



APORTACIONS DE L'AUP AL PLA DE MOBILITAT (Desembre 2017)

En base als documents presentats per part del Servei de Mobilitat de l'Ajuntament, l'AUP fem arribar els nostres comentaris en relació a la prioritització de mesures per assolir una mobilitat més sostenible, saludable i de qualitat. Entenem que aquests haurien de ser els tres eixos que haurien de regir la mobilitat a la nostra ciutat en els pròxims anys.

Primer de tot, indicar que creiem que moltes de les estratègies van interrelacionades, òbviament, i que per tant a vegades ens ha costat establir prioritats seguint la metodologia proposada. En tot cas, com a eixos principals creiem que el que cal prioritzar és la mobilitat a peu (sobretot) i en bicicleta i un bon sistema de transport públic. **També, al final del document, hem afegit totes les propostes que l'AUP té al pla de treball (per altres grups programa electoral) en matèria de mobilitat per a la ciutat, algunes força ambicioses però que creiem que són necessàries per a poder realment assolir els objectius generals que més amunt hem esmentat.**

Finalment, voldríem preguntar si la ciutadania tindrà un retorn de les propostes abans de l'aprovació final del pla.

MESURES PER MILLORAR LA MOBILITAT A PEU

- Trobem totes les accions altament prioritàries, ja que es tracte de fomentar la mobilitat a peu, amb un parell d'excepcions, que expliquem a la secció de comentaris.



Comentaris:

1. Als mapes de comptatge hem observat que hi ha zones on no s'han fet comptatges, per exemple al pont de la via del tren, utilitzat per molta gent i en estat deplorable. Creiem que cal tenir un bon diagnòstic i prendre mesures de millora (també altres ponts).
2. Trobem especialment interessant la proposta P7 (mapa desplaçaments a peu), que creiem que hauria d'anar acompanyat d'un pla per a senyalitzar els recorreguts, tipus la imatge adjunta.
3. Considerem l'acció P6 de baixa prioritat perquè normalment els veïns de les urbanitzacions necessiten fer desplaçaments llargs que requereixen cotxe. Per tant, difícilment es desplaçaran a peu, tot i que evidentment a llarg termini caldria tenir present

aquesta mesura. Sí que la veiem factible i prioritària a urbanitzacions més properes al nucli urbà com Can Serrafossà, Els Avets o Can Ximelis.

4. L'acció P8 creiem que en general s'hauria de classificar com de prioritats moderada, doncs executant la resta d'accions d'alguna manera ja es promou el fet de caminar. Tot i així, per situacions específiques sí que trobem prioritari fer accions en aquest sentit, sobretot pels desplaçaments d'escolars a la ciutat, per diverses qüestions: educatives, de salut, ambientals, de mobilitat i de benestar dels veïns (al voltant de les escoles es generen problemes importants a les hores d'entrada i sortida). En aquest sentit recordem que aquest 2017 es va aprovar la moció per demanar la implementació del programa de Bus a Peu (http://www.auprubi.cat/wp-content/uploads/2017/08/2017_07_22_bus_peu.pdf). Sembla que internament es va entendre que era una proposta que havia d'executar el Servei d'Educació però al nostre entendre ho hauria de fer el Servei de Mobilitat i ho hauria de fer dins del curs 2017-2018, és a dir, l'actual (com a mínim començar a coordinar-se amb les escoles pel curs 2018-2019).

5. La creació de passos de vianants creiem que correspon a manteniment bàsic i que no hauria de ser, per tant, una acció excepcional si no de manteniment anual essencial.

6. En algunes zones considerades exclusives per a vianants hi ha pintats passos de zebra. No tenen sentit i cal eliminar-los. De fet, cal tenir especial cura perquè els elements a la via pública siguin coherents amb els usos que cada zona té.

7. A la proposta P10 nosaltres també afegiríem la Riera com a àmbit on cal actuar per a millorar la permeabilitat i fomentar la mobilitat a peu.

8. Proposem també valorar la possibilitat de fer un estudi sobre la instal·lació d'escales mecàniques en alguns punts amb desnivells que actualment se salven amb escales fixes (per exemple, carrer Topazi amb carrer de l'Or a Can Fatjó o bé al carrer Orso a la zona del CAP Mútua). És una possibilitat que ja s'ha implementat en alguns barris de Barcelona (Carmel, Montjuic, Vallcarca, etc.) i de l'AMB (Singerlin de Santa Coloma, més info: <http://xarxamobal.diba.cat/xqmsv/documents/practiques/60/60.pdf>). És una mesura, relativament barata que facilita la mobilitat a peu, l'experiència en d'altres municipis mostra que és factible.

MESURES PER MILLORAR LA MOBILITAT EN BICICLETA

- Accions que considerem altament prioritàries: la B2, la B3 i la B5.
- Accions que considerem moderada: l'acció B4.
- Accions que considerem de baixa prioritats: la B6.
- La proposta B1 no acabem de tenir-ho clar, doncs no sabem si tenir un Pla Director és essencial per a desenvolupar la resta de polítiques. En cas de que sí, llavors evidentment hauria de ser una prioritats alta.

Comentaris:

1. Proposta B3: és important fer aparcaments segurs. Una manera seria aprofitar aparcaments existents (e.g. Mercat) on es reservin unes places per a bicicletes i que el preu sigui baix per tal de fomentar-ne l'ús. També es podrien aprofitar solars buits i en llocs estratègics (e.g. el que hi ha darrera del Bodum a la Plaça Pearson) per a posar aparcaments vigilats a través de plans d'ocupació.
2. Proposta B4: prioritzaríem aquelles urbanitzacions més properes al nucli urbà (com ja hem comentat a la secció de mobilitat a peu).
3. Considerem interessant realitzar un registre de bicicletes perquè en cas de que a algú li robin la bicicleta, aquesta es pugui identificar més fàcilment.
4. Considerem important fomentar zones pacificades (20 o 30) en general però sobretot en aquelles zones on fer un carril bici segregat és impossible.
5. Recordem que l'any 2013 Alternativa Ciutadana de Rubí – que ara s'integra a l'AUP - i ICV vam presentar una proposta de xarxa de carrils bici, que també considerava la qüestió dels aparcaments, etc. L'hem fet arribar a l'equip de govern (anterior i actual) diverses vegades però mai hem rebut resposta. Adjuntem l'enllaç i esperem que sigui útil: http://www.acr.cat/wp-content/uploads/downloads/2013/01/Proposta-carrils-bici-urbans-a-Rub%C3%AD_2012.pdf.

MESURES PER MILLORAR LA MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC

- Accions que considerem altament prioritàries: TP2, TP3, TP5, TP6, TP7 i la TP12.
- Accions que considerem moderada: l'acció TP4.
- Accions que considerem de baixa prioritat: cap.
- En dubte: TP8; altres: TP10.

Comentaris:

1. La proposta TP1 ja s'ha executat, en part, amb la modificació de l'illa. En tot cas, si es creu que cal fer canvis substancials, creiem que la modificació de les rutes és un treball tècnic on s'han de valorar les necessitats reals, els avantatges i inconvenients de tals modificacions i la viabilitat. Sí que caldria assegurar que per exemple tots els equipaments (Biblioteca, poliesportius, escoles, etc) estiguin coberts per un bon servei de transport públic, que no només implica una qüestió de ruta si no també d'horaris (lligat a la proposta TP2), etc.
2. La proposta TP3: a banda de la intermodalitat bus-FGC, nosaltres també apostem per la intermodalitat FGC-Renfe a l'estació d'Hospital General. Aquesta proposta potser no entra al Pla de Mobilitat però sí que la posem a sobre la taula per parlar amb els organismes competents.
3. La proposta TP5 hauria d'anar lligada a una millora de la freqüència de pas de RENFE i de diversificació de destinacions (cap a Barcelona, etc) – lligat a la proposta TP12 (on també proposem millores dels busos B7 i B8).

4. La proposta TP8 no tenim clares les necessitats o demandes reals. Si hi ha necessitat, doncs llavors sí, caldria prioritzar-ho.

5. Les propostes TP9 i TP11 haurien de ser quelcom bàsic del servei. La informació sempre hauria de ser excel·lent, sense necessitat de que estigui en aquest llistat.

6. Cal assegurar que les escoles tenen transport públic i que els horaris d'aquest transport coincideixen amb les hores d'entrada i sortida de l'escola, sobretot a les escoles més allunyades del nucli urbà (Rivo Rubeo, Joan Maragall, etc).

7. Sobre la proposta TP10, no és que haguem d'establir prioritats, és que el contracte està en pròrroga i per tant cal urgentment revisar-lo i treure'l a licitació. En aquest sentit una de les propostes que fem per millorar el servei és incloure clàusules amb incentius per captar nous usuaris (per exemple, si s'augmenta un XX% el nombre d'usuaris hi ha incentius econòmics).

MESURES PER MILLORAR LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

- Accions que considerem altament prioritàries: V2 (ho hem comentat més amunt) i V7.
- No acabem d'entendre: la resta.

Comentaris:

1. No acabem d'entendre algunes de les propostes o quins avantatges suposen. Per exemple, V1 (implantar una nova estructura de circulació): a quina es refereix? Per a fer què o amb quin objectiu?. El mateix per a les propostes V3, V4, V5, V6. En tot cas, entenem que cal tornar al punt inicial, prioritzar mobilitat a peu, bicicleta i transport públic i a partir de les accions que se'n derivin entenem que tindria una afectació a la mobilitat en vehicle privat motoritzat.

2. Sobre la proposta V7: en general cal fer controls periòdics per part de la policia i multar, no només per velocitat, si no també per excés de soroll.

MESURES EN L'APARCAMENT

- Accions que considerem altament prioritàries: AP2 (AP3 en funció de les necessitats reals), AP5 (l'AP6 es contradiu amb l'AP5), AP7 i AP8.
- Accions que considerem de baixa prioritats: AP4, AP9.
- Si hi ha necessitats, doncs cal cobrir-les: AP10.
- No acabem d'entendre: AP1 (objectius? motivació?).

Comentaris:

1. Cal revisar els aparcaments "espontanis" que hi ha actualment a la ciutat, doncs molts d'ells estan en zones classificades com a espais verds. Per tant, no s'estan complint les normes urbanístiques del PGOU. Per exemple, i com a prioritats, cal trobar una alternativa pel gran aparcament que hi ha actualment a l'Escardívol, zona classificada com a verda i de fet l'única possibilitat de pulmó verd al centre de la nostra ciutat (en aquest cas proposem com alternativa el descampat prop de l'Arborètum del

castell, que funcionaria com a aparcament dissuasius, sobretot per a gent de les urbanitzacions).

2. No hem vist cap proposta per establir un aparcament (amb serveis, etc) per a vehicles pesants, una necessitat important a la nostra ciutat.

3. Cal revisar l'ús i servei dels aparcaments regulats. Per exemple, al Mercat hi ha una planta sencera buida; cal prendre les mesures perquè se'n faci ús per així alliberar espai públic. També cal millorar la gestió d'aquests aparcaments; segueix havent-hi queixes malgrat les teòriques millores que es van fer a l'aparcament de l'11 de Setembre.

ALTRES MESURES

- Accions que considerem altament prioritàries: AM4 (ho hem comentat més amunt, de fet), AM7.
- Accions que considerem de prioritats moderada: AM2 (hem fet aquesta mateixa proposta més amunt)
- Accions que considerem de baixa prioritats: AM1, AM3.
- Ja s'està fent: AM6 (però ens sembla bé fer accions).
- No acabem d'entendre: AM5 (això depèn de l'Ajuntament?).

Comentaris:

1. AM1 l'hem posat de baixa prioritats perquè creiem que en tot cas quan es fan accions específiques (e.g. ampliació illa) cal acompanyar-les d'un bon pla de comunicació, etc. Però no fer campanyes aïllades per a fomentar la mobilitat sostenible.

2. AM3: no creiem que sigui prioritats, doncs a escala regional ja s'estan fent polítiques (zones de baixa emissió) i a més en tot cas les estratègies no s'haurien d'enfocar en vehicles motoritzats si no a la promoció de mobilitat a peu, bici i transport públic. En tercer lloc, l'adquisició d'aquests vehicles actualment no està a l'abast de tothom, i més tenint en compte les característiques socioeconòmiques de Rubí.

3. AM7: precisament l'AUP vam demanar la creació d'una Taula de Mobilitat (i Espai Urbà) per a tractar qüestions d'aquests dos àmbits. En origen la proposta anava encaminada a involucrar diversos actors de la societat civil, l'àmbit educatiu, etc, però l'equip de govern només va estar disposat a fer una Taula de caire polític on només hi participen els grups municipals. A més, la Taula no té la funció de debat si no més de trasllat d'informació, per tant, és, en realitat, poc útil per a fer i debatre propostes innovadores. En tot cas, sí, considerem que és una eina útil i cal que dur a terme, però involucrant diversos actors, com vam proposar nosaltres inicialment, i que tingui capacitat de proposar i incidir en polítiques de mobilitat.

ANNEX: PROPOSTES DE L'AUP EN MATÈRIA DE MOBILITAT

- **Creem la Taula de la Mobilitat amb la participació activa de tots els agents implicats** (ciutadania, entitats, comerciants, persones usuàries del transport públic, etc.), amb la finalitat d'analitzar conjuntament les mancances de mobilitat de Rubí i consensuar les solucions de millora. Les decisions que es prenguin en el marc d'aquesta Taula de Mobilitat han de ser políticament vinculants, com en tot procés de participació ciutadana que es vulgui impulsar des de l'Ajuntament.
- **Completem el Pla de Mobilitat amb la participació activa de la ciutadania i impulsem la seva execució a curt i mig termini.**
- **Ampliem de forma substancial la illa de vianants del centre de la ciutat**, amb la integració de nous carrers adjacents, **i connectem-la amb barris propers** com la Zona Nord, Can Fatjó, el 25 de Setembre o les Torres.
- **Creem carrers exclusius de vianants als barris de la ciutat**, pensats com a eixos cívics i dinamitzadors del comerç de proximitat. Des de l'AUP pensem que la xarxa de carrers per a vianants no s'ha de limitar només al centre de la ciutat, com s'ha fet fins al moment. Aquesta és una mancança que cal superar, atès que la gent dels barris també té tot el dret a disposar de carrers tancats a la circulació de vehicles, i que siguin veritables referents de la seva zona a nivell cívic i comercial. *Cal analitzar a fons les possibilitats existents i consensuar-les amb les persones, les entitats i els establiments dels barris en qüestió, però d'entrada plantejem que s'enceti, per exemple, el debat i la reflexió sobre les següents intervencions: **Conversió en carrer exclusiu per a vianants del carrer de Nostra Senyora de Lourdes, al barri de Ca n'Oriol (més informació al pla de treball complet).***
- **Pacificuem la totalitat de la trama urbana de Rubí amb la creació d'una gran zona 20 i 30 segons els carrers.** Es tracta de limitar la velocitat dels vehicles a 20 o 30 km/h com a màxim per qualsevol dels carrers interns de la trama urbana de Rubí, amb la finalitat de pacificar el trànsit motoritzat i incrementar la seguretat dels vianants. Per exemple, la limitació de 30 km/h es podria aplicar a carrers que serveixen per canalitzar un trànsit de pas entre barris o també d'entrada i sortida de la ciutat, com per exemple la carretera de Sant Cugat-carrer Cervantes, la carretera de Terrassa, la carretera de Sabadell, el carrer Maximí Fornés, el carrer Espoz i Mina, el carrer Madrid, l'avinguda de Can Cabanyes o l'avinguda de Castellbisbal, entre d'altres. Mentre que la limitació de 20 km/h s'hauria d'aplicar a la resta de carrers de la ciutat, que suporten bàsicament el trànsit més intern.
- **Apliquem un pla d'ampliació i reforma de les voreres de la ciutat**, amb l'execució anual d'aquelles prioritats que s'acordin en el marc del procés participatiu dels pressupostos municipals. Un nombre important de carrers de la ciutat tenen encara unes voreres amb mancances evidents, especialment pel que fa a les amplades, a l'estat dels seus paviments i també a la presència excessiva d'obstacles de tota mena. Aquestes mancances dificulten el pas segur de les persones, i fins i tot poden arribar a esdevenir una barrera per al seu ús per part de determinats col·lectius, com les persones que es desplacen en cadires de rodes o la gent gran. No podem permetre que hi hagi voreres per sota dels 120 cm d'amplada, que és la secció recomanada per al pas d'una cadira de rodes, ni amb desperfectes greus que dificulten el trànsit segur del vianant, ni amb

obstacles que ocupen part de l'espai de la vorera, com per exemple els antics suports de telefonia, mentre els cotxes poden disposar de la major part de la via pública, ja sigui per al pas o per a l'estacionament. La ciutat és de les persones i no dels cotxes, i per aquest motiu cal que l'Ajuntament es comprometi a invertir anualment en l'ampliació i la reforma de les voreres de la ciutat, a partir d'un diagnòstic precís de quins són els carrers amb voreres deficitàries, sobre el qual es puguin establir les prioritats a abordar i es puguin prendre decisions objectives en el marc del procés de participació.

- **Convertim el pont de Sant Joan en un pas exclusiu de vianants entre Can Fatjó i el centre de la ciutat.** Aquest canvi de prioritat comportaria que el trànsit que baixa de les urbanitzacions i de Can Fatjó cap al centre es desviés cap a la Llana i Can Jardí, per la qual cosa s'hauria d'obrir prèviament el pas del Passeig de la Riera cap a Cova Solera i Can Jardí. Tanmateix, el trànsit que anés des del centre cap a Can Fatjó o cap a les urbanitzacions s'hauria de derivar a través o bé del pont del carrer Cadmo o bé del pont de Cova Solera. Amb aquesta intervenció convertiríem aquest pont en un eix cívic essencial de la ciutat que relligaria les dues bandes de la Riera, i així el pont de Sant Joan esdevindria la tan reclamada connexió de vianants entre el centre de la ciutat i les zones urbanes de l'altra banda de la Riera, com el barri de Can Fatjó i la plana del Castell.
- **Ampliem la passera de vianants adjacent al pont de la via del tren dels FGC.** Aquesta passera és una de les dues úniques connexions de vianants entre el barri de Can Fatjó i el centre de la ciutat (l'altre és el pont de Sant Joan), i té unes condicions absolutament precàries per absorbir l'elevat pas de persones que hi transiten diàriament. És molt estreta, gairebé insuficient per al pas amb comoditat d'una persona que hagi d'anar amb cadira de rodes, és insegura i està totalment enganxada a la via del tren, amb les molèsties que això provoca quan passa un comboi ferroviari. Cal, per tant, renovar a fons aquesta passera i adequar-la per a l'elevat ús actual, ampliant la seva secció fins com a mínim els 2 metres d'amplada i protegint-la del soroll i de les vibracions del tren.
- **Ampliem els passos de vianants dels ponts del carrer Cadmo, de Cova Solera, de Can Jardí i de la Llana,** fent passeres laterals en voladís que amplii l'amplada de les voreres actuals. Els accessos de vianants per anar d'una banda a l'altra de la Riera són molt escassos i realment precaris, fet que es posa en evidència quan analitzem l'estat i l'amplada de les voreres dels ponts que permeten el creuament de la Riera. Per norma general trobem voreres malmeses i amb una amplada insuficient per permetre el pas segur de dues persones que es creuen en sentits oposats. En aquest sentit, proposem que s'ampliï l'amplada dels passos de vianants mitjançant la construcció de passeres laterals adjacents (en voladís) als dos cantons dels ponts del carrer Cadmo, de Cova Solera, de Can Jardí i de la Llana, que són els ponts principals de connexió de la trama urbana de Rubí, i que tenen major ús de persones que es desplacen a peu d'un cantó a l'altre de la Riera. Cal garantir que entre la vorera i la passera en voladís adjacent aconseguim una amplada mínima de 2 metres de secció. Amb aquestes intervencions, conjuntament amb l'ampliació de la passera del pont de la via del tren i la conversió del pont de Sant Joan en pas exclusiu de vianants, millorariem substancialment les condicions de pas dels vianants per creuar la Riera, un dels dèficits històrics de la ciutat.
- **Estudiem, en el marc de la redacció del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) i del Pla de Mobilitat, la viabilitat d'implantar una línia segregada de transport públic net al nucli urbà,** ja sigui en forma de tramvia, bus elèctric o similar,

que permeti resoldre bona part de les mancances de mobilitat interna del municipi en relació al transport públic. En aquest sentit, es planteja la projecció d'una línia troncal i de pas preferent que connecti algunes de les principals zones urbanes de Rubí (Zona Nord, Ca n'Oriol, Rubí 2000, 25 de Setembre, les Torres, Centre), a través de vies com l'avinguda de l'Estatut, l'avinguda Edison o la carretera C-1413. El pas preferent s'aconseguiria reservant una part de la calçada d'aquestes vies per a la circulació dels vehicles que acabin integrant aquesta línia principal del transport públic urbà, de manera que s'evitaria la coexistència amb els vehicles privats i es podria disposar d'un servei públic àgil i ràpid. En tot cas, aquest eix hauria d'estar interrelacionat amb la xarxa d'autobusos urbans i interurbans, que s'haurien d'adaptar a la seva funcionalitat, i també amb les estacions de tren dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i de RENFE.

- **Revisem els recorreguts del servei de bus urbà per tal de millorar les prestacions actuals.** Les diverses rutes del servei de bus urbà són clarament millorables i presenten mancances diverses, com ara: recorreguts excessivament llargs, freqüències de pas massa baixes, poca flexibilitat per ajustar la mida dels vehicles a les demandes registrades, baixa cobertura en determinades zones urbanes, franges horàries i èpoques de l'any, etc. Cal, per tant, que l'Ajuntament faci una revisió a fons d'aquest servei, aprofitant també la reflexió sobre la necessitat de disposar d'una línia principal i preferent de transport públic a Rubí, i ho assegurant que la xarxa de busos urbans es fonamenti en els següents criteris: 1) establir recorreguts més curts i àgils, donant servei al conjunt de la població; 2) incrementar les freqüències de pas en hores punta, caps de setmana, festius i període estival; 3) coordinar els horaris amb els horaris dels trens (tant dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya com els de RENFE).
- **Revisem el servei d'autobusos interurbans, adequant:**
 - 1) horaris i freqüències de pas;
 - 2) coordinació amb els altres mitjans de transport públic del municipi;
 - 3) infraestructura de les parades (Sistema d'Ajuda a l'Explotació, SAE).
- **Instem a la Generalitat a què reconverteixi l'estació de l'Hospital General de la línia dels FGC en una estació intermodal que connecti les línies de RENFE i dels FGC.** Aquesta intervenció permetria connectar les dues línies ferroviàries de transport de persones, i multiplicaria les prestacions de la xarxa de transport públic de cara a la població de Rubí. Actualment, no hi ha connexió directa entre les dues línies i només existeix un escàs i insuficient servei de bus urbà que permet enllaçar els dos serveis ferroviaris. En cas que prosperi aquesta iniciativa, l'estació d'ADIF de Rubí deixaria de tenir sentit i es podria acordar amb ADIF que l'equipament es pogués reaprofitar per altres usos, per exemple vinculats a les necessitats dels barris de Ca n'Alzamora i de Can Vallhonrat o de determinats col·lectius (grups de música, teatre, etc.). Tanmateix, els dispositius i equips del servei ferroviari que hi ha en aquesta estació es podrien aprofitar per a completar l'estació de l'Hospital General.
- **Construïm una xarxa de carril bici segura i segregada del trànsit motoritzat,** que cobreixi els principals eixos de la ciutat i que permeti el desplaçament en bicicleta arreu de la ciutat. Pot costar de creure, però dissortadament Rubí no disposa de carrils bici. Aquesta és una greu mancança que no afavoreix un major ús d'aquest vehicle net i saludable. En aquest sentit, cal destacar que ACR, conjuntament amb ICV-EUiA, va treballar una proposta de carrils bici que es va presentar el 2013 i que va ser aprovada

pel plenari de l'Ajuntament. Dos anys després d'aquella resolució, però, no s'ha fet res encara, per la qual cosa reivindicuem novament la creació d'una xarxa de carrils bici a la ciutat, que es fonamenti en els següents criteris:

1. La xarxa ha d'abastar el conjunt de la ciutat. S'ha de garantir l'accés a aquesta xarxa des de qualsevol dels barris de la ciutat.
 2. La xarxa ha de cobrir els principals eixos viaris de la ciutat. Vies com l'avinguda de l'Estatut, l'avinguda Edison, la c-1413, la carretera de Sant Cugat, la carretera de Terrassa, la carretera de Sabadell, etc., que són eixos viaris principals de la ciutat, han de tenir espai també per a les bicicletes.
 3. Els carrils exclusius per a les bicicletes han d'estar segregats de la resta de la calçada, per garantir la seguretat de les persones ciclistes.
 4. La xarxa ha de connectar aquells punts que poden ser d'interès públic, com les estacions de tren, alguns equipaments municipals (Ajuntament, Rubí+D, etc.), alguns equipaments esportius, alguns equipaments culturals, els instituts de secundària o els grans espais verds urbans (parcs), entre d'altres,
 5. La xarxa també ha de permetre la connexió amb els polígons industrials de la ciutat.
 6. La xarxa s'ha de connectar amb la xarxa de camins de l'entorn natural i rural.
 7. La xarxa s'ha de connectar amb els carrils de bicicleta que arriben de les ciutats veïnes, en concret el carril bici de Sant Cugat que connecta amb la zona del torrent dels Alous, i el carril bici de Terrassa que connecta amb la zona de la Llana.
 8. La xarxa ha de disposar de punts per aparcament amb seguretat les bicicletes.
- **Complementem la xarxa de carrils bici amb zones de velocitat reduïda (zones 20 o 30) i bici-carrers.** Els bici-carrers són carrers on es permet la circulació conjunta de bicicletes i cotxes però en condicions de seguretat, ja que hi ha una senyalització que regula la circulació en ambdós casos. És una mesura que no implica grans costos per a construir la infraestructura, bàsicament pintura i senyals.
 - **Dotem la ciutat amb aparcaments per a bicicletes.** A banda de no tenir carrils específics per a bicicletes, l'altre gran limitant per a un major ús de la bicicleta és la inexistència d'aparcaments segurs per aquests vehicles. La por al robatori de part o de tota la bici fa que massa gent encara no la faci servir en els seus desplaçaments diaris. Per això es proposa que la xarxa de carrils bici i de bici-carrers es completi amb la dotació d'aparcaments tipus taquilla tancada i segura (bici-box) en aquells punts de major ús, com per exemple l'estació dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
 - **Connectem la xarxa de carrils bici amb Sant Cugat, Terrassa i el Camí Verd del Vallès,** per tal de fomentar els desplaçaments en bici cap a les localitats veïnes. Aquestes connexions són essencials per incrementar les potencialitats de la xarxa de carrils bici de la ciutat, i permetrien aprofitar les extenses xarxes que ja tenen ciutats com Sant Cugat o Terrassa.
 - **Promovem campanyes i cursos de formació per fomentar l'ús de la bicicleta i les seves mesures de seguretat.** En paral·lel a la inversió pública en una xarxa de carrils bici, cal fomentar un ús segur i responsable de la bicicleta, per això es proposen que des de l'Ajuntament es facin campanyes i cursos de formació en aquest àmbit.

- **Optimitzem l'espai d'aparcament existent a la ciutat i ampliem la xarxa d'aparcaments dissuasius exteriors al centre de Rubí.** Entre d'altres, cal aprofitar els següents espais per a la dotació temporal d'aparcaments de vehicles:
 1. Zona de les antigues pistes de petanca de les Torres i del tram de Passeig de la Riera adjacent, de moment tancat el trànsit. Podria ser una gran zona d'aparcament situada a tocar del centre i de les Torres. Només caldria netejar i arranjar la zona que ocupaven les pistes, i obrir el tram de Passeig que ara està tancat amb unes "New Jerseys". És un espai immens, amb una capacitat superior a la de l'aparcament del Rubí+D, i molt ben connectat amb el nucli urbà a través del pont de Cova Solera. Aquest gran espai permetria treure les zones d'aparcament a precari que hi ha al costat de la c-1413, al davant de la pista de Francesc Calvo, les quals ocupen espais no pavimentats, sense cap mena d'ordenació i que degraden el marge esquerre de la Riera, on encara hi ha el brollador de la històrica font del Felip, per tota la brutícia que generen aquests usos. Cal recuperar aquests espais traient l'aparcament i traslladant-lo a l'altra banda de la Riera, a un espai amb molt millors condicions.
 2. Pàrquing de l'estació d'ADIF, entre Ca n'Alzamora i Can Vallhonrat. És un aparcament immens, totalment urbanitzat, senyalitzat i dotat amb il·luminació, però escassament emprat. Si es millorés la connexió amb bus urbà d'aquesta estació amb el centre o altres barris, segurament es podria incrementar l'ús d'aquest aparcament per part de gent de fora que vingués a la ciutat.
 3. Zona adjacent a la línia de RENFE situada al davant de la Torre de la Llebre. És un espai immens, totalment abandonat, a través del qual passen les persones que fan ús del pas superior de la via del tren. Podria ser un gran aparcament exterior de la ciutat, tant per accedir al nucli urbà com per anar cap als polígons de Ca n'Alzamora, Can Jardí i Cova Solera. Només caldria acordar amb ADIF aquest ús i dotar l'espai amb connexió amb bus urbà.
 4. Espai que hi ha al darrera de l'escola i de l'institut del 25 de Setembre, on es podria ubicar un aparcament per a la necessitats de gent d'aquest barri.
 5. Zona de la plana de Can Bertran situada al darrera de la Biblioteca Municipal. Mentre no es configuri urbanísticament aquest espai, es podria condicionar i aprofitar com a zona d'estacionament de vehicles.
 6. Zona situada entre el Parc del Castell i les cases de la Seda. És un espai totalment abandonat, que durant anys ha estat emprat com a zona d'abocament incontrolat de deixalles. Es podria acordar amb la seva propietat l'arranjament d'aquest punt negre a canvi de tenir un gran espais d'estacionament de vehicles per a la ciutat i per al polígon de la Llana.

- **Dotem l'interior de la ciutat de noves zones d'aparcament, mitjançant l'establiment d'acords amb propietaris de solars buits que permetin el seu ús temporal com a pàrquings.** Arreu de la ciutat hi ha solars pendents d'edificació que es podrien emprar, de forma temporal i fins a la seva ocupació amb habitatges, com a zones d'estacionament de vehicles del carrer o del barri en qüestió. Es proposa que l'Ajuntament arribi a acords amb aquests propietaris, mitjançant convenis de cessió d'ús de l'espai, a canvi per exemple de mantenir net el solar o d'aplicar algun tipus de compensació en el marc de la fiscalitat municipal.

- **Redefinim, on sigui possible, les zones d'aparcament tipus zona blava per aparcaments amb horari limitat però sense pagament** (ex: alguns espais de l'aparcament del Rubí+D i de l'Escardívol ja són zona taronja, amb limitació d'1 hora i mitja d'estacionament gratuït).

- **Acordem amb les concessionàries dels aparcaments públics soterrats l'obertura les 24 hores del dia.** Els aparcaments soterrats de la plaça Onze de Setembre, de la plaça Salvador Allende i del Mercat Municipal són de titularitat pública municipal però la seva gestió va a càrrec de tercers, mitjançant concessió de l'Ajuntament. Una de les grans mancances d'aquests aparcaments és el seu horari limitat, especialment l'horari nocturn, atès que tanquen a les 22h i no permeten, per tant, el seu ús per part de gent que vulgui acostar-se al centre de la ciutat per anar a sopar o a prendre alguna cosa als diversos bars i restaurants de la zona. De manera que es proposa que es revisi l'horari d'obertura d'aquests tres aparcaments i que estiguin oberts les 24 hores del dia.
- **Estudiem la remunicipalització de les zones blaves i també dels aparcaments públics soterrats.** Aquests serveis es podrien prestar directament des de l'Ajuntament, i es podrien adaptar millor a les necessitats de la ciutadania.
- **Fomentem la reducció de trànsit de pas per l'interior de la ciutat,** mitjançant les següents estratègies:
 - 1) pressionar a les administracions competents per tal d'eliminar el peatge de Les Fonts i així descongestionar la carretera Rubí-Les Fonts (BP-1503) i desdoblar la C-1413 (que passaria a ser via urbana); mentre això no s'aconsegueixi, fer complir la normativa vigent que preveu la bonificació del 100% del peatge de les Fonts pels usuaris que ho demanin, i fer campanya per donar a conèixer aquesta possibilitat;
 - 2) pressionar a les administracions competents per aconseguir connexions més operatives amb la B-30 i l'autopista Sant Cugat-Terrassa-Manresa (C-16);
 - 3) crear els enllaços necessaris per poder utilitzar la C-16 i la B-30 com a rondes de Rubí, especialment pels vehicles pesats, evitant soroll i altres molèsties al passeig de la Riera i entorns;
 - 4) construir un pont a la zona de Can Jardí per millorar l'accessibilitat dels vehicles pesants cap als polígons industrials des de l'Autopista AP-7 i la carretera de Molins de Rei (C-1413);
 - 5) oposar-se a la construcció de la nova Via Interpolar tal i com està dissenyada.
- **Reconvertim l'avinguda de l'Estatut en un carrer urbà més integrat a la ciutat, amb un ús prioritari per al transport públic, la bicicleta i els desplaçaments a peu.** Actualment, una part important del trànsit que suporta l'avinguda de l'Estatut és de pas, per tant no és gent de Rubí sinó d'altres poblacions que travessa la nostra ciutat per anar cap a Terrassa o cap a Sant Cugat. Dècades enrere, l'avinguda de l'Estatut discorria per l'exterior de la trama urbana, però el creixement que ha experimentat Rubí per aquesta banda ha provocat que actualment estigui dins de la mateixa ciutat, amb els problemes que això provoca des del punt de vista de la fragmentació de la trama urbana i dels impactes sobre la salut de les persones que viuen a tocar d'aquesta via tan transitada (contaminació acústica, contaminació atmosfèrica, etc.). Per tant, el primer que cal és reivindicar mesures com les establertes a l'acció 24, que permetrien minvar el trànsit de pas per aquesta avinguda. En paral·lel, cal projectar la seva conversió en un carrer urbà, de caràcter eminentment cívic, que potenciï el transport públic (amb la reserva d'una part de la calçada), l'ús de la bicicleta (amb la reserva d'una altra part de

la calçada) i el desplaçament a peu (amb l'ampliació de les voreres que hi ha a banda i banda). La transformació integral de l'avinguda de l'Estatut s'ha de dissenyar en el marc del nou POUM i del nou Pla de Mobilitat, amb la participació de la ciutadania.

- **Analitzem i projectem a mig-llarg termini la conversió de la carretera del camí Vell d'Ullastrell en un carrer de característiques urbanes i cíviques.** Aquesta carretera és la principal via de connexió del nucli urbà amb les urbanitzacions, però no està condicionada per a l'ús per part dels vianants (pràcticament no hi ha voreres) ni tampoc és segura per a l'ús de les bicicletes. Cal analitzar la possibilitat de fer un projecte integral de millora d'aquesta carretera, eixamplant la seva secció en pràcticament tot el traçat (excepte aquells trams on la carretera resta encaixada entre cases), creant voreres a banda i banda amb alineacions arbrades de tipus paisatgístic i també un carril exclusiu per a bicicletes. Es podria cercar la col·laboració de la Diputació de Barcelona i de la Generalitat en aquest projecte i en la intervenció posterior.
- **Dotem la ciutat amb aparcaments per a vehicles pesats,** per evitar que acabin aparcant a les entrades de la ciutat (BP-1503, C-1413). El caràcter industrial de Rubí fa que hi hagi la necessitat de cercar espais per a l'estacionament de vehicles pesats (camions). A excepció d'alguna zona específica d'estacionament, com la que hi ha a Cova Solera, la ciutat té mancances evidents en aquest tipus d'equipament, i això fa que sovint trobem a les entrades de Rubí camions estacionats als laterals, en espais que no reuneixen les condicions necessàries i amb la imatge negativa que això genera. Entre les noves zones d'estacionament que cal preveure per a la ciutat, s'han de reservar espais específics per a l'aparcament de camions. Sempre que sigui viable, s'hauran dotar aquests espais amb serveis complementaris per als vehicles pesats, com vigilància, punts de recollida de brossa, etc.
- **Millorem la senyalització de la ciutat, tant per als vehicles com per als vianants.** Darrerament s'han fet alguns petits avenços al respecte, però la senyalització de la ciutat per a orientar el trànsit intern i també el de pas és realment precària i insuficient. Això provoca una clara pèrdua de temps i d'energia si no tens clar com anar cap a un determinat lloc o com sortir de la ciutat, per exemple. Encara pitjor és la senyalització adreçada als vianants, que és inexistent, no hi ha cap senyal que t'indiqui com arribar a peu per exemple cap a l'Ajuntament o cap a l'estació de tren dels FGC, per citar només dos punts de referència de la ciutat. Cal, per tant, que l'Ajuntament inverteixi en senyalitzar les principals vies de pas de vehicles, amb indicacions clares i continuades dels principals punts de referència de la ciutat i també de les connexions amb poblacions veïnes i vies interurbanes. I cal que també instal·li els indicadors necessaris als principals eixos de vianants, per orientar sobre aquests punts de referència. Aquests indicadors han d'estar adaptats per a l'ús de persones amb discapacitat.
- **Fem difusió pública de les tarifes de taxi, zones blaves i aparcaments soterrats.** Aquesta informació es podria difondre a través del butlletí municipal de "La Ciutat" i també de la pàgina web municipal.
- **Estudiem la possibilitat de formar part d'organismes supramunicipals a nivell de mobilitat.** Per exemple, el Vallès Occidental o l'Àrea Metropolitana de Barcelona, si bé en aquest cas s'ha de tenir en compte que Rubí no hi està integrat.