

# RESUM DE L'ESTRATÈGIA DE MOBILITAT SOSTENIBLE ALS POLÍGONS D'ACTIVITAT ECONÒMICA DE GURB I VIC



# Introducció

1

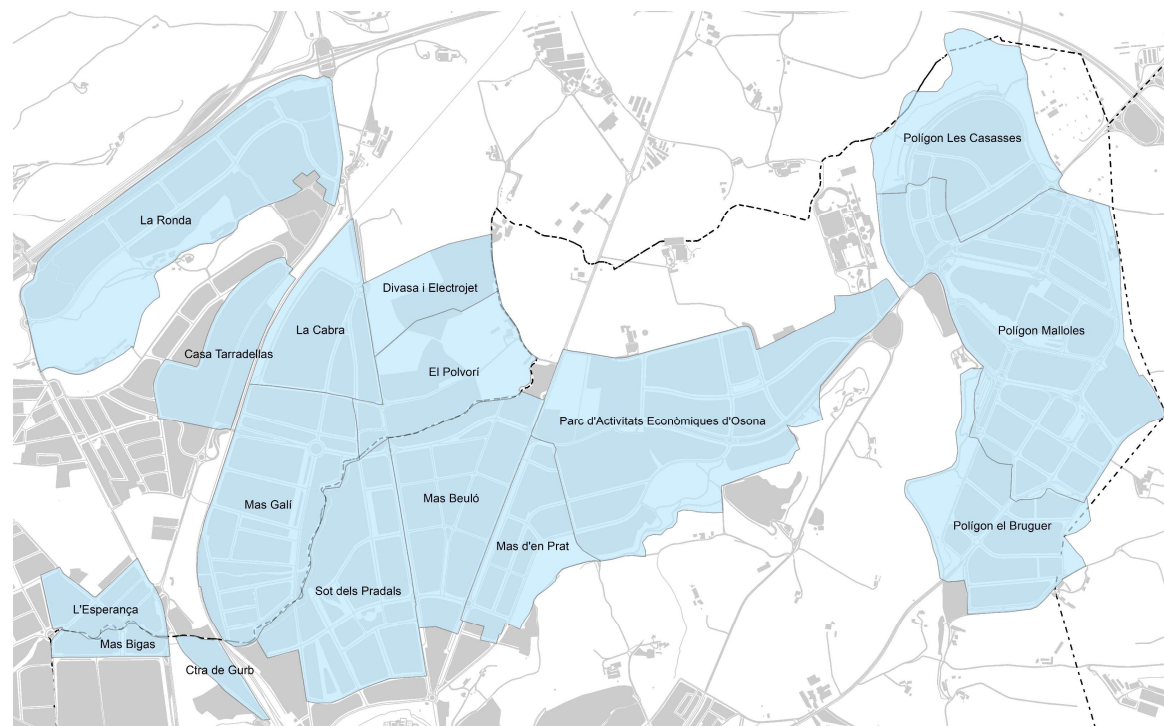
## Aspectes previs

La principal zona industrial de la comarca d'Osona s'ubica al nord del nucli urbà de Vic, i està formada per diferents polígons d'activitat econòmica (PAE) situats en els termes municipals de Vic i Gurb. Aquests polígons ocupen un espai central de la Plana de Vic.

Es tracta dels PAE de Malloles, el Bruguer, les Casasses, Parc d'Activitats Econòmiques d'Osona, Mas d'En Prat, Mas Beuló, el Polvorí, Divassa i Electrojet, la Cabra, Casa Tarradellas, Mas Galí, Sot dels Pradals, Ctra. de Gurb, Mas d'en Bigas, L'Esperança i la Ronda.

Aquest àmbit compta amb més de 4 milions de m2 de superfície i acull a unes 600 activitats i 9.700 persones treballadores. Actualment els polígons Parc d'Activitats Econòmiques d'Osona, el Bruguer, les Casasses i la Ronda es troben en desenvolupament.

En aquest àmbit existeix un baix grau de digitalització de la mobilitat, ni tampoc s'ha observat la presència d'empreses que hagin elaborat i tramitat un PDE.



## Mobilitat futura

A part de la mobilitat actual que generen els polígons, hi ha diverses zones industrials que es troben en desenvolupament i que, per tant, en un futur, poden generar una nova mobilitat.

Les zones industrials en desenvolupament són als polígons industrials de la Ronda (Gurb), Parc d'Activitats Econòmiques d'Osona (Vic), Mas d'en Prat (Vic), les Casasses (Vic), Malloles (Vic) i el Bruguer (Vic).

Tenint en compte les diferents figures de planejament aprovades i aplicant una ocupació del 100%, un cop s'hagin desenvolupat i consolidat totes les zones industrials **pràcticament es podria doblar la mobilitat respecte a la situació actual.**

## Antecedents

## Instrumentes de planejament

Hi ha diverses figures de planejament de la mobilitat i associacions empresarials sobre l'àmbit d'estudi. Aquestes són:

- El **Pla Director de la Mobilitat de l'ATM 2020-2025**
- El **Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Vic** (aprovació definitiva juliol 2022)
- **Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Vic**
- **Normes Subsidiàries de Planejament de Gurb**
- El Pla Director de les Vies Ciclistes Interurbanes a la Plana de Vic
- Prospecció i dinamització als polígons de Vic
- Àrees de Promoció Econòmica Urbanes (APEU), impulsat des de l'Ajuntament de Vic i Creacció
- Associacionisme empresarial
  - Associació d'Empresaris del Parc d'Activitats Econòmiques d'Osona
  - Associació d'Industrial Nord Est Vic (AiNEV)
  - Associació d'Empresaris dels Polígons Vic Nord

Aquestes figures, poden suposar una oportunitat per impulsar les actuacions d'aquesta estratègia de mobilitat.

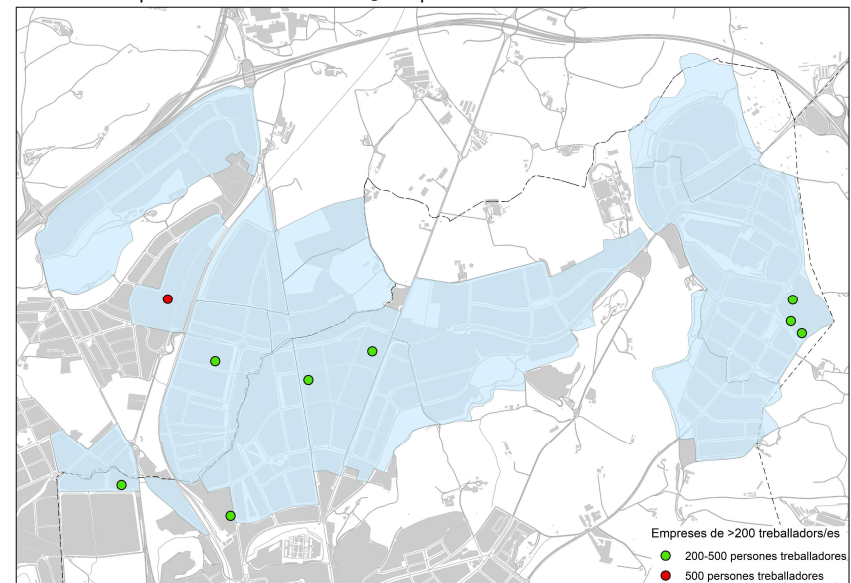
Resum de l'estratègia de mobilitat sostenible als polígons d'activitat econòmica de Gurb i Vic

## Grandària de les empreses

En el conjunt de totes les zones industrials hi ha **unes 640 empreses**, que aglutinen prop **de 9.700 persones treballadores** (aproximadament més de 140 empreses i més de 3.000 llocs de treball als PAE de Gurb i 500 empreses i més de 6.000 llocs de treball als de Vic).

Segons les dimensions de les empreses, en el conjunt de les zones industrials hi ha:

- 34 empreses que tenen una grandària d'entre 50 i 200 persones treballadores.
- 8 empreses entre 200 i 500 persones treballadores.
- 1 empresa amb més de 500 persones treballadores.



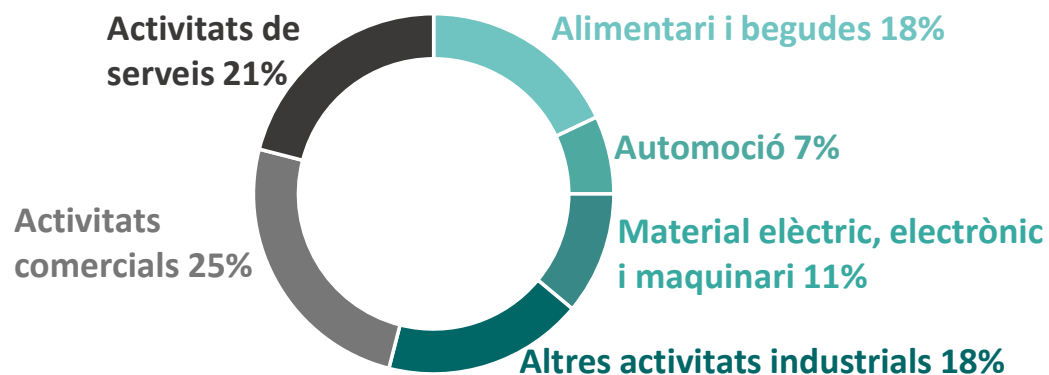
## Característiques Generals de les zones industrials

### L'àmbit central de la Plana de Vic hi ha 16 PAE amb >600 empreses i >9.000 treballadors/es

A Vic hi ha un total de 9 PAES (considerant les ampliacions del PAE d'Osona com a únic polígon), dels quals tots són objecte d'estudi per la seva localització al nord de la ciutat de Vic. Aquests són Mas d'en Bigas, Ctra. de Gurb, Sot dels Pradals, Mas Beuló, Mas d'en Prat, PAE d'Osona, Casasses, Malloles i el Bruguer.

Les seves característiques principals són:

	Vic
PAES	9
Superfície en ha	273,06
Empreses	>500
Nº llocs de treball	>6.000

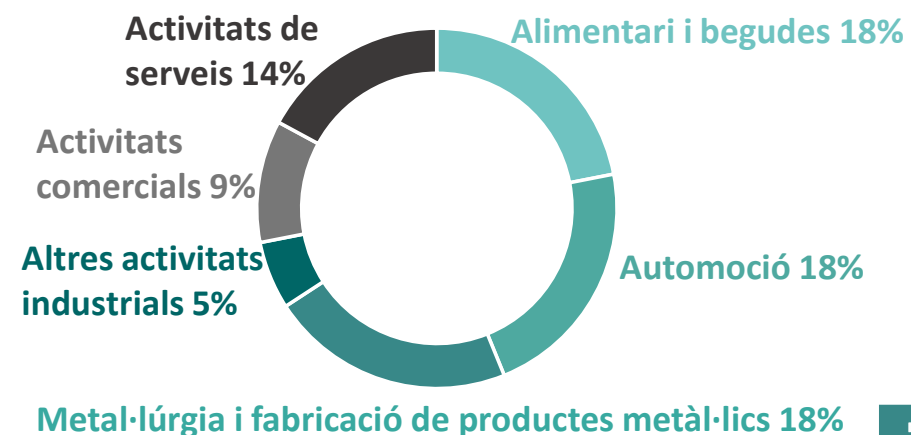



Resum de l'estratègia de mobilitat sostenible als polígons d'activitat econòmica de Gurb i Vic

A Gurb hi ha un total de 7 PAES; la Ronda, Casa Tarradellas, la Cabra, Divasa i Electrojet, el Polvorí, Mas Galí i l'Esperança, amb 146 empreses establertes.

Les seves característiques principals són:

	Gurb
PAES	7
Superfície en ha	140,80
Empreses	146
Nº llocs de treball	3.348





# Dimensionat de la mobilitat

# 2

## Lloc de residència

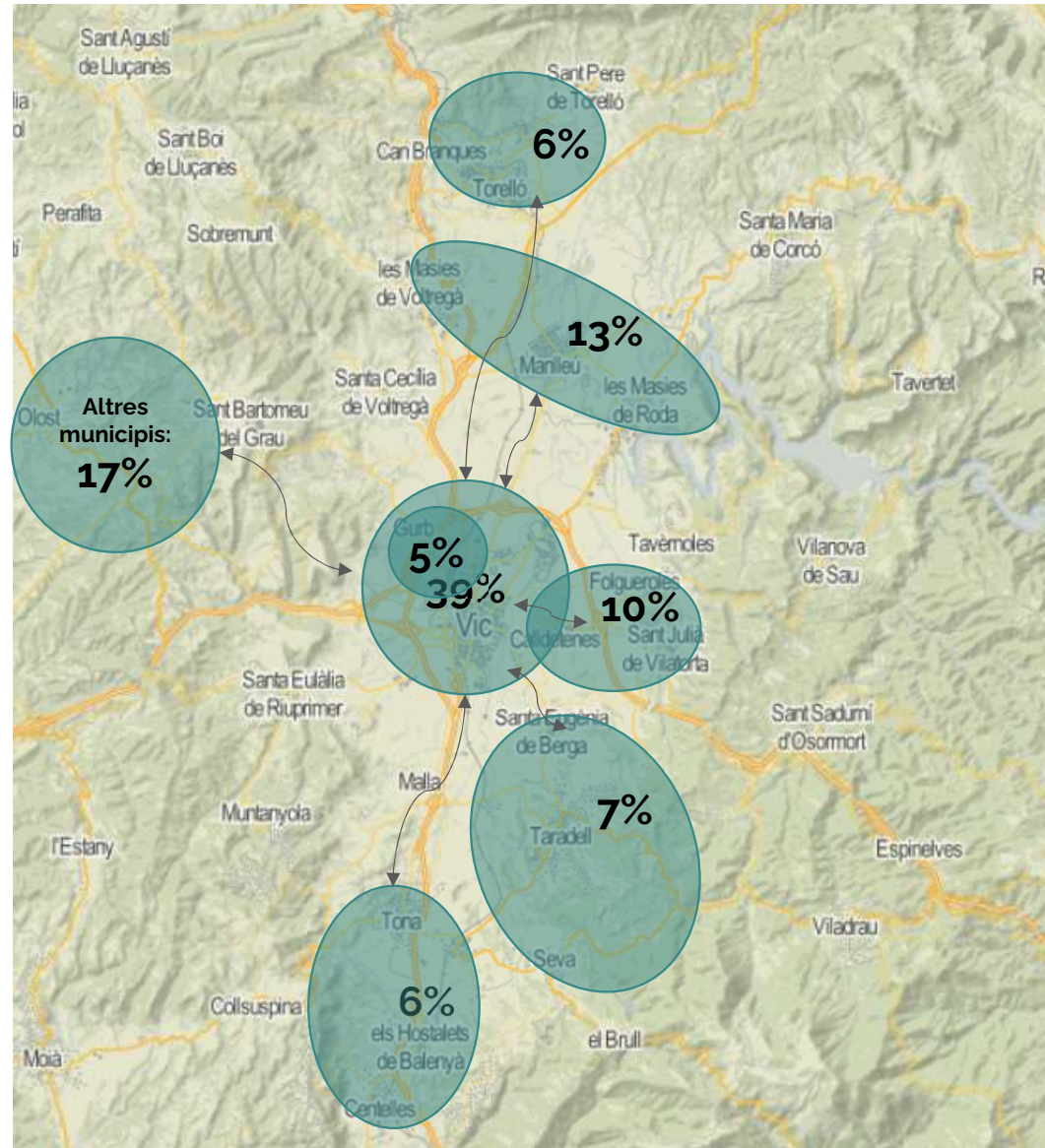
Els **desplaçaments interns** representen el **44%** dels treballadors/es (**≈4.200 persones**).

L'àmbit del **Manlleu, Roda i el Voltreganès** aporta un 12-13% (**≈ 1.200 persones**)

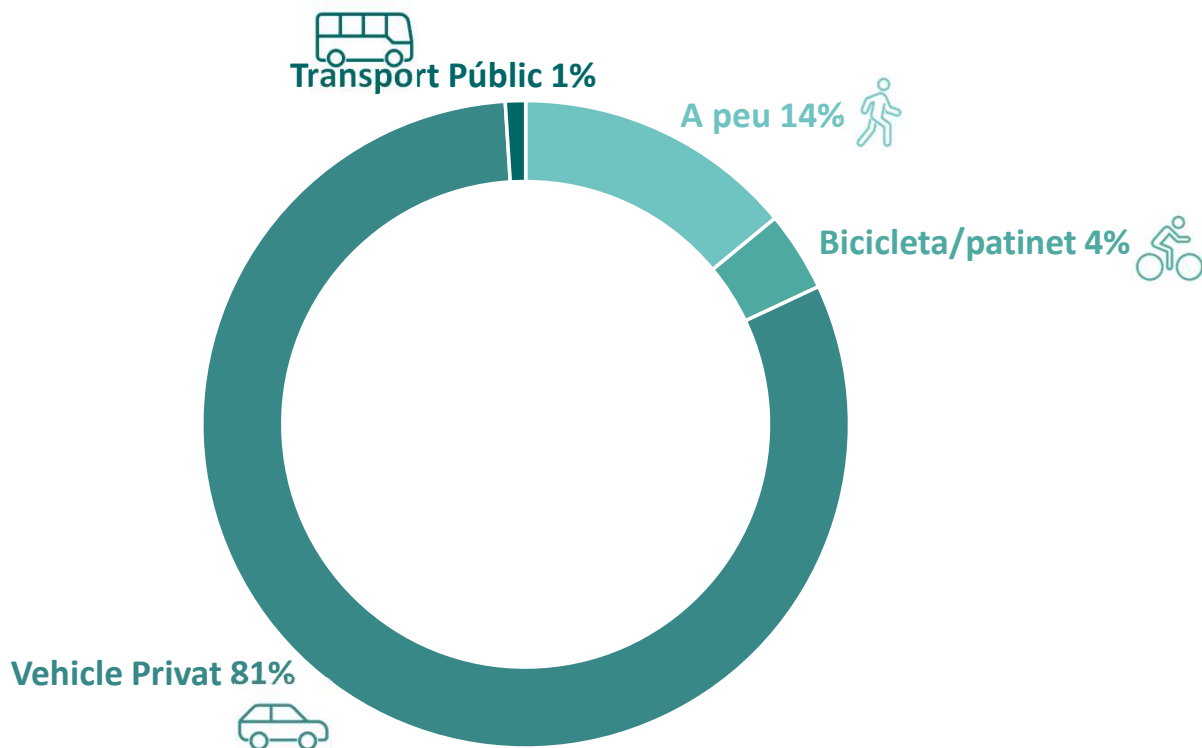
L'àmbit est format per **Calldetenes, Folgueroles, Sant Julià** aporta un 10-11% (**≈ 1.000 persones**).

Altres àmbits més secundaris són l'eix sud de la C-17 (Centelles, Tona, Balenyà), l'àmbit sud-est (Seva, Taradell i Santa Eugènia de Berga) i la Vall del Ges.

**Prop del 95%** de les persones treballadores d'aquest polígons resideix **a Osona**.



## Repartiment modal



Hi ha una **gran dependència de l'ús del vehicle privat amb una baixa ocupació**, tenint un ús molt menor en els modes de transport no motoritzats (18%) i tan sols un 1% que usa els transport públic (majoritàriament ferroviaris).

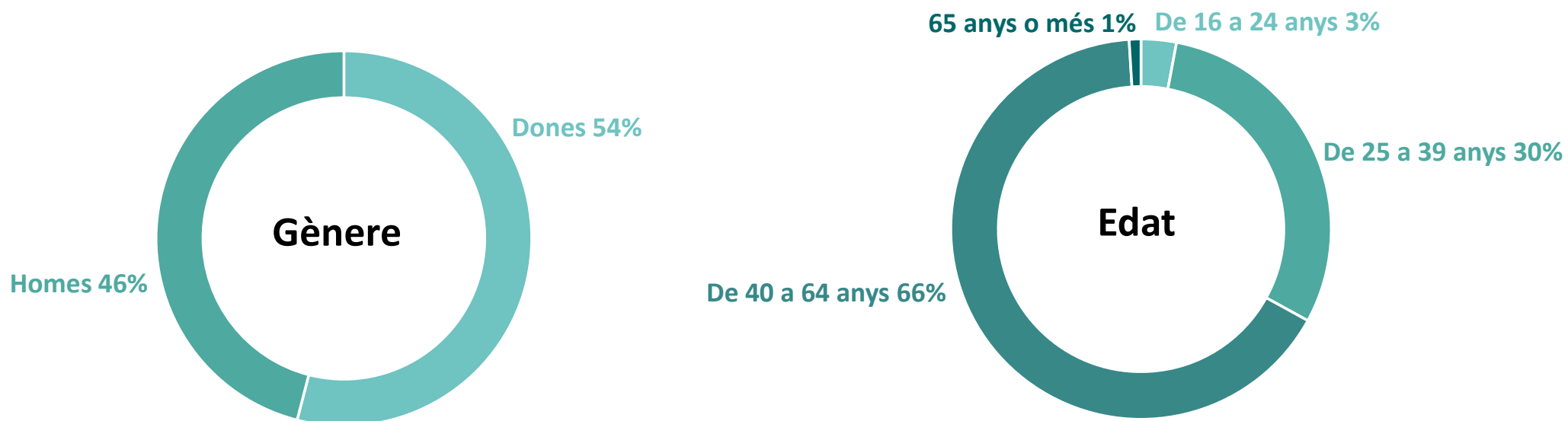
Del 81% dels usuaris que utilitzen el vehicle privat, el 72% utilitza el cotxe com a conductor, el 8% com a acompanyant i un 1% utilitza la motocicleta (**ocupació estimada al voltant de 1,1 ocupants/vehicle**).

Els polígons que més s'accedeix amb modes de transport no motoritzats són Mas d'en Bigas, Mas Beuló, Casasses i Malloles.



## Gènere i edat

Segons l'enquesta de mobilitat laboral a Osona, realitzada per Creacció al 2021, podem conèixer el gènere i edat predominant dels usuaris que accedeixen als polígons industrials de Vic i Gurb.



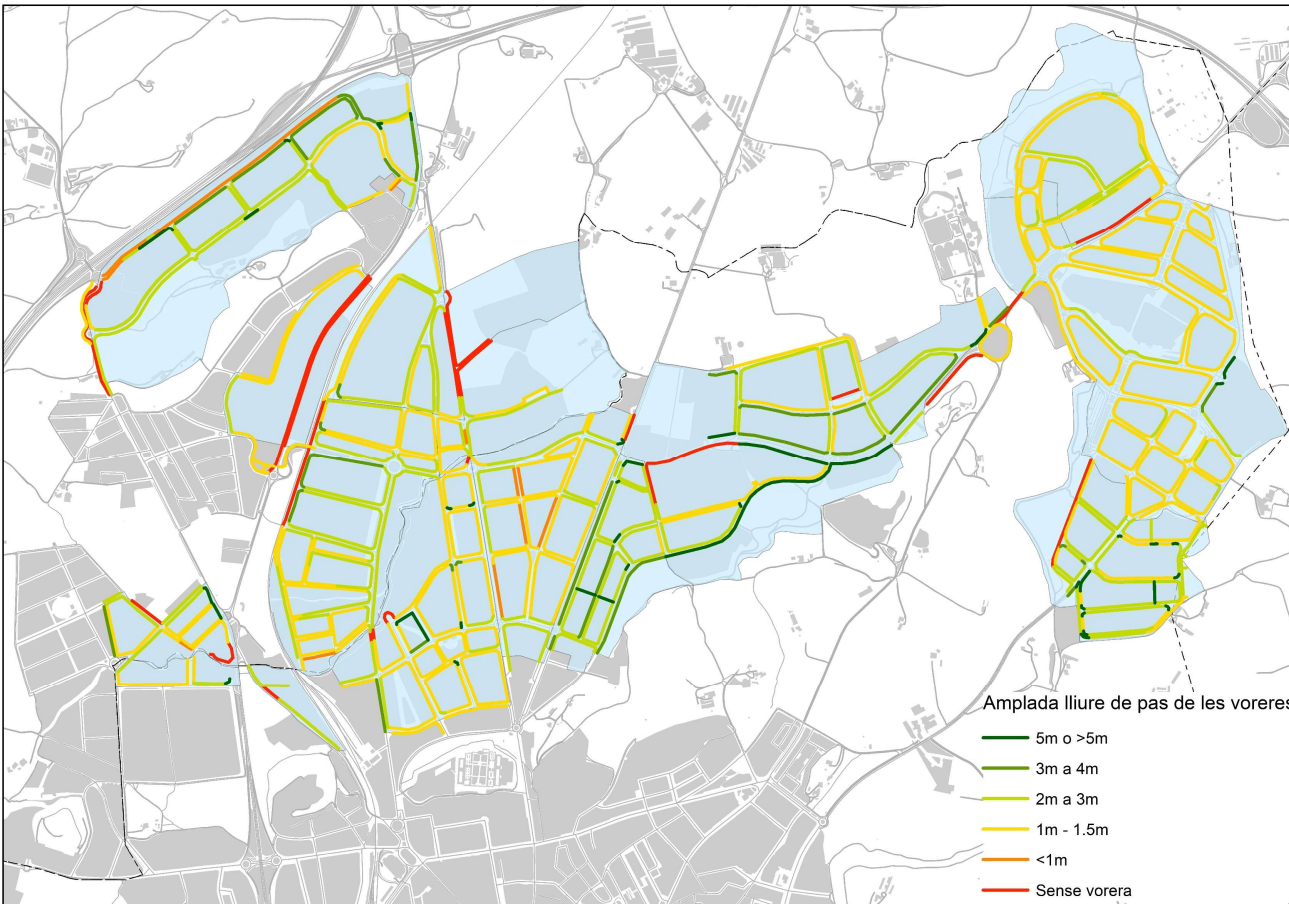
El **54%** dels usuaris que **accedeixen als polígons** industrials de Vic i Gurb **són dones** i el **66% del total d'usuaris** té una edat d'entre **40 i 64 anys**. En clau de gènere els **patrons de mobilitat de dones i homes són molt similars** en el cas d'aquestes zones d'activitat econòmica.



# Caracterització de les xarxes

3

## Vianants



Amplada lliure de pas de les voreres dels polígons.

Més del **15% de les persones** que es desplacen als polígons industrials disposen d'un trajecte potencial a peu de menys de 30' (1.500 persones)

**La connexió a peu entre els municipis i els polígons industrials és acceptable.** Amb les zones industrials del nord-est, només hi ha un itinerari que connecta amb el nucli urbà, però aquest compte amb totes les condicions de seguretat i accessibilitat. En el cas dels polígons del nord-oest, hi ha molts més itineraris de connexió, alguns d'ells amb forces mancances.

El **56% de les voreres dels polígons** tenen una amplada lliure de pas inferior a 1,5m, tot destacant que en molts casos, l'amplada total de la vorera és superior a 2m, però aquesta es troba enjardinada.

No hi ha voreres d'accés a la zona industrial de Divasa i Electrojet.

En diversos punts dels polígons s'han observat **mancances en l'enllumenat**, tot destacant que des de Vic ja s'està duent a terme un Pla de millora de l'enllumenat.

# Bicicletes

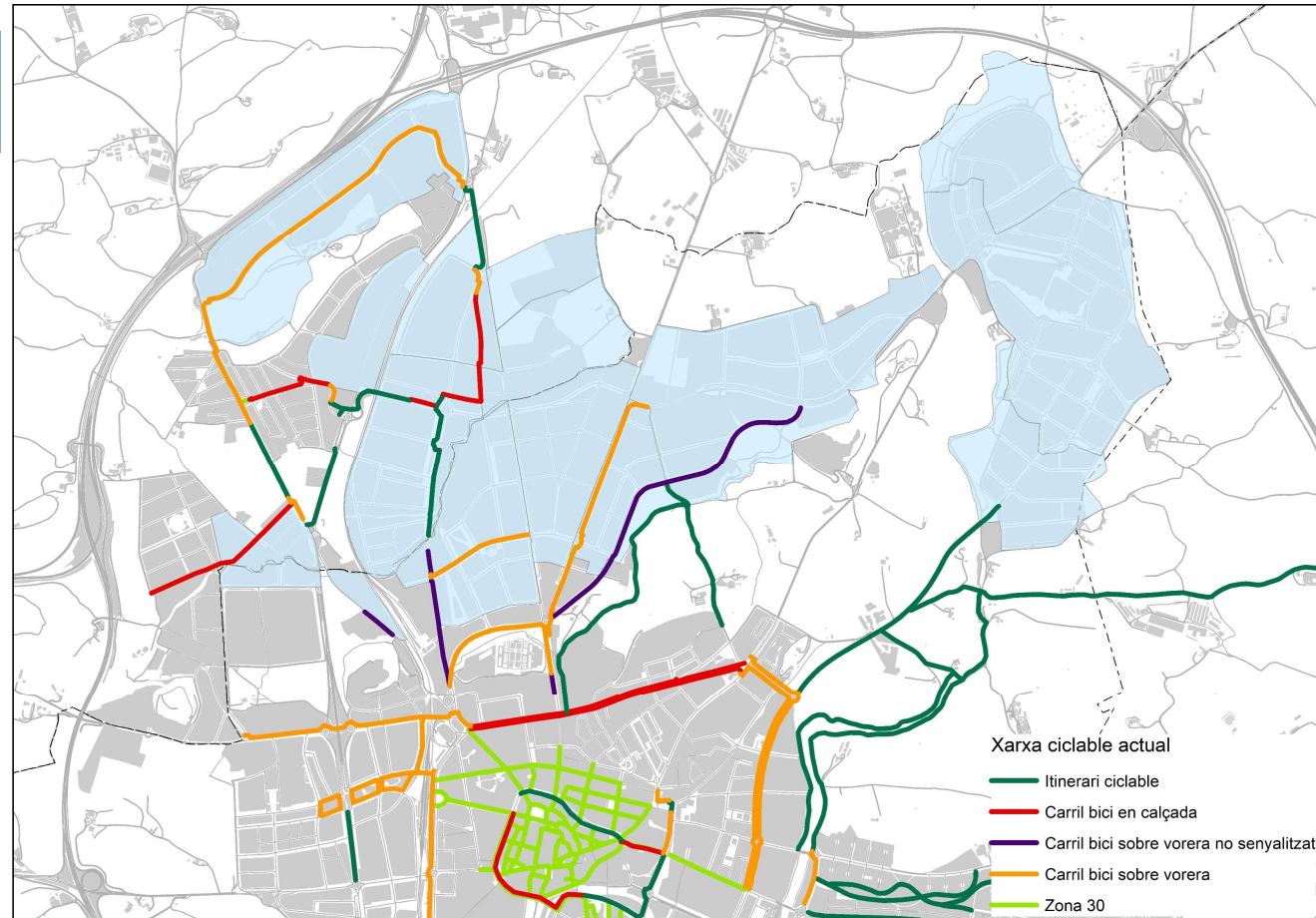


La xarxa pedalable dels PAE té una xarxa molt menys densa que a les zones residencials. No obstant això, hi ha connexions cap als nuclis urbans de Vic i Gurb

La connexió en bicicleta dins l'àmbit urbà és immediata cap als polígons del nord-oest, i més allunyada en el cas dels polígons del nord-est. Els carrils bici de dins dels polígons es troben en un estat acceptable de conservació, tot i presentar algunes discontinuïtats.

Hi ha connexió amb els municipis veïns situats a 30' de les zones industrials, a través de vials compatibles per a la circulació de bicicletes (camins rurals). **EL PD de les vies ciclistes preveu la construcció de carrils bici** que milloraran aquestes connexions.

El **49%** dels que es desplacen als polígons (**4.700 persones**) tenen un **trajecte potencial en bicicleta de menys de 15'**. Aquest percentatge s'incrementa fins al 70% quan es tracta de disposar d'un trajecte potencial de menys de 30'. No obstant això, **només el 4% accedeix en bicicleta**.



Xarxa ciclable actual a l'àmbit de les zones industrials i les seves connexions

## Transport públic



Localització de les parades de transport públic i la seva àrea d'influència.

Les zones industrials amb una millor oferta de transport públic són Sot dels Pradals, Mas d'en Prat i Mas Beuló, mentre que els polígons de la Cabra, la Ronda, Divasa i Electrojet i el Bruguer no disposen de cap mena d'oferta de transport públic (ni cobertura parcial). Als polígons de l'àmbit nord-oest només tenen una línia de transport públic, que connecta amb Vic.

El corredor Vic – Manlleu – Torelló – St. Vicenç i St. Pere és el que presenta una major oferta de transport públic, la resta de corredors l'oferta és molt reduïda. **El bus urbà de Vic no dona cobertura als polígons i no hi ha cap oferta de transport públic des dels municipis del sud de Vic.**

Les cotxeres del principal operador de transport públic d'Osona són ubicades al polígon del Bruguer.

**Mínima oferta de serveis de transport discrecional.** Durant el treball de camp només s'ha constatat un servei de transport d'empresa

**L'oferta actual** de transport públic dels polígons industrials, **no és prou compatible** com per a poder **garantir l'anada i la tornada a treballar.**

## Xarxa viària



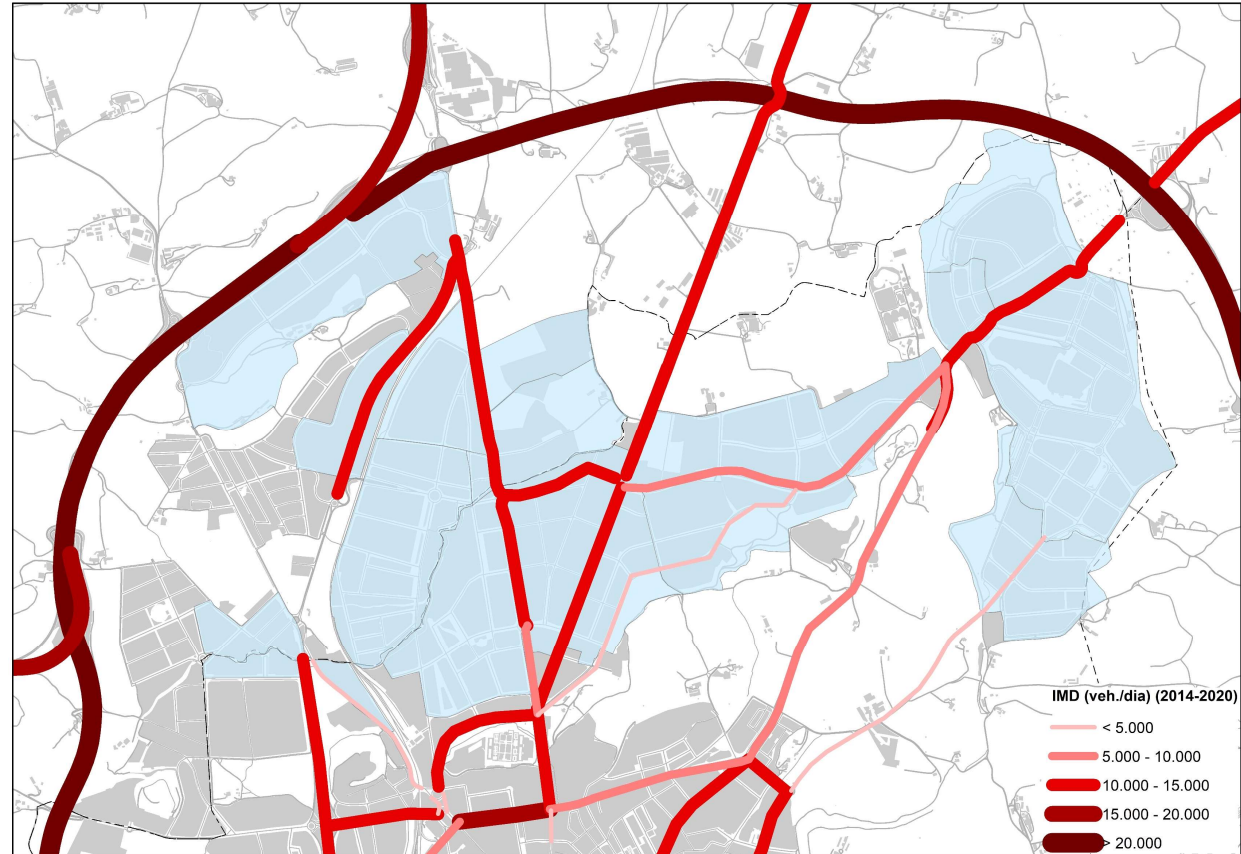
Hi ha una **bona connexió** de totes les zones industrials amb les **vies d'alta capacitat supramunicipals de la comarca**.

El **71% dels vials** de tota la zona industrial es troben **en bon estat de conservació**, un **23% en un estat regular** i un **6% en mal estat** (més de 3.200 metres lineals).

Les **vies de connexió** entre les carreteres supramunicipals i les zones industrials suporten entre **10.000 i 15.000 vehicles/dia**.

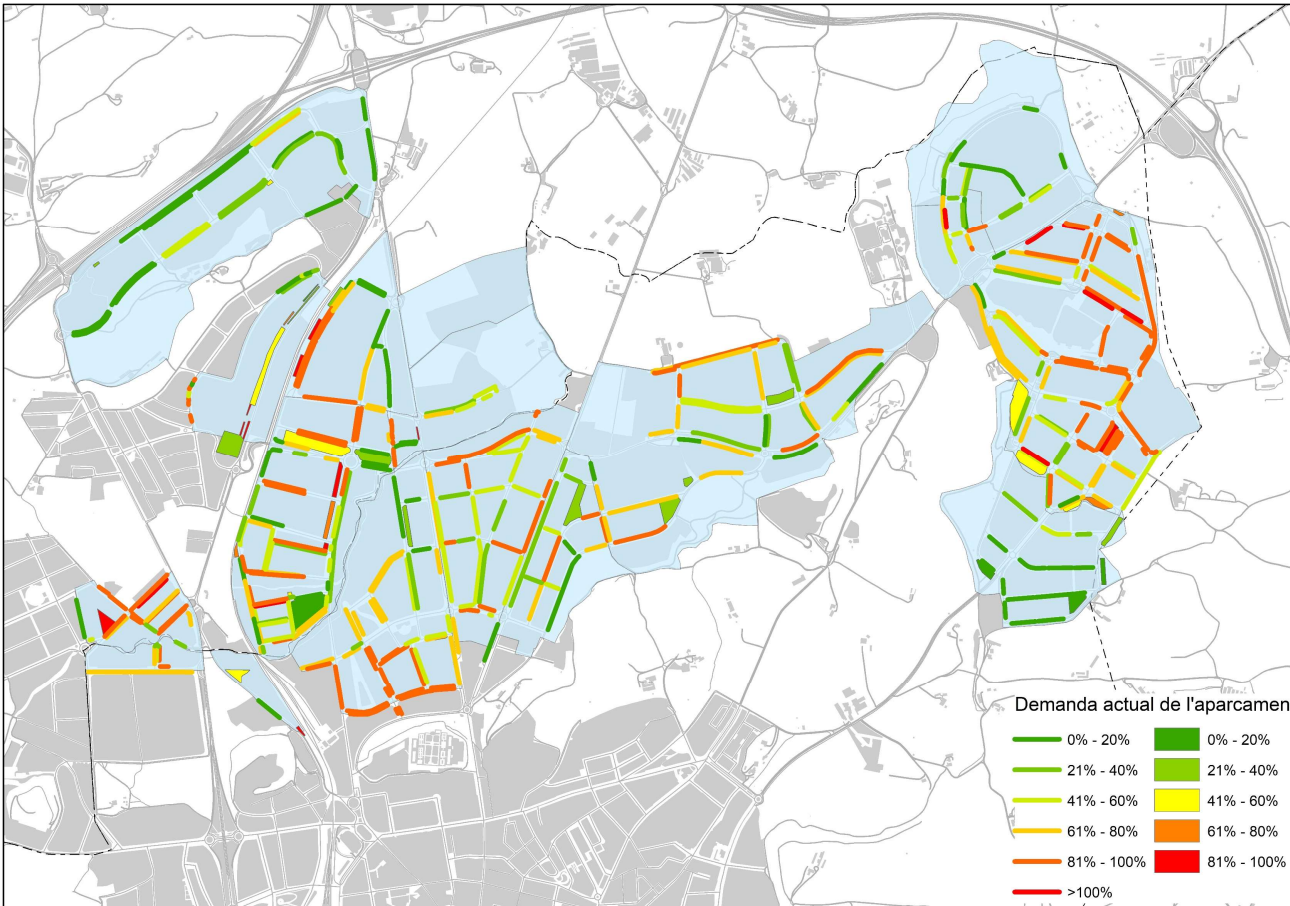
En totes les **hores punta** s'observen **retencions** en l'**enllaç** entre la **C-17 i la B-521**, així com en **les principals vies internes de totes les zones industrials**.

Els **cap de setmana** només s'observen **retencions** als vials de **les zones amb major nombre de comerços**.



IMD de la xarxa viària principal i d'accés a les zones industrials

# Aparcament



Demanda actual de l'aparcament.

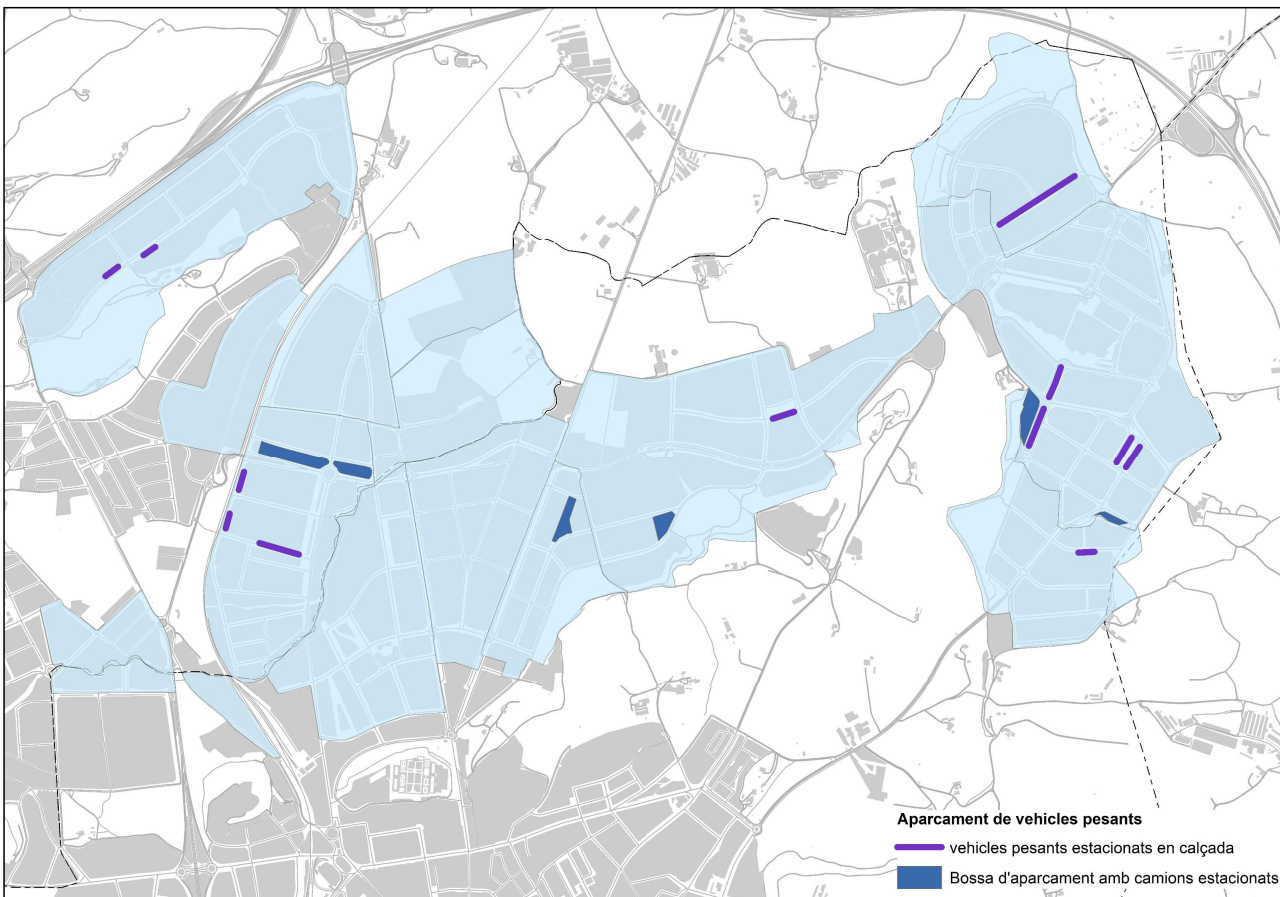
A totes les zones industrials, hi ha **oferta d'estacionament en calçada gratuït amb més de 9.000 places**, cosa que promou l'ús del vehicle privat per accedir-hi.

Oferta d'aparcament superior a la demanda. Les zones amb una **major ocupació de l'aparcament estan polígon de Malloles**, així com l'oferta més gran disponible a les zones industrials de la Ronda, Casasses i el Bruguer.

L'ocupació de les bosses d'aparcament és semblant al de l'aparcament en calçada.

La principal **incidència** són els **vehicles estacionats sobre les voreres**.

## Vehicles pesants



Localització de vehicles pesants estacionats

Hi ha diversos punts dels polígons industrials, no destinats a aquest ús, amb vehicles pesants estacionats.

S'observen **molts** vehicles pesants **estacionats en doble fila o al mig del vial** esperant poder realitzar **operacions de càrrega i descàrrega**, tot **dificultant el pas de vehicles**.









# Anàlisi DAFO


4

## Anàlisi DAFO - Debilitats


 **Mobilitat d'accés als polígons basada en l'ús del vehicle privat.** Més del 80% de les persones treballadores es desplacen en cotxe (prop de 7.000 vehicles/dia) i l'ús del transport públic és molt residual.

 **Itineraris per a vianants i bicicletes amb discontinuïtats, i poc confortables i poc directes** (dins dels polígons). La persona usuària també percep mancances en quant a la seguretat, el manteniment i la il·luminació d'aquests itineraris.


 El **56% dels metres lineals de vorera no garanteixen les condicions d'accessibilitat** segons normativa (amplada útil de pas inferior a 1,5 m). **Part de les voreres presenten un estat de conservació regular o dolent**, degut a la vegetació, ja que les arrels dels arbres aixequen les voreres i les malmeten.

 **Manca d'aparcaments per a bicicletes segurs a la via pública**, produint-se en alguns punts, l'aparcament informal en mobiliari urbà.

 **Oferta de transport públic**, tant per carretera com ferroviària, **poc compatible amb els horaris de treball.**


 Excepte en les línies de transport interurbà per carretera que provenen del nord de Vic, **l'oferta de transport interurbana finalitza l'itinerari a l'estació d'autobusos** i per tant no tenen cobertura amb les zones d'activitat econòmica del nord.

 **El transport urbà de Vic**, a grans trets, **no dona cobertura horària ni territorial als polígons industrials.**


 **Baixa ocupació del vehicle privat** (gairebé només 1 de cada 10 vehicles va amb més d'un ocupant) i hàbit implantat d'aparcament molt a prop del destí


 **L'elevada oferta d'aparcament gratuït per a cotxes i motos** indueix la demanda d'aquest mitjà. La distància entre l'accés al centre de treball i l'aparcament de bicicleta o parada de transport públic és en general superior a la que cal recórrer fins a accedir al vehicle.


 **Baix grau de digitalització** de la mobilitat dels PAE i algunes limitacions d'accés a recursos digitals per part de determinats col·lectius.


 La gestió de la mobilitat de les empreses no ha transcendit als organismes de participació dels polígons. **Cap empresa ha elaborat i tramitat el seu PDE.**

## Anàlisi DAFO - Fortaleses


 Actualment **hi ha tres associacions empresarials en aquest àmbit territorial** (associacions d'empresaris Parc d'Activitats Econòmiques d'Osona, Industrial Nord Est de Vic (AiNEV) i dels Polígons Vic Nord). Alhora, fa dos anys que s'està treballant en la implementació del projecte de crear una Àrea de Promoció Econòmica Urbana (APEU) en els Polígons d'Activitat Econòmica (PAE).

 La **potencialitat d'accés als polígons en modes no motoritzats és elevada: 4.700 persones treballadores** hi podrien accedir en aquests modes i gairebé el 70% dels desplaçaments compta amb una longitud igual o inferior a 10 km.

 La **proximitat de les zones industrials amb els nuclis urbans de Vic i Gurb** i el **nivell d'autocontenció** reforcen la necessitat d'apostar per **l'accés en modes actius**.

 En els darrers anys hi ha hagut un **augment de la demanda en modes de mobilitat actius**.

 A grans trets **l'estat del ferm resulta acceptable**.

 **Alguns vials són de doble sentit de circulació**, i per tant existeix la possibilitat de direccionar-los i afavorir una mobilitat més segura.

 En general no existeixen situacions de **dèficit d'aparcament** en els polígons industrials.

 **L'orografia favorable de la comarca** que permet la connexió, amb poc pendent, entre municipis.

## Anàlisi DAFO - Amenaces



**Poca predisposició** manifestada per les persones usuàries dels polígons **a deixar el vehicle privat** per passar a practicar una mobilitat més sostenible.



La **tendència creixent en l'ús dels VMP** afegeix una variable de **major risc en l'accidentalitat**, també de les zones d'activitat econòmica



**Males pràctiques en molts modes de transport que incideixen en la seguretat viària dels usuaris dels polígons:** aparcaments / ocupació de les voreres, circulació a velocitats excessives, circular sense llums ni reflectants (en els cas de bicicletes i VMP)...



**Necessitat de millorar la connexió per a modes actius amb els municipis veïns, amb potencialitats d'accés.** La previsió de construir infraestructures segregades al costat de les carreteres (amb costos associats importants) pot suposar una dilatació en els terminis per a la seva execució.



**Les principals vies d'accés a la zona presenten intensitats de trànsit elevades** que, en alguna **hora punta**, hi ha **problemes de congestió**.



**Factors externs** com la pandèmia de la CV-19 han incidit en canvis en els patrons de mobilitat (dificultant alguns modes o potenciant determinades pràctiques).



**Oferta d'aparcament** per a vehicles **molt important** i que en cap cas limita l'ús del vehicle privat.



La **presència de vehicles pesants aparcats** o remolcs pot suposar **un element que genera disfuncions** per establir una major regulació i gestió de l'aparcament.



**La morfologia de la Plana de Vic i la qualitat de l'aire que presenta** (ozó, partícules i puntualment òxids de nitrogen) **requereix de canvis en el model de mobilitat**, el qual n'és un dels principals focus emissors

## Anàlisi DAFO - Oportunitats



Les **figures de planejament urbanístic i de la mobilitat, ja preveuen molts actuacions de millora de la mobilitat en aquest àmbit d'estudi**. Per exemple, el Pla Director de les Vies Ciclistes Interurbanes de la Plana de Vic preveu la connexió de diversos municipis amb Vic, i el PMUS de Vic preveu millores en les diferents xarxes de mobilitat als polígons.



Les **APEU** impulsades per l'Ajuntament de Vic i Creació poden resultar una **oportunitat per desenvolupar actuacions de mobilitat** als polígons amb la corresponsabilitat de les empreses.



**Elevat potencial de compartir cotxe** (>50% de les persones enquestades estaria disposar a fer-ho).



**Xarxa pedalable creixent durant els darrers anys i amb diferents projectes de planificació de la xarxa futura**




**Disponibilitat de l'estació de bus i ferrocarril molt properes**, fet que pot facilitar l'estratègia d'intermodalitat cap a les zones industrials.



Disposició d'una **taula de polígons consolidada** en el cas de Vic i creada (però que cal consolidar) en el de Gurb.

## Aspectes clau per a les propostes

**70%** 

àmbit força proper de les persones treballadores dels polígons (44% de mobilitat interna i 28% en municipis a menys de 10 km).

### Retencions

de transit en les hores puntes d'accés i sortida al lloc de treball

**4.700** 

persones que es desplacen als polígons industrials disposen d'un trajecte potencial en bicicleta a menys de 15'

### Impacte

sobre les diferents xarxes de mobilitat i vinculat al trànsit i aparcament de vehicles pesant

### Instruments


de gestió (com la taula de polígons) i en vies de potenciar / incrementar (APEU)

### Corresponsabilitat

en l'aplicació de les mesures de forma conjunta sector privat/públic

### Eixos clau

per donar cobertura en transport col·lectiu: interns (Vic), àmbit del Manlleu, Roda i el Voltreganès i àmbit Calldetenes, Folgueroles, Sant Julià  
Altres àmbits més secundaris són l'eix sud de la C-17 (Centelles, Tona, Balenyà), l'àmbit sud-est (Seva, Taradell i Santa Eugènia de Berga) i la Vall del Ges.

**9.000** 

places d'aparcament i sense problemes rellevants de demanda. Necessitat d'una major regulació de l'aparcament

**1.500** 

persones que es desplacen als polígons industrials disposen d'un trajecte potencial a peu de menys de 30'

**1,1** 

és l'ocupació del vehicle privat. Necessitat de promoure'n un ús més eficient

### Millora

d'aspectes bàsics de la qualitat dels polígons: asfaltat, voreres, enllumenat...



# Pla d'acció

# 5

## Pla d'acció

### Objectius

En aquest apartat es tracten els eixos estratègics, els quals es planifiquen en un horitzó temporal que permet situar els reptes claus de la mobilitat i a la vegada, orientar-los cap a oportunitats de futur.

Dins de cada eix estratègic, les accions es divideixen segons qui n'és el responsable, podent ser de caràcter públic, privat o de corresponsabilitat entre entitats públiques i privades. Al final de la implantació d'aquestes accions, s'espera que s'arribi a assolir:



Potenciar la mobilitat activa i saludable en l'accés a les zones d'activitat econòmica.



Incrementar la quota modal del transport col·lectiu.



Millorar la seguretat i l'eficiència en l'ús del vehicle privat.



Implementar millores en la circulació i l'aparcament de vehicles pesants.



Implicació del màxim nombre d'empreses, persones treballadores / usuàries en el disseny i implementació de polítiques pel foment de la mobilitat sostenible.



Contribuir a la revitalització dels polígons industrials, integrant-los en la trama urbana i transformant-los en zones no només més sostenibles, sinó també més competitives i atractives per a noves empreses (d'àrees grises a verdes).



Impulsar la digitalització de la mobilitat vinculada a les àrees de promoció econòmica, per tal de facilitar tant la gestió de la mobilitat com l'aplicació de les mesures del pla.



## Pla d'acció

### Eixos estratègics

#### E0. Estratègia de governança i comunicació



Actualment es disposa d'un instrument per gestionar la mobilitat en aquest àmbit a través de les taules de mobilitat dels polígons.

Objectiu: **Aplicar un model de Governança coordinat**

**Assolir un percentatge mínim de corresponsabilitat en el finançament de les actuacions de millora de la mobilitat del polígon per part del sector privat**

**Implementar solucions digitals dins i fora de l'àmbit de l'empresa**

#### E1. Millora de la mobilitat activa i la micromobilitat



El 49% de les persones que es desplacen als PAE disposa d'un trajecte en bicicleta menys de 15', i el 70% té un trajecte en bicicleta a menys de 30', però només el 4% accedeixen en bicicleta o en VMP i un 14% a peu.

Objectiu: **Millorar les xarxes de mobilitat activa per tal d'assolir un 25% de la quota modal (unes 2.400 persones)**. Incrementar un 2% la quota modal dels desplaçaments a peu (del 14 al 16%) i un 5% els desplaçaments en bicicleta/VMP (del 4 al 9%)

## Pla d'acció

### Eixos estratègics

#### E2. Millora de la mobilitat en transport col·lectiu



Només un 1% de les persones accedeixen als polígons nord de Vic/Gurb en transport públic. L'ús del transport col·lectiu pot comptar amb unes externalitats molt inferiors respecte al vehicle privat.

Objectiu: **Millorar l'oferta de transport col·lectiu per assolir un 7% de la quota modal (prop de 680 persones.** Incrementar la quota modal dels desplaçaments en transport públic (d'un 1 a un 4%) i implementar serveis discrecionals (assolir una quota del 3%)

#### E3. Ús eficient del vehicle privat i de la logística



Hi segueix havent una gran dependència del vehicle privat per accedir a les zones industrials, fent que hi hagi una gran potencialitat al canvi modal i a l'estalvi i l'eficiència per mitjà de l'ús del cotxe compartit.

Objectiu: **Incrementar l'ocupació del vehicle privat un 25% (VAO).**

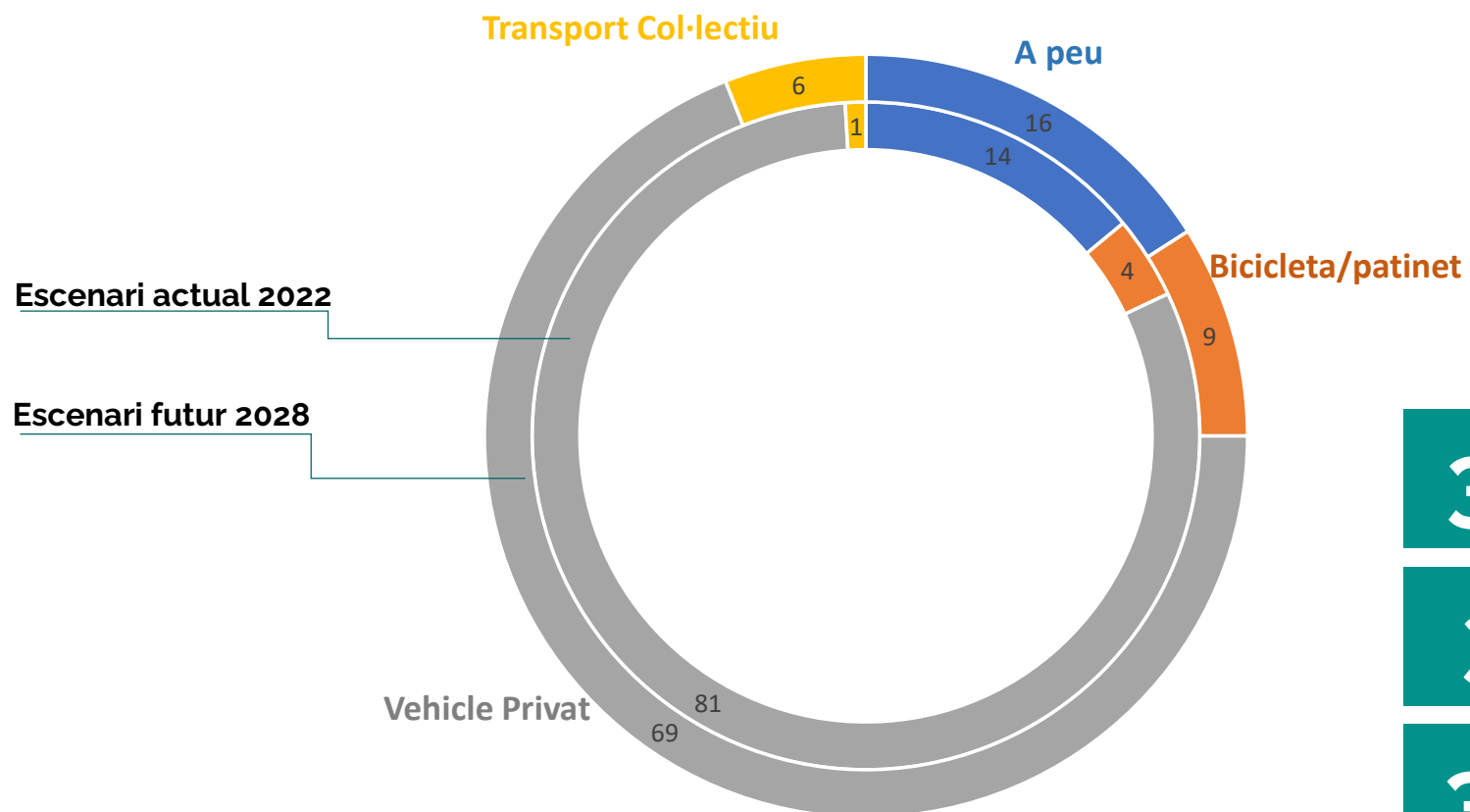
**Continuar impulsant la mobilitat elèctrica**

**Impuls d'una mobilitat més segura**

**Reduir l'impacte dels vehicles pesants sobre la resta de xarxes**

# Pla d'acció

## Eixos estratègics



**30%** Reducció dels GEH

**36%** Reducció de NO2

**34%** Reducció de les PM

## Pla d'acció

### Eixos estratègics



#### Eo. Estratègia de governança i comunicació

##### Sector públic

- Impulsar **estratègies de digitalització de les xarxes de mobilitat**
- Elaborar un **manual d'implantació de les mesures a l'àmbit privat**
- Definir els **requeriments mínims** a exigir en els **EAMG futurs**.
- Dissenyar i impulsar **una campanya de comunicació específica** del Pla a través de diferents canals.
- Preveure **incentius econòmics per aquelles empreses** que fomentin la mobilitat sostenible als polígons (IAE)
- Consolidar l'aposta per la mobilitat sostenible en els polígons de Gurb i Vic

##### Corresponsabilitat

- Avançar en el **desenvolupament dels APEU** i generar i difondre informació d'interès per les persones usuàries.
- Impulsar **estratègies de digitalització de la mobilitat** de les empreses
- Promoure **l'intercanvi d'experiències i bones pràctiques entre empreses**
- Recopilar **dades periòdiques sobre l'impacte de les mesures implementades**
- Campanyes periòdiques de comunicació, sensibilització i capacitatció entre els usuaris.

##### Sector privat

- Establir la figura **del coordinador de mobilitat de l'empresa i realitzar PDE**.
- **Participar activament en les accions de comunicació-sensibilització externes** o, així com **l'impuls d'altres a nivell intern**.
- Difondre entre treballadors/es, clients o proveïdors informació d'interès relacionada amb la mobilitat sostenible.
- Promoure el teletreball i la flexibilitat horària, sempre que sigui possible.
- Reconèixer i recompensar als clients i treballadors/es que es moguin habitualment en mitjans sostenibles.

## Pla d'acció

### Eixos estratègics

#### E1. Millora de la mobilitat activa i la micromobilitat



##### Sector públic

- **Garantir l'accés en bicicleta i VMP als polígons (connexió urbana i interurbana).** (Prioritat alta Manlleu, Roda de Ter, Calldetenes, Folgueroles i Sant Julià de Vilatorça i prioritat mitjana Tona, Taradell – Santa Eugènia de Berga)
- Habilitar **places d'aparcament segurs per a bicicletes en els punts de màxima proximitat a l'accés a les empreses**
- Millorar l'accessibilitat i la qualitat dels itineraris de connexió a peu des dels nuclis urbans fins als polígons

##### Corresponsabilitat

- **Campanyes d'ús i foment de la mobilitat activa amb bones condicions de seguretat**
- Instal·lar punts pel manteniment i reparació de bicicletes o arribar a acords amb tallers i botigues properes per oferir aquest tipus de serveis als treballadors/clientes dels polígons.

##### Sector privat

- **Habilitar aparcaments per a bicicletes/VMP dins del pàrquing de l'empresa**
- **Millorar les infraestructures per a la mobilitat activa** (dutxes, taquilles, espais per canviar-se de roba...)
- Ajuts per la compra de bicicletes / VMP o d'accessoris que aportin seguretat

## Pla d'acció

### Eixos estratègics

#### E2. Millora de la mobilitat en transport col·lectiu



##### Sector públic

- **Millorar la cobertura i la freqüència de la xarxa de transport col·lectiu.**
- Millorar **l'accessibilitat i els sistemes d'informació actuals de les parades d'autobús**

##### Corresponsabilitat

- Estudiar la implementació de **sistemes de transport col·lectiu complementaris, com ara busos llançadora o vehicles col·lectius multiempresa** des dels eixos principals (Torelló-Manlleu / Manlleu-Roda / Taradell-Santa Eugènia / Centelles-Tona-Balenyà)

##### Sector privat

- **Subvencionar el tiquet transport.**
- Adaptar els horaris d'entrada i sortida amb les freqüències de pas dels mitjans de transport col·lectius.



## Pla d'acció

### Eixos estratègics

#### E3. Ús eficient del vehicle privat i de la logística

##### Sector públic

- **Millores en la xarxa viària (ferm, unidireccionar alguns vials...).**
- **Regular l'aparcament i les zones d'espera de turismes i vehicles industrials dins dels polígons:**
  - Senyalitzar l'aparcament i potenciar les bosses d'aparcament per reduir el trànsit per agitació.
  - Instal·lar elements físics per evitar l'aparcament a la vorera.
- Reduir la velocitat a 30km/h en l'interior dels polígons i garantir un bon nivell de conservació i servei

##### Corresponsabilitat

- Impulsar **sistemes de cotxe compartit d'ús exclusiu entre els treballadors dels polígons.**
- **Creació de places d'aparcament per a VAO** per a fomentar l'ús del cotxe compartit, tant als aparcaments privats de les empreses com a la via pública (per mitjà de proves pilot).
- **Adaptar els horaris de càrrega i descàrrega a les hores amb menys mobilitat als polígons**
- Instal·lar punts de càrrega ràpida per vehicles elèctrics.
- Impuls de la conducció segura i eficient

##### Sector privat

- Instal·lació de **punts de recàrrega de vehicles elèctrics** a l'aparcament de l'empresa.
- Supressió progressiva de flotes de vehicles d'empresa, i ambientalització de les d'ús industrial/logístic.
- Supressió de clàusules en contractes que incloguin beneficis pel vehicle privat.
- Prioritzar l'entrega i/o recepció de mercaderies a través d'empreses que disposin de mitjans sostenibles.

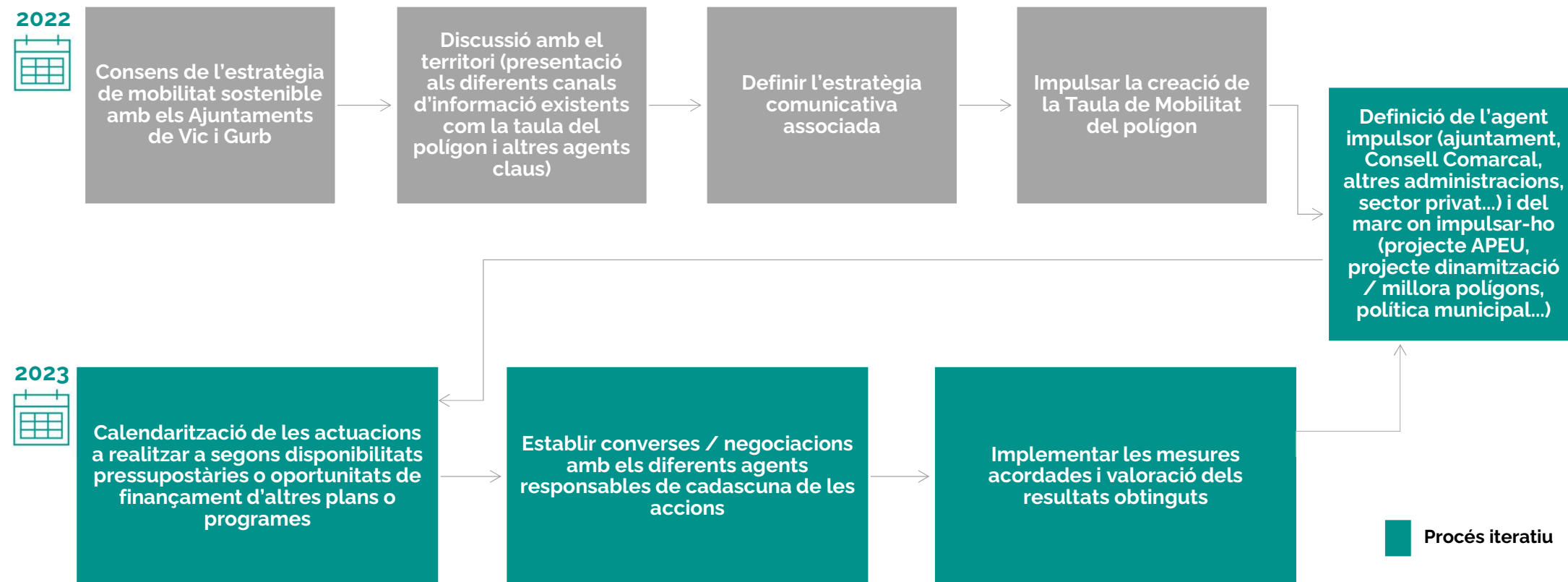
## Indicadors de seguiment

Indicador	Valor actual	Valor objectiu
Quota modal mobilitat activa	18%	25%
Quota modal transport col·lectiu	1%	7%
Quota modal vehicle privat	81%	68%
Ocupació vehicle privat	1,1	1,38
Nre. empreses amb PDE	0	9
% vorera no accessible	56%	50%
Nous carrils bici interns	-	>2 km
Línies de transport d'empresa	1	10
% places aparcament amb regulació	0%	5%
Nre. usuari App VAO	0	>100
Nre. empreses App mercaderies	0	>10



## Desenvolupament del Pla 2022-2028

L'horitzó temporal del pla és per a l'any **2028**. La calendarització de les actuacions restarà subjecte tant al consens del pla per part dels diferents agents implicats com també a les oportunitats de finançament econòmic per portar-ho a terme. A mode molt esquemàtic aquest full de ruta es pot resumir en:



## Agents clau

Els principals agents clau en el desenvolupament de l'estratègia s'anomenen a continuació. A l'annex 2 del document complet, es mostra amb detall les accions més directament vinculades per a cadascun d'aquests agents:

### Ajuntaments de Gurb i Vic (i Creació)

- Implementar millores en l'oferta de les diferents xarxes de mobilitat
- Dinamització i seguiment de l'estratègia de mobilitat
- Establiment d'un marc de govenança i participació conjunt i compartit (taula de mobilitat, gestor de mobilitat...).
- Priorització de les accions de l'estratègia en les diferents línies d'ajut o oportunitats (APEU, Plans de dinamització dels PAE, fons NG...)
- Incorporació de l'estratègia en els EAMG i PDE.

### Direcció General de Transports i Mobilitat

- Implementar millores en l'oferta de transport públic (recorreguts, horaris i noves expedicions)
- Facilitar la implementació de serveis discrecionals

### ATM Barcelona

- Impuls de mesures per facilitar les bones pràctiques vers la mobilitat.
- Eines per disposar d'informació relacionada amb la mobilitat als PAE
- Ajuts PDE

### Titulars infraestructures (carreteres)

- Impuls en els carrils bici supramunicipals
- Millores en l'estat de conservació.
- Millores accessibilitat parades de transport públic.
- Senyalització aspectes clau dels PAE (mercaderies, aparcament...)

### Sector privat /proveïdors

- Participar en les actuacions corresponsables (serveis discrecionals, gestió mercaderies, vehicle compartit, impuls bicicleta...)
- Elaborar i implementar els seus PDE

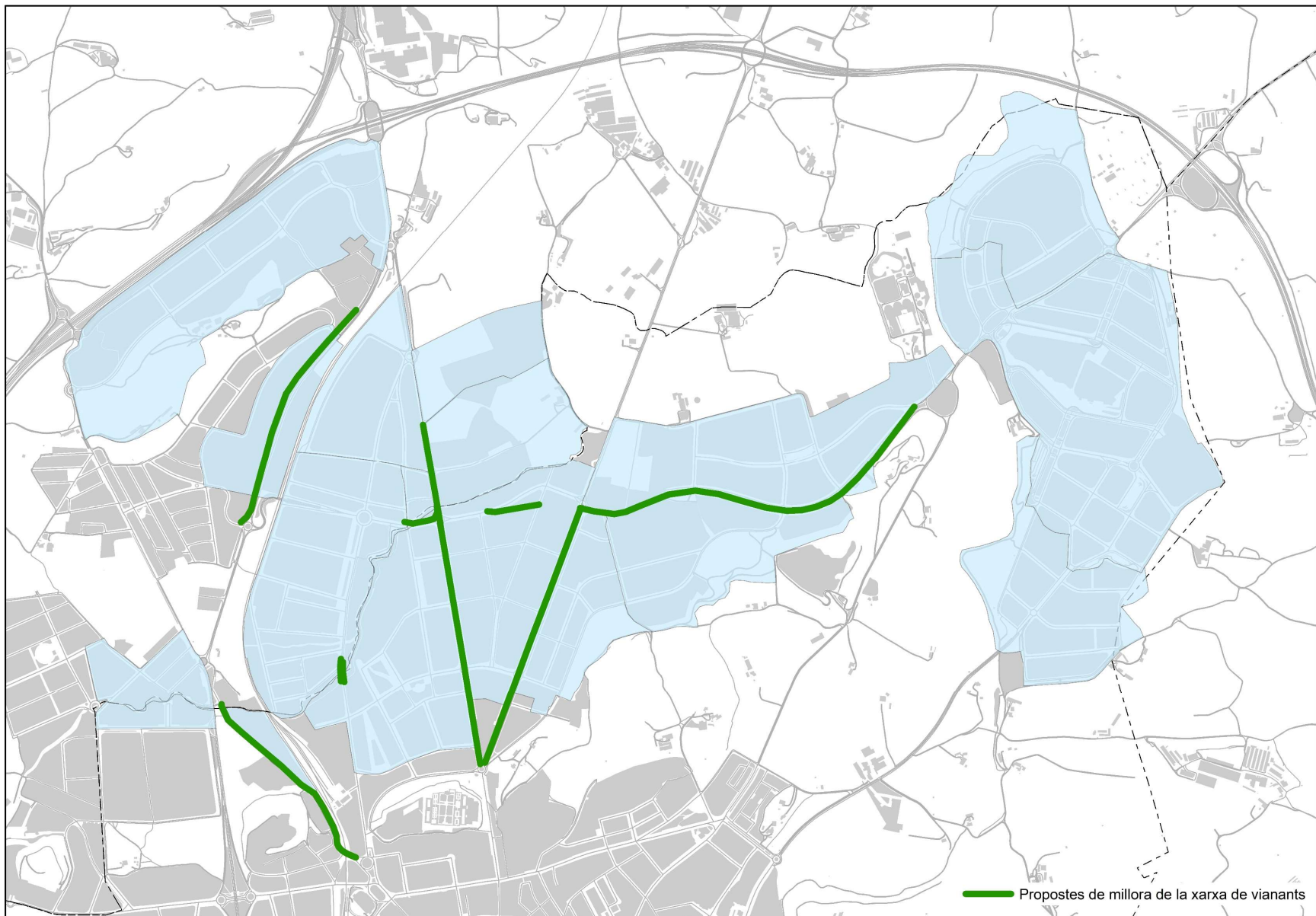


Àrea de Barcelona  
Autoritat del Transport  
Metropolità

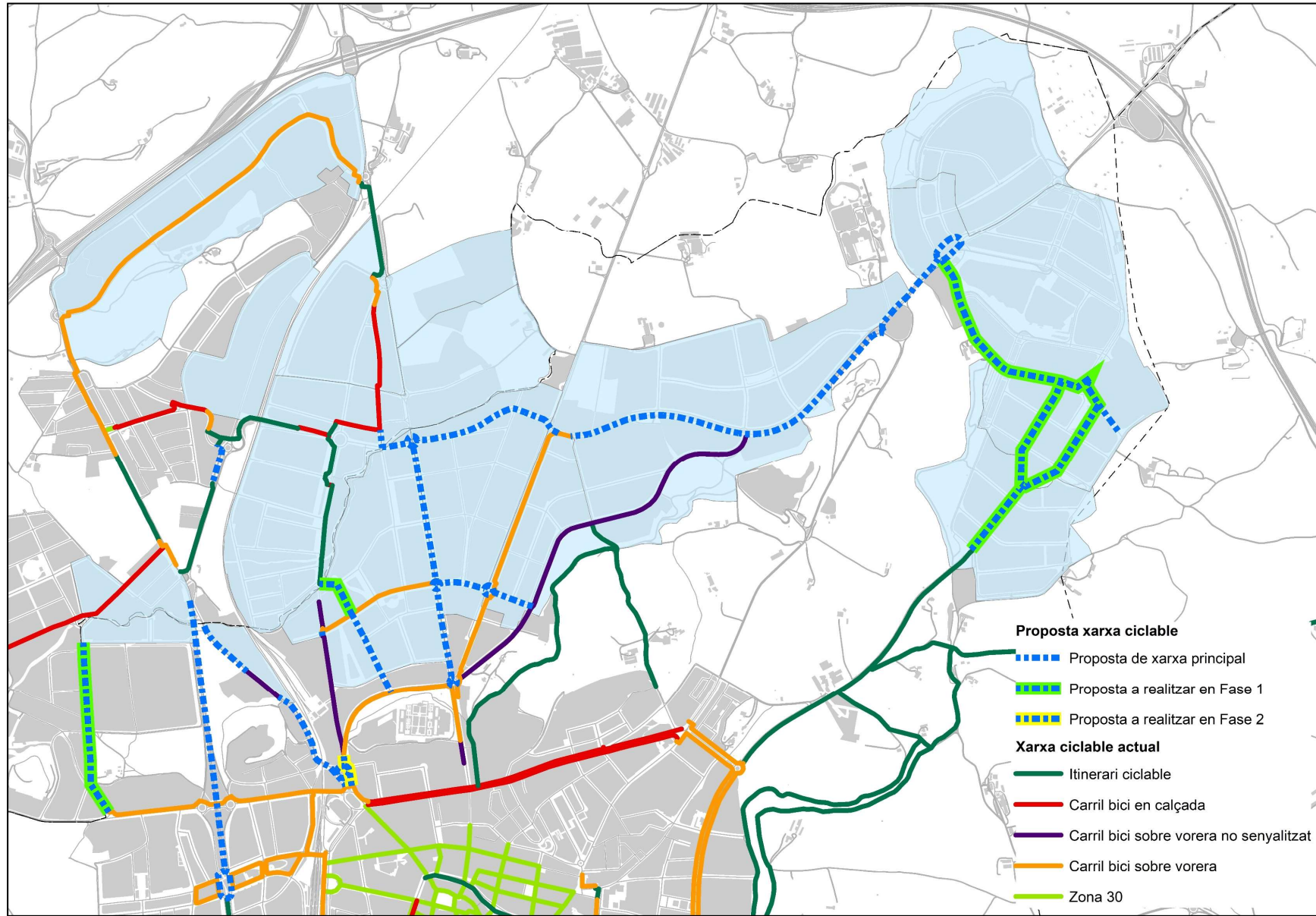


.....  
Balmes 49, Barcelona 08007  
+34 933 620 020 – atm.cat – @ATMbcn  
.....

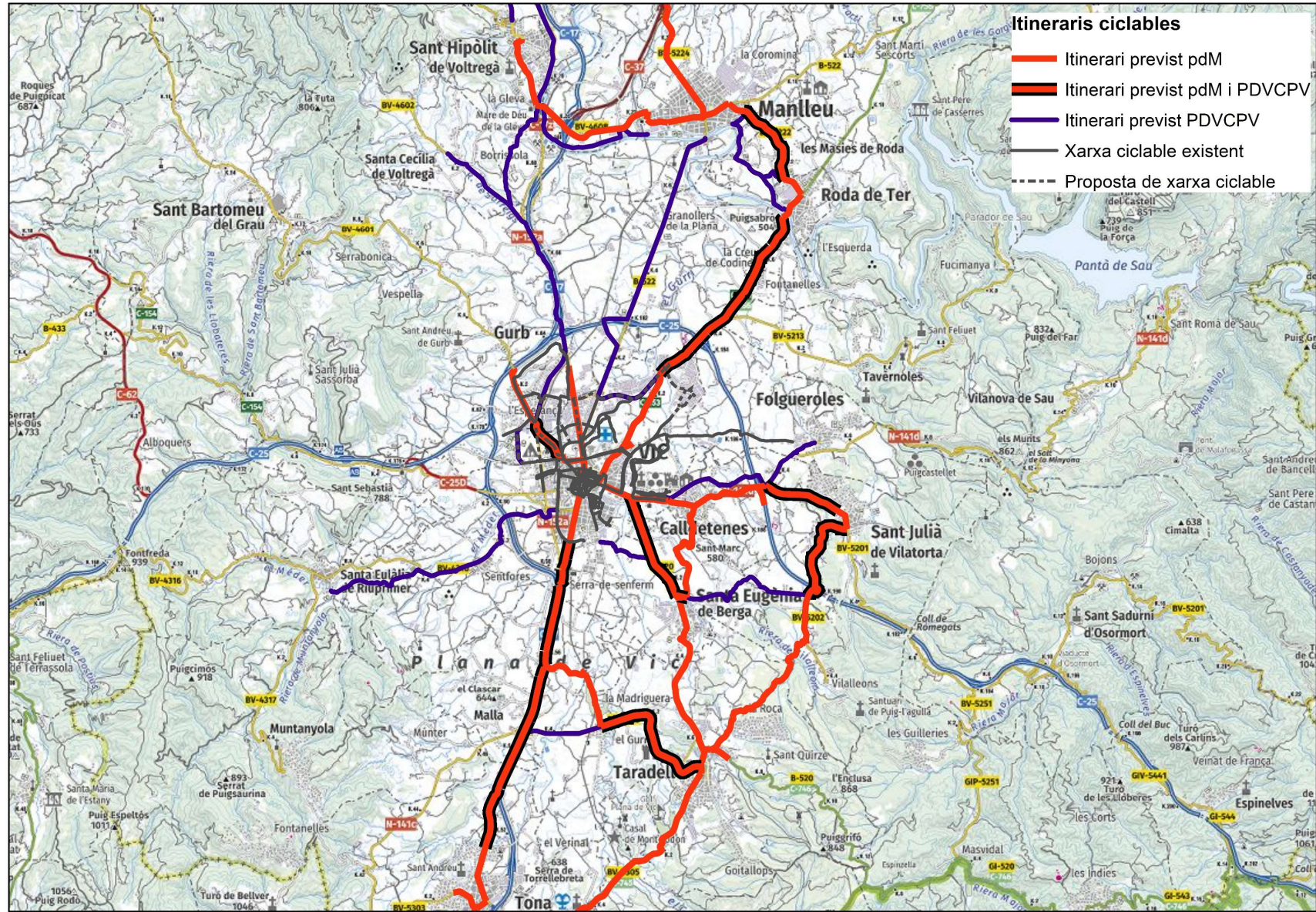
## Propostes de millora de la xarxa de vianants



# Propostes de millora de la xarxa pedalable

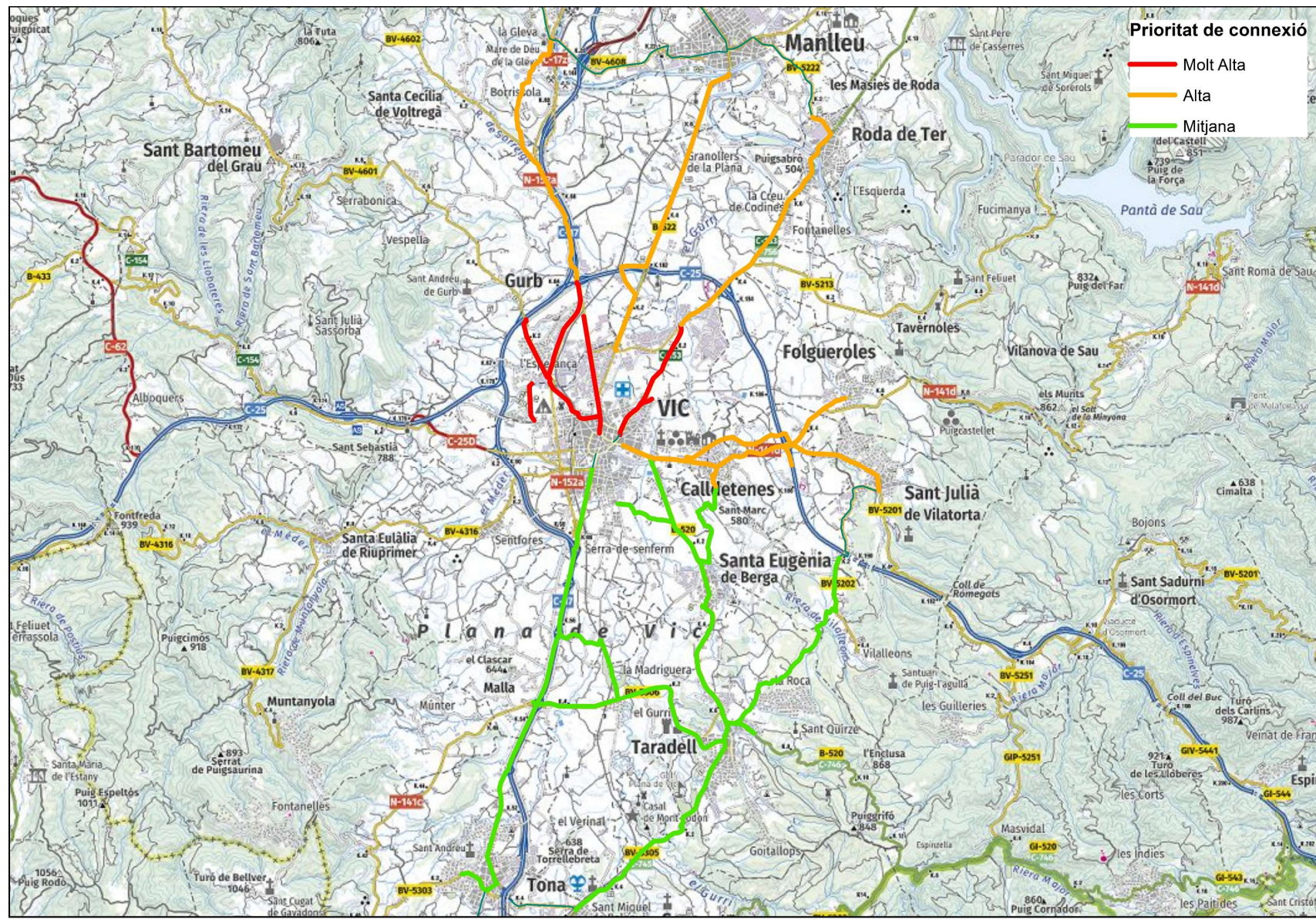


# Propostes de millora de la xarxa pedalable



Resum de l'estratègia de mobilitat sostenible als polígons d'activitat econòmica de Gurb i Vic

# Propostes de millora de la xarxa pedalable



Resum de l'estratègia de mobilitat sostenible als polígons d'activitat econòmica de Gurb i Vic