

Acta de la sessió ordinària del Ple de la Taula de Mobilitat del dia 23 de gener de 2014 a les 20:00 hores al Centre Cívic Pont Major

Inici de la sessió: 20:10 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 Pont Major	Josep Maria Castanyer
ATM	Enric Cortiñas
Escoles Públiques de Girona	Anna Cabrejas
ERC	Miquel Poch
ICV-EUiA	Núria Terés
Mou-te en Bici	Alfons Hosta
Mou-te en Bici	Núria Villena
Polícia Municipal	Marc Adell
PSC	Quim Bonaventura
RACC	Miquel Grabulosa
UdG	Pep Juandó
AAVV Santa Eugènia	Salvador Llorente
CUP Girona	Leo Bejarano
CCOO	Josep Expósito
AAVV Palau-Sacosta	Romà Monreal
TMG	Pere Casas
AAVV Montilivi	Ramon Ternero
Ajuntament de Girona (Mobilitat)	Sílvia Sancho
Associació de Naturalistes de Girona	Sergi Nuss
TEISA	Alex Gilabert

20:10 El senyor Alcalà, regidor de Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament inicia la sessió, excusant a les persones que no han pogut assistir-hi.

1. S'aprova l'acta de la sessió anterior.

2. El senyor Alcalà presenta al senyor Jordi Porta, que compareix en representació de l'empresa Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat, empresa adjudicatària de la redacció del Pla de Mobilitat Urbana de Girona. Fa una presentació del tema a tractar sobre els carrils bici.

Fa explicació de les tipologies d'infraestructures que poden presentar els carrils bici: vorera bici, segregat, no segregat, pista bici, cohabitació Z30-Sharrows (shared+arrows –son unes fletxes que indiquen tant als cotxes com a les bicicletes per on han de circular-), cohabitació Z20, cohabitació voreres, camí verd.

Les propostes que es presenten són:

1. Pont Major
2. Rambla Xavier Cugat
3. Viaducte. Proposta per enllaçar els barris Nord i Centre amb l'estació de tren (des del Pont Major fins a l'estació de la Renfe).
4. Jaume I (per fer un carril bici cal treure un carril de circulació).
5. Santa Eugènia.
6. Carrer del Carme.
7. Avinguda Lluís Pericot
8. Carrer Migdia
9. Carrer Oviedo.

Manifesta que hi ha moltes bicicletes, i que la ciutat té molta potencialitat en aquest aspecte, i

cal aprofitar-ho. Però s'ha d'acabar d'adaptar la ciutat per potenciar-ho, cal treure espai al vehicle motoritzat per fer lloc al no motoritzat.

Un cop finalitzada la presentació, el senyor Alcalà obre el torn de preguntes, i proposa delimitar-lo en uns 15-20 minuts per aquest tema.

Sra. Núria Terés. Pregunta perquè a l'estudi que presenten no es delimita l'eix Est-Oest. Veu que Santa Eugènia en torna a quedar fora.

És ciclista des de fa molts anys i sap que ningú respecta la zona 30. Aquestes senyals "sharrows" que proposen no les identifica ningú com a zona ciclista. Tampoc hi ha conscienciació a la gent (per exemple, fer una bustiada al barri explicant-ho).

Si no s'ha previst el carril bici des del carrer Santa Eugènia a la plaça del Barco és una injustícia.

Respecte del tema de pujar a sobre la plaça Constitució, demanaria una altra solució, perquè està tipa de fer gimcana. Demanaria una altra solució.

Sergi Nuss (Associació Naturalistes de Girona): Rambla Xavier Cugat: El tema de la vorada-bici per la calçada, havent-hi un passeig central tan ampli, fins a quin punt no seria més factible fer-hi passar la circulació?

Pont Major: no veu segur l'últim tram (el que toca amb el pont). Caldria estudiar ampliar les voreres.

Carrer Carme: La separació no hauria de ser només de pintura.

Núria Villena (Mou-te en bici): La solució del viaducte li sembla molt bé. Pregunta si s'ha tingut en compte els punts negres (ex: Pont de la Barca).

Quim Bonaventura (PSC): El Pla en temes generals no li desagrada, li sembla que és interessant. Entén que el que es presenta avui és una proposta que cal matisar. Vol preguntar pels plaços que tenen pensat, que no vol dir que siguin inamovibles. Li sembla bé la idea del viaducte, ja que no es treurà.

Josep Maria Castanyer (AAVV Pont Major):

Pont Major: Tot plegat li sembla una mica forçat. Pont Major, tal com diu el company Sergi Nuss (ANG), és intractable (les voreres és on acabaran les bicicletes per supervivència. Si heu contactat els vehicles, presumiblement es doblaran amb el pont nou. Hi passarà tot el Baix Empordà).

L'altre tros, fins arribar a Pedret, ell recomanaria que s'hi arribés amb el mínim cost (caldria fer-ho amb el mínim rebombori possible, perquè es fa servir d'aparcament, càrrega i descàrrega, ...

Carrer del Carme: No li sembla bé. Queda escanyat per el pont que va a parar a la plaça Mercat. Això fa que el carril bici quedi escanyat i les bicicletes se la juguin.

Quan ha vist la zona del cementiri, a banda de la velocitat, posant un carril a cada cantó no es podrà respectar el metre i mig. Serà una situació molt estranya, perquè el ciclista s'haurà de sentir protegit només per la ratlla blanca.

Està totalment d'acord amb la idea de passar pel centre del passeig en dos casos: Pericot i Rambla Xavier Cugat.

Leo Bejarano (CUP): Té un prec, un suggeriment i una pregunta.
Prec: Disposar de la informació que s'està presentant avui.
Suggeriment: Incloure les estacions de Girocleta en l'estudi.
Pregunta: Termini d'execució.

Davant de la dualitat entre seguretat o disseny, preval la seguretat.

Anna Cabrejas (Escoles Públiques de Girona): A Pericot estaria bé treure espai als vehicles motoritzats. Troba bé fer passar un carril bici pel mig. Amb aquest projecte queda molt perjudicat el vehicle motoritzat (per exemple el cas del vial del tren).

Jordi Turon (veí de Santa Eugènia). Fins a enllaçar amb Salt seria una sortida espectacular. Caldria millorar els aparcaments de bicis.

Sr. Alcalà: No hem presentat l'estudi de Santa Eugènia perquè ja el tenim fet. És on més s'utilitza la bicicleta (ens ho va dir l'empresa que va fer l'estudi).

Referent a la zona30 que no es respecta, hi posarem mitjans. Cal conscienciar a la gent.

"Sharrows". És una senyalització nova que cal explicar.

Plaça Constitució: La punxa ens impedeix, perquè és un monument catalogat i no es pot tocar. Però la possibilitat d'entrar-hi dins no és complicada.

Rambla Xavier Cugat: Ara no seria prioritari, però és una possibilitat a llarg termini (per exemple, hi ha l'avinguda Amical Mathausen a Fontajau). No és un tema prioritari.

Pont Major: Aquí hem sigut valents. Hem de ser optimistes i pensar que les propostes són realitzables. Hem d'apostar per la bicicleta. Ja ens preocuparem que la gent respecti la zona30.

Xavier Cugat-Pont de la Barca: És un tema per resoldre. Tenim un estudi de com podria anar. La sortida de vehicles hauria de ser per el Pont de França. Hi ha una nau a enderrotocar.

La gent ha de ser conscient que hi ha prioritat de bicicletes en determinats carrers.

Terminis: És prioritari el tema del viaducte. És factible. Es conservarien els aparcaments. Aquest és un tema que hi començarem a treballar, ja que és una idea que veu que ha agradat.

És un tema cultural. S'ha de canviar la mentalitat de la gent. Haurem de treballar perquè els ciclistes no passin per la vorera, però els hi hem de donar seguretat.

Pel què fa als suggeriments respecte a l'estació de Girocleta: Hem d'anar creixent. Creu que podem compartir vianants, ciclistes i vehicles, cadascun respectant els altres.

Sr. Jordi Porta: Vol afegir dues coses: Ells personalment fan carrils bici a Barcelona, no a Suïssa o Dinamarca. Barcelona és una ciutat amb molt més trànsit que Girona. Ho fan amb sharrows i apostant per zones 30. Des que ho estan fent els accidents han baixat i ha augmentat la utilització de la bici i per tant, no només donen la possibilitat d'anar en bici, sinó que també donen seguretat (la bici en ciutat el que fa és alentir la velocitat punta dels cotxes, perquè deixen de córrer i frenar).

Sra. Núria Terés (ICV-EUiA): Possibilitat que als centres educatius hi arribessin els carrils bici.

Sr. Jordi Porta: De fet, el Pla de Mobilitat ja ho contempla (aquí només s'han presentat les millores).

Sra. Anna Cabrejas (Escoles Públiques de Girona): Seria interessant fer arribar els carrils bici a les escoles i posar-hi aparcaments bicicleta.

Sra. M. Mercè Teixidor: Tothom que necessita un aparcament de bicis fa una petició a l'Ajuntament, i en un temps breu els col·loquen les brigades.

Sra. Anna Cabrejas (Escoles Públiques de Girona): Creu que la xarxa de carrils bici és molt interessant, però cal que les bicis també respectin (ex: creuar passos de vianants amb bicicleta).

Sr. Sergi Nuss (ANG): Vol recuperar el tema de plantejar la ciutat de cara al futur. Cal que el cotxe deixi lloc a diferents formes de transport. Demana a les escoles que els ajudin en això i que no defensin l'ús del cotxe.

Sr. Joan Alcalà: Dóna la paraula al senyor Josep Expósito, representant de CCOO.

Sr. Josep Expósito (CCOO): Va fer arribar un escrit a l'Ajuntament per fer-lo arribar als participants de la Taula de Mobilitat.

S'ha fet perquè la L11 en el seu dia es va fer amb un fi concret: apostar per centres sanitaris i donar cobertura al Barri Vell. Això naturalment ha anat canviant des de fa 10 anys (ex: Hi havia busos cada dues hores, actualment n'hi ha cada 15 minuts).

La L11 és molt necessària, però té més problemes que beneficis.

Quan fa la proposta, no és perquè sí, sinó perquè coneix el tema. Té molt contacte perquè és treballador de TMG i membre del Comitè d'Empresa. I dintre de les queixes dels treballadors, hi ha la perillositat de la L11 al passar per el Barri Vell. Aquest recorregut el fan 4 microbusos amb una capacitat de 21 persones cadascun. Està sobreesaturat.

Des que va a la UdG han incrementat molt els viatgers de la L11, baixant els de la L8.

En hores punta els autobusos van sobreesaturats. Els treballadors ja han fet una queixa perquè van sobrepassats de passatgers.

Una altra cosa és la dificultat per passar pel Barri Vell (a vegades tallat per càrrega i descàrrega). Això deteriora el servei vers al ciutadà.

Hi ha un gran perill, sobretot a les tardes de l'estiu al passar pel carrer Ballesteries, perquè hi ha molta gent. Això és molt perillós. L'haver d'anar més a poc a poc perjudica la línia i fa que es retrassi. No donen ni bon servei ni arriben a l'hora.

Proposen: els hi sembla bé que al Barri Vell es doni cobertura, sobretot a la gent gran. Per això proposen crear el següent recorregut:

Plaça Catalunya – Barri Vell – Sant Daniel – Hospital Josep Trueta – Puig d'en Roca – Pont de Fontajau – Cap Güell – Correus – Plaça Catalunya.

Donaria cobertura a tota la gent del Barri Vell, no hi ha necessitat de cada 15 minuts, sinó que es podria fer cada 30 minuts.

Presenta una comparativa de viatgers d'un mes que passa pel Barri Vell i d'un que no.

L'altra opció que plantegen: Potenciar la línia que va a la Universitat (menys saturació d'autobusos i més cobertura, amb reforços cada 30 minuts amb autobusos grans). La L11 es podria dividir en 2:

-2 expedicions cada 30 minuts pel Barri Vell.

-2 expedicions cada 30 minuts amb reforços a les hores punta que anessin fins a la Universitat.

El que volen és donar el servei que cal als ciutadans i fer-ho de la millor manera i sense riscos.

Sr. Pep Juandó (UdG): Entén que un dels problemes de la L11 deriva de la freqüència de la L8

(cada 30 minuts). El fet de reduir la freqüència no ho veu com una solució. Creu que la solució passaria per incrementar freqüències a la L8.

Sr. Josep Expósito: Es tractaria de compaginar les dues línies.

Sr. Pere Casas (TMG): La L8 abans arribava a l'estació i ara també a Santa Eugènia, i la majoria de temps va bastant buida. Només va ple en hores punta, i te freqüència de 15 minuts pels reforços. Creu que posar un altre autobús per tot el dia per augmentar freqüència, seria innecessari.

L11: Entén que els microbusos continuarien anant cada 15 minuts a la Universitat.

Els autobusos van millor per les persones amb mobilitat reduïda i per la gent gran (els microbusos no van tan bé).

Sr. Leo Bejarano (CUP): Potser sí que val la pena només reforçar determinades hores i no tot el dia.

Sr. Ramon Ternero (AAVV Montilivi): Vol explicar què li interessa als veïns de Montilivi.

El 5 de març varen aconseguir que hi pugés el bus en hores punta, i el servei s'ha consolidat. Els veïns volen mantenir la freqüència de 15 minuts entre el CAP Montilivi i el CAP Güell. Si la L8 passés més pel centre del barri faria un doble servei (caldria modificar el trajecte de la L8 per fer un servei al Barri).

Pep Juandó (UdG): Les necessitats està clar on estan. Veient la desproporció, potser a Montilivi s'hauria d'augmentar freqüències i reduir-les al Barri Vell.

Sr. Alcalà: En un Ple es va presentar més o menys aquesta proposta, i es va desestimar. Per tant, no ho tornarà a portar. Per això ha deixat que CCOO ho presentés a la Taula de Mobilitat. Si es vol fer algun canvi s'haurà de portar a Ple.

Quim Bonaventura (PSC): Vol dir que la oposició, que en aquest cas ell representa, ha manifestat al Consell d'Administració de TMG la disponibilitat del seu grup per parlar d'aquest tema i si ha d'anar a Ple estaria bé que ho fes amb el màxim consens. El que cal fer és solventar la qüestió, i si el plantejament és lògic, no hi hauria d'haver cap tipus de problema.

Sr. Josep Expósito: Ells com a agents socials presenten una proposta a la Taula de Mobilitat, i si cal la presentaran al Ple.

Sr. Alcalà: L'equip de govern ho pot presentar, però no ho farà si no tenim consens. També ho poden presentar ells com a moció.

Us heu de pronunciar volsaltres.

Leo Bejarano (CUP): Sempre que es garanteixi el servei, tant a nivell geogràfic com el de freqüència, nosaltres li donarem suport. Però a la proposta presentada hi ha una disminució de freqüència.

Pere Casas (TMG): Nosaltres tenim les dades i ajudarem a preparar una proposta per la pròxima Taula de Mobilitat poder prendre alguna decisió (passarien la documentació abans).

Sr. Alcalá: Proposa que ells treballin la proposta i la presentin.

Anna Cabrejas (Escoles Públiques de Girona): Els hi han posat zona verda. Els professors han d'aparcar a l'Hotel. Demanen si hi hauria la possibilitat d'aparcar a la zona verda.

Sr. Alcalá: La zona verda està concebuda per els veïns. Anirem mirant l'evolució com funciona.

La intenció és que si hi ha línies que no cal que passin cada 15 minuts, es pugui reforçar

aquelles que són més necessàries. Per això es van fent ajustos.

Voldria afegir que molt aviat estem pendants del "fotorojo". Capta les imatges dels vehicles que passin el semàfor en vermell.

Emili Grahit/Carretera Barcelona (9 carrils de circulació). L'hem col·locat aquí perquè és el lloc on hi ha més sinistralitat.

10.15 hores. El regidor dóna per finalitzada la sessió.

Sra. M. Mercè Teixidor: Hem modificat el web del Pla de Mobilitat Urbana i hem penjat dos documents molt importants.

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