



Unión Europea

Fondo Europeo de Desarrollo Regional
"Una manera de hacer Europa"

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible Supramunicipal de Girona



Diputació de Girona



Consell Comarcal del Gironès



AIGUAVIVA



AJUNTAMENT DE BESCANÓ



Ajuntament de Fornells de la Selva



Ajuntament de Girona



AJUNTAMENT DE LLAMBIL·LES



AJUNTAMENT DE QUART



Ajuntament de Salt



Ajuntament de Sant Gregori



Ajuntament de Sant Julià de Ramis



Ajuntament de Sarrià de Ter



Ajuntament de Vilablareix

Prediagnosi



SENER





1. INTRODUCCIÓ	7
2. PLANTEJAMENT METODOLÒGIC	8
3. INFORMACIÓ PRIMÀRIA I ANTECEDENTS	10
3.1. Supramunicipal	10
Generalitat de Catalunya (2010). <i>Pla director urbanístic del sistema urbà de Girona</i>	10
Generalitat de Catalunya (2018). <i>Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025.....</i>	10
Generalitat de Catalunya (2022). <i>Corredor BRCat Salt-Girona. Document de treball</i>	11
Generalitat de Catalunya, Departament de Territori i Sostenibilitat (2015). <i>Mapa estratègic de soroll, aglomeració del Gironès (Girona i Salt)</i>	11
Diputació de Girona (2022). <i>Pla d'acció per l'energia sostenible i el clima</i>	11
Ajuntaments de Sant Gregori i Bescanó (2020). <i>Projecte constructiu per la connectivitat entre les Rutes de la Vall del Ter i de la Vall de Llémna</i>	12
Ajuntament de Cassà de la Selva (2020). <i>Projecte Via Verda intermunicipal Onyar-Verneda</i>	12
Transports Municipals del Gironès S.A.U. (2022). <i>Memòria tècnica</i>	12
3.2. Aiguaviva	12
Diputació de Girona (2016). <i>Pla d'acció per a l'energia sostenible</i>	12
Ajuntament d'Aiguaviva (2007). <i>Estudi de mobilitat generada del municipi d'Aiguaviva</i>	13
Ajuntament d'Aiguaviva (2013). <i>Mapa de capacitat acústica del municipi d'Aiguaviva</i>	13
Ajuntament d'Aiguaviva (2020). <i>Projecte constructiu de la via verda de connexió entre Vilablareix i l'Aeroport Girona – Costa Brava passant per Aiguaviva. Tram: Aiguaviva – Mas Aliu</i>	13
Ajuntament d'Aiguaviva (2020). <i>Projecte constructiu de la via verda de connexió entre Vilablareix i l'Aeroport Girona – Costa Brava passant per Aiguaviva. Tram: Aiguaviva – Aeroport</i>	14
Ajuntament d'Aiguaviva (2007). <i>Estudi de connectivitat al municipi d'Aiguaviva</i>	14
3.3. Bescanó	14
Ajuntament de Bescanó (2011). <i>Pla d'ordenació urbanística municipal Bescanó ...</i>	14
Ajuntament de Bescanó (2012). <i>Pla d'accessibilitat a municipis de les comarques gironines. Bescanó.....</i>	14
Ajuntament de Bescanó (2005). <i>Pla d' acció local per a la sostenibilitat del municipi de Bescanó</i>	15
Ajuntament de Bescanó (2015) <i>Mapa de capacitat acústica.</i>	15
3.4. Fornells de la Selva.....	16
Ajuntament de Fornells de la Selva (2005). <i>Revisió de les normes subsidiàries de planejament de Fornells de la Selva.....</i>	16
Ajuntament de Fornells de la Selva (2016). <i>Pla d'ordenació urbanística municipal</i>	16



Ajuntament de Fornells de la Selva (2017). <i>Estudi d'avaluació de la mobilitat Generada (EAMG)</i>	16
Ajuntament de Fornells de la Selva (2017). <i>Mapa de capacitat acústica del municipi de Fornells de la Selva</i>	16
3.5. Girona	17
Ajuntament de Girona (2002). <i>Pla general d'ordenació de Girona</i>	17
Ajuntament de Girona (2014). <i>Pla de Mobilitat Urbana de Girona</i>	17
Ajuntament de Girona (2013). <i>Revisió i actualització del "Pla d'accessibilitat per a la supressió de barreres arquitectòniques en l'àmbit de la via pública de Girona"</i>	26
Ajuntament de Girona (2019). <i>Pla local de seguretat viària de Girona 2020-2023.</i> 26	
Ajuntament de Girona (2011). <i>Pla local de mitigació del canvi climàtic a Girona</i>	26
Ajuntament de Girona (2021). <i>Pla d'acció local de l'agenda urbana de Girona</i>	29
Ajuntament de Girona (2014 – 2022). <i>Camins segurs a l'escola</i>	30
Ajuntament de Girona (2011 – 2021). <i>Memòries de mobilitat (2009 – 2020)</i>	30
Ajuntament de Girona (2015). <i>Estudi de mobilitat. Barri Vell de Girona</i>	31
Ajuntament de Girona (2018). <i>Estudi de mobilitat de la Vall de Sant Daniel</i>	31
Ajuntament de Girona (2021). <i>Estudi de mobilitat i proposta d'ordenació viària de l'avinguda Sant Narcís</i>	31
Ajuntament de Girona (2022). <i>Estudi de mobilitat i proposta d'ordenació viària als carrers del sector Pedret</i>	31
Ajuntament de Girona (2021). <i>Estudi del dimensionament i redacció de part del projecte d'establiment del servei de carsharing a la ciutat de Girona</i>	31
Ajuntament de Girona (2022). <i>Estudi del dimensionament i redacció de part del projecte d'establiment del servei d'estacionament regulat amb horari limitat i en superfície a la ciutat de Girona</i>	32
Ajuntament de Girona (2019). <i>Pla de transició ecosocial</i>	32
Ajuntament de Girona (2022). <i>Servei de gestió i manteniment de la xarxa de contaminació atmosfèrica de Girona</i>	32
Ajuntament de Girona (2016). <i>Pla d'acció per a la millora de la qualitat acústica de Girona</i> 33	
3.6. Llambilles	33
Ajuntament de Llambilles (1999). <i>Normes urbanístiques de les normes subsidiàries de Llambilles</i>	33
Ajuntament de Llambilles. <i>Inventari de camins</i>	33
Ajuntament de Llambilles (2016). <i>Pla d'acció per a l'energia sostenible</i>	33
Ajuntament de Llambilles (2019) <i>Ordenació d'accessos a la C-65 a Llambilles</i>	34
3.7. Quart.....	34
Ajuntament de Quart (2022). <i>Pla d'ordenació urbanística municipal</i>	34
Ajuntament de Quart (2018). <i>Inventari de camins</i>	34
Ajuntament de Quart (2016). <i>Pla d'Acció d'Energia Sostenible de Quart</i>	35



Ajuntament de Quart (2008). <i>Pla Local de Seguretat Viària de Quart</i>	35
Ajuntament de Quart (2022). <i>Estudi d'ordenació de la mobilitat al municipi de Quart</i> 36	
Ajuntament de Quart (2012). <i>Pla d'Accessibilitat de Quart 2012</i>	36
Ajuntament de Quart (2017). <i>Projecte d'adequació i millora de l'accessibilitat d'una zona de Quart (entre C/Tren i C/Dalt)</i>	36
Ajuntament de Quart (2013). <i>Mapa de capacitat acústica municipal de Quart</i>	37
Ajuntament de Quart (en curs). <i>Projecte enllumenat tram de via verda</i>	37
Ajuntament de Quart (2021). <i>Estudi C-250 Transit Versio</i>	37
3.8. Salt.....	37
Ajuntament de Salt (2002). <i>PGOU Pla General de Salt</i>	37
Ajuntament de Salt (2019). <i>Pla d'accessibilitat per a la supressió de barreres arquitectòniques a la via pública</i>	38
Ajuntament de Salt (2022). <i>Modificació Pla Especial Urbanístic d'ordenació del Parc Monar i sector de millora urbana "Ronda Monar"</i>	38
Ajuntament de Salt (2021). <i>Ordenança municipal de circulació</i>	38
Ajuntament de Salt (2019). <i>Ordenança reguladora del soroll i les vibracions</i>	39
Ajuntament de Salt (2022). <i>Ordenança de convivència ciutadana i via pública</i>	39
Ajuntament de Salt (2020). <i>Reglament regulador del servei de taxi</i>	39
3.9. Sant Gregori.....	39
Ajuntament de Sant Gregori (2010). <i>Pla d'ordenació urbanística municipal</i>	39
Ajuntament de Sant Gregori (2019). <i>Inventari municipal de camins de Sant Gregori</i> 40	
Ajuntament de Sant Gregori (2014). <i>Pla d'acció per a l'energia sostenible</i>	40
Ajuntament de Sant Gregori (2007). <i>Agenda 21 local de Sant Gregori</i>	40
Generalitat de Catalunya (2017). <i>Informe d'avaluació de la qualitat de l'aire a Sant Gregori</i> 41	
Generalitat de Catalunya (2017). <i>Mapa de capacitat Acústica del municipi de Sant Gregori</i> 41	
Ajuntament de Girona (2021). <i>Projecte constructiu d'una nova via verda de Sant Gregori fins la urbanització Soler i Patel i Sant Gregori fins a Girona</i>	41
3.10. Sant Julià de Ramis i Medinyà	42
Ajuntament de Sant Julià de Ramis i Medinyà (2007). <i>Pla d'ordenació urbana municipal</i>	42
3.11. Sarrià de Ter	42
Ajuntament de Sarrià de Ter (2018). <i>Pla d'ordenació urbanística municipal</i>	42
Ajuntament de Sarrià de Ter (2016). <i>Ordenança de Sorolls i Mapa capacitat acústica</i> 42	
Ajuntament de Sarrià de Ter (2010). <i>Pla d'accessibilitat a municipis de les comarques gironines</i>	42



Ajuntament de Sarrià de Ter (2019). <i>Pla de Seguretat Vial</i>	43
3.12. Vilablareix	43
Ajuntament de Vilablareix (2017). <i>Projecte de mobilitat</i>	43
Ajuntament de Vilablareix (2020). <i>Monitoratge de la mobilitat urbana a Vilablareix</i>	44
4. TAULES RODONES I REUNIONS INICIALS AMB ELS AJUNTAMENTS. 45	
4.1. Supramunicipal	45
4.2. Aiguaviva	47
BLOC 1: Caracterització General	47
BLOC 2: Caracterització Sectorial.....	48
4.3. Bescanó.....	50
BLOC 1: Caracterització General	50
BLOC 2: Caracterització Sectorial	50
4.4. Fornells de la Selva.....	53
BLOC 1: Caracterització General	53
BLOC 2: Caracterització Sectorial	54
4.5. Girona	56
BLOC 1: Caracterització General	56
BLOC 2: Caracterització Sectorial.....	57
4.6. Llambilles	60
BLOC 1: Caracterització General	60
BLOC 2: Caracterització Sectorial	60
4.7. Quart.....	63
BLOC 1: Caracterització General	63
BLOC 2: Caracterització Sectorial	63
4.8. Salt.....	66
BLOC 1: Caracterització General	66
BLOC 2: Caracterització Sectorial.....	67
4.9. Sarrià de Ter	69
BLOC 1: Caracterització General	69
BLOC 2: Caracterització Sectorial.....	69
4.10. Sant Gregori.....	72
BLOC 1: Caracterització General	72
BLOC 2: Caracterització Sectorial	72
4.11. Sant Julià de Ramis i Medinyà	75
BLOC 1: Caracterització General	75
BLOC 2: Caracterització Sectorial.....	75
4.12. Vilablareix	78



BLOC 1: Caracterització General	78
BLOC 2: Caracterització Sectorial	78
5. TELEFONIA MÒBIL	81
5.1. Introducció	81
5.2. Aiguaviva	83
Mobilitat interna.....	83
Mobilitat externa.....	83
5.3. Bescanó.....	89
Mobilitat interna.....	89
Mobilitat externa.....	90
5.4. Fornells de la Selva.....	96
Mobilitat interna.....	96
Mobilitat externa.....	98
5.5. Girona.....	103
Mobilitat interna.....	103
Mobilitat externa.....	104
5.6. Llambilles.....	109
Mobilitat interna.....	109
Mobilitat externa.....	111
5.7. Quart.....	116
Mobilitat interna.....	116
Mobilitat externa.....	118
5.8. Salt.....	123
Mobilitat interna.....	123
Mobilitat externa.....	125
5.9. Sarrià de Ter	130
Mobilitat interna.....	130
Mobilitat externa.....	132
5.10. Sant Gregori.....	137
Mobilitat interna.....	137
Mobilitat externa.....	138
5.11. Sant Julià de Ramis i Medinyà	143
Mobilitat interna.....	143
Mobilitat externa.....	144
5.12. Vilablareix	150
Mobilitat interna.....	150
Mobilitat externa.....	151



6. IDENTIFICACIÓ OBJECTIUS INICIALS DEL PMUS.....	158
6.1. Identificació debilitats estratègiques.....	158
6.2. Objectius inicials PMUS-SGI.....	159



1. INTRODUCCIÓ

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible Supramunicipal de Girona (PMUS-SGI) és l'instrument de planificació que marcarà els eixos estratègics de mobilitat que governaran en els pròxims anys als municipis d'Aiguaviva, Bescanó, Fornells de la Selva, Girona, Llambilles, Quart, Salt, Sant Gregori, Sant Julià de Ramis i Medinyà, Sarrià de Ter i Vilablareix, garantint una mobilitat més sostenible, segura, accessible i fàcil.

Aquest document de prediagnosi constitueix la primera fase en què s'estructura la redacció del PMUS-SGI.

Els objectius d'aquesta fase preliminar són tenir una primera presa de contacte i establir un canal de comunicació amb els Ajuntaments implicats per obtenir informació rellevant per l'estudi, i generar una primera imatge de la mobilitat en l'àmbit supramunicipal de Girona, i de manera particular, a cada municipi. La fase de prediagnosi permet també dissenyar les propostes del treball de camp a realitzar, els resultats del qual establiran els fonaments per dur a terme la fase de diagnosi.

Tanmateix, l'objectiu fonamental de la prediagnosi és la identificació de les debilitats estratègiques de la mobilitat, i posteriorment, l'establiment dels objectius del PMUS-SGI, els quals esdevenen les conclusions principals que es desprenen d'aquest document.

Per tant, el present document s'organitza d'acord a les tasques i treballs que s'han realitzat per acabar constituint els objectius del PMUS-SGI: primerament es presenten les fonts d'informació i dades emprades i analitzades, en segon lloc es mostra una primera caracterització sectorial del sistema de mobilitat de l'àrea d'estudi i posteriorment es facilita una anàlisi de la mobilitat global de cada municipi.

El document conclou amb la identificació de les debilitats estratègiques que s'han detectat arrel de l'anàlisi realitzada en aquesta fase, i amb l'establiment dels objectius específics del present PMUS-SGI.



2. PLANTEJAMENT METODOLÒGIC

En aquesta fase de prediagnosi s'han dut a terme diverses tasques i treballs amb la finalitat de caracteritzar la mobilitat a l'àmbit d'estudi i identificar les necessitats i desafiaments del sistema de mobilitat de l'àmbit supramunicipal de Girona, la consecució dels quals ha permès finalment obtenir el coneixement i les eines necessàries per identificar les debilitats estratègiques i establir els objectius del PMUS-SGI a assolir.

D'aquesta manera, la metodologia adoptada en la prediagnosi es vertebrava en quatre línies de treball diferenciades però complementàries:

- **Recollida i anàlisi de la informació, dades i documents existents de cada municipi.** Aquesta tasca s'ha dividit en dues parts: una primera de contacte amb cada ajuntament i petició de tota aquella informació, dades i documents existents relacionats amb la mobilitat del municipi corresponent, i posteriorment, el l'anàlisi i resum de tota la documentació rebuda.

Els principals objectius d'aquesta anàlisi han estat veure els estudis que s'han elaborat respecte mobilitat, analitzar la informació i dades disponibles per poder centrar el treball de camp en recollir dades necessàries que manquen i així evitar repeticions, comprovar el grau d'execució de les actuacions o plans establerts, i finalment detectar aquelles àrees de la mobilitat que no s'han estudiat amb suficient detall i que han de ser parts cabdals a considerar en el PMUS-SGI.

- **Taules rodones i reunions inicials de caire tècnic amb els Ajuntaments.** Han consistit en reunions tècniques organitzades per l'equip redactor amb equips tècnics de cada Ajuntament dels municipis implicats, on a través del debat i d'una sèrie de preguntes canalitzades per l'equip redactor, s'ha pretès obtenir una primera imatge de cada municipi i el seu model de mobilitat a partir de l'experiència i coneixement del propi Ajuntament i de persones que ho viuen cada dia. La primera part de les reunions s'han enfocat vers la caracterització general de cada municipi, a nivell de demografia, estructura urbana, principals activitats econòmiques, actius mediambientals o paisatgístics, relacions amb municipis limítrofes i descripció general de la mobilitat al municipi i els seus patrons. Posteriorment, les reunions s'han conduït cap a una caracterització sectorial de la mobilitat en el municipi de manera específica, analitzant cada mode de transport en particular, identificant problemàtiques derivades de cadascun d'ells i consensuant futurs reptes a contemplar.
- **Anàlisi de la mobilitat amb dades de telefonia mòbil.** Per una banda, aquesta anàlisi amb dades de geolocalització de dispositius mòbils i dels seus propietaris ha permès corroborar els models de mobilitat descrits pels equips tècnics dels Ajuntaments en les reunions celebrades, quantificant el volum de desplaçaments diaris en les diferents relacions de l'àmbit supramunicipal, obtenint així una primera versió de la matriu d'orígens i destinacions de viatges, i confirmant la preponderància de Girona en els desplaçaments totals. L'anàlisi amb dades de telefonia mòbil també ha demostrat la importància d'algunes relacions de mobilitat entre municipis que a priori no s'havien detectat.

Per una altra banda, aquesta anàlisi ha servit per caracteritzar els viatges, en funció de si es tracten de viatges interns o externs, si són realitzats per residents o no residents, i conèixer la distribució horària, distància i freqüència dels viatges, així com caracteritzar el perfil de la persona viatgera d'acord al gènere i l'edat.

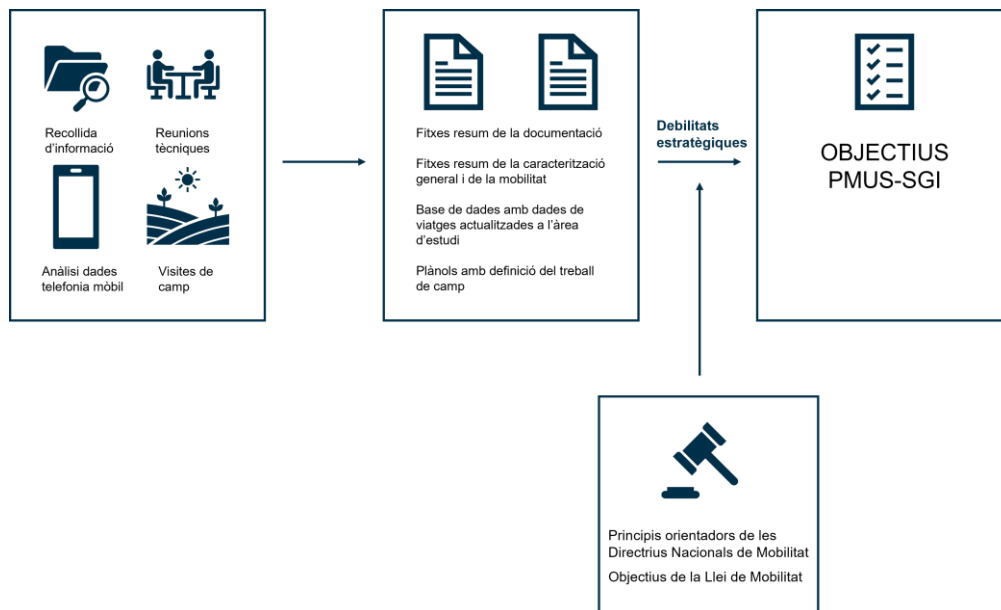


- **Visites de camp de tots els municipis de l'estudi.** Les visites de camp per part han permès experimentar les fortaleses i debilitats del sistema de mobilitat des del punt de vista de la persona usuària, tenir una primera presa de contacte amb la realitat de cada municipi, conèixer el seu teixit urbà des de peu del carrer i comprovar la convivència real dels múltiples modes de transport. A més, s'han pogut comprovar in situ algunes de les problemàtiques presentades en reunions prèvies, identificar punts conflictius i noves problemàtiques, fet que ha ajudat a centrar el treball de camp a l'hora d'analitzar on cal fer inventaris i aforaments.

Com conclusions del seguiment i realització d'aquestes quatre línies de treball, i com a resultat de la fase de prediagnosi, s'ha obtingut:

- Fitxes resum de tota la documentació disponible per a cada municipi.
- Fitxes resum amb la caracterització general i sectorial de la mobilitat a cada municipi.
- Base de dades amb dades de viatges actualitzades a l'àrea d'estudi, segmentades per una gran varietat de variables (múltiples orígens i destinacions, gènere, edat, distribució horària, persones residents o no residents, etc.).
- Definició i propostes del treball de camp a realitzar (aforaments, inventaris i enquestes).

Un cop obtinguts i processats els resultats, i conjuntament amb les experiències de les pròpies visites realitzades, s'ha procedit a recopilar totes aquelles problemàtiques que són transversals per una part dels municipis involucrats, o que directament esdevenien un problema comú degut al seu caràcter supramunicipal, i s'han traslladat i definit com una **debilitat estratègica**.



En funció de les debilitats estratègiques, i prenent en consideració els principis orientadors de les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) i dels objectius de la Llei de Mobilitat, s'han establert els **objectius del PMUS-SGI**, els quals han d'actuar com el full de ruta a seguir per donar solució a aquestes debilitats i poder assolir els reptes i desafiaments a afrontar respecte el sistema de mobilitat de l'àrea supramunicipal de Girona.



3. INFORMACIÓ PRIMÀRIA I ANTECEDENTS

S'han analitzat diferents fonts d'informació documental per conèixer demandes, necessitats i propostes que poden estar relacionades amb aspectes de la mobilitat supramunicipal de Girona i de la pròpia ciutat. Aquestes fonts tenen orígens en àmbits i escales diverses, posant de manifest les inquietuds i l'impacte de la mobilitat en els diferents entorns de l'àmbit. Les fonts consultades més destacades es mostren a continuació.

3.1. Supramunicipal

Generalitat de Catalunya (2010). *Pla director urbanístic del sistema urbà de Girona*

Document desenvolupat des del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat per planificar des d'una visió integrada el sistema d'espais lliures, el model de creixement dels assentaments i la implantació d'infraestructures al voltant de la ciutat de Girona. Reuneix catorze municipis, entre els quals es troben tots els del present Pla, que aglutinen més de 140 mil habitants.

Generalitat de Catalunya (2018). *Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025*

Document estratègic que reivindica la bicicleta com a mode de desplaçament. Es desenvolupa sobre la base de tres eixos temàtics de criteris i accions a desenvolupar, que es mostren a continuació; i en base a ells, es fixen una sèrie d'objectius estratègics:

1. Aconseguir que la bicicleta sigui protagonista a la mobilitat quotidiana
 - Garantir una xarxa contínua i connectada a totes les àrees urbanes
 - Promoure una circulació amb bicicleta segura i confortable
 - Interconnectar les àrees urbanes i d'activitat econòmica situades al voltant dels 10 km
 - Impulsar la intermodalitat amb el transport públic
2. Impulsar la bicicleta com a element turístic, de lleure i esportiu de manera segura
 - Desenvolupar una xarxa de rutes cicloturístiques que abastin el territori català
 - Promoure que les rutes cicloturístiques siguin confortables i segures
 - Posar en valor les rutes cicloturístiques per generar noves oportunitats de turisme sostenible i riquesa al territori
 - Millorar la seguretat a carreteres, fomentant la convivència entre totes les persones usuàries de la xarxa viària
3. Millorar la promoció, seguiment i governança de la bicicleta
 - Unir forces de les diferents administracions al servei de la bicicleta
 - Incrementar la inversió en polítiques per a la bicicleta
 - Aconseguir que la bicicleta tingui una imatge pràctica, saludable, sostenible i atractiva
 - Formar la ciutadania en la circulació segura de la bicicleta



Generalitat de Catalunya (2022). Corredor BRCat Salt-Girona. Document de treball

Document de treball que analitza la possibilitat d'implementar un corredor de busos interurbans entre Salt i Girona, amb l'objectiu de millorar la prestació dels serveis de transport públic per carretera, especialment per potenciar-ne la velocitat comercial i fer-los més competitius davant del vehicle privat.

Es recolza que aquest corredor canalitza de 2,5 a 3 M de persones anuals a través de les 3 línies urbanes d'autobús (L3, L4 i L9) juntament amb les línies interurbanes de Caldes de Malavella, Olot, Amer i Arbúcies; circulant pel seu eix central 13 expedicions per hora. Per això, amb la seva execució es busca millorar l'eficiència dels recorreguts tant amb transport públic com amb bicicleta al llarg del Passeig dels Països Catalans i el Passeig d'Olot, fixant com a objectius:

1. Augmentar la demanda del transport públic per carretera als corredors principals, especialment si no estan servits pel ferrocarril
2. Optimitzar la velocitat comercial, la freqüència de pas i la fiabilitat del servei mitjançant actuacions infraestructurals.
3. Millorar l'accessibilitat, la seguretat i la informació a les parades.
4. Potenciar la intermodalitat amb altres serveis de transport públic i bicicleta
5. Promoure l'eficiència i ambientalització progressiva de les flotes (busos híbrids, elèctrics...)
6. Impulsar la mobilitat sostenible amb la integració de vies ciclistes

Generalitat de Catalunya, Departament de Territori i Sostenibilitat (2015). Mapa estratègic de soroll, aglomeració del Gironès (Girona i Salt)

Document que analitza la gestió ambiental del soroll a través de mapes estratègics del soroll, per tal d'evitar, prevenir o reduir la contaminació acústica a què està exposada la població i la preservació o millora de la qualitat acústica del territori.

L'àmbit d'estudi és la comarca del Gironès, que integra els municipis de Salt i Girona; sobre els quals es calcula la situació acústica existent en funció d'índexs de soroll, i el nombre estimat de persones situades en una zona exposada al soroll, i posteriorment es representa de manera gràfica la situació acústica existent, cosa que permet identificar el nivell de soroll existent a cadascun dels trams en funció dels dB.

Diputació de Girona (2022). Pla d'acció per l'energia sostenible i el clima

Document que recull les principals accions en matèria d'energia sostenible i clima per als municipis d'Aiguaviva, Fornells de la Selva, Girona, Riudellots de la Selva, Salt, Sant Julià de Ramis i Medinyà, Sarrià de Ter i Vilablareix.

Després de l'anàlisi de les emissions de cadascun dels municipis i de l'àmbit, es proposen una sèrie d'accions de caràcter municipal i supramunicipal dividides en cinc línies estratègiques amb la finalitat de mitigar els efectes del canvi climàtic:

1. Augmentar el grau d'estalvi i eficiència energètica als edificis públics, residencials i del sector terciari.
2. Incrementar la producció d'energia renovable
3. Substituir i desinvertir en energia fòssil



4. Disminuir les emissions associades a la mobilitat i transport urbà
5. Reduir la generació de residus i les emissions associades al tractament de residus sòlids urbans

Ajuntaments de Sant Gregori i Bescanó (2020). *Projecte constructiu per la connectivitat entre les Rutes de la Vall del Ter i de la Vall de Llémèna*

Document que recull el projecte de connexió entre les rutes de la Vall del Ter i de la Vall de Llémèna mitjançant una passarel·la que creui el riu Ter entre Bescanó i Sant Gregori de manera permanent, facilitant el trànsit de les persones vianants i bicicletes cap a les rutes de la Vall de Llémèna i la via verda de la Ruta del Carrilet.

El projecte estarà constituït per una passarel·la de 135 metres, amb rampes d'accés a banda i banda. Un cop realitzada la cruïlla sobre el riu, la nova via verda seguirà vorejant el riu Ter pel marge esquerre i la ribera de Llémèna pel marge dret fins arribar al nucli urbà de Sant Gregori; transcorrerà per camins municipals.

Ajuntament de Cassà de la Selva (2020). *Projecte Via Verda intermunicipal Onyar-Verneda*

Projecte que es redacta per desig de l'Ajuntament de Cassà de la Selva i amb el suport dels ajuntaments de Sant Andreu Salou, Campllong, Llambilles i Fornells de la Selva per connectar amb una Via Verda els diferents municipis esmentats. Es projecta per crear una connexió amb la ruta existent del Carrilet, aprofitant camins existents i recuperant-ne d'antics; de manera que es crea una nova Via Verda per a bicicletes i persones vianants.

A l'àmbit d'estudi d'aquest pla l'afectarien els trams compresos entre l'11 i el 18, que són els que discorren pels municipis de Llambilles i Fornells de la Selva.

Transports Municipals del Gironès S.A.U. (2022). *Memòria tècnica*

Document que recull les dades de 2022 sobre l'empresa municipal de transports de Girona. Tant d'oferta, on s'analitzen les dades de quilòmetres realitzats, flota d'autobusos i personal; com de demanda, amb el nombre de viatges, i tarifes i títol de transport aplicats al llarg d'aquest any. A més, es mostra una comparativa amb les dades d'anys previs, fet que permet veure la situació actual del transport urbà de Girona, ja sigui per autobús com per Girocleta.

3.2. Aiguaviva

Diputació de Girona (2016). *Pla d'acció per a l'energia sostenible*

Document que inclou un conjunt de mesures en matèria d'energia, mobilitat i gestió de residus; com l'aplicació de mesures de control de consum energètic dels equipaments públics, el foment de l'ús de les energies renovables, el reforçament de l'aparcament de bicicletes o l'increment de l'espai públic destinat a persones vianants.

Compta amb un pla d'acció compost per 27 accions agrupades en quatre línies estratègiques que suposen una reducció de 975 t de CO2 per a l'any 2020.



Ajuntament d'Aiguaviva (2007). *Estudi de mobilitat generada del municipi d'Aiguaviva*

Document que té per objecte recollir els principis i objectius a què ha de respondre la gestió de la mobilitat d'Aiguaviva, detectant-ne les mancances i proposant actuacions que permetin millorar el model actual del municipi.

En aquest sentit s'analitza l'accessibilitat de les persones al municipi, les maneres utilitzades, l'oferta de TP i els hàbits generals de desplaçament dels habitants i treballadors d'Aiguaviva; per proposar un model futur de mobilitat basat en la qualitat de vida, el respecte pel medi ambient i el desenvolupament social i econòmic sostenible.

Ajuntament d'Aiguaviva (2013). *Mapa de capacitat acústica del municipi d'Aiguaviva*

Document que recull l'elaboració del mapa de capacitat acústica del municipi d'Aiguaviva, com a instrument per a la gestió ambiental del soroll, la finalitat del qual és evitar, prevenir o reduir la contaminació acústica a què està exposada la població i la preservació i/o millora de la qualitat acústica del municipi.

El mapa de capacitat acústica assigna els nivells d'immissió fixats com a objectius de qualitat en un territori determinat, establint les zones de sensibilitat acústica, que agrupen les parts del territori amb la mateixa percepció acústica, per tres períodes temporals diferenciats: matí, tarda i nit, i on també s'incorporen els usos del sòl.

Ajuntament d'Aiguaviva (2020). *Projecte constructiu de la via verda de connexió entre Vilablareix i l'Aeroport Girona – Costa Brava passant per Aiguaviva. Tram: Aiguaviva – Mas Aliu*

Document que recull el projecte de construcció d'una via verda entre el nucli d'Aiguaviva i el polígon industrial de Mas Aliu, seguint la llera de la ribera de Masrocs en un tram d'uns 700 m de llargada; proporcionant connexió entre l'aeroport de Girona i la ciutat de Girona a través de la Via Verda.

El projecte presentat té com a objectiu principal desenvolupar i millorar la mobilitat quotidiana interurbana i la intermodalitat alhora que:

- Connecta i inclou la mobilitat ciclista a la mobilitat sostenible de la comarca.
- Connecta diferents nuclis de població.
- Permet accessibilitat a polígons industrials i grans centres generadors de mobilitat en modes tous.
- Permet la connexió i l'accessibilitat de manera directa a un gran generador de mobilitat com és l'aeroport.
- Contribueix a una baixa mobilitat en carboni, segura i sostenible reduint les emissions de CO2.



Ajuntament d'Aiguaviva (2020). *Projecte constructiu de la via verda de connexió entre Vilablareix i l'Aeroport Girona – Costa Brava passant per Aiguaviva. Tram: Aiguaviva – Aeroport*

Document que recull el projecte de construcció d'una via verda entre el nucli d'Aiguaviva amb l'aeroport de Girona – Costa Brava, i que discorre paral·lela a la carretera GIV-5331.

Aquesta nova via, de 4,7 quilòmetres, connectarà amb la fase anterior del projecte entre Aiguaviva i Mas Aliu; fet que facilitarà la connexió amb els nuclis de Riudellots de la Selva, Campllong i Cassà, completant la xarxa actual de vies verdes de les comarques gironines.

Ajuntament d'Aiguaviva (2007). *Estudi de connectivitat al municipi d'Aiguaviva*

Document en què es tracta d'identificar, qualificar i definir aquells espais potencialment indicats per afavorir la connectivitat ecològica funcional al sector centre i sud-oest del territori d'Aiguaviva.

Un cop definits els espais, el que es busca al document és proposar un ordre jerarquitzat d'interès tenint en compte, a part de les qualitats i característiques pròpies, el nivell de permeabilitat que poden oferir conjuntament amb els espais adjacents, així com el volum d'infraestructures que suporten amb les conseqüents mesures de correcció.

Amb aquesta informació l'Ajuntament d'Aiguaviva podrà prendre decisions corresponents a l'adquisició de les finques que cregui convenientes segons les seves condicions i particularitats.

3.3. Bescanó

Ajuntament de Bescanó (2011). *Pla d'ordenació urbanística municipal Bescanó*

Document que recull les noves necessitats territorials i locals del municipi, d'acord amb els nous criteris de sostenibilitat, ordenació d'espais oberts, infraestructures generals de comunicació i de la pròpia necessitat d'ordenar el creixement residencial sense danyar l'espai d'alt valor agrícola i paisatgístic que envolta el nucli.

S'opta per un model d'ordenació territorial sostenible i coherent amb les preexistents i amb els criteris de la planificació territorial que estaven en curs al seu moment; establint els criteris d'estructura urbana, usos del sòl, espai a protegir, sostenibilitat i gestió, a més d'un estudi de mobilitat.

Ajuntament de Bescanó (2012). *Pla d'accessibilitat a municipis de les comarques gironines. Bescanó*

Document que posa el focus en l'accessibilitat universal en el context del municipi de Bescanó. Per fer-ho realitza un diagnòstic sobre les dades sociodemogràfiques i socioeconòmiques i estableix les bases que evidencien la necessitat d'un Pla d'aquestes característiques. Entre els objectius principals es troben:



- Estudiar la totalitat de la via pública (carrer, passejades, places, parcs i jardins) al territori, identificant-ne els problemes d'accessibilitat. Saber com s'ha construït i com es construeix actualment als espais públics, identificant-ne els problemes, sent fonamental per esmenar possibles errors ràpidament i evitar cometre'ls al futur.
- Estudiar tots els accessos i interiors dels edificis definits pel municipi, identificant-ne les dificultats d'accessibilitat.
- Estudiar tots els elements vinculats al transport públic municipal, com ara les parades d'autobús, les places d'aparcament reservades a persones amb discapacitat o les parades de taxi.
- Estudiar tots els elements vinculats a la senyalització visual, tàctil i acústica, així com els sistemes d'informació mitjançant les noves tecnologies.

Ajuntament de Bescanó (2005). Pla d' acció local per a la sostenibilitat del municipi de Bescanó

Document centrat a planificar les accions necessàries per encaminar el municipi cap al desenvolupament local sostenible. Per aconseguir-ho han agrupat en 11 eixos estratègics els aspectes clau que han servit per definir les línies estratègiques del Pla (6):

- Incorporació de criteris ambientals a l'àmbit urbà
- Valoració, conservació i recuperació del patrimoni natural
- Promoció d'un teixit econòmic i social equilibrat i sostenible
- Gestió dels aspectes ambientals seguint criteris de sostenibilitat
- Ambientalització de l'organització i la gestió municipal
- Informació, educació i participació ciutadana

Ajuntament de Bescanó (2015) Mapa de capacitat acústica

Document amb l'objectiu principal de dur a terme l'elaboració del mapa de capacitat acústica del municipi de Bescanó, com a instrument per a la gestió ambiental del soroll, que té com a finalitat evitar, prevenir o reduir la contaminació acústica a què està exposada la població i la preservació i/o millora de la qualitat acústica del territori. El mapa de capacitat acústica assigna els nivells d'immissió fixats com a objectius de qualitat en un territori determinat, establint les zones de sensibilitat acústica, que agrupen les parts del territori amb la mateixa percepció acústica, per tres períodes temporals diferenciats: matí, tarda i nit, i on també s'hi incorporen els usos del sòl.

Es defineixen zones de sensibilitat acústica i els resultats mostren que la situació acústica del nucli urbà no és greu, encara que el soroll es concentra al voltant dels eixos viaris de la N-141 i al voltant de la GI-533, al sud del municipi.



3.4. Fornells de la Selva

Ajuntament de Fornells de la Selva (2005). *Revisió de les normes subsidiàries de planejament de Fornells de la Selva*

Document que recull les diferents modificacions puntuals del Planejament General d'acord amb l'Aprovació Definitiva de la Revisió de les Normes Subsidiàries de Planejament de Fornells de la Selva; incorporant plànols, acords aprovats i publicacions al DOGC.

Ajuntament de Fornells de la Selva (2016). *Pla d'ordenació urbanística municipal*

Document que reuneix el model d'implantació urbana i les determinacions per al desenvolupament urbanístic sostenible, de manera que s'aposti per models d'ocupació de sòl que evitin la dispersió del territori, afavorint la cohesió social i considerant la rehabilitació i la renovació urbana com a objectiu principal. Els objectius principals fixats per a la seva consecució són:

- Adequar i posar al dia les previsions de planejament urbanístiques i adequar-ho a la nova legislació urbanística.
- Garantir la protecció de la xarxa de comunicacions principals
- Reservar i obtenir els terrenys necessaris per sistemes urbans: espais lliures, equipaments i vialitat al servei del municipi.

Ajuntament de Fornells de la Selva (2017). *Estudi d'avaluació de la mobilitat Generada (EAMG)*

Document que fixa les mesures i actuacions necessàries per assegurar que la nova mobilitat generada a l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles. Analitza la mobilitat al municipi per modes de transport per tal de caracteritzar tant l'oferta com la demanda real i així poder establir una sèrie de criteris per a la gestió sostenible de la mobilitat a futur.

Ajuntament de Fornells de la Selva (2017). *Mapa de capacitat acústica del municipi de Fornells de la Selva*

Document de memòria tècnica que recull l'elaboració del mapa de capacitat acústica del municipi de Fornells de la Selva, com a instrument per a la gestió ambiental del soroll; tot això amb la finalitat d'evitar, prevenir o reduir la contaminació acústica a què està exposada la població, i preservar i millorar la qualitat acústica del territori.

El mapa de capacitat acústica assigna els nivells d'immissió fixats com a objectius de qualitat en un territori determinat, establint les zones de sensibilitat acústica, que agrupen les parts del territori amb la mateixa percepció acústica, per tres períodes temporals diferenciats: matí, tarda i nit, i on també s'incorporen els usos del sòl.



3.5. Girona

Ajuntament de Girona (2002). Pla general d'ordenació de Girona

Document que recull la normativa vigent d'urbanisme, on es vol evitar un urbanisme expansiu i descontrolat; basant-se en l'ordre, la gradualitat i la prudència.

Proposa la definició de noves infraestructures urbanes i les seves connexions al conjunt de l'àrea urbana; la possibilitat d'implantar nous equipaments donant així resposta a les necessitats i objectius de la societat moderna; la definició de nou sòl urbà, atorgant una importància especial a les ordres d'edificació i als instruments de gestió urbanística; la voluntat de crear mecanismes de cooperació interurbana i de facilitar l'acord amb tots els municipis de l'àrea urbana..., entre d'altres.

Ajuntament de Girona (2014). Pla de Mobilitat Urbana de Girona

Compost per quatre documents: Memòria, Actuacions, Memòria Ambiental i Síntesi. Conformen un Pla de Mobilitat amb un nivell de detall exhaustiu que dóna una sèrie de directrius sobre el model de ciutat que es pretén implementar els propers anys, en relació amb la mobilitat eficient i sostenible.

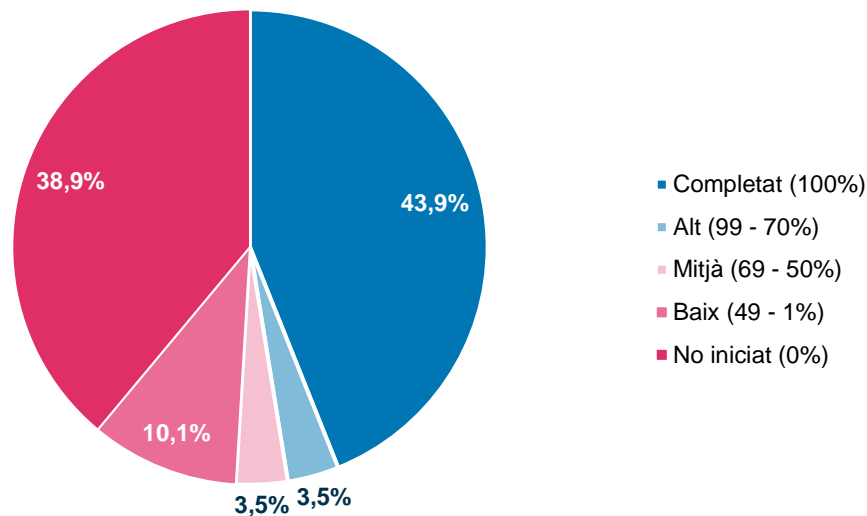
Per als 6 anys de vigència del PMU es fixen les línies estratègiques següents:

1. Afavorir els desplaçaments a peu, fent els itineraris i els espais d'estada amples, còmodes, atractius, segurs, adaptats i ràpids a totes les necessitats de les persones.
2. Dotar la ciutat de les infraestructures per a circulació i estacionament segurs amb bicicleta sense detriment d'altres modes de mobilitat sostenible.
3. Garantir la fiabilitat, velocitat, confortabilitat i una cobertura i freqüència del transport públic que constitueixi una alternativa "guanyadora" al vehicle privat.
4. Fomentar l'ús de vehicles elèctrics i de combustible menys contaminants.
5. Oferir l'aparcament per a vehicles adequat per dinamitzar els diferents sectors treball, comercial, d'oci i culturals. Apostar pels aparcaments dissuasius.
6. Regular una distribució urbana de mercaderies amb un mínim impacte i que garanteixi el ple desenvolupament de les activitats econòmiques.
7. Implementar el Pla Local de Seguretat Viària de Girona incidint de manera especial en la disminució de la velocitat de circulació dels vehicles.
8. Mesurar i donar a conèixer i conscienciar la ciutadania de la despesa energètica i l'impacte ambiental que provoquem quan ens movem, especialment en la salut pública i el canvi climàtic.
9. Treballar juntament amb els altres municipis i administracions a favor d'una millor mobilitat intermunicipal.
10. Utilitzar les noves tecnologies en el sistema de mobilitat donant la màxima informació a les persones usuàries per prendre les seves decisions.

Així mateix, l'Ajuntament de Girona ha fet arribar a l'equip tècnic redactor de l'actual PMUS-SGI un document que mesura el grau d'execució de les mesures que es proposaven al Pla de l'any 2014. Com s'observa al gràfic següent, de les 198 accions, s'han executat el 43,9% íntegrament, mentre que el 38,9% no s'han iniciat.



Gràfic. 1. Grau d'execució del PMU Girona 2014



Font: elaboració pròpia

Per analitzar el grau d'implementació dins de cada mode de desplaçament, s'ha caracteritzat cada actuació de la següent manera:

- Baix; si el grau d'implementació no ha assolit el 49% de l'esperat.
- Mitjà; si el grau d'implementació ha quedat entre el 50 i el 69%.
- Alt; si el grau d'implementació ha superat el 70% però no s'ha finalitzat l'actuació.
- Completat; si el grau d'implementació és del 100%.

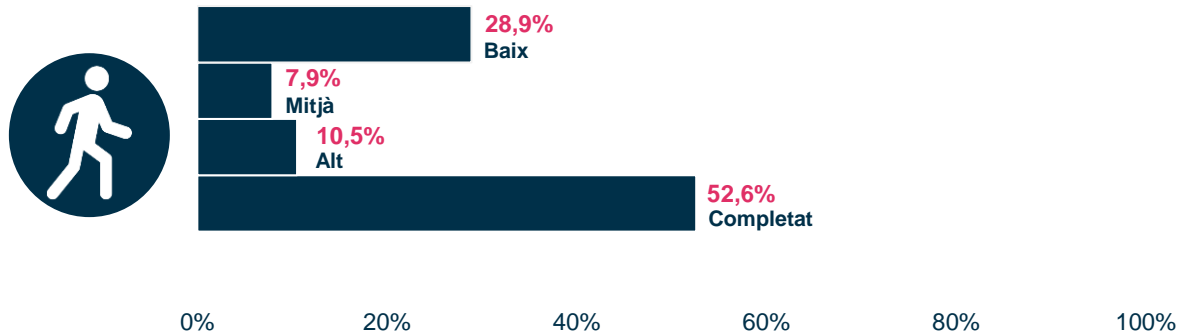
Amb aquests resultats s'han generat els gràfics presentats a continuació, els quals il·lustren de forma visual el grau d'execució del PMU per cada àmbit de la mobilitat. Les principals conclusions són les següents:

- Mobilitat a peu: el 52,6% de las mesures que es van proposar han estat executades i completades. Tanmateix, encara queda un 28,9% de les mesures el grau de compliment de les quals es classifica com baix.
- Mobilitat en bicicleta: el 81,8% de las actuacions que es van proposar s'han completat, pel que es tracta del segon mode de desplaçament en què s'han realitzat més esforços per dur a terme les indicacions del PMU i on més ràpidament s'han assolit.
- Mobilitat en transport públic: el 72,2% de las actuacions han estat realitzades.
- Mobilitat en vehicle privat: el 100% de las actuacions s'han executat, fet que indica que és el mode de transport on més s'ha actuat per traslladar les recomanacions del PMU a la realitat.
- Aparcament: el 72,7% de les propostes han estat completades.
- Medi ambient: el 100% de les actuacions que es recollen dins d'aquest apartat del PMU s'han dut a terme.
- Educació i sensibilització: el 100% d de les actuacions que s'indicaven dins d'aquest apartat del PMU s'han realitzat.
- Mobilitat intel·ligent: El 66,7% de las actuacions s'han completat. No obstant això, un 22,2% continuen amb un grau baix d'implementació.
- Seguretat viària: El 33,3% de las actuacions s'han completat, però la resta presenta un grau mitjà o alt d'implementació.



Gràfic. 2. Grau d'execució de mesures de mobilitat a peu

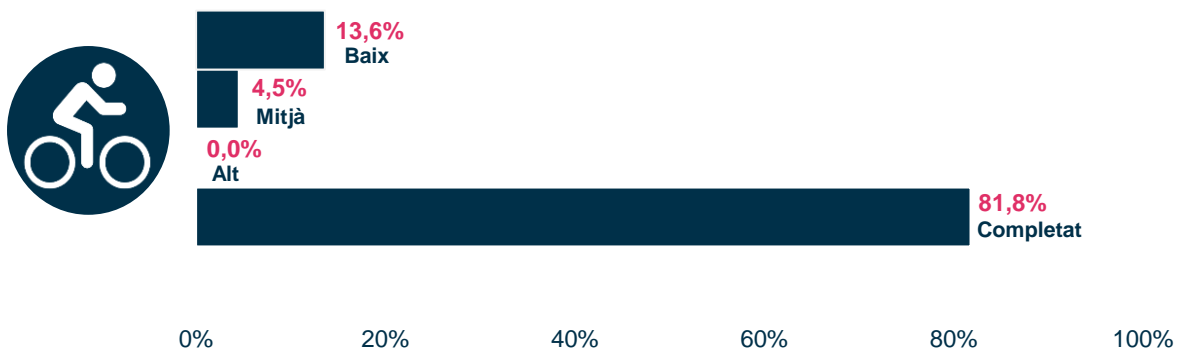
38 actuacions



Font: elaboració pròpia

Gràfic. 3. Grau d'execució de mesures de mobilitat ciclista

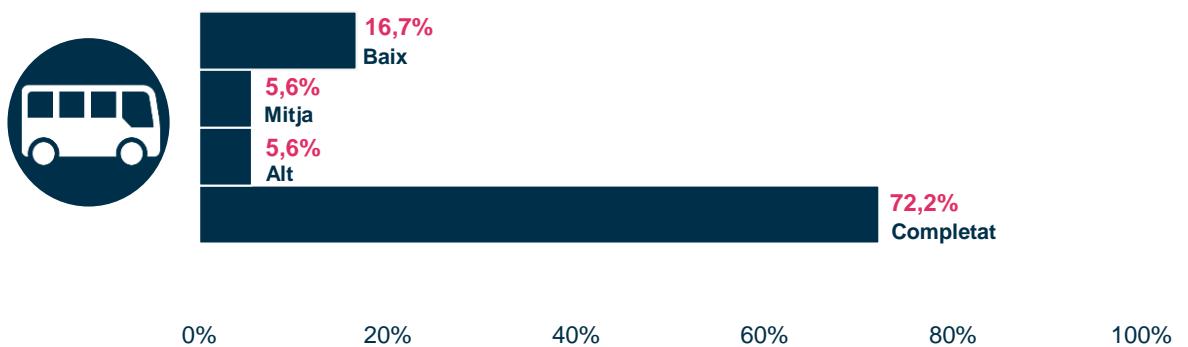
22 actuacions



Font: elaboració pròpia

Gràfic. 4. Grau d'execució de mesures de transport públic

18 actuacions

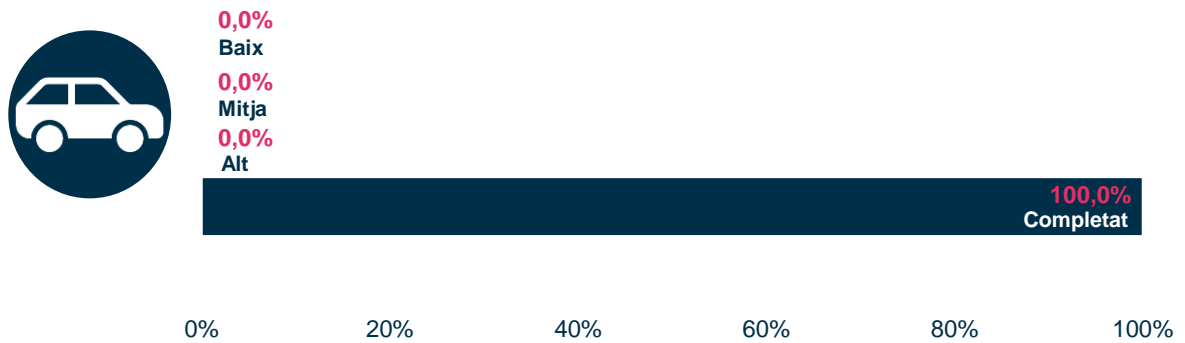


Font: elaboració pròpia



Gràfic. 5. Grau d'execució de mesures de vehicle privat

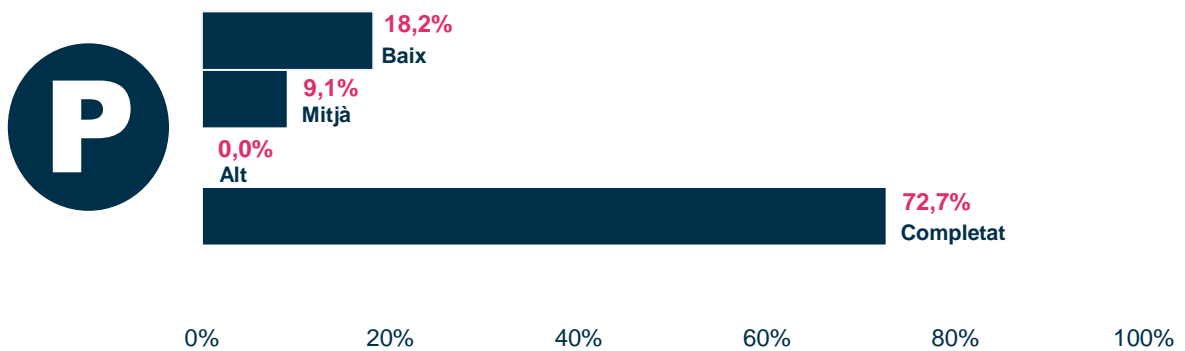
13 actuacions



Font: elaboració pròpia

Gràfic. 6. Grau d'execució de mesures d'aparcament

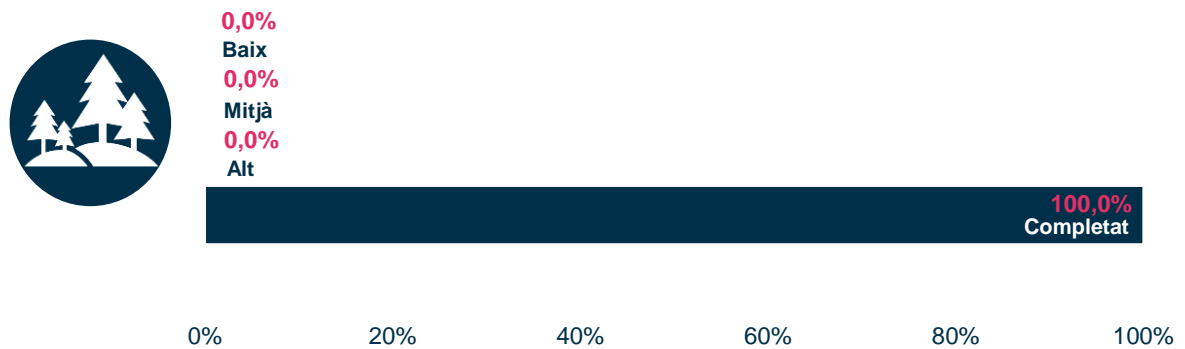
11 actuacions



Font: elaboració pròpia

Gràfic. 7. Grau d'execució de mesures de millora ambiental

4 actuacions

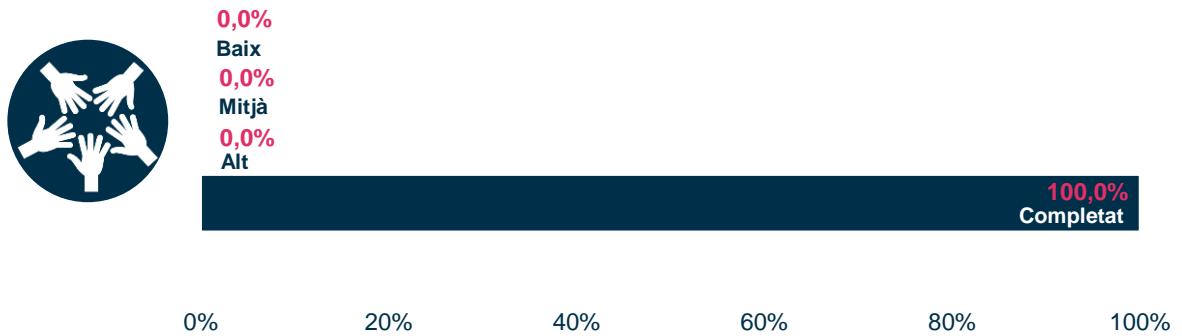


Font: elaboració pròpia



Gràfic. 8. Grau d'execució de mesures d'educació i sensibilització

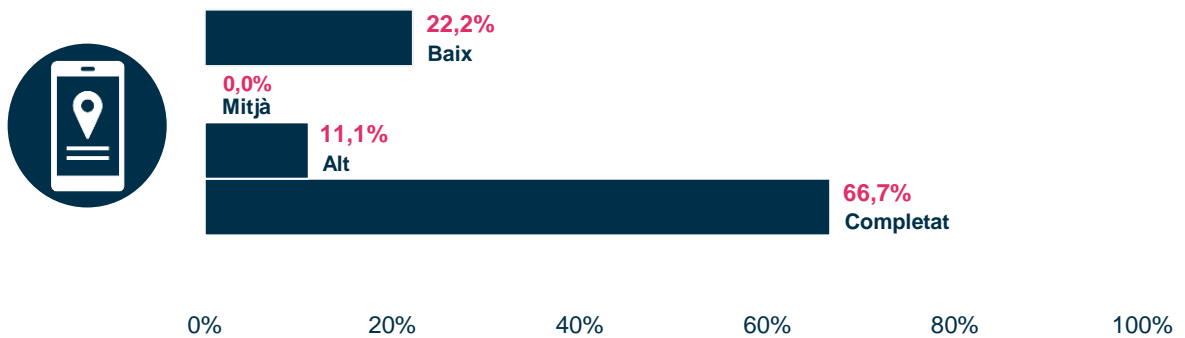
4 actuacions



Font: elaboració pròpia

Gràfic. 9. Grau d'execució de mesures de mobilitat intel·ligent

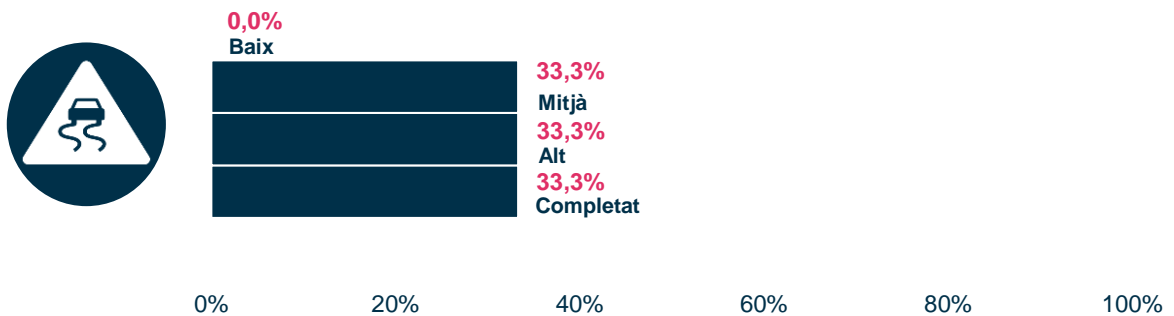
9 actuacions



Font: elaboració pròpia

Gràfic. 10. Grau d'execució de mesures de seguretat viària

3 actuacions



Font: elaboració pròpia



Taula. 1. Actuacions de mobilitat a peu

Mobilitat a peu	Grau d'execució
P-1 Ampliar les voreres de la xarxa bàsica de vianants l'ample establert per la normativa d'accessibilitat	
Protecció de la vorera per senyalització de carril en calçada (Pont de la Barca)	Completat 100%
Ampliació de la vorera nord (Santa Eugènia)	Completat 100%
Pavimentació de la vorera entre Tialà i de l'avinguda Tarradellas: Ampliació pont de la riera. (Carretera Sant Gregori)	Completat 100%
Ampliació de voreres i pacificació del trànsit (Accés Vall de Sant Daniel)	Mitjà 50%
Ampliació de la vorera (Trams entre Illes Filipines i pont de l'aigua)	Baix 20%
Millorar els itineraris Carme-Sant Francesc i Rambla Llibertat-Joan Maragall (Reforma de circuits de la plaça Catalunya)	Baix 15%
Ampliació d'una vorera (Andreu Tuyet Santa Maria)	Baix 10%
Projecte per a la construcció del carrer en plataforma única (Lorenzana entre Rutlla i Migdia)	Baix 5%
P-2 Supressió de totes les barreres arquitectòniques de la xarxa bàsica de vianants	
Adequar guals per a vianants a normativa a la xarxa bàsica de vianants (Santa Eugènia)	Completat 100%
Adequar guals per a vianants a normativa (Flux Mobilitat - Oest Vilablareix)	Completat 100%
Adequar guals per a vianants a normativa (Fontajau)	Alt 90%
Adequar guals per a vianants a normativa (Flux Mobilitat - Est Palau)	Alt 90%
Adequar guals per a vianants a normativa a la xarxa bàsica de vianants (Germans Sàbat, Domeny, Tialà i Güell)	Alt 80%
Adequar guals per a vianants a normativa (Flux Mobilitat - Sud Fornells)	Alt 70%
Adequar guals per a vianants a normativa (Flux Mobilitat - Nord Celrà)	Baix 10%
P-3 Enllaçar els eixos comercials	
Reforma i eliminació de les barreres entre el barri Sant Narcís i el parc Central (Plaça Montserrat)	Completat 100%
Ampliar passos de vianants per la intensitat de vianants. (Plaça Sibil·la de Fortià. Eix comercials Exemple-Barri Vell)	Mitjà 50%
Reducció a un carril i ampliació de voreres. (Pare Claret. Enllaça Sector Santa Eugènia-Güell Devesa)	Mitjà 50%
La plaça Sant Feliu té un espai destinat a la calçada sobre dimensionat (Plaça Sant Feliu. Ex comercial Barri Vell)	Baix 10%
Millora itinerari i adequació parada de bus de Sant Francesc (Sant Francesc entre Santa Clara i plaça Catalunya)	Baix 5%
P-4 Fent barri: anem a la plaça	
Continuïtat del parc des de passeig d'Olot fins a Santa Eugènia. Eliminació vial Maçana des de Turó (Passeig de Santa Eugènia)	Completat 100%
Eliminació del vial al mig de la rambla (Rambla Ramon Berenguer II Cap d'Estopes)	Completat 100%
Pacificació vial entre plaça i església (Plaça Santa Susanna)	Completat 100%
Reforma i supressió barreres arquitectòniques. Execució Hipercor. (Plaça Salvador Dalí)	Completat 100%
Configuració de la plaça al voltant de l'església. Eliminació del vial de Narcís Blanc entre Llerca i Riu Ser. (Església de Sant Pau)	Baix 10%
P-5 Estudis de millora de les seccions dels carrers de barris	
Pla de Palau - Sant Pau. Estudi de seccions	Mitjà 50%
Sant Narcís Dominiques. Estudi de seccions	Baix 30%
P-6 Pla de camins segurs a les escoles	
Camí segur a l'escola. (Escola Mare de Déu del Mont - Rambla Ramon Berenguer II)	Completat 100%
Realització de l'estudi de camí segur a l'escola. Presentat a l'escola (Escola Annexa-Joan Puigbert - C. Isabel La Catòlica)	Completat 100%
Redacció estudi camí escolar (Escola Annexa-Joan Puigbert - C. Isabel La Catòlica)	Completat 100%
Redacció estudi camí escolar (Projecte Camí segur a l'Escola Domeny - Ctra. de Tialà)	Completat 100%
Redacció estudi camí escolar (Escola Dr. Masmitjà - C. de la Creu)	Completat 100%
Redacció estudi camí escolar (Escola Montjuïc)	Completat 100%
Redacció estudi camí escolar (Escola Joan Bruguera - Artillers)	Completat 100%
Redacció estudi camí escolar (Escola Migdia - C. Sant Agustí)	Completat 100%
Redacció estudi camí escolar (Escola Santa Eugènia - Passeig d'Olot)	Completat 100%
P-7 Xarxa d'itineraris de natura, salut i lleure	
Estudi de salut i proposta de la xarxa d'itineraris de natura, salut i lleure, Projecte "La vora" de 2018	Completat 100%
P-8 Mapa municipal de desplaçaments a peu	
Mapa municipal de desplaçaments a peu	Baix 5%

Font: elaboració pròpia



Taula. 2. Actuacions de mobilitat en bicicleta

Mobilitat en bicicleta		Grau d'execució	
B-1	B-1 Aprovació de la xarxa bàsica ciclable Aprovació de la xarxa bàsica	Completat	100%
B-2	B-2 Disseny, senyalització i construcció 10,9 km de la xarxa ciclable Senyalització de carril bici en calçada i vorera compartida a la Devesa. 1140 m. (Itinerari des de l'Hospital Josep Truet) Construcció d'un carril bici sota el tram nord del viaducte Viaducte del tren (pont de Pedret - plaça Poeta Marquina) Noves infraestructures que preveuen carril bici en calçada (Nou pont del Riu Ter i rotonda pg. Sant Joan Bosco) Senyalització d'un carril bici entre Pedret i Pont Major Senyalització del carril bici (Santa Eugènia des de parc Central fins a carrer Nou) Senyalització d'un carril bici des del carrer Oviedo fins a la carretera de Santa Coloma Projecte per a la senyalització d'un carril bici en calçada a la carretera de Santa Coloma Senyalització carril bici pel parc (Carril bici Parc Central) Projecte per a la construcció d'un carril bici en vorera. Instal·lació de semàfor per creuar (Carrer Barcelona) Adequació. Itinerari vora al riu Ter (Camí Ral, des de Parc de Domeny) Senyalització carril bici en calçada (Santa Coloma des de la plaça de Salt fins a Vilablareix) Senyalització d'un carril bici al carrer Carme (Carrer del Carme)	Completat Completat Completat Completat Completat Completat Completat Completat Mitjà Baix Baix	100% 100% 100% 100% 100% 100% 100% 100% 50% 30% 10% 10%
B-3	B-3 Ampliació de la xarxa d'estacionaments de la Girocleta Estació de Girocleta a rambla Ramon Berenguer II i plaça Europa Girocleta al carrer Freser (Estació Girocleta Example sud) Example (Estació Girocleta Zona c. La Salle amb c. J.Maragall) Sant Narcís (Estació Girocleta La Rodona (c. Santa Eugènia) Pont Major (Estació Girocleta Pont Major) Sant Ponç (Estació Girocleta Sant Ponç)	Completat Completat Completat Completat Completat Completat	100% 100% 100% 100% 100% 100%
B-4	B-4 Ampliació de la xarxa d'estacionament de bicicleta Instal·lar zones d'aparcament per a bicicletes	Completat	100%
B-5	B-5 Plànol d'estacionaments i itineraris recomanats per a bicicletes Disseny i edició d'un plànol d'estacionaments, itineraris i carrils per a bicicletes	Completat	100%
B-6	B-6 Potenciar el repartiment de mercaderies en bicicleta Mesures per afavorir el repartiment en bicicleta de mercaderies	Completat	100%

Font: elaboració pròpia

Taula. 3. Actuacions de mobilitat en transport públic

Mobilitat en transport públic		Grau d'execució	
TP-1	TP-1 Millora de les línies de transport urbà L1, L2 i L7 - Millora velocitat. Transport a demanda a R. Palau, Puig d'en Roca i UdG les Àligues Totes les línies - Millora velocitat comercial. Priorització del bus als semàfors L6 - Millora velocitat comercial. Alternar recorregut entre Vila Roja i Font de la Pòlvora L11- Augment capacitat línia. Alternar recorregut entre Barri Vell i l'avinguda de Jaume I	Completat Completat Completat Completat	100% 100% 100% 100%
TP-2	TP-2 Creació de punts de connexió Millora d'accessibilitat i informació de transbords. Millora del Punt de Connexió Plaça Marquès de Camps - Jaume I Millora d'accessibilitat i informació de transbords. Millora del Punt de connexió Correus - Jutjats Millora d'accessibilitat i informació de transbords. Plaça Poeta Marquina	Completat Completat Completat	100% 100% 100%
TP-3	TP-3 Pla de comunicació Campanya publicitària TMG 2015 pla de comunicació	Completat	100%
TP-4	TP-4 Política tarifaria Instal·lació d'expedidors a les parades o emplaçaments de la ciutat 2015	Baix	25%
TP-5	TP-5 Serveis a aparcaments dissuasoris		
TP-6	TP-6 Millora de les infraestructures i els autobusos S'han adquirit 4 autobusos: Dos de gas natural de 80 places i dos amb 61 places. En funcionament abril 2015 Competència de la Generalitat de Catalunya. Construcció de la nova estació d'autobusos interurbana Trasllat i construcció de cotxeres municipals Construcció de cotxeres municipals	Completat Completat Baix	100% 100% 10%
TP-7	TP-7 Millora de les parades de transport públic Actuacions de seguretat en parades. Millora de 2 parades a Sant Joan Bosco Millors en parades interurbanes. (Pont de la Barca, Sant Joan Bosco , Pedret, UdG, Domeny) Millors en les parades a on pugen més de 50 viatgers al dia	Completat Completat Alt	100% 100% 80%
TP-8	TP-8 Transport interurbà: autobusos i tren Incrementar horaris nocturns dels serveis interurbans de tren	Baix	25%
TP-9	TP-9 Taxis Millors del servei per a FMR en taxis	Mitjà	50%
TP-10	TP-10 Normativa i legislació Aprovació d'un nou reglament que reguli el transport públic urbà a la ciutat de Girona	Completat	100%

Font: elaboració pròpia



Taula. 4. Actuacions de mobilitat en vehicle privat

Mobilitat en vehicle privat		Grau d'execució		
VP-1	VP-1 Implantació dels criteris de gestió de la xarxa viària jerarquitzada			
	Implantació de criteris de gestió de la xarxa primària viària (Avinguda de França)	Completat	100%	
	Revisió limitació de velocitat en aplicació de l'article 50 del RGC .Revisar senyalització xarxa viària primària	Completat	100%	
	Pacificació del trànsit. Aplicació de criteris de gestió de la xarxa secundària (Font de l'Abat-Pont de la Barca)	Completat	100%	
	Revisió limitació de velocitat en aplicació de l'article 50 del RGC Revisar senyalització xarxa viària secundària	Completat	100%	
	Implantació de criteris de gestió de la xarxa primària viària (Passeig Sant Joan Bosco-Pedret)	Completat	100%	
VP-2	VP-2 Equilibri de fluxos motoritzats a l'Exemple	Implantació de criteris de gestió de la xarxa secundària viària (Carrer Pont Major i Pedret)	Completat	100%
VP-3	VP-3 Pacificació del trànsit			
	Expulsió de vehicles que cerquen aparcament mitjançant al informació de places disponibles de zona blava	Completat	100%	
VP-4	VP-4 Pla d'impuls del vehicle elèctric	Implantació gradual de punts de recàrrega públics i gratuïts per a vehicles elèctrics en superfície	Completat	100%
		Reducció de l'impost de circulació al 50% pels vehicles híbrids i del 100% pels vehicles elèctrics	Completat	100%
		Ampliació de l'horari de càrrega i descàrrega al Barri Vell si les mercaderies es distribueixen amb vehicles elèctrics.	Completat	100%
		Substituir gradualment els vehicles municipals per vehicles elèctrics	Completat	100%
		Incorporar als plecs dels serveis i empreses concessionàries l'obligació de incorporar gradualment vehicles elèctrics	Completat	100%
VP-5	VP-5 Pla d'incentivació de l'ús del cotxe compartit			
	Pla d'incentivació de l'ús del cotxe compartit: estudi de viabilitat de servei municipal de carsharing	Completat	100%	
VP-6	VP-6 Modelització de la xarxa d'intensitat i origen-destinació			

Font: elaboració pròpia

Taula. 5. Actuacions d' aparcament

Aparcament		Grau d'execució		
A-1	A-1 Disminució de places d'aparcament a la via pública	Disminució de places d'aparcament a la via pública	Baix	30%
A-2	A-2 Pla d'aparcaments	Ampliació de la zona blava al carrer Bonastruc de porta / Sota vies	Completat	100%
		Micro zones blaves	Completat	100%
		Eliminar zona blava a plaça Catalunya	Completat	100%
		Eliminació aparcament del vial perimetral Pla espacial de la Devesa PA06 de 370 places	Mitjà	50%
		Creació d'aparcament dissuasori a Mas Gri	Baix	20%
A-3	A-3 Aparcaments per a càrrega i descàrrega	Constituir la taula sectorial de distribució urbana de mercaderies	Completat	100%
		Concentrar permisos especials per a càrregues i descàrregues nocturnes silencioses fins a les 22 hores	Completat	100%
		Ampliar l'horari de càrrega i descàrrega al Barri Vell pels vehicles elèctrics i bicicletes	Completat	100%
A-4	A-4 Aparcaments per a usos específics			
	Ampliar oferta de punts de recàrrega de vehicles elèctrics	Completat	100%	
A-5	A-5 Millorar la informació dels aparcaments per disminuir el trànsit d'agitació			
A-6	A-6 Elaborar reglament per a aparcaments públics en concessió municipal			
	Elaborar reglament per aparcaments públics en concessió municipal	Completat	100%	

Font: elaboració pròpia

Taula. 6. Actuacions de seguretat viària

Seguretat viària		Grau d'execució		
SV-1	SV-1 Pla de seguretat viària			
	Pla de seguretat Viària	Alt	70%	
SV-2	SV-2 Millora de la convivència vianant-ciclista	Campanyes informatives conscienciació vianant-bici	Mitjà	50%
		Campanyes policia indisciplina viària bicicletes	Completat	100%
SV-3	SV-3 Pla especial diagnosi i millora de les interseccions dels carrils bicis amb la xarxa bàsica i secundària			

Font: elaboració pròpia



Taula. 7. Actuacions ambientals

Actuacions ambientals		Grau d'execució	
AM-1	AM-1 Xarxa de vigilància soroll via pública Instal·lació de 5 sonòmetres	Completat	100%
AM-2	AM-2 Actualització del Mapa de Soroll de la ciutat Mapes de situació acústica de 2015	Completat	100%
AM-3	AM-3 Xarxa semi-permanent de control qualitat aire Mesura de la qualitat de l'aire	Completat	100%
AM-4	AM-4 Xarxa de vigilància automàtica de la qualitat de l'aire Xarxa de sensors de qualitat de l'aire NO2 o PST per conèixer evolució diària i anual	Completat	100%

Font: elaboració pròpia

Taula. 8. Actuacions d'accés a zones comercials, industrials i centres de treball

Accés a zones comercials, industrials i centres de treball		Grau d'execució	
AC-1	AC-1 Potenciar la relacions amb els gestors de mobilitat dels principals generadors de mobilitat		
AC-2	AC-2 Estudi per millorar el transport sostenible als polígons industrials		
AC-3	AC-3 Reunions periòdiques amb els Ajuntaments propers per tractar la mobilitat de forma conjunta Reunió Ajuntaments i administracions semestrals	Completat	100%

Font: elaboració pròpia

Taula. 9. Actuacions de promoció, educació i sensibilització de l'ús de modes sostenibles

Promoció, educació i sensibilització de l'ús de modes sostenibles		Grau d'execució	
MS-1	MS-1 Revisar i actualitzar els programes d'educació en mobilitat de l'Ajuntament Actualització de recursos educatius	Completat	100%
MS-2	MS-2 Campanyes per al foment de la bicicleta Presentació de la campanya "Ciclista a la Vista" Campanya 2017 "Comparteix la ciutat"	Completat Completat	100% 100%

Font: elaboració pròpia

Taula. 10. Actuacions de mobilitat intel·ligent

Mobilitat intel·ligent		Grau d'execució	
MI-1	MI-1 Informació de transport públic, mobilitat i estacionaments mitjançant smartphone Aplicació per smartphone amb tarifes, horaris, incidències i temps de pas real dels autobusos urbans. Informació mitjançant smartphone, web i panell informatiu a l'accés del Barri Vell de les afectacions del trànsit	Completat Completat	100% 100%
MI-2	MI-2 Pagament de l'estacionament regulat en superfície i del transport públic mitjançant smartphone Pagament per mòbil per l'estacionament regulat Pagament trimestral per web la zona verda	Completat Completat	100% 100%
MI-3	MI-3 Recull de dades de circulació i estacionament de vehicles Xarxa dispositius pel càlcul del IMD Informació de la intensitat de circulació dels diferents modes de transport a la ciutat (vehicle, bicicleta, a peu) Informació de l'estat dels aparcaments en calçada de la ciutat (sensors)	Completat Alt Baix	100% 70% 20%
MI-4	MI-4 Control dels vehicles (accés, semàfors, ITV, assegurances) mitjançant càmeres de lectura de Control d'infraccions amb semàfors en vermell.	Baix	20%
MI-5	MI-5 Control de velocitat mitjançant sistemes de detecció Radar per al control de velocitat i pre- instal·lació en 3 punts	Completat	100%

Font: elaboració pròpia



Ajuntament de Girona (2013). Revisió i actualització del “Pla d’accessibilitat per a la supressió de barreres arquitectòniques en l’àmbit de la via pública de Girona”

Pla que recull les propostes d’intervenció i els criteris a implementar necessaris per aconseguir l’accessibilitat de la xarxa viària. Es fonamenta en la trajectòria del darrer segle, en què els carrers han estat envaïts per una gran quantitat de vehicles que ha ocupat l’espai de les persones vianants, generant en molts casos inaccessibilitat; per això es busca establir un nou equilibri persona vianant – vehicle, de manera que és fonamental potenciar la mobilitat de la persona vianant i trobar mesures alternatives per a l’ús creixent de l’automòbil.

Presenta la ciutat com un espai públic per a tothom; sent aquest el punt de partida per transformar-la des d’un concepte d’accessibilitat; fixant els criteris i les intervencions perquè sigui segura, còmoda i possible per a tothom a partir de l’anàlisi exhaustiva de cinc temàtiques: pendents, amplades i tipologies de vorera, estat del paviment i punts perillosos, guals de persones vianants i estudi d’elements i mobiliari urbà.

Ajuntament de Girona (2019). Pla local de seguretat viària de Girona 2020-2023

Document que manté actualitzada l’eina del Pla Local de Seguretat Viària, amb l’objectiu de conèixer quina és la situació actual de la seguretat viària, proposar els nous objectius per al període vigent i definir les mesures concretes de millora de la seguretat.

L’estratègia del Pla es basa en una diagnosi detallada que permet detectar els punts febles de la seguretat de la ciutat, determinant els grans grups de sinistres que necessiten una intervenció comuna prioritària per prevenir-los. Estableixen 6 línies estratègiques entre les quals hi ha la promoció d’un canvi modal o aconseguir una xarxa viària més segura i eficient.

Ajuntament de Girona (2011). Pla local de mitigació del canvi climàtic a Girona

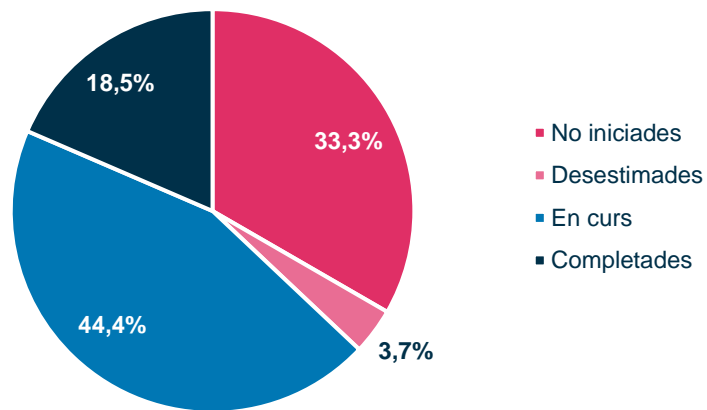
El document del PACES de Girona té la finalitat d’adoptar el compromís de reduir les emissions de CO₂ al seu territori en més del 20% per a l’any 2020. L’estructura del PACES es divideix en:

- Inventari d’emissions, com recopilació de dades de partida.
- Anàlisi de les vulnerabilitats i els riscos en els impactes del canvi climàtic.
- Identificació de les àrees d’acció principals en matèria d’adaptació.
- Diagnòstic, tant pel que fa a les emissions com als impactes del canvi climàtic.
- Pla d’acció, que constarà de dues parts diferenciades. La primera se centrarà en les accions de mitigació als efectes del canvi climàtic. La segona presentarà les mesures d’adaptació als seus impactes, ja sigui com a actuacions específiques o com a integració de mesures d’altres plans i estratègies municipals.
- Pla de Participació i comunicació.

Els gràfics que es mostren a continuació corresponen amb aquella informació de més rellevància que s’ha pogut extreure del document:

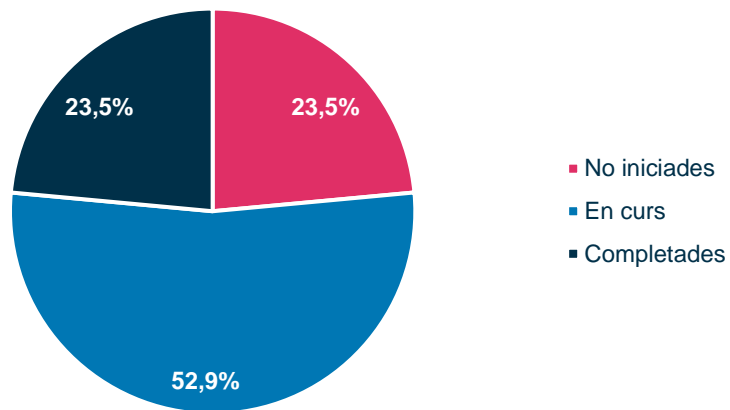


Gràfic. 11. Representació percentual del total del balanç d'accions de mitigació



Font: elaboració pròpia

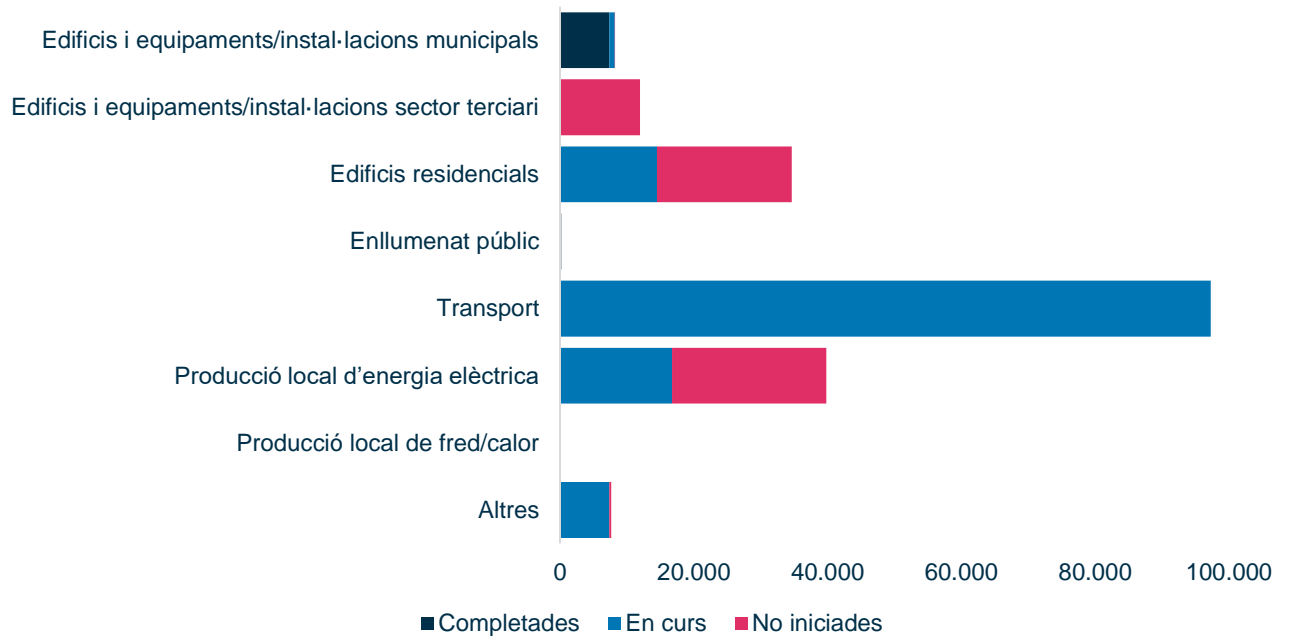
Gràfic. 12. Representació percentual del total del balanç d'adaptació



Font: elaboració pròpia

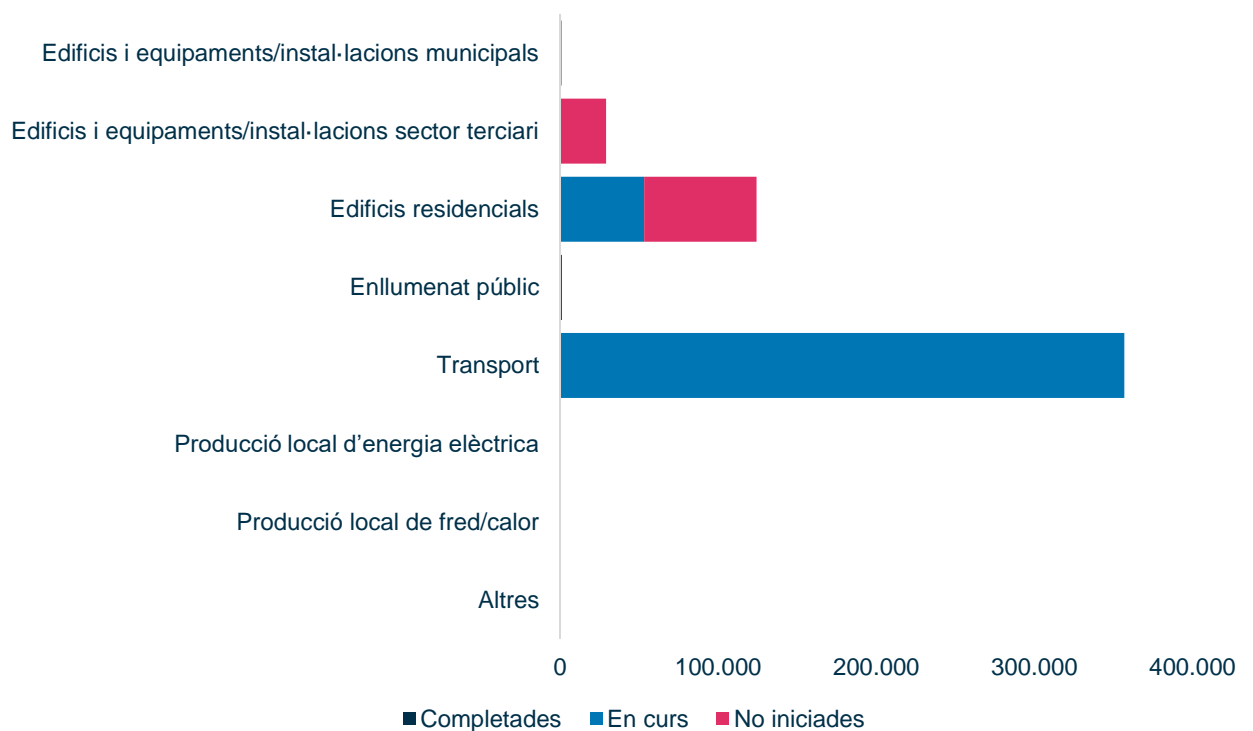


Gràfic. 13. Representació del balanç de tones de CO2 estalviades i pendent d'estalviar segons l'estat d'execució de les accions



Font: elaboració pròpia

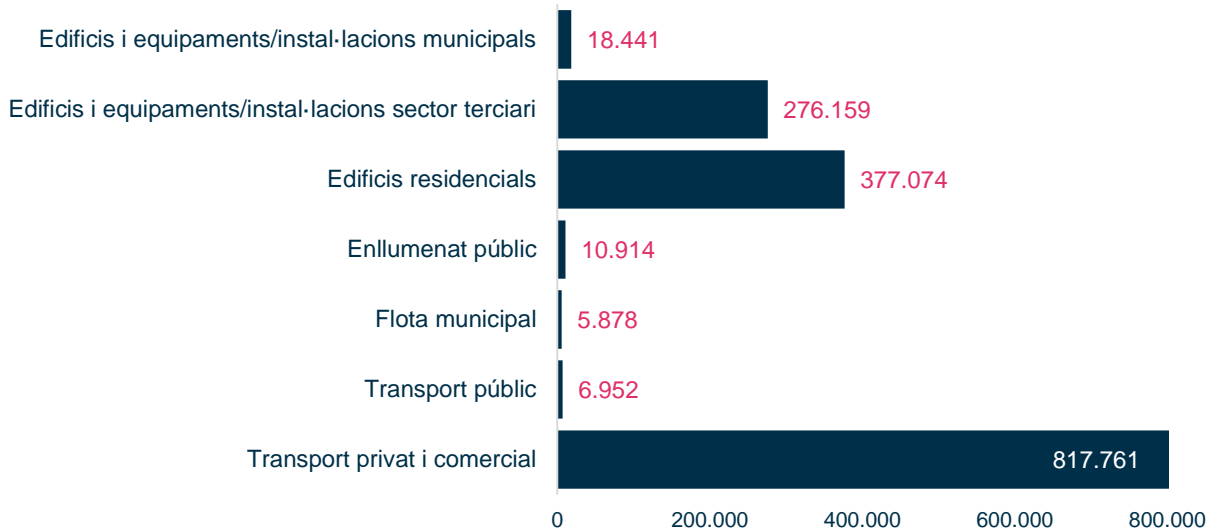
Gràfic. 14. Representació del balanç d'energia estalviada i pendent d'estalviar segons l'estat d'execució de les accions



Font: elaboració pròpia



Gràfic. 15. Taula d'inventari 2019 (consums energètics) [MWh]



Font: elaboració pròpia

Gràfic. 16. Taula d'inventari 2019 (consums energètics) [tCO2eq]



Font: elaboració pròpia

Ajuntament de Girona (2021). Pla d'acció local de l'agenda urbana de Girona

Document estratègic que arreplega els objectius que s'han fixat a partir del document de Diagnòstic de l'Agenda Urbana. Aquest Pla d'acció, en què ha participat personal polític i tècnic del municipi, s'ha elaborat de manera coordinada, conscient i compromesa amb un model urbà més sostenible, resiliència, inclusiu i segur per a la ciutat; concebent-se com un document viu en constant canvi.

Aquests objectius es relacionen amb els estratègics de l'Agenda Urbana espanyola i catalana i amb els ODS de l'ONU, sent:



1. Ordenar el territori i fer un ús racional del sòl, conservar-lo i protegir-lo
2. Evitar la dispersió urbana i revitalitzar la ciutat existent
3. Prevenir i reduir els impactes del canvi climàtic i millorar la resiliència
4. Realitzar una gestió sostenible dels recursos i afavorir l'economia circular
5. Afavorir la proximitat i la mobilitat sostenible
6. Fomentar la cohesió social i cercar l'equitat
7. Impulsar i afavorir l'economia urbana
8. Garantir l'accés a l'habitatge
9. Liderar i fomentar la innovació digital
10. Millorar els instruments d'intervenció i la governança

Ajuntament de Girona (2014 – 2022). Camins segurs a l'escola

Documents que recullen els projectes de disseny dels diferents camins escolars que hi ha a la ciutat. En aquests estudis es concreten una sèrie d'actuacions de caràcter urbà, orientades a augmentar la seguretat viària de les persones vianants; però també hi ha mesures de caràcter més social per conscienciar els pares i les mares i el professorat de la necessitat d'accedir a l'escola en mitjans de transport més sostenibles. Els centres que compten amb estudi de camí escolar són els següents:

- Escola Mare de Déu del Mont
- Escola Annexa Joan Puigbert
- Escola Domeny
- Escola Dr Masmitjà
- Escola Monjuïc
- Escola Pla
- Escola Joan Bruguera
- Escola Migdia
- Escola Fedac Sant Narcís
- Escola Santa Eugènia

Ajuntament de Girona (2011 – 2021). Memòries de mobilitat (2009 – 2020)

Memòries que elabora el govern municipal anualment per a cadascuna de les seves Àrees; en particular la Mobilitat, ha anat canviant d'Àrea al llarg de les legislatures, formant part de:

- Àrea de Ciutadania (2011 – 2015)
- Àrea d'Urbanisme, Activitats, Mobilitat i Via Pública (2015 – 2019)
- Àrea de Territori (2019 – 2023)

Tot i formar part d'Àrees diferents, el contingut en matèria de mobilitat ha estat similar a totes les memòries, analitza cada any els plans que tenen vigents per planificar i gestionar la mobilitat, les actuacions en matèria de mobilitat sostenible, l'oferta per a cada un dels modes de transport, la gestió i l'ocupació de la via pública, i les mesures disciplinàries implantades al llarg de l'any.



Ajuntament de Girona (2015). *Estudi de mobilitat. Barri Vell de Girona*

Document complementari al PMU de Girona de 2014, l'objectiu del qual és realitzar una anàlisi i diagnòstic molt detallat del Barri Vell, desenvolupant les propostes del Pla de Mobilitat per a aquest àmbit i proposant-ne d'altres complementàries.

Per a les propostes complementàries es té en compte la informació proporcionada per l'Ajuntament de Girona, les entrevistes als diferents actors del barri, les enquestes de mobilitat, les observacions del treball de camp i la diagnosi de mobilitat concreta al Barri Vell.

Es proposen trenta-sis (36) actuacions principalment a: places, voreres, carrils bici, transport públic, aparcaments i distribució de mercaderies.

Ajuntament de Girona (2018). *Estudi de mobilitat de la Vall de Sant Daniel*

Document encarregat per l'Ajuntament de Girona a partir del marc de les actuacions del Pla de Mobilitat Urbà de la ciutat (2014), amb l'objectiu de regular i millorar el funcionament de les xarxes de transport dins aquest àmbit de la ciutat.

Es dona una rellevància especial a la incidència dels desplaçaments en vehicle privat dels no residents al barri per les activitats d'oci i el dimensionament de l'estacionament derivades d'aquests desplaçaments. Per solucionar aquesta problemàtica duen a terme una recollida d'informació vial, concretada en aforaments, inventaris i seguiment de l'aparcament i el transport públic; fet que els permet desenvolupar una sèrie de propostes dirigides a millorar la mobilitat i la seguretat viària del barri.

Ajuntament de Girona (2021). *Estudi de mobilitat i proposta d'ordenació viària de l'avinguda Sant Narcís*

Document desenvolupat amb l'objectiu d'estudiar diferents alternatives d'ordenació dels espais viaris de l'avinguda de Sant Narcís i el carrer de la Mare de Déu del Pilar, a través de l'anàlisi dels efectes al barri de Sant Narcís i el seu àmbit d'influència, i proposant les ordenacions més beneficioses.

Ajuntament de Girona (2022). *Estudi de mobilitat i proposta d'ordenació viària als carrers del sector Pedret*

Document desenvolupat amb l'objectiu d'estudiar les diferents alternatives d'ordenació dels espais viaris dels carrers del sector de Pedret, a partir de l'anàlisi dels efectes que tenen al barri de Pedret i el seu àmbit d'influència, i proposar-ne les ordenacions més favorables per a la zona.

Ajuntament de Girona (2021). *Estudi del dimensionament i redacció de part del projecte d'establiment del servei de carsharing a la ciutat de Girona*

Document desenvolupat a partir de la proposta VP-5 del Pla de Mobilitat, on es proposava incentivar l'ús del vehicle compartit. L'objectiu d'aquest document és el dimensionament i la redacció de part del projecte d'establiment d'un servei de *carsharing* a la ciutat de Girona; per tal de fomentar les iniciatives privades i públiques de sistemes de *carsharing*



i *carpooling* per racionalitzar l'ús del vehicle privat, promoure l'ús del vehicle compartit i reduir les necessitats d'aparcament.

Per això, s'analitza la situació actual de la ciutat de Girona en matèria de motorització, densitat i nombre de places d'aparcament, i els diferents sistemes de *carsharing* que existeixen actualment a altres ciutats; i a partir d'això, es realitza una proposta d'implantació i un estudi de viabilitat econòmica.

Ajuntament de Girona (2022). Estudi del dimensionament i redacció de part del projecte d'establiment del servei d'estacionament regulat amb horari limitat i en superfície a la ciutat de Girona

Document que es centra en l'estudi de l'estacionament regulat de vehicles amb horari limitat i en superfície de Girona, per tal d'ampliar l'àmbit d'aplicació, ja que només compta amb zones regulades als Mercadal, l'Eixample Sud i l'Eixample Nord (zona blava) i Eixample Nord i Carmen (zona verda). A més d'analitzar l'estacionament es realitzen propostes per a les diferents zones generals i de residents; i les tarifes, sistema de pagament i control a implantar.

Ajuntament de Girona (2019). Pla de transició ecosocial

Document que consisteix en una estratègia transversal que defineix actuacions que impacten directament o indirectament en tots els objectius establerts a l'Agenda Urbana espanyola i catalana als ODS definits per l'ONU, i és complementari a l'Agenda Urbana de Girona.

Es basa en un procés de participació ciutadana a llarg termini que es duu a terme a la ciutat on s'estableixen les mesures i accions a emprendre d'acord amb les línies d'actuació següents: mitigació i adaptació al canvi climàtic, la circularitat de materials; energia i aigua a la ciutat; la transformació del model econòmic de la ciutat; la justícia social i climàtica; i l'aprofundiment democràtic i apoderament comunitari en la presa de decisions vinculants.

Per tal d'assolir aquestes mesures i accions es fixen onze Eixos Estratègics, que van des de la mobilitat, l'energia o la tecnologia i la digitalització entre d'altres.

Ajuntament de Girona (2022). Servei de gestió i manteniment de la xarxa de contaminació atmosfèrica de Girona

Document que presenta els resultats de les concentracions de NO₂ obtingudes a les campanyes de 2021. Aquests resultats han estat recollits durant 4 períodes de 4 setmanes durant l'any 2021, mitjançant una xarxa de dosímetres passius de NO₂.

Els principals objectius que persegueixen amb aquests mesuraments són:

- Identificar la variació espacial de les concentracions de NO₂
- Obtenir els nivells de fons de la ciutat de Girona
- Identificar la importància del tràfic rodat a Girona



Ajuntament de Girona (2016). Pla d'acció per a la millora de la qualitat acústica de Girona

Document que recull les mesures del pla d'acció per millorar la qualitat acústica durant el període 2016-2020. Aquest pla parteix dels resultats dels mapes de soroll realitzats i proposa accions per millorar la qualitat acústica d'aquests llocs amb nivells més alts de soroll i preservar els espais que tenen bona qualitat acústica.

Recull les principals zones de soroll de la ciutat, que són:

- Principals eixos viaris: AP-7, carrer de Barcelona, carretera C-65; i altres carrers amb alta densitat de trànsit: Gran Via de Jaume I, rda. De Ferran Puig, carrer Güell, pg. D'Olot y avda. Lluís Pericot
- Principals eixos ferroviaris: línia de ferrocarril Barcelona – frontera francesa, i línia d'alta velocitat
- Aeroport de Girona – Costa Brava
- Zones comercials: els carrers Ballesteries, Santa Clara, Joan Maragall, St. Joan Baptista la Salle i Migdia i l'avinguda Jaume I, Mercat Municipal d'Abastaments, Parc comercial Mas Gri...
- Zones d'oci
- Zones industrials

Aquest pla es troba en sinergia amb el Pla de Mobilitat Urbana del 2014.

3.6. Llambilles

Ajuntament de Llambilles (1999). Normes urbanístiques de les normes subsidiàries de Llambilles

Document que recull les normes generals per als elements d'estructura general del municipi (xarxa viària, camins públics, línies elèctriques, espais lliures...), i els diferents tipus d'ús del sòl (característiques generals, sòl urbà, sòl apte per urbanitzar i sòl no urbanitzable).

Ajuntament de Llambilles. Inventari de camins

Document compost per fitxes que descriuen les característiques de cada camí datat al municipi, com l'origen i el final, el codi vial, la longitud, l'estat de conservació i les restriccions de circulació.

Ajuntament de Llambilles (2016). Pla d'acció per a l'energia sostenible

Document que inclou un conjunt de mesures en matèria d'energia, mobilitat i gestió de residus; com l'aplicació de mesures de control de consum energètic dels equipaments públics, el foment de l'ús de les energies renovables, el reforçament de l'aparcament de bicicletes o l'increment de l'espai públic destinat a persones vianants.

Compta amb un pla d'acció compost per 30 accions agrupades en quatre línies estratègiques que suposen una reducció de 933 tn de CO2 per a l'any 2020. Les línies estratègiques són: augmentar el grau d'estalvi i eficiència energètica als edificis públics,



disminuir les emissions associades al transport públic, incrementar la producció local d'energia, i disminuir les emissions associades al tractament de RSU.

Ajuntament de Llambilles (2019) Ordenació d'accessos a la C-65 a Llambilles

Document a mode de presentació on destaca el contingut gràfic i que es centra en aquells punts del municipi on es desenvoluparien actuacions concretes amb l'objectiu d'ordenar l'accés a la C-65. Les actuacions són:

- Reordenació de la cruïlla entre la C-65 i el camí de Fornells on es proposa continuar recte per la C-65, o girar a la dreta cap als vials del poble. Es generaria una mitjana central a la C-65, per impedir els girs a esquerres, i el semàfor existent es mantindrà, però només funcionarà a demanda de les persones vianants.
- Nous vials i rotonda al nord de Llambilles, amb els quals s'espera millorar la fluïdesa a la C-65 i reduir la velocitat al tram que quedaria entre les dues rotondes, incrementant amb això la seguretat viària i reduint la contaminació acústica.
- Nou carril bici que de continuïtat a la via verda actual.
- Adaptació al Passeig Carrilet, on es suprimiria un sentit de circulació.
- Nou accés a l'aparcament de caravanes des de la nova rotonda proposada.

3.7. Quart

Ajuntament de Quart (2022). Pla d'ordenació urbanística municipal

Document que reuneix les normes urbanístiques, i l'estudi i l'avaluació de la mobilitat generada al municipi de Quart. El seu objectiu fonamental és garantir el desenvolupament sostenible del municipi, entenent com a tal la utilització racional del territori i del medi ambient.

Pel que fa a la mobilitat, s'analitza l'oferta i la demanda actual, a partir de la qual es desenvolupa un diagnòstic i s'estableixen els objectius de futur tant generals com específics; el que es busca és acabar amb les problemàtiques identificades de la xarxa principal i de la morfologia urbana. Aquestes problemàtiques generen una mobilitat associada principalment a:

- La dispersió de la demanda
- La dependència exclusiva del vehicle privat

Ajuntament de Quart (2018). Inventari de camins

Document en què es reivindica la importància dels camins al municipi de Quart, d'acord amb la Llei 8/1987 municipal i de règim local i el Reglament del patrimoni de les entitats locals (RD 1372/1986) que determinen l'obligació dels ajuntaments d'inventariar els camins de titularitat municipal i de defensar-los i mantenir-los. Mitjançant informació cartogràfica històrica, el cadastre i altres documents relacionats es data aquella informació d'interès i es representa en taules, arribant a algunes conclusions com la comptabilització de 86 camins de titularitat municipal, la longitud total de la xarxa inventariada de 112,18 quilòmetres o la diferència d'uns 6 quilòmetres entre els camins inventariats i els camins històrics que correspon als trams de camins que s'han urbanitzat o que han quedat sota les vies de comunicació modernes.



Ajuntament de Quart (2016). Pla d'Acció d'Energia Sostenible de Quart

Document que analitza la situació sobre les emissions del municipi de Quart, així com el consum elèctric, per tal de lluitar contra els impactes del canvi climàtic i reduir la petjada de carboni. El 2005, el municipi va emetre 15.767 tones de CO₂, que representen l'1,83% del conjunt de la comarca. Per reduir aquesta xifra es redacta un pla d'acció que consta de 49 accions que suposen una reducció de 3.347,04 t de CO₂ per a l'any 2020 i equivalen a un 21,2% de les emissions de 2005. S'estructura en els següents objectius estratègics i quantitatius:

- Reduir almenys un 15% de les emissions generades als edificis i equipaments/instal·lacions municipals a través d'actuacions de millora de l'eficiència energètica i de conscienciació de les persones usuàries.
- Dur a terme petites accions per millorar l'eficiència energètica de l'edifici de l'Ajuntament, el local social, l'escola i l'escola bressol, els poliesportius, el camp de futbol i el museu.
- Potenciar l'ús de la biomassa al municipi fins assolir un estalvi de mínim 200 tones de CO₂ al sector terciari i residencial.
- Disminuir com a mínim un 60% el consum de l'enllumenat públic substituint els llums actuals per LEDS.
- Disminuir com a mínim un 10% de les emissions associades al parc de vehicles de l'ajuntament a través de millores en l'ús de la flota propietat de l'ajuntament i substitució de la flota per a vehicles amb baixes emissions.
- Impulsar els desplaçaments a peu i la millora de l'eficiència del parc de vehicles del municipi per aconseguir una reducció de mínim el 5% del sector Transport.
- Fomentar l'ús d'energia 100% renovable al 80% del consum elèctric de l'Ajuntament.
- Fomentar l'ús d'energia 100% renovable al 10% del consum elèctric al municipi.
- Incrementar la producció d'energia tèrmica d'origen renovable al municipi.

Ajuntament de Quart (2008). Pla Local de Seguretat Viària de Quart

Les dades d'evolució de la sinistralitat a Catalunya dels darrers anys mostren una tendència general positiva, però aquest Pla manifesta la necessitat de plantejar mesures dirigides específicament a la millora de la seguretat viària a l'àmbit urbà, concretament en el context de Quart. El punt de partida del Pla Local de Seguretat Viària de Quart planteja la necessitat analitzar els nivells de sinistralitat del municipi. Com a guies útils per millorar la seguretat viària, es plantegen unes actuacions de pacificació i ordenació als eixos principals d'accés que travessen el municipi i una atenció més gran cap a les persones vianants i les seves condicions de mobilitat.

Després d'una anàlisi exhaustiva de la xarxa viària, els accidents, i diversos problemes existents, es proposa actuar jerarquitzant la xarxa viària, actuant sobre carrers a favor de les persones vianants, millorant el disseny i l'ordenació del trànsit a les interseccions, reordenant l'estacionament a la via pública, millorant les condicions per als ciclistes al tram urbà de la via verda i augmentant l'oferta del transport públic.



Ajuntament de Quart (2022). Estudi d'ordenació de la mobilitat al municipi de Quart

Document tècnic que permet actualitzar el Pla de Local de Seguretat Viària de Quart redactat el 2008. Aquest pla realitzava una caracterització general de la mobilitat, amb una anàlisi de la xarxa viària i una diagnosi de la seguretat, i entre altres actuacions es realitzava una proposta de sentits de circulació. Tot i això, després de més de deu anys, la mateixa dinàmica municipal ha deixat obsolet el contingut de pla.

En aquest context, es considera necessari elaborar un document nou per donar resposta als nous requeriments del municipi.

L'objecte del document és la redacció d'un estudi d'ordenació de la mobilitat als nuclis urbans de Quart i Palol d'Onyar que analitzi les seccions dels carrers a fi d'obtenir un document de referència pràctic sobre les seccions a considerar a cadascun dels carrers considerats, per a la gestió quotidiana de la mobilitat a Quart i Palol d'Onyar. En concret, es vol inventariar per a cada tram de carrer dels àmbits d'estudi les característiques funcionals de la calçada per definir una jerarquització viària i fer una diagnosi de l'estat de la mobilitat que permeti identificar els principals punts conflictius i plantejar actuacions de millora.

Ajuntament de Quart (2012). Pla d'Accessibilitat de Quart 2012

Document que analitza l'accessibilitat de Quart i pretén fer un procés de transformació de l'espai públic que sigui exitós basat en objectius com ara:

- Estudiar la totalitat de la via pública (carrer, passejos, places, parcs i jardins) al territori, identificant-ne els problemes d'accessibilitat. Considera que saber com s'ha construït i com es construeix actualment als espais públics, identificant els seus problemes, és fonamental per solucionar possibles errors ràpidament i evitar cometre'ls al futur.
- Estudiar tots els accessos i interiors dels edificis definits pel municipi, identificant-ne les dificultats d'accessibilitat.
- Estudiar tots els elements vinculats al transport públic municipal, com ara les parades d'autobús, les places d'aparcament PMR o les parades de taxi.
- Estudiar les característiques i la qualitat de la informació disponible, és a dir, tots els elements vinculats a la senyalització visual, tàctil i acústica, així com els sistemes d'informació mitjançant les noves tecnologies.

Ajuntament de Quart (2017). Projecte d'adequació i millora de l'accessibilitat d'una zona de Quart (entre C/Tren i C/Dalt)

Document que presenta el projecte que consisteix en la descripció de les millores necessàries per a l'accessibilitat als carrers entre Carrer del Tren i Carrer de Dalt. L'objectiu d'aquest projecte és dissenyar, descriure i valorar les obres necessàries per adequar i millorar l'accessibilitat a l'àmbit del projecte quant a l'ús de les persones vianants. Es proposen mesures de pacificació del trànsit, senyalització, seguretat, gestió de residus, etc., així com la seva ubicació al context urbà de Quart.



Ajuntament de Quart (2013). Mapa de capacitat acústica municipal de Quart

Document l'objectiu principal del qual és l'elaboració del mapa de capacitat acústica del municipi de Quart, com a instrument per a la gestió ambiental del soroll, que té com a finalitat evitar, prevenir o reduir la contaminació acústica a què està exposada la població i la preservació i/o millora de la qualitat acústica del territori. El mapa de capacitat acústica assigna els nivells d'immissió fixats com a objectius de qualitat en un territori determinat, establint les zones de sensibilitat acústica, que agrupen les parts del territori amb la mateixa percepció acústica, per tres períodes temporals diferenciats: matí, tarda i nit, i també s'hi incorporen els usos del sòl.

Es defineixen zones de sensibilitat acústica i els resultats mostren que la situació acústica del nucli urbà no és greu, encara que el soroll es concentra al voltant de dos eixos nord-sud, un al voltant de la C-65 i l'altre al voltant de la C-250.

Ajuntament de Quart (en curs). Projecte enllumenat tram de via verda

Document amb l'objectiu de dissenyar, definir i valorar els treballs necessaris per a la implantació d'enllumenat LED al tram de la via verda entre la Creueta i la passarel·la sobre el riu Onyar, al municipi de Quart. Es proposa il·luminar el tram de Via verda amb 47 lluminàries LED tipus vial de 25W de potència cadascuna. Aquestes lluminàries aniran instal·lades sobre columnes troncocòniques de 5 m d'alçada separades 35 m entre elles. En el cas de la passarel·la sobre el riu Onyar, es planteja una il·luminació amb 22 lluminàries lineals LED de 6W. Aquestes lluminàries aniran fixades a l'estructura metàl·lica de la passarel·la separades entre si per una distància de 4 m.

Ajuntament de Quart (2021). Estudi C-250 Transit Versio

El document "Treball tècnic de seguretat viària, pacificació de la travessa C-250 al seu pas per Quart" es compon de dos blocs, un de diagnòstic i un altre de pla d'acció, on el seu objectiu fonamental és la prevenció de sinistres i la reducció de l'accidentalitat en aquesta via. El punt de partida requereix analitzar els nivells de sinistralitat al tram de la via, així com realitzar un diagnòstic visual de la configuració en relació amb la seguretat viària. L'evolució dels accidents en aquesta via mostra que en el període comprès entre els anys 2011 i 2019 es van registrar un total de 23 accidents al tram urbà de la travessia C-250. Per això, s'analitza la realitat d'aquest eix en funció de cada mode de desplaçament i es donen una sèrie de propostes basades en els fins següents:

- Avançar vers una mobilitat més sostenible.
- Millorar l'habitabilitat de l'espai públic de la carretera de Girona.
- Promoure la participació i la corresponsabilitat de la ciutadania.

3.8. Salt

Ajuntament de Salt (2002). PGOU Pla General de Salt

Document de la normativa que defineix el planejament urbanístic del municipi i que suposa la renovació del Pla General d'Ordenació del 1987. El pla preveu un creixement demogràfic i actua en conseqüència, generant oportunitats d'edificació mitjançant la



reclassificació del sòl. L'estructura de l'informe es divideix en capítols que, alhora, integren 595 articles.

Per la seva banda, es determinen sectors a desenvolupar, diferenciant Sectors de Rehabilitació Urbana (SRU), Sectors de Millora Urbana (SMU), Sectors de Renovació Urbana (SRV), Unitats d'Actuació a Sòl Urbà (UA), Actuacions Aïllades a Sòl Urbà (AA) i Sectors en Sòl Urbanitzable a desenvolupar (SSU). D'aquests darrers se'n defineixen 5 sectors: Pla de Salt, Mas Masó, Valvera-Sitjar, Marroc i Margesa.

Ajuntament de Salt (2019). Pla d'accessibilitat per a la supressió de barreres arquitectòniques a la via pública

Anunci d'aprovació definitiva de la Revisió del Pla d'accessibilitat per a la supressió de barreres arquitectòniques. A l'efecte de l'article 38.2 del Reglament d'obres, activitats i serveis dels ens locals, aprovat pel Decret 179/1995 de 13 de juny de 2019, s'adopta l'aprovació definitiva per suprimir aquestes barreres.

L'augment progressiu de l'esperança de vida i l'increment dels accidents de trànsit ha augmentat un sector social amb problemes de mobilitat. Aquest sector de la població, format per persones amb mobilitat reduïda, per la gent gran, per persones que han patit ocasionalment una lesió, persones que transporten cotxets per a nens o de la compra, dones embarassades, o pels ciutadans que tenen deficiències sensorials, sovint troba impediments per desplaçar-se de forma còmoda sense necessitar ajuda tècnica o humana. Per això, l'objectiu principal és generar una ciutat més accessible a tots els perfils de població.

Ajuntament de Salt (2022). Modificació Pla Especial Urbanístic d'ordenació del Parc Monar i sector de millora urbana "Ronda Monar"

Document que té com a objectiu principal l'Adaptació de l'ordenació del Parc Urbà de la Sèquia Monar i el tractament de l'equipament educatiu i les edificacions que cal ubicar en aquest sector. Els objectius específics per a l'ordenació del Parc Urbà estan definits pel Pla General d'Ordenació Urbana a la fitxa de l'àmbit del sector AOS-1.

La conveniència i l'oportunitat d'aquesta Modificació del pla especial neix de la necessitat de desenvolupar les determinacions del PGOU modificat, a fi de concretar l'ordenació de l'equipament educatiu i les edificacions que s'han d'ubicar en aquest sector, adaptar l'ordenació del Parc Urbà de la Sèquia Monar, que comprèn els terrenys situats entre la futura Ronda Monar i les hortes contigües a la Sèquia Monar, i entre el Camí del Safareig i el límit de l'escola Pompeu Fabra a la modificació de PGOU 1/19 actuació aïllada AA5 - Ronda Monar .

Ajuntament de Salt (2021). Ordenança municipal de circulació

Document amb l'objectiu de desplegar la competència municipal en matèria d'ordenació del trànsit de persones i vehicles a les vies de Salt en el marc de les normes autonòmiques i estatals i les directrius europees d'aplicació. S'estableixen mesures relacionades amb les zones de persones vianants, en què es restringirà totalment o parcialment la circulació i l'estacionament de vehicles. Així mateix, es determinen regulacions per a vehicles de mobilitat personal i indicacions per circular de manera adequada i respectuosa amb els diferents modes de desplaçament.



Ajuntament de Salt (2019). Ordenança reguladora del soroll i les vibracions

Es tracta de l'ordenança corresponent amb la regulació del soroll al municipi de Salt i té per objectiu regular les mesures i els instruments municipals necessaris per prevenir i corregir la contaminació acústica, en el marc de la normativa i la legislació aplicable. S'estructura en capítols, seccions i articles, arribant a comptabilitzar-se un total de 44 articles. Aquestes seccions tenen a veure amb la regulació de les activitats a l'aire lliure, la relació entre la persona vianant i el comportament cívic a la via pública, les limitacions aplicables a vehicles, etc.

En definitiva, aquesta ordenança concreta els instruments jurídics, així com tècnics, necessaris perquè es pugui donar una resposta adequada a les inquietuds dels ciutadans cap a la contaminació acústica, millorant la seva qualitat de vida, en un procés d'una creixent conscienciació ambiental.

Ajuntament de Salt (2022). Ordenança de convivència ciutadana i via pública

Aquesta ordenança permet regular i potenciar el respecte mutu entre els veïns. Pretén salvaguardar els drets individuals de cada ciutadà o ciutadana, tant al seu propi habitatge com als espais públics i incrementar la utilització dels equipaments i espais públics municipals, recuperant l'objectiu pel qual van ser creats: fomentar la convivència i relació amable i fluida dels qui els utilitzin. Amb aquesta finalitat, es pretén regular els usos dels espais públics i privats i penalitzar aquelles actituds que provoquin molèsties al veïnat. Les infraccions tipificades en aquesta ordenança i el règim sancionador que s'hi estableix no alteren les atribucions en matèria d'infraccions i imposició de sancions que els òrgans de govern municipals i l'alcalde atribueixen a les diferents lleis sectorials.

Ajuntament de Salt (2020). Reglament regulador del servei de taxi

Aquest document té com a objectiu regular i ordenar el servei de taxi urbà, que té la consideració de transport de persones viatgeres d'interès públic, s'hi exposen els criteris per a l'obtenció i la transmissió de llicències, i tot allò relatiu a les parades i regulació de la prestació del servei.

Les llicències de taxi seran atorgades per l'Ajuntament de Salt i tenen un caràcter indefinit, i sempre que es vulgui prestar un servei interurbà s'haurà d'obtenir una autorització per part de la Generalitat; almenys un 20% deuran ser per a vehicles adaptats per a persones de mobilitat reduïda.

3.9. Sant Gregori

Ajuntament de Sant Gregori (2010). Pla d'ordenació urbanística municipal

Pla d'ordenació en matèria d'urbanisme que pretén gestionar les necessitats de creixement mitjançant la preservació de recursos naturals, valors paisatgístics, arqueològics, històrics i ambientals amb un model que eviti la dispersió al territori. S'estableix la directriu de generar un creixement sostenible i compacte al voltant del nucli original i respectant l'entorn rural i el paisatge on es situa Sant Gregori.



Analitza les conclusions del Pla previ, que data de 1987, així com altres documents a escala supramunicipal i autonòmica i destaca com a principals objectius l'actualització del Pla anterior, arribant a un major nivell de detall, adequant-se a la legislació vigent i incorporant millores a la representació cartogràfica. Es busca dur a terme els desenvolupaments urbanístics adequant-se a les previsions de creixement i efectuar un tractament al sòl no urbanitzable que assegurí l'equilibri mediambiental. Es delimiten, per tant, tres sectors de caràcter residencial i dos de caràcter industrial.

En un capítol específic sobre mobilitat es manifesta la voluntat de crear un model de ciutat mixta, creant un teixit que permeti diversificar els accessos al sòl urbà, donant alternatives al trànsit de pas pel municipi i generant més espai per a la demanda d'aparcament.

Ajuntament de Sant Gregori (2019). *Inventari municipal de camins de Sant Gregori*

Es tracta d'un document realitzat el 2019 que recull un inventari de camins municipals que inclou tots els vials públics en sòl no urbanitzable que s'han pogut documentar. Aquest estudi ha donat com a resultat la catalogació de 121 vials o camins diferenciats de titularitat municipal, amb una longitud total de 183,22 km que es detallen cartogràficament i es descriuen minuciosament.

L'objectiu final és posar en valor els camins rurals del municipi com a part important de la xarxa viària que satisfà funcions socioeconòmiques de gran interès a nivell local.

Ajuntament de Sant Gregori (2014). *Pla d'acció per a l'energia sostenible*

Document que analitza la situació sobre les emissions del municipi de Sant Gregori, així com el consum elèctric, per tal de lluitar contra els impactes del canvi climàtic i reduir la petjada de carboni. El 2005, el municipi va emetre 16.549,19 tones de CO₂, que representen l'1,91% del conjunt de la comarca. Per reduir aquesta xifra es redacta un pla d'acció que consta de 61 accions que suposen una reducció de 3.554,86 tones CO₂ per a l'any 2020 i equivalen a un 21,5% de les emissions de 2005. S'estructura en els següents objectius estratègics i quantitius:

- Augmentar el grau d'estalvi i eficiència energètica als edificis públics, evitant l'emissió de 120,84 tn de CO₂.
- Disminuir el consum de l'enllumenat públic evitant l'emissió de 155,82 tn de CO₂.
- Reduir la despesa energètica i augmentar l'eficiència energètica als edificis residencials i al sector terciari evitant l'emissió de 518,59 tn de CO₂.
- Renovar el parc de vehicles híbrids i/o elèctrics privats i municipals del municipi fins a assolir un mínim de 316 unitats, que representen un estalvi de 377,16 t de CO₂.
- Incrementar la producció local d'energia solar fotovoltaica al municipi fins a 1.401 MWh/any, produïts a finals de l'any 2020, estalviant 672,29 tn de CO₂.

Posteriorment es realitza un document d'avaluació de la implementació de les accions el 2017 i s'observa com s'han executat el 51,6% i s'han iniciat fins a aquesta data el 40,3%.

Ajuntament de Sant Gregori (2007). *Agenda 21 local de Sant Gregori*

Document del 2007 que realitza un diagnòstic detallat sobre l'entorn físic, la sostenibilitat ambiental, econòmica i social del municipi de San Gregori. Entre els objectius principals



s'estableix la necessitat de dotar el municipi de les eines necessàries per executar polítiques de desenvolupament sostenible, fomentar la participació, definir indicadors quantificables i millorar la qualitat de vida dels habitants.

Pel que fa a la mobilitat, les dades més actualitzades en aquell moment corresponen a l'any 2001 i s'observa com Sant Gregori és exportador de desplaçaments, ja que un 55% es fan cap a altres municipis, principalment a Girona. Solen ser per motius laborals i tenen una durada d'entre 10 i 20 minuts.

Generalitat de Catalunya (2017). Informe d'avaluació de la qualitat de l'aire a Sant Gregori

Document d'avaluació de la qualitat de l'aire del municipi mitjançant una unitat mòbil d'immissions que ha monitoritzat els contaminants següents: diòxid de sofre (SO₂), sulfur d'hidrogen (H₂S), diòxid de nitrogen (NO₂), monòxid de carboni (CO), ozó troposfèric (O₃), partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM₁₀), metalls pesants (Pb, Cd, Ni, As), benzè (C₆H₆), benzo(a)pirè (BaP) i altres HAP.

Generalitat de Catalunya (2017). Mapa de capacitat Acústica del municipi de Sant Gregori

Informe realitzat a petició de l'Ajuntament de Sant Gregori, amb l'assistència tècnica del Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica, del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat i amb el suport d'Axioma Consultors Acústics com a empresa col·laboradora. Aquesta eina té com a finalitat evitar, prevenir o reduir la contaminació acústica a què està exposada la població i la preservació i/o millora de la qualitat acústica del territori, permetent detectar àrees de conflicte acústic, reduir l'impacte sonor en àrees sorolloses i prevenir possibles afectacions futures.

Ajuntament de Girona (2021). Projecte constructiu d'una nova via verda de Sant Gregori fins la urbanització Soler i Patel i Sant Gregori fins a Girona

Document detallat del projecte de construcció d'una via verda al municipi de Sant Gregori. El disseny del traçat té com a objectiu connectar mitjançant vies verdes ciclables el nucli urbà amb dues actuacions. D'una banda, la connexió del nucli urbà de Sant Gregori amb la urbanització Soler i Patel a l'extrem oest del municipi i de l'altra la connexió del mateix nucli urbà amb el polígon industrial la Joeria, al costat est del municipi preveient alhora una connexió futura amb l'àrea urbana de Girona. Les vies verdes projectades pretenen aconseguir una tipologia molt variada de persones usuàries no motoritzades i millorar-ne la qualitat dels desplaçaments, contribuint així amb la reducció de gasos d'efecte hivernacle. S'ha procurat que la nova via verda s'ajusti al màxim a la morfologia del terreny existent, per tal de minimitzar-ne l'impacte i reduir el cost econòmic de la proposta. El projecte inclou també la instal·lació de baranes de seguretat per a la via verda. La longitud total de la via verda, amb el tram urbà inclòs, serà de 3.910 metres.



3.10. Sant Julià de Ramis i Medinyà

Ajuntament de Sant Julià de Ramis i Medinyà (2007). *Pla d'ordenació urbana municipal*

Document que defineix el model urbà del municipi després d'un diagnòstic on s'evidencia el creixement demogràfic que Sant Julià ha experimentat fins ara. Sobre aquesta base s'estima que pel 2020 Sant Julià - Medinyà acolliria una població de 6.600 habitants, per això es desenvolupen mesures que pretenen afavorir aquest assentament d'una manera equilibrada i sostenible en el temps.

Es posen en marxa 30 Polígons d'Actuació, 5 Sectors de Millora Urbana i 12 sectors de Sòl Urbà Delimitat, i es posa èmfasi en la idea de reservar un 20% per a habitatges de protecció pública.

3.11. Sarrià de Ter

Ajuntament de Sarrià de Ter (2018). *Pla d'ordenació urbanística municipal*

Document que defineix el model urbà del municipi després d'un diagnòstic on s'evidencia el creixement demogràfic previst per a un marc temporal de 25 anys a Sarrià de Ter. Està format per la memòria descriptiva i justificativa (amb estudis complementaris) i l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

El seu objectiu fonamental és garantir el desenvolupament sostenible del municipi, entenent com a tal la utilització racional del territori i del medi ambient.

Ajuntament de Sarrià de Ter (2016). *Ordenança de Sorolls i Mapa capacitat acústica*

Document de l'ordenança publicat al Butlletí Oficial de la Província de Girona pel qual s'aprova la regulació del soroll al municipi. S'hi concreta els instruments jurídics, i també tècnics, necessaris perquè es pugui donar una resposta adequada a les inquietuds dels ciutadans i ciutadanes cap a la contaminació acústica, millorant-ne la qualitat de vida, en un procés d'una creixent conscienciació ambiental. A més, s'hi fixen unes zones de sensibilitat acústica i uns valors límit d'emissions.

Ajuntament de Sarrià de Ter (2010). *Pla d'accessibilitat a municipis de les comarques gironines.*

Document que posa el focus a l'accessibilitat universal en el context del municipi de Sarrià de Ter. Per fer-ho realitza un diagnòstic sobre les dades sociodemogràfiques i socioeconòmiques i estableix les bases que evidencien la necessitat d'un Pla d'aquestes característiques. Entre els objectius principals es troben:

- Estudiar la totalitat de la via pública (carrer, passejades, places, parcs i jardins) al territori, identificant-ne els problemes d'accessibilitat. Saber com s'ha construït i com es construeix actualment als espais públics, identificant-ne els problemes és



una manera fonamental per solucionar possibles errors ràpidament i evitar cometre'ls en el futur.

- Estudiar tots els accessos i interiors dels edificis definits pel municipi, identificant-ne les dificultats d'accessibilitat.
- Estudiar tots els elements vinculats al transport públic municipal, com ara les parades d'autobús, les places d'aparcament reservades a persones amb discapacitat o les parades de taxi.
- Estudiar tots els elements vinculats a la senyalització visual, tàctil i acústica, així com els sistemes d'informació mitjançant les noves tecnologies.

Ajuntament de Sarrià de Ter (2019). Pla de Seguretat Vial

Document sobre la implementació de millores a la seguretat viària del municipi. L'objectiu fonamental és el manteniment de la baixa accidentalitat amb víctimes a la zona urbana del municipi i la prevenció de sinistres. El punt de partida del treball és l'anàlisi dels nivells actuals de sinistralitat del municipi, l'evolució al període recent, així com fer un diagnòstic visual de la configuració urbana en relació amb la seguretat viària.

Els resultats de l'anàlisi de l'accidentalitat a Sarrià de Ter mostren que durant el període estudiat (2017-2018) es van registrar 46 accidents, dels quals al voltant del 60% dels accidents van tenir lloc a la travessia, l'av. de França (N-IIa). Al final del document, es desenvolupen una sèrie d'actuacions a punts i trams d'inseguretat viària per reduir l'accidentabilitat.

3.12. Vilablareix

Ajuntament de Vilablareix (2017). Projecte de mobilitat

Projecte de mobilitat per al municipi de Vilablareix, estructurat en quatre accions:

- Ordenació vial
- Carrils bici
- Camins escolars
- El-lipse carrer Camós

La prioritat és promoure l'ús dels desplaçaments per mitjans no mecànics augmentant la seguretat i la comoditat de les persones vianants i bicicletes, per això una de les mesures és condicionar una xarxa urbana d'itineraris per a bicicletes connectada per tot el municipi de Vilablareix.

L'objectiu és fer que la bicicleta es converteixi en un transport important pel desplaçament al municipi i prioritzar-lo respecte a qualsevol altre vehicle.

Aprofitant l'ocasió es defineixen i es canvien els sentits dels carrers de la zona oest de la part urbana del municipi, per millorar la mobilitat i la seguretat dels vehicles a causa de l'augment de la circulació del municipi a les darreres dècades.



Ajuntament de Vilablareix (2020). *Monitoratge de la mobilitat urbana a Vilablareix*

Document que recull la monitorització del trànsit a l'avinguda Lluís Companys i carrer Perelló.

Durant un període de temps recull dades de vehicles, persones vianants i bicicletes en aquests dos punts per a dies lectius i no lectius; oferint quines són les hores punta de desplaçaments tant per als vehicles motoritzats com per als modes tous, incorporant factors com poden ser la meteorologia o l'efecte de la COVID-19.



4. TAULES RODONES I REUNIONS INICIALS AMB ELS AJUNTAMENTS

A la fase de prediagnosi, l'equip tècnic ha realitzat reunions amb els responsables dels Ajuntaments que formen part de l'àmbit supramunicipal definit per a la realització del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible. L'objectiu principal era recopilar informació qualitativa sobre les problemàtiques principals existents a cadascun dels municipis, així com les sensacions i percepcions dels tècnics i polítics de cada ajuntament que ha participat.

La metodologia utilitzada per a cadascuna de les reunions va consistir a compartir un mapa del municipi en qüestió i identificar cartogràficament cadascuna de les característiques principals que defineixen l'àmbit municipal, diferenciant dos blocs:

- **BLOC 1: Caracterització general:** En aquesta primera part de la reunió, es vol aterrar sobre la realitat de cada municipi des de la perspectiva demogràfica, socioeconòmica i ambiental. Per això es realitzen una sèrie de qüestions de caràcter general que permeten donar unes primeres pinzellades sobre la realitat del municipi.
- **BLOC 2: Caracterització sectorial:** A la segona part de la reunió es realitzen preguntes més vinculades amb la mobilitat, diferenciant sectorialment els modes de desplaçament i abordant problemes i solucions que s'han anat generant en els darrers anys a cada municipi.

4.1. Supramunicipal

La reunió tècnica de caire supramunicipal es va dur a terme amb l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) de l'àrea de Girona el dia 15 de març del 2023 de forma presencial a les dependències de la Generalitat de Catalunya a Girona. Es puntualitza que aquesta reunió no va seguir l'estructura de la resta de reunions tècniques que es van mantenir amb els Ajuntaments dels diferents municipis. La gran varietat de temes tractats en la reunió amb l'ATM s'han organitzat en les diferents seccions que es presenten a continuació, les quals recullen les principals idees i conclusions de la trobada.

Cobertura, zonificació i sistema tarifari integrat

L'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) de l'àrea de Girona engloba tot l'àmbit funcional territorial de les Comarques Gironines amb l'excepció de la comarca de la Cerdanya.

Aproximadament el 50% del territori està inclòs dins del sistema tarifari integrat, mentre que l'altre 50% no ho està. Les comarques integrades són el Gironès, el Pla de l'Estany, una part de la Selva, i recentment, des del d'17 d'abril del 2023, també la Garrotxa.

L'àmbit de l'ATM de l'àrea de Girona comprèn un total de 50 municipis distribuïts en 8 zones. **Tots els municipis que formen part del PMUS-SGI es troben dins de la zona 1 de l'ATM.**

Gamma de títols de transport

L'ATM de l'àrea de Girona posa a la disposició fins a un total de 7 títols de transport, entre els quals destaca la **T-JOVE**, títol que es va desplegar a l'àrea tarifària integrada el passat 17 d'abril del 2023, coincidint amb la integració de la Garrotxa dins del STI.

En els pròxims anys s'espera que també arribi a l'ATM de l'àrea de Girona la T-Mobilitat, juntament amb la integració completa de l'àrea de Girona dins del sistema tarifari integrat.



Operadors

A l'àmbit del PMUS-SGI coexisteixen diferents operadors de transport públic. **Transports Municipals del Gironès (TMG) opera majoritàriament línies d'autobús urbà**, encara que també algunes línies que arriben fora de Girona (línies a Vilablareix i Aiguaviva).

Per una altra banda, dins de l'àmbit del PMUS-SGI, **Transports Elèctrics Interurbans (TEISA) es dedica a operar línies d'autobús interurbà amb tram urbà** (Sarrià de Ter i Salt).

Es destaca que **TEISA també ofereix un servei de transport a la demanda mitjançant 3 serveis de línies d'autobús** que tenen uns recorreguts i horaris establerts però que només es presten si abans s'ha realitzat una reserva prèvia amb suficient antelació a través d'una aplicació mòbil. Aquestes línies donen cobertura a nuclis urbans de municipis disseminats com Sant Julià de Ramis i Sant Gregori i els barris de Pont Major i Campdorà, i es troben integrades dins del sistema tarifari integrat de l'ATM.

Altres empreses de transport de persones viatgeres per carretera són **SARFA i AMPSA**, operadores de diverses línies interurbanes, entre les quals es destaca les connexions entre Girona i la Costa Brava. Aquestes línies fan parada en diversos municipis del PMUS-SGI.

Actualment, **un dels problemes amb els que s'estan enfrontant els diferents operadors és la manca de conductors i de vehicles**. Tanmateix, s'espera que TMG incorpori nous vehicles elèctrics a la seva flota.

Demanda

La previsió de l'ATM es que hi hagi una pujada generalitzada important en la demanda del transport públic com a resultat de la inclusió de noves zones, de la existència de descomptes actuals en les tarifes de transport públic i el desplegament de la T-JOVE.

Aquest augment de demanda encara s'espera que s'accentui més ens els propers anys amb l'arribada de la **T-Mobilitat** i amb la integració completa de tot Girona dins del sistema tarifari integrat.

Per altra banda, l'ATM esmenta que disposa de dades de nombre de persones usuàries per tipus de títol de transport, i també dades de nombre de persones viatgeres pujades en algunes línies d'autobús.

Universitat de Girona

L'ATM destaca el paper que hauria de tenir la Universitat de Girona (UdG) dins de l'elaboració del present PMUS-SGI, i recalca que **la UdG està realitzant el seu propi estudi de mobilitat, el qual s'hauria de tenir en consideració**.

Es menciona que actualment la **majoria d'estudiants es desplacen a la universitat caminant o en vehicle privat, i la pròpia ATM reconeix que les línies d'autobús que hi arriben no són suficientment competitives o de qualitat**.

Una minoria d'estudiants utilitzen la bicicleta per cobrir els desplaçaments fins o des de la universitat, i **l'ATM justifica que no hi ha estació de Girocleta a la UdG perquè només s'utilitzaria en el sentit de baixada**.

Altres aspectes a considerar per a la redacció del PMUS-SGI

Altres aspectes i temes tractats durant la reunió que l'ATM estima que haurien de ser molt presents a l'hora d'elaborar el PMUS-SGI inclouen: **el projecte del BRCAT** i la connexió Girona-Salt amb línies d'autobús ràpides i d'alta freqüència, la necessitat de considerar la **perspectiva de gènere en el sistema de transport públic en general i sobre tot en el sector dels aparcaments** (llum, vigilància, visibilitat, etc.) i la possibilitat que el conveni existent que regula la **Girocleta pugui ampliar-se per estendre aquest servei de bicicleta a altres municipis**.



4.2. Aiguaviva

La reunió inicial amb l'Ajuntament d'Aiguaviva va tenir lloc el dia 20 de febrer del 2023, les conclusions principals extretes d'aquest procés es mostren a continuació.

BLOC 1: Caracterització General

Realitat demogràfica

Compta amb uns **780 habitants** aproximadament.
La **tendència demogràfica és creixent** i s'ha donat els darrers anys per mitjà de la construcció d'habitatges unifamiliars. Tot i això, no hi ha una previsió de creixement desmesurat.

Tipus d'assentament urbà

El nucli principal és **Aiguaviva**. També compta amb **Can Jordi**, una petita urbanització compartida amb Fornells de la Selva, situada al sud del municipi.
Així mateix, un altre nucli urbà és el corresponent a **El Mas Aliu**, on s'ubica el polígon industrial i per on ha crescut urbanísticament el municipi els darrers anys.

Activitats econòmiques principals

Es tracta d'un municipi amb un cert **pes industrial**, concentrat al polígon de El Mas Aliu.
D'altra banda, és una **zona agrícola** important ja que gran part del municipi està compost per camps de cultiu.
En última instància, el creixement poblacional dels darrers anys ve motivat per persones que treballen al **sector serveis** a Girona i que decideixen residir a Aiguaviva.

Actius mediambientals o paisatgístics

Existeixen zones de rellevància paisatgística a causa de la presència de la **riera de Masrocs** al nord del municipi.
Tot i això, l'impacte de l'aeroport, al sud, suposa un conflicte des de la perspectiva ambiental i paisatgística.

Relació amb els municipis limítrofs

Al municipi hi ha una escola d'educació primària i instal·lacions esportives, no obstant, Aiguaviva depèn de l'exterior per a altres equipaments i serveis, com és el cas de l'institut, el pol d'atracció principal del qual es troba a **Vilablareix**. Succeeix una cosa semblant amb l'Hospital de Santa Caterina a **Salt** que funciona com a centre atractiu de la mobilitat per motius sanitaris.
La relació principal es dona amb **Girona** pels desplaçaments vinculats a la feina.

Descripció general de la mobilitat

De manera general, la majoria de la gent es desplaça a Girona i Salt per **motius laborals, educatius i de lleure**, entre d'altres. Això suposa que la major part dels moviments siguin pendulars a **hores punta**, tant d'entrada com de sortida.
L'índex de motorització és elevat i s'estima que hi ha **dos vehicles per habitatge** a la majoria dels casos.



BLOC 2: Caracterització Sectorial

Mobilitat de persones vianants

La principal zona de persones vianants es troba al **carrer de les Escoles** i carrer del Pou, que correspon amb el nucli antic.

La zona més concorreguda s'ubica a l'entorn del restaurant i l'escola (on es tanca al trànsit) a les hores punta, encara que en general és un **espai tranquil** i sense una afluència elevada.

No s'identifiquen problemes de mobilitat de persones vianants, encara que es considera important **fomentar aquest mode de desplaçament** al nucli principal.

Mobilitat Ciclista i VMP

Actualment no hi ha infraestructura ciclista, però hi ha la voluntat de **crear un carril bici paral·lel a la GI-533** que connecti el nucli principal amb El Mas Aliu i Vilablareix.

De moment, l'**ús de la bicicleta és molt escàs** i no està associat a desplaçaments quotidians. Pel que fa a l'ús de patinets, es tracta també d'una manera de desplaçament que gairebé mai s'utilitza.

En definitiva, consideren necessari **fomentar l'ús de la bici** per reduir els desplaçaments amb vehicle privat.

Mobilitat en Transport Públic

Existeix servei interurbà d'autobús mitjançant la **línia 5** que connecta amb Girona.

Les **frequències** es consideren un punt a millorar, ja que la durada és **superior a una hora** i això desincentiva el seu ús als veïns, que consideren que no compensa l'espera. A més, es considera que el recorregut és molt llarg i **no hi ha connexions més directes** amb Girona.

Pel que fa al taxi, no hi ha llicències, però tenen dret a una, per la proximitat a l'aeroport.

Mobilitat en vehicle privat

Els principals accessos es fan a través de l'**AP-7** i la **GI-533**.

Per anar a Girona cal **travessar Vilablareix**, situació que genera trànsit de pas en aquest altre municipi.

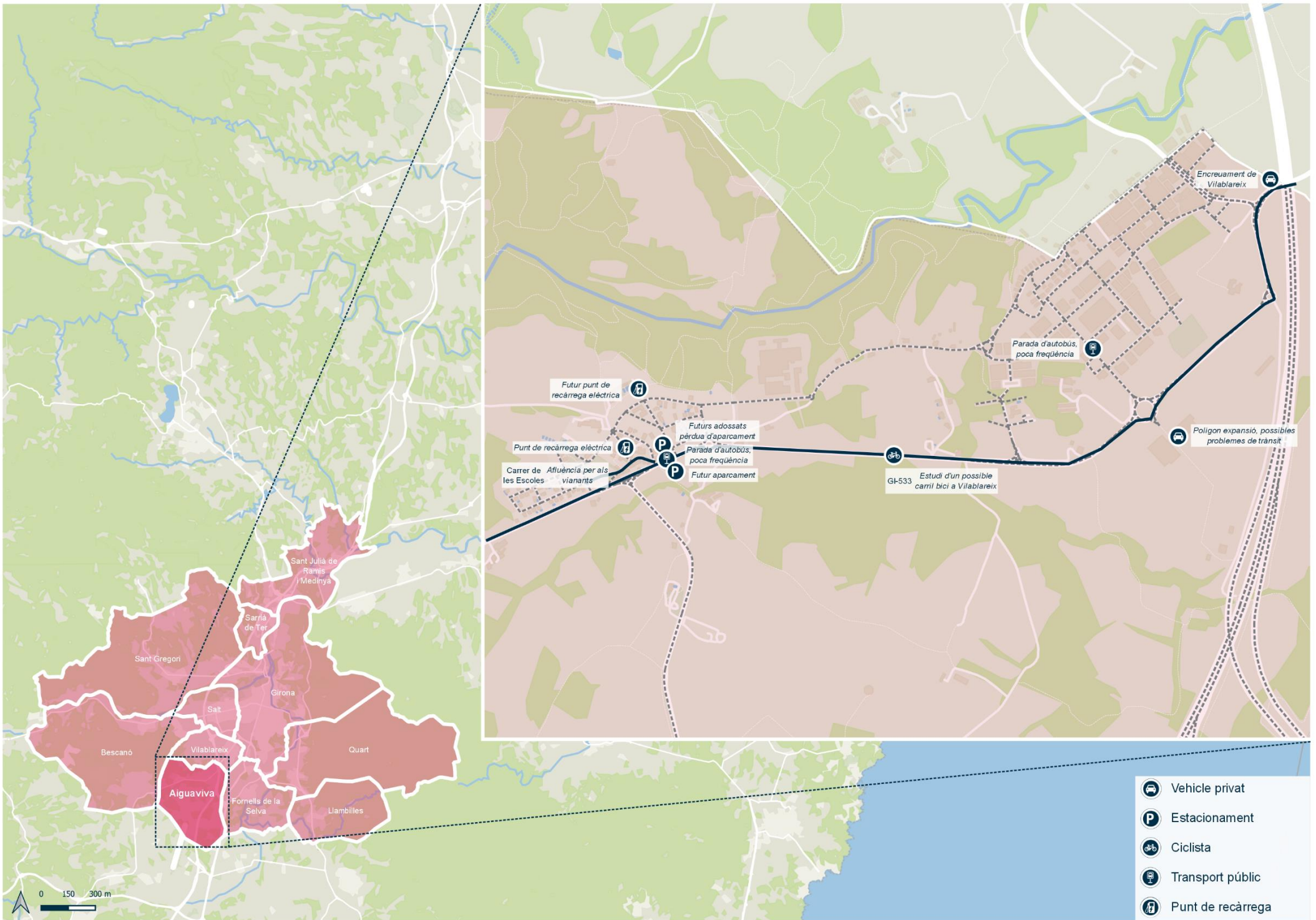
Pel que fa al viari interior, la **zona de l'escola** és la que genera més **col·lapse** en hores punta.

S'estima un creixement al polígon industrial de més de 2.000 treballadors, el que pot provocar problemes de trànsit a futur.

Estacionament

No hi ha problemes d'aparcament, però s'estima que n'hi pot començar a haver amb el creixement urbanístic previst. Per aquest motiu, s'està valorant **crear una bossa d'aparcaments** al sud de la **GI-533**.

Hi ha un **punt de recàrrega elèctrica** proper a l'Ajuntament i es preveu crear-ne un altre a prop de la Piscina Municipal.





4.3. Bescanó

La reunió inicial amb l'Ajuntament de Bescanó va tenir lloc el 9 de febrer del 2023, i les principals conclusions es mostren a continuació.

BLOC 1: Caracterització General

Realitat demogràfica

Compta amb uns **5.190 habitants** aproximadament.
La **tendència demogràfica és creixent**, encara que de manera lenta després de la gran explosió que va tenir les últimes dècades.

Tipus d'assentament urbà

El nucli principal és **Bescanó**, que aplega la major part dels habitants del municipi, al voltant de 3.500. La resta de la població s'ubica de forma dispersa, a urbanitzacions com **El Mas Llunes, Estanyol, Montfullà i Vilanna**.

Activitats econòmiques principals

Es tracta d'un municipi de caràcter residencial que s'enfoca cada cop més al **sector serveis**. No obstant això, també té una mica d'indústria a la frontera amb Salt. D'altra banda, les activitats **agrícoles i forestals** també tenen una certa rellevància.

Actius mediambientals o paisatgístics

Hi ha zones de rellevància paisatgística a causa de la presència del **riu Ter** i el seu entorn, que està incorporat a la **Xarxa Natura 2000**.
A més, té un règim de protecció com a entorn agrícola i un Pla Especial d'Interès Natural.

Relació amb els municipis limítrofs

El nucli urbà ha anat creixent com una continuació de la taca urbana que s'ha generat a l'entorn metropolità de Girona per l'oest. Això significa que gran part de la població que s'ha assentat al municipi treballa i realitza altres activitats quotidianes a **Girona i Salt**, principalment.
Compta amb Escola i Institut, a més de Poliesportiu i altres instal·lacions que també atrau mobilitat des d'altres poblacions properes.

Descripció general de la mobilitat

De manera general, la majoria de la gent es desplaça a Girona i Salt per **motius laborals, educatius i de lleure**, entre d'altres. Això suposa que la major part dels moviments siguin pendulars a **hores punta**, tant d'entrada com de sortida.
L'índex de motorització és elevat i es considera necessari millorar les connexions amb Girona.

BLOC 2: Caracterització Sectorial

Mobilitat de persones vianants

La principal zona de persones vianants es troba a la **placa de les Nacions**, on el tram que connecta amb CEIP Doctor Sobrequés compta amb calmat de trànsit.
Es considera que hi ha certes **deficiències en termes d'accessibilitat universal** en alguns carrers on les voreres són estretes. No hi ha camins escolars segurs ni altres zones de persones vianants.



El principal problema es situa a la connexió entre la part nord i la part sud del nucli urbà, ja que la **N141 genera una barrera** per a la mobilitat de persones vianants.

Mobilitat Ciclista i VMP

Compten amb la **via verda Olot - Girona**, que travessa el nucli urbà per la banda nord. Aquest s'utilitza com el gran eix ciclable; no té carrils bici a l'interior del nucli urbà. De moment, l'**ús de la bicicleta és molt escàs** i està associat a l'oci. S'observa que algunes persones van amb bicicleta a Girona a treballar, acció que cal **fomentar** per aconseguir que siguin més comuns els desplaçaments quotidians en aquest mode de transport.

Mobilitat en Transport Públic

Hi ha servei interurbà d'autobús, mitjançant la línia **Olot - Girona**, que transcorre per la N-141 i la línia **Santa Coloma - Girona** que es dirigeix per la GI-533. Les freqüències són cada **30 minuts** a les hores punta i **cada hora** a les hores vall.

Es considera que els **principals problemes** tenen a veure amb la connexió amb el transport públic entre els nuclis segregats o dispersos. Concretament, l'autobús no arriba a **El Mas Llunes** i una de les intervencions podria ser oferir una alternativa al vehicle privat als seus veïns. Es pot estudiar el sistema de transport a demanda per a aquests casos.

Pel que fa al taxi, hi ha almenys una llicència.

Mobilitat en vehicle privat

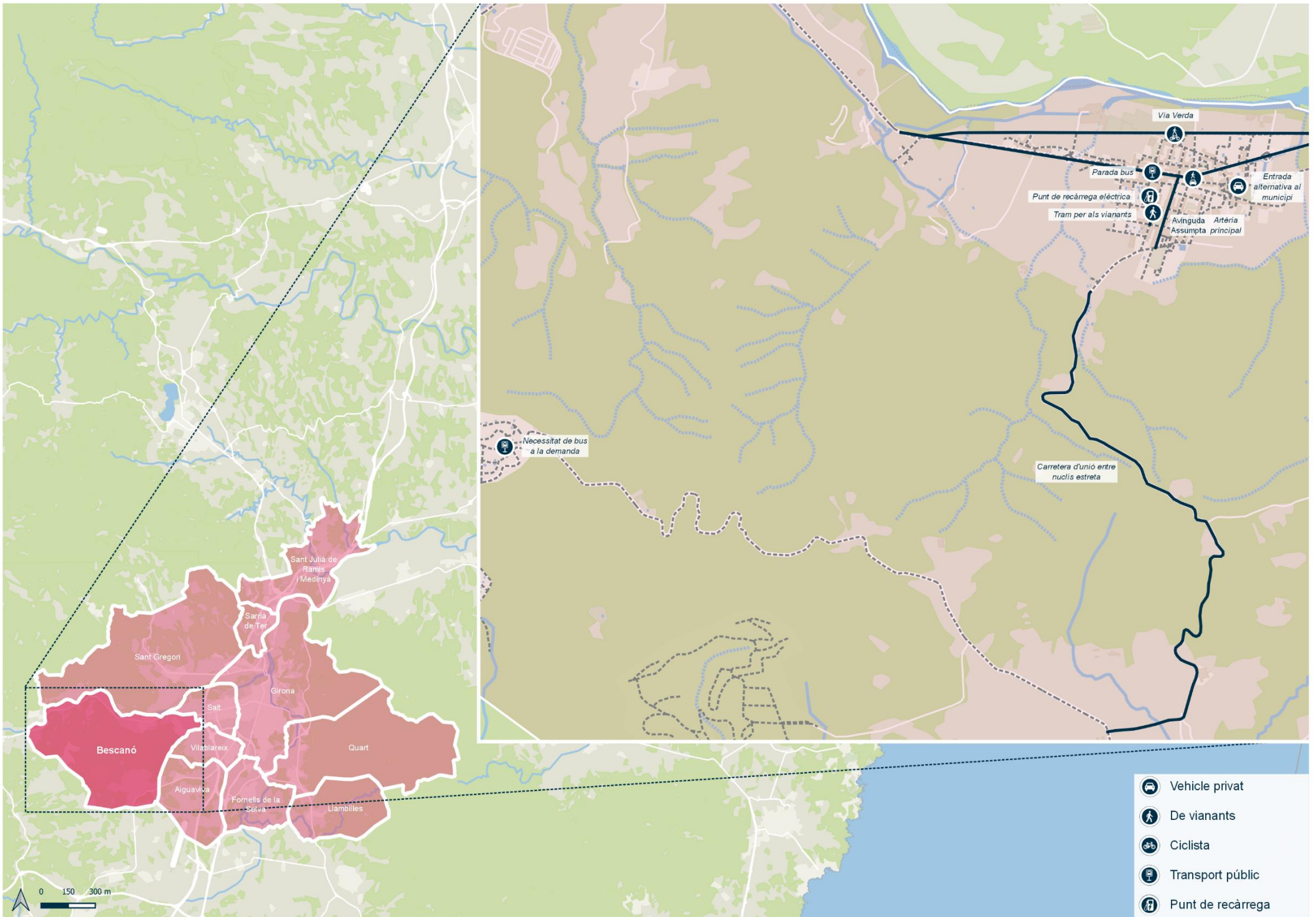
Els principals accessos es fan a través de la **N-141**. En aquest eix es troben algunes de les problemàtiques quant al fet que existeixen algunes **retencions en hores punta**, sent una de les causes que és una via utilitzada pels vehicles pesants que alenteixen el trànsit; també es detecten alguns problemes a l'accés al nucli de Vilanna.

Pel que fa al viari interior, l'**avinguda de l'Assumpta** és la que concentra una mica de trànsit. D'altra banda, algunes carreteres internes del municipi per connectar els nuclis urbans principals són **estretes** i l'orografia dificulta els desplaçaments, cosa que obliga a fer voltes.

Estacionament

No hi ha problemes d'aparcament destacables.

Hi ha **un punt de recàrrega elèctrica** proper al CEIP Doctor Sobrequés.





4.4. Fornells de la Selva

La reunió inicial amb l'Ajuntament de Fornells de la Selva va tenir lloc el 21 de febrer de 2023, extraient-se d'aquesta les conclusions següents.

BLOC 1: Caracterització General

Realitat demogràfica

Compta amb uns **2.700 habitants** aproximadament. La **tendència demogràfica s'ha estancat**, ja que el municipi va créixer fa anys, però des de fa temps es mantenen les xifres de població i no s'estima que superin els 3.000 habitants.

Tipus d'assentament urbà

El nucli principal és **Fornells**, que aplega la major part dels habitants del municipi. La resta de la població s'ubica de forma dispersa, en poblacions disseminades o a prop del polígon industrial.

Activitats econòmiques principals

Es tracta d'un municipi de **caràcter residencial** on el seu creixement s'associa a l'efecte de suburbanització que s'ha donat a Girona les darreres dècades. Tot i això, també destaca quant a la seva **indústria entorn de la N-II**.

D'altra banda, les activitats **agrícoles i ramaderes** estan històricament implementades al municipi.

Actius mediambientals o paisatgístics

El principal actiu ambiental és el **Riu Onyar**, així com els camps de cultiu amb masies disseminades que doten identitat el paisatge de la zona.

Relació amb els municipis limítrofs

Gran part de la població que s'ha assentat al municipi treballa i realitza altres activitats quotidianes a **Girona i Salt**, principalment, situació que genera una certa dependència d'aquests municipis.

Compta amb Escola, Centre cívic i instal·lacions esportives. Tot i això, el centre atractor sanitari principal es situa a Salt.

Descripció general de la mobilitat

De manera general, la majoria de la gent es desplaça a Girona i Salt per **motius laborals, educatius i de lleure**, entre d'altres.

Existeix **tràfic de trànsit**, que prové de localitats situades més al sud i això passa per ser considerada una de les vies d'entrada a Girona.

L'índex de motorització és elevat i es considera que hi ha un **ús excessiu del vehicle privat**. També es perceben molts vehicles al polígon industrial, a causa dels concessionaris que existeixen.

D'altra banda, les **instal·lacions esportives** amb què compten atrauen gent jove que es desplaça fins a Fornells des d'altres municipis.

El nucli urbà queda **històricament dividit per les vies del ferrocarril**, tot i que s'han desenvolupat diverses mesures per a persones vianants per reduir l'impacte d'aquesta bretxa urbana.



BLOC 2: Caracterització Sectorial

Mobilitat de persones vianants

La principal zona de persones vianants és el corredor **entre l'Església i l'Escola**, on hi ha un **projecte de millora amb plataforma única**, perquè es converteixi en un itinerari més còmode i segur. Un cop s'implementi el projecte es podrà fer un camí escolar segur en aquest eix.

Es considera que no hi ha deficiències pel que fa a l'estat de les voreres. Un dels principals reptes té a veure amb **millorar les connexions** de persones vianants **entre un costat i un altre del ferrocarril**. Actualment hi ha dos ponts que han aconseguit reduir la sensació de barrera urbana.

Hi ha un **projecte de via verda** de connexió amb Bescanó i Girona.

Mobilitat Ciclista i VMP

Es cerca una **millora de la connexió ciclista amb Girona**, a través del Cam. Vell Fornells. Així mateix, es pretén generar una connexió més gran **entre el nucli principal i el polígon industrial**.

Es considera que la **Girocleta** podria ser una iniciativa interurbana, que pogués implementar-se a altres municipis com és el cas de Fornells.

No compten amb aparcabicis i consideren que els **desplaçaments amb bicicleta són encara escassos** i vinculats amb les activitats a l'aire lliure.

Mobilitat en Transport Públic

En el cas de Fornells hi ha **connexió amb tren i autobús amb Girona**. Tot i això, les **freqüències en tren són insuficients** i la gent desconeix l'horari exacte de pas.

Per part seva, es considera que **la freqüència de l'autobús hauria de ser cada 30 minuts** en hores punta, ja que actualment és cada hora. La gent acaba fent servir l'autobús per anar a Fornells a fer esport, però no com una manera de desplaçament quotidià intermunicipal.

Pel que fa al taxi, hi ha almenys una llicència activada.

Mobilitat en vehicle privat

Els principals accessos es realitzen a través de la **N-II** en la seva connexió amb la **C-65**. En aquest eix es troben algunes de les problemàtiques ja que hi ha algunes **retencions en hores punta**. Concretament es detecta força congestió a la rotonda que comunica Fornells i Girona que se situa per sobre de les vies del tren. En hores punta es satura pel fet que és un dels accessos al Saint George's School.

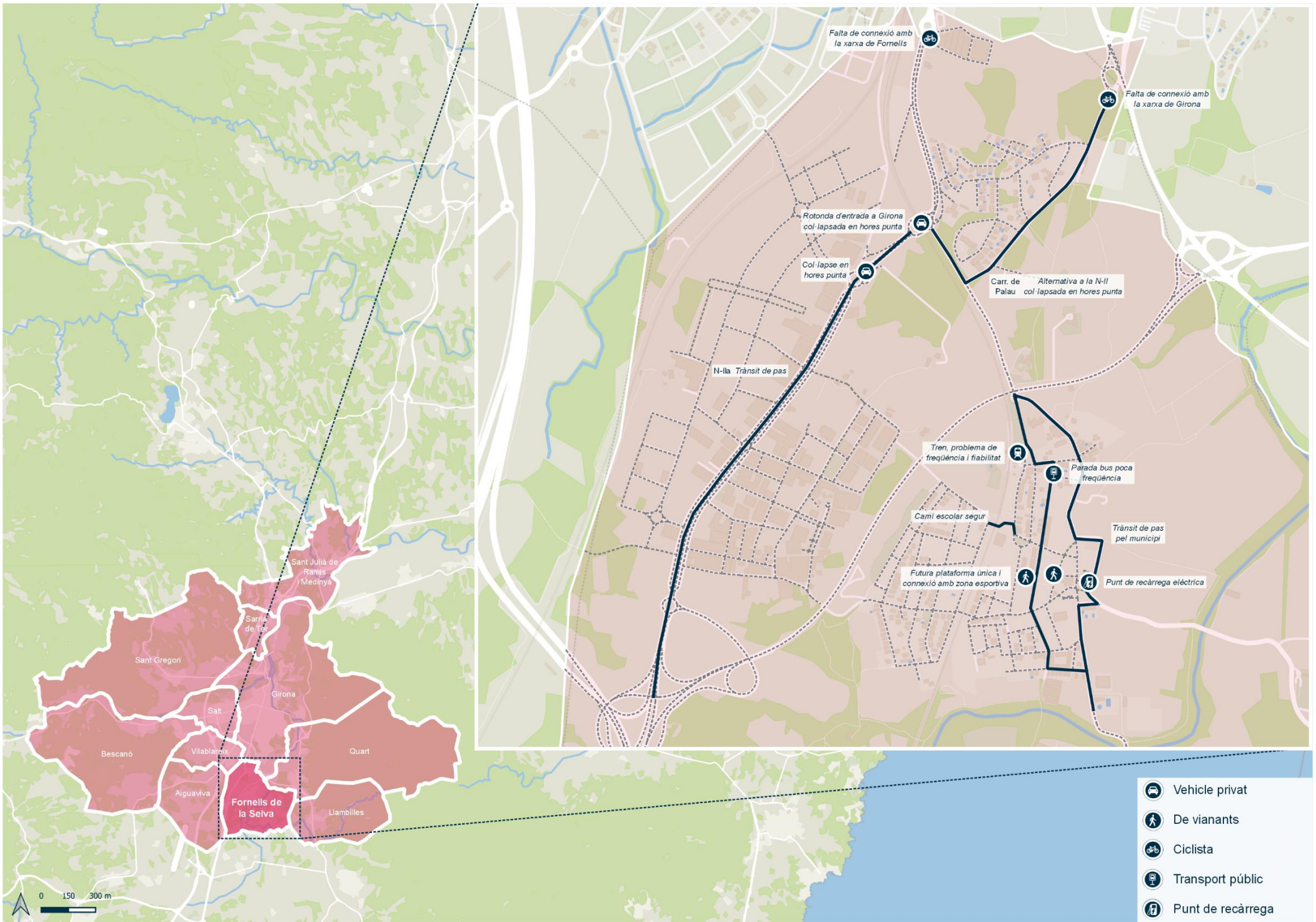
La **carretera de Palau** s'utilitza com a alternativa a la N-II, per la qual cosa també es col·lapsa puntualment.

A més, es detecten alguns problemes a l'accés a Fornells des de localitats més petites per carrer del Riu, des del sud del municipi. El **tràfic de trànsit** s'identifica com un dels problemes a resoldre.

Estacionament

No existeixen problemes d'aparcament destacables ja que hi ha prou aparcament disponible.

Hi ha un **punt de recàrrega elèctrica** al costat de l'església i tenen intenció de crear-ne dos més. **Té força èxit** i volen posar-lo de pagament per a la gent de fora i gratuït pels veïns de Fornells.



Falta de connexió amb la xarxa de Fornells

Falta de connexió amb la xarxa de Girona

Rotonda d'entrada a Girona col·lapsada en hores punta

Col·lapse en hores punta

Carr. de Palau Alternativa a la N-II col·lapsada en hores punta

N-lla Trànsit de pas

Tren, problema de freqüència i fiabilitat

Parada bus poca freqüència

Camí escolar segur

Trànsit de pas pel municipi

Futura plataforma única i connexió amb zona esportiva

Punt de recàrrega elèctrica

-  Vehicle privat
-  De vianants
-  Ciclista
-  Transport públic
-  Punt de recàrrega

0 150 300 m



4.5. Girona

Amb l'Ajuntament de Girona s'han tingut diverses reunions inicials, la primera que va tenir lloc el dia 10 de febrer del 2023 va ser amb la Subàrea de Mobilitat i Via Pública, la segona el 22 de febrer del 2023 amb l'Àrea d'Alcaldia/ Seguretat i Promoció Econòmica, i la darrera el 17 de març de 2023 amb la Subàrea d'Urbanisme i Activitats. De totes elles les conclusions i problemàtiques extretes són les que es mostren a continuació.

BLOC 1: Caracterització General

Realitat demogràfica

Compta amb uns **102.666 habitants** segons el cens del 2022.
La **tendència demogràfica s'ha suavitzat**, ja que el municipi va arribar a superar la xifra actual de població, però s'ha reduït a favor del creixement demogràfic als municipis de l'entorn.

Tipus d'assentament urbà

El nucli principal abasta l'extensió urbana de pràcticament tot el municipi. Aquest es divideix en **9 barris** que, alhora, es subdivideixen en **31 sectors**.
Es tracta d'un continu urbà de manera genèrica, encara que hi ha algunes excepcions de nuclis urbans més desagregats, com ara Montjuïc, Pont Major, Campdorà i la Font de la Pólvora a l'est del riu Ter; i Germans Sabat, Sant Ponç, Fontajau, Taialà, Domeny Nord i Domeny Sud a l'oest del riu Ter.

Activitats econòmiques principals

Es tracta d'un municipi amb activitat econòmica vinculada al **sector serveis**, principalment, on el turisme s'ha anat incrementant gràcies a l'**oferta cultural i patrimonial**.
La **indústria té un pes rellevant**, tot i que s'ha anat deslocalitzant geogràficament en les darreres dècades.

Actius mediambientals o paisatgístics

Tot i que el paisatge és eminentment urbà i el grau d'antropització és molt alt, Girona compta amb quatre rius: Ter, Onyar, Güell i Galligants, i un relleu muntanyós, amb alçades com la Muntanya dels Àngels, integrada a la serra de Les Gavarres, ja a la Serralada Prelitoral. Tot això el dota d'una riquesa mediambiental que es pretén cuidar i conservar.

Relació amb els municipis limítrofs

Girona atrau molts desplaçaments des de tots els municipis que l'envolten, ja que concentra activitats econòmiques, culturals i d'oci que no poden oferir altres localitats. Això provoca que a les hores punta es generin embussos a les entrades i sortides de la ciutat.

Descripció general de la mobilitat

Girona vol actualitzar el Pla de Mobilitat Urbana, sent conscient que és molt important integrar els municipis de l'entorn i amb els quals es generen sinergies. Això implica atendre la problemàtica de la mobilitat des d'una perspectiva més àmplia que la que els límits municipals estableixen.
El model de mobilitat a què s'aspira es fonamenta en pilars com la perspectiva de gènere, la seguretat ciutadana i la sostenibilitat atmosfèrica i acústica.



BLOC 2: Caracterització Sectorial

Mobilitat de persones vianants

Es considera que el gran objectiu de la mobilitat de Girona en el futur és que es pugui sustentar en els **modes sostenibles i saludables**, com ara caminar i anar amb bici. Per això, s'han realitzat **tasques de conversió en zona de persones vianants** en carrers del centre històric i altres punts de la ciutat, com a l'entorn de les estacions de tren (convencional i AVE) i autobusos. Aquest entorn ha esdevingut un espai molt agradable pel que es considera un model a reproduir.

Es volen fer diferents projectes en aquesta línia, com el projecte de remodelació de la plaça Espanya, crear una "xarxa d'itineraris tranquils" i apuntar cap a una millora contínua de la percepció de seguretat als carrers, sobretot en eixos comercials.

També hi ha la voluntat de **proveir a les persones vianants de camins segurs i amables que els permeti connectar amb la natura i espais verds**, com el parc de la Devesa. Així també ho demostra el projecte de conversió en zona de persones vianants del carrer Sant Daniel, via que dóna accés a les muntanyes des del Casc Antic. La problemàtica actual d'adaptació d'aquest carrer per a persones vianants és el poc espai disponible per eixamplar-lo i la convivència amb els ciclistes professionals, els quals utilitzen aquesta via molt freqüentment per a la pràctica esportiva.

S'observa la **necessitat de millorar l'estat de les voreres en algunes vies degradades**, adequant-les a la normativa d'accessibilitat universal i ampliant-les per fomentar la mobilitat a peu.

Finalment, es destaca que el ferrocarril introdueix un efecte barrera molt notori **per a les persones vianants i dificulta la mobilitat d'aquestes a l'eix Est-Oest**, afectant sobretot l'àmbit de Sant Narcís. Per pal·liar aquest efecte, l'Ajuntament de Girona ha encarregat estudis específics per explorar possibles solucions a aquesta problemàtica.

Mobilitat Ciclista i VMP

El grau de satisfacció amb la progressiva incorporació de la mobilitat ciclista a la ciutat és molt elevat. S'ha convertit en una **ciutat referent** en aquest mode de desplaçament i, per això, el sistema de préstec conegut com la **Girocleta** ha jugat un paper fonamental.

A causa d'aquest **grau alt d'acceptació** i atès a que es tracta d'una manera de desplaçament sa i ecològica, es pretén continuar fomentant i ampliant-ne l'ús.

Són conscients de la importància d'**ampliar la infraestructura ciclista** de connexió amb els municipis adjacents, per poder oferir una alternativa econòmica i sostenible als desplaçaments que es fan actualment en automòbil des d'aquests municipis a Girona; i de la mateixa manera s'haurà d'ampliar la xarxa d'aparcabicis.

Així mateix, es considera fonamental que la xarxa mallada ciclista arribi a tots els **centres educatius** del municipi.

Tot i els avenços que s'han fet, encara **hi ha discontinuïtats a la xarxa ciclista** que interrompen els itineraris naturals dins de la ciutat i que poden convertir-se en un inconvenient tant per a persones usuàries actuals com per a aquells que se n'estiguin plantejant l'ús. Un exemple evident d'això és la no connexió de carril bici per l'Av. Josep Tarradellas (paral·lela al riu Güell) entre el carrer del Poble Sahrauí i el carrer Santa Eugènia.

Pel que fa als **patinets**, se'n vol controlar l'impacte, ja que han generat accidents i malestar entre les persones vianants. Per això estan **prohibits en calçada i vorera**.

Per últim, cal destacar el paper de Girona com a capital del ciclisme d'oci, que ha portat a l'obertura de comerços de bicicletes i a una indústria creixent d'aquest sector; per això es considera fonamental que l'accés des d'altres municipis perifèrics sigui bo.



Mobilitat en Transport Públic

Pel que fa a la **mobilitat interurbana**, es considera que s'ha de potenciar el transport públic, per tal de reduir els desplaçaments en vehicle privat.

Un dels reptes més grans és que moltes vies no compten amb prou espai per posar carrils bus exclusius, però, en aquelles que ho permeten i que serveixen de connexió amb l'exterior, se n'ha de fomentar la implantació, com està sent el cas del BR-CAT amb Salt.

Els nous desenvolupaments urbanístics que sorgeixen han d'incorporar noves parades d'autobús, igual que les zones industrials.

Les línies de TM de Girona amb més persones viatgeres són la 1, 2, 3, 4, 5 i 6.

Com s'ha comentat, el ferrocarril ha suposat sempre una barrera i un efecte frontera que actualment està més solucionat però que continua generant problemes al seu tram sud.

Mobilitat en vehicle privat

Els principals accessos es fan a través de la **N-II**, la qual es considera **insegura**; de la **C-65** (carretera de Santa Coloma), de la rotonda nord de la **C-66** i de la rotonda oest a la **carretera de Sant Gregori**.

Els punts més conflictius s'identifiquen a: l'accés de la C-65 a la carretera de Barcelona, la C-66 amb la N-II, la rotonda de Domeny, el carrer Barcelona (passant de dos carrils a un), la plaça Marquès de Camps, la confluència entre els carrers Jaume I i Joan Maragall, l'eix avinguda del President Josep Tarradellas (fira de Girona al passeig d'Olot), al passeig d'Olot amb el carrer del Riu Güell i a Santa Eugènia (comunicacions amb Salt).

Per la seva banda, la major densitat de trànsit es concentra als carrers Barcelona, Santa Eugènia, Rio Güell i Roberto Bolaños Ávalos, i al passeig d'Olot.

No hi ha embussos destacables al centre de la ciutat i un dels objectius és **reduir la contaminació acústica**, provocada principalment pels vehicles motoritzats.

Els punts que s'han identificat que presenten més soroll són les interseccions del carrer Santa Eugènia i el passeig d'Olot amb l'avinguda de Josep Tarradellas.

Pel que fa al **carsharing**, es reconeix com una proposta interessant per intentar estendre-la a trajectes interurbans.

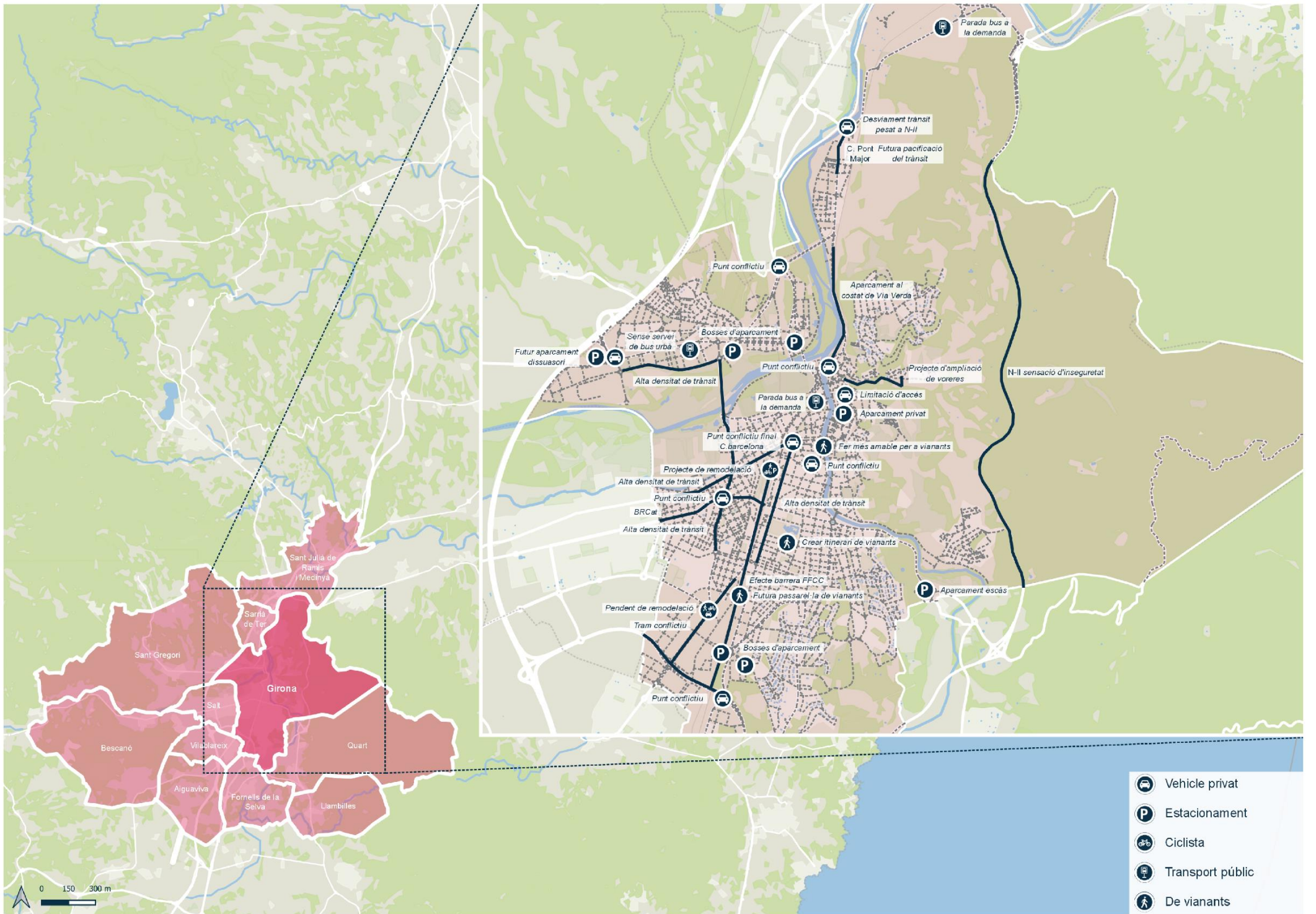
Estacionament

Hi ha diverses **bosses d'aparcament dissuasiu**, però estan situades principalment al nord de la ciutat, per la qual cosa es considera important equilibrar el pes a la part sud de la ciutat. En aquest sentit, s'estan plantejant nous aparcaments dissuasius, com ara l'ampliació de l'aparcament de la Rotonda Mas Gri al sud, o un nou aparcament dissuasiu a Domeny, just a la sortida de l'AP-7, que aportaria aproximadament 640 places.

Són partidaris de **reduir l'espai d'estacionament a la via pública** per atorgar-lo a les persones vianants i a modes de desplaçament més sostenibles. Hi ha limitacions a l'aparcament al nucli històric i es pretén **estendre la zona verda a tota la ciutat**.

Es considera que cal reformular les zones de càrrega i descàrrega, proposant un sistema més eficient i menys invasiu als carrers del nucli històric, impulsant iniciatives de repartiment intel·ligent i poc invasiu a la via pública.

Els punts de càrrega elèctrica són únicament d'iniciativa privada.





4.6. Llambilles

La reunió inicial amb l'Ajuntament de Llambilles va tenir lloc el 9 de febrer del 2023, i les principals conclusions es mostren a continuació.

BLOC 1: Caracterització General

Realitat demogràfica

Compta amb uns **750 habitants**.
La **tendència demogràfica ha estat creixent**, però de manera molt lleu.

Tipus d'assentament urbà

Es tracta d'un **assentament molt dispers** i fragmentat on no s'identifica fàcilment un nucli urbà compacte.
El 80% de la superfície forma part de Les Gavarres i la gent es distribueix en masies i altres habitatges disseminats.

Activitats econòmiques principals

Es tracta d'un **municipi residencial**, on la major part de la gent treballa o té negocis a Girona, situació que provoca una mobilitat pendular a les hores punta dels dies laborals. Les principals activitats econòmiques dels veïns són el **sector serveis, l'agricultura i la ramaderia**.

Actius mediambientals o paisatgístics

El paisatge és de gran rellevància ja que al municipi es troba part del **Parc Natural de Les Gavarres**. Aquest actiu mediambiental suposa un pol d'atracció per a turistes i persones que busquen fer activitats esportives a la natura.

Relació amb els municipis limítrofs

La **dependència d'altres municipis és elevada**, ja que alguns dels centres atractors o equipaments fonamentals s'ubiquen a l'exterior. Això genera mobilitat escolar i laboral a nivell intermunicipal, principalment a hores puntes.

Descripció general de la mobilitat

Existeix, per tant, un moviment de l'interior cap a l'exterior els dies laborals i de l'exterior cap a l'interior en dies no laborals i festius. La mobilitat associada als desplaçaments des de dins cap a fora del municipi ve motivada pels llocs de treball i d'altres focus d'atracció, mentre que la mobilitat vinculada amb els desplaçaments des de fora cap a dins té a veure amb les activitats a l'aire lliure i de desconexió que ofereix Llambilles.

BLOC 2: Caracterització Sectorial

Mobilitat de persones vianants

No existeix una zona de persones vianants definida, com poden ser itineraris de persones vianants, corredors o places que fomentin la trobada social. Alhora, el **vehicle privat envaeix l'espai de persones vianants**, com passa al carrer de l'Església. La major part de la **gent no es desplaça a peu** i el fet que el nucli estigui fragmentat per la C-65, desincentiva la mobilitat de persones vianants entre un costat i l'altre del municipi. El **punt més crític** a nivell de persones vianants, de fet, és la **cruïlla de la C-65** que connecta l'est amb l'oest del nucli urbà.



Mobilitat Ciclista i VMP

La bicicleta és un mode de desplaçament que **no s'utilitza de manera quotidiana** al municipi. S'observa que hi ha un **interès pel ciclisme esportiu o de muntanya**, des de la perspectiva de l'oci, amb persones que visiten el municipi amb aquesta finalitat. Per incentivar la mobilitat ciclista més enllà de la vinculada amb l'esport, s'ha estès l'eix nord-sud, que forma part de la **via verda Girona-Sant Feliu de Guíxols**, així com l'eix est-oest, per connectar el nucli de Llambilles amb Fornells de la Selva i amb Les Gavarres.

Mobilitat en Transport Públic

El transport públic no competeix de manera efectiva amb el vehicle privat, tot i que es considera que les **freqüències són acceptables**.

Mobilitat en vehicle privat

L'accés principal es realitza a través de la **C-65**, però aquest eix divideix la població en dos ja que actua com a bretxa per a la mobilitat interna del municipi. En aquest eix es data una quantitat elevada de **vehicles de pas (tràfic de trànsit)**, de persones que es traslladen de Girona a la zona costanera i viceversa. Per això, el semàfor entre carrer de Fornells i la C-65 és el punt més conflictiu.

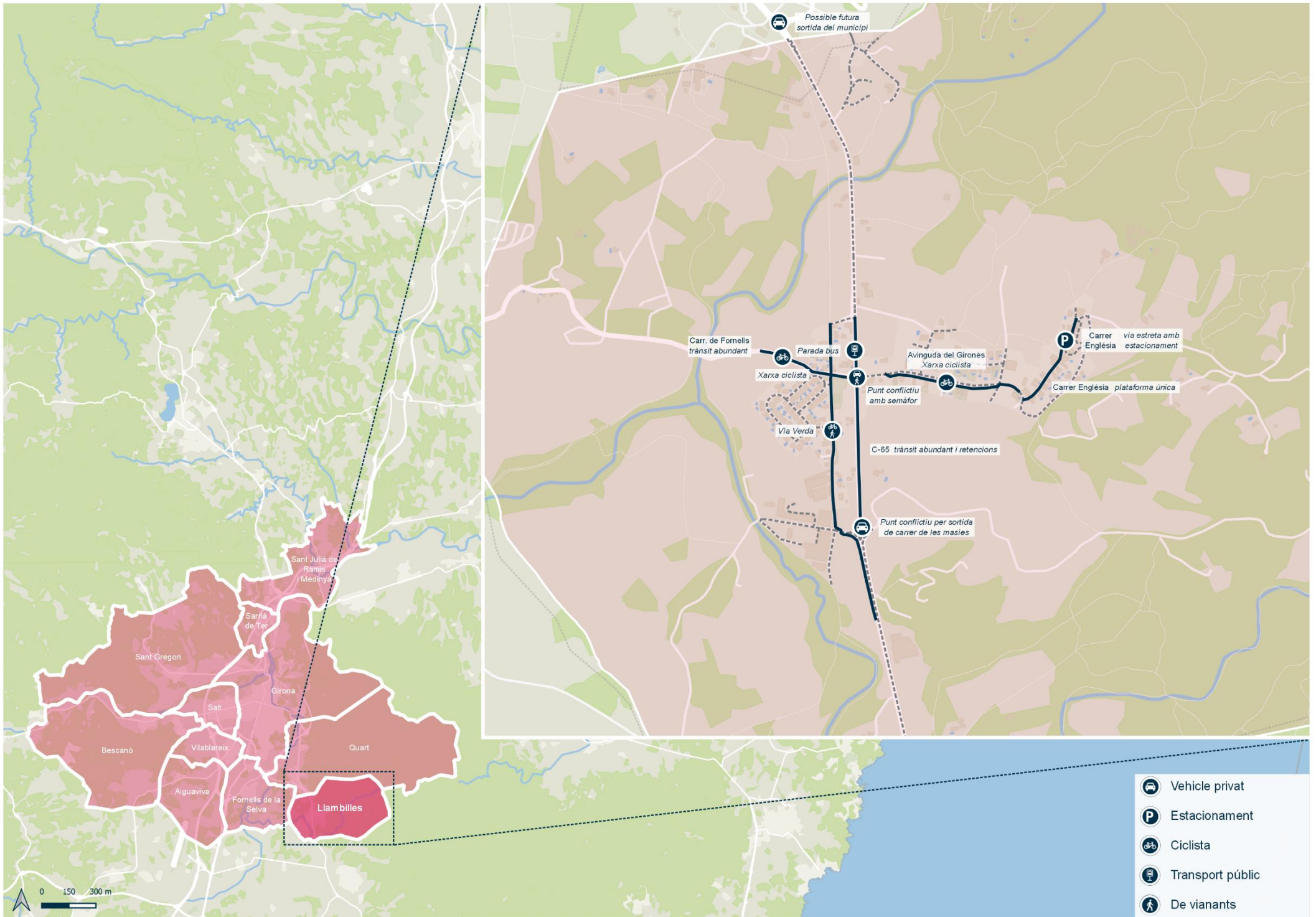
Hi ha un **projecte de creació d'una segona rotonda al nord** de la C-65, a la connexió amb Quart, però no es va aconseguir aprovar.

D'altra banda, la carretera de Fornells uneix els dos municipis i puntualment també existeixen **problemes de trànsit pels vehicles pesants**.

Estacionament

No hi ha problemes d'aparcament destacables ja que hi ha prou espai d'aparcament disponible. A més, hi ha un aparcament dissuasiu al carrer de l'Església.

No hi ha punts de recàrrega elèctrica, però estan previstos construir-ne dos, un a cada costat de la C-65.





4.7. Quart

La reunió inicial amb l'Ajuntament de Quart va tenir lloc el dia 7 de febrer del 2023, les principals conclusions extretes d'aquest procés es mostren a continuació.

BLOC 1: Caracterització General

Realitat demogràfica

Compta amb uns **4.065 habitants**.
La **tendència demogràfica és creixent**.

Tipus d'assentament urbà

Compta amb diversos nuclis de població on destaca **Quart**, amb al voltant de 3.000 habitants.
Una mica més al nord, a la connexió amb Girona, s'ubica **Palol d'Onyar** i **La Creueta**.
A l'est del municipi es situen assentaments més disseminats, al llarg de la GIV-6641.

Activitats econòmiques principals

Es tracta d'un **municipi amb un caràcter residencial**, el creixement poblacional del qual es deu al fenomen de la suburbanització; treballadors de Girona o d'altres municipis que decideixen assentar-se a Quart.
La majoria dels veïns es dediquen al sector serveis, encara que també compta amb una **zona industrial**, amb petites empreses i tallers. En aquest sentit, es preveu un augment de l'activitat industrial.

Actius mediambientals o paisatgístics

Compta amb diversos actius mediambientals, ja que gran part del municipi es troba a l'espai natural de **Les Gavarres**. Això atrau a la gent a fer senderisme i altres activitats a l'aire lliure.

Relació amb els municipis limítrofs

La major part de les relacions són amb **Girona**, però es reclama una **millora en les connexions** amb altres municipis com **Fornells, Llambilles i Vilablareix**.

Descripció general de la mobilitat

Existeix, per tant, un moviment de l'interior cap a l'exterior motivat per la ubicació dels llocs de treball i d'altres **focus** d'atracció, mentre que la mobilitat vinculada amb els desplaçaments externs cap a l'interior té a veure amb les activitats a l'aire lliure i de desconexió que ofereix Quart.
Es percep un **ús elevat del vehicle privat**, per la qual cosa es suggereix una millora en l'oferta de modes de desplaçament interurbans.

BLOC 2: Caracterització Sectorial

Mobilitat de persones vianants

La **mobilitat de persones vianants es considera un assumpte a potenciar**, encara que existeixen diverses iniciatives que han promogut aquest mode de desplaçament, com és el cas de l'itinerari de persona vianant-ciclista que forma un eix nord-sud i es considera un camí segur, il·luminat i agradable.
Hi ha escassos espais de trobada per les persones vianants com poden ser places, ja que la major part de **la gent es desplaça amb automòbil**. Tot i això, la plaça Estació podria arribar a tenir aquesta funcionalitat i actuar com punt comú de reunió i trobada.



Alhora, les voreres solen ser estretes i petites. Un eix on caldria ampliar les voreres correspon amb carrer de Girona.

Mobilitat Ciclista i VMP

La bicicleta és un mode de desplaçament que **s'utilitza sobretot per a l'esport**, tot i que s'aprecia que **cada cop més persones l'utilitzen de manera quotidiana** al municipi.

Hi ha una **infraestructura àmplia** a l'eix nord-sud entre La Creueta, Palol i Quart, que també garanteix una bona connexió amb Girona a través de la Via Verda del Carrilet. En canvi, es detecta la necessitat de **millorar la connexió amb Fornells**.

Es considera que la **Girocleta** podria ser una iniciativa interurbana, que pogués implementar-se a altres municipis com és el cas de Quart.

Mobilitat en Transport Públic

El transport públic no competeix de manera efectiva amb el vehicle privat, encara que el municipi compta amb parades als tres nuclis urbans. Els veïns demanen **augmentar les freqüències** i que les connexions siguin més directes amb Girona.

Es podria plantejar **allargar el recorregut de la línia d'autobús urbà de Girona que arriba al Parc Científic i Tecnològic de la UdG fins a La Creueta, Palol i Quart**, com es fa per municipis similars de l'entorn amb altres línies.

Pel que fa al taxi, es sol·licita **estendre la zona urbana de taxis** de Girona a tota l'àrea metropolitana, per assolir un servei més econòmic.

No hi ha transport a la demanda, però se'n podria estudiar la implementació per a la connexió dels assentaments dispersos ubicats a l'est del municipi.

Mobilitat en vehicle privat

Els accessos principals es troben al voltant de la **C-65** i la **N-II**, que generen un eix nord-sud conegut com la **C-250**, que forma la columna vertebral urbana del municipi.

La **C-250** divideix la població en dos ja que actua com a bretxa per a la mobilitat interna del municipi. Es cerca com pacificar aquesta via per convertir-la en un eix més urbà. Altres punts del viari interior que compten amb projectes de transformació són el carrer Tren i el carrer Estació.

Els principals punts de **congestió es situen al nord i al sud** del municipi. El primer, correspon amb la rotonda de connexió de La Creueta amb Girona i el segon a la connexió amb Llambilles. També existeix trànsit d'agitació a les **entrades i sortides dels centres educatius i esportius**.

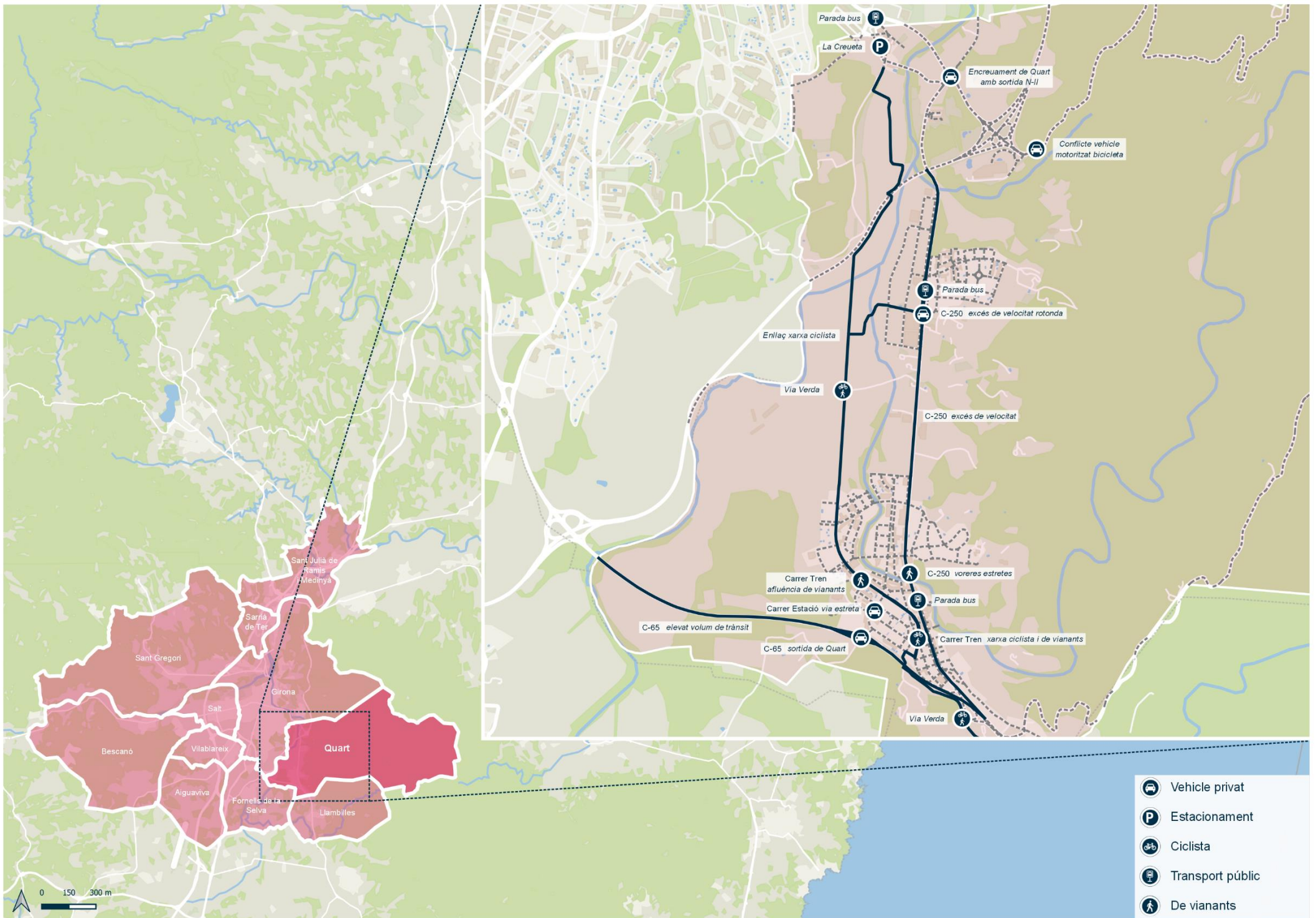
Estacionament

No hi ha problemes d'aparcament destacables quant al balanç d'oferta i demanda gràcies a les tres bosses d'aparcament existents. Tot i això, s'observa una **tendència dels residents a estacionar a la via pública tot i disposar de plaça privada al seu habitatge**, reduint de manera efectiva l'oferta d'aparcament disponible.

Sovint aquest estacionament a la via pública obstaculitza el pas de doble sentit de circulació als viaris. També és comú trobar-se amb **vehicles aparcats sobre voreres**, impeding o dificultant el pas de les persones vianants. Aquest és un fenomen generalitzat a tot el municipi, **però especialment present a Palol**. Aquesta indisciplina resulta difícil de controlar i regular perquè Quart no disposa de policia local pròpia.

Hi ha problemes de convivència amb altres modes de desplaçament i manca de regulació a l'aparcament del Parc Científic i Tecnològic, al nord.

En l'actualitat, **no existeix cap punt de recàrrega de vehicles elèctrics al municipi**.





4.8. Salt

La reunió inicial amb l'Ajuntament de Salt va tenir lloc el 10 de febrer del 2023, i les principals conclusions es mostren a continuació.

BLOC 1: Caracterització General

Realitat demogràfica

Compta amb uns **32.517 habitants**.

La **tendència demogràfica és de creixement** sostingut, continuat i estable en el temps, encara que la major explosió demogràfica la va tenir als anys 70 i 80 amb l'arribada de la indústria tèxtil. Des de fa una dècada es manté estable al voltant dels 30.000 habitants.

Tipus d'assentament urbà

El terme municipal és més petit en superfície que altres municipis de l'àmbit d'estudi, però concentra **un nucli de població compacte** que ocupa la major part de l'espai. El seu creixement ha donat lloc a una **conurbació amb la ciutat de Girona**, fet que suposa la inexistència d'una separació física urbana evident entre els dos nuclis de població

El creixement s'ha donat en franges horitzontals paral·leles al passeig dels Països Catalans.

Activitats econòmiques principals

Es tracta d'un **municipi amb caràcter residencial**, on gran part dels treballadors de Girona i d'altres municipis ha trobat una oferta d'habitatge competitiu i proper a la capital.

La seva **zona industrial**, compta actualment amb petites empreses i tallers que són al límit municipal amb Bescanó. El passat industrial va ser el causant d'una onada demogràfica sense precedents al municipi, tot i que ara la majoria dels veïns es dediquen al **sector serveis**.

Actius mediambientals o paisatgístics

L'actiu mediambiental principal és el **riu Ter** i la seva ribera, que formen part de la Xarxa Natura 2000.

Relació amb els municipis limítrofs

La major part de les relacions són amb **Girona**, però també és un centre atractiu de viatges des d'altres municipis, a causa de l'Hospital de Santa Caterina i altres equipaments i serveis.

Descripció general de la mobilitat

Es tracta d'un municipi **exportador de mobilitat**, ja que la major part dels seus veïns treballen fora del municipi i la ciutat s'ha anat concebant com un barri perifèric de Girona.

La majoria de **moviments són pendulars**, encara que hi ha un flux constant i regular amb Girona. Es percep alhora un **efecte d'atracció de viatges** des d'altres municipis.



BLOC 2: Caracterització Sectorial

Mobilitat de persones vianants

Hi ha alguns **punts de la ciutat que s'han pacificat** per fomentar la mobilitat de persones vianants, com ara el **carrer d'en Pacheco**.

Tot i això, hi ha projectes sobre la taula que busquen **millorar les condicions per la persona vianant** al centre de la ciutat, com és el cas de la **plaça Llibertat**.

La zona antiga té **deficiències en la dimensió de les voreres**, i per això esperen millorar la situació amb el Pla d'Accessibilitat.

Mobilitat Ciclista i VMP

S'hi aprecia un **increment de l'ús de la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal** des de la pandèmia.

Hi ha connexió amb Bescanó per la via verda, però es busca **millorar les connexions amb Girona i Vilablareix**. Per la millora amb Girona s'ha desenvolupat un pla d'increment de carrils bici pel **Passeig dels Països Catalans**, que és l'eix estructurant est-oest de Salt.

Es suggereix l'**extensió de la Girocleta** a Salt.

Els **patinets generen molt de conflicte**, accidents i problemes de convivència amb altres modes.

Mobilitat en Transport Públic

El **transport públic ha millorat** considerablement en les darreres dècades amb les connexions amb Girona per mitjà de les línies 3, 4 i 9. Tot i això, es preveu una **millora del servei gràcies al BR-CAT**, un bus ràpid entre Salt i Girona que aspira a ser dels més utilitzats. L'objectiu és **oferir un servei competitiu** que redueixi la necessitat del vehicle privat i del patinet. Actualment **les freqüències són de 10 minuts**.

Hi ha zones que queden lluny de les parades d'autobús, al nord i al sud del nucli urbà, per aquest motiu sorgeix la idea d'estudiar la **creació d'una línia d'autobús circular** o en forma d'anell que englobi els nous creixements urbanístics i que arribi a **Vilablareix**. També cal esmentar la necessitat de **millorar la connexió amb Sant Gregori** a través de l'Autopista del Mediterrani.

Mobilitat en vehicle privat

A més de la connexió amb Girona amb el **Passeig d'Olot**, els principals accessos a Salt són a través d'**accés Girona-Sud AP7** a la **C-65**.

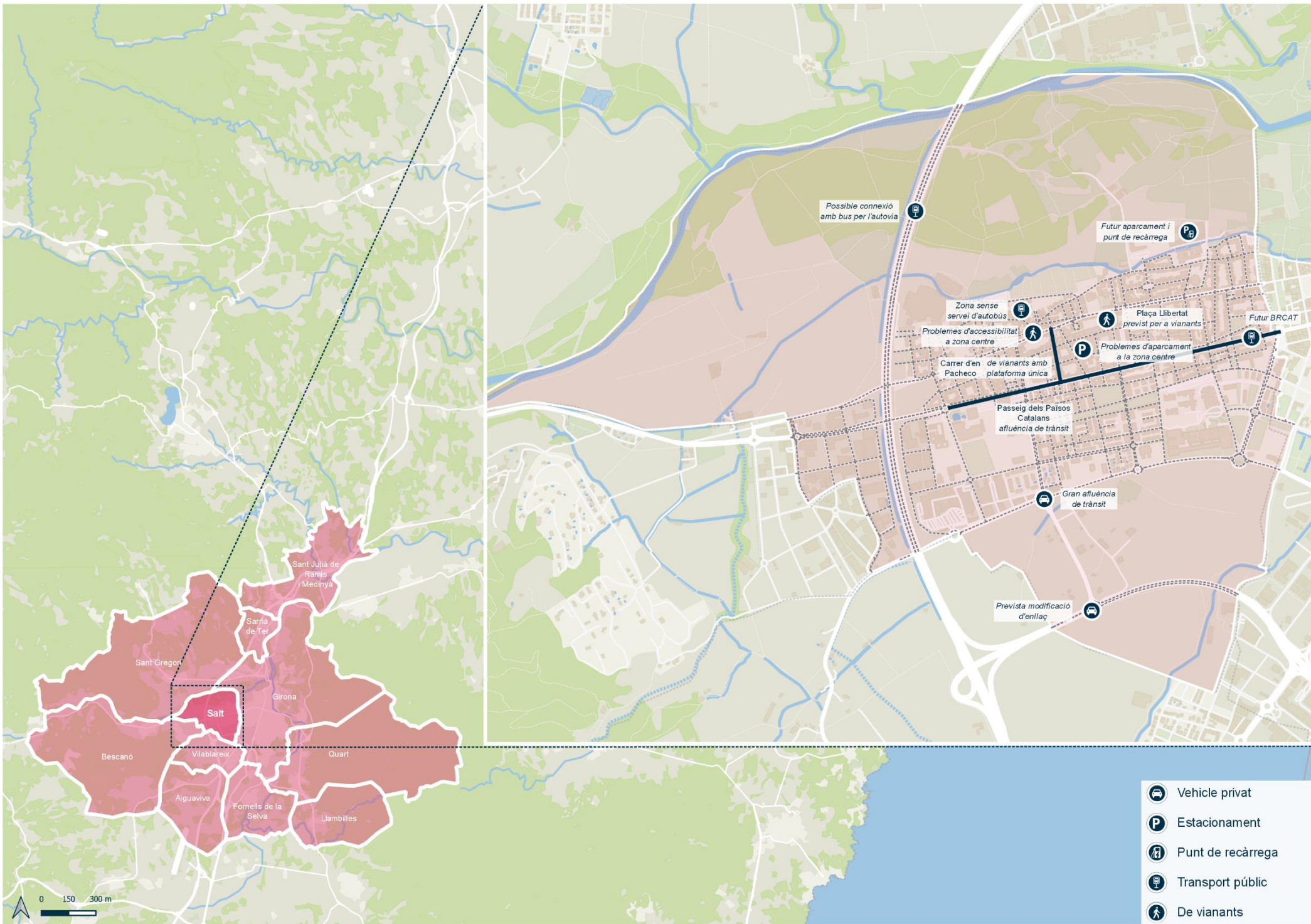
La rotonda d'accés a l'**enllaç de l'A-2**, al sud del municipi, té **previst una modificació** per millorar la fluïdesa del trànsit.

La rotonda de l'**avinguda de la Pau** concentra força trànsit en hores punta, igual que tot l'eix del **passeig dels Països Catalans**.

Estacionament

Els principals problemes **es concentren a la zona més antiga** on els carrers es saturen per la presència de cotxes. S'han aplicat tècniques de zones verdes d'Estacionament. A més, es preveu un nou aparcament al nord de la ciutat.

Les zones de càrrega i descàrrega estan regulades però els conflictes existents poden ser resolts replantejant horaris.





4.9. Sarrià de Ter

La reunió inicial amb l'Ajuntament de Sarrià de Ter va tenir lloc el 8 de febrer del 2023, extraient-se d'aquesta les conclusions següents.

BLOC 1: Caracterització General

Realitat demogràfica

Compta amb uns **5.450 habitants**.
La **tendència demogràfica és de creixement** suau.

Tipus d'assentament urbà

És una **ciutat relativament compacta** que s'estén de forma paral·lela al riu Ter i amb l'Autopista del Mediterrani com a barrera delimitadora del creixement urbanístic.

Activitats econòmiques principals

Es tracta d'un **municipi de caràcter residencial**, on molts veïns es desplacen a treballar a Girona.
La seva **zona industrial** es va centrar en la indústria paperera al segle XX i va definir l'economia del municipi durant dècades.
Compta amb **servei i comerç** que atrau la població d'altres municipis.

Actius mediambientals o paisatgístics

L'actiu mediambiental principal és el **riu Ter** i la seva ribera, que formen part de la Xarxa Natura 2000. També compten amb la **riera de Xucla i la de Guilana**.
La **Vila Romana** també és de gran importància cultural, històrica i paisatgística.

Relació amb els municipis limítrofs

La major part de les relacions són amb **Girona**, però també és un centre atractor de viatges des d'altres municipis, a causa del comerç, equipaments esportius, educatius, etc.

Descripció general de la mobilitat

Es tracta d'un municipi **amb desplaçaments d'entrada i sortida més equilibrats**. Hi ha una proporció semblant de veïns que treballen en altres municipis com de persones de l'exterior que venen a treballar a Sarrià de Ter. Els motius de desplaçaments són laborals, principalment, però també relacionats amb el comerç, l'oci, l'educació, etc.
Una de les dificultats més grans la provoca el traçat de la **N-II**, que divideix el nucli urbà, **generant una bretxa** en les comunicacions entre ambdós costats del municipi.

BLOC 2: Caracterització Sectorial

Mobilitat de persones vianants

Els principals eixos de persones vianants s'ubiquen a **carrer del Riu i carrer Major** (zona 30). Aquesta darrera compta amb noves voreres, però es considera que els **carrers adjacents han de ser millorats** ja que les voreres són estretes, proposant convertir-les **en plataforma única**.
Hi ha una **ruta escolar a l'escola Montserrat** de Sarrià de Ter.
L'**Av. França o N-II** és una **bretxa urbana** per a la mobilitat de persones vianants.



La connexió de persones vianants entre les gloriets de la N-II i la glorieta de la Via Augusta (C-255) es fa pel pavelló municipal, però no està condicionada ni fomenta la mobilitat a peu.

Mobilitat Ciclista i VMP

Existeix una **xarxa ciclista que té com a objectiu millorar-la i ampliar-la**. Actualment hi ha una connexió nord-sud que passa pel Pavelló Municipal.
Hi ha molt ciclisme de pas, a causa de l'**auge del ciclisme esportiu professional** de Girona i el seu entorn. Tot i això, **no s'utilitza gaire pels desplaçaments quotidians** o laborals.

Mobilitat en Transport Públic

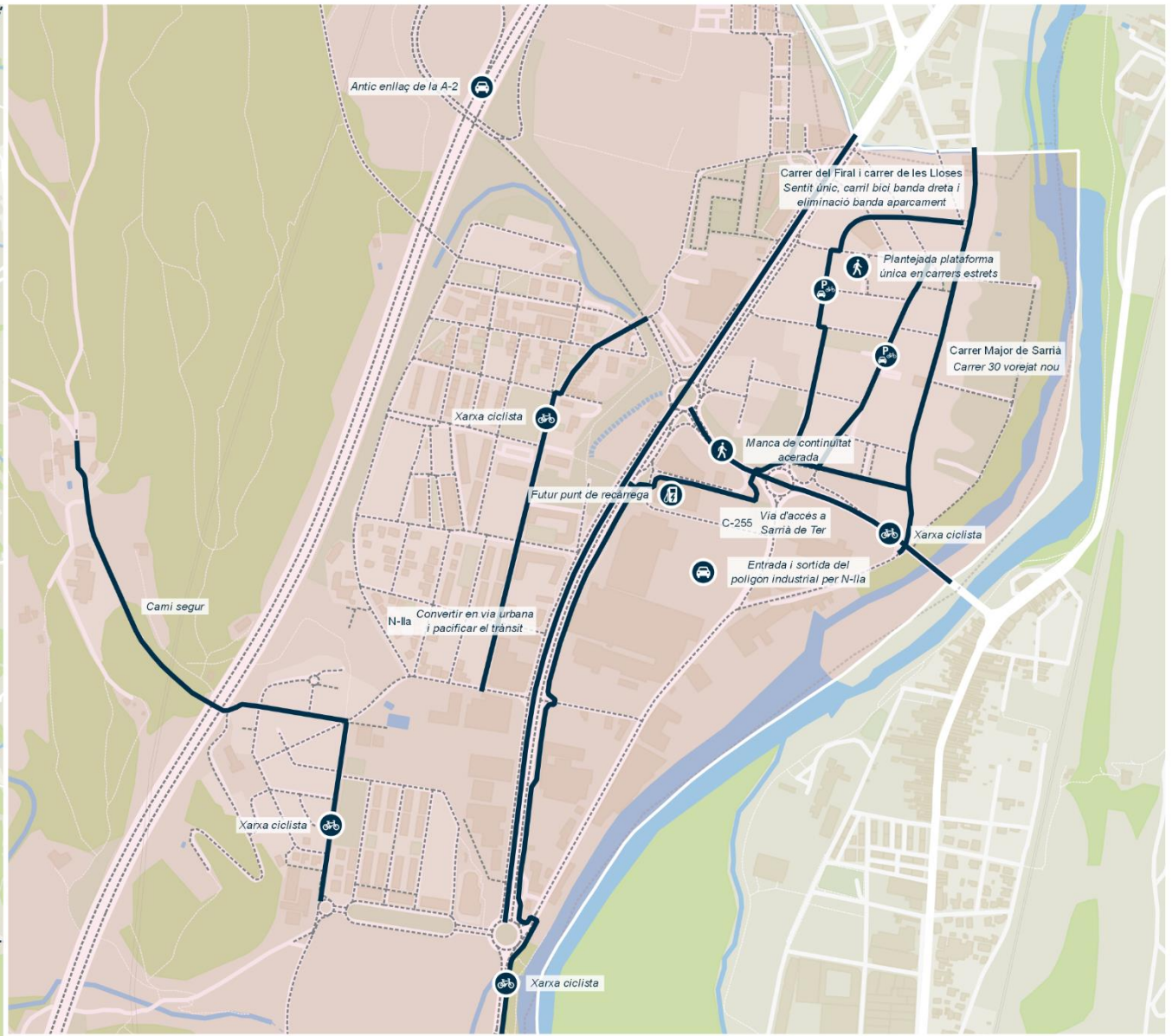
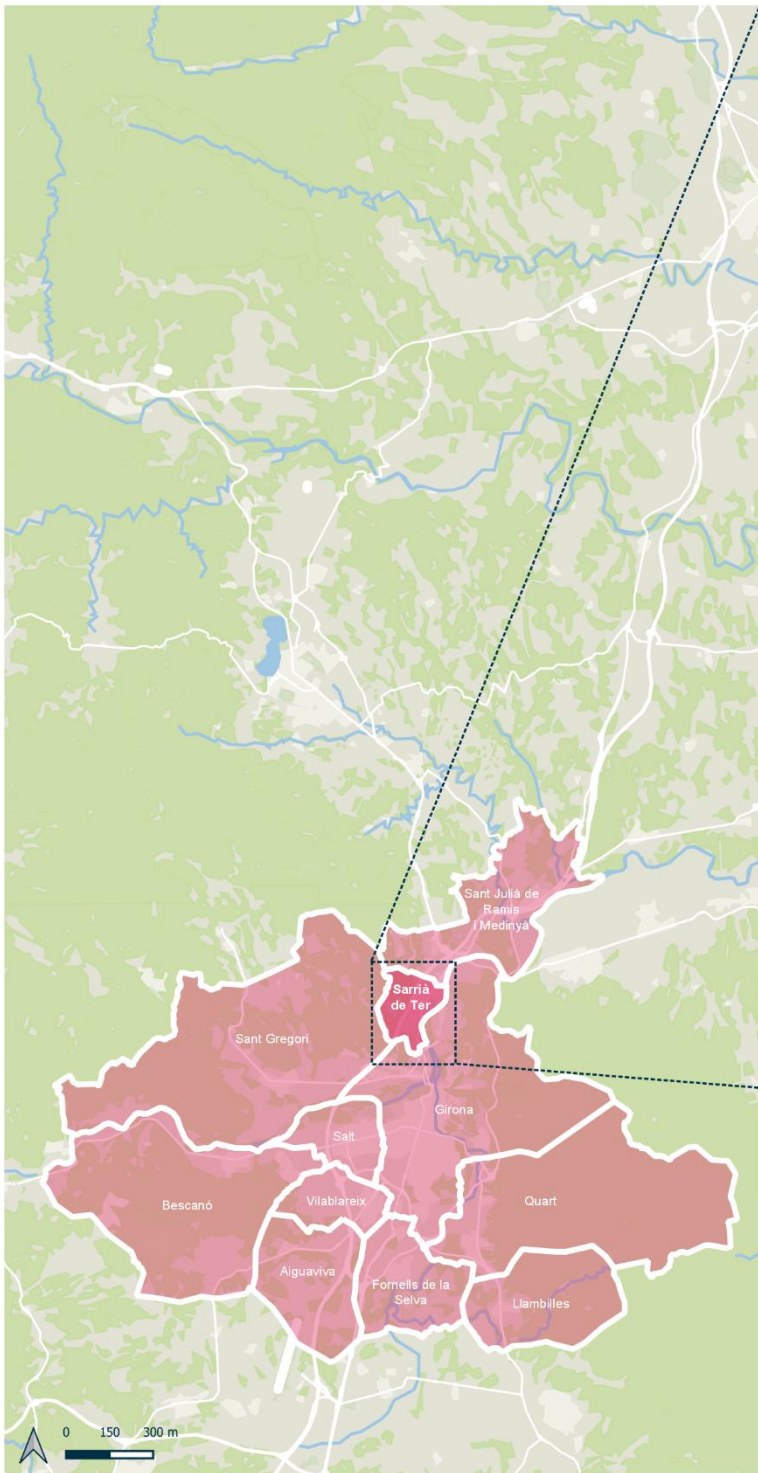
Hi ha una **satisfacció generalitzada amb el servei de la línia 6**, les **freqüències de la qual han millorat** i es situen al voltant de 7,5 minuts d'espera, és a dir, la meitat que fa uns anys quan era de 15 minuts.
El transport públic intenta competir amb el vehicle privat i tot i que encara **la gent segueix preferint el cotxe** per a la major part de desplaçaments, les millores realitzades fan que la gent s'habitui a utilitzar l'autobús.
Hi ha **tres llicències de taxi**.

Mobilitat en vehicle privat

L'accés principal és per la **N-II** pel sud i per l'**enllaç de l'A-2** pel nord. També té rellevància el **pont del Ter**, que comunica directament amb Girona per la C-255.
Existeix un **enllaç en desús** que s'ha desmantellat a l'**AP-7**.
Hi ha força **tràfic de trànsit** cap a altres municipis que travessen Sarrià per la N-II. Es busca convertir aquest eix en un carrer més agradable per a les persones vianants.
Es considera que hi ha un **ús excessiu del vehicle privat**. El viari interior principal s'identifica als **carrers Major i Joan Fuster**. Es planteja posar sentits únics en algunes vies com ara al **carrer de Firal i carrer de Lloses**.

Estacionament

Els principals problemes **es deuen a la manca d'aparcament privat en molts habitatges**.
Es planteja treure banda d'aparcament al **carrer de Firal** per incloure carril bici.



-  Vehicle privat
-  Estacionament
-  De vianants
-  Punt de recàrrega
-  Ciclista



4.10. Sant Gregori

La reunió inicial amb l'Ajuntament de Sant Gregori va tenir lloc el 13 de febrer del 2023, extraient-se d'aquesta les conclusions següents.

BLOC 1: Caracterització General

Realitat demogràfica

Compta amb uns **4.100 habitants**, aproximadament.
La **tendència demogràfica és de creixement** amb una mitjana de 100 habitants més a l'any, per la qual cosa hi ha plans urbanístics que responen a aquesta necessitat.

Tipus d'assentament urbà

Compta amb un nucli principal, Sant Gregori, d'uns 3.500 habitants, sent una **ciutat relativament compacta** que s'estén a banda i banda de la GI-531.
La resta de la població es distribueix pel municipi, la superfície del qual és de les més grans de l'àmbit. Solen ser masies disseminades i nuclis molt petits com **Constantins, Ginestar, Cartellà, San Medir, Domeny i Taialà**.

Activitats econòmiques principals

És un **municipi de caràcter residencial**, on molts veïns es desplacen a treballar a Girona.
La **zona industrial** compta amb empreses petites. Compta amb **equipaments** i activitats esportives i d'oci, cosa que atrau a gent jove des d'altres municipis.
L'**agricultura i la ramaderia** segueixen sent rellevants al municipi.

Actius mediambientals o paisatgístics

El principal actiu mediambiental és el **paisatge de muntanya**. Això atrau senderistes i gent que busca activitats a l'aire lliure a la natura.

Relació amb els municipis limítrofs

La major part de les relacions són amb **Girona**, no obstant, també és un centre atractor de viatges des d'altres municipis a causa del comerç i alguns equipaments.

Descripció general de la mobilitat

Es tracta d'un municipi **amb desplaçaments pendulars**, on es genera una mica de **tràfic en hores punta**.
Sant Gregori atrau població per motius de lleure i esbarjo com carreres de bicicletes, mountainbike, senderisme, etc.

BLOC 2: Caracterització Sectorial

Mobilitat de persones vianants

La **mobilitat de persones vianants no és la més comuna** a Sant Gregori. La tipologia d'assentament en forma d'habitatges unifamiliars i la distància entre serveis porta la gent a fer servir l'automòbil, principalment. L'estat de **les voreres no era el més adequat** i s'està desenvolupant un Pla d'accessibilitat que permeti **millorar la situació** i fomentar aquest mode de desplaçament.
Hi ha un **Camí Escolar Segur** a l'entorn de l'Institut.
Es fomenta el **senderisme** i es vol continuar associant la imatge de Sant Gregori a aquest tipus d'activitats saludables.



Mobilitat Ciclista i VMP

No hi ha carrils bici a la trama urbana a excepció de la **zona nova a l'est del nucli urbà**. Tot i això, també s'utilitza puntualment un camí paral·lel al riu Ter, però és poc atractiu pels pendents. Es pretén implementar **un nou carril bici a la GI-531** que uneixi en nucli urbà amb el polígon industrial. A més a més, tenen la idea de poder estendre la infraestructura ciclista fins al límit municipal amb **Girona**.

A l'interior del nucli consideren que seria millor proposar ciclocarrer i no treure espai d'aparcament.

L'increment de l'ús de la bicicleta de moment ha estat **associat a l'oci**, exclusivament.

Mobilitat en Transport Públic

El transport públic **no ofereix actualment un servei atractiu** que pugui competir amb el vehicle privat. Es **sol·licita augmentar les freqüències**, les quals actualment es situen en una hora. Concretament, consideren que hauria d'augmentar la freqüència el cap de setmana.

Els nuclis més petits de l'interior del municipi tenen **transport a la demanda**, gestionat per la Generalitat.

Mobilitat en vehicle privat

El **punt principal és per Girona**, per la Rotonda de Domeny.

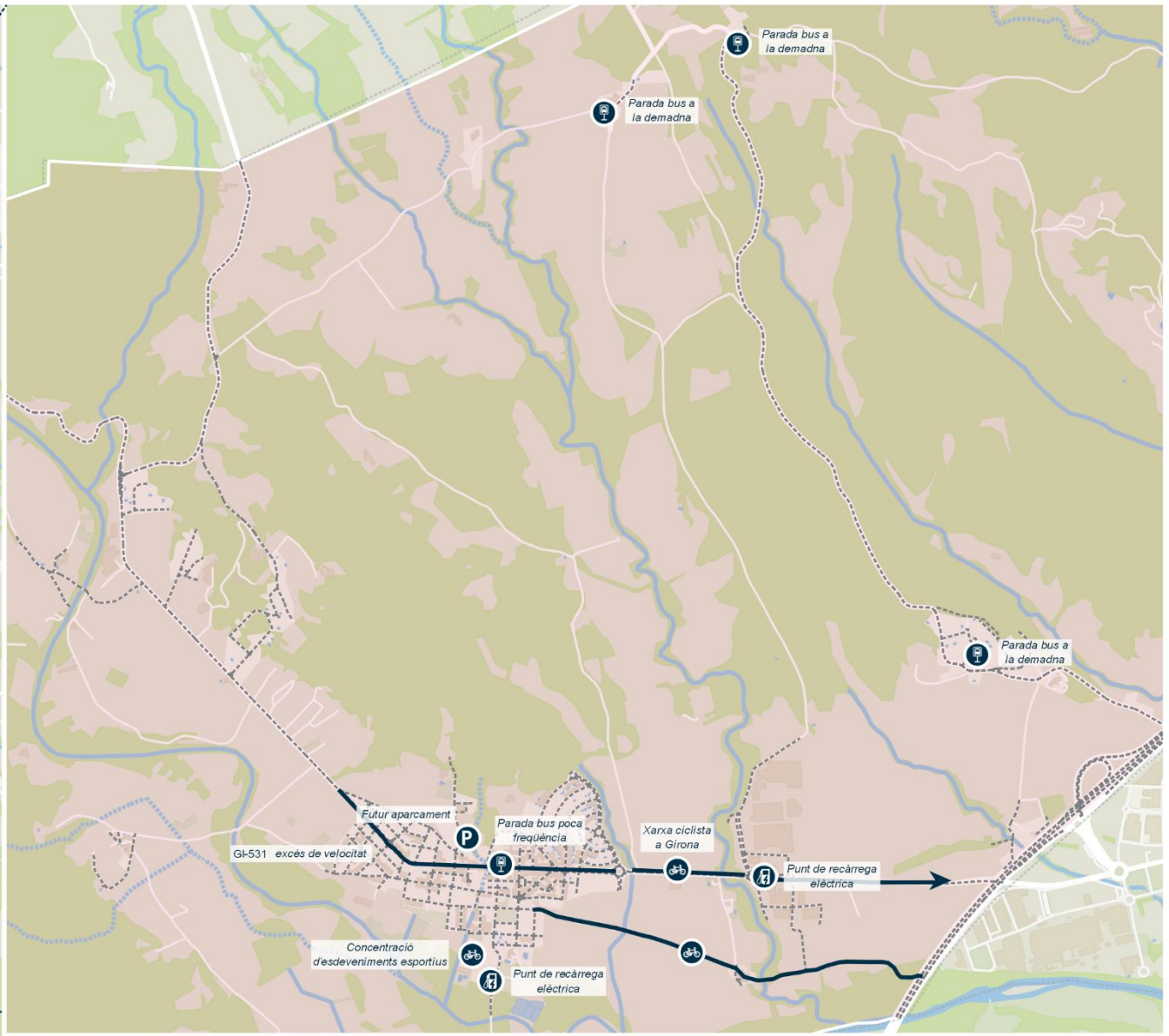
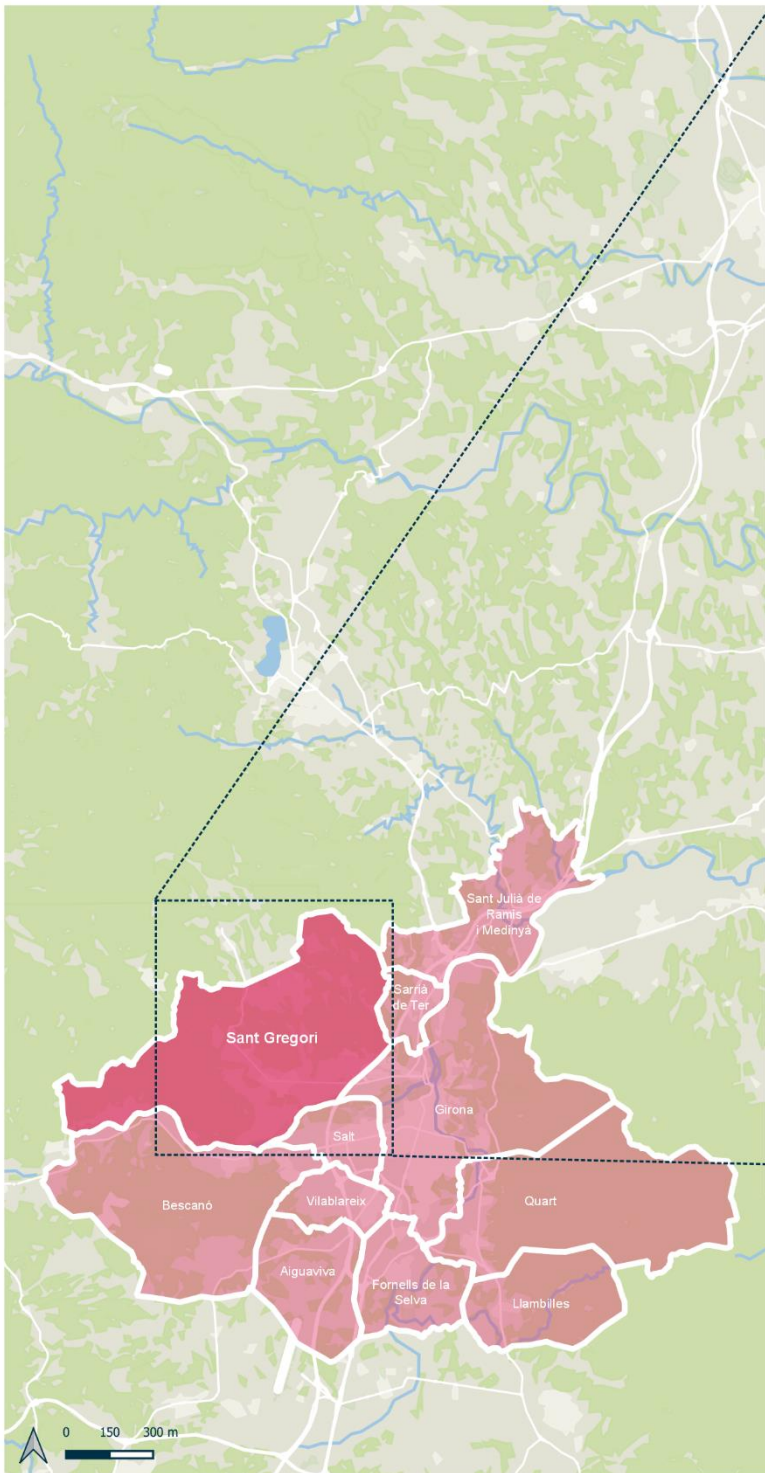
La **GI-531** és l'eix viari principal, que al tram que creua el nucli urbà s'hauria de **convertir en un carrer més urbà**.

L'únic punt que genera una mica de **tràfic és la zona del camp de futbol**, quan hi ha concentració d'esdeveniments esportius.

Estacionament

Hi ha **espai en abundància** per aparcar i, a més, hi ha unes **bosses d'aparcament** associades a les **instal·lacions esportives**.

Hi ha punts de **recàrrega de vehicles elèctrics** a la zona esportiva i al polígon industrial.



- Estacionament
- Punt de recàrrega
- Transport públic
- Ciclista



4.11. Sant Julià de Ramis i Medinyà

La reunió inicial amb l'Ajuntament de Sant Julià de Ramis i Medinyà va tenir lloc el dia 16 de febrer de 2023, les conclusions de la qual es presenten a continuació.

BLOC 1: Caracterització General

Realitat demogràfica

Compta amb uns **3.600 habitants**, aproximadament.
La **tendència demogràfica és de creixement** sostingut, però lent, encara que des del 2010 es manté en xifres semblants.

Tipus d'assentament urbà

Compta amb una zona més **dispersa**, la de **Sant Julià**, amb uns 2.800 habitants i amb un nucli principal que conurba amb Sarrià de Ter.
Al nord del municipi, hi ha un nucli més **compacte**, d'uns 900 habitants, anomenat **Medinyà**. La majoria de la població es desplaça a Banyoles o Celrà, per motius de feina.

Activitats econòmiques principals

És un **municipi amb un caràcter residencial**, on molts veïns es desplacen a treballar a Girona o Sarrià de Ter. **També presenta una mica d'indústria**, encara que la major part dels treballadors es desplacen a polígons industrials de més magnitud situats a altres municipis de l'entorn.
L'**agricultura de secà** continua sent rellevant al municipi.

Actius mediambientals o paisatgístics

El principal actiu mediambiental és el **paisatge de muntanya**. Això atrau senderistes i gent que busca activitats a l'aire lliure a la natura.

Relació amb els municipis limítrofs

La major part de les relacions són amb **Girona**, però també són destacables les connexions diàriament amb **Celrà, Sarrià de Ter i Banyoles**.

Descripció general de la mobilitat

És un municipi **exportador de viatges** amb mobilitat variada, de tipus laboral, educativa, de lleure, etc., que generalment es cerca fora del municipi.
Es tracta d'un municipi **amb desplaçaments pendulars**, on es genera una mica de **tràfic en hores punta**.
La mobilitat està centrada en el **vehicle privat**, tot i que es vol oferir alternatives a la població i s'està fomentant l'ús de la bicicleta. Les **grans infraestructures suposen barreres** per a la mobilitat activa, situació que provoca que no hi hagi gaire connexió entre nuclis a través d'itineraris de persones vianants o ciclistes.
Entre Sant Julià i Medinyà no hi ha un flux constant de desplaçaments, sinó que les relacions són amb l'exterior, principalment.

BLOC 2: Caracterització Sectorial

Mobilitat de persones vianants

La **mobilitat de persones vianants és més comuna a Medinyà** que a la resta del municipi degut a la seva estructura urbanística compacta. Així mateix, on més s'hi ha intervingut és al nucli de Sant Julià que està en conurbació amb Sarrià de Ter, tot i que es considera que encara queda molt per fer.



L'estat de **les voreres no és l'adequat** ja que la majoria són estretes, encara que progressivament es van realitzant obres que permetin complir amb la normativa d'accessibilitat universal. Hi ha **escassos espais de trobada**, la majoria són de trànsit. La zona del **pavelló esportiu s'ha pacificat** per crear un entorn més agradable per a la persona vianant.

El principal problema s'ubica a la **N-II**, on es pretén **reduir la presència de vehicles** a la via i fer-la més amigable per les persones vianants. També es busca millorar la **connexió entre el nucli urbà i l'ajuntament**, on actualment s'accedeix generalment amb cotxe.

Per acabar, la **carretera de Banyoles** ha de ser transformada en via urbana.

Mobilitat Ciclista i VMP

Hi ha un **eix ciclista a Medinyà**, però no hi ha una xarxa més completa que abasti tot el municipi. Està definida una **via verda entre Girona, Sarrià de Ter i Sant Julià**, cosa que es considera un bon avenç per a la millora de la mobilitat ciclista. Es suggereix **millorar la visió conjunta del servei ciclista**, ja que fins ara s'han fet projectes aïllats. La gent no fa servir gaire la bicicleta per la **sensació d'inseguretat** que transmeten les grans infraestructures que travessen el municipi.

Mobilitat en Transport Públic

El transport públic interurbà ofereix rutes als municipis de l'entorn amb relacions més rellevants, com ara Girona, Figueres, Barcelona, Olot, Banyoles, etc.

Hi ha **bus a demanda** (microbús Teisa) que subministra servei al camp de Golf, des de Correus. Només surt de Correus si es demana per l'app de mòbil. Funciona bé i costa el mateix que un bitllet senzill, pel que es considera estendre el servei.

Es sol·licita **millorar la informació a la persona usuària, la intermodalitat i les freqüències**.

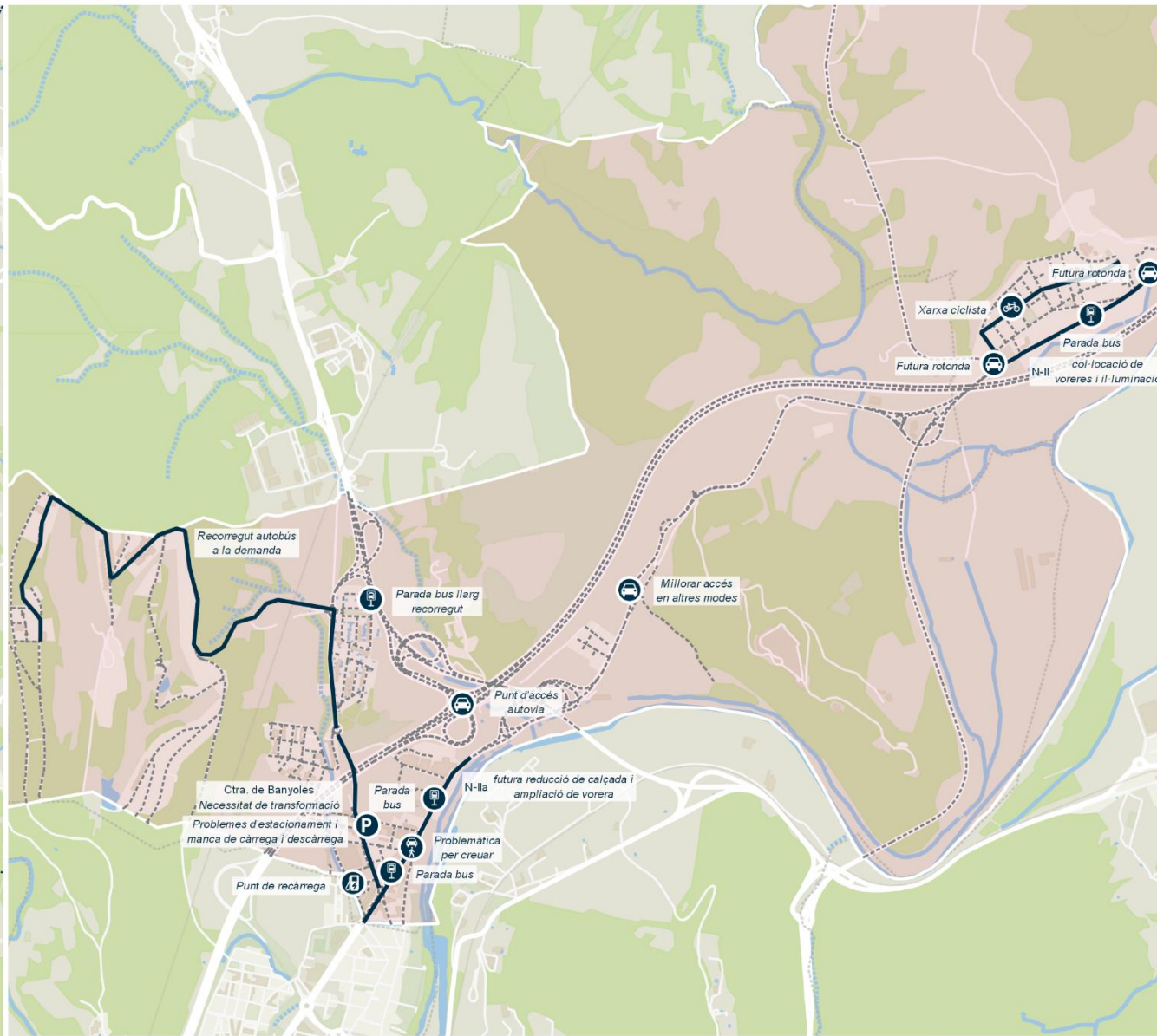
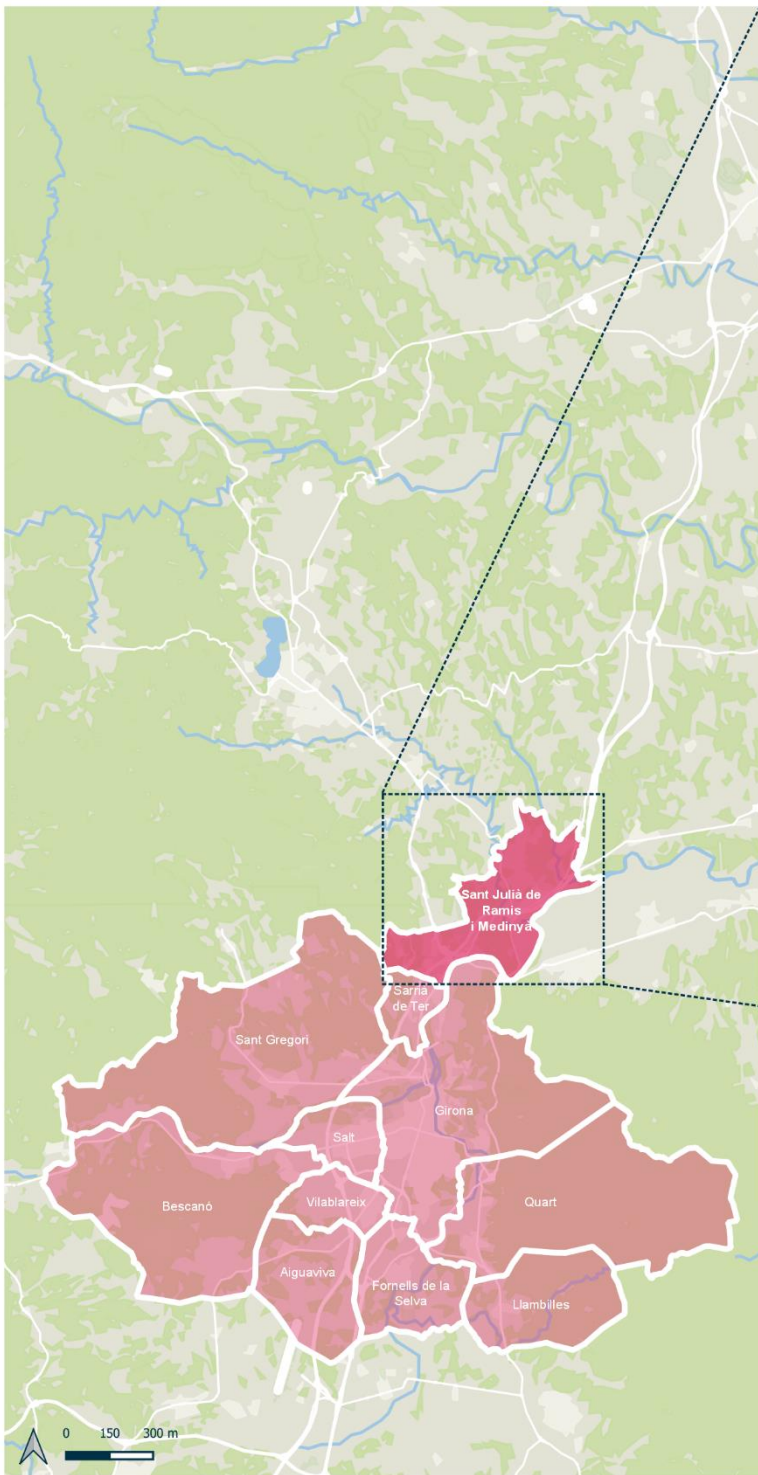
Mobilitat en vehicle privat

El punt d'accés principal és per l'**Autopista del Mediterrani** i l'enllaç de la **C-66**. Així mateix, la **N-II** recull força vehicles, que ve de Banyoles i Olot. El **trànsit de camions** a la connexió amb Girona és elevat.

Es cerca **remodelar la N-II**, mitjançant la pacificació del trànsit. Per fer-ho, es farà **una rotonda al sud de Medinyà** (N-II amb C-514) i **al nord** (N-II amb Doctor Fleming) per pacificar aquest tram i eliminar l'efecte frontera.

Estacionament

Hi ha **espai en abundància** per aparcar excepte a la zona propera a Sarrià de Ter on es detecten alguns problemes.



- Vehicle privat
- Estacionament
- De vianants
- Punt de recàrrega
- Transport públic
- Ciclista



4.12. Vilablareix

La reunió inicial amb l'Ajuntament de Vilablareix va tenir lloc el 28 de febrer del 2023, extraient-se d'aquesta les conclusions següents.

BLOC 1: Caracterització General

Realitat demogràfica

Compta amb uns **3.400 habitants**, aproximadament.
La **tendència demogràfica és creixent**. Es considera que és un dels municipis de l'àmbit d'estudi on més creixement poblacional s'ha experimentat proporcionalment en les darreres dècades. Es preveu que hi hagi unes 1.000 persones més els propers cinc anys i que arribin als 5.000 habitants.

Tipus d'assentament urbà

Està conformat per un únic nucli i una sèrie de masies disseminades.

Activitats econòmiques principals

És un **municipi de caràcter residencial**, on molts veïns es desplacen a treballar a Girona o Salt.
Amb el creixement demogràfic han anat sorgint noves activitats serveis i comerços. Compta amb **indústries petites i tallers** al seu extrem est, a la connexió del municipi amb Girona.
L'**agricultura de secà**, ramaderia i avicultura segueixen sent rellevants al municipi.

Actius mediambientals o paisatgístics

La part oest del municipi té un caràcter més natural i existeix un **corredor verd** que uneix la zona amb les Gavarres.

Relació amb els municipis limítrofs

La majoria de les relacions són amb **Girona i Salt**, per qüestions laborals, educatives, de lleure, etc.

Descripció general de la mobilitat

És un municipi **exportador de viatges**. Es tracta d'un municipi **amb desplaçaments pendulars**, on es genera una mica de **tràfic en hores punta**.
La mobilitat està centrada en el **vehicle privat**, tot i que es vol oferir alternatives a la població i s'està fomentant les maneres sostenibles. Es considera que hi ha un **excés de vehicles a la GI-533** i que aquest eix s'ha de convertir en una via més urbana.

BLOC 2: Caracterització Sectorial

Mobilitat de persones vianants

La **mobilitat de persones vianants s'ha fomentat en els darrers anys** mitjançant actuacions com la creació de **plataforma única** en algunes vies del nucli històric.
Es preveu **pacificar l'eix de la GI-533**, però és competència de la Generalitat; i s'han creat **carrers amb pavimentat rosa** amb l'objectiu de fer vies més atractives per a la persona vianant.



Mobilitat Ciclista i VMP

Pel que fa a la mobilitat amb bicicleta, han dotat d'**una infraestructura segura** al municipi i la sensació és que **s'ha incrementat l'ús de la bici** per a desplaçaments quotidians, tot i que encara és minoritari.

La connexió per **la via verda amb Aiguaviva** ha de ser reforçada. A més, es pretén que la **connexió amb Girona sigui millorada**, cosa que actualment es troba en execució.

S'apunta que la problemàtica principal sorgeix amb els **aparcaments per a bicicletes**, cosa que es considera que ha de ser estudiada.

L'ús de patinets ha incrementat i està associat a la mobilitat a l'entorn de l'escola. Es reconeix que genera problemes puntualment.

Mobilitat en Transport Públic

El transport públic **no ofereix actualment un servei atractiu** que pugui competir amb el vehicle privat.

Es **sol·licita augmentar les freqüències**, que actualment es situen en mitja hora. Es demana una **connexió més directa amb Girona**.

Mobilitat en vehicle privat

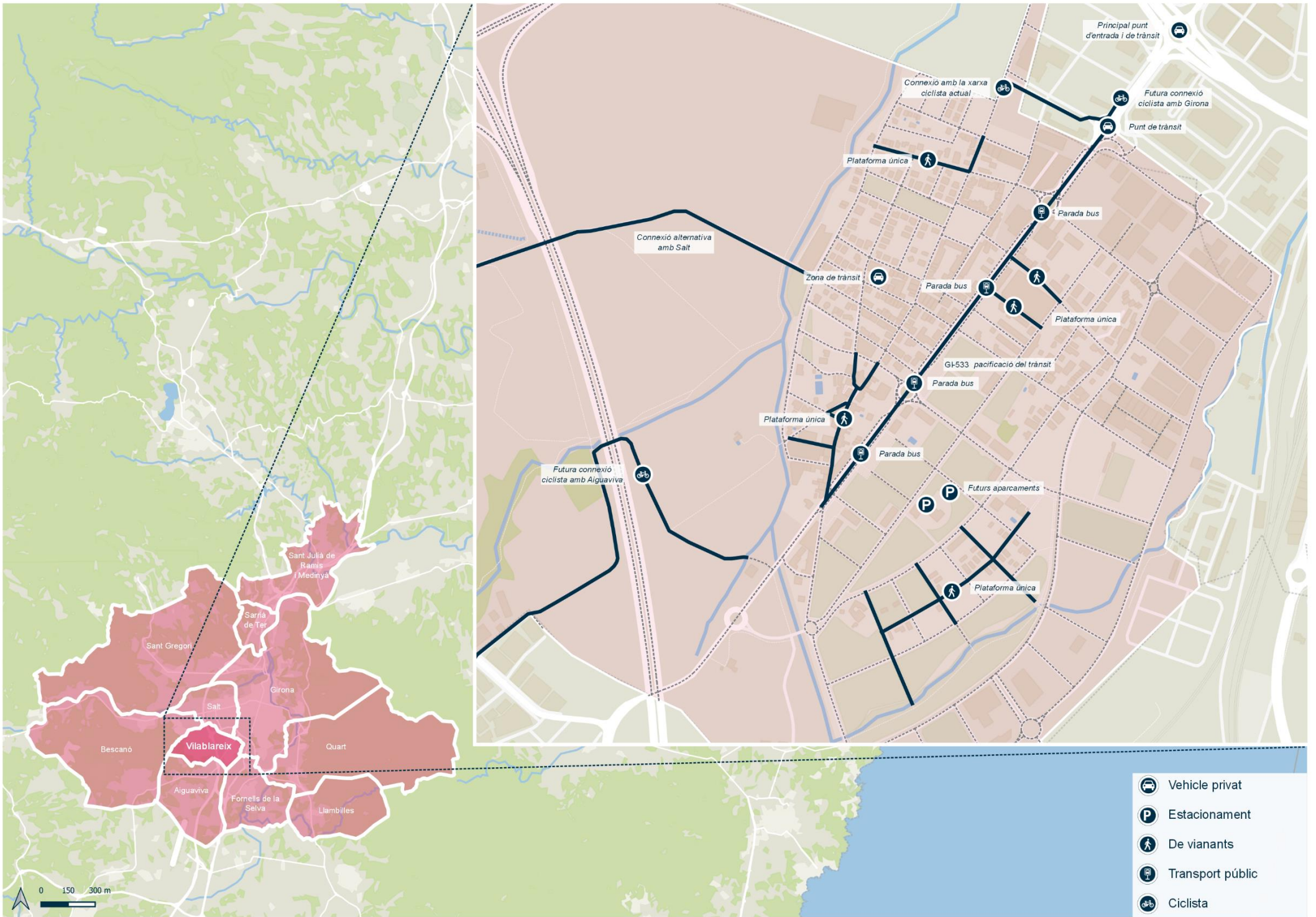
El **punt principal és per Girona**, per la rotonda d'intersecció entre la C-65 i la GI-533. Hi ha **punts de major tràfic**, principalment a l'eix de la carretera de Santa Coloma o **GI-533** i en algunes vies del **nucli històric**.

Estacionament

Hi ha **prou espai** per a l'estacionament, encara que es preveu la creació d'una bossa d'aparcament vinculada al **Pavelló Esportiu** i al **Centre Cultural**.

Es considera que, de manera general, la gent ha anat acceptant les polítiques de **reducció d'aparcament en superfície** i hi ha hagut una bona adaptació.

En relació amb els **punts de recàrrega elèctrica**, hi ha hagut subvencions per a la instal·lació d'11 punts i volen transitar cap a aquest tipus de mobilitat per la qual cosa crearan 14 punts més.





5. TELEFONIA MÒBIL

Aquesta anàlisi consisteix en el conjunt d'elements que defineixen i caracteritzen la mobilitat actual de l'àmbit d'estudi centrant-se en la recopilació de dades sobre l'origen i la destinació dels desplaçaments, a través de l'explotació de dades de la telefonia mòbil (big data) considerant aquestes dades com les que reflecteixen el moviment general de la població en un dia comú. D'aquesta manera es permet entendre la forma que tenen les persones de l'àmbit de moure's, tant dins de cada municipi, entre ells o fora de l'àmbit.

5.1. Introducció

Per fer aquest estudi ha sigut necessari fer una divisió per zones més o menys homogènies tant de la ciutat de Girona, com dels 10 municipis de l'àmbit (Aiguaviva, Bescanó, Fornells de la Selva, Llambilles, Quart, Salt, Sarrià de Ter, Sant Gregori, Sant Julià de Ramis i Medinyà i Vilablareix).

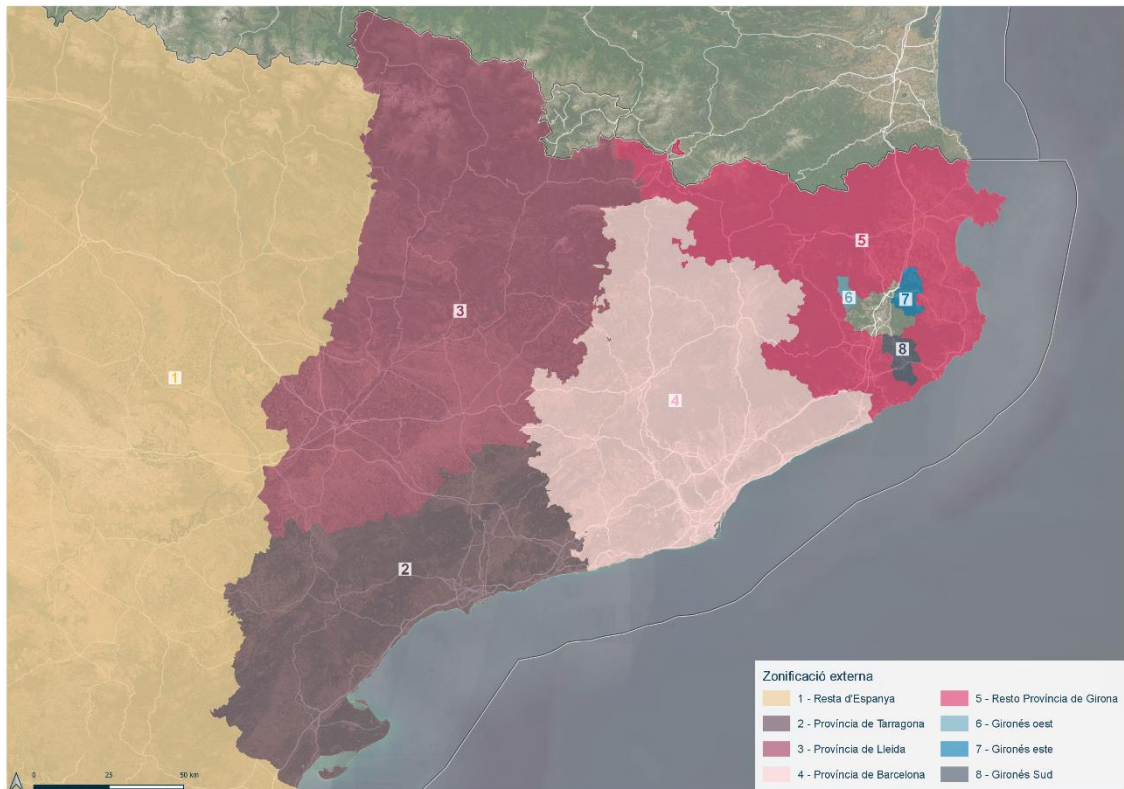
Els criteris que s'han tingut en compte han estat les divisions administratives per sectors en el cas de Girona; i de seccions censals, barreres urbanes o nuclis de població en el cas dels altres municipis de l'àmbit.

La zonificació establerta diferencia les zones exteriors a l'àmbit del PMUS-SGI respecte a les zones que formen part dels onze municipis objecte d'estudi. Es consideren zones exteriors:

- **Zona 1 – Resta d'Espanya.** S'ha considerat com a zona tota la resta del territori per poder comptabilitzar aquells viatges entre els municipis de l'àmbit i zones externes a la Comunitat Autònoma de Catalunya.
- **Zona 2 – Províncies de Tarragona, Zona 3 – Província de Lleida i Zona 4 – Província de Barcelona.** S'ha tingut en compte el conjunt de les províncies catalanes degut a la seva proximitat i al seu paper com a focus generador de mobilitat.
- **Zona 5 – Resta de la Província de Girona.** Formada per tots els municipis de la província de Girona que no formen part de l'àmbit d'estudi ni dels esmentats anteriorment.
- **Zona 6 – Comarca del Gironès Oest.** Es considera zona Oest el municipi de Sant Martí de Llémena, pertanyent a la Comarca del Gironès i que es troba a l'oest dels municipis de l'àmbit.
- **Zona 7 – Comarca del Gironès Est.** Es tracta dels municipis de la Comarca del Gironès que queden a la part est de l'àmbit de l'estudi, essent aquests: Bordils, Celrà, Cervià de Ter, Flaçà, Juià, Madremanya, Sant Joan de Mollet, Sant Jordi Desvalls, Sant Martí Vell i Viladasens.
- **Zona 8 – Comarca del Gironès Sud.** Consisteix en els municipis de la Comarca del Gironès que es troben al sud de l'àmbit d'estudi, formen aquesta zona: Campllong, Cassà de la Selva, Llagostera i Sant Andreu Salou.



Imatge. 1. Zonificació externa àmbit PMUS-SGI



Font: elaboració pròpia

D'altra banda, les zones interiors i que formen part de l'àmbit d'estudi són:

- **Girona.** La ciutat de Girona s'ha dividit en sectors, tractant-se d'una divisió interna dels barris de la ciutat. Aquesta divisió deixa la ciutat de Girona dividida en 31 zones, sent aquestes: Pla de Campdorà (zona 9), Pont Major (zona 10), Muntanya de Campdorà (zona 11), Pedret (zona 12), Montjuïc (zona 13), Sant Ponç (zona 14), Fontajau (zona 15), Tialà (zona 16), Germans Sàbat (zona 17), Domeny Nord (zona 18), Domeny Sud (zona 19), Hortes, (zona 20), Santa Eugènia (zona 21), Can Gibert del Pla (zona 22), Eixample Nord (zona 23), Eixample Sud (zona 24), Sant Narcís (zona 25), Barri Vell (zona 26), Mercadal (zona 27), Carme (zona 28), Sant Daniel (zona 29), Gavarres (zona 30), Torre Gironella (31), Pedreres (zona 32), Font de la Pólvora (zona 33), Vila-roja (zona 34), La Creueta (zona 35), Montilivi (zona 36), Palau (zona 37) Avellaneda (zona 38) i Mas Xirgu (zona 39).
- **Aiguaviva.** Municipi d'uns 780 habitants que es divideix en dues zones: Aiguaviva – Nucli principal (zona 40) i Aiguaviva – Resta del municipi (zona 41).
- **Bescanó.** Municipi de prop de 5.150 habitants que compta amb dues zones: Bescanó – Nucli principal (zona 42) i Bescanó – Resta del municipi (zona 43).
- **Fornells de la Selva.** Municipi de més de 2.600 habitants que es divideix en tres zones: Fornells de la Selva – Nucli principal (zona 44), Fornells de la Selva – Fornells Parc (zona 45) i Fornells de la Selva – Polígon industrial (zona 46).
- **Llambilles.** Municipi de truja de 730 habitants que compta amb dues zones: Llambilles – Nucli principal (zona 47) i Llambilles – Resta del municipi (zona 48).
- **Quart.** Municipi de 3.900 habitants dividit en dues zones: Quart – Nucli principal (zona 49) i Quart – Resta del municipi (zona 50).



- **Salt.** Municipi més gran que compta amb més de 32.500 habitants i que es divideix en sis zones: Salt – Veïnat (zona 51), Salt – Vell (zona 52), Salt – Centre (zona 53), Salt – La Maçana (zona 54), Salt – Hospital (zona 55), Salt – Escritor (zona 56).
- **Sant Gregori.** Municipi amb prop de 4.100 habitants que es divideix en dues zones: Sant Gregori – Nucli principal (zona 57) i Sant Gregori – Resta del municipi (zona 58).
- **Sant Julià de Ramis i Medinyà.** Municipi d'uns 3.600 habitants que consta de dues zones: Sant Julià de Ramis (zona 59) i Medinyà (zona 60).
- **Sarrià de Ter.** Municipi de 5.300 habitants que compta amb dues zones: Sarrià de Ter – Est (zona 61) i Sarrià de Ter – Oest (zona 62).
- **Vilablareix.** Municipi de prop de 3.400 habitants que consta de dues zones: Vilablareix – Oest (zona 63) i Vilablareix – Est (zona 64)

Tot seguit, s'analitzaran les dades de mobilitat per a cadascun dels municipis objecte d'estudi.

5.2. Aiguaviva

Mobilitat interna

Les dades obtingudes pel municipi d'Aiguaviva mostren que el nombre de viatges interns és reduït, en part degut a que la telefonia mòbil no comptabilitza els viatges que tenen una duració inferior a 5 minuts. En aquest cas, s'observa que hi ha un total de 54 viatges diaris interns, dels quals la majoria els fan els residents (50 viatges). Com s'il·lustra a la següent taula, la longitud mitjana dels viatges interns és de 1,4 km, sent 1,4 km per residents i 2,1 km per no residents.

Gràfic. 17. Nombre mitjà de viatges i quilòmetres realitzats en desplaçaments interns de Aiguaviva

	Número
Viatges interns	54
Viatges interns (residents)	50
Viatges interns (no residents)	4
Kms viatges interns	1,4
Kms viatges interns (residents)	1,4
Kms viatges interns (no residents)	2,1

Font: elaboració pròpia

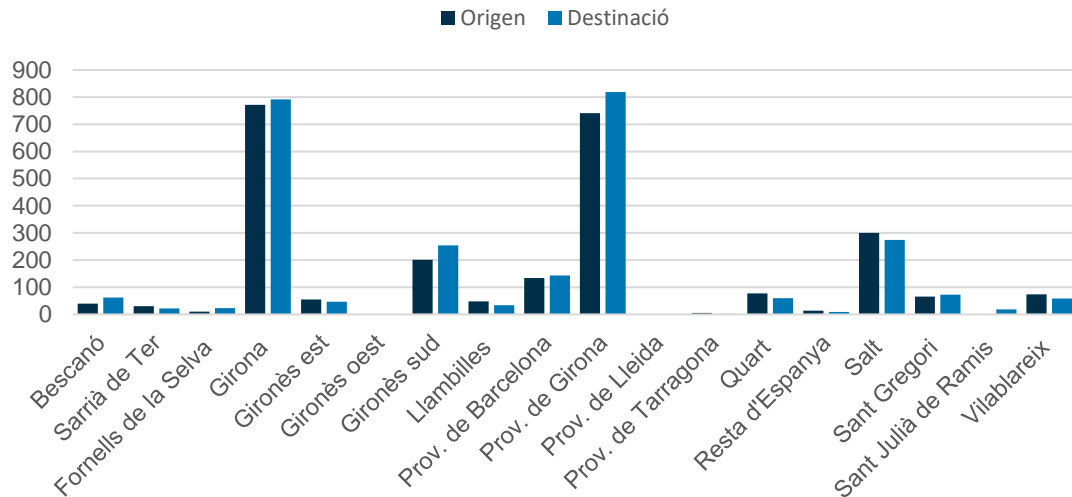
Mobilitat externa

Els viatges que s'originen a Aiguaviva amb destinació a altres zones suposen un 49% del total de viatges del municipi amb 2.566 desplaçaments. Pel que fa als viatges amb destinació Aiguaviva, s'aprecia certa simetria amb els d'origen, causada pel caràcter pendular dels viatges, suposen un 51% (2.692) dels viatges que es registren al municipi. Cal destacar que les zones que més mobilitat presenten ja siguin amb origen o destinació Aiguaviva, són la Província de Girona i la seva capital amb aproximadament un 30%



cadascun dels desplaçaments produïts; també és destacable la mobilitat d'Aiguaviva amb Salt, amb un 11% dels desplaçaments o el Gironès Sud (8,5%).

Gràfic. 18. Viatges amb origen i destinació a Aiguaviva (agrupat per municipi)

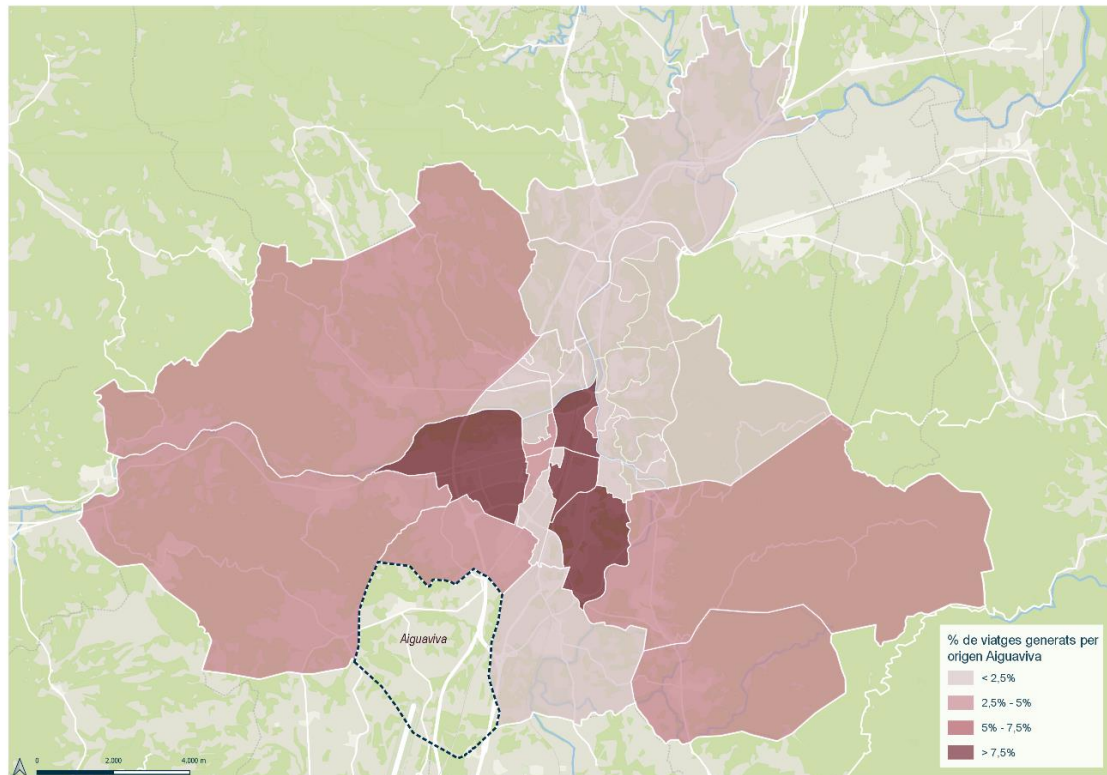


Font: elaboració pròpia

Per poder conèixer millor la mobilitat d'Aiguaviva amb els municipis de l'àmbit del PMUS-SGI, tot seguit es mostra la matriu origen-destí en forma de mapa. Tenint en compte l'origen dels desplaçaments dins del municipi d'Aiguaviva, destaquen com a zones d'origen l'**Eixample Sud**, l'**Eixample Nord**, **Palau** i **Santa Eugènia**, tots al municipi de **Girona** amb 147, 113, 113 i 55 desplaçaments diaris respectivament. Això suposa un 30% del total de desplaçaments. De la resta de municipis del present pla en destaca el nombre de desplaçaments cap a **Salt** (21%) **Vilablareix** (6%), **Sant Gregori** (5%) i **Quart** (5%).



Imatge. 2. Moviments principals amb origen a Aiguaviva y destí la resta de l'àmbit d'estudi

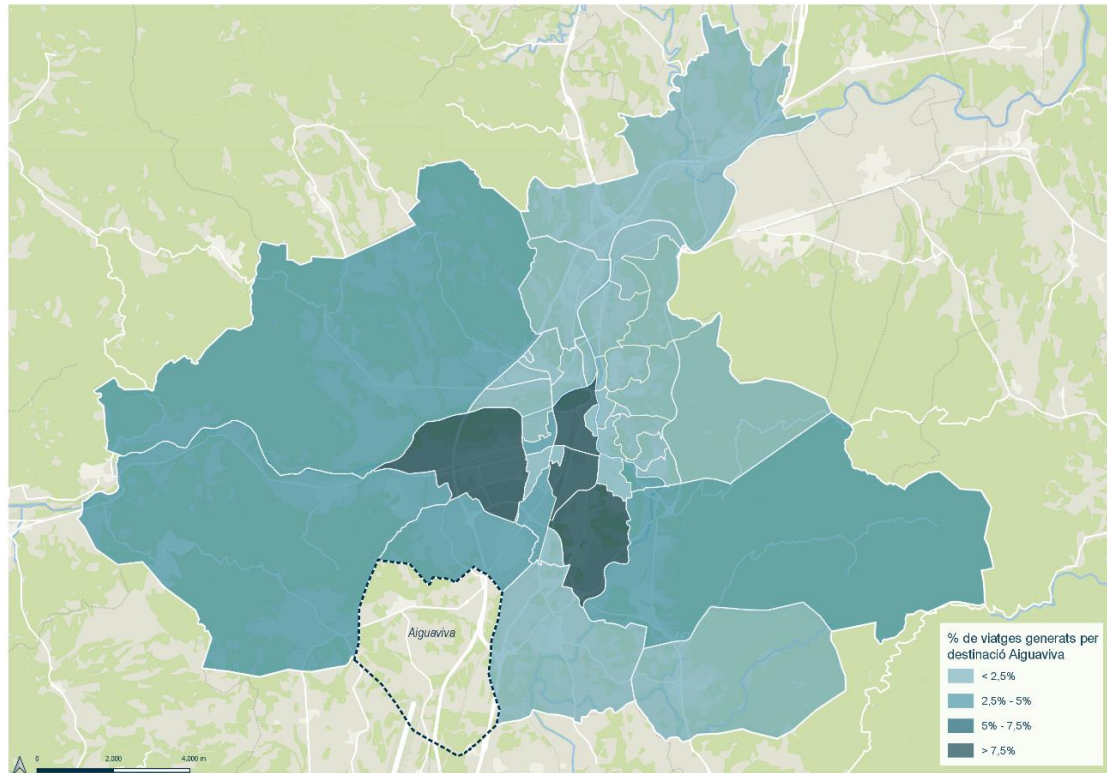


Font: elaboració pròpia

La mobilitat generada fora d'Aiguaviva i que té com a destinació el municipi, té origen principalment a **Eixample Sud, Palau i Eixample Nord (Girona)** amb 168, 152 i 116 viatges diaris, fet que suposa un 31% dels viatges totals diaris. De la resta de municipis del pla en destaca el nombre de desplaçaments des de **Salt (19%), Sant Gregori (5%) i Bescanó (5%)**.



Imatge. 3. Moviments principals amb origen a la resta de l'àmbit d'estudi i destinació Aiguaviva

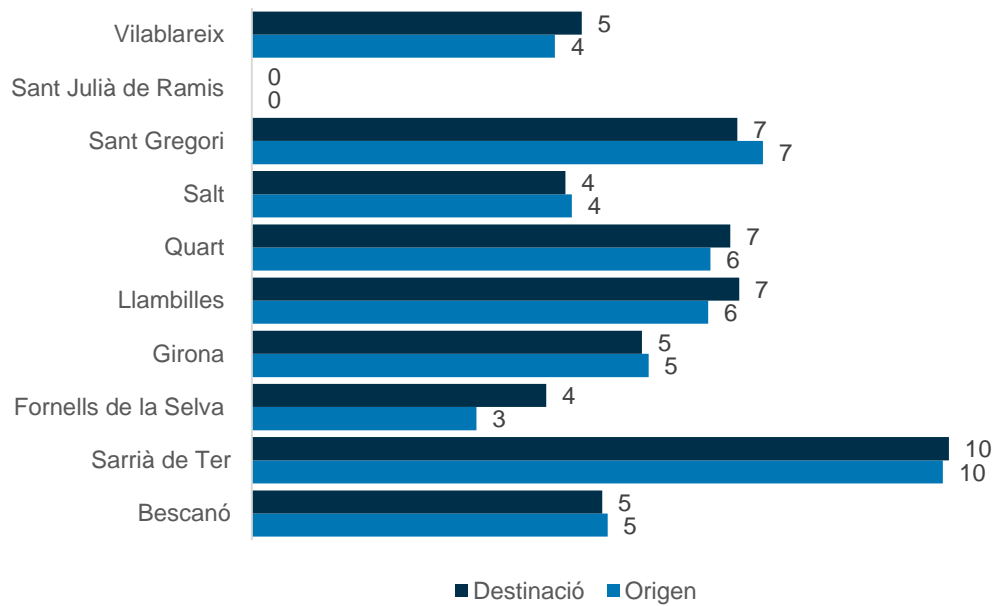


Font: elaboració pròpia

Segons les dades obtingudes de distància mitjana recorreguda en quilòmetres, en aquells viatges amb origen o destinació Aiguaviva aquesta és de 14,2 km. La zona que més distància mitjana presenta amb origen a Aiguaviva és Sarrià de Ter (9,6 km), mentre que Llambilles, Quart i Sant Gregori mostren valors similars que se situen entre els 6 i 7 km; si s'analitza com a destinació Aiguaviva aquestes seran molt similars, sent Sarrià de Ter el que més distància presenta amb 9,5 km seguit de Sant Gregori amb 7,1 km.



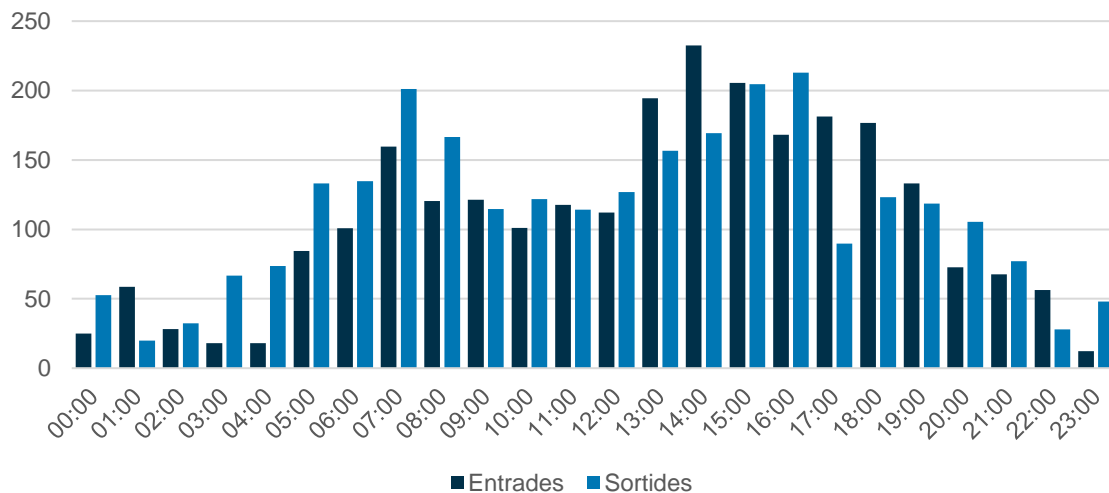
Gràfic. 19. Longitud mitjana desplaçaments amb origen i destinació Aiguaviva (km) (SGI)



Font: elaboració pròpia

Pel que fa a la distribució horària es poden identificar dos pics al llarg del dia, tant per a les entrades com per a les sortides del municipi. Aquests es troben entre les 7h i les 8h i les 13h i les 18h, sent aquest darrer el que més desplaçaments concentra. Les entrades a Aiguaviva es produeixen principalment a les 7h i a les 14h, mentre que les sortides a les 7h i a les 16h.

Gràfic. 20. Distribució horària viatges externs Aiguaviva



Font: elaboració pròpia

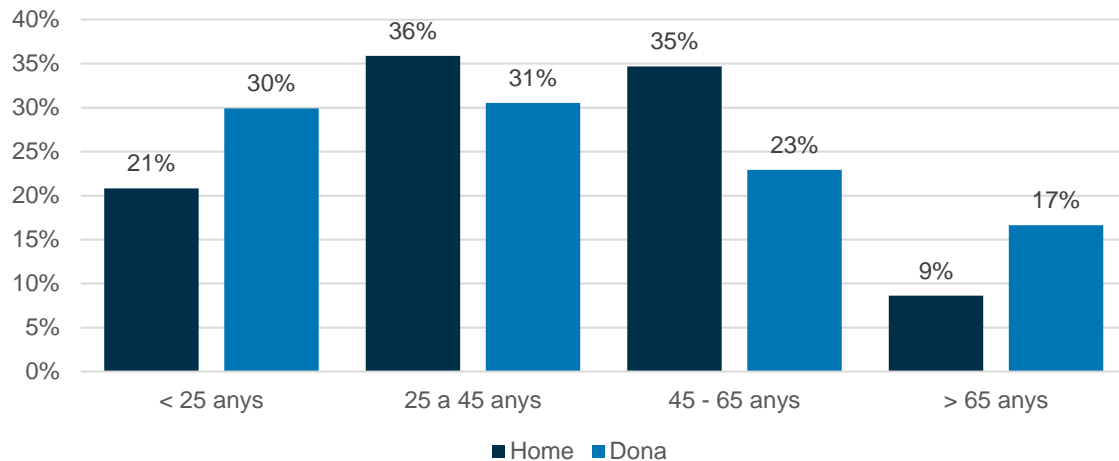
Caracterització de la persona viatgera

Segons les dades de la telefonia s'ha pogut categoritzar i identificar els diferents perfils poblacionals existents, de manera que, es procedeix en aquest apartat a detallar els resultats per sexe i edat de les persones que fan els desplaçaments a Aiguaviva.



A la següent gràfica es mostren els resultats respecte al perfil de les persones que es desplacen, quant al gènere i l'edat. S'observa com la franja majoritària s'ubica entre els 25 i els 45 anys, amb el 35% d'homes i el 31% de dones, encara que també la franja dels 45 a 65 anys té xifres percentuals altes.

Gràfic. 21. Distribució dels viatges amb origen i destinació a Aiguaviva segons grup d'edat i gènere



Font: elaboració pròpia

Mitjana de viatges per habitant

La mitjana dels desplaçaments indica la mitjana de viatges realitzats pels habitants d'Aiguaviva, la xifra consisteix en la divisió dels viatges registrats al municipi entre la població total del municipi.

La distribució de la mitjana de viatges segons l'edat de l'habitant indica com el nombre més gran de viatges és realitzat per la població major de 65 anys, superant els 5 desplaçaments diaris; per contra, el grup amb menor nombre de desplaçaments diaris és el que va dels 25 als 45 anys.

Gràfic. 22. Mitjana de viatges realitzats distribuïts segons grup d'edat

Grup d'edat	Desplaçaments	Població 2022	Desplaçaments mitjans per persona
< 25 anys	602	234	2,6
25 a 45 anys	249	169	1,5
45 - 65 anys	670	250	2,7
> 65 anys	654	127	5,1
TOTAL	2.174	780	2,8

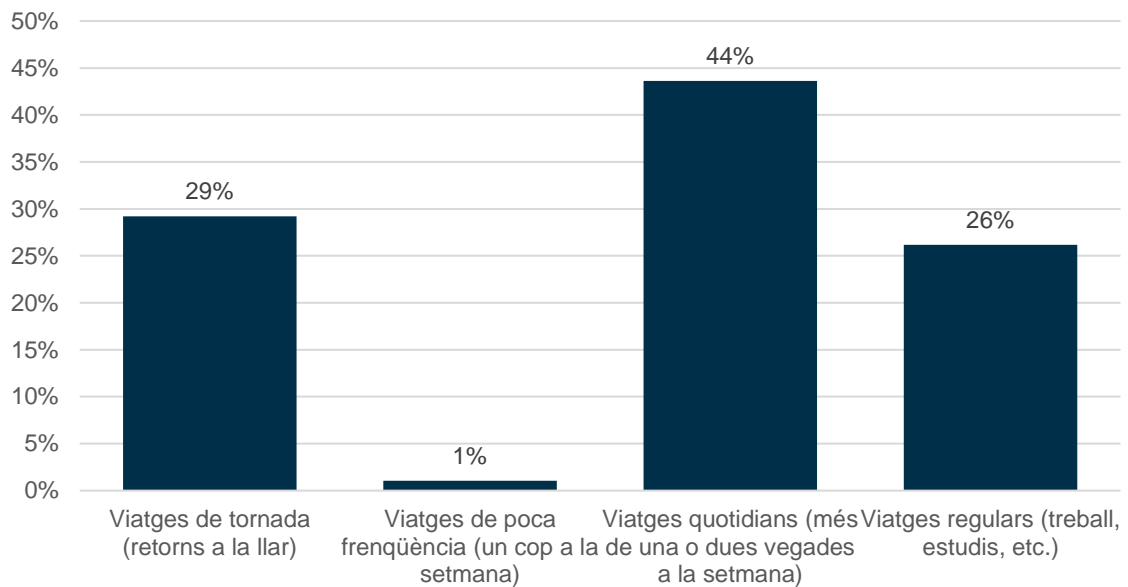
Font: elaboració pròpia

Freqüència dels viatges

La freqüència dels desplaçaments diaris de la població es distribueix en un 55% els que es realitzen cada dia a la setmana, diferenciant-se dins d'aquests els que són tornades a la llar amb un 29% i els que són viatges regulars (treball, estudis ...) amb un 26%; els viatges quotidians que són aquells que es realitzen una o dues vegades a la setmana suposen un 44% dels viatges, mentre que els que tenen menys pes són els que es realitzen amb poca freqüència (menys d'1 cop per setmana) amb un 1%.



Gràfic. 23. Motiu dels viatges a Aiguaviva



Font: elaboració pròpia

5.3. Bescanó

Mobilitat interna

Els viatges que s'han datat al municipi de Bescanó arriben als 429, sent 389 viatges interns realitzats pels mateixos residents del municipi i 40 viatges interns realitzats pels no residents.

Gràfic. 24. Nombre mitjà de viatges i quilòmetres realitzats en desplaçaments interns de Bescanó

	Número
Viatges interns	429
Viatges interns (residents)	389
Viatges interns (no residents)	40
Kms viatges interns	11,2
Kms viatges interns (residents)	11,0
Kms viatges interns (no residents)	11,4

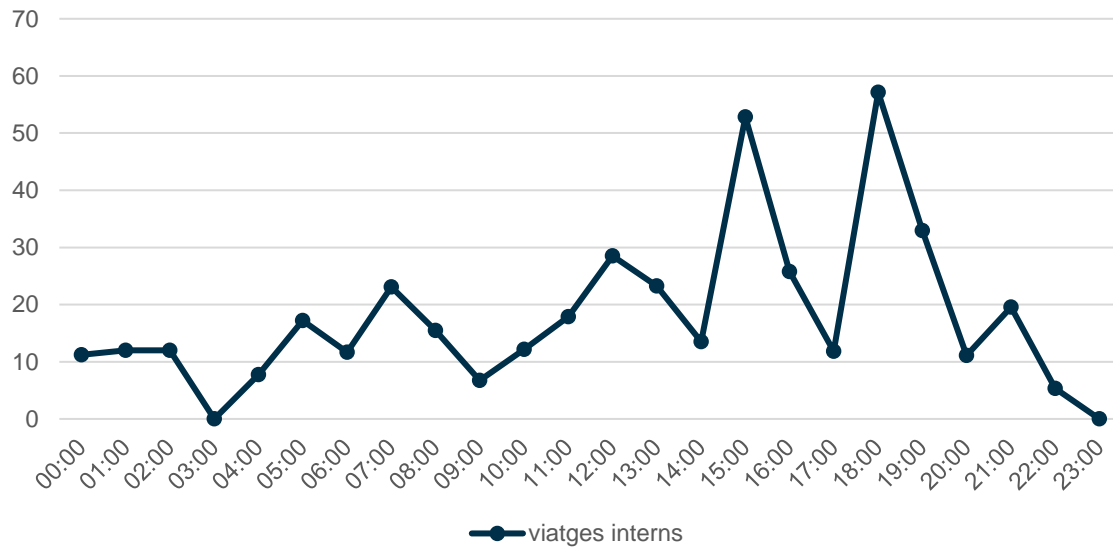
Font: elaboració pròpia

En realitzar els càlculs que corresponen a la longitud mitjana dels desplaçaments interns s'obté que a Bescanó es recorren 11,2 km de mitjana per desplaçament. Si es diferencia novament entre resident i no resident la dada varia unes dècimes, sent per als primers una mitjana de 11,0 km i per als segons 11,4km.

Pel que fa a la distribució horària es pot identificar que la major part dels desplaçaments es realitzen a la tarda, i hi ha dos pics, a les 15h i a les 18h. Durant la resta del dia s'observa una regularitat més gran, encara que destaca també el nombre de desplaçaments produïts a les 12h del migdia.



Gràfic. 25. Distribució horària viatges interns Bescanó



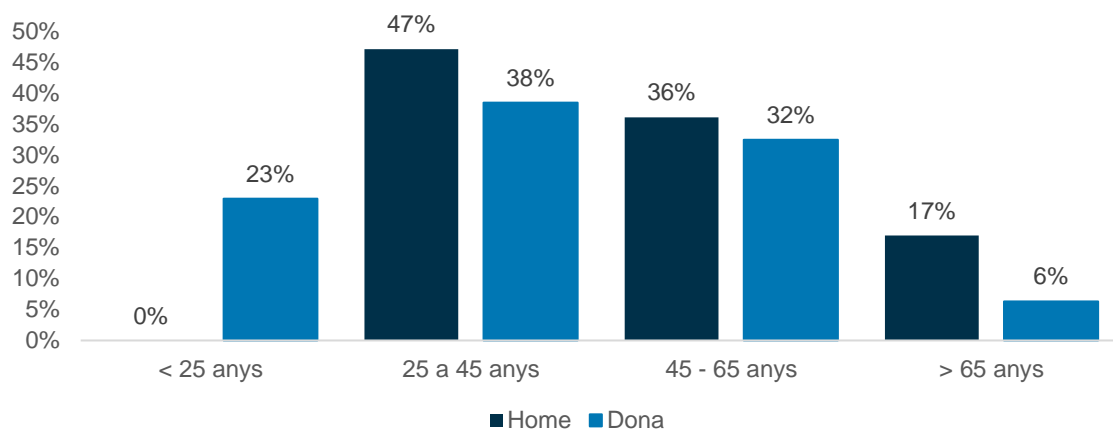
Font: elaboració pròpia

Caracterització de la persona viatgera

Segons les dades de la telefonia s'ha pogut categoritzar i identificar els diferents perfils poblacionals existents, de manera que, es procedeix en aquest apartat a detallar els resultats per sexe i edat de les persones que realitzen els desplaçaments a Bescanó.

A la següent gràfica es mostren els resultats respecte al perfil de les persones que es desplacen, quant al gènere i l'edat. S'observa com la franja majoritària es situa entre els 25 i els 45 anys, amb el 47% d'homes i el 38% de dones, encara que també la franja dels 45 a 65 anys té xifres percentuals altes.

Gràfic. 26. Distribució dels viatges interns a Bescanó segons grup d'edat i gènere



Font: elaboració pròpia

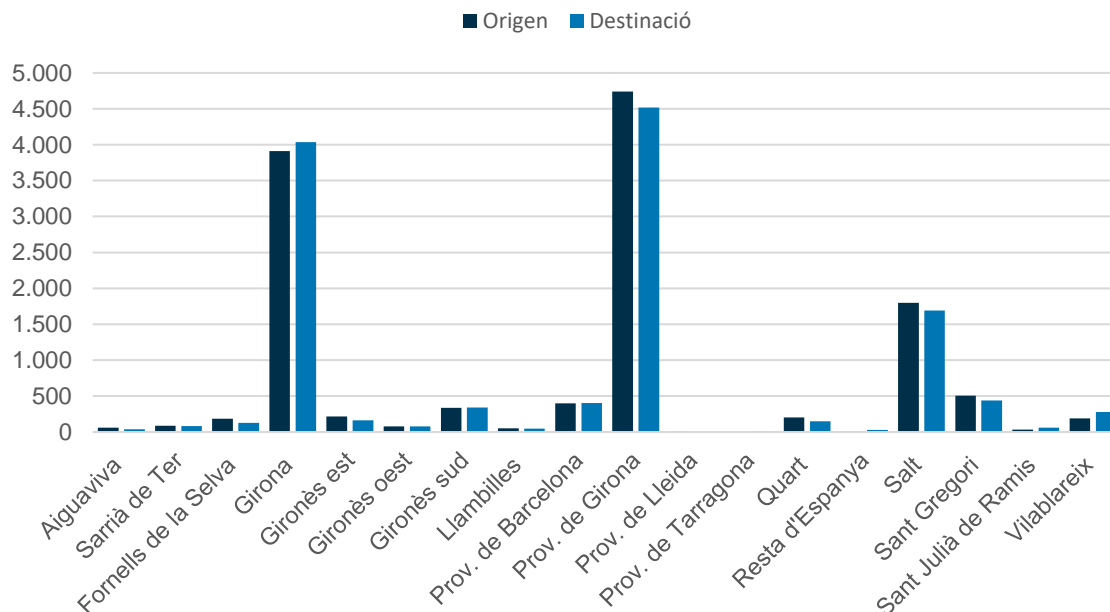
Mobilitat externa

Els viatges que s'originen a Bescanó per a altres zones suposen un 50,6% del total de viatges del municipi amb 12.815 desplaçaments. Pel que fa als viatges amb destinació



Bescanó, s'aprecia una simetria amb els d'origen, causada pel caràcter pendular dels viatges, suposen un 49,4% (12.491) dels viatges que es registren al municipi. Cal destacar que les zones que més mobilitat presenten ja siguin amb origen o destinació Bescanó, són la Província de Girona i la seva capital amb, aproximadament un 37% i un 31% respectivament; també és destacable la mobilitat de Bescanó amb Salt, amb un 14% dels desplaçaments.

Gràfic. 27. Viatges amb origen i destinació a Bescanó (agrupat per municipi)

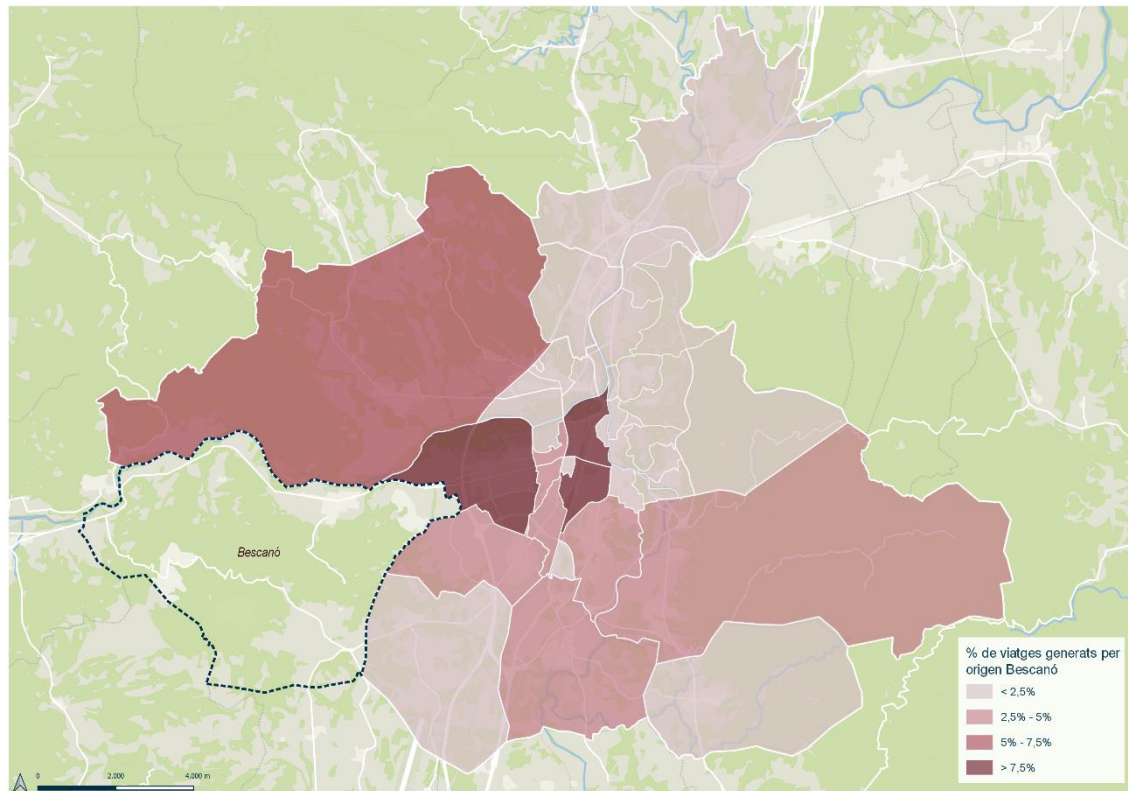


Font: elaboració pròpia

Per conèixer millor la mobilitat de Bescanó amb els municipis de l'àmbit del PMUS-SGI, a continuació, es mostra la matriu origen-destí en forma de mapa. Tenint en compte l'origen dels desplaçaments dins del municipi de Bescanó, destaquen com a zones d'origen **Eixample Sud, Eixample Nord, Palau i Can Gibert de Pla (Girona)**, amb 752, 649, 333 i 305 desplaçaments diaris respectivament. Això suma el 29% dels desplaçaments. De la resta de municipis del pla destaca el nombre de desplaçaments cap a **Salt (25%) i Sant Gregori (7%)**



Imatge. 4. Moviments principals amb origen a Bescanó i destinació la resta de l'àmbit d'estudi

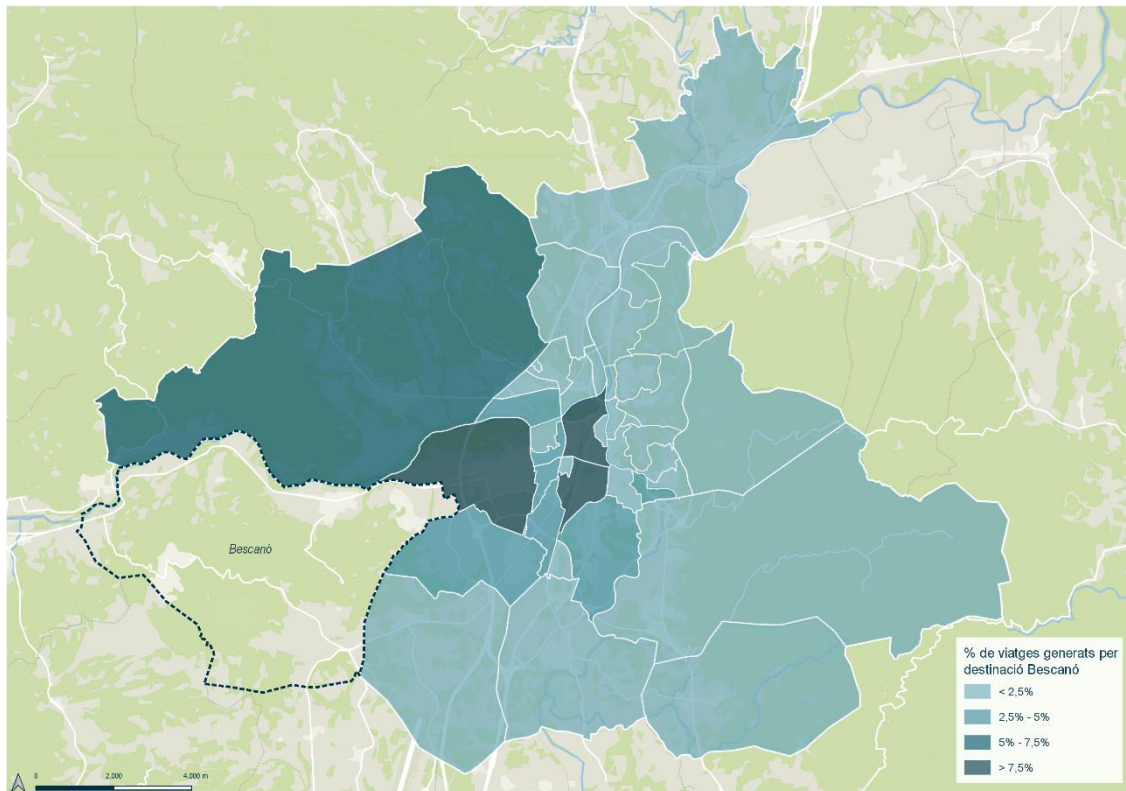


Font: elaboració pròpia

La mobilitat generada fora de Bescanó i que té com a destinació el municipi, té origen principalment a **Eixample Sud**, **Eixample Nord** i **Palau (Girona)**, amb 751, 620 i 344 viatges diaris respectivament, fet que suposa un 24% dels viatges totals diaris. El segueixen, encara que amb menys pes Can Gibert de Pla i La Creueta amb 260 i 245 viatges en cada cas. De la resta de municipis en destaca el nombre de desplaçaments des de **Salt** (24%) i **Sant Gregori** (6%).



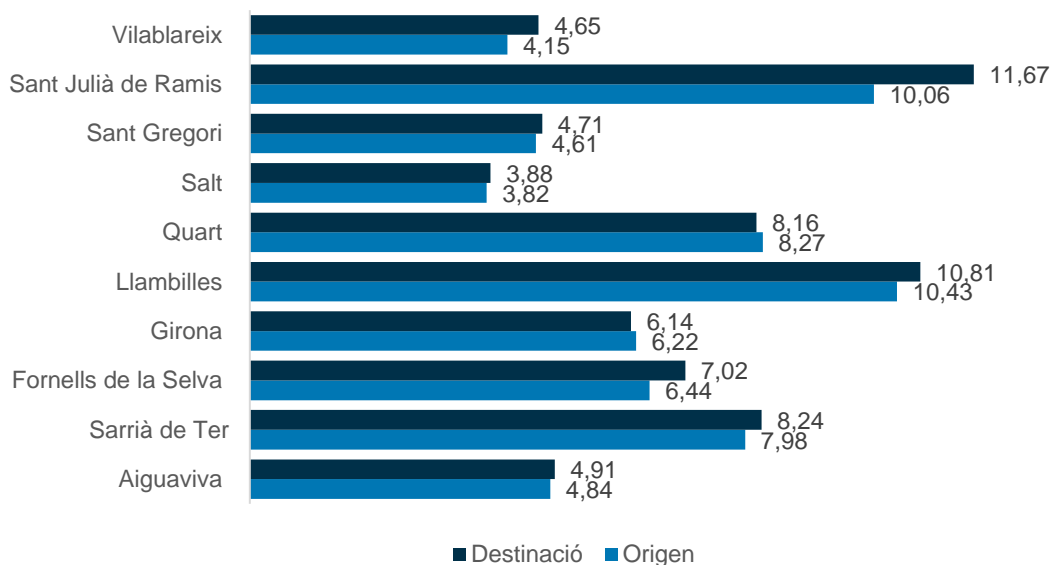
Imatge. 5. Moviments principals amb origen a la resta de l'àmbit d'estudi i destinació Bescanó



Font: elaboració pròpia

Segons les dades obtingudes de distància mitjana recorreguda en quilòmetres, en aquells viatges amb origen o destinació Bescanó aquesta és de 11,8 km. Les zones que més distància mitjana presenten amb origen a Bescanó són Llambilles (10,43 km), i Sant Julià de Ramis (10,6 km); mentre que, si s'analitza com a destinació Bescanó, Sant Julià de Ramis passa a ser la primera, amb 11,6 km i Llambilles, la segona amb 10,8 km.

Gràfic. 28. Longitud mitjana desplaçaments amb origen i destinació Bescanó (km) (SGI)

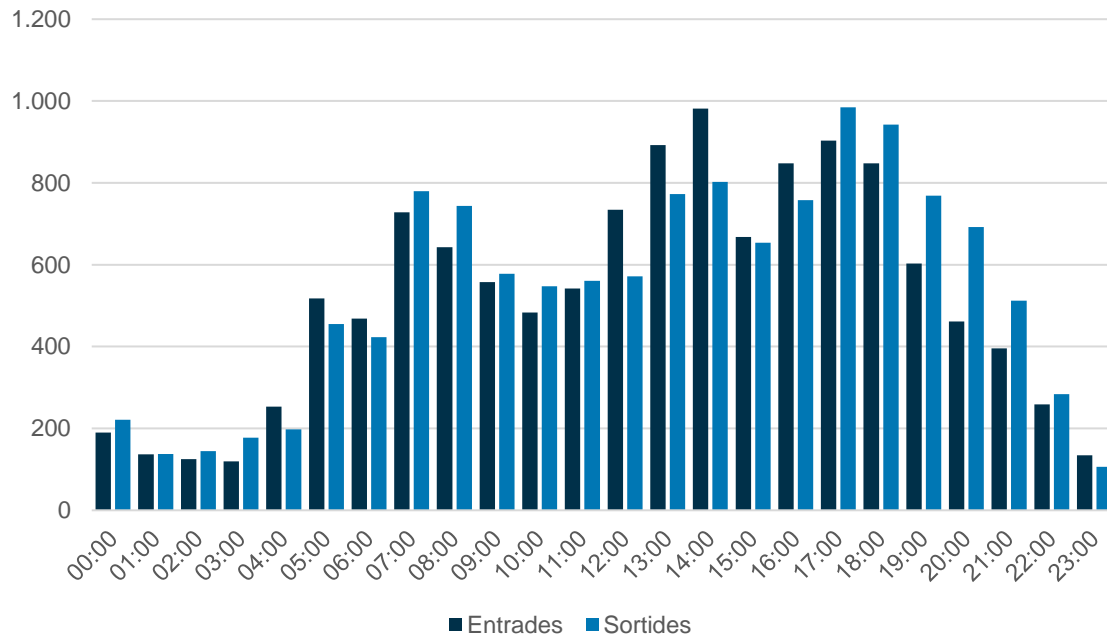


Font: elaboració pròpia



Pel que fa a la distribució horària es poden identificar tres pics al llarg del dia, tant per a les entrades com per a les sortides del municipi. Aquests es troben entre les 7h i les 8h, les 13h i les 14h i les 17h i les 18h, sent aquest darrer el que més desplaçaments concentra. Les entrades a Bescanó es produeixen principalment a les 14h i a les 17h, mentre que les sortides a les 17h i a les 18h.

Gràfic. 29. Distribució horària viatges externs Bescanó



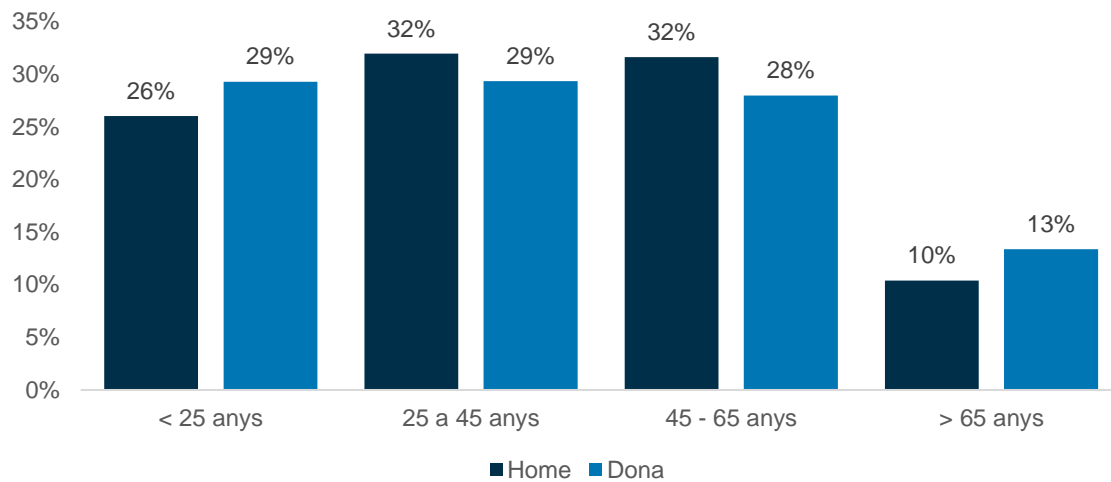
Font: elaboració pròpia

Caracterització de la persona viatgera

Es procedeix en aquest apartat a detallar els resultats per sexe i edat de les persones que fan els desplaçaments a Bescanó. A la següent gràfica es mostren els resultats respecte al perfil de les persones que es desplacen, quant al gènere i l'edat. S'observa un grau de repartiment força equilibrat, tot i que la franja majoritària es situa entre els 25 i els 45 anys, amb el 32% d'homes i el 29% de dones.



Gràfic. 30. Distribució dels viatges amb origen i destinació a Bescanó segons grup d'edat i gènere



Font: elaboració pròpia

Mitjana de viatges per habitant

La mitjana dels desplaçaments indica la mitjana de viatges realitzats pels habitants de Bescanó, la xifra consisteix en la divisió dels viatges registrats al municipi entre la població total del municipi.

La distribució de la mitjana de viatges segons l'edat de l'habitant indica com el nombre més gran de viatges és realitzat per la població major de 65 anys, amb 4,5 desplaçaments diaris; per contra, el grup amb menor nombre de desplaçaments diaris és el que va dels 25 als 45 anys.

Gràfic. 31. Mitjana de viatges realitzats distribuïts segons grup d'edat

	Desplaçaments residents	Població 2022	Desplaçaments mitjans per persona
< 25 anys	3.622	1.513	2,4
25 a 45 anys	1.398	1.251	1,1
45 - 65 anys	4.097	1.559	2,6
> 65 anys	3.759	833	4,5
TOTAL	12.876	5.156	2,5

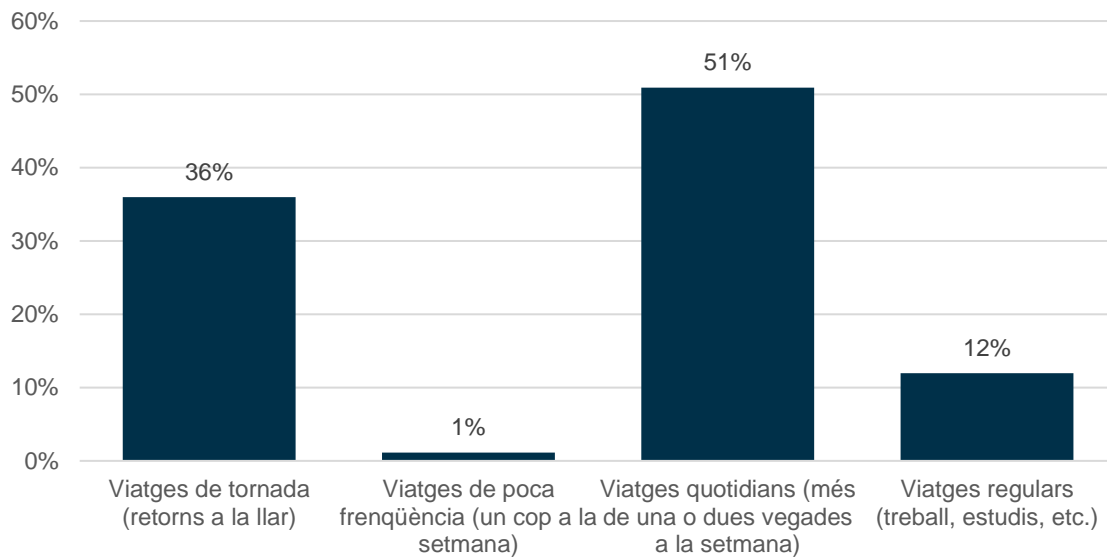
Font: elaboració pròpia

Freqüència dels viatges

La freqüència dels desplaçaments diaris de la població es distribueix en un 48% els que es realitzen cada dia a la setmana, diferenciant-se dins d'aquests els que són tornades a la llar amb un 36% i els que són viatges regulars (treball, estudis ...) amb un 12%; els viatges quotidians que són aquells que es realitzen una o dues vegades a la setmana suposen un 51% dels viatges, mentre que els que tenen menys són els que es realitzen amb poca freqüència (menys d'1 cop per setmana) amb un 1%.



Gràfic. 32. Motiu dels viatges a Bescanó



Font: elaboració pròpia

5.4. Fornells de la Selva

Mobilitat interna

Els viatges que s'han datat al municipi de Fornells arriben als 110, sent 54 viatges interns realitzats pels mateixos residents del municipi i 55 viatges interns realitzats pels no residents.

Gràfic. 33. Nombre mitjà de viatges i quilòmetres realitzats en desplaçaments interns de Fornells de la Selva

	Número
Viatges interns	110,0
Viatges interns (residents)	54,0
Viatges interns (no residents)	55,9
Kms viatges interns	2,2
Kms viatges interns (residents)	2,6
Kms viatges interns (no residents)	1,9

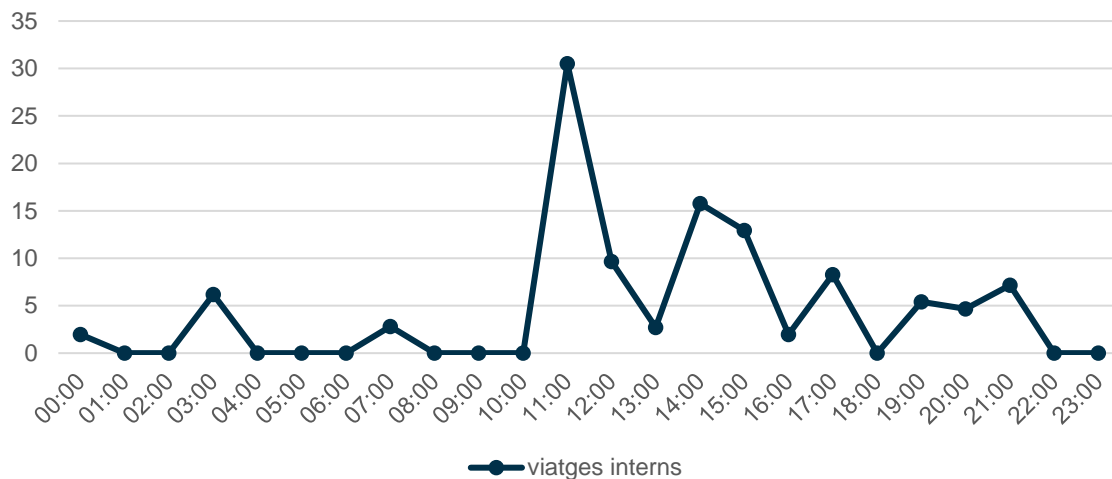
Font: elaboració pròpia

Respecte a la longitud mitjana dels desplaçaments interns totals s'ha obtingut que a Fornells s'assoleixen els 2,2 km. Si es diferencia novament entre resident i no resident la dada varia unes dècimes, sent per als primers una mitjana de 2,6 km i per als segons 1,9km.

Pel que fa a la distribució horària es pot identificar que la major part dels desplaçaments es fan al matí, existint un pic important a les 11h del matí. Durant la resta del dia s'observa una regularitat més gran, encara que destaca també el nombre de desplaçaments produïts a les 14h.



Gràfic. 34. Distribució horària viatges interns Fornells



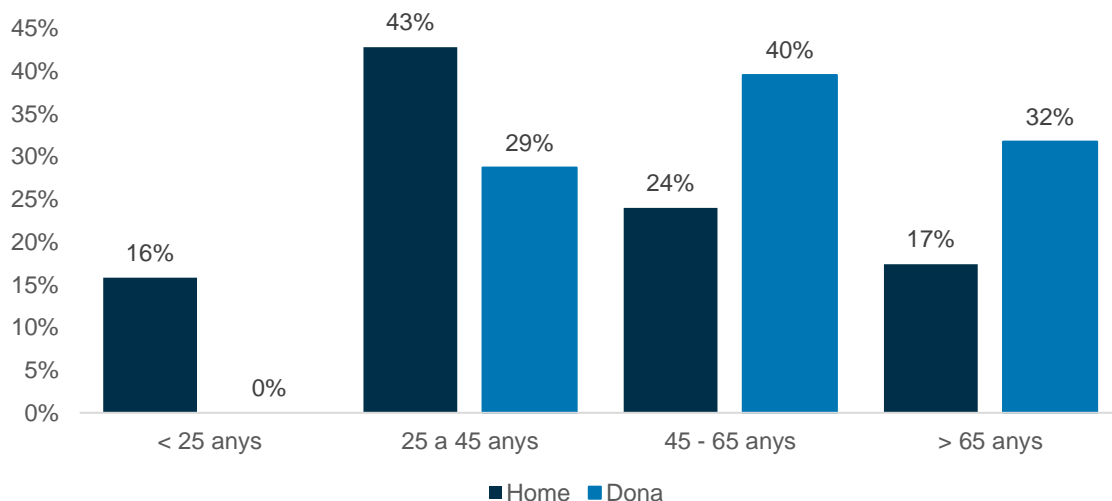
Font: elaboració pròpia

Caracterització de la persona viatgera

Segons les dades de la telefonia s'ha pogut categoritzar i identificar els diferents perfils poblacionals existents, de manera que, es procedeix en aquest apartat a detallar els resultats per sexe i edat de les persones que realitzen els desplaçaments a Fornells.

A la següent gràfica es mostren els resultats respecte al perfil de les persones que es desplacen, quant al gènere i l'edat. S'observa com la franja majoritària s'ubica entre els 25 i 45 anys, amb el 43% d'homes i el 29% de dones, encara que també la franja dels 45 a 65 anys té xifres percentuals altes, així com els més grans de 65, on les dones arriben al 32% dels desplaçaments.

Gràfic. 35. Distribució dels viatges interns a Fornells segons grup d'edat i gènere



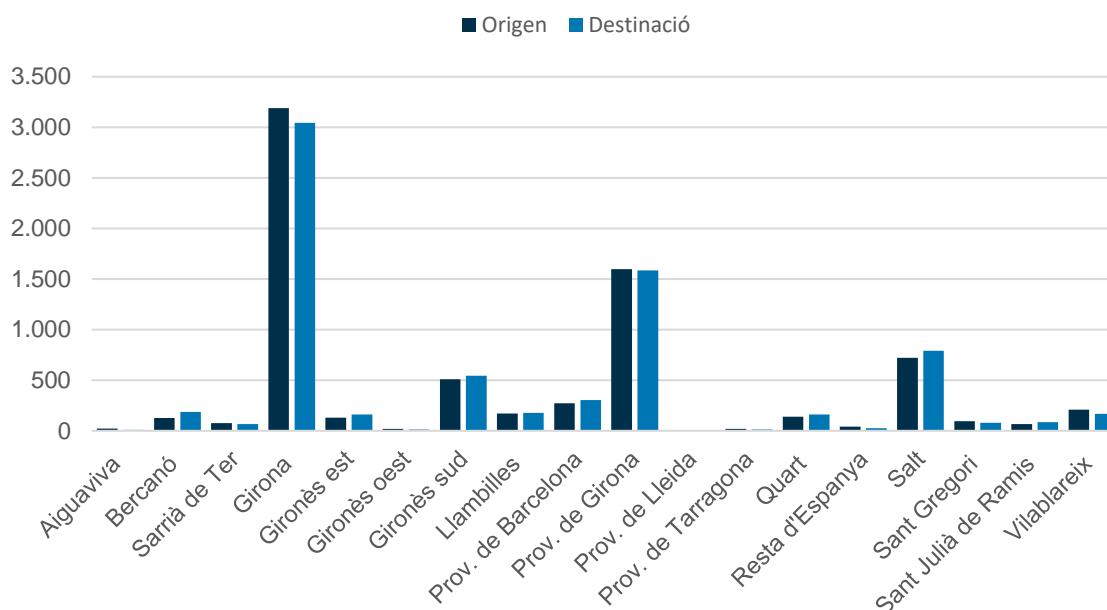
Font: elaboració pròpia



Mobilitat externa

Els viatges que s'originen a Fornells per a altres zones suposen un 49,6% del total de viatges del municipi amb 7.406 desplaçaments. Pel que fa als viatges amb destinació Fornells, s'aprecia una simetria amb els d'origen, causada pel caràcter pendular dels viatges, suposen un 50,4% (7417) dels viatges que es registren al municipi. Cal destacar que les zones que més mobilitat presenten ja siguin amb origen o destinació Fornells, són Girona i la resta de la província amb, aproximadament un 43% i un 22% respectivament; també és destacable la mobilitat de Fornells amb Salt, amb un 10% dels desplaçaments.

Gràfic. 36. Viatges amb origen i destinació a Fornells (agrupat per municipi)

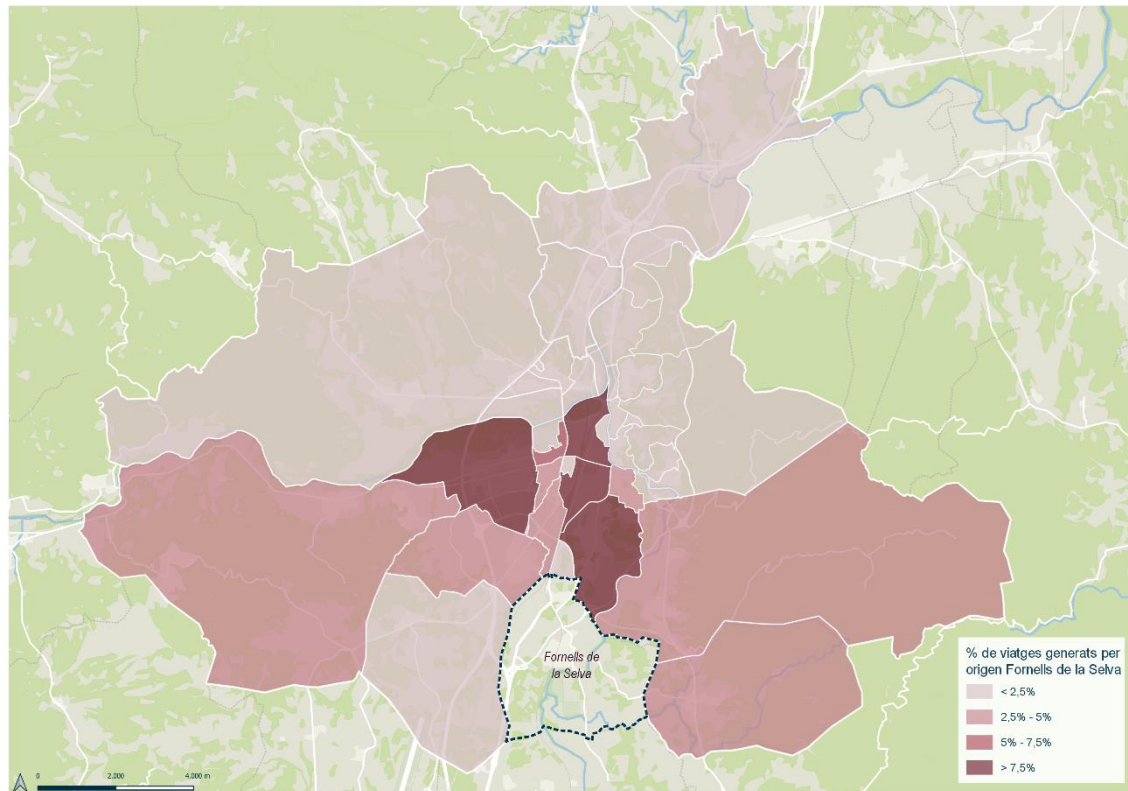


Font: elaboració pròpia

Per conèixer millor la mobilitat de Fornells amb els municipis de l'àmbit del PMUS-SGI, a continuació, es mostra la matriu origen-destí en forma de mapa. Tenint en compte l'origen dels desplaçaments dins del municipi de Fornells, destaquen com a zones d'origen **Eixample Sud, Eixample Nord i Palau (Girona)**, amb 625, 464 i 462 desplaçaments diaris. Això suposa el 32% dels desplaçaments. De la resta de municipis del pla destaca el nombre de desplaçaments cap a **Salt** (15%) i **Llambilles** (4%).



Imatge. 6. Moviments principals amb origen Fornells i destinació a la resta de l'àmbit d'estudi

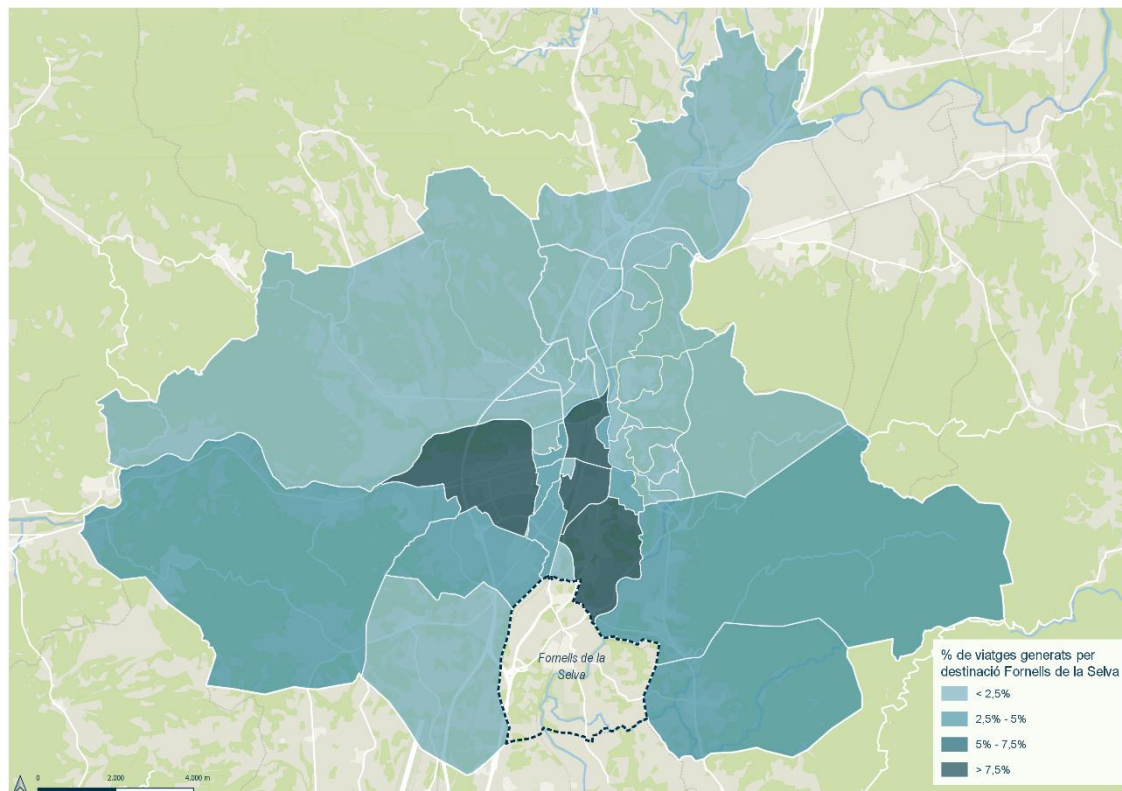


Font: elaboració pròpia

La mobilitat generada fora de Fornells i que té com a destinació el municipi, té origen principalment a **Eixample Sud**, **Palau** i **Eixample Nord (Girona)**, amb 599, 463 i 461 viatges diaris, fet que suposa un 32% dels viatges totals diaris. El segueixen, encara que amb menys pes Santa Eugènia amb 225 viatges. De la resta de municipis del present pla destaca el nombre de desplaçaments des de **Salt** (17%), **Llambilles** (4%) i **Bescanó** (4%).



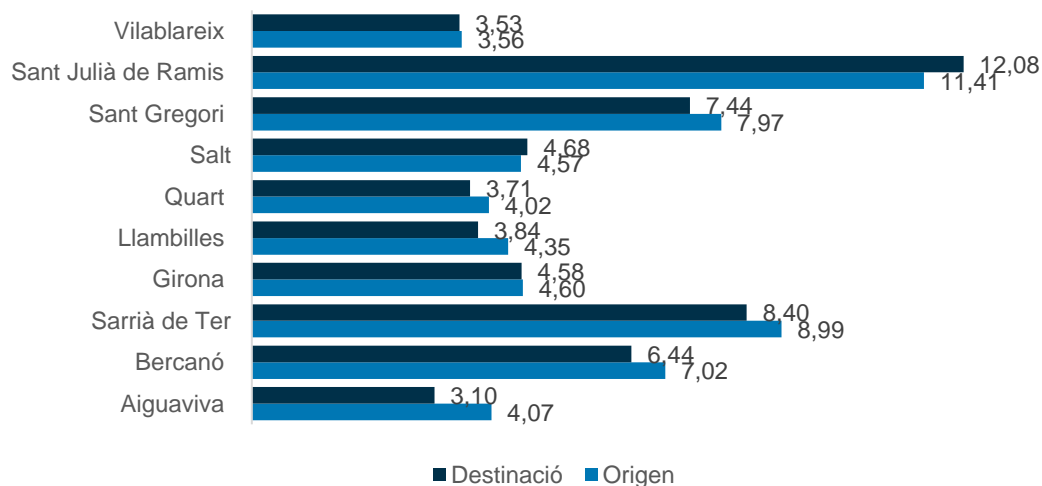
Imatge. 7. Moviments principals amb origen el municipi de Girona i destinació Fornells



Font: elaboració pròpia

Segons les dades obtingudes de distància mitjana recorreguda en quilòmetres, en aquells viatges amb origen o destinació Fornells aquesta és de 12,4 km. La zona que més distància mitjana presenta amb origen a Fornells és Sant Julià de Ramis (11,4 km), encara que també compten amb un nombre alt Sarrià de Ter (8,9km) i Sant Gregori (7,97 km); de la mateixa manera, si s'analitza com a destinació Fornells, Sant Julià de Ramis és la més distant amb 12,8 km.

Gràfic. 37. Longitud mitjana desplaçaments amb origen i destinació Fornells (km) (SGI)

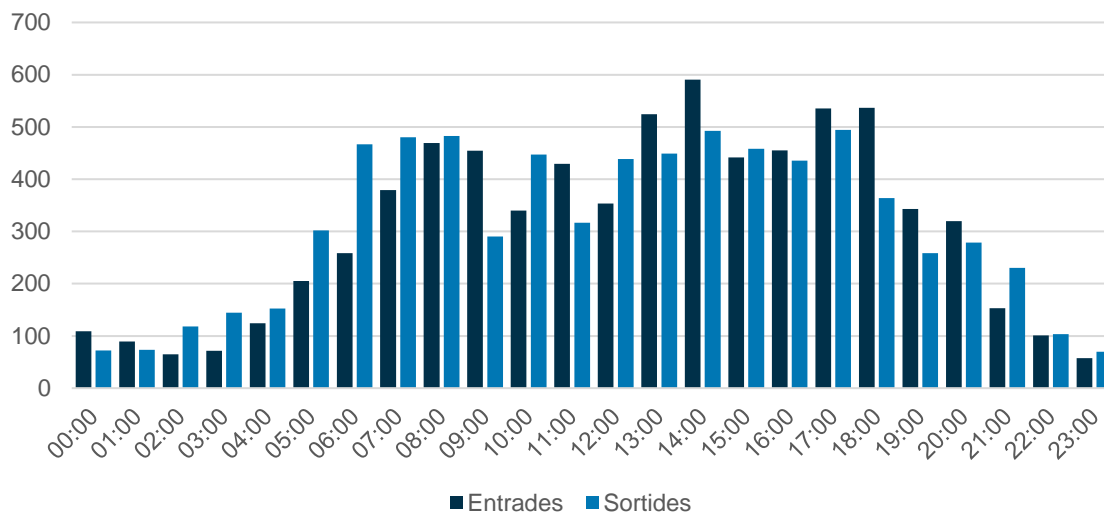


Font: elaboració pròpia



Pel que fa a la distribució horària es poden identificar quatre pics al llarg del dia, tant per a les entrades com per a les sortides del municipi. Aquests es troben entre les 7h i les 8h, les 10h i les 11h, les 14h i les 15h i les 17h i les 18h, sent aquests dos darrers els que més desplaçaments concentren. Les entrades a Fornells es produeixen principalment a les 14h i a les 18h, igual que les sortides.

Gràfic. 38. Distribució horària viatges externs Fornells

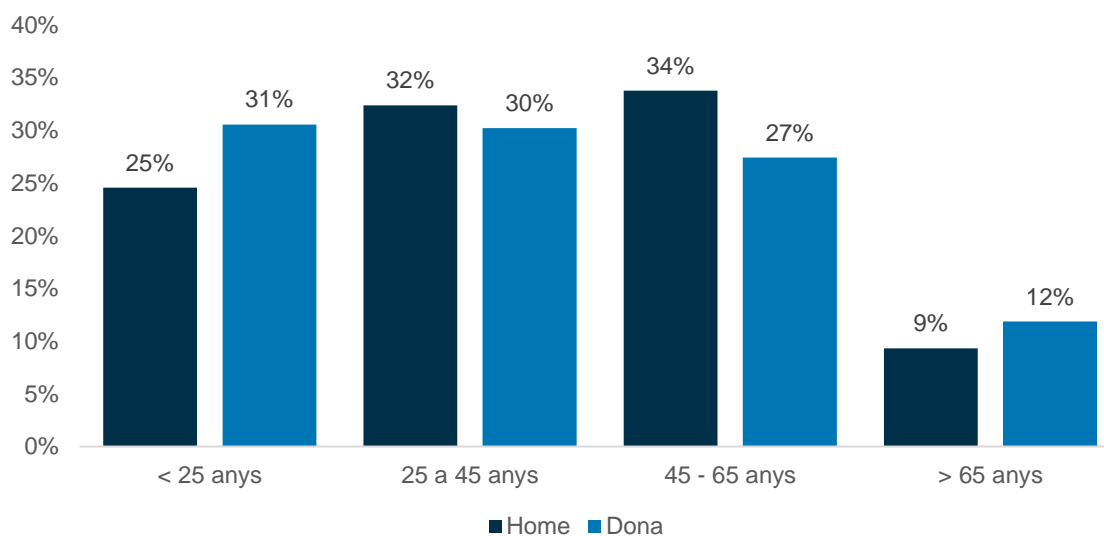


Font: elaboració pròpia

Caracterització de la persona viatgera

Es procedeix en aquest apartat a detallar els resultats per sexe i edat de les persones que fan els desplaçaments a Fornells. A la següent gràfica es mostren els resultats respecte al perfil de les persones que es desplacen, quant al gènere i l'edat. S'observa un grau de repartició força equilibrat, sent les franges majoritàries les que s'ubiquen entre els 25 i 45 anys i 45 i 65 anys amb entorn de 30% per a cada un.

Gràfic. 39. Distribució dels viatges amb origen i destinació a Fornells segons grup d'edat i gènere



Font: elaboració pròpia



Mitjana de viatges per habitant

La mitjana dels desplaçaments indica la mitjana de viatges realitzats pels habitants de Fornells, per a això es divideixen els viatges registrats al municipi entre la població total del municipi.

La distribució de la mitjana de viatges segons l'edat de l'habitant indica com el nombre més gran de viatges és realitzat per la població major de 25 a 45 anys, amb 2,9 desplaçaments diaris; per contra, el grup amb menor nombre de desplaçaments diaris és el de més grans de 65 anys amb 2,1 viatges.

Gràfic. 40. Mitjana de viatges realitzats distribuïts segons grup d'edat

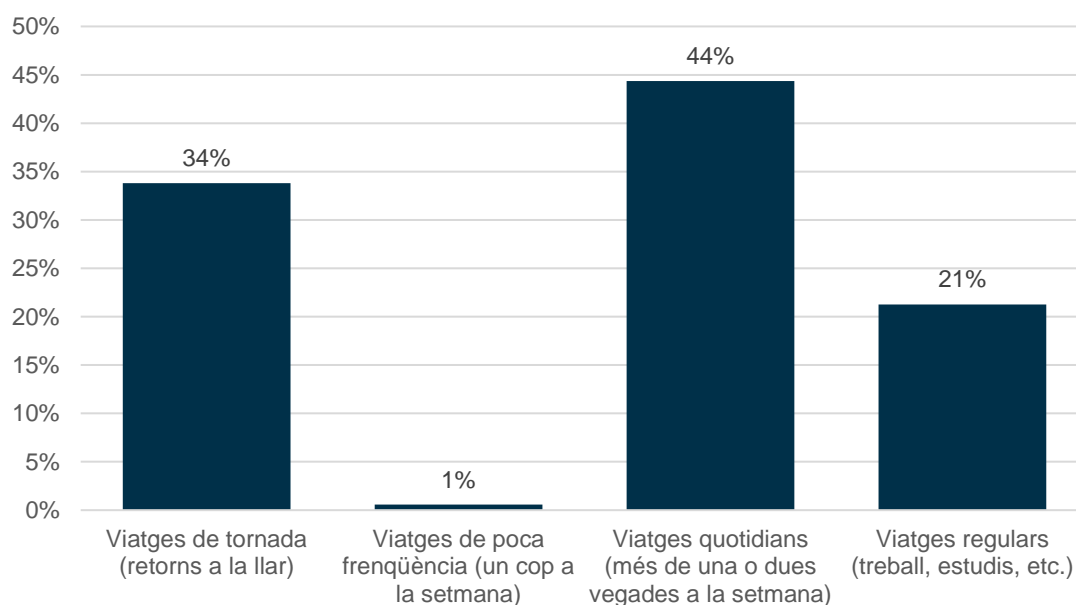
	Desplaçaments residents	Població 2022	Desplaçaments mitjans per persona
< 25 anys	2.295	841	2,7
25 a 45 anys	1.717	597	2,9
45 - 65 anys	2.583	863	3,0
> 65 anys	839	392	2,1
TOTAL	7.434	2.693	2,8

Font: elaboració pròpia

Freqüència dels viatges

La freqüència dels desplaçaments diaris de la població es distribueix en un 55% els que es realitzen cada dia a la setmana, diferenciant-se dins d'aquests els que són tornades a la llar amb un 34% i els que són viatges regulars (treball, estudis ...) amb un 21%; els viatges quotidians, que són aquells que es realitzen una o dues vegades a la setmana suposen un 44% dels viatges, mentre que els que tenen menys pes són els que es realitzen amb poca freqüència (menys d'1 cop per setmana) amb un 1%.

Gràfic. 41. Motiu dels viatges a Fornells



Font: elaboració pròpia



5.5. Girona

Mobilitat interna

Els viatges que s'han datat al municipi de Girona arriben als 230.242 sent 192.143 viatges interns realitzats pels mateixos residents del municipi i 38.099 viatges interns realitzats pels no residents.

Gràfic. 42. Nombre mitjà de viatges i quilòmetres realitzats en desplaçaments interns de Girona

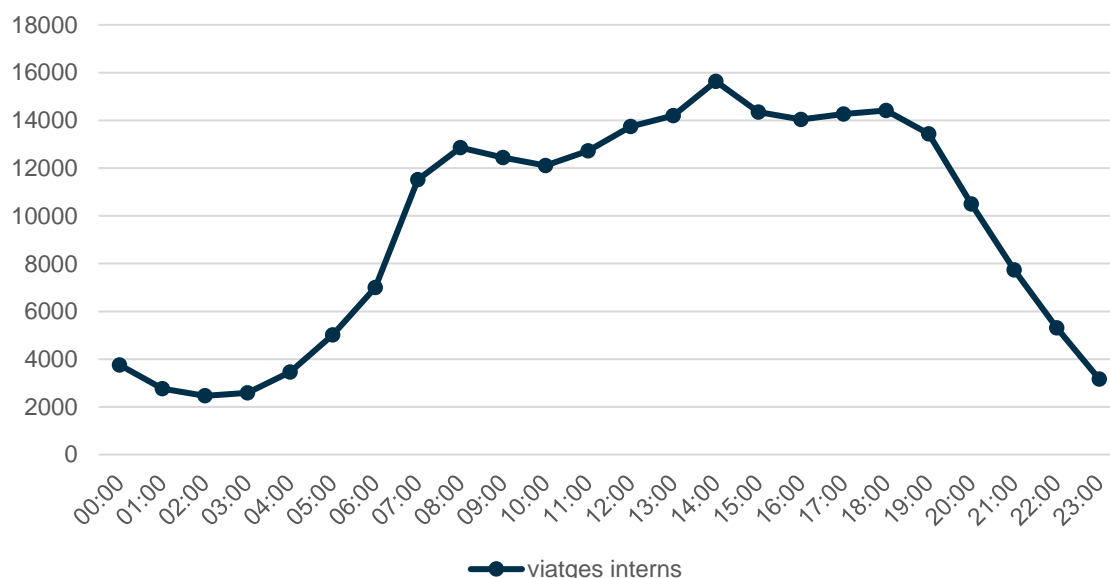
	Número
Viatges interns	230.242
Viatges interns (residents)	192.143
Viatges interns (no residents)	38.099
Kms viatges interns	1,65
Kms viatges interns (residents)	1,66
Kms viatges interns (no residents)	1,62

Font: elaboració pròpia

Respecte a la longitud mitjana dels desplaçaments interns totals s'ha obtingut que a Girona s'assoleixen els 1,65 km. Si es diferencia novament entre resident i no resident la dada varia unes dècimes, sent per als primers una mitjana d'1,66 km i per als segons 1,62km.

Pel que fa a la distribució horària es pot identificar que hi ha uns elevats índexs de desplaçament al llarg de tot el dia, existint tres pics importants a les 8h, 14h i 18h, sent el més acusat el de les 14h.

Gràfic. 43. Distribució horària viatges interns Girona



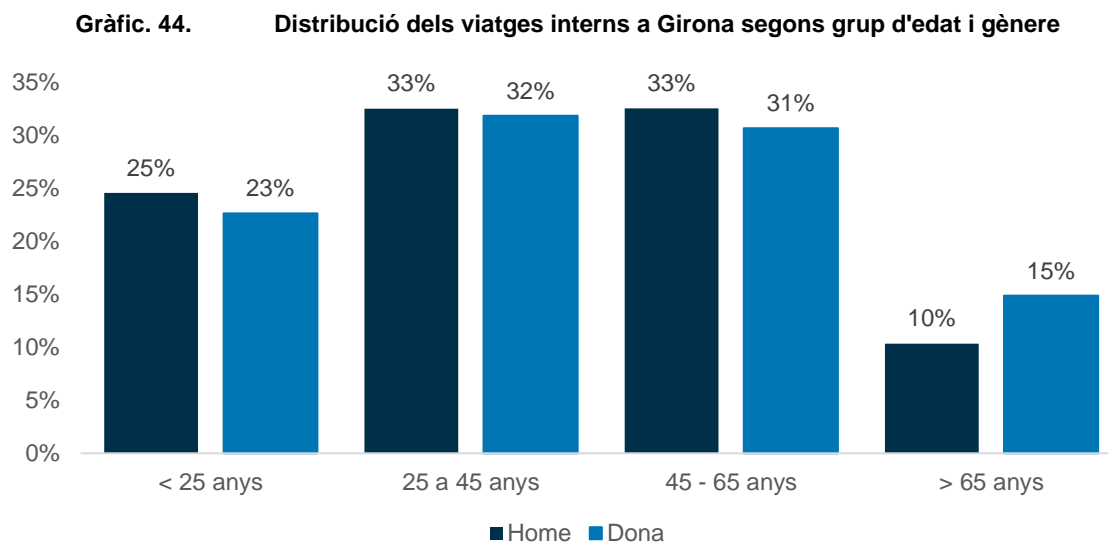
Font: elaboració pròpia



Caracterització de la persona viatgera

Segons les dades de la telefonia s'ha pogut categoritzar i identificar els diferents perfils poblacionals existents, de manera que, es procedeix en aquest apartat a detallar els resultats per sexe i edat de les persones que fan els desplaçaments a Girona.

A la següent gràfica es mostren els resultats respecte al perfil de les persones que es desplacen, quant al gènere i l'edat. S'observa com la franja majoritària es situa entre els 25 i els 45 anys, amb el 33% d'homes i el 32% de dones, encara que també la franja dels 45 a 65 anys té xifres percentuals similars. En un segon esglaió s'ubiquen els menors de 25, mentre que els més grans de 65 són el grup que fa menys desplaçaments.



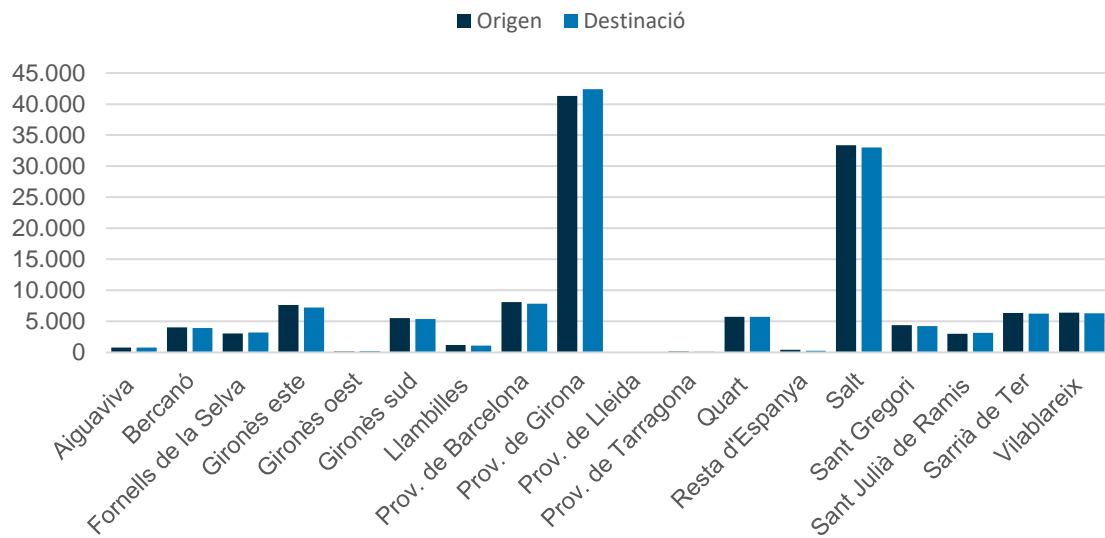
Font: elaboració pròpia

Mobilitat externa

Els viatges que s'originen a Girona amb destinació a altres zones suposen un 50% del total de viatges del municipi amb 131.752 desplaçaments. Pel que fa als viatges amb destinació Girona, s'aprecia una simetria amb els d'origen, causada pel caràcter pendular dels viatges, que suposen l'altre 50% (131.240) dels viatges que es registren al municipi. Cal destacar que les zones que més mobilitat presenten ja siguin amb origen o destinació Girona, són la província de Girona i Salt, aproximadament un 31% i un 25% respectivament.



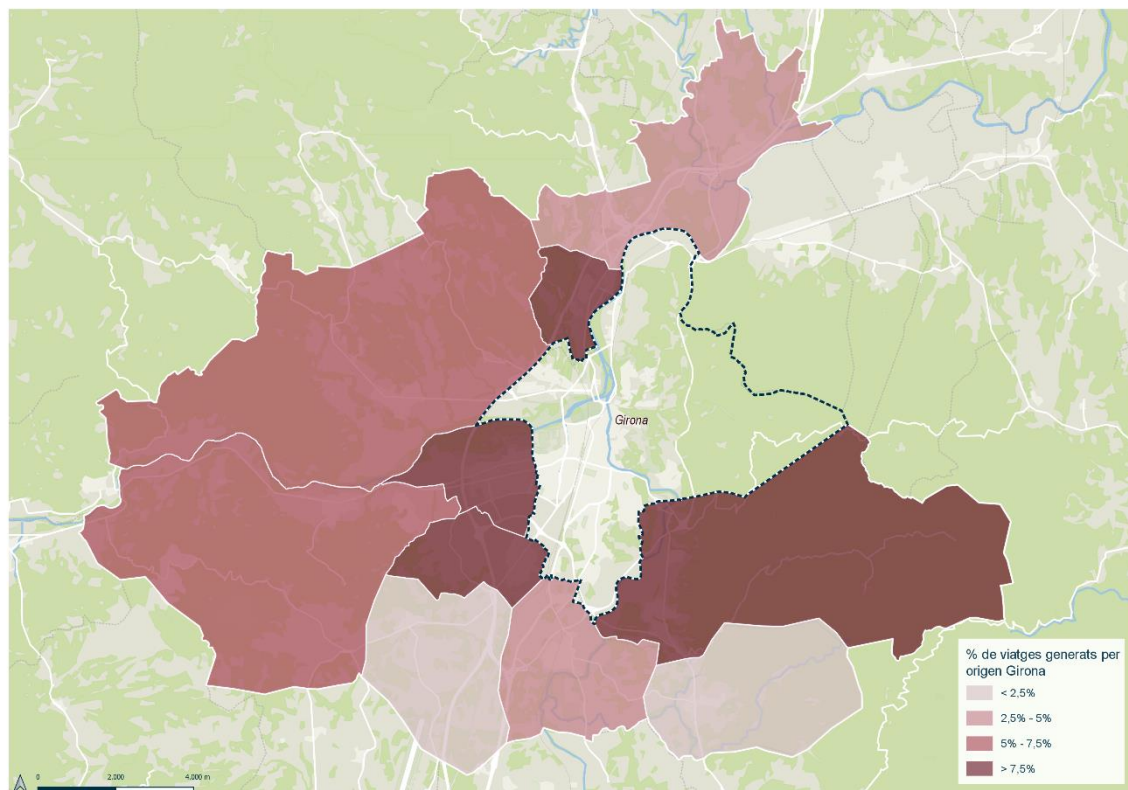
Gràfic. 45. Viatges amb origen i destinació a Girona (agrupat per municipi)



Font: elaboració pròpia

Per conèixer millor la mobilitat de Girona amb els municipis de l'àmbit del PMUS-SGI, a continuació, es mostra la matriu origen-destí en forma de mapa. Tenint en compte l'origen dels desplaçaments dins el municipi de Girona, destaquen com a zones d'origen Salt, Vilablareix, Sarrià de Ter i Quart, amb 33.304, 6.405, 6.262 i 5.781 desplaçaments diaris.

Imatge. 8. Moviments principals amb origen a Girona i destinació a la resta de l'àmbit d'estudi

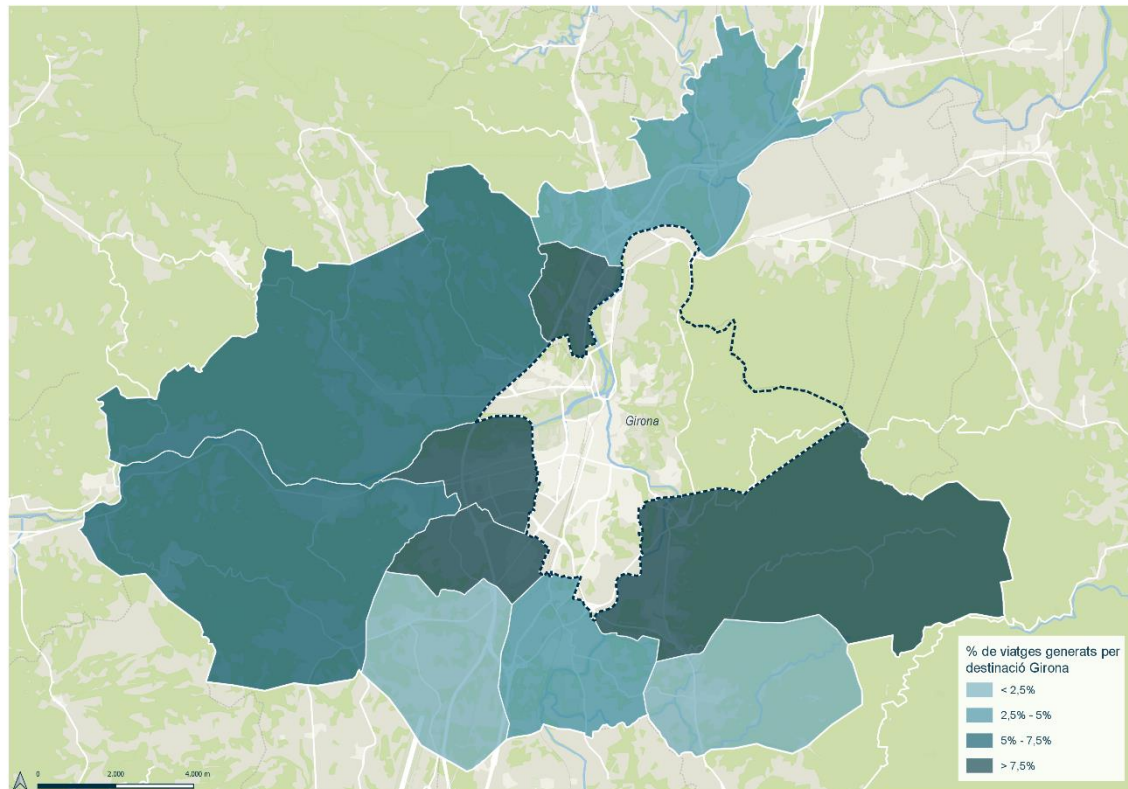


Font: elaboració pròpia



La mobilitat generada fora de Girona i que té com a destinació el municipi, té origen principalment a Salt, Vilablareix, Sarrià de Ter i Quart amb 33.044, 6.288, 6.204, 5.768 viatges diaris.

Imatge. 9. Moviments principals amb origen a la resta de l'àmbit d'estudi i destinació Girona

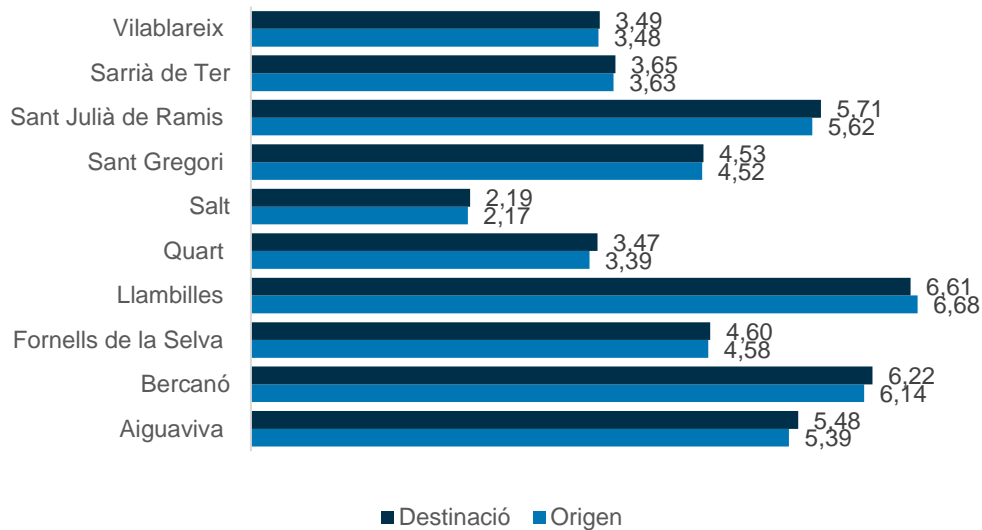


Font: elaboració pròpia

Segons les dades obtingudes de distància mitjana recorreguda en quilòmetres, en aquells viatges amb origen o destinació Girona aquesta és de 15,4 km. La zona que més distància mitjana presenta amb origen a Girona és Llambilles (6,6 km), encara que també compten amb un número alt Bescanó (6,1km) i Sant Julià de Ramis (5,3 km); de la mateixa manera, si s'analitza com a destinació Girona, Llambilles és la més distant amb 6,6 km, Bescanó segueix amb 6,2 km i Sant Julià amb 5,7 km.



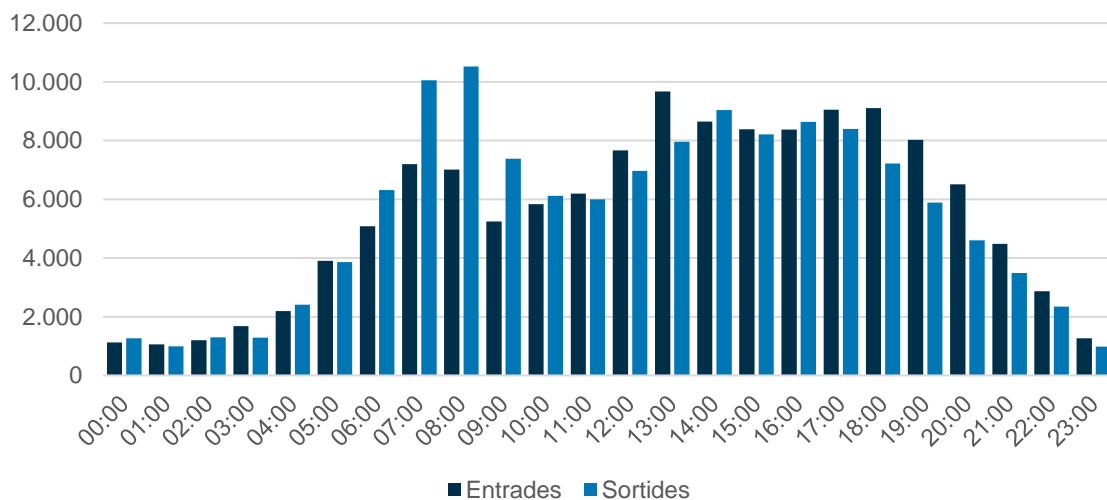
Gràfic. 46. Longitud mitjana desplaçaments amb origen i destinació Girona (km) (SGI)



Font: elaboració pròpia

Pel que fa a la distribució horària es poden identificar dos pics al llarg del dia, tant per a les entrades com per a les sortides del municipi. Aquests es troben entre les 7h i les 9h i les 13h i les 18h, sent aquest darrer el que més desplaçaments concentra. Les entrades a Girona es produeixen principalment a les 13h i a les 18h, mentre que les sortides es donen sobretot a les 7h i a les 8h del matí.

Gràfic. 47. Distribució horària viatges externs Girona



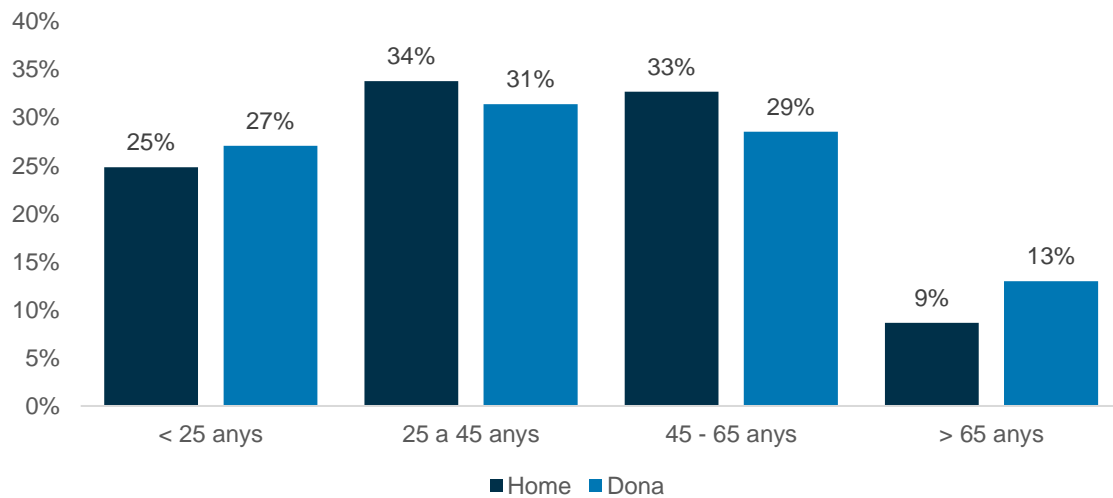
Font: elaboració pròpia

Caracterització de la persona viatgera

Es procedeix en aquest apartat a detallar els resultats per sexe i edat de les persones que fan els desplaçaments a Girona. A la següent gràfica es mostren els resultats respecte al perfil de les persones que es desplacen, quant al gènere i l'edat. S'observa un grau de repartiment força equilibrat, i les franges majoritàries són les que s'ubiquen entre els 25 i 45 anys amb 34% homes i 31% dones.



Gràfic. 48. Distribució dels viatges amb origen i destinació a Girona segons grup d'edat i gènere



Font: elaboració pròpia

Mitjana de viatges per habitant

La mitjana dels desplaçaments indica la mitjana de viatges realitzats pels habitants de Girona, per a això es divideixen els viatges registrats al municipi entre la població total del municipi.

La distribució de la mitjana de viatges segons l'edat de l'habitant indica com el nombre més gran de viatges és realitzat per la població major de 65 anys, amb 5,5 desplaçaments diaris; per contra, el grup amb menor nombre de desplaçaments diaris és el de 25 a 45 anys amb 1,3 viatges.

Gràfic. 49. Mitjana de viatges realitzats distribuïts segons grup d'edat

	Desplaçaments residents	Població 2022	Desplaçaments mitjans per persona
< 25 anys	76.823	28.347	2,7
25 a 45 anys	38.941	29.233	1,3
45 - 65 anys	103.464	28.064	3,7
> 65 anys	93.186	17.022	5,5
TOTAL	312.414	102.666	3,0

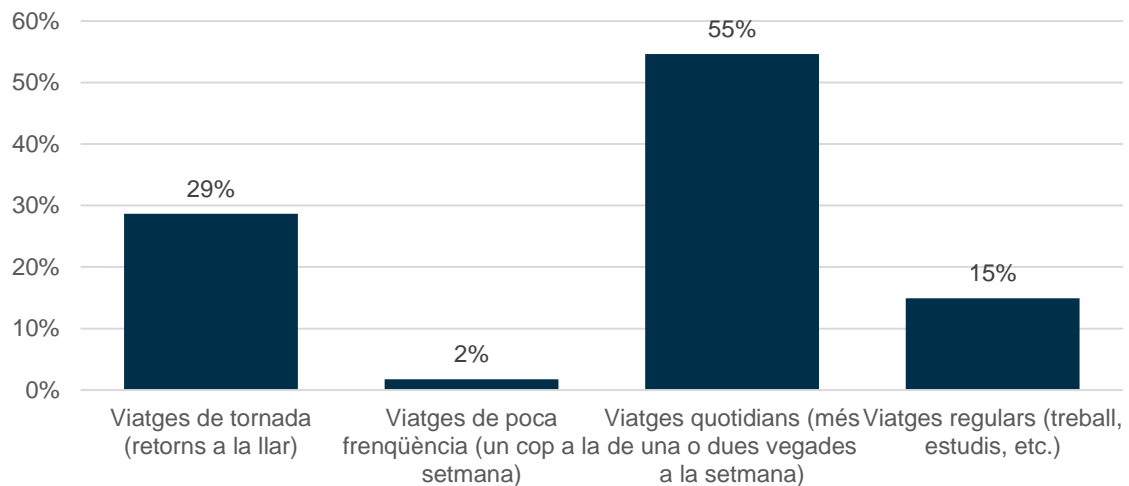
Font: elaboració pròpia

Freqüència de les persones viatgeres

La freqüència dels desplaçaments diaris de la població es distribueix en un 44% els que es realitzen cada dia a la setmana, diferenciant-se dins d'aquests els que són tornades a la llar amb un 29% i els que són viatges regulars (treball, estudis ...) amb un 15%; els viatges quotidians, que són aquells que es realitzen una o dues vegades a la setmana suposen un 55% dels viatges, mentre que els que tenen menys pes són els que es realitzen amb poca freqüència (menys d'1 cop per setmana) amb un 2%.



Gràfic. 50. Motiu dels viatges a Fornells



Font: elaboració pròpia

5.6. Llambilles

Mobilitat interna

Els viatges que s'han datat al municipi de Llambilles arriben als 185, sent 52 viatges interns realitzats pels mateixos residents del municipi i 133 viatges interns realitzats pels no residents.

Gràfic. 51. Nombre mitjà de viatges i quilòmetres realitzats en desplaçaments interns de Llambilles

	Número
Viatges interns	185
Viatges interns (residents)	52
Viatges interns (no residents)	133
Kms viatges interns	1,7
Kms viatges interns (residents)	1,0
Kms viatges interns (no residents)	2,0

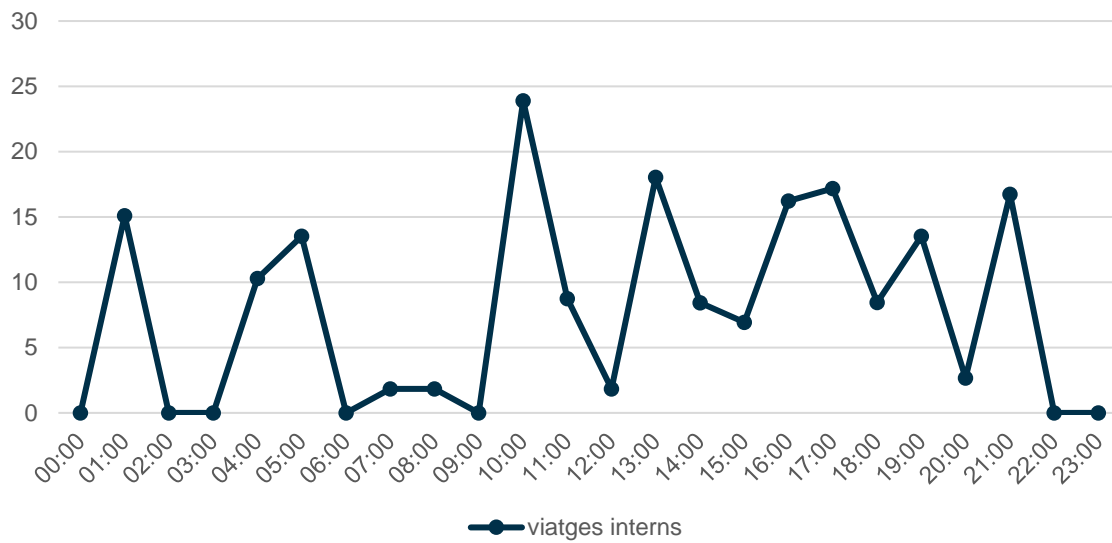
Font: elaboració pròpia

Respecte a la longitud mitjana dels desplaçaments interns totals s'ha obtingut que a Llambilles arriba a 1,7 km. Si es diferencia novament entre resident i no resident la dada varia unes dècimes, sent per als primers una mitjana de 1,02 km i per als segons 2,02 km.

Pel que fa a la distribució horària es pot identificar que la major part dels desplaçaments es fan al matí, existint un pic important a les 10h del matí. Durant la resta del dia s'observa una major regularitat, tot i que també destaca el nombre de desplaçaments produïts a les 13h, a les 17h i a les 21h.



Gràfic. 52. Distribució horària viatges interns Llambilles



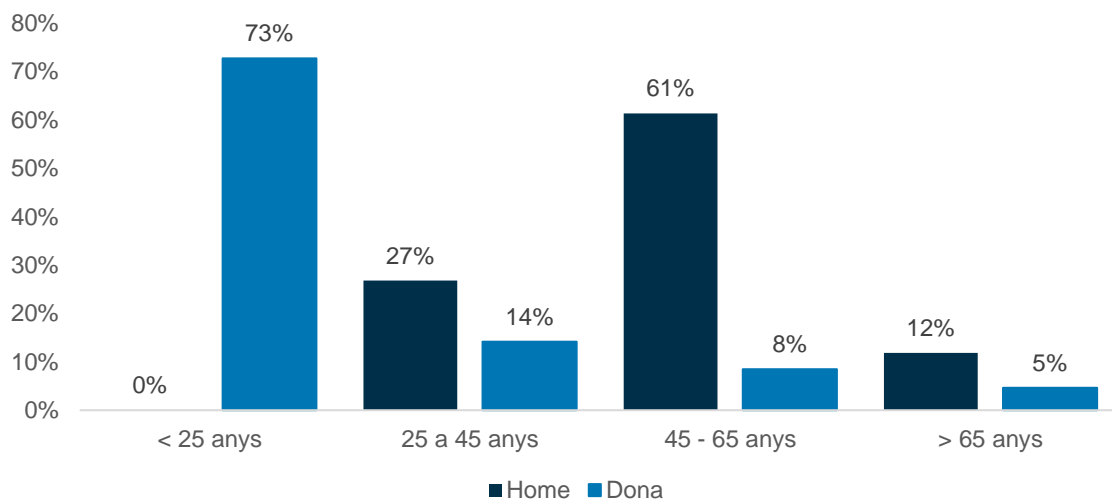
Font: elaboració pròpia

Caracterització de la persona viatgera

Segons les dades de la telefonia s'ha pogut categoritzar i identificar els diferents perfils poblacionals existents, de manera que, es procedeix en aquest apartat a detallar els resultats per sexe i edat de les persones que realitzen els desplaçaments a Llambilles.

A la següent gràfica es mostren els resultats respecte al perfil de les persones que es desplacen, quant al gènere i l'edat. S'observa com la franja majoritària s'ubica entre els 45 i 65 anys, amb el 61% d'homes i 8% de dones, encara que el més cridaner es detecta a la franja dels menors de 25, on les dones es concentren en un 73 % dels desplaçaments que fan.

Gràfic. 53. Distribució dels viatges interns a Llambilles segons grup d'edat i gènere



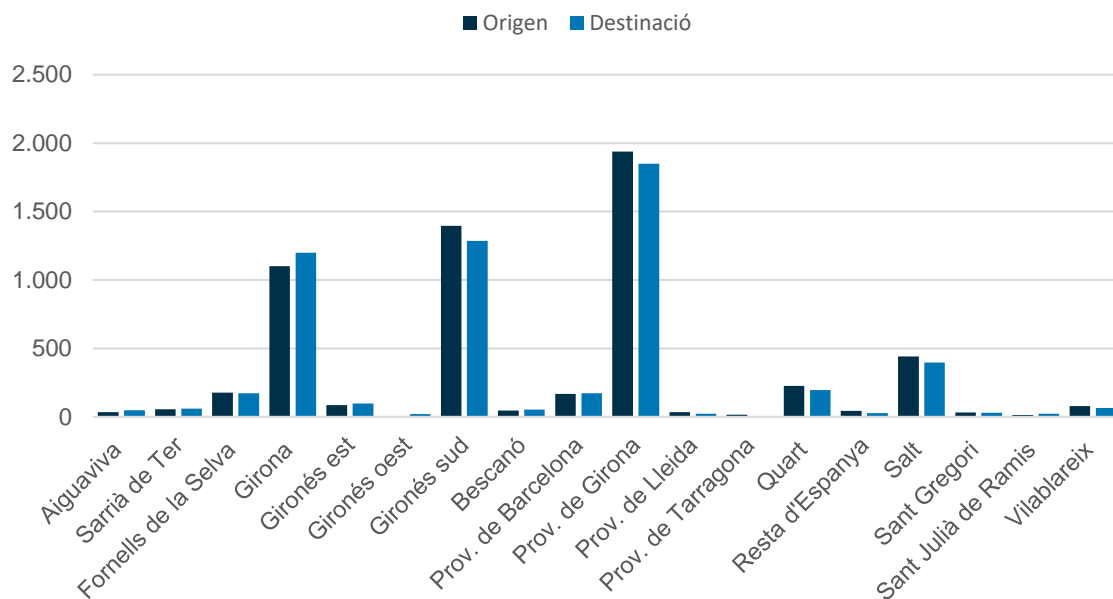
Font: elaboració pròpia



Mobilitat externa

Els viatges que s'originen a Llambilles per a altres zones suposen un 49,9% del total de viatges del municipi amb 5.879 desplaçaments. Pel que fa als viatges amb destinació Llambilles, s'aprecia una simetria amb els d'origen, causada pel caràcter pendular dels viatges, suposen un 50,1% (5.712) dels viatges que es registren al municipi. Cal destacar que les zones que més mobilitat presenten ja siguin amb origen o destinació Llambilles, són la província de Girona, Gironès Sud i el municipi de Girona amb, aproximadament un 33%, 24% i 19% respectivament.

Gràfic. 54. Viatges amb origen i destinació a Llambilles (agrupat per municipi)

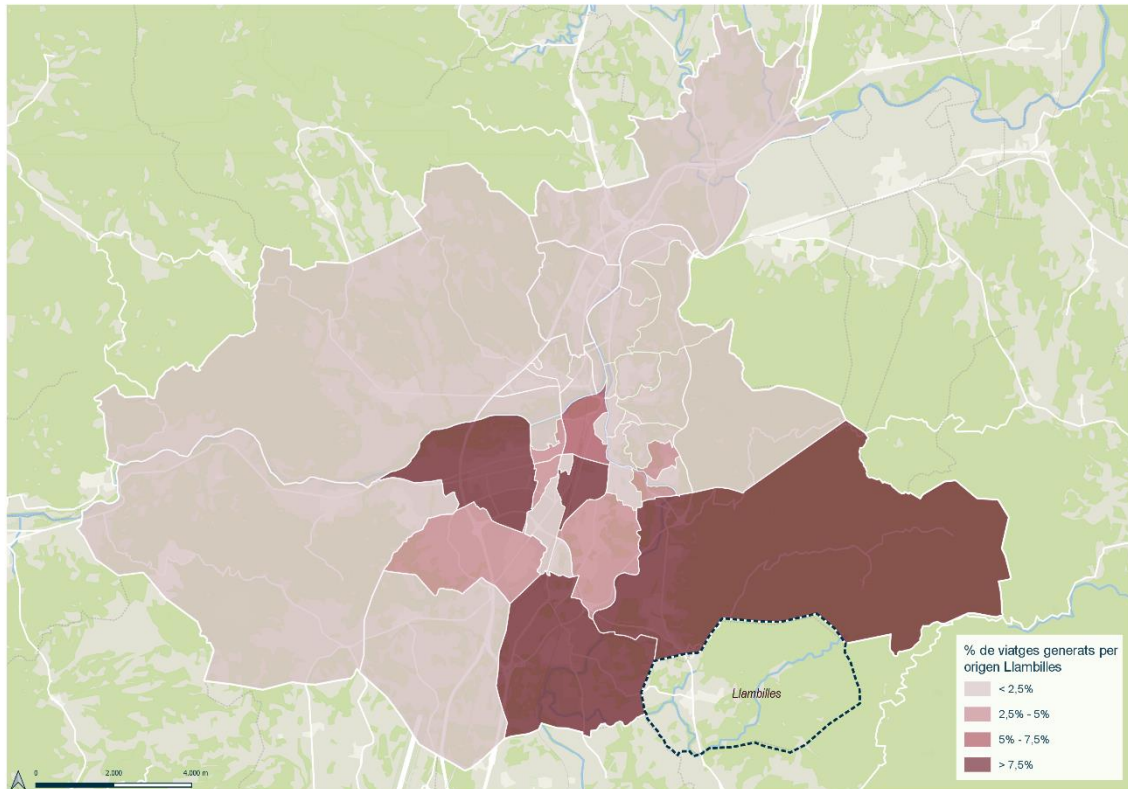


Font: elaboració pròpia

Per poder conèixer millor la mobilitat de Llambilles amb els municipis de l'àmbit del PMUS-SGI, tot seguit es mostra la matriu origen-destí en forma de mapa. Tenint en compte l'origen dels desplaçaments dins del municipi de Llambilles, destaquen com a zones d'origen **Eixample Sud**, **Eixample Nord**, **la Creueta (Girona)** i **Palau** amb 202, 153, 119 i 117 desplaçaments diaris respectivament. Això suposa un 26% del total de desplaçaments. De la resta de municipis en destaca el nombre de desplaçaments cap a **Salt** (20%), **Vilablareix** (4%) i **Quart** (10%).



Imatge. 10. Moviments principals amb origen a Llambilles i destinació a la resta de l'àmbit d'estudi

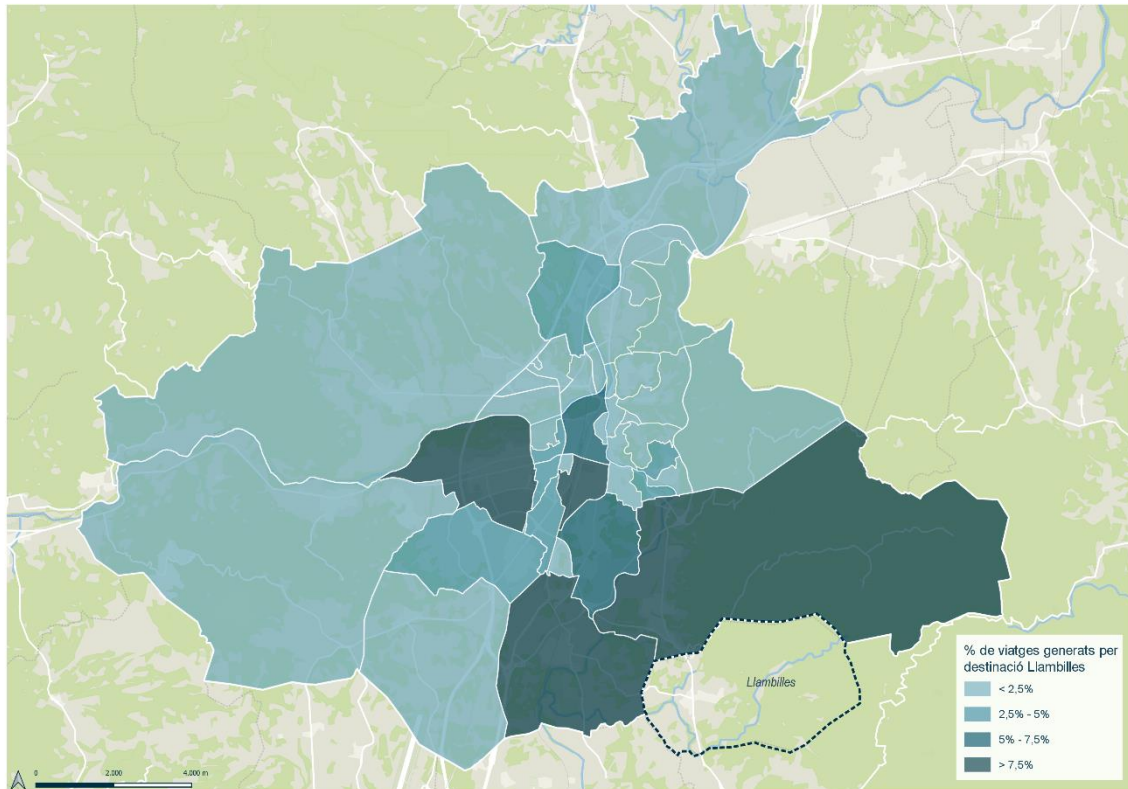


Font: elaboració pròpia

La mobilitat generada fora de Llambilles i que té com a destinació el municipi, té origen principalment a **Eixample Sud**, **Eixample Nord** i **Palau (Girona)**, amb 188, 152 i 149 viatges diaris, fet que suposa un 22% dels viatges totals diaris. El segueixen, encara que amb menor pes Can Gibert de Pla i La Creueta, amb 113 i 102 viatges respectivament. De la resta de municipis en destaca el nombre de desplaçaments des de **Salt** (17%) i **Quart** (8%).



Imatge. 11. Moviments principals amb origen a la resta de l'àmbit d'estudi i destinació Llabilles

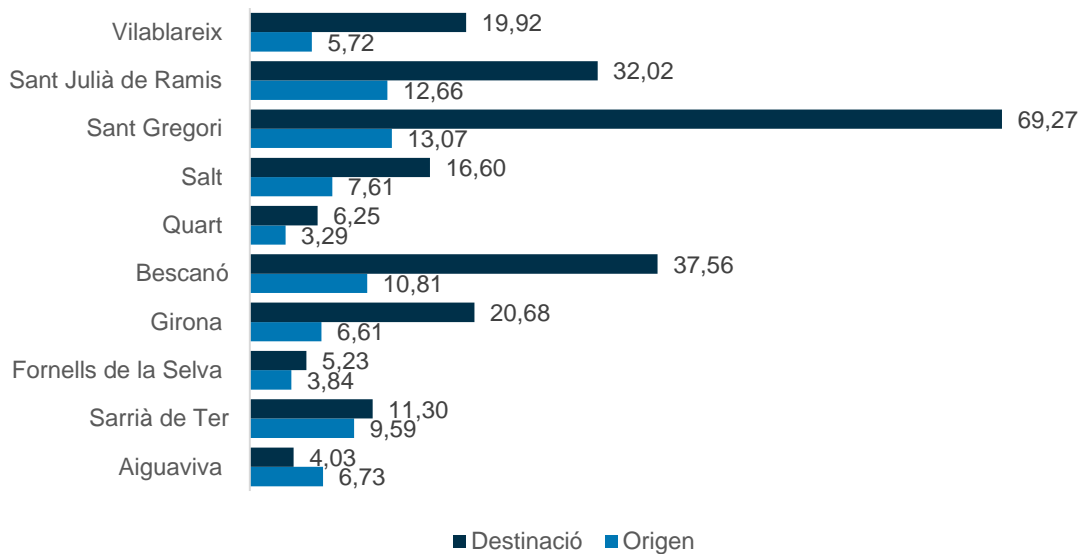


Font: elaboració pròpia

Segons les dades obtingudes de distància mitjana recorreguda en quilòmetres, en aquells viatges amb origen o destinació Llabilles aquesta és de 20,9 km. La zona que més distància mitjana presenta amb origen a Llabilles és Sant Gregori (13,07 km), encara que també compten amb un nombre alt Sant Julià de Ramis (12,6km) i Bescanó (10,81 km); no obstant això, si s'analitza com a destinació Llabilles, les distàncies són molt més grans, de manera que amb Sant Gregori arriba als 69,2 km, amb Bescanó als 37,5km i amb Sant Julià de Ramis als 32km.



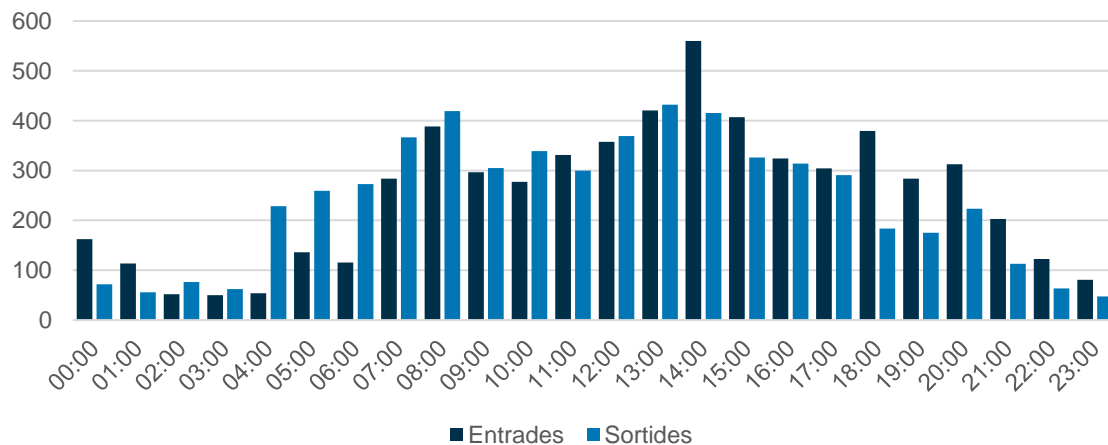
Gràfic. 55. Longitud mitjana desplaçaments amb origen i destinació Llambilles (km) (SGI)



Font: elaboració pròpia

Pel que fa a la distribució horària es poden identificar dos pics al llarg del dia, tant per a les entrades com per a les sortides del municipi. Aquests es troben entre les 7h i les 8h i les 13h i les 14h, sent aquest darrer el que més desplaçaments concentra. Les entrades a Llambilles es produeixen principalment a les 13h i a les 14h i les sortides es donen sobretot a les 8h i a les 13h.

Gràfic. 56. Distribució horària viatges externs Llambilles



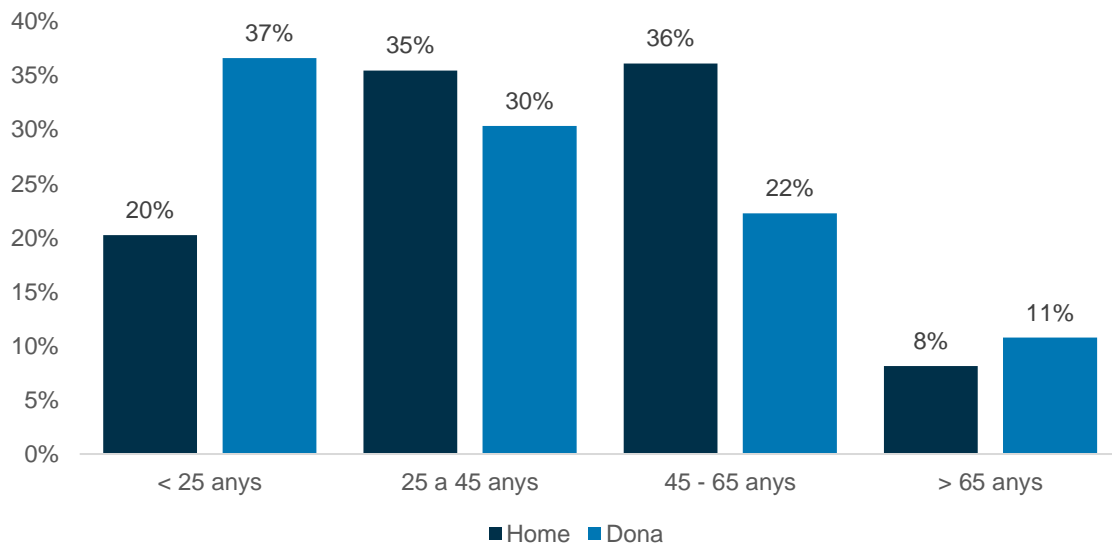
Font: elaboració pròpia

Caracterització de la persona viatgera

Es procedeix en aquest apartat a detallar els resultats per sexe i edat de les persones que fan els desplaçaments a Llambilles. A la següent gràfica es mostren els resultats respecte al perfil de les persones que es desplacen, quant al gènere i l'edat. S'observa un grau de repartiment força equilibrat, i la franja majoritària és la que s'ubica entre els 25 i 45 anys amb 35% d'homes i 30% de dones. També és notori el nombre de viatges realitzats per dones de menys de 25 anys (37%) així com el nombre de viatges realitzats per homes entre 45 i 65 anys (36%).



Gràfic. 57. Distribució dels viatges amb origen i destinació a Llambilles segons grup d'edat i gènere



Font: elaboració pròpia

Mitjana de viatges per habitant

La mitjana dels desplaçaments indica la mitjana de viatges realitzats pels habitants de Llambilles, per a això es divideixen els viatges registrats al municipi entre la població total del municipi.

La distribució de la mitjana de viatges segons l'edat de l'habitant indica com el nombre més gran de viatges és realitzat per la població major de 65 anys, amb 6 desplaçaments diaris; per contra, el grup amb menor nombre de desplaçaments diaris és el de més grans de 45 a 65 anys amb 1,6 viatges.

Gràfic. 58. Mitjana de viatges realitzats distribuïts segons grup d'edat

	Desplaçaments residents	Població 2022	Desplaçaments mitjans per persona
< 25 anys	396	204	1,9
25 a 45 anys	252	140	1,8
45 - 65 anys	399	253	1,6
> 65 anys	810	134	6,0
TOTAL	1.857	731	2,5

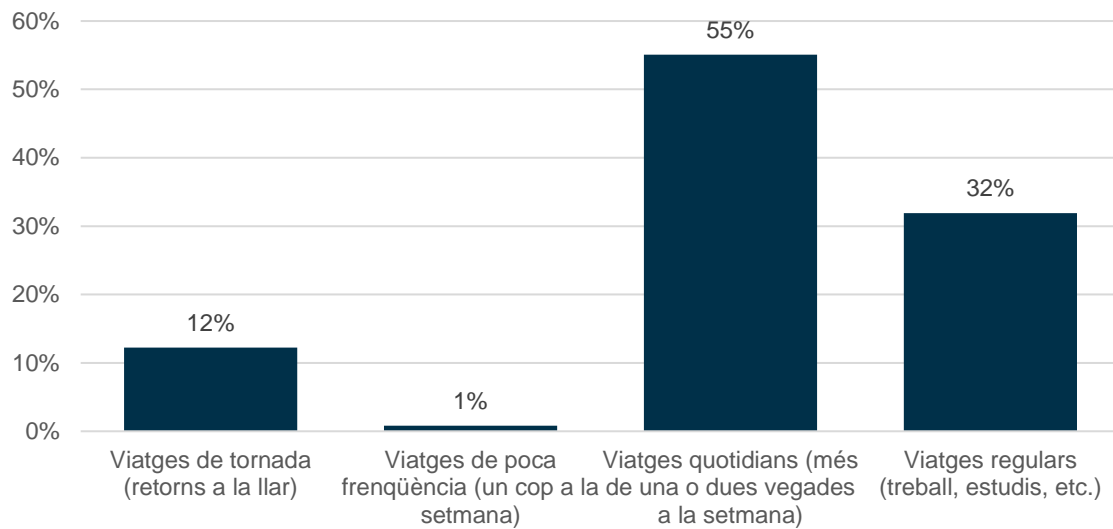
Font: elaboració pròpia

Freqüència dels viatges

La freqüència dels desplaçaments diaris de la població es distribueix en un 44% els que es realitzen cada dia a la setmana, diferenciant-se dins d'aquests els que són tornades a la llar amb un 12% i els que són viatges regulars (treball, estudis...) amb un 32%; els viatges quotidians, que són aquells que es realitzen una o dues vegades a la setmana suposen un 55%, mentre que els que menys pes tenen són els que es realitzen amb poca freqüència (menys d'1 cop per setmana) amb un 1%.



Gràfic. 59. Motiu dels viatges a Llambilles



Font: elaboració pròpia

5.7. Quart

Mobilitat interna

Els viatges que s'han datat al municipi de Quart arriben als 180, sent 149 viatges interns realitzats pels mateixos residents del municipi i 32 viatges interns realitzats pels no residents.

Gràfic. 60. Nombre mitjà de viatges i quilòmetres realitzats en desplaçaments interns de Quart

	Número
Viatges interns	181
Viatges interns (residents)	149
Viatges interns (no residents)	32
Kms viatges interns	3,1
Kms viatges interns (residents)	3,2
Kms viatges interns (no residents)	2,6

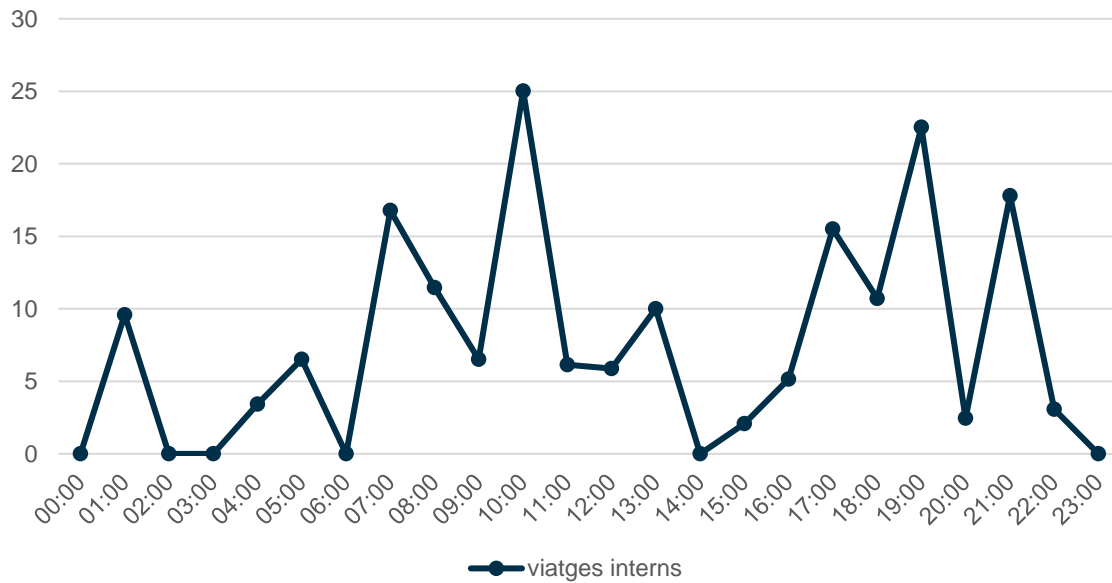
Font: elaboració pròpia

Respecte la longitud mitjana dels desplaçaments interns totals s'ha obtingut que a Quart arriba a 3,1 km. Si es diferencia novament entre resident i no resident la dada varia unes dècimes, sent per als primers una mitjana de 3,2 km i per als segons 2,6 km.

Pel que fa a la distribució horària es pot identificar que els desplaçaments es divideixen de forma equitativa entre el matí i la tarda, existint un pic important a les 10h del matí i un altre a les 19h. Durant la resta del dia s'observa una regularitat més gran, tot i que destaca també el nombre de desplaçaments produïts a les 8h, a les 17h i a les 21h.



Gràfic. 61. Distribució horària viatges interns Quart



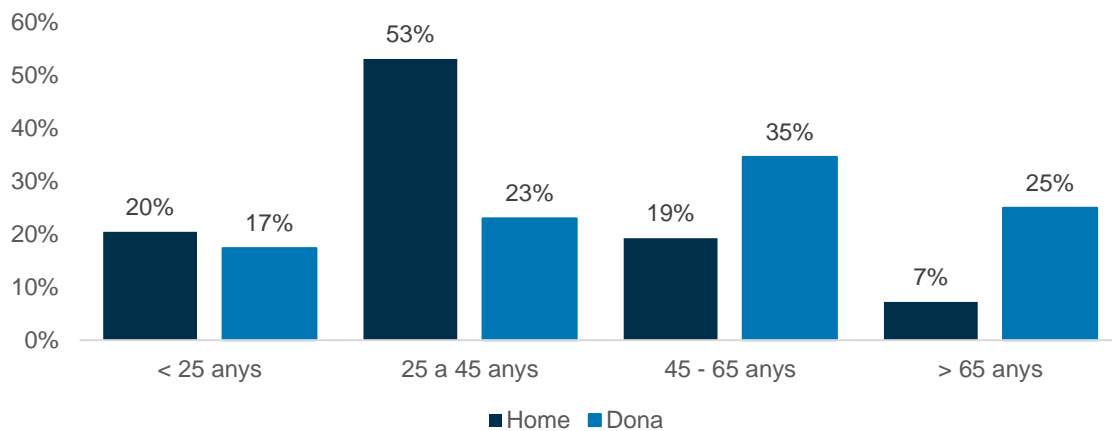
Font: elaboració pròpia

Caracterització de la persona viatgera

Segons les dades de la telefonia s'ha pogut categoritzar i identificar els diferents perfils poblacionals existents, de manera que, es procedeix en aquest apartat a detallar els resultats per sexe i edat de les persones que realitzen els desplaçaments a Quart.

A la següent gràfica es mostren els resultats respecte al perfil de les persones que es desplacen, quant al gènere i l'edat. S'observa com la franja majoritària s'ubica entre els 25 i els 45 anys, amb el 53% d'homes i el 23% de dones, encara que també destaca la franja de 45 a 65 anys, amb el 19% d'homes i el 35% de dones .

Gràfic. 62. Distribució dels viatges interns a Quart segons grup d'edat i gènere



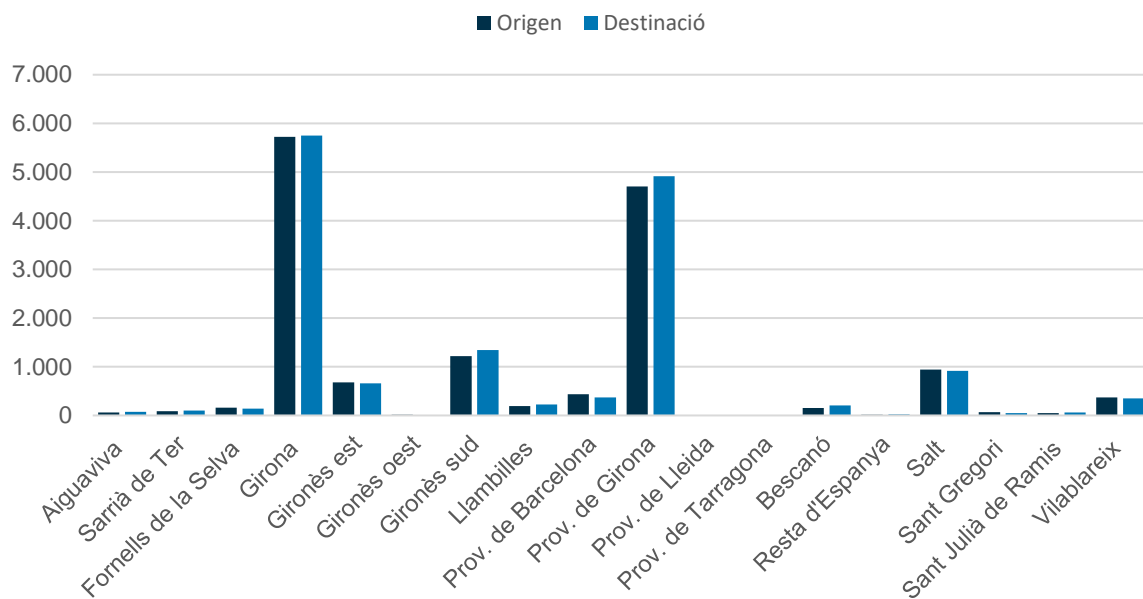
Font: elaboració pròpia



Mobilitat externa

Els viatges que s'originen a Quart amb destinació a altres zones suposen un 49,1% del total de viatges del municipi amb 14.877 desplaçaments. Pel que fa als viatges amb destinació Quart, s'aprecia una simetria amb els d'origen, causada pel caràcter pendular dels viatges, suposen un 50,9% (15.187) dels viatges que es registren al municipi. Cal destacar que les zones que més mobilitat presenten ja siguin amb origen o destinació Quart, són el municipi de Girona i la província de Girona, amb aproximadament un 38% i un 32% respectivament. També destaca el nombre de desplaçaments al Gironès Sud.

Gràfic. 63. Viatges amb origen i destinació a Quart (agrupat per municipi)

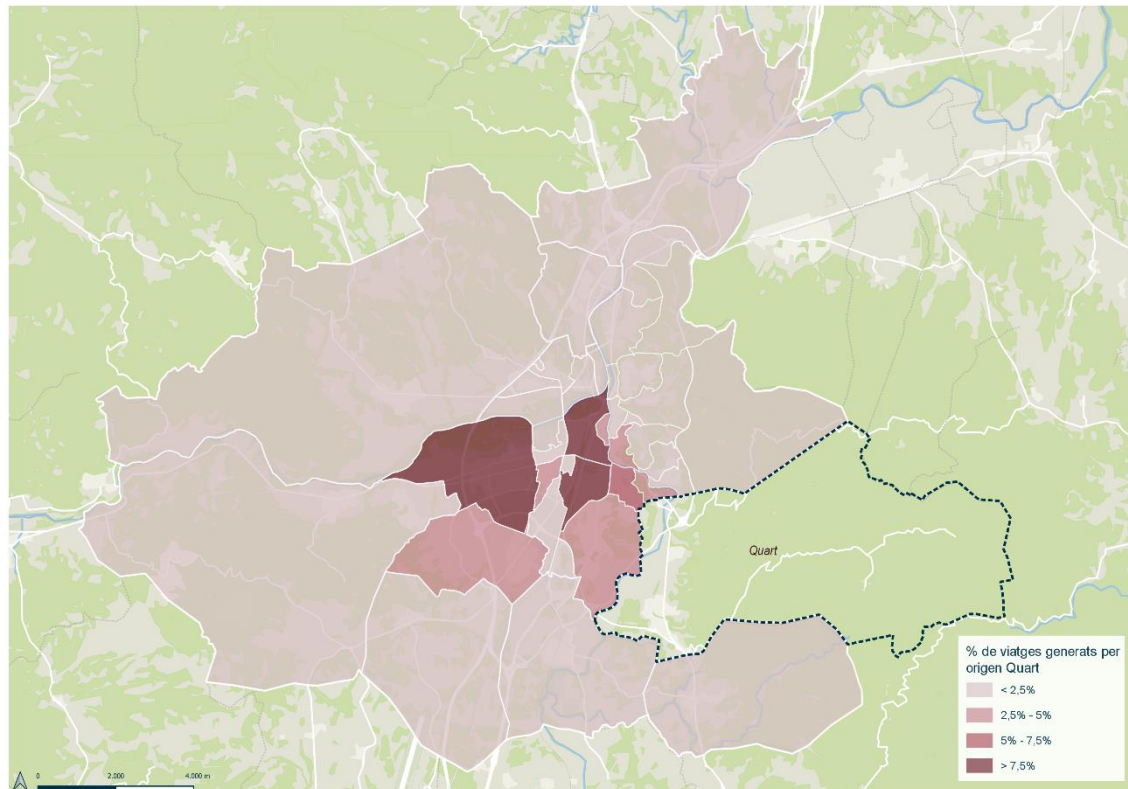


Font: elaboració pròpia

Per conèixer millor la mobilitat de Quart amb els municipis de l'àmbit del PMUS-SGI, a continuació, es mostra la matriu origen-destí en forma de mapa. Tenint en compte l'origen dels desplaçaments dins el municipi de Quart, destaquen com a zones d'origen l'**Eixample Sud**, **Eixample Nord** i **Montilivi (Girona)** amb 1.178, 1.002 i 528 desplaçaments diaris respectivament. Això suposa el 35% del total de desplaçaments. De la resta de municipis del present pla destaca el nombre de desplaçaments cap a **Salt** (12%).



Imatge. 12. Moviments principals amb origen a Quart i destinació a la resta de l'àmbit d'estudi

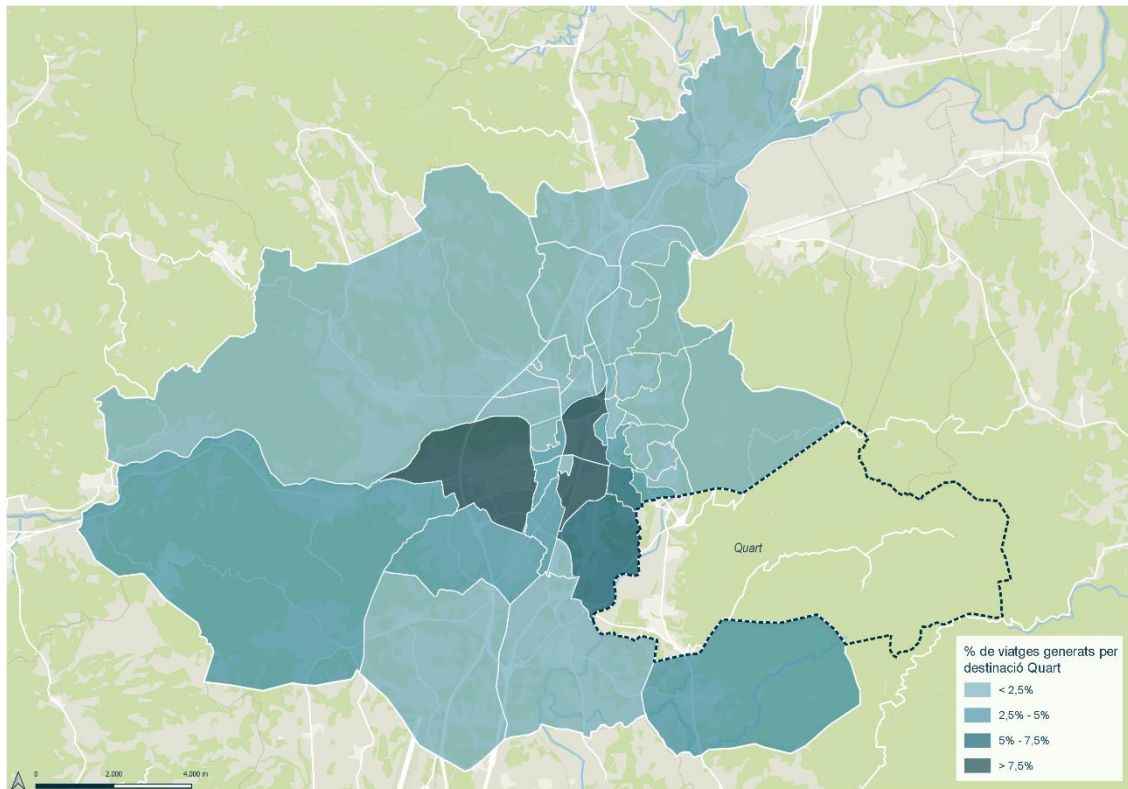


Font: elaboració pròpia

La mobilitat generada fora de Quart i que té com a destinació el municipi, té origen principalment a l'**Eixample Sud**, **Eixample Nord**, **Palau** i **Montilivi (Girona)**, amb 1.111, 1.049, 482 i 478 viatges diaris respectivament, fet que suposa un 40% de els viatges totals diaris. De la resta de municipis del present pla destaca el nombre de desplaçaments des de **Salt** (12%).



Imatge. 13. Moviments principals amb origen a la resta de l'àmbit d'estudi i destinació Quart

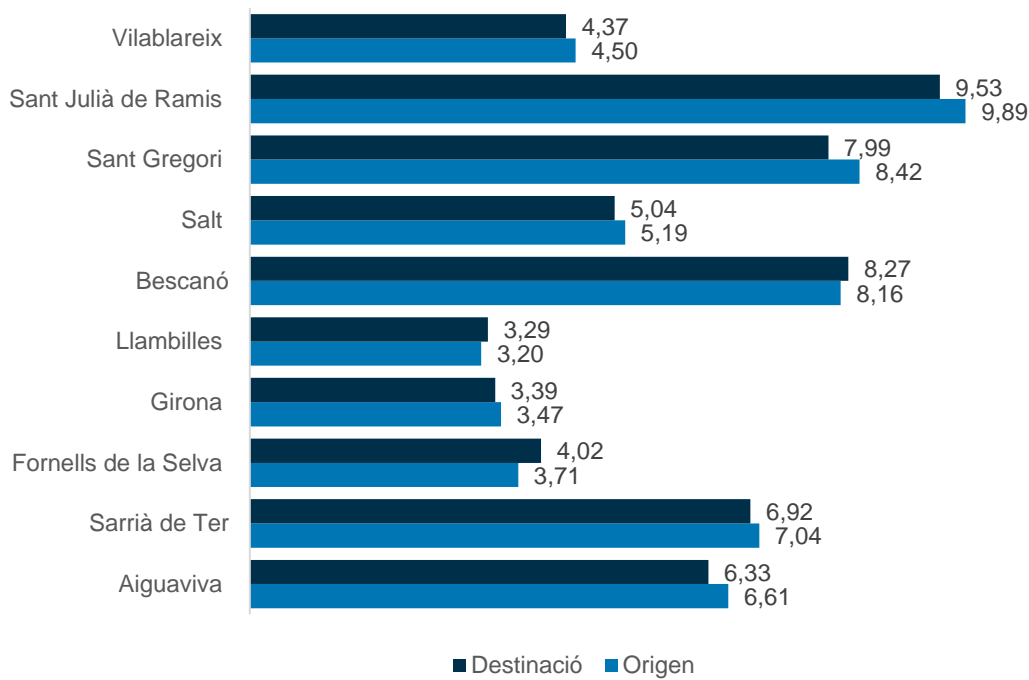


Font: elaboració pròpia

Segons les dades obtingudes de distància mitjana recorreguda en quilòmetres, en aquells viatges amb origen o destinació Quart, aquesta és de 10,7 km. La zona que més distància mitjana presenta amb origen Quart és Sant Julià de Ramis (9,5 km), encara que també compten amb un número alt Sant Gregori (8,4km) i Bescanó (8,1 km); així mateix si s'analitza com a destinació Quart, les distàncies són semblants de manera que amb Sant Julià de Ramis arriba als 9,5 km, amb Bescanó als 8,2 km i amb Sant Gregori als 7,9 km.



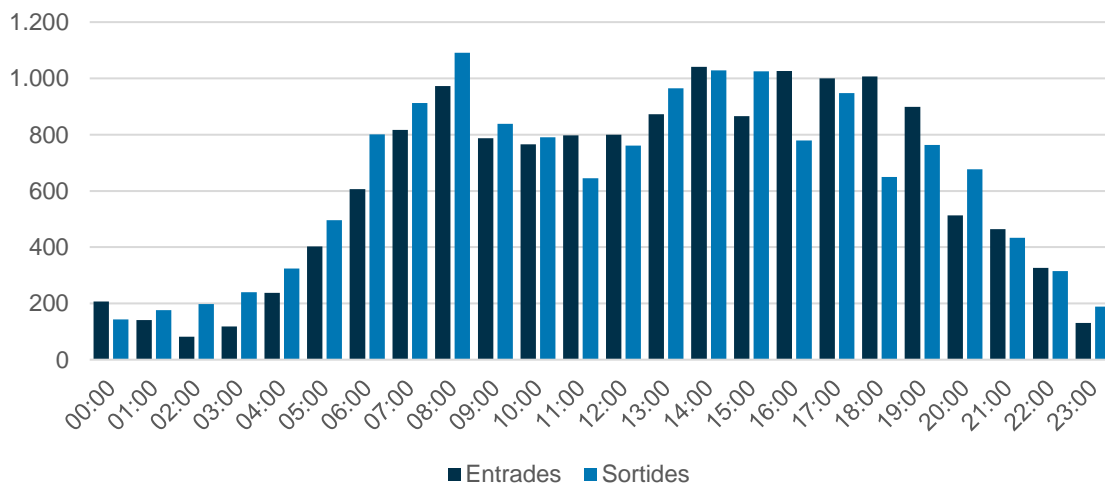
Gràfic. 64. Longitud mitjana desplaçaments amb origen i destinació Quart (km) (SGI)



Font: elaboració pròpia

Pel que fa a la distribució horària es poden identificar dos pics al llarg del dia, tant per a les entrades com per a les sortides del municipi. Aquests es troben entre les 7h i les 8h i entre les 14h i les 16h, encara que es manté en nivells alts a partir d'aquesta hora fins a les 20h. Les entrades a Quart es produeixen principalment a les 8h i a les 14h i les sortides es donen sobretot a les 14h i a les 16h.

Gràfic. 65. Distribució horària viatges externs Quart



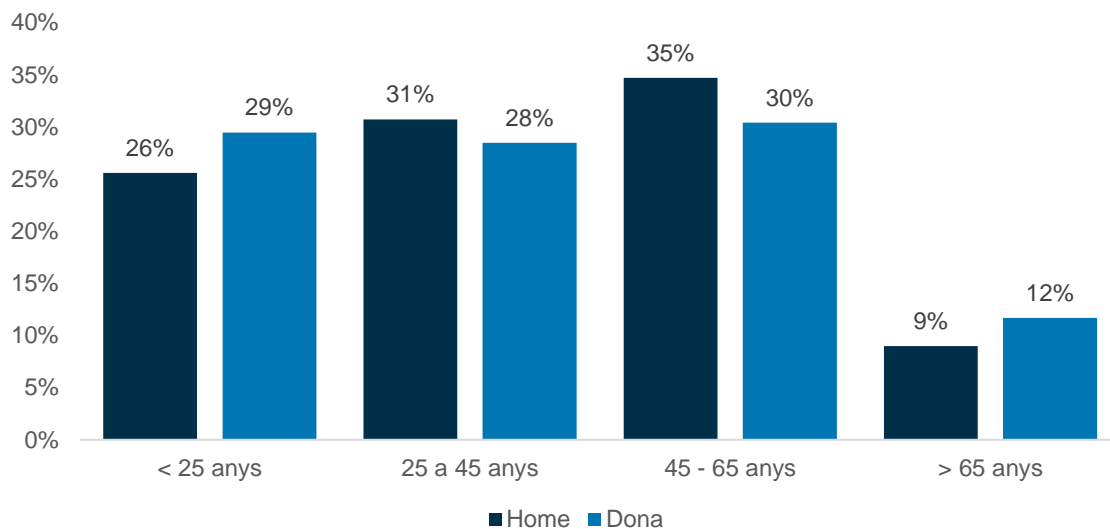
Font: elaboració pròpia



Caracterització de la persona viatgera

Es procedeix en aquest apartat a detallar els resultats per sexe i edat de les persones que fan els desplaçaments a Quart. A la següent gràfica es mostren els resultats respecte al perfil de les persones que es desplacen, quant al gènere i l'edat. S'observa un grau de repartiment força equilibrat, i la franja majoritària és la que s'ubica entre els 45 i 65 anys amb 35% d'homes i 30% de dones. També cal destacar les franges d'edat de menors de 25 anys i entre 25 i 45 anys.

Gràfic. 66. Distribució dels viatges amb origen i destinació a Quart segons grup d'edat i gènere



Font: elaboració pròpia

Mitjana de viatges per habitant

La mitjana dels desplaçaments indica la mitjana de viatges realitzats pels habitants de Quart, per a això es divideixen els viatges registrats al municipi entre la població total del municipi.

La distribució de la mitjana de viatges segons l'edat de l'habitant indica com el nombre més gran de viatges és realitzat per la població major de 65 anys, amb 6,4 desplaçaments diaris; per contra, el grup amb menor nombre de desplaçaments diaris és el de 25 a 45 anys amb 1,2 viatges.

Gràfic. 67. Mitjana de viatges realitzats distribuïts segons grup d'edat

	Desplaçaments residents	Població 2022	Desplaçaments mitjans per persona
< 25 anys	3.622	1.194	3,0
25 a 45 anys	1.398	1.134	1,2
45 - 65 anys	4.097	994	4,1
> 65 anys	3.759	584	6,4
TOTAL	12.876	3.906	3,3

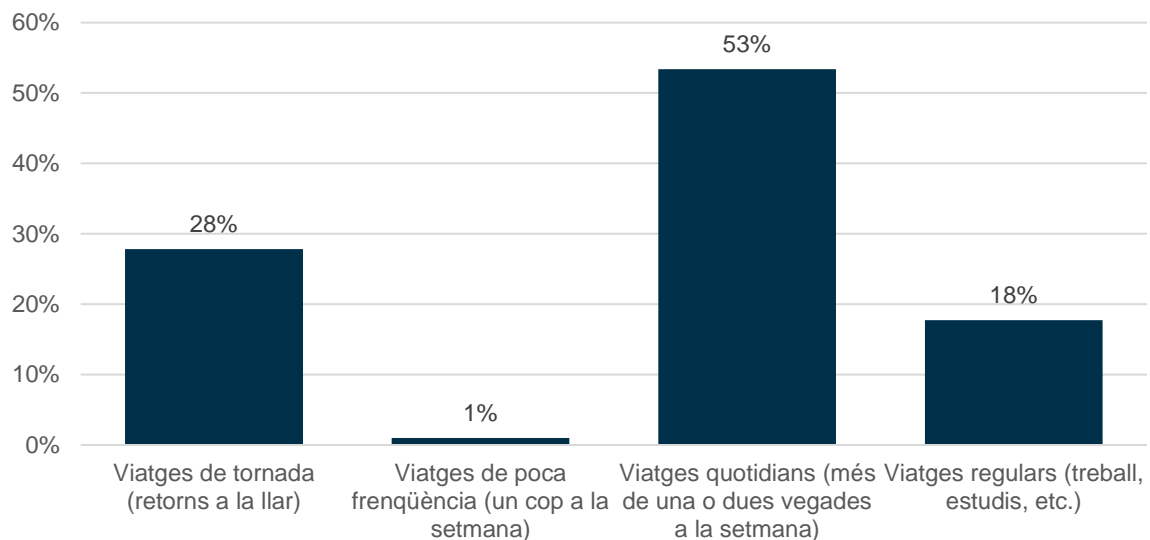
Font: elaboració pròpia



Freqüència dels viatges

La freqüència dels desplaçaments diaris de la població es distribueix en un 46% els que es realitzen cada dia a la setmana, diferenciant-se dins d'aquests els que són tornades a la llar amb un 28% i els que són viatges regulars (treball, estudis...) amb un 18%; els viatges quotidians, que són aquells que es realitzen una o dues vegades a la setmana suposen un 53%, mentre que els que tenen menys pes són els que es realitzen amb poca freqüència (menys d'1 cop per setmana) amb un 1%.

Gràfic. 68. Motiu dels viatges a Quart



Font: elaboració pròpia

5.8. Salt

Mobilitat interna

Els viatges que s'han datat al municipi de Salt arriben als 16.871, sent 13.563 viatges interns realitzats pels mateixos residents del municipi i 3.308 viatges interns realitzats pels no residents.

Gràfic. 69. Nombre mitjà de viatges i quilòmetres realitzats en desplaçaments interns de Salt

	Número
Viatges interns	16.871
Viatges interns (residents)	13.563
Viatges interns (no residents)	3.308
Kms viatges interns	0,9
Kms viatges interns (residents)	0,8
Kms viatges interns (no residents)	0,9

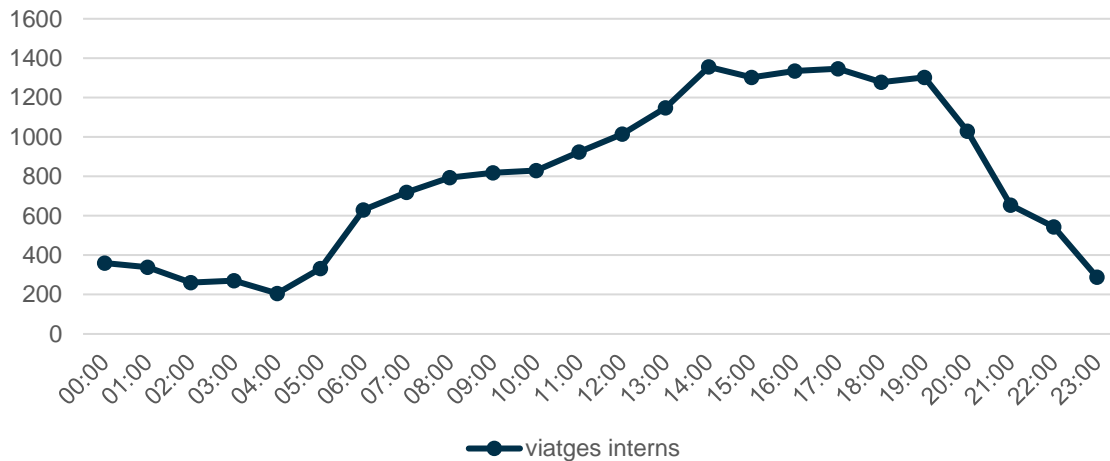
Font: elaboració pròpia



Respecte a la longitud mitjana dels desplaçaments interns totals s'ha obtingut que a Salt és de 0,9 km. Si es diferencia novament entre resident i no resident la dada varia unes dècimes, sent per als primers una mitjana de 0,8km i per als segons 0,9km.

Pel que fa a la distribució horària es pot identificar que la major part dels desplaçaments es concentren a la tarda, existent un pic important entre les 14h i les 19h.

Gràfic. 70. Distribució horària viatges interns Salt



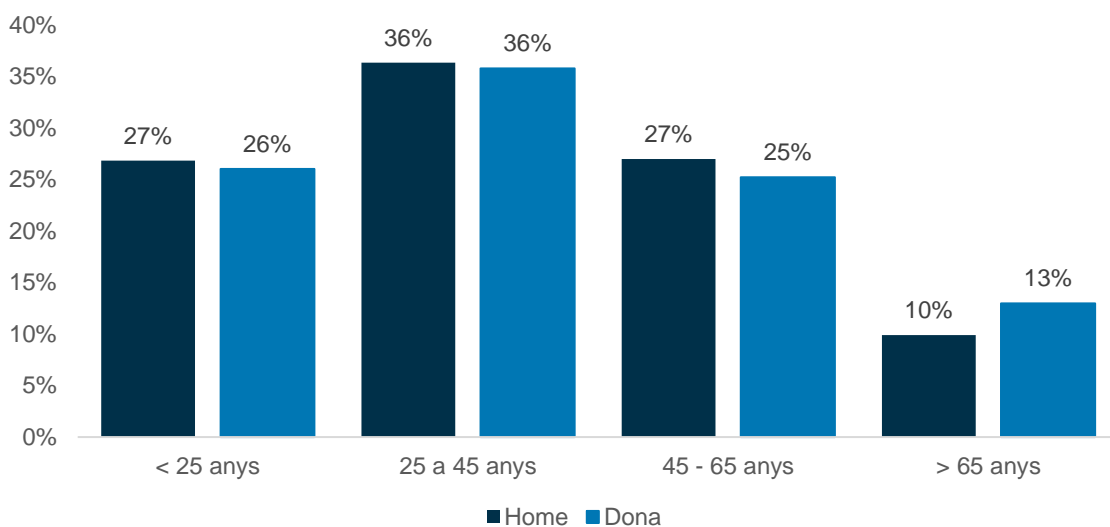
Font: elaboració pròpia

Caracterització de la persona viatgera

Segons les dades de la telefonia s'ha pogut categoritzar i identificar els diferents perfils poblacionals existents, de manera que, en aquest apartat es procedeix a detallar els resultats per sexe i edat de les persones que realitzen els desplaçaments a Salt.

A la següent gràfica es mostren els resultats respecte al perfil de les persones que es desplacen, quant al gènere i l'edat. S'observa com la franja majoritària s'ubica entre els 25 i els 45 anys, amb el 36% d'homes i el 36% de dones, tot i que també destaca la franja de menors de 25 anys, amb el 27% d'homes i el 26% de dones.

Gràfic. 71. Distribució dels viatges interns a Salt segons grup d'edat i gènere



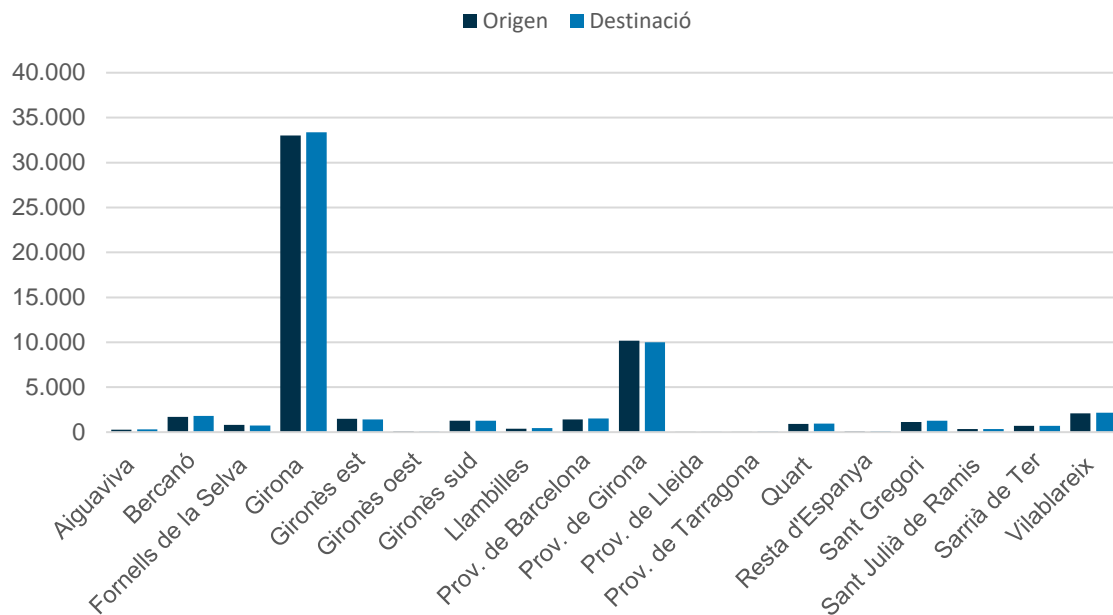
Font: elaboració pròpia



Mobilitat externa

Els viatges que s'originen a Salt amb destinació a altres zones suposen un 49,7% del total de viatges del municipi amb 55.965 desplaçaments. Pel que fa als viatges amb destinació Salt, s'aprecia una simetria amb els d'origen, causada pel caràcter pendular dels viatges, suposen un 50,3% (56.517) dels viatges que es registren al municipi. Cal destacar que les zones que més mobilitat presenten ja siguin amb origen o destinació Salt, són el municipi de Girona i la província de Girona, amb aproximadament un 59%, i un 18% respectivament. També hi destaca el nombre de desplaçaments a Vilablareix.

Gràfic. 72. Viatges amb origen i destinació a Salt (agrupat per municipi)

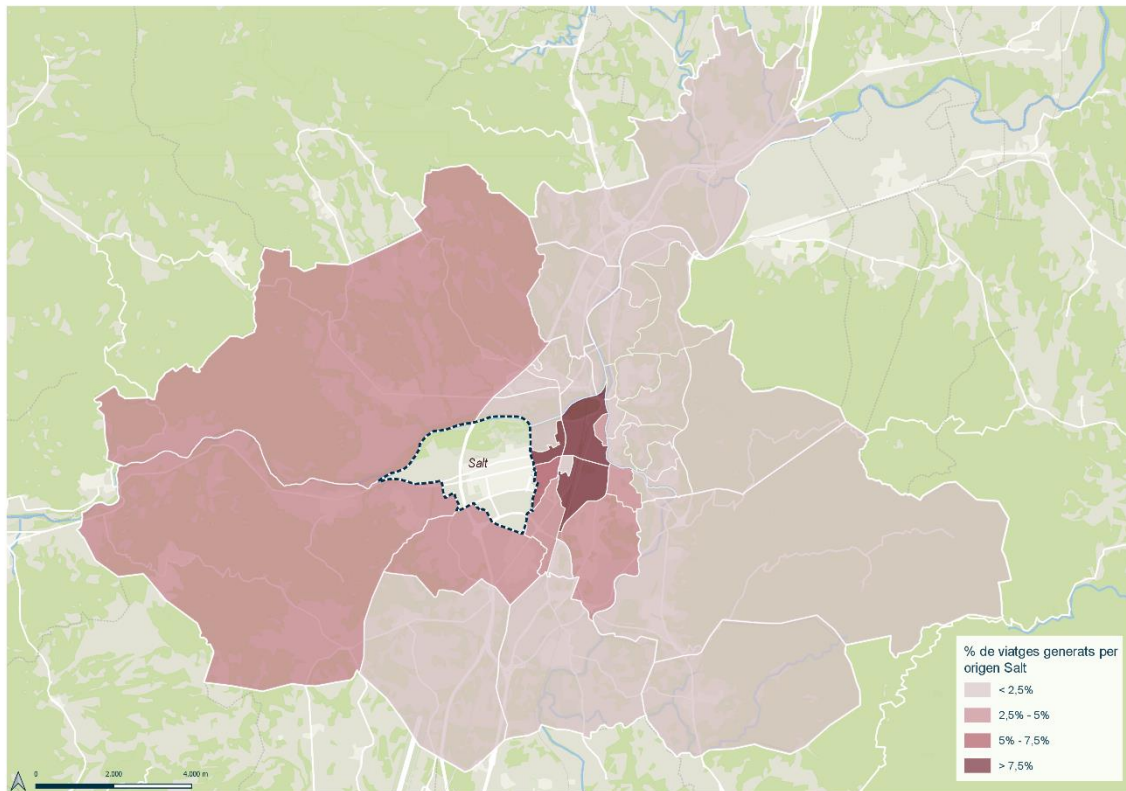


Font: elaboració pròpia

Per conèixer millor la mobilitat de Salt amb els municipis de l'àmbit del PMUS-SGI, a continuació, es mostra la matriu origen-destí en forma de mapa. Tenint en compte l'origen dels desplaçaments dins del municipi de Salt, destaquen com a zones d'origen **Eixample Sud, Eixample Nord, Santa Eugènia i Can Gibert del Pla (Girona)**, amb 7.407, 6.268, 3.497 i 3.081 desplaçaments diaris. Això suposa un 47% del total dels desplaçaments. De la resta de municipis destaca el nombre de desplaçaments cap a Bescanó (4%).



Imatge. 14. Moviments principals amb origen a Salt i destinació a el resta de l'àmbit d'estudi

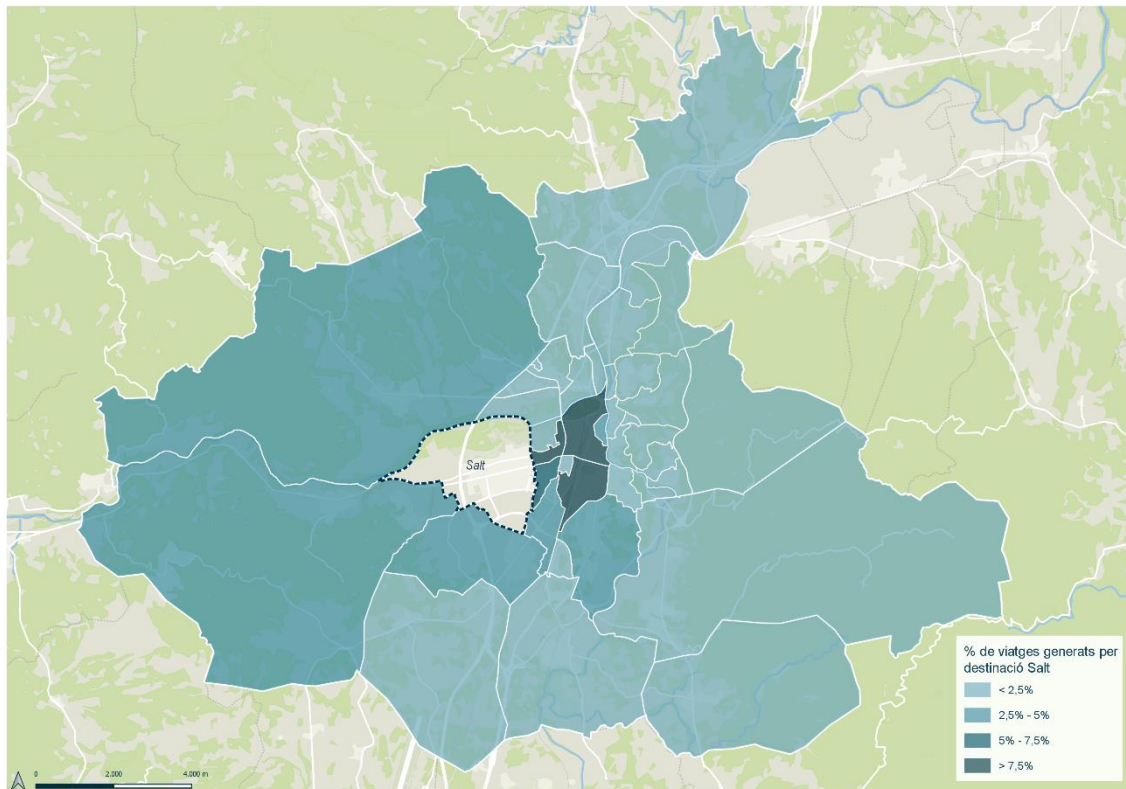


Font: elaboració pròpia

La mobilitat generada fora de Salt i que té com a destinació el municipi, té origen principalment a **Eixample Sud**, **Eixample Nord**, **Santa Eugènia** i **Can Gibert del Pla (Girona)** amb 7.887, 6.390, 3.413 i 3.113 viatges diaris respectivament, fet que suposa un 50% dels viatges totals diaris. De la resta de municipis del present pla en destaca el nombre de desplaçaments des de Vilablareix (5%) i Bescanó (4%).



Imatge. 15. Moviments principals amb origen a la resta de l'àmbit d'estudi i destinació Salt

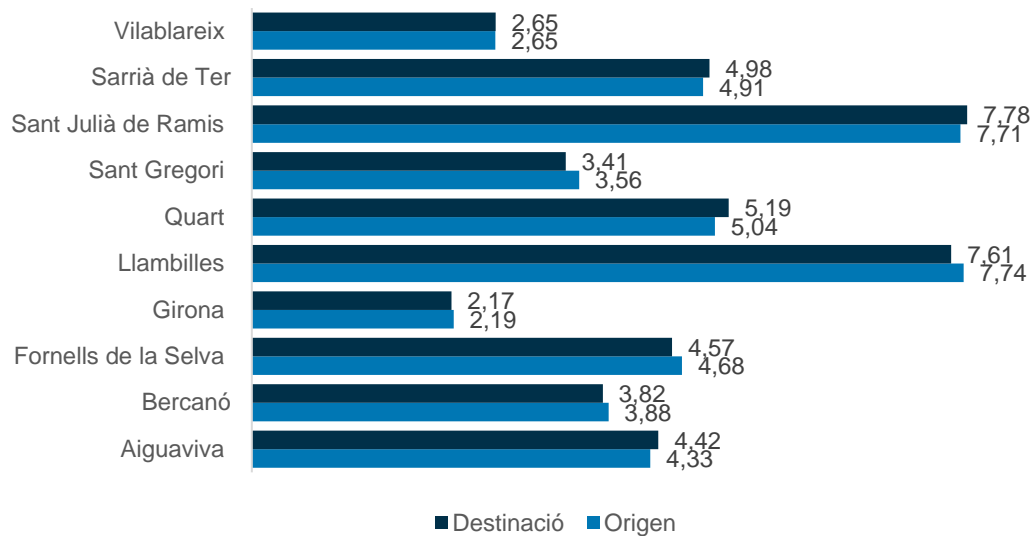


Font: elaboració pròpia

Segons les dades obtingudes de distància mitjana recorreguda en quilòmetres, en aquells viatges amb origen o destinació Salt aquesta és de 9,1 km. La zona que més distància mitjana presenta amb origen a Salt és Llambilles (7,74 km), encara que també compta amb un número alt Sant Julià de Ramis (7,71km); si s'analitza com a destinació Salt, les distàncies són semblants de manera que amb Sant Julià de Ramis arriba als 7,78 km i amb Llambilles 7,61km.



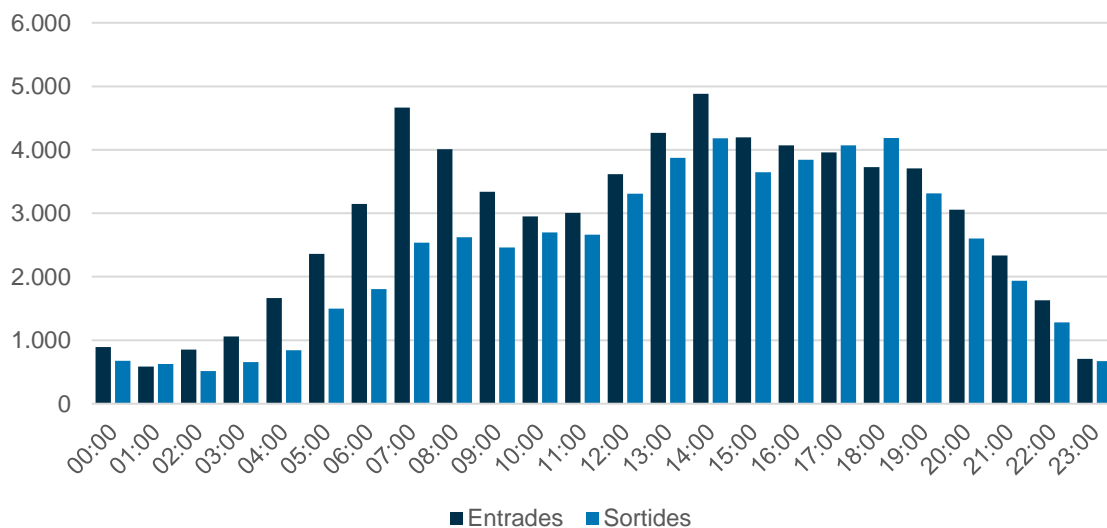
Gràfic. 73. Longitud mitjana desplaçaments amb origen i destinació Salt (km) (SGI)



Font: elaboració pròpia

Quant a la distribució horària, es poden identificar una diferència substancial entre les entrades i les sortides. Si bé hi ha dos pics al llarg del dia, les entrades al municipi són molt més nombroses que les sortides al matí. Aquest primer pic s'identifica entre les 7h i les 8h del matí. El segon pic s'aprecia entre les 13h i les 14h, mantenint-se de forma regular fins a les 18h. Les entrades a Salt es produeixen principalment a les 7h i a les 14h i les sortides es donen sobretot a les 14h i a les 19h.

Gràfic. 74. Distribució horària viatges externs a Salt



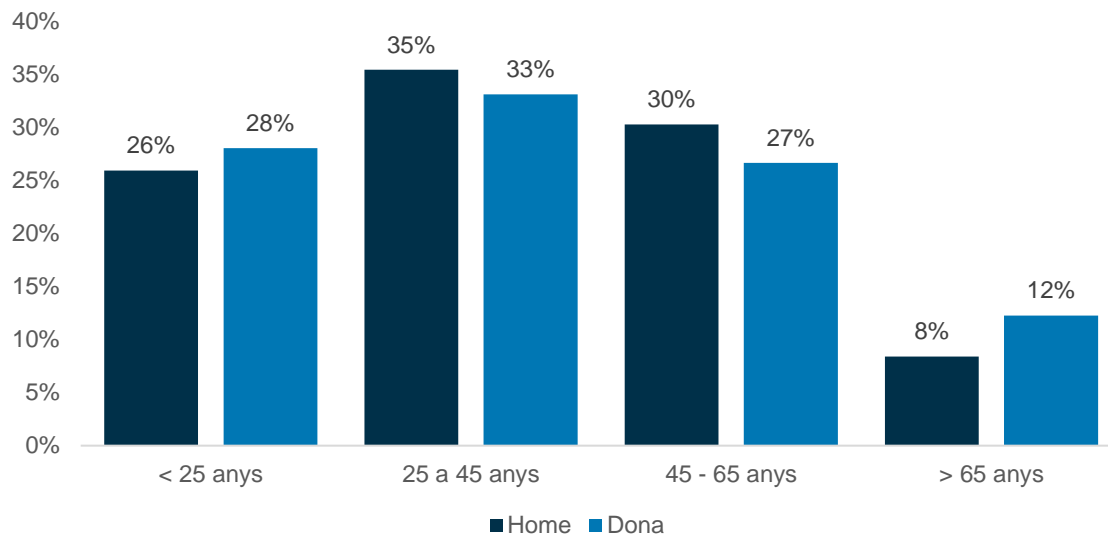
Font: elaboració pròpia

Caracterització de la persona viatgera

A la següent gràfica es mostren els resultats respecte al perfil de les persones, quant al gènere i l'edat de les persones que fan els desplaçaments a Salt. S'observa un grau de repartiment força equilibrat, i la franja majoritària és la que s'ubica entre els 25 i 45 anys amb 35% d'homes i 33% de dones. També cal destacar les franges d'edat de menors de 25 anys i entre 45 i 65 anys.



Gràfic. 75. Distribució dels viatges amb origen i destinació a Salt segons grup d'edat i gènere



Font: elaboració pròpia

Mitjana de viatges per habitant

La mitjana dels desplaçaments indica la mitjana de viatges realitzats pels habitants de Salt, per a això es divideixen els viatges registrats al municipi entre la població total del municipi.

La distribució de la mitjana de viatges segons l'edat de l'habitant indica com el nombre més gran de viatges és realitzat per la població d'entre 25 i 45 anys, amb 3 desplaçaments diaris; per contra, el grup amb menor nombre de desplaçaments diaris és el de més grans de 65 anys amb 1,8 viatges.

Gràfic. 76. Mitjana de viatges realitzats distribuïts segons grup d'edat

	Desplaçaments residents	Població 2022	Desplaçaments mitjans per persona
< 25 anys	23.671	10.510	2,3
25 a 45 anys	29.303	9.754	3,0
45 - 65 anys	22.798	8.130	2,8
> 65 anys	7.557	4.123	1,8
TOTAL	83.329	32.517	2,6

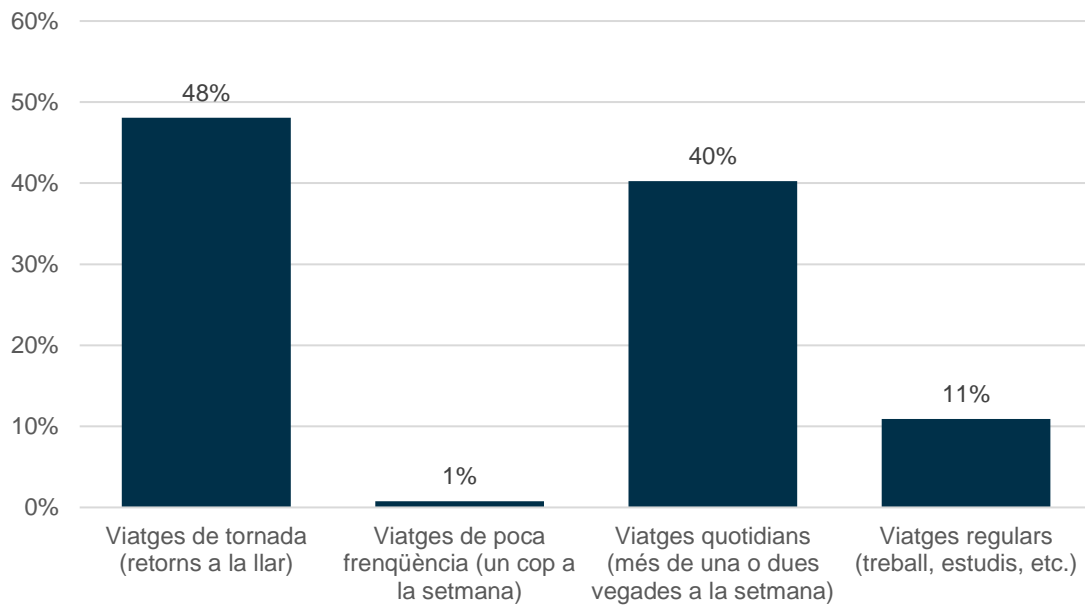
Font: elaboració pròpia

Freqüència dels viatges

La freqüència dels desplaçaments diaris de la població es distribueix en un 59% els que es realitzen cada dia a la setmana, diferenciant-se dins d'aquests els que són tornades a la llar amb un 48% i els que són viatges regulars (treball, estudis...) amb un 11%; els viatges quotidians, que són aquells que es realitzen una o dues vegades a la setmana suposen un 40%, mentre que els que menys pes tenen són els que es realitzen amb poca freqüència (menys d'1 cop per setmana) amb un 1%.



Gràfic. 77. Motiu dels viatges a Salt



Font: elaboració pròpia

5.9. Sarrià de Ter

Mobilitat interna

Els viatges que s'han datat al municipi de Sarrià de Ter arriben als 802, sent 674 viatges interns realitzats pels mateixos residents del municipi i 128 viatges interns realitzats pels no residents.

Gràfic. 78. Nombre mitjà de viatges i quilòmetres realitzats en desplaçaments interns de Sarrià de Ter

	Número
Viatges interns	802
Viatges interns (residents)	674
Viatges interns (no residents)	128
Kms viatges interns	1,05
Kms viatges interns (residents)	1,07
Kms viatges interns (no residents)	0,95

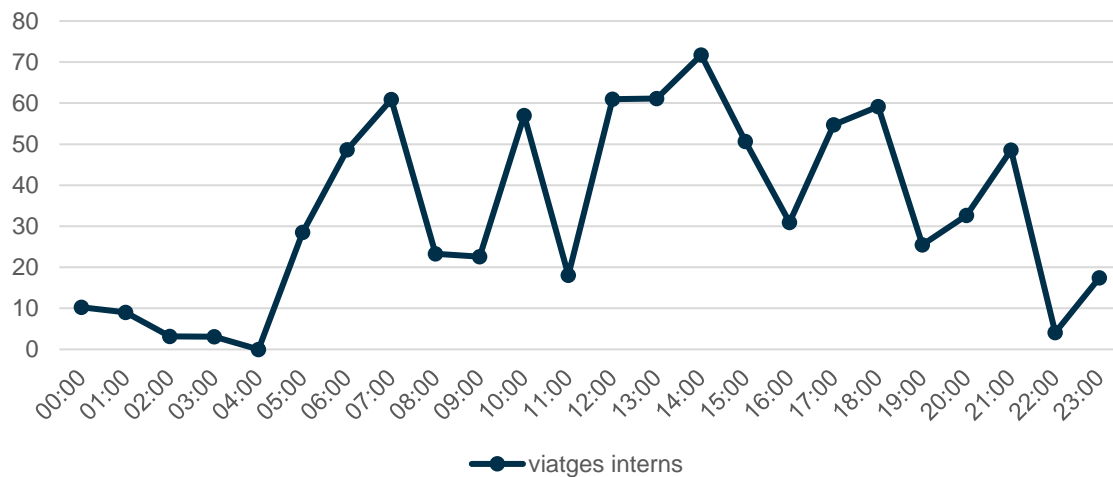
Font: elaboració pròpia

Respecte la longitud mitjana dels desplaçaments interns totals, s'ha obtingut que a Sarrià de Ter és d'1,05 km. Si es diferencia novament entre resident i no resident la dada varia unes dècimes, sent per als primers una mitjana de 1,07km i per als segons 0,95km.

Pel que fa a la distribució horària es pot identificar que els desplaçaments es distribueixen al matí i a la tarda, existint un pic important a les 7h, un altre a les 10h, un altre a les 12h, a les 14h i a les 18h, sent el més pronunciat el de les 14h.



Gràfic. 79. Distribució horària viatges interns a Sarrià de Ter

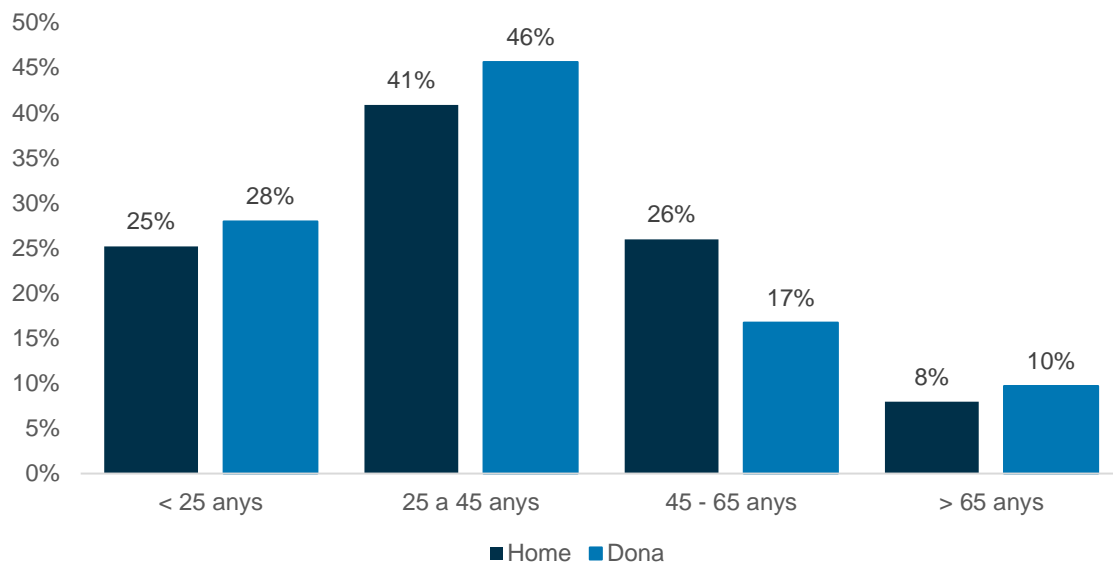


Font: elaboració pròpia

Caracterització de la persona viatgera

Segons les dades de la telefonia s'ha pogut categoritzar i identificar els diferents perfils poblacionals existents, de manera que, es procedeix en aquest apartat a detallar els resultats per sexe i edat de les persones que fan els desplaçaments a Sarrià de Ter. S'observa com la franja majoritària s'ubica entre els 25 i els 45 anys, amb el 41% d'homes i el 46% de dones, tot i que també destaca la franja de menors de 25 anys, amb el 25% d'homes i el 28% de dones .

Gràfic. 80. Distribució dels viatges interns a Sarrià de Ter segons grup d'edat i gènere



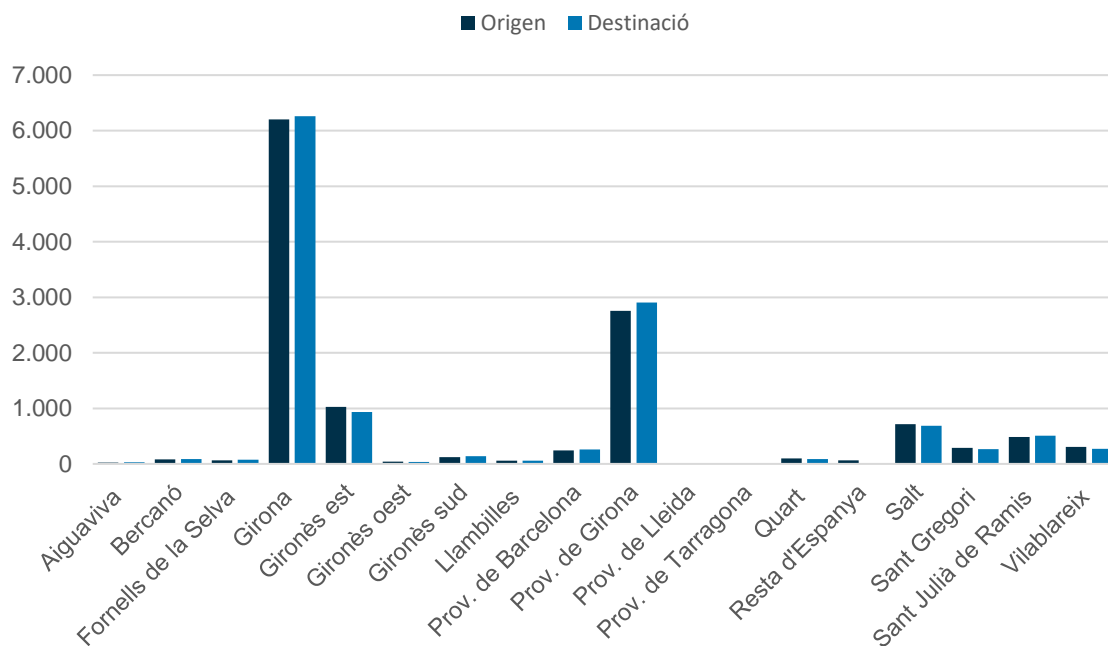
Font: elaboració pròpia



Mobilitat externa

Els viatges que s'originen a Sarrià de Ter amb destinació a altres zones suposen un 49,7% del total de viatges del municipi amb 12.637 desplaçaments. Pel que fa als viatges amb destinació Sarrià de Ter, s'aprecia una simetria amb els d'origen, causada pel caràcter pendular dels viatges, suposen un 50,3% (12.749) dels viatges que es registren al municipi. Cal destacar que les zones que més mobilitat presenten ja siguin amb origen o destinació Sarrià de Ter, són el municipi de Girona i la província de Girona, amb aproximadament un 49%, i un 22% respectivament. També destaca el nombre de desplaçaments a Salt i Sant Julià de Ramis.

Gràfic. 81. Viatges amb origen i destinació a Sarrià de Ter (agrupat per municipi)

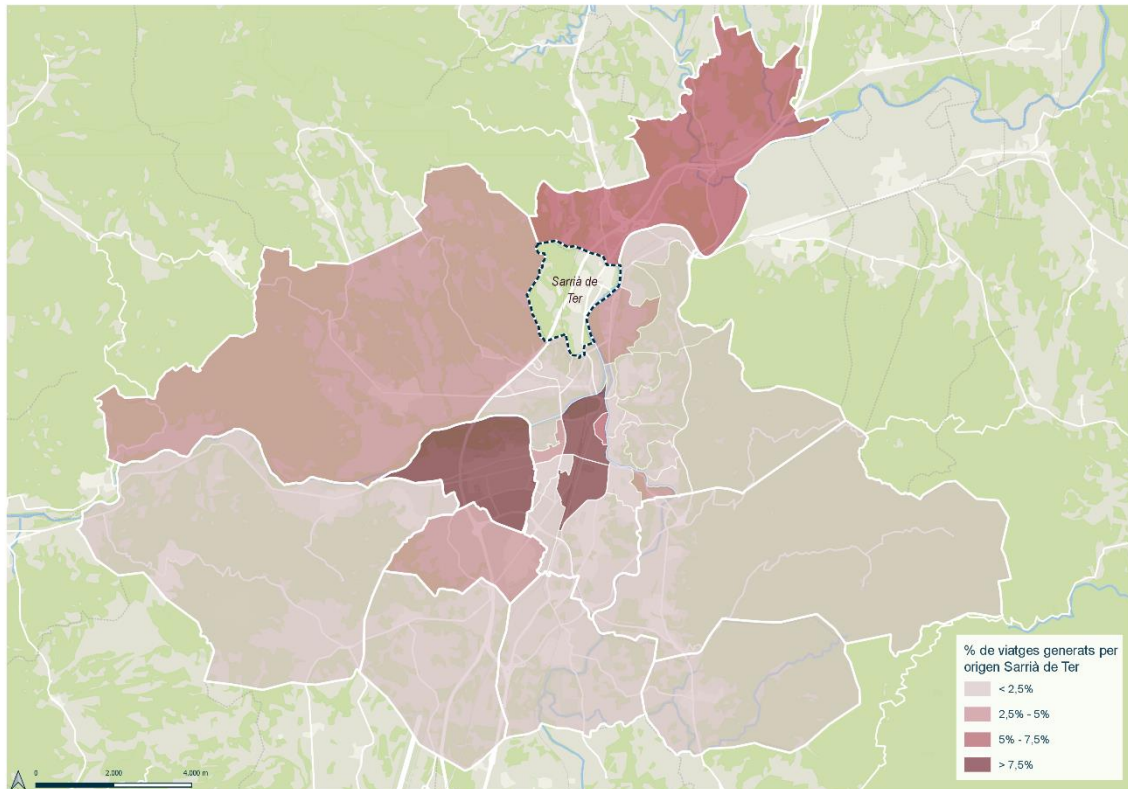


Font: elaboració pròpia

Per poder conèixer millor la mobilitat de Sarrià de Ter amb els municipis de l'àmbit del PMUS-SGI, tot seguit es mostra la matriu origen-destí en forma de mapa. Tenint en compte l'origen dels desplaçaments dins el municipi de Sarrià de Ter, destaquen com a zones l'**Eixample Nord**, l'**Eixample Sud** i **Mercadal (Girona)** amb 1.416, 877 i 461 desplaçaments diaris respectivament. Això suposa el 33% del total de desplaçaments i de la resta de municipis segueix **Salt** (9%), **Sant Julià de Ramis** (5%) i **Sant Gregori** (4%).



Imatge. 16. Moviments principals amb origen a Sarrià de Ter i destinació a la resta de l'àmbit d'estudi

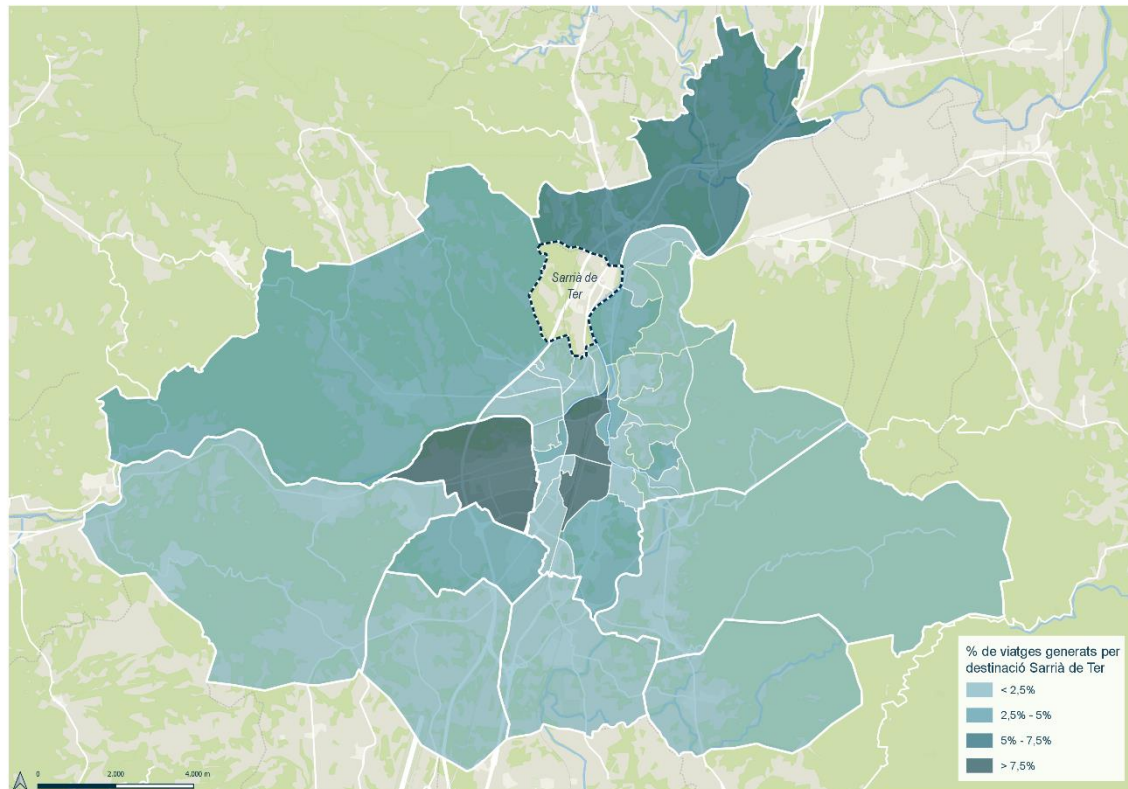


Font: elaboració pròpia

La mobilitat generada fora de Sarrià de Ter i que té com a destinació el municipi, té origen principalment a l'**Eixample Nord**, **Eixample Sud** i **Mercadal (Girona)** amb 1.483, 821 i 407 viatges diaris, fet que suposa un 33% dels viatges totals diaris. De la resta de municipis destaca el nombre de desplaçaments cap a **Salt** (8%) i **Sant Julià de Ramis** (6%).



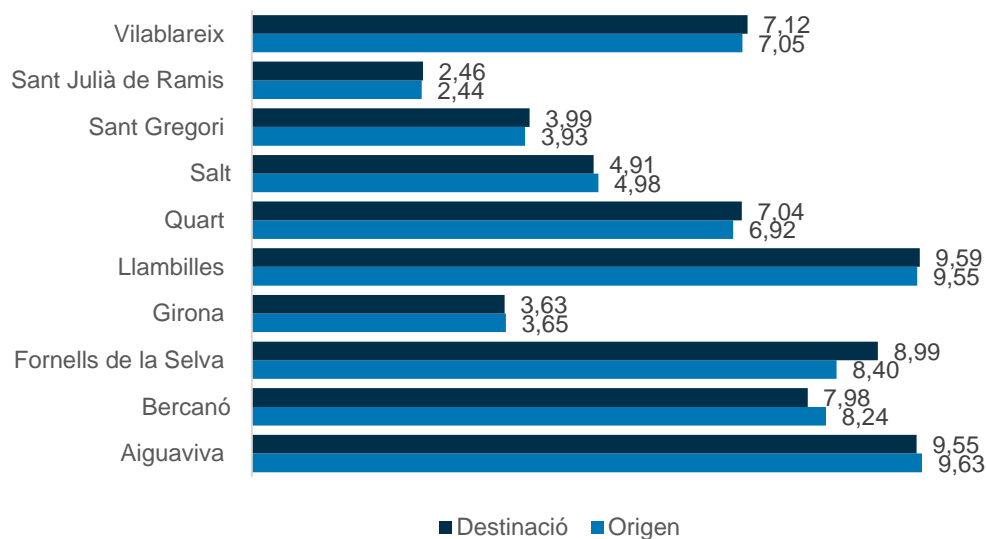
Imatge. 17. Moviments principals amb origen a la resta de l'àmbit d'estudi i destí Sarrià de Ter



Font: elaboració pròpia

Segons les dades obtingudes de distància mitjana recorreguda en quilòmetres, en aquells viatges amb origen o destinació Sarrià de Ter aquesta és de 10,6 km. La zona que més distància mitjana presenta amb origen a Sarrià de Ter és Aiguaviva (9,6 km), encara que també compta amb un nombre alt Llablilles (9,5); si s'analitza com a destinació Sarrià de Ter, les distàncies són semblants de manera que amb Llablilles arriba als 9,6 km i amb Aiguaviva 9,5km.

Gràfic. 82. Longitud mitjana desplaçaments amb origen i destinació Sarrià de Ter (km) (SGI)

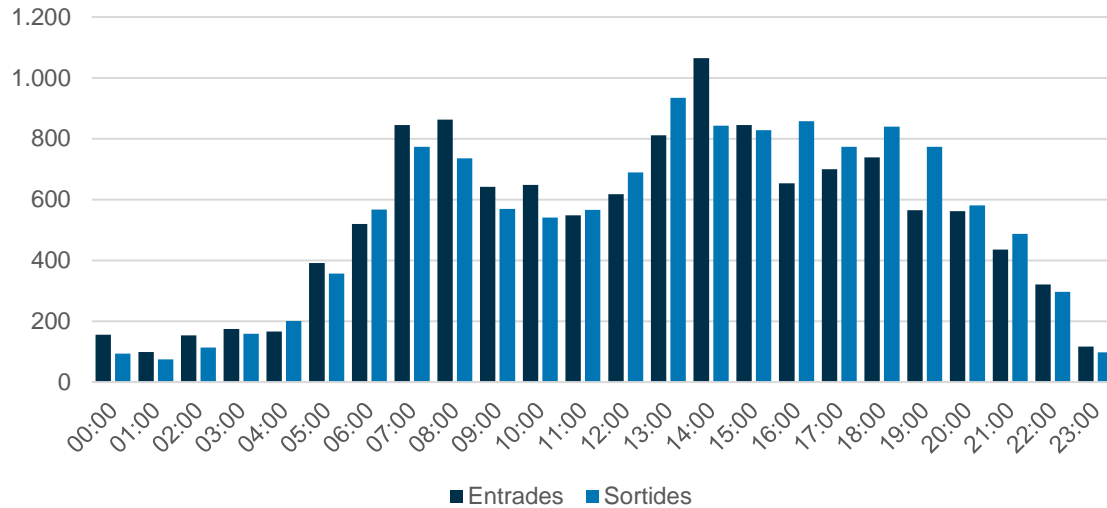


Font: elaboració pròpia



Pel que fa a la distribució horària es poden detectar dos pics d'entrades i sortides al municipi. Concretament, un al matí entre les 7h i les 8h i un altre a la tarda, entre les 14h i les 15h. Les entrades a Sarrià de Ter es produeixen principalment a les 7h, a les 8h i a les 14h, i les sortides es donen sobretot a les 13h i a les 16h.

Gràfic. 83. Distribució horària viatges externs a Sarrià de Ter

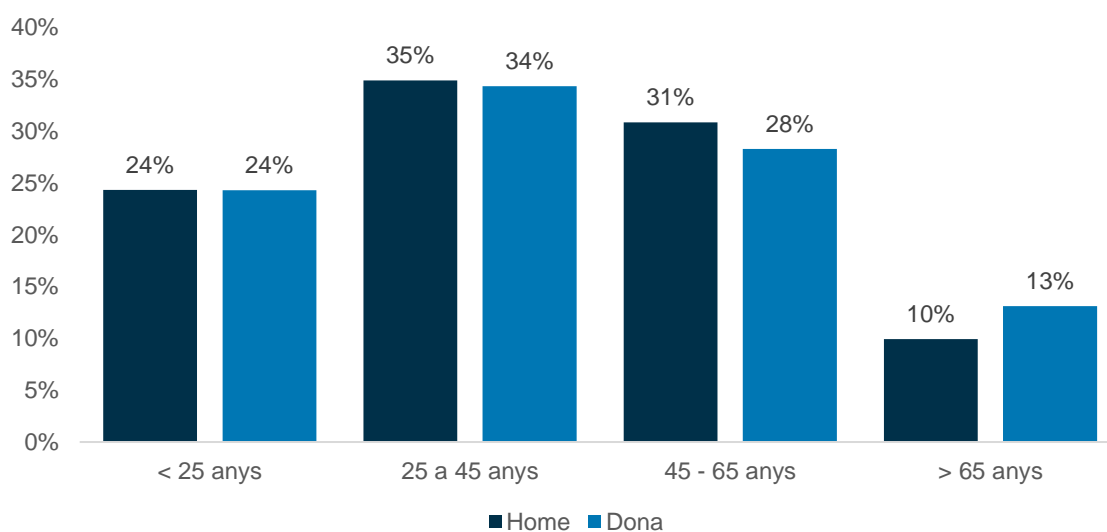


Font: elaboració pròpia

Caracterització de la persona viatgera

A la següent gràfica es mostren els resultats respecte al perfil de les persones, quant al gènere i l'edat de les persones que fan els desplaçaments a Sarrià de Ter. S'observa un grau de repartiment força equilibrat, i la franja majoritària és la que s'ubica entre els 25 i 45 anys amb 35% d'homes i 34% de dones. També cal destacar les franges d'edat de menors de 25 anys i entre 45 i 65 anys.

Gràfic. 84. Distribució dels viatges amb origen i destinació a Sarrià de Ter segons grup d'edat i gènere



Font: elaboració pròpia



Mitjana de viatges per habitant

La mitjana dels desplaçaments indica la mitjana de viatges realitzats pels habitants de Sarrià de Ter, per a això es divideixen els viatges registrats al municipi entre la població total del municipi.

La distribució de la mitjana de viatges segons l'edat de l'habitant indica com el nombre més gran de viatges és realitzat per la població d'entre 45 i 65 anys, amb 3 desplaçaments diaris; per contra, el grup amb menor nombre de desplaçaments diaris és el de més grans de 65 anys amb 2,3 viatges.

Gràfic. 85. Mitjana de viatges realitzats distribuïts segons grup d'edat

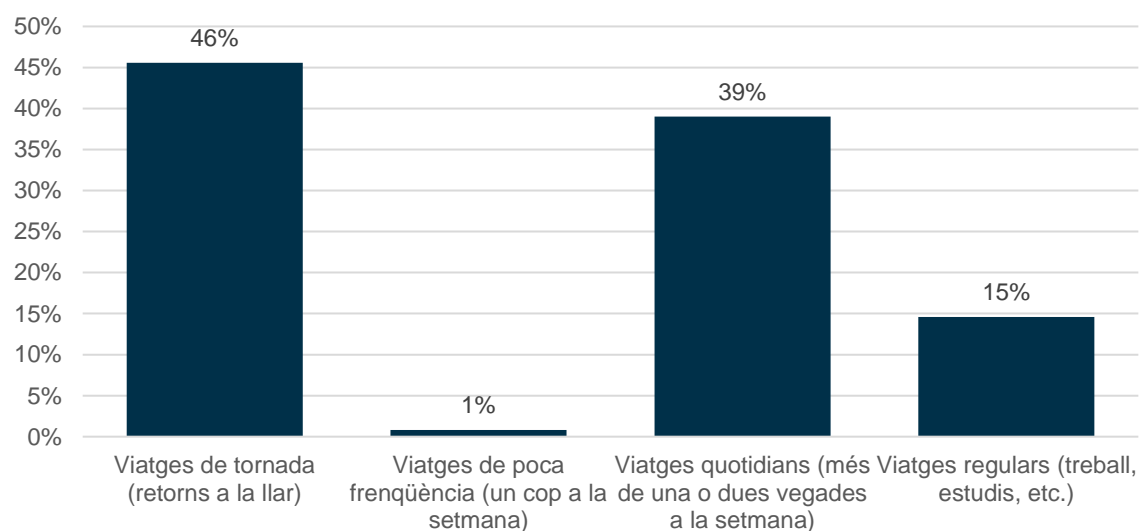
	Desplaçaments residents	Població 2022	Desplaçaments mitjans per persona
< 25 anys	3.795	1.203	3,2
25 a 45 anys	5.425	1.683	3,2
45 - 65 anys	4.192	1.105	3,8
> 65 anys	1.892	815	2,3
TOTAL	15.305	4.806	3,2

Font: elaboració pròpia

Freqüència dels viatges

La freqüència dels desplaçaments diaris de la població es distribueix en un 61% els que es realitzen cada dia a la setmana, diferenciant-se dins d'aquests els que són tornades a la llar amb un 46% i els que són viatges regulars (treball, estudis...) amb un 15%; els viatges quotidians, que són aquells que es realitzen una o dues vegades a la setmana suposen un 39%, mentre que els que tenen menys pes són els que es realitzen amb poca freqüència (menys d'1 cop per setmana) amb un 1 %.

Gràfic. 86. Motiu dels viatges a Sarrià de Ter



Font: elaboració pròpia



5.10. Sant Gregori

Mobilitat interna

Els viatges que s'han datat al municipi de Sant Gregori arriben als 199, sent 145 viatges interns realitzats pels mateixos residents del municipi i 54 viatges interns realitzats pels no residents.

Gràfic. 87. Nombre mitjà de viatges i quilòmetres realitzats en desplaçaments interns de Sant Gregori

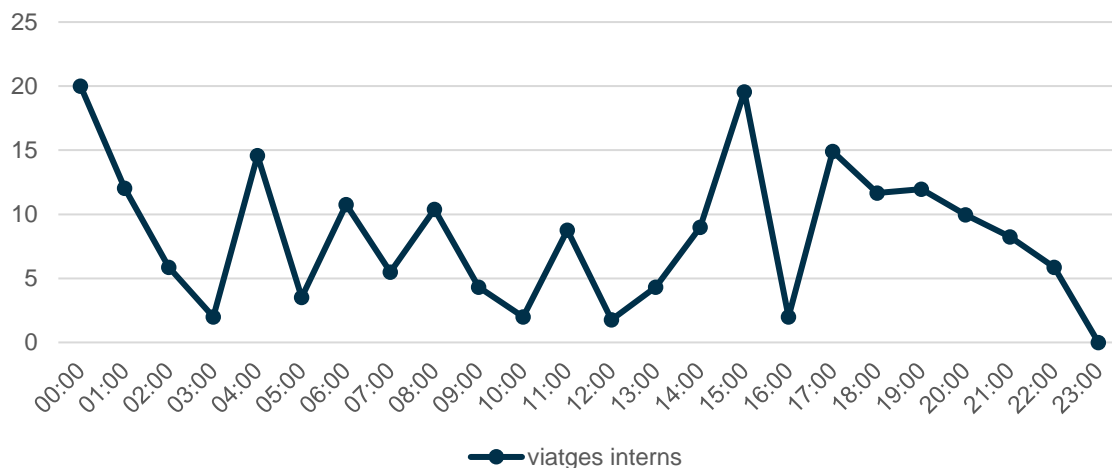
	Número
Viatges interns	199
Viatges interns (residents)	145
Viatges interns (no residents)	54
Kms viatges interns	3,4
Kms viatges interns (residents)	3,1
Kms viatges interns (no residents)	4,0

Font: elaboració pròpia

Pel que fa a la longitud mitjana dels desplaçaments interns totals, s'ha obtingut que a Sant Gregori és de 3,4 km. Si es diferencia novament entre resident i no resident la dada varia unes dècimes, sent per als primers una mitjana de 3,2km i per als segons 4km.

Respecte la distribució horària es pot identificar que els desplaçaments es distribueixen al matí i a la tarda de manera força regular, sent el pic més destacat el de les 15h, encara que també és pronunciat el de les 17h.

Gràfic. 88. Distribució horària viatges interns Sant Gregori



Font: elaboració pròpia

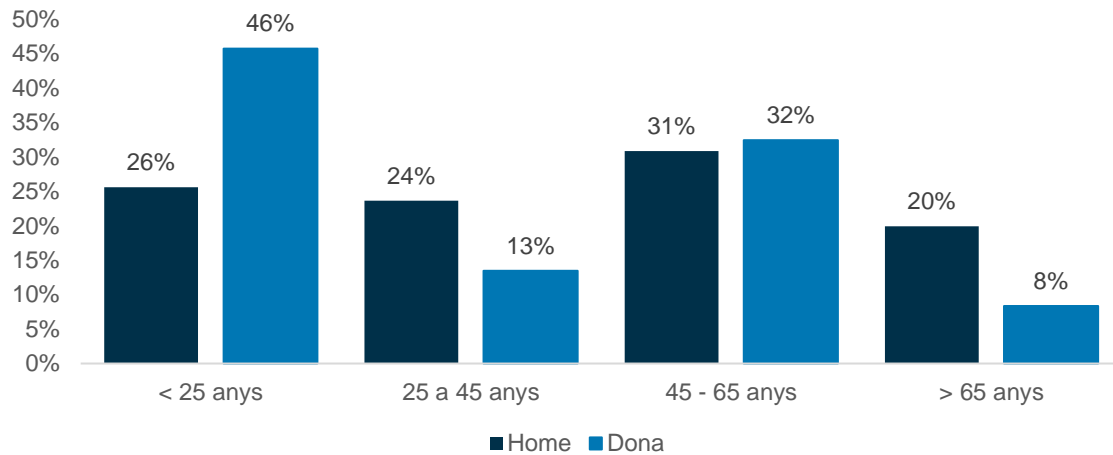
Caracterització de la persona viatgera

Segons les dades de la telefonia s'ha pogut categoritzar i identificar els diferents perfils poblacionals existents, de manera que, es procedeix en aquest apartat a detallar els resultats per sexe i edat de les persones que fan els desplaçaments a Sant Gregori. S'observa com la franja majoritària s'ubica als menors de 25 anys, amb el 26% d'homes i



el 46% de dones, encara que també destaca la franja de 45 a 65 anys, amb el 31% d'homes i el 32% de dones.

Gràfic. 89. Distribució dels viatges interns a Sant Gregori segons grup d'edat i gènere

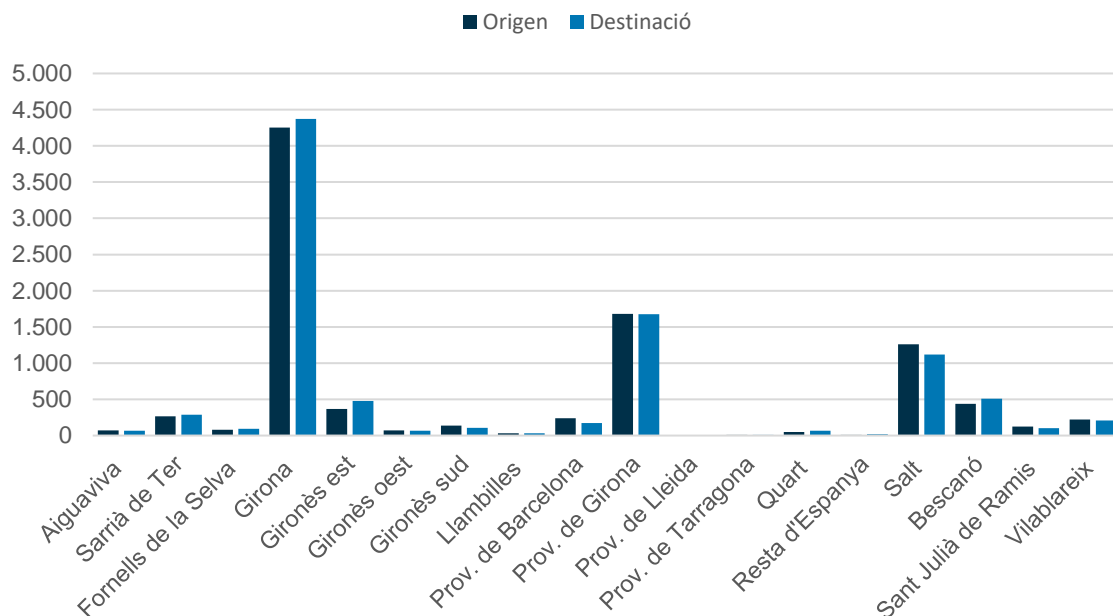


Font: elaboració pròpia

Mobilitat externa

Els viatges externs que s'originen a Sant Gregori suposen un 49,7% del total de viatges del municipi amb 9.305 desplaçaments. Pel que fa als viatges amb destinació Sant Gregori, s'aprecia una simetria amb els d'origen, causada pel caràcter pendular dels viatges, suposen un 50,3% (9.382) dels viatges totals. Cal destacar que les zones que més mobilitat presenten ja siguin amb origen o destinació Sant Gregori, són el municipi i la província de Girona, amb aproximadament un 46% i un 18% respectivament. També destaca els desplaçaments a Salt i en menor magnitud a Bescanó i el Gironès Est.

Gràfic. 90. Viatges amb origen i destinació a Sant Gregori (agrupat per municipi)

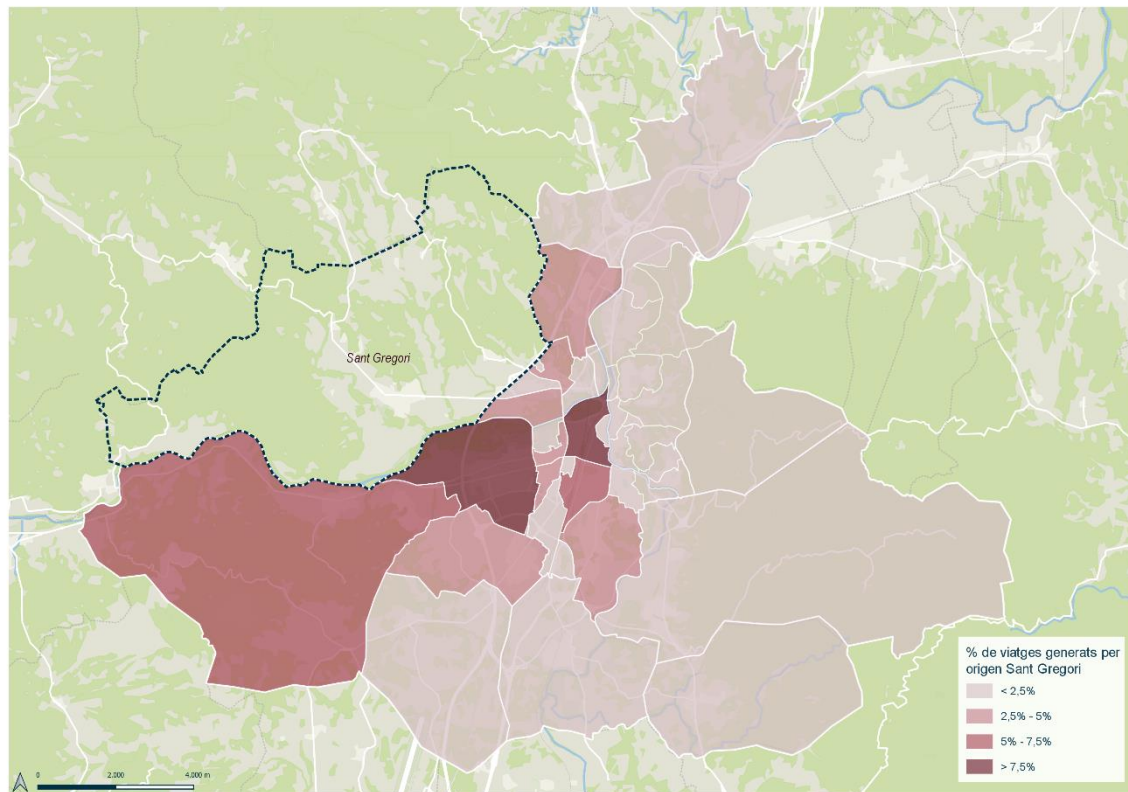


Font: elaboració pròpia



Per conèixer millor la mobilitat de Sant Gregori amb els municipis de l'àmbit del PMUS-SGI, a continuació, es mostra la matriu origen-destí en forma de mapa. Tenint en compte l'origen dels desplaçaments dins del municipi de Sant Gregori, destaquen com a zones d'origen **Eixample Nord** i **Eixample Sud (Girona)** amb 1.040 i 491 desplaçaments diaris. Això suposa el 23% del total de desplaçaments. També destaca el nombre de desplaçaments a Domeny Sud, Santa Eugènia, Palau i Can Gibert del Pla. De la resta de municipis destaca el nombre de desplaçaments cap a **Salt** (19%) i **Bescanó** (7%).

Imatge. 18. Moviments principals amb origen a Sant Gregori i destinació a la resta de l'àmbit d'estudi

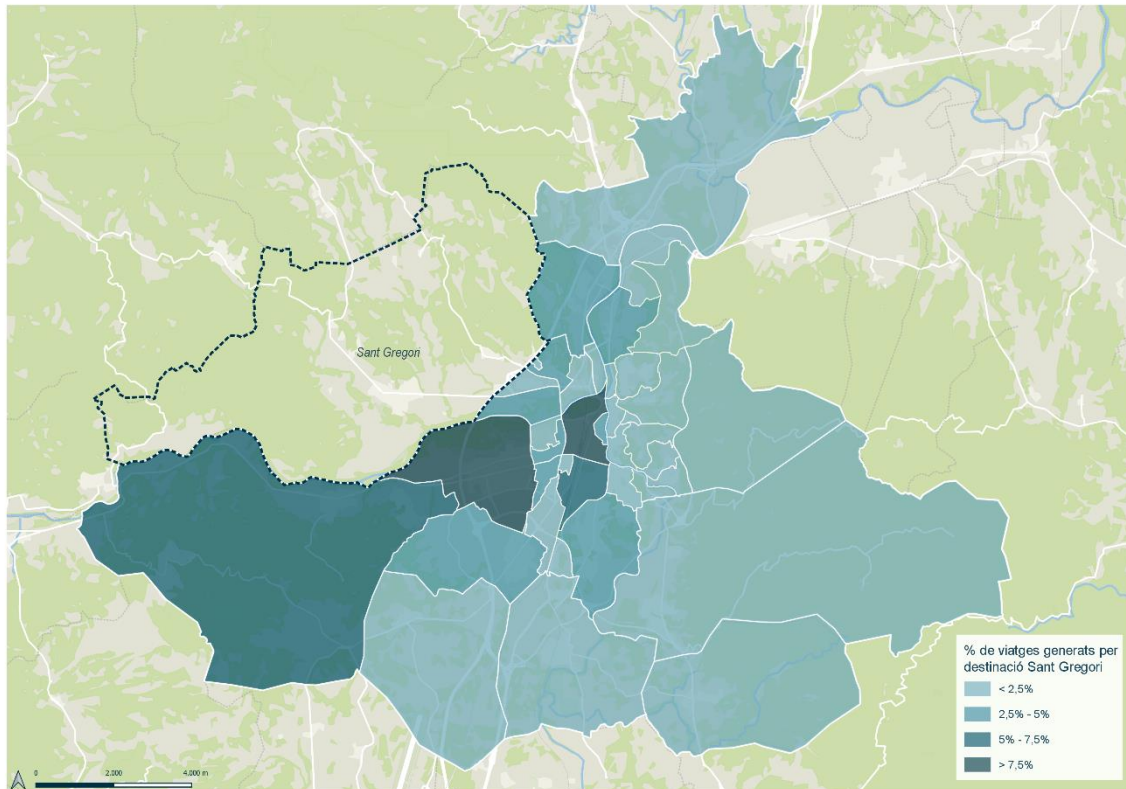


Font: elaboració pròpia

La mobilitat generada fora de Sant Gregori i que té com a destinació el municipi, té origen principalment a **Eixample Nord** i **Eixample Sud (Girona)** amb 1.179 i 430 viatges diaris respectivament, fet que suposa un 24% dels viatges totals diaris. El segueixen, encara que amb menys pes Santa Eugènia i Can Gibert del Pla. De la resta de municipis en destaca el nombre de desplaçaments des de **Salt** (16%), i **Bescanó** (8%).



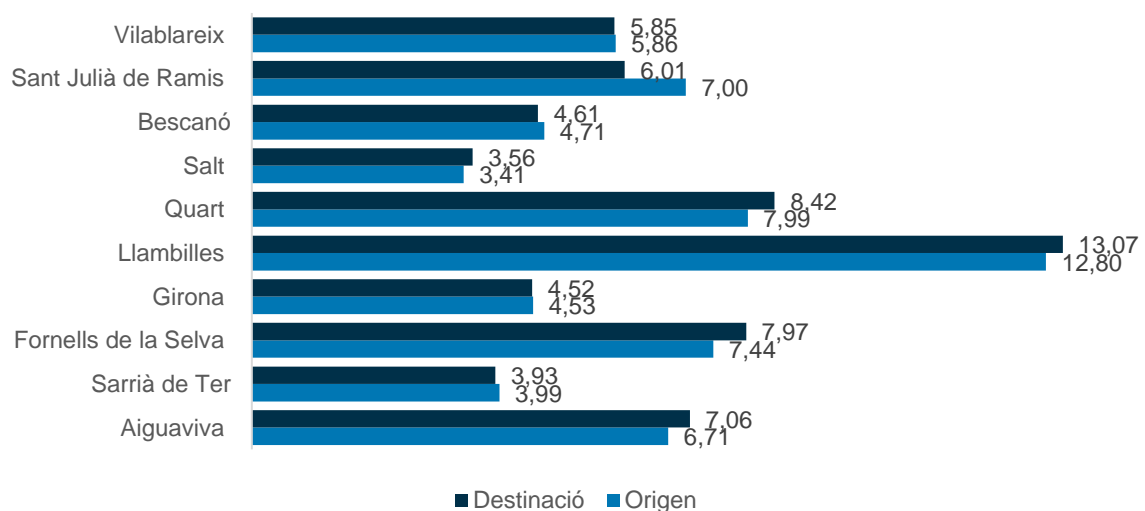
Imatge. 19. Moviments principals amb origen a la resta d'àmbit d'estudi i destinació Sant Gregori



Font: elaboració pròpia

Segons les dades obtingudes de distància mitjana recorreguda en quilòmetres, en aquells viatges amb origen o destinació Sant Gregori, aquesta és de 10,1 km. La zona que més distància mitjana presenta amb origen a Sant Gregori és Llambilles (12,8 km), encara que també compta amb un nombre alt Quart (7,9 km); si s'analitza com a destinació Sant Gregori, les distàncies són semblants de manera que amb Llambilles arriba als 13 km i amb Quart als 8,4km.

Gràfic. 91. Longitud mitjana desplaçaments amb origen i destinació Sant Gregori (km) (SGI)

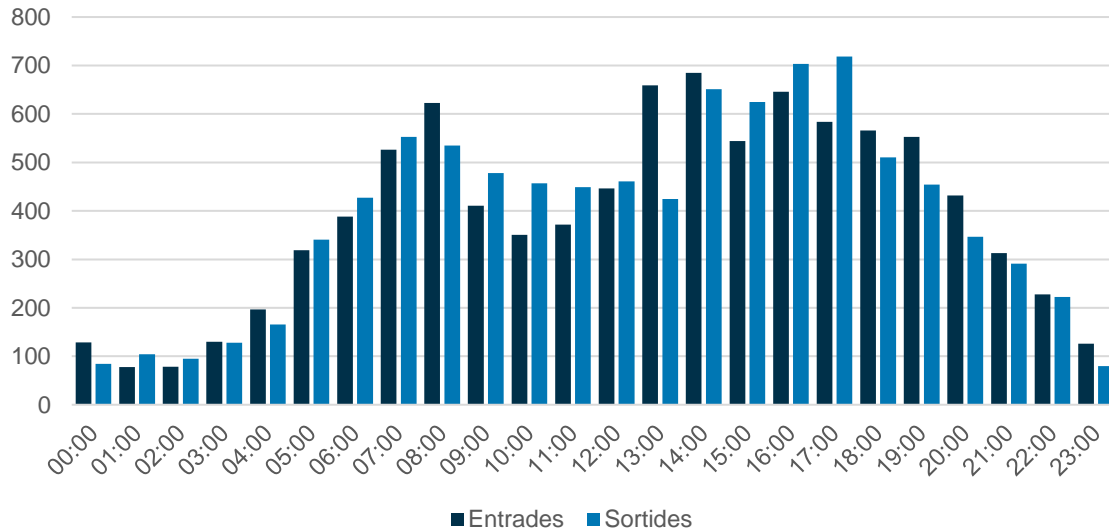


Font: elaboració pròpia



Pel que fa a la distribució horària es poden detectar dos pics d'entrades i sortides al municipi. Concretament, un al matí entre les 7h i les 8h i un altre a la tarda, entre les 13h i les 17h. Les entrades a Sant Gregori es produeixen principalment a les 8h, a les 13h i a les 14h, i les sortides es donen sobretot a les 14h, a les 16h i a les 17h.

Gràfic. 92. Distribució horària viatges externs Sant Gregori

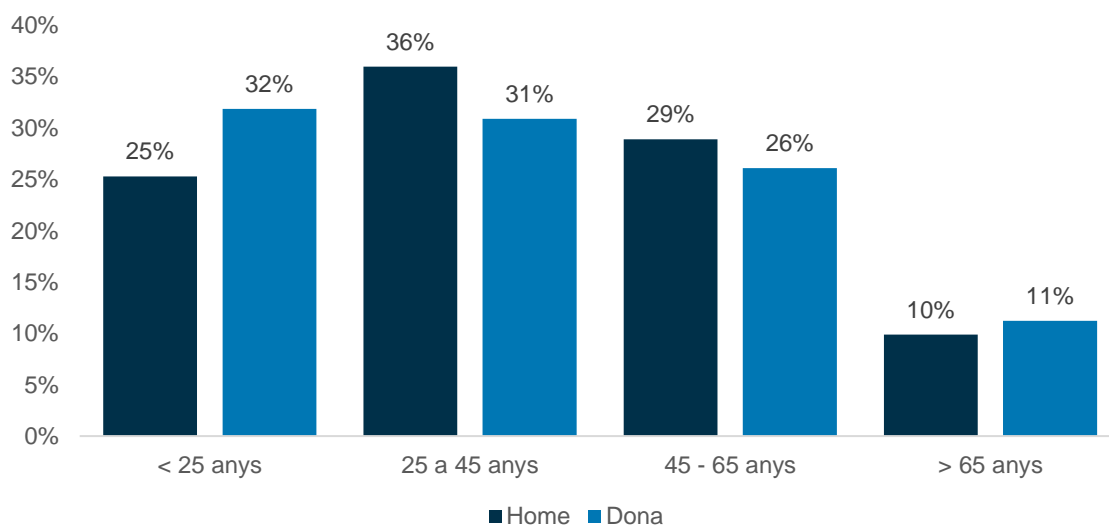


Font: elaboració pròpia

Caracterització de la persona viatgera

A la següent gràfica es mostren els resultats respecte al perfil de les persones, quant al gènere i l'edat de les persones que fan els desplaçaments a Sant Gregori. S'observa un grau de repartiment força equilibrat, i la franja majoritària és la que s'ubica entre els 25 i 45 anys amb 36% d'homes i 31% de dones. També cal destacar les franges d'edat de menors de 25 anys i entre 45 i 65 anys.

Gràfic. 93. Distribució dels viatges amb origen i destinació a Sant Gregori segons grup d'edat i gènere



Font: elaboració pròpia



Mitjana de viatges per habitant

La mitjana dels desplaçaments indica la mitjana de viatges realitzats pels habitants de Sant Gregori, per a això es divideixen els viatges registrats al municipi entre la població total del municipi.

La distribució de la mitjana de viatges segons l'edat de l'habitant indica com el nombre més gran de viatges és realitzat per la població de més de 65 anys, amb 5,5 desplaçaments diaris; per contra, el grup amb menor nombre de desplaçaments diaris és el de 25 a 45 anys amb 1,3 viatges.

Gràfic. 94. Mitjana de viatges realitzats distribuïts segons grup d'edat

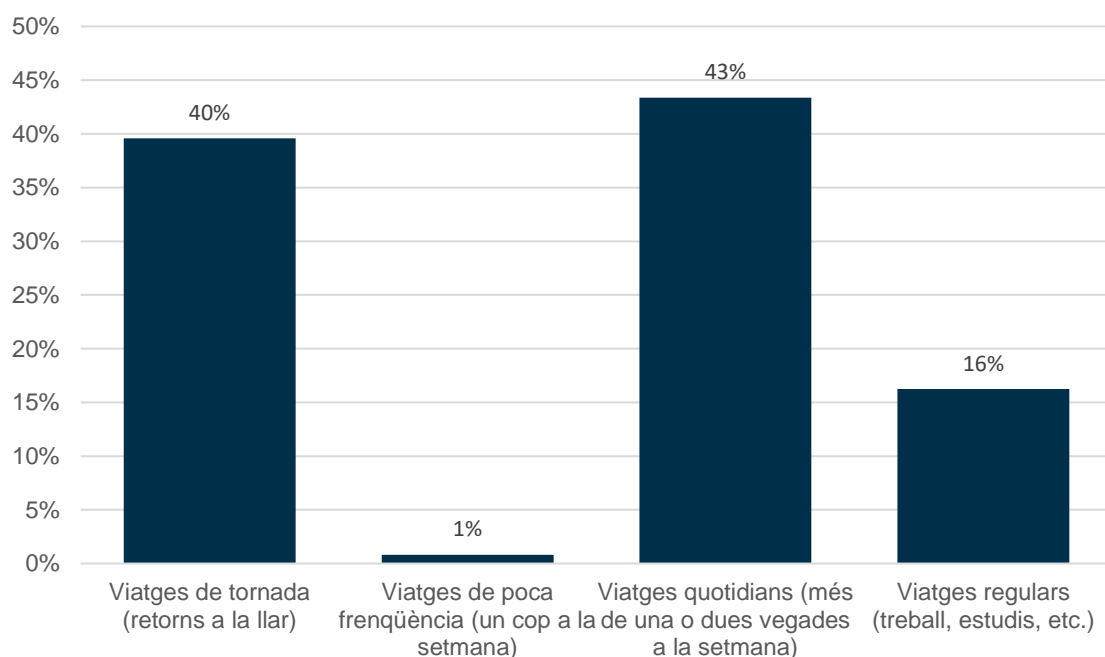
	Desplaçaments residents	Població 2022	Desplaçaments mitjans per persona
< 25 anys	3.622	1.227	3,0
25 a 45 anys	1.398	1.049	1,3
45 - 65 anys	4.097	1.124	3,6
> 65 anys	3.759	685	5,5
TOTAL	12.876	4.085	3,2

Font: elaboració pròpia

Freqüència dels viatges

La freqüència dels desplaçaments diaris de la població es distribueix en un 56% els que es realitzen cada dia a la setmana, diferenciant-se dins d'aquests els que són tornades a la llar amb un 40% i els que són viatges regulars (treball, estudis...) amb un 16%; els viatges quotidians, que són aquells que es realitzen una o dues vegades a la setmana suposen un 43%, mentre que els que tenen menys pes són els que es realitzen amb poca freqüència (menys d'1 cop per setmana) amb un 1%.

Gràfic. 95. Motiu dels viatges a Sant Gregori



Font: elaboració pròpia



5.11. Sant Julià de Ramis i Medinyà

Mobilitat interna

Els viatges que s'han datat al municipi de Sant Julià de Ramis i Medinyà arriben als 350, sent 307 viatges interns realitzats pels mateixos residents del municipi i 43 viatges interns realitzats pels no residents.

Gràfic. 96. Nombre mitjà de viatges i quilòmetres realitzats en desplaçaments interns de Sant Julià de Ramis i Medinyà

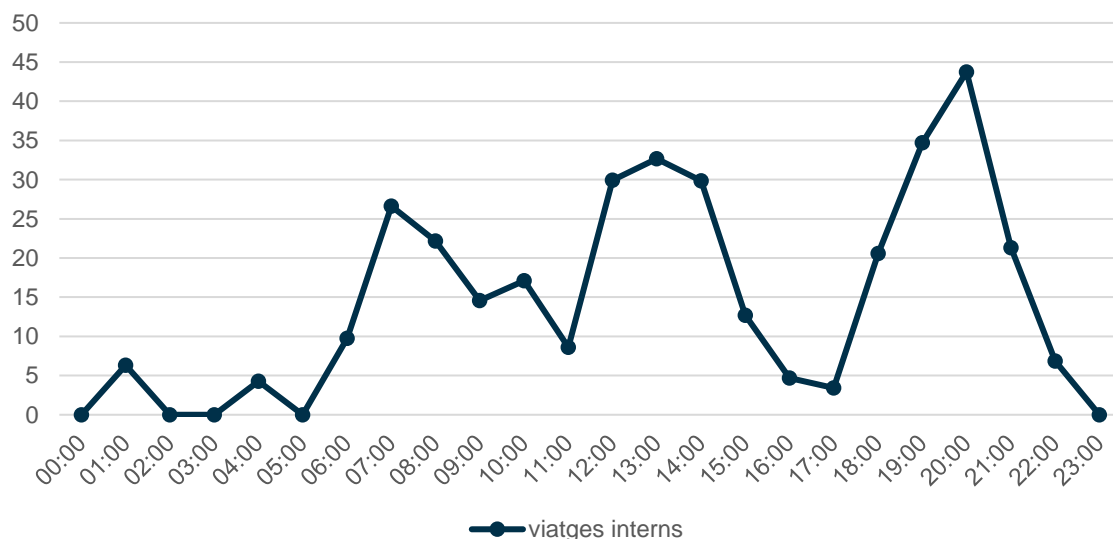
	Número
Viatges interns	350
Viatges interns (residents)	307
Viatges interns (no residents)	43
Kms viatges interns	2,8
Kms viatges interns (residents)	2,8
Kms viatges interns (no residents)	2,9

Font: elaboració pròpia

Respecte la longitud mitjana dels desplaçaments interns totals, s'ha obtingut que a Sant Julià de Ramis i Medinyà és de 2,8 km. Si es diferencia novament entre resident i no resident la dada varia unes dècimes, sent per als primers una mitjana de 2,8 km i per als segons 2,9km.

Pel que fa a la distribució horària es pot identificar que els desplaçaments es distribueixen al matí i a la tarda de manera força regular, encara que són més pronunciats entre les 18h i les 21h, sent el pic més destacat el de les 20h. També és destacable el volum de desplaçaments que s'aprecia a les 7h així com el de les 13h.

Gràfic. 97. Distribució horària viatges interns Sant Julià de Ramis i Medinyà



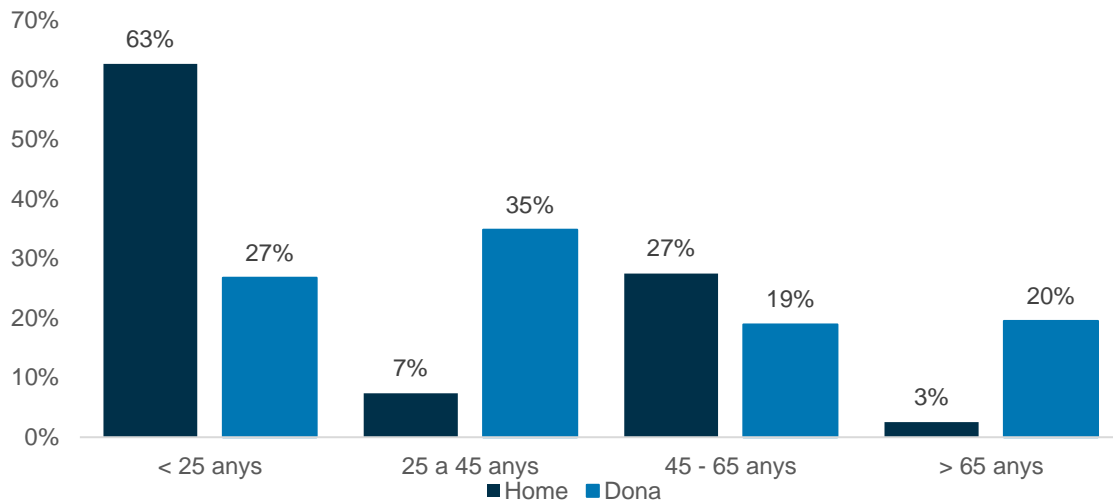
Font: elaboració pròpia



Caracterització de la persona viatgera

Segons les dades de la telefonia s'ha pogut categoritzar i identificar els diferents perfils poblacionals existents, de manera que, es procedeix en aquest apartat a detallar els resultats per sexe i edat de les persones que realitzen els desplaçaments a Sant Julià de Ramis i Medinyà. S'observa com la franja majoritària s'ubica als menors de 25 anys, amb el 27% d'homes i el 63% de dones, tot i que també en destaca la franja de 25 a 45 i la de 45 a 65 anys.

Gràfic. 98. Distribució dels viatges interns a Sant Julià de Ramis i Medinyà segons grup d'edat i gènere



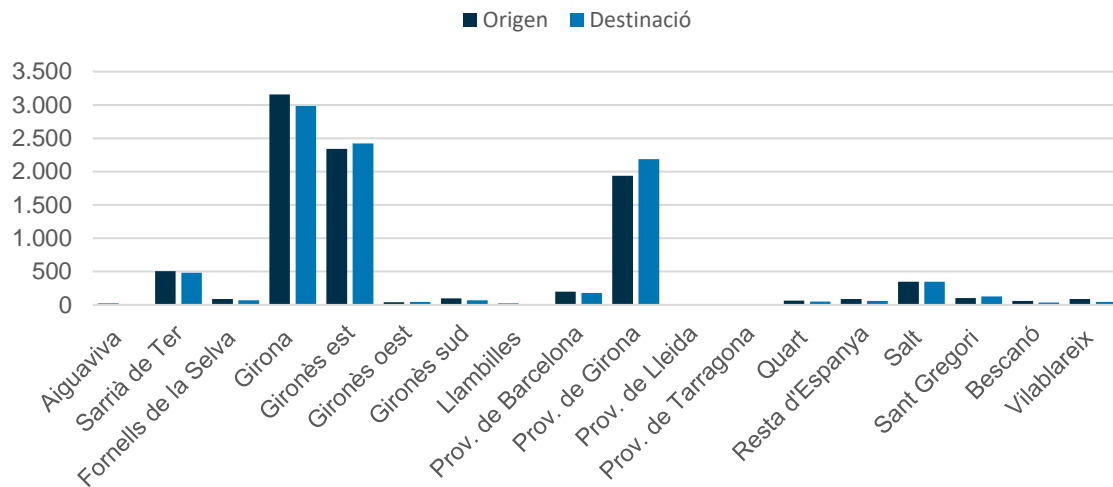
Font: elaboració pròpia

Mobilitat externa

Els viatges que s'originen a Sant Julià de Ramis i Medinyà per a altres zones suposen un 50,1% del total de viatges del municipi amb 9.174 desplaçaments. Pel que fa als viatges amb destinació Sant Julià de Ramis i Medinyà, s'aprecia una simetria amb els d'origen, causada pel caràcter pendular dels viatges, suposen un 49,9% (9.132) dels viatges que es registren al municipi. Cal destacar que les zones que més mobilitat presenten ja siguin amb origen o destinació Sant Julià de Ramis i Medinyà, són el municipi de Girona, el Gironès Est i la província de Girona, amb aproximadament un 34%, un 26% i un 21% respectivament. També destaca el nombre de desplaçaments a Salt i Sarrià de Ter.



Gràfic. 99. Viatges amb origen i destinació a Sant Julià de Ramis i Medinyà (agrupat per municipi)

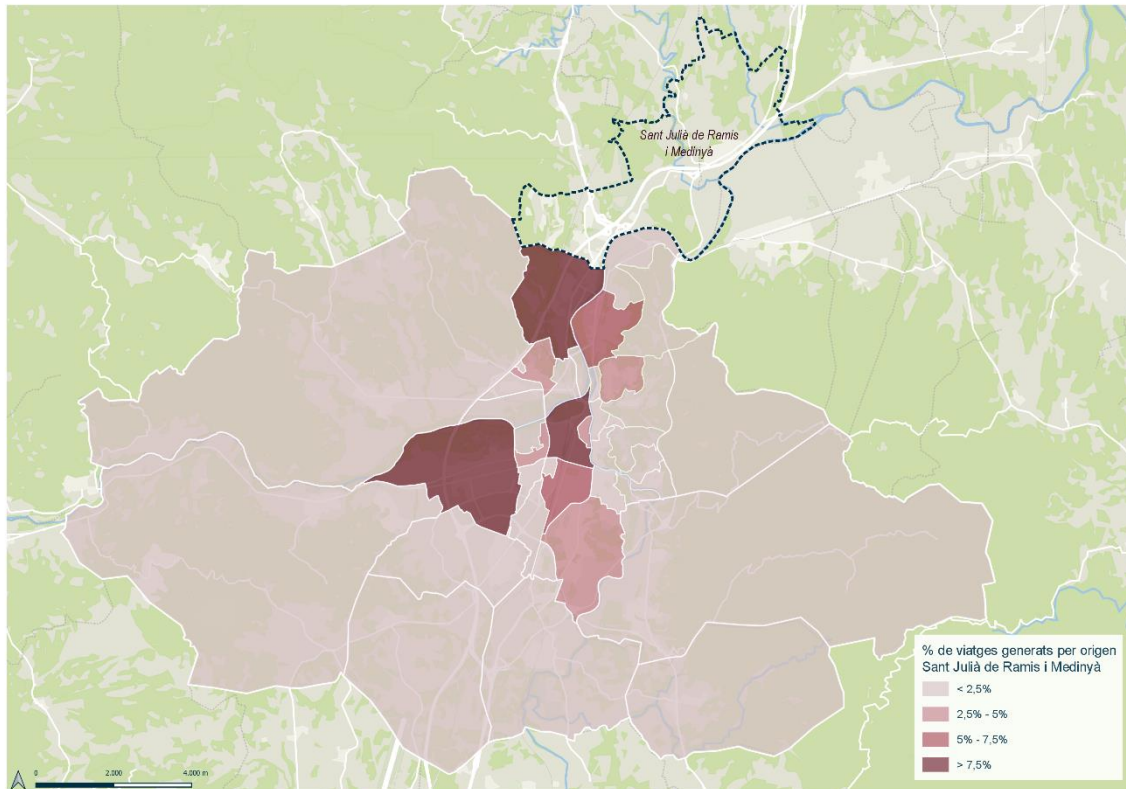


Font: elaboració pròpia

Per poder conèixer millor la mobilitat de Sant Julià de Ramis i Medinyà amb els municipis de l'àmbit del PMUS-SGI, tot seguit es mostra la matriu origen-destí en forma de mapa. Tenint en compte l'origen dels desplaçaments dins el municipi de Sant Julià de Ramis i Medinyà, destaquen com a zones d'origen l'**Eixample Nord**, **Pont Major** i l'**Eixample Sud (Girona)** amb 575, 315 i 308 desplaçaments diaris. Això suposa el 27% del total de desplaçaments. En un segon esglaió destaca el nombre de desplaçaments a Taietà, Palau i Santa Eugènia. De la resta de municipis en destaca el nombre de desplaçaments cap a **Sarrià de Ter** (12%).



Imatge. 20. Moviments principals amb origen a Sant Julià de Ramis i Medinyà i destinació a la resta de l'àmbit d'estudi

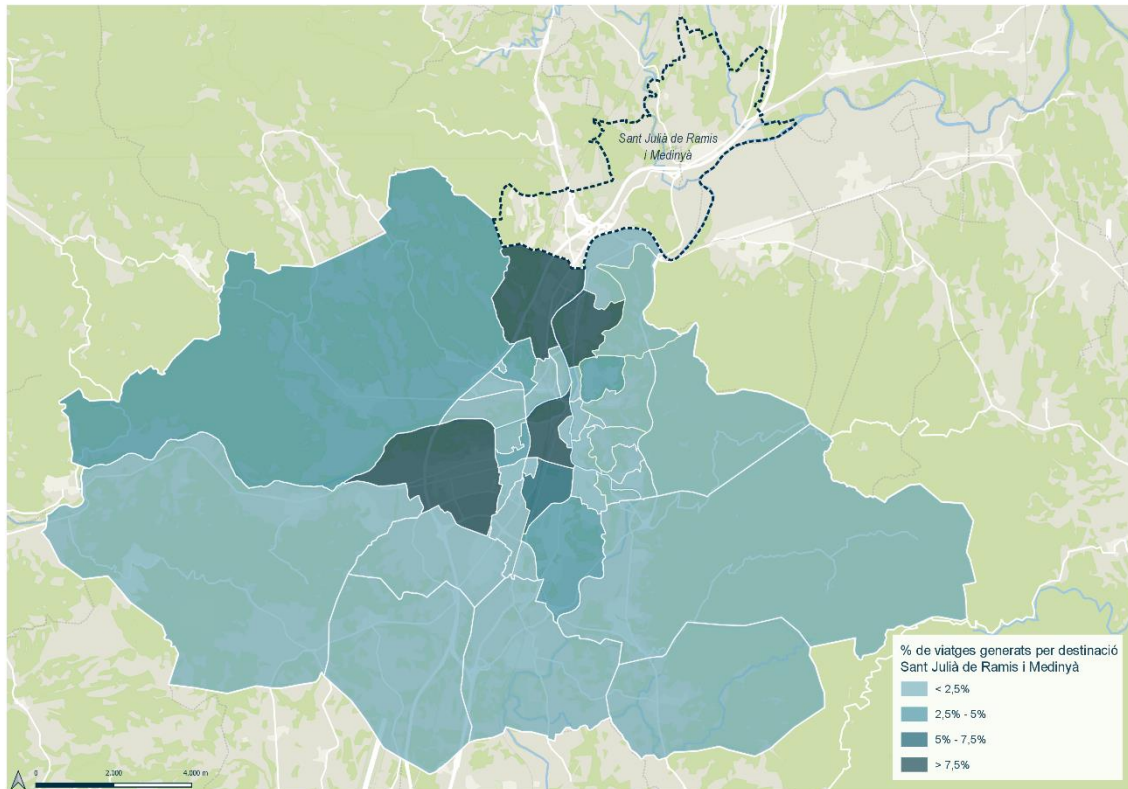


Font: elaboració pròpia

La mobilitat generada fora de Sant Julià de Ramis i Medinyà i que té com a destinació el municipi, té origen principalment a l'**Eixample Nord**, **Pont Major** i l'**Eixample Sud (Girona)** amb 570, 330 i 307 desplaçaments diaris respectivament, fet que suposa un 29% dels viatges totals diaris. De la resta de municipis del pla, en destaca el nombre de desplaçaments des de **Sarrià de Ter** (12%) i **Salt** (9%).



Imatge. 21. Moviments principals amb origen a la resta de l'àmbit d'estudi i destinació Sant Julià de Ramis i Medinyà

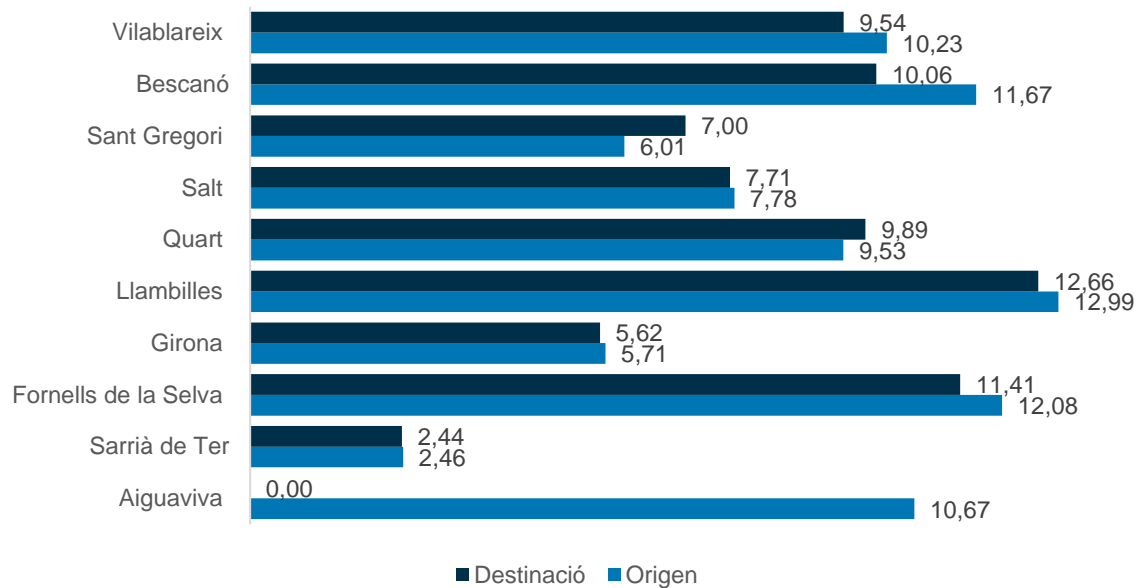


Font: elaboració pròpia

Segons les dades obtingudes de distància mitjana recorreguda en quilòmetres, en aquells viatges amb origen o destinació Sant Julià de Ramis i Medinyà, aquesta és de 14,8 km. La zona que més distància mitjana presenta amb origen a Sant Julià de Ramis i Medinyà és Llambilles (12,9 km), encara que també compta amb un nombre alt Fornells de la Selva (12,08 km) o Bescanó (11,6); si s'analitza com a destinació Sant Julià de Ramis i Medinyà, les distàncies són semblants de manera que amb Llambilles arriba als 12,6 km, Fornells als 11,4 i Bescanó als 10,6 km.



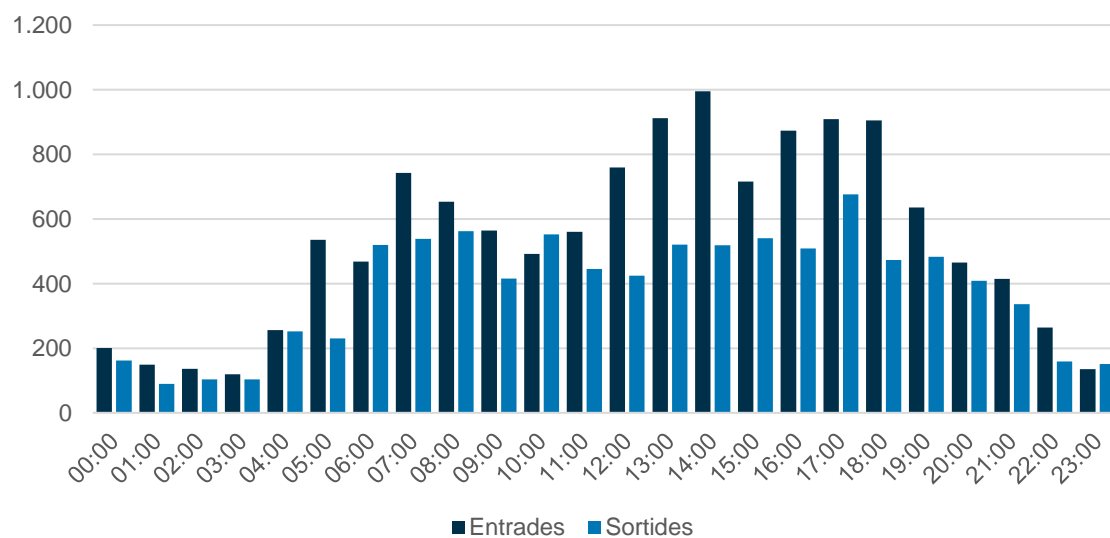
Gràfic. 100. Longitud mitjana dels desplaçaments amb origen i destinació Sant Julià de Ramis i Medinyà (km) (SGI)



Font: elaboració pròpia

Pel que fa a la distribució horària es poden detectar dos pics d'entrades i sortides al municipi. Concretament, un al matí entre les 7h i les 8h i un altre a la tarda, entre les 13h i les 18h. Cal destacar que les entrades són més nombroses que les sortides, fet que es pronuncia en els desplaçaments realitzats a la tarda. Les entrades a Sant Julià de Ramis i Medinyà tenen lloc principalment a les 13h, a les 14h i les sortides es donen sobretot a les 14h, a les 16h i a les 17h.

Gràfic. 101. Distribució horària dels viatges externs a Sant Julià de Ramis i Medinyà



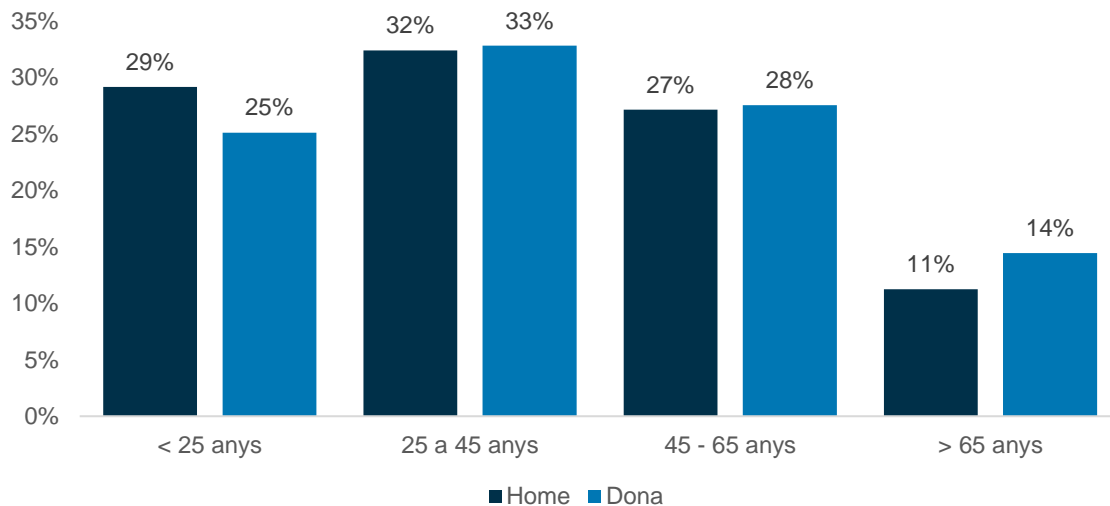
Font: elaboració pròpia



Caracterització de la persona viatgera

A la següent gràfica es mostren els resultats respecte al perfil de les persones, quant al gènere i l'edat de les persones que realitzen els desplaçaments a destinació Sant Julià de Ramis i Medinyà. S'observa un grau de repartiment força equilibrat, i la franja majoritària és la que s'ubica entre els 25 i 45 anys amb 32% d'homes i 33% de dones. També són destacables les franges d'edat de menors de 25 anys i entre 45 i 65 anys, amb valors força semblants.

Gràfic. 102. Distribució dels viatges amb origen i destinació a Sant Julià de Ramis i Medinyà segons grup d'edat i gènere



Font: elaboració pròpia

Mitjana de viatges per habitant

La mitjana dels desplaçaments indica la mitjana de viatges realitzats pels habitants de Sant Julià de Ramis i Medinyà, per a això es divideixen els viatges registrats al municipi entre la població total del municipi.

La distribució de la mitjana de viatges segons l'edat de l'habitant indica com el nombre més gran de viatges és realitzat per la població de més de 65 anys, amb 5,5 desplaçaments diaris; per contra, el grup amb menor nombre de desplaçaments diaris és el de 25 a 45 anys amb 1 viatge.

Gràfic. 103. Mitjana de viatges realitzats distribuïts segons grup d'edat

	Desplaçaments residents	Població 2022	Desplaçaments mitjans per persona
< 25 anys	2.995	1.048	2,9
25 a 45 anys	1.030	986	1,0
45 - 65 anys	3.742	1.056	3,5
> 65 anys	2.948	533	5,5
TOTAL	10.716	3.623	3,0

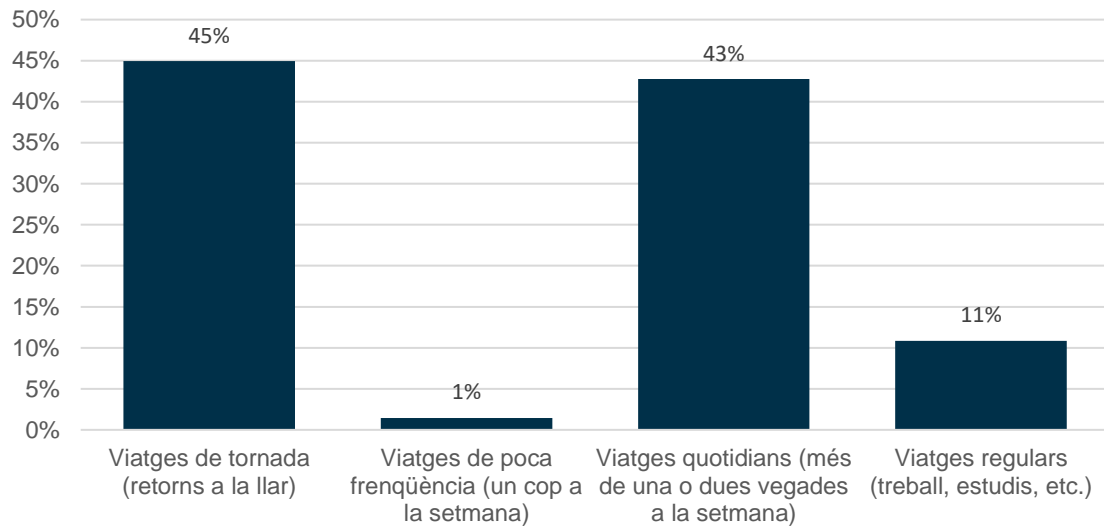
Font: elaboració pròpia



Freqüència dels viatges

La freqüència dels desplaçaments diaris de la població es distribueix en un 56% els que es realitzen cada dia a la setmana, diferenciant-se dins d'aquests els que són tornades a la llar amb un 45% i els que són viatges regulars (treball, estudis...) amb un 11%; els viatges quotidians, que són aquells que es realitzen una o dues vegades a la setmana suposen un 43%, mentre que els que tenen menys pes són els que es realitzen amb poca freqüència (menys d'1 cop per setmana) amb un 1 %.

Gràfic. 104. Motiu dels viatges a Sant Julià de Ramis i Medinyà



Font: elaboració pròpia

5.12. Vilablareix

Mobilitat interna

Els viatges que s'han datat al municipi de Vilablareix arriben als 181, sent 161 viatges interns realitzats pels mateixos residents del municipi i 20 viatges interns realitzats pels no residents.

Gràfic. 105. Nombre mitjà de viatges i quilòmetres realitzats en desplaçaments interns de Vilablareix

	Número
Viatges interns	181
Viatges interns (residents)	161
Viatges interns (no residents)	20
Kms viatges interns	2,4
Kms viatges interns (residents)	2,5
Kms viatges interns (no residents)	1,9

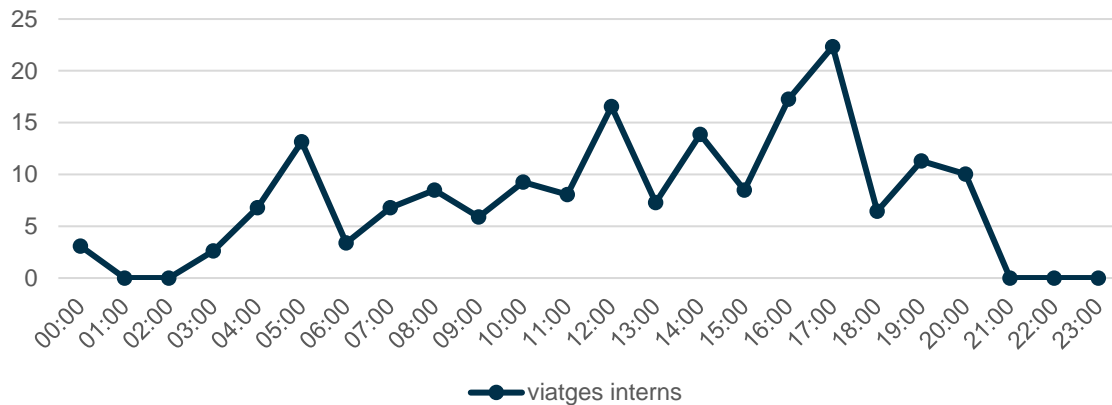
Font: elaboració pròpia

Respecte la longitud mitjana dels desplaçaments interns totals, s'ha obtingut que a Vilablareix és de 2,4 km. Si es diferencia novament entre resident i no resident la dada varia unes dècimes, sent per als primers una mitjana de 2,5 km i per als segons 1,9 km.



Pel que fa a la distribució horària es pot identificar que els desplaçaments es distribueixen al matí i a la tarda de manera força regular, encara que són més pronunciats a partir de les 12h, sent el pic més destacat el de les 17h. També cal destacar el volum de desplaçaments que s'aprecia a les 12h i les 16h.

Gràfic. 106. Distribució horària viatges interns Vilablareix

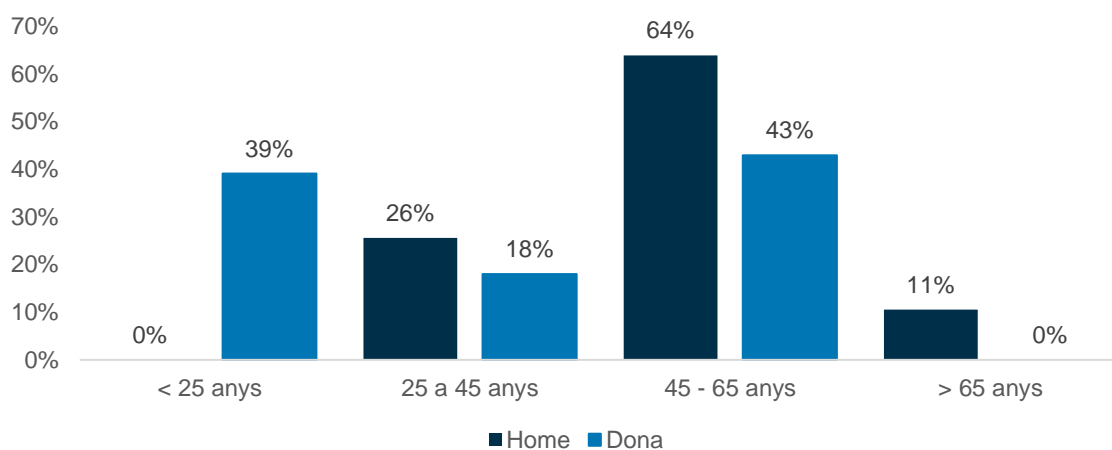


Font: elaboració pròpia

Caracterització de la persona viatgera

Segons les dades de la telefonia s'ha pogut categoritzar i identificar els diferents perfils poblacionals existents, de manera que, es procedeix en aquest apartat a detallar els resultats per sexe i edat de les persones que realitzen els desplaçaments a Vilablareix. S'observa com la franja majoritària s'ubica al grup de 45 a 65 anys, amb el 64% dels homes i el 43% de les dones. També és notable el nombre de desplaçaments de dones de menys de 25 anys que arriba al 39%.

Gràfic. 107. Distribució dels viatges interns a Vilablareix segons grup d'edat i gènere



Font: elaboració pròpia

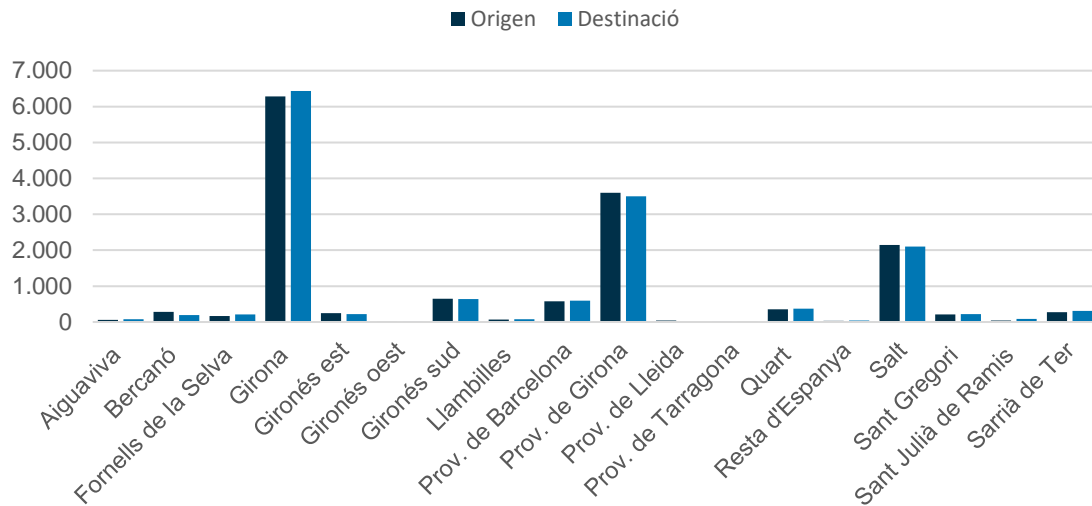
Mobilitat externa

Els viatges que s'originen a Vilablareix amb destinació a altres zones suposen un 49,9% del total de viatges del municipi amb 15.040 desplaçaments. Pel que fa als viatges amb destinació Vilablareix, s'aprecia una simetria amb els d'origen, causada pel caràcter pendular dels viatges, suposen un 50,1% (15.085) dels viatges que es registren al



municipi. Cal destacar que les zones que més mobilitat presenten ja siguin amb origen o destinació Vilablareix, són el municipi de Girona, la província de Girona i Salt amb aproximadament un 42%, un 24% i un 14% respectivament.

Gràfic. 108. Viatges amb origen i destinació a Vilablareix (agrupat per municipi)

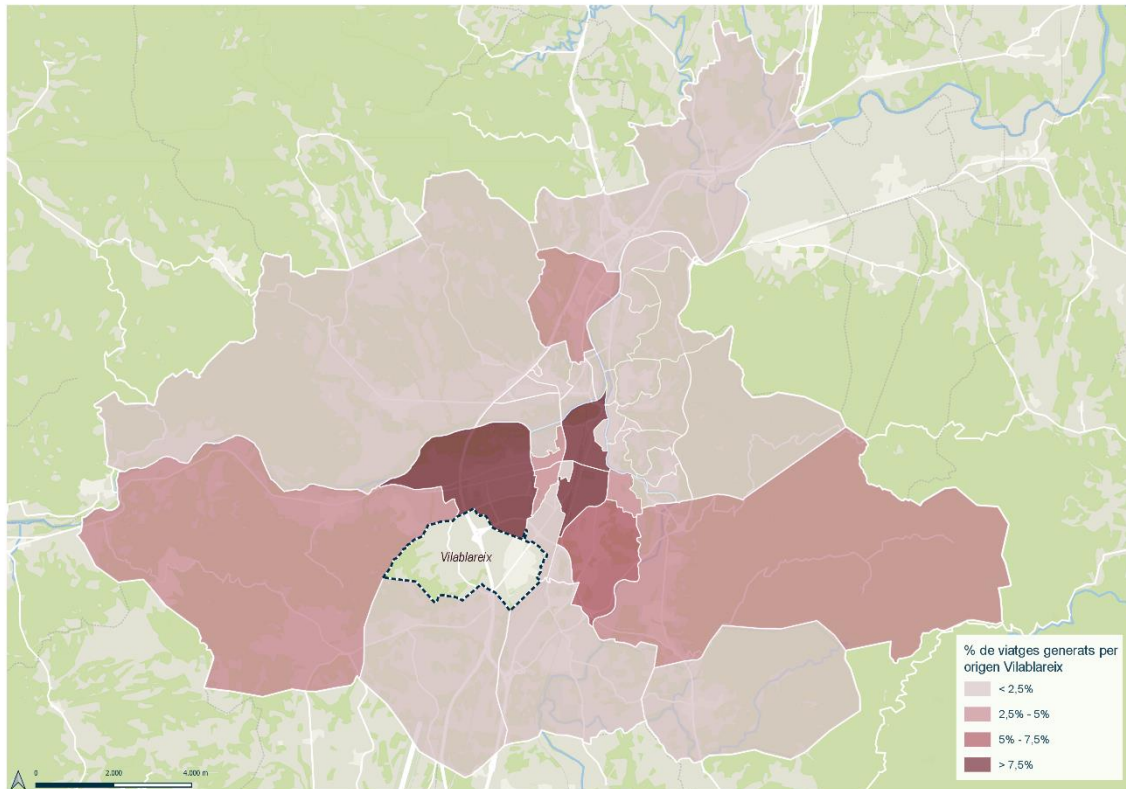


Font: elaboració pròpia

Per conèixer millor la mobilitat de Vilablareix amb els municipis de l'àmbit del PMUS-SGI, a continuació, es mostra la matriu origen-destí en forma de mapa. Tenint en compte l'origen dels desplaçaments dins el municipi de Vilablareix destaquen com a zones d'origen **l'Eixample Sud, Eixample Nord, Palau i Can Gibert del Pla (Girona)** amb 1.913, 755, 610 i 404 desplaçaments diaris. Això suposa el 37% dels desplaçaments, mentre que de la resta dels municipis en destaca **Salt** (22%).



Imatge. 22. Moviments principals amb origen Vilablareix i destinació a la resta de l'àmbit d'estudi

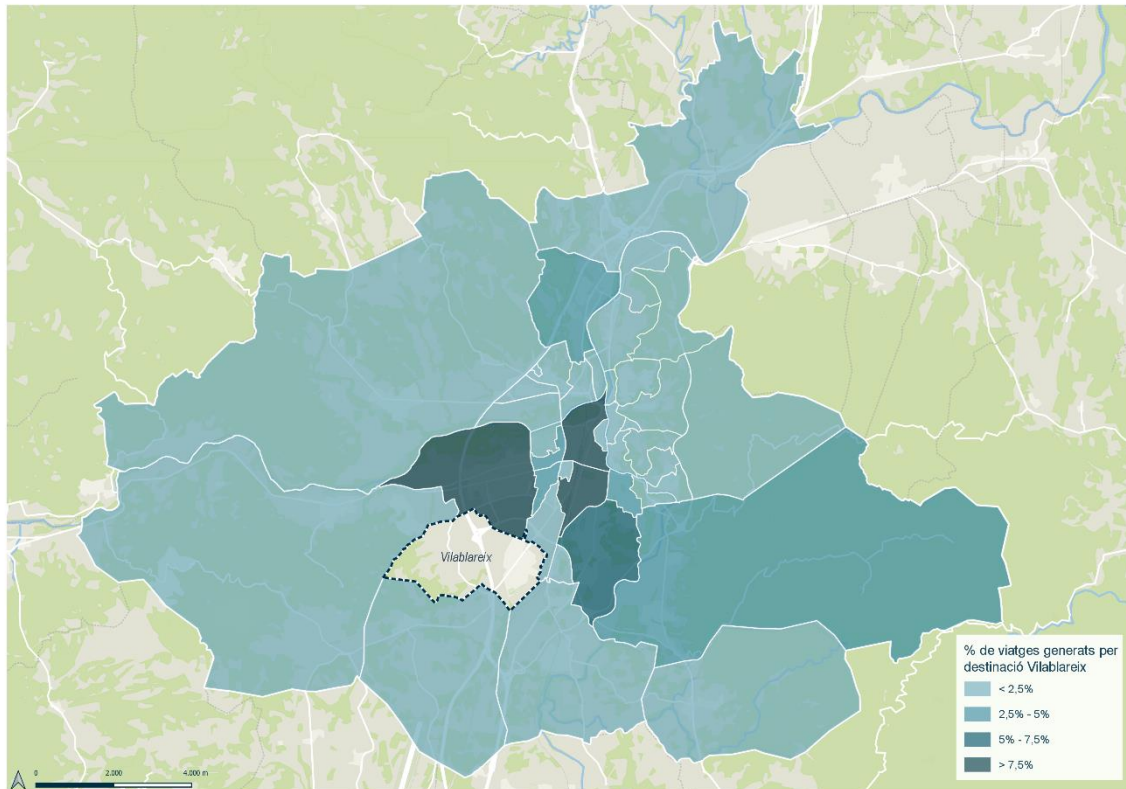


Font: elaboració pròpia

La mobilitat generada fora de Vilablareix i que té com a destinació el municipi, té origen principalment a l'**Eixample Sud**, **Eixample Nord**, **Palau** i **Can Gibert del Pla (Girona)** amb 1.965, 816, 656 i 430 viatges diaris, fet que suposa un 39 % dels viatges totals diaris. De la resta de municipis del pla, destaca principalment **Salt** (21%).



Imatge. 23. Moviments principals amb origen a la resta de l'àmbit d'estudi i destinació Vilablareix

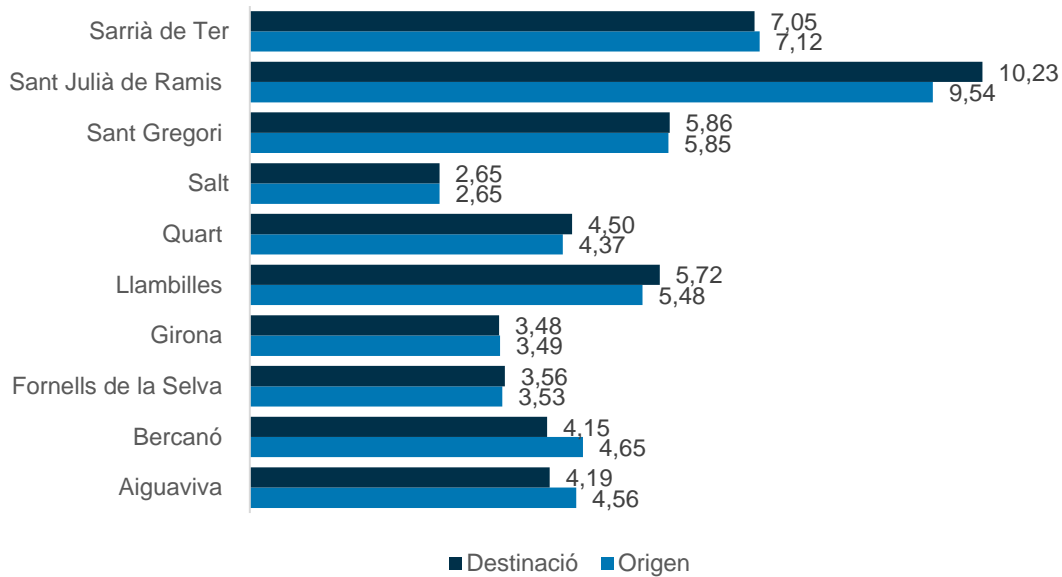


Font: elaboració pròpia

Segons les dades obtingudes de distància mitjana recorreguda en quilòmetres, en aquells viatges amb origen o destinació Vilablareix, aquesta és de 14,8 km. La zona que més distància mitjana presenta amb origen a Vilablareix és Sant Julià de Ramis (9,5 km), encara que també compta amb un nombre alt Sarrià de Ter (7,1km); si s'analitza com a destinació Vilablareix, les distàncies són semblants de manera que amb Sant Julià de Ramis arriba als 10,2 km, i amb Sarrià de Ter als 7,05 km.



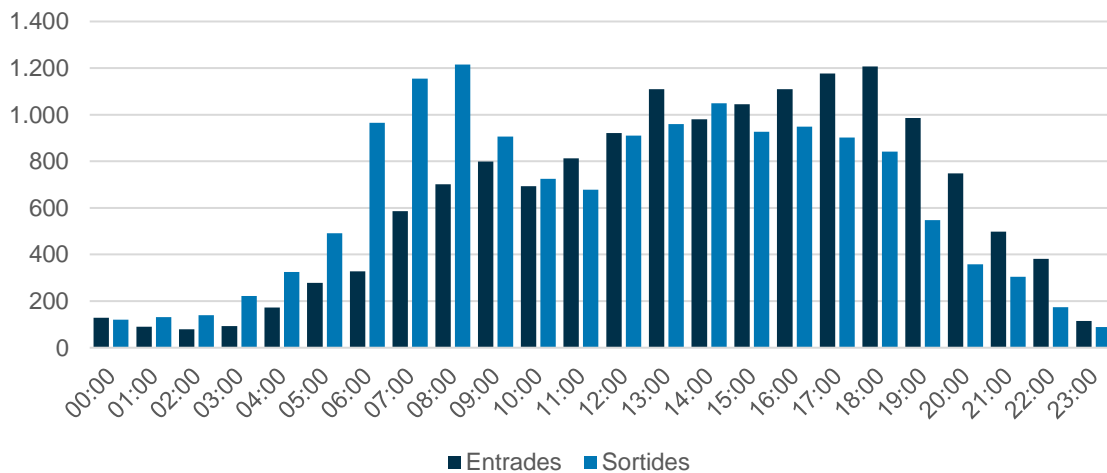
Gràfic. 109. Longitud mitjana desplaçaments amb origen i destinació Vilablareix (km) (SGI)



Font: elaboració pròpia

Pel que fa a la distribució horària es poden detectar dos pics d'entrades i sortides al municipi. Concretament, un al matí entre les 7h i les 9h i un altre a la tarda, entre les 13h i les 16h. Cal destacar que les sortides són més nombroses que les entrades al matí i, com a conseqüència, les entrades són superiors a les sortides a la tarda. Les entrades a Vilablareix es produeixen principalment a les 13h, a les 16h, 17h i 18h i les sortides es donen sobretot a les 7h, a les 8h i a les 14h.

Gràfic. 110. Distribució horària viatges externs Vilablareix



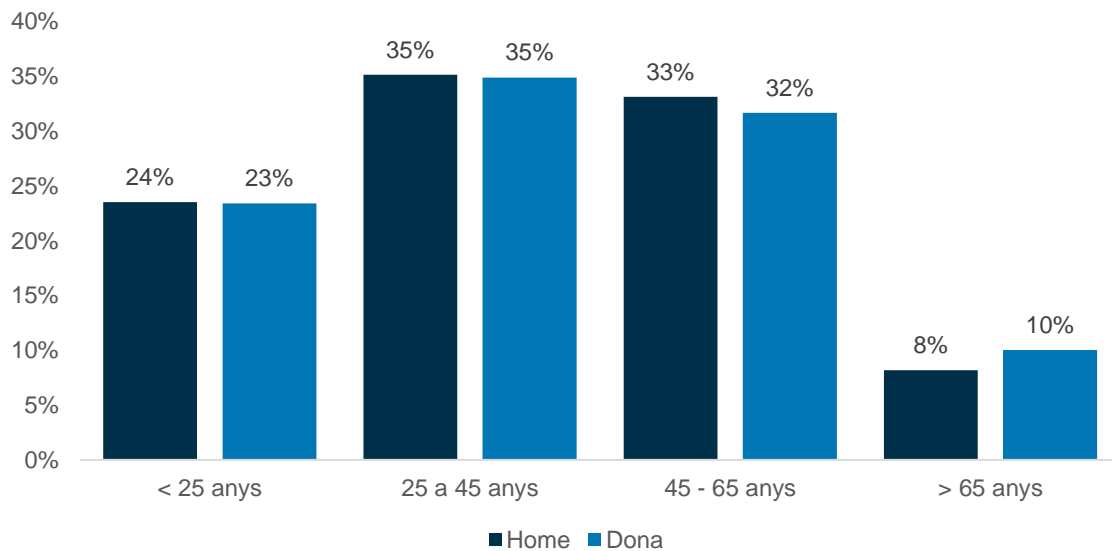
Font: elaboració pròpia

Caracterització de la persona viatgera

A la següent gràfica es mostren els resultats respecte al perfil de les persones, quant al gènere i l'edat de les persones que realitzen els desplaçaments a destinació Vilablareix. S'observa un grau de repartiment força equilibrat, i la franja majoritària és la que s'ubica entre els 25 i 45 anys amb 35% d'homes i 35% de dones. També són destacables les franges d'edat d'entre 45 i 65 anys, amb valors força semblants i la de menors de 25 anys.



Gràfic. 111. Distribució dels viatges amb origen i destinació a destinació Vilablareix segons grup d'edat i gènere



Font: elaboració pròpia

Mitjana de viatges per habitant

La mitjana dels desplaçaments indica la mitjana de viatges realitzats pels habitants de Vilablareix, per a això es divideixen els viatges registrats al municipi entre la població total del municipi.

La distribució de la mitjana de viatges segons l'edat de l'habitant indica com el nombre més gran de viatges és realitzat per la població d'entre 25 i 45 anys, amb 2,4 desplaçaments diaris; per contra, el grup amb menor nombre de desplaçaments diaris és el de més de 65 anys amb 1,4 viatges.

Gràfic. 112. Mitjana de viatges realitzats distribuïts segons grup d'edat

	Desplaçaments residents	Població 2022	Desplaçaments mitjans per persona
< 25 anys	2.194	981	2,2
25 a 45 anys	2.247	954	2,4
45 - 65 anys	2.134	939	2,3
> 65 anys	753	522	1,4
TOTAL	7.328	3.396	2,2

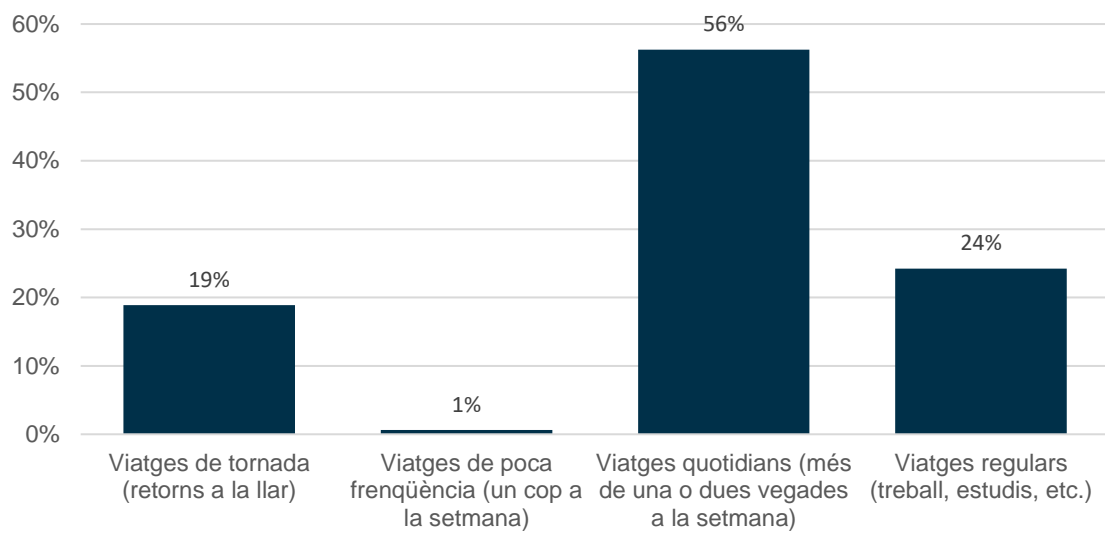
Font: elaboració pròpia

Freqüència dels viatges

La freqüència dels desplaçaments diaris de la població es distribueix en un 43% els que es realitzen cada dia a la setmana, diferenciant-se dins d'aquests els que són tornades a la llar amb un 19% i els que són viatges regulars (treball, estudis...) amb un 24%; els viatges quotidians, que són aquells que es realitzen una o dues vegades a la setmana suposen un 56%, mentre que els que tenen menys pes són els que es realitzen amb poca freqüència (menys d'1 cop per setmana) amb un 1 %.



Gràfic. 113. Motiu dels viatges a Vilablareix



Font: elaboració pròpia



6. IDENTIFICACIÓ OBJECTIUS INICIALS DEL PMUS

6.1. Identificació debilitats estratègiques

Les debilitats estratègiques que descriuen les mancances del sistema de mobilitat a l'àrea supramunicipal de Girona definida en aquest estudi són:

1. Connexions entre Girona i resta de municipis incomplertes i/o insuficients en els modes de transport sostenibles.

2. Model de mobilitat quasi exclusivament radial.

3. Dependència del vehicle privat.

4. Falta d'aparcaments dissuasius en zones específiques perifèriques i amb caràcter general, manca de mesures que els facin més atractius.

5. Xarxa ciclista extensa però infrautilitzada i inconnexa que presenta discontinuïtats, tant les internes als municipis com les que connecten municipis.

6. Manca d'itineraris sostenibles de connexió amb espais verds i zones naturals i altres centres atractors.

7. Percepció d'inseguretat cívica en components de la xarxa de transport i sistema de mobilitat, especialment als aparcaments, parades d'autobús i itineraris de persones vianants.

8. Inseguretat en els desplaçaments urbans i manca de coherència en la coexistència i de modes de transport.



6.2. Objectius inicials PMUS-SGI

Els objectius del PMUS-SGI s'estableixen d'acord un doble criteri:

- que garanteixin l'alineació amb els principis orientadors de les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) i amb els objectius generals definits a la Llei de Mobilitat
- que permetin resoldre les debilitats estratègiques específiques i assolir els reptes de mobilitat que s'han identificat en l'àmbit supramunicipal de Girona

Tenint en compte aquests criteris, i l'anàlisi prèvia realitzada, es defineixen els següents objectius pel PMUS-SGI:

1. Fomentar el canvi modal cap a modes més sostenibles.

2. Garantir la connectivitat de Girona amb els municipis de tot l'àmbit supramunicipal de l'estudi, i també entre aquests municipis, a partir d'itineraris ciclistes i de vianants segurs i de qualitat.

3. Evitar el trànsit de pas en els municipis de l'àmbit supramunicipal, fomentant l'ús d'aparcaments dissuasius i oferint alternatives competitives en modes sostenibles per connectar aquests aparcaments amb centres atractors, o prenent mesures similars.

4. Promoure l'ús de la bicicleta com un mode de mobilitat activa, sostenible i ràpid, i útil per realitzar desplaçaments que no siguin únicament per motiu d'oci.

5. Establir un sistema de mobilitat que sigui inclusiu, atractiu i segur per a tots els col·lectius i modes de transport, posant èmfasi en la consideració de la perspectiva de gènere.

6. Millorar la cobertura, horaris i freqüències del transport públic en les connexions interurbanes.

7. Potenciar itineraris sostenibles que connectin amb la natura i espais verds i altres centres atractors de viatges per millorar la qualitat de vida i condicions de salut dels ciutadans.

8. Augmentar la seguretat en els desplaçaments i dotar de coherència a les diferents xarxes de transport per millorar la convivència de modes.