



Entesa per Sabadell

Al·legacions d'Entesa per Sabadell a l'aprovació inicial del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)

Isidre Soler Clarena, major d'edat, amb DNI 39016946E, en nom i representació d'Entesa per Sabadell en qualitat de secretari general, amb seu social al carrer d'Advocat Cirera, 8 - 1r pis, porta 13, 08201 de Sabadell

EXPOSA,

Que el Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya del dia 24.11.2022 va publicar l'edicta que, en base l'acord de Ple de l'Ajuntament de Sabadell en sessió ordinària de 8 de novembre de 2022, va aprovar inicialment el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) amb una vigència de 6 anys i pels anys 2023-2028 i sotmetre'l a informació pública pel termini de 45 dies hàbils, per tal de poder formular les al·legacions que s'estimin pertinents.

Per aquest motiu i després d'avaluar la corresponent documentació, presenta les Consideracions i Al·legacions següents:

CONSIDERACIONS

Els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) tenen com a objectiu principal concretar un seguit d'actuacions destinades a disminuir de manera dràstica els elevats nivells de contaminants NO₂ i de PM₁₀ generats majoritàriament pel trànsit viari i que afecten greument la salut pública i són els principals causants del canvi climàtic amb conseqüències ambientals devastadores.

Aquesta disminució de les partícules contaminants passa necessàriament per una important disminució del trànsit de vehicles a motor de combustibles fòssils i suplir la mobilitat amb sistemes de transport col·lectiu i avançar cap un model de mobilitat sostenible i segura.

Entenem el PMUS no únicament com una figura de planejament obligada per normativa, sinó com un instrument que ens dona l'oportunitat d'avançar cap unes ciutats saludables i al servei de les persones i no únicament dels vehicles. Un instrument que a partir d'una visió global de la mobilitat permeti gaudir d'una determinada qualitat de vida sense comprometre les generacions futures i el planeta.

Defensem una **mobilitat sostenible** basada en el transport públic, l'ús de la bicicleta i l'anar a peu; **segura**, amb mesures que protegeixin de forma efectiva les persones més vulnerables com els vianants i els ciclistes i redueixin l'accidentalitat del transit; **equitativa**, que tothom tingui les mateixes possibilitats de desplaçar-se, garantint la mobilitat universal i **eficient**, amb mesures que augmentin l'eficiència dels mitjans de transport, l'ús del vehicle compartit i de les noves tecnologies per a facilitar una millor gestió de la mobilitat.

Sabadell és un de les ciutats de la conurbació metropolitana que té uns nivells de contaminació més elevats, els quals segons Departament d'Acció Climàtica de la Generalitat, l'any 2022 el diòxid de nitrogen NO₂ i les partícules en suspensió PM₁₀ van superar en escreix els valors màxims fixats per l'Organització Mundial de la Salut i en conseqüència van afectar greument la salut pública.

Uns nivells de contaminació que han anat en augment al llarg dels anys, tot i tenir aprovat un PMU 2010-2015. Les actuacions realitzades per reduir el nombre de vehicles i disminuir els nivells de contaminació han estat del tot escasses o inexistents.

En aquest sentit considerem que per assolir els objectius fixats en el nou PMUS i per la legislació, a més de les mesures proposades, hi han d'haver veritables polítiques públiques a favor de la mobilitat sostenible i que tinguin una translació en els successius Pressupostos municipals.

AL·LEGACIONS

1 – Als Plans i estudis de referència

El PMUS té com a objectiu minimitzar els impactes negatius que la mobilitat basada en el vehicle privat té sobre la salut de les persones i el canvi climàtic. Les estratègies que planteja es basen en les determinacions i recomanacions dels plans, estudis i acords que tenen com a objectiu lluitar contra l'Emergència climàtica.

En la relació que consta en la Memòria trobem a faltar altres documents que considerem també importants a l'hora de constituir el marc de referència

Al·legació 1

Incorporar en l'apartat 1.2 de la Memòria els documents següents:

- **Pla marc de mitigació del canvi climàtic**, de la Generalitat de Catalunya
- **Document d'avanç de l'Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic 2021-20130**, de la Generalitat de Catalunya

2 – A la nomenclatura de la carretera a Castellar del Vallès

S'observa una errada en la nomenclatura de la carretera B-124 a Castellar del Vallès en el document Estudi Ambiental Estratègic.

Al·legació 2

Canviar la denominació B-140 per la de B-124 a les pàgines 43, 66, 120 i 131 del document Estudi Ambiental Estratègic.

3 – A l'execució del carril bici amb Sant Quirze i Matadepera

A la fitxa B16 del Programa d'actuacions proposa executar els carrils bici de connexió amb Terrassa, Sant Quirze i Matadepera. El carril bici a Sant Quirze es va executar l'any 2022 i el que va fins Matadepera s'està executant actualment.

Al·legació 3

Eliminar de la fitxa B16 del Programa d'actuacions l'execució dels carrils bici a Sant Quirze del Vallès i a Matadepera per estar executats

4 – A la manca de continuïtat de l'itinerari a peu i en bici al riu Ripoll

Un dels espais la ciutat amb més afluència de persones que practiquen esport passejant, corrent o amb bicicleta és el Parc Fluvial del riu Ripoll. Moltes d'aquesta persones provenen de municipis i es dirigeixen aigües amunt del riu o de Sabadell que es dirigeixen aigües avall fins el mar.

Un dels punts amb més dificultat d'aquest itinerari tan freqüentat és el pas per sota la carretera de Mollet B-140, el qual és materialment impossible i obliga a pujar del riu a la carretera, creuar el pont i tornar a baixar el riu, operació que comporta un gran risc, tenint en compte que hi han molts infants que freqüenten aquest itinerari.

A la fitxa B18 del Programa d'actuacions, que planteja millores als accessos del Parc Fluvial del Ripoll, no hem trobat cap referència destinada a resoldre aquesta situació.

Al·legació 4

Proposem crear una nova fitxa que determini els criteris i les actuacions per donar continuïtat a l'itinerari que segueix el riu Ripoll en el punt sota la carretera de Mollet B-140, amb una prioritat ALTA

5 – A l'aparcament per a bicicletes

Afavorir l'ús de la bicicleta pels desplaçament dins la ciutat és un dels objectius bàsics del PMUS i el seu ús va estretament vinculat a la facilitat de trobar un lloc segur on aparcar-les.

Si bé la fitxa B23 del Programa d'actuacions proposa l'increment del nombre d'aparcaments per a bicicletes, considerem que s'han d'incrementar de manera especial a les places i equipament públics i la prioritat BAIXA proposada en la fitxa la considerem baixa.

Al·legació 5

Proposem atorgar a aquesta actuació una prioritat ALTA

6 – A l’aparcament de bicicletes en origen

L’ús de la bicicleta ve condicionada també per la dificultat que tenen moltes persones potencialment usuàries a l’hora de guardar-la en origen (manca de garatge, d’espai a casa, manca d’ascensor,...) i desistint de tenir i utilitzar la bicicleta.

Per tal d’afavorir-ne l’ús seria convenient dotar d’aparcaments per a bicicletes en els diferents aparcaments de vehicles públics i altres espais al conjunt de la ciutat amb possibilitats d’adequar-los com a parcament.

Al·legació 6

Proposem crear una nova fitxa amb la finalitat de realitzar un estudi sobre les possibilitats i les condicions d’ús per habilitar aparcaments de bicicletes en origen a tota la ciutat, ubicats en aparcaments de vehicles públics ja existents o en espais habilitats per aquesta finalitat, amb una prioritat MITJANA.

7 – A dotar d’aparcaments per a bicicletes en edificis residencials

La fitxa B24 del Programa d’actuacions proposa modificar les Normes Urbanístiques i l’OM de Regulació de l’Edificació amb la finalitat d’establir la previsió d’aparcament de bicicletes en els edificis de nova construcció o de gran rehabilitació.

Una mesura que compartim plenament, però pensem que es pot donar una passa més per incrementar el nombre d’aparcaments per a bicicletes en origen i afavorir l’ús de la bicicleta, estimulant l’adequació d’aparcaments de bicicletes en els aparcaments de vehicles comunitaris dels edificis residencials.

Al·legació 7

Proposem crear una nova fitxa amb la finalitat d’estudiar les possibilitats, les condicions i les possibles bonificacions fiscals, per estimular l’adequació d’aparcaments de bicicletes en els aparcaments de vehicles comunitaris dels edificis residencials ja existents, amb una prioritat ALTA

8 – A la prioritat d’execució de l’estació de Rodalies de Can Llong

Construir la nova estació de Rodalies a Can Llong és una necessitat per donar servei a totes les persones del sector Nord-Oest de la ciutat i és una actuació llargament reivindicada. Fomentar la mobilitat en ferrocarril és la millor actuació contra l’Emergència climàtica. La fitxa TP35 del Programa d’actuacions atorga a aquesta actuació una prioritat Mitjana.

Al·legació 8

Proposem atorgar a aquesta actuació una prioritat ALTA

9 – A la proposta de Ronda Nord

La fitxa VM49 del Programa d'actuacions proposa *definir un esquema i projecte de ronda nord, d'un carril per sentit, preservant els espais de més valor mediambientals.*

Compartim la possibilitat de connectar la Ronda Oest amb la carretera a Castellar del Vallès B-124 per evitar el trànsit no local per la Gran Via, si bé considerem que aquesta via hauria de ser soterrada per evitar l'impacte en la trama urbana i convertir-se una barrera entre els barris de la Planada i de Can Deu. D'altra banda considerem que aquesta actuació hauria d'anar supeditada a la connexió ferroviària amb Castellar del Vallès, veritable actuació per disminuir el transit de vehicles entre Sabadell i Castellar.

Al·legació 9

Proposem incorporar en el text de la fitxa VM49 del Programa d'actuacions, en l'apartat relatiu a la Ronda Nord, els conceptes següents:

- **La Ronda Nord és la continuació de la Ronda Oest fins la carretera B-124**
- **Aquesta via hauria d'anar soterrada (ni en superfície, ni en trinxera) amb especial cura al creuar el riu Ripoll i no afectar l'espai de Can Pagès**
- **Aquesta actuació aniria supeditada a la connexió ferroviària amb Castellar del Vallès i compartir viaducte al riu Ripoll**

10 – A la proposta de connexió de la BV-1414 amb la C-58 i B-140

La fitxa VM49 del Programa d'actuacions proposa connectar la carretera de Bellaterra BV-1414 amb la C-58 i la carretera de Mollet B-140 amb la finalitat de *canalitzar els moviments entre la C58 i l'est de la ciutat (polígons industrials de la llera est del Riu Ripoll).*

Aquesta connexió afectaria una zona agrícola de Barberà del Vallès i suposaria una barrera física i de focus de contaminació entre Sabadell i Barberà, i no resoldria cap necessitat real de mobilitat. La proposta respon a la idea lesiva o obsoleta d'anar quadrículant el territori amb infraestructures viàries pensades únicament per afavorir el trànsit de vehicles, però perjudicials per les persones i el medi, enlloc de reduir-lo i avançar cap a ciutats al servei de les persones i de la seva qualitat de vida.

D'altra banda el trànsit de vehicles entre l'est de la ciutat, els polígons industrials i la C-58 està perfectament resolt a través de l'AP-7 i els seus accessos a Santa Perpètua de la Moguda i al polígon industrial Santiga-Provasa i la coneguda connexió entre l'AP-7 i la C-58.

Al·legació 10

Proposem eliminar la proposta de connexió entre la BV-1414, la C-58 i la B-140 per innecessària i perjudicial pels nuclis urbans de Sabadell i Barberà del Vallès

11 – A l'ordenació de la mobilitat de circulació i aparcament de la zona centre

La fitxa AP58 del Programa d'actuacions planteja *reubicar l'aparcament en calçada en especial el de rotació/zona blava, situant-lo en aparcaments soterrats, preferentment al perímetre de la zona, per minimitzar el trànsit d'agitació i dedicar l'espai alliberat a la mobilitat activa i sostenible.*

I en l'apartat Objectius planteja:

- *Traslladar l'oferta d'aparcament a aparcaments fora de calçada.*
- *Reduir el trànsit d'agitació que cerca aparcament.*
- *Guanyar espai per a la mobilitat sostenible.*

Es tracta d'uns plantejaments i d'uns objectius que compartim, si bé no completament pel fet de mantenir l'aparcament soterrat de la Plaça Dr. Robert i el possible de la Plaça Major, tot i que el document aquest darrer no l'esmenta de manera explícita, però es dona per entès quan en l'apartat Actuacions proposa: *Impulsar els expedients per a la unió dels aparcaments del Passeig de la plaça Major i Dr. Robert.*

Sempre hem considerat que haver construït un aparcament soterrat en el nucli del Centre era una de les errades més grans que ha sofert la ciutat. Per haver destruït el llegat de les muralles de Sabadell i per haver afavorit la circulació, o l'agitació, de vehicles en un espai pacificat, amb les interferències que s'originen amb les persones, la seva seguretat viària i l'increment de la contaminació atmosfèrica i acústica.

La construcció d'una estructura sota el Passeig de la Plaça Major per ubicar-hi un possible futur aparcament, a més de **no tenir cobertura legal com aparcament**, i en conseqüència ser objecte de contencions administratiu en cas de voler-se habilitar com aparcament, agreuja encara més l'errada inicial d'afavorir el transit de vehicles en un espai que es vol pacificat i que ha de ser Zona de Baixes Emissions.

D'altra banda, tot i haver-se proposat durant la fase de consultes prèvies del PMUS, no s'ha considerat l'existència d'una bossa de **660 aparcaments soterrats de titularitat municipal** i buits al carrer de les Tres Creus. Unes places d'aparcament situades en un indret estratègic, a tres minuts a peu del nucli del Centre, i que la seva obertura al públic evitarien l'accés i l'agitació de vehicles a la zona pacificada.

També cal tenir en compte que els actuals aparcaments soterrats situats a la zona centre cap d'ells no sobrepassa una ocupació màxima d'entre el 50 i el 60%.

En aquest sentit considerem inadequada i contradictòria amb els principis i objectius del PMUS, la proposta d'ampliar l'actual aparcament de la plaça del Dr. Robert amb la unió amb un possible nou aparcament sota la Plaça Major, perquè **afavoria un major trànsit de vehicles** en una zona pacificada i de Baixes Emissions, per la **manca de justificació d'augmentar l'oferta** del nombre de places d'aparcaments a la zona centre i per l'**elevat cost** que tindria l'unir els dos aparcaments i adequar els accessos, que el propi PMUS li atorga un cost previst de **previst de 5,4 M €**.

Al·legació 11

Proposem eliminar la proposta d'unir els aparcaments de Plaça Dr. Robert i el possible de la Plaça Major.

Proposem clausurar l'aparcament de la Plaça del Dr. Robert una vegada finalitzi la concessió i així resoldre la problemàtica de l'accés i sortida dels vehicles en uns carrers de vianants.

Estudiar l'adequació i el sistema de gestió dels 660 aparcaments de titularitat municipal del carrer de les Tres Creus en la perspectiva d'obrir-los al públic.

12 – Al seguiment de l'evolució dels principals contaminants

La fitxa QA66 del Programa d'actuacions proposa el *seguiment de l'evolució dels principals contaminants (NOx, NO2, CO, O3, PM10 i PM2.5) mitjançant la densificació de la xarxa d'estacions de mesura...* amb els objectius: *d' Avaluar la qualitat ambiental i l'eficàcia de les mesures aplicades per la seva millora; Conèixer i divulgar la informació sobre qualitat atmosfèrica; Disposar de dades objectives en continu que permetin prendre noves mesures o modificar o rectificar mesures existents per millorar la qualitat atmosfèrica.*

Unes propostes que considerem molt importants i prioritàries d'adoptar, però que el PMUS li dona una prioritat Mitjana.

Al·legació 12

Proposem atorgar a aquesta actuació una prioritat ALTA

13 – A la implantació de les Zones de Baixes Emissions

La implantació de les Zones de Baixes Emissions (ZBE) és d'una prioritat absoluta de cara millorar la qualitat de l'aire i mitigar la les emissions dels gasos d'efecte hivernacle, establint restriccions d'accés a determinades zones als vehicles més contaminants.

Tot i que la fitxa ZBE71 del Programa d'actuacions proposa una prioritat ALTA a la implantació de les ZBE **la seva implantació serà inviable en les terminis fixats** a l'estar condicionada al projecte de Zona de Baixes Emissions i a l'Ordenança Reguladora de les ZBE. Uns documents dels quals ni tan sols s'ha iniciat la seva tramitació per la seva aprovació.

Al·legació 13

Tot i compartir el contingut de la fitxa, proposem atorgar a aquesta actuació una prioritat ALTISSIMA

14 – Al seguiment del PMUS

El seguiment rigorós de les actuacions plantejades és fonamental per a garantir la correcta implantació i per la credibilitat del propi PMUS.

La fitxa DS75 del Programa d'actuacions proposa generar una estructura tècnica i una Comissió de Seguiment que permetin desenvolupar el PMUS. Si bé considerem aquesta estructura, també la considerem insuficient per fer el necessari seguiment i la fiscalització de les actuacions.

La transparència i la participació ciutadana, per mitjà dels grups municipals, en quan a representants electes, i de les entitats que treballen i vetllen per la mobilitat sostenible i la qualitat del medi ambient, és fonamental per avançar i assolir els objectius del PMUS.

En aquest sentit la Taula de Mobilitat és un espai convocat molt periòdicament (de fet la darrera acta penjada al web municipal d'aquest organisme participatiu correspon a la sessió del 21 de novembre de 2018) i és un espai més informatiu per part del govern municipal que de debat, de valoració i de recollida de propostes.

La Taula de Mobilitat hauria de passar de ser un espai bàsicament informatiu a ser un òrgan deliberatiu i de fiscalització de les actuacions relatives amb el PMUS.

Al·legació 14

Proposem que en la Comissió de seguiment que es planteja crear hi assisteixin els representants dels grups municipals i de les entitats vinculades a la mobilitat i al medi ambient, amb la finalitat que sigui un espai eficient pel seguiment, valoració i avaluació de la implantació del PMUS.

I que la Taula de Mobilitat que tingui un caràcter deliberatiu de seguiment i fiscalització de les actuacions que afecten al PMUS, amb una periodicitat regular cada 6 mesos màxim

15 – A la implantació de "Carrers 20"

Si bé la fitxa VM47 del Programa d'actuacions planteja impulsar la Ciutat 30 i fa referència al límit de 20 km/h en espai de plataforma única de calçada i vorera, considerem que s'ha de donar una passa més en benefici de la seguretat viària implantant el límit de 20 km/h en els entorns escolars i en els carrers estrets.

Al·legació 15

Proposem crear una nova fitxa que determini els criteris i les actuacions per implantar els "Carrers 20" en aquells carrers que formen part dels entorns escolars i aquells amb una amplada inferior als 6 metres i que no siguin de plataforma única.

16 i 17 – L’aposta pel *TramVallès*

El tramvia és un mitjà de transport eficient i sostenible, ideal pels desplaçaments urbans. Té un baix cost de construcció i un reduït consum energètic, amb una elevada capacitat de viatgers, una fàcil accessibilitat i pot oferir un alt nivell de regularitat. El tramvia coexisteix perfectament amb altres modes de transport i s’adapta a les trames urbanes existents.

Sabadell té unes característiques òptimes per a disposar d’un tramvia i el traçat de la N-150 ens dona la possibilitat excepcional d’instal·lar-li i convertir-se en un element fonamental de la mobilitat sostenible, eficient i segura del futur de la ciutat. Aquest mitjà de transport seria un element clau per assolir els principals objectius del PMUS, que és la reducció del transit de vehicles i la disminució de l’emissió de partícules contaminants.

Aquest tramvia per la N-150 donaria servei en transport col·lectiu de nord a sud de la ciutat, en especial als barris de ponent (Hostafrancs, Merinals, la Serra, Can Rull, Cifuentes, Can Llong) que actualment no disposen de cobertura amb transport col·lectiu ferroviari.

El tramvia per la N-150 podria continuar fins Terrassa donant servei amb transport col·lectiu a Castellarnau, els equipaments comarcals de l’antiga Mancomunitat: Complex Egara dels Mossos d’Esquadra, l’Institut de FP Castellarnau, Mercavallès,... i a l’Hospital de Terrassa. Pel sud podria tenir continuïtat cap a Barberà del Vallès, Ripollet, Cerdanyola, Montcada i consolidar la proposta del ***TramVallès***.

El *TramVallès* tindria una altre tram que donaria servei a Badia del Vallès i la Universitat Autònoma de Barcelona i crear una veritable xarxa de transport públic al Vallès. Aquesta, a la vegada, podria enllaçar amb el *TramBesos*.

D’altra banda, i en la perspectiva de transformar en un futur la Gran Via en un Eix Cívic, estudiar el traçat d’una línia de tramvia que connectés l’Estació de Renfe Sud amb la Plaça d’Espanya seguint la traça de la Gran Via. Aquí hi hauria la possibilitat de continuar fins Castellar del Vallès i ser l’opció per a donar a aquest municipi un veritable servei amb transport públic.

Aquest tramvia també podria tenir continuïtat cap el Nord, per a donar servei al barri de Can Gambús i continuar fins enllaçar amb el tramvia de la N-150. Pel Sud, des de l’estació de Renfe Sud, podria continuar cap a Badia del Vallès i Barberà del Vallès i connectar amb el *TramVallès*.

Al·legació 16

Proposem incorporar una fitxa que plantegi els criteris i les actuacions per iniciar els estudis per fer realitat en un futur proper el servei de tramvia per la N-150 i consolidar el projecte del *TramVallès*.

Al·legació 17

Proposem incorporar una fitxa que plantegi els criteris i les actuacions per iniciar els estudis per un futur tramvia entre l’estació de Renfe Sud i la Plaça d’Espanya seguint la traça de la Gran Via.

18 – A la millora de la seguretat dels passos de vianants

Una de les causes de la inseguretat viària és la manca de visibilitat dels passos de vianants, tant pels vianants com pels conductors, al restringir-se la visió pels vehicles estacionats a tocar dels passos.

Al·legació 18

Proposem crear una nova fitxa que determini els criteris i les actuacions per eliminar de manera progressiva les places d'aparcament en calçada al costat dels passos de vianants i ocupar aquest espai amb aparcament de motos, bicis, mobiliari urbà, jardineres o, quan es consideri adequat, amb pintura.

19 – A la millora de la seguretat viària en la N-150

La carretera de Barcelona a Terrassa N-150 és un via d'un sol carril per sentit, excepte els trams adequadament indicats de dos carrils per sentit. El fet que els carrils tinguin una amplada generosa afavoreix una velocitat per damunt de l'autoritzada i que en molts trams dos vehicles circulin en paral·lel, amb el risc d'accidents que comporta.

Al·legació 19

Proposem que es traslladi a la Generalitat de Catalunya, com a titular de la via, una actuació provisional, fins que aquesta via no es transformi en un eix cívic, consistent en generar amb pintura un voral de seguretat per delimitar els trams d'un sol carril a l'amplada reglamentària.

20 – A l'aparcament de vehicles de l'estació Can Feu-Gràcia

Al del barri de Gràcia hi han quedat les restes del que havia estat l'aparcament de vehicles vinculat a l'estació dels FGC. Aquell aparcament tenia un cert sentit dissuasiu al ser utilitzat per persones que provenien d'altres barris del nord de la ciutat o de Castellar del Vallès i agafaven el ferrocarril.

Amb el perllongament dels FGC fins Ca n'Oriac i la seva interconnexió amb Rodalies a la Plaça d'Espanya, aquest desplaçament de vehicles ha disminuït en gran mesura i avui aquest espai és un espai residual i desolat, amb una ocupació de vehicles molt baixa. Un veritable desert d'asfalt al mig del barri de Gràcia. Una circumstància que no ajuda a concebre una ciutat i uns barris amables i amb baixos nivells de contaminació.

Aquest espai forma part de corredor verd que en un futur immediat ha d'unir, per mitjà d'un passeig pacificat de transit, el Parc del Castell de Can Feu amb la Plaça d'Anselm Clavé i el Centre de la ciutat a través dels carrers d'Horta Novella i de Sant Cugat. Actualment està en fase de redacció el projecte d'aquest futur corredor verd.

És absolutament impropri que enmig d'aquest futur passeig verd i pacificat es mantingui un aparcament de vehicles que dona un escàs servei. En el Programa d'actuacions no hem trobat cap referència al respecte.

Al·legació 20

Proposem crear una nova fitxa que determini els criteris i les actuacions per eliminar aquest aparcament en superfície i plantegi alternatives a la ubicació del pocs vehicles que hi estacionen.

21 – Als aparcaments de vehicles ubicats en zones verdes

Distribuïts en diferents indrets de la ciutat existeixen un gran nombre d'estacionaments de vehicles que ocupen espais qualificats de zones verdes o d'equipament pel Pla General d'Ordenació.

Sense voluntat d'identificar tots els existents, esmentem alguns: Vapor Turull, Vilarrúbias-Can Puiggener, Pelai Briz-Francesc Izard, Fèlix Amat-Blasco de Garay, Via Augusta-Avda dels Paraires, Sant Isidor-Tàcid,...

Tot i ser conscients de la problemàtica de l'aparcament de vehicles, és una contradicció voler una ciutat més verda, més amable i més pacificada i alhora mantenir i consolidar espais que s'han aconseguit per a ser destinats a places verdes i equipaments i de manera permanent són destinats a l'aparcament de vehicles.

Pensem que cal fer un replantejament d'aquesta situació irregular i contrària al planejament i cercar alternatives que no comportin la pèrdua d'espais verds i equipaments.

El PMUS a la fitxa AP57 del Programa d'actuacions planteja:

- *Millorar l'estacionament en solars:*
 - *Pavimentació, senyalització i il·luminació.*
 - *Creació de nova oferta en espais actualment en desús o pendents d'urbanització (solars), tant públics com arribant a acords amb privats.*

No s'identifiquen però quins solars en desús o no urbanitzats, ni amb quina qualificació urbanística, es pensa per convertir i / o consolidar en aparcament de vehicles.

Al·legació 21

Proposem crear una nova fitxa que determini quins són els solars buits i en desús existents a la ciutat, quina qualificació urbanística tenen i si estan ocupats per vehicles.

Que estableixi els criteris i les actuacions per eliminar els actuals aparcaments que ocupen espais qualificats de zona verda.

22 – A la transformació de la N-150 en un Eix Cívic

La carretera N-150 és la via que travessa tota la ciutat amb una gran capacitat per a poder ser transformada al llarg de tot el seu recorregut i convertir l'actual caràcter de via, bàsicament al servei del transit de vehicles, en un Eix Cívic, una avinguda més humanitzada i amable i alhora continuar sent una via de comunicació.

Aquesta transformació podria coordinar-se amb el projecte que està impulsant l'Àrea Metropolitana de Barcelona de transformar aquesta via en una avinguda metropolitana fins el límit de terme entre Barberà del Vallès i Sabadell.

Al·legació 22

Proposem iniciar els estudis per convertir la N-150 en un Eix Cívic, des del terme amb Barberà del Vallès fins el de Terrassa, que contempli l'eixamplament de les voreres de la banda nord i la incorporació d'un carril bici que connecti amb la xarxa de carrils existents i els projectats com el de Terrassa.

Per tot això **SOL·LICITO** que es tinguin per presentades aquestes al·legacions al *Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)* que siguin tingudes en consideració i ens sigui notificada la seva resolució.



Isidre Soler Clarena
Entesa per Sabadell

Sabadell, 28 de gener de 2023