

Acta de la sessió ordinària del Ple de la Taula de Mobilitat del dia 19 de juliol de 2022

Inici de la sessió: 18:05 hores.

Lloc: Centre Cívic del Barri Vell

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

Assistents:

Entitat	Representant
Ajuntament de Girona	Alba Marín
Ajuntament de Girona	Pere Casas
Ajuntament de Girona	Martí Terés
Ajuntament de Girona	M. Mercedes Teixidor Oliveda
Ajuntament de Girona	Sílvia Sancho
Ajuntament de Salt	Anna Fusté
Ajuntament de Salt	Jesús M. Noceda
ASETRANS	Jordi Esparraguera
Associació de comerços Girona Sud	Lenka Dadova
Associació de comerços Girona Sud	Narcís Teixidor
Associació de Veïns i Veïnes del Barri Vell Girona	Arnau Sargatal Llinàs
Associació d'Hostaleria de Girona	Josep Carreras
AAVV Can Gibert del Pla	Josep Maria Boj
AAVV Can Gibert del Pla	Maite Ruedas
AAVV Can Gibert del Pla	Josep Maria Dalmau
AAVV Fontajau Xavier Cugat	Josep Lluís Muñoz
AAVV Mas Jardí	Valentí Giralt
AAVV Montjuïc	Àlex Ceballos
AAVV Palau Sacosta	Valentí Giralt
AAVV Pont Major	Roger Casero
AAVV Sant Daniel	Queralt Vila
AAVV Santa Eugènia	Reinald Roca
AAVV Vilarroja	Tomás
AAVV Vilarroja	José
AAVV Vista Alegre El Carme	Àlex Casadevall
AMPA Montjuïc	Queralt Vila
AMPA Narcís Xifre	Roger Casero
Cambra de Comerç	Àlex Gilabert
Cambra de Comerç	Daniel Illa
Cambra de Comerç	Joan Casadevall
Cambra de Comerç	Joaquim M. Caula
CORVE	Anna M. Fàbregas
Escola Bruguera (coordinadora mobilitat escolar)	Núria Bosch
Federació d'AAVV	Romà Monreal
Federació d'AAVV	Jorge Carlos Ruiz

Guanyem Girona	Martí Nadal
Guanyem Girona	Laia Pèlach
Intersindical TMG	Albert Geli
MIFAS	Ana Maria Guillen
Mou-te en Bici	Xavier Corominas
Particular	Pere Heras
PIMEC	Joan Bartull
Polícia Municipal	Marc Adell
PSC	Joan Antoni Balbín
RACC	Artur Albaladejo
Taula de l'Enginyeria de les Comarques Gironines	Jordi Fabrellas
Teisa	Àlex Gilabert
UdG	Pep Juandó
Udg	Carolina Martí

La regidora Marta Sureda inicia la sessió.

Dona les gràcies per l'assistència i per les aportacions fetes.

Presenta el logo de la zona de baixes emissions (en endavant zbe).

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Ens vam trobar el mes d'abril i vam ensenyar una proposta. Vam demanar un retorn i unes aportacions. Les hem estudiat i el que volíem és explicar-vos el resultat.

Alba Marín (Ajuntament de Girona): Fa una presentació amb el calendari de com va néixer la obligació de fer la zbe a Girona i quins passos s'han anat seguint.

La llei obliga a tenir una zbe abans d'acabar el 2023.

Ara s'està fent la consulta pública del Reial decret que ha de regular aquesta zbe.

També ha sortit una convocatòria d'ajudes en el marc dels fons Next Generation. Aquesta convocatòria obliga al juny de 2022 a certificar l'inici de la licitació de tots els projectes que s'inclouen dintre dels fons Next Generation. A part d'això cal a finals d'any a certificar almenys el 60% del cost subvencionable.

També s'està treballant en la ordenança.

A la presentació es resumeix el procés de redacció de la ordenança.

De juliol a desembre es farà el procés participatiu, i en paral·lel ha d'anar acompanyat d'un projecte de l'impacte de la zbe.

Es parlarà de l'àrea, de les restriccions (es parlarà en el procés participatiu que començarà a la tardor). En aquest procés s'haurà de parlar de les autoritzacions, de les limitacions horàries...

Tot això va acompanyat d'unes mesures complementàries per fer-la més viable.

Fa menció dels projectes que ha demanat l'Ajuntament amb els fons Next Generation (subvenció de la zbe).

També fa un recordatori dels contaminants que s'han tingut en compte per establir la zbe (tant soroll com contaminació atmosfèrica).

Projecta un mapa amb els punts amb més contaminació, on es veu quina és l'àrea més perjudicada.

Delimitació/extensió mínima/ perímetre. Amb això es defineix la zbe.

Dels 94 membres de la Taula 12 van fer aportacions i s'han fet 3 aportacions més amb caràcter individual a través de la Bústia d'avisos.

Les aportacions van en diferents sentits, des dels que han apostat per ampliar l'àmbit (fer-ho amb una visió d'àrea urbana, que s'inclouï tota la ciutat), per reduir l'àmbit (s'afecta a carrers que ja compten amb poca circulació), que es faci per fases... També hi ha les que demanen que es garanteixi en els entorns escolars i en els centres sanitaris emissions zero, que l'àrea tingui en compte evitar l'efecte frontera,

Per tant, tenint en compte tot això, la regidora presenta la proposta, que consta al plànol que s'ha entregat. És molt semblant a la inicial i el que fa és incloure els carrers perimetrals dins la zbe.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Per què aquesta zona? Perquè pensem que està d'acord amb el principi de proporcionalitat que demana la llei (buscar el màxim benefici amb el mínim impacte), pensem que té una delimitació geogràfica que és molt fàcilment reconeixible i que alhora permet redirigir els vehicles cap a d'altres parts, evita l'efecte frontera, protegeix els entorns escolars d'aquelles escoles que ens preocupaven els seus nivells de contaminació, també hi ha la possibilitat d'aparcar en bosses fora de la zbe. Creiem que no s'ha d'ampliar perquè a la resta de municipi no hi ha problemàtica en quant a contaminació, que no pot ser més petita perquè hi hauria punts conflictius que quedarien fora d'aquesta àrea, i també permet camins alternatius a les persones que no puguin entrar dins la zbe.

Aquesta seria una àrea de 1,59 km² que representa el 12% de l'àrea urbana, que afecta aproximadament a 13.000 vehicles (vehicles totals censats dintre aquesta àrea), i a una mica més de 27.000 habitants.

Dona la paraula a l'Alba Marín, que explica com serà el procés participatiu, que s'iniciarà a la tardor i que ja s'està preparant.

Alba Marín (Ajuntament de Girona): Per què s'ha de fer el procés participatiu? Hi ha un reglament que diu que qualsevol ordenança municipal i en aquest cas una que es basarà en la qualitat mediambiental ha de tenir sí o sí un procés participatiu.

Objectius? Principalment informar a la ciutadania i difondre quines són les característiques d'aquesta ordenança.

Recollir totes aquelles propostes que la ciutadania vulgui transmetre.

Obrir el procés participatiu per incorporar noves veus.

Incardinar-se amb la reflexió sobre mobilitat

L'Ajuntament ha decidit contractar una assessoria tècnica que donarà suport en tot el procés participatiu. Actualment està en fase de licitació i en una setmana s'haurien de rebre les ofertes i que estigués adjudicat l'1 de setembre.

Cronograma: Tindria 6 fases:

1. Fase prèvia. Maig-juliol. Es va constituir una comissió de seguiment
2. Fase informativa. Aquesta Taula de Mobilitat ja seria dins aquesta fase. Fa uns dies es va publicar una web més específica dins Girona Participa i també a la web de mobilitat i via pública.
3. Setembre. Se seguirà informant.
4. Octubre. Arribarà el moment que tothom pugui debatre sobre la redacció de la ordenança que delimitarà la zbe. La fase de debat serà una sessió en que es convidarà a tots els interessats a poder debatre i abocar tota la informació que es cregui necessària per redactar la ordenança.
5. Desembre. Fase de retorn
6. 2023. Tramitació de l'ordenança

En la fase prèvia s'ha constituït una comissió de seguiment que té per objectiu que hi hagi persones expertes en diferents àmbits que puguin assegurar que tot el que s'està fent en el procés de participació es fa correctament. Aquesta comissió es va constituir fa una setmana.

Pla de treball de la comissió:

- Constitució
- Decidir el contingut de la sessió de debat
- Assistir in situ a la sessió de debat, més com a observadors que com a participants
- Fase de retorn i tancament del procés de participació.

Fa una setmana es va publicar la web amb el contingut públic referent a la zbe de la ciutat de Girona. S'ha creat un apartat a nivell més genèric al web de mobilitat i via pública de la zbe, i una web més específica, la de GironaParticipa. Abaix d'aquesta web es penjaran tots els documents de cada sessió que es faci, tot el procés serà completament obert i es podrà anar consultant.

La regidora Marta Sureda obre el torn de preguntes.

Josep Maria Dalmau (AAVV Can Gibert del Pla): En el moment que es tanqui l'avinguda Josep Tarradellas i el Güell talleu l'accés de tota la ciutadania de la resta de Girona Est i Sud cap a la zona del Trueta. Per anar al Trueta per fora s'haurà d'agafar l'autopista. S'hauria d'afinar una mica. S'hauria de buscar una solució perquè tota la gent de Girona Sud i Est pugui arribar al pont de l'av Tarradellas

Marta Sureda (Mobilitat i Via Pública): Aquesta és una qüestió que haurem de tenir en compte en el moment del procés participatiu.

AAVV Vila Roja: Aquelles persones que tinguin un minusvàlid què fan amb ell?

Marta Sureda (Mobilitat i Via Pública). A totes aquestes casuístiques els buscarem una solució en el moment del procés participatiu. Per exemple, a Barcelona hi ha una exempció per a persones amb mobilitat reduïda.

Valentí Giralt (AAVV Mas Jardí i AAVV Palau Sacosta): Ens afecta molt a tota la ciutat l'haver de passar per l'autopista. Ara mateix l'accés per Salt és un caos. L'Autopista ja sap que no es gestiona des de l'Ajuntament, però pregunta si hi ha alguna idea sobre què es pot arribar a fer. Hauríem de tenir una solució.

Marta Sureda (Mobilitat i Via Pública): Veurem quines restriccions s'apliquen a Girona, però si apliquéssim unes restriccions d'etiquetes que no poden circular, veuríem que és un percentatge petit de persones que no poden circular.

Aquestes dades ens les donarà el projecte que estem licitant.

Romà Monreal (Federació d'AAVV): Heu pensat en la importància del CAP Güell, que és el de referència? És dins de l'Àrea. Podria ser transitable el carrer Güell?

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Llavors tindríem un problema amb el pont del Dimoni. Els centres sanitaris és un tema igual com el del pas cap a al zona de Can Gibert, l'haurem de debatre i tenir en compte quan fem el procés participatiu.

Reinald Roca (AAVV Santa Eugènia): Nosaltres agraïm profundament que l'av Josep Tarradellas formi part de la zbe. Llavors ja veurem amb l'ordenança com es regularà. El que li preocupa és quina partida pressupostària hi haurà per fer front a totes aquestes propostes que es fan i per poder canviar el model de mobilitat? També entén que a la sessió plenària de dilluns es va aprovar una moció per fer el tren de la zona Olot Banyoles Girona. Heu pensat en com avançar en aquest canvi?

Marta Sureda (Ajuntament de Girona):

Pel què fa a les mesures compensatòries, es debatran en el procés participatiu.

Pel què fa al pressupost, provindrà de la subvenció dels fons Next Generation. Subvencionen el 90% del cost, que pel conjunt de totes les mesures de la zbe és d'aproximadament 4 milions d'euros.

Pel què fa al Tren trambaix. Tot just s'ha de fer un estudi. Es veurà pas a pas si serà, com serà...

Queralt Vila (AAVV Sant Daniel): Els dos autobusos nous seran a més a més o en substituiran dos de vells? Major freqüència? Més recorreguts? Hi haurà una modificació substancial de la xarxa de transport públic? O es queda igual i només es substitueixen 2 autobusos vells per 2 de nous.

Marta Sureda (Mobilitat i Via Pública): Ara està previst substituir-ne 2 de nous per 2 de vells i que l'aparcament dissuasiu estigui enllaçat amb el centre de la ciutat per transport públic. La resta que vulguem afegir ho haurem d'anar decidint al llarg del procés participatiu.

Lenka Dadova (AAVV Girona Sud): Vol saber com funcionarà tot el tema de l'aparcament, que ara no n'hi ha.

A la comissió de seguiment no hi ha cap associació de comerços. Creu que s'hauria d'afegir una associació com la seva, perquè poden fer aportacions.

Connexió de Químics a Sant Narcís

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Pel què fa als busos i transport públic, ho anirem debatent a veure quines propostes ens fan.

Pel què fa a la Comissió de seguiment del procés participatiu entenem que tothom hi està ben representat, i només és la Comissió de seguiment del procés participatiu.

Alba Marin (Ajuntament de Girona): Una cosa és la comissió de seguiment del procés participatiu, que només revisa que el procés s'estigui fent correctament. I una altra cosa és que tothom pot participar dins dels procés participatiu.

Són espais de diàleg diferents.

Jordi Esparraguera (ASETRANS): Té un dubte sobre la comissió de seguiment. Sí que hi hauria d'haver la FOEG, que sí que representa a tots els sectors empresarials.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Mirarem si podem fer una modificació.

Alba Marin (Ajuntament de Girona): La idea d'inici és que els membres de la comissió intentessin representar el màxim l'àmbit, però si ens hem equivocat ho rectificarem.

Jordi Fabrellas (Taula d'Enginyeria de les Comarques Gironines): També entén que FOEG també hi hauria de ser, però a la Comissió de seguiment no s'hi aporta res, només és el seguiment del que es farà, perquè ell va ser a la primera taula i va ser així.

Una altra cosa, la zbe és per baixes emissions, no per treure cotxes. Per tant, a l'àrea hi haurà els mateixos cotxes, però no els eliminarem, sinó que els substituïrem.

Joan Casadevall (Cambra Comerç/FOEG): No entén què hi fa una associació professional del Baix Llobregat davant una associació gironina que és la FOEG.

I respecte al canviar de vehicles, els que li preocupen són els que no ho poden fer. Quina eficiència energètica representa que els que no poden canviar de vehicles hagin de fer més volta?

Hi ha algun capítol indemnitzatori previst per aquells negocis que no puguin subsistir? S'ha considerat o es pretén considerar? Entén que les afectacions van més enllà de dir tindrem un aire més o menys contaminant.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Potser no s'ha de fer un ús tant abusiu del vehicle privat.

Joan Casadevall (Cambra Comerç/FOEG): Això està molt bé en teoria, però vol saber quan analitzen una situació perquè no analitzen tots els detalls. Ell el que demana és que s'inclogui les situacions reals que es produiran.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Això ho preveurà l'estudi. L'àrea no respon a l'activitat comercial, sinó als punts on hi ha més contaminació.

Joan Casadevall (Cambra Comerç/FOEG): On hi ha més contaminació a Girona és a les entrades i sortides de l'autopista.

Martí Terés (Ajuntament de Girona): Tota la informació és a la web de l'Ajuntament. És d'acord amb aquest mapa que es determina quina és la zona. L'objectiu és la salut de les persones, per això s'actua a dins la ciutat i no a l'autopista.

Roger Casero (AAVV Pont Major): Tenint clar per a què serveix la comissió de seguiment, sí que hi ha trobat a faltar que no hi hagi les entitats veïnals, per la qüestió de la mirada. En qualsevol cas, no s'han volgut convidar a entitats veïnals, tenint clar que no és per incidir, sinó per fer el seguiment.

Voldria fer alguna consideració: Creu que pot ser interessant poder fer l'anàlisi, perquè entén que això també és un procés, a la última Taula es va presentar el tant% per barris dels vehicles que no tenien etiqueta. És interessant poder sobreposar aquest tant % amb l'àmbit delimitat.

Com que el procés participatiu serà el proper que tindrem, té 2 dubtes:

-Entén que la delimitació no és objecte del procés participatiu. Es centrarà en les restriccions i en les mesures compensatòries.

-Entén que el procés participatiu a efectes pràctics serà una trobada.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Sí, serà una trobada.

Roger Casero (AAVV Pont Major): Entén que hi ha una certa premura de temps, però li sembla que una trobada serà insuficient. En tot cas, pot tenir la impressió que serà un procés participatiu on les

propostes no tinguin gaire recorregut i el recorregut creu que també té a veure amb el pressupost i amb el compromís de l'Ajuntament a donar més o menys abast a les mesures compensatòries. Seria interessant fer el seguiment del procés participatiu a la Taula de Mobilitat.

No acaba d'entendre quin recorregut han tingut les propostes que es van fer entre la última i aquesta taula. De què han servit les aportacions, més enllà de fer-les? Quin tracte se'ls ha donat?

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Hem resumit a l'explicació les aportacions en consideració a l'àrea. Perquè molts de vosaltres també us heu avançat a altres temes que parlarem durant el procés participatiu.

Què s'ha acceptat i què no? Les aportacions ens han servit per acabar de convèncer-nos que la proposta era la bona. Aquesta és la que justifica aquelles coses que ens preocupen i on més hem d'incidir i treballar.

Àlex Casadevall (AAVV Vista Alegre - Carme): És veritat que ens heu presentat aquestes propostes, però quin impacte real han tingut sobre la proposta inicial les propostes presentades?

Marta Sureda (Ajuntament de Girona). Per qui demanava una àrea més petita, no ho és?

Les zones perifèriques han de formar part de la zbe? Sí, en formen part

Els que demanaven una zona més gran, no trobem l'equilibri entre l'impacte i el benefici.

Martí Terés (Ajuntament de Girona): Aquest és un dels punts febles de la zbe de Barcelona on incidia la sentència. S'ha de poder justificar bé a partir de dades. Per tant, si no hi ha dades en aquest sentit fer-la més extensa seria poc motivat.

Àlex Casadevall (AAVV Vista Alegre - Carme): Al carrer del Carme hi ha més contaminació i més soroll que al c. Emili Grahit i no s'ha inclòs. Per què?

Pere Casas (Ajuntament de Girona): Si no deixes entrar els vehicles en una determinada zona, ja no transitaran pel carrer del Carme per accedir-hi.

Lenka Dadova (Associació de comerços de Girona Sud): Fareu un simulacre?

Pere Casas (Ajuntament de Girona): Nosaltres ara contractarem un estudi, que mirarà en l'àmbit definit les diferents opcions que sorgeixin del procés participatiu. Faran varies opcions per poder valorar l'impacte de les decisions que estem prenent. Com més agosarats siguem hi hauria d'haver més mesures compensatòries.

Carolina Martí (Udg): La delimitació impacta, però és decisiu el que anem a fer a partir d'ara. Quines són les etiquetes que es podran moure? Quines són les franges horàries on hi haurà excepcions? El que més impacta és veure com es resol la mobilitat.

Àlex Casadevall (AAVV Vista Alegre - Carme): Quin és el criteri tècnic que exclou el carrer del Carme? Per donar accés a la gent de la part alta de torre Gironella i Pedreres.

Josep Carreras (Associació d'Hostaleria): Li sembla que la zbe afecta a 13.000 vehicles de 27.000 persones que resideixen en aquesta àrea. Podria saber a quantes empreses afecta i a quants empleats? A quants alumnes? Com a gironí li preocupa que el barri no només és la gent que hi viu, sinó el comerç que hi ha. Molts controls, moltes càmeres, que es tornaran sancionadores, però amb els anys es pot quedar sense algun tipus de servei? Entén que és un canvi molt difícil, però creu que molts no estan preparats. Serem capaços de fer aquest canvi? Realment hi haurà mesures compensatòries? Hem valorat la pèrdua de teixit comercial?

Si això no fos un mandat de la Comissió Europea, s'hauria fet a Girona? Tenim clar que hi ha una part de la societat gironina que li serà molt difícil?

Marti Terés (Ajuntament de Girona): El que afecta a la sostenibilitat, si ho haguéssim fet? Probablement. Girona forma part d'una associació d'entitats europees que van en aquesta línia. Girona no és pionera, hi ha altres ciutats que ho han establert, i podríem discutir quin impacte ha tingut la zbe en ciutats com Barcelona.

Cambra de Comerç: El comerç no ha anat millor amb la peatonalització del c. Santa Clara, el c. Nou o la Rambla.

Vostès desconsideren les situacions que puguin patir els demés. El comerç no ha anat millor a Girona. El problema és que ara la zbe vostès s'ho agafen relativament a la lleugera pensant que és millor per a tothom. No haurien de prendre decisions sense tenir el capítol pressupostari que caldrà modificar o recuperar, per poder mitigar el dany que es pugui causar.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona). El primer que hem de fer és veure quin serà l'impacte.

Laia Pèlach (Guanyem Girona): Li sembla molt bé que s'estudiï l'impacte. Potser si s'hagués estudiat en el seu moment no hi hauria cotxes a les ciutats.

Quan parlem de nivells de contaminació tinguem en compte que sempre estem parlant dels paràmetres legals, però si agaféssim els paràmetres de recomanació de la OMS hauríem d'ampliar molt més.

Si la sentència s'acaba modificant i es dona la raó a l'Ajuntament de Barcelona, nosaltres ens plantejarem ampliar-la?

Vam fer una sèrie d'aportacions, avui el que ha rebut és absolutament decebedor perquè el que sent és que no s'han tingut en compte les aportacions fetes. Té sentit participar en tot aquest procés, tindreu en compte totes les aportacions que hem fet o farem?

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Vam venir amb una proposta d'àrea que estava molt pensada. Hi vam dedicar molt temps. Per tant, ja veníem molt convençuts, i hem vist que hi ha qui pensa que era massa i qui pensa que hem quedat curts. Però tot això ho anirem valorant amb el pas del temps.

Martí Terés (Ajuntament de Girona): La sentència, si l'àrea metropolitana guanya el litigi i hi ha motius sòlids, potser ho haurem de revisar. Però de moment la sentència és una espasa de damocles sobre les decisions que puguin prendre les ciutats.

Joan Barfull (PIMEC). Formen part de la comissió de seguiment perquè l'ajuntament els ha convidat com a representació de la petita i mitjana empresa a Catalunya. No té res a veure la comissió de seguiment amb el procés participatiu, i això no tindrà res a veure amb que estiguen vinculats a una o altra associació.

Més que discutir si la zona és més gran o més petita, creuen que l'important és què es farà dins d'aquesta zona.

Quines intervencions es faran per no debilitar el teixit de la zona?

Joaquim Maria Caula (Cambra de Comerç): Agrair que facin el retorn. Demana un retorn del procés participatiu, i que les propostes es puguin debatre.

La tramitació d'una ordenança quan de temps triga?

El 2035 la unió europea prohibirà els motors de combustió. Per tant, la zbe acabarà essent una mesura temporal. Per tant, si no hi ha motor de combustió aquesta zona tindrà una durada limitada.

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): Les propostes es podran portar al procés participatiu de debat. També hem de tenir en compte els terminis de la tramitació administrativa. No ens hem marcat un calendari molt exacte, però voldríem acabar aquest any amb el procés participatiu ja acabat i dedicar-nos a la redacció de la ordenança

Joan Antoni Balbin (PSC): Creu que la proposta és la mateixa que a la última sessió. En Pere Casas ha comentat que l'extensió s'augmenta.

Tota la base de la proposta està fonamentada en la contaminació de l'aire i del soroll. I sabeu que les dades de les que disposem no són massa fiables. I en quant al tema de la contaminació de l'aire tenim les mesures de la Generalitat, que funcionen molt bé. Per tant, la informació sobre la qual estem treballant no té una fiabilitat molt elevada.

Martí Terés (Ajuntament de Girona): Les dades de referència homologades i estandarditzades és l'estació de qualitat ambiental de la Generalitat. I evidentment per un tema de pressupost no pot tenir la mateixa fiabilitat uns sensors que econòmicament són molt més cars.

Però tenint en compte això, els tubs passius que mesuren ens aporten dades que malgrat no tenir el mateix grau de fiabilitat que l'estació de la Generalitat, ens dona una lectura que ens serveix per tenir un mostreig de la qualitat de l'aire.

A pesar d'això seguim intentant disposar de millors dades i tenim en licitació una xarxa de sensors de soroll nous homologats que ens donaran unes dades en temps real molt millors. I també uns nous sensors que ja estan instal·lats. Per tant, intentem sempre anar millorant les dades de les que disposem perquè la informació és la base de la presa de decisions.

Pep Juandó (UdG). Referent al perímetre, cal tenir en compte els habitants. A Barcelona hi ha metro, bus, tramvia, rodalies... moltes opcions de transport públic per accedir a la ciutat. Hauríem de saber quants cotxes detraïem cada dia. Li fa patir que el transport públic territorial ens cobreixi la demanda aquesta. No sap si per molt que posem alguns pàrquings disuasoris cobrirà aquesta demanda. Per tant, el problema el veu per a la mobilitat urbana dels gironins, però per tota la gent que ve de fora (50-60% de la comunitat universitària que ve de fora és de poblacions on no hi ha transport públic). El que plantejaria és si realment hem pensat com resollem aquesta atracció territorial que té la ciutat, que evidentment no passa per múltiples Girocletes i pel bus urbà, sinó que estem parlant d'una escala que és superior.

Anna Fàbregas (CORVE): Juguen una mica com a l'enemic. Que el vehicle sigui el gran dimoni dins de la ciutat. En aquets sentit creu que són una indústria que han fet molt per mitigar tot el tema de les emissions amb la transformació dels vehicles. I hi ha molta alta indústria que potser no hi ha fet tant. Tot i això saben que és una realitat que hi ha un canvi climàtic, però escoltant totes les aportacions creu que és important que a aquest procés participatiu se li doni tot l'espai adequat per tenir en compte totes les aportacions i poder-ho fer d'una manera ordenada i no prendre decisions a la brava. I no sap si 3 mesos és just per poder-ho fer i que hi hagi un retorn i un diàleg. I en aquest sentit voldrien tenir un espai perquè coneixen quines són les emissions dels vehicles que venen.

Martí Terés (Ajuntament de Girona): La demonització és dels vehicles contaminants. Amb la prohibició a partir del 2035 és molt probable que ja no es vinguin nous vehicles de combustió.

Anna Fàbregas (CORVE): Totes les mesures que es facin seria molt bo fer-ne un seguiment per saber que realment funcionen. Sabem el resultat real de contaminació de l'aire a Barcelona amb l'aplicació de la zbe?

Cambra de Comerç: En aquesta fase tan important que entrem, no tinguem pressa, escoltem-nos, i fem-ho a la gironina i no ens mirem Barcelona, que està judicialitzat i moratòria rere moratòria. Fins i tot alguns autobusos de la flota de Barcelona en quedaven exclosos. Barcelona no és un model. Per tant, les dades tampoc ens valen. Aquesta fase és molt important, més que la de la zona, perquè serà la que permetrà circular o no a les persones.

Joan Casadevall (Cambra de Comerç/FOEG): Al gremi dels aparcaments públics se'ls ha escoltat o convidat?

Marta Sureda (Ajuntament de Girona): En el procés participatiu hi és convidat tothom i és obert a tothom.

Marc Adell (Policia Municipal Girona): Sembla com si Girona es quedi sense cotxe, i li fa l'efecte que això no serà així.

Des de fa molts anys hi havia una tendència a evitar que els vehicles entressin als centres de la ciutat. Vehicles de mobilitat personal, augment substancial de l'ús de la bicicleta... i la gent que ve de fora s'haurà d'adequar a aquest nou model.

Xavier Corominas (Mou-te en bici): Estem en un moment de canvi en tots els sentits. I si no som capaços de portar-lo a terme anirem contra al llei, no s'ha parlat gaire del tema de la salut (morts per la contaminació ambiental) i del tema del soroll (el tren és el factor més important del soroll a Girona). Què fem en aquesta situació de canvi?

A Girona els estudis diuen que la gent majoritàriament va a peu. Per exemple, que la semaforització sigui més a favor de qui va a peu que del vehicle. I això encara no és així.

Si no assumim aquesta necessitat de canvi aquest procés no funcionarà.

20.00 h es dona per finalitzada la sessió.

La presidenta de la Taula de Mobilitat

La secretària de la Taula de Mobilitat

Marta Sureda Xifra

Neus Funtané Masó