Ajuntament de Girona

AGENDA 21 LOCAL DE GIRONA
MEMÒRIA DESCRIPTIVA

OBJECTIU 5. ACCESSIBILITAT I MOBILITAT URBANA

Elaboració inicial de la secretaria tècnica en base a la informació de que disposa l'Ajuntament de Girona.

Juliol 2003

Coordinació redacció:
Agenda 21 Local de Girona
Ajuntament de Girona

INDEX:

1. ANTECEDENTS I INTRODUCCIÓ 2
2. ACCESSIBILITAT I NECESSITATS DE DESPLAÇAMENT 4
2.1 Distribució de la població 4
2.1.1 Els habitants de Girona 4
2.1.2 La població a l'àrea urbana 5
2.2 Accessibilitat als destins bàsics 7
2.2.1 Accessibilitat diària als lloc de treball o estudi. Enquesta mobilitat obligada... 7
2.2.2 Principals centres de treball 14
2.2.3 Centres educatius 18
2.2.4 Destins comercials 23
2.2.5 Centres d'atenció sanitària 25
2.2.6 Oci i lleure 27
2.3 Accessibilitat per a les Persones de Mobilitat Reduïda (PMR). 29
2.4 Accessibilitat i noves tecnologies de la informació 31
3. CARACTERÍSTIQUES DE LA MOBILITAT 33
3.1 Característiques generals de la mobilitat 33
3.1.1 Estimació del nombre total de desplaçaments 33
3.1.2 Mitjans de transport utilitzats 33
3.2 Infrastructures 38
3.2.1 Infrastructures per a vianants 38
3.2.2 Xarxa carrils bicicleta 39
3.2.3 Xarxa viària interna 39
3.2.4 Xarxa de carreteres 40
3.2.5 Xarxa ferroviària. 41
3.2.6 Xarxa Aeroportuària 41
3.2.7 Aparcaments. 42
3.3 Flux de desplaçaments per mitjà de transport 44
3.3.1 Mitjans no motoritzats. 44
3.3.2 Vehicle privat. Parc de vehicles i intensitats de trànsit. 45
3.3.3 Transport col·lectiu de viatgers 51
3.4 Seguretat viària. Accidents. Tipologia i distribució. 59
4. INFORMACIÓ, PARTICIPACIÓ CIUTADANA I EDUCACIÓ EN RELACIÓ AMB LA MOBILITAT SOSTENIBLE 63
4.1 Informació, formació i divulgació 63
4.1.1 Recursos educatius i divulgatius 63
4.1.2 Canals d'informació i comunicació 63
4.2 Percepció i participació ciutadana 64
4.2.1 La Bústia d'Avisos i suggeriments 64
4.2.2 El Consell Municipal de Trànsit. 65

FONTS CONSULTADES 66
RELACIÓ MATERIAL DISPONIBLE A L'ANNEX 68

1. Antecedents i introducció.

A la *Declaració d'Objectius de l'Agenda 21 Local de Girona* es manifesta que aconseguir una accessibilitat urbana sostenible és un pas imprescindible en la millora del medi ambient urbà i el manteniment de la viabilitat econòmica. L'imperatiu per disposar de ciutats sostenibles és reduir la mobilitat "forçosa" i aturar la promoció de l'ús indiscriminat dels vehicles privats de motor. Donar prioritat a mitjans de transport ecològic (anar a peu, amb bicicleta, transport públic) i fer de la combinació entre aquests mitjans el centre de tots els nostres esforços de planificació. La motorització individual com a mitjà de transport ha de jugar el paper subsidiari de facilitar l'accés als serveis locals i mantenir l'activitat econòmica de les ciutats. El Pla de Mobilitat de la ciutat ha de garantir, per sobre de tot, el dret que tenen totes les persones de gaudir d'un medi urbà de qualitat. En aquest sentit, la *Declaració d'Objectius per a l'Agenda 21 Local de Girona* recull els següents elements clau per a l'objectiu 5, *d'Accessibilitat i mobilitat urbana*:

- Promoure mesures per reduir la necessitat de desplaçament descentralitzant serveis als diferents barris de la ciutat.
- Prioritzar la mobilitat dels vianants per sobre de la dels vehicles, millorant-ne la qualitat i afavorint-los els itineraris i dissenyar la nova xarxa bàsica amb tots aquells serveis necessaris per assolir una ciutat sostenible.
- Fomentar i afavorir l' ús de mitjans de transport ecològic com és la bicicleta i el transport públic i facilitar la fluïdesa dels viatges en autobús introduint carrils separats.
- Preveure aparcaments dissuasius com a mesura complementària de les millores del transport públic.
- Promoure sistemes de transport intermodal que fomentin la complementarietat entre mitjans de transport.

En el procés d'elaboració de l'Agenda 21 Local de Girona, tal i com es detallen en la *Declaració d'Objectius de l'Agenda 21 Local de Girona*, l'Ajuntament de Girona es responsabilitza de preparar i recollir la documentació necessària per tal que es conegui la situació actual del municipi respecte a la sostenibilitat dels objectius esmentats. L'Ajuntament, recollint la proposta del Consell Municipal de Sostenibiltat en sessió de febrer de 2002, ha decidit presentar a l'avaluació d'experts tècnics externs a l'Ajuntament el conjunt de dades en relació a l'accessibilitat i mobilitat urbana que estan a disposició de l'Ajuntament de Girona. El document que es presenta a continuació s'inscriu en aquest procés, i és el resultat del recull de dades realitzada des de la secretaria tècnica de l'Agenda 21 Local en base a la informació de què disposa l'Ajuntament de Girona.

La majoria d'auditories ambientals relacionades amb la mobilitat centre l'anàlisi en les infrastructures existents, el flux de desplaçaments i els mitjans de transport utilitzats. Tots aquests aspectes es recullen també en aquesta memòria descriptiva, però s'ha intentat situar aquests aspectes només com a factors instrumentals de la necessitat (i el dret) de la ciutadania a desplaçar-se i accedir a diferents serveis i llocs. Per aquest motiu s'ha iniciat la memòria descriptiva intentant recollir les principals necessitat de desplaçament a Girona i com s'accedeix actualment als principals contenidors i destins de la ciutat.

Antecedents. El Pla de Ciutat.

El Pla de Ciutat de Girona, aprovat l'any 1994, emmarca entre els seus objectius el *millorar l'accessibilitat a la ciutat* (subobjectiu 1.3.1) i *reorganitzar el sistema de mobilitat a la ciutat, amb incidència especial en la col·lectiva, la no-motoritzada i per a persones amb dificultat de moviment* (subobjectiu 3.3.1). Entre les mesures proposades per assolir els diferents subobjectius hi havia:

Subobjectiu 1.3.1. *Millorar l'accessibilitat a la ciutat*

1.3.3.1. Executar el Pla d'accessos a l'àrea urbana

1.3.3.2. Localitzar a l'àrea urbana l'estació del TAV i planificar els seus impactes a l'àrea i en el seu rol dins el sistema de ciutats

1.3.3.3. Millorar els accessos per carreteres comarcals

Subobjectiu 3.3.1. *Reorganitzar el sistema de mobilitat a la ciutat, amb incidència especial en la col·lectiva, la no-motoritzada i per a persones amb dificultat de moviment*

3.3.1.1. Vetllar per la progressiva obertura d'Espais a l'Eixample i establir-hi recorreguts preeminentment per a vianants

3.3.1.2. Canviar progressivament la propulsió dels transports col·lectius urbans a d'altres sostenibles (gas natural, gas-oil-Bi, bateries elèctriques...)

3.3.1.3. Habilitar carrils per a la circulació de bicicletes a tots els carrers, on urbanísticament, sigui possible

3.3.1.4. Crear aparcaments dissuasius perimetrals o subterranis en el centre, connectats amb les principals vies de comunicació i enllaçats amb el transport públic, afavorint els recorreguts per a vianants al centre de la ciutat

3.3.1.5. Aplicar el Mapa de Mobilitat per a Discapacitacions Físiques com a base de l'adaptació de la ciutat a partir de noves obres i revisió de les construïdes, per suprimir barreres arquitectòniques.

3.3.1.6. Promoure l'ús del transport col·lectiu, especialment entre els joves.

2. ACCESSIBILITAT I NECESSITATS DE DESPLAÇAMENT

Tal i com s'ha indicat a la introducció, s'ha intentat recollir en aquesta memòria les necessitats (i el dret) de la ciutadania a desplaçar-se i accedir a diferents serveis i llocs. En aquest capítol s'hi ha intentat recollir les necessitat de desplaçament a Girona a través dels fluxos als principals destins i contenidors de la ciutat, així com l'estat actual d'accessibilitat d'aquests.

2.1 Distribució de la població

2.1.1. Els habitants de Girona

A la ciutat de Girona, segons el cens de l'any 2001, hi residien 74.879 habitants, essent la 13na ciutat més gran de Catalunya en nombre d'habitants. D'acord amb el padró municipal d'habitants, a maig de 2003, hi havia empadronades a Girona un total de 82.769 persones, el que representaria una densitat mitjana de 2.137 habitants per km^2. La distribució d'habitants dins la ciutat no és homogènia. La majoria de la població resideix a l'Eixample i a Santa Eugènia, on es donen les majors densitats de població (veure mapes de densitat i població a l'annex). Aproximadament el 40% de la població de Girona viu en àrees amb una densitat superior als 10.000 habitants /Km^2 i menys del 6% es àrees de baixa densitats (< 1.000 hab/km^2). En els darrers anys la distribució interna de la població de Girona ha estat marcada per un procés de pèrdua de pes específic de l'àmbit central a favor de les zones urbanes més perifèriques, de nova urbanització. Així, els barris de Fontajau, Montjuïc, Palau i Can Gibert del Pla-Santa Eugènia són receptors nets de població. Per contra, els àmbits delimitats pel Barri Vell, Eixampla, La Rodona i també els barris més extrems de la ciutat (Taialà-Germans Sàbat, Pont Major i els barris del sector Est) presenten un increment molt més moderat i fins i tot una pèrdua de població.

L'anàlisi de la densitat de població interna de la ciutat de Girona mostra una tendència poblacional territorialment més equilibrada en el conjunt de la ciutat, a causa de l'increment del pes poblacional dels barris territorialment més perifèrics en relació als barris territorialment més centrals. A partir de l'any 2000, el creixement intern de la ciutat pren un doble eix que es podria definir en forma d'X, on el punt de confluència d'ambdós eixos és a la zona del Güell-Devesa. Un eix ve definit a l'est en un extrem per al barri de Montjuïc i a l'altre per els barris de Montilivi i Palau. I l'altre eix, a l'oest, que connecta a una banda Fontejau i a l'altre Santa Eugènia, sobrepassant la frontera natural del Ter. Cal notar que aquesta distribució territorial del creixement de població a la ciutat es perllonga, en una escala més àmplia, al conjunt de l'àrea urbana. Així, l'eix oest de creixement abraça els municipis de Canet d'Adri i Sant Gregori fins Riudellots de la Selva, passant per Salt, Vilablareix i Aiguaviva. I l'eix est es perllonga des de Sant Julià de Ramis fins a Quart i Llambilles. [Font: Avanç de Pla. Pla General de Girona].

2.1.2. La població a l'àrea urbana

Tot i que la població de Girona hagi anat en augment els darrers anys, i mostri un saldo migratori global positiu, cal tenir present però que mostra un saldo migratori significatiu respecte a l'entorn territorial immediat. Girona atrau població de la resta de la província i Catalunya i expulsa població cap als municipis veïns del sistema urbà.

Hi ha un increment de la interdependència laboral entre el municipi de Girona i els municipis de l'àrea urbana. Cada cop hi ha més gironins que treballen fora de la ciutat, i a l'hora Girona és un centre atractor de treballadors de la resta de l'àrea, amb una dinàmica econòmica creixent. Per aquest motiu, i sense ànim exhaustiu, es planteja en aquest apartat la distribució de la població a l'entorn urbà de Girona.

Per dimensió (població i extensió), el de Girona és el tercer sistema urbà de Catalunya, després de Barcelona i Lleida. A l'any 2001 l'àrea urbana de Girona acollia a 125.284 persones (taula 2.1). Els municipis amb més pes demogràfic són Girona i Salt. A l'any 1991, el total de la població de l'àrea urbana era de 112.023 persones, i l'any 1998 era de 120.143 persones. Globalment, s'evidencia en el conjunt d'àrea urbana, una pèrdua de pes específic de l'àmbit nord i un increment de la capacitat de creixement de la població dels municipis del sud del sistema urbà.

Taula 2.1. Població a l'àrea urbana de Girona (Hab i distància)

MUNICIPIS	Habitants (1991)	Habitants (2001)	Distància (Km)
Girona	**65.656**	**74.879**	
Salt	21.807	21.238	3
Sarrià de Ter	3.237	3.708	4
Bescanó	2.833	3.309	8
Celrà	2.358	2.731	11
Sant Gregori	1.867	2.487	9
Quart	2.083	2.362	6
Sant Julià de Ramis	1.731	2.098	9
Vilablareix	1.020	2.034	6
Fornells de la Selva	1.152	1.627	7
Riudellots de la Selva	1.308	1.584	18
Bordils	1.330	1.344	13
Flaçà	914	863	17
Cervià	637	662	14
Sant Jordi Desvalls	602	634	18
Canet d'Adri	467	528	12
Aiguaviva	354	496	7
Llambilles	429	486	9
Sant Martí de Llémena	204	459	20
Sant Joan de Mollet	312	406	15
Juià	283	267	13
Osor	494	206	26
Sant Martí Vell	313	204	15
Colomers	198	203	22
Madremanya	179	197	9
Garrigoles	151	157	28
Vilaür	104	115	28
Total Àrea Urbana Girona	**112.023**	**125.284**	

Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT)

A més dels habitants dels municipis de l'àrea urbana, hi ha ciutadans d'altres nombre de municipis d'altres municipis que s'han de desplaçar a Girona tant per motius de treball, d'estudi com per l'actractivitat comercial o de serveis de Girona. A la taula 2.2 es mostren els principals municipis, a banda dels de l'àrea urbana, amb qui Girona té relacions d'intermobilitat per motius laborals o d'estudi.

Taula 2.2 . Principals municipis, a banda dels de l'àrea urbana, que tenen una relació d'intermobilitat amb Girona (segons EMO 1996).

MUNICIPI	Habitants (2001)	Distància (Km)
Barcelona	1.503.884	100,6
Badalona	205.836	97,1
Cerdanyola del Vallès	53.343	90,8
Figueres	33.064	47,3
Vic	32.703	67,5
Blanes	30.693	44,2
Olot	28.060	59,1
Lloret de Mar	20.239	42,4
Palafrugell	18.322	43,4
Sant Feliu de Guíxols	17.944	34,3
Palamós	14.842	45,4
Banyoles	14.232	22
Santa Coloma de Farners	9.169	28
Torroella de Montgrí	8.244	35,4
Bisbal d'Empordà, la	8.145	29,6
Cassà de la Selva	7.712	13,8
Castell-Platja d'Aro	6.806	35
Vidreres	4.978	30,3
Anglès	4.739	17,7
Caldes de Malavella	4.225	24,9
Maçanet de la Selva	4.010	27,8
Vilobí d'Onyar	2.250	18,5
Amer	2.182	25
La Cellera de Ter	1.987	19,3
Cornellà del Terri	1.870	14,6
Sant Julià de Llor i Bonmatí	989	14,7
Palol de Revardit	379	13

Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT)

2.2 Accessibilitat als destins bàsics

L'anàlisi de l'accessibilitat i fluxos atrets als principals destins de la ciutat que es presenta a continuació no pretén ser un recull exhaustiu i complert dels principals destins presents a la ciutat, sinó el recull de les dades que es troben a disposició de l'Ajuntament de Girona. Tot i ser un recull incomplet, creiem que és un bon punt de partida que permet dibuixar un mapa dels principals destins presents a la ciutat, i veure quines són les necessitats de desplaçament dins la ciutat. Així mateix s'espera que aquesta informació pugui servir de punt de partida per anar articulant la informació que manca.

2.2.1 Accessibilitat diària als lloc de treball o estudi. Enquesta mobilitat obligada.

Del conjunt de desplaçaments que hi ha a la ciutat, els més ben coneguts són els motivats per accedir al lloc habitual de treball o estudi. Aquests tipus de desplaçaments són referits com a "commuting" o també "mobilitat obligada", i es coneixen gràcies a les enquestes de Mobilitat Obligada (EMO) efectuades per l'Instituto Nacional de Estadística.

La darrera enquesta de Mobilitat Obligada es va realitzar a l'any 1996. Tal i com s'observa a la figura 2.1, a l'any 1996, els habitants de Girona generaven cada dia un total de 44.742 desplaçaments per anar a treballar o estudiar (i la mateixa quantitat per tornar a casa). El 76% d'aquests desplaçaments (33.852) eren interns i tenien el destí final dins del mateix municipi, i els 10.890 restants (24%) es realitzaven a altres municipis (Taula 2.2). Així mateix, cada dia es produïen 28.895 desplaçaments d'entrada a la ciutat per raons d'estudi o treball i procedents d'altres municipis. Així, el municipi de Girona presenta un alt nivell d'autocontenció per als desplaçaments per treball (69% són interns) i estudi (87% són interns); a l'hora que genera també un saldo positiu d'entrades tant per motius de treball com, i especialment, per motius d'estudi.

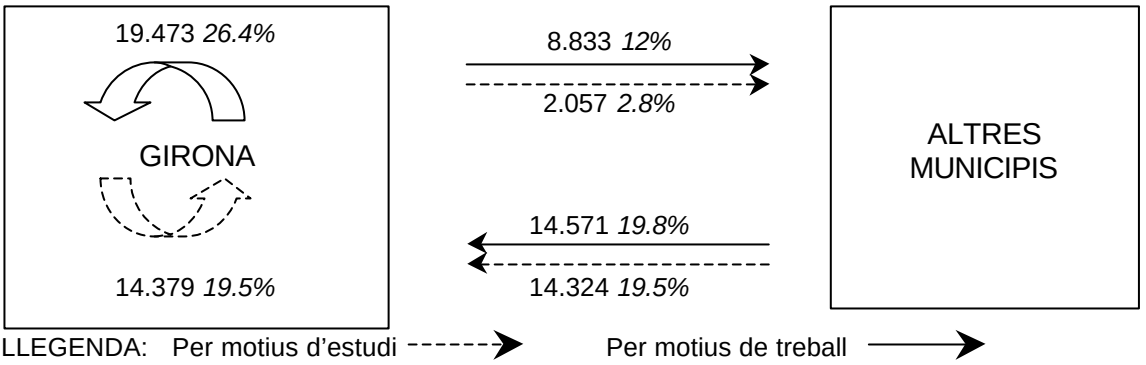

Figura 2.1. Esquema dels desplaçaments per motius d'estudi i treball. Font: INDESCAT. Enquesta mobilitat obligada (1996).

En relació a l'any 1991 (figura 2.2), s'observa que a l'any 1996 hi havia hagut un augment de la proporció de desplaçaments entre Girona i altres municipis. Aquest augment és especialment significatiu pel que fa als desplaçaments per raons d'estudi amb destí a Girona i procedents d'altres municipis.

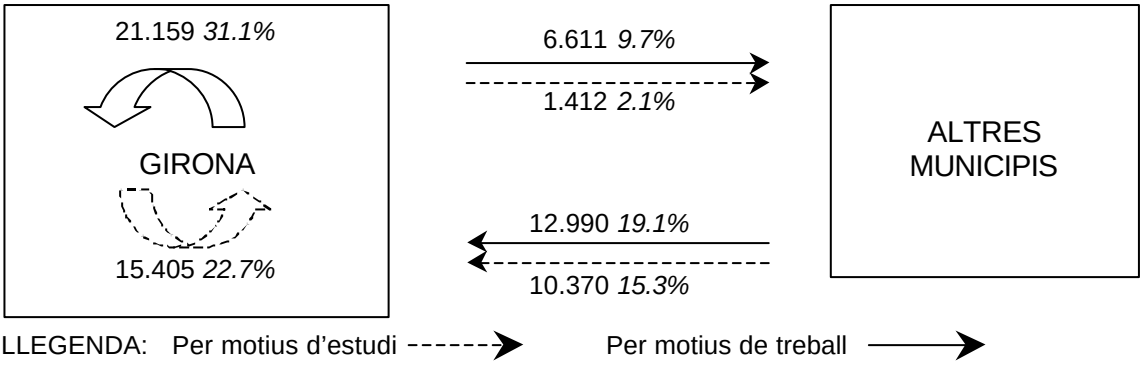

Figura 2.2. Esquema dels desplaçaments per motius d'estudi i treball a l'any 1991. Font: INDESCAT. Enquesta mobilitat obligada (1991).

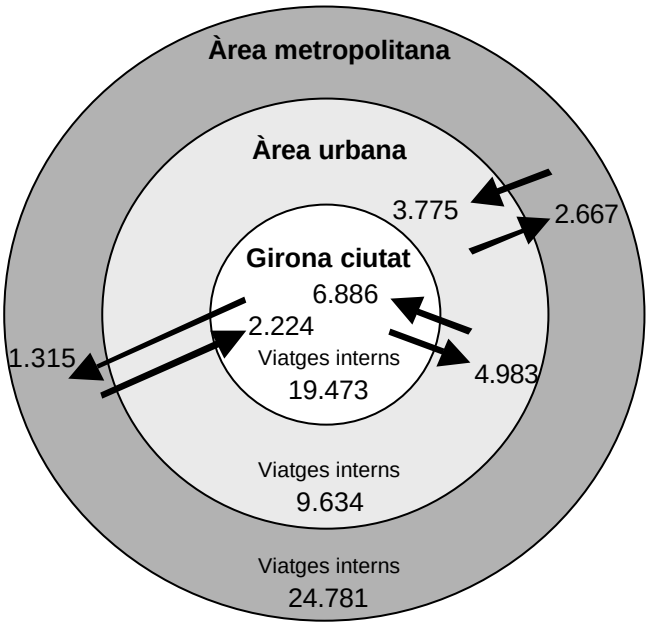

Figura 2.3. Esquematització dels desplaçaments per motiu laboral entre els principals territoris de l'àrea metropolitana de Girona (1996). *Font: Josep Oliver (2000), a partir de dades de l'IDESCAT.*

El 58% dels desplaçaments a Girona registrats per la EMO de l'any 1996 corresponia a motius de treball, i la resta per motius d'estudi. La suma dels fluxos d'entrada i sortida a Girona per motius de treball ha augmentat un 60% entre els anys 1986 i 1996. Aquest augment ha estat aproximadament d'un 49% pel que als moviments entre Girona i els 26 municipis de l'Àrea Urbana[1] definida per Josep Oliver (veure annex) on s'ha passat de 8.000 a prop de 12.000 desplaçaments diaris. L'augment ha estat, però, proporcionalment molt més important amb la resta de l'àrea metropolitana, on pràcticament s'han duplicat els moviments, des dels 1.800 ocupats que circulaven a l'any 1986 fins a més de 3.500 a l'any 1996 (figura 2.3).

[1] Àrea Urbana de Girona segons Josep Oliver (2000): Aiguaviva, Bescanó, Bordils, Canet d'Adri, Cervià de Ter, Colomers, Flaçà, Fornells de la Selva, Garrigoles, Girona, Juià, Llambilles, Madremanya, Palol de Revardit, Quart, Riudellots de la Selva, Salt, Sant Gregori, Sant Joan de Mollet, Sant Jordi Desvalls, Sant Julià de Ramis, Sant Martí de Llémena, Sant Martí Vell, Sarrià de Ter, Vilablareix

Tot plegat posa de manifest una mobilitat creixent per motius de treball, i una creixent obertura exterior del mercat de treball de Girona cap a l'àrea urbana i l'àrea metropolitana. Hi ha però una diferència de comportament entre la indústria i els serveis, així la ciutat registra un volum d'entrada cada cop més important de personal qualificat dedicat a les activitats terciàries del sector públic i els serveis a les empreses, així com de treballadors dedicats al comerç, que en conjunt representen més de les dues terceres parts del saldo positiu per mobilitat per motius laborals. A l'altre extrem, un saldo negatiu (proper a les 600 persones) de treballadors industrials dedicats a indústries manufactureres. [Font: Josep Oliver, 2000. capítol 2.3. El mercat de treball a Girona i la seva obertura exterior. pp:64-89.]

Taula 2.3. Principals relacions intermunicipals per mobilitat per treball o estudis segons l'enquesta de Mobilitat obligada (1996)

Desplaçaments des d'altres municipis a Girona				
Municipi	**Residència – Treball**	**Residència – Estudi**	**TOTAL**	**Tendència 1991-1996**
Salt	3.538	1.373	4.911	↓
Banyoles	604	443	1.047	↑
Figueres	381	618	999	↑
Barcelona	339	450	789	↑
Sarrià de Ter	398	367	765	↓
Quart	353	318	671	↑
Cassà de la Selva	337	332	669	↑
Sant Feliu de Guíxols	266	370	636	↑
Olot	227	409	636	↑
Sant Gregori	391	236	627	↑
Blanes	192	372	564	↑
Vilablareix	292	238	530	↑
Bescanó	376	140	516	↑
Sant Julià de Ramis	253	240	493	↑
Santa Coloma de Farners	273	211	484	↑
Palafrugell	178	285	463	↑
Celrà	250	209	459	↑
Anglès	279	169	448	↑
Lloret de Mar	90	343	433	↑
Fornells de la Selva	222	180	402	↑
Palamós	150	233	383	↑
Llagostera	191	167	358	↑
Caldes de Malavella	186	171	357	↑
Bisbal d'Empordà, la	102	200	302	↑
Vidreres	127	142	269	↑
Torroella de Montgrí	111	151	262	↑
Vilobí d'Onyar	133	120	253	↑
Bordils	126	115	241	↑
Castell-Platja d'Aro	77	158	235	↑
Amer	112	61	173	↑
Cellera de Ter, la	106	47	153	↓
Riudellots de la Selva	123	13	136	↓
Altres	3.788	5.443	9.231	↓
Total entrades externes	14.571	14.324	28.895	↑
Girona (interns)	19.473	14.379	33.852	↑
TOTAL DESTÍ GIRONA	34.044	28.703	62.747	↑

Taula 2.3 (continuació)*. Principals relacions intermunicipals per mobilitat per treball o estudis segons l'enquesta de Mobilitat obligada (1996)

Desplaçaments de Girona a d'altres municipis				
Municipi	**Residència – Treball**	**Residència – Estudi**	**TOTAL**	**Tendència 1991-1996**
Salt	1.236	215	1.451	↑
Barcelona	592	725	1.317	↑
Fornells de la Selva	654	89	743	↑
Sarrià de Ter	591	59	650	↓
Celrà	448	22	470	↑
Sant Gregori	402	44	446	↑
Vilablareix	401	3	404	↑
Riudellots de la Selva	321	13	334	↑
Aiguaviva	301	7	308	↑
Cassà de la Selva	261	12	273	↑
Badalona	149	95	244	↑
Cerdanyola del Vallès	37	176	213	↓
Banyoles	194	16	210	↑
Figueres	176	7	183	↑
Quart	142	12	154	↑
Sant Julià de Ramis	142	0	142	↓
Vilobí d'Onyar	119	5	124	↑
Olot	63	55	118	↑
Santa Coloma de Farners	94	8	102	↑
Bescanó	85	6	91	↑
Blanes	88	0	88	↑
Anglès	64	22	86	↑
Lloret de Mar	77	2	79	↑
Sant Feliu de Guíxols	70	8	78	↑
Maçanet de la Selva	76	0	76	↑
Bisbal d'Empordà, la	72	4	76	↑
Sant Julià de Llor i Bonmatí	68	0	68	↑
Vic	18	49	67	↑
Cornellà del Terri	64	2	66	↑
Amer	54	4	58	↑
Palamós	55	0	55	↑
Caldes de Malavella	54	0	54	↑
Altres	1.665	389	2.054	↑
Total sortides	8.833	2.049	10.882	↑
Girona (interns)	19.473	14.379	33.852	↓
TOTAL ORÍGEN GIRONA	28.306	16.428	44.734	↑

Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya (Enquesta de Mobilitat Obligada).

Els fluxos bidireccionals observats l'any 1996 de Girona amb Salt (6.362 moviments) i amb Sarrià de Ter (1.415) representen el 10,6% del total de desplaçaments per motius laborals i d'estudi (taula 2.3).

El saldo de moviments, per motius d'estudi, és positiu a Girona en més de 12.000 persones (taula 2.3). Aquest saldo és deu sobretot a la presència a la ciutat de la Universitat de Girona. En conjunt, Girona té un saldo negatiu significatiu de desplaçaments per motius d'estudi només amb Barcelona, que rep de Girona 275 estudiants més que els que es desplacen a Girona procedents de Barcelona, i Cerdanyola del Vallès (176 estudiants), i que són nuclis amb una important oferta de centres universitaris.

Els desplaçaments per motius laborals (taula 2.3) presenten un saldo positiu per a Girona en el cas de Salt, i negatiu en el cas de Sarrià de Ter. A banda de Sarrià, els altres municipis que reben un saldo positiu de població ocupada resident a Girona són: Fornells de la Selva, Celrà, Vilablareix, Riudellots de la Selva i Aiguaviva, tots ells amb presència important de polígons industrials, i Barcelona. Per altra banda, es desplacen fins a Girona treballadors procedents dels municipis de Banyoles, Figueres, Bescanó, Quart i Cassà de la Selva, amb un balanç a favor de Girona pel que fa a llocs de treball. Amb Sant Gregori es manté una situació d'equilibri on unes 400 persones es desplacen cap a Girona i unes altres tantes des de Girona cap a Sant Gregori.

A l'Any 1996 hi havia un saldo positiu en mobilitat laboral a favor de Girona de 1.986 persones, quan es comparen les dades de mobilitat laboral del decenni 1986-1996 (saldo positiu de 3.017 persones el 1986) s'observa però que s'ha reduït el pes de Girona en prop de 1.000 persones a favor dels municipis de l'àrea urbana.

La distància mitjana dels desplaçaments (anada i tornada) de sortida de Girona cap als principals municipis amb els que hi ha una major interrelació, es d'uns 60 Km lineals/viatge (taula 2.4). Per motius laborals aquesta distància és de 44,3 km, ja que si bé la majoria de desplaçaments es realitzen a poblacions properes (Salt, Fornells de la Selva, Sarrià de Ter, Celrà, Sant Gregori, Vilablareix, ...) hi ha un nombre important de desplaçaments (prop del 7%) que es realitzen a Barcelona. Els desplaçaments per motius d'estudi presenten una distància mitjana (anada i tornada) de 131,9 km lineals ja que el 44% dels desplaçaments de sortida de Girona es realitzen cap a Barcelona i la Universitat Autònoma de Barcelona (Cerdanyola del Vallès).

Pel que fa als desplaçaments d'entrada a la ciutat (Taula 2.5), la distància mitjana (anada i tornada) és inferior a les desplaçaments de sortida i es situa en uns 45,5 km lineals/viatge. Per motiu laboral la distància és també inferior (36,5 km) malgrat els principals municipis origen dels moviments (Salt, Banyoles, Sarrià de Ter, Sant Gregori, Figueres, Bescanó,...) es troben a una distància lleugerament superior a la dels municipis receptors de desplaçaments originats a Girona ja que en aquest cas els desplaçaments procedents de Barcelona representen poc més de 2% dels desplaçaments, i per tant no exerceixen un efecte tan significatiu sobre la mitjana. Per motius d'estudi, la distància mitjana de les entrades (anada i tornada) és també significativament inferior (54,7 km) a la distància mitjana de sortida. Els desplaçaments d'entrada procedents de Barcelona representen en aquest cas només el 3%.

Taula 2.4. Km lineals/viatge en els principals desplaçaments sortint de Girona. 1996.

Desplaçaments de Girona a d'altres municipis[1]. Any 1996.							
MUNICIPI	Viatges per treball	Viatges per estudis	Viatges Totals	Km lineals/ viatge	Km totals treball	Km totals estudi	Km totals
Salt	1.236	215	1.451	3,4	8.404,8	1.462,0	9.866,8
Fornells de la Selva	654	89	743	6,7	8.763,6	1.192,6	9.956,2
Barcelona	592	725	1.317	100,6	119.110,4	145.870,0	26.4980,4
Sarrià de Ter	591	59	650	4,1	4.846,2	483,8	5.330,0
Celrà	448	22	470	11,3	10.124,8	497,2	10.622,0
Sant Gregori	402	44	446	9,1	7.316,4	800,8	8.117,2
Vilablareix	401	3	404	6,4	5.132,8	38,4	5.171,2
Riudellots de la Selva	321	13	334	18,2	11.684,4	473,2	12.157,6
Aiguaviva	301	7	308	7,6	4.575,2	106,4	4.681,6
Cassà de la Selva	261	12	273	13,8	7.203,6	331,2	7.534,8
Banyoles	194	16	210	22	8.536,0	704,0	9.240,0
Figueres	176	7	183	47,3	16.649,6	662,2	17.311,8
Badalona	149	95	244	97,1	28.935,8	18.449,0	47.384,8
Quart	142	12	154	6,1	17.32,4	146,4	1.878,8
St Julià de Ramis	142	0	142	9,8	2.783,2	0,0	2.783,2
Vilobí d'Onyar	119	5	124	18,5	4.403	185,0	4.588,0
Sta Coloma de	94	8	102	28	5.264	448,0	5.712,0
Blanes	88	0	88	44,2	7.779,2	0,0	7.779,2
Bescanó	85	6	91	7,9	1.343,0	94,8	1.437,8
Lloret de Mar	77	2	79	42,4	6.529,6	169,6	6.699,2
Maçanet de la Selva	76	0	76	27,8	4.225,6	0,0	4.225,6
Bisbal d'Empordà, la	72	4	76	29,6	4.262,4	236,8	4.499,2
St Feliu de Guíxols	70	8	78	34,3	4.802,0	548,8	5.350,8
St Julià de Llor i	68	0	68	14,7	1.999,2	0,0	1.999,2
Anglès	64	22	86	17,7	2.265,6	778,8	3.044,4
Cornellà del Terri	64	2	66	14,6	1.868,8	58,4	1.927,2
Olot	63	55	118	59,1	7.446,6	6501	13.947,6
Palamós	55	0	55	45,4	4.994,0	0,0	4.994,0
Amer	54	4	58	25	2.700,0	200,0	2.900,0
Caldes de Malavella	54	0	54	24,9	2.689,2	0,0	2.689,2
Cerdanyola del Vallès	37	176	213	90,8	6.719,2	31.961,6	38.680,8
Vic	18	49	67	67,5	2.430,0	6.615,0	9.045,0
Altres	1.665	389	2.054	22,14	73.742,85	51.309,1	125.051,9
Total	8.833	2.049	10.882	-	391.263,4	270.324,1	661.587,5
MITJANA DESPLAÇAMENTS DIARIS PER PERSONA PER RAONS DE TREBALL = 44,3 Km							
MITJANA DESPLAÇAMENTS DIARIS PER PERSONA PER RAONS D'ESTUDIS = 131,9 Km							
MITJANA DESPLAÇAMENTS DIARIS PER PERSONA TOTAL (ESTUDI-TREBALL) = 60,79 Km							

[1]En els càlculs s'han considerat els km lineals multiplicats per 2 (anada-tornada)
Font: elaboració pròpia a partir de les dades de la web de l'Idescat.

Taula 2.5. Km lineals/viatge en els principals desplaçaments cap a Girona. 1996.

Desplaçaments des d'altres municipis cap a Girona[1]. Any 1996.							
MUNICIPI	Viatges per treball	Viatges per estudis	Viatges Totals	Km lineals/ viatge	Km totals treball	Km totals estudi	Km totals
Salt	3.538	1.373	4.911	3,4	24.058,4	9.336,4	33.394,8
Banyoles	604	443	1.047	22	26.576,0	19.492,0	46.068,0
Sarrià de Ter	398	367	765	4,1	3.263,6	3.009,4	6.273,0
Sant Gregori	391	236	627	9,1	7.116,2	4.295,2	11.411,4
Figueres	381	618	999	47,3	36.042,6	58.462,8	94.505,4
Bescanó	376	140	516	7,9	5.940,8	2.212,0	8.152,8
Quart	353	318	671	6,1	4.306,6	3.879,6	8.186,2
Barcelona	339	450	789	100,6	68.206,8	90.540,0,0	158.746,8
Cassà de la Selva	337	332	669	13,8	9.301,2	91.63,2	18.464,4
Vilablareix	292	238	530	6,4	3.737,6	3.046,4	6.784,0
Anglès	279	169	448	17,7	9.876,6	5.982,6	15.859,2
Sta Coloma de	273	211	484	28	15.288,0	11.816,0	27.104,0
St Feliu de Guíxols	266	370	636	34,3	18.247,6	25.382,0	43.629,6
St Julià de Ramis	253	240	493	9,8	4.958,8	4.704,0	9.662,8
Celrà	250	209	459	11,3	5.650,0	4.723,4	10.373,4
Olot	227	409	636	59,1	26.831,4	48.343,8	75.175,2
Fornells de la	222	180	402	6,7	2.974,8	2.412,0	5.386,8
Blanes	192	372	564	44,2	16.972,8	32.884,8	49.857,6
Llagostera	191	167	358	20,2	7.716,4	6.746,8	14.463,2
Caldes de	186	171	357	24,9	9.262,8	8.515,8	17.778,6
Palafrugell	178	285	463	43,4	15.450,4	24.738,0	40.188,4
Palamós	150	233	383	45,4	13.620,0	21.156,4	34.776,4
Vilobí d'Onyar	133	120	253	18,5	4.921,0	4.440,0	9.361,0
Vidreres	127	142	269	30,3	7.696,2	8.605,2	16.301,4
Bordils	126	115	241	16,2	4.082,4	3.726,0	7.808,4
Riudellots de la	123	13	136	18,2	4.477,2	473,2	4.950,4
Amer	112	61	173	25	5.600,0	3.050,0	8.650,0
Torroella de	111	151	262	35,4	7.858,8	10.690,8	18.549,6
Cellera de Ter, la	106	47	153	19,3	4.091,6	1.814,2	5.905,8
Bisbal d'Empordà,	102	200	302	31	6.324,0	12.400,0	18.724,0
Lloret de Mar	90	343	433	42,4	7.632,0	29.086,4	36.718,4
Castell-Platja d'Aro	77	158	235	35	5.390,0	11.060,0	16.450,0
Altres	3.788	5.443	9.231	18,25	138.262,0	297.732,1	435.994,4
Total	14.571	14.324	28.895	-	531.734,6	783.920,8	1.315.655,4
MITJANA DESPLAÇAMENTS DIARIS PER PERSONA I PER RAONS DE TREBALL = 36,5 Km							
MITJANA DESPLAÇAMENTS DIARIS PER PERSONA I PER RAONS D'ESTUDIS = 54,7 Km							
MITJANA DESPLAÇAMENTS DIARIS PER PERSONA TOTALS (ESTUDI-TREBALL) = 45,5 Km							

[1]En els càlculs s'han considerat els km lineals multiplicats per 2 (anada-tornada)

Font: elaboració pròpia a partir de les dades de la web de l'Idescat.

2.2.2 Centres de treball

Tal i com es comentava en el capítol anterior, les principals empreses i centres de treball a ciutat de Girona estan dedicats a les activitats terciàries del sector públic i els serveis a les empreses, així com al comerç. A partir de les dades del règim d'afiliació a la Seguretat Social, a l'any 1998 a Girona el 86,6% de les 41.565 persones registrades estaven vinculades al sector serveis en global. En detall, un 10,04% al comerç i un 16,74% a l'administració pública. La indústria ocupava a 8,88% dels afiliats i la construcció un 4,31%. El sector primari era molt poc apreciable (0,18%) [Font: J.Oliver, 2000].

En aquests moments els llocs de treball localitzats a la ciutat de Girona es concentren sobretot al centre de la ciutat, on es concentren geogràficament el major nombre d'activitats, i especialment les activitats terciàries, de serveis. Aquest centre queda delimitat pel carrer d'Emili Grahit, la carretera de Barcelona, el carrer Bonastruc de Porta i el sector est del Barri Vell (del carrer Ciutadans a la Gran Via de Jaume I). L'activitat de tipus industrial es dóna preferentment en àmbits territorials perifèrics (Pont Major, polígon Nestle i Mas Xirgu) [Font: Avanç de Pla. Pla General de Girona. 2000]

A la ciutat hi havia, a l'any 1999, 2 empreses amb més de 1.000 treballadors/es i unes altres 8 empreses amb més de 500 llocs de treball. L'Ajuntament de Girona no té constància de possibles plans de mobilitat laboral engegats per les empreses, a banda del projecte d'ambientalització de la Universitat de Girona. Els dos principals centres de treball de la ciutat , en quant a nombre de treballadors, són la Universitat de Girona i l'Hospital Dr. Josep Trueta. En ambdós casos, als flux de treballadors atrets cal afegir-hi el resultant dels serveis que ofereixen (flux d'estudiants i de pacients) i que es detallen en els apartats corresponents.

Procedència treballadors Universitat de Girona

La Universitat de Girona, a l'any 1999, tenia 1.130 persones contractades que treballaven en els campus situats a la ciutat de Girona (taula 2.6). Aquest flux de treballadors representa poc més del 7% del flux total, inclosos estudiants, que accedeix als mateixos centres. Els aparcaments i mitjans de transport públics existents pera accedir als campus universitaris es descriuen a l'apartat que es refereix als centres educatius, ja que els estudiants representen el flux majoritari. Cal destacar aquí que els diferents campus de la universitat disposen de 418 places d'aparcament reservades per a personal de la universitat. Aquestes representen gairebé un 30% de les places d'aparcament pròpies de la Universitat i es troben localitzades majoritàriament al campus de Montilivi (268 places reservades).

Taula 2.6 Nombre de treballadors i estudiants de la Universitat de Girona que accedeixen habitualment als diferents campus presents en la ciutat de Girona.

Col·lectiu	Montilivi	Barri Vell	Centre	Total
Personal Acadèmic	500	190	80	***770***
Personal d'Administració i Serveis (PAS)	230	90	40	***360***
Estudiants	9.330	3.580	1.430	***14.340***
TOTAL	**10.060**	**3.860**	**1.550**	***15.470***

Font: Oficina Verda UdG

La mobilitat ocupa un lloc destacat dins el Pla estratègic d'ambientalització de la UdG. L'any 1998 l'Oficina d'ambientalització va elaborar un primer informe sobre l'estat de la mobilitat a la UdG, i des de llavors ha mantingut una línia constant d'informes de situació i propostes, si bé molt centrades en la mobilitat dels estudiants. En l'anàlisi més recent, efectuat durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura (SMSS) de l'any 2002, la Oficina Verda de la UdG va realitzar una enquesta a professors/es i personal de serveis (PAS) de la UdG, que va tenir quasi un 38% de respostes sobre 1.501 enquestats. Segons l'enquesta prop d'una tercera part (35%) de personal de fora de Girona que no utilitza el transport públic ho fa per raons de comoditat i flexibilitat, i una altre tercera part (33%) perquè l'horari o el recorregut no s'ajusta a les necessitats (taula 2.7). Pel personal resident a Girona, una altre raó per no utilitzar el transport públic és que la distància ho fa innecessari. Els horaris del transport públic urbà sembla que s'ajusten més a les necessitats del personal que l'horari del transport interurbà. En global, menys del 6% del personal que no utilitza el transport públic ho fa per l'excessiu preu d'aquest. Per destinacions (taula 2.8), el Campus de Montilivi és el que menys gent creu que la distància a recórrer per accedir-hi fa innecessari utilitzar el transport públic. En el Campus del Centre és el que presenta un valor més baix de personal que creu que el recorregut del transport públic no s'ajusta a les seves necessitats.

Taula 2.7. Raons per les quals el professorat i PAS de la UdG no utilitza el transport públic segons orígen.

RAONS %	GIRONA CIUTAT	FORA DE GIRONA	**GLOBAL**
NS/NC	5,21	9,52	**6,80**
Altres	9,82	12,70	**10,87**
El preu és excessiu	6,44	4,23	**5,63**
El recorregut no s´ajusta a les meves necessitats	13,50	11,64	**12,82**
L´horari no s´ajusta a les meves necessitats	9,82	21,69	**14,17**
La distància a recórrer no ho fa necessari	27,61	5,29	**19,42**
Per raons de flexibilitat i comoditat	27,61	34,92	**30,29**
Total	**100%**	**100%**	**100%**

Font: Oficina Verda UdG.

Taula 2.8. Raons per les quals el professorat i PAS de la UdG no utilitza el transport públic segons Campus de destinació

RAONS %	Barri Vell	Campus Montilivi	Campus Centre	**Global**
NS/NC	6,56	6,38	10,00	**6,80**
Altres	10,93	10,64	12,00	**10,87**
El preu és excessiu	5,46	6,38	2,00	**5,63**
El recorregut no s´ajusta a les meves necessitats	14,21	13,12	6,00	**12,82**
L´horari no s´ajusta a les meves necessitats	15,30	14,18	10,00	**14,17**
La distància a recórrer no ho fa necessari	27,32	12,41	30,00	**19,42**
Per raons de flexibilitat i comoditat	20,22	36,88	30,00	**30,29**
Total	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Font: Oficina Verda de la UdG

Procedència treballadors Hospital Josep Trueta.

A desembre de l'any 2002, la plantilla de l'Hospital Josep Trueta estava composta per 1.231 persones (76,8% dones), de les quals només 688 (55,9%) residien a Girona (taula 2.8) i poc més del 62% tenen la seva residència en el conjunt urbà de Girona-Salt-Sarrià de Ter. L'hospital no disposa d'informació sobre el mitjà de transport utilitzat pel seu personal per accedir habitualment al lloc de treball. A l'Hospital hi ha parada d'autobusos urbans i interurbans, parada de taxi, i disposa de zones d'aparcament amb capacitat per uns 500 vehicles. En aquests moments està en projecte un nou aparcament amb *** places.

Taula 2.8. Població de residència del personal del l'Hospital Dr. Josep Trueta (desembre 2002)

Població Residència	treballadors	%
GIRONA	688	55,9
SALT	65	5,3
BANYOLES	58	4,7
BARCELONA	28	2,3
FIGUERES	26	2,1
SARRIA DE TER	19	1,5
SANT GREGORI	19	1,5
Altres	328	26,7
TOTAL	**1.231**	**100,00**

Font: Hospital Dr. Josep Trueta

Procedència treballadors Ajuntament de Girona.

Del conjunt de treballadors i treballadores de l'Ajuntament de Girona, la majoria (dos terços) tenen la seva residència a la ciutat de Girona (Taula 2.9), i poc més del 75% tenen la seva residència en el conjunt urbà de Girona-Salt-Sarrià de Ter.

Taula 2.9. Població de residència del personal de l'Ajuntament de Girona (març 2002)

Població Residència	treballadors	%
GIRONA	453	66,42
SALT	50	7,33
BANYOLES	16	2,35
SARRIA DE TER	13	1,91
SANT GREGORI	12	1,76
Altres	138	20,23
TOTAL	**682**	**100,00**

Font: Ajuntament de Girona

Pel que fa al mitjà de transport utilitzat habitualment per accedir al lloc de treball, amb data 30 d'abril de 2002, s'havia recopilat informació referent a 513 persones (que representa el 78% del total). Tal i com s'observa en la taula 2.10, la major part del personal de l'Ajuntament de Girona (70,7%) utilitza habitualment el vehicle privat per desplaçar-se al lloc de treball. Aproximadament un 10% dels usuaris de vehicle privat el comparteixen amb algú altre. Un 24% del personal es desplaça habitualment a peu fins el lloc de treball, essent aquest el segon mitjà de transport en importància. Tant el transport públic com la bicicleta presenten un percentatge d'ús molt reduït.

Taula 2.10. Mitjans de transport utilitzats habitualment pels treballadors de l'Ajuntament de Girona per accedir al lloc de treball (març, 2002)

Mitjà de transport	n	%
A peu	123	24,0
En bicicleta	9	1,8
En Transport públic	18	3,5
En vehicle privat	333	64,9
En vehicle privat Compartit	30	5,8
Altres	0	0,0
Total	513	100,0

Font: Ajuntament de Girona

En quant al lloc d'aparcament utilitzat, es van obtenir 333 respostes que representaven el 92 % del total de persones que utilitzen el vehicle privat com a mitjà de transport habitual. Poc més del 80% del personal pot aparcar prop del lloc de treball. Un 15% aparca a l'entrada de la ciutat i acaba d'arribar al lloc d'aparcament a peu. Menys del 4% del personal intenta aparcar en primera instància prop del lloc de treball i si no en troba es dirigeix després als aparcaments a l'entrada de la ciutat.

Hi ha una diferència significativa d'hàbits entre el personal que té el seu lloc de treball al centres situats en el Barri Vell i el que treballa en altres centres o a les brigades. Entre el personal que té el lloc de treball en el Barri Vell, l'ús del vehicle privat es redueix a un 55% i el anar a peu augmenta fins el 40%. Així mateix, l'ús dels aparcaments a l'entrada de la ciutat en primera instància s'incrementa fins el 33%.

Considerant el lloc de residència, el personal que viu fora de Girona ciutat utilitza en el vehicle privat en més del 92% dels casos, mentre que el resident a la mateixa ciutat utilitza habitualment el vehicle privat en el 60% del casos i va a peu en un 34%.

Efecte del transport en la inserció laboral dels usuaris i usuàries del DIE

El Dispositiu Municipal d'Inserció Econòmica (DIE) va analitzar l'any 2000 l'efecte de la necessitat de transport a l'entorn de la inserció laboral dels usuaris del seus serveis.

A maig de l'any 2000, l'11% dels candidats inscrits al DIE disposava de llicència per conduir ciclomotors i només un 43% disposaven de permís de conduir, dels quals només el 31,5% tenien vehicle propi. De l'estudi sociològic dels inscrits al DIE durant l'exercici 1998 i dut a terme per la Unitat de Qualitat de la Universitat de Girona es desprèn que el 40% no disposaven de cap classe de permís i un 49,8% no disposaven de mitjà de transport propi, l'1,1 estava disposat a treballar fora de la província de Girona i un 38% limitaven la recerca de feina a Girona ciutat. De l'estudi de les ofertes laborals tramitades al DIE en el període comprés entre l'1 de gener i el 16 de juny de l'any 2000, només en 48 ofertes, d'un total de 101, el factor transport no era un requisit necessari ni determinat per a cobrir-les, és a dir el 47,5%. De les 53 ofertes restants (el 52,5%), en 25 ofertes l'horari laboral no era combinable amb el transport públic, en 15 ofertes es requeria mitjà propi per part del candidat per dur a terme tasques pròpies de la feina, en 7 ofertes es demanava permís de conduir per utilitzar vehicle de l'empresa, i en les 6 ofertes restants era necessari que el treballador disposés de d'un mitjà de transport propi per poder accedir al treball. [Font: Informe DIE]

2.2.3 Centres educatius

Centres d'Educació Infantil i Primària

A la ciutat de Girona hi ha 18 centres públics i 8 de privats d'educació infantil i primària (taula 2.11) que donen servei aproximadament a uns 9.000 alumnes. En la pàgina web de l'Ajuntament es pot consultar la distribució dels diferents centres educatius (http://www.ajuntament.gi/mapes/navega.php). Així mateix, en el mapa de la ciutat de l'Annex hi ha recollida la distribució dels diferents centres educatius de la ciutat.

Taula 2.11. Centres d'Educació Infantil i Primària a la ciutat de Girona i nombre d'alumnes (14/2/2003)

Centre	Localització	Alumnes
Primària públics		
CEIP ANNEXA-JOAN PUIGBERT	c/ Isabel la Catòlica, 24	253
CEIP CARME AUGUET	c/ Illes Filipines, 8	90
CEIP CASSIÀ COSTAL	c/ Cassià Costal, 1	453
CEIP DALMAU CARLES	c/ Taga, 1	78
CEIP EIXIMENIS	c/ Eiximenis, 7	225
CEIP FONT DE LA PÒLVORA	c/ Llimoner, 7	142
CEIP JOAN BRUGUERA	Av. Jaume I, 24	226
CEIP MARE DE DÉU DEL MONT	c/ Sevilla, 1	188
CEIP MIGDIA	c/ Sant Agustí, 29	457
CEIP MONTFALGARS	c/ Montfalgars, 4	449
CEIP MONTJUÏC	Pj. Montjuïc, 1	220
CEIP PLA DE GIRONA	Av. Lluís Pericot, 16-18	448
CEIP SANTA EUGÈNIA	c/ Güell, 136	208
CEIP TAIALÀ	Ctra. Taialà, 75	503
CEIP VERD	c/ Lorenzana, 24	228
CEIP VILA-ROJA	Grup Vila-Roja, 171	115
CEIP Girona Sud – Mas Quintana		40
Primària privats		
COL.LEGI BELL-LLOC DEL PLA	c/ Pau Birol, s/n	721
COL.LEGI DR. MASMITJÀ	c/ Joan Maragall, 56	617
COL.LEGI LES ALZINES	Camí Vell de Fornells, 2	597
COL.LEGI MARISTES GIRONA	Av. Josep Tarradellas, 5-7	641
COL.LEGI MONTESSORI PALAU	Camí Vell Fornells, 33	
COL.LEGI PARE COLL	c/ Pare Coll, 1-3	489
COL.LEGI SAGRADA FAMÍLIA	Ctra. Sant Feliu, 40	189
COL.LEGI SAGRAT COR DE JESÚS	c/ Pont Major, 21	211
COL.LEGI VEDRUNA (CARMELITES)	c/ Barcelona, 21	486
Centres d'Educació Especial		
CP D'EDUCACIÓ ESPECIAL DE PALAU.	Pj. Creu de Palau, 43	
CP EE FONT DE L'ABELLA	Av. Montilivi, 100	

Font: Ajuntament de Girona (OIAC i CEM)

L'assignació d'alumnes als centres públics es realitza tenint en compte criteris de proximitat entre el punt de residència i el centre escolar. La taxa d'escolarització de la població infantil i de primària és a Girona del 104% i i del 113% respectivament (veure memòria objectiu 13. Educació) i que indica l'atracció de Girona com a centre d'ofertes d'ensenyament. L'Ajuntament de Girona no disposa de dades estadístiques complertes sobre els mitjans de transport utilitzats pels alumnes, i el professorat, per accedir al centres d'estudis. En alguns casos, els centres privats disposen d'un servei d'autobusos que recull els seus alumnes.

A21Gi-acces(5).doc (24/7/2003)

El curs 1998/1999, aprofitant la celebració del dia sense cotxes, un total 13 centres de primària de la ciutat van participar en l'activitat "Deixa que l'aire respiri" organitzada pel Centre de Recursos educatius de la ciutat. Com a part de l'activitat, un total de 1.873 alumnes van contestar una enquesta sobre quin mitjà de transport utilitzaven normalment per anar al centre. Les respostes obtingudes (taula 2.12) van senyalar que la majoria (54 %) hi anava a peu, i a prop del 39% els hi acompanyaven en cotxe. Menys del 4% utilitzava el transport públic. L'ús més elevat del vehicle privat es dóna en l'escola Vedruna i el CEIP de Montjuïc. En aquests centres és també on es dona un major ús del transport públic.

Taula 2.12. Resultats de l'enquesta efectuada a 1.873 alumnes de 13 centres escolars el 29 d'abril de 1999, sobre el mitjà de transport utilitzat habitualment per accedir al centre (TP: Transport públic, TE: Transport escolar)

Centre	Cotxe	Bus TP	Bus TE	Moto	Bici	A Peu
ESCOLA VEDRUNA	66,52	14,10	0,00	0,88	0,00	40,53
CEIP PLA DE GIRONA	30,00	4,00	0,00	2,00	4,00	60,00
CEIP MONTJUÏC	62,81	10,74	0,00	0,00	0,00	26,45
CEIP MARE DE DÉU DEL MONT	14,29	0,00	0,00	0,00	0,00	85,71
CEIP FONT DE LA PÓLVORA	3,57	0,00	0,00	0,00	0,00	96,43
CEIP CASSIÀ COSTAL	41,99	2,16	0,00	0,00	0,00	55,41
CEIP ANNEXA-J.PUIGVERT	51,28	1,03	0,00	4,10	0,00	43,59
CEIP SANTA EUGÈNIA	12,00	1,33	0,00	1,33	0,00	85,33
CEIP CARME AUGUET	25,86	5,17	1,72	6,90	0,00	60,34
CEIP MONTFALGARS	22,50	2,00	0,00	0,00	2,00	73,50
CEIP MIGDIA	41,98	1,89	0,00	3,07	0,00	53,07
CEIP BRUGUERA	32,69	2,88	0,00	2,88	1,92	59,62
TOTAL CENTRES	**39,24**	**3,95**	**0,05**	**1,82**	**0,43**	**54,51**

Font: La Caseta de la Devesa. Ajuntament de Girona.

Educació secundària

A la ciutat de Girona hi ha 7 centres públics i 7 de privats d'educació secundària (taula 2.13) que donen servei a un total de 4.532 alumnes cursant Educació secundària obligatòria., i que representa una taxa d'escolarització del 137% en relació a la població de Girona (veure memòria objectiu 13. Educació). Aquesta elevada taxa es deu tant a que segons el mapa escolar els centres de secundària de Girona acullen estudiants procedents dels centres de primària de Sarrià de Ter, Sant Gregori, Fornells, Quart i Vilablareix, com a l'atracció d'estudiants d'altres poblacions per l'efecte capitalitat de la ciutat. Els estudiants matriculats a Batxillerat i a cicles de formació professional eren prop de 3.000 i representarien, amb una taxa d'escolarització del 165%, que prop de 1.000 estudiants de fora del municipi cursen estudis de batxillerat i formació professional a Girona. En la pàgina web de l'Ajuntament (http://www.ajuntament.gi/mapes/navega.php), i en el en el mapa de la ciutat a l'annex, es pot consultar la distribució dels diferents centres educatius de la ciutat.

Taula 2.13. Centres d'educació secundària a la ciutat de Girona i nombre d'alumnes (6/3/2003)

Centre	Localització	Alumnes
Secundària públics		
IES CARLES RAHOLA. IB	Pg. Sant Joan Bosco, 1	204
IES ESCOLA D'HOSTALERIA I SERVEIS.	c/ Josep Viader i Moliner, 11	
IES JAUME VICENS VIVES. IB	c/ Ferrandiz i Bellés, 4 (Pedreres).	481
IES MONTILIVI INSTITUT POLITÈCNIC	Av. Montilivi, 125	463
IES NARCÍS XIFRA MASMITJÀ. IFP	c/ Àngel Marçà i Beca, 4	321
IES SANTA EUGÈNIA	c/ Enric Marqués Ribalta, 3	481
IES SANTIAGO SOBREQUÉS IB	c/ Joan Reglà, 2-4	392
Secundària privats		
COL.LEGI BELL-LLOC DEL PLA	c/ Pau Birol, s/n	436
COL.LEGI LES ALZINES	Camí Vell de Fornells, 2	244
COL.LEGI MARISTES GIRONA	Av. Josep Tarradellas, 5-7	370
COL.LEGI MONTESSORI PALAU	Camí Vell Fornells, 33	
COL.LEGI PARE COLL	c/ Pare Coll, 1-3	364
COL.LEGI VEDRUNA (CARMELITES)	c/ Barcelona, 21	267
COL.LEGI LA SALLE	c/ Sant Joan Bta. de la Salle, 12	509

Font: Ajuntament de Girona (OIAC i CEM)

Educació universitària

La Universitat de Girona (UdG) neix el desembre de 1991, segons la llei de creació aprovada pel Parlament de Catalunya, i a partir de la dinàmica que s'inicia l'any 1968 i que es concreta en la instauració a Girona d'estudis tècnics, de ciències, d'humanitats i de ciències socials.

La UdG disposa de vuit centres docents: Facultat de Ciències, Facultat de Ciències Econòmiques i Empresarials , Facultat de Ciències de l'Educació, Facultat de Dret, Facultat de Lletres, Escola Politècnica Superior, Escola Universitària d'Infermeria i l'Escola Universitària de Turisme. També compta amb set centres adscrits: Escola Universitària de Turisme CETA, Escola Universitària de Turisme ESMA, Escola Universitària de Turisme Euroaula, Escola Universitària de Turisme Mediterrani i Escola Universitària de Turisme de Sant Pol de Mar, Escola Universitària de Turisme de Terrassa i Escola Superior de Relacions Públiques de Girona i un centre vinculat: Escola de Realització Audiovisual i Multimèdia. En aquests centres dedicats a la docència, s'imparteixen 48 titulacions (llicenciatures, enginyeries, diplomatures, arquitectures i enginyeries tècniques, i graduats).

Actualment, els centres de la Universitat de Girona es reparteixen en tres punts de la ciutat: el Barri Vell, el Campus de Montilivi, Girona centre. La major part d'instal·lacions es troben al Campus de Montilivi (amb recents incorporacions dels edificis de la Biblioteca, el de tallers i hivernacle, el del Departament d'Informàtica i les instal·lacions esportives; i amb la previsió d'altres espais com ara un edifici de serveis, una segona fase de la Biblioteca i una nova construcció de l'EPS). Al Campus Barri Vell, hi ha una Biblioteca (en procés d'expansió) i la Facultat de Lletres. Es preveu la concentració de tots els estudis d'Educació a l'edifici Seminari i la progressiva rehabilitació de l'entorn del convent i l'església de Sant Domènec. A Girona centre, hi trobem el Centre de Formació Contínua i els estudis d'Infermeria i part dels d'Educació.

A la Universitat de Girona hi ha matriculats un total de 15.471 alumnes (curs 2000-2001). Dels aproximadament 14.000 estudiants que accedeixen habitualment als campus presents a la ciutat de Girona, prop de dos terceres parts (65%) es desplaça

fins al campus de Montilivi, una quarta part (25%) fins al campus del Barri Vell i el 10% restant al campus Centre.

Al campus de Montilivi hi accedeixen de manera habitual unes 10.000 persones, dels quals uns 9.000 serien estudiants. La universitat disposa al campus de 1.051 places d'aparcament per a cotxes, de les quals 268 són reservades. També hi ha unes 220 places d'aparcament per a bicicletes. La línia 8 de TMG (veure apartat 3.3.3) dona servei directa d'autobús públic al campus i també la línia 2 dona un servei indirecta ja que té parades a menys de 5 minuts a peu del campus.

Al campus del Barri Vell hi accedeixen prop de 4.000 persones, dels quals 3.500 serien estudiants. Prop del campus hi ha 282 places d'aparcament per a cotxes, 75 de les quals són reservades. El campus del Barri vell rep el servei directa de la línia 9 d'autobusos i el servei indirecta de la línia 7. El campus Centre rep una afluència habitual de prop de 1.500 persones. Només disposa de 75 places d'aparcament reservat, però rep el servei directa de les línies 2, 6 i 8 dels autobusos urbans.

L'Oficina Verda UdG, durant el mes de desembre del 2002, va engegar una consulta entre l'alumnat per conèixer com accedien habitualment els estudiants el seu lloc d'estudi (mobilitat obligada) . Van respondre un 14% dels estudiants (2.360 sobre una població de 16.974). Els estudiants originaris de Girona (taula 2.15) van majoritàriament a peu, sobretot al campus del Barri Vell i Centre. Els estudiants que accedeixen al campus de Montilivi són els que utilitzen en major grau el cotxe (32%) i l'autobús (11%). Prop d'una cinquena part dels vehicles privats que accedeixen als campus són d'ús compartit.

Taula 2.15. Valors percentuals dels mitjans de transport utilitzat per els estudiants originaris de Girona ciutat per accedir als diferents campus de la Universitat de Girona.

Mitjà de transport	Campus Barri Vell	Campus Centre	Campus de Montilivi
A peu	72%	72%	39%
Bicicleta	5%	5%	11%
Autobús	3%	4%	11%
Cotxe Compartit	4%	5%	10%
Cotxe no compartit	11%	11%	22%
Moto	5%	3%	7%

Font: Oficina Verda UdG

En relació als estudiants que resideixen fora de la ciutat (taula 2.16) , la majoria arriben a Girona amb cotxe (68%), i un 28% utilitzen transport públic, principalment el tren. Dins la ciutat els estudiants accedeixen als campus dels Barri Vell i del Centre majoritàriament a peu, però en una proporció menor a la dels estudiants residents a Girona. Els estudiants que es dirigeixen al campus de Montilivi utilitzen majoritàriament el cotxe (70%).

Taula 2.16. Valors percentuals dels mitjans de transport utilitzat per els estudiants originaris de fora de Girona ciutat per accedir a la ciutat de Girona i posteriorment als diferents campus de la Universitat de Girona.

Mitjà de transport	Girona Ciutat	Campus Barri Vell	Campus Centre	Campus de Montilivi
A peu	---	45%	61%	14%
Bicicleta	1%	0%	1%	1%
Autobús	9%	0%	3%	12%
Cotxe Compartit	27%	20%	14%	26%
Cotxe no compartit	41%	33%	19%	44%
Moto	2%	2%	2%	2%
Tren	19%	---	---	---
No contesta	1%	---	---	1%

Font: Oficina Verda UdG

En resum,

2.2.4 Destins comercials

El comerç és el segon sector d'ocupació a Girona, per això a més de l'accessibilitat de les veïnes i veïns de Girona per a realitzar les seves compres diàries, tal tenir en compte l'atractivitat comercial que la ciutat exerceix sobre el seu entorn. A Girona, l'atractivitat comercial pels clients de fora de la ciutat no es centra només en les grans superfícies comercials, sinó que es repartia entre les botigues al detall, les àrees comercials de superfícies mitjanes i les grans superfícies [Font: Diagnosis Pla de Ciutat, 1993]. Segons l'Anuario Ecònomico de España (2002) dels Serveis d'Estudis de La Caixa, la ciutat de Girona és la capçalera d'una àrea comercial que inclou a 121 municipis amb una població total de 483.096 persones i un mercat potencial total d'uns 494 milions d'euros. Dins aquesta àrea comercial, la ciutat atrau de manera habitual a una població de 202.199 persones no residents a la ciutat, procedents de 64 municipis, i que fan les seves compres directament a la ciutat de Girona ("gravitació directa").

En línies generals, hi ha botigues i equipaments comercials a tots els barris de la ciutat i en alguns punts hi ha un augment d'aquests, tot i que hi ha discrepància entre les zones de més concentració d'habitatges i la distribució del comerç de proximitat [Font: Avant Pla. Pla General de Girona, 2000]. Els barris amb major deficiències pel que fa a l'accés al comerç quotidià de proximitat són el de Montjuïc, a causa dels hàbits de consum dels seus habitants, i el del Font de la Pólvora, per la baixa renda dels residents. En una enquesta ("I tu, com et desplaces per la ciutat") efectuada el mes de novembre de l'any 2001 entre els usuaris dels centres cívics de la ciutat, el 70% de les persones que van respondre van dir que efectuaven les seves compres diàries dins del propi barri, i majoritàriament a peu (73%).

El nombre d'establiments dedicats al comerç al detall a Girona (Taula 2.17) va disminuir els anys 1999 i 2000 després de varis anys d'augment constant. La proporció de botigues dedicades a roba i calçat a Girona (24,1%) és superior que la de la mitjana de Catalunya (20,0%), per contra, la proporció d'establiments de productes alimentaris (25,4%) és inferior al de Catalunya (32,7%). A l'any 2001 hi havia a la ciutat de Girona 2.224 activitats comercials minoristes, que conjuntament ocupaven una superfície de 264.886 m^2. El nombre d'activitats comercials minoristes ha augmentat un 14,9% en el període comprès entre 1996 i 2001 [Font: Anuario Económico de Espanya. 2002]

Taula 2.17. Evolució del nombre d'establiments d'empreses de comerç al detall per branques d'activitat (IAE) a la ciutat de Girona.

Any	Productes alimentaris	Roba i calçat	Articles per a la llar	Llibres i periòdics	Productes químics	Material transport	Comerç NCAA	TOTAL
2000	448	425	240	83	130	47	392	1.765
1999	504	444	267	97	131	49	424	1.916
1998	530	439	270	97	129	48	416	1.929
1997	533	432	251	98	131	56	383	1.884
1996	497	416	233	96	118	54	376	1.790
1995	482	409	215	94	119	52	357	1.728
1994	474	395	208	95	119	45	337	1.673

Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT)

La distribució de comerços al detall es concentra al centre de la ciutat, i també hi ha un alta densitat a Santa Eugènia. Les botigues al detall es centren especialment en les àrees comercials del Barri Vell, del Centre i de l'Eixample.

A l'any 1999 es va realitzar una enquesta d'atractivitat comercial de l'Eixample de Girona. De les 805 persones entrevistades, un 30,3% s'havia desplaçat a l'Eixample principalment per tal d'efectuar-hi compres, i gairebé el 57% dels entrevistats havia comprat alguna cosa durant la seva estada o pensava fer-ho. El 36% dels entrevistats provenia de fora de Girona. La majoria (el 54,4%) de persones entrevistades havia accedit a l'Eixample a peu, i un 33% ho havia fet amb cotxe particular.

Està previst s'obri una nova línia de transport públic que farà exclusivament un recorregut per la zona comercial del centre de la ciutat: sortirà des del pàrquing de la Copa i arribarà fins al parc del Migdia.

L'estudi de Avant Pla del Pla General de Girona, situa a Girona 14 grans superfícies comercials, situades bàsicament a la perifèria de la ciutat, en indrets ben comunicats i amb possibilitats d'amplis espais: especialment a Mas Xirgu i a Mas Gri, al sud de la ciutat, però també a Pedret, Sant Ponç i Santa Eugènia. Tot i així cal destacar la major centralitat d'algunes grans superfícies prop de la carretera de Barcelona. Les grans superfícies disposen d'aparcament propi i tenen en la majoria casos de parades de transport públic a les seves proximitats.

A la ciutat de Girona hi ha també aglomeracions comercials de superfícies mitjanes a les principals entrades de la ciutat. La majoria d'aquestes zones no havien estat concebudes urbanísticament com a zones comercials i per tant no tenen resolts correctament els problemes d'aparcament, transport públic, circulació de vianants, o la integració urbanística de les naus. Aquest és el cas del sector de l'Avellaneda, al llarg de la carretera de Barcelona des de l'Hipercor al terme municipal de Fornells, que concentra una gran nombre de superfícies comercials especialitzades de mida mitjana. El parc comercial de Mas Gri, dins d'aquest sector, al ser de més recent creació ja es va planificar incloent-hi espai per aparcaments, tot i que aquest s'ha demostrat insuficient en els moments punta.

El Mas Xirgu, a la carretera de Santa Coloma, havia estat planificat com a polígon industrial, però la potència del comerç l'ha anat convertint en un polígon comercial i de lleure. El sector del cementiri, per la carretera de Sant Feliu, és un altre cas de polígon industrial que en la façana de la carretera s'ha consolidat com a polígon comercial.

Així mateix, Hipercor ha seguit darrerament la política d'obrir diverses botigues especialitzades properes a la seva gran superfície, generant un nou pol comercial al que tampoc no té resolt correctament el tema d'accessibilitat, tant pel que fa a l'aparcament com sobretot a la circulació de vianants.

El pol comercial a Sant Ponç-Fontejau disposa d'una millor accessibilitat, tant per l'accés amb transport públic com per la superfície d'aparcament.

2.2.5 Centres d'atenció sanitària.

A la ciutat de Girona hi ha 7 centres bàsics de salut a més de varis hospitals, clíniques i centres d'atenció sociosanitaria (Taula 2.18) que donen serveis als habitants del municipi però també donen serveis especialitzats a la resta del sector i de la regió sanitaria de Girona. En la pàgina web de l'Ajuntament es pot consultar el mapa de ciutat i la distribució dels diferents centres sanitaris, així com la d'altres serveis sanitaris com farmàcies, dentistes, etc...(http://www.ajuntament.gi/mapes/navega.php). Així mateix, en el mapa de la ciutat de l'Annex hi ha recollida la distribució dels principals centres sanitaris de la ciutat.

Taula 2.18. Ubicació de les àrees bàsiques de salut i de les clíniques i hospitals presents a Girona ciutat.Cap: Centre Atenció Primària. ABS: Àrea Bàsica de Salut. CSMA: Centre de Salut Mentals Adults. CSMIJ: Centre Salut Mental Infantil i Juvenil

NOM	***ADREÇA***	***CODI POSTAL***
CAP Dr. Joan Vilaplana. Germans Sàbat.(ABS Girona 4)	C. Modaguera Gran, s/n	17007
CAP Can Gibert del Pla (ABS Girona 2)	C. Sant Sebastià, 50	17005
CAP Güell (ABS Girona 1)	C. Joan Pons, s/n.	17001
CAP Maluquer Salvador (ABS Girona 3)	C. Maluquer Salvador, 11	17002
CAP Santa Clara (ABS Girona 1)	C. Santa Clara, 33.	17001
CAP Vila-Roja (ABS Girona 3)	C. Germans Lumière s/n.	17004
CAP Migdia	*En construcció*	
Consultori Pont Major. (ABS Sarrià de Ter)	Pl. de l'Om, s/n.	17007
Clínica Dr. Bofill.	C. St. Antoni Ma. Claret, 20	17001
Clínica Girona.	C. Joan Maragall, 26	17002
Clínica Ibon.	C. St. Joan Bta. la Salle, 21	17002
Clínica L'aliança	C. Heroïnes Santa Bàrbara, 2	17004
Clínica L'esperança. Centre de Llarga Estada.	Pl. de Catalunya, 23 - Ginesta, 2.	17001
Hospital Universitari de Girona Dr. Josep Trueta	Av. de França, 60	17007
Hospital Provincial Santa Caterina.	Pl. Hospital, 5	17001
Centre de Dia del Gironès	C. Francesc Roger, 29	17001
CSMA del Gironès	Pg. Canalejas, 7-8	17001
CSMIJ Girona	C. Antoni Varès Martinell, 40	17007
Centre Geriàtric Maria Gay	C. Portal, 9-12	17004
Centre Socisanitari MUTUAM Girona	Crta. de França, 64-66	17007
Residència Puig d'en Roca	C. Antoni Varés Martinell, 37	17007

Font: OIAC. Ajuntament de Girona, i Institut Català de la Salut.

El municipi de Girona està dividit en 5 àrees bàsiques de salut (ABS) (veure mapa annex) . Quatre de les ABS (Girona-1 a Girona-4) situades al municipi de Girona estan cobertes per Centres d'Atenció Primària (CAP) presents en el municipi, tal i com es detalla en la taula 2.18. El barri de Pont Major està inclòs en l'àrea bàsica de Sarrià de Ter, i el seu centre d'assistència primària és el CAP de Sarrià de Ter (carrer Cinto Verdaguer, 3) tot i disposar d'un consultori en el mateix barri. Per altra banda, el CAP Dr. Joan Vilaplana (ABS Girona-4), situat a Germans Sàbat, dóna serveis també als habitants de Sant Gregori, Canet d'Adri i Sant Martí de Llémena.

El CAP del Güell actua també com a centre d'especialitats i centre d'atenció continuada, i és el centre d'atenció de 24 hores pel conjunt del municipi, a excepció de A21Gi-acces(5).doc (24/7/2003)

l'àrea bàsica de l'esquerra del Ter, pels quals els centre d'atenció de 24 hores és el CAP Dr. Joan Vilaplana.

El CAP de Santa Clara cap al Güell i nou CAP del Migdia

L'Ajuntament de Girona no disposa d'informació precisa sobre el nombre diari de visitants dels diferents centres i els mitjans de transport utilitzats per accedir-hi.

Pel que fa als hospitals i centres de referència, l'Hospital Dr. Trueta, amb 406 llits, és el principal centre sanitari de la ciutat. La Clínica Girona i l'Hospital Santa Caterina disposen ambdós de 150 llits, i són els segons centres hospitalaris del municipi en importància. L'Hospital Universitari Dr. Josep Trueta, a més dels desplaçaments generats pels prop de 1.200 treballadors (apartat 2.2.2), va registrar l'any 2001 unes 243.000 assistències a pacients entre consultes externes i urgències (taula 2.19) i que representaria una mitjana de prop de 670 desplaçaments atrets per dia, sense tenir en compte acompanyants i visites. L'Hospital Dr. Josep Trueta, entre pacients i treballadors, generaria aproximadament una mitjana de 2.000 desplaçaments atrets al dia.

Pel que fa a la procedència dels pacients (taula 2.19), la majoria (42%) provenen de l'àrea d'influència com a hospital general bàsic (que inclou l'àrea de Centres d'Atenció Primària de Girona, Sarrià de Ter, Celrà i Banyoles) dels quals aproximadament dues terceres parts són de Girona ciutat. En conjunt, els pacients procedents de Girona ciutat representen aproximadament el 25% del total d'assistències realitzades.

Taula 2.19 . Nombre d'assitències sanitàries realitzades l'any 2001 a l'Hospital Dr. Josep Trueta i procedència dels pacients.

	ASSISTÈNCIES				
Procedència	**Consultes exernes**	**Urgències**	**Altres**	**Total**	**Total (%)**
Àrea d'influència com a hospital general bàsic (Girona, Sarrià de Ter, Celrà i Banyoles)	67.396	29.441	6.514	**103.351**	42,5
Cassà de la Selva i Salt	23.938	10.562	2.136	**36.636**	15,1
Alt Empordà	13.498	2.948	1.411	**17.857**	7,3
Baix Empordà	18.398	4.945	2.292	**25.635**	10,6
La Selva	28.376	8.219	2.815	**39.410**	16,2
Garrotxa	9.434	1.552	1.008	**11.994**	4,9
Ripollès	2.163	239	220	**2.622**	1,1
La Cerdanya	35	12	6	**53**	0,0
Altres	1.220	3.682	524	**5.426**	2,2
TOTAL	***164.458***	***61.600***	***16.926***	***242.984***	***100,0***

Font: Hospital Dr. Josep Trueta

L'Ajuntament de Girona no té informació sobre el nombre de visitants i mitjà de transport utilitzat per accedir a la resta d'hospitals, clíniques i centres sociosanitaris ubicats en el terme municipal. Cal destacar que els serveis de l'Hospital de Santa Caterina, ubicat actualment al centre de la ciutat, es desplaçaran properament al nou parc hospitalari Martí i Julià al municipi veí de Salt.

En el conjunt de la regió sanitària de Girona, el transport sanitari va realitzar a l'any 2001 un total de 200.587 serveis, que representarien una mitjana de 363 serveis per cada 1.000 habitants.

2.2.6 Oci i lleure

La ciutat de Girona disposa d'una oferta d'equipaments culturals i d'oci que ofereixen serveis a la ciutat i poblacions veïnes, però a més la ciutat ha anat desenvolupant en els darrers anys el seu potencial com a centre d'atenció turística.

L'increment de les visites turístiques es pot observar a través de l'evolució del nombre de consultes efectuades a les Oficines de Turisme (taula 2.20). Des de l'any 1991 a l'any 2001 hi ha hagut un increment de consultes a l'Oficina de Turisme de la Rambla de prop del 150%.

Taula 2.20. Nombre de persones ateses a les oficines d'informació turística

Punt de Consulta	1991	1999	2000	2001
Oficina Turisme de la Rambla	47.847	125.410	109.515	119.165
Estació RENFE (juliol-agost-setembre)	8.208	6.229	23.387	14.848

Font: Oficina de Turisme de Girona

Les visites turístiques a la ciutat, a causa de les característiques del Barri Vell, es realitzen sobretot a peu, i molt sovint tenen com a punt d'inici l'aparcament de La Copa, on hi ha un espai reservat per a autobusos en servei discrecional i on s'hi troben els serveis del Punt de Benvinguda. L'any 2000, el Punt de Benvinguda va atendre 68.466 persones i 1.149 grups organitzats, i va dirigir 821 visites guiades.

Els museus de la ciutat (taula 2.21) es troben tots ells agrupats prop del barri vell, per això l'accés es realitza també bàsicament a peu.

Taula2.21. Nombre de visitants als museus de la ciutat de Girona

Museu	Any 2000	Any 2001
Museu d'arqueologia de Catalunya - Girona	21.799	22.430
Farmàcia Santa Caterina	1.300	Tancada
Museu d'Art	85.732	50.294
Museu d'Història de la Ciutat	114.903	176.842
Tresor de la Catedral	81.200	71.000
Museu d'Història dels Jueus	73.917	70.570
Museu del Cinema	51.525	46.322
Total visitants	**429.076**	**437.458**

Font: Ajuntament de Girona

La majoria d'equipaments culturals de la ciutat es troben localitzats al centre de la ciutat, al barri vell, el Mercadal i part de l'Eixample, a excepció de la xarxa de centres cívics i les biblioteques municipals, que es troben distribuïdes als diferents barris de la ciutat. En la pàgina web de l'Ajuntament es pot consultar el mapa de ciutat i la distribució dels diferents equipaments culturals presents a la ciutat (http://www.ajuntament.gi/mapes/navega.php). L'Ajuntament no disposa de dades de la procedència i nombre de visitants pel conjunt d'equipaments culturals i d'oci (cinemas, teatres, museus, ..).

L'Ajuntament de Girona, i amb motiu de la setmana de mobilitat sostenible el mes de novembre de l'any 2001, va efectuar una enquesta ("I tu, com et desplaces per la ciutat") entre els usuaris dels centres cívics de la ciutat per tal de conèixer com es desplaçaven als centres i quins eren els seus hàbits de mobilitat. Van respondre l'enquesta un total de 232 persones. La majoria (58,2%) havia accedit al centre cívic a peu i un terç (34,1%) utilitzant el vehicle privat.

En els darrers anys hi ha hagut una tendència de concentració de les sales de cinema en grans complexes multisala que s'han ubicat especialment en les àrees comercials a les entrades de la ciutat i que disposen de grans superfícies d'aparcaments.

A Girona també hi ha hagut un augment de l'oferta de restaurants i restaurants-bar (taula 2.22). A l'any 2001 hi havia en el conjunt de la ciutat 556 activitats de restauració i bars.

La localització de les activitats d'oci mantenen el criteri de centralitat com a òptim per a la seva ubicació però mostren també una clara tendència d'eixamplament cap a zones amb més densitat de població (Santa Eugènia). Un cas notable és la façana de Pedret cap al Ter, que concentra la major densitat d'establiments d'oci de la ciutat [Font: Avant Pla . Pla General de Girona].

Taula 2.22. Evolució del nombre de restaurants i restaurants-bar a Girona ciutat

Any	Restaurants-bar	Restaurants	Total
2000	150	52	**202**
1997	116	49	**165**
1996	99	47	**146**
1995	98	47	**145**

Font: Web de l'Institut d'Estadistica de Catalunya (IDESCAT)

L'accés als establiments d'oci nocturn i restauració es realitza bàsicament amb vehicle privat i a peu. Cal destacar l'existència d'iniciatives per part d'alguns locals de festes d'organitzar transports col·lectius nocturns, i fins i tot una discoteca va llogar ocasionalment un servei de tren nocturn.

2.3 Accessibilitat per a les Persones de Mobilitat Reduïda (PMR).

Antecedents

L'any 1992 la generalitat de Catalunya va aprovar la Llei 20/1992, de 25 de novembre de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques. La normativa anterior vigent és:

- El Decret 100/1984, de 10 d'abril, sobre supressió de barreres arquitectòniques.
- La Llei 13/1982, de 7 d'abril d'integració social del minusvàlids.

El març de 1993 MIFAS va presentar una proposta d'itinerari bàsic prioritari per adaptar a les normes d'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, elaborada per l'arquitecta Mª Mercè Coromines. La senyora Corominas va dissenyar el gual tipus a implantar en el centre de la ciutat amb col·laboració dels tècnics de l'ONCE i els serveis tècnics municipals (Març 1994).

El 13 juliol de 1993 l'Ajuntament mitjançant acord plenari va adjudicar la concessió administrativa de la instal·lació i explotació del servei pàrking-horari a diversos carrers del centre de Girona. Una de les ofertes de l'adjudicatària va consistir en l'eliminació de barreres arquitectòniques . Es van construir 15 guals del primer itinerari adaptat des de Emili Grahit fins a Sant Francesc. Les successives concessions d'aparcaments amb horari limitat també ha tingut ofertes econòmiques per suprimir barreres arquitectòniques.

L'1 de juliol de 1994 l'Ajuntament de Girona va subscriure un conveni amb la Fundació ONCE per a la cooperació i integració social de persones con minusvalies i l'Organització nacional de cecs (ONCE) per a la integració social, eliminació de barreres arquitectòniques i prestació de serveis per a les persones amb alguna minusvalidesa. Aquest conveni preveia l'execució d'obres de supressió de barreres arquitectòniques en edificis, via pública i sonorització de semàfors per un valor total de 66 milions de pessetes, 21.850.000 dels quals es van destinar a actuacions d'edificis i 44.140.000 pessetes destinats a actuacions a la via pública. Les obres es van finançar a parts iguales la Fundació ONCE i l'Ajuntament de Girona.

L'any 1995 la Generalitat de Catalunya va aprovar el Decret 135/1995, de 24 de març de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat.

El 13 d'octubre de 1998 el Ple de l'Ajuntament de Girona va aprovar definitivament el pla d'accessibilitat per a la supressió de barreres arquitectòniques en l'àmbit de la via pública de la ciutat de Girona. Aquest pla contempla les actuacions en 10 fases i una prèvia. L'any 1999 es va redactar el Projecte executiu de les fases prèvia i primera del pla d'accessibilitat.

Evolució del Pla d'Accessibilitat

El 9 d'octubre de 2000 l'Ajuntament de Girona va subscriure un conveni amb l'Institut de Migracions i Serveis Socials (IMSERSO) i la Fundació ONCE per a la cooperació i integració social de persones con minusvalies per a la integració social, eliminació de barreres arquitectòniques i prestació de serveis per a les persones amb alguna

minusvalidesa, per a realitzar obres de supressió de barreres arquitectòniques a la via pública per un valor de 21.000.000 pessetes.

El 22 de maig de 2001 l'Ajuntament de Girona va aprovar les Instruccions de sistemes constructius de moderació de la velocitat.

El 26 de setembre de 2001 l'Ajuntament de Girona va subscriure un conveni amb l'Institut de Migracions i Serveis Socials (IMSERSO) i la Fundació ONCE per a la cooperació i integració social de persones con minusvalies per a la integració social, eliminació de barreres arquitectòniques i prestació de serveis per a les persones amb alguna minusvalidesa, per a redactar el projecte executiu de la segona fase del Pla d'accessibilitat a la via pública i el Pla d'accessibilitat dels edificis de l'Ajuntament de Girona per un valor de 8.346.337 pessetes. A banda del Pla d'accessibilitat als edificis, cal indicar que totes les actuacions en edificis a partir de l'any 1995 s'han fet seguint els preceptes del Codi d'accessibilitat. A títol d'exemple es pot mencionar: El Museu del Cinema, els nous accessos a l'Ajuntament, el Museu d'Història de la Ciutat, el Mercat Municipal, el Centre Cultural de la Mercè, el Centre Cívic de Pedret, el Pavelló Municipal d'Esports de Vila-Roja, el Centre Bonastruc ça Porta, ...

El 28 de novembre de 2002 l'Ajuntament de Girona va subscriure un conveni amb l'Institut de Migracions i Serveis Socials (IMSERSO) i la Fundació ONCE per a la cooperació i integració social de persones con minusvalies per a la integració social, eliminació de barreres arquitectòniques i prestació de serveis per a les persones amb alguna minusvalidesa, per executar obra per suprimir barreres arquitectòniques per un import de 119.483,70 € de la segona fase del Pla d'accessibilitat. Durant l'any 2003 s'està redactant la tercera fase del Pla d'accessibilitat a la via pública i s'ha sol·licitat a l'IMSERSO i a la Fundació ONCE una subvenció per a la seva execució.

A principis de l'any 2003, l'Ajuntament de Girona, a petició de les associacions de minusvàlids, està preparant un plànol turístic de la ciutat de Girona amb les rutes i serveis adaptats a les necessitats de persones amb mobilitat reduïda.

Accessibilitat en els transport públic

Actualment hi ha en servei a Girona tres llicències de taxis accessibles, d'un total de 68 llicències de taxi. Els conductors dels taxis adaptats han rebut un curs de formació per atendre persones invidents a la seu de l'ONCE a Girona.

L'empresa municipal de transport públic col·lectiu de viatgers de Girona (TMG) disposa de 4 vehicles adaptats: 2 furgonetes de 9 places, 1 autobús de 12 metres de pis baix, i 1 microbús de 7 metres, ambdós amb rampes d'accés i una plaça per a cadira de rodes.

2.4 Accessibilitat i noves tecnologies de la informació

A l'entorn urbà de Girona han augmentat notablement les possibilitats de realitzar consultes i transaccions a través de les tecnologies de la informació i comunicació (telefon, internet, mòbil,...) fent innecessari el desplaçament físic de les persones. El sectors amb major ventall de possibilitats són els serveis financers (bancs i caixes), agències de viatges, venda al detall, administració i serveis d'informació en general.

A la ciutat de Girona el nombre de línies telefòniques fixes era a l 'any 2001 de 40.911, i ha registrat un increment del 13,2% entre 1996 i 2001 [Font: Anuario Economico de España. 2002], i que significa que a Girona hi ha poc més d'un telèfon per cada dos habitants (546 telèfons per cada 1000 habitants). En comparació, a l'any 2001 i per cada 1.000 habitants hi havia a la província de Girona 520 telèfons, a Catalunya 488 telèfons i al conjunt d'Espanya 416 telèfons.

En l'actualitat es desconeix el nombre de llars gironines conectades a internet i l'ús que en realitzen, així com l'impacte d'aquests en el global d'activitats de l'econòmia gironina. En el marc del darrer saló E-Tech a la fira de Girona es va formular la constitució d'un observatori de la societat del coneixement que hauria d'investigar la penetració i impacte de les TIC a Girona. Hi ha un acord amb la Cambra de Comerç, la Diputació de Girona, la Udg i l'Ajuntament de Girona per treballar en aquest sentit. Fins no s'obtinguin els primers resultats d'aquest treball les úniques estadístiques disponibles, a banda del número de línies de telèfon fixes, són les elaborades pel DURSI pel conjunt de tot Catalunya. A Catalunya, a l'any 2002 el 30% de la població major de 15 anys es connectava habitualment a Internet (figura 2.4) i gairebé el 30% de les llars estaven connectades a Internet (figura 2.5). Aquest valor és encara inferior a la mitjana europea a desembre de 2001(38%) o a la de països com Suècia (64,3%, a juliol de 2001).

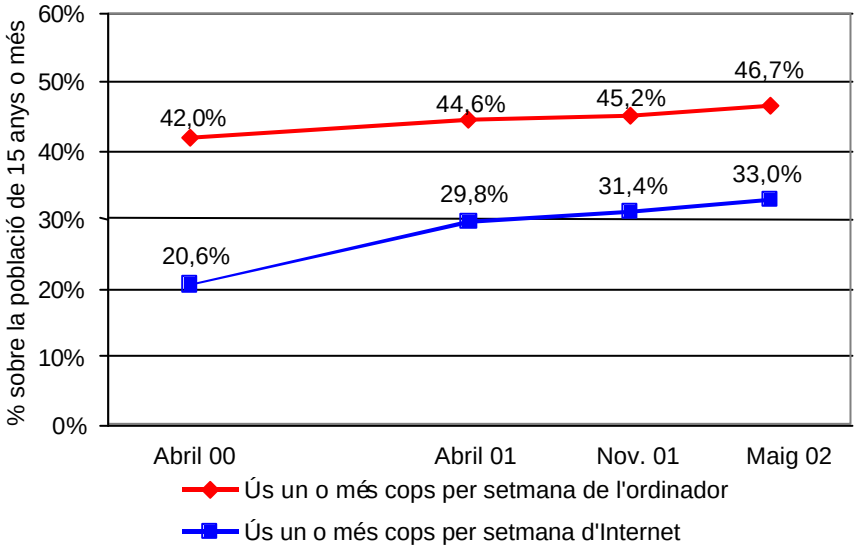

Figura 2.4. Usuaris habituals d'ordinador i internet a Catalunya (2000-2002). Font: DURSI (Generalitat de Catalunya)

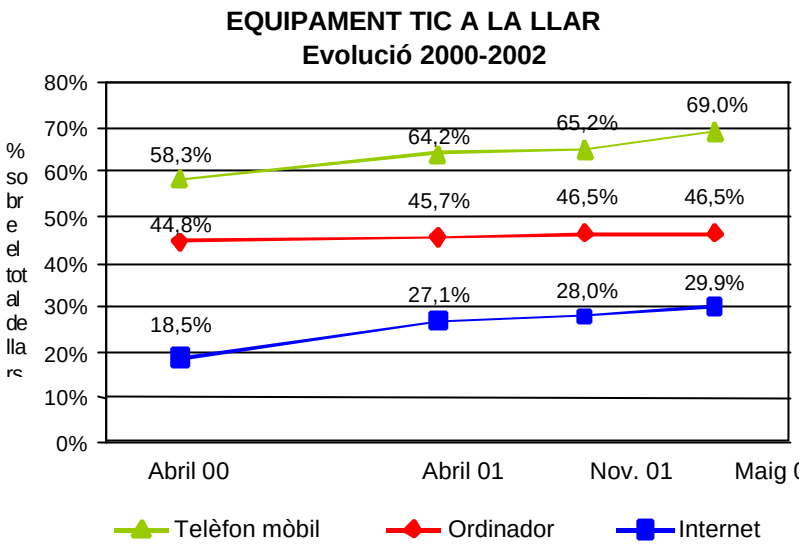

Figura 2.5. Equipaments de Tecnologies d'Informació i Comunicació (TIC) a les llars de Catalunya (2000-2002). Font: DURSI (Generalitat de Catalunya)

A maig de 2002, el 65,5% de la població catalana havia visitat alguna web de l'administració, i el 37,5% de la població hi havia realitzat algun tràmit.
A l'Ajuntament de Girona, el servei d'Informació i Atenció al Ciutadà és responsable de coordinar els tràmits on-line que es poden realitzar a través de la web de l'Ajuntament. Al desembre de 2002 hi havia 12 tràmits disponibles on-line complets, i 37 tràmits disponibles sols en les dues primeres fases (informació i obtenció de documents). Hi ha revisats uns dos-cents tràmits municipals que es preveu anar posant disponibles on.line gradualment al llarg de l'any 2003.

3. CARACTERÍSTIQUES DE LA MOBILITAT

3.1. Característiques generals de la mobilitat.

3.1.1 Estimació del nombre total de desplaçaments.

Segons l'enquesta de Mobilitat Obligada que es va realitzar l'any 1996, a Girona ciutat es realitzaven cada dia 147.274 desplaçaments per anar i tornar de la feina o els estudis (taula 3.1).

Taula 3.1. Número de desplaçaments a Girona ciutat per anar i tornar del lloc de treball o estudi, segons l'Enquesta Mobilitat Obligada de l'any 1996 (EP/96)

	A peu	Transport Públic	Vehicle Privat	TOTAL
Desplaçaments totals	**37.244 (25%)**	**25.740 (18%)**	**84.290 (57%)**	**147.274 (100%)**
Interns (dins Girona)	34.574 (23%)	5.572 (4%)	27.558 (19%)	**67.704 (46%)**
Entrades i sortides	2.670 (2%)	20.168 (14%)	56.732 (38%)	**79.570 (54%)**

Font: WEB DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT)

Cal tenir present, però, que l'Agencia Europea del Medi Ambient va estimar l'any 2001 que els desplaçaments per motius d'estudi i treball representaven només el 30% del total de viatges que s'efectuaven en el conjunt de la Unió Europea (Taula 3.1). Així mateix, a l'any 1999 es van entrevistar un total de 805 persones al sector de l'Eixample de la ciutat de Girona en motiu d'una enquesta d'atractivitat comercial i, segons els resultats obtinguts (Taula 3.2), només el 27% de la gent entrevistada s'havia desplaçat a l'Eixample per motius de treball o estudi. Els resultats, si bé no són extrapolables al conjunt de la ciutat, si són indicatius que els desplaçaments per accedir al lloc de treball o estudi són només una fracció (i no necessàriament la principal) del conjunt de desplaçaments que s'efectuen. D'aquesta manera, i tenint en compte les dades indicades, es pot estimar que com a mínim els desplaçaments a la ciutat de Girona es situarien prop dels 500.000 desplaçaments/dia.

Taula 3.2. Causes que motiven els desplaçaments diaris a l'Unió Europea (2000) i a l'Eixample de Girona (1999)

Causes desplaçament	Unió Europea (2000)	Eixample de Girona (1999)
Treball i estudis	30%	27%
Lleure	40%	23%
Compres	20%	30%
Altres	10%	20%

Font: "Acces to basic services. TERM 2001 EEA (2002)", "Eixample de Girona. Enquesta d'Actractivitat Comercial (1999)"

3.1.2 Mitjans de transport utilitzats

Segons la EMO de l'any 1996, els desplaçaments per accedir al lloc de treball o d'estudi que tenen com origen o destí la ciutat de Girona (Taula 3.1, figura 3.1) utilitzen majoritàriament (57%) el vehicle privat com a mitjà de transport. El 78% dels desplaçaments intermunicipals generats a Girona (figura 3.2) i el 69% dels atrets a Girona (figura 3.3) utilitzen el vehicle privat. El transport públic és utilitzat en el 19% dels desplaçaments originats a Girona, i només de manera majoritària els que tenen com a destinació Barcelona (63%) i Cerdanyola del Vallès (76%). La resta de

destinacions presenten un percentatge d'ús de transport públic més modest: el 17% de desplaçaments a Sarrià de Ter, el 14% dels que s'efectuen a Fornells de la Selva, el 8% cap a Salt, 7% cap a Sant Gregori o el 5% cap a Celrà (veure taula 21* annex).

Per altra banda, el desplaçaments cap a Girona presenten un percentatge d'ús de transport públic lleugerament superior, de prop del 28% (figura 3.3). Utilitzen diàriament el transport públic el 64% de les persones procedents de Barcelona, el 55% dels de Figueres, el 40% dels d'Olot, el 39% de Sant Feliu de Guíxols, el 34% de Blanes, el 24% de Cassà de la Selva, el 21% de Banyoles, el 15% de Salt, el 14% de Sarrià de Ter, el 13% de Quart, i el 9% dels desplaçaments procedents de Sant Gregori (taula 19* annex).

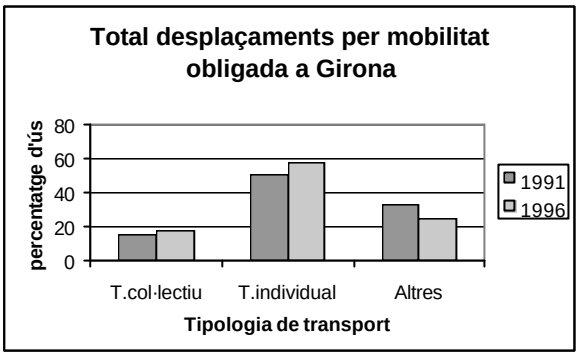

Figura 3.1. Tipologia del transport en els desplaçaments totals per motius laborals i d'estudi. (EMO 1991, 1996). Font: WEB DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT).

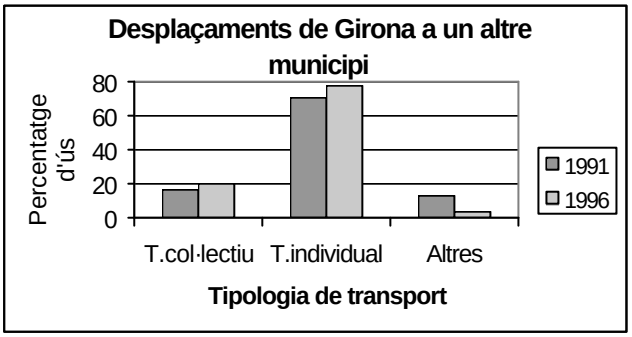

Figura 3.2. Tipologia del transport en els desplaçaments des de Girona a un altre municipi. (EMO 1991, 1996). Font: WEB DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT)

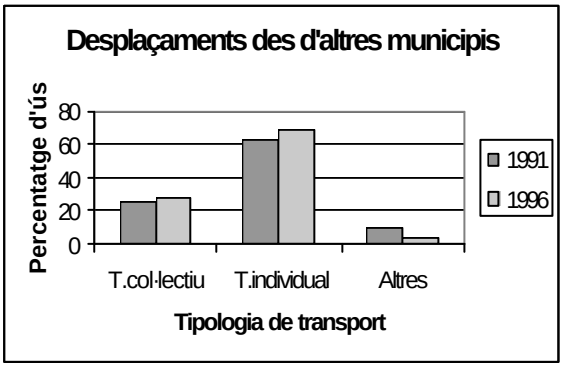

Figura 3.3. Tipologia del transport en els desplaçaments atrets a Girona per motius laborals i d'estudi. (EMO 1991, 1996). Font: WEB DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT).

En els desplaçaments intermunicipals per motius laborals el transport públic pràcticament no s'utilitza (9%). Així, el 88 % dels 23.404 desplaçaments amb origen o destí Girona es realitzen amb el vehicle privat. Per contra, en els desplaçaments intermunicipals per estudis el transport públic s'utilitza en el 60% dels 2.057 viatges amb origen i amb el 47% dels 14.324 viatges amb destí Girona.

Els desplaçaments per motiu laboral o d'estudi registrats a l'EMO de l'any 1996 i que tenen com origen i destí el mateix municipi de Girona (desplaçaments interns) són el 75% dels desplaçaments que s'originen a Girona, és a dir que 3 de cada 4 desplaçaments que realitzen els residents a Girona tenen com a destí el propi municipi (figura 2.1, taula 2.1) i representen el 46% del total de desplaçaments que tenen lloc a Girona (taula 3.1). En la mobilitat interna els desplaçaments a peu són majoritaris, i representen poc més de la meitat de viatges (51%). El vehicle privat s'utilitza en el 41% dels casos, i el transport públic representa només el 8% (figura 3.4). Comparant els resultats dels anys 1991 i 1996 s'observa un augment de l'ús del vehicle privat.

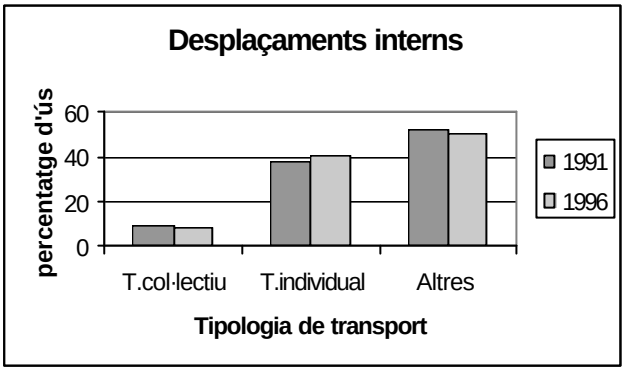

Figura 3.4. Tipologia del transport en els desplaçament interns per motius laborals i d'estudi (EMO 1991, 1996). Font: WEB DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT)

L'ús dels diferents mitjans de transport en els desplaçaments per accedir al treball o estudi presenta diferències en funció del barri de la ciutat en que s'origina el desplaçament (taula 3.3). Així, en els barris de Montjuïc i Sant Daniel es va a peu, respectivament, en el 10% i el 18% dels casos, i s'utilitza el vehicle privat en el 73% i el 71% dels desplaçaments. A l'altra banda, el barri de Font de la Pólvora és el que presenta un percentatge superior d'ús del transport públic (35%).

L'Ajuntament de Girona, i amb motiu de la setmana de mobilitat sostenible el mes de novembre de l'any 2001, va efectuar una enquesta ("I tu, com et desplaces per la ciutat") entre els usuaris dels centres cívics de la ciutat per tal de conèixer com es desplaçaven als centres i quins eren els seus hàbits de mobilitat. Van respondre l'enquesta un total de 232 persones. En els 70% dels casos s'efectuaven les compres diàries dins del propi barri, i majoritàriament a peu (73%) (figura 3.8). Les visites al metge es realitzaven en la meitat dels casos dins del mateix barri, i els desplaçaments es feien majoritàriament a peu (65%). Per altra banda, els desplaçaments fora del barri es feien per motius d'oci (71%) i treball/estudi (64%) s'utilitzava tant el vehicle privat (51% i 40% respectivament) com els desplaçaments a peu (57% i 40%). En el 12% dels desplaçaments per motius de treball/estudi s'utilitzava el transport públic, i el màxim ús de la bicicleta es donava per motius d'oci i lleure (8%).

Taula 3.3. Mitjà de transport utilitzat per la població dels barris de Girona en els desplaçaments obligats per treball o estudi. 1996. Pes de cada mitjà sobre el total de desplaçaments. Font: Josep Oliver a partir de dades de l'Ajuntament de Girona.

	Peu	Privat[1]	Públic[2]	Total
Barri vell	48,4	41,5	10,1	100,0
Can Gibert del Pla	41,7	47,4	10,9	100,0
Carme-Vista Alegre	49,0	45,5	5,5	100,0
Casernes	46,8	45,7	7,5	100,0
Devesa-Mercadal	49,2	41,3	9,5	100,0
Eixampla	50,2	38,3	11,5	100,0
Font de la Pólvora	35,8	29,5	34,7	100,0
Germans Sabat-Taiala	16,3	64,9	18,8	100,0
La Rodona	52,5	39,9	7,7	100,0
Montilivi	37,8	56,9	5,3	100,0
Montjuïc	10,0	73,3	16,7	100,0
Palau	24,7	65,9	9,4	100,0
Pedret	41,2	50,3	8,4	100,0
Pont Major-Campdorà	24,9	60,1	15,0	100,0
Sant Daniel	18,2	71,2	10,6	100,0
Sant Narcís	42,1	48,5	9,4	100,0
Sant Ponç-Domeny	19,8	64,1	16,1	100,0
Santa Eugènia	40,9	50,9	8,1	100,0
Vila-Roja	21,7	50,3	28,0	100,0
Total Girona	**38,5**	**50,2**	**11,2**	**100,0**

1. Cotxe o moto pròpia. 2. Autobús, tren o autocar.

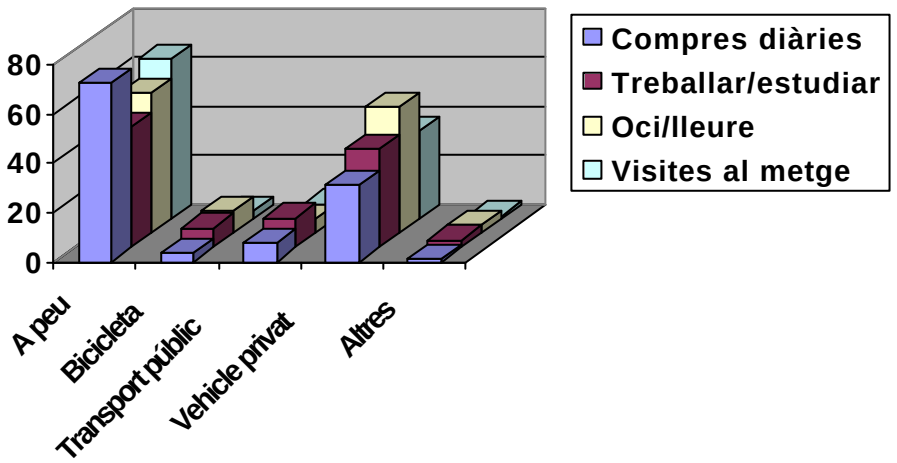

Figura 3.5. Percentatge d'ús de cada mitjà en els desplaçaments per diferents motius. Font: Enquesta "I tu, com et desplaces per la ciutat" entre els usuaris dels centres cívics de Girona (novembre, 2001). Ajuntament de Girona.

Així mateix, l'enquesta d'atractivitat comercial de l'Eixample va posar de relleu que més de la meitat de les persones entrevistades (54,4%) s'havien traslladat a peu (taula 3.4) per arribar a l'Eixample. A aquestes cal afegir-hi les persones que s'han traslladat fins a Girona amb transport públic (tren i bus interurbà: 8,3%) i que també hauran arribat a peu fins a l'Eixample. Així, en conjunt, prop de dues terceres parts (62,7%) de ciutadans es desplaçaven a peu, mentre que només una tercera part (33%) havia utilitzat el cotxe.

Taula 3.4. Mitjà de transport utilitzat per accedir a l'Eixample (Font: Enquesta atractivitat comercial de l'Eixample, 1998

Mitjà	nombre	%
A peu	438	54,4
Tren	25	3,1
Bus urbà	8	1,0
Bus interurbà	42	5,2
Taxi	0	0,0
Cotxe	266	33,0
Moto	24	3,0
Bicicleta	2	0,2
TOTAL	**805**	**100,0**

Pel que fa als prop de 14.000 estudiants de la Universitat de Girona, tal i com es recull a les taules 2.14 i 2.15, els estudiants originaris de la ciutat es desplacen majoritàriament a peu, sobretot als campus del Barri Vell i del Centre (72%), i en menor mesura al campus de Montilivi (39%).

Els estudiants que resideixen fora de la ciutat arriben a Girona majoritàriament amb cotxe (68%) i en un 28% utilitza el transport públic, principalment el tren (19%). Els estudiants que es desplacen al Campus de Montilivi utilitzen preferentment el cotxe (el 70% dels que venen de fora de la ciutat, i un 32% dels que viuen a la ciutat). Prop d'una cinquena part dels vehicles són d'ús compartit.

3.2 Infrastructures

3.2.1 Infrastructures per a vianants.

A la ciutat de Girona hi ha diverses zones on la circulació de vehicles està restringida, i on es prioritza la circulació dels vianants. Les característiques pròpies de la ciutat han permès restringir el trànsit i afavorir la peatonalització del Barri Vell-Mercadal. Així, en el conjunt del Barri Vell, la circulació de vehicles està restringida només als veïns.

A la ciutat hi ha també diverses àrees de circulació restringida a determinats horaris, i regulada per la presència de pilones, i que es poden consultar a la següent pàgina web: http://www.ajuntament.gi/web/mobilitat/horaripilones.html. A la Pujada Rei Martí l'Humà, està permesa la circulació amb vehicles només de 9 a 12 hores, tant en dies festius com feiners. Al carrer de la Força està permesa la circulació amb vehicle només els feiners de 7 a 12 hores. Al carrer Santa Clara i al carrer de les Hortes, la circulació amb vehicle està permesa només dins uns horaris concrets (veure pàgina web). Així mateix, a Girona hi han varis carrers i àrees d'ús exclusiu per a vianants: Barri Vell, Carrer Nou, Rambla, travessia Canalers, Plaça Josep Pla, carrer Perill, Carrer Ginesta, ...

A més de les àrees de prioritat i ús exclusiu per els vianants esmentades, s'està treballant de manera continuada per intentar prioritzar la mobilitat dels vianants per sobre de la dels vehicles en el conjunt de la ciutat. Aquests treballs es realitzen ampliant voreres, suprimint barreres i racionalitzant itineraris. Es va executant el Pla d'accessibilitat a la via pública pactat l'any 1998 amb la col·laboració d'entitats ciutadanes (ONCE, MIFAS), i també s'atenen peticions ciutadanes.

Entre les infrastructures públiques per facilitar l'accessibilitat dels vianants, cal destacar la recent posada en funcionament d'un ascensor a la Pujada del Rei Martí per ajudar a superar els desnivells que hi ha al Barri Vell.

La circulació per la ciutat per part dels turistes es fa majoritàriament a peu. Al Barri Vell hi ha indicadors que senyalen els principals itineraris turístics i indiquen com arribar, a peu, a monuments, museus i altres punts d'interès, i que tenen la finalitat de facilitar i estimular els recorreguts a peu. Actualment hi ha 17 postes indicadors distribuïts al llarg del Barri Vell i en els punts d'aparcament de vehicles. Es preveu fer extensiva la senyalització per a vianants a la resta de la ciutat.

Els semàfors per a vianants estan integrats en la xarxa de semàfors controlada des de la Central de Control de Trànsit i sincronitzats amb la resta de la xarxa, si bé funcionen en règim de semiactuants i responen a la demanada dels vianants.

La mida reduïda i compacte de la ciutat de Girona afavoreix que la majoria de desplaçaments necessaris dins de la ciutat es puguin realitzar a peu. Tal i com es posa de relleu les isocrones del mapa d'accessibilitat de vianants (veure annex), des de l'estació de tren es pot accedir a la major part de la ciutat amb menys de 30 minuts. Així mateix les distàncies dins dels barris poques vegades sobrepassen els 15 minuts a peu.

Per altra banda, segons l'enquesta realitzada en motiu de l'estudi "*La situació de la dona a la ciutat de Girona*" (1999), pràcticament la meitat de les dones enquestades

(44,8%) afirmen estar *totalment d'acord* amb l'enunciat de que a Girona es pot anar a peu amb comoditat**.** El valor mitjà de les respostes ha estat de 5,62 punts sobre un màxim de 7, amb una desviació típica de 1,68. Podem destacar el barri de la Rodona amb una puntuació mitjana de 6,45.

L'Ajuntament de Girona participa en el projecte ARTISTS (Arterial Street Towards Sustainability) dins el Vè programa marc de la Comissió Europea, amb l'objectiu d'analitzar les problemàtiques i buscar solucions al disseny i gestió dels grans carrers arterials. El municipi de Girona hi participa a través de l'anàlisi del carrer de Barcelona. La finalització del projecte està prevista pel mes d'octubre de l'any 2004. Entre els treballs ja realitzats hi ha una enquesta als diferents usuaris (vianants, conductors,..) del carrer de Barcelona sobre els aspectes a millorar en el carrer. Van respondre l'enquesta 491 ciutadans, 98 dels quals eren vianants, i entre els vianants només un 7% creia que el carrer de Barcelona no necessitava cap millora mentre que la resta proposava tot un seguit de millores. En el projecte ARTISTS es preveu tractar les necessitats de tots els diferents tipus d'usuaris (conductors, vianants, ciclistes, residents, treballadors, conductors d'autobusos, taxistes,...) del carrer de Barcelona.

3.2.2 Xarxa carrils bicicleta

L'any 1998 l'Ajuntament va aprovar el Pla de la xarxa viària bàsica de carrils bicicleta de la ciutat. Les actuacions es van realitzant adaptant el Pla a l'estructura urbana existent. S'efectuen accions de foment de la bicicleta de manera puntual i conjuntament amb les associacions ciutadanes. Al mapa de la xarxa de carril sbicicleta de l'annex es pot observar l'estat actual de la xarxa de carrils bicicleta, així com la distribució d'aparcaments per a bicicletes.

La xarxa de carrils bicicleta urbans estan connectats amb la "via verda" de carrils bicicleta que uneixen Sant Feliu de Guíxols i Olot a través de les antigues vies fèrries. L'Ajuntament participa en els consorcis del Carrilet d'Olot i de la Via del tren a Sant Feliu de Guíxols.

A les infrastructures útils per a circular amb bicicleta cal afegir-hi els aparcaments (veure apartat 3.2.6 i la pàgina http://www.ajuntament.gi/web/index.php?id=888) i el programa de "Bicicletes Universitàries" instaurat recentment per l'Oficina Verda de la Universitat de Girona, i que ofereix un servei de préstec gratuït de bicicletes per desplaçar-se entre els campus universitaris i dins la ciutat de Girona. El servei compta amb 21 bicicletes repartides en diferents punts.

3.2.3 Xarxa viària interna.

La ciutat de Girona disposa de 222,26 quilòmetres lineals de carrers (gener 2003), la distribució dels quals es pot observar el mapa de Girona i principals accessos de l'annex. En la pàgina web de l'Ajuntament es pot consultar el mapa de ciutat i la situació dels diferents carrers (http://www.ajuntament.gi/mapes/navega.php).

Bona part del trànsit de la ciutat s'estructura a partir d'unes poques vies (marcades en groc en el mapa de Girona de l'annex). A l'eix nord-sud, hi ha l'avinguda Josep Tarradelles, la carretera de Santa Coloma i el carrer Oviedo, l'antiga N-II (carretera de Barcelona-ronda Ferran Puig-Carrer Guell- Avinguda de França), la gran Via de Jaume I, el carrer Migdia, l'avinguda Lluís Pericot, el passeig de la Creu de Palau, A21Gi-acces(5).doc (24/7/2003)

l'avinguda Montilivi, la carretera de Pedret-Pont Major, i en l'eix est-oest, es poden destacar la C-65 fins a l'entrada Girona sud de l'autopista A-7, el passeig d'Olot i el carrer Emili Grahit, el carrer del Carme, la carretera de Santa Eugènia, les carreteres de Sant Gregori i Taialà i la rambla de Xavier Cugat.

La ciutat de Girona disposa d'una Central de Control de Trànsit que està ubicada a la seu de la Policia Municipal. La Central de Control de Trànsit rep informació sobre l'estat dels semàfors, sobre la intensitat de tràfic que faciliten els 20 punts d'aforament de la xarxa d'espires detectores de vehicles (veure mapa ANNEX), i les imatges facilitades per les cameres de televisió situades en punts conflictius de la xarxa viària.

A la ciutat de Girona hi ha 79 interseccions semafòriques, de les quals 22 funcionen en règim autònom i les altres 57 es tan coordinades des de la Central de Control de Trànsit. Des de la Central de Control es pot seguir i sincronitzar els canvis de llum dels semàfors i conèixer l'estat de funcionament de les llums. El conjunt de semàfors integrats a la central de control funcionen sincronitzats. En els passos per a vianants els semafors s'ajusten a la demanada dels vianants. Així mateix, alguns semàfors de la ciutat responen a la demanda dels vehicles a través d'espires específiques de control situades a la calçada.

En prop d'una vintena de interseccions de carrers de la ciutat, especialment en les vies principals, hi ha rotondes que actuen d'elements de regulació i redistribució del trànsit.

La ciutat de Girona disposa d'una estació d'autobusos, que es va posar en marxa l'any 1984 i es troba situada al carrer Rafael Masó entre el Parc Central i l'estació de tren. L'estació disposa de 21 andanes senyalitzades a més de les prades de l'autobús urbà. L'any 2000 va tenir un tràfic de més de 2 milions de passatgers. L'Ajuntament de Girona té la concessió de la gestió de l'estació d'autobusos.

3.2.4 Xarxa de carreteres.

La situació geogràfica de Girona es situa en el corredor de la depressió prelitoral, i la ciutat és creuada longitudinalment per les principals infrastructures que canalitzen la mobilitat del corredor mediterrani entre la península i la resta d'Europa. A més de les infrastructures viàries de la carretera nacional N-II i l'autopista A-7, cal tenir present el ferrocarril Barcelona-Portbou i la futura línia del tren d'alta velocitat (TAV) que es tracten en un apartat posterior. Així mateix, la ciutat es troba en un important nus de carreteres que la comunica amb les comarques i ciutats veïnes.

Tal i com s'observa en el requadre de principals vies de comunicació del mapa de Girona a l'annex, a l'oest de la ciutat circula l'autopista A-7 i que disposa de dues sortides al nord i sud de la ciutat (sortides 6 i 7). A l'est de la ciutat, creuant part del massís de les Gavarres, hi la variant de la N-II. La variant comunica amb la ciutat, al nord a través de la C-66 entre Sant Julià de Ramis i Celrà, a l'est a l'alçada de Quart a través del carrer del Carme o el carrer Emili Grahit, i al sud a través de la C-65 a l'alçada de Fornells.

Al nord de Girona, la C-66 permet comunicar per una banda amb Banyoles i Olot, i per l'altra amb Palamós i la Costa Brava. A l'oest de la ciutat, la carreta local GI-531 comunica amb Sant Gregori i la Garrotxa (les Planes d'Hostoles). La carretera N-141e circula a través de Salt i Bescanó cap a Anglès. La carretera de Santa Coloma (GI-533
A21Gi-acces(5).doc (24/7/2003)

i C-63) comunica amb Santa Coloma i amb l'eix transversal (C-25). Al sud de la ciutat, la C-65 comunica amb Quart, Cassà de la Selva, Llagostera, cap a Sant Feliu de Guíxols i la Costa Brava. Així mateix, l'eix transversal (C-25) que enllaça amb la N-II a Riudellots de la Selva, pocs quilometres al sud de Girona, permet enllaçar amb santa Coloma, Vic i les comarques occidentals (La Selva, Osona, Bages, ...).

3.2.5 Xarxa ferroviària.

La línia ferroviària de doble via entre Barcelona i Portbou, gestionada per la companyia RENFE, crea el municipi de Girona (veure mapa annex). La via fèrria creua el tram urbà alçada sobre un viaducte. El municipi disposa d'una estació de passatgers i una estació de mercaderies. L'estació de passatgers es troba situada a la plaça d'Espanya, al centre de la ciutat i just al cantó de l'estació d'autobusos. A l'estació de tren hi ha una parada de taxis. L'estació disposa de 5 andanes i està oberta de 6:00 a 23 hores. L'estació de mercaderies es troba al límit sud del terme municipal.

Està previst que la futura línia del tren d'alta velocitat (TAV) entre Barcelona i la frontera francesa creui la ciutat. L'actual projecte del TAV preveu que bona part de la línia d'alta velocitat creui el terme municipal soterrada (excepte en el extrem sud) i situa l'estació de passatgers al mateix punt on es troba l'estació actual (veure mapa annex). El projecte de TAV comporta també el soterrament de l'actual línia fins a l'alçada del Pont Major (veure mapa annex). L'Ajuntament de Girona participa, conjuntament amb els municipis de Figueres, Lleida, Perpinyà, el Prat del Llobregat, les Diputacions de Girona i Lleida i el Consell General del Pirineus Occidentals, en el projecte d'«Avaluació de l'impacte socioeconòmic del Tren d'Alta Velocitat a l'espai transfronterer» que vol estudiar quines influències tenen els nou mitjans de transport ferroviaris en les economies locals, així com estudiar els canvis en la mobilitat de les persones i al mercat de treball i que s'emmarca dins de la Iniciativa Comunitària Interreg III entre França i Espanya per al període 2000-2006.

3.2.6 Xarxa Aeroportuària

L'aeroport de Girona – Costar Brava es troba a uns 12 quilòmetres al sud de la ciutat, al terme municipal de Vilobí d'Onyar. En la actualitat, l'aeroport de Girona/Costa Brava disposa d'una única pista de 2.400 per 45 metros, amb dos carrils de sortida i dos accessos a cap de pista, i rodament paral·lel, amb una capacitat de 18 moviments por hora. Per a l'estacionament d'aeronaus existeix una plataforma amb 17 places d'estacionament i una altra amb 10 places per a aviació general. En aquests moments, Aena està duent a terme la reforma de l'edifici terminal per tal d'ampliar la zona de facturació i les sales d'espera. Les actuacions previstes en el Pla Director preveuen l'ampliació de la actual pista de vol en 350 metros en la seva capçalera sud, i de la plataforma d'estacionament per tal d'equipar-la amb tres places més (uns 18.000 m2). Es construirà un nou carril de sortida ràpida i un altre d'accés a la plataforma [Font: Aena]

Tot i que el Pla d'Heliports de Catalunya preveu l'existència d'un heliport urbà de transport de passatgers a l'àrea de la ciutat de Girona, en aquests moments la ciutat disposa només de les pistes per helicòpters dels bombers de la Generalitat i de l'Hospital Josep Trueta. L'hospital Josep Trueta és la base permanent de l'helicopter mèdic d'urgències.

A21Gi-acces(5).doc (24/7/2003)

3.2.7 Aparcaments.

A la ciutat de Girona existien a l'any 2002, 2.624 places d'aparcament distribuïdes en grans bosses d'estacionament lliure i gratuït (taula 3.5) i 3.061 places d'aparcament de pagament localitzat en la seva majoria en aparcaments soterranis (86%) i distribuït tal i com s'indica a la taula 3.6. El 54% de es places d'aparcaments de pagament corresponen a aparcaments sota concessió municipal, i la resta són aparcaments privats. Recentment s'ha aprovat el concurs per a la construcció i explotació en règim de concessió administrativa de tres nous aparcaments: un de subterrani a la cruïlla dels carrers Creu, Joan Maragall, Balmes i Migdia, a l´Eixample de Girona; un altre també subterrani, en l´espai de les places Prudenci Bertrana i Miquel de Palol; i finalment un en superfície al carrer Emili Grahit. A aquestes places cal afegir-hi els aparcaments que diferents serveis i equipaments posen a disposició dels seus usuaris, entre els que cal destacar les 1.000 i escaig places que la Universitat de Girona disposa al Campus de Montilivi, els prop de 500 aparcaments de l'Hospital Josep Trueta, i els dels diferents equipaments comercials i d'oci.

A Girona hi ha un total de 111 aparcaments reservats per a persones amb mobilitat reduïda, distribuïts tal i com s'indica a la taula A3 a l'annex.

Als aparcaments citats cal afegir-hi els 686 espais d'estacionament amb limitació horària (zones blaves), i que es troben distribuïts principalment al Centre i a l'Eixample. Aquesta aparcaments tenen un cost de 0,60 €/hora els dies laborables de 9 a 13 i de 16 a 20 hores. La entitat MIFAS té la concessió de gestió i explotació de les zones blaves.

Taula 3.5. Grans bosses d'estacionaments gratuïts a la ciutat de Girona (2002)

Identificació	Accés	Número places
P del Pavelló Girona-Fontajau	Vehicles accedint pel Nord per N-II i C-255: Rotonda de Perpinyà i Avda. Tarradelles. Vehicles provinents de GI-531.	150
P de la rotonda de Taialà	Accés per la rotonda de Taialà. Itinerari:Vehicles accedint pel Nord per N-II i C-255: Rotonda de Perpinyà, Avda. Tarradelles. Vehicles provinents de GI-531.	200
P a l'avinguda de Fontajau	Accés des de la Rambla d'en Xavier Cugat	100
P a vials de St. Ponç	Accés des de l'avinguda de França	200
P entre pont de Pedret i de França	Accés Rotonda de Pedret	450
P "La Copa"	Accés pel passeig Josep Canalejas.	269
P "Can Sarassa"	Accés per carrer Güell	300
P sota vies del tren a Josep Mª Gironella	Accés per plaça Europa i Cassià Costal.	160
P a plaça Països Catalans	Accés per prolongació de Emili Grahit envers la Creueta.	150
P Parc Migdia	Accés pel C/Migdia i carretera Barcelona	375
P Parc Comptessa Emerssenda	Accés per l'avinguda Sant Narcís i el C/ Oviedo	270

Font: Ajuntament de Girona

L'Ajuntament de Girona ha distribuït a la ciutat prop de 400 places aparcaments per a bicicletes (taula 3.8, a l'annex). A aquestes cal sumar-hi les places d'aparcament habilitades per altres organismes i particulars, especialment cal destacar les prop de 220 places al campus de Montilivi de la Universitat de Girona, i que es troben, en horari lectiu, totalment ocupades. Així mateix, a l'aparcament privat Marquina hi ha la possibilitat d'aparcar-hi bicicletes al cost de 0,30€/hora o bé amb un abonament mensual (15€/mes). També hi ha a la ciutat 1.270 places d'aparcament per a motocicletes (taula 3.9, a l'annex)

Taula 3.6. Aparcaments de pagament a la ciutat de Girona (2002)

Identificació	Accés	Número places
P Jutjats (subterrani)	Accés des de la rotonda del Rellotge.	427
P Eiximenis (subterrani)	Accés des del carrer Nord (i Gran Via).	175
P Plaça Contitució (subterrani)	Accés des de Gran Via.	407
P Gassa (subterrani)	Acces des del carrer Sèquia (i Gran Via)	316
P Plaça Salvador Espriu (subterrani)	Accés des de Gral Mendoza i Ultònia.	380
P Plaça Miquel Santaló. (subterrani)	Accés des de Joan Maragal i Ultònia.	450
P Marquina (subterrani)	Accés per Rafael Masó i Sta. Eugenia	345
P La Devesa (subterrani)	Accés carrers Figuerola i Bonastruc de Porta	46
P Vista Alegre (subterrani)	Accés pel carrer Morató i Grau	90
P Renfe sota vies	Accés des de Rafael Masó (Parc Central) i Pierre Vilar (plaça Espanya)	265
P Renfe a la plaça Poeta Marquina	Accés per Ferran Soldevila	56
P carrer de la Creu/Pierre Vilar	Accés per Creu	104

Font: Ajuntament de Girona.

3.3 Flux de desplaçaments per mitjà de transport

3.3.1 Mitjans no motoritzats.

Segons l'enquesta de la mobilitat obligada de l'any 1996 (taula 3.1) l'any 1996 es realitzaven dins la ciutat de Girona uns 37.000 desplaçaments a peu per motius de treball o estudi. No hi ha però dades estadístiques precises sobre el nombre de vianants que es desplacen diàriament per la ciutat. En base a les enquestes realitzades (apartat 3.1) es podrien fer diverses estimacions que situarien els desplaçaments a peu dins de ciutat a l'ordre entre els 100.000 i els 200.000 itineraris diaris.

Recentment, l'Ajuntament de Girona ha realitzat comptatges de vianants a diferents indrets de la ciutat (Taula 3.10). En el vial lateral de la plaça Catalunya, just en la confluència amb el carrer Ginesta, durant els dies que es van realitzar els comptatges hi van circular una mitjana de prop de 10.000 persones per dia. Els diumenges i festius mostraven una intensitat molt inferior i el dissabtes superior. La màxima circulació es donava entre les 11 i les 13 hores i entre les 17 i 21 hores, amb intensitats de poc més de 1.000 persones per hora. La màxima intensitat del dia es donava a les 19 hores, amb valors propers a les 1.500 persones-hora. A la vorera de la cantonada del carrer Migdia i el carrer Sant Joan Baptista La Salle, entre els dies 16 i 24 de gener de 2002, hi van circular una mitjana de prop de 7.000 persones per dia. El diumenge la circulació de vianants era prop d'una quarta part de la de la resta de la setmana. La màxima circulació es donava al migdia i sobretot a primera hora de la tarda, entre les 17 i les 20 hores Els resultats, tot i que no extrapolables a la resta de la ciutat donen idea del volum de vianants i desplaçaments a peu. Sens dubte el mitjà de desplaçament més utilitzat a la ciutat.

Taula 3.10. Mesures puntuals d'intensitats mitjanes diàries (persones per dia) a la vorera de la con carrer Ginesta i plaça Catalunya (del 29 desembre de 2002 al 7 de gener de 2003) i al carrer Migdia (del 16 de gener al 24 de gener de 2002).

	vianants/dia				Hora punta
Localització	Laborables	Dissabtes*	Festius	**DIARI**	Pers./ hora
Vorera Pl. Catalunya – C/ Ginesta	10.936	12.237	3.313	10.032	1.577
C/ Migdia - C/ St. Joan B. La Salle	7.628	7.620	1.794	6.979	994

* Els valors del dissabte dia 5 de gener no s'han utilitzat. *Font: Bonal - Ajuntament de Girona*

En aquests moments, l'Ajuntament de Girona no disposa de cap dada estadística en relació al nombre de desplaçaments que s'efectuen diàriament dins la ciutat amb bicicleta. Hi ha la percepció que l'ús de la bicicleta a la ciutat com a mitjà de transport ha augmentat significativament els darrers anys. Aquest fet es reflecteix en un augment d'ocupació dels aparcaments per a bicicletes (a la facultat de Ciències de la UdG hi aparquen diàriament unes 200 bicicletes) i amb l'augment del fenomen de l'aparcament "salvatge" de bicicletes (en arbres, bancs, i altres elements del mobiliari urbà) en alguns barris de la ciutat.

3.3.2 Vehicle privat. Parc de vehicles i intensitats de trànsit.

A l'any 2002 hi havia registrats a l'Ajuntament de Girona 56.075 vehicles (taula 3.11) la majoria dels quals corresponien a turismes (69%). La suma del nombre de motocicletes (5.284) i ciclomotors (6.679) representava poc més del 21% del conjunt de vehicles, i el conjunt de camions, furgonetes, tractors i vehicles de serveis sumava gairebé el 9% (4.970). La resta (585) es repartia entre autobusos, remolcs i vehicles especials.

Respecte a la tipologia i nombre de vehicles per habitant (índex de motorització) s'observa que a l'any 2002 hi ha a la ciutat 498 turismes per cada 1000 habitants (el que representa gairebé un turisme per cada dos habitants) i 154 motocicletes o ciclomotors per cada 1000 habitants. En conjunt hi ha aproximadament dos vehicles personals de transport per cada tres habitants. Els darrers anys hi ha hagut una desacceleració continuada tant de l'índex A (turismes/1000 habitants) que passa d'un creixement del 3,5% entre els anys 1998 i 1999 a una reducció del 0,1% entre els anys 2001 i 2002; com de l'índex B, (del 5,1% al 0,8%). Així mateix, s'observa (taula 3.11) com als darrers anys l'increment anual de l'índex B (motos i ciclomotors) és sempre superior al de l'índex A (turismes) el que significa un increment major del nombre de motocicletes i ciclomotors en relació al de turismes.

Taula 3.11. Evolució del nombre de vehicles registrats a l'Ajuntament de Girona (valors referits a data de 1 de gener de l'any corresponent).

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
TURISME	29.202	31.898	34.714	33.517	35.092	36.679	37.494	38.557
MOTOCICLETA	4.760	4.983	5.205	4.911	4.978	5.111	5.177	5.284
CAMIO	3.059	3.371	3.641	3.532	3.744	3.843	3.794	3.815
AUTOBUS	65	79	86	94	85	86	93	90
REMOLC	219	243	266	266	281	282	286	284
SEMIRREMOLC	3	5	8	24	37	62	72	78
TRACTOR	178	198	218	242	276	283	282	269
VEHIC. ESPECIAL	57	63	69	85	87	99	122	133
CICLOMOTOR	3.093	3.758	4.400	4.788	5.333	5.819	6.346	6.679
VEHIC. SERVEIS	423	475	512	566	702	782	832	886
TOTAL	41.059	45.073	49.119	48.025	50.615	53.046	54.498	56.075
Habitants		70.576	71.786	71.858	72.682	73.637	75.256	77.475
Índex A Turisme/habitant		452,0	483,6	466,4	482,8	498,1	498,2	497,7
Índex B Motos+Ciclo/hab.		123,9	133,8	135,0	141,9	148,4	153,1	154,4
Índex A+B Vehicle*/habitant		575,8	617,4	601,4	624,7	646,5	651,3	652,1
Δ anual índex A			6,99	-3,54	3,51	3,17	0,02	-0,11
Δ anual índex B			8,03	0,88	5,10	4,63	3,16	0,84
Δ anual índex A+B			7,22	-2,59	3,87	3,50	0,74	0,11

* Vehicles (turismes+Motocicleta+ciclomotor). Font: Ajuntament de Girona

A partir de les dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya, i comparant amb altres poblacions, (taula 3.12) s'observa que l'índex de motorització de Girona es situa a prop dels 740 vehicles per cada 1000 habitants (incloent tot tipus de vehicle). Aquest valor és superior a la mitjana de Catalunya, i als valors que presenten les altres capitals de província o ciutats catalanes de mida similar, però inferior a la mitjana de motorització del conjunt de comarques gironines o al de la comarca del Gironès.

Taula 3.12. Comparació de l'índex de motorització i de l'evolució del parc de vehicles de Girona (1991-2001).

Àmbit territorial	Núm. Vehicles 1991	Núm. Vehicles 2001	% increment (1991-2001)	Població (2001)	Vehicles per 1000 hab (2001)
Girona	**44.399**	**55.377**	**24,7**	**74.879**	**739,55**
Gironès	80.576	107.714	33,7	138.659	776,83
Comarques gironines	321.755	452.066	40,5	579.650	779,89
Catalunya	**3.053.654**	**4.117.786**	**34,8**	**6.361.365**	**647,31**
Barcelona	867.317	919.172	6,0	1.503.884	611,20
Tarragona	56.055	73.293	30,8	113.129	647,87
Lleida	54.391	69.069	27,0	112.199	615,59
Cornellà Llobregat	33.843	43.085	27,3	79.979	538,70
St. Boi de Llobregat	32.660	43.020	31,7	78.739	546,36
Manresa	33.947	42.609	25,5	63.981	665,96
El Prat de Llobregat	25.395	43.847	72,7	61.818	709,29

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'WEB DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT)

Si ens atenem a l'increment del nombre de vehicles als darrers 10 anys, a la ciutat de Girona va ser de prop del 25%, i netament inferior als creixements mitjos a Catalunya, el Gironès o el conjunt de comarques gironines. En comparació amb les altres capitals de província i ciutats catalanes de mida similars, el creixement del parc mòbil a Girona és similar al registrat Manresa, superior al de Barcelona, però inferior al de la resta de ciutats de la taula 3.12.

Tanmateix, cal tenir present que el conjunt de vehicles que hi ha a la ciutat es distribueixen de manera heterogènia entre els barris i diferents col·lectius socials. Així, cal tenir present que en el conjunt de la demarcació de Girona, a l'any 2000, només disposava de carnet de conduir un total de 295.107 persones, que representaven el 53% de la població total i el 63% de la població major de 16 anys (Taula 3.13). En conjunt, hi ha més homes conductors que dones (prop del 58% dels conductors de la demarcació de Girona i el 61% de Catalunya són homes). Només el 52% de les dones majors de 16 anys de la província de Girona són conductores mentre que el 73,5% dels homes ho són. Pel que fa a la situació a la ciutat de Girona, segons l'enquesta realitzada en motiu de l'estudi "*La situació de la dona a la ciutat de Girona*" (1999), només poc més de la meitat de les dones enquestades disposaven de vehicle propi (57,6%),

Taula 3.13. . Cens de conductors de vehicles (per gèneres) als serveis territorials de transport de Girona i el global de Catalunya (2000). Les dades del cens reflecteixen la situació a 31 de desembre.

2000	Habitants	Habitants > 16 anys	Conductors	% total conductors	% respecte habitants	% respecte habitants > 16 anys
Total Girona	558.139	470.127	295.107	100,0	52,9	62,8
Dones	281.311	238.239	124.668	42,2	44,3	52,3
Homes	276.828	231.888	170.439	57,8	61,6	73,5
Total Catalunya	6.193.407	5.273.904	3.141.079	100,0	50,7	59,6
Dones	3.166.652	2.718.596	1.217.418	38,8	38,4	44,8
Homes	3.026.755	2.555.308	1.923.661	61,2	63,6	75,3

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la Direcció General de Trànsit i de l'IDESCAT

Pel que fa la distribució per barris, el que presenta un major grau de motorització és el de la Devesa-Mercadal, amb més d'un vehicle per cada dues persones (0,55 vehicles per habitant) davant dels 0,49 automòbils per càpita de mitjana a l'any 1998 (taula 3.14). El barri de Font de la Pólvora, on correspondria a un vehicle per cada tres persones, és el que presenta un menor grau de motorització si bé es troba en una situació similar a les de Sant Ponç-Domeny, Germans Sàbat-Taialà i Pont Major-Campdorà. El barri amb un parc relativament més modern era l'any 1998 el de Font de la Pólvora (més de dues terceres parts eren vehicles de menys de 5 anys) mentre que el més antics eren els de Sant Daniel i Can Gibert del Pla, on més del 50% dels vehicles tenien 5 o més anys. Al global de la ciutat, el 54% del vehicles tenien menys de 5 anys. Pel que fa al cubicatge existeixen també diferències notables, poc menys d'un 23% del total de vehicles de Sant Daniel sobrepassen els 12 cavalls, mentre que prop del 45% dels vehicles de la Devesa Mercadal ho fan.

Taula 3.14. Grau de motorització en vehicles per càpita, percentatge de vehicles de menys de 5 anys i de vehicles amb més de 12 cavalls de potència sobre el total, en relació als diferents barris de la ciutat (1998)

BARRI	Motorització (vehicles/hab)	Antiguitat (% vehicles menys 5 anys)	Cubicatge (% vehicles mes de 12CV)
Barri Vell	0,43	50,2	28,9
Can Gibert del Pla	0,41	48,9	25,1
Carme-Vista Alegre	0,44	54,1	32,5
Casernes	0,45	52,6	33,8
Devesa-Mercadal	0,55	56,5	44,8
Eixampla	0,50	54,6	42,4
Font de la Pólvora	0,33	66,5	33,4
Germans Sabat-Taiala	0,37	50,7	31,4
La Rodona	0,47	56,7	36,3
Montilivi	0,40	53,9	33,7
Montjuïc	0,49	59,5	36,8
Palau	0,44	57,9	38,6
Pedret	0,43	52,8	23,8
Pont Major-Campdora	0,37	53,6	29,2
Sant Daniel	0,40	48,4	22,9
Sant Narcís	0,47	52,1	32,5
Sant Ponç-Domeny	0,36	57,8	31,7
Santa Eugènia	0,44	50,8	29,2
Vila-Roja	0,40	50,9	24,9
Total Girona	**0,49**	**54,4**	**35,2**

Font: Josep Oliver (2000) a partir de dades de l'Ajuntament de Girona.

Intensitat mitjana de trànsit (IMD)

La intensitat mitjana de trànsit (IMD) indica la quantitat de vehicles que diàriament transiten per un punt determinat. A la ciutat de Girona, l'Ajuntament disposa de mesures regulars dels punts d'aforament de la xarxa d'espires detectores de vehicles (veure mapa ANNEX), així com informació recollida en mesures puntuals en altres

punts de la xarxa urbana. La xarxa d'espires detectores permet recollir dades de vehicles de manera continua. A la taula 3.15 hi ha resumides les IMD obtingudes l'any 2002 a la xarxa d'aforament de la ciutat, i a la taula 3.16 hi ha les mesures obtingudes puntualment a la rotonda de la plaça Vila de Perpinyà a l'entrada nord de la ciutat, i a la carretera de Barcelona.

Taula 3.15. Valors per l'any 2002 de les Intensitats mitjanes diàries de trànsit obtingudes a la xarxa urbana de Girona

		Mitjanes IMD (2002) vehicles/dia				Hora punta
Codi	Localització	Laborables	Dissabtes	Diumenges	**DIARI**	Veh./hora
	Xarxa d'Espires					
1	Via BCN/Riu Cardener entrada ciutat	10.904	10.904	5.427	**10.122**	812
3	Via C/Oviedo entrada Girona	4.341	2.276	1.482	**3.637**	510
18	Via C/Montnegre dir. P.Olot	3.564	3.598	1.959	**3.340**	292
16	Via P.Olot/Montnegre dir Girona	6.348	5.103	2.750	**5.656**	986
17	Via P.Olot/Montnegre dir Salt	8.528	3.161	2.469	**6.895**	1.082
15	Via Sortida Pont del Dimoni dir.Salt	5.233	4.255	2.475	**4.699**	816
12	Via Rotonda Pont del Dimoni provenint dels Maristes	7.969	4.662	3.377	**6.841**	869
13	Via Entrada Pont del Dimoni provenint de Plaça d'Europa	7.122	4.877	3.458	**6.278**	711
14	Via Rotonda Pont del Dimoni provenint de Salt	11.545		4.743	**10.573**	1.130
11	Via Sortida Pont del Dimoni dir.Plaça d'Europa	7.817	10.277	3.377	**7.534**	724
9	Via Plaça Europa dels que provenen del Parc Central	12.856	11.503		**12.630**	882
10	Via Plaça Europa dir. Parc Central	10.760	10.303	5.198	**9.900**	853
8	Via Sortida de la Rotonda Maristes dir. Av. Tarradellas	16.829	13.891	9.400	**15.348**	1.509
4	Via Entrada Rotonda Maristes provenint de Girona	7.694	5.509	3.670	**6.807**	617
19	Via Entrada pel Pont de Pedret	12.822	9.370	6.870	**11.479**	1.144
20	Via Sortida pel Pont de Pedret	11.542	10.289	4.841	**10.405**	1.033
23	Via Sortida per Av. França	8.579	15.074	4.609	**8.940**	1.148
22	Entrada Pont de la Barca	5.436	10.100	4.066	**5.906**	628
21b	Via sortida entre Rellotge i Pedret	6.178	5.285		**6.029**	489
21	Via entrada entre Pedret i Rellotge	9.166	5.916	4.101	**7.978**	959

Font:. Ajuntament de Girona

Taula 3.16 Mesures puntuals d'intensitats mitjanes diàries (vehicles per dia) a la plaça Vila de Perpinyà (del 29 de maig al 5 de juny, de 2002), i a la carretera de Barcelona (18 al 26 de setembre de 2002).

Localització	Laborables	Dissabtes	Diumenges	**DIARI**
Vila de Perpinya. Av. França (Sortida Sarrià), sentit Sarrià	18.181	21.264	14.767	**18.133**
Vila de Perpinya. Av. França (Sortida Sarrià), sentit Girona	20.422	24.770	16.293	**20.453**
Vila de Perpinya. Av. França (Dir. Girona) sentit Vila Perpinyà	8.491	10.160	8.662	**8.754**
Vila de Perpinya. Av. França (Dir. Girona) sentit Girona	8.932	10.889	9.228	**9.254**
Vila de Perpinya. C/ Josep Tarradellas, sentit Girona	7.808	9.342	6.411	**7.828**
Vila de Perpinya. C/ Josep Tarradellas, sentit Vila de Perpinyà	7.810	9.489	6.831	**7.910**
Carretera de Barcelona. Entrada a Girona	8.649	8.876	5.982	**8.300**
Carretera de Barcelona. Sortida de Girona	16.717	14.984	9.429	**15.428**

Font:. Ajuntament de Girona

Tal i com s'observa a les taules 3.15 i 3.16 les principals vies d'entrada i sortida de la ciutat presenten una IMD superior als 10 mil vehicles diaris (en cada sentit), i on destaquen els prop 20.000 vehicles que circulen en cada sentit entre la rotonda de la Plaça Vila de Perpinyà i Sarrià de Ter.

La circulació es concentra en determinades hores punta que acumulen, depenent dels casos, entre el 8 i el 9% de la circulació diària. En la majoria de casos, les màximes diàries es concentren entre les 8 i les 9, entre les 13 i les 14 hores, i especialment entre les 18 i les 20 hores.

Així mateix, al mapa de IMD de la xarxa de carreteres (a l'annex) es pot observar el grau d'intensitat de trànsit a les principals carreteres d'accés a la ciutat de Girona, i que en la majoria de casos es troba situat entre 15.000 i 50.000 vehicles per dia. Els darrers aforaments disponibles de la Direcció General de Trànsit de les carreteres properes a Girona es troben a la taula 3.17.

Taula 3.17. Intensitats de circulació a les carreteres de la Generalitat properes a Girona ciutat. Intensitat diària mitjana en ambdós sentits.

tram carretera	Codi de la carretera	IMD 1997	IMD 1998	IMD 1999	IMD 2000	últim % pesants
C-25 (Cassà de la Selva) – C-250 (Quart)	C-65	12.120	15.450		21.448	
C-250 (Quart) - N-IIa (Girona)	C-65	14.044	14.932	15.648	16.955	3,99%
Girona (Pont de la Font del Rei) - C-65 (Quart)	C-250				21.404	10,00%
C-252 (Corçà) - C-255 PK 2,510 (Sarrià de Ter)	C-66	12.467	12.903	13.651	13.710	5,25%
C-255 (Sarrià de Ter) - A-7 (Sant Julià de Ramis)	C-66				21.640	
A-7 (Sant Julià de Ramis) - C-150a (Banyoles)	C-66	17.343	19.459	21.802	22.251	7,13%
GI-671 (Sarrià de Ter) - C-66 (Campdorà)	C-255			13.651		5,49%
Entrada Girona, rotonda Hospital Trueta	N-IIa	30.732	30.470	29.616	33.611	
N-IIa (Girona) - C-66 (S. Julià de Ramis)	GI-671				2.827	8,04%
N-IIa (Girona) - GIV-5313 (Llorà - Sant Gregori)	GI-531				8.247	5,60%
Girona (Avda. Sant Narcís) - GI-534 (Estanyol)	GI-533			9.670	9.800	
N-II (Sant Julià de Ramis) - GI-631 (Colomers)	GI-633				4.210	8,60%
GI-535 (Bescanó-Salt) - N-IIa (Girona)	N-141e				13.648	
C-63 (Anglès) – GI-535 (Bescanó-Salt)	N-141e	8.436	8.405	8.425	8.515	5,83%

Font: DGC (DPTOP, Generalitat de Catalunya) i Ministerio de Fomento

La intensitat de circulació a l'autopista A-7 en el seu tram entre les estacions de Girona Nord i Girona sud era l'any 2001 de 36.523 vehicles (ambdós sentits). L'any 1997, la intensitat mitjana en aquest tram era de 23.439 vehicles diàris, el que representaria un increment de prop del 55% (taula 3.18).

Taula 3.18. Intensitats mitjanes diàries (IMD) de circulació al tram de l'A-7 entre les sortides Girona nord i Girona sud, i entrades i sortides, per a cadascun dels sentits de circulació .

Trams de mesura de IMD	1997	1998	1999	2000	2001
Circulació entre Gi-S i Gi-N (*direcció nord*)	**11.835**	**12.920**	**14.306**	**17.344**	**18.451**
Entrada Girona Sud (*direcció nord*)	1.200	1.350	1.552	3.785	4.185
Sortida Girona Sud (*direcció nord*)	2.370	2.468	2.745	2.971	3.258
Entrada Girona Nord (*direcció nord*)	744	888	942	999	1.130
Sortida Girona Nord (*direcció nord*)	2.912	3.055	3.336	5.687	6.342
Circulació entre Gi-N i Gi-S (*direcció sud*)	**11.604**	**12.599**	**13.889**	**16.953**	**18.072**
Entrada Girona Sud (*direcció sud*)	2.264	2.369	2.647	2.857	3.102
Sortida Girona Sud (*direcció sud*)	1.115	1.280	1.468	3.788	4.149
Entrada Girona Nord (*direcció sud*)	2.895	3.036	3.270	5.747	6.369
Sortida Girona Nord (*direcció sud*)	983	1.129	1.226	1.275	1.369

Font: ACESA

A l'any 2001, el global d'entrades i sortides a les estacions de Girona Nord i Sud fou de 23.562 vehicles diaris, mentre que l'any 1997 fou només de 14.483 vehicles diaris. El mes de gener de l'any 2000 es va iniciar la gratuïtat pels usuaris del tram entre Girona Nord i Girona Sud. A partir de l'any 2000 es pot veure (taula 3.18) com les entrades a

Girona Sud (direcció nord) i a Girona Nord (direcció sud), així com les sortides a Girona Sud (direcció sud) i a Girona Nord (direcció nord) augmenten en conjunt en més del 100%. A l'any 2001 aquestes entrades i sortides (21.045 vehicles diaris) representaven el 57,6% de la intensitat de circulació entre les estacions de Girona Sud i Girona Nord (en ambdós sentits), mentre que a l'any 1999 només representaven el 34,1% de la circulació (9.626 vehicles diaris).

A l'any 2001, la IMD de la N-II entre la Tordera i Girona, fou de 19.381 vehicles/dia. Entre Girona i Figueres, la IMD va ser el mateix any de 14.843, un 14% del quals eren vehicles pesats. A la variant de Sant Daniel la intensitat de trànsit era propera als 18.000 vehicles per dia. [Font: Ministerio de Fomento / Diari El Punt 3-feb-2003]

En conjunt, el nombre de vehicles que entren diàriament a Girona es situarien una mica per sobre dels 100.000 vehicles diaris de mitjana (i que per tant generarien uns 200.000 desplaçaments diaris per anada i tornada).

Transport col·lectiu de viatgers

En conjunt, a la ciutat de Girona a l'any 2001, aproximadament entre 6,5 i 7 milions de viatgers van utilitzar el transport públic, el que representaria una mitjana d'aproximadament 19.000 viatgers diaris. D'aquests, poc més de 4 milions van efectuar desplaçaments interurbans (una mitjana de 11.000 viatgers/dia). Els desplaçaments interurbans es van realitzar utilitzant el tren en la meitat dels casos i els autobusos interurbans en l'altra meitat. Prop del 95% dels viatges urbans en transport públic es va efectuar amb autobús, i la resta utilitzant el servei de taxi.

Transport públic urbà

A l'àrea urbana de Girona hi operen 9 línies regulars d'autobusos que ofereixen el servei de transport públic urbà i que funcionen a l'entorn urbà de Girona, Salt, Sarrià de Ter, Aiguaviva i Vilablareix. Una part de les línies és operada per l'empresa mixta municipal Transports Municipals del Gironès S.A. (TMG), i la resta corresponen a l'empresa Transportes Elèctricos Interurbanos S.A. (TEISA) que té la concessió del transport interurbà de viatgers.

Taula 3.19. Línies d'autobusos de transport públic de viatgers a l'àrea urbana de Girona, indicant l'operador i un resum dels horaris. (a la taula no s'hi reflecteix la disminució de parades i la interrupció de servei en algunes franges horàries, especialment els caps de setmana. Es poden consultar els horaris i itineraris complerts a través de la Web de l'Ajuntament de Girona (www.ajuntament.gi)

Línia	Recorregut	Operador		Freqüència	Horari
L-1	Avellaneda – Correus - Montjuïc	TMG	Feiners Dissabtes Dium. i festius ESTIU	30 min 30 min (60 min tarda) 60 min 60 min	7:10-21:30 7:10-20:20 10:15-21:15 7:10-21:30
L-2	Avellaneda – Correus - Hospital J. Trueta	TMG	Feiners Dissabtes Dium. i festius ESTIU	30 min 30 min (60 min tarda) 60 min 60 min	7:30-22:15 7:30-21:30 10:15-21:15 7:30-22:15
L-3	Girona (Pl. Marquès de Camps) - Salt	TEISA	Feiners Dissabtes Dium. i festius	15 min 15 min (20 min tarda) 30 min	6:35-21:40 6:35-21:40 8:30-22:00
L-4	Girona (Estació autobusos) – Salt	TEISA	Feiners Dissabtes Dium. i festius	30 min No circula No circula	8:00-20:30
L-5	Germans Sàbat- Sant Narcís – Vilablareix i Aiguaviva	TMG	Feiners Dissabtes Dium. i festius ESTIU	15 min 30 min 60 min 30 min	7:00-21:37 7:00-21:37 10:30-21:30 7:00-21:37
L-6	Vilarroja - Correus – Sarrià de Ter	TEISA	Feiners Dissabtes Dium. i festius	15 min 15 min (60 min tarda) 60 min	6:43-21:58 6:43-21:58 10:00-22:00
L-7	Can Gibert del Pla – Torre Gironella	TMG	Feiners Dissabtes Dium. i festius	60 min 60 min No circula	7:30-20:30 7:30-13:00
L-8	Estació autobusos – UdG (Montilivi)	TMG	Feiners Dissabtes Dium. i festius ESTIU	30 min 60 min No circula 60 min	7:50-21:05 8:20-13:20 8:05-21:05
L-9	Estació autobusos – Les Àligues - Sant Daniel	TMG	Feiners Dissabtes Dium. i festius	Variable (120 min) No circula No circula	8:20-18:15

Font: Ajuntament de Girona

L'Ajuntament de Girona va acordar (Sessió Plenària del 6 de febrer de 2001) proposar a la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques la creació d'una Autoritat de Transport Metropolità que integri els municipis de l'àrea urbana de Girona a fi i efecte de garantir la millora i racionalització de les línies, i explori la unificació de la gestió. A l'annex es pot observar la xarxa d'itineraris del transport públic urbà a Girona i la taula 3.19 dóna una visió dels horaris i freqüències dels diferents itineraris del servei de transport públic.

El sistema de Transport Públic Urbà de Girona dóna servei aproximadament a 2,5 milions de passatgers a l'any (taula 3.20) dels quals prop del 56% són efectuats per les línies operades per TEISA i la resta per TMG. En global, si assumíssim que tots els habitants de Girona, Salt i Sarrià fossin usuaris del servei de transport públic, a l'any 2000 hi hauria hagut uns 25 viatges per habitant i any. En realitat però la majoria dels viatges els concentren els usuaris habituals i que representarien poc més del 6% de la població. En quant al nombre de línies, autobusos, quilòmetres recorreguts i passatgers transportats, el servei de transport públic de Girona presenta indicadors similars al de ciutats de més de 100.000 habitants (taula 3.21).

Entre les línies operades per TMG, la línia L-5 és la que dóna servei al major nombre de passatgers (poc més de 500.000 l'any 2000). Les línies L-1, L-2 i L-8 van tenir entre 160.000 i 200.000 passatgers a l'any 2000, i les línies L-7 i L-9 no van superar els 50.000. En global, el nombre de passatgers no ha registrat canvis significatius els darrers anys, si bé cal destacar que la L-8, que dóna servei al campus universitari de Montilivi, ha estat la que ha registrat un major increment d'usuaris. La velocitat comercial de les línies operades per TMG presentava a l'any 1998 un valor d'uns 15 km/h de mitjana. La més alta corresponia a la L-5 (17,3 km/hora) i la més baixa a la L-7 (10 km/hora) [Font: Casadevall & Olivella, 1999]

Taula 3.20. Evolució del nombre de passatgers a les línies urbanes de transport de viatgers per carretera (milers de viatgers).

Any	**Girona[1] total**	Girona (TMG)[2]	Girona (TEISA)[3]	**Lleida[1]**	**Manresa[1]**	**Reus[1]**	**Tarragona[1]**
1996	**2.394**	995	1.399	**7.087**	**1.377**	**700**	**10.171**
1997	**2.475**	977	1.498	**7.009**	**1.385**	**702**	**9.778**
1998	**2.412**	1.008	1.404	**7.066**	**1.368**	**1.367**	**9.447**
1999	**2.468**	1.082	1.386	**6.892**	**1.532**	**1.358**	**9.016**
2000	**2.586**	1.142	1.444	**6.838**	**1.583**	**1.715**	**8.487**
2001	**1.135**	1.135	----	**6.801**	**1.594**	**1.788**	**8.281**

Font: [1]Web DGPT; [2]Memòria anual de TMG; [3]calculat restant el nombre de viatgers de TMG dels valors conjunts de la DGPT. A partir de l'any 2001 la DGPT només considera com a viatgers urbans els de TMG.

La companyia municipal TMG disposa de 17 autobusos (més dues furgonetes adaptades) que en conjunt disposen d'una capacitat de 1.275 places (520 de seient), i que tenen una mitjana d'edat de 10 anys (a l'any 2002). A banda de les dues furgonetes adaptades, la flota de TMG disposa d'un autobús de 12 metres de pis baix, i un microbús de 7 metres, amb rampes d'accés i una plaça cadascun per a cadira de rodes.

L'Ajuntament de Girona, rep anualment l'informe de gestió de TMG on es detalla, entre altres, el nombre de viatgers, la recaptació i els costos del servei. Des del seus inicis a l'any 1990, la recaptació per els serveis prestats ha cobert només el 50-60% dels costos de funcionament de l'empresa municipal de transport TMG, que depèn de les

aportacions anuals de l'Ajuntament de Girona (i en menor mesura dels d'Aiguaviva i Vilablareix). Els darrers anys les aportacions de l'Ajuntament de Girona ha estat al voltant dels 600.000 € anuals.

Taula 3.21. Indicadors del transport urbà en autobús (any 2000)

Municipi	Cens 1996 Habitants	Núm. de línies	km de línia	Núm busos	km recorreguts	Viatgers any 2000	Habitants per km de línia	Habitants per autobús	Viatgers per autobús
Barcelona	1.508.805	83	815,15	880	37.612.252	205.592.965	1.851	1.715	233.628
Tarragona	112.176	14	296,70	47	2.569.951	8.486.650	378	2.387	180.567
Lleida	112.035	16	138,10	42	1.368.445	6.838.029	811	2.668	162.810
Mataró	102.018	6	66,88	20	1.024.242	3.891.519	1.525	5.101	194.576
Reus	90.993	5	43,10	9	452.090	1.715.478	2.111	10.110	190.609
Girona	**70.576**	**9**	**67,65**	**28**	**1.152.275**	**2.585.796**	**1.043**	**2.521**	**92.350**
Manresa	64.385	5	37,30	10	392.171	1.582.784	1.726	6.439	158.278
Rubí	54.085	4	65,93	10	553.063	1.217.020	820	5.409	121.702
Granollers	50.951	3	34,40	7	297.491	1.096.976	1.481	7.279	156.711
Sant Cugat	47.210	3	54,90	5	336.933	427.128	860	9.442	85.426
Figueres	33.157	2	21,00	3	154.307	365.388	1.579	11.052	121.796
Igualada	32.512	2	9,00	7	223.800	422.549	3.612	4.645	60.364
Vic	30.397	5	28,00	6	155.085	412.716	1.086	5.066	68.786
Olot	27.482	2	7,00	3	71.500	126.417	3.926	9.161	42.139

Font: DGPT (Generalitat de Catalunya)

A més dels serveis regulars de transport urbà de passatgers hi ha organitzats altres serveis discrecionals, el més importants dels quals corresponen al transport escolar i que ronden a l'ordre dels 600 passatgers per dia lectiu. A la taula de l'annex hi ha recollits els serveis efectuats pel transport escolar intraurbà a Girona durant el curs escolar 1998/99.

El servei de taxi a la ciutat de Girona

A l'any 2002 hi havia a la ciutat de Girona 68 llicències de taxi, a les que caldria sumar-hi les 11 llicències existents a Salt i la de Sarrià de Ter. Els ciutadans poden accedir als serveis de taxi a través del servei de trucada a alguna de les dues emissores (Girotaxi, Taxi Girona) o bé directament a les parades de taxis que hi ha a la ciutat:

- Plaça d'Espanya (davant l'estació de RENFE)
- A l'estació d'autobusos.
- Plaça Salvador Dalí (del Centre Hipercor)
- Pl. Hospital (davant l'Hospital de Santa Caterina)
- A l'Hospital Dr. Josep Trueta
- Plaça de la Independència
- Plaça de Salt (Sector Mas Xirgo)
- C/ Universitat de Girona

La majoria de taxis estan agrupats a la emissora Taxi Girona, que disposa en conjunt de 57 llicències. L'altra emissora, Girotaxi, agrupa a uns 15 taxis, i hi ha també un petit nombre de taxis (4-5 llicències) que treballen sense emissora i recullen passatgers

només a les parades de taxi. Actualment hi ha tres llicències de taxis accessibles a persones amb mobilitat reduïda a Girona.

La emissora Taxi Girona realitza un recompte manual d'una part de les trucades que rep, i en base a les prop de 84.000 trucades registrades a l'any, estimen que els taxis associats a la seva emissora realitzen uns 120.000 viatges a l'any, i que significaria un global d'aproximadament uns 150.000 viatges anuals pel conjunt de taxis. Aquest volum de circulació equivaldria al 0,5% del total de vehicles privats que es desplacen per la ciutat en relació a la mobilitat diària per accedir a la feina o lloc d'estudi.

No es disposa de dades estadístiques respecte a la tipologia de viatges i viatgers, però la percepció del gremi és que aproximadament el 90% dels viatges es realitzen dins de la ciutat i tenen un cost d'entre 3,5 i 4 €. Entre els usuaris es poden destacar dos tipologies principals: a) els viatges relacionats amb l'estació de tren, per persones que inicien o tornen d'un viatge, i b) el col·lectiu de gent gran, que en bastants casos són clients diaris per anar i tornar dels centres de dia.

TARIFES ANY 2003 (IVA inclòs)

Baixada de bandera	**1,50 €**
Km recorregut	**0,70 €**
Hora d'espera	**12,15 €**
Servei nocturn (de 22 a 6 h)	**0,85 €**
Servei diumenge i festiu	**0,85 €**
Avís telefònic	**0,80 €**
Paquet amb volum superior a 55x35x35	**0,35 €**
Animals domèstics	**0,45 €**
Sortida de l'Estació d'Autobusos i Renfe	**0,65 €**

Transport Interurbà

La ciutat de Girona compta amb un àmplia xarxa de transport públic que la comunica amb les poblacions properes, i amb les principals ciutats espanyoles i europees. La ciutat disposa d'estació d'autobusos i d'estació de tren (veure apartat 3.1) a partir de les quals es possible connectar amb altres poblacions (taules 3.22 i 3.23). A la pàgina web de l'Ajuntament de Girona (http://www.ajuntament.gi/web/mobilitat/index.html) es pot consular la xarxa i els horaris de les línies de transport públic d'autobusos que surten de l'estació d'autobusos de Girona.

Taula 3.22. Característiques de les connexions en tren (RENFE) que inclouen Girona en el seu itinerari (font: www.mobilitat.org)

Itinerari	**Tipus tren**	**Freqüència mitjana** (un sol sentit)
Barcelona-Granollers-Girona-Figueres-Portbou	Regionals: Catalunya Exprés i Deltes	24 trens diaris (de 6:00 a 21:30)
Barcelona-Montpeller	TALGO Mare Nostrum, EuroCity Català	2 diaris
Barcelona-París	Tren hotel "Joan Miró"	1 diari
Barcelona-Zuric i Milà	Trens hotel "Pau Casals" i "Salvador Dali"	Diari fins el 8-9. Dimarts, dijous i diumenges del 9-9 al 14-12.
Catalunya-Madrid-Extremadura	Estrella "Costa Brava"	1 diari
Catalunya-València-Alacant-Mùrcia-Cartagena	ARCO, TALGO "Mare Nostrum"	2 diaris

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la web www.mobilitat.org

Servei ferroviari

A l'estació de tren de Girona hi paren uns seixanta trens diaris, la majoria dels quals cobreixen el recorregut regional Portbou-Barcelona, i uns pocs formen part de les grans línies que connecten amb la resta d'Espanya i amb Europa (taula 3.22). Pel que fa a la connexió amb els pobles i ciutats properes a Girona, el 15 trens Catalunya Exprés que circulen diàriament en cada sentit (els diumenges només 14) efectuen parades a Figueres, Flaçà, Caldes de Malavella, Sils i Sant Celoni, a més de Girona. A les estacions de Bordils, Celrà, Fornells de la Selva i Riudellots de la Selva només hi paren els trens Delta (9 trens diaris en cada sentit, 8 els diumenges).

En els darrers 10 anys no hi ha hagut canvis significatius en quant a la freqüència de trens diaris, i el principal canvi ha estat la progressiva substitució a la línia Portbou-Barcelona dels trens delta i regional per Catalunyes-Exprés. Els Catalunya-Exprés circulen més ràpid (realitzen el trajecte Girona-Barcelona en 1h 14' en lloc de les 1h 31' dels delta) però no donen servei a les parades properes a Girona (Bordils, Celrà, Fornells, Riudellots).

El Pla de Transport de Viatgers de Catalunya (juliol de 2001) preveu per a l'horitzó de l'any 2005 l'establiment d'un servei ferroviària de connexions regionals sobre la xarxa d'altes prestacions del tren d'alta velocitat (TAV). Aquest servei preveu l'establiment d'una oferta bàsica de 18 trens diaris per sentit en el trajecte Barcelona–Girona-Figueres. El trajecte directa Barcelona-Girona tindria una duració de 27 minuts, i el trajecte Girona-Figueres una duració de 14 minuts. Així mateix, el Pla de Transport de Viatgers de Catalunya, també preveu la reforma de les connexions ferroviàries convencionals per crear un servei de rodalies a l'entorn de Girona (Portbou-Girona centre-Sils-Maçanet) que actués com a servei d'aportació als trens d'altes prestacions.

La companyia RENFE va transportar, a Girona i durant l'any 2001, un total de 2.139.242 viatgers. Aquesta xifra va significar un augment del 4,5% respecte a l'any anterior, i va situar a l'estació de Girona com la quarta de Catalunya en nombre de viatgers, darrera de Barcelona-Sants, Barcelona-Passeig de Gràcia i de Tarragona. El 96% dels viatgers a Girona (2.061.551) van utilitzar trens Regionals, i les principals destinacions van ser Barcelona i Figueres. Els trens de les grans línies van transportar a 77.691 viatgers, especialment cap a Llevant, Madrid, París i Zuric. El perfil dels viatgers a la província de Girona va correspondre majoritàriament a homes (72%) d'edat compresa entre els 16 i 29 anys (63%) que estudia o que treballen exercint càrrecs de responsabilitat o com a professionals lliberals [Font: RENFE].

Autobusos interurbans

A l'any 2001 (taula 3.24) es van registrar 2.776.891 moviments de passatgers a l'estació d'autobusos de Girona. Un fracció del tràfic de passatgers de l'estació, el 27% (764.644), fou degut a passatgers del transport urbà, mentre que la majoria (2.012.247) foren passatgers amb un trajecte interurbà. Cal tenir present però que hi ha una fracció de passatgers de les línies interurbanes que no desembarca a l'estació d'autobusos. El tràfic de passatgers interurbans registrat l'any 2000 a l'estació d'autobusos de Girona va representar gairebé la tercera part (32%) dels 6.337.472 passatgers interurbans transportats a la demarcació de Girona. Així mateix, l'estació

d'autobusos de Girona és la que presenta el tràfic més gran de passatgers de Catalunya [Font: web DGPT).

Taula 3.23. característiques de les connexions intermunicipals en autobús que inclouen Girona en el seu itinerari

Itinerari	Empresa	Freqüència mitjana de viatges (un sol sentit)
Barcelona-Girona-Figueres	Asistencia y Servicios SL	12 (diari) (de 7:00 a 21:30)
Circumval·lació Baix Empordà-Gironès	SARFA SL	9 (diari)
Girona-Aeroport de Girona	Asistencia y Servicios SL	En funció del vols (diari)
Girona-Arbúcies-Sant Hilari Sacalm	La Hispano Hilariense SA	1 (diari)
Girona-Banyoles-Olot	TEISA	Banyoles: 16 (feiner), 6 (festiu) Olot: 9 (feiner) 4 (festiu)
Girona-Cadaqués- per Sant Pere P.	SARFA SL	1 (feiner)
Girona-L'Escala	SARFA SL	3 (diari)
Girona-L'Estartit	Autocars Martí Pí SA AMPSA	4 (diari)
Girona-Lleida per l'Eix Transversal	Eix Bus SA	4 (diari)
Girona-Lloret de Mar	Autocars R. Mas SL	6 (diari)
Girona-Maçanet de la Selva	Autocars R. Mas SL	1 (per setmana)
Girona-Olot(per Amer)	Compañía del Ferrocarril de Olot a Gerona, SA	Amer: 8 (feiner) 4 (festiu) Olot: 4 (feiner) 3(festius)
Girona-Palafrugell- Begur	SARFA SL	2 (feiners)
Girona-Salt	TEISA	Veure (L-3) a transport urbà
Girona-Salt pel Pg. d'Olot i Pl. d'Europa	TEISA	Veure (L-4) a transport urbà
Girona-Sant Feliu de Guíxols-s'Agaró	TEISA	St.Feliu: 14(feiners),10(festius) S'Agaró: 3 (diari)
Girona-Sant Hilari Sacalm-Vic	La Hispano Hilariense SA	2 (per setmana)
Girona-Santa Coloma de Farners	TEISA	2 (diari)
Girona-Sarrià de Ter-Girona	TEISA	Veure (L-6) a transport urbà
Girona-St Gregori-St Aniol de Finestres	ROCA	3 (diari i dissabtes)
Girona-Universitat Autònoma de Barcelona	Asistencia y Servicios SL	2 (feiners)
Girona-Vila-roja	TEISA	Veure (L-6) a transport urbà
Tossa de Mar-Girona-Cadaqués	SARFA SL	2 (diari)

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la web www.mobilitat.org, i el fulletó *transport públic i mobilitat sostenible a les comarques gironines*. CILMA (2003)

Girona és també parada d'un important numero de línies internacionals que connecten la península amb la resta d'Europa. Hi ha tres companyies que operen a Girona: Starbus, Linebus i Eurolines, i que tenen la seva ubicació a l'estació d'autobusos. La majoria de línies enllacen de Barcelona, Màlaga o Madrid amb Marsella, Lió, Paris, Bordeus, Zuric, Ginebra, Frankfurt, Munic, Hamburg, Berlín, Brussel·les, Amsterdam, Milà, Viena i Praga, i a través d'aquestes amb multitud d'altres ciutats. En alguns pocs

casos hi ha una freqüència d'un viatge per dia (i sentit), però el més habitual és una freqüència de 2 o 3 viatges per setmana. A la pàgina web www.mobilitat.org i a la de les principals companyies (www.satrbus.es, www.eurolines.es) es pot consultar les possibilitats de connexions i els horaris.

Taula 3.24. Evolució nombre de viatgers a l'estació d'Autobusos de Girona.

Any	Total vehicles	Total passatgers
1997	83.958	2.274.797
1998	129.568	2.107.372
1999	131.790	2.652.053
2000	163.436	2.798.283
2001	166.476	2.776.891

Font: Ajuntament de Girona.

El mes d'abril de l'any 2002 van entrar en funcionament dues línies nocturnes interurbanes (taula 3.25) que circulen diàriament a l'estiu i els caps de setmana la resta de l'any.

Taula 3.25. Línies de transport nocturn interurbà de viatgers a Girona

Línia	Nombre viatgers (2002)*
NGI1 Girona-St.Feiu de Guíxols-Platja d'Aro-Palamós	18.817
NGI2 Girona-Figueres-Roses	5.819
TOTAL	**24.636**

* Acumulat abril-desembre. Font: DGPT

Transport aeri

Històricament el tràfic més important en l'aeroport de Girona/Costa Brava ha estat el vol no regular (chàrter) comunitari. Des de 1980 l'evolució del tràfic de passatgers no ha seguit una línia regular, ja que hi ha hagut períodes de tràfic molt superiors als actuals –l'any 1973 van passar per l'aeroport més d'un milió de passatgers- i també hi ha hagut temporades de tràfic més baix –a l'any 1993, només 275.000 passatgers-. Als darrers anys s'ha experimentat un increment més regular en el nombre de passatgers i de mercaderies (taula 3.26), si bé als anys 2001 i 2002 hi ha hagut una lleugera disminució del nombre de passatgers (A l'any 2002 hi van haver 556.570 passatgers. Font: Aena), i es troba actualment al voltant dels 600.000 passatgers/any.

Taula 3.26. Moviment d'avions, passatgers i mercaderies a l'aeroport de Girona-Costa Brava (1997-2001).

Any	1997	1998	1999	2000	2001
Avions (vols regulars)	157	428	802	1.724	1.374
Avions (vols no regulars)	3.692	4.506	4.094	3.857	3.917
Avions (total vols)	**3.849**	**4.934**	**4.896**	**5.581**	**5.291**
% respecte total Catalunya	1,79%	2,23%	2,06%	2,12%	1,90%
Passatgers (vols regulars)	19.731	42.399	58.126	63.032	68.516
Passatgers (vols no regulars)	487.193	543.335	548.285	564.190	533.972
Passatgers (total vols)	**506.924**	**585.734**	**606.411**	**627.222**	**602.488**
% respecte total Catalunya	3,25%	3,47%	3,30%	3,03%	2,75%
kg mercaderies (vols regulars)	-	48.533	206.970	366.739	11.891
kg mercaderies (vols no regulars)	55.460	154.645	10.812	15.289	160.628
kg mercaderies (total vols)	**55.460**	**203.178**	**217.782**	**382.028**	**172.519**
% respecte total Catalunya	0,07%	0,26%	0,25%	0,44%	0,22%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la web de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT)

Durant l'any 2002 hi han hagut 2 vols regulars diaris entre Girona i Madrid. Així mateix, entre el darrer trimestre de 2002 i el primer trimestre del 2003, la companyia Ryanair ha iniciat vols regulars diaris amb aeroports propers a les ciutats de Frankfurt, Londres i Milà. A finals de febrer de l'any 2003, la companyia Ryanair mantenia un ritme diari de 6 vols regulars d'entrada i 6 de sortida. AENA ha realitzat una previsió de tràfic de 1.250.835 passatgers i 10.357 aeronaus per l'any 2003, i 1.742.056 passatgers i 14.246 aeronaus per a l'any 2015, el que significa poc més que doblar els números actuals.

3.3.3 Seguretat viària.

A la taula 3.27 es pot observar l'índex d'accidentalitat de la ciutat en relació a la seva població i al seu parc mòbil. Des de l'any 1992 fins a l'any 1999, hi va haver un augment continuat de l'índex d'accidents amb víctimes a la ciutat. A partir de l'any 2000, s'inverteix la tendència i el nombre d'accidents amb víctimes a anat disminuint. A l'any 2002 hi van haver un total de 539 accidents amb víctimes a la ciutat. Malgrat el nombre de víctimes va disminuir entre els anys 2001 i 2000, el nombre d'accidents amb víctimes mortals va ser malauradement superior (taula 3.27) amb sis persones que van perdre la vida. A l'any 2002 hi va haver 3 víctimes mortals per accidents.

Taula 3.27. Evolució de l'accidentalitat a Girona.

Any	Població	Vehicles	Accidents amb víctimes			Accidents x 1000 hab	Accidents x 1000 vehicles
			total	amb ferits	amb morts		
1990	70.876	38.412	591	583	8	8,34	15,23
1991	70.445	39.990	592	590	2	8,40	14,8
1992	71.798	41.437	522	510	12	7,27	12,6
1993	73.506	43.902	443	439	4	6,03	10,09
1994	73.900	45.300	459	456	3	6,18	10,13
1995	74.200	50.208	481	477	4	6,48	9,58
1996	70.576	51.396	507	505	2	7,18	9,86
1997*	70.576	49.417	543	541	2	7,69	10,99
1998	72.485	52.206	547	544	3	7,55	10,48
1999	73.412	54.386	630	624	6	8,58	11,58
2000	74.733	55.745	584	581	3	7,81	10,48
2001	75.256	56.754	568	563	5	7,55	10,01
2002	77.475	57.790	539	5536	3	6,96	9,33

*L'any 1997 no es va revisar el padró. Font: Memòries Policia Municipal. Ajuntament de Girona.

A l'any 2001 la Policia Municipal de Girona va registrar un total de 1.221 accidents (taula 3.28) en el que s'hi van veure implicats 2.104 conductors i 107 vianants. En conjunt 2.211 persones, que equivalen gairebé al 3% de la població de Girona, es van veure implicades en algun accident de circulació. El tipus d'accident més nombrós (taula 3.28), i responsable del major nombre de víctimes, és la col·lisió lateral quan dos vehicles creuen la seva trajectòria. En segon lloc, amb aproximadament la meitat dels casos, hi ha el xocar per darrera amb el cotxe de davant. L'atropellament, tot i no ser el tipus d'accident més habituals (7,8% dels accidents), és el que ocasiona víctimes en un percentatge més gran; l'any 2001 van representar la meitat de víctimes mortals de la ciutat i l'any 2002 un terç de les víctimes mortals. El 98% dels accidents amb atropellament dels darrers 7 anys van ser amb víctimes (taula 3.29).

En els darrers anys, tal i com es recull en les memòries de la Policia Municipal, tant la tipologia com les presumptes causes dels accidents s'han mantingut molt similars. Les causes dels accidents són imputables en un bon tant per cent a no respectar els senyals d'"Stop", de "Cediu el pas" i els semàfors, a no deixar un interval de seguretat

amb el cotxe precedent, a una velocitat inadequada i a realitzar canvis de carril improcedents.

Taula 3.28. Tipologia accidents registrats l'any 2002 per la Policia Municipal de Girona.

Tipus d'accidents	amb morts	amb ferits	sense ferits	TOTAL
Un sol vehicle	2	48	105	155
Atropellament	1	90	4	95
Frontal o topada	0	28	27	55
Lateral/envestida	0	256	361	617
Posterior/ encalç	0	88	121	209
Lateral/fregant-se	0	13	40	53
Altres	0	13	24	37
TOTAL	**3**	**536**	**682**	**1.221**

Font: Memòries Policia Municipal. Ajuntament de Girona.

Taula 3.29. Evolució del nombre d'accidents per atropellament (acc.) i nombre de persones atropellades (pers.) a la ciutat de Girona

Any	**Sense ferits**		**Amb ferits**		**Amb morts**		**Total**	
	pers.	acc.	pers.	acc.	pers.	acc.	**pers.**	**acc.**
1996	--	0	--	83	--	0	--	**83**
1997	7	3	91	77	0	0	98	**80**
1998	0	0	80	80	1	1	81	**81**
1999	3	1	75	73	5	5	83	**78**
2000	2	1	101	94	0	0	103	**95**
2001	4	4	76	70	3	3	83	**77**
2002	3	4	103	90	1	1	107	**95**

Font: Memòries Policia Municipal. Ajuntament de Girona.

Un altre fet a destacar és l'edat i el sexe dels conductors implicats en els accidents de trànsit. L'any 2002, d'un global de 2.104 conductors implicats en accidents a la ciutat de Girona, 1.536 (73,0 %) eren homes i 568 (27,0%) dones, i els conductors amb edats compreses entre 20 i 29 anys representen la taxa més alta (32,4% del total). Aquest segment d'edat es repeteix any rera any. Així mateix, entre els 1.050 presumptes causants dels accidents, 785 eren homes (74,8%) i 265 dones (25,2%).

Tal i com s'observa a la taula 3.30, el turisme és el tipus de vehicle més habitual en el parc mòbil i també el que es veu més implicat en els accidents a la ciutat de Girona. Des de l'any 1996 fins a l'any 2001, la proporció d'accidents on hi estava implicat un turisme va augmentar del 58,4% al 72,6%, quan representava només el 68,7% del parc mòbil. A l'any 2002, dins el context global de disminuciió del nombre d'accidents (taula 3.27 i 3.30), el nombre de turismes implicats en accidents ha disminuït encara de manera més significativa, així, representant el 69,2% del parc mòbil, només estaven implicats en el 63,7% dels accidents. Per contra, si entre l'any 1996 i el 2000 hi va haver una disminució progressiva del pes relatiu de les motos i ciclomotors en el nombre total de vehicles implicats en accidents, A l'any 2001 aquesta tendència es trenca i hi torna a haver una lleugera remuntada del nombre de ciclomotors implicats en accidents. Els ciclomotors a l'any 2002 representen només el 11,4 % del parc mòbil i van estar implicats en el 24,8% dels accidents.

Taula 3.30. Evolució comparativa del parc mòbil de Girona i tipus de vehicles implicats en accidents.

Any	Tipus	Parc mòbil Girona	%	Total implicats accidents	%	Presumpt causant	%
1996	Turisme	36.488	71,39	542	58,4	301	60,32
	Moto	5.413	10,59	85	9,16	34	6,81
	Ciclomot	4.597	8,99	205	22,09	113	22,64
	Furgo	3.584	7,01	57	6,14	30	6,01
	Camió	604	1,18	13	1,40	11	2,20
	Altres	423	0,82	26	2,80	10	2,00
	Total	**51.109**		**928**		**499**	
1997	Turisme	34.108	69,02	917	63,72	463	63,42
	Moto	5.084	10,29	78	5,42	32	4,38
	Ciclomot	4.994	10,11	276	19,18	147	20,14
	Furgo	3.394	6,87	91	6,32	50	6,85
	Camió	443	0,89	41	2,85	25	3,43
	Altres	1.394	2,82	36	2,50	13	1,78
	Total	**49.417**		**1.439**		**730**	
1999	Turisme	37.552	69,05	1.840	70,36	858	67,93
	Moto	5.261	9,67	100	3,82	43	3,40
	Ciclomot	5.816	10,70	404	15,45	214	6,00
	Furgo	3.906	7,18	144	5,51	78	6,00
	Camió	467	0,86	85	3,25	51	4,04
	Altres	1.378	2,53	42	1,61	19	1,50
	Total	**54.380**		**2.615**		**1.263**	
2000	Turisme	38.401	68,89	2.038	72,09	961	70,87
	Moto	5.268	9,45	98	3,47	32	2,36
	Ciclomot	6.263	11,24	365	12,91	188	6,00
	Furgo	3.813	6,84	192	6,79	104	6,00
	Camió	443	0,79	71	2,51	49	3,61
	Altres	1.557	2,79	63	2,23	22	1,62
	Total	**55.745**		**2.827**		**1.356**	
2001	Turisme	39.014	68,74	1.866	72,61	880	72,25
	Moto	5.353	9,43	94	3,66	38	3,12
	Ciclomot	6.757	11,91	350	13,62	174	14,29
	Furgo	3.452	6,08	126	4,90	59	4,84
	Camió	457	0,81	88	3,42	52	4,27
	Altres	1.721	3,03	46	1,79	15	1,23
	Total	**56.754**		**2.570**		**1.218**	
2002	Turisme	39.982	69,18	622	63,73	336	64,62
	Moto	5.386	9,32	56	5,74	24	4,62
	Ciclomot	6.601	11,42	242	24,80	123	23,65
	Furgo	3.401	5,89	47	4,82	33	6,35
	Camió	477	0,83	8	0,82	3	0,58
	Altres	1.943	3,36	8	0,82	6	1,15
	Total	**57.790**		**976**		**520**	

Font: Memòries Policia Municipal. Ajuntament de Girona.

Durant l'any 2001, la policia municipal de Girona va cursar un total de 79.568 denúncies per infraccions de circulació (taula 3.31). La majoria van estar motivades per l'estacionament, en un 43 % de les denuncies van ser degudes a la manca de tiquet o rebassar el límit horari de la zona blava, i un altre 41% per estacionament incorrecte. La resta de denuncies són molt diverses i inclouen el circular amb excés de velocitat, no utilitzar el casc de protecció, no respectar les senyals de circulació, circular sense portar o tenir el rebut de l'assegurança, el permís de circulació o el de conducció, etc.... A l'any 2002 el nombre de denuncies va augmentar fins a 86.073, i la majoria es van posar per haver infringit l'ordenança municipal de circulació (41.415) o les condicions de les zones blaves (33.819).

Taula 3.31. Principals causes de denuncia per infraccions de circulació i transport cursades per la Policia Municipal de Girona.

Causa denuncia	1998	1999	2000	2001
Estacionament incorrecte	29.048	28.546	32.631	32.890
Manca tiquet zona blava	27.628	33.060	28.787	34.312
Altres infraccions	7.362	9.292	10.101	12.366
Total infraccions	**64.038**	**70.898**	**71.519**	**79.568**

Font: Memòries Policia Municipal. Ajuntament de Girona.

Així mateix, l'any 2001 la policia municipals va retirar un total de 9.184 vehicles dels carrers de la ciutat. El 91% dels vehicles retirats foren turismes i prop del 5% ciclomotors. Prop del 81% dels vehicles foren retirats per que estaven estacionats incorrectament. A l'any 2002, la policia municipal va retirar 9.193 vehicles.

Tot i que en global, el nombre de vehicles retirats anualment per la grua ha disminuït (de 13.140 vehicles retirats el 1993, a només 9.193 el 2002), en els darrers quatre anys, a partir dels 8.798 vehicles retirats a l'any 1999, hi ha hagut un augment progressiu del nombre de vehicles retirats per la grua.

4. INFORMACIÓ, PARTICIPACIÓ CIUTADANA I EDUCACIÓ EN RELACIÓ AMB LA MOBILITAT SOSTENIBLE.

4.1 Informació, formació i divulgació

4.1.1 Recursos educatius i divulgatius

Recursos educatius de la Caseta de la Devesa.

La Caseta de la Devesa (Centre de Recursos Educatius de la Ciutat de Girona) té programes d'educació ambiental destinats a escoles com a la ciutadania en general. Dins d'aquestes activitats, s'ofereix als centres, els següents recursos educatius: *Visites a serveis ciutadans: L'autobús urbà* (Cicle mitjà i superior de primària); *Educació viària* (4t curs i 6è curs educació primària i 2n d'ESO); i *Conduir? Posar-hi seny* (1er de batxillerat).

Celebració del Dia sense Cotxes i de la setmana de la Mobilitat Segura i Sostenible.

Des de ja fa varis anys, l'Ajuntament de Girona, amb la col·laboració de diverses entitats i associacions ciutadanes ha anat aprofitant la celebració de les jornades del dia sense cotxes i de la Setmana de la Mobilitat Segura i Sostenible per realitzar campanyes de sensibilització i difusió de la mobilitat sostenible.

Entre el material elaborat els darrers anys, hi ha fulletons informatius sobre "Mou-te a peu" i "Mou-te en bus", sobre l'ús responsable de les motocicletes, sobre aparcar correctament i sense ocupar l'espai dels vianants, ...

4.1.2. Vies d'informació i canals de comunicació

A la pàgina web de l'Ajuntament de Girona és possible obtenir informació sobre els diferents serveis de transport públic,.... i així mateix s'informa de les possibles afectacions (obres, etc...) al trànsit o circulació.

Així mateix, a través del sistema de gestions i tràmits de l'Ajuntament virtual (http://www.ajuntament.gi/tramits/entrades2/) és possible realitzar, via internet, els tràmits per a l'obtenció del **carnet de gratuïtat del transport urbà,** per obtenir un **duplicat del carnet de transport gratuït**, i **presentar al·legacions en expedients sancionadors - multes de trànsit.**

Les afectacions a la via pública, a més de trobar-se a la pàgina web, són informades als ciutadans a través d'una carta adreçada als veïns i titulars d'activitats econòmiques afectats i a través de la columna (*L'Ajuntament informa*) de l'Ajuntament als diaris locals. En funció del tipus d'afectació, també s'organitzen repartiments de follets bústia per bústia, i es fa un comunicat de premsa. A més dels veïns, s'informa rutinàriament de les afectacions als diferents caps de servei de l'Ajuntament i a alguns serveis i entitats externes de l'Ajuntament (com per exemple empreses de repartiment, bombers, etc...) a través d'una llista de distribució.

Informació sobre Ordenances i Normatives

A la pàgina web de l'Ajuntament de Girona (www.ajuntament.gi/web/ajuntament/ordenances/index.html) es poden consultar les ordenances municipals relacionades amb la circulació i l'ús de la via pública. Les més significatives, pel que fa a l'accessibilitat i la mobilitat són:

- Ordenança Municipal de Circulació
  Aprovació definitiva: 26-06-01

- Ordenança General de Convivència Ciutadana i Via Pública
  Aprovació definitiva: 23-07-96
  Publicació al BOP núm. 120 Data: 27-08-96

- Reglament Regulador dels Serveis d'Auto-Taxis de Girona (Text Refós)
  Aprovació definitiva: 12-04-94
  Publicació al BOP núm. 67 Data: 24-05-94

- Ordenança Municipal Reguladora de Guals i Reserves d'Aparcaments
  Aprovació definitiva: 17-09-85
  Publicació al BOP núm. 122 Data: 10-10-85

4.2 Percepció i Participació ciutadana.

4.2.1. La Bústia d'Avisos i suggeriments

A l'any 2001, a la Bústia d'avisos i suggeriments de l'Ajuntament de Girona (Oficina d'Informació i Atenció al ciutadà) es van recollir 115 peticions i suggeriments relacionats amb la via pública (taula 4.1) i que representa el 14% del total d'avisos rebuts. En els darrers tres anys ...

Taula 4.1. Número d'avisos i suggeriments rebuts en relació a temes de via pública i percentatge en relació al total d'avisos rebuts cada any.

Tema	2000	2001	2002
Transport urbà	34 (3,7%)	13 (1,6%)	17 (1,3%)
Circulació, senyalització	39 (4,3%)	22 (2,7%)	90 (7,0%)
Protecció/Seguretat ciutadana	23 (2,5%)	27 (3,4%)	36 (2,8%)
Rases i obres a la via pública	7 (0,8%)	8 (1,0%)	20 (1,5%)
Aparcaments	19 (2,1%)	15 (1,9%)	20 (1,5%)
Estat de la calçada	33 (3,6%)	30 (3,7%)	46 (3,6%)
Total Via Pública	**155 (17,0%)**	**115 (14,3%)**	**229 (17,7%)**

Font: OIAC. Ajuntament de Girona

4.2.2. El Consell Municipal de Trànsit.

El Consell Municipal de Trànsit de Girona es va crear el dia 13 de novembre de l'any 1990 com a òrgan complementari de participació ciutadana sectorial en l'àmbit del tràfic, circulació de vehicles a motor i seguretat vial. Les funcions del Consell són consultives i amb la finalitat de col·laborar mitjançant informes, estudis i propostes amb l'activitat municipal. En l'actualitat el Consell de trànsit està composat per 26 persones, està presidit per l'alcaldessa de Girona i en formen part les regidories responsables de mobilitat, seguretat i participació ciutadana; un regidor de cada un dels grups municipals de la corporació; el Cap de la Direcció Provincial de Trànsit; un representant del Servei Català de Trànsit; el President del Reial Automòbil Club de Catalunya; el President del Sindicat de Treballadors Autònoms del Taxi de Catalunya; el President de l'Associació Empreserial de Transports en Automòbils Lleugers de la Província; el President del Montepio de Conductors de Sant Cristòfol; el President de l'Associació d'Autoscoles de les Comarques de Girona; el President de la Federació d'Associacions de Comerç de Girona; la Presidenta del Casal i Centre de Dia de l'Onyar; el Director de l'ONCE; el Representant de la Unió d'Empresaris de la Construcció de Girona; el President de MIFAS; el President de Creu Roja; el gerent de Transports Metropolitans del Gironès; la Cap d'Àrea i un tècnic de Via Pública de l'Ajuntament de Girona.

FONTS CONSULTADES:

Fonts Bibliogràfiques/Fonts Documentals

AAVV (2001). Model de Pacte per a la Mobilitat. Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat.

Ajuntament de Girona (1983) Pla Especial de Conservació i Reforma Interior del Barri Vell de Girona. Ajuntament de Girona.

Ajuntament de Girona (1994) Mapa de sorolls de Girona. Mòdul de Promoció i Desenvolupament de l'Ajuntament de Girona

Ajuntament de Girona (1994) Pla de Ciutat de Girona. Ajuntament de Girona.

Ajuntament de Girona (1996). Memòria de serveis de la Policia Municipal de Girona. Ajuntament de Girona.

Ajuntament de Girona (1997). Memòria de serveis de la Policia Municipal de Girona. Ajuntament de Girona.

Ajuntament de Girona (1998). Memòria de serveis de la Policia Municipal de Girona. Ajuntament de Girona.

Ajuntament de Girona (1998)**.** Pla d'accessibilitat a la via pública (1ª fase en execució, 2ª fase en projecte de redacció

Ajuntament de Girona (1999) 1989-1999. Diez años de transporte público urbano en Girona. Ajuntament de Girona

Ajuntament de Girona (1999) Atlas de Girona 1998. Ajuntament de Girona

Ajuntament de Girona (1999). "Deixa que l'aire respiri". Resultat de les enquestes relacionades amb el dia sense cotxes. La Caseta de la Devesa. Ajuntament de Girona.

Ajuntament de Girona (1999). Memòria .Policia Municipal de Girona. Ajuntament de Girona.

Ajuntament de Girona (2000) Memòria anual del Servei d'Informació i Atenció al Ciutadà. Ajuntament de Girona.

Ajuntament de Girona (2000). Avant Pla. Pla General de Girona.

Ajuntament de Girona (2000). Memòria .Policia Municipal de Girona. Ajuntament de Girona.

Ajuntament de Girona (2001) Dossier Informatiu. Resultats Enquestes Centres Cívics. Setmana de la Mobilitat Sostenible 2001.

Ajuntament de Girona (2001) Memòria anual del Servei d'Informació i Atenció al Ciutadà. Ajuntament de Girona.

Ajuntament de Girona (2001). Memòria .Policia Municipal de Girona. Ajuntament de Girona.

Ajuntament de Girona (2002) Mitjà de desplaçament habitual dels treballadors de l'Ajuntament de Girona per accedir al lloc de treball. Ajuntament de Girona.

Ajuntament de Girona (2002) Pla General d'Ordenació Urbana de Girona.

Ajuntament de Girona (2002). Memòria .Policia Municipal de Girona. Ajuntament de Girona.

Ajuntament de Girona. (2000) Memòria anual del Servei d'Informació i Atenció al Ciutadà. Ajuntament de Girona.

Ajuntament de Girona. (2001) Memòria anual del Servei d'Informació i Atenció al Ciutadà. Ajuntament de Girona.

Ajuntament de Girona. (2001) Memòria d'activitat de l'Oficina Municipal d'Atenció al Ciutadà. Ajuntament de Girona.

Bofill, A., Dumenjó, R.M. i Segura, I. (1998) Las mujeres y la ciudad. Manual de recomendaciones para una concepción del entorno habitado desde el punto de vista del género. Fundació Maria aurèlia Capmany.

Casadevall, A. i Olivella M. R. (1999) Estudi del servei de transport públic efectutat per TMG a la ciutat de Girona: Diagnosi i escenaris-propostes. Institut de Medi Ambient (IMA-UdG)

Casas, Ferran (coord.) (1999) La situació de la dona a la ciutat de girona: opinions de les dones sobre la vida a la ciutat i les seves percepcions sobre la (des)igualtat d'oportunitats. Informe resumit de l'estudi. Institut de Recerca sobre Qualitat de Vida de la UdG. Ajuntament de Girona.

Centelles J. (2000) Estudi-justificació d'una zona única de transport públic col·lectiu a Girona. Ajuntament de Girona

Franch i Batllori, M. (2000) Característiques sociodemogràfiques de la mobilitat a l'àrea urbana de Girona. Les dones i els homes, un fet diferencial. Departament de Geografia. Universitat Autònoma de Barcelona.

Generalitat de Catalunya (2001) Pla de Transport de Viatgers de Catalunya.

Hernandez, T. i Juandó P. (1998). Proposta de Modificació de les línies de TMG. Pla Estratègic d'Ambientalització del Campus i de la Vida Universitària de la UdG. Institut de Medi Ambient (IMA-UdG)

Hernandez, T. i Juandó P. (1998). Selecció de propostes de l'Informe sobre el transport públic dins la problemàtica global de la circulació i el transport al campus de la UdG. Avanç de Resultats (23.09.1998). Pla Estratègic d'Ambientalització del Campus i de l'Activitat Universitària de la UdG. Institut de Medi Ambient (IMA-UdG)

Institut de Medi Ambient IMA-UdG (2001) Memòria. Pla Estratègic d'ambientalització de la UdG. Universitat de Girona

Instituto Universitario de Estudios Europeos. Universidad Autónoma de Barcelona (2002) Libro verde de la accesibilidad en España. Diagnóstico y bases para un plan integral de supresión de barreras. Ministerio de Trabajo y Servicios sociales.

INTRA (2003) Arterial Streets Towards Sustainability. Resultats d'enquestes del carrer Barcelona (Girona).

Oliver i Alonso, Josep (2000) De la Gran Gerona a l'àrea urbana de Girona. La transformació econòmica de la ciutat el darrer quart de segle. Ajuntament de Girona i Caixa de Catalunya.

Sureda, V. et al. (2000) Els Processos de l'Agenda 21 Local en els municipis de Barcelona. Els fluxos metabòlics als municipis. Diputació de Barcelona

Taller de Economia Urbana S.L/ Marçal Tarragó. (1999) L'Eixample de Girona. Enquesta d'actractivitat comercial. Ajuntament de Girona.

Transports Metropolitans del Gironès (2000) Informe de Gestió. Ajuntament de Girona.

WEB DE L'INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (IDESCAT)

WEB DE L'INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA INE

Web de la Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya

Web sobre mobilitat de la Generalitat de Catalunya: www.mobilitat.org

RELACIÓ MATERIAL DISPONIBLE A L'ANNEX:

1.- DEFICINIONS DE L'ÀREA URBANA, L'ÀREA METROPOLITANA I CIUTAT REAL DE GIRONA.

2.- Taula A1. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-treball i residència-estudi. Distribució per mitjà de transport. Municipi origen: Girona. Principals destinacions. EP/96.

3.- Taula A2. Mobilitat obligada per desplaçaments residència-treball i residència-estudi. Distribució per mitjà de transport. Municipi destí: Girona. Principals orígens. EP/96

2.- Taula A3. Distribució dels aparcaments reservats a persones discapacitades

3.- Taula A4. Ubicació dels aparcaments per a bicicletes

4.- Taula A5. Aparcaments per a motocicletes a la ciutat de Girona (2002)

5.- Taula A6. Servei discrecional de transport escolar interurbà (curs 1998/99)

MAPES

1.- Mapa del nombre d'habitants de Girona per districtes i seccions (2001)

2.- Mapa de densitats de població a Girona per districtes i seccions (2001)

3.- Mapa de Girona, amb les principals vies de comunicació, el traçat del TAV, i els principals serveis administratius, sanitaris i educatius.

4.- Mapa d'accessibilitat de vianants. Càlcul d'isocrones.

5.- Mapa de la xarxa de carrils bicicleta de la ciutat

6.- Mapa de situació dels punts d'aforament de vehicles

7.- MAPA IMD XARXA CARRETERES de la Direcció General de Carreteres, 2002 (DPTOP)

8.- Xarxa d'itineraris del transport públic urbà a Girona