# Jaume I, Migdia i Pericot, artèries del trànsit a Girona on es vol fer lloc per a les bicicletes

## L'Ajuntament de Girona ha elaborat el Programa Triennal de la Bicicleta, que posa les bases a l'estratègia de futur

Un tram del carrer Migdia, en una imatge d'arxiu.

Artèries clau per al trànsit de vehicles a Girona avui, com la Gran Via de Jaume I, el carrer Migdia o l'avinguda Lluís Pericot, es troben entre les vies que es volen convertir en ciclables a tres anys vista. Així ho indica el Programa Triennal de la Bicicleta que ha elaborat l'Ajuntament de Girona

[https://www.diaridegirona.cat/tags/ajuntament-de-girona.html]i que ara està en fase d'exposició pública. Aquest document, fet a partir d'un estudi de la situació actual de la mobilitat en bicicleta [https://www.diaridegirona.cat/tags/bicicletes.html], posa les bases de l'estratègia de futur per aquest tipus de mobilitat a la ciutat. Així, fa propostes en tres àmbits: la mobilitat quotidiana, l'oci i el lleure vinculats a la bicicleta, i la seva promoció i governança des de l'àmbit municipal.

Un dels objectius que proposa és l'ampliació de la xarxa pedalable, sumant-hi carrers com la Gran Via de Jaume I, el carrer Migdia i l'avinguda Lluís Pericot. Entre les prioritats també s'hi troben rutes com la que passaria pel carrer del Poble Saharaui, passant per la rotonda de Santa Eugènia fins a Can Ninetes, el camí entre la rotonda del Riu Güell i la carretera Barcelona, o la connexió amb el polígon de l'Avellaneda. Es tracta dels itineraris més demandats, segons constaten els resultats de l'estudi.

Respecte al tipus de via ciclable que s'hauria de generalitzar, però, s'han detectat dues postures diferenciades. Una d'elles és clara i els ha arribat a través de l'enquesta oberta a la ciutadania feta per la recerca, i que han respost 1.473 persones. La Regidora de Mobilitat i Via Pública de l'Ajuntament, Marta Sureda, explica que aquests «perceben més seguretat en un carril bici segregat en calçada, on hi ha un altre carril reservat als cotxes, i la vorera per als vianants».

En canvi, els experts als quals s'ha encarregat l'estudi i l'elaboració del programa triennal afirmen que «a les ciutats, cada cop es desincentiva més l'ús del cotxe, i aquestes vies poden quedar sobredimensionades». Afegeixen que, si la velocitat es redueix a 30 km per hora, «es recomana que bicicletes i cotxes comparteixin espai, entenent que està prou pacificat perquè sigui segur».

Justament, Sureda apunta que la manera d'assolir l'objectiu «accident 0» és «protegir molt bé el ciclista» amb

alguna d'aquestes opcions: dedicant-li un espai propi i exclusiu, o bé, si el comparteix, que «el cotxe gairebé sigui residual». En aquest sentit, el programa també contempla campanyes per «empoderar» els ciclistes, així com formar els tècnics que materialitzin les polítiques de mobilitat perquè entenguin les necessitats dels usuaris. Un altre factor clau, però, és que en paral·lel tothom «prengui consciència que hi ha altres usuaris a la via pública», remarca Sureda.

A banda d'ampliar de la xarxa ciclista, s'hi contemplen altres tipus d'accions, com ampliar les estacions de Girocleta-una actuació que, igual que la transformació de l'avinguda Lluís Pericot, recorda que estava inclosa a les inversions tombades per l'oposició al gener.

En les inversions també s'hi trobava la instal·lació d'un aparcament per a bicicletes d'alta capacitat tancat, que ara està en aquest programa triennal. Sureda explica que es projecta col·locar-lo al costat de l'estació de trens i d'autobusos per poder afavorir l'intermodalitat. És a dir, la possibilitat de combinar bicicleta i transport públic en diferents trams d'un desplaçament.

Intensificar el turisme ciclista

Un altre punt que se subratlla en les propostes és el de seguir impulsant la bicicleta com a element turístic, d'oci i esportiu. «Girona té molt potencial i ha d'anar a més», defensa Sureda, afegint que la voluntat és que «no s'estanqui el que ja existeix, sinó intensificar-lo».

El Programa Triennal de la Bicicleta és una exigència del'Estratègia Catalana de la Bicicleta de la Generalitat, a la qual el ple de Girona va aprovar adherir-se a l'abril. No és vinculant, però «serveix de guia sobre el que seria òptim d'aconseguir a Girona en tres anys», explica la regidora. Segons detalla, «que s'acabin realitzant les accions dependrà de la voluntat política i dels recursos que s'hi destinin a través dels pressupostos». El programa estarà en exposició pública aquest mes i, si no hi ha al·legacions, quedarà aprovat.

Font del document:
https://www.diaridegirona.cat/girona/2021/03/29/jaume-migdia-pericot-arteries-del/1096882.html?utm_source=rss