

pueden sancionar a quien aparca en un vado, en un paso de peatones o en doble fila. Cuando se revisen las cláusulas de la concesión y las competencias de los vigilantes esto será efectivo.

P—¿Se están reclamando todas las multas?

R—Un dato: este año el número de sanciones en las zonas azules ha disminuido ¿sabes por qué? porque las multas se están tramitando. Y cuando a uno le han multado dos veces por lo mismo tiene más cuidado. La Unidad de Sanciones trabaja a todo ritmo. El 95% de las denuncias se tramitan. Precisamente el problema actual es que si incrementamos el número de multas tenemos que ampliar la plantilla de esa Unidad para que el trabajo sea realmente efectivo y podamos reducir los aparcamientos en doble fila.

P—¿En el Paseo de la Montaña, por ejemplo?

R—Allí los coches tienen que hacer zig zag, ya que se aparca en los dos sentidos de dirección. La policía tiene órdenes de ser más estricta en este sentido.

BICICLETAS

P—¿Cuál será el leivmotiv de esta Semana de Movilidad?

R—No habrá uno sino dos: el potenciar el uso de la bicicleta y el Plan de Movilidad que se está elaborando.

P—Vayamos por partes: ¿potenciar el uso de las bicicletas significa más carriles bici?

R—No necesariamente. Los carriles bici se tienen que hacer en las calles con suficiente amplitud, en las zonas nuevas, pero es imposible ponerlo, por ejemplo, en la calle San José de Calasanz. En estas calles del casco urbano debemos de ir hacia las que llamamos calles de 'convivencia' en las que los transeúntos convivan con las bicicletas y los coches.

P—A veces las bicicletas también son peligrosas para los peatones.

R—Las calles de la ciudad están hechas para los peatones no para los coches ni para las bicicletas, el peatón es lo importante. Hay que proteger a los ciclistas de los coches, pero también a los peatones de los ciclistas.

[Me olvidé de preguntarle si se multará a los ciclistas que circulan por las aceras a una velocidad que pone en peligro la integridad de los peatones].

P—En el centro hay muchas calles en que esa convivencia es imposible, por



Xavier Solanas

ejemplo la calle del Llíri.

R—Si hubiera dependido de mi área esa calle ya no tendría coches aparcados... Esa y todas las calles tan estrechas como esa. Primero hay que ganar el espacio para los peatones, quitar los coches y colocar jardineras, y cuando haya recursos económicos suficientes reurbanizar la calle porque no se trata sólo de hacer las aceras más anchas sino de rehacer el alcantarillado. Pero la idea es hacer como en la 'carretera'. Primero ganar el espacio, luego ya haremos la urbanización.

EL PLAN DE MOVILIDAD

P—El Plan de Movilidad es el otro tema de esta semana.

R—Sí, y precisamente este Plan de Movilidad que firmarán los cuatro ayuntamientos de la conurbación es lo que nos ha aconsejado aplazar la actuación prevista para la calle Llíri.

P—¿Tan importante es este Plan de Movilidad?

R—Lo es y mucho. Será el primer Plan de Movilidad elaborado después de la aproba-

ción de la nueva Ley por parte del Parlament. La Diputació está haciendo este trabajo porque los resultados de este Plan no sólo se aplicarán en Granollers, sino que será un modelo de referencia para aplicarlo en toda Catalunya.

P—Parece interesante.

R—El próximo miércoles lo explicaremos en el Museo con el detalle que merece [acudiremos y lo explicaremos], pero se trata de una Ley muy importante porque nos dibuja cómo será el futuro de nuestras calles, la amplitud de las aceras, etc...

P—¿El bus sigue siendo tan deficitario?

R—Sí, pese al incremento del 6% del número de usuarios. Estamos satisfechos con el transporte pero se da la paradoja de que a mayor uso, más gasto debido a que con la tarifa única hemos perdido ingresos aunque ganado clientes. Pero no es un tema prioritario. Lo importante es que aumente el número de usuarios porque así disminuye el número de vehículos desplazados.

CALLE DEL LLIRI

Si hubiera dependido de mi área esa calle ya no tendría coches aparcados...

CAMBIOS DE TARIFA

Aumentará sensiblemente la tarifa de la zona azul para potenciar el uso del parking

CONTRADICCIÓN

El transporte público tiene más usuarios (6%), pero es más deficitario

LA ULTIMA IDEA

'Compartir el parking', una forma de rentabilizar la plaza durante la jornada laboral

P—En los polígonos industriales apenas hay transporte público.

R—Estamos discriminados respecto al área metropolitana de Barcelona, pero es vital incrementar este servicio no sólo para reducir la circulación sino el número de accidentes laborales, la mitad son accidentes de tráfico porque se producen yendo o volviendo de trabajar.

P—Y ya para acabar: ¿Qué es eso de 'compartir el parking'?

R—Es la misma idea que compartir el coche pero aplicada a los aparcamientos. Muchas personas tienen durante la jornada laboral la plaza vacía. Pues bien, podrían alquilarla a un precio reducido a terceras personas. Es una forma de aprovechar esas plazas vacías. A través de la web municipal se podrán hacer los contactos entre los particulares. La web será un simple tablón de anuncios a través del cual las personas interesadas se podrán poner en contacto. En definitiva, la experiencia del compartir el coche pero en la plaza de parking.

—Buena idea.

AL BUS A PEU

El regidor Vernet se lamenta de que la novedosa experiencia de *Al Bus a Peu* no ha cuajado por la falta de implicación de los padres en el proyecto. En el Pereantón, donde se inició la experiencia, solamente un padre se ofreció para esta experiencia. En el seno del AMPA del CEIP Ferrer i Guardia no se pusie-

ron de acuerdo entre los padres y en el CEIP Mestres Montaña la directora, Teresa Ferrer, y una de sus impulsoras, ha sido trasladada como directora del futuro Ferrer i Guardia. En definitiva, en ninguno de los tres centros ha cuajado una idea que el concejal pretende que se lleve a la práctica en la Escola Pía.