

Acta de la sessió ordinària del Ple de la Taula de Mobilitat del dia 19 de maig de 2020

Inici de la sessió: 18.00 hores.

Actua de Presidenta la Regidora de Mobilitat i Via Pública Marta Sureda Xifre, i de secretària la senyora Neus Funtané Masó.

Assistents:

Ciutadans	Daniel Pamplona
ERC	Annabel Moya
Guanyem Girona	Laia Pèlach
Ajuntament de Vilablareix	Pau Rovira
ATM	Pere Saló
ATM	Marian Arjona
PSC	Antonio Balbín
MIFAS	Anna Maria Guillen
UdG	Jaume Feliu
UdG	Pep Juandó
Escola El Pla	Inés Morera de la Vall Antón
FOEG	Eduard Ayach
ASETRANS	Eduard Ayach
ASETRANS	Àlex Gilabert
Cambra de Comerç	Àlex Gilabert
Mou-te en Bici	Albert Martos
AAVV Sant Narcís	Xavier Reyner
Gitaxi	Fernando Samitier
AAVV Vila Roja	Jorge Carlos Ruiz Llamas
Taula d'Enginyers	Jordi Fabrellas
AAVV Sant Pau	Pau Quintano
AAVV Mas Jardí	Valentí Giralt
AAVV Palau	Romà Monreal
AAVV Pont Major	Josep Maria Castanyer
AAVV Sant Ponç	Cristina Fernandez
AAVV Sant Narcís	Núria Quer
AAVV Fontajau	Santiago Batlle Cardoso
Intersindical TMG	Albert Geli
Intersindical TMG	José Ciudad
Rebel·lió o Extinció Girona	Jordi Mateu
Naturalistes de Girona	Carol Coll
Naturalistes de Girona	Raül Domínguez
Policia Municipal	Marc Adell
Som Mobilitat	Jordi Bas
Som Mobilitat	Pau Teixidor
Ajuntament de Girona	Marta Sureda
Ajuntament de Girona	M. Mercè Teixidor
Ajuntament de Girona	Pere Casas
Ajuntament de Girona	Sílvia Sancho
Ajuntament de Girona	Alba Marín
Ajuntament de Girona	Neus Funtané

Obre la sessió la regidora delegada de Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament de Girona, Marta Sureda.

La regidora Marta Sureda passa a tractar els diferents punts de l'ordre del dia:

1. Aprovació si escau de l'acta de l'acta anterior.

Es fa una modificació de l'acta, en el sentit que s'havia fet constar com a representant de l'Associació de Veïns de Vila Roja el senyor Carlos Perez Llamas, quan la persona que va assistir-hi va ser el senyor Jorge Carlos Ruiz Llamas.

En no haver-hi més al·legacions, s'aprova l'acta de la sessió anterior.

2. Presentació de les mesures proposades per incrementar l'espai per a vianants i modes de transport sostenible.

Sra. Marta Sureda (Mobilitat i Via Pública): Fa una presentació de les actuacions que s'han portat a terme a la via pública amb la finalitat d'incrementar l'espai per a vianants i els modes de transport sostenibles. Així mateix també explica les futures actuacions que hi ha previst de portar a terme. S'annexarà a l'acta la presentació.

3. Torn de paraula als assistents per fer les seves aportacions amb relació a les mesures presents i futures de transformació de l'espai públic motivades per la pandèmia del COVID-19

Sr. Daniel Pamplona (Ciutadans): De moment no intervindrà.

Sra. Annabel Moya (ERC): Dona les gràcies per les explicacions i pel Power Point. Creu que hagués estat millor tenir-lo abans, i que la Taula s'hagués convocat abans d'anunciar les propostes a través dels mitjans de comunicació.

Els hi preocupa principalment aquelles mesures que es podrien prendre en aquelles zones de la ciutat amb una alta densitat de població on les voreres són estretes i no es pot mantenir la distància de seguretat. Primer de tot els vianants i segon les bicis. I aquestes mesures, i estan d'acord amb algunes de les entitats que estan presents a la Taula, aquestes mesures no els semblen suficients. Però prefereixen escoltar a les entitats.

Sra. Marta Sureda (Ajuntament de Girona): No respondrà després de cadascuna de les intervencions, sinó que ho farà al final de la sessió, per no allargar-ho innecessàriament i que tothom pugui parlar.

Sra. Laia Pèlach (Guanyem Girona): Vol agrair la feina feta. L'enfocament plantejat a nivell d'estratègia és interessant. Té alguns dubtes primer en el sentit que hi ha mesures que havien anunciat en el dossier de fa unes setmanes, que en canvi avui no s'han comentat, com és l'aparcament per a bicicletes i n'hi ha d'altres. Vol saber si les han descartat. També unes parades de Girocleta de les que ha parlat la regidora Marta Sureda però que no ha dit on estan previstes. I a grans trets dir que l'enfocament li

sembla bé però creuen que hi ha una mica de manca d'ambició. Tot i que no han pogut valorar prèviament les propostes perquè no les tenien. En els carrers on es planteja l'ampliació de voreres, per què directament no es pot fer una peatonalització i tancar-lo? Anar una mica més enllà de les mesures que estan plantejant. Un altre aspecte és la zona 30. Han plantejat determinats carrers amb zona 30. Per què no la plantegen a tota la ciutat? Creu que això ens ajudaria també a garantir seguretat als ciclistes que en molts espais no tenen carrils bici i si ho poguessin fer a la calçada ajudaria molt. Mesures com l'aparca i compra entén que el que fomenten és el contrari, l'ús del vehicle. Faran arribar una reflexió més concreta.

Sr. Pau Rovira (Ajuntament de Vilablareix): Gràcies per l'explicació. Com a regidor de l'Ajuntament de Vilablareix no valorarà les actuacions dins del municipi de Girona. Li interessava el projecte de connexió entre els dos municipis. Ells van fer el projecte i l'enllaç fins al punt de connexió amb Girona i estan molt interessats en saber quan estaria feta l'obra perquè per a ells és important. No ha fet referència al Pla de Mobilitat que estan fent entre tots els municipis. Aquestes actuacions hi estaran reflectides, o no s'hi contradiran?

Sra. Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Avui no hem tractat el tema del Pla de Mobilitat. Si un cas haurem de fer una altra Taula i parlar-ne exclusivament perquè és un tema que per sí sol ja dona. Està clar que tot ha d'anar lligat i les estratègies que estem seguint ara s'hauran de reflectir al Pla de Mobilitat.

Sr. Pere Saló (ATM): Dir que les actuacions que s'han fet van en la línia adequada de peatonalització, de sostenibilitat i d'economia verda fins i tot. Per tant, ho veurien bé.

Sra. Marian Arjona (ATM): Havia preparat informació relacionada amb les mesures adoptades amb relació al transport públic i que són d'interès general. Les mesures que ha aprovat la Generalitat de Catalunya van amb relació a 3 punts de vista:

- Oferta de serveis.
- Seguretat en el transport públic.
- Senyalització i comunicació de tot aquest tema.

A Girona actualment estem en Fase I. S'ha fet un estudi de la demanda línia per línia i s'ha detectat que és molt baixa. Han detectat que algunes línies en les que la demanda és alta s'ha demanat que s'incrementi la freqüència de circulació i estan circulant al 100%. I d'altres línies, com les de la costa, estan circulant al 50%. Aquests percentatges s'aniran adaptant d'acord amb la demanda. Amb relació a les línies que presenten operadors que no són de TMG però que tenen recorregut urbà dins de Girona (L3, L4, L6 i L9). En aquests moments s'han modificat les freqüències d'aquestes línies: la L3 circula 15 cada minuts (abans cada 10), la L4 circula cada 30 minuts (abans cada 15), la L6 circula cada 30 minuts (abans cada 15), i la L9 circula amb la mateixa freqüència que ho feia abans, que saben que és poca, però que ja hi treballaran. Amb relació a les mesures de seguretat, recordar la obligatorietat de l'ús de la mascareta en el transport públic. Els conductors no estan permetent l'accés als busos a les persones que no porten mascareta. També és obligatori poder ocupar només el 50% dels seients dels vehicles. A les plataformes que tenen els busos per anar drets són un màxim de 2 persones per m2. També es demana de mantenir una distància de seguretat de 2 metres, tant a les parades com a l'interior dels busos. Per poder-ho comunicar correctament als usuaris han fet una campanya per donar un

missatge unificat a tots els usuaris en quant a recomanacions. Aquesta campanya també té l'objectiu de recuperar la confiança de les persones usuàries amb el transport públic.

Altres temes que poden interessar és per exemple la compensació de títols de transport. Moltes persones que tenien bitllets comprats abans del 13 de març i que els hi ha caducat la data d'ús o no els han pogut gastar, estan treballant per facilitar la compensació d'aquests títols d'una manera senzilla. Amb relació a la venda i recàrrega, s'ha parlat que s'havien d'ampliar els punts de venda. Ara mateix a les línies de TMG no s'està permetent que es pagui en efectiu. Hi ha tancada la oficina d'atenció ciutadana de la Generalitat de Catalunya. Per tant, és complicat recarregar ara mateix. Hi ha una xarxa d'estancs i llibreries petita que ho fa. Però tal com està muntat actualment, hi ha un procediment que habilita a empreses intermediàries que contracten amb aquests establiments. Això fa que ATM no pugui oferir directament a establiments que ofereixin aquests títols. Treballen en aquest sentit.

L'estació d'autobusos hi ha previsió que es torni a obrir el 2 de juny. La guixeta d'ATM per recarregar títols es reobriria en les mateixes dates. La oficina d'atenció ciutadana de la Generalitat de Catalunya sembla que reobrirà al mes de juny, però encara no hi ha comunicació oficial. Però sí que reobrirà amb canvis importants en el sistema d'atenció presencial: obligació de demanar cita prèvia. Actualment estan atenent als usuaris d'ATM amb una bústia de correu electrònic i contesten per allà. Tenen una línia 900 de telèfon que està inactiva i no l'han pogut derivar.

També pot fer quatre pinzellades del Pla de Mobilitat Urbana. A tall d'apunt dir que des de fa més d'un any, pràcticament 2, l'Ajuntament de Girona, el Consell Comarcal del Gironès, 10 ajuntaments de l'Àrea de Girona, ATM de Girona i ara també s'ha incorporat la Diputació de Girona hi estan treballant. Pot ser molt important per Girona i pels municipis del voltant, per exemple, amb la necessitat de reduir l'accés de vehicles privats al centre de la ciutat. De moment es farà la prova pilot amb un aparcament dissuasori a l'entrada de Girona. Si se n'han de buscar d'altres, caldrà la cooperació i l'entesa amb els municipis de l'entorn. I el PMU pot ser una mica el camí.

Finalment, amb relació a la distribució urbana de mercaderies. Aquest tema s'ha revolucionat amb l'emergència sanitària. L'escenari ha canviat. El Departament de Territori i les ATM hi estan treballant des de fa més d'un any a nivell de tot Catalunya. Girona amb la seva prova pilot s'hi posaran en contracte a veure com hi poden col·laborar.

Finalment, vol acabar la intervenció felicitant a les persones de la Taula de Mobilitat per la planificació que han fet per detectar les necessitats més importants en relació amb l'adequació de l'espai urbà i prioritzar aquelles que són més importants.

Manifesta que si algú vol fer més preguntes, té més informació.

Sr. Antonio Balbin (PSC): En primer lloc vol dir que estem davant del problema del desconfinament de la població de Girona en motiu del Covid 19 i creuen que realment s'han de fer una sèrie d'inversions importants a la ciutat per a preparar-la des d'un punt de vista de mobilitat i seguretat.

Amb relació als vianants creuen que és fonamental facilitar els desplaçaments a peu dels vianants, que permeti garantir les distàncies de seguretat entre 1,5 i 2 metres entre persones a les voreres dels carrers. Això és molt fàcil de dir, però com ho fem? Perquè hi ha molts carrers a la nostra ciutat que no responen realment a això. Per tant tenen una sèrie de propostes:

-Regular el sentit de la circulació dels vianants per una única vorera. Utilitzant com a criteri el mateix de la circulació viària. Sempre es caminarà per la dreta i es senyalitzarà la direcció de circulació.

-Reduir el temps d'espera dels vianants als semàfors per evitar aglomeracions.

-Eliminar els semàfors a la demanda de vianants. D'alguna manera interrompen la regulació de la circulació. Sempre prioritant els busos en els semàfors.

-Als espais propers dels semàfors amb major concurrència com que es pot acumular la gent es senyalitzaran punts d'espera que indicaran les mesures de distància social a respectar.

-Ampliar carrers d'ús exclusiu per a vianants i transport col·lectiu al centre de la ciutat en horari laboral. És un tema important i es podria fer tranquil·lament de tallar la circulació en alguns llocs. No hi ha cap problema per fer-ho. Tots els gironins sabem que no es pot anar amb cotxe al centre de la ciutat. Resistirem tot el que puguem, però és cap on hem d'anar. Per exemple han pensat en algun tram de plaça Catalunya. Sap que és complicat.

-Adaptació d'alguns espais públics en franges horàries concretes tallant els carrers per a la pràctica de l'esport. Ex: Pujada de Palau amb Montilivi (mentre no hi hagi molt trànsit).

-Vehicles. Afavorir la mobilitat amb bicicleta i vehicles de mobilitat personal. Restringint el trànsit o tallant-lo a la resta de vehicles. Als carrers principals i secundaris, si són de doble carril, tancar-ne un per a la mobilitat de bicicletes i vianants i delimitar-lo amb balises de senyalització. Hi ha una tendència moderna de mobilitat que diu que s'ha de procurar fer el que volen fer al c. Migdia, barrejar cotxes, autocars i bicicletes. En carrers d'un sol carril si es pot s'hauria de mirar d'incrementar les zones 30. En carrers de l'Eixample de Girona hi ha varis carrers que haurien de funcionar ja d'una manera així perquè ja s'han fet canvis en l'estructura, per exemple el c. De la Rutlla. Però els carrers que hi conflueixen no ho són. En aquest cas s'ha de fer compatible l'ús de bicicletes, vmp i cotxes.

La línia és semblant a la vostra, però pensem que hauríem d'anar un pas més enllà.

Sra. Anna Maria Guillen (MIFAS): Vol plantejar varies coses:

Sobre les terrasses, si bé s'està fent bé a llocs com la plaça Catalunya, s'ha de tenir molta cura amb els permisos d'ampliació que es donen, perquè hi ha terrasses que ja abans no complien la normativa. Cal molt control.

Com tenim el tema dels aparcaments PMR? En penseu posar algun de més?

L'aparell de validació dels tiquets de l'autobús no està a mida de les cadires. Una cadira de rodes no pot entrar i validar el tiquet. S'hi ha de fer alguna cosa.

Dona les gràcies per la feina.

Sr. Jaume Feliu (Universitat de Girona): Comenta que des de la gestió del govern de la Universitat vol dir que la participació de la Universitat en aquest període de reestructuració de la mobilitat és que no estan causant mobilitat. D'aquest curs fins al final no hi haurà classe, pràcticament no ni hi haurà exàmens. I el primer semestre del curs que ve segurament, encara no tenen indicacions clares, però els graus i els màsters segurament seran semi presencials. Per tant la mobilitat de la Universitat disminuirà més del 50%. Aquest escenari que encara no tenen clar és l'escenari de curt termini. Després en el segon semestre del curs que ve hi ha totes unes reclamacions de la Universitat que són les que faria en Pep Juandó.

Sr. Pep Juandó (Universitat de Girona): Primer de tot felicitar per la feina feta i per la presentació. Hi ha bastanta incertesa de com anirà el curs. Es preveu una reducció important de la mobilitat. Ells són un dels contenidors importants de la ciutat que mouen a molta gent. I el que si que els hi diuen les enquestes de mobilitat és que hi ha molts estudiants que venen de fora (un 50%) que potser s'incrementarà pel fet que no sigui presencial. I això és una mica el panorama que tenen. El que sí que el tranquil·litza bastant és la primera part de la intervenció de la regidora, que ha esvaït algun dels dubtes que tenien en referència a que hi ha un percepció de l'increment de la mobilitat individual, i això pot provocar molta mobilitat en cotxe, que en els últims anys l'havien aconseguit reduir, gairebé en 20 punts en els últims 15 anys. Per tant, si que el satisfà el fet que la regidora hagi dit que no vol que el transport públic es quedi enrere. Esperen seguir promocionant que la gent que ve de fora vingui en transport públic, que arribaran a l'estació d'autobusos i des d'aquí s'hauran de desplaçar. L'abonament del bus que tenien fins ara pels estudiants, el Vine a la UdG en Bus, estan parlant de 1.200 targetes d'estudiants que segurament es reduiran, però no quedaran a zero. Molts seguiran venint i que necessitaran el bus. El fet que el bus no quedi enrere s'ha de trobar una línia que sigui avantatjosa pels estudiants i que els dissuadeixi d'agafar el cotxe. Hauran de fer una adaptació a una nova fórmula. Molts que venen de fora no es poden beneficiar d'aquests abonaments. Una de les mobilitats molt importants és la mobilitat amb bicicleta, però el creixement de Girocleta està essent lent, i amb el temps s'hauria d'anar acostant cap al campus Montilivi, perquè el servei propi que tenen de bicicletes es insuficient per donar cobertura. Demanen que la Girocleta no els esquivi. Aquesta crisi ens pot servir per fer un canvi de model de mobilitat i potser passaria per incrementar les estacions i que cada cop siguin més properes.

D'altra banda, totes les propostes de pagament electrònic i carrils VAO farà que es guanyi velocitat comercial i els busos no podran anar tant plens, potser s'hauria de plantejar un increment de freqüència, no sap si ho tenen contemplat.

Sra. Inès Morera de la Vall Antón (Escola El Pla): Saben que a l'escola El Pla hi ha prevista una gran actuació dels camins escolars segurs. Sembla que les directrius seran que quan tornin a l'escola s'hauran de ventilar espais. Ells tenen el gran problema del soroll perquè Lluís Pericot és una avinguda molt transitada. Podria ser ja que s'estan fent actuacions importants accelerar la reducció, encara que no sigui tot el projecte que tenien pensat per l'escola?

Sr. Eudard Ayach (FOEG i ASETRANS): Ells estan a favor de buscar i apostar per aquestes noves solucions de la mobilitat. Aposten per la sostenibilitat i bàsicament per eliminar vehicles privats. S'ha donat el cas que els vehicles privats s'han reduït molt al centre de la ciutat i s'ha pogut veure com és una de les eines que eliminen la saturació. Eliminar vehicles privats amb la fórmula de pàrquings dissuasoris i donant un ple suport al servei públic de persones però també reivindicar el servei de transport públic de mercaderies com a sector essencial i estratègic. La nova mobilitat ha d'incorporar zones de càrrega i descàrrega perquè els vehicles puguin aparcar. Els vehicles que fan entregues a la ciutat han de poder aparcar més a prop del destí. Si poden aparcar a prop del destí ocupen menys temps aquella zona de càrrega i descàrrega i generen menys saturació perquè donen menys voltes i generen menys contaminació. A les fases de desconfinament es veurà incrementat el volum de vehicles que hauran d'entrar a la ciutat a descarregar.

Sr. Alex Gilabert (Cambra de Comerç i Asetrans): Respecte a la distribució urbana de mercaderies hi ha hagut un abans i un després. Per tant, creu que està bé que totes aquestes mesures ho incloguin i s'hi pensi.

Hi ha d'haver-hi mesures en el transport públic que hi ha hagut un trencament d'hàbits i cal recuperar-lo, reincentivant-lo, ja sigui urbà o interurbà.

Sr. Albert Martos (Mou-te en bici): En primer lloc gràcies per convocar la Taula de Mobilitat, que és molt interessant en aquests moments poder parlar i discutir tots plegats.

Han plantejat una sèrie de mesures (9 punts):

-Fer una campanya de promoció pública de l'ús de la bicicleta. En els primers dies de l'estat d'alarma hi va haver una criminalització de la bicicleta en els mitjans de comunicació. Creuen que calen campanyes de promoció.

-Creació de carrils bici. Voldrien que fossin a les principals vies de comunicació i que servissin per connectar barris, zones comercials, i fins i tot municipis veïns. No demanen grans pressupostos.

-Ampliació de voreres. Creuen que moltes de les mesures que s'han plantejat estan molt enfocades al centre de la ciutat, i cal arribar als barris que és on hi ha les voreres més estretes.

-Garantir els aparcaments segurs de bicicletes. N'hi ha dos de projectats: ajuntament i jutjats. Demanarien que n'hi hagués un a la zona de l'estació de tren, que afavoriria molt la intermodalitat.

-Reducció de velocitat a la ciutat. Aconseguir la ciutat 30. Fins i tot si cal compartir espais cotxes i vianants, fins i tot seria millor zona 20 i no 30.

-Modificació de la regulació semafòrica per afavorir la mobilitat en bicicleta i a peu. Eliminar els polsadors, perquè poden ser font de contagi.

-Molts tallers van tancar durant l'estat d'alarma. Mica en mica es van obrint. Aquest punt ha perdut una mica de vigència.

-Demanen la promoció de la distribució de productes en bicicleta. Veuen que en els punts de propostes post Covid n'hi ha uns quants que fan referència al transport. Totes aquestes mesures contempen el transport en bicicleta coma prioritari a la ciutat?

-La creació d'un pla d'ajuda econòmic per a al compra de bicicletes i per premiar als treballadors que es desplacin amb bicicleta al seu lloc de treball.

Sobre les mesures que s'han dit n'hi ha una que els hi preocupa molt, que és l'aparca i compra. Els semblaria molt bé si fos aparca bicicletes, però creuen que no serà així. Creuen que és una mesura en la direcció contrària a la que hi hauria d'haver

Creuen que més que aparcament dissuasius s'ha de potenciar el transport interurbà perquè la gent no necessiti agafar el cotxe sinó que pugui desplaçar-se en autobús o bicicleta.

Sr. Xavier Reyner (AAVV Sant Narcís): Vol felicitar per la feina feta. Vol fer una puntualització i insistir en la idea del fet de ser valents. Ara, dintre de la gravetat del que està passant, s'han d'aprofitar les coses bones i una d'aquestes és que el carrer torna a ser de les persones i de les bicicletes. Les mesures que s'estan fent estan molt bé, però s'ha de ser valent. Entén que cal prioritzar la seguretat, però anar a màxims i

si hi ha errors anem obrint espais als vehicles. Però si els hi tornem a donar, aquesta oportunitat l'hem perduda. Perquè és molt més complicat guanyar terreny al vehicle que al revés. Peatonaltizem tot el que sigui necessari i anem obrint poc a poc.

Sr. Fernando Samitier (Gitaxi): Vol saber si el gir de Santa Clara a plaça Catalunya continua i si s'hi posarà un mirall.

Sr. Jorge Carlos Ruiz Llamas (AAVV Vila Roja): Vol fer una intervenció en els precs i preguntes.

Sr. Jordi Fabrellas (Taula d'enginyers): Pensa que l'ampliació de les terrasses i de la mobilitat dels vianants és important. Els carrils bici també. Però cal que les bicicletes també compleixin els 20 i 30 km.

Planteja si s'ha pensat en la mobilitat de els escoles que estan al centre. Com ho volen resoldre?

Sr. Pau Quintano (AAVV Sant Pau): Agrair la reunió i les explicacions. Coincideix amb la majoria que ha fet aportacions i pensa que estem en una situació i oportunitat única per canviar el paradigma de la mobilitat a Girona. Potser no tindrem una oportunitat així mai més. Per poder començar des de zero a dissenyar com ens movem per Girona. Potser s'ha de ser de una mica més valent (ex. Pontevedra).

Vol fer un petit apunt amb els reductors de velocitat als carrers Sant Isidre, Saragossa i Montbui. Seran carrers on hi haurà trànsit rodat i de bicicletes i potser caldria posar-hi aquests reductors, també al carrer Migdia. Potser convindria que els vehicles en aquella zona anessin una mica més lents. S'hi ha posat una senyalització horitzontal (una contínua molt ample), però potser no és prou.

Volen preguntar si en un futur s'ha pensat en la possibilitat de connectar el futur Institut Ermessenda i la seva zona d'influència amb Sant Narcís Sud, bé per una passera per sobre o bé per sota.

Sr. Santiago Batlle (AAVV Fontajau): Pregunta on s'instal·larien les dues primeres parades de Girocleta.

Sra. Marta Sureda: Una a Santa Eugènia (rotonda intersecció c. Santa Eugènia amb Güell), i l'altra a Pedret (ubicació encara no és exacta).

Sr. Valentí Giralt (AAVV Mas Jardí): Vol fer una consideració dels que són de Palau Sacosta. Les intervencions de la gent són de gent que viu al centre. Però els que viuen a Palau estan molt contents que la ciutat de Girona redueixi els cotxes. Però ell i els seus veïns també s'hi apunten. Gent de Palau, quan es desplacen a la ciutat, com ho fan? En bicicleta de pujada és complicat. Unes bicicletes elèctriques els hi anirien molt bé.

També tenen el tema de la Mobilitat amb el Covid 19. Agafaran busos. Però la meitat dels seients han d'anar desocupats. A més l'espai a la plataforma és de 2 persones per m2. Quan aquest autobús vagi ple, el següent passarà al cap de mitja hora?

Si hi haguessin pàrquing dissuasoris farien les gestions molt més ràpides.

Suggereixen que es puguin fer servir les bicicletes particulars. Però s'haurien de poder deixar en un lloc segur. Per què en els espais de Girocleta no hi ha uns segons espais per guardar bicicletes privades segures?

Pensen que estaria bé que els cotxes es poguessin desplaçar en algun punt de la ciutat que fos dissuasori. Per exemple, a zones del Parc Central hi ha uns espais enormes. O uns espais on es poguessin deixar cotxes durant mitja hora o trenta minuts.

També li preocupen les zones 20 o 30. A on passin cotxes ha d'haver-hi una senyalització semafòrica. Aquest distanciament que estem parlant, com el teniu pensat? Perquè quan et poses en una cruïlla per travessar, quan te n'adones ja hi ha sis o set persones més.

Romà Monreal (AAVV Palau): Creu que les Taules de Mobilitat són molt importants, i més en moments com l'actual. Estem en un moment greu, de crisi sanitària i d'altres tipus. Hem d'aprofitar el moment per canviar moltes coses, sense por. No podem tornar a les èpoques d'abans del Coronavirus. Ara, a nivell de mobilitat hem de prioritzar el vianant, posar-lo al centre de la vida. En aquests moments necessitem regidores i tècnics valents i decidits, que apostin pel bé general i per treballar tots conjuntament.

Per millorar la qualitat de vida de la ciutat. I ell com a president de la Federació d'AAVV es brinda a treballar amb l'Ajuntament sempre que vulguin.

Es necessiten mesures dràstiques, que s'expliquin bé a la ciutadania i de forma didàctica i global.

Els objectius haurien de ser treure tots els cotxes de la superfície que ocupen l'espai públic de la ciutat. Això s'ha de ser valent i s'ha de fer. Crear quatre grans zones d'aparcaments dissuasoris a les entrades de la ciutat: nord, sud, est i oest. I des d'allà ha d'haver-hi busos llançadora directes a la ciutat i a la Universitat i a tots els punts on es consideri necessari

També hi hauria d'haver aparcaments dissuasoris en zones intermitges (Fontajau, Avellaneda, zona del carrer Astúries).

Vol dir que hi ha un tema que el preocupa a l'Avellaneda, i és que hi ha dues estrangulacions molt greus de pas que només són de 0,60 metres.

Creació urgent de pàrquings de bicicletes per a bicicletes elèctriques. Si la gent no té la seguretat de deixar la bicicleta elèctrica en un lloc tancat i protegit no ho faran. La zona clau és al voltant de l'estació. D'aquesta manera ocupant molts locals tancats podrien crear molta activitat de la bicicleta, no només de pàrquing, sinó tallers, bars, restaurants del món de la bicicleta. És una aposta forta que haurien de fer.

Crear una bona xarxa de zones de càrrega i descàrrega al perímetre del Barri Vell i de l'Eixample perquè es pugui donar servei a totes les botigues, bars i locals comercials. Diferenciant el transport del petit material, que aquest no ha d'entrar al Barri Vell. Només han d'entrar al centre del Barri Vell de l'eixample els que tinguin un transport que pesi com begudes o d'aquest tipus.

Per tant, fora el cotxe, que només vagi al centre la gent que hi vagi a treballar, fora els que hi circulen i hi són de pas.

Sr. Josep Maria Castanyer (AAVV Pont Major): Tot el plantejament del projecte està fet des del centre de la ciutat i contemplant els carrers del centre. Vol dir que no s'ha d'oblidar mai que al centre de la ciutat hi viu gent que té cotxe, que no el fa servir mai

per anar al centre, però si que el fa servir per sortir de la ciutat i per tornar-hi. O sigui que qualsevol idea d'aquest lema de supressió dels vehicles a motor és menys que idíl·lic

Dit això, ell que és de la perifèria, al Pont Major tenen una distància fins al centre que l'han de salvar de diverses maneres: bicicleta (no tothom està en condicions d'anar-hi), autobús (la línia 6 va com va, d'horaris i freqüències). Anar en bus o bici és ideal per fer gestions, però no compres, perquè són voluminoses i pesades i per tant no poden suplir el cotxe.

El bus en algun carrer s'ha de compartir amb bicicletes. La velocitat del bus com a conseqüència del compliment dels seus horaris, a vegades és impressionant, concretament de Girona al Pont Major són molt per sobre del que es contempla.

Les terrasses benvingudes siguin, però si la situació del Covid 19 persisteix molt de temps, les terrasses al novembre no seran gaire pràctiques, i al desembre encara menys.

Totalment d'acord amb les zones 30.

Aprofita per preguntar si tot el pressupost que s'ha d'invertir amb totes aquestes adaptacions fetes degut al Coronavirus aniran en detriment dels Pressupostos Participats amb tots els projectes que estan a mig fer, estan a punt d'executar-se, licitats...

Si la situació és d'emergència, evidentment s'ha d'actuar ràpidament pintant, posant new jerseys o fent el que calqui.

Assegura que a Pont major, que li convindria ja fora de l'àmbit del Covid posar new jerseys, eixamplar voreres i evitar velocitats que superen moltes vegades els 60 km/hora això no toca.

Dona gràcies per la oportunitat de poder participar a la Taula de Mobilitat.

Sra. Núria Quer (AAVV Sant Narcís): Vol recordar que al barri de sant Narcís demanen que al nucli antic hi hagi zones peatonals i zones 20 30 i recordar que actualment es compra molt per internet i el tema de paqueteria és molt important i per tant es necessita zona de carrega i descàrrega sobretot al barri de l'Eixample si treiem les zones de Juli Garreta i Joan Maragall.

Sr. Albert Geli (Intersindical TMG): El seu àmbit de representació és el personal de la Girocleta i el de les línies urbanes que gestionen 1,2,5,7,11 i esperen que aviat la 12.

Vol agrair el treball fet durant aquests dies i que en temps record hem tingut els busos garantint la màxima seguretat tant pels companys com pels usuaris.

Girocleta: Va entrar en funcionament el 2009. Abans de la crisi tenien uns pics de 2.500 moviments diaris. S'ha reduït durant les primeres setmanes de la pandèmia. Creuen que el sistema de bici compartit de Girona ha d'adquirir un protagonisme dins la mobilitat sostenible, afavorit per les condicions climàtiques de la ciutat. Ha de ser un mitjà segur. Hem de ser capaços de redefinir la ciutat i els seus espais. Cal crear nous camins, i estan totalment d'acord amb les propostes de mobilitat que impulsin i millorin el dia a dia dels ciutadans de Girona i rodalies que vulguin fer el seus desplaçaments en bici.

Pel que fa a les línies urbanes, concerneix a tots els convocants de la reunió convèncer als conciutadans que el transport públic és segur, no convé que es posi un estigma, que seria que la gent deixés d'utilitzar el bus i es passés al vehicle privat. Si ens trobéssim en aquesta situació en els propers mesos seria gravíssim.

Estan totalment d'acord amb els carrils VAO, bus i altres mesures de suport com per exemple sensors als semàfors. Tot el que sigui per millorar la seva velocitat comercial.

Sr. Jordi Mateu (Rebel·lió o Extinció Girona): Fent referència a un comentari fet a l'inici, veuen com la taula amb les dinàmiques que genera amb tanta gent i tenint la informació tard es fa difícil la participació, i hagués estat bé fer la taula prèviament a les mesures. Dit això vol reforçar idees perquè ja s'han dit moltes coses i s'han aportat moltes mesures. Creu que es forà compartida la sensació que totes aquestes mesures queden lluny del que podria ser una oportunitat per reconvertir i reconfigurar la mobilitat de la ciutat cap a un model més sostenible o totalment sostenible. Ser valents i valentes i aprofitar aquest moment per canviar el paradigma. I en aquest sentit veient les mesures es plantegen dubtes, i que la sensació és que quedaran curtes. N'hi ha moltes que van en la línia de la higiene, d'una part de la seguretat, però en canvi tot el que seria el distanciament físic queden molt curtes. Mirant la diagnosi del PMU, poc més del 50% de les voreres de la ciutat són de més de 1,80 metres. Segurament si això ho miréssim en metres, que estaria bé a l'hora d'informar, en el còmput global veure quants metres de voreres s'ha ampliat, ajudaria a relativitzar, i a veure que potser ens quedem curts en la quantitat de voreres que s'estan ampliant. El mateix passa amb el tema dels carrils bici en una ciutat que geogràficament està molt ben ubicada, i està molt bé com perquè fos una ciutat referent en el tema de la mobilitat sostenible i la bicicleta com ja apuntava l'Albert de Mou-te en bici, del qual secunden totalment les mesures. La sensació és que se segueix prioritant tot el que és la reactivació econòmica i el tornar a la normalitat que no pas l'aprofitar aquest moment per canviar aquest paradigma de mobilitat. I això ho són les mesures que s'han vist amb el tema de les terrasses, que hi estan molt a favor a ampliar l'espai i a destinar part d'aquest a l'economia, perquè són moments difícils i entenen que és necessari, però veient-ho amb la resta de mesures i que queden curtes, podrien concloure que es prioritza més tota aquesta reactivació i tornar a certa mobilitat que apostar per la mobilitat sostenible. Moltes d'aquestes mesures ja estaven a l'antic PMU i no s'han arribat a portar mai a terme. Per tant, hi ha poques mesures que entenguin que són noves i que aprofiten aquest moment. Per exemple també els hi fa pensar el fet de la notícia que veien l'altre dia que es destinaran 460.000€ a reasfaltar els carrers de la ciutat i si es mira els números del document que van rebre, quina és realment la inversió de més diners que s'està fent per promoure aquesta mobilitat sostenible? Més que res per tenir informació i veure que aquestes primeres impressions realment no són així i que l'Ajuntament fa una aposta real per el tema de la mobilitat sostenible.

Reforçar mesures: Cal augmentar les peatonalitzacions, s'ha d'avançar cap a fer tota la ciutat de zona 30 i alguns carrers de zona 20. El tema dels pàrquings dissuasoris, conjuntament amb alternatives, no el podem fer i deixar-ho amb això i ja està, sinó que, com apuntàveu, tot el tema dels busos llançadora, potser les parades de Girocleta podrien estar molt relacionades amb aquests pàrquings dissuasoris.

També reduir la zona d'aparcaments en la línia aquesta que ja apuntava molta gent i donar la sensació que s'està apostant per altres maneres de mobilitat que no la del vehicle privat. El fet de reduir aparcaments podria ajudar a implementar una reconfiguració dels carrers jugant amb les bandes d'aparcaments, i això també podria ajudar a fer les zones 30 més assequibles sense necessitat de fer grans inversions, com sí que ho necessiten altres mesures

Apuntar un altre tema, es parla molt de l'àrea metropolitana, però hi ha poca sensació que es treballi conjuntament.

Finament, fer un incís amb el tema de la RENFE, el tren és un tema que està com molt abandonat, perquè segurament no és competència de l'Ajuntament de Girona, però es podria fer una aposta clara per reclamar que la línia de tren fos un referent en aquesta mobilitat sostenible i que connectés amb la resta del territori.

La sensació és de poca ambició i falta de mesures que ens permetin aprofitar aquest moment per avançar a cap a aquest distanciament físic necessari però també per aquest apostar per la salut i continuar amb els baixos nivells de contaminació que hi ha hagut a la ciutat i aquests volums de cotxes que hi ha hagut. En comptes d'intentar tornar a la normalitat, mirar d'aprofitar aquest moment per reiniciar-ho tot i reconfigurar la ciutat per apostar cap a aquesta mobilitat sostenible.

Sra. Carol Coll (Naturalistes de Girona): El primer que vol comentar és que té algunes preguntes sobre què forma part de mesures urgents en el marc del Covid i què forma part d'un Pla de Mobilitat. A la última reunió vam estar parlant que s'estava fent el nou Pla de cares a 2021. Entén que hi ha mesures d'urgència que són per aprofitar i fer un carril bici o ampliar una vorera. Però en el document publicat per l'Ajuntament, es pregunta noves estacions de Girocleta? Per ella no és una mesura d'urgència. Primer de tot troba la necessitat de calendaritzar. Es diuen moltes mesures però no s'arriben a concretar molt en el fons. Voldria preguntar quina és la temporalitat de cadascuna d'aquestes mesures, i quin és el pressupost de cadascuna d'aquestes mesures, perquè no totes estan pressupostades en el document. Tot allò que formi part d'una línia més estratègica, d'una línia de treball més a fons, també demanar que es facin de forma participada. Si volem implantar mesures urgents, el temps de reacció i de participació són més ajustats, però entenent que el que és un Pla de Mobilitat estratègic per la ciutat i que a més hauria d'anar lligat amb un pla de sostenibilitat i de transició energètica i ecològica s'hauria de fer amb uns altres procediments. Una mica posar aquesta visió estratègica i demanar aquestes temporalitats.

D'altra banda, les mesures que la regidora ha concretat, estan ben dibuixades les que ha plantejat, però es pregunta si n'hi haurà més. Es poden incrementar o és una cosa ja tancada?

Pel què fa a la visió més estratègica, plantejar la necessitat de mesures estructurals. Parlem de com ha de ser la mobilitat però és important posar el focus amb com reduir aquesta necessitat de mobilitat. Tot allò que pugui fer referència a reducció de desplaçaments, ja no ens haurem de barallar en si el fem en cotxe, transport públic o bicicleta. Si podem agilitzar tràmits de forma telemàtica, des de l'Ajuntament també s'ha de plantejar això com una forma de transició ecològica cap a la ciutat de Girona

Li agradaria remarcar el tema dels barris. Algunes de les mesures que s'han plantejat estan centrades al centre de Girona. Posar una mica aquest focus, ja que la gent que normalment més es desplaça en vehicle privat és la dels barris més perifèrics. I cal aconseguir una mobilitat més sostenible per a tothom. Llavors aquesta deslocalització de les accions.

En aquest sentit li preocupa una mica la intervenció de la representant de l'ATM que ha comentat que s'estaven reduint algunes freqüències de línies d'autobús i en aquest punt la seva visió personal és que hi ha una línia estratègica que la regidora ha comentat, que és garantir la seguretat en el transport públic, però la realitat no serà aquesta. La realitat és que la gent està veient el transport públic com un mitjà segur, fàcil i ràpid i a més ara que el combustible s'ha abaixat de preu. Per tant és la millor forma que ho podem fer ara, tampoc hi ha gaires dificultats de trànsit. Creu que el punt de generar confiança en els autobusos és important. Perquè si la gent ens acostumem a fer teletreball pot ser avantatjós, si la gent ens acostumem a oblidar el transport públic i agafar el vehicle privat per anar a comprar o anar a fer qualsevol gestió això serà una mica complicat de revertir i hem de veure com abordar-ho. Sap que hi ha una

línia però amb les mesures concretes no s'ha especificat gaire. Insisteix en quin és el pressupost, en quina és la temporalitat, en com abordem aquesta qüestió.

Amb relació als autobusos, s'ha comentat que hi ha procediments legals que dificulten incrementar la quantitat de punts de venda d'aquestes targetes. Si tenim pocs punts de venda, si tenim dificultats legals per ampliar-ho i volem promoure un transport públic que veiem que la percepció ciutadana potser és que no és segur, a ella li genera moltes contradiccions. Potser sí que s'hauria de mirar d'abordar aquestes dificultats legals i ampliar de forma immediata aquests punts de venda.

L'aparca i compra ja s'ha comentat. Creuen que anar a comprar amb transport privat és el que acabarà generant aquesta mesura, encara que l'objectiu no hagi estat aquest. La sensació és que no és una mesura molt adequada.

Repartiments amb bicicleta, com fomentem el repartiment a domicili, o que els comerços locals puguin treballar més amb un repartiment o unes altres mesures que no impliquin que la gent vagi amb el cotxe a davant de la porta de l'establiment on vol anar a comprar i després se'n torni a casa amb el cotxe.

Comentar també que a les zones verdes de la ciutat normalment els punts d'accés són reduïts i aquí es dificulta molt garantir les mesures de distanciament. Llença la proposta de si podríem aprofitar aquest moment per ampliar les zones peatonals o les zones de vianants en les perifèries d'aquestes zones verdes de la ciutat.

Pel que fa a l'aparcament dissuasori es preguntava si dins d'aquesta calendarització és la més adequada. La regidora ha comentat el tema de la llançadora i volia preguntar si serà gratuïta, si tindrà un cost, si està previst, i quina seria la temporalització d'aquesta mesura. Finalment vol preguntar si aquestes mesures han vingut per quedar-se, li agradaria confirmació. Si hi ha una sèrie de mesures temporals o una sèrie que siguin permanents, o bé totes es plantegen de caràcter irreversible.

Sr. Jordi Bas (Som Mobilitat): És el primer cop que són a la taula i esperen poder seguir participant a les següents reunions i a tot allò que es faci relacionat amb al mobilitat.

Explica breument la cooperativa Som Mobilitat. Fomenta sobretot que la mobilitat sigui caminant o en bicicleta, i en el cas que s'hagi d'utilitzar un transport personal, que sigui compartit i cooperatiu. Que les persones no tinguin la necessitat de tenir un vehicle propi. Es vol fomentar que les persones no tinguin un vehicle particular, i que quan necessitin desplaçar-se utilitzin la bicicleta o vagin caminant, i si necessiten un cotxe utilitzin el de la cooperativa, i si pot ser compartit amb altres persones, millor. No caldria disposar d'un vehicle per a cada persona i es reduiria molt el número de vehicles. A Girona ja disposen d'un vehicle i volen convidar a que s'obri aquest tema del carsharing que es pugui implementar també a les administracions públiques, que es consideri com una opció més de mobilitat on tothom pugui disposar d'un vehicle, que en aquesta cas és elèctric, sense ser necessari que cada persona en tingui un.

Sr. Pere Teixidor (Som Mobilitat): En aquesta jerarquia que diu en Jordi Bas, primer a peu, amb bicicleta, transport públic i, si s'ha de fer servir un cotxe que sigui elèctric o compartit, els hi preocupa molt i posen èmfasi en que l'espai del vianant sigui segur, suficient i suficientment ample, i que la bicicleta tingui un paper predominant. S'han donat detalls de carrers, i alguns dels quals, com Tuyet Santamaria, eren un dels que ells pensaven que està molt bé ampliar vorera i espai, cal que sigui sempre en detriment del vehicle privat o particular. Cal que qui condueix un vehicle particular vegi que moltes vegades té més dificultats per induir-lo a canviar de mode de mobilitat. Per

tant, en les zones 30 intentar veure-hi una visió més de barri no tant només en carrers sinó intentar ampliar-ho si no a tot a tota la ciutat, al màxim que es pugui. Fins i tot també en zones 20. Sobretot anar a buscar la seguretat del més dèbil. S'han volgut fixar en aquelles vies que tenen més de dos carrils per banda, per buscar la oportunitat de buscar-hi una línia de mobilitat sostenible i exclusiva. Pensen que han de ser mesures valentes. Com deia la Inés de l'escola del Pla, una mesura valenta seria tancar tota la banda dreta de pujant de Lluís Pericot. Sempre en la línia de promoure la mobilitat sostenible en detriment de l'hegemonia del vehicle Privat. El fet d'utilitzar vehicles compartits o trajectes compartits el que pot ajudar és que a tots aquells tancaments de carrers que fem que només seran per bicicletes, donaran solucions per a veïns. Entenen que donada la situació de confinament i que s'han produït aquestes situacions noves, s'han donat situacions noves de zones tranquil·litat (ex: als bancs del mig de l'avinguda Lluís Pericot), entenen que és una oportunitat que no es pot perdre. I que malgrat que saben que és lent i feixuc tot el tema de les contractacions i que en són conscients, i que les coses no són tant ràpides com voldrien, sí que estaria bé incidir el màxim de velocitat en totes aquelles mesures que ja sabem en un futur que ja s'aplicaran, començar per aquestes, donar una prioritat a través de cons, pintura, jardineres, etc. Bàsicament és això.

Sra. Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Donar resposta a tots els punts plantejats ara no sap si podrà ser. Però li agradaria abans de continuar donar torn de pregunta a en Jorge Carlos de l'AAVV Vila Roja.

Sr. Jorge Carlos (AAVV Vila Roja): Sobre la línia 6 li comenten si es podria posar cada mitja hora, pel tema del mercat que està obert, del Mercadona, ...

A aquesta mateixa línia 6, han posat un bus més que fa la línia Girona-Sarrià-Girona. Li comenta algun xofer que s'haurien de canviar i anar cap a Vila Roja, perquè hi ha més gent en aquesta zona que no a Sarrià.

També li ha arribat la informació que hi ha un nou abonament de transport que es diu E-mobilitat. Com funcionarà, quin preu tindrà, com abarcarà?

Sobre la bicicleta, volia preguntar sobre un carril bici que estava pendent de fer entre c. Carme i Mas Ramada. Es farà?

Sobre la línia 12 de bus que ha comentat, quan s'aprovi li agradaria saber com ho ha de fer la ciutadania per agafar aquest bus, perquè serà a demanda.

Hi ha un anunci que a partir de demà serà obligatòria al mascareta a la via pública si no es guarda una distància del 2 metres.

El tema del canvi de circulació del carrer Planura, que porta més de 3 anys i no ha rebut resposta de com està el tema.

Sra. Marta Sureda (Ajuntament de Girona):

S'han comentat alguns temes que potser anaven dirigits a l'ATM, si hi ha la Marian i ho vol, podrà respondre.

Intentarà comentar aquells temes que s'han anat repetint més, i qualsevol cosa ho podríem tractar de forma individual, o potser trobar-nos en una altra taula, ja trobarem la manera.

Totes aquestes actuacions que hem fet i que molts plantegeu que s'haurien de traslladar cap als barris i no tant al centre, són les actuacions que responen a criteris objectius. Teníem informació d'on hi ha més intensitat de vianants, quins són els

carrers més freqüentats i utilitzats i com són les voreres. Per tant, responen als punts on estem actuant, perquè responen a mesures urgents. On cal actuar, actuem.

Evidentment ha estat ara el vostre moment i podeu fer sempre que vulgueu aportacions de mesures que es puguin prendre als barris que creieu, però en base a les dades que tenim, ara mateix no eren urgents, però això no vol dir que no s'hagin de fer ni es puguin fer.

També dir, responent a la Carol, que aquestes mesures són permanents, però estan fetes de tal manera que la seva execució permet que puguin no ser permanents, ens permet tornar enrere molt fàcilment, i si alguna no és una bona actuació o no ho hem fet prou bé, podem tornar enrere i que les conseqüències siguin mínimes, per la poca despesa econòmica que han suposat

S'ha comentat molt el para i compra, que es planteja que va una mica en contra de l'estratègia de la sostenibilitat o cap a una mobilitat més sostenible. El para i compra només pretén donar la possibilitat de parar un moment fer la compra i marxar en aquells espais on no hi ha rotació de vehicles i per tant és molt difícil aparcar. Perquè hem d'entendre que cada mitjà de transport representa uns avantatges o inconvenients en funció de la capacitat de cada persona. Per tant, hem de fer que totes les persones tinguin aquest dret d'accedir a tot arreu, hem de fer que l'accessibilitat sigui universal. Som molt curosos en veure allà on ho posem. Respon a aquesta voluntat de fer accessible la ciutat a tothom, sigui quina sigui la condició física de cada persona. I aquest és un equilibri molt difícil de buscar.

S'han plantejat moltes preguntes que responen al Pla de Mobilitat Urbana, i és veritat que no l'hem tractat perquè no era l'objecte d'aquesta taula. És supramunicipal, estem avançant, i ha de fer que tots els municipis ens coordinem perquè la mobilitat sigui imprescindible, i de la forma més sostenible possible. Això ho treballem al Pla de Mobilitat Urbana, que té molt d'abast, que ha de ser molt ambiciós, però també han de ser mesures molt pensades i molt estratègiques de cara al futur. I no és el que estem presentat avui. Avui estem presentat actuacions que evidentment miren al futur però que són d'una execució immediata. Tot i així, de caràcter permanent.

També s'ha comentat, i hi estem totalment d'acord, que s'ha de potenciar el transport col·lectiu. Parlàvem del bus, però també podem parlar de la Cooperativa de Som Mobilitat. No estem fent cap discurs ni ho hem fet de generar por cap al bus, ni el volem estigmatitzar. No pot quedar en segon pla i l'hem de potenciar. Fins i tot l'ATM ha fet una campanya per donar confiança en l'ús del transport públic, no ens ha de generar por. S'està treballant perquè generi confiança, i sembla que en genera. Els usuaris augmenten bastant ràpidament. Per tant, no sembla que hi hagi por.

L'altre tema que també s'ha tocat molt és els dels carrils bici, l'ús de la bicicleta i el potenciar la bicicleta. En aquest sentit cal recordar que fa poc vam aprovar l'adhesió a l'estratègia catalana de la bicicleta. Aquesta proposa unes línies estratègiques i unes actuacions concretes per a cada línia estratègica. Ens hi hem adherit per complir amb aquestes línies i per posar a la pràctica aquestes actuacions. Encarregarem un pla que ens digui quines són les actuacions que convenen a Girona. S'hi està treballant molt, encara que sembli que no estem donant prou espai a la bicicleta.

També un altre tema molt parlat és el de zones 30, zones 20 i peatonalització. Sant Narcís és zona 30. La peatonalització de carrers és molt difícil si estem pensant que un carrer que el restringim al trànsit, i allà només hi poden circular persones, perquè a la majoria de carrers hi ha guais, i els hi hem de garantir el pas. Com s'hauria de plantejar? Fins ara ho hem fet amb pilones, és la manera de fer-ho? Sempre són eficaces? Totalment d'acord que hem de buscar aquests espais de peatonalització i de

circulació exclusiva per a vianants, però hem de saber-los buscar, perquè a l'hora de la veritat quan ho vas a fer veus que no és possible, hi ha molts obstacles que cal salvar.

En la mateixa línia, a les escoles sabeu que estem treballant en el projecte School Chance i els estudis de camins escolars segurs a les escoles. Són eines paral·leles que tenim però que totes convergeixen allà mateix. Tot i que no ho haguem tingut en compte en el pla que presentem avui, no s'hi deixa de treballar. Penseu que tenim tantes actuacions i tantes intervencions a fer que hem de ser capaços de prioritzar i dedicar el temps que tenim a aquelles actuacions que són realment necessàries i que podrem dur a terme i que sabem com dur-les a terme.

També es plantejava com fer-ho quan tinguem aglomeracions de gent al carrer, cal apel·lar a la responsabilitat de tothom. Al final, cadascú ha de mirar per la seva pròpia seguretat i ser solidari cap als altres.

S'ha comentat també el tema dels pàrquings segurs de bicicleta. Totes aquestes actuacions que hem presentat avui les tenim calendaritzades. Tenim previst que s'han de dur a terme durant aquest següent mes, si el temps ens acompanya. Pel què fa a les actuacions referents al bus urbà, aquestes les anirem treballant en el que queda d'any, amb la intenció de posar-ho en funcionament al més aviat possible.

La Inés ha demanat per el projecte del carril bici a Pericot. Aquets projecte va quedar parat per l'estat d'alarma, i ara ja el podrem reprendre. En els següents dies ja ho podrem licitar, hem de fer una petita modificació de les condicions de contractació. Si es pot fer alguna cosa de forma més provisional, ho estem mirant.

Totes les preguntes que ha fet en Jorge:

La L12 no serà un bus a la demanda, serà com els que estan funcionant ara.

El carril bici del c. del Carme i Mas Ramada l'hem d'acabar d'estudiar. També és un tema que ja hi hem començat a donar voltes.

Ple què fa a les Línies 6 i al carrer Planura també et contestarem, són temes més personals del barri.

Com que hi havia el torn de precis i preguntes si voleu aprofitar, ara és el moment.

Torn de precis i preguntes:

Sra. Carol Coll (Naturalistes de Girona). Remarcant l'agraïment. Sap que les taules de Mobilitat sovint eren molt dures. Avui ha estat llarg però volia agrair la voluntat de donar veu a tothom i de debatre totes aquestes qüestions. Espera que trobem la forma, mecanismes i espais democràtics de parlar tranquil·lament de tot plegat i anar avançant conjuntament.

Sra. Marta Sureda (Ajuntament de Girona): S'agraeix molt perquè ha estat complicat organitzar-ho, i sabem que és llarg. Però s'agraeix el comentari.

Sra. Marian Arjona (ATM): Per al·lusions directes de la Carol quan ha plantejat el tema de reducció de freqüències. En aquest moment a Girona estem en fase 1. Segons això hem de tenir una prestació del servei entre el 80 i el 100%. En aquests moments no totes les línies estan a aquest nivell perquè la Generalitat en cada moment va adoptar determinades mesures de reducció del transport públic. Quan es va decretar l'estat

d'emergència i es va dir que només sortissin al carrer les persones que feien serveis essencials van baixar en picat els usuaris del transport públic i es van reduir les freqüències. En aquests moments el que es fa és anar ajustant les freqüències a la demanda. No és que se n'hagin reduït més, sinó que en funció de la demanda es van ajustant. Si es detecta per qualsevol operador que amb el 50% d'ocupació del vehicle hi ha gent que no pot pujar en 24/48 hores es posa un bus suplementari. Amb relació a les dificultats d'ampliar la xarxa de venda hi ha dificultats legals en el sistema que tenim en aquests moments. Però estem pensant en altres sistemes complementaris que posarem en pràctica per disminuir aquest problema.

Una última resposta a en Jorge Carlos que ha parlat de la T-mobilitat. No és un nou títol de transport, és un projecte molt ambiciós que està tirant endavant el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat, que es planteja que amb un únic títol de transport les persones puguin pujar a qualsevol mitjà de transport de tot el territori de Catalunya. És molt ambiciós i tecnològicament té uns requisits molt alts.

Sr. Albert Martos (Mou-te en bici): Si realment l'aparca i compra es vol fer pensant en aquests col·lectius més vulnerables, caldria indicar-ho a la senyalització que són per aquest tipus de col·lectiu.

Que ens adherim a l'estratègia catalana de la bicicleta li sembla molt bé. També ens podríem adherir a la Red de Ciudades por la Bicicleta. També podria ser interessant.

Referent a les 147 mesures, n'hi ha algunes que els hi han xocat una mica. La campanya de cicloturisme descobreix la Girona dels ciclistes locals, són 30.000€. Demana que se li aclareixi ben bé què és.

El punt 138. 126.000€ per a vehicles de la Policia. No sap quantes bicicletes hi haurà dins d'aquestes 126.000€, seria interessant que la Policia anés en bicicleta.

145. Es farà un anàlisi de mobilitat. No sap si aquest anàlisi tindrà en compte la mobilitat en bicicleta i a peu?

Sra. Marta Sureda (Mobilitat i Via Pública): Cada regidora ha tractat amb profunditat els punts de la seva àrea. Com que no són de la seva no té una resposta. Demana quins són exactament els punts per poder fer una resposta. Ho prepararà.

Referent a l'aparca i compra, que s'hauria de marcar a quin col·lectiu va dirigit, no sabia quin col·lectiu marcar-hi, va dirigit a totes aquelles persones que necessitin el vehicle privat (gent gran, amb problemes de mobilitat, que no tenen bicicleta, amb cadira de rodes...?). Està regulat que es pot fer ús durant un temps limitat i només en aquells punts on una altra mena d'aparcament no hi és o és molt difícil. Albert, a tu se t'acut com ho podríem fer?

Sr. Albert Martos (Mou-te en Bici): pensava per exemple en els busos que hi ha els seients reservats per embarassades, persones grans,... Seguint aquesta idea. Que no és una mesura per la població en general, sinó pensada per uns col·lectius específics.

Sra. Anabel Moya (ERC): Voldria preguntar pel tema que ells van presentar la moció sobre el tema bici que es va aprovar per unanimitat. I hi havia l'aparcament segur ubicat a l'estació de tren precisament per poder fomentar la mobilitat intermodal. En els pressupostos no estaven inclosos però a una pregunta del Ple la regidora va respondre que no estava al pressupost però que es buscaria la manera de portar-ho a terme. Ho portareu a terme? Amb quin calendari?

Sra. Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Ara no tenim el pressupost per fer-ho. Encara hem de fer l'estudi, veure on ho posem, què hi posem. I això ens dona marge per trobar aquests diners. En tot cas, el que hem de veure és la ubicació exacta que tingui més sentit amb els recursos de què puguem disposar.

Laia Pèlach (Guanyem Girona): Agrair perquè era difícil fer una taula d'aquest format. Volia comentar que les propostes d'avui no coincidien amb els del document de mesures en alguns casos.

I ara què? Hem fet aquesta reunió, hem recollit aquestes propostes. Voleu que us fem arribar les propostes amb algun format o d'alguna manera? Quin treball fareu ara amb aquestes propostes? Està molt bé la taula d'avui però estaria molt més bé que les propostes es tinguessin en compte i es poguessin tirar endavant. Hi ha hagut una demanda general de ser més ambiciosos.

Amb tot el tema de la infraestructura urbana intentar anar més enllà i ser més ambiciosos amb cadascun dels carrers.

És important que hi hagi un cert compromís amb intentar ser el màxim de valents i ambiciosos.

Sra. Marta Sureda: Sembla que aquí tots més o menys coincidim en la línia i cap a on volem caminar. Però us asseguro que surts d'aquí i et trobes a molta gent que la línia és totalment contrària. Que això que estem fent és un gran esforç, no és fàcil.

El paquet de mesures són les que es té intenció de portar a terme el 2020. Però les d'avui són les que ja tenim, que ja les hem començat a tocar, les de la via pública són les que farem en les 4 pròximes setmanes, i les del bus urbà o a Girocleta espera que en aquest 2020 siguin efectives. Per la resta de propostes del paquet, hi seguirem treballant. Totes tenen continuïtat i tindran sentit encara que sortim de l'estat d'alarma.

I sí, li agradaria molt que totes aquestes propostes que tenen que alguns han avançat i d'altres no, si els les poden fer arribar. Sobretot propostes concretes. Que les facin arribar de la manera que sigui més còmode. Per poder començar a treballar amb les que ens feu arribar.

Sra. Marta Sureda: Agraeix la paciència. S'està plantejant posar una mica d'ordre a la Taula, perquè som molta gent i potser haurem de buscar una fórmula o fer grups més específics. Hi ha molta gent, molta gent que es vol afegir. Les que vinguin a continuació potser es tractaran diferent per fer-les una mica més àgils. Sobretot que no ens cansem perquè si es fan feixugues potser perdrem l'interès.

Agraeix la paciència, l'interès i les propostes i aportacions i es compromet a treballar en tot el que ens demanat.

21.20h la regidora delegada de Mobilitat i Via Pública dona per finalitzada la sessió.