



Participació

Comunicació i Participació – Gerència d'Ecologia Urbana

Av Diagonal 240 planta 4a
08018 - Barcelona
www.bcn.cat

**ACTA DE LA SESSIÓ PROGRAMACIÓ DE LA SETMANA DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA
DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA**

Dia: 25 de gener de 2018

Hora: 18 h

Lloc: sala Barcelona d'Ecologia Urbana, Diagonal 240, 2a planta

Hi assisteixen:

Cognom	Nom	Entitat
Amoretti	Carlos	Stop Accidentes
Camuñas	Francesc	AsocParc
Cuscó	Eduard	Grup Municipal ERC
Dammann	Vincent	Associació MITS
Enrich	Mònica	BACC
Guell	Cristina	TMB
Higuera	Armand	Gremi Tallers Reparació Automòbils
Jurado	José Manuel	CCOO
Llort	David	AsocParc
Narváez	Francisco	AMB
Planellas	Conrad	BAMSA
Ribera	Carles	CEDAC
Romero	José Carlos	Gremi de Transport i Maquinària de la Construcció
Saborit	Nel·la	Pla Estratègic Metropolità de Barcelona
Thorson	Ole	P(A)T
Tineo	Joan	PTP
Tizón	Dani	Freeel
Vidal	Joan	FAVB
Xufre	Mònica	AsocParc
Zaragoza	Víctor	Honda Institut de Seguretat

Representants de l'Ajuntament:

- Mercedes Vidal, regidora de Mobilitat
- Álvaro Nicolás, assessor de la Regidoria de Mobilitat
- Amadeu Recasens, comissionat de Seguretat
- Jordi Samsó, gerent de Seguretat
- Evelio Vázquez, cap de la Guàrdia Urbana de Barcelona
- Carlos López, de la Direcció de Mobilitat
- Heriberto Muñoz, de la Direcció de Mobilitat
- Juan José Vilanova, IM de Guàrdia Urbana -trànsit i seguretat viària
- David Vázquez, de la Unitat de Trànsit i Seguretat Viària de Guàrdia Urbana
- Eva Llorach, cap de Comunicació de Seguretat
- Toni Martínez, de la Regidoria de Mobilitat
- Adriana Malé, de la Gerència Adjunta d'Infraestructures i Mobilitat
- Gabi Gallart, de la Direcció de Comunicació i Participació

ORDRE DEL DIA DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ:

1. Anàlisi de les dades d'accidentalitat viària i victimització de l'any 2017 i mesures per millorar la Seguretat Viària

Obre l'acte Mercedes Vidal explicant que les dades de víctimes mortals l'any 2017 han baixat inusualment a 12. Cal tenir en compte que l'objectiu perseguit és víctimes 0. Tanmateix, ha repuntat el nombre de ferits greus, aquest any incrementat a 241 víctimes. Ja fa anys que s'està transformant la mobilitat de la ciutat i la victimització és una externalitat de la mobilitat. En un 89% dels accidents hi ha implicat un vehicle privat (cotxe o moto). Cal pacificar la ciutat i impulsar els desplaçaments no motoritzats i el transport públic perquè baixin les xifres de victimització.

Amadeu Recasens comenta que per introduir polítiques públiques amb aquest objectiu cal identificar el problema, quantificar-lo i avaluar-lo. El segon pas és analitzar els motius. Hi ha un gran nombre de víctimes grans. L'objectiu de la Guàrdia Urbana es prevenir l'accidentalitat, sancionar les infraccions (per evitar que es tornin a produir) i fer formació, prioritàriament a les escoles, empreses i gent gran. S'està vigilant especialment l'excés de velocitat i destaca que és molt important la corresponsabilitat de la ciutadania per aconseguir l'objectiu d'infraccions 0.

Evelio Vázquez fa l'explicació del document que es presenta. Destaca que el Districte amb més accidentalitat és l'Eixample i que a les Rondes tenen lloc el 7% dels accidents. L'accident més freqüent és l'abast. Aquest any s'ha donat la xifra més baixa de la sèrie històrica de víctimes mortals. El Pla Local de Seguretat Viària estableix com a objectiu 21 víctimes al final de la seva vigència, que és l'any 2018. Set de les víctimes mortals han estat motoristes i cinc, vianants. Set homes i cinc dones. Pel que fa al motiu de desplaçament 7 han estat in itinere, 4 en jornada laboral i 1 en desplaçament particular. El Pla planteja l'objectiu per al 2018 de 199 ferits greus i aquest any ha estat de 241, i per tant no s'està aconseguint la fita. Acaba la seva exposició explicant les accions dutes a terme l'any 2017. Destaca el nombre d'alumnes que han participat en les sessions de Guàrdia Urbana a les escoles (57.000), la iniciativa que l'alcalde envia una carta de condol als familiars de les víctimes mortals, l'atenció a les víctimes que Guàrdia Urbana i el Centre d'Urgències i Emergències Socials de Barcelona (CUESB) realitzen conjuntament, la Declaració Institucional Barcelona sense Víctimes i la creació de la Comissió municipal de Seguretat Viària.

2. Valoració de la Setmana de la Mobilitat Segura i Sostenible i del Dia sense Cotxes i proposta 2018

Carme Ruiz explica la planificació de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura (SMSS), que aglutina en un programa comú les activitats organitzades majoritàriament per entitats del Pacte per la Mobilitat. Pel que fa al Dia sense Cotxes, els darrers anys s'han desenvolupat dues línies d'actuació que consisteixen en la prioritització de bus i bici en determinades vies i l'apropiació del carrer per part d'entitats i equipaments per dur a terme accions diferents a l'ús habitual que és el trànsit de vehicles. L'any 2015 es van dur a terme 11 talls de carrer, l'any 2016 en van ser 54 i l'any 2017, 76. En la última edició es va obrir una nova línia que va ser destinar íntegrament la cruïlla de Tamarit-Borrell a la qualitat de l'aire, amb tallers, jocs, exposicions, estands informatius, etc.

Per als dos anys vinents, en què el Dia sense Cotxes coincideix plenament amb les festes de la Mercè, es proposa la fusió de les dues celebracions amb l'objectiu d'impulsar el missatge comunicatiu dels dos esdeveniments, aprofitar les sinèrgies de programació i continguts, incorporar el valor universal de la mobilitat sostenible en la festa i potenciar la gran aposta municipal en l'àmbit de la mobilitat sostenible.

3. Torn obert de paraules

Al torn obert de paraules els participants fan les següents aportacions:

- Cal formació específica per als conductors adults, ja que aquest col·lectiu està implicat en la majoria d'accidents. Hi ha una irresponsabilitat dels conductors.
- Cal baixar la velocitat dels vehicles.
- Agraïment per la Declaració Institucional sobre Barcelona sense víctimes i per la campanya comunicativa Barcelona, ciutat de vianants.
- Les dades posen de manifest l'esforç de l'Administració. Les motos estan sobre representades. Sol·licitud de dades sobre el parc de vehicles accidentats.
- Reconeixement de l'esforç de la Guàrdia Urbana per oferir informació a les persones accidentades i les seves famílies i sol·licitud que es faciliti en paper a les persones que no són usuàries digitals.
- Petició que s'incorpori la perspectiva de gènere i d'edat en les dades i que es ponderi amb les dades relatives del nombre de conductors/es homes-dones.
- Sol·licitud que es facilitin les dades dels punts de concentració d'accidents geolocalitzades i amb el màxim detall.
- Preocupació perquè la majoria de víctimes mortals estiguin vinculades amb la feina. Els factors d'estrès, pressa, preocupació han de ser analitzats com a causa de l'accident.
- Petició que, a banda de les sancions i la formació, es promogui la capacitat dels conductors, que els faci més efectius, hàbils i responsables.

Amadeu Recasens inici el torn de resposta a les qüestions plantejades. Explica que la recollida de dades és útil si aquestes es poden comparar. Per això es important estudiar les sèries i la tendència, contextualitzar les dades i fer-ne una bona anàlisi. Es necessiten gabinets més potents d'anàlisi de dades. Manifesta el seu acord amb la conveniència de recollir les dades segregades. Pel que fa a les zones de concentració d'accidents comenta que depèn de les variables que s'analitzin sortiran uns punts o uns altres i que el concepte de punts negres no es gens científic. Per acabar diu que s'estan analitzant els accidents in itinere atesa la seva importància.

Evelio Vázquez comenta que l'objectiu de la GUB no és posar denúncies sinó formar. Cal fomentar la reducció de la velocitat, perquè la velocitat mata i afirma que vivim com ens desplaçem. En matèria de seguretat viària hi ha responsabilitat compartida. Pel que fa a la facilitació d'informació en cas d'accident, comenta que no hi ha cap problema a donar-la en paper.

Mercedes Vidal agraeix la col·laboració de les entitats, i destaca que és molt productiva. Comenta que cal aprofundir en l'anàlisi de les dades d'accidents i de mobilitat i que l'instrument d'Open Data ho facilita. Tanca la sessió emfatitzant que cal fer una ciutat més lenta amb desplaçaments més segurs.

Un cop tractats tots els assumptes es tanca la sessió a les 19.50 hores.