

Acta de la Comissió de mobilitat interna de la Taula de Mobilitat celebrada el dia 4 de maig de 2010 a les golfes de Ca l'Alberola

Assistents:

José Navarro (UGT)

Lluís López (CIU)

Joan Anton Juárez (ACC)

Martí Llobet (L'Altraveu)

Oriol Papell (ERC)

Joan Rubal (Enginyeria INTRA)

Jordi Carcolé (Regidor de Transport i Mobilitat)

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

Sebastià Vivas (Gerent de l'Ajuntament de Castellar)

Joan Alonso (Cap de la Policia Local)

Marina Muntada (Tècnica de Mobilitat)

Obre la sessió a les 20 hores el Sr. Jordi Carcolé, donant la benvinguda als assistents.

El Sr. Joan Rubal explica l'origen dels Plans de Seguretat Viària, sorgits de la necessitat de reduir el nombre d'accidents registrats pel Servei Català de Trànsit.

Per elaborar-los es treballa amb les dades d'accidents amb víctimes dels darrers 3 anys.

El Pla de Seguretat Viària recull una diagnosi, propostes d'actuació, de gestió i una guia d'accions en carrers. No concreta fases però preveu mesures aplicables en 4 anys.

Pel què fa al Pla de Seguretat Viària de Castellar ressalta les següents dades:

- L'Índex d'accidents amb víctimes de Castellar és de 1,2 per cada 1000 habitants, per sota de la mitjana de Catalunya. El 25% d'aquests sinistres es produeixen a l'entorn de la carretera B124.

- La diagnosi posa en relleu la reducció en un 48% dels accidents entre 2005 i 2008. Hi ha hagut una reducció important dels ferits lleus i és constant.

Cal ser prudent però analitzant i valorant aquestes dades, perquè els accidents també tenen un important factor d'atzar i per molt que s'implantin mesures, un únic accident múltiple pot disparar les dades.

- Proposa fer més incidència en els accidents per atropellaments perquè estem a la mitjana de Catalunya i perquè les víctimes d'aquest tipus d'accident són molt vulnerables i la lesivitat pot ser molt important.

- L'índex de motorització a Castellar del Vallès és molt alt, per sobre de la mitjana de Catalunya, de més de 50 turismes/1000 habitants i més de 100 vehicles/1000 habitants.

Recursos per treballar amb la millora: la Policia Local està per sota de la mitjana dels municipis del seu rang i de Catalunya. Amb tot fan un treball important amb accions de control i prevenció: en els darrers 4 anys han augmentat un 182% aquestes actuacions.

- Punts i trams on hi ha concentració d'accidents:

1. Intersecció Passeig – Ronda Turuguet - Ctra. B124 - Pedrissos.

2. Intersecció Ctra. B124 – Ronda Tolosa.

3. Intersecció Ctra. B124 – C. Osona.

4. Intersecció C. Osona – C. Solsonès.

5. Intersecció C. Osona – C. Berguedà.

6. C. Sala Boadella - C. Santa Perpètua – C. Prat de la Riba entre C. Hospital i C. Arbreda.

Els punts d'estudi proposats suposen un 21,5% dels accidents amb víctimes.

- També s'han estudiat els accessos a l'escola El Sol i la Lluna a petició de l'Ajuntament.

- Els objectius que INTRA planteja pel Pla, són oberts a revisió, perquè l'empresa entén que són ambiciosos però que potser no són assumibles, i que és imprescindible que l'Ajuntament adopti el compromís de portar-ho a terme. El plantejament dels objectius a més s'ha de fer de manera necessàriament moderada perquè Castellar del Vallès té unes dades ja molt baixes de sinistralitat de partida.

Tot seguit el Sr. Rubal presenta les actuacions principals que proposa el Pla per aquests punts; en resum són les següents:

1. Millorar la visibilitat de la cruïlla del Passeig i la carretera B124 i també la visibilitat amb els arbustos del lateral de la B124.

2. Construcció d'una rotonda a la cruïlla de la B124 amb la Ronda de Tolosa. Traslladar la parada de l'autobús de Can Carner. Reducció de la longitud dels passos de vianants amb la construcció de refugis. L'alternativa a curt termini és la de posar semàfors a la cruïlla.

3. Evitar que el carril d'incorporació des de Can Carner a la Ctra. B124, arribi directament a la rotonda. Aquesta acció ja està feta correctament.

Executar els passos de vianants al costat de Castellar de la rotonda, i al carrer d'Urgell.

Reduir l'amplada del carrer d'Urgell amb un refugi intermedi per fer-lo més segur als vianants, i eliminar el carril lateral que va al polígon de Can Carner, fent que porti només a la nau de la cantonada i traslladar l'entrada al carrer del Priorat per la carretera B124.

4/5. L'excessiva amplada de la calçada comporta unes velocitats altes. Plantegen readministrar l'espai amb aparcaments en bateria i una illeta central per fer de refugi als vianants, i en els trams més estrets, aparcaments en línia per turismes i camions.

Avançar les línies de detenció dels vehicles dels carrers Solsonès i Berguedà.

6. Als carrers Prat de la Riba, Santa perpètua i Sala Boadella hi ha molta freqüentació de vianants i de vehicles. S'han de reformar els xamfrans per evitar els aparcaments. Fer passos de vianants amb visibilitat anterior en el sentit de la marxa del vehicle i això s'aconsegueix no posant contenidors ni aparcaments de cotxes, i posant aparcaments de bicicletes, de motos o fer orelles, alinear els passos de vianants als itineraris que marquen les voreres, trencar la linealitat dels vehicles amb canvis als costats de l'aparcament, etc. Hi ha trams en els que ja s'ha fet, i n'hi ha d'altres on s'hauria d'implantar.

El Sr. Carcolé obre el torn de paraules. Exposa que el 2008 va ser extraordinàriament baix en el nombre de víctimes i agafar aquestes dades com a referència per marcar els objectius suposa un problema, perquè no es podrien assumir.

El Sr. Rubal proposa com a objectiu mantenir les dades actuals.

El Sr. Papell comenta que es podria partir del 2007 si és més adequat.

El Sr. Carcolé proposa prendre com a punt de partida la mitjana de les dades dels 4 anys.

El Sr. Llobet diu que el 2008 és fruit d'una tendència a la baixa.

El Sr. Alonso i el Sr. Rubal expliquen que una reducció del 30% és una dada anormal.

El Sr. Llobet pregunta si també s'han tingut en compte les dades sense ferits perquè probablement canviarien els punts. Afegeix que li sobta que no hagi sortit la cruïlla de la carretera B124 amb el carrer Trias de Bes.

El Sr. Carcolé respon que el Pla de Seguretat Viària només estudia accidents amb víctimes. Amb tot quan vam tenir les dades, vam parlar de millorar a partir d'intervenir en els punts on hi ha sensació de perill o on hi ha accidents sense ferits.

El Sr. Papell troba molt adient la proposta de fer cruïlles amb orelles, i de fer una rotonda a la carretera B124 amb la Ronda Tolosa, objecta però que en el dibuix presentat no s'hi han contemplat els dos carrils de l'ampliació de la via.

El Sr. Rubal contesta que el Pla de Seguretat Viària està molt limitat en les hores que hi destina el Servei Català de Trànsit a l'encàrrec i per això hi ha propostes però sense aprofundir, només es fan dibuixos orientatius per a la comprovació de la seva viabilitat.

El Sr. Canalís diu que tampoc coneixem encara la solució del desdoblament.

El Sr. Papell creu que en tot cas, és molt adient la instal·lació d'un semàfor per la sortida de la ronda com a alternativa més econòmica a la construcció d'una rotonda.

El Sr. López exposa que millorar aquesta sortida pot augmentar el volum d'usuaris de la ronda que actualment utilitzen el carrer d'Osona.

El Sr. Llobet demana si les dades del 2009 són inferiors o superiors a les del 2007.

El Sr. Alonso respon que són similars.

El Sr. Llobet comenta que això indica que anem en bona línia i que potser es poden mantenir els objectius plantejats.

El Sr. López planteja que potser seria un millor indicador el número d'accidents que el de les víctimes.

El Sr. Vivas respon que dels accidents sense víctimes no sempre hi ha dades perquè moltes vegades no són assistits per la Policia Local, i que per tant, és més fiable treballar amb els punts on es produeixen els accidents amb més gravetat.

El Sr. Alonso té dades provisionals del 2009 i encara no les pot donar a conèixer però explica que cal tenir en compte que la variació de 2 víctimes a cap pot suposar una baixada del 200% i una variació de 4 a 6 una pujada del 50%.

El Sr. Juárez comenta que amb aquestes dades tan petites és més important plantejar-se mantenir una línia d'actuació que reduir unes xifres.

El Sr. Carcolé explica que cal continuar treballant en la mateixa línia de fer campanyes de control, de mantenir les sancions perquè han portat a una retenció de determinades actituds, en l'educació vial i en la implantació de mesures. El problema és que hem de posar una xifra per plantejar un objectiu mesurable.

Es discuteix sobre la metodologia a utilitzar. Finalment s'acorda que es farà una mitjana de les dades 2008-2009, per traçar la reducció i els objectius.

El Sr. Alonso afegeix dues dades del Pla que li agradaria destacar: que un 65% de la mobilitat interna a Castellar es fa en cotxe, i que entre el 2000 i el 2008 el parc de vehicles va augmentar un 44,6%.

El Sr. Canalís avança en l'ordre del dia introduint el Pla de Mobilitat Urbana.

La Sra. Muntada explica que els terminis previstos per a la redacció del Pla de Mobilitat Urbana són de 10 a 11 mesos, que els treballs ja s'han iniciat, i el pla de participació.

El Sr. Canalís explica que ja s'han realitzat les expropiacions de terrenys necessàries per a la construcció de la rotonda de Can Bages, que tindrà un diàmetre de 60 metres. Les obres s'han adjudicat a l'empresa ROGASA i s'iniciaran al mes de juny. Caldrà plantejar les afectacions del trànsit amb la policia local.

El Sr. Canalís continua explicant que l'execució de les obres de remodelació de l'entrada de Can Font estan vinculades a la concessió de la llicència d'activitats de Vallsallent, motiu pel qual no es pot exigir el compliment del conveni.

El Sr. López pregunta de quina manera es farà finalment aquesta reforma.

El Sr. Canalís respon que amb carrils centrals d'accés i acceleració.

Finalment, arribats al darrer punt dels temes proposats de ser tractats a la Taula per l'equip de CIU, comenta que la zona blava més l'aparcament soterrani té una concessió de 2 anys i que després s'haurà de treure a subhasta o sinó serà propietat de l'Ajuntament. Des del juliol de 2009 fins el març de 2010 l'aparcament soterrat ha registrat 63.000 usuaris, inclosos els divendres i dissabtes. La mitjana d'ús dels diumenges és la més baixa, de només 13 cotxes, fet que pot portar a plantejar modificacions en l'horari per donar servei fins més tard els divendres i els dissabtes, o d'altres opcions.

El Sr. Juárez demana que per l'Associació de comerciants va molt bé tenir l'aparcament els diumenges que fan fires.

El Sr. Canalís respon que ja es sol·liciten serveis puntuals com aquest, el dels firaires dels dissabtes, etc. i comenta que els usuaris cobreixen 2/3 parts de la despesa.

El Sr. Llobet objecta que anteriorment s'havia dit que la zona blava tenia uns guanys d'uns 60.000 €.

El Sr. Carcolé contesta que no, que la recaptació era de 60.000 €, però que d'aquests calia deduir els costos de personal: la recaptació realitzada per la Policia Local, i el vigilant.

El Sr. Llobet demana que se li facilitin les dades.

El Sr. Juárez sol·licita que s'instal·lin més màquines de l'aparcament de zona blava.

El Sr. Canalís explica que el cost aproximat de cada màquina és de 6000 € i el cost de reposar els lectors avariats pel vandalisme és de 2000 €. Difícilment es podrà millorar. També introdueix els problemes que la Llei de contractes nova va provocar per poder gestionar l'aparcament de camions. Finalment el gestiona CIMALSA, empresa pública amb capital de la Generalitat de Catalunya.

La Sra. Muntada dóna les dades d'ocupació, que és d'un 72% tot i la seva recent posada en funcionament el 9 de març. El 50% dels vehicles que hi aparquen són censats a Castellar, el 40% a Sabadell i el 10% restant a l'entorn immediat.

El Sr. Canalís comenta que s'ha enviat una carta a tots els propietaris de camions i s'han instal·lat unes plaques a les entrades del nucli urbà.

El Sr. Alonso explica que la Policia Local ha col·locat avisos als camions que encara aparquen al carrer dins del nucli urbà. I a partir d'aquesta setmana començaran a multar.

El Sr. Llobet pregunta si a l'aparcament de la Ronda Llevant hi poden aparcar cotxes i camions.

El Sr. Alonso respon que sí, que és per tot tipus de vehicles.

El Sr. Juárez proposa ampliar el tram de peatonal a tot el carrer Sala Boadella. A l'Associació de Comerciants s'estan plantejant tallar-lo al trànsit els dissabtes al matí. També vol aclarir que els botiguers del carrer Sala Boadella no voldrien que aquesta peatonalització impliqui el trasllat del mercat ambulat a aquest carrer.

El Sr. Alonso diu que ha llegit l'estudi que s'està fent des del departament de Comerç i que no es proposa el trasllat del mercat.

El Sr. Juárez també vol aclarir que els comerciant del carrer Montcada no tenen la mateixa intenció.

El Sr. Alonso comenta que el Pla de Mobilitat Urbana estudiarà peatonalitzacions, etc.

La sessió finalitza amb l'agraïment als assistents a les 22:35 hores.