

# **DEBAT EXTRAORDINARI TRÀNSIT**

(Divendres 2 de febrer de 2007)

Abans de començar a entrar en el fons de la matèria que avui ens reuneix en aquest Saló de Plens de manera extraordinària, voldria fer dues consideracions generals:

1.- Tal i com posen de manifest tots els estudis sociològics, privats o públics, un dels aspectes que més preocupen la ciutadania és el de la circulació, el trànsit rodat a la ciutat de Lleida o els diferents aspectes que li són atribuïbles, com l'aparcament, la seguretat vial i la fluïdesa del trànsit. Per aquest motiu, **aquesta qüestió ha estat una de les prioritats de l'actual govern de la Paeria**, com ho demostren les diferents campanyes i accions portades a terme des de 2004.

2.- Sospito que **aquest Ple Extraordinari, demanat per un grup de l'oposició, no respon a la necessitat de donar resposta ràpida a una situació extraordinària, ja que el calendari mana**, i no existeix temps material per poder aplicar qualsevol de les decisions que avui es puguin prendre abans del 27 de maig.

Fetes aquestes consideracions prèvies, sembla obvi concloure que si el trànsit ha estat una prioritat i, al mateix temps, és percebut majoritàriament com un problema per la ciutadania, és que **alguna cosa no hem fet del tot bé.**

El Pla Local de Seguretat Viària ha posat l'accent en les mesures per reduir els riscos associats a la circulació, però també aspirava a reordenar el trànsit eliminat girs a l'esquerra i establint zones on la velocitat permesa estava reduïda als 30 kilòmetres/hora. Els efectes d'aquest pla han estat nets: El nombre d'accidents de trànsit va disminuir un 55% l'any passat i els atropellaments un 64%. Igualment, en un any, el nombre de víctimes d'accident s'ha reduït en un 70% i el de víctimes d'atropellament un 72%. En aquest sentit, cal felicitar-se per l'efectivitat dels passos de vianants elevats prop de les escoles, una mesura que va ser inicialment qüestionada però que ara reclamen a tots els barris. **Però una sola vida que es perdi transforma en paper mullat les estadístiques, i per aquesta raó no podem baixar la guàrdia, i sé que no ho estem fent.**

També s'ha endurit el quadre de sancions per tal d'aconseguir un doble efecte: més seguretat, activa i passiva, i més fluïdesa en el trànsit en lluitar contra els aparcaments en doble filera. I s'ha treballat l'educació viària des de la infantesa, ja que els bons vianants d'ara han de ser els millors conductors de demà.

A aquestes mesures, que evidencien la preocupació i la prioritat que aquest govern atorga al trànsit i la circulació, li hem de sumar la millora en el servei d'autobusos, amb noves línies i retocs en els trajectes, i d'altres mesures de tipus urbanístic com la planificació de noves zones per a vianants i la planificació de futures infraestructures viàries.

El del trànsit és un dels principals reptes que afronta qualsevol ciutat amb voluntat de ser metropolitana, com és la ciutat de Lleida. En un sentit ampli, **hem de parlar més que del trànsit, de la mobilitat, entès aquest concepte com una globalitat complexa que inclou molts aspectes de la nostra viada diària, siguem conductors o vianants.**

Lleida és una ciutat que ha vist créixer en els darrers anys el parc mòbil de vehicles privats, en la que s'ha intensificat el tràfic de persones que treballen a Lleida però tenen la residència a poblacions veïnes i que el transport públic està limitat al servei d'autobusos i els taxis.

A més, fora de les noves zones d'expansió, la ciutat de Lleida és de carrers estrets amb artèries que es veuen obligades a rodejar el turó de la Seu Vella i barris que creixen cada vegada més lluny del centre urbà de la ciutat.

**Els canvis operats en el darrer mandat municipal a Príncep de Viana són un paradigma de la situació complexa que viu el trànsit a la ciutat de Lleida.** La creació d'un carril-bus en direcció a l'estació de Renfe, amb la intenció de millorar el servei de transport públic, i l'ampliació de la calçada, per assumir més quantitat de vehicles, ha provocat importants canvis en els hàbits de conducció, en els espais destinats a l'estacionament i una indubtable sensació d'embotellament permanent en les hores punta.

En matèria d'infraestructures, en els propers anys encara hem de viure grans transformacions amb la prolongació de Prat de la Riba, la posada en funcionament del Pont de Príncep de Viana, la resolució del nus viari de la plaça Ricard Vinyes i la construcció de la Variant Sud. Totes aquestes noves infraestructures han de ser posades al servei d'una millora notable en el trànsit viari de la ciutat, però hem de ser conscients que per sí mateixes no la poden garantir, donada **la complexitat de factors i variables que incideixen sobre cadascuna de les decisions a adoptar en matèria viària.**

Entenem que un plantejament viable de millora de la mobilitat el si de la ciutat de Lleida ha de saber combinar aspectes tan dispars i transversals com:

- 1. Noves infraestructures viàries**
- 2. Noves zones d'aparcament**
- 3. Extrepar la seguretat en les zones perilloses**
- 4. Definir circuits de circulació estables i àgils**
- 5. Fomentar l'ús del transport públic**
- 6. I la conciliació de les diferents formes de mobilitat**

L'actual estructura de funcionament de la Paeria fa que elaborar una proposta única i coherent de mobilitat obligui a conciliar decisions múltiples de molts departaments municipals directament afectats (Urbanisme, Enginyeria, Seguretat Ciutadana, Sostenibilitat, Hisenda). Una aproximació global l'hem intentat amb la creació de la Comissió Tècnica d'Estudi de la Vialitat, però la seva efectivitat planteja dubtes raonables.

Creiem des d'Esquerra que cal donar una passa més, una passa coherent amb la importància que hem donat a la mobilitat. Considerem que més que coordinar diferents àrees tècniques, hem de crear una estructura íntegrament dedicada a fer front els molts reptes que planteja la circulació des de tan diversos punts de vista.

També sabem que aquest no és el moment de generar canvis estructurals com el que plantegem, i per això ultimem una proposta que presentarem a la ciutadania per tal de crear una **Autoritat de la Mobilitat** que tingui com a funció específica dissenyar i coordinar totes les accions necessàries per garantir un trànsit rodat modern i àgil.

**L'Autoritat de la Mobilitat**, que és com hem batejat aquesta proposta, s'haurà de nodrir dels tècnics i especialistes que garanteixin respostes multidisciplinars a cadascun dels aspectes que incideixen sobre el repte a fer front, així com haurà de funcionar des del principi de la participació ciutadana en les decisions que finalment s'adoptin.

Considerem que ja existeixen unes **prioritats** que l'Autoritat de la Mobilitat hauria de fer front d'immediat:

- 1. Posada al dia del Pla Local de Seguretat Viària i garantir la seva aplicació coordinant esforços del agents de la Guàrdia Urbana.**
- 2. Vetllar per la coherència i la qualitat en la construcció de les noves infraestructures viàries, establint les prioritats en funció de les necessitats detectades al Pla.**
- 3. Estudi a fons de les cruïlles perilloses de la ciutat i implementar les necessàries mesures correctores, ja sigui amb més semàfors o la construcció de passos de vianants elevats.**

- 4. Estudiar la possibilitat d'establir circuits de circulació d'una única direcció als carrers que així ajudin a descongestionar parts importants del centre de la ciutat.**
- 5. Detectar els dèficits de zones d'aparcament, implementar la construcció dels que siguin necessaris i analitzar el funcionament del servei de la zona blava.**
- 6. Estudiar la millora del servei d'autobusos urbans per tal de fomentar el seu ús, intentant establir nous circuits més àgils, la interconnexió de diferents línies i establint una línia de circumval·lació en sentit contrari al que circulen ara totes les línies de la ciutat.**
- 7. Plantejar una política d'abonaments que faci més atractiu l'ús del autobús, així com impulsar la posada en marxa del "bitllet per temps", que permeti la combinació entre diferents línies i l'abaratiment del cost de l'autobús en els desplaçaments per a gestions de curta durada.**



- 8. Impulsar la posada en marxa el bitllet combinat dels autobusos urbans amb els serveis d'autocar interurbans i les rodalies ferroviàries.**
- 9. La reformulació del carril-bici per tal de generar circuits complets.**
- 10. Garantir l'aplicació de mesures correctores que impedeixen la lliure circulació de les persones amb mobilitat reduïda.**

**L'Autoritat de la Mobilitat** s'ha d'estructurar garantint que el seu encaix en l'organigrama municipal estigui dotat d'autoritat política, autonomia de gestió i capacitat de decisió.

Com veuen, no aspirem a assajar nous empegats per buscar un cert efecte mediàtic immediat, des d'Esquerra creiem en la necessitat de dotar de seriositat i contingut un debat que al carrer es veu amb preocupació, però que també se sap de complexa resolució.

