

Des del Grup municipal d'Esquerra coincidim en l'anàlisi de la situació que fa el Pla de Mobilitat de Tremp. Tot i que compartim el diagnòstic que se'n desprèn, no estem d'acord en alguns "tractaments" ni en la intensitat en que el document els proposa.

Des del convenciment que Tremp tot i ser ciutat, no és Barcelona, i amb voluntat de consens volem fer:

SUGGERIMENTS al pla de mobilitat

✓ **Accesos i vies interurbanes**

En aquest apartat compartim les al·legacions, no ateses, que ha plantejat el Sector de Trànsit dels mossos d'esquadra a les 2 propostes de rotondes. Si bé cal articular mesures per fer reduir la velocitat d'entrada a la ciutat.

Pensem que dues rotondes seguides en l'accés nord no són adequades. En el cas de la del carrer d'obres públiques potser cal plantejar una mitja rotonda (més funcional), que si no ens falla la memòria, ha de ser repercutida als promotors del Pla Parcial.

✓ **Vies distribuïdores**

Pel que fa a les 2 propostes en que es crea un tercer carril a la c-13 al seu pas per Tremp, considerariem més rigorós i pràctic demanar informe previ al Servei de Carreteres de la Generalitat, abans d'aprovar el Pla. Atès que per l'amplada del vial sembla improbable que siguin autoritzades.

Per qüestions d'ús, de seguretat i visibilitat, coincidim amb el Sector de Trànsit, en que la proposta a la plaça Capdevila no s'hauria de plantejar, atès que dificulta més coses de les que resol. En aquest sentit creiem que els dos carrers que envolten la plaça haurien de mantenir el sentit de circulació actual.

L'estacionament plantejat al carrer Seix i Faya, només en la banda dreta (direcció a La Pobla de Segur), continua dificultant la sortida des de la 2a travessera de Sant Jaume que caldria urbanitzar

✓ **Pàg 27**

Veure plànol. **Ens sembla de rectificació obligada.** No es pot plantejar la desaparició de la plaça de la Creu tal i com la coneixem per convertir-la en una cruïlla de carrers.

✓ **Vies d'estar**

Ens sembla excessiu que el 90% dels carrers passin a ser de direcció única. Creiem que cal reestudiar aquest apartat i reduir el nombre de carrers afectats.

Per posar un exemple, el carrer Pau Casals hauria de tenir doble sentit també en la part final atès que és l'entrada i sortida que utilitzen les ambulàncies en direcció sud i est.

Entre els que es mantinguin caldria revisar el sentits proposats. Per exemple, en els carrers Barcelona i Girona entre Lleida i Montllobar, atès que entenem que dos carrers contigus i importants com el Tarragona i el Barcelona no haurien de ser els 2 de pujada.

✓ **Vianants**

Compartim el criteri d'ampliar voreres a mínim 1,50 mts.

Si tenim en compte que més de la meitat de les voreres actuals son d'amplada inferior, ens sembla un contrasentit que només es parli d'ampliar les voreres de 4 carrers. D'aquesta manera l'espai que s'allibera en passar de dos a un sentit de circulació en general no afavoreix els vianants.

A la previsible resposta de motius pressupostaris cal reflexionar de si en un pressupost d'1,5 milions d'euros no hi poden entrar més voreres.

A tall d'exemple, preveure 125000 euros per repavimentar tot el carrer Sant Roc, ens sembla inadequat. Especialment si tenim en compte que el 50% del carrer ha estat recentment remodelat, i que amb aquests diners s'ha fet tota la urbanització.

✓ **Resultats**

Sense discutir la idoneïtat dels resultats, entre d'altres coses perquè l'equip de govern ja s'ha llançat a construir-los, demanem que s'adeqüin a la normativa. per rigurositat i per estalviar possibles indemnitzacions

No sabem si s'ha de seguir el dossier número 10 del Servei català de trànsit com es cita en les respostes a al·legacions particulars, o el dossier núm. 2. En tot cas cal que compleixin. A primer cop d'ull no ho sembla.

✓ **Propostes transport públic**

On diu "coordinar el Servei de FGC amb el tren de Lleida" especificar que es tracta d'enllaçar amb els trens ràpids (avant o similar) per millorar la connectivitat. Els trens "regionales" triquen 3 hores des de Lleida a BCN.

✓ **Accés polígon**

Directament proposem que es retiri la proposta que consta en el pla. La solució necessària a un problema, el trànsit al carrer Tarragona, no passa per crear-ne un altre.

La solució passa pel nou POUM i un vial d'accés al polígon pel sud de la ciutat. El traçat del qual s'haurà d'ajustar a la opció de variant que s'adopti. Aquest vial pot executar-se d'aquí a 2 anys, un cop redactat el pla urbanístic de Tremp i definit sobre paper el traçat de la variant de Tremp.

El que el pla planteja com una solució temporal, significa pavimentar un vial intern de la zona verda amb accessos complicats i que fa entrar els vehicles pesats a una zona de lleure i esport d'una part de la població.

Si bé es reduiria el trànsit al C/Tarragona (evitant la circulació de vehicles pesats a prop del col·legi Públic), s'augmentaria la perillositat al darrera del col·legi, en una zona verda i d'accés a la zona esportiva del Joncar, a més de dificultar el trànsit dels camions en les diferents interseccions ortogonals que es troben(entrada des de la c-13, cruïlla Tarragona / Aragó...)

✓ Zones d'aparcament dissuasori

En el cas del de l'hospital, Si bé coincidim en la seva ubicació, entenem que els costos no poden anar només a costelles de l'Ajuntament i l'Hospital com es planteja, si no del propietari/s de la resta de la unitat d'actuació.

En el cas de l'estació, eliminar alguns aparcaments (4 o 5) i sense canviar els sentits de circulació que discorren a banda i banda de la marquesina, creant un mini carril d'entrada pels autobusos just a tocar de l'estació de manera que aquesta quedi a la dreta dels autobusos, atès que a la dreta és on tenen les portes els autobusos i òbviament per on baixa la gent.

Ara la gent baixa al carril de circulació i només el conductor ho fa al paviment de l'estació.

✓ Propostes d'actuació en aparcament

El sistema d'ús horari ens sembla correcte però genera duotes en la seva aplicació i gestió atesos els escassos efectius amb que compta l'Ajuntament.

En tot cas, en aquelles zones on es planteja la seva aplicació proposem que s'estableixi un sistema per tal que els veïns residents tinguin algun tipus de tracte diferenciat que no els penalitzi pel fet de viure en aquestes zones.

✓ Carril bici

Valorem positivament aquesta proposta, tot i que el traçat entre l'Intermarché i la benzinera el faríem passar per darrera de les cases de l'Avinguda Pirineus. Podria anar per la carretera vella de la Pobla des del darrera del concessionari FORD fins la benzinera, o per l'altra banda darrera dels tallers fins al carrer Noguera Pallaresa.

Trobem desencertat que coincideixi en la zona del Joncar amb el vial alternatiu d'accés al polígon (ja hem dit que aquest accés no hauria de plantejar-se)

Aquest itinerari que acaba a l'IES hauria de completar-se de manera circular amb una tornada des del Pinell cap la part baixa del Raval i per el barranc de la Fontvella-pont de Sant Jaume fins al carrer Noguera Pallaresa (com preveia el parc urbà de la Fontvella que el govern municipal ha aturat).

Altrament caldria pensar en algun tram dins el poble pensant en l'ús habitual per part dels trempolins per arribar als col·legis.

PREGUNTES AL PLE:

En la Comissió informativa el 2n i la 3a Tinent d'Alcalde van informar que el Pla no incloïa periodificació de les actuacions. Vist el document veiem que planteja actuacions a 1 any (65% del pressupost) i a 3 anys vista (la resta).

És objectiu de l'equip de govern seguir aquesta temporalització?

Aquest Pla acabat de redactar amb un cost aproximat de 30.000 euros no podrà ser utilitzat com a document per al Pla urbanístic? O se n'haurà de fer un altre?

David Riba i Torrecillas
Josep Ardanuy i Tarrat
Regidors

TREMP, 16 DE JUNY DE 2008