

Acta de la Comissió de Mobilitat Interna de la Taula de Mobilitat  
28 d'octubre de 2009

Assistents:

José Navarro (UGT)

Lluís López (CIU)

Pere J Puig (Cambra de Comerç de Sabadell)

Mercè Guiteras (ACC)

Xavier Arderius (L'Altraveu)

Dani Sagrera (L'Altraveu)

Oriol Papell (ERC)

Josep M Farrés (ASEMCA)

Joan Palacios (ASEMCA)

Ole Thorson (Enginyer de Camins - Enginyeria INTRA)

Oriol Font (Castellar Sostenible)

Jordi Carcolé (Regidor de Transport i Mobilitat)

Aleix Canalís (Regidor de Via Pública, Territori i Medi Ambient)

Ignasi Giménez (Alcalde de Castellar del Vallès)

Pepe González (Regidor de Planificació i Protecció de Territori)

Sebastià Vivas (Tècnic municipal)

Ricard García (Tècnic de Comerç i Indústria)

Joan Alonso (Tècnic de Mobilitat)

Marina Muntada (Tècnica de Mobilitat)

S'excusa el Sr. Marc Sanglas (ERC).

Obre la sessió a les 20.10 hores el Sr. Ignasi Giménez, donant la benvinguda als assistents i en especial al Sr. Ole Thorson de l'enginyeria INTRA, empresa redactora del Pla de Seguretat Viària de Castellar del Vallès.

El Sr. Ole Thorson desenvolupa el primer punt de l'ordre del dia: el Pla Local de Seguretat Viària de Castellar del Vallès. Els Plans Locals de Seguretat Vial es plantegen com a necessitat de baixar la mortalitat a les vies urbanes. Aquests plans estan previstos per municipis de més de 30.000 habitants i alguns altres municipis importants. L'inici, és el conveni signat entre el Servei Català de Trànsit i l'Ajuntament de Castellar del Vallès per la redacció del Pla i la cessió de les dades locals. Tot seguit, el Sr. Thorson dóna exemples de solucions per a problemes tipus que poden resoldre aquests plans.

L'àmbit d'estudi és l'àmbit d'actuació de la policia local, és a dir la xarxa viària urbana.

A partir de les dades de l'Enquesta de Mobilitat Obligada del 2001, s'extreu la distribució modal de la mobilitat interna del municipi; crida l'atenció que el 64% dels desplaçaments per motiu d'estudi són a peu, mentre el total intern és en un 65% en vehicle privat.

Actualment l'estudi es troba en una fase de finalització de recollida de dades amb unes jornades de treball de camp per detectar possibles detalls de senyalització a corregir, xamfrans amb dificultats, etc. i properament estarà en disposició de lliurar un diagnòstic. A partir d'aquest punt cal establir un objectiu polític de seguretat viària, un objectiu de millora que permeti proposar mesures concretes a partir de criteris com la reducció de la velocitat de 50 a 30 Km/h, la millora de la seguretat de les cruïlles amb semàfors, etc.

Tot seguit es farà un pla d'actuació que permetrà presentar actuacions per millorar la seguretat dels punts negres en el cas que n'hi hagi, (s'elaborarà una fitxa per cada punt conflictiu detectat), propostes d'educació viària, de campanyes, i pels controls de velocitat i d'alcoholèmia.

Finalment es definirà un pla de seguiment que es farà adaptat a les dades que recull l'Ajuntament de Castellar del Vallès per tal de poder donar continuïtat als indicadors.

El Sr. Thorson convida als assistents a fer aportacions.

El Sr. Carcolé explica el calendari previst, i l'estat d'execució actual dels treballs.

El Sr. Giménez demana que el pla inclogui l'estudi de la posada en funcionament del CEIP El Sol i La Lluna, o dels diferents camins escolars.

El Sr. Thorson exposa que hi ha una línia molt fina entre el Pla de Seguretat Viària i el Pla de Mobilitat Urbana; amb tot el Pla de Seguretat Viària es basa en accidents ja ocorreguts, i que per tant, seria un tema més adient de ser tractat des del Pla de Mobilitat Urbana.

El Sr. Canalís pregunta quina és la base de l'estudi, el punt de partida, la referència.

El Sr. Thorson diu que serà del 2005 al 2009.

El Sr. Carcolé expressa que ja hi ha hagut actuacions de via pública que han afavorit una reducció de l'accidentalitat als darrers anys.

El Sr. Thorson diu que si ja s'ha baixat als darrers 4 anys, es pot plantejar de continuar la millora i poder avaluar-ho.

El Sr. Carcolé pregunta quin tipus de senyalització s'inclou a l'estudi, si també s'inclou la d'orientació.

El Sr. Thorson respon que és un tema més del Pla de Mobilitat Urbana si és que es detecta que pot ser la causa de problemes. El Pla de Seguretat Viària incideix en solucions puntuals.

El Sr. Canalís introdueix el segon punt de l'ordre del dia que és l'estat del Pla de Mobilitat urbana, pendent encara d'adjudicació per part de la Diputació de Barcelona.

El Sr. Sagrera diu que hi ha espais susceptibles d'incloure carrils de bicicleta que s'estan hipotecant per aparcaments en bateria. Pregunta què s'està fent en relació a la bicicleta, mentre el pla de mobilitat que ha d'incloure el pla de la bicicleta no es redacta.

El Sr. Canalís i el Sr. González responen que les actuacions realitzades són reversibles.

El Sr. Sagrera ho exposa com un tema de millora de l'administració econòmica, per evitar fer i desfer actuacions.

La Sra. Muntada exposa que el pla de mobilitat urbana farà una distribució modal dels carrers del municipi, definint cinc xarxes: la de vianants, la de transport públic, la de vehicles, la de bicicletes i la de mercaderies. Amb tot però, és possible que per la tipologia de carrers que tenim al nostre municipi, hi hagi la definició de carrers en els que hagin de conviure diferents modes per la falta d'espai que permeti incloure físicament un carril bici.

Tot seguit, i de manera resumida exposa les previsions dels plans sectorials aprovats en els darrers mesos. El Pla Director de Mobilitat, estableix una sèrie de criteris que haurien de complir els serveis de transport públic per tal de tendir cap a una mobilitat més sostenible; en relació amb aquests criteris estableixen 9 eixos d'actuació i 93 propostes per la millora dels serveis i la mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona.

El Pla de Transports de Viatgers 2008-2012, recull les propostes del pla director; algunes les desestima, argumentant-ho; d'altres les recull però no les concreta; i d'altres les programa. Per al nostre municipi la novetat més important és el plantejament de la creació d'una línia Terrassa - Castellar - Sentmenat - Caldes - Granollers, una línia que fa anys que l'ajuntament reclama.

Finalment explica les previsions per al nostre territori del Pacte Nacional per les Infraestructures que recull l'ampliació de diversos trams de la C58, la construcció de la ronda oest de Sabadell, la redacció del projecte de la Ronda Vallès fins a Granollers, i el perllongament del tren fins a Castellar.

El Sr. Canalís explica que el desdoblament de la B-124 no surt en aquests plans perquè la seva execució ja està prevista, des de la Ronda Tolosa fins el Punt Blau de Sabadell. Les

gestions municipals han aconseguit avançar la construcció de la rotonda situada a l'alçada de les benzineres. L'inici de l'obra es preveu per al setembre de 2010 amb un termini d'execució de 6 mesos.

El Sr. González comenta que la Generalitat de Catalunya serà qui financi finalment la construcció de la rotonda, i els diners previstos per Can Bages seran destinats a altres temes municipals.

El Sr. Canalís diu que el desdoblament està pendent de la finalització de l'estudi ambiental.

El Sr. Arderius demana si la rotonda s'ha dimensionat per absorbir la mobilitat generada a Can Bages.

El Sr. Canalís explica que la Generalitat de Catalunya preveu el creixement demogràfic i els altres possibles creixements i de mobilitat.

El Sr. González comenta que el problema el tindrem si no es fa el quart cinturó. Una via de dos carrils dóna joc i més si es pot connectar amb la C58 de manera ràpida.

El Sr. J Puig diu que les cambres de comerç han donat recolzament al Pacte perquè el 4t cinturó consta a la documentació del Pla.

El Sr. Papell pregunta si les al·legacions presentades a la construcció del desdoblament de la B-124 estan recollides.

El Sr. Canalís contesta que no sabem si estan recollides perquè no hem vist el projecte definitiu. Afegeix que la rotonda també dóna sortida al problema de les parades del bus del polígon i la seva accessibilitat.

El Sr. Papell pregunta si hi haurà semàfors.

El Sr. Canalís respon que està previst col·locar bandes rugoses, reduir la velocitat a la carretera a 50 km/h, posar passos de vianants i illetes centrals per no creuar de cop. Comenta que l'aparcament de camions està a punt per entrar en funcionament, només falta que la Generalitat de Catalunya tregui a concurs la concessió directament atesa la impossibilitat legal que ho faci l'Ajuntament.

El Sr. J Puig explica que des de la Cambra de Comerç es pretén que les infraestructures es construeixin i funcionin ja que no és la primera vegada que hi ha dificultats perquè entrin en funcionament un cop construïdes. A més tenen determinats criteris, un dels quals és donar prioritat al transport local.

El Sr. Canalís comenta que l'Ajuntament ha demanat el plec de condicions per a l'adjudicació de la gestió abans que es faci públic, per si es vol afegir alguna cosa.

El Sr. J Puig creu que hi haurà demanda perquè hi ha necessitat a la comarca. És difícil però, que hi hagi interessats en la seva gestió si no van acompanyats de serveis complementaris perquè un aparcament de camions no és un negoci rendible en sí mateix.

El Sr. Canalís contesta que també en dependrà l'èxit de l'habilitat que tingui el concessionari de vendre el producte i de fer promocions per empreses amb grans flotes, per conductors locals, etc.

El Sr. González pregunta com ha estat la seva experiència en altres llocs.

El Sr. J Puig contesta que si hi ha alternativa han de reaccionar bé; perquè tenir camions mal aparcats és un inconvenient per tots, tant pels veïns i com pels camioners.

El Sr. Carcolé explica que l'aparcament de camions al carrer porta problemes i per això quan la instal·lació entri en funcionament no es deixarà aparcar al nucli urbà, però sí a la zona d'aparcament del torrent de Puigverd i al polígon industrial.

El Sr. J Puig diu que les experiències que coneix que han tingut èxit han estat les que van vinculades a serveis: repostatge de combustible, neteja dels camions, etc.

El Sr. Canalís comenta que s'havia plantejat en un principi quan l'Ajuntament podia treure a concurs la concessió, com que ara no ho podrà fer, potser s'haurà de fer de manera separada, tot i que es mirarà que sigui vinculat al gestor de l'aparcament.

El Sr. J Puig exposa que en tota la comarca no hi ha un espai adequat per netejar els camions que compleixi la normativa ambiental, i tampoc un lloc per estacionar vehicles que transporten matèries perilloses, que es troben estacionats a qualsevol polígon industrial. Estaria bé oferir aparcament per hores per aquests camions.

El Sr. López pregunta si el tractor que neteja la carretera de Terrassa té vinculació a la pedrera.

El Sr. Canalís respon que sí que està lligat amb aquest tema i que s'està conversant amb la UTE que gestiona la pedrera i amb l'Associació de Veïns de Can Font que ha presentat queixes.

El Sr. Carcolé explica que el Servei Català de Trànsit ha fet controls i no ha detectat cap camió circulant amb la càrrega sense tancar ni sobrecarregat. Es creu que el fang prové de les rodes.

El Sr. López comenta que fa uns mesos hi ha hagut dos accidents de camions que han bolcat a la carretera.

El Sr. Alonso especifica que dels dos accidents, un va bolcar i l'altre estava avariats.

El Sr. Arderius diu que treuen terra del nivell freàtic de Terrassa i la carretera patina molt.

El Sr. Alonso comenta que el darrer accident ha estat degut a restes de sepiolita i no de fang.

La sessió finalitza amb l'agraïment del Sr. Canalís per l'assistència a la reunió.

S'aixecà la sessió a les 21.45 hores.