

DOCUMENT DE CONCLUSIONS DE LA COMISSIÓ TÈCNICA DE MOBILITAT. SECCIÓ DE TERRITORI I ESPAI URBÀ. FUNDACIÓ BOSCH I CARDELLACH.

• Origen de la Comissió

Des de la secció de Territori i Espai Urbà de la Fundació Bosch i Cardellach es va creure important treballar activament en la reflexió endegada per l'Ajuntament sobre la transformació de l'Espai Central, centrant-se però en l'àmbit específic de la mobilitat.

Es va convidar a Pere Vidal perquè fes una exposició sobre el treball de l'Ajuntament que servís de punt de partida per a la reflexió de treball. La sessió va tenir lloc el 8 de febrer i a posteriori es va convenir fer una sèrie de sessions addicionals, a manera de comissió de treball, que hauria d'abordar el tema amb més profunditat.

Es va creure convenient d'incloure la Secció d'Economia per tal de travar aspectes de la mobilitat que afecten ambdues seccions.

• Objectius de la Comissió

L'objecte de la Comissió Tècnica de mobilitat es va plantejar com l'aportació de coneixement i l'anàlisi específic dels diferents aspectes de la mobilitat de l'espai central de la proposta de l'Ajuntament amb la finalitat de sumar esforços per a la possible millora del model plantejat.

Els objectius específics dels aspectes a treballar es van plantejar com l'anàlisi de:

- La mobilitat del transport públic. Funcionament de la Xarxa de busos
- La mobilitat del transport privat .Accessos i capacitats del Aparcaments.
- La mobilitat de vianants. Relació amb les àrees comercials.

• Metodologia de la Comissió

Amb la finalitat d'aconseguir màxim rigor en la tasca de la Comissió de treball es va plantejar realitzar diverses sessions amb objectius diferents:

- Sessions orientades a fornir dades per al posterior anàlisi:
 - Dades de Funcionament de Xarxa de Busos. Sessió amb els responsables de Mobilitat de l'Ajuntament.
 - Dades de Funcionament dels Aparcaments.
 - Dades d'Activitat Econòmica de Sabadell. Estudi de la Cambra de Comerç
- Sessions internes de treball a partir de les dades obtingudes.
- Sessions per a posar en comú el treball intern amb el Pere Vidal i així poder arribar a un consens en les solucions plantejades.

• Desenvolupament de la Comissió

Es van succeir diverses sessions durant els mesos de febrer i març, on la demanda de dades per al posterior anàlisi va quedar desatesa, a voltes per manca específica de les dades mateixes, a voltes perquè encara si estava treballant.

Malgrat això i amb la voluntat del compromís adquirit vers la reflexió de la proposta plantejada per l'Ajuntament, la Comissió va seguir treballant de manera interna les diferents qüestions plantejades i posant en comú la seva tasca amb el Pere Vidal.

Val a dir i és de justícia que la Comissió de treball intern, oberta als membres de les seccions tant de Territori i Espai Urbà com d'Economia , ha estat bàsicament formada per un grup reduït de membres que han aportat el seu coneixement i treball i que per tant son el resultat del l'esforç i del punt de vista d'aquestes persones concretes que han mostrat el seu interès per a la participació en la Comissió.

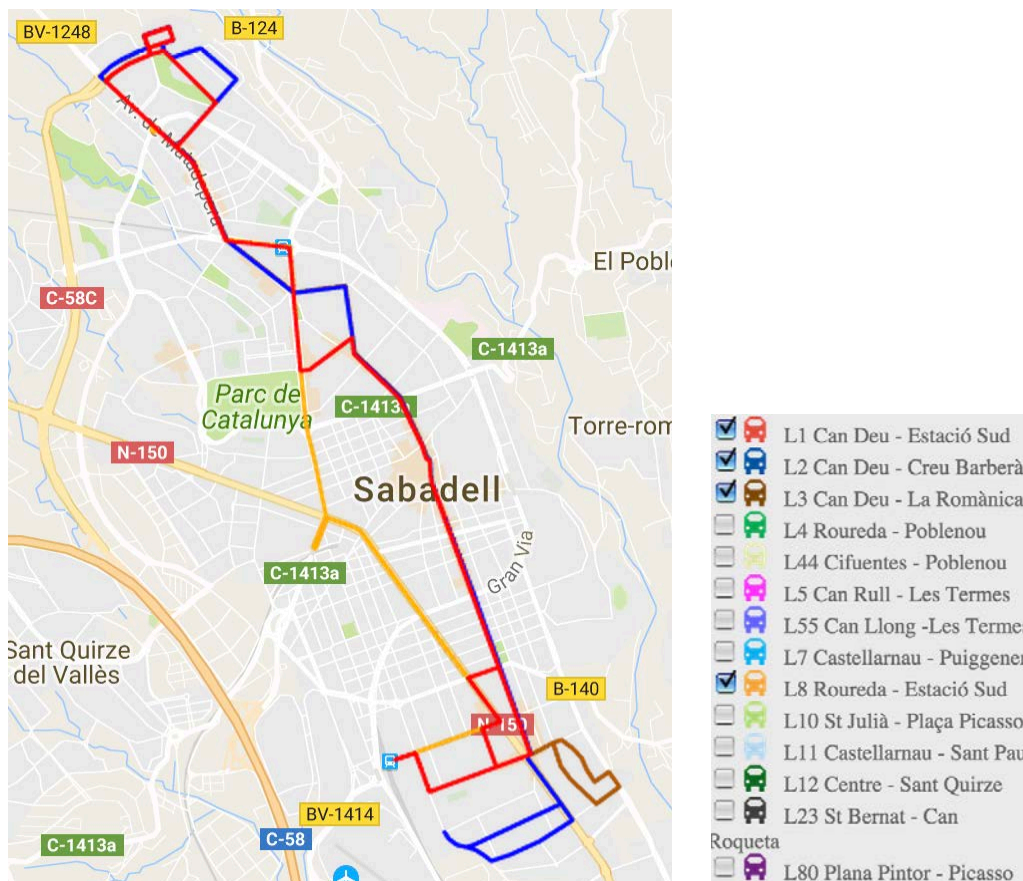
- **Conclusions de la Comissió**

En cada sessió s'han demanat dades d'anàlisi que no s'ha presentat i es fa difícil emetre una opinió sòlida, sense dades solvents. En aquest sentit, i a partir del reconeixement de les mancances en les dades i amb la conseqüent prudència en la formalització de plantejaments, la Comissió tècnica ha volgut fer un esforç per proposar d'una banda línies de treball a tenir en compte i a estudiar en més profunditat i d'altra banda iniciatives concretes a valorar posteriorment per part de l'Ajuntament en la seva proposta final de transformació de l'espai central de Sabadell:

- Respecte la mobilitat del transport públic:

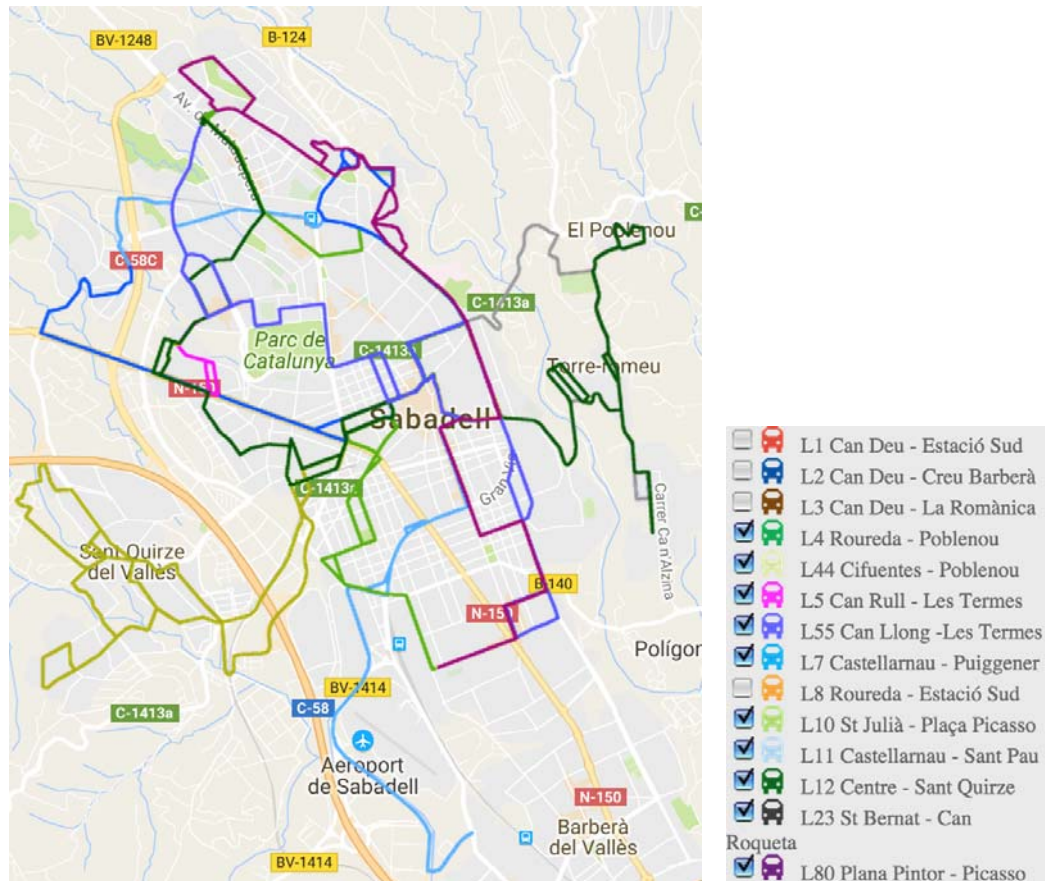
La Comissió conclou, a falta de dades concretes de la matriu de mobilitat que està estudiant l'Ajuntament, que l'actual funcionament de l'actual Xarxa de busos presenta aspectes que es podrien millorar i proposa algunes línies de treball a estudiar per part de l'Ajuntament, conjuntament amb les darreres dades de la matriu de mobilitat:

- Compatibilitat amb la **Xarxa de Busos interurbans**, donat que es detecta una manca de interrelació que seria beneficiosa per els usuaris, sobretot en punts d'atracció com l'Hospital Taulí o el Tanatori, de lògica Comarcal.
- Compatibilitat amb la **Xarxa de Trens**, tant de Renfe com de FGC, incloent noves estacions i reconeixent el paper de nodes e intercanviadors potencials, incloent-los en els inicis i finals de recorregut, donat que suposen un dinamitzador clar del funcionament general del transport públic urbà.
- Racionalització de **les línies urbanes N-S**, que presenten mateix traçat de línia en quasi tot el recorregut, sense aportació de control de la freqüència de pas. Es proposa generar una sola línia que permeti aquest control de freqüència i faci possible el pas per l'eix de Plaça Major, en ambdós sentits, però amb un sol carril de dimensions mínimes, mitjançant la semaforització del tram des del carrer les Valls fins al carrer de la República. A futur, aquest carril únic podria anar des de Plaça Marçet fins a Gran Via



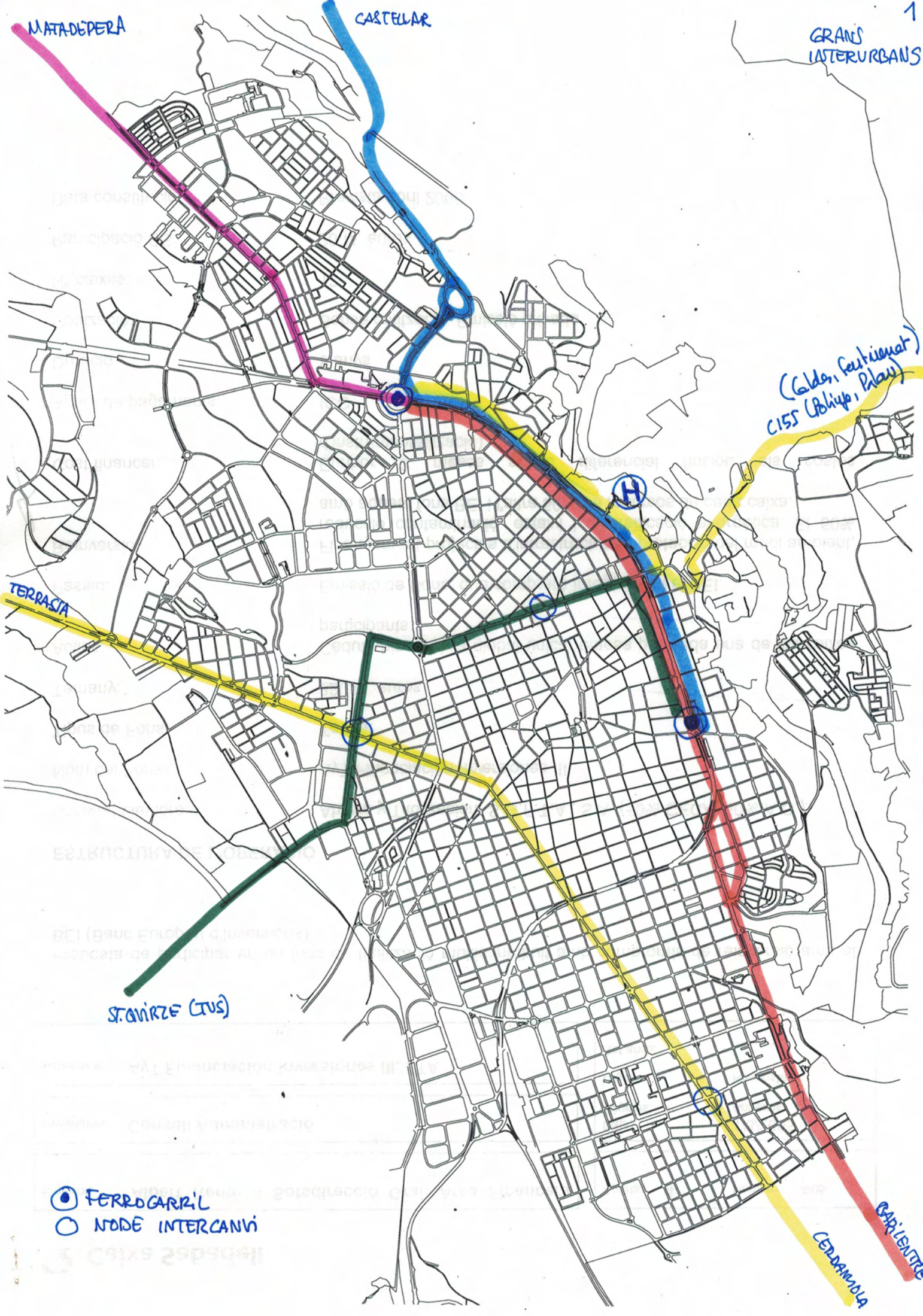
Aquesta proposta per el pas dels busos per la Plaça caldria que fos dissenyada perquè es pogués assimilar al que seria el pas d'un tramvia, no només pel que fa a les dimensions dels vehicles, emissions i soroll sinó també per el que fa a la facilitat per pujar i baixar, velocitat i característiques del traçat.

- o Racionalització de **les línies urbanes transversals**, que presenten traçats anàrquics que sovint no recullen els nodes de la xarxa de trens i que creuen la ciutat, quan potser no seria necessari, donat que es suposa molta mobilitat des dels diferents barris cap al centre, però no d'un barri a un altre.



Reconeixement de l'anell de mobilitat proposat per l'Ajuntament, com a estructura principal d'ordenació de les línies urbanes en l'espai central.

Per tal de recollir aquests diferents aspectes, s'adjunten alguns esquemes realitzats per membres de la Comissió, amb la voluntat propositiva de millora i que segueixen diverses lògiques jeràrquiques:



MATADEPERA

CASTELLAR

GRANIS
INTERURBANS

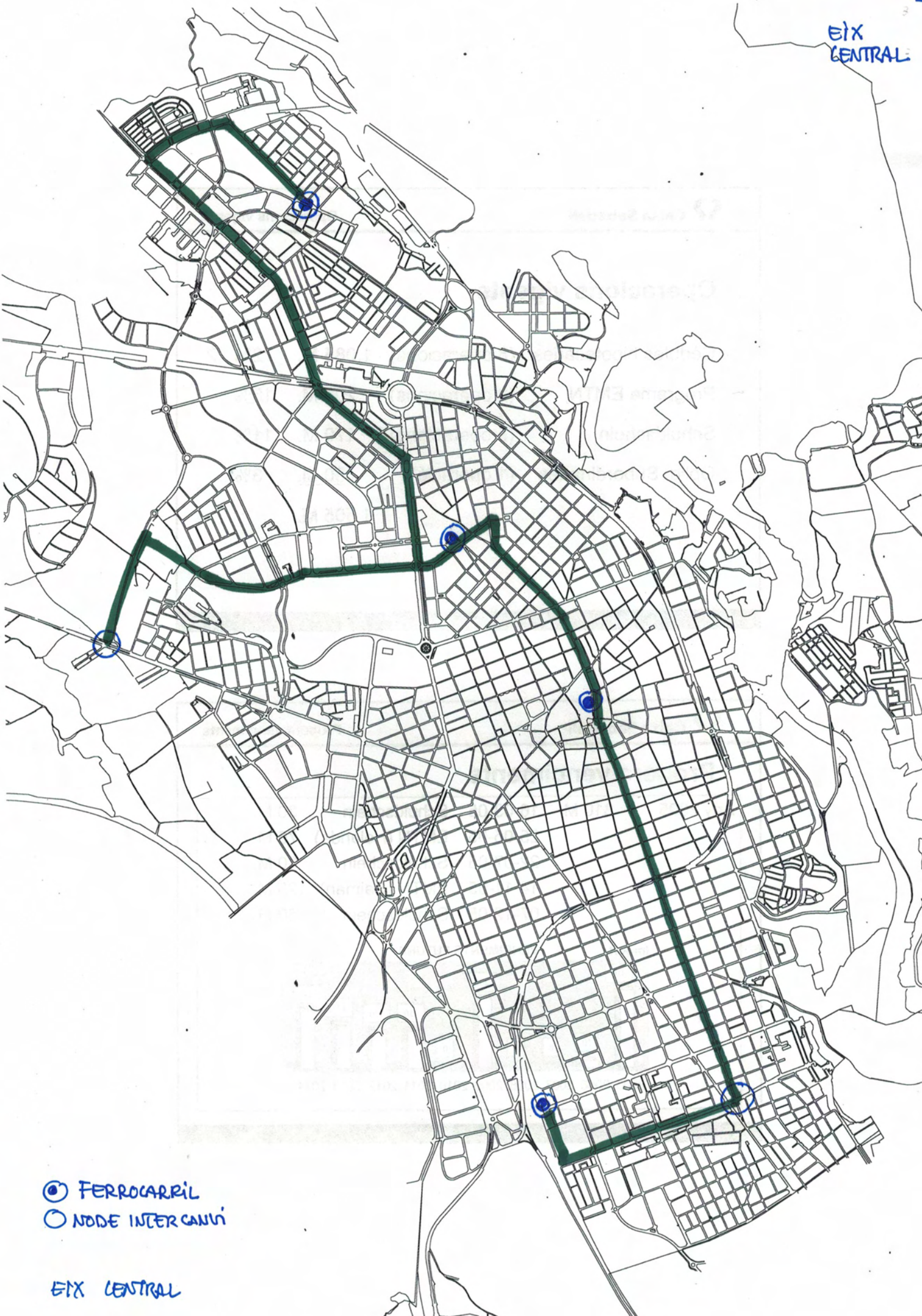
(Glden, festinat)
C155 (Bliup, Play)

TERRACIA

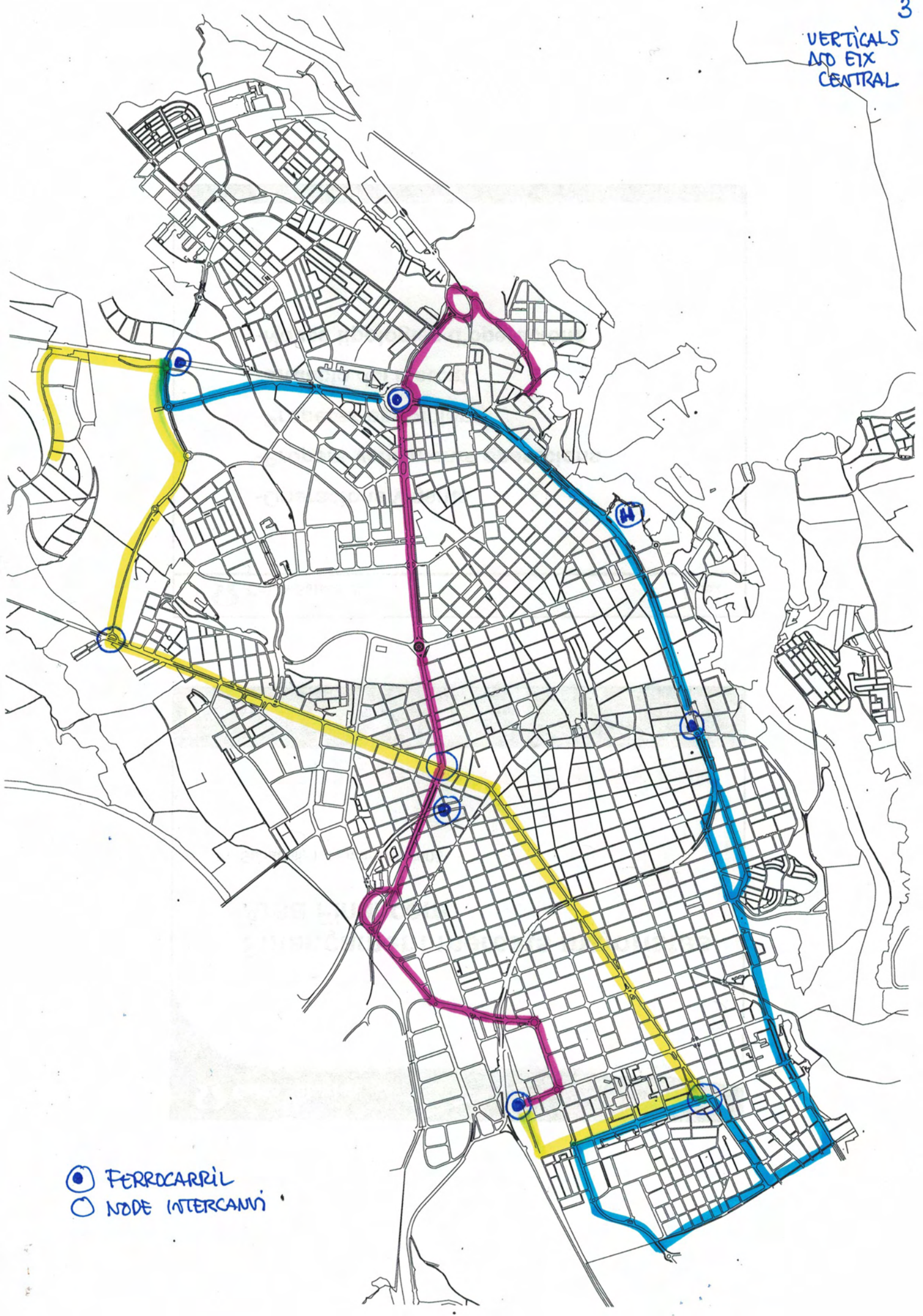
STAVITZE (TUS)

BAR LENTRE
CERDANOLA

- FERROVIA
- NODE INTERCANVI



- FERROCARRIL
- NODE INTERCANVI

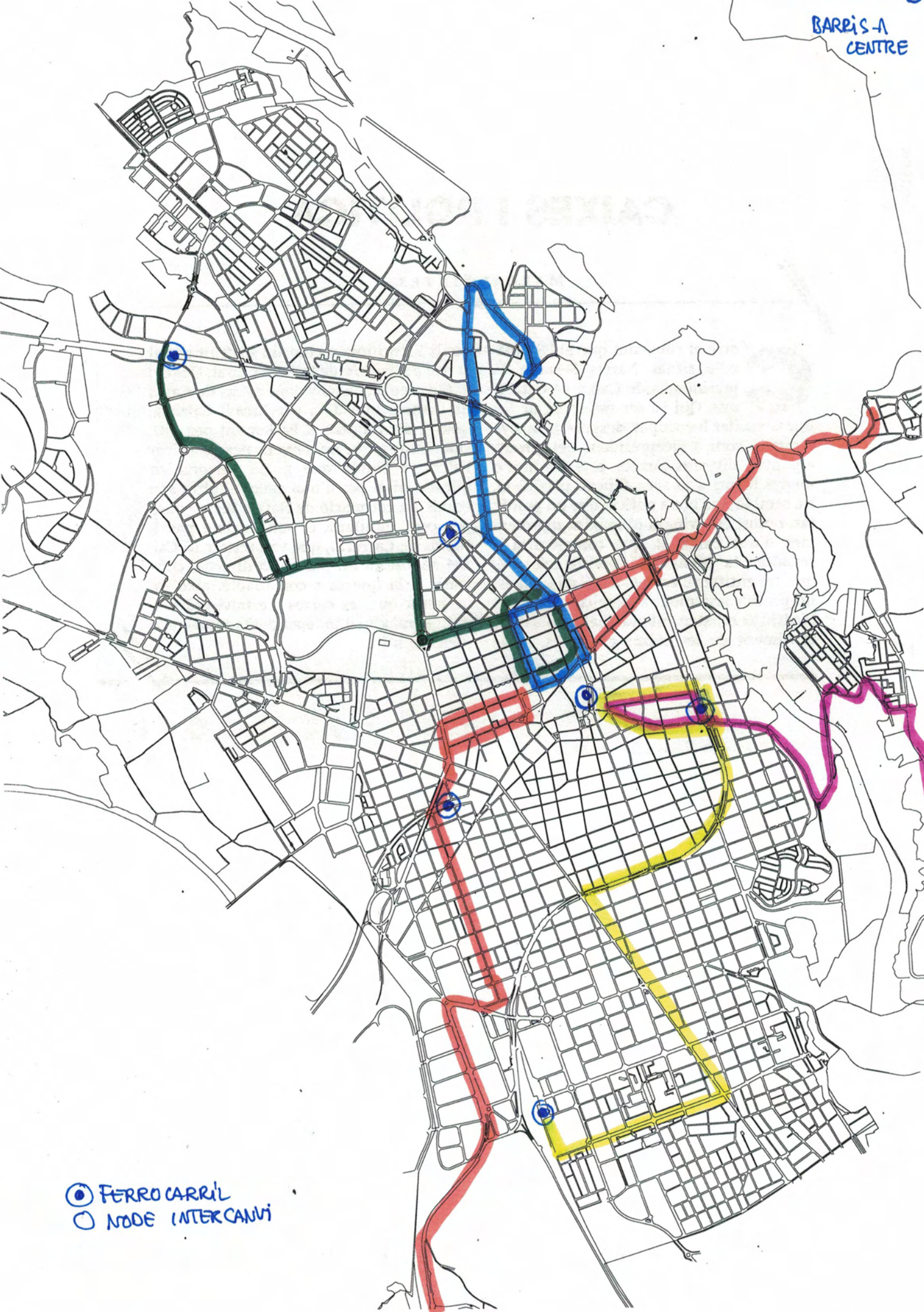


● FERROCARRIL
○ NODE INTERCANNI

GRANS
TRANSVERSAL



● FERROGARRIL
 ○ NODE INTERCANVI



● FERRO CARRIL
○ NODE INTERCAMBI

- Respecte la mobilitat del transport privat:

La Comissió conclou, a falta de l'obtenció i l'explotació de les dades dels Aparcament de l'àmbit central de Sabadell, que cal treballar alguns aspectes per garantir la correcta arribada del transport privat a l'espai central fins als aparcaments:

- **Prendre una decisió rellevant** de cara al futur immediat en relació als dos aparcaments més significatius de l'espai central:
P. Major-Doctor Robert i Vapor Sabadellenc-Turull.
Sobretot per a la resta de propostes que afecten l'entrada i la sortida al Centre, de les diferents modalitats de transport.
- **Senyalitzar adequadament** des de l'anell de mobilitat proposat per l'Ajuntament els accessos als diferents aparcaments de l'espai central, com proposa l'Ajuntament mateix, només recordant en fer especial atenció a la claredat de les indicacions i a la posició dels indicatius.
- **Repensar** les zones blaves existents o a proposar, per dotar l'espai central d'una oferta compartida de zones blaves i verdes, segons conveniència de l'activitat econòmica i de la necessitat del veïnat.

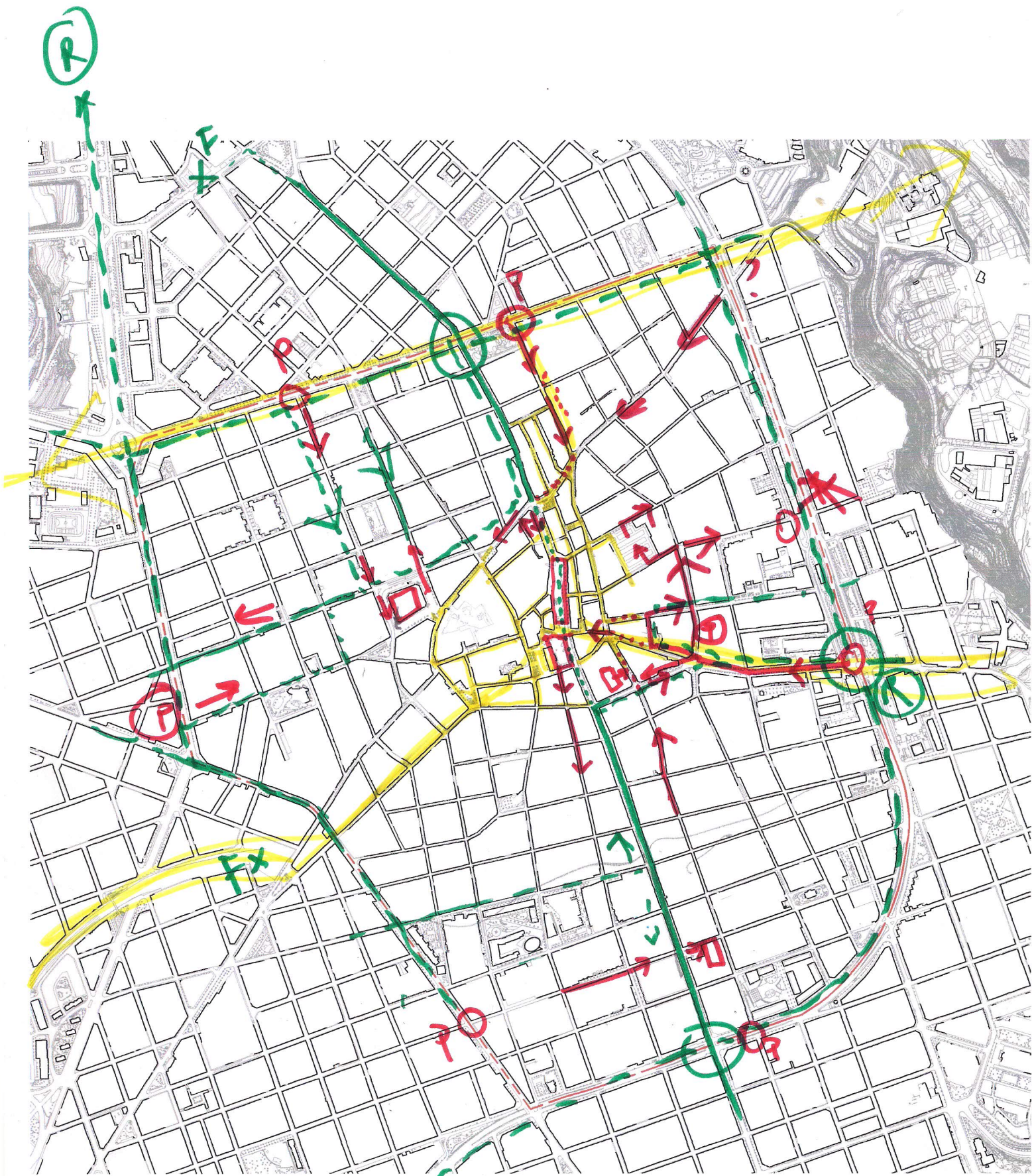
- Respecte la mobilitat del vianant:

La Comissió conclou, a falta de dades d'activitat econòmica que podrien donar més llum sobre les decisions a prendre en els carrers amb caràcter comercial a potenciar, que cal valorar per part de l'Ajuntament alguna proposta de nous espais per al vianant que es proposen:

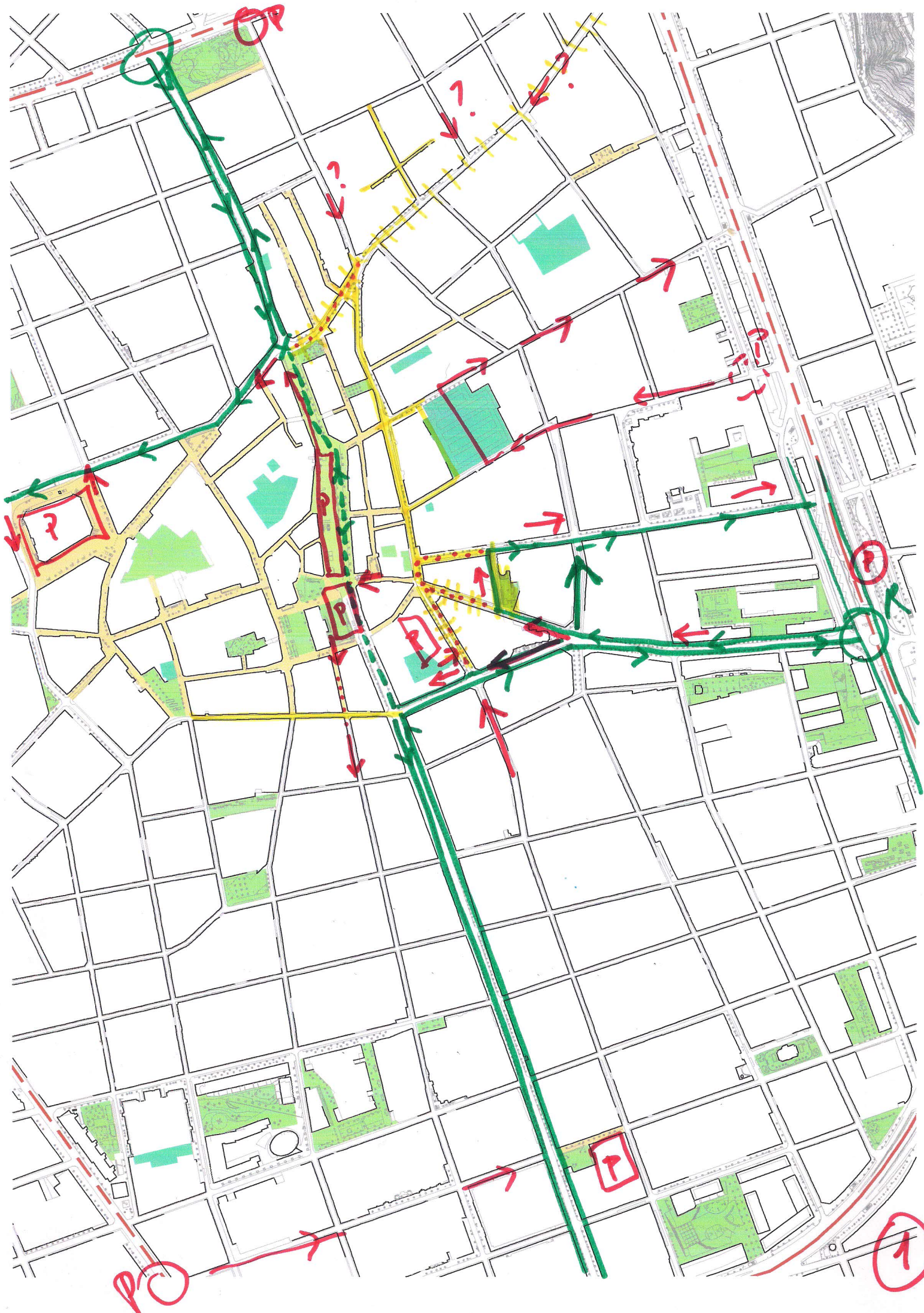
- **Pla ordenació dels elements urbans a l'espai públic. Ocupació de terrasses.**
Caldria millorar la relació entre la necessitat de pas dels vianants i la ocupació actual de les terrasses de bars, privatitzant l'espai públic i creant dificultats de pas per al vianant, fet especialment greu a la Rambla.
- **Millora i ampliació de l'espai per a vianants de Via Massegué.**
Caldria millorar i ampliar les voreres de la via Massegué per tal de que constitueixin una continuació comercial de l'eix central N-S.
- **Carrer Sant Joan i Carrer Dr Puig.**
Es podria proposar de vianants des del carrer Indústria fins al Raval de Fora, donat que es reconeix un carrer amb una morfologia no adequada per al pas de busos i que permetria incentivar el seu caràcter comercial, alliberant el seu constant pas de vehicles. La Comissió és conscient que aquesta decisió depèn dels estudis de racionalització de la Xarxa de bus urbà proposats en anteriors apartats.
- **Carrer Narcís Giralt. Darrer tram del carrer Tres Creus. Inici carrer indústria.**
Es podria proposar l'ús de vianants amb la convivència dels usuaris de transport privat d'accés als aparcaments (Plaça major – Euterpe).

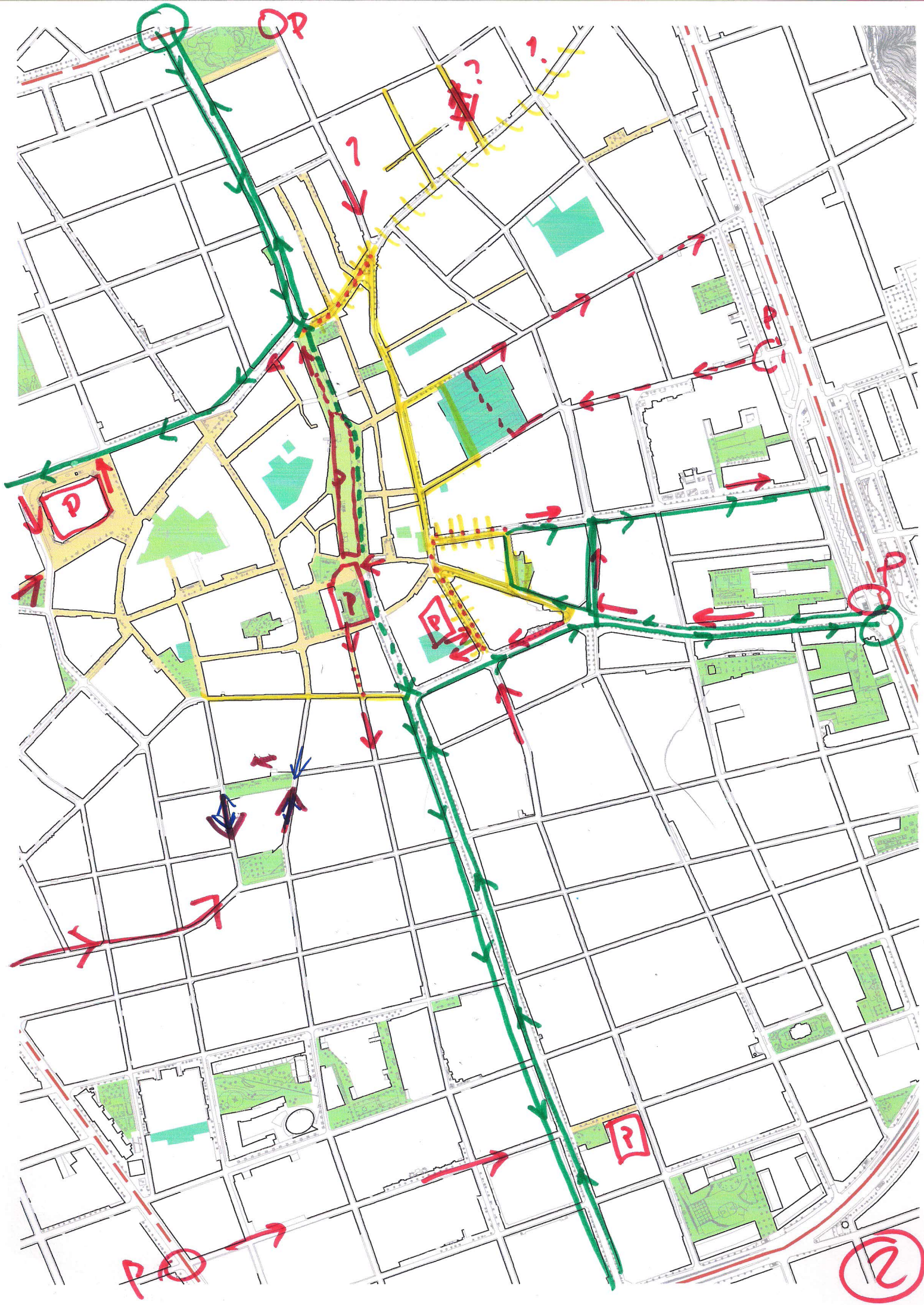
La Comissió creu que amb aquests canvis es podria ajudar a ordenar l'actual caos per al vianant que presenta la zona de confluència Narcís Giralt-Tres Creus-Indústria (Fayos); millorant la qualitat de l'espai urbà en la zona adjacent a Plaça major per Llevant fins al futur espai obert del Turull, relligant àrees de vianant ja establertes con les borrianes o els ravals i equilibrant la oferta d'àrees per a vianants que ja ofereix la zona de Ponent fins el Mercat.

Per tal de recollir aquests diferents aspectes, s'adjunten alguns esquemes realitzats per membres de la Comissió, amb la voluntat propositiva de millora.



— MOBILITAT PUBLICA —→ XARXES PUS
 — MOBILITAT PRIVADA —→ ACCÉS PKG
 — ALTERNATIVES





A manera de corol·lari,

La Secció de Territori i Espai Urbà de la Fundació Bosch i Cardellach vol deixar constància que està satisfeta del treball fet, d'haver impulsat unes sessions de treball al voltant del tema de la mobilitat, d'haver generat una comissió de treball amb l'Ajuntament per tal d'aportar-li coneixement i suggerir propostes que han de servir-li finalment per sumar informació en la presa de decisions que a de dur a terme sobre un tema tant important per la ciutadania.

Aquest document és el resultat d'aquestes sessions de treball, dels membres que hi han participat activament i en especial dels sota-citats, que han fet l'esforç de treball necessari per a poder redactar aquest document, mitjançant diferents aportacions i propostes.

Sabadell, 24 d'Abril de 2017

Esteve Font

Manel Larrosa

Josep Llobet

Jordi Llloch

Xavier Sauquet

Isabel Vega

Cap de la Secció de Territori i Espai Urbà