

**ACTA DE LA SESSIÓ DEL GRUP DELS VIANANTS I LA SEGURETAT VIÀRIA
DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA**

Dia: 31 de gener de 2013

Hora: 18h

Lloc: sala de reunions del 3r pis de la seu de Mobilitat, plaça Carles Pi i Sunyer 8-10

Persones convocades

Entitat	Representant convocat	Representant assistent
AMB-Àrea Metropolitana de Barcelona	Sr. Pelayo Martínez; Sr. Joan M. Bigas	
BACC -Bicicleta Club de Catalunya	Sr. Joan Valls; Sra. Mònica Enrich	Joan Valls
Barcelona Camina	Sr. Joan Estevedeordal	X
Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme de Barcelona	Sr. Emiliano Maroto	X
COPC –Col·legi Oficial de Psicòlegs de Catalunya	Sr. Ricard Cayuela	
FECAV –Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers	Sr. Josep Gallego; Sr. Marc Marí	Marc Marí
Fundació MAPFRE (Institut de Seguretat Viària)	Sra. Cristina Gispert Juvé	
IDES –Institut d'Estudis de la Seguretat	Sra. Imma Ros	X
P(A)T Prevenció Accidents de Trànsit	Sr. Ole Thorson; Sra. Eugènia Domènech	X Ole Thorson
PTP –Associació per a la Promoció del Transport Públic	Sr. Ricard Rioli; Sr. Joan Anton Tineo	Joan Anton Tineo
RACC –Reial Automòbil Club de Catalunya	Sr. Xavier Ruestes	
Stop Accidentes Catalunya	Sra. Marilina Ferrer	X
UCEAC-UNESPA –Unió Catalana d'Entitats Asseguradores i Reasseguradores	Sra. Susana Martínez	X

Representants de l'ajuntament:

- Fèlix Arnal, tècnic de la direcció de Mobilitat
- Miquel Rusalleda, tècnic del programa Seguretat Viària i Mobilitat

També hi assisteixen:

- Manuel Haro, cap de la Unitat d'Accidents de la Guardia Urbana de Barcelona
- Joan Palou, de l'Agència d'Ecologia Urbana

ORDRE DEL DIA:

1. Evolució de l'accidentalitat i accions preventives per reduir l'exposició al risc

Manuel Haro explica que l'any 2012 la Guàrdia Urbana de Barcelona va intervenir en un total de 9.225 accidents, la qual cosa suposa un increment del 4,80% respecte l'any passat. Tot i l'increment d'accidents, el 2012 s'ha assolit la xifra més baixa de morts en accident de trànsit de les darreres dues dècades, amb 30 morts als carrers de la ciutat. Els atropellaments a vianants s'han reduït un 4,33%. A continuació explica el projecte de revisió dels gairebé 15.000 passos de vianants de la ciutat, que comportarà l'aplicació de les millores o correccions que es considerin.

Comenta que les diferents actuacions s'emmarquen dins de la prioritat fixada pel Govern Municipal de fer de Barcelona una ciutat que fa respectar els col·lectius més vulnerables. L'Ajuntament treballa per assolir un model de convivència on tots els barcelonins, principalment els vianants, se sentin segurs i còmodes en els seus desplaçaments. Es prioritza els nens, les persones grans i les persones amb mobilitat reduïda.

Explica que la Guàrdia Urbana de Barcelona duu a terme un seguit d'actuacions per tal de reduir el nombre i la gravetat dels accidents, corregint de manera preferent i sistemàtica les infraccions de trànsit que posen en perill la seguretat dels ciutadans. En aquest sentit dos dels factors que més influeixen com a causes indirectes i que agreugen els efectes dels accidents són la conducció sota els efectes de l'alcohol o de les drogues i l'excés de velocitat. Els agents també actuen sobre les infraccions següents: conducció temerària/negligent, no obeir el llum vermell del semàfor, envair la calçada contrària, no respectar les prioritats de pas, fer avançaments indeguts, conduir un vehicle de motor sense haver obtingut l'autorització preceptiva, conduir sense mantenir atenció permanent a la conducció (ús del telèfon mòbil), conduir sense fer ús dels cinturons de seguretat o sense utilitzar el casc i aquelles infraccions que afectin la seguretat dels vianants.

Els assistents a la reunió sol·liciten que es facin més controls d'alcoholèmia; així mateix, sol·liciten informació de diverses qüestions: seguiment de l'accidentalitat dia a dia, estudi de les interseccions vinculades als accidents de moto, anàlisi de l'espai per a vianants de la Diagonal, informació del programa de revisió dels passos de vianants, dels avançaments de les bicicletes per part de les motos, de la pacificació del trànsit, de l'ocupació de les voreres per a l'estacionament de motos, de l'augment de l'accidentalitat entre els ciclistes, de la possibilitat d'instal·lar semàfors sonors, del temps dels semàfors per poder passar els vianants i de la velocitat dels vehicles.

Manuel Haro respon la majoria de preguntes i comenta, a tall de conclusió, que possiblement la seguretat viària no ha aconseguit tenir un paper preponderant en l'escala de valors de la nostra societat.

2. Pla de Mobilitat Urbana (PMU): línies d'actuació en l'àmbit del vianant

Joan Palou presenta la diagnosi del PMU en l'àmbit dels vianants. Entre altres consideracions, expressa que els trajectes a peu son bàsicament interns i que les motos estan sobre representades en la l'accidentalitat. A continuació explica els diferents escenaris possibles del nou PMU.

En el torn de paraules els assistents intervenen sobre les qüestions següents: el vincle de les superilles amb la qualitat de l'aire, la possible sobreexplotació de les vies bàsiques en un model de superilles, les dificultats dels espais mixtos vianant/bicicleta, la necessitat de diferenciar les dades dels vehicles privats segons siguin motos o cotxes, l'especificació de la xarxa bàsica de mobilitat a peu i la manca d'informació sobre els vianants, els nivells de servei de les voreres, la inexistència de la IMD de vianants per les voreres, la ineficiència de les zones 30, les zones crítiques de capacitat ambiental de les voreres, el procés de participació per elaborar el PMU i el vincle entre el concepte de superilles i la nova xarxa de bus. Joan Palou, Fèlix Arnal i Miquel Rusalleda donen resposta a les qüestions plantejades.

Un cop tractats tots els assumptes es tanca la sessió a les 20.30h.