

Acta de la sessió ordinària del Ple de la Taula de Mobilitat del dia 7 de maig de 2024

Inici de la sessió: 19.00 hores.

Lloc: Sala Miquel Diuomé Ajuntament de Girona

Actua de presidenta la regidora de l'Àrea de Mobilitat i Via Pública, Sílvia Aliu Gifre, i de secretària la senyora Neus Funtané Masó.

Assistents:

Entitat	Representant
Associació de comerços Girona Sud	Lenka Dadova
Associació de comerços Girona Sud	Narcís Teixidor
Associació de mares i pares d'alumnes de l'Institut Narcís Xifra	Roger Casero
AAVV Fontajau XC	Joan Serra
AAVV Mas Jardí	Valentí Giralt
AAVV Palau Sacosta	Valentí Giralt
AAVV Montilivi	Ramon Ternero
AAVV Santa Eugènia	Xavier Villareal
ATM	Marian Arjona
ATM	Daryl Lucas
Associació de Gent Gran de Montilivi	Dolors Estañol
Consell Municipal Gent Gran	Pere Heras Montal
Intersindical TMG	Albert Geli
Intersindical TMG	Joan Castillo
TEG	Anna Arnau
Escoles Públiques de Girona	Miquel Barris
Mou-te en Bici	Xavier Coromines
Ajuntament de Salt (Policia Local)	C. Roca
Girona Centre Eix Comercial	Mercè Ramírez
Girona Centre Eix Comercial	Gerent
AAVV Barri Mercadal	Jordi Batallé
AAVV Sant Narcís	Carme Castel
AAVV Sant Narcís	Núria Quer

Ordre del dia:

1. Aprovació, si escau, de l'acta de la sessió anterior
2. Aprovació del Projecte de la zona de baixes emissions: explicació del projecte i tràmits fins l'aprovació de l'ordenança.
3. Pla d'actuació per a millorar la puntualitat i velocitat comercial de les línies de transport públic urbà.
4. Informacions diverses.
5. Precs i preguntes.

La Regidora de l'Àrea de Mobilitat i Via Pública, Sílvia Aliu, presenta la sessió:

Dóna la benvinguda a les persones assistents e indica que la sessió està encaminada a informar sobre el contingut del Projecte de la zona de baixes emissions de Girona, al qual es poden presentar al·legacions. També s'informarà de les propostes per millorar la fiabilitat de les línies de transport públic i altres novetats en matèria de mobilitat.

1. Aprovació, si escau, de l'acta de la sessió anterior.

Es dóna per aprovada perquè no hi ha aportacions.

2. Aprovació del Projecte de la zona de baixes emissions: explicació del projecte i tràmits fins l'aprovació de l'ordenança.

Pere Casas (Ajuntament de Girona): És tècnic de l'Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Girona. S'encarregarà de la part tècnica de la implantació de la zona de baixes emissions (en endavant ZBE).

Comparteix presentació.

A l'implantar una ZBE hi estem obligats perquè som una ciutat de més de 50.000 habitants.

Per establir-la primer s'ha d'aprovar una ordenança municipal per ple.

Abans, hi ha 4 passos previs:

-procés participatiu. El vam començar el 2022 i ja està finalitzat.

-aprovar un projecte de ZBE. Ve definit per un Reial decret, que defineix com ha de ser el projecte de ZBE.

El projecte el vam començar el juliol del 2022 i va finalitzar la redacció al juny de 2023. Actualment l'hem aprovat inicialment i està en període d'al·legacions fins al 5 de juny de 2024.

-dissenyar, contractar i instal·lar els equips que van al carrer (els que llegeixen les matrícules, proposen les denúncies...). Aquesta part la vam començar el novembre del 2022. Hi ha hagut un recurs especial de contractació. I ara la tornarem a iniciar, abans de l'estiu per poder iniciar les obres abans d'acabar l'any.

-establir la forma de gestió de les denúncies i de les autoritzacions. Que la gent sàpiga a qui s'ha de dirigir per gestionar les autoritzacions.

S'està parlant amb l'ATM de Barcelona per veure com ho tramitem tots els municipis de forma coordinada.

Actualment estem en el procés d'al·legacions del projecte de la ZBE. El projecte descriu moltes coses però tampoc concreta exactament en tot. Això ho farà l'ordenança, a la que també es podran presentar al·legacions.

La ZBE ja hauria d'estar implantada, però pocs municipis a l'estat espanyol ho han fet quan calia perquè hi ha molts dubtes. Bàsicament hem tingut 2 interrupcions:

- el recurs interposat quan volíem licitar.

- la Generalitat va fer una prèvia de tramitació del Pla de qualitat de l'aire de Catalunya i entrava molt en les ZBE de cada municipi i les feia molt restrictives. Els municipis van presentar moltes al·legacions i de moment està aturat. Ens hagués agradat aprovar la ordenança quan estigués aprovat el pla de qualitat de l'aire, però com que va endarrerit ho tirarem endavant sense aquesta aprovació.

Projecte de la ZBE: Respecte a la contaminació, a Girona estem bé. Es mostra una gràfica del 2004 al 2023, on s'observa que la contaminació ha anat baixant i en què a la majoria dels punts analitzats es compleix la normativa actual espanyola. Això és important tenir-ho en compte perquè les mesures que pren la ZBE han de ser proporcionades. Perquè baixa si no hem aplicat cap ZBE? Per 2 factors:

- quan hi va haver la Covid hi va haver una gran reducció de trànsit que encara no s'ha recuperat

- perquè es substitueixen vehicles per d'altres menys contaminants.

El que farà la ZBE serà que això baixi més ràpid.

A la ciutat, a part de l'estació que disposa la Generalitat de Catalunya (cantonada del passeig d'Olot amb el carrer de Barcelona), la subàrea d'Acció Climàtica de L'Ajuntament de Girona instal·la diversos comptadors en diferents punts. La ronda Ferran Puig està a 43, i ha de baixar per sota de 40, això marca la ZBE.

Es mostra el parc de vehicles de Girona a principis de 2024 classificat segons etiqueta ambiental. S'observa que el 25 % del parc no té etiqueta, però només resulta en un 10% dels desplaçaments.

Pel que fa al perímetre de la ZBE, s'ha explicat a diverses taules i no hi ha hagut canvis. El perímetre ha de ser fàcilment reconegut per la gent i ha de tenir sortides abans d'entrar-hi. El perímetre bàsicament està definit pels carrers d'Emili Grahit, del Riu Güell, Barri Vell i la Devesa. Els eixos estan inclosos, perquè sinó els vehicles anirien a aquests eixos, que normalment ja estan carregats i encara es carregarien més. La dimensió d'aquesta àrea definida permet desplaçar-se fàcilment a peu.

La participació ciutadana va alimentar el projecte de ZBE i es van valorar 6 alternatives per assolir els nivells de qualitat de l'aire que estableix la normativa. Ha resultat que l'alternativa idònia és la restricció a vehicles sense etiqueta ambiental (excepte els que tributen l'impost de vehicles de tracció mecànica a Girona) de dilluns a divendres laborables de 7.00 a 20 hores.

El projecte de ZBE va fer els seus càlculs i vam veure quin impacte hi hauria de reducció de la contaminació per a cada alternativa.

La opció escollida implica que en termes generals, els vehicles que no són de Girona i no tenen etiqueta ambiental no podran entrar. Però això també té excepcions. Es fa una explicació breu de les exempcions més importants que consten a la pàgina 12 de la presentació.

S'insisteix que l'ordenança ho definirà molt més en detall.

Sílvia Aliu (Ajuntament de Girona): El RD estableix que el projecte s'ha d'anar actualitzant cada 3 anys i actualment està exposat a l'e-tauler perquè es puguin presentar al·legacions.

Els comentaris i preguntes millor que els deixem pel final.

3. Pla d'actuació per a millorar la puntualitat i velocitat comercial de les línies de transport públic urbà.

Pere Casas (Ajuntament de Girona): Els autobusos, tant els de TMG com els de TEISA, estan en rècord absolut de transport públic. I això és una bona notícia. Estàvem preocupats pel canvi d'hàbit que hi va haver durant la pandèmia, i no només s'han recuperat sinó que han augmentat molt, un 30%. Això té la part positiva, però també la negativa, que és que els busos van molt plens i porten molt de retard. Això fa que hi hagi queixes, i cal solucionar-ho.

La solució no és que la gent deixi d'agafar l'autobús, sinó que continuïn agafant-lo els mateixos o més. Per evitar els endarreriments hem de fer una sèrie d'actuacions, que més o menys ja sabem. Actuacions que es plantegen:

-optimitzar més els recorreguts: on hi havia 2 parades molt juntes, fer-ne una, més gran, més ben adaptada...

-retallar alguna parada on puja poca gent,

-intentar col·locar carrils bus on puguem perquè el bus vagi més ràpid. Això en ciutats com Girona a vegades és difícil i requereix un estudi detallat.

Abans del setembre intentarem fer mesures d'aquest tipus. Concreta les actuacions de les línies L1 i L2. Ho anirem traslladant a les associacions de veïns més afectades. Hem d'explicar que ho fem en benefici de la gran majoria de gent.

Sílvia Aliu (Ajuntament de Girona): Les optimitzacions s'han fet amb la gent, amb TMG, amb els propis conductors, perquè opinessin. La intenció és parlar amb els veïns, a Montjuïc ja s'ha fet, i estem pendent de fer-ho a Montilivi, per explicar bé i intentar donar informació i alternatives properes.

Pere Casas (Ajuntament de Girona): El bus permet que si un canvi no va bé es pugui tornar enrere. Les mesures que volem proposar estan molt parlades amb els conductors, i tenim dades objectives perquè sabem la gent que puja a cada parada, els minuts que es tarda a cada recorregut... Estem segurs que les actuacions aniran bé.

Pregunta: Aquestes dades són públiques?

Pere Casas (Ajuntament de Girona): No les publiquem, però si ens les demanen les passem.

Sílvia Aliu (Ajuntament de Girona): Dona pas al torn de preguntes i presenta a la M. Mercè Teixidor, cap d'Àrea de Mobilitat i Via Pública

4. Informacions diverses.

5. Precs i preguntes.

M. Mercè Teixidor (Ajuntament de Girona):

-Hem encarregat un estudi per analitzar 2 eixos molt importants de la ciutat de Girona (c. Barcelona i eix av. Tarradellas Güell). Finalment s'ha pogut adjudicar i tindrem els resultats cap al setembre-octubre. Es vol saber si es pot fer alguna mesura per afavorir els modes de transport públic.

-Mesures a entorns escolars més pacificats. Des de la darrera Taula de Mobilitat s'ha tancat el trànsit el carrer Artillers.

-Si algú té alguna idea per a la Setmana de la Mobilitat que ens la faci arribar.

-Des de la darrera Taula de Mobilitat vam posar una nova Girocleta, la de la plaça de Salt. En falten 5, que estan finançades pels fons Next Generation. El mes de maig ja començarem a veure obra civil.

Cal reconèixer el treball de TMG, a l'abril hem tingut un 28% més d'usos que a l'abril de l'any passat. Es deu al component humà de TMG i a les persones que treballen a la Girocleta.

Si sou persones usuàries, haureu pogut verificar que, a vegades, a les parades no hi havia bicicletes. La redistribució, que moltes vegades ha determinat el lloc on hem posat les parades, havíem quedat curts en vehicles i equips de redistribució. Hem comprat 2 furgonetes elèctriques que entraran en funcionament a finals de maig.

-Seguim treballant en el PMUS. Estem acabant la diagnosi. El seguiment del pla el fa una comissió tècnica dels municipis implicats. No us portem cap resultat, però hi estem treballant.

-El sistema de transport urbà a la ciutat de Girona realment és urbà, però també interurbà. Les interurbanes són competència de la Generalitat. Us volíem explicar unes millores molt importants que ha fet la Generalitat juntament amb l'empresa concessionària, que és TEISA: nous busos elèctrics i increment de freqüències.

Sílvia Aliu (Ajuntament de Girona): A nivell polític volem entrar en el tema de les bicicletes al Barri Vell, Mercadal i altres barris que tinguin aquest problema. Estem començant a treballar amb les associacions més implicades per a la propera taula de mobilitat portar un pla d'acció. Ho farem arribar per treballar-ho amb totes les entitats que hi vulguin participar.

Pregunta: quan es parla de bicicletes, també hi ha els patinets?

Sílvia Aliu (Ajuntament de Girona): Des de la policia es va informar, es van fer campanyes de patinets, però Girona és molt gran i no podem estar a tot arreu. En 6 mesos vam fer més de 1.000 multes a patinets. Vam anar a les escoles per explicar com havia de circular el patinet per la ciutat. Per reduir l'accidentalitat ara mateix s'imposen sancions, però també molta pedagogia.

Valentí Giralt (AAVV Mas Jardí i Palau Sacosta):

3 preguntes:

-Busos. L1 i L2: A les hores de mainada, hi ha moments que no es pot ni arribar a parar. Podria haver-hi un segon autobús en aquests moments que n'hi ha un que ja està ple?

Pere Casas (Ajuntament de Girona): Portem a molta gent en aquella zona i en hora punta emplenem els busos. El problema de les hores punta és que ho són a tota la ciutat. Si volguéssim reforçar tots els autobusos necessitaríem 10 i 15 busos més, més el personal que això implica. El nostre objectiu és anar puntuals. Quan regularment hi ha 2 autobusos que van plens, TMG intenta posar un reforç, però si només n'hi ha un, es demana a la gent que intenti agafar-lo abans o després (15 min). A Palau ja tenim un reforç a la tarda, que sobretot és quan es concentra més. El problema de Palau és que entre Les Alzines i Montessori, que són unes escoles molt grans, es concentra tothom en un moment donat.

Valentí Giralt (AAVV Mas Jardí i Palau Sacosta): Feia més referència a la gent que té més necessitats per baixar quan els busos són plens de jovent.

Pere Casas (Ajuntament de Girona): Portem aprox. 8.000 viatgers diaris. El que es demana és que la gent respecti a l'altra gent. No ens arriben queixes molt greus. El principal problema que detectem de la gent és que els autobusos no són puntuals.

Albert (Intersindical TMG): La dificultat d'aquest any és que Montessori i Les Alzines estan solapats d'horari. Abans hi havia un decalatge d'horari. Ara surten a la mateixa hora. TMG va parlar amb el Montessori, que és el que ha fet el canvi d'horari i es va raonar que això es devia a que molts infants que són de fora de Girona i arribaven molt tard a casa i per això han avançat l'horari de sortida.

Carme Castel (AAVV Sant Narcís): Vam parlar amb la Cristina Andreu de suprimir alguna parada. Amb la L5 no hi ha cap problema, va molt puntual.

Li ha xocat les dades de contaminació de la pl. d'Europa, de l'estació d'autobusos.

Pere Casas (Ajuntament de Girona): Si no surt és perquè sostenibilitat no hi té un mesurador.

La seva opinió com a tècnic és que en aquella zona no hi hauria d'haver problema de contaminació. Les zones on s'acumula contaminació solen ser els carrers estrets on

passa molt trànsit i hi ha molt arbrat, que fa que la contaminació no pugui aixecar-se. A l'hivern també hi ha molta més contaminació que a l'estiu.

Carme Castel (AAVV Sant Narcís): Les ZBE, tots els cotxes que vinguin de fora no podran entrar en el perímetre que han delimitat, i on aparcaran? La delimitació arriba a Sant Narcís. Hauran d'aparcar entre Santa Eugènia i Sant Narcís, amb el greu problema que ja tenen ara? Abans de tancar s'hauria de pensar on aparcaran.

Lligat amb el tema de l'aparcament, necessiten urgentment una zona verda a Sant Narcís. No s'havien trobat mai cotxes aparcats sobre les places, sobre els jardins...

Des que es va ampliar la zona verda a la Devesa han notat un increment molt gran de vehicles mal aparcats en el barri. A més, com que no tenen un policia de barri fixe, no fa efecte dissuasiu. També hi ha molts problemes de guals, de gent mal aparcada.

Pere Casas (Ajuntament de Girona). Quan preguntes on aparcaran els vehicles que volen entrar a la ZBE, tal com està definit el projecte, estem parlant del 10% de vehicles i dintre tot l'horari, per tant serà menys, aprox. un 6% dels vehicles. La gent no aparcarà allà, entre d'altres coses perquè no hi ha aparcament. Què volem que facin? Que vinguin amb transport públic i desplaçar-se a peu o en transport públic. D'opcions n'hi ha, l'únic que la gent les ha de contemplar.

Per sort, Girona no és una ciutat enorme i es pot fer molt tram a peu. La idea és que no s'arribi amb cotxe fins al final.

Sílvia Aliu (Ajuntament de Girona): En quant als pàrquings dir que estem treballant en projectes d'aparcaments dissuasius, per exemple del de Mas Gri. També es veu l'augment en transport públic, que es creu que anirà a més.

M. Mercè Teixidor (Ajuntament de Girona): La zona verda primer s'ha d'establir el servei.

Xavier Villareal (AAVV Santa Eugènia de Ter): Considera resposta la preocupació de l'aparcament derivat de la ZBE.

Volia preguntar per la possibilitat de tenir 24 autoritzacions anuals per entrar-hi, i la possibilitat d'associar-hi una taxa.

Des de TMG s'ha valorat la possibilitat d'un carnet intermodal entre autobús, Girocleta, les línies interurbanes...?

Pere Casas (Ajuntament de Girona): L'Ajuntament de Girona va aprovar un reglament del transport públic bastant innovador perquè deixem pujar bicicletes al transport públic i això no ho fan gaires ciutats, ni tampoc TEISA. Hem demanat a la Generalitat que les noves concessions ho recullin.

El que comprovem és que no pugen són Girocletes. I pel que fa a la bicicleta privada, el conductor no té problema si hi ha espai per deixar-la pujar.

Si et refereixes una targeta que permeti les dues coses, ara amb el PMUS el que estem intentant és que hi hagi una targeta unificada d'autobusos urbans i interurbans. Una integració tarifària com va fer l'ATM doncs amb els títols propis que cada ajuntament té el seu, que es pogués coordinar.

Sobre tenir una targeta sola és un tema bastant tècnic, la integració tarifària és més complicada, perquè hi ha varis operadors, compensacions...

El que intentarem amb la Girocleta és incorporar-ho al mòbil.

Actualment no tenim plantejat a curt termini fer aquesta integració.

M. Mercè Teixidor (Ajuntament de Girona): Tenim una vocació supramunicipal. Durant molts anys hem tingut títols propis però pensem que hem d'anar tots els municipis a la una, perquè tots sumem més, la mobilitat de Girona sols no s'explica. Per tant, d'alguna manera hem de fer alguna concessió perquè hi hagi un tractament més igualitari i no discriminatori.

Pere Casas (Ajuntament de Girona): Sobre la taxa de la ZBE hi ha l'experiència de Barcelona. S'està plantejant que les autoritzacions, en cas de taxa 0, siguin automàtiques, que puguis entrar gratuïtament, però que a la 25a vegada es multi. Això és per estalviar el pagament de la taxa, que és per fer el tràmit administratiu. En el projecte de Girona no consta cap taxa.

Lenka Dadova (AAVV Comerços Girona Sud): Les persones que venen de fora han d'aparcar fora. El teixit de transport està preparat pel teixit de treball nocturn?

Narcís Teixidor (AAVV Comerços Girona Sud): Demana en Pere Casas que vagi a la plaça Marquès de Camps on para la L2 i la L5 i es fixi en la placa dels horaris. Moltes vegades han passat dos busos de la L2 sense haver passat la L5. Quan plou no va.

Pere Casas (Ajuntament de Girona): Els panells es van col·locar fa molts anys i comencen a estar malament, i costa molt reparar-los. N'hem tret. La política que s'està seguint a Girona i a tot arreu és que la gent ho miri al mòbil, i funciona de totes les parades de Girona. Ens agradaria que la gent tendís cap aquí.

Tenim una empresa que fa el manteniment i cada mes passa a reparar. Els que no funcionen bé els anem traient, fins que hi haurà un moment que no n'hi haurà.

M. Mercè Teixidor (Ajuntament de Girona): Explica com funciona Girona App que algunes persones assistents desconeixien i la facilitat de disposar d'informació del temps d'arribada de les línies i incidències.

Sílvia Aliu (Ajuntament de Girona): Neteges d'aparcaments. Hi ha un contracte que cada mig mes els netejaran. S'està mirant que a la propera no afecti tant a un parc tan gran. A nivell de mobilitat es va fer la senyalització correcta. Arran de la primera experiència, que va ser el parc del Migdia, en totes les següents es va fer informació a les associacions de veïns, i a xarxes.

Roger Casero (AMPA Xifra i AAVV Pont Major):

-En quin estat estan els estudis dels camins escolars segurs de Carme Huguet i Pont Major?

M. Mercè Teixidor (Ajuntament de Girona): Estan fets però no els van presentar. Si no estan penjats a la web els penjarem.

Roger Casero (AMPA Xifra i AAVV Pont Major):

-L6 quan s'incrementen les freqüències es millora el servei i s'incrementa l'ús.

Sap que últimament hi ha hagut una reunió dels ajuntaments implicats per fer-hi millores, que calen.

S'ha pal·liat en part però continua havent-hi el problema de l'absorció de l'alumnat que ha d'anar o tornar del Xifra. Però continua persistent.

De cares a futur, sobretot amb el futur del Xifra, pot ser que hi hagi la possibilitat que l'increment d'alumnes amb més alumnes de cicle formatiu, es desplaci amb vehicle privat.

Pere Casas: La Girocleta tenia una estació, ara muntem la segona i en un futur hi haurà la tercera, però hi ha molts altres barris a Girona que ho necessiten.

L'ideal és que n'hi haguessin 3

El tema del bus, no és la solució per tot, en forma part. La gent s'ha de moure de diferents maneres. S'intenta anar millorant el servei, però és complicat, no és fàcil de solucionar.

Mercè Ramírez (Girona Centre Eix Comercial): Han vingut per parlar del projecte de ZBE. Els comerciants estan molt preocupats per dues bandes:

-Restauració i treballadors de comerç com arribaran als seus llocs de treball. Pel poder adquisitiu i pels llocs d'aparcament. Això s'hauria de poder solucionar abans que hi hagi una ordenança.

-Hi ha molts comerços on molta gent va a descarregar les mercaderies amb el vehicles de la persones propietària perquè hi ha moltes botigues petites, i molta d'aquesta gent no podrà entrar.

D'altra banda, també els afecta com arribaran els seus clients. Perquè amb l'efecte dissuasiu pot ser que no arribin a Girona centre.

Pere Casas (Ajuntament de Girona): La ZBE depèn del nivell de restricció que hi hagi. Al cap de setmana no afecta.

Els vehicles sense etiqueta ambiental, només en circula el 10 %. No són masses, potser el 7% dels vehicles.

Hem de buscar com us afecta i buscar alternatives.

Xavier Coromines (Mou-te en bici): Un tema podria ser repensar-nos el model de Taula de Mobilitat, que la participació no sigui només pregunta i resposta, sinó més treball conjunt.

Té unes preguntes concretes:

-On està situat el mesurador de Ferran Puig.

-Es mesuren les emissions però, i el soroll? Es pot mesurar? Perquè per exemple a plaça Marquès de Camps es superen els límits legals.

-Es podria fer una estimació de quantes bicicletes tenim.

-Hi ha data de posada en marxa de l'aparcament de l'estació?

-Els busos elèctrics són comprats?

Jordi Batallé (AAVV Barri Mercadal): Proposa que el pla d'acció de bicis i patinets no sigui treballar i explicar sinó que les entitats i associacions implicades puguin tenir l'oportunitat de treballar-hi i ajudar a l'elaboració del pla.

S'ha fet un estudi dels cotxes que aparquen ja no a tota la ZBE, sinó en zona de més activitat econòmica i comercial. Si els cotxes que aparquen són de gent que hi viu o de visitants.

Ramon Ternero (AAVV Montilivi):

-Mobilitat a l'av Lluís Pericot. Li ha sorprès les dades de contaminació, que han baixat. Volia preguntar a què es deu aquesta disminució en una via tan important com Lluís Pericot?

Voldria saber si hi ha previst mesurar la contaminació d'altres carrers, perquè és evident que els que no pugen per Lluís Pericot pugen per altres bandes, que són els carrers residencials petits del voltant.

-La L9 molt bé.

-Volen vetllar perquè es conservi la parada de l'avinguda Montilivi 39, perquè és la única que està pensada pels veïns del barri

Joan Serra (AAVV Fontajau Xavier Cugat). El parc de busos actual, quins tipus hi ha i quina edat tenen? Quin criteri es segueix per assignar-los?

M. Mercè Teixidor (Ajuntament de Girona): El punt de mesura de la ronda de Ferran Puig està molt a prop de la plaça Marquès de Camps (en el tram del BBVA). Les mesures de

soroll i contaminació ho fan els companys d'acció climàtica, per tant, no tenim molta informació. El projecte l'hem fet tal com estableix el Reial Decret i no demanaven que poséssim el soroll i no ho hem fet. Per això tampoc es fa una reflexió de quantes bicicletes circulen.

No obstant, el PMUS entra en profunditat en varis punts que s'ha mesurat.

L'aparcament de bicicletes del parc Central de Rafael Masó i Valentí entrarà en funcionament el mes de maig.

Els busos estan comprats per TMG amb fons Next Generation.

Habitualment, en els estudis de mobilitat s'estudien l'origen dels cotxes, perquè ens interessa molt.

Pere Casas (Ajuntament de Girona): Fa l'explicació de com es distribueixen els busos.

Sílvia Aliu (Ajuntament de Girona): Dona per finalitzada la reunió a les 21.00h