

# **Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell**

## **Part IV: Memòria Ambiental**

---

Juny de 2010

**Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell**

**Part IV: Memòria Ambiental**

Direcció facultativa:

Ajuntament  de Sabadell

Servei de Mobilitat, Trànsit i Transport. Ajuntament de Sabadell

Suport tècnic:

Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona

[iermb@uab.cat](mailto:iermb@uab.cat)

[www.iermb.uab.cat](http://www.iermb.uab.cat)



Juny de 2010

## ÍNDIX

<b>CAPÍTOL I. DESCRIPCIÓ GENERAL DEL PMU.....</b>	<b>6</b>
1. OBJECTIU PRINCIPAL .....	7
2. CARACTERÍSTIQUES GENERALS .....	8
3. PRINCIPALS DETERMINACIONS .....	10
<b>CAPÍTOL II. ANÀLISI DEL PROCÉS D'AVAUACIÓ.....</b>	<b>12</b>
1. DESCRIPCIÓ DEL PROCÉS D'AVAUACIÓ AMBIENTAL .....	13
2. ABAST DE L'AVAUACIÓ AMBIENTAL DETERMINAT PEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA .....	15
<b>CAPÍTOL III. VALORACIÓ DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT I LA SEVA QUALITAT.....</b>	<b>17</b>
1. INCORPORACIÓ DEL CONTINGUT DE LES DETERMINACIONS DEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA .....	18
2. ABAST DELS CONTINGUTS DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL	20
2.1. Consideració dels aspectes ambientals rellevants a la diagnosi .....	20
2.2. Síntesi de l'avaluació d'alternatives .....	22
2.3. Dificultats sorgides durant l'avaluació ambiental .....	24
<b>CAPÍTOL IV. AVAUACIÓ DEL RESULTAT DE LES CONSULTES REALITZADES I EL SEU GRAU DE CONSIDERACIÓ .....</b>	<b>26</b>
1. ORIGEN DE LES APORTACIONS .....	27
2. CONTINGUT I EL GRAU D'INCORPORACIÓ DE LES APORTACIONS DE CAIRE AMBIENTAL .....	28
2.1. Incorporació de consideracions del DMAH i de l'ATM .....	29
2.2. Aportacions realitzades durant el període d'exposició pública del PMU i de l'ISA	34
<b>CAPÍTOL V. ANÀLISI DELS IMPACTES AMBIENTALS SIGNIFICATIUS.....</b>	<b>36</b>
1. DESCRIPCIÓ DELS IMPACTES AMBIENTALS SIGNIFICATIUS .....	37
1.1. Avaluació general d'escenaris.....	37
1.2. Avaluació de l'efectivitat de l'escenari PMU .....	44
1.3. Avaluació de la viabilitat de l'escenari PMU .....	48
1.4. Matrius de relació de les actuacions del PMU amb els objectius ambientals.....	53
2. JUSTIFICACIÓ AMBIENTAL DE L'ALTERNATIVA ESCOLLIDA.....	59

---

<b>CAPÍTOL VI. DETERMINACIONS A INCORPORAR AL PMU .....</b>	<b>63</b>
1. Integració dels aspectes ambientals a incorporar al PMU .....	64
2. Indicadors de seguiment.....	65
3. Informació econòmica del PMU .....	67
<b>ANNEX 1. AL·LEGACIONS PRESENTADES AL PMU DURANT EL PERÍODE DE D'INFORMACIÓ PÚBLICA.....</b>	<b>68</b>

## **GLOSARI**

ATM: Autoritat del Transport Metropolità

DMAH : Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya

DNM: Directrius Nacionals de Mobilitat

DPTOP: Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya

EMQ: Enquesta de Mobilitat Quotidiana

EMO: Enquesta de Mobilitat Obligada

FGC: Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

GN: Gas Natural

GLP: Gas líquid del petroli

GEH: Gasos d'efecte hivernacle

IERMB: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona

ISA: Informe de Sostenibilitat Ambiental

PITC : Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya

PMU: Pla de Mobilitat Urbana

PDI : Pla Director d'Infraestructures de la Regió Metropolitana de Barcelona

PDM : Pla Director de Mobilitat

pdM: Pla Director de la Regió Metropolitana de Barcelona

PTGC: Pla Territorial General de Catalunya

RMB: Regió Metropolitana de Barcelona

## **CAPÍTOL I. DESCRIPCIÓ GENERAL DEL PMU**

## **1. OBJECTIU PRINCIPAL**

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix diferents instruments de planificació de la mobilitat. Específicament en l'àmbit dels municipis a l'article 9 de la llei es concreta que els Plans de Mobilitat Urbana (PMU) són els instruments bàsics per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya. En aquest sentit, l'Ajuntament de Sabadell, inicià a finals de l'any 2006 els treballs per a la realització del Pla de Mobilitat Urbana.

D'acord amb la Llei 9/2003 de la mobilitat el propòsit bàsic del PMU és el de millorar l'accessibilitat tot minimitzant els impactes negatius del transport. Aquesta estratègia respon als següents principis:

- Competitivitat
- Integració social
- Qualitat de vida
- Salut
- Seguretat
- Sostenibilitat

Aquests sis elements agrupen tot allò que la mobilitat i el transport poden aportar o sostreure a la societat. És, per tant, l'objectiu del PMU establir aquelles mesures que maximitzen el saldo positiu d'aquest balanç i, per tant:

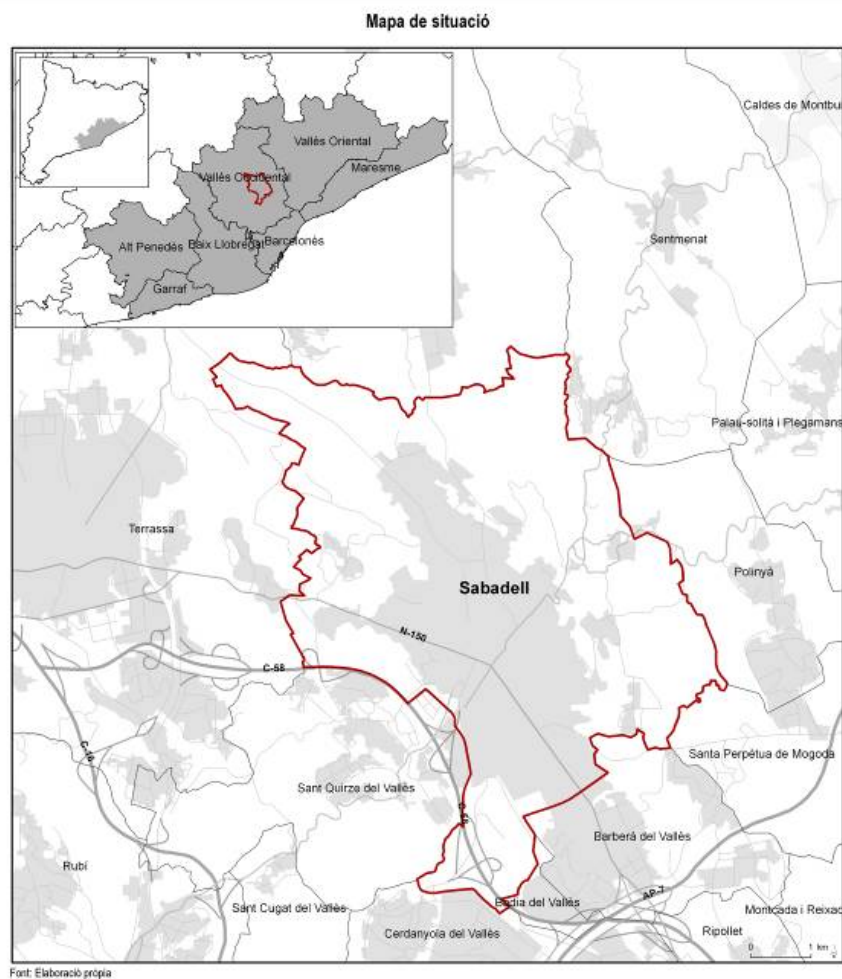
- Configuren un model de transport més eficient per millorar la competitivitat del sistema productiu.
- Augmenten la integració social tot aportant una accessibilitat més universal.
- Incrementen la qualitat de vida dels ciutadans.
- No comprometen les condicions de salut dels ciutadans.
- Aporten una major seguretat en els desplaçaments.
- Estableixen unes pautes de mobilitat més sostenibles.

## 2. CARACTERÍSTIQUES GENERALS

### Àmbit d'aplicació

L'àmbit territorial del PMU de Sabadell correspon al terme municipal de Sabadell, el qual es localitza a l'anomenada "depressió prelitoral" en un territori de gran importància en l'organització dels fluxos de mobilitat a diferents escales. D'una banda, en el marc de les connexions nord-est/sud-oest, tant en l'àmbit català com entre Espanya i França. D'altra banda, entre l'interior i el litoral català. L'oferta infraestructural situa la ciutat de Sabadell en una zona del territori accessible, molt transitada i molt atractiva pel que fa als usos residencials i productius.

L'any 2006, Sabadell tenia una població de 200.545 habitants amb una taxa interanual de creixement entre el 2000 i 2006 del 1,4%.



## **Nivell d'intervenció**

Els ajuntaments disposen de plenes competències en l'ordenació de l'espai públic municipal i consegüentment, poden incidir directament en les afectacions ambientals de la mobilitat amb la introducció de diferents mesures: la regulació de l'aparcament, del transport públic urbà, la distribució dels usos de l'espai públic, etc., excepte a les travesseres urbanes, carreteres, ferrocarrils, aeroports, etc.

Tanmateix, tot i que el PMU pot semblar a priori l'instrument que pot intervenir en totes les qüestions relacionades amb la mobilitat del municipi, s'ha de tenir present que el PMU no estableix mecanismes d'intervenció directa ni concreta sobre les activitats i els particulars com sí que ho fa, per exemple, el planejament urbanístic. Atès que el PMU no és un document de caràcter vinculant cal, per tant, que l'administració local el consideri com el pla de referència de les polítiques de mobilitat del municipi.

D'aquesta manera, a més de garantir la coherència amb instruments de planificació dels transports i de la mobilitat d'altres administracions, quan les competències siguin de l'ajuntament, les mesures del pla s'han d'haver programat de manera coordinada entre les àrees de gestió municipal implicades.

## **Etaques del pla**

D'acord amb els requeriments de la *Guia bàsica per a l'elaboració de Plans de Mobilitat Urbana* publicada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya (2006), el PMU s'ha estructurat en les següents fases:

- Anàlisi
- Diagnosi participativa
- Escenaris i objectius de mobilitat
- Proposició de mesures i avaluació de mesures
- Programació de les mesures

El **període de vigència del PMU és de 6 anys** i, en conseqüència, l'horitzó temporal s'ha previst per a l'any **2014**, any en que el pla s'haurà de revisar tal i com s'especifica a l'article 9.17 de la Llei 9/2003, de la mobilitat.

### 3. PRINCIPALS DETERMINACIONS

Com s'indica al Pacte per la Mobilitat, la ciutat de Sabadell té com a objectiu un model de mobilitat sostenible, integrador i segur, que sigui compatible amb el desenvolupament de l'activitat econòmica i social de la ciutat. És per aquest motiu que es va establir un conjunt de línies estratègiques bàsiques per tal d'aconseguir els principis bàsics en què es fonamenta el Pacte per la Mobilitat, determinacions que també han estat assumides pel PMU:

**Línia estratègica 1:** Potenciar els desplaçaments a peu com un dels mitjans de transport més importants a la nostra ciutat, facilitant les condicions necessàries pel que fa a la superfície, qualitat i seguretat.

**Línia estratègica 2:** Aconseguir una accessibilitat universal eliminant barreres arquitectòniques, informatives i tecnològiques a la via pública, als edificis i al transport.

**Línia estratègica 3:** Fomentar els desplaçaments en bicicleta no només com a ús esportiu o lúdic sinó com a mode de transport quotidià, potenciant unes infraestructures de qualitat i segures.

**Línia estratègica 4:** Potenciar l'ús del transport col·lectiu, urbà i interurbà, i del taxi aconseguint un servei de qualitat que representi una bona alternativa al vehicle privat.

**Línia estratègica 5:** Establir un Pla d'aparcaments que resolgui el dèficit existent tot considerant les necessitats dels residents i la rotació que permeti recuperar espais per a la ciutat.

**Línia estratègica 6:** Incrementar la seguretat viària a la ciutat de Sabadell reduint el nombre d'accidents tot aconseguint un major respecte a les normes de circulació i entre els usuaris dels diferents modes de transport.

**Línia estratègica 7:** Aconseguir un equilibri sostenible i segur entre tres elements claus: necessitat d'infraestructures, desplaçaments en vehicle privat (s'ha d'aconseguir un ús més racional del vehicle privat) i qualitat de vida (s'ha d'aconseguir una ciutat amb menys fums, menys sorolls i una distribució de l'espai solidària).

**Línia estratègica 8:** Aconseguir una distribució de mercaderies eficaç, compatible amb l'activitat econòmica i respectuosa amb d'altres usos de la via pública.

**Línia estratègica 9:** Conscienciar la població sobre els valors d'una mobilitat sostenible i segura mitjançant campanyes i actuacions de caire pedagògic, que poden anar des de jornades de conscienciació fins a l'organització de conferències o seminaris que tractin aspectes concrets relacionats amb la mobilitat i l'accessibilitat.

**Línia estratègica 10:** Elaborar un Observatori de la Mobilitat construïnt els indicadors necessaris que permetin fer un seguiment i avaluació continus dels objectius del Pacte. De la mateixa manera, aquests indicadors han de permetre refer la diagnosi de la mobilitat a la ciutat a mesura que es disposi de més dades

## **CAPÍTOL II. ANÀLISI DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ**

## 1. DESCRIPCIÓ DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL

L'elaboració del PMU ha seguit les fases descrites a la Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.

La següent taula fa un repàs d'aquestes fases i dels documents generats en cadascuna d'elles. També s'inclouen les fases previstes una vegada es finalitzi l'elaboració de la Memòria Ambiental del PMU.

**Taula 1. Històric del procés d'avaluació ambiental del PMU**

Dates	Fases de tramitació PMU	Fases d'Avaluació ambiental	Documents generats	Òrgan responsable	Data d'emissió
Del 12/2006 al 28/02/2009	Redacció del PMU	Inici dels treballs d'avaluació ambiental i determinació de l'abast de l'ISA	Informe de Sostenibilitat Ambiental preliminar	Ajuntament de Sabadell	30/01/2009
		Període de consultes per a l'elaboració del Document de Referència	-	DMAH	-
		Emissió del Document de Referència	Document de Referència	DMAH	02/04/2009
03/11/2009	Aprovació inicial	Incorporació determinacions Document de Referència al PMU	PMU + ISA	Ajuntament de Sabadell	03/11/2009
Del 15 /11/2009 al 13/01/2010	Informació pública	Consultes sobre el PMU i l'ISA.	Informe d'al·legacions	Ajuntament de Sabadell	-
Pendent	Aprovació definitiva	Redacció de la memòria ambiental	Memòria Ambiental	Ajuntament de Sabadell	Pendent
		Determinació de les determinacions de la Memòria Ambiental en PMU	PMU amb modificacions d'acord amb la Memòria Ambiental	Ajuntament de Sabadell	Pendent
		Presentació de la Memòria Ambiental	Resolució de conformitat de la Memòria Ambiental	DMAH	Pendent
		Integració de les determinacions de la Memòria Ambiental al PMU	Aprovació definitiva del PMU + Memòria Ambiental	Ajuntament de Sabadell i DMAH	Pendent
		Vist i plau de l'ATM	Aprovació definitiva del PMU	ATM	Pendent

A continuació es fa un resum de les reunions mantingudes amb els organismes implicats en el procés d'elaboració de l'avaluació ambiental del PMU (ATM i Direcció General de Qualitat Ambiental del Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya):

- 30/11/2009: Reunió Ajuntament de Sabadell i Autoritat del Transport Metropolità (ATM)
  - ATM: Lluís Alegre, Jordi Castelló
  - Ajuntament de Sabadell: Ricard Garrido, Adrià Gomila, Carles Bericat i Piedad González,
  - IERMB: Maite Pérez
- 16/12/2009: reunió Ajuntament de Sabadell i DMAH
  - DMAH: Rufi Cerdan, Irene Martín i Berenguer Gangolells.
  - Ajuntament de Sabadell: Adrià Gomila, Carles Bericat i Piedad González.
  - IERMB: Maite Pérez, Núria Pérez i Elena Domene.
- Reunió 27/04/2010 Ajuntament de Sabadell i ATM
  - ATM: Lluís Alegre i Jordi Castelló
  - Ajuntament de Sabadell: Carles Bericat i Piedad González
  - IERMB: Núria Pérez
- Reunió 06/05/2010: Ajuntament de Sabadell i DMAH
  - Ajuntament de Sabadell: Adrià Gomila, Carles Bericat, Piedad González.
  - DMAH: Irene Martín i Berenguer Gangolells
  - IERMB: Núria Pérez

## 2. ABAST DE L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DETERMINAT PEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA

En data 30 de gener de 2009 té entrada per registre al Departament de Medi Ambient i Habitatge l'Informe de Sostenibilitat Ambiental preliminar del PMU de Sabadell amb l'objectiu d'iniciar el procés d'avaluació ambiental establert per la Ley 9/2006, de 28 d'abril, sobre la evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente<sup>1</sup>. El contingut de l'ISA preliminar va ser el següent:

### 1. DESCRIPCIÓ GENERAL DEL PMU DE SABADELL

- o Marc normatiu
- o Marc de planificació
- o Àmbit territorial del pla
- o Abast competencial del pla

### 2. DIAGNOSI AMBIENTAL DEL PMU

- o Aspectes rellevants de la situació actual del medi ambient a Sabadell
- o Escenari de mobilitat futur

### 3. OBJECTIUS AMBIENTALS

- o Objectius de protecció ambiental d'afectació al PMU
- o Objectius ambientals del PMU de Sabadell

En base a la informació facilitada per l'Ajuntament de Sabadell i a les consultes realitzades el DMAH, amb data 2 d'abril de 2009, va emetre el document de

---

<sup>1</sup> Quan va entrar en registre l'ISA preliminar encara no era vigent la Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.

referència que havia de determinar l'abast de l'informe de sostenibilitat i els criteris, objectius i principis aplicables, i identificar les administracions públiques afectades i el públic interessat.

En la següent taula es resumeixen les principals determinacions del document de referència:

**Taula 2. Determinacions del document de referència**

Fases	Abast
a) Esbós del contingut i dels objectius del PMU	Síntesi dels aspectes més rellevants del pla
b) Relació amb altres plans i programes conxos	Recopilar plans i actuacions significatives que afecten l'àmbit del pla.
c) Diagnosi	Identificar els aspectes més rellevants sobre els que el Pla pot i ha de tenir incidència. Es recomana que a la diagnosi hi hagi una síntesi de les principals debilitats i fortaleces des d'una perspectiva ambiental.
d) Definició dels objectius ambientals	<p>Els objectius ambientals han de respondre a diversos requeriments jurídics del marc legal vigent fixats en l'àmbit internacional, europeu, espanyol, català o local en base a les conclusions de la diagnosi.</p> <p>Els objectius han de ser el resultat de la integració dels problemes propis de l'àmbit amb el marc legal vigent. Caldrà que com a mínim es considerin els objectius del PDM de l'RMB assolint els mateixos percentatges de millora.</p>
e) Descripció i avaluació d'alternatives	<p>Descripció i avaluació d'alternatives mitjançant la confrontació de cadascuna d'elles amb els objectius ambientals per tal de valorar-ne el seu grau d'adequació.</p> <p>A més d'incloure l'alternativa zero (escenari tendencial), d'acord amb les respostes a les consultes, cal desenvolupar i avaluar una alternativa caracteritzada per la creació d'una xarxa segregada per al transport públic col·lectiu de superfície que sigui contínua i abasti els diferents sectors de la ciutat. Aquesta alternativa ha de ser ampliada amb dues subalternatives: considerant mesures de restricció de l'aparcament en destí i sense aquestes mesures.</p> <p>Inclusió de l'alternativa escollida per a la redacció del pla que asseguri els canvis substancials del repartiment modal que sigui factible econòmicament i tècnicament i que presenti majors beneficis ambientals.</p>
f) Descripció i avaluació dels impactes de l'alternativa escollida	Avaluació dels efectes en el medi ambient de les propostes del PMU i valoració d'aquestes propostes quant a la seva contribució a l'acompliment dels objectius ambientals. Es recomana el càlcul de l'Eina AMBIMOB-U.
g) Avaluació global del pla	Verificació sistemàtica del compliment dels objectius ambientals adoptats a l'inici del procés del pla. Especificació de les dificultats trobades en la realització de l'avaluació.
i) Mesures de seguiment i de supervisió	Establiment de mecanismes que permetin verificar periòdicament l'eficàcia de l'avaluació ambiental duta a terme.
j) Informe de viabilitat econòmica	Informe sobre la viabilitat econòmica de les alternatives i de les mesures dirigides a prevenir, reduir o pal·liar els efectes negatius del pla.
k) Síntesi	Resum dels principals aspectes tractats al llarg de l'ISA

Font: elaboració pròpia a partir del document de referència emès pel DMAH

## **CAPÍTOL III. VALORACIÓ DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT I LA SEVA QUALITAT**

## 1. INCORPORACIÓ DEL CONTINGUT DE LES DETERMINACIONS DEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA

L'Informe de Sostenibilitat Ambiental (ISA) del PMU de Sabadell es va realitzar en el marc de la Llei 9/2006<sup>2</sup> d'acord amb les determinacions del document de referència emès pel DMAH el 2 d'abril de 2009. El document s'estructura de la manera següent:

- PRESENTACIÓ
- DESCRIPCIÓ GENERAL DEL PMU DE SABADELL
  - o Marc normatiu
  - o Àmbit territorial del pla
  - o Abast competencial del pla
  - o Relació amb altres plans i programes
- DIAGNOSI AMBIENTAL DEL PMU
  - o La mobilitat actual
  - o Fluxos ambientals de la mobilitat a l'àmbit urbà
  - o Fluxos ambientals derivats de la mobilitat intermunicipal
- OBJECTIUS AMBIENTALS
  - o Objectius de protecció ambiental d'afectació als PMU
  - o Objectius ambientals fixats pel document de referència
  - o Objectius ambientals del PMU de Sabadell

---

<sup>2</sup> En aquesta fase encara no era vigent la Llei 6/2009, del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes.

- DESCRIPCIÓ i AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES
  - o Alternativa zero: escenari tendencial
  - o Alternativa escollida
- AVALUACIÓ GLOBAL DEL PLA
  - o Repercussió socioambiental del PMU de Sabadell
  - o Dificultats trobades en l'elaboració del PMU
- MESURES DE SEGUIMENT I DE SUPERVISIÓ PREVISTES
- DOCUMENT DE SINTESI

En la següent taula es pot veure la relació entre l'estructura del document de l'ISA i els apartats de l'estructura proposada en el document de referència.

**Taula 3. Relació entre els continguts de l'ISA i el document de referència**

<b>Apartats de l'ISA del PMU</b>	<b>Apartats de l'estructura proposada pel document de referència</b>
<b>DESCRIPCIÓ GENERAL DEL PMU DE SABADELL</b>	
Marc normatiu	a) Esbós del contingut i dels objectius del PMU
Àmbit territorial del pla	a) Esbós del contingut i dels objectius del PMU
Abast competencial del pla	a) Esbós del contingut i dels objectius del PMU
Relació amb altres plans i programes	b) Relació amb altres plans i programes connexos
<b>DIAGNOSI AMBIENTAL DEL PMU</b>	
La mobilitat actual	c) Diagnosi
Fluxos ambientals de la mobilitat a l'àmbit urbà	c) Diagnosi
Fluxos ambientals derivats de la mobilitat intermunicipal	c) Diagnosi
<b>OBJECTIUS AMBIENTALS</b>	
Objectius de protecció ambiental d'afectació als PMU	d) Definició dels objectius ambientals
Objectius ambientals fixats pel document de referència	d) Definició dels objectius ambientals
Objectius ambientals del PMU	d) Definició dels objectius ambientals
<b>DESCRIPCIÓ i AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES</b>	
Alternativa zero: escenari tendencial	e) Descripció i avaluació d'alternatives
Alternativa escollida	e) Descripció i avaluació d'alternatives j) Informe de viabilitat econòmica (totes les mesures del pla seleccionades tenien associat el seu cost, el calendari previst i l'àrea de l'Ajuntament implicada) f) Descripció i avaluació dels impactes de l'alternativa escollida
<b>AVALUACIÓ GLOBAL DEL PLA</b>	
Repercussió socioambiental del PMU	g) Avaluació global del pla
Dificultats trobades en l'elaboració del PMU	g) Avaluació global del pla
<b>MESURES DE SEGUIMENT I DE SUPERVISIÓ PREVISTES</b>	
	i) Mesures de seguiment i de supervisió
<b>DOCUMENT DE SINTESI</b>	
	k) Síntesi

## 2. ABAST DELS CONTINGUTS DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

### 2.1. Consideració dels aspectes ambientals rellevants a la diagnosi

L'avaluació ambiental de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental es basa en els aspectes rellevants i significatius del pla, i considera els aspectes que s'han d'incloure segons la legislació vigent i també segons els documents de referència ambientals de nivell català, estatal, europeu i mundial.

A partir de la diagnosi i del document de referència emès pel DMAH es van descriure els objectius ambientals del PMU de Sabadell. Val a dir que segons el document de referència, el pla hauria de considerar com a mínim els objectius ambientals establerts pel pdM i garantir l'assoliment dels mateixos percentatges de millora aconseguits pel pdM (sempre i quan siguin suficients per a acomplir els requeriments legals en termes de qualitat de l'aire, qualitat acústica, etc.). La següent taula mostra els objectius que inclou el document de referència:

**Taula 4. Objectius recomanats per al PMU de Sabadell en el document de referència**

Objectiu ambiental	Percentatge assolit pel pdM (2004-2012) *	Indicadors
Minimitzar el consum d'energia	-1,71%	Tep/any consumits pel sector del transport
Reduir les emissions de NO <sub>x</sub> i PM <sub>10</sub>	-39,5% (NO <sub>x</sub> ) -48% (PM <sub>10</sub> )	tn NO <sub>x</sub> /any emeses pel sector del transport tn PM <sub>10</sub> /any emeses pel sector del transport
Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle	-20,6%	tn CO <sub>2</sub> /any emeses pel sector del transport
Millora de la qualitat acústica	-	% població exposada a més de 65dB diürns de valor d'immissió % població exposada a més de 65dB nocturns de valor d'immissió
Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part de vehicles privats de motor	-	% d'espai públic urbà destinat al vehicle privat (circulació i aparcament) % d'espai públic ús exclusiu o prioritari per a vianants i bicis Nombre de places d'aparcament fora de calçada
Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	-16,2% (accidents amb víctimes per veh-km)	Accidents anuals amb víctimes a la xarxa viària %d'accidents anuals amb vianants o ciclistes implicats Accidents amb víctimes per veh-km

Com a resultat, l'ISA va incloure els següents objectius:

**Taula 5. Objectius ambientals definits en l'ISA i en el PMU aprovat inicialment**

Objectius a considerar segons el Document de referència emès pel DMAH	Objectius ambientals relacionats (inclosos en l'ISA)
Minimitzar el consum d'energia	<i>(es trobava integrat dins de l'objectiu 2)</i>
Reduir les emissions de NOX i PM10	1. Reduir la contaminació atmosfèrica causada pel trànsit rodat
Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle	2. Reduir els impactes de la mobilitat en el canvi climàtic
Millora de la qualitat acústica	3. Reduir la contaminació acústica causada pel trànsit rodat
Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part de vehicles privats de motor	4. Millorar l'equilibri entre els usos i les funcions de l'espai públic
Reduir l'accidentalitat associada a la mobilitat	5. Reduir l'accidentalitat viària i el nombre de víctimes
	6. Incrementar la quota d'ús dels mitjans no motoritzats i l'ús del transport públic en els desplaçaments urbans
	7. Estabilitzar l'autocontenció en els desplaçaments quotidians

A més dels objectius inclosos en el document de referència es van incloure dos objectius més: "Increment de la quota d'ús del transport públic i dels mitjans no motoritzats" i "Estabilitzar l'autocontenció dels desplaçaments quotidians". Aquests objectius es van considerar rellevants en el sentit que el compliment dels objectius ambientals depèn en gran part de la distribució modal dels desplaçaments quotidians. Al mateix temps, també són dos objectius inclosos en el pdM de l'RMB, document que a l'hora estableix (com a instrument de rang superior als PMU), determinacions sobre el repartiment modal que han d'assolir els PMU elaborats en l'àmbit territorial de l'RMB.

Amb la introducció d'aquests dos objectius s'assoleix una convergència entre els objectius ambientals del pla i els objectius generals del pla els quals queden descrits en el document "Escenari tendencials i objectius del PMU".

## 2.2. Síntesi de l'avaluació d'alternatives

Es van prendre en consideració aquelles opcions aptes per a contribuir els objectius del Pla. D'aquesta manera l'ISA va incloure dues alternatives:

- **L'alternativa 0 o escenari tendencial:** equival a l'opció de no realitzar cap actuació addicional de millora i promoció de la mobilitat sostenible al municipi de Sabadell. Aquest escenari és el resultat del manteniment de les tendències demogràfiques i de mobilitat que han portat a la situació actual.
- **L'alternativa escollida o PMU:** L'aplicació de les mesures del pla donaven lloc a un increment del consum d'energia, de les emissions de CO<sub>2</sub> i de PM<sub>10</sub> respecte l'escenari 2006 tot i que per sota del que es produiria si no es realitzava cap mesura. Les emissions de NOx aconseguien reduir els valors en relació als valors del 2006.

Degut a què en el sistema de mobilitat interna de Sabadell predominen els desplaçaments a peu, si es calcula l'impacte per càpita de cada un dels vectors ambientals es va comprovar que es partia de valors que estaven molt per sota dels valors de partida de la RMB, que es presenten al pdM.

Malgrat aquesta millora, amb el conjunt de mesures proposades en el pla es preveia acomplir els objectius de reducció marcats pel pdM pel que fa a les emissions de GEH i consum d'energia i per les emissions de NOx i de PM<sub>10</sub>. Sí que s'aconseguien, però, en termes de consum d'energia i d'emissions per càpita, on Sabadell ja partia de valors que estan per sota dels que proposa el pdM.

Cal tenir present que l'avaluació ambiental del PMU contemplava les actuacions que són de competència municipal, factibles econòmicament i dins l'horitzó del pla, les quals difícilment poden aconseguir els mateixos objectius ambientals fixats pel conjunt de l'RMB. Pel que fa a les actuacions que són competència d'altres administracions, l'avaluació ambiental només contemplava aquelles en les que la seva execució s'inclou dins el termini de vigència del pla.

Des d'una perspectiva socioambiental, **les mesures del PMU dibuixen un escenari de mobilitat l'any 2014 amb uns impactes inferiors als de l'escenari tendencial.**

**Taula 6. Fluxos ambientals de la mobilitat interna per l'escenari tendencial i PMU 2014, variació respecte el 2006**

	2006	Escenari tendencial 2014	Escenari resultant PMU	Variació 2006 tendencial 2014	Variació 2006 resultant PMU 2014	Variació 2014 tendencial-2014 PMU
Consum d'energia (tep/any)	17.408	19.646	18.314	13%	5%	-7%
Emmissions de CO <sub>2</sub> (tn/any)	51.791	58.071	54.143	12%	5%	-7%
Emissions NOx (tn/any)	255,1	248,9	225,3	-2%	-12%	-9%
Emissions PM <sub>10</sub> (tn/any)	140,2	164,7	151,9	18%	8%	-8%

Font: Elaboració pròpia a partir EMQ 2006, dades operadors i AMBIMOB.

**Taula 7. Fluxos ambientals per càpita de la mobilitat interna per l'escenari tendencial 2014, variació respecte el 2006 i valors objectius ambientals del pdM de la RMB.**

	RMB		Sabadell	
	t=0 2004	Tendencial 2012	t=0 2006	Tendencial 2014
Consum energètic (Tep/any/1.000ha.)	532	571	210	238
Emissions CO <sub>2</sub> (tn/any/1.000ha.)	1.568	1.671	621	705
NOx (tn/any/1.000ha.)	7,34	4,53	2,89	2,83
PM10 (tn/any/1.000ha.)	0,64	0,40	1,74	2,23

Font: Elaboració pròpia a partir EMQ 2006, dades operadors i AMBIMOB.

## 2.3. DIFICULTATS SORGIDES DURANT L'AVALUACIÓ AMBIENTAL

### *No s'acomplien plenament els objectius ambientals*

L'avaluació ambiental de l'alternativa escollida va aconseguir una millora dels objectius ambientals en relació a l'escenari tendencial, però quedava lluny dels objectius marcats pel pdM de l'RMB. En aquest context, l'ISA feia esment al fet que la situació de partida dels dos territoris és molt diferent, i que per tant, els objectius a assolir no podien ser els mateixos. Les raons que es van exposar van ser:

- D'una banda, el municipi de Sabadell, és un àmbit urbà força densificat, predominen els desplaçaments interns, i la majoria d'aquests es realitzen a peu. Els desplaçaments de connexió representen al voltant d'un 23% dels desplaçaments totals i la majoria es realitzen entre les poblacions més properes. En canvi, la mobilitat a l'àmbit metropolità, està caracteritzada per un predomini més elevat dels desplaçaments intermunicipals, on el transport motoritzat és el principal mode de transport, amb distàncies recorregudes més llargues i, per tant, més veh-km recorreguts.
- D'altra banda, l'abast del PMU de Sabadell és municipal i, per tant, les mesures que es proposen són de caràcter local. El pdM, en canvi, té un abast competencial supramunicipal i té un marge d'aplicació de mesures molt més elevat.
- Pel que fa a l'objectiu de reducció de NO<sub>x</sub> i de PM<sub>10</sub>, on es donen les principals diferències entre els objectius aconseguits amb el PMU de Sabadell i els objectius del pdM, és la mesura de reducció de la velocitat a la xarxa bàsica en les entrades a la ciutat de Barcelona la que presenta una efectivitat més elevada.

---

*Dificultats per avaluar una de les alternatives plantejades pel document de referència*

Entre les aportacions del document de referència, es feia esment a la necessitat de definir una alternativa que plantegés, desenvolupés i avalués una xarxa de carrils exclusius de transport públic a les principals vies de la ciutat. Les raons per les quals no es va considerar aquesta alternativa van ser les següents:

- o Tenint en compte que l'ISA avalua aquelles actuacions assumibles en un període de 6 anys es considera poc viable haver finalitzat una xarxa segregada de transport públic i que abasti les principals vies urbanes de tots els sectors de la ciutat en aquest horitzó. Per això el PMU planteja uns eixos prioritaris amb carrils exclusius per al transport públic assumibles en l'horitzó del pla.
- o Com a contrapartida s'ha de dir que el programa d'actuacions del PMU conté un conjunt de mesures complementàries i que tenen com a finalitat incrementar la participació del transport públic en els desplaçaments quotidians a Sabadell i, per tant, disminuir els impactes ambientals associats a la mobilitat en vehicle privat.
  - o El PMU concreta tot un conjunt de carrils bus (però no una xarxa finalitzada per totes les vies principals de la ciutat).
  - o El PMU conté actuacions corresponents a la redacció d'estudis sobre la transformació de dos eixos viaris importants a la ciutat: la Gran Via i la carretera N-150 per tal que esdevinguin uns eixos més pacificats en els que es guanyi espai per als vianants, per als ciclistes i per al transport públic (i analitzant en aquest cas la possibilitat que en un futur es configuri com un eix potent de transport públic de superfície).

## **CAPÍTOL IV. AVALUACIÓ DEL RESULTAT DE LES CONSULTES REALITZADES I EL SEU GRAU DE CONSIDERACIÓ**

## 1. ORIGEN DE LES APORTACIONS

Les al·legacions rebudes durant el període d'informació pública de l'aprovació inicial del PMU de Sabadell han estat 150.

A l'Annex número 1 de la Memòria Ambiental s'incorpora el llistat amb una breu descripció de totes les al·legacions. Per origen les entitats que han presentat al·legacions o peticions al PMU han estat:

- Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC): 13
- Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP): 12
- Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Sabadell: 5
- Grup Municipal Convergència i Unió: 31
- Grup Municipal Entesa per Sabadell: 58
- Grup Municipal Iniciativa Verds-EUIA: 20
- Grup Municipal Esquerra Republicana de Catalunya: 11

És important fer esment que més enllà del període d'exposició pública, el PMU de Sabadell ha garantit la participació ciutadana en les diferents fases de redacció, a través de les entitats vinculades a la **Taula de la Mobilitat de Sabadell**.

Per altra banda, l'Ajuntament també ha mantingut reunions amb diferents entitats durant el període d'informació pública del pla.

## 2. CONTINGUT I EL GRAU D'INCORPORACIÓ DE LES APORTACIONS DE CAIRE AMBIENTAL

L'objectiu d'aquest apartat és valorar com s'han pres en consideració el resultat de les consultes i peticions de caire ambiental del Pla. En conseqüència, **s'analitzaran tant les al·legacions que tenien com objecte directe l'ISA com les modificacions sofertes pel PMU sotmès a aprovació inicial amb un efecte ambiental significatiu.**

Per altra banda, també es farà referència a com s'han incorporat al procés d'avaluació ambiental les consideracions de l'ATM i la Direcció General de Polítiques i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

## 2.1. Incorporació de consideracions del DMAH i de l'ATM

### Incorporació de les consideracions de caire ambiental de l'ATM

Després de diverses reunions de treball mantingudes entre l'Ajuntament de Sabadell i l'ATM durant el període d'informació pública del PMU i també posteriorment, el PMU ha tingut diverses modificacions d'informacions. Moltes de les qüestions incorporades i modificades en el PMU com en l'avaluació ambiental tenien com a finalitat establir canvis sobre aspectes metodològics i també en l'adaptació als criteris i orientacions establertes pel pdM, tal i com es determina a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat. En la següent taula es mostren les peticions que finalment han estat considerades:

**Taula 8. Consideracions de caire ambiental efectuades per part de l'ATM**

Consideracions ISA	Consideracions PMU
<p>És necessari incloure la mobilitat de les persones residents i no residents en tot l'àmbit de Sabadell per al càlcul dels impactes ambientals (a l'ISA s'havien calculat els impactes ambientals i socials a partir de la mobilitat interna sense considerar l'impacte dins del terme municipal de Sabadell de la mobilitat de connexió o intermunicipal).</p> <p>Recalculcar els impactes ambientals tenint en compte aquestes actualitzacions.</p>	<p>Actualització del document "Anàlisi i Diagnosi de la Mobilitat" incorporant l'actualització dels nous càlculs dels vectors ambientals recalculats.</p>
<p>Definir escenaris de tempteig (escenaris alternatius al tendencial i a l'escenari del PMU) per ajudar a concretar l'escenari del PMU i la proposta que l'acompanya.</p>	-
<p>Necessitat d'actualització de les dades de contaminació acústica.</p>	<p>Actualització del document "Anàlisi i diagnosi de la Mobilitat" introduint l'actualització de les dades de contaminació acústica.</p>
<p>Els objectius ambientals del ISA sotmès a aprovació inicial, van prendre com a referència els objectius que el pdM s'havia plantejat inicialment. Es recomanava que l'avaluació ambiental del PMU utilitzés els objectius que les propostes del pdM assolien.</p> <p>Es planteja la necessitat d'incloure dos indicadors més d'acord amb el pdM:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reducció del consum energètic</li> <li>- Reducció dels cost unitari del viatge (costos interns i externs)</li> </ul>	<p>Modificació dels objectius ambientals per adaptar-los als objectius que s'assolien amb l'aplicació de les mesures del pdM.</p> <p>S'incorpora un nou objectiu al document "Escenari tendencial i objectius":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Objectiu 3. Moderar el consum de l'energia i reduir la intensitat energètica del transport</li> </ul>
<p>En el mètode de càlcul de % de reducció necessari de les emissions contaminants de al PM<sub>10</sub> i NO<sub>x</sub>, l'ISA va incorporar en l'escenari tendencial + 6 de l'eina l'AMBIMOB-U, una reducció del 5% dels veh-km en vehicle privat en els valors del 2006. El resultat va ser: -24% NO<sub>x</sub> i -8% PM<sub>10</sub>.</p> <p>L'ATM indica la necessitat de modificar la metodologia per a l'obtenció del % de reducció. Cal incorporar aquesta mateixa reducció dels veh-km del mateix escenari 2006. El resultat ha estat: -4,5% NO<sub>x</sub> i -5% PM<sub>10</sub>.</p>	<p>Actualització de document "Escenari Tendencial i Objectius del PMU" incorporant els nous valors dels objectius de reducció de les emissions dels vectors ambientals NO<sub>x</sub> i PM<sub>10</sub>.</p>

En referència als objectius tot i que l'ATM recomanava la introducció d'un nou objectiu relacionat amb la reducció dels costos del sector del transport, per a la introducció d'aquest objectiu es van trobar certes dificultats metodològiques. En conseqüència, en el document del PMU es recull també aquest objectiu, el càlcul del qual es podrà realitzar una vegada l'ATM faciliti l'actualització del cost unitari del viatge. Finalment i d'acord amb totes les consideracions efectuades per l'ATM, els objectius ambientals i del PMU són els següents:

**Taula 9. Objectius ambientals de l'avaluació ambiental i del PMU**

	<b>Objectius del PMU</b>	<b>Objectiu 2006-2014</b>	<b>Unitat</b>
Obj. 1	Estabilitzar l'autocontenció i la distància mitjana dels desplaçaments	mantenir valors 2006	km
Obj. 2	Incrementar l'ús dels mitjans no motoritzats i del transport públic en els desplaçaments quotidians		
	Peu i bicicleta (intermunicipals i intramunicipals)	mínim 44%	desplaçaments
	Transport públic (intermunicipals i intramunicipals)	mínim 17%	desplaçaments
	Transport privat (intermunicipals i intramunicipals)	màxim 39%	desplaçaments
Obj. 3	Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport		
	Consum d'energia	-1,71%	tep/any
Obj. 4	Reduir els impactes de la mobilitat en el canvi climàtic		
	Comptant biodièsel	-0,7%	tones/any
	Descomptant biodièsel	-20,54%	tones/any
Obj. 5	Reduir la contaminació atmosfèrica causada pel transport		
	Emissions de PM10	-5%	tones/any
	Emissions de NOx	-4,5%	tones/any
Obj. 6	Reduir la contaminació acústica causada pel transport	reduir els espais urbans > 75 dB -1,5% anual la població > 65 dB.	-
Obj. 7	Millorar l'equilibri en els usos i les funcions de l'espai públic	ha d'ús exclusiu vianants i bicicletes > 3%.	ha
Obj. 8	Reduir l'accidentalitat viària i el nombre de víctimes	mortalitat 0 mantenir num. accidents	accidents amb víctimes/ veh-km
Obj. 9	Garantir l'accessibilitat universal a l'espai públic urbà	complir normativa accessibilitat	-

El fet d'haver introduït diversos canvis metodològics sobre la consideració de la mobilitat interurbana que discorre per l'àmbit de Sabadell, ha suposat un augment significatiu dels impactes ambientals tant de l'escenari 2006 com de l'escenari tendencial, atesa la importància que pren el vehicle privat en els desplaçaments de connexió.

### **Incorporació de les consideracions de caire ambiental del DMAH**

D'acord amb les diverses reunions de treball mantingudes entre l'Ajuntament de Sabadell i el DMAH durant el període d'exposició pública del PMU i també posteriorment, el PMU ha tingut diverses modificacions. Els principals aspectes que el DMAH va considerar necessari modificar, van ser:

- Realitzar un esforç més gran en la concreció en les propostes del pla per tal que es demostrï la voluntat d'assolir un model de mobilitat més sostenible.
- Incidir en les actuacions d'abast intermunicipal i municipal que afavoreixin la reducció dels desplaçaments de connexió amb vehicle privat.

En la següent taula es mostren les peticions (de major rellevància) que va considerar el DMAH, gran part de les quals s'han considerat en el PMU:

**Taula 10. Consideracions de caire ambiental efectuades per part del DMAH**

<b>Peticions ISA</b>	<b>Peticions PMU</b>
És necessari incloure la mobilitat dels residents i no residents en tot l'àmbit de Sabadell per al càlcul dels impactes ambientals (a l'ISA s'havia calculat els impactes ambientals i socials a partir de la mobilitat interna sense considerar l'impacte dins del terme municipal de Sabadell de la mobilitat de connexió o intermunicipal).	Manca de concreció en les propostes del PMU de Sabadell que demostrin la voluntat d'aconseguir un model de mobilitat més sostenible i que promoguin la dissuasió de l'ús del vehicle privat. - Increment de la xarxa d'itineraris exclusius en transport públic. - Concretar la reorganització de la xarxa d'autobusos urbans. - Concreció de la política d'aparcament.

<p>Definir escenaris de tempteig per ajudar a concretar l'escenari objectiu del PMU i la proposta que l'acompanya.</p>	<p>Reconèixer Sabadell com a centre d'un sistema urbà que requereix solucions de mobilitat coordinades entre els diferents municipis de l'àmbit. Incidir en propostes que tinguin com a finalitat reduir la dependència en vehicle privat en la mobilitat de connexió.</p> <p>Específicament es sol·licita canvis en mesures com:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Política d'aparcament (reducció calçada, estratègia global, etc.)</li> <li>- Incloure mesures sobre el transport públic interurbà que millorin la oferta amb municipis propers (tramvia del Vallès, autobusos interurbans, etc.)</li> <li>- Mancomunar transport urbà amb municipis propers.</li> <li>- Posicionament en infraestructures viàries previstes al sistema urbà.</li> <li>- Intercanviadors de transport públic.</li> </ul>
--	--

Com es pot comprovar les aportacions del DMAH van implicar la modificació d'algunes de les propostes del PMU:

- Es va concretar en la descripció d'algunes de les actuacions del PMU, com ara l'ampliació de les zones 30 en l'horitzó del pla en el conjunt de carrers que no formen part de la xarxa viària bàsica.
- Al mateix temps també s'afegeixen noves propostes de millora del transport públic dins del sistema urbà de Sabadell. Entre aquestes mesures destaquen (a més de les que ja incorpora el PTVC 2008-2012 per l'àmbit d'influència de Sabadell):
  - Es planteja un estudi que inclogui l'anàlisi de la implantació del tramvia que cobreixi les zones de la ciutat que actualment no disposen de xarxa ferroviària i, per tant, afectaria a la zona sud de la ciutat i nord-oest amb connexió amb diferents poblacions o zones de poblacions sense oferta ferroviària com Barberà del Vallès i Ripollet.
  - Connexió entre el carril BUS-VAO previst a la carretera C-58 i els carrils-bus urbans, per tal de garantir la continuïtat dels itineraris del transport públic.
  - Concreció dels d'intercanviadors de transport públic que permetin connectar serveis urbans, interurbans, diürns i

nocturns a les estacions d'FGC (Centre i Gràcia) i Rodalies Renfe (Pl. D'Antoni Llonch i Pl. Espanya).

- o Establiment de sistemes de recopilació i actualització de la informació en temps real en els intercanviadors per tal de facilitar la intermodalitat dels desplaçaments.
- o Promoure una gestió integrada del transport urbà en els sistema urbà de Sabadell a través de la mancomunació dels serveis de transport públic urbà amb altres municipis com Badia del Vallès, Barberà del Vallès i Sant Quirze del Vallès.
- o Incrementar el recorregut i les freqüències de pas de diverses línies de transport interurbà que connecten diversos municipis amb Sabadell (B1, B2, C1, C2, C5). Intercanviadors de transport públic

Aquestes modificacions a les actuacions del PMU han comportat canvis significatius en l'avaluació ambiental, estimant-se així uns millors resultats de l'avaluació ambiental respecte l'ISA que va acompanyar el PMU en la seva aprovació inicial pel Ple de l'Ajuntament.

Sobre aquesta qüestió, val a dir que el PMU sempre ha prioritzat incloure actuacions que siguin viables tècnicament i econòmicament dins el termini de l'horitzó del pla per la qual cosa, no s'han considerat oportú incloure mesures difícilment assumibles en aquest període. Per altra banda, tampoc s'han volgut incloure actuacions que puguin ser competència d'altres administracions amb baixa probabilitat que s'hagin realitzat en aquest mateix horitzó.

## 2.2. Aportacions realitzades durant el període d'exposició pública del PMU i de l'ISA

Les respostes que l'Ajuntament ha efectuat a les al·legacions que han suposat modificacions al PMU amb efecte ambiental significatiu han estat:

**Taula 11. Al·legacions rebudes durant el període d'exposició pública que han suposat modificacions al PMU amb un efecte ambiental significatiu**

Entitat	Al·legació	Resposta Ajuntament
Entesa per Sabadell	Bus: implantar un carril bus de 2 sentits a l'Av. Josep Terradellas	Al·legació parcialment acceptada. Es consideren adients els carrils bus allà on es pot millorar la velocitat comercial. Per aquest motiu existirà un carril bus a l'Av. Josep Terradellas amb gir a l'esquerra a Pl. Espanya. El carril bus serà en un sentit.
PTP	Bus: vials bidireccionals més importants, estudiar el carril bus al centre de la calçada.	Quan s'estudii la nova xarxa de les línies de transport urbà, es tindrà en compte aquesta demanda per tal de poder d'implantar en alguns trams carrils bus-taxi al centre de la calçada. Exemple: carril bus Av. Josep Terradellas s'implantarà de sentit únic, pel centre i segregat.
PTP	Bus: Intercanviador Pl. Espanya al centre de la plaça en els dos sentits. Increment nombre d'arsenes i accessos plaça.	La Pl. Espanya està prevista que funcioni com un intercanviador modal, per tant, es donaran privilegis al transport urbà com el carril central de l'Av. de Josep Terradellas amb gir esquerra a la plaça o una bona ubicació de les parades.
CIU	Manquen intercanviadors modals de transport.	L'actuació 1.3.1 incorpora el detall dels intercanviadors els quals també establiran sistemes de recopilació i actualització de la informació en temps real per tal d'afavorir la coordinació horària dels serveis.
ICV-EUiA	Transport públic: previsió dels canvis en els desplaçaments de connexió amb la resta de municipis. Necessitat noves infraestructures i reforç línies existents.	El PMU incorpora noves actuacions interurbanes amb la finalitat de potenciar la mobilitat amb transport públic interurbà a l'àmbit més proper del municipi de Sabadell i noves zones generadores de mobilitat del seu entorn.  També contempla diferents estudis i actuacions per millorar l'ordenació de la xarxa de transport públic, incorporant un estudi específic amb els condicionants que haurà de contenir aquest estudi en vers el tramvia.
ADENC	Transport públic: millora de l'accessibilitat, augment de la capacitat de modes de transport més sostenibles, competitivitat en temps, seguretat i confort.  Restringir l'aparcament en calçada al centre de la ciutat. Política de dissuasió de l'aparcament en àrees captors.  Aparcament per a residents (Can Rull i Via Alexandra). Evitar aparcament de rotació a Pl. Marcet o Ronda de Ponent.	Al·legació parcialment acceptada.  En referència al transport públic, s'ha creat una nova actuació (1.2.7) que té com a finalitat adaptar la flota de vehicles del transport públic urbà i parades urbanes als criteris d'accessibilitat. El pla també contempla altres mesures per augmentar la cobertura afectant Sant Pau de Riu Sec, Can Gambús o la Bassa de Sant Oleguer.  El PMU incorpora un estudi específic que ha de definir l'estratègia per a la gestió integral de l'aparcament, amb la finalitat de dibuixar una política d'estacionament que doni resposta a cada segment de la demanda. Per aquest motiu s'ha considerat diferents punts: identificar

		<p>l'oferta d'aparcament de rotació en pàrquings privats, eliminar places d'aparcament, especialment en zones de pacificació del trànsit, ordenar l'oferta d'aparcament a la calçada i creació d'aparcaments de dissuasió als accessos de la ciutat o a les estacions ferroviàries. Per tant, s'estudia la possibilitat d'utilitzar els nous aparcaments coma Park&amp;Ride, la reserva per a residents, rotació en funció de la zona.</p>
<p>ADENC</p>	<p>Transport sostenible: augment de la capacitat, competitivitat i fiabilitat del transport col·lectiu i més seguretat en el no motoritzat.</p> <p>El carril bus no abasta el conjunt de la població ni part de la trama urbana amb alta concentració de població.</p> <p>Determinar grau de segregació o de convivència de les xarxes de transport col·lectiu, bicicletes, vianants i vehicle privat.</p>	<p>S'ha creat una nova actuació (1.2.7).</p> <p>Està previst un estudi de la xarxa de transport urbà (1.2.1) on es tindrà aspectes per redissenyar la xarxa de transport públic, amb especial atenció la connexió amb altres modes de transport.</p> <p>S'han incorporat actuacions en vers els moviments exclusius en autobús a tota la ciutat.</p> <p>En referència als carrils reservats al transport públic, no es considera imprescindible la continuïtat de tots els eixos per la millora de les freqüències i cobertures del transport urbà. S'han d'estudiar els trams necessaris (per exemple el centre està en estudi i debat reservar el passeig de la Pl. Major i Passeig de Manresa per al transport públic).</p> <p>L'actuació 4.1.1 s'ha incorporat una quadre amb el conjunt de vies ciclistes que poden formar part d'un itinerari ciclista, amb la informació sobre els usuaris autoritzats, sentits de circulació, ubicació, requisits d'implementació, velocitat de trànsit, segregació, amplada mínima, amplada recomanable, senyalització, interseccions, etc.</p> <p>En cada projecte s'estudiarà l'aplicació dels criteris determinats per categoria i segons les característiques de la via es determinarà quina és la millor solució tècnica.</p>



## **CAPÍTOL V. ANÀLISI DELS IMPACTES AMBIENTALS SIGNIFICATIUS**

# 1. DESCRIPCIÓ DELS IMPACTES AMBIENTALS SIGNIFICATIUS

## 1.1. Avaluació general d'escenaris

D'acord amb les consideracions efectuades per l'ATM i la Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat del DMAH, a continuació es presenten tres escenaris exploratoris de partida (exercici que no s'havia realitzat a l'ISA), cadascun d'ells amb un grau d'acompliment diferent pel que fa als objectius plantejats. Els dos primers es basen principalment en aconseguir un transvasament dels modes de transport motoritzats als modes de transport públic i no motoritzats i en obtenir un canvi en el repartiment modal que redueixi els impactes ambientals del sistema de mobilitat urbana de Sabadell. El tercer es planteja com el resultat d'una millora molt substancial en l'eficiència energètica i la renovació del parc de vehicles, per tant, en les emissions que se'n deriven.

L'avaluació ambiental de cada un dels escenaris de tempteig ha consistit en analitzar el comportament de la mobilitat expressada en veh-km i, a partir d'aquesta dada i utilitzant l'eina AMBIMOB-U, s'ha calculat els valors de consum d'energia, emissions de GEH, emissions de NOx i emissions de PM10.

### Escenari 1. Escenari de canvi modal d'alta intensitat

En aquest escenari es prioritzen les mesures orientades a aconseguir un canvi modal molt significatiu en els desplaçaments de connexió, de manera que s'augmenten els veh-km realitzats en modes de transport públics interurbans, i s'assumeix un traspàs important de veh-km en vehicle privat cap a aquests mitjans de transport. Es preveu que hi hagi un pes superior dels cotxes de benzina i de diesel de baix consum, així com una implantació gradual de cotxes que funcionin amb biocombustibles, amb gas natural, i GLP, així com cotxes elèctrics i híbrids. Es mantenen els valors de la distància mitjana del recorregut i augmenta lleugerament el nivell d'ocupació del vehicle privat. A més s'assumeix un augment dels desplaçaments degut a l'increment de la població d'acord amb les projeccions de mobilitat elaborades a l'escenari tendencial.

Els supòsits assumits per al càlcul dels indicadors són els que es presenten a continuació i els veh-km resultants es poden consultar a la Taula 13:

- Augment dels desplaçaments per l'augment de la població (13,4%).
- Manteniment de la distància mitjana a nivells del 2006.
- Increment intens d'un 100% dels veh-km en autobús interns i d'un 200% en els de connexió, respecte a l'any 2006, i es resten els veh-km equivalents del total de veh-km en cotxe privat.
- Increment d'un 200% dels veh-km en ferrocarrils en els desplaçaments interns i de connexió, respecte a l'any 2006, i es resten els veh-km equivalents del total de veh-km en cotxe privat.
- Increment d'un 6% dels viatgers en transport no motoritzat (a peu i en bicicleta), i es resten els veh-km equivalents del total de veh-km en cotxe privat en els desplaçaments interns.
- Reducció del 5% de veh-km en mercaderies lleugeres.
- Reducció del 3% de veh-km en mercaderies pesades.
- Increment d'un 2% de l'ocupació mitjana en vehicle privat
- Manteniment de la tendència en els desplaçaments en motocicleta.
- Millora en el parc de vehicles, amb una implantació més elevada dels biocombustibles i dels vehicles híbrids.

**Taula 12. Veh-km de la mobilitat urbana de Sabadell (veh-km/any). Escenari 1. Canvi modal d'alta intensitat**

	veh-km/anuals
Cotxes	428.154.698
Motos	21.418.974
Veh. Lleugers	11.906.705
Veh. Pesants	26.348.782
Busos	8.471.339
Ferroviari	687.498
<b>Total</b>	<b>496.987.997</b>

Font: Elaboració pròpia a partir EMQ 2006 i dades operadors

El resultat d'aquest escenari, per tant, hauria d'anar acompanyat de mesures centrades en la millora del transport públic urbà, però especialment interurbà, com ara la creació d'una xarxa d'itineraris protegits del transport públic urbà, l'augment de l'oferta i la millora de les actuals línies de bus interurbans, millores en el transport ferroviari, la promoció de la multimodalitat entre els diferents mitjans de transport públic, etc. Pel que fa al vehicle privat i l'aparcament s'haurien d'incorporar algunes mesures com la construcció d'aparcaments de dissuasió a les estacions de transport públic, la reducció al màxim les places del centre urbà en superfície, la regulació al centre urbà l'aparcament de residents (zona blava/zona verda) i l'increment pàrkings públic amb reserva per a residents, l'ampliació de la zona blava a la resta de la ciutat i la revisió tarifària i durada màxima dels

aparcaments en calçada i dels pàrkings públics. Pel que fa al transport en mitjans no motoritzats caldria introduir algunes mesures com ara la creació d'una extensa zona de trànsit pacificat al centre, la creació de zones 30 pacificades a diferents barris de Sabadell, la conversió de la Rambla en itinerari exclusiu del transport públic, vianants i bicicletes, la creació d'itineraris i aparcaments més segurs per ciclistes i la implantació d'un sistema públic comarcal de bicicletes i creació d'itineraris interurbans de connexió amb els municipis del sistema urbà de Sabadell.

Tal i com es pot observar a la Taula 14, el resultat d'aquest escenari, acompanyat de mesures centrades en canvis profunds en l'estructura modal dels desplaçaments de connexió, permet aconseguir una millora de tots els indicadors ambientals respecte els valors del 2006. A més, també aconseguiria un compliment dels objectius ambientals del PMU tant pel que fa al consum d'energia, com al de les emissions de GEH, i del PM<sub>10</sub>, probablement els indicadors ambientals de més importància en aquest moment.

**Taula 13. Escenari 1. Indicadors ambientals i grau d'assoliment dels objectius ambientals del PMU**

	Indicadors ambientals		Grau d'assoliment dels objectius ambientals del PMU
	Valor absolut	Variació Escenari 1 respecte valors del 2006	
Consum d'energia (tep/any)	39.640	-6,9	105,5
Emissions de CO <sub>2</sub> (tn/any)	117.023	-8,1	108,0
Emissions NOx (tn/any)	484,8	-18,6	117,4
Emissions PM <sub>10</sub> (tn/any)	325,6	-8,1	103,3

Font: Elaboració pròpia

## Escenari 2. Escenari de canvi modal

En aquest escenari s'han moderat algunes de les perspectives plantejades a l'escenari anterior, de manera que no es preveu un augment tan significatiu dels desplaçaments de connexió, i per tant un traspàs menor de veh-km en vehicle privat cap a aquests mitjans de transport. Igual que a l'escenari anterior, es preveu que hi hagi un pes superior dels cotxes de benzina i de diesel de baix consum, així com una implantació gradual de cotxes que funcionin amb biocombustibles, amb gas natural, i GLP, així com cotxes elèctrics i híbrids. Pel que fa als paràmetres bàsics el vehicle privat, es manté el valor de la distància mitjana del recorregut, i augmenta lleugerament el nivell d'ocupació del vehicle privat. Aquí també s'assumeix un augment dels desplaçaments per un augment de la població d'acord amb les projeccions de mobilitat elaborades a l'escenari tendencial.

Els supòsits assumits per al càlcul dels indicadors són els que es presenten a continuació i els veh-km resultants es poden consultar a la Taula 15:

- Augment dels desplaçaments per l'augment de la població (13,4%).
- Manteniment de la distància mitjana a nivells del 2006.
- Increment intens d'un 40% dels veh-km en autobús interns i d'un 100% en els de connexió, respecte a l'any 2006, i es resten els veh-km equivalents del total de veh-km en cotxe privat.
- Increment d'un 75% dels veh-km en ferrocarrils en els desplaçaments interns i de connexió, i es resten els veh-km equivalents del total de veh-km en cotxe privat.
- Increment d'un 4% anual dels viatgers en transport no motoritzat (a peu i en bicicleta), i es resten els veh-km equivalents del total de veh-km en cotxe privat en els desplaçaments interns.
- Reducció del 4% de veh-km en mercaderies lleugeres.
- Reducció del 3% de veh-km en mercaderies pesades.
- Manteniment de la tendència en els desplaçaments en motocicleta.
- Increment d'un 1,8% de l'ocupació mitjana en vehicle privat
- Millora en el parc de vehicles, amb una implantació més elevada dels biocombustibles i dels vehicles híbrids.

**Taula 14. Veh-km de la mobilitat urbana de Sabadell (veh-km/any). Escenari 2. Canvi modal**

	veh-km/anuals
Cotxes	484.364.983
Motos	21.418.974
Veh. Lleugers	12.016.361
Veh. Pesants	26.348.782
Busos	5.641.009
Ferroviari	401.041
<b>Total</b>	<b>550.191.150</b>

Font: Elaboració pròpia a partir EMQ 2006 i dades operadors

El resultat d'aquest escenari, que també hauria de recollir algunes de les mesures ja comentades en l'escenari 1, permet una millora de tots els indicadors ambientals respecte els valors del 2006, aconsegueix acomplir els objectius marcats pel PMU pel que fa al consum d'energia i a les emissions de CO<sub>2</sub> i NO<sub>x</sub>, però no ho fa en les PM<sub>10</sub> (Taula 16).

**Taula 15. Escenari 2. Indicadors ambientals i grau d'assoliment dels objectius ambientals del PMU.**

	Indicadors ambientals		Grau d'assoliment dels objectius ambientals del PMU
	Valor absolut	Variació Escenari 2 respecte valors del 2006	
Consum d'energia (tep/any)	41.841	-1,7	100,0
Emissions de CO <sub>2</sub> (tn/any)	124.632	-2,1	101,5
Emissions NO <sub>x</sub> (tn/any)	497,6	-16,5	114,4
Emissions PM <sub>10</sub> (tn/any)	359,0	1,4	93,7

Font: Elaboració pròpia

### Escenari 3. Escenari d'eficiència energètica

Aquest escenari prioritza les mesures que tracten d'aconseguir una millora en l'eficiència en l'ús de combustibles i en la implantació progressiva d'una flota de vehicles motoritzat que utilitzin combustibles menys contaminants, per davant de les mesures que van en la línia d'aconseguir un canvi modal molt significatiu. Aquest escenari implica aconseguir una flota de vehicles amb un pes més important dels que utilitzen combustibles com el biodiesel i gas natural, així com vehicles híbrids. Per la definició del repartiment de la flota de vehicles en funció del tipus de combustible s'ha fet servir la distribució plantejada en la proposta del pla del pdM de l'RMB. Val a dir, tal i com s'indica al pdM, les mesures d'introducció de biocombustibles i d'altres tecnologies implica un fort compromís per part de tots els agents que operen el mercat dels combustibles. Pel que fa als paràmetres bàsics el vehicle privat, es manté el valor de la distància mitjana del recorregut, i augmenta lleugerament el nivell d'ocupació del vehicle privat. Aquí també s'assumeix un augment dels desplaçaments per un augment de la població d'acord amb les projeccions de mobilitat elaborades a l'escenari tendencial.

Els supòsits assumits per al càlcul dels indicadors són els següents i els veh-km resultants es presenten a la Taula 17:

- Augment de la mobilitat en vehicle privat per l'augment de la població (13,4%).
- Manteniment de la distància mitjana a nivells del 2006.
- Increment intens d'un 25% dels veh-km en autobús interns i d'un 50% en els de connexió, respecte a l'any 2006, i es resten els veh-km equivalents del total de veh-km en cotxe privat.
- Increment d'un 50% dels veh-km en ferrocarrils en els desplaçaments interns i de connexió, i es resten els veh-km equivalents del total de veh-km en cotxe privat.
- Increment d'un 3% anual dels viatgers en transport no motoritzat (a peu i en bicicleta), i es resten els veh-km equivalents del total de veh-km en cotxe privat en els desplaçaments interns.
- Increment d'un 1% de l'ocupació mitjana en vehicle privat
- Reducció del 4% de veh-km en mercaderies lleugeres
- Reducció del 2% de veh-km en mercaderies pesades
- Manteniment de la tendència en els desplaçaments en motocicleta
- Millora molt significativa en el parc de vehicles, amb una implantació més elevada dels biocombustibles i dels vehicles híbrids, basat en la proposta del PDM de la RMB.

**Taula 16. Veh-km de la mobilitat urbana de Sabadell (veh-km/any). Escenari 3. Eficiència energètica**

	veh-km/anuals
Cotxes	500.095.242
Motos	21.418.974
Veh. Lleugers	12.016.361
Veh. Pesants	26.587.056
Busos	4.985.021
Ferroviari	343.749
<b>Total</b>	<b>565.446.403</b>

Font: Elaboració pròpia a partir EMO 2006 i dades operadors

Com es pot comprovar a la Taula 18 aquest escenari, centrat en canvis menys significatius del repartiment modal, però en canvis molt substancials del parc de vehicles obté una reducció dels indicadors ambientals en relació a l'any 2006 pel consum d'energia, les emissions de GEH i les emissions de NO<sub>x</sub>, en canvi no ho fa per les emissions de PM<sub>10</sub>. Pel que fa als objectius ambientals del PMU, aconsegueix acomplir el del consum energètic i el de les emissions de CO<sub>2</sub> i de NO<sub>x</sub>, però queden allunyats els referents a les emissions de PM<sub>10</sub>.

**Taula 17. Escenari 3. Indicadors ambientals i grau d'assoliment dels objectius ambientals del PMU.**

	Indicadors ambientals		Grau d'assoliment dels objectius ambientals del PMU
	Valor absolut	Variació Escenari 3 respecte valors del 2006	
Consum d'energia (tep/any)	41.860	-1,7	99,9
Emissions de CO <sub>2</sub> (tn/any)	124.729	-2,0	101,4
Emissions NO <sub>x</sub> (tn/any)	495,8	-16,8	114,8
Emissions PM <sub>10</sub> (tn/any)	374,5	5,7	89,8

Font: Elaboració pròpia

Aquest exercici exploratori ha permès comprovar que no és possible aconseguir els objectius ambientals del PDM només amb mesures molt potents centrades en els aspectes energètic, sinó que cal introduir mesures importants que aconsegueixin un canvi substancial en l'actual estructura modal dels desplaçaments, especialment en els desplaçaments de connexió, amb menys pes del vehicle privat i més pes dels modes de transport públics.

## 1.2. Avaluació de l'efectivitat de l'escenari PMU

Per avaluar les mesures quantitativament s'han estimat els vehicles-km per l'any 2014 que resultarien de l'aplicació de les mesures, amb els quals, mitjançant l'eina AMBIMOB-U, s'han calculat els diferents impactes ambientals. S'ha de tenir en compte que hi ha un conjunt de mesures que no es poden avaluar de forma quantitativa, o bé perquè són estudis, o bé perquè no hi ha dades disponibles al nivell de detall que es necessiten per poder fer-ho.

Per calcular els impactes de la mobilitat en l'àmbit urbà de l'escenari resultant de l'aplicació de les mesures del PMU s'han realitzat una sèrie de hipòtesis:

- Augment dels veh-km en transport privat derivat per l'augment de la població.
- Reducció dels veh-km en transport privat motoritzat derivat del conjunt de mesures que pretenen pacificar els carrers de la ciutat de Sabadell entenent, que tenen un efecte dissuasori sobre els desplaçaments en cotxe.
- Pel que fa a l'autobús urbà, a més de les millores en l'eficiència dels vehicles, s'ha previst l'increment de veh-km previstos en l'escenari tendencial, així com també un increment derivat de les mesures que incorpora el pla. Estimació moderada de reducció de veh-km en vehicle privat com a conseqüència de l'increment de l'oferta del transport públic.
- Pel que fa a l'autobús interurbà, a més de millores en l'eficiència dels vehicles, s'ha previst l'augment dels veh-km en l'escenari tendencial, així com també les previsions de millora dels serveis de connexió amb Sabadell. Estimació moderada de reducció de veh-km en vehicle privat com a conseqüència de l'increment de l'oferta del transport públic.
- Pel que fa al ferrocarril de passatgers, a més de l'increment dels veh-km derivats de l'increment del servei previstos en l'escenari tendencial, s'ha previst també un increment moderat dels serveis de connexió amb Sabadell. Estimació moderada de reducció de veh-km

en vehicle privat com a conseqüència de l'increment de l'oferta del transport públic.

- Finalment, s'ha estimat un increment de l'ocupació mitjana del vehicle privat, derivat de mesures com la introducció del Carril BUS-VAO, itineraris exclusius de transport públic, prioritat semafòrica, gestió i control del trànsit, reducció de l'oferta de l'aparcament en calçada, entre d'altres.
- Millora en el parc de vehicles, amb una implantació més elevada dels biocombustibles i dels vehicles híbrids

**Taula 18. Veh-km de la mobilitat urbana de Sabadell (veh-km/any). Escenari PMU 2014**

	veh-km/anuals
Cotxes	491.885.967
Motos	21.418.974
Veh. Lleugers	12.016.361
Veh. Pesants	26.348.782
Busos	5.059.815
Ferroviari	425.312
Total	557.155.212

Font: Elaboració pròpia a partir EMQ 2006 i dades operadors

Amb aquest supòsits s'ha calculat el consum d'energia i les emissions de diferents gasos generats per la mobilitat en l'àmbit urbà de Sabadell. Tal i com es pot veure a la Taula 18 i a les figures següents, **l'aplicació de les mesures del pla donen lloc a una reducció notable** del consum d'energia, de les emissions de CO<sub>2</sub> i de PM<sub>10</sub> i NO<sub>x</sub> **respecte l'escenari tendencial per a l'any 2014**.

Tanmateix, i respecte l'escenari 2006, tot i que sí que s'aconsegueixen reduccions significatives per al consum d'energia, les emissions de CO<sub>2</sub> i de NO<sub>x</sub>, no s'aconsegueix en el cas de les PM<sub>10</sub>. En aquest cas, s'observa un increment del 2,6%, i per tant, no s'assoleix el valor objectiu de reducció del -5% fixat pels objectius del PMU.

Taula 19. Fluxos ambientals de la mobilitat i variació

	2006	Escenari tendencial 2014	Escenari resultant PMU	Variació 2006 tendencial 2014	Variació 2006 resultant PMU 2014	Variació 2014 tendencial-2014 PMU
Consum d'energia (tep/any)	42.565	44.807	42.085	5,3%	-1,1%	-6,1%
Emissions de CO <sub>2</sub> (tn/any)	127.330	133.806	125.363	5,1%	-1,5%	-6,3%
Emissions NOx (tn/any)	595,8	547,2	497,3	-8,2%	-16,5%	-9,1%
Emissions PM <sub>10</sub> (tn/any)	354,2	389,7	363,3	10,0%	2,6%	-6,8%

Font: elaboració pròpia

**Respecte dels objectius fixats pel PMU, el grau d'assoliment amb les mesures proposades** s'aproxima al 100% en el cas del consum d'energia, supera l'objectiu quant a emissions de CO<sub>2</sub> i s'aproxima gairebé al 93% en el cas de les PM<sub>10</sub>.

Taula 20. Fluxos ambientals de l'escenari PMU

	Escenari tendencial 2014	Escenari objectiu	Escenari PMU
Consum d'energia (tep/any)	5,3%	-1,7%	-1,1%
Emissions de CO <sub>2</sub> (tn/any)	5,1%	-0,7%	-1,5%
Emissions NOx (tn/any)	-8,2%	-4,5%	-16,5%
Emissions PM <sub>10</sub> (tn/any)	10,0%	-5,0%	2,6%

Taula 21. Grau d'assoliment dels objectius ambientals de l'escenari tendencial i l'escenari PMU

	Escenari tendencial 2014	Escenari objectiu	Escenari PMU
Consum d'energia (tep/any)	93,4%	100%	99,4%
Emissions de CO <sub>2</sub> (tn/any)	94,5%	100%	100,9%
Emissions NOx (tn/any)	82,8%	100%	114,4%
Emissions PM <sub>10</sub> (tn/any)	83,6%	100%	92,6%

### Xarxa viària i espai públic

Amb l'aplicació de les mesures del pla tant l'espai públic destinat als vehicles motoritzats com les places d'aparcament fora de la calçada incrementen la seva superfície tot i que per sota de l'escenari tendencial. Per altra banda, incrementa la superfície d'espai exclusiu per a ciclistes i vianants en més d'un 3%, per sobre de l'escenari tendencial.

**Taula 22. Ús de l'espai públic en l'escenari 2014 de l'aplicació del PMU, tendencial i variació respecte el 2006**

	2006	2014 tendencial	2014 PMU	Variació 2014 PMU-2006
Espai públic destinat als vehicles motoritzats (circulació i aparcament) (ha)	365	373,47	371,81	1,9%
Espai públic d'ús exclusiu per a vianants o bicicletes (ha)	341	351,10	352,51	3,3%
Nombre de places d'aparcament fora de calçada per a vehicles motoritzats	66.064	79.252	78.936	19,5%

Font: elaboració pròpia

### 1.3. Avaluació de la viabilitat de l'escenari PMU

El PMU de Sabadell inclou un programa d'actuacions amb la finalitat facilitar a l'Ajuntament l'aplicació de les actuacions durant el període de vigència. S'ha de tenir en compte que sovint les responsabilitats en matèria de mobilitat són disperses dins l'ajuntament i també en el seu àmbit competencial de la mobilitat en general.

Per tot això, el programa d'actuacions s'hi determina el següent:

- **Els responsables de la seva execució:** a més de diferenciar entre si anirà a càrrec de l'Ajuntament o altres administracions o institucions, també s'ha concretat quin servei de l'ajuntament en serà el responsable. Per aquest motiu totes aquestes àrees de l'ajuntament han estat consultades i han participat en l'exercici de programació de les mesures garantint la transversalitat municipal.
- El **cost** de l'actuació desglossat segons:
  - Any i fase
  - Font de finançament: Ajuntament intern/extern i/o altres institucions
- **Indicadors d'execució de l'actuació**
- **Indicadors de seguiment**

En la següent taula es mostren els agents responsables de cadascuna de les actuacions

A la següent taula s'hi inclou el llistat de les actuacions del pla amb les administracions responsables:

<b>1. TRANSPORT PÚBLIC</b>			
<b>1.1. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC</b>			
1.1.1	Coordinar la xarxa de transport públic per facilitar la intermodalitat i la optimització de la xarxa	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Generalitat de Catalunya: DPTOP
1.1.2	Promoure accions per part dels cossos de seguretat i de les diferents administracions per tal que vetllin i millorin la seguretat dels usuaris del transport públic	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Seguretat Ciutadana
<b>1.2. SERVEI URBÀ D'AUTOBÚS</b>			
1.2.1	Reestructuració de la xarxa de transport públic urbà actual: augmentar cobertura territorial i freqüències de pas	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	
1.2.2	Transmetre en temps real, a través de la pàgina web, la informació de la xarxa: incidències, canvis de recorreguts, horaris, etc.	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	
1.2.3	Millora de les infraestructures de la xarxa de transport públic urbà	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Manteniment de la Via Pública
1.2.4	Estudiar la viabilitat d'implantar el "Bus Barri"	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	
1.2.5	Estudiar la possibilitat d'establir serveis d'autobus urbà nocturn	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	
1.2.6	Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Transports Urbans de Sabadell, SCCL
1.2.7	Adaptació de la flota de vehicles de transport públic urbà i parades urbanes als criteris d'accessibilitat	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	
<b>1.3. TRANSPORT PÚBLIC INTERURBÀ</b>			
1.3.1	Elaborar propostes i fomentar la implantació de mesures de millora de la mobilitat interurbana	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Generalitat de Catalunya: DPTOP
1.3.2	Fer el seguiment del compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	
1.3.3	Fer el seguiment per tal que la flota de trens i infraestructures siguin adaptats a les persones amb mobilitat reduïda	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	
1.3.4	Fer el seguiment del desenvolupament de les actuacions que afecten als modes ferroviaris proposades en l'àmbit de Sabadell en el planejament superior	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	
<b>1.4. TAXI</b>			
1.4.1	Controlar i vigilar l'intrusisme que pateixen els taxis a Sabadell	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Seguretat Ciutadana
1.4.2	Estudi de les parades de taxi actuals pel que fa a la situació i a la reserva d'espai segons la demanda.	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	
1.4.3	Promoure l'estudi de mancomunar el servei de taxis de Sabadell amb els municipis del voltant	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	
1.4.4	Millora de la qualitat del servei que actualment ofereix el sector del taxi a Sabadell	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	
1.4.5	Estudiar el desenvolupament de noves oportunitats de negoci del sector del taxi en el sistema de transport públic de Sabadell	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	
<b>1.5. ANÀLISI DE LA XARXA DE TRANSPORTS PÚBLICS</b>			
1.5.1	Estudi de viabilitat d'altres modes de transport	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Generalitat de Catalunya: ATM

<b>2</b>	<b>VEHICLE PRIVAT, INFRASTRUCTURES, APARCAMENT I TRANSPORT DE MERCADERIES</b>			
<b>2.1</b>	<b>VEHICLE PRIVAT. MODEL DE CIRCULACIÓ</b>			
2.1.1	Participar en la definició de la xarxa viària territorial i de connexió	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Urbanisme	
2.1.2	Definir la xarxa viària bàsica	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Urbanisme	Generalitat de Catalunya: DPTOP
2.1.3	Pacificar el trànsit i promoure el desenvolupament de les zones 30	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Urbanisme	Aj. Sabadell: Obres Públiques
<b>2.2</b>	<b>GESTIÓ DE L'APARCAMENT</b>			
2.2.1	Gestió integral de l'aparcament	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport		
2.2.2	Revisió tarifària i horària de l'aparcament	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport		
2.2.3	Increment de l'oferta d'aparcaments per a motos	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport		
2.2.4	Controlar la indisciplina de l'aparcament a la via pública	Aj. Sabadell: Seguretat Ciutadana		
2.2.5	Adequació de l'oferta d'aparcament en calçada adaptada a persones de mobilitat reduïda	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Serveis Socials	
<b>2.3</b>	<b>INFORMACIÓ I SENYALITZACIÓ</b>			
2.3.1	Estudi per a la implantació d'un sistema de gestió de la mobilitat urbana	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Seguretat Ciutadana	Transports Urbans de Sabadell, SCCL
2.3.2	Millora de la senyalització variable (estat del trànsit i estat d'ocupació dels aparcaments públics)	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Seguretat Ciutadana	
<b>2.4</b>	<b>TRANSPORT DE MERCADERIES</b>			
2.4.1	Estudi sobre la distribució urbana de mercaderies	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Comerç i Turisme	
2.4.2	Estudi d'un aparcament de camions	Generalitat de Catalunya: DPTOP		
<b>2.5</b>	<b>MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA</b>			
2.5.1	Definició de criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport		
2.5.2	Major vigilància i control de les infraccions en matèria de seguretat viària	Aj. Sabadell: Seguretat Ciutadana	Gencat: SCT	
2.5.3	Promoció del Pla Local de Seguretat Viària (PLSV)	Aj. Sabadell: Seguretat Ciutadana	Gencat: SCT	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport
<b>2.6</b>	<b>MILLORA DE LA EFICIÈNCIA DELS VEHICLES</b>			
2.6.1	Creació d'una xarxa de punts de recàrrega de vehicles elèctrics	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Sostenibilitat i Canvi Climàtic	
2.6.2	Promoure i incentivar l'ús de vehicles menys contaminants	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Sostenibilitat i Canvi Climàtic	Aj. Sabadell: Servei de Manteniment de la Via Pública

<b>3 MOBILITAT I EDUCACIÓ</b>				
<b>3.1 CAMINS ESCOLARS</b>				
3.1.1	Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars	Aj. Sabadell: Educació	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Relacions Ciutadanes
3.1.2	Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars	Aj. Sabadell: Àrea de Relacions Ciutadanes i Espai Públic		
3.1.3	Creació d'una comissió mixta de treball per desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de la mobilitat a les escoles	Aj. Sabadell: Educació	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Relacions Ciutadanes Aj. Sabadell: Seguretat Ciutadana
3.1.4	Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres escolars	Aj. Sabadell: Educació	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Seguretat Ciutadana
<b>3.2 CAMPANYES DE SENSIBILITZACIÓ I D'INFORMACIÓ</b>				
3.2.1	Promoció de la mobilitat sostenible	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport		
3.2.2	Consolidar la Setmana de Mobilitat Sostenible i Segura	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport		
3.2.3	Edició i publicació de la guia de la mobilitat de Sabadell	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport		
3.2.4	Impulsar Oficina de la Mobilitat de Sabadell	Aj. Sabadell: Seguretat Ciutadana	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	
3.2.5	Millora de la Web de la mobilitat i del transport de Sabadell	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport		
3.2.6	Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Sostenibilitat i Canvi Climàtic	
3.2.7	Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en vehicle privat	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Sostenibilitat i Canvi Climàtic	
<b>3.3 DIFUSIÓ DE L'OFERTA DELS MODES NO MOTORITZATS</b>				
3.3.1	Difusió de l'oferta modes no motoritzats	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport		
<b>3.4 ALTRES</b>				
3.4.1	Potenciar la figura de l'agent cívic	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Seguretat Ciutadana	Aj. Sabadell: Àrea de Relacions Ciutadanes i Espai Públic Aj. Sabadell: Innovació, Indústria i Promoció Econòmica
<b>4 BICICLETA</b>				
<b>4.1 MILLORA DE LA XARXA CICLISTA</b>				
4.1.1	Aplicar els criteris de la xarxa bàsica de les vies ciclistes a les actuals i previstes	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Urbanisme	Aj. Sabadell: Obres Públiques Aj. Sabadell: Manteniment de la Via Pública
4.1.2	Ampliar la xarxa de vies ciclistes i incrementar l'oferta d'aparcament per bicicletes	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Obres Públiques	
4.1.3	Incentivar la connexió intermunicipal de vies ciclistes	Generalitat de Catalunya: DPTOP	Diputació de Barcelona: Gerència de Serveis d'Infraestructures Vies i Mobilitat	
<b>4.2 MESURES DE SEGURETAT CONTRA EL ROBATORI I EL VANDALISME</b>				
4.2.1	Potenciar l'aparcament de bicicletes en parquings públics	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport		
4.2.2	Promoció del "Registre municipal de bicicletes"	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport		
<b>4.3 BICICLETA PÚBLICA</b>				
4.3.1	Impulsar un sistema de bicicleta pública comarcal	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport		

<b>5</b>	<b>VIANANTS, BARRERES I ACCESSIBILITAT</b>			
<b>5.1</b>	<b>ZONES DE VIANANTS</b>			
5.1.1	Ampliar l'actual zona d'estar al centre urbà	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Obres Públiques	Aj. Sabadell: Urbanisme
<b>5.2</b>	<b>ITINERARIS PER A VIANANTS</b>			
5.2.1	Millora de l'oferta pels desplaçaments a peu entre els principals punts de la ciutat	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Urbanisme	Aj. Sabadell: Obres Públiques
5.2.2	Permeabilització de les travesseres urbanes per als vianants	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Urbanisme	Generalitat de Catalunya: DPTOP
5.2.3	Millora de la seguretat a les cruïlles	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Urbanisme	Aj. Sabadell: Obres Públiques
<b>5.3</b>	<b>PROMOCIÓ DE L'ACCESSIBILITAT</b>			
5.3.1	Coordinació amb el Pla d'Accessibilitat Municipal i l'Estudi Barreres Arquitectòniques Urbanístiques de la ciutat de Sabadell	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Urbanisme	Aj. Sabadell: Serveis Socials
5.3.2	Adaptació del passos de vianants d'acord als criteris normatius del Decret 135/1995, de 24 de març	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Obres Públiques	
5.3.3	Increment de cruïlles amb semàfors sonors a tota la ciutat	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	ONCE Sabadell	IMSERSO
5.3.4	Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Urbanisme	Aj. Sabadell: Obres Públiques
5.3.5	Identificació de punts amb problemes d'accessibilitat	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport		Aj. Sabadell: Manteniment de la Via Pública
5.3.6	Establir convenis entre l'Ajuntament de Sabadell i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Aj. Sabadell: Urbanisme	Aj. Sabadell: Serveis Socials
<b>6.</b>	<b>NORMATIVA I NOUS INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ</b>			
<b>6.1.</b>	<b>ORDENANCES MUNICIPALS</b>			
6.1.1	Ordenança municipal de circulació, vianants i bicicletes	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	Seguretat ciutadana	
6.1.2	Seguiment de l'Ordenança municipal de regulació del soroll	Aj. Sabadell: Sostenibilitat i Canvi climàtic		
<b>6.2.</b>	<b>MOBILITAT A CENTRES GENERADORS DE MOBILITAT</b>			
6.2.1	Promoure plans de mobilitat a polígons d'activitat amb problemàtica de mobilitat	Generalitat de Catalunya: DPTOP	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport	
6.2.2	Promoure l'elaboració dels Plans de Desplaçaments d'Empresa (PDE)	Aj. Sabadell: Mobilitat, Trànsit i Transport		

#### **1.4. Matrius de relació de les actuacions del PMU amb els objectius ambientals**

Tal i com preveu la guia per a l'Avaluació ambiental dels PMU editat pel Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH), no és possible avaluar quantitativament, des del punt de vista del model de mobilitat i de sostenibilitat, cada una de les mesures individuals que es proposen en un pla. L'efectivitat de cada mesura vindrà condicionada per les particularitats tècniques de cada una d'elles, de la percepció de l'usuari potencial i del context en què es desenvolupi la mesura.

Tenint en compte això, s'ha optat per fer una avaluació qualitativa de les mesures que poden tenir un efecte més important sobre el sistema de mobilitat de Sabadell. A més, s'ha considerat que algunes mesures no són susceptibles de ser avaluades, ja que no es preveu que tinguin un efecte significatiu sobre la mobilitat en l'horitzó temporal del pla.

Aquest és el cas de tot un conjunt de mesures que tenen com a finalitat, mitjançant la realització d'estudis, aprofundir en el coneixement del sistema de mobilitat de Sabadell i de les possibilitats de millora, però que no tenen previst implementar cap actuació abans del 2014. S'ha de suposar que aquestes mesures no tindran un efecte en l'horitzó temporal del pla, i per tant, no s'inclouen en el conjunt de les mesures avaluable.

A més, de la resta de mesures incloses al pla, s'avaluaran aquelles que siguin, **factibles econòmicament i implementables dins de l'horitzó temporal del pla.**

Per a cada una d'elles s'ha avaluat la capacitat de produir canvis en el model de mobilitat i sostenibilitat, i els possibles efectes indesitjables, és a dir, l'efecte que una mesura pot tenir sobre el conjunt de sistema de mobilitat i que produeixen resultats que no són els esperats.

Pel que fa a la capacitat per produir canvis beneficiosos en el sistema de mobilitat i de sostenibilitat les mesures s'avaluen segons la següent escala:

Capacitat de produir canvis en el model de mobilitat/sostenibilitat		
Baixa o nul·la	Mitjana	Alta

En relació als efectes indesitjables, s'han tingut en compte els següents:

- Inducció: es dona que s'augmenta el nombre de desplaçaments en un mitjà de transport particular com a conseqüència de la millora o l'ampliació del seu servei.
- Succió: efecte que es dona quan hi ha un transvasament entre modes de transport no motoritzats (per exemple entre a peu i bicicleta) o entre modes de transport públic (per exemple entre tren i autobús), sense que hi hagi una reducció dels desplaçaments en els modes de transport privat (cotxe i moto).
- Rebot: consisteix en la pèrdua dels efectes beneficiosos d'una mesura per l'impuls reactiu que pot causar. Per exemple, mesures que milloren l'eficàcia energètica de l'ús de combustible i redueixen el consum, poden fer augmentar el nombre de kilòmetres recorreguts.
- Migració: es dona quan el fet de millorar algun aspecte del sistema de mobilitat en una àrea determinada fa que empitjori aquest aspecte o d'altres de relacionats en zones adjacents.

En el quadre següent es presenta una avaluació qualitativa de les mesures del pla que hem considerat avaluable.

AVALUACIÓ QUALITATIVA DE L'ALTERNATIVA ESCOLLIDA DEL PMU							
CODI	ACTUACIÓ	Energia i GEH	Contamin. NOx i PM <sub>10</sub>	Contamin. acústica	Accidents	Ocupació del sol	Possibles efectes indesitjables
<b>1. TRANSPORT PÚBLIC</b>							
1.1.	<b>XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC</b> Promoure accions per part dels cossos de seguretat i de les diferents administracions per tal que vetllin i millorin la seguretat dels usuaris del transport públic						--
1.1.2							
1.2.	<b>SERVEI URBÀ D'AUTOBÚS</b> Reestructuració de la xarxa de transport públic urbà actual: augmentar cobertura territorial i freqüències de pas						--
1.2.1	Transmetre en temps real, a través de la pàgina web, la informació de la xarxa: incidències, canvis de recorreguts, horaris, etc.						--
1.2.2.							
1.2.3	Millora de les infraestructures de la xarxa de transport públic urbà						--
1.2.6	Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives						--
1.2.7	Adaptació de la flota de vehicles de transport públic urbà i parades urbanes als criteris d'accessibilitat						--
<b>1.3. TRANSPORT PÚBLIC INTERURBÀ</b>							
1.3.1	Elaborar propostes i fomentar la implantació de mesures de millora de la mobilitat interurbana						--
<b>2. VEHICLE PRIVAT, INFRAESTRUCTURES, APARCAMENT I TRANSPORT DE MERCADERIES</b>							
2.1	<b>VEHICLE PRIVAT. MODEL DE CIRCULACIÓ</b>						
2.1.1	Definir la xarxa viària territorial i de connexió						--
2.1.2	Definir la xarxa viària bàsica						--
2.1.3	Pacificar el trànsit i promoure el desenvolupament de les zones 30						Migració
2.2	<b>GESTIÓ DE L'APARCAMENT</b>						
2.1.1	Gestió integral de l'aparcament						--
2.2.2	Revisió tarifària i horària de l'aparcament						--
2.2.3	Increment de l'oferta d'aparcaments per a motos						Inducció
2.2.4	Controlar la indisciplina de l'aparcament a la via pública						--

AVALUACIÓ QUALITATIVA DE L'ALTERNATIVA ESCOLLIDA DEL PMU							
CODI	ACTUACIÓ	Energia i GEH	Contamin. NOx i PM <sub>10</sub>	Contamin. acústica	Accidents	Ocupació del sol	Possibles efectes indesitjables
<b>2.3</b>	<b>INFORMACIÓ I SENYALITZACIÓ</b>						
2.3.2	Millora de la senyalització variable (estat del trànsit i estat d'ocupació dels aparcaments públics)	■	■	■	■	■	--
<b>2.5</b>	<b>MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA</b>						
2.5.2	Major vigilància i control de les infraccions en matèria de seguretat viària	■	■	■	■	■	--
2.5.3	Promoció del Pla Local de Seguretat Viària (PLSV)	■	■	■	■	■	--
<b>2.6</b>	<b>MILLORA DE LA EFICIÈNCIA DELS VEHICLES</b>						
2.6.1	Creació d'una xarxa de punts de recàrrega de vehicles elèctrics	■	■	■	■	■	--
2.6.2	Promoure i incentivar l'ús de vehicles menys contaminants	■	■	■	■	■	--
<b>3</b>	<b>MOBILITAT I EDUCACIÓ</b>						
<b>3.1</b>	<b>CAMINS ESCOLARS</b>						
3.1.1	Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars	■	■	■	■	■	Migració
3.1.2	Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars	■	■	■	■	■	Migració
3.1.4	Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres escolars	■	■	■	■	■	--
<b>3.2</b>	<b>CAMPANYES DE SENSIBILITZACIÓ I D'INFORMACIÓ</b>						
3.2.1	Promoció de la mobilitat sostenible	■	■	■	■	■	--
3.2.2	Consolidar la Setmana de Mobilitat Sostenible i Segura	■	■	■	■	■	--
3.2.3	Edició i publicació de la guia de la mobilitat de Sabadell	■	■	■	■	■	--
3.2.4	Impulsar Oficina de la Mobilitat de Sabadell	■	■	■	■	■	--
3.2.5	Millora de la Web de la mobilitat i del transport de Sabadell	■	■	■	■	■	--
3.2.6	Promoure cursos de conducció segura en bicicleta	■	■	■	■	■	--
3.2.7	Promoure cursos de conducció eficient i segura en vehicle privat	■	■	■	■	■	--
<b>3.3</b>	<b>DIFUSIÓ DE L'OFERTA DELS MODES NO MOTORITZATS</b>						
3.3.1	Difusió de l'oferta modes no motoritzats	■	■	■	■	■	--
<b>3.4</b>	<b>ALTRES</b>						

AVALUACIÓ QUALITATIVA DE L'ALTERNATIVA ESCOLLIDA DEL PMU							
CODI	ACTUACIÓ	Energia i GEH	Contamin. NOx i PM <sub>10</sub>	Contamin. acústica	Accidents	Ocupació del sol	Possibles efectes indesitjables
3.4.1	Potenciar la figura de l'agent cívic						--
<b>4</b>	<b>BICICLETA</b>						
<b>4.1</b>	<b>MILLORA DE LA XARXA CICLISTA</b>						
4.4.1	Aplicar els criteris de la xarxa bàsica de les vies ciclistes a les actuals i previstes						--
4.1.2	Ampliar la xarxa de vies ciclistes i incrementar l'oferta d'aparcament per bicicletes						Succió
<b>4.2</b>	<b>MESURES DE SEGURETAT CONTRA EL ROBATORI I EL VANDALISME</b>						
4.2.1	Potenciar l'aparcament de bicicletes en pàrquings públics						--
4.2.2	Promoció del "Registre municipal de bicicletes"						--
<b>4.3</b>	<b>BICICLETA PÚBLICA</b>						
4.3.1	Impulsar un sistema de bicicleta pública comarcal						--
<b>5</b>	<b>VIANANTS, BARRERES I ACCESSIBILITAT</b>						
<b>5.1</b>	<b>ZONES DE VIANANTS</b>						
5.1.1	Ampliar l'actual zona d'estar al centre urbà						Migració
<b>5.2</b>	<b>ITINERARIS PER A VIANANTS</b>						
5.2.1	Millora de l'oferta pels desplaçaments a peu entre els principals punts de la ciutat						Succió
5.2.2	Permeabilització de les travesseres urbanes per als vianants						--
5.2.3	Millora de la seguretat a les cruïlles						--
<b>5.3</b>	<b>PROMOCIÓ DE L'ACCESSIBILITAT</b>						
5.3.2	Adaptació del passos de vianants d'acord als criteris normatius del Decret 135/1995, de 24 de març						--
5.3.3	Increment de cruïlles amb semàfors sonors a tota la ciutat						--
<b>6.</b>	<b>NORMATIVA I NOUS INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ</b>						
<b>6.1.</b>	<b>ORDENANCES MUNICIPALS</b>						
6.1.1	Ordenança municipal de circulació						--

AVALUACIÓ QUALITATIVA DE L'ALTERNATIVA ESCOLLIDA DEL PMU							
CODI	ACTUACIÓ	Energia i GEH	Contamin. NOx i PM <sub>10</sub>	Contamin. acústica	Accidents	Ocupació del sol	Possibles efectes indesitjables
6.1.2	Seguiment de l'Ordenança municipal de regulació del soroll						--
<b>6.2.</b>	<b>MOBILITAT A CENTRES GENERADORS DE MOBILITAT</b>						
6.2.1	Promoure plans de mobilitat a polígons d'activitat amb problemàtica de mobilitat						--
6.2.2	Promoure l'elaboració dels Plans de Desplaçaments d'Empresa (PDE)						--

## 2. JUSTIFICACIÓ AMBIENTAL DE L'ALTERNATIVA ESCOLLIDA

L'avaluació del compliment dels objectius socioambientals de l'escenari PMU s'ha construït a partir de:

- Valors quantitius
- Valoracions qualitatives de les actuacions que no han pogut ser avaluades de forma quantitativa.

Tot seguit es llisten els objectius del PMU i es fa una breu descripció del grau d'assoliment de l'Escenari PMU i quin conjunt d'actuacions hi estan més relacionades.

### Reducció del consum energètic i de les emissions de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> i PM<sub>10</sub>

Pel que fa a les emissions i al consum energètic, l'Escenari PMU aconsegueix una millora dels objectius ambientals en relació a l'escenari tendencial i, també respecte l'escenari 2006 en el cas del consum energètic, el CO<sub>2</sub> i NO<sub>x</sub>. Respecte de l'objectiu de PM<sub>10</sub>, el pla l'aconsegueix en un 92,6%.

	Escenari tendencial 2014	Escenari objectiu	Escenari PMU
Consum d'energia (tep/any)	5,3%	-1,7%	-1,1%
Emissions de CO <sub>2</sub> (tn/any)	5,1%	-0,7%	-1,5%
Emissions NO <sub>x</sub> (tn/any)	-8,2%	-4,5%	-16,5%
Emissions PM <sub>10</sub> (tn/any)	10,0%	-5,0%	2,6%

### Estabilitzar l'autocontenció i la distància mitjana dels desplaçaments Incrementar l'ús dels mitjans no motoritzats i del transport públic en els desplaçaments quotidians

El PMU no efectua una avaluació quantitativa sobre quin impacte té l'Escenari PMU sobre el valor previst de l'autocontenció ni tampoc sobre el repartiment modal previst. Com s'ha vist però, que hi ha un conjunt d'actuacions incrementen substancialment l'oferta en transport públic urbà i interurbà. Aquesta major capacitat del sistema conjuntament amb una previsió d'actuacions que pretenen

potenciar un traspàs modal, permetran assolir, en part, els objectius fixats sobre la distribució modal dels desplaçaments quotidians.

En aquest aspecte s'ha de dir que per aconseguir l'objectiu, cal incidir en mesures que permetin el traspàs modal de la mobilitat de connexió entre municipis propers, ja que aquests desplaçaments són efectuats en gran part amb transport privat. En aquest sentit, la consecució dels objectius, depèn en gran les actuacions que intervenen en disminuir l'ús del transport privat o d'incrementar l'ocupació dels vehicles, etc.

Tot i que el PMU ha recollit diverses actuacions d'abast municipal que poden intervenir en reduir l'atractivitat dels desplaçaments en cotxe (itineraris exclusius de transport col·lectiu, prioritat semafòrica per al transport públic, millores en la gestió de l'aparcament, gestió i control del trànsit, reducció aparcament il·legal, etc.), s'ha de tenir en compte que hi ha un conjunt de mesures de competència supramunicipal, de les quals l'ajuntament no pot garantir-ne la seva consecució en els propers anys.

En conseqüència, l'avaluació ambiental del PMU, a més d'incloure les actuacions factibles de ser finalitzades en l'horitzó del PMU que són competència d'altres administracions (per exemple perllongament dels FGC, intercanviador R4 Renfe-FGC a la Pl. Espanya), també ha estimat una millora dels serveis de transport interurbans (i una reducció en paral·lel dels veh-km en vehicle privat). Aquesta darrera estimació ha estat moderada, en el sentit que sovint la realitat té uns terminis més amplis respecte els previstos inicialment.

### **Reduir la contaminació acústica causada pel transport**

El PMU inicialment es planteja reduir els espais urbans exposats a més de 75 i reduir en un -1,5% anual la població exposada a més de 65 db. Tot i que no hi ha dades disponibles per avaluar quantitativament en quina mesura l'Escenari PMU podrà contribuir a assolir aquests objectius, com s'ha vist en l'anàlisi qualitativa de les actuacions, es contemplen un conjunt de mesures que contribuiran a reduir l'impacte sonor provocat pel trànsit. Entre aquestes mesures destaquen les relacionades amb l'increment de les zones 30 i amb la instal·lació de dispositius limitadors de la velocitat. Ambdues mesures, tot i que també van destinades a

reduir l'accidentalitat, al mateix temps, també estan destinades a reduir l'impacte acústic.

### **Millorar l'equilibri en els usos i les funcions de l'espai públic**

Tot i que es fa difícil avaluar aquest objectiu mitjançant un únic indicador, inicialment el PMU es planteja un increment de més de 3% de la superfície exclusiva destinada als vianants i als ciclistes.

L'Escenari PMU inclou un conjunt d'actuacions enfocades a millorar la qualitat de l'espai destinat als vianants per tal que hi puguin caminar més còmodament ja que, en ocasions, l'espai destinat als vianants no presenta les millors condicions de seguretat i comoditat. En conseqüència, es planteja la necessitat d'ampliar l'actual zona d'estar del centre de la ciutat en els carrers més comercials i també desenvolupar un conjunt d'actuacions destinades a crear una xarxa d'itineraris principals per a vianants i per a bicicletes. Pel que fa a la zona centre, actualment existeix un procés participatiu, que inclou un concurs d'idees per definir un àmbit d'ús preferent del transport públic i els mitjans no motoritzats. El PMU inclourà mesures per a portar a la pràctica les conclusions d'aquest procés participatiu.

En relació a la necessitat de disminuir l'efecte barrera que suposa per als vianants els grans eixos viaris que travessen la ciutat, el pla incorpora actuacions destinades a millorar la permeabilitat de la Gran Via, de carretera N-150 i la carretera de Molins de Rei. En les tres vies, es proposa l'increment del nombre de passos semaforitzats per a vianants.

Aquest conjunt d'actuacions i d'altres, permeten millorar considerablement l'espai destinat als mitjans no motoritzats tal i com es constata a la següent taula:

	2006	2014 tendencial	2014 PMU	Variació 2014 PMU-2006
Espai públic destinat als vehicles motoritzats (circulació i aparcament) (ha)	365	373,47	371,81	1,9%
Espai públic d'ús exclusiu per a vianants o bicicletes (ha)	341	351,10	352,51	3,3%
Nombre de places d'aparcament fora de calçada per a vehicles motoritzats	66.064	79.252	78.936	19,5%

### **Reduir l'accidentalitat viària i el nombre de víctimes**

El PMU es planteja l'objectiu d'assolir la Mortalitat 0 i mantenir el nombre d'accidents de trànsits, de forma que la sinistralitat disminueixi.

Amb l'aplicació de les actuacions del pla es preveu l'estabilització de l'accidentalitat detectada en els darrers anys o fins i tot aconseguir reduir-la encara més. Entre les actuacions destinades a reduir l'accidentalitat a les vies urbanes destaca l'elaboració del Pla Local de Seguretat Viària, la moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor en els entorns escolars, l'establiment de mesures de seguretat a les cruïlles, etc.

### **Garantir l'accessibilitat universal a l'espai públic urbà a fi d'augmentar la integració social de tots els ciutadans, en especial les dones, els joves, la gent gran i els immigrants.**

En aquest objectiu el PMU inicialment s'ha plantejat el compliment de la normativa sobre accessibilitat de l'espai públic per tal que s'afavoreixi la integració social dels col·lectius que més es desplacen amb mitjans no motoritzats (com ho són les dones, els joves, la gent gran i els immigrants).

L'alternativa escollida planteja un important nombre de mesures relacionades amb la millora de l'accessibilitat, entre les que destaquen, l'adaptació dels passos de vianants als criteris normatius del Decret 135/1995, l'increment de cruïlles amb semàfors sonors, l'adequació i la reubicació del mobiliari urbà que dificulta els desplaçaments a peu. També preveu identificar i solucionar els principals punts de la ciutat amb problemes d'accessibilitat així com l'establiment de convenis entre l'Ajuntament i les entitats de persones amb discapacitat per tal de coordinar actuacions de promoció de l'accessibilitat.

## **CAPÍTOL VI. DETERMINACIONS A INCORPORAR AL PMU**

## **1. Integració dels aspectes ambientals a incorporar al PMU**

Atesa la naturalesa ambiental dels plans de mobilitat urbana, totes les fases del pla i les actuacions que n'han resultat s'han enfocat amb la finalitat de garantir els principis de la mobilitat sostenible recollits a les Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya (competitivitat, integració social, qualitat de vida, salut, seguretat i sostenibilitat).

En conseqüència i com s'ha vist al llarg de la memòria ambiental, els objectius ambientals han esdevingut també els objectius del pla, de manera que es garanteix plenament la integració dels aspectes ambientals en el PMU. Per tot això, totes les actuacions que inclou el pla, incloent les modificacions i ampliacions incloses després del període d'informació pública, s'han redactat des de la concepció d'acomplir aquests objectius.

## **2. Indicadors de seguiment**

Tal i com es va efectuar en l'ISA i en el document d'Avaluació i seguiment del PMU, i d'acord amb l'article 15 de la Llei 6/2009, el PMU s'ha dotat d'un seguit d'indicadors que permetran realitzar el seguiment dels objectius fixats pel que fa referència a les variables ambientals, de la mobilitat i socials. Mitjançant aquest seguiment es podrà verificar periòdicament l'eficàcia de l'avaluació ambiental duta a terme.

Taula 23. Indicadors d'avaluació del PMU

	Descripció	Unitat	Font	Valor 2006
<b>Objectiu 1. Estabilitzar l'autocontenció i la distància mitjana dels desplaçaments</b>				
Índex d'autocontenció	Proporció desplaçaments interns respecte els desplaçaments de connexió	%	Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya	64,10%
Distància mitjana dels desplaçaments	Distància mitjana transport motoritzat obtinguda a partir de l'EMQ 2006	km	Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya	5,2 km
<b>Objectiu 2. Incrementar l'ús dels mitjans no motoritzats i del transport públic en els desplaçaments quotidians</b>				
No motoritzat (intramunicipals = interns)	Proporció de desplaçaments no motoritzats interns respecte el total de desplaçaments interns.	%	Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya	62,2%
Transport públic (intramunicipals = interns)	Proporció de desplaçaments en transport públic interns, respecte el total de desplaçaments interns.	%	Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya	9,5%
Transport privat (intramunicipals = interns)	Proporció de desplaçaments en transport privat interns, respecte el total de desplaçaments	%	Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya	28,3%
No motoritzat (intermunicipals = connexió)	Proporció de desplaçaments no motoritzats interns respecte el total de desplaçaments interns.	%	Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya	3,1%
Transport públic (intermunicipals = connexió)	Proporció de desplaçaments en transport públic interns, respecte el total de desplaçaments interns.	%	Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya	21,3%
Transport privat (intermunicipals = connexió)	Proporció de desplaçaments en transport privat interns, respecte el total de desplaçaments	%	Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya	75,6%
<b>Objectiu 3. Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport</b>				
Consum d'energia	Valor derivat dels veh-km i de la composició del parc mòbil.	tep/any (tones equivalents de petroli)	Càlcul Eina AMBIMOB-U	42.565 tep/any
<b>Objectiu 4. Reduir els impactes de la mobilitat en el canvi climàtic</b>				
Emissions de CO2	Valor derivat dels veh-km i de la composició del parc mòbil.	tones/any	Càlcul Eina AMBIMOB-U	127.330 tones/any
<b>Objectiu 5. Reduir la contaminació atmosfèrica causada pel transport</b>				
Emissions de PM10	Valor derivat dels veh-km i de la composició del parc mòbil.	tones/any	Càlcul Eina AMBIMOB-U	354,17 tones/any
Emissions de NOx	Valor derivat dels veh-km i de la composició del parc mòbil.	tones/any	Càlcul Eina AMBIMOB-U	595,82 tones/any
<b>Objectiu 6. Reduir la contaminació acústica causada pel transport</b>				
Població exposada a més de 65 dB en període diürn	Proporció de població resident a Sabadell exposada a més de 65 dBA en període diürn	%	Mapa sonor de Sabadell	18,5%
<b>Objectiu 7. Millorar l'equilibri en els usos i les funcions de l'espai públic</b>				
Zones de prioritat invertida	Metres lineals de carrers de prioritat invertida	m	Observatori de la Mobilitat. Ajuntament de Sabadell	13.520 m
Zones de vianants	Metres quadrats de les zones de vianants	m2	Observatori de la Mobilitat. Ajuntament de Sabadell	34.725 m2
Espai públic destinat als vehicles motoritzats	Hectàrees destinades a la circulació de vehicles i aparcament	ha	Càlcul Eina AMBIMOB-U	365 ha
Espai públic d'ús exclusiu per a vianants i bicicletes	Hectàrees destinades a la circulació de vianants i bicicletes	ha	Càlcul Eina AMBIMOB-U	341 ha
<b>Objectiu 8. Reduir l'accidentalitat viària i el nombre de víctimes</b>				
Accidents de trànsit	Proporció d'accidents per cada 10 milions de veh-km en tranport privat.	accidents amb víctimes / 10.000.000 veh-km	Ajuntament de Sabadell	44,2 accidents / 10.000.000 veh-km
Víctimes d'accidents de trànsit	Proporció de víctimes greus i mortals d'accidents de trànsit per cada 10 milions de veh-km en transport privat.	víctimes greus i mortals	Ajuntament de Sabadell	1,5 víctimes / 10.000.00 veh-km
<b>Objectiu 9. Garantir l'accessibilitat universal a l'espai públic urbà</b>				
Passos de vianants deprimits adaptats	Proporció de passos de vianants deprimits (amb una o les dues voreres deprimides o adaptades) respecte el total de passos de vianants	%	Observatori de la Mobilitat. Ajuntament de Sabadell	72,0%
Aparcament viari per a PMR	Nombre places d'aparcament al viari per a PMR	Valor absolut	Observatori de la Mobilitat. Ajuntament de Sabadell	388
Compliment normativa d'accessibilitat	Acomplir el Decret 135/1995	-	Ajuntament de Sabadell	-

### 3. Informació econòmica del PMU

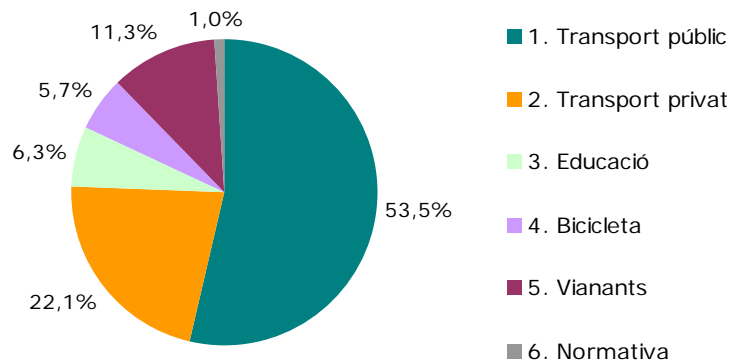
Pel al desenvolupament de les actuacions el pressupost del pla previst és de 12.686.617 €.

Taula 24. Costos del PMU segons tipus d'actuació

	ESTUDI	MILLORES	TOTAL
1. Transport públic	154.200 €	6.634.621 €	6.788.821 €
2. Transport privat	1.411.798 €	1.392.498 €	2.804.296 €
3. Educació	0 €	798.700 €	798.700 €
4. Bicicleta	21.800 €	705.800 €	727.600 €
5. Vianants	63.000 €	1.371.000 €	1.434.000 €
6. Normativa	20.000 €	113.200 €	133.200 €
<b>TOTAL</b>	<b>1.670.798 €</b>	<b>11.015.819 €</b>	<b>12.686.617 €</b>

La despesa més significativa prové de mesures de millora del transport públic amb més del 50% del total del pressupost.

Taula 25. Distribució dels costos del PMU segons tipus d'actuació



**ANNEX 1. AL·LEGACIONS PRESENTADES AL PMU  
DURANT EL PERÍODE DE D'INFORMACIÓ PÚBLICA**

Entitat	Al·legació
ADENC. 1	Aparcament: Restringir aparcament en calçada al centre ciutat. Millorar accessibilitat en transport col·lectiu i bicicleta. Aparcament: Política de dissuasió de l'aparcament a àrees captives (Eix Macià, sectors industrials, Parc Taulí). Transport Públic: millora accessibilitat, augment de capacitat de modes de transport més sostenibles, competitivitat en temps, seguretat i confort. Aparcament: per residents (Can Rull i Via Alexandra). Evitar aparcament de rotació a pl. Marcet o Ronda Ponent.
ADENC. 2	Gran Via: eliminar el tercer carril, retornar el carril separador a ús restringit per als vehicles d'emergències.
ADENC. 3	Pacificació del trànsit: ha de comportar dissuasió del trànsit de pas.
ADENC. 4	Transport sostenible: augment capacitat, competitivitat i fiabilitat, del transport col·lectiu i seguretat en el no motoritzat. Transport: xarxa: cartografia de xarxes: transport col·lectiu, bicicletes, vianants, vehicle privat. Determinar el seu grau de segregació o convivència. Transport: xarxa: segregació xarxa transport col·lectiu per donar capacitat (reducció aparcament o carrils de circulació). Carril bus proposat per PMU no abasta el conjunt de la població ni part de trama urbana amb alta concentració de població.
ADENC.5	Programa d'actuació de les mesures de canvis d'ordenació: planificar i determinar, amb indicadors per avaluar les mesures adoptades i la seva eficàcia.
ADENC. 6	Pla de comunicació: totes les actuacions del PMU han d'anar acompanyades d'un pla de comunicació. mesura 3,2,1, és massa generalista.
ADENC. 7	Taula mobilitat: tots els estudis PMU han de ser coneguts, avaluats i informats per la Taula de la Mobilitat
ADENC. 8	PMU coordinat i inserit en un Pla de Mobilitat intermunicipal del sistema urbà del Ripoll (Castellar del Vallès, Sabadell, Sant Quirze del Vallès, Barberà del Vallès i Badia Vallès, Ripollet i Cerdanyola). Coordinació amb els PMU d'altres municipis.
CAMBRA DE COMERÇ. 1	Infraestructures: determinar punts conflictius per la mobilitat en vehicle privat de nous desenvolupaments (Sant Pau de Riu Sec, Ronda Oest, Ronda Vallès).
CAMBRA DE COMERÇ. 2	Aparcament: dimensió a les estacions de metro 2,2 possibilitat de convertir en Park&Ride
CAMBRA DE COMERÇ. 3	Distribució modal - Objectius CO2: justificació del càlcul dels objectius de canvi modal de transport i emissió de CO2.
CAMBRA DE COMERÇ. 4	Mercaderies: estudi sobre la distribució urbana de mercaderies. Politiques de mobilitat als polígons d'activitat econòmica. Estudi sobre el dimensionament d'un aparcament de camions.
CAMBRA DE COMERÇ. 5	Fer públics els estudis i previsions actuacions a través de la Taula de mobilitat
CIU. 1	Distribució modal: jerarquia modal definidora d'un model de prioritats: 1 vianants, 2 bicicletes, 3 transport públic, 4 distribució urbana mercaderies, 5 vehicle privat.
CIU. 2	Transport públic: cotxe especial de vigilància.
CIU. 3	Transport públic: com afectarà la mobilitat de la xarxa pública, les noves estacions FGC.
CIU. 4	Transport públic: PMU no preveu creació de zones d'aparcament exclusiu per usuaris TPC degut a FGC.
CIU. 5	Transport públic: no preveu les interconnexions modals.
CIU. 6	Transport públic: no preveu ni valora les sortides a superfície de les estacions FGC pels passatgers.
CIU. 7	Centre ciutat: PMU no preveu com s'incorpora les conclusions el debat del passeig.
CIU. 8	Transport públic: xarxa: relligar l'eix nord-Sud al voltant d'una trama comercial potent
CIU. 9	Fases PMU: no concreta quines estan a quina fase ni criteri quantificador per valorar el cost de l'execució.
CIU. 10	Infraestructures: Gran via projecte?

CIU. 11	Aparcament: no resol correspondència entre eliminació d'aparcament en superfície amb les de sota terra.
CIU. 12	Aparcament: no projecte de xarxa d'aparcaments dissuassoris.
CIU. 13	Mercaderies: no definició d'àrees amb major incidència de vehicles de distribució urbana de mercaderies, incidència global sobre la ciutat i comptabilitzar la seva cohabitació amb les àrees de vianants.
CIU. 14	Mercaderies: dissenyar noves estratègies per reduir l'impacte de la DUM (nocturna, silenciosa, alimentació
CIU. 15	Motos: aparcament incentivar o no soterrat.
CIU. 16	Aparcament: especialització estacionament curta durada i residents
CIU. 17	Trànsit: valorar en positiu o negatiu del cablejat urbà per regular el trànsit de forma intel·ligent.
CIU. 18	Planificar les actuacions.
CIU. 19	Vianants: propostes de millora per reduir accidentalitat vianants a la via pública: millora de l'espai públic i facilitar la cohabitació.
CIU. 20	Infraestructures: sistema d'adaptació permanent per variar accessibilitat de carrers. Afectació a la mobilitat. Vianants. PMR
CIU. 21	Àrees exclusives vianants: definir, període execució i forma
CIU. 22	Camins escolars: manca actuació immediata i concreta. Ni quantitat econòmica amb explicació.
CIU. 23	Campanyes correctes; però les infraestructures no són adequades a les necessitats de l'usuari.
CIU. 24	Mobilitat del transport escolar regular.
CIU. 25	Bicicletes: conèixer nombre d'usuaris diaris de bicicleta i parc de bicicletes.
CIU. 26	Bicicleta: carrils bici i places aparcament segurs en superfície i soterrades.
CIU. 27	Bicicleta: cultura desplaçament en bici, problemes de seguretat versus cotxes i motos, cal disseny de la via pública adaptada a la bicicleta, roboris
CIU. 28	Bicicleta: moció CIU: diagnosi dels carrils bici actuals i quines actuacions per optimitzar-los
CIU. 29	No es donen directrius ni línies de com es pensen dur a terme les accions.
CIU. 30	Sant Pau de Riu Sec: el pla no preveu un tractament singular, connectivitat amb altres pols industrials de la ciutat i ciutats veïnes. Impacte de mercaderies i connectivitat amb futur aparcament de camions. Dotació carrils bici.
CIU. 31	Seguiment del pla: avaluar, periodicitat, grau d'aplicació i implementació.
ERC. 1	PMU: incoherència versus concreció. Actuacions concretes i definides, altres àmplies i indefinides. Re-elaborar el pla.
ERC. 2	PMU no té en compte urbanisme: ronda Europa on es reserven eixos viaris Manuel de Falla/Quebec. Re•elaborar el pla.
ERC. 3	El PMU no possibilita canvis o adaptacions a la normativa municipal, quals, zones blaves, aparcament motos i bicis, convivència. Redacció ordenança municipal de circulació.
ERC. 4	Trànsit: 2,1,3, definir concretament zones de prioritat invertida, zones exclusiva per a vianants, ampliar no només al centre.
ERC. 5	2,1,3 reservar zones no aptes per a circulació de vehicles a motor de combustió i si elèctrics.
ERC. 6	Vehicle privat: reserva places vehicle elèctric (via pública i aparcament públic). Modificació normativa edificació
ERC. 7	Aparcament: 2,2,1, afegir estudi de sistemes automàtics de control de places d'aparcaments a la via pública, per informar aparcaments soterrats i places lliures o ocupació a àrees d'aparcament lliure, zona blava i càrrega i descàrrega
ERC. 8	1,2,2, trametre en temps real a través de la web incidències de mobilitat, ocupació de places d'aparcament.
ERC. 9	1,2,2, també missatges de correu electrònic o mòbil a persones subscriptes que es trobin a l'entorn de l'àrea afectada.
ERC. 10	1,2,3, carril bus en doble sentit a ctra. de Barcelona (tram en què circulen autobusos)
ERC. 11	Registre bicicleta: 4,2,2, web publicar foto bicicletes robades amb autorització propietari

ENTESA PER SABADELL. 1	Actuació 1.2. Bus: implantar carril bus en dos sentits a l'av. de Josep Tarradellas.
ENTESA PER SABADELL. 2	Actuació 1.2. Bus: Vial exclusiu transport públic (veïns, serveis i bicicletes): Rambla, Pg. de la Plaça Major, Pg. de Manresa i Via Massagué.
ENTESA PER SABADELL. 3	Actuació 1.2. Bus: implantar un carril bus 2 sentits Gran Via.
ENTESA PER SABADELL. 4	Actuació 1.2. Bus: Nova línia o prolongació línia 9 (bus "expres"): Can Gambús, Central Mossos d'Esquadra, Castellarnau, Can Llong, Gran Via, Aeroport, Sant Pau del Riu Sec.
ENTESA PER SABADELL. 5	Actuació 1.2. Bus nocturn: 2 línies nord-sud i est-oest i transbordament entre línies. Enllaç amb interurbà nocturn.
ENTESA PER SABADELL. 6	Actuació 1.2 Bus: Autobusos articulats a línies amb més demanda
ENTESA PER SABADELL. 7	Actuació 1.2 Tramvia: Partida pressupostària pel projecte d'integració del TramVallès i reacció de línies tramvia (2 línies).
ENTESA PER SABADELL. 8	Actuació 1.2 Bus: eliminar les prohibicions de passatge per recorreguts dins Sabadell en línies d'autobús interurbà.
ENTESA PER SABADELL. 9	Actuació 1.3.3. Ferrocarrils: relació de BAU en 6 mesos a les estacions de ferrocarril (accesos a les estacions i andanes) (1,3,3).
ENTESA PER SABADELL. 10	Capítol 2. Xarxa viària: Participar en la definició de la xarxa viària territorial i de connexió (2,1,1.) Incloure estimació de les emissions que comportaran noves infraestructures (rondes). Pag. 64 grafiair ronda oest com infraestructura en execució.
ENTESA PER SABADELL. 11	Capítol 2. Xarxa Viària: estudi transformació Gran Via i N150 inclusió del tramvia com a mitjà futur (2,1,2). Plànol pàg. 64 no correspon al traçat real de la ronda oest.
ENTESA PER SABADELL. 12	Capítol 2. Xarxa viària: Definir carrer zona 30 i carrers de convivència o prioritat invertida. Amb mesures de dissuasió del trànsit de pas. Concretar zones 20. Quines i per quin ordre. Compromís.
ENTESA PER SABADELL. 13	Capítol 2. Xarxa viària: Programa de condicionament de l'espai públic de les zones considerades de trànsit pacificat.
ENTESA PER SABADELL. 14	Capítol 2. Aparcament 2,2,1,: dissuasió amb transport públic i bicicleta, no traspasar el problema a altres àrees adjacents, a altres àrees d'atracció, incoherent l'aparcament de rotació a pl. de l'Alcalde Marçet i ronda ponent, aparcament per a residents, espai calçada per altres usos Can Deu, Roureda, Campoamor, Espronceda. política d'aparcament pel 2010 no pel 2012.
ENTESA PER SABADELL. 15	Capítol 2. Aparcament: Incorporar aparcaments de rotació a ABB i sector Tres Creus, dotació superior a 900 places
ENTESA PER SABADELL. 16	Capítol 2. Aparcament soterrat a FGC de Gràcia (acord ple octubre 2007).
ENTESA PER SABADELL. 17	Capítol 2. Aparcament: Eliminar aparcaments a espais lliures de la ciutat (c. Del Bosc a Can Deu, c. De Tàcit, c. De Sant Miquel, Can Puiggener i Vilarrúbies, c. De Pi i Margall).
ENTESA PER SABADELL. 18	Capítol 2. Senyalització variable proposen pel 2010 i 2011 (no 2012-2014) 2,3,2,.
ENTESA PER SABADELL. 19	Capítol 2. Aparcament de camions (2,4,2,) definir ubicació i prioritzar pel 2010 no pel 2013-2014.
ENTESA PER SABADELL. 20	Capítol 2. Vehicles menys contaminants 2,6,2, afavorir temporalment condicions de càrrega i estacionament. En el termini de 2 anys aparcament en zona blava sigui gratuït i la recarrega.
ENTESA PER SABADELL. 21	Capítol 3. Camí escolar: planificació detallada dels centres de 2009-2014 prioritzant els centres amb conflictivitat de trànsit 3,1,1,
ENTESA PER SABADELL. 22	Capítol 3. camí escolar: elevació del pas de vianants i cruïlles voltants dels carrers de centres educatius + sistemes passius de reducció de velocitat dels vehicles + reducció de la calçada amb voreres més amples. 3,1,2,

ENTESA PER SABADELL. 23	Capítol 3. Camí escolar: elements d'impacte visual com traçar al terra els camions escolar, colors diferenciats 3,1,2, Aparcament de bicicletes a l'exterior de cada centre escolar, augmentar la il·luminació a l'exterior dels centres educatius durant l'hivern.
ENTESA PER SABADELL. 24	Capítol 3. campanyes: promoció del transport públic (no només publicitat) com acords amb cinemes, associacions de comerciants... Targetes gratuïtes de transport públic 3,2,1.
ENTESA PER SABADELL. 25	Capítol 3. campanyes: cursos de conducció eficient i segura en vehicle privat augmentar la dotació pressupostària 3,2,7.
ENTESA PER SABADELL. 26	Capítol 4. Bicicleta: criteris a aplicar siguin clars i s'apliquin a la nova creació 4,1,1.
ENTESA PER SABADELL. 27	Capítol 4 Bicicleta: concretar actuacions per realitzar els carrils bici existents i es proposa crear amb jerarquia i tipologia entre carrils bici i carrils bici protegits. 4,1,2,
ENTESA PER SABADELL. 28	Capítol 4 Bicicleta: prioritització actuacions i terminis previstos per la seva execució.
ENTESA PER SABADELL. 29	Capítol 4 Bicicleta: crear programa de manteniment d'infraestructures permanent.
ENTESA PER SABADELL. 30	Capítol 4 Bicicleta: Aparcaments: definir criteris d'ubicació d'aparcaments, si se situen sobre vorera, calçada, tipologia, senyalització.
ENTESA PER SABADELL. 31	Capítol 4 Bicicleta: Aparcaments: crear de gran capacitat a estacions FGC, Renfe i busos interurbans. Estacionaments segurs a l'interior amb fàcil accessibilitat. A les noves capacitat mínima de 200 bicicletes
ENTESA PER SABADELL. 32	Capítol 4 Bicicletes: Aparcaments: a centres educatius, equipaments públics, mercats municipals, centres comercials, centres de treball en espais interiors segurs (preferentment
ENTESA PER SABADELL. 33	Capítol 4 Bicicleta: aparcaments: a dins edificis habitatges nova construcció de fàcil accés. Incloure la mesura a la nova Ordenança municipal Reguladora de l'Edificació
ENTESA PER SABADELL. 34	Capítol 4 Bicicleta: aparcaments: places públiques de tota la ciutat.
ENTESA PER SABADELL. 35	Capítol 4 Bicicleta: xarxa: concretar connexió amb: Castellar a ctra. De Prats, riu Ripoll, Sant Quirze del Vallès per av. d'Arraona i pl. del Mil·lenari; ctra. De Mollet des de l'av. de Barberà; i ctra. De Caldes des de Vilarrúbies fins el Cementiri i Salut
ENTESA PER SABADELL. 36	Capítol 4 Bicicleta: import 16.800€ què és? Concretar a que correspon i cost previst de les actuacions.
ENTESA PER SABADELL. 37	Capítol 4 Bicicleta: aparcament: concretar aparcaments públics ubicats a pàrquings públics, concretar quins són i nombre de places reservades 4,2,1,
ENTESA PER SABADELL. 38	Capítol 4 Bicicleta: registre municipal: difusió a centres ensenyament, mercats i comerços 4,2,2,
ENTESA PER SABADELL. 39	Capítol 4 Bicicleta: lloguer públic: definir el servei, gestió, punts de lloguer, infraestructures per circular i cost real implantació 4,3,1.
ENTESA PER SABADELL. 40	Capítol 4 Bicicleta: impulsar un programa a favor de la mobilitat segura amb bicicleta als centres escolars (jornades de formació a nois i noies de 6 a 16 anys).
ENTESA PER SABADELL. 41	Capítol 4 Bicicleta: impulsar un programa a favor del respecte dels conductors i conductores de vehicle motor vers els ciclistes.
ENTESA PER SABADELL. 42	Capítol 4 Bicicleta: campanya de promoció de la bicicleta
ENTESA PER SABADELL. 43	Capítol 4 Bicicleta: crear una pàgina web municipal monogràfica sobre la bicicleta: infraestructura existent, serveis, sistemes de seguretat, normativa, itineraris urbans i interurbans, programes educatius i formació, enllaços d'interès, bústia de suggeriments..., entitats ciclistes i activitats que es recolzin a dins i fora de Sabadell
ENTESA PER SABADELL. 44	Vianants: implantació prioritat de vianants en l'Eix de la Rambla i pq. Fins a la pl. marcet (només transport i serveis públics necessaris
ENTESA PER SABADELL. 45	Vianants: 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.

ENTESA PER SABADELL. 46	Vianants: itineraris: reducció del trànsit de pas: definir plans de sentits de circulació dins les zones de pacificació que evitin el trànsit motoritzat de pas i la realització de decretes per dins les zones pacificades.
ENTESA PER SABADELL. 47	Vianants: Costos econòmics: actuacions de baix cost amb pintura i mobiliari urbà
ENTESA PER SABADELL. 48	Vianants: incorporar criteris de promoció de la salut i la qualitat de vida de les persones.
ENTESA PER SABADELL. 49	Vianants: promoure el comerç de proximitat a zones amb menys activitat comercial, mitjançant eixos cívics i passeig per a vianants.
ENTESA PER SABADELL. 50	Vianants: aparcaments de bicicletes visibles a eixos cívics de disseny agradable, seran reclam i signe identitari del model de mobilitat de Sabadell
ENTESA PER SABADELL. 51	Vianant: implantar mesures de pacificació trànsit i protecció vianants amb pintura diferencial i elevació de cruïlles i passos de vianants a nivell de vorera, voreres més amples i reducció de l'amplada de calçada, elements ziga-zaga per cotxes, pintures a terra reforç elements de vianants, instal·lació estratègica de mobiliari urbà.
ENTESA PER SABADELL. 52	Calendari-pressupost: estudis i actuacions no s'ajusten al fets al 2009, confeccionar un nou calendari.
ENTESA PER SABADELL. 53	Calendari-pressupost: indicar costos anuals previstes en funció de les actuacions a realitzar, alternatives d'ordenació, amb l'objectiu que es pugin preveure en el pressupost anual municipal.
ENTESA PER SABADELL. 54	Altres: incloure programa d'actuació definint les actuacions a realitzar, programació dels terminis i previsió pressupostària.
ENTESA PER SABADELL. 55	Altres: concretar la coordinació amb Estratègia municipal per a la mitigació del Canvi Climàtic de Sabadell 2008-2012 tant en objectius com en accions.
ENTESA PER SABADELL. 56	Altres: concretar millor les actuacions a favor del transport públic i modes no motoritzats per assolir la distribució modal plantejada pel 2014.
ENTESA PER SABADELL. 57	Altres: Taula de mobilitat esdevingui l'àmbit de participació i de seguiment de la concreció del PMU.
ENTESA PER SABADELL. 58	Altres: crear un organisme municipal de coordinació a nivell tècnic entre els departaments implicats.
ICV-EUiA. 1	Infraestructures: actualitzar mapa d'intensitats mitges diàries. Puntualitzar els punts de la xarxa viària més col·lapsats i mesures correctores.
ICV-EUiA. 2	Infraestructures: ronda oest: redistribució del trànsit local.
ICV-EUiA. 3	Mercaderies: carrers per on ha de passar interna i supramunicipal.
ICV-EUiA. 4	Mercaderies: microplataformes.
ICV-EUiA. 5	Infraestructures: distribució del trànsit supramunicipal. Trànsit de pas.
ICV-EUiA. 6	Transport públic: previsió dels canvis en els desplaçament de connexió amb la resta de municipis, noves infraestructures? Reforçar línies existents? Tramvia (estudi de mobilitat viabilitat).
ICV-EUiA. 7	Aparcament: parks & ride i parks & bike a les estacions.
ICV-EUiA. 8	Distribució modal: quins canvis modals desitjables i com aconseguir-ho
ICV-EUiA. 9	Transport públic: afectació del bus per FGC, augment de freqüències per la cua de maniobres a pl. de Catalunya
ICV-EUiA. 10	Aparcament camions: Sabadell necessita el seu projecte (cal dimensionar la demanda real i trobar els terrenys).
ICV-EUiA. 11	Polígons industrials: com s'organitza el moviment de vehicles pesats a dins dels polígons industrials
ICV-EUiA. 12	Polígons industrials: mobilitat usuaris.
ICV-EUiA. 13	Polígons industrials: evolució de les quotes de transport públic i privat. Objectius? Millorar accessos.
ICV-EUiA. 14	Polígons industrials: millora dels itineraris a peu, bicicleta.

ICV-EUiA. 15	Distribució modal: fins a quina quota de transport per cada mitjà de transport s'arribarà i com aconseguir-ho en polígons.
ICV-EUiA. 16	Manca informació: contaminació urbana.
ICV-EUiA. 17	Manca informació: incorporació costos dels desplaçaments.
ICV-EUiA. 18	Manca informació: arribada transport públic a nous barris (ARES Can Puiggener, Poble Nou, Can Gambús).
ICV-EUiA. 19	Manca informació: grau de satisfacció usuaris, transport públic, vehicle privat, empreses.
ICV-EUiA. 20	Recolzen i fan seves les al·legacions de la PTP.
PTP. 1	Distribució modal: quota vehicle privat massa elevat.
PTP. 2	Vehicle privat: reduir trànsit vehicle privat. Directrius Nacionals 1, 10, 11, 15 i 23.
PTP. 3	Bus: xarxa carrils bus: inconnexa al centre ciutat.
PTP. 4	Bus: carril bus: vials bidireccionals més importanta estudiar carril per centre calçada.
PTP. 5	Bus: carril bus: eixos de més demanda: 1) rambla, pg. Pl. major, pg. Manresa i Via Massagué; 2) dos sentits a av. Josep Tarradellas; 3) av. Matadepera Gran via-pl. Farell; 4) dos sentits a Gran Via; 5) nova línia o línia 9 a Gran Via de bus ràpid.
PTP. 6	Bus 1,2,5 : nocturn: crear 2 línies: nord-sud i est-oest. Coordinació per transbord i enllaç amb interurbà. Horari que no cobreix el diürn.
PTP. 7	Bus 1,2,5 : nocturn: caps de setmana incloure a la 1a fase PMU, a 2a fase garantir transport urbà tots els dies setmana fins 1 matinada.
PTP. 8	Bus: articulats: per línies amb més demanda.
PTP. 9	Bus: màquines autoventa bitllets senzills i targetes multiviatge parades alta demanda.
PTP. 10	Bus: interurbà: eliminar prohibicions de passatge entre línies de diversos operadors.
PTP. 11	Bus: pl. d'Espanya: intercanviador al centre de la plaça en els dos sentits. Increment nom de dàrsenes i accessos a la plaça.
PTP. 12	Tamvallès: incloure pressupost per estudi de traçat i integració urbana (adjunten proposta), incloure possibles línies urbanes, proposen dos: eix N150 i a la Gran Via.