

Recull d'aportacions de la xerrada sobre el POUM - MOBILITAT

Aquest és un resum del que es va comentar durant el debat de la primera xerrada del POUM organitzada per ACR, que es va centrar en el tema de la mobilitat. Tot el que s'escriu són aportacions dels assistents al debat. A la pàgina www.acr.cat/POUM hi ha penjat el diagnòstic previ fet per ACR.

MOBILITAT INTRAURBANA (dins de Rubí)

1. Casc urbà i voltants

- Hi ha queixes de l'increment de trànsit que s'ha produït al c/ Espoz i Mina des de que va començar a funcionar l'illa de vianants. Es fa una proposta per desviar el tràfic pel costat de la Riera.

- Per tal de millorar el trànsit per la zona del nucli urbà de Rubí, que flueix en bona part pel centre, es proposa reforçar la connexió amb transport públic urbà entre els dos extrems del nucli, concretament entre la zona Nord i les Torres, mitjançant un servei de bus que sigui àgil, de recorregut limitat entre aquests dos extrems i de baixa contaminació. En aquest sentit, es planteja que aquest nou servei es faci mitjançant una flota de busos elèctrics, que tindrien les seves parades de referència a l'entorn de la plaça de la Sardana i del RUBI+D. Aquests pols es podrien connectar amb les línies de bus urbà que donen servei a les urbanitzacions o amb els busos interurbans, creant així uns nodes de transport públic urbà a partir dels quals la gent podria accedir al centre amb un servei específic, i no com ara en què l'accés es fa a partir de rutes molt llargues.

- Es torna a comentar la possibilitat d'implementar el tramvia elèctric al voltant del casc urbà. Tot i així, degut a l'elevat cost de la seva aplicació (cal també tenir en compte, però, que consumeix un 30% menys d'energia comparat amb els autobusos), es proposa que aquesta opció es posposi en el temps, si bé a nivell de planejament urbanístic sí que s'hauria de preveure la reserva d'espai suficient per tal que sigui factible la seva implementació futura. Així, es planteja que el POUM hauria d'integrar el circuit del tramvia, que relliga els extrems del nucli urbà amb el centre, i hauria de preveure que aquest recorregut fos d'ús preferent per al transport públic, inicialment reservat als busos urbans i interurbans. En un futur, i en funció dels resultats d'aquest servei preferent de transport públic i de la situació econòmica, es podria plantejar l'opció d'instal·lar un servei de tramvia, urbà o interurbà.

- També es presenta la idea de planificar pàrkings dissuasoris a les entrades principals de la ciutat (ex: Can Fatjó, Rubí+D, Zona Nord, etc). L'objectiu és que la gent que arribi al centre de Rubí, ja sigui des les urbanitzacions com des de fora de la ciutat, no entri al centre amb cotxe, sinó que pugui deixar el seu vehicle abans d'entrar al centre i que es desplaci a peu o amb el bus elèctric per dins d'aquesta zona.



- Es parla de l'establiment de pàrkings per a vehicles pesants als polígons de Rubí, però es considera que aquest tema es parlarà en la xerrada dedicada als "Polígons Industrials".

- Finalment, es parla de què es comenci a tenir en compte el fet de que cada cop hi ha més cotxes elèctrics, i que per tant cal que ens anem adaptant a aquesta nova situació establint punts de recàrrega a la zona de pàrkings.

2. Urbanitzacions-centre

- Tot i que molts dels comentaris inclouen el tema de les connexions de les urbanitzacions amb el nucli urbà de Rubí, es decideix deixar aquestes reflexions i propostes per a la xerrada sobre la relació "Casc urbà-urbanitzacions".

3. Bicicleta

- Es comenta que, malauradament, aquest tema no es contempla en l'actual redacció del POUM.

- Actualment les poblacions veïnes tenen carrils bici (Sant Cugat, Molins de Reu, Les Fonts, etc). Es demana que Rubí es connecti a aquesta xarxa, i es planteja la via de la Riera com la més factible, ja sigui pel cantó dels polígons com per la que toca a l'Escardívol. També es demana que la xarxa passi per carrers com l'avinguda de l'Estatut, l'av. Edison, etc.

- Es proposa que, a part dels carrils bici, es posi en marxa també un servei de pàrkings segurs per a bicis, per tal de fomentar l'ús d'aquest transport dins la ciutat. És clau que la gent que vagi fins a les estacions de tren o d'autobusos en bici, la pugui deixar amb seguretat en un espai habilitat, de manera que es reforçaria el binomi transport públic-bicicleta tan necessari per millorar la mobilitat, a nivell intern i extern.

- També es demana que es faci un plànol de vies segures per anar amb bici dins de la ciutat (a Terrassa ja existeix tal cosa, per exemple), de manera que també es permeti una millor convivència entre bicis, cotxes i vianants.

4. A peu

- Especialment de cara a les persones amb discapacitats físiques, però també de cara a la gent gran i a persones que han de portar cotxets amb infants, es comenta que actualment hi ha moltes barreres arquitectòniques: voreres estretes d'amplada inferior a 120 cm; voreres en mal estat i amb el paviment irregular; voreres sense accessibilitat adaptada des dels extrems; voreres amb profusió d'elements (pilones, opis, etc.) que dificulten o impedeixen directament el pas; etc. En aquest sentit es



parla de la necessitat que el POUM prevegi un pla d'accessibilitat per garantir la plena mobilitat per dins de la ciutat dels grups de població amb més dificultat de mobilitat. De forma especial, s'ha de plantejar l'ampliació de voreres, l'establiment de rutes radials que travessin el centre de la ciutat, per tal de que una persona amb discapacitat física pugui arribar pràcticament a totes les àrees de la ciutat sense problemes.

- També es comenta la possibilitat de definir tot el centre de la ciutat com a zona 30, de manera que no caldria construir voreres aixecades (tot quedaria en pla). A més, es diu de treure certes places d'estacionament de vehicles en aquells carrers on les voreres siguin massa estretes, així aquestes es podrien ampliar i es prioritzaria el pas de vianants. Per tal de compensar la pèrdua de places d'estacionament, hi hauria els pàrkings dissuasoris que facilitarien l'aparcament de vehicle privat.

- També es comenta la necessitat d'ampliar la zona de vianants tant al centre (per exemple el c/Maximí Fornés) com certs carrers dels barris, per fomentar els desplaçaments a peu i en bici, així com el comerç i l'oci a les diferents zones.

- Finalment, es comenta que les zones de vianants haurien de tenir un disseny adequat per tal que quedés ben clara la prioritat dels desplaçament a peu. De forma especial s'hauria d'adequar la urbanització de l'eix de l'avinguda de Barcelona i del passeig Francesc Macià, que no respon actualment al que hauria de ser un eix principal de vianants.

MOBILITAT INTERURBANA (entre Rubí i altres ciutats)

1. Connexió amb l'Hospital de Terrassa

- Es comenta que actualment es tarda 1h i 15 minuts en anar de Rubí a l'Hospital de Terrassa amb el servei de bus interurbà. A més, sembla ser que l'objectiu de la Generalitat és reduir encara més la freqüència d'aquest servei, amb la idea de que a la llarga s'acabi anul·lant. Actualment hi ha una alternativa, que és combinar el servei de tren dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) fins a Terrassa i un bus des d'allà a l'Hospital, però això representa un cost extra pels rubinencs perquè han de pagar dos bitllets de transport. La majoria dels assistents a la xerrada mostren el seu malestar per aquests fets.

- Una participant de la xerrada presenta un proposta alternativa que passaria per fer sortir l'autobús interurbà cap a la carretera de Martorell, passant per les urbanitzacions de Rubí, combinant-lo amb autobusos de poblacions veïnes que anessin al mateix destí. Això no representaria un cost gaire excessiu i reduiria el temps de recorregut considerablement (es calcula que seria d'uns 20 minuts). Una altra possibilitat seria que la ruta actual del bus fos més atractiva per a l'usuari (per exemple passant pel Park Vallès) i que la ruta seguís el curs de la Riera, de manera que seria més viable econòmicament i es podria reduir el temps de recorregut. Tot i així, aquest problema no entra dins les competències del POUM i per tant caldrà buscar una solució per altres vies per aconseguir una millora d'aquest servei.



2. Segona estació dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)

- El POUM hauria de preveure la reserva d'espai per a la segona estació de tren dels FGC. A diferència de la proposta inicial de l'Ajuntament, que la ubica al polígon de la Llana, es planteja que aquesta estació es projecti més a prop del teixit residencial de la ciutat, a l'alçada dels pisos de la Seda i a pocs metres de l'arborètum del Parc del Castell. Aquesta segona estació permetria donar servei a la gent de les urbanitzacions, de Sant Jordi Park, de la zona Nord, de la Serreta, de la plana del Castell i de part de Can Fatjó i del Centre, evitant que els potencials usuaris d'aquests sectors hagin d'accedir al centre per arribar fins a l'estació actual, amb els beneficis que això comportaria a nivell de mobilitat interna. En cap cas aquesta segona estació hauria de funcionar com a excusa per a créixer urbanísticament.

3. TramVallès

- També es torna a posar sobre la taula la posada en marxa d'un tramvia interurbà, projecte que porta per nom TramVallès, que complementi l'actual xarxa de FGC i connecti diferents ciutats de la comarca del Vallès Occidental (veure [web del projecte](#)).

Rubí, 26 de maig de 2012

