

COMISSIONS DE TREBALL DE LA TAULA DE LA MOBILITAT

COMISSIÓ 1. TRANSPORT COL.LECTIU

En aquesta comissió es tractarà el transport col·lectiu urbà de Sabadell, el transport interurbà, per carretera i ferroviari, i el taxi.

Dins l'estratègia general establerta en el **Pacte per la Mobilitat** d'aconseguir un model de mobilitat més **sostenible**, més **integrador** i més **segur**, que sigui **compatible amb el desenvolupament de l'activitat econòmica i social** de la ciutat, en aquesta comissió es desenvoluparà, principalment, la 4^a línia estratègica : **Potenciar l'ús del transport col·lectiu aconseguint un servei de qualitat que representi una bona alternativa al vehicle privat.**

També es treballarà en aquesta comissió per contribuir a assolir els objectius marcats en la majoria de línies estratègiques atesa la interrelació existent entre els diferents aspectes de la mobilitat: aconseguir una accessibilitat universal, incrementar la seguretat viària, aconseguir un ús més racional del vehicle privat i conscienciar la població sobre els valors d'una mobilitat sostenible i segura.

A l'apartat de diagnosi previ al document de Pacte per la Mobilitat s'ha establert com a principals problemes originats per un model de mobilitat fortament basat en el vehicle privat els relacionats amb: consum energètic, contaminació i empitjorament de la qualitat de vida a les ciutats, accidentalitat, exclusió social, congestió, etc.

També s'ha fet referència a què el transport col·lectiu és el mode que menys contamina i que menys consumeix en relació als viatgers transportats. A més, és el mitjà de transport més segur i es presenta com el més integrador. Per tant, s'ha establert que la potenciació del transport col·lectiu és una de les línies més importants a seguir per aconseguir una ciutat més competitiva, amb més qualitat de vida, més segura, més integradora i que garanteixi el dret a la mobilitat de tots els ciutadans i ciutadanes.

També s'ha vist, a la mateixa diagnosi, com el transport col·lectiu ofereix una baixa competitivitat davant la flexibilitat del cotxe i la moto en un context de dispersió creixent de l'activitat. L'autobús presenta problemes de regularitat i velocitat pel fet de compartir espai amb el cotxe i el tren té una cobertura molt limitada. En aquest sentit s'estableix la millora de la competitivitat del transport col·lectiu, per carretera o ferroviari, com una de les estratègies més importants a l'hora de potenciar el seu ús.

Aquesta comissió, per tant, treballarà per diagnosticar els elements que incideixen de forma negativa en la competitivitat del transport col·lectiu i establir unes línies bàsiques de millora tal com indiquen els seus objectius.

Objectius:

1. Diagnosticar les principals mancances del transport a Sabadell.
2. Estudiar possibles línies d'actuació per tal de fer del transport col.lectiu un mitjà competitiu.
3. Estudiar, avaluar i fer esmenes respecte de plans d'infraestructures i de serveis proposats per altres administracions.

Pla de treball

1. Valoració del Pla de Serveis presentat per l'ATM. Redacció i presentació de l'informe d'esmenes de la Taula de la Mobilitat.
2. Diagnosi de les principals mancances del transport a Sabadell. Aspectes relacionats amb la millora del servei existent i dèficits de servei a Sabadell i el seu entorn.

Es farà una diagnosi dels principals elements que incideixen negativament en el servei o possibles aspectes a millorar:

Transport urbà: TUS i Taxi

Transport interurbà: FGC, RENFE, SARBUS, SAGALÈS

D'altra banda es diagnosticaran les principals mancances que té el transport per a d'altres col.lectius.

En aquest punt s'agafarà com a referència la diagnosi del servei d'autobús urbà feta al Pla Director de Xarxa Viària i Mobilitat presentat per la UPC a partir d'unes enquestes als usuaris.

Durant tot el procés de diagnosi es facilitarà la informació necessària per a la deliberació dels membres de la comissió. Es donarà a conèixer l'opinió de la ciutadania segons les enquestes de l'ATM i del Pla Estratègic, així com notícies publicades o documentació científica sobre aquest tema.

També es farà una anàlisi del que proposa el PGOU.

3. Pla d'acció. Un cop diagnosticats els punts febles s'intentarà dissenyar un Pla d'acció amb propostes orientades a la millora de les disfuncionalitats

detectades. S'agafaran com a punt de referència les propostes del Pla Director de Xarxa Viària.

Transport urbà: elaborar un Pla d'Acció amb pressupost i calendari que permeti augmentar la competitivitat del transport urbà de Sabadell.

Transport interurbà: presentar possibles línies d'actuació a les administracions competents per a la millora del transport interurbà.

Durant el procés d'elaboració del Pla d'Acció els membres de la comissió tindran accés a informacions sobre iniciatives practicades a d'altres ciutats.

4. Estudi i avaluació de plans de transport proposats per altres administracions a mida que es vagin presentant als municipis afectats. Pla de serveis de l'ATM, perllongament de FGC a Sabadell, etc.

COMISSIÓ 2: VEHICLE PRIVAT, INFRAESTRUCTURES, APARCAMENTS I TRANSPORT DE MERCADERIES

En aquesta comissió es treballarà el tema del vehicle privat, entenent com a vehicle privat tant el cotxe com la moto.

A l'apartat de diagnosi previ al Pacte per la Mobilitat s'ha vist com la ciutat de Sabadell, igual que les ciutats del nostre entorn, ha de fer front a una sèrie de problemes lligats amb la mobilitat de persones i mercaderies que donen com a resultat una reducció de la qualitat de vida i de la competitivitat. Així, la congestió, la contaminació atmosfèrica i acústica, la distribució socialment ineficient de l'espai urbà, l'accidentalitat, la relativa baixa accessibilitat d'algunes parts de la ciutat i la desigualtat d'oportunitats d'alguns col·lectius, són alguns dels problemes típics de les nostres ciutats, que en les darreres dècades s'han anat adaptant a les exigències d'espai del vehicle privat, especialment del cotxe.

Davant d'aquesta situació s'ha establert que la ciutat ha de reaccionar i aconseguir un model que garanteixi l'accessibilitat de tots els col·lectius sigui quin sigui el mitjà que facin servir. I assolir-ho, en un context on l'espai és limitat, passa per fomentar l'ús dels modes més universals i sostenibles, per una banda, i aconseguir un ús més racional del vehicle privat, per l'altra, estratègia que, sense dubte, permetrà a la ciutat guanyar en qualitat de vida i en competitivitat.

En aquesta comissió s'estudiarà la situació del vehicle privat a la ciutat. Quines són les necessitats de la ciutat i les oportunitats per aconseguir un equilibri raonable entre els diferents usos de l'espai públic. Es treballarà, doncs, per intentar dissenyar estratègies que permetin aconseguir un ús més racional del vehicle privat, de forma compatible amb el desenvolupament econòmic i social de la ciutat; es farà referència a les diferents problemàtiques i a les possibles solucions (reequilibri de l'espai, noves fonts d'energia, conscienciació, etc.) per tal d'aconseguir un ús més racional, en funció de les possibilitats dels diferents mitjans.

Concretament, aquesta comissió treballarà de manera especial dues variables de l'oferta que incideixen directament en l'ús del vehicle privat a l'entorn urbà i que poden servir per regular el seu ús:

Infraestructures: el transport, i especialment el transport en cotxe, és una activitat que precisa molt espai, tant per a la circulació dels vehicles com per al seu estacionament, sense comptar espais de construcció, distribució, reparació, etc. A més, aquesta demanda d'espai té tendència a augmentar en un context d'increment de la mobilitat de forma exponencial. Segons això, i un cop constatat que l'increment de la mobilitat

motoritzada està trobant serioses limitacions ambientals, econòmiques i socials, el debat sobre les infraestructures gira entorn dos posicionaments en principi enfrontats: davant de la congestió el què s'ha de fer és incrementar l'oferta en termes de més infraestructures o de modernitzar les que hi ha, o mirar de fomentar un model més sostenible incrementant el just l'oferta de transport privat i potenciant altres mitjans més sostenibles i més solidaris.

A Sabadell ens trobem immersos en un debat important: al Vallès no s'han fet grans inversions en millora de xarxa viària i aquesta es troba col.lapsada, fet que amenaça la competitivitat econòmica de la comarca. A la ciutat, per altra banda, sembla que l'absència d'infraestructures que facin la funció de ronda és un dels aspectes que hipoteca la capacitat de la xarxa de la ciutat per donar resposta a totes les expressions de la mobilitat urbana.

El Consell Comarcal ha fet una proposta d'infraestructures viàries en base al planejament vigent; el Ple de l'Ajuntament, per la seva banda, ha consensuat un document en el que es proposen les infraestructures considerades bàsiques per a la ciutat i es sotmet la resta a estudis posteriors. Finalment la UPC presenta el Pla Director de Xarxa Viària i Mobilitat de Sabadell, el qual diagnostica que la xarxa viària de la ciutat no està optimitzada per garantir una bona accessibilitat. Es proposa la introducció de nous elements viaris a més de la definició i jerarquització de la xarxa per tal d'aconseguir una millor distribució de l'espai urbà entre els diferents usos i garantir l'increment de l'accessibilitat per a tots els ciutadans.

Aquesta comissió debatrà la necessitat d'infraestructures de la comarca i de la ciutat tenint com a objectiu de referència aconseguir un model de mobilitat més sostenible, més segur i més solidari i que sigui compatible amb el desenvolupament econòmic i social de la ciutat tal com s'ha acordat al Pacte per la Mobilitat.

Aparcament: extracta d'una de les variables amb més potencial a l'hora de regular la mobilitat en vehicle privat. La possibilitat d'aparcar el cotxe forma part de l'oferta disponible i, per tant, condiciona directament la demanda. L'existència o no d'aparcament, a més de la tipologia de places per aparcar que hi hagi, condicionen la mobilitat cap a una zona determinada. La manca absoluta d'aparcament desincentiva l'ús del cotxe i potencia altres mitjans mentre que l'oferta ilimitada potencia l'ús del cotxe en detriment d'altres modes. L'aparcament de pagament és una variable important per reequilibrar la balança de costos dels diferents mitjans i establir una competència més justa.

La tendència a les ciutats que aposten per una mobilitat més sostenible, solidària i segura, és anar treient cotxes del carrer i recuperar espai per a altres usos socialment més rendibles, mentre els ciutadans declaren que la manca d'aparcament és un dels problemes més importants.

Existeixen diferents modalitats d'aparcament: l'aparcament de residents (si la manca d'aparcament en destinació desincentiva la mobilitat en vehicle privat, la manca en origen la potencia), l'aparcament de rotació (apte per a una zona de gran demanda on volem aconseguir un gran aprofitament de l'espai), aparcament fora de calçada (ens ajudarà a alliberar espai per a altres usos i al ser de pagament potenciarà altres mitjans), l'aparcament gratuït (potenciarà els desplaçaments en vehicle privat en contra d'altres mitjans i produirà un aprofitament escàs de la zona on estigui) i l'aparcament reservat (per a funcions específiques, orientat a l'òptim funcionament d'algunes activitats com la càrrega i descàrrega).

Segons això la ciutat de Sabadell necessita debatre aquesta problemàtica i establir un Pla d'Aparcaments que tingui en compte les necessitats de les diferents parts de la ciutat però que tingui com a objectiu regular la mobilitat en vehicle privat, recuperar espais per a altres usos i garantir el dinamisme econòmic.

En les properes setmanes es presentarà el Pla d'Aparcaments de Sabadell on s'intenta donar resposta a les necessitats dels diferents col·lectius. Aquesta comissió analitzarà la proposta de Pla d'Aparcaments i establirà criteris per a resoldre els dèficits detectats.

Segons això, dins l'estratègia general establerta en el **Pacte per la Mobilitat** d'aconseguir un model de mobilitat més **sostenible**, més **integrador** i més **segur**, que sigui **compatible amb el desenvolupament de l'activitat econòmica i social** de la ciutat, en aquesta comissió es desenvoluparà principalment la 7^a línia estratègica d'**aconseguir un equilibri sostenible i segur entre necessitat d'infraestructures, desplaçaments en vehicle privat i qualitat de vida**, la 6^a d'**incrementar la seguretat viària**, la 5^a d'**establir un Pla d'aparcaments** i la 8^a d'**aconseguir una distribució de mercaderies eficaç i respectuosa**. Indirectament, però, aquesta comissió treballarà també per aconseguir els objectius de les altres comissions ja que una redistribució més equilibrada de l'espai públic i un ús més racional del vehicle privat, sense dubte, repercutirà en la potenciació dels desplaçaments a peu, en transport col·lectiu i en bicicleta, així com transmetre els valors d'una mobilitat sostenible i segura.

Objectius

1. Diagnosticar la situació del vehicle privat a Sabadell i estudiar alternatives per aconseguir un ús més racional
2. Estudiar les necessitats i alternatives de les infraestructures viàries de caràcter municipal i supramunicipal
3. Definir criteris per a un Pla d'Aparcaments integral per a la ciutat

Pla de treball

1. Anàlisi Pla d'Aparcaments. Estudi de les propostes fetes i debat d'alternatives. Anàlisi de les propostes fetes pel planejament vigent.
2. Anàlisi Pla Director Xarxa Viària i Mobilitat. Estudi de les propostes fetes i debat d'alternatives. Anàlisi de les propostes fetes pel planejament vigent.
3. Definició de criteris i estudi d'alternatives per aconseguir un ús més racional del vehicle privat segons el què s'ha establert al Pacte per la Mobilitat.

COMISSIÓ 3. MOBILITAT I EDUCACIÓ

El **Pacte per la Mobilitat** s'ha plantejat com a objectiu principal treballar per aconseguir un model de mobilitat **sostenible, integrador i segur** que sigui **compatible amb el desenvolupament de l'activitat econòmica i social** per a la ciutat de Sabadell. La transició cap a aquest model de mobilitat té una component molt important de pedagogia i conscienciació ja que s'intenta transmetre una sèrie de valors allunyats de la vida quotidiana dels ciutadans i ciutadanes i canviar unes actituds molt arrelades. En aquesta comissió es treballarà aquesta vessant pedagògica de la transició cap a la sostenibilitat.

Per tant, en el marc general de l'estratègia recollida en el Pacte per la Mobilitat aquesta comissió desenvoluparà la 9^a línia estratègica: **Conscienciar la població sobre els valors d'una mobilitat sostenible i segura**. De forma indirecta, per tant, el treball d'aquesta comissió estarà orientat a l'assoliment dels objectius de la resta de línies estratègiques.

A l'apartat de diagnosi previ al document de Pacte per la Mobilitat s'ha establert com a principals problemes originats per un model de mobilitat fortament basat en el vehicle privat els relacionats amb: consum energètic, contaminació i empitjorament de la qualitat de vida a les ciutats, accidentalitat, exclusió social, etc. Més concretament, el llistat de problemàtiques originades pel model de mobilitat es pot classificar en dos grups en funció de l'actitud que les provoca. D'una banda hi ha les disfuncionalitats generades per l'ús massiu del vehicle privat (contaminació, soroll, consum energètic, etc.). D'altra, les generades per la manca de respecte entre els diferents usos de la via pública i la manca de respecte a la normativa vigent (pèrdua de qualitat de vida, inseguretat, etc.). És a dir, les que responen a una opció de mobilitat determinada i les que són producte d'una actitud d'incivisme.

Segons això, l'actuació d'aquesta comissió, orientada a la conscienciació i a la pedagogia, estarà basada en aquesta doble vessant de la problemàtica. Per una banda es dissenyaran campanyes i actuacions orientades a promoure l'ús dels mitjans més sostenibles i més segurs i per l'altra es treballarà per aconseguir un més gran respecte de la normativa vigent i, en conseqüència, entre els diferents usos de l'espai públic.

En aquest sentit, el treball d'aquesta comissió s'estructurarà, principalment, en tres línies bàsiques: suport a les campanyes de conscienciació proposades per altres administracions (Dia sense cotxes, Setmana de la Mobilitat Sostenible i segura, etc.), disseny de campanyes de conscienciació específiques per a la ciutat de Sabadell i

treball amb les escoles per a la transmissió dels valors de la sostenibilitat al món educatiu.

Objectius:

1. Debatre i dissenyar jornades o actuacions divulgatives, de caràcter pedagògic, proposades per altres administracions com el Dia sense cotxes, la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura, etc.
2. Elaborar campanyes, jornades o accions divulgatives o educadores específiques per a la ciutat de Sabadell.
3. Elaborar campanyes de conscienciació o activitats dirigides a escoles i instituts.

Pla de treball

1. Establiment d'un calendari anual amb les èpoques de dedicació al disseny de les diferents campanyes.(dia sense cotxes, setmana mobilitat, campanya de Nadal, etc.)
2. Diagnosi de la situació; necessitats i possibles vies d'actuació.
3. Disseny de campanyes i actuacions de caire pedagògic.
4. Definició i assignació del pressupost anual disponible (col.laboració amb altres institucions, finançament extern).

COMISSIÓ 4. BICICLETA

En aquesta comissió es tractarà la bicicleta com a mitjà de transport a la ciutat de Sabadell.

Dins l'estratègia general establerta en el **Pacte per la Mobilitat** d'aconseguir un model de mobilitat més **sostenible**, més **integrador** i més **segur**, que sigui **compatible amb el desenvolupament de l'activitat econòmica i social** de la ciutat, en aquesta comissió es desenvoluparà, principalment, la 3^a línia estratègica : **Fomentar els desplaçaments en bicicleta no només com a ús esportiu o lúdic sinó com a mode de transport quotidià, potenciant unes infraestructures de qualitat i segures.**

De forma indirecta la feina desenvolupada en aquesta comissió haurà de contribuir a assolir diversos dels objectius plantejats en altres comissions, donada la interrelació entre els diferents aspectes de la mobilitat: aconseguir un ús més racional del vehicle privat, conscienciar la població sobre els valors d'una mobilitat sostenible i segura, incrementar la seguretat viària, incrementar l'accessibilitat de les diferents zones de la ciutat, etc.

A l'apartat de diagnosi previ al document de Pacte per la Mobilitat s'ha establert com a principals problemes originats per un model de mobilitat fortament basat en el vehicle privat els relacionats amb: consum energètic, contaminació i empitjorament de la qualitat de vida a les ciutats, accidentalitat, exclusió social, etc.

En relació amb aquests problemes detectats, i a la qualitat de la bicicleta com un mitjà de transport molt més eficient energèticament, que no contamina i que ocupa molt poc espai, a més de ser un mitjà molt accessible i de tenir un gran potencial de desenvolupament com a mitjà de transport quotidià, s'ha establert la potenciació de la bicicleta com una línia estratègica important a desenvolupar en una estratègia general cap a una mobilitat sostenible i segura.

A la mateixa diagnosi s'ha vist, d'altra banda, que l'èxit de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià depèn, en bona mesura, de l'existència d'unes infraestructures de qualitat, tant pel que fa als diferents itineraris, segregats, amb sensació de seguretat i formant part d'una xarxa, com dels espais d'aparcament, en número suficient i amb bones garanties de seguretat. La situació actual a la ciutat de Sabadell, tal com indica el **Pla Director de la Bicicleta**, està lluny d'oferir les condicions mínimes per a la consolidació de la bicicleta com a mitjà de transport habitual. La manca d'una xarxa d'itineraris que ofereixin mínimes garanties de seguretat i comoditat, junt amb la por dels usuaris del robatori de les bicicletes, són elements que incideixen negativament

en la competitivitat de la bicicleta com a mode de transport alternatiu. Segons això, s'ha establert la dotació d'unes infraestructures de qualitat i segures com a estratègia per potenciar l'ús de la bicicleta.

Aquesta comissió treballarà per establir quines són les condicions necessàries per potenciar l'ús de la bicicleta i per establir el Pla d'actuació necessari per assolir aquest objectiu. Prenent com a referència el **Pla Director de la Bicycleta** i el **Pla Director de Xarxa Viària i Mobilitat** es farà una diagnosi de la situació actual i s'establiran les actuacions necessàries per anar millorant la xarxa de carrils bici i aparcaments, amb un calendari i un pressupost que permeti definir les actuacions que es duran a terme anualment.

Objectius:

1. Revisar el Pla Director de la Bicycleta i diagnosticar la situació actual
2. Elaborar un Pla D'actuació prenent el Pla Director de la Bicycleta i el Pla de Xarxa Viària com a referent.
3. Considerar altres projectes de connexió per a bicicletes d'abast supramunicipal
4. Estudiar noves mesures orientades a fomentar l'ús de la bicicleta

Pla de treball

1. De forma prèvia a la primera reunió s'enviarà als integrants de la comissió el Pla Director de la Bicycleta de Sabadell. Diagnosi de la situació actual (itineraris i aparcaments existents, nivell de qualitat, mancances principals, etc.) i revisió del Pla Director (propostes que conté, validesa actual, etc.)

També es farà una anàlisi de la normativa vigent a nivell local, autonòmic, estatal i europeu.
2. Elaboració d'un Pla D'actuació prenent el Pla Director de la Bicycleta i el Pla de Xarxa Viària com a referent. Es marcaran prioritats i possibilitats en funció del pressupost disponible cada exercici. Durant el procés s'estudiaran les possibles solucions a les problemàtiques puntuals que es puguin originar i s'analitzaran solucions que s'hagin portat a terme a d'altres ciutats.

Es tindrà en compte la connexió periurbana; s'analitzaran els projectes de camins rurals del consell comarcal i el projecte BiciUAB impulsat per la UAB.

Es començarà pel debat de la proposta per a la zona sud de la ciutat elaborat pel departament de Mobilitat i trànsit de l'Ajuntament, contrastant-la amb el Pla Director de Bicicletes i el Pla Director de Xarxa Viària.

De forma paral·lela es treballarà en una campanya de conscienciació a aplicar de forma posterior a la millora de l'oferta.

Es faran informes de noves iniciatives implementades a d'altres llocs i s'estudiaran les possibilitats d'implantació a Sabadell (diferents modalitats d'aparcament, segregació de carrils, etc.)

- 3.** Elaboració d'un calendari d'implementació de les diferents solucions consensuades en funció del pressupost disponible.

COMISSIÓ 5. VIANANTS, BARRERES I ACCESSIBILITAT UNIVERSAL

En aquesta comissió es tractaran tres aspectes fortament interrelacionats: barreres, vianants i accessibilitat.

L'**accessibilitat** és un concepte que fa referència a la capacitat de les persones d'accedir a les oportunitats que els ofereix l'entorn. Es tracta d'un element imprescindible per a la integració econòmica i social dels ciutadans i ciutadanes i, per tant, és un dret que ha de ser garantit. Aconseguir una ciutat el més accessible possible, una ciutat integradora, és un aspecte clau en el camí cap a una ciutat de qualitat i competitiva, i, per tant, s'ha marcat com a línia estratègica bàsica per aconseguir **un model de mobilitat sostenible, integrador i segur**, objectiu bàsic recollit en el Pacte per la Mobilitat.

Segons una concepció àmplia de l'accessibilitat, una ciutat és més accessible com més alt és el percentatge de població que té garantit l'accés a les oportunitats que ofereix el territori. I, en conseqüència, una accessibilitat universal passa per garantir el dret de tothom a accedir, superant barreres econòmiques, psicològiques, culturals, socials, tecnològiques, físiques, etc.

Quan es fa referència a la mobilitat l'accessibilitat se centra en la capacitat de la població de superar, principalment, barreres físiques (distància, barreres arquitectòniques) i barreres informatives (senyalització), tot i que també hi ha importants barreres econòmiques, tecnològiques i socioculturals a superar en l'àmbit de la mobilitat.

Aquesta comissió treballarà per fomentar l'accessibilitat des del punt de vista de la mobilitat de les persones i, fonamentalment, des de la perspectiva de les barreres físiques. Per fer-ho, el Pacte per la Mobilitat ha establert com a línies estratègiques la potenciació dels mitjans de transport més universals, aquells que són menys excloents, com caminar, anar en bicicleta i el transport col·lectiu. D'altra banda s'impulsarà el concepte de **Disseny per a tothom**, que implica un disseny de la ciutat per a la globalitat dels seus habitants.

En aquesta comissió es treballarà per potenciar l'anar a peu com un mitjà de transport imprescindible per incrementar l'accessibilitat a la nostra ciutat. A més, es tracta del mitjà que menys consumeix, que menys contamina i que menys espai ocupa per viatger transportat, fet que ha provocat, d'altra banda, que una de les línies del Pacte sigui potenciar els desplaçaments a peu com a mitjà per aconseguir una mobilitat més sostenible i segura.

En aquest sentit la comissió centrarà la seva feina en dues direccions: promocionar una ciutat compacta i diversa on la proximitat permeti satisfer les necessitats més bàsiques a distàncies raonables per anar a peu, i establir els criteris per facilitar les condicions necessàries pel que fa a superfície, qualitat i seguretat. En relació amb això, un dels criteris bàsics serà l'eliminació de barreres arquitectòniques i informatives a la via pública, els edificis i el transport.

En relació amb això, aquesta comissió treballarà per a la integració dels **col.lectius amb mobilitat reduïda**. Entenent com a col.lectius PMR, principalment, les persones que pateixen qualsevol tipus de disminució física, psíquica o sensorial, però també les persones grans i els nens, així com les persones que arrossegueu carrets de compra o criatures, etc., la promoció de l'accessibilitat en aquest sentit passa per l'eliminació de les barreres als edificis, a la via pública i al transport i la facilitat per conduir i aparcar un vehicle privat per a les persones discapacitades amb dificultat de desplaçament.

El Pla Director de Xarxa Viària i Mobilitat estableix una jerarquització de la xarxa amb l'objectiu d'incrementar l'accessibilitat per a tots els col.lectius. En aquesta comissió es prendrà aquest document com a punt de referència.

Per tant, dins l'estratègia general establerta en el **Pacte per la Mobilitat** d'aconseguir un model de mobilitat més **sostenible**, més **integrador** i més **segur**, que sigui **compatible amb el desenvolupament de l'activitat econòmica i social** de la ciutat, en aquesta comissió es desenvoluparan, principalment, les línies estratègiques 2^a, **d'aconseguir una accessibilitat universal eliminant les barreres a la via pública, als edificis i al transport** i 1^a de **potenciar els desplaçaments a peu com a mitjà de transport**.

El nucli d'aquesta comissió serà el grup de treball d'accessibilitat del Consell de Disminució que ja porta temps treballant en la diagnosi de la problemàtica i en l'elaboració de propostes per a la reducció de barreres arquitectòniques i l'increment de l'accessibilitat a la ciutat de Sabadell. També s'incorporaran membres del Consell de la Gent Gran.

El document que ha elaborat de diagnosi de la situació a Sabadell serà el punt de partida.

Objectius

1. Establir criteris per a l'elaboració d'un Pla Integral d'Accessibilitat
2. Potenciar els desplaçaments a peu com a mitjà de transport més sostenible i segur

Subobjectius:

Vianants:

- Diagnosticar la situació dels vianants a la ciutat de Sabadell
- Definir criteris d'actuació per al tractament i la potenciació del caminar com a mitjà de transport majoritari

PMR:

- Estudiar i comprendre la problemàtica des de cada col·lectiu afectat.
- Diagnosticar la situació
- Definir línies estratègiques d'actuació
- Avançar cap a propostes concretes d'actuació.
- Definir activitats de cara a **l'Any Internacional de les Persones amb Disminució**

Pla de treball

1. Diagnosi de la situació dels vianants i els col·lectius amb mobilitat reduïda a la ciutat. Cada col·lectiu explicarà les seves problemàtiques en les diferents etapes que integren un desplaçament (des de casa fins la destinació)

Es farà especial atenció a aspectes com superfície, qualitat, informació, disseny, barreres arquitectòniques, barreres socioeconòmiques, tecnològiques, etc.

Es prendran com a documents de partida la diagnosi feta pel grup d'accessibilitat del Consell de disminució, altres documents aportats per les entitats i el Llibre Verd d'Accessibilitat del Ministerio de Trabajo.

2. Estudi de la normativa vigent en termes d'accessibilitat
3. Definició de criteris i línies d'actuació per a la potenciació de l'anar a peu i la integració dels grups amb mobilitat reduïda (supressió de barreres arquitectòniques, estàndards de qualitat mínims, etc.)
4. Elaboració d'un Pla d'Acció o Pla d'Accessibilitat amb pressupost i calendari
5. Definició d'un programa d'actuacions de caire pedagògic per a implementar durant l'Any Internacional de Persones amb Disminució.