

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sabadell

PMUS

*Pla de **Mobilitat**
Urbana i Sostenible
de **Sabadell***

ANNEX 5: PROCÈS PARTICIPATIU. ENQUESTA DECIDIM





Ajuntament de Sabadell



Diputació
Barcelona

PROCÉS PARTICIPATIU DEL PMUS DE SABADELL FASE DE PROPOSTA DE MESURES

Informe de l'enquesta ciutadana
de percepció de la mobilitat

Febrer 2021

Realitzat per:



Rambla Guipúscoa, 77-79, Bx.1ª 08020 Barcelona
Tel: 93 278 19 82 Web: www.edas.cat

Direcció tècnica del procés i redacció de l'informe:

Manel Gil

Marc Rojas

Suport tècnic en mobilitat:



Direcció facultativa:



Ajuntament de Sabadell

Amb el suport de:



1. Índex

2.	Introducció	5
3.	Fitxa tècnica de l'enquesta	6
4.	Perfil de les persones participants	8
4.1.	Territori	8
4.2.	Sexe	8
4.3.	Edat	9
5.	Resultats de l'enquesta	10
5.1.	Modes de transport principals	10
5.2.	Grau d'acord amb les estratègies de mobilitat	11
5.3.	Mobilitat a peu i vianants	13
5.4.	Mobilitat en bicicleta i VMP	17
5.5.	Transport públic	22
5.6.	Vehicle privat	26
5.7.	Aparcament	29
5.8.	Seguretat	34
5.9.	Mesures de millora ambiental	37
5.10.	Projectes de planificació	40

2. Introducció

La distribució d'una enquesta ha estat un dels mecanismes de participació posats a l'abast de la ciutadania com a part del procés de participació en la fase de proposta de mesures del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sabadell.

L'objectiu general de l'enquesta ha estat incorporar als treballs de l'equip redactor la percepció general dels ciutadans i ciutadanes, sobre quin és el present i quin hauria de ser el futur de diferents elements de la mobilitat del municipi. Aquesta informació esdevé un element més dels analitzats per l'equip redactor a l'hora de elaborar el document del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, en el qual s'especifiquen els criteris, objectius i alternatives per a la planificació. Les persones enquestades han estat consultades sobre diferents aspectes de la mobilitat a peu, en bicicleta i vehicle de mobilitat personal (VMP), transport públic, vehicle privat, aparcament, estratègies de càrrega i descàrrega de mercaderies, entre altres. L'enquesta ha estat dissenyada per copsar també informació sobre elements de seguretat i medi ambient, segons la perspectiva ciutadana.

3. Fitxa tècnica de l'enquesta

Tipus d'enquesta Qüestionari amb preguntes precodificades i preguntes obertes.

Realització del treball de camp El treball de camp s'ha desenvolupat entre el 10 de novembre de 2020 i el 8 de febrer de 2021.

Àmbit Municipi de Sabadell.

Univers Població resident i altres persones vinculades al municipi.

Mostra No s'ha realitzat una selecció probabilística de la mostra de la població a entrevistar, sinó que s'ha prioritzat el fet que tot l'univers tingués oportunitat de donar resposta a l'enquesta. En aquest cas, els resultats obtinguts són indicatius del parer general de la població, a mode de termòmetre social.

Sistemes de distribució i recollida de l'enquesta El qüestionari ha estat distribuït a través del web del procés <https://decidim.sabadell.cat/>, en format online.

Nivell de resposta assolit Un cop finalitzat el període per respondre l'enquesta s'han comptabilitzat un total de 118 qüestionaris, dels quals 116 són respostes vàlides, amb la següent distribució territorial:

- Districte 1: 61 respostes.
- Districte 2: 20 respostes.
- Districte 3: 5 respostes.
- Districte 4: 11 respostes.
- Districte 5: 9 respostes.
- Districte 6: 7 respostes.
- Districte 7: 3 respostes.

Les 116 respostes vàlides són la base de la totalitat dels gràfics presents a l'informe.

Anàlisi de dades L'informe es basa en l'anàlisi univariada dels resultats assolits, que es complementa amb una anàlisi relacional en funció de les variables relatives al perfil de les persones enquestades. En general, les no respostes (*No sap i No contesta*) s'han desestimat, i no s'inclouen a l'anàlisi.

Guia per a la lectura de gràfics Com a guia de lectura de les dades que apareixen a les diferents taules i gràfics de l'informe, cal tenir present el següent:

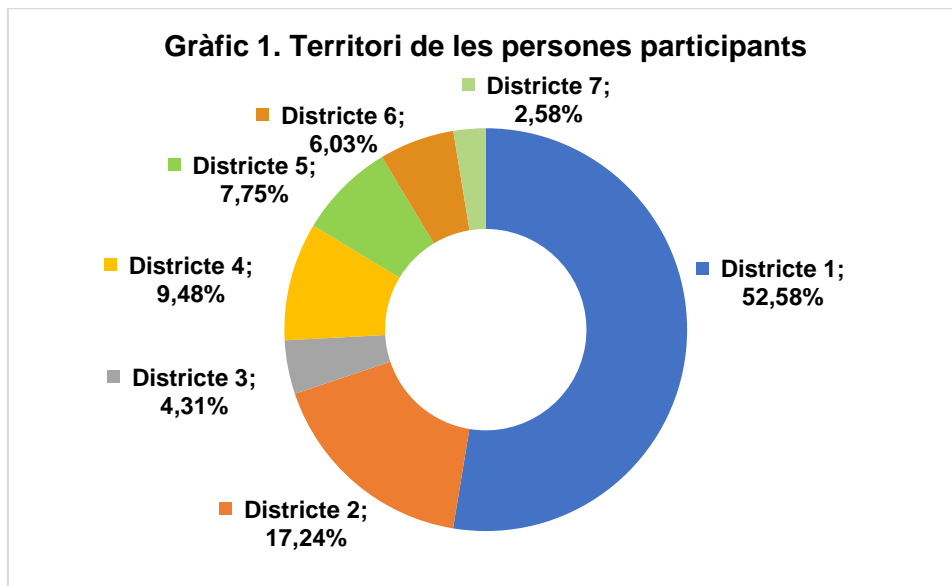
- Tots els gràfics han estat elaborats a partir de les dades recollides amb l'enquesta.
- Les dades dels gràfics radials es donen en percentatges sobre el número total de respostes vàlides. Les no respostes (*No sap i No contesta*) s'han desestimat, i no s'inclouen a l'anàlisi.
- Els gràfics que recullen *Grau d'acord*, en una escala ascendent d'1 a 5, ofereixen el valor mitjà del global de respostes en una línia horitzontal, i en barres de dades es reflecteixen les mitjanes per a cada territori.
- En el cas de preguntes multiresposta, on la resposta es basa en l'elecció d'una o més opcions de resposta, la suma dels percentatges és superior al 100%, degut a que es reflecteix el percentatge de resposta assolit per a cada opció, no pel total de participants.

- En el cas de preguntes de prioritització (preguntes 8, 14 i 62 de l'enquesta), s'ha realitzat una ponderació per disposar d'una valoració de cada categoria de resposta. Aquestes respostes, posteriorment, s'han passat a percentatges, que és el que es mostra als gràfics corresponents.

4. Perfil de les persones participants

4.1. Territori

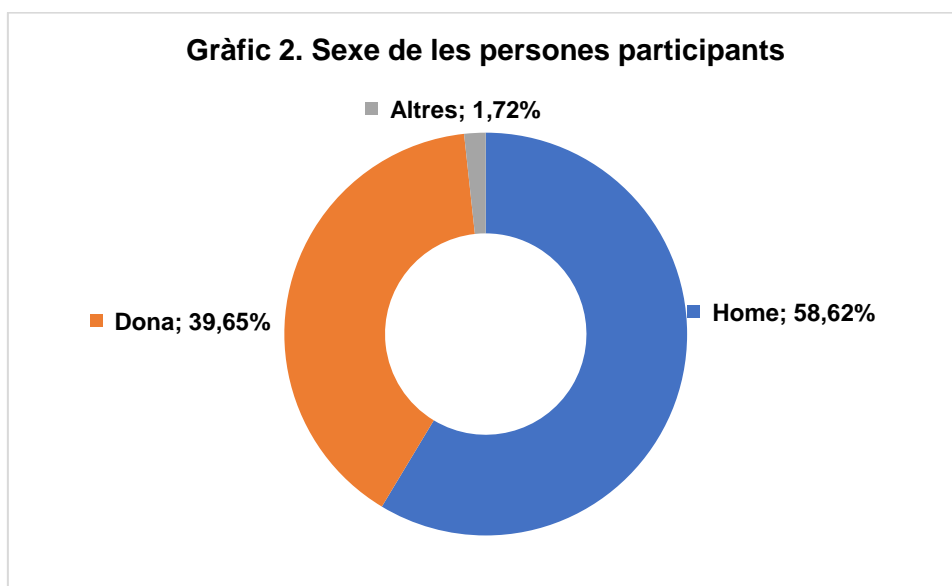
Més de la meitat de les persones enquestades són del Districte 1 (52,58%), seguides del Districte 2 (17,24%), Districte 4 (9,48%), Districte 5 (7,75%), Districte 6 (6,02%), Districte 3 (4,31%) i Districte 7 (2,58%).



En l'anàlisi que es realitza de cada una de les variables, en funció del territori cal tenir en compte aquesta distribució de la participació assolida a cada districte, sobretot en relació als districtes on la resposta ha estat testimonial.

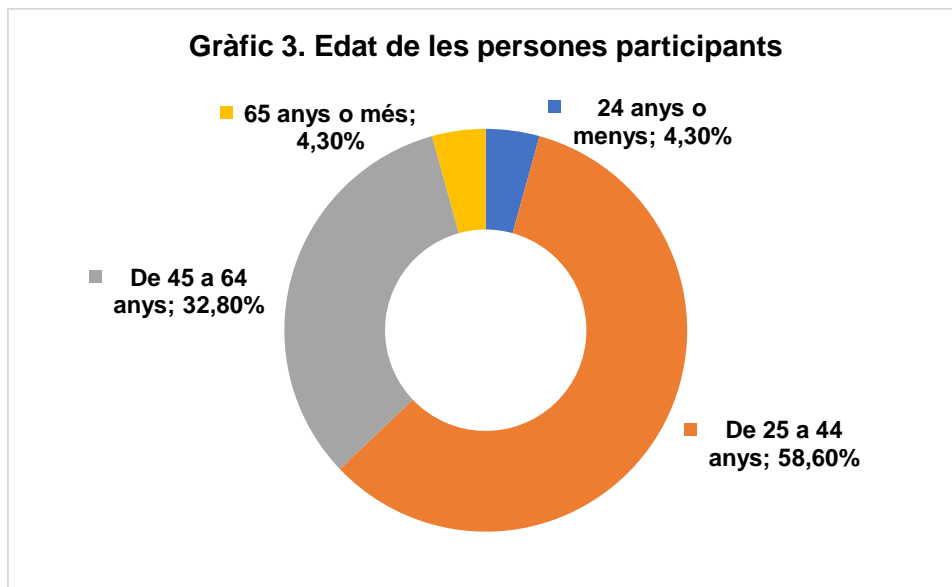
4.2. Sexe

La distribució per sexe és la següent: Els homes representen el 58,62% de les persones enquestades, mentre que les dones són el 39,65%.



4.3. Edat

Per grups d'edat, més de la meitat de les persones participants en l'enquesta tenen de 25 a 44 anys (58,60%), seguits pels que tenen entre 45 i 64 anys (32,80%); és a dir, aproximadament un 90% de les participants tenen entre 25 i 64 anys. Els menors de 25 i els majors de 65 suposen un 8,60% del total.

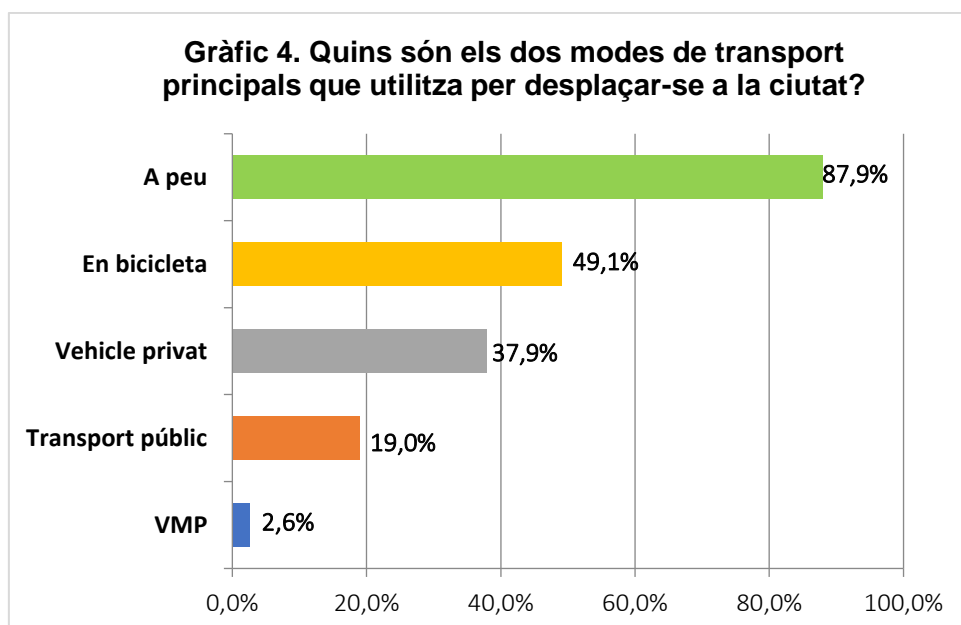


5. Resultats de l'enquesta

5.1. Modes de transport principals

El qüestionari plantejava quins són els dos modes de transport principals que utilitzen els veïns i veïnes de Sabadell per desplaçar-se a la ciutat.

El principal mitjà de mobilitat de les persones enquestades, amb un 87,9% de les respostes, és a peu. El segueix la bicicleta, assenyalant que gairebé la meitat de les persones enquestades (49,1%) utilitzen aquest mode de mobilitat en el seu dia a dia. El vehicle privat està en tercer lloc, amb un 37,9%, seguit del transport públic, amb un 19%. Per últim, només el 2,6% de les persones enquestades utilitza un vehicle de mobilitat personal (VMP). Aquesta pregunta del qüestionari recollia també com a opció l'ús del taxi, però cap persona l'ha valorat com a mitjà de mobilitat habitual.



Per territori, algunes dades a destacar són les següents:

- Les persones participants de l'enquesta dels districtes 6 i 7 són les que utilitzen més el vehicle privat, sent un mode de mobilitat utilitzat per aquestes en un 71,4% i 66,7%, respectivament.
- El transport públic és més utilitzat per les persones enquestades dels districtes 3 (100%) i 4 (36,4%).
- La bicicleta és especialment utilitzada pels veïns i veïnes del centre, dels districtes 1 (55,7%) i 2 (60%), tot i que les persones enquestades del Districte 5 també (55,6%).
- La mobilitat a peu és clau a tots els districtes, però és menys rellevant en els districtes 3 (60%), 6 (71,4%) i 4 (72,7%).
- La mobilitat en VMP només és present per part de les persones enquestades en els districtes 4 (9,1%) i 1 (3,3%).

5.2. Grau d'acord amb les estratègies de mobilitat

En aquest apartat es recullen les valoracions realitzades per les persones enquestades respecte el **grau d'acord** amb diferents afirmacions en relació amb estratègies de mobilitat. Es mostren valors mitjans de les persones enquestades, per territori, en una escala d'1 a 5, on 1 és "Gens d'acord" i 5 és "Totalment d'acord". La següent taula recull de manera resumida les valoracions mitjanes assolides per a cada variable, per al conjunt de 116 respostes.

GRAU D'ACORD AMB...	Grau d'acord mitjà (Valoracions entre 1 i 5 punts)
7. Grau d'acord amb generar vies de prioritat invertida	4,57
9. Indica el grau d'acord amb desenvolupar mesures que facilitin els desplaçaments a peu en aquells carrers on les voreres no tenen les amplades mínimes que estableix la normativa, ampliant voreres.	4,57
10. Indiqueu el grau d'acord amb desenvolupar mesures que facilitin els desplaçaments a peu en aquells carrers on les voreres no tenen les amplades mínimes que estableix la normativa, fent carrers de plataforma única.	4,55
11. Grau d'acord en regular i limitar els accessos en vehicle privat als entorns escolars.	4,27
12. La ciutat està adaptada per a persones amb dificultat per desplaçar-se o amb necessitats de mobilitat puntuals (persones grans, cotxets de nens, carretó de compra,..)?	2,41
13. Valori el nombre d'obstacles que li dificulten la mobilitat a peu en el seu districte	2,50
15. És segur circular amb la bicicleta	2,26
16. Els aparcaments de bicicletes compleixen els requisits mínims necessaris davant intents de robatoris.	2,11
17. Que la implantació de carrils bicicleta suposi l'ocupació de carrils de circulació o places d'estacionament	4,05
18. La bicicleta ha de compartir la CALÇADA amb els vehicles a motor en Zones 30, en cas que NO sigui possible segregat un carril específic per a la mateixa	3,75
19. La bicicleta ha de poder circular als carrers de prioritat de vianants o de plataforma única, sempre i quan la preferència sigui pels vianants i adequant la seva velocitat al pas dels vianants	4,10
20. És important generar nous aparcaments per a bicicletes a les zones d'atracció i als equipaments municipals i centres educatius, encara que sigui ocupant espai d'aparcament de vehicles	4,23
21. Grau d'acord en la implantació de sistemes de lloguer de bicicletes o patinets elèctrics amb un cost per l'ús	3,69
24. Cal prioritzar la bicicleta davant la circulació de vehicles, encara que siguin de baixes emissions o elèctrics	4,16
25. Els itineraris de bus urbà cobreixen les seves necessitats de desplaçament.	3,39
26. Prefereix una nova xarxa de transport públic amb més freqüència de pas però havent de realitzar més transbordaments i menys cobertura territorial.	2,65
27. En relació a la pregunta anterior, si aquesta xarxa disposés de petits busos de barri amb els que fer transbordament respecte a la xarxa principal i cobrir la distància a punts interiors del barri?	3,60
28. Que la informació de número i color de les línies de bus urbà a la ciutat és fàcil d'interpretar.	3,42
29. Que el servei de transport públic interurbà permet un intercanvi fàcil amb la xarxa urbana de transport públic.	3,28
30. Seria necessària l'ampliació de la línia de Rodalies oferint noves parades a Sabadell (Can Llong, Taulí, Rambla)	3,77
31. Seria necessari un servei nocturn d'autobús urbà.	3,85

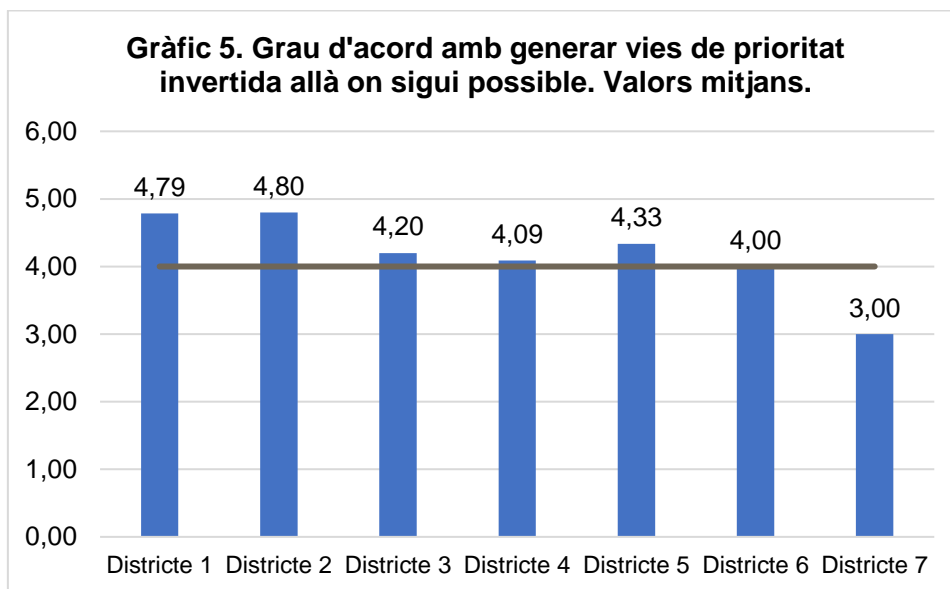
GRAU D'ACORD AMB...	Grau d'acord mitjà (Valoracions entre 1 i 5 punts)
32. Que el servei de taxi amb funcionament en parades i demanda telefònica o per aplicacions mòbils cobreix les seves necessitats de mobilitat.	3,42
33. Prioritzar l'eix central (Via Massagué, Rambla i avd. Barberà) per la circulació exclusiva dels transport públic i determinats serveis en franges horàries.	4,07
34. En referència a la mobilitat en vehicle privat, calen infraestructures de rondes per millorar la mobilitat interna de Sabadell i treure trànsit de pas	3,70
35. Cal transformar la Gran Via en un carrer urbà amb carril bici i/o bus prioritzant-ho davant la circulació de vehicles privats	3,88
36. Cal regular l'accés a la ciutat i aparcament de vehicles segons la seva etiqueta ambiental.	3,67
37. Grau d'acord amb que en general es redueixi l'espai per al vehicle privat per afavorir la xarxa de vianants, de bicicletes i de transport públic.	4,43
38. Estaria disposat a no utilitzar el vehicle privat a la ciutat a favor de un millor servei de transport públic, bicicletes i itineraris de vianants.	4,51
39. En relació a l'aparcament i distribució urbana de mercaderies, grau d'acord amb ampliar o redistribuir les zones blaves d'aparcament al conjunt de la ciutat en aquells punts on hi hagi una demanda elevada per activitat comercial, administrativa o sanitària.	3,49
40. S'hauria de regular l'estacionament amb zona verda a la ciutat per desincentivar l'ús del vehicle privat, especialment forà i prioritzar l'ús dels residents.	3,49
41. A la ciutat hi ha places d'aparcament suficients per cobrir la demanda dels residents.	2,78
42. Grau d'acord amb reduir espai destinat actualment a l'aparcament en calçada per dur a terme actuacions que afavoreixin els vianants, les bicicletes i el transport públic (eixamplament de voreres, pacificació de vials mitjançant calçada de plataforma única, construcció de carrils bici, ...)	4,34
43. Crear aparcaments municipals soterrats per residents en règim de lloguer per concessió de durada definida (30, 40 o 50 any)	3,94
44. Incrementar el nombre de places d'estacionament per vehicle privat a la via pública gratuïtes.	2,59
45. Crear bosses d'aparcament a la perifèria dels barris o ciutat on ubicar l'oferta d'aparcament per residents i forans per guanyar espai per als vianants, transport públic i bicicletes.	4,04
46. Regular i controlar les places de càrrega i descàrrega amb una limitació horària de 30 minuts.	4,25
47. Que tothom pugui utilitzar les reserves de càrrega i descàrrega amb limitació horària.	3,14
48. Estaria disposat a cercar els seus paquets de missatgeria a consignes o comerços i que no li lliurin a casa per reduir la circulació de vehicles i reduir les emissions.	4,34
49. Grau d'acord amb la major regulació i aplicació d'una taxa municipal a les places d'aparcament per a persones de mobilitat reduïda	3,25
50. En referència a la seguretat viària, grau d'acord amb la creació de passos de vianants i altres elements de reducció en detriment de la comoditat de circulació en vehicle pels canvis de desnivell.	4,22
51. El desplaçament a peu per l'espai públic de Sabadell disposa dels elements necessaris per considerar-se segur.	2,84
52. Creu que és possible que els infants es desplacin sols a l'escola.	2,29
53. Grau d'acord en la limitació de velocitat a 30 Km/h a tots o al màxim de carrers de la ciutat.	4,53
54. Grau d'acord en la simplificació de sentits de circulació dels carrers en detriment d'uns itineraris més curts o més possibilitats de moviments circuladoris.	4,08
55. Grau d'acord en l'obligatorietat de dur casc en bicicleta i vehicles de mobilitat personal (patinets,...)	4,18
56. En relació al medi ambient, cal prendre mesures per limitar la circulació de vehicles més contaminants pels carrers de la ciutat.	4,48
57. Cal implantar una xarxa bàsica de punts de càrrega de vehicles elèctrics a la via pública.	4,13

GRAU D'ACORD AMB...	Grau d'acord mitjà (Valoracions entre 1 i 5 punts)
58. La implantació de Zones de Baixes Emissions a la ciutat és la solució més adequada per a la millora de la qualitat de l'aire i la reducció de la contaminació acústica, encara que suposi la restricció de circulació en vehicle privat.	3,96
59. Estaria disposat a limitar l'ús amb seu vehicle privat, encara que sigui veí de Sabadell, perquè ha de desplaçar-se a una Zona de Baixes Emissions interna de la ciutat.	4,09
60. Considera adequada la limitació de la circulació a l'entorn dels equipaments educatius com a mesura de salut.	4,41
61. Considera prioritària la renovació de la flota de transport públic des d'un punt de vista ambiental.	4,03

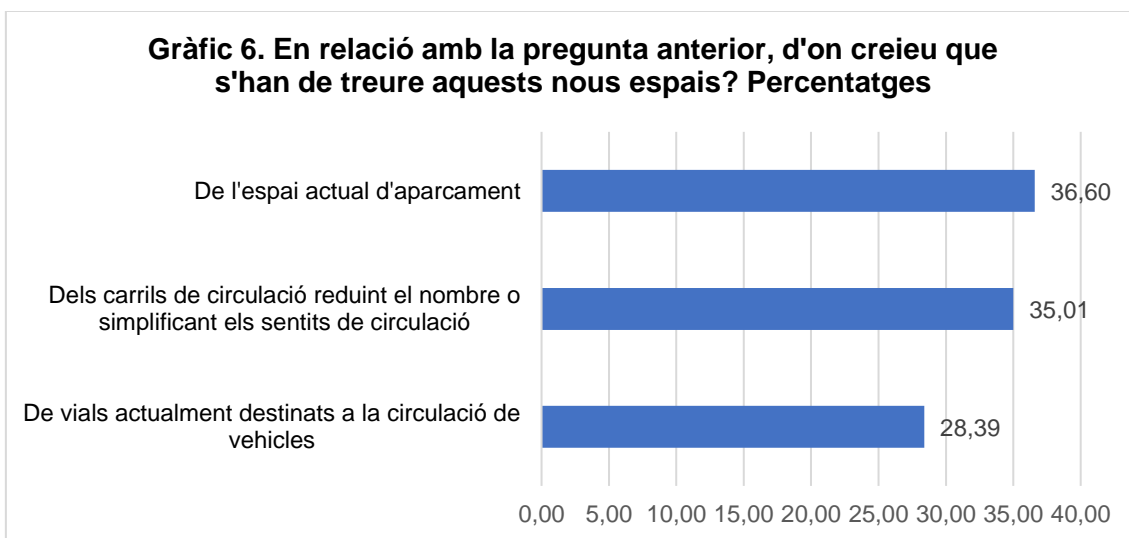
En els següents apartats es recullen aquestes valoracions endreçades segons mode de mobilitat.

5.3. Mobilitat a peu i vianants

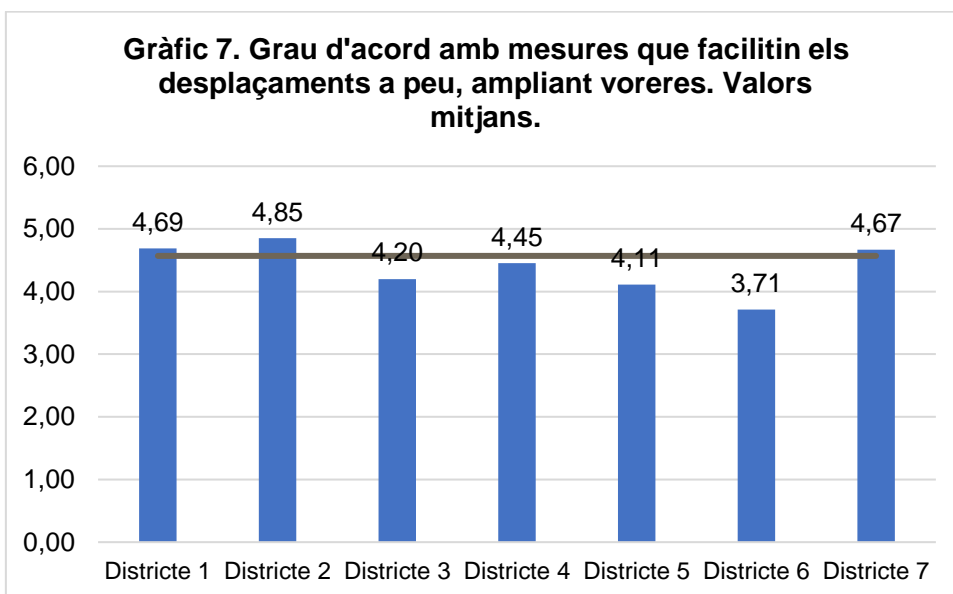
Es manifesta un ampli grau d'acord amb generar vies de prioritat invertida allà on sigui possible, és a dir, carrers on la prioritat de pas és del vianant sobre el vehicle (Gràfic 5), amb un 4 sobre 5 punts de valor mitjà de ciutat. Els districtes 1 i 2, del centre de la ciutat, tenen valors especialment alts, de 4,89 i 4,80 punts, respectivament. En canvi, el Districte 7 té una valoració de 3 sobre 5 punts, sent la més baixa en aquesta pregunta del qüestionari.



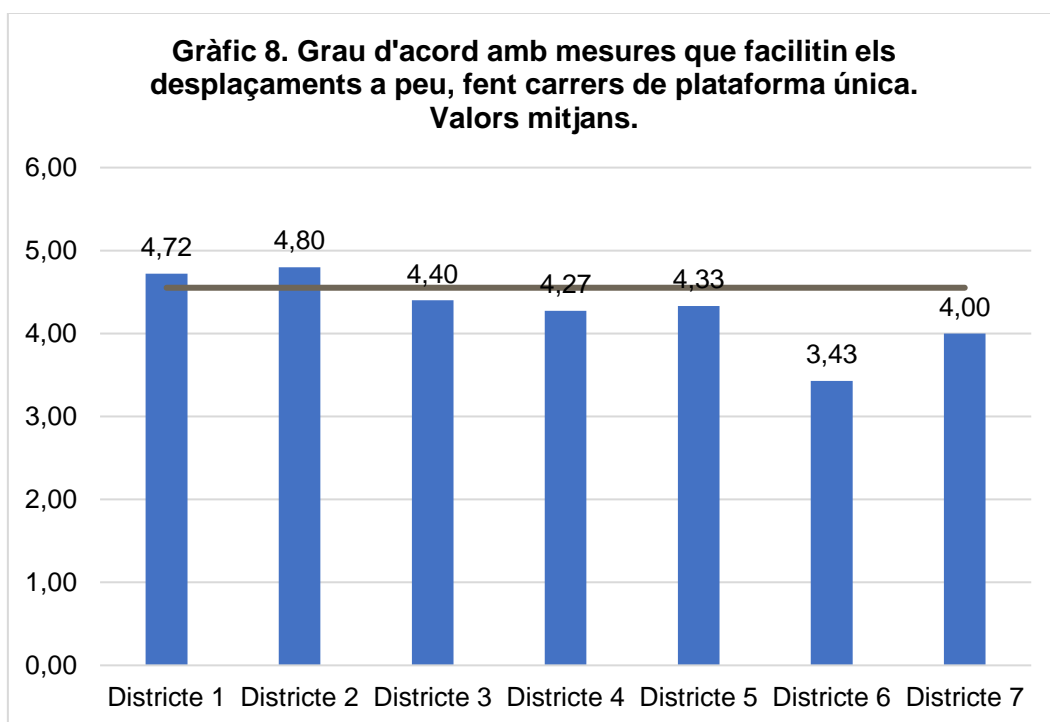
En relació amb la pregunta anterior, les persones enquestades han valorat que aquests nous espais s'han d'implementar en detriment de l'espai actual d'aparcament i dels carrils de circulació, reduint el nombre o simplificant els sentits de circulació. En menor grau, de vials actualment destinats a la circulació de vehicles.



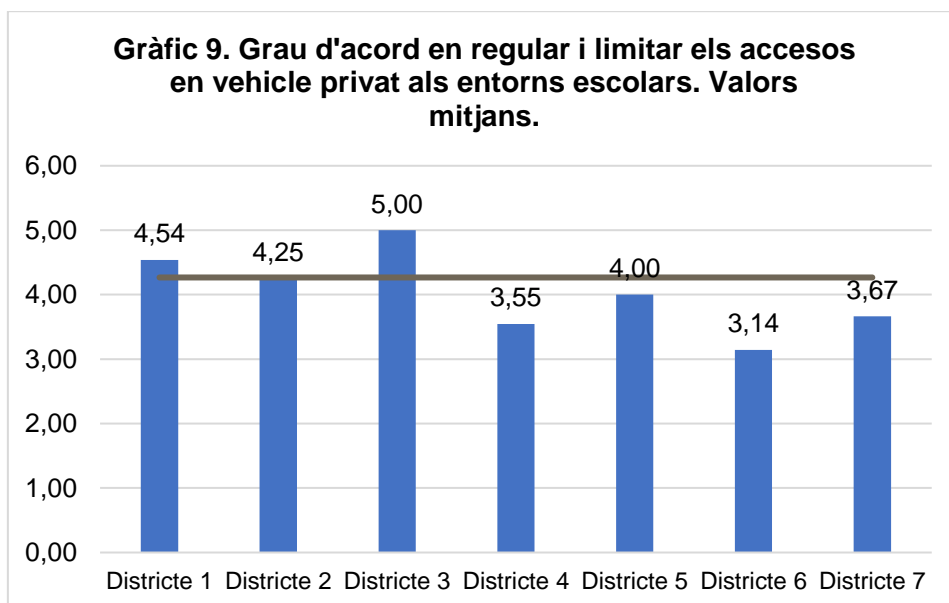
L'ampliació de voreres (Gràfic 7) és una mesura força acceptada per promoure la mobilitat a peu, amb un valor de 4,57 punts sobre 5 de mitjana de ciutat. No hi ha diferències rellevants entre districtes, sent el D6 el que té un valor més allunyat de la mitjana de ciutat, amb 3,71 punts sobre 5, per sota.



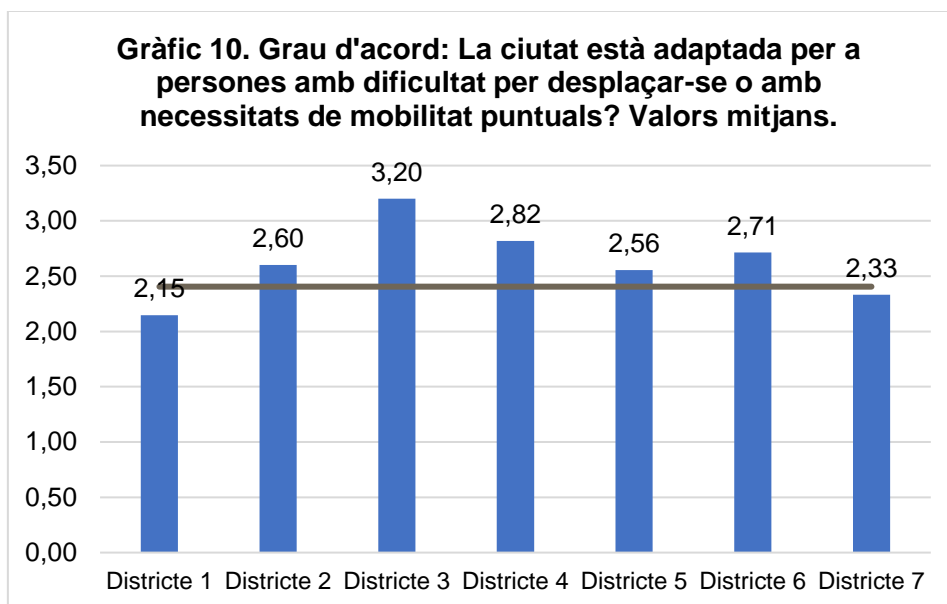
L'estratègia d'implementar carrers de plataforma única, en els quals els vianants tenen prioritats sobre la resta de modes de mobilitat (Gràfic 7), generalment es valora de manera positiva, amb 4,55 punts sobre 5. En aquest cas és el Districte 6 el que més allunyat està del valor mitjà de ciutat, per sota, amb 3,43 punts.



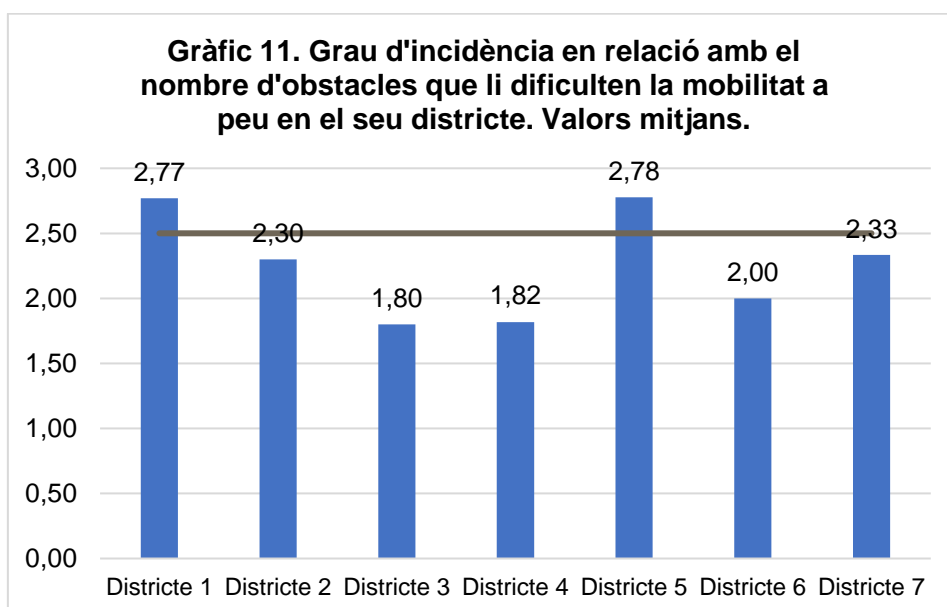
Els entorns escolars són un espai especialment sensible a la presència de vehicles a motor. La regulació i limitació dels accessos al vehicle privat a aquests entorns escolars es valora, en general, positivament, amb 4,27 punts sobre 5. Els districtes 3, 1 i 2 són els que més valoren aquesta estratègia, amb valors de 5, 4,54 i 4,25, respectivament.



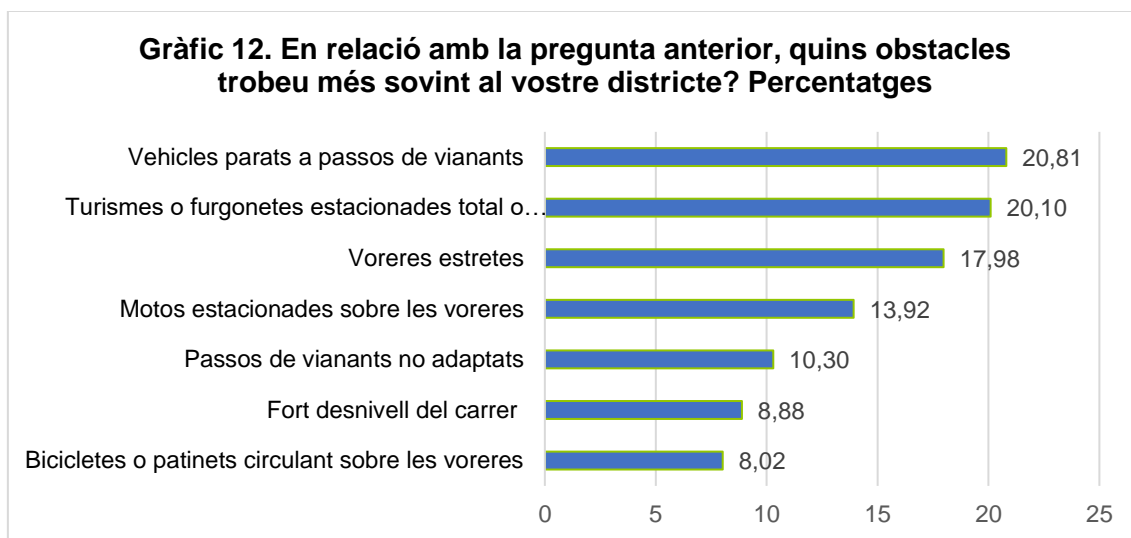
A la pregunta “La ciutat està adaptada per a persones amb dificultat per desplaçar-se o amb necessitats de mobilitat puntuals?”, les persones enquestades han respost amb un valor de 2,41 punts sobre 5 possibles. Els districtes 1 i 7 estan per sota d'aquest valor mitjà, amb 2,15 i 2,33 punts, respectivament, assenyalant les persones enquestades d'aquests territoris que estan menys d'acord amb l'afirmació. En canvi, les persones enquestades del Districte 3 valoren en major grau que la ciutat està adaptada.



Per tal de copsar la valoració de fins a quin punt a la via pública hi ha un elevat nombre d'obstacles que dificulten la mobilitat a peu, el qüestionari demana que es valorés el grau d'incidència d'aquests elements en dificultar la mobilitat. Les valoracions també s'han recollit en una escala entre 1 i 5 de menor a major incidència. Es recull una valoració mitjana baixa, de 2,5 punts sobre 5 possibles. Les persones participants al qüestionari dels districtes 3, 4 i 5 han valorat que la incidència del nombre d'obstacles que dificulten la mobilitat a peu al seu territori és menor a la mitjana. En canvi, les persones dels districtes 1 i 5 han valorat per sobre d'aquesta mitjana, el que indica que consideren que hi ha un major nombre d'obstacles a la via pública.



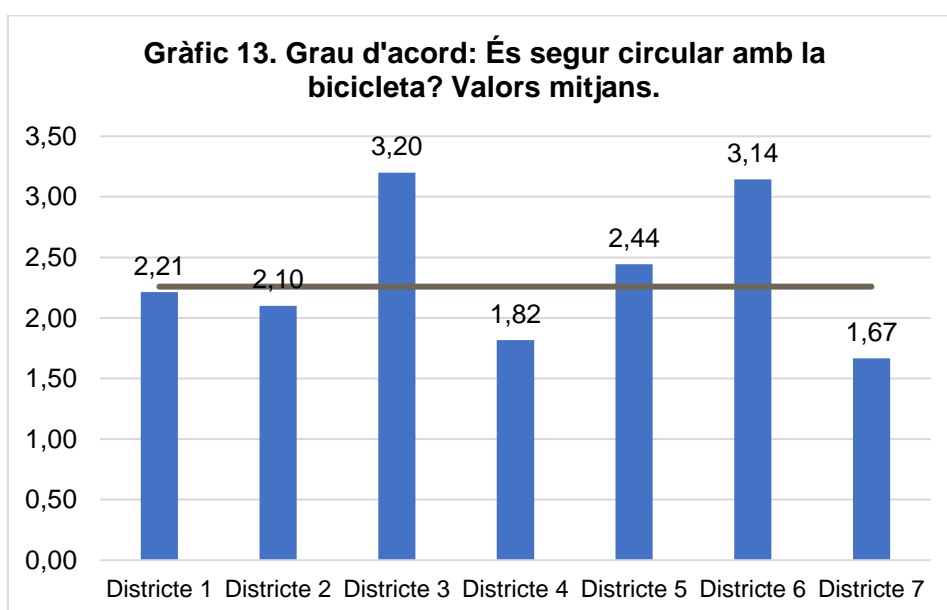
La distribució de les respostes segons grups d'edat, presenta diferències rellevants. La majoria dels menors de 25 anys, el 60%, ha valorat que aquesta incidència és baixa o inexistent i només un 20% ha valorat que és elevada. La resta de grups d'edat tenen percepcions més disperses i, en el cas de la població entre 25 i 64 anys, que és la major part de la mostra, només el 15% aproximadament percep que la incidència dels obstacles és baixa.



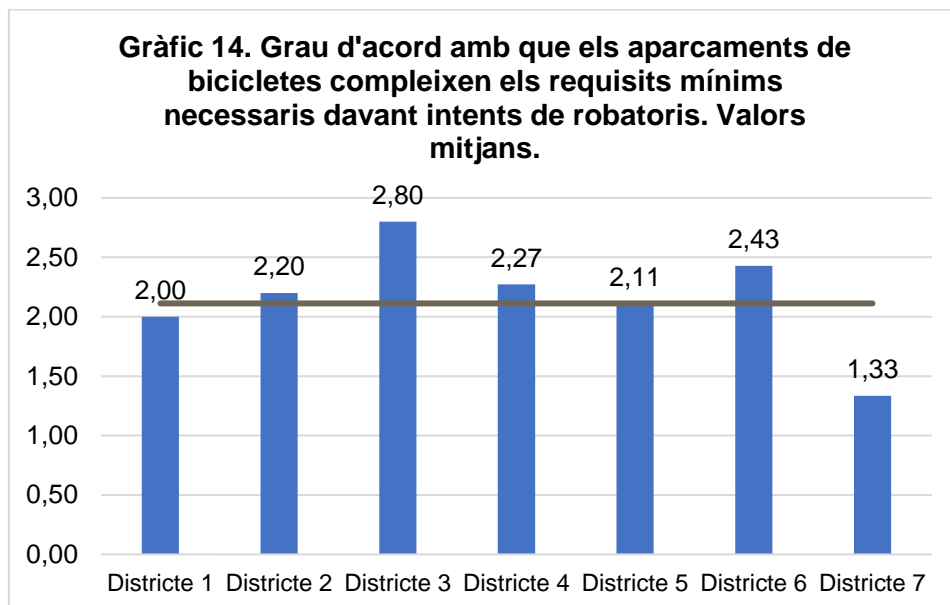
En relació amb la pregunta anterior, els obstacles que més sovint troben les persones enquestades al seu districte són vehicles parats a passos de vianants (20,81%), turismes o furgonetes estacionades total o parcialment sobre les voreres o zones de pas (20,10%) i, en general, voreres estretes (17,98%).

5.4. Mobilitat en bicicleta i VMP

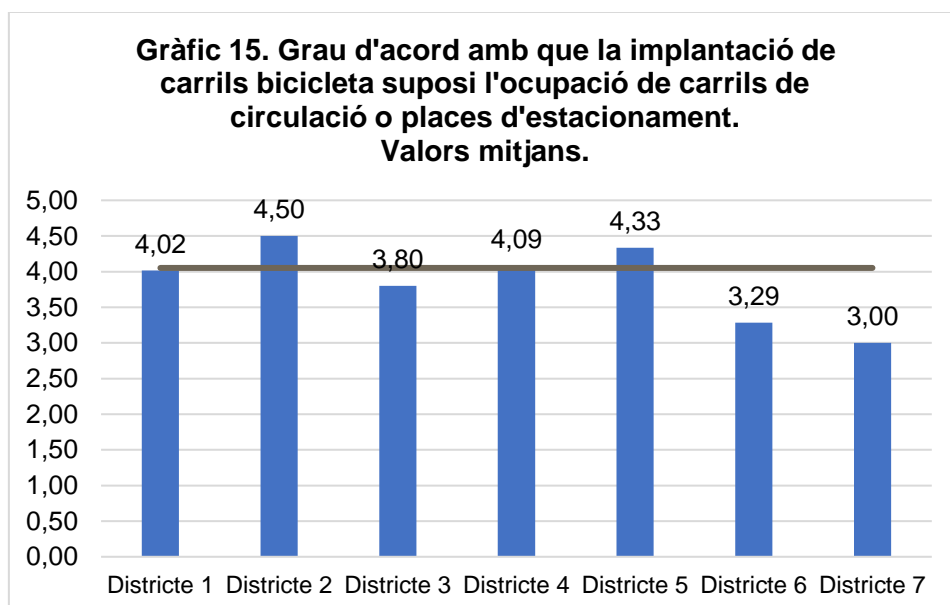
A la pregunta sobre si és segur circular amb la bicicleta, es recull una valoració de 2,26 punts sobre un total de 5. La distribució d'aquesta valoració indica una gran disparitat entre els territoris de Sabadell. Les respostes recollides dels districtes 3 i 6 se situen significativament per sobre de la mitjana de ciutat, indicant les persones enquestades d'aquests districtes que és relativament segur circular amb bicicleta. En canvi, les enquestades dels districtes 4 i 7, i més a prop de la mitjana de ciutat les dels districtes 1 i 2, valoren que és menys segur, arribant al cas del Districte 7 amb un valor d'1,67 sobre 5 punts.



La seguretat dels aparcaments de bicicletes es valora negativament, lleugerament per sobre dels dos punts (2,11) sobre 5 de mitjana de ciutat. Aquest valor és especialment baix al Districte 7, amb 1,33 punts.

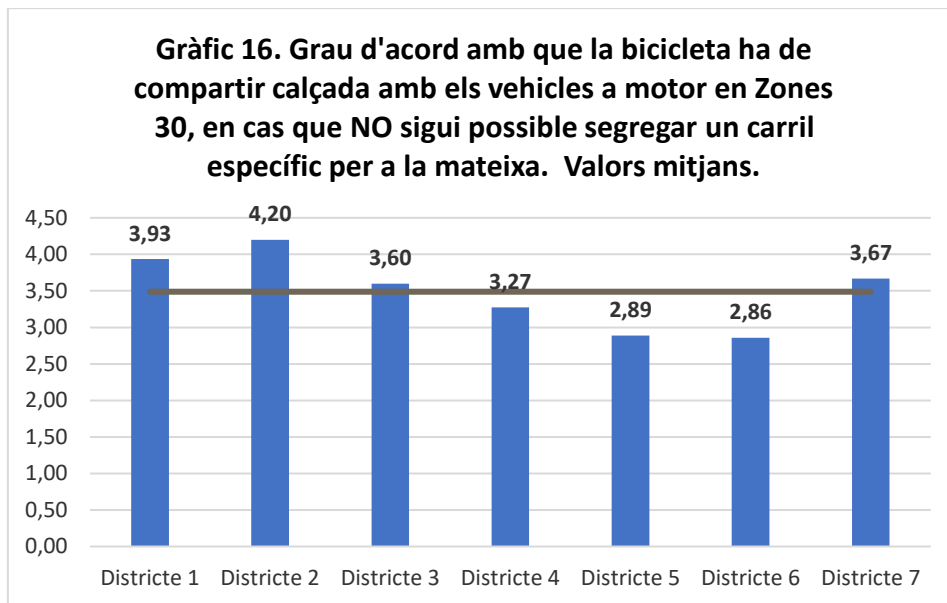


Hi ha un acord general sobre que els modes de mobilitat sostenibles han de substituir, en major o menor grau, l'espai públic que actualment ocupen el vehicle privat i l'aparcament. Així, el grau d'acord amb que la implantació de carrils bici suposi ocupar carrils de circulació o places d'estacionament és de 4,05 punts sobre 5. Malgrat això, els districtes més perifèrics, 3, 6 i 7, estan menys d'acord amb aquest tipus d'afirmació, al voltant dels 3 punts sobre 5. Aquesta tendència amb els districtes més perifèrics, com s'observa al llarg de l'informe, es repeteix en altres preguntes sobre la rellevància del vehicle privat i l'aparcament entre les persones enquestades.

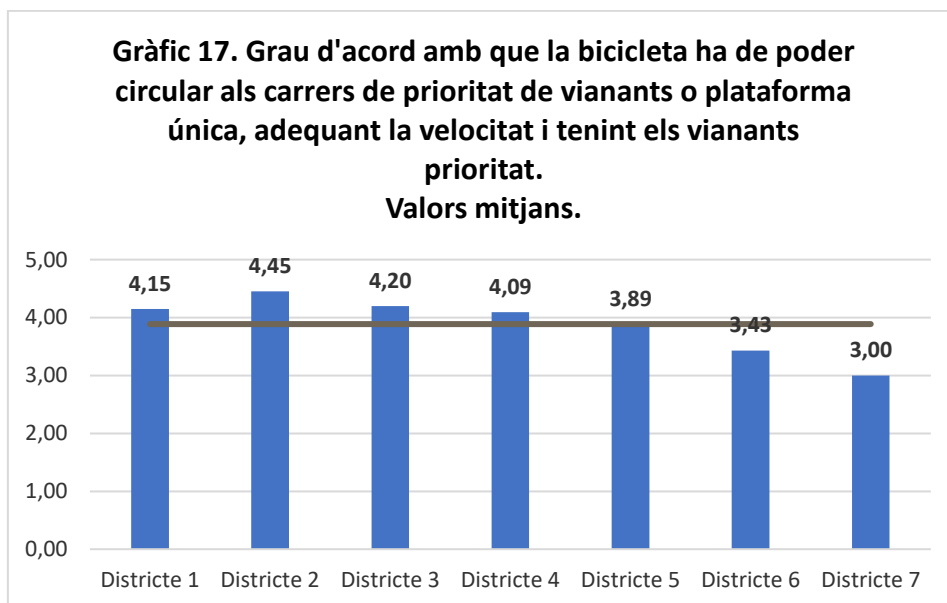


Quan no és possible segregar un carril específic per a les bicicletes, una proposta que es planteja al qüestionari és que les bicicletes comparteixin calçada amb els vehicles a motor en Zones 30. Aquesta alternativa té una valoració de 3,75 punts sobre 5, assolint un grau d'acord mitjà. Els districtes més allunyats d'aquest valor són el 5 i el 6, amb

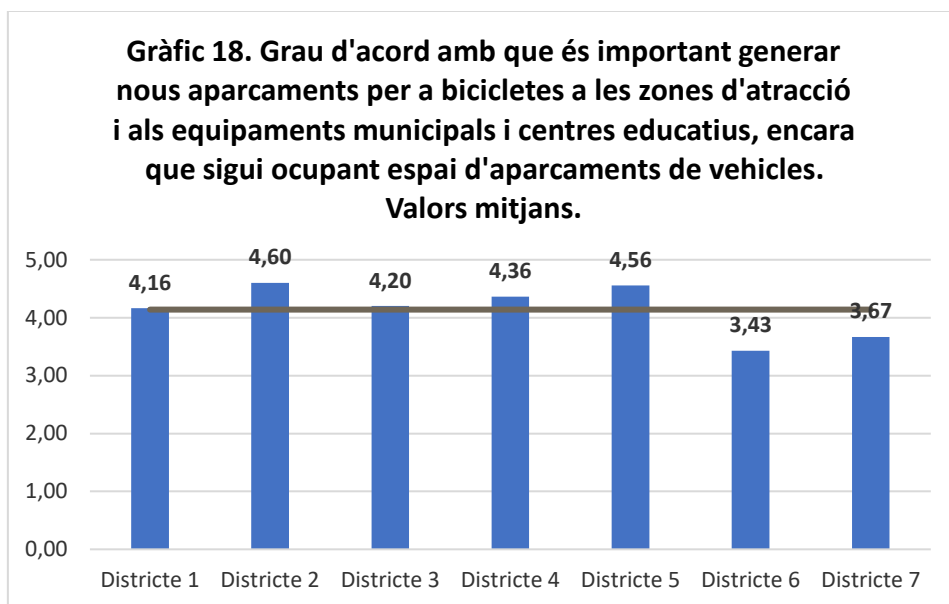
valors de 2,89 i 2,86, i el Districte 2, que valora l'alternativa positivament, amb 4,20 punts.



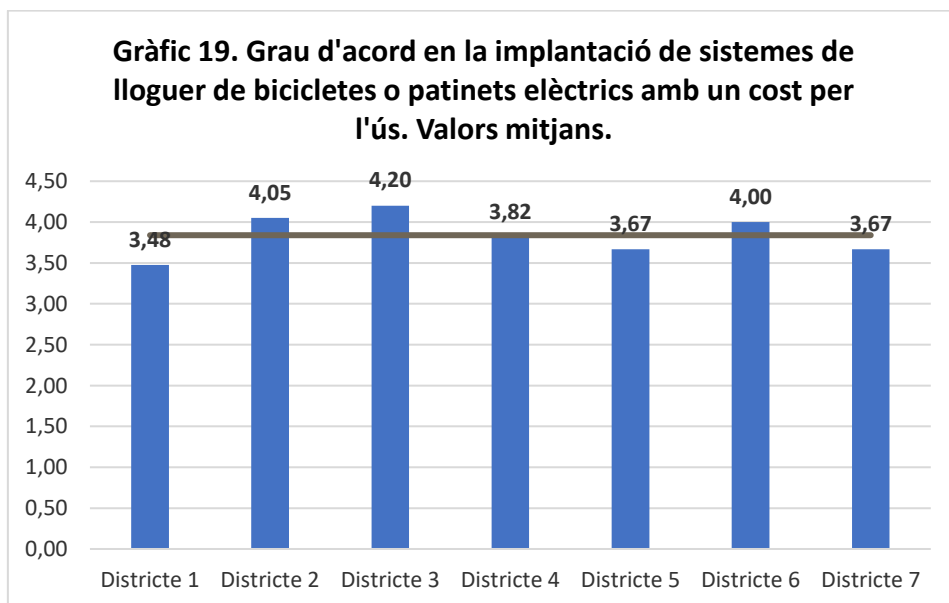
Recuperant els carrers de prioritats invertida i de plataforma única, es pregunta sobre la circulació de bicicletes en aquestes vies, adequant la velocitat i tenint els vianants prioritats. El grau d'acord és relativament ampli, amb 4,10 punts sobre 5, exceptuant les persones enquestades dels districtes 5, 6 i 7, que ho valoren per sota d'aquesta mitjana.



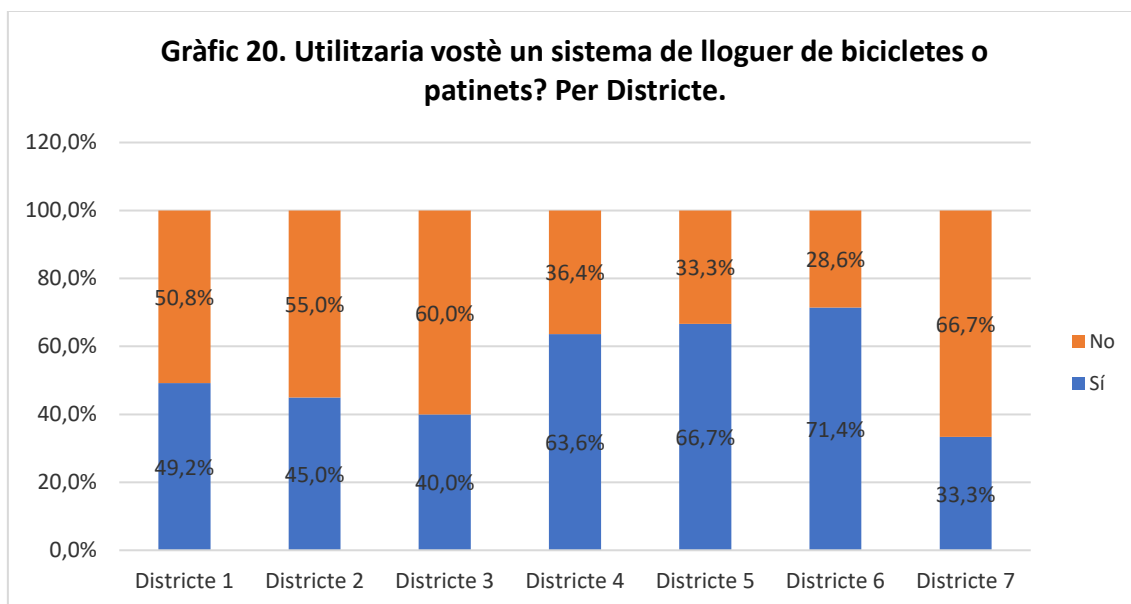
Al qüestionari es plantegen diferents opcions d'aparcament de bicicletes. Una opció per guanyar espai per aquests aparcaments a les zones d'atracció i als equipaments municipals i centres educatius és ocupant i substituint espai d'aparcaments de vehicles a motor. La valoració és generalment positiva, amb 4,23 punts sobre 5.



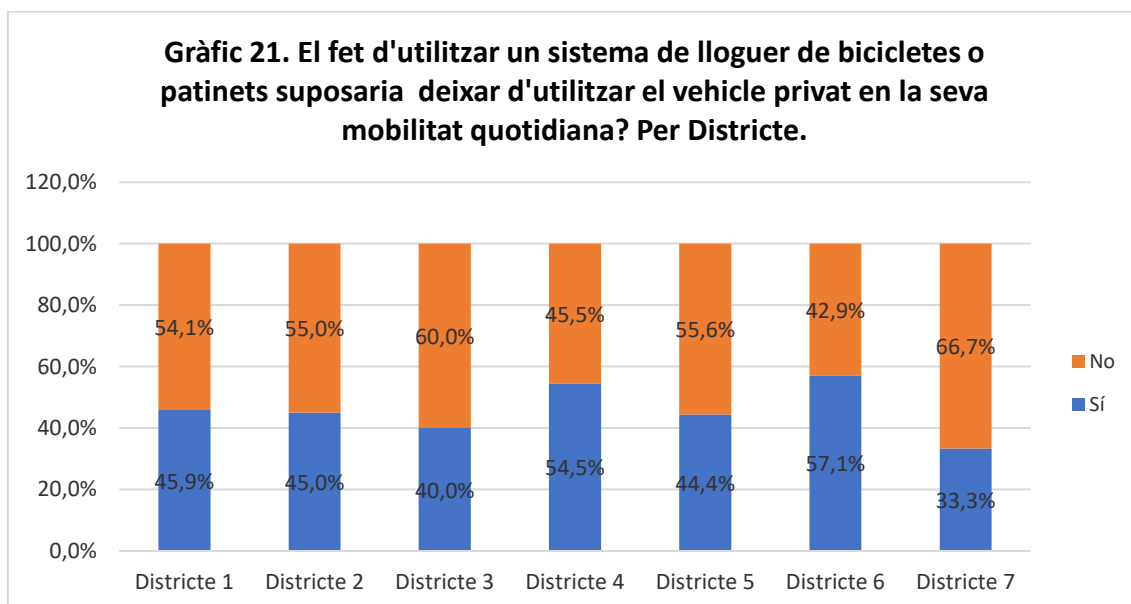
Pel que fa a implantar sistemes de lloguer de bicicletes o patinets elèctrics, amb un cost per l'ús, hi ha un suport ampli, amb 3,69 punts sobre 5. El Districte 1 és el que menys d'acord està amb aquesta mesura, amb 3,48 punts, però les diferències no són molt rellevants.



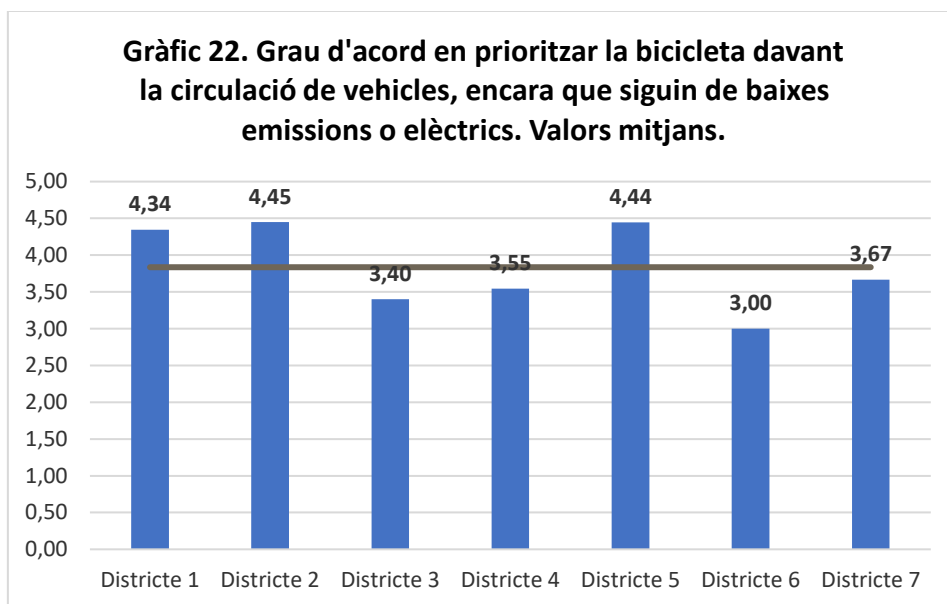
A la pregunta "Utilitzaria vostè un sistema de lloguer de bicicletes o patinets?", el 51,7% de les persones enquestades han respost afirmativament. Els territoris on més suport tindria aquest servei, segons les respostes de les persones participants, són els districtes 4, 5 i 6.



El fet d'utilitzar un sistema de lloguer de bicicletes o patinets suposaria deixar d'utilitzar el vehicle privat en la seva mobilitat quotidiana pel 46,6% de les persones enquestades. Aquest canvi de model tindria més incidència en els districtes 4 i 6, segons les respostes recollides.

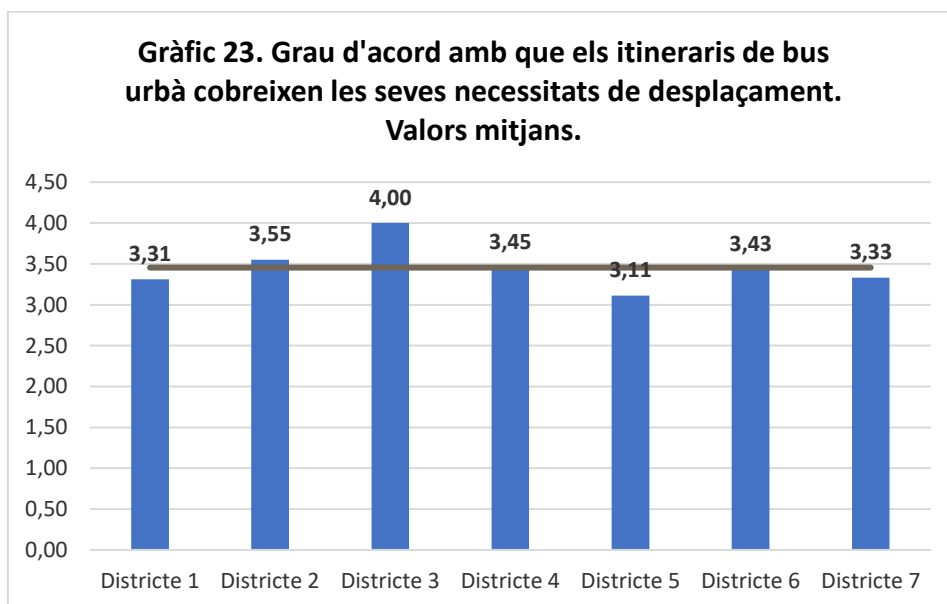


El grau d'acord en prioritzar la bicicleta davant la circulació de vehicles, encara que siguin aquests de baixes emissions o elèctrics, es situa en 4,16 punts sobre 5 possibles. Aquesta voluntat és especialment rellevant en els districtes 2, 5 i 1, en aquest ordre.

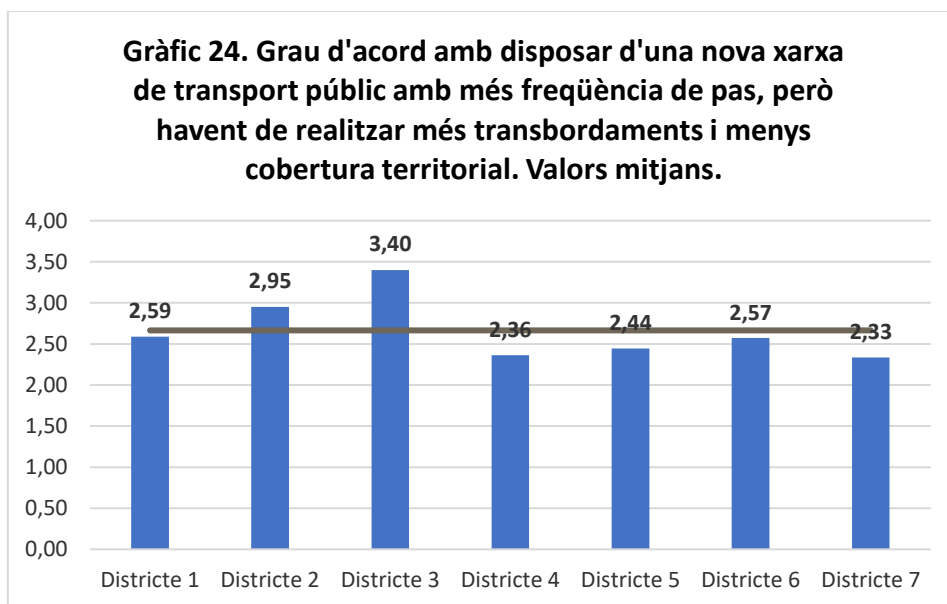


5.5. Transport públic

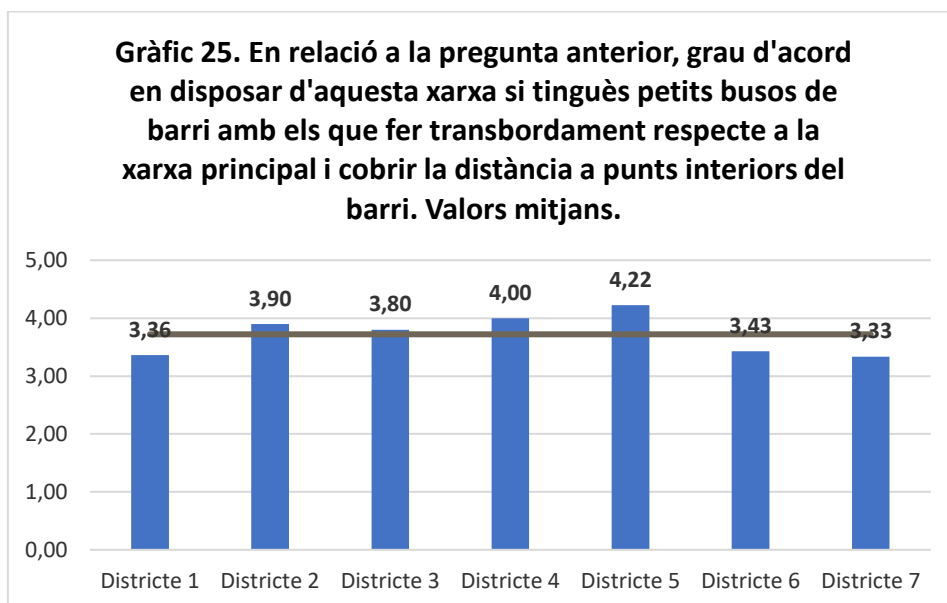
Passant al transport públic, es valora que la cobertura cobreix mitjanament les necessitats de desplaçament de la població, amb 3,39 punts sobre 5. Aquesta valoració és especialment positiva entre les participants del Districte 3.



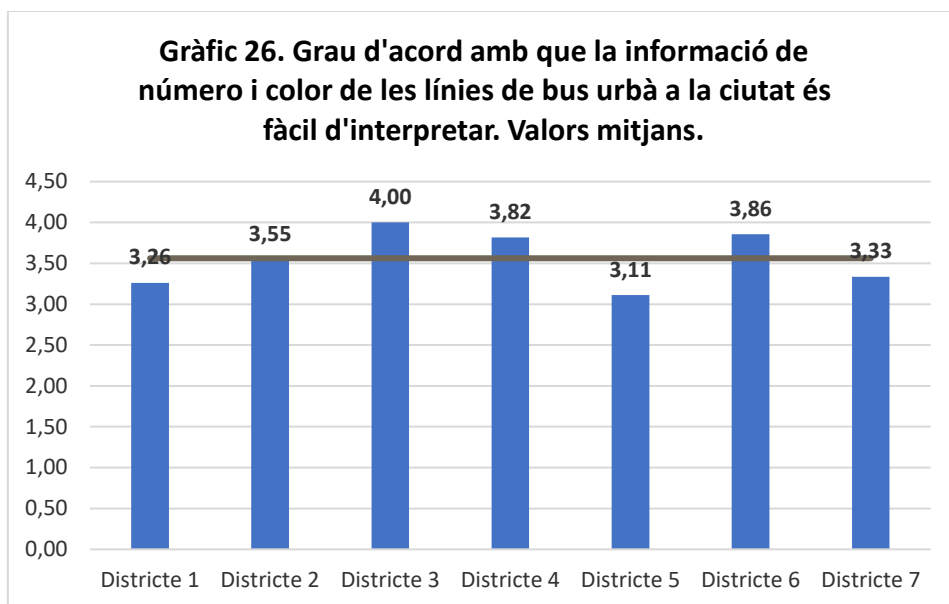
Quant a prioritats entre diferents aspectes de la xarxa de transport públic, es pregunta a les persones participants si estarien d'acord amb augmentar la freqüència de pas, però tenint menys cobertura territorial i, conseqüentment, havent de realitzar més transbordaments. La valoració mitjana és baixa, de 2,65 punts, assolint els valors més baixos als districtes 4, 5 i 6, aquest darrer amb 2,33 punts sobre 5. En canvi als districtes 2 i 3 el grau d'acord amb la mesura és superior a la mitjana.



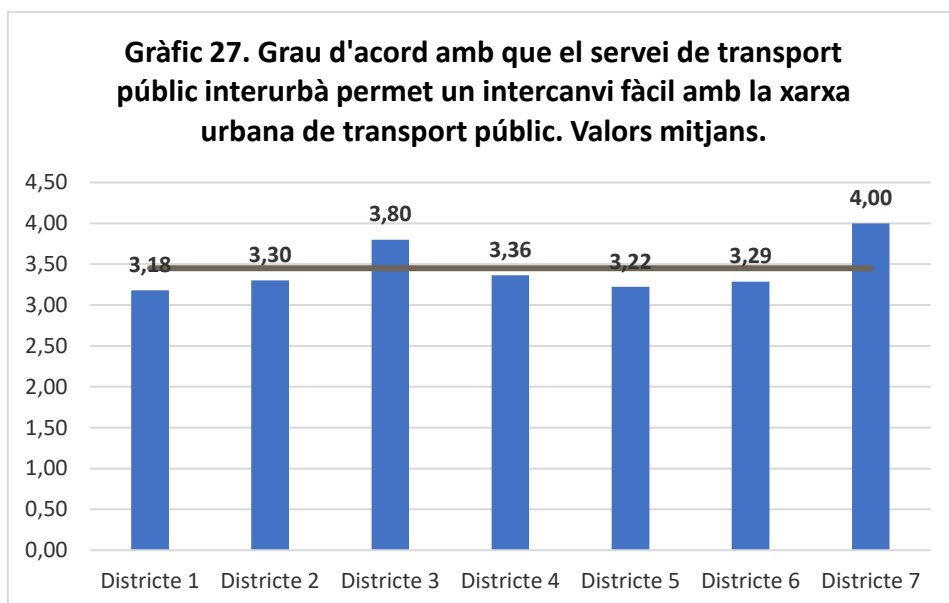
En canvi, el grau d'acord amb aquesta possibilitat augmenta fins els 3,6 punts, en cas que aquest model de xarxa major freqüència però menor cobertura, estigués complementada per línies de petits busos de barri amb els que fer transbordaments respecte a la xarxa principal i per cobrir la distància a punts inferiors del barri. No hi ha diferències rellevants entre districtes.



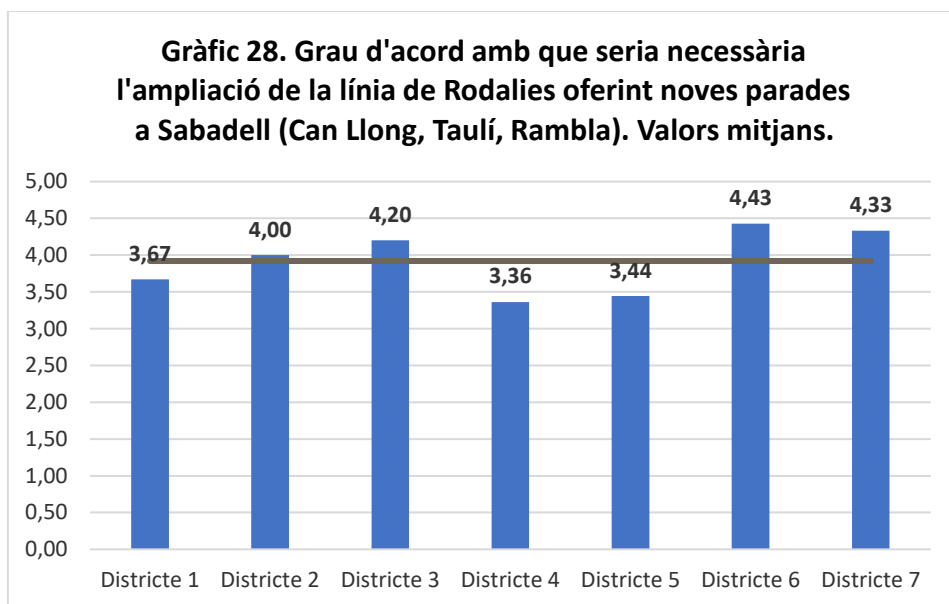
Quant a la informació que es dona a les usuàries de la xarxa de bus urbà i la facilitat de comprensió de les diferents línies, es puntua amb 3,42 sobre 5, una valoració mitjana.



Sobre les connexions intermodals, hi ha un grau d'acord mitjà respecte que aquests intercanvis es poden fer amb facilitat, amb 3,28 punts sobre 5. Els districtes 7 i 3 ho valoren per sobre de la resta de territoris, amb 4 i 3,80 punts, respectivament.

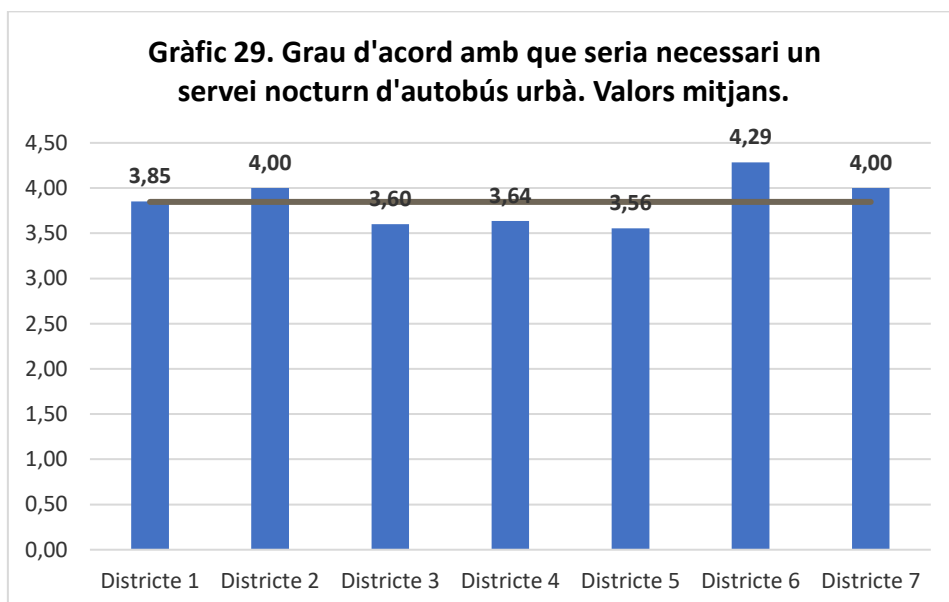


En relació amb la possibilitat d'ampliar la línia de Rodalies, oferint noves parades a Sabadell, la valoració general és positiva, amb un grau d'acord de 3,77 punts de mitjana.

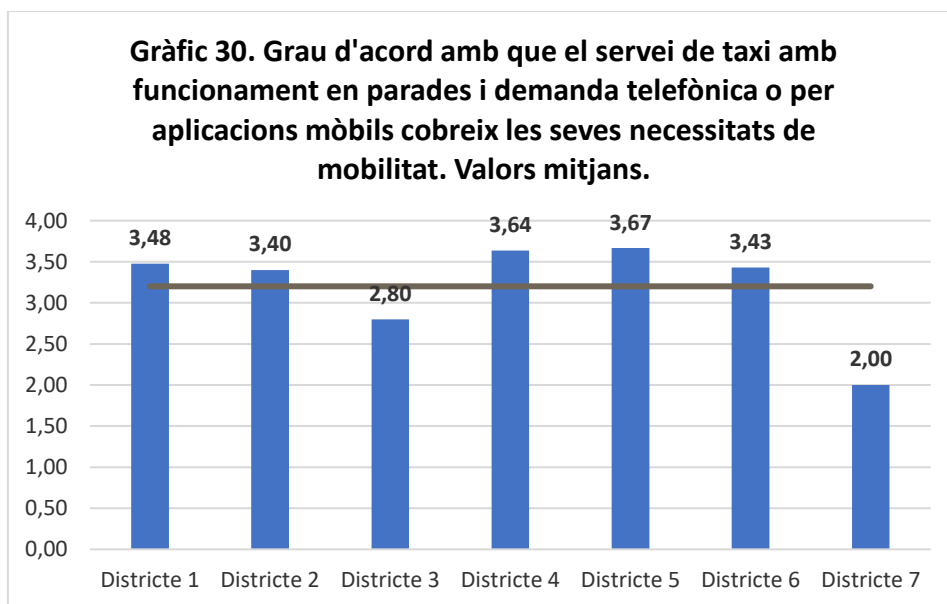


Es registren diferències rellevants en relació al sexe de les persones enquestades pel que fa al posicionament envers aquesta possibilitat. Així, gairebé el 90% de les dones enquestades es mostren molt o totalment d'acord amb aquesta mesura, mentre que en el cas dels homes només ho fan aproximadament el 50%.

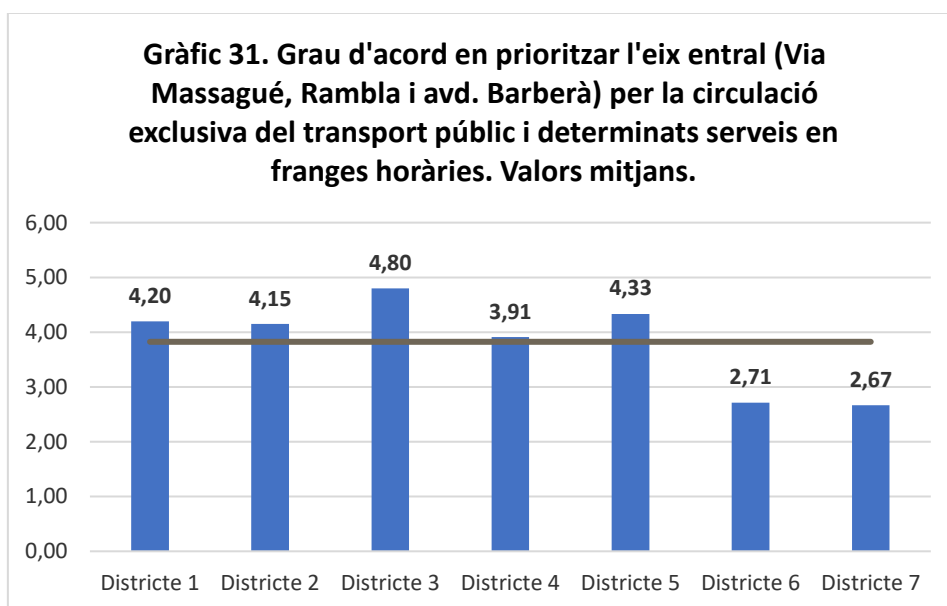
Es valora que és necessari disposar d'un servei nocturn d'autobús urbà, amb 3,85 punts sobre 5. Les persones enquestades del Districte 6 puntuen amb un 4,29 aquesta mesura, superior a la mitjana de la ciutat.



Sobre l'ús del servei de taxi, amb funcionament en parades i demanda telefònica o per aplicacions mòbils, es puntua amb 3,42 punts sobre 5. Però, el districtes 3 i 7 estan per sota de la mitjana, amb 2,80 i 2 punts, respectivament. En aquesta valoració s'ha de tenir en compte que, relacionat amb un dels primers ítems del qüestionari, les persones participants en l'enquesta han indicat que no acostumen a utilitzar el servei de taxi.

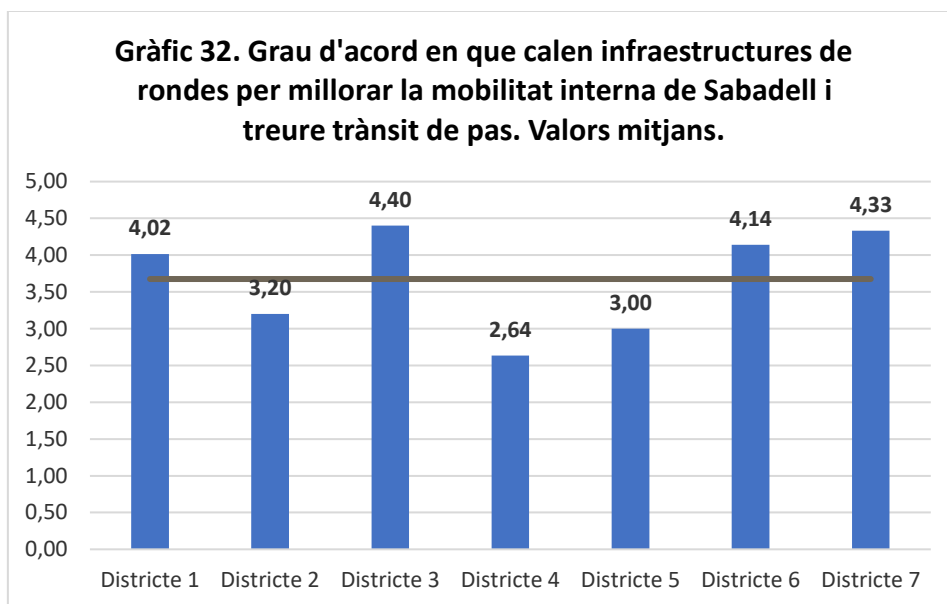


La prioritització de l'eix central, format per Via Massagué, la Rambla i avinguda Barberà, per la circulació exclusiva del transport públic i determinats serveis (en franges horàries), es valora positivament, superant una valoració mitjana de 4 punts sobre 5. Però, els districtes més perifèrics es mostren en desacord amb aquesta mesura, amb valors al voltant dels 2,5 punts.

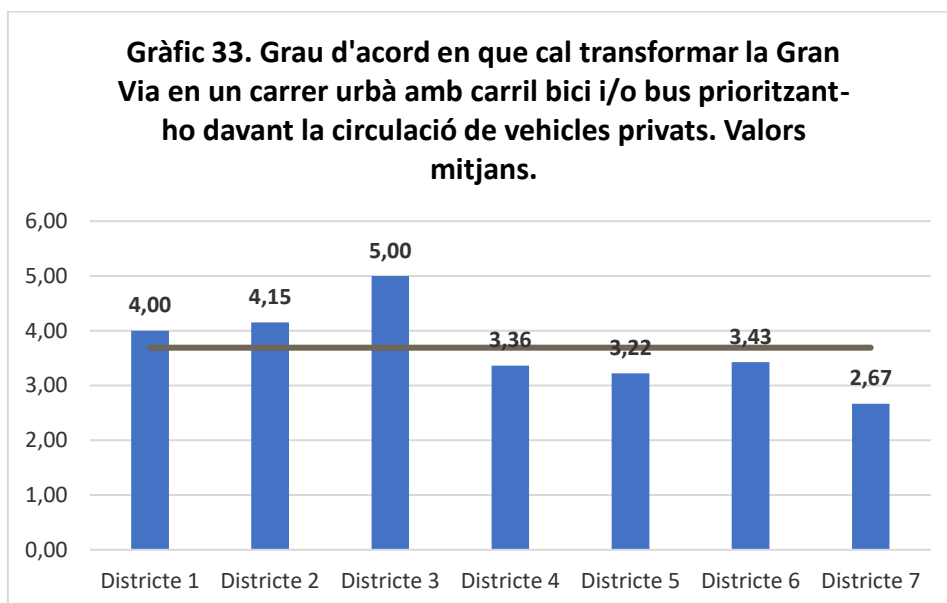


5.6. Vehicle privat

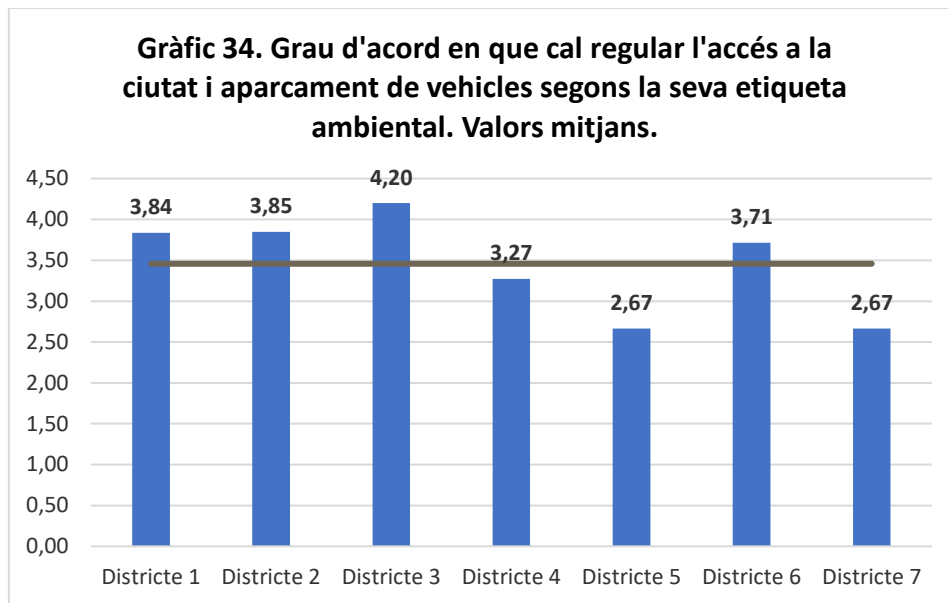
Passant al vehicle privat, es pregunta sobre la necessitat de disposar d'infraestructures de rondes per millorar la mobilitat interna de Sabadell i desviar l'actual trànsit de pas. El grau d'acord assoleix un valor de 3,70 punts sobre 5, però hi ha diferències rellevants entre territoris. Mentre que els districtes 4 i 5 donen menys importància a aquesta qüestió, amb valors de 2,64 i 3 punts, els districtes 3, 6 i 7 se situen amb valors per sobre de la mitjana, superant els 4 punts.



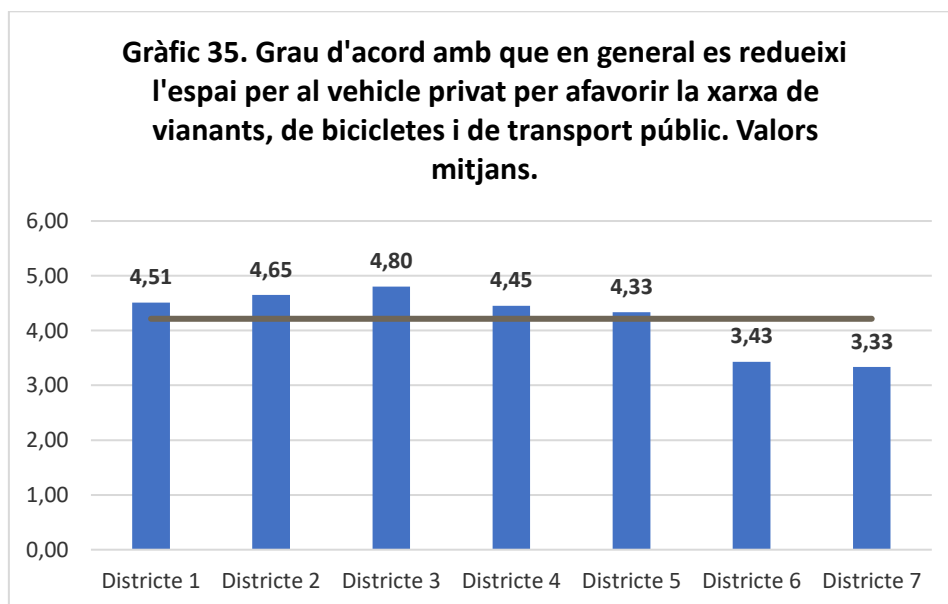
Sobre la transformació de Gran Via en un carrer urbà, amb carril bici i/o de bus, prioritant els modes de mobilitat sostenible davant la circulació de vehicles privats, té una valoració mitjana-alta, amb 3,88 punts, especialment positiva en el cas del Districte 3, amb 5 punts sobre un total de 5. També en el cas dels districtes 1 i 2 els seus valors estan per sobre de la mitjana. Són aquells territoris més afectats pel pas de Gran Via.



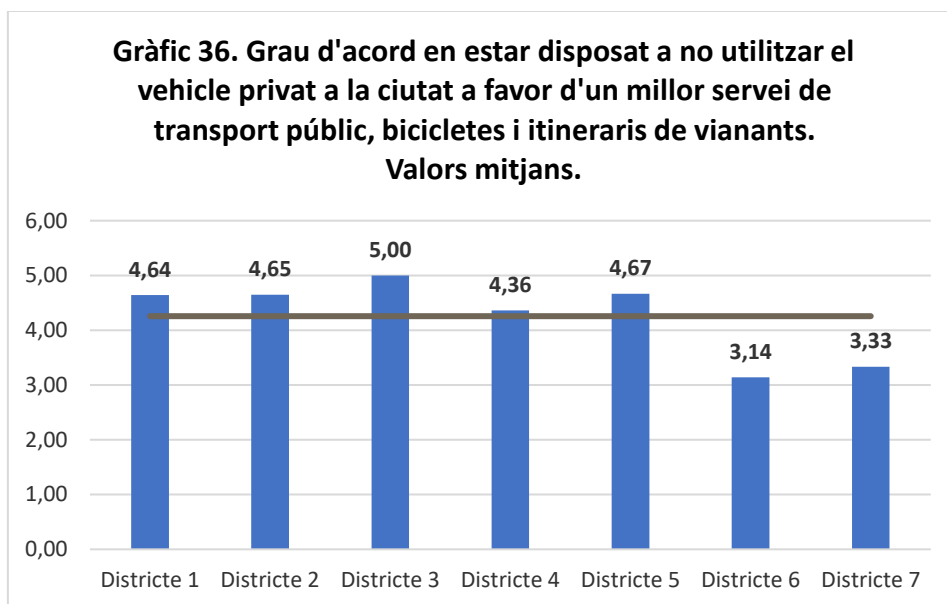
La regulació de l'accés a la ciutat i aparcament de vehicles segons la seva etiqueta ambiental té una disparitat de valoracions, des dels districtes 1, 2 i 3, amb puntuacions superiors a 3,80, fins als districtes 5 i 7, amb un valor de 2,67. La valoració mitjana assoleix els 3,67 punts.



La reducció de l'espai per al vehicle privat per afavorir els modes de mobilitat sostenibles, com a estratègia general, es valora positivament, amb 4,43 punts sobre 5 a tota la ciutat, exceptuant els districtes 6 i 7, amb valors al voltant dels 3,4 punts.

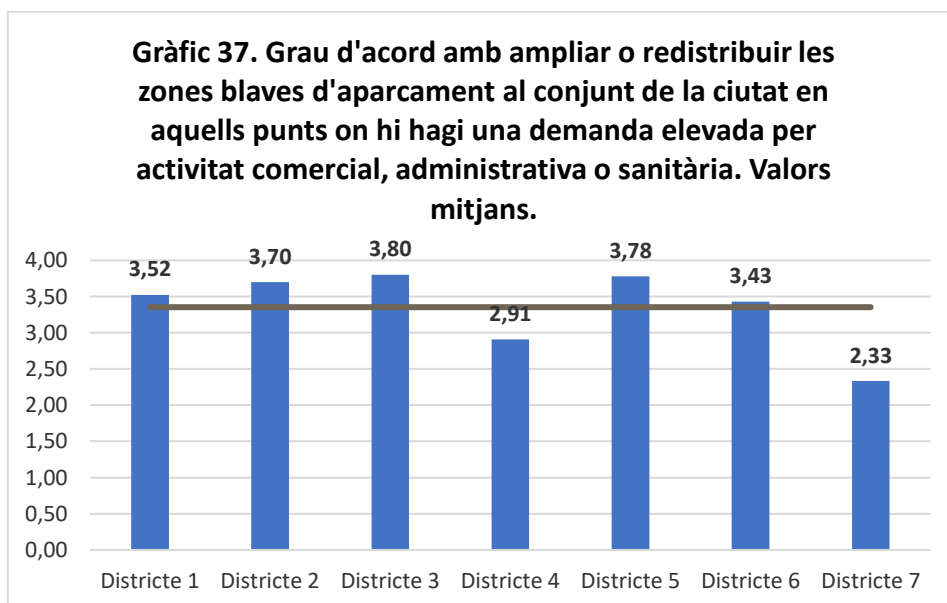


Pel que fa a la possibilitat de deixar d'utilitzar el vehicle privat a la ciutat i passar al servei de transport públic, bicicletes i itineraris a peu, es recull un elevat grau d'acord entre les persones enquestades, amb un grau d'acord mitjà de 4,51 punts. Les persones més crítiques amb aquesta possibilitat es tornen a trobar entre aquelles dels districtes 6 i 7, que han donat resposta a l'enquesta.

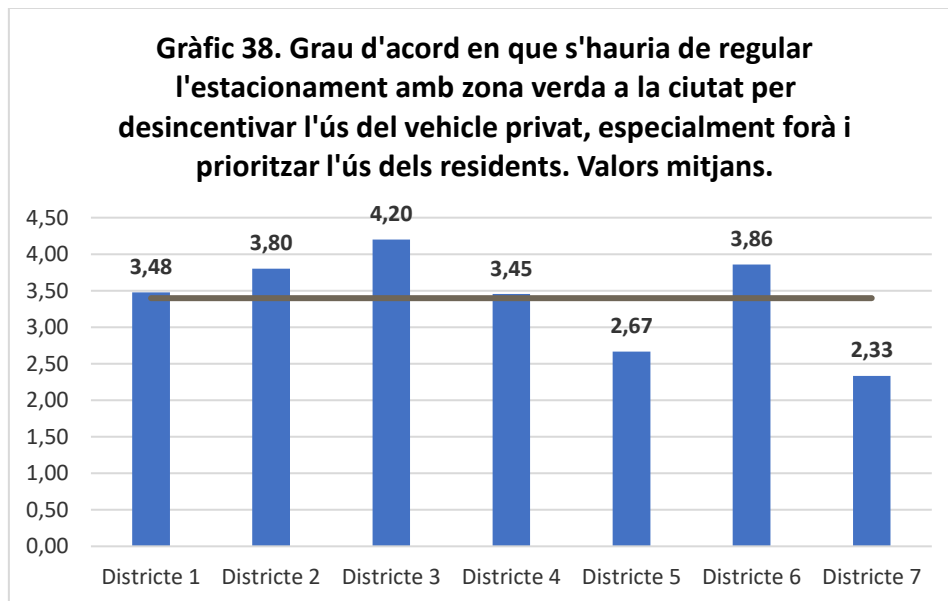


5.7. Aparcament

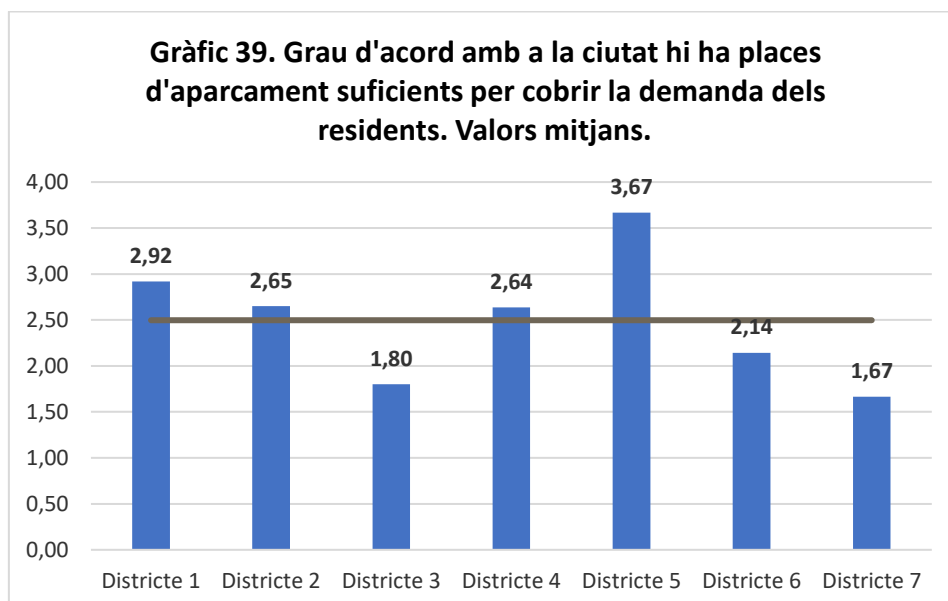
Quant a les estratègies d'aparcament, hi ha un grau d'acord mitjà sobre implantar zona blava en aquells punts d'activitat comercial, administrativa o sanitària, amb 3,49 punts sobre 5. El Districte 7 està molt per sota d'aquesta mitjana, amb 2,33 punts, seguit pels participants del Districte 4 que manifesten una valoració mitjana de 2,91 punts.



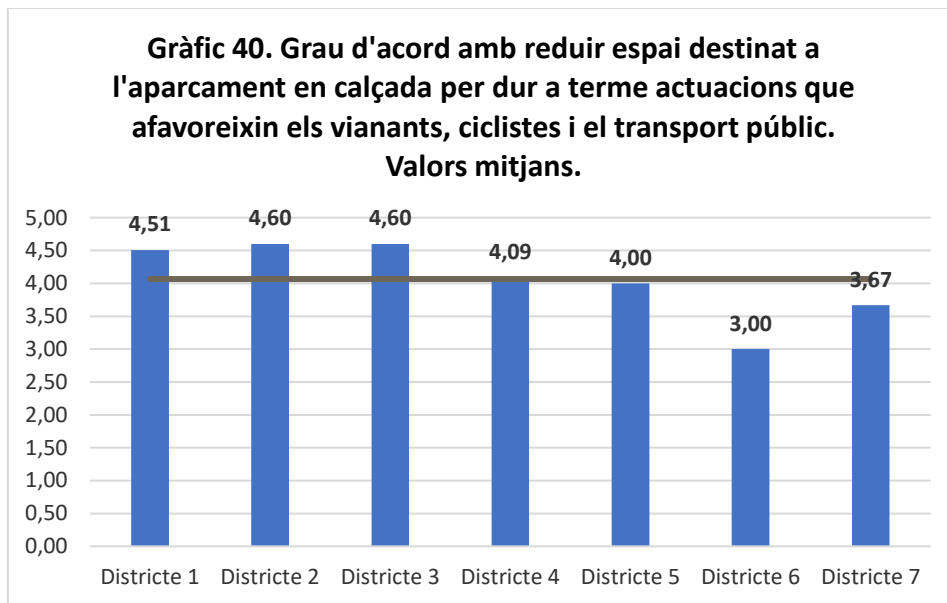
Respecte a la regulació de zona verda, amb l'objectiu de prioritzar l'aparcament dels residents, la valoració és de 3,49 sobre 5 punts, sent els districtes 3 i 7 els més dispars respecte aquesta mitjana, tant per sobre (Districte 3, 4,20 punts) com per sota (Districte 7, 2,33 punts i Districte 5, 2,67 punts).



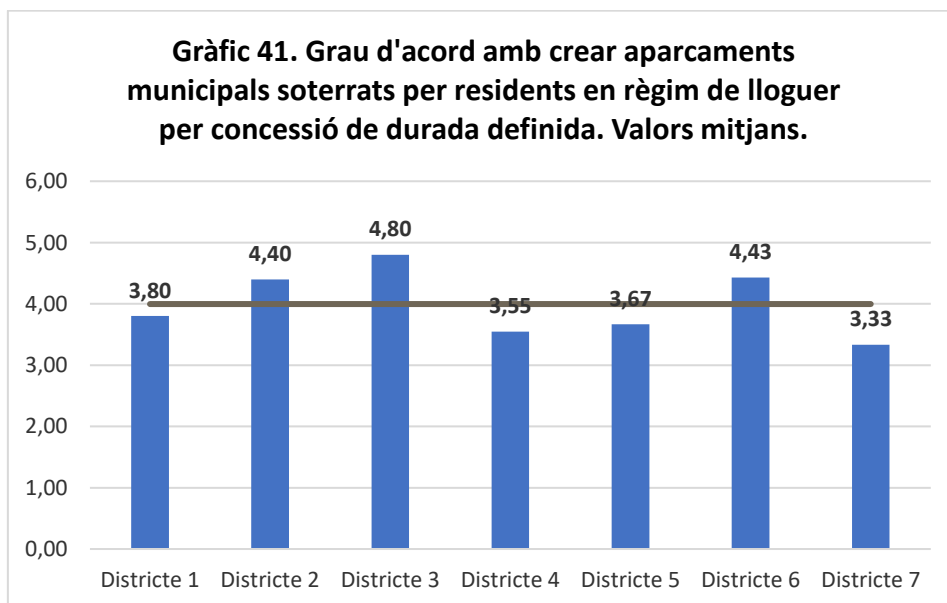
Hi ha una disparitat important quan es pregunta si a la ciutat hi ha places d'aparcament suficients per cobrir la demanda dels residents. La mitjana és de 2,78 punts, però mentre que les persones enquestades del Districte 5 indiquen un valor mitjà-alt, 3,67 punts, els districtes 3 i 7 tenen valors inferiors als 2 punts sobre 5. Aquest és un dels ítems del qüestionari que major disparitat presenta.



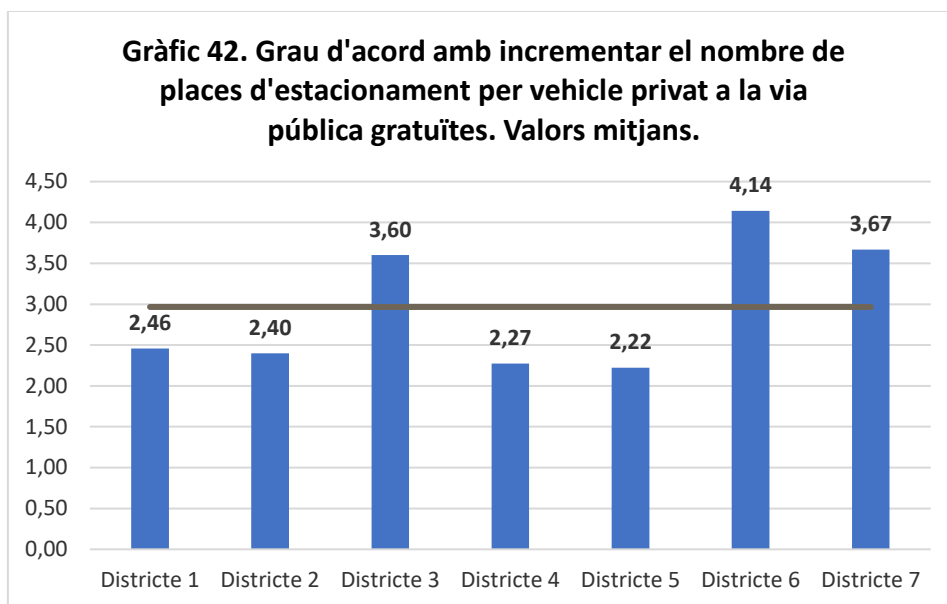
La reducció de l'espai destinat a l'aparcament en calçada, per dur a terme actuacions que afavoreixin els vianants, ciclistes i el transport públic, es valora positivament, amb 4,34 punts. Tanmateix, les persones enquestades dels districtes 6 i 7 indiquen valoracions més mediades, amb 3 i 3,67 punts, respectivament.



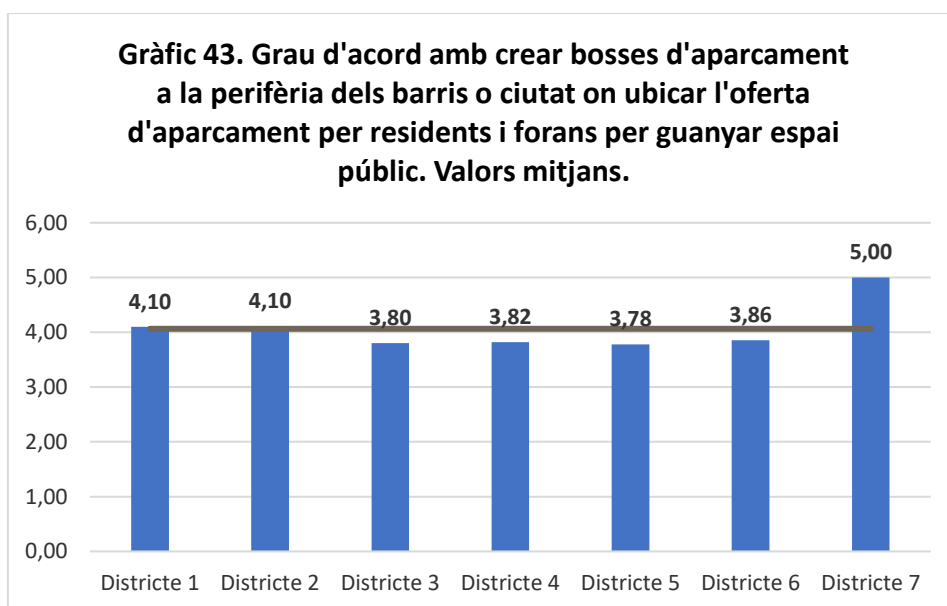
Les polítiques de reducció d'aparcament en calçada poden cercar, alhora, altres espais per aquests vehicles. En aquest sentit, hi ha un grau d'acord elevat (3,94 punts) en crear aparcaments municipals soterrats per a residents en règim de lloguer per concessió, amb una durada definida. Els districtes 3, 6 i 2 ho valoren especialment bé.



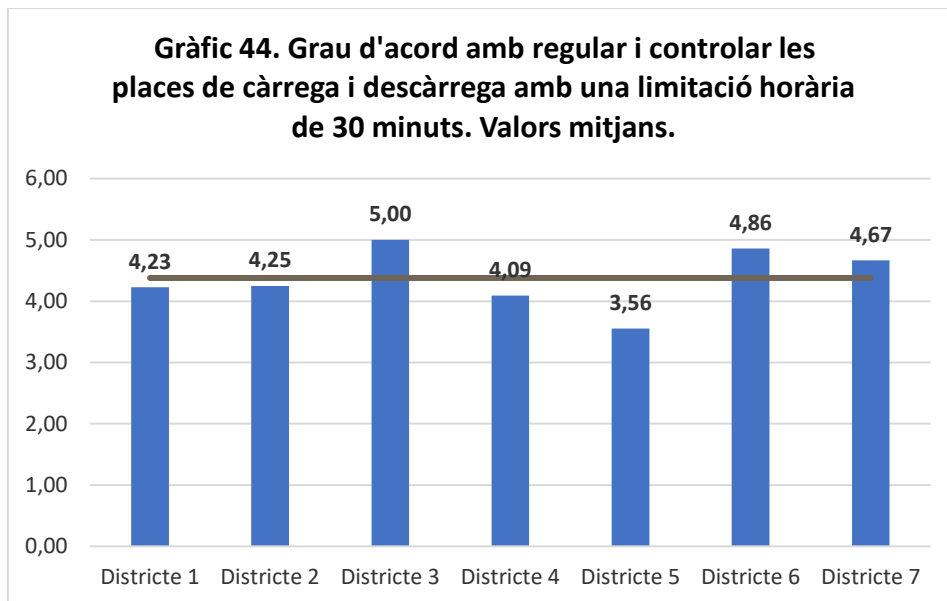
Contràriament a les idees expressades en les darreres preguntes, la possibilitat d'incrementar el nombre de places d'estacionament gratuïtes a la via pública es valora negativament, amb una valoració mitjana de 2,59 punts sobre 5. La valoració és especialment als districtes 5, 4, 2 i 1. A l'inrevés, els districtes 3, 6 i 7 ho valoren positivament.



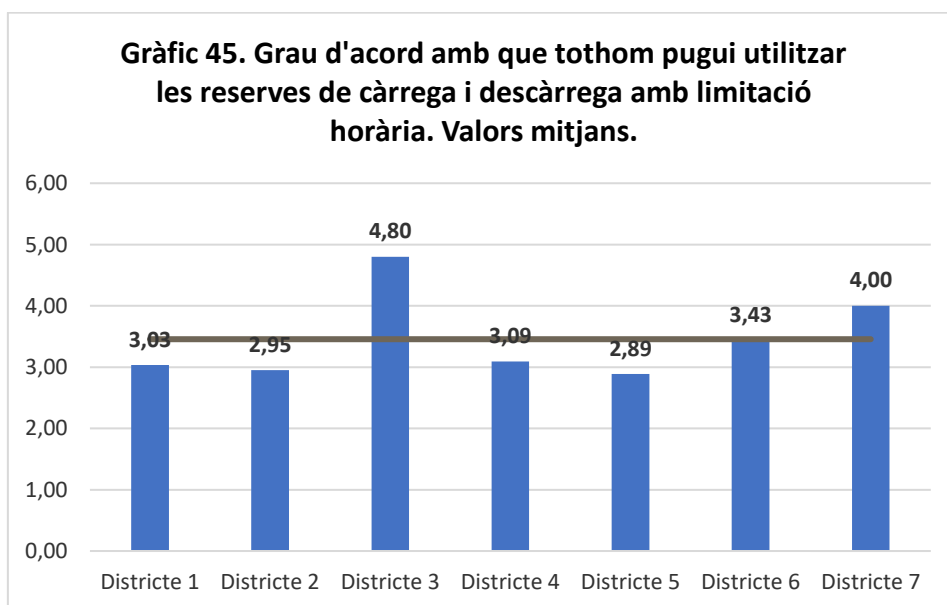
La possibilitat de limitar l'accés al centre de la ciutat, o al centre dels districtes, ha estat un dels punts principals dels treballats durant el procés participatiu del PMUS. Una possible estratègia per desincentivar l'accés en vehicle privat al centre de la ciutat és crear bosses d'aparcament a la perifèria dels barris o de la ciutat, on ubicar l'oferta d'aparcament per residents i visitants i, alhora, guanyar espai públic. Aquest curs d'acció es valora positivament, al voltant dels 4,04 punts sobre 5. Les persones enquestades del Districte 7 ho assenyalen com una estratègia prioritària, amb 5 punts.



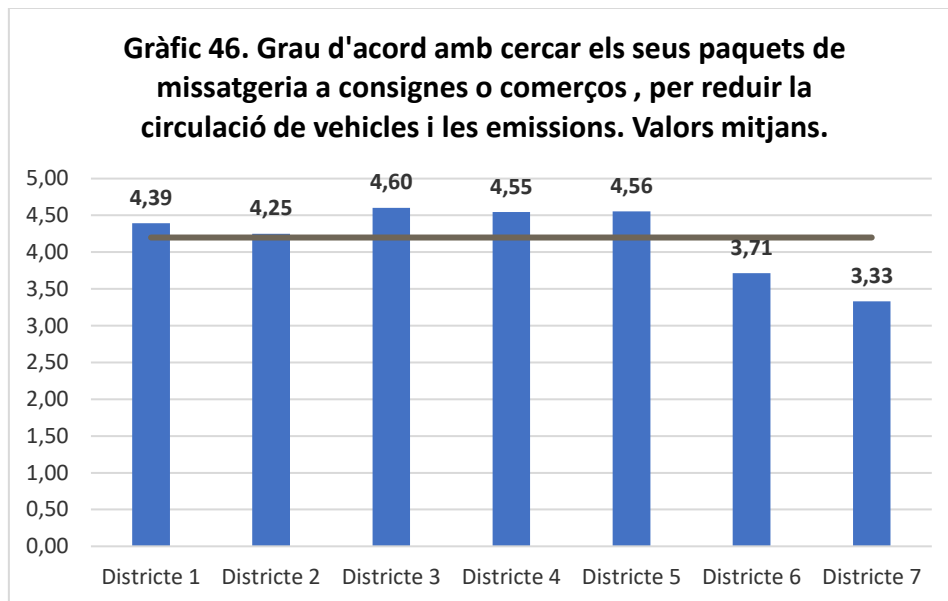
Quant a les places de càrrega i descàrrega, hi ha una percepció general sobre la necessitat de regular i controlar-les amb una limitació horària de 30 minuts, assolint aquesta qüestió un valor de 4,25 punts sobre 5 en l'àmbit de ciutat. El Districte 5 puntuava aquesta estratègia lleugerament per sota de la mitjana, mentre que les persones enquestades del Districte 3 ho assenyalen com una estratègia prioritària.



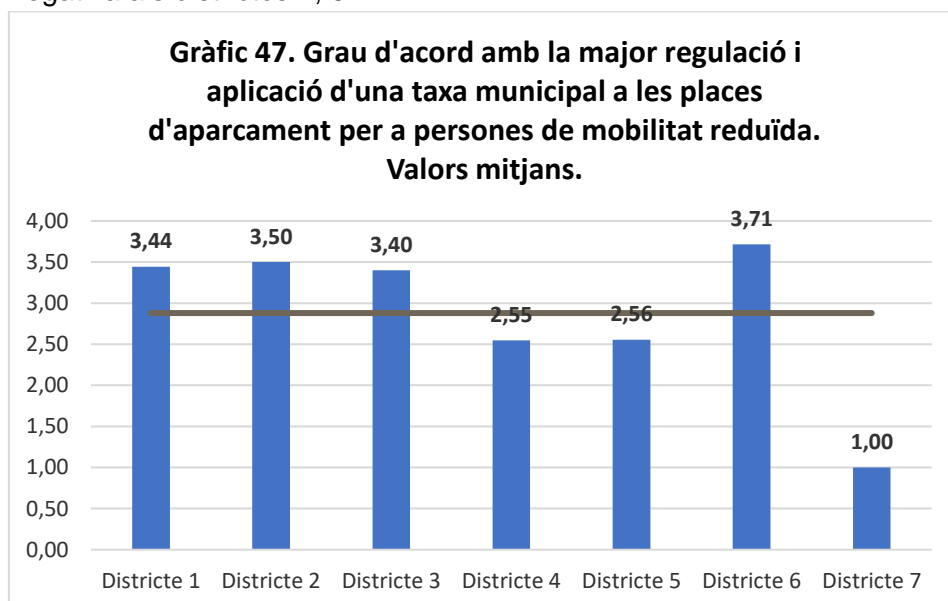
En relació amb qui pot utilitzar aquestes places de càrrega i descàrrega, una alternativa és que no estigui limitat a vehicles comercials, sinó que qualsevol persona pugui utilitzar-les, amb una limitació horària. Aquesta opció té un recolzament mitjà, amb un valor de 3,14 punts sobre 5, especialment elevat als districtes 3 i 7.



Sobre noves modalitats de distribució de mercaderies, una opció que es planteja és que els veïns i veïnes cerquin els seus paquets a consignes o comerços, reduint així la circulació de vehicles i les emissions. Aquesta estratègia té un ampli suport, amb valors per sobre dels 4 punts, excepte als districtes 6 i 7, en els quals es puntua entorn als 3,5 punts. La valoració mitjana és de 4,34 punts.

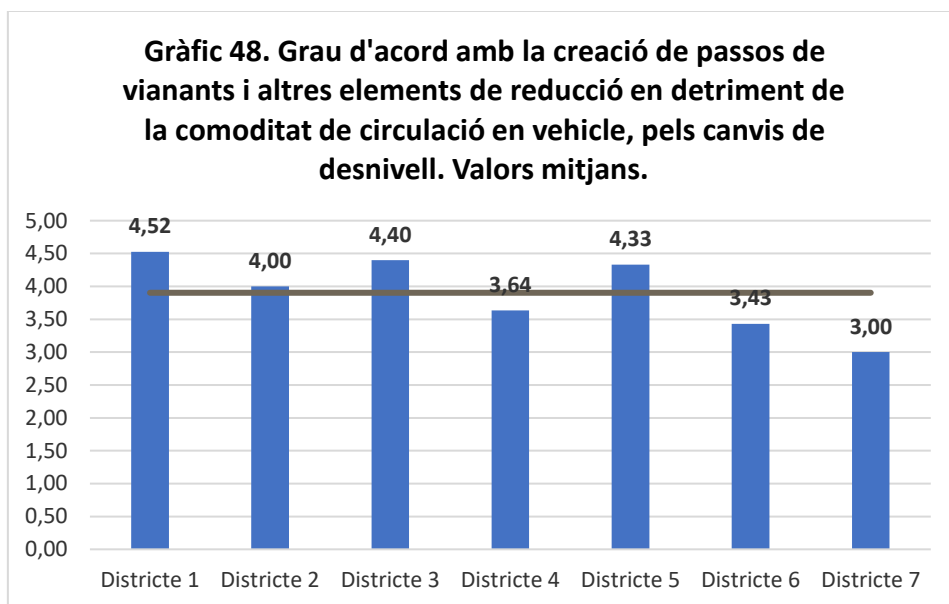


En relació amb les places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda, es pregunta per una major regulació i aplicació d'una taxa municipal. Es recull una valoració mitjana de 3,25 punts sobre 5. Aquesta estratègia es valora especialment de forma negativa als districtes 4, 5 i 7.



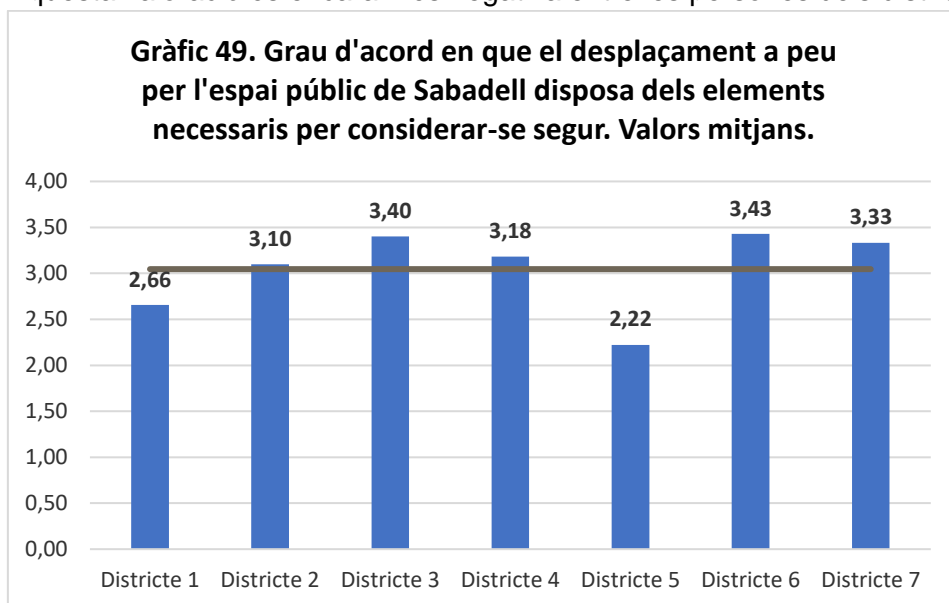
5.8. Seguretat

Quant a elements de seguretat viària, la creació de passos de vianants i altres elements de seguretat, en detriment de la comoditat de circulació en vehicle, es valora positivament, amb 3,90 punts sobre 5. Aquesta estratègia es valora especialment bé als districtes 1, 3 i 5.

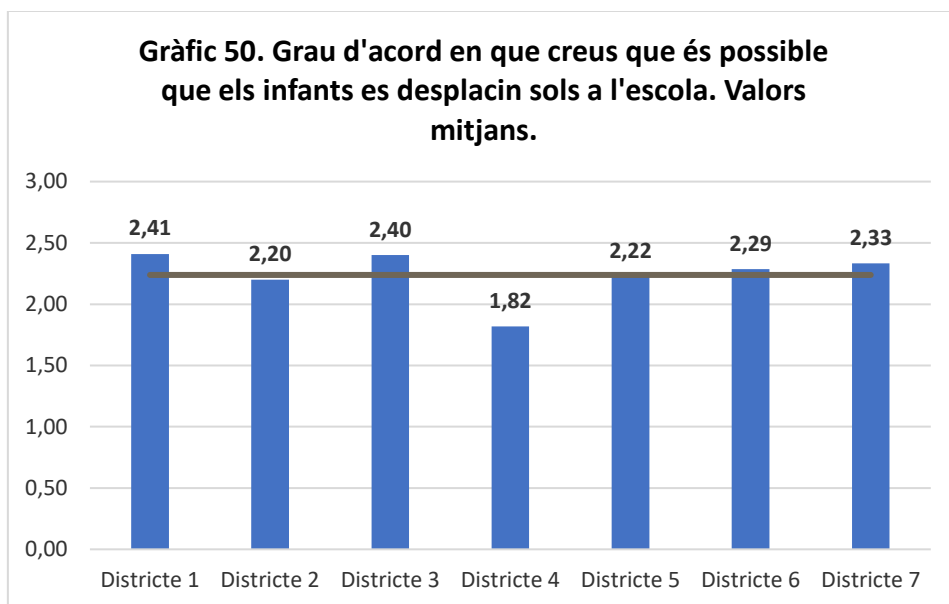


Cal assenyalar que es registren diferències en funció dels grups d'edat. Els menors de 25 anys han valorat unànimement que estan totalment d'acord amb l'estratègia, mentre que la resta de grups d'edat tenen una distribució estàndard, amb valoracions repartides entre els diferents graus d'acord.

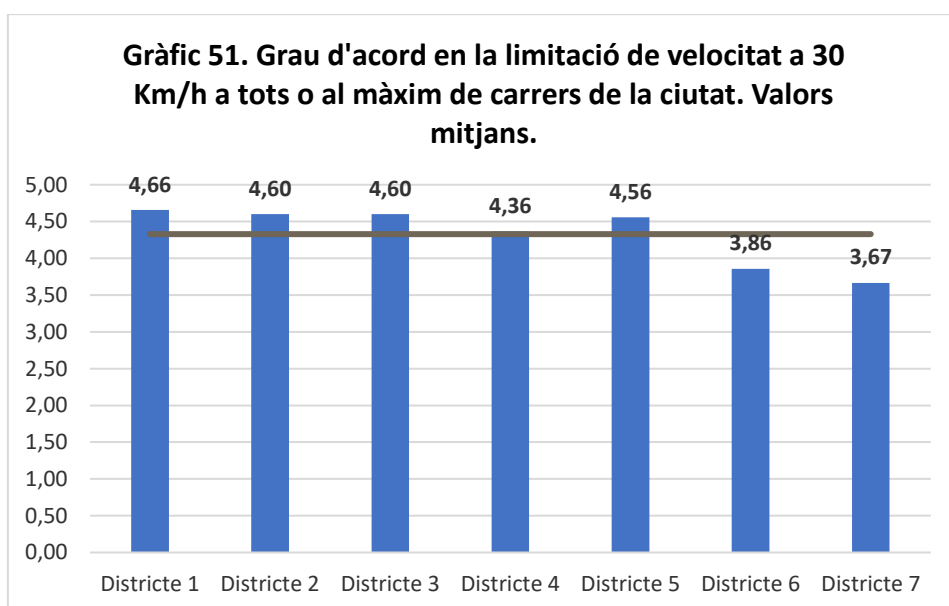
En relació amb la valoració de si la mobilitat a peu per l'espai públic de Sabadell és prou segura, es recull una valoració mitjana més aviat baixa de 2,8 punts sobre 5 possibles. Aquesta valoració és encara més negativa entre les persones dels districtes 1 i 5.



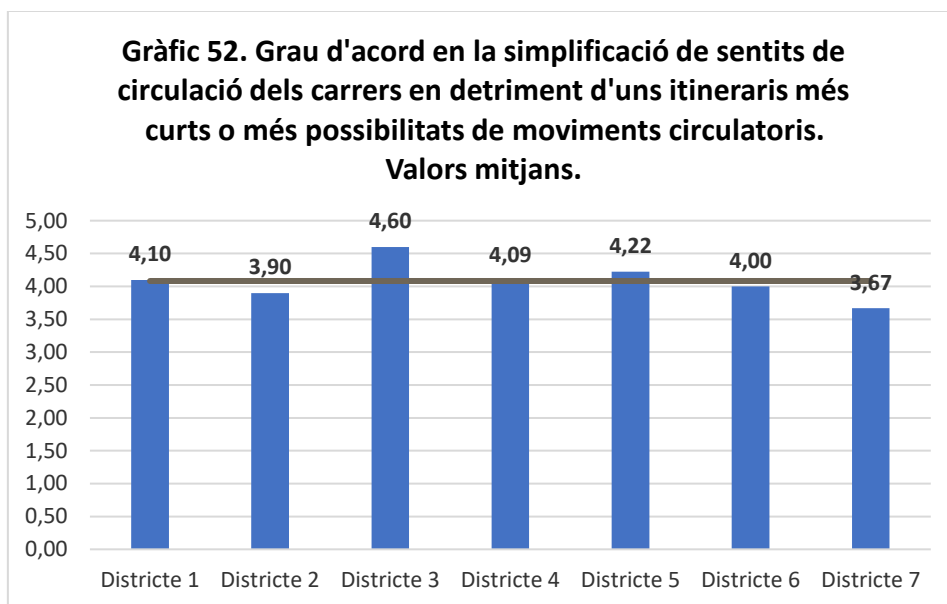
En el mateix sentit, es valora negativament la seguretat dels infants a l'hora de desplaçar-se sols a l'escola, amb 2,29 punts sobre 5. No hi ha diferències rellevants entre territoris.



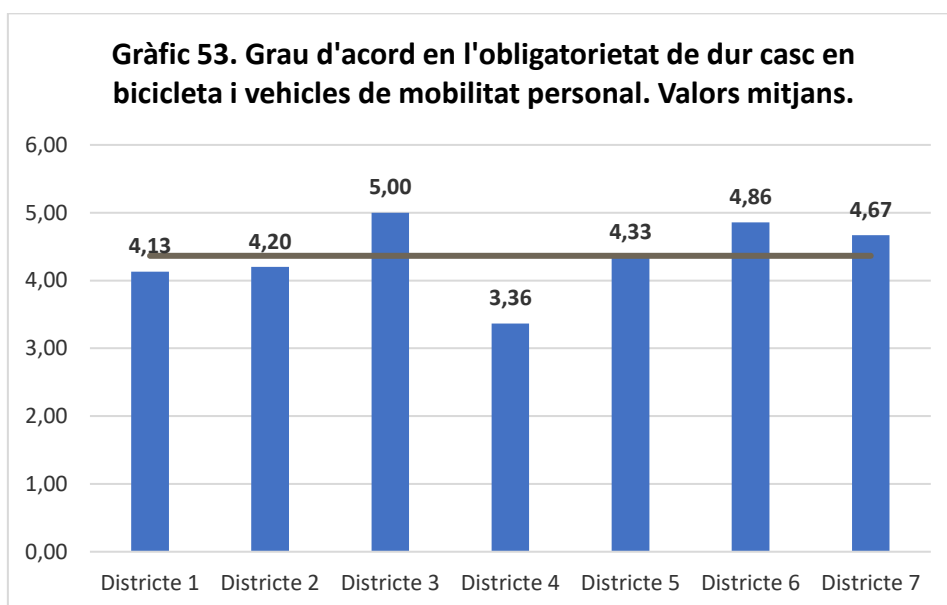
La major part de les persones enquestades consideren que caldria implementar l'estratègia dels carrers 30, 3on la velocitat està limitada a 30 km/h. En general, la valoració és positiva, amb 4,5 punts sobre 5, exceptuant els districtes 6 i 7, on se situa per sota de la mitjana.



Quant a la simplificació de sentits de circulació dels carrers, en detriment d'uns itineraris més curts o més possibilitats de moviments circulatoris, la valoració és generalment positiva, per sobre dels 4 punts sobre 5, i no hi ha diferències rellevants entre territoris.

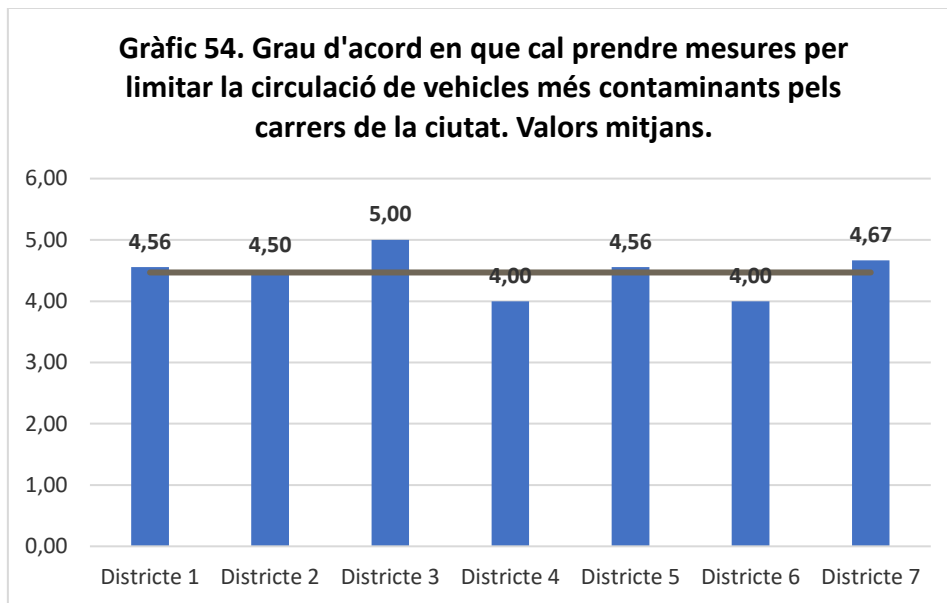


Es valora positivament obligar a dur casc als ciclistes i usuaris de vehicles de mobilitat personal, amb 4,36 punts. Les persones enquestades del Districte 4, però, fan una valoració més baixa, amb 3,36 punts.

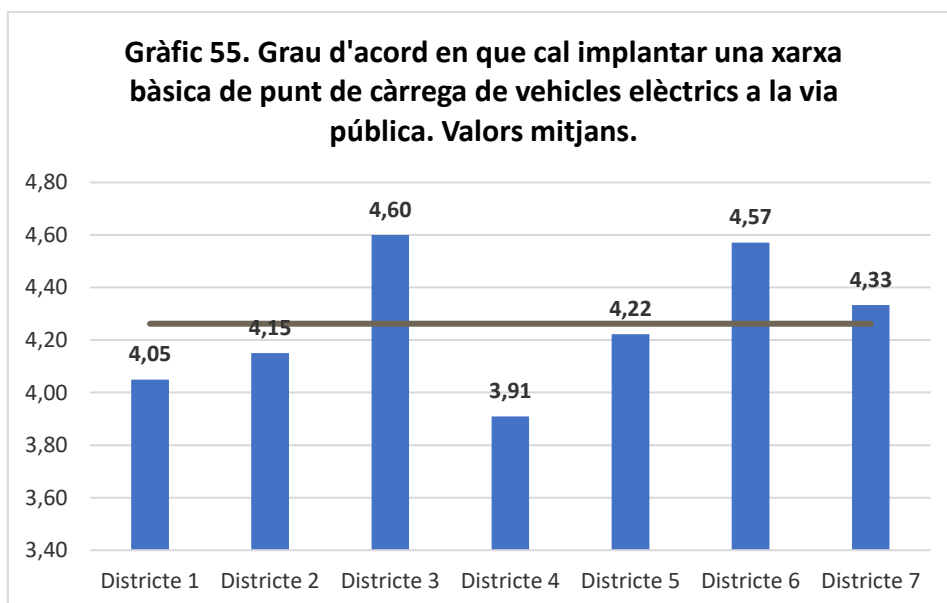


5.9. Mesures de millora ambiental

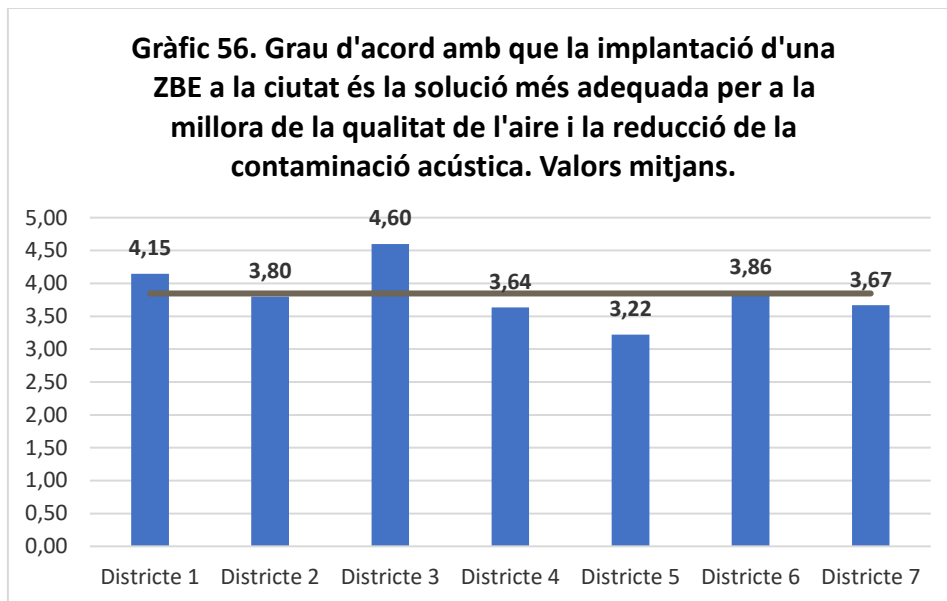
Quant a mesures per millorar l'estat ambiental de la ciutat, les persones enquestades valoren que cal prendre mesures per limitar la circulació de vehicles més contaminants pel nucli urbà de Sabadell, amb 4,47 punts sobre 5. Totes les valoracions són de 4 punts o superiors. Per tant, el grau de consens és ampli.



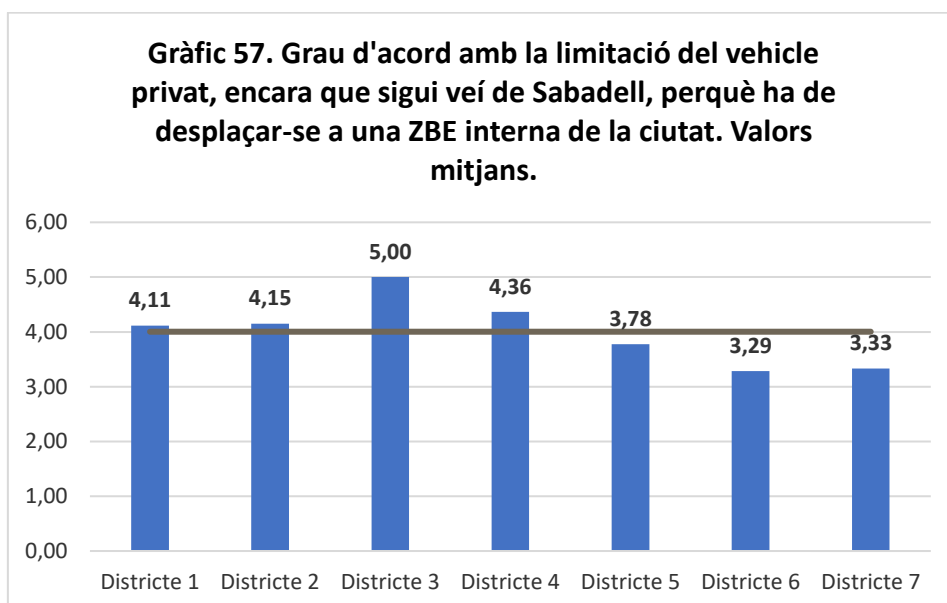
També hi ha un grau de consens elevat en quant a implantar una xarxa bàsica de punts de càrrega de vehicles elèctrics a la via pública, amb valoracions superiors als 4 punts sobre 5. Els districtes 3, 6 i 7 són els que més prioritzen aquesta mesura.



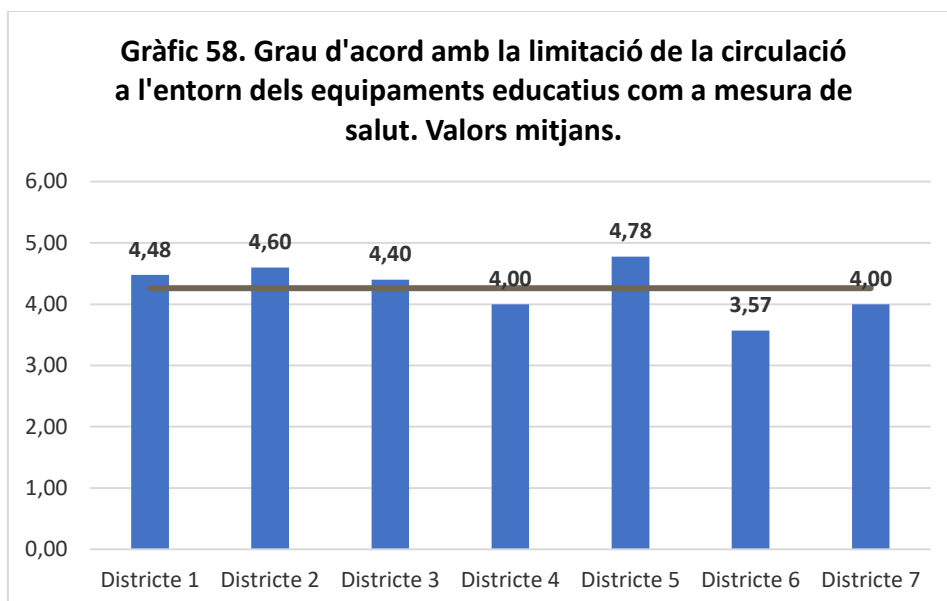
Respecte a la possibilitat d'implantar una Zona de Baixes Emissions (ZBE) a la ciutat, com a mesura per reduir la contaminació ambiental i acústica, la valoració és mitjana-alta, amb 3,96 punts sobre 5. Els valors més elevats es troben als districtes 3 i 1.



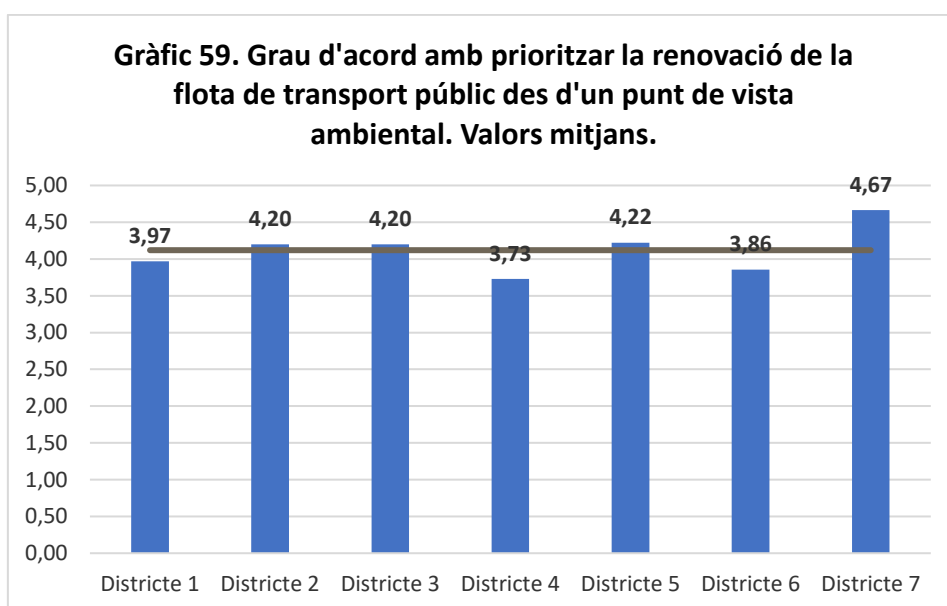
En relació amb la implantació de la ZBE, es pregunta sobre el grau d'acord amb la limitació del vehicle privat, encara que sigui veí o veïna de Sabadell. Aquesta qüestió es valora, en general, de manera positiva, per sobre dels 4 punts a la major part dels districtes, encara que als 6 i 7 es mostren més crítics amb aquesta mesura.



Sobre la limitació de la circulació en els entorns educatius, com a mesura de salut, hi ha un alt grau d'acord, amb 4,41 punts sobre 5 en l'àmbit de ciutat. Aquesta proposta supera els 4 punts a tots els districtes, excepte al 6, amb 3,57 punts.



Quant a la renovació de la flota de transport públic, des d'un punt de vista ambiental, hi ha un grau de consens elevat sobre la prioritització d'aquesta mesura. No hi ha diferències rellevants entre els territoris.



5.10. Projectes de planificació

S'ha demanat a les persones participants que ordenin i prioritzin una sèrie de projectes i estudis segons el seu interès i en relació amb la rellevància per la ciutat. Els cinc projectes més prioritaris identificats han estat la transformació de l'espai públic en favor dels vianants i en detriment del vehicle privat (11,25%), ordenar i regular la mobilitat en vehicle privat a l'entorn dels equipaments educatius per incentivar els desplaçaments a peu i la seguretat dels vianants (9,72%), l'ampliació de la xarxa de carrils bicicleta (9,49%), potenciar la connexió a peu amb el Ripoll com a espai de lleure i verd de la ciutat (9,19%) i implantar una xarxa d'aparcaments segurs per bicicletes (8%).

Gràfic 60. Ordeni els següents projectes i estudis per ordre de prioritats segons el seu interès i en relació a la rellevància amb la ciutat. Percentatges



El qüestionari finalitzava amb una pregunta oberta que permetia a les persones enquestades fer propostes de planificació per a la mobilitat a la ciutat. A continuació es relacionen les respostes recollides, endreçades per modes de mobilitat.

MOBILITAT A PEU
Protecció especial passos de vianants
Plataforma única als passos de vianants
Prioritzar el Ripoll i augment de zones verdes
Eixamplament de voreres, si cal eliminant carril de cotxe en els que són molt estrets
Itineraris escolars
Voreres mes amples
Poder caminar a peu tranquil·lament sense ensurts ni atropellaments de bicis i patinets
La peatonalització de grans carrers urbans com a prioritat màxima o ficar un carrer de doble sentit només, promovent carrils bici, transport urbà i zones per caminar
Més Parcs i més se Rea al Centre
Afavorir els accessos al Riu Ripoll i adequar-lo per poder anar amb nens, gent amb mobilitat reduïda. Que sigui segur, amb la vegetació cuidada
Pacificar els carrers del centre, en aquells amb voreres estretes fer-los d'ús exclusiu per vianants i bicicletes
Anar amb els nens pel centre és un risc que no tenen altres barris.
Ronda Zamenhof fins mercat, tot vianant
Ampliar els escocells dels arbres i mantenir (dintre del que es pugui considerar operatiu i eficaç) la màxima diversitat d'arbres i plantes ornamentals
Millora de l'arbrat
Ampliar les llargades dels passos de vianants i fer-los sempre al nivell de la vorera
Treure aparcaments per ampliar voreres i ampliar la zona peatonal del centre i fer-ne una altra a cada barri.
Connexió segura a peu dels sectors a l'est del Ripoll (can Roqueta, Raval d'Amàlia, etc.)
Debería ser una ciudad amable para las personas, donde básicamente se puedan realizar los desplazamientos a pie
Plataforma única per vianants a l'eix avinguda Barberà, Rambla sempre
Ampliació de voreres
Gran Via verda
Re-verdejar carrers a costa de treure espais d'aparcament
Connectar tots els centres educatius a una xarxa contínua i completa en carrers molt pacificats
Creació xarxa eixos pacificats amb almenys 1 eix a menys de 150m de cada llar
M'agradaria una ciutat molt més verda
Potenciació dels itineraris actuals
Fer de la gran via una gran zona verda, en tot el seu recorregut a través de la ciutat, per a vianants, bicicletes, instal·lacions esportives, àrees de joc infantil i molts arbres
Acondicionar voreres en mal estat
Millorar voreres i passos zebra
Revisar cruïlles prop de l'escoles que son perilloses
Voreres mes amples, mes netes, amb element que impedeixen que pugin vehicles quan son estretes o a la vora d'escoles
Augmentar el nombre de semàfors per a invidents
Rambla totalment peatonal i busos carrers adjacents com caps de setmana
Plataforma única als carrers estrets
Planificar l'ampliació de voreres al primer tram de la Via Massagué
Incrementar el verd urbà i millorar el manteniment de l'existent
A més de pacificar carrers, incrementar l'arbrat viari i els espais verds.
Increment dels espais verds i blaus segons la definició de l'ISGlobal

MOBILITAT A PEU
Moltes voreres i carrers del barri de Gràcia estan molt mal estat
Ampliar les voreres a les cantonades (orelles) i tots els carrers estrets fer-los de plataforma única
Més arbres o elements naturals per traçar línies rectes de vies
Llums o colors diferents en el passeigs de vianants a prop de les escoles
Els carrers estrets han de ser peatonals, no es pot caminar per unes voreres estretes i molt menys persones amb mobilitat reduïda
Canviar tots els cantons que és va fer la baixada per la gent amb problemes de mobilitat, estan mal pensats. Serveix perquè els cotxes al girar passin per sobre la vorera i és molt perillós. Haurien de ser amb una baixada central, menys ample, perquè els cotxes és topessin amb Que aprenguin a girar bé, com abans
Controlar ocupació de les voreres, a les terrasses si que és controla, però al mecànic del carrer Bosch i Cardellach, tocant la rambla, porto cinc anys barallant perquè no vagin ús de la vorera com a recepció de vehicles
Ampliació de voreres i instal·lació de badens en punts concrets (entorns escolars)
Convertir la Rambla en espai peatonal
Crear més zones verdes a la ciutat
Retirar obstacles de les voreres
Ampliar les voreres.
Transformar les voreres per adaptar-les a les persones amb mobilitat reduïda.
Millorar el manteniment de les llambordes per evitar accidents dels vianants.
Camins escolars segurs
Adequar l'espai públic perquè les persones amb mobilitat reduïda, nens, gent gran, s'animin a caminar més (espais d'estada amb bancs, espais segurs, carrers més verds, etc.). complir l'ordenança VIV d'accessibilitat a tota la ciutat. Si no hi ha prou secció, s'ha d'eliminar places d'aparcament, i si no n'hi ha prou, plataforma única
Fer carrers de plataforma única en tots els carrers estrets amb prioritat invertida per als vianants
Preferència total del vianant sobre els vehicles arreu, Adaptat a les persones que tenen dificultats en caminar, Prioritàriament i amb facilitats
Voreres més amples
Delimitació del passeig de la plaça major, ja que els vianants ocupen la calçada de vehicles i bicicletes i és molt perillós
Crear o renovar zones de passeig maques
Voreres suficientment amples pel pas simultani de dos cotxets o cadires de rodes, en cas de no poder ampliar voreres, fer el carrer plataforma única
Més zones verdes.
Més espais verds que convidin a sortir i estar al carrer
Connectors verds entre el parc agrari, el ripoll i el parc Catalunya
Més carrers de plataforma única amb elements (testos) que impedeixin altes velocitats
Enfortir la connexió a peu de la ciutat amb el Ripoll (Gran Via - Covadonga)
Plataforma única a la majoria de carrers del Centre i Covadonga
Més arbrat i zones verdes ben cuidades, amb manteniment constant
Una zona de vianants per cada barri o districte. Rambla fins Zamenhof pera vianants i transport públic pels dies laborables; únic per vianants de divendres tarda fins dilluns matí
Generalització de les plataformes úniques.
Carrers per vianants sobre tot a carrer Osca i Avellaneda
Ruta verda pel riu o similars
Que la Rambla sigui només per a vianants, seguint els models de països europeus sense vehicle privat al centre. Igual que la proposta (en principi acceptada) per les Rambles a Barcelona
Les voreres han de tenir una bona amplada on hi puguin passar dues persones a la vegada com a mínim. S'han de posar pilones a la calçada i no a les voreres per protegir els vianants. Sempre que es pugui pacificació de vials mitjançant calçada de

MOBILITAT A PEU

plataforma única. En carrers estrets, s'ha de prohibir que aparquin vehicles, ni que sigui a la calçada. Exemple: carrer de Sant Honorat
Crear una zona de vianants del centre a la Creu Alta
Recuperació del projecte de corredor i pulmó verd del nord de la ciutat (parc Catalunya-eliminació c. Arcàdia-parc de les Aigües)
Eliminació d'obstacles a les voreres estretes: Papereres, columnes d'enllumenat o cablejat, etc...
Regulació més estricta i limitada dels permisos a terrasses de bar que ocupen la via pública (p.e. mínim amplada de vorera, mínim espai de pas per vianants, etc.)
Manteniment més freqüent de l'estat del paviment de vorera
Ample mínim de vorera 1,20m sense obstacles per permetre la maniobra d'una cadira de rodes
Creació de centres exclusius per vianants en cada barri entorn a una plaça
Obertura i ús públic per vianants de l'interior d'illes de bloc de pisos
Que la N-150 i la Gran Via sigui una zona per als veïns i es pugui caminar i desplaçar-se amb facilitat
Millorar el accés des de Gran Via fins al riu Ripoll pel Molí d'en Torrella i fins el Raval D'Amalia ja que les voreres son inexistents en alguns trams, etc.
Garantir una pavimentació quan es peatonalitza amb una petjada inferior i que aporti beneficis: evitar formigó, canviar per ceràmica més lligada al territori i menys emissions CO2. Paviments drenants. Que trenquin amb el paradigma d'un carrer central gris fosc com l'asfalt.
Garantir uns camins escolars segurs de tal manera que l'infant es senti segur i disminueixi alhora l'accidentalitat. Donant més autonomia als infants i evitant desplaçaments de pares i mares preocupats perquè el fill@ arribi bé a l'escola/casa.

BICICLETA I VMP

Regular el uso de bicis y patinetes en aceras puesto que parece que los peatones sobramos y que haya más vigilancia municipal y si es necesario multar a los usuarios de estos medios cuando hay estas incidencias
Subvencionar compra de bicicletes elèctriques
Prohibició ús de la vorera per anar en bicicleta
Aparcaments de bicicletes als edificis públics i grans centres comercials
Connexió carril bici amb UAB i polígons
Patinets i bicis per la calçada per la dreta
Casc
Promoure i instal·lar els aparcaments de bicicleta de la AMB en estacions de tren i zones de gran mobilitat
Afavorir el lleure i l'esport al voltant del riu. Fer que el riu Ripoll sigui un parc i un pulmó verd al mig de la ciutat.
Mes carrils bici. Sobre tot a la Gran Via
Eliminar places d'aparcament i fer-hi carril bici o fer carrers de pas únic per bicis i VMP
Amb un mínim d'ocupants, carrils bici urgent en avingudes amples
Facilitar el transport en bicicleta
Más carriles bici y servicio de alquiler de bicicletas
Potenciar l'ús de la bicicleta mitjançant actuacions clares tant de promoció com de limitació del vehicle a motor
Fomentar camins escolars en bicicleta segurs
Carril bici a gran via
Creació App qui serveixi d'enrutador pels carrils bici de la ciutat
Instal·lació de pàrquings segur per bicis
Facilitar la mobilitat en bicicleta i patinets elèctrics entre els aparcaments perifèrics i l'interior de la ciutat

BICICLETA I VMP
Crear una oficina municipal de la bicicleta encarregada de sostenir en el temps el foment de l'ús de la bicicleta
Carrils bici separats del trànsit per circular amb seguretat
Impulsar mes pàrquings a edificis públics, escoles, transport, centre, eixos comercials... i a mes seguretat antirobatori
Obligar bicis i patinets a portar casc i circular per la via adequada a la velocitat que toqui
Adequar un carril bici dins dels carrils de circulació de vehicles
Patinet amb casc i mai per vorera amb vianants
Buscar la forma de que els carrils bici no siguin un perill
Posar en marxa iniciatives del Pla Director de la Bicicleta: flota pública de bicicleta per a alguns serveis municipals, incorporar a la calçada els carrils bici que transcorren per vorera, etc.
Més carrils bicicleta (Ronda Zamenhof i Gran via entre plaça d'Espanya i can Llong)
Generalitzar els carrils bici per donar seguretat a la bicicleta
Tots els carrers 30km/h amb prioritat per les bicis sobre els cotxes
Les bicis han de circular per la calçada, no per les voreres
Creació de carrils bici, es impossible anar en bici per Sabadell amb nens
Incrementar i completar la xarxa de carrils bici per tal que estiguin tots connectats en continu a la ciutat
Eliminar estructures instal·lades al mig dels carrils bici (papereres, marquesines, ...).
Rebaixar o suavitzar els bordons dels carrils bici a les unions entre carrers.
Incrementar el manteniment dels carrils bici per fer-los més segurs.
Millorar la senyalització dels carrils bici als encreuaments.
Afegir advertiments als vianants sobre l'ús preferent dels carrils bici per a les bicicletes
Prohibir q els patinets elèctrics comparteixin la mateixa via q els vianants, haurien d'anar per on van els cotxes, s'hauria de prohibir q els patinets vagin en contra direcció, Les bicicletes haurien d'anar al carrers on van els cotxes, no barrejar vianants amb bicis i patinets elèctrics, Màxim de zones on poder passejar
Aparcament segur als interiors dels recintes dels equipaments, i obligació d'aparcament per a bicis als interiors dels edificis que es construeixen o rehabilitin (habitatges, activitats, etc.)
Cursos de conducció en bicicleta. Per adults, i obligatori a totes les escoles
Realitzar una carril bici que connecti la gran via amb badia al costat de la carretera de l'aeroport, d'allà ja enllaçaria amb el carril bici que porta a Cerdanyola
Fomentar ú de bicis, patinets, fer xarxa de lloguer públic d'aquest mitjans de transport. Fomentar vehicles que siguin curosos amb el medi ambient
Educació viària pels ciutadans com saber moure's en bicicleta o patinet
Reformar carrils bici ja existents, com el de l'Eix Macià. Al pas de l'hotel Verdi i al pas del llac és com fer una carrera d'obstacles. Al carrer pi i margall no està ben senyalitzat i els vianants s'hi posen a sobre.
Unificar les característiques dels carrils bici de la ciutat i que tinguin continuïtat pel territori
Més facilitats per una mobilitat en Bicicleta
Carrils bici segregats ens carrers de més de 2 carrils
Implantació sistema de lloguer de bicis
Més carrils segregats i amb més manteniment. Connexió entre ells. Les zones compartides com la que ara és la Rambla no funcionen bé.
Gran via possible via per bici
Donar prioritat a les bicicletes/patinets per sobre dels cotxes, així com incentivar als anomenats "bicibusos" i garantir la seva seguretat
Eliminació d'obstacles dels carrils bici (mobiliari urbà)
Gàbies antirobatori de bicicletes als aparcaments de les estacions de tren i dels equipaments pròxims
Traçat d'un carril continu i realista i separat de la circulació de vianants per la bicicleta

BICICLETA I VMP
Ampliació del número d'aparcaments a tota la ciutat , sobretot a places i davant equipaments
Manteniment del paviment del carril bici.
Connexió segura a través de xarxes de carrils bici amb altres municipis
Assegurança de responsabilitat civil obligatori pels usuaris de bicicletes i patinets
Que la N-150 tingui un carril bici des de Barberà fins a Terrassa i la eliminació de carrils per al vehicles privats
Regulació, matriculació anual, impost de circulació, segur obligatori, per us de bicicletes a la ciutat
Activar el registre de la bicicleta, fent més fàcils les denúncies de robatoris i una manera de comptabilitzar bicicletes en circulació de manera exacta.

TRANSPORT PÚBLIC
Augmentar la flota per disminuir temps d'espera, bus nocturn, i estació de tren en Can Llong
Bus nocturno
Estación de tren en Can Llong
Crear una nova xarxa de Carrils Bus per tota la ciutat
Més freqüència de pas, sobretot els caps de setmana
Que tinguin un horari i que el compleixin sense abordar carrers on no els hi toca
Mes línies i mes freqüència i que no passin total a les mateixes hores perquè es puguin combinar
La possibilitat de busos nocturns que passessin per les estacions de tren i fessin volta pels districtes propers
Connectar FGC amb Terrassa
Més parades i més freqüència
Millora d'interconnexions entre diferents operadors
Connexions intermunicipals amb els municipis veïns (Terrassa, Castellar del Vallès, UAB, Sant Quirze, Barberà , Badia)
Potenciarlo en calidad, cantidad y a unos precios que atraigan a los usuarios del vehículo privado
Millora d' horaris al parc tauli
Integrar la xarxa de transport públic urbà a una xarxa multimodal
Facilitar la mobilitat en bus entre els aparcaments perifèrics i l'interior de la ciutat
Caps de setmana (postcovid) ampliar l'horari de nit
Ús de transport públic elèctric no contaminant
Limitació velocitat
Bus més petits, amb més varietat de destins i més freqüència de pas
Xarxa ortogonal de bus urbà
Acords intermunicipals de connexió dels busos urbans en les poblacions veïnes
Perllongament FGC fins a Castellar del Vallès
Estudiar la possibilitat d'implantar una xarxa de tramvia interurbà
Algunes línies haurien de tenir més freqüència de pas sobretot les que uneixen el nord amb el sud de la ciutat
Més freqüència
Treballar amb les altres administracions públiques per fer línies de ferrocarrils que enllacin amb Castellar i Granollers a preus econòmics
Més conscienciació pels xofers de respectar també bici i vianants
Busos més petits, i més freqüència
Substituir la flota actual per vehicles 100% elèctrics
Incrementar la freqüència de pas, sobretot a les línies interurbanes.
Reservar carrers o carrils per a ús exclusiu del transport públic
Xarxa ortogonal, amb múltiples opcions d'intercanvi

TRANSPORT PÚBLIC
Més freqüència
Busos de barri per carrers estrets
Treure autobusos de vies amb tamany inadequadament petites ja que suposen un perill
Hi ha punt de la ciutat que no estan ben connectats, per exemple amb el taulí o plaça espanya
Més freqüència i vehicles menys contaminants
Xarxa de bus urbà més simple i intuïtiva (més nodes de connexió, línies més curtes i millor integrades amb FGC i Rodalies)
Xarxa de bus amb més freqüència
Xarxa de mini busos de barri i una línia circular contínua (Ronda Zamenhof, Ronda Ponent, Carretera Barcelona i Gran Via entre Barcelona i Vilarrúbias), que connectaria FGC Gracia, centre/Rambla, ESDI, Fira, Rodalies, UAB, Taulí, Centre/Massagué, Plaça Catalunya, vapor Lonch, Illa, etc.)
Implantar bus nocturn de Barcelona a Sabadell amb mateix recorregut de bus diurn A1, que circuli cada mitja hora tota la nit.(Al Baix Llobregat circulen cada 20 min tota la nit, i aquí a Sabadell circulen cada hora i tarden mes d'una hora en arribar a Sabadell). També crear una línia nocturna urbana a Sabadell que circuli pel eix central de la ciutat de sud a nord.
Ampliació d'estacions de rodalies i FGC fins a Castellar
Que els autobusos també respectin la circulació de les bicicletes i s'abstinguin de comportaments agressius cap a elles, igual que ja passa amb els vehicles privats
Reduir el preu del transport públic
Creació d'un enllaç d'autobusos urbans que connecti la zona sud de Sabadell amb Terrassa i rodalies

VEHICLE PRIVAT
Instalación de semáforos y pasos de vianantes
Fomentar l'ús de energies renovables
Millorar senyalització viària
Elements de reducció de velocitat adaptats a patinets i bicicletes (elements que només afectin als cotxes)
Reducció de velocitat a tota la ciutat (30km/h)
Reduir la circulació per carretera Barcelona
No circulació dels contaminants
Conducció cívica
Etiqueta medioambiental per circular per la ciutat
Regular que tots els vehicles compleixin la normativa
Velocitat menys de 40
Calçades mes amples
Reduir l'he del vehicle privat als carrers estrets del Centre, a la Gran Via, als entorns escolars
Prohibir el trànsit de vehicles a motor al voltant de les escoles per evitar contaminació
Activació dels radars de la Gran Via i instal·lar-ne més per garantir compliment de limitació de velocitat a 30
Fomentar la baixa de vehicle privat subvencionant bicicleta i abonament gratuït de transport públic
Reducir al máximo la contaminación acústica, debido a las molestias y el estrés que provocan
Limitar la velocidad de los vehículos
Ir reduciendo su uso en favor del transporte público
Menys Transit a gran via
Velocitat màxima 30 km/h a tota la ciutat
Reduir els carrers circulables

VEHICLE PRIVAT
Reducció del transport amb vehicles contaminants
Intensificació de les mesures per fer complir les normes i senyals viàries
Desincentivar l'ús urbà del vehicle
Prohibir la circulació en cotxe en la major part de la ciutat
Potenciar l'ús dels vehicles elèctrics
Prohibir la distribució de mercaderies en hores puntes
Incentivar cotxe elèctric i desenvolupament de xarxa de recàrrega de vehicles elèctrics
Limitar el seu us al voltant de les escoles a l'hora d'entrada i sortida
Facilitat la convivència de cotxes, bicis i patinets
Desfer els canvis que no permeten circular d'una manera racional pel centre, havent de fer llargues voltes per anar a un carrer concret i generant més trànsit
100% en contra de completar la ronda nord fins a Castellar del Vallès
Control emissions de vehicles i fabricació
Circumval·lacions reals que eliminin el trànsit de pas dels polígons de Can Roqueta, Santiga, Can Vinyals, etc. pel barri de Torre Romeu
Distribució de mercaderies dins la ciutat amb vehicles no contaminants
Deixar de banda el projecte del 4rt cinturó i treballar per millorar els vials existents
Prohibir circulació vehicles motor combustió en la anella central de Sabadell
Això ve de dalt, prohibir fer cotxes contaminants i a la llarga tot seran ecològics, i no haureu tocat la butxaca de la gent
Controlar i sancionar els vehicles en funció de la contaminació (atmosfèrica i acústica) que generen
Limitar la velocitat màxima de 30 km/h a tota la ciutat, instal·lant radars per controlar-ho
Limitar al màxim la circulació de vehicles privats per la ciutat
Incrementar la xarxa de carrers amb circulació prohibida per a vehicles privats a motor. Per exemple l'eix central (11 de setembre, via Massagué, Passeig, Rambla i Av. Barberà)
Construir túnels sota els carrers per fer-hi passar les conduccions i instal·lacions dels subministraments.
Al voltant d'equipaments escolars, gent gran, sanitaris, etc. Control i mesures per baixar la contaminació. En general, zones de baixa emissió
Control i sancions per vehicles (especialment motos) que fan molt més soroll del permès, Control i multes per excés de velocitat, mals aparcaments, etc
Mesures de reducció de la velocitat
En carrers estrets on no hi ha visibilitat, eliminar el pas generalitzat de cotxes
Fomentar el vehicle compartit
Augmentar elements que obliguin reduir velocitat vehicles, com ara: pas de peatons elevats, canvis de direcció de carrers llargs, rotondes
Retirada ordenada de qualsevol font de contaminació
Badens en passos de vianants prop d'escoles
Multes elevades als cotxes que es salten els passos de vianants
Augmentar els punts de càrrega i descarrega, actualment són necessaris a tots els carrers de la ciutat
Afavorir la DUM en vehicles elèctrics
Limitar l'accés de camions a la ciutat
Restriccions i pressions als fabricants. No als consumidors y usuaris
Vehicles elèctrics
Velocitat limitada a 30km/h en carrers d'un sol carril. controls radar aleatoris
Punts de recollida en missatgeria privada
Places específiques per descàrrega del mercat central
Prohibit el pas a la zona de vianants al mercat central. Accés prioritari a residents
Barreres físiques per reduir velocitat

VEHICLE PRIVAT
Control dels embussos que es fan als carrers centre, Sant Pau, sol, Avellaneda, alemanya sobre tot hores escolars, cotxes parats i sense apagar el motor
Limitació velocitat carretera Barcelona i carretera Terrassa, passos vianants amb ressals, voreres amples i noves
Canviar model d'entrada a Sabadell per Carretera Mollet, que genera molta contaminació pel semàfor. Model d'entrada possible: rotonda. Per evitar aglomeracions innecessàries.
Obligtorietat d'utilitzar les vies rodades i complir les normatives de circulació
Més control i vigilància de comportaments agressius i perillosos dels cotxes: excessos de velocitat, avançaments perillosos, etc.
Hi ha molta contaminació acústica al centre, s'hauria d'evitar la circulació pels carrers interiors del centre i fomentar la circulació per les vies principals. Al sector creueta hi ha un pla per redirreccionar carrers per evitar el pas de vehicles però de moment només s'ha fet que el carrer de les Paus sigui de vianants. Es vol canviar el sentit del carrer Sant Honorat i dels carrers del voltant per pacificar la zona i evitar el pas de camions de la neteja. De moment, només que es retiressin els contenidors que hi ha al carrer Sant Honorat i Bofí, s'evitaria la contaminació acústica a la zona ja que ja no hi hauria de passar el camió que recull contenidors., És un perill quan els vehicles i camions envaeixen les voreres dels carrers estrets per que hi ha vehicles estacionats i posen en perill els vianants. Exemples: carrer Arimon, carrer La Lluna, carrer Sant Honorat.
Possibilitat de mantenir una velocitat contínua, sense parar i arrencar per semàfors en vies llargues i creuament de ciutat (eixos), Gran Via, Eix Macià, Ronda Ponent
Regulació de circulació al Rodal del Riu Ripoll: bicicletes, cotxes i vianants
Carril de canvi de direcció segons horaris i dies a Gran Via, per prioritzar circulació d'entrada o sortida de la ciutat en funció de la necessitat
Construir pas elevats a vies ràpides per millorar opcions de pas, eliminar semàfors o pas a nivell i millorar mobilitat de vehicles.
Creació de línies de circumval·lació que complementin al sistema radial actual
Limitació de vehicles de propietat màxim per unitat familiar per evitar massificacions
Que la Gran Via i la N-150 siguin menys contaminants, només per a vehicles de ZBE i reduir el nombre de cotxes i per als veïns
Implantar el sistema última milla amb distribució sostenible

APARCAMENT
Crear més zones de CiD per tota la ciutat
Sancionar amb més import les denúncies per ocupar espai públic indicat per al vianant (voreres, pas de vianants,...)
Limitar hores de càrrega i descàrrega
Taxa per aparcament de vehicle forà
Ampliar zona d'aparcament del autobusos
Ordenació de l'aparcament del vehicle privat en zones no ordenades, com els descampats
Limitar temps de càrrega
Pàrquings soterrats
Reduir places d'aparcament a l'aire lliure i fer-bé de soterrades
Ronda ponent i Ronda Zamenhof, grans aparcaments soterranis
Fer un estudi amb una previsió de la quantitat de places d'aparcament que caldria per implantar la norma de que cap carrer de Sabadell tingui aparcament a les dues voreres. Implantar-ho i dedicar la meitat dels espais recuperats com a carrils bici i l'altra meitat per ampliar voreres i espai per vianants.
Oferir aparcament a preu "regulat" i/o fer pagar per aparcar al carrer.
Planificar la distribució urbana de mercaderies acordant diferents punts repartits per la ciutat

APARCAMENT
Nuevos aparcamientos subterráneos
Impulsar la creació de Hubs i Microhubs per la distribució urbana de mercaderies
Limitar per sota de mitja hora l'estacionament de càrrega i descàrrega podent controlar els temps i els espais mitjançant tecnologia existent
Reducció dràstica places aparcament en calçada i increment places càrrega i descàrrega
Incrementar l'oferta (sense abusar en el preu) de pàrquings soterrats
Eliminar places d'aparcament per desincentivar l'ús del cotxe privat i recuperar espai públic a l'interior de la ciutat
Afavorir l'aparcament per els veïns b places gratuïtes
Fer zones d'aparcament públic i gratuïta a les entrades de la ciutat i als voltants de l'hospital Taulí per usuaris, familiar i treballadors
Per reduir la circulació de vehicles forans dins el municipi s'haurien de generar zones d'estacionament al accessos a la ciutat i potenciar l'ús transport públic, lloguer de bicicletes, us compartit de vehicles elèctrics de lloguer
Màxim nombre d'aparcaments soterrats (especialment als barris)
Habilitar pàrquing dissuasiu a fora de la ciutat, Cal reduir el espai públic que ocupa, començant pels pàrquings en zones centríques
Treure el punt blau, no és pràctic i només servei per lucrar a una empresa. No te cap sentit., Treure punts blaus, jo només faig servir el cotxe per ciutat si es de necessitat, i arribat a un punt i haver de pagar per poder aparcar no és just. Si la recaptació anés a parar per la ciutadania, ho podria entendre, però va a parar a una empresa, amb treballadors bastant estúpids. No és just, ja paguem per circular(impost de circulació) i circular vol dir aparcar
Fan falta places d'aparcament pels residents al centre
Limitar el temps de reserva de zona de càrrega i descàrrega
Aixecar els bordons de les voreres o col·locar pilones per evitar l'aparcament o la invasió de vehicles a les voreres.
Cal més espai reservat a vehicles de mercaderies
Promoure la ciclologística, en especial en eixos i zones comercials pacificades. L'espai sota el passeig seria un bon espai d'intercanvi camions o furgonetes > ciclologística. No pot ser que pel centre, amb carrers estrets, circulin camions i camionetes a tothora
Crear espais d'aparcament gratuït des-centralitzat i combinat amb transport públic, descongestionant els centres d'activitat de la ciutat
Pàrquings A baix preu per gent forànea
Crear zones d'aparcament (Park&Ride) a les entrades a la ciutat, a prop d'estacions d'FGC, Rodalies i TUS
Zones verdes per a residents
Crear places especificues per piking (logística de missatgeria) regulades
Creació d'aparcaments en els punts claus de les vies internes d'alta capacitat per potenciar l'accés a peu a les zones residencials.
Que es prohibeixi aparcar als carrers estrets. Exemple: al carrer sant Honorat cantonada amb Xercavins, per que puguin aparcar només dos vehicles, tots els vehicles envaeixen la vorera al fer el gir i també els camions que venen per sant Honorat circulen per sobre la vorera per no tocar els dos cotxes que es poden aparcar. El més perillós és quan passen els camions de les escombraries, s'ha d'evitar que l'autobús envaeixi la vorera. Exemple: els autobusos envaeixen la calçada del carrer Salut quan fan el gir des del carrer Narcís Giralt, just davant el bar Nostra Llar sent un perill pels vianants ja que a més l'autobús sol anar a gran velocitat
Construcció d'edificis exclusius per aparcaments en punts estratègics de cada districte (barris vells amb dèficit d'aparcament) i en la perifèria de la ciutat, creació d'un nou equipament per l'ús exclusiu d'aparcament.
Creació de zona blava i verda a mes de pàrquings soterranis o a l'aire lliure en tota la ciutat per dinamitzar i evitar incivismes d'aparcament al espai públic

APARCAMENT

Treure el primer aparcament de cada cantonada, dedicar-lo a zona verda. Com opció econòmica aprofitar per posar un arbre en planter/test/torreta, per una futura ubicació en escocell

Tancar l'aparcament de la Creueta/Vapor Turull, que atrau accidents, contaminació en una zona amb 2 residències, 3 escoles.

ALTRES

Posar sensors als contenidors de brossa/reciclatge per fer una recollida més eficient/eficaç

Policia de proximitat

Fer patrulles d'un agent per vehicle per fer millor distribució de la plantilla

Millora de la calçada

Estudi de la il·luminació en certs carrers o barris

Perspectiva de gènere

Adequar les dimensions dels vehicles a la demanda

Més sancions

La creació d'hortos urbans per barri, fomenta comunitat i crea espais de resiliència

Reduir les empreses

Yo soy ciclista y uso casco y luces y nunca voy por las aceras y no tengo problemas con la circulación cosa que muchos ciclistas y patinetes no respetan nada, Veo que a pesar de pagar más impuestos los poseedores de vehículos se les discriminan

Neteja de l'espai públic

Arreglar el paviment de la ciutat. Hi ha massa forats

Disposar d'informació actualitzada sobre la qualitat de l'aire a la ciutat

Facilitar implantació de plaques solars als domicilis i empreses

Més policia local que controlin infraccions

Il·luminació i carrers

Molt més control per part de la policia municipal; més multes

Més il·luminació.

La bicicleta també és un vehicle privat. No entenc perquè els separeu

Fanals específics solars per augmentar la il·luminació als passos de zebra (experiència Barberà del Vallès a la carretera de Barcelona)

Tallers mecànics i petites empreses situades dintre del radi urbà han d'anar al polígon industrial per millorar els nivells adequats tant de gasos nocius com de soroll acústic

Policia de barri i agents cívics

Retirada de cotxes abandonats als carrers

Substitució dels contenidors d'escombraries de plàstic per uns de metall

Millorar la il·luminació a la baixada del moli d'en Torrella

Canviar la flota de camions de recollida de reciclatge contaminants i sorollosos, per vehicles més eficients i silenciosos

Fer patricular policies pel nucli de la ciutat, centre històric peatonalitzat per tal de donar exemple, ahora que es dóna un servei més proper al ciutadà. Ahora que la persona que ha de regular i garantir el compliment de les normes de mobilitat es posa en la pell de l'individu més feble (parlant de mobilitat): política d'empatia.