

Pla de mobilitat urbana de Berga



Document IV. Síntesi del Pla



Novembre de 2012



- 1. Caracterització de la mobilitat**
- 2. Diagnosi de la situació actual**
- 3. Planejament previst**
- 4. Objectius del Pla**
- 5. Propostes**
- 6. Programa d'actuacions**
- 7. Indicadors de seguiment**

1. Enquesta de mobilitat

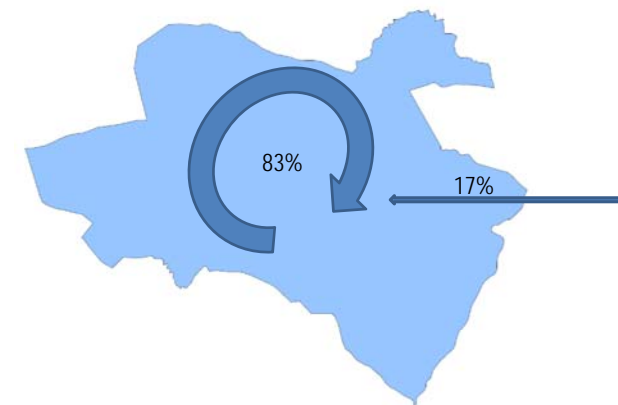


1.1. Característiques dels desplaçaments

Desplaçaments diaris: 55013

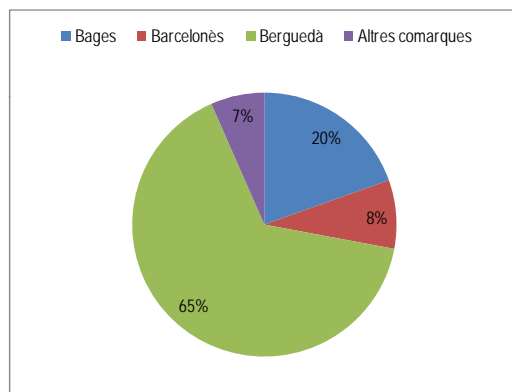
Desplaçaments/dia/resident: 3,73

Origen i destinació: el 83% urbans i el 17% interurbans.

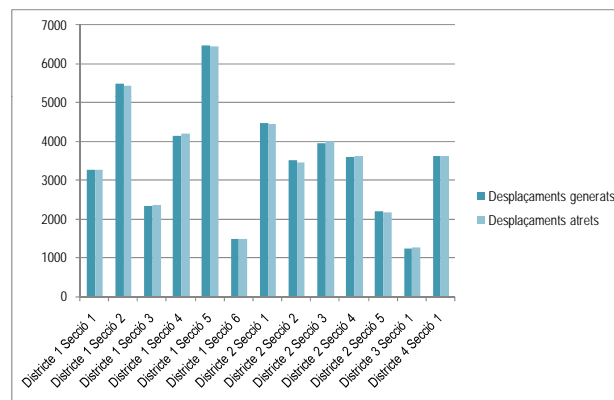


1.2. Destinacions

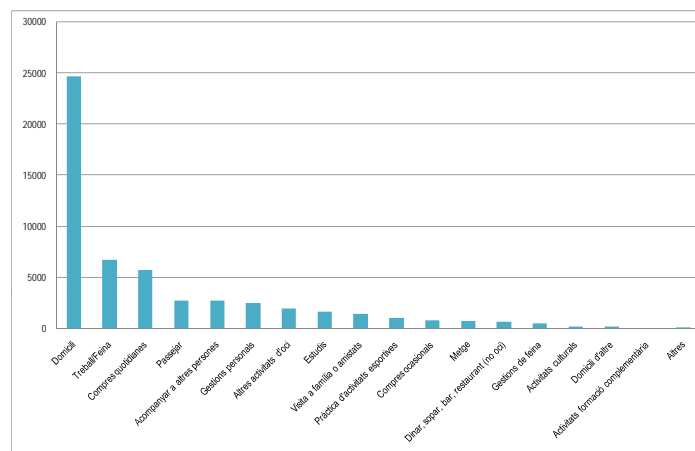
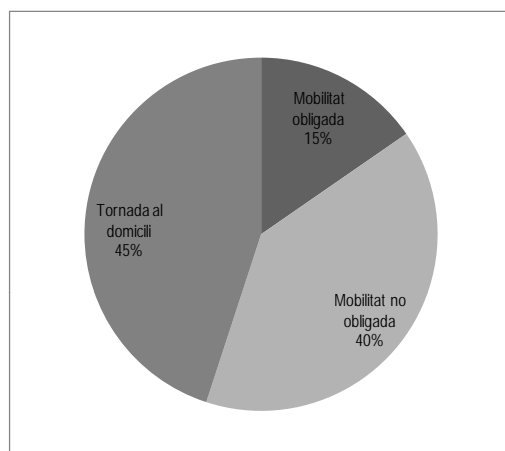
Desplaçaments interurbans



Desplaçaments urbans



1.3. Motiu

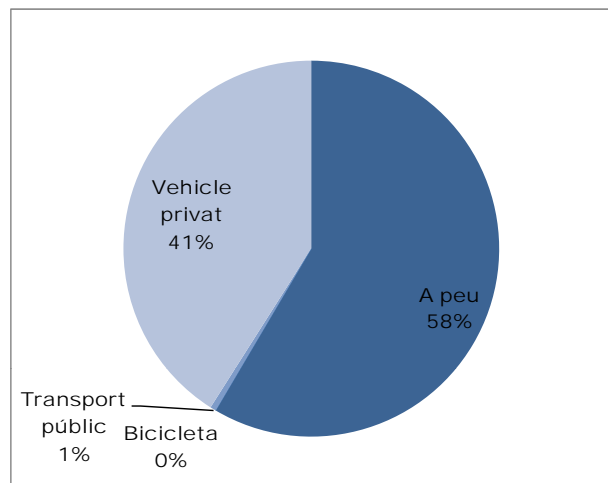


1. Enquesta de mobilitat

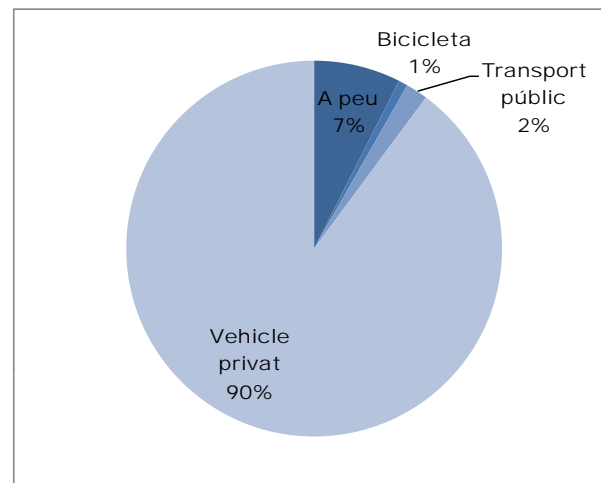


1.4. Mitjans de transport

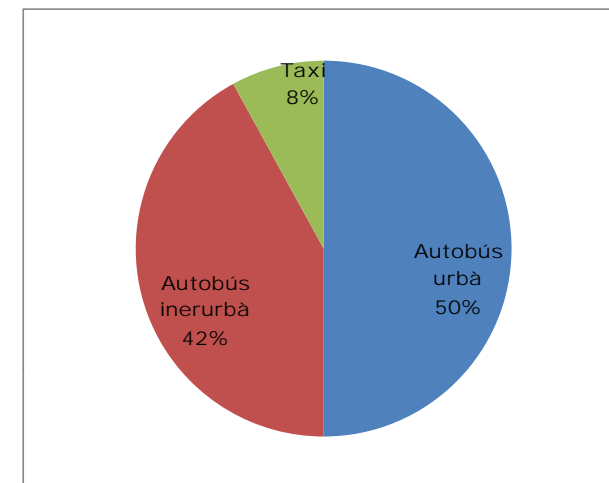
Desplaçaments urbans



Desplaçaments interurbans

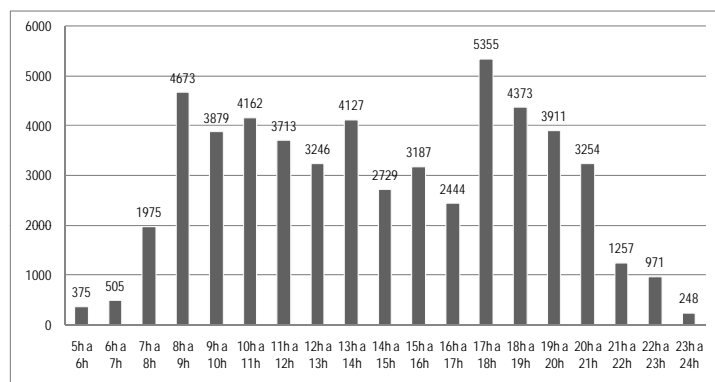


Mitjans de transport públic

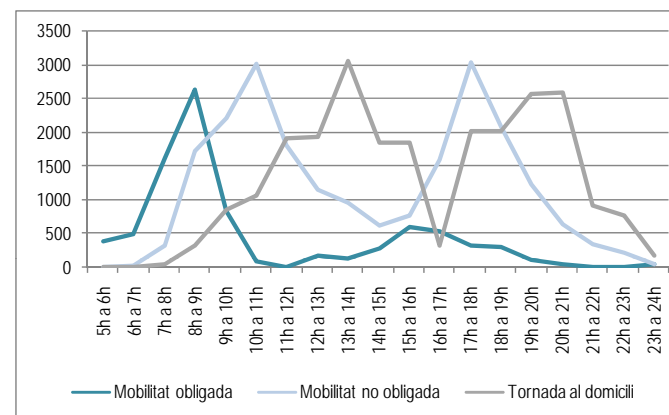


1.5. La dimensió temporal

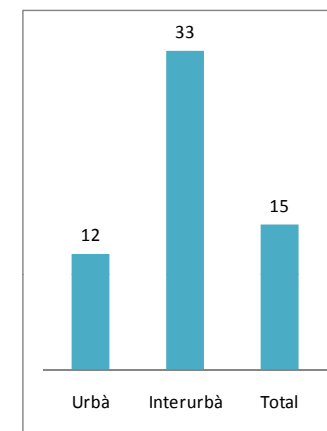
Distribució horària



Segons motiu



Durada

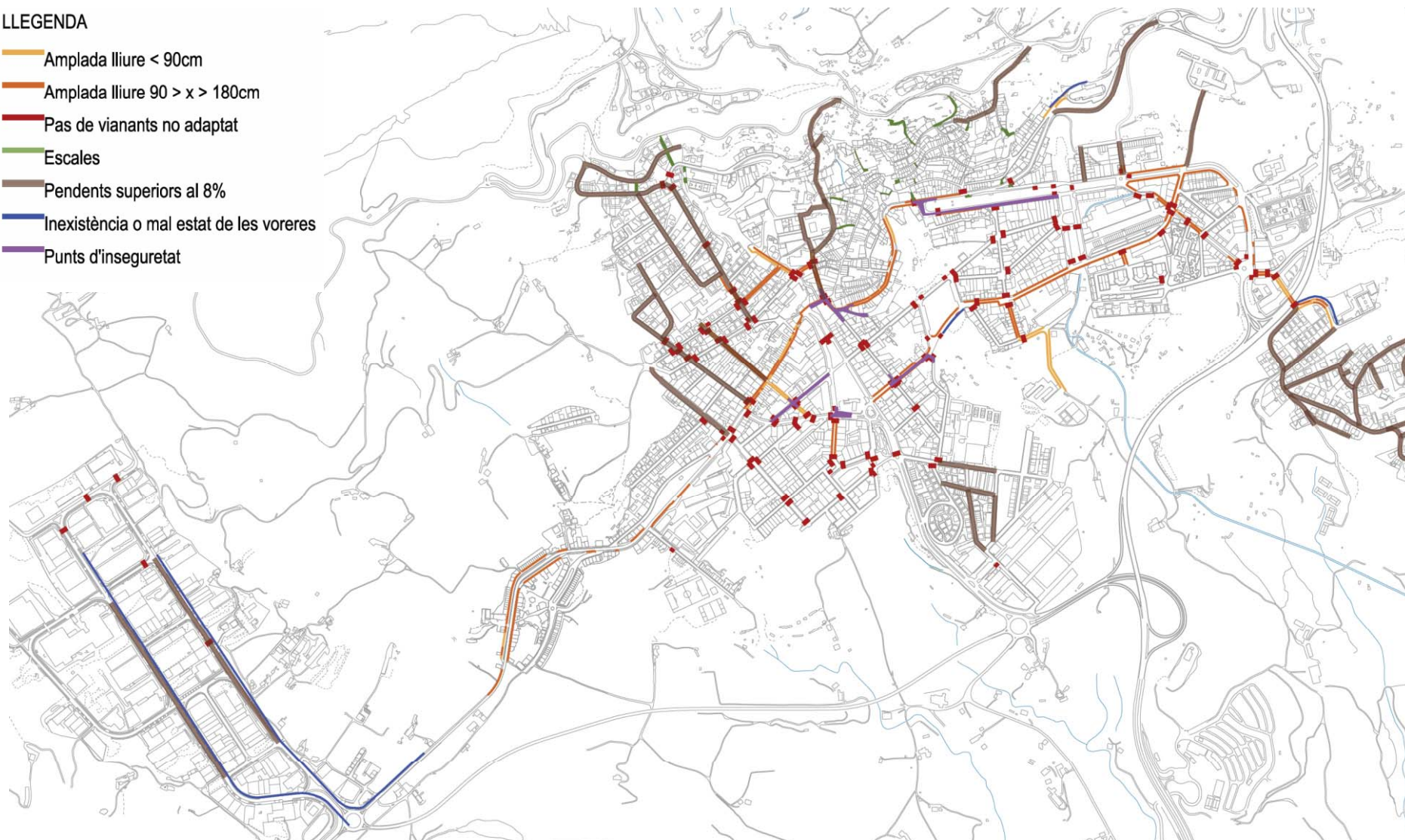




2.1. Diagnosi de la mobilitat a peu

LLEGENDA

- Amplada lliure < 90cm
- Amplada lliure $90 > x > 180$ cm
- Pas de vianants no adaptat
- Escale
- Pendents superiors al 8%
- Inexistència o mal estat de les voreres
- Punts d'inseguretat





Pendents dels carrers

Tot el municipi presenta un pendent ascendent de sud cap a nord. L'àmbit que queda més al sud presenta unes pendents més moderades, inferiors al 6%, mentre que l'àmbit que queda més al nord presenta unes pendents que majoritàriament són superiors al 8%.

Manca d'amplada lliure a les voreres

En els itineraris principals de vianants es veu trencada la continuïtat degut a la manca d'amplada lliure d'obstacles de les voreres. Els principals punts on s'observa aquest dèficit de connectivitat és: Ronda del Rector Moreta, C/ del Roser, C/Pere III-C/Albéniz-C/Salvador Espriu, C/Aurora Bertrana i als itineraris que donen accés als centres educatius.

Falta de passos de vianants

Manquen passos de vianants en algunes cruïlles en les que serien recomanables i en alguns àmbits no es presenten passos de vianants cada 100 metres com aconsella el SCT.

Guals de vianants no adaptats

A banda del Passeig de la Pau i el Passeig de la Indústria no s'observa continuïtat pel que fa a itineraris amb passos de vianants amb guals adaptats.



Inexistència o mal estat de voreres

S'observen voreres inexistents o bé en molt mal estat al Polígon Industrial, a la urbanització de Can Ponç i als accessos de l'escola Xarxa i l'Hospital.

Aparcament il·legal en vorera

Els itineraris que donen accés als centres educatius se'ls suma el problema que molts vehicles aparquen sobre les voreres dificultant el pas dels vianants en hores punta d'entrada i sortida de les escoles.

Punts amb inseguretat per als vianants

Les principals disfuncions que creen inseguretat a la xarxa de vianants són: la manca de passos de vianants, l'amplada de les voreres insuficient, la manca de visibilitat i la poca claredat de les indicacions. En aquest sentit podem destacar els següents punts:

- Ronda del Rector Moreta
- Cruïlla Carretera de Sant Fruitós amb C/Aurora Bertrana
- Passeig de la Indústria entre plaça Viladomat i l'Avinguda del Canal Industrial
- Carrer Pere III, entre C/Barcelona i Rasa dels Molins

Competència del vehicle privat

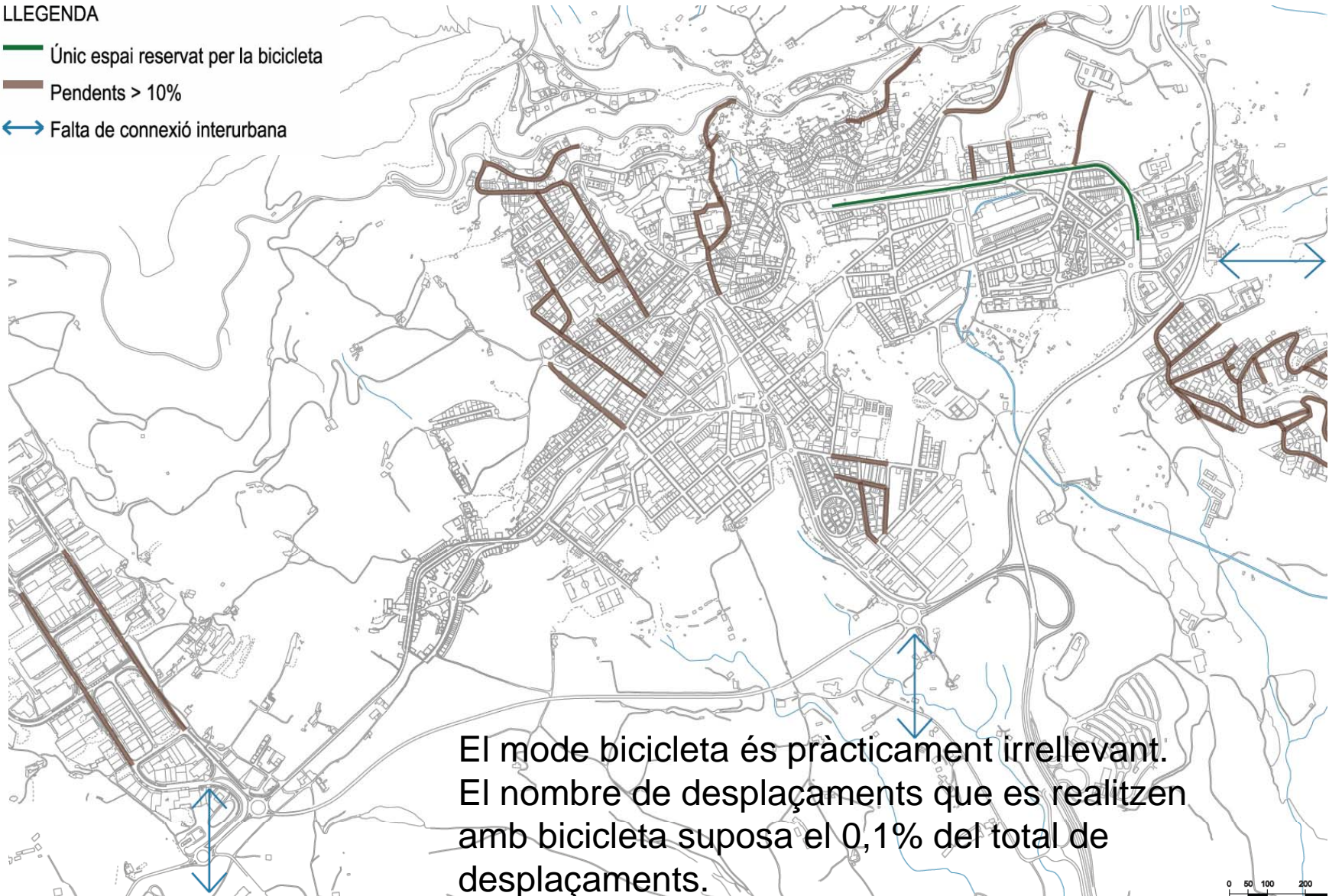
Per les distàncies la majoria dels desplaçaments interns del municipi es poden dur a terme a peu, però els desnivells deguts a l'orografia i la facilitat d'aparcament fa que el vehicle privat prengui desplaçaments als modes no motoritzats.



2.2. Diagnosi de la mobilitat en bicicleta

LLEGENDA

- Únic espai reservat per la bicicleta
- Pendents > 10%
- ↔ Falta de connexió interurbana



El mode bicicleta és pràcticament irrellevant. El nombre de desplaçaments que es realitzen amb bicicleta suposa el 0,1% del total de desplaçaments.

0 50 100 200



Pendents dels carrers

Berga és un territori complicat per a la bicicleta per a les relacions nord-sud degut a les pendents del municipi.

Inexistència d'espai reservat a les bicicletes

Només hi ha una via ciclista senyalitzada sobre una vorera, una “vorera bici”. Aquesta està situada a la part central del Passeig de la Indústria.

Disseny inadequat de la vorera bici del Pg. de la Indústria

El disseny d'aquesta vorera bici es considera inadequat ja que l'amplada del carril és d'1 metre i està prevista per als 2 sentits de circulació. El Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya desaconsella en el cas de voreres bicicleta que els 2 sentits de circulació discorrin en una mateixa vorera. A més, en cas de voreres bici bidireccionals l'amplada mínima recomanada és de 2 metres, essent la recomanada de 2,25 metres. Per altra banda es considera perillosa la proximitat de la via ciclista a les terrasses dels bars situades en el mateix passeig (inferior a mig metre en alguns dels casos).

Falta de connexió interurbana

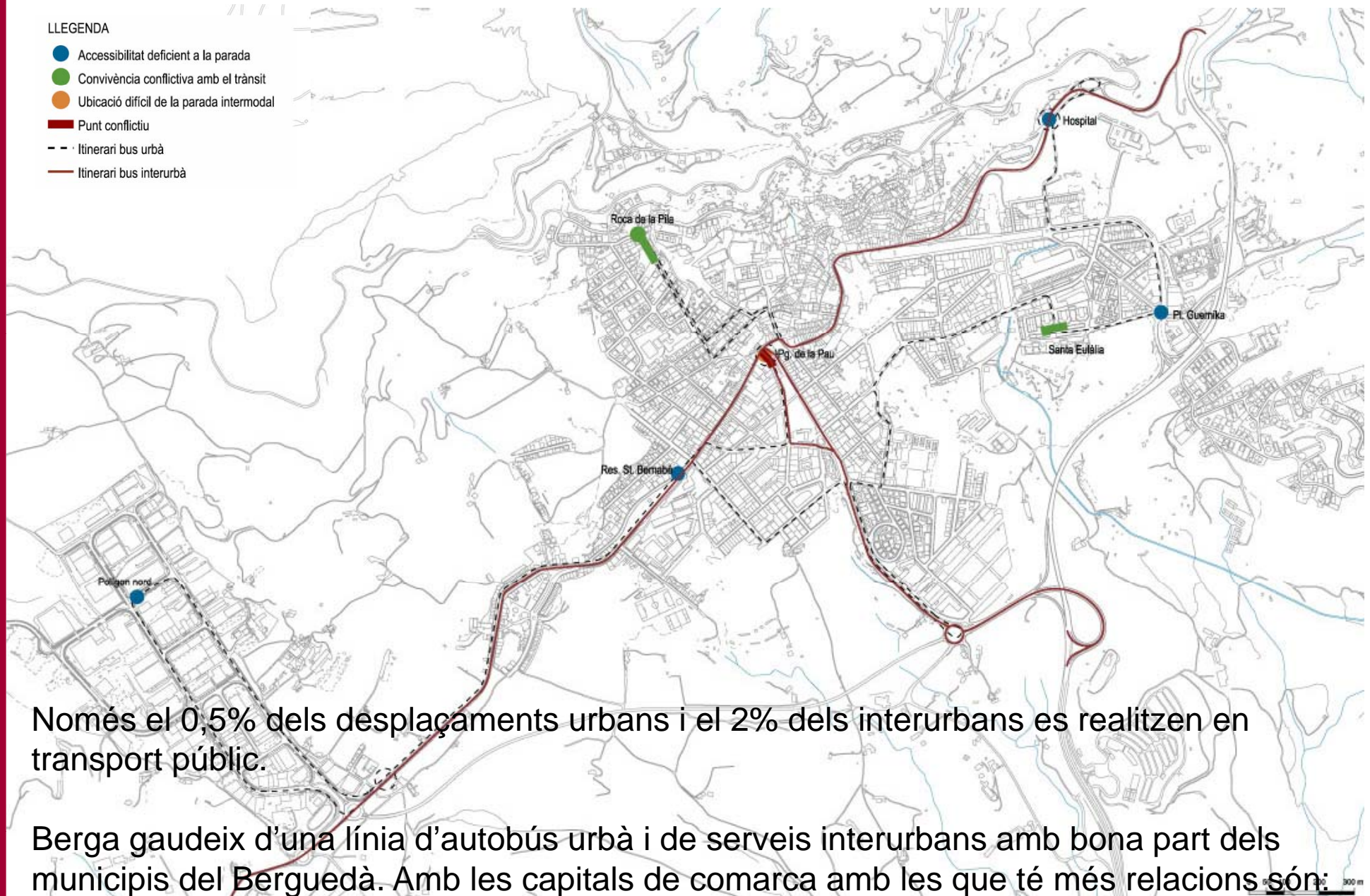
No hi ha itineraris condicionats per a la bicicleta que connectin el municipi amb l'entorn.



2.3. Diagnosi de la mobilitat en transport col·lectiu

LLEGENDA

- Accessibilitat deficient a la parada
- Convivència conflictiva amb el trànsit
- Ubicació difícil de la parada intermodal
- Punt conflictiu
- - - Itinerari bus urbà
- Itinerari bus interurbà



Només el 0,5% dels desplaçaments urbans i el 2% dels interurbans es realitzen en transport públic.

Berga gaudeix d'una línia d'autobús urbà i de serveis interurbans amb bona part dels municipis del Berguedà. Amb les capitals de comarca amb les que té més relacions són: Manresa, Barcelona, Solsona, Ripoll, Puigcerdà i La Seu d'Urgell.



2.3.1. Autobús interurbà

Deficiències de la parada

-Manca d'espai

No hi ha prou espai perquè els busos puguin aturar còmodament. No hi ha espai perquè puguin aparcar els viatgers de desplaçaments multimodals (vehicle privat, bicicleta) fet que no afavoreix la intermodalitat.

-Manca d'infraestructura

No hi ha infraestructura perquè s'asseguin i s'arrecerin els viatgers, bons panells d'informació, etc.

Existeix un projecte per construir l'estació central d'autobusos de Berga a la zona de la Rasa dels Molins.

No integració tarifària en l'àmbit de l'ATM

El Berguedà està pendent, sense data prevista, de la integració tarifària en l'àmbit de l'ATM de Barcelona. Formaria part de la zona 7. Mentre aquesta integració no es produeixi el Berguedà pateix un greuge comparatiu en els preus dels bitllets, per a determinats itineraris, respecte els municipis que gaudeixen d'integració.

Baixa competitivitat respecte altres modes de transport

La competitivitat de l'autobús interurbà respecte al vehicle privat pel que fa a temps de recorregut i servei porta a porta és baixa.



2.3.2. Autobús urbà

Bon disseny de la línia

És adient l'itinerari, les parades, la cobertura territorial, el tipus de vehicle, etc.

Manca capacitat de captar més usuaris

Manca coordinació amb horaris dels centres escolars

Manca coordinació entre els horaris del bus urbà i les hores d'entrada i sortida dels centres escolars.

Problemes d'accessibilitat de les parades

Deguts bàsicament a: estat i amplada de les voreres, manca de guais als passos de vianants, vehicles mal aparcats que dificulten la pujada i la baixada del vehicle, places d'aparcament que dificulten la parada, entre d'altres.

Deficient infraestructura d'algunes de les parades

Deficiències del següent tipus: manca de marquesina, banc o papereres.





Il·legalitat de l'aparcament a l'itinerari i a les parades

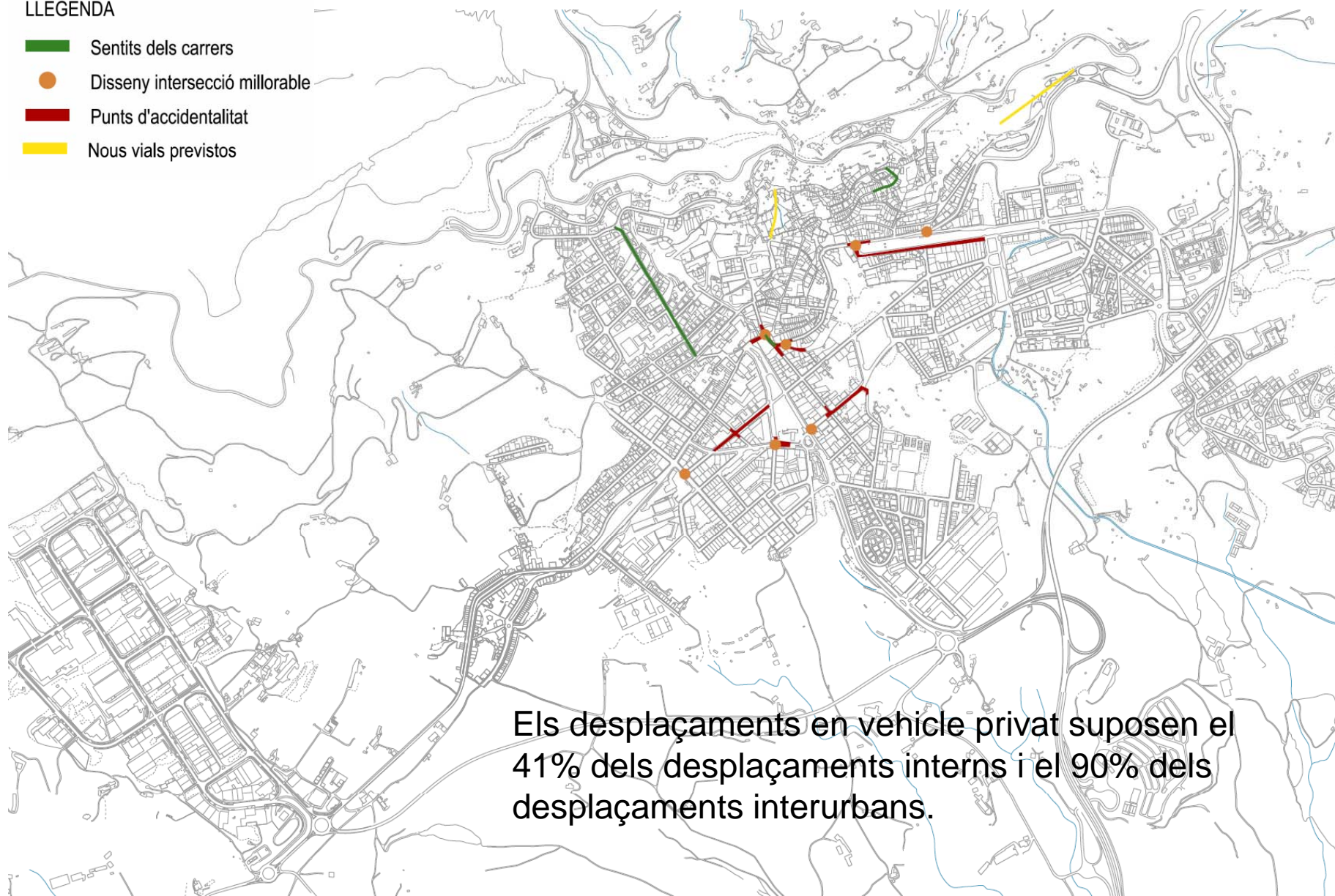
Problemes d'integració amb el trànsit a la zona de la Roca de la Pila i la zona de Santa Eulàlia degut a vehicles mal aparcats.



2.4. Diagnosi de la mobilitat en vehicle privat motoritzat

LLEGENDA

-  Sentits dels carrers
-  Disseny intersecció millorable
-  Punts d'accidentalitat
-  Nous vials previstos



Els desplaçaments en vehicle privat suposen el 41% dels desplaçaments interns i el 90% dels desplaçaments interurbans.



Sentits de circulació dels carrers

S'observen 2 vials en els que es circula en els 2 sentits i es considera que cal convertir en sentit únic:

- C/Santa Joaquina Vedruna.
- Ronda Moreta.

Això disminuirà la intensitat de vehicles, farà les cruïlles més segures i alliberarà espai de la secció del carrer per a donar-la al vianant.

Jerarquització del viari

Cal establir la jerarquia dels vials i les mesures perquè cada vial acompleixi amb la seva funció.

Deficiències del disseny de les interseccions

Cal millorar el disseny d'una sèrie d'interseccions per millorar-ne el funcionament i fer-les més segures: C/Comte Oliba amb Gran Via, Pg. de la Pau amb C/d'Aurora Bertrana, C/Pere III amb Pg. de la Pau, Ronda Moreta amb Ronda Queralt i Plaça de la Creu, Ronda Moreta amb C/de Barcelona i C/Maixerí, Pg. de la Indústria amb Plaça Viladomat i Crtra. de Ribes amb Pg. de la Indústria.




Límits de velocitat

Cal establir per a cada vial el seu límit de velocitat: 50 km/h, 30 km/ i vials de prioritat invertida.



2.5. Diagnosi de l'aparcament

LLEGENDA

-  Disseny inadequat dels aparcaments
-  Ubicació inadeuada
-  Manca d'aparcaments per intercanvi modal

En tot el municipi:

- Aparcament indiscriminat en llocs no habitats
- Baix nivell de vigilància contra les indisciplines





Disseny inadequat dels aparcaments

Per motius de seguretat viària es considera que els aparcaments en semibateria haurien de ser en semibateria inversa.

Ubicació inadequada dels aparcaments

Afecten la visibilitat tan de vianants com de vehicles i impedeixen l'accessibilitat a l'autobús o la parada d'aquest.

Indisciplines en l'aparcament i alt nivell de permissivitat

El conductor ho fa per comoditat no pas per la manca de places d'aparcament excepte en hora punta d'entrades i sortides dels centres escolars a l'entorn d'aquests. El nivell de vigilància contra l'aparcament il·legal és baix.

Balanç d'estacionament favorable

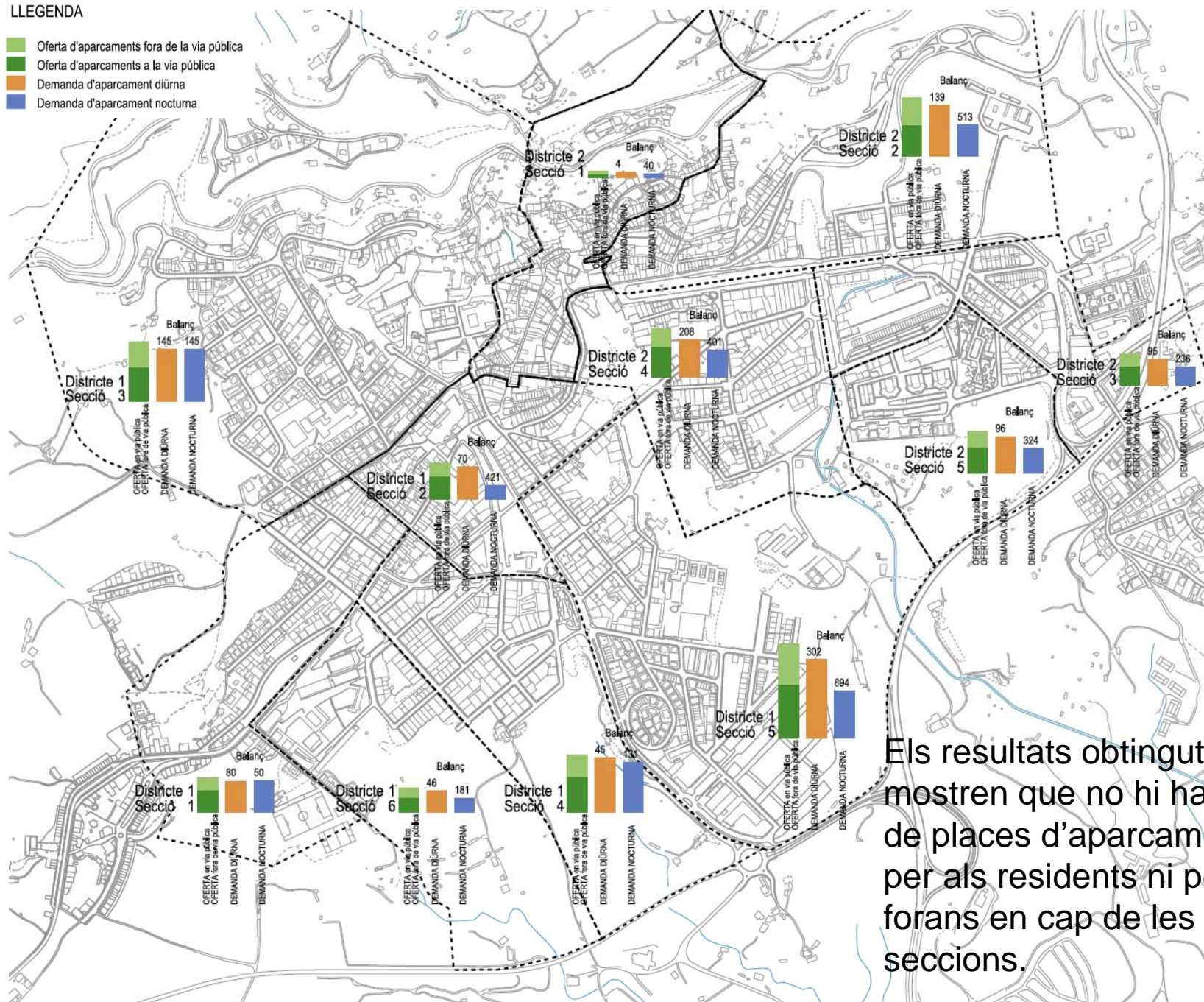
Els resultats obtinguts ens mostren que no hi ha dèficit de places d'aparcaments per als residents ni per als forans en cap de les seccions.

2. Diagnosi – aparcaments



LLEGGENDA

- Oferta d'aparcaments fora de la via pública
- Oferta d'aparcaments a la via pública
- Demanda d'aparcament diürna
- Demanda d'aparcament nocturna









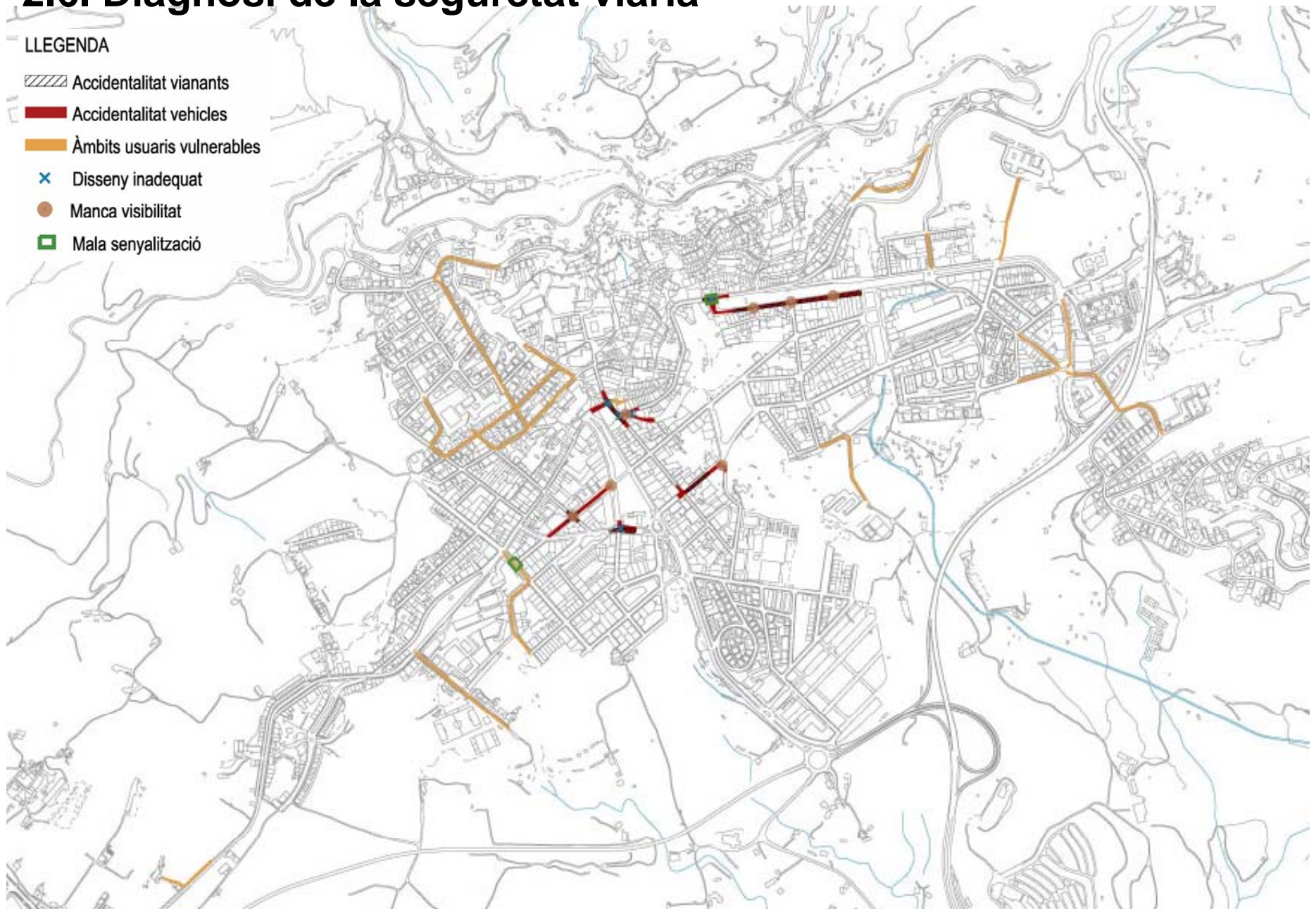
Els resultats obtinguts ens mostren que no hi ha dèficit de places d'aparcaments per als residents ni per als forans en cap de les seccions.



2.6. Diagnosi de la seguretat viària

LLEGENDA

-  Accidentalitat vianants
-  Accidentalitat vehicles
-  Àmbits usuaris vulnerables
-  Disseny inadequat
-  Manca visibilitat
-  Mala senyalització





Trams amb accidentalitat

Accidentalitat en vianants

- Ronda del Rector Moreta entre la Plaça de la Creu, el C/Barcelona i el C/Maixeri:
- Cruïlla Carretera de Sant Fruitós amb C/Aurora Bertrana
- Passeig de la Indústria entre plaça Viladomat i l'Avinguda del Canal Industrial
- Carrer Pere III, entre C/Barcelona i Rasa dels Molins

Accidentalitat en vehicles

- C/de la Creu – Ronda Moreta i Ronda de Queralt
- Carretera de Sant Fruitós amb C/Aurora Bertrana
- Gran Via entre C/Comte Oliba i Passeig de la Pau
- Passeig de la Indústria entre Plaça Viladomat i Av. del Canal Industrial
- C/Pere III, entre Passeig de la Pau i Rasa dels Molins

Disseny inadequat de les interseccions

Es detecten una sèrie d'interseccions que presenten un disseny inadequat i esdevenen un punt amb inseguretat viària:

- Passeig de la Pua – Crtra. de Sant Fruitós – C/Aurora Bertrana
- Ronda Moreta – Pl de la Creu – Ronda Queralt
- Ronda Moreta – C/Barcelona
- Ronda Moreta – C/Maixeri
- Passeig de la Indústria a la Plaça Viladomat



Àmbits amb usuaris vulnerables

Es situen entorn dels centres escolars, centres per a la gent gran i els centres sanitaris:

- Roca de la Pila – els Pedregals
- Entorn de la Plaça de Guernika
- Entorn de l'Hospital
- Entorn del CAP
- Entorn de l'escola La Valldan
- Entorn de l'IES Serra de Noet i la Residència Sant Bernabé
- Entorn de l'escola Xarxa

Inexistència, insuficiència o mala senyalització

Cruïlles en les que es considera que la senyalització no és prou clara:

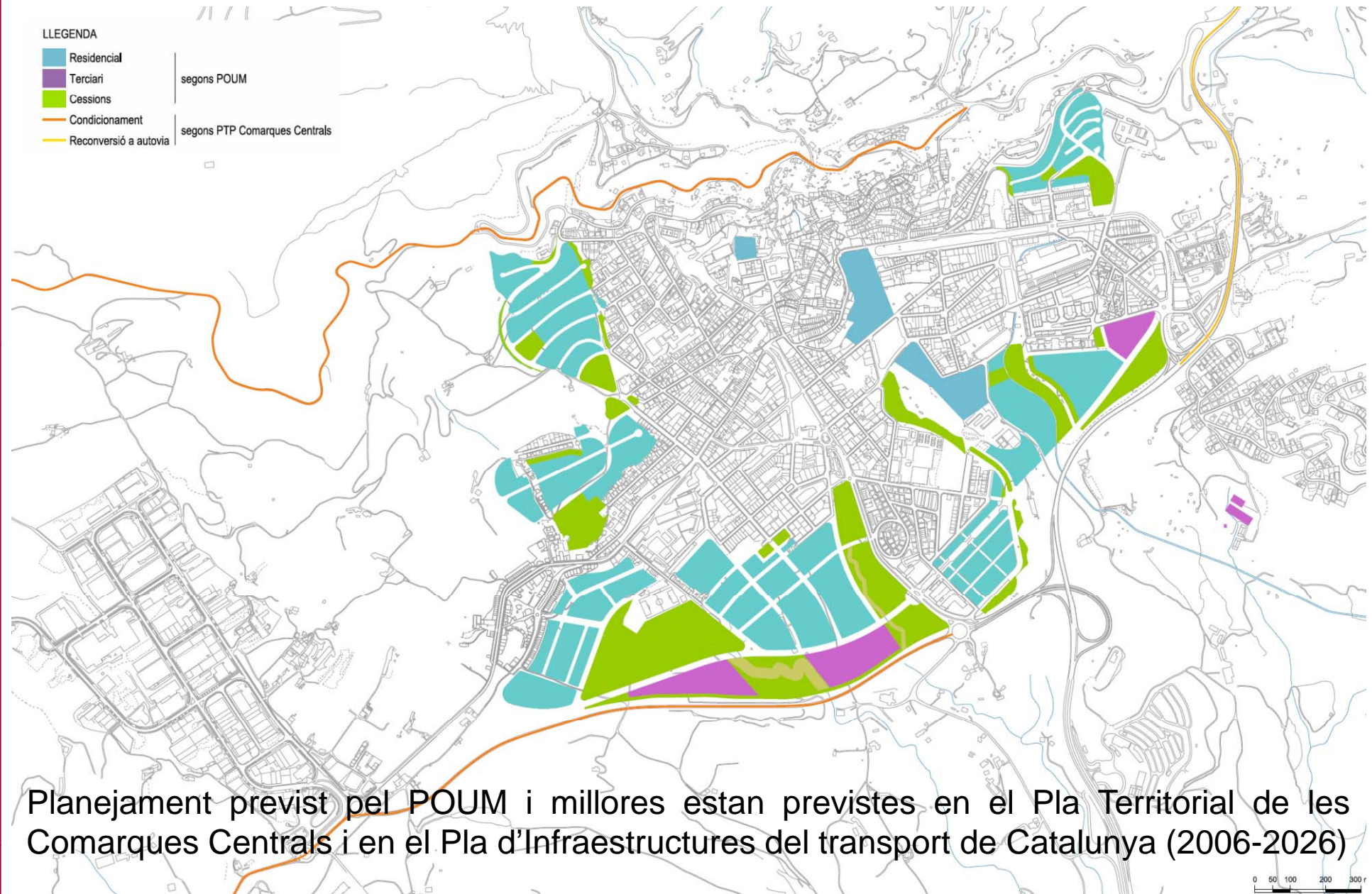
- Gran Via amb C/Comte Oliba
- Passeig de la Indústria a la Plaça Viladomat

Falta de visibilitat

S'observa manca de visibilitat en els següents punts:

- Gran Via – C/Cervantes. Deguda a l'ordenació de l'aparcament.
- Gran Via – Pg. de la Pau. Deguda a l'ordenació de l'aparcament.
- Ronda Moreta entre C/Maixeri i C/Barcelona. Deguda a la geometria del vial i de les interseccions.
- C/Pere III – C/Josep Badia Sobrevies. Deguda a la geometria de la intersecció.
- Passeig de la Pau, entre Pl. Viladomat i Av. del Canal Industrial. Deguda a la manca de visibilitat per vehicles aparcats.

3. Planejament previst



Planejament previst pel POUM i millores estan previstes en el Pla Territorial de les Comarques Centrals i en el Pla d'Infraestructures del transport de Catalunya (2006-2026)

3. Planejament previst



3.1. Planejament previst a 6 i 12 anys



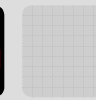
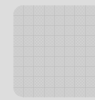
El nivell de compleció previst del planejament als horitzons 2018 i 2024 generarà una sèrie de desplaçaments.

	2018				2024				
	% Complació	Superfície (m2)	Habitatges	Desplaçaments generats	% Complació	Superfície (m2)	Habitatges	Desplaçaments generats	
Pedregals	25%	27974	28	281	40%	44758	44	449	
Quaranta Pilans	20%	13171	64	647	35%	23050	112	1132	
Santa Eulàlia	20%	10418	37	376	35%	18232	65	659	
Canal Industrial	Residencial	10%	7091	43	430	20%	14183	85	859
	Terciari	-	-	-	100%	3191	-	1596	
	Comercial	-	-	-	100%	6352	-	3176	
PMU-P16	100%	5090	16	162	100%	5090	16	162	
PMU-P05	10%	2951	30	298	20%	5903	59	596	
PMU-P24	10%	3285	25	253	20%	6569	50	505	
TOTAL		69980	242	2446		127327	432	9134	

4. Objectius del pla



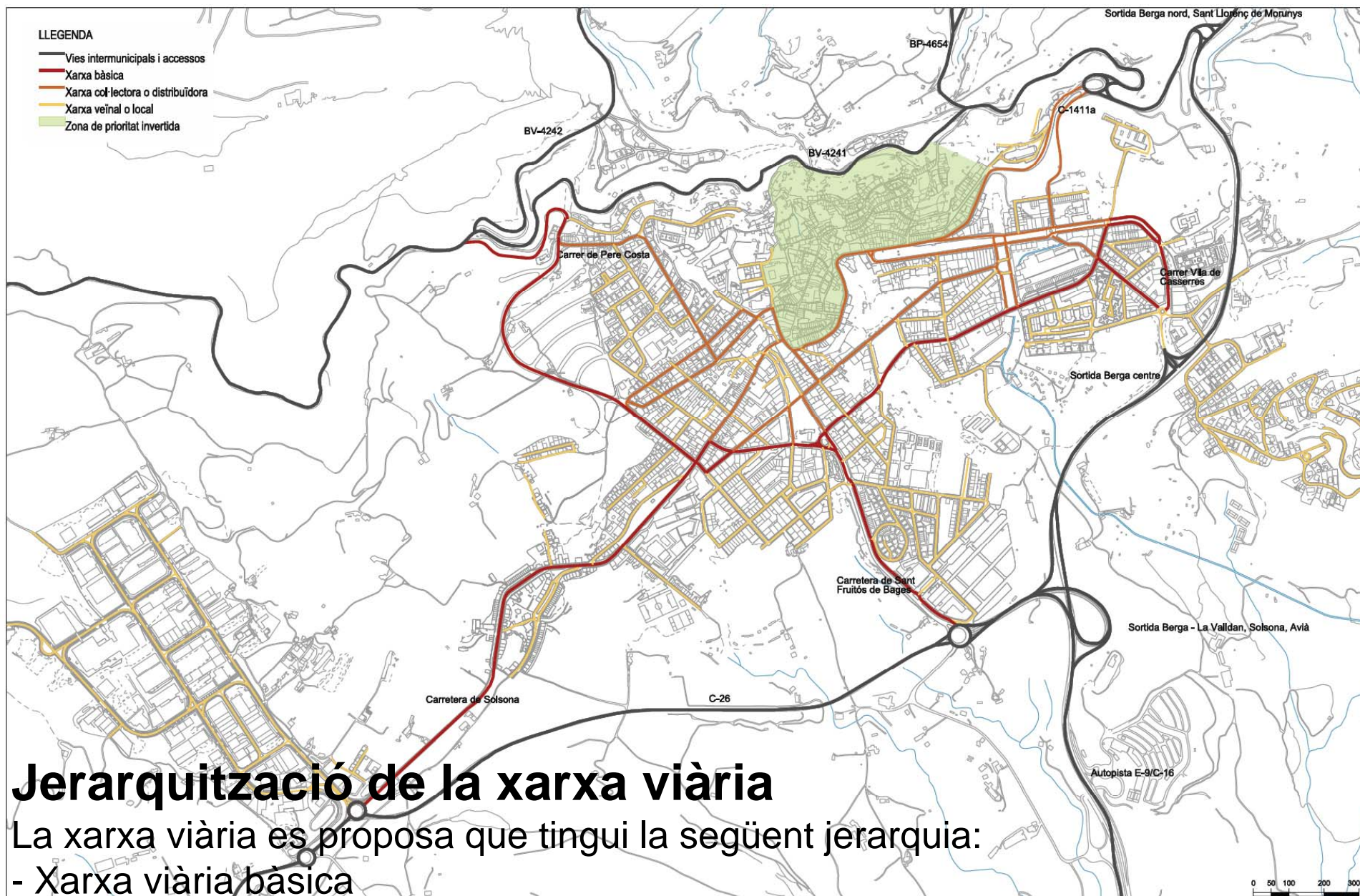
- ✓ Incrementar la participació dels modes no motoritzats i el transport públic en els desplaçaments interns afavorint un transvasament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles.
- ✓ Incrementar la participació del transport públic en els desplaçaments de connexió.
- ✓ Recuperar espai públic destinat actualment als vehicles. Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants.
- ✓ Fomentar l'ús de la bicicleta com a mode de transport.
- ✓ Fomentar un ús més eficient del vehicle privat.
- ✓ Garantir l'accessibilitat a la via pública i als transports a les persones amb mobilitat reduïda.
- ✓ Reduir l'accidentalitat.
- ✓ Reduir la contaminació atmosfèrica i la contribució al canvi climàtic derivada del transport.
- ✓ Reduir la contaminació acústica derivada del transport.



Jerarquització de la xarxa viària

Canvis de sentit

Pacificació dels carrers



Jerarquització de la xarxa viària

La xarxa viària es proposa que tingui la següent jerarquia:

- Xarxa viària bàsica
- Xarxa secundària viària local
- Xarxa secundària viària veïnal
- Prioritat invertida



LLEGENDA

- Xarxa vianants en xarxa bàsica
- Xarxa vianants en xarxa local
- Xarxa vianants en xarxa veïnal
- Xarxa vianants en xarxa veïnal
- e/s Entrada-sortida zona 20
- e/s Entrada-sortida zona velocitat 30
- Equipaments

Pacificació dels carrers

50 km/h. Vials de la xarxa bàsica de vehicles, excepte: C/Barcelona, Rda. Moreta, Ronda Queralt, Pg. Onze de Setembre, Pg. de les Estaselles i C/Santa Joaquina Vedruna que es proposa que la velocitat màxima sigui de 30 km/hora.

30 km/h. Vials de la xarxa viària secundària i de la xarxa viària veïnal.

Prioritat invertida. Els vials del nucli antic. Límit de velocitat és de 20 km/h.

Senyalització escollida en el procés de participació per a delimitar la zona de velocitat 30



0 50 100 200 300 m



LLEGENDA

- Sentit únic
- ↔ Sentit doble
- ↻ Canvi de sentit
- ⊖ De doble sentit a sentit únic
- ▨ De doble sentit a sentit únic

Canvis de sentit

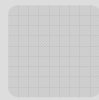
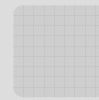
Ronda Moreta: eliminar el sentit de circulació oest-est de la Ronda Moreta.
Efectes: desapareixerà el sentit de circulació est-oest a la Crtra. de Ribes, entre C/Cercs i Pg. de la Indústria, i un tram de la calçada nord del Pg. de la Indústria.

C/Barcelona: passa a ser de sentit ascendent.

Santa Joaquina de Vedruna: eliminar sentit de circulació descendent.

Carrers de la zona dels Pedregals: convertir-los en sentit únic.

Zona Font del Ros: canviar el sentit de la travessia del C/Enric Prat de la Riba situada entre C/Compte d'Òliba i C/Lluís Companys.



Definir xarxa d'itineraris principals de vianants

Ampliar voreres

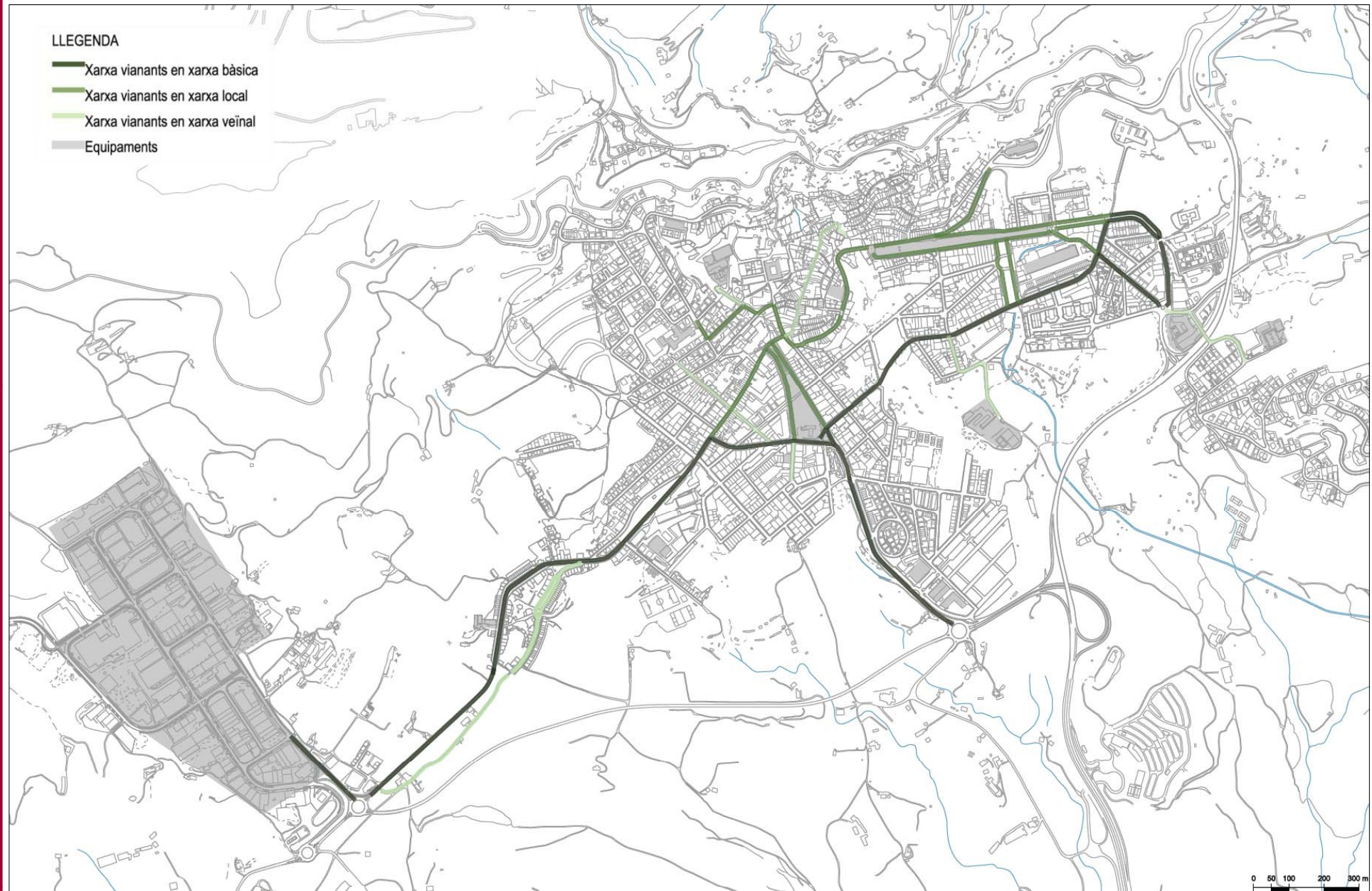
Arreglar voreres

Passos vianants i guals adaptats

Ampliar les zones de prioritat invertida i de vianants

Millorar els entorns dels centres escolars

5. Propostes – mobilitat a peu



Proposta de xarxa d'itineraris principals de vianants

Com s'ha determinat: comptatges, centres d'atracció i generació desplaçaments i centres educatius

Criteris que ha d'acomplir: accessibilitat voreres, passos de vianants, guals adaptats.

5. Propostes – mobilitat a peu



LLEGENDA

Zona 20

LLEGENDA

Zona 20

Velocitat 30

Plataforma única

Ampliar vorera

Arreglar vorera

Equipaments

Arreglar vorera

Via verda

Equipaments

arcament

nt aparcament

nt un sentit de circulació

nyent calçada

eient aparcament

strenyent calçada

Zones de prioritat invertida i de vianants

On: tot el nucli antic. Vials no recentment ordenats amb voreres inferiors 1 metre o sense voreres.

Com: plataforma única.

Proposta: C/Mossèn Espelt, C/Cercs, C/Pompeu Fabra i C/Mossèn Huch.

També es proposa pacificar l'àmbit nord del Passeig de la Pau, entre la Gran Via i la Pl. de la Creu.

Ampliació de voreres

On: vials amb amplada lliure inferior a 0,9 metres, Ronda Moreta i del C/del Roser.

Quant: amplada màxima que permeti la secció, intentant aconseguir una amplada total mínima de 2,5 metres en els itineraris principals

Fases: 1 - Itineraris principals de vianants

2 - Resta de vials

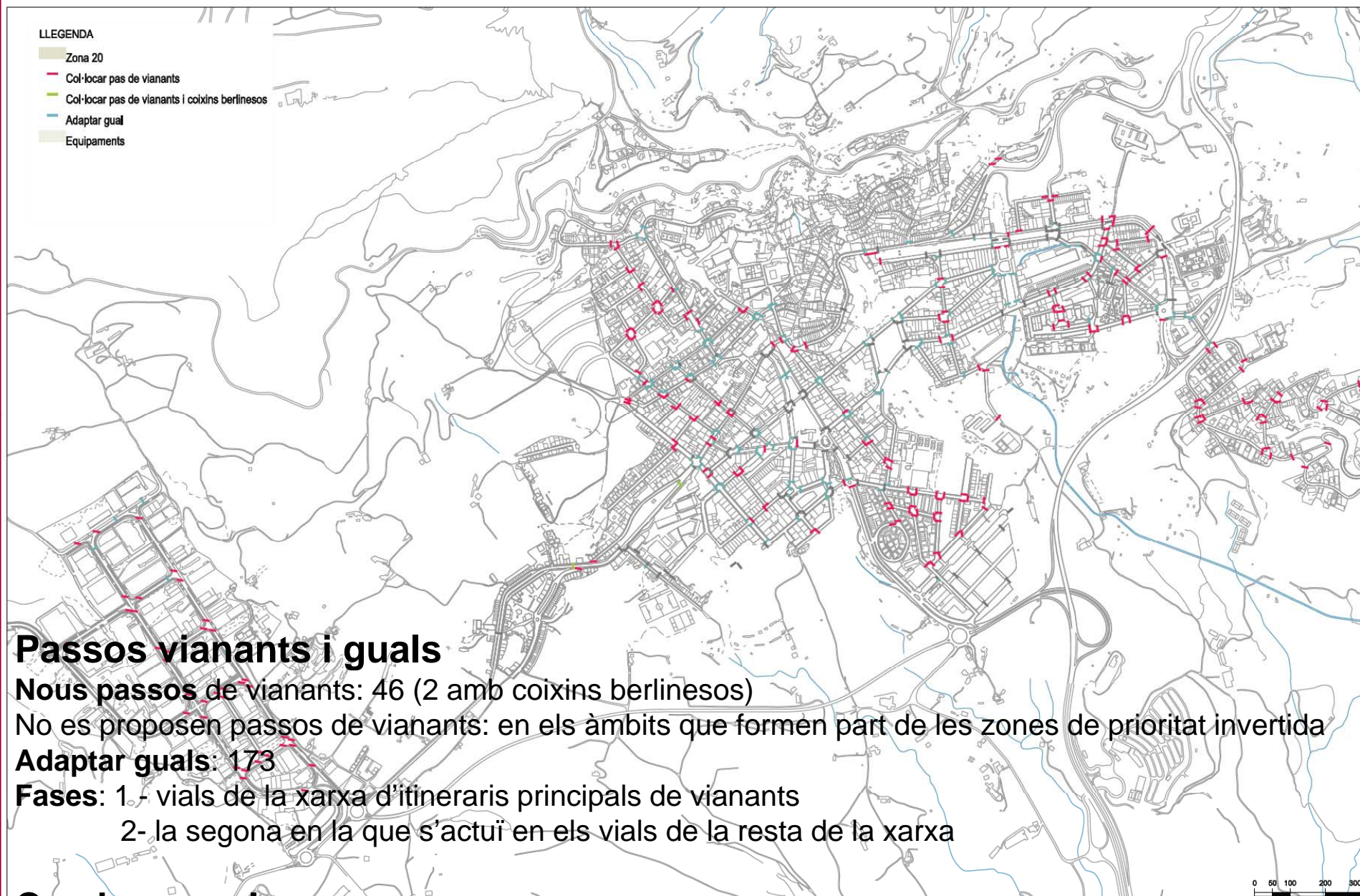
En tot el municipi: establir orelles o aparcaments de motos a les cruïlles

Arreglar voreres

Arreglar les voreres del Polígon Industrial de la Valldan.

0 50 100 200 300 m

5. Propostes – mobilitat a peu



Camins escolars

Per aquelles escoles que actualment no en tenen: Col·legi Públic La Vallan, Col·legi Germanes Carmelites, Col·legi La Salle i Col·legi Germanes Dominiques.



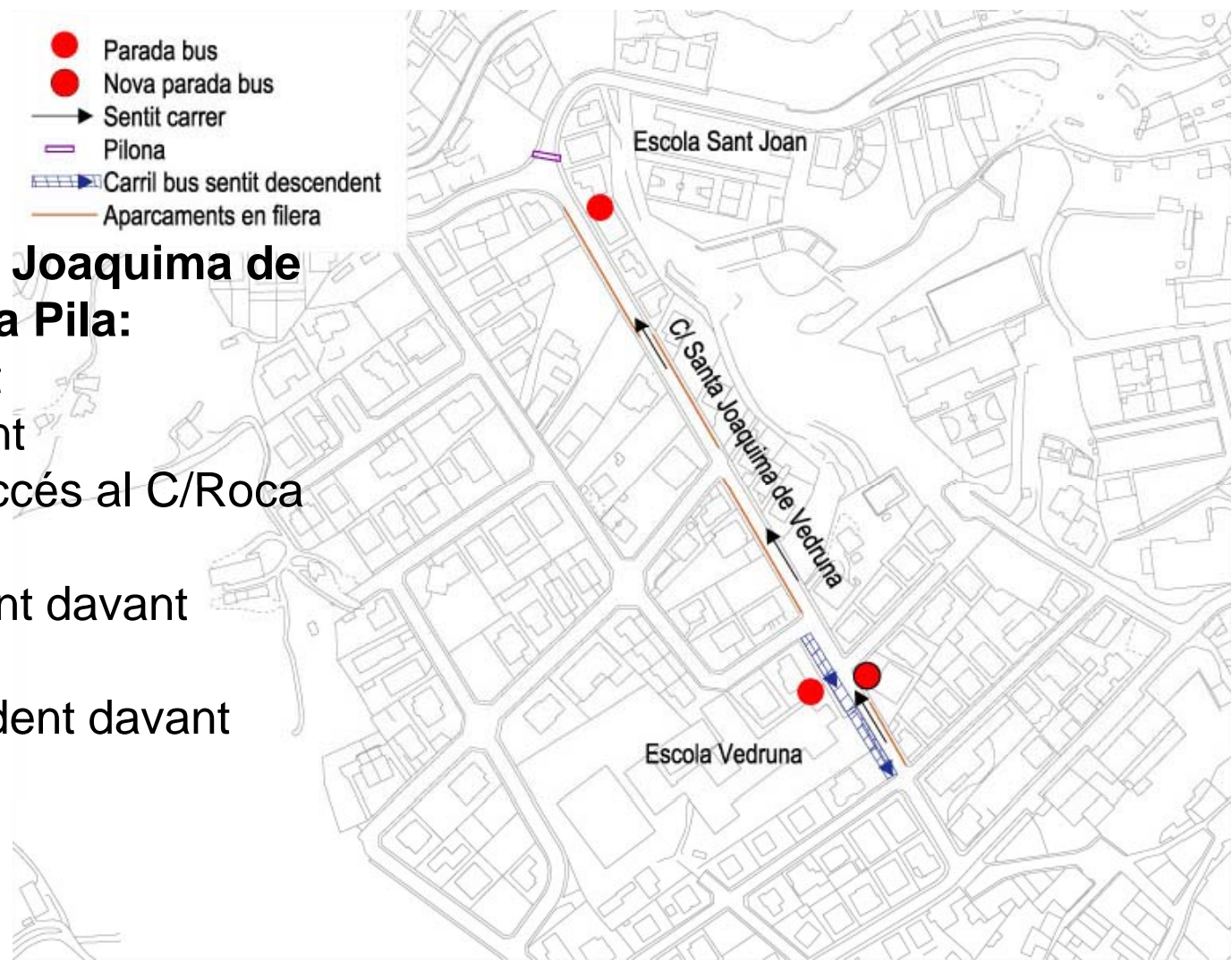
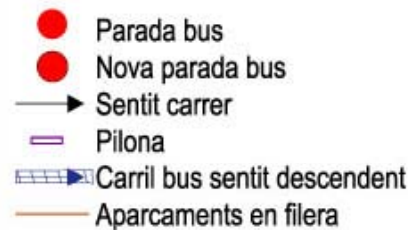
Entorn escolar

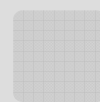
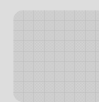
Tot el municipi:

- Itineraris principals de vianants
- Ampliar voreres
- Passos de vianants
- Guals adaptats
- Camins escolars

Intervenció C/Santa Joaquina de Vedruna i Roca de la Pila:

- Regular aparcament
- Sentit únic ascendent
- Pilona per regular accés al C/Roca de la Pila
- Carril bus descendent davant l'Escola Vedruna
- Nova parada ascendent davant l'Escola Vedruna





Vials de convivència amb el vianant i el vehicle privat

Carrils bici

Aparcaments de bicicletes

5. Propostes – mobilitat en bicicleta



LLEGENDA

- Carril bici
- Itinerari principal en carrer de velocitat 30
- Zona velocitat 30: Convivència bicicleta i vehicle
- Zona velocitat 20: Convivència bicicleta i vehicle
- Aparcament
- Equipaments
- Zona 20
- Aparcament
- Equipaments

Aparcaments per a bicicletes

26 punts d'aparcament de bicicletes

On: principals centres generadors i atractors de desplaçaments i a les cruïlles de les vies principals.

Convivència amb el vehicle motoritzat i el vianant

Als vials amb límit de velocitat 30 km/h la bicicleta, la major part del municipi.

Carril bici

Quan: xarxa principal de vehicles i de bicicletes amb límit de velocitat 50 km/h.

On: - Carretera de Sant Fruitós. Doble sentit.

- Carretera de Solsona i C/del Bruc. Doble sentit.

- Vial format pels carrers Pere III, Albéniz, Salvador Espriu i Mestre Pedret. Sentit únic oest-est.

- C-26 entre la Carretera de Sant Fruitós i Avià. Doble sentit.

Fases: 1- Carretera de Sant Fruitós i de la Carretera de Solsona.

2- La resta de carrils bici.

0 50 100 200 300 m



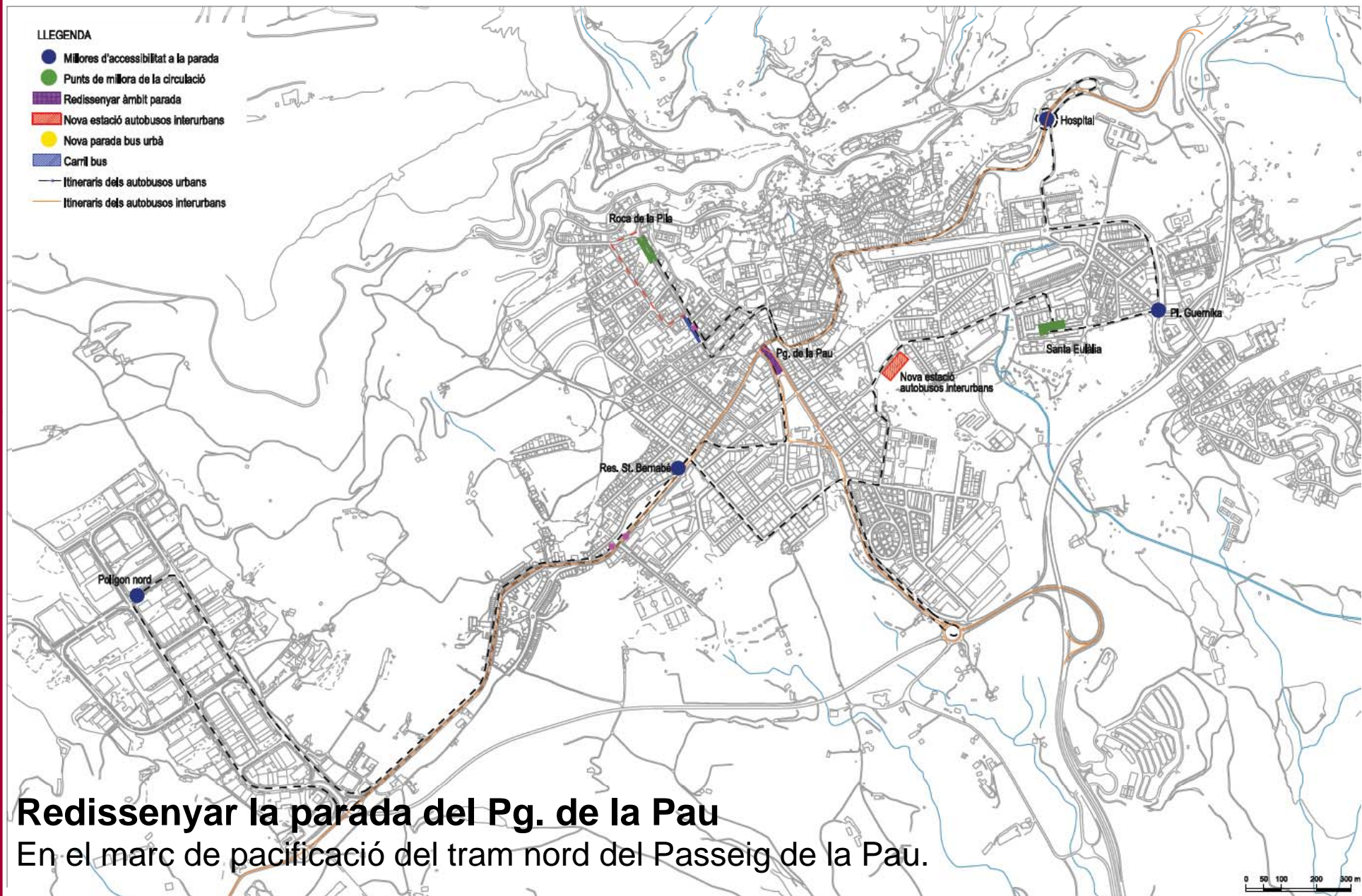
Transport públic interurbà

- Redissenyar la parada del Pg. de la Pau

Transport públic urbà

- Millorar la puntualitat
- Captar més demanda
- Millorar l'infraestructura i accessibilitat de les parades.
- Resoldre els conflictes amb el trànsit
- Noves parades
- Nou servei de bus a la demanda

5. Propostes – mobilitat TP interurbà



Redissenyar la parada del Pg. de la Pau

En el marc de pacificació del tram nord del Passeig de la Pau.

Altres millores fora de l'àmbit del PMU

1. Integració tarifària en l'àmbit de l'ATM
2. Nova estació d'autobusos interurbans a la Rasa dels Molins

5. Propostes – mobilitat TP urbà



Millorar la puntualitat

Establir una freqüència de pas de 50 minuts en tota la franja horària

Revisar amb tota rapidesa

Nova parada bus urbà

Captar més demanda

Adaptar l'horari de l'autobús a les entrades i sortides de les escoles i instituts per tal de captar més demanda.

Augmentar el perfil dels usuaris

Dur a terme mesures per a restringir l'ús del vehicle privat i captar-ne els seus usuaris.

Dur a terme campanyes per a promocionar l'autobús i millorar la informació que es dona d'aquest.

Millorar l'infraestructura i accessibilitat de les parades.

Es proposen una sèrie d'actuacions a realitzar per a cadascuna de les parades.

Resoldre els conflictes amb el trànsit

Resoldre la integració de l'autobús amb el trànsit existent en els següents punts:

Santa Eulàlia i Rotonda de la Roca de la Pila

C/Santa Joaquina de Vedruna

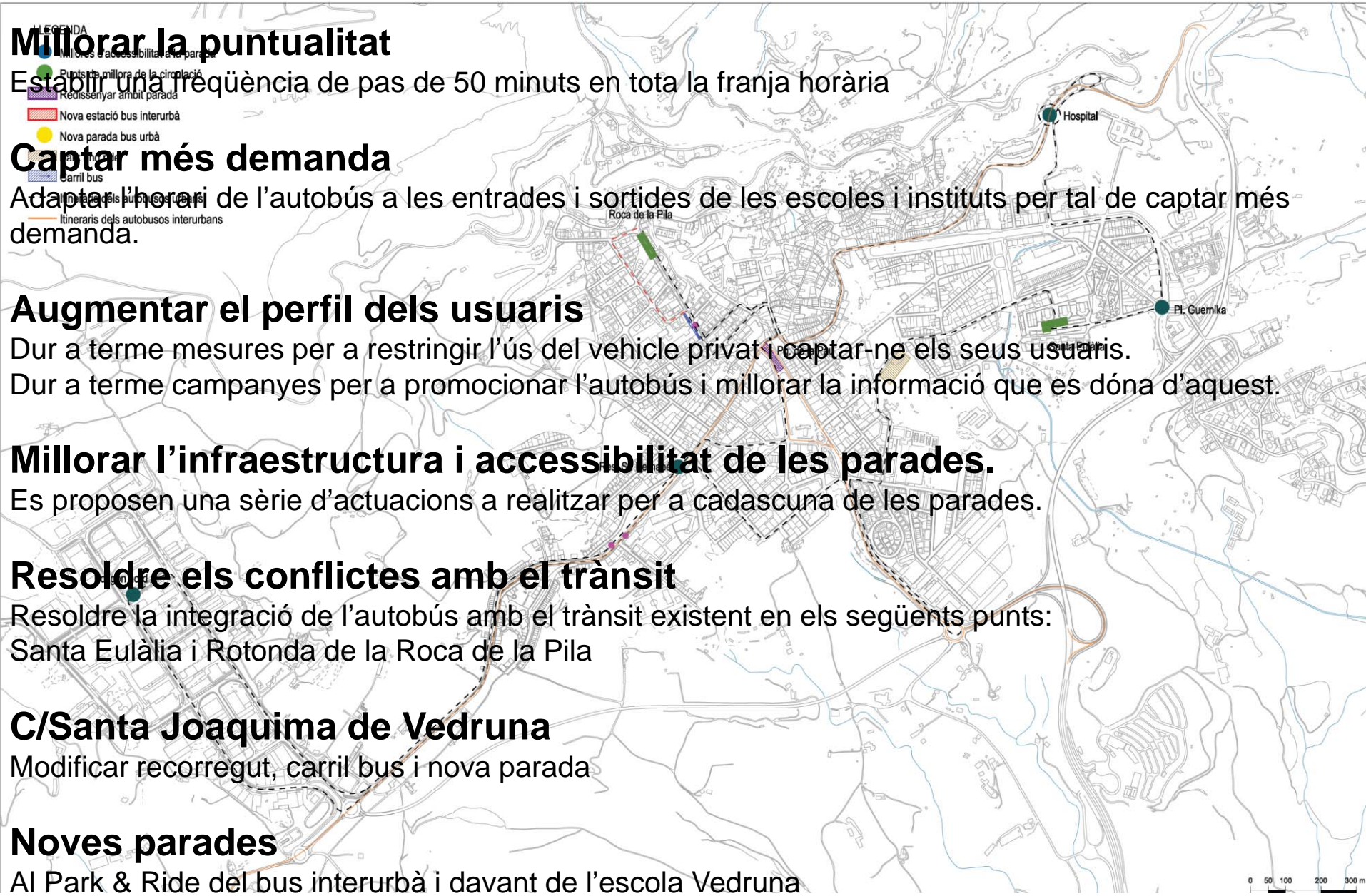
Modificar recorregut, carril bus i nova parada

Noves parades

Al Park & Ride del bus interurbà i davant de l'escola Vedruna

Nou servei de bus a la demanda

Per cobrir la població resident als sectors de la Serra de Casampons, Cal Parraquer i el Parany



5. Propostes – seguretat viària



LLEGENDA

- Nou disseny de la intersecció
- Nou disseny de la intersecció recomanat al Pla de Seguretat viària
- S Semàfor existent
- Ⓢ Semàfor proposat
- ⓧ Eliminar semàfor

Intervenció en cruïlles

Les propostes busquen una millora la senyalització, la visibilitat i el disseny de l'espai vial per tal de millorar-ne la seguretat viària.

- Cruïlla Carretera de Sant Fruitós amb C/Aurora Bertrana
- Passeig de la Indústria entre plaça Viladomat i l'Avinguda del Canal Industrial
- Ronda Moreta i C/Barcelona
- Gran Via i C/Comte Oliba
- Carretera de Ribes i C/Cercs
- Pg. de la Indústria i C/Mestre de Pedre
- Pg. de la Pau i C/Pere III
- C/Roca de la Pila i C/Santa Joaquina Vedruna

0 50 100 200 300 m

5. Propostes – aparcaments



- 6 Placés desapareixen no regulades
- 6 Placés desapareixen zona blava
- 26 Noves places no regulades
- 2 Noves places PMR i CD
- 19 Noves places zona blava
- 10 Àmbits de zona blava previstos per Ajuntament. Placés no regulades reconvertides a zona blava
- 11 Reubicació i senyalització de places existents

Nota:

Les places d'aparcament que es proposen eliminar es preveu que s'eliminin la meitat durant la fase I i la meitat restant durant la fase II.
La resta d'actuacions es proposa que es duguin a terme durant la fase I.



Desapareixen places: nucli antic i tram nord Pg. Pau

Noves places C/D i PMR: al nucli antic

Noves places zona blava previstes per l'Ajuntament: Pg. Pau, Pg. Indústria, C/Terraplè, Gran Via, Pl. Sant Francesc i Pl. Europa

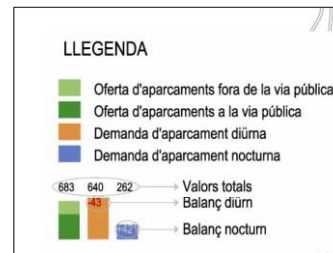
Noves places i reubicació de places existents: Santa Joaquina de Vedruna i Ramon Vinyes i Cluet

5. Propostes – aparcaments



Balanç a 6 anys

Dèficit diürn de 33 places al D1S2 i al D1S4 i de 7 places al D2S1. Es considera poden ser absorbides per les seccions censal l·indants que presenten superàvit.



Balanç a 12 anys

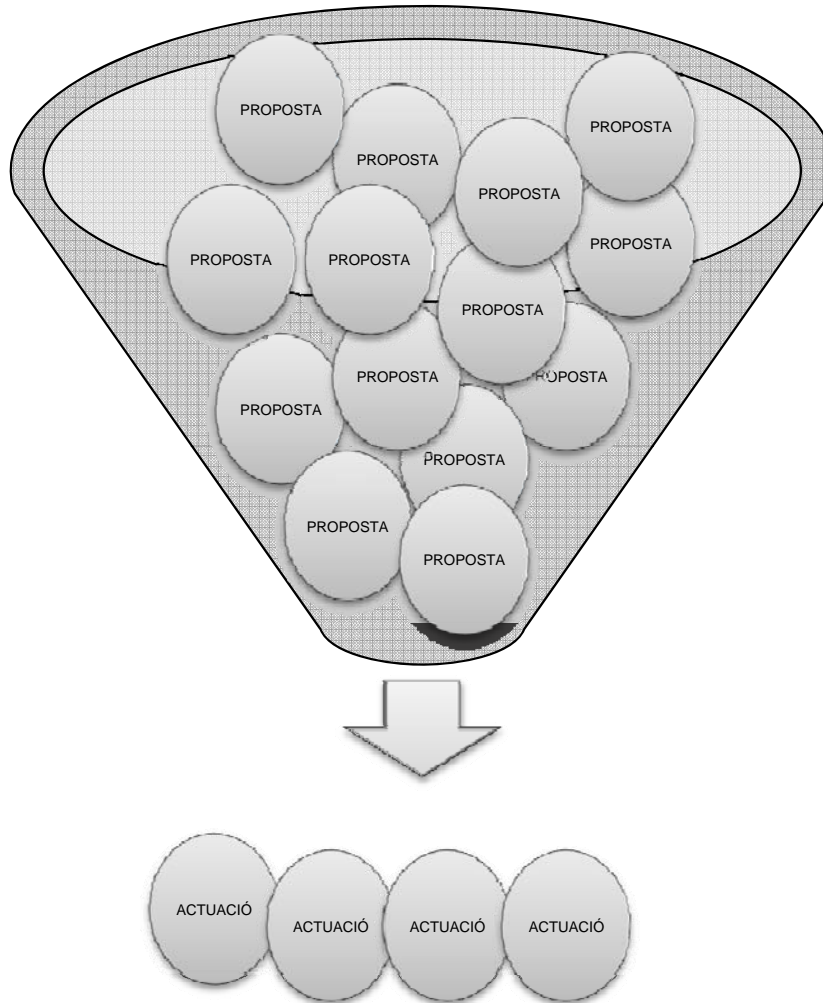
Dèficit diürn de 54 places al D1S2, 69 al D1S4 i 10 places al D2S1.

Dèficit nocturn de 35 places al D1S1.

Es considera que les seccions censal l·indants que presenten superàvit poden absorbir el dèficit.



6. Programa d'actuacions



PROPOSTES

Horitzó temporal: llarg termini

1. Viabilitat econòmica
2. Contribueixen més clarament a millorar la mobilitat
3. Actuen en entorns prioritaris per raons de:
 - Ús intens: itineraris principal
 - Usuaris vulnerables: entorns escolars, pmr, etc.
 - Seguretat viària

PROGRAMA D'ACTUACIONS

Horitzó temporal: 6 anys

Establert per Llei de la Mobilitat

6. Programa d'actuacions



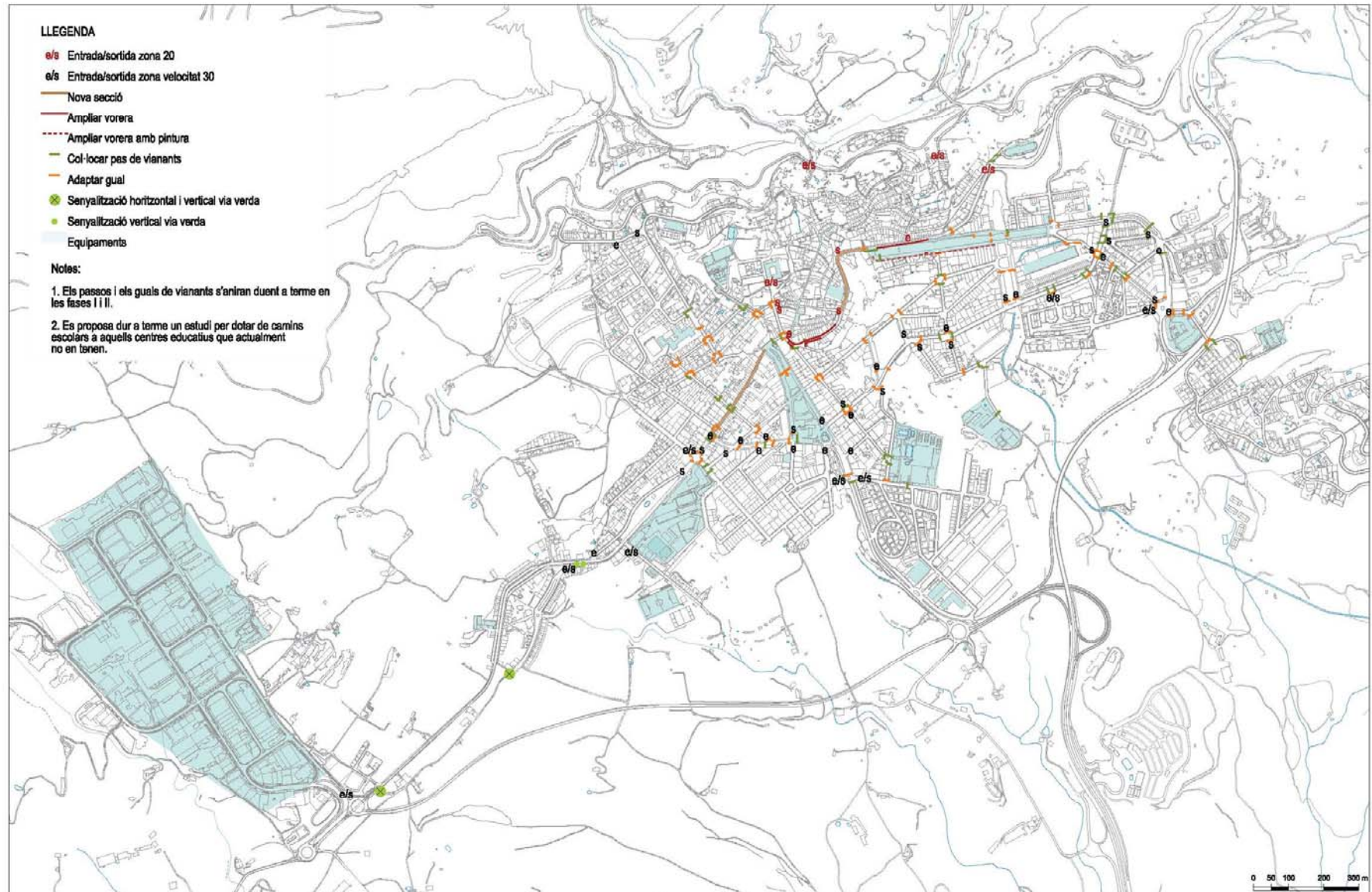
ACTUACIONS	TOTAL FASE 1	TOTAL FASE 2
1. Marcar passos de vianants	9 384 €	1 632 €
2. Adaptar guals de vianants	94 500 €	26 600 €
3. Nova secció Ronda Moreta i C/del Roser	39 200 €	Fase 1
4. Ampliar voreres	56 350 €	60 550 €
5. Senyalitzar entrades i sortides a les zones de velocitat 30 i 20	21 369 €	Fase 1
6. Camins escolars	Fase 2	30 000 €
7. Senyalitzar via verda C/Abeuradors	1 010 €	Fase 1
8. Elements reguladors de la velocitat	1 500 €	Fase 1
9. Aparcaments de bicicletes	2 437 €	2 437 €
10. Senyalització horitzontal convivència vehicle - bicicleta	2 925 €	Fase 1
11. Carril bus a l'àmbit de l'Escola Vedruna	1 175 €	Fase 1
12. Variar horaris i recorregut del bus urbà	2 425 €	Fase 1
13. Millorar promoció de l'autobús	2 250 €	Fase 1
14. Realitzar determinades actuacions proposades per l'Estudi del sistema de transport públic de Berga	8 505 €	8 505 €
15. Rotonda a l'intersecció Pg. Indústria-C/Mestre Pedret	76 950 €	Fase 1
16. Eliminar sentit de circulació	7 150 €	Fase 1
17. Eliminar places d'aparcament	4 200 €	4 200 €
18. Crear noves places d'aparcament al C/Santa Joaquina de Vedruna i al C/Ramon Vinyes i Cluet	3 120 €	Fase 1
19. Conversió a places de PMR i CD	750 €	Fase 1
20. Nou disseny d'intersecció Comte Oliba-Gran Via	3 000 €	Fase 1
21. Instal·lar pilona d'accés al C/Roca de la Pila	8 000 €	Fase 1
22. Campanya d'informació i sensibilització del Pla de Mobilitat Urbana	5 000 €	Fase 1
COST PER FASE	351 200 €	133 924 €
% Sobre el Total	72%	28%

D'entre totes les propostes s'han seleccionat aquelles actuacions que, per motius de prioritat o per motius econòmics, es considera que serà viable dur a terme en el període de 6 anys (període de vigència del present Pla de Mobilitat Urbana).

6. Programa d'actuacions - vianants



Fase 1



Àrea de Territori
i Sostenibilitat



Títol de l'estudi:

PLA DE MOBILITAT URBANA
DE BERGA

Data:

Novembre 2012

Escala:

A3:1/10.000

Títol del plànol:

PROGRAMA D'ACTUACIONS PER A LA XARXA DE VIANANTS

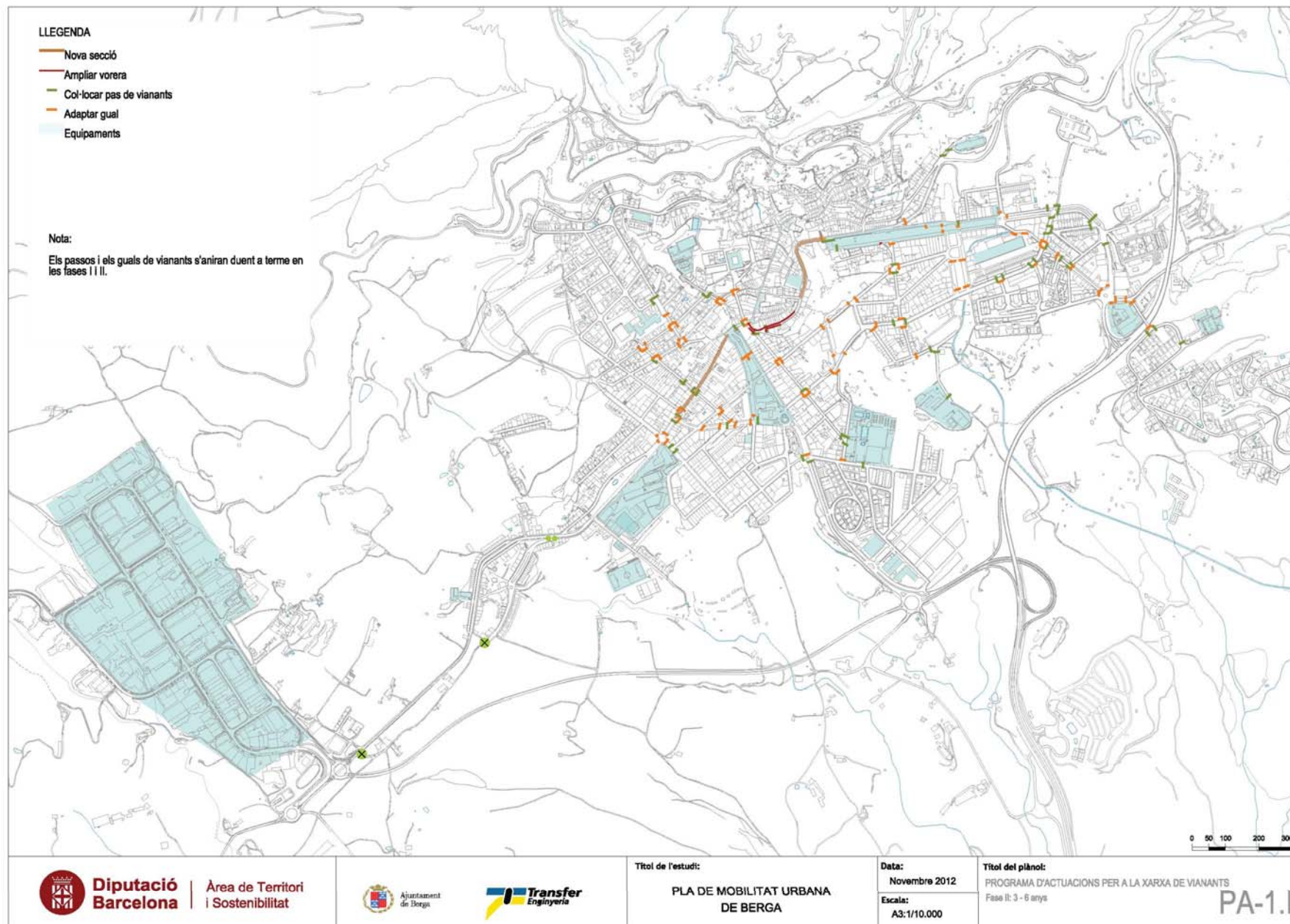
Fase I: 0-3 anys

PA-1.1

6. Programa d'actuacions - vianants



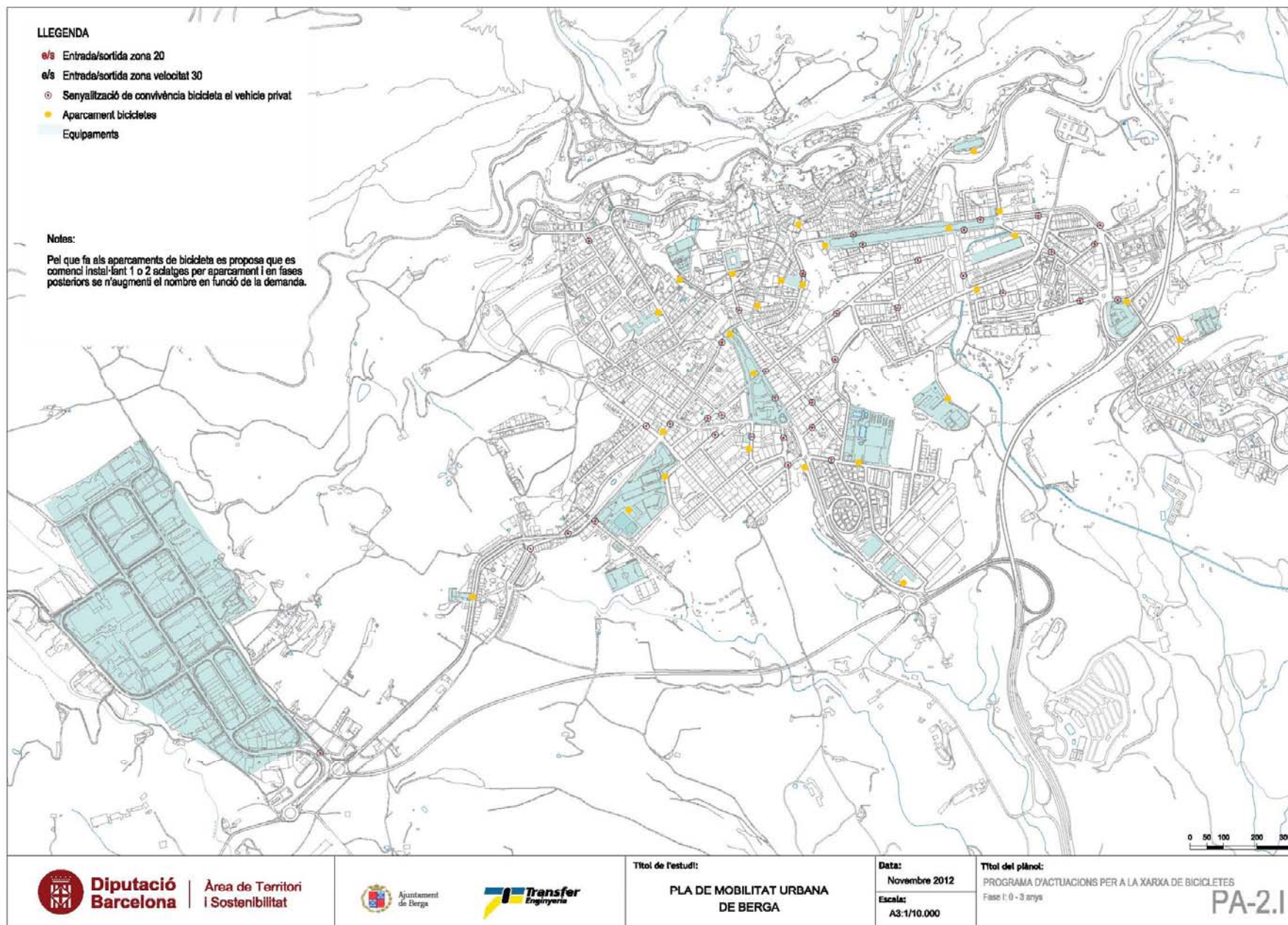
Fase 2



6. Programa d'actuacions - bicicleta



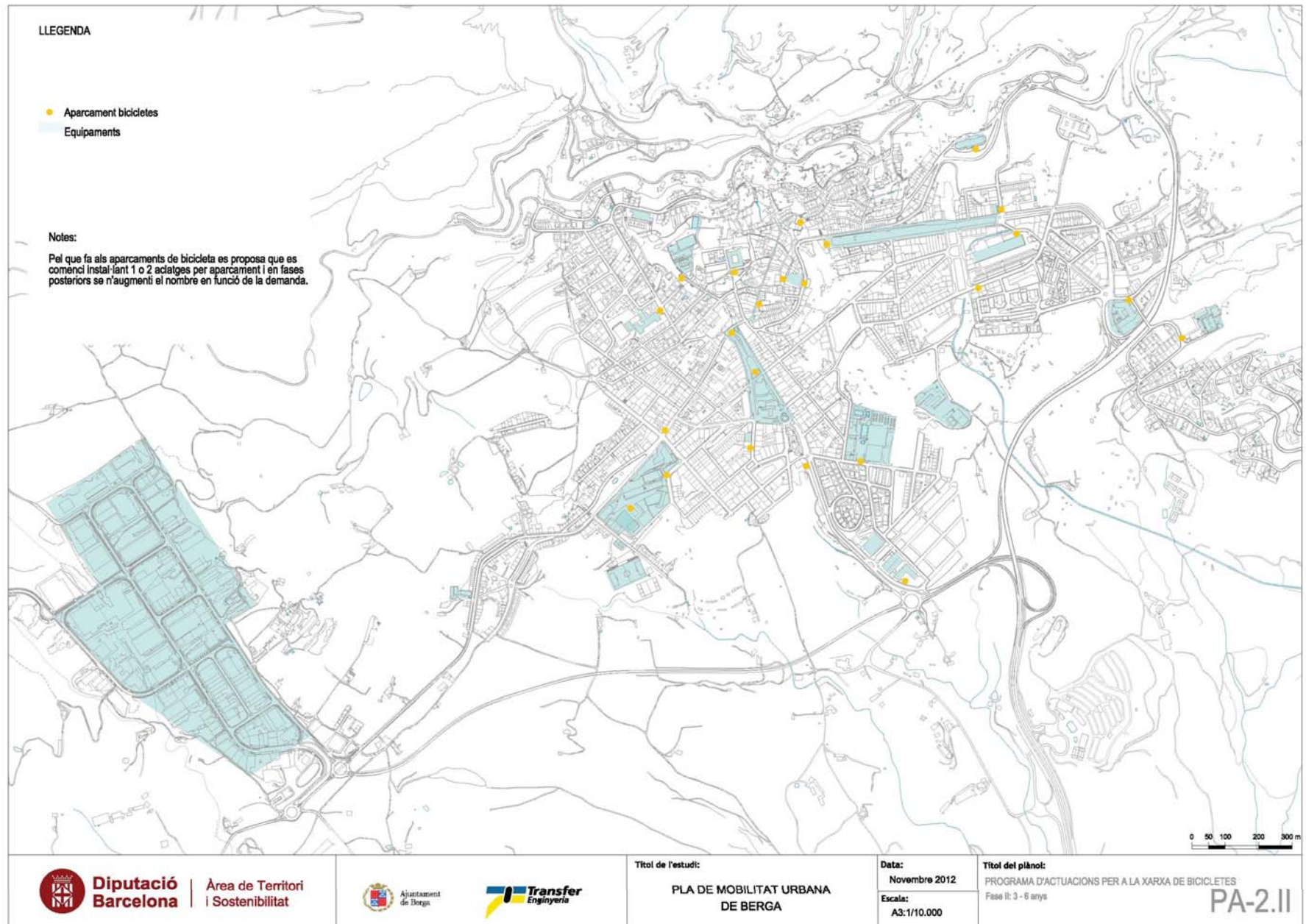
Fase 1



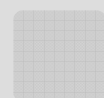
6. Programa d'actuacions - bicicleta



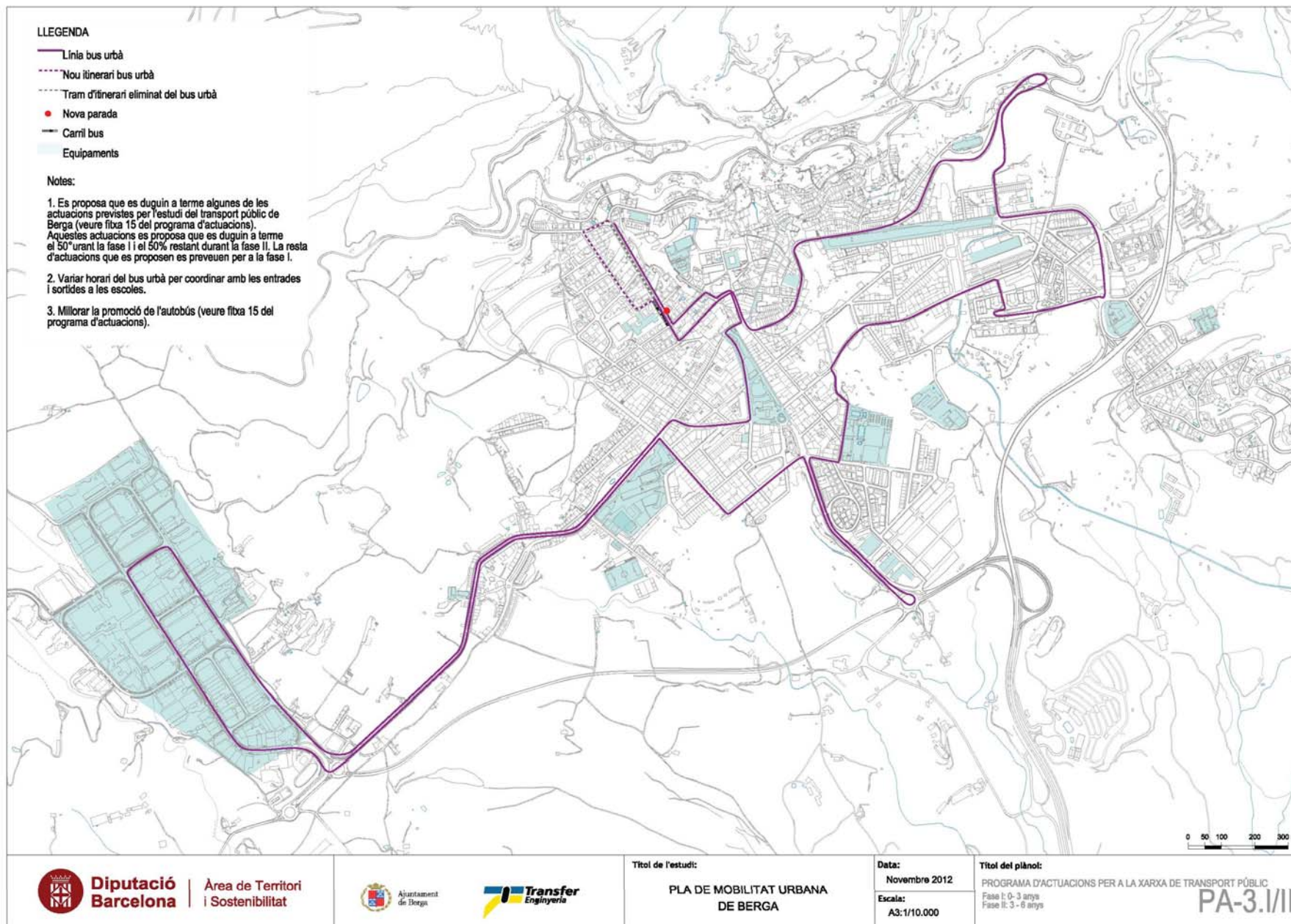
Fase 2



6. Programa d'actuacions – transport públic



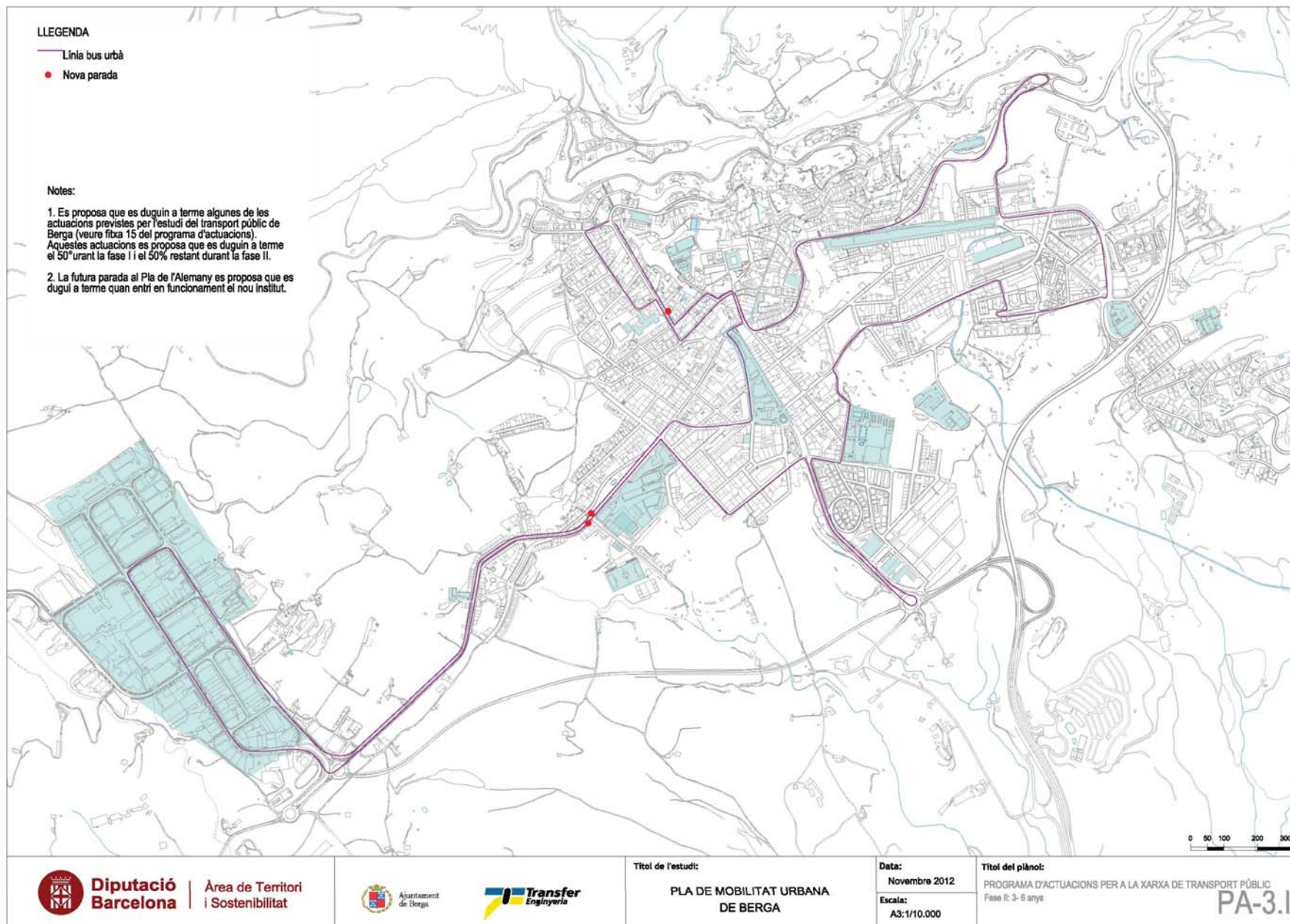
Fase 1



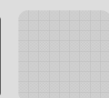
6. Programa d'actuacions – transport públic



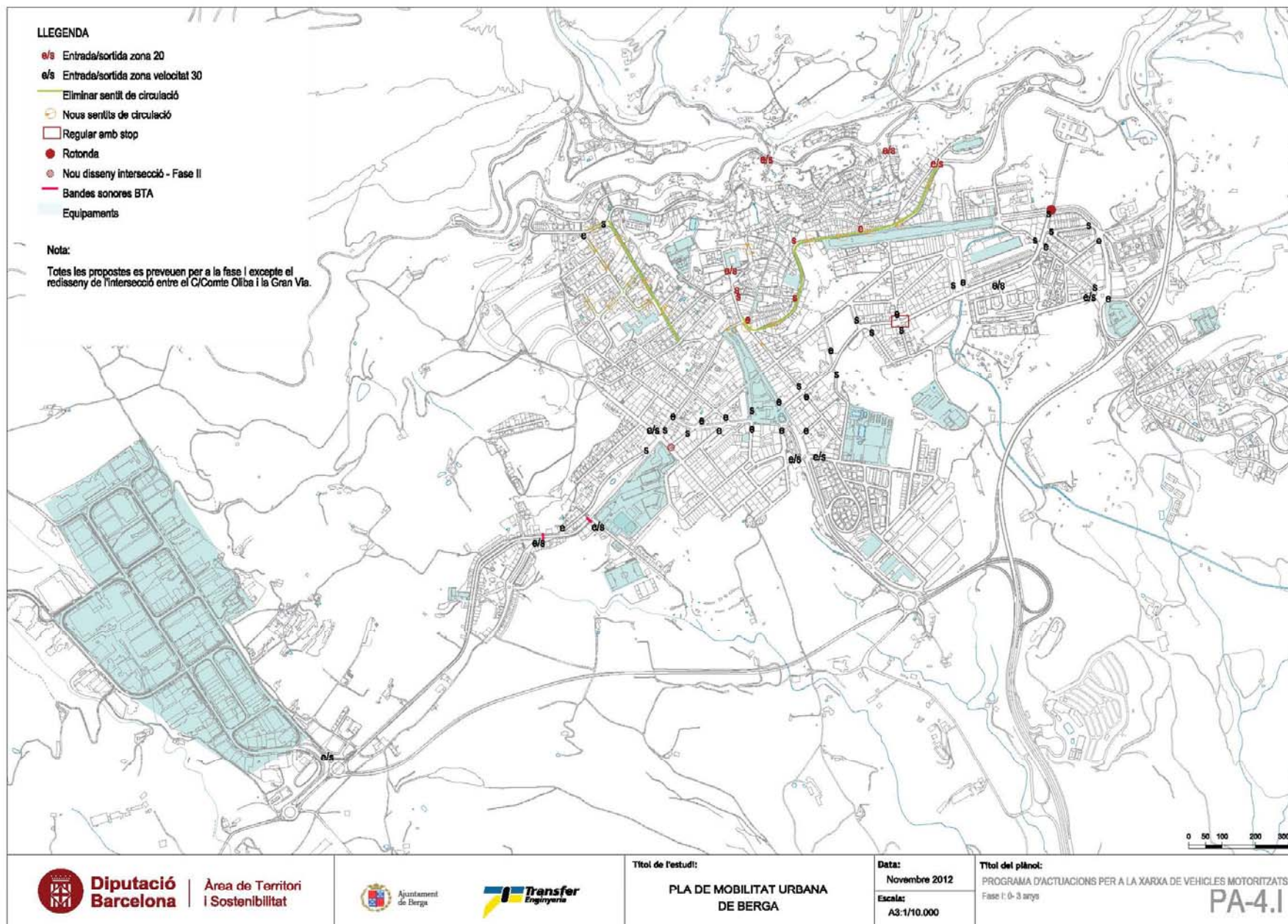
Fase 2



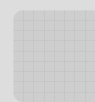
6. Programa d'actuacions – vehicle privat



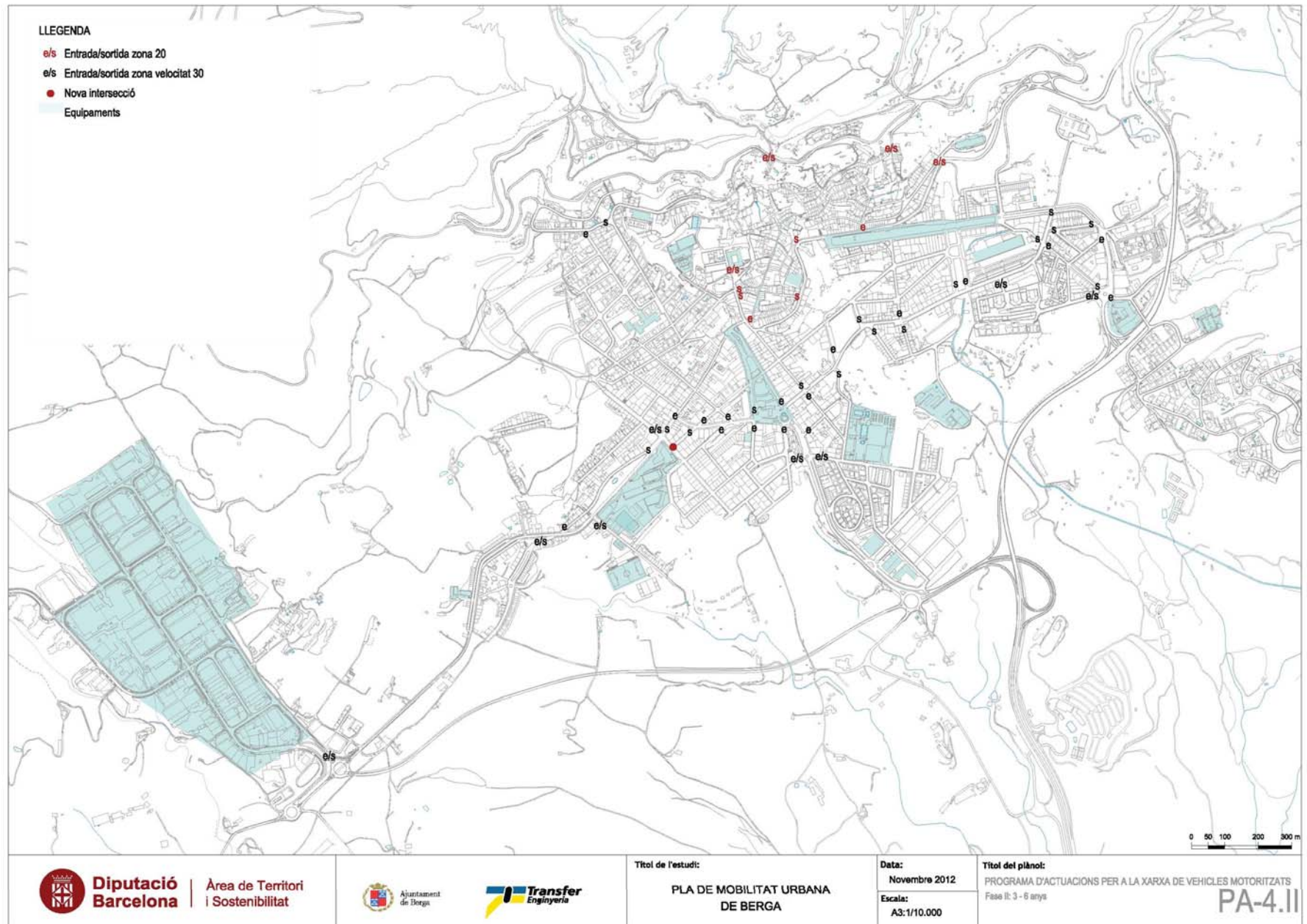
Fase 1



6. Programa d'actuacions – vehicle privat



Fase 2



6. Programa d'actuacions - aparcaments



Fase 1 i 2

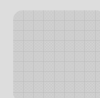
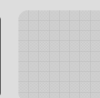
- 6 Placets desapareixen no regulades
- 6 Placets desapareixen zona blava
- 20 Noves placets no regulades
- 20 Noves placets PMR i CD
- 10 Noves placets zona blava
- 10 Àmbits de zona blava previstos per Ajuntament. Placets no regulades reconvertides a zona blava
- 10 Reubicació i senyalització de placets existents

Nota:

Les placets d'aparcament que es proposen eliminar es preveu que s'eliminin la meitat durant la fase I i la meitat restant durant la fase II.
La resta d'actuacions es proposa que es duguin a terme durant la fase I.



7. Indicadors de seguiment



Nom indicador	Valor Actual	Valor Tendencial (6 anys)	Valor Objectiu (6 anys)	Valor Tendencial (12 anys)	Valor Objectiu (12 anys)
1. Global					
1.1. Repartiment modal intern (D)					
1.1.1. A peu	58.5%	58.5%	61.0%	58.5%	62.0%
1.1.2. En bicicleta	0.0%	0.0%	0.5%	0.0%	1.0%
1.1.3. En transport públic	0.5%	0.5%	1.0%	0.5%	2.0%
1.1.4. En vehicle privat motoritzat	41.0%	41.0%	37.5%	41.0%	35.0%
1.2. Repartiment modal intern – extern (mobilitat generada) (D)					
1.2.1. A peu	7.10%	7.10%	7.10%	7.10%	7.10%
1.2.2. En bicicleta	0.80%	0.80%	1.50%	0.80%	2.00%
1.2.3. En transport públic	1.90%	1.90%	3.00%	1.90%	5.00%
1.2.4. En vehicle privat motoritzat	90.30%	90.30%	88.40%	90.30%	85.90%
1.3. Repartiment modal extern – intern (mobilitat atreta) (D)					
1.3.1. A peu	7.10%	7.10%	7.10%	7.10%	7.10%
1.3.2. En bicicleta	0.80%	0.80%	1.50%	0.80%	2.00%
1.3.3. En transport públic	1.90%	1.90%	3.00%	1.90%	5.00%
1.3.4. En vehicle privat motoritzat	90.30%	90.30%	88.40%	90.30%	85.90%
1.4. Autocontenció (D)	83.23%	83.23%	82.00%	83.23%	81.00%
2. Vianants					
2.1. Prioritat per a vianants	7%	7%	84%	7%	84%
2.2. Dèficit per a vianants	33%	33%	29%	33%	27%
2.3. Passos vianants senyalitzats	79%	79%	100%	79%	100%
2.4. Passos vianants adaptats	40%	40%	100%	40%	100%
3. Bicicletes					
3.1. Xarxa per a bicicletes (D)	0.22	0.21	2.36	0.21	2.28
3.2. Xarxa ciclable	0.22	0.21	2.28	0.21	2.20
3.3. Aparcaments per a bicicletes	0	0	3.66	0.00	7.08
4. Transport Públic					
4.1. Adaptació PMR autobusos (D)	100%	100%	100%	100%	100%
4.2. Adaptació a PMR estacions TP (D)	50%	50%	75%	52%	100%
4.3. Velocitat comercial transport públic urbà (D)	18 km/h	18 km/h	18 km/h	18 km/h	18 km/h
4.6. Cobertura territorial del transport públic - Bus urbà	91%	87%	87%	87%	87%
4.7. Cobertura territorial del transport públic - Bus interurbà	30%	30%	30%	30%	30%
4.8. Productivitat transport públic urbà	0.88	0.88	1.84	0.88	4.11
4.9. Freqüència mitjana de pas	49 min	49 min	49 min	49 min	49 min
4.10. Parades amb marquesina	4%	4%	8%	4%	8%
4.11. Parades amb plataforma d'accés	0%	0%	0%	0%	0%
4.12. Dèficit servei bus urbà	87%	87%	73%	87%	41%
5. Vehicle Privat Motoritzat					
5.1. Turismes per habitant (D)	47%	48%	48%	48%	46%
5.2. Motos per habitant	9%	9%	9%	9%	8%
5.3. Saturació xarxa viària	0%	0%	0%	2%	3%
5.4. Xarxa primària o bàsica	23%	20%	11%	20%	11%
5.5. Zones 30	7%	6%	73%	6%	73%
6. Aparcament					
6.1. Aparcament regulat en via pública	2.4%	2.4%	2.5%	2.4%	2.5%
6.2. Cobertura aparcament en via pública	77.0%	73.7%	70.3%	71.4%	68.1%
6.3. Cobertura aparcament fora de via pública	51.1%	51.8%	51.8%	52.3%	52.3%
7. Distribució Mercaderies					
7.1. Espai viari distribució urb. mercaderies (D)	0.31%	0.30%	0.31%	0.29%	0.30%
7.2. Zones càrrega/descàrrega (D)	0.87%	0.87%	0.93%	0.87%	0.93%
8. Seguretat Viària					
8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (D)	0.01%	0.01%	0.00%	0.01%	0.00%
8.2. Accidents amb víctimes	0.20%	0.20%	0.14%	0.19%	0.14%
8.3. Víctimes vianants	51%	51%	48%	51%	48%