
EXPOSA

Que el Ple de l'Ajuntament de Vic, en la sessió plenària del 8 de maig de 2023, va aprovar inicialment el projecte constructiu del carril bici de la Plaça del Mil·lenari, carrer de la Sagrada Família i Avinguda d'Olímpia a Vic, formulat en data 25 d'abril de 2023 per l'arquitecte Pere Riera Jané.

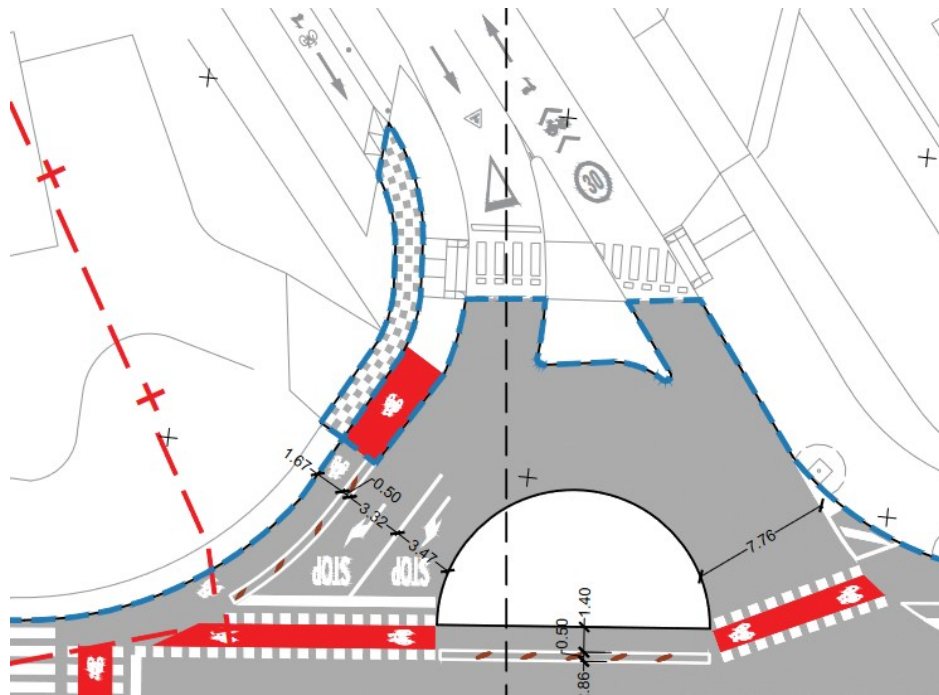
Que el projecte esmentat s'exposa al públic durant el termini de TRENTA DIES hàbils, mitjançant la publicació dels corresponents edictes en el Butlletí Oficial de la Província i en el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, així com en els taulers d'anuncis de l'Ajuntament (físic i telemàtic), per tal que hom pugui formular-hi les al·legacions que consideri oportunes.

Que dins del termini esmentat, l'Associació Osona amb Bici presentem les següents:

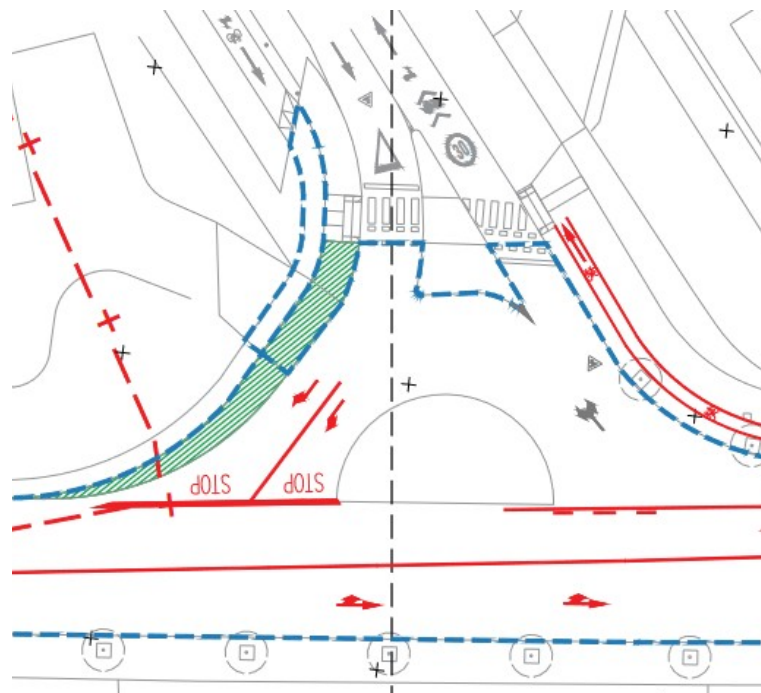
AL·LEGACIONS

1. Modificació de la solució a la cruïlla entre l'avinguda d'Olímpia i el carrer del Mas d'Osona

Un dels principis que haurien de guiar el disseny de la infraestructura ciclista és no transcórrer per la vorera i evitar punts de conflicte amb la mobilitat a peu, sempre que sigui possible. En el cas de la intersecció entre l'avinguda d'Olímpia i el carrer del Mas d'Osona, en el qual recentment s'ha construït un carril bici de pujada, el projecte aprovat inicialment preveu que aquest s'enfili uns metres sobre la vorera, concretament a l'àrea representada al plànol 3.B (reproduït a la imatge 1.1) amb quadrats. Es pot observar que la vorera en qüestió, a més, es troba darrere el gual del pas de vianants per creuar el carrer del Mas d'Osona (el paviment podotàctil del qual hauria de comprendre la totalitat de l'amplada de la vorera). Posteriorment a transcórrer per la vorera, el carril bici del projecte aprovat inicialment baixa a nivell de calçada, per al que és necessari enderrocar una porció de vorera, afectar serveis urbans soterrats en aquella ubicació i talar diversos arbres, tal com es mostra al plànol 4.B del projecte (reproduït a la imatge 1.2).



Imatge 1.1 Fragment del plànol 3.B del projecte



Imatge 1.2 Fragment del plànol 4.B del projecte

En canvi, una solució alternativa podria passar per modificar les illetes de la intersecció tal com es mostra a la representació esquemàtica de la imatge 1.3:



Imatge 1.3 Proposta de configuració alternativa a la cruïlla entre l'avinguda d'Olímpia i el carrer del Mas d'Osona

El fonament de la solució alternativa representada a la imatge 1.3 es troba en l'enderroc de part de la illeta existent de forma semicircular, per tal de traslladar-hi els dos carrils de gir de la calçada provinents del c. Mas d'Osona. Aquest enderroc evita haver de talar tants arbres i no té tanta afectació als serveis urbans soterrats i s'aprofita un espai que no té cap mena d'ús actualment. En consonància, la illeta de forma triangular també es podria rectificar per desplaçar el carril de circulació de pujada a la dreta.

Pel que fa al carril bici, es proposa que des del punt on actualment finalitza el carril bici de pujada del c. Mas d'Osona aquest vagi a buscar, de forma directa, el pas de vianants, enderrocant part del parterre i del gual existent per tal que segueixi a nivell de calçada. Així mateix, el gual es podria construir endarrerit respecte la seva ubicació actual (i amb paviment podotàctil a la totalitat de l'amplada de la vorera pavimentada), de forma que el pas de vianants travessi el conjunt de la calçada (carril bici+carrils de circulació). A la imatge 1.4 es representa esquemàticament:



Imatge 1.4 Representació esquemàtica de la perspectiva des del carril bici del c. Mas d'Osona de la proposta de configuració alternativa a la cruïlla amb l'av. d'Olímpia

Per tot això, DEMANEM:

- Que s'adopti la configuració alternativa proposada a la cruïlla entre l'av. Olímpia i el c. Mas d'Osona.

2. Amplada del carril bici

Atès al tram entre les dues rotondes a l'altura de l'Eix Onze de Setembre els carrils de la calçada excedeixen amb escreix els 3 metres d'amplada, mentre que el carril bici té una amplada molt ajustada (1,45 m).

DEMANEM:

- Augmentar l'amplada del carril bici en aquest tram entre rotondes.

3. Supressió de senyalització horitzontal de "Cediu el pas" abans de passos de vianants

Atès que la senyalització horitzontal de pas de vianants o d'accés a parada de bus o contenidors ja implica la prioritat absoluta dels vianants per travessar el carril bici.

DEMANEM:

- Suprimir les marques de “Cediu el pas” que als plànols del projecte apareixen representades als plànols al carril bici.

4. Incorporació de senyalització horitzontal referent als vehicles de mobilitat personal (VMP)

Atès que el PMUS preveu la senyalització horitzontal de pictogrames representatius dels vehicles de mobilitat personal (VMP) als carrils bici, per tal de fer explícit que és per on s’ha de circular amb aquest tipus de vehicles, tal i com s’ha fet al carril bici del c. Mas d’Osona.

DEMANEM:

- Que junt a cada pictograma de bicicleta a la senyalització horitzontal s’hi marqui el pictograma d’un VMP.

5. Guals dels nous passos de vianants

Atès que al llarg de l’avinguda Olímpia i del carrer de la Sagrada Família es proposen nous passos de vianants, però no en tots els casos es representen els respectius guals als plànols del projecte.

DEMANEM:

- Que s’inclouï la construcció dels diversos guals als nous passos de vianants que el projecte planteja.

6. Solució per evitar la invasió del carril bici per accedir a l’aparcament informal entre el c. Pirineu i l’accés a l’N-152a

Atès que al solar al nord del carrer de la Sagrada Família, entre el carrer del Pirineu i l’accés a l’N-152a, hi ha un aparcament informal de cotxes, l’accés al qual es duu a terme principalment des del carrer de la Sagrada Família, a través de dos guals que actualment no es corresponen amb cap pas de vianants (imatges 6.1 i 6.2).



Imatge 6.1



Imatge 6.2

DEMANEM:

- Que el projecte prevegi les actuacions necessàries (suprimir els guals, formalització d'un accés alternatiu, col·locació de pilones als guals propers, etc. segons es consideri) per tal d'evitar que el carril bici sigui travessat irregularment per part de cotxes que accedeixen a l'aparcament informal, malgrat haver-hi les peces separadores de protecció del carril bici.

7. Instal·lació de pilones a les interseccions del carril bici amb altres carrers

Atès la pràctica habitual de l'Ajuntament de Vic en el disseny de carrils bici, que inclou instal·lar pilones als extrems del carril bici, a les interseccions amb altres carrers, així com a indrets potencialment ocupats irregularment per cotxes.

DEMANEM:

- Que el projecte inclogui la instal·lació de pilones a les interseccions del carril bici amb altres carrers i a les zones adjacents al carril bici més que poden ser ocupades més potencialment de forma irregular per cotxes (àrees ratllades).

8. Senyalització horitzontal dels passos bici

Atès que en el projecte apareixen alguns passos bici pintats de color vermell i d'altres (com els de la cruïlla amb el c. Miramarges) que no.

DEMANEM:

- Que se segueixi un criteri objectiu per pintar de color vermell els passos bici o no. Proposem que es pintin de color vermell els d'aquelles cruïlles en què la trajectòria recta d'una bici pel carril bici pugui entrar en conflicte amb la trajectòria d'un vehicle que gira per la calçada. És la manera de racionalitzar l'ús de la pintura vermella i, alhora, no banalitzar la seva presència.

9. Habilitació del gir a l'esquerra a la sortida de l'estació d'autobusos

Atès que els busos urbans poden realitzar el gir a l'esquerra a la sortida de l'estació d'autobusos cap al c. Sagrada Família en sentit oest (imatge 9.1).



Imatge 9.1 Sortida de l'estació d'autobusos, amb el faldó (descol·locat) que indica excepció per al bus urbà en l'obligatorietat de girar a la dreta. Es poden observar les línies discontinües actuals.

DEMANEM:

- Que la senyalització horitzontal del c. Sagrada Família permeti el gir a l'esquerra esmentat, amb línia discontinüa en aquest punt.

10. Solució provisional per a la plaça del Mil·lenari

Atès que la plaça del Mil·lenari és un dels nodes viaris més complexos de Vic, si no el que més, on tant en la realitat actual de la circulació rodada de la ciutat com en la proposta de jerarquització de la xarxa viària del PMUS hi conflueixen diverses vies primàries de la xarxa viària i de vies principals de les xarxes ciclable i de vianants.

Cal tenir en compte que la configuració física actual de la plaça del Mil·lenari data de la dècada del 1990, en una època on l'objectiu era potenciar la mobilitat en vehicle privat a partir de proporcionar una gran capacitat a la xarxa viària, de forma prioritària, per sobre la qualitat de l'espai urbà, de l'accessibilitat i la permeabilitat dels diversos espais a peu, i per descomptat per sobre de la mobilitat en bicicleta, de la qual es tenia una nul·la consideració.

Des del nostre punt de vista, és necessari plantejar la reconfiguració de la plaça del Mil·lenari de forma molt més profunda i ambiciosa que una simple reordenació dels carrils de la calçada per encabir-hi una certa infraestructura ciclista. Caldria enfocar-la sota el concepte de configurar

realment una plaça, de la qual es pugui fer major ús social de l'espai públic, més permeable per a la mobilitat a peu, per potenciar el caràcter de ròtula que pot exercir entre teixits urbans diferenciats on es troba. En definitiva, abandonant el concepte de rotonda o d'únicament nus viari de la configuració actual.

Cal tenir present, també, que el Pla Estratègic de la Bicicleta de Vic classifica la plaça del Mil·lenari com a **intersecció singular**, per a la qual proposa l'elaboració d'un **projecte específic de detall**.

Per tant, no trobem apropiat adoptar la solució per a la plaça del Mil·lenari que es proposa al projecte aprovat inicialment, sense haver entrat més a fons a plantejar quina ha de ser la capacitat a oferir a la xarxa viària, quines actuacions complementàries es poden dur a terme a l'entorn més immediat de la plaça (però fora de l'àmbit delimitat al projecte aprovat inicialment) i a les entrades l'àrea urbana de Vic per tal de governar-ne millor el trànsit i, en un sentit més ampli, quina ha de ser la vocació urbana de la plaça i com s'aterra aquesta en la seva configuració física.

Més enllà d'això, de la proposta del projecte aprovat inicialment analitzem que els creuaments del carril bici a dos carrils de circulació a la vegada a certes sortides del Mil·lenari són especialment insegurs, mentre que en d'altres la solució de fer passar el carril bici en paral·lel a un pas de vianants implica que l'itinerari en bici sigui massa poc fluid i àgil com a solució definitiva.

No obstant, és imprescindible garantir des del primer dia un itinerari segur per a la continuïtat entre les dues vies dotades d'infraestructura ciclista a la calçada que conflueixen a la plaça del Mil·lenari: la ronda de Francesc Camprodon i el carrer de la Sagrada Família (un cop executat el projecte en el carrer).

Per tot això, DEMANEM:

- Que el projecte aprovat inicialment reformuli la seva proposta a la plaça del Mil·lenari per a una **solució provisional** enfocada a oferir un itinerari segur que ofereixi una continuïtat entre els carrils bici de la ronda de Francesc Camprodon i del carrer de la Sagrada Família, a partir d'actuacions toves i la circulació en paral·lel als passos de

vianants a les interseccions (seguint el criteri de l'al·legació núm. 8, sense pintura vermella).

- **El compromís per a l'elaboració d'un projecte específic de remodelació de la plaça del Mil·lenari** que compregui també les interseccions del seu entorn (c. Pare Gallissà-c. Bisbe Morgades, c. Sagrada Família-c. Miramarges, c. Era d'en Sellés-c. Sot dels Pradals, etc.) i on es posi sobre la taula la reconfiguració del conjunt de tot l'espai públic de la plaça i els seus accessos (calçada, voreres, espais verds, etc.), en el qual es defineixi la solució definitiva per a la xarxa ciclable a la plaça. El procés per a l'elaboració del projecte hauria d'iniciar-se com més aviat millor, amb l'objectiu de tenir la solució provisional el menor temps possible.

Vic, XX de juny de 2023

Signatura:

AJUNTAMENT DE VIC