

**EL PACTE PER LA MOBILITAT
DE LA CIUTAT DE SABADELL**

Sabadell, octubre de 2003

INTRODUCCIÓ

En els darrers anys, la mobilitat de persones i mercaderies s'ha convertit en un nou element urbà, objecte d'un intens i polèmic debat a les nostres ciutats. La creixent demanda d'una cada cop més intensa mobilitat com a element imprescindible per al desenvolupament econòmic i social, tal com es planteja actualment, sembla, en molts aspectes, incompatible amb uns estàndards de qualitat de vida urbana que, cada cop més, tenen les persones com a actors principals.

Les dinàmiques de desconcentració de la població cap a zones residencials i de l'activitat cap a polígons industrials o àrees comercials, junt amb l'increment dels índex de motorització i el desenvolupament de la cultura del lleure i el consum, han originat un model de mobilitat caracteritzat per l'increment dels desplaçaments, en termes quantitius, i per l'increment de les distàncies i per la multiplicitat dels orígens i les destinacions, en termes qualitius; un model fortament basat en el transport motoritzat que està trobant serioses limitacions tant al nucli urbà de la ciutat de Sabadell com al seu rodal.

Així, l'elevada accidentalitat, l'excés de soroll i d'emissió de contaminants a l'atmosfera, la difícil coexistència dels diferents usos que tenen lloc a l'espai urbà (vianants, bicicletes, transport col·lectiu, cotxes, aparcament, distribució de mercaderies, etc.), la congestió crònica d'alguns espais de la ciutat, la manca de competitivitat del transport col·lectiu, etc. són algunes de les problemàtiques d'un model de mobilitat que potencia el creixement (més desplaçaments, més ràpid i a més llocs) i que no garanteix l'accessibilitat universal a les oportunitats que ens ofereix el medi urbà.

És per tot això que l'Ajuntament de Sabadell, que comparteix el neguit dels ciutadans i les ciutadanes per aspectes tan importants a la vida quotidiana de la nostra ciutat, seguint les recomanacions de la Carta d'Aalborg de fomentar la participació ciutadana en temes de sostenibilitat, i davant l'interès de moltes entitats cíviques, va decidir posar en marxa **la Taula de la Mobilitat** com a òrgan de participació i debat ciutadà entorn de la problemàtica que el model de mobilitat genera al nostre entorn.

Els objectius de la Taula de la Mobilitat, la funció principal de la qual és la d'assessorar l'Ajuntament en el disseny de les seves polítiques de mobilitat, són, doncs, fomentar el debat i la participació ciutadana per reflexionar sobre la mobilitat des d'una perspectiva integral i per treballar per un **model de mobilitat més sostenible, més integrador i més segur**, a més de constituir-se com a òrgan de participació de referència per a l'Ajuntament i per al conjunt de la ciutat en temes de mobilitat i accessibilitat.

La participació ciutadana s'ha valorat com un element molt important per arribar a una millor comprensió de la problemàtica i a trobar solucions que satisfacin l'interès col·lectiu de ciutat. La intervenció dels diferents agents que integren la Taula de la Mobilitat ha d'aportar una multiplicitat de punts de vista molt profitosa en aquest sentit.

El **Pacte per la Mobilitat** que teniu a les vostres mans és el document on la ciutat de Sabadell en el seu conjunt (administració, grups municipals, associacions i entitats cíviques i empreses interessades) ha concertat el model de mobilitat que vol per al Sabadell del futur, un model que permeti construir una ciutat de qualitat, habitable i integradora sense comprometre el desenvolupament econòmic i social de la ciutat i els seus ciutadans i ciutadanes.

Aquest Pacte, on es recullen els principals objectius i línies estratègiques a seguir per la ciutat per arribar a un model de mobilitat més sostenible, més integrador i més segur, ha de ser el marc de referència del debat que es desenvolupi en el si de la Taula de la Mobilitat. És a dir, el debat ciutadà i les possibles propostes que se'n derivin hauran de tenir com a finalitat caminar cap als principis estratègics establerts pel Pacte per la Mobilitat.

Precisament per aquest motiu, aquestes línies estratègiques tenen un caràcter intencionadament genèric, que marca la línia a seguir però que no desenvolupa els objectius i les actuacions a curt i mitjà termini, tasca aquesta que es reserva al debat que tindrà lloc al si de les diferents comissions de treball que integren la Taula de la Mobilitat.

Per una altra banda, cal dir que el caràcter dinàmic del territori i, per tant, de les necessitats de mobilitat atorguen un caràcter igualment dinàmic al present Pacte per la Mobilitat com a recull de les directrius bàsiques del model de mobilitat que volem per la ciutat de Sabadell, i que, en conseqüència, el Pacte pot ser sotmès a revisions puntuals sempre que les circumstàncies ho requereixen i amb la conformitat dels seus signants.

El Pacte per la Mobilitat de la ciutat de Sabadell es presenta amb una diagnosi de la situació de la mobilitat a la nostra ciutat, com a pas previ necessari a l'establiment del model de mobilitat que volem per Sabadell i les línies estratègiques a seguir per tal d'aconseguir-lo. Aquesta diagnosi, que es limita a descriure superficialment els problemes més importants relacionats amb la mobilitat de persones i mercaderies, reservant la diagnosi més detallada per al treball de les comissions, ha tingut com a referència, entre altres, els següents documents previs:

Pla General Municipal d'Ordenació de Sabadell de 1993, Pla Integral del Centre, Agenda 21 i Pla Estratègic Sabadell 2010.

ANTECEDENTS DE PLANEJAMENT

Pla de Vies (1990)

De forma prèvia a la revisió del Pla General Municipal d'Ordenació de Sabadell l'any 1993, l'Ajuntament de Sabadell, concretament l'oficina creada per aquesta tasca, Oficina del Pla, va elaborar un document de diagnosi i proposta sobre la xarxa viària i la mobilitat a Sabadell i el seu entorn que havia de servir de referent a la revisió del Pla General. Aquest document era el Pla de Vies, Xarxa Viària Bàsica de Sabadell, i tenia com a objectiu jerarquitzar la xarxa viària de manera que cada carrer tingués les característiques pròpies de l'ús que se li havia designat per tal de potenciar el caràcter del carrer com a eix de comunicació i de relació i garantir les condicions òptimes per als vianants, el transport col·lectiu i la bicicleta.

En la seva diagnosi (basada en un estudi de l'any 81) aquest document estableix uns 225.000 viatges diaris interns. D'aquests, el 58% es feia a peu, el 22% en autobús i el 19% en cotxe. Com a principals línies de mobilitat interna hi havia les relacions nord-sud, sud-centre i nord-centre, sent les relacions amb Barcelona, Sant Quirze, Terrassa, Barberà i Castellar les més destacades a nivell extern. D'aquesta mobilitat amb l'exterior, prop del 74% dels desplaçaments per motiu treball es feien en transport privat. Pel que fa a l'índex de motorització, l'any 1988 hi havia uns 350 cotxes/1000 hab. amb un 15,32% d'increment respecte de l'any anterior.

Segons aquest document, la relocalització dels pols generadors i atractors de viatges junt amb l'increment de la motorització va generar la saturació de moltes seccions del viari local i va fer aparèixer importants problemes d'aparcament de residents, sobretot a les zones més denses. Una dada important és el nivell d'ocupació dels vehicles, que estava en 1,5 persones per vehicle.

La manca de jerarquització dels carrers feia aparèixer el conflicte entre diferents usos de la via pública. El límit de capacitat s'assolia en punts determinats, donat la manca d'homogeneïtat de la xarxa, i sobretot en les hores punta. D'aquesta manera, el baix nivell de servei de la xarxa viària reduïa considerablement l'accessibilitat d'algunes zones, sobretot la part oest de la ciutat tant en vehicle privat com en transport col·lectiu. A banda d'aquestes, com a principals disfuncionalitats d'aquest model de mobilitat es destacava la contaminació atmosfèrica, la intrusió visual, el soroll i l'accidentalitat.

Davant d'aquesta situació el Pla establí la necessitat de completar la xarxa existent i jerarquitzar-la de manera que es pogués donar cabuda als diferents usos de la via pública. Amb aquest objectiu es defineix una xarxa amb dos tipus de vies:

- Xarxa bàsica territorial: amb 3 nivells

- xarxa metropolitana de comunicacions: autovies i autopistes (A-18, Ronda Oest, Quart Cinturó, Ronda Est, Interpolar Sud.
- Xarxa interlocal
- Camins rurals
- Xarxa viària bàsica urbana, establint les seccions dels diferents carrers segons la funció que havien d'adquirir.

Ple que fa a la bicicleta el Pla estableix els criteris per a potenciar-ne l'ús: continuïtat, comoditat, funcionalitat i seguretat.

Quant a l'aparcament en aquest document només s'estableix la necessitat d'una política d'aparcament coherent per tal de controlar la mobilitat.

Segons aquests criteris, la revisió del PGMOU de 1993 contemplava la definició de la xarxa bàsica existent i planejada segons com la coneixem actualment i definia l'àrea central de la ciutat que s'havia de desenvolupar sota el criteri de peatonalització (actual àrea de vianants). A més establia els aparcaments subterranis a construir.

Pla del Centre

El PGMOU preveia la creació del Pla Integral del Centre com a eina per reinvertir la tendència de degradació del centre de la ciutat. Entre altres documents, aquest Pla es plantejava com a necessari elaborar un Pla de Mobilitat per reordenar els fluxos i millorar la mobilitat i l'accessibilitat de la zona. Per fer-ho, els objectius que es marcava eren els següents:

- Mobilitat motoritzada: definir una via de circumval.lació que delimita l'àrea de prioritat per a vianants (actual ronda interior del centre) i una via de circumval.lació externa (Gran Via, Vilarrúbies, Zamenhof, Ponent, Ctra. Barcelona-Terrassa). També estableix els carrers de connexió entre aquestes dues rondes i la necessitat d'establir un carril bus a Plaça Sant Jaume, Les Valls i Alfons XIII.

Pel que fa als aparcaments, defineix els aparcaments de rotació a construir: Plaça del Mercat i Illa Cinema Imperial (del Pla General) i Vapor Turull i Sant Pau-Àngel Guimerà (sorgits del Pla del Centre)

- Mobilitat no motoritzada: optimitzar l'espai dedicat als vianants, establint una àrea de prioritat en el nucli central del primer recinte murallat estès cap al Mercat Central i cap a Sant Pere i pacificar el trànsit.

DIAGNOSI

Com ja s'ha comentat anteriorment, la mobilitat de persones i mercaderies a l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona està experimentant, en els darrers anys, un creixement exponencial, sobretot, pel que fa a les distàncies recorregudes i una diversificació dels orígens i les destinacions dels fluxos.

La causa de tot plegat són les dinàmiques de dispersió de la residència i l'activitat pel territori metropolità que han donat lloc a un model extensiu d'ocupació del territori que ha intensificat les relacions funcionals a l'àmbit metropolità.

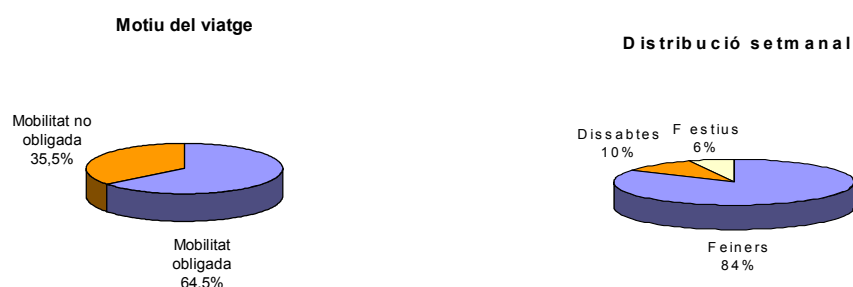
En aquest àmbit, la ciutat de Sabadell és un punt de referència com a centre de producció i de consum amb un important àmbit d'influència a la comarca del Vallès Occidental i amb fortes relacions també amb altres ciutats, especialment Barcelona.

La Mobilitat a Sabadell

Segons les darreres dades disponibles, Enquesta de Mobilitat Quotidiana a la Regió Metropolitana de Barcelona¹, el nombre total de desplaçaments que tenen la ciutat de Sabadell com a origen i/o destinació (desplaçaments que afecten la nostra ciutat) al llarg d'una setmana és de 1.930.000.

Les principals relacions de la ciutat de Sabadell són amb la resta del Vallès Occidental (26,5% dels desplaçaments), concretament amb Barberà del Vallès, Terrassa, Sant Quirze del Vallès o Cerdanyola entre altres i amb el Barcelonès (11,4% dels desplaçaments), més concretament amb la ciutat de Barcelona.

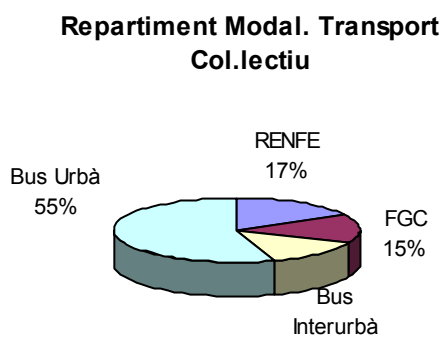
Pel que fa a la motivació d'aquests desplaçaments, el 64,5% corresponen a mobilitat obligada (treball o estudis) i el 35,5% a mobilitat no obligada (gestions, lleure, compres, etc.) En relació amb això, la majoria dels viatges (83,8%) es realitzen en dia feiner mentre que el 10,1% es fa en dissabte i el 6,1% en festiu.



¹ Publicada per l'Autoritat del Transport Metropolità l'any 1996. Els resultats de l'enquesta han de ser considerats amb precaució ja que no es van considerar un nombre important dels desplaçaments realitzats. A més, des del '96 la mobilitat ha pogut canviar força.

Pel que fa a la relació entre el tipus de dia i la motivació del viatge en dia feiner el 71,5% dels viatges realitzats són per treball o estudi mentre que en dissabte o en festiu, com és lògic, la majoria de viatges són per compres o per oci, tot i que cal tenir en compte el 20% de viatges que es fan per treball en dissabte.

El repartiment modal d'aquests desplaçaments és clarament favorable al transport privat amb una quota del 58%, mentre que el transport públic aplega un 22% dels desplaçaments. Un 20% dels viatges es fan a peu. Aquestes proporcions són "normals" en el marc dels municipis de la segona corona metropolitana tot i que destaca el percentatge elevat de trajectes en vehicle privat i més aviat reduït dels trajectes a peu. El transport col·lectiu presenta quotes elevades però millorables. La quota dels diferents mitjans col·lectius és la següent:



Cal destacar que les relacions més fortes de Sabadell en transport col·lectiu es donen cap a ciutats com Barcelona, Barberà, Cerdanyola, Terrassa o Sant Cugat, degut, principalment, a l'oferta de transport ferroviari existent.

Quant al mode de transport utilitzat en funció de la motivació del viatge tenim que quan els sabadellencs o sabadellenques es desplacen per motius de treball ho fan en un 64% en vehicle privat, mentre que un 12,2% ho fa a peu i un 6% en transport urbà.

FGC i RENFE presenten quotes molt discretes, 0,53% i 2,28% respectivament.

Quan es desplacen per anar a estudiar, en canvi, el 44% dels viatges es fan a peu, el 21,1% en autobús urbà, el 18% en cotxe, el 7,6% en FGC i el 3% en bus escolar.

Finalment, quan es tracta de mobilitat no obligada, el 38% dels viatges es realitzen en cotxe, el 33% caminant i prop del 25% en transport col·lectiu, majoritàriament en transport urbà.

Segons una classificació per sexes, els homes es desplacen una mica més que les dones (54,8% dels desplaçaments són fets per homes). Pel que fa al mode utilitzat, les dones són les que fan servir més el transport públic (61% dels desplaçaments en transport públic) i les que caminen més per fer els seus desplaçaments (55% dels viatges a peu fets per dones) mentre que els homes són els que fan servir més el transport privat (64% dels viatges en cotxe).

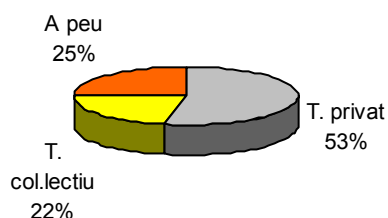
Els viatges dels residents a Sabadell

Pel que fa als desplaçaments que realitzen els residents a Sabadell durant una setmana el número total és de 1.544.000. D'aquests, un total de 1.126.000 es queden dins dels límits de la ciutat, és a dir, Sabadell té un nivell d'autocontenció (capacitat de satisfer les necessitats que generen els desplaçaments dels sabadellencs) del 73%. Només un 27% dels viatges generats es veuen obligats a sortir fora de la ciutat. Les principals destinacions d'aquests desplaçaments són Barcelona, Barberà, Terrassa, Sant Quirze, Cerdanyola i Castellar. Aquestes xifres donen un patró de comportament pel que fa a la mobilitat d'un total de 9,6 desplaçaments a la setmana per als residents a Sabadell.

La distribució dels viatges dels residents a Sabadell per motius és similar a la dels viatges amb Sabadell com a origen i/o destinació; 64,4% per mobilitat obligada i 35,6% per mobilitat no obligada.

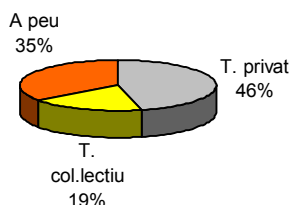
El repartiment modal dels viatges fets pels sabadellencs i sabadellenques és com segueix: 53% dels viatges fets en transport privat, 22% en transport col·lectiu i 25% a peu. De la mateixa manera que en el total de viatges que afecten a Sabadell, les dones fan servir més el transport col·lectiu (63% dels viatges en aquest mode) i caminen més (55% dels viatges a peu) mentre que els homes fan servir més el cotxe (65%)

Modes utilitzats pels residents a Sabadell

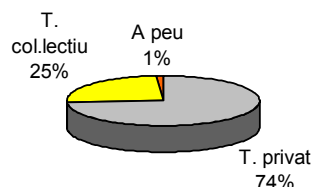


Això no obstant, aquestes proporcions varien sensiblement segons l'origen i destinació dels desplaçaments:

Viatges interns Sabadell-Sabadell



Sabadell-resta RMB



Com es pot veure, en els desplaçaments interiors a Sabadell, òbviament, són més importants els viatges a peu, donat que les distàncies a recórrer són inferiors, tot i que en comparació amb altres municipis de la segona corona aquest percentatge és força reduït, mentre que en els desplaçaments que surten fora de Sabadell el mode predominant és el transport privat, deixant una quota molt discreta al transport col·lectiu que té una cobertura territorial força limitada.

A la matriu següent es poden veure les línies de desig de mobilitat interna segons l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de l'ATM de 1996.

ORIGEN/DESTINACIÓ	Centre	Creu Alta-Concòrdia-Can Piugener	Ca n'Oriach	Can Rull-Cifuentes-Hostafranchs	Gràcia-Can Feu-Merinals	Creu de Barberà	La Cobertera-Torre Romeu-Poblenou	Avda. Eixample-Sant Oleguer	Total
Centre	14.524	8.745	4.565	4.008	4.945	7.120	2.280	2.462	48.649
Creu Alta-Concòrdia-Can Piugener	8.724	11.088	5.362	3.269	2.880	4.422	3.346	2.242	41.333
Ca n'Oriach	4.380	5.155	13.634	3.772	3.964	1.356	1.735	1.334	35.330
Can Rull-Cifuentes-Hostafranchs	4.108	3.278	3.717	7.655	4.558	582	648	847	25.393
Gràcia-Can Feu-Merinals	4.944	3.025	3.958	4.542	5.464	2.370	1.362	2.218	27.883
Creu de Barberà	7.377	4.461	1.203	602	2.370	13.145	899	5.010	35.067
La Cobertera-Torre Romeu-Poblenou	2.171	3.351	1.735	729	1.445	850	3.279	2.594	16.154
Avda. Eixample-Sant Oleguer	2.359	2.371	1.294	746	2.206	4.843	2.686	5.829	22.334
Total	48.587	41.474	35.468	25.323	27.832	34.688	16.235	22.536	252.173

Com es pot veure les relacions més importants són les que es donen a l'interior de les diferents zones, seguides de les que tenen el centre com a destinació, sobretot les que provenen de la Creu Alta i de la Creu de Barberà.

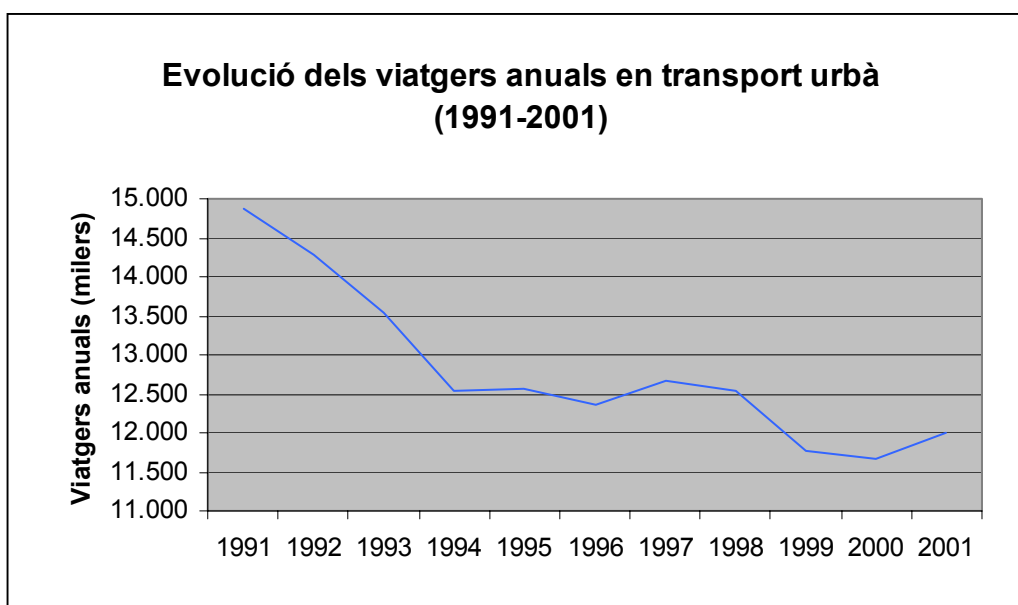
També existeixen dades sobre l'ús de la bicicleta. Segons la mateixa enquesta:

Viatges diaris en bici. Feiner	1.500
Viatges diaris en bici. Dissabte	2.100
Viatges diaris en bici. Diumenge	700

Aquestes dades representen el 0,25% del total de viatges generats en un dia.

Pel que fa a les dades de demanda facilitades per les diferents empreses operadores de servei de transport col·lectiu a l'àmbit de Sabadell cal destacar, no tant el número total d'usuaris que han fet servir el transport col·lectiu en un moment determinat, sinó l'evolució que en els darrers anys han experimentat els diferents modes pel que fa a la seva utilització.

En aquest sentit, cal destacar l'evolució dels usuaris del transport urbà de Sabadell en els darrers anys. Entre els anys 1991 i 2001 el volum de viatgers ha experimentat un descens significatiu (-20%), amb un període de decreixement més acusat, 1991-1994, i una època de descens més suau, amb una lleugera recuperació de l'any 2000 al 2001, amb una pujada del 3%, superant de nou la xifra dels 12 milions (12.007.899 viatges).



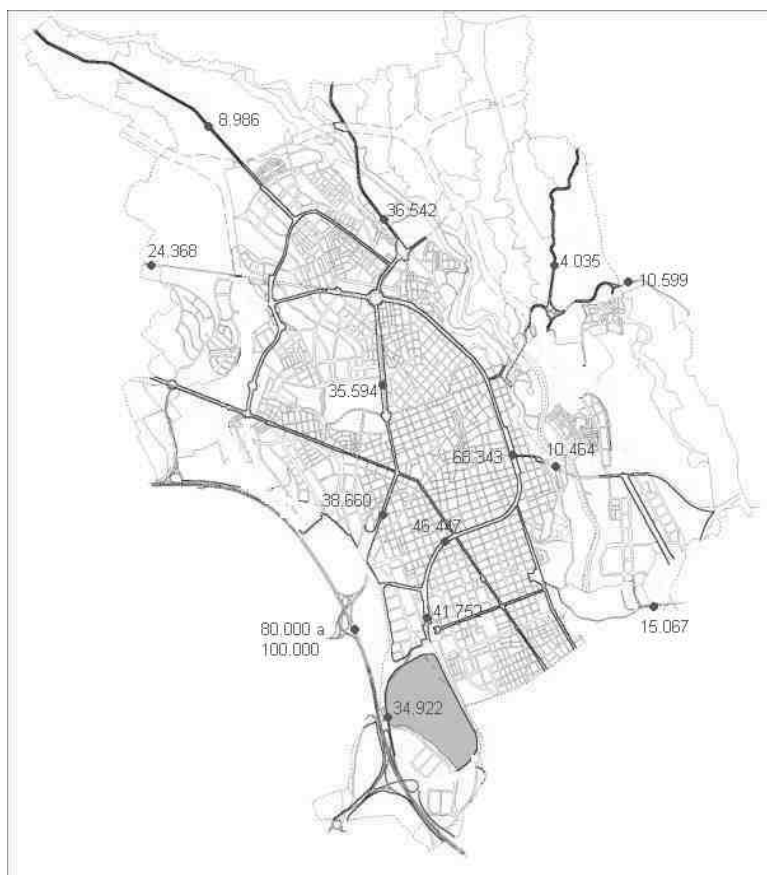
Entre altres coses, es pot atribuir aquest descens dels usuaris a l'empitjorament del servei en termes de velocitat comercial i nombre total de quilòmetres recorreguts, sobretot durant el període 91-94. En el període 91-96, l'Enquesta de Mobilitat Obligada

ens diu que els desplaçaments per mobilitat obligada en autobús disminueixen un 4% mentre els fets en cotxe augmenten un 3,5% i els fets caminant un 2,5%.

Pel que fa al transport ferroviari l'evolució del nombre total de viatges realitzats pels sabadellencs i sabadellenques ha experimentat una evolució força positiva en els darrers anys com a resultat de les millores introduïdes en el servei pels dos operadors, RENFE i FGC. Així, entre els anys 1996 i 2000 el conjunt d'estacions de RENFE de la ciutat de Sabadell ha vist incrementar el nombre de viatges en un 15%. Cal destacar que les destinacions principals serien les estacions de Barcelona, la UAB, Terrassa i Barberà. Per la seva banda, la línia del *Metro del Vallès* de FGC ha experimentat un increment del total de viatges realitzats des de les estacions de Sabadell del 20,3% en el mateix període, tenint com a principals punts de destinació les estacions de la UAB i Barcelona.

Segons dades de l'agrupació de taxistes de Sabadell un dia feiner els taxis de la ciutat transporten una mitjana de 2.800 persones.

Finalment, pel que fa a dades sobre ús de transport privat a la ciutat disposem dels aforaments de vehicles als principals eixos tal i com es pot veure al mapa següent.



Font: elaboració pròpia a partir de dades de la Generalitat de Catalunya, La Diputació de Barcelona i l'Ajuntament de Sabadell.

Els mitjans de transport

L'oferta de transport col·lectiu a disposició dels sabadellencs es pot classificar en transport urbà i en transport interurbà. El transport urbà es refereix principalment als autobusos urbans de Sabadell i el transport interurbà als autobusos interurbans de la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya i al transport ferroviari. L'oferta de transport urbà en autobús a Sabadell es concreta a continuació.

Línia	Denominació	Llargada (a)	Expedicions	Horari	Nombre de vehicles	
					Hora punta	Hora vall
1	Can Deu - Estació Sud	17,79	135	4:12-23:25	6	6
2	La Plana del Pintor - La Creu de Barberà	16,83	137	4:25-23:42	8	6
3	Can Deu - La Romànica	16,08	126	6:09-22:40	8	6
4	Castellarnau - Poblenou	24,25	112	4:50-23:11	8	5
5	Can Rull - Les Termes	14,42	150	5:05-23:14	7	6
7	La Roureda - La Bonaigua	24,64	95	4:50-22:55	5	5
8	La Roureda - Zona Industrial	16,15	62	5:24-22:48	3	2
10	La Roureda - Espronceda	20,86	71	5:00-22:50	6(b)	6(b)
23	Can Roqueta - Sant Bernat	17,31	28	7:41-21:04	2	1
45	Can Llong - Can Roqueta	18,10	74	6:23-22:38	5	3
80	Sant Julià - Espronceda	17,09	68	5:35-22:39	(c)	(c)
Total		217,80	1.058	4:12-23:42	51(d)	46

Font: TUS

(a)Llargada de la volta sencera, (b)Conjunt de les línies 10 i 80, (c)Els vehicles inclòs en la línia 80, (d)El nombre de vehicles màxim circulant simultàniament no coincideix amb la suma dels de cada línia en haver-hi hores punta diferents.

A aquest esquema, no obstant, s'han d'afegir les darreres modificacions del servei. Està previst inaugurar dues línies noves, la 23, de Can Roqueta al Parc Taulí, i la 45 de Can Llong a Can Roqueta, amb l'objectiu de reforçar el servei dels barris més perifèrics de la ciutat. D'altra banda, cal destacar la regularització de la freqüència de la línia 4, de Castellarnau a Poblenou, i l'allargament de la línia 7 de La Roureda a la Plana del Pintor fins al CAP de Can Deu. El número total de línies disponibles, doncs, és de 12 amb una longitud total d'uns 250 quilòmetres i 323 parades. La cobertura territorial del servei es pot veure al mapa adjunt.

De tots aquests quilòmetres de xarxa només existeixen 1.800 metres de carril bus i/o espais destinats a ús exclusiu de l'autobús dividits entre diferents trams (Zamenhoff-Vilarrubies, Mercat Central i Eix Macià), la qual cosa vol dir que el transport urbà ha de conviure amb la resta del trànsit motoritzat en la majoria de la seva xarxa i, per tant, depèn de les condicions del trànsit per al compliment del nivell de servei preestablert. En aquest sentit, cal dir que la velocitat comercial dels autobusos de Sabadell va arribar l'any 2001 a 13,135 km/h de mitjana. En alguns punts, però, i a determinades

hores, com a la Rambla, l'Avda. Matadepera, la Via Massagué, entre altres, durant les hores punta, la velocitat comercial no passa de 4 o 5 km/h

Pel que fa a aspectes més qualitius del servei cal destacar la incorporació de nous vehicles a la flota. Actualment, la flota d'autobusos de TUS és de 56 vehicles, després de la recent incorporació de 7 nous vehicles amb plataforma baixa que ja estan en funcionament.

D'altra banda, cal fer referència a la substitució de les 250 marquesines de les parades del transport urbà de Sabadell, procés que està proper a la seva finalització. Les noves instal·lacions són cobertes, tenen lloc per seure, il·luminació i espai per col·locar la informació sobre el servei d'autobús.

Una de les partides més importants del Pla d'Inversions de l'Ajuntament en el transport públic de la ciutat, no obstant, és la destinada a les noves cotxeres de TUS recentment inaugurades.

Finalment, s'ha de destacar la integració de les línies de transport urbà de Sabadell al sistema tarifari integrat de l'Autoritat del Transport Metropolità, fet que possibilita fer viatges multimodals sense haver de comprar diversos bitllets i amb preus més competitius, segons les relacions.

El transport interurbà per carretera, que cobreix la demanda de transport entre Sabadell i altres municipis, és explotat per un total de 6 operadors privats que han obtingut la concessió del servei del titular de les línies, la Generalitat de Catalunya. A la Taula es detalla la configuració d'aquests serveis.

Cal dir que aquests serveis també es troben integrats dins el sistema tarifari únic de la Regió Metropolitana de Barcelona (excepte el de l'empresa Alsina Graells) i que, atesa l'exclusivitat que l'empresa TUS té sobre el servei de transport a la ciutat, aquests serveis no cobreixen desplaçaments interiors a Sabadell.

Companyia	Línia
Alsina Graells	Barcelona-Manresa-Solsona-Andorra
Ferrocarriles y Transportes, SA	Palau-Polinyà-Sabadell Caldes-Sentmenat-Sabadell
La Vallesana	B6: UAB-Badia-Sabadell C1: Terrassa-Sabadell C2: Sabadell-Terrassa-Martorell C3: Sabadell-Castellar-Sant Llorenç N65: Sabadell-Castellar

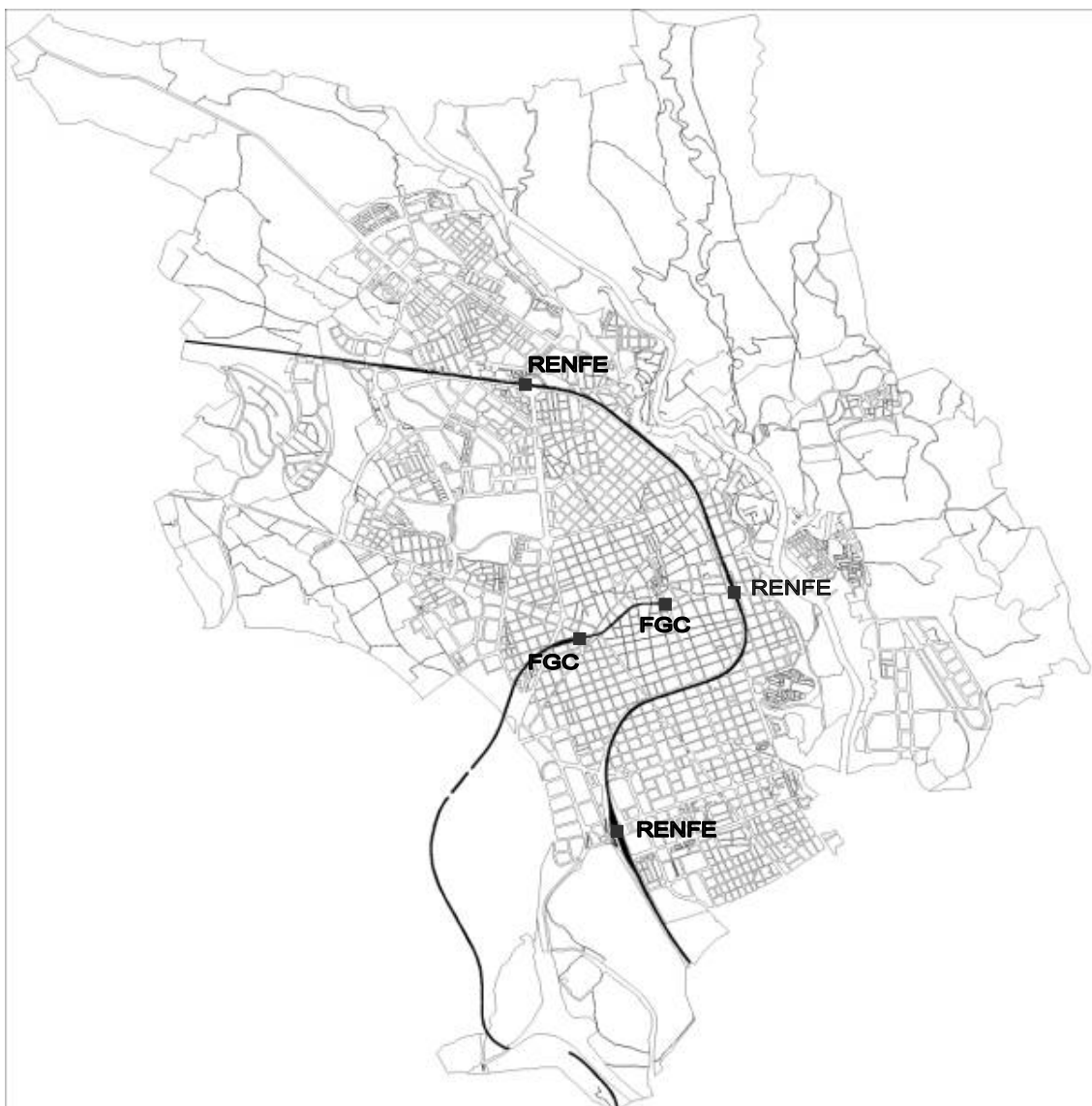
Sarbus	A1: Sabadell-Barcelona B1: Sabadell-Barberà-Badia B2: Sabadell-Cerdanyola-Ripollet B3: Sabadell-Matadepera N63: BCN-Sabadell-Terrassa-Matadepera N64: Barcelona-Sabadell
Transports Públics, S.A.	Sabadell-Sant Quirze
Plana	Sabadell-Badalona

El punt de parada principal és l'estació d'autobusos, ubicada al costat de l'estació de RENFE Centre tot i que hi ha altres punts de parada en els eixos més importants, com es pot veure al plànol adjunt de les línies de transport urbà de Sabadell.

Pel que fa al transport ferroviari la ciutat de Sabadell és servida per dues infraestructures ferroviàries. La primera, la de RENFE, en la que es recolzen el servei de la línia C4 de Rodalies que va des de Sant Vicenç de Calders fins a Manresa i la línia del servei Regional que va fins a Lleida. El servei de rodalies ofereix un total de 78 trens diaris, amb una freqüència d'entre 5 i 30 minuts, tot i que la majoria de trens passen amb freqüències d'entre 8 i 17 minuts, i el regional 5 trens diaris. I la segona, la de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, en la que es recolza el servei de la línia del "Metro del Vallès" de Sabadell a Barcelona. Aquest servei consta de 82 trens al dia. Les freqüències entre la majoria de trens oscil·len entre els 12 i els 18 minuts.

RENFE té tres estacions a la ciutat, seguint l'eix longitudinal del casc urbà, i FGC té dues estacions, una al centre de la ciutat i l'altra a la part occidental, al barri de Gràcia. Totes es troben ben servides per la xarxa de transport urbà de Sabadell, sobretot les del centre de la ciutat. Al plànol 1 es pot veure la xarxa ferroviària que serveix la ciutat.

Plànol 1. Xarxa ferroviària



Font: Ajuntament de Sabadell. Servei d'Hisenda i Informació de Base. Secció de Plànol de la Ciutat

Cal fer referència en aquest punt al **Pla Director d'Infraestructures** per a la Regió Metropolitana de Barcelona aprovat recentment per l'Autoritat del Transport Metropolità que inclou una partida per allargar la línia dels Ferrocarrils de la Generalitat de Barcelona des del centre de la ciutat fins a la Plaça d'Espanya on connectarà amb l'estació de RENFE Nord. Aquest nou traçat inclou tres noves estacions, una en substitució de la de Sabadell Rambla, a ubicar en l'entorn del Passeig Manresa, una a l'Eix Macià i la d'intercanvi de Plaça Espanya.

Pel que fa a l'oferta de transport privat es pot fer referència a la xarxa viària a disposició dels conductors i al nombre de places d'aparcament disponibles a la ciutat.

A Sabadell, segons l'Anuari Estadístic, l'any 2000 hi havia un total de 281 km de calçada. Segons dades de l'Agenda 21, el 18,5% de la superfície de sòl urbà està dedicat a la xarxa viària. La xarxa viària es pot veure al plànol 2.

Plànol 2. Xarxa viària



Font: elaboració pròpia

Pel que fa als aparcaments i a les places que hi ha inventariades, a la ciutat de Sabadell existeixen actualment un total de 98.444 places d'aparcament de les quals el 47% (unes 47.003) es localitza a la calçada. Això significa que es dedica el 3% de la superfície dels carrers de la ciutat per a l'aparcament de cotxes. La distribució segons tipologia es veu al quadre següent.

OFERTA D'APARCAMENT A SABADELL. ANY 2002	
Zona no regulada	42.315
Zona regulada	1.338
C/D	656
Solars	2.438
Minusvàlids	136
Reserves 24 h.	120
TOTAL CALÇADA	47.003
Pàrkings públics	3.753
Pàrkings reservats	580
Resta de guals	47.108
TOTAL FORA DE CALÇADA	51.441
TOTAL	98.444

Font: Inventari provisional de places del Pla Director d'Aparcament de Sabadell

Les dades de motorització, per altra banda, indiquen que la quantitat de turismes per habitant de Sabadell estan lleugerament per sobre de la mitjana de Catalunya i per sota de la del Vallès Occidental en el seu conjunt com es pot veure al quadre següent.

Parc de vehicles i índex de motorització. Any 2000								
	Cotxes	Motos	Camions i furgonetes	Tractors	Busos i altres	Total	Cotxes/ 1000 hab	Vehicles/ 1000 hab
Sabadell	86619	7195	18650	353	1796	114613	468,57	620
Vallès Oc.	340719	33801	75121	1987	8605	460233	483,09	652,55
Catalunya	2850226	408060	640358	20183	78594	3997421	459,06	643,83

Font: Idescat

L'evolució d'aquests indicadors durant la dècada dels 90 indica un creixement de l'índex de motorització més acusat a Sabadell que a la resta del Vallès Occidental i que al conjunt de Catalunya (a Sabadell aquest indicador s'ha incrementat en un 35% mentre que al conjunt del Vallès Occ. Ho ha fet en un 28% i a tot Catalunya en un 27% segons dades de l'IEC).

En referència a l'oferta d'infraestructura disponible per anar en bicicleta, en total, hi ha uns 17,6 km. de carril bici distribuïts com es veu al plànol 3. Molts dels trams, no obstant, la qualitat dels quals ha estat qüestionada en el Pla Director de Bicicletes, es troben en situació d'abandonament intencionat en espera del seu replantejament, fet que potencia la manca de respecte per part dels conductors de vehicles privats i descincentiva el seu ús per part dels ciclistes.

Plànol 3. Distribució dels carrils bici



Font: Servei de mobilitat, Trànsit i Transports. Ajuntament de Sabadell

La quantitat aproximada de punts d'aparcaments per a bicicletes és d'una seixantena. Cada un d'ells té uns 6 o 7 aparcaments per bicicletes. D'aquests, la majoria són aparcaments antics, si bé alguns han de ser substituïts pels nous que l'empresa que subministra les marquesines d'autobús està instal·lant per la ciutat. Actualment queden uns 250 per col·locar.

Finalment, cal fer referència a la recent peatonalització d'alguns carrers del centre de la ciutat com a actuacions molt positives per fomentar aquest tipus de mobilitat en aquest espai.

L'estat de la qüestió

A Sabadell, com a la majoria de ciutats del nostre entorn, la confrontació entre la demanda de mobilitat generada pel territori i l'oferta de mitjans de transport que aquest mateix territori genera per als ciutadans i ciutadanes, han donat lloc a un model de mobilitat amb forta dependència respecte del transport motoritzat i més concretament del vehicle privat.

Ja ho hem vist, del total de viatges realitzats pels residents a Sabadell fins el 53% es fan en vehicle privat i si només tenim en compte els desplaçaments que entren a la ciutat o surten d'ella la quota del transport privat arriba fins el 75% o el 80%, deixant al transport col·lectiu el 25% de la demanda aproximadament.

Aquest model de mobilitat s'està revelant com un esquema insostenible a llarg termini, un model que està trobant serioses limitacions a les nostres societats com veurem a continuació.

Límits ambientals del transport

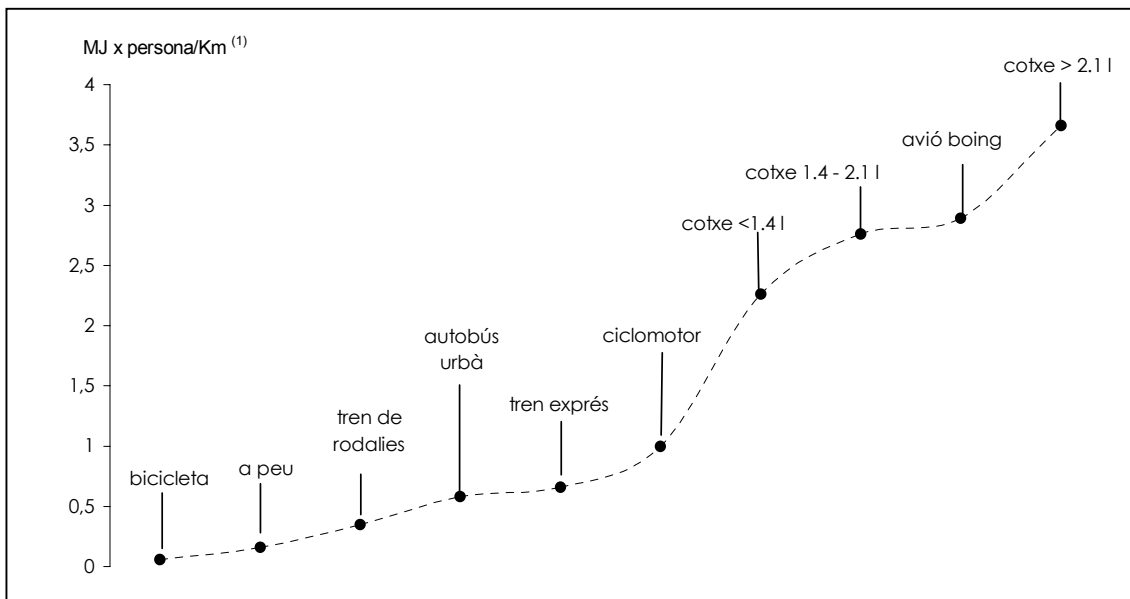
Consum energètic

El transport és l'activitat que més energia primària consumeix. A Catalunya, aquest sector consumeix el 40% de l'energia primària total (amb un increment anual del 6%), mentre que la indústria consumeix el 34% i els sectors terciari i domèstic consumeixen el 26%. Si es tingués en compte la totalitat de les fases implicades en la producció del transport (construcció de vehicles, d'infraestructures, etc.) aquest percentatge augmentaria fins més enllà del 50%.

A més cal tenir present que el transport té com a principal font d'energia els combustibles fòssils derivats del petroli, un recurs natural no renovable i escàs, i que el model de mobilitat actual, fortament basat en els motors de combustió, presenta una ineficiència energètica preocupant, ja que només s'aprofita el 25% del potencial energètic del combustible.

I el que és més greu des del punt de vista energètic és la ineficiència en funció dels viatgers transportats. En aquest sentit, com es veu a la figura següent, el cotxe es presenta com un dels mitjans més ineficients energèticament parlant.

També cal tenir present que de tot el consum energètic del sector transport més del 80% és degut a la mobilitat sobre rodes, i que, d'aquest, més de la meitat es localitza a les nostres ciutats i es deu al desplaçament dels cotxes en trajectes curts.



(1) MJ X persona/Km: Energia consumida per persona i kilometre en Mega Joules. Pes mitjà 70 Kg
 Font: Guia d'educació ambiental La mobilitat sostenible

Materials

La problemàtica relacionada amb els materials que formen part dels vehicles es basa en l'origen de les matèries primeres, els processos de fabricació i, sobretot, els residus generats. Respecte d'aquest darrer punt en els últims anys la problemàtica està adquirint dimensions preocupants especialment pel que fa a la manca de recuperació i tractament de residus altament contaminats com són lubricants, líquids de bateries, etc. A la nostra ciutat un dels problemes més destacats és la presència de vehicles abandonats a la via pública.

Contaminació atmosfèrica

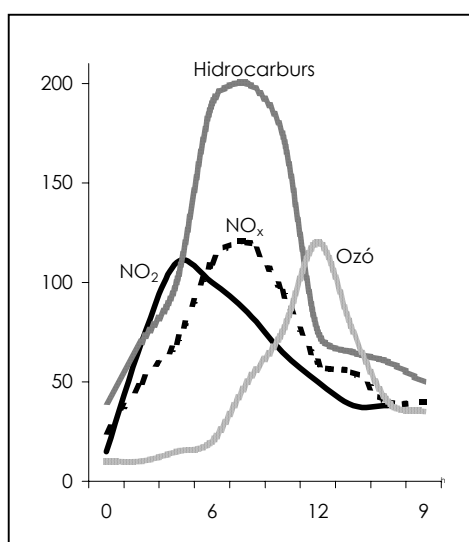
El transport també és la principal activitat responsable de l'emissió d'elements contaminants a l'atmosfera. Es calcula que la meitat de la contaminació atmosfèrica urbana és deguda a les emissions dels motors dels vehicles.

Les millores tecnològiques que permeten disposar de vehicles menys contaminants són anul·lades pel constant augment del parc de vehicles circulant pels nostres carrers.

L'explosió dels combustibles fòssils al motor dels vehicles emet elements com el CO₂, els NO_x, l'SO₂, els hidrocarburs, el Plom, l'ozó, el benzè, etc., gasos i partícules molt relacionades amb l'escalfament de la terra, amb la pluja àcida, amb la boira fotoquímica, i altres efectes ambientals. El més important, però, és l'efecte negatiu que tenen sobre la salut de la població exposada durant llargs períodes a l'efecte

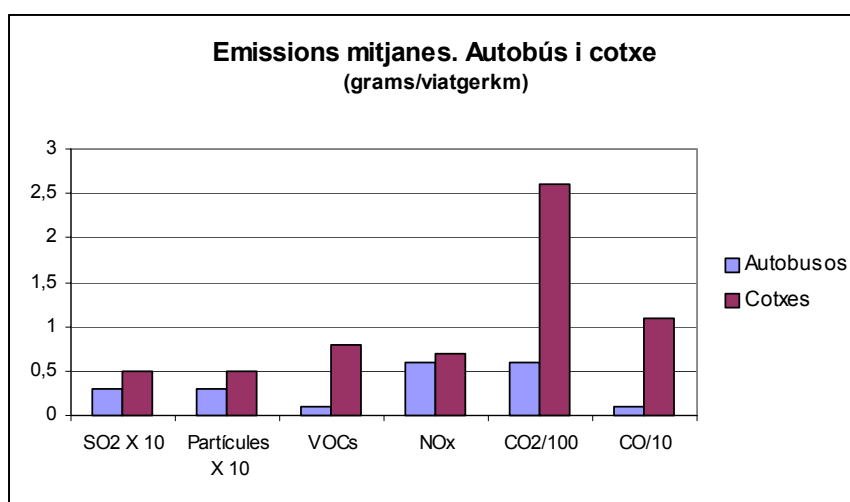
d'aquestes partícules. Es calcula que a les ciutats europees els morts per malalties relacionades amb la contaminació del trànsit a les ciutats és d'uns 40.000 l'any², una xifra equivalent al nombre de morts en accidents de trànsit.

Observant el cicle diari de presència d'aquests elements a l'atmosfera d'una ciutat es veu com les màximes concentracions coincideixen amb els moments de més circulació de vehicles.



Font: *El aire que respiramos*. 1993.

Novament és necessari comparar el nivell d'emissions imputables als diferents mitjans en relació a la quantitat de viatgers transportats. En aquest cas el resultat és que els transports col·lectius són més nets que el vehicle privat per transportar la mateixa quantitat de viatgers com es pot veure a continuació.



Font: Unió Internacional dels Transports Públics, 2002, *Desplazarse mejor por la ciudad*.

² CCOO, 2001, *Mobilitat, transport públic i treball*, Quaderns de l'escola, 4.

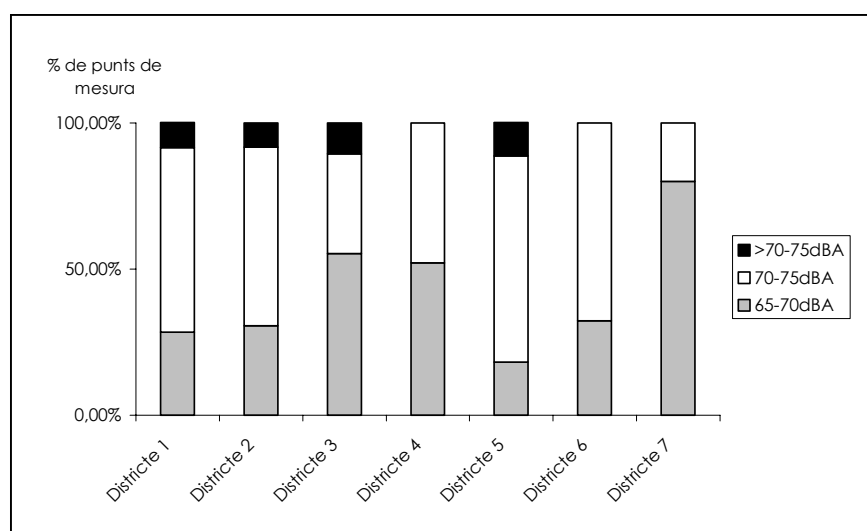
Les darreres enquestes disponibles³ sobre l'opinió dels ciutadans de Sabadell respecte dels punts més negatius de la ciutat apuntava cap a la contaminació de l'aire com un problema a tenir en compte.

El control dels principals contaminants a la ciutat de Sabadell durant els darrers anys evidencia una qualitat de l'aire acceptable tot i que cal destacar l'increment de l'emissió del CO2 en un 7% i del metà (CH4) en un 50%, mentre que la resta de contaminants han experimentat baixades destacables⁴.

Contaminació acústica

Segons l'OMS l'exposició prolongada a determinats nivells de soroll té serioses afectacions en el sistema auditiu i nerviós, provocant alteracions de la son, irritabilitat i estrès. I la majoria de ciutats presenten gran part de la seva superfície exposades a nivells de soroll no recomanables com a resultat de la circulació de vehicles (el nivell màxim considerat per l'OMS com a acceptable és de 65 dBA).

A Sabadell, gran part de la superfície municipal, està sotmesa a nivells de soroll per sobre dels 70 dBA, nivell considerat sorollós, tot i que la presència de soroll es concentra en determinats moments del dia coincidint amb la presència de trànsit motoritzat. El següent gràfic mostra el nivell de soroll a la ciutat l'any 1998.



Font: Anuari estadístic de Sabadell, 2001

³ Enquestes realitzades per l'equip del Pla Estratègic de Sabadell 2010 l'any 2001.

⁴ Segons dades de la diagnosi ambiental de l'Agenda 21

Les mesures que es van realitzar durant la celebració del “Dia sense cotxes” de l’any 2000 van evidenciar una reducció del nivell de soroll de fins el 50% a l’eix central de la ciutat segons dades municipals.

De la mateixa manera, el soroll és un dels problemes urbans més denunciats pels ciutadans de Sabadell, que el veuen com un impediment per a una ciutat amb qualitat de vida.

Consum d’espai

El sistema de transport és un gran devorador d’espai, no només per les infraestructures que precisa sinó per la pròpia circulació i aparcament dels vehicles. El transport privat és el més ineficient en aquest sentit donat el reduït nombre de viatgers transportats i l’espai ocupat. Es calcula que a les grans ciutats europees les xarxes viàries ocupen, de mitjana, entre el 10% i el 15% del sòl, mentre que els recents desenvolupaments urbanístics a qualsevol ciutat espanyola poden dedicar tranquil·lament el 40% de l’espai útil a usos viaris i aparcament. A Sabadell, l’any 2000, i segons l’Anuari Estadístic, l’espai destinat a calçades era de 2.153.578 m², a voreres de 1.061.819 m², a rambles i mitjanes 60.385 m² i a estacionament 40.713 m² (només contempla les places específicament destinades). Això sense comptar amb l’espai dedicat a altres activitats directament relacionades amb la producció de transport.

Des d’un punt de vista mediambiental les grans infraestructures representen barreres al desenvolupament natural dels ecosistemes, una gran amenaça per a la biodiversitat local. D’altra banda, la congestió crònica que pateixen alguns vials de la ciutat com són els d’entrada i sortida de la ciutat, l’anell central, la Gran Via, la Rambla Iberia, o l’Eix Macià, té uns elevats efectes ambientals en termes de consum energètic, d’emissions de partícules i de sorolls.

Límits socials del transport

Accidentalitat

El gran número de víctimes produïdes pels accidents de trànsit és un dels problemes més greus que planteja aquesta activitat. Cap altra activitat econòmica presenta índex d’accidentalitat semblants i la societat sembla acceptar-ho, ja que malauradament ens estem acostumant a considerar una activitat perillosa per definició en funció del risc d’accidentalitat, que és l’expressió estadística de la probabilitat de patir un accident⁵.

⁵ ESTEVAN & SANZ, 1996, Hacia la reconversión ecológica del transporte en España.

A la Unió Europea, durant l'any 2000, hi va haver 40.000 morts i més d'1.700.000 ferits de diversa consideració com a resultat dels accidents de circulació. Segons el Llibre Blanc del Transport de la Unió Europea els costos, directes o indirectes, derivats d'aquest índex d'accidentalitat equivalen al 2% del PIB de la Unió.

D'altra banda, cal considerar que la tercera part dels morts correspon a menors de 25 anys (és la primera causa de mortalitat entre els joves) i que massa sovint hi ha ciclistes o vianants implicats. Les tres quartes parts dels accidents amb víctimes es produeixen a les ciutats, on el 19% dels implicats són vianants.

A Catalunya l'any 2000 es van produir uns 23.000 accidents amb víctimes, amb el resultat de 900 morts. En la majoria d'accidents el factor humà ha estat la causa principal del sinistre.

A Sabadell, el mateix any, es van produir un total de 2.348 accidents de trànsit amb el resultat de 6 morts i 947 ferits de diversa consideració. D'entre les víctimes prop del 20% eren vianants i la major part dels vehicles implicats eren cotxes.

La comparació entre vehicle privat i transport col·lectiu evidencia que el nivell de perillositat del primer és molt més elevat que el del segon en funció del passatgers transportats i els quilòmetres recorreguts. El tren és el mitjà més segur, seguit de l'autobús.

L'ús de l'espai social

L'espai és un recurs escàs i molt valuós. Aquest fet és especialment evident a les ciutats on la coexistència de multiplicitat d'activitats exerceix una pressió asfixiant sobre aquest bé tan limitat.

Amb la introducció del vehicle privat com a producte de consum de caràcter massiu a la nostra societat, les nostres ciutats, al llarg del temps, s'han anat adaptant a les necessitats d'aquest mitjà de transport dedicant-li cada cop més espai (per circular i per aparcar). Al mateix ritme que el cotxe s'ha anat generalitzant ha estat possible la pràctica d'una planificació urbanística basada en la separació d'activitats que ha augmentat les distàncies a recórrer i que ha fet més imprescindible la utilització del cotxe, entrant, així, en un cercle viciós difícil de trencar.

D'aquesta manera, el transport per carretera, i especialment el vehicle privat, s'ha convertit en un element, ara per ara, cabdal per al desenvolupament econòmic i social de les nostres ciutats, no només perquè facilita l'accés en un patró de localització d'activitats tan dispers, sinó perquè és una activitat que, a l'economia de molts països, és la primera font d'ingressos i un gran generador d'activitat econòmica al seu voltant.

Tampoc podem oblidar que, des d'un punt de vista cultural, el cotxe s'ha convertit en un símbol de llibertat, d'autonomia i de posició social.

Així, la resposta de les autoritats a la cada cop més exigent demanda d'espai per part del transport motoritzat, ha estat la creació de més infraestructures o més espai per a l'automòbil. Aquesta política, però, està arribant a situacions insostenibles. Sembla evident que l'opció del creixement arribarà al seu límit algun dia.

Les conseqüències econòmiques i socials d'aquest fenomen a l'entorn urbà, a part dels impactes ambientals que també es poden considerar un cost econòmic i social important, són la discriminació de part de la societat, la pèrdua de qualitat de vida a les ciutats i el col·lapse del territori i la pèrdua de competitivitat.

La creació d'un model territorial en el que el cotxe sembla imprescindible per accedir a les oportunitats que el territori ens ofereix, deixa fora de joc a una proporció important de la societat que no té accés al vehicle privat, en un context en què l'oferta de transport col·lectiu sembla insuficient per cobrir la demanda generada (gran part dels enquestats a Sabadell pel Pla Estratègic ha posat de manifest la necessitat de més infraestructures de transport col·lectiu i millor servei per fer de Sabadell una ciutat competitiva).

A Catalunya el 55% de la població no té carnet de conduir i, del col·lectiu amb carnet, el 12% no té accés diari al cotxe. Segons això, el 33% de la població es mou de manera quotidiana en cotxe o en moto. És a dir, el 67% de la població depèn del transport col·lectiu o del desplaçament a peu per poder accedir a les oportunitats que l'entorn ens ofereix. Aquest procés d'exclusió social derivat del marc territorial i del model de mobilitat és especialment preocupant quan es fa referència a l'exclusió del món laboral de molts treballadors i treballadores.

Per altra banda, entre aquest 67%, hi ha grups amb especial dificultat d'accés al cotxe. Qüestions com l'edat o el gènere (a Espanya l'any 1998 el 64,2% dels que tenien carnet de conduir eren homes) i altres condicionants físics o psicològics són altres factors que determinen l'accés al vehicle privat.

A les ciutats, per altra banda, les disfuncionalitats d'aquest model de mobilitat s'enfronten amb les demandes dels ciutadans d'una ciutat més habitable. Ja hem vist com les enquestes posen de manifest que els sabadellencs i sabadellenques mostren gran preocupació pels problemes ambientals lligats a la mobilitat.

L'excés de cotxes a determinades hores col·lapsa molts vials de la ciutat. Els principals punts de congestió són les entrades i sortides de la ciutat, l'anell central, la Gran Via, la Rambla Ibèria o l'Eix Macià. Aquesta saturació, a banda dels efectes ambientals i

econòmics que origina, i junt amb la manca de sensibilitat de molts conductors, significa l'ocupació sistemàtica dels espais dedicats a altres usos; l'ocupació de les voreres i els aparcaments il·legals, que entorpeixen el pas de vianants, del transport col·lectiu, dels taxis i dels mateixos cotxes, l'ocupació de carrils bici fins a la seva desaparició, l'ocupació dels espais de càrrega i descàrrega, que expulsa els vehicles comercials cap a les voreres o als aparcaments il·legals, etc. són situacions que formen part del paisatge quotidià de Sabadell. En relació amb això, una altra conseqüència de la manera en què la ciutat s'ha anat adaptant al cotxe és la creació d'un entorn urbà poc accessible, ple de barreres arquitectòniques que minven les possibilitats d'accés a una important proporció de la població (discapacitats, avis, nens petits, gent amb carrets, etc.) La problemàtica de les barreres arquitectòniques és a Sabadell especialment preocupant i així ho han comentat els enquestats a les seves respostes. En l'apartat de la diagnosi s'ha posat de manifest que a Sabadell es camina poc en comparació amb altres municipis de la segona corona, degut en part a la morfologia allargada del casc urbà però també a la manca d'una infraestructura adient. En aquest sentit cal esmentar la millora de l'accessibilitat i de l'entorn urbà que han experimentat els carrers de vianants del centre com un aspecte destacat per moltes de les persones enquestades.

Un altre element problemàtic, a opinió dels ciutadans i ciutadanes, és la manca d'aparcament crònica que pateixen moltes zones de la ciutat. Als barris més densos falten aparcaments per a residents mentre que als espais centrals es vol donar espais al vianant traient cotxes al carrer però l'activitat comercial necessita aparcaments per als seus clients.

El cas del transport col·lectiu per carretera, tant urbà com interurbà, és una de les conseqüències socials més greus. La congestió provocada pels vehicles privats fa que el servei d'autobús perdi competitivitat i atractiu; els viatgers que tenen opció fan servir el cotxe en comptes de l'autobús generant més col·lapse. De manera que només els viatgers captius del transport col·lectiu el fan servir, malgrat aquesta baixa competitivitat. El fet de donar tant espai públic a un ús privat perjudica un servei públic destinat als que no poden accedir a l'ús privat. Aquest fet explica la pèrdua de viatgers del transport urbà de Sabadell des de l'any 1991. Per altra banda, aspectes com freqüència, rapidesa, fiabilitat i cobertura de les línies han estat assenyalats com els aspectes a millorar per gran part dels enquestats.

Finalment, la congestió del sistema es constitueix com una greu amenaça per a la capacitat dels nostre territori de ser competitiu en un context d'economia globalitzada i de màxima competència entre ciutats per atreure inversions i població. El col·lapse de

les vies locals i comarcals que donen accés a les grans infraestructures de comunicació amb la resta del país i amb Europa, a més d'intensificar les afectacions ambientals negatives, representa un entrebanc seriós a les opcions de Sabadell i del Vallès Occidental de continuar com a espai de referència a la Barcelona metropolitana. Més concretament, la distribució actual dels usos del sòl i l'organització de la xarxa viària donen com a resultat una distribució desequilibrada de la circulació urbana, molt concentrada espacialment. La mobilitat nord-sud (residència-treball) es concentra sobre la Gran Via, l'Eix Macià i la Carretera de Terrassa i es dirigeix cap a les dues sortides de l'autopista C-58 i el pont de Joaquim Blume, zones aquestes on es concentren la gran part del problemes de trànsit de la ciutat. En aquest sentit, cal tenir en compte que la manca d'infraestructures que facin la funció de rondes és un dels elements que comprometen la capacitat de la xarxa viària de la ciutat de distribuir la circulació de forma equilibrada i eficaç.

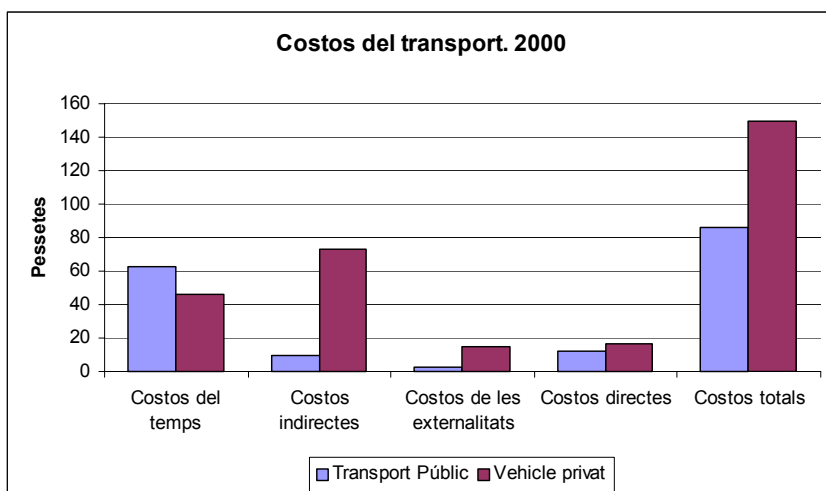
És per això, que el Ple de l'Ajuntament, partint del que preveu el planejament vigent ha aprovat recentment un document de consens amb les necessitats bàsiques de la ciutat pel que fa a infraestructures viàries en el qual es recull la necessitat de la ciutat de disposar de la ronda oest (connexió de l'autopista amb la carretera de Castellar), la ronda est, seguint l'eix del Ripoll fins a la Gran Via a l'alçada del carrer de Vilarrúbies i la autovia Interpolar sud, a més dels desdoblaments dels laterals de la C-58.

Tornant a les enquestes, la manca d'infraestructures de comunicació adequades que solucionin aquesta congestió del sistema ha estat un aspecte demanat per la majoria dels enquestats, sobretot per les empreses que són les que més pateixen aquesta disfuncionalitat.

Els costos del transport

El desenvolupament del model de mobilitat actual, caracteritzat per l'increment dels desplaçaments, de les distàncies i les velocitats, i fortament recolzat en el vehicle privat, ha estat potenciat, entre altres coses, pel fet que els usuaris del cotxe no paguen gran part dels costos que generen amb el seu desplaçament. És la societat qui, via impostos, fa front als costos considerats externs (accidents, contaminació, esgotament de fonts no renovables, pèrdua de competitivitat del transport col·lectiu, et.) els costos on el transport motoritzat té més incidència. Aquests costos poden representar fins al 8% del PIB d'un país de la Unió Europea segons el Llibre Blanc del Transport. Segons això estem subvencionant una activitat molt contaminant, perillosa i poc solidària en relació als viatgers transportats.

Un estudi de l'ATM de l'any 2000 va presentar quin era el cost real del transport a la Regió Metropolitana de Barcelona tenint en compte les externalitats i els costos de temps que implica cada mitjà de transport. Les dades revelen que el transport privat resulta molt més car per viatger transportat que el transport col·lectiu com es veu al quadre següent.



Font: ATM, Els comptes del transport de viatgers a la regió metropolitana de Barcelona. Any 2000

Segons dades de l'Associació per a la Promoció del Transport públic el cost per quilòmetre dels diferents mitjans és com segueix:

Cost del viatge de cada sistema de transport	
Sistema de transport	Cost (Euros/km)
Tren de rodalies	0,05
Autocar	0,08
Tren ràpid	0,13
Autobús	0,11
Avió amb reactors	0,20
Vehicle privat	0,41

Font: PTP, 2002, Mobilitat Sostenible i Segura.

Malgrat aquestes incidències negatives del transport tant a nivell ambiental com social, els índex de motorització continuen augmentant i, segons l'opinió dels experts, per als propers 10 anys s'ha d'esperar un increment exponencial de la mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona com a resultat de l'extensió de la ciutat funcional. I és que les tendències de dispersió de la població i l'activitat sembla que han de continuar.

En aquest marc, la manca de consideració per part dels planificadors del transport de la comarca del Vallès Occidental com un territori amb caràcter propi, amb una estructura urbana reticular, que genera una mobilitat transversal, té com a conseqüència una estructura de serveis radial cap a Barcelona, fet que explica la fluïda presència tradicional del transport col·lectiu a la mobilitat de la comarca i que la mentalitat d'ús del cotxe sigui més difícil de canviar.

En aquest context territorial i econòmic que es dibuixa, el transport esdevé una activitat clau. I ens trobem davant d'un problema de difícil solució. Sembla lògic que davant la congestió de les infraestructures com a resultat d'aquest augment de la mobilitat les ciutats demanin més infraestructures. Però també sembla lògic pensar que com més infraestructures posem més espai ocuparà el transport motoritzat incrementant-se, així, les seves conseqüències negatives.

És evident que les ciutats han d'iniciar un procés de reflexió entorn la problemàtica de la mobilitat des d'una perspectiva integral, com el que Sabadell vol iniciar amb la Taula de la Mobilitat i amb aquest Pacte per la Mobilitat on la ciutat ha de posar les bases per arribar a un **model de mobilitat de qualitat, que sigui més sostenible, més integrador i més segur**, i que, al mateix temps, no comprometi la capacitat de la ciutat de Sabadell de subsistir en un context de creixent competència entre ciutats i territoris.

Es tractaria, doncs, de trobar entre tots la fórmula per tenir les infraestructures necessàries que permetin ser competitius i, al mateix temps, millorar la qualitat de vida del nostre entorn, tant a la ciutat com al seu rodal.

EL PACTE PER LA MOBILITAT DE LA CIUTAT DE SABADELL

El desenvolupament territorial i socioeconòmic que ha experimentat la comarca del Vallès Occidental i la ciutat de Sabadell en el si de la Regió Metropolitana de Barcelona durant els darrers temps ha originat un model de creixement en el que la mobilitat motoritzada i el vehicle privat, més concretament, s'han convertit en elements claus per tal de mantenir un alt nivell de competitivitat que permeti continuar sent un referent a nivell de Catalunya.

El model de mobilitat originat, fortament basat en l'ús del vehicle privat, està generant, no obstant, una sèrie de disfuncionalitats a l'entorn urbà que, cada cop més, s'estan convertint en els elements més preocupants per als ciutadans. Les enquestes més recents apunten als problemes relacionats amb la mobilitat de persones i mercaderies com els aspectes més negatius de la ciutat, tant en relació amb la qualitat de vida que aquesta ofereix, com pel que fa a les possibilitats de desenvolupament del nostre territori en un context de creixent competència entre municipis.

Per una banda, les greus incidències ambientals de la mobilitat, en termes de consum energètic, contaminació de l'aire, emissió de sorolls, generació de residus, etc. condicionen de forma negativa la qualitat de vida dels ciutadans i ciutadanes. A més, la generalització del vehicle privat té com a resultat un sistema poc solidari, ja que es discrimina una part de la població (els que no tenen accés diari al cotxe), s'ocupa massa espai, es perjudica el transport col·lectiu, etc., i amb una elevada taxa d'accidentalitat.

Per l'altra, la mateixa situació de congestió que afecta la qualitat de vida de la població, es pot convertir en un element amenaçador per al desenvolupament econòmic i social de la ciutat.

En aquest context contradictori entre increment dels desplaçaments i la demanda social de millora dels aspectes negatius produïts per la mobilitat és evident que les ciutats necessiten establir un debat entorn aquesta problemàtica per tal d'arribar a trobar la fórmula que permeti compatibilitzar desenvolupament i sostenibilitat.

El Pacte per la Mobilitat de la ciutat de Sabadell representa l'acord de tots els seus signants sobre el model de mobilitat que la ciutat de Sabadell vol per al seu futur. Els principis bàsics en els què es fonamenta aquest pacte són els següents:

SOSTENIBILITAT. Volem treballar per aconseguir un model de mobilitat sostenible, que acompleixi les necessitats de mobilitat dels ciutadans i ciutadanes del Sabadell actual sense comprometre la qualitat de vida i la capacitat de satisfer les necessitats dels ciutadans i ciutadanes del Sabadell del demà, potenciant els modes de transport

més eficients energèticament, menys contaminants i més solidaris. Això implica la necessitat d'una ciutat compacta i multifuncional, i un equilibri raonable entre necessitat d'infraestructures, ús del cotxe, preservació de l'entorn natural i millora de la qualitat de vida.

ACCESSIBILITAT. Volem treballar per fer de Sabadell una ciutat accessible. S'ha de garantir el dret a l'accés de tots els col·lectius i amb tots els mitjans, prioritzant els diferents modes en base a criteris d'universalitat, sostenibilitat i eficiència: vianant, bicicleta, transport col·lectiu i transport privat.

Garantint l'accessibilitat dels col·lectius més febles a les oportunitats que ofereix el territori aconseguirem una ciutat de qualitat, més integradora i més competitiva per a tothom.

SEGURETAT. Volem treballar per un model de mobilitat més segur, per una ciutat amb menys accidents i amb una coexistència pacífica dels diferents usos de la via pública.

QUALITAT DE VIDA. Volem treballar per aconseguir una ciutat amb un alt nivell de qualitat de vida, que sigui dinàmica econòmica i socialment i que opti per una protecció decidida del seu rodal.

EFICIÈNCIA. Volem treballar per un model de mobilitat eficient que proporcioni una resposta satisfactòria a les necessitats d'accessibilitat de tots els col·lectius i que garanteixi la qualitat de vida dels ciutadans i el dinamisme econòmic i social de la ciutat amb el menor cost social i mediambiental possible.

És a dir, la ciutat de Sabadell vol un **model de mobilitat sostenible, integrador i segur**, que sigui **compatible amb el desenvolupament de l'activitat econòmica i social** de la ciutat.

Les línies estratègiques bàsiques per aconseguir-ho són les següents:

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 superfície, qualitat i seguretat.
2. Aconseguir una **accessibilitat universal** eliminant les barreres arquitectòniques, informatives, tecnològiques, etc. a la via pública, als edificis i al transport.
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.

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.
5. Establir un **Pla d'Aparcaments** que resolgui el dèficit existent tot considerant les necessitats dels residents i la rotació i que permeti recuperar espais per a la ciutat.
6. Incrementar la **seguretat viària** a la ciutat de Sabadell reduint el número d'accidents tot aconseguint un major respecte a les normes de circulació i entre els usuaris dels diferents modes.
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 soroll i una distribució de l'espai solidària)
8. Aconseguir una **distribució de mercaderies** eficaç, compatible amb l'activitat econòmica i respectuosa amb els altres usos de la via pública.
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 la celebració de jornades de conscienciació fins a l'organització de conferències o seminaris que tractin aspectes concrets relacionats amb la mobilitat i l'accessibilitat.
10. Elaborar un **Observatori de la Mobilitat** construïnt els indicadors necessaris que permetin fer un seguiment i avaluació continuus dels objectius del Pacte. De la mateixa manera, aquests indicadors han de permetre refer la diagnosi de la mobilitat a la ciutat a mida que es disposi de més dades.

Aquest document, recull els principis bàsics en els quals s'haurà de recolzar el debat de la Taula de la Mobilitat i les línies estratègiques bàsiques cap a les quals hauran de caminar les propostes que resultin d'aquest debat.

Aquestes línies estratègiques hauran de ser desenvolupades al si de les comissions de treball de la Taula de la Mobilitat amb l'objectiu d'arribar a elaborar **plans d'actuació** concrets, amb un calendari establert i un pressupost assignat. Les actuacions definides en els plans d'acció aniran en consonància, en tot moment, amb les propostes definides en els Plans d'Acció de l'Agenda 21 Local i el Pla Estratègic Sabadell 2010.