

Acta de la reunió de la Taula de la Mobilitat del dia 28 d'octubre de 2002

Ordre del dia:

1. Aprovació de l'acta de la reunió anterior
2. Debat i aportacions al Pla d'Acció de l'Agenda 21
3. Debat sobre l'esborrany de Pacte per la Mobilitat a Sabadell
4. Precs i preguntes

1. Josep Maria Civis (Tinent d'Alcalde de Medi Ambient) presenta el Pla d'Acció elaborat per l'Agenda 21 i més concretament l'apartat 3 de les línies estratègiques on es recullen les accions proposades que tenen a veure amb la mobilitat de la ciutat.

El Pla d'acció, que ha comptat amb les aportacions dels diferents consells territorials i sectorials de la ciutat, s'aprovarà definitivament el dia 7 de novembre en una reunió del Fòrum cap a la sostenibilitat. S'ha volgut presentar aquestes propostes als membres de la Taula de la Mobilitat per tal de recollir qualsevol proposta que aquests volguessin fer. Magí Rovira explica de forma més detallada les actuacions recollides al Pla d'Acció que afecten a la mobilitat de la ciutat. Es posa de manifest que algunes de les actuacions estan molt més avançades en termes de pla d'execució i que altres estan encara pendents d'estudi.

Les esmenes que es consideri oportunes es poden fer arribar fins el dia 5 de novembre.

Esmenes:

Feliu Madaula (Els Verds). Es fa referència a les esmenes que s'han fet arribar per correu electrònic (annex d'informació aportada).

2. Davant l'absència d'esmenes a fer a l'acta provisional de la reunió del dia 9 d'octubre es dona aquesta per aprovada de forma definitiva.
3. Joan Carles Sánchez (Tinent d'Alcalde de Via Pública i Manteniments)

Es fa avui la primera reunió per debatre i recollir aportacions al document esborrany del Pacte per la Mobilitat. Durant els mesos de novembre i desembre es mirarà d'enllestir el procés de definició dels continguts i les línies estratègiques que presenta aquest document amb una o dues reunions més.

Es tracta d'un document ideològic que ha de servir de marc de referència per al treball de les comissions. Per tant, l'objectiu és que es pugui aprovar per consens, fent les millores necessàries en el text per a aquest fi. Un cop consensuat el text haurà de ser validat pels integrants de la Taula mitjançant la seva adhesió o signatura.

La diagnosi s'ha volgut fer amb rigor, fent referència a la situació de la mobilitat a Sabadell i la problemàtica que genera des d'un punt de vista objectiu. La definició del model de mobilitat que volem sorgir com a antítesis als problemes que hem detectat a la diagnosi.

Sostenible:

- consum energètic
- contaminació
- consum d'espai
- materials
- competitivitat

Integrador

- Distribució de recursos
- Accessibilitat
- competitivitat

Segur

- Accidentalitat
- Competitivitat

Les línies estratègiques volen anar cap a aquest model i han de servir de referència per al debat i la reflexió de les diferents comissions.

Ja s'han anat rebent les primeres aportacions d'algunes entitats que seran incloses a l'acta de la reunió (annex informació aportada). En les properes setmanes s'anirà treballant en la seva incorporació igual que es farà amb les aportacions fetes per algunes entitats la passada reunió com ara les del Joan Carles Sallas (Pas a Pas).

Esmenes

Feliu Madaula (Els Verds): es fa referència a un document on es recullen les esmenes proposades per la Comissió Ciutadana Agenda 21 que s'ha enviat per correu electrònic de forma prèvia (annex d'informació aportada). Concretament es posa de manifest que el document tracta massa sovint i de manera subtil la necessitat d'infraestructures com a un punt important. En la línia 7 es recull la necessitat d'equilibri entre la necessitat d'infraestructures, els desplaçaments en vehicle privat i la qualitat de vida. Es manifesta la preocupació per no està clar fins a quin punt són necessàries les infraestructures.

Joan Estevedeordal (Associació pels drets dels Vianants): Respecte la diagnosi es manifesta que és rigorosa amb la problemàtica que hi ha.

D'altra banda, es diu que no queda massa clar el tipus de ciutat que es vol (compacta, dispersa...) No es fa referència a la planificació del territori.

Troba a faltar temes importants com l'eficiència energètica i la pacificació del trànsit (jerarquització dels carrers de la ciutat), temes que potser sortiran quan s'especifiquin les diagnosi i els objectius de cada comissió de treball.

Es proposa canviar la paraula "reduir" per "eliminar" en el redactat de la segona línia estratègica del Pacte. Es destaca la importància de l'eliminació de barreres entre barris.

També es proposa afegir la necessitat de prioritzar l'autobús en el redactat de la línia estratègica 4.

Resposta de Joan Carles Sánchez. Respecte de la manca de definició del tipus de ciutat que es vol es posa de manifest que quan s'introdueixin referències al planejament urbanístic vigent s'especificarà més la informació en aquest sentit.

Pel que fa a mesures més concretes d'actuació com prioritzar el transport col·lectiu, pacificar el trànsit, etc., aquestes seran tractades a les comissions. Aquí només ens referim als objectius bàsics.

Pau Garcia (Col.legi de Geògrafs). Es proposa emfatitzar més el procés d'exclusió social originat en el model de mobilitat, especialment pel que fa referència a l'exclusió dels treballadors del món laboral.

Resposta de Joan Carles Sánchez. El document presentat és un treball de caire descriptiu, on segurament molts temes es podrien explicar més.

S'introdueixen les esmenes rebudes per part del Gremi de Tallers en les quals es discrepa d'alguns punts de la diagnosi. Es manifesta que l'Ajuntament creu que el problema és aquest i que l'actuació ha d'estar orientada a aconseguir un model més sostenible i segur.

Amb les propostes d'esmena rebudes es farà un informe de resposta, com es va fer amb el document de la Taula, per anar perfilant un document que tothom pugui validar.

Properament farem una altra reunió per continuar debatent l'esborrany de Pacte i si es pot aprovar-lo per donar pas al treball de les comissions.

Informacions aportades

Es van rebre de manera prèvia a la reunió diverses aportacions i comentaris al document de Pacte per part d'algunes entitats. S'adjunten a l'annex d'informacions aportades.

Assistents

Nom i Cognoms	Entitat/Institució/Empresa
Joan Carles Sánchez	Ajuntament de Sabadell. Tinent d'Alcalde de via Pública
Josep Maria Civis	Ajuntament de Sabadell. Tinent d'Alcalde de Medi Ambient
Pere Obiols	Ajuntament de Sabadell. Tinent d'Alcalde de Salut
Daniel Criach	Ajuntament de Sabadell. Programes d'Alcaldia
Josep Comas	Ajuntament de Sabadell. Via Pública i Manteniments
Magí Rovira	Ajuntament de Sabadell. Medi Ambient
Jordi Roviralta	Ajuntament de Sabadell. Policia Municipal
Carles Bericat	Ajuntament de Sabadell. Mobilitat i trànsit
Jordi Brotons	Ajuntament de Sabadell. Serveis Socials
Susana Tercero	Ajuntament de Sabadell. Pla del Centre
Daniel Dalmau	Ajuntament de Sabadell. Pla Estratègic Sabadell 2010
Antònia Castelló	Ajuntament de Sabadell. Pla Estratègic Sabadell 2010
Àngels Núñez	Ajuntament de Sabadell. Educació
Rafael Requena	UAB. Coordinador de la Taula de la Mobilitat
Rafael Vilanova	Acadèmia Catòlica. GT Agenda 21
Joan Estevedeordal	Associació pels drets dels vianants
Pau Garcia Avellaneda	Col.legi de Geògrafs
Aurora Moragas	Comissió Ciutadana Agenda 21
Feliu Madaula	Els Verds
Jordi Elías	GT4 Agenda 21
Vicente Sánchez	Prevenió Accidents de Trànsit (PAT)
Àngels Medina	RACC
J. Antonio Romero	SABA
Pilar Díaz	SARBUS
Manel Sabés	UAB. Vicerektorat de Campus i Qualitat Ambiental
Manuel Navarrete	USOC

Excusats

Nom i Cognoms	Entitat/Institució/Empresa
Elena Mateu	Associació de Sords de Sabadell
Jordi Font	CIESC
Oriol Juncadella	FGC
Xavier González	Gremi de Tallers
Joan Ignasi Sánchez	Grup Municipal CIU
Andreu Gil	Grup Municipal Partit Popular
Pere Fonolleda	Oficina del Centre

Annex informacions aportades



GREMI DE TALLERS DE REPARACIÓ D'AUTOMÒBILS DE SABADELL I COMARCA

Consideracions a l'entorn de l'esborrany del Pacte per la Mobilitat de la Ciutat de Sabadell

- En línies generals, tant el document de diagnosi com el que recull pròpiament els termes del pacte ens semblen acceptables, si bé cal reconèixer el biaix que subsisteix en contra del vehicle privat minimitzant els seus avantatges i magnificant-ne els inconvenients. Voldríem, en tal sentit, fer una reflexió: sovint es cau en l'error –de vegades intencionat- d'atribuir al vehicle els defectes del seu conductor, desviant per tant l'arrel del problema cap a un altre enfocament i fent veure que les solucions són unes altres que no les conformes a la realitat. És més fàcil –i fins i tot rendible electoralment- criminalitzar i culpar el vehicle dels mals que afligeixen les ciutats, que no pas reconèixer l'existència d'una part de ciutadans incívics i actuar contra ells pedagògicament o de forma punitiva.
- Desconeixem si el document de diagnosi es farà públic conjuntament amb el del pacte o no. Si és afirmatiu, el Gremi de Tallers de Reparació d'Automòbils de Sabadell i Comarca possiblement no subscriuria un text on no es reconsideressin les següents qüestions:
 - o Pàg. 13 (Els mitjans de transport). En el segon paràgraf, quan es parla del carril bici, diu que "...molts trams es troben en situació d'abandonament per manca de manteniment fet que potencia la manca de respecte per part dels conductors de vehicles privats i desincentiva el seu ús per part dels ciclistes.". Que l'abandonament dels carrils bici –que fa aquella instància que té com a funció el seu manteniment i no el duu a terme- desincentivi els ciclistes d'utilitzar-lo, és clar. El que no és acceptable de cap manera és dir que els conductors de vehicles privats deixen de respectar els ciclistes perquè els carrils bici estan en estat d'abandó. Si és així, que els carrils bici siguin reactivats per part de qui correspongui i acabarem amb aquesta manca de respecte dels uns pels altres. Proposem, per tant, que el dit paràgraf es redacti de la següent forma: "...molts trams es troben en situació d'abandonament per manca de manteniment fet que desincentiva el seu ús per part dels ciclistes.".
 - o Pàg. 16 (L'estat de la qüestió). L'apartat de "Materials" entenem que s'hauria de suprimir, ja que en l'actualitat la major part dels residus procedents de l'automòbil –sobretot els més perillosos- es recullen tots per agents autoritzats (entre ells alguns per compte del propi Ajuntament de Sabadell) i es reciclen amb impacte mínim o nul en termes ambientals.
 - o Pàg. 16 (L'estat de la qüestió). En el segon paràgraf de l'apartat "Contaminació atmosfèrica" es fa una afirmació que no és contrastada amb dades objectives ni és lògica: les millores tecnològiques que permeten disposar de vehicles menys contaminants (gairebé no contaminants, diríem) no poden ser anul·lades pel constant augment del parc de vehicles cada cop més nous i menys contaminants que circulen pels nostres carrers, sinó que entenem que serà a l'inrevés del que diu el text. Proposem en aquest cas que es refaci l'apartat esmentat adaptant-lo al màxim de l'actualitat amb l'estat de la tecnologia anticontaminant dels vehicles d'avui i, sobretot, del futur.
 - o Pàg. 19 (Límits socials del transport). En l'apartat d'"Accidentalitat" s'utilitzen dades d'accidents de circulació que estan fora de context, perquè es refereixen

al conjunt dels accidents de trànsit i no només als produïts en àmbits urbans. Amb això es magnifica el problema de l'accidentalitat d'una forma demagògica. L'excepció són les dades relatives a Sabadell, que proposem siguin les úniques que es mantinguin en el redactat de l'esmentat apartat.

- Pàg. 19 (Límits socials del transport). En l'apartat de "L'ús de l'espai social" es fa esment en diverses ocasions (pàgs. 21 i 22) a la pèrdua de competitivitat derivada del col·lapse del territori. Discrepem de l'anàlisi que conté el document, ja que pensem que si existeix col·lapse de les vies locals i comarcals que donen accés a les grans infraestructures de comunicació amb Espanya i Europa és perquè en els darrers anys les inversions destinades a millorar les primeres i posar-les a l'alçada de les segones han estat clarament insuficients si no nul·les, i això, des de les empreses afectades i des de les organitzacions empresarials i altres fòrums d'opinió ja fa molt de temps que es denuncia sense èxit. En aquest cas proposem eliminar del redactat el text "...i la pèrdua de competitivitat." del segon paràgraf de la pàg. 21 i deixar inalterada la resta.
- Pel que fa al document que conté el text del Pacte (Pàgs. 25 en endavant), fem nostres les consideracions efectuades pel Consell Intersectorial d'Empresaris de Sabadell i Comarca – CIESC, subscriuint-les en la seva totalitat.

Gremi de Tallers de Reparació d'Automòbils
de Sabadell i Comarca

Sabadell, 24 d'octubre de 2002.



Sabadell, 24 d'octubre de 2002

Sr. Joan Carles Sánchez Salinas

TAULA DE LA MOBILITAT

AJUNTAMENT DE SABADELL

En relació a l'esborrany del document "El Pacte per la Mobilitat de la Ciutat de Sabadell" els hi comuniquem les següents consideracions i propostes:

Primer.- **Considerem que s'hauria d'afegir un nou apartat en els "Principis bàsics" amb el següent redactat:** "COMPATIBILITAT: Volem treballar per aconseguir un model de mobilitat compatible amb l'activitat econòmica de la ciutat. Un model de mobilitat que constitueixi un element integrador entre les necessitats del ciutadà i les necessitats de la indústria i del comerç, sense comprometre el seu dinamisme actual i projecció futura."

Segon.- **En l'apartat "ACCESSIBILITAT" s'estableix un ordre de prioritats: "vianant, bicicleta, transport col·lectiu i transport privat". Entenem que aquest document inicial del Pacte per la Mobilitat es un punt de partida i serà mes endavant, després dels debats corresponents i el possible consens, a on s'han de fixar aquestes o d'altres prioritats.** Es proposa eliminar tota la última frase, des de "La prioritat a l'hora ..." fins a "... i transport privat."

Tercer.- **En el punt setè (7), quan es parla d'un equilibri sostenible fent referència a tres elements, entenem que s'ha de fer referència també a l'activitat econòmica. Proposem un quart element "l'activitat econòmica":** "7. Aconseguir un equilibri sostenible i segur entre quatre elements claus, necessitat d'infraestructures, l'activitat econòmica, desplaçaments en vehicle privat i qualitat de vida."

Quart. **Entenem que el punt vuitè (8) s'hauria de dir "8. Aconseguir una distribució de mercaderies eficaç, compatible amb l'activitat econòmica i respectuosa amb la**

ciudadania". **La regulació o no de determinades qüestions que s'apunten es un tema de debat i consens posterior al nostre entendre.**

Cinquè. **En l'últim paràgraf proposem afegir després de "concrets" la paraula "i viables".**

**Aportacions al document
EL PACTE PER LA MOBILITAT DE LA CIUTAT DE SABADELL**

INTRODUCCIÓ

En la línia 3 s'afirma "cada cop més intensa mobilitat com a element imprescindible per al desenvolupament econòmic i social" és una afirmació discutible ja que la mobilitat no és imprescindible pel desenvolupament racional, sinó que un mal model de planejament provoca un abusiu consum de transport i vehicles que fa l'aparença de ser bàsic pel desenvolupament.

En la darrera línia del segon paràgraf es diu "serioses limitacions tant al nucli urbà" ja aniria bé que hi haguessin serioses limitacions als vehicles motoritzats, el que hi ha son seriosos problemes de congestió per l'abusiu nombre de vehicles.

En la penúltima línia del tercer paràgraf es repeteix "model de mobilitat que potencia el creixement" el que provoca són problemes i despeses, seria més exacta dir en tot cas "que potencia el model de creixement occidental"

En la pàgina 2 quarta línia s'indiquen diferents agents socials entre par, no s'indiquen les organitzacions polítiques.

En diferents punts del document no es té cura del llenguatge de gènere, es parla de ciutadans, final del primer paràgraf de la pàgina 2, es podria posar "la seva població".

També a la segona línia pàgina 17. A la penúltima línia del primer paràgraf de la pàgina 22 "per les persones enquestades". La primera línia del següent paràgraf "a opinió dels ciutadans" canviar per "opinió de la població". A la pàgina 25 quart paràgraf "de la ciutadania i a la darrera línia "de la població de Sabadell"

L'estat de la qüestió

En el tercer paràgraf es torna a parlar de "element indispensable per al desenvolupament" l'actual model de mobilitat no porta a un desenvolupament sinó a una congestió i increment continuat de despeses. Pot donar més nivell de riquesa o de vida però de qualitat.

Límits socials del transport

L'ús de l'espai social (pàgina 20)

En el segon paràgraf es diu "el cotxe s'ha anat generalitzant ha estat possible la pràctica d'una planificació urbanística basada en la separació d'activitats" més que ha estat possible, el fet és que s'ha generalitzat una planificació urbanística

difosa, d'ocupació del territori i sense cap racionalitat, sense preveure infraestructures, serveis,...

Al segon paràgraf de la pàgina 21, segona línia cal afegir a impactes ambientals els de sinistralitat.

Els costos del transport

En el darrer paràgraf de la pàgina 24 com a conclusió s'hauria d'indicar la necessitat d'un canvi de model de societat i mobilitat.

EL PACTE PER LA MOBILITAT DE LA CIUTAT DE SABADELL

A la primera línia pàgina 26 on diu "Això implica un equilibri.." diria "Això implica una ciutat compacta i multifuncional, en equilibri raonable entre el desenvolupament de l'activitat econòmica i les necessitats d'infraestructures..."

Aportacions al Pla d'Acció Local per a la Sostenibilitat de Sabadell

Línia estratègia UNA CIUTAT COMPACTA ON MOURES AMB QUALITAT

3.5.1. Millora de l'accés amb transport col·lectiu als polígons industrials

Quan es parla de treballadors, s'hauria de posar "persones que treballen"

En Objectius caldria afegir el de:

- Impulsar estudis i plans de mobilitat a les empreses.

3.5.2. Afavorir l'ús de tecnologies més netes i renovables en el transport i vehicles de serveis públics

Afegir en Entitats i sectors possiblement implicats a la concessionària de la recollida d'escombraries i neteja urbana SMASA

Comentaris rebuts per correu electrònic o per telèfon per a ser inclosos a l'acta de la reunió:

1. Àngels Medina (RACC)

"...t' informo que estem d'acord en línies generals amb el Pacte per la Mobilitat de la ciutat de Sabadell".

2. Pilar Díaz (SARBUS)

"les línies estratègiques del Pacte per la Mobilitat ens semblen bé. Ara cal desenvolupar-les al treball de les comissions".

3. Oriol Juncadella (FGC)

"vull felicitar-vos per la feina feta. Sempre que l'objectiu sigui anar cap a una mobilitat sostenible FGC donarà suport a l'Ajuntament de Sabadell. Concretament la idea de l'observatori de la mobilitat és molt encertada perquè permet tenir garantia de passar als fets. La diagnosi no fa més que mostrar la problemàtica existent".