

# Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sabadell

# PMUS

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

ANNEX 6: PROCÈS PARTICIPATIU. SESIONS DE TREBALL

# PROCÉS PARTICIPATIU DEL PMUS DE SABADELL

## FASE DE PROPOSTA DE MESURES

### MEMÒRIA DE PARTICIPACIÓ

Març 2021

**Realitzat per:**



Rambla Guipúscoa, 77-79, Bx.1ª 08020 Barcelona  
Tel: 93 278 19 82 Web: [www.edas.cat](http://www.edas.cat)

***Direcció tècnica del procés i redacció de l'informe:***

Manel Gil  
Marc Rojas

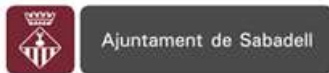
***Dinamització dels grups de treball i buidament de resultats:***

Manel Gil  
Marc Rojas  
Obdúlia Dominguez

***Suport tècnic en mobilitat:***



***Direcció facultativa:***



***Amb el suport de:***



# Índex

Índex .....	4
1. Introducció .....	6
2. Organització del procés.....	8
2.1. Com s'ha participat? Espais de informació i participació .....	9
2.2. Metodologia de les sessions de debat als districtes.....	10
3. Resultats del procés participatiu .....	13
3.1. Dades de participació .....	14
Dades globals de participació.....	14
Participants als tallers de debat.....	14
Participants a l'enquesta .....	15
3.2. Informes de resultats dels tallers de debat .....	17
Informe de resultats dels tallers de debat. ....	17
Districte 1 .....	17
Informe de resultats dels tallers de debat. Districte 2 .....	42
Informe de resultats dels tallers de debat. ....	54
Districte 3.....	54
Informe de resultats dels tallers de debat. ....	62
Districte 4.....	62
Informe de resultats dels tallers de debat. ....	70
Districte 5.....	70
Informe de resultats dels tallers de debat. ....	79
Districte 6.....	79
Informe de resultats dels tallers de debat. ....	89
Districte 7.....	89
3.3. Informe de l'enquesta ciutadana de percepció de la mobilitat .....	100
Introducció .....	100
Fitxa tècnica de l'enquesta .....	100
Resultats de l'enquesta .....	101
Modes de transport principals .....	101
Grau d'acord amb les estratègies de mobilitat .....	102
Mobilitat a peu i vianants .....	105
Mobilitat en bicicleta i VMP.....	110
Transport públic .....	114
Vehicle privat .....	119
Aparcament .....	121
Seguretat .....	127
Mesures de millora ambiental.....	130
Projectes de planificació .....	132



# 1. Introducció

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, és el document bàsic per a la planificació de les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis i com a tal, ha de consensuar i definir les estratègies i accions a desenvolupar en els 6 anys posteriors a la seva aprovació.

Més enllà de les consideracions legals, ha de constituir-se com una eina útil per a la reflexió compartida de l'administració i la ciutadania en el procés de planificació de les accions necessàries per a fer més sostenible, social, ambiental i econòmicament, la mobilitat del municipi. En aquest sentit, la *Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana* elaborada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, estableix els continguts i els processos bàsics que han de donar forma a aquests elements de planificació.

Entre els mateixos, recull la necessitat d'implicar la ciutadania en la planificació de la mobilitat, a través de fórmules participatives que permetin incorporar els seus punts de vista i implicar-se en la presa de decisions. En aquest sentit, l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Sabadell incorpora el disseny i implementació d'un procés de participació ciutadana que es desenvolupa de manera paral·lela als diferents moments de la seva redacció.

Aquest document recull les accions participatives desenvolupades durant tot el procés, així com els principals resultats obtinguts als diferents mecanismes de participació posats a l'abast dels ciutadans i ciutadanes de Sabadell en la fase de debat i propostes de mesures a incorporar al futur pla de mobilitat.

El document que teniu a les mans, s'estructura en els següents blocs:

- Introducció
- Organització del procés
- Resultats del procés participatiu

## 2. Organització del procés



El procés de participació ciutadana emmarcat en la redacció del PMUS de Sabadell, s'ha desenvolupat en la fase de propostes de mesures. Els objectius principals a assolir amb aquest procés han estat els següents:

- Comunicar i difondre el procés participatiu, els seus espais i mecanismes.
- Donar a conèixer els resultats de l'estudi de diagnosi de la mobilitat al municipi, elaborat per l'equip redactor del PMUS, com a contingut base per al debat ciutadà.
- Recollir a nivell de districte posicionaments i aportacions de la ciutadania respecte quin és el model de mobilitat a prioritzar en cadascun dels modes de mobilitat, com a guia de la posterior definició tècnica de les propostes d'actuació del PMUS,.
- A més d'aquests objectius concrets, darrera del procés existeix l'objectiu de promoure la participació i fomentar la coresponsabilització de la ciutadania en la gestió dels afers públics.

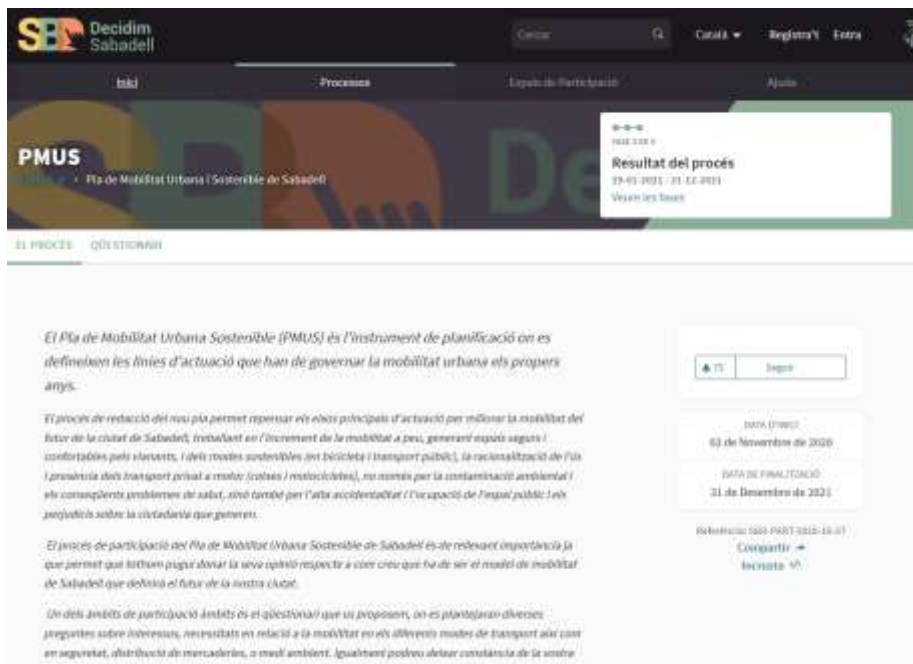
## 2.1. Com s'ha participat? Espais de informació i participació

Els diferents mecanismes de participació posats a l'abast dels ciutadans i ciutadanes de Sabadell en la fase de debat i proposta de mesures a incorporar al futur pla de mobilitat, han estat els següents:

1. Espai informatiu del procés a <https://web.sabadell.cat/pmus>, juntament amb altres canals de comunicació municipals.



2. Espai de participació online a la plataforma de participació online de l'Ajuntament de Sabadell, Decidim Sabadell <https://decidim.sabadell.cat>



3. Enquesta online accessible a través del Decidim Sabadell. L'enquesta ha estat adreçada a recollir valoracions de la ciutadania que permetin prioritzar els principals criteris que s'hauran de tenir en compte per definir tècnicament les actuacions de millora de la mobilitat a la ciutat.
4. El vessant deliberatiu del procés s'ha estructurat en sessions de debat online de caràcter territorial, per a cadascun dels districtes de la ciutat. Per a cada un dels districtes de Sabadell s'ha realitzat una sessió informativa de presentació dels resultats de l'estudi de diagnòsi de la mobilitat. Posteriorment s'han desenvolupat dues sessions de debat en línia, a través d'una plataforma online, a causa de les restriccions establertes per fer front la situació d'emergència sanitària motivada per la incidència de la Covid19.

## 2.2. Metodologia de les sessions de debat als districtes

### Finalitat

Les sessions de debat s'han organitzat amb la finalitat de recollir propostes d'actuació per valorar la seva posterior incorporació al Pla d'Acció del PMUS.

### Agents i convocatòria

La convocatòria ha estat realitzada per l'Ajuntament via correu electrònic i mitjans de comunicació municipals, i s'ha adreçat tant a les entitats i associacions de cada districte, com a la població en general. Per a participar a les sessions ha estat necessària la inscripció prèvia.

Els agents mobilitzats en cada districte responen als següents perfils:

- Responsables polítics
- Agents socials
  - Representants d'entitats (ciutadania organitzada)
  - Ciutadania no organitzada que viu i/o treballa al municipi
- Agents tècnics:
  - Tècnics dels serveis municipals
  - Tècnics de l'equip redactor
  - Consultors de l'equip tècnic extern

El personal municipal ha assistit a totes les sessions en caràcter d'observadors, sense intervenir en els debats.

### Dinàmica de treball i continguts a treballar

Cada sessió de debat s'ha treballat en base a un contingut diferenciat:

Sessió 1: vianants i bicicleta

Sessió 2: transport públic, vehicle privat i aparcament

Cada sessió preveia desenvolupar-se mitjançant una dinàmica de treball en grups. En funció de l'assistència s'ha distribuït a les persones participants en un màxim de dos grups de treball, cada un d'ells conduïts per una persona facilitadora del nostre equip.

A cada grup s'ha estructurat el debat a partir de les línies estratègiques del PMUS en relació a cada mode de mobilitat:

<b>Àmbit de mobilitat</b>	<b>Línia estratègica</b>
Vianants	Generar àrees de centralitat de vianants i lleure a cada Districte i cercar connectivitat entre elles
Bicicleta i VMP	Desenvolupar i fer viable la xarxa de carrils i itineraris en bici, prevista al Pla Director de la Bicicleta
Transport públic	Aconseguir la màxima cobertura i intermodalitat amb un servei de transport públic eficient, modern i adaptat a la demanda
Vehicle privat	Filtrar el trànsit de pas, mantenint els nivells de servei i ordenant l'interior dels districtes per garantir l'accés
Aparcament	- Equilibrar l'oferta i demanda d'aparcaments: en calçada pel resident i fora de calçada pel visitant (rotació)

El debat s'ha organitzat segons la següent seqüència:

- 1) Per a cada àmbit de debat, es disposava de documentació que il·lustra de quina manera es podria desenvolupar de manera concreta cada línia estratègica. S'han explicat aquestes possibilitats per iniciar el debat al voltant de cada mode de mobilitat.

- 2) S'ha copsat el parer de la ciutadania respecte allò explicat i s'han recollit aportacions que complementin i permetin concretar la plasmació de la línia estratègica en el Districte (Què/On/Com).
- 3) En darrer terme s'ha fomentat la generació d'altres possibles propostes relacionades amb el mode de mobilitat en debat. En aquest punt s'ha tingut en compte incorporar al debat aspectes relacionats amb la seguretat i sostenibilitat.
- 4) En finalitzar cada àmbit de debat, s'ha passat a treballar el següent.
- 5) En finalitzar el debat s'ha fet una posada en comú amb totes les persones participants, durant la qual les persones facilitadores han exposat les principals propostes realitzades al seu grup de treball.

# **3. Resultats del procés participatiu**

## 3.1. Dades de participació

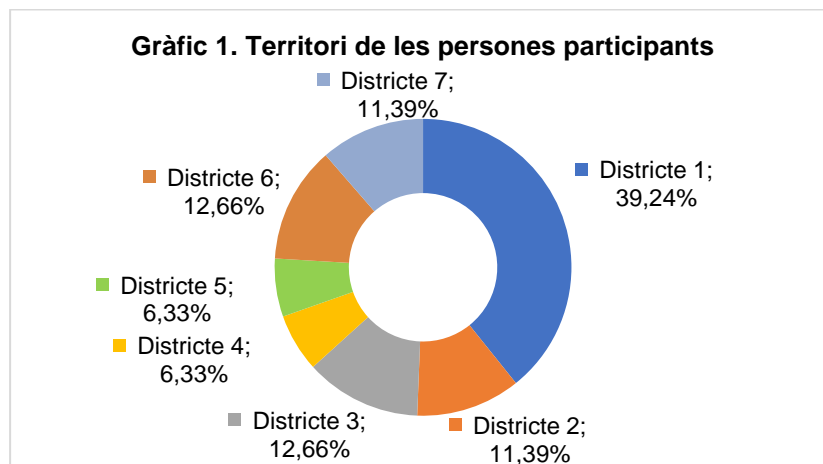
### DADES GLOBALES DE PARTICIPACIÓ

El nombre total de persones participant en els diferents espais i mecanismes de participació posats a l'abast de la ciutadania ha estat de 197 persones, de les quals 118 ha donat resposta a l'enquesta ciutadana de percepció de la mobilitat, i 79 persones han estat assistents als diferents tallers de debat.

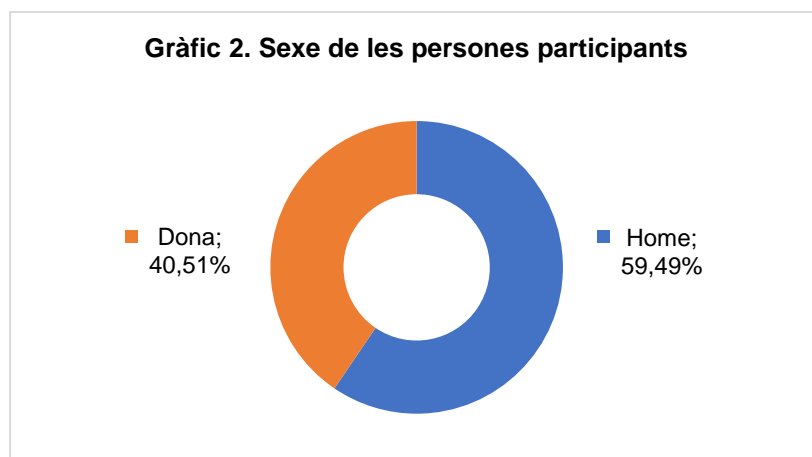
### PARTICIPANTS ALS TALLERS DE DEBAT

Un total de 79 persones van assistir als tallers de debat, amb la següent distribució territorial.

Una part important de les persones assistents als tallers són del Districte 1 (39,24%), seguides dels Districte 3 i 6 (12,66%), Districtes 2 i 7 (11,39%) i, per últim, Districtes 4 i 5 (6,33%).



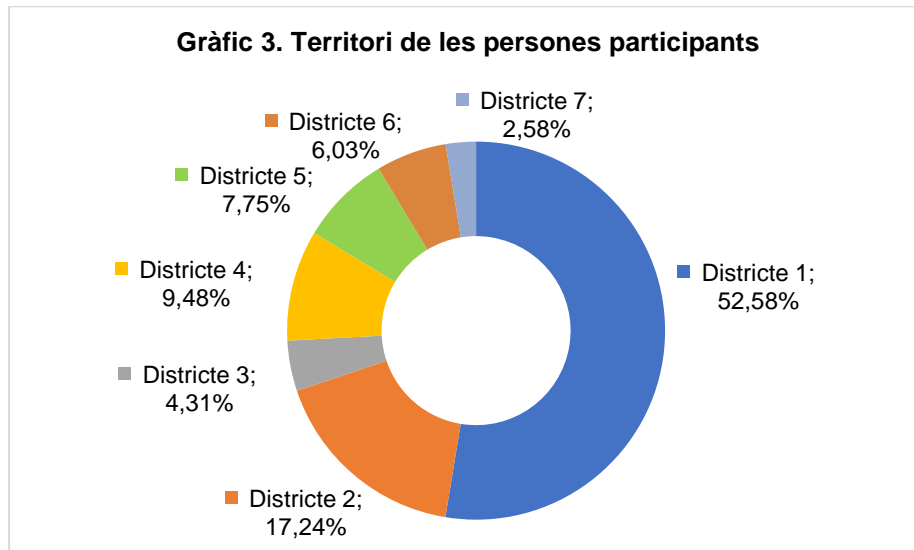
La distribució segons sexe és la següent: Els homes representen el 59,49% de les persones enquestades, mentre que les dones són el 40,51%.



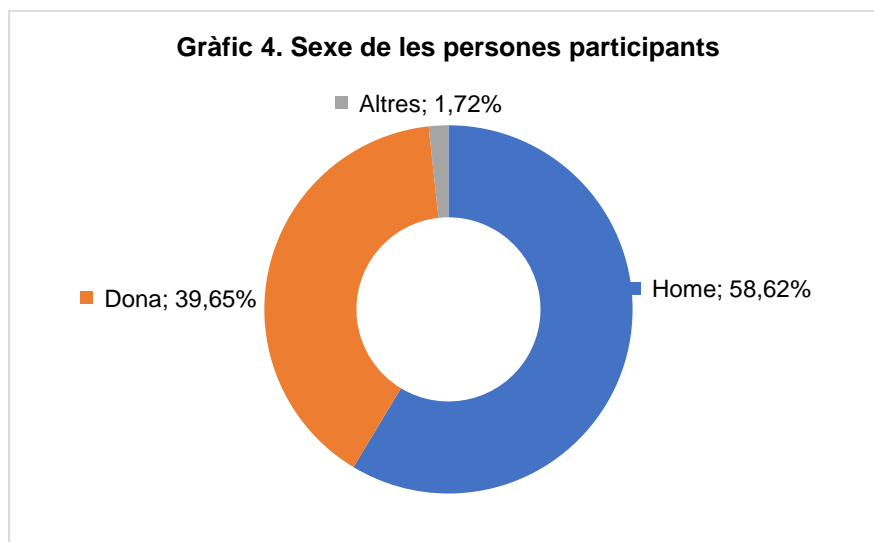
## PARTICIPANTS A L'ENQUESTA

Un cop finalitzat el període establert per donar resposta a l'enquesta em línia, s'han comptabilitzat un total de 118 qüestionaris, dels quals 116 són respostes vàlides, amb la següent distribució territorial.

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%).

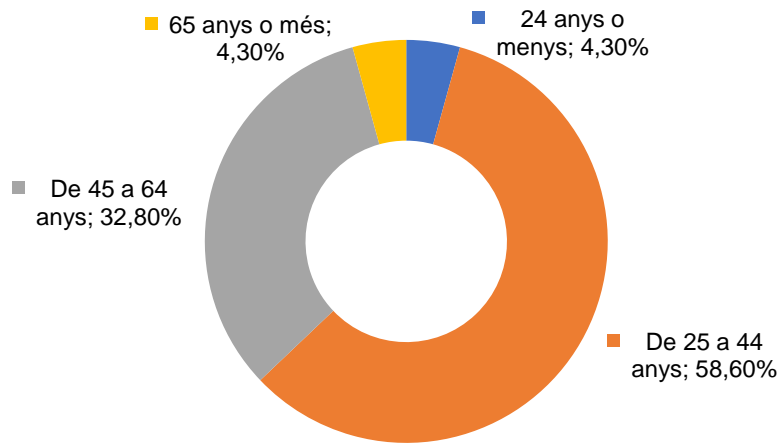


La distribució per sexe és la següent: Els homes representen el 58,62% de les persones enquestades, mentre que les dones són el 39,65%.



En funció del grup d'edat, més de la meitat de les persones participants en l'enquesta tenen de 25 a 44 anys (58,60%), seguides 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.

**Gràfic 5. Edat de les persones participants**





## 3.2. Informes de resultats dels tallers de debat

### INFORME DE RESULTATS DELS TALLERS DE DEBAT. DISTRICTE 1

Nombre de participants: 31

Homes: 17

Dones: 14



## **GRUP 1**

### **Mobilitat a peu**

---

**Línia estratègica:** Generar àrees de centralitat de vianants i lleure a cada Districte i cercar connectivitat entre elles.

**Objectiu:** Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat amb temes d'accessibilitat i seguretat.

### **Via pública, usos de l'espai públic i connectivitat a peu**

S'inicia el debat plantejant diferents reflexions al voltant de la necessitat **de millorar la seguretat per als vianants i recuperar espais públics per al vianant:**

- Una de les persones participants manifesta que durant la presentació inicial s'han exposat com a exemples passos de vianants rebaixats, però es comenta que aquests donen preferència al vehicle privat, i que per tant, aquesta modalitat està superada en el marc de la mobilitat sostenible. En aquests casos els vehicles privats poden saltar-se el pas amb més facilitat i amb major risc d'atropellaments, especialment en carrers estrets. En canvi, els passos de vianants elevats permet que no sigui el vianant qui hagi de pujar i baixar, sinó que sigui el cotxe i per tant, també serveix per reduir la seva velocitat. Per tant, caldria **fer extensius els passos continus de vianants (elevats) a la ciutat.**
- Es percep una **manca de senyalització** en aquells carrers on hi ha prioritat del vianant, però on aquest conviu amb el vehicle privat. Caldria **posar més senyalització i major presència de policia urbana que incrementés la consciència entre els i les conductores de la limitació de velocitat.** En aquest sentit, es considera que la plataforma única genera inseguretat en el vianant, especialment pel que fa als infants petits si no van de la mà, perquè no hi ha un espai delimitat on refugiar-se, ja que encara que el cotxe vagi a 30 km/h es considera una velocitat molt elevada en aquests carrers.
- Es considera que la urbanització amb plataforma única és molt costosa econòmicament i no cal fer aquesta inversió perquè els carrers esdevinguin de vianants. Per altra banda es planteja que es fan plataformes úniques, però amb el mateix criteri que amb el de carrer tradicional, amb color d'asfalt al centre i més clar als extrems, el que genera equívocs i percepció que no és plataforma única. Es recullen diferents propostes per afavorir la mobilitat dels vianants sense haver de fer plataformes úniques:
  - o **Senyalitzar, tancar el carrer i posar obstacles com jardineres amb arbres seria suficient per peatonalitzar un carrer.**
  - o **Millorar la seguretat en els carrers amb preferència dels vianants, amb més senyalització específica i control policial de la velocitat dels vehicles privats.**

Pel que fa a la **recuperació d'espais per al vianant**, es planteja:

- A la PI. Major, on es desvia el tràfic de transport públic per carrers adjacents durant els caps de setmana, es constata la dificultat, entre setmana, de conuiu transport

públic i vianants, i per tant, es posa en relleu la possibilitat **que la Pl. Major sempre sigui només de vianants**. El fet que passin autobusos inutilitza l'espai per poder-lo utilitzar per activitats, fires, etc. Això comporta:

- Millorar l'última milla perquè no hi hagi tants vehicles de càrrega i descàrrega.
- Que els autobusos circulin per carrers adjacents amb autobusos més petits.
- Una de les persones participants manifesta que caldria disposar també d'espai prou gran per a les persones que tenen gossos i que aquests puguin córrer lliurement. En aquest sentit, es proposa **que l'aparcament de la Creueta**, que actualment serveix per a aparcament de no residents, i on ja existeix oferta d'aparcament suficient, **esdevingui un parc i zona verda**.
- Es planteja que la riba del riu és també un espai d'esbarjo per a la població, tot i que és un espai pedregós. Una de les persones participants manifesta que hi ha força camins per accedir-hi, però les carreteres suposen barreres importants, i també hi ha camins que els veïns i veïnes se'ls han apropiat, tot i ser de propietat municipal. Caldria **estudiar la possibilitat d'ampliar i recuperar accessos i camins i fer-los accessibles per persones amb mobilitat reduïda**.
- Es planteja la qüestió del "comfort", especialment a l'hora de caminar, i que té a veure amb disposar d'uns carrers i espais que esdevinguin agradables per caminar i que s'aconsegueix amb els arbres i el verd a la ciutat. En aquest sentit, s'apunta que a Sabadell s'han talat al voltant de 5.000 arbres, i que fins i tot els escocells s'han cimentat. Es relaciona l'augment de la contaminació acústica amb zones amb tala massiva d'arbres. La proposta en aquest cas **és replantar els arbres, com a mínim els retirats. Els arbres a replantar haurien de ser ja relativament grans perquè puguin donar ombra**. Davant del canvi climàtic els espais amb arbrat són importants, ajuden en la neteja de l'aire, donen ombra, fan el terra més permeable i per tant, que les riuades siguin més controlades, etc. També a l'hora d'urbanitzar cal tenir en compte la possibilitat de posar asfalts permeables.
- Obrir **espais de vianants per la Gran Via**, amb més arbrat i espai verd, és a dir, **fer una via cívica**.
- També es planteja que cal **ordenar les terrasses dels bars** que en el Passeig suposen un obstacle i resten espai per als vianants.
- **L'aparcament entre el C/ Illa i la Gran Via es pot recuperar i reconvertir en zona verda, amb arbres**. Aquesta possible plaça es proposa connectar-la amb la Plaça de les Vaques a través d'un carrer amb plataforma única, ja que és un tram amb molta afluència de vianants.

### Carrer Illa amb Gran Via



Font: Google Maps

## Entorns escolars

Es planteja que Sabadell és una ciutat on tots els infants poden anar caminant a la seva escola i en els casos en què això no és possible és perquè s'accedeix a una escola privada-concertada allunyada del lloc de residència. Aquesta situació es veu agreujada per una elevada segregació social i escolar que impacta en les necessitats de mobilitat de la població implicada. Per altra banda existeix la percepció, per part de moltes famílies, que la forma més ràpida i segura d'arribar a l'escola és en cotxe, el que deriva en un ús intensiu en els **entorns escolars** a les hores d'entrada i sortida. Per abordar les problemàtiques derivades es proposa:

- **Promoure la urbanització d'eixos cívics, és a dir, exclosos del tràfic rodat a C/ Fèlix Amat i C/ Sallarés i Pla.** Un enllaça la plaça Imperial i la Rambla i Joanot, entre d'altres. A l'escola Joanot es va votar a favor de pacificar els carrers del voltant de l'escola i es va presentar una instància a l'Ajuntament, el qual va respondre un any més tard i els encomiava a fer la proposta en el procés participatiu. Aquests permetrien resoldre la important acumulació de gent a l'hora d'entrada i sortida dels centres educatius, en uns carrers que són estrets i que les voreres no compleixen normativa d'accessibilitat, esdevenint un risc la circulació de cotxes.
- **Crear entorns escolars segurs i zones zero emissions**, que actualment són molt poques, no només per seguretat sinó també per una qüestió de salut.
- **Promocionar a escala de ciutat grups d'infants i joves perquè van junts a l'autobús, així com el bici-bús**, i no només des d'una escola. Tanmateix, hi ha algunes participants que no veuen massa viable l'opció del desplaçament d'escolars en autobús.

## Bicicleta i VMP

---

**Línia estratègica:** Desenvolupar i fer viable la xarxa de carrils i itineraris en bicicleta, prevista al Pla Director de la Bicicleta.

**Objectiu:** Incrementar la xarxa de carrils, zones ciclables i augmentar les infraestructures (més aparcaments per bicicletes).

## Xarxa ciclable

En relació amb la bicicleta s'inicia el debat amb una reflexió sobre quina hauria de ser l'estratègia a prioritzar, si apostar per habilitar la infraestructura per afavorir l'ús de la bicicleta o bé, esperar que hi hagi prou ús de la bicicleta per habilitar la infraestructura, tot desconeixent el volum real d'ús de la bicicleta a la ciutat, actualment. En aquest sentit, la majoria coincideix que **cal primer habilitar la infraestructura, perquè en aquests moments no hi ha més ús degut a la manca de la xarxa ciclable.**

Una de les persones participants exposa que s'ha demanat a l'Ajuntament, via instància, **que s'activi un registre de bicicletes**, però no s'ha obtingut resposta i per tant, s'ha hagut de fer una demanda formal al síndic de greuges. Es posa en relleu que hi ha un silenci administratiu en relació amb les bicicletes, quan és fonamental disposar d'aquest registre que ens permetria, en el marc del PMUS saber exactament quin és el volum de bicicletes a la ciutat. És una eina que no s'utilitza i permetria, a més de comptabilitzar les bicicletes, que en cas de robatori les denúncies fossin més àgils. El Pla Director de la Bicicleta comptabilitza 3.500 bicicletes, però es desconeix d'on surt aquesta dada.

Es planteja que l'abordatge de la mobilitat hauria de ser la d'invertir l'ús de la xarxa viària, i pensar quina part de la xarxa viària es destina al vehicle privat, i no a l'inrevés, que és com es pensa actualment. En aquest sentit, es considera que en el Districte 1 no cal un carril bici, sinó que **a tot el districte ha de tenir prioritat el vianant, la bicicleta i altres formes de transport sostenible.** El vehicle privat ha de tenir restringit el seu ús a les vies interurbanes amples. Hi ha carrers com Covadonga i St. Joan, que podrien ser pacificats tal com reclama el veïnat des de ja fa temps. En aquest sentit es planteja **eliminar el trànsit de pas dels vehicles que van al centre o que volen aparcar a carrers estrets del centre. Cal que el barri sigui de preferència per a la mobilitat del veïnat i derivar la circulació a la Gran Via com a alternativa.**

## Senyalització i conscienciació

Es considera que el primer que s'hauria de fer és **invertir en educació i coneixement en seguretat viària.** Per exemple, entre la població jove hi ha un important ús de la bicicleta, però sense un coneixement clar en seguretat viària. Per tant, caldria més educació, informació i conscienciació en aquest àmbit.

També s'apunta que **caldria una major senyalització que ajudi a educar.** Així, es proposa que **en els carrers de preferència i ús exclusiu de transport públic, i on hi ha els senyals indicatius, afegir: "i bicicleta".** Un exemple on es podria aplicar és, al carrer Calderón. Posar aquests senyals ajuda a educar i fer consciència, no només a les persones conductores, sinó també als vianants per fer visible que les bicicletes poden també circular per aquests carrers.

També es constata que només posant la limitació de 30 pintat en el terra, no és suficient per limitar la velocitat i afavorir la convivència entre vehicle privat, transport públic i bicicleta. Aquesta limitació no es respecta, i per això els ciclistes sovint se senten assetjats en aquestes vies. Per fer efectiva la nova normativa de la DGT caldria **millorar la senyalització i la urbanització on convisquin vehicle privat, transport públic i bicicletes**. En aquest sentit, també es proposa **en els eixos 30, posar semàfors dinàmics, de manera que es posin en vermell en detectar excessos de velocitat en els vehicles**.

## Aparcament per a bicicletes

Es considera que **caldria que els equipaments i espais públics disposin d'aparcaments segurs**, per evitar els robatoris.

Les persones participants no es consideren que l'opció del lloguer de bicis o bicing hagi de ser implantada de forma majoritària, tot i que pot ser una alternativa a la dificultat d'on aparcar-la i als robatoris.

## Transport públic

---

**Línia estratègica:** Aconseguir el màxim de cobertura i intermodalitat amb un servei de transport públic eficient, modern i adaptat a la demanda.

**Objectiu:** Tenir un transport públic i privat que pugui competir amb el vehicle privat.

S'inicia el debat al voltant de la qüestió de la freqüència de pas. A l'eix de l'Avinguda Barberà i Rambla, conflueixen diferents línies d'autobusos que permet tenir una freqüència d'autobusos més o menys adequada (al voltant dels 5-10'). A les parades de la resta de la ciutat, normalment els autobusos passen cada 20 minuts i no es considera que és competitiu davant del transport privat.

Hi ha trams, com el del C/ Narcís Giralt, quan es fa la corba cap al C/ Salut per entrar al C/ les Valls, l'autobús habitualment es troba atrapat en el col·lapse que genera el transport privat.

En relació amb els recents canvis d'ubicació d'algunes parades es recull que han afegit dificulta d'accés als transport públic, especialment entre persones grans i amb mobilitat reduïda que s'han de desplaçar al centre. La mobilitat d'aquestes persones s'ha incrementat a conseqüència de la desaparició de les entitats bancàries dels barris, les quals només estan disponibles al centre de la ciutat. Així, es demana recollir la sensibilitat cap a les persones grans i **que les parades que han patit canvis, i queden, actualment més allunyades, es restitueixin a l'enclavament original:**

- A **Ronda Ponent**, on està la rotonda, on finalitza el cobriment de les vies dels Ferrocarrils de la Generalitat s'ha anul·lat una parada d'autobús i s'ha traslladat al final de Rambla Ibèria amb un allunyament de la parada respecte d'on era inicialment, a la rotonda, més propera al nucli d'habitatges.
- Les parades de les **línies 4 i 44** que estaven a tocar de Ctra. de Terrassa amb la benzina, convergien amb molta afluència de públic i al C/ Jaume Viladoms recollien molta gent jove. Aquesta parada s'ha traslladat al final de Rambla Ibèria tant d'anada i tornada. Abans passaven pel centre, davant les entitats bancàries i ara s'ha modificat aquest tram.

- La **línia 10** passava pel centre, ara va cap a la via Massagué, i no passa pel centre on són les entitats bancàries.

Es destaca que el **model de transport públic** a la ciutat no està funcionant i per això es demanda un **canvi en la seva concepció** que s'orienti a:

- **Dissenyar una xarxa ortogonal de transport públic** perquè no totes les línies passin pel centre, i que pugui haver-hi connexió entre barris de forma més ràpida.
- **Disposar d'autobusos petits que puguin accedir als carrers del centre** amb més comoditat. Els autobusos actuals, de 12 metres, no s'adapten al tipus de carrers estrets existents al centre, generen molta contaminació acústica, van a molta velocitat i sovint van buits excepte en hores puntes. Alguns carrers amb més dificultats són: l'encreuament davant la UESC, al C/ Salut, l'autobús té moltes dificultats per girar.
- **Incrementar la freqüència de pas dels autobusos** que no excedeixi els 5-6'. Es considera que el que excedeix aquest temps genera una ineficiència i que els i les usuàries el desestimïn com a forma de mobilitat.
- **En els centres nodals on conflueixen diverses línies, cal esglaonar l'arribada dels autobusos** perquè, no tots els autobusos passin a la mateixa hora, el que afegit a la baixa freqüència genera una important pèrdua de temps en els i les usuàries d'aquest transport públic.
- **Panells informatius fiables**, ja que es posa de manifest que en aquests moments no ho estan sent, dificultant encara més l'accés al transport públic, especialment entre persones grans i amb mobilitat reduïda.
- Des de l'AVV de Covadonga fa anys que es demana un **autobús a la zona del Tanatori, (Ronda d'Orient i Pg. Gaudí)** perquè la línia més propera està a Tres Illes, en una zona on viu molta gent gran. És una línia que passa per l'Hospital que a més a més serveix de nexa amb altres línies d'autobús.
- **Delimitar espais específics per la circulació del transport públic i de bicicleta, ja que la seva convivència no està funcionant.** Es posa de manifest que els autobusos generen molta inseguretat quan es comparteix via amb les bicis. Un exemple és l'Eix central, ja que la bicicleta va més lenta que l'autobús, aquests tenen pressa perquè han de complir amb uns horaris i genera situacions de perill amb els ciclistes. També es destaca que moltes parades d'autobús s'han posat en els carrils bici, amb el destorb que això suposa, tant per les persones que esperen l'autobús com per a les bicis.
- A l'estació de Renfe hi ha una rotonda i allà hi ha dues parades d'autobús. La rotonda té semàfors, qüestionant-se el seu sentit i un carril bici que passa per dins de la parada de l'autobús i per la vorera. Aquesta distribució genera ineficiència i perill entre les persones usuàries de totes les formes de mobilitat.

## Vehicle privat

---

**Línia estratègica:** Filtrar el trànsit de pas, mantenint els nivells de servei i ordenant l'interior dels districtes per garantir l'accés.

**Objectiu:** Fomentar l'ús racional del vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que faciliten el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles.

Algunes mesures proposades a desenvolupar en relació amb el vehicle de motor són:

- **Fer controls de velocitat a tota la ciutat**, no només a la Gran Via, ja que la velocitat en aquests carrers és excessiva.
- Com que la Gran Via està col·lapsada i a la Rambla hi ha molts semàfors, molt del trànsit que té per objectiu portar als infants a les escoles i instituts concertats al centre de la ciutat, travessa els carrers interiors d'aquest barri d'un únic sentit. Per evitar travessar la ciutat per aquests carrers, especialment a l'horari escolar **es proposa canvis de sentit en un mateix carrer perquè no siguin útils per creuar la ciutat.**
- També es recull la proposta **de reduir carrils de circulació a la Gran Via.**
- **Promoure l'ús de cotxe compartit, entre particulars, mitjançant aplicacions informàtiques**, com a Mataró, on a través del web de l'Ajuntament es puguin fer intercanvis i compatir cotxe.
- Es considera que s'ha **d'incloure a la policia en el pla de mobilitat de forma activa.** En aquest sentit es reclama **que la policia pugui fer les seves tasques també a peu i/o en bicicleta per apropar-se a les problemàtiques de vianants i ciclistes.**
- Es reclama **l'acció de la policia davant de situacions d'incivisme** com:
  - o No hi ha prou espai de càrrega i descàrrega i aquest no es respecta.
  - o Les furgonetes de repartiment van molt de pressa i aparquen a la vorera.
  - o En aquests carrers les voreres estan rebaixades i molts conductors i conductores giren trepitjant la vorera sense tenir en compte si hi ha gent a la vorera i amb greu perill d'atropellament.
  - o Els cotxes que van fins a l'escola a recollir els infants i aparquen en els passos de vianants davant l'escola. Amb els talls de carrers ha augmentat la presència policial i això ha fet disminuir aquest problema. Es considera que no hi ha una posició ferma, per part de l'administració pública sobre els comportaments incívics de conductors i conductores que ocupen les voreres i els passos de vianants.
- De les problemàtiques derivades de civisme dels i les conductores, es reclama a l'administració pública que denunciï obertament que les persones incíviques que condueixen perquè són un perill, i no només al·ludir a la conducció amb consum d'alcohol.



## Aparcament

**Línia estratègica:** Equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcaments: calçada pel resident i fora de calçada pel visitant (rotació).

**Objectiu:** Definir les zones d'aparcament donant prioritat al resident i regulant al visitant amb la zona blava.

### Aparcament i espai públic

**Convertir el pàrquing de la Creueta i Parc Turull en un parc o zona verda**, tot i que ja ho és urbanísticament. Hi ha molts aparcaments als voltants. És un aparcament de 6000 mts<sup>2</sup> que no dona servei al veïnat, ja que a la nit està gairebé buit. Hi ha tres escoles, dues residències i amb un nivell alt d'accidentalitat.

#### Aparcament la Creueta



Font: Google Maps

**Treure la primera plaça d'aparcament de cada cantonada per millorar la visibilitat del conductor i el vianant, a més es pot fer una petita orelleta per fer que el conductor freni.** Aquest espai es pot aprofitar per posar un escocell verd i incrementar el verd a la ciutat, o una piona.

Es posa de manifest que cal que **a l'ordenança d'edificació han de constar les places d'aparcament que hi haurà per l'edificació**. A Barcelona, es va fer una ordenança que restringia el nombre de places d'aparcament per reduir el nombre de vehicles circulant. Es pregunta si a Sabadell s'ha previst aquesta limitació. Des del PMUS es preveu proposar-ho, però no depèn directament del Pla. En aquest sentit, un participant manifesta que l'aparcament és un problema de concepte, ja que la seva funció no és donar accés a certs espais, sinó per deixar el cotxe on no molesti.

En relació amb l'aparcament i la càrrega i descàrrega es considera que **el pàrquing del centre de Sabadell sota del passeig podria ser un bon espai per fer un centre de distribució de**

**mercaderies i que aquestes arribin en tren.** El passeig és un eix de comerç i que necessita d'accés a camions i des d'allà que surtin en bicicletes a repartir als comerços.

## **Altres qüestions**

---

Es fa la reflexió, per part d'una participant, que habitualment, quan es parla de vehicle privat, és per denominar als cotxes, motos, però que les bicicletes i VMP també són vehicles privats. Se li respon que tot i que és encertada la seva reflexió, des de la mobilitat, quan es parla de vehicles privats es per fer referència als vehicles de motor, que majoritàriament són contaminants.

Es troba a faltar disposar d'informació sobre quins perfils d'usuaris existeixen en funció del tipus de mobilitat i residència. Es considera que seria més fàcil aportar solucions en funció dels perfils de persones i la seva mobilitat que no a través només de dades generals, ja que potser s'està donant importància a un perfil que és minoritari i en canvi, descuidar un altre majoritari.

Es manifesta que en el preàmbul del PMUS no s'observa cap comentari en relació amb la crisi climàtica i com afectarà en els 10 anys vinents i per tant, en com haurà de ser la ciutat per evitar al màxim les potencials afectacions. Es planteja que si no es pensa amb perspectiva de futur la sessió de treball no té sentit.

Es demana que les dades de l'estudi de mobilitat puguin ser d'accés públic de manera que puguin ser analitzades per qui ho vulgui fer.

## **GRUP 2**

### **Mobilitat a peu**

---

**Línia estratègica:** Generar àrees de centralitat de vianants i lleure a cada Districte i cercar connectivitat entre elles.

**Objectiu:** Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat amb temes d'accessibilitat i seguretat.

#### **Via pública i connectivitat a peu**

La valoració general sobre la mobilitat sostenible al Districte 1 és que **els vianants i les bicicletes han de ser el centre de la mobilitat**. Això xoca amb dues realitats del Districte: la velocitat excessiva dels vehicles i els aparcaments irregulars sobre les voreres. Per tant, s'han de **desenvolupar estratègies ambicioses per prioritzar els vianants i els ciclistes**, com **limitar l'accés dels vehicles motoritzats al centre** i, conseqüentment, **guanyar espai públic que actualment està orientat a l'aparcament** d'aquests.

S'assenyala que estratègies com la **plataforma única han d'implementar-se a zones on hi ha equipaments i serveis públics: escoles, centres esportius, transport públic, etc.** També es valora positivament la plataforma única en determinats espais **on hi ha una presència elevada de vianants i de vida al carrer, acompanyada del teixit comercial**. Un clar exemple és **La Rambla**, que encara manté la diferència entre calçada i vorera, tot i que el trànsit de vehicles està restringit. És un espai, una via, on conflueixen diferents usos de l'espai públic però on el vianant no té cap prioritat. A més a més, els carrers que creuen La Rambla tenen voreres estretes i en un estat deficient i, a banda, els vehicles circulen a gran velocitat. Més enllà **d'implementar la plataforma única a La Rambla**, es proposa fer-la arribar a altres punts de gran afluència de vianants i comerç, com poden ser **Via de Massagué i avinguda Barberà**.

Respecte la plataforma única, s'assenyala que si es permet el trànsit de vehicles dona una percepció de falsa seguretat, perquè els conductors circulen pràcticament a la mateixa velocitat que per una via convencional, però els vianants perceben que tot és vorera. Per tant, la plataforma única pot ser positiva, però només si s'impedeix la circulació de vehicles i es prioritzen els interessos dels vianants.

D'altra banda, es proposa **eliminar progressivament les places-rotonda, places que estan envoltades per les quatre bandes de carrers on circulen vehicles motoritzats**. Un exemple és la **plaça del Mercat de Sant Joan**. Suposa un perill perquè és un espai de relació i joc, sobretot tenint en compte que està davant d'una escola, i contínuament hi circulen per l'entorn.

Una valoració general que es fa sobre les estratègies de mobilitat a peu és que, independentment de les mesures que es prenguin, ja sigui ampliar les voreres, implementar vies de plataforma única, definir carrils 30, **si no es prenen accions contra els aparcaments irregulars sobre les voreres els vianants continuaran sense tenir espai per circular**. Per

tant, s'ha d'**actuar en contra de l'ocupació de les voreres per part dels vehicles, impedit el seu accés i prenent mesures sancionadores** exemplars. Són exemples d'aquestes irregularitats els carrers del Vapor i d'Arimon.

Sobre els mitjans de connectivitat, **es proposa crear una via per a vianants, nord-sud**. La via s'estendria **des de la zona del Corte Inglés (Creu Alta), fins carrer Corominas, connectant dos sectors importants de la ciutat**. Aquesta zona per vianants donaria seguretat a centres escolars i formatius, com l'Escola Pia, entre altres.

## **Verd i camins saludables**

Quant als espais verds, s'assenyala que hi ha necessitat de disposar-ne al Districte, però la densitat és elevada i l'espai és limitat. S'han de **cercar fórmules per tenir verd urbà al centre, prioritzant aquells eixos on hi ha més equipaments i més trànsit de vianants**. Per exemple, es valora que **el pàrquing de zona blava del carrer de l'Estació podria ser un espai verd**, tenint en compte que hi ha un altre pàrquing de zona blava a la Creueta, a 500 m.

## **Entorns dels centres escolars**

Des de les AMPAs dels centres educatius es valora que **actualment Gran Via suposa una barrera important a la mobilitat a peu pels infants i les seves famílies**. Segons dades d'una enquesta que han elaborat, 1 de cada 3 alumnes del Joanot Alisanda creua Gran Via cada dia. Però, es valora que el trànsit de vehicles d'aquesta via és massa elevat i no és fàcil creuar-la. En aquest sentit, **es proposa augmentar els punts de semàfors i de pas de vianants, i reduir la velocitat permesa**. Altres dades sobre l'enquesta realitzada als infants i les seves famílies de diferents escoles del Districte:

- Només el 16% de les famílies van en cotxe a l'escola, mentre que un 78% hi van caminant. Això és paradoxal, ja que els entorns escolars no estan urbanísticament adaptats a la mobilitat a peu i donen prioritat al vehicle privat.
- Només el 21% dels infants del darrer cicle educatiu (4t-6è de primària) van a l'escola sense acompanyament, un reflex de la percepció que tenen les famílies sobre la seguretat d'anar a l'escola a peu.

En aquest sentit, des de l'AMPA de Joanot Alisanda es proposa **pacificar la zona que va des de la plaça de l'Imperial fins a la plaça Beatriu de Dia**, cobrint així l'entorn de l'escola, del Conservatori de Música i dues zones de relació i lúdiques, com són la plaça del Mercat de Sant Joan i la plaça de Beatriu de Dia.

Es valora que el Districte 1 disposa d'un nombre elevat de centres escolars i aquests estructurin part de la mobilitat al Districte, principalment a les hores de sortida i entrada dels menors als centres. En aquest sentit, s'ha de **tenir en compte la ubicació d'aquests centres escolars a l'hora de planificar la mobilitat del Districte** i han de ser eixos vertebradors de la mobilitat sostenible, juntament amb altres equipaments.

## Bicicleta i VMP

---

**Línia estratègica:** Desenvolupar i fer viable la xarxa de carrils i itineraris en bicicleta, prevista al Pla Director de la Bicicleta.

**Objectiu:** Incrementar la xarxa de carrils, zones ciclables i augmentar les infraestructures (més aparcaments per bicicletes).

### Xarxa ciclable i connectivitat en bicicleta

La valoració general sobre la mobilitat sostenible al Districte 1 és que **els vianants i les bicicletes han de ser els principals mecanismes de mobilitat a l'abast de la ciutadania**. Això xoca amb dues realitats del Districte: la velocitat excessiva dels vehicles i els aparcaments irregulars sobre les voreres. Per tant, s'han de **desenvolupar estratègies ambicioses per prioritzar els vianants i els ciclistes**, com **limitar l'accés dels vehicles motoritzats al centre** i, conseqüentment, **guanyar espai públic que actualment està orientat a l'aparcament** d'aquests.

Sobre els **carrils bici sobre les voreres**, es valoren negativament. L'experiència és que **compartir espai entre vianants i ciclistes té un impacte negatiu en la relació entre aquests** dos col·lectius, genera una percepció d'inseguretat important a tots dos col·lectius. A més a més, en el cas dels carrils bici que actualment estan sobre les voreres, es comenta que sovint són envaïts per les terrasses dels bars, o tenen obstacles com marquesines d'autobús. Per tant, **la prioritat és definir carrils bici en calçada, segregats dels vehicles motoritzats**.

Sobre els **carrils 30**, la **valoració és positiva sempre que s'acompanyi de mecanismes per assegurar que els conductors no circulen per sobre la velocitat permesa, de campanyes de conscienciació i de mesures sancionadores**. També es comenta que **la velocitat hauria de ser inclús inferior a 30 km/h** perquè en aquesta estratègia els vehicles comparteixen espai amb bicicletes i aquestes no sempre circulen tan ràpidament.

D'altra banda, **es demana que l'estratègia dels carrils 30 s'implementi només en carrers d'un únic carril, perquè sempre és preferible disposar de carril bici segregat, en calçada**, si hi ha espai per construir-lo, sent aquesta una mesura més segura pels ciclistes. En aquest sentit, s'haurien de **definir carrils bici segregats i en calçada a les vies principals del Districte (Vilarrúbias, Gran Via, Zamenhof, avinguda Barberà), com carrils ràpids de circulació**.

Sobre la pacificació de carrers, s'assenyala que s'haurà de pensar quin paper juguen les bicicletes i altres vehicles de mobilitat personal a la zona centre de Sabadell a mesura que es vagin definint carrers com exclusivament per vianants. S'hauran de definir espais perquè aquests vehicles sostenibles circulin adequadament.

### Aparcaments de bicicletes

Sobre els aparcaments, **es proposa que als equipaments públics hi hagi aparcament segur per bicicletes al seu interior**.

No només es veu la necessitat de disposar d'aparcaments en destí, sinó també en origen. En aquest sentit, **es proposa que en els edificis de nova planta i rehabilitats hi hagi obligatòriament aparcaments per bicicletes, accessibles des de la via pública fàcilment.** En aquells barris on això no és possible, es proposa  **cercar espais segurs d'aparcament.** Una possibilitat és implementar alguna fórmula de **bicibox en l'espai públic**, per exemple a les cruïlles<sup>1</sup>.

## Impuls i conscienciació de l'ús de la bicicleta

Una proposta que es fa per **incentivar l'ús de bicicletes** és **subvencionar la seva adquisició.**

Recuperant la qüestió de conscienciar sobre l'ús de bicicleta, es proposen **impulsar una campanya contra l'assetjament als ciclistes per part dels conductors de vehicles motoritzats**, una pràctica molt estesa, i una campanya de conscienciació general pels menors en edat escolar, per incentivar el seu ús.

## Transport públic

---

**Línia estratègica:** Aconseguir el màxim de cobertura i intermodalitat amb un servei de transport públic eficient, modern i adaptat a la demanda.

**Objectiu:** Tenir un transport públic i privat que pugui competir amb el vehicle privat.

### Cobertura i freqüència

Es fa una reflexió general sobre que Sabadell és esclava de la xarxa històrica de transport públic de la qual disposa. El resultat d'aquest passat és que actualment les línies d'autobús fan recorreguts poc eficients i poc intuïtius. En aquest sentit, s'assenyala que **la xarxa de transport públic urbà s'ha de simplificar i s'ha de complementar de línies que cobreixin zones del municipi que actualment no disposen de transport públic al seu abast.** D'altra banda, si bé es valora que el funcionament de la xarxa al centre de la ciutat és adequat, s'assenyala que els barris de la perifèria estan poc connectats i arribar en transport públic és difícil.

Alguns apunts que es fan sobre el funcionament de la xarxa de transport públic urbà:

- Les parades sovint canvien de lloc i no es fa una comunicació clara a les persones usuàries. Això passa tant per canvi permanent de lloc, com perquè algunes parades són a llocs diferents depenent si aquell dia és laboral o festiu.
- Els recorreguts són poc intuïtius i poc lineals.
- Els autobusos són excessivament grans per l'amplada dels carrers de la zona centre, i es detecta que sovint van, en part, buits.
- La freqüència de pas és insuficient, sovint les persones usuàries han d'esperar més de 10 minuts.

---

<sup>1</sup> El punt de les cruïlles s'explica a l'apartat d'Aparcament.

- La velocitat de circulació d'aquests autobusos i els avançaments perillosos, sobretot a bicicletes. S'hauria de veure si l'empresa que ofereix el servei de transport públic ha revisat els temps de recorregut de les línies d'autobús després de la reducció del límit de velocitat a la zona centre de Sabadell.

Sobre la circulació d'autobusos en la zona centre, una queixa generalitzada és que els vehicles són molt grans i, contràriament, circulen per carrers molt estrets. Es proposa **substituir aquests vehicles per autobusos més petits i compactes, acompanyant la mesura amb un augment de la freqüència de pas**. Aquesta proposta no només és en termes de seguretat, sinó també ambientals.

Sobre la **ubicació de les parades**, s'ha d'**evitar instal·lar-les a entrades de centres escolars perquè probablement l'horari d'entrada i sortida coincidirà amb la freqüència de pas de les línies d'autobús i pot ser perillós pels menors**.

### **Connectivitat en transport públic i connexions intermodals**

D'altra banda, es proposa que **els autobusos no han d'accedir a la xarxa viària secundària, sinó que només haurien de circular i tenir parades per les principals vies del Districte** (Vilarrúbias, Gran Via, Zamemhof, avinguda Barberà, via de Massagué, Ronda Ponent, etc.).

### **Sostenibilitat de la xarxa de transport públic**

Tot i que s'ha seguit un procés de renovació i substitució dels autobusos antics per altres més nous, híbrids, encara n'hi ha de combustió fòssil. Es proposa **seguir avançant per disposar d'una flota d'autobusos totalment híbrida**.

## **Vehicle privat**

---

**Línia estratègica:** Filtrar el trànsit de pas, mantenint els nivells de servei i ordenant l'interior dels districtes per garantir l'accés.

**Objectiu:** Fomentar l'ús racional del vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que faciliten el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles.

### **Actuacions sobre la via pública i la xarxa viària**

La valoració general és que **s'ha de limitar l'accés dels vehicles privats a la xarxa viària secundària del centre de Sabadell**, considerant **excepcions** com els vehicles dels **veïns i veïnes**, les **persones amb discapacitat** i les **càrregues i descàrregues de mercaderies**. Es proposa que aquesta limitació d'accés es garanteixi a través de **control amb càmeres de videovigilància**, prenent **mesures sancionadores** contra aquelles persones que no compleixin les restriccions.

Una proposta alternativa és **reduir a 20 km/h la velocitat límit a aquests carrers de la xarxa viària secundària**, complementant la mesura amb mesures sancionadores cap als infractors.

En qualsevol cas, la idea és que les **vies principals del Districte** (Vilarrúbias, Gran Via, Zamenhof, avinguda Barberà, via de Massagué, Ronda Ponent, etc.) **siguin les vies principals del trànsit que travessa el Districte**. Per tant, s'ha de **disposar de mecanismes en aquestes vies que permetin que el trànsit sigui fluid i facilitar que els vehicles puguin entrar i sortir del Districte**.

Es planteja que quan parlem de trànsit de pas ens referim al trànsit lògic que té qualsevol municipi de les dimensions de Sabadell. Es considera que el **nivell de trànsit actual que suporten algunes d'aquestes vies, principalment Gran Via, no és sostenible en el temps**. Majoritàriament és trànsit de pas que prové de municipis de l'entorn i que han de creuar Sabadell per anar a altres llocs. En aquest sentit, es plantegen **dues alternatives**.

D'una banda, **es proposa que Gran Via sigui un canal ràpid i fluid de circulació, soterrat, amb una coberta peatonal i verda**. Algunes de les participants assenyalen que aquesta opció no és viable, no només pel cost econòmic, sinó perquè les vies del ferrocarril passen just per sota.

D'altra banda, **es proposa avançar cap a la construcció de la Ronda Nord, com a ronda de circumval·lació del trànsit de pas que busca travessar Sabadell, desviant aquest fora del nucli urbà del municipi**. En aquesta proposta Gran Via passaria a suportar una petita part del trànsit que actualment té i s'implementaria una major semaforització i es limitaria la velocitat, garantint que els veïns i veïnes del centre puguin accedir al seus barris en vehicle i, alhora, mantenint nivells de seguretat viària adequats pels usuaris dels modes de mobilitat sostenible (vianants i ciclistes), facilitant poder travessar Gran Via i garantint una qualitat de vida elevada en termes ambientals als veïns i veïnes d'aquesta zona.

A curt termini, es proposa **prohibir el trànsit de vehicles de gran tonatge a la Gran Via**.

Es proposa que s'implementi la **Zona de Baixes Emissions (ZBE) a la ciutat**, limitant el tipus de vehicles motoritzats que poden entrar en funció de l'any de matriculació.

## **Nou model energètic**

Sobre els vehicles elèctrics, s'assenyala que Sabadell va ser pionera en els punts de recàrrega i en la promoció del vehicle elèctric, però sembla que ha quedat en *stand-by*. Hi ha pocs punts de recàrrega a la via pública i no s'ha continuat promocionant la conversió del model. Es parla sobre el model de recàrrega dels vehicles elèctric i es comenta que altres municipis cobren per carregar-los a la via pública, també amb l'objectiu de què la iniciativa privada ofereixi preus competius i, així, incentivar la creació d'activitat econòmica i alhora de demanda.

Algunes de les persones participants assenyalen que **no s'hauria de promocionar el vehicle elèctric perquè alguns dels perjudicis del vehicle de combustió fòssil es mantenen** en aquesta conversió del model, com la perillositat del trànsit rodat, l'ocupació de gran part de l'espai públic i, encara que en menor grau, l'impacte ambiental. En aquest sentit, es proposa que **més que promocionar l'ús del vehicle elèctric, l'Ajuntament ha d'apostar per incentivar l'ús de modes de mobilitat sostenible (a peu i VMP) i el transport públic**.

## **Aparcaments**

---



**Línia estratègica:** Equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcaments: calçada pel resident i fora de calçada pel visitant (rotació).

**Objectiu:** Definir les zones d'aparcament donant prioritat al resident i regulant al visitant amb la zona blava.

## Aparcament i espai públic

Es valora que actualment **una gran part de l'espai públic està destinat a l'aparcament de vehicles privats en calçada**, i **aquesta tendència ha d'anar decreixent en el temps**, a mesura que es vagi limitant l'accés dels vehicles al centre de la ciutat i es facilitin altres modes de mobilitat per moure's a la zona. No té sentit que ocupar espai públic, que és col·lectiu, amb vehicles privats sigui gratuït pels propietaris d'aquests vehicles. En aquest sentit, **es proposa que es defineixin espais, pàrquings, als límits del Districte en els quals els no-residents puguin estacionar el seu vehicle i utilitzar altres modes sostenibles per moure's en l'interior del Districte**. No es concreta quina hauria de ser la modalitat o tipologia d'aquests pàrquings.

S'assenyala que la diagnosi del PMUS indica que a les nits no hi ha una pressió d'aparcament elevada al centre, i això és perquè el veí i veïna del Districte 1, generalment, és conscient que si té cotxe ha de tenir pàrking propi. Per tant, **no seria necessari cercar grans alternatives pel veïnat d'aparcament fora de calçada al centre**.

Una queixa generalitzada és la **utilització de les voreres i les zones de vianants com aparcaments irregulars**, tant per part dels conductors de vehicles de quatre rodes, com per part dels usuaris de motocicletes. Sobre aquests últims, es proposa **baixar les motocicletes de les voreres i crear aparcament en calçada**. Com a mesura general, **aplicar mesures sancionadores exemplars a la invasió de les voreres i les zones de vianants**.

Algunes de les persones participants assenyalen que els **aparcaments de vehicles en les cruïlles i abans dels passos de vianants** són perillosos perquè redueixen la visibilitat dels vianants i dels conductors. En aquest sentit, es proposa **eliminar aquests aparcaments de vehicles de quatre rodes i substituir-los per aparcaments de bicicletes i/o motocicletes en calçada**.

Malgrat que les propostes en general apunten a limitar l'**accés dels vehicles al centre** de la ciutat, sí que s'ha de **garantir que puguin accedir i que tinguin places d'estacionament les persones amb discapacitats i els vehicles de càrrega i descàrrega de mercaderies**, que haurien de ser excepcions a la norma.

A la **plaça Major** es produeix una situació de conflicte en els usos de l'espai públic, ja que **el carril bici que la creua de nord a sud coincideix amb les places de càrrega i descàrrega i les parades de taxi, impedit sovint la circulació dels ciclistes**. **Es demana cercar una solució** a aquesta situació.

Algunes de les persones participants assenyalen que **la policia local no retira els vehicles que estacionen als guals privats si els propietaris del gual no truquen sol·licitant-ho**. **Es**

**demana que es revisi aquest criteri**, ja que els propietaris estan pagant una quota per poder accedir als seus garatges.

### **E-commerce: càrregues i descàrregues**

Sobre les places de càrrega i descàrrega, es proposa **definir-ne de noves per garantir que les mercaderies de l'e-commerce puguin entregar-se adequadament**, tenint en compte l'augment d'aquesta activitat comercial. D'altra banda, s'assenyala que les pràctiques d'aparcament irregular són recurrents en aquestes places de CiD.

Es fan una bateria de propostes per facilitar el repartiment de paqueteria provinent de l'e-commerce: En primer lloc, **establir un punt de descàrrega del Districte, on poder fer el repartiment de les mercaderies en vehicles no motoritzats, com podrien ser bicicletes, aplicant la metodologia d'última milla** (acabar el repartiment de mercaderies no voluminoses en mitjans de mobilitat sostenibles). En segon lloc, **instal·lar guixetes de recollida de paquets** en el punt de descàrrega del Districte.

## Grup 3

### Mobilitat a peu

---

**Línia estratègica:** Generar àrees de centralitat de vianants i lleure a cada Districte i cercar connectivitat entre elles.

**Objectiu:** Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat amb temes d'accessibilitat i seguretat.

En el grup de treball es recull un posicionament general d'acord envers la **presa de mesures que apostin clarament per la promoció i seguretat del vianant**, fent una menció especial a les persones amb mobilitat reduïda, i particularment amb les persones amb discapacitat que poden derivar en dificultats per a la mobilitat. Diverses intervencions plantegen mesures en aquest sentit:

- **fer voreres amples i accessibles o carrers amb plataforma única** on sigui possible, per **generar itineraris pacificats i amables per als vianants**
- **retirar elements de mobiliari urbà que poden suposar una barrera per a la mobilitat dels vianants: pals de la llum, reduir la fondària dels escocells**
- es demana pensar a **ubicar zones verdes o espais verds especialment als carrers amb plataforma única** per fer-los més amables
- es planteja que **la zona de Vapor Turull és una oportunitat de zona verda al centre, eliminant l'aparcament actual.**

En relació amb els passos de vianants es recullen les següents aportacions:

- tots els **passos de vianants han d'estar adaptats** per complir la normativa, especialment per a les persones amb discapacitat visual i motora
- **fer passos de vianants elevats a les cruïlles dels carrers** per fer reduir la velocitat als vehicles i prioritzar el pas dels vianants. En aquest sentit, es veu com una millor solució la ubicació de passos elevats, abans que les bandes sonores, que són molestes per a tothom
- **fer cruïlles elevades a carrers estrets, en lloc de cantonades deprimides**, perquè afavoreixen més el trànsit de les persones amb mobilitat reduïda, donat que continuen al mateix nivell i és el vehicle el que ha de reduir la marxa per passar-hi.

Pel que fa als semàfors, no es considera que el seu augment permeti la reducció de la velocitat, per la tipologia de carrers que té Sabadell, perquè els cotxes acceleren quan veuen l'onada verda (per exemple carrer Calderón).

### **Pacificació dels carrers**

A partir de les intervencions s'extreu que tots els aspectes de la mobilitat estan interrelacionats.

En aquest sentit, es recull el parer d'una de les persones participants que considera que, per afavorir la mobilitat dels vianants, cal **eliminar el trànsit de pas al centre**, és a dir, d'aquells vehicles que travessen el centre de punta a punta per fer drecera.

També demana que s'implementi el projecte de millores de la mobilitat i l'espai públic aprovat per l'Ajuntament l'any 2018. En aquest pla es preveia **aplicar canvis de sentit de circulació**

**als carrers**, de manera que els vehicles que entren a un carrer per un costat, tornen a sortir pel mateix costat, com s'ha fet al carrer Sant Pere i al carrer Unió. Aquesta mesura, junt amb **facilitar l'accés als vehicles a aparcaments soterrats**, permet dissuadir el vehicle privat d'utilitzar el centre com a espai de pas per dirigir-se a altres llocs.

Per últim considera que els carrers del centre, que són d'entre 6 i 7 metres d'amplada i tenen voreres estretes, només afavoriran la mobilitat a peu si es **pacifiquen i es transformen en carrers de plataforma única**.

En relació amb la pacificació de carrers es recullen posicionaments a favor de fer **que tots els carrers de la ciutat siguin zona 30, i fins i tot zona 20 en determinats trams on hi ha equipaments on existeix un major perill per als vianants** (centres educatius, centres cívics, centres assistencials,...). Es considera, però que aquestes vies no són efectives per pacificar el trànsit i es demana que no només estiguin senyalitzades amb pintura i senyalística. Per tal que aquestes zones 30 siguin respectades per les persones que condueixen cal **implementar mesures físiques que facin reduir de manera efectiva la velocitat dels vehicles, ja sigui:**

- **col·locant elements a la via pública,**
- **actuant sobre la secció dels carrers,**
- **o alternant aparcament de vehicles a banda i banda per trams** per obligar els vehicles a fer ziga-zaga en circular.

En relació amb els carrers pacificats i de plataforma única es reclama que **s'ubiquin elements que impedeixin l'accés dels vehicles de motor als carrers en que el seu pas estigui restringit i a les voreres**, perquè sovintegen els casos d'indisciplina i invasió per part de vehicles de motor en els carrers pacificats fora dels horaris permesos.

Es planteja la possibilitat **d'eliminar la Gran Via com a via de circulació, o almenys aplicar mesures per tal de permeabilitzar-la per als vianants:**

- **ampliar el temps de verd per als vianants a la Gran Via** per tal de permetre que els vianants puguin passar d'una banda a l'altre sense haver d'esperar-se al mig
- **fer rampes accessibles a tots els passos subterranis de la Gran Via.**

Alguns carrers i espais que es valora que es podrien pacificar són:

- actuar amb **mesures de pacificació del trànsit als entorns de les escoles del centre, evitant els cotxes aparcats en vorera a les entrades i sortides, així com definir una xarxa de camins escolars segurs**
- **definir un eix cívic central de Nord-Sud a la ciutat, a compartir per vianants i bicicletes i amb restriccions del vehicle privat, tot i que permetent l'accés a veïnat i càrrega i descàrrega**
- que **la carretera de Barcelona es transformi en una via urbana amb reducció de carrils**, com s'està fent en altres municipis de l'entorn
- la **plaça Sant Joan pot ser un espai susceptible de ser pacificat** i esdevenir una nova centralitat del barri
- **implementar canvis de sentit alternatius per trams al carrer Covadonga per evitar que sigui utilitzat com a via alternativa a la Gran Via.** Es un carrer utilitzat per moltes famílies que van a l'escola Samontada i per tant és imprescindible pacificar-lo
- un altre carrer que caldria pacificar perquè és utilitzat com a drecera i alternativa a la Gran Via és el carrer Pelai Gris

- també s'assenyala **el carrer Brutau com a carrer sobre el qual actuar i preveure la gestió de la mobilitat quan s'ubiqui un centre comercial previst, per evitar que sigui un punt conflictiu**
- un cop pacificat el carrer Sant Pere es planteja que és possible **pacificar dos trams de la Rambla: entre els carrers República i Àngel Guimerà i des de la plaça Major al carrer Jardí, es poden fer de vianants**
- en relació amb la zona compresa entre Gran Via i Barberà del Vallès (Avinguda Eixample, Sol i Pedrís i Nostra Llar) es manifesta acord amb **pacificar carrers amb un major trànsit i fer de vianants el carrer Sant Oleguer i l'avinguda d'en Bosco**, desplaçant els vehicles cap a altres indrets i generant un gran espai públic a la zona compresa entre els equipaments esportius i l'església. També es demana **retirar les motos de les voreres i habilitar espais d'aparcament per a elles a la calçada**.

## Bicicleta i VMP

**Línia estratègica:** Desenvolupar i fer viable la xarxa de carrils i itineraris en bicicleta, prevista al Pla Director de la Bicicleta.

**Objectiu:** Incrementar la xarxa de carrils, zones ciclables i augmentar les infraestructures (més aparcaments per bicicletes).

En relació amb la bicicleta en general es considera que allà on sigui possible, caldria **segregar els carrils de bicicleta fora de la vorera**. En els carrers on el vianant i la bicicleta comparteixin espai (carrers 20, plataforma única), la bicicleta ha d'anar a la mateixa velocitat que el vianant.

Pel que fa a la tipologia de carrils bici cal estudiar cada cas, però es manifesta **desacord amb el fet que el carril bici estigui segregat al mig de la calçada** perquè genera inseguretat tenir el trànsit rodat a banda i banda.

Pel que fa a la xarxa ciclable es recull:

- que **la xarxa de bicicleta tinguin continuïtat**, sobretot en l'eix Sud-Nord
- **habilitar itineraris en bicicleta pels principals vials de l'eix Sud-Nord, a la zona compresa per l'eix de Gran Via, la zona dreta de la Rambla cap al Riu Ripoll i també a la carretera de Barcelona**
- **ubicar carrils bici per la calçada per accedir des del barri de Covadonga al riu Ripoll**
- **connectar mitjançant carrils bici la zona propera a l'hospital Parc Taulí per l'eix Zamenhof-Vilarrúbies**, on també hi ha escoles i la universitat
- **ubicar carrils bici a l'Av. Sol i Pedrís connectant amb Gran Via i diferents parcs del districte**
- es demana que **els carrils bici estiguin ben diferenciats i delimitats**, ja sigui si estan segregats de la circulació viària, o a la zona de vianants si estan sobre vorera. Es considera molt important que els carrils bici estiguin ben senyalitzats, de manera que s'evitin conflictes per l'espai públic derivats de la manca de senyalització adequada i per protegir tant els ciclistes com els vianants

Pel que fa als aparcaments de bicicletes es recull la demanda **d'ubicar aparcaments segurs a l'interior de tots els centres educatius o Bicibox a l'exterior**, en cas que no tinguin espai per a fer-ho, per fomentar l'ús de la bicicleta. També se sol·liciten **aparcaments segurs a altres espais** per facilitar l'ús quotidià de la bicicleta.

## Transport públic

---

**Línia estratègica:** Aconseguir el màxim de cobertura i intermodalitat amb un servei de transport públic eficient, modern i adaptat a la demanda.

**Objectiu:** Tenir un transport públic i privat que pugui competir amb el vehicle privat.

### Cobertura i freqüència

S'inicia el debat indicant que, en el transport públic, un augment de la cobertura influeix negativament en la freqüència de pas, aspecte que desincentiva el seu ús, perquè deixa de ser prou eficient. Es planteja que cal  **cercar l'eficiència del servei per sobre de la màxima cobertura, prioritant un servei dinàmic i amb elevada freqüència per evitar recorreguts molt llargs de les línies** que suposen una freqüència de pas molt elevada, perquè llavors la gent cerca alternatives més ràpides, sigui a peu o en altres modes.

Es recullen comentaris en el sentit que hi ha molts trajectes que es poden realitzar a peu i per tant que no cal disposar de tantes línies al centre.

Així i tot es recullen demandes **d'augmentar la freqüència de pas de les línies, especialment els caps de setmana i festius.**

### Reformulació de la xarxa

Es planteja que en relació amb el transport públic, cal **definir una xarxa de transport integrada que permeti la intermodalitat amb els diferents elements que la componen: xarxa de transport urbà, xarxa de transport interurbà, ferrocarril i espais d'aparcament dissuasius.** Per això cal que existeixin uns eixos clars que relliguin les estacions de ferrocarril i els punts neuràlgics de la ciutat, cercant la intermodalitat i amb temps competitiu, encara que no s'arribi a tot arreu.

Es manifesta que la relació del centre amb el transport públic és complicada perquè tothom vol arribar-hi en transport públic, però la trama urbana provoca una invasió de l'espai públic pel mateix. S'exposen exemples com el carrer Sant Joan o l'entorn del mercat, on l'espai dedicat al vianant està condicionat pel pas de l'autobús. En aquest sentit es considera que cal **reformular la xarxa, fent línies més eficients i reduint el nombre de busos.** Així, es planteja la possibilitat de **mantenir unes línies primàries perimetrals amb elevada freqüència** i uns recorreguts més continguts que connectin diferents zones de Sabadell passant per carrers exteriors (carretera de Barcelona, Ronda Zamenhof, Gran Via, Sol i Pedrís...) i **crear línies secundàries per la trama urbana amb microbusos** que siguin un suport a aquestes línies principals per arribar a equipaments i serveis. Concretament es recull la proposta de **complementar la línia perimetral d'autobusos amb la creació d'una línia**

**de llançadora amb microbús que connecti les dues grans estacions del centre (Renfe-Fira i P. Plaça Major) pel carrer Tres Creus, per aproximar la gent al centre.** Aquesta alternativa permetria avançar en la peatonalització del centre de la ciutat i la seva pacificació.

Altres persones manifesten que al centre hi ha un excés de línies i que l'elevada velocitat dels vehicles genera problemes de seguretat viària. En aquest sentit es manifesta acord en el fet que una reformulació de la xarxa com la que es planteja i amb microbusos elèctrics, pot ser convenient.

També es comenta que un transport públic més eficient permetria afavorir a més població.

Tot i l'acord amb la proposta, des de la vessant dels comerciants es manifesta que cal assegurar l'accés fins a les zones comercials en transport públic amb vehicles més petits i elèctrics.

### **Millora de l'accés en transport públic**

Pel que fa a zones on caldria millorar l'accés en transport públic es recullen les següents demandes:

- es reclama **que la xarxa interurbana es pugui fer servir per realitzar trajectes dins del municipi**, perquè ara no és possible fer-ho.
- **connectar amb transport públic el nucli urbà amb els polígons d'activitat econòmica**, per reduir la utilització del transport privat
- **facilitar l'accés en transport públic a la zona del tanatori**
- la zona Oest de Sabadell queda desconnectada del metro del Vallès de manera que es reclama **augmentar l'oferta d'autobús en aquesta zona i pensar en desenvolupar l'estació de Can Llonch per cobrir part de la demanda existent**
- **l'Eixample i Sol i Pedrís** són zones poc connectades amb transport públic i baixa freqüència
- **reforçar la connexió interurbana amb Terrassa**

### **Informació**

Es manifesta que existeix desconeixement de la xarxa d'autobusos i poca claredat per a les persones que no són usuàries assídues. Es reclama **millorar la informació i clarificar la xarxa**.

### **Vehicle privat i aparcament**

---

**Línia estratègica:** Filtrar el trànsit de pas, mantenint els nivells de servei i ordenant l'interior dels districtes per garantir l'accés.

**Objectiu:** Fomentar l'ús racional del vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que faciliten el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles.

En general es manifesta acord **amb limitar l'espai a la via pública destinat al vehicle privat i recuperar aquest espai per als vianants i altres modes de mobilitat sostenible**. Per a fer-ho es plantegen diferents estratègies:

- generar una **jerarquització de la xarxa viària de manera que es pugui eliminar el trànsit de pas i mantenir el d'accessibilitat de veïns i visitants**. El trànsit de pas hauria de ser per les vies principals del perímetre (Ronda Zamenhof, Gran Via, carretera de Barcelona) i **l'accés als aparcaments de la xarxa urbana hauria de ser mitjançant senyalització dinàmica**
- **fomentar els canvis de sentit de circulació a diferents vies per evitar les drecceres**, tot i que s'assenyala que cal estudiar-ho bé abans de portar-ho a terme per no limitar l'accés als veïns (exemple: accés aparcament a plaça Vallès)
- **reducció de carrils als eixos principals per limitar l'ús del vehicle privat**
- **plantejar la creació de zones urbanes d'atmosfera protegida**.

## Aparcament

---

**Línia estratègica:** Equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcaments: calçada pel resident i fora de calçada pel visitant (rotació).

**Objectiu:** Definir les zones d'aparcament donant prioritat al resident i regulant al visitant amb la zona blava.

## Aparcament i espai públic

En la mateixa línia de **limitar l'espai a la via pública destinat al vehicle privat i recuperar aquest espai per als vianants i altres modes de mobilitat sostenible**, en relació amb l'aparcament es plantegen les següents estratègies:

- **generar bosses d'aparcament dissuasives al perímetre del municipi, connectats amb transport públic per accedir-hi al centre i als barris**. Alguns potencials llocs per ubicar-hi aquests aparcaments dissuasius podrien ser la Fira, algun espai a prop del riu, aparcament soterrat a la zona de Ronda Zamenhof, a prop de la Ramba Ibèria,...
- **l'aparcament en superfície hauria d'estar regulat en un 100% de les places en tres categories: mercaderies, zona verda (residents) i zona blava**, per evitar que existeixi l'expectativa de trobar aparcament lliure i limitar així una mobilitat no desitjable
- aquesta política hauria d'anar acompanyada per una **gestió dels aparcaments municipals portada directament pel mateix Ajuntament (BIMUSA)** de manera que **les tarifes de l'aparcament públic no superin el preu de la zona blava, o fins i tot siguin més econòmiques** i així promoure la seva utilització. Si la zona blava en superfície és més barata que els aparcaments soterrats, aquests estan infrautilitzats. Es planteja que la gestió municipal de l'aparcament de la Plaça Major és un element cabdal per poder desenvolupar aquesta estratègia. A més permetria anar reduint de manera progressiva la utilització de l'aparcament del Turull a fi de recuperar aquest espai com a espai cívic i verd per a la ciutat
- els residents haurien de tenir **places d'aparcament als seus edificis de residència i també es planteja la possibilitat d'ubicar places de zona verda als aparcaments**



**soterrats municipals.** En aquest sentit es recull la proposta **d'oferir la possibilitat al veïnat de Covadonga a aparcar a l'aparcament de la Fira** que està poc utilitzat

- **lluitar contra la indisciplina en l'aparcament, especialment a les zones pacificades i a les voreres amples** que són ocupades per vehicles de manera indiscriminada.

## **Aparcament comercial: càrrega i descàrrega**

Es recull la necessitat **d'evitar l'accés de camions a la zona centre.** Pel que fa a la **distribució de mercaderies** caldria **fomentar que es realitzi des del perímetre del centre a través de microplataformes,** de manera que l'última milla es realitzi amb vehicles elèctrics i petits a través del centre. Es planteja que **un bon lloc per ubicar aquesta microplataforma seria al voltant de la Fira.**

També es proposa **promoure la distribució de mercaderies i missatgeria en vehicles no contaminants,** reproduint models que s'estan implementant a municipis de l'entorn (Sant Quirze del Vallès i Terrassa)

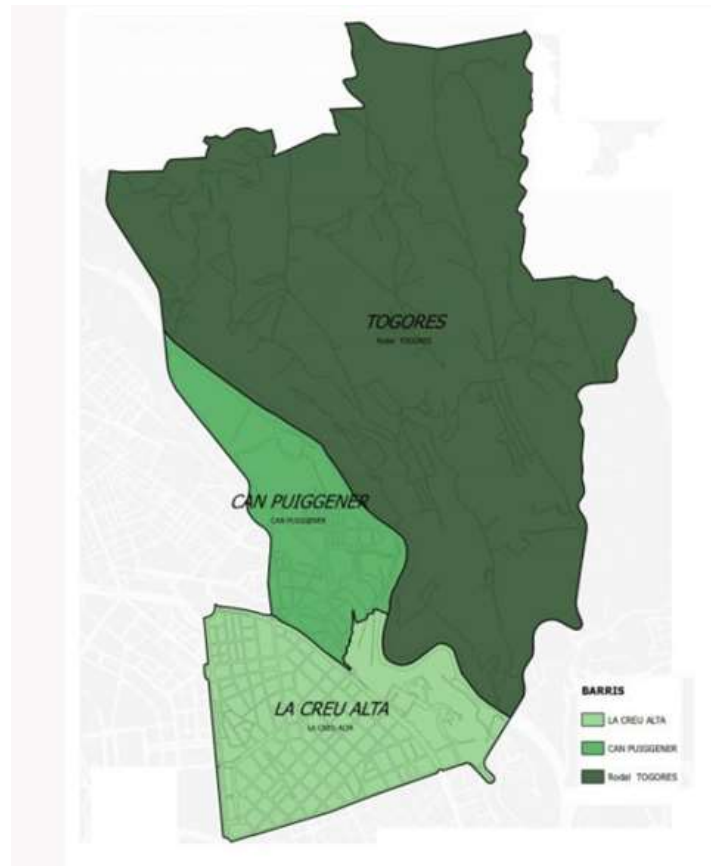
Un altre aspecte que es considera que cal millorar en relació amb la càrrega i descarrega és el de **garantir que es respecten els horaris de distribució de mercaderies, amb barreres físiques i control.**

## INFORME DE RESULTATS DELS TALLERS DE DEBAT. DISTRICTE 2

Nombre de participants: 9

Homes: 7

Dones: 2



## Mobilitat a peu

---

**Línia estratègica:** Generar àrees de centralitat de vianants i lleure a cada Districte i cercar connectivitat entre elles.

**Objectiu:** Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat amb temes d'accessibilitat i seguretat.

### Via pública, usos de l'espai públic i connectivitat a peu

En general, en el grup de treball es copsa acord amb **prioritzar als vianants en els carrers del barri i del districte i crear itineraris pacificats i amables** per aquests. Es manifesta que la premissa del pla de mobilitat seria posar al vianant en el centre, promovent dissuadint de la utilització del vehicle en els desplaçaments interns.

Des de l'AV de la Creu Alta es manifesta acord amb el plantejament general que es fa des de l'equip redactor, tot i que es reclama tenir en compte el veïnat per posar en pràctica les actuacions a dur a terme, per incorporar el seu coneixement derivat de l'experiència, i també a partir d'un estudi que han realitzat per millorar la mobilitat al barri i el districte i que volen compartir amb l'Ajuntament i l'equip redactor.

En clau de diagnosi es recull que una part important dels carrers del Districte, i en particular del barri de la Creu Alta, són estrets i les voreres no compleixen els 1,80 m d'amplada. S'esmenten carrers com per exemple Sant Domènec, el carrer Major o el carrer Dinarès.

Es recullen diferents propostes per afavorir la mobilitat dels vianants:

- És majoritari el posicionament d'afavorir el pas dels vianants, fent **voreres amples i eliminant elements que poden limitar la mobilitat dels vianants** (tanca al carrer Dinarès), i fins i tot **traient aparcament de la via pública** si s'escau, com s'ha fet al carrer Castellar.
- També es defensa la transformació dels carrers en **plataforma única**, com l'existent al carrer de Sant Pau on està ubicat el Teatre Principal, i es planteja implementar-la en aquells carrers on sigui possible fer-ho, especialment als que tenen una amplada inferior als cinc metres entre façanes, com és el cas del carrer Sant Domènec.

## Carrer de Sant Pau



Font: Google Maps

Es recull el parer que, com que la transformació urbanística de carrers en plataforma única és una actuació costosa i que necessita temps per implementar-se, mentrestant és possible fer **actuacions d'urbanisme tàctic** més immediates, amb un cost baix i que són efectives per limitar la mobilitat als vehicles a motor.

- Es proposa **ampliar l'anella central peatonal** (Districte 1), ampliant el nombre de carrers per a vianants fins a la plaça Creu Alta.
- Fer accions per tal que la **Gran Via i la carretera de Barcelona siguin més permeables al pas dels vianants**, reduint carrils de circulació i ubicant carril bici a banda i banda, de manera que es redueixi la presència del cotxe. A la Gran Via, es comenta que es podria dur a terme una intervenció similar a la que s'ha fet a l'avinguda Meridiana de Barcelona, reduint els carrils de circulació, ampliant voreres i fent una rambla central. De tota manera es recullen comentaris que apunten al fet que la intervenció sobre la Gran Via, està supeditada a la finalització de la Ronda Oest i condicionada per la seva incidència en la mobilitat de la comarca.
- Generar **itineraris específics adreçats a les persones que practiquen running**, per evitar que comparteixin el mateix espai amb les persones que passegen. S'apunta que un possible itinerari específic per aquesta pràctica podria ser des del barri de Puiggener cap a la Plaça Espanya.
- **Millorar els accessos per als vianants a la zona del riu** des de Can Puiggener.
- **Posar semàfors a la rotonda de Castellar del Vallès** per facilitar el pas de vianants.
- **Disposar bancs a la via pública** perquè hi ha gent que necessita seure sovint en desplaçar-se

## **Seguretat**

Es planteja que la pacificació de carrers amb mesures com les vies 30 no són prou efectives, perquè les persones que circulen en vehicles de motor no respecten les indicacions al respecte. Es reclama una **major contundència per fer complir aquestes limitacions de velocitat** perquè no n'hi ha prou amb pintura i senyalística i suposen un elevat risc per a les vianants. Fins i tot es considera la possibilitat de limitar el pas per aquests carrers als vehicles, i destinar-los a altres modes mobilitat. Respecte a aquesta qüestió s'apunta que per reduir la

velocitat en aquests carrers seria convenient **implementar elements reductors de velocitat com són els passos de vianants sobre elevats.**

Es manifesta acord respecte a la possibilitat de **crear i/o potenciar camins escolars**, tant per als centres educatius de primària com també per als de secundària (instituts). Pel que fa referència als centres educatius també es manifesta acord amb la pràctica recent de **tallar el trànsit davant de les escoles amb tanques**, en el moment de l'entrada i sortida, i s'apunta que seria convenient que fos una **pràctica permanent**. En general es demana trobar solucions per **pacificar les entrades dels centres educatius**.

## Bicicleta i VMP

---

**Línia estratègica:** Desenvolupar i fer viable la xarxa de carrils i itineraris en bicicleta, prevista al Pla Director de la Bicicleta.

**Objectiu:** Incrementar la xarxa de carrils, zones ciclables i augmentar les infraestructures (més aparcaments per bicicletes).

## Xarxa ciclable

En relació amb la bicicleta una de les persones participants planteja que cal **fomentar el seu ús de les bicis com a mitjà de transport habitual pels trajectes diaris** (feina/escola/compres), tot i que també hi ha una persona que valora que la bicicleta pot ser un vehicle adequat per a la pràctica de l'oci i el lleure, però que la població no l'adaptarà com a mitjà de transport habitual per a la mobilitat obligada, principalment a causa de l'orografia. Així, considera que, per exemple, la zona de Can Puiggener no és favorable a la seva utilització de forma massiva.

Es posiciona **contrari a la presència de carrils bici a la vorera**, la qual ha d'estar destinada a la mobilitat dels vianants. La resta de participants es mostra d'acord, indicant que només seria possible compartir la vorera en casos de voreres molt amples, per sobre dels 3 o 5 metres de vorera. A més es donen exemples de l'existència d'obstacles a carrils bici existents a vorera, com, per exemple senyalització d'aparcaments a l'Eix Macià davant del Corte Inglés, o una parada d'autobús que talla el carril bici al carrer Tres Creus amb el carrer Marquès de Comillas. Una de les persones participants insisteix especialment en la necessitat de **treure el carril bici de la vorera al Eix Macià i traslladar-lo a la calçada de manera segregada amb un carril per sentit**, traient dos carrils de circulació per al vehicle de motor.

Considera que caldria **desplegar les vies 30 a tots els carrers de sentit únic**, de manera que la bicicleta comparteixi la via amb la resta de vehicles. La **prioritat de pas hauria de ser per a la bicicleta i per als vehicles de mobilitat personal (VMP)** i caldria **indicar clarament que aquests vehicles no poden ser avançats pels vehicles a motor**.

Es planteja que **en els carrers amb més d'un carril de circulació**, sigui en un mateix sentit o en doble sentit, **els carrils de bicicleta haurien d'estar a calçada i estar segregats del trànsit rodat**. Es posa com a exemple vies com la Gran Via, la carretera de Barcelona, la ronda Zamenhof, el carrer Vilarrúbies,... Considera que en aquests carrers, el carril bici hauria d'estar incorporat en el mateix sentit de la circulació que els vehicles a motor, a banda i banda

del carrer, tant per seguretat com per facilitar la connectivitat del mateix carril bici. En aquells carrers de doble sentit on no sigui possible posar carrils bici, com per exemple el carrer Prats de Lluçanès, es proposa que tots dos carrils de circulació siguin **carrils amb limitació a 30 km/h**. En aquest sentit es recull de nou el plantejament que la senyalització no és suficient per garantir la seguretat dels ciclistes i el compliment de la limitació de velocitat per part dels vehicles a motor. També s'apunta que caldria **evitar que els carrils bici segregats siguin utilitzats com a punt de càrrega i descàrrega**, com passa a la ronda Ponent, amb una segregació que ho impedeix físicament.

**El plantejament de compartir la mateixa via bicicletes i vehicles de motor no és compartit completament per altres persones participants.** Així doncs, es comenta que els vehicles de motor no respecten als usuaris de la bicicleta i suposa un potencial perill per als ciclistes per possibles accidents, de manera que com més segregat sigui el pas de la bicicleta es considera que serà més segur. Per altra banda s'apunta que els cotxes són elements contaminants i es considera que compartir la via afectaria la salut dels ciclistes en aquest sentit. Es manifesta acord amb el fet que la bicicleta tampoc ha de compartir espai amb el vianant a les voreres, i **es planteja com alternativa que s'habilitin carrers específics per a la circulació de bicicletes i VPM**, tenint en compte que s'ha d'assegurar el trànsit en diferents sentits, tant de pujada i com de baixada.

Pel que fa als carrils bici es recull la reflexió que caldria **assegurar que siguin vies de trànsit còmode i amb connectivitat assegurada**. Concretament es comenta que l'existent a la ronda de Ponent no és un carril bici còmode, per la presència de molt trànsit, la interferència del carril bus i les plataformes de càrrega de viatgers i també la presència de llavors dels arbres a l'asfalt que es claven a les rodes.

### Carril bici a la Ronda de Ponent



Font: Google Maps

Pel que fa a les plataformes de càrrega del bus s'apunta que una possibilitat seria que el bus carregués passatges directament de la vorera, en aquells llocs on hi hagi carril bici.

## **Connectivitat de la xarxa de bicicleta**

La connectivitat de la xarxa de carrils bici a la ciutat és millorable. S'apunta que existeixen carrils bici, però que no estan connectats i no tenen continuïtat de manera que es planteja la necessitat de **vertebrar l'eix Nord-Sud, amb la ubicació de carrils bici**. Es destaca que seria prioritari ubicar carrils bici a diferents vies en aquest eix, com la Gran Via, carrer Vilarrúbies o la Ronda Zamenhof.

Es recorda l'existència d'un projecte municipal que contempla habilitar un eix Nord- SUD per a bicicletes, fent un carril bici continu entre Ca n'Oriac i la Creu de Barberà, el qual passaria pel barri de la Creu Alta connectant la plaça de la Concòrdia i la plaça de la Creu Alta a través del carrer Major. En aquest sentit es planteja que el carrer Major és de sentit únic (de baixada) i que **caldría contemplar un carrer paral·lel que permeti fer el recorregut en sentit contrari i que hauria de ser d'ús exclusiu per a bicicletes i VPM**. Respecte a aquesta qüestió es planteja que una possible alternativa seria **habilitar aquest eix Nord-Sud passant per la Carretera de Prats de Lluçanès**, tant de pujada com de baixada, fomentant la seva pacificació.

També es recullen propostes per **millorar la connectivitat en bicicleta amb els municipis de l'entorn** de Sabadell, especialment amb Sant Quirze de Vallès, **habilitant un vial segur per a la bicicleta als Merinals o bé per la zona de l'Alcampo**. També proposa fer un **carril bici per connectar Sabadell amb la UAB**, per facilitar l'accés als estudiants.

Respecte a la mobilitat interurbana es proposa **disposar d'espais habilitats específics en el transport públic**, per tal que les persones usuàries puguin portar-hi la bicicleta i VPM, tant en tren com en autobús, com apareix a les imatges.

#### Sistemes de fixació de bicicletes al transport públic



Font: Presentació aportada per un ciutadà assistent al taller

## Aparcaments de bicicleta

Planteja que caldría fomentar que els estudiants, sobretot dels instituts, puguin accedir-hi en bicicleta, i per afavorir-ho proposa **ubicar pàrquings de bici segurs en els centres educatius**. En aquells centres que no disposin d'espai, es proposa ubicar Bicibox a l'exterior.

També es recull la demanda **d'habilitar aparcaments de bicicleta als carrers de Sabadell** perquè els actuals només es troben a les places.

Així mateix es recull la proposta que hi hagi **aparcaments segurs tipus Bicibox a tots els equipaments municipals**, així com al Parc Taulí i als CAPS.

Per altra banda, es planteja si el Bicibox seria la millor solució, perquè ocupen molt de lloc i a altres països no són una solució majoritàriament emprada.

També es demana **ubicar aparcaments segurs per a la bicicleta a la part del pla de Can Puigjaner**, on els habitatges són petits i alguns no disposen d'ascensor. S'apunta que caldria plantejar la possibilitat de **fer pàrquings de bicicleta municipals a un cost reduït**.

## **Servei de lloguer de bicis (Bicing)**

En aquest sentit es recull un posicionament inicial favorable a valorar la seva implantació en el futur a Sabadell, però es genera un debat al respecte que fa canviar aquest plantejament inicial. Una de les persones participants aporta informació i dades que apunten al fet que el bicing és un servei que, perquè funcioni correctament, suposa un cost inassumible per a la majoria de municipis, perquè està subvencionat en un 90%, de manera que només existeix a Barcelona. El cost aproximat és de 0,81 cèntims d'euro per trajecte, i es comenta que seria més econòmic facilitar una bicicleta plegable a cada habitant de Sabadell, o regalar-los abonaments d'autobús.

Per altra banda, s'apunta que tot i que és una solució d'èxit com a palanca de canvi per a la utilització de la bicicleta com a mitjà de transport habitual a la ciutat de Barcelona, en certa manera també té un vessant de fracàs perquè ha incidit en el canvi de mitjà de transport en col·lectiu que ja utilitzaven el transport públic de manera habitual, però només ha assolit que un 3% dels usuaris del vehicle a motor l'hagin canviat per la bicicleta.

Així í tot, s'apunta que cal tenir en compte que el transport públic és per se deficitari i que cal donar valor al benefici que suposa per a la salut l'exercici físic que està vinculat a la mobilitat en bicicleta.

## **Formació i sensibilització**

Es considera important fer **campanyes de sensibilització** per a automobilistes, sobretot per reforçar aspectes com la prioritat de pas i la prohibició d'avançar a les bicicletes a les vies 30. Es comenta que sovint no es respecta als ciclistes i no sempre tothom coneix que les bicicletes tenen prioritat en aquestes vies. També es considera necessària **la formació i sensibilització a les persones usuàries de la resta de modes de mobilitat**.

També es proposa que **la formació viària s'iniciï a les escoles** per conscienciar i ensenyar a circular als més petits, i també per fomentar l'ús de la bicicleta entre els infants i els joves.



## Transport públic

---

**Línia estratègica:** Aconseguir el màxim de cobertura i intermodalitat amb un servei de transport públic eficient, modern i adaptat a la demanda.

**Objectiu:** Tenir un transport públic i privat que pugui competir amb el vehicle privat.

Les persones participants en el grup valoren que cal fer un esforç per **promocionar l'autobús com a mitjà de transport productiu a la ciutat de Sabadell**, i que hauria de tenir la segona prioritat en la mobilitat de Sabadell, després dels vianants, donat que garanteix l'accessibilitat universal a la mobilitat, cosa que no es garanteix amb altres alternatives.

Es considera que cal **optimitzar i augmentar l'eficiència del servei de transport públic urbà, a partir de la realització d'un estudi i anàlisi profund**. En aquest sentit s'apunta que existeixen línies que van de Nord a Sud que només es diferencien en el seu tram final, i que es dona la situació que passen per la mateixa parada de manera seguida, el que resta eficiència i productivitat al servei, perquè les línies precedents treuen passatge a les que venen després. També es comenta que el corredor central (Av Barberà, Rambla, Onze de Setembre, Via de Massagué) disposa d'un gran nombre de línies, mentre que altres corredors tenen poques.

Per aquesta raó es demana **racionalitzar l'entramat actual de línies** d'autobús, reduint el nombre de línies principals amb una cobertura més gran, i **creant línies perimetrals, en l'eix Nord-Sud, complementades per línies de barri, en l'eix Est-Oest**.

Es recull la proposta de reduir línies en l'eix central amb mesures com que **els autobusos facin la Rambla en sentit ascendent, i que el sentit descendent es faci per altres carrers com Convent Sant Oleguer, Sant Joan o carrer del Sol**. Una proposta concreta de **bus de barri seria una línia a la Creu Alta que connectés el CAP amb el mercat municipal**, per afavorir la mobilitat de persones amb mobilitat reduïda.

També es reclama un **augment del pressupost per habitant destinat al transport públic urbà**, equiparant-lo al d'altres ciutats de l'estat, i apostar per la seva **promoció amb campanyes publicitàries i de difusió**.

### Cobertura i freqüència

Es considera que si s'augmenta la **freqüència de pas**, augmentaria l'ús d'aquest mitjà, sobretot entre les persones usuàries que paguen tarifa sencera. Es recullen diferents propostes adreçades a millorar i augmentar la freqüència de pas del transport públic urbà (autobusos), de manera que sigui un servei més eficient i ràpid:

- **Augmentar el nombre de carrils bus a tot Sabadell, dotant-los de continuïtat**. Es valora que actualment només hi ha carrils bus a la zona de la Creu Alta i al carrer de la República. En relació amb aquesta qüestió es consideraria adequat treure places d'aparcament per ubicar-hi carrils de bus, tot i que cal preveure en quins carrers, perquè n'hi ha molts que són molt estrets i no permetrien la circulació d'autobusos de grans dimensions.

**Una proposta concreta de carril bus es planteja a l'Avinguda Alcalde Moix**, amb prioritat de pas davant de la resta de vehicles a la rotonda de Can Puigganer (cap a Castellar del Vallès).

- **Incrementar el nombre de vehicles per línia, amb vehicles més petits en les línies de barri i simplificar el nombre de línies.**
- **Augmentar la freqüència de pas de la línia 80 a un vehicle cada 15 minuts**, sobretot en les hores punta i a les tardes, donat que actualment passa cada 30 minuts.

Pel que fa a la **cobertura** es valora positivament, però es recull la demanda de **millorar l'accés en transport públic al Consorci Hospitalari Parc Taulí**. D'aquesta manera es reduiria la pressió que les persones usuàries exerceixen sobre l'aparcament dels barris propers i es reduiria el trànsit en aquests. Una actuació concreta que es proposa en aquest sentit és la de **fer una nova estació de Renfe a prop de l'hospital**.

## **Connectivitat en transport públic i connexions intermodals**

Es reclama la **interconnectivitat de tot el transport: tren, busos, bicicleta vehicle privat...** Com a mesures concretes es planteja:

- Posar una única **parada de bus davant de l'estació dels Ferrocarrils Catalans, a la Plaça Major, eliminat les dues existents** que estan allunyades
- Posar una **parada d'autobús davant de la parada de FFCC de Pi i Margall a la Creu Alta**
- **Crear grans pàrquings en punts de interconnexió amb altres mitjans de transport (Ex. Plaça Espanya)**

## **Mobilitat interurbana**

Es planteja que la mobilitat interurbana és un dels majors problemes de mobilitat als quals s'enfronta Sabadell i que cal **generar sinèrgies amb els municipis de l'entorn per establir estratègies comunes de transport compartit** (autobusos interurbans). En aquest sentit es proposa la **creació d'una regidoria de temes externs per coordinar-se amb els municipis dels voltants**, especialment els de la mobilitat interurbana.

Es reclamen almenys **dues parades més d'autobusos interurbans a la ciutat**.

## **Altres mesures proposades**

- Fer **bus llançadora des de Can Puigganer fins a Plaça Espanya**, per apropar la ciutadania d'aquesta zona a la zona centre, amb espai per pujar bicicletes i freqüència de cada 10 minuts.
- **Millorar la connexió amb transport públic als polígons industrials**, tant els del municipi com de la resta de municipis, perquè es genera molt trànsit de vehicles de motor per accedir-hi.
- **Millorar el sistema d'informació** a les parades d'autobús, així com el plànol de la xarxa i la informació dels horaris. Es destaca que hi ha tres parades a la Creu Alta on no funciona el sistema d'informació i també es registren situacions en les quals l'APP de transport públic no funciona correctament.

- **Abaratir el servei de taxi**, perquè es valora que els taxis haurien d'estar sempre en moviment, transportant viatgers.

## Vehicle privat

---

**Línia estratègica:** Filtrar el trànsit de pas, mantenint els nivells de servei i ordenant l'interior dels districtes per garantir l'accés.

**Objectiu:** Fomentar l'ús racional del vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que faciliten el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles.

Les persones participants en el grup aposten per **aplicar mesures dissuasives de l'ús del vehicle de motor**, promovent tots els modes de mobilitat que suposen una millora de la qualitat de l'aire i de la salut de les persones. En aquest sentit es planteja com a objectiu utòpic generar les condicions que permetin que no sigui necessari utilitzar el vehicle privat per als desplaçaments dins de la ciutat, i que el seu ús estigui relegat als desplaçaments interurbans.

Algunes accions a desenvolupar serien:

- **Sabadell zona de baixes emissions (ZBE):** cal reduir el parc automobilístic, prohibint progressivament la circulació dels vehicles més contaminants.
- **Dificultar la mobilitat motoritzada dins de Sabadell**, fer-ho menys permeable pels cotxes (per ex. sentits contraris de direcció).
- **Crear superilles als barris amb carrers interiors d'accés exclusiu a veïnat i mercaderies.**
- **Millorar la xarxa de vies interurbanes i la connectivitat intermunicipal** per evitar així el pas per dins del municipi als vehicles que es dirigeixen a altres poblacions.
- **Finalitzar les rondes** com a mesura que permetrà reduir la contaminació atmosfèrica i acústica, i també la reducció del trànsit de pas cap a Castellar i de la carretera de Santa Perpètua. Especialment **connectar la Ronda Oest amb la Carretera de Castellar.**
- Fer un **pla de mobilitat de l'Ajuntament de Sabadell**, doncs té un elevat nombre de personal. També es planteja **promoure des de l'Ajuntament l'adopció de plans de mobilitat de les grans empreses privades** que hi hagi al municipi.
- **Desplegar una xarxa de càrrega vehicles elèctrics.**

## Aparcament

---

**Línia estratègica:** Equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcaments: calçada pel resident i fora de calçada pel visitant (rotació).

**Objectiu:** Definir les zones d'aparcament donant prioritat al resident i regulant al visitant amb la zona blava.

En relació amb la proposta de crear zones verdes d'aparcament destinades al veïnat inicialment es considera adequada, tot i que es planteja que **l'Ajuntament no hauria de facilitar espai públic al veïnat per aparcar els seus vehicles** i fins i tot es comenta que caldria **no permetre disposar de vehicle privat si no es disposa d'aparcament privat**.

En general es planteja que cal **reduir espai d'aparcament públic en superfície**. Es considera que no és necessari que la major part de l'espai públic sigui per a un ús privat del cotxe.

Es planteja que caldria **eliminar l'ús d'aparcament d'un espai qualificat de zona d'equipaments al Passeig Pi i Margall, davant de l'Escola Creu Alta**, que des de fa 30 anys s'utilitza com a espai d'aparcament provisional.

#### Zona d'aparcament a Pi i Margall



Font: Google Maps

Es planteja la necessitat de **treure espai d'aparcament davant de la Pla de les Dones del Tèxtil**, perquè els vehicles envaeixen la vorera, i es reclama la necessitat d'ampliar aquesta. En relació amb la invasió de la vorera per part dels vehicles que hi aparquen a sobre, es planteja la possibilitat de **posar pilones i sancionar els vehicles que ho fan**.

Es comenta la possibilitat **d'habilitar una zona municipal d'aparcament d'autocaravanes i campers habilitada de manera adequada per aquests vehicles a la zona de la Plaça Taulí**, la qual és utilitzada sovint com a zona d'aparcament d'aquests vehicles.

Es recull una proposta en relació amb l'aparcament que permetria millorar la seguretat als carrers de Sabadell. Es planteja que seria relativament senzill **eliminar a tots els passos de vianants la plaça d'aparcament prèvia, de manera que milloraria la visibilitat i augmentaria la seguretat viària**. En el seu lloc es planteja que es podria ubicar zona d'aparcament de bicicletes o de motos.

#### Zona per aparcar motos per millorar la visibilitat dels passos de vianants



Font: Google Maps

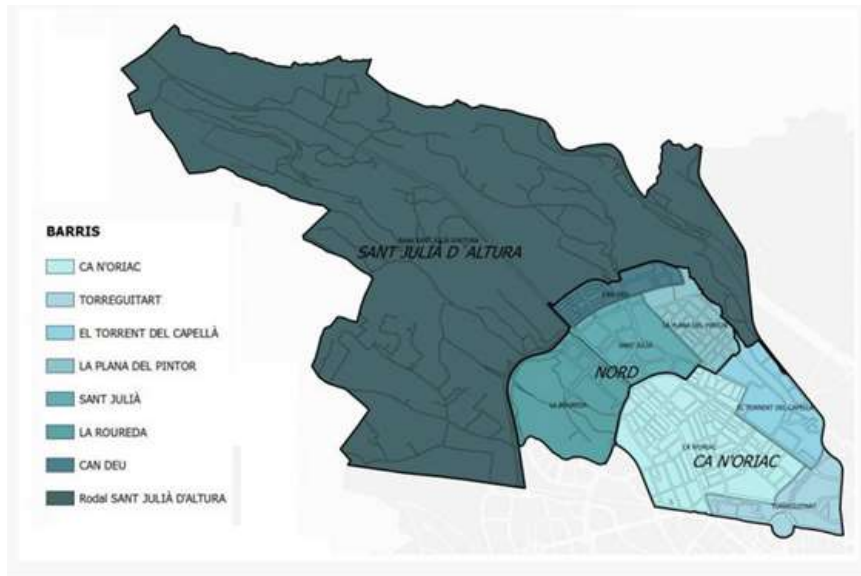
També es recull la demanada de **retirar vehicles abandonats a la via pública**, sobretot a la zona de Puigjaner.

## INFORME DE RESULTATS DELS TALLERS DE DEBAT. DISTRICTE 3

Nombre de participants: 10

Homes: 6

Dones: 4



## Mobilitat a peu

---

**Línia estratègica:** Generar àrees de centralitat de vianants i lleure a cada Districte i cercar connectivitat entre elles.

**Objectiu:** Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat amb temes d'accessibilitat i seguretat.

### Via pública

En general, es valora que el Districte 3 presenta voreres estretes o molt estretes. Això queda reflectit en el document de diagnosi que es va presentar a la primera sessió del Districte. **Es demanen actuacions urbanístiques per ampliar les voreres en aquells punts més necessaris.**

Algunes de les persones participants **valoren negativament la plataforma única** com a estratègia per donar més espai als vianants. Assenyalen que no és segura per les persones que circulen a peu, ja que comparteixen espai amb vehicles motoritzats, bicicletes i altres vehicles de mobilitat personal, i els conductors no estan sensibilitzats i circulen a gran velocitat i sense respectar una distància mínima de seguretat. Per tant, **es demana que els vianants puguin caminar per espais segregats respecte a altres tipus de mobilitat.**

Alguns dels barris amb els carrers més estrets, com és Ca N'Oriac, presenten un dilema: com dividir l'espai públic entre els diferents modes de mobilitat (a peu, bicicleta, aparcament, carrils de circulació) quan els carrers tenen una amplada molt reduïda. La resposta que han donat les persones participants ha estat que **s'ha d'urbanitzar els barris de manera que hi hagi determinats carrers per uns modes de mobilitat, i determinats carrers per altres.** Per exemple, disposar d'un carrer amb carril de circulació de vehicles i aparcament i una vorera relativament estreta (però que compleixi la normativa) i, en paral·lel a aquest carrer, un altre per vianants amb un carril bici segregat. Es tractaria de detectar les necessitats de cada barri i carrer i fer un repartiment de l'espai, donant prioritat sempre als vianants.

### Connectivitat a peu

El Districte 3 disposa d'una sèrie d'eixos centrals que, segons les persones participants, actualment no estan suficientment orientats a la mobilitat a peu, sinó que prioritzen altres modes de mobilitat en els seus entorns, o es troben en processos d'urbanització des de fa anys. Aquests eixos centrals són l'avinguda Matadepera, el Parc del Nord i els Parcs de la Roureda i la Romeua.

Relacionat amb aquests eixos centrals, s'assenyala que **s'haurien de definir dos grans itineraris de mobilitat a peu i en bicicleta al Districte.**

- Un primer **itinerari horitzontal**, que connecti el Parc del Nord (que té un projecte d'urbanització engegat) i els Parcs de la Romeua i la Roureda, a través de l'avinguda Matadepera.
- Un segon **itinerari vertical**, que connecti l'itinerari horitzontal amb el bosc de Can Deu, al nord del Districte.

Aquests dos itineraris connectarien els principals espais i serveis del Districte 3, fent d'eixos vertebradors, i facilitarien la mobilitat de la població en modes de mobilitat sostenible.

Quant als serveis i equipaments del Districte, es valora que estan ben ubicats, en zones de poc trànsit de vehicles motoritzats, però **s'ha d'incentivar la mobilitat a peu** per accedir a aquests **a través de mesures urbanístiques** que facilitin la mobilitat a peu, **i a través de campanyes de sensibilització** en relació amb la mobilitat sostenible.

## Bicicleta i VMP

---

**Línia estratègica:** Desenvolupar i fer viable la xarxa de carrils i itineraris en bicicleta, prevista al Pla Director de la Bicicleta.

**Objectiu:** Incrementar la xarxa de carrils, zones ciclables i augmentar les infraestructures (més aparcaments per bicicletes).

### Xarxa ciclable i connectivitat en bicicleta

En general, **les persones participants valoren negativament les zones 30**. Assenyalen que la falta de sensibilització dels conductors de vehicles motoritzats fa que no sigui viable que les bicicletes comparteixin espai amb aquests.

En aquest sentit, es valora que **els espais de bicicleta han d'estar segregats** de la resta de modes de mobilitat, incloent-hi la mobilitat a peu. Per tant, els carrils bici no han d'estar sobre les voreres perquè entren en conflicte amb els vianants i pot ser perillós. La preferència, en general, és que estiguin **sobre la calçada i segregats de la circulació de vehicles motoritzats**.

Sobre la **Ronda Collsalarca**, una via que actualment està suportant una pressió viària elevada, **es proposa que en el futur disposi d'una rambla central arbrada**, amb carrils bici segregats a banda i banda de la rambla i amb un únic carril de circulació de vehicles motoritzats en cada sentit, a partir de derivar el trànsit actual per les futures rondes de circumval·lació<sup>2</sup>. **Una altra opció** que es planteja és el model d'urbanització que s'ha implementat a l'avinguda Concòrdia, amb **voreres amples** i un carril de circulació en cada sentit, segregat del carril bici. D'altra banda, també tenir en compte on se situa finalment el futur edifici de la Policia Municipal, perquè han de tenir unes connexions adequades de sortida i entrada en vehicle motoritzat, i les participants indiquen que és possible que estigui en aquesta zona.

---

<sup>2</sup> El futur de la Ronda Collsalarca i d'altres vies de l'interior de Sabadell es tracta extensament al capítol de Vehicle Privat.



## Ordenació actual de la Ronda Collsalarca.



Font: Google Maps

El Districte 3 disposa d'una sèrie de eixos centrals que, segons les persones participants, actualment no estan suficientment orientats a la mobilitat a peu, sinó que prioritzen altres modes de mobilitat en els seus entorns, o es troben en processos d'urbanització des de fa anys. Aquests eixos centrals són l'avinguda Matadepera, el Parc del Nord i els Parcs de la Roureda i la Romeua.

Relacionat amb aquests eixos centrals, s'assenyala que s'haurien de definir dos grans itineraris de mobilitat a peu i en bicicleta al Districte.

- Un primer itinerari horitzontal, que connecti el Parc del Nord i els Parcs de la Romeua i la Roureda, a través de l'avinguda Matadepera.
- Un segon itinerari vertical, que connecti l'itinerari horitzontal amb el bosc de Can Deu, al nord del Districte.

Aquests dos itineraris connectarien els principals espais i serveis del Districte 3, fent d'eixos vertebradors, i facilitarien la mobilitat de la població en modes de mobilitat sostenible.

Quant als **vehicles de mobilitat personal**, com poden ser els patinets elèctrics, **es demana que es compleixi la nova regulació estatal**, consistent en la prohibició de circular per sobre les voreres i la limitació de velocitat a 25 km/h, entre altres mesures. Les persones participants demanen **sancions exemplars cap a les infractores**.

## **Transport públic**

---

**Línia estratègica:** Aconseguir el màxim de cobertura i intermodalitat amb un servei de transport públic eficient, modern i adaptat a la demanda.

**Objectiu:** Tenir un transport públic i privat que pugui competir amb el vehicle privat.

## Cobertura i freqüència

Una de les persones participants valora que la freqüència dels autobusos de les **línies 1, 2, 3 i 10** (que comparteixen una part del recorregut, surten de **Can Deu** en direcció sud) no és adequada perquè és molt similar entre les quatre línies i, conseqüentment, els autobusos sovint arriben a les parades alhora. Això comporta que si una persona arriba uns minuts més tard a la parada, perd els quatre autobusos i ha d'esperar una bona estona. Això també passa a plaça Espanya amb les línies 1 i 8, en direcció Ca N'Oriac. **Es demana que la freqüència dels autobusos estigui més repartida en aquestes línies.**

**L'accés en transport públic als polígons industrials** de l'entorn de Sabadell (Pla de la Bruguera, Can Carner, Can Vallès, per exemple) pels treballadors i treballadores de les empreses localitzades és difícil per la **desconnexió entre l'oferta i la demanda**. És a dir, actualment el transport públic que s'ofereix té uns horaris que no coincideixen amb les jornades de les persones que treballen a aquests polígons, el servei inicia massa tard al matí i acaba massa d'hora a la nit. D'altra banda, la **cobertura** també és deficient, ja que la parada de la línia acostuma a ser única (una per cada polígon) i està a l'entrada del polígon, o fins i tot més lluny, a la carretera.

**Arribar al tanatori de Sabadell des del Districte 3 en transport públic** no és fàcil, ja que hi ha tres línies d'autobús (línies 2, 3 i 80) que tenen una parada a prop, però està lluny per les persones amb mobilitat reduïda i la gent gran. Això se suma a què l'aparcament en aquella zona és limitat. Es demana que una de les línies faci una parada a la porta d'aquest servei públic. D'altra banda, es demana que la línia d'autobús 8, que surt de la Roureda, faci parada a passeig de Sant Bernat per accedir al Centre d'Atenció Primària de Ca N'Oriac.

**Es demana que els serveis de transport públic tinguin la capacitat d'adaptar-se a realitats com la crisi sanitària causada per la Covid** i puguin ampliar la freqüència en moments com aquests, per evitar aglomeracions de persones en espais tancats.

## Connectivitat en transport públic i connexions intermodals

Una valoració general del transport públic al Districte assenyala que la ciutat i el mateix Districte 3 està vertebrat de nord a sud (i a l'inrevés), però deixa de banda en gran part tant l'oest com l'est, que queden aïllats en transport públic. Seria positiu, en aquest sentit, **definir una o diverses línies de circumval·lació que connectessin les diferents zones que queden cap a l'oest i l'est del centre del Districte**: Torrent del Capellà, Plana del Pintor, Merinals, Can Feu, Can Llong, Gràcia. La solució actualment per moure's cap aquestes zones des del centre del Districte és fer transbord.

Una de les demandes que es presenten als tallers de participació és que **el transport públic**, perquè sigui una opció viable de moure's al municipi, **ha de ser molt econòmic o gratuït**. Les persones participants assenyalen que mentre la mobilitat en vehicle privat continuï sent més econòmica, el transport públic serà residual en ús.

Una opció que es planteja per reduir el trànsit provinent de Castellar del Vallès és que la Generalitat faci arribar el tren fins aquest municipi.

## Vehicle privat

---

**Línia estratègica:** Filtrar el trànsit de pas, mantenint els nivells de servei i ordenant l'interior dels districtes per garantir l'accés.

**Objectiu:** Fomentar l'ús racional del vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que faciliten el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles.

### Nou model energètic

Sobre el model energètic, es demana que hi hagi **més punts de recàrrega de vehicles elèctrics** a la ciutat, i que aquests siguin **gratuïts**, com a mesura per incentivar la conversió del model. D'altra banda, es comenta que s'ha de **tenir en compte l'impacte ambiental que té el reciclatge de les bateries elèctriques** d'aquests vehicles. Per tant, en els pròxims anys s'han de cercar alternatives al vehicle elèctric.

### Nou model de mobilitat

El debat sobre la necessitat de descongestionar l'interior del municipi del trànsit de vehicles ha estat clau en els tallers de participació del Districte 3. La visió general s'ha enfocat en **desviar el trànsit de pas per rondes de circumval·lació**, evitant així la circulació a l'interior de la ciutat. Però, les estratègies que es plantegen a les sessions participatives per fer això possible són diferents. D'una banda, es proposa **continuar amb el projecte de la Ronda Nord**, que connectaria l'actual Ronda Oest amb la carretera de Castellar i que hauria d'anar acompanyada del projecte de la Ronda Est, que facilitaria els desplaçaments entre la Ronda Nord i els municipis de Polinyà i Granollers (entre altres). **Es demana que aquesta Ronda Nord vagi coberta des de Castellarnau fins a l'encreuament amb el riu Ripoll**, per tal de protegir el veïnat de la zona nord. D'altra banda, es proposa **continuar amb el projecte del 4t Cinturó**, una autovia que connectaria Abrera amb Granollers, passant pels termes municipals de Sabadell i Terrassa. Tots dos projectes cerquen evitar que el centre de la ciutat quedi col·lapsat de vehicles que realment no es mouen a Sabadell, sinó que entren a la ciutat com a pas per arribar a un altre lloc. Això té conseqüències directes en el Districte 3, principalment a l'avinguda Matadepera i la Ronda Collsalarca, dues vies que estan actuant com a rondes, quan no estan preparades per suportar un trànsit de vehicles tan elevat.

#### Ordenació actual de l'avinguda Matadepera.



Font: Google Maps

La qüestió exposada es trasllada a la realitat dels barris i a la qualitat de vida dels seus habitants. Torre Guitart és un barri situat entre vies que actualment tenen un trànsit molt elevat (Gran Via, carretera de Prats, avinguda de l'Alcalde Moix). Actualment aquestes vies són les sortides principals en direcció Castellar del Vallès i Matadepera. Amb el projecte del Parc del Nord, l'avinguda de l'Alcalde Moix i la rotonda quedaran substancialment modificades. Per tant, es necessari avançar cap a la creació d'unes rondes de circumval·lació, que derivin el trànsit de pas actual fora del Districte. Al barri de Sant Julià succeeix una qüestió similar, amb l'avinguda Matadepera, ja que és la sortida cap a la Ronda Oest. També és una situació que es replica al Torrent del Capellà i a La Planada, amb la carretera de Prats.

La creació de les rondes de circumval·lació preocupa a les persones participants en termes ambientals. Les persones que defensen el projecte de la Ronda Nord valoren que el 4t Cinturó té un impacte ambiental negatiu i demanen que s'abandoni aquest projecte, que actualment afecta el bosc de Can Deu i impedeix la seva replantació. En qualsevol cas, **es demana que, sigui quina sigui l'actuació que es faci finalment, s'eviti afectar a les zones boscoses que hi ha al nord del municipi.**

Tant **l'avinguda Matadepera** com la **Ronda Collsalarca** són dues vies de l'interior del municipi que estan actuant com rondes pel trànsit de pas que creua Sabadell. Tanmateix, no estan preparades per actuar com rondes, ja que disposen de rambles centrals per vianants, d'aparcament i són d'un sol carril en cada sentit. Alhora, al tenir una circulació elevada de vehicles, es generen congestions periòdicament, qüestió que causa molèsties tant a vianants com a conductors. La proposta que es fa, en aquest sentit, es que **una vegada s'hagi derivat el trànsit de pas en les futures rondes de circumval·lació, aquestes dues vies estiguin orientades a afavorir la mobilitat a peu i en bicicleta.**

Una de les persones participants comenta que el carrer Coronas era de doble sentit i s'ha canviat a sentit únic. Això implica que el barri del Torrent de Capellà té una pitjor sortida, dificultant la mobilitat en vehicle. **Es demana que el carrer Coronas torni a ser de doble sentit.**

## Aparcament

---

**Línia estratègica:** Equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcaments: calçada pel resident i fora de calçada pel visitant (rotació).

**Objectiu:** Definir les zones d'aparcament donant prioritat al resident i regulant al visitant amb la zona blava.

## Aparcament i espai públic

Hi ha una queixa generalitzada sobre l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles estacionats. S'identifiquen com un problema, principalment, els vehicles abandonats a la via pública, els tallers d'automòbils que utilitzen l'espai públic com garatge i l'ocupació de voreres i passos per vianants. Aquestes qüestions són especialment conflictives perquè la rotació d'aquests vehicles és mínima en els dos primers casos, i perquè suposen directament barreres a l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda. Són especialment conflictives

en aquells barris on la construcció d'habitatge no va contemplar l'estacionament subterrani i, consegüentment, la pressió d'aparcament és elevada.

Es planteja la **necessitat de disposar d'aparcament protegit pels veïns i veïnes dels barris del Districte**, a causa de la pressió d'estacionament elevada existent, però no es detalla quina tipologia d'aparcament hauria d'impulsar-se.

### **Accessibilitat**

Es denuncia un **mal ús de les places de persones amb discapacitat**. Es parla de familiars de les persones que tenen aquest dret que utilitzen la targeta d'aparcament per deixar el seu vehicle, fins i tot quan la persona amb discapacitat ha mort. **Es demana revisar aquests permisos** perquè les persones que veritablement necessiten aquestes places no les poden utilitzar.

### **Aparcament comercial: càrrega i descàrrega**

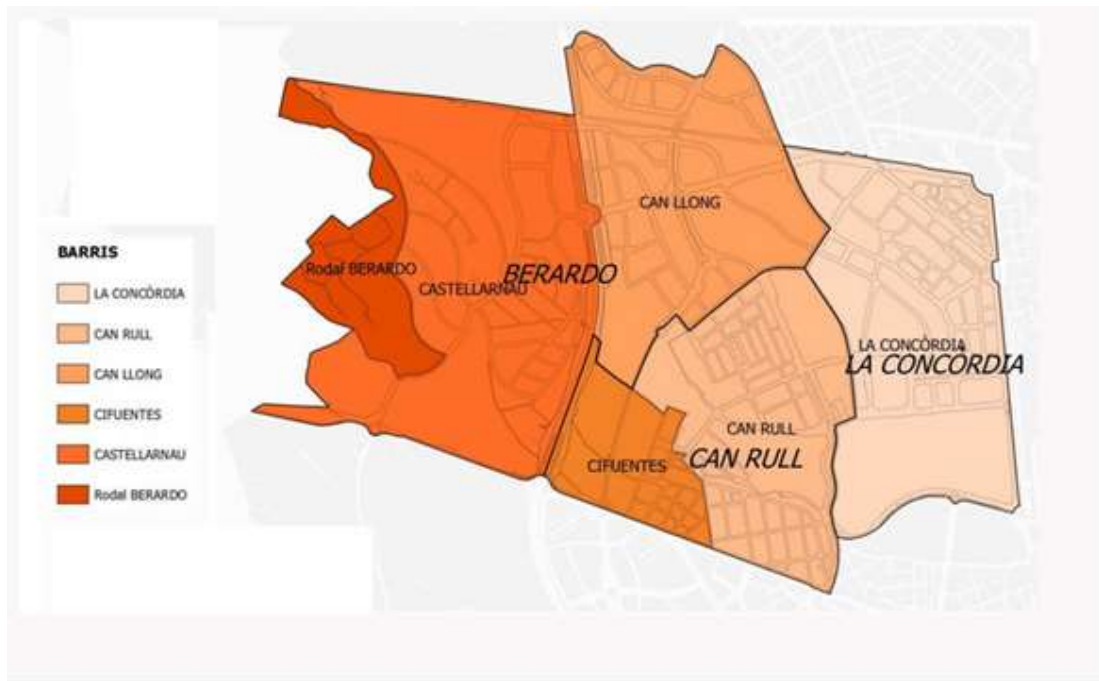
També hi ha queixes sobre el **mal ús de les places de càrrega i descàrrega**, assenyalant que hi ha persones amb vehicles comercials que mantenen els seus vehicles durant molt de temps i no permeten la rotació que haurien de tenir aquestes places d'aparcament.

## INFORME DE RESULTATS DELS TALLERS DE DEBAT. DISTRICTE 4

Nombre de participants: 5

Homes: 3

Dones: 2



## Mobilitat a peu

---

**Línia estratègica:** Generar àrees de centralitat de vianants i lleure a cada Districte i cercar connectivitat entre elles.

**Objectiu:** Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat amb temes d'accessibilitat i seguretat.

### Via pública, usos de l'espai públic i connectivitat a peu

Una part important dels carrers del Districte són estrets i les voreres no compleixen els 1,80 m d'amplada. Tanmateix, és un problema generalitzat de la ciutat i que suposaria una inversió econòmica i de recursos humans que no es podria abordar totalment en el període del present PMUS, que té una durada de sis anys. En aquest sentit, s'assenyala la necessitat de prioritzar actuacions concretes a les cruïlles, espais especialment sensibles perquè és on se situen la major part dels passos per vianants. Per tant, s'han de **prioritzar les ampliacions de voreres a les cruïlles**. La idea és ampliar la zona de vianants en aquestes cruïlles i reduir l'espai del pas per vianants, disminuint així el risc que suposa el trànsit de vehicles motoritzats. Aquestes actuacions preferiblement s'han d'impulsar, **de manera prioritària, a carrers estrets**.

D'altra banda, les barreres arquitectòniques a l'espai públic del Districte són rellevants, per exemple, en la presència de pals a les voreres.

Sobre els usos de l'espai públic, una part important de les persones participants valoren que s'han d'**eliminar progressivament aparcaments per vehicles i carrils de circulació, allà on sigui possible, a favor dels vianants i dels ciclistes**. Algunes de les participants, en canvi, assenyalen que l'aparcament és insuficient o limitat i no ha de reduir-se. Aquesta idea està expressada més àmpliament en els apartats de vehicle privat i aparcament.

Una mesura clau identificada és la **definició d'itineraris PMR, per a persones amb mobilitat reduïda**. Camins segurs i accessibles per aquestes persones i on l'administració tingui especial cura en l'espai públic i les actuacions urbanístiques que implementa.

La connexió a peu per arribar a Bellaterra, un recurs educatiu per molts dels joves del municipi, és complicada, perquè el pas a través de la Gran Via, a la zona sud, no és amigable pel vianant. Hi ha una gran part on creuar la Gran Via a peu és difícil.

### Pas per a vianants de la Gran Via.



Font: Google Maps

Les connexions amb Terrassa, tant l'hospital com el nucli urbà, estan pensades únicament per vehicles motoritzats. No és possible, o és realment perillós, anar caminant o en bicicleta.

### **Verd i camins saludables**

Es valora que al Districte hi ha presència de verd, però aquest està concentrat en punts concrets (ex: Bosc de la Concòrdia, Parc de Catalunya) i, en canvi, la resta del territori està desertitzat de verd. S'hauria de **cercar alguna solució perquè hi haguessin petits verds, petites illes, repartides pel territori.**

### **Seguretat**

Els **entorns dels centres educatius** són especialment sensibles a la presència de vehicles circulant. Són espais on hi conflueixen en determinades hores punta diferents col·lectius (transport públic, vehicles privats, bicicletes i un volum important de vianants i de nens/es), amb modalitats pròpies de moure's. Una proposta, en aquest sentit, és que aquests entorns siguin **totalment peatonalitzats**, per vianants, amb l'objectiu de protegir aquells més vulnerables, els nens i nenes que assisteixen a aquests centres.

## **Bicicleta i VMP**

**Línia estratègica:** Desenvolupar i fer viable la xarxa de carrils i itineraris en bicicleta, prevista al Pla Director de la Bicicleta.

**Objectiu:** Incrementar la xarxa de carrils, zones ciclables i augmentar les infraestructures (més aparcaments per bicicletes).

### **Xarxa ciclable i connectivitat en bicicleta**

Sobre la xarxa ciclable, una queixa generalitzada és la discontinuïtat d'aquesta. No és possible anar en bicicleta des del Districte fins al centre en carrils bici, sinó que s'ha d'anar circulant per vies compartides amb vehicles motoritzats, amb el perill que suposa això pels ciclistes. **És**



**necessària una xarxa ciclable amb continuïtat i segura.** Com a mesura general, s'assenyala que **s'han de desplegar les accions ja previstes al Pla Director de la Bicicleta,** adaptades a les necessitats i realitat de cada territori. En el cas del Districte 4, s'han de tenir en compte els desnivells existents.

**La ubicació dels carrils bici ha de ser a la calçada, de manera segregada, amb separadors perquè els vehicles motoritzats no puguin envair-los.** No han d'estar sobre les voreres (pot ser perillós pels ciclistes i pels vianants) ni compartits amb vehicles motoritzats. Un exemple de bona pràctica, en aquest sentit, és el carril bici que s'ha fet a avinguda Concòrdia.

#### Carril bici a avinguda Concòrdia.



Font: Google Maps

Sobre les **zones de circulació a 30 km/h,** en general **es valoren negativament,** perquè donen una falsa sensació de seguretat als ciclistes, mentre que els conductors dels vehicles motoritzats circulen a velocitat estàndard, com si el límit de velocitat fos 50 km/h. A més a més, la senyalització exclusivament horitzontal no facilita que els vehicles circulin a un màxim de 30 km/h, s'hauria de reforçar amb senyalització vertical.

Per tant, és prioritari establir una xarxa ciclable a les vies principals de la ciutat i del Districte, continuada i segura. Això vol dir que estigui a la calçada i segregada dels carrils per vehicles motoritzats. Aquesta xarxa ciclable hauria d'anar acompanyada d'una altra mesura, i és **establir la resta de vies que no són de la xarxa principal** com vies de **velocitat reduïda (30 km/h o menys),** on els vehicles motoritzats i les bicicletes comparteixen carril i la velocitat està limitada. Aquests carrers són relativament estrets, només tenen un carril de circulació, i per això bicicletes i vehicles motoritzats han de compartir espai. Per garantir que els conductors dels vehicles motoritzats respectin els 50 km/h a les vies principals i la velocitat reduïda a aquesta xarxa secundària, són necessàries **mesures coercitives** (en paral·lel a altres actuacions, com poden ser l'ampliació de voreres, la senyalització horitzontal i vertical, etc.).

Sobre els vehicles de mobilitat personal motoritzats, com poden ser patinets elèctrics, s'assenyala que s'ha de tenir cura de com incloure'ls en l'ús de la xarxa ciclable, perquè sovint circulen a velocitats superiors a les bicicletes, més semblants als vehicles motoritzats que a aquestes.

Sobre els usos de l'espai públic, una part important de les persones participants valoren que s'han d'eliminar progressivament aparcaments per vehicles i carrils de circulació, allà on sigui

possible, a favor dels vianants i dels ciclistes. Algunes de les participants, en canvi, assenyalen que **l'aparcament és insuficient o limitat i no ha de reduir-se**. Aquesta idea està expressada més àmpliament en els apartats de vehicle privat i aparcament.

Les **connexions amb Terrassa**, tant l'hospital com el nucli urbà, estan pensades únicament per vehicles motoritzats. No és possible, o és realment perillós, anar caminant o en bicicleta.

### Carretera de Terrassa.



Font: Google Maps

### **Aparcaments de bicicleta**

Els **aparcaments per bicicletes** han estat un punt clau en el debat. Les persones participants assenyalen que no és possible desplaçar-se fins al centre de Sabadell i aparcar la bicicleta en un lloc segur, només hi ha aparcaments en els quals no poden confiar en deixar el seu vehicle. A més a més, no només hi ha d'haver aparcament segur en el destí, sinó també a l'origen. La realitat de molts dels Districtes de Sabadell és que els habitatges són petits i no tenen espai per guardar una o més d'una bicicleta a la llar.

S'han de **dissenyar aparcaments públics i a peu de carrer** perquè puguin ser utilitzats pels veïns i veïnes de Sabadell. Els bici-box són una infraestructura que s'està fent popular, però el preu és elevat i la capacitat de bicicletes està força limitada. Una proposta, en aquest sentit, és **recuperar locals comercials que actualment no tenen activitat i convertir-los en espais d'aparcament segur per bicicletes**, obrint la possibilitat d'instal·lar altres serveis en el mateix espai, com poden ser de manteniment i neteja de bicicletes; sigui en modalitat pública, privada o cooperativa.

## **Transport públic**

---

**Línia estratègica:** Aconseguir el màxim de cobertura i intermodalitat amb un servei de transport públic eficient, modern i adaptat a la demanda.

**Objectiu:** Tenir un transport públic i privat que pugui competir amb el vehicle privat.

### **Cobertura i freqüència**

La cobertura de la xarxa de transport públic es valora positivament, indicant que ha millorat considerablement en els darrers anys.

Quant a la freqüència, s'assenyala que és baixa durant els caps de setmana i a les nits (bus nocturn). Això és contrari a les necessitats de la població, ja que hi ha molta gent que utilitza el transport públic tant a les nits com en dissabtes i diumenges. En aquest sentit, **es demana ampliar la freqüència els caps de setmana i del bus nocturn.**

Sobre les parades d'autobús, s'assenyala que algunes coincideixen amb els carrils bici existents, fins i tot arribant al punt que la mateixa parada està sobre el carril bici, en aquells que són sobre la vorera. A més a més, la informació que es mostra a aquestes parades d'autobús no sempre és correcta, per exemple, el temps d'espera.

### **Connectivitat en transport públic i connexions intermodals**

Les connexions entre línies d'autobús són millorables, ja que Sabadell no és una ciutat gran i, tanmateix, sovint s'han de fer transbordaments a través del centre de la ciutat per anar d'un districte a un altre, moviments interns dins del municipi. S'assenyala, en aquest sentit, que la connexió nord-sud del municipi és deficient, encara que aquesta situació sembla ser extrapolable a tots els desplaçaments que no siguin d'un punt de la ciutat al centre, i a l'inrevés.

Relacionat amb aquesta mobilitat nord-sud, la connexió en transport públic amb Barberà del Vallès és insuficient fins al punt que, sovint, hi ha persones que valoren fer aquesta mobilitat en altres modalitats de transport, fins i tot a peu, abans que utilitzar la línia interurbana, ja que és la mateixa línia que va a Barcelona i la freqüència no és elevada. És paradoxal perquè Barberà és un municipi que comparteix trama urbana amb Sabadell. **Es demana millorar la connexió en transport públic amb Barberà.**

Quant a les connexions intermodals, han millorat en els darrers anys, però hi ha encara qüestions problemàtiques. Per exemple, les persones que fan la transició del vehicle privat al tren, tenen problemes per aparcar a les estacions de tren de la ciutat, i sovint acaben movent-se fins Sant Quirze del Vallès per aparcar i pujar al tren allà. Aquesta situació sembla ser particular de la població de la zona de ponent, que té Sant Quirze a la vora.

### **Seguretat**

Una queixa concreta **sobre el tancament de la circulació de vehicles als carrers principals els caps de setmana**, s'assenyala que es deriven els autobusos a carrers molt estrets, i circulen a una velocitat elevada. S'ha de trobar una solució, ja sigui **derivar la circulació per altres carrers o fer que aquests autobusos circulin a menys velocitat.**

## Vehicle privat

---

**Línia estratègica:** Filtrar el trànsit de pas, mantenint els nivells de servei i ordenant l'interior dels districtes per garantir l'accés.

**Objectiu:** Fomentar l'ús racional del vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que faciliten el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles.

### Nou model de mobilitat

Sobre els usos de l'espai públic, una part important de les persones participants valoren que s'han d'**eliminar** progressivament aparcaments per vehicles i **carrils de circulació, allà on sigui possible, a favor dels vianants i dels ciclistes**, els modes de mobilitat sostenible. És a dir, desincentivar l'ús del vehicle privat. La qüestió de l'aparcament s'explica extensament al següent punt de l'informe.

S'assenyala que les actuacions sobre carrers concrets poden no ser adients perquè el que provoquen és que el trànsit de vehicles es desplaci a altres carrers propers. Per tant, el que s'ha de cercar són actuacions que englobin parts àmplies del territori i que tinguin una lògica de districte i, agrupades, de ciutat. L'objectiu hauria de ser reduir el nombre de vehicles en circulació, mentre que l'estratègia més adient és obstaculitzar aquesta circulació.

La **reducció de carrils de circulació** és una possible estratègia per desincentivar l'ús del vehicle privat. Les persones participants identifiquen algunes vies que són susceptibles d'aquesta reducció de carrils: avinguda de Francesc Macià, plaça Espanya, Gran Via, carretera de Terrassa, carretera de Barcelona.

#### Avinguda de Francesc Macià.



Font: Google Maps

Sobre els **carrils de circulació a 30 km/h**, en general es valora com una **mesura positiva per aquelles vies que no són els eixos principals de la ciutat**, indicant fins i tot que en aquells carrers més estrets la velocitat màxima hauria de ser inferior a 30 km/h. Tanmateix, algunes veus es mostren en contra d'aquesta mesura, assenyalant que causaria una major congestió del trànsit de vehicles.

## Seguretat viària

Un punt de congestió del trànsit identificat és l'encreuament entre l'avinguda Concòrdia i l'avinguda Matadepera, on conflueixen també altres carrers més petits.

### Confluència entre avinguda Concòrdia i avinguda Matadepera.



Font: Google Maps

## Aparcament

---

**Línia estratègica:** Equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcaments: calçada pel resident i fora de calçada pel visitant (rotació).

**Objectiu:** Definir les zones d'aparcament donant prioritat al resident i regulant al visitant amb la zona blava.

### Aparcament i espai públic

Sobre els usos de l'espai públic, una part important de les persones participants valoren que s'han d'**eliminar progressivament aparcaments per vehicles** i carrils de circulació, **allà on sigui possible, a favor dels vianants i dels ciclistes**, els modes de mobilitat sostenible. És a dir, desincentivar l'ús del vehicle privat. Tanmateix, aquesta tendència no pot produir-se de manera uniforme a tot el territori de Sabadell, ja que cada barri i cada Districte té unes casuístiques pròpies en relació amb la disponibilitat d'aparcament i la circulació de vehicles. Per exemple, aquells barris on la construcció d'habitatge no va preveure aparcament soterrat, o aquells barris amb una pressió comercial més elevada, no poden tenir les mateixes mesures que aquells barris residencials unifamiliars on cada habitatge disposa de plaça d'aparcament pròpia. A més a més, **aquesta reducció de l'aparcament ha de produir-se de forma progressiva**, permetent als conductors cercar noves formes de mobilitat i facilitat que l'administració pugui suplir aquestes demandes.

**Algunes de les persones participants**, però, **es mostren contràries a reduir l'aparcament** perquè consideren que és insuficient o limitat i perquè hi ha determinats col·lectius que el necessiten, com poden ser famílies, gent gran o persones amb discapacitat.

Els passos de vianants són un punt conflictiu en relació amb l'aparcament i la seguretat. Algunes de les persones participants assenyalen que si es permet que els vehicles aparquin al costat dels passos de vianants, és perillós per les persones que volen creuar, sobretot si

són infants, per la reducció de la visibilitat que pateixen els conductors que circulen. Això és també extrapolable als contenidors situats abans dels passos de vianants. En aquest sentit, **es proposa eliminar les places d'aparcament i els contenidors que estiguin situats just abans dels passos de vianants**, desplaçant l'abocament d'escombraries a un altre punt del carrer i **substituint aquestes places d'aparcament per estacionaments per a motos i/o bicicletes**, millorant així la visibilitat i la seguretat. S'assenyala que als encreuaments també s'haurien de prendre les mateixes mesures.

D'altra banda, relacionat amb l'anterior punt, una proposta que es fa és **baixar les motos de les voreres**, ja que actualment és una pràctica molt estesa i que resta espai públic sobre les voreres. En aquest sentit, s'hauria d'augmentar l'oferta d'aparcament senyalitzat en calçada, i una possibilitat és fer-ne abans dels passos de vianants.

Sobre la implementació de la **zona verda**, es valora que podria ser **positiu en determinades zones que tenen una pressió elevada** i on el veïnat té problemes per aparcar, com pot ser la zona de plaça Espanya, entre d'altres. Altres estratègies són possibles, com la **creació d'aparcament específic per usuaris de serveis públics, a les estacions de ferrocarrils**.

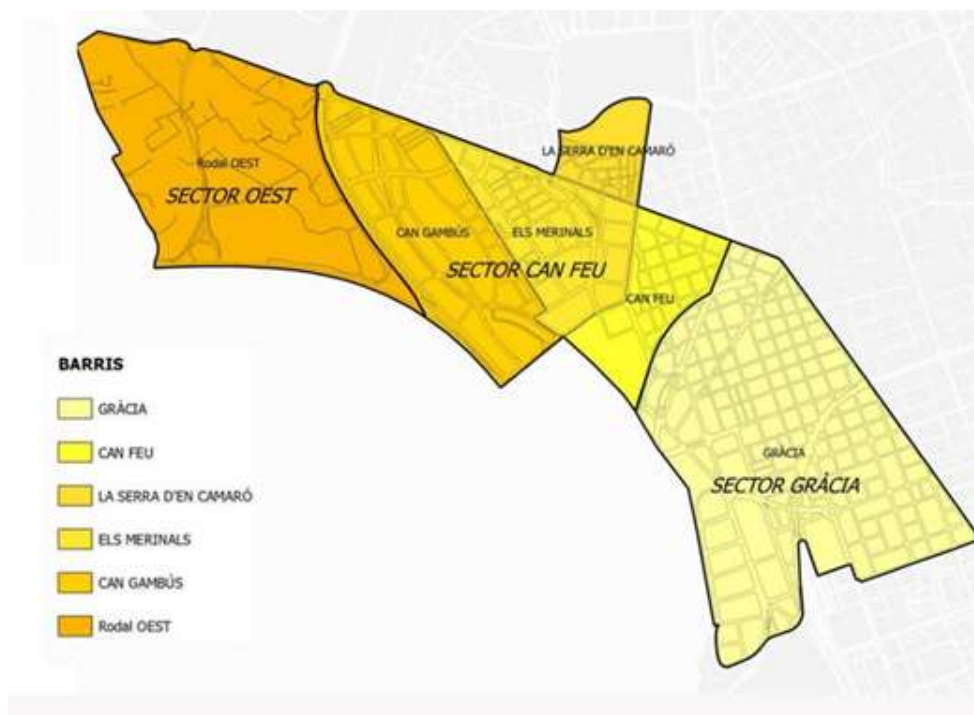
#### **Aparcament comercial: càrrega i descàrrega**

Quant a l'aparcament comercial, es proposa **incrementar el nombre de places reservades per CiD** (càrrega i descàrrega), amb l'objectiu de facilitar l'aparcament regular vinculat al repartiment derivat de l'e-commerce, una pràctica cada vegada més habitual. Altres propostes relacionades amb l'e-commerce són, d'una banda, **impulsar una xarxa de punts de dipòsit i/o transferència de cada territori** i, d'altra banda, **incentivar i donar suport a la creació de projectes de distribució de mercaderies d'última milla en bicicleta**, promovent així la mobilitat sostenible. També es proposa **regular l'ús de les places de CiD perquè algunes persones amb vehicles comercials fan un mal ús**, però no es concreta quin tipus de regulació seria adient.

## **INFORME DE RESULTATS DELS TALLERS DE DEBAT. DISTRICTE 5**

Nombre de participants: 5

Homes: 5  
Dones: 0



## Mobilitat a peu

---

**Línia estratègica:** Generar àrees de centralitat de vianants i lleure a cada Districte i cercar connectivitat entre elles.

**Objectiu:** Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat amb temes d'accessibilitat i seguretat.

Es comença el debat parlant de la carretera de Barcelona (N-150), al pas del Districte 5, on disposa de dos carrils de circulació en cada sentit, amb una vorera molt ampla (a ponent) i d'una vorera estreta (a llevant). S'assenyala que aquestes voreres s'haurien de compensar per tal de facilitar que els vianants puguin moure's adequadament. A més a més, la vorera de ponent, més enllà de ser ampla, és fàcil d'envair per part dels vehicles, que aparquen de manera irregular sobre la vorera. La proposta per aquesta via al seu pas pel Districte 5 seria **reduir els carrils a un de sòl en cada sentit, guanyant espai per la vorera de llevant. La vorera de ponent, en canvi, s'hauria de reduir lleugerament i definir un carril bici en calçada, de doble sentit, segregat de la circulació**, de manera que els vehicles motoritzats no podrien aparcar sobre la vorera. Aquest model seria semblant al que s'ha implementat a l'avinguda Concòrdia.

En relació amb aquesta proposta es recull que **la transformació podria ser amb un carril de circulació en un sentit, més un carril bus, eliminant el doble sentit de circulació. El trànsit cap a Gran Via es podria desviar cap per carrers com el carrer Bocaccio, o Rocafort i Joaquim Blume.** Es planteja que això permetria reduir l'efecte barrera que suposa aquesta via per integrar el barri al centre.

Es proposa **definir algunes vies com a carrers per vianants o de plataforma única:**

- **carrer de Roger de Flor.** Es valora que hi ha una important activitat comercial i seria positiu pels vianants i pel mateix comerç
- **a l'entorn de l'escola Teresa Claramunt i l'institut Pau Vila, la plaça Jean Piaget i la plaça Anselm Clavé, incloent-hi la carretera de Molins.** Alternativament, es valora positivament **implementar una ZUAP (Zona Urbana d'Atmosfera Protegida) en aquesta zona**

Es recullen propostes de **creació d'eixos cívics:**

- **disposar d'un eix cívic, per a vianants, que uneixi els diferents serveis i equipaments del barri (escola Teresa Claramunt, institut Pau Vila, CAP Gràcia, etc.) entre Gran Via, carrer de Permanyer, fins a arribar a carretera de Terrassa**
- per tal de millorar l'accés peatonal al centre es planteja **eliminar l'aparcament en superfície existent al costat de l'estació de FFCC i transformar aquest espai en una plaça** que enllaci amb el centre a través de la plaça Anselm Clavé
- **allargar la Rambla Iberia i el Passeig de Can Feu fins a la Plaça del Mil·lenari,** per incorporar-la al futur parc del Castell de Can Feu

Pel que fa a la creació **d'itineraris segurs es recull:**

- **generar un itinerari segur d'accés al poliesportiu de Gràcia des del barri, semaforitzant els passos de vianants i encreuaments del carrer Bocaccio.** Fins i



tot es planteja la possibilitat de **fer un itinerari segur des de l'escola Teresa Claramunt**

- **mantenir la mesura de tancar l'accés en vehicle als carrers d'accés a les escoles en el moment de les entrades i les sortides** i ampliar-la a altres escoles com l'**Escola Arraona al carrer Argentina, o al carrer Jacint Verdaguer per accedir a l'IES Pau Vila**
- a l'entorn de l'escola Cifuentes (carrer Malta) es produeixen **situacions d'indisciplina en l'aparcament** per part de pares i mares que estacionen sobre les voreres quan van a buscar els seus fills i/o filles. Es proposa establir **mesures per evitar-ho**
- **generar un itinerari segur continuant la rambleta del carrer Sant Ferran en direcció a la plaça del Treball, per connectar-la amb el carrer Bocaccio**
- **treballar un camí escolar per a la gent que va de Can Feu cap a l'escola Teresa Claramunt**

En relació amb camins i accessos a espais naturals es planteja:

- **carrer Brutau és un carrer que es pot millorar per accedir al riu des de Gràcia**
- **connectar els municipis de la via verda Collserola-Sant Llorenç amb camins i carrils bici pel parc agrari de Sabadell, connectant Rubí, Sant Quirze, Terrassa, etc.**
- **es planteja crear un eix cívic de passeig i carril bici que connecti Sabadell amb Terrassa, aprofitant els laterals de la carretera de Terrassa**

## **Altres qüestions**

Es planteja la necessitat **d'eliminar elements que suposen un obstacle per al trànsit de vianants** com per exemple els pals de la llum sobre les voreres.

També es recull la demanda **d'eliminar pilones a carrers de la zona de Pau Via, com per exemple, el carrer Molins de Rei, i arranjar les voreres.**

Es comenta la necessitat **d'ubicar passos de vianants per accedir a la plaça del Mil·lenari** on hi ha uns camins que passen per la zona verda que faciliten creuar la plaça i la Rambla d'Iberia. Es demana que les intervencions en aquesta plaça permetin conservar el verd urbà i l'arbrat d'aquesta.

Es recull preocupació per la **manca d'il·luminació** que es produeix pels arbres que tapen els fanals als carrers Narcís Monturiol i carrer Brutau. També es produeix aquest fet a altres carrers amb il·luminació tènue. Es proposa **buscar estratègies per millorar la il·luminació als carrers.**

## **Bicicleta i VMP**

---

**Línia estratègica:** Desenvolupar i fer viable la xarxa de carrils i itineraris en bicicleta, prevista al Pla Director de la Bicicleta.

**Objectiu:** Incrementar la xarxa de carrils, zones ciclables i augmentar les infraestructures (més aparcaments per bicicletes).

Es manifesta que, **en general, els carrils bici haurien d'estar ubicats fora de la vorera.** Tan sols en algun cas en què hi hagi voreres molt amples podrien estar ubicats a la vorera, tot i que separats amb elements de seguretat i ben delimitats.

Un dels aspectes més importants a tenir en compte respecte a la bicicleta **és la millora de la connectivitat**, junt amb el correcte manteniment. Es considera que els carrils bici han de tenir continuïtat com a carril bici, perquè es considera que els carrers 30 no es respecten per part dels cotxes i no són segurs per la bicicleta.

Es plantegen alguns carrils bici de nova creació o alguns a connectar:

- **carril bici de connexió entre el carril bici que acaba a l'alçada de l'aeroport i la Gran Via.** Seria un carril bici a utilitzar per les persones que accedeixen a la zona de la UAB. També es pot millorar l'accés per a vianants
- **fer carrils bici a la zona de Gràcia cap al centre** (Gran Via, Eixample...)
- es podrien **fer carrils bici als carrers Narcís Monturiol, Brutau, amb connexió amb el carrer Balmes**
- **fer connexió del carril bici del carrer Goya per Joanot Martorell per arribar fins a la Gran Via**
- **fer carril bici pel carrer Reina Elionor fins a Ronda Ponent.** Com a alternativa a aquest, es planteja fer **un eix cívic pel carrer Permanyer** que enllaçaria diferents equipaments
- **fer carril bici per la carretera Terrassa- Barcelona, des de Can Gambús baixant per Rambla Iberia i passant per Gran Via, per connectar amb els barris del sud de Sabadell**
- **fer carril bici al carrer Sant Ferran i també al carrer Manso**
- **donar continuïtat al carril bici al passeig de Can Feu i millorar el carrer per a vianants**
- **finalitzar la connexió amb Matadepera i Terrassa del carril bici existent a l'Av de Matadepera que finalitza a l'alçada de l'església de Sant Julià**

## Altres qüestions

- **Millorar l'accés de les bicicletes a les rotondes per evitar trobar-se amb tants semàfors**, el que alenteix el trànsit, cosa que no passa amb els cotxes
- Es recull el parer que seria positiu que un possible **servei de Bicing fos de caràcter metropolità integrat amb altres mitjans públics de transport i compatible amb el Bicing d'altres municipis**
- **Ubicar pàrquings segurs per a bicicletes elèctriques i VPM a dins d'equipaments (centres educatius, poliesportius, estacions de tren) o a aparcaments públics, amb una quota anual reduïda (al voltant de 50€)**, donat que els de carrer no són prou segurs

- Cal **reduir la conflictivitat entre els usuaris de la bicicleta i altres modes de transport mitjançant tasca formativa i educativa**
- **Es proposa que per promoure l'ús de la bicicleta l'Ajuntament tregui una línia de subvencions perquè la ciutadania pugui adquirir bicicletes elèctriques.**

## Transport públic

---

**Línia estratègica:** Aconseguir el màxim de cobertura i intermodalitat amb un servei de transport públic eficient, modern i adaptat a la demanda.

**Objectiu:** Tenir un transport públic i privat que pugui competir amb el vehicle privat.

S'han recollit les següents propostes:

- Es demana un **replantejament total de la xarxa d'autobusos, perquè té una estructura molt complexa i complicada de conèixer, que cal simplificar.** En aquest sentit es planteja la proposta de generar **línies d'abast més petit (bus de barri) com a xarxa complementària a la xarxa principal d'autobús i potenciar la intermodalitat amb el ferrocarril.**
- Plantejar actuacions per tal **d'eliminar l'efecte acordió que es produeix quan busos d'una mateixa línia agafen al vehicle que el precedeix.** En aquest sentit es proposa implementar sistemes que **permetin entrar als vehicles i validar els tiquets des de qualsevol de les portes d'aquests, per reduir el temps d'espera a l'hora de recollir i deixar persones usuàries.**
- També s'ha de **repensar el tipus d'autobusos que per la seva mida són poc compatibles amb carrers pacificats. Caldria que fossin més petits i elèctrics.**
- La infraestructura de les parades ha millorat, però es detecta que hi ha **moltes parades que no tenen pantalla o no funcionen correctament.**
- Es proposa aprofitar el privilegi que suposa disposar de cinc parades de metro (FGC) i mirar de **generar un transport públic integrant l'oferta de metro i bus de la ciutat, amb un bitllet únic integrat.**
- Estació Renfe Sud. Es proposa **allargar la passera des de l'estació fins a l'altra banda de la Gran Via per sobre de la via del tren,** per millorar l'accés a l'estació. Es comenta que existeix la previsió d'ubicar una plataforma que cobreix per sobre de les vies.
- **Reduir la velocitat dels autobusos perquè es denuncia que tenen un excés de velocitat, especialment en el barri d'Arraona-Merinals-Can Gambús**
- **Reforçar el nombre de línies que arriben al barri de Merinals, per facilitar l'accés a diferents llocs del municipi, especialment a l'hospital Parc Taulí, per què actualment es triguen 40 o 50 minuts de recorregut per arribar-hi.**

En relació amb el transport públic interurbà es recull:

- **cal millorar la freqüència de pas de les línies nocturnes interurbanes per arribar a Sabadell i també escurçar els recorreguts en el municipi, sobretot els caps de setmana**

- **potenciar la xarxa interurbana amb Badia del Vallès, Barberà del Vallès, Sant Quirze del Vallès, Sabadell i Cerdanyola**
- **promoure la unió de Sabadell i Terrassa mitjançant FGC i també amb Castellar del Vallès**, per què molt del trànsit de la ciutat és de pas cap a Barcelona
- **es reclama recuperar a idea del Tramvallès de connexió amb diversos municipis, passant per la N-150 cap a Terrassa, i donaria accés a transport col·lectiu a barris deficitaris d'aquest. També es reclama la ubicació de tramvia a la Gran Via.**

## Vehicle privat

**Línia estratègica:** Filtrar el trànsit de pas, mantenint els nivells de servei i ordenant l'interior dels districtes per garantir l'accés.

**Objectiu:** Fomentar l'ús racional del vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que faciliten el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles.

Es considera que és urgent **finalitzar el túnel que ha de travessar per sota Can Deu, que permetrà connectar la C-58c amb Castellar del Vallès**, sense travessar el bosc, perquè això permetria reduir molt el trànsit a la Gran Via.

Es recull **posicionaments contraris al 4art cinturó i la Ronda Est**. Es planteja que són infraestructures innecessàries, que no resolen res en l'àmbit de la mobilitat de Sabadell ni del Vallès. A més són infraestructures nocives i negatives que suposen una incongruència amb l'aposta per una mobilitat sostenible i contra l'emergència climàtica, perquè suposen un atemptat contra els espais naturals que potencialment creuarien. Es manifesta que a escala de ciutat sí que existeix un **consens envers el desenvolupament de la Ronda Oest per la ronda Nord**, soterrada, amb connexió amb Castellar del Vallès. Es un projecte de titularitat Generalitat de Catalunya que cal exigir que es desenvolupi.

En relació amb la rotonda de la Rambla de Ponent amb Rambla Iberia, per evitar els embussos en hora punta, **es planteja modificar la sincronització dels semàfors amb temporitzador per a vianants davant de la benzina, perquè la resta d'entrades a la rotonda estan obertes i la saturen**. Una solució podria **ser tancar o poar en color taronja tots els semàfors per a vehicles al mateix moment, de manera que tots els vianants puguin circular**.

**Respecte a la connexió B-140 (carretera de Mollet) i la C-58 per connectar amb els polígons industrials de la zona est de Sabadell, cap a Barberà del Vallès, es comenta que es podria aprofitar la reserva d'espai previst per a la interpolar, però per ubicar un vial 1+1 configurada com una via 30, soterrada a la zona urbana, evitant que hi puguin passar els camions, que haurien d'accedir-hi per autopista**. Caldria que amb la construcció s'assegurés que no es pugui ampliar amb el temps amb més carrils.

Es proposa **oferir una bonificació addicional sobre la taxa de residus a les persones que tot i no disposar de cotxe utilitzen la deixalleria municipal**.

## Aparcament

---

**Línia estratègica:** Equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcaments: calçada pel resident i fora de calçada pel visitant (rotació).

**Objectiu:** Definir les zones d'aparcament donant prioritat al resident i regulant al visitant amb la zona blava.

El debat de l'aparcament en superfície, amb zones verdes i zones blaves, demostra que és una qüestió polèmica i amb diferents posicionaments. Per una banda hi ha persones que consideren que aparcar al carrer no és gratuït, perquè suposa una ocupació privada de l'espai públic. En aquest sentit hi ha persones que consideren que pagar una tarifa d'entre 5 i 15 euros mensuals per aparcar en zona verda (residents) seria raonable. També es comenta que **l'aparcament en zona blava ha de ser més car que aparcar en aparcaments soterrats per evitar que els vehicles estiguin fent voltes per trobar aparcament en superfície, augmentant la contaminació.**

En canvi, en relació amb la zona verda hi ha participants que consideren que el veïnat no estarà disposat a pagar per aparcar a les zones verdes que preveu el PMUS. Es planteja que és una opció delicada que es veuria com a mesura amb afany recaptatori. Es **proposa que en cas de cobrar per aparcar a la via pública l'ajuntament hauria de reinvertir els diners recollits directament a la zona on es recaptin.**

Es recull el dubte sobre si està previst recuperar la planificació de l'anterior equip de govern que plantejava fer zona verda a Ronda Zamenhof, Ronda Ponent i carrer Gràcia, i ampliar la zona de vianants de l'espai central, plaça de la Fuensanta i altres espais darrera del C/ Sant Joan, a fi que no entri en conflicte amb allò que planteja el PMUS.

En relació amb l'aparcament es recullen diferents propostes:

- Per fer front al problema que suposa no disposar d'aparcaments a tots els habitatges, **es planteja fer aparcaments soterrats i aparcaments a solars buits i tancats, i a naus buides, per tal de treure el cotxe de la via pública en llocs que estan qualificats urbanísticament de zona verda** (Pàrquing Creueta-Vapor Turull, aparcament prop de la Plaça de les dones del tèxtil, aparcament al Parc de Catalunya). Cal canviar mentalitats per treure cotxes de l'espai públic.
- També es recull la proposta de **plantejar-se fer edificis per aparcar-hi cotxes**, com n'hi ha a algunes ciutats dels Estats Units, com a possible solució per treure cotxes fora de la via pública.
- Es destaquen problemes d'aparcament al barri de Can Gambús 2, especialment als carrers Nou i Casanovas, a causa del fet que el veïnat de la zona de Cifuentes no disposa de prou aparcament. Es proposa **mirar d'arribar a un acord amb els propietaris de solars destinats a edificació (immobiliària Nuñez i Navarro) per tal de destinar aquests espais a aparcaments provisionals.**  
També a la zona de Merinals hi ha molts carrers amb solars tancats amb pilones de formigó que no es treuen i on es podria aparcar si s'habilitessin.

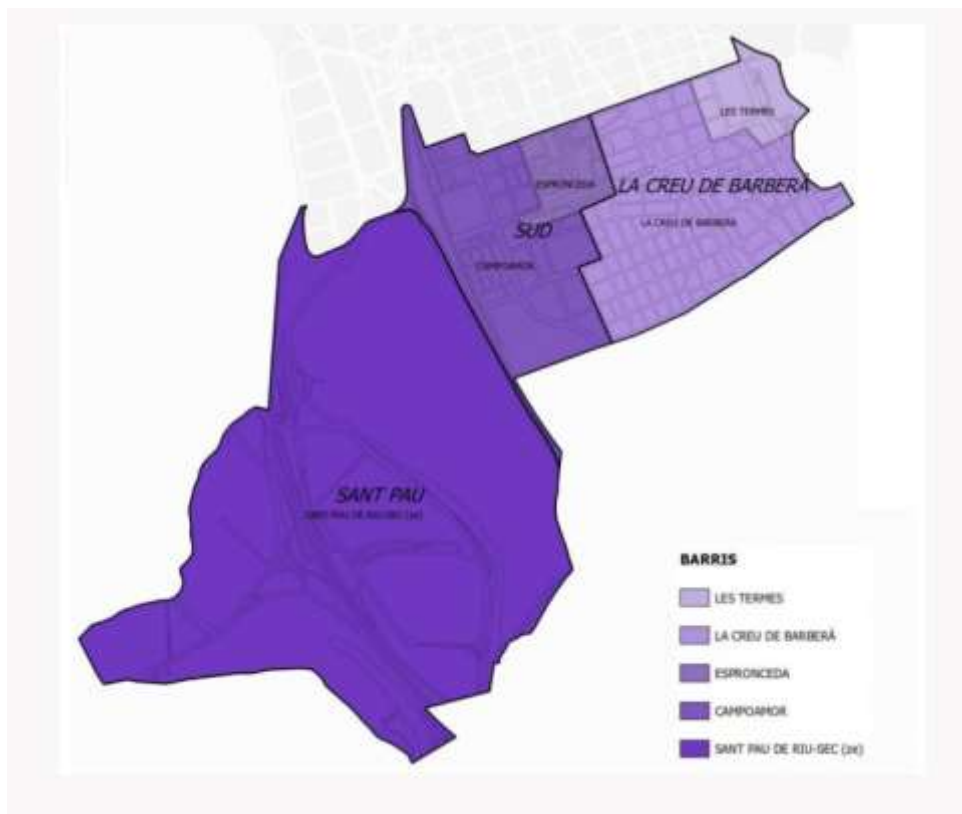
- Es proposa **fer desaparèixer l'aparcament en superfície ubicat entre l'estació de FGC i Pl. Anselm Clavé**. Es considera que aquest espai hauria de formar part d'un futur passeig que passeig des del Castell de Can Feu fins al centre.
- S'apunta que cal **incorporar al Pla de Mobilitat els 600 aparcaments del carrer Tres Creus, que són de titularitat municipal i des de fa 15 anys estan inactius i sense ús. Es reivindica que es posin en funcionament com a aparcament dissuasiu de rotació per evitar que els vehicles a motor entrin a l'espai del nucli urbà.**
- Es proposa **treure l'aparcament del centre al carrer Sol, o almenys que es modifiqui l'entrada que es realitza per una zona de vianants per millorar la seguretat.**
- **Fer una reserva d'estacionament "Petó i adéu" als carrers Malta i La Bóbila, destinats a evitar que els pares i mares aparquin a sobre de les voreres en els entorns del CEIP Cifuentes en les entrades i sortides dels infants. Per evitar que la gent aparqui i ocupi aquests espais, es proposa que es facin a sobre de places de zona blava.**
- **Recuperar la plaça de les Corts Catalanes per als vianants perquè actualment es fa servir com a espai d'aparcament**
- **Activar un protocol que permeti que la Guàrdia Urbana retiri els cotxes abandonats a tota la ciutat (cotxe cremat al carrer Puig i Cadafalch, 67)**

## INFORME DE RESULTATS DELS TALLERS DE DEBAT. DISTRICTE 6

Nombre de participants: 10

Homes: 3

Dones: 7



## Mobilitat a peu

---

**Línia estratègica:** Generar àrees de centralitat de vianants i lleure a cada Districte i cercar connectivitat entre elles.

**Objectiu:** Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat amb temes d'accessibilitat i seguretat.

### Via pública

Hi ha una visió general sobre l'existència de voreres estretes i amb barreres arquitectòniques, com pals o escocells oberts, al Districte i que dificulten la mobilitat a peu. Cal destacar, la zona de la plaça de la Creu de Barberà (uns 54 pals al barri), els centres educatius del Districte. Com a resposta, **s'hauria de prioritzar l'eliminació de les barreres arquitectòniques i ampliar les voreres al mínim d'1,80 m.**

També es detecta que els passos de vianants, molts d'ells, són estrets i estan mal senyalitzats. Això és un problema perquè els vehicles aparquen a banda i banda i no hi ha visibilitat del vianant, és perillós. **Es proposa actuar sobre els passos de vianants i garantir uns mínims de visibilitat pels vianants**, impedit que els vehicles puguin estacionar a la vora.

#### Pas de vianants amb visibilitat reduïda pels vehicles estacionats, a c. Pérez Moya 4.



Font: Google Maps

S'assenyala que el Districte 6 es caracteritza per disposar d'una configuració d'avingudes principals amples i, d'altra banda, illes de petits i estrets carrers. Algunes de les persones participants assenyalen que, en aquest context d'illes de carrers estrets i amb voreres de menys d'1,80m d'amplada (ex: c. Lope de Vega), una possibilitat és **reduir el nombre d'aparcaments per fer les voreres més amples**. Aquesta és una posició força impopular perquè **una part important dels veïns i veïnes assenyalen que l'aparcament és insuficient per les necessitats de la població del Districte<sup>3</sup>.**

#### Voreres estretes amb estacionament a banda i banda, c. Lope de Vega.

<sup>3</sup> Aquest punt es desenvolupa en l'àmbit de l'aparcament, al final del document.





Font: Google Maps

## Connectivitat a peu

S'assenyala que l'Aeroport de Sabadell té problemes de connectivitat amb la resta del municipi, tant a peu com en bicicleta, perquè la carretera de Bellaterra (que connecta la ciutat amb l'aeroport) no disposa ni de vorals ni de voreres. Es detecta la **necessitat de facilitar la mobilitat a peu fins a l'aeroport**, on treballen i es formen centenars de persones, i disposar d'un carril bici per arribar-hi. Com a exemple de l'actuació que s'hauria de fer es parla de la zona industrial de l'IKEA, on es va millorar considerablement la connectivitat. S'assenyala que aquesta actuació és molt necessària perquè l'aeroport és tant un recurs econòmic de la ciutat, com formatiu. La connexió a peu o en bicicleta amb la zona de l'aeroport no es veu només des de l'àmbit laboral o formatiu, per les persones que treballen i es formen allà, sinó també com un recurs de passeig, fora del centre urbà.

### Carretera de Bellaterra, connexió entre el nucli urbà de Sabadell i l'aeroport.



Font: Google Maps

En aquest sentit, s'assenyala la necessitat de millorar la mobilitat a peu de les connexions intermunicipals, del nucli de la ciutat de Sabadell amb espais com són l'aeroport o la zona comercial de l'IKEA. Se sumen veus que indiquen que, més enllà de la carretera de Bellaterra, hi ha alternatives per accedir a aquestes zones a peu, però aquestes connexions no són adequades ni segures. Per exemple, es pot arribar a l'aeroport a través del Parc Central del Vallès, però quan es fa fosc no hi ha il·luminació i la percepció d'inseguretat és rellevant. Respecte a les obres que s'estan fent a Barberà del Vallès al Torrent de Can Gorgs, s'apunta que aquestes haurien de ser consensuades amb la part que toca a Sabadell i que tinguessin un sentit i una lògica comuna, independentment dels límits municipals de cada localitat,

assegurant que la ciutadania pugui moure's sense impediments, adequadament i de forma segura.

Una reflexió a l'hora de definir la mobilitat a peu que s'ha de fer prèviament és **identificar els espais de centralitat a partir dels quals ha de sorgir o ha de connectar aquests nodes de mobilitat**. És a dir, l'Ajuntament ha de fer l'exercici de **reflexionar on vol situar la població i per on vol que circuli**. En aquest sentit, **s'assenyalen la plaça de la Creu de Barberà i la plaça Picasso com a possibles espais de centralitat** i que han d'estar ben connectats amb altres espais i serveis de referència, i amb possibilitat d'enllaçar-les amb el Parc Central del Vallès.

## **Verd i camins saludables**

Es valora que la presència d'espais verds és baixa o inexistent, limitant-se al sud del Districte. En aquest sentit, tenint en compte que la capacitat per crear nou verd és limitada, es proposa **establir una ruta, un camí, aprofitant les avingudes principals del Districte i que uneixi les tres principals places amb el Parc Central del Vallès**. Sobre aquest espai verd, s'assenyala que s'hauria de **definir una estratègia de plantació d'arbrat**, tenint en compte l'estat actual de semi-desertització, i cercar espècies que ofereixin una quantitat d'ombra considerable. Una altra proposta sobre zones verdes i vianants és que **en les zones de nova construcció del Districte es creïn espais verds i equipaments, acompanyats de vials de plataforma única que donin un sentit de continuïtat al vianant**.

Sobre els camins saludables que existeixen actualment, es valoren negativament perquè no són amigables per les persones vianants i no ofereixen res atractiu. **La senyalització de camins saludables s'ha d'acompanyar d'actuacions i millores urbanístiques que facin aquestes rutes més amigables** i més atractives pels vianants.

## **Punts concrets del Districte amb barreres arquitectòniques**

S'identifiquen alguns punts del Districte on hi ha problemes urbanístics que requereixen de l'actuació de l'Ajuntament, per **eliminar barreres arquitectòniques**, millorar l'estat de les voreres i facilitar la mobilitat: **carrer de Goya, carrer Can Viloca (per accedir al CAP Creu de Barberà), revisar l'alçada dels bancs de tot el districte**.

## **Bicicleta i VMP**

**Línia estratègica:** Desenvolupar i fer viable la xarxa de carrils i itineraris en bicicleta, prevista al Pla Director de la Bicicleta.

**Objectiu:** Incrementar la xarxa de carrils, zones ciclables i augmentar les infraestructures (més aparcaments per bicicletes).

## **Xarxa ciclable i connectivitat en bicicleta**

Quant a la xarxa ciclable del Districte, es detecta que s'han impulsat alguns trams de carril bici sobre la vorera, una opció que és perillosa tant pel ciclista com pel vianant, tant per compartir espais com perquè la senyalització és deficient. Un exemple és el carril bici del passeig del Comerç, quan travessa el carrer Campoamor, que passa tocant la vorera, on hi coincideix també la terrassa d'un bar i on el carril no està adequadament senyalitzat. Tot afegit comporta una situació de perill pels vianants i pels ciclistes. En canvi, **es valora molt positivament el carril bici en calçada, segregat dels carrils per vehicles motoritzats amb bandes rugoses o ressaltos i adequadament senyalitzat**, sigui unidireccional o bidireccional.

Carril bici a la cantonada del passeig del Comerç i del carrer Campoamor.



Font: Google Maps

Sobre la situació dels carrils, unes persones valoren que és millor segregat i situat al centre de la calçada, entre els carrils de circulació de vehicles motoritzats. D'altra banda, altres persones indiquen que prefereixen que estiguin situats a una banda de la calçada, evitant així problemes de connexió entre vies urbanes (per exemple, que el carril bici hagi de creuar una via de diversos carrils per connectar-se amb una perpendicular).

En aquest sentit, seria necessari **actualitzar i repensar els carrils bici que actualment no compleixen aquests criteris**, com aquells que estan sobre la vorera o els que estan a la calçada, però no estan segregats. A més a més, s'ha d'expandir aquesta xarxa, prioritant l'avinguda Barberà i la carretera N-150. El ciclocarril actual d'avinguda Barberà és insuficient perquè no està senyalitzat adequadament.

**Per guanyar espais per fer possible aquesta xarxa ciclable** s'identifica que les persones participants, en general, es mostren favorables a **restar un carril de la circulació de vehicles (en aquelles vies on és possible)**. Es mostren menys favorables, en general, a **reduir aparcaments** per incrementar la xarxa ciclable (pels problemes d'aparcament presents al Districte, s'expliquen a l'apartat en qüestió).

La **valoració dels carrils 30** com a eina per garantir la mobilitat en bicicleta, en general, és **negativa**. No suposa un increment de la seguretat per les persones que circulen en bicicleta, sinó que contràriament, és una falsa seguretat. La persona que circula se sent més segura, però els vehicles motoritzats circulen per sobre del límit de velocitat i fan perillar els ciclistes.

La **valoració** que es fa sobre la **plataforma única**, en general, **tampoc és positiva**, ni per vianants ni per ciclistes (o usuaris d'altres vehicles de mobilitat personal). Aquests dos col·lectius tenen una visió contraposada sobre el seu ús de l'espai públic i assenyalen que donaria pas a problemes de seguretat i convivència. Per tant, s'ha de **continuar apostant per espais segregats entre els tipus de mobilitat**. Tanmateix, algunes de les persones participants sí que valoren positivament la plataforma única com a eina situacional en zones comercials, com la zona on se situa el mercat setmanal els dijous, o com a eina per recuperar la via pública pels vianants i incrementar l'activitat al carrer.

Es recupera la idea que **l'Aeroport de Sabadell** té problemes de connectivitat amb la resta del municipi, tant a peu com en bicicleta, perquè la carretera de Bellaterra (que connecta la ciutat amb l'aeroport) no disposa ni de vorals ni de voreres. Es detecta la necessitat de facilitar la mobilitat a peu fins a l'aeroport, on treballen i es formen centenars de persones, i **disposar d'un carril bici per arribar-hi**. Com a exemple de l'actuació que s'hauria de fer es parla de la zona industrial de l'IKEA, on es va millorar considerablement la connectivitat. S'assenyala que aquesta actuació és molt necessària perquè l'aeroport és tant un recurs econòmic de la ciutat, com formatiu. La connexió a peu o en bicicleta amb la zona de l'aeroport no es veu només des de l'àmbit laboral o formatiu, per les persones que treballen i es formen allà, sinó també com un recurs de passeig, fora del centre urbà.

Sobre les connexions intermunicipals en bicicleta, **l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)** està desenvolupant un projecte anomenat **Bicivía**, una definició i implementació de xarxa ciclable que connecta els municipis que formen part de l'AMB. Aquesta xarxa arribarà fins a les portes de Sabadell i **es proposa que l'Ajuntament tingui aquests circuits en compte per connectar-los amb la xarxa municipal**. En aquest sentit, **el Parc Fluvial del Ripoll pot tenir un paper molt important** i, per tant, s'han de **millorar els accessos de l'espai i la senyalització dels itineraris**.

## **Aparcaments de bicicleta**

S'assenyala que **els aparcaments de bicicleta han d'estar protegits i han de ser segurs contra robatoris**. S'indica per part d'un participant que a **l'Estació Sud** hi ha un projecte per instal·lar aparcaments de bicicleta, però es desconeix l'estat del procés. Alguns punts de referència hi d'haver-hi aparcaments són **els Centres d'Atenció Primària, els centres escolars**; en general, punts d'intermodalitat, on convergeixen diferents modes de transport, i a serveis i equipaments públics. Una proposta, en aquest sentit, és **utilitzar els mateixos equipaments municipals (centres cívics, poliesportius...) per fer aparcaments segurs a l'interior dels edificis**. Una altra proposta és **establir convenis amb establiments comercials grans**, com pot ser Leroy Merlin, **per crear aparcaments segurs en els seus pàrquings a l'aire lliure**.

Relacionat amb l'aparcament, encara que va més enllà, es proposa **crear un servei de lloguer de bicicletes**, semblant al Bicing de Barcelona, **cercant una fórmula sostenible**, sigui a través de mitjans propis de l'Ajuntament o d'algun tipus de contractació dels serveis.

## **Sensibilització vers els vianants i ciclistes**

En paral·lel a aquestes actuacions urbanístiques i sobre la mobilitat a la ciutat, s'identifica com a eina necessària una **campanya de conscienciació i sensibilització sobre els conductors de vehicles motoritzats, per respectar al vianant i al ciclista.**

## Transport públic

---

**Línia estratègica:** Aconseguir el màxim de cobertura i intermodalitat amb un servei de transport públic eficient, modern i adaptat a la demanda.

**Objectiu:** Tenir un transport públic i privat que pugui competir amb el vehicle privat.

### Cobertura i freqüència

Sobre la cobertura del transport públic del Districte, es valora positivament. L'única part que potser té una cobertura insuficient és el sud del Districte, en la zona de pisos a prop de la Granja del Pas.

Les freqüències de pas són curtes, especialment en els autobusos intraurbans, no superiors a 12 minuts.

Sobre prioritzar cobertura o freqüència, la major part de les participants valoren en major grau la cobertura, sobretot tenint en compte la presència de persones amb mobilitat reduïda, un gruix important de les usuàries del transport públic.

Les marquesines dels autobusos i la informació que ofereixen es valoren positivament, tot i que puntualment hi ha algunes que no funcionen. Algunes de les parades de les línies interurbanes no tenen marquesines, al voltant de la plaça de Barcelona.

Sobre l'App TUS – Bus Sabadell, es valora positivament, però algunes persones assenyalen que sovint funciona lentament, o que puntualment algunes de les informacions que hi consten no són correctes (per exemple, una línia que havia de passar a una determinada hora i no va ser així).

S'assenyala una problemàtica, un **punt de congestió a la plaça de Creu de Barberà**, que té una gran afluència d'autobusos interurbans i que en un semàfor on aquests autobusos han de girar cap a l'Eixample (Av. Barberà), coincideix amb un pas de vianants que té preferència. **Es demana trobar una alternativa**, sigui en el mateix encreuament o, preferiblement, **en una altra ruta, per evitar aquesta congestió**. S'assenyala que el nombre de línies d'autobús que coincideixen en aquella cruïlla és molt elevat, unes 4 línies interurbanes i 5 línies urbanes.

### Gir de la plaça de la Creu de Barberà, cap a l'avinguda Barberà.



Font: Google Maps

## **Connectivitat en transport públic i connexions intermodals**

Les connexions intermodals, entre diferents modalitats de transport públic, són millorables. Per exemple, per arribar a l'estació de tren Sabadell Sud, que està relativament a prop, des de determinats punts del Districte s'ha d'utilitzar una combinació de dos autobusos, o caminar un tram i agafar un autobús a mig camí.

El transport públic interurbà, que connecta Sabadell amb altres municipis del voltant i amb Barcelona, es valora positivament. La cobertura és adequada i la freqüència, tot i ser inferior al transport públic intraurbà (dins de Sabadell), també es veu de forma positiva.

Des de l'Aeroclub de Sabadell s'ha demanat, mitjançant AENA, transport públic sota demanda que connecti l'Aeroport i la resta del municipi, per tal que els treballadors i estudiants d'aquest espai puguin arribar fàcilment. Aquesta demanda s'ha atorgat, però s'assenyala que l'actual transport passa una vegada cada hora i fa un recorregut excessivament llarg. És necessari un **servei de transport públic que connecti l'Aeroport directament amb l'estació de tren de Sabadell Sud**, en paral·lel a les mesures que s'implementin per facilitar la connexió a peu i en bicicleta fins a l'espai de l'aeroport.

## **Accessibilitat**

L'accessibilitat del transport públic es valora positivament, l'evolució ha estat positiva, tot i que hi ha queixes específiques sobre els **seients dels autobusos**, que sovint són **massa alts** perquè persones amb mobilitat reduïda hi puguin seure fàcilment.

## Vehicle privat

---

**Línia estratègica:** Filtrar el trànsit de pas, mantenint els nivells de servei i ordenant l'interior dels districtes per garantir l'accés.

**Objectiu:** Fomentar l'ús racional del vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que faciliten el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles.

### Nou model energètic

Sobre la promoció de vehicles elèctrics, les persones participants assenyalen que ha de ser viable tenir-ne un a la ciutat. En aquest sentit, s'han d'**implementar més punts de recàrrega a la via pública**. Això entra en conflicte amb la problemàtica d'aparcament que té el Districte, presentada al següent punt (Aparcament).

L'estat del parc de vehicles es valora negativament, assenyalant que, en general, els vehicles que hi ha estan envellits. El procés de renovació de vehicles no s'està produint principalment per motius econòmics. D'altra banda, d'aquelles persones que sí que renoven el seu vehicle, trien motors que utilitzen combustibles fòssils perquè no es veu suficient suport cap als vehicles elèctrics per part de l'administració, tant en la no implementació de punts de recàrrega com en la falta de suport econòmic per adquirir-los.

### Seguretat viària

Sobre seguretat viària, els veïns i veïnes fan una queixa generalitzada sobre la circulació de vehicles per sobre del límit de velocitat, identificant alguns carrers on aquestes pràctiques són especialment presents: **Almogàvers, Goya, Fontanella, Reis Catòlics**; i, en general, als **entorns dels centres educatius**. Aquestes vies tenen limitada la velocitat a 40-50 km/h i es proposa **reduir-la a 20-30 km/h i situar els passos de vianants elevats**, que obliguin els vehicles a aturar-se<sup>4</sup>. És preferible **evitar mesures de reducció de velocitat com les bandes rugoses, que provoquen molèsties al veïnat pel soroll**. També es demanen **mesures coercitives contra les persones infractores**.

## Aparcament

---

**Línia estratègica:** Equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcaments: calçada pel resident i fora de calçada pel visitant (rotació).

**Objectiu:** Definir les zones d'aparcament donant prioritat al resident i regulant al visitant amb la zona blava.

---

<sup>4</sup> Respecte als passos de vianants elevats, és necessari posar pilons que impedeixin que els vehicles puguin accedir a les voreres.

## Aparcament i espai públic

Les persones participants assenyalen que hi ha una problemàtica generalitzada d'aparcament al Districte. Hi ha una densitat poblacional considerable, la població ha augmentat en els darrers anys i una part important dels blocs de pisos no es van construir amb aparcament soterrat propi. Per tant, existeix un conflicte a la via pública per la falta d'espai, on l'aparcament té una gran importància. Això comporta que una part important dels veïns i veïnes estigui en contra d'ampliar l'espai públic destinat a vianants i bicicletes, en detriment del nombre de places d'aparcament, sobretot a aquelles zones del districte amb una major densitat poblacional (ex: Espronceda). S'explica que, actualment, la problemàtica de l'aparcament s'està solucionant, en determinats llocs del districte, fent estacionaments irregulars, és a dir, estacionant a espais on no està permès. Per exemple, sobre les voreres.

Una opció que es planteja per ampliar-lo és definir solars públics d'aparcament, siguin d'un nivell (en superfície) o en vertical. Això coincideix amb una de les estratègies plantejades des del PMUS, la **construcció de solars públics d'aparcament a la perifèria per evitar que els visitants de Sabadell ocupin les places d'aparcament en calçada** als barris, que han de ser pels veïns i veïnes. Les persones participants demanen aquests solars públics no només perquè estacionin els vehicles dels visitants, sinó també per ampliar l'aparcament disponible pels residents. Tanmateix, les mateixes participants assenyalen que els espais per portar a terme aquesta estratègia són limitats.

D'altra banda, es detecta que al **passeig Espronceda**, on hi ha una **confluència de diversos centres educatius**, hi ha una problemàtica d'aparcament, concentrada a les hores d'entrada i sortida dels alumnes. Una de les persones participants proposa **establir un conveni amb l'empresa concessionària d'un pàrquing públic que hi ha a prop, acordant algun tipus de col·laboració que permeti fer estacionaments de curta durada a un preu simbòlic**. **Altres persones participants assenyalen que aquesta proposta no és viable perquè les famílies del Districte no tenen recursos econòmics** per estar pagant per estacionar el vehicle cada dia, i ho continuaran fent de forma irregular (estacionaments en doble filera).

En aquest sentit, sobre pagar per estacionar el vehicle, en general les persones participants rebutgen la idea, sigui en pàrquings públics amb llicències de llarga durada, o en zones verdes d'aparcament de residents. A més a més, les participants assenyalen que aquests tipus d'estratègies no tenen potencial per cobrir la demanda d'aparcament existent al districte, perquè la rotació dels vehicles seria mínima. La situació socioeconòmica de la població és molt rellevant i dificulta que es puguin implementar estratègies d'aparcament de pagament, encara que l'objectiu últim sigui protegir l'aparcament dels residents del mateix districte.

Per tant, la situació desitjable que es valora per part de les persones participants és aconseguir **disposar de solars públics, en superfície o de construcció vertical, d'aparcament gratuït o de preu simbòlic, amb preferència pels residents, i amb un mecanisme que obligues als propietaris dels vehicles a rotar-los, a moure'ls**.

Recuperant la idea d'**ampliar l'espai públic destinat a vianants i bicicletes, en detriment del nombre de places d'aparcament**, s'hauria de prioritzar aquesta estratègia a **zones d'habitatge unifamiliar**, on no hi ha una densitat poblacional elevada, com sí pot ser el cas de zones com Espronceda.



## **Aparcament comercial: càrrega i descàrrega**

Sobre les **zones de càrrega i descàrrega**, s'assenyala que sovint es fa un ús irregular, estacionant vehicles que no ho tenen permès, o estacionant vehicles que sí que tenen permís, però romanen durant hores. Es proposa **regular la durada dels estacionaments**, encara que hi ha aspectes d'aquesta regulació que són conflictius. Per exemple, els repartidors de compres online sovint han de repartir una gran quantitat de paquets en una mateixa zona, sobretot tenint en compte l'increment d'aquest tipus de servei.

D'altra banda, en **eixos comercials** com poden ser **Almogàvers i Espronceda**, les participants assenyalen que **les persones amb discapacitat demanen espai per estacionar el seu vehicle fàcilment**. Les zones de càrrega i descàrrega estan sempre ocupades i les places reservades per persones amb mobilitat reduïda són insuficients. A la plaça Castelao, on està el CAP, es denuncia una situació d'aparcament irregular a les places de persones amb discapacitat, hi ha vehicles que romanen molt temps estacionats sense moure's.

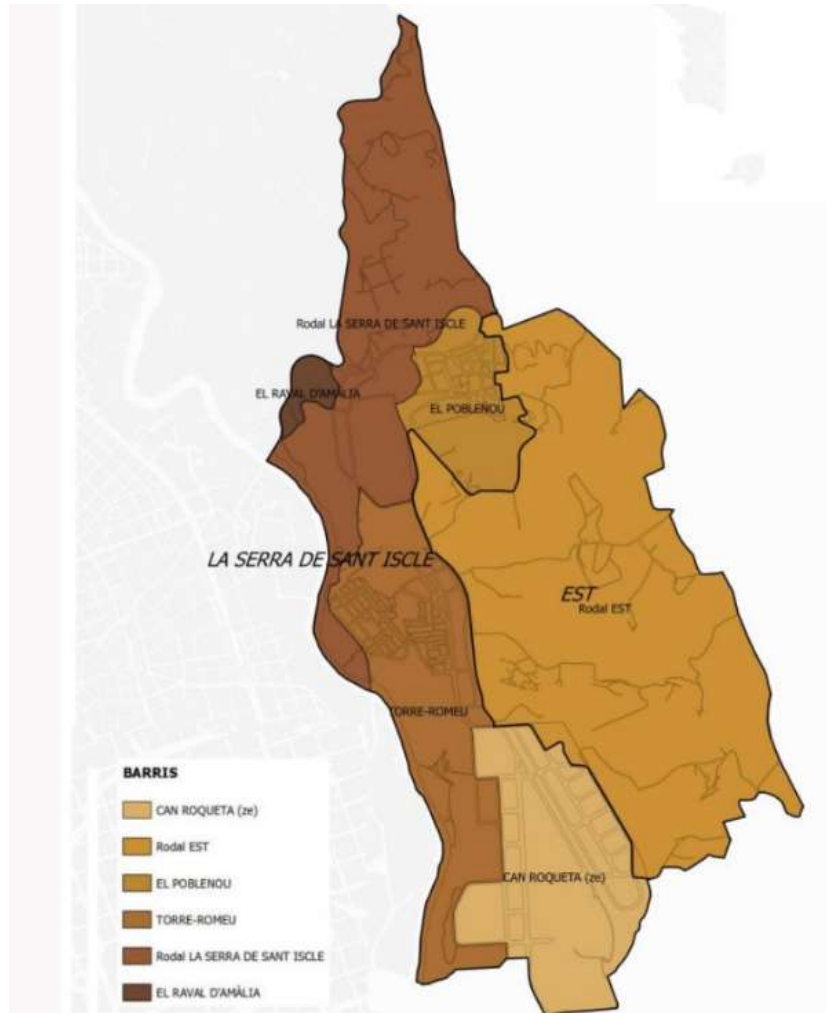
La **zona blava**, com a estratègia de rotació de vehicles en les zones comercials, **es valora negativament**, ja que l'espai actual en aquestes zones (Almogàvers i Espronceda, principalment) ja és reduït de per si.

## **INFORME DE RESULTATS DELS TALLERS DE DEBAT. DISTRICTE 7**

Nombre de participants: 9

Homes: 6

Dones: 3



## Mobilitat a peu

---

**Línia estratègica:** Generar àrees de centralitat de vianants i lleure a cada Districte i cercar connectivitat entre elles.

**Objectiu:** Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat amb temes d'accessibilitat i seguretat.

## Via pública

Els veïns del Pont de la Salut assenyalen que l'amplada actual de les voreres és insuficient, sent inferior als 80 centímetres en la major part dels carrers. Aquesta característica sembla ser extrapolable a la resta del Districte, identificant zones especialment vulnerables amb aquestes condicions, com Torre-romeu i el Poblenou, on hi ha, fins i tot, voreres inferiors als 60 centímetres d'amplada (carrer Bonanova). **Es demana prioritzar l'ampliació de les voreres en aquells carrers on són més estretes.**

Una qüestió sobre l'estat de les voreres és que la presència de pals és alta. D'altra banda, a alguns espais del Districte s'assenyala que l'estat del manteniment de les voreres és deficient, per exemple, al barri del Poblenou. Per tant, les barreres arquitectòniques a la via pública són rellevants.

La **plataforma única**, la pacificació de carrers, **es valora positivament** com una possible eina per garantir la seguretat del vianant i fer que els vehicles motoritzats redueixin la velocitat de circulació. **La plaça de Karl Marx i els carrers adjacents**, com Francolí i Noguera Pallaresa, **són identificats com potencials carrers de plataforma única**, per l'elevada presència d'infants i d'activitat veïnal a l'entorn. D'altra banda, una part de les persones participants indiquen que hi ha zones del Districte on la plataforma única no seria viable perquè la pressió d'aparcament és elevada, com el Poblenou.

## Connectivitat a peu

Quant a mitjans de connectivitat, s'explica que el Districte 7 està format per quatre barris diferents que no estan connectats entre si, ni tampoc estan connectats amb el centre urbà de Sabadell.

En aquest sentit, s'assenyala que el barri de Torre-romeu està aïllat del nucli urbà de Sabadell. Existeixen camins que parteixen del barri, però no estan en condicions de ser utilitzats, tant per l'estat de manteniment com per la falta d'il·luminació. S'hauria de treballar per **facilitar una connexió a peu entre Torre-romeu i el centre urbà, a través del riu i de la universitat.**

Es demana establir una connexió a peu entre el barri del Poblenou i la Torre de l'Aigua, ben il·luminada i segura, protegit del trànsit de vehicles. El camí actual no està ben condicionat i, a banda, no és directe (passa per darrere del cementiri). Per garantir la mobilitat a peu, doncs, es proposa **establir un camí per vianants que connecti el Poblenou i el centre urbà de Sabadell, a través de la Torre de l'Aigua i el Pont de la Salut.** D'altra banda, per superar l'obstacle que suposa el cementiri en la mobilitat entre aquests dos espais urbans, es proposa **recuperar un antic camí que passa per darrere del cementiri i el crematori, evitant així el tram de carretera que hi ha entre el Poblenou i el Pont de la Salut.** Respecte al **Pont**

**de la Salut** com a tal, es proposa **fer-lo més ample amb alguna intervenció urbanística, tal com una plataforma en un dels laterals que permeti la circulació de vianants i bicicletes.**

Respecte a la **connexió entre Torre-romeu i el Poblenou**, una de les persones participants explica un **projecte** que s'ha presentat a anteriors mandats municipals, **consistent en la definició i instal·lació d'espais d'esport i salut que donin servei als veïns i veïnes dels dos barris, i en la millora de la connexió a peu existent entre les dues zones.** Aquesta proposta s'explica àmpliament al document adjunt 1.

El **polígon de Can Roqueta**, on hi ha una activitat industrial rellevant, no té un fàcil accés a peu o en bicicleta des del centre urbà de Sabadell. S'assenyala que és **necessari establir camins i recorreguts** en aquests dos nodes de mobilitat, sigui directament des de Can Roqueta o a través de Torre-romeu.

Altres camins que actualment estan en estat de desús i de falta de manteniment i que podrien ser mitjans de connectivitat són el camí de Nois Buxó i el pont del riu sobre el carrer Segre fins a la carretera de Caldes.

### **Verd i camins saludables**

En relació amb els camins verds, des de la Torre de l'Aigua i el Pont de la Salut hi ha diferents accessos per baixar al riu Ripoll, que connecten amb camins preexistents i enllacen els diferents barris del Districte i el centre urbà de Sabadell. Tanmateix, una de les persones participants assenyala que aquests itineraris verds no seran viables fins que es faci una **intervenció en els entorns de la carretera de Caldes** (que passa pel Pont de la Salut), ja que, com s'ha esmentat prèviament, hi ha trams d'aquesta carretera, que connecta el Poblenou i el centre urbà de Sabadell, on no hi ha cap mena de vorera ni camí per vianants en paral·lel; no només al Pont de la Salut, sinó també en el tram des del pont fins al Poblenou.

### **Accessibilitat**

Quant a accessibilitat, el barri de Torre-romeu té un desnivell important i la part alta i la baixa no estan adequadament connectades, només hi ha un ascensor, que no sempre funciona. A la part alta és on estan situats la majoria de comerços, així que la interacció i la mobilitat entre les dues parts és important.

A la **plaça Sanahuja**, al Poblenou, es demana una **actuació urbanística per facilitar la mobilitat a peu per les persones amb mobilitat reduïda.**

### Plaça Sanahuja i itineraris a peu



Font: Google Maps

En vermell, es mostra el recorregut que s'ha de fer actualment per salvar el desnivell de la plaça. En groc, el recorregut que farien els vianants amb mobilitat reduïda a partir de l'actuació urbanística. Aquesta proposta s'explica àmpliament al document adjunt 2.

La zona de Can Roqueta, que és essencialment industrial, disposa d'una residència per a persones amb discapacitat. El representant de la residència assenyala que, encara que l'estat de les voreres i la via pública és deficient, actualment l'Ajuntament està fent una inversió, en col·laboració amb la Diputació de Barcelona, i confia que l'accessibilitat de la zona serà millor.

## Bicicleta i VMP

---

**Línia estratègica:** Desenvolupar i fer viable la xarxa de carrils i itineraris en bicicleta, prevista al Pla Director de la Bicicleta.

**Objectiu:** Incrementar la xarxa de carrils, zones ciclables i augmentar les infraestructures (més aparcaments per bicicletes).

### Xarxa ciclable i connectivitat en bicicleta

Quant a connectivitat en bicicleta, al punt de mobilitat a peu s'han evidenciat diferents problemàtiques de connexió entre els barris del Districte 7, i entre aquests barris i el nucli urbà de Sabadell. Aquestes dificultats són, en gran mesura, extrapolables de la mobilitat a peu a l'ús de bicicletes i la capacitat de moure's en els entorns del Poblenou, Torre-romeu, Can Roqueta, i d'aquestes zones cap al nucli urbà de Sabadell.

Es demana establir una connexió a peu i en bicicleta entre el barri del Poblenou i la Torre de l'Aigua, ben il·luminada i segura, protegit del trànsit de vehicles. El camí actual no està ben condicionat, hi ha trams que són inaccessibles en bicicleta o patinet perquè hi ha escales (a la pujada de la Salut) i, a banda, no és directe (passa per darrera del cementiri). Per bicicleta, concretament, es proposa **establir un carril bici que passi a través del Pont de la Salut i que connecti el Poblenou amb el centre urbà de Sabadell**. Respecte al Pont de la Salut

com a tal, es proposa fer-lo més ample amb alguna mena d'intervenció urbanística, tal com una plataforma en un dels laterals que permeti la circulació de vianants i, com s'ha esmentat, bicicletes.

El barri de **Torre-romeu disposa d'un carril bici al carrer de Susqueda**, a la part exterior del barri, que el creua verticalment. **Es podria allargar aquest carril bici cap al nord, pel camí de Ripollet a Castellar, fins a arribar el Poblenou**, millorant així la connexió en bicicleta entre els dos barris. En paral·lel, es podria allargar aquest mateix carril bici **cap al sud, a través de l'avinguda Can Bordoll, connectant així Torre-romeu i el polígon de Can Roqueta**.

#### Finalització del carril bici del carrer de Susqueda (nord)



Font: Google Maps

#### Finalització del carril bici del carrer de Susqueda (sud)



Font: Google Maps

Una de les participants assenyala que, amb la nova normativa estatal que regula la circulació de patinets elèctrics i altres vehicles de mobilitat personal, s'ha de tenir cura a l'hora d'eliminar espais de calçada i a l'hora de pacificar carrers, perquè aquests vehicles no podran circular per les voreres. Per tant, s'han de **reservar carrils de circulació per vehicles de mobilitat personal, i veure com conviuen aquests amb les bicicletes**.

## **Transport públic**

---

**Línia estratègica:** Aconseguir el màxim de cobertura i intermodalitat amb un servei de transport públic eficient, modern i adaptat a la demanda.

**Objectiu:** Tenir un transport públic i privat que pugui competir amb el vehicle privat.

## **Cobertura i freqüència**

La freqüència de les línies d'autobús que tenen parades al Districte 7 es valora positivament. Però, s'assenyala que els caps de setmana i les nits no és suficient, sobretot perquè al matí el servei comença força tard (cap a les 8 del matí). A les nits tampoc és suficient, sigui per desplaçar-se per motius laborals o altres, ja que el darrer autobús és cap a les 10 de la nit. Es demana, per tant, **ampliar la freqüència els caps de setmana i del bus nocturn.**

Quant a la cobertura, hi ha zones del Districte on hi viuen veïns i veïnes i no hi ha cap línia de transport públic que doni servei, sigui perquè no passa cap línia o perquè sí que n'hi ha però no té cap parada en aquells punts. Són exemples les zones de Raval d'Amàlia i la carretera de Caldes. En aquest cas, hi ha una parada de bus interurbà (provinent de Sentmenat-Polinyà, línies 231 i 232, de l'empresa Sagalés), però el preu no és el mateix que si fos un servei municipal. Es proposa **ampliar la cobertura del bus urbà i donar servei als veïns del Raval d'Amàlia.**

S'assenyala que la informació sobre les línies d'autobús, disponible al web de la TUS i a l'App del telèfon mòbil, sovint no es pot consultar perquè aquestes dues eines en línia no funcionen sempre bé.

## **Connectivitat en transport públic i connexions intermodals**

La línia 14 de bus urbà, que connecta el Districte 7 amb el centre urbà de Sabadell, no és directe i fa un recorregut poc intuïtiu i excessivament llarg. Per exemple, els veïns del Poblenou han de pujar a la línia 4 que els porta fins a Torre-romeu i allà canviar a la línia 14, que arriba al centre urbà de Sabadell a través de la ronda de l'Ebre. S'assenyala que aquest itinerari no té massa sentit perquè ja hi ha una altra línia que connecta Torre-romeu amb el centre urbà, la 44. Però, no hi ha cap línia que connecti el Poblenou directament amb el nucli urbà de Sabadell, a través de la carretera de Caldes i el Pont de la Salut, i que podria donar servei també als veïns i veïnes de Raval d'Amàlia. Una altra opció que es planteja per connectar el Poblenou amb el centre urbà del municipi i amb la resta de barris del Districte és **establir una línia d'autobús que circuli per Raval d'Amàlia, cementiri, el Poblenou, Torre-romeu (nord), Can Roqueta, Campoamor i l'Hospital del Taulí, fent un recorregut circular.**

Sobre la connectivitat en transport públic de Torre-romeu amb espais de centralitat, com és el cas de plaça Espanya, la línia 44 té un recorregut de més de 40 minuts perquè passa per tots els barris de la perifèria (Can Feu, Hostafrancs, Can Rull) i entra a la plaça des de la banda de ponent. L'alternativa és combinar la línia 44 amb l'11, a l'Hospital del Taulí, amb la consegüent espera del transbordament. D'altra banda, la connexió entre Torre-romeu i la part sud del municipi (la zona de Campoamor) tampoc és directa, s'ha de fer transbordament. Seria positiu **definir una línia d'autobús urbà que fos des de Torre-romeu fins a la zona sud**

**del municipi, passant pel polígon de Can Roqueta**, on hi treballen moltes persones del barri i que actualment hi arriben a peu o amb altres mitjans.

Una proposta per connectar diferents espais rellevants de la part oriental del municipi, i tenint en compte el cert desnivell que hi ha en aquestes zones, és **construir una línia de telefèric que enllaci Campoamor, La Bassa, la universitat, l'hospital del Taulí, el cementiri, i el Poblenou**.

L'única línia interurbana que té parada al Districte és al Pont de la Salut. Alhora, aquesta zona no disposa de connexió amb cap línia de transport públic urbana.

## Vehicle privat

---

**Línia estratègica:** Filtrar el trànsit de pas, mantenint els nivells de servei i ordenant l'interior dels districtes per garantir l'accés.

**Objectiu:** Fomentar l'ús racional del vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que faciliten el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles.

## Actuacions sobre la via pública i la xarxa viària

Es demana que es faci una **intervenció en la sortida de l'AP-7 cap a Sabadell**, ja que es crea una congestió de vehicles molt sovint i, conseqüentment, conductors que vénen d'altres municipis com Polinyà o Santa Perpètua accedeixen a la ciutat a través de Torre-romeu (per la ronda de l'Ebre) i el Poblenou (per la carretera de Caldes i el Pont de la Salut), creant embussos en els accessos al centre de Sabadell des d'aquests dos barris, principalment a partir de les 16:00h. Un exemple d'actuació per desviar el trànsit fora de l'interior de la ciutat és la intervenció que s'ha fet a Badia del Vallès, fent un desdoblament en la sortida de l'autopista.

S'assenyala que la **ronda de l'Ebre**, que passa per l'exterior de Torre-romeu, és una via on s'originen importants congestions de trànsit de vehicles, en part relacionades amb la qüestió esmentada a l'anterior punt. Es proposa, en aquest sentit, **ampliar la circulació de dos a tres carrils**, per alleugerar la càrrega de vehicles a les hores punta. Actualment hi ha una part dels vehicles que fan aquest desplaçament que, amb l'objectiu d'evitar la congestió de la ronda de l'Ebre, passen pels carrers adjacents a una gran velocitat (per carrer Sau, per exemple). Es proposa instal·lar passos per vianants elevats en aquests carrers adjacents, per evitar el transbordament de vehicles d'ençà la Ronda de l'Ebre i, alhora, donar seguretat al vianant. Una altra proposta és **crear un nou accés al centre urbà de Sabadell des del carrer de Susqueda, connectat amb la carretera de Polinyà**.

Una proposta que es fa per reduir el trànsit i la congestió de vehicles que passen a través del Pont de la Salut i la ronda de l'Ebre és **construir una nova ronda, la Ronda Est, que connecti l'exterior dels barris del Districte 7 (el Poblenou, Torre-romeu i el polígon de Can Roqueta) i la zona nord de Sabadell, i que acabi incorporant-se a la carretera de Prats de Lluçanès (que va en direcció a Castellar del Vallès)**.



Es comenta que el **prohibit el pas que s'ha implementat recentment al carrer de la ITV** crea puntualment una congestió del trànsit, relacionat amb la circulació de vehicles de gran cilindrada. **Es demana que es reverteixi aquesta situació.**

A l'**encreuament de la carretera de Caldes amb el carrer de Covadonga**, on hi convergeixen altres carrers també, hi ha un conjunt de semàfors que fan que la circulació sigui feixuga. Es proposa, si és viable tècnicament, **instal·lar una petita rotonda que substitueixi els semàfors i faci el trànsit més fluid**. En aquesta actuació s'hauria de tenir en compte la rotonda que hi ha al carrer de Vilarrúbias, a uns metres.

Encreuament entre el carrer de Covadonga i la carretera de Caldes.



Font: Google Maps

Un altre punt de congestió de trànsit en hores punta és el polígon de Can Roqueta, sobretot des de que Amazon està instal·lat.

## Seguretat viària

Recuperant la qüestió de la seguretat, **al Pont de la Salut i a la carretera de Caldes** els vehicles circulen per sobre de la velocitat permesa i suposa un perill pels veïns i veïnes del Raval d'Amàlia i, en general, per les persones dels barris perifèrics que sovint es mouen fins al centre de Sabadell a peu o en bicicleta. En aquest sentit, **es demana que els passos per vianants que hi ha al llarg d'aquest tram es facin elevats, i que s'instal·li un semàfor activable amb botó.**

**Al pont que hi ha al camí de Torre Romeu** (entre la ronda de l'Ebre i el nucli urbà de Sabadell) hi ha un pas per vianants i, a uns 50 metres, un semàfor. En aquest tram no hi ha il·luminació i els vehicles circulen a gran velocitat. **Es demana il·luminar la zona<sup>5</sup>.**

Un altre punt on es detecta que els vehicles circulen a gran velocitat és a l'**accés al Poblenou des de la carretera que ve de Polinyà**, abans d'arribar al camp de futbol. Es proposa **instal·lar bandes rugoses per alertar els conductors i que redueixin la velocitat.**

<sup>5</sup> S'hauria de revisar si és aquest tram el que referia la persona participant.

## Aparcament

---

**Línia estratègica:** Equilibrar l'oferta i la demanda d'aparcaments: calçada pel resident i fora de calçada pel visitant (rotació).

**Objectiu:** Definir les zones d'aparcament donant prioritat al resident i regulant al visitant amb la zona blava.

### Aparcament i espai públic

**Sobre la zona verda**, s'assenyala que la major part dels barris del Districte 7 no reben visitants de la mateixa manera que el centre de la ciutat i, per tant, **es valora negativament**. Les problemàtiques d'aparcament vénen derivades de l'augment gradual de la població en els darrers anys, que no ha anat acompanyat d'un increment a la part de les places d'aparcament disponibles, i del nombre elevat de vehicles que tenen en propietat els veïns i veïnes del Districte. El mateix es pot aplicar a la implementació de la zona blava, ja que cap dels barris té grans zones comercials amb una pressió d'aparcament elevada. Sí que es detecta una necessitat de **protegir l'aparcament del CAP del Poblenou, ja que no hi ha rotació dels vehicles estacionats**.

Es valora positivament com a estratègia la **creació de solars d'aparcaments, o aparcaments soterranis, en els diferents accessos a Sabadell**, amb l'objectiu que els visitants estacionin el seu vehicle als afores del municipi i es moguin dins d'aquest amb altres opcions de transport, evitant així tant la pressió elevada de l'aparcament a la zona centre, com la congestió del trànsit de vehicles.

Hi ha espais que queden fora del Districte 7, però limiten amb aquest, que tenen una pressió d'aparcament elevada i, conseqüentment, fan que es derivi a les entrades del Districte. Concretament, és el cas del Parc del Taulí.

D'altra banda, hi ha **espais al Districte on hi ha disponibilitat d'aparcament, però calen actuacions urbanístiques per il·luminar més les zones i millorar l'asfaltat**. Són exemples **el descampat que hi ha al número 13 de l'avinguda Can Bordoll, el descampat de carrer Sau, el terreny a carrer de Meranges, el final del passeig Susqueda i el descampat del carrer Mas Canals**. A alguns d'aquests espais també es podrien fer actuacions urbanístiques més ambicioses, com aparcaments en alçada, o soterranis.

A l'hora de portar a terme actuacions urbanístiques a la via pública, l'Ajuntament hauria de pensar de quina manera poden delimitar les zones d'aparcament per maximitzar el nombre d'aquestes. Per exemple, sempre que sigui possible, s'hauria de fer aparcament en bateria, perquè permet tenir més places que si es fan els aparcaments en línia.

Es denuncien pràctiques d'aparcament irregular, sobre les voreres, a determinats espais del Districte 7, especialment al barri del Poblenou i a Torre-romeu. Aquestes pràctiques responen, com s'ha esmentat, a la necessitat de més aparcaments a aquests barris, que tenen una pressió elevada d'estacionament.



## 3.3. Informe de l'enquesta ciutadana de percepció de la mobilitat

### 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.

### 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:

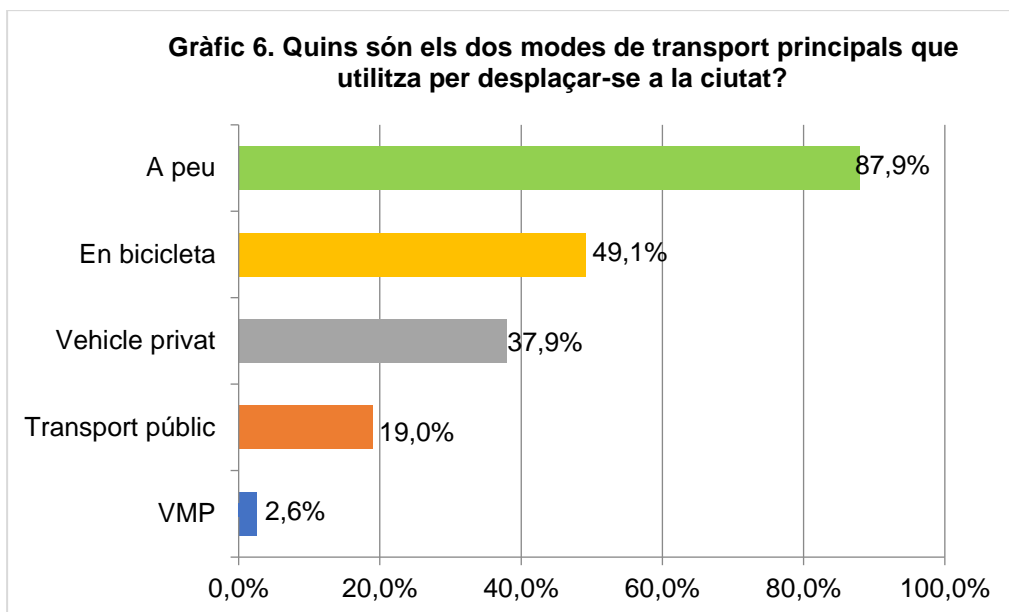
- Tots els gràfics han estat elaborats a partir de les dades recollides amb l'enquesta.
- Les dades dels gràfics radials es donen en percentatges sobre el número total de respostes vàlides. Les no respostes (*No sap i No contesta*) s'han desestimat, i no s'inclouen a l'anàlisi.
- Els gràfics que recullen *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.

## RESULTATS DE L'ENQUESTA

### 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%).

### 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.

<b>GRAU D'ACORD AMB...</b>	<b>Grau d'acord mitjà (Valoracions entre 1 i 5 punts)</b>
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

<b>GRAU D'ACORD AMB...</b>	<b>Grau d'acord mitjà (Valoracions entre 1 i 5 punts)</b>
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
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

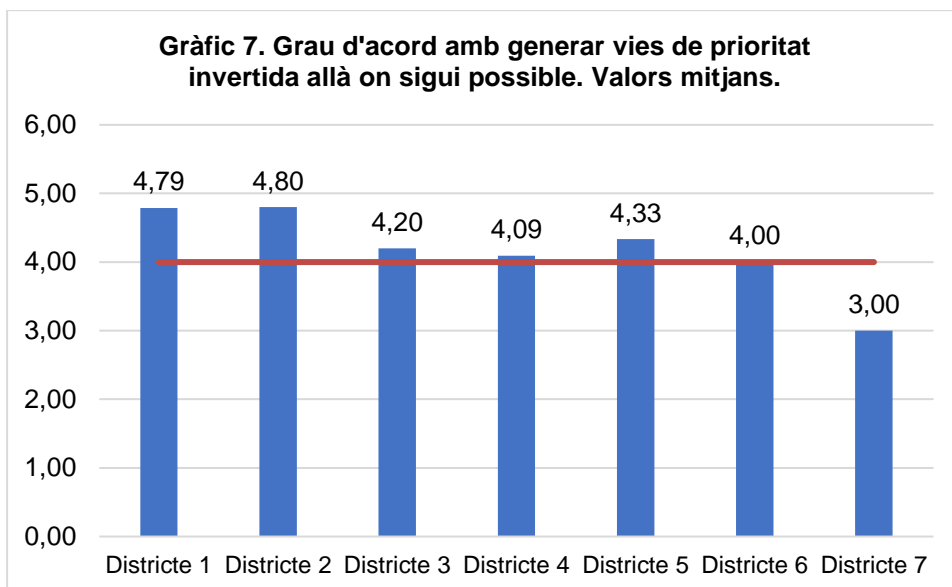


<b>GRAU D'ACORD AMB...</b>	<b>Grau d'acord mitjà (Valoracions entre 1 i 5 punts)</b>
<b>49. Grau d'acord amb la major regulació i aplicació d'una taxa municipal a les places d'aparcament per a persones de mobilitat reduïda</b>	3,25
<b>50. En referència a la seguretat viària, grau d'acord amb la creació de passos de vianants i altres elements de reducció en detriment de la comoditat de circulació en vehicle pels canvis de desnivell.</b>	4,22
<b>51. El desplaçament a peu per l'espai públic de Sabadell disposa dels elements necessaris per considerar-se segur.</b>	2,84
<b>52. Creu que és possible que els infants es desplacin sols a l'escola.</b>	2,29
<b>53. Grau d'acord en la limitació de velocitat a 30 Km/h a tots o al màxim de carrers de la ciutat.</b>	4,53
<b>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 circulatoris.</b>	4,08
<b>55. Grau d'acord en l'obligatorietat de dur casc en bicicleta i vehicles de mobilitat personal (patinets,...)</b>	4,18
<b>56. En relació al medi ambient, cal prendre mesures per limitar la circulació de vehicles més contaminants pels carrers de la ciutat.</b>	4,48
<b>57. Cal implantar una xarxa bàsica de punts de càrrega de vehicles elèctrics a la via pública.</b>	4,13
<b>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.</b>	3,96
<b>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.</b>	4,09
<b>60. Considera adequada la limitació de la circulació a l'entorn dels equipaments educatius com a mesura de salut.</b>	4,41
<b>61. Considera prioritària la renovació de la flota de transport públic des d'un punt de vista ambiental.</b>	4,03

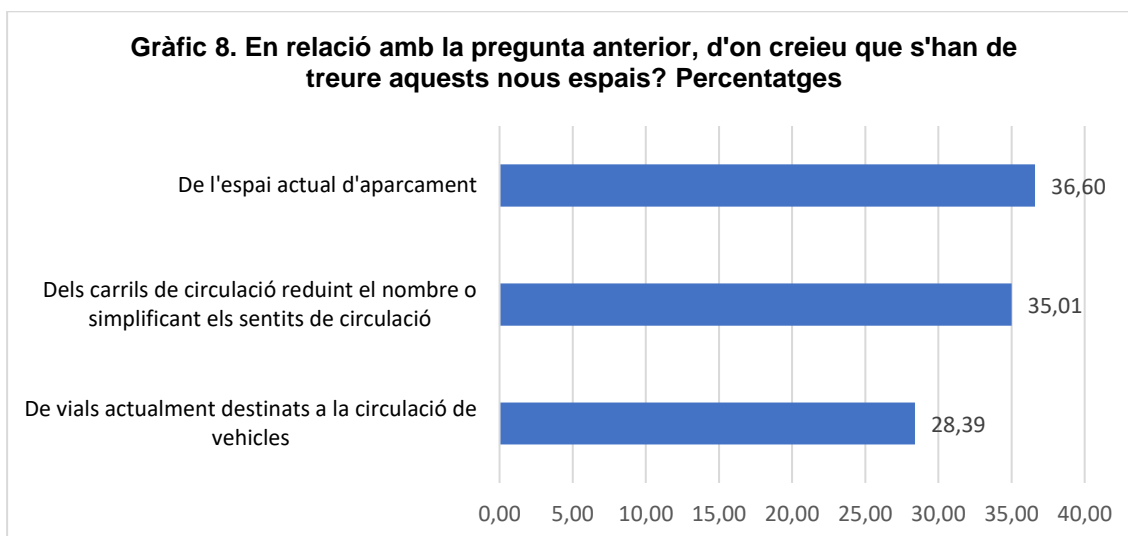
En els següents apartats es recullen aquestes valoracions endreçades segons mode de mobilitat.

### **Mobilitat a peu i vianants**

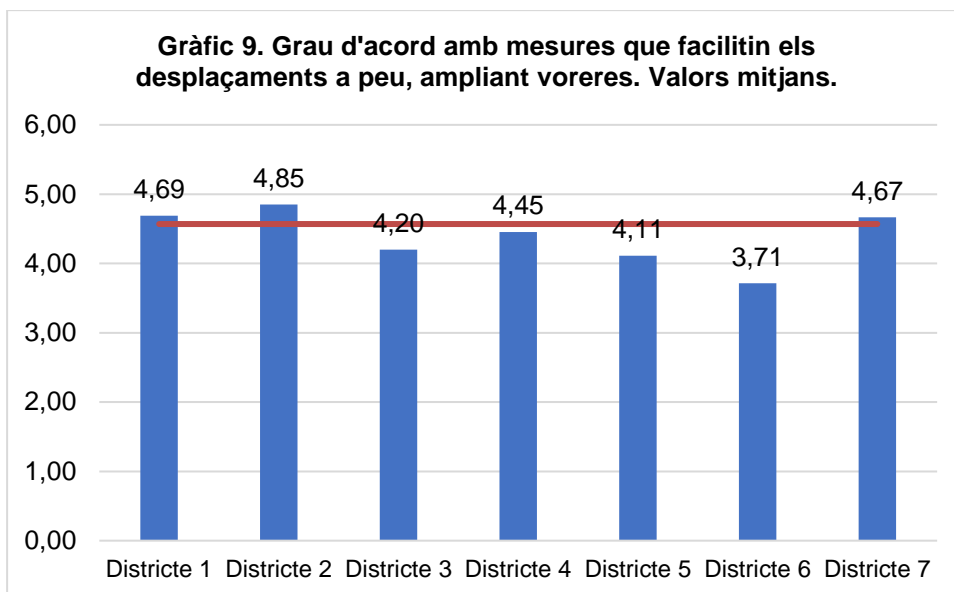
Es manifesta un ampli grau d'acord amb generar vies de prioritat invertida allà on sigui possible, és a dir, carrers on la prioritat de pas és del vianant sobre el vehicle (Gràfic 7), amb un 4 sobre 5 punts de valor mitjà de ciutat. Els districtes 1 i 2, del centre de la ciutat, tenen valors especialment 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.



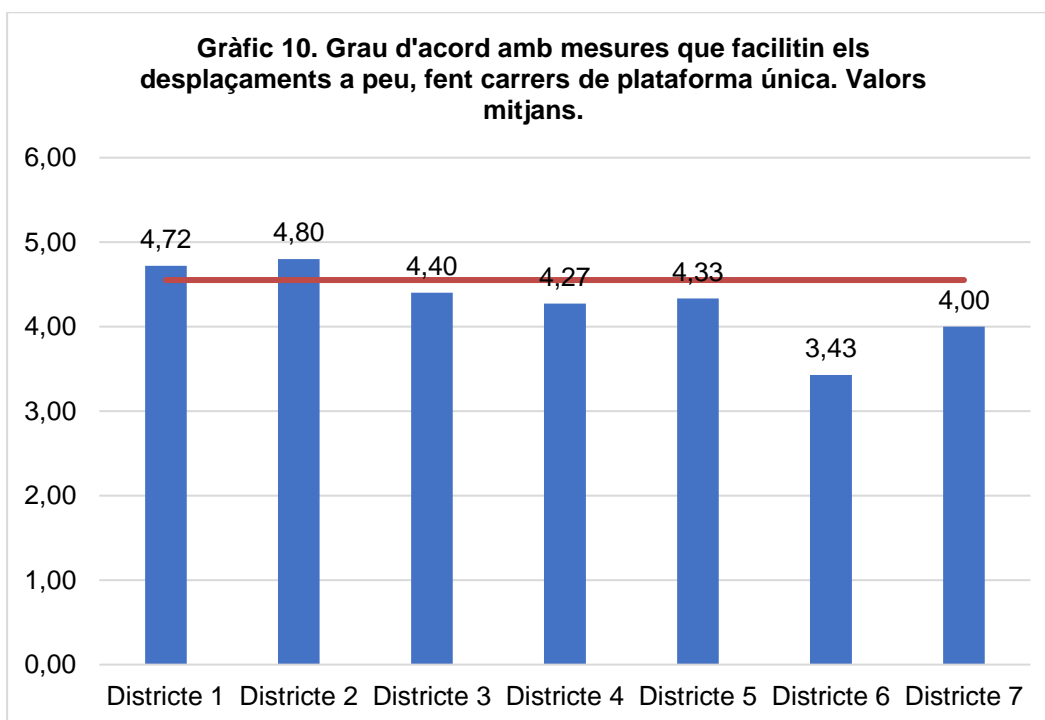
En relació amb la pregunta anterior, les persones enquestades han valorat que aquests nous espais s'han d'implementar en detriment de l'espai actual d'aparcament i dels carrils de circulació, reduint el nombre o simplificant els sentits de circulació. En menor grau, de vials actualment destinats a la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



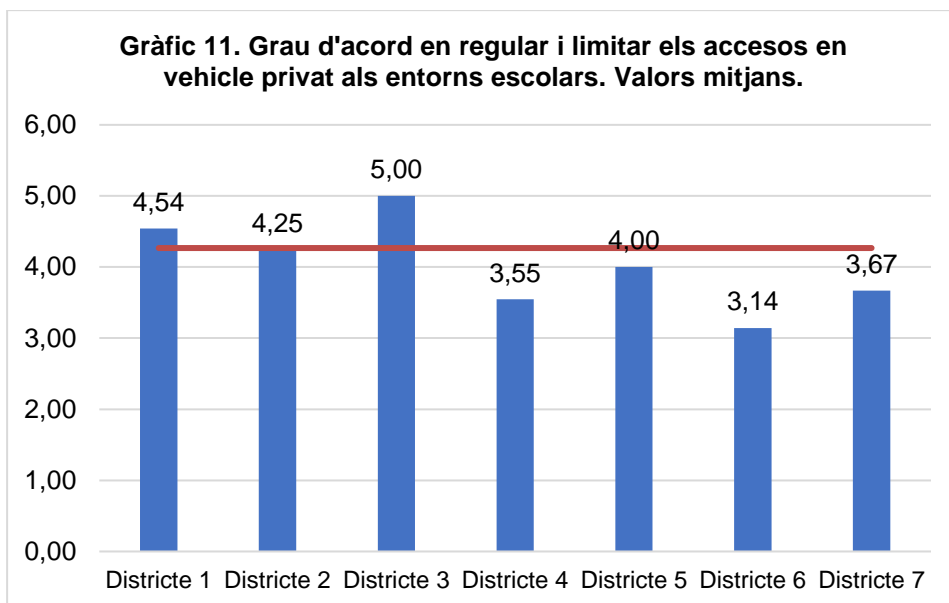
L'ampliació de voreres (Gràfic 9) és una mesura força acceptada per promoure la mobilitat a peu, amb un valor de 4,57 punts sobre 5 de mitjana de ciutat. No hi ha diferències rellevants entre districtes, sent el D6 el que té un valor més allunyat de la mitjana de ciutat, amb 3,71 punts sobre 5, per sota.



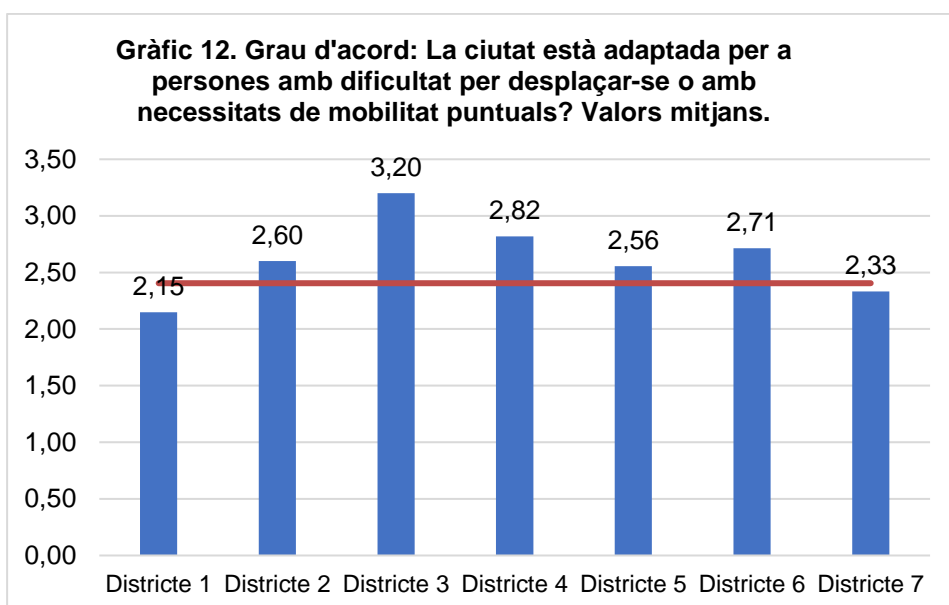
L'estratègia d'implementar carrers de plataforma única, en els quals els vianants tenen prioritats sobre la resta de modes de mobilitat (Gràfic 10), generalment es valora de manera positiva, amb 4,55 punts sobre 5. En aquest cas és el Districte 6 el que més allunyat està del valor mitjà de ciutat, per 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.

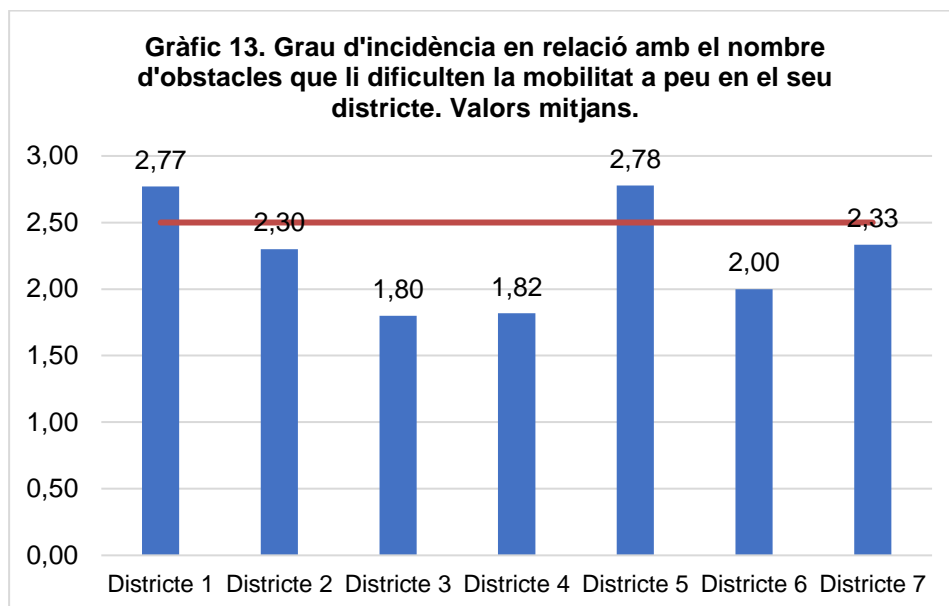


A la pregunta “La ciutat està adaptada per a persones amb dificultat per desplaçar-se o amb necessitats de mobilitat puntuals?”, les persones enquestades han respost amb un valor de 2,41 punts sobre 5 possibles. Els districtes 1 i 7 estan per sota d'aquest valor mitjà, amb 2,15 i 2,33 punts, respectivament, 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.

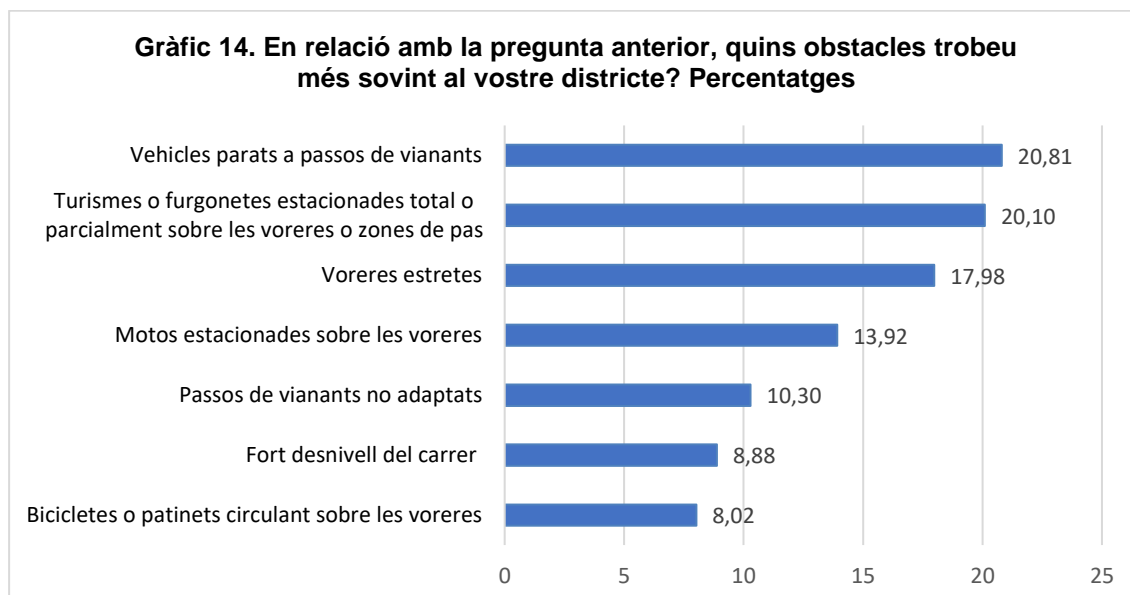


Per tal de copsar la valoració de fins a quin punt a la via pública hi ha un elevat nombre d'obstacles que dificulten la mobilitat a peu, el qüestionari demana que es valorés el grau d'incidència d'aquests elements en dificultar la mobilitat. Les valoracions també s'han recollit en una escala entre 1 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.

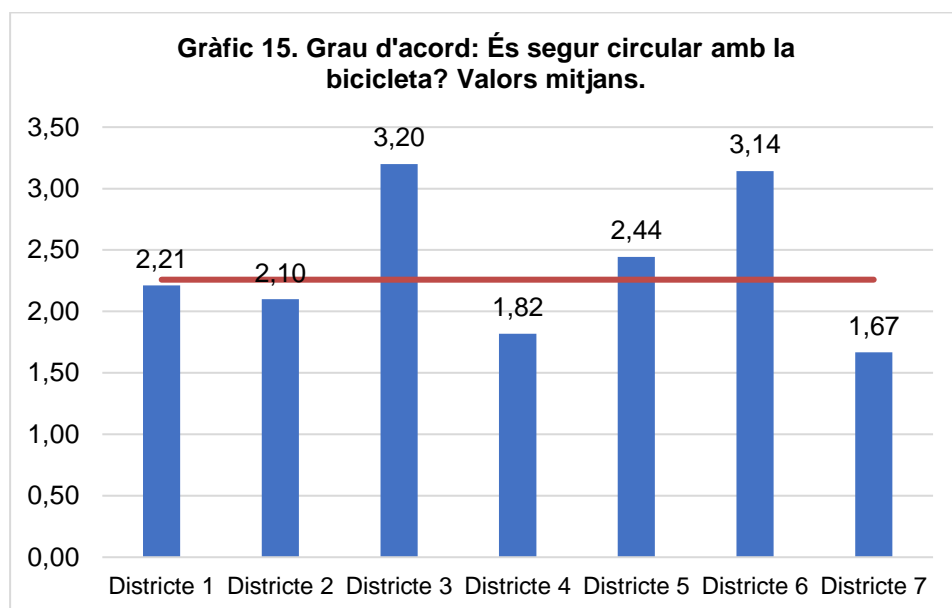


En relació amb la pregunta anterior, els obstacles que més sovint troben les persones enquestades al seu districte són vehicles parats a passos de vianants (20,81%), turismes o

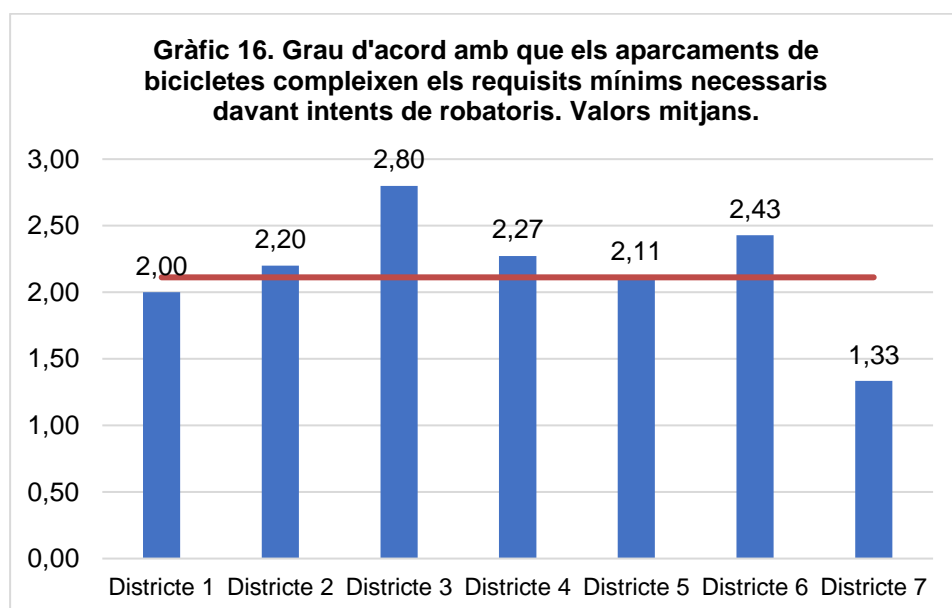
furgonetes estacionades total o parcialment sobre les voreres o zones de pas (20,10%) i, en general, voreres estretes (17.98%).

### Mobilitat en bicicleta i VMP

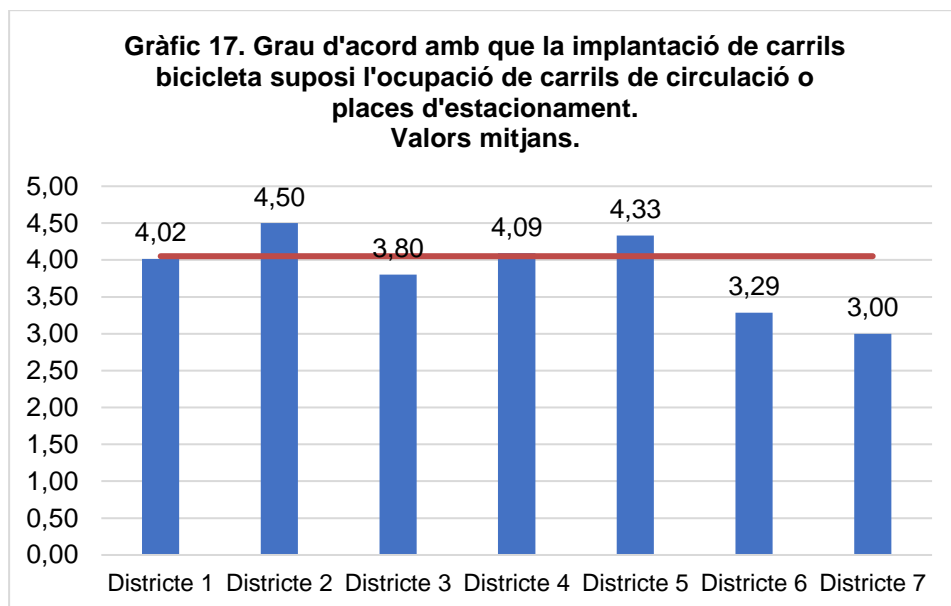
A la pregunta sobre si és segur circular amb la bicicleta, es recull una valoració de 2,26 punts sobre un total de 5. La distribució d'aquesta valoració indica una gran disparitat entre els territoris de Sabadell. Les respostes recollides dels districtes 3 i 6 se situen significativament per sobre de 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.



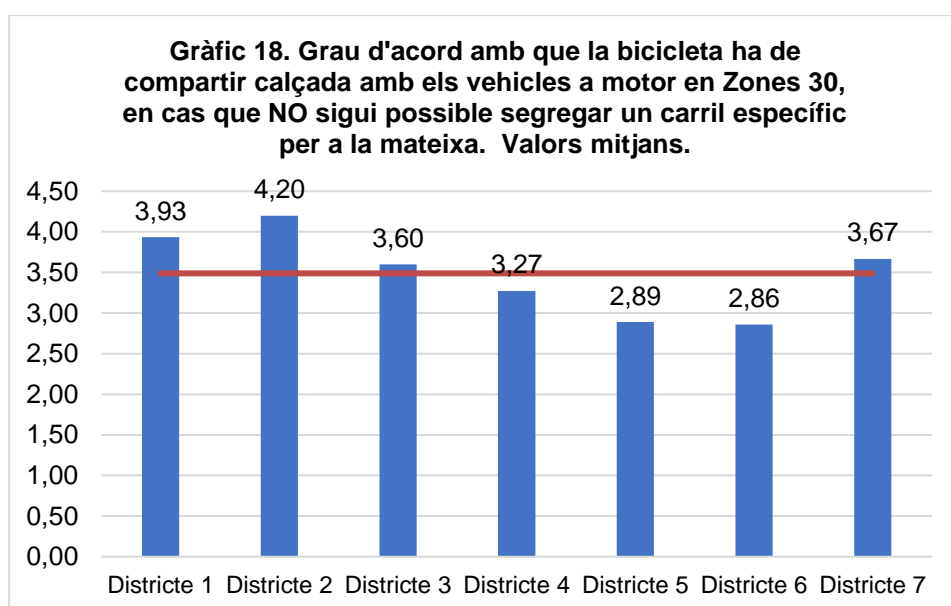
La seguretat dels aparcaments de bicicletes es valora negativament, lleugerament per sobre dels dos punts (2,11) sobre 5 de mitjana de ciutat. Aquest valor és especialment baix al Districte 7, amb 1,33 punts.



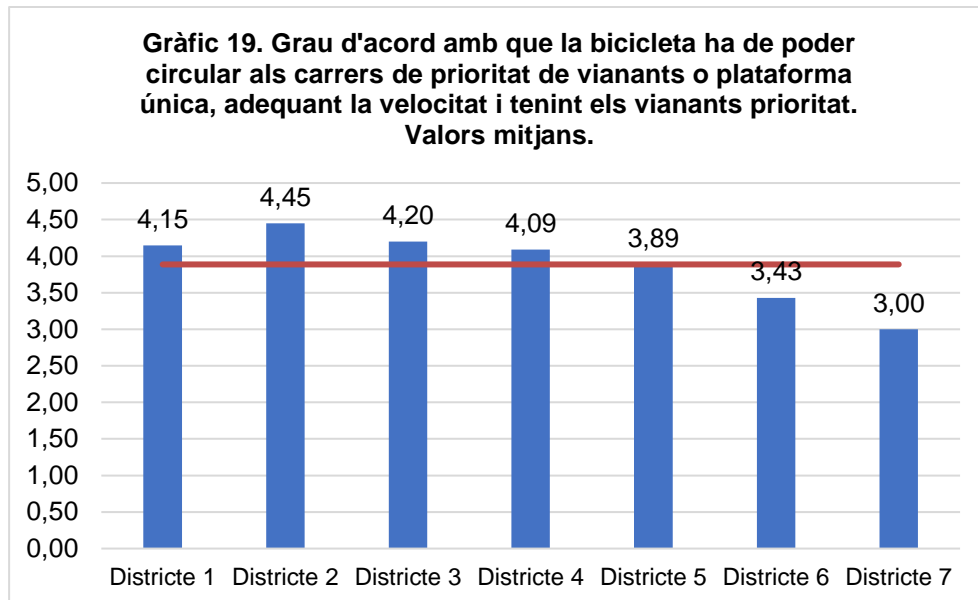
Hi ha un acord general sobre que els modes de mobilitat sostenibles han de substituir, en major o menor grau, l'espai públic que actualment ocupen el vehicle privat i l'aparcament. Així, el grau d'acord amb que la implantació de carrils bici suposi ocupar carrils de circulació o places d'estacionament 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.



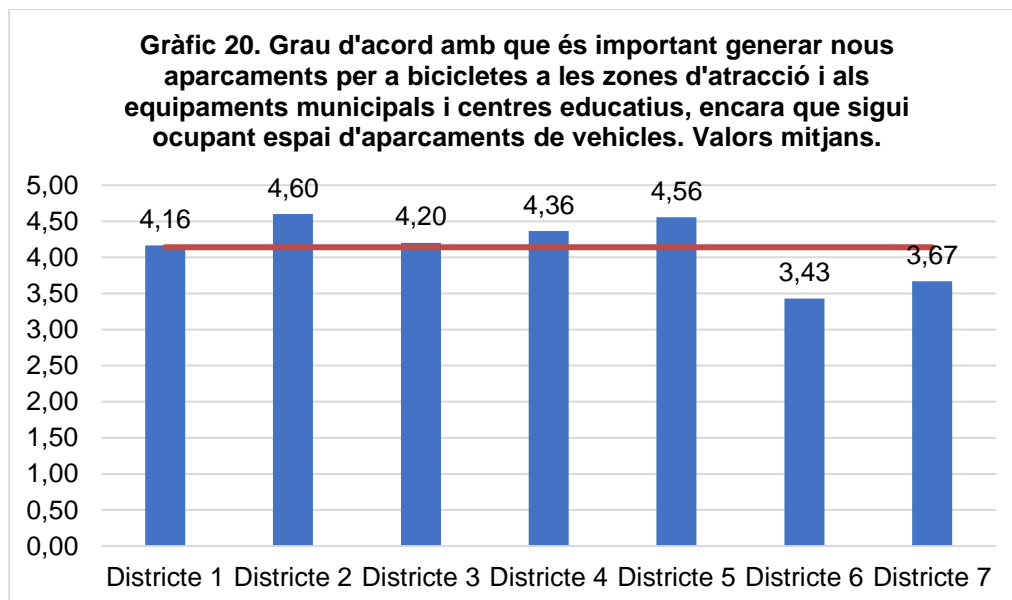
Quan no és possible segregar un carril específic per a les bicicletes, una proposta que es planteja al qüestionari és que les bicicletes comparteixin calçada amb els vehicles a motor en Zones 30. Aquesta alternativa té una valoració de 3,75 punts sobre 5, assolint un grau d'acord mitjà. Els districtes 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 prioritat invertida i de plataforma única, es pregunta sobre la circulació de bicicletes en aquestes vies, adequant la velocitat i tenint els vianants prioritat. 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.

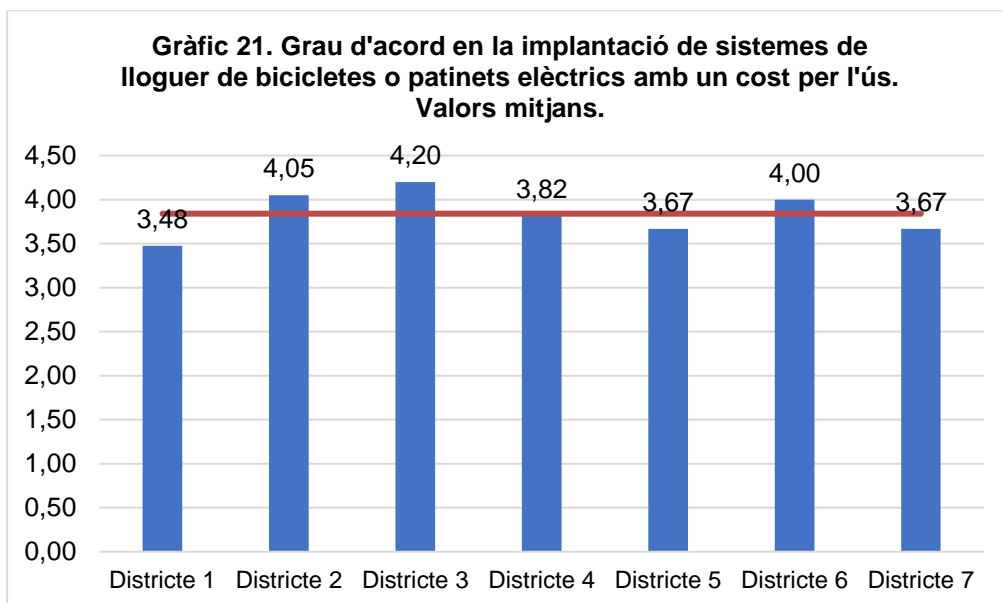


Al qüestionari es plantegen diferents opcions d'aparcament de bicicletes. Una opció per guanyar espai per aquests aparcaments a les zones d'atracció i als equipaments municipals i centres educatius és ocupant i substituint espai d'aparcaments de vehicles a motor. La valoració és generalment positiva,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

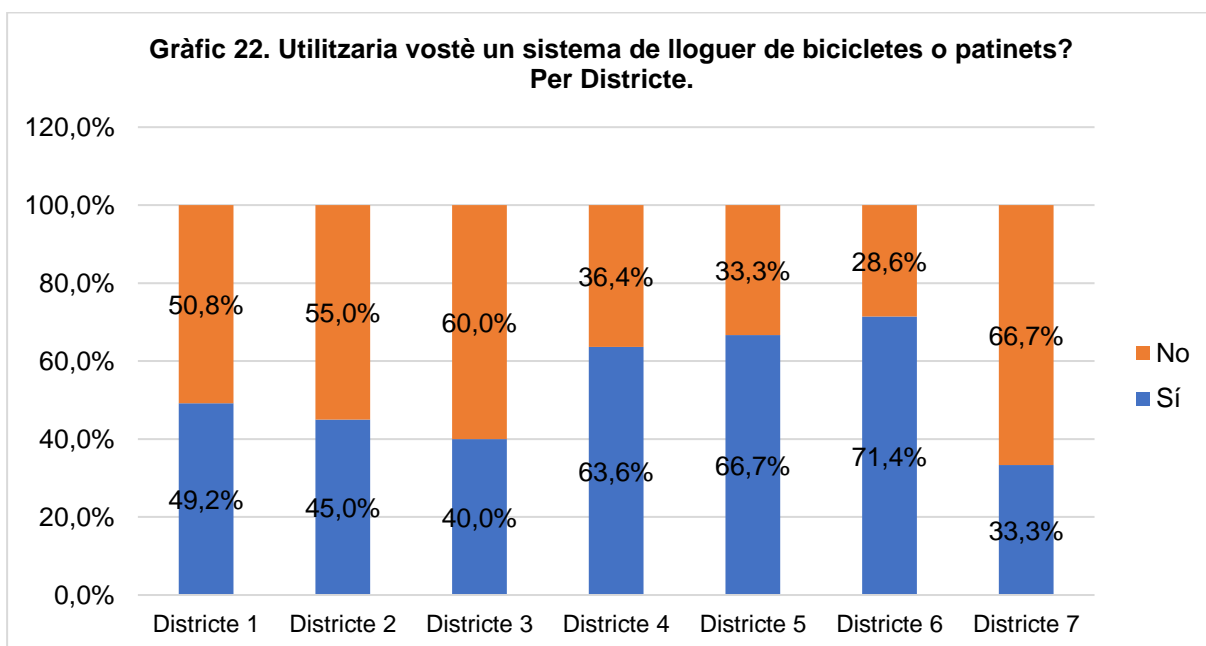


Pel que fa a implantar sistemes de lloguer de bicicletes o patinets elèctrics, amb un cost per l'ús, hi ha un suport ampli, amb 3,69 punts sobre 5. El Districte 1 és el que menys d'acord està amb aquesta mesura, amb 3,48 punts, però les diferències no són molt rellevants.

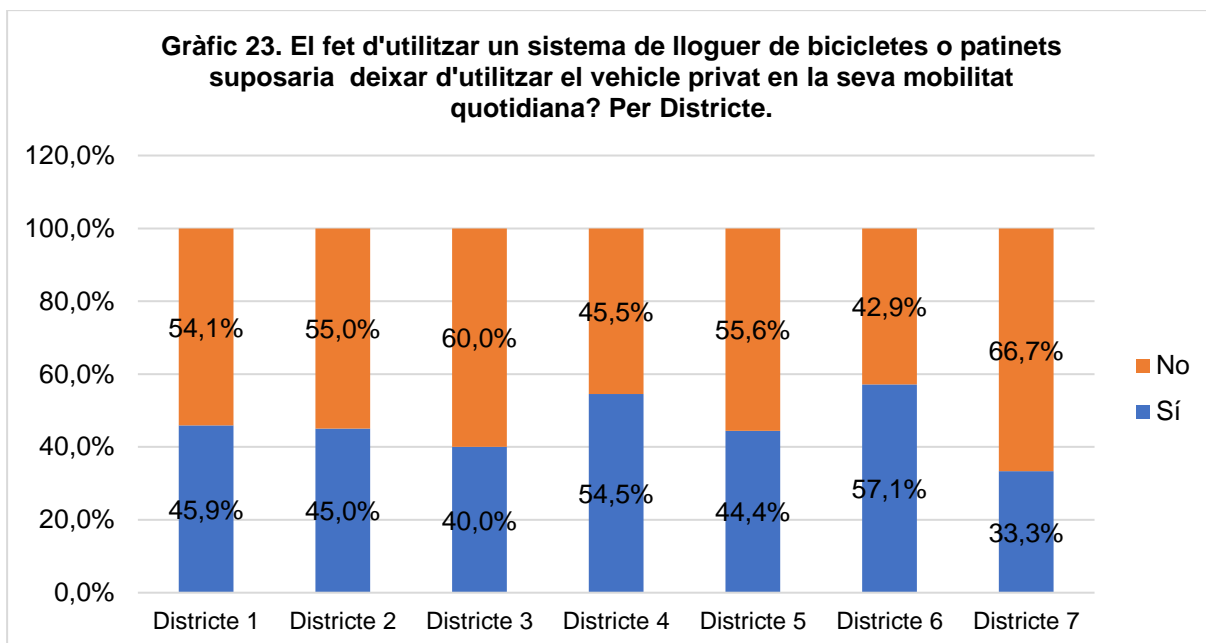




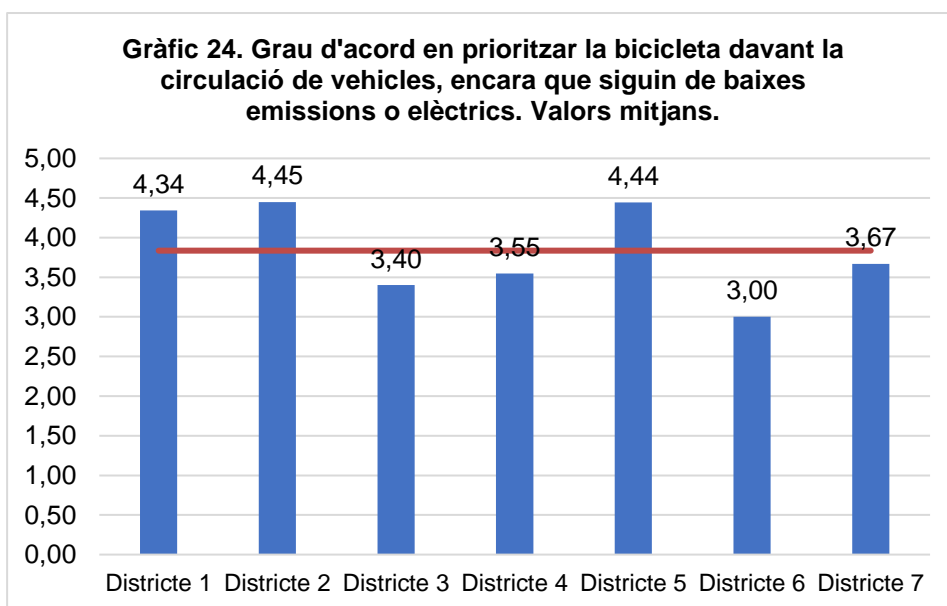
A la pregunta “Utilitzaria vostè un sistema de lloguer de bicicletes o patinets?”, el 51,7% de les persones enquestades han respost afirmativament. Els territoris on més suport tindria aquest servei, segons les respostes de les persones participants, són els districtes 4, 5 i 6.



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.



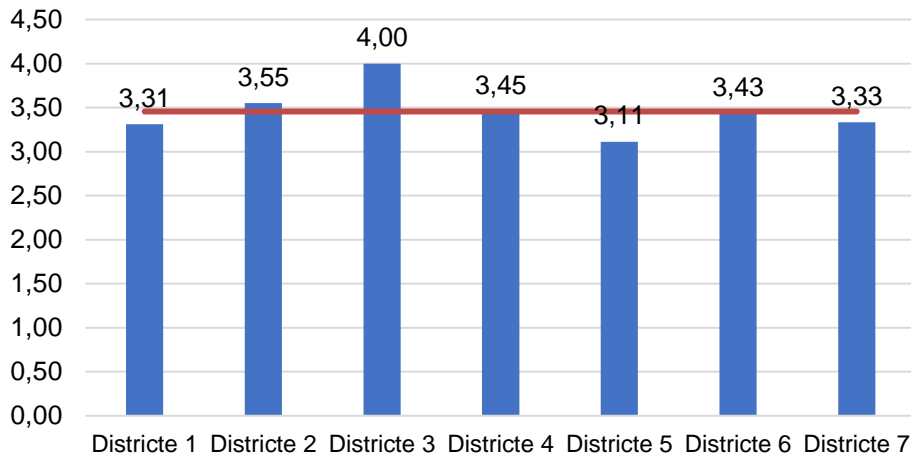
El grau d'acord en prioritzar la bicicleta davant la circulació de vehicles, encara que siguin aquests de baixes emissions o elèctrics, es situa en 4,16 punts sobre 5 possibles. Aquesta voluntat és especialment rellevant en els districtes 2, 5 i 1, en aquest ordre.



## Transport públic

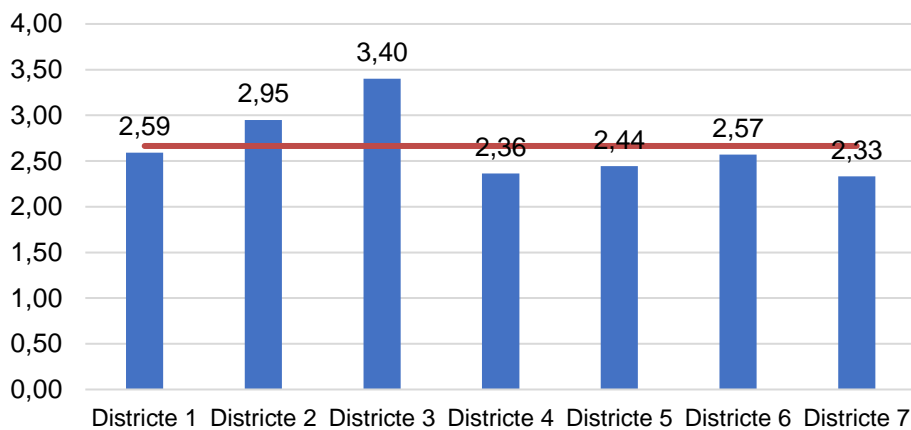
Passant al transport públic, es valora que la cobertura cobreix mitjanament les necessitats de desplaçament de la població, amb 3,39 punts sobre 5. Aquesta valoració és especialment positiva entre les participants del Districte 3.

**Gràfic 25. Grau d'acord amb que els itineraris de bus urbà cobreixen les seves necessitats de desplaçament. Valors mitjans.**



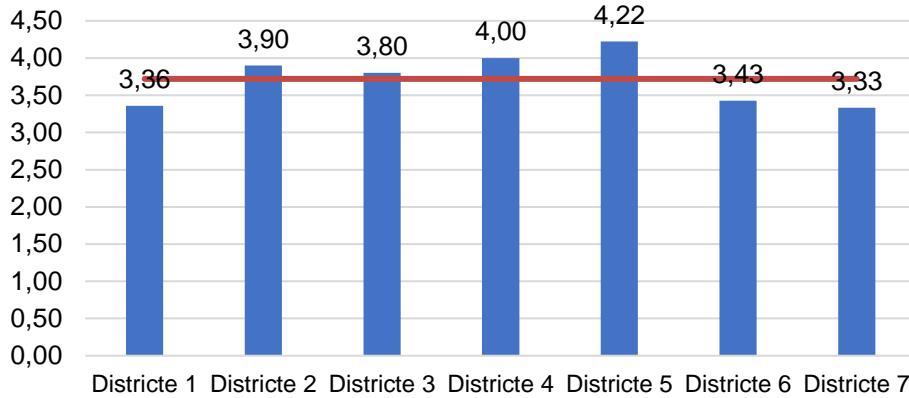
Quant a prioritats entre diferents aspectes de la xarxa de transport públic, es pregunta a les persones participants si estarien d'acord amb augmentar la freqüència de pas, però tenint menys cobertura territorial i, conseqüentment, havent de realitzar més transbordaments. La valoració mitjana és baixa, 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.

**Gràfic 26. Grau d'acord amb disposar d'una nova xarxa de transport públic amb més freqüència de pas, però havent de realitzar més transbordaments i menys cobertura territorial. Valors mitjans.**



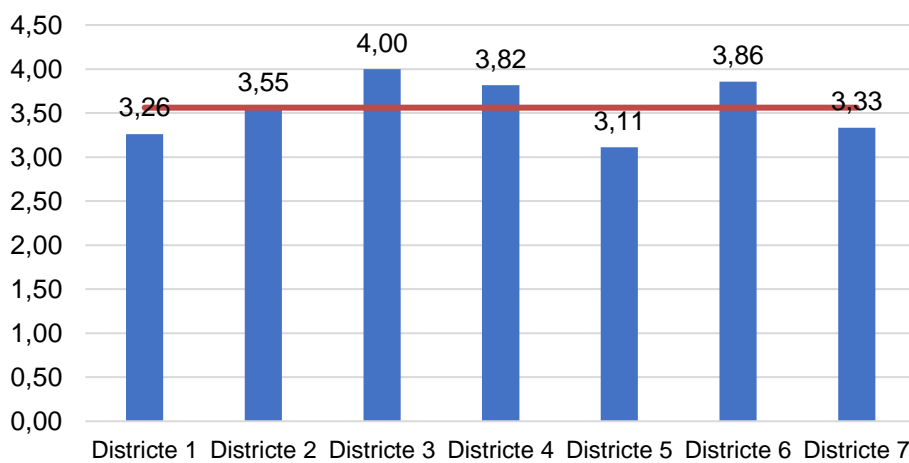
En canvi, el grau d'acord amb aquesta possibilitat augmenta fins els 3,6 punts, en cas que aquest model de xarxa major freqüència però menor cobertura, estigués complementada per línies de petits busos de barri amb els que fer transbordaments respecte a la xarxa principal i per cobrir la distància a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

**Gràfic 27. En relació a la pregunta anterior, grau d'acord en disposar d'aquesta xarxa si tinguèss petits busos de barri amb els que fer transbordament respecte a la xarxa principal i cobrir la distància a punts interiors del barri. Valors mitjans.**

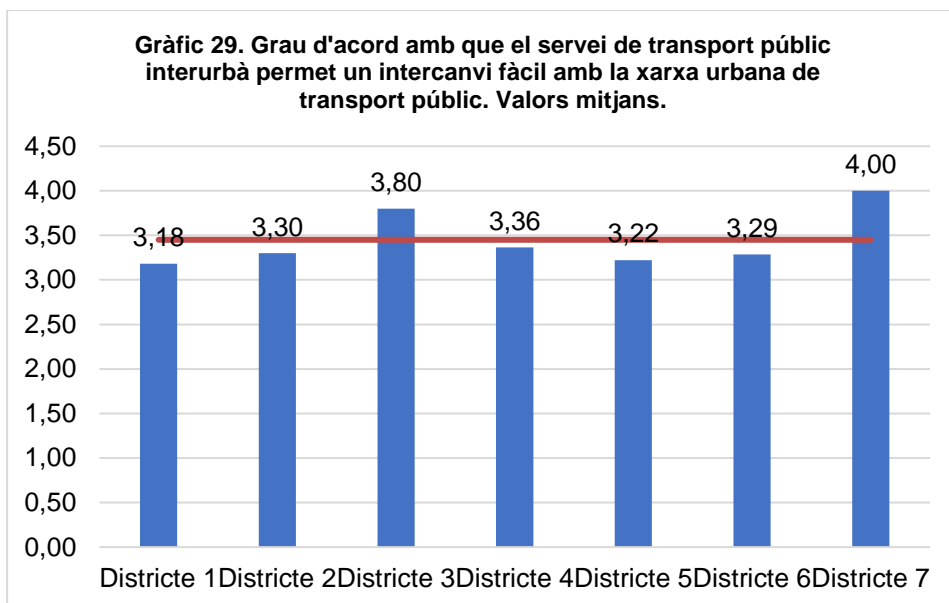


Quant a la informació que es dona a les usuàries de la xarxa de bus urbà i la facilitat de comprensió de les diferents línies, es puntua amb 3,42 sobre 5, una valoració mitjana.

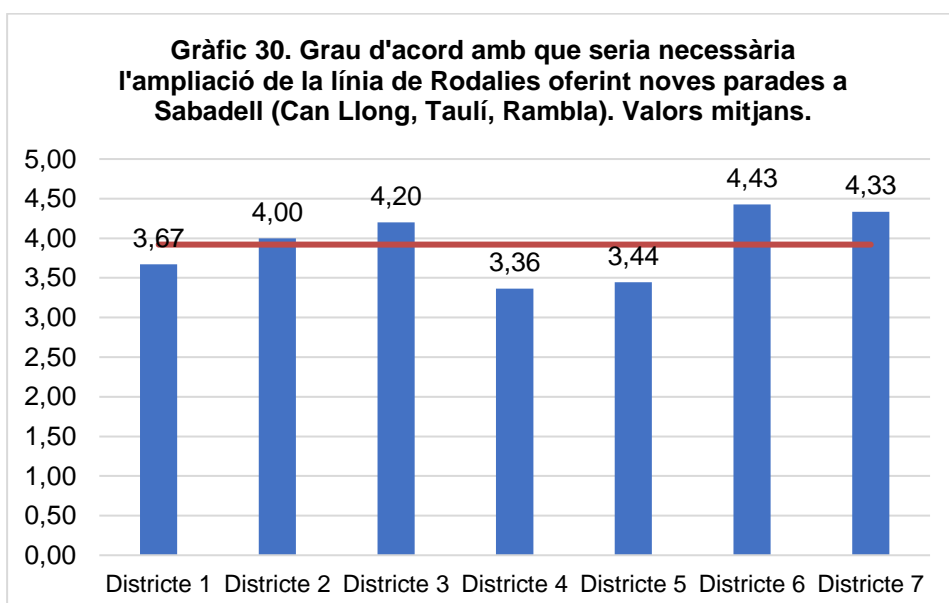
**Gràfic 28. Grau d'acord amb que la informació de número i color de les línies de bus urbà a la ciutat és fàcil d'interpretar. Valors mitjans.**



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.

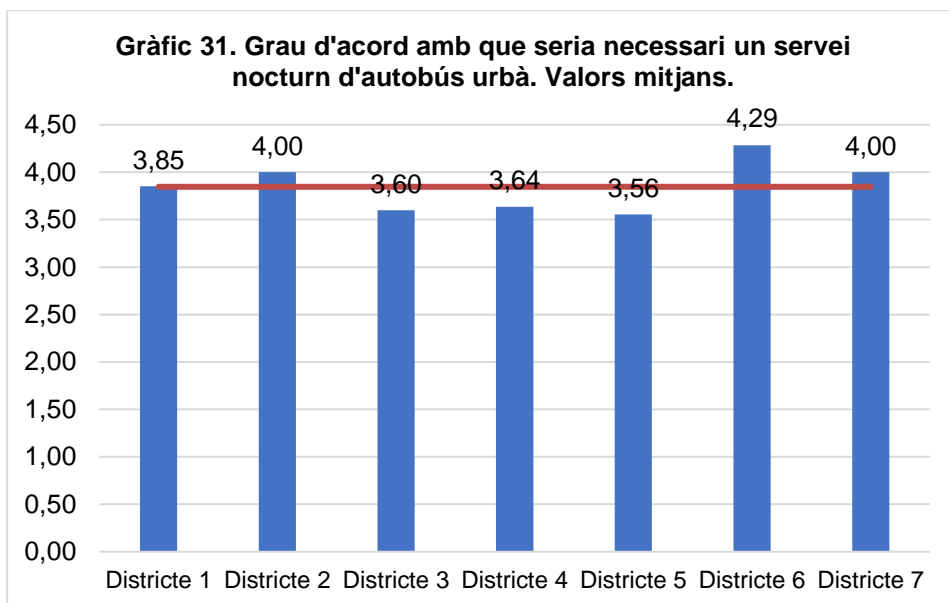


En relació amb la possibilitat d'ampliar la línia de Rodalies, oferint noves parades a Sabadell, la valoració general és positiva, amb un grau d'acord de 3,77 punts de mitjana.

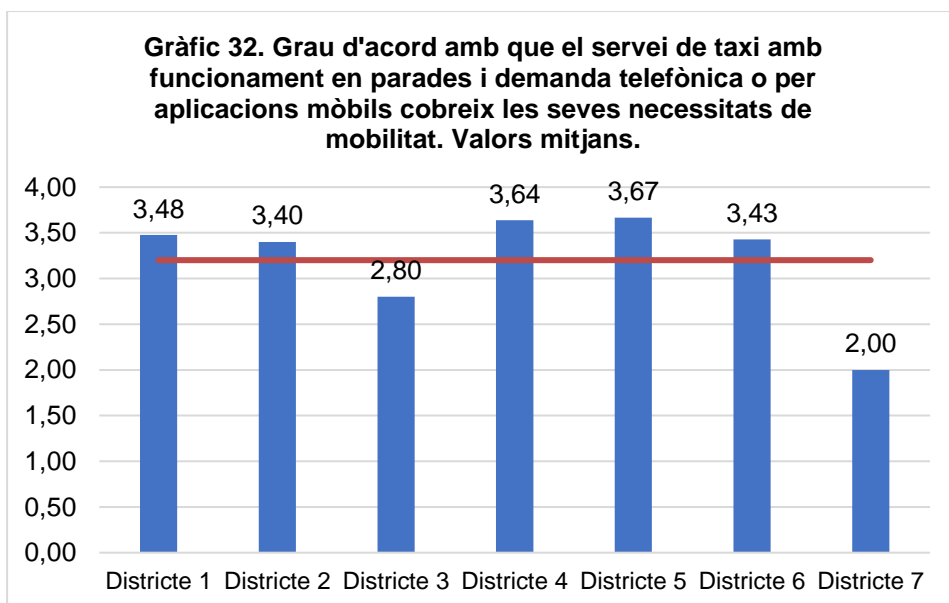


Es registren diferències rellevants en relació al sexe de les persones enquestades pel que fa al posicionament envers aquesta possibilitat. Així, gairebé el 90% de les dones enquestades es mostren molt o totalment d'acord amb aquesta mesura, mentre que en el cas dels homes només ho fan aproximadament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

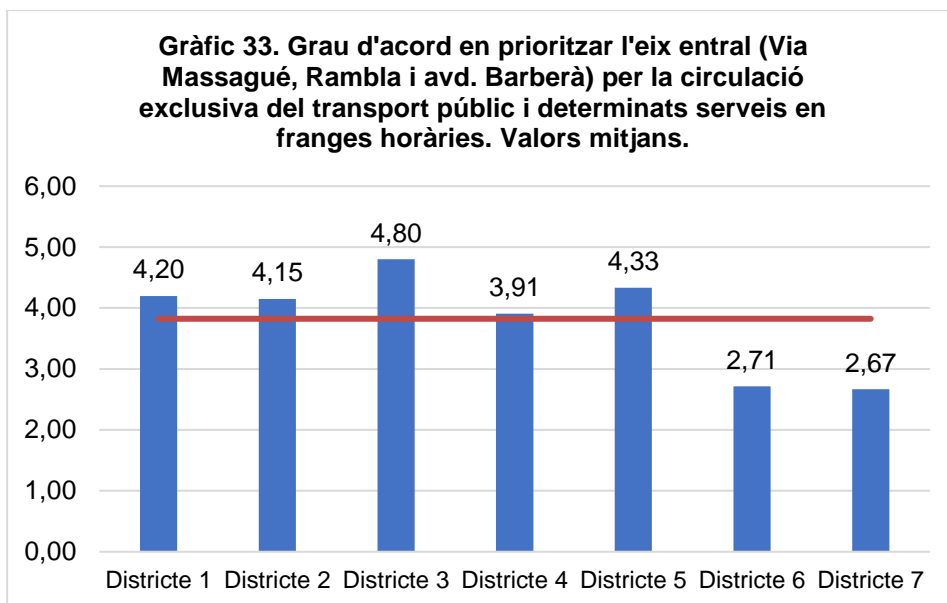
Es valora que és necessari disposar d'un servei nocturn d'autobús urbà, amb 3,85 punts sobre 5. Les persones enquestades del Districte 6 puntuen amb un 4,29 aquesta mesura, superior a la mitjana de la ciutat.



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.

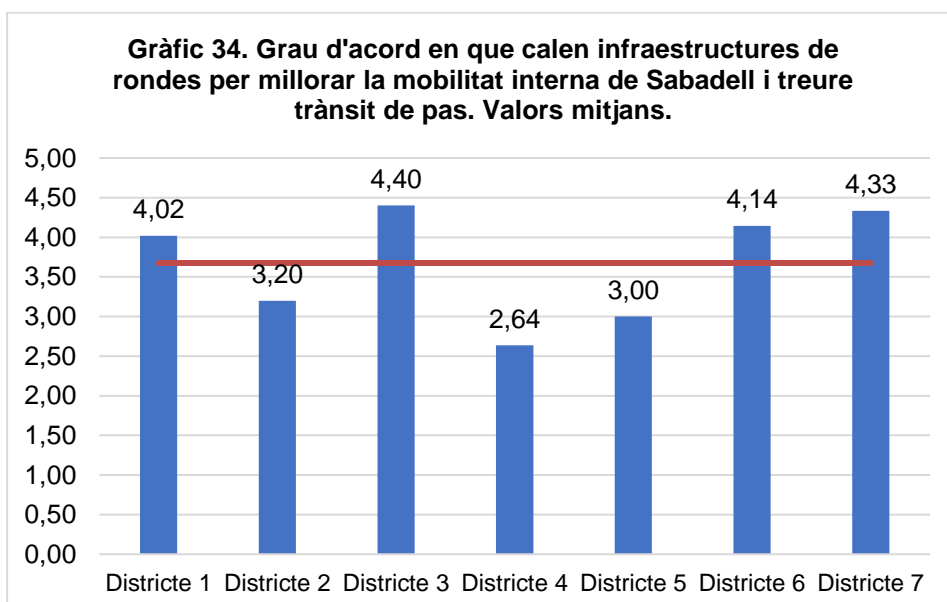


La prioritització de l'eix central, format per Via Massagué, la Rambla i avinguda Barberà, per la circulació exclusiva del transport públic i determinats serveis (en franges horàries), es valora positivament, superant una valoració mitjana de 4 punts sobre 5. Però, els districtes més perifèrics es mostren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



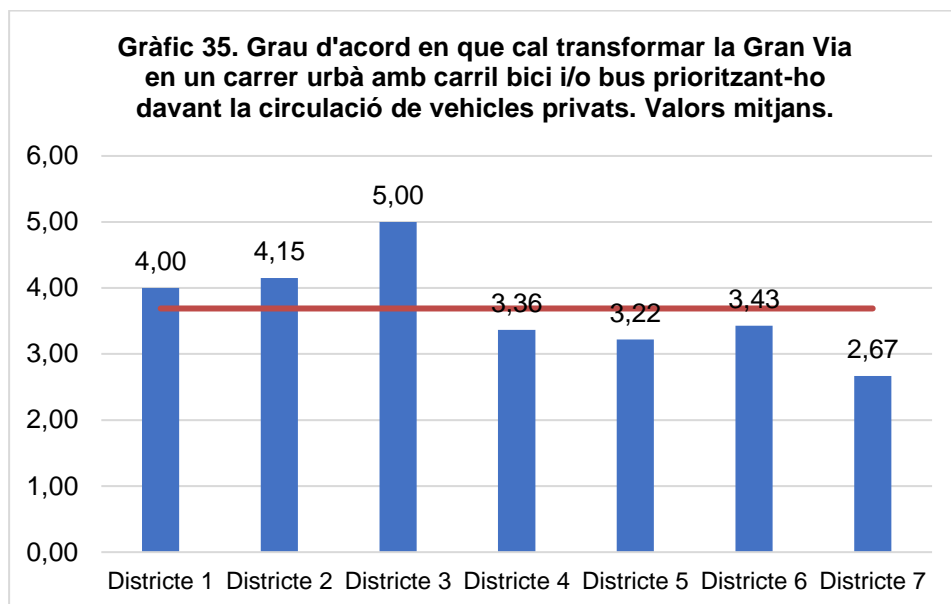
## Vehicle privat

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.

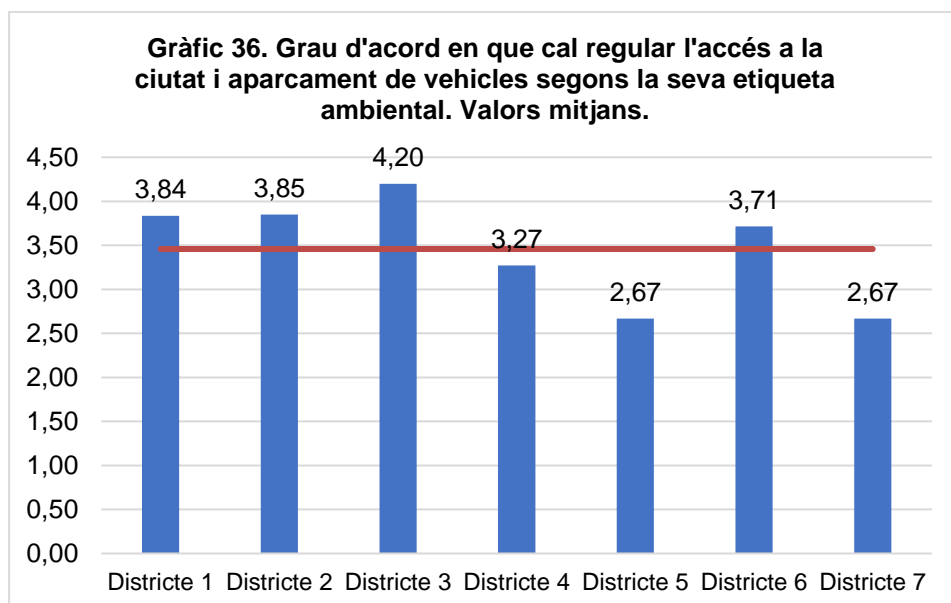


Sobre la transformació de Gran Via en un carrer urbà, amb carril bici i/o de bus, prioritzant els modes de mobilitat sostenible davant la circulació de vehicles privats, té una valoració mitjana-alta, amb 3,88 punts, especialment positiva en el cas del Districte 3, amb 5 punts sobre un

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.

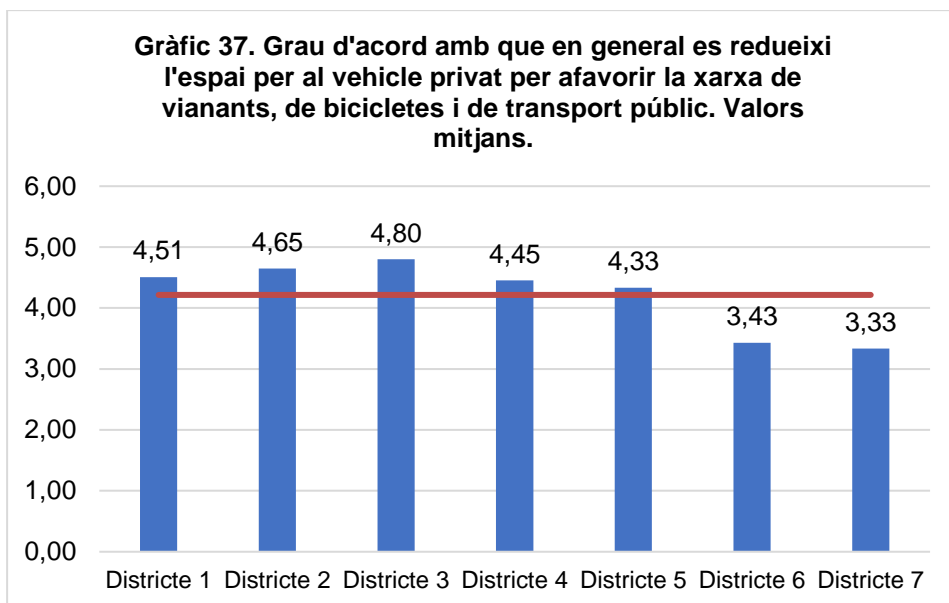


La regulació de l'accés a la ciutat i aparcament de vehicles segons la seva etiqueta ambiental té una disparitat de valoracions, des dels districtes 1, 2 i 3, amb puntuacions superiors a 3,80, fins als districtes 5 i 7, amb un valor de 2,67. La valoració mitjana assoleix els 3,67 punts.

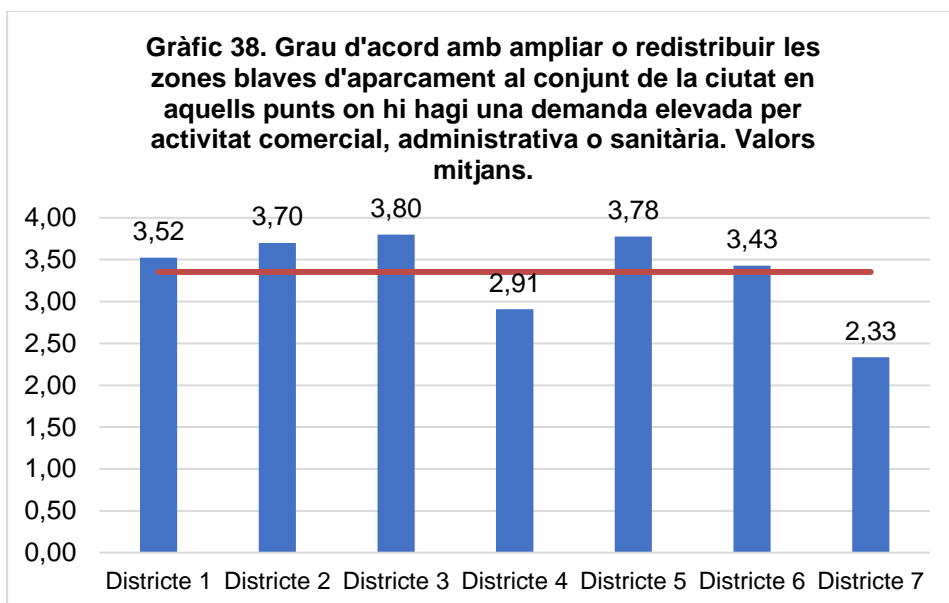


La reducció de l'espai per al vehicle privat per afavorir els modes de mobilitat sostenibles, com a estratègia general, es valora positivament, amb 4,43 punts sobre 5 a tota la ciutat, exceptuant els districtes 6 i 7, amb valors al voltant dels 3,4 punts.



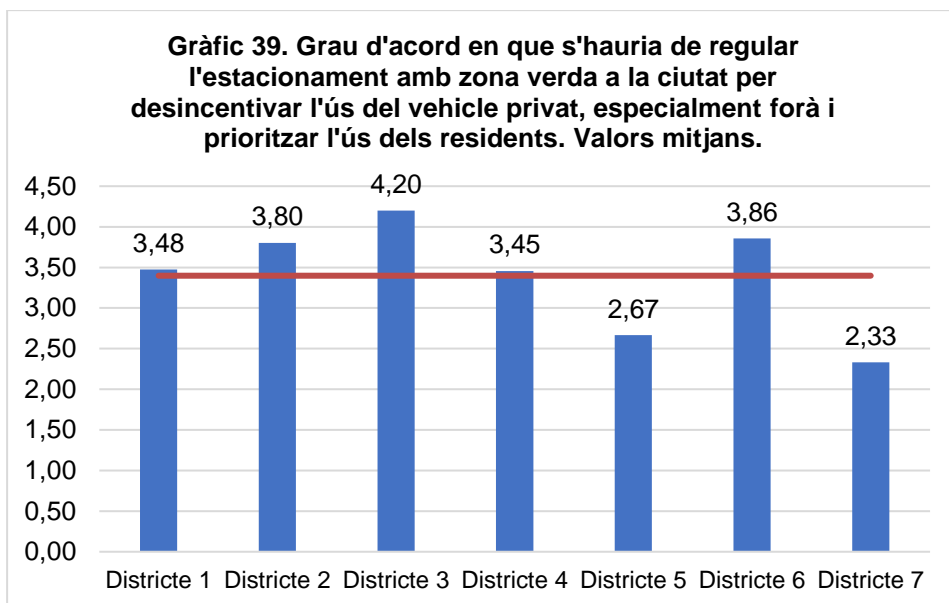


Pel que fa a la possibilitat de deixar d'utilitzar el vehicle privat a la ciutat i passar al servei de transport públic, bicicletes i itineraris a peu, es recull un elevat grau d'acord entre les persones enquestades, amb un grau d'acord mitjà de 4,51 punts. Les persones més crítiques amb aquesta possibilitat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

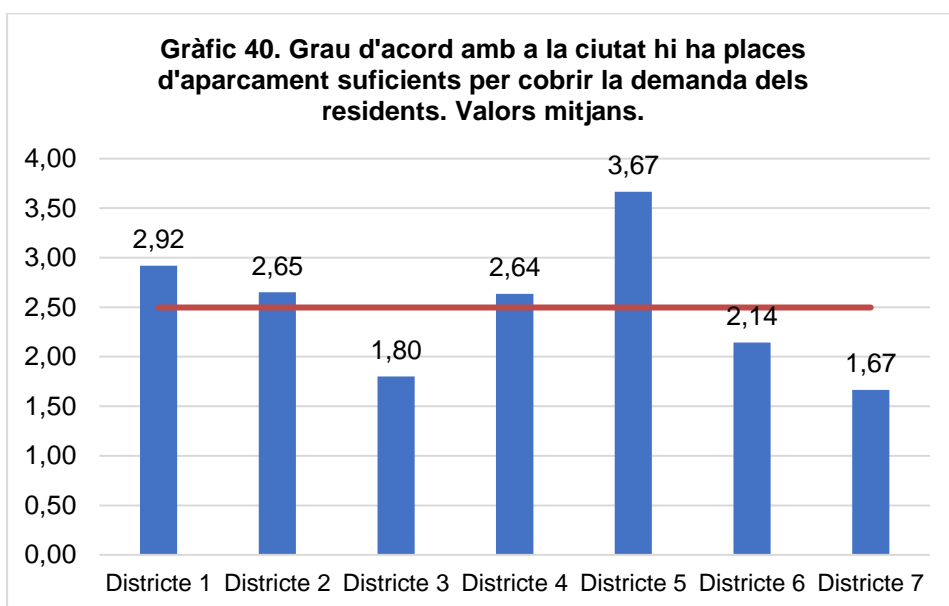


## Aparcament

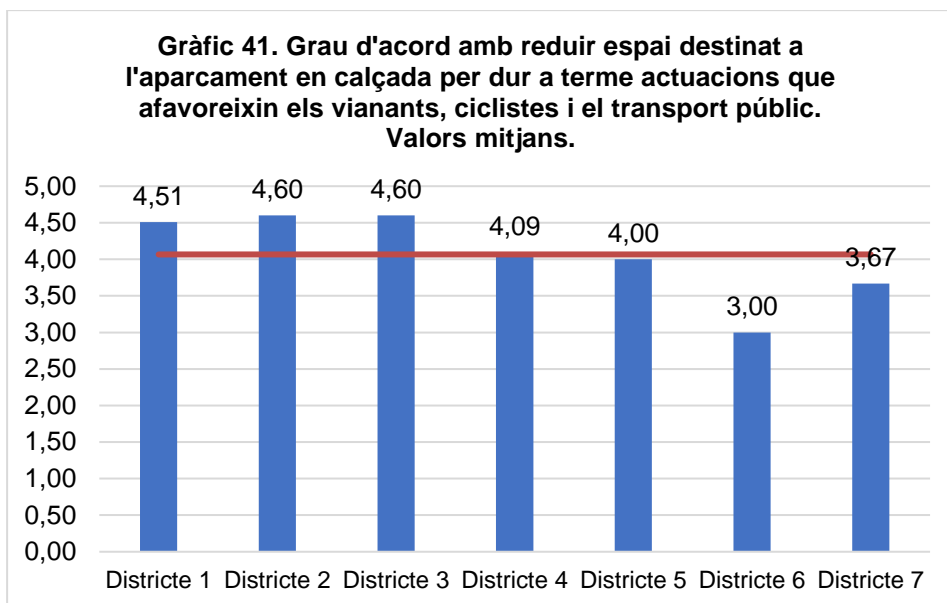
Quant a les estratègies d'aparcament, hi ha un grau d'acord mitjà sobre implantar zona blava en aquells punts d'activitat comercial, administrativa o sanitària, amb 3,49 punts sobre 5. El Districte 7 està molt per sota d'aquesta mitjana, amb 2,33 punts, seguit pels participats del Districte 4 que manifesten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



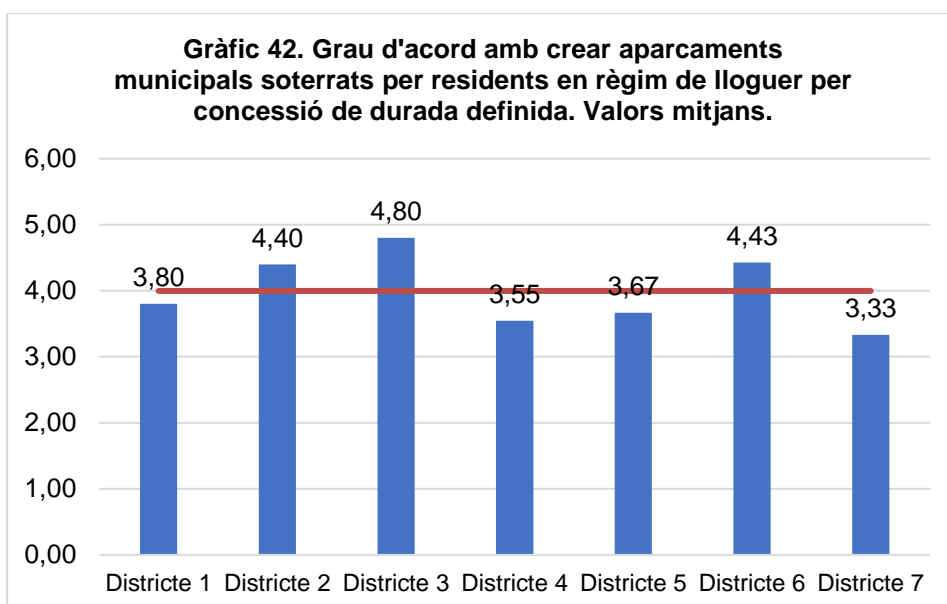
Respecte a la regulació de zona verda, amb l'objectiu de prioritzar l'aparcament dels residents, la valoració és de 3,49 sobre 5 punts, sent els districtes 3 i 7 els més dispars respecte aquesta mitjana, tant per sobre (Districte 3, 4,20 punts) com per sota (Districte 7, 2,33 punts i Districte 5, 2,67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



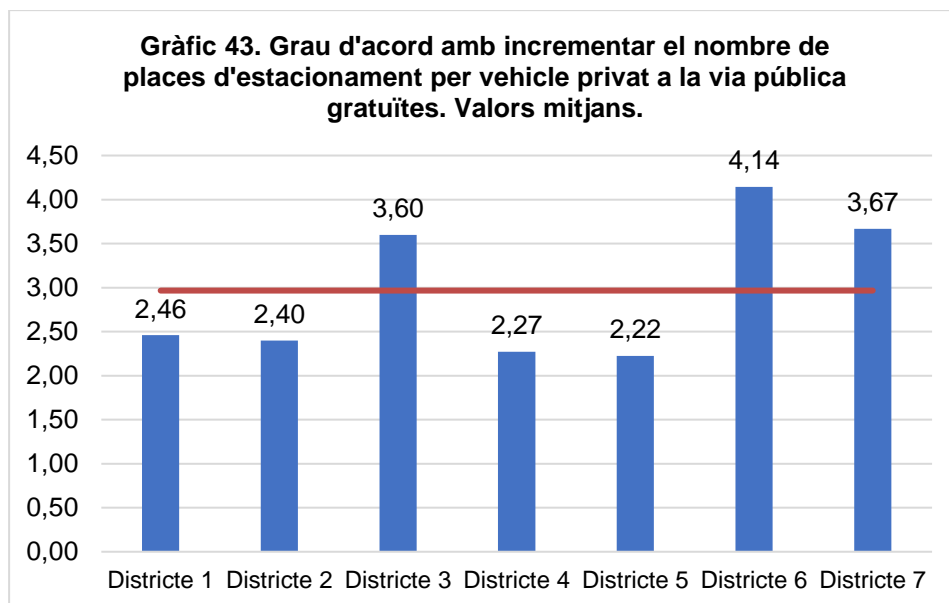
Hi ha una disparitat important quan es pregunta si a la ciutat hi ha places d'aparcament suficients per cobrir la demanda dels residents. La mitjana és de 2,78 punts, però mentre que les persones enquestades del Districte 5 indiquen un valor mitjà-alt, 3,67 punts, els districtes 3 i 7 tenen valors inferiors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



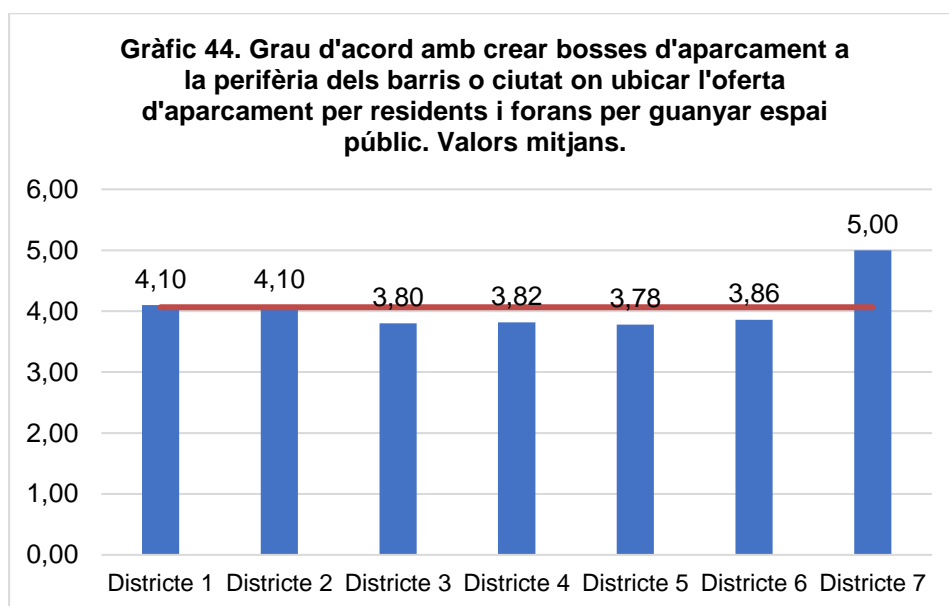
La reducció de l'espai destinat a l'aparcament en calçada, per dur a terme actuacions que afavoreixin els vianants, ciclistes i el transport públic, es valora positivament, amb 4,34 punts. Tanmateix, les persones enquestades dels districtes 6 i 7 indiquen valoracions més mediades, amb 3 i 3,67 punts,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



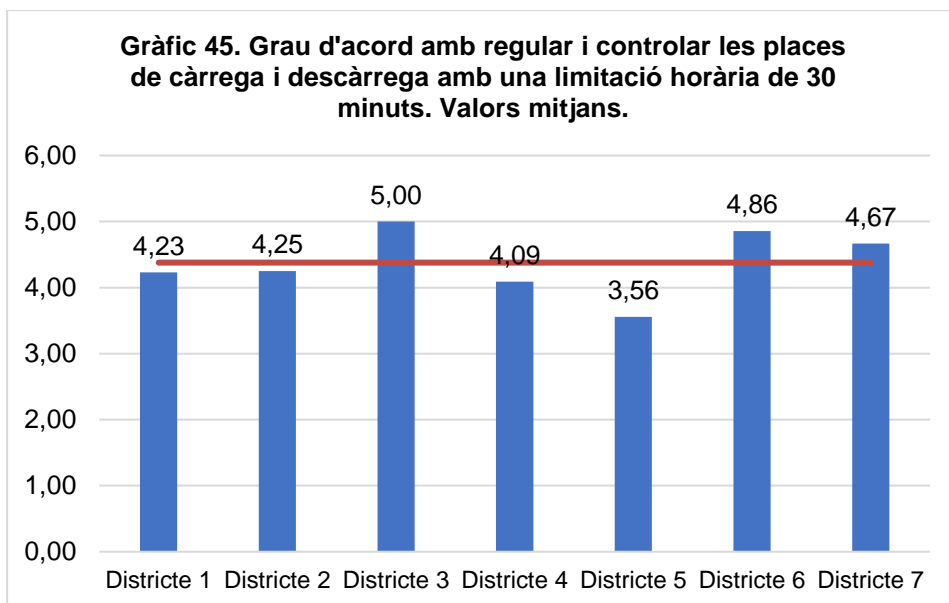
Les polítiques de reducció d'aparcament en calçada poden cercar, alhora, altres espais per aquests vehicles. En aquest sentit, hi ha un grau d'acord elevat (3,94 punts) en crear aparcaments municipals soterrats per a residents en règim de lloguer per concessió, amb una durada definida. Els districtes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



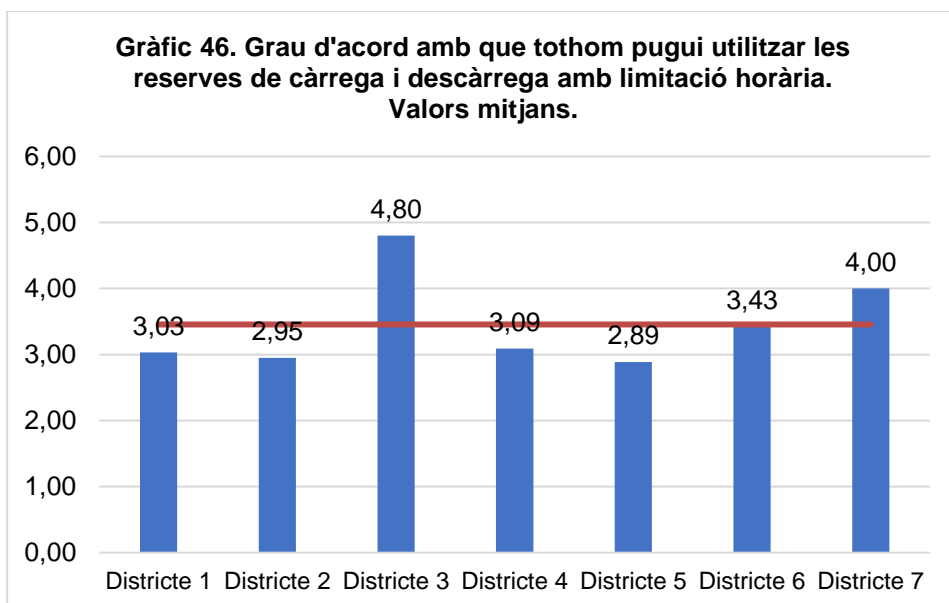
Contràriament a les idees expressades en les darreres preguntes, la possibilitat d'incrementar el nombre de places d'estacionament gratuïtes a la via pública es valora negativament, amb una valoració mitjana de 2,59 punts sobre 5. La valoració és especialment als districtes 5, 4, 2 i 1. A l'inrevés,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



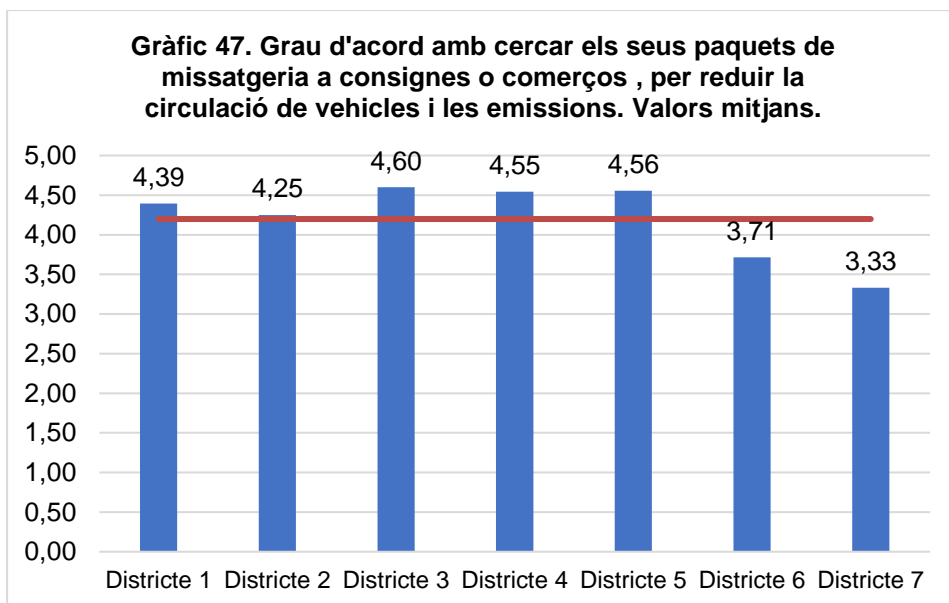
La possibilitat de limitar l'accés al centre de la ciutat, o al centre dels districtes, ha estat un dels punts principals dels treballats durant el procés participatiu del PMUS. Una possible estratègia per desincentivar l'accés en vehicle privat al centre de la ciutat és crear bosses d'aparcament a la 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.



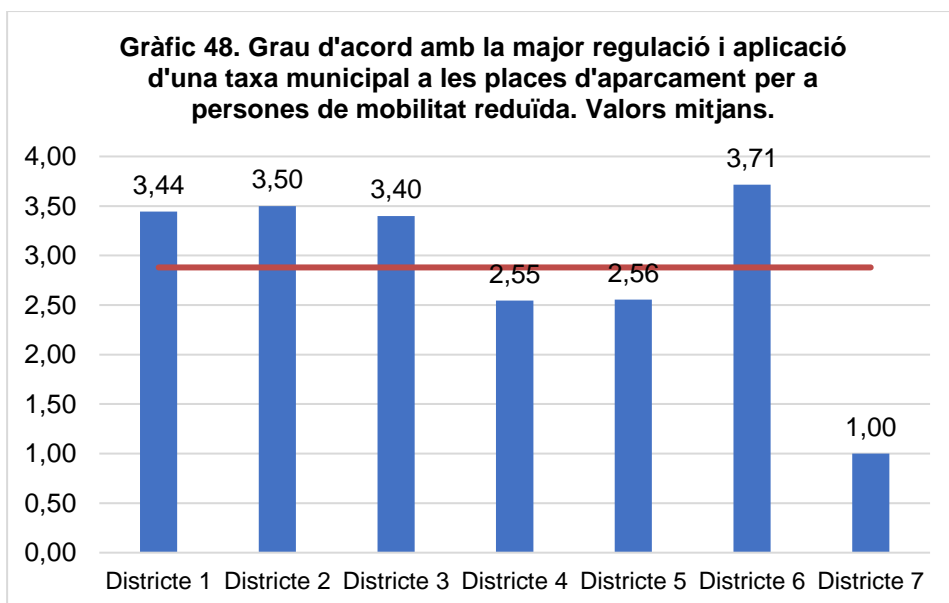
Quant a les places de càrrega i descàrrega, hi ha una percepció general sobre la necessitat de regular i controlar-les amb una limitació horària de 30 minuts, assolint aquesta qüestió un valor de 4,25 punts sobre 5 en l'àmbit de ciutat. El Districte 5 puntua aquesta estratègia lleugerament per sota de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



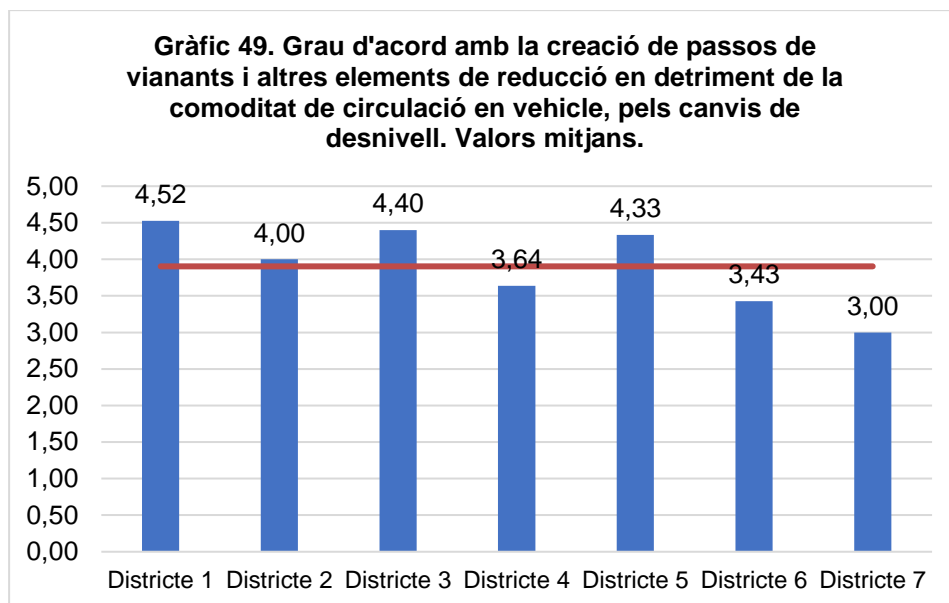
En relació amb qui pot utilitzar aquestes places de càrrega i descàrrega, una alternativa és que no estigui limitat a vehicles comercials, sinó que qualsevol persona pugui utilitzar-les, amb una limitació horària. Aquesta opció té un recolzament mitjà, amb un valor de 3,14 punts sobre 5, especialment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

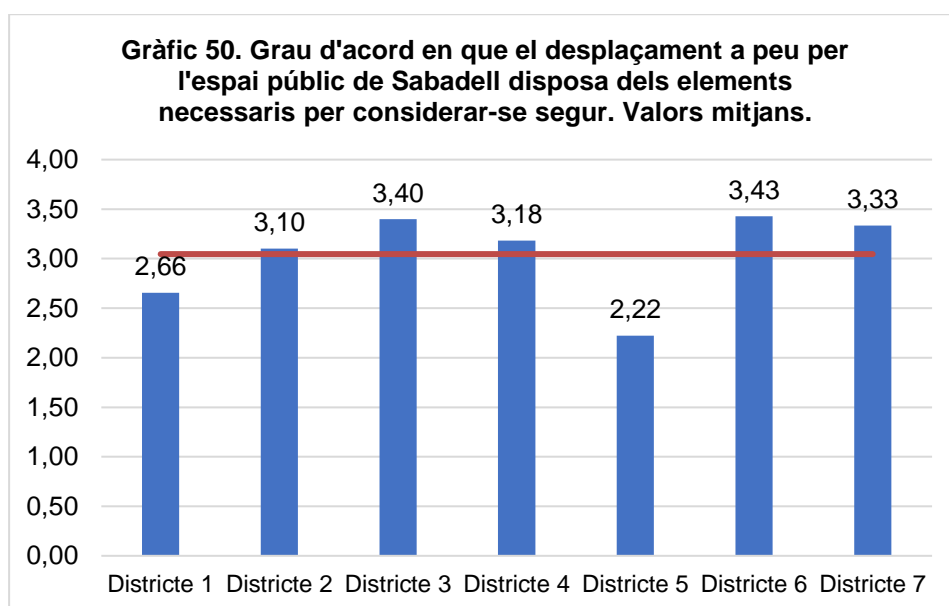


En relació amb les places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda, es pregunta per una major regulació i aplicació d'una taxa municipal. Es recull una valoració mitjana de 3,25 punts sobre 5. Aquesta estratègia es valora especialment de forma negativa als districtes 4, 5 i 7.



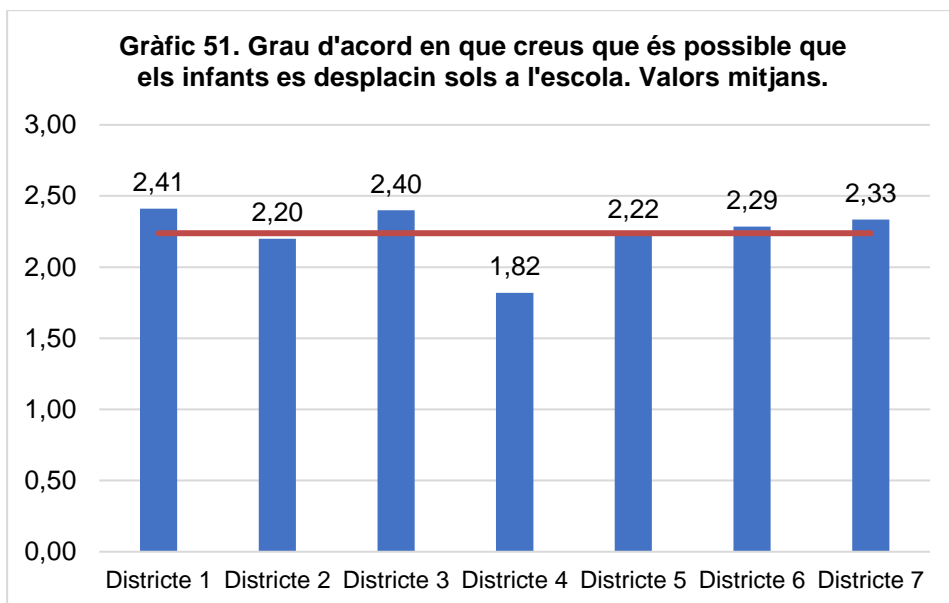
## Seguretat

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.

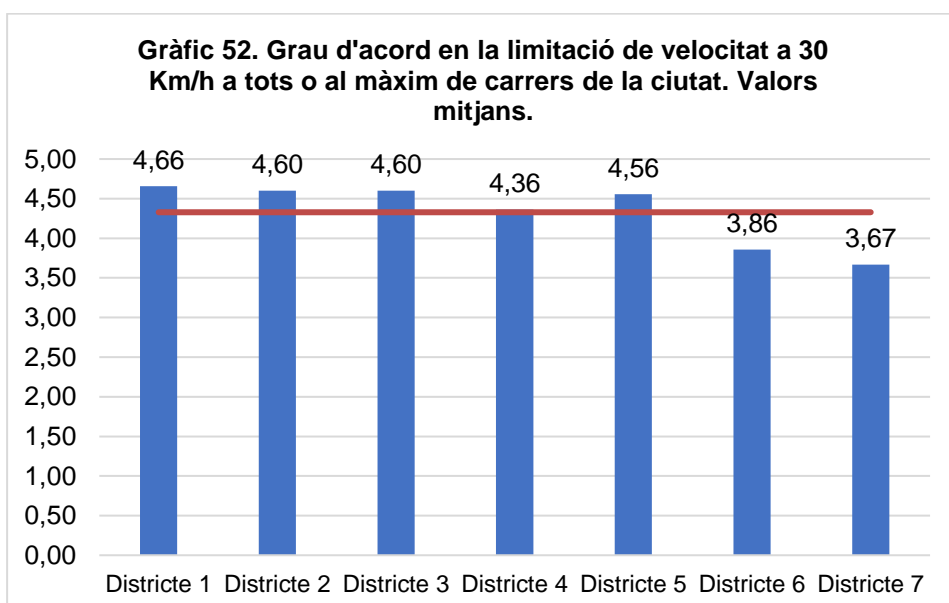


Cal assenyalar que es registren diferències en funció dels grups d'edat. Els menors de 25 anys han valorat unànimement que estan totalment d'acord amb l'estratègia, mentre que la resta de grups d'edat tenen una distribució estàndard, amb valoracions repartides entre els diferents graus d'acord.

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.

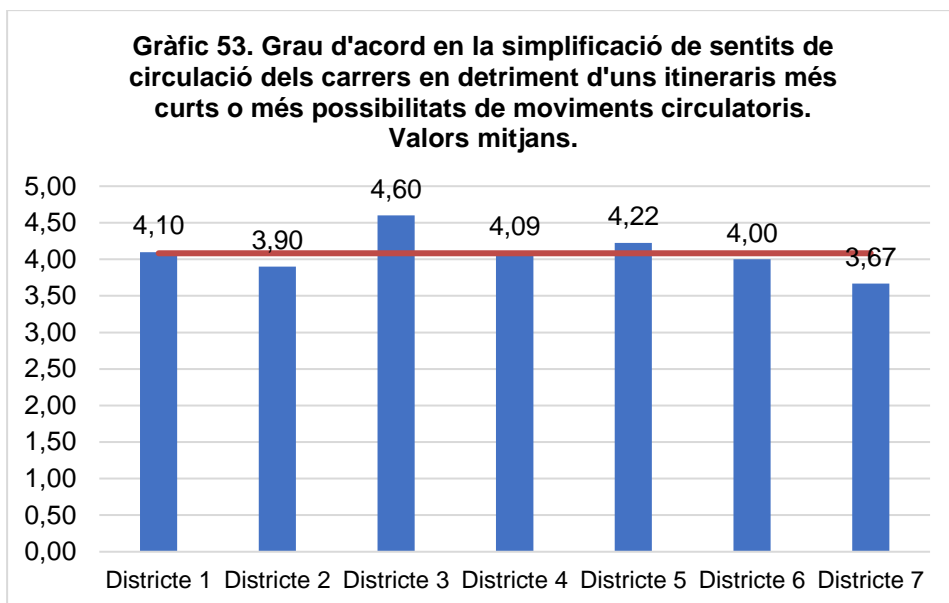


En el mateix sentit, es valora negativament la seguretat dels infants a l'hora de desplaçar-se sols a l'escola, amb 2,29 punts sobre 5. No hi ha diferències rellevants entre territoris.

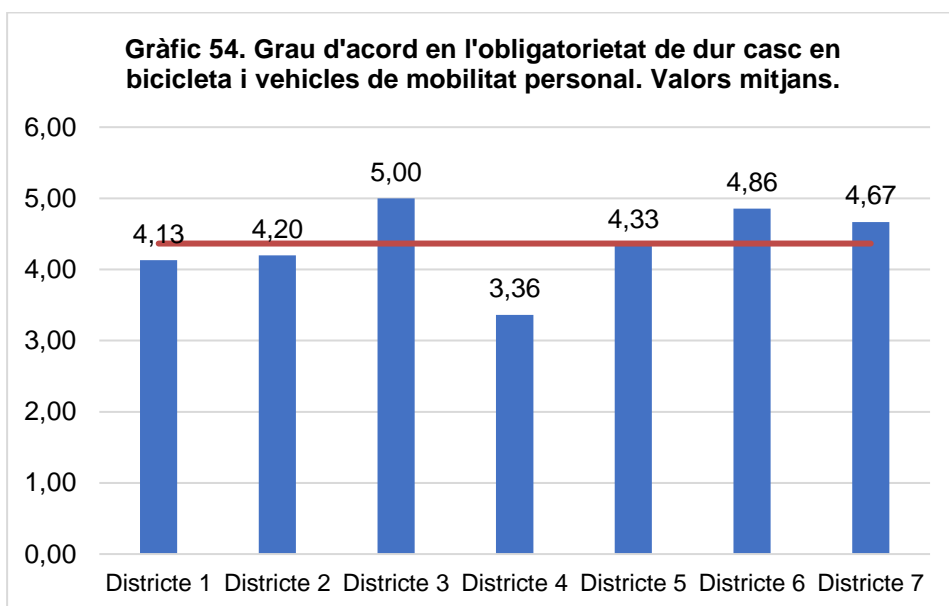


La major part de les persones enquestades consideren que caldria implementar l'estratègia dels carrers 30, 3on la velocitat està limitada a 30 km/h. En general, la valoració és positiva, amb 4,5 punts sobre 5, exceptuant els districtes 6 i 7, on se situa per sota de la mitjana.

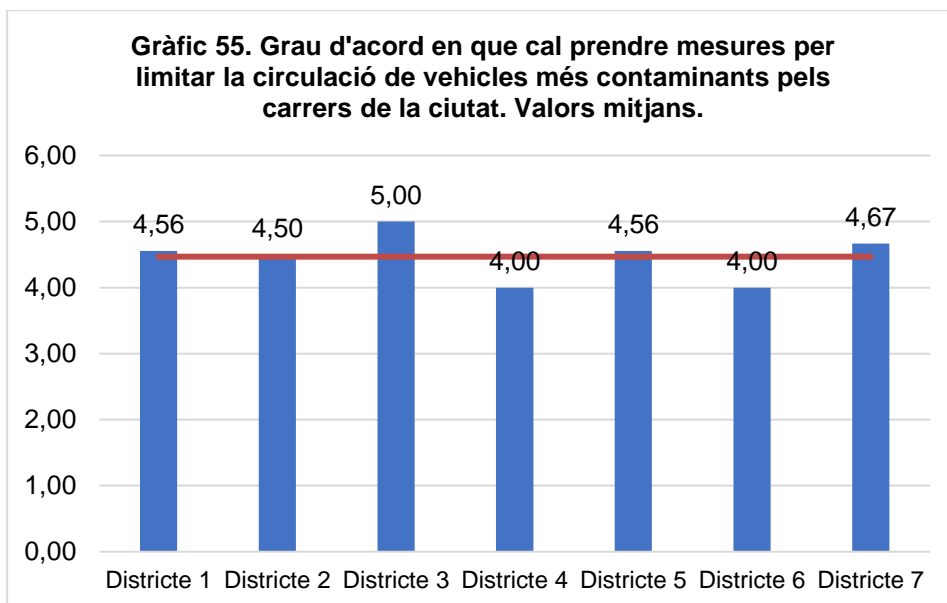




Quant a la simplificació de sentits de circulació dels carrers, en detriment d'uns itineraris més curts o més possibilitats de moviments circulatoris, la valoració és generalment positiva, per sobre dels 4 punts sobre 5, i no hi ha diferències rellevants entre territoris.

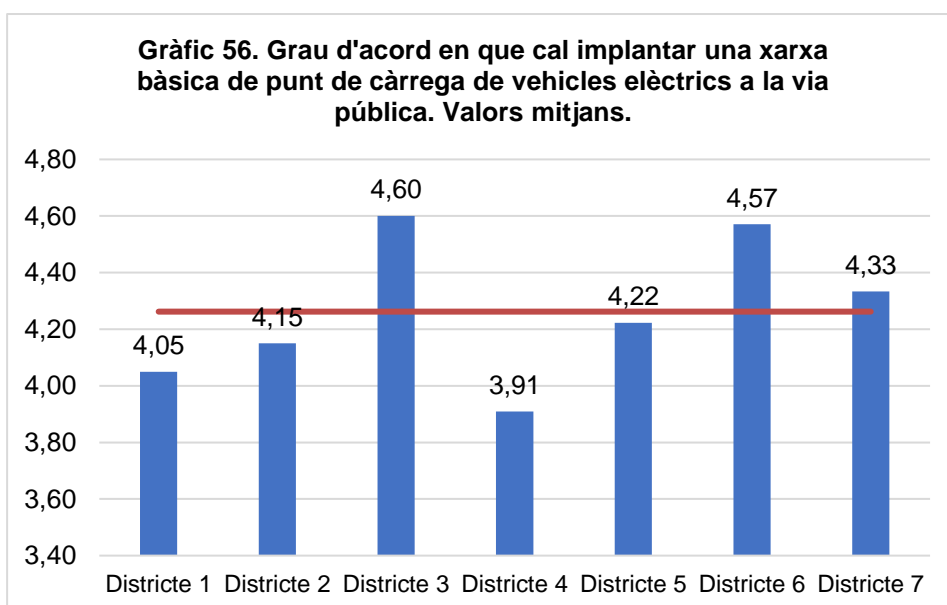


Es valora positivament obligar a dur casc als ciclistes i usuaris de vehicles de mobilitat personal, amb 4,36 punts. Les persones enquestades del Districte 4, però, fan una valoració més baixa, amb 3,36 punts.



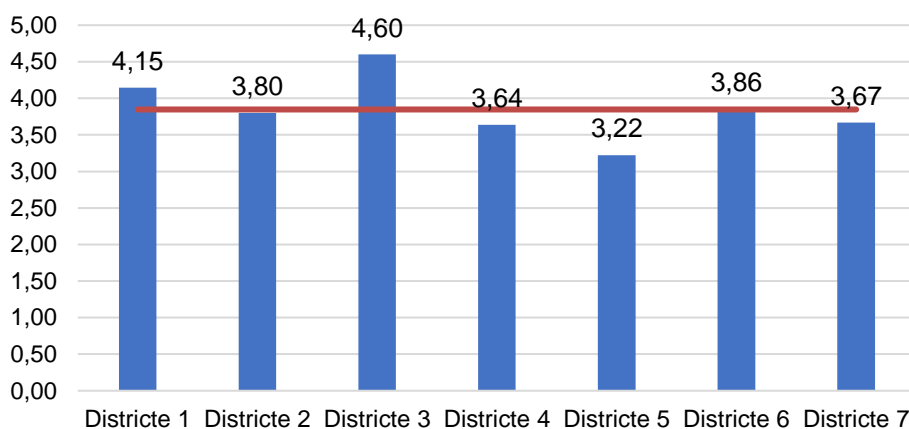
### Mesures de millora ambiental

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.



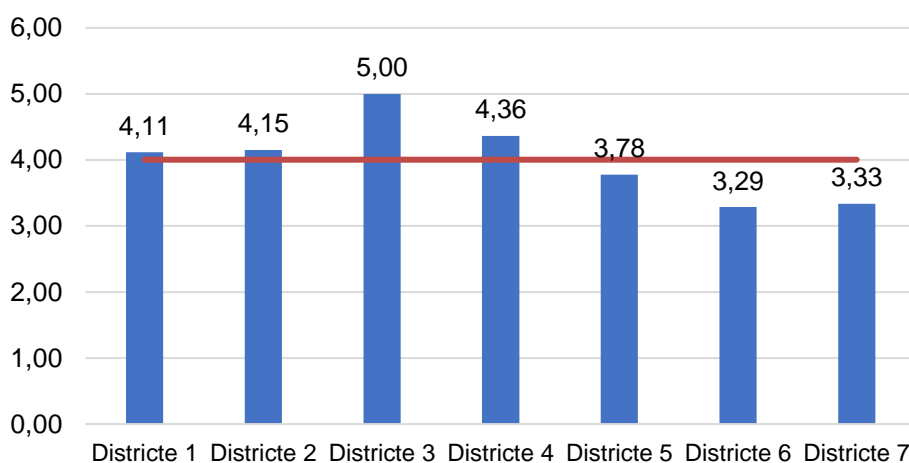
També hi ha un grau de consens elevat en quant a implantar una xarxa bàsica de punts de càrrega de vehicles elèctrics a la via pública, amb valoracions superiors als 4 punts sobre 5. Els districtes 3, 6 i 7 són els que més prioritzen aquesta mesura.

**Gràfic 57. Grau d'acord amb que la implantació d'una ZBE 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. Valors mitjans.**

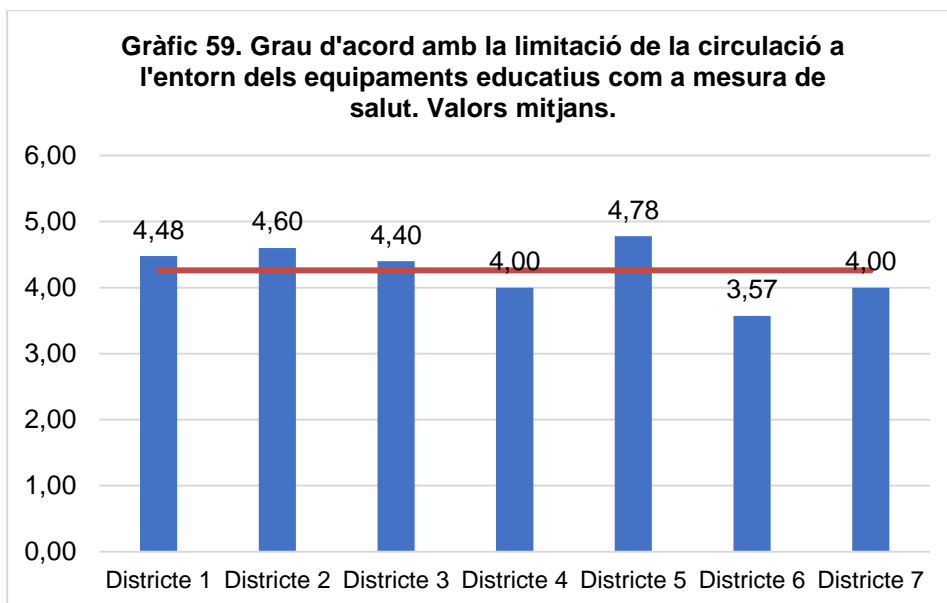


Respecte a la possibilitat d'implantar una Zona de Baixes Emissions (ZBE) a la ciutat, com a mesura per reduir la contaminació ambiental i acústica, la valoració és mitjana-alta, amb 3,96 punts sobre 5. Els valors més elevats es troben als districtes 3 i 1.

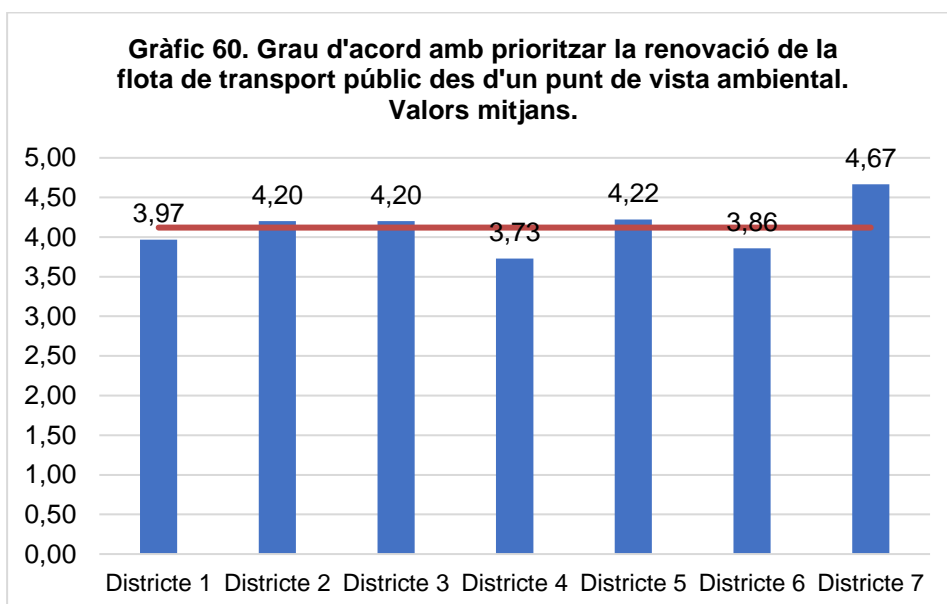
**Gràfic 58. Grau d'acord amb la limitació del vehicle privat, encara que sigui veí de Sabadell, perquè ha de desplaçar-se a una ZBE interna de la ciutat. Valors mitjans.**



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.

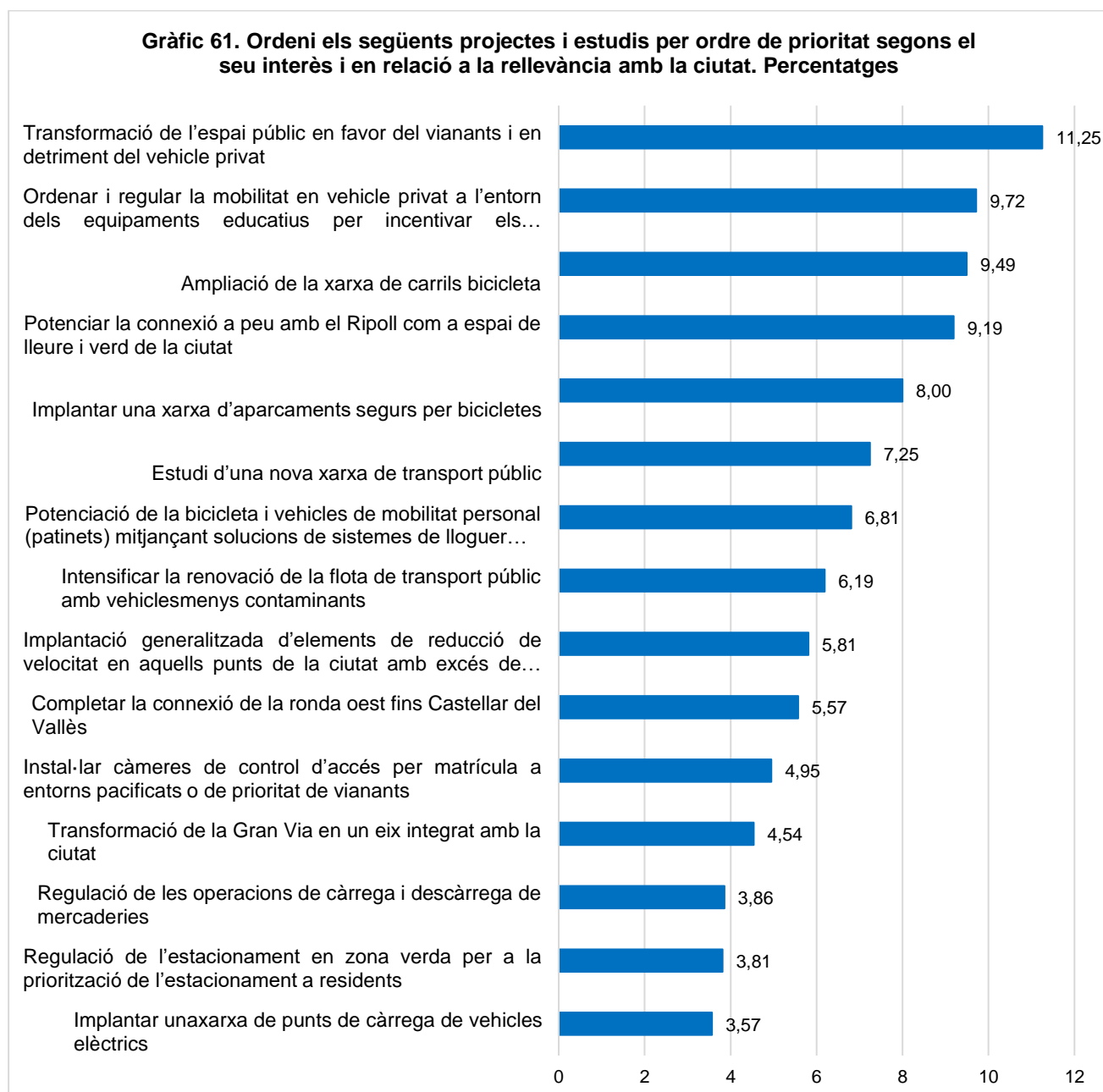


Quant a la renovació de la flota de transport públic, des d'un punt de vista ambiental, hi ha un grau de consens elevat sobre la prioritització d'aquesta mesura. No hi ha diferències rellevants entre els territoris.

### 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 prioritari 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%).





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.

<b>MOBILITAT A PEU</b>
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

<b>MOBILITAT A PEU</b>
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



<b>MOBILITAT A PEU</b>
que es pugui pacificar de vials mitjançant calçada de 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.

<b>BICICLETA I VMP</b>
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

<b>BICICLETA I VMP</b>
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 construeixin 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

<b>BICICLETA I VMP</b>
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.

<b>TRANSPORT PÚBLIC</b>
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
Més freqüència

<b>TRANSPORT PÚBLIC</b>
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

<b>VEHICLE PRIVAT</b>
Instal·lació de semàforos 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
Reducció del transport amb vehicles contaminants
Intensificació de les mesures per fer complir les normes i senyals viàries
Desincentivar l'ús urbà del vehicle

<b>VEHICLE PRIVAT</b>
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 descàrrega, 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
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

<b>VEHICLE PRIVAT</b>
Limitació velocitat carretera Barcelona i carretera Terrassa, passos vianants amb ressalts, 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.
Obligatorietat 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 redirigir 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

<b>APARCAMENT</b>
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
Nuevos aparcamientos subterráneos
Impulsar la creació de Hubs i Microhubs per la distribució urbana de mercaderies

<b>APARCAMENT</b>
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 cèntriques
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 ciclogística, en especial en eixos i zones comercials pacificades. L'espai sota el passeig seria un bon espai d'intercanvi camions o furgonetes > ciclogística. 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 específiques 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
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

## APARCAMENT

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'horts 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 patrullar policies pel nucli de la ciutat, centre històric peatonalitzat per tal de donar exemple, alhora que es dona un servei més proper al ciutadà. Alhora 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.