

Acta de la sessió ordinària del Ple de la Taula de Mobilitat del dia 21 de gener de 2021

Inici de la sessió: 19.00 hores.

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

Assistents:

Hotel Ultònia	Bartomeu Agustí
Càritas-Ecosol	Anna Güell
Universitat de Girona	Pep Juandó
ERC-AM	Annabel Moya
AAVV Vila Roja	Jorge Carlos Ruiz Llamas
Ajuntament de Salt	Anna Fusté
Guanyem Girona	Laia Pèlach
Taula de l'Enginyeria de les Comarques Gironines	Jordi Fabrellas
Consorci de les Vies Verdes	Àngel Planas Sabater
Consorci ATM Girona	Marian Arjona
SARFA	Noelia Espinosa
TMG	Francesc de las Heras
Naturalistes de Girona	Carol Coll
MIFAS	Anna Maria Guillen
Sea Otter Europe	Oriol Sallent Bonaventura
Ajuntament de Sant Julià de Ramis	Marc Puigtió
Cicloturisme Girona	Eduard Kirchner
Associació de Veïns Mas Jardí	Valentí Giralt
Intersindical TMG	Albert Geli
Ajuntament de Bescanó	Xavier Vinyoles
Diputació de Girona (Xarxa Viària)	Jordi Xargay
Taula d'aparelladors, arquitectes tècnics i enginyers de l'edificació	Miquel Vendrell
Associació de Gent Gran de Montilivi	Dolors Estanyol Pibernat
AAVV Montilivi	Ramon Ternero
Patronat de Turisme	Albert Duch
Patronat de Turisme	Gerard Franch
RACC	Enric Gonzalo
Comité d'empresa de TMG SAU	José Ciudad Fernández
Sea Otter Europe – Costa Brava/Girona	Josep Oriol Sallent Bonaventura
Consorci del Ter	Teia Puigvert i Picart
Girocleta	Jordi Masó
Mou-te en bici	Xavier Coromines
Ajuntament de Girona (Àrea d'Esports)	Martirio Valverde

Ajuntament de Girona (Regidora de la Subàrea de Mobilitat i Via Pública)	Marta Sureda
Ajuntament de Girona (cap de la Subàrea de Mobilitat i Via Pública)	M. Mercedes Teixidor Oliveda
Ajuntament de Girona (Mobilitat i Via Pública)	Pere Casas
Ajuntament de Girona (Mobilitat i Via Pública)	Sílvia Sancho
PSC	Joan Antoni Balbín

La regidora Marta Sureda dona per aprovada l'acta anterior. També explica el procés participatiu de la redacció del Programa triennal de la bicicleta de Girona (PTBGI). Dóna la paraula al tècnic redactor Emeka Okpala.

L'Emeka Okpala fa la presentació:

L'Estratègia Catalana de la bicicleta 2025 (d'ara en endavant ECB2025) té tres pilars. El procés de redacció s'ha estructurat en:

1. Anàlisi
2. Diagnosi
3. Redacció de propostes per a 3 anys. Establiment objectius

La participació de l'enquesta de la Taula de mobilitat ha estat del 17,5%, dels quals corresponen a entitats del món de l'esport i turisme un 54%. A continuació comenta els resultats de l'enquesta a la Taula de Mobilitat en els següents àmbits: grau de satisfacció, tipologia de vies ciclistes, noves infraestructures, seguretat viària, impacte del cicloturisme ...

Pel que fa a l'enquesta oberta a la ciutadania, 1.473 persones l'han contestat. El 82% de la mostra resideix a Girona. Hi ha paritat de sexes en les persones que han contestat. Poca representació amb menors de 18 anys i majors de 70 anys. A continuació comenta els resultats de l'enquesta: grau de satisfacció, noves infraestructures, hàbits de mobilitat, seguretat viària, disponibilitat de la bicicleta, impacte del cicloturisme i aspectes de promoció i comunicació.

Pel que fa a les propostes, aquestes s'han ordenant segons els 3 pilars de l'ECB2025 i en els següents àmbits:

1r Pilar (Aconseguir que la bicicleta sigui protagonista d'una mobilitat quotidiana més amable): 1. Planificació xarxa; 2. Desenvolupament d'itineraris urbans; 3. Aparcament segur de bicicletes; 4. Seguretat viària i 5. Altres mesures ((DUM), ampliació Girocleta i cessió bicicletes)

2n Pilar (Impulsar la bicicleta com a element turístic, d'oci i esportiu de forma segura): 1. Planificació i implantació de rutes cicloturístiques; 2. Confort i seguretat de les rutes; 3. Promoció del sector del cicloturisme i ciclisme esportiu i 4. Infraestructura i seguretat.

3r Pilar (Millorar la promoció, seguiment i governança de la bicicleta): 1. Governança i seguiment; 2. Promoció i finançament; 3. Campanyes i 4. Formació

Precs i preguntes:

Xavier Coromines (Mou-te en bici): Proposa dues qüestions:

1. Millorar els temps semaforics que estan pensat per als turismes. Caldria revisar. Sobretot tenint en compte que a partir del mes de maig la majoria dels carrers la velocitat màxima serà de 30 km/h. Afegeix que vehicles a motor entrin pel centre ciutat per travessar-la.
2. Consulta el tractament dels cargobikes a la modificació de la l'Ordenança de circulació.

Marta Sureda (regidora Mobilitat i Via Pública): contesta amb relació al punt 1 que l'actuació de l'Ajuntament no es limitarà al PTBGI. Pel que fa al punt 2, la transposició de la normativa europea

a Espanya té un error, en el sentit que enlloc de fer constar cicles de pedaleig assistit, es va traduir bicicletes de pedaleig assistit.

Àngel Planes (Consorti de les Vies Verdes): Reitera la necessitat de les connexions interurbanes dels municipis. Les vies verdes ofereixen algunes connexions (sense ser carril bici). Cada vegada més les vies verdes són infraestructures on es fan mobilitat quotidianes, i a vegades, pot haver concentracions elevades d'usuaris. Aquest nou paper potser necessitat il·luminació. A Vies Verdes ja tenen varis projectes per anar teixint aquestes noves comunicacions.

Valentí Giralt (Associació de Veïns Mas Jardí): Consulta sobre l'anella urbana i que hauria de connectar amb els itineraris interurbans més demandats pels usuaris. Pel que fa la proposta d'aparcament en forma de U invertida, poden no ser útils per a persones que es desplacen en bicicletes de cert valor econòmic. Troba a faltar més aparcaments segurs. Pregunta si hi ha calendari de les actuacions.

Marta Sureda (regidora Mobilitat i Via Pública) comenta que a la Taula de Mobilitat supramunicipal que farà el seguiment de Pla de mobilitat sostenible supramunicipal de Girona (PMUS-SGI) es treballaran en detalls les connexions interurbanes i es tindrà en compte aquesta aportació. Confirma que els actuacions estan calendaritzades. El PTBGI també nodrirà les propostes del PMUS-SGI. Per últim recorda la proposta de l'aparcament segur que està previst en l'àmbit de les estacions de tren i autobusos de Girona. Emeka Okpala afegeix que els usuaris de BTTs per moure's en itineraris urbans fan servir altres tipus de bicicletes, tenint en compte que per llar la mitja de bicicletes és 2,7.

Laia Pèlach (Guanyem Girona): Troba a faltar incentivació de la bicicleta de la mainada que és el futur, i que l'School Chance està més enfocat per la mobilitat a peu. Considera interessant el foment anar en bicicleta en família, els recursos educatius sobre la bicicleta, itineraris segurs per anar a l'escola. Opina que amb la nova normativa de limitació de velocitat a 30 i implantar-la a tota la ciutat, és una aposta que cal treballar-hi enlloc de fer moltes infraestructures de carril bici que són costoses. Pel que fa a pàrquings de bicis, caldria treballar per incorporar pàrquings de bicicletes als aparcaments soterranis de concessió municipal. Està previst calendaritzar? Està previst valorar el cost de cada actuació? Cal tenir en compte la mobilitat els grans generadors de mobilitat UdG i l'hospital Trueta.

Marta Sureda i Emeka Okpala responen: que hi ha una clara aposta de treballar la mobilitat escolar en bicicleta. Exemple és el treball d'aquest any amb el consell d'adolescents. Marta Sureda fa esment que molts usuaris reclamen una xarxa ciclista segregada. Confirma que les actuacions es programen i valoren econòmicament. Emeka Okpala explica quins són els trams d'infraestructura ciclista que es pretenen incloure en els tres anys PTBGI. Emeka Okpala diu que baixar la velocitat a 30km/h únicament no garanteix la pacificació, cal més actuacions i reitera que els plans de desplaçaments d'empresa poden ser una eina molt útil per als grans generadors de mobilitat com l'UdG.

Pepe Juandó (Universitat de Girona): El 50% dels desplaçaments de l'UdG són de les comarques gironines, els quals no tenen una oferta de transport públic prou atractiva. Totes les actuacions de la promoció de la mobilitat sostenible realitzades per l'UdG han aconseguit que només el 25% dels desplaçaments es facin en vehicle privat. Han estat molt importants les tarifes del transport públic, el sistema de préstec de bicicletes (darrerament provinents del dipòsit municipal de l'Ajuntament de Girona) i el car pooling. Es demana anar creixent la xarxa d'estacions de Girocleta, amb la finalitat que sigui una oferta real de la comunitat universitària, tot i que comprèn que pot desestabilitzar el sistema de distribució. L'enquesta del curs 2018-2019 establia un 5-7 % desplaçaments en bicicleta.

Marta Sureda (regidora Ajuntament de Girona) diu que l'any 2020 vàrem fer 1 estació nova, i molt aviat en tindrem una altra nova a Pedret.

Xavier Coromines (Mou-te en bici) vol recordar que, segons els estatus de l'ATM, aquesta entitat podria liderar i finançar l'ampliació de la Girocleta en els municipis veïns.

Marian Arjona (ATM), respon que traslladarà la proposta perquè es debati en el proper consell d'administració. Marta Sureda afegeix que aquest aspecte serà estudiat en el PMUS-SGI.

Jorge Carlos Ruiz Llamas (AAVV Vila Roja): Pregunta: 1. Quin plantejament té l'Ajuntament de Girona amb el carril bici del sector Est. 2. Proposa integrar tarifes de bus i Girocleta.

Marta Sureda (regidora Ajuntament de Girona), comenta les limitacions de secció en varis trams del carrer del Carme, i vist la necessitat de mantenir el doble sentit, en aquest tram per ara només hi ha l'opció de compartir. S'anirà estudiant. Marian Arjona comenta que és un repte tecnològic la integració de les tarifes i pren nota per estudiar-ho. Marta Sureda comenta que atès que la T-Mobilitat prevista per la Generalitat Catalunya ja implicarà un canvi tecnològic, potser cal esperar en aquest moment. Potser cal cercar altres fórmules.

Marta Sureda dóna gràcies a l'Emeka Okpala per la feina feta i als assistents.

Emeka Okpala diu que incorporarà les aportacions per fer al proposta definitiva del PTBGI.