

A. El transport com a bé públic d'accés universal

En el nou paradigma de la societat ecològica, el transport és vist com un dret bàsic com ho són l'educació o la salut en l'Estat del Benestar actual. Proposem que l'accés al bus urbà i la bicicleta pública de competència municipal haurien de ser d'accés gratuït i universal.

1. Bus urbà gratuït.

En evitar pagaments en els autobusos es redueix significativament el temps de parada i recorregut i es facilita la feina als conductors. La gratuïtat també proporciona un incentiu per augmentar la demanda, així millorant l'eficiència del servei (més ocupació per autobús), i permet una millora del servei per augment de les freqüències.

2. Bicicleta pública gratuïta.

És previsible que l'incentiu de la gratuïtat augmenti la demanda i amb aquesta es podria justificar l'expansió de zones d'estacionaments per cobrir tota la zona metropolitana.

Les mesures es poden finançar per una combinació de les següents contrapartides, afectant els tres col·lectius principals que potencialment es beneficiarien del transport gratuït (habitants de Girona, turistes i persones que es desplacen a Girona per feina, oci o comerç):

- a. Càrrega anual obligatòria a tots els habitants del municipi. Amb excepcions per persones en situació de vulnerabilitat gestionades per serveis socials. (Amb 50€ anuals per habitant es poden finançar pràcticament totes les despeses de TMG en l'exercici 2019, ~5M €).
- b. Taxa turística de transport. Recàrrec obligatori per sufragar el transport inclòs en el preu de cada pernoctació.
- c. Augment de les tarifes d'aparcament a la ciutat (carrer i pàrquings subterrànies) i expansió de les zones de pagament. Aquesta no hauria de ser una mesura recaptatòria sinó dissuasòria, i per tant no hauria de suposar una fracció significativa del finançament.

B. Interconnexió de modes de transport públic

Per augmentar l'ús del transport públic, millorar la salut pública, i l'eficiència econòmica de la ciutat, s'haurien de facilitar els transbords entre modes de transport públic. L'actual desconexió entre els diferents modes i escales de transport públic augmenten significativament els temps i la comoditat dels desplaçaments desincentivant l'ús del transport públic i reduint l'eficiència de la ciutat. La remodelació de l'estació d'autobusos i AVE és una oportunitat històrica que no es pot desaproveitar per revertir la situació.

El model d'interconnexió entre diferents modes i escales de transport públic està implantat històricament amb èxit en ciutats europees amb l'ús estès del transport públic i el transport actiu. Les mesures proposades en aquest apartat estan inspirades en experiències reals en altres ciutats europees.

- 3. Crear una zona de parades de bus urbà i remodelar la majoria de línies de bus perquè tinguin connexió directa amb els autobusos regionals, tren, i AVE.**
 - a. La mesura facilitaria significativament l'ús del bus urbà als visitants de Girona, i l'ús del transport públic de mitja i llarga distància als habitants de Girona.
 - b. L'actual centre de transbordament entre línies de bus urbà està situat a Jutjats i es podria relocalitzar a l'espai deixat a la Plaça Espanya o al Parc Central per la remodelació de l'estació d'autobusos.
- 4. Construir un aparcament per bicicletes i patinets a l'estació d'autobusos regionals, tren i AVE.**
 - a. Una altra part de l'espai deixat a la Plaça Espanya o al Parc Central per la remodelació de l'estació de busos es podria utilitzar per construir un edifici ciclable i obert 24h amb vigilància per càmeres per estacionar de forma segura bicicletes i patinets.
 - b. La combinació de seguretat, qualitat d'estacionament, i proximitat al tren/autobús regional incentiva significativament l'ús del transport públic de mitja i llarga distància, i la mobilitat activa als habitants i visitants de Girona.

Les inversions necessàries per desenvolupar aquestes infraestructures són justificablement finançables amb fonts Next Generation EU.

C. Integració de la xarxa de transport públic metropolitana

Totes les mesures preses en l'eix de mobilitat haurien d'estar preses en consens i sinergia amb les actuacions de l'àrea d'influència de Girona. Per exemple, la gratuïtat del bus urbà s'hauria d'estendre a les línies de bus que connecten amb poblacions properes (Medinyà, Celrà, Sant Julià, Sarrià de Ter, Sant Gregori, Bescanó, Salt, Aiguaviva, Vilablareix, Fornells, Quart).

- 5. Augmentar les freqüències d'autobús a poblacions properes com a alternativa a la penalització del transport privat motoritzat.**
- 6. Estendre la xarxa de carrils bici interurbans**
 - a. S'hauria d'estendre la xarxa de carrils bici a Sant Gregori (en execució), Sant Julià/Medinyà (per Congost del Ter, en execució), Celrà (paralel al tren), Bescanó i Quart (es podrien asfaltar i eliminar obstacles dels trams de Vies Verdes), Aiguaviva/Vilablareix, Fornells de la Selva.
 - b. Com a norma general, el trajecte hauria de ser més ràpid o igual al trajecte efectuat en bicicleta per carretera.
 - c. Els carrils bici haurien de ser asfaltats i sense obstacles perillosos per afavorir la seguretat i eficiència de la infraestructura.
 - d. Els carrils bici interurbans haurien de estar connectats amb els principals carrils bici de la ciutat, l'estació de tren i els campus Universitaris.

D. Cobertura de serveis provincials en transport públic

Una part important dels desplaçaments actuals en vehicle privat motoritzat són per cobrir l'accés a serveis localitzats a la ciutat que donen cobertura a població de tota la província o regió com poden ser la Universitat, l'Hospital, delegacions d'institucions públiques, i centres culturals. No es pot aspirar a l'eliminació del vehicle privat motoritzat sense donar una alternativa a aquestes necessitats.

7. Connectar amb línies de bus freqüents les principals poblacions de la província sense accés al tren

- a. Entre d'altres poblacions: Banyoles, La Bisbal, Torroella de Montgrí, Sant Feliu, Palamós, Palafrugell, Santa Coloma, Blanes, Lloret, Roses, Ripoll, Olot, Besalú, Anglès
- b. Les línies de bus haurien de tenir parada als principals campus universitaris en aquelles freqüències adaptades als horaris lectius
- c. Les línies de bus haurien de tenir parada a l'estació de busos per connectar amb línies urbanes, o fer el canvi modal a bicicleta
- d. Augmentar freqüències de cap de setmana

8. Adaptar les freqüències dels trens de rodalies als horaris laborals principals i als horaris lectius de la universitat

- a. Conectar amb bus urbà exprés les freqüències específiques amb els principals campus universitaris
- b. Aquest és un altre clar exemple de la utilitat de facilitar la intermodalitat tren-bicicleta amb la construcció d'un aparcament de bicicletes videovigilat i cobert connectat a l'estació.
- c. Augmentar freqüències de cap de setmana

9. Conectar amb bus urbà exprés l'estació de bus/tren amb els centres hospitalaris de referència

E. Eliminar el transport privat motortizat de la ciutat

10. Crear una zona pacificada sense cotxes al centre de la ciutat

- a. Delimitada per la Carretera de Barcelona, el Carrer Emili Grahit, l' Onyar, Les Muralles i la Devesa.
- b. Inicialment l'actuació seria introduïda amb urbanisme tàctic, i establerta com a espai d'única plataforma.
- c. La prioritat de trànsit seria per vianants, bicicletes i transport públic.
- d. L'accés amb vehicle privat motoritzat només serien permesos a veïns i amb limitació a 10 km/h.
- e. L'accés a vehicles de distribució estaria restringit per horaris, per exemple entre 7.30h i 8.30h del matí.

11. Eliminar els aparcaments públics (al carrer i subterranis) al centre de la ciutat.

Qualsevol aparcament públic dins dels límits de la zona pacificada hauria de canviar d'activitat. Altres activitats podrien incloure:

- a. Aparcaments videovigilats de bicicletes i patinets.
- b. Centres de distribució d'última milla i punts de recollida de paqueteria.
- c. Aparcaments pels veïns de la zona amb mobilitat reduïda

12. Augment de les tarifes d'aparcament a la ciutat (carrer i pàrquings subterrànics) i expansió de les zones de pagament.

- a. La mesura seria l'equivalent més eficient d'un peatge d'entrada a la ciutat amb transport privat motoritzat.
- b. Les zones de pagament al carrer es podrien estendre a Pedret, La Copa, Sant Ponç, Fontajau, La Devesa, Eixample Nord, Sant Narcís, Eixample Sud, Montilivi i El Carme.
- c. Aquesta no hauria de ser una mesura recaptatòria sinó dissuasòria, i per tant no hauria de sostenir cap partida essencial del pressupost municipal i hauria d'augmentar les tarifes progressivament fins a assolir un objectiu de circulació de vehicle privat establert.
- d. Aquesta mesura s'ha d'aplicar en paral·lel a l'expansió del transport públic accessible i econòmic per mitigar els efectes regressius sobre col·lectius de rendes baixes que necessiten transportar-se a la ciutat des dels voltants.

F. Codisseny de mesures entre ciutadania, tècnics i institucions**13. Crear un sistema de cocreació on els presents i futurs usuaris afectats per la implantació de mesures de mobilitat estiguin involucrats en el procés de disseny de les actuacions.**

- a. Masses vegades veiem aparcaments de bici, carrils bici i parades d'autobús que no es poden utilitzar o son inaccessibles, que han sigut clarament dissenyades per algú que no coneix les particularitats del mode de transport o de la zona.

G. Racionalitzar l'ús del transport

La mobilitat és una peça vertebradora del sistema-ciutat que determina en gran mesura l'eficiència urbana i el benestar de les persones. Per tant, s'ha de tenir una visió holística de les polítiques públiques, que fagi palés que la mobilitat afecta i es afectada per totes les polítiques de tots els altres àmbits. En aquest sentit s'han de tenir en compte les interaccions amb altres eixos d'actuació, sobretot el laboral i urbanístic, i buscar sinergies per actuar de forma global per reduir la necessitat de transport, acostar llocs de residència a llocs de treball i serveis, i sempre a favor de l'equitat social.

14. Aturar l'expansió de la ciutat a través de grans habitatges unifamiliars

- a. Les urbanitzacions elitistes basades en cases unifamiliars desproporcionades, amb jardí i piscina, suposen un augment injustificable molt important de l'intensitat de l'impacte ecològic.
- b. Aquest tipus d'urbanitzacions donen lloc a una densitat poblacional més baixa, fent més ineficient el transport col·lectiu.
- c. Aquest tipus d'urbanitzacions gentrifiquen, fan augmentar el preu de l'habitatge, i empenyen els col·lectius més vulnerables a viure més lluny dels centres de treball i de serveis, augmentant el cost i l'esforç invertit en el transport.
- d. Per garantir un accés universal a espais verds i lleure, així com esponjar la ciutat per fomentar la biodiversitat, s'hauria de compensar aquesta mesura amb el disseny de més parcs i places verds i unes piscines municipals d'accés universal i gratuït en els mesos més calurosos.

15. Actuar per disminuir el preu del lloguer

- a. Penalitzar contundenment la propietat d'edificis buits a la ciutat, que fan pujar el preu del lloguer, empenyent les classes vulnerables fora de la ciutat, restant eficiència i augmentat costos de la mobilitat urbana.
- b. Fomentar la reforma i reconstrucció d'edificis en mal estat al centre de la ciutat.
- c. Prioritzar un model de lloguer públic social, gestionat desde l'administració pública i entitats socials en model público-comunitari, prioritzant l'habitatge com a dret bàsic.

16. Garantir l'accés en transport col·lectiu als grans centres de treball

- a. Mesura d'últim recurs, quan la planificació urbanística i les polítiques d'habitatges no permetin acostar els llocs de residència als llocs de treball.
- b. Planificar línies de bus exprés entre els centres residencials i transports amb els grans centres de treball coincidint amb els horaris laborals.
- c. Grans centres de treball inclouen entre d'altres polígons industrials, centres d'oficines, universitat i hospitals.