

Societat | Actualitzat el 23/08/2019 a les 09:00

## «El replantejament que es vol fer de la mobilitat a la Gran Via podria ser una excusa per fer-hi passar un tramvia»

*Un Treball de Fi de Grau de Ciències Ambientals de dos estudiants de la UAB ressuscita la idea d'un tramvia per Sabadell*



Els dos estudiants amb el seu treball | Albert Hernández

Són joves i potser per això s'imaginen les ciutats amb menys cotxes, una mobilitat més sostenible, donant resposta a les zones més poblades. Així almenys ho entenen dos estudiants de Ciències Ambientals de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), Adrià Garcia (Sabadell, 1996) i Sergio Alcalà (Barcelona, 1997), que en el seu Treball de Fi de Grau han dibuixat sis línies de tramvia travessant Sabadell i connectant amb Sant Quirze, Badia i Barberà, amb la possibilitat d'enllaçar cap a Terrassa i Cerdanyola. En poc menys de mig any han estudiat la viabilitat d'un projecte que ha passat pels despatxos dels consistoris vallesans. Garcia i Alcalà, per ara, tenen l'aval d'una matrícula d'honor.

**- Un tramvia per Sabadell i fins i tot pel Vallès no és una idea nova. Què els inspira per elaborar aquest projecte?**

- Adrià: L'origen està en l'Erasmus que vaig fer fa dos anys a Viena. Em va encantar el transport

públic de la capital austríaca, també vaig visitar altres localitats d'Europa i tenien tramvia. Aleshores, em vaig preguntar, per què Sabadell, com a gran ciutat, no en pot tenir? I a partir d'aquí, em vaig plantejar que fos el meu Treball de Final de Grau. Li ho vaig plantejar al meu professor, Àngel Cebollada, i al Sergio...

## **- Què pensa quan li fa la proposta?**

- Sergio: No coneixia amb profunditat Sabadell, però sobretot m'agradava la idea d'introduir un transport públic sostenible com el tramvia, reduir la contaminació i fomentar el transport públic. L'únic que no veia clar era com enfocar-ho i això ens va costar molt al principi, però finalment estem contents amb el resultat obtingut: matrícula d'honor.

## **- Matrícula d'honor. Això vol dir que el projecte és viable?**

- Adrià: Totalment, perquè està sustentat amb dades científiques. No ha estat una invenció nostra.

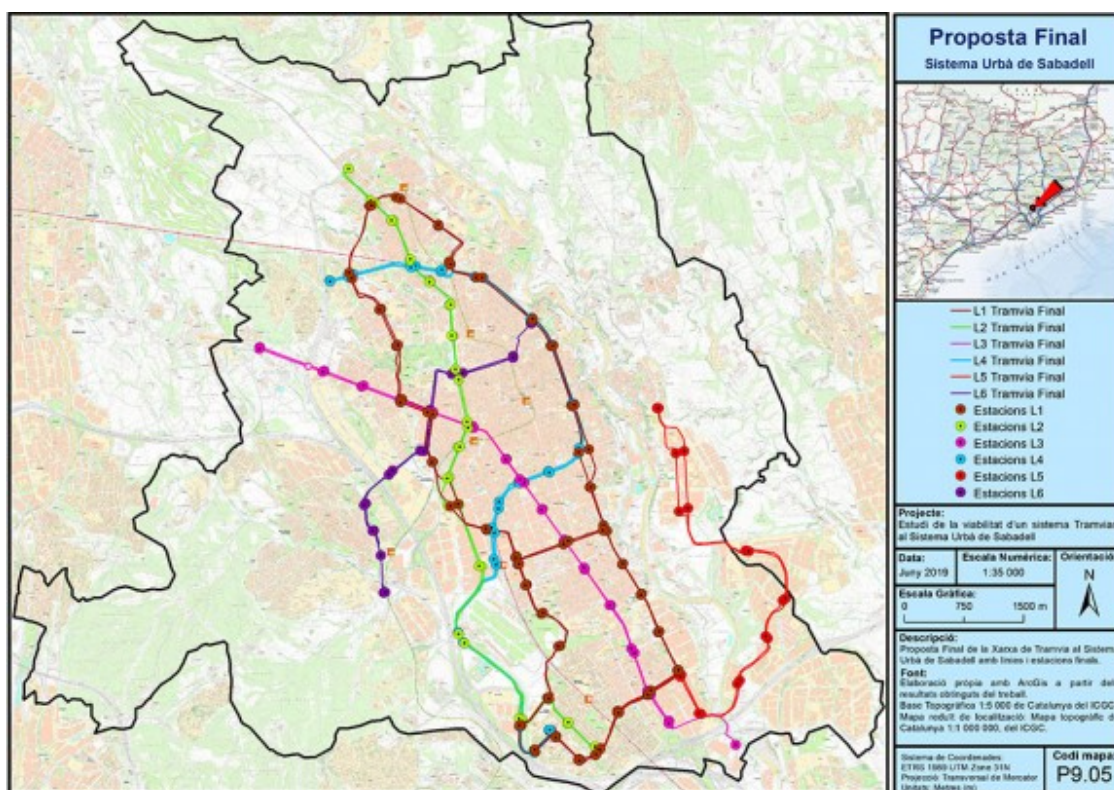
## **- Amb quina base científica sustenten que un tramvia pugui connectar Sabadell, Barberà, Badia i Sant Quirze?**

- Sergio: Vam analitzar el sistema urbà dels municipis, així com factors físics i socials de les poblacions, com ara el pendent dels carrers, perquè el tramvia pot pujar un 7%; elements que regulen la mobilitat i que impedirien el pas del tramvia. Per exemple, rotondes o creuaments que hem descartat del traçat com la que hi ha al final del carrer Vilarrubias amb Gran Via.

- Adrià: Hem detectat barris de Sabadell que tenen dèficit de transport públic com Can Llong i noves zones, però sobretot el que manca és freqüència de pas. També hem marcat zones importants com l'Hospital Parc Taulí, el Baricentro i els polígons, especialment destacar la connexió amb el Taulí des de Sant Quirze, Badia i Barberà. Al cap i a la fi, volem treure cotxes de la via pública. És a dir, connectar les zones de densitat elevada amb les zones comercials i industrials, perquè la gent s'ho pensi dues vegades a l'hora de treure el cotxe a la via pública.

## **- Quants vehicles estimen que podrien quedar-se a casa?**

- Adrià: No ho sabem, perquè no podíem calcular-ho, però sí sabem que el tramvia podria acollir 278.000 usuaris. A més, amb dades de l'Idescat, sabem que el 76% de la mobilitat urbana de Sabadell són turismes i per cada 1.000 habitants, hi ha 500 cotxes. En aquesta línia, també vam trobar, segons el Pla Director de l'Ajuntament de 2003 i amb l'ajuda d'altres informacions, que hi ha una alta ocupació diürna d'aparcaments en superfície al centre i la Creu Alta i les zones dels polígons de Sabadell com Can Feu, Gràcia i Merinals, entre d'altres. En canvi, a la Roureda, Can Deu i Sant Julià és tot el contrari, està ple a la nit; els polígons, contràriament, estan pràcticament buits.



El mapa amb les sis línies del tramvia Foto: Adrià Garcia i Sergio Alcalà

## - Expliquin les sis línies que han plantejat.

- Sergio: Abans de tot, la proposta inicial va canviar, després d'haver fet el treball de camp. Vam fer el recorregut per on podria passar i veure la viabilitat del que proposàvem. Sis línies, una que seria, pel que fa a concepte, circular com a Londres, però en forma de vuit. A més, també hem buscat pas proper a d'altres mitjans de transport, perquè es complementin. D'altra banda, el Passeig Comerç seria la zona on hi hauria més presència de tramvies, perquè seria un eix de connexió amb altres línies.

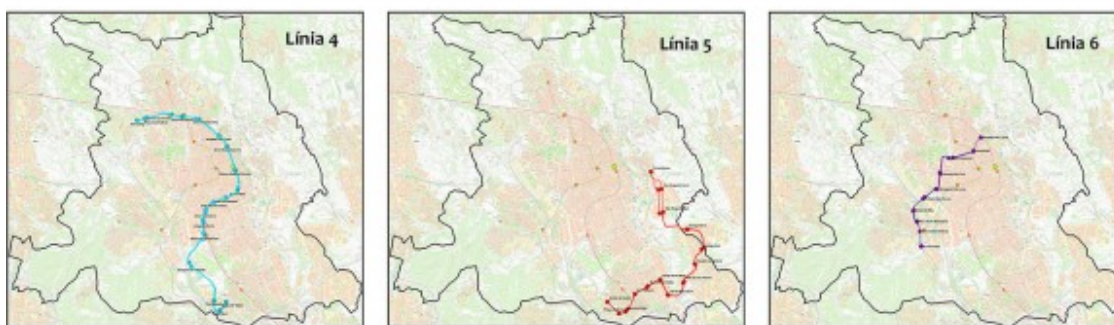
- Adrià: La línia 2 connectaria Badia, Eix Macià i Can Deu, passant per polígons industrials. La línia 3, carretera de Terrassa i Baricentro. De fet, aprofitem un antic projecte que es volia fer, anomenat Tram Vallès. La particularitat d'aquesta és que és oberta, tant pel nord amb Terrassa com pel sud amb Cerdanyola, ja que ampliant infraestructura s'arribaria aquestes poblacions. Fins i tot, podria fer-ho fins a Montcada i Ripollet. El problema d'aquesta línia és la rotonda de la Ronda Ponent, que és un pas massa estret i en el projecte del Tram Vallès es deia que fos soterrat. La nostra idea és que sigui via única de doble sentit i en superfície.

La línia 4 aniria des de Badia fins a Can Llong, passant per tota la Gran Via. Això afegit a la ronda per connectar la C-58 amb Castellar i el replantejament expressat pel govern municipal de la mobilitat a la Gran Via, podria ser una excusa per repensar el model actual. La línia 5 connecta els polígons de Santiga, Santa Maria i Can Roqueta i s'allarga fins a Torre-romeu. Per últim, la 6: Sant Quirze-Parc Taulí. Enllaça els polígons de Can Casals, Can Casablanques i la zona més densa de Sant Quirze i arriba fins a l'hospital.





El projecte de les línies 1, 2 i 3 Foto: Adria Garcia i Sergio Alcalà



Les línies 1, 2 i 3 projectades Foto: Adria Garcia i Sergio Alcalà

## - I les estacions?

- Adrià: Les estacions de tramvia no suposen una gran inversió. Son senzilles, fins i tot es podrien aprofitar les d'autobusos. En el nostre treball tenim detallat de cada línia els trams que serien via única o doble, compartit amb vehicles o bus, si afectaria aparcaments i en la majoria dels casos es podria establir un carril bus, cosa que faria millorar la velocitat i mobilitat d'aquest mitjà de transport.

## - I això, quant costa?

- Adrià: Per fer el càlcul del cost hem agafat com a referència el model de tramvia per la Diagonal. Segons aquest, serien uns 20 milions d'euros per quilòmetre. Per tant, en total, serien uns 600, perquè hi haurà una xarxa de vies d'uns 30 quilòmetres. Si ho comparem amb el perllongament de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), va tenir una inversió total d'uns 470 milions d'euros.

- Sergio: Cal tenir en compte les vies i el sistema que es vulgui fer servir. Actualment hi ha models que no cal catenàries, així no suposa un impacte visual a la ciutat. Tot i que es podria optar

per una aposta mixta, entre ambdós. Si l'aposta fos amb catenària sortiria a uns 130 milions. La cosa canvia.

**- En el supòsit que aquest TFG agradés i es volgués fer. Si els demanessin retallar-lo o prescindir d'alguna línia. Què dirien?**

- Sergio: La línia 5 seria la més prescindible, perquè es podria substituir la manca de transport amb una xarxa d'autobús. La resta està molt lligat, perquè si es treu una afecta a la resta i no tindria sentit. Quedaria coix el projecte del tramvia.

- Adrià: La línia prioritària seria la circular, però la que passa per la Gran Via està condicionada per la construcció de la Ronda Nord i, per tant, que els cotxes de Castellar que ara agafen la Gran Via es desviessin, perquè actualment per la quantitat de vehicles que hi passen ho fan inviable.

**- Seguim imaginant. S'aprova, es licita, es redacta i s'adjudica l'obra. Quan seria una realitat?**

Adrià: S'hauria de fer per parts, fase a fase, perquè si no es bloquejaria la ciutat, però crec, en el hipotètic cas que tot passés els seus conductes pertinents, en uns cinc anys.

**- Quina és la durada d'un trajecte de la línia més llarga? I la mitjana d'un viatge per moure's entre municipis, per exemple?**

- Adrià: La línia més llarga és la circular, l'1, i serien uns 75 minuts. Pel que fa a la durada mitjana, al voltant de mitja hora.