

Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell

Annex II: Informe del procés de participació

Juny de 2010

Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell

Annex II. Informe del procés de participació

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

www.iermb.uab.cat

Juny de 2010

ANNEX 2:

INFORME DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

ÍNDEX

CAPÍTOL 0. PRESENTACIÓ.....	2
FASE 1. ANÀLISI I DIAGNOSI DE LA MOBILITAT	7
1. Presentació de la diagnosi en sessió plenària	8
2. Aportacions generades per les comissions de treball en la fase participativa d'Anàlisi i diagnosi de la mobilitat	8
FASE 2. OBJECTIUS.....	14
1. Presentació dels objectius en sessió plenària	15
FASE 3. PROPOSTES	16
1. Propostes plantejades en el procés participatiu dins de les comissions de treball de la Taula de mobilitat	17
2. Presentació en sessió plenària del PMU de Sabadell	30
FASE 4: FASE POSTERIOR A L'APROVACIÓ INICIAL PEL PLE MUNICIPAL EL 3 DE NOVEMBRE	32
ORGANISMES, ENTITATS I ASSOCIACIONS QUE FORMEN PART DE LA TAULA DE MOBILITAT DE SABADELL	34

CAPÍTOL 0. PRESENTACIÓ

El Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell (PMU) ha contemplat un procés participatiu al llarg de les diferents fases d'elaboració d'aquest, tal i com s'estableix a l'article 9.5 de la Llei de Mobilitat 9/2003.

5. En el procés d'elaboració dels plans de mobilitat urbana ha de restar garantida la participació del consell territorial de la mobilitat o bé, en cas que aquest ens no hagi estat constituït, la consulta al consell comarcal corresponent i als organismes, les entitats i els sectors socials vinculats a la mobilitat. Abans d'aprovar-los, cal l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat de llur àmbit territorial o, en cas que aquest ens no hagi estat constituït, del departament de la Generalitat competent en matèria d'infraestructures i serveis de transport. En aquest informe, l'ens corresponent s'ha de pronunciar sobre la coherència del pla amb els criteris i les orientacions establerts pel corresponent pla director de mobilitat i hi ha de vetllar.

L'existència de la Taula de mobilitat de Sabadell ha facilitat aquest procés, ja que en la mateixa queden representats els organismes, associacions i altres entitats vinculades d'una o altra forma amb la mobilitat al municipi. Així, la participació en el procés ha estat principalment focalitzada en aquest òrgan participatiu de la ciutat.

Aquest procés s'ha dividit en diverses fases:

Fase 0: presentació d'inici del PMU de Sabadell (setembre de 2007)

Fase 1: Anàlisi i diagnosi de la mobilitat

- Presentació de la diagnosi de la mobilitat de Sabadell en sessió plenària (abril de 2008)
- Sessions de diagnosi participativa en 5 grups de treball (maig de 2008)

Fase 2: Objectius de la mobilitat

- Presentació en sessió plenària dels objectius i dels escenaris de mobilitat futurs (novembre de 2008)

Fase 3: Propostes d'actuació

- Sessions de participació en 5 grups de treball per a la generació de propostes en l'àmbit de la mobilitat (desembre 2008)
- Presentació de la proposta de PMU de Sabadell en sessió plenària (juny de 2009)

- Presentació de les modificacions respecte al document del juny de 2009 en sessió plenària (setembre de 2009)

Fase posterior a l'aprovació inicial pel Ple municipal el 3 de novembre:

- Sessió de participació amb totes les entitats que van presentar al·legacions i amb un grup municipal que no en va presentar.

En la taula següent es mostra amb més detall les diferents sessions participatives realitzades durant tot el procés i els assistents a les mateixes:

Fase 1: anàlisi i diagnosi de la mobilitat		
<i>Dia</i>	<i>Comissió</i>	<i>Assistents</i>
7/4/2008	Presentació de la diagnosi en sessió plenària	31
13/5/2008	Comissió Bicicleta	9
15/5/2008	Comissió Transport Col·lectiu	14
20/5/2008	Comissió Vianants, barreres i accessibilitat	15
22/5/2009	Comissió Vehicle privat, infraestructures, aparcament i transport de mercaderies	14
26/5/2008	Comissió Mobilitat i educació	11
Fase 2: objectius de la mobilitat		
20/11/2008	Presentació objectius en sessió plenària	37
Fase 3: propostes d'actuació		
10/12/2008	Comissió Vianants, barreres i accessibilitat	11
11/12/2008	Comissió Vehicle privat, infraestructures, aparcament i transport de mercaderies	14
16/12/2009	Comissió Bicicleta	10
17/12/2009	Comissió Mobilitat i educació	7
18/12/2009	Comissió Transport Col·lectiu	8
16/6/2009	Presentació en sessió plenària del PMU de Sabadell Constitució Consell Territorial de Mobilitat	42

07/07/2009	Comissió Bicicleta Comissió Vianants, barreres i accessibilitat	10
09/09/2009	Comissió Bicicleta Comissió Vianants, barreres i accessibilitat	5
16/09/2009	Presentació en sessió plenària de les modificacions del PMU de Sabadell	22
Fase posterior a l'aprovació inicial pel Ple municipal el 3 de novembre		
25/02/2010	Revisió d'al·legacions presentades per la Cambra del Comerç	
03/03/2010	Revisió d'al·legacions presentades per l'Associació per a la Promoció del Transport Públic al Vallès Occidental	
11/03/2010	Revisió d'al·legacions presentades per l'Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura	
25/03/2010	Revisió general de les modificacions derivades de les al·legacions	
30/03/2010	Revisió d'al·legacions presentades pel Grup Municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya	
20/04/2010	Revisió d'al·legacions presentades pel Grup Municipal de Convergència i Unió	
11/05/2010	Revisió d'al·legacions presentades pel Grup Municipal d'Entesa per Sabadell	
14/05/2010		
18/05/2010	Revisió d'al·legacions presentades pel Grup Municipal d'Iniciativa per Catalunya-Verds	

Com s'ha dit, per tal de facilitar la participació i estructurar els continguts de les sessions participatives es van aprofitar els grups ja constituïts de la Taula de la Mobilitat de Sabadell. Aquests grups estaven organitzats segons els següents àmbits:

- Transport col·lectiu,
- Vehicle privat, infraestructures, aparcament i transport de mercaderies
- Mobilitat i educació
- Bicicleta, i
- Vianants, barreres i accessibilitat.

En aquest document es presenta el resum de les diferents sessions plenàries i participatives realitzades en el marc del PMU de Sabadell. S'incorporen les propostes plantejades pels participants en la fase de diagnosi participativa i en la fase de generació de propostes, així com una breu explicació de les tres sessions plenàries on es va presentar la diagnosi, els objectius i la proposta de PMU de Sabadell.

Tanmateix el desenvolupament, el contingut i les actes de les sessions poden ser consultades a la pàgina web de la Taula de la Mobilitat de Sabadell:
<http://www.sabadell.cat>

FASE 1. ANÀLISI I DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

1. Presentació de la diagnosi en sessió plenària

A la sessió plenària celebrada el 7 d'abril de 2008, que va comptar amb l'assistència de 31 persones, es van presentar la diagnosi segons la estructura següent:

- Informació de partida
- Context territorial i funcional
- La xarxa de transport i Mobilitat (2006)
- Anàlisi dels desplaçaments
- Anàlisi dels impactes (accidentalitat, contaminació acústica i medioambiental)
- Anàlisi de la dimensió subjectiva

2. Aportacions generades per les comissions de treball en la fase participativa d'Anàlisi i diagnosi de la mobilitat

A continuació s'exposen les aportacions realitzades en les sessions de diagnosi participativa, que es van celebrar entre el 13 i el 26 de maig de 2008 amb la participació de 35 representants de 22 entitats, organitzacions i ciutadans.

Comissió de treball 1 - Transport públic col·lectiu

Sessió realitzada el 15 de maig de 2008, amb l'assistència de 14 representants de 12 organitzacions, entitats diverses i ciutadans.

a. Aspectes infraestructurals

- Debat sobre la necessitat d'implantar un tramvia a Sabadell:
 - el tramvia no solucionaria el problema de la mobilitat ocupacional ja que no serviria els polígons de l'est de municipi (Santiga, Can Roquetes);
 - cal facilitar la circulació d'autobusos abans d'implantar altres modes com el tramvia;

- possibilitat de realitzar un estudi de viabilitat per implantar un tramvia a Sabadell.

- Falta de carrils reservats per als autobusos.

- Necessitat d'acompanyar la implantació de carrils reservats amb un sistema de control per tal d'evitar que se'n faci un ús indegut.

- b. Aspectes organitzatius i de millora del servei

- Necessitat de restringir l'accés al vehicle privat a les zones cèntriques, principalment a l'eix de la Rambla per tal de facilitar la circulació dels autobusos.

- Els autobusos urbans ja estan adaptats però els problemes venen o bé de l'actitud del conductor, o bé de l'ocupació il·legal de les parades per cotxes aparcats que impedeixen realitzar les maniobres necessàries per recollir les PMRs.

- La xarxa d'autobusos urbans està adaptada a les PMRs, però queda pendent el tema de l'adaptació sonora.

Un dels aspectes més problemàtics de la xarxa d'autobusos urbans és l'accés als polígons. La cobertura és escassa i, a les zones servides, la freqüència és baixa.

Comissió de treball 2 – Vehicle privat, infraestructures, aparcament i transport de mercaderies

Sessió celebrada el 22 de maig de 2008, hi van participar 14 representants d'11 organitzacions i entitats.

a. Aspectes infraestructurals

- Necessitat de soterrar l'aparcament i de crear bosses d'aparcament a la perifèria del nucli antic.

- Debat sobre la dotació de places d'aparcament en pàrquings públics i en zones blaves. Es comenta que la dotació de 1.500 places en zona blava és poc en comparació amb altres ciutats.
- Necessitat de senyalitzar els pàrquings i d'indicar el nombre de places lliures.
- Falta de places de càrrega i descàrrega.
- Necessitat de prendre en consideració el problema de l'aparcament de les motos i de les bicicletes
- Debat sobre el tema del tercer carril a la Gran Via.

b. Aspecte organitzatiu

- Poca informació sobre la gestió de la zona de vianants del centre.
- Problema de l'aparcament il·legal a les zones de càrrega i descàrrega.
- Gestió de la distribució de mercaderies: possibilitat de trencar la cadena logística a la perifèria del centre i d'organitzar un sistema de distribució al centre amb vehicles elèctrics.
- Problema de la distribució de mercaderies efectuada per petits repartidors: la demanda supera l'oferta existent.
- Respecte a la regulació de les zones de càrrega i descàrrega, no existeix temps màxim d'estacionament.
- Problema d'accidentalitat al centre, potser vinculat al fet que la gent està buscant pàrquing i fa maniobres perilloses.

Comissió de treball 3 – Mobilitat i educació

Sessió celebrada el 26 de maig de 2008, amb la participació d'11 assistents que pertanyien a 7 entitats o associacions.

-
- Diverses accions ja s'ha portat a terme en aquest àmbit: campanyes sobre emissions i soroll i proves de restricció d'accés a la Rambla.
 - S'opina que moltes campanyes s'ha de fer des de la Direcció General de Trànsit i no des de l'Ajuntament.
 - Necessitat de fer campanyes sobre mobilitat a peu.
 - Possibilitat de senyalitzar els llocs d'atropellaments amb siluetes negres.
 - Realització de campanyes sobre aparcament il·legal.
 - Realització de tallers d'educació viària en el marc del camí escolar. Necessitat de reforçar l'educació viària dels pares, no només dels nens.

Comissió de treball 4 – Bicicleta

Reunió celebrada el 13 de maig de 2008, assisteixen 9 representants de 8 entitats i organitzacions.

a. Aspectes infraestructurals

- Falta de connexió entre les vies ciclistes urbanes i les vies ciclistes de l'entorn, sobretot amb la del Ripoll.
- Possibilitat de pacificar els carrers enlloc de fer vies específiques per als ciclistes.
- Problema amb el disseny dels carrils bici, pels obstacles que els obstrueixen o pel seu traçat.
- Xarxa de vies ciclistes inacabada. Falta de connexió entre els diferents trams de vies ciclistes. La discontinuïtat de les vies ciclistes ve acompanyada d'un dèficit en la senyalització.
- Absència de vies ciclistes interurbanes.

- Debat sobre el tema de la segregació entre ciclistes i vianants. La tipologia de vies ciclistes (voreres bici delimitades amb línia blanca) genera segregació suficient entre aquests dos tipus d'usuaris?

- b. Aspectes organitzatius
 - Atribució de competències de la Comissió de la Bicicleta: aquesta comissió hauria de decidir la ubicació i la quantitat dels aparcaments de bicicletes.

 - Necessitat d'actualitzar el Pla director de la bicicleta.

 - Possibilitat d'implantar un registre per identificar les bicicletes.

- c. Aspectes educatius i reglamentaris
 - Necessitat de realitzar campanyes d'educació pel que fa a l'ús de la bicicleta.

 - Necessitat de redactar una ordenança que reguli l'ús de la bicicleta.

 - Existència de problemes en algunes comunitats de propietaris per aparcar les bicicletes als pàrquings dels edificis.

 - A les zones de prioritat invertida, els vehicles motoritzats no disminueixen la velocitat.

 - Necessitat de lluitar contra l'aparcament als carrils bici i als passos de vianants. Es destaca l'absència de protecció dels ciclistes tant física com policial.

Comissió de treball 5 – Vianants, barreres i accessibilitat

Sessió celebrada el 20 de maig de 2008, amb l'assistència de 15 representants de 13 entitats.

a) Aspectes infraestructurals

- Les andanes de les estacions de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) així com els vehicles són adaptats. Tot i així, alguns passadissos de les estacions són massa estrets i no deixen passar una cadira de rodes.

-
- Necessitat de tapar els escocells dels arbres a les parades d'autobusos, als passos de vianants, i als carrers més freqüentats.
 - Problema d'accessibilitat als edificis públics, com ara l'edifici de Correus de la Via Massagué.
 - Problema amb les obres, o bé perquè obstrueixen el pas dels vianants, sobretot si són PMRs, o bé perquè les bastides no estan protegides i representen un perill per als vianants.
 - Esment de la col·laboració entre l'Ajuntament i la fundació ONCE per implantar semàfors adaptats a 53 cruïlles del municipi.
 - Problema dels cecs per identificar les línies ni les parades.
 - Necessitat d'aconseguir l'accessibilitat als autobusos interurbans.
 - Tot i els problemes detectats, tots els participants fan una valoració positiva de Sabadell com a ciutat per anar a peu.
- b) Aspectes organitzatius
- Problema amb les terrasses dels bars i dels restaurants que obstrueixen el pas dels vianants.
 - Ocupació de l'espai de vorera per lles terrasses.
 - Ocupació de l'espai de vorera per les pissarres.
 - Ocupació de l'espai de vorera per les cadires emmagatzemades.
- c) Aspectes educatius
- Necessitat de fer campanyes d'educació viària.

FASE 2. OBJECTIUS

1. Presentació dels objectius en sessió plenària

Aquesta fase contempla la presentació tècnica dels objectius establerts pel PMU de Sabadell. La presentació es va realitzar el 20 de novembre de 2008 i va comptar amb l'assistència de 37 persones de diferents entitats, associacions i institucions.

FASE 3. PROPOSTES

1. Propostes plantejades en el procés participatiu dins de les comissions de treball de la Taula de mobilitat

A causa de la diversitat de perfils de persones i institucions que van participar a les diferents sessions es pot donar el cas que propostes plantejades per diferents actors puguin semblar contradictòries o incompatibles. Entenem que és tasca de l'equip redactor del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) destriar i prioritzar aquelles propostes que millor s'ajustin als objectius aprovats anteriorment, així com a les diferents normatives vigents.

Les comissions es van reunir entre els dies 9 i 18 de desembre de 2008, reunint un total de 21 institucions i organitzacions socials, econòmiques i polítiques, amb una participació de 35 persones.

Comissió de treball 1: Transport Col·lectiu

Celebrada el 18 de desembre de 2009, amb l'assistència de 8 persones representants de 5 entitats.

Propostes plantejades

- a. Millora del servei
 1. Possibilitat d'implementar modes de transport col·lectiu de gran capacitat (autobusos articulats, tramvies, etc.) en els grans eixos connectors de la ciutat (Gran Via o carretera de Barcelona, per exemple)
 2. Allargar la línia S55 d'FGC que actualment finalitza el seu recorregut a la UAB fins a l'estació de Sabadell Rambla en la franja horària de 16.43h a 18.43h
 3. Mantenir el servei que informa del temps d'espera dels autobusos a les marquesines per la bona acollida que té entre els usuaris dels autobusos urbans
 4. Coordinar els horaris dels autobusos urbans i interurbans amb els dels trens per facilitar la intermodalitat i la optimització de la xarxa
 5. Optimitzar les línies evitant, en la mesura del possible, duplicitats de línies i de serveis

6. Controlar i vigilar l'intrusisme que pateix el sector del taxi a Sabadell
 7. Facilitar l'accés en transport col·lectiu als estudiants que realitzen pràctiques formatives a les empreses situades als polígons industrials de Sabadell
 8. Mesures de restricció al trànsit privat en aquelles vies on el transport col·lectiu no té una velocitat comercial competitiva. Per exemple, en l'eix cívic nord-sud de la Rambla on només podrien accedir-hi mercaderies, bicicletes i transport col·lectiu. No obstant caldria assegurar una circulació mínima per evitar la percepció que és un carrer tallat i evitar que els vianants acabin envaint la calçada
- b. Infraestructures

Autobús

1. Introduir el filobús (bus elèctric que circula enganxat a una catenària, altrament conegut com a troleibús) pel seu funcionament silencios i per funcionar amb energia elèctrica
2. Ampliació de la xarxa de carrils bus de Sabadell i que aquests estiguin protegits per evitar que els cotxes hi circulin. Es proposa implementar-lo a la Ronda Ponent i Francesc Macià tant de pujada com de baixada, a les vies municipals de més d'un carril i en els accessos a la ciutat
3. Redissenyar l'actual xarxa d'autobusos urbans una vegada entri en servei el nou traçat de FGC per tal de donar una millor resposta a les noves necessitats de mobilitat. Aquests canvis poden suposar modificacions en la ubicació d'algunes parades, canvis de recorreguts i/o utilització d'autobusos més petits

Ferrocarril

1. Construir una línia de tren-tram que connecti Sabadell amb Terrassa, tot seguint l'eix de la N-150, amb parades als centres d'atracció de mobilitat situats al llarg d'aquest eix (Can Llong, Hospital de Terrassa, Mossos d'Esquadra, etc.)
2. Demanar la connexió directa amb FGC entre Sabadell i Rubí i Terrassa sense haver de fer el transbordament a Sant Cugat

3. Connectar l'estació de Sabadell Sud de RENFE amb el polígon industrial del Sud-oest de forma directa, còmode i segura pels vianants ja sigui construint una passarel·la o allargant el fals túnel
4. Adaptar els transports públics col·lectius i les estacions de ferrocarril que encara no ho estan a les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda
5. Implantació del tramvia en aquelles zones on hi hagi demanda de transport i sigui necessària una reordenació urbanística de l'entorn per on passa, per exemple la Gran Via

Taxi

1. Major control policial per evitar l'estacionament de vehicles privats a les parades de taxi
2. Redefinir les parades de taxi actuals tant pel que fa a la situació com pel número de places per veure si s'ajusten a la demanda
3. Estudiar la possibilitat de mancomunat el servei de taxis de Sabadell i dels municipis dels voltants

c. Altres

1. Aplicar els plans de mobilitat als polígons i crear la figura del gestor de mobilitat d'aquests. Establir convenis de col·laboració amb els ajuntaments dels municipis contigus a Sabadell per promocionar aquests plans
2. Promoure des de l'Ajuntament els plans de mobilitat d'empreses, començant pel propi Ajuntament
3. Promoure accions per part dels cossos de seguretat i de les diferents administracions que vetllin i millorin la seguretat dels usuaris del transport públic, tant en les estacions i parades com en els combois.
4. Unificar els sistemes informàtics dels diferents operadors de transport públic de manera que la informació disponible sigui compatible i comprensible. Cal que la informació es pugui oferir de manera centralitzada i sigui intel·ligible pels sistemes dels diferents operadors.

Comissió 2 de treball: Vehicle privat, infraestructures, aparcament i transport de mercaderies

Celebrada l'11 de desembre de 2008, amb la presència de 14 representants d'11 entitats.

Propostes plantejades

a. General

1. Declarar Sabadell *Ciutat 30* on el límit de velocitat de 30km/h sigui normal amb l'excepció d'alguns vials de la xarxa bàsica del trànsit motoritzat on aquesta velocitat pot ser superior

b. Infraestructures

1. Col·locar panells lluminosos i informatius a les entrades de Sabadell (Gran Via i carretera de Barcelona, principalment) per donar a conèixer l'estat del trànsit dins de la ciutat i oferir itineraris alternatius als conductors
2. Col·locar bandes reductores de velocitat en aquells punts on sigui necessari, principalment en aquells carrers llargs i sense obstacles. Aquestes haurien de ser construïdes amb materials sono-reductors per evitar la contaminació acústica
3. Configurar els carrers de manera que la distribució del mobiliari i de la zona d'aparcament faci reduir la velocitat dels vehicles que hi circulen (alternar el costat d'aparcament a cada travessia obligant als vehicles a circular en zig-zag, col·locació de jardineres, ampliació de voreres, etc.)
4. Reduir el nombre de semàfors a la ciutat i implantar els girs sense prioritat que obligui als cotxes a reduir la velocitat
5. Revisar les connexions de les futures infraestructures (rondes i 4t cinturó) amb les vies locals amb què connectaran (carretera de Matadepera, carretera de Castellar, etc.) ja que es considera que les connexions actuals no estan preparades per assumir el volum de trànsit que rebran de vies de gran capacitat

c. Vehicle privat

1. Promoure i incentivar l'ús del vehicle elèctric mitjançant bonificacions fiscals i de promoció d'aquest tipus de vehicles

2. Ampliar la Zona 30 a un major número de carrers i de barris (c/ Rubió i Ors o al barri de Gràcia, per exemple) acompanyat no només de senyalització sinó també d'actuacions urbanístiques: reducció de l'amplada de la calçada, elements físics limitadors de la velocitat, etc.
3. Incentivar la col·locació i l'ús de dispositius electrònics limitadors de velocitat en els vehicles que circulen per la ciutat

d. Aparcament

1. Incrementar les places d'aparcament de zona blava que hi ha al centre de Sabadell (actualment la ciutat disposa de 1300 places de zona blava) i distribuir-les de manera més homogènia pel municipi, per exemple augmentant les places de zona blava a la zona de l'Eix Macià
2. Crear bosses d'aparcament properes a les estacions de ferrocarril, com l'aparcament de l'estació de Sabadell Estació d'FGC, o a les instal·lacions de Sabadell Fira (en construcció) on poder deixar el cotxe durant períodes de temps més llargs que en la zona blava però amb un preu inferior
3. No incrementar les places d'aparcament que no siguin de pagament, evitar la creació de més places d'aparcament lliure de pagament al centre per evitar promoure la cultura del *buscar el forat*
4. No construir cap altre aparcament que no estigui contemplat en el pla municipal d'aparcaments
5. Limitar els aparcaments de rotació al centre per evitar generar mobilitat en vehicle privat i destinar els aparcaments del centre als residents
6. Reinvertir els diners obtinguts de les tarifes dels aparcaments de rotació i de llarga durada en la millora del transport públic de la ciutat
7. Establir una quota de places d'aparcament pels vehicles elèctrics, tant en els aparcaments en superfície com en els soterrats. Aquestes places haurien de disposar de la infraestructura necessària per poder carregar les bateries dels vehicles mentre aquests estan estacionats
8. Agilitzar l'ordenança municipal que regularà l'ús de les places d'aparcament reservades a PMR
9. Reducció del número de motocicletes aparcades sobre les voreres i creació de més places d'aparcament en calçada destinades a aquests vehicles

e. Transport de mercaderies

1. Construcció d'un aparcament per camions a la zona sud de Sabadell, connectat a l'autopista i proper als polígons industrials. Evitaria el pas per la Gran Via de vehicles pesats dels transportistes que viuen a la zona nord. Aquest aparcament hauria de disposar de serveis associats: benzinera, taller mecànic, tren de rentatge, vigilància, etc
2. Major control policial per fer respectar les places reservades per a càrrega i descàrrega (C/D)
3. Es proposa que en els carrers transversals a la Rambla s'augmenti el tram reservat per a C/D i aquesta abracci tot el tram de carrer, de cantonada a cantonada. Aquesta opció permetria un major control per part de la policia per fer respectar la zona de C/D
4. Tenir en compte els nous patrons i hàbits de consum (creixement de la compra per internet i de l'entrega a domicili, per exemple) per reservar places de C/D en horaris de tarda i nocturn en zones residencials on fins ara no hi havia places reservades per C/D

f. Altres

1. Promoció del carsharing, sobretot entre empreses, i del car-pooling, entre particulars que fan recorreguts similars per anar a la feina
2. Ordenança del soroll prevista per 2009, major control del soroll de les motocicletes i ciclomotors
3. Major control policial en el compliment de la normativa: soroll, control de la velocitat, etc
4. Control fotogràfic per aquells que cometen infraccions, bé sigui amb càmeres fixes o amb vehicles equipats amb càmeres i dispositius mòbils
5. Campanyes de sensibilització per vianants, motoristes, conductors i ciclistes que facin referència a la seguretat viària

Comissió de treball 3: Mobilitat i Educació

Sessió celebrada el 17 de desembre de 2008 i on van assistir 7 representants de 5 entitats i institucions.

Propostes realitzades:

1. Realitzar una campanya a nivell local de conscienciació ciutadana i de seguretat viària a través dels Mupis instal·lats a la via pública. Possibles temes de la campanya: ús dels passos de zebra per part dels vianants, respecte de la senyalització per part dels vehicles, campanya informativa sobre la correcta circulació en bicicleta tant per la vorera com per la calçada, campanya adreçada als pares perquè acompanyin als fills a peu o en bicicleta fins a l'escola i no en cotxe com fins ara
2. Millorar la coordinació entre els diferents departaments de l'ajuntament a l'hora de preparar activitats i projectes, tenir una visió més global
3. Donar més protagonisme al *Dia sense cotxes* ja que la seva capacitat reivindicativa s'ha anat diluint amb el pas dels anys. Dotar la campanya de més continguts: només permetre el pas de transport públic i bicicletes per la Rambla, repartir formularis de multes simbòliques entre els vianants, fer una cursa del transport, etc
4. Realitzar un concurs de participació ciutadana per escollir un símbol o element que identifiqui els ciutadans de Sabadell i que sigui el protagonista de les campanyes de l'Ajuntament, ja siguin de seguretat viària com d'altres qüestions municipals. En aquest sentit, es podria aprofitar l'Evi, mascota dels cursos per escolars que organitza l'àrea de seguretat ciutadana, per fer aquest paper
5. Organitzar cursos de conducció eficient pels conductors de TUS, taxistes i altres professionals del volant
6. Instaurar el bus escolar que va recollint els escolars per portar-los fins al centre tot seguint una ruta. Una altra proposta és estudiar fórmules legals que emparin els pares responsables del *bus a peu* i motivar a les escoles perquè treballin en aquesta línia juntament amb les AMPA's
7. Reordenar les direccions dels carrers propers a les escoles fent-los convergents per dificultar l'accés en cotxe fins a aquestes

Comissió de treball 4: Bicicleta

Sessió de treball celebrada el 16 de desembre de 2008, amb la participació de 10 representants de 9 entitats.

Abans de començar la sessió, Carles Bericat va presentar la proposta de projecte de la Diputació de Barcelona sobre la prolongació del carril bici entre Sabadell i

Matadepera en el tram que encara no està construït. Es va proposar que aquest projecte es pengés a la web de la Taula de Mobilitat per donar-ne coneixement a la resta de la ciutadania.

Es va celebrar una segona sessió el 7 de juliol amb la comissió de la bicicleta i la comissió de vianants, barreres i accessibilitat amb la participació de 10 entitats. S'explica els criteris per a la seva definició (l'apartat de la sessió dedicada a la xarxa de vianants es tractarà a dins de la comissió 5 vianants, barreres i accessibilitat).

Es va celebrar una tercera sessió el 9 de setembre amb la comissió de la bicicleta i la comissió de vianants, barreres i accessibilitat amb la participació de 5 entitats. Es presenta una proposta de xarxa de carrils bici segons les consideracions del passat juliol (l'apartat de la sessió dedicada a la xarxa de vianants es tractarà a dins de la comissió 5 vianants, barreres i accessibilitat).

a. Xarxa de carrils bici

1. Redacció d'una guia municipal de disseny dels carrils bici que contempli les característiques dels que es construeixin a Sabadell
2. No s'ha trobat cap tram de carril-bici que es consideri ideal i que no presenti cap deficiència. Tot i així, es considera que el disseny del carril-bici a la Ronda Europa (a la vorera, entre calçada i línia d'arbres) és prou bo
3. Repensar el disseny de la xarxa de carrils bici ja que actualment donen resposta a recorreguts de caràcter lúdic però no s'ajusten a desplaçaments per motius laborals o d'estudi
4. Els nous carrils que es dissenyin cal que evitin, en la mesura del possible, que els ciclistes hagin de compartir espai amb el vianant. És preferible treure espai al cotxe abans que al vianant
5. Millora del manteniment dels carrils bici: pintura, senyalització, ferm, etc
6. Col·locar elements que facilitin la convivència entre bicicleta i vehicle privat (bandes rugoses, lloms d'ase amb un espai suficient que permeti a la bicicleta passar mantenint la velocitat però que el cotxe es vegi obligat a reduir la velocitat)

7. Facilitar als estudiants de secundària l'accés en bicicleta als IES mitjançant itineraris segurs que combinin carrils bicicleta, zones 30 i zones de vianants, aparcaments dins dels propis centres, etc
8. Permetre la lliure circulació de bicicletes en contradirecció en els carrers pacificats a 30km/h o 20 km/h
9. S'ha d'incloure al plànol els pols o centres d'atracció s'arriba a acord.
10. compatibilitzar zones 30 amb pendent i bicicletes. No s'arriba a acord.
11. Jerarquitzar els carrils bici. No s'arriba a acord.
12. Tenir en compte el Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya 2008-2012
13. Modificar el carril bici compartit del c. de Goya per un carril segregat. S'arriba a acord.
14. Incloure l'eix de la N-150 (carretera Barcelona i Terrassa) com a eix. Es planteja el problema de la secció de carrer i l'ús per més funcions.
15. Estudiar la possibilitat d'un carril bici a l'eix Zamenhof-Vilarrubies. Es planteja el problema de la secció de carrer i l'ús per més funcions.
16. No eliminar el carril bici de l'av. Lluís Companys a partir de l'av. d'Andreu Nin en direcció c. de Sant Isidor. I ampliar-ho fins el Centre Cívic. S'arriba a acord.
17. Ampliar les connexions fins al Ripoll. S'arriba a acord.
18. Incloure l'eix de l'av. Matadepera. Es planteja el problema de la secció de carrer i l'ús per més funcions.
19. La xarxa proposada a dins el PMU són el futur de la xarxa deixant la porta oberta a materialitzar el carril en un carrer proper si en el moment de la seva implantació existeixen raons que justifiquin el canvi.
20. Connexió amb Sant Quirze del Vallés des del c. d'Arraona. S'arriba a acord.
21. Connexió amb Castellar del Vallés pel Riu Ripoll habilitant els creuament del riu. S'arriba a acord.
22. Senyalització per identificar el carril bici on no hi ha continuïtat. S'arriba a acord.
23. En el disseny del carril bici es tindrà en compte la seguretat del vianant. S'arriba a acord.

b. Aparcament

1. Percepció que hi ha pocs aparcaments de bicicleta, cal augmentar-ne les places, encara que sigui a costa de penalitzar l'aparcament de vehicles.

- Tenir la seguretat de poder aparcar correctament la bicicleta independentment de la destinació
2. Redacció d'un pla exhaustiu d'aparcaments de bicicleta
 3. Aparcaments per bicicletes protegits dins d'edificis públics, centres de treball, centres comercials, mercats i equipaments diversos com teatres, cinemes, poliesportius, etc.
 4. Aparcaments protegits a la via pública tipus biceberg o bigloo
- c. Promoció de l'ús de la bicicleta
1. Redacció d'una normativa que reguli, entre d'altres l'ús de la bicicleta, l'aparcament d'aquesta i les mesures de protecció del carril bici
 2. Major control i vigilància policial per protegir els desplaçaments dels ciclistes. Això inclouria, entre d'altres accions, evitar l'aparcament il·legal de vehicles en voreres i carril bici
 3. Un major ús dels carrils bicicleta dissuadeix als conductors de vehicles privat d'envair-lo
 4. Possibilitat que la bicicleta comparteixi espai amb els vianants a les zones peatonals, en aquest cas cal que es limiti la velocitat de circulació de les bicicletes
 5. Fer obligatori el registre de bicicletes de manera que es pugui penalitzar a aquelles persones que abandonen les bicicletes a la via pública
 6. Implantació de la bici pública a tots els districtes. Es demana la possibilitat d'implantar a Sabadell un sistema de bicicletes públiques similar al *Bicing*
 7. Crear la marca *Bikes welcomed* o *La bici és ben rebuda* en aquelles botigues, comerços, restaurants, etc. amb àrees interiors segures per aparcar les bicicletes
 8. Simplificar els tràmits per fer el registre de bicicletes
 9. Celebrar la cursa del transport per fer visible la bicicleta com un mode de transport vàlid per desplaçar-se per Sabadell. Un bon moment podria ser durant la setmana de la mobilitat sostenible o durant la festa major
 10. Campanyes de sensibilització orientades a tots els usuaris de l'espai públic: vianants, conductors, ciclistes, etc.
 11. Modificació de l'ordenança d'urbanisme perquè tots els nous edificis d'habitatges incorporin un espai per a l'aparcament de bicicletes. Es

proposa una reserva de 2 places d'aparcament per bicicletes per cada habitatge de nova construcció

12. Impulsar una biciescola on s'aprengui a circular amb seguretat en bicicleta a qualsevol edat
13. Edició d'un plànol amb la xarxa de carrils bici i itineraris per circular en bicicleta a Sabadell

d. Casos concrets

1. Col·locar senyals a la calçada amb el pictograma de la bicicleta a tots els carrers d'un sol carril per recordar que també hi circulen bicicletes
2. Millorar la senyalització del carril bici del c/ Rubió i Ors ja que els conductors dels carrers transversals no són conscients que a l'encreuament hi ha un carril bici
3. El carril bici del Passeig Comerç és considerat molt perillós perquè és necessari creuar el carrer i canviar de vorera, es proposa que es torni a la configuració inicial amb el carril bicicleta que estigui col·locat al mateix costat al llarg de tot el carrer. Protegir-lo dels vehicles mitjançant diversos elements: pivots de plàstic, bandes rugoses, jardineres o altres elements
4. Millorar la senyalització a la zona de la Torre de l'Aigua i fer més visibles els passos de vianants de la rotonda de manera que hi hagi una major seguretat per accedir-hi en bicicleta
5. Es proposa que les bicicletes puguin circular pel carril bus-taxi de la Ronda Zamenhof
6. En alguns casos, no són necessaris carrils-bici sinó que l'aplicació de mesures com les zones 30 pot ser suficient perquè els ciclistes circulin amb seguretat, exemple del c/ Sant Pau o c/ Advocat Cirera
7. Fer un carril bici Nord-Sud ja que l'actual xarxa no està connectada entre totes dues àrees. En aquest sentit es proposa un carril-bici en els carrers paral·lels a l'eix format per l'Avinguda Matadepera - c/ Concòrdia - 11 de setembre – Via Massagué que permeti creuar la ciutat fins a connectar amb el carril bici de Barberà del Vallès
8. Recuperar el projecte de Via Verda que havia de connectar Sabadell, Sant Quirze, Bellaterra, Sant Cugat i Rubí
9. Canviar els embornals de la ciutat perquè l'enreixat estigui perpendicular a la via i evitar que les rodes quedin enganxades en el reixat.

10. Limitar l'accés a la Rambla pel transport públic, per bicicletes, i en algunes franges horàries per la càrrega i descàrrega

e. Altres

1. Introduir en els protocols d'actuació i d'obres a la via pública la necessitat de senyalitzar adequadament l'afectació de les obres en els desplaçaments a peu i amb bicicleta

Comissió 5: Vianants, barreres i accessibilitat

Sessió celebrada el 9 de desembre de 2008, amb la presència d'11 persones representants de 9 organitzacions o institucions.

Es va celebrar una segona sessió el 7 de juliol amb la comissió de la bicicleta i la comissió de vianants, barreres i accessibilitat amb la participació de 10 entitats. S'explica els criteris per a la seva definició (l'apartat de la sessió dedicada a la xarxa de vianants es tractarà a dins de la comissió 5 vianants, barreres i accessibilitat).

Es va celebrar una tercera sessió el 9 de setembre amb la comissió de la bicicleta i la comissió de vianants, barreres i accessibilitat amb la participació de 5 entitats. Es presenta una proposta de xarxa d'itineraris de vianants segons les consideracions del passat juliol (l'apartat de la sessió dedicada a la xarxa de vianants es tractarà a dins de la comissió 5 vianants, barreres i accessibilitat).

a. Xarxa d'itineraris de vianants:

1. Incloure grans pols atracció i delimitar els itineraris a un nombre reduït de grans eixos.
2. Tots els carrers de la ciutat són xarxa de vianants
3. Objectiu crear una xarxa d'itineraris per a vianants que sigui segura, sostenible, amb continuïtat i atractiva. S'arriba a acord.
4. Incloure al plànol els pols o centres d'atracció, incloent les parades dels autobusos. S'arriba a acord.
5. Incloure al punts singulars que ajudin a identificar itineraris, incloent les parades dels autobusos. S'arriba a acord.
6. Senyalització dels itineraris. S'arriba a acord.

b. Qüestions més generals

7. Fer complir la normativa sobre la instal·lació de bastides a la via pública ja que la majoria no incorpora els elements de protecció mínims necessaris que marca l'ordenança. Aquesta demanda és extensiva a la col·locació de pissarres, terrasses i jardineres per part de bars i restaurants que obstaculitzen la vorera
 8. Completar els passos de vianants rebaixats de totes les cruïlles de la ciutat que encara no en tenen. Tanmateix fer que aquests passos disposin d'elements rugosos que permeti a les persones invidents encarar correctament el pas i que no es desviïn
 9. Millorar el manteniment de les voreres (forats, rajoles que ballen)
 10. Cobrir tots els escocells dels arbres per evitar caigudes
 11. Dissenyar camins escolars per cada centre educatiu així com els mecanismes necessaris que permetin als infants accedir-hi amb seguretat: tall de carrers a les hores d'entrada i sortida de les escoles, peatonalització de carrers, zones 30, zones de prioritat invertida.
 12. Definir els carrers propers als centres escolars com a zones 20km/h en els horaris d'entrada i sortida dels infants de les escoles
 13. Crear unes super-illes peatonals formades per un conjunt de carrers on els carrers interns siguin amb prioritat invertida pels vianants i els carrers que envolten les illes tindrien la funció de vials de connexió
 14. Ampliar les voreres a canvi de reduir l'amplada de la calçada en aquells carrers de Gràcia que ho permetin
 15. Evitar que el carril bici ocupi espai de vianants
 16. Millorar la il·luminació d'alguns carrers i zones perquè doni una major sensació de seguretat als vianants
- c. Casos concrets
1. Millorar l'accessibilitat a l'Hospital Parc Taulí i redefinir la rotonda de la Gran Via en aquella zona perquè sigui més segura pels vianants
 2. Millorar l'estat dels passos inferiors de la Gran Via a nivell de neteja, il·luminació i accessibilitat per persones amb mobilitat reduïda
 3. Millorar la permeabilitat de la Gran Via mitjançant la instal·lació de semàfors que regulin el trànsit i facilitin el pas de vianants i de ciclistes d'un costat a un altre
 4. Reduir el trànsit i la velocitat de pas de la carretera de Barcelona per poder creuar-la amb seguretat mitjançant actuacions diverses: ampliació

de voreres, reducció del número de carrils, instal·lació de semàfors, redefinició de l'eix

5. Ampliar el centre de vianants i els carrers amb prioritat invertida als següents carrers: c/Sallarés i Pla, c/ Jardí (entre Rambla i Gran Via), el c/ Fèlix Amat (entre Rambla i Plaça Sant Joan), c/ Jovellanos. Els passos de vianants dels carrers que creuin aquest itineraris hauran de ser sobreelevats
6. Es proposa fer extensius els passos de vianants elevats a d'altres punts de la ciutat, per exemple al carrer de Gràcia cantonada amb el carrer de l'Escola Pia
7. Deixar la Rambla únicament pel pas d'autobusos, ciclistes o vehicles dels veïns
8. Deixar la Rambla com un carril d'una sola direcció reservat a l'autobús, la resta de la calçada pel vianant però molt diferenciada de les voreres per evitar accidents

Altres propostes:

1. Nomenar un únic interlocutor d'infraestructures que controli i coordini tot el que s'està fent a nivell de districte i de ciutat amb criteris comuns
2. Crear un pla de jerarquitzaçió viària on es defineixi la tipologia de carrer així com els usos d'aquest
3. Creació d'una xarxa d'estacions de control de la qualitat de l'aire i instal·lació de pantalles informatives on es comuniqui en temps real els nivells d'aquest

Un aspecte comú a totes les comissions de treball de la fase de generació de propostes va ser la percepció general de què la policia local és excessivament permissiva en moltes qüestions de seguretat viària i d'indisciplina (aparcament sobre voreres o en espais reservats com C/D, taxis o parades de bus, soroll dels tubs d'escapament de motocicletes i ciclomotors, excés de velocitat, etc.)

2. Presentació en sessió plenària del PMU de Sabadell

Sessió realitzada el 16 juny de 2009 amb l'assistència de 42 persones aproximadament. L'acte va servir per fer una presentació de les principals

propostes i actuacions que recollia el PMU dividides en els següents blocs: transport públic, transport privat, educació, bicicleta, vianants i normativa.

Constitució de l'òrgan de participació en Consell Territorial de Mobilitat.

Sessió realitzada el 16 de setembre amb l'assistència de 22 persones aproximadament. Es van presentar les modificacions respecte a la presentació del 16 de juny passat segons les comissions de treball del 7 de juliol i 9 de setembre de les comissions de la bicicleta i la de vianants, barreres i accessibilitat.

**FASE 4: FASE POSTERIOR A L'APROVACIÓ INICIAL
PEL PLE MUNICIPAL EL 3 DE NOVEMBRE**

L'aspecte comú a totes les sessions és la revisió de les al·legacions presentades per cadascuna de les entitats i grups municipals.

En aquest sentit, el Grup Municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya va presentar al·legacions fora de termini, però s'han analitzat, valorat i revisats amb ells.

I en cas del Grup Municipal del Partit Popular, no en va presentar al·legacions, però sí que es van revisar les modificacions a la versió aprovada pel Ple municipal el 3 de novembre.

**ORGANISMES, ENTITATS I ASSOCIACIONS QUE
FORMEN PART DE LA TAULA DE MOBILITAT DE
SABADELL**

Entitats, associacions, organismes i institucions que han participat en alguna/es de les sessions de treball:

ADENC Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura
Ajuntament de Sabadell. l'Àrea d'Urbanisme
Ajuntament de Sabadell. Àrea de Serveis a les Persones i Convivència
Ajuntament de Sabadell. Educació
Ajuntament de Sabadell. Esports
Ajuntament de Sabadell. Joventut
Ajuntament de Sabadell. Mobilitat Trànsit i Transport
Ajuntament de Sabadell. Regidor d'Espai Públic i president de la Taula de la Mobilitat.
Ajuntament de Sabadell. Seguretat Ciutadana
Ajuntament de Sabadell. Serveis Socials (Pla d'Inclusió de Sabadell)
Ajuntament de Sabadell. Serveis Socials. Atenció a Persones Disminuïdes.
Ajuntament de Sabadell. Sostenibilitat i Gestió d'Ecosistemes
APDP (Associació Pro-disminuït Psíquic)
Associació Catalana Els Xiprers
Associació d'Atenció a Infants i Joves amb necessitats especials. AndiSabadell
Associació de Diabètics de Catalunya
Associació de disminuïts d'esport i lleure de Sabadell (Adells)
Associació de Minusvàlids de Barcelona. AMIBA
Associació de Radio Taxi Sabadell
Associació de Sords de Sabadell
Asociación de Transportistas Ocupados Condal
Associació de Veïns de Covadonga
Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP).
Associació Vallès Amics de la Neurologia AVAN
Asociación para la Mejora de la Integración y Cooperación Social - AMICS
ATM Autoritat del Transport Metropolità
Avancar / Catalunya Carsharing
Bardet (Autobusos Serveis Integrals de Transport de Viatgers)
Bicicleta Club de Catalunya (BACC)
Bicicleta Club de Catalunya (BACC) i ADENC i Sabadell Ciclista/Vianants ADENC
Bicicletes Escapa
Cambra del Comerç de Sabadell
Catalunya Camina
Catalunya Carsharing SA (Lloguer de cotxe a curt termini)
Cintra (aparcament passeig espronceda)
CIPO SCCL
Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Barcelona
Col·legi d'Arquitectes
Col·legi de geògrafs
Comissió Ciutadana per l'Agenda 21 Local
Comissions Obreres (Sindicat)
Consell de Joves de Sabadell
Difisa (aparcament)
Diputació de Barcelona. Servei Medi Ambient
Entitat Federació ECOM
Federació d'Associacions de Veïns de Sabadell (FAV)
FGC Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
FRATER
Gremi Tallers Repar. i Venda Automòbils i Recanvis SBD i comarca

Grup d'Esplai Xivarri
Grup Municipal de Convergència i Unió
Grup Municipal d'Entesa per Sabadell
Grup Municipal d'Esquerra Republicana
Grup Municipal Socialista PSC
Grups Municipals d'Iniciativa Verds - EUIA - EPM
Grup Municipal Popular
Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB)
Mutual de Conductors
ONCE Sabadell
Penya Ciclista Palomillas
Prevención de Accidentes de Tráfico
RACC (Automòbil club)
RENFE
SABA (aparcaments)
Sabadell Comerç Centre
Sabadell ciclista
Sagales (Autobusos)
SARBUS
Serveis del Medi Ambient S.A SMATSA
Serveis Generals per Municipis, SA (Zona Blava)
Transports Urbans de Sabadell (T.U.S.)
UGT (sindicat) Unió Comarcal del Vallès Occidental
Unió Excursionista de Sabadell (UES)
Unió Sindical Obrera de Catalunya
Universitat Autònoma de Barcelona