

Isidre Soler i Clarena, en qualitat de Portaveu del Grup Municipal de l'Entesa per Sabadell, amb domicili a l'Ajuntament de Sabadell, Plaça Sant Roc sense número d'aquesta ciutat

EXPOSA

Que el Ple Municipal del passat 3 de novembre de 2009 va aprovar inicialment el Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell.

Que el 14 de novembre va ser publicat en el BOP de Barcelona núm. 273 l'edecte amb l'aprovació del Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell i en el qual s'estableix el de 60 dies naturals a comptar des de l'endemà de la publicació d'aquest anunci per tal de poder presentar les al·legacions i els suggeriments oportuns.

Que, un cop estudiada la documentació, planteja les següents CONSIDERACIONS I AL·LEGACIONS:

CONSIDERACIONS

L'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell és una oportunitat única per assolir un canvi modal a favor dels transports més sostenibles de la ciutat i redefinir l'ús, les prioritats i la qualitat de l'espai públic.

Assegurar que tothom tingui les mateixes oportunitats per desplaçar-se a qualsevol punt de la ciutat mitjançant un transport públic eficient i de qualitat; garantir que l'espai públic sigui segur per anar a peu o en bicicleta i no esdevingui una carrera d'obstacles ni un risc innecessari; fer que la qualitat de l'aire i els sorolls del trànsit tinguin la menor repercussió per a la salut de les persones; etc. són objectius que s'han d'abordar de manera inexcusable si volem millorar les actuals condicions de la ciutat.

El Pla de Mobilitat Urbana és l'instrument legal fixat per la Llei 9/2003 de la Mobilitat i té per objectiu reduir els nivells de contaminació atmosfèrica a la ciutat abans del 2010. Però per l'Entesa no s'entendria que Sabadell es limités a fer un pla com un mer tràmit administratiu, tan sols per complir un requisit legal, sinó que cal aprofitar la capacitat d'aquest instrument per repensar i planificar la mobilitat del futur. Es tracta d'una competència exclusivament municipal i per tant la capacitat de decisió és de la ciutat.

Per aquest motiu, ja en el mes de juny de 2009 vam presentar tot un seguit de propostes encaminades a millorar el document del *Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell. Descripció de les actuacions, versió preliminar (maig de 2009)*, però, tanmateix, observem que no han estat incorporades al document aprovat inicialment pel ple.

Un cop més fem constar la coincidència amb els principis i criteris que inspiren el Pla, principalment en l'aposta a favor de la democratització de l'espai públic, les mesures que pretenen la racionalització de l'ús del vehicle privat i la reducció dels impactes ambientals de la mobilitat, així com amb el fet que el pla plantegi aspectes de caire cultural (d'educació i sensibilització) i normatius.

Malgrat això, **el Pla aprovat inicialment pateix d'una manca de concreció important en gairebé totes les actuacions plantejades i les remet a futurs estudis**, cosa que fa difícil conèixer com i quan es materialitzaran els objectius que planteja i com es reflectiran en els pressupostos municipals les actuacions a emprendre. En conseqüència, en no haver-hi ni una programació ni una prioritització de les actuacions, el pla corre el risc d'acabar sent una mera declaració d'intencions.

En aquest sentit relacionem les mancances que trobem en el document d'actuacions del PMU i els plantejaments que de manera genèrica que calen abordar des del nostre punt de vista i que de manera resumida són:

- Augmentar l'objectiu del 2,5% de tendència del transport col·lectiu.
- Definir la xarxa de carrils bus segregada.
- Definir els aparcaments de rotació, de residents, dissuasoris i de camions.
- Definir la xarxa urbana i interurbana per a bicicletes i els elements de seguretat.
- Definir la xarxa per a vianants.
- Definir els espais urbans amb pacificació de trànsit.
- Concretar un programa d'actuació que defineixi què es farà, com i quan.
- Que totes les actuacions rellevants siguin debatudes prèviament per la Taula de la Mobilitat.

Finalment, també considerem que cal garantir la visió integral de la mobilitat com a element definidor de l'espai públic, de manera que totes les actuacions amb incidència sobre la mobilitat s'estudïin en el marc global del PMU per tal de mantenir la seva coherència.

AL·LEGACIONS

CAP 1 – TRANSPORT PÚBLIC

1.2. Servei urbà d'autobús.

El PMU justifica la necessitat de prioritzar el transport públic i augmentar la competitivitat d'aquest servei, però no concreta les vies principals que la ciutat destina per a la mobilitat del transport col·lectiu amb una xarxa de carrils busos segregats.

En aquest sentit el propi Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) de la Generalitat, a través del seu document de referència per a l'avaluació ambiental del pla¹, determina que l'Ajuntament de Sabadell **estudiï una xarxa per al transport col·lectiu de superfície segregada i contínua**, abastant els diferents sectors de la ciutat.

- 1 a. **Implantar un Carril bus (en els dos sentits) a l'Avinguda Josep Tarradellas.** Per donar continuïtat al de l'Avinguda de Francesc Macià i el de la Gran Via (entre Plaça Espanya i Av. Matadepera), ja que les línies 1 i 8 segueixen aquest recorregut.
- 2 a. **Rambla, Passeig de la Plaça Major, Passeig Manresa i Via Massagué exclusiu per al transport públic (bus i taxi), veïns (accés iguals), serveis i bicicletes.** És el tram per on circulen més línies i on la velocitat comercial és més baixa, d'aquesta manera es garantirien temps de viatge competitius per l'autobús i es garantiria el compliment dels horaris.
- 3 a. **Implantar un Carril bus (en els dos sentits) al llarg de tota la Gran Via.**
- 4 a. **Creació d'una nova línia (o bé prolongació de la línia 9) amb el següent recorregut:** Can Gambús, Central Mossos d'Esquadra, Castellarnau, Can Llong, Gran Via, Aeroport, Sant Pau del Riu Sec.

Aquesta línia es podria configurar com un bus "expres" en tenir carril reservat al llarg de tota la Gran Via i podent situar les parades a una distància mitjana entre si una mica superior del què és habitual, però col·locades en punts d'interès estratègic. A part d'una velocitat comercial elevada hauria de tenir una alta freqüència, en cap cas superior als 10 minuts en hora punta i a 15 en hores vall.

¹ Document públic al següent web del DMAH: http://appdmah.gencat.cat/web/cerca/plans_informacio



Aquesta línia donaria servei a importants equipaments de la ciutat:

- Comissaria central de Catalunya dels Mossos d'Esquadra (2.000 empleats), enllaçant-la de forma ràpida i directa amb l'intercanviador de Plaça Espanya (enllaç amb Renfe i FGC)
- Comissaria de Sabadell dels Mossos d'Esquadra (Ctra. de Prats)
- Mercat de la Creu Alta
- Comissaria Policia Nacional
- Hospital Parc Taulí
- Escola Oficial d'Idiomes (EOI)
- Campus de Sabadell de la UAB (facultats d'informàtica i empresarials)
- Biblioteca Vapor Badia (i zona est del Centre)
- Fira Sabadell
- Club Natació Sabadell
- Escola Superior de Disseny (ESDI)
- Part sud de la Rambla (cinemes Imperial i establiments comercials)
- Vapor Llonch
- Aeroport de Sabadell (400 empleats)
- Parc Empresarial de Sant Pau del Riu Sec

Enllaç amb estacions de tren i autobusos:

- Estacions de Renfe de Sabadell Nord, Sabadell Centre i Sabadell Sud
- Estació dels FGC de Plaça Espanya
- Estació d'autobusos interurbans de la Plaça Antoni Llonch

5 a. Bus nocturn. La proposta del PMU de creació d'un servei d'autobús urbà nocturn els dijous, divendres i dissabtes és satisfactòria. De les diferents opcions proposades la que donaria millor servei a la ciutadania és la creació de dues línies, una nord-sud i l'altra est-oest. El recorregut proposat per la nord-sud és correcte. **Tot i això s'hauria d'assegurar el transbordament entre les dues línies** mitjançant coordinació horària en una parada que comparteixin. Igualment s'ha de garantir l'enllaç amb les línies d'autobús nocturn interurbà.

Pel que fa els horaris els divendres, dissabtes i vigílies de festius hauria de ser el mateix i la freqüència en cap cas superior als 30 minuts. Igualment els dijous, divendres, dissabtes i vigílies de festius s'ha de garantir que la cobertura horària sigui des de la finalització del servei diürn fins a l'inici del servei, és a dir que aquests tres dies hi hagi transport públic urbà les 24 hores.

D'altra banda per donar un servei òptim al ciutadà s'hauria d'estendre els bus nocturn els diumenges, dilluns, dimarts i dimecres; en aquest cas amb un horari

limitat de 23 a 1h. El recorregut en aquest cas no hauria de passar per la Zona Hermètica.

- 6 a. Proposem la incorporació d'autobusos articulats per augmentar el confort i la capacitat a les línies amb més demanda.**
- 7 a. Proposem incloure una partida pressupostària per al projecte d'integració del TramVallès al seu pas per Sabadell i la creació de línies de tramvia urbanes.** Cal abordar el disseny del tramvia, les característiques i traçats, per tal que en el següent PMU ja es pugui incloure com una proposta viable. En aquest sentit, l'Entesa per Sabadell ja va presentar una proposta de dues línies, que també enllaçarien amb el TramVallès².
- 8 a. Proposem que s'eliminin les prohibicions de passatge per recorreguts dins Sabadell en línies d'autobús interurbà.** Amb la integració tarifària actual l'usuari ha de poder triar l'opció de transport públic que millor resolgui el seu desplaçament, independentment de l'empresa operadora de la línia. Això es pot vehicular amb acord entre les companyies, però també es pot estudiar la implantació d'un organisme de gestió conjunta d'àmbit supramunicipal.
- 9 a. Al punt 1.3.3. Proposem realitzar en el termini de sis mesos una relació exhaustiva de les barreres arquitectòniques existents a les estacions de ferrocarril, tant en els accessos a les estacions com de les andanes als combois.** Aquesta relació ha de servir per exigir a les administracions competents que s'eliminin totes les barreres arquitectòniques que discriminen una part dels usuaris.

CAP 2 – VEHICLE PRIVAT, INFRASTRUCTURES, APARCAMENT I TRANSPORT DE MERCADERIES

2.1. Vehicle privat. Model de circulació

- 10a. Al punt 2.1.1 Participar en la definició de la xarxa viària territorial i de connexió.**

² Propostes d'Entesa per Sabadell sobre la Mobilitat Urbana, setembre 2009:
www.entesa.org/IMG/pdf_0909PropostesMobilitatUrbana.pdf

Aquest apartat fa esment de les noves infraestructures viàries d'alta capacitat que han de constituir un sistema de rondes connectades a la xarxa viària bàsica. En cap moment però no es fa una avaluació de l'increment de vehicles privats que comportaran aquestes rondes.

Aquest increment de vehicles anirà en contra dels objectius que el Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell diu plantejar-se, com és la disminució del consum d'energia tep/any, de les emissions de CO₂ i de les partícules en suspensió contaminants PM₁₀.

En aquest sentit **proposem que s'inclogui una estimació de les emissions que comportaran aquestes noves infraestructures.**

Per altra banda, en el plànol sobre infraestructures viàries, de la pàgina 64, hi ha una part de la Ronda Oest grafiada en vermell com a infraestructura en estudi. En aquest sentit **caldria grafiar-la com a infraestructura en execució.**

11a. Al punt 2.1.2 Definir la xarxa viària bàsica.

En aquest apartat es fa referència a l'Estudi de transformació de la Gran Via i de l'Estudi per configurar la N-150 com un eix urbà més pacificat.

Si bé s'esmenta en ambdós casos la possibilitat d'incloure mitjans de transport alternatiu, **proposem que s'esmenti específicament en els dos estudis la inclusió del tramvia com a mitjà de transport públic de futur.**

També en el plànol de la pàgina 64 la traça de la Ronda Oest no correspon al traçat real.

12a. Al punt 2.1.3 Definir les zones susceptibles de pacificar el trànsit.

El Pla proposa considerar tot l'espai urbà de Sabadell Zona 30 tret de la xarxa bàsica. Aquesta mesura incorporada a darrera hora amb la finalitat de millorar els mals resultats dels objectius ambientals del Pla, no és creïble i a la pràctica pot ser que no tingui cap tipus d'efecte.

Cal considerar per altra banda que els vehicles a motor deixen de ser eficients des del punt de vista del consum energètic i de l'emissió de contaminants quan circulen per sota dels 50 Km/h³.

Proposem que es defineixin d'una manera clara els carrers a considerar com a Zona 30 i els Carrers de convivència o de prioritat invertida per tal que siguin mesures aplicables.

³ Avaluació ambiental en la planificació de la mobilitat. Generalitat de Catalunya. DMAH, pàgina 70

Aquesta definició no s'ha de materialitzar simplement retolant els carrers i espais pacificats sinó que aquestes zones s'han de caracteritzar per l'aplicació de mesures de dissuasió del trànsit de pas més enllà de la simple reducció de les velocitats. D'aquesta manera es redueixen les intensitats de trànsit i es possibilita la creació d'espais d'estada de major qualitat.

És necessari també que el pla, a més de concretar quins espais es definiran com a zona 20 i zona 30 i com es materialitzarà aquest objectiu, planifiqui i es conegui el desenvolupament de les zones de pacificació del trànsit (quines en concret i per quin ordre) per tal de conèixer quin serà l'escenari final de la ciutat en l'horitzó del pla al 2014. Aquest programa ha de ser un instrument que guiï les actuacions a emprendre, establint el procés d'execució des de la visió global que li correspon al PMU, i ha de constituir també el **compromís** de l'Ajuntament per executar el pla.

- 13a. Proposem que s'estableixi un programa de condicionament de l'espai públic de les zones considerades de trànsit pacificat.** Hi ha nombrosos exemples en altres ciutats d'espais que s'han guanyat per a l'ús ciutadà fent petites zones d'estada amb algun banc i arbres, zones de joc infantil, etc.

2.2 Gestió de l'aparcament

14a. Al punt 2.2.1. Estudi de la gestió integral de l'aparcament

La política d'aparcament és l'eina clau per reduir l'ús del cotxe a la ciutat i per aquest motiu ha de ser coherent amb l'objectiu de transvasament modal, sense originar migracions del problema cap a àrees adjacents a aquelles on s'implanten les noves regulacions.

Es recolza l'actuació per restringir l'aparcament en calçada al centre de la ciutat per als no residents, mesura que ha d'anar acompanyada d'una clara actuació per millorar l'accés al centre en transport col·lectiu i bicicleta.

Aquesta política de dissuasió de l'aparcament al centre s'ha d'estendre a d'altres àrees d'atracció de vehicles de la ciutat com l'Eix Macià i els polígons industrials.

Pel contrari, considerem que la proposta de **creació de nous pàrquings de rotació a la plaça Marcet o Ronda Ponent resulta incoherent** amb l'objectiu de transvasament modal del pla.

Contràriament, els esforços en la creació de pàrquings s'han de centrar en la resolució de l'aparcament de residents, per tal d'alliberar espai en calçada per a altres usos. Per tant, aquesta actuació és preferent no només a Can Rull i Via

Alexandra, sinó a d'altres punts de la ciutat com podria ser a Can Deu, Roureda, Campoamor, Espronceda, etc. barris amb una alta densitat construïts sense dotació d'aparcaments soterrats.

El Pla de Mobilitat Urbana peca d'una absoluta indefinició en un tema clau com és l'aparcament. En aquest sentit **proposem que la definició de la política d'aparcaments sigui prioritària i s'efectuï el 2010 enlloc del 2012 com preveu el Pla.**

- 15a.** Seguin en la seva tònica de manca de concreció, el Pla no descriu l'actual oferta d'aparcament de rotació, en aquest sentit **proposem incorporar en els aparcaments de rotació els existents a l'ABB i al sector Tres Creus, amb una dotació total de més de 900 places.**
- 16a.** **Preveure la construcció d'un aparcament soterrat a l'Estació dels FGC de Gràcia,** donant resposta a l'acord de Ple d'octubre de 2007 a proposta d'Entesa per Sabadell.
- 17a.** Resulta del tot incongruent defensar una qualitat de vida a la ciutat i alhora mantenir o impulsar aparcaments situats en espais lliures o d'equipaments. En aquest sentit **proposem eliminar els aparcaments situats en espais lliures de la ciutat, entre els quals podem identificar els situats:**
- Carrer del Bosc a Can Deu, ubicat en una zona considerada de transició entre la zona urbana i el Bosc De Can Deu. Qualificació: c-0
 - Carrer de Tàcit, ubicat en zona del Parc Catalunya. Qualificació: D-1
 - Carrers de Sant Miquel, de Can Puiggener i de Vilarrúbies. Qualificació: d-1
 - Carrer de Pi i Margall. Qualificació: c-3
- 18a. Al punt 2.3.2. Millora de la senyalització variable**
- El Pla situa aquesta actuació entre el 2012 i el 2014. Considerem que aquesta hauria de ser una actuació prioritària per a la gestió de l'aparcament, en aquest sentit **proposem que l'actuació es situï entre els anys 2010 i 2011.**
- 19a. Al punt 2.4.2. Estudi d'aparcament de camions**
- L'aparcament de camions és també una actuació prioritària per reduir el trànsit de vehicles pesants pel nucli urbà i per guanyar en seguretat viària. En aquest sentit proposem que **es defineixi la ubicació d'aquest aparcament i que es prioritzi l'actuació al 2010 en lloc del 2013-2014 com preveu el Pla.**

20a. Al punt 2.6.2. Promoure i incentivar l'ús de vehicles menys contaminants

Una forma d'incentivar l'ús d'aquest vehicles seria afavorir temporalment les condicions de càrrega i estacionament. En aquest sentit **proposem que en el termini de dos anys l'aparcament en zona blava de vehicles elèctrics o amb energies menys contaminants sigui gratuït, així com la recàrrega de l'energia elèctrica.**

CAP 3 – MOBILITAT I EDUCACIÓ

3.1.Camins escolars

Si bé el PMU es refereix a les actuacions de millora d'itineraris de camins escolars i hi destina un pressupost considerable, trobem a faltar molta més concreció. De fet, els avenços des de l'inici del programa de Camins escolars, l'any 2004, han estat molt tímids i cal apostar-hi més decididament i vetllar pel compliment de les mesures que s'apliquin. Els objectius principals han de ser reduir la inseguretat existent en el trajecte dels escolars i reduir l'excessiva dependència dels menors respecte dels adults, que va en detriment de la seva autonomia i seguretat com a persona.

21a. Al punt 3.1.1. Implementar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars

Proposem que es s'inclogui en el PMU una planificació detallada dels centres al voltant dels quals es faran actuacions en les dues fases 2009-2011 i 2012-2014, prioritzant els centres on la conflictivitat del trànsit sigui més acusada.

22a. Al punt 3.1.2. Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor en els entorns escolars

Proposem que s'implanti l'elevació del pas de vianants i cruïlles al nivell de la vorera als voltants dels carrers de tots els centres educatius de la nostra ciutat i que s'apliquin sistemes passius de reducció de la velocitat dels vehicles, com ara l'a reducció de la calçada amb voreres més amples.

23a. Al punt 3.1.2. Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor en els entorns escolars.

En aquest punt proposem:

- **Que s'actui amb elements d'impacte visual**, com ara traçar al terra els camins escolar, mitjançant la visualització clara amb colors diferenciats.
- **Instal·lar aparcaments de bicicletes a l'exterior de cada centre escolar**, com a reclam d'altres mitjans de transport i augmentar la visibilitat.
- **Augmentar la il·luminació a l'exterior dels centres educatius durant l'hivern a la sortida escolar.**

3.2.Campanyes de sensibilització

24a. Al punt 3.2.1. Promoció de la mobilitat sostenible

Proposem que es promoguin campanyes de promoció de l'ús del transport públic, que no es limitin només a publicitat. Exemple d'això poden ser acords amb cinemes, associacions de comerciants, mercats municipals, etc. perquè reparteixin gratuïtament targetes de transport públic entre els seus clients, de la mateixa manera que ara es regalen vals d'aparcament.

25a. Al punt 3.2.7. Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en vehicle privat

Proposem augmentar la dotació pressupostària d'aquesta actuació, que pot tenir efectes positius en la reducció d'emissions, però que considerem que amb la dotació actual de 9.000 € tindria una incidència mínima.

CAP 4 – BICICLETA

4.1 Millora de la xarxa ciclista

La bicicleta com a mode de transport aporta el màxim de beneficis des del punt de vista de la sostenibilitat pel fet de no emetre cap tipus de contaminant i de no contribuir a la contaminació acústica. Aporta beneficis per a la salut i és econòmicament assequible. És cent per cent eficient pel que fa a la mobilitat ja que no contribueix a la congestió del trànsit i és ràpid i eficient en els trajectes urbans.

Aquests efectes positius ha de comportar que el foment de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport sigui un element fonamental del PMU per tal d'assolir els objectius marcats i aconseguir una transferència dels modes de transport de vehicles a motor a bicicletes.

En aquest sentit, cal impulsar una política que ha d'anar més enllà de la simple creació de carrils bici. Cal crear una veritable xarxa de carrils bicicleta útils i segurs que faciliti els desplaçaments per a tota la ciutat i la seva connexió amb la xarxa interurbana. Així com impulsar mesures de promoció de l'ús de la bicicleta en els diferents àmbits ciutadans.

26a. Al punt 4.1.1. Definir els criteris de la xarxa bàsica de vies ciclistes

Es donen uns criteris molt genèrics i un baix pressupost per realitzar un estudi detallat. Tampoc no s'esmenta quines actuacions es realitzaran en els carrils bicicleta existents. En aquest sentit **proposem que els criteris a aplicar als carrils bicicleta siguin clars i que s'apliquin tant en els de nova creació com en els ja existents.**

27a. Al punt 4.1.2. Ampliar la xarxa de vies ciclistes i incrementar l'oferta d'aparcaments per bicicletes

El plànol dels carrils bicicleta fa inviable discernir la xarxa que es proposa i distingir entre carrils existents i futurs. Tampoc no reflecteix la xarxa en termes de jerarquia distingint la xarxa bàsica de la secundària, els carrils bici dels carrils bici protegits. Tampoc s'esmenten quines actuacions seran prioritàries i quins terminis es preveuen.

Per altra banda i tal com hem dit anteriorment no és creïble considerar tota la xarxa viària coma Zona 30 si no estan tractades/pacificades adequadament.

En aquest sentit proposem:

Concretar les actuacions a realitzar en els carrils bicicleta existents i els que es proposa crear, amb les corresponents jerarquies i tipologies entre carrils bici i carrils bici protegits.

28a. Definir la prioritització de les actuacions i els terminis previstos per a la seva execució.

29a. Crear un programa de manteniment permanent de les infraestructures ciclistes.

En relació als aparcaments de bicicletes, aquestes infraestructures són elements clau per fer de la bicicleta un mitjà habitual de transport i per aquest motiu és necessari dotar d'aparcaments tots aquells espais i equipaments susceptibles

d'accedir-hi en bicicleta i alhora que cal avançar cap a aparcaments segurs. En aquest sentit proposem:

30a. Definir els criteris d'ubicació dels aparcaments per a bicicletes, en concret si se situen sobre vorera, sobre calçada, la tipologia, la senyalització, etc.

31a. Crear aparcaments per a bicicletes de gran capacitat a totes les estacions de FGC, RENFE i l'Estació d'autobusos interurbans.

En les estacions de ferrocarril, tant de nova creació com les existents caldria ubicar aquests estacionaments en espais segurs a l'interior amb fàcil accessibilitat amb la bicicleta. A les noves estacions ja es poden preveure aparcaments que tinguin una capacitat mínima de 200 bicicletes.

32a. Crear aparcaments per a bicicletes als centres educatius, equipaments públics, en els mercats municipals, centres comercials, centres de treball, etc. preferentment en espais interiors segurs.

33a. Incentivar la creació d'aparcaments per a bicicletes amb fàcil accés a l'interior dels edificis d'habitatges de nova construcció. Incloure aquesta mesura en la nova Ordenança Municipal Reguladora de l'Edificació.

34a. Instal·lar aparcaments de bicicletes a les places públiques de tota la ciutat.

35a. Al punt 4.1.3. Incentivar la connexió intermunicipal de vies ciclistes

En aquest punt proposem concretar les connexions amb els altres municipis i ampliar les previstes:

- **A Castellar del Vallès. Preveure la connexió des de la Carretera de Prats i des del riu Ripoll fins a l'inici del carril bicicleta previst al Punt Blau.**
- **A Sant Quirze del Vallès. Preveure la connexió per l'Avinguda d'Arraona i des de la Plaça del Mil·lenari seguint la via del ferrocarril.**
- **Donar continuïtat al camí del riu Ripoll en direcció a Barberà del Vallès en el pont de la Carretera de Mollet evitant haver d'accedir a la carretera.**
- **Crear un carril bicicleta a la carretera de Mollet des de l'Avinguda de Barberà.**
- **Crear un carril bicicleta a la carretera de Caldes, des del carrer de Vilarrúbies fins el Cementiri i la Salut.**



36a. No es concreta a quin tipus d'actuació respon el pressupost previst per aquest concepte (16.800 €). **Proposem que es concreti a què correspon aquest import i quin serà el cost previst de les actuacions.**

37a. Al punt 4.2.1. Potenciar l'aparcament de bicicletes en pàrquings públics

Si bé es tracta d'una mesura positiva no concreta quina és la previsió del nombre de bicicletes a estacionar en els diferents aparcaments. En aquest sentit **proposem concretar els aparcaments públics en els que s'ubicaran aquestes places reservades a les bicicletes i el nombre de places.**

38a. Al punt 4.2.2. Promoció del "Registre municipal de bicicletes"

Es tracta d'un servei poc conegut i en conseqüència poc utilitzat i per tant la seva promoció ha de ser àmplia. En aquest sentit **proposem que la difusió d'aquest serveis sigui extensiva als centres d'ensenyament, en els mercats i als comerços de la ciutat.**

39a. Al punt 4.3.1. Impulsar un sistema de bicicleta pública comarcal

Tot i que es tracta d'una proposta de serveis interessant manca una definició de com serà i com es gestionarà, més si en té en compte que Sabadell encara no disposa d'un servei públic de lloguer de bicicletes i per quines infraestructures es desplaçaran. Tanmateix no es concreta a què es destinarà el cost de 200.000 euros previst al PMU.

En aquest sentit **proposem que es defineixi aquest servei, quina serà la seva gestió, de quants punts de lloguer disposarà, per quines infraestructures es preveu que circulin les bicicletes i quin serà el cost real de la seva implantació.**

En aquest capítol destinat a la bicicleta es troben a faltar actuacions destinades al foment i a la promoció de la bicicleta com a mitjà de transport habitual. Proposem que s'incorporin els punts següents:

40a. Impulsar un programa a favor de la mobilitat segura amb bicicleta als centres escolars. Basat en jornades de formació adreçades als nois i noies de 6 a 16 anys per informar de les avantatges de l'ús de la bicicleta i a favor dels comportaments segurs i cívics.

- 41a. **Impulsar un programa a favor del respecte dels conductors i conductores de vehicle motor vers els ciclistes.**
- 42a. **Desenvolupar una campanya de promoció de la bicicleta.** Implantar una campanya de promoció general sobre l'ús de la bicicleta per fomentar el canvi de mode de transport i fomentar els seus avantatges en els desplaçaments per anar a treballar, a estudiar, per anar a comprar, en el lleure, etc. La campanya també pot estimular els potencials usuaris del comerç amb incentius a qui vagi a comprar amb bicicleta.
- 43a. **Crear una pàgina web municipal monogràfica sobre la bicicleta.** Amb informació sobre les infraestructures ciclistes existents, serveis, sistemes de seguretat, normativa, els itineraris urbans i interurbans, programes educatius i de formació, enllaços d'interès, bústia de suggeriments, etc. les entitats ciclistes i les activitats que es realitzin relacionades amb la bicicleta dins i fora de Sabadell.

CAP 5 – VIANANTS, BARRERES I ACCESSIBILITAT

Si bé el PMU menciona les **intencions** del desenvolupament en qualitat de l'espai urbà per als vianants, no especifica clarament els **critèris** pels quals s'establiran el "**on**" el "**quan**" i el "**com**" , d'aquests espais.

5.1 Zones de vianants

- 44a. **Proposem la implantació de prioritat de vianants en l'Eix de la Rambla i el Passeig fins a la Plaça Marçet,** permetent el pas solament al transport i serveis públics més necessaris.
- 45a. **Proposem que s'estableixi una programació de futures actuacions de conversió en zona de vianants de carrers i travessies petites** amb baixa densitat de trànsit en tots els barris de la ciutat. El PMU només parla de conversió en zona de vianants del centre de la ciutat, quan hi ha molts espais als diferents barris que són susceptibles de ser recuperats com a llocs d'estada.

5.2 Itineraris per a vianants

Des de l'Entesa per Sabadell reivindiquem que aquests itineraris siguin més que això, que esdevinguin veritables eixos cívics en què els vianants siguin els autèntics protagonistes i que comuniquin tots els equipaments i serveis de la ciutat. En aquest sentit, cal que es tinguin en compte sobretot els col·lectius més vulnerables per la manca d'espai net de pol·lució, que són la gent gran i els infants.

En relació a les zones de pacificació de trànsit, es considera adequada la jerarquia que el PMU realitza de la xarxa viària i la definició de les zones de pacificació del trànsit. Tanmateix, en les fitxes d'actuacions que tracten la pacificació del trànsit es troben a faltar dos aspectes importants:

- 46a. La reducció del trànsit de pas:** les zones de pacificació el trànsit no només s'han de caracteritzar per les reduïdes velocitats del trànsit motoritzat, sinó també per la reducció de les intensitats de trànsit. Així, és necessari **definir plans de sentits de circulació dins les zones de pacificació que evitin el trànsit motoritzat de pas i la realització de dreceres per dins les zones pacificades.**

- 47a. Costos econòmics:** la creació de zones de pacificació del trànsit per millorar la funció d'estada que ha d'acomplir l'espai públic no pot ser econòmicament assumida a través únicament de la reforma urbanística. Per tant, cal **apostar decididament per actuacions de baix cost econòmic però amb grans beneficis per aconseguir canvis palpables.** Es tracta, per exemple, d'actuacions en base a pintura i mobiliari urbà. **Aquesta línia d'actuació hauria de ser assumida pel PMU per tal de fer factible la implementació del pla.**

- 48a. Proposem incloure entre els objectius d'aquest apartat la consideració dels criteris de promoció de la salut i la qualitat de vida de les persones.** Cal recordar els índex de contaminació elevada que pateix Sabadell i que està dintre de la zona d'especial protecció. En aquest sentit, la promoció dels itineraris a peu té efectes positius en la reducció del risc de malalties, la lluita contra el sedentarisme i la promoció de l'exercici físic i es pot actuar en coordinació amb institucions sanitàries i educatives.

- 49a. Proposem promoure el comerç de proximitat** en aquelles zones amb menys activitat comercial, mitjançant eixos cívics i de passeig par a vianants.

- 50a. Proposem instal·lar aparcaments de bicicletes visibles en els eixos cívics,** amb un disseny *agradable* integrat en el paisatge urbà, que actuïn com a **reclam** i

que esdevinguin un signe identitari del model de mobilitat de Sabadell.

- 51a.** Per tal que aquests itineraris actuïn com a eixos cívics i com a espai segur, **proposem que s'implantin mesures de pacificació de trànsit i de protecció dels vianants** com ara pintura diferencial i elevació de cruïlles i passos de vianants a nivell de vorera, voreres més amples i reducció de l'amplada de la calçada, elements ziga-zaga per a cotxes, pintures a terra per reforçar elements de vianants, instal·lació estratègica de mobiliari urbà: aparcaments de bicicletes, bancs, plantes, etc.

CALENDARI I PRESSUPOST

- 52a.** El calendari proposat relatiu a l'elaboració d'estudis i a les actuacions no s'ajusta a la realitat al contemplar l'any 2009. En aquest sentit **proposem que es confeccioni un nou calendari detallat per la realització d'estudis i de les actuacions a emprendre.**
- 53a.** El pressupost del PMU proposat reflecteix tan sols els costos previstos en funció dels capítols sense preveure els costos anuals de les diferents actuacions, ni els canvis d'ordenació de l'espai públic que es pugui generar. **Proposem que s'indiquin els costos anuals previstos en funció de les actuacions a realitzar, així com de les alternatives d'ordenació, amb l'objectiu que es puguin preveure en el pressupost anual municipal.**

ALTRES CONSIDERACIONS

- 54a.** És imprescindible que el pla contempli el conjunt d'actuacions que es preveu realitzar, quines característiques tindran, qui tindrà la responsabilitat d'executar-les, la seva concreció en el calendari, etc. amb al finalitat de poder aconseguir que el PMU obtingui els millors resultats possible i visualitzar l'escenari final de la ciutat i alhora un compromís municipal en l'execució del PMU. En aquest sentit **proposem que s'inclouï un PROGRAMA D'ACTUACIÓ que defineixi les actuacions a realitzar, la programació dels terminis i la previsió pressupostaria.**

55a. L'Informe de Sostenibilitat ambiental del PMU fa referència a *l'Estratègia municipal per a la mitigació del Canvi Climàtic de Sabadell 2008 – 2012*, aprovat pel ple municipal el 5 de maig de 2009. Aquest document planteja diverses accions adreçades a millorar el transport urbà, al foment de la bicicleta, itineraris de vianants, etc. amb l'objectiu de reduir les emissions d'efecte hivernacle un 6,75 % en relació les emissions del 2005. En aquest sentit **proposem que el PMU concreti la coordinació de manera efectiva tan pel que fa als objectius com a les accions que planteja amb les proposades en el document d'Estratègia municipal.**

55a. El PMU fixa com objectius pel 2014 la següent distribució modal:

Total mode privat	39%	(2006 45,7%)
Total mode públic	17%	(2006 13,9%)
Total no motoritzat	44%	(2006 40,4%)

La reducció del percentatge del mode privat (6,7% en relació el 2006) i l'augment del mode públic (3,1% en relació el 2006) es fan difícil que es puguin acomplir en el termini de quatre anys tenint en compte amb la poca concreció de les mesures establertes, més si considerem que moltes d'aquestes mesures depenen d'estudis previs. En conseqüència que es pugui assolir una reducció creïble del consum d'energia i de les emissions de CO₂, de PM₁₀ i de NOx.

En aquest sentit i perquè el PMU sigui realment un instrument útil als objectius que té encomanats **proposem que es s'augmentin i es concretin molt més totes les accions a emprendre a favor del transport públic i dels modes no motoritzats.**

56a. El canvis de la mobilitat urbana no s'aconsegueixen tan sols a partir de transformacions de les infraestructures, dels serveis o amb l'aplicació de noves tecnologies, sinó que la modificació de les pautes culturals vinculades als desplaçaments, la velocitat, l'ús de l'espai públic, etc. esdevenen aspectes fonamentals, sent la implicació de la ciutadania una condició indispensable per a aquesta necessària transformació cultural. En aquest sentit **proposem que la Taula de Mobilitat esdevingui l'àmbit de participació i de seguiment de la concreció del PMU.**

57a. Les actuacions a realitzar com a resultat del desenvolupament del PMU impliquen a diferents àrees municipals, trànsit, via pública, urbanisme, economia, servei a les persones, etc. i tenen múltiples vinculacions de planificació i en aquest sentit és necessari una relació coherent pel que fa als continguts, en les planificacions i en les

actuacions. **Per aquest motiu proposem un organisme municipal de coordinació a nivell tècnic entre els departaments implicats amb la finalitat d'obtenir un òptim resultat del PMU.**

CONCLUSIONS

Tal com dèiem al començament, considerem que l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell és una oportunitat única per assolir un canvi modal a favor dels transports més sostenibles de la ciutat i redefinir l'ús, les prioritats i la qualitat de l'espai públic. Tirar endavant un pla que no aconsegueixi l'objectiu de reduir els nivells de contaminació atmosfèrica seria un incompliment de la Llei 9/2003 de la Mobilitat. Cal, però, que el pla vagi més enllà d'uns principis amb els quals coincidim plenament, i que concreti mesures per avançar en la democratització de l'espai públic, la racionalització de l'ús del vehicle privat i la reducció dels impactes ambientals de la mobilitat.

A banda de totes les consideracions i al·legacions exposades anteriorment, volem finalitzar aquest escrit presentant a mode de conclusió els principals motius pels quals pensem que aquest Pla de Mobilitat Urbana no és l'adequat per tal d'assolir els propis objectius i per tant proposem que s'introdueixin els canvis i les actuacions necessàries a tal fi:

- 1.- Hi ha una absoluta manca de credibilitat sobre l'efecte d'aquest PMU sobre el canvi modal. No hi ha un objectiu concret de reducció de l'ús del cotxe ni de les emissions.**
- 2.- Hi manca un programa d'actuació detallat i una calendarització de cada mesura.**
- 3.- El finançament que es presenta no és realista i, per tant, posa en perill la viabilitat de les accions.**

No obstant això, el Ple resoldrà.

Isidre Soler Clarena
Regidor portaveu del Grup Municipal d'Entesa per Sabadell

Sabadell, 12 de gener de 2010

II·ltre. Sr. Manuel Bustos, Alcalde-President de l'Ajuntament de Sabadell