

Propostes de CC00 per promoure la mobilitat sostenible i segura a les Comarques Gironines



**comissió obrera
nacional de catalunya**

Març 2008



comissió obrera
nacional de catalunya

Propostes de CCOO per promoure la mobilitat sostenible i segura a les comarques de Girona

Preàmbul

La mobilitat a les comarques de Girona

1. Dinàmica territorial a les comarques gironines
 - Evolució demogràfica
 - Els sectors d'activitat econòmica
 - Dispersió territorial del creixement urbanístic
2. La mobilitat a les comarques gironines
 - Els desplaçaments setmanals i diaris
 - Temps de viatge i mobilitat municipal
 - Mobilitat comarcal
 - Distribució modal dels viatges interns i de connexió
 - Motius dels desplaçaments
 - La motorització
 - La mobilitat generada per l'activitat productiva
 - L'accidentalitat

Propostes de Gestió

1. Ampliació funcional i de la cobertura territorial de l'ATM de Girona
2. Creació del Consell de la mobilitat de l'ATM de Girona
3. Integració tarifària i creació de nous títols de transport
 - Títols de transport socials
4. PDM
 - Homogeneïtzar la informació
 - Sistema d'informació a l'usuari
 - Pla d'intercanviadors
 - Pla de promoció de la bicicleta
 - Pla de carrils bus
 - Pla d'aparcaments de dissuasió
 - Gestió sostenible dels peatges
 - Implantació de la flota multiusuaris (carsharing)
 - Central del cotxe compartit
 - Implantació dels busos llançadora laborals
 - Bonificació fiscal dels títols de transport
 - Finançament del transport públic
 - Creació de l'observatori de la mobilitat
5. Pla de serveis del transport públic
 - Increment de la capacitat i freqüència de pas
 - Corredors de busos exprés
 - Reobertura serveis d'estacions
 - Serveis nocturns
6. Xarxa de rodalies RENFE



**comissió obrera
nacional de catalunya**

7. Estacions ferroviàries
8. Pla de xoc accessibilitat grans centres de treball
 - Plans de mobilitat
 - Taules de mobilitat
 - Gestors de mobilitat
9. Plans de mobilitat d'empreses
10. Pla d'accessibilitat logística

Propostes d'infraestructures

1. Pla Director d'infraestructures
 - Anella ferroviària de les Gavarres
 - Corredor interior: Girona- Banyoles-Olot
 - Tramvia Salt-Girona
 - Perllongament ferroviari Blanes-Lloret
 - Nou tram de Figueres a Roses
 - Desdoblament línies Ripollès-Puigcerdà i Blanes-Maçanet
 - Baixadors laborals

Preàmbul

Estem en un moment de canvi en què la societat cada cop més demana una modificació del model de mobilitat, actualment caracteritzat pel domini quasi hegemònic de l'ús dels vehicles privats motoritzats. Una modificació de paradigma basat en la consecució d'una mobilitat sostenible i segura. Per tant, es tractaria de treballar amb l'objectiu que es produeixi un reequilibri del pes que té cadascun dels mitjans de transport en la mobilitat del present i futur. En conclusió, trencar amb el model de mobilitat que s'ha potenciat fins ara, en el qual les infraestructures de mobilitat es basaven principalment en la xarxa viària, per la qual cosa s'incentiva l'ús preponderant de l'automòbil sobre els altres modes.

Al mateix temps, és imprescindible, abans de posar-se a construir infraestructures a tort i a dret, prioritzar la millora de la gestió i l'organització de la mobilitat. Així, per exemple, en el cas del ferrocarril, cal la millora de la freqüència de pas dels trens, l'ampliació dels horaris, l'increment de la capacitat i, si és pertinent, la implantació de noves estacions o la reobertura d'algunes de tancades per així ampliar la cobertura territorial del transport públic. Tot plegat, ha d'anar destinat a promoure l'augment de la quota d'usuaris del ferrocarril, bàsicament, on hi ha més demanda potencial d'usuaris i així ser coherents amb els objectius de potenciar el desenvolupament d'un model més sostenible de mobilitat.

En altres paraules, manca una visió global de la mobilitat dins de la qual les infraestructures de transports siguin una part més de la mobilitat, però en cap cas l'únic recurs per gestionar la mobilitat.

Aquest model majoritari de mobilitat comporta greus impactes socials, econòmics i mediambientals atès que genera problemes d'exclusió laboral, accidentalitat viària, contaminació, consum ineficient d'energia i congestió viària.

Així doncs, si volem fer front al model actual de mobilitat s'ha de fer una aposta decidida per un model alternatiu de mobilitat que es basi en una mobilitat sostenible segura i justa que vagi en benefici de la qualitat de vida del conjunt de la societat.

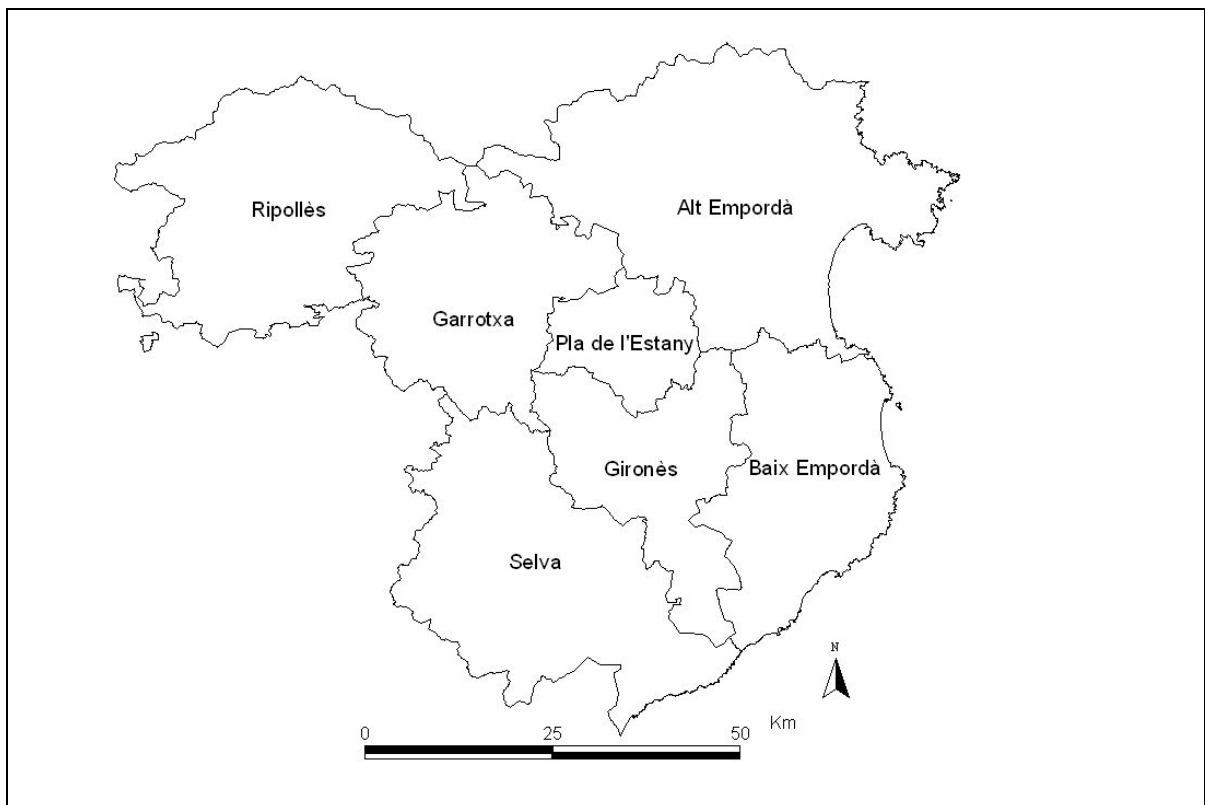
La mobilitat a les comarques de Girona

1. Dinàmica territorial a les comarques gironines

Les comarques gironines (CCGG) constitueixen un dels set àmbits administratius en la nova delimitació definida pel Pla Territorial General de Catalunya (PTGC).

El Ripollès, la Garrotxa, l'Alt i el Baix Empordà, el Pla de l'Estany, el Gironès i la Selva són les set comarques que configuren l'àmbit esmentat, abastant una àrea total de 5.584 km².

L'emplaçament geogràfic de la demarcació condiona el seu paper com a regió connectora i via de pas entre diferents territoris, mediterranis i centreeuropeus.



Àmbit de les comarques gironines

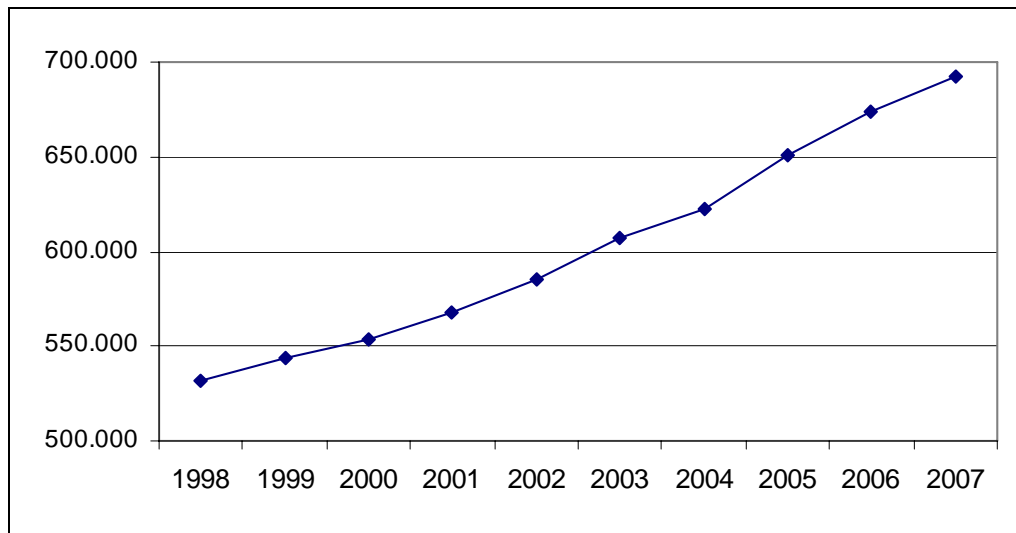
o Evolució demogràfica

El territori objecte d'estudi compta amb una població de 673.351 habitants¹, que representa gairebé el 10% del conjunt de Catalunya.

¹ Dades del 2006. Font: Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat).

La densitat de població és de 121 habitants per km²; lleugerament per sobre de la meitat de la mitjana catalana, amb 222 habitants per km².

La població de les comarques gironines ha crescut en 159.775 efectius durant la darrera dècada (1998 – 2007), amb un increment absolut del 30%, passant dels 532.107 als 691.882 habitants.

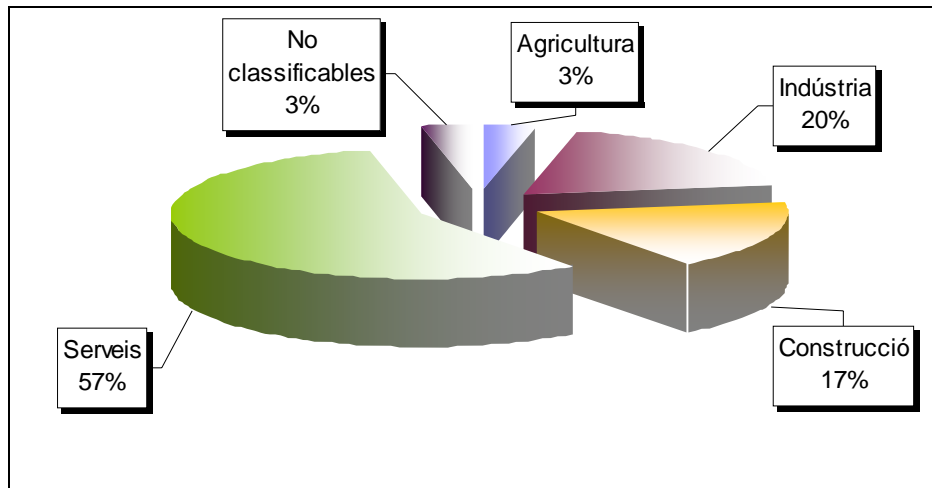


Evolució de la població de les comarques gironines (1998 – 2007)
Font: Elaboració a partir de les dades de l'Idescat

La dinàmica demogràfica dels darrers anys pot explicar-se en bona part per la combinació de dos factors: la important arribada de fluxos de població immigrant i la seva taxa de natalitat associada, condicionants que han contribuït a la puixança de la tendència observada en anys anteriors.

- **Els sectors d'activitat econòmica**

L'economia de les CCGG es sustenta principalment en les activitats del sector terciari, que ocupa el 57% de la població en edat de treballar, seguida per la indústria i la construcció, amb un 20% i un 17% respectivament.



Població activa ocupada per sectors a les CCGG (2007)

Font: Enquesta de Població Activa (EPA), Institut Nacional d'Estadística (INE)

Els serveis del terciari es posicionen en un lloc destacat en la producció de riquesa per al territori, molt especialitzat en l'oferta turística i les activitats relacionades; un sector que aporta el 57% del PIB del seu àmbit territorial.

Dins dels serveis, i més enllà del sector turístic, també cal remarcar les ocupacions associades amb l'activitat immobiliària, amb un fort pes en l'economia global, i amb un 17% de treballadors empleats directament en la construcció.

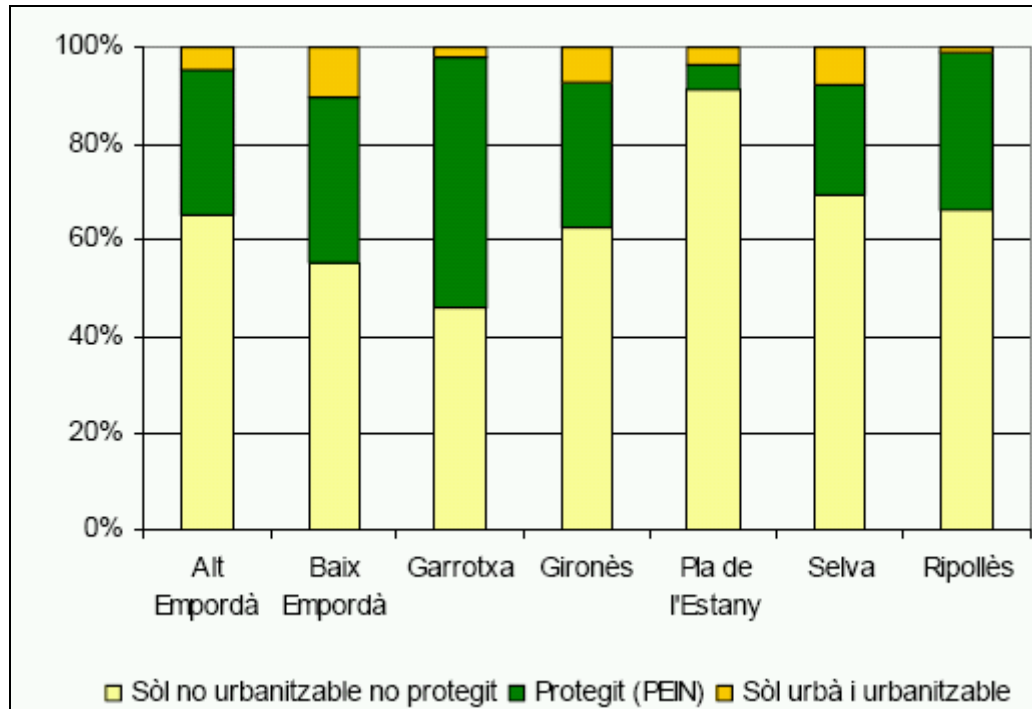
En valors percentuals, la indústria absorbeix el 20% de la mà d'obra de la demarcació, un sector que continua perdent pes i llocs de treball, afectat per les dinàmiques globals d'externalització d'activitats i la deslocalització.

Malgrat la superfície cultivada (26%), el sector agrícola és gairebé testimonial quant a la mà d'obra empleada, un indicador de la baixa rendibilitat de l'activitat i de l'alt grau de mecanització de les explotacions agràries.

- **Dispersió territorial del creixement urbanístic**

L'ordenació i la vertebració del territori, a banda de la seva component física, responen al planejament urbanístic i a la planificació territorial, dues variables a diferents escales que incideixen directament sobre els fluxos i les necessitats de desplaçament de la població i les mercaderies.

A les comarques gironines, tot i que l'espai urbanitzat i urbanitzable representa aproximadament tan sols un 5% del total del territori, els usos del sòl residencials i industrials han experimentat un fort creixement tant quantitatiu, en superfície, com qualitatiu, de manera dispersa.



Distribució de la classificació urbanística del sòl a les CCGG (2006)

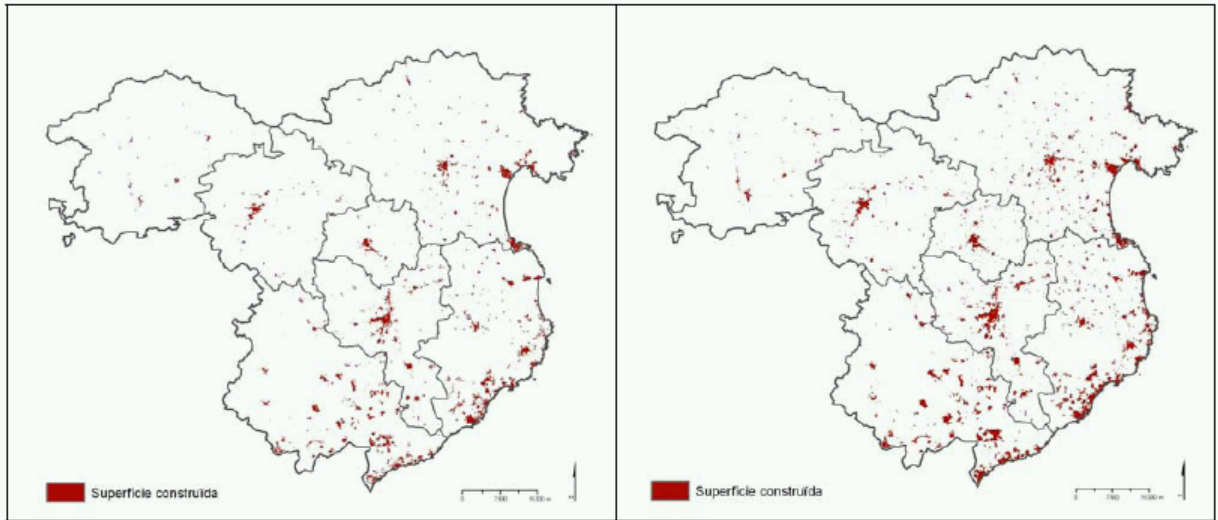
Font: Informe de la sostenibilitat de les CCGG. Centre per a la Sostenibilitat Territorial (CST). Girona, 2006

El 60% dels municipis tenen menys de 1.000 habitants, i el 35% de la població viu en el 80% del territori. I a l'inversa el 65% de la població viu en el 20% del territori.

El 1987, la demarcació tenia 13.223 ha construïdes, i el 2002, 20.080 ha, un augment que representa un increment percentual del 66%.



comissió obrera
nacional de catalunya



Evolució del sòl construït a les CCGG (1987 - 2002)

Font: Centre per a la Sostenibilitat Territorial (CST) a partir de dades del DMAH,
Generalitat de Catalunya

2. La mobilitat a les comarques gironines

○ Els desplaçaments setmanals i diaris

Les 643.963 persones residents a les Comarques gironines realitzen 13,1 milions de desplaçaments setmanals; 20,41 desplaçaments per persona a la setmana. En un dia feiner, la mitjana és de 3,18 desplaçaments per persona i en un dia festiu és de 2,25 desplaçaments/persona.

13,1 milions de desplaçaments setmanals 20,41 desplaçaments persona/setmana	
FEINER	DISSABTE I FESTIU
2,0 milions de desplaçaments	1,4 milions de desplaçaments
3,18 desplaçaments/persona	2,25 desplaçaments/persona

Les dades de desplaçaments en **dia feiner** fan referència al promig diari dels desplaçaments realitzats de dilluns a divendres, mentre que les dades de desplaçaments en **dissabte i festiu** fan referència al promig diari dels dissabtes, diumenges i dies festius.

Desplaçaments setmanals i diaris a les CCGG en feiner i festius

Font: EMQ 2006

○ **Temps de viatge i mobilitat municipal**

En funció de l'àmbit de residència dels habitants de les CCGG s'han distribuït els seus desplaçaments segons siguin intramunicipals o intermunicipals.

Els desplaçaments intramunicipals són aquells que tenen com a origen i destinació un mateix municipi i els desplaçaments intermunicipals, aquells que connecten dos municipis, també anomenats de connexió.

ÀMBIT TERRITORIAL DE RESIDÈNCIA	FEINER			DISSABTE I FESTIU		
	DESPLAÇAMENT INTRAMUNICIPAL	DESPLAÇAMENT INTERMUNICIPAL	AUTOCONTENCIÓ	DESPLAÇAMENT INTRAMUNICIPAL	DESPLAÇAMENT INTERMUNICIPAL	AUTOCONTENCIÓ
Comarques gironines	1.372.826	676.357	67,0%	828.189	617.390	57,3%
TOTAL CATALUNYA	16.430.083	6.628.867	71,3%	10.359.090	5.784.683	64,2%

ÀMBIT TERRITORIAL DE RESIDÈNCIA	FEINER		DISSABTE I FESTIU	
	TEMPS MITJÀ DE DESPLAÇAMENT (min.)*		TEMPS MITJÀ DE DESPLAÇAMENT (min.)*	
	DESPLAÇAMENT INTRAMUNICIPAL	DESPLAÇAMENT INTERMUNICIPAL	DESPLAÇAMENT INTRAMUNICIPAL	DESPLAÇAMENT INTERMUNICIPAL
Comarques gironines	12,09	25,45	15,88	31,90
TOTAL CATALUNYA	15,00	31,53	17,87	37,70

Desplaçaments municipals i temps mitjà en dies feiners i festius a les CCGG Font: EMQ 2006

El concepte d'autocontenció ens indica el percentatge de desplaçaments efectuats pels residents d'un municipi amb origen i destinació al propi municipi en relació amb el total de desplaçaments realitzats amb origen en aquesta població (destinació interna o externa).

Els desplaçaments interns dels residents, dins del mateix municipi, són els majoritaris, amb un 67% dels casos en dies feiners, tot i que, comparats amb la mitjana catalana, es situen quatre punts per sota d'aquesta (71%), una dada que ens informa de la necessitat de desplaçar-se a d'altres municipis dels residents de les CCGG.

Els dissabtes i festius, en termes relatius i comparativament amb els desplaçaments intramunicipals, la mobilitat intermunicipal augmenta en termes relatius, ja que el percentatge d'autocontenció es redueix en deu punts percentuals, passant del 67% al 57%; una reducció que es troba també per sota de la mitjana catalana (64%), però amb un major diferencial, deu punts respecte als set en el cas del conjunt de Catalunya.

Per tant, la dinàmica durant els dissabtes i els dies festius es semblant a la de la resta de Catalunya, es realitzen menys viatges que durant un dia feiner, però augmenten els desplaçaments fora del propi municipi en relació amb els interns.



comissió obrera
nacional de catalunya

Pel que fa al temps mitjà de viatge, a les CCGG aquest és menor que la mitjana de la resta de Catalunya en tots els aspectes, tant en els desplaçaments a dins del municipi com fora d'aquest, amb 12 i 25 minuts respectivament, així com durant els dissabtes i els festius, on el temps de viatge puja 3 i 6 minuts per a cada tipus de desplaçament, mantenint les diferències respecte del total català.

- **Mobilitat comarcal**

En l'apartat anterior ha quedat palesa la necessitat de desplaçament intermunicipal de la població resident, amb uns índexs d'autocontenció no gaire elevats.

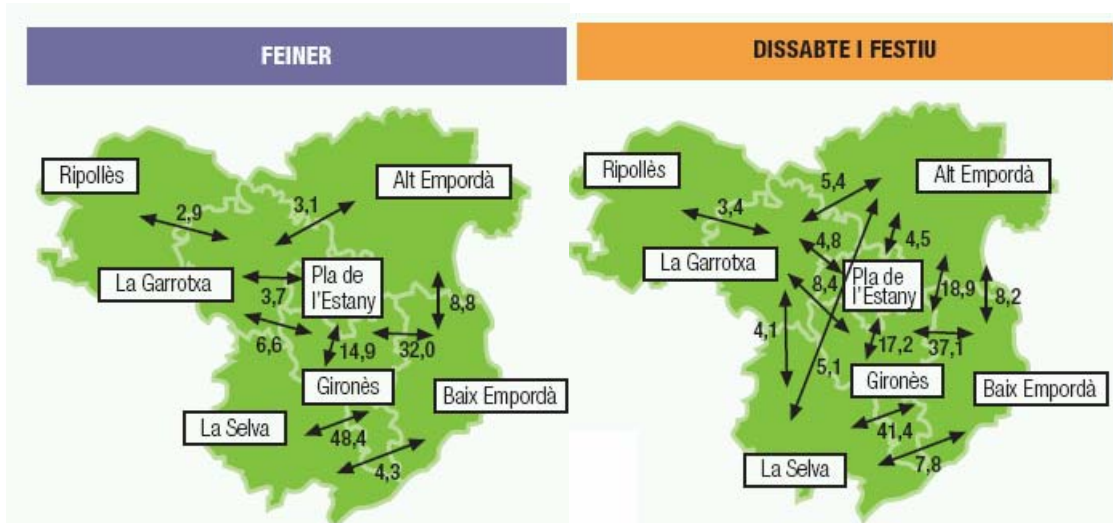
A escala comarcal, la situació canvia enormement, ja que del total de desplaçaments realitzats per la població resident a les CCGG en dia feiner, el 90,3% s'efectua amb origen i destinació la pròpia comarca.

Per tant, la comparació del valor de l'índex d'autocontenció, moderat en els municipis, però força elevat comarcament, és un factor que ens indica la potent xarxa de relacions i l'autosuficiència en l'àmbit intern de cada comarca gironina.

COMARCA	% Autocontenció comarcal en dia feiner	% Autocontenció comarcal en dissabte i festiu	% Autocontenció comarcal setmanal
Alt Empordà	93,9%	90,0%	93,0%
Baix Empordà	92,6%	87,6%	91,5%
Garrotxa	93,0%	84,6%	91,1%
Gironès	87,1%	81,3%	85,9%
Pla de l'Estany	85,7%	73,5%	83,0%
Ripollès	92,5%	85,2%	91,0%
Selva	88,8%	84,1%	87,9%
TOTAL	90,3%	84,8%	89,1%

Autocontenció comarcal per períodes a les CCGG (2006)

Font: elaboració a partir de l'EMQ 2006



Desplaçaments intercomarcals (en milers) en dies feiners i festius a les CCGG Font: EMQ 2006

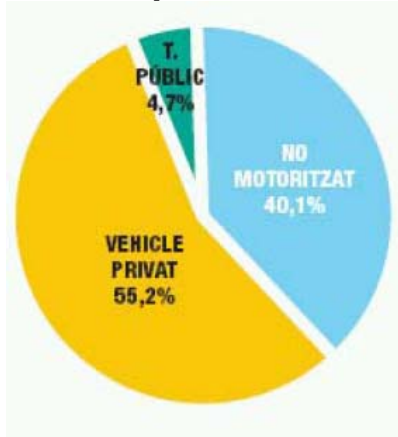
En les relacions intercomarcals, destaca el fort vincle entre el Gironès i la comarca de la Selva, amb 48.400 desplaçaments de mitjana en dies feiners, i entre el Gironès i el Baix Empordà, amb 32.000 desplaçaments. La forta relació es manté també durant els caps de setmana i festius.

○ **Distribució modal dels viatges interns i de connexió**

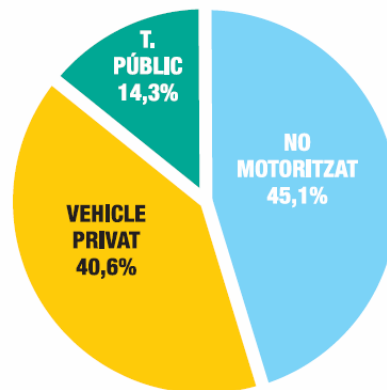
Quant a la distribució modal dels desplaçaments, el predomini del vehicle privat assoleix el 55% dels viatges interns i de connexió en dies feiners, seguit dels modes no motoritzats, amb un 40%, i finalment, el transport públic amb un 5%.

Durant el cap de setmana i els dies festius, la quota d'utilització del cotxe augmenta fins el 64%, en detriment dels modes no motoritzats i el transport públic, que disminueixen set i dos punts respectivament.

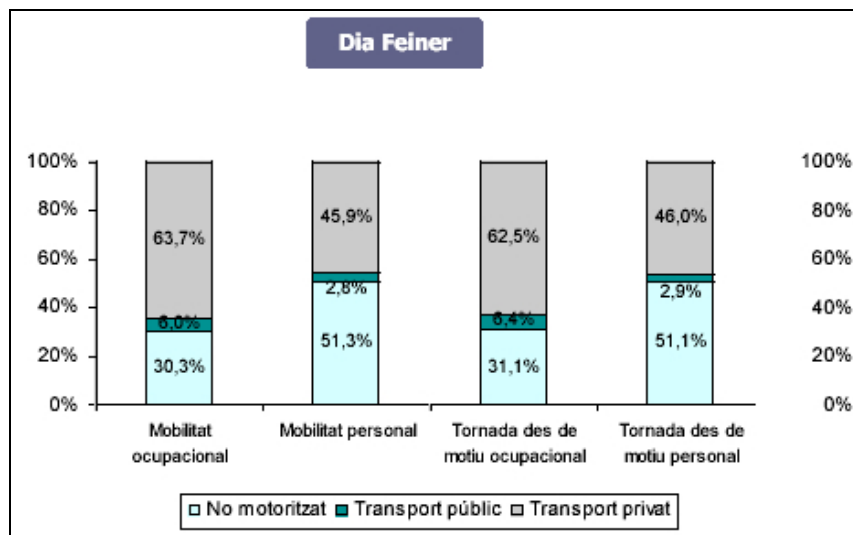
Comarques Gironines



Catalunya

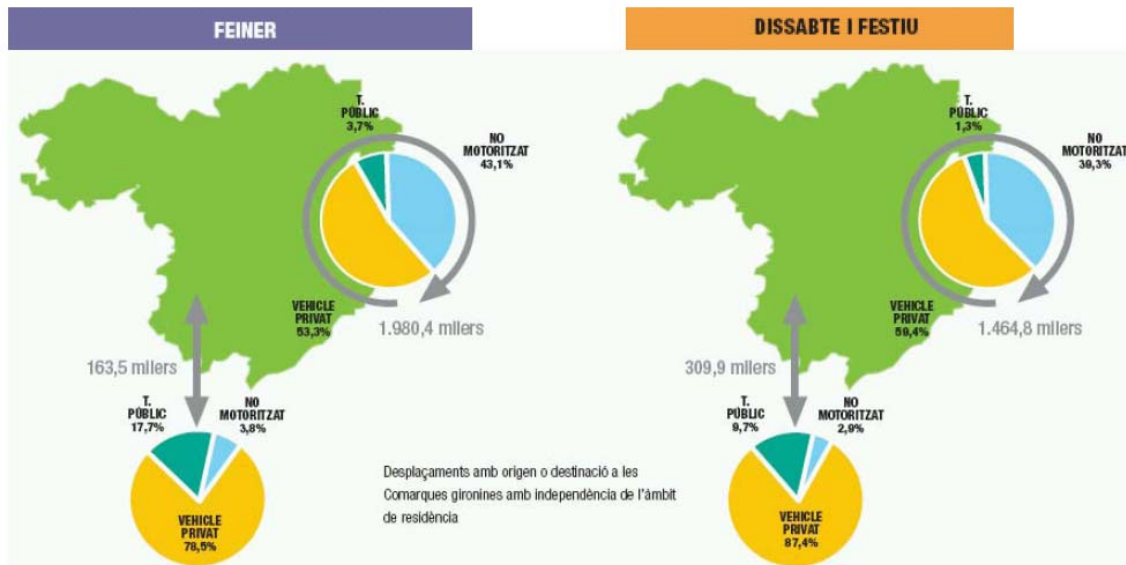


Distribució modal dels desplaçaments en dies feiners a les CCGG
Font: EMQ 2006



Distribució modal dels desplaçaments en dies feiners a les CCGG segons el motiu de mobilitat
Font: EMQ 2006

Distingint entre els viatges interns i els desplaçaments amb origen o destinació les CCGG, podem observar la diferència en el major ús del cotxe privat i del transport públic els dies feiners en els viatges d'origen o destinació externa, i en la disminució del transport públic durant els caps de setmana i festius en favor del cotxe.



Distribució modal dels desplaçaments interns i de connexió municipals en dies feiners i festius
Font: EMQ 2006

D'altra banda, s'ha d'afegir que l'ocupació mitjana dels vehicles motoritzats és d'1,2 ocupants per vehicle, per la qual cosa se'n fa un ús molt poc eficient.

o La motorització

El parc de vehicles és un altre aspecte fonamental a tenir en compte en l'anàlisi de la mobilitat d'un territori.

La quantitat, el tipus i la proporció de vehicles determinen la capacitat de la població per desplaçar-se en vehicle privat, sempre, evidentment, en funció de l'oferta i la qualitat del servei de transport públic existent.

L'índex de motorització (IdM) relaciona el parc mòbil de vehicles amb el nombre d'habitants. A major densitat de població (possibilitat de fer més desplaçaments a peu) i a més població en nombres absoluts (possibilitat de disposar de més oferta de transport públic) els índexs de motorització acostumen a disminuir.

El conjunt de les CCGG presenta un índex de motorització de 521 turismes per cada 1.000 habitants, notablement superior als 455 de la mitjana catalana.

La relació de vehicles motoritzats per habitant denota una gran dependència d'aquests mitjans de transport, amb les externalitats socials, econòmiques i ambientals que se'n deriven.



comissió obrera
nacional de catalunya

COMARCA	Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes	Total
Alt Empordà	556,54	80,81	176,27	848,55
Baix Empordà	547,46	94,62	164,99	831,17
Garrotxa	516,51	68,98	173,50	788,17
Gironès	514,05	78,80	140,02	758,30
Pla de l'Estany	523,35	66,69	158,61	782,55
Ripollès	487,20	72,61	170,34	760,53
Selva	483,27	83,94	132,86	727,34
Comarques gironines	520,67	81,68	154,37	784,91
Catalunya	454,73	69,53	106,98	653,69

Índex de motorització a les CCGG (2005)

Font: Idescat

o **Motius dels desplaçaments**

Els principals motius dels desplaçaments en dia feiner es distribueixen de manera equilibrada entre les causes personals i ocupacionals, amb un 29% i un 25% per a cadascuna, i les respectives tornades a casa, amb un 25% i un 22% respectivament. Tantmateix, si desglosem els motius de la mobilitat, la generada per anar a treballar és la més nombrosa amb un pes del 13,9% seguida per la mobilitat generada per realitzar les compres quotidianes que ascendeix a un 7,3 %

Així doncs, la mobilitat generada per motius personals es troba lleugerament per sobre de la mobilitat obligada, tot i que la segona es concentra de manera molt més acusada en la franja horària del matí, amb l'anada a la feina o al centre d'estudi.

La tornada a casa en dia feiner, ja sigui des del centre de treball o d'estudi, o bé des d'una destinació per motius personals, representa el 47% dels desplaçaments totals.

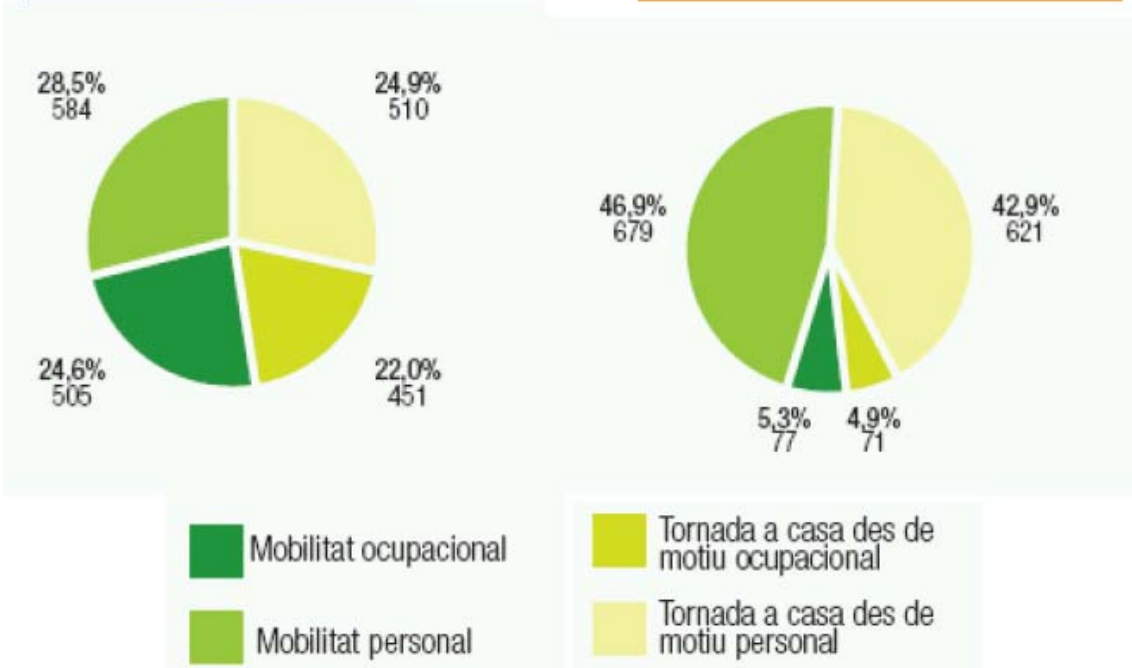
Els caps de setmana i festius, òbviament, la mobilitat ocupacional i la seva tornada, baixen fins al 10% del total de viatges efectuats.



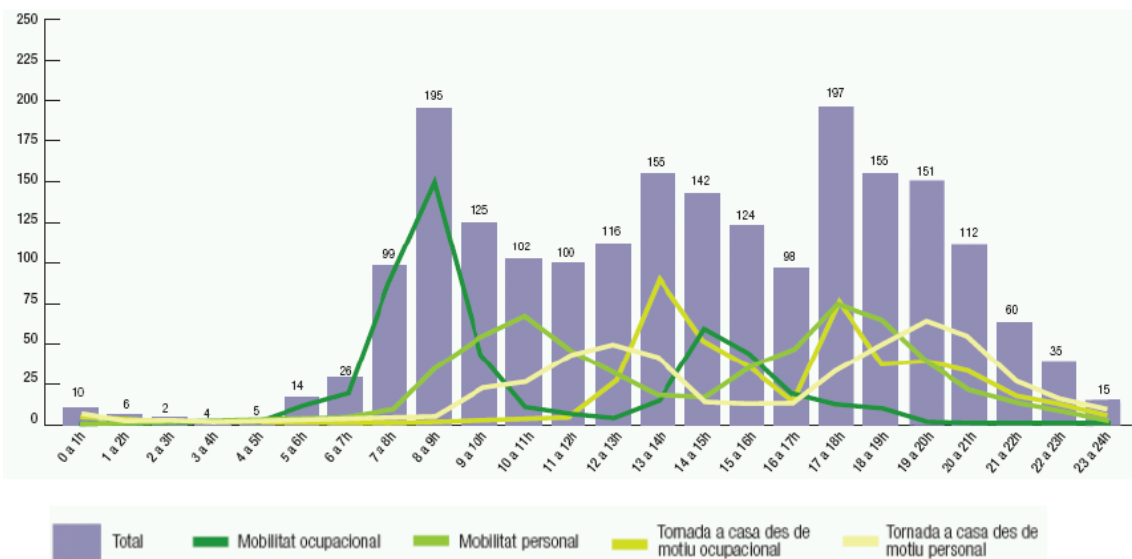
comissió obrera
nacional de catalunya

FEINER

DISSABTE I FESTIU



Motius dels desplaçaments a les CCGG en feiners i festius
Font: EMQ 2006



Distribució horària dels desplaçaments a les CCGG en dies feiners.
Font: 2006

- **La mobilitat generada per l'activitat productiva**

Al marge dels fluxos de mobilitat generats per les relacions intermunicipals entre àrees funcionals i pols d'atracció (capitals comarcals, etc.), existeixen altres centres que provoquen un gran nombre de desplaçaments de manera regular.

Els polígons industrials

Segons la informació del CST (Centre per a la Sostenibilitat territorial) de Girona, elaborada al seu torn a partir de dades de la Cambra de Comerç de Girona, a les comarques gironines hi ha un mínim de 159 taques de sòl d'activitat econòmica, amb una mitjana de quasi 6 ha de superfície per cadascuna.

Algunes d'aquestes es localitzen de manera contigua als nuclis urbans de diverses poblacions, configurant àrees industrials supramunicipals com els polígons de Girona, Salt i Vilablareix, però moltes d'altres es troben relativament allunyades dels centres urbans, únicament connectades per la xarxa viària

Comarca	Municipis	Polígons Industrials	Hectàrees (ha)	ha / Polígon
ALT EMPORDÀ	16	27	129	4,78
BAIX EMPORDÀ	10	20	74	3,70
GARROTXA	8	19	60	3,16
GIRONÈS	14	30	247	8,23
PLA DE L'ESTANY	17	29	30	1,03
RIPOLLÈS	5	9	56	6,22
LA SELVA	11	25	340	13,60
TOTAL	81	159	936	41

Distribució del sòl industrial a les CCGG (2007)

Font: CST, elaboració pròpia a partir de dades de la Cambra de Comerç de Girona

La localització dispersa dels polígons industrials genera una mobilitat obligada, la qual implica una elevada dependència del vehicle privat per desplaçar-se al lloc de treball; un dels factors que contribueix a incrementar el risc d'exclusió laboral per a les persones sense llicència de conduir o vehicle propi, especialment per alguns sectors de població més vulnerables (els immigrants, les dones i els joves). I, igualment, incrementa el risc de patir un accident de trànsit .

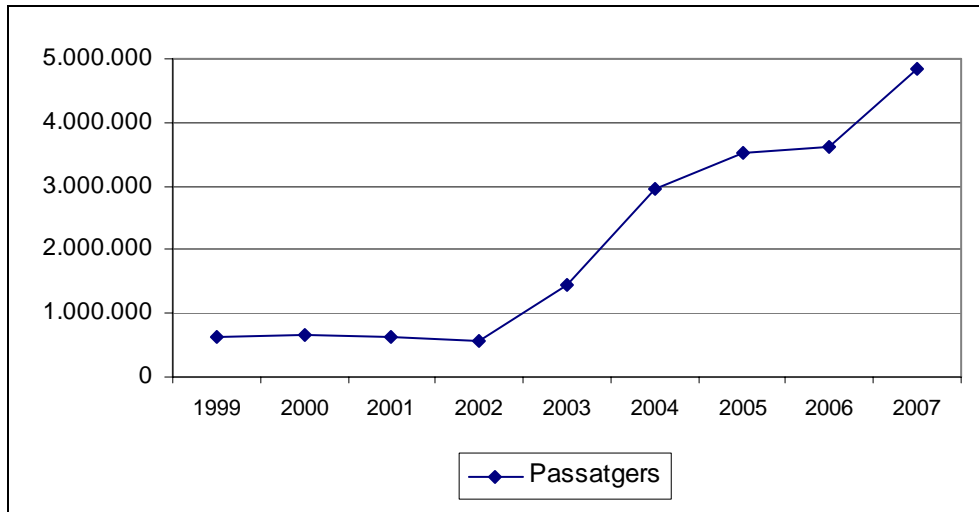
L'aeroport de Girona

L'aeroport de Girona ha experimentat un fort creixement del tràfic aeri durant els darrers anys, l'assentament d'operadores de vols de baix cost "low cost" i la potència de l'oferta turística de les CCGG han afavorit l'èxit d'aquest tipus de



comissió obrera
nacional de catalunya

viatges. L'any 2007 van arribar i sortir de l'Aeroport de Girona un total de 4.848.619 passatgers.

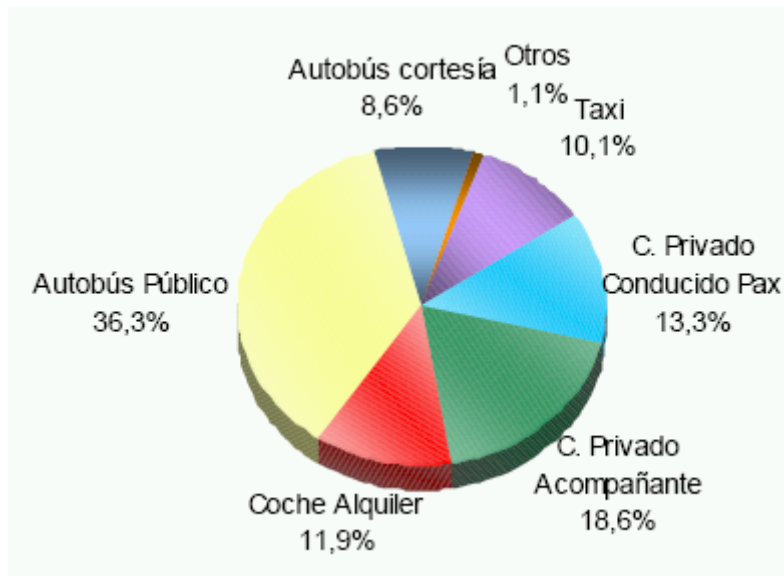


Evolució anual del volum de passatgers a l'Aeroport de Girona (sortides + arribades)
Font: AENA

Les dades desagregades més actualitzades corresponen a l'enquesta anual realitzada per AENA l'any 2005, la qual ens informa que el 32% del tràfic aeri es produeix durant el 3r trimestre de l'any.

Continuant amb les dades del 2005, val a dir que el 76% dels passatgers que transiten per l'Aeroport de Girona són estrangers, el 24% residents a l'Estat Espanyol, dels quals, la gran majoria, un 22%, resideixen a Catalunya.

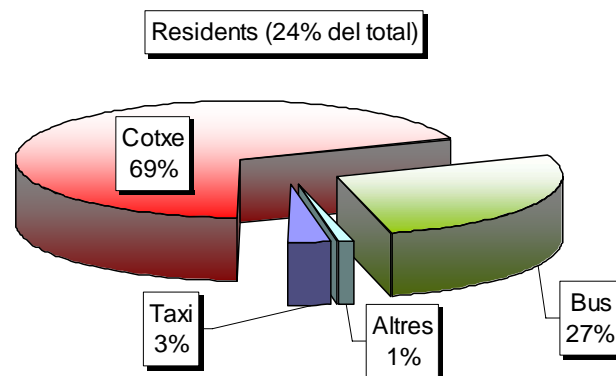
L'accés a les instal·lacions aeroportuàries es realitza bàsicament a través del transport per superfície; el mode més utilitzat és l'autobús interurbà (36%), seguit del vehicle privat (32%), el cotxe de lloguer (12%), el taxi (10%) i l'autobús discrecional (9%).



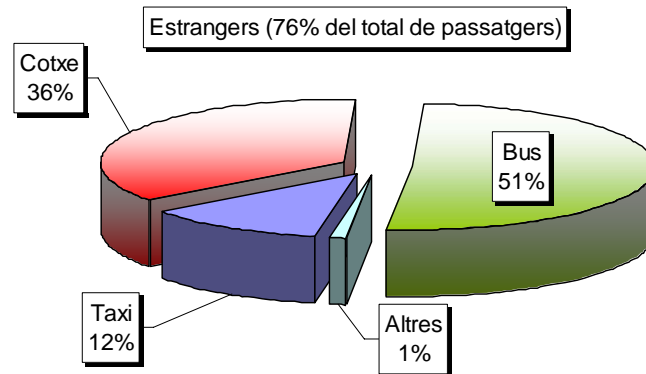
Distribució de l'accés modal a l'Aeroport de Girona
 Font: AENA. Informe Anual Resultado de Encuestas 2005

Si s'analitza la distribució modal de l'accés a l'Aeroport de Girona distingint entre residents i estrangers s'observa la preponderància de l'ús del vehicle privat pel que respecta als residents (69%), ans al contrari, els visitants estrangers es desplacen majoritàriament en bus (51%).

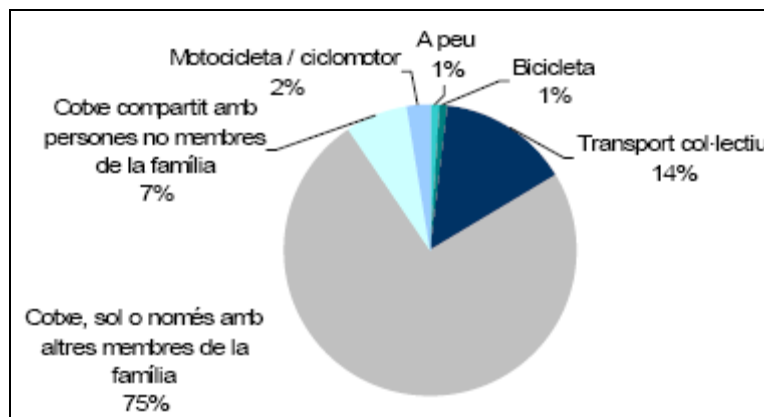
La quota d'utilització dels dos modes de transport s'inverteix doncs en funció de l'usuari, en termes percentuals, els estrangers que accedeixen a l'Aeroport en bus són gairebé el doble que els residents, i pel que fa al cotxe, a l'inrevés.



Distribució de l'accés modal dels residents a Espanya a l'Aeroport de Girona
 Font: AENA. Informe Anual Resultado de Encuestas 2005



Distribució de l'accés modal dels estrangers a l'Aeroport de Girona
Font: AENA. Informe Anual Resultado de Encuestas 2005



Principals modes de transport dels treballadors de l'aeroport
Font: pla de mobilitat de l'aeroport de Girona 2007

En el cas dels treballadors, majoritàriament originaris de Girona (56%) i Salt (6%), però amb gran dispersió d'origens, principalment utilitzen el vehicle privat en un 84%. Si bé destaca el 14% que utilitzen l'autobús.

Els centres turístics

El sector turístic té un pes molt important en l'economia de les CCGG, un factor que condiciona les infraestructures de transport de les comarques gironines, i que, donada la seva característica estacional, genera grans puntes de demanda de mobilitat en diversos moments de l'any, tant per la intermitència dels caps de setmana (més lligats a segones residències), com pels períodes vocacionals (turisme nacional i internacional).

El municipi amb major oferta d'allotjament turístic és Lloret de Mar, amb 33.808 places, lleugerament superior a la seva població censada (32.728 habitants). Altres poblacions costeres amb gran oferta d'allotjament turístic són: Castelló d'Empúries, Sant Pere Pescador, Blanes, Tossa de Mar, Castell-Platja d'Aro i



comissió obrera
nacional de catalunya

Torroella de Montgrí, amb una capacitat compresa entre les 10.000 i 14.000 places.

L'oferta comarcal l'encapçalen les comarques litorals del baix Empordà i Alt Empordà i La Selva, a diferència de les més continentals o d'interior.

COMARCA	Oferta d'allotjament turístic				Població	%
	Hotels	Càmpings	Rurals	Total places	2006	Places/Població
ALT EMPORDÀ	14.085	32.184	831	47.100	123.983	38,0%
BAIX EMPORDÀ	13.532	51.673	439	65.644	124.055	52,9%
GARROTXA	956	2.963	799	4.718	52.834	8,9%
GIRONÈS	1.480	1.013	220	2.713	166.079	1,6%
PLA DE L'ESTANY	376	1.681	575	2.632	28.557	9,2%
RIPOLLÈS	1.924	3.637	613	6.174	26.366	23,4%
LA SELVA	43.287	19.661	323	63.271	151.477	41,8%
Total	75.640	112.812	3800	192.252	673.351	28,6%

Oferta d'allotjament turístic per comarques.

Font: Idescat.

Concretament, si considerem únicament les tres comarques costaneres, Selva, Alt i Baix Empordà, la seva població es pot veure augmentada fins en un 44% estacionalment, en funció de l'oferta de places d'allotjament existents.

Període	Ocupació turística mitjana			Població flotant	Població total (residents + flotant)
	Hotels	Càmpings	Rurals		
Anual	41.988	40.500	865	83.352	756.703
Lectiu	32.324	28.322	545	61.192	734.543
No lectiu	56.499	62.306	1.899	120.704	794.055

Població flotant de les comarques gironines i població total l'any 2006.

Font: Idescat.

○ L'accidentalitat

Els desplaçaments al lloc de treball basats en el vehicle privat motoritzat afegeixen un elevat factor de risc laboral als treballadors i treballadores. Els accidents que es produeixen al desplaçar-se al centre de treball són accidents de treball anomenats *in itinere*. Aproximadament un 9% dels accidents de treball totals que s'ha produït els darrers cinc anys a la província de Girona són *in itinere*. En canvi, més de la meitat (56%) dels accidents laborals mortals que s'han produït els darrers cinc anys a la província de Girona són conseqüència d'accidents *in itinere*.

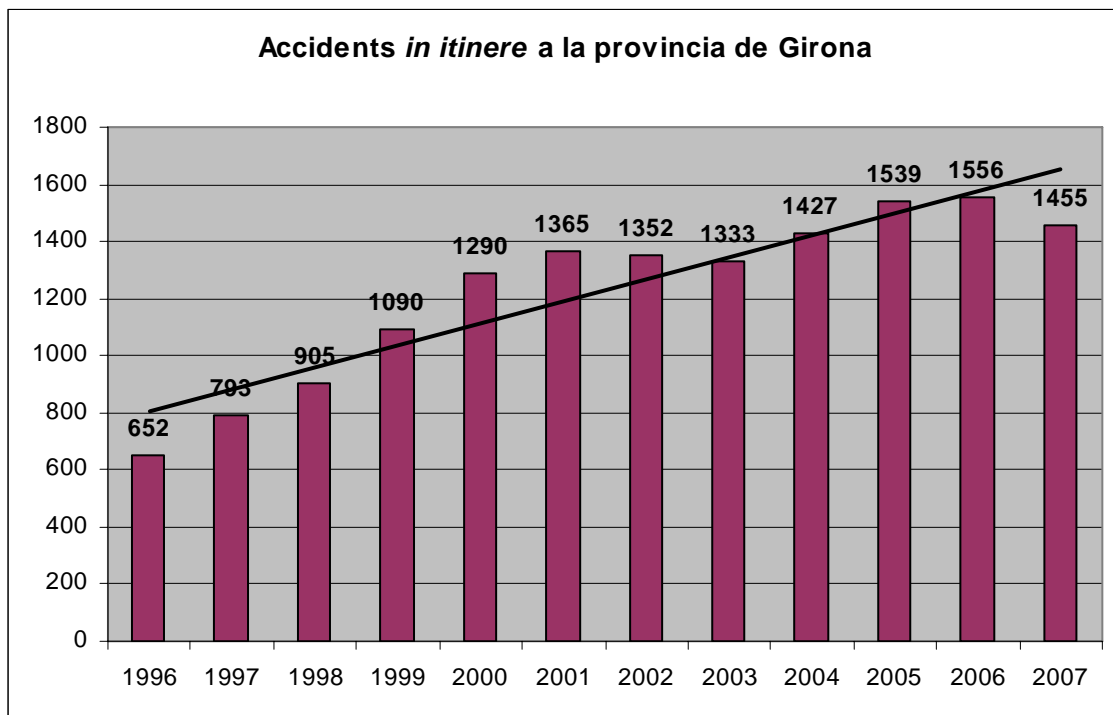


comissió obrera
nacional de catalunya

A més constatem que si bé els accidents laborals tenen un lleuger augment els accidents *in itinere* s'ha més que doblat en els últims dotze anys.

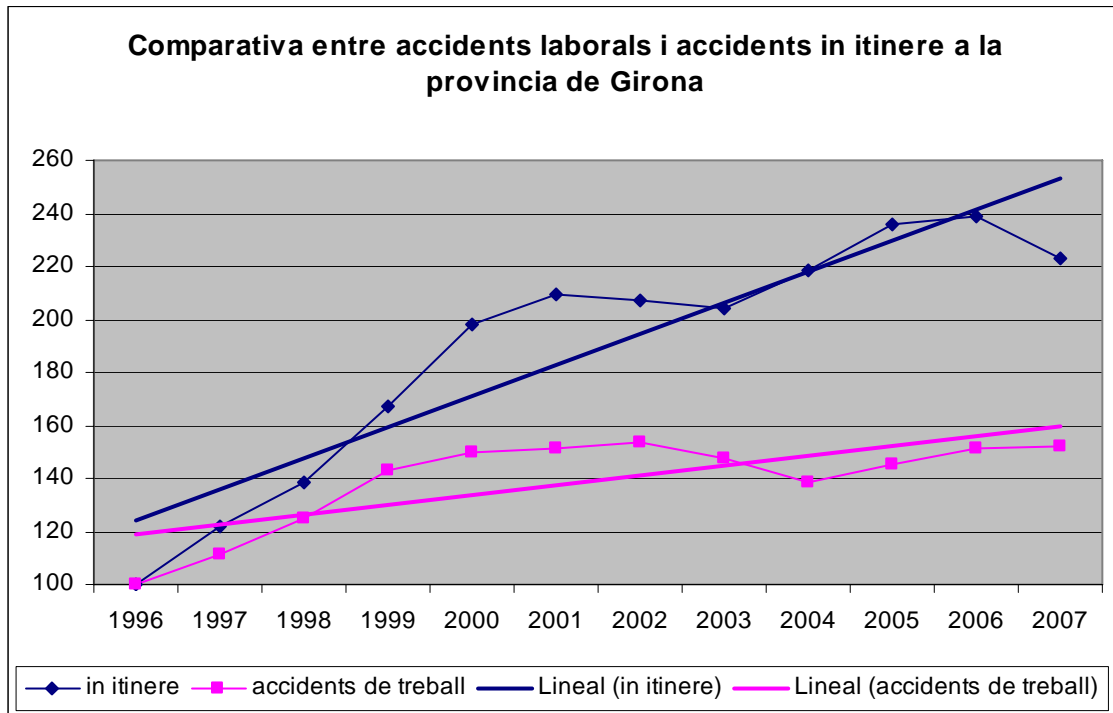
Igualment, observem que si comparem l'índex d'incidència entre les províncies de Girona i Barcelona i amb el conjunt de Catalunya, els accidents mortals *in itinere* a Girona està per sobre a conseqüència d'un major ús del vehicle privat motoritzat.

En una societat com la gironina que es mou majoritàriament per anar a treballar amb cotxe l'inseguretat en els desplaçaments augmenta i, sobretot, la gravetat dels accidents, amb totes les conseqüències socials i econòmiques que això representa. I, en canvi, quant els desplaçaments es fan amb modes més sostenibles, com el transport públic, aquests són més segurs i la sinistralitat menor, per tant, la millor manera de prevenir, i en conseqüència evitar, la sinistralitat és fomentar l'ús de modes alternatius al vehicle privat motoritzat.

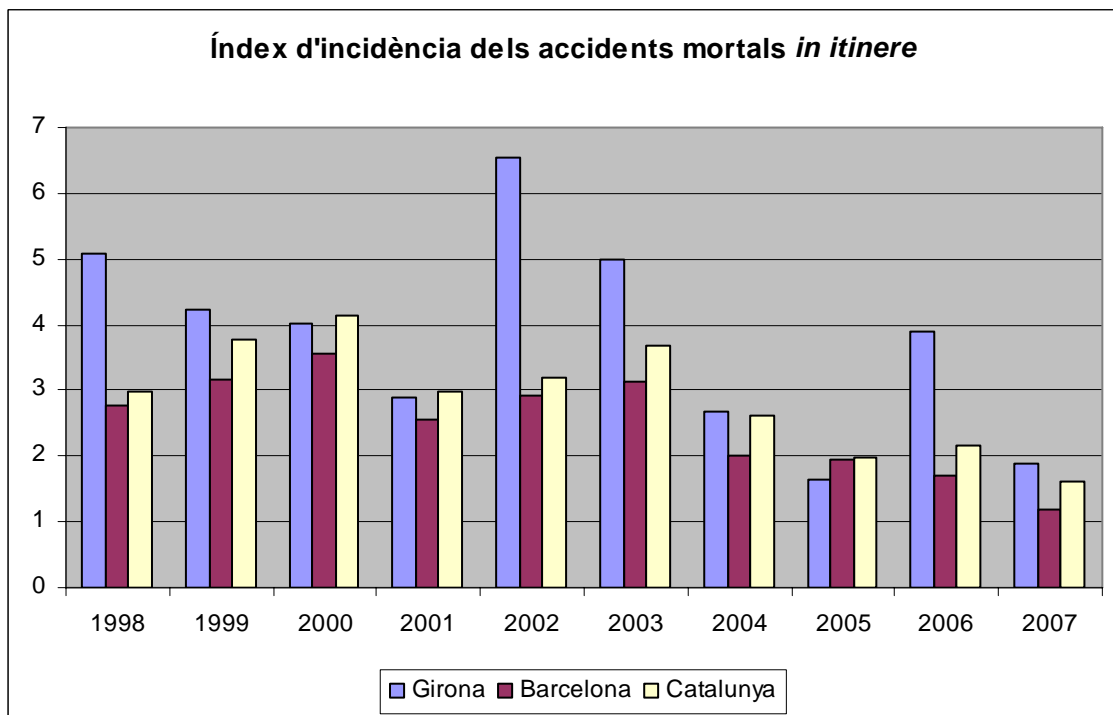


Accidents *in itinere* a la província de Girona entre 1996 i 2007

Font: Departament de Treball, Generalitat de Catalunya, 2008.



Comparativa amb l'índex 100 entre el total d'accidents mortals i els accidents mortals *in itinere* a la província de Girona entre 1996 i 2007
Font: Departament de Treball, Generalitat de Catalunya, 2008.



Comparativa de l'índex d'incidència dels accidents mortals *in itinere* entre les províncies de Girona i Barcelona i Catalunya entre 1998 i 2007
Font: Departament de Treball, Generalitat de Catalunya, 2008.



**comissió obrera
nacional de catalunya**

El càlcul de l'índex d'incidència es fa segons la fórmula: $(\text{nombre de sinistres} / \text{nombre d'afiliats a l'SS}) * 100.000$.

Propostes de Gestió

1. Ampliació funcional i de la cobertura territorial de l'ATM de Girona

Tal com estableix la Llei de mobilitat (juny 2003) l'Autoritat Territorial de Mobilitat és l'òrgan a la qual corresponen les següents funcions:

- L'elaboració, la tramitació i l'avaluació del pla director de mobilitat del seu àmbit territorial.
- L'emissió d'informes respecte dels plans de mobilitat urbana, dels plans de serveis i dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- L'aplicació i el finançament de mesures per a l'ús racional del vehicle privat.
- L'elaboració i el finançament de propostes per a l'ús racional de les vies i de l'espai públic, en aspectes com l'aparcament, les àrees de vianants o la implantació de carrils reservats per al transport públic o les bicicletes.
- El foment de la cultura de la mobilitat sostenible entre els ciutadans.
- L'elaboració de propostes de millorament de la seguretat en el transport.
- La planificació i la coordinació dels serveis de transport públic i col·lectiu amb origen i destinació en llur àmbit territorial, i també del transport de mercaderies.
- La política de tarifes dels serveis de transport públic adherits.

Es per aquest motiu que l'ATM de Girona haurà d'anar incorporant totes aquestes atribucions en matèria de gestió de la mobilitat.

Al mateix temps, a partir de l'aprovació al setembre de 2006 del decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) l'ATM de Girona s'ha de responsabilitzar d'emetre l'informe corresponent d'aquests estudis. Els EAMG avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats, i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. Així mateix, valora la viabilitat de les mesures proposades per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

En el decret s'esmenta que s'ha de prendre en consideració la possibilitat que els promotors de l'activitat de què es tracti participin en el finançament de l'increment dels serveis de transport públic. Garantir aquesta implicació dels promotors en el finançament haurà de ser una altra de les tasques que haurà d'assumir l'ATM.

Pel que fa a l'àmbit territorial de l'ATM de Girona aquest hauria d'ajustar-se a tot el territori que actualment forma la província de Girona i en futur, amb la

nova ordenació territorial de Catalunya, una regió o vegueria. Sobretot tenint en compte que el Pla Director de Mobilitat ja contempla tot el territori. Això no vol dir que no es pugi fer una integració per etapes de les diferents demarcacions, però sempre amb l'objectiu final d'abarcant totes les comarques més enllà de l'àmbit actual format només pel Gironès, el Pla de l'Estany i una part de la Selva. Així doncs, s'han d'incorporar la resta de comarques: l'Alt Empordà, el Baix Empordà, la Garrotxa, el Ripollès i la Selva sencera. En definitiva, tot aquest territori que forma una entitat territorial cohesionada amb capitalitat a la ciutat de Girona.

2. Creació del Consell de la mobilitat de l'ATM de Girona

La comissió consultiva creada com a organisme de consulta en el si de l'ATM de Girona ha d'esdevenir el consell de mobilitat, tal com estableix la Llei de mobilitat. El consell de mobilitat ha de ser un òrgan de participació i concertació en el qual ha d'estar representats, tal com ja passa i recullen explícitament els estatuts de l'ATM de la Regió Metropolitana de Barcelona, els sindicats amb més implantació a Catalunya.

3. Integració tarifària i creació de nous títols de transport

Per a promoure l'ús del transport públic s'ha d'implantar una tarifa única per a tota la xarxa de transport públic i tot l'àmbit de les comarques gironines. L'integració tarifària ha d'englobar tots els títols de transport de totes les empreses de transport públic que operin en aquest territori. La gamma de títols multiviatges ha de ser amplia per satisfer les diverses necessitats dels usuaris.

La característica principal és que es poden arribar a fer varies validacions del títol durant un temps determinat en diferents operadors de transport públic i mitjans de transport pagant un sol cop, sempre que l'origen i destí del viatge sigui l'àmbit de l'ATM. Per a fer efectiu aquest sistema tarifari s'hauran d'establir les diverses zones o corones tarifàries. La integració tarifària inclourà els autobusos urbans, interurbans i la xarxa ferroviària de RENFE.

Aquest any 2008 només està prevista la seva implantació a les tres comarques que actualment formen l'ATM de les comarques gironines i, segons les previsions, no serà fins l'any 2012 que s'incorporaran la resta, la qual cosa crea un greuge comparatiu que s'hauria de superar molt abans d'aquesta data prevista.

o Títols de transport socials

Entres els títols de transport s'haurien d'incloure la T-Empleat. Un títol anual de transport per fomentar l'ús del transport públic per accedir a la feina. Per aquest motiu demanen la creació de un títol anual de transport, que sigui un 30% més econòmic que la suma del cost de diversos títols temporals que equivalguin a un any, per exemple 4 T-Trimestre, com els que hi ha a la RMB. La compra

d'aquesta títol, s'hauria de permetre fer en forma de pagaments fraccionats per trimestres.

S'hauria d'estendre la gratuïtat del transport públic fins als 16 anys. Perquè actualment a partir dels 14 anys es pot tenir llicència per conduir ciclomotor la qual cosa ha implicat que ens els darrers anys els menors de 16 anys hagin estat al voltant d'un 6% de les víctimes d'accidents de trànsit. És per això que s'ha de promoure l'ús del transport públic en aquesta franja d'edat per a crear-ne l'hàbit. A més aquesta podria ser una mesura beneficiosa perquè els adults que els acompanyin a l'escola triïn el transport públic en comptes del vehicle privat.

Per promoure l'ús del transport públic entre les criatures i adolescents s'hauria de facilitar targetes gratuïtes quant es matriculin anualment a les escoles a partir dels tres anys, per així incloure'ls en les estadístiques d'usuaris quant validin el títol i crear-los l'hàbit de validar el títol.

D'altra banda, s'han de crear títols de transport amb reduccions tarifàries pels majors de 60 anys, per les persones amb minusvalies i pels treballadors i treballadores en atur.

4. Pla Director de Mobilitat

L'ATM de Girona ha de promoure l'elaboració del Pla de Director de Mobilitat (PDM) de l'àrea de Girona com a instrument de planificació de la mobilitat tal com estableix la Llei de mobilitat de Catalunya. Actualment el PDM està en fase d'elaboració.

El procés d'elaboració i tramitació dels plans directors de mobilitat s'estableix al Decret 466/2004, de 28 de desembre relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat. Aquest decret assenyala la necessitat de garantir la participació de les organitzacions sindicals més representatives.

Els plans directors de mobilitat tenen per objecte el desenvolupament territorialitzat de les Directrius nacionals de mobilitat i les determinacions dels plans directors de mobilitat han de ser incorporades pels instruments i els documents de planificació de rang inferior i, en general, pels instruments de planejament urbanístic o sectorial.

El contingut mínim dels plans directors de mobilitat ha de ser el següent:

- Seguiment i gestió de la mobilitat de la zona.
- Ordenació del trànsit interurbà d'automòbils.
- Promoció dels transports públics col·lectius.
- Foment de l'ús de la bicicleta i dels desplaçaments a peu.
- Ordenació i explotació de la xarxa viària principal de la zona.
- Organització de l'aparcament intrazonal.

- Transport i distribució de mercaderies.

El PDM està constituït bàsicament per tres apartats: Una diagnosi de la mobilitat, les propostes per fomentar la mobilitat sostenible i segura i una sèrie d'indicadors per fer-ne el seguiment.

Algunes de les mesures que s'haurien de proposar en el PDM de l'àrea de Girona són:

- **Homogeneïtzar la informació.**

S'ha d'establir un model únic d'informació a l'usuari que garanteixi una fàcil i ràpida comprensió amb aquest objectiu s'hauria d'homogeneïtzar l'informació de tots els operadors de transport públic. Això ha d'incloure informació d'horaris, plànols de situació de les parades i recorregut, freqüències de pas, tipologia de la senyalització, etc....

- **Sistema d'informació a l'usuari.**

Incloure panells informatius en l'interior dels busos informant de la propera parada i del recorregut de la línia, així com de les possibilitats de transbordament. Col·locar panells informatius a les estacions d'autobusos amb més demanda i als intercanviadors per informar del temps d'espera previst de les diverses línies que hi tenen parada. Unificar el model de panell per facilitar-ne la lectura i comprensió al usuari.

- **Pla d'intercanviadors.**

Fomentar l'intermodalitat configurant una potent xarxa intercanviadors que permeti utilitzar un sistema de transport públic unificat i, al mateix temps, garanteixi l'accessibilitat a peu i en bicicleta. Principalment els intercanviadors han de permetre l'enllaç entre els busos i la Renfe i els busos urbans amb els interurbans.

S'ha de garantir la integració horària dels diversos modes de transport ferroviaris reduint al màxim els temps d'espera quant es facin intercanvis modals i facilitant els recorreguts més curts i còmodes possibles entre andanes i/o parades.

- **Pla de promoció de la bicicleta**

Realitzar un pla que fomenti l'ús de la bicicleta com a mode de desplaçament per la mobilitat quotidiana amb un gran potencial en distàncies curtes. Ampliar i mantenir la xarxa d'itineraris segurs i confortables per bicicletes (carrils bici, carrers de màxim 30 Km/h) seguint el model de les vies verdes pel que fa a les connexions interurbanes. Construir aparcaments de bicicletes segurs i coberts en els centres generadors de més mobilitat i en les estacions i parades del transport públic. Implantar una xarxa d'estacions de servei per bicicletes (venda



comissió obrera
nacional de catalunya

d'accessoris, reparació, etc...) en localitzacions estratègiques dels itineraris per bicis.

Crear una empresa operadora de transport públic dedicada al préstec de bicicletes amb prestació de servei a les estacions de la xarxa ferroviària i parades d'autobusos més potents i properes als centres de treball. Aquest prestem s'hauria de poder fer amb la validació d'un bitllet normalitzat expedit per l'ATM i en conseqüència el préstec de la bicicleta hauria de ser contemplat com un mitjà més de transport públic integrat tarifàriament.

- **Pla de carrils bus i prioritització semafòrica**

Per garantir la regularitat i fluïdesa dels autobusos en les vies més congestionades d'entrada i sortida de les principals ciutats gironines s'haurien d'habilitar carrils busos segregats. Els carrils bus permeten disminuir els costos d'explotació, gràcies a la reducció del nombre de vehicles en servei i del nombre de vehicles de reserva per compensar els retards. Augmenta la velocitat comercial, la freqüència i la regularitat, la qual cosa permet reduir els temps d'espera i la durada dels desplaçaments dels viatgers. Al mateix temps, aquests carrils poden podrien ser utilitzats per vehicles amb alta ocupació (VAO) per promoure un ús més eficient dels vehicles que acostumen a circular amb un sol ocupant.

Igualment, s'ha d'establir una prioritització semafòrica pels autobusos en les cruïlles més conflictives. Tot plegat, en benefici de la fiabilitat del servei i en conseqüència per potenciar-lo.

- **Pla d'aparcaments de dissuasió**

Construir aparcaments de dissuasió a les estacions ferroviàries i d'autobusos. L'objectiu seria facilitar el canvi modal per accedir a les zones urbanes amb ferrocarril. La política de creació dels aparcaments dissuasoris ha de ser coherent amb les mesures de restricció de l'estacionament als centres de les ciutats; per exemple, a cada nova plaça d'estacionament en un aparcament dissuasori li ha de correspondre la supressió d'una plaça d'estacionament als centres urbans. Perquè siguin atractius, els aparcaments dissuasoris han de ser segurs i oferir correspondències fàcils amb transports públics ràpids i freqüents. D'altra banda, s'ha de garantir que l'ús de l'aparcament estigui relacionat amb l'ús del transport públic. Dues de les estacions que ja són utilitzades per fer l'intercanvi modal cotxe-tren són les de Flaça i Caldes de Malavella, si bé aquests aparcaments no estan condicionats i l'estacionament es fa de forma desordenada i a més el seu ús no es vincula amb l'ús del ferrocarril, per exemple accedint-hi amb el títol de transport corresponent.

- **Gestió sostenible dels peatges**

Una gestió sostenible dels peatges vol dir afavorir l'agrupació de viatgers en un mateix vehicle privat: operació «tres en un». És a dir, els automòbils a partir de



comissió obrera
nacional de catalunya

tres ocupants haurien de tenir l'accés pel peatge gratuït. Igualment, el transport públic regular i discrecional hauria de tenir lliure el pas pels peatges. Així doncs, els peatges tindrien una doble funció, com a eina per dissuadir de l'ús insostenible del vehicle i, a la vegada, per incentivar-ne l'ús sostenible.

La Llei de mobilitat aprovada el juny de 2003 establia, en la disposició addicional onzena, que en el termini d'un any s'havia d'haver presentat un pla d'ordenació del sistema de peatges, perquè aquests esdevinguessin, progressivament, instruments de gestió de la mobilitat. I a més afegia que el pla havia d'establir els mecanismes necessaris perquè el transport públic col·lectiu de superfície estigués exempt de pagament. Dissortadament l'incompliment de la Llei és evident, ja que és una assignatura pendent.

D'altra banda, aquestes mesures que proposem es contradiuen amb el fons de compensació, tants cops esmentat, per a recuperar els peatges. Sembla poc coherent parlar de gestionar els peatges com una eina més per a promoure la mobilitat sostenible i, al mateix, temps voler eliminar el pagament directe pel seu ús i, en canvi, establir un peatge a l'ombra a càrrec de tots els contribuents que a més incentiva encara més l'ús del vehicle privat motoritzat.

o **Implantació de la flota multiusuaris (carsharing)**

Des de l'any 2004 funciona a la ciutat de Barcelona una flota de vehicles multiusuaris promoguda entre altres per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament i l'Associació per la Promoció del Transport Públic. Actualment està participada també per operadors de transport i empreses privades i la seva implantació territorial ha començat a estendre's a altres ciutats mitjanes. Es tracta d'una modalitat de compartir cotxe de forma organitzada en la qual pagues per temps i quilometres, és a dir, només es paga pel que s'utilitza. El fet de compartir la propietat suposa un estalvi econòmic i energètic. D'altra banda, ser del carsharing et dona dret a tenir descomptes importants en Transport públic per la qual cosa s'intensifica el seu ús. L'objectiu passaria per començar la seva implantació en l'àmbit urbà de la ciutat de Girona i Salt i posteriorment continuar l'expansió a la resta de municipis de la regió de Girona.

o **Central del cotxe compartit**

Pensem que la proposta que cal tirar endavant es la creació per part de l'ATM de Girona d'una central de reserves del cotxe compartit (CRCC) de gestió pública i amb garanties de servei, es tracta de seguir models anglosaxons, en els quals des de les agències federals es gestiona el cotxe compartit com un servei de la mobilitat pel qual s'estableix un relació contractual i la garantia sempre de la tornada a casa.

Aquesta agència territorial del cotxe compartit, hauria de promoure altres aspectes beneficiosos pels usuaris del cotxe compartit, com per exemple: negociar amb les empreses, l'aparcament preferent, bonificació econòmica per part de les empreses als usuaris del sistema del cotxe compartit, reducció de

peatges en autopistes, reducció d'impostos als municipis dels residents que siguin membres del servei del cotxe compartit i altres beneficis pels seus usuaris.

- **Implantació dels busos llançadora**

El format de bus llançadora està demostrant que és un servei de transport públic molt útil i eficient per accedir a les àrees de major concentració de llocs de treball. El bus llançadora és un bus que enllaça una estació ferroviària, on també hi poden tenir parada línies de bus urbanes o interurbanes, amb un polígon o gran equipament sense fer parades intermitjes, és a dir, és un servei de bus directe, entre un intercanviador, que connecta amb la xarxa de transport públic, i el lloc on es localitzen els diversos centres de treball. És un servei integrat tarifàriament.

Perquè sigui útil ha d'haver-hi una coordinació horària entre els diferents serveis de transport públic de transport amb el bus llançadora per així minimitzar els temps d'espera. En conseqüència el bus llançadora ofereix un servei ràpid o exprés amb uns horaris de pas adaptats als horaris d'entrada i sortida dels treballadors i treballadores i, igualment prestant servei tots els dies de la setmana i mesos de l'any que es treballa en les diverses empreses. Pel finançament d'aquest serveis s'ha de comptar amb les aportacions de les empreses.

- **Bonificació fiscal als títols de transport a empleats, empleades i empreses**

Una altra forma d'incentivar sistemes ecomobibles i en particular el transport públic es bonificar fiscalment el transport públic, de forma que els imports dedicats al transport públic per part dels treballadors i treballadores i les empreses restin lliures de tributació, fiscal tal com fan altres països del nostre entorn europeu.

Proposta de CCOO de Catalunya, sobre els aspectes tècnics de la mesura:

- **Transport públic.**
Les administracions públiques abonen el 100% del cost als seus empleats. En el cas de l'empresa privada el percentatge que paga és el 60% del cost del transport públic, aquest cost està lliure d'impostos i l'empresa dedueix completament la despesa. L'acreditació de la compra del títol de transport es la factura emesa pel operador expenedor del títol de transport públic.
- **Transport col·lectiu** organitzat per l'empresa. L'empresari que organitzi el transport col·lectiu del seu personal amb autobús, microbús, autocar i cotxe compartit podrà deduir fiscalment el 100% de les despeses afectades per aquests desplaçaments. En

el cas del cotxe compartit, l'itinerari realitzat per a anar a recollir als companys ha de ser inclòs en el cost assignat.

- **Bicicleta.** S'indemnitza al ciclista que gaudeix d'un estatut particular ja que pot utilitzar el vehicle en tot el recorregut o en una part (intercanviant amb el transport públic). Se li assigna 0,15 €/km recorregut; aquesta indemnització és acumulable a altres exoneracions de les quals pugui gaudir en transport públic o col·lectiu
- **Marxa a peu.** Als vianants se'ls assigna la mateixa aportació quilomètrica que en altres mitjans fixada en 0,15 €/km per recorregut.

La bonificació dels títols de transport en la tributació de la renda, es una competència del govern central. Per això s'hauria de fer arribar al Ministeri d'Economia una proposta d'exempció tributària pels treballadors i treballadores seguint el model belga de bonificació fiscal dels títols de transport. Aquesta mateixa proposta es podria proposar que s'inclogués en la tramitació de la Llei de calidad del aire que impulsa el Ministerio de Medio Ambiente del govern central.

El títols que haurien d'estar sotmesos a exempció fiscal segons el nostre criteri son els títols unipersonals temporals i altres títols de transport de serveis de bus per carretera amb la mateixa condició de caràcter unipersonal i per a desplaçaments domicili-feina.

- **Finançament del transport públic**

Promoure urgentment l'aprovació d'una llei de finançament del transport públic que estableixi clarament les fonts de finançament. La Llei de mobilitat estableix, en la disposició addicional vuitena, que en el termini d'un any a partir de l'aprovació de la Llei (juny de 2003), el Govern ha de presentar un projecte de llei de finançament del transport públic. Tot plegat ha quedat en un no-res; per tant, és una assignatura pendent que s'hauria de resoldre en breu i, precedir l'aprovació d'un pla Director de Mobilitat que incideix sobre el transport públic.

- **Creació de l'observatori de la mobilitat**

Creació de l'observatori de la mobilitat de la regió de Girona per avaluar i fer el seguiment dels efectes que té l'execució del PDM. L'observatori ha de ser un instrument de recollida i difusió de la informació més rellevant en matèria de mobilitat i del seu grau de sostenibilitat. Les dades recollides per l'Observatori de la Mobilitat s'han de referir, com a mínim, als objectius quantitatius i qualitius, als indicadors de mobilitat, als serveis públics de transport, als comptes del transport i a les informacions ja disponibles en altres observatoris o organismes integrants del Sistema Estadístic de Catalunya.

5. Pla de serveis del transport públic

S'han d'elaborar plans de serveis del transport públic per programar els serveis d'un determinat mitjà, bàsicament horaris i recorreguts. L'àmbit del pla ha de coincidir amb l'àmbit del PDM. Tal com esmenta la Llei de mobilitat els plans de serveis entre altres qüestions han d'analitzar i proposar les mesures adequades perquè es pugui accedir a peu i amb bicicleta a totes les parades i estacions.

Reclamem la creació dels plans de serveis, que haurien de posar especial èmfasi en l'elaboració dels plans d'accés als polígons industrials, ja que són unes de les zones del territori més mal servides amb transport públic i, en canvi, són de les que generen més mobilitat.

- El pla de serveis dels autobusos i trens de les comarques gironines ha de contemplar l'increment de la capacitat i de la freqüència de pas del transport públic, així com la creació de noves rutes que cobreixin corredors desatesos. Aquest increment del servei s'ha de fer jerarquitzant el territori en diferents àrees segons la generació de mobilitat i l'estacionalitat quant es tracta de polaritats de gran atracció turística.
- Establir serveis de bus exprés que cobreixin polaritats de mobilitat elevada principalment en aquells corredors sense servei de ferrocarril. Aquests serveis es caracteritzen per tenir una velocitat alta, la qual cosa, s'aconsegueix intercalant poques parades en el recorregut, utilitzant carrils reservats i, al mateix temps, ofereixen una freqüència elevada. Aquestes rutes haurien d'unir, principalment, els àmbits urbans gironins que generen més mobilitat entre si.
- Crear una xarxa nocturna eficient de transport públic que cobreixi bàsicament les zones amb més densitat d'activitat nocturna, tenint en compte, sobretot, en el litoral l'estacionalitat anual i setmanal de l'activitat turística.
- Creació de serveis de transport públic a la demanda per cobrir les necessitats de mobilitat de les zones menys densament poblades d'àmbit rural i/o de muntanya.

6. Xarxa rodalies RENFE de Girona

La xarxa ferroviària de les comarques gironines pel que fa al tronc central s'hauria de gestionar com un servei de rodalies que estructurés i cohesionés el territori. Reconvertir la gestió en rodalies permetria incrementar la freqüència de pas i la regularitat en el servei i, igualment, augmentar la capacitat de transportar viatgers. En definitiva planificar els serveis i les infraestructures segons les necessitats internes gironines i en conseqüència millorar l'oferta ferroviària. La reconversió en serveis de Rodalies abastaria tot el corredor ferroviari des de Blanes fins a Portbou, i en futur inclouria els nous trams

d'infraestructura ferroviària que proposem: Anella de la Gavarres, Eix Girona-Olot i tram Blanes-Lloret.

Al mateix temps serviria per possibilitar l'integració tarifària d'aquest servei i, per tant, incloure la RENFE com un operador més de la xarxa de transport públic de Girona. La qual cosa facilitaria l'intercanvi modal bus-tren.

7. Pla d'estacions ferroviàries

Una altra mesura haurà de ser fer un pla global de reobertura de les estacions ferroviàries actualment tancades i sense prestació de serveis. Això ha d'incloure la reobertura i dignificació dels vestíbuls i la prestació d'uns serveis mínims de venda de bitllets, atenció i informació al client, lavabos, etc... Igualment, millorar les condicions d'accessibilitat i permeabilitat amb l'entorn atès que en moltes ocasions, per exemple, una estació està propera a un polígon industrial i una tanca impedeix un accés directe. Igualment, s'ha de garantir l'accessibilitat a les PMR a les estacions i andanes, així com al material mòbil.

Les estacions ferroviàries de Girona constitueixen punts singulars de la xarxa de transport públic on una part important dels usuaris hi accedeix per a realitzar un viatge de tipus regional o comarcal.

L'oferta ferroviària es redueix a dues xarxes:

- La xarxa estatal de via ampla gestionada per ADIF i explotada per l'empresa pública RENFE (viatgers i mercaderies).
- La xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, constituïda únicament pel cremallera de Núria, i operada per aquesta mateixa empresa (viatgers).

En moltes d'aquestes estacions es realitza un canvi de mode de transport, com ara cotxe-ferrocarril, autobús-ferrocarril, etc.

Per tant, se'ls hi pot atorgar el paper d'intercanviador, és a dir, de nexa entre dos mitjans de transport.

Les estacions on es fa intercanvi modal, en major o menor mesura, i que per tant s'aproximen més al concepte d'intercanviador són les següents:

a) Ferrocarril-ferrocarril

- Maçanet-Maçanes
- Ribes de Freser (enllaç)
- Portbou

b) Autobús-ferrocarril

- Girona
- Figueres



comissió obrera
nacional de catalunya

- Blanes
- Ripoll
- Ribes de Freser
- Flaçà
- Caldes de Malavella

Amb la intenció de conèixer l'estat actual de la situació de les estacions de ferrocarril i d'autobusos de les comarques gironines, s'ha realitzat un mostreig d'una selecció de catorze estacions de l'àmbit i s'han avaluat un seguit de característiques de les instal·lacions.

Línia BCN - Portbou

Portbou
Figueres
Sant Miquel de Fluvià
Flaçà
Celrà
Girona
Fornells de la Selva
Riudellots
Caldes de Malavella
Sils
Maçanet - Massanes

11 estacions de 21 (52%)

Línia Vic - Puigcerdà

Ripoll
Ribes de Freser
Planoles

3 estacions de 6 (50%)

Estacions ferroviàries avaluades de les CCGG (2007)



Estacions de la Línia Vic – Puigcerdà avaluades (2007)

Font: www.trenscat.com



Estacions de la Línia BCN – Portbou avaluades (2007)

Font: extret i modificat de www.trenscat.com

El conjunt d'estacions mostrejades s'ha classificat en dues jerarquies segons la importància de les mateixes:

- Estacions ferroviàries de primer ordre: Portbou, Figueres, Girona, Caldes de Malavella, Maçanet - Massanes i Ripoll.
- Estacions ferroviàries de segon ordre: Sant Miquel de Fluvià, Flaçà, Celrà, Fornells de la Selva, Riudellots, Sils i Planoles.

ESTACIONS FERROVIÀRIES DE PRIMER ORDRE		
Aspecte avaluat	Número de casos	Percentatge
Itinerari adaptat per a vianants	5	71%
Parada de taxis	5	71%
Parada de bus	4	57%
Aparcament de vehicles gratuït	7	100%
Carril bici	0	0%
Aparcament per bicicletes	2	29%
Accés a l'estació adaptat PMR	7	100%
Connexió entre les andanes adaptada PMR	6	86%
Panells informatius	7	100%
Megafonia	7	100%
Punt d'informació	7	100%
Vestíbul (estacions obertes)	7	100%
Telèfon públic	7	100%
Sanitaris adaptats PMR	4	57%
Total estacions avaluades	5	



ESTACIONS FERROVIÀRIES DE SEGON ORDRE		
Aspecte avaluat	Número de casos	Percentatge
Itinerari adaptat per a vianants	5	71%
Parada de taxis	2	29%
Parada de bus	1	14%
Aparcament de vehicles gratuït	7	100%
Carril bici	0	0%
Aparcament per bicicletes	2	29%
Accés a l'estació adaptat PMR	6	86%
Connexió entre les andanes adaptada PMR	4	57%
Panells informatius	4	57%
Megafonia	3	43%
Punt d'informació	2	29%
Vestíbul (estacions obertes)	2	29%
Telèfon públic	2	29%
Sanitaris adaptats PMR	1	14%
Total estacions avaluades	7	

A partir dels resultats obtinguts del mostreig realitzat al conjunt d'estacions ferroviàries avaluades es poden extreure les següents conclusions:

- Totes les estacions de primer ordre tenen vestíbul, mentre que en les secundàries, el 70% resten tancades.
- El 71% del total d'estacions, independentment de la seva jerarquia, disposa de camins per a vianants adaptats.
- Un 57% de les de primer ordre disposen de parada de bus; per contra, les de segon ordre tan sols arriben al 14%.
- Cap estació de les mostrejades disposa d'un carril bici i solament el 29% del conjunt compta amb aparcaments reservats per aquestes.
- El 87% de les estacions principals permeten l'accessibilitat entre andanes per PMR; a les de segon ordre solament el 57%.
- A totes les estacions primàries existeixen panells informatius; en canvi, a les secundàries tan sols el 57%.
- A totes les estacions de primer ordre s'hi troben punts d'informació, mentre que a les segones, únicament el 29%.
- El total d'estacions de primer ordre disposa del servei de telèfon; en les de segon ordre, només el 29%.



comissió obrera
nacional de catalunya

	ACCESSIBILITAT A L'ESTACIÓ		APARCAMENT				ACCESSIBILITAT PMR: ADAPTACIÓ		INFORMACIÓ			EQUIPAMENT I SERVEIS DE L'ESTACIÓ			
	Itinerari a peu a l'estació adaptat	Carril-bici a l'estació	Aparcament per bicicletes	Parada de taxis	Parada d'autobús	Aparcament de vehicles privats	Accés a l'estació adaptat PMR	Accés adaptat PMR entre andanes	Panells informatius	Punt d'informació	Megafonia	Vestíbul	Telèfon	Lavabos	Lavabos adaptats PMR
Línia BCN - Portbou															
Portbou	Si	No	No	Si	No	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Figueres	Si	No	Si	Si	Si (urbans)	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Sant Miquel de Fluvià	Si	No	No	No	No	Si	Si	No	No	No	No	No	No	No	
Flaçà	Si	No	Si	Si	No	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	No	
Celrà	Si	No	Si	No	No	Si	Si	Si	No	No	No	No	No	No	
Girona	Si	No	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Fornells de la Selva	Si	No	No	No	Si	Si	Si	Si	No	No	No	No	No	No	
Riudellots	No	No	No	No	No	Si	No	No	No	No	No	No	No	No	
Caldes de Malavella	Si	No	No	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Sils	Si	No	No	Si	No	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si
Maçanet - Massanes	No	No	No	No	No	Si	No	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	No
Línia Vic- Puigcerdà															
Ripoll	Si	No	No	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	No
Planoles	No	No	No	No	No	Si	Si	No	No	Si	No	No	Si	No	
Ribes de Freser	No	No	No	No	No	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	Si	

8. Pla de xoc d'accés als grans centres d'activitat productiva

Proposem que s'elabori un pla de xoc per garantir l'accessibilitat a tots els polígons industrials, grans centres d'activitat productiva, grans centres comercials i grans equipaments (complexos d'oficines, aeroports, superfícies comercials, centres d'activitat logística, ajuntaments, hospitals, centres educatius, etc.) amb un model de mobilitat sostenible i segur.

Aquest pla hauria d'incloure la metodologia i la temporalització de les accions i mesures que s'haurien de dur a terme per a complir els objectius. En altres paraules, hauria de regular i estandarditzar els procediments que cal seguir per obtenir els resultats desitjats de promoure, amb mesures concretes, el canvi modal per accedir al lloc de treball. Al mateix temps, el pla de xoc hauria d'incloure la relació de polígons industrials i grans centres d'activitat econòmica subjectes al pla i especificar els terminis en què s'hauria d'actuar en cadascun. La nostra proposta concreta és realitzar cada any una vintena d'intervencions en polígons i centres d'activitats fins al 2012. Aquest pla, per la gran implicació que tindria en les condicions laborals dels treballadors, hauria de comptar ineludiblement, en el procés d'elaboració i seguiment, amb la participació de les organitzacions sindicals.

L'objectiu que cal dur a terme en cada polígon o centre d'activitat, inclòs en el pla de xoc, ha de ser:

- Realització d'un **pla de mobilitat**: configurar les estratègies de mobilitat sostenible a partir de la diagnosi de la mobilitat. Concretar objectius temporals, fer propostes operatives i establir indicadors de control i seguiment del pla. Les propostes haurien de passar necessàriament per corregir el dèficit en transport públic, garantir l'accessibilitat a peu i amb bicicleta, promoure el cotxe compartit, facilitar la intermodalitat i altres mesures encaminades a afavorir el canvi en el model de mobilitat.
- Constitució d'un **consell de la mobilitat**: òrgan permanent de concertació i de participació dels agents socials (sindicats i organitzacions empresarials,) i administracions vinculades a l'àmbit territorial del pla i operadors de transport.
- Elecció d'un **gestor de la mobilitat**: responsable de la gestió, control i organització de la mobilitat del polígon.

Les àrees d'activitat productiva i grans equipaments de les Comarques Gironines que han d'incloure's en el pla de xoc són, almenys, les següents:

- Polígon de Riudellots de la Selva
- Polígon de Fornells de la Selva
- Polígon de Celrà
- Polígon industrial de Cassà de la Selva

- Polígon industrial de Sarrià de Ter
- Polígon Politger i Begudà
- Polígon de Torremirona
- Aeroport de Girona (projecte Gesmopoli)
- Hospital Josep Trueta

9. Plans de mobilitat d'empreses

Per promoure el canvi modal dels treballadors i treballadores, a part de fer plans de mobilitat de territoris més o menys amplis que concentrin activitat productiva, s'han de realitzar plans de mobilitat a escala més reduïda que abarquin les empreses individualment i els equipaments. Atès que és a aquesta escala on es podran dur a terme intervencions específiques que afecten i es poden plantejar als centres de treball:

- Garantir l'accessibilitat mitjançant itineraris segurs i confortables als vianants i ciclistes
- Facilitar aparcament segur per les bicicletes
- Gestionar una flota de bicicletes d'empresa
- Implantar busos llançadora d'empresa
- Facilitar títols de transport públic
- Incentivar l'us del cotxe compartit
- Gestió de l'aparcament prioritzant els usuaris del cotxe compartit
- Promoure el teletreball

D'altra banda, és en els centres de treball on es poden concertar entre els representants dels treballadors i treballadores i la direcció de l'empresa mesures per promoure la mobilitat sostenible i segura.

Així doncs s'ha d'elaborar un Pla de mobilitat com a mínim als centres de treball d'administracions públiques i d'empreses públiques amb més de 50 treballadors propis o externs. I als centres de treball amb més de 200 treballadors propis o externs.

El pla ha de configurar les estratègies per fomentar la mobilitat sostenible. A partir dels hàbits de mobilitat dels treballadors i treballadores. Concretar objectius temporals, fer propostes operatives i establir indicadors de control i seguiment del pla. Igualment ha d'incloure una programació de les intervencions.

Per a desenvolupar el pla de mobilitat d'empresa s'han de crear comissions de treball en cada centre de treball, en les quals han de participar l'empresa i els representants dels treballadors i eventualment operadors de transport de la zona i l'administració pública local. L'objectiu de les comissions és promoure i col·laborar en la realització del pla i impulsar i divulgar la posada en marxa de les propostes per fomentar la mobilitat sostenible i segura en els centres de treball.



comissió obrera
nacional de catalunya

10. Pla d'accessibilitat logística

Per a promoure el trasvassament de mercaderies del camió al tren s'ha de realitzar un Pla d'infraestructures i serveis ferroviàries per al transport de mercaderies amb accés als polígons industrials, parcs Logístics i grans empreses. El pla ha d'incloure una diagnosi del transport de mercaderies actual i propostes d'actuacions per promoure el canvi modal.

Alguns dels polígons industrials i centres logístics, es localitzen propers a línies ferroviàries i, per aquest motiu, s'hauria d'elaborar un pla que contemplés la connexió d'aquests amb el ferrocarril.

El bon funcionament del sistema ferroviari de mercaderies requereix d'una infraestructura adequada i una bona xarxa d'apartadors intermodals que permetin el transvasament de mercaderies ferrocarril-vehicle motoritzat i a l'inversa. També s'han de preveure instal·lacions d'emmagatzematge per acabar de configurar un centre logístic de polígon basat amb el transport ferroviari.

En definitiva, per afavorir el canvi modal, s'haurà de promoure les connexions ferroviàries als polígons industrials, a les grans empreses i als centres logístics i, al mateix temps, garantir una xarxa d'infraestructures suficient i de qualitat i una gestió que incentivi i faci competitiu el transport de mercaderies amb ferrocarril enfront d'altres alternatives.

- Un exemple de polígon en el qual es podria provocar un canvi modal en el transport de mercaderies és el polígon industrial de Celrà. Aquest polígon té un tram de tren per a mercaderies que entra a l'interior del polígon, però actualment està en desús i parcialment desmantellat. Es tractaria d'estudiar la possibilitat de reobrir-lo i promoure el seu ús.

Propostes d'infraestructures

1. Pla Director d'infraestructures

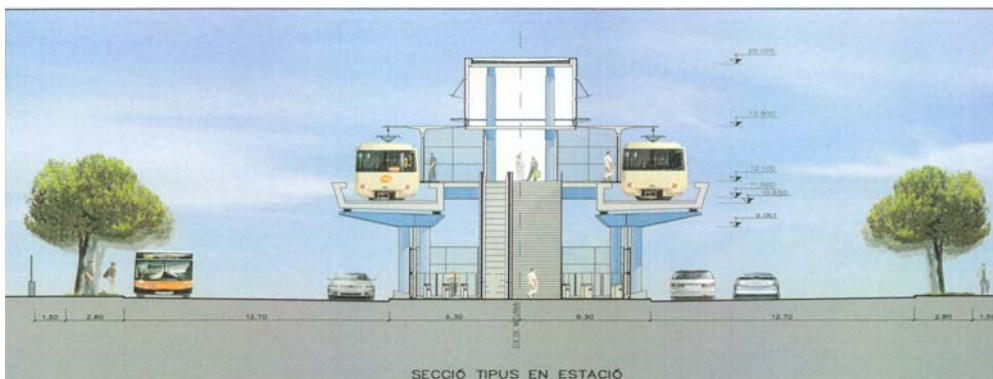
Per a desenvolupar les infraestructures de mobilitat de les comarques gironines és necessari dotar-se d'un pla d'infraestructures que determini, programi i pressuposti les diverses propostes per aquest territori. El pla d'infraestructures ha de fomentar la mobilitat sostenible i segura i per aquest motiu ha de centrar-se en actuacions que es basin en el transport públic.

o **Anella ferroviària de les Gavarres**

Una de les propostes consistiria en la implantació d'una infraestructura ferroviària híbrida entre un tramvia i un tren anomenat tram-tren. Es tracta d'un mitjà de transport que funciona com un tramvia en els nuclis urbans i com un tren en els espais lliures. Així doncs, garanteix la velocitat dels trens quant circula entre poblacions i pel seu interior ofereix serveis de proximitat amb un alt grau d'accessibilitat a tot el territori per on transcorre.

Per això, la proposta de tram-tren per comunicar el litoral gironí amb la ciutat de Girona en forma d'anella ferroviària. En concret, el recorregut proposat enllaçaria els municipis costaners de Calella de Palafrugell amb Sant Feliu de Guíxols passant per Palamós i Platja d'Aro. Posteriorment, avançaria cap a l'interior passant per Llagostera, Cassà de la Selva i l'aeroport de Girona per arribar a la trama urbana de l'àrea metropolitana de Girona. Després, pel nord s'encaminaria cap a la Bisbal d'Empordà passant per Celrà i Flaçà. Finalment, es tancaria el circuit enllaçant altre cop amb Calella de Palafrugell.

Al seu pas per la ciutat de Girona s'hauria d'aprofitar el viaducte ferroviari existent per fer-hi circular els serveis de tram-tren, amb la qual cosa l'inversió i l'obra en infraestructura seria mínima. A més permetria intercalar, en aquest recorregut urbà per la ciutat de Girona, totes les noves estacions i els serveis de tramvia necessaris sense interferir en els altres serveis de tren convencional que circularan soterrats.





comissió obrera
nacional de catalunya

En una fase posterior es podria construir un nou tram que connectés de forma més directa Cassà de la Selva amb Girona passant per Lambilles, Quart i Palol d'Onyar per acabar enllaçant amb l'extrem de la proposta de tramvia Salt-Girona que es localitzarà al Parc Científic i Tecnològic de la Universitat de Girona.

Anàlisi de la mobilitat a l'anella de les Gavarres

Amb l'objectiu de quantificar la mobilitat al sistema de municipis compresos dins de l'anomenada Anella de les Gavarres, que el Pla d'Infraestructures Territorial de Catalunya (PTIC) preveu que podrien ser servits mitjançant Trens-Tram, s'ha procedit a calcular, a partir de les dades de l'EMQ 2006, el nombre de desplaçaments entre els municipis que el componen, així com el mode principal de transport associat a cada viatge.

A efectes d'elaborar una anàlisi de les relacions de mobilitat més detallada, el sistema global de municipis que conformen l'Anella de les Gavarres, s'ha descompost en diverses àrees funcionals², denominades arcs o eixos.

La composició municipal de les quatre àrees funcionals o subsistemes que conformen el sistema global de L'Anella de les Gavarres són:

- **L'Arc Transversal Nord (Aeroport – Palafurgell):** Fornells, Vilablareix, Girona, Sarrià de Ter, Sant Julià de Ramis, Celrà, Bordils, Sant Joan de Mollet, Flaçà, La Pera, Corçà, La Bisbal d'Empordà, Vulpellac, Torrent i Palafurgell.
- **L'Arc Transversal Sud (Girona – Sant Feliu de Guíxols):** Girona, Vilablareix, Fornells, Riudellots, Campllong, Cassà de la Selva, Llagostera, Santa Cristina d'Aro i Sant Feliu de Guíxols.
- **L'Eix Costa Brava nord (Sant Feliu de Guíxols – Palafurgell):** Sant Feliu de Guíxols, Platja d'Aro, Calonge, Palamós, Vall-llobrega, Mont-ras i Palafurgell.

Cal remarcar dues consideracions importants que incideixen de manera directa en els fluxos de mobilitat del sistema analitzat.

En primer lloc, cal precisar que, en el conjunt del sistema general que dibuixa l'Anella de les Gavarres i en els altres eixos de mobilitat analitzats, caldria afegir les dades de mobilitat generades per la població flotant del sector turístic, tant de cap de setmana, com de períodes vacacionals, els quals tenen un fort pes en els desplaçaments de les poblacions de la franja litoral. Unes dades de fluxes que, fins al moment, no estan disponibles.

² Entenent com a àrea funcional aquelles agrupacions de municipis que no es corresponen amb cap delimitació administrativa, però que entre ells es donen relacions de mobilitat rellevants, ja sigui per proximitat, per l'atracció dels equipaments i/o serveis o d'altres.

En segon lloc, també s'haurien de tenir en compte els fluxos de mobilitat generats per l'Aeroport de Girona i la seva distribució territorial. Cal recordar que els prop de 5 milions de passatgers que utilitzen anualment els serveis aeroportuaris representen una mitjana aproximada d'uns 95.000 desplaçaments setmanals, amb puntes majors en períodes vacacionals.

Per tant, ambdós aspectes influeixen positivament en la demanda potencial de captació d'usuaris de modes de transport públic, entre ells el Tram-Tren.

Per a cadascuna de les àrees es presenten tot seguit els resultats obtinguts, així com una síntesi gràfica de la distribució modal agregada.

Sistema global de l'anella de les Gavarres

El conjunt de poblacions que conformen el sistema global de l'Anella de les Gavarres³, genera un total de 852.605 viatges setmanals intermunicipals, un 86% dels quals es realitzen en cotxe privat, com a conductor o acompanyant.

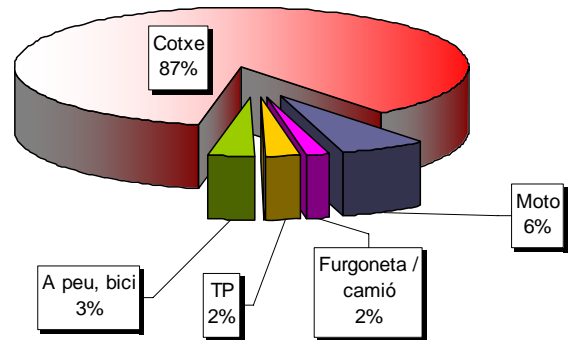
Mode principal	Desplaçaments Dia Feiner	Desplaçaments Dissabte i Festius	Desplaçaments Setmanals
A peu (més de 5 min.)	2.769	1.325	16.495
Autobús urbà	1.424	140	7.400
Autobús interurbà	2.529	1.333	15.311
Rodalies Renfe	275		1.376
Autobús empresa	513		2.563
Autobús escolar	2.009		10.045
Autocar (excursions)		667	1.333
Taxi	500		2.501
Cotxe com a conductor	89.743	53.693	556.100
Cotxe com a acompanyant	21.310	39.986	186.524
Moto com a conductor	5.236	1.738	29.654
Moto com a acompanyant	252	259	1.777
Bicicleta	746	913	5.556
Furgoneta / camió	2.821	931	15.970
Total	130.127	100.986	852.605

³ Municipis que conformen l'Anella de les Gavarres: Girona, Sarrià de Ter, Sant Julià de Ramis, Celrà, Bordils, Sant Joan de Mollet, Flaçà, La Pera, Corçà, La Bisbal d'Empordà, Vulpellac, Torrent, Palafurgell, Mont-ras, Vall-llobrega, Palamós, Calonge, Platja d'Aro, Sant Feliu de Guíxols, Santa Cristina d'Aro, Llagostera, Cassà de la Selva, Campllong, Riudellots, Fornells i Vilablareix.



comissió obrera
nacional de catalunya

Mode principal	Desplaçaments Setmanals	%
Transport Públic	40.530	5%
A peu, bici	22.051	3%
Cotxe	742.624	87%
Moto	31.431	4%
Furgoneta / camió	15.970	2%
Total	852.605	100%



Distribució modal dels desplaçaments intermunicipals a l'Anella de les Gavarres
Font: EMQ 2006

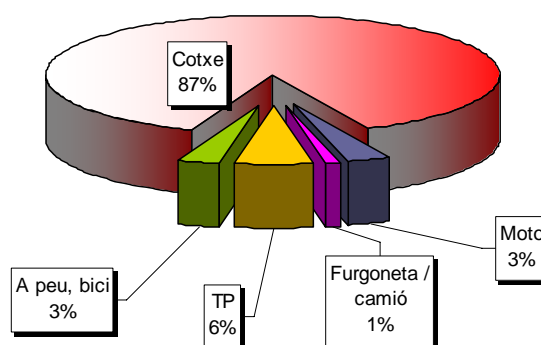
L'arc transversal nord: aeroport- Palafurgell

En aquest segment de municipis analitzat, els viatges totals (intermunicipals) ascendeixen a 300.307, amb una quota d'utilització del vehicle privat idèntica a l'anterior, un 87%.

El transport públic representa un 6% dels desplaçaments totals.

Mode principal	Despl. Feiner	Despl. Caps Set.	Despl. Setmanals
A peu (més de 5 min.)	1.535		7.673
Autobús urbà	771	140	4.134
Autobús interurbà	853		4.266
Rodalies Renfe	275		1.376
Autobús empresa	269		1.346
Autobús escolar	1.015		5.074
Taxi	135		677
Cotxe com a conductor	31.862	18.925	197.163
Cotxe com a acompanyant	8.432	11.391	64.941
Moto com a conductor	1.866		9.330
Moto com a acompanyant	63		316
Bicicleta	193		963
Furgoneta / camió	610		3.048
Total	47.879	30.457	300.307

Mode principal	Desplaçaments Setmanals	%
Transport Públic	16.872	6%
A peu, bici	8.636	3%
Cotxe	262.104	87%
Moto	9.647	3%
Furgoneta / camió	3.048	1%
Total	300.307	100%



Distribució modal dels desplaçaments intermunicipals a l'Arc Transversal Nord
Font: EMQ 2006

L'arc transversal sud: Girona-Sant Feliu de Guixols

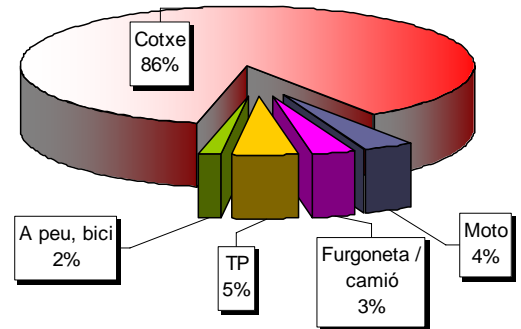
A l'Arc Transversal Sud es produeixen al llarg de la setmana un total de 244.014 viatges intermunicipals, on continua predominant el cotxe privat, i es manté la utilització del transport públic amb un 5%.

Mode principal	Despl. Feiner	Despl. Caps Set.	Despl. Setmanals
A peu (més de 5 min.)	540		2.701
Autobús urbà	301		1.504
Autobús interurbà	815	554	5.184
Autobús escolar	935		4.677
Cotxe com a conductor	26.403	14.533	161.082
Cotxe com a acompanyant	5.466	12.039	51.408
Moto com a conductor	1.654		8.272
Moto com a acompanyant	94		471
Bicicleta	131	425	1.504
Furgoneta / camió	1.130	780	7.211
Total	37.470	28.331	244.014



comissió obrera
nacional de catalunya

Mode principal	Desplaçaments Setmanals	%
Transport Públic	11.365	5%
A peu, bici	4.205	2%
Cotxe	212.490	86%
Moto	8.743	4%
Furgoneta / camió	7.211	3%
Total	244.014	100%



Distribució modal dels desplaçaments intermunicipals a l'Arc Transversal Sud

Font: EMQ 2006

L'eix Costa Brava nord: Sant Feliu de Guixols- Palafurgell

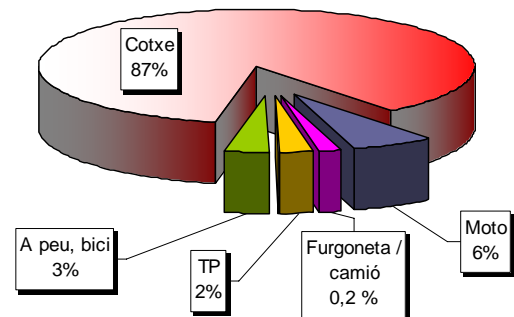
Els desplaçaments intermunicipals d'aquesta franja litoral sumen un total setmanal de 252.044 viatges, on el cotxe manté la seva hegemonia amb un 87% i el transport públic assoleix el seu mínim (2%).

Mode principal	Despl. Feiner	Despl. Caps Set.	Despl. Setmanals
A peu (més de 5 min.)	887	1.325	7.086
Autobús urbà	200		998
Autobús interurbà	428	485	3.112
Autobús empresa	111		556
Autobús escolar	52		259
Taxi	246		1.229
Cotxe com a conductor	27.252	14.258	164.776
Cotxe com a acompanyant	6.257	10.716	52.719
Moto com a conductor	2.331	1.738	15.131
Bicicleta	332		1.662
Furgoneta / camió	843	151	4.518
Total	38.939	28.674	252.044



comissió obrera
nacional de catalunya

Mode principal	Desplaçaments Setmanals	%
TP	6.153	2%
A peu, bici	8.747	3%
Cotxe	217.495	87%
Moto	15.131	6%
Furgoneta / camió	4.518	2%
Total	252.044	100%



Distribució modal dels desplaçaments intermunicipals a l'Eix Costa Brava nord
Font: EMQ 2006

o **Corredor interior: Girona- Banyoles-Olot**

Una altra proposta de tren-tramvia recorreria l'eix format per Girona, Banyoles i Olot cobrint un altre corredor que genera una elevada mobilitat.

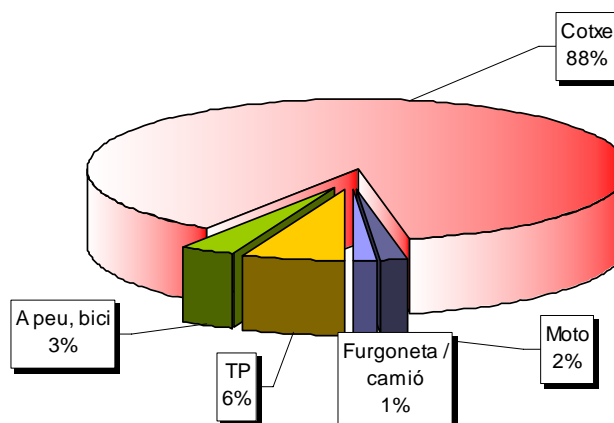
Un altre de les relacions de mobilitat a considerar és la formada per l'eix interior, amb Girona, Banyoles i Olot com a centres destacats, i tots els municipis compresos entre ells⁴.

Setmanalment, al llarg de l'eix interior es realitzen un total de 353.890 desplaçaments intermunicipals, amb un clar predomini del vehicle privat (cotxe i moto), amb un 90%.

Mode principal	Despl. Feiner	Despl. Caps Set.	Despl. Setmanals
A peu (més de 5 min.)	1.359	440	7.672
Autobús urbà	876	140	4.661
Autobús interurbà	1.045		5.223
Autobús empresa	228		1.139
Autobús escolar	1.487	174	7.783
Autocar (excursions)	497		2.483
Cotxe com a conductor	35.008	29.672	234.384
Cotxe com a acompanyant	8.788	15.328	74.598
Moto com a conductor	1.013	252	5.572
Moto com a acompanyant	26		132
Bicicleta	792	174	4.306
Furgoneta / camió	998		4.989
Altres vehicles privats		474	949
Total	52.116	46.180	353.890

⁴ Girona, Sarrià de Ter, Sant Julià de Ramis, Palol de Revardit, Porqueres, Banyoles, Fontcoberta, Serinyà, Sant Ferriol, Besalú, Argelaguer, Sant Jaume de Llierca, Montagut, Castellfollit de la Roca, Sant Joan les Fonts i Olot.

Mode principal	Total	%
TP	21.289	6%
A peu, bici	11.978	3%
Cotxe	309.930	88%
Moto	5.704	2%
Furgoneta / camió	4.989	1%
Total	353.890	100%



Distribució modal dels desplaçaments intermunicipals a l'eix interior: Girona-Banyoles - Olot
Font: EMQ 2006

o **Tramvia Salt-Girona**

Una altra proposta és enllaçar amb un tramvia el conjunt metropolità gironí format per les ciutats de Salt i Girona. El tramvia s'iniciaria al polígon Torre Mirona de Salt a continuació donaria servei al centre Comercial i d'oci Espai Gironés i a la zona circumdant de nova urbanització, posteriorment a l'Hospital Narcís Júlia, al mercat i a tota l'àrea residencial propera de Salt i Girona, després connectaria amb l'estació intermodal de Girona que aglutinarà serveis ferroviaris del tram-tren, de rodalies, de regionals i d'alta velocitat i, igualment, amb l'estació central d'autobusos de Girona. Continuria el seu recorregut fins la Plaça Països Catalans de Girona per després descendir per l'avinguda Motilivi fins al campus de Montilivi de la Universitat de Girona i el camp de futbol, finalment arribaria fins al futur desenvolupament urbanístic de la Univesitat de Girona el Parc Científic i Tecnològic.

En concret el tramvia passaria a Salt per la Carretera N-141, i el Passeig Països Catalans i per Girona pel Passeig d'Olot, la plaça d'Europa, el carrer Emili Grahit, la Plaça Països Catalans, el carrer Lluís Pericot i l'avinguda Montilivi.

Actualment, la línia 8 del bus urbà que fa un recorregut equivalent a la proposta de tram entre l'estació de Renfe i Montilivi va tenir 58.825 vatgers durant l'any 2007 i la línia 11 que parcialment fa un recorregut similar va tenir 81.258 viatgers l'any 2007. Finalment la línia interurbana que té un recorregut entre l'estació de Renfe de Girona i l'Espai Gironès a Salt va tenir 528.811 viatgers l'any 2007.

L'eix urbà Girona-Salt

A banda de les àrees descrites i analitzades en el capítol anterior, existeix un binomi municipal que presenta una forta interrelació de mobilitat quotidiana:



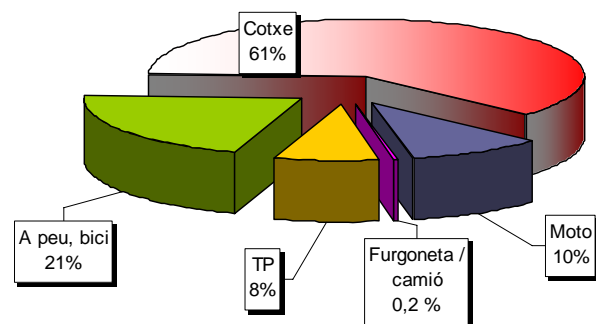
comissió obrera
nacional de catalunya

l'eix urbà format per Girona i Salt, el qual mereix un tractament particularitzat amb la inclusió dels desplaçaments interns de cada població, és a dir, amb origen i destinació a dins del propi municipi (Salt - Salt i Girona - Girona).

Setmanalment, a l'eix urbà Girona-Salt es realitzen un total de 238.333 desplaçaments interurbans. És la relació intermunicipal que mostra un ús més moderat del vehicle privat (61%), i una quota de viatges a peu, en bici i en transport públic més elevada del conjunt d'àrees analitzades (gairebé un 30%), deguda en bona part a la proximitat dels dos municipis, que conformen un veritable continu urbà.

Mode principal	Despl. Feiner	Despl. Caps Set.	Despl. Setmanals
A peu (menys de 5 min.)	59	381	1.056
A peu (més de 5 min.)	6.036	4.294	38.769
Autobús urbà	1.892	296	10.053
Autobús interurbà	967	324	5.481
Autobús empresa	131		656
Autobús escolar	417		2.087
Cotxe com a conductor	17.639	6.629	101.454
Cotxe com a acompanyant	4.719	10.562	44.720
Moto com a conductor	4.097	1.777	24.041
Bicicleta	1.887		9.433
Furgoneta / camió	116		581
Total	37.961	24.263	238.333

Mode principal	Desplaçaments Setmanals	%
Transport Públic	18.277	8%
A peu, bici	49.259	21%
Cotxe	146.175	61%
Moto	24.041	10%
Furgoneta / camió	581	0,2%
Total	238.333	100%



Distribució modal dels desplaçaments intermunicipals a l'Eix Urbà Girona – Salt
Font: EMQ 2006

La sòlida relació intermunicipal dels dos nuclis de població presenta un bon potencial de captació per al transport públic, ja sigui en forma de tramvia o Tren-Tram, i al mateix temps, podria servir a una bona part dels fluxos interns de cada localitat. Precisament per això, s'ha procedit a calcular el nombre de desplaçaments interns de cada municipi, així com el mode de transport principal assignat.

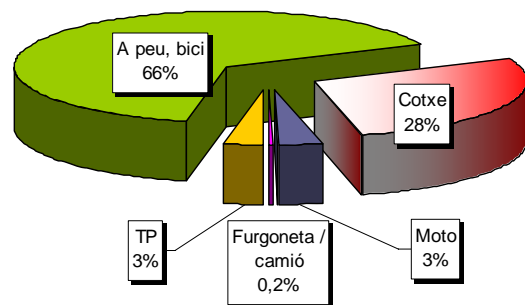


comissió obrera
nacional de catalunya

Quant als viatges interns de la ciutat de Girona, aquests ascendeixen fins gairebé el milió i mig de desplaçaments setmanals, on la majoria es realitzen a peu o en bici (66%), seguits del cotxe i la moto (31%) i un percentatge de transport públic molt baix (3%).

Mode principal	Girona - Girona		
	Despl. Feiner	Despl. Caps Set.	Despl. Setmanals
Peu <= 5 minuts	45.602	29.803	287.615
Peu > 5 minuts	100.582	77.148	657.209
Autobús urbà	5.315	1.830	30.236
Autobús interurbà	630	333	3.819
Autobús empresa	412		2.058
Autobús escolar	1.242	430	7.072
Autocar (excursions)	112	333	1.228
Taxi	385		1.926
Cotxe com a conductor	45.304	31.504	289.526
Cotxe com a acompanyant	18.288	21.009	133.458
Moto com a conductor	8.538	2.392	47.473
Moto com a acompanyant	387	667	3.271
Bicicleta	5.342	2.036	30.780
Furgoneta / camió	610		3.051
Total	232.750	167.486	1.498.722

Mode principal	Total	%
TP	46.338	3%
A peu, bici	975.605	65%
Cotxe	422.984	28%
Moto	50.744	3%
Furgoneta / camió	3.051	0,2%
Total	1.498.722	100%



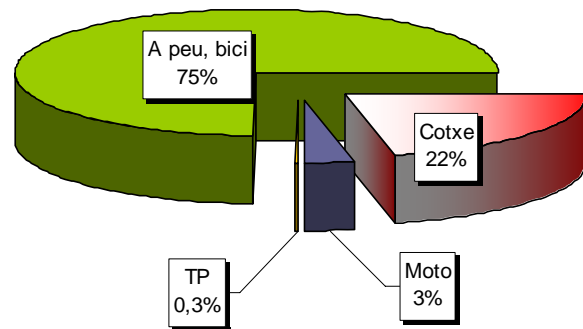
Distribució modal dels desplaçaments interns a Girona

Font: EMQ 2006

Pel que fa als viatges interns del municipi de Salt, aquests sumen un total de 288.492 desplaçaments setmanals, amb un clar predomini dels caminants i ciclistes (75%), i en menor mesura del cotxe (22%).

Mode principal	Salt - Salt		
	Despl. Feiner	Despl. Caps Set.	Despl. Setmanals
Peu <= 5 minuts	14.848	11.325	96.888
Peu > 5 minuts	20.496	6.743	115.964
Autobús urbà	185		924
Cotxe com a conductor	6.893	5.301	45.064
Cotxe com a acompanyant	2.421	2.656	17.417
Moto com a conductor	1.593		7.965
Moto com a acompanyant	317		1.587
Bicicleta	251	714	2.682
Total	47.003	26.739	288.492

Mode principal	Total	%
TP	924	0,3%
A peu, bici	215.535	75%
Cotxe	62.481	22%
Moto	9.552	3%
Furgoneta / camió	-	0%
Total	288.492	100%



Distribució modal dels desplaçaments interns a Salt

Font: EMQ 2006

o Perllongament ferroviari Blanes-Lloret

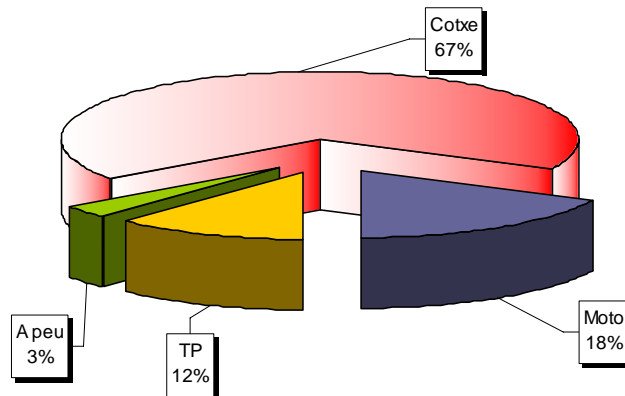
La llunyania de l'estació de ferrocarril de Blanes del nucli urbà fa necessària la construcció d'una nova estació més centrada als gairebé 40.000 habitants justifiquen plenament aquest perllongament. Igualment, els més de 30.000 habitants de Lloret de Mar més la multitud de turistes que hi fan estada justifiquen que el tren arribi fins aquestes dues poblacions adjacents del litoral gironí.

Entre els dos municipis es produeixen setmanalment un total de 89.799 desplaçaments interurbans.

És la relació intermunicipal, comparant amb totes les anteriors, que mostra un ús més elevat del transport públic, amb un 12%, i de la moto, amb un 18 %.

Mode principal	Despl. Feiner	Despl. Caps Set.	Despl. Setmanals
A peu (més de 5 min.)	361	421	2.648
Autobús urbà	725	712	5.047
Autobús interurbà	903	281	5.076
Taxi		290	581
Cotxe com a conductor	6.428	5.683	43.506
Cotxe com a acompanyant	2.071	3.263	16.879
Moto com a conductor	2.613	344	13.753
Moto com a acompanyant	221	602	2.309
Total	13.322	11.595	89.799

Mode principal	Total	%
TP	10.704	12%
A peu	2.648	3%
Cotxe	60.385	67%
Moto	16.062	18%
Total	89.799	100%



Distribució modal dels desplaçaments intermunicipals a l'Eix Costa Brava sud
Font: EMQ 2006

o **Nou tram de Figueres a Roses**

Una altre possible corredor de tram-tren podria cobrir l'eix format per Figueres i Roses donant servei també als municipis de Vila-sacra i Castelló d'Empúries. Es tractaria d'enllaçar l'estació central de Figueres amb la resta de municipis d'aquest àmbit.

En aquets corredor es fan 125.089 desplaçaments setmanals interurbans, dels quals un 90% es fan amb vehicle privat i només un 6% amb transport públic.

o **Desdoblament línies Ripollès-Puigcerdà i Blanes-Maçanet**

En ambdòs casos el desdoblament de les línies fèrries haurien de començar força abans d'entrar a les comarques gironines. En concret en el primer cas des de Montcada i Reixac (Vallès Occidental) i en el segon des d'Arenys de Mar (Maresme). La necessitat de millorar la freqüència de pas i la capacitat d'ambdues línies ferroviàries exigeix la doble via .

○ **Baixadors laborals**

Aprofitant el pas de les línies de Renfe properes a polígons industrials que generen un gruix destacat de mobilitat proposem l'obertura d'una sèrie de nous baixadors vinculats amb l'activitat laboral.

Aquest baixadors haurien de tenir oferta de serveis coincidents amb les hores de màxima concentració de desplaçaments per entrar i sortir dels centres de treball localitzats als voltants del baixador.

El principal motiu de desplaçament està relacionat amb l'activitat laboral i a més acostuma haver-hi una certa concentració dels horaris en que s'originen aquests desplaçaments. Així doncs, l'objectiu seria ofertar serveis amb un mitjà de transport públic d'elevada velocitat i capacitat per captar aquest mobilitat. La localització d'aquests baixadors a prop dels centres de treball poden evitar haver de realitzar transbordaments entre diferents modes de transport que penalitzen el temps de viatge i poden arribar a ser dissuasoris.

L'objectiu és que el transport públic sigui competitiu i es converteixi en una veritable alternativa a l'ús massiu del vehicle privat per accedir al lloc de treball.

En concret proposem la construcció de baixadors laborals, a la zona central de Girona, als següents polígons industrials:

- Polígon industrials de Riudellots
- Polígon industrial de Fornells
- Polígon industrial del Perelló
- Polígon industrial Mas Xirgu
- Polígon industrial de Celrà