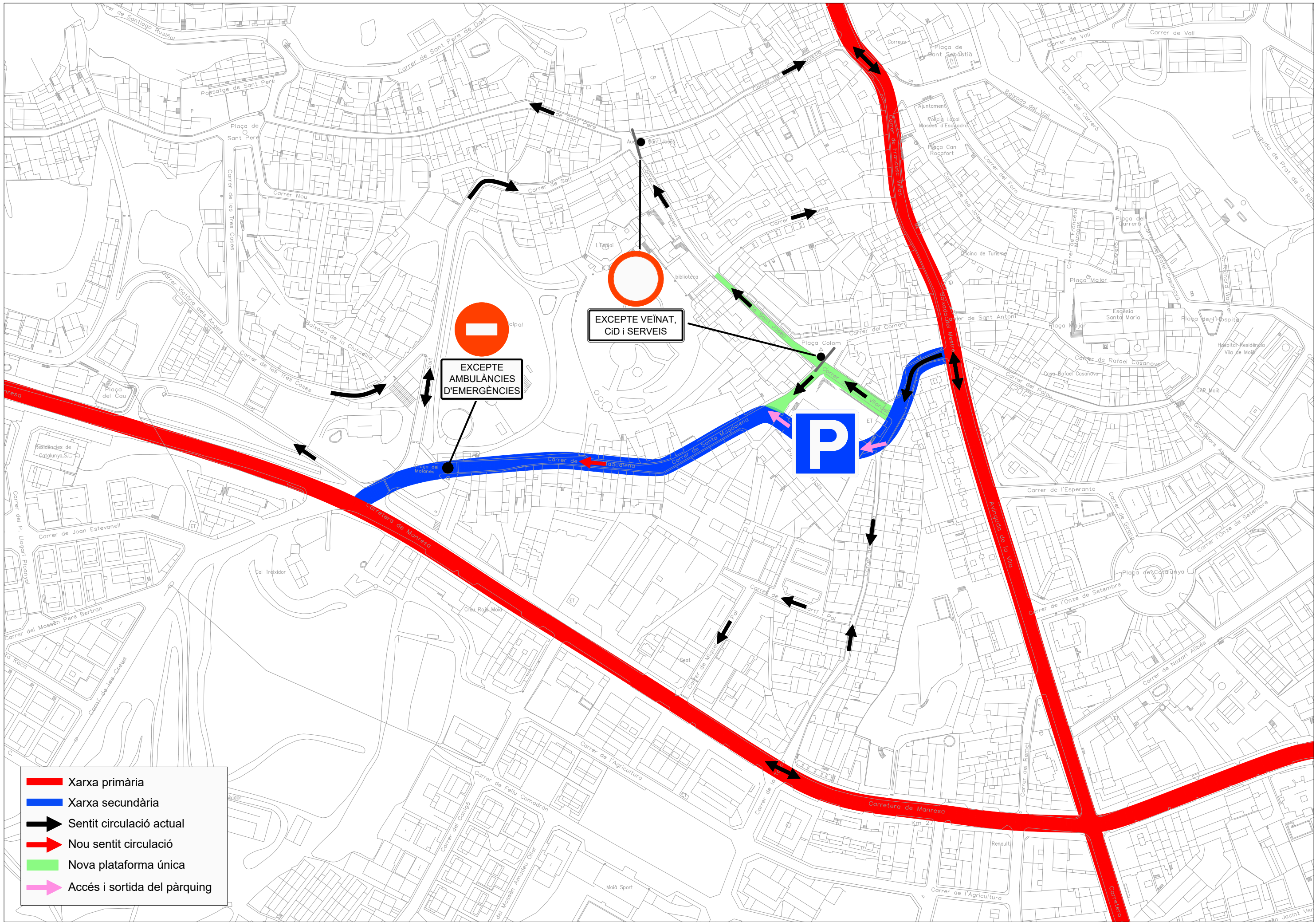
- Tram bidireccional
- Tram unidireccional
- Tram de circulació restringida
- Proposta de sentit modificat respecte actualitat



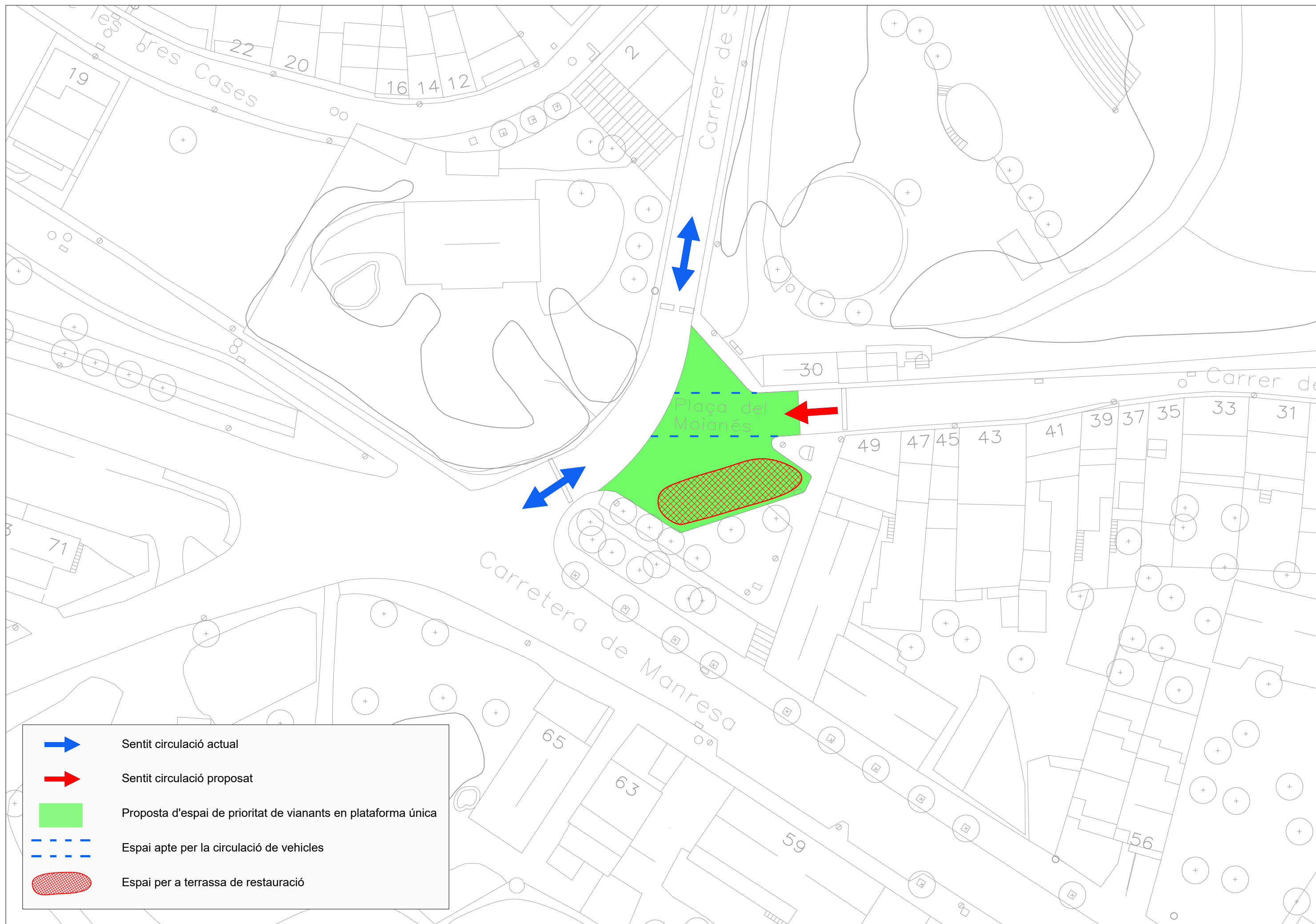




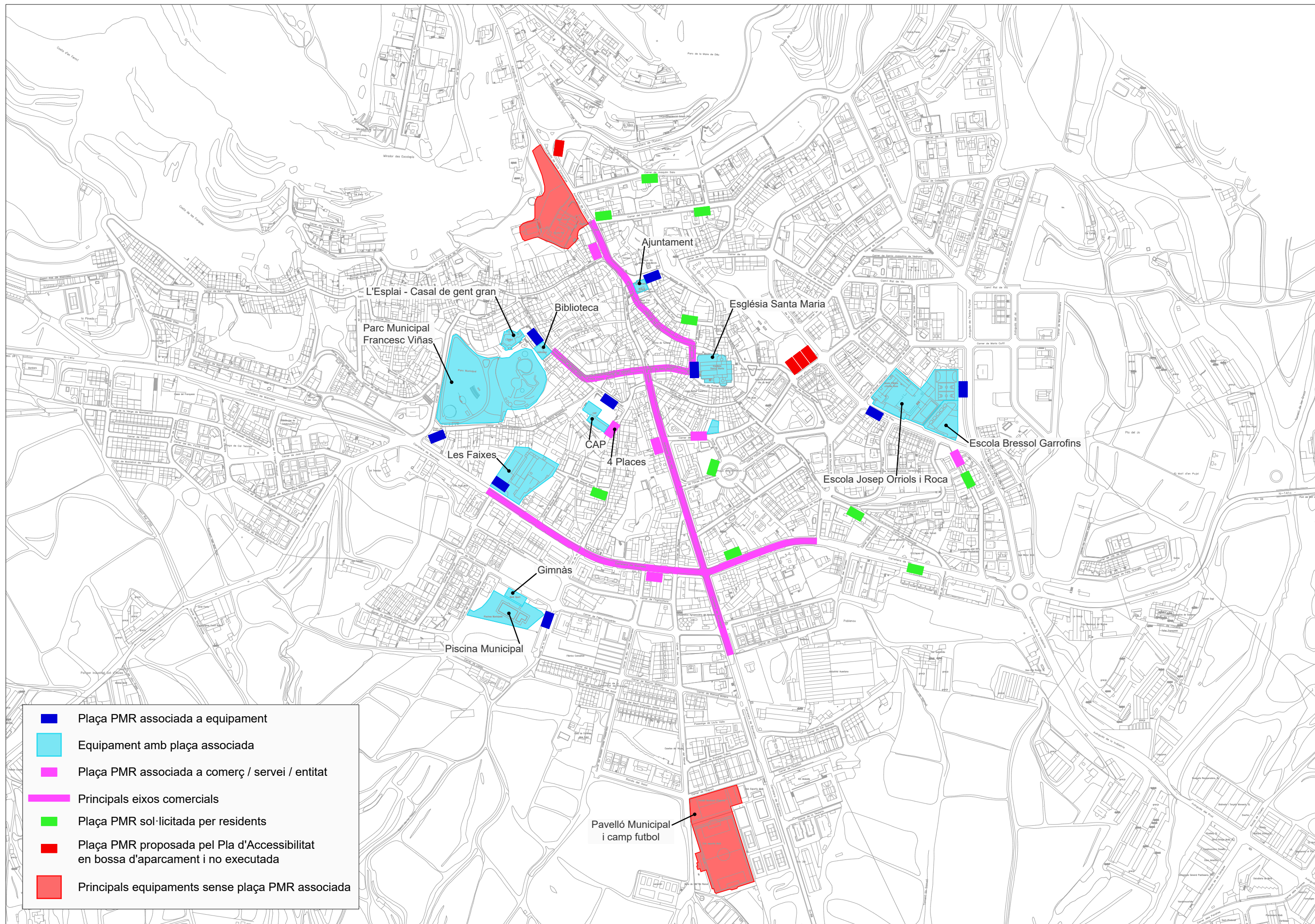




- Xarxa primària
- Xarxa secundària
- Sentit circulació actual
- Nou sentit circulació
- Nova plataforma única
- Accés i sortida del pàrquing



	Sentit circulació actual
	Sentit circulació proposat
	Proposta d'espai de prioritat de vianants en plataforma única
	Espai apte per la circulació de vehicles
	Espai per a terrassa de restauració



Plaça PMR associada a equipament

Equipament amb plaça associada

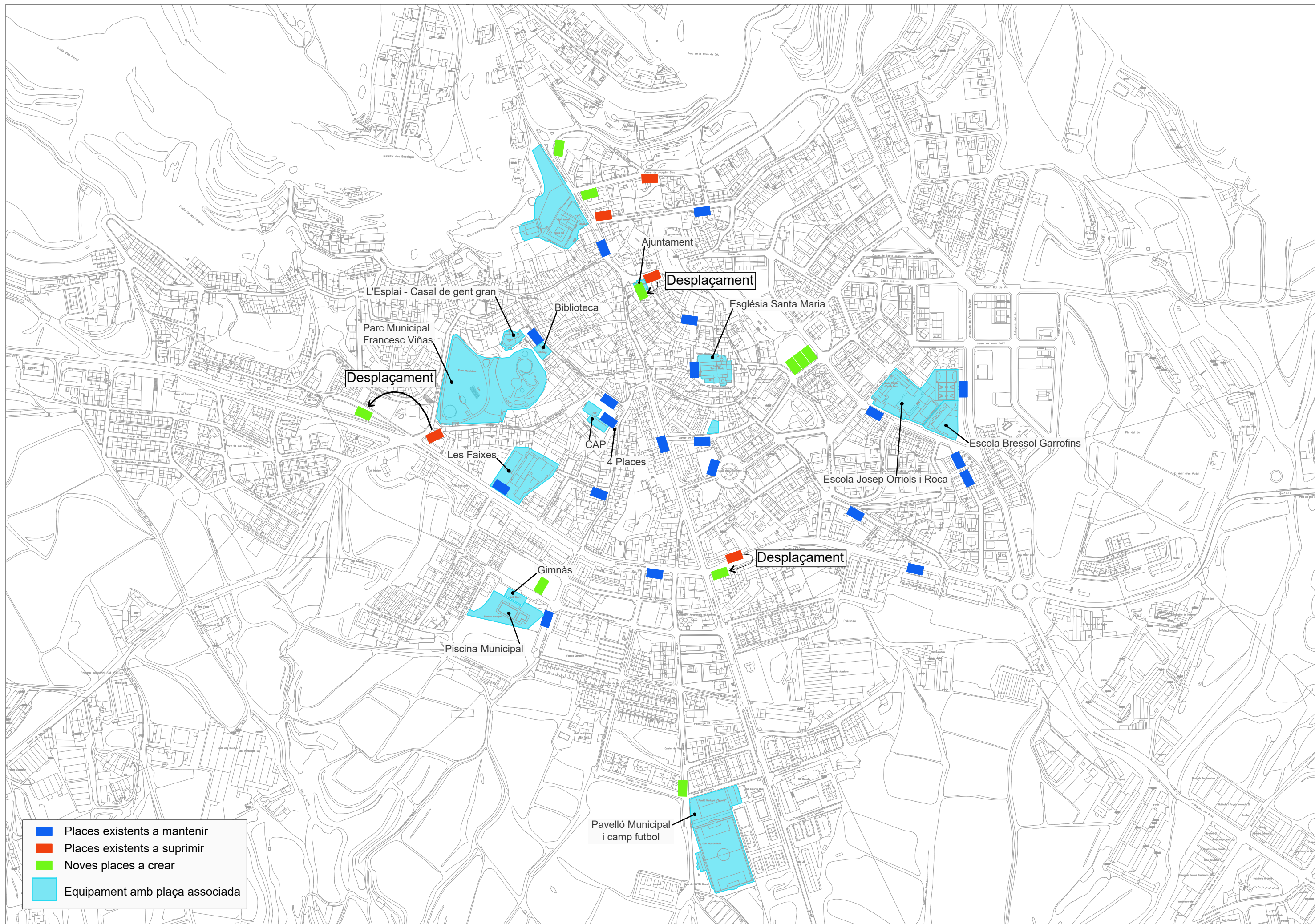
Plaça PMR associada a comerç / servei / entitat

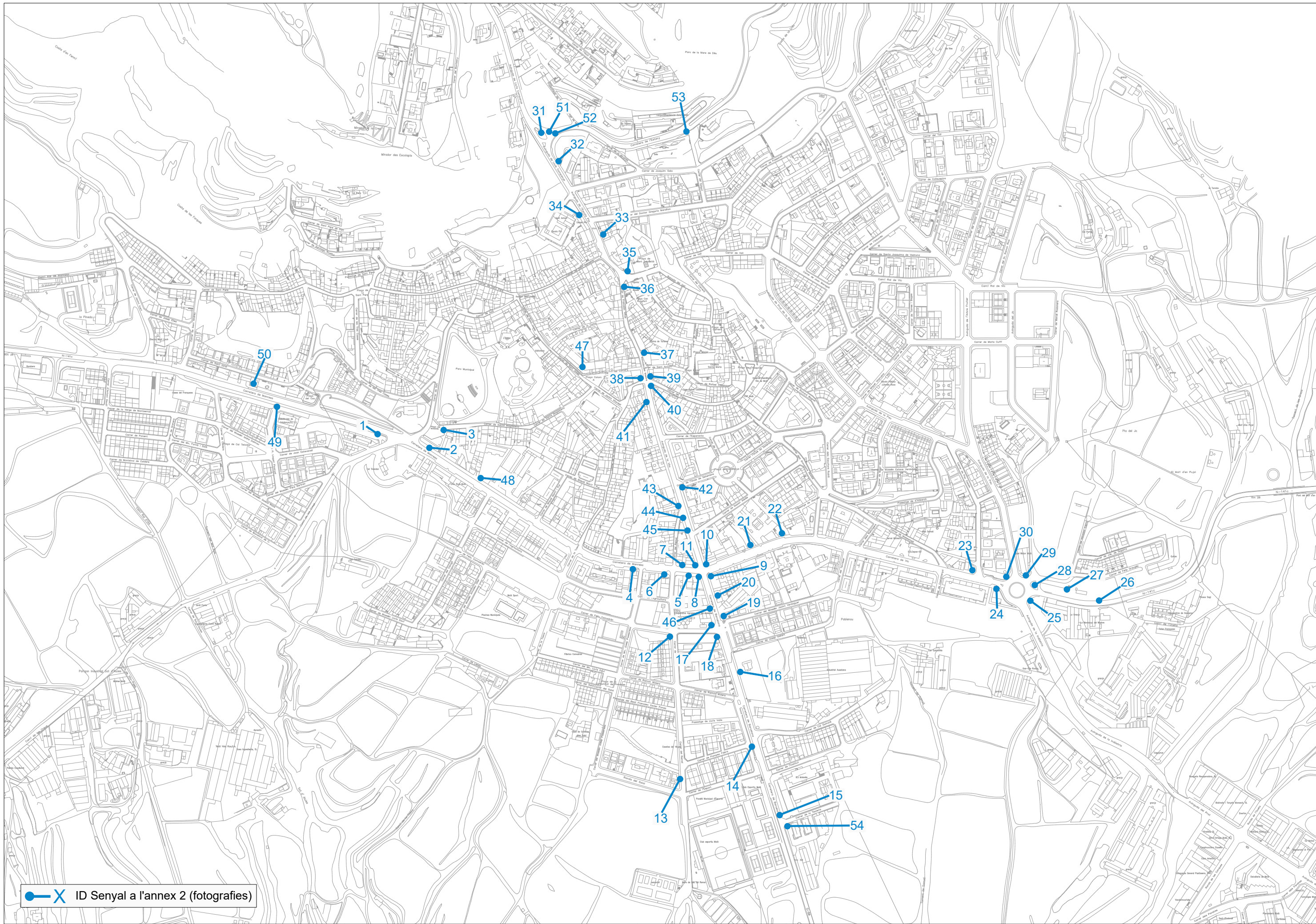
Principals eixos comercials

Plaça PMR sol·licitada per residents

Plaça PMR proposada pel Pla d'Accessibilitat en bossa d'aparcament i no executada

Principals equipaments sense plaça PMR associada





— X ID Senyal a l'annex 2 (fotografies)

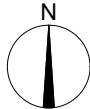


Promotor:
 Ajuntament de Moia

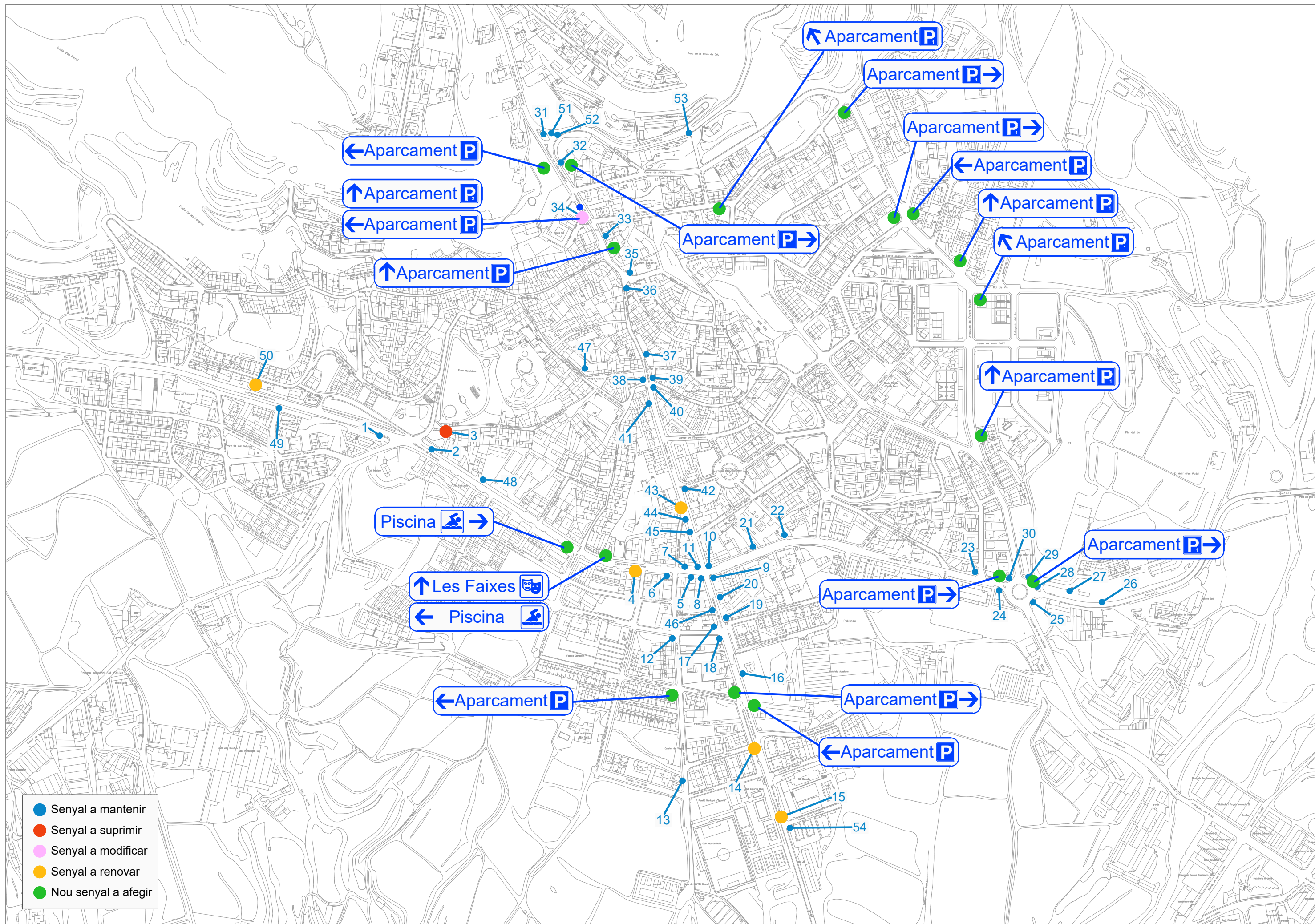
Consultor:
 gea21
GRUP D'ESTUDIS I ALTERNATIVES

Títol de l'estudi:
Pla de mobilitat urbana sostenible de Moia

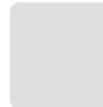
Data:
2025
Escala:
A3 - 1/5000



Títol del plànol:
Senyalització d'orientació.
Situació actual.



Pla de Mobilitat Urbana de Moià. Estudi Ambiental Estratègic



Novembre de 2025



Diputació
Barcelona

Àrea d'Infraestructures
i Territori



gea21
GRUP D'ESTUDIS
I ALTERNATIVES



Ajuntament
de Moià



CRÈDITS

Direcció facultativa



Hugo Moreno

Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Carmelo Rivero

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



Dionís Guiteras

Alcalde

Xavi Bach

Regidor de Mobilitat

Sebastià Ferrer

Regidor de Via pública

Lídia Ribera

Tècnica de Territori

Equip redactor



Màrius Navazo

Geògraf

Xavier Arderius

Delineant

Novembre de 2025

ÍNDEX

1. OBJECTIUS DE LA PLANIFICACIÓ	7
1.1 Els plans de mobilitat urbana	7
1.2 Objectius generals del pla	8
1.3 Objectius específics del pla	9
1.4 Relació amb altres plans i programes	10
1.5 Presa en consideració dels plans i normativa existent.....	21
2. POTENCIALS IMPACTES AMBIENTALS	22
2.1 Consum energètic	22
2.2 Emissions de gasos d'efecte hivernacle	22
2.3 Qualitat de l'aire	23
2.4 Qualitat acústica.....	25
2.5 Ocupació del sòl	25
2.6 Accidentalitat.....	25
3. PROBABLES EFECTES SIGNIFICATIUS DEL PLA.....	27
3.1 Vectors ambientals (valoració quantitativa).....	27
3.2 Avaluació qualitativa de les propostes	30
3.3 Fluxos amb principal potencial de transvasament	34
3.4 Priorització ambiental de les mesures.....	39
4. NOTES SOBRE LA METODOLOGIA D'AVALUACIÓ	41
5. MESURES DE PREVENCIÓ I REDUCCIÓ D'EFECTES NEGATIUS.....	43
6. SEGUIMENT AMBIENTAL.....	43
7. RESUM DE CARÀCTER NO TÈCNIC	44

1. OBJECTIUS DE LA PLANIFICACIÓ

1.1 Els plans de mobilitat urbana

Els plans de mobilitat urbana, segons la Llei 7/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.

A més, el contingut dels plans de mobilitat urbana s'ha d'adequar als criteris i les orientacions establerts pels plans directors de mobilitat de llur àmbit. En aquest cas, el pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025 és l'instrument de planificació que ha d'orientar el present pla de mobilitat..

De manera general i sintètica pot afirmar-se que un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (en endavant, PMUS) és l'instrument de planificació que ha de guiar la transformació de l'espai públic per tal d'aconseguir un canvi modal on els modes més sostenibles (a peu, bicicleta, patinets i transport públic) guanyin pes en detriment dels modes amb major impactes negatius en el medi ambient i la societat (cotxe i moto). D'altra banda, un PMUS no pot negligir que el suport sobre el qual s'efectua la mobilitat urbana (els carrers), no pot ser monopolitzat únicament per la mobilitat, sinó que aquest suport ha de ser compartit amb la resta de funcions urbanes que han d'acollir els carrers: joc, trobada, passeig, oci, etc. Atès que la mobilitat en cotxe ha estat en gran part responsable de l'erosió d'aquestes funcions urbanes durant les darreres dècades, també ha de ser objecte d'un PMUS la recuperació de la complexitat i vitalitat urbana dels carrers.

Per a tal efecte, i a grans trets, és indispensable que un PMUS contingui tant mesures que potenciïn els modes més sostenibles, com mesures que dissuadeixin l'ús del cotxe/moto. Per exemple, sabem que l'ús de la bicicleta per desplaçar-se dins dels nuclis urbans és ideal en termes de rapidesa; ara bé, majoritàriament la bicicleta no s'utilitza a causa de la por generada pel trànsit de cotxes. Per tant, és objecte d'un PMUS crear espais de circulació per a la bicicleta que siguin segurs (i percebuts com a segurs). I aquests espais no poden ser sostrets als vianants, sinó que cal qüestionar els espais i les velocitats d'aquells qui volem dissuadir-ne l'ús: els cotxes.

En definitiva, un PMUS és el document que reflexiona conjuntament sobre els diferents modes de transport, tot tenint en compte els diferents usos que han de tenir els carrers, per tal de dissenyar actuacions que possibilitin tant un canvi modal com la vitalitat dels nostres pobles i ciutats.

1.2 Objectius generals del pla

Els objectius generals del pla venen establerts pel Pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025. En concret, a la mesura "EA0.9 PMUS: la mobilitat urbana sinèrgica i eficient", s'estableix que els PMU de l'àmbit de la Catalunya Central han d'assolir els següents objectius:

OBJECTIU	UNITATS	VALOR A ASSOLIR
1. Promoure un transvasament modal d'usuaris del vehicle privat vers els modes no motoritzats i el transport públic (variació percentual sobre la quota modal)	% desplaçaments en modes no motoritzats	+3,3%
	% desplaçaments en transport públic	+6,5%
	% desplaçaments en vehicle privat motoritzat	-2,6%
2. Reduir les externalitats del sistema de transports. Costos externs del transport	M € (% de reducció)	-5,6%
3. Reduir el consum energètic	M tep/any (% de reducció)	-5,5%
4. Combustibles alternatius (electricitat)	% sobre el total de consum de consum energètic	>0,6%
5. Reduir la contribució del sistema de mobilitat al canvi climàtic	tn CO2/any (% de reducció)	-6,2%
6. Reduir l'emissió de contaminants atmosfèrics locals resultants del transport	tn contaminants/any (% de reducció)	NO2: -22,8% NOx: -28,1% PM10: -18,1% PM2,5: -22,9%
7. Regulació de l'aparcament	Nre. total de places aparcament lliure % places regulades sobre el total	
8. Pacificació i ambientalització de l'espai urbà	Superfície pacificada o amb restricció a la circulació	
9. Renovació de furgonetes del parc municipal	Nre. de vehicles renovats	

10. Reduir l'accidentalitat	Accidents amb víctimes per cada 1.000.000 veh*km (% de reducció)	-40%
11. Pla d'accés a les zones industrials i grans pols de mobilitat	% zona industrial que disposa del PME	100%
12. Promoció dels Plans de Desplaçaments d'Empresa	% de centres de treball > 200 treballadors/es amb PDE	
13. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat	Parades d'autobús accessibles dins de la zona urbana (%)	20%
14. Nombre de datasets de mobilitat disponibles al portal de dades obertes	Datasets de mobilitat al portal de dades obertes al web Ajuntament	

1.3 Objectius específics del pla

En la fase d'avanç de pla també s'han establert els següents objectius de caràcter més específic per al PMUS de Moià, els quals s'exposen a la següent taula. Aquests objectius encara poden ser modificats o matisats, una vegada s'incorpori la diagnosi participada amb perspectiva de gènere duta a terme.

Establiment de les 4 xarxes bàsiques de mobilitat	A partir de les xarxes establertes als documents de planificació elaborats anteriorment (PMU 2017-2022, i Pla de bicicletes), revisar i establir la jerarquia viària, la xarxa bàsica de vianants, bicicletes i transport col·lectiu.
Pla Centre i priorització en la pacificació de carrers	En coordinació amb el Pla Centre que s'està actualment redactant, establir els propers passos i prioritzacions en la pacificació de carrers (Palau, Sant Josep, etc.).
Propostes de detall de disseny de carrers	En concret, cal estudiar els següents àmbits en detall: 1) Carretera de Vic, entre C-59 i sortida nucli 2) Plaça Sant Sebastià 3) Intersecció carrers Sant Josep i Sant Sebastià 4) Plaça Moianès

Millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús	Propostes de millora a totes les parades, també en zona interurbana.
Criteris per a la gestió de les places reservades a PMR	Estandardització de la creació de places de PMR, en atenció al nou Codi d'Accessibilitat de Catalunya.
Incorporació del vehicle elèctric	Propostes per incorporar el vehicle elèctric al municipi.
Millora de la senyalització d'orientació de vehicles	Proposta de pla de senyalització d'orientació als equipaments (Les Faixes, Auditori Sant Josep, Zona esportiva) i al nou aparcament.
Foment del canvi modal als principals fluxos interurbans	Atès que l'EMEF compta amb una mostra de 200 enquestes al municipi de Moià, realitzar l'explotació de l'EMEF 2002 o 2023, amb l'objectiu d'establir els fluxos amb major potencial de transvasament i possibles propostes.

1.4 Relació amb altres plans i programes

Àmbit municipal:

Aquests objectius del PMU, al seu torn, estan relacionats amb els següents instruments de planificació a escala local:

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (1985)

Malgrat que es tracta d'un document de fa quasi 40 anys, aleshores el pla ja definia una jerarquia viària composta per tres nivells diferenciats: la xarxa bàsica principal, la xarxa bàsica complementària i la xarxa local de distribució.



Font: POUM Moià, 1985

Pla de Centre de Moià (en redacció)

En Junta de Govern Local, en sessió de data 11 d'octubre de 2023, es va aprovar la fase 1 del Pla de Centre, que es va posar en servei el 17 de novembre 2023. Les modificacions més significatives que va suposar aquest pla foren:

- Canvi del sentit de circulació al carrer de Rafael Casanova en el tram des del túnel fins a la plaça major.
- Prohibició de circulació al carrer de Francesc Moragas les 24 hores del dia, amb la col·locació de pilones extraïbles.
- Modificacions dels aparcaments del carrer de Rafael Casanova i la Plaça Major, de forma que s'eliminen la totalitat dels aparcaments de zona blava i només es deixa una zona de càrrega i descàrrega i un aparcament de minusvàlids a la plaça Major.
- Manteniment de prohibició de circulació pel carrer de Sant Antoni en els següents horaris:
o De dilluns a divendres de 15:00 a 21:00, dissabte de 7:00 a 23:59 i diumenges i festius de 0:00 a 21:00.

En l'actualitat està en redacció el projecte executiu per a la transformació de l'espai públic i millora del paisatge urbà, en relació al pla centre executat.

Seguretat viària en les travesseres: avinguda de la Vila i carretera de Manresa (2024)

Aquest treball estableix propostes de detall (amb plànols i memòria) per a la millora de la seguretat viària a dos trams de travesseres:

- Avinguda de la Vila (entre c. Comerç i N-141c): propostes per reduir la velocitat dels vehicles, a més d'ordenar la calçada i la càrrega i descàrrega de mercaderies.
- Carretera de Manresa (entre l'entrada a nucli i el camí de les Creus): propostes per reduir la velocitat dels vehicles i augmentar la permeabilitat de la travessera.

Pla director de la xarxa per a bicicletes i VMP del municipi de Moià (2023)

L'objectiu d'aquest pla és desenvolupar les pautes d'actuació per fer de la bicicleta i el VMP unes alternatives reals a la resta de mitjans de desplaçament, incentivant-ne l'ús i millorant-ne la seguretat.

Pla Local de Seguretat Viària, 2022-2025:

L'objectiu d'aquest pla és mantenir el baix nombre d'accidents amb víctimes al municipi, evitant superar els 5 accidents anuals en zona urbana i assolint els zero morts i ferits greus en tot l'horitzó del pla.

En concret, les propostes que desenvolupa i detalla el pla se sintetitzen a continuació:

- Realitzar un pla de millora de la mobilitat i seguretat viària al polígon industrial El Prat
- Realitzar un pla de millora de la mobilitat i seguretat viària a Montví de Baix
- Actuacions de millora en el tram de concentració d'accidents de la carretera N-141c entre carretera de Vic nº14 i el carrer Miquel Martí i Pol
- Actuacions de millora en el tram de concentració d'accidents de la carretera C-59, entre carrer de l'Esperanto i carrer del Palau.
- Actuacions de millora en un punt de percepció de risc a l'avinguda de la Pau, intersecció amb avinguda de l'Arbre Fruiter.

Pla de Mobilitat Urbana, 2017-2022

Aquest fou el primer pla de mobilitat del municipi de Moià, el qual tenia els següents objectius:

- Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic
- Reduir la mobilitat motoritzada
- Minimitzar la distància dels desplaçaments
- Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants
- Fomentar l'ús del transport col·lectiu
- Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat
- Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació
- Reduir les externalitats del sistema de transport
- Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat

A l'apartat 3.1 de la memòria de l'actual PMUS s'ha confeccionat un anàlisi detallat del grau d'execució de l'anterior PMUS 2017-2022.

Àmbit regional:

A més, els objectius del PMUS també estan relacionats amb els següents instruments de planificació a escala supralocal:

Pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025:

Aquest Pla director de Mobilitat (en endavant, PdM) estableix que tots els municipis majors de 20.000 habitants han d'elaborar un PMUS. En concret, l'actuació EA0.9 del PdM concreta les orientacions que han de seguir aquests instruments de planificació a escala local.

Objectiu pdm	Indicador	Unitats mesura	Objectiu pdm	Objectiu Plaça	Objectiu Catalunya Central / Bona Densitat
	Objectiu 1. Promoure un transport modal d'ús del vehicle privat vers els modes no motoritzats i el transport públic (variació percentual sobre la quota modal)	% MM % TP %VP	+1,3 +13,8 -8,5	+0,2 +12,8 -8,4	+1,3 +6,5 -9,8
	Objectiu 1.1. Reduir les pressions del sistema de transport. Costes externs del transport	Reducció de la mobilitat en vehicle privat passatgers (veh/km)	-2,0%	-2,5%	-4,0%
	Objectiu 1.2. Reduir el consum energètic	MM kg/km (1% de reducció)	-5,4%	-5,4%	-5,4%
	Objectiu 1.3. Reduir les emissions atmosfèriques	MM kg/km (1% de reducció)	-6,4%	-7,0%	-5,5%
	Objectiu 2. Reduir la contribució del sistema de mobilitat al canvi climàtic	% sobre el total de consum energètic	-6,7%	-6,7%	-6,6%
	Objectiu 3. Reduir l'impacte de contaminació atmosfèrica dels resultats del transport	en CO ₂ eq (% de reducció)	-6,2%	-6,2%	Valors SIMAR
	Objectiu 4. Reduir l'impacte de contaminació atmosfèrica dels resultats del transport	en contaminants/any (% de reducció)	NO ₂ : 22,8% NO _x : 28,1% PM ₁₀ : 14,1% PM _{2.5} : 22,3%	NO ₂ : 23,9% NO _x : 29,5% PM ₁₀ : 15,0% PM _{2.5} : 24,0%	Valors SIMAR
	Objectiu 5. Regulació de l'aparcament	Nº. total de places aparcament lliure % places regulades sobre el total			
	Objectiu 6. Facilitat i ambientabilitat de l'espai urbà	Superfície asfaltada i amb restricció a la circulació			
	Objectiu 7. Reversió de l'impacte del parc municipal	Nº. de vehicles retirats			
	Objectiu 10. Reduir l'accidentalitat	Accidents amb víctimes per cada 1.000.000 veh/any (% de reducció)	-40%	-40%	-40%
	Objectiu 11. Pla d'accés a les zones industrials i grans àrees de mobilitat	% zona industrial que disposa del PMIS	0%	100%	100%
	Objectiu 12. Promoció dels Plans de Transportaments d'Empresa	% de centres de treball >200 treballadors amb PDE	0%		
	Objectiu 13. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat	Parades d'autobús accessibles dins la zona urbana (%)	+18,3%	+15%	+20%
	Objectiu 14. Nº. de datasets de mobilitat disponibles al portal de dades obertes al web de l'Ajuntament		0%		

Criteris i orientacions establertes al PdM**Pla Territorial Parcial de les Comarques Centrals:**

El pla no contempla cap nova infraestructura a l'entorn de Moià, a excepció del desdoblament de l'eix transversal (que fou inaugurat l'any 2013) i l'eix transversal ferroviari.

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Manresa:

Atès que el 15% dels desplaçaments interurbans generats a Moià tenen com a destinació la ciutat de Manresa, resulta interessant apuntar aquí les propostes del PMUS de Manresa que afecten aquest flux de mobilitat:

- Proposta 1.2.1: Creació d'una Taula de Mobilitat de la Catalunya Central, que tingui per objectiu constituir una entitat de transport en un període màxim de 8 anys.
- Proposta 1.2.2: ampliació d'una xarxa d'aparcaments dissuasius amb la finalitat d'incrementar l'oferta de places i cobrir totes les entrades al voltant del primer cinturó
- Proposta 2.5.1: extensió de la zona verda d'aparcament preferent per a residents.
- Proposta 1.2.3: execució de les obres viàries en els accessos a Manresa
- Proposta 3.4.2: implantació d'una zona de baixes emissions

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Vic:

Atès que el 5% dels desplaçaments interurbans generats a Moià tenen com a destinació la ciutat de Vic, resulta interessant apuntar aquí les propostes del PMUS de Manresa que afecten aquest flux de mobilitat:

- Proposta 1.2: Dissuadir de l'ús del vehicle privat als visitants. Contribuir al bon funcionament dels aparcaments de dissuasió (els aparcaments paisatgístics del POUM) de l'exterior del nucli urbà. L'extensió de les zones regulades dissuadeix els conductors forans a accedir al nucli urbà en vehicle privat, incentivant alhora l'ús d'aparcaments de dissuasió exteriors.
- Proposta 3.11: Implantar la Zona de Baixes Emissions

Àmbit català:

Directrius Nacionals de Mobilitat:

Les Directrius estableixen les mesures que a) Configuren un sistema de transport més vinculat a la relació cost/eficiència per millorar la competitivitat del sistema productiu nacional. b) Augmenten la integració social i comporten una accessibilitat i integració social més universal. c) Incrementen la qualitat de vida dels ciutadans. d) Milloren les condicions de salut dels ciutadans. e) Aporten més seguretat en els desplaçaments. f) Estableixen unes pautes de mobilitat més sostenibles.

Pla de Seguretat Viària a Catalunya, 2024-2026:

El pla té com a objectiu general arribar a la Visió Zero, és a dir, a zero víctimes mortals l'any 2050, i, per arribar-hi, es planteja una reducció del 20% de les víctimes mortals per sinistres viaris en zona interurbana i del 5% en zona urbana l'any 2026 en relació amb l'any 2019. Així mateix, també té com a objectius protegir els usuaris més vulnerables de la mobilitat, com vianants, ciclistes i motoristes i també persones grans i menors d'edat; reduir els principals factors de risc concurrents en els sinistres; millorar la qualitat ambiental i mitigar l'impacte de l'emergència climàtica en la mobilitat.

Pla d'Infraestructures del transport de Catalunya, 2006-2026

En consonància amb el Pla Territorial Parcial de les Comarques Centrals exposat més amunt, als entorns de Moià aquest pla proposava el desdoblament de l'eix transversal viari (executat el 2013) i el nou eix transversal ferroviari.

Pla de Transport de Viatgers de Catalunya 2020:

És el Pla territorial sectorial que defineix les directrius i les línies d'actuació per als propers anys en relació amb l'oferta dels serveis de transport públic a Catalunya i la gestió del conjunt del sistema. A l'àmbit metropolità, la planificació del transport públic es complementa amb el Pla Director de Mobilitat i el Pla Director d'Infraestructures, tots dos de l'ATM Àrea de Barcelona.

Abasta el conjunt de serveis de transport col·lectiu interurbà de viatgers de l'àmbit de Catalunya, és a dir: serveis ferroviaris de rodalies i regionals o de distància mitjana; i serveis regulars d'autobús interurbans i altres modalitats, com ara els serveis discrecionals amb reiteració d'itinerari i cobrament individual (dintre d'aquests darrers, s'inclouen els serveis a la demanda i els serveis escolars a portes obertes).

Estratègia catalana de la bicicleta 2025

L'estratègia pretén establir eines de planificació i desenvolupament, promoció i formació per a impulsar l'ús de la bicicleta com a mode de transport actiu i sostenible, tant per motius de mobilitat quotidiana com pel lleure, l'esport i el turisme. També té com a objectiu unir forces en pro d'una Catalunya pedalable i pedalada. Així, per ajudar a aquesta transformació necessària de la mobilitat, aquest document neix com el full de ruta del Govern de la Generalitat de Catalunya, obert a l'adhesió de la resta d'administracions, institucions, empreses i organismes amb incidència en les polítiques en favor de la bicicleta.

Estratègia catalana d'adaptació al canvi climàtic, 2021-2030

L'objectiu de la Estratègia és millorar l'adaptació al canvi climàtic a Catalunya i reduir-ne la vulnerabilitat mitjançant l'establiment de 76 objectius operatius que es despleguen en 312 mesures d'adaptació per als diversos sistemes naturals, àmbits socioeconòmics i territoris de Catalunya. Els objectius en relació a les infraestructures de mobilitat són tres: 1. Integrar l'adaptació al canvi climàtic en la planificació d'infraestructures de mobilitat i en els projectes constructius. 2. Integrar l'adaptació al canvi climàtic en els programes de revisió i manteniment de les infraestructures existents. 3. Millorar el coneixement dels impactes del canvi climàtic sobre el sistema de mobilitat viari i ferroviari de Catalunya.

Agenda 2030

L'Agenda 2030 és el nou full de ruta global per avançar vers el desenvolupament sostenible. Aprovada per Nacions Unides el 2015, inclou 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) a assolir el 2030. Els ODS cobreixen la dimensió social, econòmica i ambiental de la sostenibilitat. El Govern de Catalunya s'hi ha compromès mitjançant l'elaboració del Pla nacional per a la implementació de l'Agenda 2030 a Catalunya, amb la participació de tots els seus departaments, i l'impuls de l'Aliança Catalunya 2030, un partenariat entre actors públics i privats on es compartiran els compromisos de país per fer realitat els ODS.

Estratègia per al desenvolupament Sostenible de Catalunya 2026:

L'eix 3.1 de l'Estratègia estableix la necessitat d'incrementar de manera efectiva la quota modal del transport sostenible de mercaderies i persones per minimitzar-ne els impactes socioambientals i econòmics, a fi d'incrementar la sostenibilitat en el transport.

Pla Qualitat de l'Aire Horitzó 2027:

El Decret d'aprovació, amb una vuitantena de mesures i prop de 400 actuacions per millorar la qualitat de l'aire i la salut de les persones, també estableix el Pla d'acció a curt termini per alts nivells de contaminació atmosfèrica i la normativa per assolir els objectius de qualitat de l'aire.

Normativa:

A més dels plans i programes relacionats, també cal esmentar la següent normativa catalana vigent a considerar:

- Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric
- Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic
- Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica
- Decret Llei 16/2019, de 26 de novembre, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables.
- Acord de Govern per qual es declara l'emergència climàtica (maig 2019)
- Decret Llei 24/2021, de 26 d'octubre, d'acceleració del desplegament de les energies renovables distribuïdes i participades.

Àmbit estatal:

Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2030 (PNACC):

Consisteix en l'estratègia per abordar els impactes del canvi climàtic i augmentar la resiliència. El pla estableix objectius i mesures per protegir els sectors econòmics, els ecosistemes naturals i la salut pública davant els riscos climàtics. El PNACC fomenta la col·laboració entre administracions, empreses i la societat civil per garantir una resposta coordinada i efectiva.

El Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2030 (PNACC) aborda la mobilitat i els transports amb l'objectiu de reduir la vulnerabilitat d'aquest sector als efectes del canvi climàtic. Entre les principals línies d'actuació del pla en relació a la mobilitat es contempla el foment de l'ús de mitjans de transport sostenibles com el transport públic, la bicicleta i els vehicles elèctrics per reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

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

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC) és la fulla de ruta d'Espanya per a la transició energètica i la lluita contra el canvi climàtic. El pla fixa objectius ambiciosos de reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle, augment de l'eficiència energètica i impuls de les energies renovables, amb la meta d'assolir el 42% de renovables en el consum final d'energia el 2030. En relació a la mobilitat, el pla promou l'ús del transport públic, la bicicleta i l'anar a peu per reduir l'ús del vehicle privat motoritzat, així com impulsa l'electrificació dels vehicles.

Normativa:

A més dels plans i programes relacionats, també cal esmentar la següent normativa estatal a considerar:

- Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica
- Reial Decret 102/2011, de 28 de maig, relatiu a la millora de qualitat de l'aire
- Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera
- Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll

- Llei 2/2011, de 4 de març, d'economia sostenible
- DGT-Modificació del reglament de circulació 11/05/2021 (RD 970/2020)
- Llei 1/2005, de 9 de març, per la qual es regula el règim del comerç de drets d'emissió de gasos amb efecte d'hivernacle

Àmbit europeu:

Estratègia Europea d'Adaptació al Canvi Climàtic

L'Estratègia Europea d'Adaptació al Canvi Climàtic té com a objectiu augmentar la resiliència de la UE davant els efectes del canvi climàtic. Se centra en millorar la preparació i capacitat de resposta, promoure la integració de l'adaptació en totes les polítiques sectorials i fomentar la cooperació internacional. L'Estratègia promou la resiliència de les infraestructures de transport davant condicions climàtiques extremes, la integració de criteris climàtics en la planificació del transport i el foment de la mobilitat sostenible. També impulsa la recerca i innovació per desenvolupar solucions adaptatives.

Normativa:

A més dels plans i programes relacionats, també cal esmentar la següent normativa europea a considerar:

- Directives 2003/87/CE i 2009/29/CE
- Directives 2008/50/CE i 2009/33/CE
- Paquet legislatiu d'energia i clima

Àmbit internacional:

Conveni marc de les Nacions Unides sobre el canvi climàtic

El Conveni Marc de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic (UNFCCC) és un tractat internacional adoptat el 1992 per abordar el canvi climàtic. Estableix objectius principals com la estabilització de les concentracions de gasos d'efecte hivernacle a l'atmosfera. Els països

signataris es reuneixen anualment en les Conferències de les Parts (COP) per negociar i implementar accions per reduir les emissions i adaptar-se als impactes del canvi climàtic.

El Conveni Marc de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic (UNFCCC) no aborda específicament la mobilitat com a temàtica central, però promou accions per reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle, que inclouen mesures que poden afectar la mobilitat. A través dels acords i protocols associats, s'encoratja la implementació de polítiques de transport sostenible, com l'ús de vehicles més eficients, l'increment de transports públics i la promoció de la mobilitat activa per contribuir a la mitigació del canvi climàtic.

27ena Conferència de les Parts (COP27) de la Convenció marc de les Nacions Unides sobre Canvi Climàtic (UNFCCC)

La COP27, celebrada a Sharm El-Sheikh, Egipte, va centrar-se en l'adaptació al canvi climàtic, el finançament climàtic i les pèrdues i danys. Es van aconseguir acords per establir un fons per a pèrdues i danys per ajudar els països vulnerables. També es va reafirmar el compromís de limitar l'escalfament global a 1,5 °C.

En relació a la mobilitat, la COP27 va acordar impulsar la transició cap a un transport sostenible i de baixes emissions. Es va destacar la importància de fomentar l'electrificació del transport, millorar l'eficiència energètica dels vehicles, i augmentar el suport financer i tecnològic per a solucions de mobilitat neta als països en desenvolupament.

1.5 Presa en consideració dels plans i normativa existent

En definitiva, pot concloure's que la totalitat de plans i normatives existents encaminen els plans de mobilitat urbana cap a un objectiu primordial: la reducció dels veh-km anuals recorreguts en vehicles privats motoritzats. Aquest és l'objectiu principal de tot PMUS que possibilita estar en sintonia amb la planificació concurrent i els reptes contemporanis fixats pel marc legal vigent.

Complementàriament, la renovació del parc mòbil pot aparèixer com a un objectiu secundari, atès que els nous motors no estalvien problemàtiques en relació a la seguretat viària o l'ocupació d'espai. Per tant, aquest no pot ser un objectiu primordial, com sí ho és el transvasament modal per aconseguir reduir els veh-km realitzats en vehicles privats motoritzats.

2. POTENCIALS IMPACTES AMBIENTALS

2.1 Consum energètic

Segons l'Institut Català de l'Energia el sector transport és el principal consumidor d'energia a Catalunya, representant el 39% del consum d'energia. Tampoc es pot oblidar la forta dependència del petroli, que suposa prop del 98%, essent la diversificació energètica pràcticament inexistent.

D'altra banda, segons el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) l'ús només de turismes ja significa el 15% del total d'energia final consumida a Espanya.

Així, doncs, la reducció del consum energètic de la mobilitat, a través fonamentalment del canvi modal cap als modes més sostenibles, esdevé un dels principals impactes ambientals de tot PMUS. Encara més si tenim en compte que l'IDAE afirma que un terç dels desplaçaments en cotxe a Espanya no superen els 3 km, distància idònia per a modes actius com la bicicleta.

En el cas concret de Moià, a través de l'EMEF 2022 i el programari AMBIMOB-U de la Generalitat de Catalunya per al càlcul d'impactes ambientals associats a la mobilitat es pot esbossar aproximadament l'estat actual dels impactes ambientals de la mobilitat. Així, per al consum energètic, l'AMBIMOB dona un resultat de 846 tep/any associats a la mobilitat en vehicle motoritzat generada a Moià.

Indicador	Valor 2022
Consum energètic (tep/any)	846

2.2 Emissions de gasos d'efecte hivernacle

Segons l'Institut Català de l'Energia, el sector transport és responsable del 29% del còmput global de les emissions de CO₂ a Catalunya.

D'altra banda, segons el Pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025, l'anàlisi de les emissions de CO₂ a partir de l'evolució en els anys

mostra una tendència a l'alça després de la recuperació de la crisi econòmica, època en que les emissions van reduir-se.

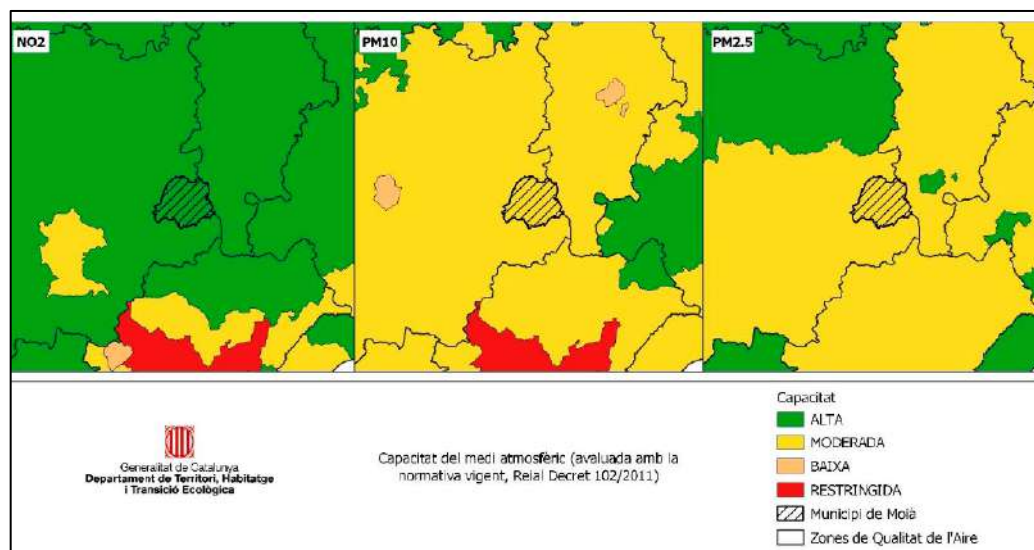
L'associació de l'emissió de CO₂ amb el transport s'evidencia amb l'observació de les dades del Seguiment emissions RMB que s'efectuen en el marc del seguiment del pdM 2013-2018, trobant uns valors més elevats en combustibles fòssils més utilitzats com el dièsel i la gasolina, i alhora concentrant-se en xarxes urbanes. Els valors detectats el 2016 no arriben als que es van assolir durant el 2008, però es reforça de nou aquesta tendència a l'augment d'emissions després de la baixa de nivells com a conseqüència de la crisi econòmica i els efectes en la reducció de la mobilitat que va tenir.

En el cas concret de Moià, a través de l'EMEF 2022 i el programari AMBIMOB-U de la Generalitat de Catalunya per al càlcul d'impactes ambientals associats a la mobilitat es pot esbossar aproximadament l'estat actual dels impactes ambientals de la mobilitat. Així, per al consum energètic l'AMBIMOB dona un resultat de 2.674 tones CO₂/any associades a la mobilitat en vehicle motoritzat generada a Moià.

Indicador	Valor 2022
Emissions de GEH (tCO ₂ /any)	2.674

2.3 Qualitat de l'aire

En els següents gràfics es presenta la capacitat del medi per als contaminants NO₂, PM₁₀ i PM_{2.5}. És de destacar que la capacitat de la zona de qualitat de l'aire de la Catalunya Central en què es troba el municipi de Moià, és alta per al NO₂, i moderada per a les PM₁₀ i PM_{2.5}.



Segons la Direcció General de Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental de la Generalitat de Catalunya, aquesta capacitat s'ha avaluat segons els límits fixats per la normativa vigent (Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire). No obstant això, atenent a què la nova Directiva d'Aire, 2024/2881, estableix uns nous valors límit inferiors als actuals, la capacitat futura del medi es veurà reduïda. A més, respecte la tendència d'evolució dels nivells de diòxid de nitrogen i les partícules PM10 i PM2.5 al període d'anys 2016-2019 i 20221 en aquesta zona, ha presentat una estabilització. Per últim, cal indicar respecte els nivells dels contaminants que, tot i que no hi ha superacions dels valors de referència establerts per la legislació vigent en aquesta zona, es troben per sobre dels valors guia recomanats per l'Organització Mundial de la Salut.

En el cas concret de Moià, a través de l'EMEF 2022 i el programari AMBIMOB-U de la Generalitat de Catalunya per al càlcul d'impactes ambientals associats a la mobilitat es pot esbossar aproximadament l'estat actual dels impactes ambientals de la mobilitat. Així, els resultats de l'AMBIMOB per a les emissions de PM10 i NOx associades a la mobilitat en vehicle motoritzat generada a Moià són les que s'expressen a la següent taula:

Indicador	Valor 2022
Emissions PM10 (t/any)	579
Emissions NOx (t/any)	9.760

2.4 Qualitat acústica

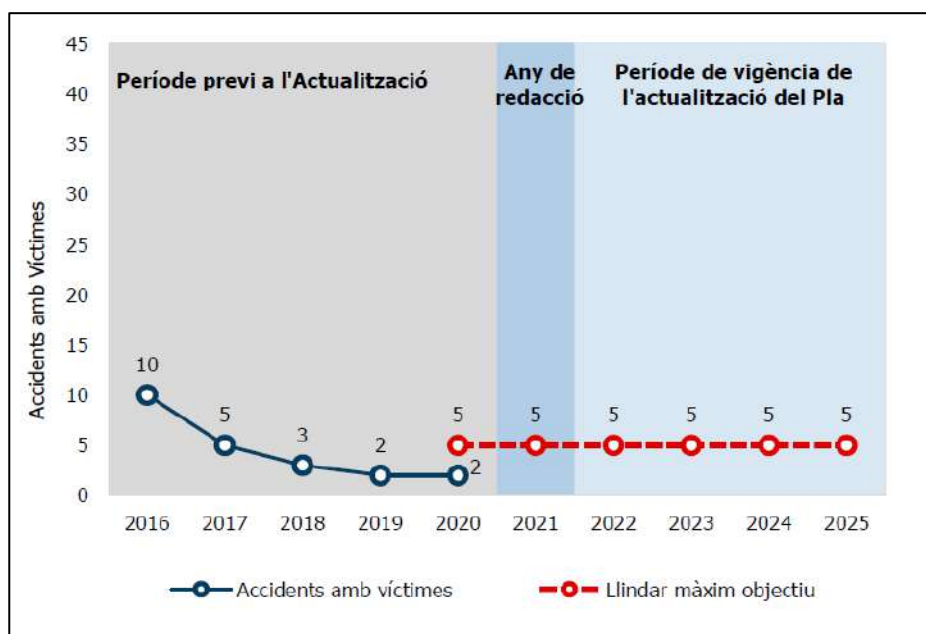
L'Ajuntament de Moià no disposa de cap estudi de soroll que pugui ser emprat per a l'avaluació d'aquest vector ambiental en el marc dels treballs del PMU.

2.5 Ocupació del sòl

Des de l'Ajuntament no es preveu la creació de cap nova infraestructura de transport i, per tant, amb incidència sobre l'ocupació de sòl.

2.6 Accidentalitat

El Pla Local de Seguretat Viària (2022-2025) vigent planteja l'objectiu de mantenir el baix nombre d'accidents amb víctimes al municipi, evitant superar els 5 accidents anuals en zona urbana i assolint els zero morts i ferits greus en tot l'horitzó del pla.



Font: Pla Local de Seguretat Viària de Moià, 2022-2025

En relació als accidents observats durant els anys 2019-2024 s'observen les següents dades:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
Nº accidents	3	3	6	7	5	6	30

Així, doncs, malgrat s'observa un repunt de l'accidentalitat l'any 2022, també s'observa un posterior descens. Aquestes fluctuacions no necessàriament tenen una causa identificable, sinó que poden ser molt pròpies dels fenòmens de risc –com és la pròpia seguretat viària.

D'altra banda, en relació als 30 accidents dels últims 6 anys, s'observa que el 40% es concentren a les travesseres de Moià, essent el 60% restant a d'altres carrers. En aquest període hi ha hagut 1 mort (dona vianant) i 7 persones ferides greus (6 homes, dels quals 5 anaven en motocicleta i 1 a peu, i 1 dona circulant en un tot terreny).

	En travessera	En zona urbana
Nº accidents	12	18

	Morts	Ferides greus	Ferides lleus	Il·leses
Nº persones	1	7	32	22

	A peu	Bici	Ciclomotor	Motocicleta	Turisme	Furgonetes/ camions/altres
Nº persones mortes o ferides	9	2	2	8	17	3
Nº persones il·leses	0	0	0	1	14	6

La present revisió del PMU té per objectiu seguir reduint –a través d'un cert canvi modal– l'accidentalitat al municipi en l'horitzó 2025-2030.

3. PROBABLES EFECTES SIGNIFICATIUS DEL PLA

3.1 Vectors ambientals (valoració quantitativa)

Punt de partida: situació actual

A partir de les dades extretes de l'EMEF 2022 per al municipi de Moià, el valor dels Veh·km de la mobilitat generada en turisme és de 14.893.482, i en ciclomotors i motocicletes de 3.723.371.

Veh·km/dia en dia feiner en vehicle privat desplaçament interns	Veh·km/dia en dia feiner en vehicle privat desplaçaments cap a l'exterior	Veh·km anuals en vehicle privat (240 dies feiners)	Veh·km anuals en vehicle privat (120 dies festius)*	Veh·km anuals en vehicle privat
3.662	53.798	13.790.261	4.826.591	18.616.853 (14.893.482 turisme) (3.723.371 moto/ciclo)

(*) Segons l'última enquesta de mobilitat quotidiana realitzada la mobilitat en dia feiner davalla un 30%, accentuant-se l'ús del cotxe –que aquí es considera similar.

A títol comparatiu, resulta interessant observar que es tracta de valors molt similar als objectius fixats pel PMUS anterior per al mateix any 2022:

	Unitat	Valor 2016	Objectiu 2022
Turismes	Veh·km	18.141.867	14.513.494
Furgonetes		6.253.977	5.233.317
Camions		279.415	234.424
Autobusos i autocars		0	1.320
Ciclomotors i motocicletes		4.193.765	3.355.012

Font: PMUS de Moià, 2017-2022

A més, també cal tenir present la mobilitat realitzada en transport col·lectiu, obtinguda a partir de l'EMEF de 2022:

Veh·km/dia en dia feiner en autobús	Veh·km anuals en autobús (240 dies feiners)	Veh·km anuals en autobús (120 dies festius)*	Veh·km anuals en autobús
4.131	991.550	347.043	1.338.593

(*) Segons l'última enquesta de mobilitat quotidiana realitzada la mobilitat en dia feiner davalla un 30%, accentuant-se l'ús del cotxe –que aquí es considera similar.

Alternativa zero

Alternativa fruit de no realitzar el pla, que permet visualitzar les tendències futures en cas de continuïtat de la planificació existent o de la manca de planificació.

En aquest cas, es considera que l'evolució dels veh·km es mantindria estable respecte allò previst per a l'any 2022 segons el PMU anterior, atès que bona part de les mesures més transformadores d'aquell pla ja han estat executades.

En tot cas, podrien observar-se millores ambientals que no fossin fruit d'una reducció dels Veh·km, sinó de la constant renovació del parc mòbil circulant.

Alternativa 1

L'alternativa 1 es caracteritza per atendre els següents objectius específics del pla:

- Establiment de les 4 xarxes bàsiques de mobilitat
- Propostes de detall de disseny de carrers
- Millora de l'accessibilitat a les parades de bus
- Criteris per a la gestió de les places d'aparcament PMR
- Incorporació del vehicle elèctric
- Millora de la senyalització d'orientació de vehicles

Es considera que aquesta alternativa, malgrat que aporta aspectes positius al sistema de mobilitat del municipi, conté pocs elements de transformació del model vers una reducció de l'ús del vehicle privat motoritzat. Per aquest motiu, es considera la hipòtesi que a una alternativa de planificació com aquesta tan sols se li pot pressuposar una reducció dels veh·km de l'ordre de l'1%, que afecti únicament els turismes.

	Unitat	Valor 2022	Objectiu 2030 (-1%)
Turismes	Veh·km	14.893.482	14.744.547

Alternativa 2

L'alternativa 2 és l'alternativa escollida perquè presenta majors beneficis ambientals, en contemplar totes les actuacions de l'alternativa 1, així com 2 objectius específics més de la següent naturalesa:

- Pla Centre i priorització de pacificacions: entenent que el pla proposarà seguir estenent l'àrea central de prioritat de vianants a ambdues bandes de l'avinguda de la Vila.
- Foment del canvi modal als principals fluxos interurbans: entenent que, malgrat no ser una competència municipal, s'aconseguirà augmentar l'oferta de transport col·lectiu en aquests fluxos.

Es considera que aquesta alternativa conté elements de canvi de model de mobilitat. Ara bé, malgrat s'ampliï l'illa de vianants central, atès que s'ha obert el nou aparcament del CAP, l'oferta d'aparcament en aquest àmbit no es veu reduïda, motiu pel qual tampoc cal esperar canvis molt significatius de model. Per aquests motius, es considera la hipòtesi que a una alternativa de planificació com aquesta se li pot pressuposar una reducció dels veh·km de l'ordre de l'5%, que afecti a turismes, motocicletes i ciclomotors (mantenint els mateixos veh·km en bus).

	Unitat	Valor 2022	Objectiu 2030 (-5%)
Turismes	Veh·km	14.893.482	14.148.808
Motocicletes i ciclomotors	Veh·km	3.723.371	3.537.202

En base a aquesta taula de l'alternativa escollida, i usant el programa AMBIMOB, s'obtenen els següents valors hipotètics en diferents vectors ambientals, així com la comparativa amb els objectius que estableix el Pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025 (pdM):

	NO₂ (tones/any)	NO_x (tones/any)	PM_{2,5} (tones/any)	PM₁₀ (tones/any)	Consum (tep/any)	CO₂ (tones/any)
Objectiu pdM	-22,8%	-28,1%	-22,9%	-18,1%	-5,5%	-6,2%
PMUS	-15,1%	-15,7%	-13,2%	-11,6%	-3,4%	-3,4%

Comparativa entre els objectius fixats pel pdM i l'escenari proposta. Font: elaboració pròpia a partir de l'EMEF 2022 i el programa AMBIMOB.

Si bé s'assoleixen pràcticament tots els valors objectius del pdM, cal subratllar que aquests valors són simplement estimacions a través del programa AMBIMOB. És a dir, són estimacions resultants de diverses hipòtesis (no només del propi programa AMBIMOB, sinó també d'aquest mateix document) i, per tant, cal donar-los un valor relatiu i orientatiu. En cap cas seria adequat considerar aquests valors resultants com a demostració de la validesa ambiental del pla, ni en sentit positiu ni negatiu.

Per això, més enllà de la quantificació d'impactes obtinguts a través de l'AMBIMOB (actualment pendent d'actualització per part de la pròpia Generalitat de Catalunya, per exemple en relació a l'actualització del parc mòbil), l'avaluació de l'alternativa escollida es complementa al següent apartat des d'una òptica qualitativa.

3.2 Avaluació qualitativa de les propostes

L'avaluació qualitativa que aquí es presenta fixa l'atenció en el criteri de la combinació, és a dir, en com les propostes s'articulen de forma combinada entre mesures de dissuasió de l'ús del vehicle privat motoritzat (push) i estímul dels modes més sostenibles (pull). Es considera que aquest és l'aspecte bàsic per aconseguir canvis modals, seguint la Guia "Avaluació ambiental de la mobilitat" de la Generalitat de Catalunya.

Així, tal i com ja s'exposa al programa d'actuació de la memòria del pla, les diferents propostes (conformades, al seu torn, per paquets d'actuacions), s'avaluen des d'una perspectiva push&pull. En concret, a la següent taula es mostra aquesta avaluació qualitativa dels aspectes push i pull, mostrant 3 graus diferenciats d'incidència en aspectes pull (fins a tres ticks verds) i 3 graus d'incidència en aspectes push (fins a tres ticks verds).

1. ESTABLIMENT DE LES 4 XARXES DE MOBILITAT

Actuacions pull:

✓

✓

✓

Actuacions push:

✓

✓

✓

Nº	Actuació	Termini
1.1	Xarxa bàsica de vianants	0-6 anys i més
1.2	Xarxa bàsica de bicicletes i VMP	0-6 anys i més
1.3	Xarxa bàsica del transport col·lectiu	0-6 anys i més
1.4	Xarxa bàsica dels vehicles privats motoritzats - circulació	0-6 anys i més
1.5	Xarxa bàsica dels vehicles privats motoritzats - aparcament	0-6 anys i més

2. PLA CENTRE I PRIORITZACIÓ EN LA PACIFICACIÓ DE CARRERS

✓

✓

✓

✓

✓

✓

Nº	Actuació	Termini
2.1	Pacificació del carrer Santa Magdalena	0-3 anys
2.2	Pacificació del carrer Sant Josep	0-3 anys
2.3	Pacificació del carrer Palau	3-6 anys
2.4	Pacificació del Carreró	3-6 anys

3. PROPOSTES DE DETALL DE DISSENY DE CARRERS

✓

✓

✓

✓

✓

✓

Nº	Actuació	Termini
3.1	Millora de la carretera de Vic	3-6 anys
3.2	Transformació de la plaça de Sant Sebastià	3-6 anys
3.3	Evitar el trànsit de pas pel carrer Sant Sebastià	0-3 anys
3.4	Transformació de la plaça Moianès	0-3 anys

4. MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT A LES PARADES DE L'AUTOBÚS

Nº	Actuació	Termini				
4.1	Parada de la carretera de Manresa / Sant Andreu (sentit oest)					
4.2	Parada de la carretera de Manresa / Jacint Icart (sentit est)					
4.3	Parada de la carretera de Manresa / Tosca (sentit est)					
4.4	Parada de la carretera de Manresa / Mossèn Passerissa (oest)					
4.5	Parada de la carretera de Vic (sentit est)					
4.6	Parada de la carretera de Vic (sentit oest)					
4.7	Parada de la carretera de Barcelona (sentit nord)					
4.8	Parada de la carretera de Barcelona (sentit sud)					
4.9	Parada de l'avinguda de l'Escola Pia (sentit nord)					
4.10	Parada de l'avinguda de l'Escola Pia (sentit sud)					

5. CRITERIS PER A LA GESTIÓ DE LES PLACES RESERVADES A PMR

Nº	Actuació	Termini			
5.1	Planificació de places PMR d'ús general	0-3 anys			
5.2	Atenció a peticions de places PMR d'ús individual	Sense termini			

6. INCORPORACIÓ DEL VEHICLE ELÈCTRIC

Nº	Actuació	Termini			
6.1	Dotació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics	0-3 anys			
6.2	Altres actuacions per possibilitar l'ús del vehicle elèctric	3-6 anys			

7. MILLORA DE LA SENYALITZACIÓ D'ORIENTACIÓ DE VEHICLES

Nº	Actuació	Termini
7.1	Milliores en la senyalització d'orientació de vehicles	0-3 anys

8. FOMENT DEL CANVI MODAL ALS PRINCIPALS FLUXOS INTERURBANS

Nº	Actuació	Termini
8.1	Canvi modal en els fluxos amb principal potencial de transvasament	0-6 anys

A la taula s'observa com el pla conté paquets de mesures amb un elevat grau de combinació de propostes push i pull, especialment aquells que fan referència al pla centre i prioritització de pacificacions de carrers, així com a les propostes de detall de disseny de carrers.

L'establiment de les quatre xarxes de mobilitat s'ha considerat que és una actuació fonamentalment d'estímul dels modes més sostenibles, però amb poca intensitat de dissuasió del vehicle privat (més enllà de les principals transformacions entorn del centre).

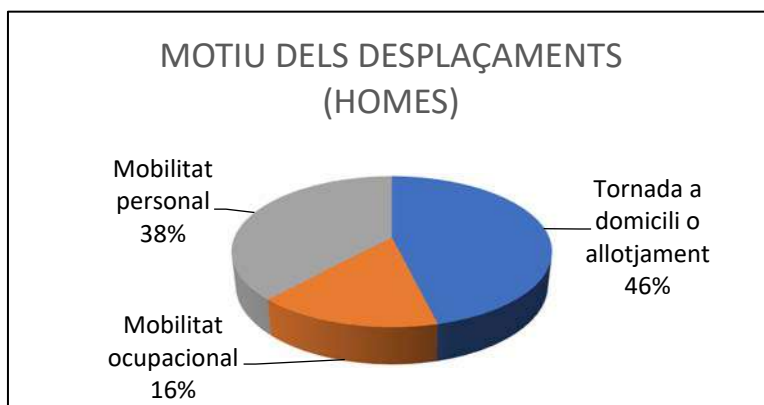
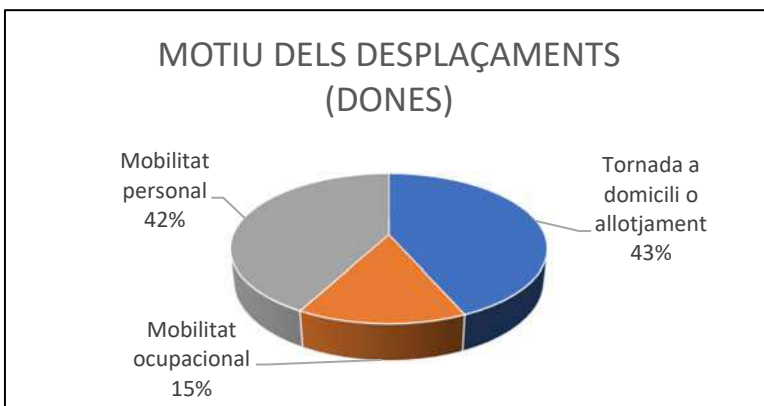
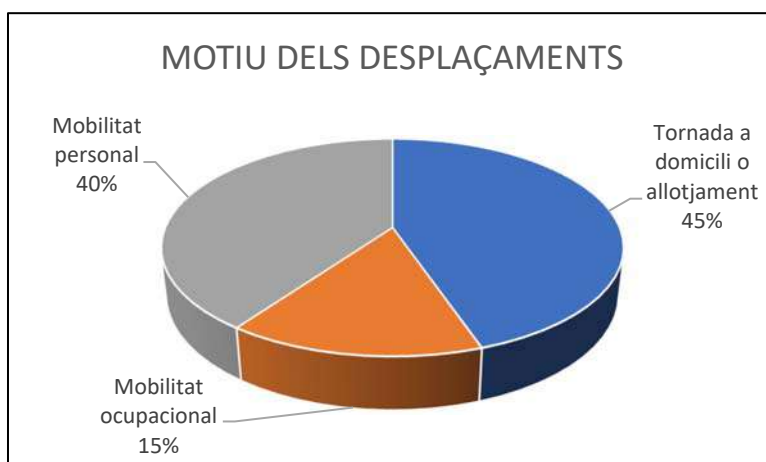
És important assenyalar el 8è paquet, on tot i no contemplar-se mesures de dissuasió del vehicle privat, consisteix una aposta per l'estímul dels modes més sostenibles.

Per últim, s'observa que hi ha tot un seguit d'actuacions del PMUS que se surten de la lògica d'estímul i dissuasió, però que el pla també vol atendre: criteris de gestió de les places reservades a PMR, millora de la senyalització d'orientació de vehicles, etc.

3.3 Fluxos amb principal potencial de transvasament

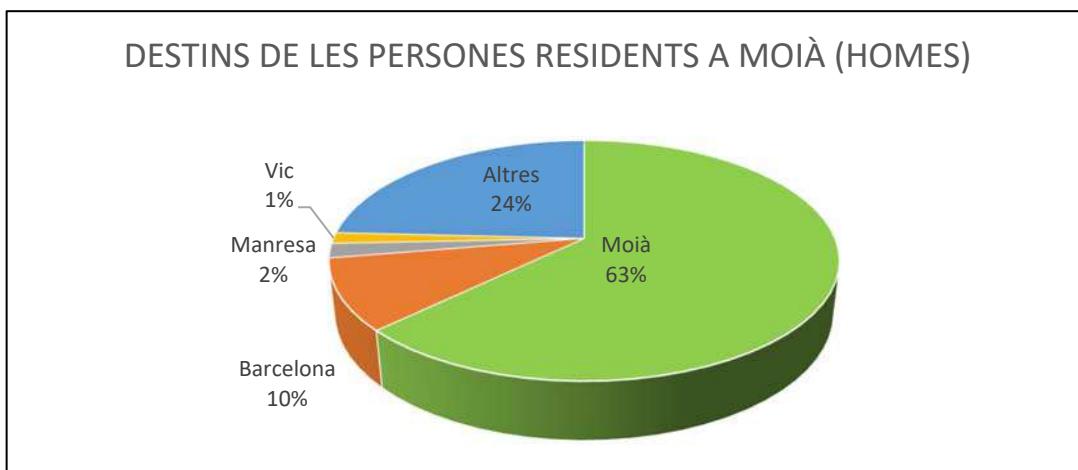
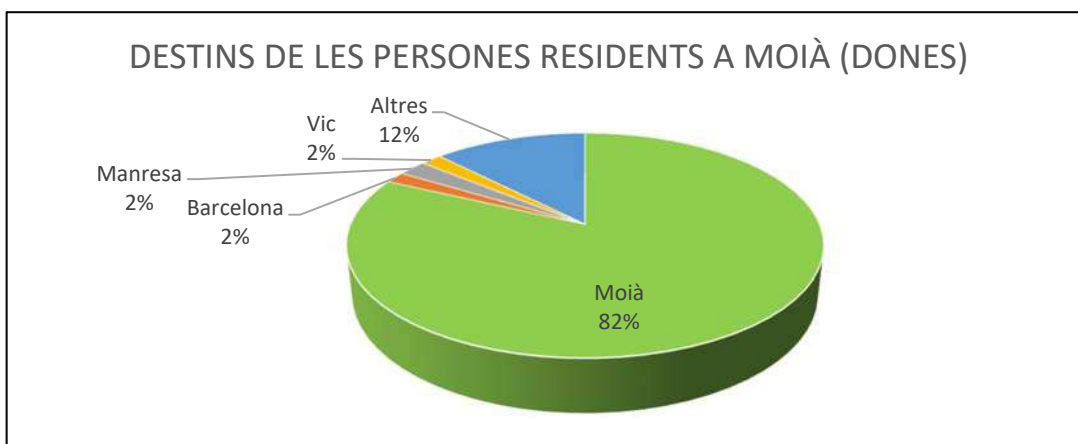
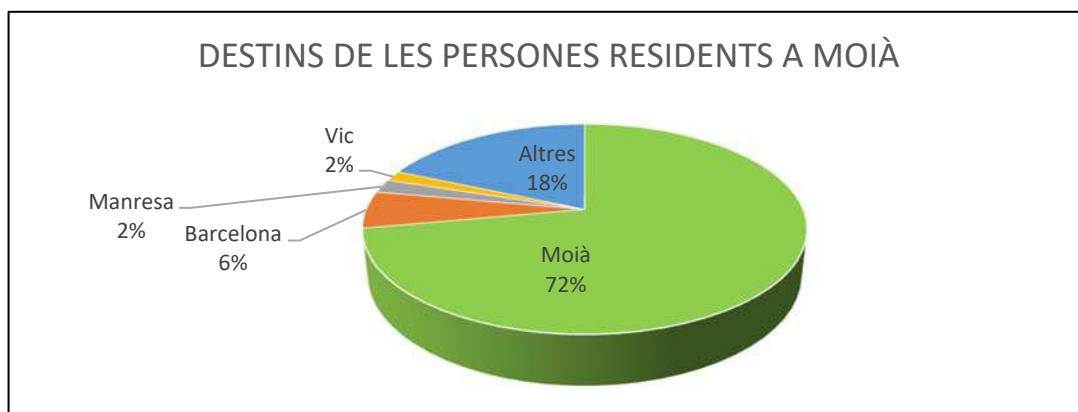
Atès que s'efectuaren 200 enquestes a persones residents a Moià en el marc de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner de l'any 2022 (EMEF 2022), poden extreure's les següents dades que es detallen a continuació.

Entre els motius dels desplaçaments s'observa que la mobilitat per motius personals és molt superior a la mobilitat ocupacional (40% respecte el 15%). Diferenciant entre gèneres s'observa una diferència de 4 punts percentuals superiors en la mobilitat personal de les dones (42% a 38%).



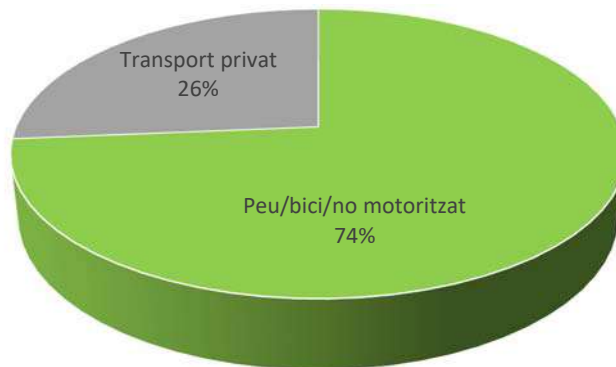
En relació als destins dels desplaçaments s'observa que un 72% dels desplaçaments realitzats per les persones residents a Moià són amb destí el propi Moià. Entre les destinacions interurbanes només destaca Barcelona (6%), Manresa (2%) i Vic (2%). La resta de destins presenten percentatges igualment molt poc significatius, malgrat que s'intentin agrupar per corredors. Per exemple, el corredor Castellterçol-Sant Quirze Safaja-Sant Feliu de Codines-Caldes de Montbui tan sols representa l'11% de la mobilitat de les persones residents a Moià.

Entre gèneres, hi ha una gran diferència de 19 punts percentuals en la mobilitat interna femenina.

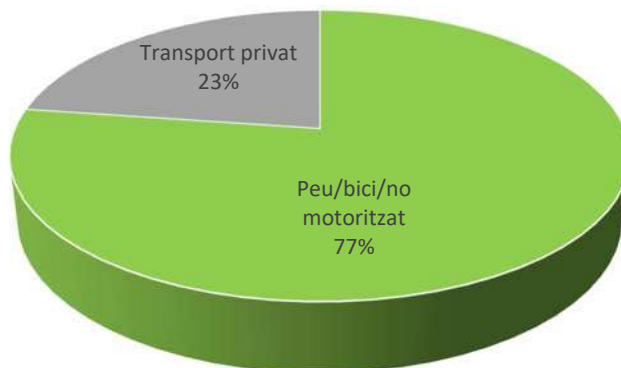


En relació a l'ús dels diferents modes de transport, en la mobilitat interna predomina la mobilitat a peu, amb una relació aproximada de 3/4, respecte 1/4 en cotxe. Entre gèneres s'observa un major ús del vehicle privat entre la població masculina (diferència de 6 punts).

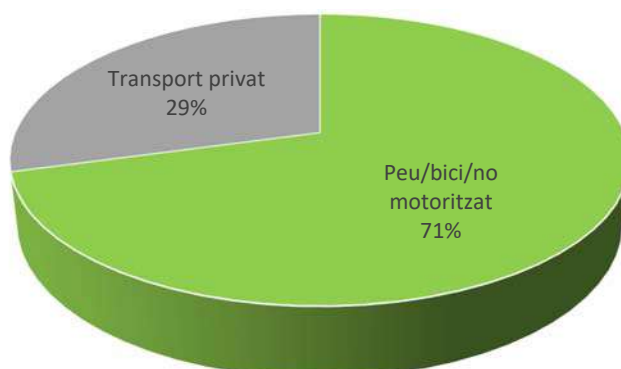
MODES DE TRANSPORT EN LA MOBILITAT INTERNA



MODES DE TRANSPORT EN LA MOBILITAT INTERNA (DONES)

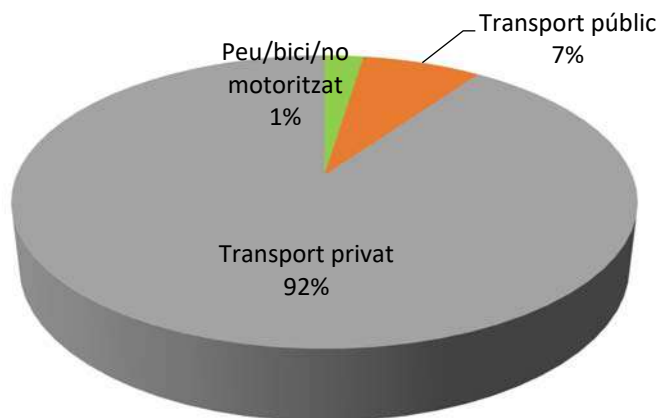


MODES DE TRANSPORT EN LA MOBILITAT INTERNA (HOMES)

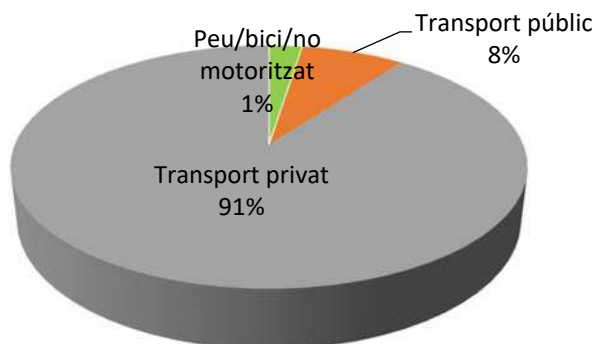


A la mobilitat interurbana, el pes del transport privat és majoritari. Els desplaçaments no motoritzats fan referència exclusivament a les relacions amb Castellcir i l'Estany. D'altra banda, diferenciant entre gèneres no s'observen diferències significatives.

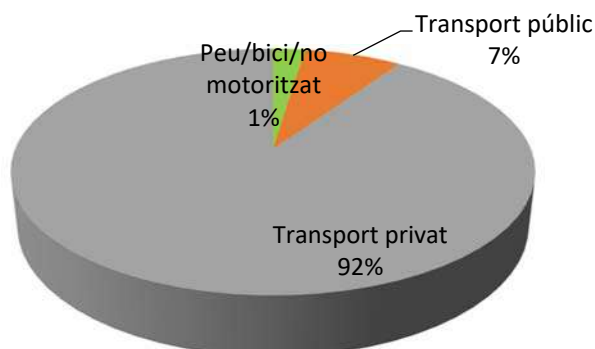
MODES DE TRANSPORT EN LA MOBILITAT INTERURBANA



MODES DE TRANSPORT EN LA MOBILITAT INTERURBANA (DONES)



MODES DE TRANSPORT EN LA MOBILITAT INTERURBANA (HOMES)



En síntesi, i amb l'objectiu d'identificar els principals fluxos amb transvasament modal, s'han considerat els tres destins principals (Barcelona, Manresa, Vic), així com els 3 corredors associats a aquests tres destins: el corredor de Barcelona, amb Castellterçol, Sant Quirze de Safaja, Sant Feliu de Codines i Caldes de Montbui; el corredor de Manresa, amb Calders, Navarcles i Sant Fruitós de Bages; i el corredor de Vic amb Collsuspina i Tona.

Destí	Percentatge respecte total interurbans (i nombres absoluts)	% quota modal TPC
Barcelona	21% (1.099)	10%
Manresa	8% (403)	7%
Vic	6% (307)	21%
Tota la resta	66% (3.549)	4%
Corredor Castell/St.Quirze Safaja/Sant Feliu C/Caldes/Bcn	40% (2.155)	7%
Corredor Calders/Navarcles/St.Fruitós/Manresa	14% (730)	4%
Corredor Collsuspina/Tona/Vic	10% (530)	17%

Primerament, destaca que el 66% dels desplaçaments interurbans es produeixen a un ventall molt gran de destins, que no es poden agrupar en corredors, sinó que conformen una atomització de fluxos irrellevants cadascun d'ells –de l'ordre de poques desenes de desplaçaments. S'observa que el 96% d'aquests desplaçaments es fan en cotxe/moto.

En segon lloc, s'observa que els destins de Barcelona i Vic són les que presenten un percentatge més elevat d'ús del transport públic col·lectiu, amb quotes del 10 i 21%, respectivament. En canvi, si es pren el corredor que engloba aquestes ciutats, aleshores les quotes baixen al 7 i 17%, atès que l'ús del transport col·lectiu és molt baix en relació a la resta de municipis del corredor.

Per últim, s'observa que l'ús del transport col·lectiu amb Manresa o el corredor de Manresa és molt baix. Per tant, sembla que en aquest corredor hi ha força marge de transvasament des del vehicle privat al transport col·lectiu.

Més amunt ja s'ha exposat que l'objectiu que es proposa és la reducció d'un 5% dels veh-km en cotxe gràcies a l'aplicació del PMUS. Així, per tal de millorar la quota modal dels diferents fluxos amb major potencial de transvasament modal el pla centra l'estratègia fonamentalment en incrementar la cobertura territorial dels autobusos, tot incorporant les següents noves parades:

- Noves parades a l'entorn de la rotonda de la carretera de Vic, per facilitar l'accés en transport col·lectiu al polígon industrial El Pla.
- Noves parades a l'accés del polígon Pla Romaní.
- Nova parada Ctra. C-59 / Montví de Baix
- Nova parada Ctra. C-59 / La Rovira
- Ctra. N-141c / La Moreneta
- Ctra. N- 141c / Pou de la Moreneta
- Ctra. N-141c / camí accés Coves del Toll

A més, també es proposa una nova parada a l'avinguda de la Vila, a l'alçada del carrer onze de setembre (1 a cada sentit), per tal d'escurçar l'itinerari que els autobusos urbans que venen de Barcelona i segueixen cap a l'Estany realitzen actualment per dins de Moià.

3.4 Priorització ambiental de les mesures

El PMUS s'estructura en base als següents paquets de mesures:

1. Establiment de les 4 xarxes bàsiques de mobilitat
2. Pla Centre i priorització en la pacificació de carrers
3. Propostes de detall de disseny de carrers
4. Millora de l'accessibilitat a les parades de l'autobús
5. Criteris de gestió de la places reservades a PMR
6. Incorporació del vehicle elèctric
7. Millora de la senyalització d'orientació de vehicles
8. Foment del canvi modal als principals fluxos interurbans

Les propostes amb major potencial transformador de les pautes de mobilitat, i per tant amb major potencial de beneficis ambientals, són:

2. Pla Centre i prioritització en la pacificació de carrers
3. Propostes de detall de disseny de carrers
8. Foment del canvi modal als principals fluxos interurbans.

Ara bé, cal assenyalar que les dues primeres propostes son competència municipal, mentre que l'última de les tres és sobretot competència supramunicipal.

Cal subratllar que aquesta prioritització ambiental ha sigut totalment tinguda en compte en l'establiment de les fases del pla, de manera que el programa d'actuacions dissenyat està en total sintonia amb les reflexions aquí exposades.

4. NOTES SOBRE LA METODOLOGIA D'AVALUACIÓ

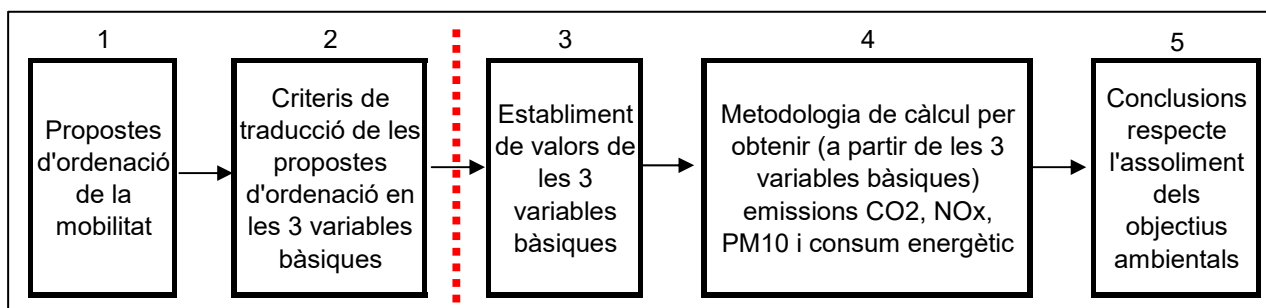
L'avaluació ambiental realitzada ha combinat elements d'avaluació qualitativa en base als criteris establerts a la guia sobre l'avaluació ambiental de plans de mobilitat urbana publicada per la pròpia Generalitat de Catalunya, així com elements d'avaluació quantitativa a través del programari AMBIMOB.

Ara bé, cal assenyalar que l'eina AMBIMOB pateix de diferents debilitats, més enllà de la seva manca d'actualització –aspecte en el que aquí no s'aprofunditzarà. Però sí que es vol subratllar que l'AMBIMOB obté l'impacte en les emissions i consums energètics a partir del càlcul de les tres variables bàsiques següents:

- Composició del parc de vehicles
- Velocitat de circulació a la xarxa viària
- veh-km per cada tipologia de vehicle (privat, autobús, camions, etc)

En base a aquestes tres variables bàsiques (pas 3 de l'esquema inferior), l'AMBIMOB realitza els càlculs per traduir-les a emissions i consums (pas 4), i poder construir unes conclusions respecte l'assoliment dels objectius ambientals del pla (pas 5).

Ara bé, allò que queda fora de l'abast de l'AMBIMOB és, precisament, l'obtenció de les tres variables bàsiques, que funcionen com a inputs del programari (pas 1 i 2). La forma com es calculen aquests tres inputs resten a criteri de redactor del pla. I és en aquests sentit que l'avaluació qualitativa aquí realitzada pren sentit i resulta també complementària i necessària.



Així, doncs, l'avaluació ambiental aquí elaborada s'ha basat també en argumentacions de caràcter qualitatiu, que tenen el valor de justificar i exposar amb claredat les principals aportacions que realitza el pla.

A més, seguint amb les problemàtiques associades a la quantificació impactes, cal subratllar que la metodologia d'elaboració del present PMUS s'ha basat fonamentalment en fonts qualitatives d'informació. En concret, les principals fonts d'informació han estat:

- Procés participatiu amb perspectiva de gènere
- Informacions aportades per l'equip de govern i els serveis tècnics municipals
- Treball de camp centrat en l'anàlisi de la xarxa de vianants, les parades del bus, la senyalització d'orientació i les places d'aparcament PMR.

Per tant, l'elaboració del PMUS no ha realitzat aforaments de vehicles, ni mesuraments de qualitat de l'aire, acústica, etc. Així, en no disposar de dades quantitatives que puguin esdevenir els "inputs" que exigeixen diferents eines de simulació d'impactes, aquestes eines no s'han pogut fer servir. De fet, l'única eina quantitativa que s'ha fet servir ha estat l'AMBIMOB, però a partir de nombroses hipòtesis que, *de facto*, posen en dubte la pròpia utilitat de l'eina. O, com a mínim, cal posar en context els valors obtinguts i entendre'ls, bàsicament, com valors orientatius de tendències.

Així, vol subratllar-se que el present Estudi d'Avaluació Ambiental ha defugit intencionadament convertir-se en un document farcit d'hipòtesis i més hipòtesis infundades, per arribar a quantificacions que –precisament per fonamentar-se en hipòtesis infundades– tenen una utilitat mínima i més que dubtosa. Diferentment, l'avaluació ambiental realitzada s'ha dissenyat adaptada a la pròpia metodologia de redacció del PMUS, sense realitzar-se mesuraments *ex profeso* per a l'avaluació ambiental, sent que ni tan sols s'havien considerat necessaris per a la pròpia redacció del pla.

Així, doncs, l'avaluació ambiental realitzada s'ha cenyit a allò que es considerava factible de quantificar (valors sorgits d'un nombre limitat d'hipòtesis), desenvolupant fonamentalment un argumentari sobre els esperables beneficis ambientals del pla.

5. MESURES DE PREVENCIÓ I REDUCCIÓ D'EFECTES NEGATIUS

No es contempla cap tipus de mesura de prevenció per reduir possibles efectes negatius. De fet, serà el marc del seguiment ambiental del pla que caldrà prendre les decisions oportunes (veieu següent apartat).

6. SEGUIMENT AMBIENTAL

El seguiment ambiental del PMUS cal emmarcar-lo dins del propi seguiment del pla. Ara bé, com a mínim cal elaborar un informe de seguiment ambiental als tres anys d'aprovació del pla, i un altre als sis anys, els quals han de ser remesos a la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural. Les conclusions de l'informe corresponent als sis anys constituïran una font d'informació a considerar en la diagnosi de redacció del nou PMUS.

Els informes de seguiment han de constar, com a mínim, de la informació següent:

- L'estat d'execució de les diverses mesures en relació amb el programa d'actuació establert.
- El seguiment dels objectius ambientals, que ha de comportar el càlcul dels indicadors corresponents als objectius.
- En cas necessari, l'establiment de noves actuacions i/o directrius per tal d'assegurar l'assoliment dels objectius fixats.

7. RESUM DE CARÀCTER NO TÈCNIC

Un dels principals objectius de tot Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) ha de ser aconseguir reduir l'ús del vehicle privat motoritzat –a través del transvasament d'usuaris als modes més sostenibles. Per a tal efecte cal que un PMUS dissenyi paquets de mesures que combinin tant actuacions d'estímul dels modes més sostenibles (anar a peu, bicicleta i transport col·lectiu) com de dissuasió del vehicle privat motoritzat (cotxe i moto).

En aquest sentit, els principals beneficis ambientals que poden estimar-se de l'aplicació del PMUS vindran de la mà dels paquets de mesures que millor acompleixin amb aquesta doble vocació. En el cas concret del PMUS de Moià, aquests són l'aplicació del Pla Centre i l'extensió de les pacificacions de carrers en aquest àmbit (Santa Magdalena, Sant Josep, Palau i Carreró), així com les propostes de disseny de carrers (Carretera de Vic, Plaça Sant Sebastià, Plaça Moianès i entorn del carrer Sant Sebastià). Totes aquestes actuacions tenen per objecte afavorir la mobilitat a peu (i en bicicleta) en detriment de l'espai dedicat al vehicle privat motoritzat –bé sigui de circulació o d'aparcament.

Tanmateix, el PMUS també contempla mesures centrades unívocament en l'estímul dels modes més sostenibles, com per exemple l'establiment de la xarxa bàsica de vianants, la xarxa ciclable o les millores en el transport col·lectiu (en marquesines, nombre de parades i oferta). Si bé aquestes mesures tenen un reduït component intrínsec de dissuasió del vehicle privat, ofereixen una necessària política d'estímul dels modes més sostenibles.

Per últim, el pla proposa un seguit d'actuacions que s'escapen d'aquesta lògica de transvasament modal a partir de polítiques d'estímul i dissuasió, però que també són interessants de ser tingudes en compte en un pla de mobilitat. Seria el cas de les mesures amb menors beneficis ambientals com són la millora de les condicions per possibilitar la circulació de vehicles elèctrics, la millora de la senyalització d'orientació de vehicles i els criteris per a la gestió de les places reservades a persones amb mobilitat reduïda.