

Dotze propostes per millorar la mobilitat de Sabadell

Eleccions municipals 2015

La mobilitat de Sabadell es basa de forma aclaparadora en l'ús del cotxe. La major part de sabadellencs i sabadellenques no han agafat el transport públic urbà en el darrer any perquè normalment es mouen en cotxe, o a peu quan les distàncies són curtes, i només prenen el tren quan han de sortir en direcció a Barcelona. Aquesta és a grans trets la radiografia de la mobilitat de Sabadell. PTP proposa canviar aquesta realitat tant poc sostenible, i tant cara per a les butxaques dels ciutadans, per convertir Sabadell en una ciutat on:

- a) Sigui agradable caminar
- b) Anar en bicicleta sigui una cosa fàcil i normal
- c) També sigui fàcil moure's sense el cotxe
- d) Els transports públics siguin molt confortables i usats regularment per un alt percentatge de població.

1. Transport urbà. Els ciutadans de Sabadell utilitzen el transport públic 66 cops l'any, una xifra que es troba fins a cinc vegades per sota del nivell d'ús que es dona en moltes ciutats europees de mida comparable. Hi ha menys usuaris ara que a final dels 80 del segle passat. Per això cal aprovar un pla per doblar en els propers sis anys el nombre d'usuaris del bus urbà i, perquè això sigui possible sense que es dispari el dèficit, cal augmentar la productivitat de la xarxa i fer-la més intel·ligible, per tant, jerarquitzada en el seu esquema de línies.

1. Més productivitat vol dir actuar sobre la velocitat. Mesures que es proposen:
 - Principi de prioritat absoluta del bus urbà als semàfors i cruïlles
 - Trams de carrers d'ús exclusiu del transport públic
 - No permetre aparcament en els carrers d'un sol carril per on passi el bus.
 - Els passatgers podran entrar per dues portes
 - S'aprovaran mesures tarifàries i de control de bitllets de forma que es minimitzi el temps d'accés al bus
 - S'instal·laran màquines expenedores de bitllets a bord, o alternativament a les parades de més demanda, per alliberar els conductors d'aquesta funció.
2. Simplificació de la xarxa de bus, en línia amb el pla que PTP va presentar en el 2012: menys línies i més freqüents. La xarxa es classificarà en dos tipus de línies: les principals, amb freqüències no superiors a 10 minuts, i les secundàries, amb freqüències no superiors als 20 minuts. El servei serà totalment cadenciós, buscant la correspondència exacta. S'indicarà l'hora de pas per cada parada.
3. Convertir les estacions de Sabadell en les ròtules del transport interurbà.
4. El servei de transport urbà dels diumenges i festius és molt insuficient. Cal millorar-lo perquè la freqüència actual de 30' no està a l'alçada de les necessitats d'una ciutat com Sabadell.
5. Cal crear un servei de transport públic nocturn que recorri la ciutat de nord a sud, entre els barris de Can Deu i Campoamor, i d'est a oest, entre Poblenou i Can Llong-Castellarnau, amb

una freqüència de 30', tot fent correspondència amb les estacions de ferrocarril i les parades de bus nocturn interurbà, a més de correspondència amb coordinació horària entre les 2 línies urbanes.

6. Continuar amb la implantació de les noves tecnologies per millorar la gestió del servei, la informació a l'usuari i serveis de valor afegit (com per exemple wifi a dins els busos).

2. Transport suburbà d'autobús.

Cal anar en un termini de 2 anys a la creació del sistema de transport metropolità de Sabadell, tal com defensava PTP en el seu pla de 2012, i d'un sistema integrat de transport metropolità del Vallès al cap de quatre, integrant en una única xarxa comprensible per a tots els ciutadans els transports urbans de Sabadell, Terrassa, Sant Cugat, Barberà, Cerdanyola i Rubí, a més dels serveis suburbans de Sarbús i Segalès i la resta de companyies que donen servei suburbà d'autobús. El Vallès Occidental es comporta com un sistema metropolità d'un milió de persones independent de Barcelona i necessita un esquema de funcionament dels seus transports públics similar al que té la capital catalana.

3. El nou metro de Sabadell no funcionarà com a tal. Sabadell és massa petita com perquè un servei de metro arrelí. Caldria que la ciutat fos com a mínim el doble de poblada i tingués el doble d'extensió. FGC ha anunciat una millora en el servei passant d'un tren cada 12' a l'actualitat a un cada 10' en el futur, però 10' no és una freqüència atractiva per a un metro urbà. Quants viatgers esperaran 10' per agafar el tren per anar al centre quan l'autobús passa cada 3' i té una millor accessibilitat? El rol principal de la prolongació dels FGC a Sabadell és el de connexió de xarxes, entre Renfe i FGC. Però això s'hauria pogut fer prolongant el servei de FGC des de Sabadell-Rambra fins a Sabadell-Centre de Renfe (Pl. Antoni Llonch). S'haguessin estalviat 350 milions d'euros que haguessin pogut estar invertits en crear la xarxa tramviària de Sabadell i rodalia. Això és el que fan les ciutats mitjanes de tot Europa. Aquesta era la proposta dels plans històrics de la Generalitat, des de 1991, fins que en el 2008 es va decidir equivocadament construir el fals metro de Sabadell, multiplicant per 5 el cost de l'obra.

4. Dignificar les estacions de Renfe a Sabadell. Una de les accions municipals de rellevància s'ha d'adreçar a urgir la dignificació de les estacions de Sabadell-Centre i Sabadell-Sud que es troben en un estat bastant deplorable i amb una qualitat molt per sota del que Sabadell necessita. En el cas de Sabadell Centre és l'única estació de la ciutat pendent d'adaptar a persones amb mobilitat reduïda, que a més no disposa de cap tipus d'informació dinàmica sobre els propers trens, i en el cas de Sabadell Sud milloraria molt la seva accessibilitat si s'obris també un accés al cantó del Polígon Industrial del Sud-oest.

5. Millora dels temps de viatge a Barcelona. Així com FGC no té cap possibilitat de millorar els 45' de viatge a Barcelona, per la congestió ocasionada degut al paper de metro que juga a partir de Sant Cugat, Renfe, per contra, té grans possibilitats de millora. Com a exemple de les seves possibilitats, es pot esmentar el bon resultat dels nous trens directes que posen Sabadell-Centre a 15' de Barcelona (Sant Andreu Arenal). Hi ha qui ha batejat aquests trens com l'AVE del Vallès. Aquests serveis, avui escassos - tres al dia - es podrien generalitzar amb la construcció del túnel de Montcada, una obra amb un pressupost assequible. Aquest túnel ha d'entrar a l'agenda de les prioritats de la ciutat en el proper mandat. Cal pressionar la Generalitat perquè la inclogui en el seu catàleg d'obres.

6. Millora de la qualitat de l'espai públic del centre de la ciutat, potser la zona de la ciutat pitjor dotada en aquest capítol. Fora de l'exigua zona de vianants, que no comprèn més de d'una desena de carrers i unes poques places, la dotació d'espais de qualitat en el centre és pitjor que a la majoria dels barris, i és un cas únic a Europa en una ciutat de la mida de Sabadell. Per millorar la qualitat de l'espai públic al centre l'única solució és convertir la trama viària de l'anella central, definida per les carreteres de Terrassa i Barcelona, la Gran Via, el carrer Vilarrúbias i la Ronda Zamenhof, en una illa de vianants o zona 20. S'exceptuaran d'aquesta decisió alguns carrers d'accés als pàrquings públics o per on circulin autobusos. Els veïns acreditats sí que podran accedir-hi, com a tots els centres de les ciutats europees, però no podran creuar el centre en cotxe. Amb aquesta mesura s'aconseguirà que els carrers del centre, que ara només compleixen funcions de carrers de circulació, o d'aparcament, es converteixin en carrers per estar en els que els vianants tinguin l'espai que els hi cal per fer possible la convivència. Això és el que fa ciutat. A més, la contaminació i el soroll es reduiran dràsticament i, el que també és important, crearà desenes d'espais vivibles on l'activitat comercial florirà. Aquesta mesura ha d'anar acompanyada d'una nova manera de transportar mercaderies més sostenible i eficient.

També caldrà crear àrees de vianants en alguns barris (com per exemple a la Creu Alta i a la Creu de Barberà) per fomentar l'activitat comercial del barri i/o una zona de convivència.

7. Descarregar les funcions urbanes de la Rambla, ara massa concentrades. La Rambla és un carrer que té encomanades funcions d'impossible gestió simultània: és el carrer del transport públic, perquè no hi ha un altre lloc cap on adreçar-lo; és el carrer dels bars amb terrasses; és el carrer del comerç i alhora és el carrer on la gent hi passeja i no ho pot fer còmodament degut a les altres funcions. Tot alhora no funciona. Només ho podria fer, i encara amb dificultats, si no hi circulés cap vehicle. Però això és impossible. Condemnaria el transport públic, un dels serveis públics que millor asseguren la cohesió social, a una pèrdua important d'atractiu, incrementaria els costos de forma desmesurada i perjudicaria greument l'accés al centre de les persones residents als barris. Per això llencem la idea de desconcentrar les funcions de la Rambla cap als carrers paral·lels, Sant Oleguer-Narcís Giral-Sant Joan d'un costat i c. del Sol i c. Sant Pau de l'altre, constituint un eix cívic integrat per quatre carrers paral·lels.

8. Solucionar el problema del pas dels autobusos pel centre. Com s'ha indicat, no hi ha alternatives al pas del bus per l'eix central. Si mirem el que es fa a Europa veiem que el continent està farcit de ciutats en les que conviuen perfectament el transport públic, sobre tot tramvies, però també autobusos, amb zones exclusives de vianants. Aquesta convivència es dona sobre tot en ciutats mitjanes de la mida de Sabadell. El problema del bus és el soroll que fa, no la seva velocitat que es redueix fins a 15 km/h en el seu espai exclusiu. Malauradament la velocitat puja com la d'un vehicle més en l'eix central fora de la zona exclusiva, entre els c. Alfons XIII i el c. les Valls. La solució al problema és que tots els autobusos que creuin el centre siguin híbrids i que durant el pas per la zona central funcionin en mode elèctric. La flota d'autobusos de Barcelona té un bon grapat de busos híbrids que resulten extremadament silenciosos, a diferència dels de gas que presenten avantatges en les seves emissions però no en el soroll, capítol en el que aporten molts inconvenients.

9. La promoció dels desplaçaments a peu. Caminar és la millor manera de moure's a la ciutat en distàncies inferiors als 2 km. A Sabadell és també el mode de transport dominant, no en longitud de recorreguts, però sí en nombre de viatges. La conversió de l'espai interior a l'anella viària del centre en zona de vianants és el millor suport que pot rebre la promoció del desplaçament a peu. Alhora cal continuar millorar la dotació d'espais verds als barris. Caldrà incrementar el pressupost de manteniment de zones verdes. Cal convertir el Parc Central del Vallès i el Parc Catalunya en autèntics parcs urbans verds perquè siguin espais d'estada i convivència.

10. Conversió majoritària de les àrees d'aparcament de rotació en zones verdes. Estem parlant dels aparcaments del Vapor Turull, etc.

11. Convertir la bicicleta en un sistema de transport habitual a Sabadell, una ciutat que és relativament plana, sense a penes ondulacions, que té un lleuger pendent en el sentit sud-nord. Només cal promoure-la perquè els sabadellencs i sabadellenques, i les persones que ens visitin, la puguin fer servir d'una forma segura per anar a treballar i a l'escola. Només si el desplaçament no implica riscos, és a dir, si no hi ha interacció que generi inseguretat amb els autos, serà quan l'ús de la bicicleta creixerà. Caldrà aprovar en el primer any de mandat un pla per aconseguir que la bicicleta assoleixi l'objectiu d'un creixement anual de l'1% sobre tots els desplaçaments que es fan a Sabadell. Això implica una important promoció de la bici, amb la creació d'una oficina de la bicicleta i el disseny i promoció de "rutes bici" que combinin carrils bici i carrers especialment adients per la bici. També s'han de garantir aparcaments segurs per a bicicletes, així com impulsar la creació d'una xarxa ciclista que comuniqui amb les poblacions veïnes (com a mínim amb Badia, Barberà, St. Quirze i Terrassa).

12. Adaptació del pla de mobilitat que es va aprovar en el 2010 que no és un pla de mobilitat sostenible sinó una mera justificació quantitativa de la política de mobilitat erràtica impulsada fins aquest moment en la primera dècada d'aquest segle, i que es pot caracteritzar, sobre tot, com una no política de mobilitat. En cas que s'haguessin complert les previsions del pla de mobilitat de Sabadell, en comptes de reduir els desplaçaments en cotxe, mesurats en km, com es defensa a totes les ciutats, els hauria augmentat. Si no fos per perquè la crisi econòmica ha reduït la mobilitat en percentatges apreciables, la motorització privada hauria augmentat. I el consum d'energia hauria seguit una trajectòria idèntica. Per això cal aprovar ràpidament un pla de mobilitat que doni coherència numèrica als objectius sectorials de mobilitat indicats en aquest document, estableixi les mesures necessàries, prioritzi les inversions i indiqui el finançament.