

## PROPOSICIÓ DEL GRUP MUNICIPAL CASTELLÓ EN MOVIMENT PER DISSENYAR I EXECUTAR UN PLA VISIÓ ZERO ACCIDENTS.

Xavi del Señor de la Gala, portaveu del grup municipal de Castelló en Moviment a l'Ajuntament de Castelló, a l'empar del que estableix l'article 112 i següents del Reglament Orgànic del Ple i les seues Comissions, planteja, per a la seua consideració i estudi, la següent proposició als titulars dels òrgans directius municipals en l'àmbit de competència de seguretat viària.

### EXPOSICIÓ DE MOTIUS:

L'actualització del Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible (PMUS) de juny del 2016 és l'estudi de referència amb què comptem per a conèixer el punt de partida a l'hora d'**implementar mesures concretes de prevenció dins un Pla Visió Zero de la reducció d'accidents.**

Segons les dades del PMUS el 2015 en la ciutat de Castelló es van registrar 571 accidents amb víctimes, en els quals hi va haver 590 víctimes, de les quals 562 van ser lleus, 26 persones van resultar ferits greus i 2 persones van morir. Respecte a l'any 2016 a la ciutat de Castelló es produïren 3 accidents mortals. **La pacificació del trànsit** és un objectiu primordial per a Castelló en Moviment, ja que cap mort en accident de tràfic és moralment acceptable.

La majoria d'accidents a la nostra ciutat es produeixen en encreuaments i, especialment, es concentren en interseccions en glorieta localitzades en els principals accessos perifèrics, en la Ronda Ciutat, així com en rotondes de distribució de tràfic intern localitzades en les principals artèries i vies distribuïdores de la ciutat. A més, segons la tipologia d'accidents interurbans, la majoria són col·lisions produïdes en encreuaments. Cal afegir el fet que en els darrers mesos al terme de Castelló s'han produït un gran nombre d'accidents, fins i tot amb una víctima mortal, en les vies pecuàries, ja que aquestes s'han convertit en una alternativa d'itinerari interurbà de vehicles de motor.

L'accidentalitat és una problemàtica urbana vinculada al disseny de la ciutat, pel que augmentar els estàndards de seguretat viària i **evitar els ferits i els morts en accidents de trànsit està vinculat no sols a l'educació viària, sinó també a la planificació i el disseny urbà.**

Aquesta és la filosofia subjacent al **Pla Visió Zero**, una iniciativa amb origen en el Parlament Suec el 1997, amb els objectius de reduir els accidents, els límits de velocitat i construir infraestructures segures per als vianants. L'èxit del Pla Zero ha fet que es repliquen les seues mesures en altres ciutats com Minnesota, Nova York o Washington, obtenint-se en tots els casos resultats positius. Per exemple, en el cas de Nova York el 1990 va haver-hi 701 morts

en accidents, i l'any en què es va implementar el Pla Visió Zero es van reduir a 381, mentre que el 2011 ja havia baixat fins a 249 morts.

Com tots els estudis confirmen, la velocitat de circulació és el principal factor de l'accidentalitat mortal. La Direcció General de Tràfic (DGT), per exemple, assenyalava que en un accident a 70 Km/h no se salva ningú, a 50km/h se salva el 50% de les víctimes de l'accident, mentre que a 30 km/h l'índex de persones salvades assoleix el 95%. De fet, una de les principals recomanacions de la DGT per disminuir el nombre d'accidents és reduir la velocitat dels vehicles a 30 km/h. Així, diverses ciutats estan ampliant les zones 30 km/h, com per exemple València en els nuclis històrics de barris com Patraix, Russafa, Benimaclet o Campanar i en la pràctica totalitat del barri de la Bega Baixa. També tenim l'exemple de Pontevedra, amb zones 30km/h en gairebé tot el nucli urbà i fins i tot zones 20Km/h en zones amb major aflluència de públic infantil, així com en espais pròxims a col·legis i parcs. En el cas de Castelló trobem zona 30 km/h en les vies del nucli històric amb accés regulat per pivots des del maig del 2008. També hi ha moltes altres vies d'un sol carril arreu de la ciutat que són zona 30 km/h. En aquests vials la preferència de circulació la tenen els vianants i els ciclistes, però, malauradament, s'incompleix persistentment.

Des de Castelló en Moviment considerem que per desenvolupar un Pla Visió Zero hi ha un eix fonamental per a assolir els canvis proposats: la participació social. Per a implementar mesures exitoses **cal un treball coordinat amb aquelles organitzacions de la societat civil preocupades per la seguretat viària.**

## PROPOSICIÓ D'ACORD:

Estudiar i implementar les següents accions, planificades en el temps com a full de ruta, dotant dels recursos econòmics i humans necessaris per a la seua execució:

- En el Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible 2007-2015 es contemplava la creació del Sistema d'Informació Geogràfic aplicat a l'establiment de Mapes d'accidents de la ciutat. Aquesta mapa-web de l'Ajuntament no està operatiu des de fa mesos. Es tracta d'una web realitzada per l'empresa Telvent:  
<http://smartcity.castello.es/web/guest/map>
- ➔ Proponem un únic Mapa públic, interactiu, d'accés mòbil i en PC, on es pugui consultar la localització i el nombre d'accidents, la situació del tràfic, els encreuaments més problemàtics, els recorreguts més segurs, i altres informacions útils per augmentar la seguretat viària.
- A banda de les mesures que contempla el PMUS en el Pla d'implantació d'elements tecnològics de control i vigilància, proposem estudiar i introduir altres elements per aconseguir encreuaments més segurs (espais segregats i pintats, llums intermitents,

etc.). A més, proposem introduir Panells informatius en els punts en més accidents per a sensibilitzar als automobilistes.

- Els ciclistes i les ciclistes són, junt amb les vianants, els xiquets i les xiquetes i la gent gran, els usuaris més vulnerables. Actualment trobem un disseny de carrils-bici que incompleix les recomanacions de les lleis i normatives de seguretat viària de la mateixa Direcció General de Tràfic. Per exemple, entre els factors identificats dels problemes i les causes dels accidents en la ciutat de Castelló, trobem l'augment de l'accidentalitat de bicicletes a causa de la manca de carrils bici o de carrils bici insegurs.
  - ➔ Proposem reordenar l'actual i la futura senyalització dels carrils bici d'acord amb la normativa vigent i distingir les senyalitzacions que són normatives de les que són recomanacions. Instal·lar així mateix senyals d'avís, precaució, etc., per a afavorir la seguretat i la convivència entre bicicletes-vianants-cotxes.
  - ➔ Proposem instal·lar barreres entre les pistes dels automòbils, els vianants i els ciclistes en aquelles ciclo vies i carrils bici en major accidentalitat, seguint les recomanacions del "Manual de disseny de carrils bici de Barcelona 2016", elaborat per la Direcció General de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona a partir de les lleis i normatives vigents que s'apliquen en la construcció de carrils bicis a l'espai públic.
- Desenvolupar junt amb les organitzacions del teixit social de Castelló vinculades a l'ús de la bicicleta una **Ordenança de Circulació de Vianants i Ciclistes** que regule la circulació en la via pública i delimiti els drets i obligacions dels usuaris/-es, tal com consta en el Pacte del Grau.
- Ampliar les zones tranquil·les o zones amb límit de 30 km/h a la resta de zones urbanes de la ciutat (com Pontevedra, Irún i Ansoáin), **introduint zones 20 km/h en zones amb major afluència de públic infantil com per la proximitat a col·legis i parcs**, amb la disposició d'elements físics (com ara controls de velocitat, guals o carrers semipeatonalitzats); i vetllar pel compliment d'aquest límit de velocitat.
- Instal·lar **reductors de velocitat** en les avingudes i els carrers amb major nombre d'accidents, així com nous passos de vianants. Que s'estudiï el disseny d'aquests de forma que coincidiscuen amb l'**alçada de les voreres**. Diversos experts assenyalen que aquest disseny dona continuïtat a la zona per als vianants amb la doble intenció de facilitar el pas, sobretot de gent amb mobilitat reduïda, i d'indicar al conductor de l'automòbil que ha de ser ell qui envairà una zona restringida i no a l'inrevés.

- Amb la intenció de guanyar espai per als vianants i reduir l'espai dels cotxes a l'imprescindible per a una conducció prudent, proposem:
  - ➔ Planificar la construcció i/o reforma de voreres amb l'objectiu d'engrandir-les, al mateix temps que s'estreten les calçades.
- Regular el trànsit en les vies pecuàries del terme, prioritant el pas de vehicles agrícoles i sense motor, tal com consta al Pacte del Grau.
- Realitzar tallers amb la ciutadania per a conèixer propostes per al disseny dels carrers segurs, i noves zones per als vianants. Ampliar les campanyes d'educació vial, especialment dirigides als automobilistes reduïsquen la velocitat. Ampliar les campanyes d'educació vial als centres escolars i centrar-les en la promoció dels vianants i en l'ús de la bicicleta com a forma de ajudar a tindre una mobilitat segura i sostenible. Totes aquestes activitats es deurien portar endavant junt amb les organitzacions de la societat civil vinculades a l'ús de la bicicleta, i, la seguretat viària.

En Castelló de la Plana, a 8 de Maig del 2017.

Signat: Xavi del Señor de la Gala.

Portaveu de Castelló en Moviment a l'Ajuntament de Castelló de la Plana.