

L'Ajuntament de Girona debatrà la renovació del pla de mobilitat sostenible per a l'àrea urbana

El consistori gironí vol renovar el conveni supramunicipal per fer front a les deficiències de connexió detectades en la prediagnosi del pla, que confirmen la forta radialitat de l'àrea

L'acord engloba onze municipis de l'àrea urbana. A banda de Girona, en formen part Aiguaviva, Bescanó, Fornells de la Selva, Llambilles, Quart, Salt, Sant Gregori, Sant Julià de Ramis, Sarrià de Ter i Vilablareix. També hi participen el Consell Comarcal del Gironès, la Diputació de Girona i l'Autoritat Territorial de la Mobilitat de Girona. El conveni que es porta a ple ha de permetre continuar coordinant la redacció, el finançament i la futura implementació del pla. La renovació arriba gairebé quatre anys després que l'Ajuntament de Girona adjudiqués, el novembre de 2022, la redacció del PMUS a la UTE formada per Colin Buchanan Consultores i Sener Ingeniería y Sistemas, per 195.016,92 euros i amb un termini d'execució de 36 mesos. El projecte havia de definir els eixos estratègics de mobilitat entre Girona i els municipis de l'entorn. La prediagnosi elaborada pels adjudicataris dibuixa una àrea urbana amb una mobilitat fortament condicionada per la capital. Entre les principals debilitats detectades hi ha unes connexions insuficients en models sostenibles entre Girona i la resta de municipis, un model de mobilitat «quasi exclusivament radial», una elevada dependència del vehicle privat, la manca d'aparcaments dissuasius i una xarxa ciclista extensa però encara inconnexa i infrautilitzada. L'estudi utilitza dades de telefonia mòbil per reconstruir els fluxos quotidians i confirma la preponderància de Girona en el conjunt dels desplaçaments de l'àrea urbana. Una de les dades més significatives és la relació amb Salt: cada dia es comptabilitzen 33.044 viatges amb origen a Salt i destinació Girona. A molta distància se situen Vilablareix (6.288 desplaçaments), Sarrià (6.204) i Quart (5.768). A l'interior de Girona, el document comptabilitza 230.242 viatges diaris, dels quals 192.143 corresponen a residents i 38.099 a persones no residents. Les hores punta de mobilitat són a les vuit del matí, les dues del migdia i les sis de la tarda i la mateixa diagnosi recull que Girona concentra bona part de les activitats econòmiques, culturals i d'oci de l'entorn. Això atrau desplaçaments des dels municipis veïns i genera embussos a les entrades i sortides de la ciutat en hores punta. La prediagnosi també revisa l'estat d'execució del Pla de Mobilitat Urbana de Girona de 2014. De les 198 actuacions previstes, un 43,9% s'havien executat completament, mentre que un 38,9% encara no havien començat en el moment de l'avaluació. El grau d'execució varia notablement segons l'àmbit. El document dona per completades el 81,8% de les actuacions de mobilitat ciclista o el 72,2% de les de transport públic. En canvi, en mobilitat a peu només s'havia completat el 52,6%. Entre les actuacions encara poc desenvolupades hi apareix, per exemple, la creació d'un aparcament dissuasiu a Mas Gri, que el document situava en un grau d'execució del 20%, tot i que l'Ajuntament preveu finalitzar-lo el desembre. També hi ha la reducció de places d'aparcament a la via pública, havent completat un 30%. El PMUS supramunicipal parteix precisament d'aquestes mancances. Entre els objectius inicials de la prediagnosi s'estableix fomentar un canvi de model cap a formes de transport més sostenibles, millorar les connexions entre Girona i els municipis veïns, reforçar els itineraris ciclistes i de vianants, incrementar la cobertura i les freqüències del transport públic interurbà i reduir el trànsit de pas mitjançant aparcaments dissuasius i alternatives competitives al vehicle privat.

Font del document:

<https://www.diaridegirona.cat/girona/2026/10/12/girona-pla-mobilitat-supramunicipal-135148638.html>