

**ESBORRANY**  
**PROPOSTES D'ACTUACIÓ DEL PLA DE**  
**MOBILITAT URBANA DE RUBÍ**



## INTRODUCCIÓ

Les propostes són el mecanisme per a donar resposta als problemes de la mobilitat actua detectada durant la diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana de Rubí del (PMU). Les mesures d'actuació presentades en el present document estan agrupades en diferents àmbits d'actuació en funció del camp de la mobilitat a la que afecten. Aquests àmbits són:

- Propostes per a la mobilitat a peu
- Propostes per a la mobilitat en bicicleta
- Propostes per a la mobilitat en transport públic
- Propostes per a la mobilitat en vehicle privat motoritzat
- Propostes per a la xarxa d'aparcaments
- Altres propostes

Tot i la segregació en sis aquests camps, cal tenir en compte que moltes d'aquests actuacions estan lligades entre si, complementant-se, i fins i tot són causa o conseqüència d'una altra proposta formulada en el Pla de Mobilitat Urbana. Per tant, per a assolir l'objectiu de mobilitat del PMU cal analitzar el conjunt de propostes en la seva totalitat.

Les estratègies que han guiat l'esquema de mobilitat futura i han servit de base per a establir les propostes del present document són les següents:

- Desplaçaments a peu: definir uns itineraris principals en els quals assegurar unes condicions de mobilitat còmoda i segura.
- Mobilitat en bicicleta: establir una xarxa vertebradora per a la bicicleta, continua i connexa.
- Mobilitat en transport públic: millorar aspectes del servei de transport públic urbà i interurbà.
- Mobilitat en vehicles motoritzats: definir una xarxa viària que permeti endreçar en trànsit tot categoritzant els vials segons el seu ús desitjat.
- Aparcament: buscar l'equilibri entre les places infrautilitzades i les places sobreutilitzades.

Finalment, sempre cal tenir present que l'espai viari és limitat i es troba ocupat per uns o altres usos (mobilitat per al vianant, el transport públic, el vehicle privat motoritzat...). Normalment, l'execució d'una actuació comportarà una redistribució d'aquest espai

viari i per tant es generaran situacions de compromís entre els diferents usos de la xarxa viària. Per tant, també caldrà acompanyar aquest escenari futur de ciutat amb un canvi d'hàbits, especialment sobre els drets adquirits, acceptant que serà necessari equilibrar espai viari entre els diferents modes de transport (actualment el 73% de l'espai es destina als modes de transport motoritzats i del 27% pels mitjans de transport no motoritzats).

## PROPOSTES A LA MOBILITAT A PEU

Les propostes d'actuacions grafiabls en plànols es presenten als plànols propostes participades d'actuació per a la mobilitat a peu (**plànol 21**).

### **P-1)) Millora de l'amplada útil dels eixos bàsics per a vianants**

De l'etapa de diagnosi es desprèn la xarxa d'itineraris bàsics per al vianant, formada pels vials amb major intensitat de trànsit de desplaçaments de peu i pels principals equipaments de la ciutat.

En aquesta xarxa d'itineraris bàsics per al vianant es proposa dur a terme una actuació de millora de l'amplada útil de les voreres, de manera que tots els vials d'aquesta xarxa bàsica disposin com a mínim d'una de les voreres amb una amplada útil d'1,80 metres d'amplada (és l'amplada mínima que el document tècnic VIV/561/2010, d'1 de febrer, del Ministeri de Vivenda accepta com a amplades mínimes en espais urbans consolidats). Les voreres objecte d'ampliació es presenten en el **plànol 21**.

En general, per a dur a terme aquesta actuació caldrà eliminar obstacles que resten amplada útil a la vorera (pilones, fanals, arbre...) o ampliar l'amplada total de vorera guanyant espai a la calçada (estretir carrils de circulació, supressió de places d'aparcament, transformar un aparcament en bateria o semibateria a aparcament en cordó, revisió del mobiliari urbà...). En el **plànol 26** es recullen les diferents actuacions a realitzar per a cada tram de carrer.

### **P-2)) Adaptació dels passos de vianants**

En la xarxa d'itineraris bàsics per al vianant definida en aquest PMU, existeixen cruïlles amb passos de vianants que no estan adaptats per a persones amb mobilitat reduïda. Es proposa dotar totes les cruïlles de la xarxa d'itineraris bàsics de vianants amb passos de vianants adaptats per a persones de mobilitat reduïda.

En total caldrà adaptar 199 unitats de passos de vianants existents.

### **P-3)) Senyalització de passos de vianants**

En la xarxa d'eixos principals per al vianant definides en aquest PMU existeixen cruïlles que no estan senyalitzades mitjançant passos de vianants. Es proposa dotar totes les cruïlles de la xarxa d'itineraris bàsics de vianants amb passos de vianants senyalitzats mitjançant pintura en la calçada.

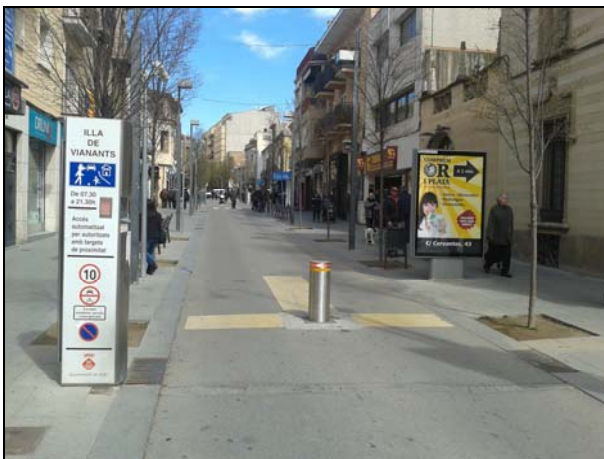
En total caldria pintar 176 unitats de passos de vianants.

#### **P-4)) Creació de més zones de prioritat per al vianants**

La millora de les condicions de circulació dels vianants també es realitza pacificant el transit de vehicles motoritzats mitjançant la creació de zones de vianants (amb restricció total o parcial de trànsit) i zones de prioritat invertida. En altres casos, la creació de zones de prioritat per al vianant es deguda a la impossibilitat de realitzar ampliacions de vorera i per tant forçosament cal canviar la jerarquia de la via.

Es proposa doncs dur a terme una prioritització del vianant respecte els vehicles motoritzats en els següents carrers:

- DEFINICIÓ DE VIALS PER A VIANANTS AMB TRÀNSIT RESTRINGIT (ILLA DE VIANANTS):
  - o C/ Maximí Fornés, entre c/ Sant Joan i pl. Catalunya.
  - o C/ Pere Esmendia, entre c/ Sant Joan i c/ Torrijos.
  - o C/ Balmes entre Rambla Ferrocarril i c/ de l'Abat Escarré.
  - o Carretera Sant Cugat, entre c/ Monturiol i av. Barcelona.
  - o C/ Llobateras, entre c/ Garcia Lorca i av. Barcelona.
  - o Per tal de tancar l'illa de vianants, es proposa peatonalitzar els trams dels vials compresos entre c/ Pintor Murillo i c/ Llobateras: c/ Balmes, c/ Cal Príncep i c/ Pintor Coello.



Exemple d'una zona de vianants amb trànsit restringit executada a Rubí (av. Barcelona)

- DEFINICIÓ DE VIALS DE PRIORITAT INVERTIDA:
  - o C/ Nou, entre c/ Magallanes i c/ Sant Gaietà.

- C/ Sant Sebastià, entre c/ Torrijos i c/ Sant Joan.
- C/ Sant Pere, entre c/ Montserrat i c/ Magallanes.
- C/ Magallanes, entre c/ Nou i c/ de la Plana de Can Bertran.
- C/ Rafael Casanova, entre plaça de Catalunya i c/ Narcís Menard.



Exemple d'un carrer definit com a prioritat de vianants mitjançant la senyal S-28

#### **P-5)) Elaboració d'estudis per a la creació de voreres**

Es proposa elaborar diferents estudis que analitzin la viabilitat, les actuacions i les expropiacions necessàries per a la creació de voreres en els següents vials:

- Carretera de Rubí a Ullastrell, entre av. Castellbisbal i c/ Avellaners.
- Carretera de Rubí a Ullastrell, entre c/ Can Bosch i av. de Can Mir.
- El camí que dona accés l'IES J.V. Foix.
- Camí de Can Tapis que dona accés a Sant Muç.

**ATENCIÓ:**

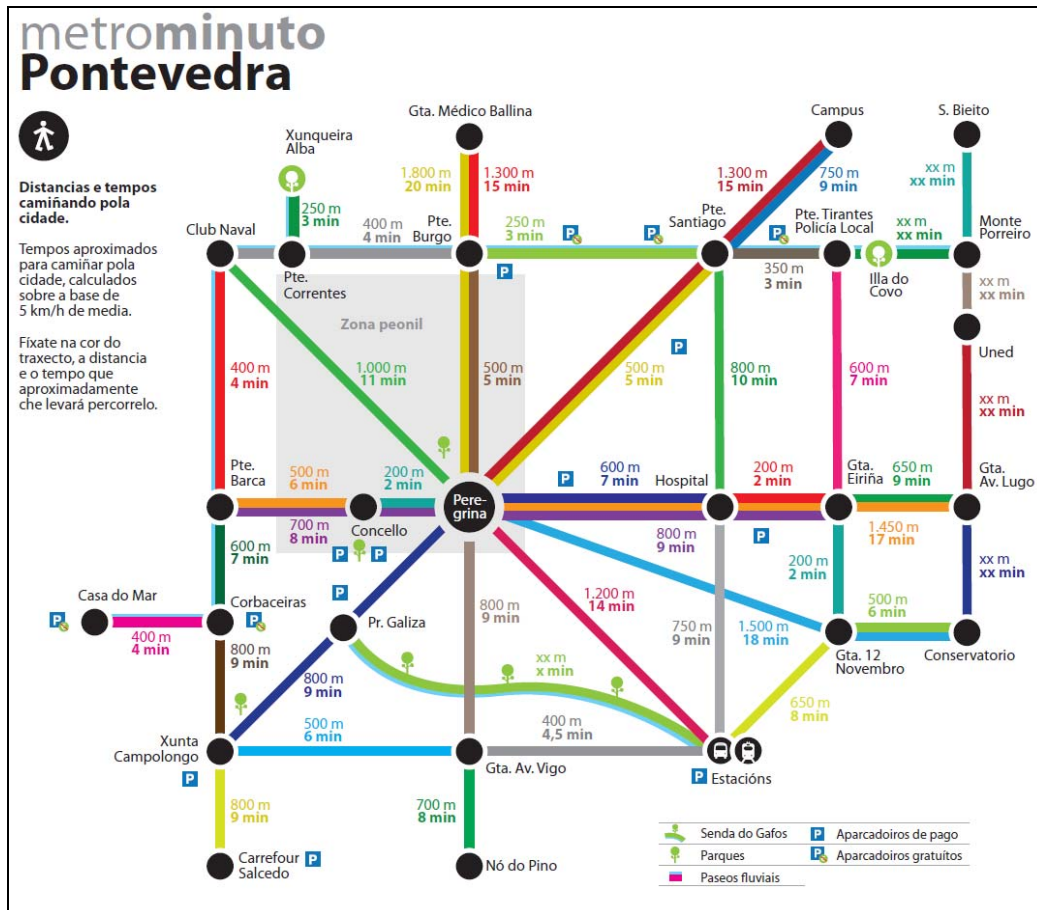
**Manca afegir una secció que facilitarà l'Ajuntament**

**FIN DE LA CITA**

Proposta d'estudi de la creació d'una vorera i un itinerari ciclable al camí de Can Tapis (connexió Sant Muç – pg. Riera banda oest).

#### **P-6)) Creació d'un mapa municipal per als desplaçaments a peu**

Com a element per a potenciar la mobilitat a peu, es proposa la creació d'un plànol que indiqui les distàncies i el temps de recorregut aproximats per als desplaçaments a peu entre els principals centres generadors i extractors de mobilitat.



Exemple de plànol extret de [www.pontevedra.eu](http://www.pontevedra.eu)

**P-7)) Promoure l'hàbit de caminar**

Es proposa realitzar un estudi sobre les necessitats d'infraestructures de mobilitat recollides en el programa municipal "Per fer salut, surt a caminar" per tal de promoure l'activitat física, la salut i el benestar dels ciutadans.



## PROPOSTES PER A LA MOBILITAT EN BICICLETA

Per a la mobilitat en bicicleta, és primordial dotar d'itineraris còmodes i segurs a aquest mitjà de transport, començant per unir els diferents itineraris actualment existents de manera que es creïn rutes connexes i contínues en tot el seu recorregut.

Cal potenciar l'ús de la bici com a mode de transport habitual, habilitant una infraestructura per a la bicicleta, còmoda i segura, una infraestructura planificada per a ser realment útil per als seus usuaris, una xarxa competitiva amb la resta de modes de transport.

És de vital importància tenir present que donat que l'espai viari és limitat i ja es troba ocupat per altres usos (mobilitat per al vianant, el transport públic o el vehicle privat motoritzat), l'execució d'una infraestructura per a la bicicleta comportarà una redistribució d'aquest espai. Els principals afectats seran els mitjans de transport que gaudeixen de més espai públic, turismes, motocicletes i la resta del transport motoritzat, que s'emporten quasi el 73% de l'espai públic viari. Per tant, les principals actuacions seran de modificació de l'espai viari destinat al vehicle privat motoritzat (estretament de carrils de circulació, supressió d'un carril de circulació, supressió d'aparcament, etc).

La mobilitat dels desplaçaments a peu també es podrà veure afectada per a la mobilitat en bicicleta al compartir espais (voreres, zones de plataforma única, etc...).

Les propostes d'actuacions grafiabls en plànols es presenten al plànol propostes participades d'actuació per a la mobilitat en bicicleta (**plànol 22**).

### **B-1)) Campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta**

Es de menester la realització de diferents campanyes per a fomentar-ne l'ús:

- Campanyes diverses de difusió de l'ús de la bicicleta.
- Campanyes d'educació a les escoles.
- Cursos d'aprenentatge per a nens i adults, de civisme...
- Facilitar el tast de la bicicleta: durant un període de temps determinat, posar a disposició d'un usuari una bicicleta facilitada per l'ajuntament (o a través d'alguna associació) per tal de poder gaudir de les avantatges d'aquest mode de transport.
- Donar a conèixer la bicicleta elèctrica.

Les campanyes de promoció d'ús de la bicicleta, també han de promoure el civisme i les bones normes de convivència entre vianants i ciclistes, i entre ciclistes i els modes motoritzats, sensibilitzant a la ciutadania que el seu comportament afecta els altres usuaris de la via.

### **B-2)) Creació de vies segregades per a la bicicleta.**

El Reglament General de circulació, en el seu article 121.5, prohibeix la circulació de tota classe de vehicles per les voreres i altres zones de vianants. Per tant, a falta d'una infraestructura específica les bicicletes han de circular per la calçada. En el cas que es desitgi augmentar les condicions de comoditat i seguretat del ciclista, caldrà crear una infraestructura específica per a aquest mode de transport: carrils bici i voreres bici.

En un nucli urbà consolidat com Rubí, la ubicació d'una estructura específica per a la bicicleta en la calçada (carril bici) o en la vorera (vorera bici) dependrà de l'espai disponible en la via pública i la distribució existent.

En el **plànol 22** es presenta la proposta de xarxa ciclable. Els eixos amb trams de vies segregades per a la bicicleta que es proposen crear en el període de vigència del PMU són:

#### **A L'EST DE LA RIERA:**

- Eix de la carretera de Molins de Rei, entre av. Electricitat i la carretera de Terrassa.
- Carretera de Terrassa, entre av. Estatut i pg. Riera.
- Av. Estatut, entre la ctra. de Sant Cugat i c/ Conflent.
- Eix av. Can Roses – av. Molí de la Bastida – c/ Conflent (entre av. Olimpíades i pg. de la Riera fins a connectar amb el costat oest de la riera de Rubí).
- Av. Olimpíades, entre av. Can Rosés i av. Estatut (el tram comprés entre c/ Atletisme i c/Madrid estaria segregat en vorera).
- En l'eix del c/ Mallorca – c/ Santander, un carril bici segregat unidireccional en sentit contrari a la circulació dels vehicles. Estaria definit entre els c/ Getafe i c/ Pontevedra.
- C/ Àlaba, entre av. Olimpíades i c/ Palència.
- C/ Miquel Gomita, entre Camí de Ca n'Oriol i c/ Getafe (el tram comprés entre camí de Ca n'Oriol i c/ d'Anton de Borja seria unidireccional).

- Camí de Ca n'Oriol, entre c/ Miquel Gomita i av. Estatut: un carril unidireccional en el mateix sentit de circulació que els vehicles.
- C/ Anton de Borja, entre c/ Miquel Gomita i av. Estatut: un carril unidireccional en el mateix sentit de circulació que els vehicles.
- Ctra. de Sant Cugat, des d'av. Estatut i en sentit AP-7 fins a connectar amb Sant Cugat del Vallès.
- Ctra. Sant Cugat, entre av. Estatut i c/ Narcís Monturiol.
- C/ Edison, entre av. Estatut i c/ Isaac Peral (els tram compresos entre Rambla del Ferrocarril i c/ Marconi, i entre c/ Tres d'Abril i av. Estatut es trobarien segregats en vorera).
- C/ d'Antoni Sedó entre c/ Edison i c/ Servet.
- Av. Electricitat entre Ctra. de Molins i pg. Torres.
- C/ Tallers, entre av. Electricitat i l'aparcament al sud de les vies de ferrocarril per anar a connectar amb l'estació de RENFE.
- El pg. Torres: un primer tram entre av. Electricitat i c/ Ramon i Cajal (entre c/ Art i c/ Massana es trobaria segregat en vorera); un segon tram entre av. Edison i Rambleta de Joan Miró.
- Rambleta de Joan Miró, entre ctra. Molins de Rei i la pl. de la Nova Estació. (segregat en vorera).
- Av. Can Cabanyes, entre pg. Torres i Rambla del Ferrocarril (ubicat en vorera).
- Ctra. de Terrassa, entre c/ Belén i ctra. de Sabadell, ubicat en vorera.
- Carril bici unidireccional en l'eix ctra. Terrassa – pg. de Pau Claris, entre c/ Cadmo i c/ Bailén (en el tram comprés entre pg. Bullidor i Bailén es trobaria segregat en vorera).
- Carril bici unidireccional en l'eix c/ Prat de la Riba – ctra. Sabadell, entre c/ Vapor i c/ Primer de Maig (el tram comprés entre c/ Margarida Xirgu i c/ Santa Eulàlia estaria segregat en vorera).
- C/ de la Calma, entre c/ Lepant i av. Estatut.

#### A L'OEST DE LA RIERA:

- Eix del Pg. Riera – av. de la Llana, entre Camí de Sant Muç (al sud) i c/ Pont de Can Claverí (al nord).
- Av. de Ferrer i Domingo, al llarg de tot el seu traçat (dos carrils unidireccionals a cada una de les calçades).
- Av. Castellbisbal, entre c/ Topazi i av. Can Sucarrats.
- Av. de Can Fatjó, al llarg de tot el seu recorregut (dos carrils unidireccionals a cada una de les calçades).

- L'eix c/ Luxemburg i c/ Platí, entre av. Cova Soler i av. Can Fatjó.
- Av. Cova Solera, entre Camí de la Riera i av. Sucarrats.
- Av. Can Sucarrats, entre c/ Vivaldi i av. Castellbisbal.

En tots els casos llevat que s'indiqui el contrari es tractarien de carrils bici segregats bidireccionals en calçada.

### **B-3)) Creació de nous itineraris senyalitzats en calçada per a la bicicleta**

En aquells trams de la xarxa vertebradora per a la bicicleta, on la bicicleta pugui conviure amb el vehicle privat motoritzat es proposa senyalitzar l'itinerari ciclable en la calçada mitjanant marques vials que indiquin la presència de bicicletes en aquests tram de carrer.



**Les imatges superiors il·lustren possibles exemples de senyalització horitzontal per a itineraris de bicicletes**

Han de ser vials que resultin còmodes i segurs per al ciclista. No es recomana l'ús compartit de la calçada entre ciclista i el vehicle privat en els vials que no formin part de la xarxa viària primària (d'acord amb la proposta **V-1** del PMU).

En el **plànol 22** es presenten els nous itineraris senyalitzats en la calçada. Es tracta de trams de xarxa ciclable que tanquen, connecten i completen la xarxa vertebradora per a la bicicleta:

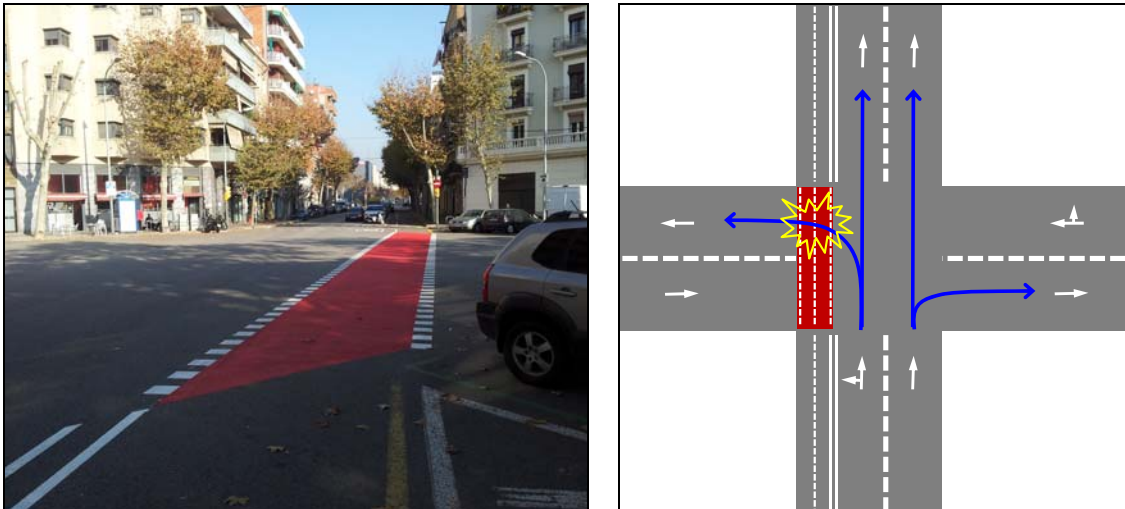
- Av. Castellbisbal, entre av. Can Sucarrats i la travessera de Mar.

- C/ Miquel Mumany, entre av. Castellbisbal i av. Ferrer Domingo.
- Connexió entre l'av. de Ferrer i Domingo i el pg. de la Riera a través del c/ del Pont, c/ del Castell i c/ del Molí.
- C/ Edison, entre c/ Isaac Peral i pg. Torres.
- Pg. Torres, entre c/ Ramon i Cajal i c/ Edison.
- Ctra. Sant Cugat, entre av. Estatut i c/ Monturiol (aquest tram disposa d'un carril bici segregat per al sentit contrari).
- En l'eix del c/ Mallorca – c/ Santander, entre c/ Getafe i c/ Pontevedra (aquest tram disposa d'un carril bici segregat per al sentit contrari).
- Ctra. Sabadell, entre c/ Primer de Maig i c/ Lepant.
- C/ Bailén, per a la connexió entre Ctra. de Terrassa i Ctra. Sabadell.
- C/ Rafael Casanova, entre pl. Catalunya i c/ Vapor.
- C/ Doctor Robert, entre pl. Catalunya i c/ Vapor.
- C/ Doctor Ferran entre pg. Torres i c/ d'Antoni Sedó.
- Connexió entre c/ Tallers i l'estació de RENFE a través de les superfícies d'aparcament existents al sud de les vies.
- Connexió entre pg. Torres i Ctra. Caldes de Montbui a l'alçada del c/ Ramon i Cajal.
- Connexió cap les Fonts a través de l'av. de la Llana.
- Els ponts sobre la Riera de Cova Solera i el pont del c/ Cadmo.

Tot i que no és desitjable l'ús compartit de la calçada entre el vehicle motoritzat i el ciclista en les vies de jerarquia primària, la manca d'espai públic ha forçat l'ús d'aquesta solució en els següents trams de carrer:

- C/ Edison, entre c/ Marconi i c/ Tres d'Abril.

Com a part de les senyalitzacions en la calçada, també es proposa, en les principals cruïlles de la xarxa viària, destacar el carril bici de color vermell per tal de ressaltar-lo i fer-lo visible. Aquesta solució s'aplicarà quan el carril bici en calçada sigui creuat per itineraris de vehicles motoritzats que puguin efectuar un gir.



Exemple de catifa vermella i la seva implantació en cruïlles

#### **B-4)) Ampliació de la xarxa de convivència vianant–ciclista**

La limitació de l'espai públic fa que en ocasions sigui necessària la convivència entre els diferents modes de desplaçament en un mateix espai. En el cas de la convivència vianant–bicicleta es considera adient la convivència d'aquests modes en la xarxa viària pacificada (vies amb prioritat del vianant respecte al vehicle motoritzat, vials amb circulació restringida...)

D'acord amb la proposta **P-4**, es proposa augmentar la xarxa de vies pacificades i per tant augmentaria també la xarxa de vies especialment còmodes i segures per a la bicicleta. Els principals vials pacificats que formarien part de la xarxa ciclista vertebradora serien:

- Eix Rambla del Ferrocarril – Rambleta de Joan Miró, per a la connexió entre el c/ Edison i l'av. Barcelona.
- Eix Av. Barcelona – pg. Francesc Macià. Addicionalment, donat el caràcter pacificat d'aquest eix es proposa regular la circulació de bicicletes en aquest tram de carrer (per exemple mitjançant limitació d'horaris, limitació de velocitat, etc).
- Ctra. Sant Cugat, per a la connexió entre av. Barcelona i el carril bici de la ctra. Sant Cugat.
- C/ Maximí Fornés, per a la connexió est–oest cap al centre.
- Av. Massana, per a connectar l'estació de RENFE i el pg. de les Torres.

Pot succeir que un itinerari ciclista hagi de circular en la calçada on estigui autoritzada la circulació de vehicles motoritzats en un únic sentit de circulació. En aquests casos caldrà optar per implantar alguna d'aquestes dues solucions:

- Executar un carril bici unidireccional per als ciclistes que recorren el vial en sentit contrari.
- O estudiar la possibilitat d'autoritzar a la bicicleta a circular en contradirecció, mitjançant l'ordenança municipal i un reforç de la senyalització vertical. Aquesta opció no es recomana fora de zones pacificades: vials residencials (senyalitzats mitjançant la senyal S-28) o zones 30 (senyalitzades mitjançant la senyal S-30).



Senyalització de bicicletes en sentit contrari. Font: [www.bici-vici.blogspot.com](http://www.bici-vici.blogspot.com)



Senyal S-28

#### **B-5)) Ampliació de la xarxa d'aparcaments per a bicicletes**

Es planteja realitzar un estudi per a ubicar aparcaments de bicicleta al voltant de la nova xarxa ciclista vertebradora (especialment prop d'equipaments) per fer més densa la xarxa d'aparcaments per a la bicicleta i augmentar la cobertura del servei. Es proposa la creació d'un mínim de 3 punts d'aparcament (conformats mitjançant barres en forma de "U" invertida, o similar, ancorades al terra).

També es proposa impulsar la creació d'aparcaments de bicicletes en aquells aparcaments municipals de vehicles privats soterrats.

#### **B-6)) Pla Director de la Bicicleta**

Es proposa elaborar un Pla Director de la Bicicleta, el document tècnic que planifica les actuacions relacionades amb la mobilitat en bicicleta en el municipi amb un detall suficient per tal de garantir la seva viabilitat tècnica.

#### **B-7)) Millora de la convivència vianant–ciclista.**

És conegut que la limitació de l'espai públic fa necessària una bona convivència entre tots els modes de transport. En el cas de la interacció vianant–bicicleta, durant la fase

participativa de la diagnosi, es van posar de manifest casos d'incivisme per part de ciclistes que no respecten l'espai del vianant o fan un mal ús de la infraestructura compartida.

Es proposa augmentar el control policial sobre les conductes incíviques i l'aplicació corresponent de sancions a aquells usuaris que no respectin les ordenances municipal municipals (relacionat amb la mesura **AM-7**).

**B-8)) Elaboració d'estudis per a la creació d'un itineraris ciclistes a les urbanitzacions**

Es proposa elaborar un estudi que analitzi la viabilitat, les actuacions i les expropiacions necessàries per a la creació d'un itinerari ciclable a:

- Al Camí de Can Tapis que dona accés a Sant Muç.
- Al Camí d'Ullastrell que dona accés a les urbanitzacions del nord-oest.

**B-9)) Garantir la reserva d'espai per a carrils bici segregats en calçada en les futures execucions de vials de jerarquia principal**

Per tal d'assegurar la possibilitat d'un itinerari còmode i segur per als ciclistes, es demana realitzar una reserva d'espai per a aquest mode de transport en els futurs desenvolupaments d'espai públic, concretament en la creació de nous vials de jerarquia principal.



PROPOSTES PER A LA MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC
--

A continuació es presenten les propostes relacionades amb les millores del transport públic.

**TP-1)) Modificació del recorregut urbà**

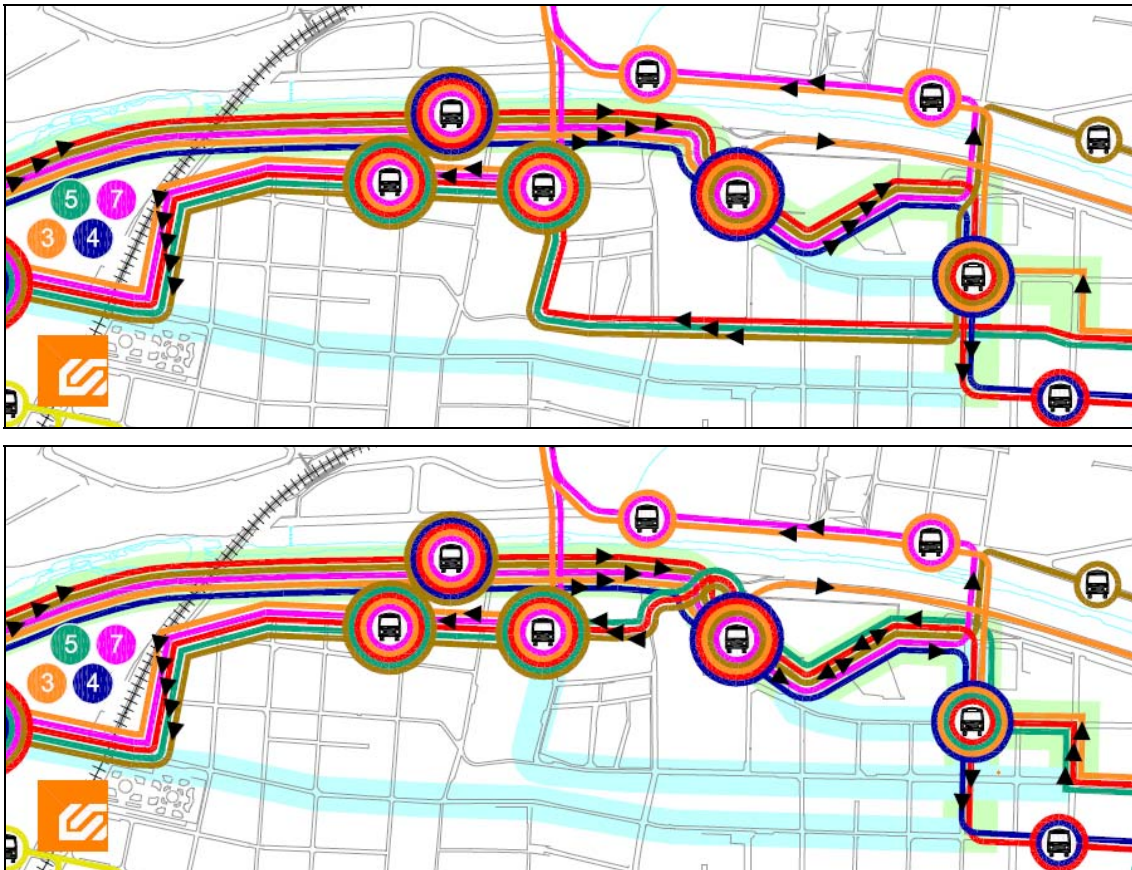
Donat el bon funcionament que presenta actualment la xarxa de servei de bus, es proposen els mínims canvis en el recorregut per a generar el mínim impacte possible en la xarxa actual. No obstant, arran de les modificacions introduïdes en els sentits de circulació d'alguns vials del nucli urbà, caldrà ajustar el recorregut de les diferents línies de bus urbà que es vegin afectades:

- L1: afectada per la pacificació de l'eix de l'av. Barcelona.
- L2: afectada pel canvi de sentit en el c/ Tres d'abril, en el c/ Marconi i en el c/ Magí Rementol.
- L3: afectada pel canvi de sentit en el c/ Cadmo.
- L4: afectada per la pacificació de trànsit de l'eix de l'av. Barcelona.
- L5: afectada pel canvi de sentit en el c/ Tres d'abril i en el c/ Magí Rementol.
- L6: no es veu afectada.
- L7: no es veu afectada.

Les modificacions de recorregut degudes per la pacificació de l'eix de l'av. Barcelona es van realitzar durant el període de redacció del PMU (estiu 2013).

Els nous recorreguts es troben grafiats en el **plànol 23**.

Aquestes serien les modificacions dutes a terme en una primera fase d'implementació del PMU. Un cop consolidada la nova zona de vianants de Maximí Fornés caldrà estudiar si seria necessari retirar el bus d'aquest vial. Aquesta actuació afectaria a les línies L1, L5 i L6.



Imatge superior: detall de la xarxa del bus urbà proposada pel PM; Imatge inferior: possible proposta de la xarxa del bus urbà un cop consolidada la nova zona de vianants de Maximí Fornés

### TP-2)) Manteniment de les freqüències i horaris del bus municipal

Amb l'actual context de crisi econòmica no es veu viable plantejar millores en l'interval de pas del bus que suposin un increment dels costos d'explotació. Per tant es proposa mantenir els horaris i les freqüències de pas actuals.

### TP-3)) Estudi per a la creació de carril bus

La mesura d'actuació **V-5** suposa el canvi de sentit de circulació en el c/ Magí Ramentol que implica el desviament de les línies L2 i L5 pel c/ torrent de l'Alba i c/ Magallanes. Com a alternativa a aquesta solució de desviament es proposa l'estudi de la creació d'un tram de carril bus al c/ Magí Ramentol en sentit oest a est (entre c/ Cal gerrer i c/ Magallanes) que permeti als busos mantenir el sentit actual.

### TP-4)) Potenciar la intermodalitat amb el servei de FGC

Es proposa millorar la intermodalitat entre la parada Rubí+D i l'estació de FGC:

- creant un itinerari senyalitzat i guiat entre els dos punts.
- Pantalles d'informació dinàmica a la parada de bus urbà de Rubí+D amb els horaris de pas dels ferrocarrils.

- Pantalles d'informació dinàmica a l'estació de FGC amb els horaris de pas dels serveis de bus urbà.

#### **TP-5)) Millora de la infraestructura de les parades del bus urbà**

Es proposa realitzar millores en les parades del bus urbà de manera que:

- Totes disposin de la informació bàsica (nom de la parada, horaris de servei, horaris de pas o intervals, telèfon de l'operador, plànol de la xarxa...) sempre visible, que no resti oculta per altra informació.
- S'adeqüi la informació amb les noves tecnologies (incloure el codi QR en les parades, dotar les parades amb més demanda de pantalles amb informació dinàmica, disseny d'aplicacions per a smartphones, inclusió del servei a Googlemaps...).
- S'incrementi el nombre de marquesines en el conjunt de parades del bus urbà (sempre i quan es disposi d'espai en la via pública).
- Es revisi l'estat de les parades per tal d'aconseguir una bona accessibilitat (mitjançant l'arranjament de voreres, la instal·lació de plataformes en calçada com a andana, la neteja de la vegetació per a millorar la visibilitat, l'adaptació de passos de vianants per a PMR, pintat de passos de vianants...).

#### **TP-6)) Revisió del servei de la línia dels polígons L6**

Per tal d'oferir un millor servei adequat a les necessitats de les empreses, es proposa realitzar un estudi que millori i optimitzi el servei de bus urbà de la línia L6:

- Modificant els horaris de servei.
- Apropant les parades als potencials usuaris.
- Millorant les condicions de les parades.

#### **TP-7)) Millora de la informació en la parada del servei de busos interurbans**

Actualment no existeix informació sobre els punts de parada de les línies d'autobús interurbà L3 i L4, operades per Autos Castellbisbal. Es proposa senyalitzar-los mitjançant un pal de parada que incorpori la informació bàsica per a l'usuari:

- Horari de servei.
- Temps de pas.
- Telèfon de contacte de l'operador.

Pel que fa les línies de Moventis (B7, B8, N61, N64) existeix informació suficient però millorable (actualització d'horaris, reposició d'informació...). Es proposa realitzar un

inventari de la informació en les parades d'aquestes línies per valorar-ne l'estat i instar-ne la millora a l'organisme competent.

#### **TP-8)) Millora de l'accés per a vehicle motoritzat a l'estació de RENFE**

El vial que dona accés a l'aparcament de RENFE i a la pròpia estació presenta problemes de seguretat viària: la combinació entre una mala visibilitat en la incorporació al vial principal i un elevat flux de vehicles d'aquest fan necessària una revisió de la configuració de l'accés.



Accés a l'estació de RENFE des de l'av. Electricitat

#### **TP-9)) Servei de transport públic a la demanda per a l'estació de RENFE**

Es proposa realitzar un estudi per a dotar d'un servei de transport públic a la demanda que connecti el centre urbà de Rubí i l'estació de RENFE, per tal d'apropar aquest ferrocarril a l'usuari.

Es planteja que aquest servei de transport públic a la demanda estigui basat en un transport públic ja existent en el municipi:

- La línia de bus urbà L2.
- Establint un conveni entre el servei de taxi del municipi.

#### **TP-10)) Servei de transport públic a la demanda per a les urbanitzacions**

Es proposa realitzar un estudi per a dotar d'un servei de transport públic a la demanda a les urbanitzacions de l'oest de Rubí.

El transport públic a la demanda és una solució apta per a les zones de baixa densitat de població. Es tracta d'una línia de transport públic amb un recorregut i horaris preestablerts on els vehicles no circulen de manera habitual: l'usuari, per tal de gaudir

del servei, ha de sol·licitar-ne el seu ús amb antelació, comunicant a l'operador el trajecte a realitzar (parada origen i parada de destinació) i en quin horari de pas estarà a la parada.

**TP-11)) Increment del nombre de llicències de taxi per a PMR**

Actualment es disposa d'una única llicència adaptada per a persones de mobilitat reduïda. Es proposa incrementar la proporció del nombre de llicències adaptades per a PMR (mantenir el nombre de llicències totals actuals, però disposar de més llicències adaptades).

## PROPOSTES PER A LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

A continuació es presenten les propostes relacionades amb el vehicle privat motoritzat.

### **V-1)) Implantació d'una nova estructura de circulació**

En aquesta actuació es proposa establir una jerarquia viària per a Rubí de per tal de definir i concretar els vials de pas (aquells que han de concentrar la major part del trànsit) dels vials veïnals (aquells que només s'haurien d'emprar per tal d'accedir a una destinació concreta). La nova jerarquització també hauria de permetre eliminar la permeabilitat de la xarxa i endreçar el viari urbà, definint especialment les rutes d'entrada i sortida al centre.

La classificació de les vies seria:

- Xarxa primària, que connecta essencialment les principals vies amb la xarxa interurbà. Són vies destinades fonamentalment a la circulació de vehicles motoritzats i definint l'esquema general de circulació de la ciutat.
- Xarxa secundària o col·lectora, formada per la xarxa de comunicació entre barris.
- Xarxa veïnal, estan destinades fonamentalment al servei de les propietats colindants. Es de menester que la circulació sigui lenta i poc intensa.
- Xarxa pacificada, on la prioritat de circulació en calçada no és per al vehicle motoritzat.

El **plànol 24** recull aquesta jerarquia viària proposada.

### **V-2)) Creació de zones pacificades**

Per a una pacificació del trànsit en el municipi, es proposa la creació de zones limitades a 30 en aquells vials on és necessari garantir la circulació del vehicle privat motoritzat, però minimitzant el trànsit de pas. És a dir, la finalitat és que el trànsit que circuli per aquests vials sigui aquell que té l'origen o la destinació en la mateixa via o el seu entorn més immediat

La definició de les zones limitades a 30 km/h es pot complementar amb l'execució de portes d'entrada i sortida en els seus vials d'accés amb les mesures corresponents de moderació de la velocitat (passos de vianants de plataforma elevada, senyalització d'acord amb el reglament de circulació mitjançant marques horitzontals i senyals verticals, etc).



Exemples de portes d'entrada i sortida a una zona de velocitat limitada a 30 km/h

També es generen zones pacificades amb la senyal S-28 (imatge de la dreta) de carrer residencial segons la proposta **P-4**, on la prioritat és per al vianant.



Exemples de senyals emprades per a la pacificació del trànsit

### V-3)) Canvi de vials de doble sentit a sentit únic de circulació

En alguns vials bidireccionals es proposa la supressió d'un dels sentits de circulació per diferents motius:

- C/ Tres d'Abril (entre Edison i Mare de Déu de Fàtima), quedaria com a un vial unidireccional en sentit sud. Aquesta actuació evitaria l'entrada de vehicles des del c/ Edison i permetria reduir el temps de fase en vermell del semàfor (actualment de tres fase passant a ser de dues fases) millorant les condicions de circulació per l'av. Edison.
- C/ Lepant, entre la pl. de l'Esbart Dansaire de Rubí i el c/ Primer de Maig, passaria a ser unidireccional en sentit nord. Actualment, el vial presenta dos sentits de circulació i un cordó d'aparcament en una calçada d'amplada insuficient i amb necessitats d'ampliació de vorera.
- C/ General Castanyos, entre c/ Sant Muç i c/ de les Basses.
- A la pl. de Jesús Maria, el vial que connecta c/ Santa Eulàlia i c/ de Carrasco i Fomiguera passaria a ser d'un sol sentit de circulació per a poder augmentar les voreres. L'elevada pendent d'aquest vial també suposa un risc per a la seguretat de continuar sent bidireccional.

- Eix del c/ Santa Eulàlia – c/ Orso. Amb la finalitat de guanyar espai per a la resta de modes de transport sense suprimir aparcament, perdria un dels sentits de circulació i es quedaria amb el sentit sud a nord.
- El c/ Sant Jordi passaria ser unidireccional en el tram comprés entre ctra. Sabadell i c/ Carrasco i Formiguera, per a cedir l'espai ocupat pel carril per a la resta de modes de desplaçament.
- El c/ Cadmo, entre c/ Doctor Gimbernat i c/ Prat de la Riba passaria a ser unidireccional en sentit Oest a Est, deixant l'espai ocupat per l'altre carril de circulació a disposició de la resta de modes de transport.

#### **V-4)) Pas de vial unidireccional a bidireccional**

En el c/ Montserrat, entre c/ Nou i c/ Sant Jaume, donat que es disposa de suficient espai en la via pública es proposa transformar-lo en un vial bidireccional per a facilitar l'accés als veïns de l'illa de vianants i facilitar que puguin efectuar rutes més directes (evitant fer marrada) per accedir als seus habitatges.

#### **V-5)) Canvis de sentits de circulació en el viari actual**

Per tal de millorar les condicions de circulació en el nucli urbà, es proposen un seguit d'actuacions relacionades amb canvis en els sentits de circulació.

- C/ Magí Ramentol, entre c/ Magallanes i c/ Sant Isidre, invertiria el sentit de circulació per a donar accés a l'aparcament de l'11 de Setembre.
- En relació al canvi de sentit anterior, també invertiria el sentit de circulació el c/ García Lorca entre c/ Magí Ramentol i c/ Llobateras.
- C/ Narcís Monturiol es convertiria en un vial de sortida del centre urbà (sentit nord a sud, recollint el trànsit de la ctra. Sant Cugat).
- C/ Marconi, entre c/ Edison i c/ Mare de Déu de Fàtima que passaria ser un vial d'entrada per compensar el canvi de sentit en el c/ Tres d'abril.
- C/ Duran i Blas, invertiria el sentit de circulació entre c/ Mare de Déu de Fàtima i c/ Abad Escarré per a compensar el canvi de sentit en el c/ Marconi.
- C/ Lumiere, també invertiria el sentit de circulació entre c/ Abad Escarré i ctra. Sant Cugat per a compensar el canvi de sentit en el c/ Lumiere.
- C/ Nou, invertiria el sentit de circulació entre c/ Sant Gaietà i c/ Magallanes, per a donar accés als veïns d'aquest entorn.
- Com a conseqüència de la pacificació del c/ Maximí Fornés, el vial de la pl. Salvador Allende podria passar a ser de circulació sud a nord (l'accés des del l'aparcament soterrat d'aquesta plaça es realitzarà des del c/ Torrijos. La sortida podrà ser cap al c/ Torrijos o cap al c/ Sant Joan.



- C/ Doctor Gimbernat, entre c/ Cadmo i c/ Orso invertiria el sentit (pas a sentit nord a sud) com a conseqüència de l'actuació de la pèrdua d'un sentit de circulació en el c/ Cadmo.
- C/ del Molí, per a millorar l'accessibilitat dels veïns.

#### **V-6)) Carril de gir a l'esquerra a la cruïlla Edison–Marconi**

En la cruïlla del c/ Edison amb el c/ Marconi es proposa permetre el gir a l'esquerra per als vehicles del c/ Edison (sentit oest a est) cap a l'interior del centre urbà a través del c/ Marconi (també sotmès a una proposta de canvi de sentit).

L'ample de calçada permet encabir un carril de gir dedicat amb una nova fase semafòrica per al gir a l'esquerra, seguint la mateixa solució existent a la cruïlla anterior (c/ Edison – c/ Pitàgoras).

#### **V-7)) Estretament de carrils de circulació**

Rubí disposa de vials amb carrils de circulació d'amplades generoses (3,5–4–5 metres). En aquells trams de via pública on es necessiti guanyar espai per a altres modes de desplaçament (ampliació de voreres, execució de carril bici...) es preveu realitzar un estretament dels carrils de circulació fins a una amplada mínima de 2,90m.

Els vials que veuran reduïda l'amplada del carril de circulació en algun tram són:

- Av. Electricitat
- Pg. de les Torres
- Ctra. Sant Cugat
- C/ Llobateras
- C/ Cal Príncep
- C/ Magallanes
- C/ Torres Oriol
- C/ Cal Gerrer
- C/ Lluís Ribas
- C/ Joan Maragall
- C/ de la Plana de Can Bertran
- C/ Basses
- C/ Sabadell
- C/ Sant Jordi
- C/ Numància
- Av. de Can Sucarrats
- Av. Castellbisbal
- Av. Ferrer i Domingo
- C/ Miquel Gomita
- Camí de Ca n'Oriol
- C/ Anton de Borja
- C/ Mallorca
- C/ Santander
- C/ Mare de Déu de Lurdes
- C/ Prat de la Riba
- C/ Pau Claris
- C/ Zamenhofh
- Av. de la Llana
- Carretera de Sabadell

En altres vials com av. Estatut, av. Olimpíades, c/ Luxemburg, av. de les Flors, c/ Edison... també es necessita guanyar espai en la calçada per a la resta de modes, però la seva ampla secció de calçada permet diferents solucions que necessitaran concretar-se en un estudi de detall.

#### **V-8)) Definició d'un "vial de retorn" a Rubí+D**

Per tal de reduir el trànsit pels vials del centre provinent de la Rambleta de Joan Miró, es proposa reforçar la prohibició de circulació per l'illa de vianants i el seu entorn a la vegada que es defineixi un vial per l'interior del recinte Rubí+D amb la finalitat que els vehicles no autoritzats puguin efectuar un canvi de sentit sense necessitat d'abocar al trànsit al c/ General Prim i d'allà a la resta de la xarxa veïnal.



Conformar un vial de retorn a l'entorn a l'espai de Rubí+D

#### **V-9)) Realitzar un control periòdic de la velocitat**

Es proposa realitzar controls de velocitat en els vials on es detecten velocitats elevades. Addicionalment també es proposa realitzar aquests controls en:

- Els trams de carrer on es supera el límit de soroll establert en el mapa de capacitat acústica.
- Punts i trams de concentració d'accidents definits al PLSV.

PROPOSTES PER A LA XARXA D'APARCAMENTS
--

A continuació es presenten les propostes relacionades amb l'aparcament.

**AP-1)) Redistribució de places d'aparcament en la via pública**

Algunes mesures d'actuació d'aquest PMU comporten la pèrdua d'espai destinat actualment a l'aparcament en calçada del vehicle privat motoritzat: eixamplament de voreres, pacificació de vials mitjanant calçada de plataforma única, construcció de carrils bici...

Aquesta actuació és fruit d'un compromís d'utilització de l'espai viari entre els diferents modes de desplaçament. És necessari garantir unes condicions mínimes de seguretat i comoditat per als modes que fins ara presenten una infraestructura més penalitzada:

- Els vianants, amb voreres estretes i no accessibles.
- La bicicleta, amb una infraestructura pràcticament inexistent.

Cal recordar que el mode de transport que gaudeix de més proporció d'espai públic dedicat al seu ús exclusiu és el transport privat motoritzat, que s'emporta quasi el 73% de l'espai públic viari. Per tant, turismes, motocicles i altres vehicles es veuran afectats per actuacions de redistribució d'aquest espai (disminució de places d'aparcament, pèrdua de carrils de circulació, etc)

En la mesura del possible, les actuacions d'afectació al nombre de places d'aparcament es poden enfocar més a disminuir places d'aparcament (per exemple transformant un aparcament en bateria o semibateria a aparcament en cordó) que no pas a suprimir la totalitat de les places.

Les supressions d'aparcament també comporten la millora de visibilitat en les cruïlles.

**AP-2)) Pla d'aparcaments municipal**

Per a estudiar i resoldre les necessitats d'aparcament de Rubí es proposa la redacció d'un pla estratègic d'aparcament que tingui en compte:

- els nous balanços d'aparcament, fruit de la pèrdua d'espai destinat actualment a l'aparcament en calçada del vehicle privat motoritzat (eixamplament de voreres, pacificació de vials mitjanant calçada de plataforma única, construcció de carrils bici, etc).

- les necessitats d'aparcaments regulats (augment de places en zones blaves i/o zones taronges; creació de zones verdes).
- el foment de l'ús de d'aparcaments fora de la via pública, estudiant mesures com millors preus per ús freqüent, bonificacions fiscals per a l'usuari, acords amb comerciants per a subvencionar els primers minuts de l'estada, gratuïtat d'ús durant els primers minuts d'ús (15 minuts, etc), estudi de la implantació d'un sistema intel·ligent d'informació a la via pública sobre la capacitat dels aparcaments, facilitats de pagament mitjançant targeta de crèdit, ampliació dels horaris de servei...

### **AP-3)) Senyalització d'aparcaments fora de la calçada**

El baix nombre d'usuaris que recullen els aparcaments fora de la via pública fa que sigui necessari potenciar-ne l'ús. Es proposa la realització d'un estudi que estableixi un sistema de guiatge cap a aquests aparcaments mitjançant senyalització vertical (estàtica o dinàmica) seguint els següents punts clau:

- La uniformització de les senyals d'indicació.
- Col·locació de les senyals sempre en un primer pla, en punts visibles, com una senyal més del codi de circulació.
- Els itineraris hauran de ser directes i definits a través de vies de la xarxa primària o secundària col·lectora.
- La ubicació de les senyals al llarg del recorregut d'una via vertebradora i en totes les cruïlles on es bifurqui una ruta que condueixi als aparcaments.
- La senyalització en cada cartell de totes les bosses d'aparcament que es troben en la ruta senyalitzada.

### **AP-4)) Comptabilitzar l'oferta d'aparcament de titularitat privada**

Per tal de poder efectuar balanços d'aparcament "oferta–demanda" del municipi, es necessari conèixer l'oferta d'aparcament d'ús privat.

Es proposa realitzar un inventari d'aparcament de les places de titularitat privada per tal de disposar d'aquesta dada i poder conèixer amb detall les necessitats d'aparcament (dèficit / superàvit) per a cada zona del municipi.

### **AP-5)) Expansió dels aparcaments de zona blava**

Donada l'elevada ocupació i rotació dels aparcaments regulats de zona blava en el centre, es planteja la seva ampliació pel c/ Lluís Ribas, passatge Llobateres i el tram sud de c/ Magallanes (comprés entre c/ Torres Oriol i c/ Caldron de la Barca).

Amb aquesta expansió de la zona blava, el carrer Lluís Ribas, carrer Magallanes i passatge Llobateres) passaria a formar part de la xarxa de vies col·lectores del centre (juntament amb els carrers de cal Gerrer, Magí Ramentol, Torrent de l'Alba i Magallanes) amb aparcament de rotació i que defineixen el guiatge cap als aparcaments de l'11 de setembre i del Mercat.

#### **AP-6)) Supressió de places d'aparcament de zona blava**

L'oferta d'una bossa d'aparcament tipus "zona blava" en un vial del municipi afavoreix l'aparició d'un flux de vehicles a la cerca d'un estacionament. Arran de la pacificació dels vials en determinades àrees del municipi es planteja la necessitat de modificar les característiques de les bosses d'aparcaments per tal de reduir el trànsit de pas per aquests vials a un trànsit residual veïnal. En concret es planteja:

- Supressió de les places de zona blava a l'oest de l'av. Barcelona.
- La supressió de les places del c/ Maximí Fornés per la seva proposta de pacificació i la dotació de noves zones de càrrega i descàrrega.
- El c/ Montserrat deixarà de ser un vial de pas obert a tothom per a ser un carrer només accessible pels vehicles autoritzats a entrar en l'illa de vianants. Per tant caldrà replantejar les places de zona blava existents.

#### **AP-7)) Creació de zones verdes per a residents**

Les places d'aparcament ubicades en les noves zones pacificades del centre (ja sigui definides mitjançant zones d'accés restringit, de prioritat invertida o zones 30) suposen un focus atractor de mobilitat cap a aquesta àrea.

Per tal de disminuir aquest efecte, mantenir el trànsit pacificat i protegir l'aparcament veïnal, es proposa estudiar la creació de zones verdes per a residents en aquestes àrees:

- Entorn definit pel c/ Narcís Monturiol – pg. Ferrocarril – av. Barcelona – c/ Llobateras.
- Entorn definit per av. Barcelona – c/ Josep Serra – c/ Espoz i Mina – c/ Sant Joan.
- Entorn definit pel c/ Unió – c/ Terrassa – c/ Cadmo – c/ Nou.

#### **AP-8)) Increment del control policial a les zones taronja**

Es proposa incrementar el control que exerceix la policia local sobre el període d'estacionament dels vehicles en les zones de Rubí+d i Escardívol a fi i efecte de

reduir el nombre de vehicles que superen el límit màxim d'1,5 hores establert actualment.

**AP-9)) Minimitzar els estacionaments indeguts**

Es proposa realitzar campanyes de controls dels estacionaments indeguts per part de l'usuari de vehicle privat, especialment en els casos de:

- Estacionament en els espais reservats per al bus reduint l'accessibilitat de la parada.
- Estacionaments de vehicles no autoritzats en les places de C/D disponibles per als vehicles de distribució urbana de mercaderies.

**AP-10)) Garantir l'aparcament fora de calçada en els nous desenvolupaments**

Assegurar un mínim d'aparcaments fora de la calçada en el planejament dels futurs desenvolupaments.

ALTRES MESURES
----------------

A continuació es presenten altres mesures de caràcter més general:

**AM-1)) Campanyes de promoció de la mobilitat sostenible i segura.**

Durant la vigència del pla de mobilitat urbana, cal anar recordant la necessitat de dur a terme una mobilitat més sostenible per part de tota la ciutadania, explicar els motius pels quals es duen a terme determinades propostes d'actuació del PMU mitjançant campanyes de sensibilització, realitzant classes d'educació viària per part de la policia local, conscienciació a través dels medis de comunicació sobre els principals problemes de mobilitat ("ciclista respecta al vianant", "conductor modera la velocitat", "què són les zones 30"...).

**AM-2)) Realitzar un control periòdic de soroll dels vehicles motoritzats.**

Es proposa intensificar els controls periòdics de soroll per part de la Policia Local en els punts on es superin els límits establerts en el mapa de capacitat acústica.

**AM-3)) Promoure l'ús de vehicles més ecològics**

Es proposa que a mesura que es renovi la flota de vehicles municipal, es considerin de forma molt especial les característiques de consum d'energia, soroll i generació d'emissions. És d'especial importància realitzar aquestes polítiques amb les flotes de vehicles pesants (servei de recollida de residus, etc).

També es proposa dur a terme l'actuació mitjançant mesures de fiscalitat verda, com bonificacions (en els impostos de vehicles de tracció mecànica, en la zona blava...) per als vehicles ecològics.

**AM-4)) Reducció de l'efecte barrera de la Riera**

Es proposa impulsar les actuacions incloses en el POUM que suposen una millora per a les comunicacions entre els dos costats de la riera:

- Ampliació dels taulells dels passos existents.
- Execució de nous ponts sobre la riera a l'alçada de:
  - o Pg. Bullidor.
  - o A la rotonda on conflueixen la ctra. Terrassa i la ctra. Sabadell.

**AM-5)) Creació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics**

Es proposa estudiar la viabilitat d'implantar punts de recàrrega per a vehicles elèctrics a les bosses d'aparcament de:

- Rubí+D.
- Escardívol.

**AM-6)) Foment de l'ús del "carpooling" (vehicle compartit)**

El foment d'una major ocupació del vehicle privat motoritzat és un dels punts claus per a reduir el trànsit. Es proposa promoure des de l'ajuntament les pàgines d'internet que faciliten la posada en contacte de les persones que volen compartir de vehicle per a realitzar un mateix recorregut. Es proposa fer-ne foment i difusió des dels mitjans municipals (pàgina web de l'Ajuntament, campanyes informatives, etc).

**AM-7)) Revisió de l'ordenança de circulació**

Es proposa revisar l'ordenança de circulació per tal que incorpori tots els aspectes nous proposats pel PMU en relació a la circulació de vehicles, especialment en els aspectes relacionats en la cohabitació entre les diferents modes de transport (vianant–bicicleta, vehicle–bicicleta):

- autorització de circular amb bicicleta en sentit contrari en els vials pacificats de trànsit definits com a zones residencials mitjançant la senyal S-28.
- Regular la circulació de bicicletes en determinats eixos 8av. Barcelona – Francesc Macià).
- implantar sancions que es corresponguin amb les infraccions descrites en el text de l'ordenança i que regulen la convivència entre aquests dos modes no motoritzats.

Es proposa considerar com a model els principals aspectes de la nova ordenança de circulació de Barcelona.