

Àrea/àrees de treball implicades:

- Mobilitat
- Urbanisme
- Model de ciutat
- (Participació)
- Drets socials (¿serveis socials?)

Resum:

En moment un d'inflexió econòmic, ecològic i d'urbanisme per a les ciutats contemporànies, la mobilitat de les persones i la seua relació amb la qualitat de vida, l'autonomia, el dret a llibertat de moviment, amb la salut, amb la sostenibilitat, etc, desenvolupa un paper fonamentals als municipis. Castelló està en un punt (una ciutat propera, sense grans problemes de tràfic) que necessita encaminar la seua mobilitat cap un model amb la següent jerarquia d'importància: 1r vianants, 2n transport públic, 3r bicicleta, 4t cotxes. Aquest model de mobilitat hauria d'encaminar Castelló cap una ciutat per a viure i gaudir (propera i comunicada física i emocionalment), justa (accessible a tothom, econòmicament i físicament), neta, saludable i viva.

Per què es considera important?

Actualment ens trobem en un punt d'inflexió que pot fer bascular la vida de Castelló cap a un model de ciutat propera, amigable, de qualitat de vida, sostenible, que recupera espai per a les persones, que facilita la mobilitat, o cap a un model que s'arrela en el model de ciutat dissenyada per al tràfic particular de cotxes i que furta l'espai i aïlla. Aquest últim model és el que hem estat vivint i que continua molt viu a les nostres mentalitats, un canvi requereix una voluntat política ferma, valenta i decidida que no vindrà ni del PSOE ni de Compromís.

Com està el tema? Punt de partida.

La ciutat té condicions molt favorables cap a un canvi de model:

- Té un clima envejable per a caminar i anar en bicicleta
- No està hipersaturada de cotxes
- És una ciutat d'una mida molt còmoda per a facilitar els desplaçaments a peu i en bicicleta

No obstant aquestes condicions hi ha moltes dificultats:

- Hi ha una manca d'infraestructura per a la bicicleta (encara que hi ha programat nous carrils bicis, els terminis d'execució son incerts)
- El transport públic requeriria una revisió participativa dels itineraris i freqüències, ajustar els seus preus (mantindre el bono aturats, altres mesures que incentiven el seu ús), ser totalment accessible i disposar d'una bona comunicació (informació de les parades a l'interior dels autobusos, plànols de Castelló a les parades, etc, etc)
- No hi ha un àrea metropolitana de mobilitat i l'Ajuntament no està disposat a liderar un canvi
- L'urbanisme de la ciutat (especialment de la perifèria) és molt deficient tant per a l'accessibilitat com per a la mobilitat en bicicleta
- L'accessibilitat de les persones amb discapacitat o simplement mobilitat reduïda no està entre les prioritats de l'Ajuntament (quan estem parlant del dret a la lliure circulació de les persones)
- El cotxe roman com una prioritat per a una gran part de la ciutadania
- Des de la regidoria d'urbanisme no hi ha una postura decidida cap un model (por a l'enfrontament)

Objectiu polític:

Establir una mobilitat a Castelló que coadjuve a un canvi de model de ciutat, un model sostenible econòmicament i ecològicament, que siga incloent i que se centre en la qualitat de vida dels seus

habitants. La idea és deixar el model de reclusió en la vida privada i aïllament, cap un model que facilite l'autonomia alhora que les relacions comunitàries.

Sector o sectors socials implicats:

Tota la ciutadania però podem trobar una especial implicació en

- persones amb mobilitat reduïda (persones amb discapacitats, persones majors, etc)
- els barris perifèrics amb un urbanisme incomplet
- lobbies de la bicicleta (Castelló en Bici)
- dones (hem de recordar que 2/3 de les usuàries del transport públic són dones)
- l'estudiantat universitari de les rodalies que no té un cotxe i que pateix grans dificultats per arribar a l'Universitat
- comerciants per les possibles peatonalitzacions

Impacte social esperat:

Si realment s'activa un canvi en la mobilitat amb la jerarquia vianant-transport públic-bicicleta-cotxe, l'impacte social és un impacte de canvi de ciutat perquè suposaria recuperar un gran nombre d'espais que ara ocupen els cotxes i una repercussió directa en la qualitat de vida de les persones que viuen a Castelló.

Però, des d'un altre punt de vista i tenint en compte com d'arrelada està la mentalitat del cotxe a la ciutat (i la manca real en molts casos d'alternatives) si aquest canvi de model no es fa amb una estratègia sòlida que reduisca els impactes negatius (falta de places per aparcar els cotxes privats, falta d'alternatives i mesures positives per no utilitzar el cotxe en els desplaçaments dins de la ciutat, etc) i faça sentir d'una manera ràpida els guanys d'aquest canvi, l'impacte pot tornar-se en contra i que l'ambient social es consolide contra aquest model que relega el cotxe.

Actuacions que vinculen institució/carrer:

Des de l'institució implica entre altres:

- reclamar el començament d'una elaboració participativa del proper plan de mobilitat de la ciutat (hi ha tres anys de termini)
- seguiment i exigència de terminis per al desenvolupament de la infraestructura de carrils bici
- exigir planificacions de peatonalitzacions (temporals/definitives)
- exigir mesures que disminuisquen els trajectes en cotxes per anar d'un punt a un altre de la ciutat
- exigir lideratge en la creació d'una àrea metropolitana de mobilitat per a La Plana
- exigir una comunicació
- desenvolupament i aprovació de l'ordenança d'accessibilitat i la seua implementació (consell d'accessibilitat, inspector d'accessibilitat)
- apostar per una partida pressupostària específica per a l'accessibilitat en la ciutat (ja siguen reformes urbanístiques com formació, etc)
- vigilar el correcte compliment del contracte de Bicicas
- exigir el compliment d'allò acordat per a la mobilitat en les preguntes fetes al Pla de Mobilitat (per exemple aparcament de bicis als aparcaments de cotxes, retirada de les xapes dels aparcaments de bicis, etc.)
- exigir accions comunicatives que promocionen els trajectes a peu i en bicicleta i un marc de convivència peató-bicicleta-cotxe (per exemple, informació d'itineraris en bici, senyalitzacions adients, campanyes de promoció, camins escolars, foment de la bicicleta en la joventut, etc)

Des del carrer és necessari:

- realització d'activitats que conciencien sobre la situació d'accessibilitat
- donar suport a les activitats de foment de la bicicleta
- exigir l'accessibilitat total al transport públic

- treballar la mobilitat i l'accessibilitat amb les associacions amb les que tenim confiança

Passos a seguir/Procés. De quan a quan? Calendaritza si és possible aquesta línia de treball:

Aliances de partida. Sinèrgies i resistències possibles:

Aliances:

- associacions de persones amb discapacitat
- Castelló en Bici

Sinèrgies:

- barris perifèrics amb problemes de mobilitat
- participació
- urbanisme
- medi ambient
- comerç

Resistències:

- propietaris de cotxes (una gran part de la població)
- comerciants

Propostes que engloba aquesta línia de treball:

Procés participatiu de redisseny del pla de mobilitat de la ciutat per al 2019?

Campanya de promoció de l'ús de la bicicleta i els trajectes a peu, correcta senyalització i creació d'una consciència de convivència vianant-bicicleta

Mesures normatives positives que fomenten l'abandó del cotxe a la ciutat

Aprovació d'una nova normativa d'accessibilitat i la seua implementació (consell d'accessibilitat, inspector d'accessibilitat)

1,5% pressupost 2018 per a l'accessibilitat universal

Lideratge en la creació d'una àrea metropolitana de mobilitat per a La Plana

Accions de visualització dels problemes de mobilitat que suposa la falta d'accessibilitat (al transport públic, passejades amb cadires de rodes)

Reprendre la visualització de «punts d'immobilitat» a la ciutat (però potser no a un mapa)

Aproximació als recursos (econòmics, humans, materials, etc.) necessaris:

Afegeix qualsevol altra informació que consideres oportuna: