



CIF: G66000811
Casa Baumann, Av. Jacquard 1, 08222 Terrassa
info@biter.cat / www.biter.cat

ESTUDI DE MILLORES A LA XARXA D'ITINERARIS PER A LA BICICLETA DE TERRASSA

PART 1

ITINERARIS PRINCIPALS A LA ZUAP

Per al Servei de Mobilitat

Versió: 10/02/2016

| | |
|---|-----------|
| 1. Consideracions generals..... | 4 |
| 1.1 Objectiu | 4 |
| 1.2 Propostes innovadores d'aplicació genèrica | 4 |
| 1.2.1 Pictograma de la bicicleta per posar a la calçada de les zones 30..... | 4 |
| 1.2.2 Pintar carril bici en mig de la calçada..... | 5 |
| 1.2.3 Crear eixos pacificats els caps de setmana i festius | 7 |
| 1.2.4 Eliminar “carretera” del nomenclàtor | 7 |
| 1.2.5 Harmonitzar criteris sobre límits de velocitat..... | 7 |
| 1.2.6 Harmonitzar criteris sobre les prohibicions d'estacionament i aturada | 9 |
| 1.2.7 Treure el senyals d'obligació de fer servir el carril bici | 10 |
| 1.2.8 Mesures de pacificació del trànsit | 10 |
| 2. Eixos cap a la zona ZUAP..... | 11 |
| 2.1 Eix Estatut-Bartomeu Amat..... | 11 |
| 2.1.1 Característiques..... | 11 |
| 2.1.2 Opció 1: senzilla | 11 |
| 2.1.3 Opció 2: complexa | 11 |
| 2.2 Eix Carretera de Matadepera..... | 11 |
| 2.2.1 Característiques..... | 11 |
| 2.2.2 Opció 1: senzilla | 11 |
| 2.2.3 Opció 2: complexa | 11 |
| 2.3 Eix Tarragona-Salmeron i Prat de la Riba-Dr.Ferran | 11 |
| 2.3.1 Característiques..... | 11 |
| 2.3.2 Opció única: senzilla..... | 12 |
| 2.3.3 Punts a resoldre | 12 |
| 2.4 Eix Ctra. Castellar..... | 12 |
| 2.4.1 Característiques..... | 12 |
| 2.4.2 Opció senzilla | 13 |
| 2.4.3 Opció complexa..... | 13 |
| 2.5 Eix Passeig Vint-i-dos de Juliol | 13 |
| 2.6 Eix Miquel Vives-Extremadura..... | 13 |
| 2.6.1 Característiques..... | 13 |
| 2.6.2 Punts a resoldre | 14 |
| 2.7 Eix Ctra. de Montcada | 14 |
| 2.7.1 Característiques..... | 14 |
| 2.8 Eix Ctra. Rubí - Topete | 14 |
| 2.8.1 Característiques..... | 14 |
| 2.8.2 Propostes | 14 |
| 2.9 Eix Vallparadís..... | 14 |

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 2.9.1 | Característiques..... | 14 |
| 2.9.2 | Millores | 15 |
| 2.10 | Eix Rambleta del Pare Alegre-Rambla..... | 15 |
| 2.10.1 | Característiques..... | 15 |
| 2.10.2 | Propostes | 15 |
| 2.11 | Eix Roc Blanc i La Maurina - Parc Sant Jordi..... | 15 |
| 2.11.1 | Característiques..... | 15 |
| 2.11.2 | Propostes | 15 |
| 2.12 | Eix Ctra. Rellinars..... | 15 |
| 2.12.1 | Característiques..... | 15 |
| 2.12.2 | Propostes | 16 |
| 2.13 | Eix Can Boada..... | 16 |
| 2.13.1 | Característiques..... | 16 |
| 2.13.2 | Eix Av.Can Boada – Joan d’Austria | 16 |
| 3. | Itineraris amb bicicleta dintre de la ZUAP | 17 |
| 3.1 | Consideracions generals | 17 |
| 3.1.1 | Efecte sobres les bicis de les actuacions low cost d’ampliació de vorera | 17 |
| 3.2 | Revisar itineraris principals per a bicicletes del PMU | 17 |
| 3.2.1 | Treure l’eix Dr.Salvà – Major – Font Vella..... | 17 |
| 3.3 | Propostes de doble sentit ciclables..... | 17 |
| 3.3.1 | Carrer Ausiàs March..... | 17 |
| 3.3.2 | Carrers Josep Trueta - Faraday..... | 18 |
| 3.3.3 | Carrer Bruc – Fra Bonaventura Gran..... | 18 |
| 3.3.4 | Carrer Pi i Margall..... | 18 |
| 3.3.5 | Carrer del Vall..... | 18 |
| 4. | Itineraris a peu dintre de la ZUAP | 18 |
| 4.1 | Consideracions generals | 18 |
| 4.1.1 | Prohibir l’estacionament de motos a sobre de les voreres | 18 |
| 4.1.2 | Posar els pilons a la calçada i no a les voreres..... | 19 |
| 4.1.3 | Augmentar el control de la indisciplina de l’aparcament de vehicles a sobre de les voreres de la xarxa principal de vianants..... | 20 |
| 4.1.4 | Fer campanyes de conscienciació per a que les bicicletes vagin per la calçada | 20 |
| 4.2 | Xarxa d’itineraris principals per a vianants (PMU)..... | 21 |
| 4.2.1 | Cervantes - Ausiàs March..... | 21 |
| 4.2.2 | Passeig de les Lletres – Pantà..... | 21 |
| 4.2.3 | Sant Valentí..... | 21 |
| 4.2.4 | Volta - La Rasa - Creu Gran | 21 |

| | | |
|--------|---|----|
| 4.2.5 | Bruc – Fra Bonaventura Gran | 22 |
| 4.2.6 | Pare Llaurador | 22 |
| 4.2.7 | Doctor Salvà - Portal de San Roc - Vall - Sant Quirze | 22 |
| 4.2.8 | Major - Font Vella - Comte d'Ègara - Av. Jacquard | 22 |
| 4.2.9 | Carretera de Montcada i Martorell | 22 |
| 4.2.10 | Faraday - Josep Trueta..... | 22 |
| 4.2.11 | Nicolau Talló..... | 23 |
| 4.2.12 | Pi i Margall..... | 23 |
| 4.2.13 | Mas Adei - Sant Antoni – Topete | 23 |
| 4.2.14 | Societat | 24 |
| 4.2.15 | Baldrich | 24 |
| 4.2.16 | Sant Quirze – Sant Genís | 24 |
| 4.2.17 | Sant Francesc – Rutlla..... | 24 |
| 4.2.18 | Col·legi | 24 |
| 4.2.19 | Rambla d'Ègara | 24 |
| 4.2.20 | Sant Pere – Camí Fondo – Nord..... | 24 |
| 4.2.21 | Teatre - Sant Pau – Puig Novell..... | 25 |
| 4.3 | Altres itineraris..... | 25 |
| 4.3.1 | Montserrat | 25 |
| 4.3.2 | Pitàgores | 26 |

1. CONSIDERACIONS GENERALS

1.1 Objectiu

Determinar els principals itineraris que caldrà millorar a peu i en bici cap a la futura zona urbana d'atmosfera protegida (ZUAP) des dels diferents barris de la ciutat, determinant la tipologia de carril bici a fer (segregat, carril bus-bici, cohabitació, sobre vorera, doble sentit exclusiu per la bicicleta, etc.) o les millores necessàries per millorar els itineraris a peu.

1.2 Propostes innovadores d'aplicació genèrica

1.2.1 Pictograma de la bicicleta per posar a la calçada de les zones 30

Situació actual a Terrassa: el logo de la bicicleta (156 cm d'amplada) a les entrades de totes les zones 30, i en alguns casos, dintre de les zones 30.



Proposem que es faci molt més visible el pictograma de la bici en els carrers de les zones 30. A continuació mostrem alguns exemples.



Exemple de Madrid (foto de l'esquerra) i de Sabadell (foto de la dreta).



Exemple de Girona (foto de l'esquerra) i de Vitoria (foto de la dreta).

1.2.2 Pintar carril bici en mig de la calçada

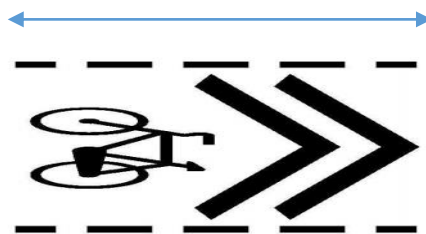
Exemple de l'efecte que faria el carril bici proposat. (A la foto esquerra, estat del paviment després d'unes obres al carrer Canonge Rodó de Terrassa, a la dreta, un poble de Les Landes, França).



Exemple de San Sebastià (foto de l'esquerra) i de Reus (foto de la dreta).

La nostra proposta és la següent:

- En els carrers que facin pujada, tinguin menys de 3,5 m de calçada i siguin itineraris principals de la xarxa ciclable, posar un carril bici en tot el recorregut com l'exemple de San Sebastià i Reus.
- En la resta de carrers que siguin itineraris principals de la xarxa ciclable, posar una senyalització horitzontal com l'exemple de Girona i Vitoria.
- A més, la llargada d'aquest senyal, d'aproximadament 5 m, permet fer visible a la resta de vehicles, la distància mínima que s'ha de mantenir darrera una bicicleta.



1.2.3 Crear eixos pacificats els caps de setmana i festius

- Crear una xarxa de carrers que connectin els barris amb les portes d'accés a l'anella verda i el Parc de Vallparadís, que siguin considerats carrers residencials (limitats a 20 km/h) els caps de setmana i festius.

Exemple de Sabadell.



1.2.4 Eliminar “carretera” del nomenclàtor

Perquè aquesta proposta:

- La paraula “carretera” té una connotació negativa pel que fa la percepció de la seguretat viària, especialment pel que fa l'autonomia dels infants i l'ús de la bicicleta. S'associa generalment a un espai destinat principalment als cotxes, on les velocitats són elevades i on els riscos es disparen.
- A totes les carreteres urbanes de Terrassa, serà necessari l'ús compartit dels carrils de circulació per part de vehicles motoritzats i bicicletes.
- La pacificació del trànsit s'aconsegueix amb canvis normatius, infraestructurals, senyalització corresponent, actuacions de comunicació i canvis culturals.

Canvis que proposem:

- | | |
|----------------------------------|---------------------------------|
| - Carretera de Rellinars | > Passeig de Rellinars |
| - Carretera de Matadepera | > Passeig de Matadepera |
| - Carretera de Castellar | > Passeig de Castellar |
| - Carretera de Montcada i Reixac | > Avinguda de Montcada i Reixac |
| - Carretera de Martorell | > Avinguda de Martorell |
| - Carretera d'Olesa | > Avinguda d'Olesa |

1.2.5 Harmonitzar criteris sobre límits de velocitat

Creiem que és necessari que hi hagi una coherència entre els límits de velocitat a la ciutat segons el tipus de via.

1.2.5.1 Límit 10 km/h

Creiem que aquest hauria de ser la velocitat mínima per als vehicles, i concretament per a les bicicletes. En algunes ciutats apareix el límit de 5 km/h per a les bicicletes en alguns

casos, però considerem que és absurd, ja que és una velocitat a la que els ciclista, ja no pot ni mantenir l'equilibri.

Aquest límit és el que preveu l'article 37.1.6 de l'ordenança de circulació de Terrassa per a tots els vehicles a les zones de vianants. Per tant, el veiem aplicable a:

- Les bicicletes i tots els vehicles a les zones de vianants
- Les bicicletes a les voreres on estan excepcionalment permeses les bicicletes, sense que hi hagi un carril bici (els "punts blancs").

No s'hauria de fer servir el senyal S-28 per a la zona de vianants, com mostren les fotos següents:



1.2.5.2 Límit 20 km/h

Aquest és el límit establert pel reglament general de circulació als carrers residencials, on els nens i nenes poden jugar al mig del carrer. També en els camins de l'Anella Verda de Terrassa. Per tant, el veiem aplicable a:

- Les bicicletes i tots els vehicles als carrers definits com a residencials, amb el senyal corresponent S-28.



- Les bicicletes i tots els vehicles als carrers amb plataforma única, encara que no tinguin el senyal S-28.
- Les bicicletes als carrils bici que es troben a sobre de les voreres.
- Les bicicletes al Parc de Vallparadís.
- Tots els vehicles als camins de l'Anella Verda.



Exemple de senyal 30 on hauria de ser 20. Carrer del Vall.



Exemple de senyal 10 on hauria de ser de 20. Carrer dels Jocs Olímpics.

1.2.5.3 Límit 30 km/h

Aquest és el límit establert pel reglament general de circulació a les zones 30. Hauria de ser aplicable a la majoria de carrers de la ciutat. Per tant, el veiem aplicable a:

- A les zones 30.
- A les avingudes i carreteres urbanes d'un carril per sentit: la carretera de Montcada i la carretera de Rellinars.
- Als carrils de la dreta de les avingudes de 2 o més carrils que no tinguin carril bici, encara que tingui carril bus.

1.2.5.4 Límit 40 km/h

Aquest límit establert el veiem aplicable a:

- Les avingudes.

1.2.5.5 Límit 50 km/h

Aquest límit establert el veiem aplicable a només poques vies urbanes:

- Avinguda del Vallès
- Avinguda de Santa Eulàlia

1.2.6 **Harmonitzar criteris sobre les prohibicions d'estacionament i aturada**

Treure els senyals de prohibit aturar-se als carrers 20 o 30. Creiem que no ha de ser prohibit poder aturar el cotxes menys de 2 minuts a la calçada per recollir algú o descarregar paquets. Altrament, sembla que s'estigui incitant els cotxes a aturar-se a sobre de la vorera per no obstruir el pas.



Carrer de Cervantes



Carrer de Sant Llorenç

1.2.7 Treure el senyals d'obligació de fer servir el carril bici

- Proposem treure tots els senyals on hi hagi la obligació de fer servir el carril bici (senyal R-407a). El cas és que hi pot haver diverses situacions en que ciclistes preferiran circular pels carrils de circulació: perquè circulen en un grup nombrós, per que van a una velocitat molt gran, perquè el carril bici es no es troba en condicions de ser usat, etc. Altrament, el ciclista no tindria la seguretat jurídica per poder circular amb la resta de vehicles. En el seu lloc proposem instal·lar el senyal quadrat de recomanació.



1.2.8 Mesures de pacificació del trànsit

- Crear catàleg d'opcions d'elements de pacificació del trànsit amb la complicitat dels veïns: jardineres, mobiliari, etc.
- No fer servir el sistema de "raspat" per esborrar les senyalitzacions horitzontals, ja que després ho patim més els ciclistes. Exemple al carril bici de l'avinguda Abad Marcet.

2. EIXOS CAP A LA ZONA ZUAP

2.1 Eix Estatut-Bartomeu Amat

2.1.1 Característiques

- Connecta amb la porta d'accés de l'Anella Verda de Can Roca.
- Porta a la zona esportiva de Can Roca.

2.1.2 Opció 1: senzilla

- Adequar l'eix Estatut-Bartomeu Amat com a eix de baixada.
- Adequar l'eix Independència-Ancianitat-Parlament com a eix de pujada.
- Aquesta adequació passa per:
 - Posar la senyalització de 30 km/h a tots dos carrers.
 - Pintar el logo de la bicicleta a la calçada.

2.1.3 Opció 2: complexa

- Construir un carril bici bidireccional segregat a l'eix Estatut-Bartomeu Amat. Per això, caldrà treure un línia d'espai d'aparcament.

2.2 Eix Carretera de Matadepera

2.2.1 Característiques

- Connecta amb el municipi de Matadepera i el carril bici previst per la Diputació de Barcelona en el tram interurbà de la carretera.
- Ofereix una connexió a l'estació de FGC de Nacions Unides.

2.2.2 Opció 1: senzilla

- Pintar els carrils de la dreta com a carrers 30 amb el logo de la bicicleta.

2.2.3 Opció 2: complexa

- Crear un carril bici de doble sentit en el tram entre la plaça de l'Aigua i la comissaria dels Mossos d'Esquadra.

2.3 Eix Tarragona-Salmeron i Prat de la Ribera-Dr.Ferran

2.3.1 Característiques

- Connecta amb la porta d'accés de l'Anella Verda de la Riera de Les Arenes.

2.3.2 Opció única: senzilla

- Adequar l'eix Tarragona-Salmeron com a eix de baixada.
- Adequar l'eix Prat de la Riba-Dr.Ferran com a eix de pujada.
- Aquesta adequació passa per:
 - Posar la senyalització de 30 km/h a tots dos carrers.
 - Pintar el logo de la bicicleta a la calçada.

2.3.3 Punts a resoldre

2.3.3.1 Connexió del carrer Dr.Ferran amb la plaça de Can Tusell

Cal permetre que les bicicletes que pugen per carrer del Dr. Ferran pugui anar pel carrer Alcoi fins al carrer Tarragona i que puguin travessar l'avinguda Béjar pel pas semafòric.

Veure Part 5: Discontinuitats.

2.3.3.2 Connexió del carrer Tarragona al carrer Salmeron

La solució més fàcil és girar a la dreta pel carrer Ample i després a l'esquerra per l'avinguda Jaume I, fins al carrer Salmeron. Es podria pintar el símbol de la bici en el carril de la dreta de l'avinguda Jaume I per indicar el gir al carrer del Camí de Castellar i al carrer Salmeron.

2.3.3.3 Calçades dels carrers Salmeron i Prat de la Riba

Hi ha diferents propostes possibles per adequar aquests carrers a la circulació de bicicletes.

- Cal un tractament diferents en funció de si el carrer fa baixada (Salmeron) o pujada (Prat de la Riba).
- No veiem adient convertir un o els dos carrers en doble sentit ciclable. Ja que presenten trams estrets i es troben molt a prop un de l'altre.
- En el cas de Salmeron, proposem estretar els carril amb pintura.
- En el cas de Prat de la Riba, proposem pintar un carril bici a la dreta en tot el recorregut.

2.4 Eix Ctra. Castellar

2.4.1 Característiques

- Connecta amb la porta d'accés de l'Anella Verda de Can Montllor.
- Aquesta carretera és l'eix principal d'accés a les carreteres d'ús ciclista i camins rurals de la zona nord-est de la ciutat. S'hi concentra una gran aflluència de ciclistes, tant d'ús lúdic-esportiu com de transport a les escoles, polígons industrials i barris de Sant Llorenç, Ègara, la Grípia i les Arenes, que farien un ús natural d'aquest carril en el seu camí cap al centre de la ciutat.

- Aquesta via condueix cap a diverses escoles de primària, d'adults, els instituts Blanxart i Cavall Bernat. Per tant, considerem de cabdal importància disposar d'una zona segura per circular amb bicicleta que vagi en consonància els cursos de circulació amb bicicleta als centres educatius "Ambicia't a l'institut". De fet la zona de pràctiques d'aquests cursos es troba precisament al costat de la carretera de Castellar.

2.4.2 Opció senzilla

- En el treball de camp que hem realitzat, en el sentit d'entrada a la ciutat, hem pogut constatar que és molt més segur circular pel carril bus que no pas fer-ho pel carril dels cotxes que malauradament circulen a gran velocitat sobretot en el tram avinguda del Vallès fins la plaça de la Dona.
- L'Ajuntament de Terrassa ha autoritzat que els ciclistes puguin fer servir tots els carrils bus que són de la seva competència, i la valoració que en fem és molt bona.
- En el cas de que algun autobús de les dues línies L1 i L2 es trobés amb un ciclista, aquests el poden avançar còmodament i amb seguretat, ocupant el carril adjacent, que va en el mateix sentit.
- D'altra banda trobem del tot inviable fer passar les bicicletes per a la vorera per la gran quantitat de vianants que l'utilitzen i el seu disseny.
- Per últim, volem proposar que en el sentit de sortida de la carretera de Castellar, es dugui a terme una reordenació dels carrils, o bé un carril bus-bici, o bé un carril limitat a 30 km/h amb el símbol de la bicicleta a la calçada, o un carril bici segregat. carril bus-bici ben senyalitzat.

2.4.3 Opció complexa

- Remodelació de la carretera i posar carril bici a banda i banda o bidireccional.
- Connexió futura amb un carril bici bidireccional previst al carrer de Colom.

2.5 Eix Passeig Vint-i-dos de Juliol

- Connecta amb la porta d'accés de l'Anella Verda de La Grípia – Torre-sana.
- Fer més visible el carril bici.
- Veure Part 4: capítol específic sobre millores al carril bici del Passeig Vint-i-dos de Juliol.

2.6 Eix Miquel Vives-Extremadura

2.6.1 Característiques

- Connecta amb la porta d'accés de l'Anella Verda de La Grípia – Torre-sana.
- Fer que aquest eix tingui un doble sentit per a les bicicletes.

2.6.2 Punts a resoldre

- Connexió del carrer de Sant Tomás al carrer d'Extremadura. Veure Part 5.
- Connexió Miquel Vives amb Rambla de Sant Nebridi. Veure Part 5.

2.7 Eix Ctra. de Montcada

2.7.1 Característiques

- Connecta amb la porta d'accés de l'Anella Verda de Vilardell i carretera de Sabadell.
- És un eix inevitable per a la xarxa principal de la bicicleta.
- Volem remarcar que va ser una oportunitat perduda no haver posat un carril bici bidireccional a la carretera de Montcada quan es va remodelar.
- La proposta que fem és pintar logo bici a la calçada al llarg de tota la carretera de Montcada i que estigui limitat a 30 quan hi hagi només un carril per sentit.

2.8 Eix Ctra. Rubí - Topete

2.8.1 Característiques

- Connecta amb la porta d'accés de l'Anella Verda de Can Jofresa.
- La part de la carretera entre la plaça Jaume Jover i la carretera de Montcada té un carril bici bidireccional.

2.8.2 Propostes

- Resoldre la connexió del carril bici quan arriba a la carretera de Montcada, per anar a cada sentit de la carretera i al centre de carril del carrer Topete.
- Pintar un carril bici a tot el carrer Topete.
- Resoldre connexions a la plaça Jaume Jover.

2.9 Eix Vallparadís

2.9.1 Característiques

- Tot el Parc de Vallparadís és un eix molt segur i fàcil per connectar pols d'atracció de importants com la zona esportiva de Can Jofresa, el Parc Vallès, l'escola oficial d'idiomes i els polígons del sud.

2.9.2 Milllores



Indicació de zona de prioritat de vianants en el parc.

Exemple Madrid.

2.10 Eix Rambleta del Pare Alegre-Rambla

2.10.1 Característiques

- Connecta amb la porta d'accés de l'Anella Verda de La Cogullada.
- Connecta amb el Palau de Justícia.

2.10.2 Propostes

- Crear un carril de doble sentit ciclable fins al Palau de Justícia o a cada banda, des de la plaça del Doré.
- Marcar el logo de la bicicleta a la calçada a tot l'eix de la Rambla, especialment entre el Portal de Sant Roc i la plaça del Doré.
- Resoldre la connexió entre el carril bici de l'avinguda Josep Tarradellas i la Rambla.

2.11 Eix Roc Blanc i La Maurina - Parc Sant Jordi

2.11.1 Característiques

- Connecta amb la porta d'accés de l'Anella Verda del Roc Blanc.

2.11.2 Propostes

- En aquest eix identifiquem diversos carrers que són còmodes per als ciclistes: Doctor Ullés, Antoni Torrella, Antoninus Pius i Watt. Pacificar aquests carrers.
- Proposem resoldre la continuïtat Doctor Ullés amb Faraday (veure part 5).

2.12 Eix Ctra. Rellinars

2.12.1 Característiques

- Connecta amb la porta d'accés de l'Anella Verda de Can Colomer.

- Existeix un carril bici de doble sentit en el tram nord de Can Colomer.

2.12.2 Propostes

- Senyalitzar el logo de la bicicleta a tot el recorregut.
- Adequar tota la carretera per ubicar-hi un carril bici de doble sentit.

2.13 Eix Can Boada

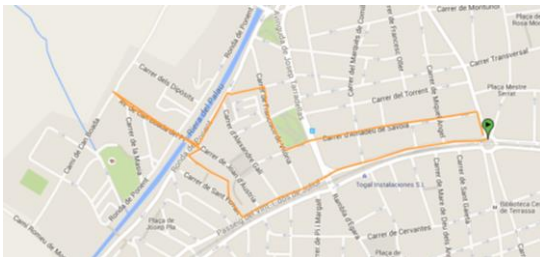
2.13.1 Característiques

- Connecta amb la porta d'accés de l'Anella Verda de Can Boada (per la Masia de Can Cardús de les Orioles).

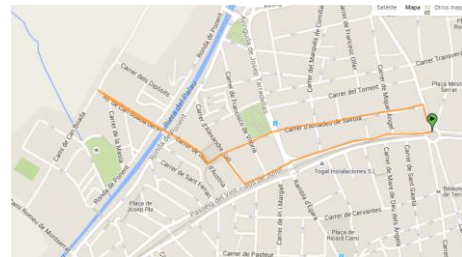
2.13.2 Eix Av.Can Boada – Joan d'Austria

- Proposem convertir aquest eix en doble sentit ciclable, fins a la plaça d'Agustí Bartra, per millorar l'accés amb bici. L'amplada de calçada de Joan d'Austria fa de 500 a 390 cm.
- Proposem fer Amadeu de Savoia, entre Francisco de Vitoria i Alexandre Galí, de doble sentit ciclable. L'amplada de calçada en aquest tram és de 450 cm.

2.810 m



2.510 m (- 300 m)



Carrer Amadeu de Savoia: permetre doble sentit ciclable.

3. ITINERARIS AMB BICICLETA DINTRE DE LA ZUAP

3.1 Consideracions generals

3.1.1 Efecte sobres les bicis de les actuacions low cost d'ampliació de vorera

L'ampliació de l'espai per a vianants als carrers Montserrat i Sant Valentí és una mesura de baix cost que permet garantir un espai de pas per a persones amb cadira de rodes i vianants en general. Al mateix temps comporta un estretament de la calçada, que comporta un efecte de reducció de la velocitat dels vehicles motoritzats.

Aquesta mesura afecta als ciclistes en la mesura que abans era possible situar-se en posició secundària, a un costat, per facilitar l'avançament de cotxes, mentre que ara, es crea una situació de dubte sobre si cal ocupar l'espai de les persones vianants o bé mantenir-se al centre del carril de circulació.

Per reforçar el dret dels ciclistes a ocupar el centre del carril de circulació, proposem les mesures següents:

- Pintar el logo de la bici a cada cruïlla.
- Posar alguns pilons de plàstic al llarg del recorregut, per evitar avançaments.



3.2 Revisar itineraris principals per a bicicletes del PMU

3.2.1 Treure l'eix Dr.Salvà – Major – Font Vella

- Pensem que no ha de ser un eix principal de bicicletes, aquell que passa per una zona de vianants amb gran activitat comercial.

3.3 Propostes de doble sentit ciclables

3.3.1 Carrer Ausiàs March

En el tram del carrer Ausias March entre el carrer Pi i Margall i el carrer Pitàgores, permetre la circulació de bicicletes en els dos sentits, donat que la calçada és prou ampla: 396 cm.

3.3.2 Carrers Josep Trueta - Faraday

Proposem convertir aquest eix en doble sentit ciclable, sense que calgui treure places d'aparcament, donat que l'amplada de la calçada és suficient.

3.3.3 Carrer Bruc – Fra Bonaventura Gran

Proposem convertir aquest eix en doble sentit ciclable, sense que calgui treure places d'aparcament, donat que l'amplada de la calçada és suficient.

3.3.4 Carrer Pi i Margall

Proposem convertir aquest eix en doble sentit ciclable, sense que calgui treure places d'aparcament. La calçada fa 440 m entre els carrers Filatura i Martí Díez.

3.3.5 Carrer del Vall



Proposem el doble sentit ciclable al carrer del Vall entre el carrer Col·legi i el carrer Cisterna. Es tracta d'un tram de carrer pacificat.

4. ITINERARIS A PEU DINTRE DE LA ZUAP

4.1 Consideracions generals

4.1.1 Prohibir l'estacionament de motos a sobre de les voreres

Proposem com a una de les mesures més importants, prohibir l'estacionament de motos a sobre de les voreres de la zona ZUAP. Es pot habilitar espai d'aparcament al carrers del voltant i de dintre de la zona ZUAP amb amples de calçada suficients per posar aparcament de moto en línia.



Carrer Major. Posar els bancs en sentit longitudinal.



Portal de Sant Roc



Carrer de la Rutlla amb Portal Nou i Església.



Plaça Didó.



Senyal a la Rambla d'Ègara, plaça d'Enric Granados.



Senyal a la Rambla d'Ègara, davant del CAP.

4.1.2 Posar els pilons a la calçada i no a les voreres

En el cas del carrer Talló entre Watt i Infant Martí, els pilons estan posats de tal manera que queda una amplada lliure de 110 cm en una vorera de 150 cm, és a dir que la vorera perd el 27% de la seva amplada lliure.



Veure exemples de Cerdanyola del Vallès:



4.1.3 Augmentar el control de la indisciplina de l'aparcament de vehicles a sobre de les voreres de la xarxa principal de vianants

La qualitat de l'espai per a caminar passa també per un major respecte del usuaris de cotxes, motos i furgonetes cap a les persones vianants. Proposem que esdevingui més prioritari per part de la Policia Municipal, el control de l'aparcament indegut a les zones reservades per als desplaçaments a peu.

4.1.4 Fer campanyes de conscienciació per a que les bicicletes vagin per la calçada

De la mateixa manera que l'apartat anterior, en que caldria augmentar el control de la circulació indeguda de ciclistes a sobre de les voreres, caldria també crear la consciència col·lectiva de que la calçada és l'espai, també, de les bicicletes. Per això és important, lluitar contra les actituds intolerants de persones conductores de vehicles motoritzats cap a les persones ciclistes.

4.2 Xarxa d'itineraris principals per a vianants (PMU)



4.2.1 Cervantes - Ausiàs March

En alguns trams del carrer Cervantes, les voreres fan 1 metre d'amplada. Aquesta mida és insuficient per a un itinerari principal de vianants.

Proposta: Treure línia d'aparcament entre els carrers Sant Gaietà i el carrer Giralt i Serrà i entre la plaça de l'Estació del Nord i el carrer Sant Leopold.

L'amplada de la calçada en el número 130 (entre els carrers Canonge Rodó i Giralt i Serrà) és de 327 cm (entre la línia de cotxes aparcats i la rajola blanca, no inclosa).

Proposta: Estretar la calçada amb pintura per reduir la velocitat dels vehicles, amb una banda a 20 cm de la rajola blanca per la banda sud.

A la cruïlla del carrer Ausias March amb el carrer Frederic Soler manquen 2 passos accessibles per a PMR.

4.2.2 Passeig de les Lletres – Pantà

Proposta: posar reductor de velocitat o pas de vianant elevat al pas de vianants del carril de baixada, davant de la biblioteca central.

Treure pilons innecessaris davant de l'edifici de Torredemer.

Estretar el carril de circulació del carrer Pantà a 305 cm, la mida que té en el passeig de les Lletres davant de la BCT i en el tram del carrer Pantà davant de l'escola Lanaspà-Giralt.

4.2.3 Sant Valentí

No hi ha propostes a fer.

4.2.4 Volta - La Rasa - Creu Gran

Prohibir estacionament de motos a sobre de la vorera.

Cruïlla Volta amb Galileu: pintar un pas de vianants a la banda sud del carrer Galileu.

A la placeta de la Creu Gran, posar pilons per impedir l'aparcament indegut.

4.2.5 Bruc – Fra Bonaventura Gran

No hi ha propostes a fer.

4.2.6 Pare Llaurador

Prohibir l'aparcament de motos a la vorera, principalment en el tram entre la Rambla i el carrer Arquímedes.

4.2.7 Doctor Salvà - Portal de San Roc - Vall - Sant Quirze

Cruïlla Dr.Salvà amb Pi i Margall:

- Pintar dos passos de vianants
- Habilitar dos passos rebaixats per a PMR en el mateix xamfrà sud/est

4.2.8 Major - Font Vella - Comte d'Ègara - Av. Jacquard

Prohibir l'estacionament de motos al carrer Major i al Portal de Sant Roc. També al voltant de l'edifici de la Mútua de Terrassa.

4.2.9 Carretera de Montcada i Martorell

No hi ha propostes a fer.

4.2.10 Faraday - Josep Trueta

Proposta: posar un pas de vianants a la cruïlla amb el carrer Breton per poder seguir recte per la vorera oest.

Proposta: reposar el pilons de plàstic trencats.

Proposta: pintar un pas de vianants a la cruïlla amb el carrer Bruc per poder seguir recte per la vorera oest. Treure la plaça d'aparcament de cotxe.

Proposta: manca un pas de vianants accessible a PMR a la cruïlla amb Pare Llaurador.

Manca un pas accessible a la plaça de Zamenhof amb el carrer Isaac Peral.

Cruïlla Faraday amb Antoni Torrella:

- Posar places de moto a la calçada, per exemple en cordó al carrer Antoni Torrella, que té una amplada de caçada suficient, i això evitar l'aparcament de motos a sobre de la vorera.
- Posar pilons de plàstic a cada cantonada per evitar l'aparcament de cotxes.

Cruïlla Faraday amb Dr. Salvà: Posar pilons de plàstic a cada cantonada per evitar l'aparcament de cotxes.

Cruïlla Faraday amb Infant Martí: hi ha un pas molt estret (82 cm) a la vorera nord/est del carrer Infant Martí. S'hauria de refer el pas rebaixat per a PMR.

4.2.11 Nicolau Talló

Cruïlla Talló amb Watt: pintar un pas de vianants.

Cruïlla Talló amb Infant Martí: pintar un pas de vianants.

Cruïlla Talló amb Borrell: pintar un pas de vianants.

Cruïlla Talló amb Antoninus Pius:

- Pintar un pas de vianants (Antoninus Pius).
- Adequar 4 passos rebaixats per a PMR.

Cruïlla Talló amb Blasco de Garay: pintar un pas de vianants.

Cruïlla Talló amb Dr.Salvà: pintar dos passos de vianants.

Cruïlla Talló amb Antoni Torrella:

- Pintar un pas de vianants
- Habilitar 7 passos rebaixats per a PMR.

Cruïlla Talló amb Dr.Ullés:

- Pintar un pas de vianants.
- Millorar el passos rebaixats que estan actualment, millor fer-los en el xamfrà.

4.2.12 Pi i Margall

Cruïlla Pi i Margall amb Martí Díez: pintar un pas de vianants a la banda sud de Pi i Margall.

Cruïlla Pi i Margall amb Bruc: refer el pas de vianants al carrer Bruc per a que vagi en diagonal fins al pas rebaixat per a PMR.

Cruïlla Pi i Margall amb Pasteur: pintar un pas de vianants a la banda est del carrer Pasteur.

4.2.13 Mas Adei - Sant Antoni – Topete

Desplaçar pilons de la plaça Doctor Robert (prolongació de Garcia Humet).



4.2.14 Societat

Posar pas de vianants a la cruïlla del carrer Societat amb el carrer de la Mina (cantó sud).

4.2.15 Baldrich

Habilitar un pas de vianants accessible a la cruïlla nord-est del carrer Baldrich amb Sant Marian.

4.2.16 Sant Quirze – Sant Genís

El carrer Sant Quirze té unes voreres molt estretes, especialment el tram entre carrer de Vallparadís i Topete: 87 i 92 cm a cada banda.

La cruïlla de Sant Quirze amb el carrer La Torre no té passos rebaixats per a PMR a cap de les 4 cantonades.

4.2.17 Sant Francesc – Rutlla

No hi ha propostes a fer.

4.2.18 Col·legi

L'actuació de treure una línia d'aparcament i eixamplar voreres comportat una millora, tanmateix caldria es podria destinar la banda oest per a l'aparcament de motos i bicicletes, i així evitar l'aparcament indegut de cotxes.



4.2.19 Rambla d'Ègara

No hi ha propostes a fer.

4.2.20 Sant Pere – Camí Fondo – Nord

Posar piona a prop de l'escola Airina, ja que amb molt freqüència i aparquen cotxes i camions.



4.2.21 Teatre - Sant Pau – Puig Novell

Posar pilons a la cruïlla del carrer del Teatre amb el carrer de la Rasa.



4.3 Altres itineraris

4.3.1 Montserrat

Treure aquestes 2 pilones que no fan cap funció.



Posar pilons a l'altra vorera, o almenys just abans d'arribar al carrer Mare de Déu dels Àngels per evitar situacions de perill quan cotxes avancen a un ciclista per la vorera dreta. Hi ha rics d'atropellament de vianants que venen per la vorera del carrer Mare de Déu dels Àngels per la dreta.

Posar pas de vianants al carrer Torres Garcia amb Notari Badia.

4.3.2 Pitàgores

El carrer de Pitàgores té una calçada molt ampla i connecta l'institut Terrassa amb la plaça del Tint i el parc de Sant Jordi. Proposem que sigui un eix pacificat, per exemple un carrer residencial, d'accés exclusiu veïns i que hi hagi continuïtat amb la vorera del davant de l'institut Terrassa.

Es podria estretar el carril de circulació i crear un doble sentit ciclable i voreres més amples amb pintura.

