



OBJECTIU ESTRATÈGIC 5

PROXIMITAT I
MOBILITAT SOSTENIBLE



Planificació Estratègica de Mobilitat

La mobilitat és un dels principals àmbits d'incidència de les polítiques urbanes per assolir un model de ciutat més sostenible, equitatiu i eficient. Girona, com a capital de l'àrea urbana i node territorial de referència, afronta reptes específics derivats de la seva condició de ciutat mitjana amb una alta centralitat funcional, tant pel que fa a les connexions internes com a les relacions intermunicipals amb els municipis de l'àrea urbana.

Des de l'any 2014, Girona disposa d'un **Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)** com a instrument base per planificar estratègies de mobilitat per a les persones i les mercaderies, d'acord amb la Llei 9/2003, de mobilitat. Actualment, s'està elaborant un **nou PMUS supramunicipal (PMUS-SGI)**, que abasta onze municipis amb mobilitat interdependent: Aiguaviva, Bescanó, Fornells de la Selva, Girona, Llambilles, Quart, Salt, Sant Gregori, Sant Julià de Ramis, Sarrià de Ter i Vilablareix. Aquest pla, impulsat per la Taula de Mobilitat de la ciutat de Girona, s'ha convertit en l'eina de referència per dissenyar una mobilitat metropolitana eficient, saludable i descarbonitzada.

Aquesta planificació estratègica es complementa amb altres documents específics de rellevància local. D'una banda, Girona compta amb una trajectòria consolidada en l'àmbit de la seguretat viària, amb tres plans locals consecutius: 2007–2010, 2013–2016 i l'actual **Pla Local de Seguretat Viària 2020–2023**, elaborats amb el suport del Servei Català de Trànsit. Aquest darrer document estableix línies de treball clares per reduir la sinistralitat, pacificar el trànsit i garantir la seguretat de tots els modes de mobilitat, especialment dels més vulnerables. El fet de mantenir aquesta planificació de manera continuada mostra un compromís ferm amb la reducció de víctimes i amb una mobilitat més segura.

D'altra banda, el municipi disposa també del **Pla d'accessibilitat a la via pública, aprovat l'any 2013 i actualitzat cada any**, que orienta les actuacions per eliminar barreres físiques, garantir el dret a la mobilitat universal i adaptar els espais públics als criteris de disseny universal. Aquest document, consultable al web municipal, recull no només el marc normatiu, sinó també les actuacions desenvolupades en els darrers anys per adaptar voreres, passos de vianants i zones d'estada.

Finalment, cal destacar l'existència del **Pla triennal de la bicicleta**, aprovat el 2021 i actualment finalitzat, que estructura l'estratègia municipal per al foment de l'ús d'aquest mode de transport actiu. El pla recull accions per ampliar la xarxa ciclable, millorar la seguretat i la convivència, promoure serveis com la Girocleta i afavorir la integració de la bicicleta en l'entorn urbà. Aquesta eina és clau per a la promoció de la mobilitat activa i per avançar cap a un repartiment modal més sostenible.

Aquest diagnòstic es fonamenta, doncs, en una anàlisi sistemàtica dels diferents modes de mobilitat, a partir de les dades i estudis disponibles, especialment els derivats del procés de redacció del PMUS-SGI. L'objectiu és identificar les fortaleeses i mancances del model actual, així com els vectors d'oportunitat per avançar cap a un sistema de mobilitat més eficient, integrat i adaptat a les necessitats socials, ambientals i territorials de Girona i el seu entorn funcional.



Repartiment Modal de la Mobilitat

Girona es consolida com un node estratègic de mobilitat a Catalunya per la seva ubicació geogràfica i per la seva infraestructura de transport ben desenvolupada. Situada al nord-est de la regió, la ciutat connecta importants eixos de comunicació entre Barcelona, la Costa Brava i França, sent un punt clau per al transport de passatgers i mercaderies.

La xarxa de carreteres, que inclou l'AP-7 (Autopista de la Mediterrània) i l'N-II, facilita la circulació a escala local, regional i internacional, mentre que el tren d'alta velocitat (AVE) redueix significativament els temps de desplaçament cap a ciutats com Barcelona i Madrid, promovent tant l'activitat turística com les relacions laborals i comercials.

A més, l'aposta per una mobilitat sostenible a través del transport públic, l'increment de carrils bici i zones de vianants, reforça el paper de la ciutat com a model de connectivitat eficient i respectuosa amb el medi ambient. Girona no només actua com a centre d'intercanvi, sinó també com a exemple de transició cap a un transport més sostenible a la regió.

Il·lustració 4. Mapa de Girona i municipis que la delimiten



La ciutat es distribueix en diversos barris que presenten diferents nivells de desenvolupament en termes de mobilitat i serveis. La distribució inclou tant zones centrals densament urbanitzades com àrees més perifèriques. La proximitat amb altres municipis facilita una connexió metropolitana fluida per a la població.

L'àmbit del PMUS-SGi registra un total de **641.387 viatges diaris**, dels quals **230.242 (35,9%) tenen lloc íntegrament dins del municipi de Girona**. Aquesta xifra representa més de la meitat dels viatges interns entre municipis de l'àmbit (411.882), reforçant el paper central de Girona com a origen i destinació principal dins del sistema de mobilitat metropolitana.

Pel que fa al **repartiment modal dels viatges interns dins de Girona**, es distribueixen de la següent manera:

- **33,8% a peu**
- **11,9% amb bicicleta o VMP**
- **13,2% en transport públic** (12,8% autobús urbà, 0,4% interurbà)
- **41,1% en vehicle privat motoritzat**

Aquesta distribució mostra un ús rellevant dels modes sostenibles dins del municipi, especialment del desplaçament a peu, però també evidencia que **el vehicle privat continua sent el mode majoritari**, especialment en trajectes intermunicipals.

En efecte, en els desplaçaments entre Girona i la resta de municipis de l'àmbit PMUS-SGi, **el 67,4% dels viatges es fan en vehicle privat** i només el **21,7% en transport públic**, amb un 8,6%



amb bicicleta o VMP. Aquesta dependència del cotxe és encara més elevada en els trajectes entre l'àmbit PMUS-SGi i l'exterior, on el vehicle privat arriba al 94,3% de quota modal.

Quant als **motius de desplaçament**, dins del municipi de Girona predomina el motiu "tornada a casa" (38,3%), seguit de "treball/estudis" (25,7%) i "compres/oci" (15,8%). En canvi, en els desplaçaments externs generats des de Girona, el motiu laboral o educatiu puja al 44,3%.

Aquestes dades apunten a una doble dinàmica: d'una banda, **la ciutat presenta una estructura de mobilitat relativament equilibrada internament**, amb un pes destacat de la mobilitat activa; de l'altra, **la mobilitat intermunicipal encara depèn molt del vehicle privat**, amb escenaris de baixa connectivitat o dèbil cobertura de transport públic.

Mobilitat a Peu

La mobilitat a peu representa una part significativa dels desplaçaments interns dins del municipi de Girona, amb un 33,8% dels viatges realitzats íntegrament dins la ciutat, molt per sobre del 7,3% registrat en la resta de municipis de l'àmbit del PMUS-SGi. Aquesta xifra reflecteix l'estructura compacta de la ciutat i la presència d'una xarxa urbana densa, però també posa en evidència la necessitat de millorar les condicions físiques i funcionals per als vianants.

El diagnòstic identifica **barreres físiques significatives per a la mobilitat a peu**, com els rius (Ter, Güell i Onyar), les infraestructures ferroviàries i la jerarquia viària de determinades artèries com la carretera del Riu Güell. Aquestes infraestructures dificulten la connectivitat entre barris i obliguen a desviaments respecte a les línies de desig dels desplaçaments a peu.

Pel que fa a l'estat de la infraestructura, es detecten **voreres amb amplada insuficient, pendents excessives, mal estat del paviment o mobiliari urbà mal ubicat**, especialment en zones amb alta densitat de vianants. Aquesta situació limita l'accessibilitat universal, afectant especialment les persones amb mobilitat reduïda, infants i persones grans.

D'altra banda, s'ha mesurat la **intensitat de circulació a peu** a través d'aforaments manuals en punts estratègics. A Girona, els carrers amb més afluència de vianants són la plaça de Sant Feliu, la plaça de la Independència i el carrer Nou.

Pel que fa a la demanda, l'anàlisi mostra que els desplaçaments a peu tenen un pes rellevant en la mobilitat quotidiana dins del municipi, però són molt més marginals en la mobilitat intermunicipal o metropolitana, on calen actuacions específiques de connectivitat i confort.

En l'àmbit local, l'Ajuntament de Girona ha impulsat diferents **iniciatives per afavorir la mobilitat activa entre infants i famílies**. Destaca especialment la xarxa de **camins escolars segurs**, amb 11 estudis desenvolupats i actuacions com la millora de passos de vianants, ampliació de voreres, senyalització i eliminació de barreres físiques al voltant de centres educatius. Aquestes accions s'emmarquen en una estratègia educativa i urbanística que promou l'autonomia, la seguretat i l'activitat física en els desplaçaments a l'escola.

A més, el projecte **Comerç Amic**, vinculat a aquests camins escolars, implica establiments de proximitat com a punts de confiança per a infants en els seus trajectes. També cal destacar la creació de la **Xarxa de Coordinadors/es de Mobilitat Escolar**, que reforça la cooperació entre centres educatius i permet una visió compartida sobre l'accés segur a l'escola.

Tot plegat configura un marc d'actuació amb gran potencial per fer de la mobilitat a peu una peça central del model de ciutat saludable, equitativa i connectada.



Mobilitat en Bicicleta i VMP

Segons l'enquesta de mobilitat de l'ATM, la **bicicleta representa el 9,8% dels desplaçaments generats des del municipi de Girona**, mentre que a la resta de l'àmbit PMUS-SGi la quota modal és només del 4%. Pel que fa als VMP, el seu ús representa el 0,8% a Girona. Aquestes dades reflecteixen una consolidació del ciclisme urbà a la ciutat, però també una dependència elevada d'una xarxa local que no sempre es connecta eficientment amb la resta de l'àrea funcional.

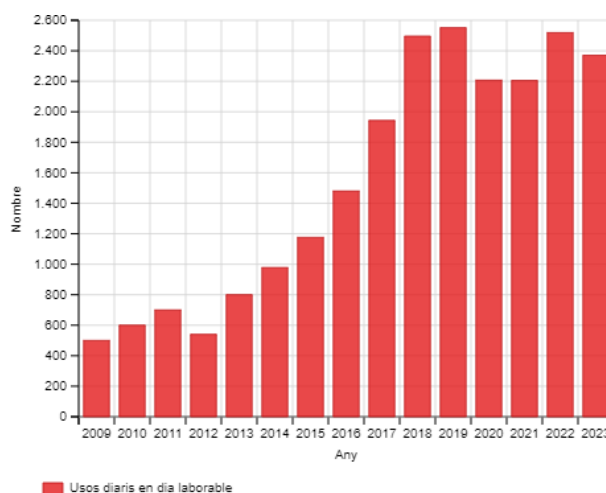
L'**estructura de la xarxa ciclista de Girona** és diversa: inclou carrils bici segregats, voreres bici compartides, ciclocarrers limitats a 30 km/h, carrils bus-bici-taxi i vies verdes. La ciutat també disposa de pistes exclusives per a ciclistes i d'itineraris recreatius. Tot i això, encara hi ha **dèficits de continuïtat** en alguns trams, així com problemes d'interacció amb vianants i vehicles en zones d'alta intensitat.

En els darrers anys, Girona ha apostat fermament per la mobilitat sostenible. La ciutat ha ampliat la seva xarxa de carrils bici, amb més de 20 km de carrils habilitats tant al nucli urbà com a les rutes periurbanes que es connecten amb la xarxa de vies verdes de la província.

Dues de les iniciatives més destacades en aquest àmbit són la Via Verda de Girona i el servei de Girocleta:

- **Via Verda Ruta del Carrilet:** És una ruta ciclista i per a vianants que connecta la ciutat amb Sant Feliu de Guíxols i Olot, seguint l'antic traçat del tren de via estreta. Aquest tipus de rutes no només fomenten la mobilitat no motoritzada, sinó que també atrauen turistes, especialment aquells aficionats al ciclisme i senderisme.
- **Girocleta:** Aquest servei de mobilitat sostenible està dissenyat per reduir l'ús del cotxe i promoure el transport amb bicicleta com una alternativa saludable i respectuosa amb el medi ambient. El seu ús funciona a partir d'abonaments anuals, però les bicicletes també es poden llogar puntualment mitjançant una aplicació mòbil o a través de terminals específics ubicats a diferents punts de la ciutat.

Gràfic 21. Mitjana d'usos diaris del Servei de Bicicletes Públiques (Girocleta). Municipi de Girona. 2009-2023.



Font: Ajuntament de Girona

L'ús del servei Girocleta ha experimentat una evolució positiva, especialment des del 2015, amb un augment continu fins al 2018, quan es va assolir el pic més alt d'ús diari. Des d'aleshores, el nombre de persones usuàries s'ha mantingut relativament alt i n'ha superat les 2.200 diàries en dies feiners. Aquest creixement constant reflecteix un canvi significatiu cap a una mobilitat més sostenible a la ciutat, consolidant les bicicletes com una alternativa viable i popular al transport privat. A més, ha contribuït a reduir emissions i a millorar la qualitat de vida urbana.

La **convivència entre modes** ha estat una prioritat en la planificació recent, amb la incorporació de plataformes avançades per a ciclistes, passos segregats en parades d'autobús, refugis en encreuaments i sistemes de reducció de velocitat en interseccions. Aquestes mesures han contribuït a millorar la seguretat, tot i que la percepció de risc encara és un factor limitant en l'ús diari de la bicicleta.

Pel que fa a **infraestructura d'aparcament**, Girona disposa de 36 estacions del servei públic de bicicleta **Girocleta**, amb un total de 930 places i 415 bicicletes disponibles l'any 2025. Aquest servei ha experimentat un creixement progressiu des de 2009 i presenta una distribució territorial àmplia, amb estacions més utilitzades a Plaça Catalunya i Plaça Espanya.

A més, la **Universitat de Girona** gestiona un sistema propi de préstec de bicicletes, que inclou tant bicicletes convencionals com elèctriques (eBicis UdG), amb punts de recollida i retorn en els principals campus. Aquest servei complementa la Girocleta i promou la mobilitat activa entre la comunitat universitària.

La **connectivitat intermunicipal**, tot i seguir un patró radial amb centre a Girona, presenta mancances importants, especialment als extrems sud-oest i nord-oest del territori (Vilablareix, Aiguaviva, Sant Gregori). Alguns trams de connexió queden interromputs per pocs metres, fet que limita l'eficiència de la xarxa ciclista metropolitana.

Finalment, Girona disposa d'una **ordenança específica per regular l'ús dels VMP**, adaptada a la normativa estatal. Els VMP poden circular per vies ciclistes sempre que compleixin les condicions establertes: amplada adequada, velocitat màxima de 20 km/h i prohibició de circular per voreres, túnels o travessies urbanes.

La consolidació de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià i l'increment dels VMP com a alternativa individual sostenible depenen d'una xarxa contínua, segura i ben connectada, així com d'una regulació clara i adaptada a les noves realitats urbanes.



Mobilitat en Transport Públic

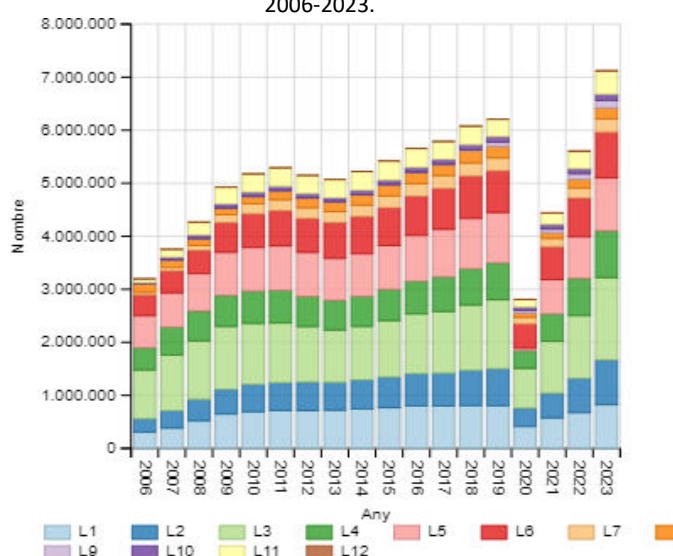
La ciutat de Girona disposa d'un sistema de transport públic que combina línies d'autobús urbà, serveis interurbans, xarxa ferroviària i taxi, amb un paper fonamental en la mobilitat dins l'àmbit del PMUS-SGi. El municipi és l'únic de l'àrea funcional amb servei urbà propi, gestionat per **Transports Municipals del Gironès (TMG)**, que opera sis línies urbanes (L1, L2, L7, L8, L11 i L12) amb una cobertura del 76% de la població a menys de 300 m d'una parada.

En l'àmbit metropolità, els **serveis interurbans** cobreixen el 74% de la població a menys de 450 m d'una parada. La xarxa ferroviària ofereix connexions regionals i d'alta velocitat des de l'estació de Girona, per on van passar més de **3,4 milions de viatgers el 2023**. Les línies L-3, L-4, L-5; L-6, L-9 i L-10 són línies suburbanes, no obstant tenen també una part urbana.

Pel que fa a l'**ús del transport públic**, el 13,2% dels desplaçaments interns dins de Girona es fan en autobús (12,8%) o tren (0,4%). En l'àmbit intermunicipal, el transport públic representa el 21,7%, mentre que en la mobilitat cap a l'exterior del PMUS-SGi la xifra cau al 5,2%.

L'ús del transport públic col·lectiu ha registrat un creixement significatiu a Girona entre el 2006 i el 2023, amb un increment especialment notable a partir del 2021. Aquest augment reflecteix una adopció sostinguda de l'autobús urbà com a alternativa sostenible al vehicle privat, impulsada per la millora dels serveis i una major consciència ambiental entre la ciutadania.

Gràfic 20. Persones que viatgen en transport públic col·lectiu urbà per línies. Municipi de Girona. 2006-2023.



Font: Ajuntament de Girona. Àrea de Transició Ecològica i Transformació Urbana.

A nivell tarifari, tot l'àmbit forma part del sistema integrat de l'ATM de Girona, fet que permet l'**ús de títols únics** i abonaments integrats. Tanmateix, encara hi ha serveis amb tarifació específica (com el bus de la UdG, el bus 70, bus 18, bus 25, bus social o bus 65) que limiten la plena integració tarifària i l'equitat territorial.

El sistema es completa amb 88 llicències de **taxi** a l'àrea funcional, de les quals 68 són a Girona. Només 5 vehicles són adaptats per a persones amb mobilitat reduïda (7,3%), i la ciutat haurà d'arribar a 8 vehicles adaptats abans del febrer de 2027 per complir amb el Codi d'Accessibilitat de Catalunya. L'any 2023 es van registrar **562.408 serveis de taxi** a l'àmbit del PMUS, el 72% dels quals en dies feiners.



Finalment, cal destacar el desenvolupament de **serveis a la demanda** com el CLlc-cat de TEISA, que opera entre Girona, Sant Gregori, Sant Julià de Ramis i Sarrià de Ter, gestionat a través de l'app NEMI. També s'han implementat **sistemes intel·ligents de transport** com apps de consulta en temps real, mòduls de gestió de flotes i reserves digitals de taxi.

En conjunt, Girona disposa d'un sistema de transport públic amb bona cobertura i demanda creixent, però que requereix **milliores en la integració modal, tarifària i territorial**, així com en l'accessibilitat universal i l'oferta a zones perifèriques i en caps de setmana.

Mobilitat en Vehicle Privat

El vehicle privat continua tenint un pes rellevant dins del sistema de mobilitat de Girona. En els desplaçaments interns dins del municipi, representa el **41,1%** de la quota modal, mentre que en els desplaçaments entre municipis de l'àmbit PMUS-SGi la xifra s'eleva fins al **67,4%**, i arriba al **94,3%** en els viatges cap a fora de l'àmbit.

La xarxa viària de Girona és complexa i diversa, integrant infraestructures locals, regionals i nacionals que faciliten la mobilitat:

- **AP-7 (Autopista de la Mediterrània):** Principal via que connecta Girona amb Barcelona al sud i França al nord, crucial per a vehicles privats i transport comercial.
- **N-II:** Important artèria que travessa la ciutat en direcció nord-sud.
- **C-65 i C-66:** Connecten Girona amb la Costa Brava i municipis com Sant Feliu de Guíxols i Palamós, afavorint el trànsit de residents i turistes.

La ciutat ha millorat la seva infraestructura viària mitjançant la construcció de noves rotondes a zones congestionades, optimitzant la fluïdesa del trànsit.

Les zones amb més densitat de trànsit a Girona es concentren als carrers Barcelona, Santa Eugènia, Riu Güell, Roberto Bolaños Ávalos i el passeig d'Olot. Tot i això, el centre de la ciutat no registra grans embussos. Un dels objectius prioritaris de l'administració és reduir la contaminació acústica, generada principalment pels vehicles motoritzats.

La regulació del trànsit a la ciutat s'ha orientat a la **pacificació viària**, amb la rebaixa del límit genèric de velocitat a **30km/h** a les vies d'un únic sentit de circulació, l'aplicació de 20 km/h a carrers de plataforma única, mantenint únicament la limitació a 50 km/h en vies amb dos o més carrils per sentit. El centre històric de Girona presenta una àmplia àrea de prioritat per a vianants i zones d'accés restringit.

Per abordar aquest i altres desafiaments ambientals, la Zona de Baixes Emissions (ZBE) de Girona es preveu que entri en vigor a partir de l'estiu de 2025. La DGT ha classificat els vehicles a quatre distintius ambientals: "0 Emissions", "ECO", "C Verd" i "B Groc". Aquesta classificació ofereix beneficis fiscals i de mobilitat per als vehicles més respectuosos amb el medi ambient.

Taula 13. Etiquetes ambientals del parc circulant de Girona (2024)

TIPUS	% DEL TOTAL
Vehicles amb etiqueta 0	1,3%
Vehicles amb etiqueta ECO	4,4%
Vehicles amb etiqueta C	42%
Vehicles amb etiqueta B	26,3%
Sense etiqueta ambiental	25,9%

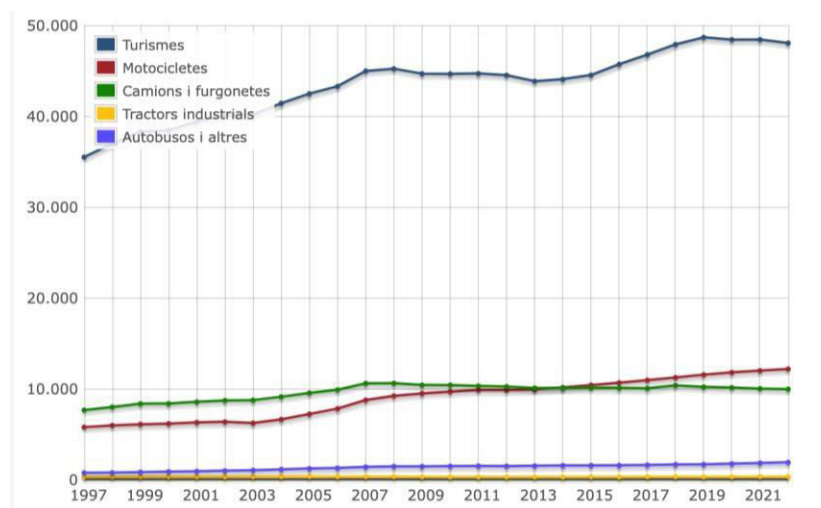
Font: Projecte per a la implantació de la zona de baixes emissions de Girona



Pel que fa a l'**accessibilitat amb vehicle privat**, tots els centres atractors principals (equipaments sanitaris, educatius, administratius, comercials i esportius) es troben a menys de 15 minuts de distància en cotxe per la major part de la població, fet que afavoreix l'ús del vehicle privat com a primera opció de desplaçament.

D'acord amb les dades més recents (febrer del 2024) a Girona hi ha 50.816 turismes i autocaravanes, 11.669 motocicletes, 6.875 camions i furgonetes, 2.984 ciclomotors, 471 vehicles especials i 332 autobusos.

Gràfic 19. Parc de vehicles, per tipus. Girona. 1997-2022



Font: Ajuntament de Girona.

En matèria d'**aparcament**, Girona compta amb una oferta diversa en superfície i fora de calçada. L'any 2023 hi havia **4.135 places gratuïtes** i **1.169 places de pagament fora de calçada**, una reducció del 39% i un increment del 27% respectivament respecte al 2014. En total, l'oferta ha disminuït un 31% en 9 anys, situant-se en **5.304 places públiques fora de calçada**.

Els barris amb **dèficit d'aparcament en calçada** són Eixample i Santa Eugènia, mentre que el barri Est és l'únic amb dèficit global. En canvi, Mas Xirgu presenta un excedent tant en calçada com fora d'ella, segons l'estudi del PMUS-SGI. L'índex de rotació també varia per zones, amb els valors més alts al Barri Vell i a l'Eixample.

Finalment, Girona regula la **distribució urbana de mercaderies (DUM)** mitjançant franges horàries específiques i sistemes de control d'accés, especialment al centre històric. Els usuaris han de disposar d'un rellotge horari personalitzat per poder utilitzar les zones de càrrega i descàrrega, i el registre es gestiona des de l'Ajuntament.

Aquest conjunt d'elements posa de manifest que, tot i les actuacions de regulació i pacificació, el vehicle privat continua sent el mode predominant en la mobilitat intermunicipal i metropolitana, i que la gestió de l'aparcament i l'accessibilitat seguiran sent àmbits clau per a la transició cap a una mobilitat més sostenible.



DAFO OE5

DEBILITATS

Alta dependència del vehicle privat en la mobilitat intermunicipal: Tot i que dins del municipi el 33,8% dels desplaçaments es fan a peu i un 13,2% en transport públic, el vehicle privat representa el 67,4% dels viatges entre municipis de l'àmbit PMUS-SGi, i fins al 94,3% en els desplaçaments cap a fora de l'àmbit.

Manca de continuïtat i cobertura de la xarxa ciclista intermunicipal: A Girona la bicicleta té una quota modal destacada (9,8%), però les connexions amb els municipis veïns encara presenten discontinuïtats importants, especialment als extrems sud-oest i nord-oest del territori.

Dèficits puntuals en cobertura de transport públic a zones perifèriques i caps de setmana: Tot i la bona cobertura urbana, hi ha àmbits com Montjuïc, Palau, Vilablareix o Bescanó amb cobertura insuficient o serveis limitats fora de dies feiners, fet que condiciona l'ús habitual del transport públic.

FORTALESES

Xarxa urbana caminable i compacte amb alt ús de la mobilitat a peu: Girona presenta un dels percentatges més elevats de desplaçaments a peu dins de l'àmbit (33,8%), gràcies a una morfologia compacta i una bona accessibilitat als principals centres atractors.

Servei de transport públic urbà amb cobertura elevada i creixement de demanda: El 76% de la població té una parada d'autobús urbà a menys de 300 m, i el servei ha experimentat un increment de demanda del 50% el darrer any, consolidant-se com una alternativa real dins de la ciutat.

Aposta per la mobilitat ciclista i de vianants: Girona ha fet una aposta clara per la mobilitat sostenible, amb l'expansió de la xarxa de carrils bici i serveis com la Girocleta, que han vist un increment de persones usuàries diàries.

Implantació de plans específics i eines de planificació sòlides: Girona disposa de plans

AMENACES

Persistència del vehicle privat com a mode dominant en la mobilitat metropolitana: Els desplaçaments entre municipis o amb l'exterior de l'àmbit continuen fortament dominats pel cotxe, dificultant l'avanç cap a un model més eficient, equitatiu i baix en emissions.

Manca d'una estratègia homogènia d'aparcament dissuasiu: Encara que existeixen aparcaments de caràcter dissuasiu, falta una estratègia integral que doni una solució a la congestió, a través d'iniciatives com una targeta integrada amb transport públic o una aplicació mòbil per a pagaments.

Vulnerabilitat en l'accés al transport públic per part de col·lectius específics: Persones grans, joves o residents a barris perifèrics poden tenir dificultats d'accés a una oferta de transport pública suficient i assequible, especialment fora d'hores punta o en caps de setmana.

OPORTUNITATS

Millora de freqüències i cobertura del transport urbà i interurbà: L'ampliació d'horaris, l'increment de freqüències i la millor connexió entre línies urbanes i interurbanes són claus per afavorir el canvi modal, especialment en mobilitat obligada i metropolitana.

Desplegament de la ZBE com a instrument per a la mobilitat sostenible: La implantació de la Zona de Baixes Emissions ha de ser una palanca per reduir l'ús del vehicle privat contaminant i promoure l'ús de modes sostenibles, d'acord amb la Llei 7/2021 de canvi climàtic i transició energètica.

Consolidació d'una xarxa de camins escolars segurs i mobilitat activa educativa: Els 11 camins escolars, la xarxa de coordinadors i els projectes associats generen una cultura de mobilitat segura i saludable entre infants i famílies, amb efectes positius sobre l'espai públic i l'equitat.



específics en seguretat viària, bicicleta, accessibilitat i mobilitat escolar, que estructurin una estratègia local robusta i alineada amb el PMUS-SGi i les agendes de mobilitat sostenible.

Integració metropolitana de les polítiques de mobilitat: L'elaboració del PMUS-SGi i la coordinació entre municipis de l'àrea funcional obre una oportunitat per desplegar una mobilitat integrada, racional i connectada a escala territorial.



Reptes OE5

Disminuir la dependència del vehicle privat: La majoria de la població continua depenent de l'automòbil, especialment a les àrees perifèriques i per als desplaçaments a altres municipis. Aquesta situació provoca embussos a carreteres importants. Cal oferir a la societat alternatives de transport de la mateixa rellevància.

Millorar l'eficiència i la cobertura del transport públic urbà i interurbà: Per avançar cap a un repartiment modal més sostenible, cal reforçar la xarxa de transport públic amb més freqüències, millor intermodalitat, cobertura territorial i accessibilitat universal. L'enfortiment del sistema TMG i la seva integració amb la resta de serveis és clau per consolidar alternatives al cotxe.

Avançar en la gestió racional de l'aparcament i l'ús de l'espai públic: La pressió d'aparcament en barris densos i les conductes d'estacionament indegut afecten la qualitat urbana. Cal consolidar una estratègia d'aparcament amb perspectiva territorial: menys espai per a cotxes en superfície als barris centrals, més regulació intel·ligent, i reserva efectiva de places per a càrrega i descàrrega, mobilitat reduïda i serveis.

Integrar la mobilitat sostenible en una visió metropolitana i compartida: La mobilitat de Girona no s'entén sense els municipis de l'àrea funcional. El repte és consolidar el PMUS-SGi com a eina de governança supramunicipal, que permeti planificar, executar i avaluar polítiques comunes en matèria de transport, pacificació, bici, serveis a la demanda i infraestructures compartides.

Fomentar l'ús de la bicicleta i millorar la infraestructura ciclista: Amb la creació d'una xarxa de carrils bici i serveis com la Girocleta, Girona s'ha compromès amb la mobilitat sostenible i ha experimentat un augment del nombre d'usuaris diaris. Tot i això, malgrat l'expansió contínua de la xarxa de carrils bici, encara hi ha àrees on la infraestructura és insuficient, especialment en zones més allunyades del centre. Això dificulta que la bicicleta es converteixi en un mitjà de transport comú i accessible per a tothom.

Contraportada