Carrils i més carrils

L’any passat s’enllestia la plaça d’en Joan Brossa , ran de la del Poeta Marquina i a tocar dels busos interurbans i dels trens. De fet, és una gran vorera que rep i engega un lligam important de bus, entre tot Salt i el centre gironí . I diguem-ho: ha redimit dignament aquesta zona de la seva lletjor i de la

L’any passat s’enllestia la plaça d’en Joan Brossa, ran de la del Poeta Marquina i a tocar dels busos interurbans i dels trens. De fet, és una gran vorera que rep i engega un lligam important de bus, entre tot Salt i el centre gironí. I diguem-ho: ha redimit dignament aquesta zona de la seva lletjor i de la gimcana que era abans. I diguem-ho també: la llarga indiferència de l’Estat (avui, ADIF) pels espais urbans de servitud ferroviària, com el sota-viaducte, va donant pas a una concertació positiva. I bé, tornant al bus: les dades recents ens constaten l’eficiència d’aquest nou bus ràpid Est-Oest i la molt creixent acollida dels usuaris.

Sense quasi notar-ho, la conurbació gironina s’ha anat dotant de vincles de transport públic d’una ambició i d’un servei ben superiors als de finals del s. XX. Planificant, tasca llarga i poc lluïda però ineludible. Hi ajuden la integració tarifària, molts diners d’inversió i de subvenció a l’usuari i també un canvi rellevant: avui molta població, de tota edat i classe social, ja ni té el cotxe propi com a opció pràctica. Les tretze línies que ofereix l’Autoritat de Mobilitat relliguen els diversos nuclis i municipis. De més bon fer a la plana saltenca, més complex a la Girona intricada i ondulada. I és a Girona on tampoc serà senzill assolir una línia ràpida Nord-Sud, per l’estretor final del carrer Barcelona i per l’opacitat de l’eix del Güell respecte a l’eixample Sud-est de la ciutat. Ja veurem. Però s’avança cap a una mobilitat racional i més neta.

En paral·lel, la bicicleta (i estris lleugers, com el patinet) va allargant una altra teranyina de connectivitat. Fa uns trenta-cinc anys, l’Ajuntament encetava modestos carrils-bici, amb simples panots diferenciats en voreres (carrer Emili Grahit) o algun de pintat, que enutjava els conductors (hom admirava el sentit pràctic dels holandesos pedalant però mirava de reüll i burleta els pocs ciclistes urbans de Girona). I la creació de carrils-bici des de finals de s. XX, com a part indubtable de la connectivitat, va trigar anys a trobar gaire usuaris. Avui fa part assumida i concorreguda de la vida urbana, consta d’uns 50 quilòmetres comptant les diverses modalitats, i creix. Hi ha ajudat l’aplicació a Girona del lloguer públic, la Girocleta (de 2009, impulsada per la regidora Salamaña). Un servei que els regidors actuals han fet créixer com mai, amb divuit noves estacions en tres anys, i que busca ara assolir els municipis veïns.

Les connectivitats del bus i de la bici van situant el cotxe al rol proporcionat que li pertocarà dins medi urbà: eina convenient com a excepció, imprescindible de vegades, prescindible quasi sempre. No tan sols perquè tenim enverinada l’atmosfera i ens corre pressa minvar energia i gasos. També per pura funcionalitat i economia d’un sistema que ja ha demostrat com tendeix a autocol·lapsar-se. Així i tot, en aquesta evolució, el vehicle propi hi té lloc i els seus circuits urbans han de ser útils i àgils. I el rol interurbà del cotxe fora ciutat i envers la ciutat es mantindrà més ampli. I la ciutat l’ha d’acollir i donar-li alternativa, amb pàrquing perifèric (com el que es fa al Mas Gri) i també central

(com el que rau ben buit als soterranis del Parc Central). Si el TGV és l'alternativa sostenible a l'avió, si Girona ha d'exercir el seu paper nodal, cal que l'ADIF citat abans atengui la pressió municipal i la seva pròpia responsabilitat i posi en joc d'un cop el seu miler de places que dormen sota l'estació. Se'n diu intermodalitat.

Subscriu-te per seguir llegint

Font de l'article: https://www.diaridegirona.cat/opinio/2026/11/17/carrils-mes-carrils-136556619.html