



Estudi de camins escolars segurs a Pont Major



Equip redactor

Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat

José Antonio Malo Gaona

Enginyer de Camins, Canals i Ports
Director

Laia Sanz López-Menchero

Geògrafa

Anna Montero Carreras

Ambientòloga

Laura Nuel Mato

Enginyera de Camins, Canals i Ports

Carlos Bacardit Balsalobre

Arquitecte

ÍNDEX

DOCUMENT I. MEMÒRIA	4
1. INTRODUCCIÓ	5
1.1. PRESENTACIÓ I OBJECTIUS DEL DOCUMENT	5
1.1.1. <i>Què és el camí escolar?</i>	6
1.1.2. <i>Quins objectius es plantegen?</i>	6
1.2. AGENTS SOCIALS IMPLICATS	7
2. DADES BÀSIQUES DEL MUNICIPI	9
2.1. SITUACIÓ GEOGRÀFICA I ESTRUCTURA TERRITORIAL	9
2.2. LA XARXA VIÀRIA	10
2.3. CARACTERÍSTIQUES DEMOGRÀFIQUES	12
2.4. PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ	13
3. ANÀLISI I DIAGNOSI DE LA MOBILITAT	15
3.1. CARACTERÍSTIQUES DE LES ESCOLES	15
3.2. TRANSPORT PÚBLIC	17
3.3. ANÀLISI DE LA MOBILITAT DE L'ALUMNAT	19
3.3.1. <i>Participació</i>	20
3.3.2. <i>Àmbit d'afluència de les escoles</i>	20
3.3.3. <i>Mode de transport habitual per a desplaçar-se a l'escola</i>	21
3.3.4. <i>Motiu de tria del mode de transport</i>	23
3.3.5. <i>Nivell d'acompanyament al realitzar el trajecte</i>	24
3.3.6. <i>Lloc de destí quan surten de l'escola</i>	24
3.3.7. <i>Opinió del recorregut</i>	25
3.3.8. <i>Com voldries venir a l'escola?</i>	27
3.4. ANÀLISI DE LA MOBILITAT DEL PROFESSORAT	28
3.4.1. <i>Participació</i>	28
3.4.2. <i>Mode de transport habitual per a desplaçar-se a l'escola</i>	29
3.4.3. <i>Opinió de l'entorn del centre educatiu</i>	30
3.5. ANÀLISI DE LA MOBILITAT DE LES MARES I PARES	31
3.5.1. <i>Participació</i>	31
3.5.2. <i>Lloc de destí posterior a acompanyar els alumnes a l'escola</i>	32
3.5.3. <i>Disposició a que el seu fill/a anés i tornés sol/a del centre educatiu</i>	33
3.6. ANÀLISI DE LA INTENSITAT DE FLUX DELS ALUMNES	34
4. DIAGNOSI DE L'ENTORN DE LES ESCOLES DEL BARRI DE PONT MAJOR.....	37
4.1.1. <i>Xarxa de carrers i voreres</i>	38
4.1.2. <i>Senyalització i passos de vianants</i>	41
4.1.3. <i>Estacionament</i>	42
5. PROPOSTES D'ACTUACIÓ	43
5.1. DEFINICIÓ DELS EIXOS DE CAMÍ ESCOLAR I CARRERS D'ACTUACIÓ	43
5.2. LÍNIES ESTRATÈGIQUES	43
5.3. PROPOSTES D'INFRAESTRUCTURA	44
5.3.1. <i>Propostes relacionades amb el Pla de Mobilitat Urbana de Girona</i>	44
5.3.2. <i>Propostes relacionades amb els pressupostos participatius dels barris 2019</i>	50
5.3.3. <i>Propostes per millorar la seguretat viària i accessibilitat</i>	52
5.3.4. <i>Pressupost de les actuacions d'infraestructura</i>	72
5.4. PROPOSTES DE CAMPANYES D'EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER A UNA MOBILITAT SOSTENIBLE	73
5.4.1. <i>Adaptació d'activitats lectives curriculars als centres educatius</i>	73
5.4.2. <i>Activitats per educar en la cultura de la mobilitat sostenible i segura</i>	80
5.4.3. <i>Campanya informativa de les zones 30 i els carrers residencials (prioritat invertida)</i>	82
• <i>Adaptació d'activitats lectives curriculars als centres educatius</i>	83
DOCUMENT II. PLÀNOLS	84

DOCUMENT I. MEMÒRIA



1. INTRODUCCIÓ

1.1. Presentació i objectius del document

En aquest document es presenta l'*Estudi de camí escolar de les escoles Carme Auguet i FEDAC-Pont Major del barri de Pont Major de Girona*, que l'empresa *Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat*, redacta per encàrrec de l'Ajuntament de Girona.

L'Ajuntament de Girona ha impulsat la realització d'aquest estudi sobre camins escolars convençuts de la important necessitat de millorar la mobilitat i seguretat dels estudiants en els seus desplaçaments a l'escola. Els entorns i itineraris escolars estudiats en aquest document són els dels alumnes de *Carme Auguet i FEDAC-Pont Major*.

El present document, té com objectiu primordial el canvi d'hàbits vers una mobilitat més sostenible i segura, així com una millora de l'autonomia dels estudiants al municipi.

En l'estudi de camins escolars, cal entendre que el sentiment de perillositat dels carrers degut al trànsit de vehicles a motor. Aquesta percepció ha portat a que moltes famílies acompanyin als seus fills en cotxe a l'escola.

Aquest hàbit, cada vegada més comú, provoca que els entorns de les escoles sovint s'estiguin convertint en punts poc segurs, especialment pels estudiants que es desplacen a peu i en bicicleta, que són els què més en pateixen les conseqüències.

Aquesta situació es converteix en un cercle viciós ja que la inseguretat repercuteix negativament en la manera d'escollir com fer el trajecte fins al centre escolar; en canvi, si l'alumnat va a l'escola a peu o en bicicleta es crea un cercle beneficiós.

1.1.1. Què és el camí escolar?

El camí escolar és una proposta d'itinerari segur, que permet que els alumnes, es desplacin als seus centres educatius còmodament, de manera segura i autònoma.

Aquesta xarxa d'itineraris es caracteritza per:

- Facilitar els desplaçaments a l'escola a peu i en bicicleta.
- Garantir les màximes condicions de seguretat i comoditat dels desplaçaments.
- Potenciar l'autonomia dels estudiants i el contacte amb el seu entorn quotidià, el municipi i la seva gent.

1.1.2. Quins objectius es plantegen?

El document, que proposa un camí segur, còmode i que permeti una mobilitat sostenible, té com a objectius:

- Fomentar i donar preferència als mitjans de transport menys contaminants i més justos.
- Reduir els desplaçaments en vehicle privat per minimitzar els impactes que aquests puguin tenir sobre la resta de modes.
- Disminuir la contaminació i el nivell de soroll.
- Millorar la seguretat viària dels vianants.
- Reduir l'accidentalitat.
- Augmentar l'autonomia dels alumnes.
- Afavorir la comunicació, fomentar les relacions socials i promoure hàbits cívics.

1.2. Agents socials implicats

L'estudi de camins escolars segurs és un projecte que implica diferents agents socials de la comunitat educativa i del municipi:

- **L'alumnat**

La participació de l'alumnat és bàsica per a fer-los partícips en el projecte i definició dels itineraris. Cal tenir en compte, que aquests alumnes seran els usuaris principals del futur camí escolar. L'alumnat ha participat responnent a l'enquesta on han indicat els seus hàbits de mobilitat i les seves preferències respecte als modes de transport per anar de casa a l'escola.

- **L'equip directiu i el professorat**

La implicació del centre escolar ha estat necessària perquè hi participessin els alumnes a través de les enquestes.

Els inputs de la direcció han estat necessaris per entendre el funcionament del centre i els problemes que es troben habitualment.

El centre escolar és també qui decideix com es treballa i quin és el grau d'implicació en el projecte de camins escolars dins de l'aula.

- **L'Administració local**

La coordinació amb l'Ajuntament i ha estat necessària per implicar totes les altres parts en el projecte de camins escolars i per fer-ne un seguiment i assessorament.

L'Ajuntament ha de continuar liderant el projecte, sobretot pel que fa a la implantació de les actuacions. El seu paper és clau, ja que és qui gestiona, regula i ordena la mobilitat del municipi.

2. DADES BÀSIQUES DEL MUNICIPI

2.1. Situació geogràfica i estructura territorial

El municipi de Girona, situat al centre de la comarca del Gironès, es localitza a uns 13 km de l'Aeroport de Girona, a uns 100 km de Barcelona i a uns 70 km de la frontera francesa. El terme municipal ocupa una extensió de 39,14 km².

El municipi limita al nord amb els municipis de Sant Julià de Ramis i Sarrià de Ter; a l'est, amb els de Celrà i Julià; al sud-est, amb el de Quart; al sud-oest, amb els de Fornells de la Selva i Vilablareix; i a l'oest, amb els de Salt i Sant Gregori. El terme municipal comprèn, els sectors Centre, Eixample, Est, Mas Xirgu, Montjuïc, Nord, Oest, Santa Eugènia i Sud.

Figura 1. Situació

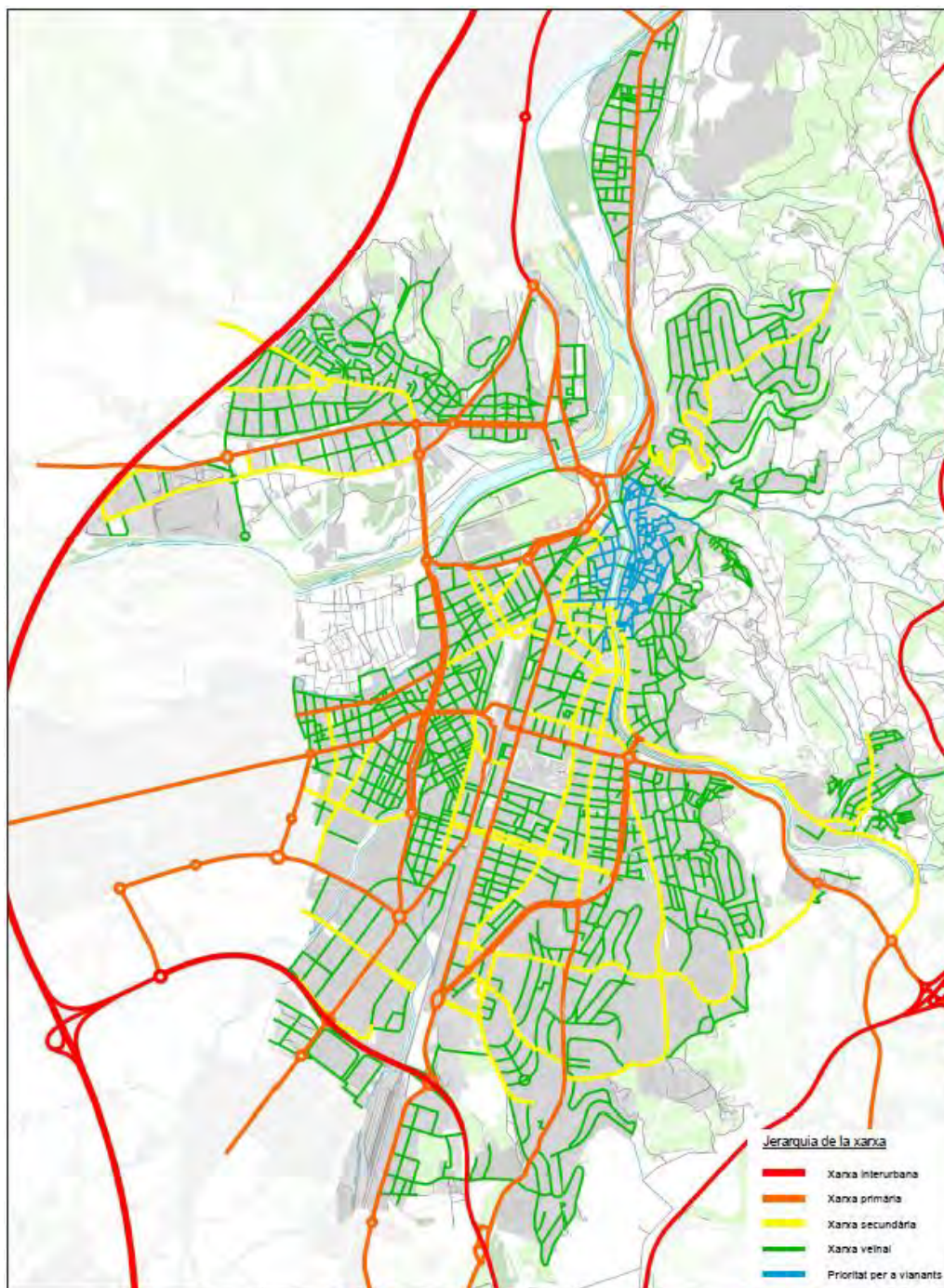


Font: Institut Cartogràfic i Geogràfic de Catalunya

2.2. La xarxa viària

Es mostra la xarxa viària de Girona d'acord amb la classificació del Pla de Mobilitat Urbana del 2014: xarxa interurbana, xarxa primària, xarxa secundària, xarxa veïnal i prioritat per a vianants.

Figura 2. Jerarquia de la xarxa viària



Font: Pla de Mobilitat Urbana (2014), Ajuntament de Girona.

- **La xarxa viària externa**

La xarxa viària externa connecta el municipi amb la majoria de les poblacions de la comarca del de Gironès. Les principals infraestructures que travessen el terme municipal de Girona són:

- L'autopista AP-7, amb funció de ronda de la ciutat, en tant que disposa de tres sortides que hi donen accés directe (Girona Sud, Girona Oest i Girona Nord). Estableix el límit del terme municipal en els barris de l'oest.
- L'eix N-II, paral·lela a l'AP-7 però més pròxima a la zona de les Gavarres (travessa el municipi a l'est del centre urbà), que suporta una part del trànsit de pas.
- Carrer Barcelona (antiga carretera N-IIa): el seu itinerari és paral·lel al de l'autopista AP-7. Esdevé el principal eix viari que travessa longitudinalment el centre urbà.
- Carretera C-65: uneix la costa (Sant Feliu de Guíxols) amb Girona i travessa el nucli urbà de Girona pel sud, segregant en dos els barris del Sud i Mas Xirgu.
- Línia de ferrocarril entre Barcelona i la frontera francesa, amb estació a Girona
- Línia d'Alta Velocitat, amb estació a Girona

- **La xarxa interna**

La ciutat de Girona té una forma allargada de sud a nord que condiciona significativament la morfologia de la seva xarxa viària interna.

La ciutat disposa de tres eixos verticals formats principalment pels carrers de Barcelona, Riu Güell i l'avinguda Lluís Pericot. Aquests tres vials vertebrer la ciutat connectant els accessos amb l'AP-7, la C-65 i la N-II en el costat sud amb el carrer Pedret i els ponts de Josep Tarradellas, Avinguda França i Fontajau en el costat nord.

La connexió entre costats est i oest es realitza principalment a través del Passeig d'Olot en el costat Oest i pel carrer Emili Grahit en el costat est. Altres carrers com el de Caldes de Montbui, Santa Eugènia i Rambla Xavier Cugat ajuden a vertebrar la ciutat transversalment.

La caracterització de la xarxa urbana de carrers de Girona es divideix en tres nivells:

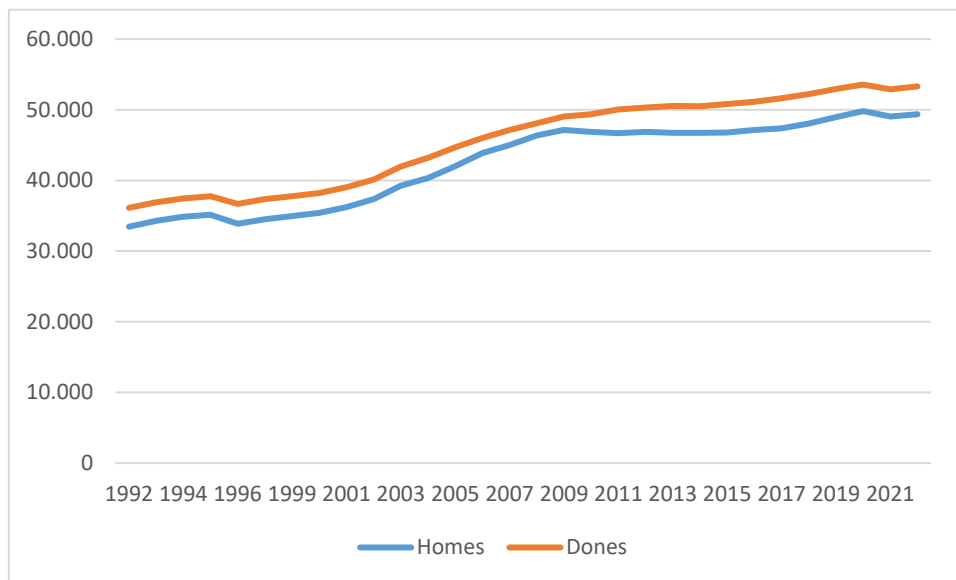
- xarxa primària (Vies principals urbanes)
- xarxa secundària col·lectora o distribuïdora (Vies secundàries urbanes)
- xarxa veïnal (xarxa local)

En global, aquesta xarxa està formada per 268 quilòmetres de carrers on el 66% correspon a la xarxa veïnal, el 13% forma la xarxa secundària col·lectora o distribuïdora i el 21% forma la xarxa primària.

2.3. Característiques demogràfiques

Girona té una població de 102.666 habitants (IDESCAT, any 2022) amb una densitat de 2.624,4 hab/km².

Figura 3. Evolució de la població per sexe



Font: Elaboració pròpia a través de les dades de l'IDESCAT

Com podem veure a la figura, la població de Girona s'ha anat estabilitzant els últims 10 anys. Es pot veure una lleugera tendència d'augment de la població des del 1996.

Com a capital de comarca i de província, Girona és el centre urbà més important de l'entorn, un potent centre d'atracció comercial i laboral.

Les enquestes fetes a vianants en el 2013 per al PMU de Girona, indicaven que el 93% dels enquestats van resultar ser ciutadans residents a Girona (del percentatge restant, el 3% eren de



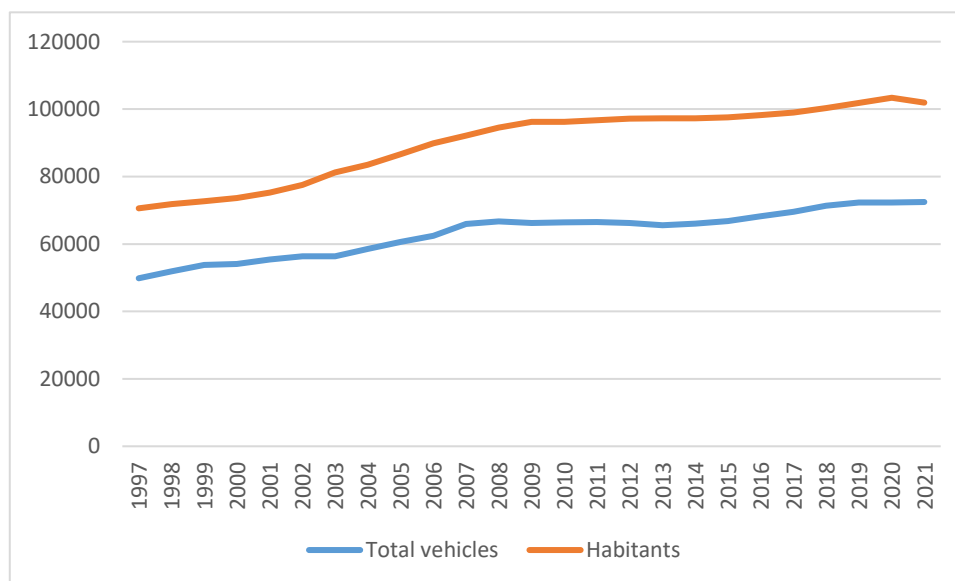
localitat de Salt i el 4% d'altres municipis). Quasi la meitat dels desplaçaments es realitzen diàriament, i el conjunt del 79% són desplaçaments que donen amb freqüència en una setmana (nomes el 9% són desplaçaments ocasionals). El treball, l'oci, els estudi i les compres són els motius que originen el 79% dels desplaçaments a peu. La intermodalitat es present però en un baix grau (14% utilitzava també el bus en la mateixa cadena de desplaçaments, 5% el cotxe i 1% el tren), mentre que el 80% eren desplaçaments unimodals. La mitjana de temps d'un desplaçament és de quasi 16 minuts i els més abundants són aquells que es situen en la franja de 5 a 10 minuts. Només un 5% dels desplaçament tenen una durada superior a 30 minuts.

Pel que fan les enquestes fetes a usuaris de bicicleta en el 2013 per al PMU de Girona, el 88% dels enquestats van resultar ser ciutadans residents a Girona. La bicicleta preferida per a realitzar aquests desplaçaments es la bicicleta urbana. Quasi dos terços dels desplaçaments es realitzen diàriament, i el conjunt del 84% són desplaçaments que donen amb freqüència en una setmana (nomes el 6% són desplaçaments ocasionals). El treball, i els estudi són els motius que originen el 66% dels desplaçaments en bicicleta. La totalitat dels usuaris enquestats realitzaven desplaçaments unimodals, es a dir, no realitzen cap correspondència amb cap altre mitjà de transport.

2.4. Parc de vehicles i dades de motorització

Segons dades de l'IDESCAT, l'any 2021 hi havia a Girona un total de 72.453 vehicles, repartits en 48.411 turismes, 11.966 motos, 9.990 camions i furgonetes, 290 tractors industrials industrials i 1.796 a la categoria d'altres vehicles.

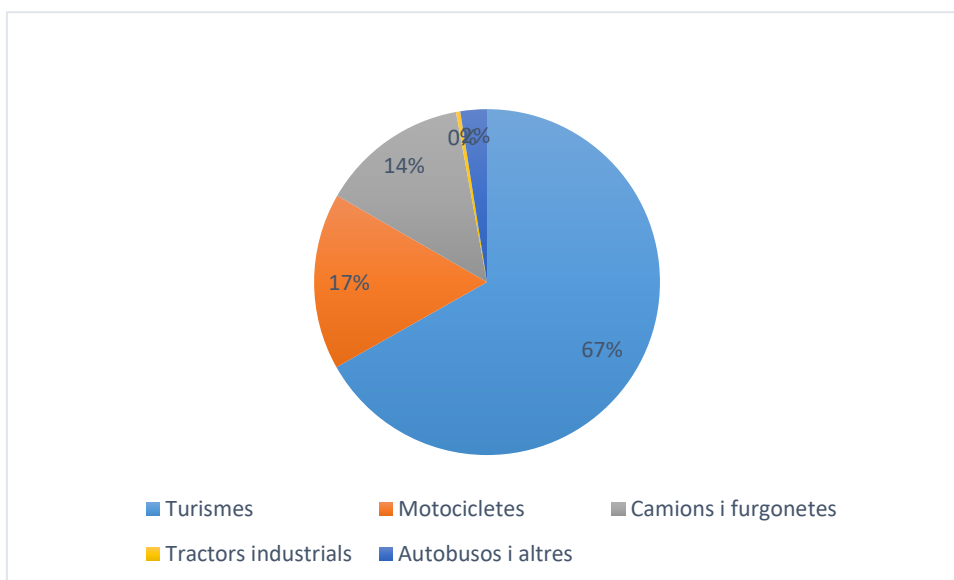
Figura 4. Evolució de l'índex del parc de vehicles a Girona



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'IDESCAT.

La distribució del parc de vehicles per tipus es representa a la figura a continuació.

Figura 5. Parc de vehicles



Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'IDESCAT

S'observa que la major part de vehicles són turismes, seguit de les motocicletes i camions i furgonetes. Les estadístiques de l'IDESCAT no fan referència al parc de bicicletes.

L'índex de motorització de Girona per sota de la comarca del Gironès i en valors molt superiors a la mitjana de Catalunya.

Figura 6. Índex de motorització 2021

	Girona		Gironès		Catalunya	
	Vehicles	Índex motorització	Vehicles	Índex motorització	Vehicles	Índex motorització
Turismes	48411	474,93	98262	499,38	3524212	453,95
Motocicletes	11966	117,39	22322	113,44	901489	116,12
Camions i furgonetes	9990	98,01	24386	123,93	764171	98,43
Autobusos i altres	2086	20,46	4649	23,63	176896	22,79
Total	72453	710,80	149619	760,38	5366768	691,29

Font: Elaboració pròpia a través de les dades de l'IDESCAT

El 2021 l'índex de Girona es situa als 710 vehicles per cada 1000 habitants, mentre que el Gironès està en 760 vehicles per cada 1000 habitants i a Catalunya en 691 vehicles per cada 1.000 habitants.

3. ANÀLISI I DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

A continuació s'identifiquen els aspectes i opinions generals de la mobilitat dels alumnes a l'entorn del centre escolar estudiat, en base al treball de camp i a la informació rebuda per les escoles dels alumnes. Per a l'obtenció de la informació ha estat bàsica la realització d'un inventari de la xarxa de carrers al voltant dels centres escolars, així com un anàlisi territorial físic per a la identificació de punts de risc o incomoditat.

3.1. Característiques de les escoles

L'àmbit del present document és el barri de Pont Major al sector Nord del municipi de Girona, concretament les escoles Carne Auguet i FEDAC-Pont Major al carrer de Port Lligat i Pont Major respectivament. En el cas de l'Escola Carne Auguet, només es pot accedir pel carrer de Port Lligat, i en el cas de FEDAC-Pont Major per Pont Major (travessera) i Port Lligat.

Per tal de fer un estudi exhaustiu dels camins segurs possibles a les diverses escoles, s'ha estudiat la xarxa viària i tenint en compte diversos factors com l'amplada de les voreres o l'amplada de la caçada.

Figura 7. Localització de les escoles Carme Auguet i FEDAC-Pont Major



Font: AIM SL - Elaboració pròpia

L'Escola Carme Auguet compta amb 8 cursos i uns 120 alumnes de 3 a 12 anys i en FEDAC-Pont Major compta amb 9 cursos i uns 160 alumnes de 3 a 12 anys.

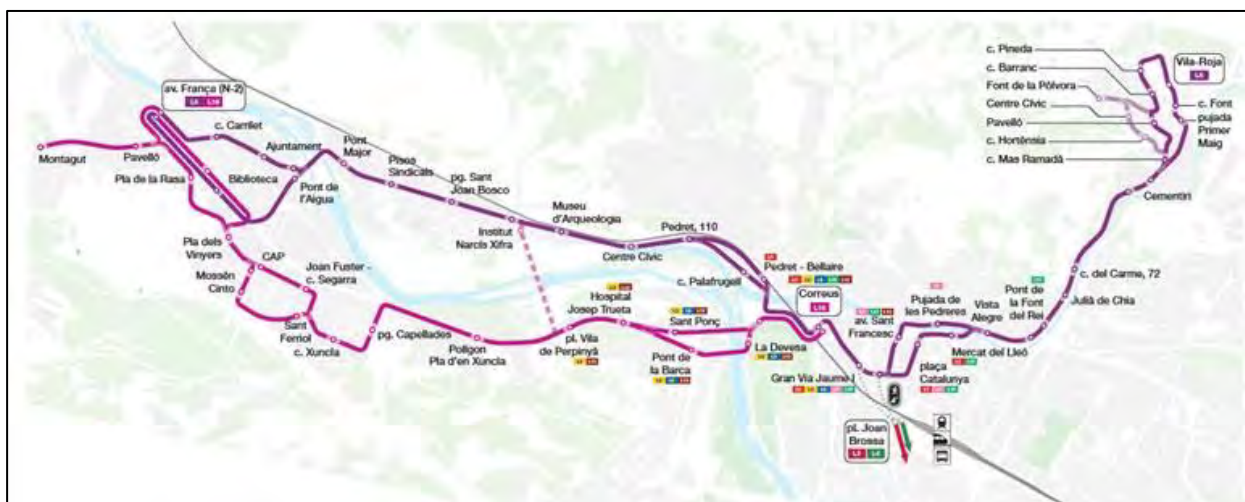
3.2. Transport públic

Les escoles del barri de Pont Major no disposen del servei de transport escolar del Consell Comarcal del Gironès, tot i que te diverses línies que passen per la travessera de Pont Major.

Les línies que passen en l'actualitat pel barri de Pont Major, a prop dels dos centres escolars, son:

- **Línia L6.** Connecten Sarrià de Ter amb Vila-Roja, passant per Girona. Operat per TEISA. En direcció a Sarrià, els barris de Pedret i Pont Major i l'Hospital Josep Trueta, tenen una freqüència directe de: 15 minuts els dies laborables, 30 minuts els dissabtes i 60 minuts els diumenges i festius (no directe, sentit rellotge).

Figura 8. L6 Sarrià de Ter – Girona – Vila-Roja



Font: Ajuntament de Sarrià de Ter

- **Línia 5.** Connecta Caldes de Malavella amb Girona, passant per la Costa Brava Centre. Operat per Moventis.

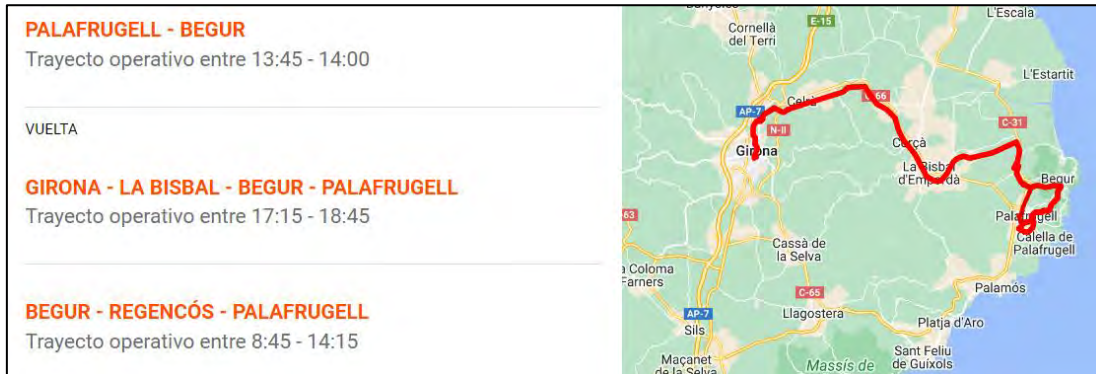
Figura 9. 5 Caldes de Malavella-Girona

<p>VILARTAGUES - CALONGE - PALAFRUGELL - LA BISBAL Trayecto operativo entre 6:15 - 19:35</p> <hr/> <p>CALDES M. - S. FELIU G. - CALONGE - GIRONA Trayecto operativo entre 10:00 - 21:35</p> <hr/> <p>VUELTA</p> <hr/> <p>GIRONA - CALONGE - S. FELIU G. - CALDES M. Trayecto operativo entre 6:15 - 17:50</p>	
--	--

Font: Moventis

- **Línia 8.** Connecta Palafrugell amb Girona, passant per Begur. Operat per Moventis.

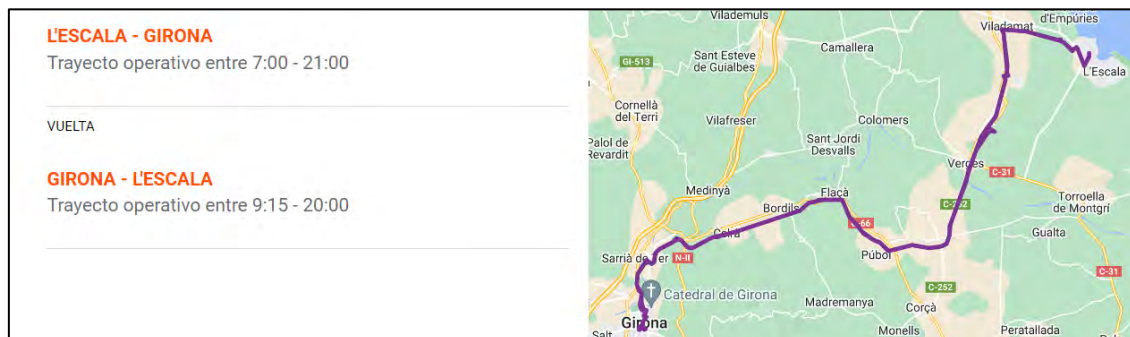
Figura 10. 8 Caldes de Malavella-Girona



Font: Moventis

- **Línia 11.** Connecta L'Escala amb Girona. Operat per Moventis.

Figura 11. 11 L'Escala-Girona



Font: Moventis

- **Línia 42.** Connecta Palafrugell amb Girona, passant per La Bisbal i Platja d'Ara. Operat per Moventis.

Figura 12. 42 Palafrugell – Platja d'Aro-Girona



Font: Moventis

- **Línia 55.** Connecta La Bisbal amb Girona, passant per Monells. Operat per Moventis.

Figura 13. 5 Caldes de Malavella-Girona



Font: Moventis

3.3. Anàlisi de la mobilitat de l'alumnat

La mobilitat dels alumnes s'ha analitzat en base a les respostes obtingudes de les enquestes sobre hàbits de mobilitat i el plànol d'itineraris realitzat a partir d'aquestes.

Es va fer arribar a les escoles un formulari online amb preguntes relacionades als hàbits de desplaçament entre casa i l'escola i sobre l'autonomia d'aquest propi desplaçament. Aquest formulari el van completar els alumnes en horari escolar per tenir la major mostra possible, són el públic de destí d'aquesta tipologia d'estudis. Amb aquestes respostes es podran conèixer els repartiments modals de cada escola, així com la seva opinió envers l'itinerari o altres qüestions relacionades envers l'autonomia dels estudiants, els motius de tria de mode de transport, desplaçaments posteriors...

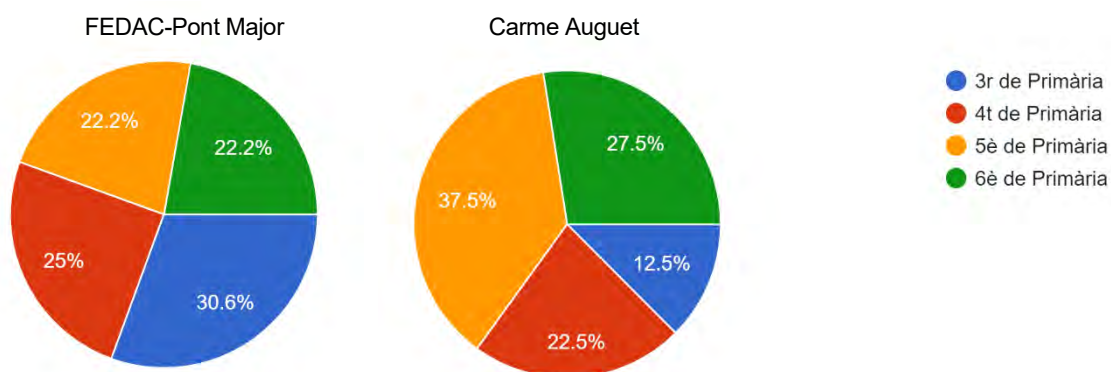
El període de resposta d'enquesta es va obrir durant el mes de desembre de 2022.

3.3.1. Participació

El nivell de participació a l'enquesta online ha estat bo, ja que han respost aproximadament quasi el 100% del total d'alumnes entre tercer i sisè de primària. Aquest percentatge es deu a que aquesta activitat s'ha dut a terme dins de l'horari escolar amb el professorat.

A continuació es mostren les dades de la participació de l'alumnat responnent l'enquesta online d'hàbits de mobilitat.

Figura 14. Alumnes enquestats



Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

S'han obtingut 40 respostes, per part dels alumnes, de l'Escola Carne August i 72 del centre FEDAC-Pont Major.

3.3.2. Àmbit d'afluència de les escoles

La localització de la residència dels alumnes respecte a la de l'escola, s'ha obtingut a través de les escoles. D'aquesta manera es poden valorar les alternatives que tenen la majoria d'estudiants a l'hora d'escollir el mode de transport més convenient, i encarar-hi les propostes per a una mobilitat més sostenible i segura.

Per tal d'analitzar la distància i els temps de trajecte a peu que han de realitzar els alumnes, al s'afegeixen radis de distància de 250, 500 i 750 metres.

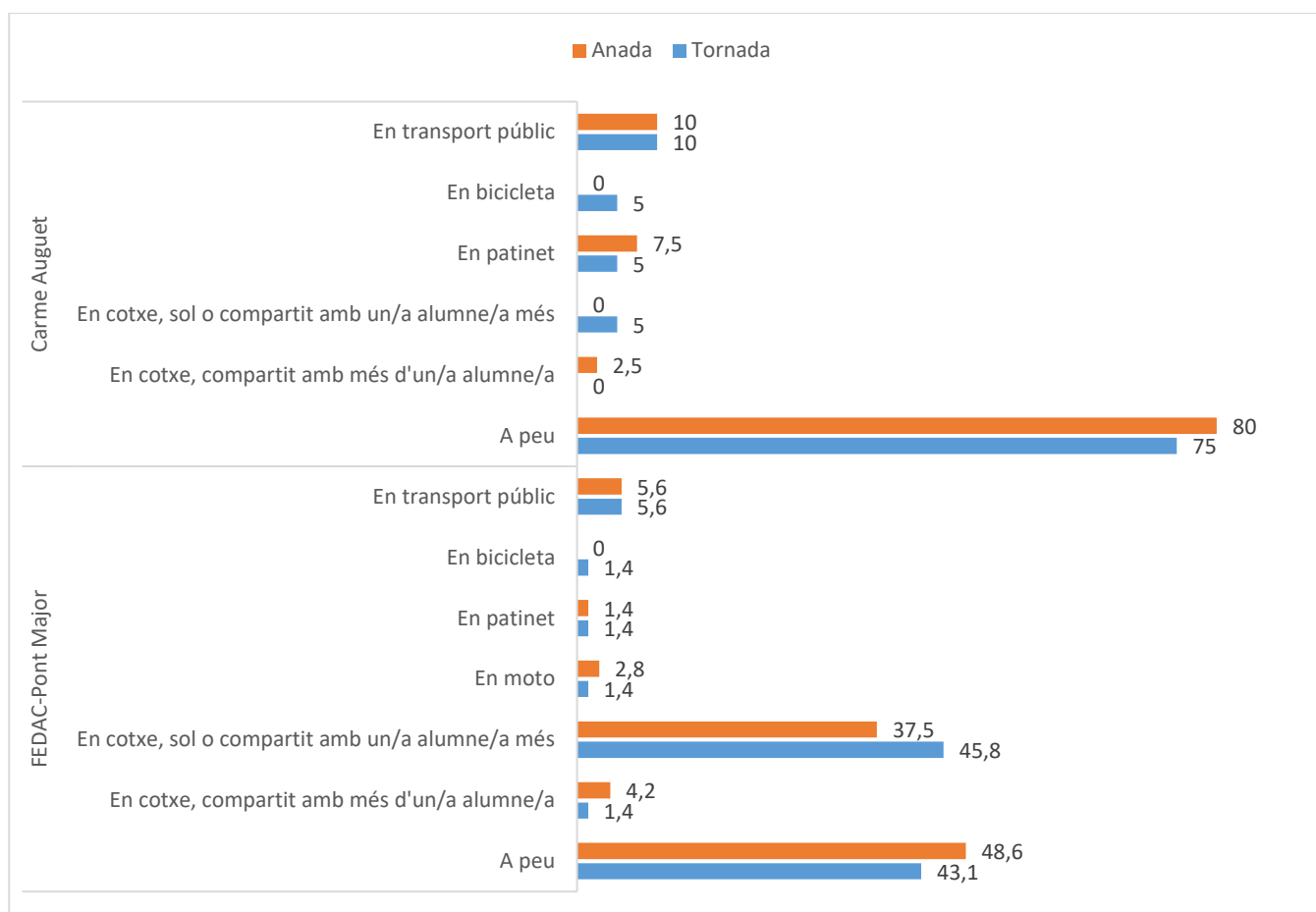
Aquestes distàncies permeten desplaçar-se a l'escola a peu, en circumstàncies normals (a 4 km/h): 250 metres es realitzen en 4 minuts, 500 metres en 8 minuts, 750 metres en 12 minuts, aproximadament. En el **Plànol 3** es mostren els buffers de distàncies.

3.3.3. Mode de transport habitual per a desplaçar-se a l'escola

Al llarg del dia (tenint en compte el viatge d'anada i tornada de l'escola), més o menys la meitat dels alumnes de l'Escola FEDAC-Pont Major es desplacen a peu, i aproximadament un 40% ho fan en vehicle privat motoritzat. En canvi, quasi un 80% dels alumnes de l'Escola Carme Auguet ho fan a peu, mentre un 10% ho fa amb transport públic. Els alumnes de Carme Auguet, segons el plànol d'ubicació de la residència dels alumnes, en general viuen al barri de Pont Major, això facilita els desplaçaments en modes sostenibles, com a peu.

Si s'analitzen per separat els trajectes d'anada i tornada dels centre, s'obtenen resultats lleugerament diferents, però amb el mateix patró. Es troba que el percentatge a peu en ambdós centres és més gran a l'anada, i que a la tornada augmenten els desplaçaments en vehicle privat. Aquest fet es justifica segurament, en l'aprofitament per recollir els alumnes a l'escola en el trajecte de tornada de la feina.

Figura 15. Repartiment dels modes de transport per desplaçar-se a l'escola en % (anada i tornada)

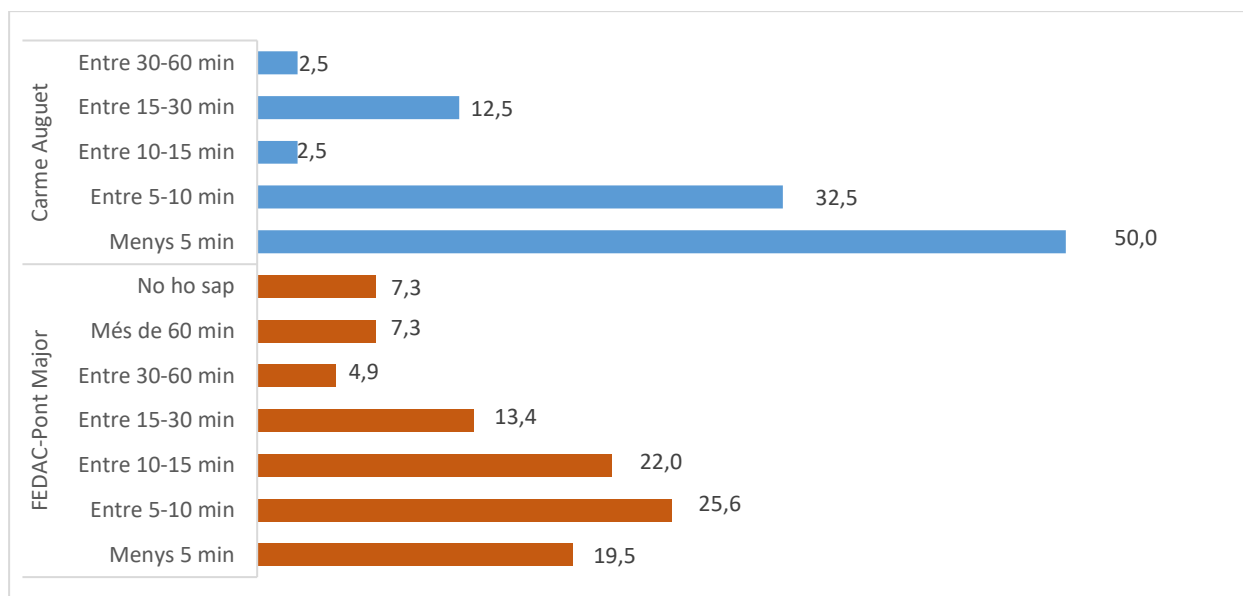


Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

Temps de desplaçament de casa a l'escola, a peu

El temps de desplaçament a peu, marca la possibilitat de desplaçar-se al centre educatiu en modes sostenibles. S'observa una clara majoria en temps de desplaçament a peu de menys de 5 minuts pel cas de Carme Augustet i d'entre 5-10 min per FEDAC-Pont Major, el quals es podrien recórrer en modes no motoritzats. En comparació amb el repartiment modal observat, sobretot en l'Escola Carme Augustet, el baix percentatge del cotxe i la moto es dona també perquè la majoria d'alumnes tenen una distància assequible amb poca durada de trajecte a peu (que també es pot recórrer amb bicicleta).

Figura 16. Temps de desplaçament dels alumnes de casa a l'escola en % (a peu)

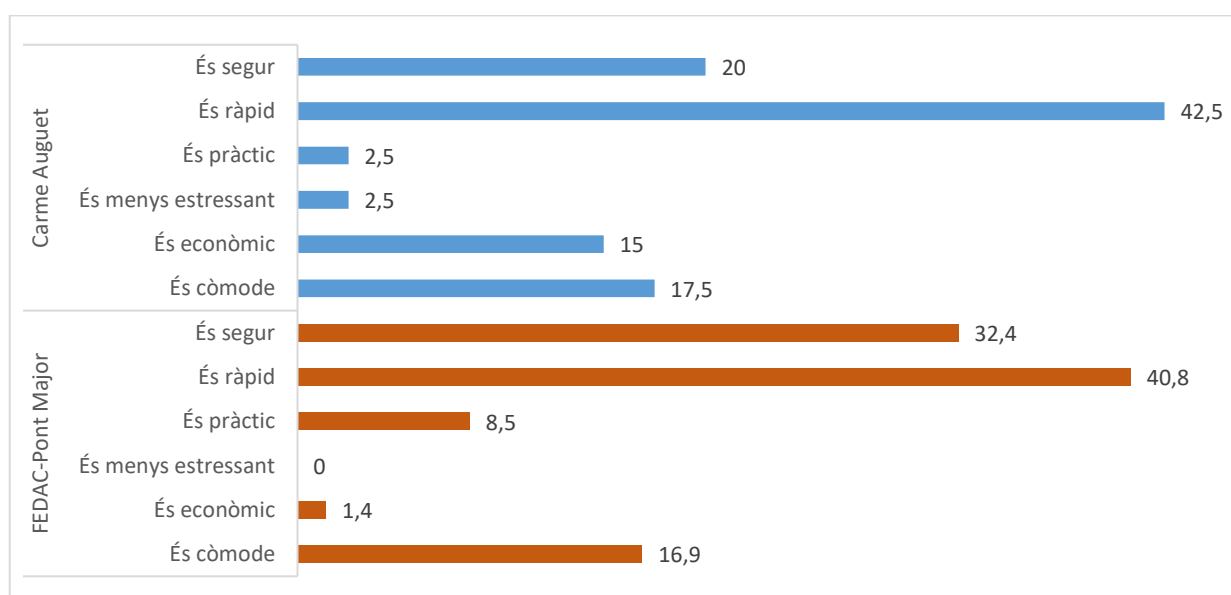


Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

3.3.4. Motiu de tria del mode de transport

Respecte als motius pels quals els alumnes utilitzen cadascun dels modes per a fer el desplaçament a ambdós escoles, s'observa que, de forma general, els factors que motiven a la tria dels modes de transport són principalment la rapidesa, la seguretat i comoditat.

Figura 17. Motiu de tria del mode de transport amb el que van a l'escola en %

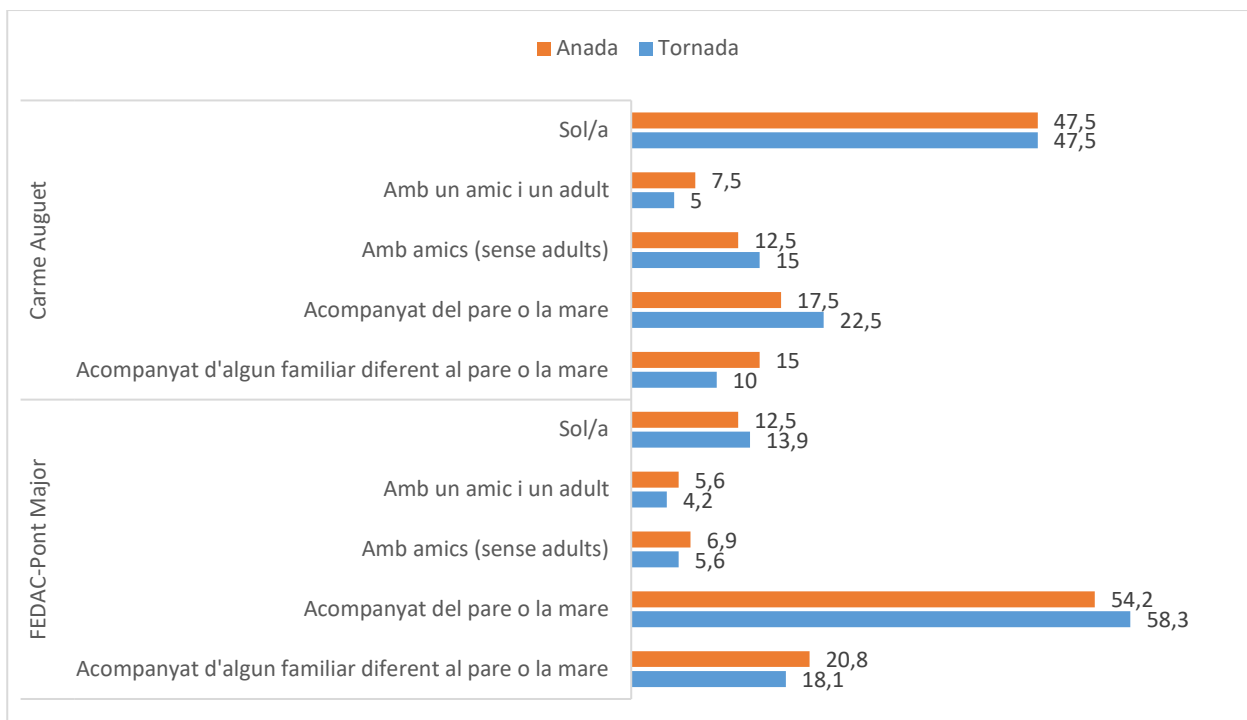


Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

3.3.5. Nivell d'acompanyament al realitzar el trajecte

Al fer la pregunta sobre com es fan els viatges d'anada i tornada, quasi un 50% dels enquestats fa el trajecte sol/a (sense adults) en el cas de Carme Augustet. Pel que fa l'Escola FEDAC-Pont Major, més de la meitat dels estudiants va acompanyat del pare o la mare. En ambdós casos, com a segon cas, quasi un 20% dels alumnes fan el trajecte acompanyat d'algun familiar diferent al pare o la mare.

Figura 18. Nivell d'acompanyament al realitzar el trajecte en %



Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

Al especificar als usuaris dels modes a peu i en bicicleta perquè no fan el recorregut sols, la majoria responen que és perquè viuen massa lluny (20%) o en el cas del FEDAC-Pont Major perquè encara no tenen prou edat (50%). Alguns dels usuaris també senyalen que l'itinerari és perillós a causa del trànsit (12%, en el cas de Carme Augustet i un 25% des del FEDAC-Pont Major).

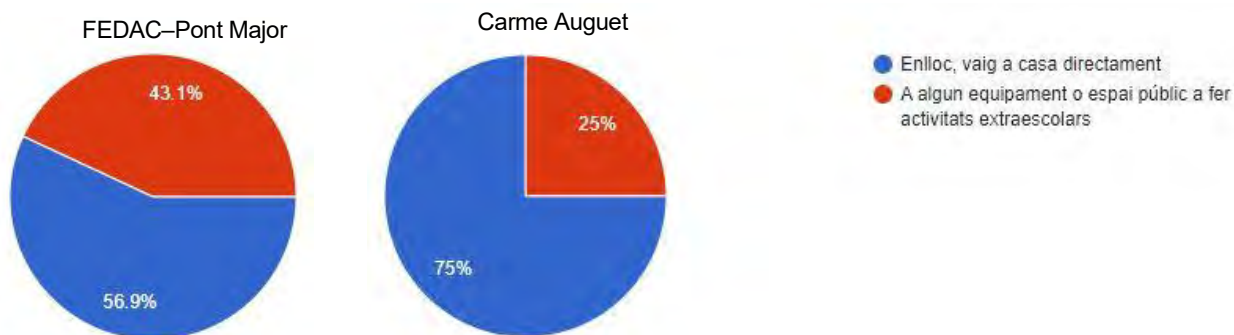
3.3.6. Lloc de destí quan surten de l'escola

Els equipaments de destí un cop acabada la jornada educativa, per a l'activitat lúdica/esportiva dels estudiants, poden esdevenir eixos o camins de connexió recurrents, els quals poden resultar molt interessants per entendre la mobilitat post-escolar; per tal de garantir bones connexions amb la xarxa d'equipaments del barri de Pont Major. Per tal de conèixer el seu destí, s'ha preguntat als enquestats si es dirigeixen cap a casa o si van a equipaments o espais públics per a realitzar activitats extraescolars.



Segons les respostes extretes, la majoria dels enquestats van a casa directament en ambdós casos, i els que van a algun equipament o espai públic a fer activitats extraescolars o altres no arriben al 45% al FEDAC-Pont Major i al 25% a l'Escola Carne August. En tot cas, estudiar la connectivitat i accessibilitat entre els centres educatius i els equipaments més rellevants (zones verdes, Centre Cultural, Biblioteca...) ajudarà a mallar una xarxa segura també en els itineraris als diferents domicilis.

Figura 19. Lloc de destí quan surten de l'escola

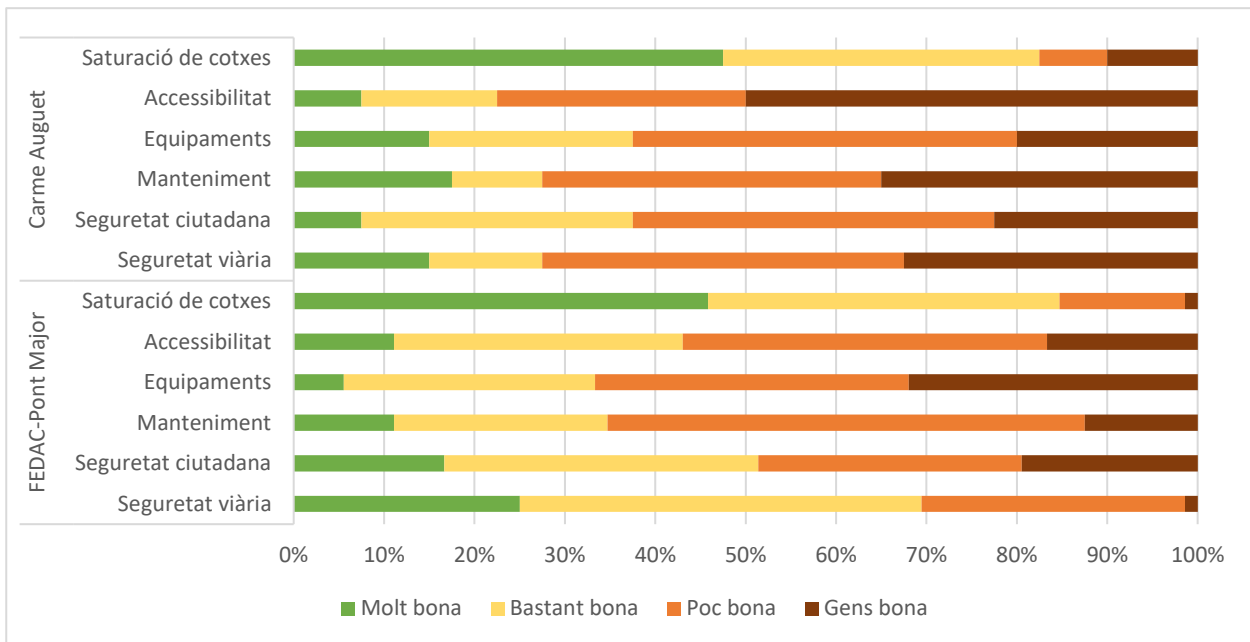


Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

3.3.7. Opinió del recorregut

Opinió del recorregut de casa a l'escola

A nivell de seguretat (viària i ciutadana), sobre la saturació dels cotxes i seguretat viària (en el cas de l'Escola FEDAC-Pont Major), la majoria dels enquestats tenen una opinió favorable (bona o molt bona). No obstant, es denota clarament una opinió menys positiva respecte a manteniment, en les dues escoles, i seguretat ciutadana, en el cas de l'Escola Carne August.

Figura 20. Opinió del recorregut que fan de casa a l'escola en %

Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

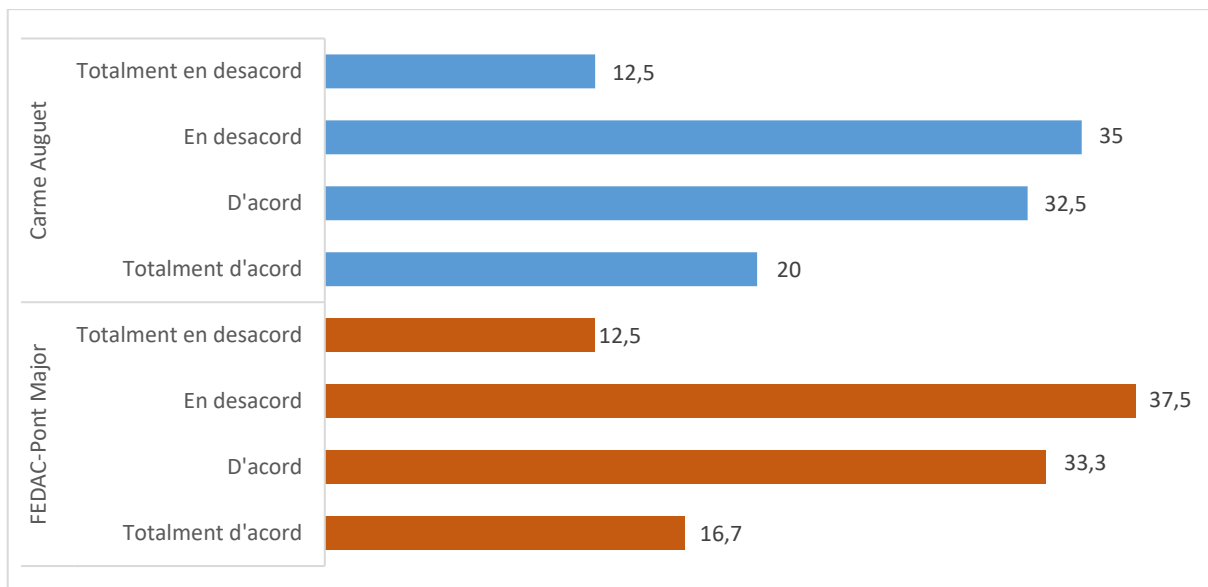
Del vídeo facilitat per l'Escola Carme August, on els alumnes de sisè fan una activitat on avaluen tres zones del barri de Pont Major, veuen com l'accés a l'escola no és del tot còmode a causa de la falta de voreres d'obra, la brutícia i les diferents barreres arquitectòniques que es troben de camí a l'escola.

Percepció de seguretat de l'itinerari a peu als centres educatius

En general, la percepció de seguretat respecte a l'itinerari a peu per accedir als centres és un aspecte valorat positivament només per la meitat dels alumnes d'ambdós escoles, les respostes donen marge per pensar que la percepció podria millorar-se.

Cal treballar per detectar mancances que afectin a la seguretat del vianant als entorns escolars fent un treball concret en la pacificació del trànsit, així com en la millora dels itineraris d'accés a peu (completar les cruïlles amb passos de vianants, urbanitzar voreres...) perquè la majoria de respostes siguin "Totalment d'acord".

Figura 21. És segur anar a peu al centre educatiu? (%)

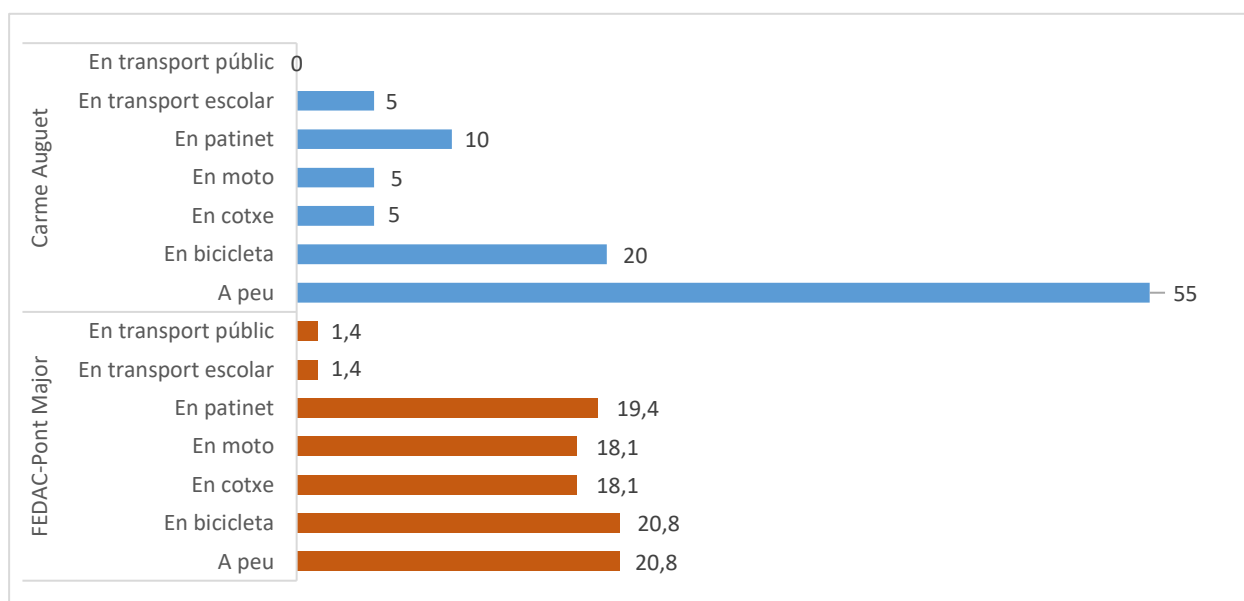


Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

3.3.8. Com voldries venir a l'escola?

Per tal de conèixer en quin mode voldrien venir els usuaris reals del camí escolar, s'ha realitzat una pregunta referent al mode preferent per anar a l'escola.

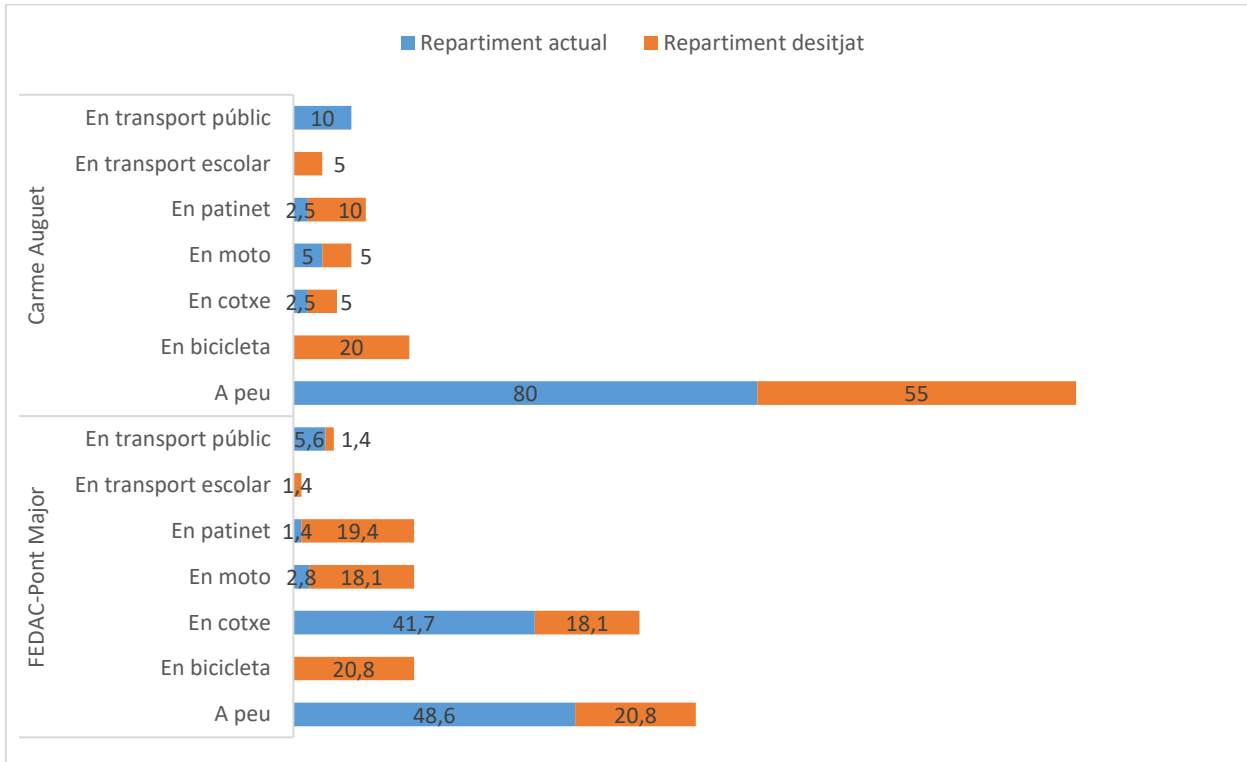
Figura 22. Mode de transport amb el que els alumnes voldrien anar a l'escola en %



Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

S'ha realitzat una pregunta referent al mode preferent per anar a l'escola i els resultats deixen veure que la majoria d'alumnes optarien per modes sostenibles, com bicicleta, patinet o a peu, però força alumnes escollirien el vehicle privat motoritzat (cotxe o moto) si en tinguessin l'oportunitat, sobretot en el cas de l'Escola FEDAC-Pont Major, a causa de que molts dels alumnes no viuen al barri.

Figura 23. Comparativa de transport amb el que els alumnes voldrien anar a l'escola en %



Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

Comparat el repartiment actual amb el repartiment desitjat, si els alumnes tinguessin més facilitats en aquests modes de transport més sostenible, destaca la bicicleta (+20%) o el patinet (+10% en el cas de Carme Augustet i un +20% en el cas del FEDAC-Pont Major). També cal destacar la motocicleta en el cas del FEDAC-Pont Major (+15%) i el transport escolar en el cas de Carme Augustet (+5%). Destaca la baixada de percentatge en el cas d'anar caminant, d'un 80% al 55% en Carme Augustet i d'un 49% a un 21% pel FEDAC-Pont Major.

3.4. Anàlisi de la mobilitat del professorat

3.4.1. Participació

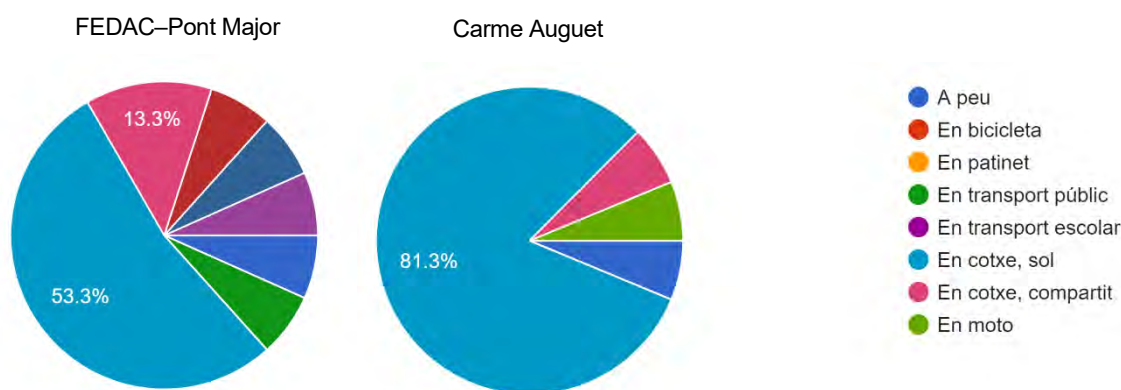
El nivell de participació a l'enquesta online per part del professorat ha estat bo, ja que han respost 15 docents del FEDAC-Pont Major, amb una mitjana de 41 anys, i 16 del Carme Augustet, amb una mitjana de 37 anys.



3.4.2. Mode de transport habitual per a desplaçar-se a l'escola

Al llarg del dia (tenint en compte el viatge d'anada i tornada de l'escola), més o menys un 80% dels docents d'ambdós escoles es desplacen en vehicle privat motoritzat, i aproximadament un 7% ho fan a peu. En el cas de l'Escola Carne Auguet, un 55% del professorat aparca dins de les instal·lacions del centre educatiu, mentre la resta i els docents de l'Escola FEDAC-Pont Major declaren que estacionen el cotxe al carrer, en un lloc autoritzat.

Figura 24. Repartiment dels modes de transport per desplaçar-se a l'escola en %



Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

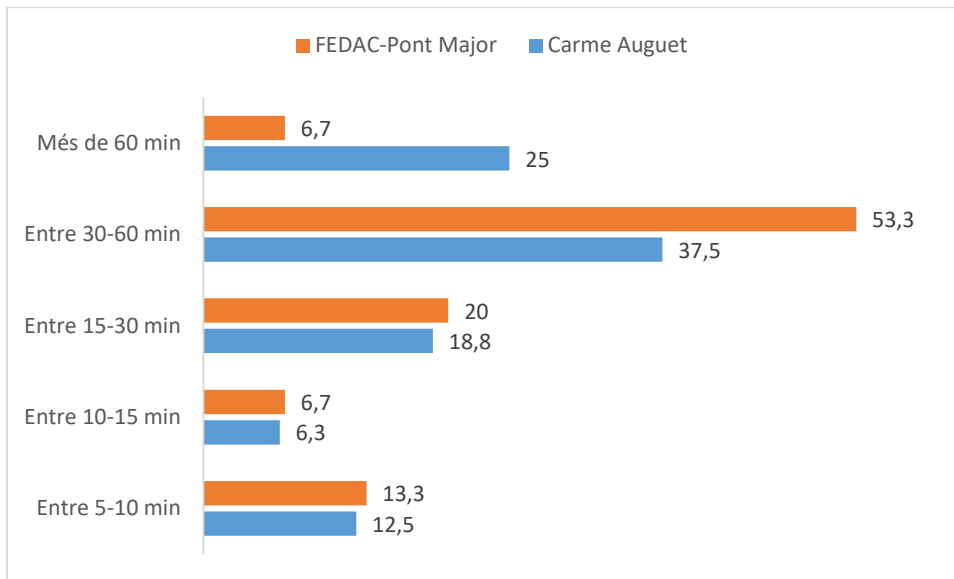
Motiu de tria del mode de transport

Respecte als motius pels quals els docents utilitzen cadascun dels modes per a fer el desplaçament a ambdós escoles, s'observa que, de forma general, els factors que motiven a la tria dels modes de transport són principalment perquè viuen lluny o perquè després aprofita per marxar directament a fer altres coses (gestions, compres, recollir fills,...).

Temps de desplaçament de casa a l'escola, a peu

El temps de desplaçament a peu, marca la possibilitat de desplaçar-se al centre educatiu en modes sostenibles. S'observa una clara majoria en temps de desplaçament a peu d'entre 30-60 minuts en els dos centres. Les distàncies que té el professorat amb les respectives escoles és relativament elevat, no arriba al 15 % (en ambdós escoles) on el docent trigui entre 5-10 minuts a peu fins l'escola.

Figura 25. Temps de desplaçament dels docents de casa a l'escola en % (a peu)



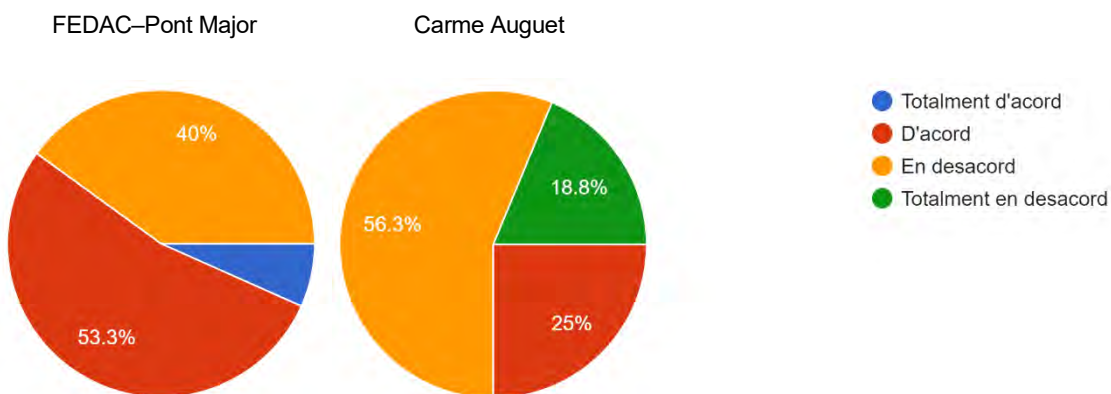
Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

3.4.3. Opinió de l'entorn del centre educatiu

Tal i com passava amb els resultats de les enquestes dels alumnes, en general, l'opinió dels treballadors respecte el recorregut per anar al centre educatiu, donen marge per pensar que la percepció podria millorar-se.

La valoració general sobre si el camí al centre educatiu és segur per anar caminant, només un 25% dels docents de l'Escola Carme Augustet opinen que és segur, envers al 60% de l'Escola FEDAC-Pont Major.

Figura 26. Valoració del professorat en la seguretat del camí a l'escola (a peu)

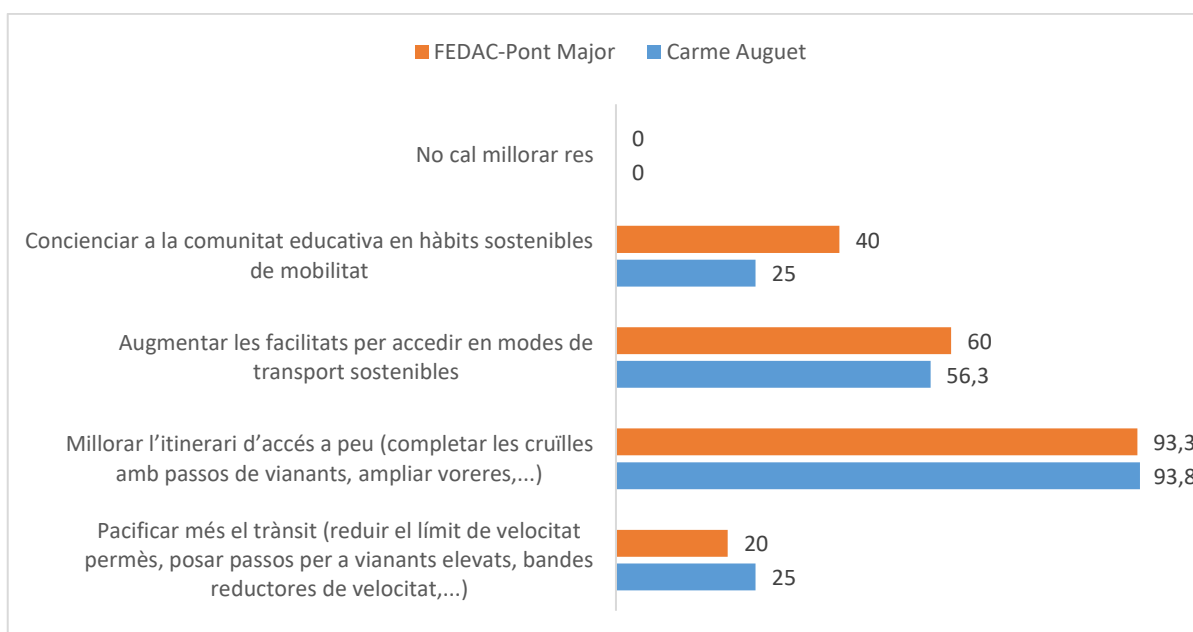


Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

Principals aspectes a millorar a l'entorn del centre educatiu

Els docents coincideixen en que s'ha de millorar l'itinerari d'accés a peu i augmentar les facilitats per accedir en modes de transport sostenibles. No hi ha cap treballador que opini que no cal millorar res.

Figura 27. Principals aspectes a millorar a l'entorn del centre educatiu en %



Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

3.5. Anàlisi de la mobilitat de les mares i pares

En el cas de l'enquesta per l'anàlisi de la mobilitat de les mares i pares, per petició i recomanació dels respectius centres, al FEDAC-Pont Major s'ha facilitat l'enquesta en format digital/*on-line* i per l'Escola Carne Augustet en format paper.

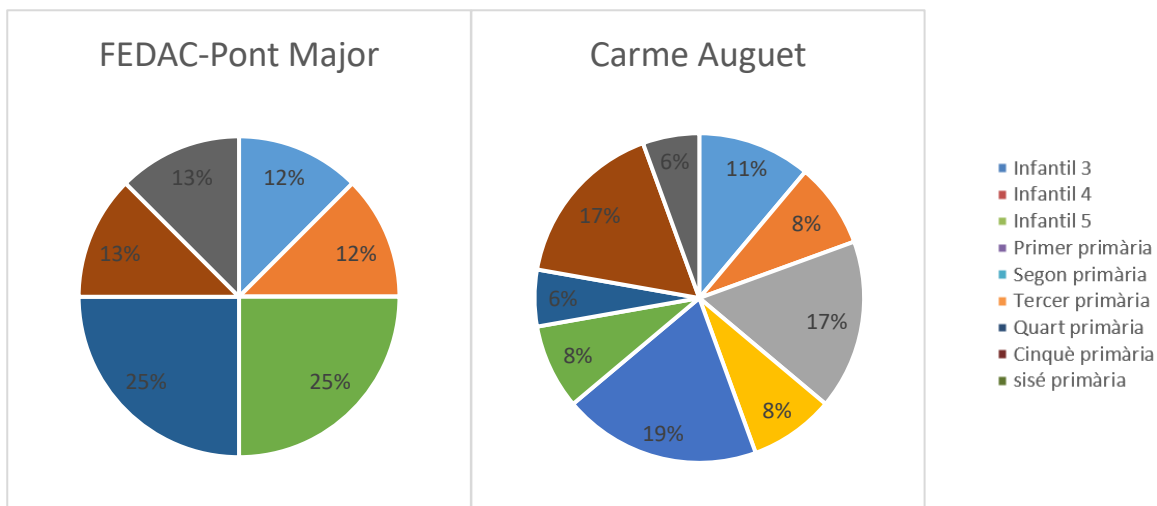
3.5.1. Participació

El nivell de participació de l'enquesta online per part de l'Escola FEDAC-Pont Major a les mares i pares ha estat de 8 persones i en el cas del centre Carne Augustet de 34.

Curs del fill

La mostra de pares i mares ens deixa un resultat bastant equiparat entre cursos pel que fa l'Escola Carme Auguet, mentre al FEDAC-Pont Major ens faltaria la mostra de pares i mares amb fills des d'Infantil 5 fins segon de primària.

Figura 28. Curs del fill/al en %



Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

3.5.2. Lloc de destí posterior a acompanyar els alumnes a l'escola

Prop del 60% de les famílies que acompanyen els alumnes a l'escola després van a casa i el 40% a la feina. En el cas de famílies que treballen fora del municipi o es desplacen en cotxe per anar a la feina, segurament s'aprofita el viatge per a portar els alumnes a l'escola.

Figura 29. Lloc de destí posterior a acompanyar els alumnes a l'escola

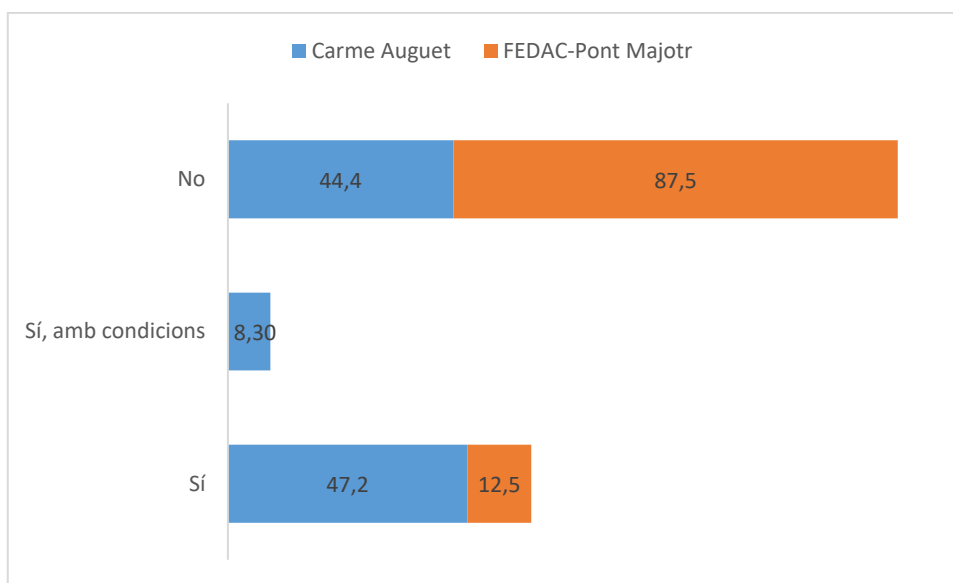
Carme Auguet	A la feina	37%
	A comprar o fer altres gestions	5%
	A casa	58%
FEDAC-Pont Major	A la feina	43%
	A comprar o fer altres gestions	0%
	A casa	57%

Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

3.5.3. Disposició a que el seu fill/a anés i tornés sol/a del centre educatiu

Un 87,5% dels pares o mares enquestats del centre escolar FEDAC-Pont Major, declaren que no estarien disposats a que el seu fill/a anés i tornés sol/a del centre educatiu, en canvi, més de la meitat dels pares o mares de l'Escola Carme Auguet indiquen que sí que els deixarien, un 8% d'aquest amb condicions.

Figura 30. Disposició a que el seu fill/a anés o tornés sol/a del centre educatiu en %

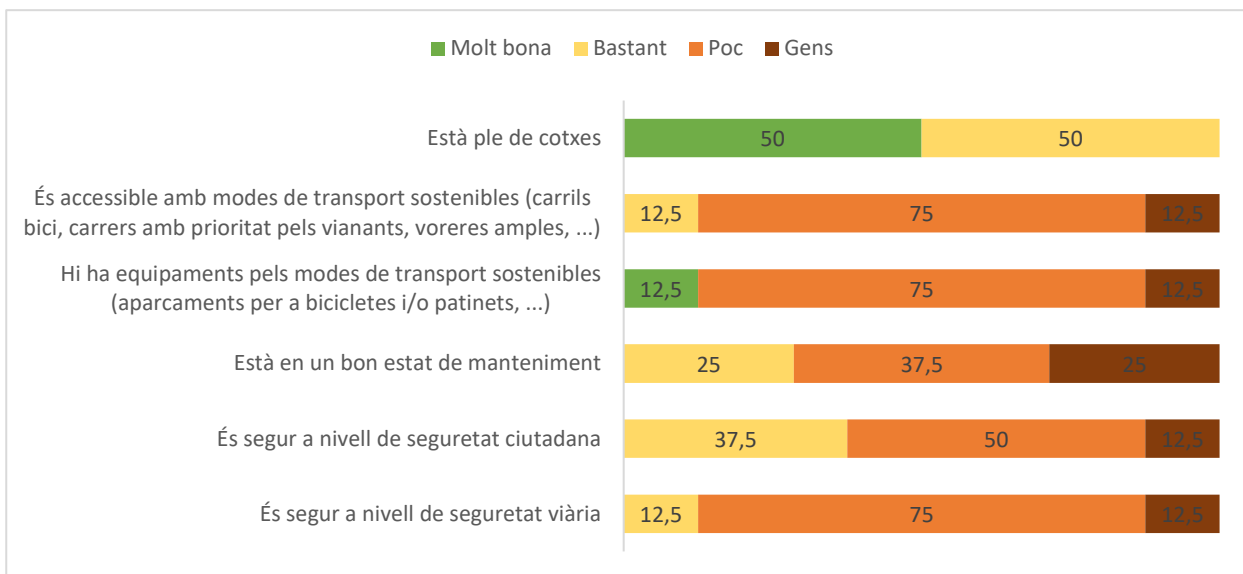


Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

Principals inconvenients per no deixar que el seu fill/a anés i tornés sol/a del centre educatiu i opinió de l'entorn de l'escola

Si analitzem els principals inconvenients de perquè no deixarien anar o tornar sol/a al seu fill/a, en el cas dels pares i mares de l'Escola FEDAC-Pont Major, els principals motius són per manca de seguretat pels vianants, per l'edat insuficient del fill/a o perquè viuen massa lluny.

Pel que fa l'opinió de l'entorn de l'escola, per part dels pares i mares del centre FEDAC-Pont Major, és bastant negativa i coincideixen que la zona escolar, en moment puntuals com entrada i sortida dels escolars, està ple de cotxes, que la zona és poc accessible amb modes de transport sostenible i que hi ha pocs equipaments pels modes de transport sostenibles, que no hi ha un bon manteniment de la zona i que no ho troben segur de manera general pel que fa la seguretat ciutadana i viària.

Figura 31. Opinió de l'entorn de l'escola per part dels pares i mares del FEDAC-Pont Major en %

Font: AIM SL - Elaboració pròpia en base a la informació de les enquestes

Pel que fa l'Escola Carme Auguet, van fer el debat sobre els principals inconvenients i l'opinió de l'entorn escolar, i van sorgir diferents temàtiques com:

- ✚ Diferents punts negres al camí de l'escola, com la parcel·la entre el carrer Ramon Llull i Gran Canària (per la presència de camions, en alguns casos estacionats de manera irregular) i el Centre Penitenciari Obert de Girona al carrer Menorca que els hi creen inseguretats als pares i mares.
- ✚ Manca de semàfors al carrer Pont Major que divideix el barri en dos.
- ✚ Voreres, en alguns casos, estretes o inexistents. Prop del centre escolar hi ha moments puntuals on existeixen complicacions per accedir (cotxes estacionats de manera irregular per deixar els alumnes als diferents centres, vial d'accés pel carrer Port Lligat, entre Illa Filipines i passatge Pere Rabat, estret, sense vorera en alguns trams i de doble sentit).

3.6. Anàlisi de la intensitat de flux dels alumnes

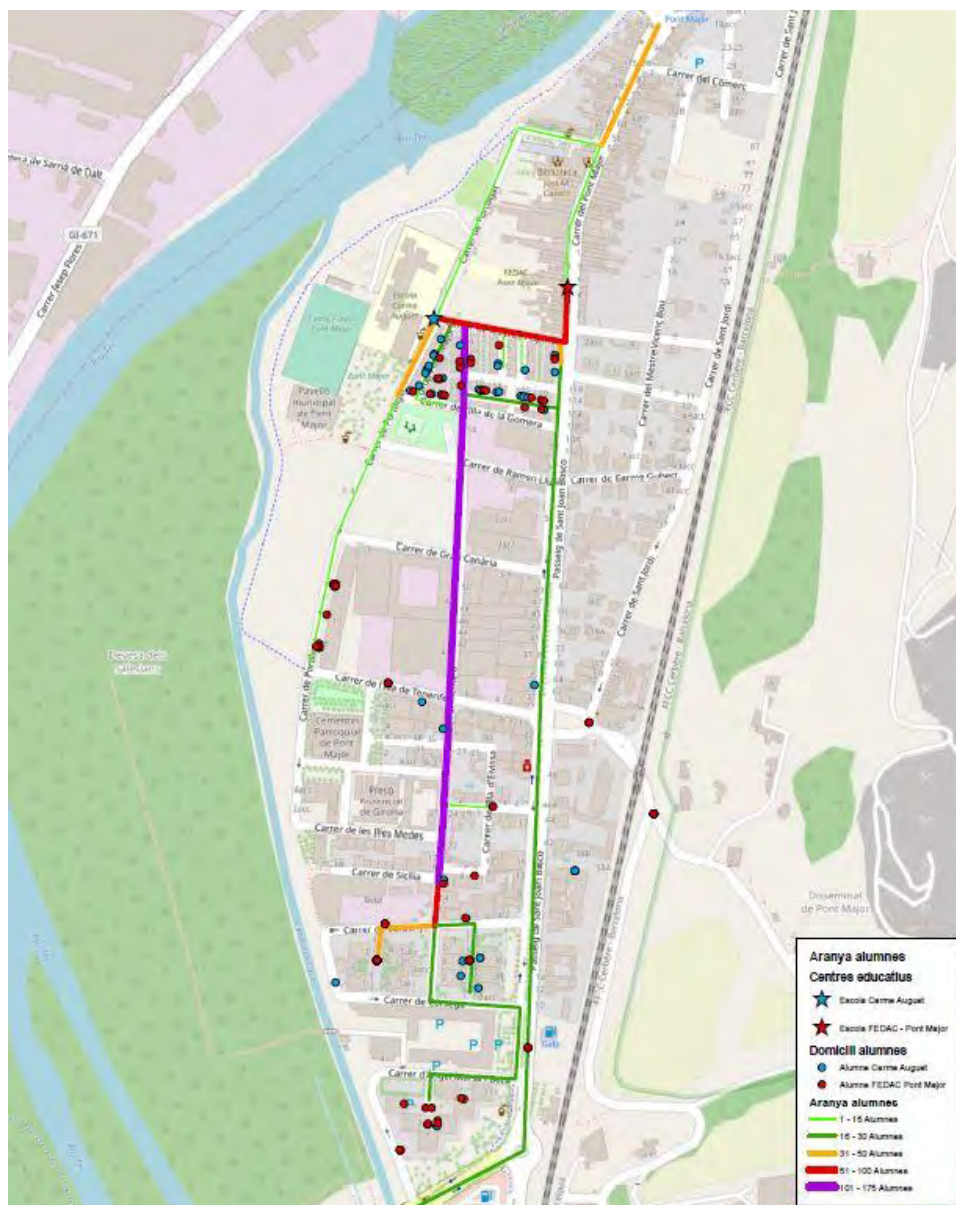
En base a les adreces de l'alumnat, s'han pogut modelitzar els recorreguts que realitzen actualment els alumnes per fer els desplaçaments a l'escola.

Al representar tots els recorreguts en un mateix plànol, s'obté un mapa d'intensitats de flux d'alumnes, conegut també com a aranya d'intensitats, que permet identificar els carrers pels que passen més estudiants, i per tant en els que serà prioritari actuar.

Cal tenir en compte que les dades d'intensitat del flux d'alumnes que s'han donat corresponen al nombre d'alumnes, i no pas al nombre de desplaçaments diaris al centre escolar. Aquesta última dada seria com a mínim del doble (anada i tornada), sense comptar altres desplaçaments al migdia dels alumnes que no es queden al menjador.

En la següent figura, es representa el mapa d'intensitat de flux dels itineraris dels alumnes que realitzen els recorreguts a peu i en altres modes de casa a l'escola.

Figura 32. Aranya d'intensitat dels alumnes de les escoles Carme Auguet i FEDAC-Pont Major



Font: AIM SL - Elaboració pròpia

Els eixos amb més intensitat de pas són el carrer d'Illa de Formentera, que coincideix amb la connexió amb l'Institut Narcís Xifra i Masmitjà i per tant conflueixen també amb els alumnes d'aquest

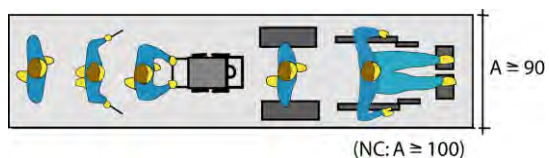
centre, el carrer Filipines, que s'utilitza com a eix d'unió entre les dos escoles, l'accés en cotxe i pels alumnes a peu des de l'illa residencial entre l'Illa de la Gomera i el carrer Illes Filipines, i com a eixos més secundaris el carrer de Port Lligat i el carrer Pont Major, aquest últim per l'accés al barri pels alumnes que viuen fora.

4. DIAGNOSI DE L'ENTORN DE LES ESCOLES DEL BARRI DE PONT MAJOR

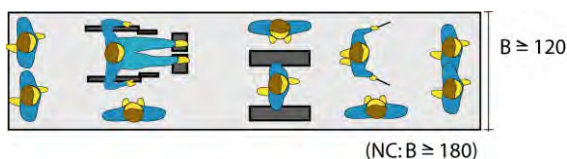
La diagnosi s'ha realitzat en base a les dades que s'han recollit en el treball de camp a l'entorn de l'escola. A l'inventari s'han analitzat els següents elements:

- **Voreres**, analitzant l'amplada útil o lliure de les voreres. No es tracta de l'amplada total de la vorera, sinó de l'amplada real de la qual disposa un vianant per a circular. Es calcula restant a l'amplada total, l'espai ocupat pels obstacles de la vorera (escocells, fanals, bancs...). El Codi d'Accessibilitat de Catalunya fixa en 0,9m l'amplada mínima per a que un itinerari sigui accessible. L'Ordre VIV/561 fixa l'amplada mínima accessible als 1,80m.

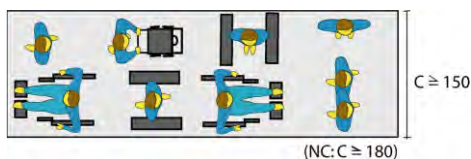
Figura 33. Capacitat de pas dels vianants segons l'amplada útil de la vorera



A = només pot passar una persona



B = poden arribar a passar dues persones



C = normalment passen dues persones



D = sempre passen dues persones

Font: F. Aragall

- **Passos de vianants**, identificant i diferenciant els passos elevats dels estàndards. Un altre element que s'ha analitzat és la presència o absència d'*orelles*, és a dir ampliacions de la

vorera, en aquells passos de vianants d'aquells trams on hi ha estacionament. Aquest aspecte és molt important per a la **bona visibilitat** entre conductors i vianants (i també entre conductors).

- **Sentits de circulació**, identificant si són carrers de *sentit únic* o de *doble sentit*, en el cas de carrers amb circulació de vehicles motoritzats permesa.
- **Reductors de velocitat**, ja siguin passos de vianants elevats, esqueses d'ase...
- **Senyalització**, identificant la visualització i l'adequació de les marques vials i la senyalització vertical i horitzontal present.
- **Bosses d'estacionament públic** a l'entorn de l'institut.

4.1.1. Xarxa de carrers i voreres

Pel que fa a l'accessibilitat de les voreres als carrers més propers s'ha fet una valoració de l'amplada útil. S'observa que la via d'accés a les escoles (accés a l'Escola Carme Auguet i accés secundari a l'Escola FEDAC-Pont Major), al carrer de Port Lligat des del carrer Filipines fins Pere Rabat, té una amplada de voreres entre 0,9 metres i 1,8 metres (en algun punt més ample o més estret). Destacar que la vorera del sector oest és una vorera tàctica i no està urbanitzada, en canvi la vorera del sector est no és accessible segons l'ordre VIV/561, però accessible segons el Codi d'Accessibilitat de Catalunya ja que té una amplada útil d'entre 0.9 i 1.20 metres, però hi ha algunes barreres arquitectòniques, on en alguns casos estacionen vehicles per deixar els alumnes (sobretot en el cas de l'Escola FEDAC-Pont Major).



Imatge 1. Vorera tàctica al carrer Port Lligat (Font: AIM. SL)



Imatge 2. Voreres carrer Port Lligat entre el carrer Filipines i Pere Rabat (Font: AIM. SL)

Al carrer de Filipines, la seva vorera principal, sector nord, tampoc està urbanitzada tot i que té una amplada de més de 1,8 metres. Els alumnes d'ambdós escoles, eviten passar per aquesta vorera ja que és un camí de sorra i hi ha un manteniment insuficient en neteja. Pel que fa l'altra banda, sector sud, veiem com hi ha 4 interseccions amb diferents carrers, sense passos de vianants ni guals adaptats, amb voreres de menys de 0,9 metres i sense orelles o visibilitat suficient per als vianants en part causada per l'estacionament de vehicles.



Imatge 3. Creuament al carrer Filipines, sense passos de vianants i amb poca visibilitat causada en part per l'estacionament dels vehicles (Font: AIM. SL)



Imatge 4. Vorera sense urbanitzar al carrer Filipines (Font: AIM. SL)

Pel que fa el passatge Pere Rabat, on hi ha diferents equipaments com la biblioteca, el Centre Cívic o el CAP de Pont Major, es considera un carrer de difícil accés des del carrer Pont Major (poca visibilitat i estret), amb voreres que no segueixen l'itinerari natural dels vianants i poc accessibles pel que fa el sector nord que queda sense connexió per passos de vianants.



Imatge 5. Vorera inexistent al passatge Pere Rabat sector sud (Font: AIM. SL)



Imatge 6. Estacionament de vehicles sobre el que seria una vorera al passatge Pere Rabat (Font: AIM. SL)

Al carrer Pont Major, travessera, entre el carrer Filipines i el passatge Pere Rabat, s'ubica l'entrada de l'Escola FEDAC-Pont Major. La vorera que trobem no és regular i va des d'una amplada de menys de 0,9 metres fins de més de 1,8 metres. Hi ha un semàfor, amb polsador, i unes balles fixes metàl·liques just a l'accés de l'escola.

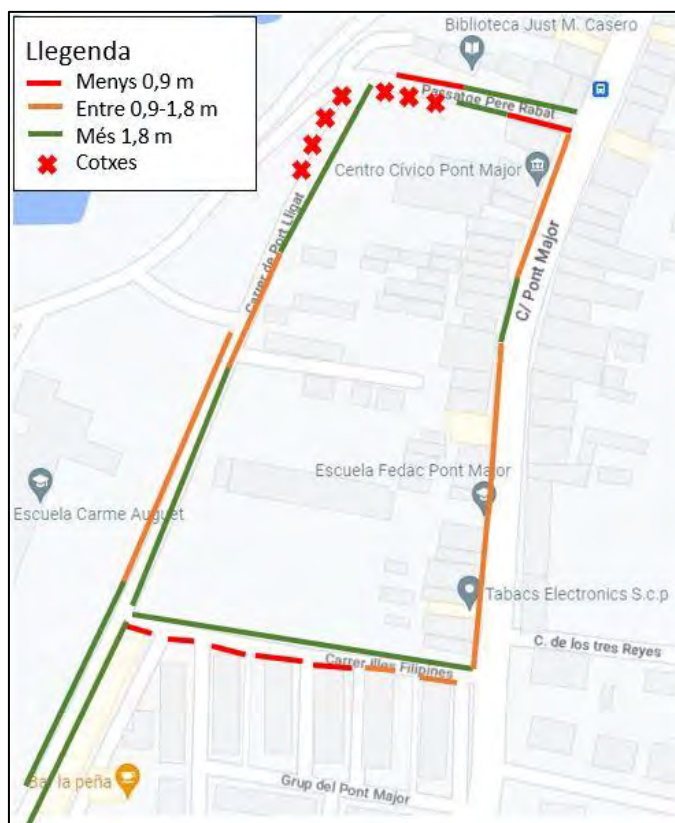


Imatge 7. Semàfor situat a l'entrada de l'Escola FEDAC-Pont Major (Font: AIM. SL)



Imatge 8. Creuament carrer del Pont Major amb el passatge Pere Rabat (Font: AIM. SL)

Figura 34. Amplada útil de les voreres de l'entorn



Font: AIM, elaboració pròpia.

4.1.2. Senyalització i passos de vianants

En referència a la senyalització horitzontal i vertical dels passos de vianants es considera que hi ha un nombre correcte de passos de vianants per facilitar l'accessibilitat a les immediacions directes dels centres escolars, tot i que falten a la vora alguns passos de vianants al carrer Filipines amb els creuaments amb els diferents carrers, al carrer Port Lligat i al passatge Pere Rabat, per facilitar tot el recorregut des dels domicilis dels estudiants fins a les escoles.



*Imatge 9. Senyalització zona escolar al carrer Filipines
(Font: AIM. SL)*



*Imatge 10. Pas de vianants davant de l'Escola Carme
Auguet (Font: AIM. SL)*

Una de les bones pràctiques es pot dur a terme als carrers de l'entorn per millorar la visibilitat dels passos de vianants, consisteix en *posar aparcaments de moto o de bicicleta davant del pas en el sentit de la marxa* per tal de deixar lliure l'espai previ al pas de vianants millorant així la visibilitat i en conseqüència, la seguretat del pas.

Figura 35. Passos de vianants i senyalització de l'entorn



Font: AIM, elaboració pròpia.

4.1.3. Estacionament

Pel que fa als estacionaments, el barri de Pont Major de Girona, disposa d'una bona oferta de places d'aparcament en superfície, tot i que no està regulada. Es disposa d'una bossa d'aparcament just darrere de l'Escola Carme Auguet, al costat del Poliesportiu, i una altra al carrer del Comerç. Des del carrer de Port Lligat es pot accedir a un pàrquing exclusiu per al professorat de l'Escola Carme Auguet.

A les entrades i sortides dels escolars, es té constància que els vehicles s'estacionen de forma irregular al carrer Port Lligat, entre el carrer Filipines i el passatge Pere Rabat, i a la intersecció del carrer Pont Major amb Filipines.

5. PROPOSTES D'ACTUACIÓ

5.1. Definició dels eixos de camí escolar i carrers d'actuació

Per tal de fer propostes d'actuació per beneficiar la seguretat i accessibilitat de la mobilitat a peu de l'alumnat del centre educatiu, cal definir quins són els principals itineraris escolars, els quals seran catalogats com eixos de camí escolar. Serà en aquests camins escolars on es requerirà actuar per afavorir la mobilitat a peu dels alumnes.

Per arribar a aquesta definició, s'ha emprat el mapa d'intensitats de flux dels alumnes, i s'ha comparat amb la resta de dades recollides durant el treball de camp realitzat al municipi. D'aquesta forma, els carrers més emprats i que presentin unes condicions més segures i accessibles seran els considerats com a camins escolars.

Cal llavors preveure actuacions en els itineraris per on hi passa un flux més gran d'alumnes, basat en aquest mapa d'intensitats o aranya de desplaçaments dels alumnes als centres (**figura 32**). De la mateixa manera, cal realitzar actuacions a la xarxa viària immediata de cada centre escolar estudiat, en funció de les mancances detallades en la diagnosi de l'entorn, descrites a l'apartat anterior.

També s'ha fet una aproximació del cost de cada actuació amb valoracions d'altres projectes ja realitzats. Es tracta d'una xifra de referència que pot variar depenent de cada projecte executiu per dur a terme les actuacions, i també de la simultaneïtat de les seves implementacions juntament amb els tipus de materials a escollir. Al preu orientatiu només es té en compte el cost material de la mateixa, per tant, s'hi ha de tenir en compte que s'hi haurà d'afegir el cost de desviaments, desplaçaments i derivats de cada obra, si n'és el cas, juntament amb els costos derivats de seguretat i salut, imprevistos d'obra, gestió de residus i control de qualitat.

5.2. Línies estratègiques

Les actuacions proposades s'han articulades en tres línies estratègiques d'actuacions en funció de la seva tipologia:

1. Millorar la seguretat viària i l'accessibilitat dels itineraris, sobretot en l'entorn dels centres.
2. Promoure la difusió i participació en el projecte de camins escolars per tal d'augmentar la confiança dels alumnes respecte la seguretat en els carrers i fer-se propi el projecte.

3. Realitzar campanyes d'educació i sensibilització per tal de promoure una mobilitat sostenible.

5.3. Propostes d'infraestructura

Les propostes d'infraestructura es refereixen a les recomanacions o suggeriments relacionats amb la millora o desenvolupament de les infraestructures de transport i mobilitat en una àrea específica. Aquestes propostes poden incloure diverses mesures i projectes destinats a millorar la mobilitat dins de l'entorn escolar de Pont Major, així com promoure formes de transport més sostenibles i eficients.

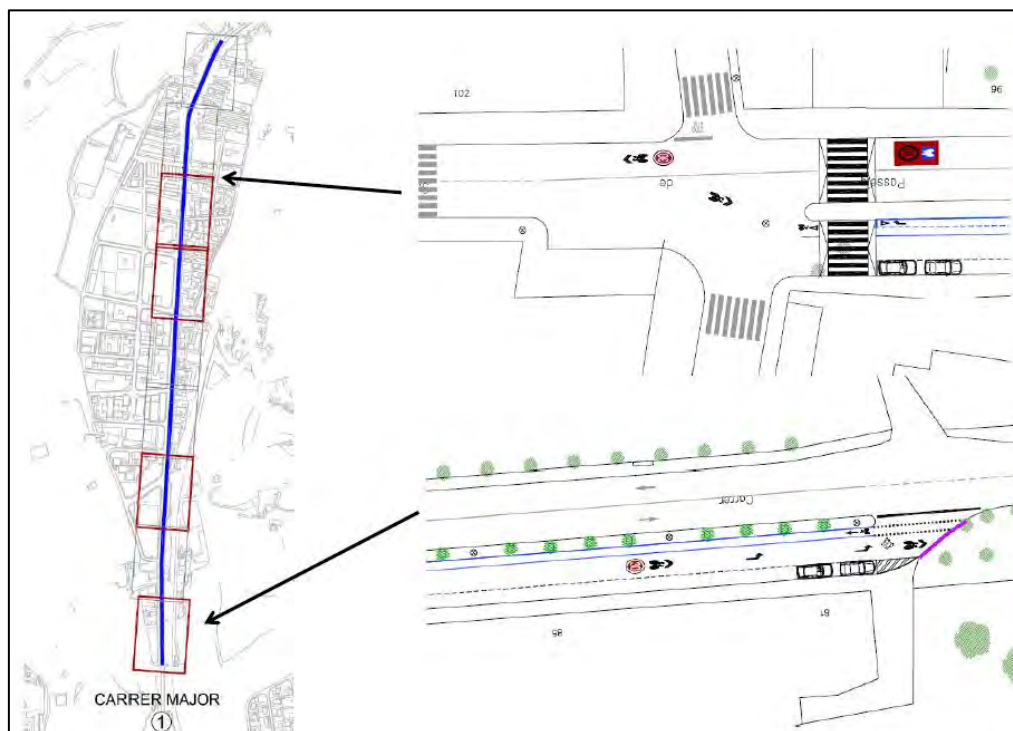
Aquestes propostes es divideixen en 3 blocs:

- Propostes relacionades amb el Pla de Mobilitat Urbana de Girona
- Propostes relacionades amb els pressupostos participatius dels barris 2019
- Propostes per millorar la seguretat viària i accessibilitat

5.3.1. Propostes relacionades amb el Pla de Mobilitat Urbana de Girona

Des del Pla de Mobilitat Urbana de Girona, redactat l'any 2014, es defineixen un seguit d'actuacions per mallar la xarxa existent d'itineraris per a la bicicleta i així connectar-ho amb el camí escolar.

Figura 36. Plànol de propostes bicicleta al barri de Pont Major del PMU Girona



Font: Ajuntament de Girona i AIM, elaboració pròpia.

Dins del camí escolar a Pont Major, completar el carril bici connectant el ja existent al passeig de Sant Joan Bosco, per el carrer de Ramón Llull fins al carrer Illa Formentera. D'aquesta manera, quedarà connectat el barri de Pont Major des del carrer amb més flux d'estudiants (Illa de Formentera) amb les escoles i el nucli de Girona. Es realitzen algunes propostes que inclouen senyalització de zona 30 principal.

Carril bici des de carrer Ramón Llull

Des del nucli de Girona fins el barri de Pont Major, hi ha connexió en bicicleta al tram que compren de l'avinguda Josep Tarradellas i Joan fins la intersecció amb Ramón Llull pel passeig de Sant Joan Bosco. Aquest tram és zona 30 i al lateral està habilitat per al pas de bicicletes en sentit contrari. Per enllaçar-ho amb el camí escolar, es proposa seguir adaptant l'espai per a la circulació de bicicletes pel carrer Ramón Llull fins Illa de Formentera per tots els eixos escolars.



*Imatge 11. Carril bici al passeig de Sant Joan Bosco
(Font: AIM. SL)*



*Imatge 12. Carril bici al passeig de Sant Joan Bosco
(Font: AIM. SL)*

Es proposa senyalitzar la zona escolar com zona 30 principal. A part, per senyalitzar els carrils bici:

- Senyals horitzontals: Utilitzar pintura específica, seguint la mateixa línia a tot el municipi, per marcar el carril bici a la calçada.
- Senyals verticals: Sí cal, col·locar senyals verticals que indiquin clarament la presència d'un carril bici. Aquestes senyals poden incloure símbols gràfics de bicicletes i indicacions que el carril està reservat per a aquest ús.
- Senyals lluminosos: En àrees de visibilitat reduïda o en cruïlles importants, es poden instal·lar senyals lluminosos que destaquen l'existència del carril bici i alerten els conductors i vianants.

- Senyals informatives: Acompanyar la senyalització amb senyals informatives que expliquin clarament les normes d'ús del carril bici, com ara indicacions per a bicicletes en una direcció concreta i normes de prioritat.

Per què és important un carril bici en una zona escolar:

- Seguretat dels estudiants: El carril bici proporciona una via segura per als estudiants que van en bicicleta cap a l'escola, ajudant a reduir el risc d'accidents amb altres vehicles i augmentant la seguretat en general.
- Fomenta l'ús de la bicicleta: Un carril bici ben senyalitzat i segur pot incentivar els estudiants a utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport, promovent un estil de vida actiu i saludable.
- Redueix la congestió del trànsit: L'ús de la bicicleta en lloc de vehicles motoritzats ajuda a reduir la congestió del trànsit als voltants de les escoles, millorant la circulació i la seguretat per als vianants.
- Promou la sostenibilitat: Fomentar el desplaçament en bicicleta contribueix a la reducció de les emissions contaminants i promou un model de transport més sostenible i respectuós amb el medi ambient.
- Millora la salut física i mental: L'ús regular de la bicicleta pot tenir beneficis per a la salut dels estudiants, ja que promou l'exercici físic i pot millorar el benestar general.

Un carril bici a prop de zones escolars no només millora la seguretat dels estudiants, sinó que també contribueix a fomentar hàbits de vida saludables i sostenibles. La correcta senyalització és clau per garantir l'efectivitat i la seguretat del carril bici en aquest context.

Per fer-ho possible, es proposa senyalitzar la zona escolar com zona 30 principal (Z-30) per garantir la continuïtat de l'itinerari de manera segura. D'aquesta manera es farà un ús compartit de la calçada. Els carrers que tindran ús compartit seran els següents: carrer Port Lligat, Illes Filipines, Illa Formentera, Illa de Gomera, Ramón Llull i passatge Pere Rabat (pacificat).

Pel que fa els carrils bici situats en calçada, però en sentit contrari a la marxa, s'ubicaran en els següents carrers: carrer Illa de Formentera (proposta 2) i Ramón Llull (ambdós propostes). En la intersecció amb el carrer Port Lligat, s'ubicarà un gual V-120 per al pas de vianants i el final del carril bici per tal de permetre l'accessibilitat. En aquest cas, hi haurà un ample de seguretat entre el carril bici i els estacionaments en cordó ubicats en aquests carrers.



Per últim, ubicar un aparcament de bicicletes en U invertida abans del pas de vianants del carrer Illes Filipines amb el carrer de Port Lligat, just davant de l'entrada de l'escola Carme August.

Veient la percepció sobre l'accessibilitat que tenen els alumnes enquestats, i la resposta d'un augment de la bicicleta si tots els usuaris poguessin escollir el mode de transport per fer el recorregut a l'escola, es proposa reforçar l'accés per a la bicicleta i també pels patinets a l'entrada de les escoles amb la disposició d'aparcaments de bicicleta i de patinets a l'interior del centre. Cal que aquest emplaçament sigui còmode, accessible i relativament proper a l'entrada escolar, per tal d'evitar una circulació de bicicletes i patinets de llarga durada per l'interior de l'escola. En l'actualitat, el centre FEDAC-Pont Major no disposa de cap aparcament a l'interior. L'escola Carme August, ja disposa d'un aparcament, tot i que anaven a ampliar l'oferta amb aparcaments en U invertida. Es recomana posar al carrer Illes Filipines un reforç per a les bicicletes que en l'actualitat estan estacionades en senyals o mobiliari urbà.



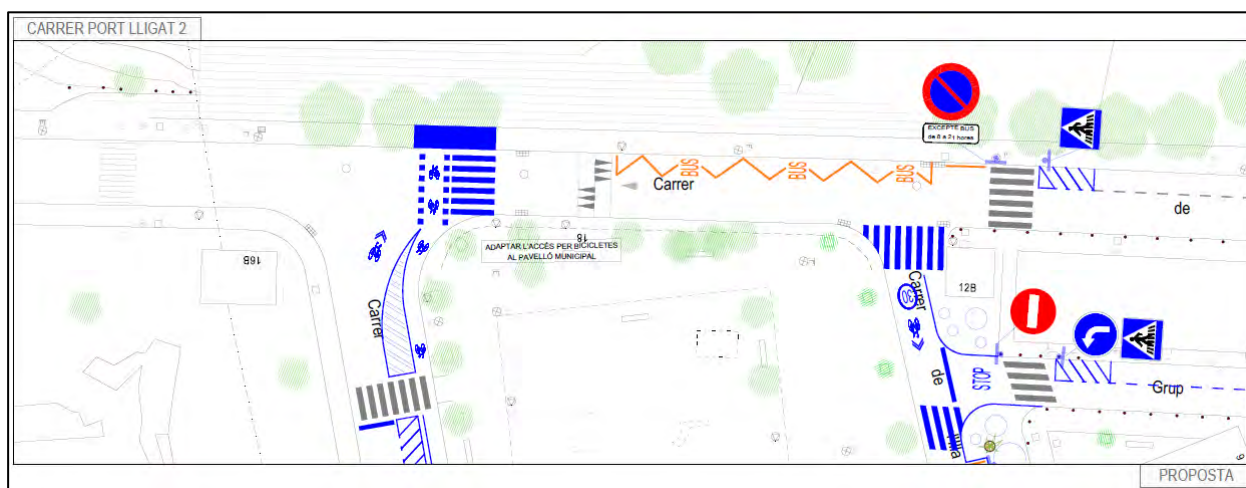
Imatge 13. Aparcament de bicicleta a l'escola Carme August (Font: AIM. SL)

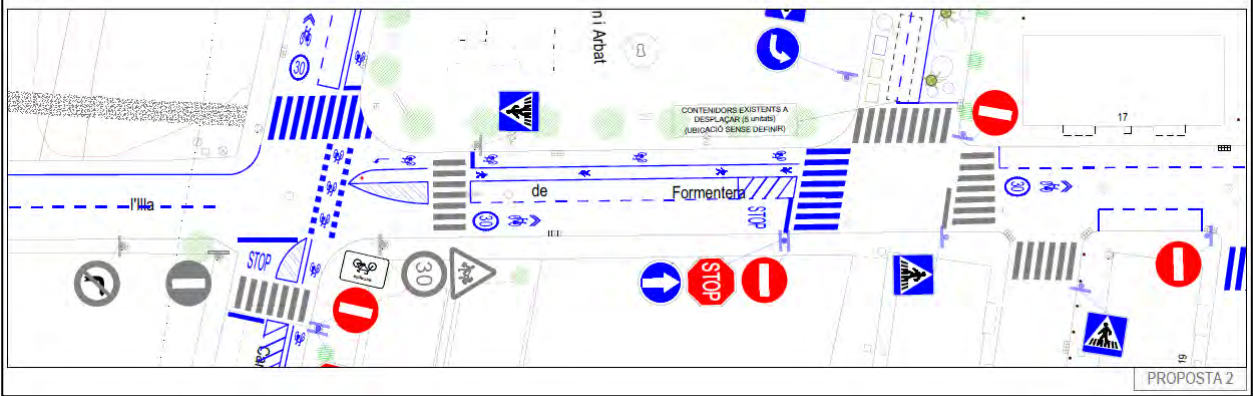
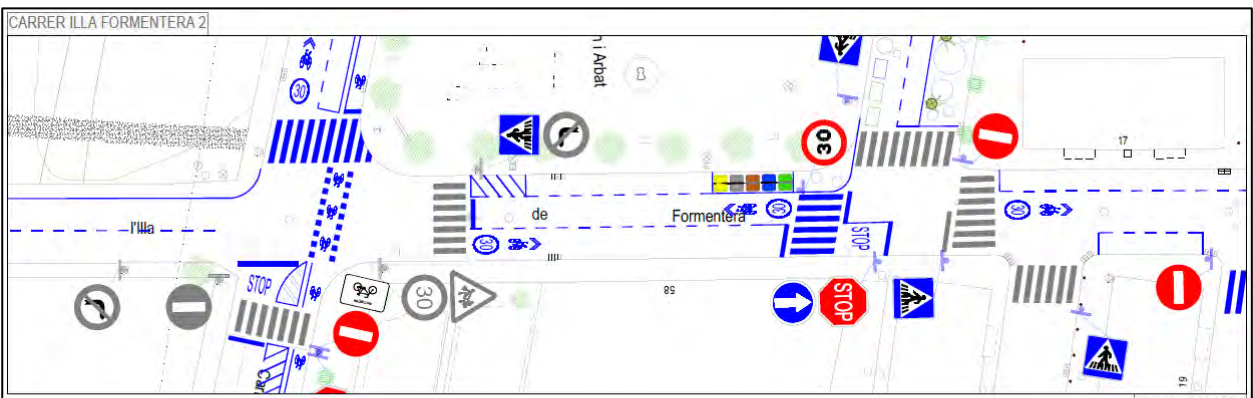
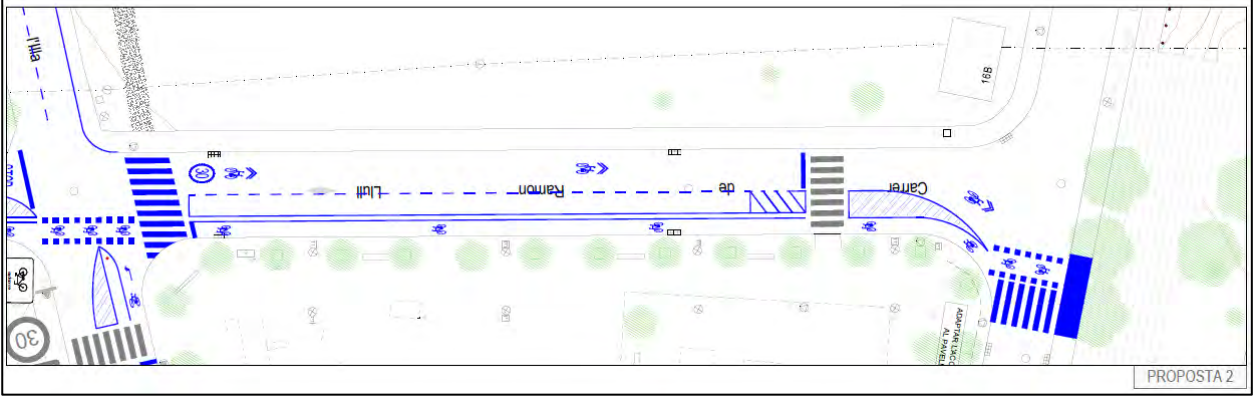
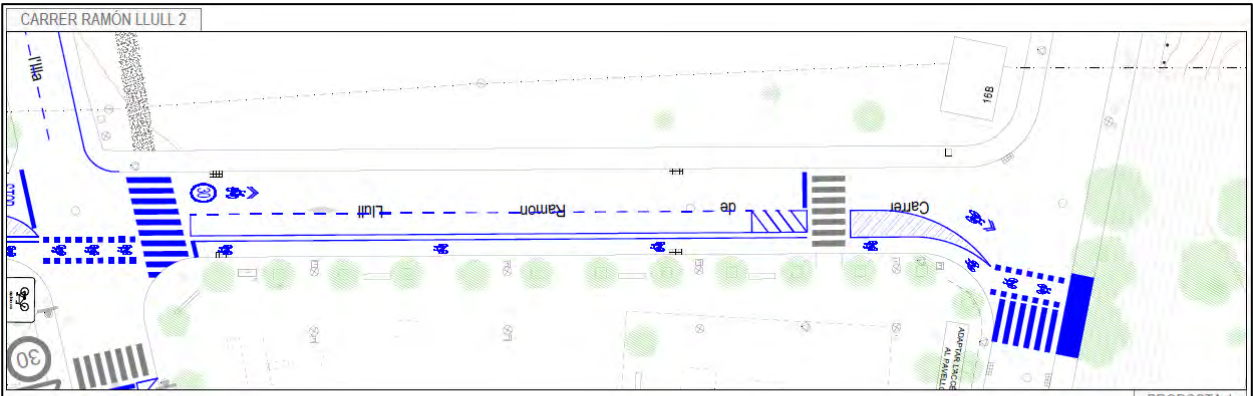


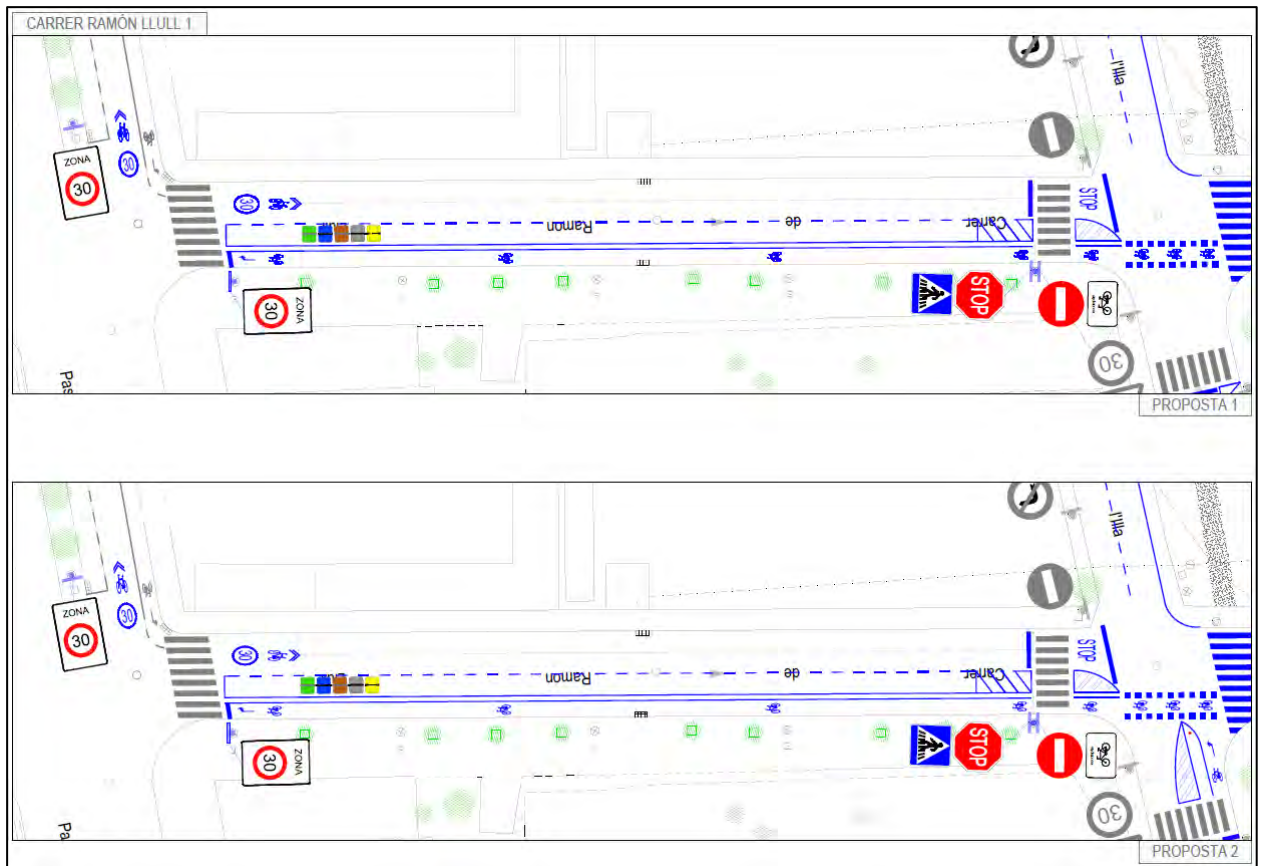
Imatge 14. Bicicletes estacionades en mobiliari urbà al carrer Illes Filipines (Font: AIM. SL)

A continuació, es disposen els esquemes de les propostes per la continuació del carril bici.

Figura 37. Plànol de propostes per enllaçar el carril bici amb el camí escolar







Font: AIM, elaboració pròpia.

5.3.2. Propostes relacionades amb els pressupostos participatius dels barris 2019

Des dels pressupostos participatius dels barris 2019 de l'Ajuntament de Girona, es contemplava la construcció d'una vorera en el tram comprès entre Illes Filipines i Destileries Vich (Can Catà).

Figura 38. Plànol de proposta vorera entre Illes Filipines i Destileries Vich (Can Catà) al barri de Pont Major dels pressupostos participatius dels barris 2019



Font: Ajuntament de Girona.

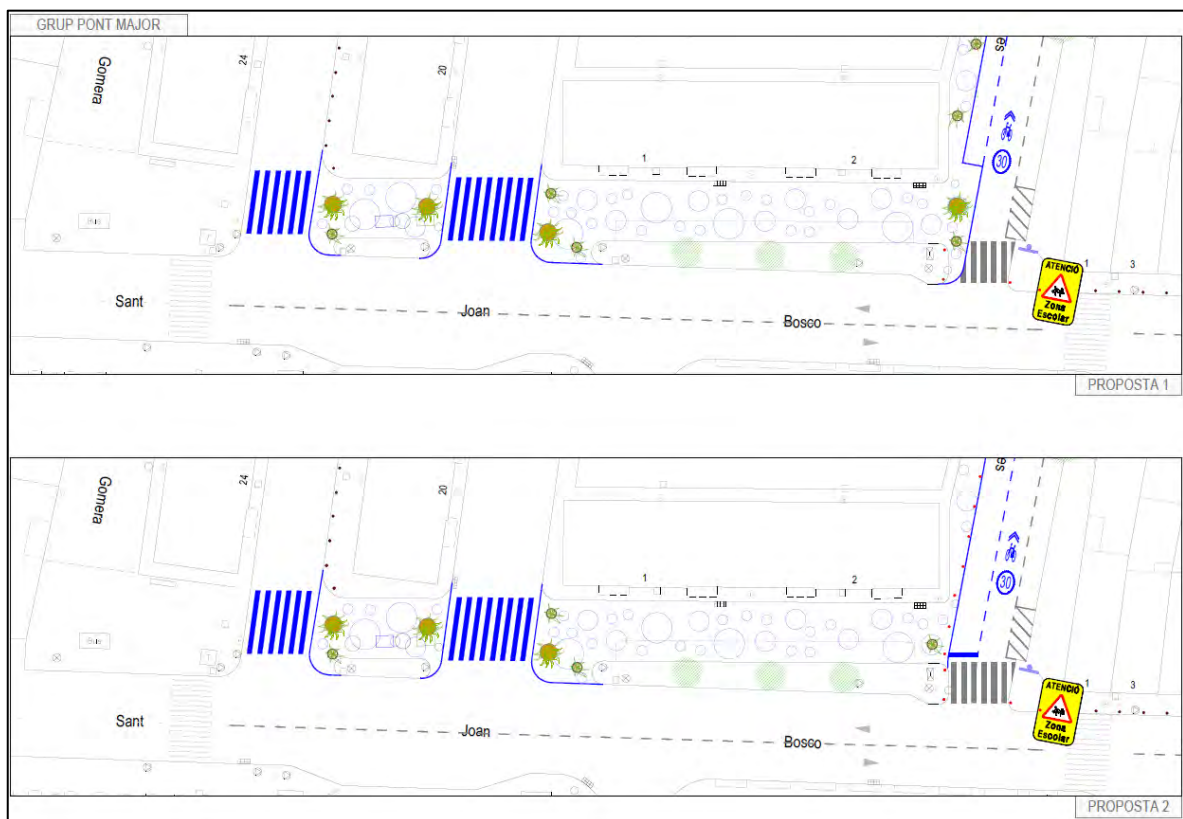
La proposta contemplava, dins del camí escolar a Pont Major, completar l'accessibilitat a les Escoles amb la parada de bus de L6 (Illa de la Gomera) i la millora de la visibilitat dels vianants i escolars amb la construcció d'una vorera, seguint les noves alineacions, retirant la part de cleda existent per tal de crear un pas mínim de 1,80 metres de panot de graveta de riu, com la resta de voreres de la

majoria de la ciutat. S'anul·laria la primera entrada/sortida de vehicles existent, entre els blocs paral·lels i perpendiculars al carrer Pont Major seguint les directrius de l'Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament de Girona. Es construirien els embornals, trams de col·lector i pous de registre necessària per tal de recollir l'aigua plujana i conduir-la fins la xarxa existent més propera. S'acabaria la vorera amb un eixamplament de la mateixa, de similars característiques a la construïda recentment en l'altre extrem, per tal de solucionar els passos de vianants, tant el que continua cap a la parada de bus com el que travessa el vial de servei.

Aquesta actuació té un cost d'obra civil significatiu, per això abans de tenir en compte aquesta proposta, s'han de valorar també la implementació dels elements descrits anteriorment.

La nova proposta per connectar el camí escolar amb la parada de bus, contempla pacificar tot el carrer paral·lel a la carretera amb l'ajuda de mobiliari urbà per impedir l'entrada de vehicles. Per fer la continuïtat de tot el carrer, s'incorporaran els passos de vianants necessaris perquè estiguin col·locats de tal manera que es pugui seguir l'itinerari natural dels vianants. Per tant, la circulació per aquest carrer no estarà permesa i es perdran les places d'estacionament actuals.

Figura 39. Plànol de proposta vorera entre Illes Filipines i Destileries Vich (Can Catà) al barri de Pont Major



Font: AIM, elaboració pròpia.

5.3.3. Propostes per millorar la seguretat viària i accessibilitat

Un dels aspectes a considerar en la millora dels camins escolars és, evidentment, la configuració de la xarxa viària i les seves condicions, de manera que es millori l'accessibilitat i la seguretat viària.

5.3.3.1. Senyalització de Zona Escolar i del recorregut de camins escolars

Es proposa que els vials de l'entorn de l'escola i de les cruïlles més conflictives, tant pel que fa al nombre d'alumnes que hi passen com pel que fa al trànsit que hi ha, se senyalitzin amb un senyal especial de ZONA ESCOLAR sobre fons groc fluorescent. A Girona, en l'actualitat, és comú veure aquesta senyalització en els entorns escolars.

El senyal vertical inclourà el senyal de perill per la presència d'estudiants (P-21), així com també el senyal de límit de velocitat a 30 km/h, excepte per carrers residencials on la velocitat està limitada a 20km/h.

En els punts on ja existeixi la senyalització de zona escolar, aquesta es mantindrà. No obstant, en la resta de carrers que conformaran el camí escolar, s'implantarà la nova senyalització.

Figura 40. Senyalització de Zona escolar



Respecte als itineraris de camí escolar, es proposa que els carrers més freqüentats per escolars, estiguin senyalitzats. Així, per una banda, els alumnes poden saber quin és el camí més segur per arribar fins al seu centre i, per una altra, els vianants que hi circulen també n'estan assabentats, de manera que els poden ajudar.

Especificació de l'entrada a la zona escolar pel carrer Illes Filipines

La senyalització d'una zona escolar ha de ser clara, visible i dissenyada per garantir la seguretat dels estudiants i del trànsit a prop de les escoles. Recomanacions per a la senyalització d'una zona escolar:

- Senyals de límit de velocitat: Col·locar senyals de límit de velocitat clars i visibles que indiquin la velocitat màxima permesa a la zona escolar.
- Senyals de pas de vianants: Assegurar-se que hi ha senyals de pas de vianants clars a prop de l'escola, amb marques vials adequades i altres elements que destaquin la prioritat dels vianants.
- Senyals d'atenció escolar: Emprar senyals d'atenció escolar per alertar els conductors que es troben en una zona amb presència d'estudiants i que han de prestar una atenció especial.
- Senyals d'estacionament prohibit o limitat: Indicar clarament les àrees on l'estacionament està prohibit o limitat, especialment a prop de les entrades i sortides de l'escola, per garantir un trànsit fluït i segur.
- Senyals d'escola amb alerta intermitent: Podrien utilitzar-se senyals d'escola amb llums intermitents per indicar clarament els moments en què hi ha activitat escolar i reforçar la necessitat de precaució per part dels conductors.
- Senyals d'altres restriccions: Si hi ha altres restriccions específiques, com zones d'ús exclusiu per als vianants o restriccions d'accés, han de ser indicades clarament amb senyals corresponents.
- Senyals de parada d'autobús escolar: Si hi ha parades d'autobús escolar, han de ser clarament senyalitzades per garantir la seguretat dels estudiants que utilitzen aquest mitjà de transport.

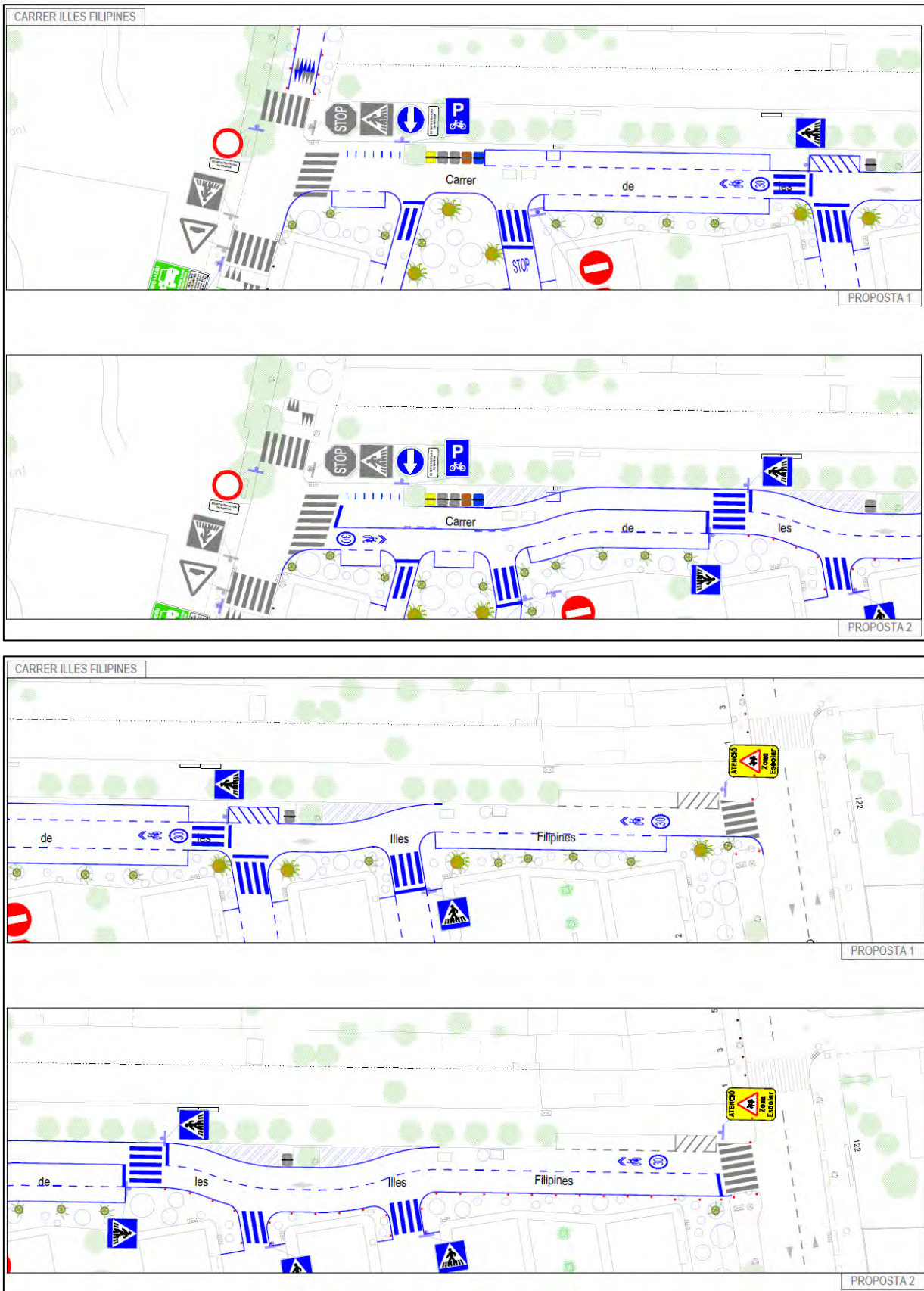
És essencial adherir-se a la normativa local i als estàndards de senyalització per assegurar una comunicació efectiva i mantenir un entorn segur al voltant de les escoles.

Pel que fan les propostes com a entrada directe a l'entorn escolar pel carrer Illes Filipines, hi ha dos: la primera consisteix en transformar el carrer d'Illes Filipines en un vial de sentit únic en direcció a les escoles, i la segona mantenir el doble sentit. En ambdós casos es regulen les places d'estacionament, es completen els passos de vianants i s'amplien les voreres.

Com a conseqüència de l'ampliació de les voreres es realitzarà un estretament dels carrils de circulació, tenint un efecte directe en la disminució de la velocitat en calçada i per tant, en una millora respecte a la seguretat.

A continuació, es presenten els esquemes de les dos propostes.

Figura 41. Proposta carrer Illes Filipines



Font: AIM, elaboració pròpia.



5.3.3.2. Millora de la seguretat i l'accessibilitat a l'entorn escolar

Ordenació estenedors carrer Port Lligat

Regulació a través de l'ordenança municipal l'ocupació de la via pública per part dels estenedors dels veïns del carrer Port Lligat en zones no habilitades. Prohibir, a través de l'ordenança municipal, l'ocupació de l'espai destinat per als vianants a les immediacions de les escoles del barri de Pont Major. En l'actualitat dificulta el pas dels vianants i en molts casos no hi ha espai suficient per passar.



Imatge 15. Ocupació de la vorera al carrer Port Lligat
(Font: AIM. SL)



Imatge 16. Ocupació de la vorera amb estenedors de roba al carrer Port Lligat (Font: AIM. SL)

En l'actualitat, segons [l'ordenança de convivència ciutadana](#) de Girona, amb aprovació definitiva el 22 d'octubre del 2012, constituirà infracció estendre roba en façanes confrontades amb la via pública quan els edificis reuneixin les condicions adients per fer-ho en un altre indret. A part, segons [l'ordenança Municipal de Civilitat](#), amb aprovació definitiva el 23 de maig del 1996, en l'apartat d'Ús dels Espais, Béns i Serveis Públics”, penjar vestits, roba bruta o rentada, o altres objectes que agredeixin l'estètica urbana, a llocs visibles des de la via pública, en les obertures de les cases i baranes de terrats i balcons resultarà una infracció lleu.

Els efectes que pot donar impedir el pas dels vianants per la vorera es descriuen a continuació:

- **Accessibilitat:** Les voreres han de romandre accessibles per a tothom, inclosos aquells amb mobilitat reduïda. Posar estenedors pot dificultar el pas de vianants, especialment si estan utilitzant cadira de rodes, bastó o altres ajudes de mobilitat.
- **Seguretat:** Col·locar estenedors a la vorera pot crear obstacles i augmentar el risc d'accidents. La gent podria ensopegar amb les cordes o amb la pròpia roba estesa, posant en perill la seva seguretat.

- **Ordenació Urbana:** Les normatives d'ordenació urbana sovint prohibeixen la utilització de les voreres amb fins que no siguin per a la circulació de vianants. Això ajuda a mantenir un aspecte ordenat i net dels espais públics.
- **Imatge Urbana:** La presència d'estenedors pot afectar la imatge estètica de la via pública. S'ha de promoure un entorn urbà net i ben cuidat, i utilitzar la vorera com a espai per a estendre roba podria ser considerat com a una pràctica no estèticament agradable.
- **Convivència:** La vorera és un espai compartit per tots els membres del barri. L'ús privat d'aquest espai pot generar tensions i conflictes amb els veïns que podrien veure afectada la seva qualitat de vida.
- **Alternatives disponibles:** Hi ha altres alternatives per assecat la roba, com balcons, terrats o patis interiors, que permeten mantenir l'ordre i la seguretat als espais públics. En aquest cas, s'haurà d'oferir una alternativa acord amb la fisonomia del barri.

En general, la normativa i les pràctiques urbanístiques desaconsellen l'ocupació de la vorera amb estenedors de roba per assegurar la seguretat, accessibilitat i imatge agradable dels espais públics. És preferible utilitzar altres opcions més adients per a aquesta activitat.

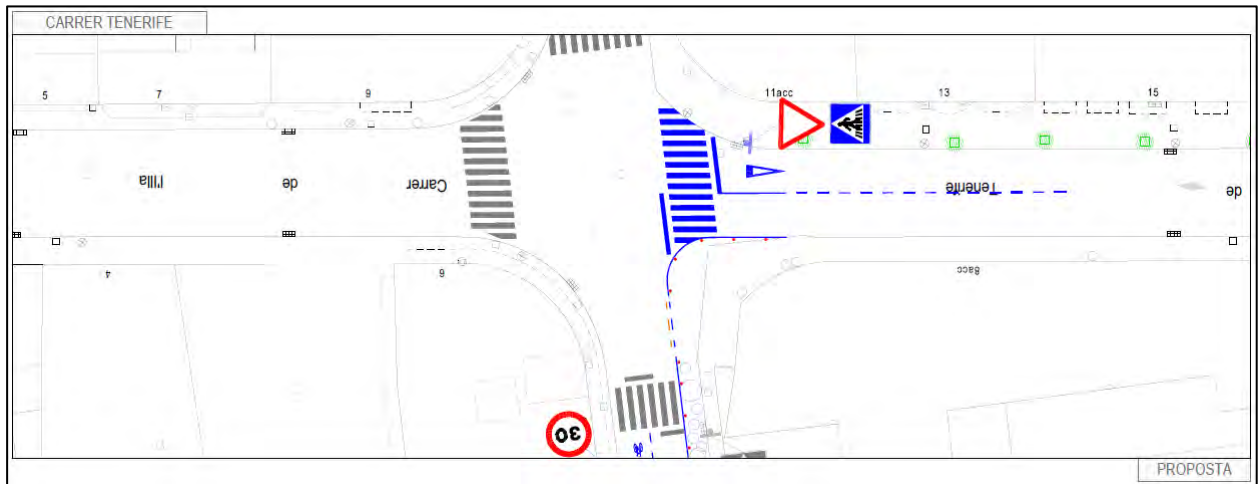
Senyalització dels passos de vianants

Es proposa que els vials de l'entorn de l'escola i de les cruïlles més conflictives, tant pel que fa al nombre d'alumnes que hi passen com pel que fa al trànsit que hi ha, es faci un reforç de senyalització vertical de passos de vianants.

A més de pintar aquells passos que ja estan desgastats, es preveu la senyalització vertical de tots els passos de vianants existents a l'entorn de l'escola, tot i que a curt termini, es proposa començar per la implantació de la senyalització vertical dels passos de vianants que conformen l'entorn més proper a les entrades dels centres escolars.

A continuació es mostra un exemple a l'Illa de Tenerife on s'implementarà un nou pas de vianants:

Figura 42. Exemple de nou pas de vianants al carrer Tenerife



Font: AIM, elaboració pròpia.

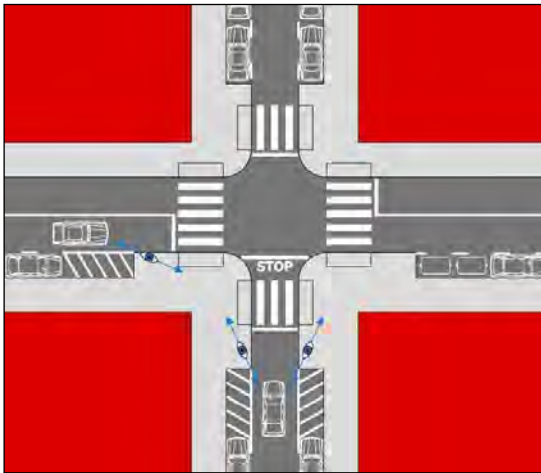
Millora de la visibilitat en passos de vianants

Una bona visibilitat entre vianant i conductor en els passos de vianants és molt important. Per tant, contenidors o altres elements voluminosos davant dels passos de vianants (tenint en compte el sentit de circulació de cada carrer) suposen un obstacle per a la visibilitat. Així mateix, els vehicles estacionats en cordó fins al pas de vianants, també obstaculitzen la visibilitat, encara que siguin places legals, com es dona al final del carrer Illes Filipines amb el carrer de Port Lligat.

Es recomana per tant desplaçar tots els contenidor després del pas de vianants en el sentit de la marxa i fer aparcaments per a motos o bicicletes abans del pas de vianants.

Això encara és més insegur si el pas de vianants no disposa d'orella (o orelles), és a dir una ampliació de la vorera coincidint amb el pas de vianants, per tal de, per una banda, apropar de forma segura el vianant al punt on ha de fer el creuament i per tant tenir més visibilitat, i per una altra banda, estrènyer la calçada, de manera que actua com a coll d'ampolla i es redueix la velocitat de circulació dels vehicles (sobretot quan les places d'estacionament no estan ocupades).

Figura 43. Exemple d'aplicació d'orelles als passos de vianants



Aquesta mesura pot reduir la llargada del pas (la part de calçada) i millorar la visibilitat entre vianants i conductors. La substitució puntual de l'aparcament de cotxes per aparcament de bicicletes o motos afavoreix encara més una bona visibilitat. Una aplicació general d'aquesta mesura pot, puntualment, generar un excés d'oferta de places d'aparcament per a motos i/o bicicletes. En aquest cas serà millor ocupar el tram a prop del pas amb una jardineria.

A més a més de l'ampliació de vorera en el pas, l'espai abans del pas de vianants també pot ser una ampliació de la vorera, o bé un estacionament de motocicletes o bicicletes en calçada, ja que aquests vehicles són menys voluminosos.

Ampliació de voreres

Per tal de garantir la seguretat dels alumnes, cal disposar d'una amplada de vorera que permeti un accés còmode, lliure, segur i sense obstacles.

Aquesta actuació, a part de millorar l'espai de mobilitat dels vianants, persegueix l'objectiu de reduir l'amplada actual de la calçada, evitant de tal manera que els vehicles no tendixin a agafar velocitats excessives en trams sensibles o zones pacificades.



Imatge 17. Exemple d'ampliació de vorera amb pintura i fitons per CE a Olesa de Montserrat (Font: AIM. SL)



Imatge 18. Exemple d'ampliació de vorera amb pintura i fitons a Vilanova i la Geltrú (Font: AIM. SL)



Imatge 19. Exemple d'ampliació de vorera amb blocs de formigó a Sitges (Font: AIM. SL)

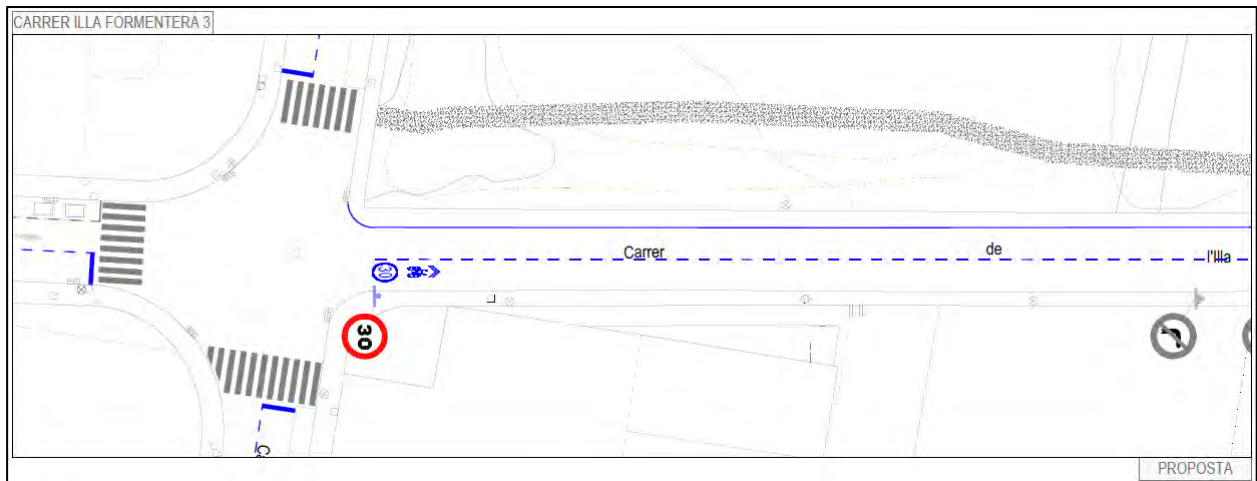


Imatge 20. Exemple d'ampliació de vorera i orelles amb pintura i fitons a Sant Just Desvern (Font: AIM. SL)

Una de les actuacions principals és l'ampliació de la vorera al carrer Illes Filipines, lateral del carrer Pont major i Carrer de Port Lligat. L'ampliació de vorera es pot fer directament d'obra civil o amb fitons i pintura com als exemples de les imatges.

Una altra ampliació, per donar visibilitat i accessibilitat als escolars, és la proposada en el carrer Illa de Formentera amb carrer Tenerife, tal i com es mostra a la següent figura.

Figura 44. Exemple d'ampliació de vorera entre el carrer Illa de Tenerife i Illa de Formentera



Font: AIM, elaboració pròpia.

Pacificació dels entorns escolars: creació de plataformes úniques amb obstacles

La creació de plataforma única, implica la posada a nivell de la calçada i la vorera, generant així un espai compartit entre vianant i vehicle, tot i que la prioritat és del vianant, en tot el tram de carrer.

D'aquesta forma, es permet ampliar l'espai disponible per al vianant, passant de disposar de l'actual vorera a un carrer de vianants.

No obstant la posada al mateix nivell, la trajectòria recta que posseeix el carrer pot generar per al conductor percepció d'amplada del carrer, fet que pot suposar una major velocitat dels vehicles (generant així un efecte revers de l'esperat). Per evitar aquest efecte, es proposa disposar mobiliari urbà al carrer, obligant als conductors a fer corbes per a sobrepassar els obstacles. Alhora, l'actuació ajudarà a percebre que s'està accedint a una zona de vianants (i no de vehicles), garantint una velocitat adequada i reduïda; i afavorint a la seguretat i a la prioritat dels vianants en tot el tram de carrer amb plataforma única. Per tal d'evitar el desgast i fer malbé la pavimentació de la plataforma única, es prohibeix l'entrada a vehicles pesants; i es limita la velocitat en tot el traçat a 20 Km/h (ja que es considera un carrer residencial, regulada amb senyal S-28; i la normativa ho determina).



Imatge 21. Exemple de plataforma única amb obstacles al carrer Major de La Selva del Camp (Font: AIM. SL)

Els primers punts d'aquest apartats són solucions per facilitar el pas dels usuaris que es desplacen a peu o en modes sostenibles vers el trànsit rodat que hi pugui haver a l'accés del centre. Com s'ha descrit, la pacificació amb plataforma única és la millor opció per canviar la prioritat dels vials, en aquest àmbit es proposaria fer una plataforma única al carrer Port Lligat i en un futur al passatge Pere Rabat.

En l'actualitat trobem estacionaments que impedeixen la correcta visibilitat dels vianants en els creuaments. La regularització de l'estacionament, entre d'altres, és una mesura molt important per la prevenció d'accidents.

Les mesures de pacificació en un entorn escolar són importants per diversos motius:

- Seguretat dels estudiants: Les mesures de pacificació, com la reducció de la velocitat del trànsit i la creació de zones d'ús compartit, contribueixen a crear un entorn més segur per

als estudiants. Això ajuda a prevenir accidents i a protegir la integritat física dels joves quan es mouen a peu o en bicicleta.

- **Foment de la mobilitat activa:** Les zones pacificades incentivin l'ús de mitjans de transport actius com caminar o anar en bicicleta. Això no només contribueix a millorar la salut dels estudiants, sinó que també redueix la congestió del trànsit i les emissions contaminants als voltants de l'escola.
- **Millora de la convivència:** Un entorn escolar pacificat crea un espai més agradable i propici per a la convivència. La disminució del soroll i de la velocitat del trànsit pot contribuir a un ambient més tranquil i apte per a l'aprenentatge.
- **Accés més segur a l'escola:** Amb mesures com passos de vianants segurs, il·luminació adequada i zones d'aturada per als vehicles, els estudiants tenen un accés més segur a l'escola, independentment del mitjà de transport que utilitzin.
- **Promoció de l'educació viària:** Les zones pacificades permeten integrar la educació viària de manera més efectiva. Els estudiants poden aprendre les normes de circulació de manera pràctica i segura, ajudant-los a desenvolupar habilitats viàries responsables.
- **Connectivitat amb la comunitat:** Les mesures de pacificació poden millorar la connectivitat amb la comunitat local, facilitant el transport a peu o en bicicleta des de zones residencials properes. Això pot fomentar una relació més estreta entre l'escola i la comunitat que l'envolta.

Les mesures de pacificació en un entorn escolar contribueixen a crear un espai més segur, saludable i propici per als estudiants, promovent al mateix temps hàbits de vida actius i sostenibles.

En l'entorn escolar, podem implementar diverses mesures de pacificació per millorar la seguretat i el benestar dels estudiants. Algunes d'aquestes mesures podrien incloure:

- **Limitacions de velocitat:** Establir línies de velocitat reduïda a prop de l'escola per reduir el risc d'accidents i augmentar la seguretat dels vianants.
- **Zones de vianants:** Crear zones clarament definides per a vianants amb senyalització adequada i passos de vianants segurs per facilitar el desplaçament dels estudiants. Es poden fer ampliacions de les voreres a través d'orelles, per reduir el temps de pas sobre calçada.
- **Senyalització clara:** Col·locar senyals de trànsit adequades i informatives que indiquin clarament les zones d'aturada, les zones escolars i les restriccions de velocitat.

- Il·luminació adequada: Assegurar-se que hi hagi una il·luminació adequada a les zones d'entrada i sortida de l'escola per millorar la visibilitat i la seguretat.
- Educació viària: Implementar programes d'educació viària per als estudiants per fomentar pràctiques segures en els desplaçaments, com a vianants o ciclistes.
- Control del Trànsit: Podrien considerar-se mesures com la presència de personal de control del trànsit durant les hores de major afluència per assegurar un flux de trànsit segur i ordenat.

Cada entorn escolar és únic, per tant, les mesures específiques haurien de ser adaptades segons les característiques i les necessitats particulars de cada situació. A continuació es mostra la proposta gràfica de la reconversió del passatge de Pere Rabat, el carrer Port Lligat i grup Pont Major.

Al passatge de Pere Rabat es presenta una proposta que transforma el primer tram en plataforma única amb senyalització horitzontal i vertical de zona 30 amb prioritat pels vianants. En l'actualitat ja es fa l'ús d'aquesta com a plataforma única a causa de les voreres estretes que hi ha en aquest tram. També es suprimeixen les places d'estacionament que hi havia davant del consultori municipal. La plaça reservada pel consultori canviarà d'emplaçament cap al carrer Port Lligat juntament amb una plaça reservada per PMR. D'aquesta manera es podrà utilitzar la vorera pels vianants.

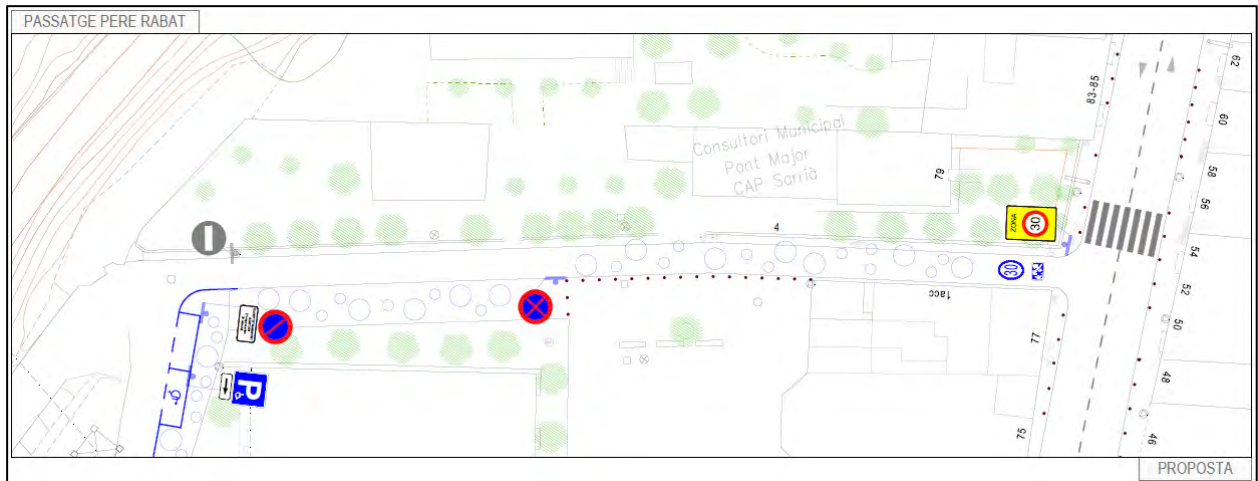


Imatge 22. Entrada al passatge Pere Rabat des del carrer Port Major (Font: AIM. SL)



Imatge 23. Passatge Pere Rabat davant del consultori municipal (Font: AIM. SL)

Figura 45. Plànol proposta pacificació passatge Pere Rabat



Font: AIM, elaboració pròpia.

Al carrer Port Lligat es presenten dos propostes. En les dos s'ubica la senyalització de zona escolar i es regula l'estacionament del principi del carrer, tenint en compte que hi haurà d'haver una nova ubicació dels contenidors (no especificada). La primera proposta consisteix en transformar el carrer en plataforma única amb diferents obstacles per aconseguir un zig-zag per reduir la velocitat de circulació. La segona proposta consisteix en crear voreres d'obra i crear un pas de vianants. En l'actualitat ja es fa l'ús d'aquest carrer com a plataforma única.

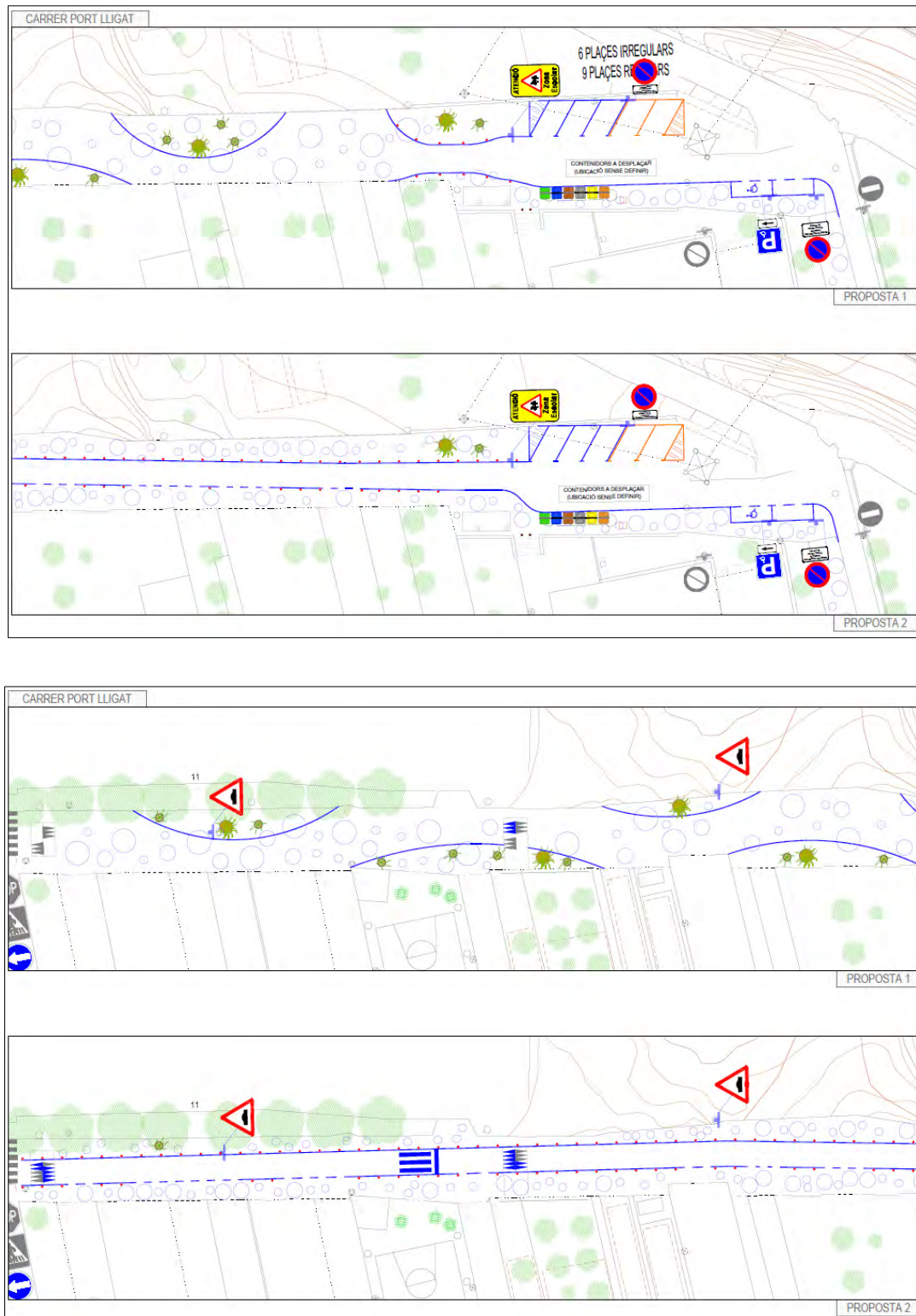


Imatge 24. Estacionaments al carrer Port Lligat (Font: AIM. SL)



Imatge 25. Carrer Port Lligat (Font: AIM. SL)

Figura 46. Plànol proposta pacificació carrer Port Lligat



Font: AIM, elaboració pròpia.



Regulació dels espais d'estacionament a la zona escolar

Per millorar les places d'estacionament en l'entorn escolar, es podrien implementar les següents mesures:

- **Zona petó i adeu**

Tal i com s'ha comentat anteriorment a la diagnosi, els trajectes en vehicle privat motoritzat ronden al voltant del 40%.

Per això, es dona una acumulació important de vehicles en les hores punta (al horari d'entrada i sortides dels centres escolars). Per això, es proposa destinar espais d'aparcament existents per fer-hi places de reserva de "Petó i Adéu" amb l'horari que més escaigui. Aquesta actuació ajudarà a la fluïdesa de vehicles a les immediacions dels centres escolars i es recomana implementar-ho al carrer Port Lligat amb el Carrer Illes Filipines, just passat el pas de vianants. D'aquesta manera estaria molt a prop de l'entrada a l'Escola Carne Auguet i de l'entrada pel carrer Port Lligat del Centre FEDAC-Pont Major.

Figura 47. Exemple de reserva de Petó i Adéu a Cassà de la Selva



Font: AIM, elaboració pròpia.

"Kiss and ride" o "petó i adeu" és un terme que es fa servir principalment en zones escolars, estacions de tren o autobús. Es refereix a una zona específica on els conductors poden deixar o recollir passatgers de manera ràpida, sense estacionar-se o parar-se de forma prolongada. Aquesta àrea sol estar dissenyada per facilitar un intercanvi eficient de passatgers, amb la idea que el conductor pot aturar-se només per un moment per deixar o recollir algú, en aquest cas un infant, com ara saludar amb un petó i continuar ràpidament el seu camí. En aquest sentit, es proposar

habilitar tres places reservades per aquest ús amb el següent horari: de dilluns a divendres de 08:45 a 09:15h, de 12:45 a 13:15h, de 14:45 a 15:15h i de 16:45 a 17:15h.

- **Reserva per bus**

Habilitar un estacionament de bus a prop d'un col·legi i un pavelló d'esports esdevé una decisió estratègica per diversos motius importants:

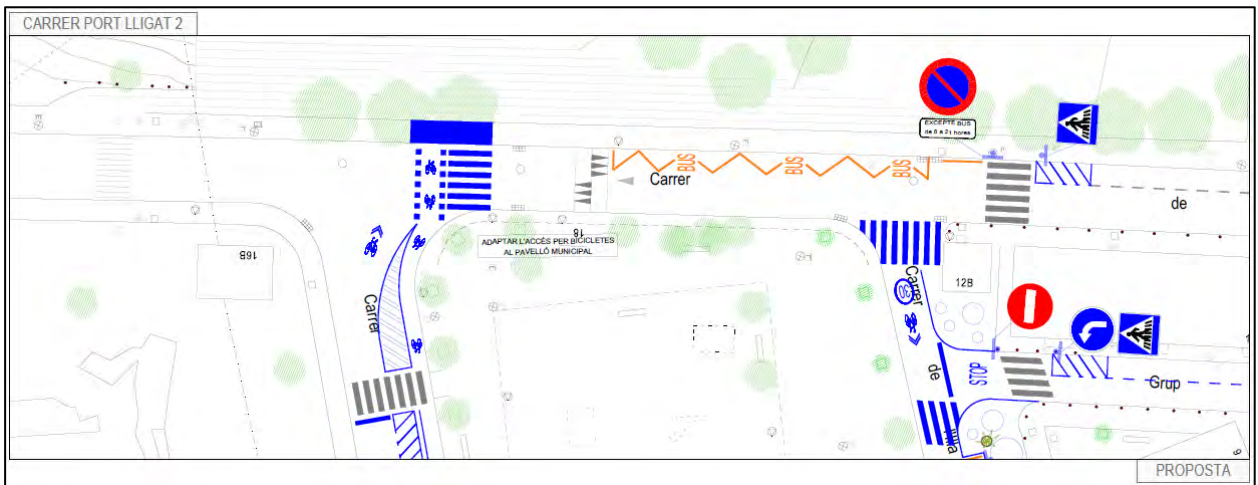
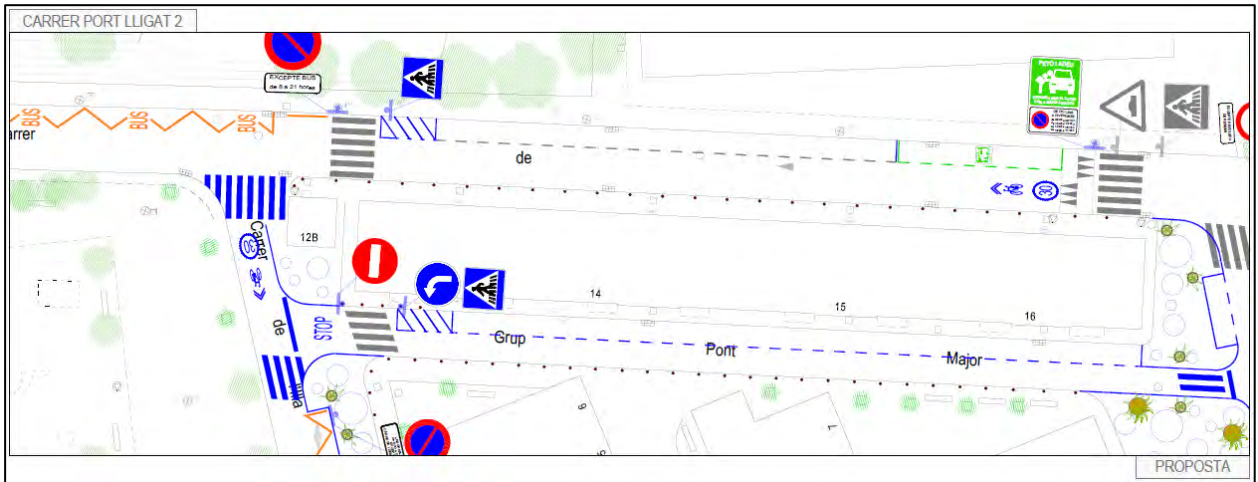
1. **Seguretat dels Estudiants:** Proporciona una ubicació segura i ben planificada per al desembarcament i embarcament dels estudiants. Redueix el risc d'accidents i millora la seguretat general, ja que els autobusos poden gestionar de manera ordenada la seva arribada i sortida.
2. **Flux de Trànsit Eficient:** Redueix la congestió de trànsit al voltant de l'escola i del pavelló esportiu. Al tenir una àrea designada per als autobusos, es minimitzen els embussos i es facilita un flux de trànsit més eficient.
3. **Accessibilitat:** Facilita l'accessibilitat per a estudiants i membres de la comunitat que utilitzen el transport públic (en cas que s'habilités una parada nova) per arribar al col·legi o al pavelló. Això pot incentivar l'ús del transport públic i reduir la dependència dels vehicles privats.
4. **Mitigació de Problemes de Estacionament:** Evita que els autobusos estiguin estacionats en zones no autoritzades, com carrers adjacents o voreres, la qual cosa podria crear problemes de trànsit i estacionament il·legal.
5. **Ordenació del Territori:** Contribueix a una ordenació del territori més efectiva i eficient. L'estacionament de bus planificat a prop d'instal·lacions educatives i esportives pot formar part d'una estratègia més àmplia per optimitzar l'ús de l'espai públic.
6. **Facilita els Esdeveniments:** En el cas d'un pavelló esportiu, la disponibilitat d'un estacionament de bus facilita la logística d'esdeveniments esportius, ja que els equips visitants poden arribar i marxar de manera eficient.

L'habilitació de l'estacionament de bus a prop de les escoles i el pavelló d'esports té la intenció de millorar la seguretat, el flux de trànsit i l'accessibilitat, a més de promoure pràctiques més sostenibles en la comunitat. En aquest sentit, es proposa l'horari de 8 a 21 hores.

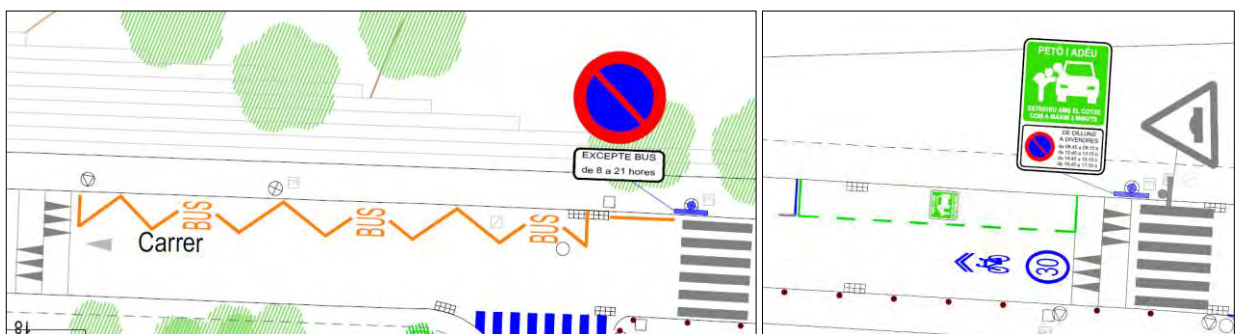
A continuació, es mostra l'esquema de les propostes pel petó i adeu i la reserva de bus al carrer Pont Major.



Figura 48. Plànol de proposta d'habilitar la reserva del petó i adeu i l'estacionament d'autobús al carrer Pont Major



Ampliació de la proposta



Font: AIM, elaboració pròpia.

En referència a la regularització de l'estacionament a la zona escolar del barri de Pont Major:

- **Estacionament dissuasiu:** Implementar àrees d'estacionament dissuasiu a prop de l'escola per animar els pares a deixar els cotxes en aquestes àrees i utilitzar altres mitjans de transport per apropar-se a l'escola. En l'actualitat es disposa d'un pàrquing de sorra darrere de l'Escola Carme August.
- Estacionament en **semibateria inversa** on sigui possible

Estacionar en semibateria inversa pot ser considerat com a una opció més eficient i segura per diverses raons:

1. Millora de la visibilitat: L'estacionament en semibateria inversa permet una millor visibilitat quan es surt de l'aparcament. El fet de posicionar el cotxe en un angle obert a la via facilita una sortida més clara i segura.
2. Fàcil maniobrabilitat: Aquest tipus d'estacionament facilita les maniobres, ja que el conductor té una millor perspectiva de la via i pot sortir amb més facilitat sense dependre totalment dels retrovisors.
3. Incrementa la seguretat: El fet de sortir del lloc d'estacionament amb una millor visibilitat pot contribuir a reduir els riscos d'accidents o col·lisions amb altres vehicles o vianants.
4. Millor control del cotxe: Estacionar en semibateria inversa permet al conductor tenir un millor control del cotxe, especialment en situacions on és necessari entrar o sortir de l'estacionament de manera ràpida i segura.
5. Eficiència en la sortida: La configuració de semibateria inversa facilita la sortida sense haver de fer maniobres excessives, el que pot ser especialment útil en entorns urbans o llocs amb limitacions d'espai.
6. Reducció de pèrdua de temps: Estacionar en semibateria inversa pot reduir el temps necessari per abandonar l'estacionament, ja que les maniobres són més senzilles i directes.

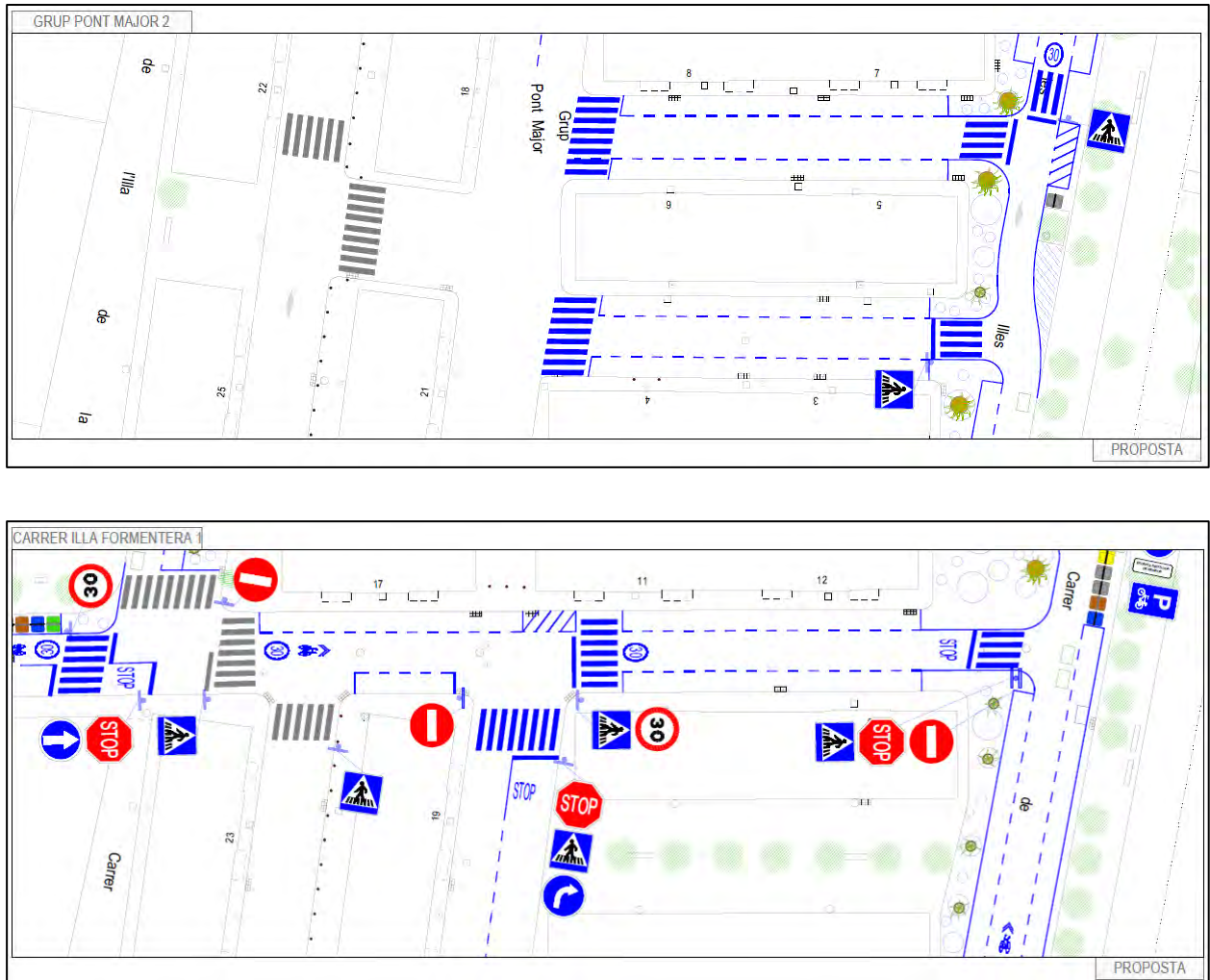
Estacionar en semibateria inversa ofereix avantatges pràctics que milloren la seguretat i l'eficiència en les sortides d'estacionament. En cas de poder disposar d'estacionaments en semibateria inversa, s'utilitzaran topalls en els estacionaments on l'amplada de la vorera sigui menor a 1,5 metres, per no dificultar el pas dels vianants a la vorera i així evitar la possible ocupació.

En un futur, quan sigui possible i complint la normativa d'amplada de carrers i voreres, es recomana que s'ubiquin aquesta tipologia d'estacionament. A la zona del Grup Pont Major, es recomana per tant. Disposar d'estacionaments en cordó (tal i com es mostra en l'esquema de la proposta), per



evitar envair la vorera ja estreta. Igualment, s'hauran de delimitar els estacionaments per regular aquesta zona i evitar infraccions en estacionaments.

Figura 49. Estacionaments zona de Grup Pont Major



Font: AIM, elaboració pròpia.

- **Estacionament bicicletes o motocicletes** abans dels passos de vianants

Realitzar l'estacionament de motos o bicicletes, tal i com es recomanava a l'apartat de millora de la visibilitat en passos de vianants, abans del pas de vianants pot ser considerat beneficiós per diverses raons:

1. **Visibilitat:** Estacionar motos o bicicletes abans del pas de vianants pot millorar la visibilitat dels vianants i els conductors. Redueix el risc que els vehicles estacionats obstaculitzin la vista dels usuaris de la via.

2. Evitar conflictivitat: Mantenir un espai clar davant del pas de vianants pot reduir la possibilitat de conflictes entre vehicles i vianants. Un espai lliure d'obstacles facilita que els vianants creuin de manera segura.

3. Foment de la mobilitat activa: Promoure l'estacionament de bicicletes abans del pas de vianants pot animar l'ús de mitjans de transport actius i sostenibles, contribuint a un entorn més saludable.

Realitzar l'estacionament de motos o bicicletes abans del pas de vianants té avantatges relacionats amb la seguretat, la visibilitat i la promoció de formes de transport més sostenibles. No obstant això, és important adherir-se a les normatives locals i garantir que aquesta pràctica sigui segura i legal en cada context.

- **Càrrega i Descarrega**

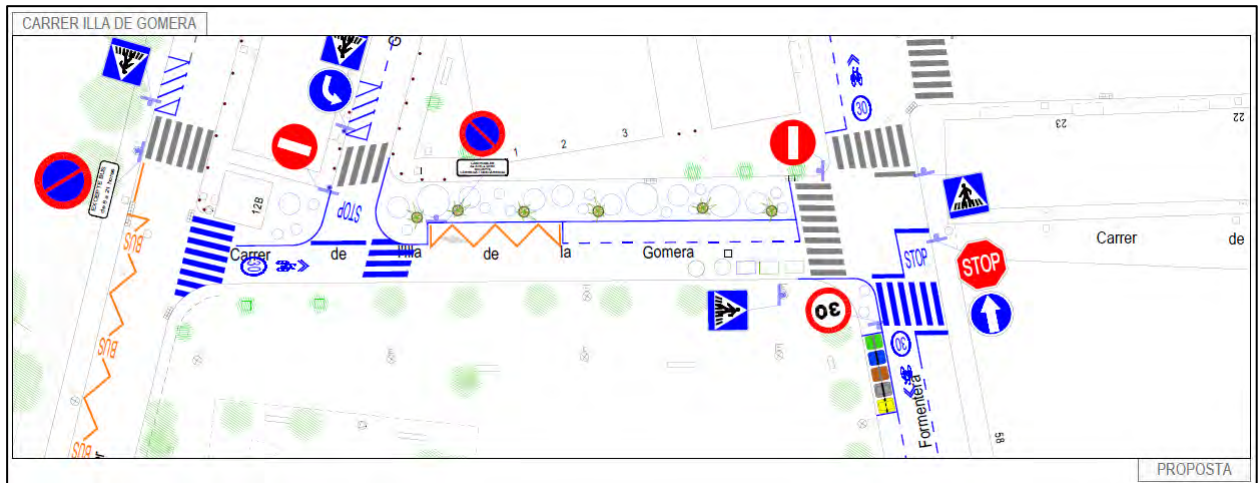
Les zones de càrrega i descàrrega haurien de situar-se estratègicament per facilitar les operacions de càrrega i descàrrega i garantir la seguretat del trànsit. Algunes recomanacions sobre on ubicar-les podrien ser:

1. Prop de comerços i establiments: És preferible ubicar zones de càrrega i descàrrega prop dels comerços i establiments comercials per facilitar la logística de subministrament de mercaderies.
2. En vies amb espai ample: Les zones de càrrega i descàrrega haurien de situar-se en vies amb prou espai per a maniobres segures i sense obstaculitzar el trànsit general.
3. Amb senyalització clara: És essencial tenir una senyalització clara que indiqui les zones de càrrega i descàrrega, amb restriccions horàries i altres detalls rellevants.

És important ajustar la ubicació de les zones de càrrega i descàrrega segons les necessitats locals i les condicions específiques de cada àrea. Es proposa col·locar un càrrega i descarrega al carrer Illa de la Gomera, pels comerços que es troben situats en aquesta zona. És important no col·locar aquest tipus d'estacionament davant d'un pas de vianants, ja que pot reduir la visibilitat d'aquests.



Figura 50. Càrrega i Descàrrega al carrer Illa de la Gomera



Font: AIM, elaboració pròpia.

Altres mesures:

- Patrulles de seguretat: Tenir patrulles de seguretat escolar o voluntaris per supervisar l'àrea d'estacionament i garantir que es compleixin les normes de seguretat.
- Comunicació i conscienciació: Establir campanyes de comunicació per educar els pares i conductors sobre les millors pràctiques d'estacionament, la importància de mantenir l'ordre i la seguretat al voltant de l'escola.
- Senyalització adequada: Col·locar senyals de trànsit i marques vials clares que indiquin zones d'estacionament permès, restriccions i límits de velocitat, per millorar la seguretat i l'organització.

Aquestes mesures poden contribuir a crear un entorn més segur, ordenat i eficient a les zones d'estacionament properes a les escoles.

Resum de les propostes descrites

- Senyalització de Zona Escolar i del recorregut de camins escolars
 - Millora de la seguretat i l'accessibilitat a l'entorn escolar
1. Senyalització dels passos de vianants
 2. Adaptació de passos de vianants amb guals accessibles
 3. Millora de la visibilitat en passos de vianants

4. Ampliació de voreres
5. Pacificació dels entorns escolars: creació de plataformes úniques amb obstacles
6. Ordenació estenedors carrer Port Lligat
7. Regulació dels espais d'estacionament a la zona escolar (Zona petó i adeu, reserva per bus, estacionament dissuasiu, semibateria inversa, estacionament de motociccles o bicicletes i càrrega i descarrega)

5.3.4. Pressupost de les actuacions d'infraestructura

El pressupost màxim, de les actuacions d'infraestructura pel camí escolar al barri de Pont Major a Girona, és de 90.263€ (sense comptar voreres d'obra en l'actuació 3 al carrer Port Lligat "opció 2" que augmentaria el pressupost en uns 45.000€). El pressupost mínim comptaria amb un pressupost de 6.230€.

Tenint en compte que en alguns casos, el pressupost es pot veure magnificat per certes actuacions que es descriuen a continuació:

- En l'actuació 2, al carrer Port Lligat "opció 1", uns 15.500€ serien de mobiliari urbà.
- En l'actuació 3, al carrer Port Lligat "opció 2", uns 14.000€ serien de fitons.
- En l'actuació 5, carrer Illes Filipines "opció 1", uns 20.000€ serien destinats a mobiliari urbà.
- En l'actuació 6, carrer Illes Filipines "opció 2", uns 13.500€ serien de mobiliari urbà i fitons.
- En l'actuació 7, al Grup Pont Major, uns 5.500€ serien destinats a mobiliari urbà.
- En l'actuació 14, al carrer Illa de Gomera, uns 3.500€ serien destinats a mobiliari urbà.

Per tant, a criteri dels tècnics de l'ajuntament, s'haurà de valorar la incorporació d'aquesta tipologia de mobiliari, per garantir la seguretat en vers el pressupost disponible a destinar a les actuacions.

A continuació és mostra el quadre resum del pressupost.

Figura 51. Pressupost de les actuacions d'infraestructures del camí escolar al barri de Pont Major

CAMÍ ESCOLAR PONT MAJOR GIRONA	
ACTUACIONS EN DETALL	
1	PASSATGE PERE RABAT 1.151 €
2	CARRER PORT LLIGAT "OPCIÓ 1" 19.123 €
18	CARRER PORT LLIGAT "OPCIÓ 2" 42.735 €
4	CARRER PORT LLIGAT 2 2.278 €
5	CARRER ILLES FILIPINES "OPCIÓ 1" 23.725 €
6	CARRER ILLES FILIPINES "OPCIÓ 2" 18.572 €
7	GRUP PONT MAJOR 7.369 €
8	GRUP PONT MAJOR 2 406 €
9	CARRER ILLA FORMENTERA 1 1.407 €
10	CARRER ILLA FORMENTERA 2 "OPCIÓ 1" 1.090 €
11	CARRER ILLA FORMENTERA 2 "OPCIÓ 2" 1.358 €
12	CARRER ILLA FORMENTERA 3 482 €
13	CARRER ILLA FORMENTERA 4 1.222 €
14	CARRER ILLA DE GOMERA 5.081 €
15	CARRER RAMÓN LLULL 1 "OPCIÓ 1 i 2" 561 €
16	CARRER RAMÓN LLULL 2 "OPCIÓ 1 i 2" 1.408 €
17	CARRER TENERIFE 1.080 €
TOTAL 1 (PRESSUPOST MÀXIM) 90.263 €	
TOTAL 2 (PRESSUPOST MÍNIM) 61.230 €	

Font: AIM, elaboració pròpia.

5.4. Propostes de campanyes d'educació i sensibilització per a una mobilitat sostenible

5.4.1. Adaptació d'activitats lectives curriculars als centres educatius

L'ajuntament de Girona forma part del projecte *School Chance*. El Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Girona treballen conjuntament en el projecte europeu *School mobility Challenge in regional policies*, des del 2017. Es tracta d'un projecte aprovat pel programa *Interreg Europe* i finançat pel Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER) per al període 2014-2020. Al febrer del 2020, la Generalitat va aprovar el Pla d'Acció de Mobilitat Escolar de Catalunya 2020-2021.

Una de les tasques que els centres docents poden fer per incentivar els i les alumnes a participar en el projecte dels camins escolars de forma activa, conèixer-lo, fer-lo més seu i entendre'l millor, és fer-los participar en la seva anàlisi i integrar-lo en les classes lectives.

Des de les escoles es pot treballar el projecte de **camins escolars com a un projecte més**, amb l'objectiu de detectar mancances i punts forts de l'entorn del centre educatiu. Els alumnes poden fer:

- Anàlisi de la mobilitat (recompte de vehicles, de vianants, etc.)
- Anàlisi de la xarxa viària al voltant dels centres educatius (amplades de voreres, senyalització...).
- Fotografies de les disfuncions de l'entorn.
- Plantejament de possibles propostes de millora.

D'aquesta manera es pretén que els alumnes es comencin a introduir a la temàtica de la mobilitat sostenible, així com a l'anàlisi crític de l'entorn viari que ja coneixen.

Una altra proposta que es deriva d'aquesta acció és l'adaptació dels enunciats de les diverses assignatures en relació a aspectes relacionats amb la mobilitat sostenible.

A continuació es proposa un recull de diverses d'activitats i dinàmiques que s'han portat a terme a Girona i en molts altres municipis, i que segueixen amb la línia d'educar envers a la mobilitat i la sostenibilitat:

Propostes educatives impulsades des de l'Ajuntament de Girona:

- **Mantenir la Xarxa de Coordinadores/ors de Mobilitat escolar (Xarxa CME)**

La Xarxa de coordinadors/ores de mobilitat escolar s'emmarca en el projecte *School Chance*. El govern de Catalunya va aprovar el Pla d'acció regional 2020-2021 sobre mobilitat escolar de Catalunya que incloïa sis accions a desenvolupar, entre les quals la creació de la Xarxa de Coordinadors/ores de Mobilitat Escolar a les escoles catalanes. Girona ha sigut la ciutat on es va desenvolupar una prova pilot per crear aquesta xarxa durant el curs escolar 2020-2021. Valorada favorablement la prova pilot, la Xarxa de coordinadors/ores de mobilitat escolar es troba en la fase d'ampliació i consolidació.

La Xarxa de CME té com a objectiu principal l'intercanvi d'experiències i la generació de sinergies entre els docents com també la cooperació entre els diferents centres educatius per tal de fomentar la mobilitat autònoma, segura, sostenible i saludable en l'entorn educatiu. De l'experiència, es va crear la Guia metodològica per a la implementació de la Xarxa de CME, la qual té com a objectiu que sigui reproducible a altres territoris catalans.

Ambdós centres disposen d'una coordinadora de mobilitat escolar que ha estat present en algun punt de la redacció del present document.



- **Realització de “competicions” a l’escola per ser la classe més sostenible – El Joc de la Serp**

Una possible competició consistiria en que durant la setmana cada dia els alumnes apuntessin en quin mitjà de transport s’han desplaçat per anar i tornar de l’escola. Els desplaçaments fets en mitjans més sostenibles tindrien més punts que els altres. Cada classe apuntaria el total de punts i la que en tingués més seria la guanyadora, que se li podria oferir un premi relacionat amb la sostenibilitat. Des de l’Ajuntament de Girona, hi ha la possibilitat d’utilitzar material com el “joc de la serp”. Per sol·licitar aquesta activitat, cal omplir la fitxa d’inscripció i enviar-la a l’adreça electrònica mobilitatescolarsostenible@ajgirona.cat.

Figura 52. El joc de la serp



Font: Ajuntament de Girona

En relació a aquesta línia, l'Escola FEDAC-Pont Major, ha obtingut molts bons resultats al fer l'activitat entre el 13 i 24 de març del 2023. A la següent taula es poden consultar els resultats dels desplaçaments per curs dels diferents escolars, i veiem com el 79% dels desplaçaments han estat en un mode de transport sostenible, com a peu, en bicicleta, patinet o transport públic.

Figura 53. Resultats del joc de la serp a l'Escola FEDAC-Pont Major

Quants desplaçaments de cada tipus ha fet cada curs en dues setmanes?

	I-3	I-4	I-5	P-1	P-2	P-3	P-4	P-5	P-6	TOTAL
CAMINANT	41	56	35	40	20	43	36	64	61	396
BICICLETA/PATINET	43	20	56	62	56	55	59	66	8	425
AUTOBÚS	19	6	9	0	1	0	1	8	9	62
DESENCOTXAMENT	13	65	21	2	14	74	5	8	22	224
COTXE COMPARTIT	0	19	2	1	1	1	10	7	1	46
COTXE	61	0	32	67	4	28	84	3	26	305

Quants desplaçaments sostenibles i no sostenibles ha fet cada curs en dues setmanes?

	I-3	I-4	I-5	P-1	P-2	P-3	P-4	P-5	P-6	TOTAL
Nº total de desplaçaments sostenibles	116	169	123	105	96	201	111	153	101	1175
Nº total de desplaçaments no sostenibles	61	0	32	67	4	28	84	3	26	305

Font: Escola FEDAC-Pont Major

- **Promoure i crear la xarxa “Comerç amic” al barri de Pont Major**

Es tracta d'identificar el comerç de proximitat com a punt de confiança i acollida en el camí que fan els nens i nenes per anar cada dia des de casa a l'escola i des de l'escola a casa.

Vol dir ser un comerç que l'infant identifica com a proper, amb persones que, si li cal ajuda o té alguna necessitat, dificultat o problema durant el trajecte a l'escola o en tornar a casa, li oferiran l'atenció i col·laboració que necessiti. L'interès se centra a elaborar una xarxa de suport social que vetlli per la seguretat dels infants que utilitzen el camí escolar.

Figura 54. Comerç Amic, camí a l'escola. Ajuntament de Girona

Font: Ajuntament de Girona

- **“Caminem!” o “mou-te en bicicleta!”**

Caminem! és una xerrada participativa dinamitzada per un educador/a per reflexionar sobre la importància de desplaçar-nos a peu; els beneficis en la salut i mediambientals que ens aporta; la responsabilitat de cadascun/a de nosaltres en la cura del medi ambient; el foment de la mobilitat autònoma i sostenible, les actituds cíviqes, segures i responsables quan ens movem. Un cop finalitzada la xerrada es realitzarà una passejada amb l'educador o l'educadora al voltant de l'escola per posar en pràctica allò que s'ha treballat a l'aula. Es disposa de material didàctic a: <http://edums.gencat.cat/ca/inici>. (activitats del Servei Català de Trànsit).

O mou-te en bicicleta! més enllà de l'aprenentatge de les normes de circulació i de seguretat, amb aquesta activitat es treballa el foment de la mobilitat autònoma, els beneficis per la salut i mediambientals. Es tracta d'una sessió on els i les alumnes participen en un Parc Mòbil de Bicicletes per posar en pràctica les normes de circulació i de conducció de bicicleta. Es disposa de material didàctic en el Servei Català de Trànsit.

Amb aquestes activitats es volen treballar els valors de sostenibilitat i civisme.

Aquest recurs educatiu és gestionat per La Caseta-Serveis Educatius, és una concreció de la voluntat de la ciutat de Girona com a Ciutat Educadora i, per tant, en la idea de la corresponsabilitat social en l'Educació. La ciutat és una font d'educació per ella mateixa, filosofia que segueix la Carta de Ciutats Educadores.

- **Anem a l'escola amb l'autobús**

Amb aquest recurs educatiu es treballa la mobilitat escolar sostenible i es fa a través dels modes de transport que existeixen i la configuració de l'espai públic. Els alumnes aprendran quins modes de transport són els més sostenibles ambientalment i aprendran a diferenciar-los. Reflexionaran sobre els conceptes de sostenibilitat i contaminació. També, treballaran la configuració de l'espai públic mitjançant l'observació del camí escolar que fan cada dia de casa a l'escola i a l'inrevés. Mitjançant la creativitat, dissenyaran com hauria de ser aquest trajecte, en definitiva, l'espai públic del seu entorn més proper.

L' Ajuntament proporciona:

- ❖ PowerPoint explicatiu per a totes les activitats
- ❖ [Fitxa del recurs educatiu](#) amb les activitats
- ❖ Impressió en DIN-A3 del joc dels apilables
- ❖ Targetes amb els pictogrames

El centre educatiu:

- ❖ Blocs apilables de colors
- ❖ Impressió de les fotos del recorregut
- ❖ Paperògraf
- ❖ Llapis de colors, retoladors, ceres i pintura

Figura 55. El nostre camí escolar segur. Anem a l'escola amb autobús. Ajuntament de Girona



Font: Ajuntament de Girona

Per sol·licitar l'activitat el recurs educatiu, només cal que el coordinador/a de Mobilitat Escolar envii un correu a mobilitatescolarsostenible@ajgirona.cat.

També es disposa del recurs "Visites a serveis ciutadans: l'autobús urbà", gestionat pel servei municipal La Caseta-Serveis Educatius.

L'activitat comença amb una sessió a l'escola on l'educador o educadora reflexiona junt amb l'alumnat sobre l'ús sostenible del transport públic dins la ciutat i els seus diferents avantatges. A continuació, el grup agafarà l'autobús de línia regular a la parada més pròxima a l'escola i farà un petit trajecte on l'educador o educadora aprofitarà per explicar les normes bàsiques per pujar a un autobús, promoure hàbits saludables i sostenibles, actituds, etc. Amb l'activitat es treballa per tal que l'alumnat conegui com funcionen els autobusos urbans habitualment i les possibilitats que ofereixen realment per traslladar-se d'un indret a

l'altre de la ciutat. A més a més de conscienciar-los en el paper que té la ciutadania en la cura del medi ambient i la reducció de les emissions.

Amb aquesta activitat es volen treballar els valors de respecte, convivència i responsabilitat amb el medi.

El [dossier del professorat](#) i el [material didàctic](#) es pot descarregar des de l'Ajuntament de Girona.

- **Activitats relacionades amb la cohesió de l'alumnat d'ambdós centres**

Per tal de fer activitats entre els dos centres educatius del barri de Pont Major, FEDAC-Pont Major i Carme Augustet, es proposen tres activitats conjuntes:

1. Creació d'un vídeo animat: Com ens desplacem cap a l'escola? La [Fitxa del recurs educatiu](#) la podeu trobar a la web de l'Ajuntament de Girona. Tracta de la creació d'un vídeo animat amb la tècnica de l'stop-motion que exemplifiqui la mobilitat escolar. Aquesta tècnica, consisteix en animar un o diversos personatges, imatge a imatge, amb petits moviments que es van fotografiant, per després unir-los generant una seqüència de moviment.
2. Mesura la qualitat de l'aire (NO₂) de l'entorn de la teva escola. La [Fitxa del recurs educatiu](#) la podeu trobar a la web de l'Ajuntament de Girona. Es tracta de donar les eines necessàries per portar a terme un projecte sobre la qualitat de l'aire mitjançant la mesura d'un contaminant atmosfèric clau com és el diòxid de nitrogen (NO₂). És un recurs educatiu que pretén millorar el coneixement dels alumnes sobre la contaminació de l'aire i els seus efectes per a la salut. I finalment sensibilitzar per veure si amb aquests coneixements adquirits, els alumnes canvien algunes pautes de conducta relacionades, sobretot, amb la mobilitat (deixen d'anar a l'escola amb cotxe i utilitzen el transport públic o la bicicleta, canvien el recorregut per passar per carrers menys contaminats, etc.).
3. Activitat inaugural de les propostes efectuades per la millora de l'entorn escolar. Activitats al carrer relacionades amb el guany d'espai destinat als alumnes i als veïns de Pont Major.

Altres propostes educatives per impulsar/treballar des de l'escola:

- **Disseny i realització de pàgines web sobre mobilitat**

En cas que el centre escolar tingui web, es pot realitzar un apartat dedicat a la mobilitat al centre, destacant la mobilitat a peu i en bicicleta. També seria interessant indicar l'accés al centre educatiu en transport públic i la possibilitat de compartir cotxe.

- **Presentació de material informatiu (diapositives, vídeos, etc.)** sobre la problemàtica de la mobilitat dels vianants i bicicletes i les possibles solucions (mesures de pacificació...), contaminació atmosfèrica, etc.

- **Elaboració de materials i exposicions sobre mobilitat sostenible i segura**

Des dels centres educatius es pot promoure, durant jornades ambientals o de mobilitat, propostes d'activitats en que els alumnes puguin participar i reflexionar sobre la temàtica.

- **Elaboració d'una unitat didàctica diferent per a cada grup d'edat.**

Es proposa que cada unitat sigui una eina per endinsar-se en el tema de la mobilitat, aprofundint en diverses qüestions com ara la contaminació atmosfèrica, el soroll, l'ocupació de l'espai, el consum d'energia, els mitjans de transport.

Es proposa que algunes de les activitats no es realitzin a l'aula sinó fora del recinte de l'escola; algunes de les activitats proposades són:

- Descripció del camí casa - escola
- Orientació urbana
- Mesura i càlcul de la distància casa - escola
- Descoberta del barri

5.4.2. Activitats per educar en la cultura de la mobilitat sostenible i segura

A continuació es proposen altres activitats realitzades per empreses i administracions, per a que en els centres educatius es realitzin activitats per a informar i sensibilitzar els alumnes (i a les famílies) sobre la mobilitat sostenible i segura. Es proposa que alguna d'aquestes es puguin realitzar-se en el marc de la Setmana de la Mobilitat Sostenible.

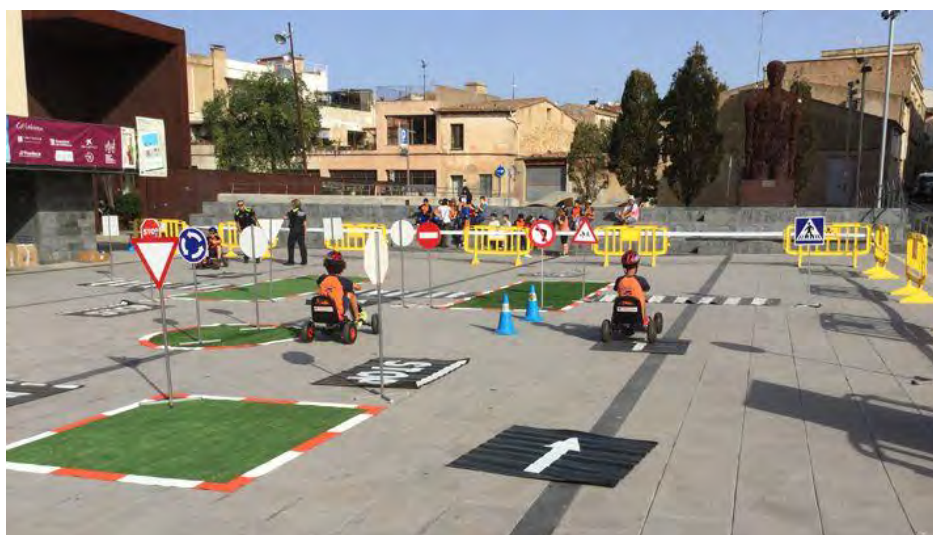
- **Xerrades o activitats sobre seguretat viària**

Conjuntament amb els Mossos d'Esquadra i el Servei Català de Trànsit, es poden realitzar activitats per promoure la mobilitat a peu i en bicicleta o patinet de forma segura. L'SCT posa



a disposició dels centres material didàctic per tractar temes de seguretat viària a diferents edats. A més, des del propi SCT, també ofereix als municipis un Parc de Trànsit mòbil, el qual s'adapta un espai públic (seria ideal l'espai del Centre Cívic, davant del CAP Pont Major al passatge Pere Rabat) del municipi per a que els alumnes puguin aprendre en primera persona, conceptes i actituds bàsiques de seguretat viària. El Servei Català de Trànsit i els Mossos, tot i no tenir conveni amb l'Ajuntament de Girona, formen part de la Taula de Coordinació de Recursos Educatius. Treballen en diferents activitats, concretament el parc mòbil de bicicletes el porten durant 15 dies al mes de març i si apunten les escoles interessades.

Figura 56. Parc infantil de trànsit a Palafrugell



Font: Costa Brava Televisió

- **Activitats per fomentar l'ús de la bicicleta en alumnes**

Algunes entitats com BACC o Biciclot, promouen i disposen de material i activitats per fomentar l'ús de la bicicleta en els desplaçaments diaris escolars, circuits per aprendre hàbits de comportament, així com jornades i tallers per a saber fer el manteniment de bicicletes.

En aquest mateix àmbit també es proposa la realització de dinàmiques i activitats des dels entres educatius destinades al canvi de modes (encara que es tracti de dies puntuals). En aquest sentit, es proposa aprofitar esdeveniments com la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura per a proposar fer jornades com el "dia de la bici" o "pedalada escolar" de forma que els alumnes puguin fer un recorregut dins del municipi amb bicicleta/patinet i utilitzin aquests modes per anar a l'escola. Activitats d'aquest tipus són molt positives per tal d'incentivar els modes actius i saludables, i per a fer que els alumnes puguin descobrir-los.

Figura 57. 2a Pedalada escolar a Sant Cugat del Vallès (2019)



Font: Ajuntament de Sant Cugat del Vallès

Per a dur a terme aquestes jornades, la implicació del centre escolar és clau, per tal d'adaptar-se a l'activitat proposada, tot i que l'ajuntament també realitza una tasca necessària de coordinació de les activitats. Des dels mateixos centres cal fer promoció dels esdeveniments i es poden realitzar fulletons informatius per a famílies. És també necessari conscienciar a al comunitat educativa (professorat) per tal de motivar-los a la participació de les activitats.

5.4.3. Campanya informativa de les zones 30 i els carrers residencials (prioritat invertida)

Es proposa que quan l'Ajuntament faci actuacions per crear zones 30 o urbanitzi carrers residencials de prioritat invertida es dugui a terme una campanya informativa i de conscienciació sobre el significat i funcionament d'aquests vials, dirigida a tota la població, tant a vianants, com ciclistes i molt especialment conductors de vehicles motoritzats.

Per a la difusió d'aquestes campanyes, es poden utilitzar els taulells informatius municipals, publicacions a la pàgina web i a les xarxes socials de l'Ajuntament i també l'edició de fulletons informatius.

En el cas dels carrers de prioritat invertida tracta de que els vianants coneguin els seus drets de circulació i moviment pel vial (fins i tot de joc), i que els conductors sàpiguen que han de cedir el pas

als vianants i circular a una velocitat adequada per poder parar en qualsevol moment (màxim 20 km/hora).

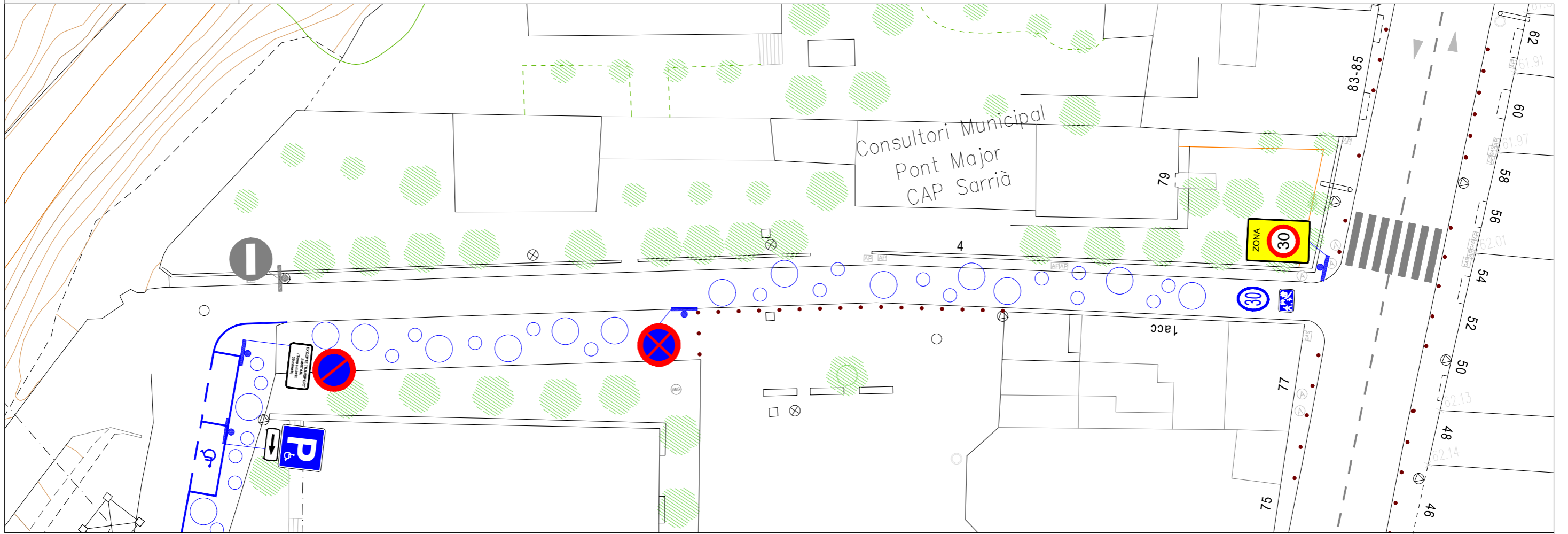
Resum de les propostes descrites

- Adaptació d'activitats lectives curriculars als centres educatius
 1. Mantenir la Xarxa de Coordinadores/ors de Mobilitat escolar (Xarxa CME)
 2. Realització de "competicions" a l'escola per ser la classe més sostenible – El Joc de la Serp
 3. Promoure i crear la xarxa "Comerç amic" al barri de Pont Major
 4. "Caminem!" o "mou-te en bicicleta!"
 5. Anem a l'escola amb l'autobús
 6. Activitats relacionades amb la cohesió de l'alumnat d'ambdós centres
 7. Disseny i realització de pàgines web sobre mobilitat
 8. Presentació de material informatiu (diapositives, vídeos, etc.)
 9. Elaboració de materials i exposicions sobre mobilitat sostenible i segura
 10. Elaboració d'una unitat didàctica diferent per a cada grup d'edat.
- Activitats per educar en la cultura de la mobilitat sostenible i segura
 1. Xerrades o activitats sobre seguretat viària
 2. Activitats per fomentar l'ús de la bicicleta en alumnes
 3. Campanya informativa de les zones 30 i els carrers residencials

DOCUMENT II. PLÀNOLS

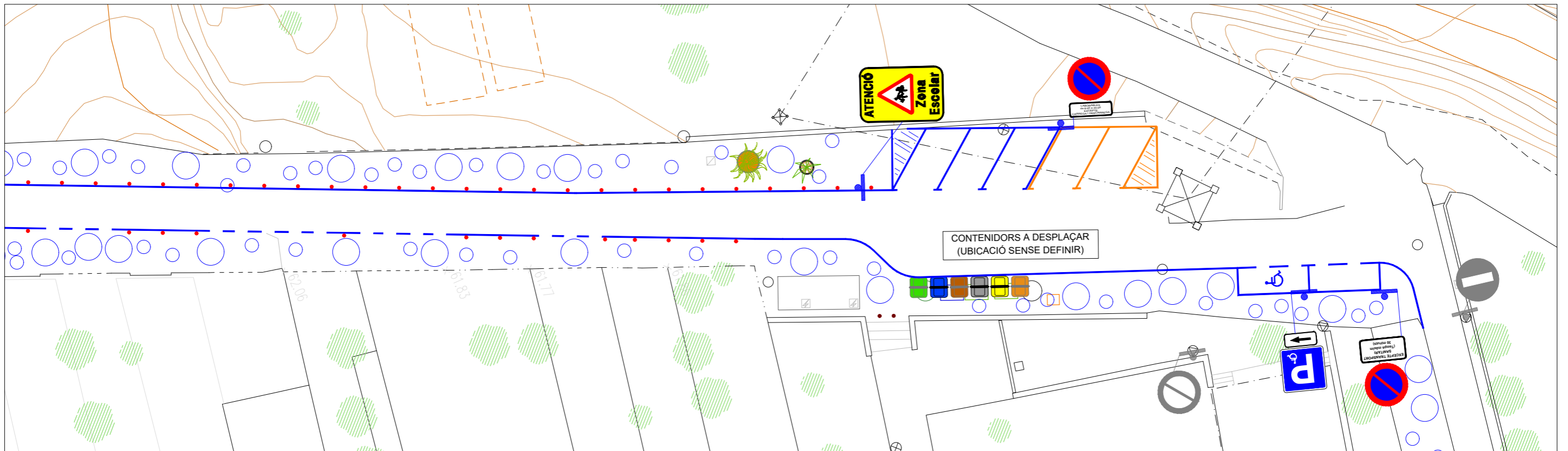
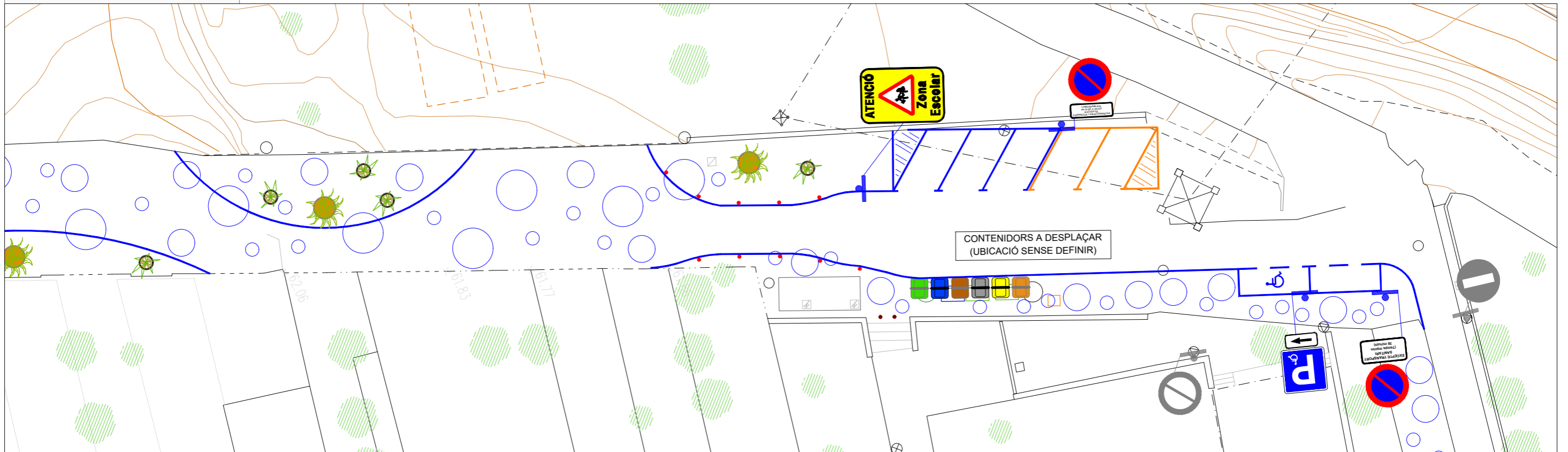


PASSATGE PERE RABAT



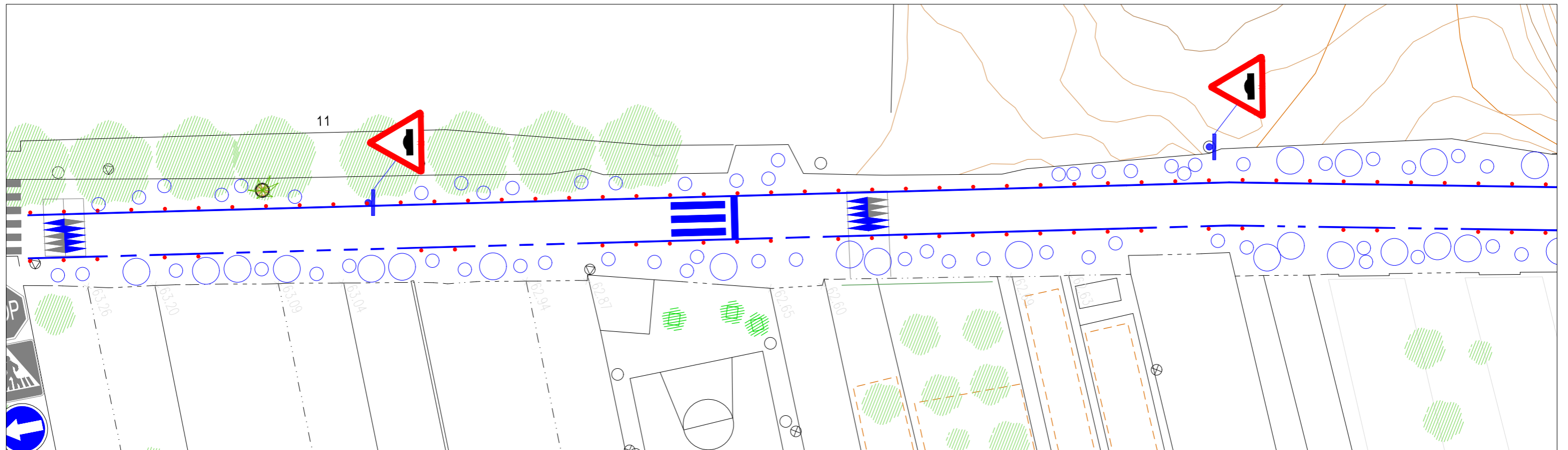
PROPOSTA

CARRER PORT LLIGAT



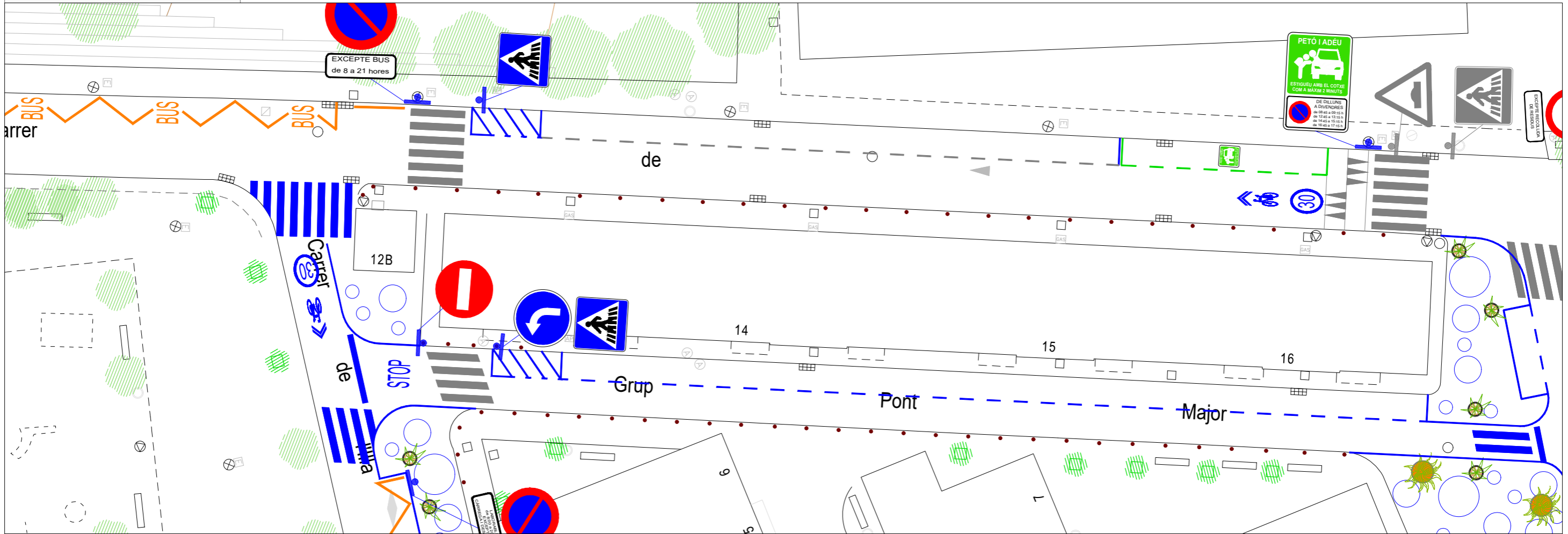


PROPOSTA 1

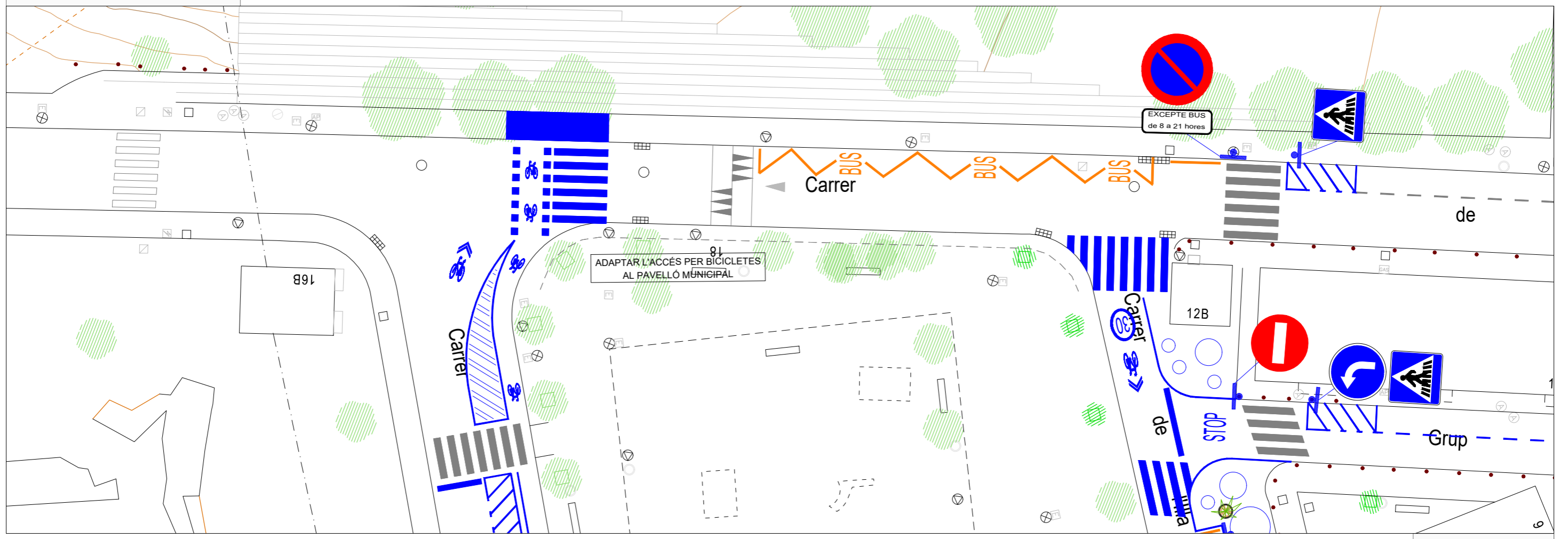


PROPOSTA 2

CARRER PORT LLIGAT 2



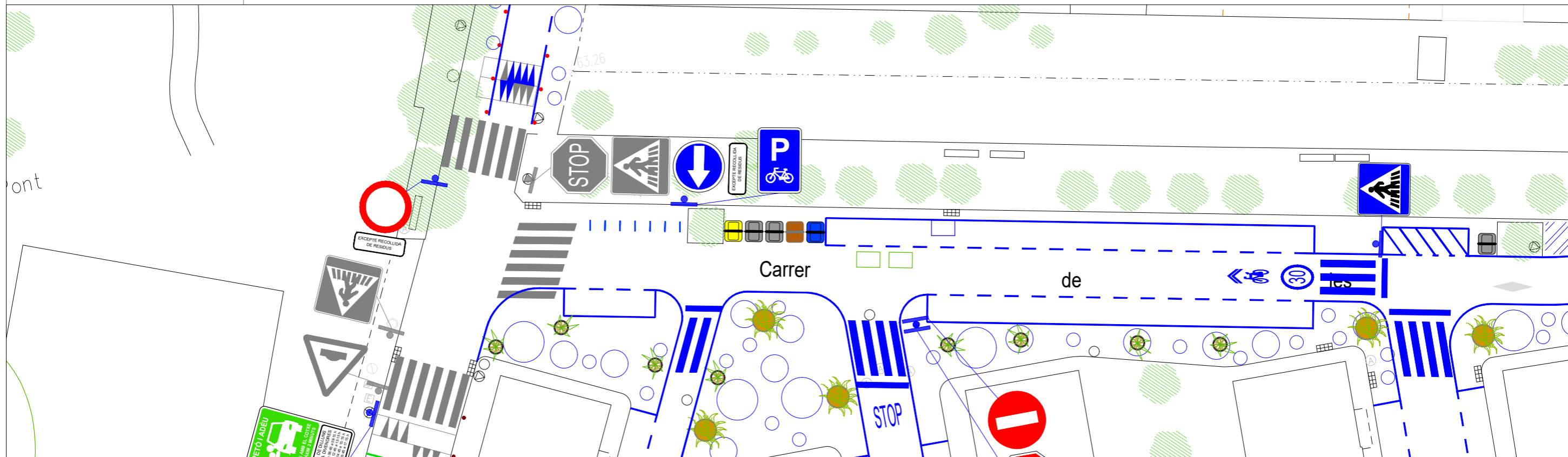
CARRER PORT LLIGAT 2



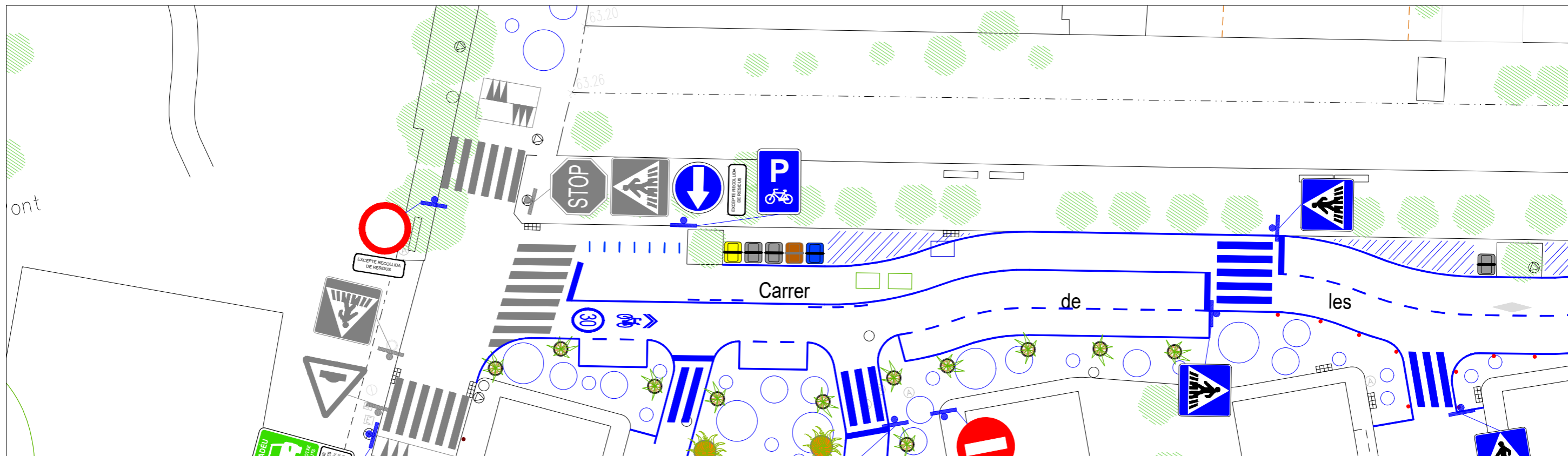
ADAPTAR L'ACCÉS PER BICICLETES
AL PAVELLÓ MUNICIPAL

EXCEPTE BUS
de 8 a 21 hores

PROPOSTA

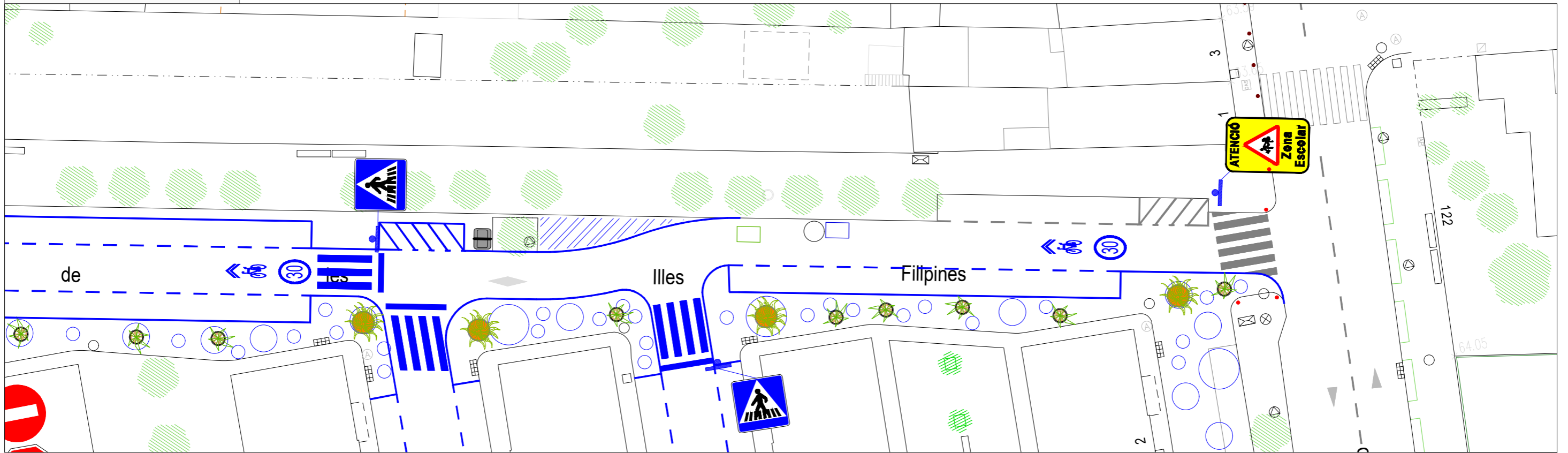


PROPOSTA 1

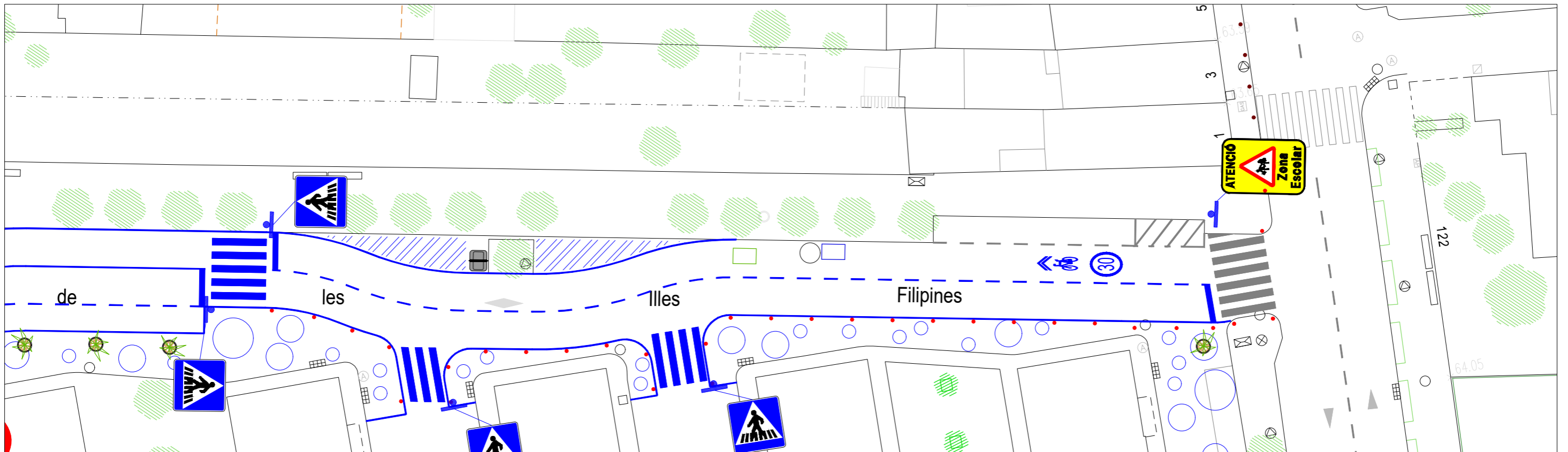


PROPOSTA 2

CARRER ILLES FILIPINES

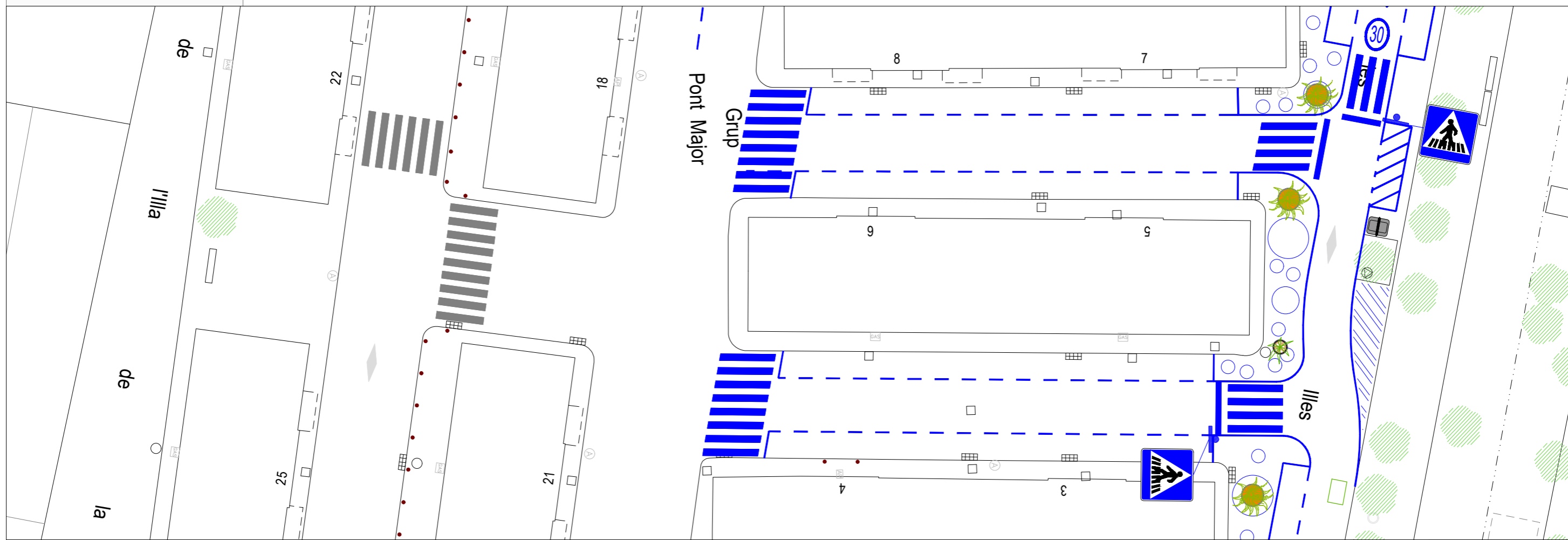


PROPOSTA 1



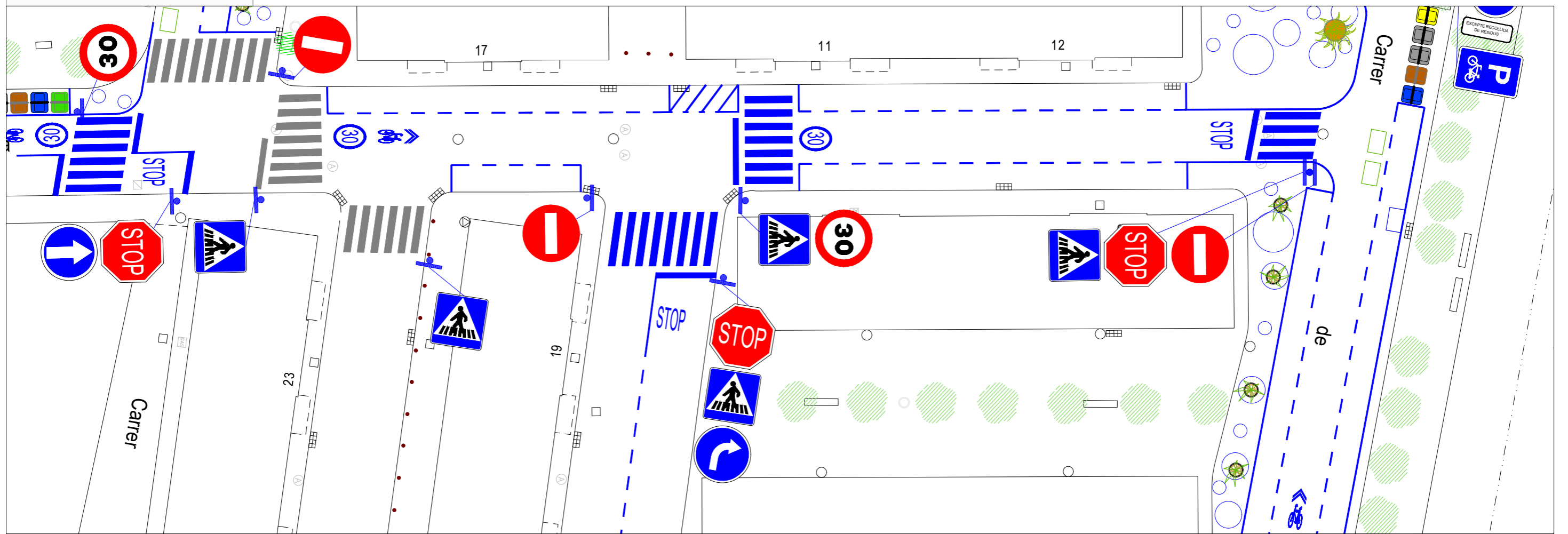
PROPOSTA 2

GRUP PONT MAJOR 2



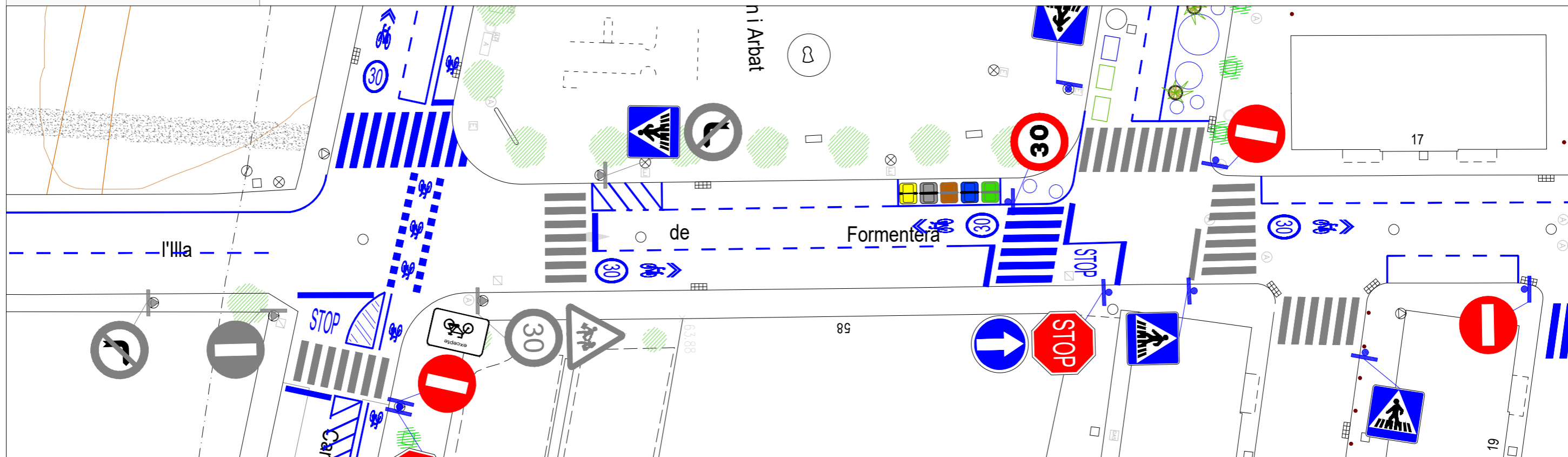
PROPOSTA

CARRER ILLA FORMENTERA 1

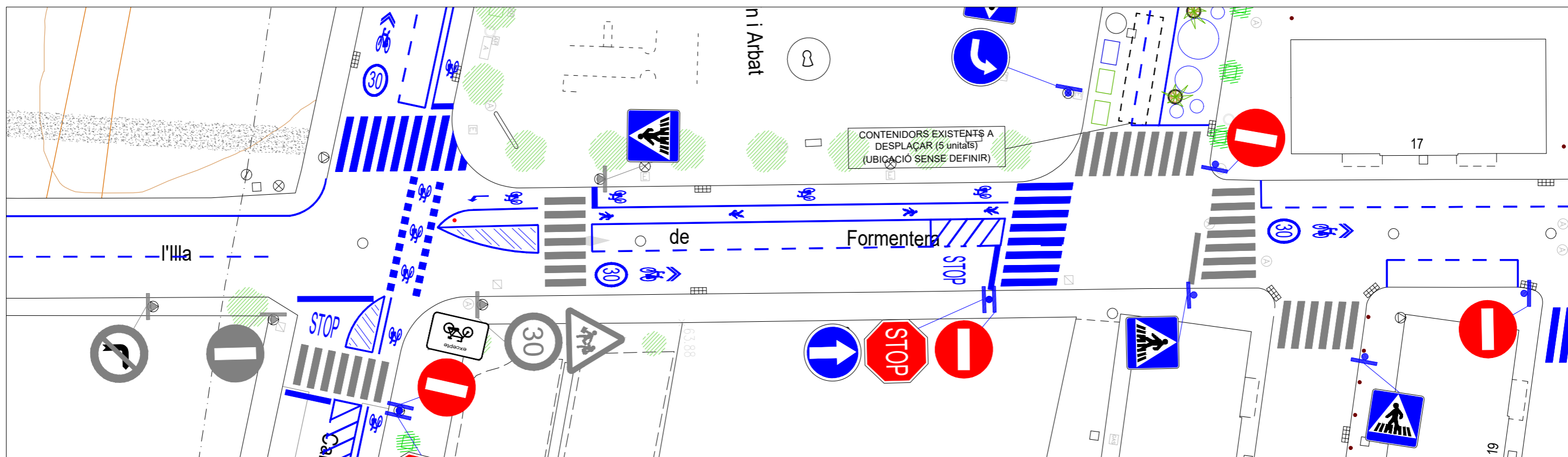


PROPOSTA

CARRER ILLA FORMENTERERA 2

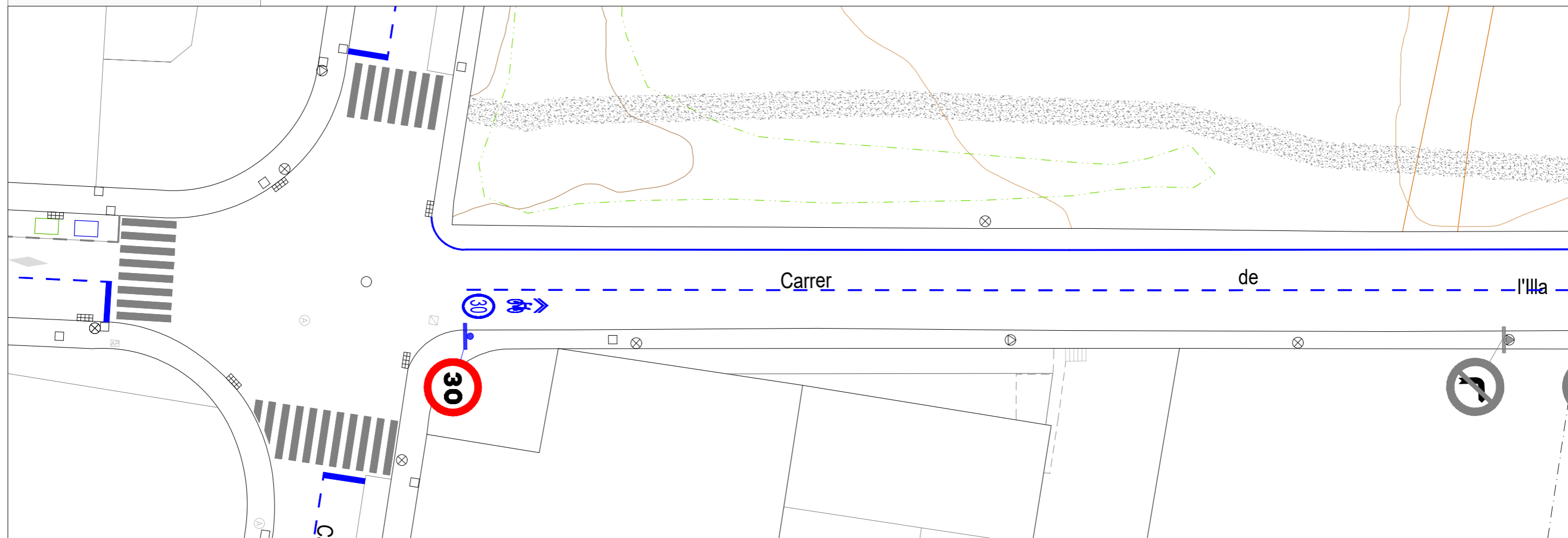


PROPOSTA 1



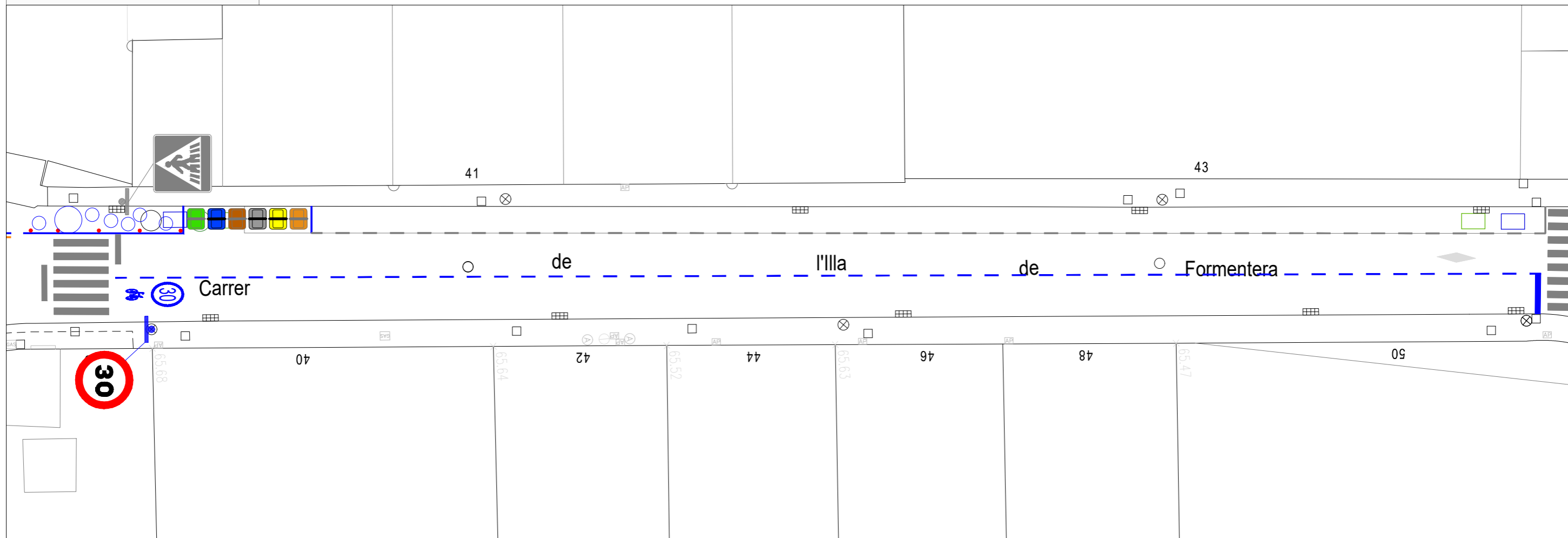
PROPOSTA 2

CARRER ILLA FORMENTERA 3



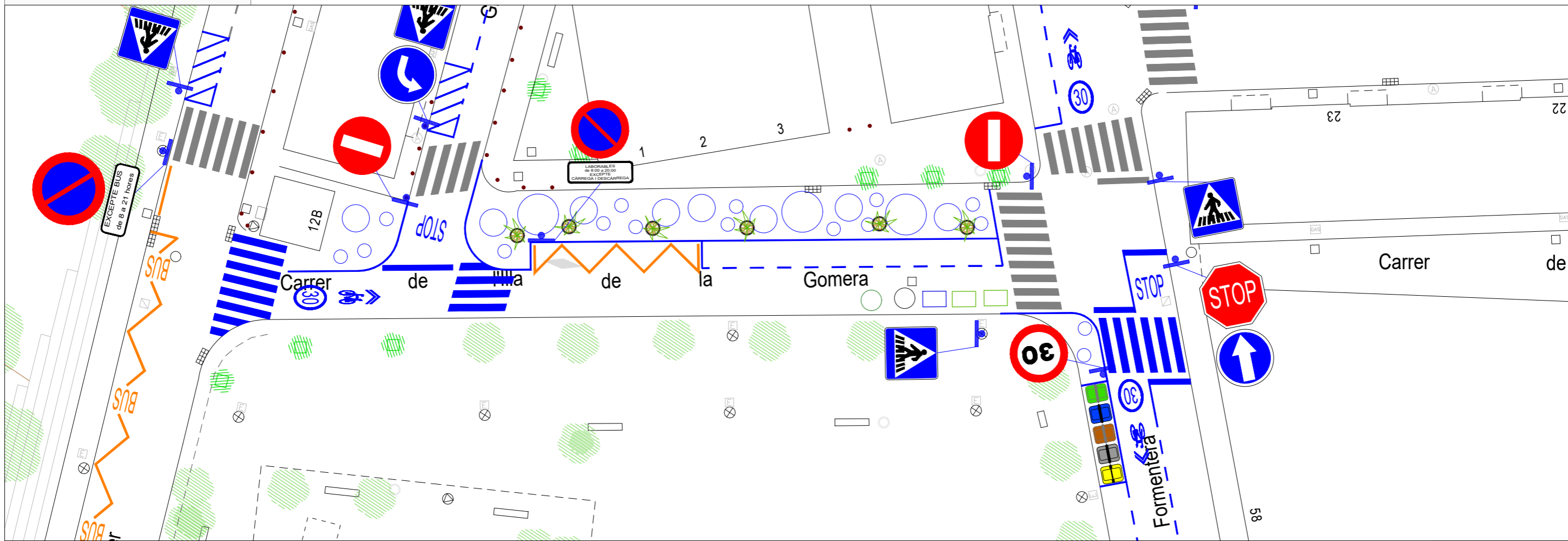
PROPOSTA

CARRER ILLA FORMENTERA 4



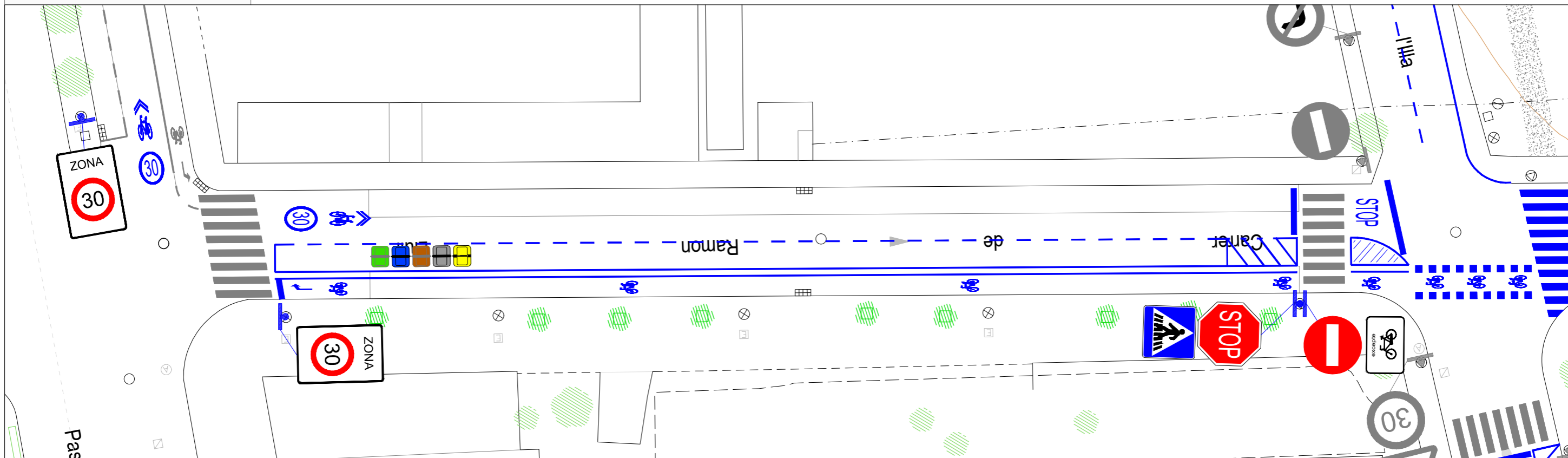
PROPOSTA

CARRER ILLA DE GOMERA

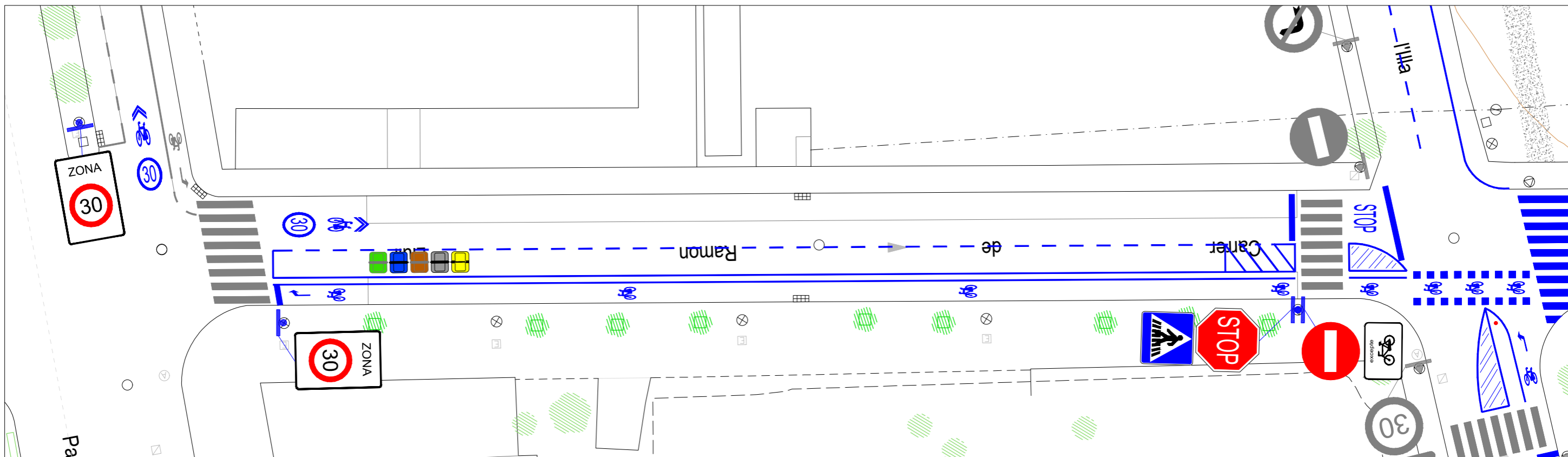


PROPOSTA

CARRER RAMÓN LLULL 1

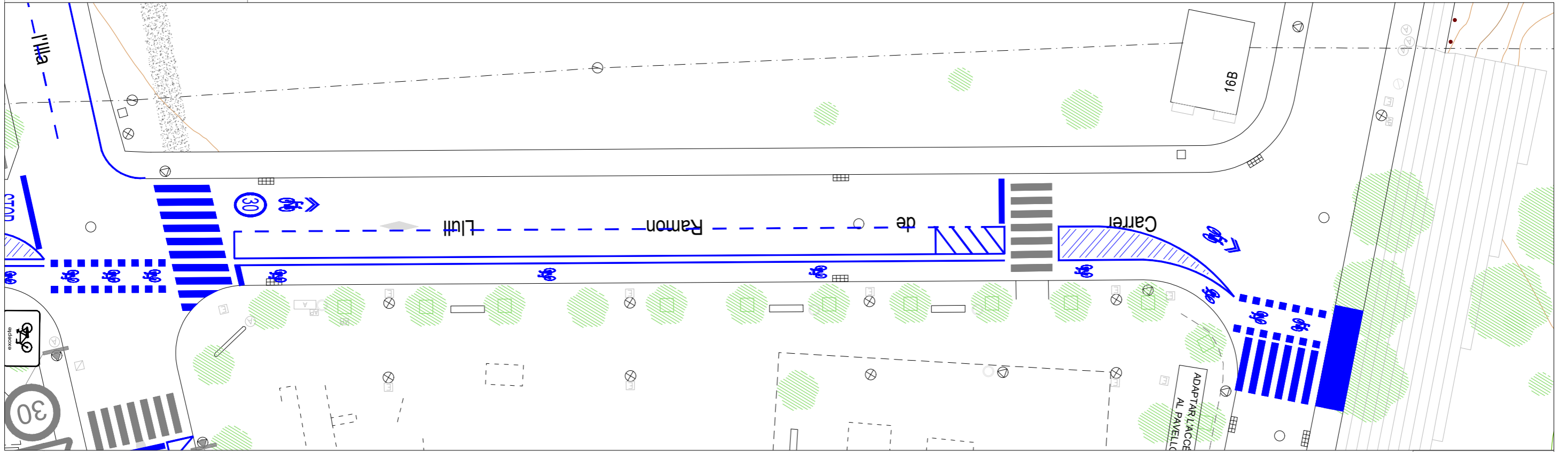


PROPOSTA 1

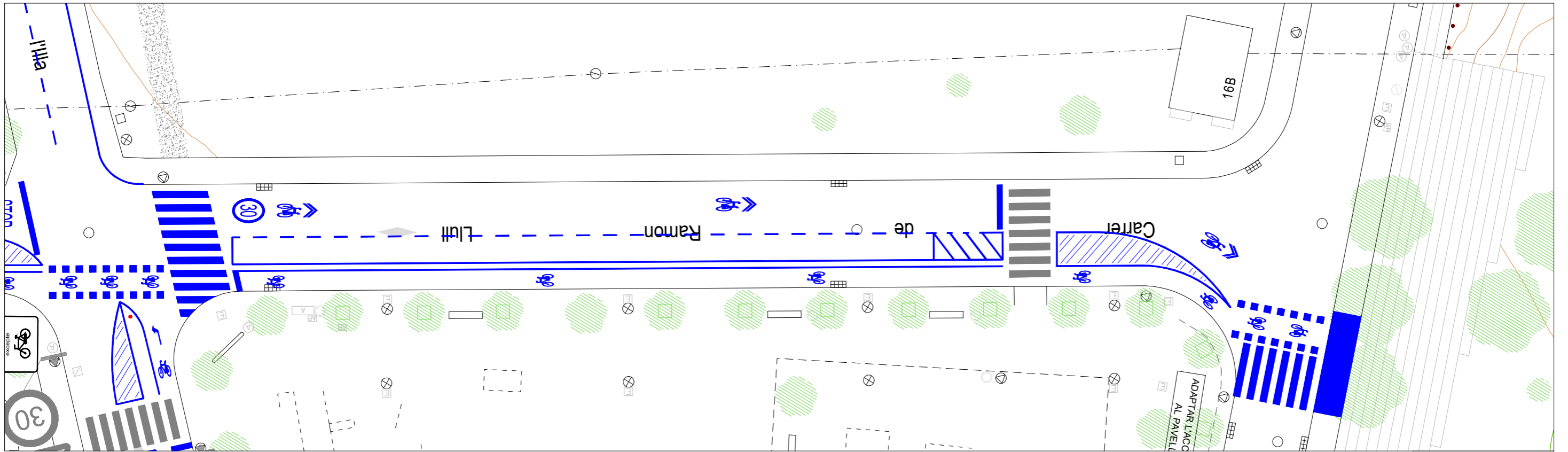


PROPOSTA 2

CARRER RAMÓN LLULL 2

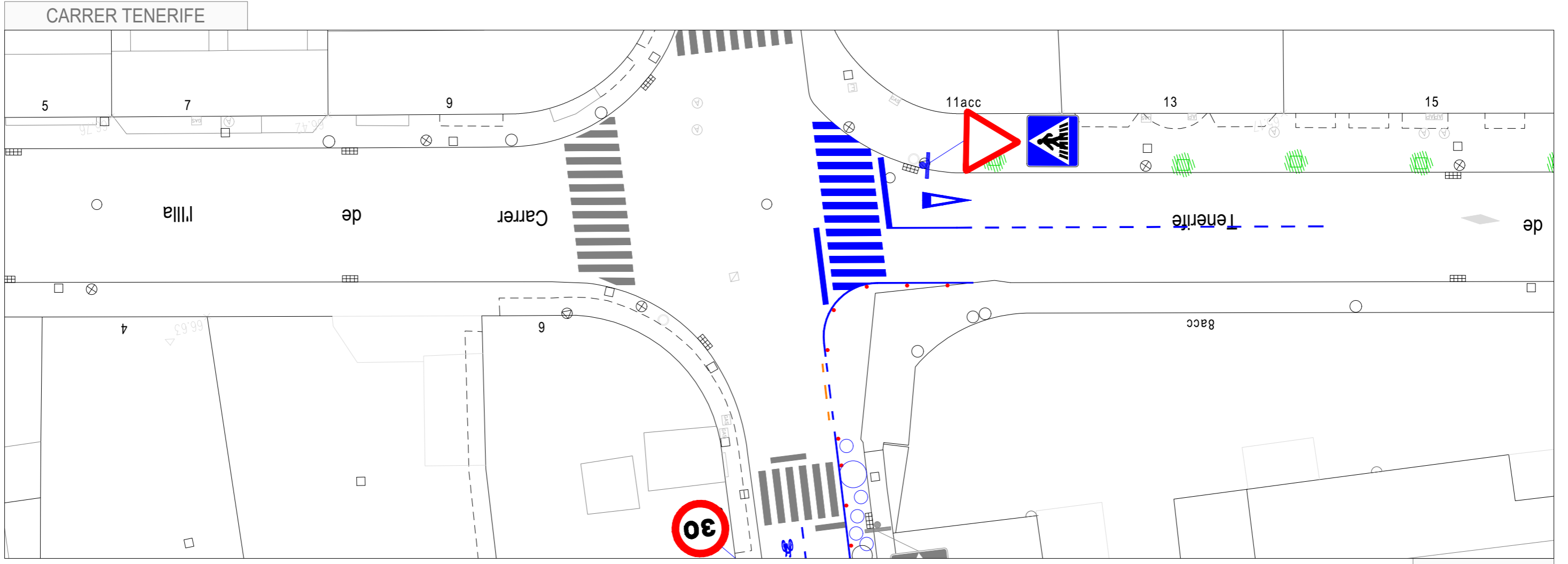


PROPOSTA 1



PROPOSTA 2

CARRER TENERIFE



PROPOSTA

ESTUDI DE CAMÍ ESCOLAR A LES ESCOLES DEL BARRI DE PONT MAJOR

CARME AUGUET I FEDAC-PONT MAJOR

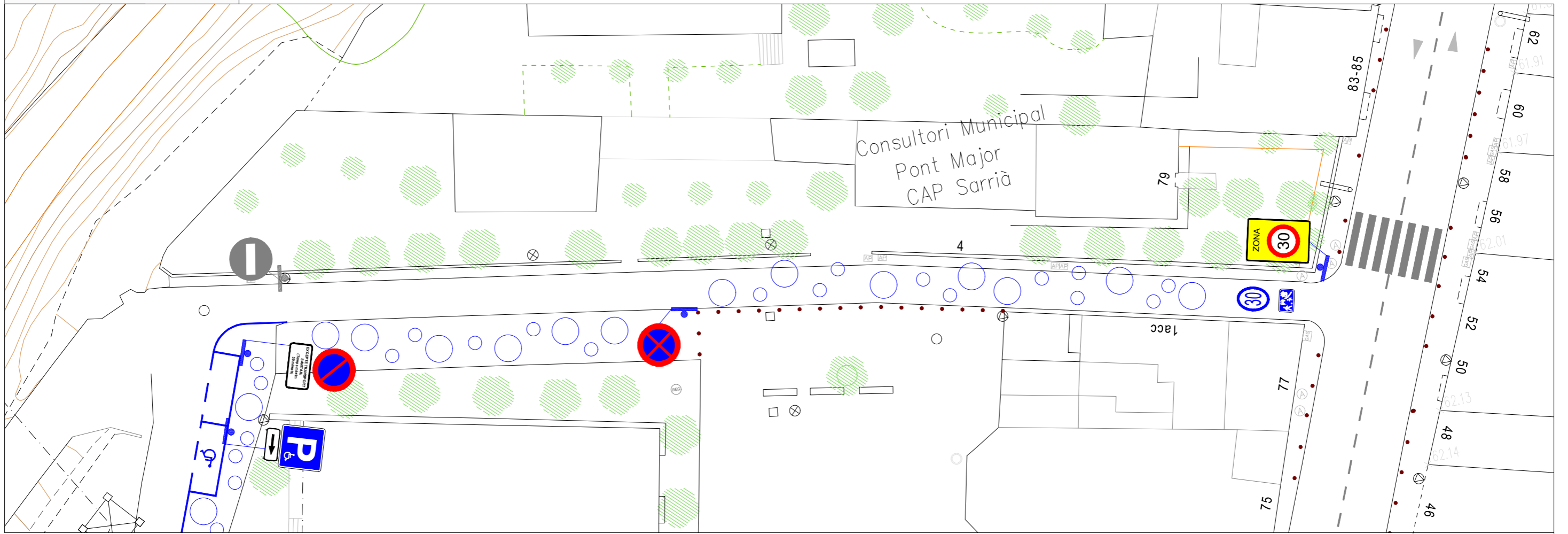
Plànols proposta

ESTUDI DE CAMÍ ESCOLAR A LES ESCOLES DEL BARRI DE PONT MAJOR

CARME AUGUET I FEDAC-PONT MAJOR

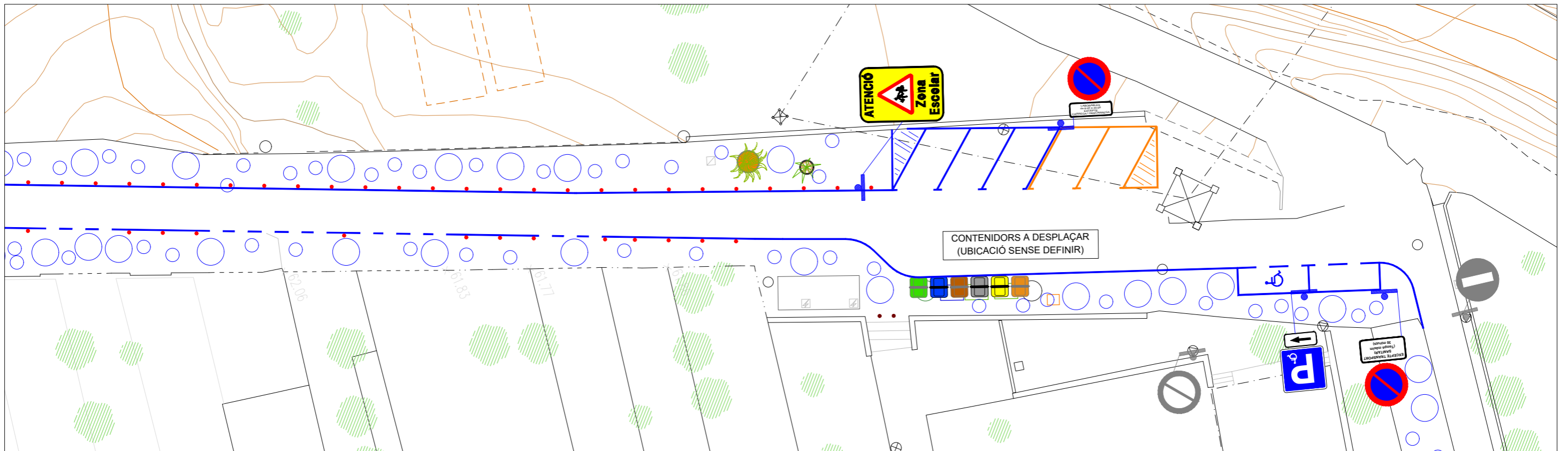
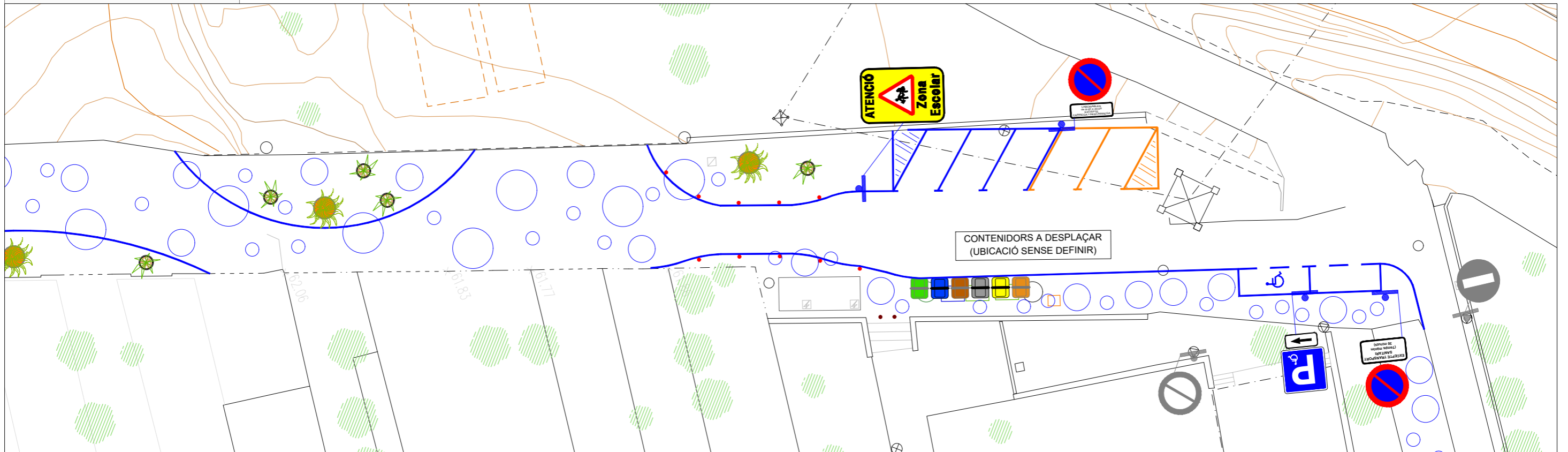
Simulació Autoturn

PASSATGE PERE RABAT



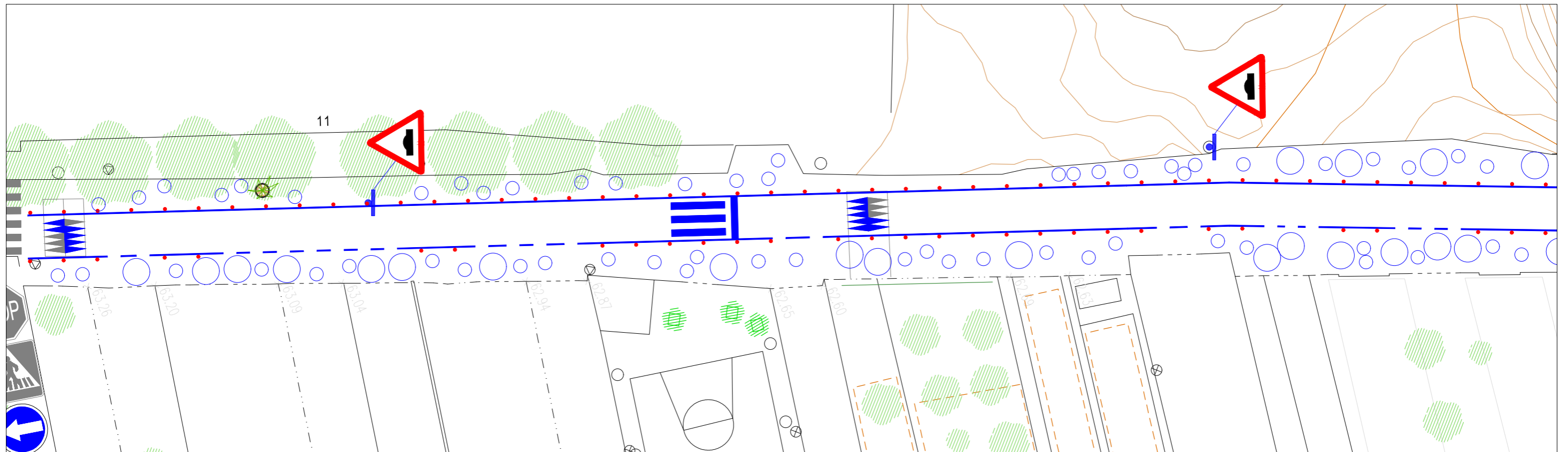
PROPOSTA

CARRER PORT LLIGAT



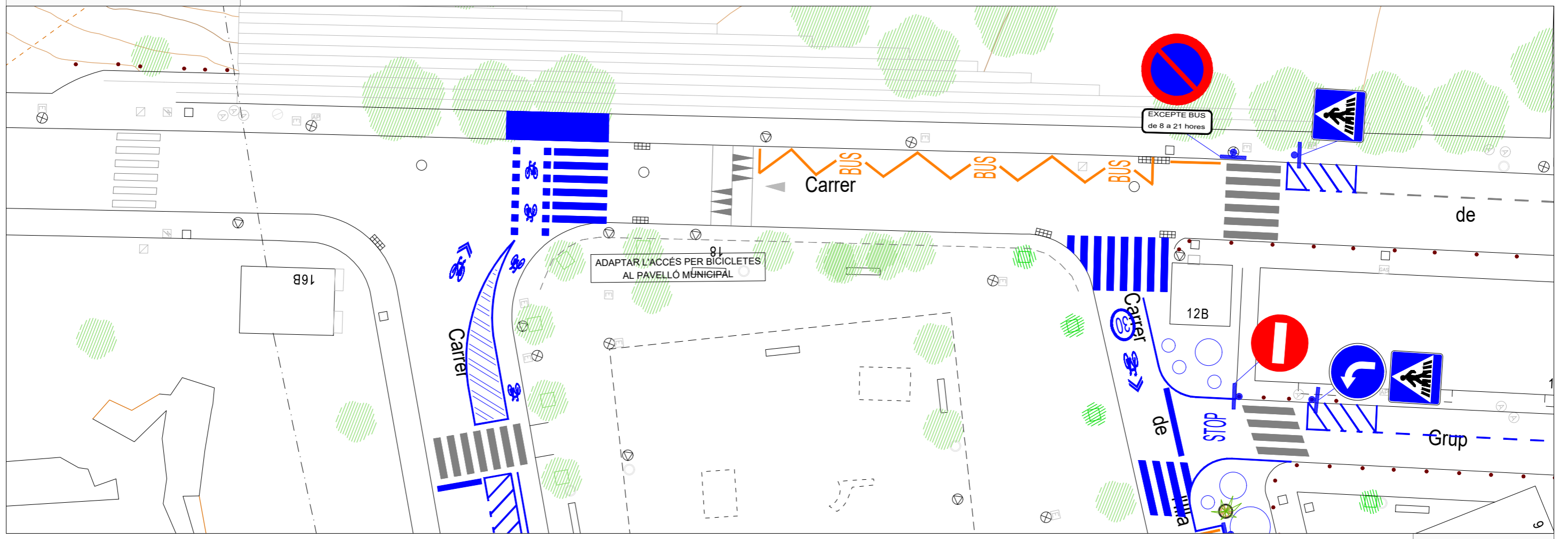


PROPOSTA 1



PROPOSTA 2

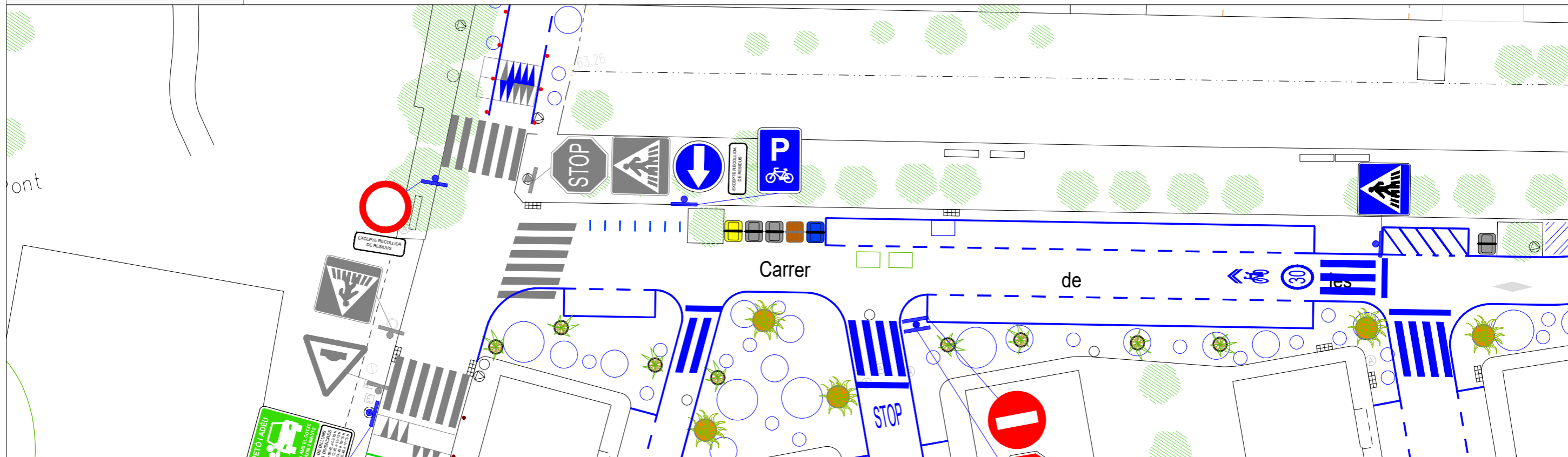
CARRER PORT LLIGAT 2



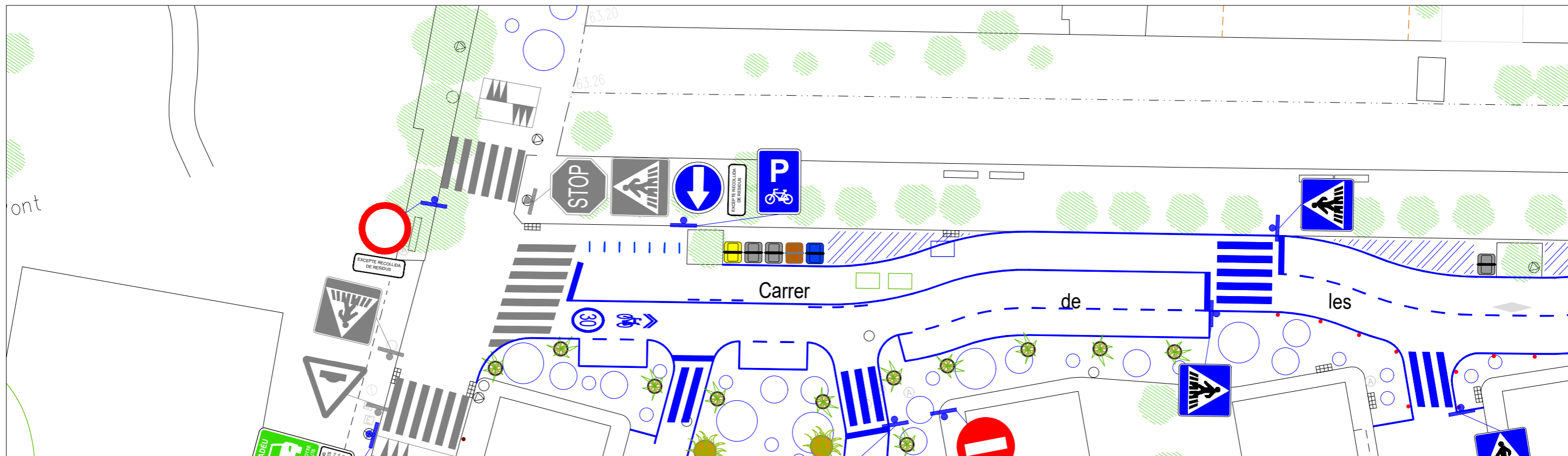
ADAPTAR L'ACCÉS PER BICICLETES
AL PAVELLÓ MUNICIPAL

EXCEPTE BUS
de 8 a 21 hores

PROPOSTA

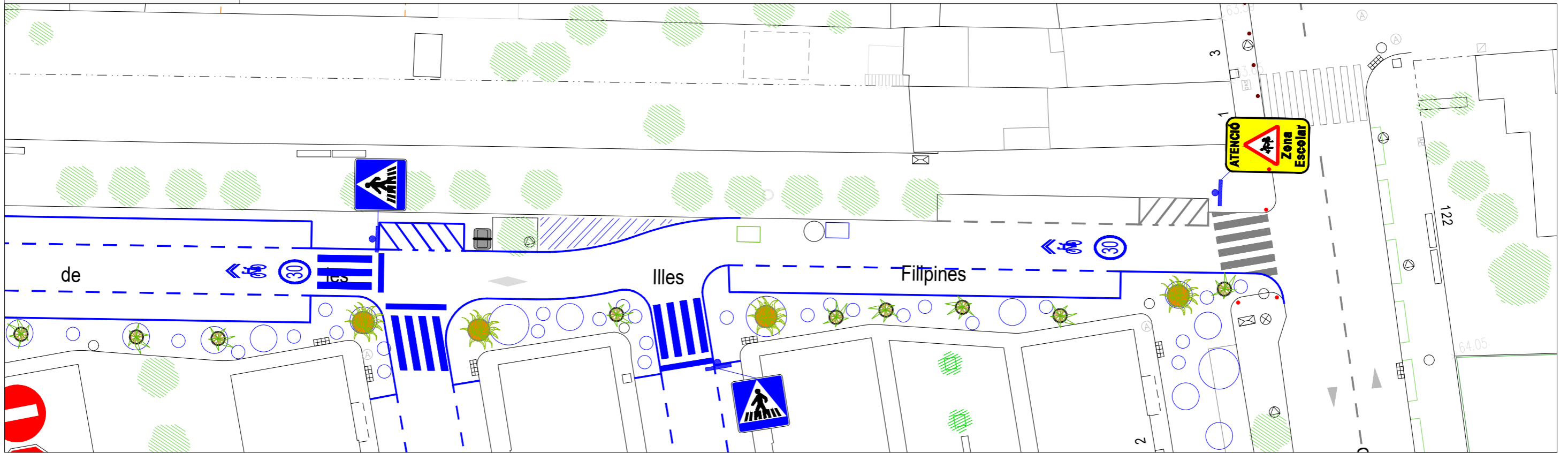


PROPOSTA 1

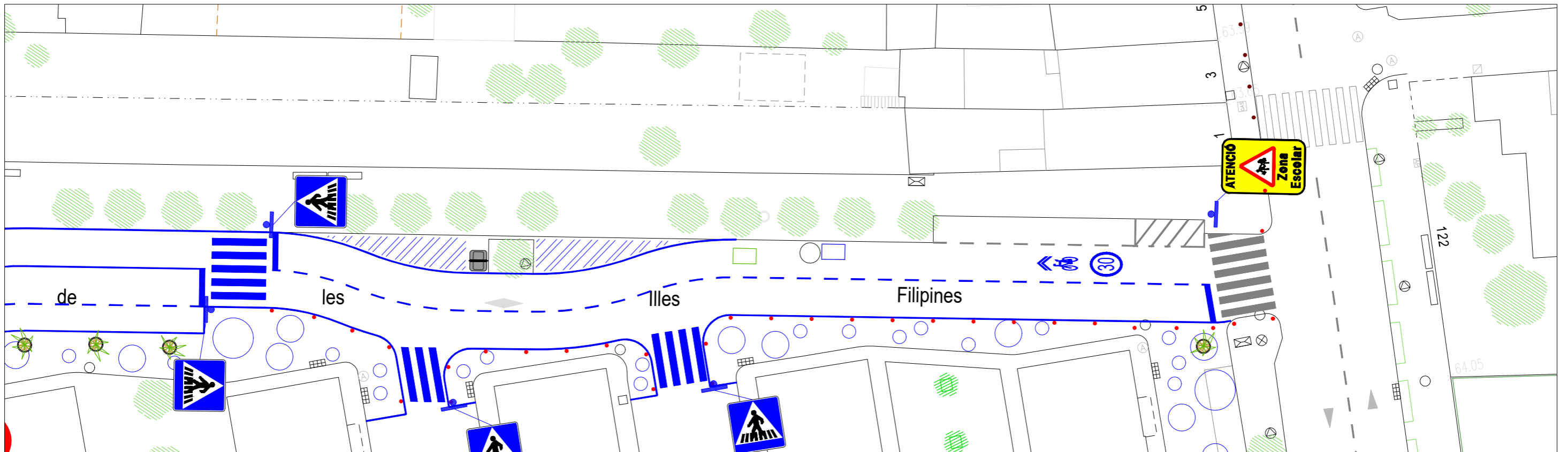


PROPOSTA 2

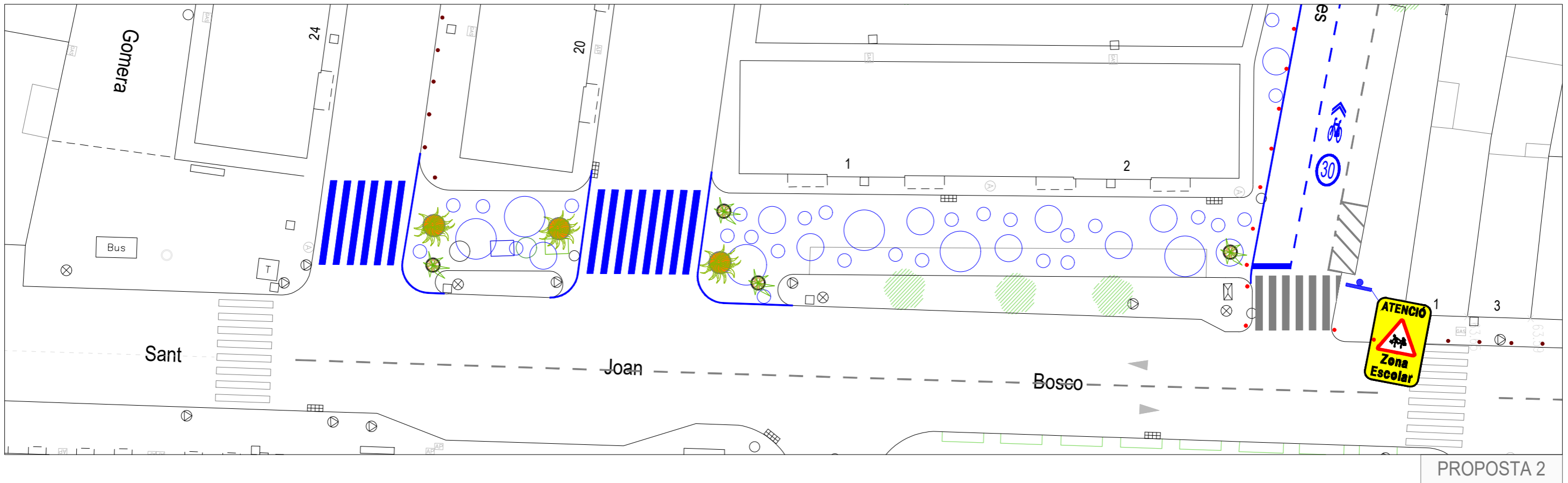
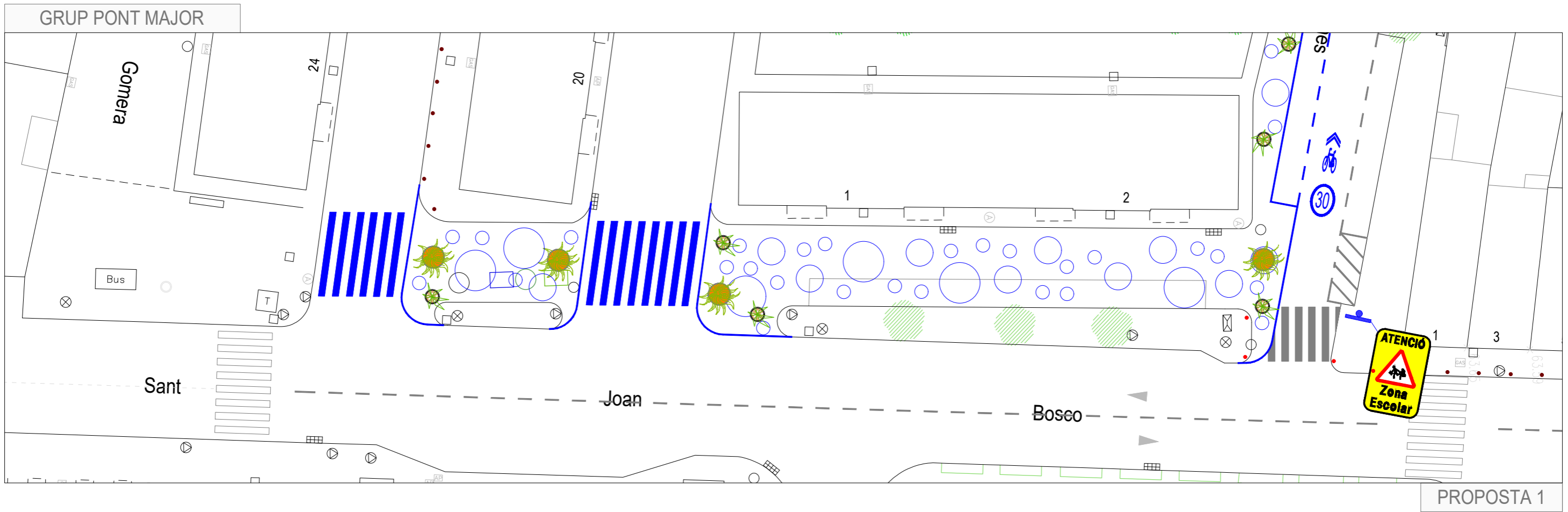
CARRER ILLES FILIPINES



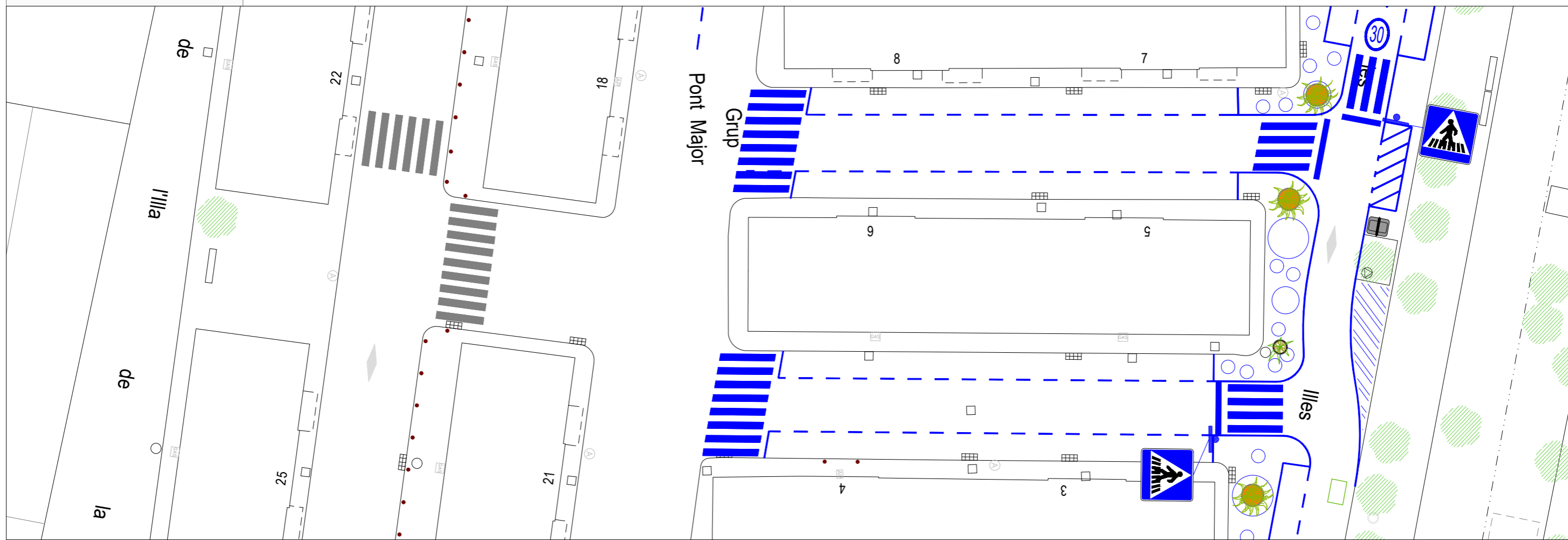
PROPOSTA 1



PROPOSTA 2

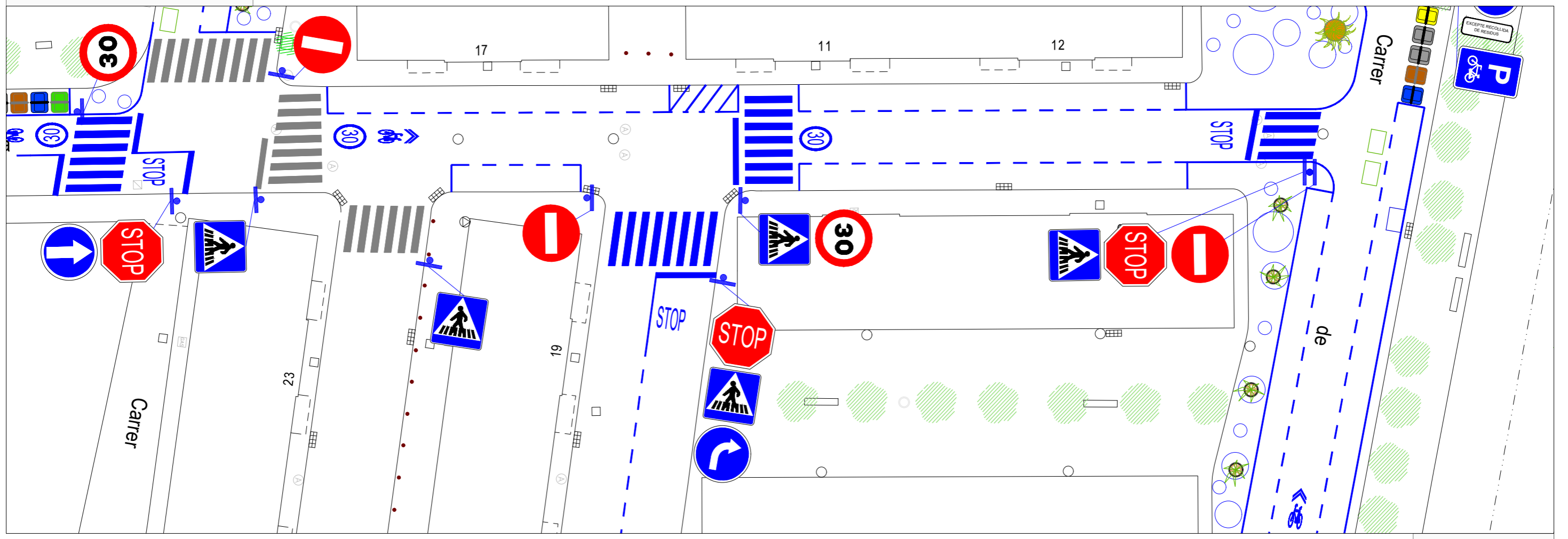


GRUP PONT MAJOR 2



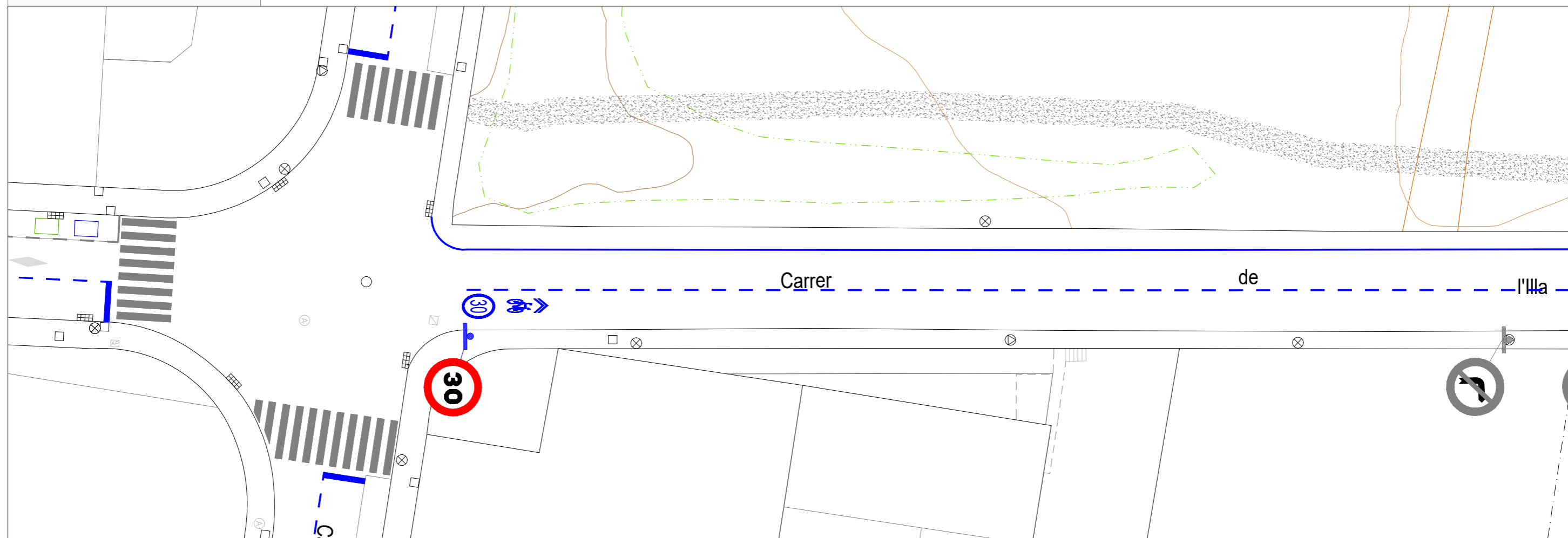
PROPOSTA

CARRER ILLA FORMENTERA 1



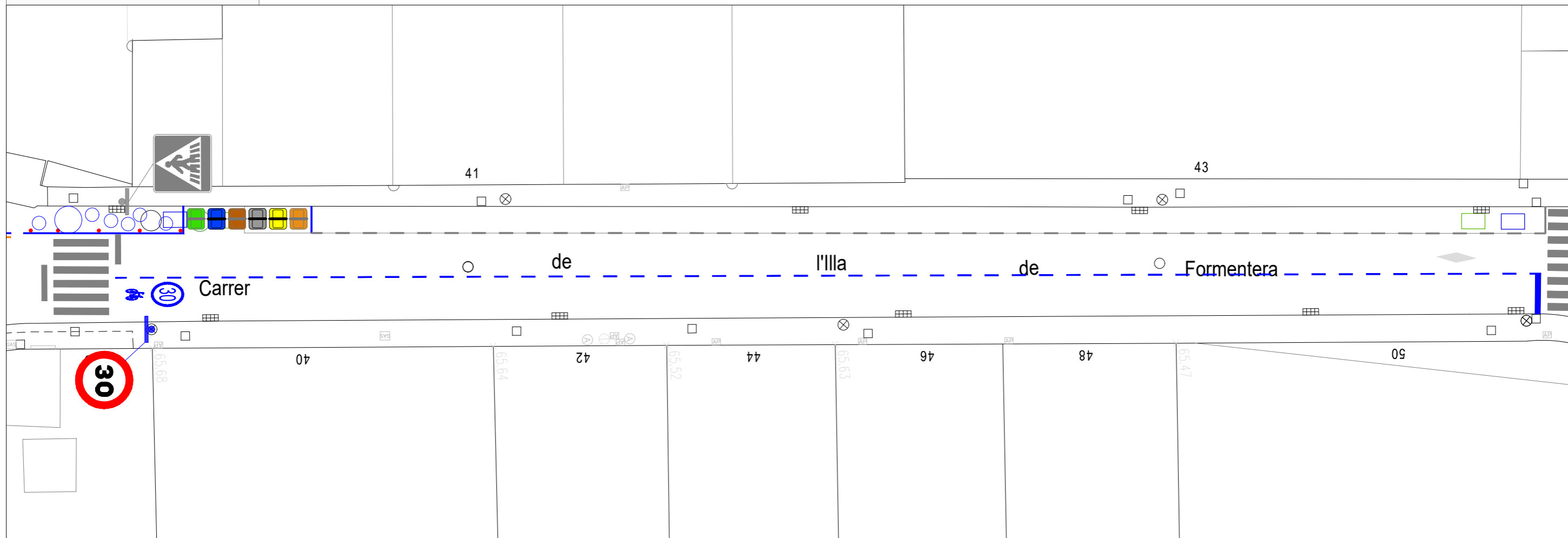
PROPOSTA

CARRER ILLA FORMENTERA 3



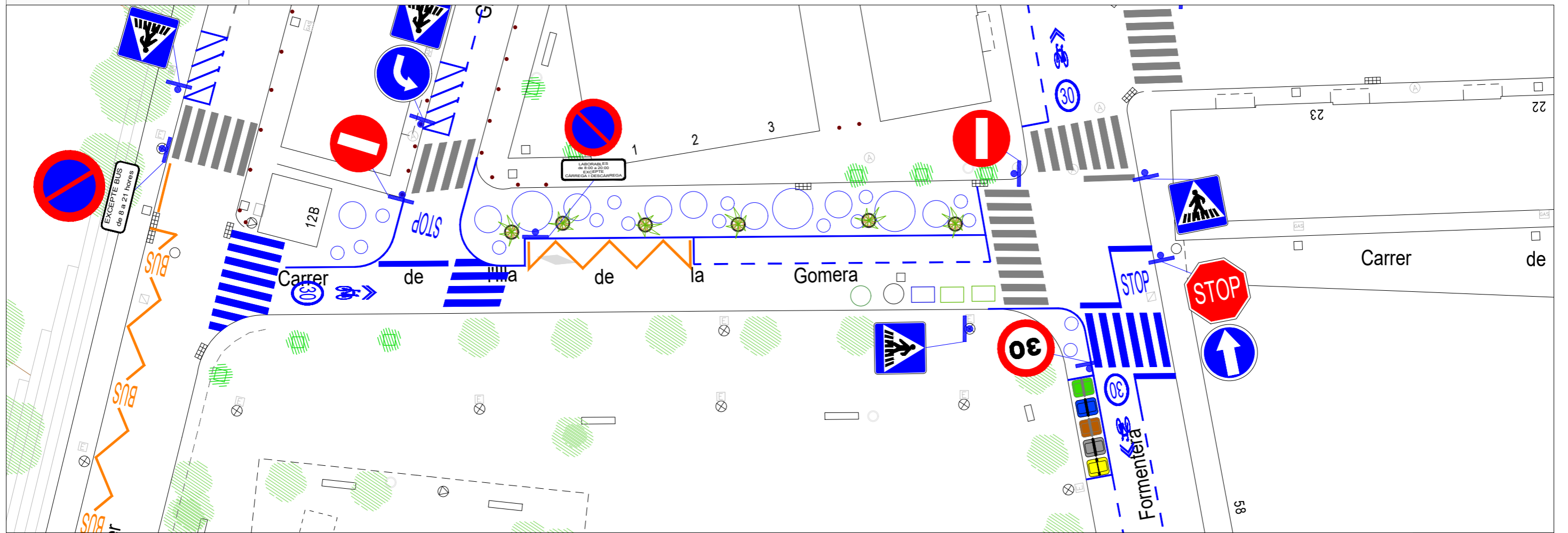
PROPOSTA

CARRER ILLA FORMENTERA 4



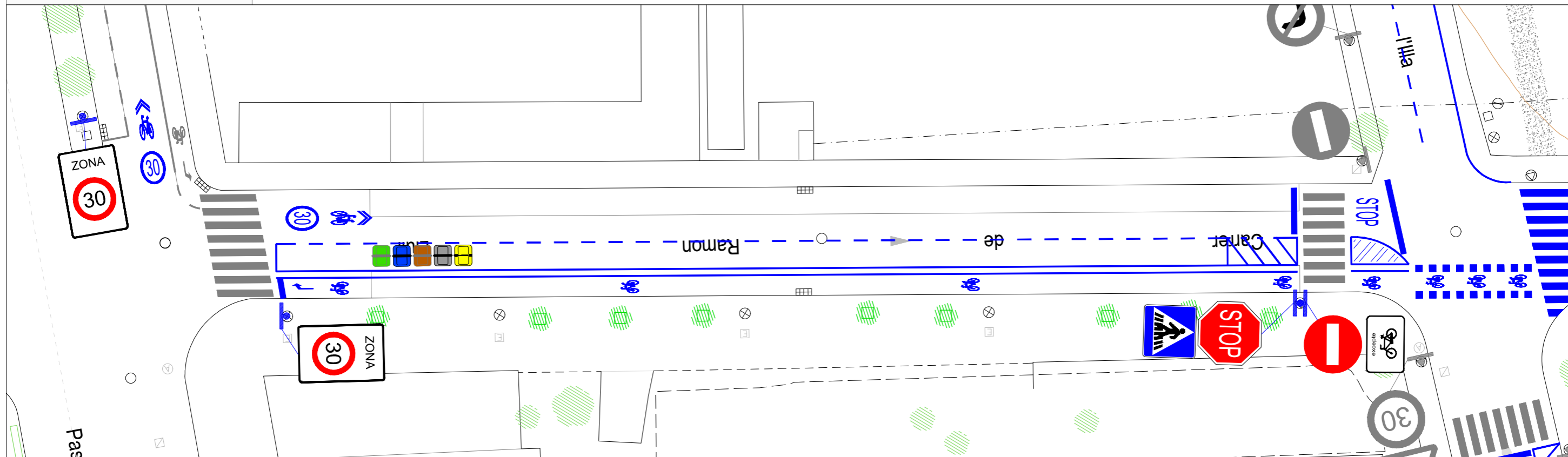
PROPOSTA

CARRER ILLA DE GOMERA

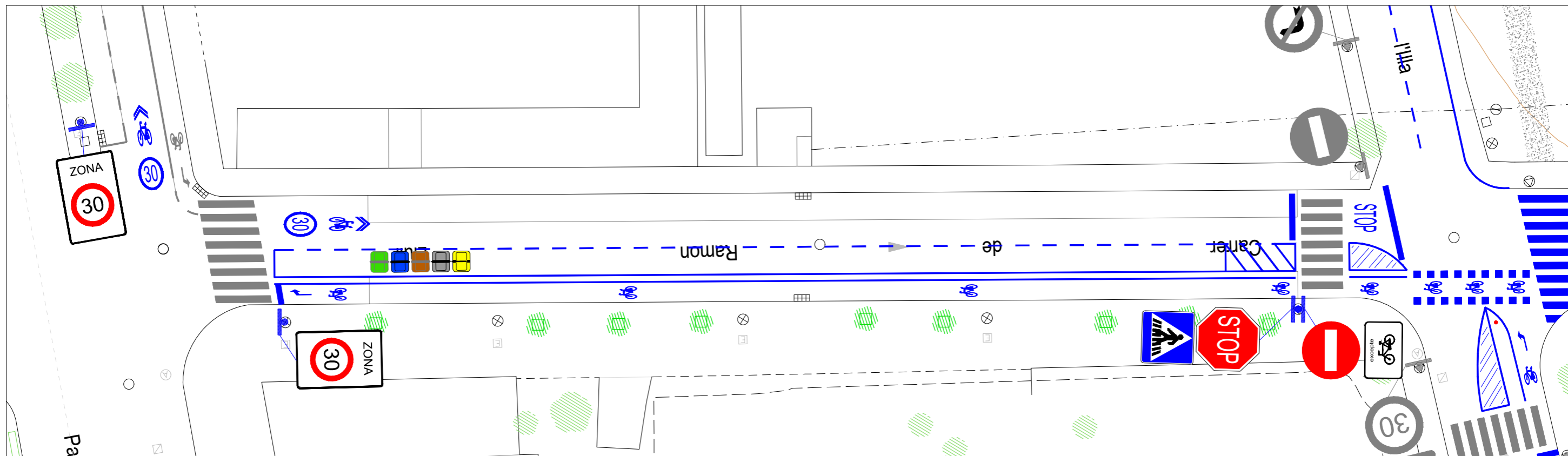


PROPOSTA

CARRER RAMÓN LLULL 1

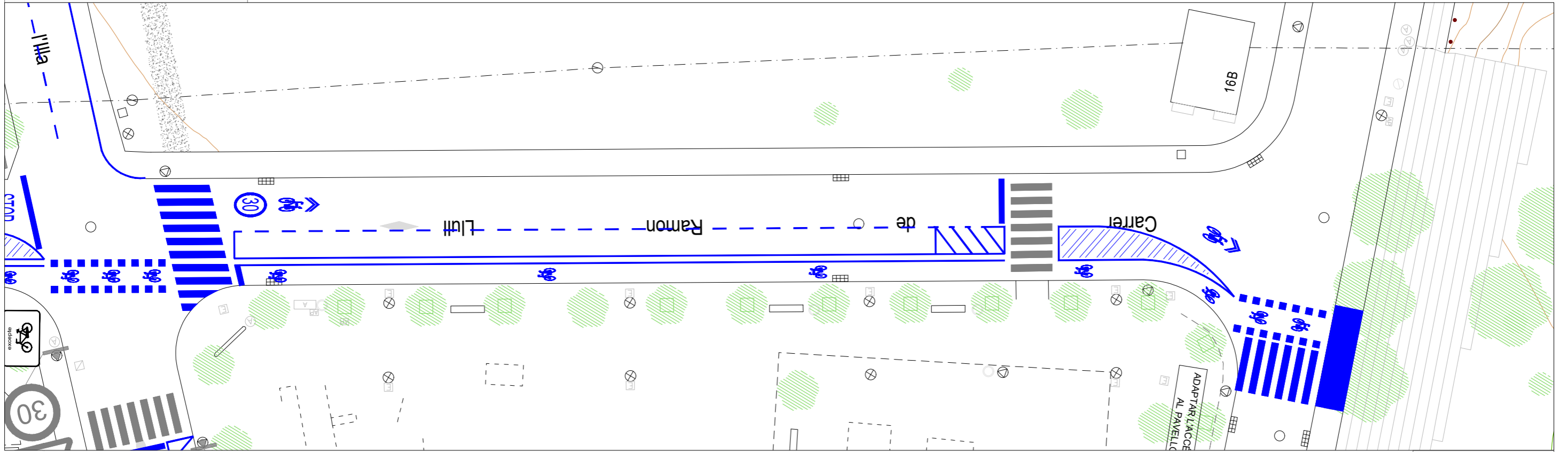


PROPOSTA 1

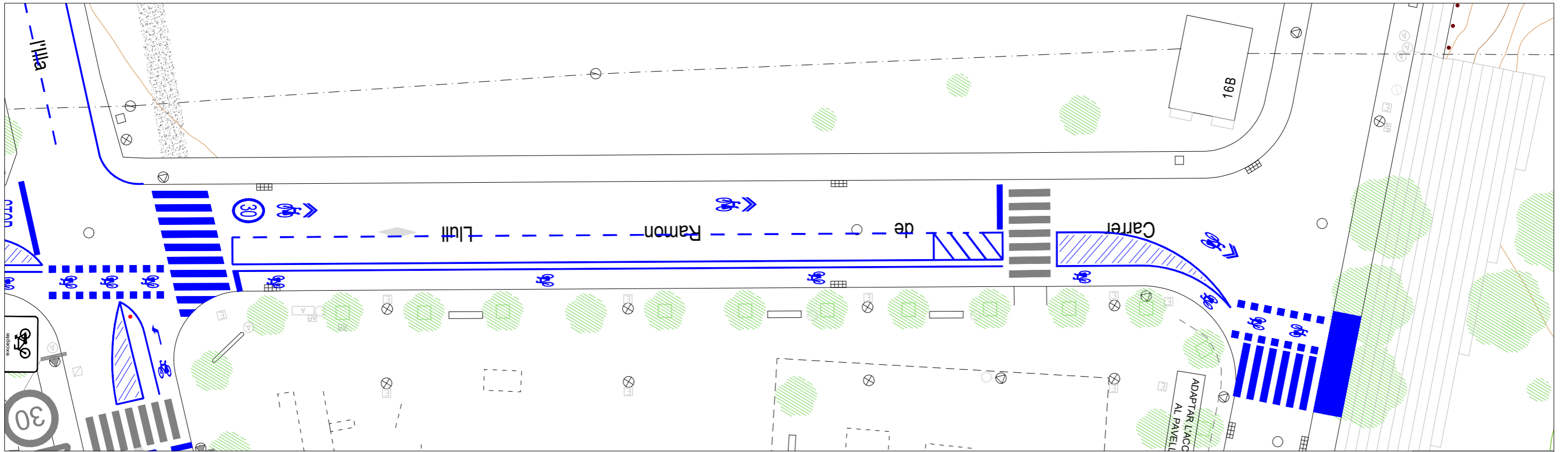


PROPOSTA 2

CARRER RAMÓN LLULL 2

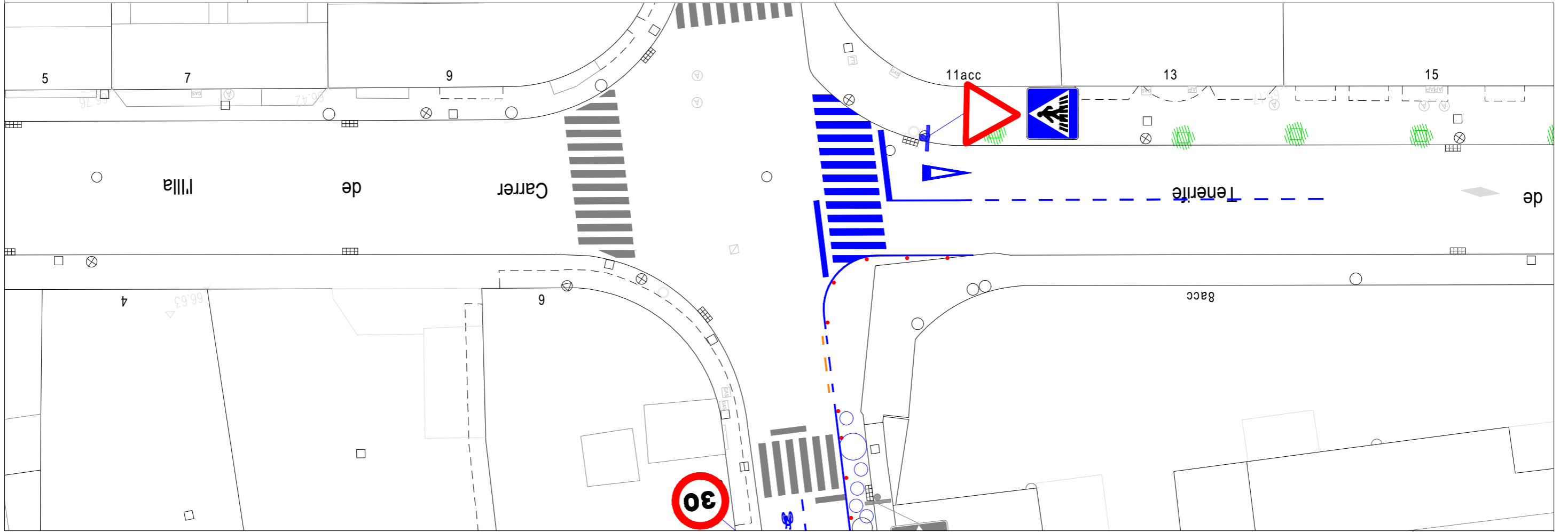


PROPOSTA 1



PROPOSTA 2

CARRER TENERIFE



PROPOSTA