

Comunicat // Vallès Occidental // 28-02-2011

Els privilegis del cotxe debiliten el transport públic de Sabadell i converteixen la ciutat en la més contaminada d'Espanya

- És la ciutat d'Espanya, juntament amb Múrcia, amb una major contaminació per diòxids de nitrogen (NO₂). Amb 57 µg/m³ supera amb escreix el límit de 40 µg/m³ establert per la UE
- Cal apostar decididament pel transport públic per reduir el trànsit de cotxes a la ciutat.

Sabadell, 28 de febrer de 2011. El passat 21 de gener el diari La Vanguardia es feia ressò del punts negres per contaminació de diòxids de nitrogen (NO₂) a Espanya. Amb les dades de 2009 (les últimes publicades) **Sabadell comparteix amb Múrcia el trist honor de ser la ciutat més contaminada per NO₂ de tot Espanya, amb 57 µg/m³**, superant les prou preocupants xifres de Madrid (56 µg/m³) i de Barcelona (46 µg/m³). Tots aquests valors sobrepassen el límit establert per la Unió Europea (UE) de 40 µg/m³, que és d'obligat compliment des de l'1 de gener del 2010. Els valors de NO₂ no han parat d'augmentar aquests darrers anys a Sabadell, passant dels 44 µg/m³ de l'any 2005 als 56 de l'any 2009.

La dades (també de l'any 2009) de la resta de contaminants que facilita el Departament de Territori i Sostenibilitat també tenen valors preocupants. Sabadell va tenir una mitjana de **partícules inferiors a 10 micres (PM₁₀) de 32 µg/m³ fet que compleix el límit establert per la UE**, tot i que durant 12 dies es va sobrepassar aquest límit, **però cal destacar que no compleix la recomanació de l'Organització Mundial de la Salut (OMS)**, tal com es pot veure a la taula inferior.

Pel que fa al monòxid de carboni (CO) Sabadell es situa com la ciutat catalana amb un nivell més alt d'aquest contaminant. Concretament 4,3 mg/m³, quan cap ciutat catalana arriba als 4 mg/m³, tot i això aquests valors compleixen els límits establerts per la UE i l'OMS.

Contaminant	Valor 2009 Sabadell	Límit UE	Límit OMS
Diòxids de nitrogen (NO ₂) ¹	57 µg/m ³	40 µg/m ³	40 µg/m ³
Partícules inferiors a 10 micres (PM ₁₀) ¹	32 µg/m ³	40 µg/m ³	20 µg/m ³
Monòxid de carboni (CO) ²	4,3 mg/m ³	10 mg/m ³	10 mg/m ³

¹ Mitjana anual. ² Mitjana diària de 8 hores. Font dades Sabadell: Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya

Aquests nivells de contaminació tant elevats perjudiquen greument els sabadellencs i les sabadellenques, en produir-los efectes perjudicials per a la salut. A curt termini estan relacionats amb l'augment de crisis asmàtiques, bronquitis o desencadenaments d'infarts de miocardi. A més llarg termini poden aparèixer patologies cròniques que afecten al sistema cardiovascular i respiratori, reduint l'esperança de vida de la població.

Cal recordar que la principal de contaminació a Catalunya és el transport, que genera un 40% de les emissions, per davant de la indústria (35%) i del sector domèstic (25%). En zona urbana, el transport és el responsable del 90-95% de totes les emissions. Per tant la millor manera de combatre la contaminació urbana és potenciar l'ecomobilitat. Però **Sabadell té una ràtio d'usuaris de transport públic per habitant i any inferior a la mitjana espanyola si comptem ciutats mitjanes, entre 200.000 i 350.000 habitants** (vegeu annex 1.1). En comparació amb les ciutats alemanyes del mateix tamany, Sabadell transportaria la meitat de passatgers per habitant si comptem les que només tenen autobusos; i només un terç de passatgers per habitant si a més comptem les que disposen de tramvies a més d'autobusos (vegeu annex 1.2). **Per això cal una gestió de la via pública més favorable a la mobilitat sostenible (transport públic, no motoritzat i distribució urbana de mercaderies) en detriment del trànsit indiscriminat de vehicles privats.**

Mentre Sabadell pateix aquest greu problema ambiental, el seu govern municipal no actua i es centra en demanar insistentment la construcció del Quart Cinturó i del túnel d'Horta viari. Aquestes infraestructures només faran augmentar l'ús del vehicle privat motoritzat i per tant la contaminació; i reduiran la capacitat per invertir en infraestructures per al transport públic molt més necessàries. Especialment greu és proposar una autopista pel túnel d'Horta que ni tant sols compta amb consens a Barcelona ciutat ni tan sols ens contempla al Pla Territorial Metropolità de Barcelona. Al mateix temps resulta incoherent defensar noves infraestructures viàries d'alta capacitat cap a la capital catalana mentre el seu Ajuntament vol reduir en un 30% el volum de cotxes que li arriben des de l'exterior. I és que, a diferència del Pla de Mobilitat de Sabadell, el de Barcelona té com a objectiu complir amb el Protocol de Kyoto i complir amb els llindars màxims de contaminació establerts per la UE. **La necessitat de trobar finançament per al transport públic en temps de crisi i el respecte per la salut pública haurien de fer retrocedir l'Ajuntament de Sabadell en la seva política de demanar macroinfraestructures viàries pràcticament en solitari.**

Per canviar la tendència de la mobilitat urbana actual la PTP ja va al·legar el Pla de Mobilitat Urbana amb propostes la majoria de les quals no van ser acceptades. (vegeu annex 2). Entenem que és urgent un canvi de rumb de la política de mobilitat actual de la ciutat i apostar decididament pel transport públic de superfície i la finalització de les obres del Metro del Vallès i l'intercanviador FGC-Renfe a la plaça d'Espanya.

1 Annex 1. Comparativa de l'ús de transport públic a algunes ciutats

1.1 Rang de ciutats espanyoles entre 350.000 i 200.000 habitants, amb les quals pot comparar-se Sabadell

CIUTAT	POBL.	VIATGERS 2009	VIATGERS 2008	EVOLUCIÓ 2008-2009 (%)	VIATGES/HABITANT (2009)
Pamplona (comarca)	319.208	36.900.000	38.500.000	-4,16	116
Valladolid	317.864	30.731.024	31.499.851	-2,44	97
Vigo	297.332	22.297.493	22.892.059	-2,60	75
Gijón	277.554	19.459.546	20.205.590	-3,69	70
l'Hospitalet de Llobregat ¹	257.038	8.591.793	8.907.912	-3,55	33
A Coruña	246.056	21.074.578	21.745.721	-3,09	86
Vitoria-Gasteiz ³	235.661	15.233.665	12.753.828	19,44	65
Granada	234.325	35.000.000	-no disponible-		149
Elx	230.112	11.500.000	11.450.281	0,43	50
Oviedo	224.005	14.177.862	14.872.770	-4,67	63
Santa Cruz de Tenerife ²	222.417	8.976.224	9.421.431	-4,73	40
Badalona ¹	219.547	10.845.227	11.181.122	-3,00	49
Cartagena	211.996	4.474.248	4.174.248	7,19	21
Terrassa	210.941	11.600.000	11.300.000	2,65	55
Jerez de la Frontera	207.532	5.000.000	7.000.000	-28,57	24
Sabadell	206.493	13.600.000	14.300.000	-4,90	66
Móstoles ¹	206.478		-no disponible-		0
Alcalá de Henares	204.574	10.819.000	11.922.000	-9,25	53
MITJANA					68

Comparativa de l'ús del transport públic urbà a les ciutats espanyoles entre 200.000 i 350.000 habitants. Font: PTP a partir de dades d'operadors i fonts diverses.

(1) Xifres poc representatives per ser ciutats amb continu urbà que supera l'àmbit municipal. (2) No s'inclou el tramvia interurbà Santa Cruz – La Laguna, que ha fet créixer el balanç global de viatgers entre 2008 i 2009. (3) S'inclou el tramvia urbà de Vitòria.

1.2. Ciutats alemanyes entre 100.000 i 325.000 habitants, amb i sense tramvia

CIUTAT	POBLACIÓ (2009)	VIATGES/HABITANT (2009)
Sabadell	206.493	66
Mitjana ciutats alemanyes entre 100.000 i 325.000 sense tramvia	210.647	138
Mitjana ciutats alemanyes entre 100.000 i 325.000 amb tramvia	202.500	217
Àrea metropolitana de Barcelona. EMT		233
Berlin, Hamburg i Munic		282

A CURT TERMINI

- **Millora de la velocitat comercial de l'autobús amb les següents actuacions:**
 - Creació de carrils bus en els dos sentits a l'Av. Francesc Macià i l'Av. Josep Tarradellas
 - Convertir l'eix central (Rambla, Passeig i Via Masasgué) en exclusiu per bus, taxi, veïns, serveis i bicicletes.
 - Convertir el tram de l'Av. Matadepera comprés entre la Gran Via i la Plaça Farell en exclusiu per bus, taxi, veïns, serveis i bicicletes.
 - Creació de carril bus en els dos sentits a tota la Gran Via.
 - Instal·lar màquines autoventa de bitllets senzills i targetes multiviatge a les parades amb més passatgers. Així s'aconseguiria un menor temps de parada al no haver de comprar el bitllet al conductor, així com un millor servei a l'usuari facilitant la compra de títols de transport.

- **Millora de l'oferta de transport públic:**
 - Creació d'una nova línia ràpida de bus amb alta freqüència al llarg de tota la Gran Via (des de la comissaria dels Mossos de Castellarnau fins a Sant Pau del Riu Sec). Donaria servei a importants equipaments de la ciutat (Hospital Taulí, campus universitaris, comissaries, etc.) i els enllaçaria amb les estacions ferroviàries, amb la possibilitat de perllongar la línia fins al nou polígon de Sant Pau del Riu Sec.
 - Servei nocturn els caps de setmana, amb la creació de 2 línies (línia nord-sud i línia est-oest) assegurant el transbord entre elles amb coordinació horària. Perllongar el servei diürn durant els dies laborables fins les 12 de la nit, o servei nocturn de 23 a 1h.
 - Incorporació d'autobusos articulats per augmentar el confort a les línies amb més demanda.
 - Creació intercanviador entre autobusos urbans, interurbans, Rodalies de Catalunya i FGC a la Plaça Espanya.
 - Millora de freqüències en algunes línies.

A MITJÀ TERMINI

- Repetir els èxits de la multitud de ciutats europees que han apostat pel tramvia per donar gran capacitat als seus desplaçaments urbans sense emissions, soroll ni congestió.

- Creació d'una xarxa de tramvies (TramVallès) per unir diferents barris entre si, aquests amb les estacions ferroviàries, i Sabadell amb Barberà, Badia i Terrassa. Proponem dues línies al seu pas per Sabadell: una seguint l'eix de la N-150 (Ctra. de Barcelona / Terrassa) i l'altra seguint l'eix de la Gran Via (que s'hauria de convertir en un eix cívic un cop la ronda oest i nord estigui'n en servei). La xarxa tindria forma de 8, amb 3 punts d'intercanvi entre les dues línies: comissaria central dels Mossos a Castellarnau, Ctra. Barcelona cantonada Gran Via i a Badia del Vallès.