

Acta de la sessió extraordinària del Ple de la Taula de Mobilitat del dia 2 de juliol de 2013 a les 19:30 hores al Centre Cívic Ter

Inici de la sessió: 19:40 hores.

Actua de President el regidor de Seguretat, Mobilitat i Via Pública, Joan Alcalà i Quiñones, i de secretària la senyora Neus Funtané i Masó.

Assistents:

AAVV Fontajau	Joan Serra
Associació Gerunda	Joaquim Rosa
ATM	Enric Cortiñas
Cambra de Comerç de Girona	Alexandre Juanola
CUP	Jordi Navarro
Comissió ambiental CUP	Leo Bejarano
Federació AAVV Pont Major	Josep Maria Castanyer
FOEG	Alexandre Juanola
ICV-EUiA	Núria Terés
La Caseta de la Devesa	Sílvia Teixidor
Mobilitat i Via Pública	M. Mercè Teixidor
Mobilitat i Via Pública	Pere Casas
Mobilitat i Via Pública	Sílvia Sancho
Mou-te en bici	Miquel Llop
MIFAS	Anna Maria Guillen
Montepio de Conductors	Manuel de Eugenio
ONCE	Fran Rodriguez
Policia Municipal	Marc Adell
PPC	Cuca Mascort
PSC	Glòria Plana
TEISA	Àlex Gilabert
UdG	Pep Juandó
Montepio de Conductors	Manuel de Eugenio
Mou-te en bici	Miquel Llop

19:35 El regidor Joan Alcalà inicia la sessió i dóna la paraula.

Sr. Miquel Llop (Mou-te en bici): Vol que l'equip de govern es replantegi el document. (S'adjuntarà a l'acta la proposta de Mou-te en bici).

Sr. Joan Alcalà: Nosaltres presentem una proposta, i sobre aquesta hem d'anar treballant (ex: aparcament dissuasori de la rotonda de Pedret).

Sr. Miquel Llop (Mou-te en bici): Pensem que un equip de govern ha de governar. El que volem és una proposta concreta. Tenim la sensació que no hi ha prou definició. Volem una proposta més valenta.

Sr. Joan Alcalà: El model és el que presentem, i sobre aquí treballarem. Intentem buscar l'equilibri, perquè acontentar a tothom és complicat. Per això se sotmet a debat a la Taula de Mobilitat, per començar amb unes línies base.

Sr. Jordi Navarro (CUP): Donem suport a Mou-te en bici.

Sra. M. Mercè Teixidor: Fa la presentació de repàs del procediment del Pla de Mobilitat Urbana i l'estat actual.

Sra. Núria Terés (ICV-EUiA): Lamenta que el Pla de desplaçament dels treballadors de l'Ajuntament només és dels de la plaça del Vi.

Les línies 5, 6 i 9 no responen a la missió del Pla de Mobilitat. Aquests tres punts es contradiuen amb la missió del Pla de Mobilitat. O es canvia la missió del Pla de Mobilitat o es canvien aquests tres punts.

Sr. Joan Alcalà: Referent a perquè l'estudi s'ha fet a l'Ajuntament (pl. del Vi), és perquè és una millora oferta per l'empresa.

Referent als punts que comentava, aquí hi ha el grup d'empreses repartidores de mercaderies que podrien fer aportacions en aquest sentit.

Ens hem de marcar uns objectius als quals puguem arribar, i a partir d'aquí anem millorant.

Sr. Joaquim Rosa (Associació Gerunda): Al punt 2 es refereixen al carril bici paral·lel al de la Rambla? Se'n farà un de nou o s'aprofitarà el paral·lel?

Sr. Joan Alcalà: És un estudi de viabilitat.

Sra. M. Mercè Teixidor: L'empresa que fa el Pla de Mobilitat és molt experta en fer carrils bicicleta, i fan propostes molt novadores. Senyalitzar un carril bici en un dels carrils de la rambla pot ser una mesura que contribueixin a la pacificació dels trànsit.

Sr. Jordi Navarro (CUP): Comentar que el tema de les mercaderies, hi ha una ciutat que és Hospitalet de Llobregat, que està fent estudis i s'està arribant a un equilibri. Pot ser un bon model per aplicar a Girona. Per exemple, al Barri Vell.

Sr. Joan Alcalà: De fet, van venir les dues grans empreses distribuïdores de la ciutat amb Adiscat, i les varem veure interessades en buscar solucions.

Sr. Jordi Navarro (CUP): Penso que sí que pot ser interessant per pacificar el trànsit el fer determinats carrils bici, la mobilitat és un problema, i l'única manera de posar-hi solució és prendre decisions que no agradaran a tothom, i plantar cara al sector del cotxe.

Sr. Joan Alcalà: Per exemple, el tema del bus a la plaça Pompeu Fabra per pacificar. El tema dels carrils bici el comparteix.

El que són les línies bàsiques per entrar o marxar de la ciutat, s'han de facilitar.

Sr. Jordi Navarro (CUP): Hi ha varies ciutats que han apostat perquè les flotes de transport públiques siguin híbrides o elèctriques. S'està tenint en compte?

Sr. Joan Alcalà: L'autobús elèctric té molts inconvenients, i això queda descartat.

Ara per ara és molt més viable el gas natural, perquè el vehicle elèctric encara té molt camí per recórrer.

A la propera compra de vehicles es tindrà en compte això.

Sr. Miquel Llop (Mou-te en bici): Vaig enviar per mail una línia estratègica addicional: Augmentar la seguretat de tots els usuaris de la via pública disminuint el nombre i velocitat dels vehicles a motor.

Sr. Joan Alcalà: Ens interessa que corri la veu que es fan controls. Ara el que intentem és conscienciar la gent, no volem posar obstacles, hi estem en contra. Conscienciem fent controls.

Leo Bejarano (Comissió ambiental de la CUP): Té una observació al punt 3. Si realment volem promoure un transport sostenible, hem de garantir una bona cobertura i amb freqüència. Seria molt adequat com a objectiu a incloure-ho.

Sr. Joan Alcalà: Hi estic completament d'acord.

Sr. Josep Maria Castanyer: Federació AAVV Pont Major: La L6 de bus, després de pensar-hi, veu clarament que continua amb l'horari malament. S'hauria de segregar perquè l'horari n'és el punt més flac. La idea bàsica és separar (Sant Julià, Vila-Roja es una línia massa llarga i

subjecta a una circulació massa difícil en determinades hores).

S'alegra de veure l'estudi dels carrils bici.

Pont Major- Pedret- Sarrià hi afegiria la bifurcació fins a Campdurà. Creu que no s'hauria de fer altra cosa que passar per la via urbanitzada (ex: marcar-ho a l'estil del pont de Fontajau o al vial de servei).

No és negatiu que es vulgui acontentar a tothom. Tampoc hem de ser tan puritans com per voler una ciutat que aquest any mateix tingui contaminació zero. Per la situació que estem vivint, tampoc podem ser massa estrictes amb el transport.

Sr. Joan Alcalà: La línia del bus és interurbana. Aquí hi ha representants de Teisa per si volen intervenir.

Sr. Àlex Gilabert (Teisa): La L6 de bus des del 2009 que es van fer algunes modificacions, ha doblat els viatgers, i fins i tot l'origen i la destinació han canviat.

Per ells tot el que pugui facilitar la circulació del bus millor. Però trencar la línia a Correus té les seves conseqüències.

Sr. Josep Maria Castanyer (Federació AAVV Pont Major): Creu que la L6 de bus hauria d'estar partida, però no sap en quin punt. Perquè sinó no es resoldrà mai el tema de l'horari.

Sr. Àlex Gilabert (Teisa): Els radars no distingeixen entre cotxes i autobusos.

Sempre oblidem que les necessitats del Pont Major és anar al Cap de Sarrià i al Trueta. Tal com és actualment es dona cobertura a més destinacions.

Sr. Alexandre Juanola (Cambra de Comerç, FOEG): Hem de mirar la prioritat, i les necessitats de la gent són amb els horaris.

Com a proposta tècnica té tota la raó, però no cobreix les necessitats, que és la prioritat del viatger.

El què passaria si es canviés seria el mateix que ara, perquè el problema és que l'itinerari és circumval.latori, i no només aquí, a tot arreu. L'autobús no pot passar per tot arreu, perquè no cobreix les necessitats dels viatgers.

El tema logístic està molt ben estudiat, i l'actual és el millor resultat.

Sr. Josep Maria Castanyer (Federació AAVV Pont Major): Històricament s'havia fet així, perquè s'explotava per dues empreses diferents.

Sr. Joan Alcalà: Ara el que ja està funcionant és la targeta unitària ATM. N'hem de fer difusió.

Sra. Núria Terés (ICV-EUiA): Punt 3. Hi caldria afegir per a tota la ciutadania de Girona. Proposa que degut a que els que utilitzen Teisa tenen menys prestacions (no poden carregar bicis, no saben quan passarà el bus, els diumenges passen menys busos), també sigui més econòmic.

Punts 1 i 2: tema dels itineraris. Vol fer una proposta de què entenem per itineraris. Caldria marcar uns itineraris a peu i amb bicicleta ja definits, perquè fent-los a peu o amb bici hi hagi una prioritat (ex. equipaments públics i de la Generalitat que fossin itineraris segurs per vianants i bicis).

Busquem-los, definim-los i prioritzem-los per vianants i bicicletes. Indirectament estaríem castigant una miqueta al cotxe.

Sra. M. Mercè Teixidor: Volen dir que les actuacions es prioritzin en funció de si els itineraris van a equipaments públics.

Sr. Miquel Llop (Mou-te en bici): Al punt 1 hi afegiria "ràpids".

Sra. M. Mercè Teixidor: Sí.

Sr. Joan Alcalà: S'ha posat en funcionament la modificació semafòrica a l'avinguda Ramon Folch perquè sigui més ràpid.

Sr. Joan Alcalà: Ho anirem provant a varis llocs.

Sra. M. Mercè Teixidor: Un exemple d'això és la plaça Miquel de Palol (aquí també s'ha fet aquesta actuació).

Sra. Núria Terés (ICV-EUiA): La regulació semafòrica s'ha d'adaptar a vianants i bicicletes. Els semàfors estan pensats a velocitat de cotxe.

Últim semàfor del passeig d'Olot. Triga 1 minut i 14 segons a posar-se verd. És un itinerari per anar a l'escola Montfalgars. La gent travessa 4 carrils perquè no s'espera. Estem pensant en cotxes i no en vianants i bicis. Caldria posar traves a l'ús del cotxe.

Sr. Joan Alcalà: Potser haurem de buscar alguna fórmula, perquè actualment no és possible.

Sra. M. Mercè Teixidor: Referint-se al sr. Miquel Llop: Heu fet un comentari sobre el punt 2. S'havia formulat així perquè a vegades al voler fer carrils bici es resta espai a les voreres.

Sr. Miquel Llop (Mou-te en bici): El punt 8 com a objectiu només parla de conscienciar de la despesa energètica, però no funciona gaire. Aquesta mena de conscienciació, hi ha molts ciutadans que fan els seus deures ben fets, i altres no. S'hauria de castigar als que no ho fan bé. S'hauria de posar uns objectius i que mai es superessin els límits màxims.

Sra. M. Mercè Teixidor: Aquesta proposta sorgeix del Departament de Sostenibilitat. Aquesta idea està molt recollida en plans de mobilitat nord-europeus, per conscienciar a la gent que quan decideixi com va a un lloc, sàpiga que contamina.

Sra. Núria Terés (ICV-EUiA): Això ha d'anar acompanyat de polítiques de reeducació (conscienciar per afavorir).

Sr. Joan Alcalà: El tema pedagògic és fonamental. Recollirem les modificacions i farem la proposta.

8:50 El senyor Joan Alcalà dona per finalitzada la sessió.

Certifico,
La secretària,

Vist-i-plau
El president,

Neus Funtané Masó
Tècnica de Mobilitat

Joan Alcalà i Quiñones
Regidor de Seguretat, Mobilitat i
Via Pública