

C. Indústria 220, entresol.
08026 Barcelona
www.transportpublic.org – info@transportpublic.org

Telèfons: 93 244 49 70
93 270 08 62
Fax: 93 531 05 67

Francesc Bustos Garrido
Regidor de Mobilitat
Ajuntament de Sabadell
Pau Claris 100
08205 Sabadell

Sabadell, 12 de gener de 2010

Benvolgut senyor;

El Sr. Albert Parés i Soldevila, proveït de DNI xx.xxx.xxx-x, en representació de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic al Vallès Occidental, i amb domicili a efectes de notificació al Carrer Indústria 220, entresol 08026 de Barcelona, dirigeix les següents esmenes al *Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell*.

Esmenes // 12-10-2010

Esmenes al Pla General d'Ordenació Urbana de Sabadell

b Esmenes en relació a l'apartat de diagnosi i objectius

1. **La quota d'ús del vehicle privat segueix massa elevada.** Tot i que compartim amb l'Ajuntament la idea de no crear falses esperances amb indicadors que no es puguin complir, trobem massa conservadora la participació del vehicle privat dins del còmput global de desplaçaments.

	Tots els desplaçaments			desplaçaments interns			d.de connexió		
	2006	2014t	2014p	2006	2014 t	2014p	2006	2014t	2014p
No motoritzat	47,6%	49,2%	43%	62,4%	63,9%	65,5%	3,2%	3,4%	3%
T. Públic	12,7%	12,3%	16%	10,0%	9,9%	9,5%	21,6%	20,9%	27,5%
T. Privat	39,6%	38,5%	41%	27,6%	26,2%	25%	75,1%	75,7%	69,5%

Quotes modals als anys 2006, tendencial pel 2014, i valor objectiu del PMU pel 2014

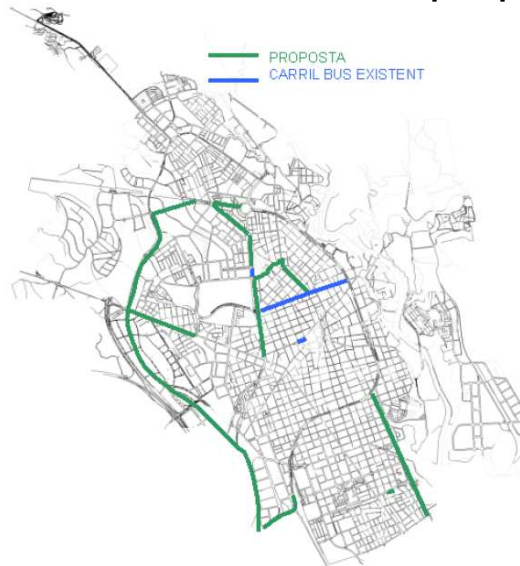
Font: Ajuntament de Sabadell i l'IERMB.

2. **Sabadell no preveu reduir el trànsit de vehicles privats i necessita fer-ho per descongestionar-se, millorar la qualitat de vida i la salut pública.** Atenent al creixement de la mobilitat previst pel 2014, Sabadell passaria de tenir 366.423 de desplaçaments diaris en vehicle privats el 2006 a 416.065 el 2014 sota un escenari tendencial. Aquest escenari, lluny d'evitar-se, s'aguditza amb una tolerància de proporció de vehicles privats que supera el 39,6% actual fins a un màxim d'un 41% .
3. **Les directrius nacionals de mobilitat apunten en una altra direcció:**
 - DIRECTRIU 1. Fomentar l'ús del transport públic als diferents àmbits territorials
 - DIRECTRIU 10. Col·locar el transport ferroviari en situació competitiva en relació amb d'altres alternatives menys sostenibles
 - DIRECTRIU 11. Racionalitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments urbans i metropolitans
 - DIRECTRIU 15. Reduir l'impacte associat a la mobilitat i millorar la qualitat de vida dels ciutadans

- DIRECTRIU 23. Introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats

b Esmenes en relació a l'apartat de propostes 1.2.3.

“Millora de les infraestructures de la xarxa de transport públic urbà”



Font: PMU de Sabadell

4. **La xarxa de carrils bus presentada apareix inconnexa al centre de la ciutat.** En una ciutat congestionada i comptacta com Sabadell, el carril bus és una eina imprescindible pel foment d'un transport públic competitiu i descongestionador. Si el carril bus no penetra millor al centre perdrà efectivitat. Més enllà de la xarxa viària de contorn de la ciutat, cal que el carril bus estigui més connectat i estès pel centre urbà si veritablement el PMU vol promoure l'ús del transport públic.
5. **Als vials bidireccionals més importants, estudiar la ubicació del carril bus al centre de la calçada** amb la construcció d'andanes sobre illetes. Aquesta disposició permet als autobusos una velocitat comercial superior, al mateix temps que permeten un servei més fiable en no estar afectat per la càrrega i descàrrega i els girats a dretes dels vehicles cap als carrers confrontants.
6. **Cal implementar els carrils bus als eixos de més demanda.** Tot i que es valora positivament la creació de carrils bus multiplicant-ne substancialment la dotació actual, pensem que fora positiu prioritzar aquells eixos amb més coincidència de línies i de demanda que no apareixen al PMU. Concretament es demana l'estudi i la inclusió dels següents:
 - 6.1. **Rambla, passeig de la Plaça Major, passeig Manresa i Via Massagué exclusiu transport públic (bus i taxi), veïns amb gual, serveis i bicicletes.** Aquest tram de l'eix central és per circulen més línies de tota la xarxa de la TUS i on la velocitat comercial és més baixa. Amb aquesta exclusivitat es garantirien temps de viatge competitius per l'autobús i el compliment dels horaris.

- 6.2. **Carril bus en els dos sentits a l'Av. Josep Tarradellas.** Donaria continuïtat als carrils bus de la Gran Via (entre Plaça Espanya i Av. Matadepera/Concòrdia) i l'Av. Francesc Macià. Cal recordar que les línies 1 i 8 segueixen aquest recorregut.
- 6.3. **Avinguda Matadepera (entre Gran Via i Plaça Farell) exclusiva per transport públic (bus i taxi), veïns amb qual, serveis i bicicletes.** Juntament amb l'eix central és un dels punts de la xarxa d'autobús urbà que la velocitat mitjana és més baixa. Amb aquesta exclusivitat es garantirien temps de viatge competitiu per l'autobús i el compliment dels horaris. El trànsit de vehicles privats motoritzats podrien seguir itineraris alternatius per accedir a la Gran Via o la Plaça Concòrdia, com poden ser la Ronda Collsarlca + Av. Alcalde Moix o Ronda Roureda + C/ Budapest (o Rda. Europa)
- 6.4. **Carril bus en els dos sentits a tota la Gran Via.**
- 6.5. **Aquest carril bus a tota la Gran Via permetria la creació d'una nova línia (o prolongació de la línia 9) de bus ràpid** amb el següent recorregut: Can Gambús, central Mossos d'Esquadra, Castellarnau, Can Llong, Gran Via, aeroport, Sabadell Parc Empresarial (Sant Pau del Riu Sec).

En tenir carril reservat al llarg de tota la Gran Via i al situar les parades a una distància mitjana entre si lleugerament superior del què és habitual, però col·locades en punts d'interès estratègic, es podria configurar com una línia amb una velocitat comercial superior a la resta de línies. A part d'una velocitat comercial elevada hauria de tenir una alta freqüència (mínim 10 expedicions per hora en hores punta i 4 en hores vall).

Cal destacar que aquesta línia donaria servei a importants equipaments de la ciutat: Comissaria central dels Mossos d'Esquadra (Castellarnau), Comissaria de Sabadell dels Mossos d'Esquadra (Ctra. de Prats), Mercat de la Creu Alta, Comissaria de la Policia Nacional, Consorci Hospitalari Parc Taulí, Escola Oficial d'Idiomes (EOI), Campus de Sabadell de la Universitat Autònoma de Barcelona (facultats d'informàtica i empresarials), Biblioteca Vapor Badia (i tota la zona de llevant del Centre), Fira Sabadell, Club Natació Sabadell, Escola Superior de Disseny (ESDI), part sud de la Rambla, Vapor Llonch, Aeroport de Sabadell, Parc Empresarial de Sant Pau del Riu Sec.

Un altre punt fort d'aquesta línia seria l'enllaç amb estacions ferroviàries i d'autobusos: estacions de Renfe de Sabadell Nord, Sabadell Centre i Sabadell Sud; nova estació dels FGC de Plaça Espanya; estació d'autobusos interurbans de la Plaça d'Antoni Llonch.

c Esmenes en relació a l'apartat de propostes 1.2.5.

“Estudiar la possibilitat del bus nit interurbà per fer trajectes urbans i/o establir un bus urbà nocturn”

7. **Bus nocturn.** La proposta de creació d'un servei d'autobús urbà nocturn els dijous, divendres i dissabtes és correcta. Tot i això cal destacar que de les diferents opcions proposades la que donaria millor servei a al ciutadania és la creació de dues línies, una nord-sud i l'altre est-oest. Caldria assegurar el transbord entre les dues línies mitjançant coordinació horària. De la mateixa manera s'ha de garantir l'enllaç amb les línies d'autobús nocturn interurbà. Igualment cal garantir que el servei nocturn cobreixi tot l'interval horari que no cobreix el servei diürn.
8. **El servei de bus nocturn els caps de setmana s'hauria d'incloure en la 1a fase del PMU.** Per una segona fase s'hauria de garantir transport públic urbà tots els dies de la setmana com a mínim fins a la 1 de la matinada.

d Altres millores al servei d'autobús urbà

9. **Incorporació d'autobusos articulats** per augmentar el confort a les línies amb més demanda.
10. **Instal·lar màquines autoventa de bitllets senzills i targetes multiviatges a les parades amb més viatgers.** D'aquesta manera s'aconseguiria un menor temps de parada i per consegüent una millora de la velocitat comercial. Igualment facilitaria la compra de títols de transport a l'usuari.

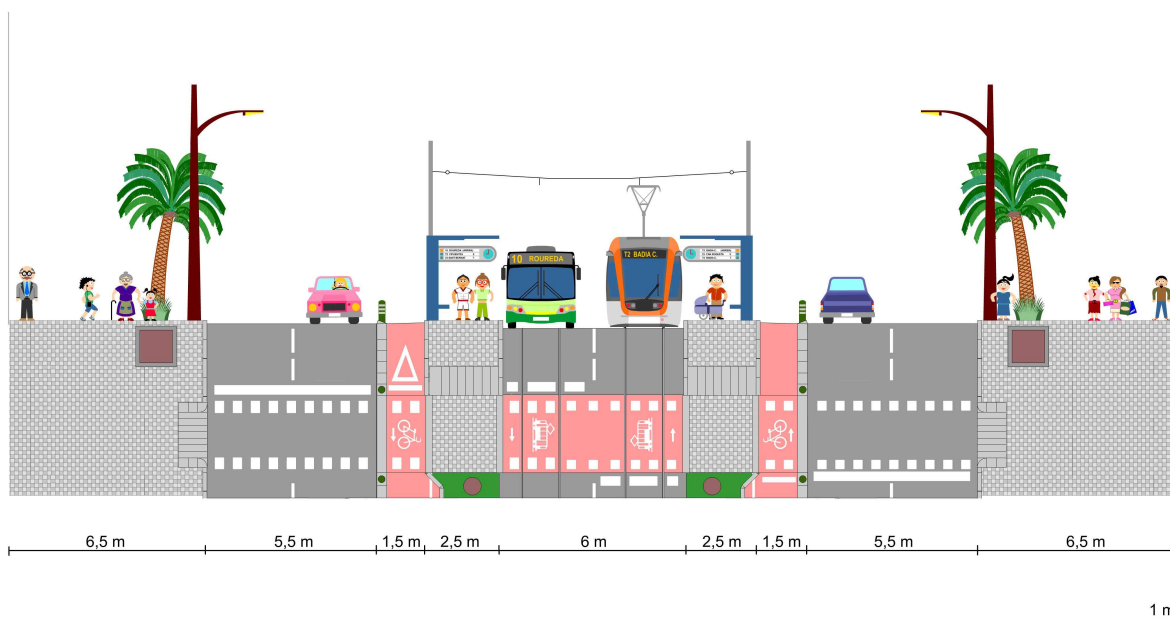
e Altres millores al servei d'autobús interurbà

11. **Impulsar els mecanismes necessaris per eliminar les prohibicions de passatge entre línies de diversos operadors.** Exemple d'això és la prohibició de fer recorreguts urbans amb línies interurbanes. El ciutadà ha de poder triar la línia de transport públic que millor satisfaci les necessitats del seu desplaçament. S'ha de seguir l'exemple de la EMT barcelonina, on a la zona 1 de l'ATM pots escollir qualsevol línia de transport públic, independentment de l'empresa operadora i de ser és un recorregut urbà o interurbà
12. **Creació d'un intercanviador d'autobusos al centre de la Plaça d'Espanya** on es doni accés al bus urbà i interurbà en tots dos sentits. La proposta inicial de l'Ajuntament, de situar l'intercanviador al centre de la Plaça, al costat dels accessos a Renfe i FGC és molt positiva, perquè d'una banda permetrà transbordaments més directes i per l'altra que el bus pugui circular pel centre de la calçada (més ràpid) per accedir-hi. Amb tot, sol·licitem a l'Ajuntament que aquest intercanviador també es pensi pel servei de transport urbà i en tots dos sentits. A tal efecte caldria incrementar el nombre de dàrsenes i d'accessos a la plaça central.

f Estudi pel TramVallès

13. **Incloure pressupost per redactar estudi del traçat i la integració urbana del la xarxa de tram-tren del Vallès Occidental (TramVallès).** S'adjunta annex. Aquest estudi tindria una doble motivació:

- **Afavorir el procés d'implantació d'aquest projecte transcendent per la xarxa de transport públic quotidiana del Vallès Occidental**, en el qual Sabadell veuria reforçada la seva capitalitat com a node de la xarxa tramviària, d'FGC, de Renfe i d'autobusos interurbans.
- **Avançar-ne algunes millores mitjançant els autobusos urbans i interurbans**, aprofitant la mateixa idea de plataformes reservades pel transport públic, inicialment com a millores del servei actual, i en futur també com a espai de pas pels trens-tramvia comarcals.



Proposta d'inserció del tramvia a la GRAN VIA (Sabadell)
Abril 2008. Autor: PTP

Exemple del que podria suposar integrar les necessitats de carril bus del PMU, amb la creació del Tramvallès en una futura reforma de la Gran Via. Font: PTP

Igualment incloure estudi de possibles línies urbanes. La PTP proposa dues línies del TramVallès per Sabadell:

- 13.1. **Eix de la N-150 (Ctra. de Barcelona/Terrassa)**, connectant Sabadell amb Barberà i Terrassa (via Hospital de Terrassa). Tindria enllaça amb l'estació dels FGC de Sabadell Estació (Gràcia-Can Feu).
- 13.2. **Gran Via**: uniria Sabadell amb Badia. Actuarà a l'hora de tramvia urbà, enllaçant estacions ferroviàries i donant serveis a equipaments clau. La llista d'equipaments i estacions es poden veure a la proposta de nova línia de bus per la Gran Via.