

Acta de la sessió ordinària del Ple de la Taula de Mobilitat del dia 12 d'abril de 2022

Inici de la sessió: 18:30 hores.

Lloc: Sala Auditori del Centre Cultural La Mercè

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

Assistents:

AAVV Can Gibert del Pla	Josep Maria Dalmau
AAVV Can Gibert del Pla	Llorenç Gironès
AAVV Font de la Pòlvora	Pamela Heredia
AAVV Fontajau	Miquel Martínez
AAVV Fontajau Xavier Cugat	Lluís Muñoz
AAVV Mas Jardí	Valentí Giralt
AAVV Mas Ramada	Miguel Ángel Garcia
AAVV Montilivi	Ramon Ternero
AAVV Palau Sacosta	Valentí Giralt
AAVV Sant Ponç	Cristina Fernandez
AAVV Sant Ponç	Sònia Villegas
AAVV Santa Eugènia de Ter	Reinald Roca
AAVV Vila-Roja	Jorge Carlos Ruiz
Ajuntament de Girona	Anaïs Font
Ajuntament de Girona	Pere Casas
Ajuntament de Salt	Anna Fusté
Ajuntament de Sant Gregori	Sílvia Brunet
AMPA Joan Bruguera	Sílvia Vall
AMPA Narcís Xifra	Roger Casero
APROSER	Carlos Latorre
Associació de Comerços Girona Sud	Narcís Teixidor
Associació de Comerços Girona Sud	Lenka Dadova
Associació de Gent Gran de Montilivi	Dolors Estañol
Associació de Naturalistes de Girona	Raúl Domínguez
Ateneu 24 de juny	Miquel Amorós
ATM Girona	Letícia Alaimo
ATM Girona	Marian Arjona
Blanca Racionero Gómez	Blanca Racionero
Cambrà de Comerç	Daniel Illa
CORVE	Anna Maria Fàbregas
Federació d'AAVV	Romà Monreal
Girona Centre Eix Comercial	Xavier Ortet
Guanyem Girona	Laia Pèlach
Intersindical TMG	Manel Puigdevall
Jordi Ponsetí	Jordi Ponsetí
MIFAS	Anna Maria Guillén
Mou-te en bici	Albert Martos

MRP Garraf	Elisa Soler
PSC	Joan Antoni Balbín
RACC	Artur Albaladejo
Taula de la Construcció	Miquel Vendrell
Taula d'Enginyeria de les Comarques Gironines	Anna Arnau
TEISA	Alberto Sánchez

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Avui hem convocat a més gent que els membres de la Taula de Mobilitat.

Hi ha Associacions de veïns, escoles, representants del sector de l'activitat econòmica, comerços i restauradors...

Primer punt de l'ordre del dia. Aprovar l'acta de la sessió anterior. També era sobre zones de baixes emissions (zbe). Si no hi ha cap comentari la donem per aprovada.

Avui voldríem parlar de les zbe. Sabeu que tenim la obligació a Girona de crear-la abans de final de 2023.

Haurem de definir molt bé quina és l'àrea beneficiada/afectada de zbe.

Haurem de decidir quines son les restriccions/autoritzacions que es donen dintre d'aquesta àrea.

També parlarem de les mesures complementàries. Quan el mes de setembre va sortir la convocatòria per als fons Next Generation, a Mobilitat hi vam participar. Amb la subvenció se'ns demana que fem mesures complementàries a la zbe.

Avui ens centrarem en el primer bloc, definir l'àrea, i més endavant, en un procés participatiu debatrem quines han de ser aquestes restriccions.

La llei de canvi climàtic defineix molt bé la zbe i també explica que aquestes restriccions s'han de fer a partir de la classificació dels vehicles pel seu nivell d'emissions. També parla del canvi modal i de com fer la diagnosi per poder justificar com ha de ser aquesta zbe i a quina àrea aplica. Per fer aquesta diagnosi hem de tenir en compte la qualitat de l'aire a la ciutat, el repartiment modal i el parc de vehicles.

Martí Terés (Ajuntament de Girona): Amb relació a la qualitat de l'aire a la ciutat, explica que a la fase de propostes n'han sortit moltes que tenen a veure amb mobilitat. Posar condicions sobre la mobilitat afecta a la millora de la qualitat de l'aire i a la reducció dels gasos d'efecte hivernacle i a la reducció de la contaminació acústica.

Mostra una gràfica amb la comparativa de la mitjana mensual de diòxid de nitrogen. En els mesos d'hivern (gener a març i octubre a desembre) aquests valors del diòxid de nitrogen són més elevats. Això té a veure amb més mobilitat però també amb més situació anticiclònica.

L'estació de Girona és molt fiable i el que hem intentat fer són altres tipus de mesures complementàries de mesuraments amb una xarxa semi permanent i hem intentat ampliar la xarxa de sensors, però la més fiable és l'estació de la Generalitat (situada a carretera Barcelona amb Emili Grahit).

Les dades que tenim ens marquen el límit de 40 micrograms /m³ que pràcticament mai es supera. Només en el mes de febrer de 2019 es va superar.

Per això sempre diem que la qualitat de la ciutat tenint en compte aquests paràmetres sempre és bona o molt bona.

L'explicació és que evidentment en períodes de cicles escolars on es genera una mobilitat addicional i més activitat a la ciutat, sumat a una situació d'estancament atmosfèric redunda amb aquests valors superiors. I en canvi els mesos de maig, juny, juliol i agost, amb menys activitat i una situació atmosfèrica diferent, això canvia.

Si ho mirem per franges horàries, correlaciona bastant directament amb les franges de més activitat, on hi ha més mobilitat a la ciutat. És un gas que és fruit de la combustió de la gasolina i del dièsel (de 9 a 10, al voltant de les 8).

Marta Sureda: A la presentació hi ha dues taules, la primera és de mitjanes de tot l'any. La segona són mitjanes dels mesos més desfavorables (octubre a febrer). És important tenir aquest perfil horari perquè també haurem de determinar en quin horari hi haurà les restriccions.

Martí Terés: Mostra una altra gràfica que relaciona per dies de la setmana el diòxid de nitrogen i la intensitat de trànsit i es pot veure com de dilluns a divendres i dissabte i diumenge, la gràfica té menys activitat, menys valor. Redunda en que la intensitat de trànsit és la causant d'aquests valors més elevats.

Hi ha una altra gràfica amb la intensitat per hores.

Aquesta setmana es nota moltíssim aquest efecte de la reducció de l'activitat en el trànsit.

PM10 són unes partícules petites que estan en suspensió. Amb l'estació de la Generalitat podem mesurar el PM10. Avui s'ha consultat perquè aquest correlaciona amb la densitat del trànsit, però també amb la pols subsahariana. Degut al canvi climàtic són més freqüents aquestes corrents d'aire que ens venen des del nord d'Àfrica. Això ens afecta a la qualitat de l'aire, perquè és una pols en suspensió que té una afectació sobre la salut de les persones. La recomanació que es dona sempre que tenim una alerta de PM10 és que es redueixi la circulació, que la gent que té problemes respiratoris no estigui exposada a l'aire lliure, que no es faci activitat física de molta intensitat. Però com que té dos orígens molt diferents l'únic que podem controlar directament és el trànsit, però no les intrusions de pols africana.

A la gràfica veiem el PM10 depenent dels mesos i dels anys.

Un altre aspecte són els problemes acústics, de contaminació acústica, el soroll. Estem controlant uns paràmetres que ens van donant informació sobre la contaminació acústica.

Hi ha quatre paràmetres a la gràfica: dia, vespre, nit i mitjana total. Llavors veiem que de dia i vespre hi ha alguns sensors que sobrepassen el límit i d'altres que no i en canvi al vespre i a la nit tots els sensors ens mostren que estem sobrepassant els valors recomanables. No només és pel trànsit, sinó també per la via ferroviària, és un dels focus habituals en els sensors. L'altra font més habitual és el trànsit rodat de vehicles que circulen per la ciutat i que són la principal font d'origen. Alguna vegada hem rebut queixes de concentracions de persones i quan hem anat a fer mesuraments no ha sortit, sinó que ha sortit com a focus el trànsit rodat. I sobre el soroll del

trànsit rodat hi ha poques queixes, i és el que realment està generant contaminació acústica a la ciutat.

Durant la pandèmia tots recordarem nits de silenci, els paràmetres de qualitat de l'aire ens serveixen de valors de referència de cara a allò que voldríem aspirar a nivells de qualitat de l'aire i de contaminació acústica.

Marta Sureda: Us hem posat les dades que tenim de 2014, quan es va fer el Pla de Mobilitat. En aquestes dades veiem que en desplaçaments urbans, la majoria de la gent es desplaça de forma no motoritzada, però en desplaçaments interurbans sí que es fan en vehicle privat, i en un percentatge molt elevat.

També hem de valorar quin és el parc de vehicles que tenim. Hi ha diferents etiquetes. La DGT va fer una classificació en funció del grau d'emissions i de l'antiguitat dels vehicles. Fixant-nos en els vehicles que no compleixen cap d'aquests distintius, que són els que no tenen etiqueta, a Girona l'any 2021 teníem gairebé un 30% dels vehicles censats al municipi sense etiqueta. Els vehicles que circulen, que poden ser de Girona o de fora de Girona, gairebé un 14% no tenen distintiu. Amb això veiem la quantitat de persones que podríem arribar a afectar els seus desplaçaments, i també quina magnitud podria tenir en efectes positius de qualitat si aquest percentatge tan elevat de vehicles no circulés per la ciutat.

A més, hem intentat ubicar dins del municipi de Girona en quins barris hi ha major percentatge de vehicles sense etiqueta.

Tot això són dades per ajudar-nos a decidir després quines limitacions volem aplicar.

Mostra una diapositiva amb els punts de control de diòxid de nitrogen que hi ha a la ciutat.

La mitjana de la ciutat ens dona que els paràmetres de qualitat de l'aire és entre bona i molt bona, però sí que és veritat que per franges horàries, per èpoques de l'any, poden superar els màxims fixats per la Unió Europea.

Han sortit uns paràmetres nous que marca la OMS, i la UE haurà de decidir fins a quin punt ho assumeix com a una obligació per als països membres, perquè són molt més restrictius. A dia d'avui, potser ni a Sant Daniel ni al Cap de Creus hi hauria aquests valors. Si s'apliquessin no compliria ningú i suposaria un repte molt gran, que estaria molt bé poder complir, però representaria una revolució poder-hi arribar pel que implica tant per l'administració pública com per tothom, perquè a curt termini no tindríem prou eines per poder-ho fer efectiu.

De moment l'exigència són els valors actuals de la UE.

Primer de tot cal delimitar les zbe i després fer una ordenança que reguli el funcionament d'aquesta zbe. A quins vehicles i distintius afecta, a quina temporalitat, a quines franges, a quins períodes de l'any... Però ara el que ens interessa és la delimitació física. La lògica ens portaria a pensar que hem d'incloure dins la zbe els punts on tenim problemes (pont del Dimoni, pl. Marquès de Camps, ronda Ferran Puig, alguna zona de l'Eixample...). Hi ha alguns valors que el lògic seria pensar que han de quedar dintre la zbe. També és veritat que la zbe ha de ser compacta i delimitable, perquè hi ha d'haver uns punts de control dels vehicles que ens permetin saber quins vehicles estan entrant i sortint d'aquesta zbe.

Amb una idea més generalista podríem pensar d'incloure-ho tot, però no necessàriament tot hi ha de quedar inclòs, perquè el fet de fer una zbe per sí sol ja és dissuasiu. Si els punts d'interès de desplaçament són dins la zbe fa que se'n beneficiï el voltant.

Per tant, hi ha diferents variables, compacta, delimitable, que inclogui aquests punts que preocupen. I quan siguem capaços de definir aquest espai. La segona eina és com ho regulem.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Tenim l'experiència de Barcelona i la sentència ens diu que tot allò que es faci ha de ser molt justificat i proporcional. Per tant, entenem que el que justifica la zbe són aquests punts.

Martí Terés (Ajuntament de Girona): La sentència diu que delimiten una zbe molt més extensa que el problema que volen solucionar, que és el que fan servir de justificació per a l'establiment de la zbe. Per tant sabem que un dels criteris és que hem de poder justificar molt bé que dins d'aquesta zbe hi ha d'haver un problema de qualitat ambiental.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Per tant, per poder acotar l'àrea hem tingut en compte els valors del diòxid de nitrogen, els punts de soroll (decibels massa elevats), i en base a això hem encerclat l'àrea que ens sembla que queda afectada. També hem tingut en compte la guia que ha tret el Ministeri (delimitació, extensió mínima, perímetre).

Martí Terés (Ajuntament de Girona): La proposta inclou la Devesa (passeig de la Devesa), Barri Vell, Emili Grahit fins a Països Catalans, passeig d'Olot fins al Güell.

És una zona compacta, delimitada i que ha de permetre que una persona que estigui a punt d'entrar-hi tingui alguna alternativa per evitar entrar-hi.

Per tant, d'entrada es tracta de delimitar. Després hem de veure si els límits són transitables o no ho són. S'ha d'estudiar bé perquè es prevegin aquestes alternatives.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Ens sembla que això és l'àrea mínima que hauria de tenir Girona. En base a aquestes dades us demanariem que estudiéssiu en detall i que la pròxima vegada ens poguéssiu fer un retorn per debatre-ho i fins i tot acordar l'àrea definitiva.

Martí Terés (Ajuntament de Girona): El motiu de perquè arriba fins al Pont del Dimoni és perquè una de les zones que tenim identificades és al voltant del pont del Dimoni, del col·legi Santa Eugènia. Per això ens semblava justificat que arribés fins a aquest punt. Per contra, en algun altre moment no tant freqüent ni amb la mateixa intensitat a Pont Major també hi ha algun problema, però és més esporàdic, i fer una zbe allargada i que talli la ciutat, com que no podem fer illes, el barri de Pont Major ens queda més allunyat, i tècnicament seria molt complicat.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): La zbe no és la solució única, i hauríem d'incidir o actuar d'altres formes.

Cristina Fernández (AAVV Sant Ponç): Si entrem per av. de França i anem a Sarrià de Ter s'hauria de poder arribar a Mas Gri dissuassòriament sense travessar la zbe.

Martí Terés (Ajuntament de Girona): Sí.

Cristina Fernández (AAVV Sant Ponç): No es pot, perquè les avingudes principals s'han tallat.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Tens raó, si aquesta fos la zona i el c. Güell no fos transitable es tallaria la connexió. Per això us demanem que feu l'exercici entre tots plegats de pensar si han de ser transitables o no. Si es decidís que no, en el procés participatiu hauríem de decidir si els residents han de poder transitar pel c. Güell. Per això ho proposem avui perquè el pròxim dia podríeu fer les propostes pertinents.

Martí Terés (Ajuntament de Girona): Tota la connexió nord-sud quedaria afectada. Bàsicament el que estem parlant és on posem les càmeres. Aquest debat l'haurem de tenir en el moment de regular-ho a l'ordenança. Ara es tracta de decidir quina és la zona que hem de delimitar.

Narcís Teixidor (Associació Comerç Girona Sud): La persona que té un cotxe de 30 anys que no se'l pot canviar per x motius. Hi haurà la possibilitat com a Barcelona de pagar una taxa reduïda?

Marta Sureda: Aquest debat l'afrontarem més endavant, amb l'ordenança.

Martí Terés: Això ve regulat per l'Ordenança i per tant no està prefixat (excepte que el govern ho estableixi). Una certa homogeneïtat aniria molt bé. Hem de tenir en compte que no és opcional, que ho hem d'establir sí o sí i també ha de ser eficaç i intentar resoldre el problema que tenim.

Miguel Angel García (AAVV Mas Ramada):

1. Separació nord-sud. En el cas que Güell fos la única opció de poder travessar, hem de suposar que tots els cotxes passarien per allà?
2. Com està el tema del mercat? Si el mercat és a la devesa i donat que hi ha molts cotxes i molts camions que no se sap el distintiu que tindran, això potser suposarà un problema.

Martí Terés (Ajuntament de Girona): A la última Taula del mercat, sembla que de moment seguirà a la devesa. El pas previ per poder-lo traslladar és reduir-lo, i això ara mateix no és possible.

Xavier Ortet (Girona Centre Eix Comercial): Tallar carretera Barcelona ja de per sí serà la dissuasió més gran de la zbe. La gent de fora de Girona molta només coneix carretera Barcelona

i el centre. La majoria de gent dels pobles del voltant de Girona venen amb vehicle privat.. Això pels comerciants és la gran preocupació. HI ha previstos pàrquings dissuasoris?

Martí Terés (Ajuntament de Girona): La carretera Barcelona no es talla, sinó que es controlarà l'accés a determinat tipus de vehicles. D'entrada és un petit percentatge de vehicles sense distintiu. I això evidentment té afectacions, i pot afectar a uns barris més que a altres, i a unes poblacions més que a altres. Però no estem parlant ni de tots els vehicles ni de tallar artèries de la ciutat.

Blanca Racionero Gómez: Està mirant la diapositiva on es parla dels objectius. El segon objectiu és contribuir a la reducció del canvi climàtic. Amb la proposta aquest objectiu no s'assumiria. Realment els cotxes no desapareixen, sinó que es revenen o van a altres municipis. Com que el canvi climàtic és global no es redueix. Fareu aparcaments a l'exterior? Es potenciarà l'ús del transport públic? S'incentivarà?

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): El segon objectiu s'assoleix si s'aconsegueix un canvi modal i les persones es desplacen amb un vehicle que no sigui privat.

Quan vam presentar la subvenció als fons Next Generation vam incloure, per exemple, un aparcament dissuasori a la rotonda del Mas Gri per uns 250 vehicles, ampliar el servei de la Girocleta, construir un carril bici que uneixi Vilablareix amb Girona, un aparcament segur per a bicicletes d'alta capacitat ubicat a l'estació de trens, construir una vorera que uneixi els barris de les Pedreres i Torre Gironella i adquirir 2 autobusos elèctrics.

Altres coses que estem treballant és en implantar més zones verdes d'aparcament a les ciutats, cosa que ens permet suprimir places d'aparcament, i si és de pagament potser algunes persones s'ho pensaran abans de desplaçar-se al centre en cotxe i es quedaran als afores.

Laia Pèlach (Guanyem Girona). Està d'acord amb que això no és una mesura en clau d'emergència climàtica, i té sentit sobretot en termes de salut. I per això cal agafar de referència els límits de l'OMS. Més enllà del que digui la llei ens hem d'emmirallar en els nous paràmetres de l'OMS. Recentment hem pogut parlar amb 3 experts a la Taula de Mobilitat i tots tres van fer referència als efectes que té per la salut.

Agafant aquests paràmetres, estem per sobre pràcticament en tots els punts de mesura. Només els punts marcats en verd més clar ja estan triplicant el que estableix actualment la OMS en diòxid de nitrogen.

No només a nivell de contaminació ambiental, sinó també a nivell de soroll podríem utilitzar un estudi de lsglobal que situava a la ciutat de Girona com la primera ciutat catalana amb un volum de soroll més alt que el recomanat. Un 85,2% de la població de Girona està afectada per un volum de soroll més alt que el recomanat.

Per mi és una qüestió de salut. Per tant, limitar-ho només a alguns barris i zones de la ciutat el que creen és diferències entre ciutadans. Només procurarem pels que viuen i es mouen pel centre, i no procurarem per la resta de la ciutat. Per tant, proposaria que agafi tota la ciutat. A

més hauríem de començar a parlar d'àrea urbana i començar a dialogar amb ciutats del nostre entorn. El fet que hi hagi la sentència de Barcelona l'únic que li diu és que ho hem d'argumentar millor.

El fet de fer una delimitació té conseqüències negatives en tot l'entorn. Per tant, estem desplaçant el problema.

Comentàveu que el debat d'avui era per decidir quina seria la zbe. Com ho fareu? Votarem?

Com valorareu el debat d'avui?

El que van plantejar els experts era que inclogués tota la ciutat i que fins i tot anés més enllà, i la necessitat d'acompanyar-ho d'altres mesures.

L'aposta nostra en el procés participatiu va ser en aquest sentit.

Per properes sessions ens agradaria que aquesta documentació ens la féssiu arribar amb antelació.

Marti Terés (Ajuntament de Girona): Els informes de qualitat de l'aire estan tots penjats a la web de sostenibilitat.

Amb relació a l'objectiu del canvi climàtic, una mesura aïllada no tindrà un efecte que garanteixi l'assoliment al 100% d'aquest objectiu. Però vinculat amb altres mesures vinculades a l'emergència climàtica podran resoldre aquesta problemàtica.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): No és que es tracti que la zbe beneficiï a un grup de ciutadans, sinó que en altres espais s'aplicaran altres mesures. Hem de veure què és millor en cada cas concret.

Martí Terés (Ajuntament de Girona). El fet d'establir una zbe té conseqüències en aquella zona, però de retruc a tota l'àrea urbana. En relació amb el tema del soroll, tenim uns problemes en funció de la franja horària. Ja reconeixem que hi ha un problema, però en una zbe el pots mitigar una mica, però el soroll el generen tots els vehicles, independentment de l'etiqueta ambiental (excepte els elèctrics). Amb la zbe beneficis sobre el soroll, però no serà suficient, i haurém de pensar en altres eines que ens permetin reduir el soroll. És un debat una mica més delicat el del soroll.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): La idea és que avui sortim amb el màxim d'informació per ser capaços de prendre decisions. Es tractaria que ens féssiu durant aquestes 3 setmanes retorn de com creieu que hauria de ser la zbe, a través de la bústia d'avisos o amb un correu, i ens dieu com creieu que hauria de ser. I ho redibuixarem amb el que ens feu arribar.

A la pròxima sessió us presentarem tot aquest recull d'informació.

Daniel Illa (Cambra de Comerç): El mapa és important, però no és el més important. Falten les fases temporals, a quins vehicles s'aplicaran les restriccions. També hi ha el tema de les vies excloses. Les vies perimetrals de Barcelona són vies excloses. Això és molt important, per mi el Güell ha de ser via restringida, perquè allò és un monstre d'avinguda, hi ha dues escoles molt exposades. És una de les avingudes amb més trànsit de Girona. Per mi el Güell ha de ser una via restringida al trànsit de vehicles sense etiqueta. Aquest trànsit ha de passar per l'autovia o per l'Autopista.

Quins seran els horaris de restricció? No és el mateix tot el dia, que unes hores, que nocturnes.

El tema de la delimitació és purament polític. Sí que s'ha de justificar molt bé, però al final és un tema polític.

Mesures complementàries directes. A Barcelona hi ha hagut una mesura directa que era la targeta verda (es donava una targeta de transport gratuït durant 3 anys si es desballestava un vehicle).

La zbe és una mesura però no és la única mesura. Podríem començar a pensar en superilles. Hem d'intentar que no vinguin vehicles, que es quedin fora del centre de la ciutat.

Crec que tenim un problema amb el trànsit que ve de fora. No només amb un park and drive, sinó també amb transport públic.

La zbe no redueix el trànsit, sinó el que fa és un canvi del vehicle. La gent que té un vehicle que no compleix s'acabarà canviant el vehicle si pot.

Albert Martos (Mou-te en bici): Comparteix plenament la intervenció de la Cambra de Comerç.

Sobre el repartiment modal, a les gràfiques no surt la bici, i també els comptatges de la bicicleta no sap com s'han fet.

Martí Terés (Ajuntament de Girona): està dins del 'no motoritzat'.

Albert Martos. Li ha cridat l'atenció la gran importància d'aquesta sentència. Ja hi haurà un reial decret que ho aprovarà.

L'objectiu principal de la zbe és reduir la mobilitat en cotxe, del vehicle motoritzat. En tot cas, per la zbe ells van fer una sèrie de propostes, i que no han obtingut retorn. Són:

-volen que afecti a tot l'entramat urbà de Girona.

-volen que sigui metropolitana.

-li sembla molt important que vagi acompanyat d'altres mesures, perquè una cosa sense l'altra no va enlloc (carril bici, transport públic..).

-si volem que la gent no es desplaci en cotxe hem de prohibir aquests desplaçaments en cotxe.

-grans centres de distribució amb bicicletes de càrrega.

-zones d'emissions zero al voltant de centres educatius.

-desballestament. Cal reduir el parc automòbil donant incentius a qui vulgui desballestar el cotxe i optar per mitjans de transport més sostenibles.

-beneficiar a qui vagi amb transport públic.

S'ha adjudicat uns fons del Next Generation en el qual figuren dues zbe a Girona, i aquí només n'hem vist una.

Valentí Giralte (AAVV palau Sacosta): En aquesta zbe que hem vist em faig un plantejament. Quin efecte té en les ciutats que està aprovat aquesta baixada d'emissions? Perquè al voltant d'aquesta perifèria tenim tots els vehicles. És clar que un objectiu global seria fer tota la ciutat de Girona, i fins i tot els municipis limítrofes. I què vol dir, que anem posant els gasos cap a fora?

Si només fem aquest tipus de coses i anem desviant cap a fora, tindrem ciutadans de primera i de segona?

La llei ens obliga, però no sap quina eficàcia real tenen més enllà de treure els cotxes. Hi hauria d'haver una sèrie de mesures que marquin en el temps la implementació de tot això.

Raul Domínguez (Naturalistes de Girona): Estic totalment d'acord amb la reflexió que venim a parlar de la forma de la zbe, que com a punt d'inici és acceptable, però també crec hauríem d'abastar més. Seria potser interessant que les càmeres i el reglament que s'ha de desenvolupar intenten que el pas per aquests carrers tingués una durada màxima. Les càmeres són només de registre d'entrada? O permeten comptabilitzar l'estada?

Evidentment tot el que comporta la zbe implica un canvi d'hàbits.

Li sembla redundant que els cotxes que venen de fora de Girona ho tenen molt més complicat, perquè les connexions interurbanes són pèssimes, els horaris són un caos.

A la zbe hi tenim com a centre modal l'estació, però les connexions són horribles.

Volia preguntar que la zbe hauria de ser a nivell de zona metropolitana. Es té intenció de parlar amb Salt o Sarrià per intentar d'alguna manera coordinar aquesta zbe? Seria interessant aquesta coordinació.

Anna Arnau (Taula d'Enginyeria de les Comarques Gironines): Girona és una ciutat amb qualitat de l'aire bona. Si poguessin explicar la corba tan gran a la dreta com a l'esquerra del plànol de proposta de la zbe.

Martí Terés (Ajuntament de Girona): Una part és el barri vell, perquè ja té certes restriccions. L'altra ve donada per la necessitat que hi ha tècnica de posar les càmeres en vies principals que és el que et dona informació d'entrada i sortida a una zona. L'explicació de la delimitació d'aquesta zona és aquesta.

Roger Casero (AMPA Narcís Xifra i representa diferents AMPA involucrades en un moviment que es diu revolta escolar): Han entrat una moció a l'Ajuntament que té molt a veure amb el que es parla avui, és per entorns escolars segurs i amb menys trànsit. També han fet arribar diferents mesures per contribuir a la pacificació. Creu que és rellevant que es faci en paral·lel al propi debat que estem tenint ara.

Per part de les famílies hi ha una alta sensibilització en aquesta qüestió.

Narcís Teixidor (Associació de Comerços Girona Sud): Vol fer una pregunta de mobilitat, referent a les obres de la Clínica Girona. Com estan les obres? Quan acabaran? A l'Hipercor sembla que només hi ha un carril direcció Girona Sud-Fornells per agafar l'autopista. En un futur serà així ?

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): La clínica Girona és una obra privada. Avui la inauguren. L'afectació a la zona de l'Hipercor és per les obres, i quan s'acabin es recuperaran els 2 carrils.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Es enriquidor que tots ens puguem expressar.

Sobretot us demano que reflexioneu amb el que hem parlat, ens feu les aportacions que creieu i nosaltres ho podem recollir per tornar-ho a portar a la pròxima taula.

Martí Terés (Ajuntament de Girona): hi ha un tema que ha sortit, que és el de l'àrea urbana. Els obligats són els de més de 50.000, però els de més de 20.000 no hi estan obligats a dia d'avui. Com que el Pla de mobilitat sí que és d'àrea interurbana, allà sí que es debatran aquestes qüestions.

Girona l'ha d'establir i regular obligatòriament ara. El debat hi ha de ser, però els altres municipis han de decidir-ho ells, no nosaltres.

Per la proposta que fem és evident que no tenim ara mateix pensat que afecti a altres municipis.

Caldrà tenir en compte la realitat de tota la ciutat (escoles, comerciants, gent que es desplaça de fora, realitat socioeconòmica...).

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Volia comentar varies coses:

-El tercer punt de l'ordre del dia l'haurem de deixar per un altre dia. Us hem passat un resum de les actuacions que s'han fet fins avui.

-Farem una altra sessió on hauríem de fer retorn de totes les aportacions que ens feu. Us enviarem un correu on ens pugueu fer les aportacions.

-Preferiu presencial o telemàtica per a les pròximes?

-No tenim data per la propera reunió. Us convocarem en tres setmanes, màxim 4.

Dona per finalitzada la sessió a les 20.11h

La presidenta de la Taula de Mobilitat

Marta Sureda Xifra

La secretària de la Taula de Mobilitat

Neus Funtané Masó

