

# Pla de mobilitat urbana sostenible Vic

Document II. Programa d'actuacions



# CRÈDITS

## Direcció facultativa

### Diputació de Barcelona

#### **Paloma Sánchez-Contador Escudero**

Enginyera de Camins, Canals i Ports

Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

#### **Hugo Moreno Moreno**

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

#### **Carmelo Rivero Ojeda**

Geògraf

Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

### Ajuntament de Vic

#### **Fabiana Palmero**

Arquitecte

Regidora d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Projectes Internacionals

#### **Joana Rodriguez Bergadà**

Ambientòloga

Tècnica de mobilitat de l'Ajuntament de Vic

#### **Arnau Llurba García**

Ambientòleg

Tècnic de mobilitat de l'Ajuntament de Vic

## Equip redactor

### Cinesi, SLU

#### **Jordi Casas Juan**

Enginyer Industrial

#### **Ana Solà Carreras**

Geògrafa

#### **Mayte Díaz Rodríguez**

Enginyera Civil

#### **Jordi Font Ballesté**

Geògraf

#### **Ramon Campoy Sueiro**

Enginyer de Camins Canals i Ports

#### **Javier González Gámez**

Geògraf

#### **Clara Bellera Arbós**

Enginyera Civil

### Ajuntament de Vic

#### **Joana Rodriguez Bergadà**

Ambientòloga i tècnica de mobilitat de l'Ajuntament de Vic

#### **Arnau Llurba García**

Ambientòleg i tècnic de mobilitat de l'Ajuntament de Vic



# ÍNDEX

<b>DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS .....</b>	<b>5</b>
<b>1 OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMUS.....</b>	<b>7</b>
1.1 MARCS DE REFERÈNCIA.....	7
1.1.1 Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat .....	7
1.1.2 Les Directrius Nacionals de Mobilitat .....	8
1.1.3 El Pla Director del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB).....	8
1.1.4 Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026.....	9
1.1.5 Pla Director d'Infraestructures 2021-2030.....	10
1.1.6 Pla Territorial Parcial de les Comarques Centrals (PTPCC).....	10
1.1.7 Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2020 (PTVC).....	10
1.1.8 Pla d'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020 (PECAC 2020).....	10
1.1.9 Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic 2013-2020.....	11
1.1.10 Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Vic .....	11
1.1.11 Planificació de la mobilitat de municipis veïns .....	13
1.2 CONTINGUT I ESTRUCTURA DEL PMUS DE VIC.....	14
1.3 ANTECEDENTS.....	15
1.3.1 El procés participatiu ADVANCE (any 2016) .....	15
1.3.2 Els reptes de Vic en matèria de mobilitat.....	15
1.4 LA PROPOSTA DEL PMUS DE VIC .....	16
1.4.1 Principis .....	16
1.4.2 Objectius global del PMUS .....	16
<b>2 ESTUDI D'ALTERNATIVES .....</b>	<b>17</b>
2.1 DEFINICIÓ D'ALTERNATIVES .....	17
2.2 ALTERNATIVA SELECCIONADA .....	18
2.3 ASSOLIMENT DELS OBJECTIUS DEL PDM DEL SIMMB 2020-2025.....	18
<b>3 PROGRAMA D'ACTUACIONS.....</b>	<b>19</b>
3.1 ESTRUCTURA DE LES FITXES D'ACTUACIONS .....	19
3.2 CARACTERITZACIÓ DE LES ACTUACIONS .....	19
3.3 AVALUACIÓ DE L'ASSOLIMENT DELS OBJECTIUS AMBIENTALS .....	21
3.4 AVALUACIÓ DEL GRAU D'ASSOLIMENT DELS OBJECTIUS DE REFERÈNCIA DEL PDM .....	21
3.5 INDICADORS DE SEGUIMENT DEL PLA .....	22
3.6 AVALUACIÓ DE L'IMPACTE EN SALUT DEL PMUS.....	24
3.7 PRESSUPOST DEL PLA .....	26
3.8 FITXES DE PROPOSTES D'ACTUACIÓ.....	29



# **DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS**



# 1 OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMUS

## 1.1 Marcs de referència

### 1.1.1 Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat té per objecte establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els dits objectius i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

La Llei preveu que els desenvolupament d'aquests principis i objectius s'assoleixi a través de diferents instruments de planificació (les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM), els Plans Directors de Mobilitat, els Plans Específics i, finalment, els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible).

Aquests instruments de planificació han de concretar, per a l'àmbit territorial que en cada cas els correspongui, l'aplicació dels objectius de mobilitat de la Llei mitjançant l'establiment de directrius, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control. Així doncs, en el cas del PMUS de Vic cal que es concretin el conjunt d'objectius, línies estratègiques i mesures d'actuació necessàries per assolir un model de mobilitat més sostenible a nivell del municipi de Vic.

A continuació s'han recollit els 10 principis inspiradors i 23 objectius que defineix la Llei, i que han de servir de referència per a l'establiment dels objectius del PMUS de Vic.

#### Principis inspiradors:

- 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.

#### Objectius:

Els objectius que han de satisfer les polítiques de mobilitat que s'apliquin a Catalunya són:

- a) Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat de a) Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat

als centres de treball, a les residències i als punts d'interès cultural, social, sanitari, formatiu o lúdic, amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura possible.

b) Adequar progressivament el sistema de càrregues i tarifes directes sobre la mobilitat a un esquema que integri les externalitats, que equipari transport públic i privat pel que fa als costos de producció i utilització dels sistemes, i que reguli l'accessibilitat ordenada al nucli urbà i al centre de les ciutats i dissuadeixi de fer un ús poc racional del vehicle privat, especialment a les localitats amb una població de dret superior a vint mil habitants.

c) Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils.

d) Establir mecanismes de coordinació per a aprofitar al màxim els transports col·lectius, siguin transports públics o transport escolar o d'empresa.

e) Promoure i protegir els mitjans de transport més ecològics, entre els quals els de tracció no mecànica, com anar a peu o amb bicicleta, d'una manera especial en el medi urbà, i desincentivar els mitjans de transport menys ecològics.

f) Efectuar i dur a terme propostes innovadores que afavoreixin un ús més racional del vehicle privat, com el cotxe multiusuari o el cotxe compartit.

g) Estudiar fórmules d'integració tarifària del transport públic en el conjunt de Catalunya.

h) Ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població, especialment als nuclis rurals i als allunyats dels centres i els nuclis urbans, i garantir la intercomunicació d'aquests amb els centres urbans.

i) Afavorir els sistemes de transport a la demanda als polígons industrials.

j) Disminuir la congestió de les zones urbanes per mitjà de mesures incentivadores i de foment de l'ús del transport públic i per mitjà d'actuacions dissuasives de la utilització del vehicle privat als centres de les ciutats.

k) Millorar la velocitat comercial del transport públic de viatgers.

l) Disciplinar el trànsit i exigir el compliment de les normatives europea, estatal i catalana sobre prevenció de la contaminació atmosfèrica i acústica, especialment als municipis amb una població de dret superior a vint mil habitants.

m) Fomentar propostes i actuacions que contribueixin a la millora de la seguretat viària.

n) Fomentar la reducció de l'accidentalitat.

o) Analitzar les polítiques de planificació i implantació d'infraestructures i serveis de transport amb criteris de sostenibilitat i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposin d'un àmbit adequat a llurs característiques i als principis d'aquesta Llei.

p) Introduir de manera progressiva els mitjans teleinformàtics i les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat, amb l'objectiu de garantir una mobilitat racional, ordenada i adequada a les necessitats dels ciutadans.

q) Promoure la construcció d'aparcaments dissuasius per a automòbils, motocicletes i bicicletes a les estacions de tren i autobús i a les parades principals d'autobús per tal d'afavorir l'intercanvi modal, i als accessos a les ciutats, amb capacitat suficient, en ambdós casos, per a atendre la demanda dels usuaris i amb un preu d'aparcament, si n'hi ha, adequat a llur finalitat.



r) Avançar en la definició de polítiques que permetin el desenvolupament harmònic i sostenible del transport de mercaderies, de manera que, sense deixar d'atendre'n la demanda, se'n minimitzi l'impacte, especialment mitjançant el foment de la intermodalitat amb altres mitjans, com el ferroviari i el marítim.

s) Promoure la intermodalitat del transport de mercaderies, dotant les diferents regions i els eixos bàsics de connectivitat de les infraestructures necessàries.

t) Impulsar l'ús eficient dels recursos energètics per tal de disminuir les emissions que provoquen l'efecte hivernacle i lluitar contra el canvi climàtic d'acord amb els tractats internacionals vigents sobre la matèria.

u) Promoure una política intensa d'educació ambiental en matèria de mobilitat sostenible en coordinació amb el Departament de Medi Ambient.

v) Promoure i incentivar l'ús de combustibles alternatius al petroli, especialment en el transport col·lectiu i en l'àmbit urbà.

x) Relacionar la planificació de l'ús del sòl amb l'oferta de transport públic.

### 1.1.2 Les Directrius Nacionals de Mobilitat

Les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) són l'instrument de planificació de més rang de la *Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat* i constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat de llei. L'aplicació d'aquests objectius s'ha de dur a terme mitjançant l'establiment d'orientacions, criteris, objectius temporals, propostes operatives i indicadors de control.

Les DNM estableixen una estratègia basada en la integració dels sis criteris següents:

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

De fet, el propòsit bàsic de les DNM és la millorar l'accessibilitat i la reducció dels impactes negatius del transport. En el marc dels PMUS, la funció de les DNM és configurar un filtre entre la Diagnosi de la situació actual dins l'àmbit corresponent i el Programa d'actuacions derivat del Pla.

Concretament, les DNM que tenen aplicació a l'àmbit urbà són les següents:

- Fomentar l'ús del transport públic.
- Aplicar les noves tecnologies en la millora de la informació en temps real per als usuaris del vehicle privat i del transport públic.
- Integrar la xarxa del transport públic dins el sistema intermodal de transport.
- Millorar la qualitat, la fiabilitat i la seguretat del transport públic de superfície.
- Assegurar l'accessibilitat als centres de treball i estudi i evitar l'exclusió social en la incorporació al món laboral i acadèmic.
- Promoure actuacions orientades als operadors per aconseguir una distribució urbana de mercaderies més sostenible.

- Racionalitzar ús vehicle privat en els desplaçaments urbans i metropolitans.
- Establir plans de millora de la seguretat viària adreçats a la reducció del nombre d'accidents i de víctimes mortals, per tal d'incorporar-los al PSV.
- Promoure l'ús dels desplaçaments per mitjans no mecànics augmentant la seguretat i la comoditat dels vianants i ciclistes.
- Promoure entre la ciutadania un canvi de cultura en relació amb la mobilitat sostenible i segura.
- Reduir impacte associat a la mobilitat i millorar la qualitat de vida dels ciutadans.
- Introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.

### 1.1.3 El Pla Director del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB)

Els continguts dels PMUS s'han d'adequar als criteris i orientacions establerts en el pdM de llur àmbit territorial. Els pdM tenen per objecte el desenvolupament territorial de les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM), que són l'instrument de planificació de jerarquia màxima en el qual s'han d'inscriure totes les actuacions en matèria de mobilitat a Catalunya.

El Pla Director de Mobilitat (pdM) és l'instrument per planificar la mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), tenint en compte totes les modalitats de transport que en formen part, tant de persones com de mercaderies, d'acord amb el que estableixen els articles 2 i 3 de la *Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat*. La principal finalitat del pla és aconseguir que els desplaçaments siguin el màxim de sostenibles, eficients i adaptats a les necessitats de la ciutadania.

El pdM 2020-2025 defineix un conjunt d'objectius estratègics per tal d'assolir aquesta finalitat i que s'enumeren a continuació. La voluntat és de conformar un pla que doni continuïtat a aquelles estratègies que han donat resultat i establir-ne de noves per tal de millorar les debilitats identificades.



- Transvasament modal cap als modes més sostenibles i una minimització de la distància dels desplaçaments.
- Menys consum energètic i menys impacte de la mobilitat al canvi climàtic.
- Millora de la salut de les persones i la minimització dels costos socials.
- Afavorir l'activitat física de la població.



- Incrementar l'eficiència del model de transport afavorint l'optimització socioeconòmica del sistema.
- Nous llocs de treball amb especial èmfasi en els sectors de les noves tecnologies.
- Fomentar nous models de negoci que aprofitin les oportunitats que sorgeixen de l'economia circular i innovadora.



- Reduir l'accidentalitat i millorar la percepció de seguretat.
- Sistema de transport públic fiable i responsable amb la població usuària.
- Promoure espais segurs i de qualitat per als modes actius.



- Garantir l'accessibilitat del sistema de mobilitat.
- Garantir les necessitats dels diferents tipus de persones del sistema de mobilitat.
- Incorporar la perspectiva de gènere i d'edat en tot el sistema de mobilitat.



- Acostar les noves tecnologies de la mobilitat a la ciutadania i a les empreses.
- Impulsar una mobilitat digital al servei de les necessitats de mobilitat ciutadanes.
- Preparar el sistema de mobilitat pels reptes que suposen l'automatització de la mobilitat.

Segons el pdM, Vic forma part del subàmbit objectiu de Catalunya Central i Baixa Densitat, caracteritzat per tenir una densitat de població més baixa i presentar unes pautes de mobilitat diferenciades de la resta de la SIMMB, formada pels municipis que conformen la 1a i la 2a corona metropolitana principalment. En aquest subàmbit la taxa de motorització és molt més elevada i hi ha una major dependència del vehicle privat motoritzat.

Atès a les propostes objectiu pel que fa als consums d'energia i a les emissions de gasos contaminants i de partícules, els objectius específics del pdM que estna mésdirectament relacionats amb el subàmbit en el qual pertany Vic son:



A més a més, el pdM, considerant l'activitat econòmica, la presència d'infraestructura ferroviària, l'opció de desplaçar-se fins a Barcelona per una infraestructura viària amb peatges i per la presència de problemàtica ambiental rellevant, defineix que Vic forma part dels corredors per a la prioritització d'actuacions establerts pels municipis de tipologia 2a, atès a formar part de l'eix de la C-17 (corredor d'activitat econòmica no tarifcat. Zones que disposen de corredor ferroviari però també d'importants eixos viaris lliures de peatge i una important activitat econòmica).

Per a aquesta tipologia de corredor, el pdM determina les mesures, de cada un dels eixos, més rellevants a prioritzar següents:

Tipologia 2: Corredor d'activitat econòmica no tarifcat 	EA1.1 LA MOBILITAT ACTIVA: LA BASE DE LA MOBILITAT AL SIMMB EA1.2 ZONES DE BAIXES EMISSIONS SUPRAMUNICIPALS EA1.3 PACIFICACIÓ i AMBIENTALITZACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC: ÀREES PER A LA CIUTADANIA EA1.4 CAP UN MODEL METROPOLITÀ D'APARCAMENT EA2.3 UNA XARXA PER A VIANANTS SEGURA I CONNECTADA EA2.4 DESENVOLUPANT UNA XARXA PEDALABLE, SEGURA I EQUIPADA	EA2.7 ELS APARCAMENTS D'INTERCANVI MODAL: LES PORTES D'ACCÉS METROPOLITANES A LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC EA3.2 EL REPTA D'AUGMENTAR LA CAPACITAT A LA XARXA DE RODALIES EA3.3 CAP A UN SERVEI D'FGC MÉS ROBUST I AMBIENTAL EA3.10 EL NOU SISTEMA DE VIES ESPECÍFIQUES: BRCAT EIX 5: NOVA GESTIÓ DE LA DUM I LA LOGÍSTICA EIX 6. ACCÉS SOSTENIBLE A LES ZONES D'ACTIVITAT ECONÒMICA I ALS POLS DE MOBILITAT

No obstant, no es poden deixar de considerar la resta d'actuacions i eixos que permeten complir amb els objectius específics del pdM.

Així doncs, el PMUS de Vic es fa seus aquests objectius – donant compliment a allò que estableix la *Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat* en referència a què el contingut dels plans de mobilitat urbana sostenible s'ha d'adequar als criteris i les orientacions establerts pels pdM de llur àmbit – i els adapta a la realitat socioeconòmica i territorial del municipi de Vic.

#### 1.1.4 Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026

El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC) 2006-2026, aprovat mitjançant el Decret 310/2006, de 25 de juliol i elaborat per la Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, té l'objectiu de definir de manera integrada la xarxa d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques necessàries amb un horitzó temporal de l'any 2026, considerant també la seva ampliació a curt termini a les infraestructures portuàries i aeroportuàries.

En termes generals, el PITC és un pla sectorial que defineix la xarxa d'infraestructures viàries i ferroviàries necessàries per Catalunya, sempre en coherència amb les directrius del planejament territorial vigent i incorporant el concepte de mobilitat sostenible.

Les directrius que directament emmarquen el PITC en el període 2006-2026 es llisten a continuació:

- ◇ El transport públic ha de créixer en els primers sis anys a un ritme d'un 6% cada any.
- ◇ El transport en vehicle privat ha de créixer un 3%.
- ◇ El nombre de cotxes per cada 1.000 habitants s'ha de reduir en un 5% passant de 543 vehicles el 2004 a 430 el 2012.
- ◇ Les víctimes mortals d'accidents de trànsit han de baixar de 571 a 360 el 2012, fet que representa un 37%. Els accidents amb víctimes ho faran un 15%.
- ◇ Hi haurà un augment del 10% en la velocitat comercial dels autobusos urbans i del 15% en la dels autobusos interurbans, com a element indispensable per assolir un increment del 12% dels viatges intramunicipals en transport públic.
- ◇ Cal assolir l'augment d'un 10% en l'ocupació per persones dels vehicles privats respecte a les 1,18 del 2004.
- ◇ A conseqüència de l'augment en un 12% dels quilòmetres de xarxa ferroviària per cada 1.000 habitants, la càrrega global transportada per carretera hauria de descendir un 10%, fins al 72%; el volum de productes distribuïts per tren ha de créixer un 8,5% cada any, mentre que les mercaderies carregades en camions ho faran un 3,1%.
- ◇ Els quilòmetres de vies ciclistes, especialment la xarxa bàsica ciclista, experimentaran un notable augment, fins a situar-se al voltant dels 1.300 Km.

- Les propostes del PITC amb afectació directa en el sistema de mobilitat de Vic són les següents:
  - ◇ Desdoblament ferrocarril Montcada – Vic

### 1.1.5 Pla Director d'Infraestructures 2021-2030

El Pla Director d'Infraestructures (PDI) recull totes les actuacions en infraestructura de transport públic a l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona, amb independència de l'Administració i l'operador que l'explota. Les seves principals actuacions es concreten en un programa d'ampliació de les xarxes del transport públic, un programa d'intercanviadors, un programa de modernització, així com altres actuacions a la xarxa ferroviària estatal.

Pel que fa a les mesures amb afectació directa en la mobilitat de Vic, en el PDI 2021-2030 es preveu la millora de les línies de Manresa, Vic (**duplicació Montcada – Vic**) i Girona:

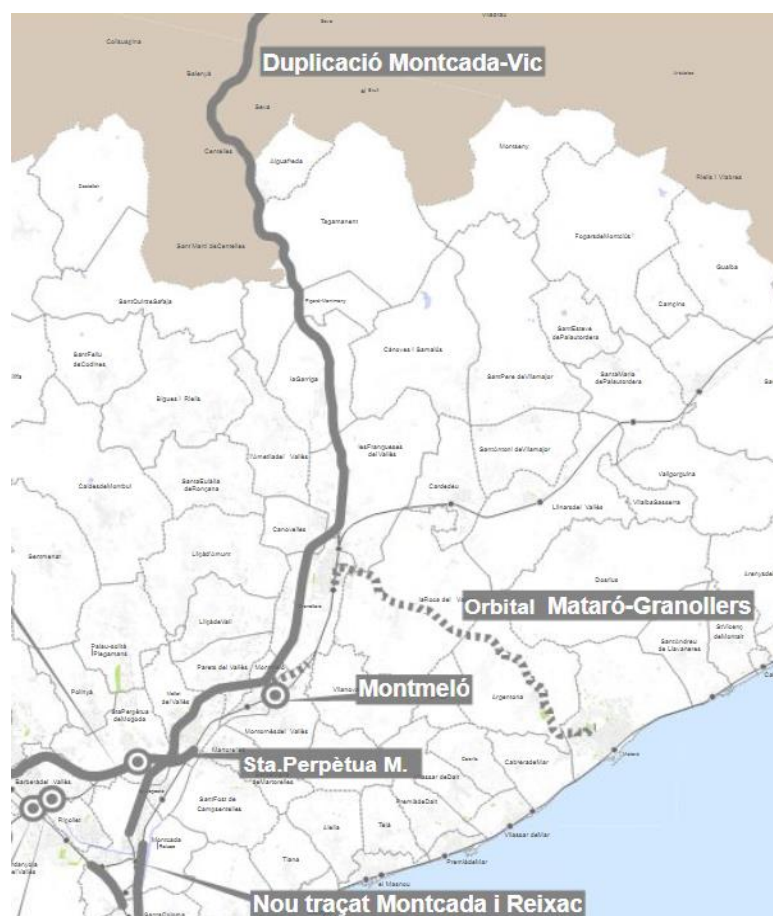


Fig. 1. Propostes del PDI amb afectació al municipi de Vic.  
Font: Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea de Barcelona.

Pel que fa a l'Informe de sostenibilitat ambiental del PDI 2021-2030, marca els següents objectius ambientals:

- ◇ Augmentar la quota del transport públic col·lectiu en els departaments modals del transport de passatgers.
- ◇ Minimitzar el consum general d'energia, la intensitat energètica i l'ús de combustibles derivats del petroli.
- ◇ Minimitzar les emissions de GEH.
- ◇ Minimitzar les emissions de NO<sub>2</sub> i PM10 d'acord amb els objectius normatius de qualitat atmosfèrica.
- ◇ Minimitzar l'efecte de les infraestructures de transport públic col·lectiu sobre la matriu territorial i la funcionalitat ecològica.
- ◇ Minimitzar l'impacte acústic de les infraestructures de transport públic col·lectiu en zona urbana.

- ◇ Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat.
- ◇ Incorporar estratègies i criteris d'adaptació als efectes negatius del canvi climàtic en les infraestructures de transport existents i previstes.

### 1.1.6 Pla Territorial Parcial de les Comarques Centrals (PTPCC)

El Pla Territorial Parcial de les Comarques Centrals (PTPCC) concreta els objectius del PTGC per a l'àmbit territorial de les Comarques Centrals.

El PTPCC en l'apartat 8 fa una anàlisi de la mobilitat i del sistema viari presentant unes propostes primeres per assolir el desenvolupament d'un model més sostenible que potencii una relació més equilibrada entre les diverses modalitats de desplaçament.

Les propostes d'intervenció del PTPCC presten especial atenció a les àrees urbanes d'Igualada, Manresa i Vic. El PTPCC preveu que el desenvolupament d'aquests tres sistemes urbans s'han de plantejar conjuntament amb les actuacions sobre les infraestructures de mobilitat, per tal de garantir la màxima coherència i compatibilitat de les funcions de la xarxa viària i ferroviària amb el territori al qual serveixen.

Aquest Pla preveu **la millora de la línia ferroviària de Barcelona a Vic i Puigcerdà, concretament, el desdoblament de via fins a Ripoll**. Aquesta actuació permetrà incrementar les freqüències de serveis i escurçar el temps de viatge. Aquestes millores han de permetre que amb la prolongació de les Rodalies de Barcelona es pugui configurar un **Metro Regional que potencii els desplaçaments en mode ferroviari entre els municipis de la Plana de Vic**.

### 1.1.7 Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2020 (PTVC)

El Pla de Transports de Viatgers de Catalunya (PTVC) 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.

El PTVC defineix les directrius i les accions que articulen la política de transport públic col·lectiu fins a l'any 2020, abastant el conjunt de serveis públics de transport col·lectiu interurbà de Catalunya, particularment els serveis ferroviaris de rodalies i regionals, el de viatgers per carretera i els serveis a la demanda. El Pla incorpora línies d'actuació específiques per tal de millorar la gestió i coordinació dels diferents modes de transport públic del país.

### 1.1.8 Pla d'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020 (PECAC 2020)

Aquest Pla es va aprovar pel Govern de la Generalitat de Catalunya el 9 d'octubre de 2012, i preveu entre les seves estratègies i planificacions sectorials, els següents elements vinculats a la mobilitat:

- ◇ Actuacions vers la reducció de la demanda de transport i de la mobilitat.
- ◇ Actuacions vers la gestió de la demanda i la mobilitat:
  - Modelitzar la mobilitat energèticament eficient.
  - Planificar la mobilitat amb criteris d'eficiència energètica.
  - Actuacions a la mobilitat empresarial i de les flotes de transport.
- ◇ Gestió energètica a les flotes de transport.
- ◇ Ús eficient dels mitjans de transport i millora de les seves infraestructures.
- ◇ Fomentar els mitjans de transport no motoritzat.
- ◇ Fomentar l'ús del transport col·lectiu.
- ◇ Implantar un model de mobilitat urbana i interurbana energèticament més eficient.

- ◇ Millorar l'eficiència energètica del parc de vehicles.
- ◇ Diversificació energètica del sector.
- ◇ Aposta pel vehicle elèctric.
- ◇ Ús eficient del vehicle privat.

### 1.1.9 Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic 2013-2020

L'objectiu estratègic de l'ESCACC és esdevenir menys vulnerables als impactes del canvi climàtic. Per aconseguir-ho es defineixen dos objectius generals basats en:

- ◇ La generació i transferència de coneixement.
- ◇ L'augment de la capacitat adaptativa.

En conseqüència, i aquesta és una de les raons del per què cal bastir una estratègia i no pas un pla, és menester afavorir l'impuls en la recerca de simulacions d'escenaris regionals per tal de reduir la incertesa en la projecció de l'evolució dels indicadors climàtics al nostre país i, així, delimitar millor els impactes i les vulnerabilitats.

Atès que podem dir que l'evidència del canvi climàtic, almenys a petita escala, ja és palesa entre nosaltres, l'Estratègia proposa una sèrie de mesures d'adaptació d'acord amb el grau de vulnerabilitat dels sectors i sistemes. Arribats a aquest punt, es recorda l'autèntic significat del concepte de desenvolupament sostenible: aquell que cobreix les necessitats del present sense comprometre la capacitat de les generacions futures per a cobrir les seves pròpies necessitats.

L'Estratègia defineix els sectors socioeconòmics i/o sistemes que seran (són ja, en part) susceptibles de patir els impactes del canvi climàtic, d'entre els quals la mobilitat i infraestructures de transport.

Així, es considera que el sistema de mobilitat és molt vulnerable als impactes climàtics associats a fenòmens meteorològics extrems per:

- ◇ Afectacions en el transport viari: increment en la despesa de manteniment de les carreteres pel progressiu deteriorament (afectació de la superfície de l'asfalt per les altes temperatures i desgast de materials per la intensitat violenta de les tempestes).
- ◇ Afectacions en el transport ferroviari: amb talls de subministrament elèctric, inundacions i efectes dels temporals marítims en les xarxes properes a la línia de costa, així com talls de circulació prop de zones forestals afectades per tempestes intenses o incendis.
- ◇ Implicacions econòmiques sobre el sector del transport més que considerables pels costos correctius degut a les afectacions (tant materials com sobre l'economia productiva i afectacions socials) i el cost de les noves infraestructures projectades.

La proposta de mesures d'adaptació del sector consta de:

- ◇ Definir programes d'actuacions específics davant situacions d'emergència en cas de fenòmens meteorològics extrems.
- ◇ Apostar per l'execució d'infraestructures ferroviàries estratègiques.
- ◇ Impulsar el desenvolupament de les eines d'avaluació específiques per tal de conèixer quines són les infraestructures de transport de Catalunya més vulnerables.
- ◇ Incorporació del canvi climàtic i dels seus possibles impactes en la futura planificació d'infraestructures de transport i en els projectes executius.
- ◇ Incorporar en el disseny d'infraestructures criteris preventius davant els impactes definits.
- ◇ Impulsar el desenvolupament de sistemes de monitoratge, sistemes de rescat i d'alerta.
- ◇ Foment de la recerca i coneixement de nous materials de construcció d'infraestructures més resistents als fenòmens climàtics adversos.

Finalment, es destaquen dues recomanacions de l'Informe General:

- ◇ Reequilibrar l'actual repartiment modal propiciant modes de transport més sostenibles.
- ◇ Impulsar decididament el transport ferroviari de rodalies pel transport de persones i continuar potenciant el Pla Estratègic per l'impuls del transport ferroviari de mercaderies (2010-2020).

### 1.1.10 Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Vic

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) és l'instrument d'ordenació integral del municipi, que permet planificar el desenvolupament del territori i que, per tant, afecta directament al conjunt de la població de Vic i el seu entorn immediat.

L'objectiu principal i fonamental de l'ordenació urbanística és la planificació de tot el territori, tant dels espais oberts, rurals, amb les seves activitats pròpies, com de la ciutat existent amb tota la seva complexitat.

També la previsió de creixements adequats a les necessitats del municipi, d'acord amb les capacitats del medi natural sobre el qual es situen.

Correspon als plans d'ordenació urbanística:

- ◇ Classificar el sòl, amb vista a l'establiment del règim jurídic corresponent.
- ◇ Definir el model d'implantació urbana i les determinacions per al desenvolupament urbanístic.
- ◇ Definir l'estructura general que cal aportar per a l'ordenació urbanística del territori.
- ◇ Establir les pautes per fer-ne el desenvolupament.
- ◇ Determinar les circumstàncies que en poden produir la modificació o la revisió.

El 6 de maig de l'any 2019 va tenir lloc l'aprovació definitiva del **POUM de Vic**. Aquest Pla marca les línies estratègiques de desenvolupament del territori i de la ciutat pels propers 15 anys i pivota al voltant de diversos conceptes: una ciutat compacta, la cohesió social, la sostenibilitat, la salut, el desenvolupament econòmic i social i la convivència.

Amb els desenvolupaments previstos pel pla que condueixen a una ciutat a l'entorn dels 52.000 habitants, es produirà una lleugera disminució global de trànsit a la xarxa viària (-3%) gràcies a la incentivació del transport públic i dels desplaçaments a peu, així com un lleuger increment de l'ocupació del vehicle privat. Els eixos viaris de la N-141D (xarxa interurbana) i la carretera de Barcelona, Avinguda Països Catalans i carrer Prat de Galliners (xarxa viària principal) que són els que presentaran un major increment de l'IMD amb increments a l'entorn dels 4.000 vehicles/dia, que suposa un factor de hora punta del 8%, tan la N-141D com la carretera de Barcelona mantindran la seva intensitat diària. El carrer Prat de Galliners i Països Catalans que incrementaran el trànsit notablement, poden absorbir el nou trànsit generat.

S'estableix que al acabar la vialitat de ronda prevista anteriorment, de la que una part important ja està executada, per donar-li continuïtat. Es tracta del vial est que uneix l'antiga carretera de Barcelona, al sud, fins a la carretera de Roda, al nord (Avinguda dels Països Catalans).

S'indica que la transformació de la franja sud de l'eix Onze de Setembre, es produirà més endavant, quan el pugui suportar un major desplegament urbanístic o quan se'n pugui fer càrrec l'administració. Sí que es preveu la seva transformació en la part nord, entre l'Avinguda Olímpia i la carretera de Gurb, per tal de connectar mitjançant una via més urbana les zones esportives municipals.

El Pla preveu una xarxa d'aparcaments paisatgístics, situats a les entrades de la ciutat, amb l'objectiu de facilitar l'intercanvi de modes: de transport amb vehicle privat o transport públic interurbà - a peu, bicicleta o transport públic urbà.

La xarxa de transport públic, adaptarà els seus itineraris de manera que donin servei als aparcaments. Aquests aparcaments se situen a zones perifèriques de la ciutat, sensibles des d'un punt de vista paisatgístic, i per això es plantegen gairebé com petits parcs. Les normes urbanístiques detallen les característiques que han de complir aquests aparcaments pel que fa a la dotació arbrat/cotxe, els materials o els serveis.

La funció d'aquests aparcaments és la de dissuadir progressivament de l'ús del vehicle privat a l'interior de la ciutat i per això es disposen prioritàriament a les entrades, de manera que al deixar el cotxe els ciutadans es converteixen en vianants i contribueixen a fer la ciutat més sostenible i saludable. D'altres procuren que en els barris menys dotats d'aquest sistema, - perquè són antics o perquè quan l'ús del vehicle no era tan extens no observaven aquesta necessitat,- ara en disposin.

S'anomenen paisatgístics, perquè s'atorga el valor de la integració d'aquests espais en el paisatge, un valor que el pla vol per tot el territori que ordena. És el reconeixement que la interacció entre la intervenció en el territori i els propis valors naturals que incorpora és del tot imprescindible. Una interrelació respectuosa i harmònica es convertirà en un reforçament mutu sense menysteniment dels valors d'un o altre. Aquests nous aparcaments han de completar la xarxa actual d'aparcaments públics de la ciutat, que es proposa que també tinguin el tractament d'aparcament paisatgístic.

Per a la re-introducció dels ciclistes com a usuaris del viari públic, el POUM determina que la infraestructura dels carrers urbans necessita unes modificacions que reequilibrin la situació. No obstant, davant la impossibilitat d'estendre a tots els carrers una infraestructura segregada de l'existent, així com temperar el trànsit de totes les artèries i accessos a la ciutat, i seguint les indicacions del Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic, el POUM planteja l'aplicació dels següents criteris:

- Fer un ús mixt del viari sempre que sigui possible, transformant tots els carrers d'un sector urbà a aptes per a la circulació ciclista, sense excloure necessàriament el cotxe d'elles.
- Crear una infraestructura segregada en aquelles situacions on sigui necessari per la presència d'alts volums de trànsit i velocitats no adequades per la convivència amb la bicicleta.

A partir d'aquests criteris, s'estableix el següent esquema de circulació – prioritats per a l'ús de la bicicleta:

- Completar l'anell corresponent a la Rambla en aquells trams pendents, així com prendre mesures per a facilitar l'ús de la bicicleta a l'interior del centre històric.
- Completar mitjançant un carril bici independent del trànsit de vehicles, l'anella formada pel l'Av. Països Catalans, c. Torelló, Av. Bernat Calbó i Ronda Camprodon.
- D'altra banda, habilitar una xarxa bàsica radial formada per:
  - vies estructurals dins del nucli urbà, que permetin recorreguts directes, ràpids i amb el menor nombre d'interrupcions.
  - vies que responen a necessitats de mobilitat entre punts d'interès, dotacions essencial i nuclis residencials.
  - Vies que connectin en els seus extrems amb la xarxa ciclista ja existent, permetent la interconnexió d'aquests carrils bici entre sí. Aquesta xarxa bàsica radial es concreta en els següents carrers: c. de Gurb, c. de Manlleu, ctra. de Roda, c. Indústria, c. Montserrat, c. Menéndez Pelayo, Sant Jaume, pg. Generalitat, pg. Pep Ventura, c. Sant Pere, c. dr. Junyent i c. Jacint Verdaguer.
- Habilitar un carril bici continu al llarg de tot l'Eix Onze de Setembre, per la seva capacitat de crear un itinerari directe i fàcilment identificable que vertebrï la part oest de la ciutat.
- Finalment, a banda de completar el teixit ciclista dins de la ciutat, resulta fonamental dotar de vies segures i accessibles aquelles entitats locals ubicades fora de l'àmbit urbà. Especialment, caldria reforçar la connexió amb el nucli de Sentfores, Gurb, Calldenes, Manlleu, Folgueroles i Santa Eugènia de Berga.

L'execució progressiva de les subxarxes descrites, juntament amb el tractament específic de les interseccions singulars, s'ha de completar amb l'actualització de la xarxa ciclista existent, amb l'objectiu d'unificar les característiques de senyalització, disposició i dimensions a tot el municipi.

Respecte la xarxa de transport públic, els nous sectors a desenvolupar queden coberts per parada de bus a menys de 300 metres, excepte els situats al nord, pertanyents a zones industrials que hauran de quedar coberts pel servei interurbà d'autobús. El sector del Graell que té una demanda elevada de transport públic haurà de disposar d'una nova parada d'autobús a la BV-4316.

El pla proposa incentivar la xarxa d'aparcaments dissuasius fora de la via pública, connectats a la xarxa de transport públic, en total, 2.600 noves places per turismes distribuïts pel municipi, i també una reserva d'aparcaments per bicicletes per a tots els usos urbans d'equipaments i d'espais lliures.

Destacar que el POUM es fixa com a objectiu connectar l'evidència científica amb la pràctica urbanística local, vetllant perquè, ja des de la concepció, la ciutat dels propers anys faci de la salut un dels seus eixos vertebradors.

Situar la Salut com a epicentre de la proposta del Pla, implica repensar totes les actuacions i totes les estratègies amb la mirada posada sobre l'efecte que aquestes tindran sobre la salut dels ciutadans.

El POUM reflexiona sobre la salut actual i la salut del futur; tenint en compte el progressiu augment de l'esperança de vida, i per tant l'envelliment de la població; així com les dinàmiques en les maneres d'habitar, de treballar, d'oci i d'estils de vida en general.

Des d'aquest punt de vista, el POUM proposa un seguit d'actuacions amb capacitat de donar resposta a les necessitats actuals i futures, i alhora facilitar, i per tant fomentar, uns hàbits de vida saludables.

La visió holística de la salut ens porta a plantejar actuacions relacionades amb aspectes tan dispars com l'activitat física, les relacions socials o el medi ambient, sense oblidar el paisatge urbà, entenent que és el conjunt de totes elles les que generaran un impacte positiu en la salut de la ciutat i per tant els ciutadans. Així mateix, la Salut de la ciutat passa per incentivar el reciclatge urbà, impulsant noves centralitats urbanes, portant l'oci i la cultura a l'espai públic i incorporant criteris de sostenibilitat.

En aquest model de ciutat saludable pren una especial rellevància la funció de l'espai públic, conscients que aquesta és diferent segons el tipus d'entorn urbà on s'emplacen, però sempre relacionat tant amb la vessant social com amb els beneficis ambientals que representa:

- Foment de l'activitat física i l'esport
- Foment de les relacions socials. Relaxació i millora de l'estat d'ànim
- Reducció illa de calor. Temperatura i consum energètic
- Absorció de contaminants
- Reducció de soroll i radiació
- Millora estat de salut. Recuperacions més ràpides

L'espai públic en general, i el verd urbà en particular tenen l'objectiu, no tant de generar un entorn més bonic, que també, sinó d'aconseguir un entorn urbà habitable, en el sentit més literal del terme. Des d'aquest punt de vista, cal posar èmfasi també en el concepte de coberta verda, que ens parla de l'impacte del verd en general, en totes aquelles ocasions susceptibles d'incorporar vegetació a la ciutat, tinguin o no la qualificació de zona verda.

En aquest sentit, el Pla també aposta per incorporar, en la mesura del possible el concepte d'"infraestructura verda", utilitzant la vegetació, els sòls i els processos naturals per a funcions tals com la gestió de l'aigua de pluja i la creació d'ambients més saludables.

La memòria d'ordenació del POUM incorpora les fitxes d'avaluació de l'impacte en salut i les fitxes d'indicadors.

De les 60 actuacions avaluades, 20 tenen relació amb la mobilitat, i d'aquestes, 7 de forma més directa (son les que tenen el codi del M01 al M07).

Indicar que el termini del PMUS és pràcticament coincident amb el primer sexenni del POUM.

Fitxa POUM	Sexennis POUM	
	1r	2n
M01. Completar la vialitat Ronda Sud		
M02 Xarxa carrils bici		
M03 Xarxa d'aparcaments paisatgístics		
M04 Rutes Saludables		
M05 Reurbanització Eix Onze de Setembre		
M06 Completar Av. Països Catalans		
M07 Reurbanització Pg. Pep Ventura		
EP01 Completar l'anella verda carrer Manlleu		
TO4 Entorn c. Sant Jordi i c. Canigó		
T07 Reordenació de l'entorn del Mil·lenari		
T11 Coll de Vic		
T13 Cant Sixt- Patí Vic		
T22 Parc de Sant Jaume		
T25 Serra-de-senferm		
T26 Av. Olímpia		
T29 Entorn del carrer del Call de La Guixa		
T31 El Graell		
Y33 El Marratet		
T34 El Pujolar		
G01 Puig dels Jueus		

Fig. 2. Actuacions amb fitxa d'avaluació de l'impacte en salut al POUM de Vic  
Font: Elaboració pròpia

## 1.1.11 Planificació de la mobilitat de municipis veïns

### 1.1.11.1 Gurb

Les Normes subsidiàries de planejament vigents a Gurb varen ser aprovades a l'any 1981. A l'any 2003 es va fer una revisió d'aquestes normes.

A la zona més properes de al límit del terme municipal de Vic s'han fet diverses modificacions puntuals per tal de permetre nous desenvolupaments, tant industrials com residencials.

Al fet que Vic i Gurb presenten un continu urbà en pràcticament tot l'àmbit de sol urbà, pràcticament tot d'ús industrial, però també de residencial-esportiu, fa que els fluxos de mobilitat entre ells siguin elevats.

Les actuacions recentment executades i previstes d'execució amb incidència en la mobilitat permeten o bé estan encaminades a millorar la seguretat viària i fomenten la mobilitat activa.

Just en el límit del terme municipal entre els dos municipis, en el punt coincident amb el pas de la carretera de Gurb, de titularitat de la Diputació de Barcelona, aquesta ha realitzat obres d'ampliació del la infraestructura hidràulica i ha aprofitat per a ampliar la infraestructura de pas del torrent de manera que s'ha pogut habilitar una zona destinada al pas de vianants, inexistent fins al moment. Aquesta actuació doncs, millora l'accessibilitat i la seguretat de la mobilitat intermunicipal feta pels vianants.

Per altra banda, l'Ajuntament té prevista la construcció de la xarxa ciclable municipal que permet connectar la zona residencial amb la industrial i aquesta última entre si arribant al límit del terme municipal de Vic i permetent la connexió intermunicipal amb la zona industrial de Sot dels Pradals de la ciutat.

Aquesta actuació del municipi veí, juntament amb les propostes de connexió de carrils bicicleta intermunicipals i de connexió entre polígons industrials de Vic i aquests amb la zona residencial de la ciutat, permetran un canvi modal important en els desplaçaments entre municipis, sobretot per aquells desplaçaments per motiu laboral.

Continuant amb la millora de la xarxa ciclable, la construcció d'aquesta per la zona sud-oest del municipi de Gurb, permetrà connectar amb la futura xarxa ciclable prevista en el PMUS de Vic que connectarà la zona esportiva de la ciutat amb el centre d'aquesta. Permetent alhora connectar centres educatius i zones residencials d'ambdues ciutats, creant una extensa xarxa ciclable.

Aquestes connexions intermunicipals estan planificades en el Pla Director de la Bicicleta de la Plana de Vic que actualment està en fase d'aprovació.

### 1.1.11.2 Calldetenes

A l'any 1986 Calldetenes va aprovar les Normes subsidiàries de planejament. Després de diverses modificacions puntuals, a l'any 2005 van aprovar el Text Refós de les Normes Subsidiàries.

A l'any 2018 van tramitar un Avanç del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal i aquest any 2021 han iniciat les feines de redacció del POUM.

Dels tres escenaris establerts en aquest avanç de POUM, es considera que el millor escenari és el que proposa considerar totes les iniciatives aprovades o en curs en aquell moment però ajustar-les per adaptar-se a les coherències de projecte de ciutat i de territori, anar posant a disposició del sòl a mida de les necessitats reals d'ocupació i creixement de la població, amb un potencial de creixement de 2.072 habitants en un horitzó a 15 anys.

Pel que fa a la mobilitat, aquest es preveu reduir el predomini del vehicle privat motoritzat al poble i augmentar els desplaçaments a peu, bicicleta i transport públic.

Les actuacions previstes a la xarxa viària son completar la xarxa viària, connectant la variant a partir de les seves quatre rotondes amb eixos estructurants dins el nucli urbà, per tal de reduir la càrrega estructurant del carrer Gran.



Fig. 3. Estructura viària de l'escenari proposat de l'Avanç del POUM de Calldetenes  
Font: DIE de l'Avanç del POUM de Calldetenes

Actualment, s'han completat les connexions previstes de la xarxa estructurant primària i únicament queda per desenvolupar la vialitat de la zona industrial, situada la nord del municipi i que acabi d'actuar de xarxa estructurant d'aquesta zona a urbanitzar i doni continuïtat a la vialitat ja existent.

Per tal de treure càrrega estructurant al carrer Gran, ja hi ha aprovat el projecte constructiu de reurbanització d'aquest, el qual també inclou el tram de la carretera N-141d que està al terme municipal de Vic. Així doncs, els dos ajuntaments han treballat conjuntament les propostes i aprovació del projecte.

L'objectiu de la proposta és la pacificació del trànsit rodat motoritzat, l'augment d'espai pel vianant i la millora de les xarxes de serveis.

Les obres consisteixen en mantenir la bidireccionalitat del vial en el tram situat en el terme municipal de Vic, per tal de poder permetre l'accés i la sortida dels veïns i veïnes del barri de les Quatre estacions de Vic, que forma continu urbà amb la zona urbana de Calldetenes. La resta de vial, pertanyent a Calldetenes i que conforma el carrer Gran, passa a ser un vial de plataforma única i amb un únic carril de circulació amb sentit Calldetenes.

Aquest projecte representa la Fase 1, de 3 previstes per la transformació urbanística de l'eix format pel c. Gran i l'Av. Pau Casals.

Els fluxos de mobilitat en vehicle privat motoritzat i en transport públic entre Vic i Calldetenes es mantenen, tant d'entrada a Calldetenes a través de les diferents connexions de la variant o bé pel carrer Gran, així com també per vialitat de caràcter més veïnal accedint o sortint pel barri de les quatre estacions de Vic.

La mobilitat intermunicipal a peu i en bicicleta presenta algunes discontinuïtats que el PMUS preveu corregir, en consonància també amb el que estableix el Pla Director de la Bicicleta de la Plana de Vic que està en tràmit d'aprovació i que es va treballar conjuntament entre els ajuntaments.

### 1.1.11.3 Santa Eugènia de Berga

El planejament vigent a Santa Eugènia de Berga és el Text refós de les Normes urbanístiques de planejament general, aprovades a l'any 2005, que venien de la modificació i text refós de les Normes Subsidiàries de planejament, de l'any 1989.

Per la seva ubicació els principals fluxos de mobilitat amb Santa Eugènia són amb vehicle privat motoritzat, principalment per la carretera B-520. També hi havia un important flux de mobilitat pel denominat camí antic de Taradell. Aquest mateix camí és molt utilitzat per desplaçaments en bicicleta per motiu laboral. El camí té una secció que en alguns trams no arriba als 3 metres i té un gual sobre el riu Gurri amb una període curt de retorn, fent que en episodis de fortes pluges, s'inundi, i per tant, deixant-lo inutilitzat i/o bé representant un gran perill per als seus usuaris.

Per tal de millorar la seguretat viària del vial a l'any 2019 es va prohibir la circulació en vehicle privat motoritzat en els dos sentits de circulació i es treballa per a millorar la infraestructura hidràulica de la passera sobre el riu Gurri per evitar inundacions tant recurrents, així com millorar la senyalització durant episodis d'avingudes d'aigua.

Pel que fa als vehicles privats motoritzats, Santa Eugènia, a través del titular de la via ha pacificat el tram de travessera urbana amb elements que han de fer reduir la velocitat dels vehicles i l'establiment de passos de vianants.

Per la millora de la connexió amb bicicleta, hi ha hagut converses entre els dos ajuntaments per tal d'acordar les actuacions, i que es vagi en concordança amb el Pla Director de la Bicicleta de la Plana de Vic.

### 1.1.11.4 Altres plans amb incidència a la mobilitat

En consell comarcal d'Osona lidera la redacció del Pla Estratègic de la Bicicleta de la Plana de Vic que ha de ser el document de referència per a definir una xarxa de carrils bici per impulsar i fomentar la utilització de la bicicleta en els desplaçaments entre els habitants de la Plana, i planificar de manera conjunta, entre tots els municipis, les necessitats de tots i establir una base que serveixi per la redacció dels futurs projectes constructius dels nous carrils bici.

Per altra banda, des de l'Agència d'emprenedoria, Innovació i Coneixement (Creacció), s'està treballant per a definir un pla de mobilitat comarcal, que permeti caracteritzar la mobilitat laboral i quotidiana de la comarca i que serveixi per establir propostes de millora comunes i adaptades als fluxos ben definits de mobilitat intermunicipal comarcal. Actualment està en la fase de presa inicial de dades.

## 1.2 Contingut i estructura del PMUS de Vic

El PMUS de Vic s'estructura en nou grans apartats:

1. Introducció dels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (justificació de la redacció del Pla, objectius i metodologia de redacció).
2. Anàlisi territorial i socioeconòmic, on es fa una descripció de la situació del municipi i del seu entorn, una caracterització de la població, un anàlisi dels principals motors econòmics del municipi i la caracterització de la motorització.
3. Anàlisi de l'oferta, on s'analitza l'oferta de sistemes de mobilitat actual. En aquests sistemes s'inclouen els itineraris i les zones per a vianants, la xarxa de carrils bici existents, les xarxes de transport públic i els seus modes de transport, la jerarquització de la xarxa viària interna i externa del municipi i les seves principals característiques (sentits de circulació, tipologia d'interseccions, etc.) i l'aparcament.
4. L'objectiu de l'anàlisi de la demanda és caracteritzar les pautes de mobilitat en els diferents mitjans de transport. Aquesta anàlisi s'ha realitzat en base a les següents fonts de dades:
  - Dades aportades per les Administracions implicades en el Pla – Ajuntament de Vic, Diputació de Barcelona i Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea de Barcelona.

## 1.3 Antecedents

### 1.3.1 El procés participatiu ADVANCE (any 2016)



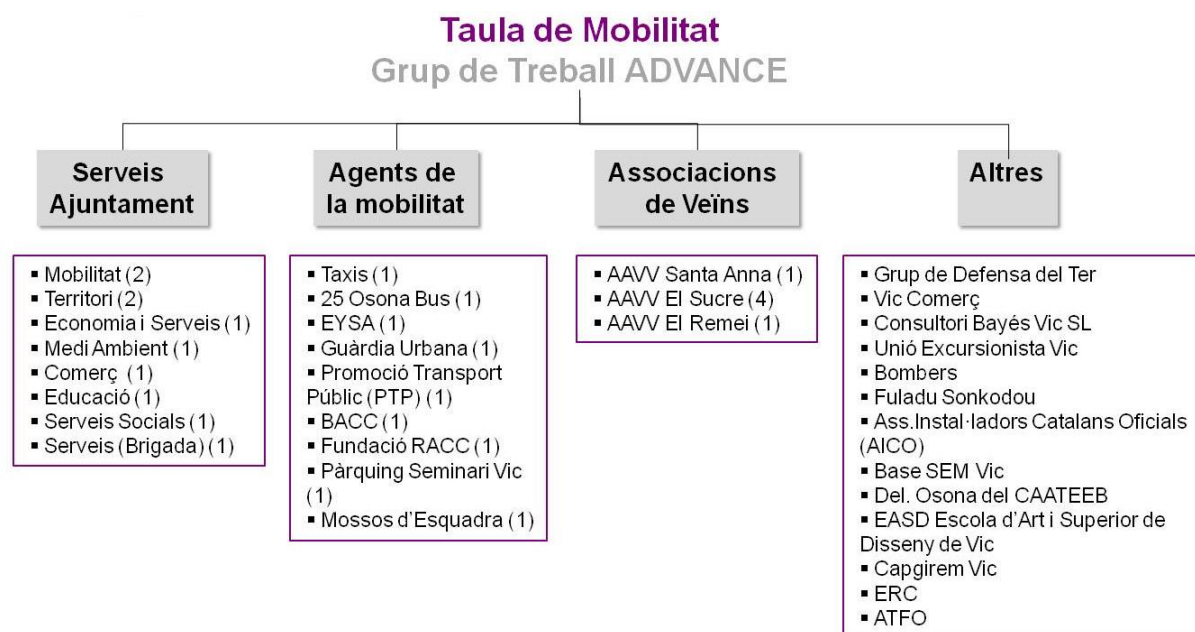
L'Ajuntament de Vic va organitzar l'any 2016 un **procés participatiu previ a la redacció del PMUS de Vic** per tal de definir les bases sobre les quals projectar el seu model de ciutat futur.

Aquest procés participatiu es va desenvolupar en base a una metodologia europea – la **certificació ADVANCE** –, una eina pràctica per a la millora dels PMUS que es va desenvolupar sota el paraigua del programa *Intelligent Energy Europe* (IEE) entre els anys 2011 i 2014 (<http://eu-advance.eu/>).

L'objectiu del procés ADVANCE és ajudar les ciutats a millorar tot el procés del desenvolupament del PMUS: des de la implicació dels ciutadans i les parts interessades, la definició d'una visió clara, la col·laboració entre diferents departaments municipals, etc.

El procés participatiu ADVANCE va ser la primera tasca de la nova **Taula de Mobilitat de Vic** (<https://www.vic.cat/viure-a-vic/mobilitat/taula-de-mobilitat/taula-de-mobilitat-de-vic>), un òrgan de consulta i participació ciutadana sectorial en l'àmbit de la mobilitat; un instrument que busca la col·laboració del teixit social de la ciutat per definir els eixos estratègics que han de definir la mobilitat sostenible a la ciutat de Vic.

En aquest procés participatiu hi van participar representants de diferents agents involucrats en el sistema de mobilitat de Vic:



El resultat final d'aquest procés participatiu va ser el consens de la **visió** i la **missió** del sistema de mobilitat de Vic a desenvolupar en el PMUS:

- La **Missió** consensuada amb els membres del Grup de Treball estableix que, “*Vic vol ser un ciutat on les persones siguin la referència del seu model de mobilitat*”.

- La **Visió** consensuada dels membres de la Taula de Mobilitat sobre com hauria de ser la ciutat de Vic d'aquí 10 anys és la següent: “*una ciutat sostenible, viva i feta a la mida de les persones*”.

En el marc del procés de participació ADVANCE també es van acordar les **línies estratègiques** que s'havien d'analitzar i/o incloure en el posterior desenvolupament del PMUS.

### 1.3.2 Els reptes de Vic en matèria de mobilitat

Durant el treball de redacció del Pla totes les parts implicades han identificat que les **línies estratègiques** identificades en el procés participatiu anterior eren, en essència, el conjunt de **reptes** que haurà de fer front la ciutat de Vic per tal de seguir avançant cap a un model de mobilitat sostenible en els propers anys:

- **Repte 1.** Millora xarxes de transport per afavorir una ciutat policèntrica

La ciutat de Vic s'ha organitzat històricament al voltant del Centre Històric, on es concentra bona part de l'activitat comercial, administrativa i social. L'alternativa a aquest model és la ciutat *policèntrica*:

- Una ciutat compacta que integri els diferents usos al voltant de petits centres.
- Aquests centres esdevenen llocs per trobar-se i socialitzar-se, on l'espai públic adquireix sentit per ell mateix i deixa de ser un simple espai de transició entre l'origen i la destinació dels desplaçaments quotidians.

- **Repte 2.** Carrers atractius, segurs, saludables i pensats per les persones

- Adaptar la gestió de l'espai públic per afavorir la mobilitat sostenible.
- Racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de transport disposi d'un àmbit adequat a llurs característiques.
- Alliberar els carrers de la sobrecàrrega que representa l'excés de mobilitat privada amb modes de transport motoritzats i en fomentar el repartiment equitatiu de l'espai.

- **Repte 3.** Millora de la competitivitat

Millorar la competitivitat de la ciutat a tots els nivells:

- Atracció de talent i desenvolupament de noves activitats econòmiques.
- Dinamisme i emprenedoria.
- Preparar la ciutat per als reptes de l'economia compartida i connectada.

- **Repte 4.** Governança i Educació cívica

- Sensibilitzar la ciutadania sobre els impactes ambientals del transport i informar-la sobre les seves diferents modalitats.
- Estimular un comportament ciutadà, en relació amb l'ús del vehicle, compatible amb el desenvolupament urbà sostenible, en particular amb la protecció de la qualitat de l'aire, la prevenció d'accidents de trànsit, la reducció d'emissió de gasos que provoquen l'efecte hivernacle i el consum racional dels recursos energètics.

Així doncs, la **Visió**, la **Missió** i els **Reptes** descrits en els apartats anteriors conformen els pilars sobre els quals el PMUS ha de desenvolupar la seva **Proposta** i **Objectius**.



## 1.4 La Proposta del PMUS de Vic

La Proposta del PMUS de Vic es defineix i estructura atenent a la Diagnosi efectuada sobre la situació actual del sistema de mobilitat urbana de Vic, així com a la visió, missió i reptes identificats i consensuats en el marc de la Taula de Mobilitat.

### 1.4.1 Principis

La Proposta del PMUS de Vic suposa posar al centre de la planificació de la mobilitat de Vic les necessitats de totes les persones d'acord amb els següents principis bàsics: *accessibilitat, seguretat, sostenibilitat, competitivitat i salut*.

- **Accessibilitat:** Millorar l'accessibilitat i l'autonomia per als col·lectius més vulnerables.
- **Seguretat:** Millorar la seguretat de les persones, afavorint la convivència entre tots els agents involucrats en el sistema de mobilitat urbana.
- **Sostenibilitat:** Reduir la contaminació, el soroll, les emissions de gasos d'efecte hivernacle i el consum d'energia.
- **Competitivitat:** Millorar la imatge de la ciutat i fer-la més atractiva.
- **Salut:** Reduir l'impacte de la mobilitat i el transport en la salut de les persones.

### 1.4.2 Objectius global del PMUS

Aquests principis inspiren els **Objectius** del PMUS de Vic, orientats a assolir un model de mobilitat sostenible en l'horitzó temporal del Pla (i més enllà). Els objectius del PMUS de Vic estan coordinats amb els del Pla Director de Mobilitat de l'àmbit SIMMB (pdM 2020-2025), l'instrument de planificació de referència de l'àmbit territorial de Vic. A més, el PMUS de Vic fa seus els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) de l'Agenda 2030 de Nacions Unides:

- **Objectiu 1. Mobilitat inclusiva i equitativa:** Afavorir la integració i interconnexió de les diferents xarxes de transport, millorant l'eficiència general del model de mobilitat de la ciutat.
- **Objectiu 2. Mobilitat segura:** Fomentar un model de mobilitat segura en què les persones siguin el centre del disseny de l'espai urbà
- **Objectiu 3. Mobilitat saludable i sostenible:** Crear les condicions que fomentin un transvasament modal cap als modes més sostenibles (a peu, en bicicleta i/o transport públic), contribuint a reduir l'impacte social i ambiental de la mobilitat.
- **Objectiu 4. Mobilitat intel·ligent i digital:** Impulsar un sistema de mobilitat intel·ligent i digital al servei de les necessitats de mobilitat de tota la ciutadania.
- **Objectiu 5. Millora de la gestió:** Elabora i utilitzar eines que permetin millorar la gestió interna de la mobilitat per tal de millorar el resultat i qualitat de les actuacions desenvolupades.

En el croquis següent s'ha representat la interconnexió entre tots els elements que conformen la Proposta del PMUS de Vic:

PMUS de Vic

Antecedents

#### Missió

Vic vol ser un ciutat on les persones siguin la referència del seu model de mobilitat

#### Visió

Vic ha de continuar sent una ciutat sostenible, una ciutat per les persones i una ciutat viva

#### Reptes

##### Repte 1. Millora xarxes de transport per afavorir ciutat policèntrica

La ciutat de Vic s'ha organitzat històricament al voltant del Centre Històric, on es concentra bona part de l'activitat comercial, administrativa i social.

L'alternativa a aquest model és la ciutat "policèntrica":

- Una ciutat compacta que integri els diferents usos al voltant de petits centres.
- Aquests centres esdevenen llocs per trobar-se i socialitzar-se, on l'espai públic adquireix sentit per ell mateix i deixa de ser un simple espai de transició entre l'origen i la destinació dels desplaçaments quotidians.

##### Repte 2. Carrers atractius, segurs, saludables i pensats per les persones

- Adaptar la gestió de l'espai públic per afavorir la mobilitat sostenible.

- Racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de transport disposi d'un àmbit adequat a llurs característiques.

- Alliberar els carrers de la sobrecàrrega que representa l'excés de mobilitat privada amb modes de transport motoritzats i en fomentar el repartiment equitatiu de l'espai.

##### Repte 3. Millora de la competitivitat

Millorar la competitivitat de la ciutat a tots els nivells:

- atracció de talent,
- noves activitats econòmiques,
- dinamisme i emprenedoria, etc.

Preparar la ciutat per als reptes de l'economia compartida i connectada.

##### Repte 4. Governança i Educació cívica

- Sensibilitzar la ciutadania sobre els impactes ambientals del transport i informar-la sobre les seves diferents modalitats.

- Estimular un comportament ciutadà, en relació amb l'ús del vehicle, compatible amb el desenvolupament urbà sostenible, en particular amb la protecció de la qualitat de l'aire, la prevenció d'accidents de trànsit, la reducció d'emissió de gasos que provoquen l'efecte hivernacle i el consum racional dels recursos energètics.

La Proposta del Pla es defineix i estructura atenent a la Diagnosi efectuada sobre la situació actual del sistema de mobilitat urbana de Vic, així com a la visió, missió i reptes identificats i consensuats en el marc de la Taula de Mobilitat. Així doncs, la Proposta del Pla suposa posar al centre de la planificació de la mobilitat de Vic les necessitats de totes les persones d'acord amb els següents principis bàsics: *accessibilitat, seguretat, sostenibilitat, competitivitat i salut*.

#### Principis

Accessibilitat	Seguretat	Sostenibilitat	Competitivitat	Salut
Millorar l'accessibilitat i l'autonomia per als col·lectius més vulnerables	Millorar la seguretat de les persones, afavorint la convivència entre tots els agents involucrats en el sistema de mobilitat urbana	Reduir la contaminació, el soroll, les emissions de gasos d'efecte hivernacle i el consum d'energia	Millorar la imatge de la ciutat i fer-la més atractiva	Reduir l'impacte de la mobilitat i el transport en la salut de les persones

Aquests principis inspiren els **Objectius** del PMUS de Vic, orientats a assolir un model de mobilitat sostenible en l'horitzó temporal del Pla (i més enllà). Els objectius del PMUS de Vic estan coordinats amb els del Pla Director de Mobilitat de l'àmbit SIMMB (pdM 2020-2025), l'instrument de planificació de referència de l'àmbit territorial de Vic. A més, el PMUS de Vic fa seus els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) de l'Agenda 2030 de Nacions Unides.

#### Objectius

Mobilitat inclusiva i equitativa	Mobilitat segura	Mobilitat saludable i sostenible	Mobilitat intel·ligent i digital
Afavorir la integració i interconnexió de les diferents xarxes de transport, millorant l'eficiència general del model de mobilitat de la ciutat	Fomentar un model de mobilitat segura en què les persones siguin el centre del disseny de l'espai urbà	Crear les condicions que fomentin un transvasament modal cap als modes més sostenibles (a peu, en bicicleta i/o transport públic), contribuint a reduir l'impacte social i ambiental de la mobilitat	Impulsar un sistema de mobilitat intel·ligent i digital al servei de les necessitats de mobilitat de tota la ciutadania

## 2 ESTUDI D'ALTERNATIVES

### 2.1 Definició d'alternatives

Les alternatives d'estudi que es presenten a continuació estimen diferents escenaris possibles d'evolució de la mobilitat urbana a Vic durant el període de vigència del Pla. Es proposen tres alternatives, que es diferencien en el seu impacte sobre el repartiment modal de la ciutat en funció de diferents paràmetres (tipologia d'actuacions a implementar, grau d'execució, viabilitat tècnica i econòmica, coordinació amb el planejament vigent i amb altres Administracions, etc.).

#### Alternativa 1 (horitzó temporal +6 anys):

Aquesta alternativa és la que preveu un canvi menor en el repartiment modal. Es proposa dur a terme mesures que promoguin la mobilitat sostenible per tal d'atreure l'usuari del vehicle privat cap als modes de transport més sostenibles (mesures *pull*), però sense un grau equivalent de desenvolupament de les mesures restrictives pel vehicle privat (mesures *push*).

Per exemple, en aquesta alternativa es proposa actuar en l'educació cívica, per tal de promoure costums més sostenibles pel que fa a la mobilitat i millorar la convivència a l'espai públic.

Respecte el repartiment modal actual del municipi, es preveu que aquestes mesures provoquin una reducció de 3 punts percentuals en el percentatge d'ús del vehicle privat pels desplaçaments interns dels residents, que es repartiran entre el transport públic (+0,5 punts) i els modes no motoritzats (+2,5 punts). Pel que fa als desplaçaments externs dels residents, es preveu que els modes no motoritzats mantinguin la seva quota modal actual i el vehicle privat perdi 2 punts percentuals en favor del transport públic.

ESCENARI OBJECTIU 2024. ALTERNATIVA 1								
Mobilitat	Mitjans de transport						Total	
	Vehicle privat		No motoritzats		Transport públic			
	viatges	%	viatges	%	viatges	%	viatges	%
<b>Interna</b>	34.455	31,0%	73.911	66,5%	2.779	2,5%	111.144	<b>72,3%</b>
<b>Connexió i externs</b>	34.003	80,0%	2.975	7,0%	5.525	13,0%	42.503	<b>27,7%</b>
<b>Total</b>	<b>68.457</b>	<b>44,6%</b>	<b>76.886</b>	<b>50,0%</b>	<b>8.304</b>	<b>5,4%</b>	<b>153.647</b>	<b>100,0%</b>

Fig. 25. Repartiment modal de l'escenari objectiu 2024 – Alternativa 1.  
Font: Elaboració pròpia.

#### Alternativa 2 (horitzó temporal +6 anys):

L'alternativa 2 preveu un impacte en el repartiment modal major que l'anterior alternativa en termes de major mobilitat sostenible. Les actuacions que es proposen són una barreja entre mesures *push* i mesures *pull*, donant lloc a paquets integrats de mesures que maximitzen el seu impacte positiu.

És a dir, adaptar les xarxes de transport al model de mobilitat sostenible, millorant l'accessibilitat de la xarxa de vianants, potenciant la bicicleta com a mode de transport quotidià (ampliant la xarxa de carrils bici i d'aparcament), desenvolupant una estratègia de pacificació del trànsit, i creant els mecanismes de governança necessaris per avançar cap a un model de mobilitat més sostenible. En aquesta alternativa es considera que s'hauran pogut desenvolupar alguns de les actuacions urbanístiques previstes al POUM, però que les grans infraestructures de transport no s'hauran pogut completar durant el període de vigència del Pla.

Respecte el repartiment modal actual del municipi, es preveu que aquestes mesures provoquin una reducció de 6 punts percentuals en el percentatge d'ús del vehicle privat pels desplaçaments interns dels residents, que es repartiran entre el transport públic (+1 punts) i els modes no motoritzats (+5

punts). Pel que fa als desplaçaments externs dels residents, es preveu que els modes no motoritzats mantinguin la seva quota modal actual i el vehicle privat perdi 6 punts percentuals en favor del transport públic.

ESCENARI OBJECTIU 2024. ALTERNATIVA 2								
Mobilitat	Mitjans de transport						Total	
	Vehicle privat		No motoritzats		Transport públic			
	viatges	%	viatges	%	viatges	%	viatges	%
<b>Interna</b>	31.120	28,0%	76.689	69,0%	3.334	3,0%	31.120	<b>72,3%</b>
<b>Connexió i externs</b>	32.302	76,0%	2.975	7,0%	7.226	17,0%	32.302	<b>27,7%</b>
<b>Total</b>	<b>63.423</b>	<b>41,3%</b>	<b>79.665</b>	<b>51,8%</b>	<b>10.560</b>	<b>6,9%</b>	<b>63.423</b>	<b>100,0%</b>

Fig. 26. Repartiment modal de l'escenari objectiu 2024 – Alternativa 2.  
Font: Elaboració pròpia.

#### Alternativa 3 (horitzó temporal +6 anys):

L'alternativa 3 és la que preveu un major canvi del repartiment modal dels residents cap a modes sostenibles. Aquesta alternativa preveu que s'executin durant el període de vigència del Pla totes aquelles infraestructures previstes en el planejament vigent (desdoblament de la via ferroviària entre Montcada i Reixac i Vic, nou punt d'intermodalitat al sud de Vic, etc.) i els canvis urbanístics de més entitat previstos al POUM del municipi (integració de grans eixos viaris a la trama urbana, aparcaments paisatgístics, etc.).

Respecte el repartiment modal actual del municipi, es preveu que aquestes mesures provoquin una reducció de 9 punts percentuals en el percentatge d'ús del vehicle privat pels desplaçaments interns dels residents, que es repartiran entre el transport públic (+3 punts) i els modes no motoritzats (+6 punts). Pel que fa als desplaçaments externs dels residents, es preveu que els modes no motoritzats mantinguin la seva quota modal actual i el vehicle privat perdi 9 punts percentuals en favor del transport públic.

ESCENARI OBJECTIU 2024. ALTERNATIVA 3								
Mobilitat	Mitjans de transport						Total	
	Vehicle privat		No motoritzats		Transport públic			
	viatges	%	viatges	%	viatges	%	viatges	%
<b>Interna</b>	27.786	25,0%	77.801	70,0%	5.557	5,0%	111.144	<b>72,3%</b>
<b>Connexió i externs</b>	32.302	73,0%	2.975	7,0%	7.226	20,0%	42.503	<b>27,7%</b>
<b>Total</b>	<b>60.088</b>	<b>39,1%</b>	<b>80.776</b>	<b>52,6%</b>	<b>12.783</b>	<b>8,3%</b>	<b>153.647</b>	<b>100,0%</b>

Fig. 27. Repartiment modal de l'escenari objectiu 2024 – Alternativa 3.  
Font: Elaboració pròpia.

## 2.2 Alternativa seleccionada

Tot i la incorporació als PMUS de mesures que busquen reduir l'ús del vehicle privat i promoure altres modes de transport amb menor impacte ambiental, ateses les tendències històriques en el model de mobilitat, la inèrcia existent pel que fa a l'ordenació del territori i l'urbanisme, la cultura de la mobilitat dominant i altres condicionaments, es pot afirmar que els canvis substancials en el repartiment modal són molt difícils d'aconseguir.

En aquest sentit, assolir el canvi modal proposat a l'alternativa 3 requeriria de la confluència de molts factors que no depenen exclusivament de l'Administració local encarregada d'executar el Pla (disponibilitat financera i/o pressupostària, coordinació entre els diferents agents implicats i Administracions, etc.). És per aquest motiu que s'ha descartat l'alternativa 3 presentada anteriorment com a alternativa viable i possible en els propers 6 anys.

Pel que fa a l'alternativa 1, es tracta d'un escenari força tendencial respecte la situació actual, en el qual no es duen a terme grans actuacions en l'àmbit de la mobilitat. S'ha considerat que aquesta alternativa no resulta realista si es té en compte que l'Ajuntament de Vic ha demostrat la seva implicació en l'adopció continua de mesures per promoure la mobilitat sostenible i actualment es troba redactant un PMUS amb el mateix objectiu. Per tant, s'ha descartat l'alternativa 1 per considerar-se massa conservadora.

En canvi, es considera que en l'alternativa 2 es verifiquen un conjunt de condicions que fan assolibles els objectius del PMUS en els propers 6 anys:

- Inclusió de totes les categories de mesures (mobilitat per als vianants, ciclistes, gestió de la xarxa viària existent, etc.).
- Aplicació de tota la gamma de mesures en cada categoria.
- Combinació coherent de mesures d'estímul (*pull*) i mesures de dissuasió (*push*).
- Encaix de les mesures en les polítiques d'altres administracions.
- Integració de la política de mobilitat en altres polítiques municipals, especialment amb el planejament urbanístic (a través de la coordinació amb el POUM).
- Coherència de les actuacions previstes des del punt de vista de la programació i el finançament.
- Garanties de participació ciutadana en l'elaboració del pla i en la seva posterior implementació i seguiment a través de la Taula de Mobilitat.
- Adequació dels mecanismes de seguiment i avaluació.

És per aquests motius que l'alternativa seleccionada pel present PMUS és la segona (Alternativa 2). Es preveu que la ciutat desenvolupi un conjunt d'actuacions i millores infraestructurals en favor de la promoció dels modes de transport sostenibles i d'actuacions que penalitzin l'ús del vehicle privat. Amb tot, es preveu que la quota modal del vehicle privat a la fi del període de vigència del Pla hagi disminuït en favor del transport públic i els modes no motoritzats.

## 2.3 Assoliment dels objectius del pdM del SIMMB 2020-2025

Els objectius del pdM 2020-2025 són entesos com les fites que es considera necessari assolir en l'horitzó temporal del pdM i són els següents:

- Mobilitat saludable i sostenible
- Mobilitat eficient i productiva
- Mobilitat segura i fiable
- Mobilitat inclusiva i equitativa
- Mobilitat intel·ligent i digital

Les propostes d'actuació de l'alternativa triada en el present PMUS es troben alineades amb els objectius del pdM del SIMMB 2020-2025 i permeten assolir-los. Això és degut a que els objectius i principis del PMUS corresponen amb els del pdM, en horitzons temporals gairebé iguals.

Dels cinc objectius del pdM, quatre es troben també presents en els objectius del PMUS (mobilitat saludable i sostenible (Mobilitat saludable i sostenible, mobilitat segura, mobilitat inclusiva i equitativa i mobilitat intel·ligent i digital). Pel que fa a l'objectiu del pdM de "mobilitat eficient i productiva", el PMUS incorpora aquest aspecte com un dels seus principis (competitivitat).

Les propostes d'actuació del PMUS han de servir per assolir aquests objectius, i per tant, també els del pdM del SIMMB 2020-2025.

Pel que fa a la comparació entre el repartiment modal de la mobilitat dels residents de Vic previst en el PMUS pels propers anys amb el previst en el pdM del SIMMB, s'observa que en l'escenari objectiu pel 2024 del PMUS, el percentatge de desplaçaments no motoritzats serà fins i tot superior a la mitjana prevista en el pdM del SIMMB per l'any 2025, sobretot gràcies al pes d'aquest mode en els desplaçaments interns. En canvi, la quota modal del vehicle privat prevista en l'escenari objectiu 2024 del PMUS és superior a la prevista en el pdM, degut al pes dels desplaçaments de connexió. Finalment, les previsions del PMUS no arriben tampoc a la quota modal del transport públic prevista pel pdM, fet que és degut a que en els desplaçaments interns aquest mode de transport gairebé no s'utilitza, sinó que hi ha més quota pels modes no motoritzats.

ESCENARI OBJECTIU 2024. ALTERNATIVA 2 - PMUS								
Mobilitat	Mitjans de transport						Total	
	Vehicle privat		No motoritzats		Transport públic			
	viatges	%	viatges	%	viatges	%	viatges	%
<b>Interna</b>	31.120	28,0%	76.689	69,0%	3.334	3,0%	111.144	<b>72,3%</b>
<b>Connexió i externs</b>	32.302	76,0%	2.975	7,0%	7.226	17,0%	42.503	<b>27,7%</b>
<b>Total</b>	<b>63.423</b>	<b>41,3%</b>	<b>79.665</b>	<b>51,8%</b>	<b>10.560</b>	<b>6,9%</b>	<b>153.647</b>	<b>100,0%</b>

Fig. 28. Repartiment modal de l'escenari objectiu 2024 – Alternativa 2.  
Font: Elaboració pròpia.

ESCENARI OBJECTIU 2025 - pdM del SIMMB								
Mobilitat	Mitjans de transport						Total	
	Vehicle privat		No motoritzats		Transport públic			
	viatges	%	viatges	%	viatges	%	viatges	%
<b>Total</b>	<b>6.564.276</b>	<b>33,1%</b>	<b>9.278.712</b>	<b>46,9%</b>	<b>3.961.339</b>	<b>20,0%</b>	<b>19.804.327</b>	<b>100,0%</b>

Fig. 29. Repartiment modal de l'escenari objectiu 2025 del pdM del SIMMB 2020-2025.  
Font: pdM del SIMMB 2020-2025.

### 3 PROGRAMA D'ACTUACIONS

Aquest document recull les propostes tant tècniques com participades en format fitxa que donen resposta als objectius del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Vic.

Les actuacions contemplades en aquest document donen resposta als problemes o mancances detectats a la Diagnosi del present PMUS des d'una vessant realista i viable tant tècnica com econòmicament.

Les propostes estan agrupades en funció del reptes al qual contribuiran a donar resposta.

#### 3.1 Estructura de les fitxes d'actuacions

Totes les propostes que s'expliquen a continuació es presenten de la mateixa manera, en un format de fitxa que inclou diversos aspectes:

- Repte
- Títol de la proposta
- Objectiu: s'indica quin/s dels objectius de l'apartat 1.3.2 anterior ajudarà a assolir cada proposta.
- Descripció de l'actuació: es descriu la proposta en detall i en els casos en què és possible, s'acompanya amb un mapa.
- Àmbit d'actuació: en aquest apartat s'indica si l'actuació proposada és de dissuasió de l'ús dels modes de transport contaminants o d'impuls d'ús dels modes sostenibles. A més, s'indica en una escala de l'1 al 5 quin és el potencial de canvi modal de l'actuació en qüestió.
- Indicadors: per cada proposta s'han acordat uns indicadors que permetin a l'Ajuntament valorar i quantificar l'estat d'execució de la mesura i el seu èxit.
- Zona d'actuació: s'indica quin és l'àmbit en el que s'actuarà.
- Responsables i agents involucrats: s'esmenten els responsables o agents involucrats en l'execució de l'actuació.
- Horitzó temporal: totes les actuacions s'han classificat temporalment en funció de les previsions en tres horitzons temporals. Les fases 1 i 2 es troben dins de l'horitzó temporal del PMUS (6 anys) i les mesures programades per la fase 3 es proposa que es duquin a terme fora de l'horitzó temporal del Pla.
  - ◊ Fase 1 (fins al 3r any)
  - ◊ Fase 2 (del 4t al 6è any)
  - ◊ Fase 3 (posterior al 6è any)
- Cost: s'indica el cost aproximat de la mesura. En molts casos, quan les mesures són difícils de pressupostar ja que s'han de desenvolupar encara, s'hi indica els preus unitaris de cada acció.

#### 3.2 Caracterització de les actuacions

El Pla consta de 36 actuacions repartides classificades segons les diferents línies de treball que conformen els 4 grans reptes del present pla.

Codi repte	Repte	Línia	Codi	Actuació
1	MILLORA DE LES XARXES DE TRANSPORT PER AFAVORIR UNA CIUTAT POLICÈNTRICA	Adaptar les xarxes de transport al model de mobilitat sostenible que es proposa al PMUS	1.1	Nova jerarquització de les xarxes de transport del municipi
			1.2	Desplegar la regulació de l'aparcament
		Aplicar criteris d'accessibilitat universal a la xarxa de vianants	1.3	Millorar l'accessibilitat de la xarxa de vianants
			1.4	Resoldre el punt més crític d'accessibilitat de cada barri
		Potenciar la bicicleta com a mode de transport quotidià	1.5	Programa de connexió de les vies ciclistes existents
			1.6	Millorar la connexió en bicicleta amb els Polígons Industrials del municipi
			1.7	Millorar la xarxa d'aparcaments de bicicleta
			1.8	Connexió de la xarxa d'itineraris supramunicipals de connexió en bicicleta
2	CARRERS ATRACTIUS, SEGURS, SALUDABLES I PENSATS PER LES PERSONES	Millorar la qualitat de l'espai públic (carrers pensats per les persones)	2.1	Desenvolupar unes Directrius / Recomanacions pel disseny de la via pública
			2.2	Programa de pacificació del trànsit i creació d'eixos de convivència
			2.3	Millorar l'accessibilitat de les parades de transport públic
		Millorar la seguretat (carrers segurs)	2.4	Implementar les actuacions previstes al Pla Local de Seguretat Viària (PLSV 2020-2023) per resoldre els punts / trams de concentració d'accidents
			2.5	Analitzar la conversió de carrers de doble sentit a vies de sentit únic
			2.6	Pacificació al voltant de tots els centres escolars
			2.7	Redacció d'un estudi d'avaluació dels passos de vianants existents
		Integrar grans vies a la trama urbana (carrers)	2.8	Integració urbanística de l'Eix Onze de Setembre
			2.9	Integració urbanística de la carretera de Gurb

Codi	Repte	Línia atractius)	Codi	Actuació
			2.10	Transformació urbanística i de la mobilitat de l'eix rda. Francesc Camprodon - av. Sant Bernat Calbó
3	MILLORAR LA COMPETITIVITAT	Promoure noves infraestructures de mobilitat	3.1	Completar la circumval·lació sud de Vic
			3.2	Crear aparcaments de dissuasió als principals accessos viaris de la ciutat
			3.3	Instar al desdoblament de la via ferroviària entre Montcada i Ripoll (PDM i PDI)
			3.4	Creació d'un nou punt d'intermodalitat al sud de Vic
			3.5	Creació d'un aparcament per a camions als polígons
			3.6	Creació d'un aparcament intermodal (Patk&Ride)
		Mantenir l'atractiu de Vic com a pol atractor econòmic i social	3.7	Desenvolupar l'estratègia SMART City de Vic en l'àmbit de la mobilitat urbana
			3.8	Ampliació del nombre de places de càrrega i descàrrega Z-DUMA
			3.9	Noves formes de Distribució Urbana de Mercaderies
			3.10	Desenvolupar les directrius de l'Estudi de Mobilitat i Comerç
			3.11	Implantar Zones de Baixes Emissions
			3.12	Desemvolupar un estudi/estratègia de mobilitat als polígons industrials
		Preveure les necessitats associades a les noves formes de mobilitat	3.13	Promoció de la renovació de la flotes de vehicles municipals per a vehicles més sostenibles
			3.14	Fomentar la mobilitat compartida i/o col·laborativa
			3.15	Adaptar el servei de transport públic urbà a les noves necessitats
			3.16	Millora de la xarxa de punts municipals de recàrrega elèctrica de vehicles
4	GOVERNANÇA I EDUCACIÓ CÍVICA	--	4.1	Educació per la mobilitat segura
			4.2	Promoció de la mobilitat activa, sostenible i saludable

Aquestes actuacions han estat seleccionades per a complir amb els objectius marcats pel present Pla de mobilitat urbana sostenible de la ciutat i exposats anteriorment.

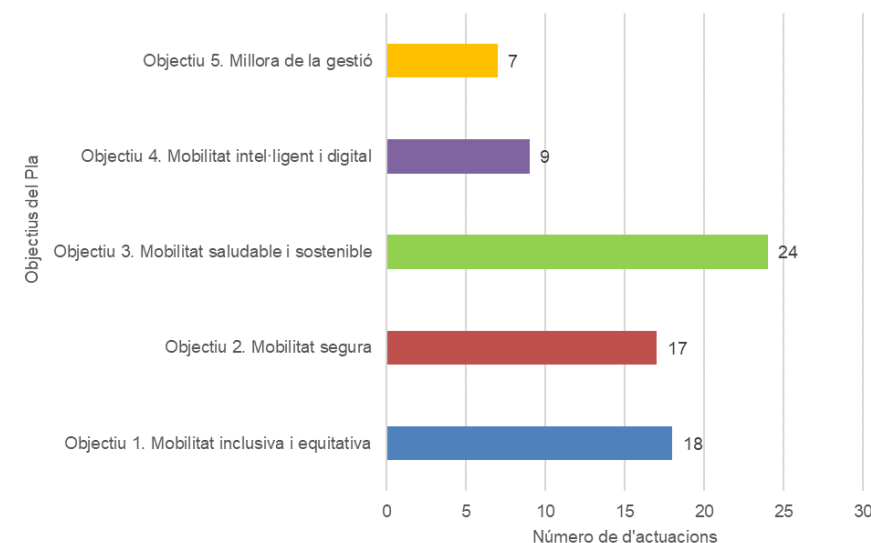


Fig. 4. Número d'actuacions relacionades segons objectiu del PMUS que permeten assolir. Font: Elaboració pròpia.

Amb nombres absoluts la majoria de les actuacions estan destinades a assolir l'objectiu 3 de mobilitat saludable i sostenible (23), l'objectiu 1, que busca obtenir una mobilitat més accessible i igualitària per a tothom (18), i l'objectiu 2 amb el repte d'obtenir una mobilitat segura (17).

Observant els objectius complets per a cada una de les actuacions s'observa que la gran majoria de les actuacions permeten complir o assolir més d'un objectiu a la vegada.

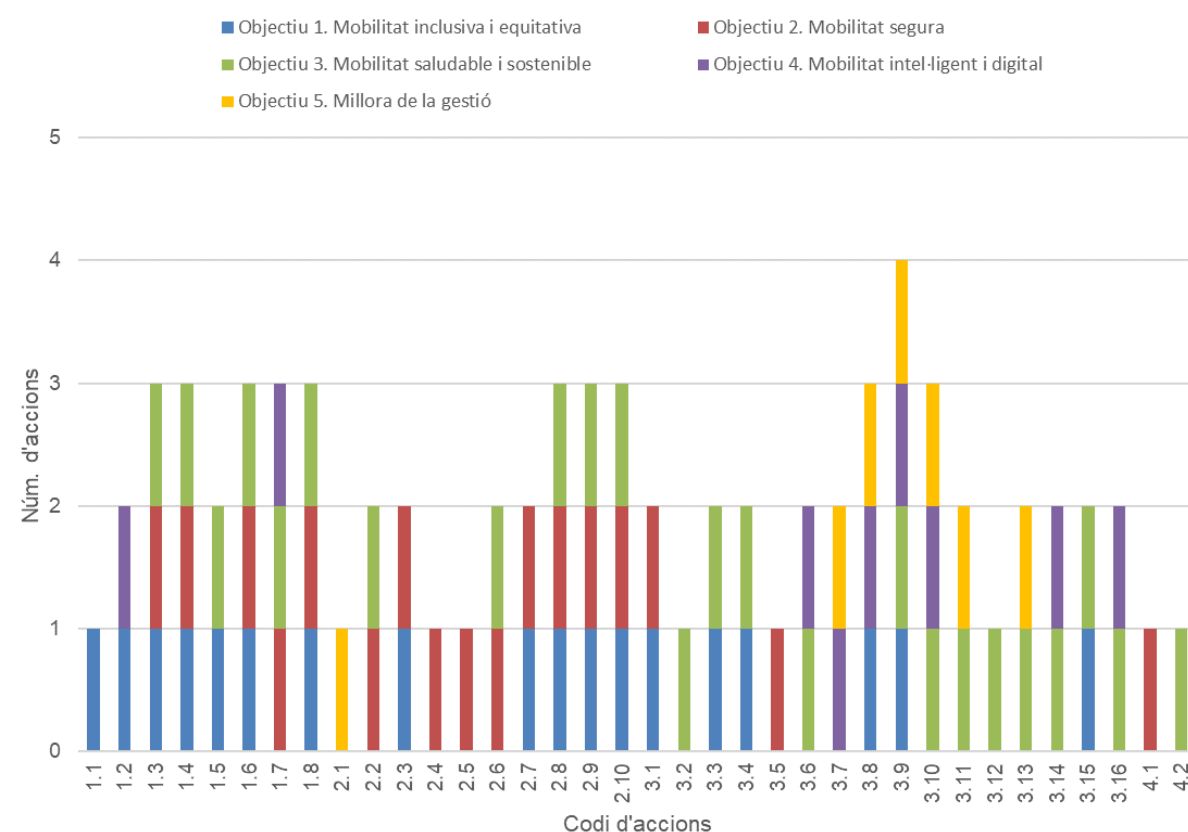


Fig. 5. Objectiu del PMUS que permeten assolir cada actuació en concret. Font: Elaboració pròpia.

### 3.3 Avaluació de l'assoliment dels objectius ambientals

Totes les actuacions del Pla permeten complir un o més d'un dels objectius ambientals proposats del propi Pla.

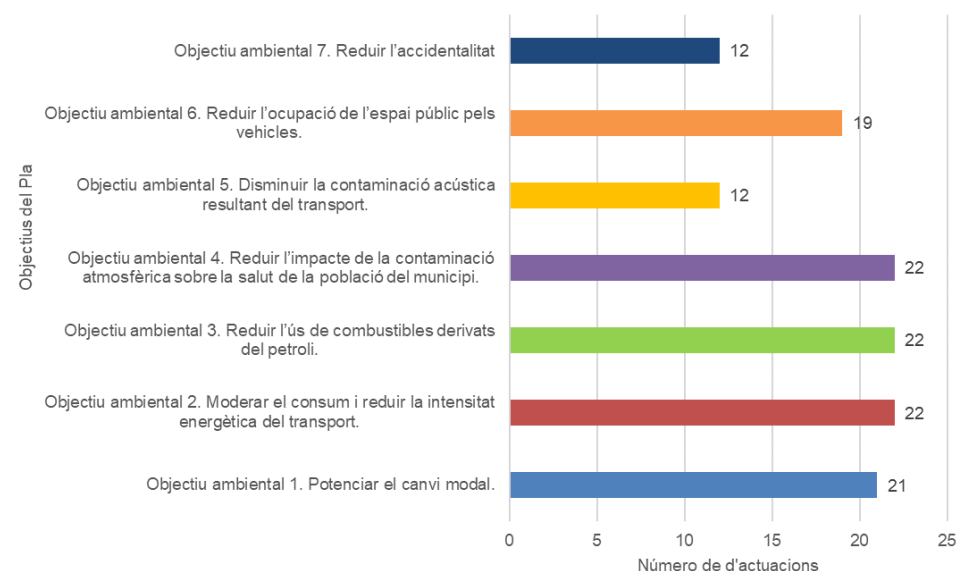


Fig. 6. Número d'actuacions relacionades segons objectiu ambiental del PMUS que permeten assolir. Font: Elaboració pròpia.

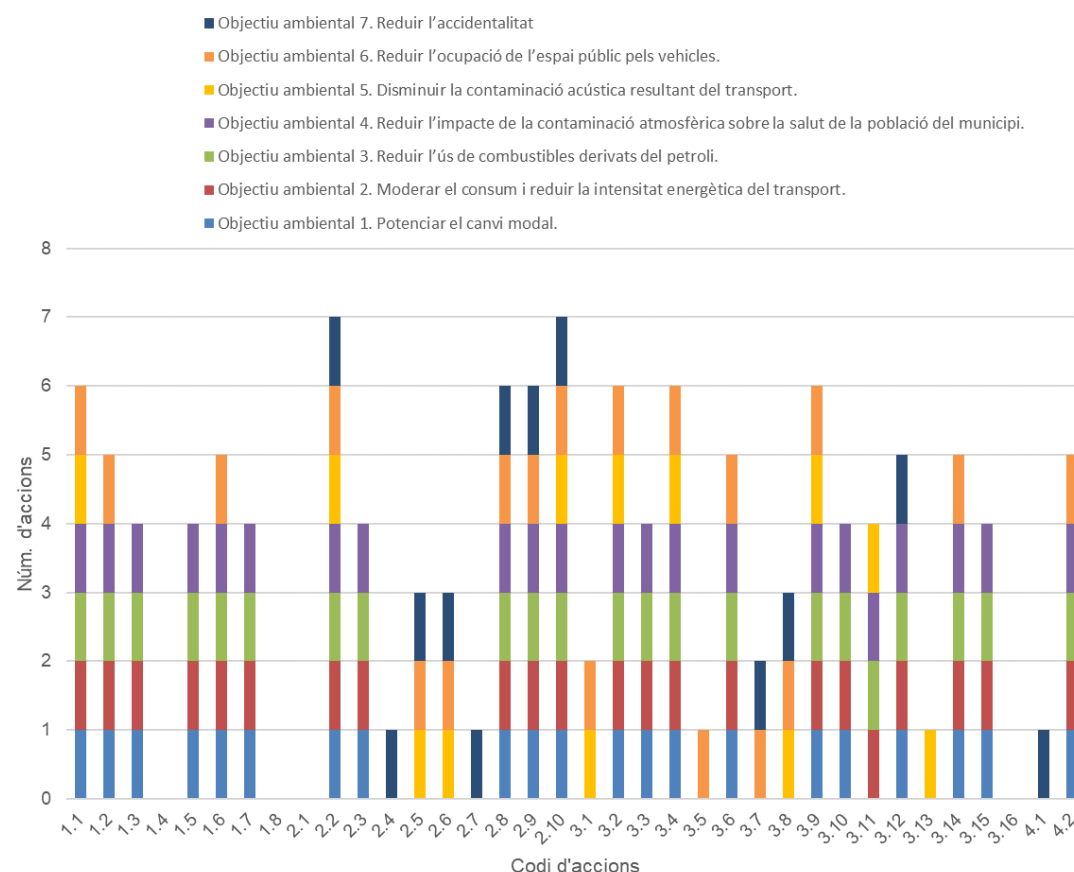


Fig. 7. Objectiu ambiental del PMUS que permeten assolir cada actuació en concret. Font: Elaboració pròpia.

Com es descrivia en l'objectiu ambiental 1, de "Potenciar el canvi modal", tot canvi modal que suposi un traspàs d'usuaris des de mitjans de transport privats i mecanitzats, com els cotxes o les motocicletes, cap a mitjans de transport no motoritzat, com els viatges a peu o en bicicleta, o col·lectius, el transport públic, és una de les principals mesures per racionalitzar els consums energètics, que persegueix l'objectiu ambiental 2 i reduir les emissions de contaminants que persegueix l'objectiu ambiental 4. Afegir també, que bona part de la reducció de les emissions contaminants passa per a reduir l'ús de combustibles derivats del petroli (objectiu ambiental 3) i l'altre part s'aconsegueix racionalitzant l'ús del vehicle privat motoritzat, que a la seva vegada permet reduir contaminació acústica, el risc d'accidentalitat i l'ocupació que aquest mode de transport fa de l'espai públic (objectius 5, 7 i 6).

Així doncs, l'execució de pràcticament cada una de les actuacions previstes al pla permetrà contribuir a l'assoliment dels objectius ambientals.

A l'apartat 5.3 d'aquest document ambiental estratègic es justifiquen els valors objectiu establerts per aquest Pla.

### 3.4 Avaluació del grau d'assoliment dels objectius de referència del pdM

En la redacció del Pla de Mobilitat de Vic s'han tingut en compte els objectius fixats pels documents normatius de rang superior com els definits a les Directrius Nacionals de Mobilitat, al Pla de l'energia i el canvi climàtic de Catalunya 2012-2020 i al Pla director de mobilitat de l'àmbit del SIMMB 2020-2025.

EL Pla d'actuacions també està completament alineat amb els eixos i les actuacions establertes en el Pla director de mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona, adaptats a l'escala municipal i que permeten assolir els objectius i indicadors establerts pels àmbits o corredors dels que forma part la ciutat:

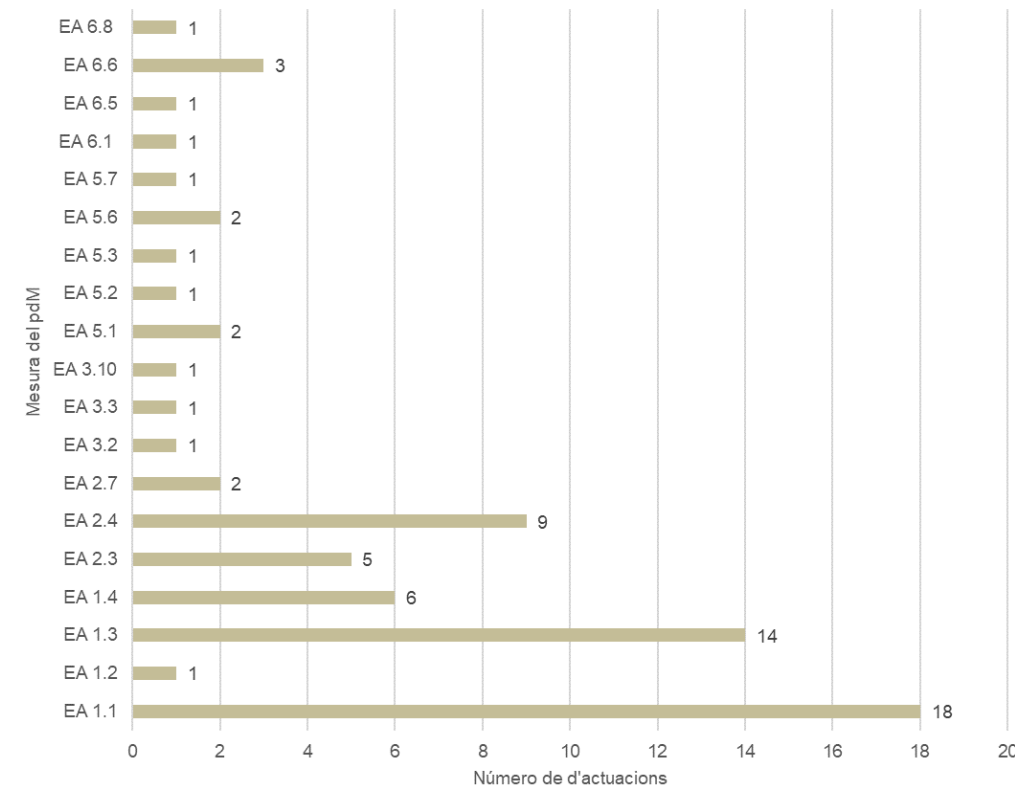


Fig. 8. Número d'actuacions relacionades segons mesures del pdM. Font: Elaboració pròpia.

No obstant, el Pla d'actuació del PMUS de Vic també permet complir amb els objectius establerts per a altres mesures del pdM i contribuir així, per una banda, a complir amb els objectius fixats pel mateix pdM i per altra banda, a aconseguir una mobilitat més sostenible, segura i saludable.

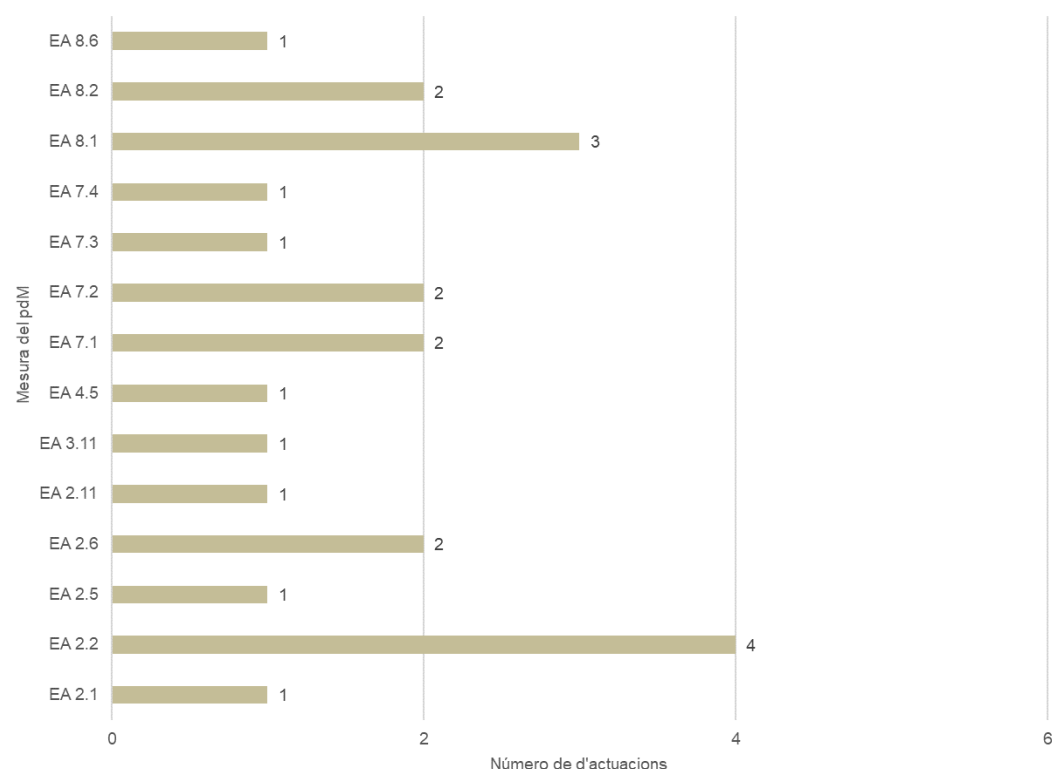


Fig. 9. Número d'altres actuacions relacionades segons mesures del pdM. Font: Elaboració pròpia.

Així mateix, també s'alinea amb els objectius de desenvolupament sostenible.

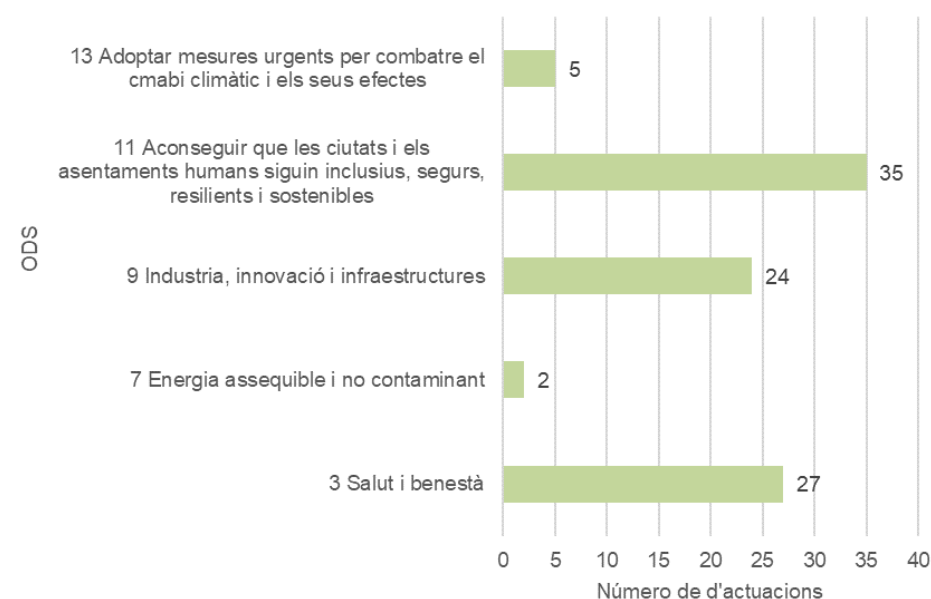


Fig. 10. Número d'actuacions relacionades amb cada ODS. Font: Elaboració pròpia.

### 3.5 Indicadors de seguiment del Pla

Per tal d'avaluar l'execució del pla de mobilitat urbana sostenible de Vic, i d'aquesta manera, l'assoliment dels objectius marcats pel propi pla i així els d'altres plans d'àmbit superior, es recull una sèrie d'indicadors fàcilment avaluable.

Cada fitxa d'actuació disposa de l'indicador concret que permet avaluar el seu grau d'execució. L'avaluació de tots ells permetrà, alhora, avaluar el grau d'execució del Pla. Per a aquesta avaluació global també es preveu ampliar la llista d'indicadors, a calcular tri-anualment, coincidint amb les fases d'execució proposades en el Pla.

Els següents indicadors estan pensats per a ser avaluats de forma anual.

Indicador	Descripció de l'indicador
Acció realitzada o no	
% de voreres no accessibles	km vorera d'amplada de inferior a 1,5 m x 100 / km totals de vorera
% de dèficit de passos de vianants	km vorera d'amplada inferior a 1,8 m x 100 / km totals de vorera
% de passos de vianants accessibles	Passos vianants senyalitzats x 100 / Passos de vianants necessaris
Número d'actuacions específiques realitzades	Passos vianants adaptats x 100 / Passos vianants senyalitzats
% de vials ciclables totals	Número d'actuacions puntuals realitzades/any
Nombre de polígons amb accés a xarxa ciclable	Km de vials ciclables totals x 100 / km de vials totals
Nombre de municipis limítrofs amb accés a xarxa ciclable	Nombre de polígons amb accés a vies ciclistes / Nombre total de polígons del municipi
Índex de places d'aparcaments per a bicicletes per habitant	Nombre de municipis limítrofs amb accés a vies ciclistes / Nombre total de municipis limítrofs
Índex de places d'aparcament per a bicicletes en aparcaments soterrats	Places aparcament bicicletes x 1000 / Població total (inclou aparcament d'ús públic fins i fora de via pública)
Nombre de places d'aparcament segures a l'Estació i centres esportius	Places per a bicicletes en aparcaments soterrats x 1000 / Població total
% de vials pacificats	--
% de vials amb velocitat màxima limitada a 30 km/h	Km. de vials pacificats (illes de vianants, S-28, vials exclusiu per a vianants) x 100 / km totals de vials.
% d'eixos cívics creats	Xarxa viària amb velocitat limitada a 30 km/h (km) x 100 / Xarxa viària total (km)
	Km d'eixos cívics executats x 100 / km totals d'eixos cívics previstos

Indicador	Descripció de l'indicador
% de parades de bus accessibles	Nombre de parades de bus amb vorera accessible x 100 / Nombre de parades servei bus totals
% de parades amb espai d'embarcament accessible	Nombre de parades de bus amb espai d'embarcament accessible x 100 / Nombre de parades servei bus totals
% de parades amb informació del servei disponible	Nombre de parades de bus amb informació del servei disponible x 100 / Nombre de parades servei bus totals
Índex d'accidentalitat urbana	Víctimes mortals àmbit urbà x 1000 / Població total
Índex d'accidents amb víctimes en àmbit urbà	Accidents amb víctimes àmbit urbà x 1000 / Població total
Índex de víctimes vianants en àmbit urbà	Víctimes vianants àmbit urbà x 100 / Víctimes totals
% de vials de sentit únic	km de vies veïnals de sentit únic x 100 / km de vies veïnals totals
% d'entorns escolars pacificats	Nombre de centres escolars amb entorns pacificats x 100 / Nombre total de centres escolars a Vic
Grau d'integració urbana de l'Eix Onze de Setembre	Km de l'Eix Onze de Setembre en els que hi ha hagut actuacions x 100 / km totals de l'Eix Onze de Setembre
Grau d'integració urbana de la carretera de Gurb	Km de de la carretera de Gurb en els que hi ha hagut actuacions (tram de Vic) x 100 / km totals de la carretera de Gurb (tram de Vic)
% de places d'aparcament públic regulades	Places d'aparcament regulades d'ús públic x 100 / Places d'ús públic (en via pública i bosses d'aparcament)
% de noves zones d'aparcament posades en servei	Nombre de bosses d'aparcament noves creades x 100 / Nombre de bosses d'aparcament proposades
% de zones d'aparcament proposades remodelades	Nombre de bosses d'aparcament remodelades x 100 / Nombre de bosses d'aparcament proposades
% de places de C/D regulades amb mitjans telemàtics	% Nombre de places Z-DUMA existents x 100 / Nombre de places per a càrrega i descàrrega i Z-DUMA existents
% de vehicles municipals de baixes emissions	Nombre de vehicles de baixes emissions en les flotes municipals x 100 / Nombre de vehicles total des les flotes municipals
% de vehicles del servei del bus urbà de baixes emissions	Nombre de vehicles que presten servei de bus urbà a Vic de baixes emissions x 100 / Nombre total de vehicles adscrits al servei
% de renovació de punts de càrrega de vehicles elèctrics	Nombre de punts de recàrrega renovats x 100 / nombre de punts actuals (3 càrrega lenta + 1 EdRR)
Nombre de campanyes i/o accions de sensibilització i/o informació ciutadana realitzades	

Els indicadors que també cal avaluar tri-anualment son els següents:

Indicador	Descripció de l'indicador
% d'actuacions iniciades	Nombre d'actuacions iniciades x 100 / Nombre total d'actuacions
% d'actuacions finalitzades	Nombre d'actuacions finalitzades x 100 / Nombre total d'actuacions
% d'actuacions iniciades i no finalitzades	Nombre d'actuacions iniciades i no finalitzades x 100 / Nombre total d'actuacions
% de desplaçaments interurbans a peu	Desplaçaments a peu x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)
% de desplaçaments interurbans en bicicleta	Desplaçaments en bicicleta x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)
% de desplaçaments interurbans en transport públic	Desplaçaments en transport públic x 100 / Desplaçaments totals (mobilitat dins del municipi)

Al finalitzar la vigència del Pla també caldrà avaluar el Pla considerant els indicadors provinents del pDM següents:

Objectiu	Objectiu pdM				Objectiu PMUS		
	2017	2025	Variació	Aplicable PMUS CC	2019	2024	Variació PMUS
<b>1. Promoure un transvasament modal d'usuaris del vehicle privat vers els modes no motoritzats i el transport públic</b>							
Quota de modes no motoritzats (% desp.)	46,4%	46,9%	7,4%	<b>3,3%</b>	48,4%	51,1%	<b>+5,6%</b>
Quota de transport públic (% desp.)	17,6%	20,0%	20,9%	<b>6,5%</b>	4,5%	7,6%	<b>+68,9%</b>
Quota de vehicle privat (% desp.)	36,1%	33,1%	-2,3%	<b>-2,6%</b>	47,2%	41,3%	<b>-12,4%</b>
Mobilitat en vehicle privat total (M veh-km/any)	27.204	26.640	-2,1%	<b>-0,9%</b>	106,03	102,86	<b>-3,0%</b>
<b>2. Reduir les externalitats del sistema de transports. Costos externs del transport</b>							
M €	7.791	6.219	-20,2%	-5,6%	21,1	ND	<b>ND</b>
<b>3. Reduir el consum energètic</b>							
Milers tep/any	2.274,03	2.123,04	-6,6%	-5,5%	6,911	6,532	<b>-5,5%</b>
<b>4. Combustibles alternatius (electricitat)</b>							
% sobre el total de consum energètic	0,0%	0,9%	0,9%	>0,6%	ND	ND	<b>ND</b>
<b>5. Reduir la contribució de la mobilitat al canvi climàtic</b>							
Emissions de CO <sub>2</sub> (milers tones/any)	7.006,8	6.545,2	-6,6%	-6,6%	21,812	20.607	<b>-5,5%</b>
<b>6. Reduir l'emissió de contaminants atmosfèrics locals resultants del transport</b>							
Emissions de NO <sub>2</sub> (tones/any)	5.808,6	4.364,6	-24,8%	<b>-24,8%</b>	17,489	15,024	<b>-14,1%</b>
Emissions de NO <sub>x</sub> (tones/any)	24.250,1	16.620,3	-31,5%	<b>-31,5%</b>	90,505	71,095	<b>-21,4%</b>
Emissions de PM <sub>10</sub> (tones/any)	1.836,6	1.485,9	-19,1%	<b>-19,1%</b>	4,855	3,862	<b>-20,5%</b>
Emissions de PM <sub>2,5</sub> (tones/any)	1.390,6	1.190,0	-24,0%	<b>-24,0%</b>	4,022	3,081	<b>-23,4%</b>





la salut ambiental la relació amb la millora de la qualitat de l'aire té diferents evidències científiques la recolzen; i a nivell de qualitat global, l'indicador en salut és el benestar i la qualitat de vida.

Altres actuacions com la regulació de l'aparcament, creació d'aparcaments dissuasius o de Park&Ride, les estratègies d'Smart City, així com les diferents actuacions per fomentar l'ús de vehicles més sostenibles i de la mobilitat activa, també tenen un impacte sobre el trànsit que també té incidència en la millora dels indicadors de salut descrits anteriorment.

En definitiva, pràcticament totes les actuacions que permeten millora la sostenibilitat ambiental, sigui a nivell d'emissió de gasos contaminants o de sorolls, de reducció del trànsit motoritzat, sobretot aquell que utilitza combustibles fòssils, la millora d'espais dedicats als vianants i ciclistes, a augmentar la competitivitat del transport públic, i a l'alliberació de l'espai públic per a millorar aquesta caminabilitat o ciclabilitat, dotant-lo d'espais verds o del mobiliari urbà o de la mixticitat d'usos que permetin donar-li vida i funcionalitat al 'entorn, tenen un impacte importats en diferents indicadors de salut.

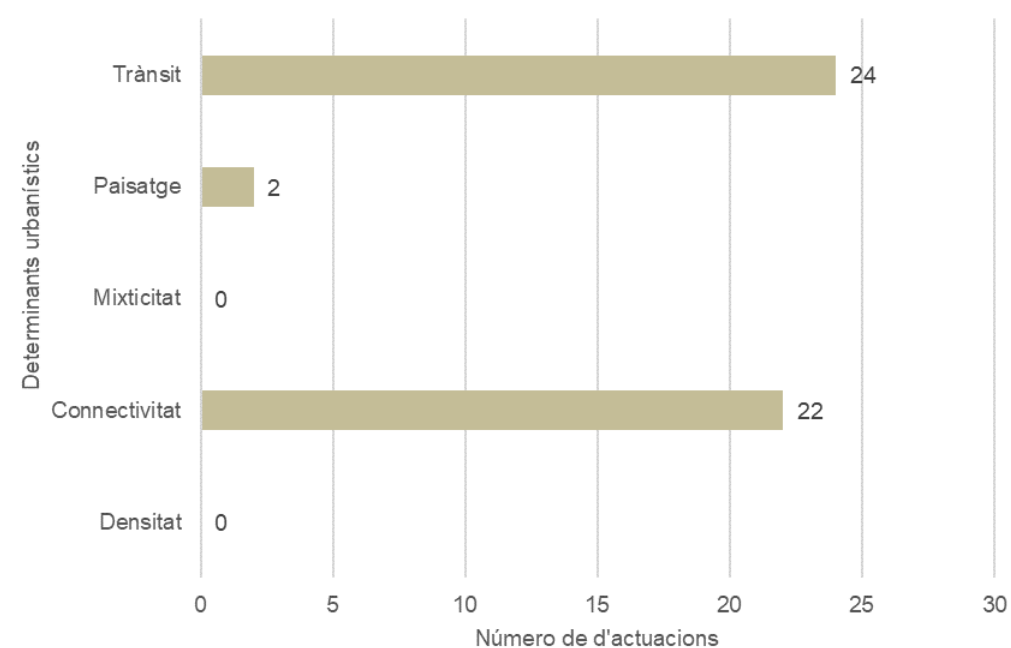


Fig. 12. Número d'actuacions relacionades amb els determinants urbanístics del POUM que tenen relació amb els indicadors de salut. Font: Elaboració pròpia.

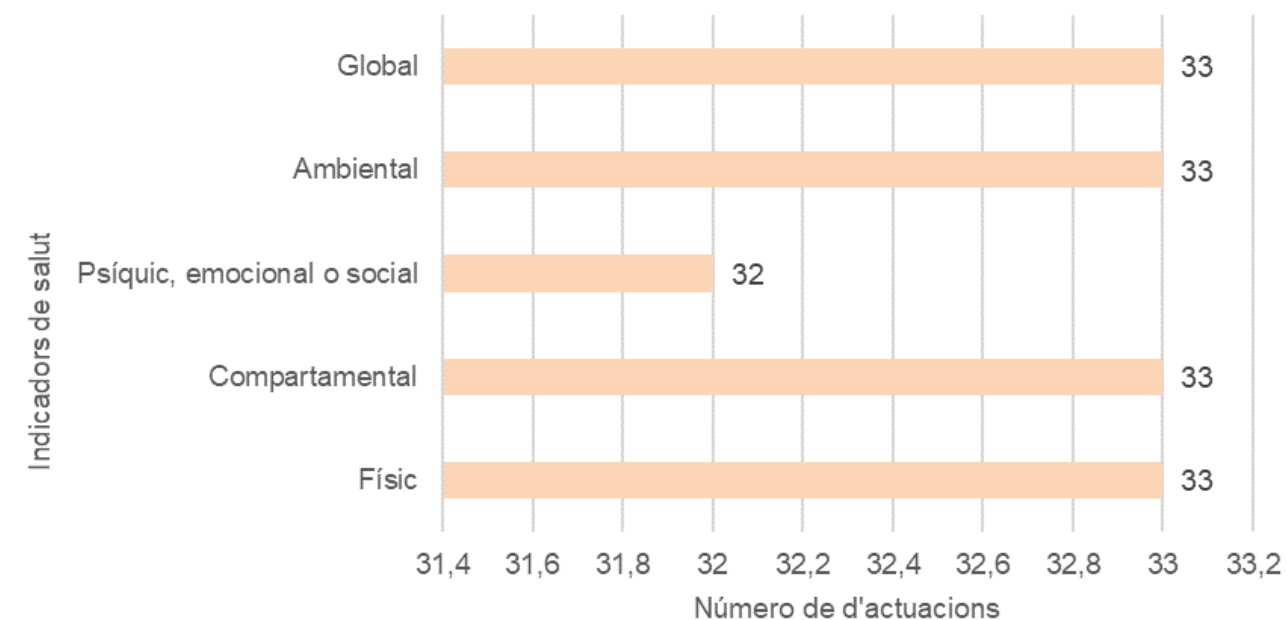


Fig. 13. Número d'actuacions relacionades amb els indicadors de salut del POUM que tenen relació amb els determinants urbanístics relacionats amb mobilitat. Font: Elaboració pròpia.

### 3.7 Pressupost del Pla

Per a cada una de les actuacions del PMUS s'ha previst el seu cost econòmic aproximat.

El pressupost total pels 6 anys de vigència del PMUS és de 13.917.800 €, els quals es reparteixen en 6.084.800 € per a desenvolupar les actuacions previstes durant la Fase 1 (primers 3 anys) i 7.830.000 € per les actuacions previstes durant la Fase 2 (darrers 3 anys).

Alhora s'ha valorat el cost de les actuacions per les quals ja es disposa del valor de les actuacions o aquest ja està previst, doncs provindrà de:

- Pressupost consignat atès que ja es disposa d'un projecte constructiu aprovat,
- o el seu cost ha de ser assumit per altres administracions (algunes contemplades en el POUM i pendents d'executar en el primer sexenni)
- o el seu cost ha de ser assumit per promotors privats (Actuacions contemplades en el POUM i pendents d'executar en el primer sexenni)
- o bé ja s'ha executat.

També s'ha identificat el valor de les actuacions que ja es contempla en el POUM en el primer sexenni, i per tant, el seu cost està previst a l'agenda del POUM.

D'aquesta manera es disposa del cost real que suposa el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (costos no previstos prèviament).

Fase d'execució de les actuacions	Nou finançament	Fiançament per part de tercers	Cost prevista l'agenda pel POUM	Cost total
Cost Fase 1 (fins 3r any)	3.317.167 €	2.520.000 €	250.000 €	5.834.800 €
Cost Fase 2 (del 4t al 6è any)	4.012.433 €	1.860.000 €	1.960.000 €	5.870.000 €
<b>Total</b>				<b>13.914.000 €</b>

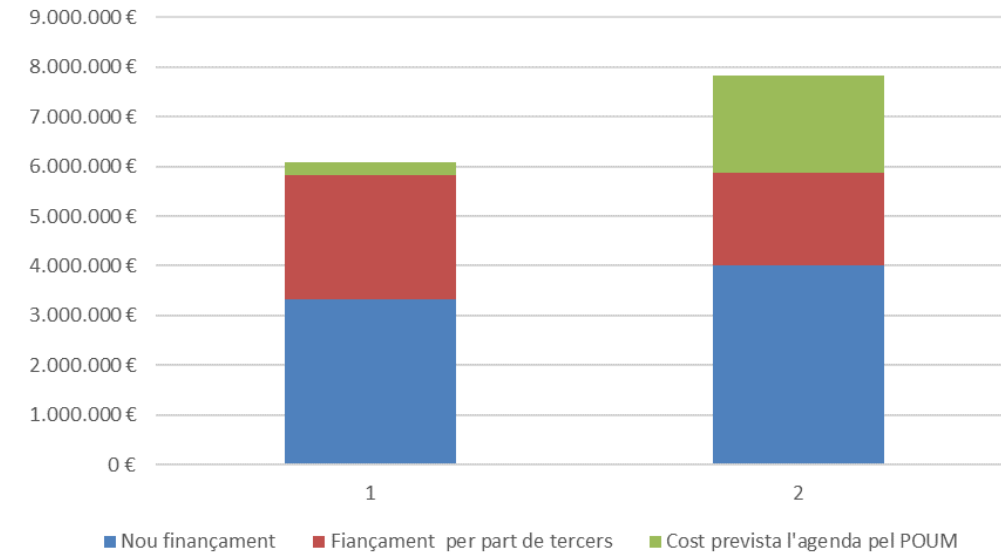


Fig. 14. Repartiment del pressupost del PMUS per fases. Font: Elaboració pròpia.

Cal preveure que el Pla avala la sol·licitud de subvencions per realitzar diverses actuacions previstes, i alhora, disposar del Pla aprovat permet accedir a ajudes econòmiques que aportaran un increment dels ingressos pressupostaris de l'Ajuntament.

Indicar que el pressupost municipal de l'Ajuntament de Vic per a l'any 2022 és de 57.683.803 €, i el consignat al departament de mobilitat per aquest mateix any és de 1.085.077€ (representant l'1,9% del pressupost municipal).

Tenint en compte aquests imports, i assumint que hi ha diverses actuacions i accions que també es desenvoluparan a través d'altres departaments municipals diferents al de mobilitat, amb pressupost propi, es considera que el pressupost del Pla està alineat amb la consignació pressupostària de les partides municipals que les han de finançar.

A les fitxes de propostes d'actuacions hi ha identificat el cost de les actuacions i el valor que correspon a part de tercers. També s'indica les accions previstes a l'agenda del POUM.

A continuació es posa una taula resum del cost per a cada actuació.

Codi	Actuació	Fase 1 (fins 3r any)			Fase 2 (del 4t al 6è any)			Cost Total(€)
		Cost actuacions	Fiançament per part de tercers	Cost previst pel POUM	Cost actuacions	Fiançament per part de tercers	Cost previst pel POUM	
1.1	Nova jerarquitzaçió de les xarxes de transport del municipi	0 €			0 €			0 €
1.2	Desplegar la regulació de l'aparcament	15.000 €			10.000 €			25.000 €
1.3	Millorar l'accessibilitat de la xarxa de vianants	640.000 €			320.000 €			0 €
1.4	Resoldre el punt més crític d'accessibilitat de cada barri	30.800 €			60.000 €			0 €
1.5	Programa de connexió de les vies ciclistes existents	330.000 €	160.000 €		160.000 €			490.000 €
1.6	Millorar la connexió en bicicleta amb els Polígons Industrials del municipi	80.000 €			60.000 €			140.000 €
1.7	Millorar la xarxa d'aparcaments de bicicleta	65.000 €	15.000 €		50.000 €			115.000 €
1.8	Connexió de la xarxa d'itineraris supramunicipals de connexió en bicicleta	0 €			150.000 €			150.000 €
2.1	Desenvolupar unes Directrius / Recomanacions pel disseny de la via pública	15.000 €			0 €			15.000 €
2.2	Programa de pacificació del trànsit i creació d'eixos de convivència	2.200.000 €	1.365.000 €		650.000 €			2.850.000 €
2.3	Millorar l'accessibilitat de les parades de transport públic	50.000 €			50.000 €			100.000 €
2.4	Implementar les actuacions previstes al Pla Local de Seguretat Viària (PLSV 2020-2023) per resoldre els punts / trams de concentració d'accidents	90.000 €			225.000 €			315.000 €
2.5	Analitzar la conversió de carrers de doble sentit a vies de sentit únic	6.000 €			0 €			6.000 €
2.6	Pacificació al voltant de tots els centres escolars	140.000 €	140.000 €		50.000 €			190.000 €
2.7	Redacció d'un estudi d'avaluació dels passos de vianants existents	18.000 €			0 €			18.000 €
2.8	Integració urbanística de l'Eix Onze de Setembre	0 €			350.000 €	70.000 €	280.000 €	350.000 €
2.9	Integració urbanística de la carretera de Gurb	0 €			700.000 €	390.000 €		700.000 €
2.10	Transformació urbanística i de la mobilitat de l'eix rda. Francesc Camprodon - av. Sant Bernat Calbó	20.000 €	20.000 €		15.000 €			35.000 €
3.1	Completar la circumval·lació sud de Vic	0 €			2.330.000 €	1.000.000 €	1.330.000 €	2.330.000 €
3.2	Crear aparcaments de dissuasió als principals accessos viaris de la ciutat	340.000 €	90.000 €	250.000 €	750.000 €	400.000 €	350.000 €	1.090.000 €
3.3	Instar al desdoblament de la via ferroviària entre Montcada i Ripoll (PDM i PDI)	0 €			0 €			0 €
3.4	Creació d'un nou punt d'intermodalitat al sud de Vic	0 €			20.000 €			20.000 €
3.5	Creació d'un aparcament per a camions als polígons	80.000 €	80.000 €		25.000 €			105.000 €
3.6	Creació d'un aparcament intermodal (Park&Ride)	20.000 €			20.000 €			40.000 €

Codi	Actuació	Fase 1 (fins 3r any)			Fase 2 (del 4t al 6è any)			Cost Total(€)
		Cost actuacions	Fiançament per part de tercers	Cost previst pel POUM	Cost actuacions	Fiançament per part de tercers	Cost previst pel POUM	
3.7	Desenvolupar l'estratègia SMART City de Vic en l'àmbit de la mobilitat urbana	50.000 €			50.000 €			100.000 €
3.8	Ampliació del nombre de places de càrrega i descàrrega Z-DUMA	25.000 €	25.000 €		30.000 €			55.000 €
3.9	Noves formes de Distribució Urbana de Mercaderies	15.000 €			10.000 €			25.000 €
3.10	Desenvolupar les directrius de l'Estudi de Mobilitat i Comerç	25.000 €			0 €			25.000 €
3.11	Implantar Zones de Baixes Emissions	50.000 €	30.000 €		0 €			50.000 €
3.12	Desenvolupar un estudi/estratègia de mobilitat als polígons industrials	10.000 €	10.000 €		0 €			10.000 €
3.13	Promoció de la renovació de la flotes de vehicles municipals per a vehicles més sostenibles	0 €			0 €			0 €
3.14	Fomentar la mobilitat compartida i/o col·laborativa	10.000 €			5.000 €			15.000 €
3.15	Adaptar el servei de transport públic urbà a les noves necessitats	1.650.000 €	550.000 €		1.650.000 €			3.300.000 €
3.16	Millora de la xarxa de punts municipals de recàrrega elèctrica de vehicles	20.000 €	20.000 €		0 €			20.000 €
4.1	Educació per la mobilitat segura	45.000 €			45.000 €			90.000 €
4.2	Promoció de la mobilitat activa, sostenible i saludable	45.000 €	15.000 €		45.000 €			90.000 €
<b>Cost total</b>		<b>6.084.000 €</b>	<b>2.520.000 €</b>	<b>250.000 €</b>	<b>7.830.000 €</b>	<b>1.860.000 €</b>	<b>1.960.000 €</b>	<b>13.915.800 €</b>

### 3.8 Fitxes de propostes d'actuació

#### 1 MILLORA DE LES XARXES DE TRANSPORT PER AFAVORIR UNA CIUTAT POLICÈNTRICA

Tenint en compte la Diagnosi tècnica realitzada i consensuada amb la Direcció facultativa (Ajuntament de Vic i Diputació de Barcelona), s'estableixen a continuació propostes per la millora de les xarxes de transport per afavorir una ciutat policèntrica.

Les propostes de millora s'han agrupat en paquets de mesures que permetin assolir d'una manera més efectiva els objectius generals del Pla. A més, el desenvolupament i implementació coordinada d'aquests paquets de mesures permetrà donar una millor resposta als següents reptes de mobilitat:

- Adaptar les xarxes de transport al model de mobilitat sostenible que es proposa al PMUS:
  - ◇ **Mesura 1.1:** Nova jerarquització de les xarxes de transport del municipi
  - ◇ **Mesura 1.2:** Desplegar la regulació de l'aparcament
- Aplicar criteris d'accessibilitat universal a la xarxa de vianants:
  - ◇ **Mesura 1.3:** Millorar l'accessibilitat de la xarxa de vianants
  - ◇ **Mesura 1.4:** Resoldre el punt més crític d'accessibilitat de cada barri
- Potenciar la bicicleta com a mode de transport quotidià:
  - ◇ **Mesura 1.5:** Programa de connexió de les vies ciclistes existents
  - ◇ **Mesura 1.6:** Millorar la connexió en bicicleta amb els Polígons Industrials del municipi
  - ◇ **Mesura 1.7:** Millorar la xarxa d'aparcaments de bicicleta
  - ◇ **Mesura 1.8:** Connexió de la xarxa d'itineraris supramunicipals de connexió en bicicleta

# 1

## MILLORA DE LES XARXES DE TRANSPORT PER AFAVORIR UNA CIUTAT POLICÈNTRICA

### 1.1 Nova jerarquització de les xarxes de transport del municipi

#### Objectiu:

Mobilitat inclusiva i equitativa

#### Descripció de l'actuació

Aquesta mesura pretén definir els vials que han de suportar la major mobilitat per a cada un dels modes de desplaçament estudiats.

La jerarquització es fa atenent a una visió transversal que abasta tota la ciutat i tots els modes de manera integrada, per tal de garantir la seva complementarietat i coherència.

La definició de la xarxa permet planificar les actuacions que es requereix a cada un dels vials per tal de que pugui actuar segons la jerarquització assignada i sigui les vies de referència per cada mode de desplaçament per la qual s'hagi planificat.

#### Xarxa de vianants

La proposta de xarxa d'itineraris principal i secundària de vianants a desenvolupar en el marc d'aquest Pla es fonamenta en la jerarquització actual de la xarxa de vianants, amb itineraris ja consolidats i en els quals s'ha actuat de manera prioritària ens darrers anys. No obstant, la proposta també preveu una ampliació de la xarxa de vianants per tal que s'adapti millor a les necessitats futures de mobilitat a peu, donant cobertura a tots els barris del municipi, incloent els eixos cívics (proposta 2.2) i millorant l'accessibilitat a peu a les noves polaritats urbanes.

Així doncs, els carrers que es proposa que passin a formar part de la **xarxa principal de vianants** respecte la xarxa actual són els següents:

- C. de Miquel Llor: es proposa que actuï com a itinerari principal de connexió a peu entre el barri del Sucre i la resta de la trama urbana que queda ubicada dins l'anella viària. Es tracta d'una via amb espais molt oberts, a la rodalia de la qual es troben grans centres generadors de mobilitat com la RUvic (residència universitària), la Fundació Universitària Balmes (UVic) i les zones d'estacionament regulat de Miramarges.
- Av. Olímpia i c. de la Sagrada Família: aquest eix dona servei a la UVic, l'IES Jaume Callís, el Club Patí Vic, l'alberg de Vic, i les bosses d'aparcament existents.
- C. de Miramarges: l'objectiu és convertir aquesta via en un eix cívic a la rodalia de la UVic, i que ahora permeti la connexió entre dos eixos potents com el c. de Miquel Llor i el c. de la Sagrada Família.
- C. de Sant Pere i c. del Remei: per una banda, aquest eix permet reforçar la connectivitat a peu entre els barris del Carrer de Sant Pere i del Remei. Per altra banda, es tracta d'un itinerari a peu principal de connexió d'aquests dos barris amb el Centre Històric.

- Rda. de Francesc Camprodon i av. de Sant Bernat Calbó: el Pla proposa integrar aquest eix i pacificar-lo (veure proposta 2.9) per tal de convertir-lo en un entorn més amable, adaptat i accessible pels vianants que vulguin accedir a peu als equipaments situats al nord de la ciutat (l'Hospital Universitari, l'Institut de Vic, el col·legi Pare Coll, el Seminari, etc.).
- C. de l'Arquebisbe Alemany: es tracta d'un carrer comercial que a més connecta les estacions de tren i d'autobús amb el barri del Nord i el barri dels Caputxins.
- Ctra. de Roda (entre pl. de la Divina Pastora i pl. de Catalunya): aquesta via dona accés a la facultat de Medicina de la UVic i és l'eix vertebrador del barri dels Caputxins.
- C. del Bisbe Torras i Bages i c. de Montserrat (entre el c. Sant Segimon i c. de Torelló): aquest eix constitueix l'itinerari més directe de connexió del barri de Sant Llätzer / Quatre Estacions amb el Centre Històric.
- C. de Sant Francesc i c. de Sant Jaume: es tracta d'un eix vertebrador que reforça la connectivitat a peu entre els barris de la Calla, l'Estadi i Santa Anna.
- C. de Josep Maria Pallàs i c. de Joan Maragall: aquest eix permet la connexió entre els barris del Remei i de Santa Anna, i ahora reforça el mallat de la proposta de xarxa de vianants perquè connecta amb l'eix de Sant Francesc – Sant Jaume.
- Av. Piux XII i c. del Bisbe Strauch: permeten la connexió entre els barris del Remei, l'Estadi i Horta Vermella.
- C. del Botànic Micó: aquest eix permet la connexió del nucli urbà amb els barris d'Osona i Serra-de-Senferm.

A continuació es llisten els carrers que es proposa que passin a formar part de la **xarxa secundària de vianants**, classificats per barris:

- Barri del Nord: ctra. de Gurb, c. de l'Era d'en Sellés
- Barri dels Caputxins:
  - ◇ C. de la Indústria (entre c.de Sant Segimon i c. de Francesca Bonnemaison) i c. de Montserrat (entre l'av. dels Països Catalans i c. de Francesca Bonnemaison),
  - ◇ C. de la Mare de Déu dels Munts, c. de Torelló i l'itinerari format pel c. del Comptat d'Osona, el c. de Joan Traveria i el c. del camí de l'Escorial. Aquest darrer itinerari permet enllaçar l'av. de Sant Bernat Calbó amb ctra. de Roda per aprofitar noves zones d'estada previstes pel POUM i millorar l'accessibilitat a peu de la facultat de Medicina de la UVic.
  - ◇ C. Raval Cortines i c. Sant Segimon
  - ◇ Carrers principals de l'Eixample Morató.
- Barri de Sant Llätzer / Quatre Estacions: D'una banda l'av. de Miquel S Salarich i Torrents, i d'altra banda la Carretera de Sant Hilari (N-141d). Es proposa convertir aquesta darrera via en un eix de convivència un cop la Diputació de Barcelona traspassi definitivament la seva competència a l'Ajuntament de Vic.
- Barri de la Calla i barri de l'Horta Vermella:
  - ◇ Av. dels Països Catalans (entre el c. Sant Jaume i el c. de Montserrat)
  - ◇ C. de les Adoberies i c. del Prat d'en Galliners (entre el c. dels Aluders i l'av. dels Països Catalans).
  - ◇ Pl. de l'Amusic, c. de Josep Pratdesaba i c. de Menéndez i Pelayo i c. de l'Hospital d'en Cloquer (entre el c. de Menéndez i Pelayo i el c. del Molí d'en Saborit).

- ◇ C. Pare Huix i c. d'Andreu Febrer.
- Barri de l'Estadi: c. Pare Huix i c. Narcís Verdaguer i Callís
- Barri de Santa Anna:
  - ◇ Av. dels Països Catalans (entre el c. Tagamanent i el pg. de la Generalitat)
  - ◇ C. Mare de Déu de la Llorda
- Barri d'Osona i Serra de Senferm:
  - ◇ Av. Rafael de Casanova: aquest carrer permet connectar els barris d'Osona i Serra-de-Senferm amb el centre de la ciutat mitjançant un itinerari secundari de vianants
- Barri del Sucre:
  - ◇ C. Bisbe Font Andreu i eix Onze de Setembre
  - ◇ C. Mas d'Osona
- Barri del Remei i barri del Carrer Sant Pere :
  - ◇ Ctra. de la Guixa
  - ◇ Rbla. Josep Tarradellas i c. Enric Prat de la Riba

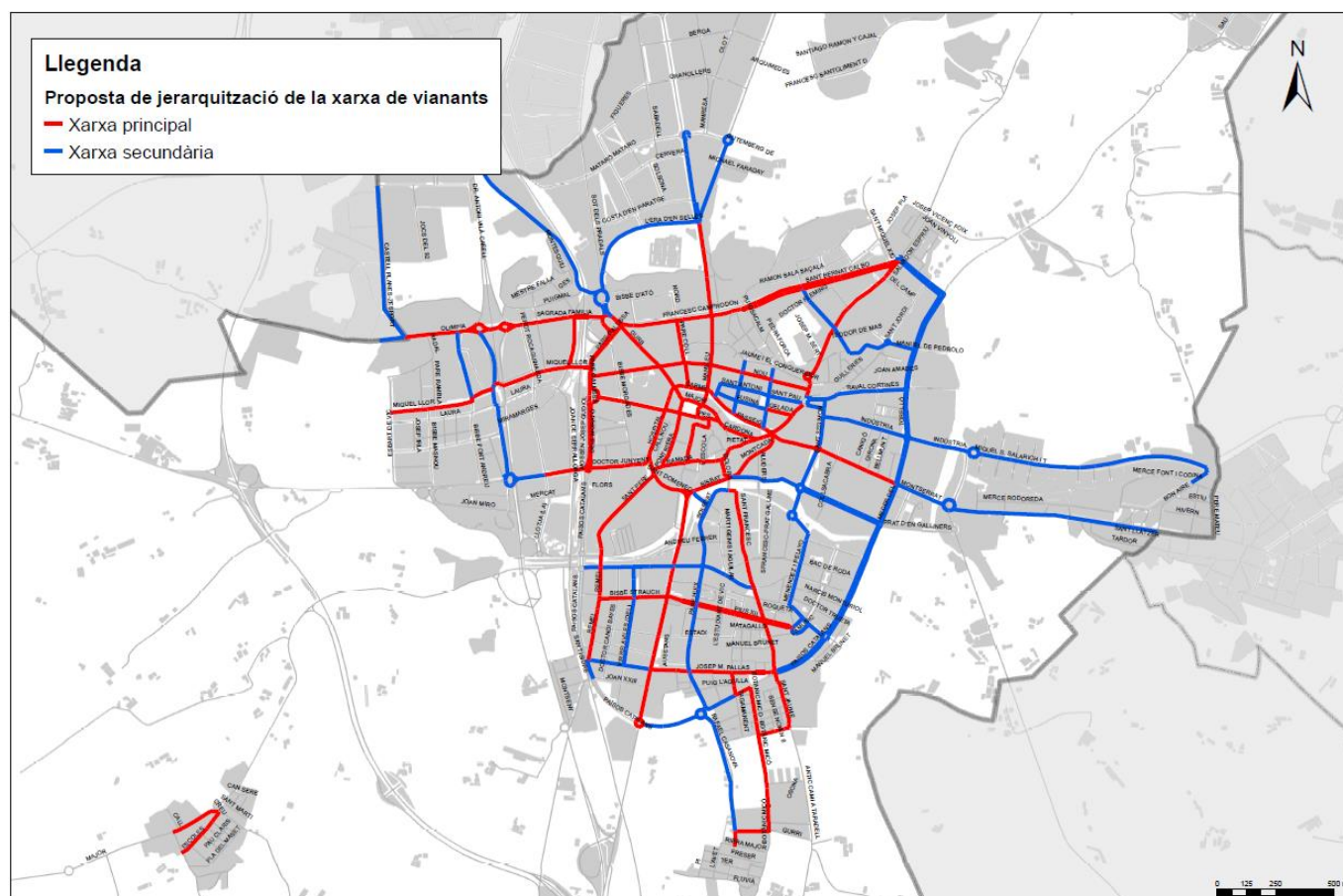


Fig. 15. Proposta de jerarquizació de la xarxa de vianants. Font: Elaboració pròpia.

### Xarxa ciclable

Pel que fa a la **xarxa ciclable**, es proposa adaptar les directrius del **Pla Estratègic de la Bicicleta** (PEB), l'instrument de planificació de la mobilitat en bicicleta de referència a Vic. Les directrius del PEB s'han incorporat tant al POUM com al PMUS, donant lloc a la següent proposta de xarxa ciclable:

- **Xarxa principal:** està formada per l'**anella viària** (rda. de Francesc Camprodon, av. Sant Bernat Calbó, c. de la Mare de Déu dels Munts, c. Torelló, av. dels Països Catalans, c. Mossèn Josep Gudiol i c. del Pare Gallissà), les **rambles** que envolten el Centre Històric (rbla. del Carme, rbla. del Passeig, rbla. dels Montcada, rbla. del Bisbat, rbla. de Sant Domènec, rbla. de l'Hospital, rbla. Davallades), l'**eix. Onze de Setembre** i unes **vies radials** (c. de Manlleu, c. de Santa Joaquina de Vedruna i ctra. de Roda, ctra. Sant Hilari, c. de la Indústria, c. Prat d'en Galliners, c. de Menéndez i Pelayo i c. de Josep Pratdesaba, c. d'Anselm Clavé, av. de Martí Genís i Aguilar, c. de Sant Jaume, pg. de la Generalitat, pg. d'En Pep Ventura, c. de Sant Pere, c. del Doctor Junyent, c. de Jacint Verdaguer, c. de Gurb, av. Olímpia, c. de la Sagrada Família i itinerari de connexió entre el c. Montserrat i el barri de Quatre Estacions).
- **Xarxa secundària:** es tracta d'aquells itineraris ciclistes de dins l'anella viària que complementen els de la xarxa principal (c. del Pla de Balenyà, c. Nou, c. del Comptat d'Osona, c. de Teodor Mas, c. de Manel de Pedrolo, c. de la Font de Sant Pere, c. de Josep Maria Pallàs, c. de Joan Maragall, c. d'Enric Prat de la Riba, c. del Remei, c. Sentfores, c. Bisbe Strauch, ctra. de la Guixa, c. de Narcís Verdaguer i Callís, c. dels Mas d'Osona, c. de la Laura, c. Miquel Ilor, Ctra. de la Guixa, c. de Sant Miquel dels Sants Salarich i Torrents). Són un conjunt de vies estructurants dins del nucli urbà que han de permetre recorreguts directes i ràpids, amb el mínim d'interrupcions, connectar punts d'interès i enllaçar amb la resta de la xarxa ciclable ja existent.

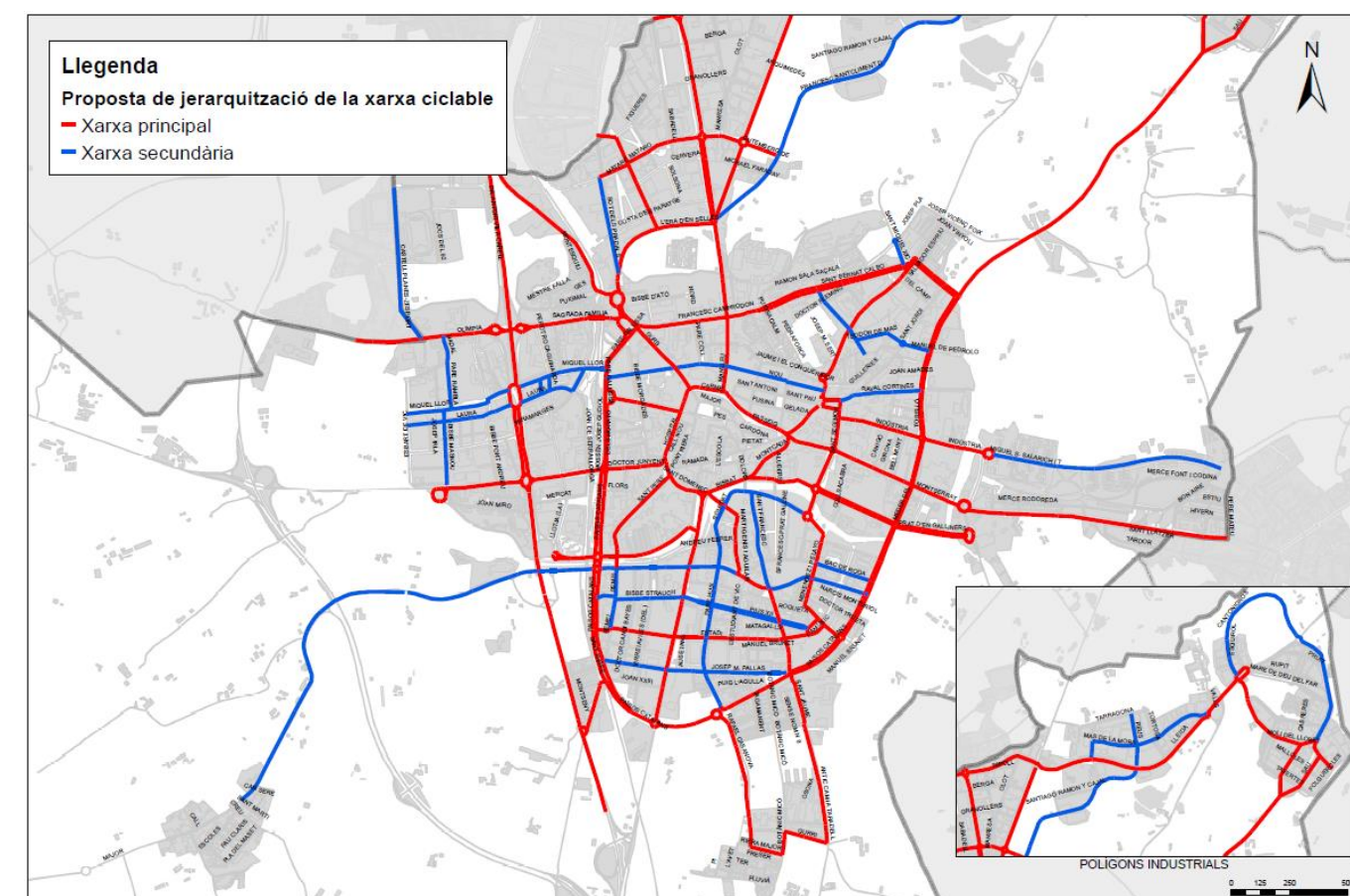


Fig. 16. Proposta de jerarquizació de la xarxa ciclable. Font: Elaboració pròpia.



D'una banda, aquesta proposta de xarxa principal i secundària es complementa amb la proposta del PEB de reducció de la velocitat de circulació dels vehicles motoritzats a 30 km/h a totes les vies no principals de l'interior de l'anella viària (veure proposta 2.2), que comportarà una mobilitat en bicicleta més segura en aquest àmbit. D'altra banda, la resta de vies ciclistes existents, zones 30 i les **vies verdes**, completaran la xarxa ciclable.

#### Xarxa viària

A continuació es descriuen els principals canvis que es proposen a la jerarquizació actual de la xarxa viària:

- La integració urbanística de l'**Eix Onze de Setembre** (mesura 2.7) suposarà que aquesta via – que fins ara ha actuat com travessia urbana permetent la connexió amb la xarxa viària d'alta capacitat – passi a formar part de la xarxa viària urbana.
- La **Rambla del Bisbat** i la **Rambla dels Montcada** es convertiran en carrers de prioritat per a vianants (S-28), i per tant passaran a ser xarxa viària veïnal. És per aquest motiu que la xarxa principal es desviarà pel c. d'Anselm Clavé, c. de la Soledat, c. del Molí d'en Saborit, c. de Francesc Maria Masferrer i c. del Bisbe Torras i Bages.
- **Carrer Bisbe Torres i Bages, Rambla del Passeig, Rambla del Carme i Rambla Davallades** es pacificaran i s'anirà actuant per tal de que se'ls redueixi el nombre de vehicles que hi circulen actualment, esdevenint vials de la xarxa secundària col·lectora.
- **Circumval·lació sud:** actualment, el c. de Santa Anna i el c. de Josep Maria Pallàs canalitzen el trànsit de pas que hauria d'absorbir la circumval·lació sud de Vic, encara no completada. Tanmateix, el POUM proposa habilitar dos sentits de circulació a l'av. Rafael de Casanova, el c. Santa Anna i el c. Sant Jaume per tal que aquest itinerari esdevingui la circumval·lació sud de Vic. Un cop s'habiliti aquest itinerari caldrà analitzar els sentits de circulació de les vies adjacents (amb especial atenció al c. Josep M. Pallàs) per tal d'evitar el trànsit de pas per l'interior dels barris de Santa Anna i l'Estadi.

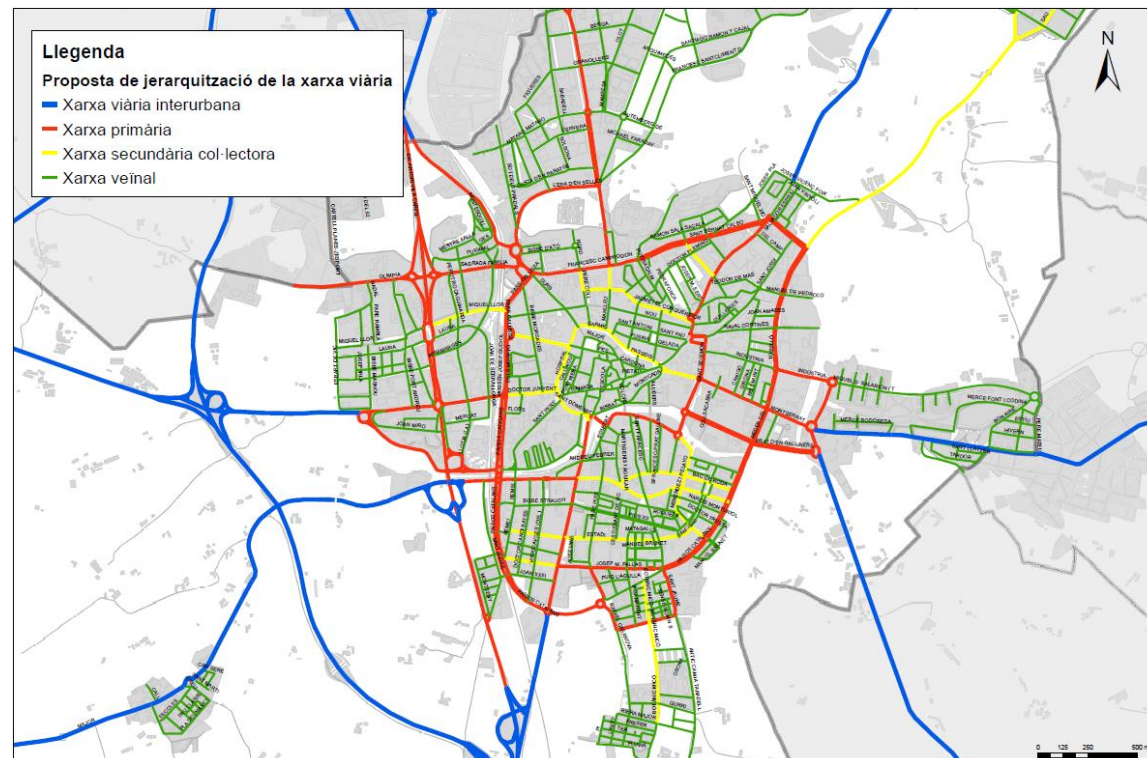


Fig. 17. Proposta de jerarquizació de la xarxa viària. Font: Elaboració pròpia.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors				
	Actuacions d'impuls	Acció realitzada o no				
	Potencial de canvi modal					
		1	2	3	4	5
Zona d'actuació	Plànol relacionat	Responsables i agents involucrats				
Tot el municipi	P 1.1a P 1.1b P 1.1c	Ajuntament de Vic				
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat global	ambiental		
	Fase 2 (del 4t al 6è any)					
	Fase 3 (posterior al 6è any)	Alta		Alta		
Cost	Sense cost					

# 1 MILLORA DE LES XARXES DE TRANSPORT PER AFAVORIR UNA CIUTAT POLICÈNTRICA

## 1.2 Desplegar la regulació de l'aparcament

### Objectiu:

Mobilitat inclusiva i equitativa; Mobilitat intel·ligent i digital

### Descripció de l'actuació

L'anàlisi dels efectes de la regulació actual de l'aparcament a Vic ha posat de manifest un conjunt de problemes i aspectes a millorar (il·legalitats i "fenomen frontera", principalment) en els carrers no regulats de la rodalia d'aquestes zones regulades. Així doncs, es proposa estendre la regulació de l'aparcament allà on la Diagnosi hagi detectat que és necessari per tal d'acomplir els quatre objectius següents:

- **Evitar l'“efecte frontera”** en aquelles zones amb aparcament lliure molt properes a zones regulades. En aquestes zones l'ocupació de l'aparcament és molt elevada durant gran part del dia, i es donen força il·legalitats en l'aparcament per part d'alguns conductors, tal com s'ha comprovat en la Diagnosi.
- **Dissuadir de l'ús del vehicle privat als visitants.**
- **Garantir l'estacionament nocturn dels residents.**
- **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.

D'una banda, es proposa l'ampliació de les àrees de prioritat d'aparcament pels residents (àrea verda) en aquells carrers dels barris de **Santa Anna, l'Estadi, la Calla, els Caputxins i el Sucre** on s'ha detectat un alt grau d'ocupació diürna i nocturna.

Les àrees verdes són una evolució de la zona blava que dona prioritat d'aparcament als residents enfront dels no residents, atribuint tarifes baixes als primers i més elevades als segons. L'objectiu principal és, com en la majoria de regulacions en matèria d'aparcament, dissuadir l'ús del vehicle privat, tot beneficiant als residents de l'àrea.

Tanmateix, els principals requeriments a tenir en compte per assegurar l'èxit de la iniciativa són:

- L'àrea verda ha de ser implementada en zones majoritàriament residencials.
- Per evitar que l'àrea d'implementació quedi aïllada, és necessari que hi hagi alternatives al vehicle privat que permetin les mateixes connexions (carril bici, transport públic, etc.).
- És important crear una àrea verda compacta. Així doncs, és necessari que s'implanti l'àrea verda en carrers continus entre ells i sense crear discontinuïtats. En cas contrari, l'ocupació de l'aparcament en aquests carrers seria molt elevada, així com la congestió.

Així doncs, la proposta d'extensió de l'àrea de prioritat per a residents és la següent:

- **Barris de Santa Anna i de l'Estadi:** regular les places d'aparcament de l'av. dels Països Catalans (entre c. de la Mare de Déu de Lorda i c. de Sant Jaume), tram del c. de la Mare de Déu de Lorda (entre l'av. dels Països Catalans i c. de Josep Maria Pallàs), tram del c. de Tagamanent (entre l'av. dels Països Catalans i el c. de Josep Maria Pallàs), tram del c. de Josep Maria Pallàs (entre el c. de Tagamanent i c. de Sant Jaume) i tram d'av. de Pius XII i del c. de Josep Maria Folch i Torres (entre el c. de la Providència i el c. de Sant Jaume).
- **Barri de la Calla:** regular les places d'aparcament del c. d'Anselm Clavé, c. de Pere II el Gran, c. de la Soledat, tram del c. del Pare Huix (entre el c. de la Soledat i el c. de Narcís Verdaguer i Callís), tram de l'av. Martí Genís i Aquilar (entre el c. d'Anselm Clavé i el c. de Sant Francesc) i tram del c. de Narcís Verdaguer i Callís (entre el c. del Pare Huix i l'av. de Martí Genís i Aquilar),
- **Barri dels Caputxins:** regular les places d'aparcament del tram del c. de la Indústria (entre el c. de Torelló i el c. de Sant Segimon), c. de Sant Jordi, ctra de Roda, tram de l'av. de Sant Bernat Calbó (entre el c. de Manuel Galadies i el c. de la Mare de Déu dels Munts), c. de Santiago Rusiñol, c. del Puig dels Jueus, c. del Comptat d'Osona, c. de Manuel Galadies, tram del c. del Dr. Fleming (entre c. del Comptat d'Osona i c. de Manuel Galadies), tram del c. de les Guillerries (entre pl. de la Divina Pastora i el c. de Cabrera), c. de Cabrera, c. de les Agudes i tram del c. Camí de l'Escorial (entre el c. de Cabrera i el c. de Sant Jordi).
- **Barri del Sucre:** regular les places d'aparcament del tram del c. del Puigmal i del c. de la Sagrada Família (entre l'Eix Onze de Setembre i el c. Forat Micó), c. del Pirineu, tram del c. de Miquel Llor (entre l'Eix Onze de Setembre i el c. de Miramarges), tram del c. de Miramarges (entre el c. d'en Perot Rocaguinarda i el c. de Miquel Llor), tram del c. d'en Joan de Serrallonga (entre el c. de Miramarges i el c. de l'Historiador Ramon d'Abadal i de Vinyals) i c. de l'Historiador Ramon d'Abadal i de Vinyals.

En aquests carrers, el total de places amb potencial de regulació és del voltant de les 1.200.

Es proposa l'elaboració d'un estudi detallat d'avaluació de la necessitat de regulació i tipologia de regulació a aquestes zones descrites. D'altra banda, hi ha dues zones del municipi en les quals s'haurien d'analitzar diferents alternatives de regulació d'aparcament per donar resposta als seus característiques singulars:

- Caldria estudiar si és necessària una modificació de la regulació existent a l'entorn de la Universitat de Vic (barri del Sucre) i de l'Hospital Universitari de Vic (barri dels Caputxins).
- Caldria analitzar diferents alternatives de gestió de l'aparcament a l'entorn de les Estacions de tren i d'autobusos, ja que la convivència de diferents usos en una mateixa zona comporta necessitats d'aparcament molt diferents (estacions de transport públic, universitat, residents, treballadors no residents al municipi, etc.).

Finalment, es proposa incloure millores en la regulació existent, com per exemple:

- Gestionar l'àrea regulada amb noves eines tecnològiques (pagament amb App, etc.).
- Millora de la informació de les condicions d'ús de cada tipologia de regulació de l'aparcament.

Així doncs, aquesta actuació proposa:

- L'elaboració d'un estudi detallat d'avaluació de la necessitat de regulació i tipologia de regulació a aquestes zones descrites.
- L'avaluació d'alternatives de regulació a l'entorn de la Universitat de Vic i de l'Hospital Universitari de Vic.
- Ampliació de les zones d'estacionament regulat segons les directrius dels estudis previs

realitzats. Es preveu que durant la vigència del Pla s'augmenti el nombre de places d'aparcament regulades, iniciant-se a l'any 2023, juntament amb la nova adjudicació de la concessió del servei de vigilància de places de rotació, no obstant el nombre variarà al llarg de la concessió en funció dels estudis previs realitzats i l'àrea d'implantació de la ZBE.

- La inclusió d'eines tecnològiques per la vigilància i pel pagament de les zones d'aparcament regulat de pagament. Aquesta actuació s'iniciarà quan es liciti la nova concessió de vigilància de les places de rotació, previst per a l'any 2023.

Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat global	ambiental
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Alta	Alta	
	Fase 3 (posterior al 6è any)			

**Cost**

Fase 1: 15.000€

Fase 2: 10.000€

Total: 25.000€

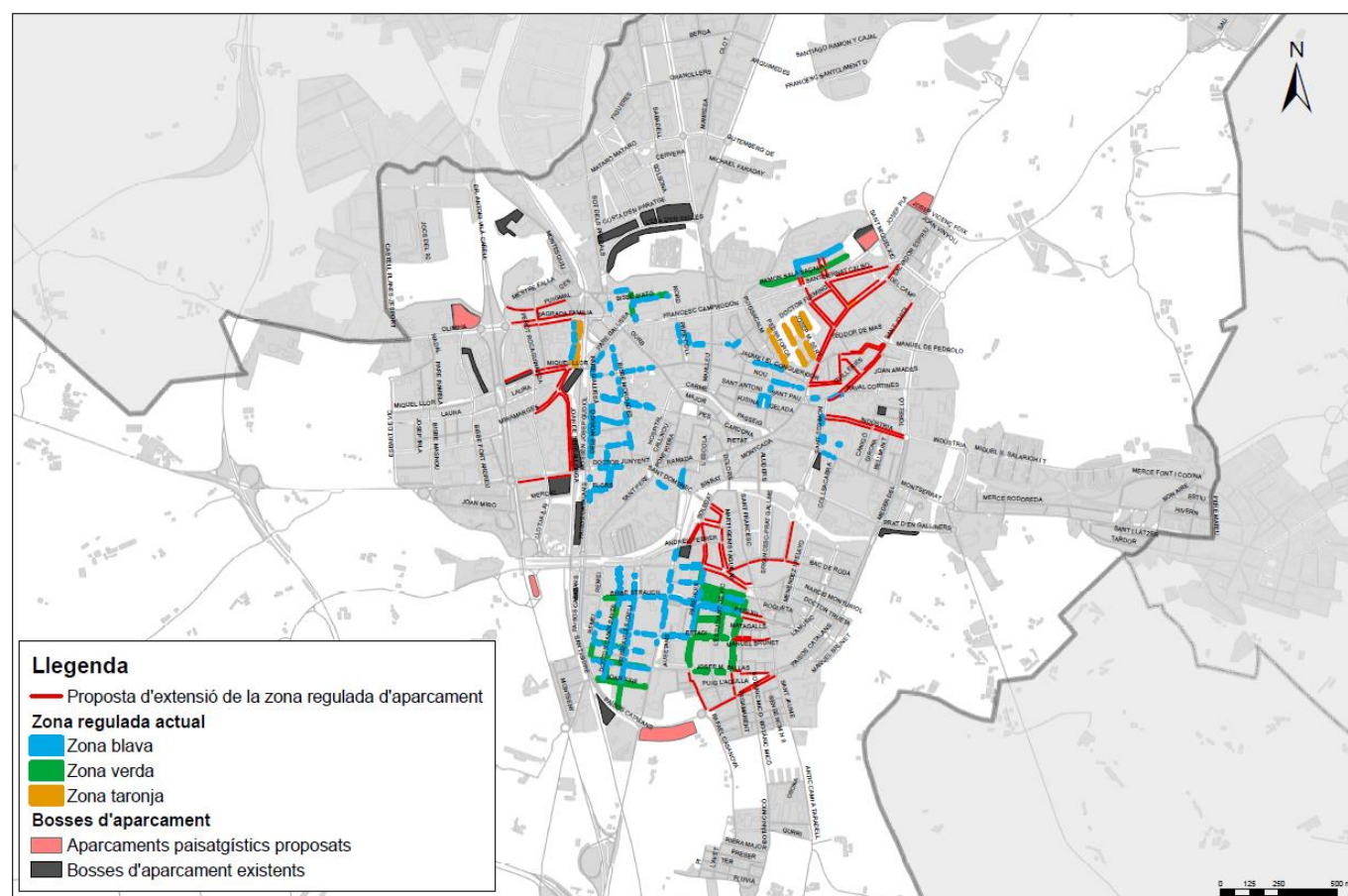


Fig. 18. Proposta d'extensió de la zona regulada d'aparcament. Font; Elaboració pròpia.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors
	Actuacions d'impuls	
	Potencial de canvi modal	
		% de places d'aparcament públic regulades
Zona d'actuació	Plànol relacionat	Responsables i agents involucrats
Barris situats a l'interior de l'anella viària.	P 1.2	Ajuntament de Vic i empresa concessionària de l'aparcament municipal regulat.

# 1 MILLORA DE LES XARXES DE TRANSPORT PER AFAVORIR UNA CIUTAT POLICÈNTRICA

## 1.3 Millorar l'accessibilitat de la xarxa de vianants

### Objectiu:

Mobilitat inclusiva i equitativa / Mobilitat segura / Mobilitat saludable i sostenible

### Descripció de l'actuació

Aquesta mesura té com a objectiu, juntament amb la mesura 1.4, desenvolupar un programa de millora de l'accessibilitat de la xarxa de vianants del municipi, tot aplicant els criteris d'accessibilitat universal.

Es proposa adaptar la xarxa de vianants per a una accessibilitat universal, fent-la apta per al màxim nombre de persones en condicions de confort, seguretat i igualtat. Principalment aquestes accions se centren en l'ampliació de voreres, la creació de passos de vianants i la millora de guals.

Totes aquestes actuacions s'han classificat en les fases definides pel PMUS en funció de la seva urgència:

- **Fase 1 (fins al 3r any):** actuacions a la xarxa principal d'itineraris de vianants (definida en la proposta 1.1) o molt urgents.
- **Fase 2 (del 4t al 6è any):** actuacions a la resta de la xarxa d'itineraris de vianants.
- **Fase 3 (posterior al 6è any):** actuacions menys urgents, a dur a terme fora de l'horitzó temporal del PMUS.

Tanmateix, alguns trams de carrers que presenten deficiències d'accessibilitat queden dins l'àmbit d'actuació del POUM, de manera que l'execució de les millores previstes en aquesta mesura s'haurà d'adaptar al calendari de desenvolupament del planejament urbanístic.

A continuació es descriuen els tres grans eixos d'actuació (voreres, passos de vianants i guals) per tal de millorar l'accessibilitat de la xarxa de vianants de Vic:

#### Voreres:

Per una banda, es consideren de prioritats d'actuació alta (fase 1, fins al 3r any del PMUS) aquelles actuacions centrades en la construcció de les voreres no existents i en l'ampliació d'aquelles que tenen actualment una amplada útil inferior a 0,90 metres, i que per tant són voreres no accessibles segons el Codi d'Accessibilitat de Catalunya i segons el Doc. Tècnic annex Ordre VIV/561/2010. Per altra banda, les actuacions de prioritats d'actuació mitjana (fase 2, del 4t al 6è any del PMUS) se centren en l'ampliació de les voreres que actualment tenen una amplada inferior a 1,80 metres. Finalment, hi ha trams de carrer no accessibles dels barri del Sucre, l'Estadi, el Remei, Centre Històric, Caputxins i La Guixa-Sentfores que es consideren de prioritats d'actuació baixa i que, per tant, queden fora de l'horitzó temporal del Pla.

- Fases 1 i 2 (horitzó temporal del PMUS):

A la xarxa principal i secundària d'itineraris de vianants es proposa fer accessible una vorera en aquells trams de les següents vies que actualment no en disposen:

- ◇ L'encreuament entre el carrer del Molí d'en Saborit i el carrer Prat d'en Galliners
- ◇ Tram del c. Major de la Guixa
- ◇ ptge. de Sant Jaume
- ◇ Tram del c. Hospital d'en Cloquer (entre c. del Molí d'en Saborit i c. de Menéndez y Pelayo)
- ◇ c. Manuel Galadies
- ◇ Tram del c. del Botànic Micó (entre el passatge de la Font dels Frares i el c. de l'Òmnium Cultural)
- ◇ c. de Josep Pratdesaba
- ◇ Tram del c. del Prat d'en Galliners (a la cantonada amb el c. del Molí d'en Saborit)
- ◇ C. del Mas d'Osona

A més, cal ampliar la vorera fins a 1,80 m en els següents carrers, que actualment tenen voreres amb una amplada útil inferior a 0,90 metres:

- ◇ ctra. de Manlleu
- ◇ c. del Pare Huix
- ◇ c. de les Escoles (La Guixa – Sentfores)
- ◇ Tram del c. del Botànic Micó (entre el c. de Santa Anna i l'av. dels Països Catalans)
- ◇ c. de Tagamanent
- ◇ av. dels Països Catalans (barri de Santa Anna)
- ◇ c. de Josep Maria Pallàs
- ◇ av. Martí Genís i Aguilar
- ◇ c. de Menéndez y Pelayo
- ◇ c. Raval Cortines
- ◇ c. Joan Traveria
- ◇ c. Major de La Guixa – Sentfores: actualment s'està fent una prova pilot en aquest carrer per tal de decidir quina serà la secció final.

#### Passos de vianants:

Per una banda, dins l'horitzó temporal del Pla (+6 anys; fases 1 i 2) es proposa la implantació dels passos de vianants pendents a la xarxa principal de vianants. Per altra banda, es consideren de prioritats d'actuació baixa (fase 3, més enllà de l'horitzó temporal del Pla) aquells passos de vianants no existents pendents d'implementar a la xarxa secundària de vianants.

- Fases 1 i 2 (horitzó temporal del PMUS): a la xarxa principal d'itineraris de vianants proposada s'ha detectat que hi calen 75 passos de vianants addicionals.
- Fase 3 (més enllà l'horitzó temporal del PMUS): a la xarxa secundària d'itineraris de vianants proposada, s'ha detectat que hi calen 46 passos de vianants addicionals.

#### Guals:

Per una banda, dins l'horitzó temporal del Pla (+6 anys; fases 1 i 2) es proposa la construcció dels guals pendents a la xarxa d'itineraris principal i secundaris mentre que, per altra banda, més enllà de l'horitzó temporal del Pla (fase 3) es preveu actuar en la millora dels guals que no compleixen la normativa d'accessibilitat.

- Fases 1 i 2 (horitzó temporal del PMUS): a la xarxa d'itineraris principals i secundaris de vianants proposada, cal construir guals en 26 passos de vianants.
- Fase 3 (més enllà l'horitzó temporal del PMUS): a la xarxa d'itineraris principals i secundaris de vianants proposada, cal reurbanitzar 105 guals que incompleixen part o la totalitat de la normativa d'accessibilitat.

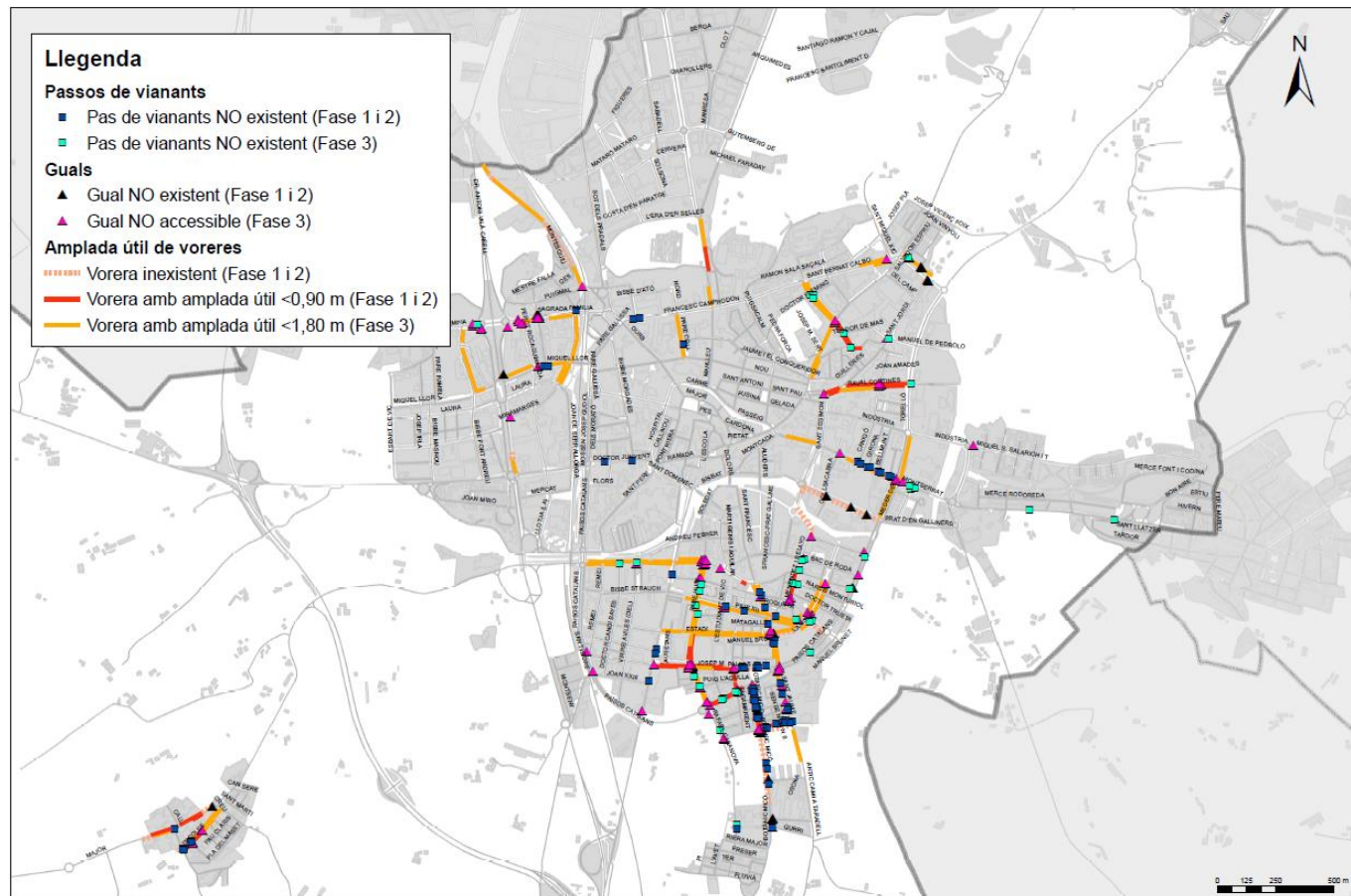


Fig. 19. Actuacions a dur a terme en la xarxa principal i secundària de vianants per millorar-ne l'accessibilitat.  
Font: Elaboració pròpia.

### Cost

Fase 1: 640.000€

Fase 2: 320.000€

Total: 960.000€

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors		
	Actuacions d'impuls		% de voreres no accessibles	
Zona d'actuació	Potencial de canvi modal:	Responsables i agents involucrats		
			% de dèficit de passos de vianants	
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Ajuntament de Vic.	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)		Alta	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)			

# 1 MILLORA DE LES XARXES DE TRANSPORT PER AFAVORIR UNA CIUTAT POLICÈNTRICA

## 1.4 Resoldre el punt més crític d'accessibilitat de cada barri

### Objectiu:

Mobilitat inclusiva i equitativa / Mobilitat segura / Mobilitat saludable i sostenible

### Descripció de l'actuació

Aquesta mesura, juntament amb la mesura 1.3, té com a objectiu desenvolupar un programa de millora de l'accessibilitat de la xarxa de vianants del municipi, tot aplicant els criteris d'accessibilitat universal. En concret, en aquesta mesura es proposa resoldre el punt més crític pel que fa a l'accessibilitat identificat en la Diagnosi realitzada a cada barri.

Aquesta mesura estableix propostes de pacificació dels barris, tot i que en cada moment es pactarà les mesures a implantar a través de les associacions de veïns i veïnes de cada un d'ells.

- **Barri de l'Estadi:** es proposa implantar els passos de vianants necessaris per garantir l'accessibilitat i la permeabilitat dels itineraris de vianants a l'avinguda de l'Estadi, ja que en manquen diversos. Punt (1) en el mapa.
- **Sentfores-La Guixa:** es proposa, d'una banda, ampliar voreres en diferents punts del barri i, de l'altra, senyalitzar que el carrer de Pau Vila, el passatge de Francesc de Paula Van Halen i el passatge d'Antoni Griera connecten amb el carrer de les Escoles mitjançant escales i proposar un recorregut alternatiu accessible. Punt (2) en el mapa.
- **Barri de Serra-de-Senferm:** acordat amb l'associació de veïns i veïnes es proposa pacificar el barri amb l'establiment de senyalització vertical de reducció de la velocitat en els vials de l'àmbit delimitat pels carrers de la Riera Major, de Fluvià, del Pi i del Botànic Micó i es millorarà l'accessibilitat del carrer del Mossèn Josep Guiteras.
- **Barri d'Osona:** com a aspecte més prioritari a resoldre en aquest barri, es proposa construir una vorera a la banda oest del carrer del Botànic Micó en el tram entre el passatge de la Font dels Frares i el c. de l'Òmnium Cultural (tal com s'indica en la proposta 1.3), ja que actualment hi ha una filera d'aparcament però no hi ha vorera. Punt (4) en el mapa.
- **Barri del Sucre:** s'hauria d'ampliar la vorera de la ctra. de Barcelona, a la cantonada amb el carrer de l'Historiador Ramon d'Abadal i de Vinyals (hotel Can Pamplona), ja que no ofereix prou espai de pas per culpa d'obstacles. Tanmateix, en la proposta 2.7 (Integració urbanística de l'Eix Onze de Setembre) es proposa la reurbanització d'aquest eix i és allà on s'hauria de tenir en compte aquesta mancança d'accessibilitat actual. Punt (5) en el mapa.
- **Barri de l'Horta Vermella:** es proposa crear els passos de vianants que manquen a l'entorn de la plaça Josep Maria Pericas, per millorar l'accessibilitat del carrer de Bac de Roda amb la plaça i amb la rambla de Manel Carrasco i Formiguera. Punt (6) en el mapa.
- **Barri de Sant Llàtzer – Quatre Estacions:** es proposa que els carrers de l'interior de l'àmbit delimitat per la carretera de Sant Hilari, el carrer Hivern, al carrer Estiu, el carrer Primavera i el carrer de Pere Mateu passin a ser de prioritat invertida (S-28), tal com ja s'indica en la proposta 2.2 (Programa de pacificació del trànsit i creació d'un eix cívic a tots els barris de la ciutat) per tal que els vianants tindran sempre prioritat a tota la calçada. A més, pel que fa a la rotonda que

enllaça la ctra. N-141d i la ctra. de St. Hilari (a la frontera entre Vic i Calldetenes), caldria que aquesta fos més permeable pels vianants, creant itineraris accessibles per aquests, per tal que aquesta rotonda no suposi un obstacle. Punt (7) en el mapa.

- **Barri del Remei:** es proposa que l'àmbit dels Habitatges Montseny passi a ser de carrers de prioritat per a vianants (S-28), tal com s'indica en la proposta 2.2 (Programa de pacificació del trànsit i creació d'un eix cívic a tots els barris de la ciutat). Punt (8) en el mapa.
- **Barri de Santa Anna:** es proposa implantar els passos de vianants necessaris en aquest barri i reurbanitzar les voreres que es troben en mal estat o tenen obstacles. Punt (9) en el mapa.
- **Barri dels Caputxins:** es proposa millorar l'accessibilitat de les voreres als carrers Canigó i Indústria. Es preveu millorar el paviment d'alguns trams de vorera que es troben afectats i millorar l'amplada per garantir l'accessibilitat, afectada per l'arbrat en diversos punts. Punt (10) en el mapa.

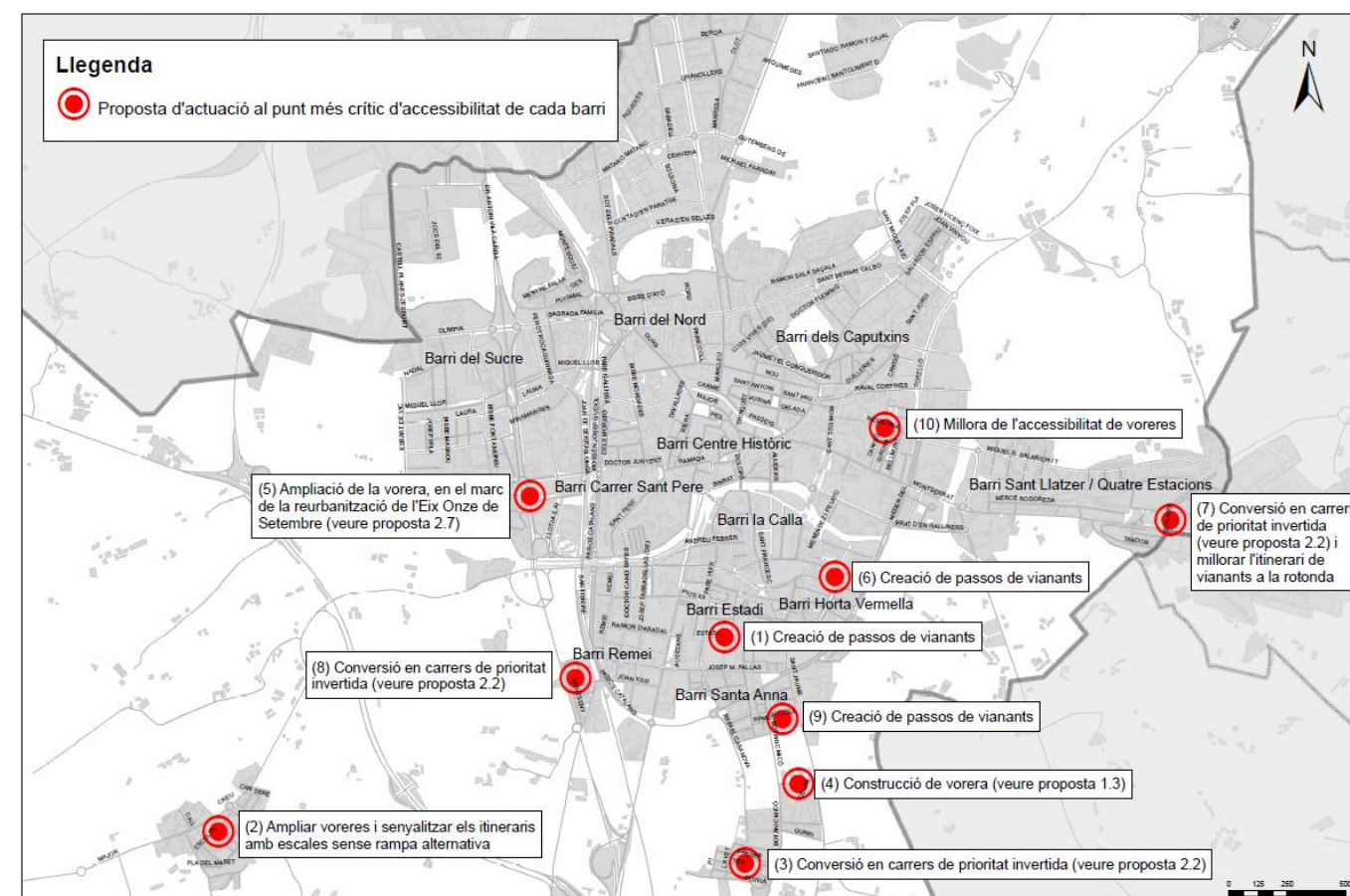


Fig. 20. Punts de millora de l'accessibilitat en cada barri. Font: Elaboració pròpia.

Fig. 21.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors
	Actuacions d'impuls	
	Potencial de canvi modal:	
	1 2 3 4 5	Número d'actuacions específiques realitzades.
Zona d'actuació	Plànol relacionat	Responsables i agents involucrats

---

Tot el municipi.

P 1.4

Ajuntament de Vic

Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)		
	Fase 3 (posterior al 6è any)	Baixa	Baixa

#### Cost

Fase 1: 30.800 €

Fase 2: 60.000 €

Total: 90.800 €

# 1 MILLORA DE LES XARXES DE TRANSPORT PER AFAVORIR UNA CIUTAT POLICÈNTRICA

## 1.5 Programa de connexió de les vies ciclistes existents

### Objectiu:

Mobilitat inclusiva i equitativa / Mobilitat segura / Mobilitat saludable i sostenible

### Descripció de l'actuació

Tant la Diagnosi d'aquest Pla com el Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic (PEB) coincideixen a assenyalar que una de les assignatures pendents per a la millora de la xarxa de vies ciclistes és donar continuïtat a la xarxa.

En aquest sentit, i per tal de millorar i ampliar la infraestructura existent, el Pla proposa dos àmbits d'actuació per a cada fase d'execució:

- Actuacions lineals:
  - \* Nova infraestructura específica per a la bicicleta
  - \* Nova senyalització i/o regulació específica per a bicicletes en carrils o vials compartits
- Actuacions puntuals de millora de la connexió de xarxa existent (passos ciclistes, rampes/rails bici, etc.).

Basant-se en la jerarquització de la xarxa ciclable presentada a la proposta 1.1 del Pla, la present proposta d'acció proposa les següents actuacions pel període de vigència del present Pla:

Nova infraestructura específica per a bicicletes:

- Eix format per la Rambla del Passeig, Rambla del Carme i Rambla Davallades.
- Av. Països Catalans (tram entre Pl. Mialet i Parc Santa Anna).
- Av. Països Catalans (tram entre el c. Montserrat i el c. Prat d'en Galliners).
- Eix format per la Pl. del Mil·lenari, c. de la Sagrada Família i Av. Olímpia.
- C. del Mas d'Osona.
- Eix format per la Pl. de Catalunya, ctra. de Roda, Pl. de la Divina Pastora, c. de Sant Segimon, c. de Francesc Maria Masferrer, c. del Molí d'en Saborit, c. de l'Hospital d'en Cloquer, c. de Menéndez i Pelayo, c. de Josep Pratdesaba.
- Eix format pel carrer del Camí Antic de Taradell i el carrer de Sant Jaume.

Es preveu que la nova infraestructura en carril bici prevista es disposi per calçada, així mateix en aquells trams on es disposin rotondes, evitant el pas de la xarxa ciclable adjacent als passos de vianants.

Així mateix, en aquells vials on es proposa actuar que disposin de xarxa ciclable sobre vorera, la nova xarxa ciclable es projectarà en calçada, eliminant els carrils sobre vorera.

Nova senyalització i/o regulació específica per a bicicletes en carrils o vials compartits:

- Eix format per la Rambla del Bisbat i Rambla dels Montcada (nova illa de vianants)
- Vials de la xarxa secundària (senyalització de vial compartit entre diferents tipologies de vehicles.
- Av. Països Catalans (tram entre el c. Prat d'en Galliners i Parc Santa Anna).

Actuacions puntuals de millora de la connexió de xarxa existent:

- Pas ciclable c. Bon Aire (variant de Calldetenes)
- Passos ciclables del c. de Miquel Llor
- Pas ciclable ctra. de Manlleu (Coll de Vic)
- Pas ciclable al c. de Lleida.
- Passos ciclables Passeig de la Generalitat
- Actuacions locals al camí entre Vic i Sentfores-La Guixa.

Es preveu construir un carril bici segregat quan la xarxa ciclable coincideixi amb la xarxa viària principal per a vehicles motoritzats, així com en aquelles vies on permeti l'accés als centres educatius i esportius. En aquests casos, els passos ciclables es senyalitzaran amb catifa vermella.

Els passos ciclables que no creuin xarxa principal de vehicles motoritzats i no formin part del continu d'accés a centres educatius i esportius, es senyalitzaran amb delimitadors laterals i pictogrames de bicicletes.

Així mateix, caldrà preveure actuacions de millora de senyalització i ciclabilitat en la xarxa ciclable principal, assegurant una correcta funcionalitat de la xarxa.

Finalment, es proposa l'estudi d'ampliació o millora de la xarxa ciclable, en fase 3 (fora de la vigència del pla), en aquells vials de la ciutat que no disposen de xarxa ciclable, i que degut a les característiques del vial complirien criteris per a poder-ne disposar, com per exemple, al c. de les Adoberies o c. Hospital d'en Cloquer.



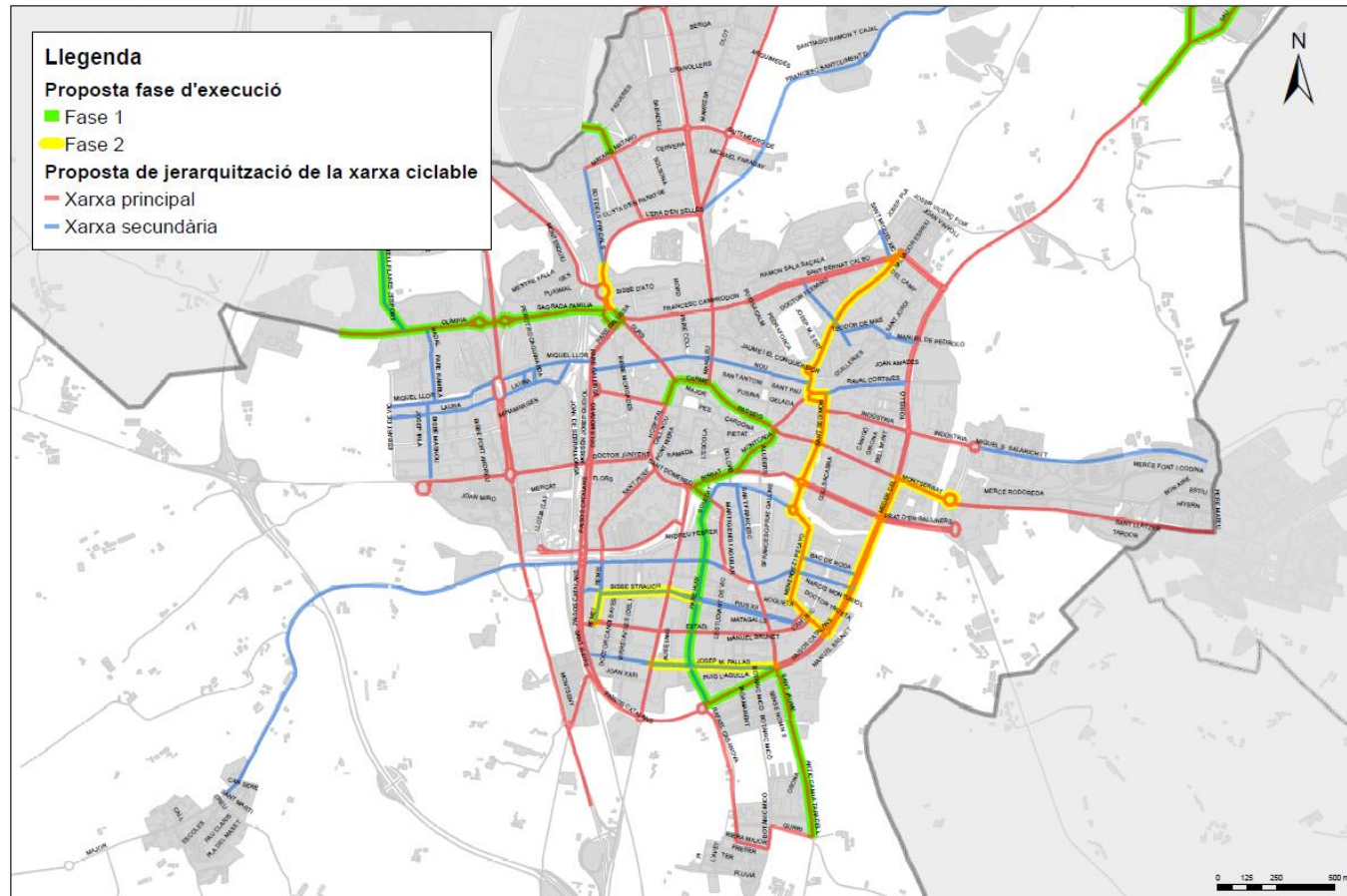


Fig. 22. Proposta d'eixos connectors de vies ciclistes existents

**Cost**

Fase 1: 330.000€

Fase 2: 160.000€

Total: 490.000€

Per a la Fase 1 es disposa de partides consignades (atès a que es disposa de projectes aprovats) per valor de 160.000€

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls Potencial de canvi modal	% de vials ciclables totals	Número d'actuacions específiques realitzades
Zona d'actuació	Plànol relacionat	Responsables i agents involucrats	
Tot el municipi.	P 1.5	Ajuntament de Vic.	
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Alta	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		

# 1 MILLORA DE LES XARXES DE TRANSPORT PER AFAVORIR UNA CIUTAT POLICÈNTRICA

## 1.6 Millorar la connexió en bicicleta amb els Polígons Industrials del municipi

### Objectiu:

Mobilitat inclusiva i equitativa / Mobilitat segura / Mobilitat saludable i sostenible

### Descripció de l'actuació

En aquesta mesura es proposa millorar la connexió de la xarxa ciclable de la zona urbana amb els polígons industrials del nord de Vic. Les condicions per a la mobilitat en bicicleta als polígons industrials de Vic són potencialment bones – sobretot pels pendents baixos – i la bicicleta és un mode de transport que s'adapta perfectament a les necessitats de bona part del grup objectiu d'usuaris (treballadors de les empreses dels polígons) per la seva flexibilitat, facilitat per aparcar, etc.

Aquesta actuació forma part d'un paquet integrat de mesures – juntament amb les mesures 1.5 i 1.7 – que tenen com a objectiu potenciar la bicicleta com a mode de transport quotidià.

Concretament, les actuacions que cal dur a terme són les següents:

- Allargar els carrils bici existents per tal de que s'endinsin dins dels polígons. Actualment, la xarxa de vies ciclistes ja connecta el nucli urbà amb l'accés sud dels següents polígons:
  - ◊ Sot dels Pradals,
  - ◊ Mas Beuló,
  - ◊ Mas d'en Prat,
  - ◊ Parc d'activitats econòmiques Nord,
  - ◊ i Parc d'activitats econòmiques Sud.
- Crear noves vies ciclistes que connectin el nucli urbà amb els següents polígons:
  - ◊ Sot dels Pradals,
  - ◊ Mas d'en Bigas,
  - ◊ Les Casasses,
  - ◊ Malloles,
  - ◊ i El Bruguer.

La compleció progressiva d'aquestes noves vies ciclistes permetrà una millor connectivitat i accessibilitat als polígons industrials des del nucli urbà de Vic.

Tractant-se de zones amb una elevada intensitat de circulació de vehicles pesants, en el disseny definitiu de cada nou tram caldrà analitzar les mesures de protecció necessàries per tal que la convivència entre els ciclistes i la resta d'usuaris sigui el més segura possible.

A l'àmbit del Pla es proposa:

Nova infraestructura específica per a bicicletes:

- Xarxa ciclable al Pol. Ind. Malloles i Pol. Ind. El Bruguer
- C. Camí de la Tolosa

Nova senyalització i/o regulació específica per a bicicletes en carrils o vials compartits:

- Xarxa secundària sense infraestructura actual específica per a bicicletes i VMP

Actuacions puntuals de millora de la connexió de xarxa existent:

- Passos ciclables al c. de Mataró
- Passos ciclables a la ctra. de Manlleu

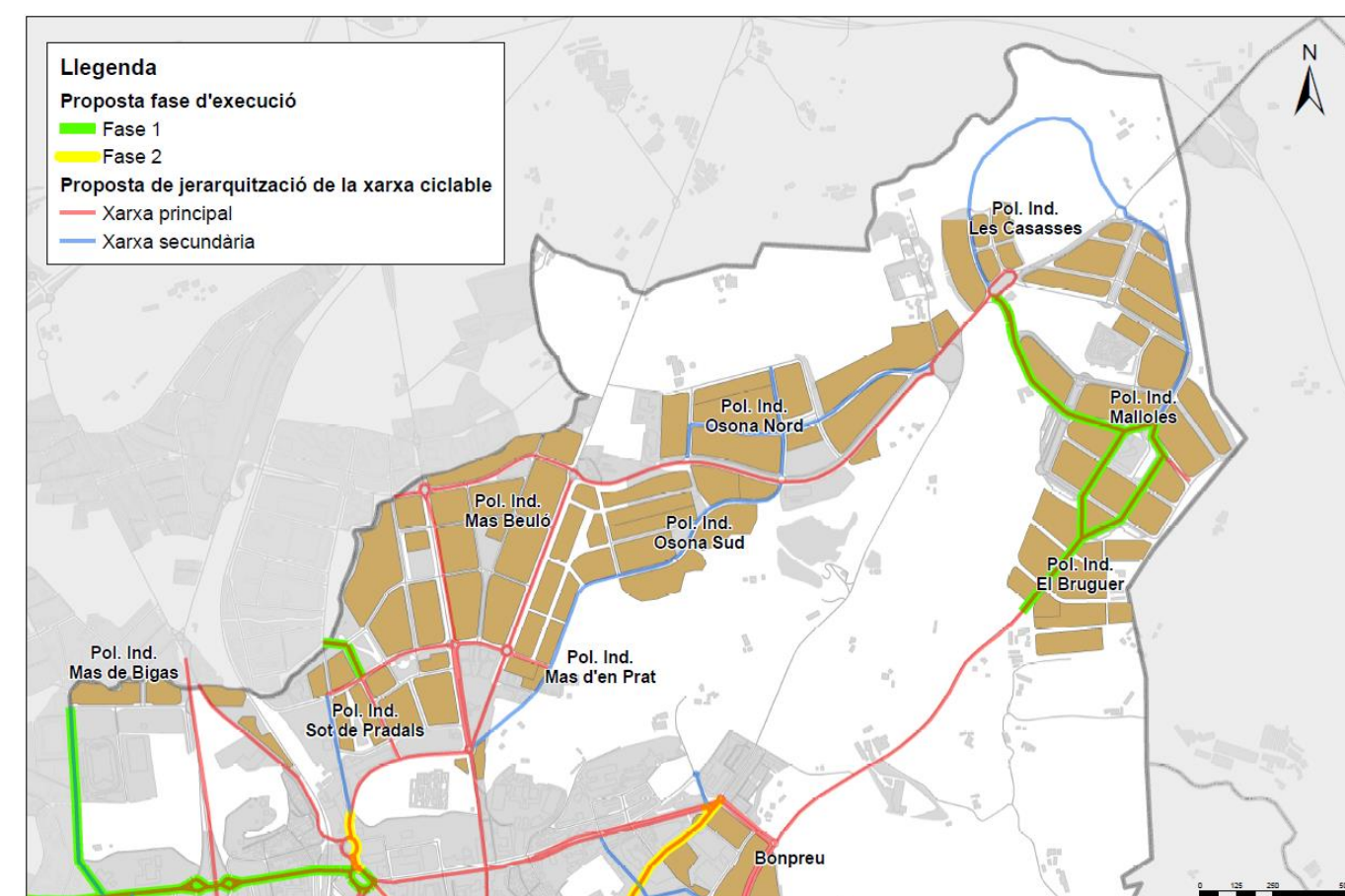


Fig. 23. Proposta de connexió de les vies ciclables amb els polígons industrials del nord de vic. Font: Pla Estratègic de la Bicicleta.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors
	Actuacions d'impuls	
	Potencial de canvi modal	% de vials ciclables totals
		Número d'actuacions específiques realitzades

Zona d'actuació	Plànol relacionat	Responsables i agents involucrats
Tot el municipi.	P 1.6	Ajuntament de Vic.

Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Alta	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		

Cost
Fase 1: 80.000€
Fase 2: 60.000€
Total: 140.000€

# 1 MILLORA DE LES XARXES DE TRANSPORT PER AFAVORIR UNA CIUTAT POLICÈNTRICA

## 1.7 Millorar la xarxa d'aparcaments de bicicleta

### Objectiu:

Mobilitat segura / Mobilitat saludable i sostenible / Mobilitat intel·ligent i digital

### Descripció de l'actuació

La proposta de millora de la xarxa d'aparcaments de bicicleta es basa en els quatre eixos d'actuació següents:

- Augmentar el nombre de **punts d'ancoratge a la via pública**. A més, es proposa el trasllat gradual dels aparcaments que hi ha actualment ubicats a tocar de les façanes atès que dificulten la mobilitat de les persones amb deficiències visuals o poca visió.
- Implementar un **aparcament segur per a bicicletes a l'entorn de l'Estació de Vic i dels equipaments esportius**, on s'hi pugui accedir amb una app mòbil, o una targeta ciutadana (per exemple, es podria explorar el potencial de la Targeta Urbana – <https://www.targetaurbana.cat/> – per a realitzar aquesta funció) o altres.
- Habilitar places d'aparcament per a bicicletes en els **aparcaments subterranis**. Actualment hi ha 9 aparcaments subterranis públics de pagament, i es proposa destinar dues places de cotxe en cadascun d'ells per a aparcaments de bicicletes. En una plaça hi caben aproximadament 5 ancoratges d'U invertides.
- Analitzar la possibilitat d'utilitzar locals buits de llarga temporada per habilitar-los com a aparcaments segurs de bicicletes.

En molts barris de Vic les característiques del parc d'habitatges dificulta habilitar espais d'aparcament a l'interior dels edificis, de manera que cal maximitzar la cobertura i l'oferta d'aparcaments de bicicletes a la via pública per tal de promoure un sistema d'aparcament segur de bicicletes i promoure l'ús d'aquest mode de transport.

La premissa és que hi ha d'haver aparcament per a bicicletes a tots els equipaments i zones verdes, zones comercials i zones de gran atracció de viatgers. A la resta de la xarxa viària, s'han d'ubicar aparcaments per a donar servei als ciclistes.

En aquest sentit, per tal de determinar el nombre d'aparcaments nous que caldria instal·lar, es proposa la següent metodologia:

1. Identificar on es troben els centres atractors/generadors de mobilitat del municipi (per exemple equipaments, centres educatius, centres sanitaris, etc.).
2. Comprovar si actualment disposen de punts d'ancoratge de bicicletes a les immediacions.
3. En els centres en què no es compleixi el punt anterior, proposar sobre el mapa un nou punt d'ancoratge proper i també de la xarxa ciclable de la ciutat, buscant solucions per encabir aparcaments per a bicicletes en els mateixos centres atractors de mobilitat.

Aquesta mesura, forma part d'un grup de mesures que tenen com a objectiu potenciar la bicicleta com a mode de transport quotidià, juntament amb les mesures 1.5 i 1.6.

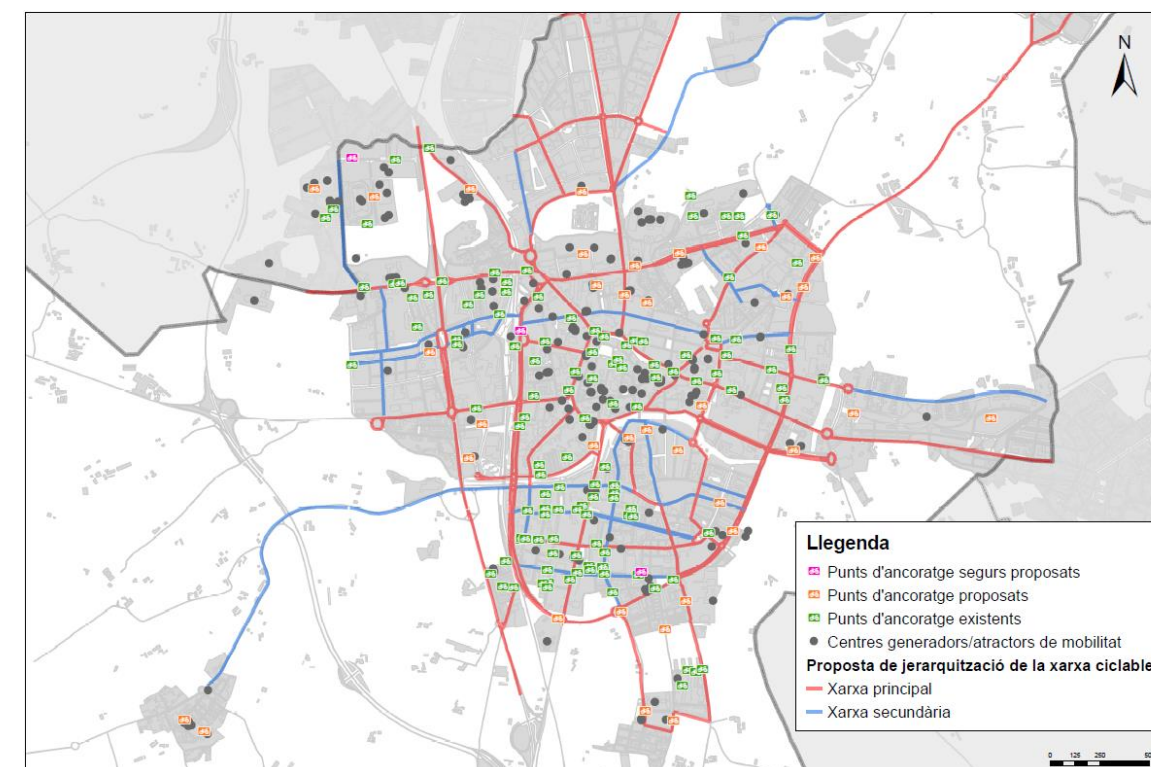


Fig. 24. Punts d'ancoratge de bicicletes actuals i proposats. Font: Elaboració pròpia.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls	Índex de places d'aparcaments per a bicicletes per habitant	
	Potencial de canvi modal	Índex de places d'aparcament per a bicicletes en aparcaments soterrats	
			Nombre de places d'aparcament segures a l'Estació i centres esportius
Zona d'actuació	Plànol relacionat	Responsables i agents involucrats	
Tot el municipi	P 1.7	Ajuntament de Vic.	
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Mitjana	Mitjana
	Fase 3 (posterior al 6è any)		
Cost			
Fase 1: 65.000€			
Fase 2: 50.000€			
Total: 115.000€			

# 1 MILLORA DE LES XARXES DE TRANSPORT PER AFAVORIR UNA CIUTAT POLICÈNTRICA

## 1.8 Connexió de la xarxa d'itineraris supramunicipals de connexió en bicicleta

**Objectiu:**

Mobilitat inclusiva i equitativa / Mobilitat segura / Mobilitat saludable i sostenible

### Descripció de l'actuació

A l'octubre de 2021 el Consell Comarcal d'Osona va aprovar el Pla Director de les vies ciclistes a la Plana de Vic. Aquest Pla té per objectiu definir una xarxa de carrils bici per impulsar i fomentar la utilització de la bicicleta en els desplaçaments entre els habitants de la Plana de Vic.

Dels 42 trams de carrils bici proposats en el Pla, 12 connecten Vic amb els seus municipis veïns.

Per altra banda, el Pla Director de Mobilitat del SIMMB 2020-2025, també preveu la connexió ciclable dels municipis que estem a l'eix de la carretera C-17, entre altres (proposta EA2.4).

A l'àmbit del PMUS es proposa treballar, conjuntament amb els municipis veïns implicats per garantir la connexió ciclable interurbana i afavorir així el canvi modal per a desplaçaments de mobilitat, tant obligada com quotidiana.

Durant la vigència del PMUS es preveu:

- Connexió ciclable entre Vic i Gurb amb l'establiment d'un carril bici al carrer Mas d'Osona.
- Connexió ciclable entre Vic i Calldetenes amb l'establiment d'un pas ciclable a la variant de Calldetenes.
- Continuar amb les converses iniciades per a establir la connexió ciclable entre Vic i Santa Eugènia de Berga.
- Continuar amb les converses iniciades per a establir la connexió ciclable entre Vic i Malla.
- Continuar treballant amb la Diputació de Barcelona per a la connexió del carril bici entre Vic – Gurb i Manlleu.

El pròxim estudi de mobilitat haurà d'incloure la resta d'actuacions per completar les directius de connexió establertes en el Pla Director de les vies ciclistes de la Plana de Vic.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors
	Actuacions d'impuls	
	Potencial de canvi modal	
Zona d'actuació	Plànol relacionat	Responsables i agents involucrats
Límits municipals	--	Ajuntaments de Vic, Gurb, Manlleu, Calldetenes, Santa Eugènia de Berga i Diputació de Barcelona.

Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Alta	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		

### Cost

Fase 1: Valorat a la proposta 1.5

Fase 2: 150.000€

Total: 150.000€

## 2 CARRERS ATRACTIUS, SEGURS, SALUDABLES I PENSATS PER LES PERSONES

Tenint en compte la Diagnosi tècnica realitzada i consensuada amb la Direcció facultativa (Ajuntament de Vic i Diputació de Barcelona), s'estableixen a continuació propostes per crear carrers atractius, segurs, saludables i pensats per les persones. Aquestes es poden classificar en subgrups segons la tipologia de proposta:

- Millorar la qualitat de l'espai públic (carrers pensats per les persones):
  - ◇ **Mesura 2.1:** Desenvolupar unes Directrius / Recomanacions pel disseny de la via pública
  - ◇ **Mesura 2.2:** Programa de pacificació del trànsit i creació d'eixos de convivència
  - ◇ **Mesura 2.3:** Millorar l'accessibilitat de les parades de transport públic
- Millorar la seguretat (carrers segurs):
  - ◇ **Mesura 2.4:** Implementar les actuacions previstes al Pla Local de Seguretat Viària (PLSV 2020-2023) per resoldre els punts / trams de concentració d'accidents
  - ◇ **Mesura 2.5:** Analitzar la conversió de carrers de doble sentit a vies de sentit únic
  - ◇ **Mesura 2.6:** Pacificació al voltant de tots els centres escolars
  - ◇ **Mesura 2.7:** Redacció d'un estudi d'avaluació dels passos de vianants existents
- Integrar grans vies a la trama urbana (carrers atractius):
  - ◇ **Mesura 2.8:** Integració urbanística de l'Eix Onze de Setembre
  - ◇ **Mesura 2.9:** Integració urbanística de la carretera de Gurb
  - ◇ **Mesura 2.10:** Transformació urbanística i de la mobilitat de l'eix rda. Francesc Camprodon - av. Sant Bernat Calbó

## 2 CARRERS ATRACTIUS, SEGURS, SALUDABLES I PENSATS PER LES PERSONES

### 2.1 Desenvolupar unes Directrius / Recomanacions pel disseny de la via pública

#### Objectiu:

Millora de la gestió de la mobilitat

#### Descripció de l'actuació

El model de mobilitat sostenible que promou el PMUS requereix de la transformació progressiva de la trama urbana amb criteris d'accessibilitat universal i de prioritat dels modes de transport sostenible (a peu, en bicicleta i transport públic). De fet, l'objectiu d'aquesta mesura és desenvolupar unes directrius i/o recomanacions que ajudin els tècnics municipals a integrar els criteris de mobilitat sostenible en qualsevol intervenció a la via pública i que possibilitin el desenvolupament d'una mobilitat més segura i confortable per al conjunt d'usuaris de la via pública.

No obstant, les característiques dels barris de Vic són força heterogènies – des dels carrers estrets del Centre Històric a les noves urbanitzacions més espaioses als barris del Sucre o Quatre Estacions / Sant Llàtzer –, de manera que les solucions a aplicar no poden ser les mateixes a cada via de la ciutat. De fet, en l'àmbit urbà edificat l'espai sovint és limitat i, per tant, cal promoure la introducció de conceptes de disseny urbà basats en la cohabitació entre els diferents usuaris com ara la moderació o pacificació del trànsit, que comporta un canvi de jerarquia en la prioritat i l'ús de l'espai públic (zones 30 i de convivència).


Aquestes directrius i/o recomanacions han de servir per unificar criteris i han de tractar temes com per exemple l'amplada de les places d'aparcament i dels carrils de circulació segons la tipologia de carrers, criteris per a les reserves de places per a PMR i senyalització, bicicletes, VMP, etc. A més, també han de promoure el foment dels modes de transport sostenibles tot facilitant-ne el seu desenvolupament per mitjà d'unes condicions òptimes i preparar la ciutat pels escenaris futurs previstos (per exemple, per a la consolidació de la mobilitat elèctrica, l'expansió del comerç electrònic, l'arribada del vehicle autònom, etc.).

A més, cal determinar els requeriments d'ubicació del mobiliari urbà per tal d'evitar accidents de mobilitat a persones amb discapacitats funcionals. Seria convenient implementar també l'informe d'accessibilitat realitzat per la DIBA al 2006 amb la col·laboració de l'ONCE i l'ADFO pels principals espais turístics.

Així doncs, es proposa que aquestes directrius i/o recomanacions contemplin els següents continguts:

- Principis bàsics per al disseny del viari urbà:
  - ◇ Llegibilitat
  - ◇ Visibilitat horitzontal i vertical
  - ◇ Velocitat
  - ◇ Dimensionament en funció del vehicle determinant
  - ◇ Trajectòries de gir dels vehicles (radis de gir)

- ◇ Criteris de cohabitació
- Funcions i tipologies de carrers:
  - ◇ Funcions i jerarquia de la xarxa viària
  - ◇ Tipologies de carrers
- Elements per a l'ordenació dels carrers:
  - ◇ Dimensions bàsiques per a la circulació de vehicles
  - ◇ Dimensions bàsiques per a vianants i criteris d'accessibilitat
  - ◇ Dimensions bàsiques per a bicicletes
  - ◇ Dimensions bàsiques per a l'aparcament de vehicles i les zones de càrrega i descàrrega
  - ◇ Dimensions bàsiques per als tramvies
  - ◇ Pendents longitudinals i transversals
- Criteris bàsics de disseny de vies pacificades (elements de moderació del trànsit i reductors de velocitat, senyalització, etc.):
  - ◇ Criteris i factors de disseny
  - ◇ Tipologia d'elements de moderació del trànsit
- Cruïlles:
  - ◇ Principis generals per a la concepció de les cruïlles
  - ◇ Solucions als encreuaments de carrils o pistes bici
- Tractaments específics d'entorns sensibles.
- Equipaments, mobiliari, elements vegetals i enllumenat.
- Senyalització:
  - ◇ Criteris generals de la senyalització
  - ◇ Competències jurídiques i normativa de la senyalització viària
  - ◇ Tipologia de senyalització
  - ◇ Senyalització específica per a vianants i bicicletes
  - ◇ Senyalització específica per a l'aparcament
  - ◇ Senyalització específica per a les zones de càrrega i descàrrega
  - ◇ Senyalització d'itineraris per a vehicles pesants

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls Potencial de canvi modal	Acció realitzada o no	
			
Zona d'actuació	Responsables i agents involucrats		
Tot el municipi	Ajuntament de Vic		
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Baixa	Baixa
	Fase 3 (posterior al 6è any)		
Cost			
Fase 1: 15.000€			
Fase 2: Sense cost			
Total: 15.000€			



## 2 CARRERS ATRACTIUS, SEGURS, SALUDABLES I PENSATS PER LES PERSONES

### 2.2 Programa de pacificació del trànsit i creació d'eixos de convivència

#### Objectiu:

Mobilitat segura / Mobilitat saludable i sostenible

#### Descripció de l'actuació

El model de mobilitat sostenible que proposa aquest Pla es basa, principalment, en un canvi progressiu de l'ús de la via pública, donant cada vegada més prioritats als vianants, els ciclistes i els usuaris del transport públic. Bona part d'aquest canvi de model passa per promoure un programa de pacificació del trànsit motoritzat que, per una banda, ajudarà a corregir en bona mesura els problemes d'accessibilitat i confort de voreres i espais per a vianants i, per l'altra, a augmentar la seguretat dels usuaris més vulnerables de la via pública.

A continuació es descriuen les dues grans línies d'actuació prevista per tal de desenvolupar aquesta mesura:

- **Programa de pacificació del trànsit a nivell de ciutat:** es vol pacificar el trànsit a tota la ciutat excepte en els eixos de circumval·lació.
  - ◊ Reducció del límit de velocitat a 30 km/h a tota la xarxa viària, a excepció de certs vials de la xarxa principal de vianants i dels polígons industrials, complint amb la normativa vigent.
  - ◊ Creació de zones pacificades (illes de vianants i carrers amb prioritats invertides S-28, principalment).

En aquest sentit cal que el programa de pacificació estigui ben coordinat amb les directrius establertes al planejament urbanístic, com per exemple les actuacions per adaptar espais com a noves zones d'activitat (zones d'estada per a vianants) que preveu el POUM.

    - Canviar la prioritats d'alguns carrers de la xarxa veïnal (prioritats invertides S-28) als barris del Sucre, el Remei, els Caputxins, Sant Llützer / Quatre Estacions i Pl. Osona.
    - Reducció progressiva de la mobilitat a la Rambla del Passeig, Rambla del Carme i Rambla Devallades.
    - Aplicar criteris de mobilitat sostenible als espais que el POUM proposa adaptar com a noves zones d'activitat i trobada per als vianants:
      - Mil·lenari: completar el parc existent sobre el traçat soterrat del tren (entre el c. de la Sagrada Família i la ctra. de Gurb)
      - Illa Pavicsa: obtenir la cessió d'una àrea verda i d'una peça d'equipament que incorpori l'edifici industrial catalogat, per tal de dotar aquesta zona de la ciutat d'un nou espai d'activitat i trobada
      - Baumann: àmbit de sòl urbà delimitat per la carretera de Roda, el carrer de Sant Jordi i el carrer del Camp. Substituir el sostre industrial preexistent per sostre residencial que permeti una continuïtat en la trama urbana. Crear un pol de centralitat urbana al nord de la ciutat vinculat per una banda a la nova edificabilitat prevista al sector i per l'altra a la creació d'un nou equipament universitari emplaçat a l'edifici de Can Baumann.

- Can Pamplona: obtenir la cessió d'una àrea verda en continuïtat amb l'espai lliure que envolta l'equipament del Sucre.
- Passeig d'en Pep Ventura: obtenir la cessió d'una àrea verda que complementi l'accés a l'escola Centre i connecti aquesta àrea amb el carrer de Sant Pere.
- Passeig d'en Pep Ventura: obtenir la cessió d'una àrea verda que complementi els equipaments existents i posi en valor la muralla del Morbo.
- Plaça de la Noguera: ordenar volumètricament el sostre residencial de la cantonada del Passeig de la Generalitat amb el carrer del Bisbe Strauch de manera que s'obtingui una cessió de vialitat d'abast limitat, que permeti consolidar un espai de plaça pel barri, oberta al passeig de la Generalitat, principal eix d'activitat del barri
- Curtits Codina: urbanització del sector de sòl urbà delimitat per l'Avinguda dels Països Catalans, el carrer de Sant Jaume i el carrer de Santa Eugènia de Berga.
- Carretera de Roda: obtenir la cessió d'una àrea verda que complementi la prevista en l'àmbit de Can Baumann, configurant una nova centralitat entorn l'equipament universitari.
- Gurri nord: obtenir la cessió d'una àrea verda que ha de garantir la continuïtat de tota una franja verda entorn els rius que travessen la ciutat.
- Joan Maragall: ordenar l'àmbit de l'av. dels Països Catalans entre Mare de Déu de Llorda i pg. de la Generalitat, de manera que configuri un nou espai urbà d'accés a la ciutat. Obtenir una nova àrea verda en l'entorn del Torrent de Sant Jaume, que actuï com a centre de barri de Santa Anna i de l'Estadi. Donar continuïtat al carrer de Puiglagulla i al passatge de la Mare de Déu de Llorda.
- El Graell 2 – La Bòbila: completar l'ordenació prevista en l'àmbit del Graell, per tal de donar-li continuïtat fins a l'Eix onze de setembre i la ciutat. Obtenir una àrea verda en l'espai entre la carretera de la Guixa i el riu Méder, vinculat al camí vora riu existent.
- El Marratet: completar l'Avinguda dels Països Catalans com a important eix viari i també com a articulador dels barris de Santa Anna, Marratet, Plaça d'Osona i Serra-de-Senferm. Obtenir la cessió d'una àrea verda que suposi un espai de centralitat i centre d'activitat ciutadana del barri.

- **Creació d'eixos de convivència:**

L'altra pota del programa de pacificació del trànsit és l'habilitació d'eixos de convivència a diferents barris de la ciutat per connectar-los entre ells i amb zones atractores i/o generadores de mobilitat, pacificant-los i promovent la mobilitat activa i la cohesió social i dinamisme econòmic.

Aquests eixos, connecten amb altres vials ja transformats, de manera que l'enllaç entre ells permet creuar la ciutat de nord a Sud i d'est a oest per mitjà d'aquests vials pensats per a les persones.

Així doncs, la proposta d'eixos de convivència a desenvolupar en els propers anys és la següent:

- ◊ Barri del Sucre:

- Eix format per l'av. Olímpia i el carrer de la Sagrada Família.
- c. Miquel Llor.

- ◇ Barri dels Caputxins, Horta Vermella i Sant Llàtzer / Quatre Estacions: eix format pel c del Bisbe Torras i Bages, c. de Montserrat i l'itinerari a peu que discorre paral·lel a la ctra. N-141d (connexió amb Calldetenes) fins al barri de Quatre Estacions.
- ◇ Barri del Nord: Ctra. de Manlleu.
- ◇ Barri de la Calla, l'Estadi i Centre Històric: Rambla dels Montcada, Rambla del Bisbat, c. del Pare Huix i c. d'Andreu Febrer.
- ◇ Barris d'Osona, Serra-de-Senferm, Santa Anna i l'Estadi: c. de Sant Jaume, tram del c. de Josep Maria Pallàs (entre el c. de Sant Jaume i el c. d'Antoni Espoga i Nuix), i c. del Botànic Micó (entre l'av. dels Països Catalans i c. Gurri).

Com s'ha comentat anteriorment, la morfologia i l'urbanisme heterogeni dels barris de Vic impossibilita definir una forma unitària d'aquests eixos de convivència. Així doncs, els diferents no es podrà promoure la mateixa urbanització a tots ells, sinó que s'ha de definir la millor solució en cada cas. No obstant, sí que hauran tenir en compte un conjunt criteris bàsics, com la prioritat dels vianants o l'habilitació de les condicions necessàries per a què els vianants puguin gaudir de prou espai per poder desplaçar-se de manera còmoda i agradable.

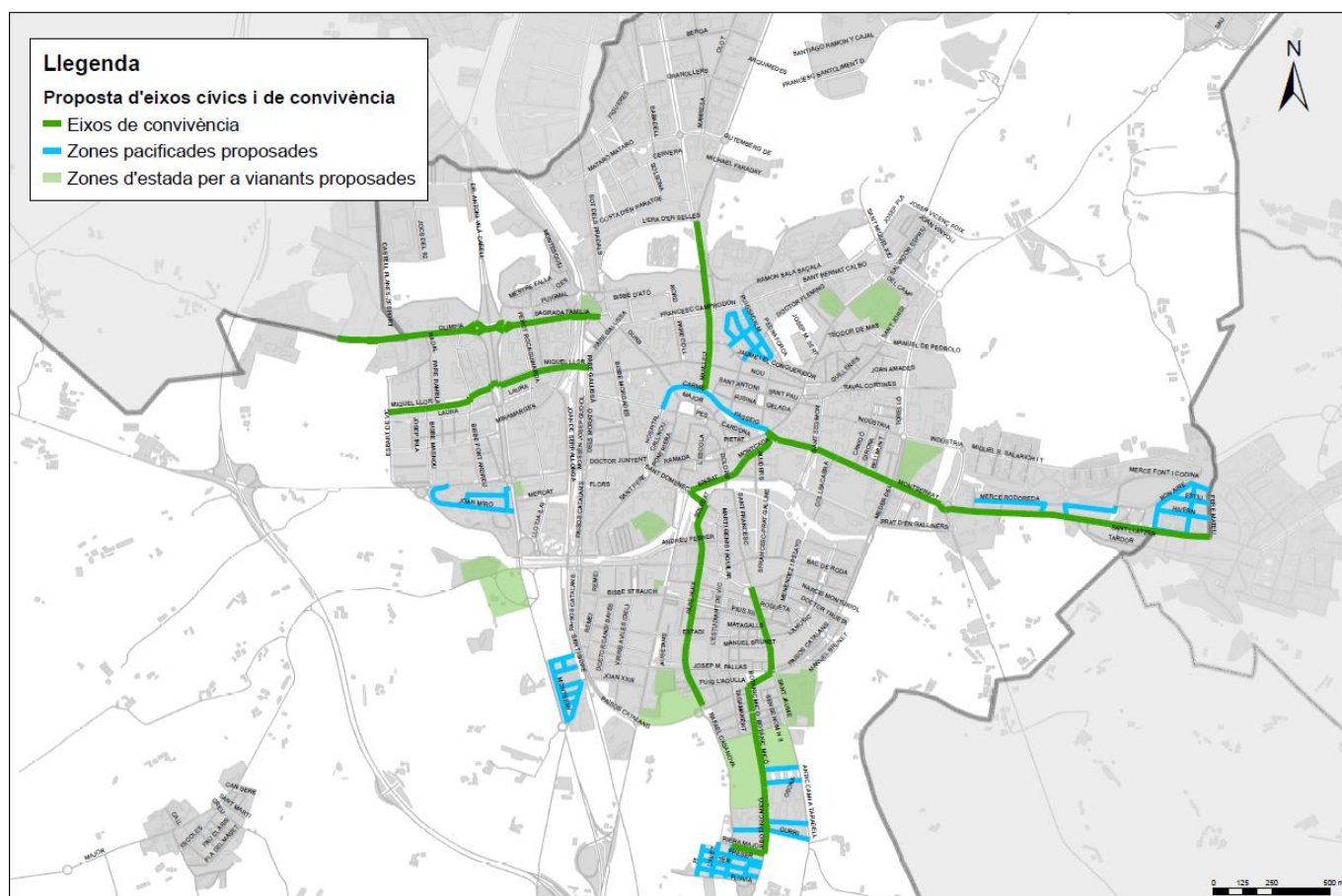


Fig. 25. Proposta d'eixos de convivència. Font: Elaboració pròpia.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls	% de vials pacificats	
	Potencial de canvi modal	% de vials amb velocitat màxima limitada a 30 km/h	
		% d'eixos cívics creats	
Zona d'actuació	Plànol relacionat	Responsables i agents involucrats	
Tot el municipi.	P 2.2	Ajuntament de Vic.	
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Alta	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		

**Cost**

Fase 1: 2.200.000 € (part de l'actuació està valorada a la proposta 1.5)

Fase 2: 650.000 €

Total: 2.850.000 €

Per a la Fase 1 es disposa de partides consignades (atès a que es disposa de projectes aprovats) per valor de 1.365.000 €

## 2 CARRERS ATRACTIUS, SEGURS, SALUDABLES I PENSATS PER LES PERSONES

### 2.3 Millorar l'accessibilitat de les parades de transport públic

#### Objectiu:

Mobilitat inclusiva i equitativa / Mobilitat segura

#### Descripció de l'actuació

A partir de la campanya de treball de camp realitzada en la diagnosi d'aquest PMUS, s'han establert quines són les millores a dur a terme per millorar l'accessibilitat de les parades de transport públic del municipi:

- **Millorar l'accessibilitat de la vorera:** ampliació de l'amplada lliure de la vorera, millora de l'estat de la mateixa i creació dels passos de vianants i guals necessaris.
- **Adaptar l'espai d'embarcament:** plataforma lliure d'obstacles.
- **Millorar la informació:** característiques del servei (horaris, tarifes, plànol del servei, parades...).

A continuació s'enumeren les parades en les que cal dur-hi a terme actuacions de millora de l'accessibilitat de la vorera i/o de l'espai d'embarcament, i en quin horitzó temporal. No obstant, en el moment caldrà tenir en compte també, les consideracions establertes en el Pla d'Accessibilitat. També cal considerar realitzar actuacions de millora de l'accessibilitat si s'executen obres, s'actua a les immediacions, es disposa de mitjans, etc., encara que no s'estigui en l'horitzó temporal indicat.

- Fase 1 i 2 (horitzó temporal del PMUS):
  - ◇ **Castell d'en Planes (Pavelló Esportiu):** cal arreglar el pal de parada i construir vorera on ara hi ha parterre per tal que l'itinerari d'accés a l'autobús sigui accessible.
  - ◇ **Tanatori:** cal arreglar el pal de parada, construir vorera on ara hi ha parterre per tal que l'itinerari d'accés a l'autobús sigui accessible i desplaçar un arbre perquè no impedeixi el pas.
  - ◇ **Universitat:** cal arreglar la marquesina i enretirar el panell de la marquesina que impedeix el pas.
  - ◇ **Zona esportiva Vic (Pavelló de l'Ausoneta):** cal construir vorera on ara hi ha parterre per tal que l'itinerari d'accés a l'autobús sigui accessible i desplaçar un arbre perquè no impedeixi el pas.
  - ◇ **Martí Genís:** cal desplaçar la parada perquè no es trobi en un tram en corba.
  - ◇ **Menéndez i Pelayo:** cal desplaçar la parada perquè no es trobi en un tram en corba.
  - ◇ **J. Pratdesaba (Institut La Plana):** cal construir vorera on ara hi ha parterre per tal que l'itinerari d'accés a l'autobús sigui accessible i desplaçar un arbre perquè no impedeixi el pas.
  - ◇ **Pl. Estació:** cal desplaçar un arbre perquè no impedeixi el pas i enretirar el pal de parada antic.
  - ◇ **El Sucre:** cal desplaçar un arbre i un banc perquè no impedeixin el pas.
  - ◇ **Can Segalés:** cal arreglar la marquesina i construir vorera on ara hi ha parterre per tal que l'itinerari d'accés a l'autobús sigui accessible.
  - ◇ **Pl. de la Creu (Escola Sentfores):** cal arreglar el pal de parada.

- ◇ **Pont del Blaqueig:** cal enretirar un pal de senyal i dos panells que dificulten la pujada i la baixada de l'autobús.
- ◇ **Mare de Déu de Lorda:** cal millorar la informació que s'ofereix a la parada (marquesina).
- ◇ **F. Medicina:** cal millorar la informació que s'ofereix a la parada (pal).
- Fase 3 (més enllà l'horitzó temporal del PMUS):
  - ◇ **C. Torelló, 11:** cal desplaçar un arbre perquè no impedeixi el pas.
  - ◇ **Zona Universitària:** cal arreglar el pal de parada i desplaçar un arbre i una paperera perquè no impedeixin el pas.
  - ◇ **C. Torelló BP:** cal arreglar el pal de parada i desplaçar un arbre perquè no impedeixi el pas.
  - ◇ **IES J. Callís (Institut):** cal desplaçar un arbre perquè no impedeixi el pas.
  - ◇ **Parc Sant Llätzer:** cal millorar la informació que s'ofereix a la parada (marquesina).
  - ◇ **Av. Olímpia (Andersen):** cal desplaçar o enretirar un senyal que impedeix el pas.
  - ◇ **Sant Llätzer:** cal arreglar la marquesina i enretirar el pal de parada antic.
  - ◇ **Sant Llätzer Centre:** cal desplaçar o enretirar un senyal que impedeix el pas.
  - ◇ **Sant Domènech / Sant Pere (Escola Centre-Santa Caterina):** cal millorar la informació que s'ofereix a la parada (marquesina).
  - ◇ **Font de Sant Pere:** cal construir vorera on ara hi ha parterre per tal que l'itinerari d'accés a l'autobús sigui accessible.
  - ◇ **La Sínia:** cal construir vorera on ara hi ha parterre per tal que l'itinerari d'accés a l'autobús sigui accessible.
  - ◇ **Ctra. de Roda:** cal millorar la informació que s'ofereix a la parada (pal).
  - ◇ **Ctra. Prats:** cal arreglar el pal de parada i desplaçar un arbre perquè no impedeixi el pas.
  - ◇ **C. de l'Ermida de Sant Sixt:** cal desplaçar un arbre i enretirar el pal de parada antic perquè no impedeixin el pas.
  - ◇ **Molí d'en Saborit:** cal desplaçar la parada perquè no es trobi en un tram en corba.

Algunes de les parades requereixen d'una intervenció més general a la via pública per tal de fer-les accessibles, i per tant aquestes no s'han pressupostat dins d'aquesta mesura (Can Carballo, Botànic Micó, etc.).

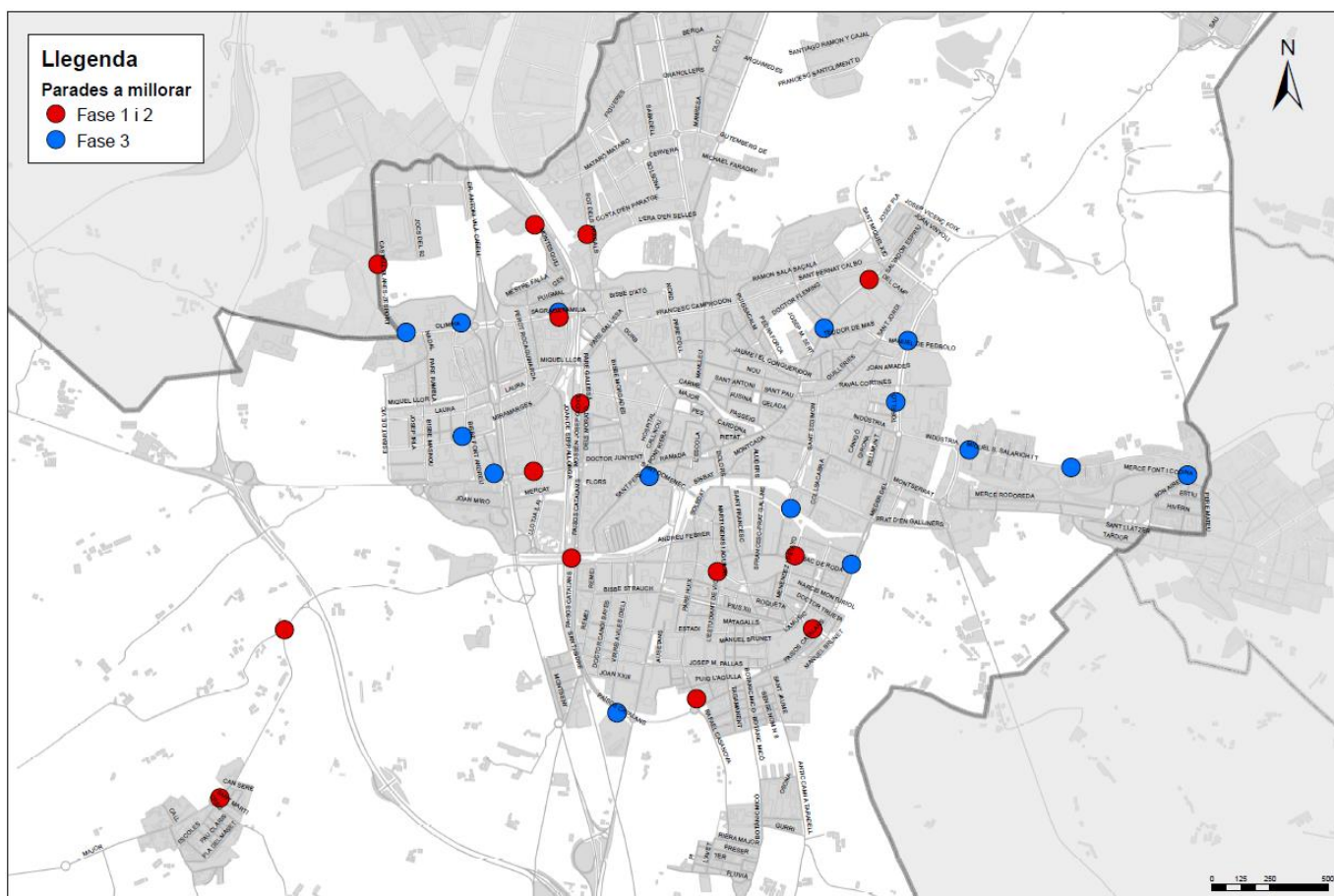


Fig. 26. Propsta de millora de les parades d'autobús. Font: Elaboració pròpia.

**Cost**

Fase 1: 50.000€

Fase 2: 50.000€

Total: 100.000€

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls	% de parades de bus accessibles	
	Potencial de canvi modal:	% de parades amb espai d'embarcament accessible	
		% de parades amb informació del servei disponible	
Zona d'actuació	Plànol relacionat	Responsables i agents involucrats	
Tot el municipi.	P 2.3	Ajuntament de Vic.	
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Mitjana	Mitjana
	Fase 3 (posterior al 6è any)		

## 2 CARRERS ATRACTIUS, SEGURS, SALUDABLES I PENSATS PER LES PERSONES

### 2.4 Implementar les actuacions previstes al Pla Local de Seguretat Viària (PLSV 2020-2023) per resoldre els punts i trams de concentració d'accidents

Objectiu:

Mobilitat segura

Descripció de l'actuació

Aquesta proposta consisteix en dur a terme millores en els punts i trams de la via pública on s'hi ha detectat una elevada concentració d'accidents (PCA i TCA, respectivament), així com en aquells carrers o cruïlles on el volum de vianants, ciclistes i/o vehicles és més elevat o són entorns no estudiats prèviament en els Pla Local de Seguretat Viària (PLSV) anteriors.

Concretament, es proposa que el PMUS integri aquelles actuacions de millora de la seguretat definides al Pla Local de Seguretat Viària de Vic:

#### • TCA 1: Ctra. de la Guixa, entre el c. del Remei i rbla. De Josep Tarradellas

- ◇ **Intersecció amb el c. del Remei:** per tal de captar l'atenció del conductor es proposa l'establiment de dos passos de vianants intel·ligents (amb llums led en les bandes del pas) que s'activen quan s'acosta el vianant. Els passos es situarien a l'inici de la zona elevada de la carretera de la Guixa per un i altre costat. A més seria important disposar de bona il·luminació en el tram central d'aquesta plataforma, raó per la qual es proposa ubicar un focus viari a mig tram, coincidint amb el centre de la sortida del carrer del Remei, en el costat oposat al riu per a evitar ombres dels arbres.
- ◇ **Intersecció amb el c. Dr. Candi Bayés:** es proposa pintar els dos passos (abans i després de la cruïlla) a ctra. de La Guixa.
- ◇ **Intersecció amb la rbla. de Josep Tarradellas:** es proposa l'establiment de coixins berlíniesos abans d'arribar al primer pas de vianants. Es recomana d'instal·lar un focus en la zona central de la cruïlla a ctra. de la Guixa.

#### • TCA 2: C. de Torelló, entre rotonda Mare de Déu dels Munts i c. de Montserrat

- ◇ **C. de Torelló:** al pas de vianants a la sortida del pàrquing del centre comercial, en sentit sud, caldria pintar ratlla groga per a evitar l'aparcament en l'espai entre la sortida del pàrquing del centre comercial i el pas (aprox. 6 m). A més, per reduir la velocitat dels vehicles, en l'aproximació al pas, en sentit cap a rotonda, es podria establir element reductor de coixins berlíniesos per moderar la velocitat en l'entorn del centre comercial.
- ◇ **Cruïlla amb c. Manuel de Pedrolo:** cal guanyar ample en la zona de la mitjana i es proposa doncs desviar lleugerament els carrils cap a l'exterior (trencament horitzontal) fins a guanyar 1m per cada sentit de circulació, cal portar el pas de vianants que travessa Manuel de Pedrolo oest a la cantonada, tot seguint les voreres de carrer Torelló, i cal traslladar la parada d'autobús actualment davant la benzinera a una ubicació després de passar el c. Manuel de Pedrolo i el pas de vianants, en sentit sud.
- ◇ **Entorn cruïlla del c. Raval Cortines:** Aprofitant aquest desviament que marca el zebra per a prohibir l'aparcament abans de la cruïlla, es torna a proposar aquesta mena de xicana com

la proposada a Manuel de Pedrolo i així disposar d'una mitjana-refugi més ampla. Es recomana pintar tot l'element de coixí berlinès per a fer-los més visibles.

- ◇ **Rotonda del c. Indústria:** corregir la posició en el pas del ramal del carrer Indústria costat est, on el pas queda separat del carril bicicleta i els rebaixos del pas marquen també aquesta separació: haurien de discórrer junts un i l'altre. Es recomana també la disposició d'orelles en els ramals de sortida en l'eix del c. de Torelló.
- ◇ **Cruïlla amb el c. de Montserrat:** es proposa dissenyar la cantonada de Torelló sud amb forma d'orella, prolongar en 2 metres els extrems de la mitjana que formen el refugi per tal de forçar girs més lents i millor traçats i desplaçar els passos de vianants del carrer de Torelló i el de Montserrat est (el ramal no reformat) per tal d'alinejar-los amb les voreres que connecten i situar-los en la trajectòria natural dels desplaçaments a peu.

#### • PCA 1: Pas de vianants a c. de Mossèn Josep Gudiol entrant a pl. de l'Estació

- ◇ **Proposta 1:** Reforçament de la senyalització prèvia al pas de vianants, establint senyal vertical S13 a 15 metres del pas; duplicar, a la mateixa distància, els senyals del paviment amb les marques de P20 que ja estan a tocar del pas; definir un cartell advertint del perill al pas per la presència de vianants i la circulació en doble carril; establir bandes transversals d'alerta (BTA) en l'aproximació al pas; instal·lar barana entre els passos per evitar que es travessi fora del pas cap al centre de la plaça.
- ◇ **Proposta 2:** replantejament de l'ordenació de la plaça, per a convertir-la en una cruïlla bàsicament de tres ramals i regulada semafòricament. S'utilitzaria un dels dos extrems actuals de connexió amb la zona circular de la plaça: la de Mn. Gudiol o la de Pare Gallissà per a ser reconvertida i tots els trànsits longitudinals entre Pare Gallissà i Mn. Gudiol es quedarien en aquest eix. Sols entrarien els vehicles des de o cap a l'eix de Mn. Jacint Verdaguer. Es preservaria en la plaça un espai d'accés per a vehicles de servei o de proveïdors de mercaderies.

Des del PMUS, es proposa preveure estudiar la possibilitat de donar continuïtat lineal al carril bici a la zona de la Plaça de l'Estació, a l'hora de dur a terme la proposta resultant en aquest punt.

#### • PCA 2: Passos de vianants Era d'en Sellés davant comissaria MMEE i prefectura Guàrdia Urbana

- ◇ Per tal de moderar la velocitat i millorar la visibilitat es proposa: establiment de reductors físics tipus coixí berlinès que forcin realment la moderació de velocitat en l'aproximació al pas; trasllat dels 2 arbres a peu del pas de vianants a banda i banda del carrer per a fer que la il·luminació arribi fins el paviment; senyalitzar la presència dels coixins berlíniesos en el tram previ i reforçar la senyalització de perill per la presència de vianants amb senyal P20.

#### • PCA 3: Rotonda de pl. de Catalunya i entorn

- ◇ Recréixer la vorera en els ramals d'entrada des de carretera de Roda i de sortida cap a Sant Bernat Calbó per alentir la velocitat de trànsit pel giratori; donar continuïtat als trams de carril bici; implantar dos nous passos de vianants que travessin ctra. de Roda (interior) i Sant Bernat Calbó més a prop de la rotonda aprofitant l'illot que separa actualment els dos vials; establir un illot semicircular per tancar com a refugi la zona de pas de vianants a Mare de Déu dels Munts.

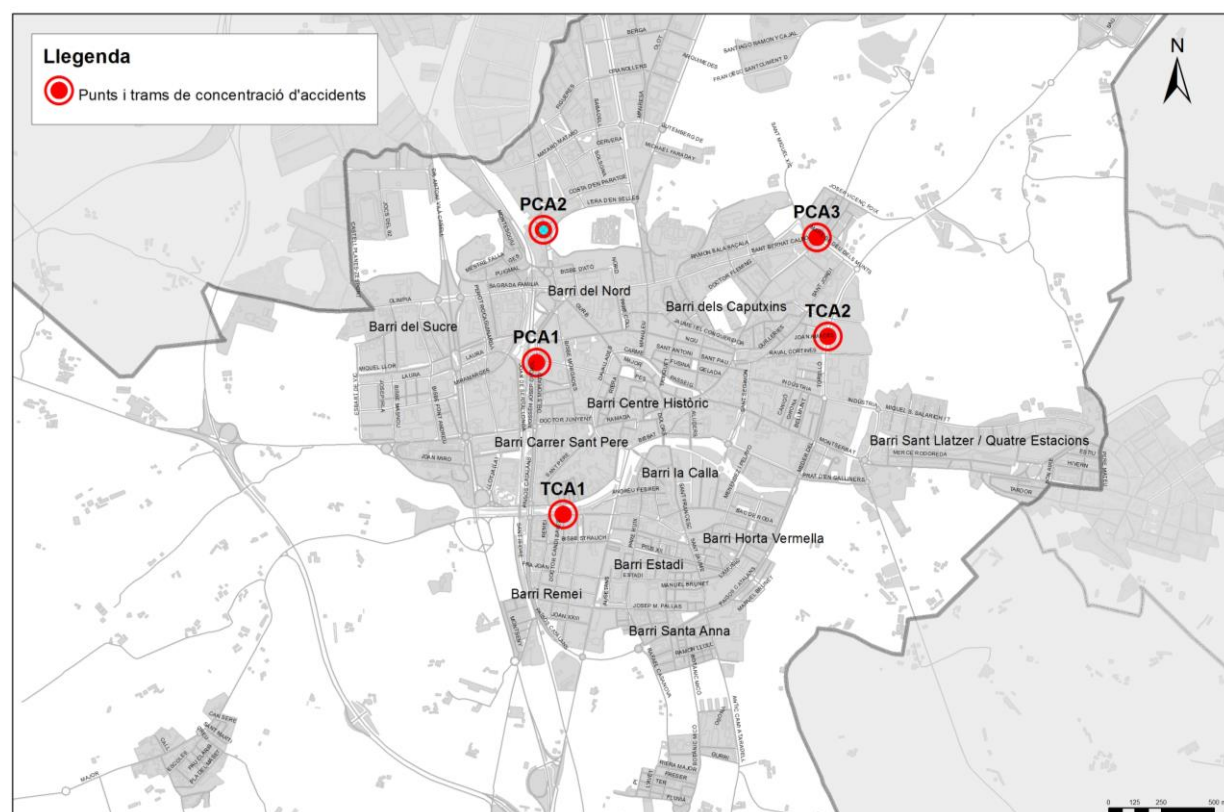


Fig. 27. PCA i TCA on es proposa actuar. Font: Pla Local de Seguretat Viària de Vic (PLSV)

**Cost**

Fase 1: 90.000 €  
 Fase 2: 225.000 €  
 Total: 315.000 €

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls Potencial de canvi modal	Índex d'accidentalitat urbana Índex d'accidents amb víctimes en àmbit urbà Índex de víctimes vianants en àmbit urbà	
	1 2 3 4 5		
Zona d'actuació	Plànol relacionat	Responsables i agents involucrats	
Tot el municipi.	P 2.4	Ajuntament de Vic.	
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Baixa	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		

## 2 CARRERS ATRACTIUS, SEGURS, SALUDABLES I PENSATS PER LES PERSONES

### 2.5 Analitzar la conversió de carrers de doble sentit a vies de sentit únic i la modificació de sentits de circulació

Objectiu:

Mobilitat segura

#### Descripció de l'actuació

Es recomana analitzar la conversió de carrers de doble sentit a vies de sentit únic com a mesura de seguretat viària. Els carrers de doble sentit de circulació en una mateixa calçada són perillosos per a diversos grups objectiu:

- Pels vianants, perquè augmenten la perillositat a l'hora de creuar ja que els vehicles circulen en dos sentits.
- Pels conductors, perquè sovint són vies en què es permeten els girs a l'esquerra no semaforitzats, moviments perillosos perquè entren en conflicte amb la trajectòria natural dels vehicles que circulen en sentit contrari.

L'entramat viari de Vic dins l'anella viària és força irregular i, per tant, dificulta l'eliminació completa de les vies de doble sentit perquè limitaria l'accessibilitat d'algunes zones. No obstant, cal analitzar de manera integrada el sistema viari de cada barri perquè a més de la millora de la seguretat, una actuació d'aquest tipus també aporta més beneficis addicionals:

- Possibilitat de redistribuir l'espai públic (augment voreres per reducció dels carrils de circulació).
- Pacificació integral del trànsit i condicions de circulació més fluïdes.

Així doncs, es proposa analitzar el potencial de conversió dels carrers que siguin de doble sentit, en carrers de sentit únic, principalment en carrers que formen part de la xarxa veïnal i de la xarxa secundària.

Adicionalment es proposa un estudiar i analitzar els sentits de circulació dels carrers de la ciutat per tal d'analitzar possibles modificacions de sentits de circulació, que permeti millorar la circulació general a la ciutat i afavorir els desplaçaments en modes de transport sostenibles.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors
	Actuacions d'impuls	
	Potencial de canvi modal	

#### Zona d'actuació

Tot el municipi.

#### Responsables i agents involucrats

Ajuntament de Vic.  
Associacions de veïns, veïns i veïnes de cada un dels barris.

#### Horitzó temporal

Fase 1 (fins al 3r any)

Fase 2 (del 4t al 6è any)

Fase 3 (posterior al 6è any)

Prioritat ambiental pel canvi modal

Prioritat ambiental global

Baixa

Baixa

#### Cost

Fase 1: 6.000 €

Fase 2: 0 €

Total: 6.000 €

## 2 CARRERS ATRACTIUS, SEGURS, SALUDABLES I PENSATS PER LES PERSONES

### 2.6 Pacificació al voltant de tots els centres escolars

#### Objectiu:

Mobilitat segura / Mobilitat saludable i sostenible

#### Descripció de l'actuació

Aquesta mesura forma part d'un grup de mesures que pretenen millorar la seguretat dels vianants i de tothom en general als carrers de la ciutat, juntament amb les mesures 2.4 i 2.5.

Concretament, es proposa continuar amb el programa d'actuacions que l'Ajuntament està duent a terme als entorns de les escoles. Es proposa promoure la pacificació dels carrers de l'entorn per garantir la qualitat de l'aire i la salut dels infants. Aquesta pacificació pot incloure les actuacions següents:

- Tallar carrers o trams de carrers al trànsit, de manera permanent o durant unes franges horàries (per exemple a l'hora d'entrada i sortida dels centres escolars).
- Convertir carrers en zones de vianants, zones 30, plataformes úniques, etc.
- Limitar la velocitat a 20 km/h al tram davant l'entrada de cada escola, indicant a la senyalització que es tracta d'una zona escolar.
- Implantar carrils bici que arribin fins l'entrada de les escoles.

A més, es proposa actuar en els àmbits següents per tal d'augmentar la seguretat dels vianants en aquestes zones:

- **Actuacions als espais d'espera:** sobreamples, baranes de protecció, instal·lació de mobiliari urbà.
- **Actuacions a les voreres:** ampliació de la vorera, protecció de la vorera, arranjamant o eliminació d'obstacles de les voreres, construcció de noves voreres, cobriment d'escocells, instal·lació de miralls o altres mesures que permetin millorar la visibilitat o la construcció d'orelles a les cantonades.

Es proposa començar les actuacions a les escoles FEDAC-Pare Coll, escola Sagrat Cor i escola Sentfores. El pressupost previst per aquestes és de 140.000€ aproximadament, amb actuacions d'urbanisme tàctic. No es valora el cost d'altres actuacions de pacificació.

Posteriorment, durant el període de vigència del PMUS, es proposa estudiar les actuacions a dur a terme en les escoles en les quals s'hi hagi detectat una major necessitat (escola Guillem de Montrodon i escola Andersen).

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls	% d'entorns escolars pacificats	
	Potencial de canvi modal		
Zona d'actuació	Responsables i agents involucrats		
Tot el municipi.	Ajuntament de Vic.		
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Alta	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		
Cost			
Fase 1: 140.000 €			
Fase 2: 50.000 €			
Total: 190.000 €			
Les actuacions de la Fase 1 ja s'han realitzat.			



## 2 CARRERS ATRACTIUS, SEGURS, SALUDABLES I PENSATS PER LES PERSONES

### 2.7 Redacció d'un estudi d'avaluació dels passos de vianants existents

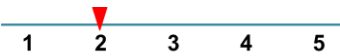
Objectiu:

Mobilitat inclusiva i equitativa / Mobilitat segura

#### Descripció de l'actuació

Aquesta mesura, com la mesura 2.4, té per objectiu millorar la seguretat viària a la ciutat, així com la millora de l'accessibilitat, en aquest cas, posant èmfasi als passos de vianants existents a la ciutat.

En concret, es proposa realitzar un estudi dels passos de vianants existents, que inclogui l'anàlisi de l'accessibilitat d'aquests i l'anàlisi de les condicions de visibilitat per part de tots els usuaris de la via, incloent la visibilitat en horari nocturn.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls Potencial de canvi modal	Acció realitzada o no	
			
Zona d'actuació	Responsables i agents involucrats		
Tot el municipi.	Ajuntament de Vic.		
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Baixa	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		
Cost			
	Fase 1: 18.000 €		
	Fase 2: 0 €		
	Total: 18.000 €		

## 2 CARRERS ATRACTIUS, SEGURS, SALUDABLES I PENSATS PER LES PERSONES

### 2.8 Integració urbanística de l'Eix Onze de Setembre

#### Objectiu:

Mobilitat inclusiva i equitativa / Mobilitat segura / Mobilitat saludable i sostenible

#### Descripció de l'actuació

La mesura 2.8 forma part d'un grup de mesures que tenen com a objectiu integrar grans vies a la trama urbana de Vic, per tal de crear carrers atractius i fomentar i donar més espai i importància als modes de transport no motoritzats. Altres mesures amb el mateix objectiu són la 2.9 (ctra. de Gurb) i 2.10 (eix rda. Francesc Camprodon - av. Sant Bernat Calbó).

Actualment, l'av. de l'Onze de Setembre actua pràcticament de límit entre el nucli urbà i sòls no urbanitzats o en procés d'urbanització, i això fa que el seu paper actual sigui més de via de pas que d'estructurador urbà. Tanmateix, la seva posició respecte del sòl urbanitzable que actualment s'està desenvolupant farà que guanyi en centralitat, convertint-se en un estructurador viari i d'activitats.

El nou POUM de la ciutat proposa crear una nova centralitat a l'Eix Onze de Setembre, recomponent un teixit complex que conté moltes activitats. Aquest espai que abans era perifèric, ara el creixement de la ciutat, la construcció de la C-17, el soterrament de les vies del tren i la construcció de la Universitat, l'han convertit en un espai central. El POUM preveu el seu procés de transformació de manera seqüencial, i transformant els usos industrial i terciari de l'àmbit. Aquest espai ha de contenir habitatge i activitat econòmica compatible, i ha d'afavorir la continuïtat urbana entre el barri del Sucre i el centre de la ciutat.

En concret, les actuacions de reurbanització de l'Eix Onze de Setembre consisteixen, d'una banda, en la transformació de la part nord de l'Eix Onze de Setembre, entre l'av. Olímpia i la ctra. de Gurb, per tal d'aconseguir una secció de rambla-passeig que faciliti l'accés i la comunicació entre les dues parts que configuren la zona esportiva de la ciutat. D'altra banda, la transformació de la franja sud de l'Eix Onze de Setembre planteja l'eixamplament del pont sobre el riu Méder per a fer possible el pas d'una vorera adjacent a la calçada, però aquesta es produirà més endavant.

A més, un altre dels objectius del POUM per tal de resoldre els conflictes de gran creixement de la ciutat a l'est és la continuïtat com a via cívica d'aquest Eix, l'ordenació dels espais frontals i el reforç de la centralitat de l'edifici d'El Sucre. Aquesta proposta s'ha d'executar en diverses fases que permeti introduir l'habitatge, millorar la vialitat i crear espai lliure, en una posició que ha guanyat centralitat i que allotja actualment alguns usos incompatibles amb la vocació futura d'aquest espai. Es proposa com a àrea de transformació d'usos, de forma seqüencial, on es proposa el futur Parc de l'Estació que haurà d'unir l'àmbit de Sucre amb l'Estació i la Universitat.

La reurbanització de l'Eix tindrà també com a protagonista la bicicleta, ja que tant el Pla Estratègic de la Bicicleta com el POUM proposen habilitar un carril bici continu al llarg de tot l'Eix Onze de Setembre, per la seva capacitat de crear un itinerari directe i fàcilment identificable que vertebrï la part oest de la ciutat.

En resum, el PMUS, seguint les directrius del POUM, proposa la integració de l'Eix Onze de Setembre a la trama urbana per tal d'eliminar l'efecte barrera actual entre les zones urbanitzades de banda i banda, i per tal de que actuï com a nexa de connexió entre el sud i nord de la ciutat.

A nivell general, l'actuació permetrà:

- Assegurar la continuïtat de les xarxes d'itineraris a peu i en bicicleta.
- Millora de les condicions d'accessibilitat.
- Senyalització específica per a vianants i ciclistes.

Els trams que actualment suposen una barrera i que caldria modificar per integrar-los són:

- Entre la ctra. de la Guixa i el carrer de l'Historiador Ramon d'Abadal i de Vinyals.
- Entre el parc Santi Ylla i el c. Sagrada Família.
- El tram de la zona esportiva.

La configuració urbanística definitiva de l'Eix Onze de Setembre per tal d'integrar-lo a la trama urbana de Vic està pendent de definició i, per tant, no és possible pressupostar el cost de les actuacions necessàries.

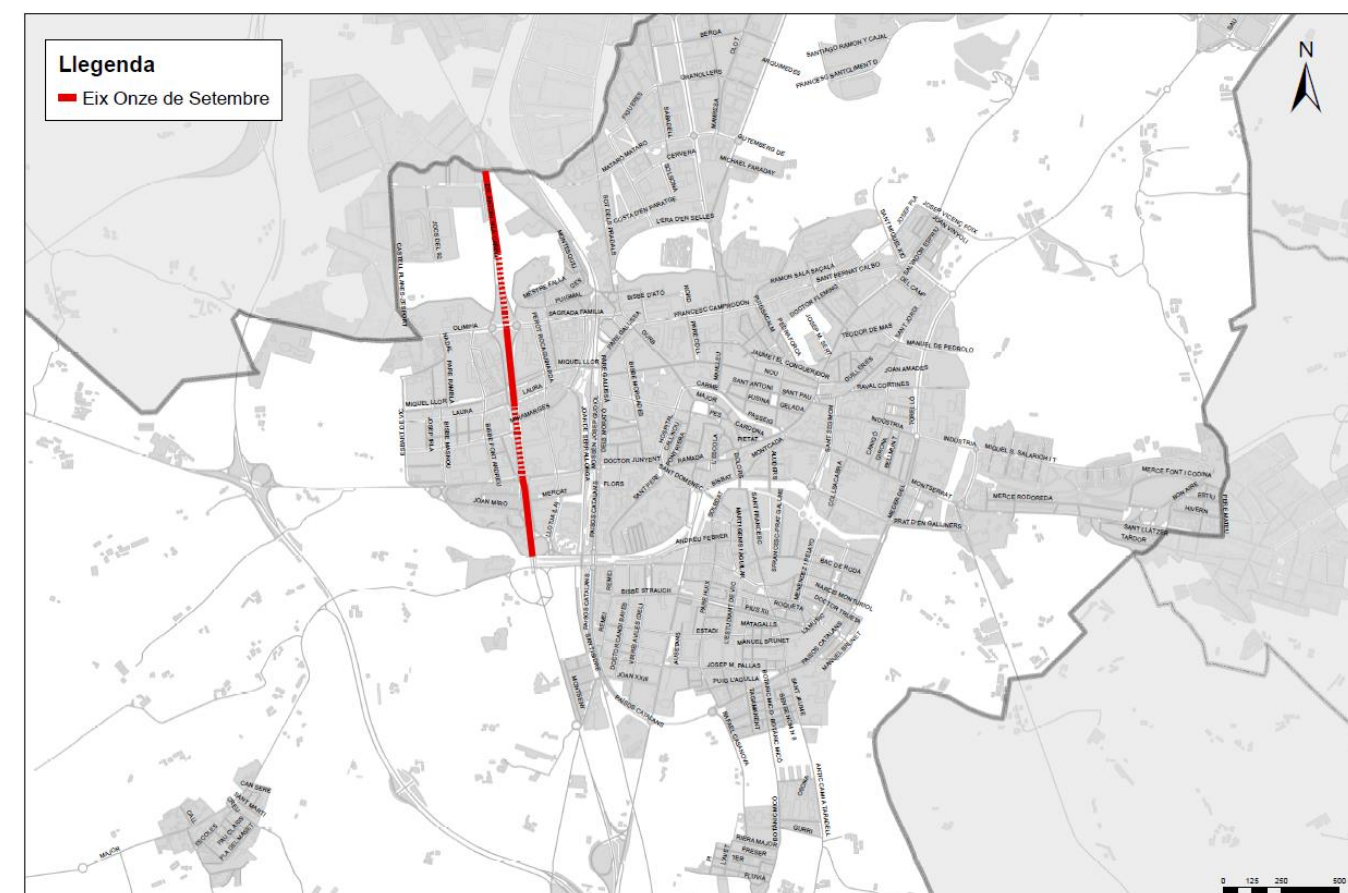



Fig. 28. Tram de l'Eix Onze de Setembre que es proposa reurbanitzar. Font: Elaboració pròpia.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors
	Actuacions d'impuls	
	Potencial de canvi modal	Grau d'integració urbana de l'Eix Onze de Setembre
		

Zona d'actuació	Tot el municipi.	Responsables i agents involucrats
Tot el municipi.	P 2.8	Ajuntament de Vic i propietaris i promotors de sectors privats.

Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Mitjana	Mitjana
	Fase 3 (posterior al 6è any)		

**Cost**

Fase 1: 0 €

Fase 2: 350.000 €

Total: 350.000 €

Actuació prevista a l'Agenda del POUM, dels quals 70.000 € provenen d'altres administracions i/o promotors privats.

## 2 CARRERS ATRACTIUS, SEGURS, SALUDABLES I PENSATS PER LES PERSONES

### 2.9 Integració urbanística de la carretera de Gurb

#### Objectiu:

Mobilitat inclusiva i equitativa / Mobilitat segura / Mobilitat saludable i sostenible

#### Descripció de l'actuació

La mesura 2.9 forma part d'un grup de mesures que tenen com a objectiu integrar grans vies a la trama urbana de Vic, per tal de crear carrers atractius. Altres mesures amb el mateix objectiu són la 2.8 (eix Onze de Setembre) i 2.10 (eix rda. Francesc Camprodon - av. Sant Bernat Calbó).

En aquesta mesura es proposa la reurbanització de la ctra. de Gurb per tal d'integrar-la en la trama urbana:

- Dedicar més espai als modes de transport sostenibles.
- Assegurar la continuïtat de les xarxes d'itineraris a peu i en bicicleta.
- Millorar les condicions d'accessibilitat.

El POUM ja proposa una reurbanització de la ctra. de Gurb. Preveu una redefinició dels espais a la plaça del Mil·lenari, una de les portes de la ciutat, per tal que esdevinguin un teixit de característiques més urbanes que l'actual.

El Pla pretén reduir l'efecte barrera i augmentar l'espai per a vianants i bicicletes, suprimint la rotonda existent i projectant un sistema viari que faciliti la continuïtat del recorregut per a vianants. Aquesta actuació permet abordar un itinerari verd per connectar els Turons i transformar la carretera de Gurb en un eix verd-cívic per accedir a la zona esportiva.

La configuració urbanística definitiva de la ctra. de Gurb per tal d'integrar-la a la trama urbana de Vic està pendent de definició i, per tant, no és possible pressupostar el cost de les actuacions necessàries.



Fig. 29. Carretera de Gurb. Font: Elaboració pròpia.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls	Grau d'integració urbana de la carretera de Gurb	
	Potencial de canvi modal		
Zona d'actuació	Plànol relacionat	Responsables i agents involucrats	
Tot el municipi.	P 2.9	Ajuntament de Vic, Diputació de Barcelona	
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Mitjana	Mitjana
	Fase 3 (posterior al 6è any)		
Cost			
Fase 1: 0 €			
Fase 2: 700.000 €			
Total: 700.000 €			
Actuació que ha de desenvolupar la Diputació de Barcelona com a titular de la carretera es preveu que aquesta hi inverteixi el 50% del cost d'execució (390.000 €)			

## 2 CARRERS ATRACTIUS, SEGURS, SALUDABLES I PENSATS PER LES PERSONES

### 2.10 Transformació urbanística i de la mobilitat de l'eix rda. Francesc Camprodon - av. Sant Bernat Calbó

#### Objectiu:

Mobilitat inclusiva i equitativa / Mobilitat segura / Mobilitat saludable i sostenible

#### Descripció de l'actuació

La mesura 2.10 forma part d'un grup de mesures que tenen com a objectiu integrar grans vies a la trama urbana de Vic, per tal de crear carrers atractius. Altres mesures amb el mateix objectiu són la 2.8 (eix Onze de Setembre) i 2.9 (ctra. de Gurb).

En concret, es proposa dur a terme una transformació urbanística i de mobilitat a l'eix que conformen la ronda de Francesc Camprodon i l'avinguda de Sant Bernat Calbó (des de la plaça del Mil·lenari fins la plaça Catalunya). Cal tenir en compte criteris de mobilitat sostenible, per tal de donar més espai als vianants i ciclistes.

Pel que fa a la xarxa ciclable, aquest tram forma part de la xarxa principal proposada, ja que juntament amb l'av. dels Països Catalans i el c. Torelló constitueixen una gran anella que haurà de tenir un carril bici independent del trànsit de vehicles, segons el POUM.

Es recomana que l'actuació de transformació urbanística d'aquesta via es desenvolupi en dues fases:

- Fase I: remodelació basada en actuacions "toves", que ja s'ha dut a terme.
- Fase II: anàlisi de la necessitat de remodelació urbanística integral

La configuració urbanística definitiva de l'eix rda. Francesc Camprodon - av. Sant Bernat Calbó està pendent de definició i, per tant, no és possible pressupostar el cost de les actuacions necessàries.



Fig. 30. Eix rda. Francesc Camprodon - av. Sant Bernat Calbó. Font: Elaboració pròpia.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls	% de voreres no accessibles	
	Potencial de canvi modal	% de vials ciclables totals	
	1 2 3 4 5		
Zona d'actuació	Plànol relacionat	Responsables i agents involucrats	
Tot el municipi.	P 2.10	Ajuntament de Vic.	
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Alta	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		
Cost			
Fase 1: 20.000 €			
Fase 2: 0 €			
Total: 20.000 €			
Per a la Fase 1 es disposa de partides consignades (atès a que es disposa de projectes aprovats) per valor de 20.000 €			

### 3 MILLORAR LA COMPETITIVITAT

Tenint en compte la Diagnosi tècnica realitzada i consensuada amb la Direcció facultativa (Ajuntament de Vic i Diputació de Barcelona), s'estableixen a continuació propostes per millorar la competitivitat de la ciutat. Aquestes es poden classificar en subgrups segons la tipologia de proposta:

- Promoure noves infraestructures de mobilitat:
  - ◊ **Mesura 3.1:** Completar la circumval·lació sud de Vic
  - ◊ **Mesura 3.2:** Crear aparcaments de dissuasió als principals accessos viaris de la ciutat
  - ◊ **Mesura 3.3:** Instar al desdoblament de la via ferroviària entre Montcada i Ripoll (PDM i PDI)
  - ◊ **Mesura 3.4:** Creació d'un nou punt d'intermodalitat al sud de Vic
  - ◊ **Mesura 3.5:** Creació d'un aparcament per a camions als polígons
  - ◊ **Mesura 3.6:** Creació d'un aparcament d'intercanvi modal (Park&Ride)
- Mantenir l'atractiu de Vic com a pol atractor econòmic i social
  - ◊ **Mesura 3.7:** Desenvolupar l'estratègia SMART City de Vic en l'àmbit de la mobilitat urbana
  - ◊ **Mesura 3.8:** Ampliació del nombre de places de càrrega i descàrrega Z-DUMA
  - ◊ **Mesura 3.9:** Noves formes de Distribució Urbana de Mercaderies
  - ◊ **Mesura 3.10:** Desenvolupar les directrius de l'Estudi de Mobilitat i Comerç
  - ◊ **Mesura 3.11:** Implantar Zones de Baixes Emissions
  - ◊ **Mesura 3.12:** Desenvolupar un estudi/estratègia de mobilitat als polígons industrials
- Preveure les necessitats associades a les noves formes de mobilitat:
  - ◊ **Mesura 3.13:** Promoció de la renovació de les flotes de vehicles municipals per vehicles més sostenibles
  - ◊ **Mesura 3.14:** Fomentar la mobilitat compartida i/o col·laborativa
  - ◊ **Mesura 3.15:** Adaptar el servei de transport públic urbà a les noves necessitats
  - ◊ **Mesura 3.16:** Millora de la xarxa de punts municipals de recàrrega elèctrica de vehicles

### 3 MILLORAR LA COMPETITIVITAT

#### 3.1 Completar la circumval·lació sud de Vic

Objectiu:

Mobilitat inclusiva i equitativa / Mobilitat segura

#### Descripció de l'actuació

L'estructura viària actual de Vic està íntimament lligada a les diferents carreteres que hi arriben i a una doble anella viària formada per un primer recorregut a l'entorn del Casc Antic i un segon que segueix l'avinguda dels Països Catalans, els carrer Mossèn Josep Gudiol, l'avinguda de sant Bernat Calbó, el carrer de la mare de Déu de Munt i el carrer Torelló.

Aquesta segona anella està formada fonamentalment per carrers de doble sentit amb els sentits separats per mitjanes, convertint-se en l'única estructura viària potent del casc urbà. Aquesta anella no està completada en la seva totalitat, i presenta una discontinuïtat en el tram entre l'avinguda Rafael de Casanovas, el carrer de Santa Anna i el carrer de Sant Jaume.

El carrer de Santa Anna és d'una sola direcció, el que fa que la continuïtat en sentit est-oest es vegi interrompuda i es traslladi pel carrer Josep M. Pallàs.

Tal com proposa el POUM, cal completar l'av. dels Països Catalans al sud del nucli urbà, no només com a corredor viari sinó com a eix articulador dels barris de Santa Anna, Osona i Serra-de-Senferm i del nou desenvolupament del Marratet, creant espais cívics i nous centres.

Aquesta proposta s'ha d'acompanyar de la reformulació del Pla del Marratet perquè aquesta peça sigui el nexa d'unió entre la Serra-de-Senferm i la ciutat. Aquest espai ha de garantir els propis atributs urbans, i ajudar a complementar els teixits veïnals.

En concret, el POUM proposa habilitar dos sentits de circulació al carrer de Santa Anna tant pels desplaçaments est-oest com oest-est perquè en aquest tram de l'av. dels Països Catalans pugui fer-se per aquí i evitar trànsit al carrer Josep M. Pallàs. També es preveu desdoblar el vial des de la rotonda de la Sínia, per tal d'augmentar la capacitat en tot aquest recorregut. Un cop realitzada l'actuació prevista caldrà replantejar la jerarquizació viària dels carrers de l'entorn.

Es tracta d'una actuació que pertany a un grup de propostes que tenen com a objectiu promoure infraestructures de mobilitat (mesures 3.2, 3.3, 3.4, 3.5 i 3.6).

El pressupost d'execució d'aquesta actuació es comptabilitza dins del POUM de Vic.

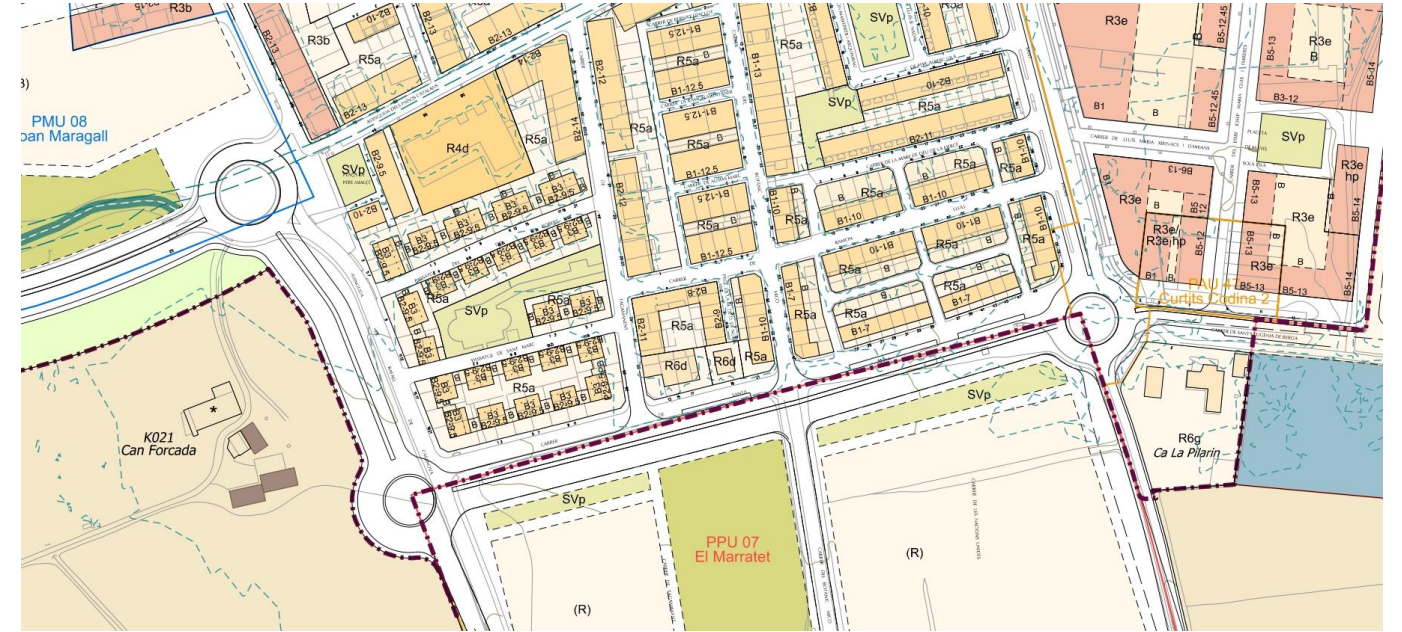


Fig. 31. Configuració prevista a la circumval·lació sud de Vic. Font: POUM de Vic.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls	Acció realitzada o no	
	Potencial de canvi modal		
Zona d'actuació	Responsables i agents involucrats		
Tot el municipi.	Ajuntament de Vic.		
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Mitjana	Mitjana
	Fase 3 (posterior al 6è any)		
Cost			
Fase 1: 0 €			
Fase 2: 2.330.000 €			
Total: 2.230.000 €			
Actuació prevista a l'Agenda del POUM, dels quals 1.000.000 € provenen d'altres administracions i/o promotors privats.			

### 3 MILLORAR LA COMPETITIVITAT

#### 3.2 Crear aparcaments de dissuasió als principals accessos viaris de la ciutat

##### Objectiu:

Mobilitat saludable i sostenible

##### Descripció de l'actuació

Aquesta mesura pertany a un grup de mesures que pretenen promoure noves infraestructures de mobilitat a la ciutat, juntament amb les mesures 3.1, 3.3, 3.4, 3.5 i 3.6. En concret, aquesta vol millorar la xarxa d'aparcaments de dissuasió.

Vic té una oferta de bosses d'aparcament públiques i gratuïtes, la majoria de les quals es troben ubicades fora de l'anella i actuen com a aparcaments de dissuasió. Es tracta de solars situats fora de la via pública, habilitats per a l'estacionament de vehicles i actualment, la taxa d'ocupació de la majoria d'aquestes bosses és molt elevada.

Es proposa la creació de noves bosses d'aparcament que actuïn com a aparcaments de dissuasió, és a dir, que incitin als conductors a deixar el cotxe allà i continuar el seu trajecte fins al centre de la ciutat amb un altre mode de transport més sostenible.

El POUM preveu una xarxa d'aparcaments paisatgístics, situats a les entrades de la ciutat. Aquests seran bosses d'aparcament dissuasiu, situades principalment a les diferents entrades de la ciutat, amb característiques formals d'integració al paisatge i, vinculades al transport públic. També estan connectats amb les xarxes principals de vianants i de bicicleta de la ciutat, per tal d'afavorir la intermodalitat.

Algunes de les condicions particulars de disseny dels aparcaments paisatgístics són:

- Envoltats d'espais verds que els integrin en l'entorn, formant una franja de transició entre l'aparcament i la ciutat, i/o entre l'aparcament i l'entorn rural, segons el cas. Amb plantació de vegetació autòctona i formació de cunetes verdes.
- Connectats a la xarxa d'itineraris saludables i al centre de la ciutat mitjançant recorreguts per a vianants agradables (arbrats, amb voreres amples...)
- Connectats a la xarxa ciclable de la ciutat.
- Equipats amb reserves d'espais per a bicicletes.
- Equipats amb punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

La funció d'aquests aparcaments és la de dissuadir progressivament de l'ús del vehicle privat a l'interior de la ciutat i per això es disposen prioritàriament a les entrades, de manera que després de deixar el cotxe, els ciutadans es converteixen en vianants i contribueixen a fer la ciutat més sostenible i saludable. D'altres procuren que en els barris menys dotats d'aquest sistema, - perquè són antics o perquè quan l'ús del vehicle no era tan extens no observaven aquesta necessitat, - ara en disposin.

S'anomenen paisatgístics perquè s'atorga el valor de la integració d'aquests espais en el paisatge, un valor que el POUM vol per tot el territori que ordena.

Aquests nous aparcaments i la reconversió d'algun dels existents han de completar la xarxa actual d'aparcaments públics de la ciutat, que es proposa que també tinguin el tractament d'aparcaments paisatgístics.

En el primer sexenni del POUM, els aparcaments que es proposa crear són els següents:

- **Carretera de Roda:** situat a l'entrada nord-est de la ciutat, amb l'objectiu de facilitar l'intercanvi de modes, de servir als equipaments sanitari-assistencials, docents i universitaris de l'entorn, i esdevenir el punt d'accés al parc territorial del Puig dels Jueus i a l'entorn natural del riu Gurri.
- **Josep Pla:** aparcament existent al nord-est de la ciutat, proper als equipaments sanitari-assistencials del Puig dels Jueus, a l'escola Guillem de Montrodon i a l'equipament universitari de Can Baumann. Fins ara estava qualificat d'equipament i per tant no es podia consolidar com a aparcament. La proposta és qualificar-lo d'aparcament per poder-lo urbanitzar com aparcament paisatgístic (part dels terrenys actualment utilitzats com aparcament es qualifiquen d'equipament docent i la resta d'aparcament paisatgístic).
- **Institut Callís:** situat a nord-oest de la ciutat, es troba a l'avinguda Olímpia, al costat de l'institut Jaume Callís, proper als campus universitaris de la Torre dels Frares i de Miramarges, de l'alberg i de la zona esportiva. Actualment ja s'utilitza d'aparcament però no està urbanitzat. Fins ara estava qualificat d'equipament i per tant no es podia consolidar com a aparcament. La proposta és qualificar-lo d'aparcament per poder-lo urbanitzar com aparcament paisatgístic (part dels terrenys actualment utilitzats com aparcament es qualifiquen d'equipament docent i la resta d'aparcament paisatgístic). Es troba per sobre de l'av. Olímpia, i per tant no interfereix en la regulació de l'aparcament que es proposa al barri del Sucre i a l'entorn de la UVic.
- **Ctra. de la Guixa / Can Garrofa:** situat a sud-oest de la ciutat, amb accés immediat des de l'antiga N-152, amb l'objectiu de facilitar l'intercanvi de modes. Punt d'accés a la ciutat i a l'Anella verda (itinerari del Mèder).
- **La Sínia:** l'aparcament de La Sínia, situat a l'accés sud de la ciutat, té com a objectiu facilitar l'intercanvi de modes i incrementar el nombre de places disponibles en uns barris on hi ha dèficit. Actualment, en aquest punt hi ha camps, i l'Ajuntament obtindrà el sòl per poder construir l'aparcament.

El pressupost d'execució d'aquesta mesura es comptabilitza dins del POUM. L'abast del projecte de cada aparcament paisatgístic està pendent del desenvolupament de la figura de planejament urbanístic corresponent.



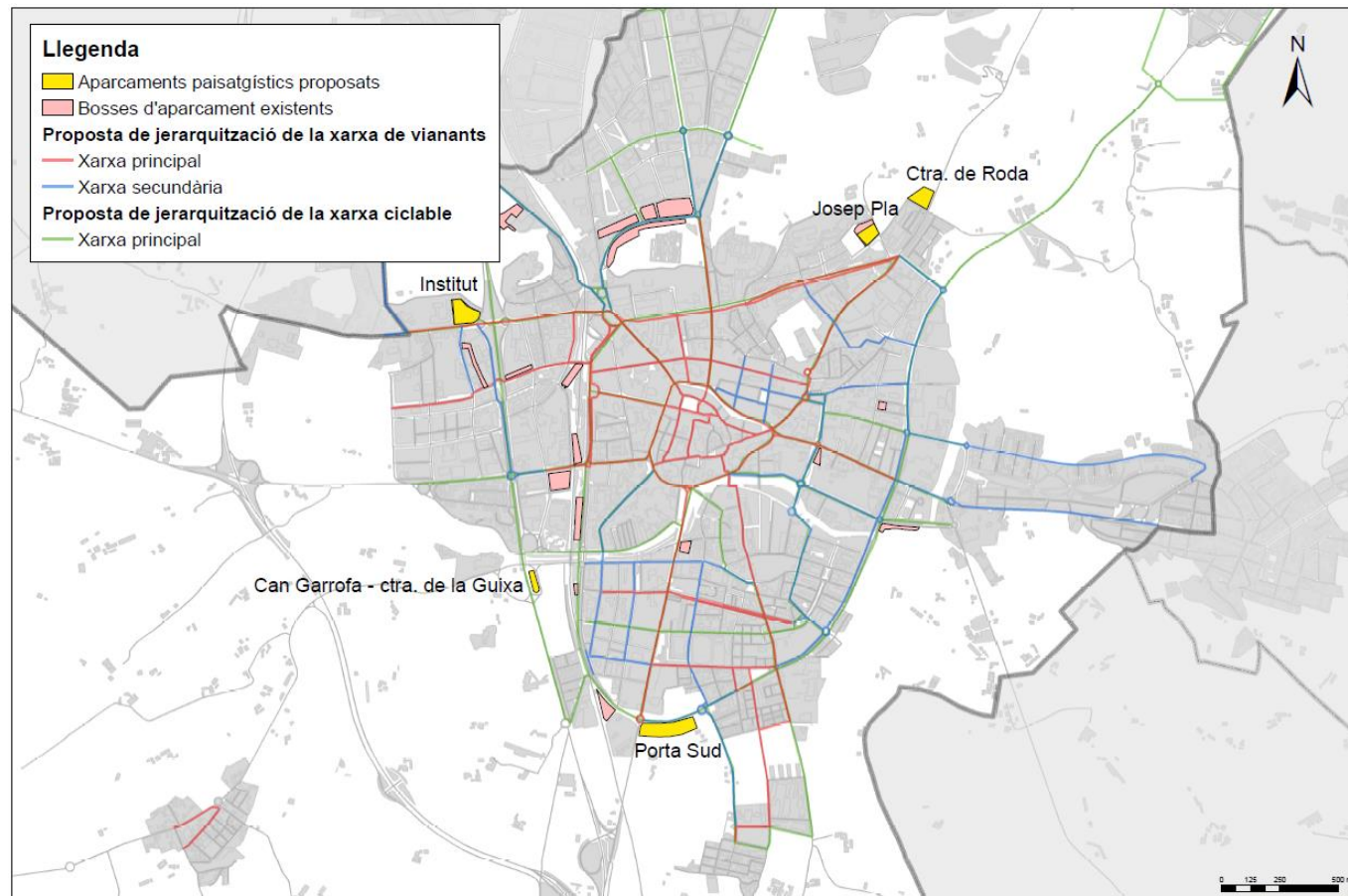


Fig. 32. Ubicació dels aparcaments paisatgístics proposats. Font: POUM. Elaboració pròpia.

### Cost

Fase 1: 340.000 €

Fase 2: 750.000 €

Total: 1.090.000 €

Actuació prevista a l'Agenda del POUM, dels quals 490.000 € provenen d'altres administracions i/o promotors privats.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls Potencial de canvi modal	% de noves zones d'aparcament posades en servei	% de zones d'aparcament proposades remodelades
	1 2 3 4 5		
Zona d'actuació	Plànol relacionat	Responsables i agents involucrats	
Tot el municipi.	P 3.2	Ajuntament de Vic.	
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Alta	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		

### 3 MILLORAR LA COMPETITIVITAT

#### 3.3 Instar al desdoblament de la via ferroviària entre Montcada i Ripoll (PDM i PDI)

Objectiu:

Mobilitat inclusiva i equitativa / Mobilitat saludable i sostenible

Descripció de l'actuació

L'Ajuntament de Vic insta al compliment d'allò que estableixen el Pla Director de Mobilitat (PDM) i el Pla Director d'Infraestructures (PDI) pel que fa al desdoblament de la línia ferroviària de Montcada Bifurcació a Ripoll.

En una primera fase aquests plans proposen desdoblar el tram ferroviari Montcada – La Garriga. En paral·lel a l'execució del desdoblament d'aquest tram també es preveuen desdoblaments parcials en el tram Centelles-Vic per millorar les freqüències de pas del servei R3.

Per altra banda, Vic vol instar a que aquest desdoblament es faci efectiu fins a Manlleu/Torelló per possibilitar la mobilitat de treballadors entre municipis de l'eix de la C17.

El pressupost d'execució d'aquesta mesura es comptabilitza dins del Pla Director d'Infraestructures (PDI).

Per l'exposat, l'actual proposta pretén que Vic treballi per tal que el desdoblament de la R3 sigui una realitat el més aviat possible, i a poder ser fins a Manlleu o Torelló.

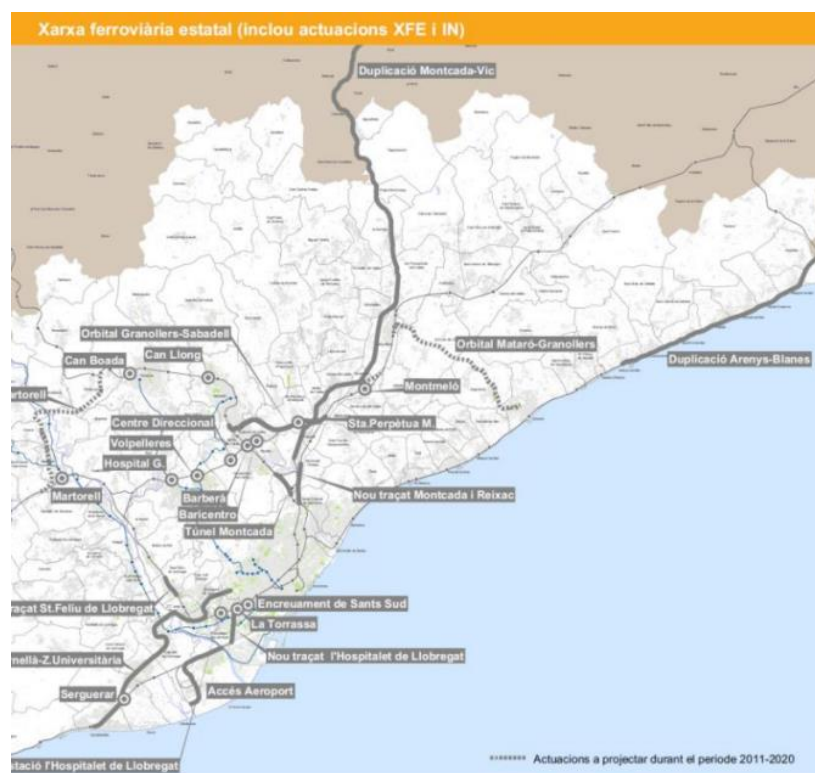


Fig. 33. Actuacions a projectar en la xarxa ferroviària. Font: PDI

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls	Acció realitzada o no	
	Potencial de canvi modal		
Zona d'actuació	Responsables i agents involucrats		
Tot el municipi.	Ajuntament de Vic, ADIF i Generalitat de Catalunya.		
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Alta	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		
Cost	Sense cost		

### 3 MILLORAR LA COMPETITIVITAT

#### 3.4 Creació d'un nou punt d'intermodalitat al sud de Vic

##### Objectiu:

Mobilitat inclusiva i equitativa / Mobilitat saludable i sostenible

##### Descripció de l'actuació

Aquesta mesura pertany a un grup de mesures que pretenen promoure noves infraestructures de mobilitat a la ciutat, juntament amb les mesures 3.1, 3.2, 3.3, 3.5 i 3.6.

La mesura consisteix en la creació d'un nou punt intermodal (bus urbà - bus interurbà) al sud de la ciutat, que complementaria l'estació d'autobusos actual, amb l'objectiu de millorar l'accessibilitat dels residents als barris del sud de Vic als serveis interurbans d'altres prestacions (en especial, el servei e12 BCN-Vic).

Aquesta estació afavoriria la intermodalitat i reduiria el flux de vehicles d'entrada / sortida de Vic ja que els no residents no haurien d'accedir fins l'estació d'autobusos.

Quan l'estació entri en funcionament, caldrà avaluar si cal establir sistemes de gestió de places lliures als diferents vehicles per tal de permetre oferir oferta de places suficients en els vehicles que facin parada en aquesta nova estació.


La present proposta valora el cost de l'estudi del projecte constructiu de l'estació.

##### Cost

Fase 1: 0 €

Fase 2: 20.000 €

Total: 20.000 €

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls Potencial de canvi modal	Acció realitzada o no	
			
Zona d'actuació	Accés sud de la ciutat.	Responsables i agents involucrats	
		Ajuntament de Vic, Generalitat de Catalunya i Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona.	
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Baixa	Mitjana
	Fase 3 (posterior al 6è any)		

### 3 MILLORAR LA COMPETITIVITAT

#### 3.5 Creació d'un aparcament per a camions als polígons

Objectiu:

Mobilitat segura

#### Descripció de l'actuació

Aquesta mesura pertany al grup de mesures que pretenen promoure noves infraestructures de mobilitat a la ciutat (juntament amb les mesures 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 i 3.6), en concret infraestructures d'aparcament.

Es proposa crear un aparcament per a camions en un solar dels polígons industrials del nord de Vic. En concret, es proposa ubicar-lo al polígon industrial de Les Casasses, al carrer Cantonigròs, a tocar de la central elèctrica.

En aquesta zona, molts camions esperen a ser carregats o descarregats a la via pública, en llocs no habilitats per a tal efecte. Aquest nou aparcament per a camions ha de servir com a lloc segur d'espera. D'aquesta manera es reduiria l'estacionament en doble fila d'aquests vehicles millorant així la mobilitat interna i la seguretat a dins dels polígons.

Durant la primera fase (fase 1 del PMUS), es proposa fer l'explanació i posar grava a aquest aparcament, i en una segona fase (fase 2 del PMUS) es proposa avaluar el seu funcionament i prendre noves mesures en funció d'aquest.

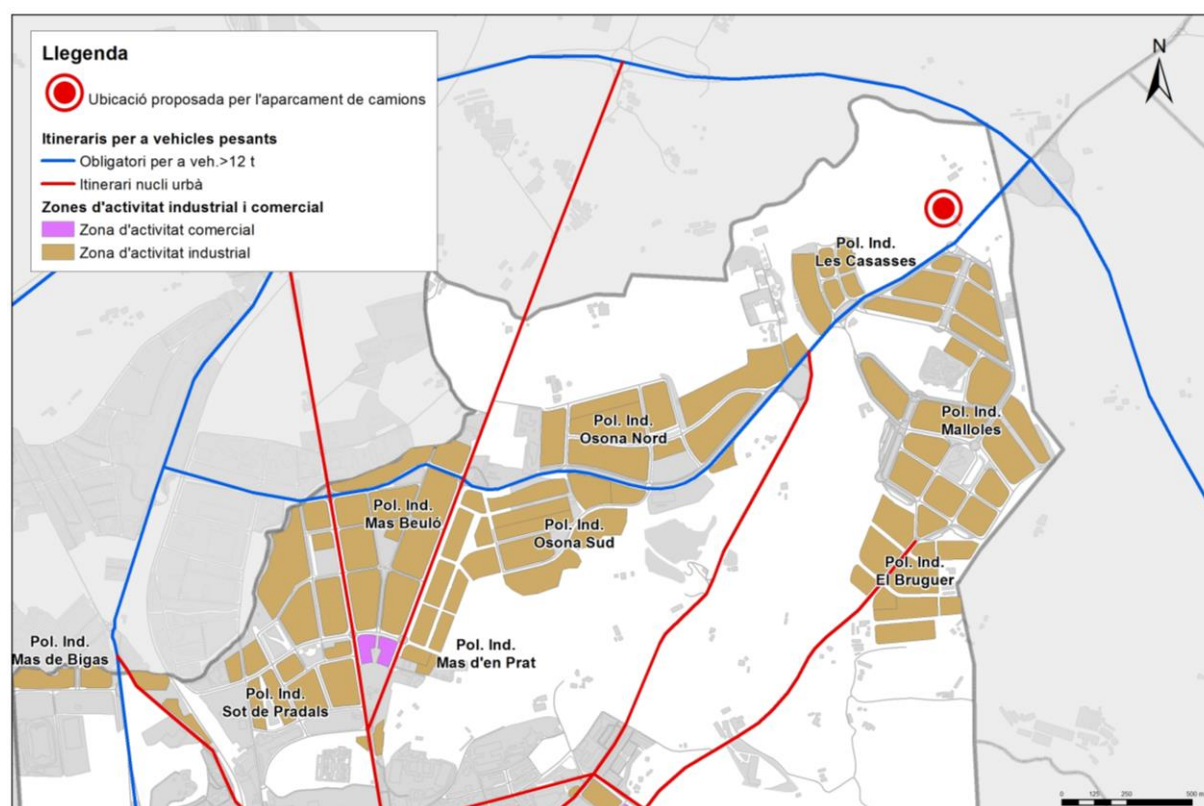


Fig. 34. Nou aparcament de camions proposat als polígons industrials. Font: Ajuntament de Vic. Elaboració pròpia.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls	Acció realitzada o no	
	Potencial de canvi modal		
Zona d'actuació	Plànol relacionat	Responsables i agents involucrats	
Polígons industrials	P 3.5	Ajuntament de Vic.	
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Baixa	Baixa
	Fase 3 (posterior al 6è any)		
Cost			

Fase 1: 80.000 €

Fase 2: 25.000 €

Total: 105.000 €

Les actuacions de la Fase 1 ja s'han realitzat.

### 3 MILLORAR LA COMPETITIVITAT

#### 3.6 Creació d'un aparcament d'intercanvi modal (Park&Ride)

Objectiu:

Mobilitat intel·ligent i digital / Mobilitat saludable i sostenible

Descripció de l'actuació

Aquesta mesura pertany al grup de mesures que pretenen promoure noves infraestructures de mobilitat a la ciutat (juntament amb les mesures 3.1, 3.2, 3.3, 3.4 i 3.5), en concret infraestructures d'aparcament.

Es proposa crear un aparcament d'intercanvi modal (Park&Ride) per facilitar l'accés a les estacions de transport públic, promovent un canvi de mode per a la realització d'un desplaçament interurbà, desincentivant l'ús del vehicle privat per a fer-lo. Es preveu que l'estacionament sigui gratuït o bonificat durant les hores de servei del transport públic per als usuaris que validin el bitllet de transport, i lliure en les hores sense servei de transport públic per a l'ús del veïnat (nit).

En concret, es proposa ubicar l'aparcament d'intercanvi modal a la zona d'estacionament posterior de l'estació de tren, garantint un accés proper a les principals infraestructures de transport de la ciutat. Indicar que actualment ja es disposa del conveni amb ADIF per a utilitzar aquest aparcament de la seva titularitat perquè l'Ajuntament ho gestioni coma Park&Ride.

Atès que la proposta 3.4 preveu la creació d'un nou punt intermodal, caldria preveure la disposició d'un altre aparcament d'aquestes característiques situat a les proximitats de la ubicació on s'implementi aquesta actuació.



Fig. 35. Nou aparcament intermodal proposat. Font: ICGC.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls	Acció realitzada o no	
Potencial de canvi modal:			
Zona d'actuació	Responsables i agents involucrats		
Tot el municipi	Ajuntament de Vic, Generalitat de Catalunya, Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona, ADIF i RENFE.		
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Alta	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		
Cost			
Fase 1: 20.000 €			
Fase 2: 20.000 €			
Total: 40.000 €			

### 3 MILLORAR LA COMPETITIVITAT

#### 3.7 Desenvolupar l'estratègia SMART City de Vic en l'àmbit de la mobilitat urbana

##### Objectiu:

Mobilitat intel·ligent i digital / Millora de la gestió

##### Descripció de l'actuació

Aquesta mesura es troba inclosa en un grup de mesures que pretenen mantenir l'atractiu de Vic com a pol atractor econòmic i social (juntament amb les mesures 3.7, 3.8 i 3.9) mitjançant la promoció d'una mobilitat intel·ligent i digital que fomenti la sostenibilitat.

L'objectiu d'aquesta mesura és que Vic desenvolupi i coordini estratègies *smart* per a gestionar diferents àmbits de la ciutat. Dins d'aquesta proposta 3.6, s'hi inclouen les següents actuacions:

- **Control d'ocupació dels aparcaments amb informació en temps real a l'usuari als accessos de la ciutat:**
  - ◊ Es proposa dotar de sistemes d'identificació del nombre de places lliures i/o ocupades als aparcaments públics de gestió municipal, així com instar als aparcaments públics de gestió privada per tal que també proporcionin aquesta dada, en temps real, amb l'objectiu d'instal·lar pantalles informatives a les entrades principals de la ciutat indicant el nombre de places disponibles a cada un d'ells.
  - Per una banda, aquesta informació ajudarà als gestors de la mobilitat en la presa de decisions en temps real i per altra banda, oferir aquesta informació als conductors permetrà que puguin prendre la decisió sobre on aparcar amb antelació i reduir així el trànsit d'agitació.
- **Ampliació de la gestió de les places d'aparcament de diferents tipologies:**
  - ◊ Control del temps d'estacionament en les zones regulades i pagament mitjançant una App.
  - ◊ Control de l'aparcament de les places de càrrega i descàrrega (Z-DUMA) mitjançant una App.
- **Gestió de gàlibs amb sistemes Smart**
- **Control de la semaforització centralitzat**
- **Sistema de gestió de càmeres de trànsit**
- **Control de velocitats mitjançant fotovermells o semàfors vermells en cas de velocitat elevada.**
- **Gestió de cruïlles i gestió del trànsit mitjançant espies.**
- **Sistema de gestió d'aparcaments de bicicletes per augmentar-ne la seguretat.**

La gran varietat de sistemes tecnològics que poden ajudar a fer més eficient la gestió de la mobilitat a la ciutat, requereix d'un pla de treball que marqui les característiques tècniques requerides per a cada un d'ells per tal que es puguin integrar en una mateixa plataforma i optimitzar així la seva gestió i les dades recollides per a cada un. Així doncs, la present actuació proposa la redacció d'un document estratègic de ciutat intel·ligent, que aglutini aquestes i altres necessitats de la ciutat per a la millora de la gestió d'aquesta mitjançant sistemes tecnològics, i que ajudi a tirar endavant les propostes específiques de mobilitat que s'han descrit en aquesta fitxa d'actuació.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls	Acció realitzada o no	
	Potencial de canvi modal		
Zona d'actuació	Responsables i agents involucrats		
Gestió municipal		Ajuntament de Vic.	
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Baixa	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		
Cost			
Fase 1: 50.000 €			
Fase 2: 50.000 €			
Total: 100.000 €			

### 3 MILLORAR LA COMPETITIVITAT

#### 3.8 Ampliació del nombre de places de càrrega i descàrrega Z-DUMA

Objectiu:

Mobilitat intel·ligent i digital / Millora de la gestió

##### Descripció de l'actuació

Aquesta mesura se centra en l'extensió de la Z-DUMA a Vic. Es tracta d'una mesura inclosa en un grup de mesures l'objectiu de les quals és mantenir l'atractiu de Vic com a pol atractor econòmic i social (juntament amb les mesures 3.7, 3.9 i 3.9), promovent una mobilitat intel·ligent i digital.

Per tal de millorar la gestió i el control de les zones de càrrega i descàrrega dins del municipi, es proposa ampliar la regulació de **Z-DUMA** a altres zones de la ciutat amb una elevada pressió d'aparcament per a càrrega i descàrrega de mercaderies i d'indisciplines d'estacionament.

Algunes vials on es proposa implantar aquest sistema de gestió en una primera fase son:

c. Pare Coll, c. d'Arquebisbe Alemany, c. del Bisbe Morgades, c. de Jacint Verdaguer, Rda. Francesc Camprodon, c. de l'Assemblea de Catalunya.

D'aquesta manera es milloraria la gestió d'aquestes places i se n'optimitzaria el seu ús: més rotació, menor nombre d'indisciplines d'estacionament, etc.

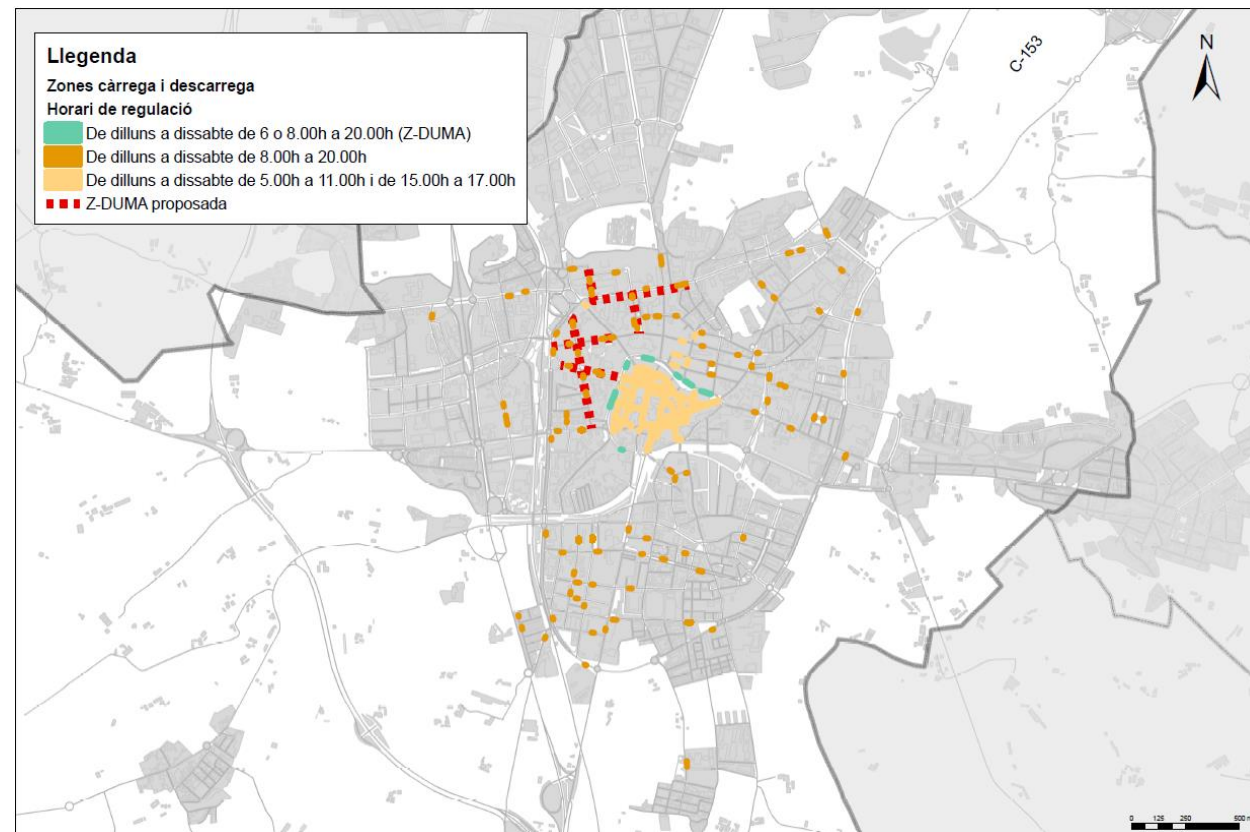


Fig. 36. Proposta d'ampliació de la Z-DUMA. Font: Elaboració pròpia.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls	% de places de C/D regulades amb mitjans telemàtics	
	Potencial de canvi modal		
Zona d'actuació	Plànol relacionat	Responsables i agents involucrats	
Tot el municipi	P 3.8	Ajuntament de Vic.	
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Baixa	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		
Cost			
Fase 1: 25.000 €			
Fase 2: 30.000 €			
Total: 55.000 €			

Per a la Fase 1 es disposa de partides consignades (atès a que es disposa d'adjudicació per a la instal·lació i manteniment) per valor de 25.000 €

### 3 MILLORAR LA COMPETITIVITAT

#### 3.9 Noves formes de Distribució Urbana de Mercaderies

##### Objectiu:

Mobilitat saludable i sostenible / Mobilitat intel·ligent i digital / Millora de la gestió

##### Descripció de l'actuació

Aquesta mesura es troba inclosa en un grup de mesures l'objectiu de les quals és mantenir l'atractiu de Vic com a pol atractor econòmic i social (juntament amb les mesures 3.7, 3.9 i 3.10), fent èmfasi en la innovació i digitalització de la distribució de mercaderies.

Es proposa, concretament, estudiar i analitzar la viabilitat d'implementar les següents pràctiques per millorar la distribució urbana de mercaderies:; així com fomentar i impulsar conjuntament amb les entitats que les desenvolupin per iniciativa pròpia

- **Creació de centres de consolidació comercial:**

La implantació de centres de consolidació comercial permeten agrupar mercaderies i dur a terme una distribució d'última milla més eficient en una zona específica. A partir d'aquestes plataformes intermodals, les mercaderies es distribueixen en vehicles alternatius (furgonetes, vehicles de combustible alternatiu o bicicletes, per exemple) enlloc de fer-ho en camions de grans dimensions.

- **Impuls i foment de la ciclogística:**

Treballar per tal de facilitar que la distribució de les mercaderies a la ciutat, sobretot aquella feta en l'anomenada "última milla" es realitzi amb mitjans de transport actius com ara les cargo-bikes, bicicletes o a peu. Treballar també perquè també es faci amb mitjans similars tota aquella distribució de mercaderies que tingui origen i destí la mateixa ciutat, ja sigui degut a compres a comerços locals o a la distribució de mercaderies entre empreses de la mateixa ciutat.

- **Promoure una xarxa de punts de *Click&Collect* i/o *Lockers* o de punts de recollida de conveniència en col·laboració amb el comerç local:**

La configuració d'una xarxa de punts de recollida, a més d'augmentar la flexibilitat en la recollida del paquet per part del client, permet reduir el nombre de desplaçaments (comparat amb el lliurament porta a porta) així com els costos de l'operador.

La major part de les compres online a Catalunya es lliuren a domicili o a l'oficina (al voltant del 85%), fet que provoca un augment dels desplaçaments dels repartidors (visites fallides, segones visites, etc.). De fet, només el 15% de les compres online es recullen en alguna modalitat de Click & Collect.

És per això que seria convenient estudiar alternatives per reduir i compensar les externalitats derivades de l'augment dels lliuraments a domicili de les compres online.

A més, caldria promoure les entregues en un punts de recollida establerts (Click & Collect, Locker o punt de conveniència), per exemple fent que aquest tipus de punt de recollida surti en primera instància al fer la compra.

- **Promoure la distribució nocturna i/o diürna en hores vall:**

La distribució de mercaderies en hores vall té diferents objectius, com per exemple la reducció de conflictes entre transportistes i altres usuaris de l'espai públic, la disminució de la congestió viària i la reducció de la contaminació. La proliferació d'aquesta metodologia de distribució pot suposar un pas endavant en la millora de l'habitabilitat en zones denses.

- **Impulsar espais públics flexibles (carrils multi ús i places multi ús)**
- **Promoure la col·laboració amb Eixos Comercials Locals per reduir l'activitat de transport associada a la recollida de residus i el reciclatge**

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls	Número d'actuacions específiques realitzades	
	Potencial de canvi modal		
Zona d'actuació	Responsables i agents involucrats		
Tot el municipi.		Ajuntament de Vic.	
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Mitjana	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		
Cost			
Fase 1: 15.000 €			
Fase 2: 10.000 €			
Total: 25.000 €			
Es quantifica el cost del estudis previs per a la implantació de les accions. No es quantifica el cost de les actuacions proposades.			



### 3 MILLORAR LA COMPETITIVITAT

#### 3.10 Desenvolupar les directrius de l'Estudi de Mobilitat i Comerç

Objectiu:

Mobilitat saludable i sostenible / Mobilitat intel·ligent i digital / Millora de la gestió

Descripció de l'actuació

Aquesta mesura es troba inclosa en un grup de mesures l'objectiu de les quals és mantenir l'atractiu de Vic com a pol atractor econòmic i social, juntament amb les mesures 3.7, 3.8 i 3.9.

Es proposa **desenvolupar les mesures per a la millora de la mobilitat a les zones comercials de Vic**, presentades en l'*Estudi de mobilitat a les zones comercials sud i centre de Vic*. Les mesures es poden agrupar en tres grups:

- Campanyes de Comunicació / Informació:
  - ◊ Campanya de comunicació per donar a conèixer els aparcaments de la ciutat.
  - ◊ Campanya de comunicació de la integració tarifària.
  - ◊ Millora de la informació dels punts de recàrrega de vehicles elèctrics.
  - ◊ Millora de la informació disponible sobre els itineraris per a vianants i bicicletes per anar a comprar.
- Utilització d'eines TIC per a millorar la informació als usuaris:
  - ◊ Senyalització variable de places d'aparcament.
  - ◊ Informació a temps real a les parades.
  - ◊ Instar a l'actualització dels itineraris dels navegadors GPS.
  - ◊ App mòbil per al pagament de les zones d'aparcament de rotació.
- Realització d'estudis específics amb la participació dels diferents agents implicats (mobilitat, comerç, OFIM, etc.):
  - ◊ Estudi de subvenció de l'aparcament.
  - ◊ Estudi per a la subvenció de la targeta del bus per anar a comprar.
  - ◊ Estudi d'implantació d'una microplataforma de distribució logística de mercaderies urbanes.

La partida pressupostària necessària per l'execució d'aquesta mesura correspon a l'Estudi de Mobilitat i Comerç i per tant no es comptabilitza dins del PMUS.

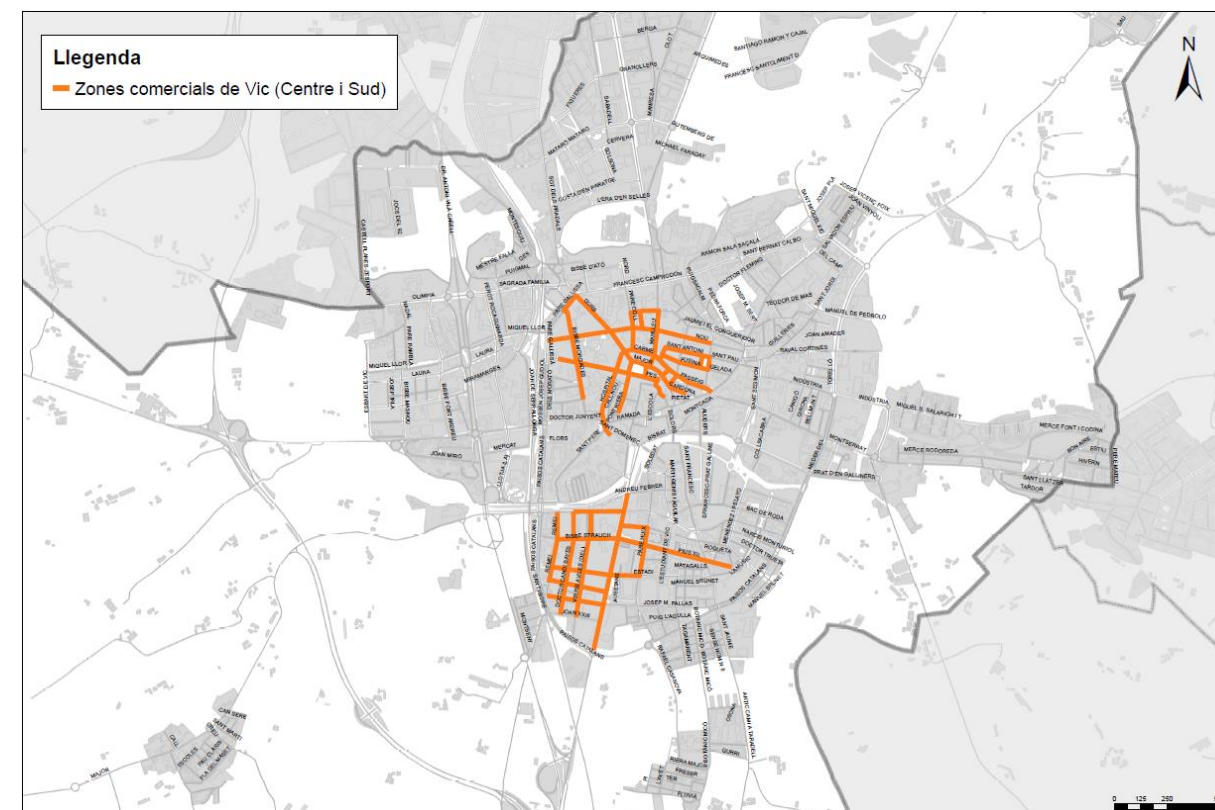


Fig. 37. Àmbit d'actuació de l'Estudi de Mobilitat i Comerç. Font: Estudi de Mobilitat i Comerç

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls	Número d'actuacions específiques realitzades	
	Potencial de canvi modal		
Zona d'actuació	Plànol relacionat	Responsables i agents involucrats	
Tot el municipi	P 3.10	Ajuntament de Vic.	
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Baixa	Baixa
	Fase 3 (posterior al 6è any)		
Cost			
Fase 1: 15.000 €			
Fase 2: 10.000 €			
Total: 25.000 €			

### 3 MILLORAR LA COMPETITIVITAT

#### 3.11 Implantar Zones de Baixes Emissions

##### Objectiu:

Mobilitat saludable i sostenible / Millora de la gestió

##### Descripció de l'actuació

Actualment la ciutat ja adopta diferents mesures per avançar cap a la millora de la qualitat de l'aire a través de diferents mesures directament relacionades amb la mobilitat.

Al març de l'any 2022, l'Ajuntament de Vic va subscriure l'"Acord per a la millora de la qualitat de l'aire a Catalunya", el qual conformarà el full de ruta per la millora de la qualitat de l'aire del país, incorporant-se com principi rector del nou "Pla de millora de la qualitat de l'aire de Catalunya".

El citat acord, recull la voluntat d'implantar una ZBE a tots els municipis catalans de més de 20.000 habitants, amb independència del seu índex de contaminació atmosfèrica, abans d'acabar l'any 2025.

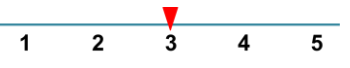
Aquesta actuació proposa seguir portant a terme actuacions que permetin seguir preparant la ciutat per a implantar sistemes de gestió de la mobilitat per a la creació d'una Zona de Baixes Emissions a la ciutat abans de l'any 2025.

Aquestes mesures, ja contemplades a altres actuacions del Pla, poden ser:

- Millora dels itineraris de vianants o per a bicicletes i VMP.
- Renovació de flotes municipals, fent especial èmfasi a la flota de transport públic.
- Estudis de sentits dels vials per evitar trànsit de pas.
- Pacificació dels entorns dels centres educatius
- Mesures per a millorar la gestió de la DUM
- Nous punts d'intercanvi modal
- Nova gestió d'aparcaments

I les noves actuacions a realitzar son les següents:

- Elaboració del pla d'implantació de la ZBE de la ciutat
- Implantar una ZBE a la ciutat

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls	Acció realitzada o no	
	Potencial de canvi modal: 		
Zona d'actuació	Responsables i agents involucrats		
--	Ajuntament de Vic.		
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Mitjana	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		
Cost			
Fase 1: 50.000 €			
Fase 2: 0 €			
Total: 50.000 €			

### 3 MILLORAR LA COMPETITIVITAT

#### 3.12 Desenvolupament d'un estudi/estratègia de mobilitat als polígons industrials

Objectiu:

Mobilitat saludable i sostenible

#### Descripció de l'actuació

Aquesta actuació proposa desenvolupar un estudi o estratègia que permeti estudiar la mobilitat als polígons industrials i zones d'activitats econòmiques de la ciutat, que incorpori la caracterització de les diferents xarxes de mobilitat de connexió entre la ciutat i la zona industrial i d'activitats i que alhora incorpori actuacions a implementar i que fomenti un treball de manera co-responsable entre agents privats (empreses) i públics per millorar la mobilitat que es genera en aquests centres generadors de mobilitat de la ciutat.

Es preveu que aquest document pugui emprar-se com a marc de referència per a futurs Plans de Desplaçament d'Empresa que desenvolupin les diverses empreses localitzades en aquests àmbits.

La realització d'aquest estudi es durà a terme conjuntament amb l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona.

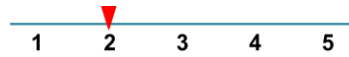
#### Cost

Fase 1: 10.000 €

Fase 2: 0 €

Total: 10.000 €

Actuació subvencionada i en fase de redacció.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls	Acció realitzada o no	
	Potencial de canvi modal:		
			
Zona d'actuació	Responsables i agents involucrats		
Polígons industrials	Ajuntament de Vic i Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona.		
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Mitjana	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		

### 3 MILLORAR LA COMPETITIVITAT

#### 3.13 Promoció de la renovació de la flotes de vehicles que fan servei públic a la ciutat per a vehicles més sostenibles

##### Objectiu:

Mobilitat saludable i sostenible / Millora de la de gestió

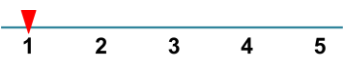
##### Descripció de l'actuació

Aquesta mesura forma part d'un grup de mesures que pretenen preveure les necessitats associades a les noves formes de mobilitat (juntament amb les mesures 3.14 i 3.16), com és la mobilitat elèctrica o la que utilitzi energies més netes com pot ser l'hidrogen o gas comprimit i la compartida.

En concret, en aquesta mesura, i per tal de promocionar la mobilitat més sostenible, des de l'Administració local, es proposa, d'una banda, ambientalitzar les flotes municipals i les flotes de les empreses que presten serveis municipals, substituint els vehicles que utilitzen carburants fòssils per altres vehicles elèctrics híbrids, de gas comprimit o hidrogen.

I per altra banda, es proposa que tots els plecs de licitacions que incloguin l'adquisició de vehicles nous, que aquests siguin, sempre que sigui possible, de zero emissions

L'actuació proposa incentivar o promocionar la renovació dels vehicles de la flota de vehicles que presten servei municipal, de manera que es prioritzï la compra d'aquells amb menors nivells d'emissions, a través dels plecs de clàusules tècniques en els processos de licitació i compra.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors
	Actuacions d'impuls	
	Potencial de canvi modal:	
		% de vehicles municipals de baixes emissions

##### Zona d'actuació

Tot el municipi.

##### Responsables i agents involucrats

Ajuntament de Vic.

Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Baixa	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		

##### Cost

Sense cost

### 3 MILLORAR LA COMPETITIVITAT

#### Cost

Fase 1: 10.000 €

Fase 2: 5.000 €

Total: 15.000 €

#### 3.14 Fomentar la mobilitat compartida i/o col·laborativa

##### Objectiu:

Mobilitat saludable i sostenible / Mobilitat intel·ligent i digital

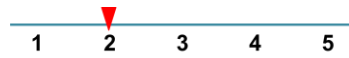
##### Descripció de l'actuació

Aquesta mesura forma part d'un grup de mesures que pretenen preveure les necessitats associades a les noves formes de mobilitat (juntament amb les mesures 3.13 i 3.16), especialment la mobilitat elèctrica i compartida.

En concret, en aquesta mesura es proposa fomentar, des de l'Ajuntament, la mobilitat compartida o col·laborativa entre la ciutadania.

Cal continuar l'estratègia ja iniciada per l'Ajuntament, consistent en l'adhesió la cooperativa Som Mobilitat i la compra de les hores equivalents de 3 vehicles elèctrics de dilluns a divendres de 8.00 a 15.00h. En aquest horaris, els vehicles estan a disposició dels treballadors de l'Ajuntament. Fora dels dies i hores que l'Ajuntament disposarà d'aquests vehicles, aquests quedaran a disposició dels socis de la cooperativa Som Mobilitat.

Per a la càrrega d'aquests vehicles, l'Ajuntament electrifica una plaça d'aparcament soterrat que gestiona la Fundació Sant Tomàs, a l'Atlàntida de Vic i un punt al carrer Indústria al costat de la Nau de la Brigada Municipal, tal com s'explica en la proposta 3.10.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls		
	Potencial de canvi modal: 	Número d'actuacions específiques realitzades	
Zona d'actuació	Responsables i agents involucrats		
Tot el municipi.	Ajuntament de Vic.		
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Alta	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		

### 3 MILLORAR LA COMPETITIVITAT

#### 3.15 Adaptar el servei de transport públic urbà a les noves necessitats

##### Objectiu:

Mobilitat saludable i sostenible / Mobilitat inclusiva i equitativa

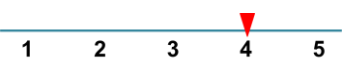
##### Descripció de l'actuació

Aquesta mesura forma part d'un grup de mesures que pretenen preveure les necessitats associades a les noves formes de mobilitat, com poden ser les noves necessitats dels habitants pel que fa al transport públic.

En aquesta mesura es proposa estudiar una proposta per a redissenyar les línies de bus actuals, adaptant el servei de transport públic urbà, per tal de donar resposta a les noves necessitats, com per exemple:

- Més amplitud horària
- Millor coordinació d'horaris
- Major flexibilitat dels serveis (implantar el transport a la demanda en alguns punts del municipi on per exemple s'hi desenvolupin activitats concretes, com poden ser les zones esportives)
- Major accessibilitat i cobertura territorial del servei, etc.
- Preveure mesures que incentivin i facilitin l'intermodalitat, sigui amb el tipus de vehicle que sigui.
- Preveure estudiar la viabilitat d'oferir un servei de transport urbà tots els dies de la setmana.
- Preveure dotar de servei de transport públic els aparcaments dissuassoris de la ciutat a mida que es vagin requerint.

Aquesta actuació va lligada amb l'establiment d'una nova concessió del servei de transport públic o nou acord de conveni, i a les posteriors modificacions que es consideri incorporar per a donar resposta a noves necessitats.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors
	Actuacions d'impuls	
	Potencial de canvi modal:	Número d'actuacions específiques realitzades
		% de vehicles del servei del bus urbà de baixes emissions
Zona d'actuació		Responsables i agents involucrats
Tot el municipi.		Ajuntament de Vic.

Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Alta	Alta
	Fase 3 (posterior al 6è any)		

##### Cost

Fase 1: 1.650.000 €

Fase 2: 1.650.000 €

Total: 3.300.000 €

Per a la Fase 1 es disposa de partides consignades per valor de 550.000 €

### 3 MILLORAR LA COMPETITIVITAT

#### 3.16 Millora de la xarxa de punts municipals de recàrrega elèctrica de vehicles

Objectiu:

Mobilitat saludable i sostenible / Mobilitat intel·ligent i digital

Descripció de l'actuació

Aquesta mesura forma part d'un grup de mesures que pretenen preveure les necessitats associades a les noves formes de mobilitat (juntament amb les mesures 3.13 i 3.14), especialment per a la mobilitat elèctrica i compartida.

En aquesta mesura es proposa millorar l'estat i el nombre total de punts de recàrrega elèctrica que es disposen en via pública al municipi, per tal de donar una major cobertura, però sobretot un millor servei als usuaris de vehicle elèctric, fomentant-ne el seu ús.

Les mesures que es proposen per millorar la xarxa de punts municipals de recàrrega són:

- Renovar els punts de recàrrega de vehicles elèctrics de càrrega lenta, augmentant-ne la rotació i fomentant comptabilitzar el temps d'espera per a la càrrega del vehicle amb altres activitats que l'usuari pugui realitzar a la ciutat (comerç, oci...).
- Augmentar el nombre de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, ampliant la cobertura actual la ciutat en via pública

Per a l'establiment d'aquesta proposta s'ha previst que els futurs desenvolupaments urbanístics, previstos pel primer sexenni del POUM, i per tant, durant la vigència del present PMUS, incorporaran el nombre de punts de recàrrega de vehicles elèctrics, complint amb els establerts per la normativa vigent, com a mínim (equipaments i aparcaments paisatgístics).

Per altre banda, s'informa que tota nova construcció residencial, comercial, d'oficines, etc. ja s'executa complint amb la normativa referents a la dotació de places d'estacionament per a vehicles elèctrics o la instal·lació de la infraestructura necessària en cada cas.

Aquests futurs punts derivats de promocions o actuacions urbanístiques no es preveuen en aquesta actuació, però s'afegiran a la infraestructura de recàrrega de vehicles elèctrics per a donar servei als usos que se'ls hagi associat. En son un exemple els punts de recàrrega associats a els aparcaments dissuasoris previstos a l'actuació 3.2 del present programa d'actuacions.

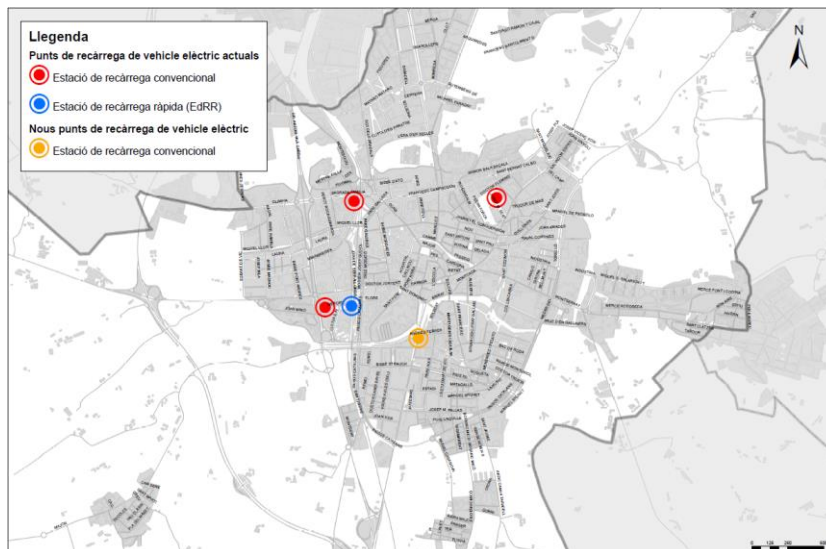


Fig. 38. Proposta de xarxa de punts de recàrrega de vehicles elèctrics

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors	
	Actuacions d'impuls	% de renovació de punts de càrrega de vehicles elèctrics	
	Potencial de canvi modal: 1 2 3 4 5		
Zona d'actuació	Plànol relacionat	Responsables i agents involucrats	
Tot el municipi.	P 3.16	Ajuntament de Vic.	
Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Baixa	Baixa
	Fase 3 (posterior al 6è any)		
Cost			

Fase 1: 20.000 €  
 Fase 2: 0 € (els cost dels punts ubicats en nous aparcaments estan inclosos a l'actuació 3.2)  
 Total: 20.000 €  
 Actuació ja realitzada.

## 4 GOVERNANÇA I EDUCACIÓ CÍVICA

Tenint en compte la Diagnosi tècnica realitzada i consensuada amb la Direcció facultativa (Ajuntament de Vic i Diputació de Barcelona), s'estableixen a continuació propostes per millorar la governança i l'educació cívica a la ciutat.

- ◇ **Mesura 4.1:** Educació per la mobilitat segura
- ◇ **Mesura 4.2:** Promoció de la mobilitat activa, sostenible i saludable



## 4 GOVERNANÇA I EDUCACIÓ CÍVICA

### 4.1 Educació per la mobilitat segura

Objectiu:

Mobilitat segura

#### Descripció de l'actuació

Per una banda es proposa seguir duent a terme les actuacions d'educació viària que es fan actualment i des de fa diversos anys, dirigides als centres educatius i a la ciutadania en general:


- Formació d'educació viària als centres educatius impartida per la Guàrdia Urbana.
- Recursos pedagògics:
  - ◊ Col·laboració amb l'Institut Guttmann.
  - ◊ "A l'escola en bici" (pedalada pedagògica oferta des dels centres educatius a partir de 5é de primària)

També seguir amb les campanyes sota el paraigua de "Mou-te com cal":

- Promoció de l'ús de la bicicleta
- Pedalades pedagògiques obertes a tota la ciutadania
- Difusió de la normativa aplicable a cada un dels diferents modes de desplaçaments que s'utilitzen a la ciutat.
- Millora de la convivència entre modes de transport i bones pràctiques de circulació.

Per altra banda, es proposa seguir buscant noves formes per a fer difusió de la mobilitat segura.

I per últim, per tal de millorar la comprensió de les ordenances municipals per part dels ciutadans, es proposa modificar l'ordenança de mobilitat i seguretat viària i fer-la més entenedora.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors
	Actuacions d'impuls	
	Potencial de canvi modal:	Nombre de campanyes i/o accions de sensibilització i/o informació ciutadana realitzades.
		

#### Zona d'actuació

Tot el municipi.

#### Responsables i agents involucrats

Ajuntament de Vic.  
Ciutadania en general  
Centres educatius, AFA i AMPA

#### Horitzó temporal

Fase 1 (fins al 3r any)

Fase 2 (del 4t al 6è any)

Fase 3 (posterior al 6è any)

Prioritat ambiental pel canvi modal

Prioritat ambiental global

Baixa

Mitjana

#### Cost

Fase 1: 45.000 €

Fase 2: 45.000 €

Total: 90.000 €

## 4 GOVERNANÇA I EDUCACIÓ CÍVICA

### 4.2 Promoció de la mobilitat activa, sostenible i saludable

#### Objectiu:

Mobilitat saludable i sostenible

#### Descripció de l'actuació

Es proposa dur a terme activitats per promocionar la mobilitat amb modes actius (a peu i en bicicleta) de manera transversal a la ciutat, així com la mobilitat sostenible, sempre relacionant-ho amb els beneficis a nivell de salut que comporta aquesta mobilitat. Cal involucrar tota la ciutadania i tots els agents amb poder atractor de mobilitat important.

Actualment, a més de campanyes per incentivar el caminar i l'ús de la bicicleta, l'Ajuntament està impulsant un pla d'acció per tal que cada departament de l'Ajuntament també treballi, dins del seu àmbit, per promoure la mobilitat activa. L'objectiu és treballar la mobilitat activa des de diferents àmbits. Per exemple:

- que des de comerç, també es treballi per fer còmplices als comerciants de Vic de promoure aquesta mobilitat;
- que des de educació, també es treballi per oferir recursos a les escoles en aquest sentit;
- que des dels centres cívics, també s'informi o es fomenti aquesta mobilitat fent alguna activitat al respecte o donant informació dels itineraris per arribar al centre, etc.

Aquest Pla d'acció també compta amb elements externs a l'ajuntament (associacions de veïns, associació de comerciants, associacions d'empresaris, associacions o organitzacions de promoció de l'ús del transport públic o la bicicleta, centres sanitaris, AFA i AMPA, etc.)

De les diferents campanyes per a promocionar la mobilitat sostenible i saludable en destaquen 4 a desenvolupar, sense perjudici d'altres que pugin sorgir:

#### **Campanya 1: Promoció de la mobilitat sostenible i saludable a les escoles**

Es proposa promoure l'ús dels modes de transport no motoritzats (mobilitat activa) i transport públic pels trajectes als centres educatius.

Aquesta actuació requereix del treball transversal de diferents agents implicats: Ajuntament de Vic (mobilitat, educació, participació, agents cívics, brigada municipal, etc), els propis centres educatius, AFA i AMPA i associacions ciutadanes que treballin amb el mateix objectiu, com pot ser Osona Bici

Algunes de les propostes que es porten a terme actualment i que es poden seguir incentivant, entre altres de noves són:

- ◇ Xerrades dels agents cívics a diferents cursos i en diferents moments del curs escolar.
- ◇ Incorporar la bicicleta dins de l'educació viària.
- ◇ Promocionar les activitats de la ciutat amb ús de la mobilitat sostenible (olímpic, dia del medi ambient, caminada intergeneracional, etc.)
- ◇ Registres de control dels alumnes en la mobilitat d'anada i tornada del centre educatiu.
- ◇ Proporcionar armelles del bus-bici a tots els centres educatius que ho necessitin.

Actualment es fan campanyes per incentivar l'ús de la bicicleta ("Jo vaig en Bici" o el "Per anar a l'escola i a l'Institut, Mou-te Com Cal"), i s'ofereix a escoles una activitat de pedalada pedagògica per a conèixer com s'ha de circular pels diferents tipus constructius i de regulació de la xarxa ciclable de la ciutat.

#### **Campanya 2: Promoció de la mobilitat sostenible i saludable als centres de treball**

Es proposa que l'Ajuntament treballi de manera conjunta amb associacions d'empreses i representants de polígons industrials del municipi per tal de desenvolupar estudis de mobilitat als polígons i plans de desplaçament d'empresa/es, i campanyes per a fomentar una mobilitat més sostenible de forma coresponsable entre administracions i activitats econòmiques privades.

L'objectiu de l'actuació és, per una banda, millorar la infraestructura viària dels polígons i àrees d'activitat econòmica per a fer-la més segura i optimitzar-ne l'espai per els diferents usos que requereix a nivell de mobilitat, incloent la mobilitat en bicicleta com a mode de desplaçament i promocionant la mobilitat compartida i/o el transport públic d'empreses, i per l'altre banda, fer pedagogia i formació de l'ús dels diferents modes de desplaçament.

Finalment, també es proposa estudiar la possibilitat de crear un distintiu de qualitat que identifiqui aquells polígons que estan col·laborant per promoure una mobilitat més sostenible, tal com ja s'està fent amb les escoles.

#### **Campanya 3: Promocionar la mobilitat sostenible i saludable per a compres i gestions quotidianes**

Es proposa que l'Ajuntament treballi de manera conjunta amb l'associació de comerciants de la ciutat per a tal de de promocionar que tota la mobilitat originada per les compres i gestions quotidianes es realitzi amb modes de transport sostenibles.

#### **Campanya 4: Promocionar la mobilitat en transport públic**

Es proposa promocionar l'ús del transport públic, sigui urbà o interurbà, donant informació de les línies disponibles, així com informant dels diferents títols de transport vigents en cada moment. Aquesta promoció de l'ús del transport públic també ha d'anar dirigida al públic en general i pot incloure's a dins de les campanyes específiques de la mobilitat a les escoles, centres de treball i compres i gestions quotidianes.

#### **Campanya 5: Promocionar la mobilitat sostenible i saludable en grans esdeveniments**

Es proposa promocionar i desenvolupar actuacions per a fer més sostenibles i saludables els desplaçaments associats als grans esdeveniments que s'organitzen a la ciutat, ja siguin esdeveniments de caire més local, com aquells que atrauen mobilitat d'arreu. L'objectiu és treballar-ho, de forma coresponsable amb els organitzadors i promotors d'aquests esdeveniments.

Àmbit d'actuació	Actuacions de dissuasió	Indicadors
	Actuacions d'impuls	
	Potencial de canvi modal:	Nombre de campanyes i/o accions de sensibilització i/o informació ciutadana realitzades.

Zona d'actuació	Responsables i agents involucrats
Tot el municipi.	Ajuntament de Vic. Ciutadania en general.

Horitzó temporal	Fase 1 (fins al 3r any)	Prioritat ambiental pel canvi modal	Prioritat ambiental global
	Fase 2 (del 4t al 6è any)	Alta	Mitjana
	Fase 3 (posterior al 6è any)		

Cost
Fase 1: 45.000 €
Fase 2: 45.000 €
Total: 90.000 €
Per a la Fase 1 es disposa de partides consignades per valor de 15.000 €