

# PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE VIC

Informe de resultats del procés de  
participació



Abril de 2021

## 1. PRESENTACIÓ

---

L'Ajuntament de Vic està elaborant el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) del municipi. El Pla de Mobilitat és l'eina de treball per definir el model de mobilitat de Vic, establint com a punt de partida uns criteris de mobilitat compartits. Aquest fet comporta la necessitat d'obrir aquest debat a la societat civil, i afavorir que estiguin representats tots els agents socials implicats en la mobilitat del territori, amb l'objectiu d'acordar els principis, objectius i actuacions per portar a terme el Pla.

L'ajuntament ha volgut fomentar la implicació activa dels agents socials del municipi i per això va elaborar el Programa de Participació Ciutadana del PMUS, per incorporar de la manera més eficient i ordenada la participació activa dels agents socials vinculats a la mobilitat de Vic.

## 2. METODOLOGIA

---

La proposta de procés participatiu s'ha articulada a partir de diferents accions per tal d'obrir el debat i la reflexió sobre la mobilitat als diferents agents socials del municipi.

D'una banda hi havia la possibilitat de fer aportacions directes a través de la plataforma DECIDIM.



D'una altra banda es va organitzar tres sessions de debat en línia per acostar el debat al territori. Aquestes tres sessions es van fer en tres zones (vermella, verda i negra)

**Zona el Nen (Vermells) – Sessió 17 de març**

1. La Calla
2. Horta Vermella
3. Santa Anna
4. Estadi
5. Osona
6. Serra de Senferm

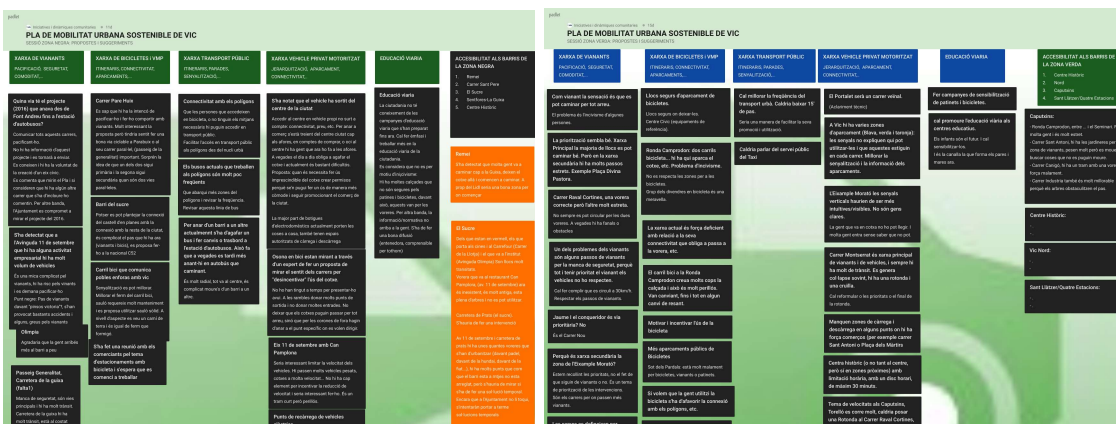
**Zona el Merma (Verds) – Sessió 24 de març**

1. Centre Històric
2. Nord
3. Caputxins
4. Sant Llàtzer/Quatre Estacions

**Zona la Vella (Negres) – Sessió 31 de març**

1. Remei
2. Carrer Sant Pere
3. El Sucre
4. Sentfores-La Guixa
5. Centre Històric

Les sessions en línia van estar dinamitzades per tècnics d'INDIC i amb el suport de murs digitals es van anar recollint les diferents aportacions. En total van participar una quinzena de persones i s'han recollit més de 60 propostes.



### 3. PROPOSTES CIUTADANES AL PLA DE MOBILITAT

---

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

---

- **Mesura 1.1: Nova jerarquització de les xarxes de transport del municipi**
  - **Revisar el carrer Montserrat i treure'l de la xarxa principal de vehicles.**

El carrer Montserrat està considerat de la xarxa principal de vianants i de vehicles, i sempre hi ha molt de trànsit, i això provoca que es generin col·lapses molt sovint. És una zona 30 i han fet un carrer molt maco per les persones però no és capaç d'absorbir tot el trànsit que suporta ja que al final del carrer hi ha una rotonda i una cruïlla on els cotxes van molt ràpid perquè també es xarxa primària i amb més carrils i es formen taps perquè no queden clares les prioritats de pas.
- **Mesura 1.2: Desplegar la regulació de l'aparcament**
  - **Millorar la senyalització i la informació dels diferents tipus d'aparcaments.**

A Vic hi ha diferents tipus de zones d'aparcament (blava, verda i taronja): les senyals no expliquen qui pot utilitzar-les. Caldria habilitar aquesta informació en tots els carrers.
  - **Més zona verda pels residents**

Hi ha zones de Vic amb molta alta densitat i falta de places d'aparcament com el barri de la Calla, zona molt propera al Centre O el portal de Queralt amb molts pisos i pocs pàrquings privats. Seria bo que els residents poguessin tenir unes places reservades evitant així la circulació per buscar aparcament
- **Mesura 1.3: Millorar l'accessibilitat de la xarxa de vianants**
  - **Millorar l'accessibilitat de la Xarxa secundària**

La prioritització que s'estableix per la xarxa principal es valora de manera positiva. Per la majoria de carrers d'aquesta xarxa es pot caminar bé. Caldria, però millorar la xarxa secundària ja que hi ha molts passos estrets, com per exemple, a la Plaça Divina Pastora, o al carrer Raval Cortines on una vorera és correcte però l'altre és molt estreta, això provoca que no sempre es pugui circular per les dues voreres. A

més, s'observa que sovint també hi ha obstacles a les voreres, com per exemple, fanals.

- **Mesura 1.4: Resoldre el punt més crític d'accessibilitat de cada barri**

#### Serra-de-Senferm

- En general es tracta d'un barri on els carrers tenen les voreres molt estretes i no són accessibles. Per aquestes voreres no pot passar ni una persona gran amb mobilitat reduïda ni una cadira de rodes. A la pràctica baixen a la calçada. Totes les voreres són molt estretes per la qual cosa caldria plantejar-se implementar la plataforma única als carrers del barri.
- Al barri totes les voreres són iguals per la qual cosa es fa difícil prioritzar. El carrer Riera Major és l'únic que està bé i l'Av Josep Maria Guiteres també té una de les voreres més amples. La via principal que s'utilitza per part de la gent del barri és la AV Josep Maria Guiteres per la qual cosa es podria considerar prioritària.

#### La Calla

- En aquest barri hi ha un punt crític pel que fa la seguretat. Es tracta del carrer que dona nom al barri i que talla amb Jaume Munmany que es va fent estret progressivament fins que la vorera desapareix. La gent gran creua per la calçada i a vegades hi ha accidents amb bicicletes ja que hi ha molta mala visibilitat.
- El carrer més transitat és el carrer Sant Francesc. Aquest seria el més prioritari a l'hora de millorar l'accessibilitat.
- L'avinguda Marti Genís és molt ampla i en canvi la vorera és molt estreta, s'hauria de reduir la calçada i guanyar espai per als vianants.

#### Plaça Osona

- Al Carrer Botànic Micó, hi ha vorera en una banda i en l'altra no, i és la banda que es fa servir per travessar el camp pel caminet. És un dels carrers més transitats i per tant seria prioritari a l'hora de millorar-lo (voreres i carril bici) en el tram del Salarich fins carrer Santa Anna. En aquest tram no hi ha vorera, ni carril bici, i hi ha aparcaments en bateria que són un perill quan els cotxes surten marxa enrere.

### Santa Anna

- A l'Avinguda Països Catalans, en la rotonda cap a la Sínia, hi ha una vorera conflictiva entre vianants i bicicletes (era compartida fins fa poc, però s'ha tret, perquè en hores punta passaven molts infants). El carril bici ara va pel cantó de davant. Només es comparteix a la zona de la Rotonda perquè no hi ha més espai. És una zona on els cotxes van molt ràpid (entre la rotonda de Rafael de Casanovas i la Sínia).

### Caputxins

- Ronda Camprodon, entre el carrer de Manlleu i el Seminari, és un carrer on passa molta gent i és molt estret. Caldria arreglar-lo de manera prioritària, és l'itinerari que es fa servir per anar a la clínica.
- Carrer Sant Antoni, hi ha les jardineres per la zona de vianants, pesen molt però es mouen, i cal buscar coses que no es puguin moure perquè si es mouen ja no deixen zona de pas per persones amb mobilitat reduïda o cotxets.
- Carrer Canigó, hi ha un tram amb una vorera força malament.
- Carrer Industria, també és molt millorable perquè els arbres obstaculitzen el pas per la vorera.
- 

### Remei

- S'ha detectat que molta gent va a caminar cap a la Guixa, deixen el cotxe al supermercat LIDL i allà comencen a fer rutes per caminar. Seria una bona zona per on començar a millorar l'accessibilitat perquè hi ha força afluència de gent.

### El Sucre

- Caldria prioritzar la intervenció i millora dels carrers de la Llotja, que porta als cinemes i al Carrefour, així com l'Avinguda Olímpia que va cap a l'institut. Ambdós són carrers molt transitats i caldria una actuació prioritària.
- Millorar l'eix 11 de setembre. La vorera que va del restaurant Can Pamplona, cap a la urbanització ara és inexistent, és molt antiga, esta plena d'arbres i no es pot utilitzar.
- Caldria fer alguna intervenció en la continuació de carretera de Prats davant de l'empresa Proquimia.
- A l'Eix 11 de setembre i carretera de Prats hi ha unes quantes voreres que s'han d'urbanitzar (davant pàdel, davant de la Hyundai, davant del servei tècnic J.Güell (antiga Fiat) etc. , hi ha molts punts que com que el barri esta a mitges no estan

acabats perquè depenen dels desenvolupament del planejament urbanístic. Però pot ser s'hauria de valorar la possibilitat de fer una solució temporal.

- El camí de la Fura s'utilitza com a drecera per anar des de Vic fins la zona esportiva. No hi ha il·luminació i és un camí sense asfaltar, molta gent l'utilitza però a la nit molta gent no ho fa servir ja que tenen por.
- Al carrer Mas d'Osona (zona de l'alberg que baixa a la pista d'atletisme). Quan es baixa per la part de darrere (a la dreta) la vorera no està adaptada. Només s'hi pot anar si s'hi va en cotxe.

- **Seguretat pels habitants dels habitatges Montseny**

Arreglar cruïlla de l'Av. Països Catalans amb el carrer Enric Prat de la Riba. Cal millorar la seguretat dels vianants.

- **Mesura 1.5: Programa de connexió de les vies ciclistes existents**

- **Promoure la connectivitat de tota la xarxa de bicicleta**

La xarxa de bicicleta actual és força deficient amb relació a la seva connectivitat, això obliga en moltes ocasions a haver de passar a la vorera o passar a la calçada per aquesta manca connectivitat.

- **Donar continuïtat als carrils bici existents i crear-ne de nous per conformar una veritable xarxa**

Donar continuïtat al carril bici del carrer Santa Anna, al carrer Sant Jaume i a Països Catalans així com al carrer antic de Taradell i l'enllaç amb el barri d'Osona. Caldria unir i connectar tots aquests trams.

- **Fer una bona via ciclable al carrer Pare Huix o al passeig de la Generalitat**

Sembla que en la proposta hi ha la voluntat de pacificar el carrer Pare Huix i fer un carril bici compartit amb vianants. La proposta sembla molt interessant però tenint en compte que el carrer paral·lel, que és Passeig de la Generalitat, està assenyalat com via principal sorprèn la idea de que un dels dos sigui primària i la segona sigui secundària quan són dos vies paral·leles. En tot cas, caldria habilitar un dels dos carrils amb una bona via ciclable comparable a les que travessen el barri del Remei, d'est a oest.

- **Connexió del pavelló de Castell d'en Planes amb la resta de la ciutat**

Atès que la connexió per la carretera de Gurb i carrer Sant Sebastià és complicada pel pas de bicicletes es proposa fer-ho per un vial al costat de la N-152 i sortir al final del carrer Sagrada Família.

- **Millorar la connexió de carril bici i vianants del poble de Sentfores amb Vic**  
Millorar la senyalització i el ferm del carril bici. Actualment és sauló i requereix molt manteniment i es proposa utilitzar sauló sòlid. A nivell d'aspecte es veu un camí de terra i és igual de ferm que el formigó, per tant es mantindria l'estil rural i rústic que se li vol donar però al mateix temps facilitaria la circulació de bicicletes. També caldria habilitar un camí per vianants ja que actualment és un camí que amb cadira de rodes no es pot fer. Tot això provoca que actualment sigui un lloc on només s'hi pot accedir en cotxe.
- **Carril bici dels Habitatges Montseny fins a la plaça del Mil·lenari.**  
Arreglar el carril bici que va als Habitatges Montseny fins el Mil·lenari. Fa molt temps que està en mal estat i l'utilitza molta gent. Està deteriorat i cal arreglar-lo.
- **Millorar la seguretat dels carrils bici**  
El disseny del carril bici a la Ronda Camprodon és perillós perquè creua molts cops la calçada. A més, algun d'aquests creuaments es produeix en algun canvi de resant, fet que treu visibilitat als conductors dels vehicles i augmenta el risc. El carril bici hauria d'anar recte i no anar fent aquests creuaments de la calçada.
- **Mesura 1.6: Millorar la connexió en bicicleta amb els Polígons Industrials del municipi**
  - **Millorar la connexió en bicicleta amb els polígons**  
Cal millorar la connexió amb bicicleta amb tots els polígons. Per exemple, l'accés al Sot dels Pardals està molt malament per bicicletes, vianants o patinets. Si es vol promocionar que la gent utilitzi la bicicleta s'ha d'afavorir la connexió amb els polígons perquè són un pol d'atracció de molta gent. Cal portar la cultura de la bicicleta més enllà de la zona urbana.
- **Mesura 1.7: Millorar la xarxa d'aparcaments de bicicleta**
  - **Habilitar aparcaments segurs per bicicletes**



Habilitar llocs segurs on deixar les bicicletes de manera segura, especialment als equipaments de referència on moltes persones van, com per exemple, el centre cívic Can Pau Raba.

- **Instal·lar més aparcaments segurs de bicicletes en punts estratègics**

Instal·lar aparcaments segurs per a bicicletes en zones concretes com ara el cinema, estació de busos, etc.

- **Instal·lar més aparcaments de bicicletes als diferents equipaments i barris**

Posar aparcaments dintre i fora de l'escola Salarich, a l'Escola Bressol, i al Centre Cívic. A la zona de Santa Anna també hi ha pocs aparcaments per a bicicletes. També caldria controlar els ancoratges, ja que si sempre estan les mateixes bicicletes que no es mouen és que estan abandonades (cal un major control de les bicicletes abandonades).

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

---

- **Mesura 2.1: Desenvolupar unes Directrius / Recomanacions pel disseny de la via pública**

- **Millorar la il·luminació dels passos de vianants**

Els passos de vianants caldria il·luminar-los millor amb fanals de manera que els vehicles tinguin una millor visibilitat dels vianants que volen creuar.

- **Mesura 2.2: Programa de pacificació del trànsit i creació d'eixos de convivència**

- **Pacificar tot el passeig per vianants**

Evitar l'accés de cotxes i pacificar tot el passeig per permetre al barri de Caputxins i sobre tot a l'Eixample Morató donar permeabilitat al pas de gent que es desplaça a peu.

- **Facilitar la mobilitat a peu a la zona d'Avinguda Olímpia**

Caldria potenciar que la gent arribés al barri a peu. S'ha creat un barri dormitori i com s'ha tret els cotxes del centre de Vic, això provoca que els barris més perifèrics rebin més aflluència de cotxes perquè la gent aparca en aquestes zones.

- **Millorar la seguretat al Passeig Generalitat, Carretera Barcelona i carretera de la Guixa al barri del Remei**

S'entén que són vies principals per les que passa molt trànsit, però aquests carrers també tenen una aflluència de pas important de vianants, i quan coincideix amb les sortides dels infants de les escoles es generen situacions complicades. Per exemple, la carretera de la Guixa a l'alçada del bar la Ponzella, al costat de l'escola Sagrat Cor, es generen situacions d'inseguretat. És un punt on coincideix molt trànsit de cotxes que poden girar a la dreta, a l'esquerra, o seguir recte, i a la sortida de l'escola hi ha molta canalla que creua els carrers. També coincideix amb una parada d'autobús que va cap a Barcelona. Caldria ampliar la vorera des del bar fins a la Plaça de la Noguera. Els cotxes aparquen en bateria hi han de sortir d'esquena, hi ha una farmàcia i un supermercat, tot això provoca que sigui un punt complicat que caldria ordenar i resoldre.

- **Pacificar i millorar la seguretat a la rotonda de Can Pamplona**

És un punt que en hores puntes està molt massificada i els vianants han d'anar en molt de compte. Caldria millorar aquest punt amb senyals lluminoses. Ara mateix no és ben bé un carrer i a més és l'únic punt d'entrada al barri.

- **Millorar la senyalització vertical a l'entrada de carrers amb circulació restringida.**

Cal millorar la senyalització vertical a l'entrada de carrers que tenen una entrada restringida. Per exemple, a l'Eixample Morató a l'entrada, la senyala hauria de ser més intuïtives/visibles i situar-les adequadament. Actualment hi ha un cartell que conté molta informació en forma de text. Quan vas en cotxe no tens temps de llegir i assimilar tanta informació. Molta gent accedeix sense saber que no pot fer-ho.

- **Millorar la connectivitat del Barri del Sucre amb la resta de la ciutat**

El barri queda molt separat de la ciutat per les vies del tren. Ja en el procés del POUM es va proposar uns punts d'entrada i sortida per facilitar la seva permeabilitat a peu. En concret es proposa potenciar la zona de connexió des del parc del Mossèn

Gudiol cap al recinte Firal (zona de la farinera). Allà també hi ha el mercat municipal i altres comerços, és un punt important de connexió.

- **Millora de la circulació i connexió amb l'anella verda a l'Horta Vermella**

Pacificar el trànsit rodat i facilitar els desplaçaments a peu o en bicicleta. La proposta seria eliminar el doble carril de l'Av. Països Catalans entre els carrers Narcís de Monturiol i Josep Pratdesaba. Penso que en aquest tram es podria seguir la mateixa línia que en la resta de l'avinguda i fer el doble sentit en l'espai del doble carril actual. En l'espai que quedaria lliure es podria deixar per aparcar i passejar.

- **Mesura 2.3: Millorar l'accessibilitat de les parades de transport públic**

- **Posar plataformes per facilitar l'accés al bus a les parades**

Posar plataforma de formigó a les parades del bus per evitar que els cotxes aparquin en doble fila i facin insegur l'accés al bus. Aquesta mesura s'hauria de fer, per exemple, a la parada del barri de Serra-de-Senferm, però caldria estendre-la a totes aquelles parades sensibles on hi ha molta presència de gent gran o d'infants. El bus de Vic podria ser una alternativa real perquè els infants vagin a l'escola sols, però per això cal que els accessos siguin segurs i no hagin de baixar a la calçada.

- **Millorar el confort i la senyalització de les parades del bus**

Cal millorar el confort i la senyalització de la parada de bus de la Serra-de-Senferm. Actualment es troba situada al costat dels contenidors de brossa i fa que l'espera del bus no sigui còmoda ni agradable. Caldria revisar la zona i retirar uns metres els contenidors per evitar les males olors mentre s'espera el bus. També cal millorar-ne la senyalització. Al barri hi ha molta gent gran i caldria fer plafons més grans perquè la gent pugui veure els horaris de pas i els itineraris.

- **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**

- **Millorar la seguretat en els passos de vianants**

Un dels problemes de la mobilitat a peu a Vic és la manca de seguretat d'alguns passos de vianants. Es destaca que tot i tenir prioritat el vianant els vehicles no ho respecten. Caldria fer complir que es respecti els passos de vianants i també que es circuli a 30km/h.

Un dels problemes de seguretat dels passos de vianants és la manca de visibilitat a les cruïlles. Per exemple:

- Al carrer de darrera el Volumètric, al carrer Jaume Munmany (a prop de l'església del Roser), no hi ha gens de visibilitat a la cruïlla i caldria posar un mirall.
  - Un altre exemple és al pas de vianants de la Plaça Mil·lenari, abans d'arribar als Mossos d'Esquadra, on sempre hi ha algun cotxe mal estacionat i això limita la visibilitat.
  - També al carrer Sant Segimon quan creua amb el carrer Industria.
  - El mateix carrer Sant Segimon a l'alçada del parc de Somoto no té un pas de vianants, i aleshores la gent creua pel mig per no haver de donar la volta. S'observa que es surt d'una zona de vianants i de cop i volta no tens un itinerari de creuament a peu proper.
- 
- **Millorar la visibilitat i la seguretat a la cruïlla de carrer de la Laura amb carrer Miramarges**  
Es percep com a perillosa aquesta cruïlla ja que els cotxes apareixen de manera sobtada, els vehicles que circulen no tenen visibilitat i apareixen els vianants de sobte amb poca visibilitat, tant pels vianants com per als conductors/es. També hi ha elements que dificulten la visibilitat com són uns contenidors d'escombraries.
- 
- **Posar elements reductors de velocitat al carrer Perot Rocaguinarda**  
Els vehicles van bastant ràpid en aquest carrer, i és una de les vies d'accés al centre, i un carrer on els vianants es troben que els vehicles van molt accelerats, amb la sensació d'inseguretat que això comporta.
- 
- **Posar mesures per reduir la velocitat al carrer Torelló.**  
Al carrer Torelló hi ha excessos de velocitat. Quan els cotxes tenen molt espai circulen ràpid, per això es proposa posar una Rotonda al final del carrer Raval Cortines, i probablement treure semàfor del carrer Montserrat amb Torelló i posar rotonda.

- **Millorar la seguretat a carretera de Prats**  
Una de les voreres és discontinua i a més a més hi ha una empresa que fa la càrrega i descàrrega fora de la via, quan això passa s'impedeix molt la visibilitat dels vianants. Caldria regular i finalitzar millor aquesta vorera per guanyar amb seguretat i accessibilitat pels vianants.
- **Mesura 2.5: Analitzar la conversió de carrers de doble sentit a vies de sentit únic**
  - **Revisar els sentits dels carrers per desincentivar l'ús del cotxe**  
Osona en bici estan estudiant amb el suport d'un expert de fer un proposta de remodelació dels sentits de circulació dels carrers per "desincentivar" l'ús del cotxe. Per exemple a les rambles donar molts punts de sortida i un sol d'entrada. La idea és no deixar que els cotxes puguin passar per tot arreu, sinó que la gent hagi d'anar per les corones de fora per anar al punt específic on es volen dirigir.
- **Mesura 2.6: Pacificació al voltant de tots els centres escolars**
  - **Pacificar el trànsit i millorar la seguretat en els entorns escolars**  
Actualment hi ha moltes infraccions i incivisme en els entorns escolars a les entrades i sortides de les escoles; cotxes en doble fila, cotxe sobre el carril bici, etc. fet que genera problemes d'inseguretat. Caldria buscar mesures com ara pacificar els entorns de les escoles, o fer tancaments temporals dels carrers a les hores d'entrada i sortida per evitar que els pares i mares accedeixin fins a la mateixa porta.
- **Mesura 2.7: Integració urbanística de l'Eix Onze de Setembre**
  - **Recuperar i valorar el projecte de pacificació de l'any 2016 des de Bisbe Font Andreu fins a l'estació d'autobusos**  
Des de l'AVV del barri del Sucre l'any 2016 es va presentar una proposta de pacificació de diferents carrers del barri: Parc d'Occitània, eix 11 de setembre, carrer Miramarges, carrer Sant Segimon, Joan Serrallonga i altres. Es proposava pacificar tots aquests carrers i donar prioritat als vianants. Es proposa recuperar aquesta proposta i valorar si queda recollit en la proposta d'eixos cívics que es fa des del Pla de mobilitat o si per contra cal incorporar algun canvi.
  - **Pacificar l'Eix 11 de setembre**

En aquest carrer hi ha alguna activitat empresarial que genera molt volum de vehicles i és molt complicat passar pel vianants. Caldria pacificar aquest carrer per fer-lo més segur pels vianants. Per exemple, el pas de vianants davant de "pinsos Victoria" és un punt molt insegur on s'han produït alguns accidents amb l'entrada i sortida de camions de gran tonatge.

- **Limitar la velocitat a l'eix 11 de setembre amb Can Pamplona**

Seria interessant limitar la velocitat dels vehicles en aquest carrer perquè hi passen molts vehicles pesats, cotxes a molta velocitat, etc. No hi ha cap element per obligar a reduir la velocitat i seria interessant col·locar-ne algun perquè és un tram curt però perillós.

- **Mesura 2.8: Integració urbanística de la carretera de Gurb**
- **Mesura 2.9: Transformació urbanística i de la mobilitat de l'eix rda. Francesc Camprodon - av. Sant Bernat Calbó**

### **REpte 3: MILLORAR LA COMPETITIVITAT**

---

- **Mesura 3.1: Completar la circumval·lació sud de Vic**
  - **Continuïtat de la ronda de Vic**

L'avinguda dels països catalans connecta Vic Sud amb Vic Oest però en canvi no ho fa amb Vic Est. Seria bo que hi hagués una via ràpida d'unió dels dos punts
- **Mesura 3.2: Crear aparcaments de dissuasió als principals accessos viaris de la ciutat**
  - **Habilitar zona d'aparcament dissuasiu als caputxins**

A l'entrada dels Caputxins caldria situar un aparcament dissuasiu perquè la gent deixi el cotxe i entri a peu.
- **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: Desenvolupar l'estratègia SMART City de Vic en l'àmbit de la mobilitat urbana**

- **Gestió intel·ligent de cruïlles**

Promoure semàfors intel·ligents que donin pas a les vies principals en funció de les necessitats i situació del transit.

- **Mesura 3.7: Ampliació del nombre de places de càrrega i descàrrega Z-DUMA**

- **Habilitar més zones de càrrega i descàrrega.**

Manquen zones de càrrega i descàrrega en alguns punts on hi ha força comerços, per exemple, al carrer Sant Antoni, a la Plaça dels Màrtirs o a la Ronda Camprodon.

- **Posar mesures per controlar l'ús indegut de la zona de càrrega i descàrrega**

Els aparcaments de càrrega i descàrrega estan molt ocupats per vehicles privats. Hi ha un mal ús i no es controla prou.

- **Mesura 3.8: Noves formes de Distribució Urbana de Mercaderies**

- **Servei de distribució de mercaderies urbanes sostenible i socialment responsable**

Les entitats socials Osonament (Areté) i Adfo (Adfocet) tenen el propòsit d'impulsar la inserció sociolaboral en l'àmbit de la distribució urbana de mercaderies lleugeres a la ciutat de Vic.

És evident que la densificació de la població a les ciutats planteja reptes importants en la logística de les mercaderies, principalment en l'anomenada última milla. La terminologia Última Milla s'utilitza per anomenar la gestió de la cadena de subministrament i la planificació del transport per a definir el trajecte de mercaderies des del node de transport –instal·lació on es realitza el darrer transbordament de les mercaderies- fins a la destinació final.

Ahora de plantejar estratègies logístiques en la distribució de mercaderies última milla és important identificar els actors implicats en la distribució urbana de mercaderies (DUM). Aquests actors rellevants són les administracions públiques, les empreses de transport de mercaderies i el comerç minorista. Per tant, per a implantar qualsevol nou model de distribució d'última milla serà important buscar el consens i la implicació d'aquests tres agents.

La proposta de servei de distribució urbana de mercaderies a Vic contempla els següents serveis

- Distribució paqueteria lleugera Última Milla. L'objectiu és integrar la major part de la distribució Última Milla de la paqueteria lleugera de la ciutat. S'iniciarà el servei a l'abril de 2021 amb l'objectiu d'ampliar de manera progressiva el volum de paquets dels principals operadors.
- Repartiment a domicili de compres del comerç local. Donar continuïtat al projecte "T'ho portem a casa" engegat per l'Ajuntament de Vic l'any 2020.
- Repartiment a domicili de les comandes d'agroproductors de la comarca. Actualment s'estan impulsant iniciatives per a impulsar la comercialització i venda directa d'agroproductors de la comarca d'Osona i el Lluçanès. El projecte es basa en impulsar la venda directa online i una logística que també inclogui un repartiment a domicili Última Milla per aquells clients que ho sol·licitin.
- Distribució de mercaderies lleugeres entre empreses (B2B). Finalment es planteja integrar també part de la distribució de mercaderies que es genera entre empreses. És tracta d'una demanda molt poc coneguda fins el moment però que pensem genera fluxos importants de mercaderies a nivell de fàbrica-distribució-comerç minorista. L'existència d'un servei de ciclologística consolidat a Vic pot ser una alternativa viable per assumir també part de la distribució de mercaderies lleugeres entre empreses.

El projecte requereix d'una instal·lació o centre de consolidació urbana (CCU) per a organitzar la logística de distribució urbana de mercaderies a la ciutat de manera integral. L'objectiu és disposar d'un espai adequat i una ubicació estratègica que permeti agrupar mercaderies (multi operador) i després fer una distribució d'Útima Milla principalment utilitzant la ciclologística.

- **Mesura 3.9: Desenvolupar les directrius de l'Estudi de Mobilitat i Comerç**

- **A les zones comercials com el centre històric o zones properes habilitar zones gratuïtes amb limitació horària.**

Al centre històric, o en zones pròximes, es podrien habilitar zones d'estacionament amb limitació horària, amb un disc horari, de màxim 30 minuts per facilitar que la gent de la comarca pugui anar a comprar.



- **Mobilitat, treball i comerç**

En relació a la mobilitat caldria que es tingués present que tant per el treball com per el comerç es essencial poder accedir-hi amb el vehicle. Tancar i restringir la circulació ha portat al tancament de molts negocis de dins de la ciutat (el tancament de l'Eixample Morató n'és un exemple) i la gent va als polígons. Si es vol donar grans espais per anar amb bicicleta i passejar es podria fer com a Bolònia, que tanquen el centre els dissabtes i diumenges, deixant circular la resta de dies.

- **Mesura 3.10: Treballar per implantar Zones de Baixes Emissions**

- **Reducció dràstica de cotxes privats**

La ciutat ha de passar a ser per les persones, objectiu final una ciutat lliure de cotxes particulars , només transport públic i càrrega i descàrrega.

Progressivament:

- Velocitat a tota la ciutat 30 km.
- Ciutat de baixes emissions. Tots els cotxes que no poden entrar a Barcelona circulen aquí de segona mà.
  - La reducció del trànsit comporta necessàriament compensar-ho amb l'increment del transport públic sobretot urbà i comarcal, i que arribi a tot arreu inclosos pobles petits

- **Mesura 3.11: Promoció de la renovació de les flotes de vehicles municipals per vehicles més sostenibles**

- **Establir més punts de recàrrega de vehicles elèctrics**

Són molt escassos. Només hi ha un punt de càrrega ràpida que habitualment està molt saturat i els de càrrega lenta a vegades no donen resposta a les necessitats de les persones que venen de fora i han de tornar al punt d'origen.

- **Mesura 3.12: Fomentar la mobilitat compartida i/o col·laborativa**

- **Mesura 3.13: Adaptar el servei de transport públic urbà a les noves necessitats**

- **Replantejar la xarxa d'autobusos tenint present els entorns escolars**

Revisar i replantejar la xarxa d'autobusos per tal que connecti millor i doni un servei més eficaç als entorns escolars. Es podrien acostar parades als centres educatius, augmentar freqüències de pas fent-ho coincidir amb les entrades i sortides escolars de manera que els infants el puguin fer servir com una alternativa real. Ara hi ha infants que han d'esperar 25 minuts a la parada.

- **Instar a que l'empresa Sagalés a que permeti accedir al bus amb bicicletes plegables**

Actualment la companyia no permet pujar amb bicicleta plegable, a excepció del servei a Barcelona on pot viatjar a la bodega. Aquest impediment dificulta poder utilitzar la bicicleta i el bus urbà com un mode de transport combinat.

- **Millorar la freqüència del bus urbà.**

Cal millorar la freqüència del transport urbà. Seria ideal poder baixar la freqüència a 15' de pas tot i que s'és conscient de la gran dificultat i cost que això suposa.

- **Millorar la xarxa de bus**

La xarxa està molt pensada per anar al centre, però no pas per anar d'un barri no cèntric a un altre. Cal evitar haver de fer transbords ja que actualment per anar d'un barri a un altre actualment s'ha d'agafar un bus i fer canvis o transbord a l'estació d'autobusos. Això fa que a vegades es tardi més anant-hi en autobús que caminant.

## REPTE 4: GOVERNANÇA I EDUCACIÓ CÍVICA

---

- **Mesura 4.1: Educació per la mobilitat segura**

- **Promoure mesures per evitar l'incivisme**

A la Ronda Camprodon hi ha dos carrils bicicleta, però hi ha qui aparca el cotxe, etc. Aquests problemes d'incivisme poden desincentivar l'ús de la bicicleta perquè converteixen aquests itineraris en insegurs. Hi ha grups d'escolars que van en bicicleta que s'han de desplaçar a la vorera o la calçada per culpa d'aquest incivisme, fet que és un risc per a tothom.

- **Fer campanyes de sensibilització de l'ús de patinets i bicicletes.**

Cal promoure l'educació viària als centres educatius. Els infants són el futur i cal sensibilitzar-los. A més, sovint és la canalla la que educa els pares i mares.

- **Promoure una campanya de seguretat viària**

La ciutadania no té coneixement de les campanyes d'educació viària que s'han preparat fins ara. Cal fer èmfasi i treballar més en l'educació viària de la ciutadania. L'ordenança existent és molt complexa. Cal donar a conèixer per on es pot circular. Cal fer informació i difusió de les normes perquè arribin a la gent de manera entenedora i comprensible per tothom. A més, també cal tenir present que actualment anar per calçada en patinet o bicicleta és molt insegur i això provoca que vagin per la vorera i generin inseguretat als vianants.

- **Mesura 4.2: Promoció de la mobilitat activa**

- **Mesura 4.3: Promoció de la mobilitat sostenible a les escoles**

- **Promoure campanyes de sensibilització i fer pedagogia en els entorns escolars**

Fer campanyes adreçades a les famílies que porten els fills a l'escola en vehicle privat per tal que actuïn de manera responsable; utilitzin els aparcaments propers, vagin en un altre mode de transport, promoure el "petó i comiat" en zones properes, etc. Aquestes campanyes es podrien fer amb el suport d'agents cívics per sensibilitzar i amb guardià urbana per sancionar les actituds més incíviques.

- **Promoure projectes com el bus bici amb la canalla**

- **Promoure un campanya per donar a conèixer els diferents títols de transport públic**

Existeix molt desconeixement dels títols de transport (La T-16, el viatge casual, etc.). La sensació és que moltes famílies les desconeixen i es podria fer més difusió entre les famílies per promoure'n el seu ús.

- **Mesura 4.4: Promoció de la mobilitat sostenible als centres de treball**

- **Millorar la connectivitat amb els polígons industrials**

Cal facilitar l'accés en transport públic als polígons industrials des del nucli urbà, això s'ha de fer en col·laboració amb les empreses. Les persones que no poden accedir en bicicleta, o no tinguin els mitjans necessaris haurien de poder accedir en transport públic. Però a més, hi ha molts desplaçaments que es fan en vehicle propi que es podrien fer en transport públic. Per exemple es podria establir col·laboracions amb les empreses càrniques que hi ha als polígons i generen molta mobilitat de persones. Hi ha gent que va en bicicleta però també cal tenir en compte que a Vic el temps no sempre acompanya. Els busos actuals que treballen als polígons són molt poc freqüents i haurien d'arribar a més zones.

