



11.

mobilitat

“

Amb una gran població concentrada en pocs quilòmetres quadrats, la mobilitat ha de ser un element de qualitat a Salt. Millorar el **transport públic**, potenciar la **bicicleta**, i unes vies públiques que complementin la **bona comunicació** amb la tranquil·litat dins l'espai urbà.

Les característiques de la mobilitat a Salt vénen determinades per ser un municipi bàsicament residencial, amb una gran densitat de població, per la conurbació amb Girona i per un gran moviment de persones i vehicles concentrat sobretot a les hores d'anada i tornada de la feina. I en certa mesura també som un municipi força de pas (d'entrada i sortida oest de la capital i d'accés a l'autopista).

Des d'IPS-CUP ens plantejem els reptes de conciliar la necessitat de mobilitat (que aquesta sigui còmode, que viure a Salt tingui un plus de bones comunicacions per entrar i sortir) i la qualitat de vida que dona una població tranquil·la a nivell de trànsit, de sorolls, de seguretat viària, de baixa contaminació, etc.

Per aconseguir-ho pensem que s'han de tractar diverses qüestions:

- La jerarquització de carrers i els diferents usos
- El transport públic
- L'ús quotidià de la bicicleta
- L'aparcament
- La mobilitat a peu

Jerarquització de carrers.

Al nostre entendre hem de tenir quatre tipus de vies: carrers principals d'entrada i sortida, de connexió entre municipis; carrers de connexió interna, entre diferents punts de Salt; carrers veïnals, de connexió dins un barri, d'accés a diferents punts, pàrquings i carrers per a vianants.

Lògicament amb un tipus de via més principal la llargada, amplada i velocitat permesa serà major que en els carrers més interns que serà més restringida fins arribar als carrers de vianants. Pensem que amb el temps, sinó tots, la majoria dels barris han de comptar amb algun/s carrer/s de vianants, que juntament amb uns parcs ben pensats han de possibilitar aquesta tranquil·litat i relació veïnal. Així mateix han de tenir algun carrer que faciliti l'entrada i sortida al barri, la connexió amb altres punts de Salt i l'enllaç amb les vies principals d'entrada i de sortida. La mobilitat en aquesta àrea urbana s'ha de plantejar amb la mínima afectació possible al trànsit urbà i sense malmetre tampoc els espais naturals protegits (veure l'apartat de medi ambient respecte les infraestructures).

El transport públic.

Des d'IPS-CUP pensem que cal coordinar tots els aspectes relacionats amb la mobilitat amb la resta de pobles veïns ja que que la millora del transport públic té una traducció en un increment del nombre d'usuaris. Aquest augment disminueix el nombre de desplaçaments en cotxe i per tant ajuda a fer una ciutat amb menys trànsit, menys accidents, menys contaminada i més amable. El que no podem però, és plantejar millores en el transport públic partint exclusivament d'un benefici econòmic assolit sinó fent-lo útil: cal realitzar primer una diagnosi del sistema de mobilitat i això requereix voluntat, planificació, informació i d'un temps per obtenir resultats. I cal fer-ho en coordinació amb altres municipis i altres entitats supramunicipals.

Concretant a nivell de propostes;

- Volem millorar la informació a les parades d'autobús, tant de les línies que passen en aquella parada com de la resta de l'àrea urbana, els enllaços amb altres línies, horaris, etc.
- Vetllarem per augmentar les freqüències de pas, sobretot en aquelles línies i dies amb més dèficit. Reivindiquem unes freqüències que garantitzin la mobilitat els caps de setmana. Cal recuperar la línia circular amb un microbús especialment pensada per arribar a les zones industrials i al parc hospitalari.
- Apostem per establir un servei nocturn per divendres i dissabtes que permeti un oci nocturn sense l'ús de vehicle privat que connecti amb Girona i la Mirona.
- Treballarem per la creació de noves línies de bus públic que ens connectin amb el Campus de Montilivi a Girona i millorar els enllaços a la zona de l'hospital Josep Trueta.
- Apostem per incrementar el nombre de parades i alhora la seva proximitat; així es poden guanyar usuàries.
- Plantegem la possibilitat de fer tota la circumval·lació, és a dir, possibilitar el recorregut circular dels busos.
- Millorarem el servei cap a les persones amb dificultats per a la mobilitat.
- Apostem per establir un sistema de transport públic que permeti desplaçaments intermodals, connectant els horaris dels nostres busos amb els de trens i de bus a l'aeroport Girona - Costa Brava.
- Treballarem per un sistema tarifari integrat i just, amb un ventall d'abonaments més ampli i econòmic. Garantint també la gratuïtat per a col·lectius amb necessitats específiques. En aquest sentit és clau la gestió

pública d'aquest servei i la creació d'una targeta unitària per a tota l'àrea urbana.

Pensem que la millora del transport públic no es fa simplement amb campanyes de sensibilització ni posant traves a les usuàries de vehicle privat. Es fa fent-lo còmode, funcional i útil a la ciutadania. Cal fidelitzar la població usuària del transport públic a través d'un servei seriós i de qualitat.

La bicicleta.

Un altre aspecte que millora el trànsit (i fins i tot la salut) i que disminueix la contaminació, i també els sorolls és l'ús de la bicicleta. L'entorn urbà de Salt té unes dimensions, morfologia i ubicació òptimes per als desplaçaments en bicicleta. Considerem que aquest ús ha d'anar més enllà d'un oci de cap de setmana i que seria bo d'estendre'l com a mitjà de transport quotidià, augmentant el nombre habitual d'usuaris. Per aconseguir-ho hi ha sobretot dos handicaps a superar: la seguretat en la circulació i el risc de robatori. Al mateix temps també pensem que una bona promoció de l'ús de la bicicleta no es fa tant amb campanyes de conscienciació sinó fent agradable la seva utilització per a la mobilitat dins la ciutat.

- Seguretat en la circulació

Per fer-ho possible cal establir una xarxa de carrils bici urbans que millori i acabi els projectats en direcció est-oest enllaçant-los amb altres en direcció nord-sud pel Barri Vell, Barri Centre i pel Veïnat. Pensem que la implantació d'aquesta xarxa bàsica de carrils bici ha d'obeir als següents criteris:

1. Els carrils han de ser segregats del trànsit de vehicles motoritzats. Per tant han d'inspirar seguretat als usuaris i usuàries de diverses edats per animar-se a utilitzar la bicicleta. En la mesura de les possibilitats aquests carrils haurien d'estar ubicats a la calçada i no reduint l'espai per vianants.
2. Han de ser el màxim de rectes possibles i amb el màxim de recorregut, si veritablement volem que siguin útils en el dia a dia.
3. La seva comprensió ha de ser senzilla. Ha d'haver-hi panells d'informació propis amb direccions, equipaments, etc.
4. Haurien d'enllaçar amb el màxim possible d'equipaments educatius, culturals, administratius, comercials, hospitalaris, etc. És a dir, que amb bicicleta i de forma segura s'ha de poder arribar als llocs de més afluència. S'hauria d'explorar la possibilitat d'una xarxa comarcal de carrils bici amb altres municipis.
5. Cal treballar per a la conscienciació de la població saltenca en matèria

d'educació viària. Caldria ser insistent en la formació de l'alumnat de primària i secundària davant de la necessitat de realitzar desplaçaments segurs.

Pensem que els carrils bici han de tenir aquestes característiques i que encara que sigui a poc a poc, s'han d'implantar amb aquests criteris. No compartim per tant, la visió de pintar en quatre dies senyals de bicicletes a l'asfalt a tot arreu, ja que confon, dilueix l'efecte, la comprensió, i no suposa gaire canvi respecte al que hi havia abans. És a dir, una despesa poc amortitzable. Per altra banda considerem que la jerarquització de carrers també ho haurà de ser per bicicletes. Aquesta és un aspecte a tenir en compte per a la implantació i que precedirà l'augment d'usuaris en l'ús quotidià i facilitarà el costum de tothom a la circulació normalitzada de bicicletes. En els carrers veïnals, amb restricció de la velocitat l'ús de la bicicleta ha de ser més prioritari. En aquest cas, les indicacions podran ser a la senyalització vertical de zona de 30 km/h, deixant clares les funcions de cada tipologia de via.

- Risc de robatori

Pel que fa a la prevenció de robatoris plantejem avançar cap a la implantació i extensió de dos tipus d'aparcaments:

- Els tradicionals per lligar la bicicleta: S'haurien d'ampliar i situar en punts del recorregut dels carrils bici i especialment i especialment davant els equipaments públics més concorreguts. S'haurien però de canviar els models actuals pels de "U" invertida"

- Aparcaments tancats a la via pública. Hi ha diferents models que s'haurien d'estudiar, per exemple el bicibox.

- Promoure, amb suport de l'Administració Local, que les comunitats de veïns/es puguin generar el seu propi espai d'aparcament de bicicletes.

Implementació de revisions mecàniques bàsiques gratuïtes per a bicicletes que es podrien realitzar en dies puntuals cada mes en algun espai habilitat per l'Ajuntament.

Girocleta.

Compartir aquest servei amb Girona és per nosaltres una necessitat i una prioritat. La "Girocleta" podria arribar a ser un mitjà de primer ordre per a fomentar una interconnexió sostenible entre Girona i Salt. Incideix directament en reduir el risc de robatori i creiem que té un cost de manteniment assumible per a l'administració pública.

Caldria iniciar des de ja aquest projecte que de manera inicial hauria de comptar amb un nombre mínim de bicicletes que aniria en augment en

diverses fases. En aquest sentit seria clau el finançament i suport d'altres administracions. Els preus haurien de ser molt populars i assequibles ja que amb l'ús d'aquestes bicicletes hi guanya tothom; per una banda es redueix l'ús de vehicles individuals i per l'altra les conseqüències positives que això tindria en el conjunt de la mobilitat de tota la gent del poble.

La nostra aposta inicial és la creació de la primera estació de "Girocleta" a l'Ateneu Popular de la Coma Cros o davant de l'Ajuntament.

Aparcament.

El creixement que ha experimentat Salt ha comportat zones densament poblades sense que es contemplessin els aparcaments necessaris. Tampoc determinats equipaments han contemplat sovint la necessitat d'aparcament que requerien. Per aquests motius Salt té un dèficit d'aparcaments que es concentra sobretot a la franja horària en que la gent torna de la feina.

Pensem que Salt ha d'anar pal·liant aquest dèficit d'aparcaments i concretant a nivell de propostes;

- Cal plantejar aparcaments dissuasius. És a dir, crear zones pròximes d'aparcament que dissuadeixin de fer voltes i més voltes buscant una plaça quasi impossible. Com per exemple els dos aparcaments del Barri Vell (Parc Monar i Lluís Moreno).
- Aprofitar les possibilitats que encara hi ha d'augmentar places. Per exemple, fa molts anys que reclamem un aparcament en bateria a la banda oest del parc hospitalari del barri de la Massana o el mateix sistema al carrer de Lingen. També cal exigir a l'escola de fisioteràpia Garbí que, ja que no ha utilitzat part del terreny cedit per l'Ajuntament per la residència universitària prevista, almenys no tanqui tot l'espai i permeti l'aparcament als veïns de la Massana en el que no deixa de ser un terreny públic que alhora caldria millorar.
- Crear aparcaments al voltant dels equipaments. Per exemple, s'ha de preveure una ampliació de l'aparcament a la zona de la Coma Cros. S'ha d'ampliar l'aparcament que ofereix la zona esportiva del Pla. Cal més aparcament també amb les modificacions que es puguin fer a la zona del Mas Masó.
- Fa molts anys que es parla també de l'aparcament soterrat a la zona centre. Pensem que no s'ha d'abandonar la idea però caldrà supeditar-la a la viabilitat econòmica i estudiar totes les possibilitats que pugui haver-hi.

Zones blaves.

Les característiques esmentades de Salt ens demostren que, a diferència de Girona per exemple, la demanda d'aparcament no ve donada per un gran moviment de vehicles de gent que ve a fer gestions diverses sinó pels propis veïns i veïnes i en unes hores determinades. En conseqüència pensem que les zones blaves a Salt són, majoritàriament, poc útils per la funció que se'ls suposa. O com a mínim, en aquesta balança de pros i contres, la penalització cap als veïns i veïnes és massa gran. I més amb uns canvis horaris que busquen el pagament dels veïns que tornen de treballar. Sembla necessari per tant, municipalitzar la gestió de les zones blaves. Hem de començar a dissenyar, sempre que sigui possible, una lògica que ajudi a la rotació d'aparcament dels llocs on fa falta sense caure en l'interès recaptador.

La mobilitat a peu.

Si Salt té una elevada densitat és perquè també té un nucli urbà relativament reduït. És a dir, que es pot anar a peu a pràcticament tot arreu sense necessitar molt de temps. S'ha de facilitar aquesta mobilitat, sigui per desplaçaments a comprar, per anar a algun lloc o simplement per passejar. Considerem que si es vol potenciar també aquesta mobilitat, hi ha aspectes que es poden millorar: hi ha èpoques de l'any que desplaçar-se sota el sol a segons quines hores no ve gaire de gust o hi ha zones especialment denses on és difícil passar sobretot si es va amb un cotxet, etc. Per aquestes raons en les progressives reformes de carrers que es vagin fent cal introduir el criteri d'unes voreres amples i arbrades. Unes voreres en bones condicions que permetin també el pas de bicicletes quan la circulació per la calçada no estigui garantida en condicions de seguretat, o quan l'edat dels ciclistes faci necessari que vagin acompanyats. La qüestió dels arbres s'ha de calcular bé perquè massa sovint ha passat que quan aquests arbres comencen a tenir el volum necessari per fer l'ombra que busquem s'acaben talant i substituint a conseqüència de molèsties diverses.

Tal com avançàvem en l'apartat de jerarquització de carrers, hauríem d'anar introduint carrers per a vianants en els diferents barris de Salt. Seria bo poder-los lligar, en alguns casos, amb eixos comercials que convidin a passejar-s'hi, seure en alguna terrassa i anar al petit comerç local.

Apostem per fer de Salt una ciutat realment educadora i és per aquest motiu que també estudiarem la implantació de rutes escolars. Camins segurs d'accés d'infants i joves als centres educatius.

Un altre aspecte rellevant si volem tenir uns passos de vianants en condicions segures i alhora fomentar els trajectes a peu durant les hores de foscor és prioritari mantenir l'enllumenat públic en bones condicions. Aquesta mesura

també s'enfoca a que el comerç de proximitat pugui gaudir d'un enllumenat sostenible i digne.

I finalment hem de dir que un element de qualitat de vida d'un municipi és poder gaudir dels seus espais naturals i/o emblemàtics. És important, per tant promoure algunes rutes a peu per donar a conèixer aquests espais.

Zones de recàrrega de vehicles elèctrics.

Es tractaria de zones destinades a vehicles que funcionin exclusivament amb energia elèctrica (motocicletes, cotxes,...) i que haurien d'estar en zones destacades de Salt. Les usuàries d'aquests vehicles haurien d'estar empadronades a Salt i tenir algun tipus de distintiu que els habilités per poder aparcar gratuïtament en les zones blaves i per recarregar la bateria del seu vehicle.

Amb aquesta fórmula es podria animar a la nostra ciutadania a optar per aquest nou model d'automoció que poc a poc s'obrirà pas en el mercat, i que a més a més proporcionaria una alternativa no contaminant als vehicles que funcionen amb hidrocarburs.

En una fase posterior i més consolidada, s'hauria d'ajudar des de l'Ajuntament a les comunitats de veïns i veïnes amb aparcaments, a que es puguin dotar d'un sistema elèctric adaptat a la recàrrega dels esmentats vehicles.



Síntesi.

La nostra aposta per a fer una ciutat més amable i educadora passa per a prendre'ns seriosament la mobilitat. Aquesta juntament amb el disseny urbanístic d'una ciutat conviden a fer vida al poble o promouen un tipus de veïnatge més agressiu. IPC-CUP plantegem una mobilitat amb prioritat per a les persones, l'ús del transport públic i la bicicleta.



Propostes.

- Potenciació del transport públic.
- Bona jerarquització de carrers: vies principals d'entrada i sortida, connectors interns, carrers veïnals, carrers de vianants, velocitats, amplades, prioritats d'ús segons la via, ...
- Aposta ferma per a la millora del servei de bus: millorar els panells informatiu, augmentar freqüències i simplificar trajectes..
- Creació de noves línies (Campus Montilivi), nocturn (caps de setmana)
- Treballar per aconseguir un sistema tarifari econòmic i adaptat a les necessitats de la població.
- Potenciar l'ús quotidià de la bicicleta i promoció de la Xarxa de carrils bici urbans (acabar l'eix est-oest i enllaçar-los amb uns altres de nord a sud pel Centre, Veïnat i Barri Vell). Fer aparcaments per bicicletes.
- Prioritzar els carrers veïnals.
- Iniciar contactes amb Ajuntament de Girona per un servei de Girocleta conjunt.
- Conscienciar la població saltenca en matèria d'educació viària
- Crear els aparcaments que es necessiten. Aprofitar millor els espais existents, (Canviant a aparcaments en bateria), aparcaments soterrats a les zones més deficitàries (segons viabilitat econòmica), reforçar les zones d'equipaments i planificar aquesta necessitat.
- Planificar carrers per a vianants, el tractament d'aquest en eixos comercials i rutes escolars segures a peu. Millorar l'enllumenat urbà.
- Zones de recàrrega per a vehicles elèctrics i estacionaments gratuït pels mateixos.