



## INFORME TÈCNIC

---

### **Resposta a les aportacions de la consulta pública prèvia i de la proposta tècnica per a la redacció de l'avantprojecte d'ordenança de mobilitat**

---

#### **Antecedents**

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de mercaderies que garanteixi la sostenibilitat i la seguretat, i determina que són els ajuntaments qui han d'elaborar un document bàsic, el Pla de Mobilitat Urbana, per configurar les estratègies de mobilitat sostenible a cada municipi. Alhora, aquestes estratègies necessiten una regulació adient que les impulsi i consolidi; per tant, es fa necessària una adaptació normativa de la vigent Ordenança de Circulació de l'Ajuntament.

Aquesta nova regulació ha de tenir com a pal de paller la sostenibilitat, a partir d'una regulació que fomenti noves conductes per canviar les tendències de mobilitat actual per altres conductes urbanes més sostenibles. La complexitat creixent i l'augment del trànsit rodat junt amb la necessitat de compartir el territori entre totes les parts implicades de manera sostenible, fa necessari incorporar les novetats normatives en aquest camp i adaptar, en alguns casos, aquestes disposicions de caràcter general a les peculiars condicions de la nostra ciutat en ple segle XXI.

L'aparició dels vehicles de mobilitat personal (VMP) com ara patinets elèctrics, rodes elèctriques i similars, en entorns on tradicionalment només hi circulaven les persones, provoca situacions de risc al compartir l'espai urbà amb la resta d'usuaris, ja que les persones caminen a una velocitat mitjana d'entre 5-6 km/h, mentre que alguns d'aquests vehicles poden superar els 25 km/h.

La manca de regulació de l'ús de les bicicletes i els vehicles de mobilitat personal (VMP) provoca un ús de la via pública poc respectuós amb els usuaris més vulnerables (vianants, persones amb problemes de mobilitat, infants, ciclistes,...) provocant situacions de risc de seguretat viària en espais de convivència, com són l'illa de vianants, passeigs i voreres.

A data 21 de juliol de 2021 la comissió de l'ordenança de mobilitat aprova el text de l'avantprojecte d'ordenança de mobilitat de Rubí.

Del 31 d'agost de 2021 a 21 de setembre es realitza l'exposició pública de l'avantprojecte d'ordenança de mobilitat de Rubí mitjançant el portal de participació de l'ajuntament.

A data 22 de setembre del 2021 la tècnica de Govern Obert envia diligència al servei de mobilitat i accessibilitat amb les aportacions rebudes durant el període d'exposició pública.

Amb data 44 de novembre del 2021 es reuneix la comissió per tal d'estudiar les aportacions i donar resposta.

#### **Fets**

D'acord amb la diligència del servei de Govern Obert, s'han rebut un total de deu (10) aportacions.

A continuació es mostra l'aportació i la resposta.



Nº	Usuari	Aportació
1	@nanna	Pacificar accesos y vías principales de Sant Muç y urbanizaciones: Tanto los accesos como las principales vías de las urbanizaciones estan faltos de señales/elementos viales que recuerden y adecuen las calles para que se circule a una velocidad acorde a la normativa. En el caso de Sant Muç no hay carteles informativos que especifiquen el límite de velocidad en toda la urbanización, apenas hay señales viarias por su recorrido interior, apenas hay elementos reductores de velocidad, pueden ser de muchos tipos, badenes, mobiliario urbano adecuado para ello, carril bici.
<b>Resposta:</b>		Gràcies per la seva aportació. Una vegada estudiada l'informem que d'acord amb el reglament general de circulació i el text de l'avantprojecte d'ordenança, el límit de velocitat a tots els vials de Rubí és de 30 km/h. En aquest sentit, a més a més de contemplar-ho a l'ordenança, l'Ajuntament realitza diferents actuacions per garantir la seguretat viària.
2	@Borjagofor:	Ampliació de la plaça Pearson: peatonalització de Av. Barcelona i gral. prim. Peatonalitzar el carrer general prim i av. Barcelona al pas per la plaça pearson, per tal d'ampliar la plaça, reduir les emissions de CO2 i NO2 dels vehicles i pacificar els carrers pels vianants. Incloure jardineres per tal d'omplir de verd els carrers.
<b>Resposta:</b>		Gràcies per la seva aportació. Una vegada estudiada l'informem que l'ordenança no és l'instrument que determina les inversions previstes a la via pública. No obstant, es trasllada l'aportació al servei corresponent.
3	@Titus	Circulació de bicicletes: Permetre la circulació de bicicletes en contradirecció en aquells carrers de plataforma única, previa instal.lació de faldons "excepte bicicletes" en els senyals de direcció prohibida
<b>Resposta:</b>		Gràcies per la seva aportació. Una vegada estudiada l'informem que l'actual text de l'ordenança (capítol 8. Mobilitat de bicicletes i VMP) contempla la possibilitat de circulació de bicicletes i VMP en tots dos sentits de la marxa sempre que estigui senyalitzat.
4	@rgalvez	Carrils bici en zones amables urbanes, no en polígons industrials: Construir una xarxa de carrils bicis que donin ganes de pedalejar: en un entorn natural, amable i xulo, no com el carril bici que tenim enmig d'un polígon industrial. Connexió de carrils bicis, amb els itineraris rurals. Connexió de carrils bicis des del centre de la ciutat fins a les urbanitzacions. La C1413 construir carril bici. Avda. Estatut construir carril bici. Avda. Can Tapis fins a Can Solà i Castellnou, construir un carril bici.
<b>Resposta:</b>		Gràcies per la seva aportació. Una vegada estudiada l'informem que no correspon en aquesta ordenança determinar les inversions previstes a la via pública per la construcció d'infraestructura ciclable. No obstant, li traslladem que l'ajuntament ha aprovat recentment el Pla Director de la Bicicleta i VMP de Rubí 2021-2027. Aquest document servirà de guia per fomentar l'ús de la bicicleta i VMP els propers anys.
5	@Titus	Vials a les urbanitzacions: Remodelació de les dues grans vies de connexió centre-urbanitzacions (can Ramoneda i can Tapis) que en facilitin l'ús de manera segura a vianants, cixlistes i vmp.
<b>Resposta:</b>		Gràcies per la seva aportació. Una vegada estudiada l'informem que no correspon en aquesta ordenança determinar les inversions previstes a la via pública per la construcció d'infraestructura ciclable. No obstant, li traslladem que l'ajuntament ha aprovat recentment el Pla Director de la Bicicleta i VMP de Rubí 2021-2027. Aquest document servirà de guia per fomentar l'ús de la bicicleta i VMP els propers anys
6	@Hugo	Plataformes úniques en cruïlles amb pas de peatons: Fer plataformes elevades úniques en cruïlles que actualment tenen badens i uns metres al davant tenen resalts de plastic, i al altre costat hi ha un coixi berlinés quadrat, tot sense ordre ni criteri, i al pasar els vehicles generen més soroll del compte, cops de les carregues dels camions saltan per culpa dels resalts. Exemple del meu carrer Antoni sedó/Dr.Ferran una cruïlla al costat d'un col·legi que te un baden gran i dos resalts, seria mes segur una plataforma unica als costat del col·legis.



	<b>Resposta:</b>	Gràcies per la seva aportació. Una vegada estudiada l'informem que no correspon en aquesta ordenança determinar les inversions previstes a la via pública per la construcció de passos elevats.
7	@Ramon314	Organización del Tráfico Desde que se desvió el tráfico en la Carretera de Sant Cugat por Carrer de Cal Princep se ha generado un aumento de tráfico que junto con las líneas de autobuses que ya estaban hace que esta zona sea casi más una carretera que una calle como era antes. El Punto crítico es justo en la estación de los FCC donde se forman colas de vehículos con frecuencia. Por favor entiendo que se puede buscar alguna solución para minimizar este incremento de tráfico rodado que no todos cumplen los 30 km/h.
	<b>Resposta:</b>	Gràcies per la seva aportació. Una vegada estudiada l'informem que no correspon en aquesta ordenança determinar actuacions per millorar el flux de vehicles.
8	@Borjagofor	Illa de vianants al voltant del celler cooperatiu: Actualment al carrer general prim els vehicles acceleren, de forma exagerada, ruidosa, contaminant i perillosa, des del carrer príncep fins a Narcís monturiol. La peatonalització dels carrers pintor Coello, pintor Murillo, García Lorca i general prim al voltant del celler cooperatiu pacificaria el barri pels vianants. Instal·lar jardineres per fer més verda la zona i només deixar pas als veïns que vulguin accedir amb el seu vehicle privat als aparcaments.
	<b>Resposta:</b>	Gràcies per la seva aportació. Una vegada estudiada l'informem que no correspon en aquesta ordenança determinar les inversions previstes a la via pública per l'ampliació de l'illa de vianants.
9	@Titus	Cargo-bikes i similars: Legalitzar i regular la circulació de cargo-bikes, remolcs i carros de bicicletes per infants, etc. Permetre'n la circulació.
	<b>Resposta:</b>	Gràcies per la seva aportació. Li informem que l'article 46 del text de l'avantprojecte contempla la possibilitat que les bicicletes o cicles de més de dues rodes puguin portar remolc o semiremolc homologat per el transport de persones i/o càrrega d'acord amb la legislació vigent en cada moment. El capítol 8. Mobilitat de bicicletes i VMP recull el reglament per la circulació de bicicletes i VMP als diferents espais de la ciutat.
10	@Titus	Regular VMP per illa vianants: Regular i permetre la circulació de VMP i/o crear xarxa d'itineraris segurs nord-sud i est-oest.
	<b>Resposta:</b>	Gràcies per la seva aportació. Li informem que l'actual text de l'ordenança (capítol 8. Mobilitat de bicicletes i VMP) contempla la possibilitat de circulació de bicicletes i VMP en tots dos sentits de la marxa pels carrers que formen l'illa o àrea de vianants. Excepte en aquells llocs en què ho prohibeixi la senyalització o bé si ho estableix la regulació específica d'aquella zona o àrea reservada per a vianants (article 40).

## Conclusió

S'informa de les respostes al servei de Govern Obert pels efectes oportuns.

A Rubí, a data de l'assignatura electrònica

Cap de mobilitat i accessibilitat