

**1. Els desplaçaments dels gironins**

1.1. Què motiva els desplaçaments?

1.2. On es produeixen els desplaçaments:  
l'autocontenció municipal i l'autocontenció de l'àmbit territorial

1.3. Com i quan es realitzen aquests desplaçaments?

1.4. La dimensió horària dels desplaçaments

1.5. Qui realitza els desplaçaments?

**2. Els desplaçaments i les relacions territorials**

2.1. Les relacions de les Comarques Gironines amb la resta de Catalunya

2.2. Els fluxos comarcals

2.3. Els desplaçaments comarcals i els modes de transport

**3. Conclusió**

**4. Referències bibliogràfiques**

# LA MOBILITAT QUOTIDIANA A LES COMARQUES GIRONINES

## 1. Els desplaçaments dels gironins

En els últims anys, l'àmbit de les Comarques Gironines ha estat un dels àmbits catalans que més ha crescut en població. S'ha passat de 567.552 habitants el 2001 a 673.351 el 2006, un creixement del 18,6%, més de 6 punts per sobre de la mitjana de Catalunya (12,16%). Aquest increment de població, juntament a les moltes vegades enunciades causes de l'augment de la mobilitat de les persones en totes les esferes de la vida i en totes les franges d'edats, ha comportat uns índexs de mobilitat cada cop més elevats.

Fins ara, la mobilitat per motius de treball i estudi s'ha analitzat a partir de les dades extretes dels censos i padrons de població i habitatges de l'Institut Nacional d'Estadística, que només recullen els desplaçaments per feina i estudis dels majors de 16 anys. Tot i que ja n'existeix una bona sèrie que va des del 1981 (el primer cop que s'introdueix a Catalunya la pregunta sobre el lloc de treball o d'estudi) fins al 2001, l'anàlisi de la mobilitat s'ha reduït a una part dels desplaçaments totals, i no la més important almenys en termes quantitius, com es veurà més endavant.

L'ampliació de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana 2006 (EMQ) a tot Catalunya permet disposar per primer cop a les Comarques Gironines d'una mostra molt àmplia que, a més d'actualitzar la informació, estén el camp d'anàlisi i aporta informació important sobre el tipus de moviment que es produeix, sobre com i on es produeix i sobre les característiques de la població que el realitza. La manca de dades comparables redueix l'anàlisi a una primera descripció de la situació de partida. Esperem que en properes edicions l'EMQ també consideri les Comarques Gironines i es puguin tenir més elements d'estudi que permetin marcar les evolucions dins del mateix àmbit i comparar-les amb les dels altres territoris.

Una primera extrapolació de la mostra a les Comarques Gironines indica que el 91,5% de la població (de 4 anys

d'edat en endavant) surt cada dia de casa i fa algun tipus de desplaçament en dia feiner. Com que la població d'anàlisi és de 643.963 individus, això representa un volum de més de 588.000 persones que es desplacen. Per tant, la població no mòbil és només de 54.981 persones.

Cada persona realitza més d'un moviment diari i el nombre de desplaçaments totals s'eleva a 2.049.407, cosa que suposa una mitjana de 3,48 desplaçaments per individu mòbil en dia feiner i de 3,18 si es té en compte tota la població de 4 anys en endavant. Una dada que està per sota de la mitjana catalana (3,38), molt marcada per l'alta mobilitat de la Regió Metropolitana.

Aquestes xifres experimenten un descens quan es tracta de dies festius, amb un 76,9% de desplaçats. En nombres absoluts estem parlant d'1.447.875 desplaçaments, una reducció del 29,3% amb relació als dies feiners. Tot i que disminueix sensiblement el nombre de desplaçaments, no ho fa tant el nombre d'individus mòbils, que passa a ser de 495.451, només un 15,9% menys que en dies feiners. Tot plegat suposa, per tant, una reducció de la mitjana desplaçament/persona/dia, que és de 2,92 pel que fa als individus mòbils i de 2,25 pel que fa a la població total.

### 1.1. Què motiva els desplaçaments?

Dues grans categories diferencien la mobilitat: la motivada per l'ocupació, que durant molt de temps s'ha anomenat mobilitat quotidiana obligada (per treball o estudi), i un grup més ampli que inclou totes les altres motivacions sota l'epígraf de mobilitat personal. A la taula següent es pot veure la distribució dels desplaçaments dels gironins en funció del motiu del desplaçament.

La mobilitat ocupacional, malgrat el que podria semblar pel fet de ser un dels moviments diaris més predicibles i amb un grau de recurrència més important, no és la que origina el nombre més elevat de desplaçaments (una altra cosa seria el nombre d'individus que es mouen). Se situa visiblement per sota de la mobilitat personal, amb un 46,6% dels desplaçaments si també es comptabilitzen els retorns a casa.

<sup>1</sup> Només en relació amb els fluxos laborals, el 1986 la població ocupada que treballava fora del seu municipi era del 29,3%, el 1991 del 35,6% i el 2001 del 45,7% (Grup d'Anàlisi i Planificació Territorial i Ambiental, 2005).

TAULA 1 Nombre de desplaçaments segons motiu i dia feiner o festiu. Població resident

Motiu de desplaçament	Dia feiner		Dia festiu	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Treball	335.276	16,4	72.569	5,0
Estudis	169.385	8,3	3.994	0,3
<b>Mobilitat ocupacional</b>	<b>504.661</b>	<b>24,6</b>	<b>76.562</b>	<b>5,3</b>
Compres quotidianes	144.583	7,1	121.008	8,4
Compres no quotidianes	9.757	0,5	12.616	0,9
Acompanyar persones	85.768	4,2	14.491	1,0
Oci/diversió	86.783	4,2	176.078	12,2
Passejar	86.861	4,2	164.556	11,4
Visita amic/familiar	47.760	2,3	91.978	6,4
Gestions personals	60.242	2,9	37.968	2,6
Metge/hospital	29.026	1,4	3.597	0,2
Formació no reglada	15.416	0,8	3.598	0,2
Menjar fora no d'oci	11.466	0,6	27.077	1,9
Altres	6.710	0,3	26.124	1,8
<b>Mobilitat personal</b>	<b>584.371</b>	<b>28,5</b>	<b>679.089</b>	<b>46,9</b>
<b>Tornada a casa des de motiu ocupacional</b>	<b>450.800</b>	<b>22,0</b>	<b>70.914</b>	<b>4,9</b>
<b>Tornada a casa des de motiu personal</b>	<b>509.576</b>	<b>24,9</b>	<b>621.310</b>	<b>42,9</b>
<b>Total</b>	<b>2.049.407</b>	<b>100,0</b>	<b>1.447.875</b>	<b>100,0</b>

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

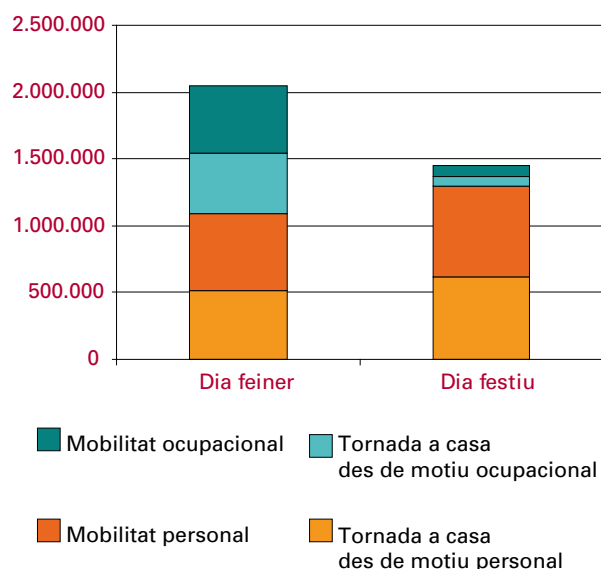
D'altra banda, la mobilitat personal correspon al 53,4% dels moviments, distribuïts difusament en funció dels diversos motius que els poden ocasionar. Cal destacar però, sense tenir en compte el retorn, la mobilitat que comporta anar a comprar, específicament quan s'ha de fer quotidianament (7,1%), que és quasi equiparable fins i tot amb la que es produeix per estudis. Un altre grup important és la mobilitat per «oci/passeig/visites amics o familiars», que considerada en conjunt correspon a un 10,7% dels desplaçaments en dies feiners. Finalment, l'epígraf «acompanyar a persones» acumula també un percentatge destacable, un 4,2% dels fluxos, que caldria relacionar en bona part amb la dependència dels moviments escolars que es produeixen.

La mobilitat personal, però, assoleix uns percentatges més alts en dissabtes i dies festius, evidentment, quan acapara el 89,8% del total enfront d'un 10,2% de moviments relacionats amb l'ocupació. En aquests dies, les sortides per «oci/passeig/visites amics o familiars» agrupen el 30% i les compres, quotidianes o no, arriben al 9,3%. En nombres absoluts vol dir, per exemple, que el volum de desplaçaments per oci i diversió o per anar a passejar es doblen amb relació als dies feiners.

La majoria dels desplaçaments comporten un moviment de retorn al lloc d'origen. Aquest fet marca la penularitat dels moviments: la tornada a casa aplega més

del 47% de tots els desplaçaments, tant en dies feiners com en dies festius. Pel que fa als motius personals, en dies feiners un 87,2 % dels desplaçaments van acom-

FIGURA 1 Nombre de desplaçaments segons motiu i tipus de dia de la setmana



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

panyats d'un moviment de retorn. Aquest percentatge és del 91,5% quan es tracta de dies festius. En el cas dels motius ocupacionals, els percentatges se situen en el 89,3% i el 92,6% respectivament. Això demostra que hi ha un alt grau de retorn en tots els desplaçaments que es produeixen, amb un percentatge una mica més elevat pel que fa als desplaçaments que es generen per motiu ocupacional i en dia festiu.

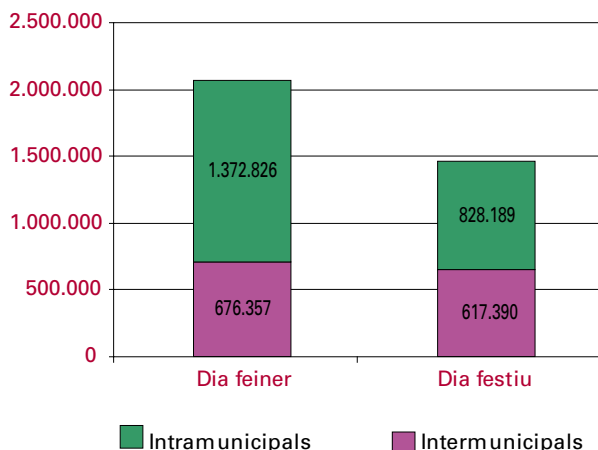
## 1.2. On es produeixen els desplaçaments: l'autocontenció municipal i l'autocontenció de l'àmbit territorial

Que els municipis han deixat de ser unitats bàsiques funcionals on es produeixen les principals relacions de la vida quotidiana fa temps que se sap i que s'està analitzant. Ara bé, una altra cosa és el nivell d'acceleració que ha patit aquest fenomen en l'última dècada, amb totes les seves causes i implicacions. Es pot afirmar que és el primer cop que es disposa d'una informació sobre les Comarques Gironines que, com s'ha dit, permet quantificar aquest fenomen més enllà de la mobilitat per treball o estudi.

Així, segons l'EMQ 2006, del total de desplaçaments realitzats per la població gironina, 1.372.826 tenen origen i destinació en el mateix municipi, és a dir, es realitzen sense sortir del propi terme.

Si calculem els casos en què el municipi d'origen del desplaçament coincideix amb el de residència, obtenim el grau d'autocontenció municipal. Aquest paràmetre, conjuntament amb el grau d'obertura, que li és oposat, ha estat utilitzat com a indicador de les relacions intermunicipals i de la superació funcional dels límits administratius. En el cas de les Comarques Gironines la mitjana d'autocontenció municipal en dies feiners és del 65,8%, mentre que en dies festius es redueix al 55,7%,

**FIGURA 2** Nombre de desplaçaments intramunicipals i intermunicipals (origen=destinació)

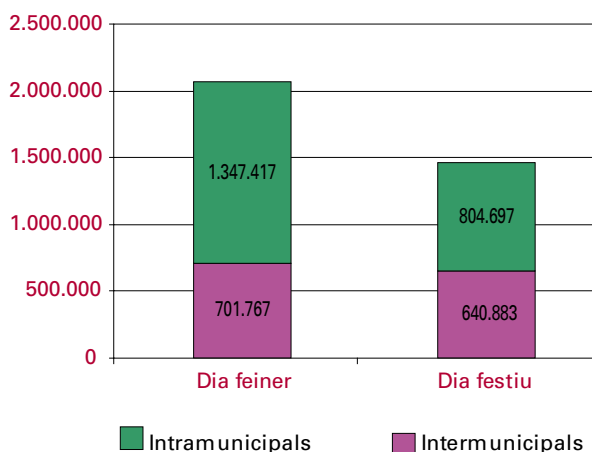


Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

xifres que representen un important volum de fluxos de relació intermunicipal. Un fenomen que no ha parat de créixer en els últims anys a partir de la difusió sobre el territori de la residència, dels llocs de treball, dels serveis...<sup>2</sup>

D'altra banda, en nombres absoluts i pel total de les comarques de Girona, es produeix quasi una equiparació pel que fa a la quantitat de desplaçaments que es fan fora del municipi de residència en dies feiners i en dies festius: 701.767 i 640.883 respectivament. Una conseqüència d'aquest fet seria una pressió similar sobre la xarxa viària interurbana independentment del dia de la setmana.

**FIGURA 3** Nombre de desplaçaments intramunicipals i intermunicipals realitzats pels residents (origen=destinació=residència)



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

Quant a l'autocontenció global de l'àmbit territorial, el 96% dels moviments duts a terme en dies feiners per la població resident tenen lloc dins de les mateixes Comarques Gironines, amb petites variacions si es tracta de mobilitat ocupacional o personal. Tot i això, cal remarcar que els desplaçaments personals tenen més tendència a fer-se dins d'aquest àmbit que els ocasionats per la feina o els estudis. Conseqüentment, només un petit percentatge dels desplaçaments realitzats pels residents de les comarques de Girona, el 3,7%, són de connexió amb algun altre territori català i un percentatge quasi simbòlic amb relació al total, el 0,3%, correspon als desplaçaments que efectua la població gironina totalment fora de l'àmbit. L'aspecte que fa referència a les relacions de les Comarques Gironines amb altres àmbits territorials s'analitza més àmpliament en un apartat posterior.

2 Sobre la difusió de la residència entre ciutats i àrees urbanes i sobre l'estructura econòmica i territorial de les Comarques Gironines, vegeu Vicente i Gutiérrez (2004), Vicente (2003), Oliver (2000) i Cambra de Comerç de Girona (2003).

### 1.3. Com i quan es realitzen aquests desplaçaments?

Un element clau en l'anàlisi de la mobilitat és conèixer amb quin mitjà de transport es produeixen els desplaçaments. Es considera un indicador principal de les pautes i del comportament de la població i de les infraestructures de transport existents. Així, a les Comarques Gironines, un 41,6% dels desplaçaments dels gironins en dies feiners es realitzen amb modes no motoritzats, això vol dir bàsicament a peu o, quasi d'una manera testimonial, amb bicicleta. Aquest percentatge es pot considerar baix —la mitjana catalana se situa en el 45,1%—, i més tenint present, com s'ha dit abans, que un 65,8% dels desplaçaments (1.347.417) es realitzen dins del municipi de residència, fet que ens faria pensar més aviat en un tipus de mobilitat no motoritzada, especialment en ciutats petites i mitjanes com les gironines, on la pos-

sibilitat de fer desplaçaments caminant o amb bicicleta són més factibles per les distàncies que s'han de recórrer. Els problemes que genera aquest fet —la congestió urbana, la manca d'aparcaments, els índexs d'accidentalitat, així com la preocupació per les reduccions de CO<sup>2</sup>— fan que moltes ciutats i pobles estiguin introduint lentament mesures concretes i plans de mobilitat per tal d'afavorir els desplaçaments urbans no motoritzats.

En comparació dels desplaçaments a peu o amb bicicleta, un 58,4% dels viatges es fan amb modes motoritzats, en els quals destaca de manera absolutament preponderant el pes del transport privat, amb un 54%. Enfront d'aquest percentatge, el transport públic només aporta el 4,4%, quan la mitjana catalana és de 40,6% i de 14,3% segons un tipus de transport o l'altre. En dies festius, els valors es distancien encara més i el transport

TAULA 2 Nombre de desplaçaments segons mitjà de transport principal

Mitjà de transport principal	Dia feiner		Dia festiu	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
A peu	818.124	39,9	515.674	35,6
Bicicleta	35.332	1,7	19.793	1,4
<b>Modes no motoritzats</b>	<b>853.456</b>	<b>41,6</b>	<b>535.467</b>	<b>37,0</b>
Autobús urbà	17.965	0,9	5.889	0,4
Autobús interurbà	14.368	0,7	4.369	0,3
Metro	1.906	0,1	895	0,1
Tramvia	69	0,0	160	0,0
FGC	980	0,0	943	0,1
Rodalies Renfe	17.074	0,8	5.371	0,4
Autobús empresa	5.715	0,3	942	0,1
Autobús escolar	25.054	1,2	2.366	0,2
Autocar (excursions)	1.815	0,1	6.518	0,5
Taxi	2.023	0,1	1.755	0,1
Tren regional/llarg recorregut	2.970	0,1	2.127	0,1
Avió	211	0,0	657	0,0
Altres transport públic	0	0,0	137	0,0
<b>Transport públic</b>	<b>90.151</b>	<b>4,4</b>	<b>32.129</b>	<b>2,2</b>
Amb cotxe com a conductor	802.038	39,1	534.996	37,0
Amb cotxe com a acompanyant	206.095	10,1	289.436	20,0
Amb moto com a conductor	73.307	3,6	38.579	2,7
Amb moto com a acompanyant	4.002	0,2	5.310	0,4
Furgoneta/camió	18.024	0,9	6.893	0,5
Altres vehicle privat	2.308	0,1	5.066	0,3
No ho sap / No contesta	26	0,0	0	0,0
<b>Transport privat</b>	<b>1.105.800</b>	<b>54,0</b>	<b>880.280</b>	<b>60,8</b>
<b>Total</b>	<b>2.049.407</b>	<b>100,0</b>	<b>1.447.875</b>	<b>100,0</b>

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

privat acapara quasi el 61% de tots els desplaçaments dels gironins, mentre que el transport públic es redueix a la mínima expressió, el 2,2%.

En aquest sentit són significatives les dades de l'EMQ de les Comarques Gironines segons les quals el 76,4% de la població amb edat de conduir té algun tipus de permís de conduir i el 62,1% de la població total afirma tenir vehicle propi. A aquesta informació es pot afegir el grau d'ocupació mitjana del cotxe: 1,2 persones en dia feiner i 1,35 en dia festiu, fet que serveix per remarcar la poca eficiència en l'ús del vehicle privat.

És evident que les ciutats i els pobles s'han expandit i estès pel territori, amb unes perifèries que han anat configurant-se com a eixamples i altres formes d'urbanització poc denses, com polígons industrials i tot tipus d'activitats i serveis. Les accions quotidianes (treballar, estudiar, comprar, divertir-se, fer gestions...) es realitzen independentment del lloc de residència i cada vegada amb trajectes més llargs.

Aquests moviments es recolzen en una xarxa viària, interurbana però també urbana, dissenyada prioritàriament per al cotxe. Tot plegat penalitza els desplaçaments no motoritzats i és patent que els desplaçaments que es deixen de fer a peu els capta majoritàriament el vehicle privat. Són molts els estudis que demostren que la urbanització en baixa densitat genera grans problemes per al transport públic, que és incapaç de servir territoris tan amplis i amb població dispersa, el mateix que succeeix en general amb els serveis públics, que sempre necessiten una massa crítica important per ser eficients.

Com es pot observar a la taula anterior, dels 90.151 desplaçaments que s'efectuen amb servei públic els dies feiners, el transport escolar és el que aporta el pes més significatiu, el 27,8% d'aquest total. L'autobús urbà hi contribueix amb el 19,9% i l'interurbà amb el 15,9%. El tren de rodalies i el regional representen el 18,9% i 3,3% respectivament (evidentment el grup de desplaçaments que es fan amb metro, tramvia i FGC —un 3,3% sumats—correspon exclusivament als viatges que els gironins duen a terme fora de l'àmbit de les Comarques Gironines).

Tanmateix, l'avaluació del pes de la mobilitat amb transport públic pot quedar esbiaixada si no es té en compte també l'oferta existent. I des d'aquest punt de vista, les Comarques Gironines disposen d'una xarxa de transport públic, d'autobusos urbans i interurbans, de ferrocarrils regionals i de rodalies territorialment desigual i que difícilment cobreix les necessitats quotidianes de mobilitat. Així, la població gironina enquestada manifesta com a primera causa de l'ús del transport privat la manca d'alternativa per desplaçar-se amb transport públic. Per tant, el cost més elevat que suposa el transport privat per als seus usuaris (la despesa mitjana mensual expressada és de 96 euros pel cotxe i 20 euros pel trans-

port públic), o la manca d'aparcaments i la congestió, difícilment poden dissuadir molts conductors d'utilitzar el vehicle privat.

El transport públic interurbà per carretera a les Comarques Gironines funciona en gran mesura radialment a partir de dos centres principals: Girona i Figueres (que d'altra banda, són els dos únics que estan connectats eficientment per ferrocarril, ja que la línia de Blanes és quasi testimonial). A part d'aquesta lògica radial, només el sistema urbà que es configura entre Palafrugell i Sant Feliu de Guíxols compta amb una oferta de transport públic pròpia i significativa.

El problema principal del transport públic rau no tant en l'existència de recorreguts, sinó bàsicament en les freqüències de pas, que fan que l'autobús sigui, en una gran part de les connexions, totalment ineficient per als desplaçaments quotidians de la majoria de la població. En aquest sentit caldrà esperar la propera EMQ de l'àmbit gironí per veure la incidència que pot estar tenint la creació del Consorci del Transport Públic de l'Àrea de Girona, ja que afecta la zona on es produeix la concentració més elevada de desplaçaments dins les Comarques Gironines. El Consorci, tot just constituït l'estiu de 2006, té la finalitat de coordinar el sistema de transport públic de viatgers en l'àmbit d'influència més immediat de Girona, format per una part important dels municipis de les comarques del Gironès, el Pla de l'Estany i la Selva. La creació d'aquest ens ha suposat una millora en els recorreguts i les freqüències de pas de línies ja existents, urbanes i interurbanes, i la instauració d'algunes noves rutes. L'àrea s'ha dividit en una zona central i sis zones concèntriques que afecten ara per ara un total de 46 municipis. L'entitat, però, encara està treballant en l'elaboració d'un sistema tarifari comú i en les propostes de coordinació relatives a la integració dels serveis ferroviaris en el sistema de transport públic col·lectiu.

Quant al transport urbà, tal com s'ha dit, són poques les ciutats que disposen de línies urbanes d'autobús: Girona i els municipis del seu entorn immediat, Blanes, Lloret de Mar, Figueres, Olot, Sant Feliu de Guíxols i Calonge. Fora del servei metropolità de Girona, la seva incidència en la mobilitat total és més aviat minsa.

Pel que fa al ferrocarril, es disposa de tres línies que afecten les Comarques Gironines: Barcelona-Puigcerdà, Barcelona-Portbou, que funcionen amb una lògica d'escala regional o estatal-internacional, i el recorregut final de la línia que des de Barcelona ressegueix el Marèsme fins a Maçanet-Massanes. La seva funció és cobrir principalment els desplaçaments de connexió amb altres àmbits del país, especialment el metropolità. La inexistència d'un tren de rodalies que doni servei a la zona fa que el regional faci una doble funció, tot i que només quatre estacions es veuen afavorides per la parada del Catalunya Exprés, que és el que passa amb més freqüència.

**TAULA 3** Desplaçaments segons tipus (interns, de connexió i fora àmbit) i modes de transports

Mitjà de transport principal	Tipus de desplaçament						Total	
	Intern	%	De connexió	%	Fora de l'àmbit	%		%
Modes no motoritzats	848.099	43,1	3.573	4,8	1.784	24,9	853.456	41,6
Transport públic	71.847	3,7	16.251	21,6	2.052	28,7	90.151	4,4
Transport privat	1.047.111	53,2	55.364	73,6	3.325	46,4	1.105.800	54,0
<b>Total</b>	<b>1.967.058</b>	<b>100,0</b>	<b>75.189</b>	<b>100,0</b>	<b>7.160</b>	<b>100,0</b>	<b>2.049.407</b>	<b>100,0</b>

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

És el ferrocarril, doncs, el que fa que hi hagi uns percentatges molt més alts en l'ús del transport públic en els desplaçaments de connexió amb altres àmbits. Pel que fa a aquests fluxos de relació amb altres territoris, un 21,6% utilitza el transport públic en comparació del 3,7% corresponent als desplaçaments interns, com es pot veure a la taula 3. Evidentment, el percentatge més elevat, el 28,7% de fora de l'àmbit de les Comarques Gironines (en nombres absoluts irrellevant amb relació al total) correspon bàsicament als moviments que permet tota la xarxa de transports de Barcelona.

La poca oferta de transport públic afavoreix que el 95,2% dels desplaçaments dels gironins es caracteritzin per ser unimodals, és a dir, utilitzen un únic mitjà de transport, mentre que només un 3,9% són bimodals i un 0,9% trimodals o més. En el cas dels desplaçaments fets amb més d'una etapa o multimodals, els que combinen el transport privat amb un mode no motoritzat són els més freqüents.

En dies feiners, la mobilitat ocupacional, com es pot observar en els gràfics següents, és la que fa més ús dels modes motoritzats. Un 63,1% dels desplaçaments per feina o estudis es fan en transport privat i un 6,2% en transport públic, en comparació amb el 46% i el 2,8% respectivament que corresponen als desplaçaments personals. Així, més de la meitat dels desplaçaments per motius personals es realitzen a peu.

Es pot dir que la mobilitat per motius personals respon majoritàriament a una lògica de proximitat —el 65,6% dels desplaçaments no motoritzats són per qüestions personals— mentre que els desplaçaments per motius ocupacionals representen els viatges més llargs. Bàsicament, el lloc treball és el que ha sofert una major dissociació del lloc de residència.

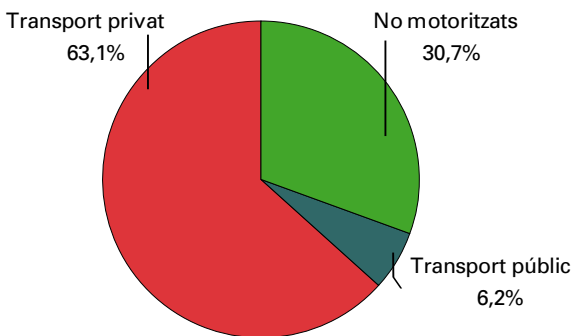
#### 1.4. La dimensió horària dels desplaçaments

Si s'analiza la dimensió horària, els desplaçaments en dia feiner per compra quotidiana —un dels motius personals que com s'ha vist aplega més viatges— són els que tenen de mitjana menys durada: 12,3 minuts. En canvi, l'accés als serveis de salut (metge/hospital) obliga a fer uns desplaçaments més llargs, de 22,5 minuts de mitjana. Anar a treballar estaria en una posició intermèdia, amb 15,9 minuts de mitjana per desplaçament.

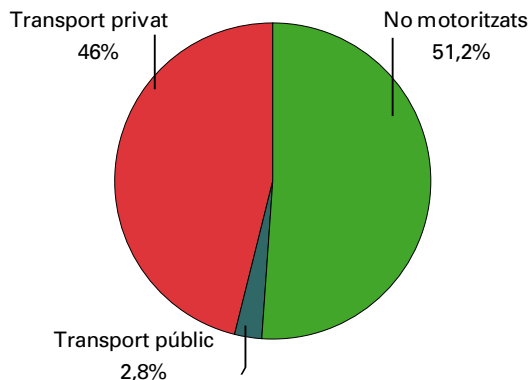
La durada mitjana dels desplaçaments en conjunt varia bastant en funció de si es tracta de moviments que es realitzen dins del mateix municipi de residència o si es té com a destinació un altre municipi. Pel que fa als moviments intermunicipals, la mitjana en dies feiners és de quasi 25 minuts, mentre que en el cas dels moviments intramunicipals aquesta mitjana es redueix a la meitat, uns 12 minuts. En dies festius la població es permet fer desplaçaments més llargs i es passa a 31,5 i 15,7 minuts segons si són moviments intermunicipals o intramunicipals.

**FIGURA 4** Distribució dels desplaçaments segons el mode de transport utilitzat i el tipus de dia de la setmana

#### Mobilitat ocupacional segons el mode de transport



#### Mobilitat personal segons el mode de transport



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.



pals. L'increment dels fluxos intermunicipals comporta clarament més despesa de temps, un cost afegit a les altres conseqüències negatives del fenomen.

Una altra consideració temporal fa referència a la franja horària en què es produeix l'inici dels desplaçaments. En dies feiners, els fluxos per motius ocupacionals són els que generen les puntes més acusades i per tant més conflictives a causa de l'ús majoritari del transport privat. Els gràfics següents mostren que de 7 a 9 h és el punt de màxima concentració de moviments ocupacionals, que coincideix amb l'entrada a la feina i a l'estudi. En aquest moment es produeixen quasi la meitat de tots els desplaçaments que es fan durant el dia per aquest motiu (235.000 desplaçaments). De 14 a 16 h, però ja de forma molt més reduïda (108.000 desplaçaments), és l'altre moment més destacat d'anada al lloc de treball o estudi. La tornada a casa des del motiu ocupacional té una distribució menys concentrada i s'estén més durant tota la tarda, tot i que amb unes puntes màximes de 13 a 14 h i de 17 a 18 h.

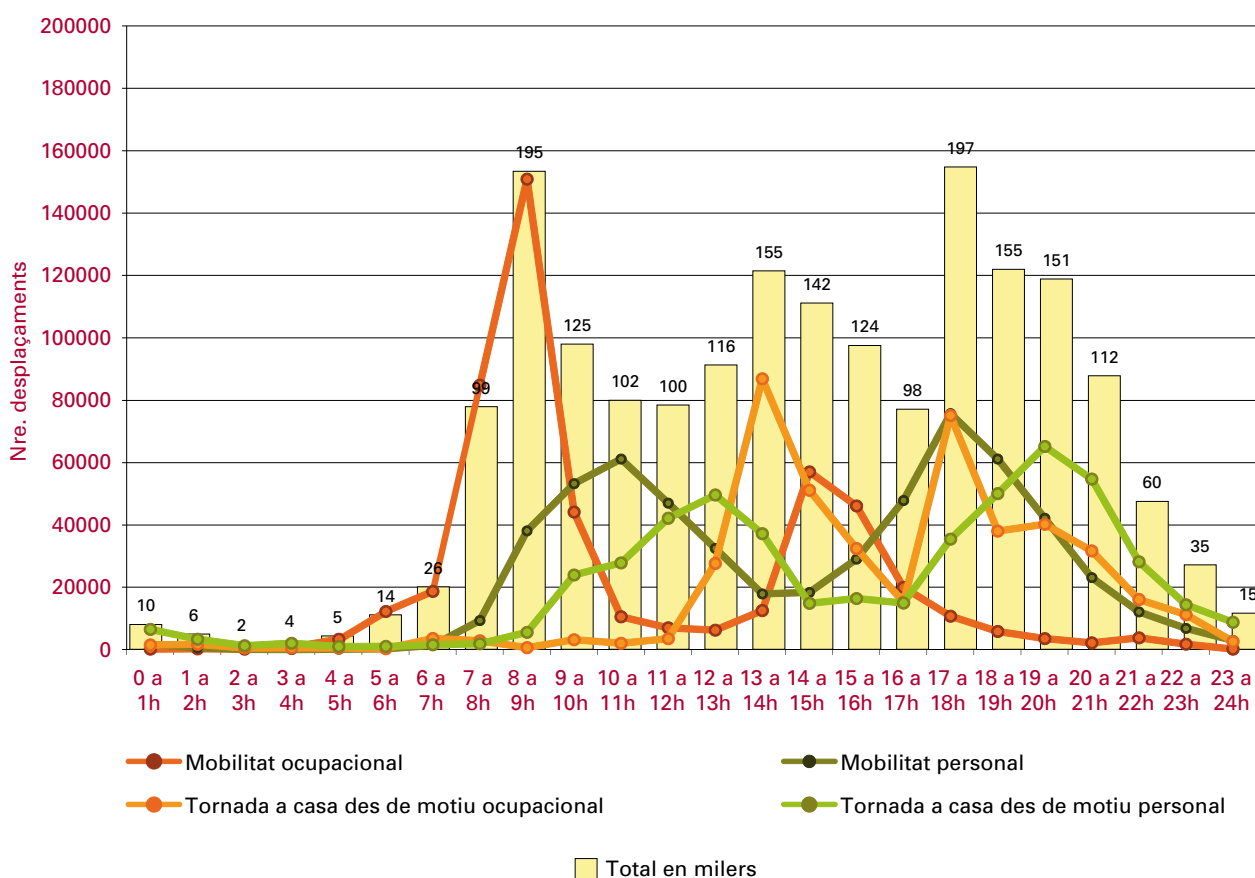
Els desplaçaments per motius personals no generen puntes tan acusades. L'inici d'aquests moviments es

retarda amb relació als ocupacionals i marca un primer màxim entre les 9 i les 11 h (amb uns 114.000 desplaçaments). A la tarda es produeix el moment més important pel que fa al volum total d'aquests fluxos, amb un màxim de 17 a 19 h (137.000 desplaçaments). La tornada a casa des del motiu personal es pot dir que utilitza les franges horàries que queden menys ocupades i es tracta dels desplaçaments que s'allarguen fins més tard, amb un màxim de 19 a 21 h.

El conjunt de tots els desplaçaments, ocupacionals i personals, d'anada i tornada, marca la franja de 7 h a 21 h amb concentracions sempre a l'entorn o per sobre dels 100.000 moviments. De 8 a 9 h, de 13 a 14 h i de 17 a 18 h són les hores amb volums més grans, especialment l'última de la tarda que s'allarga fins a les 20 h. Són també les hores més significatives i més problemàtiques per a la utilització del vehicle privat.

Cal dir, però, que aquests comportaments, vistos de manera general, són els que es repeteixen en el conjunt del territori català ja que els horaris laborals, escolars o comercials són similars a tot el país.

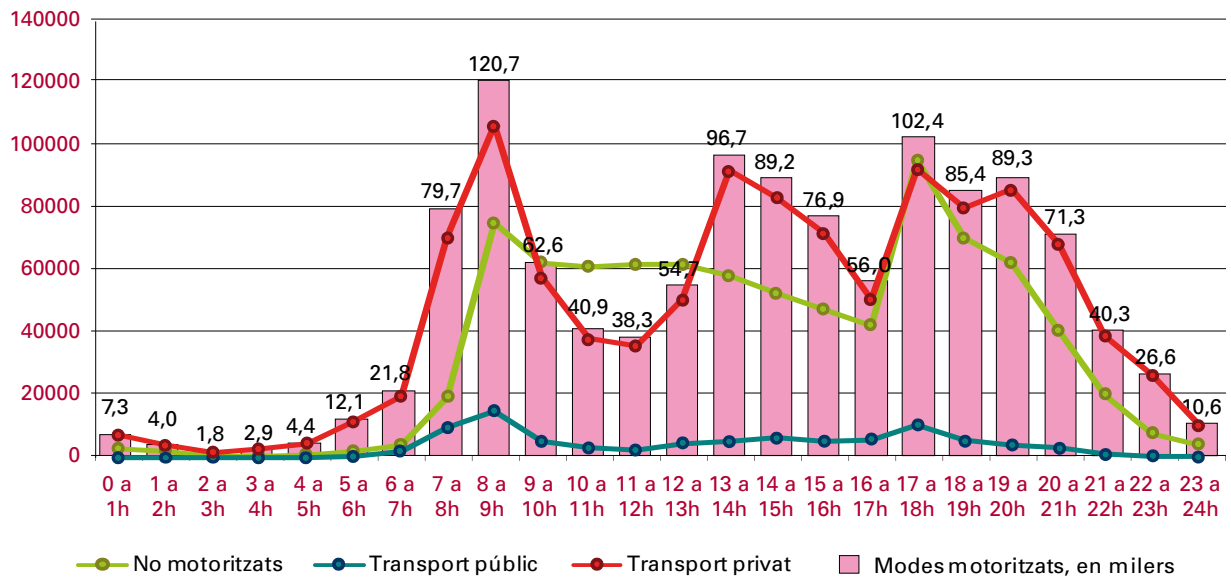
FIGURA 5 Desplaçaments segons motiu i hora d'inici. Dia feiner



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

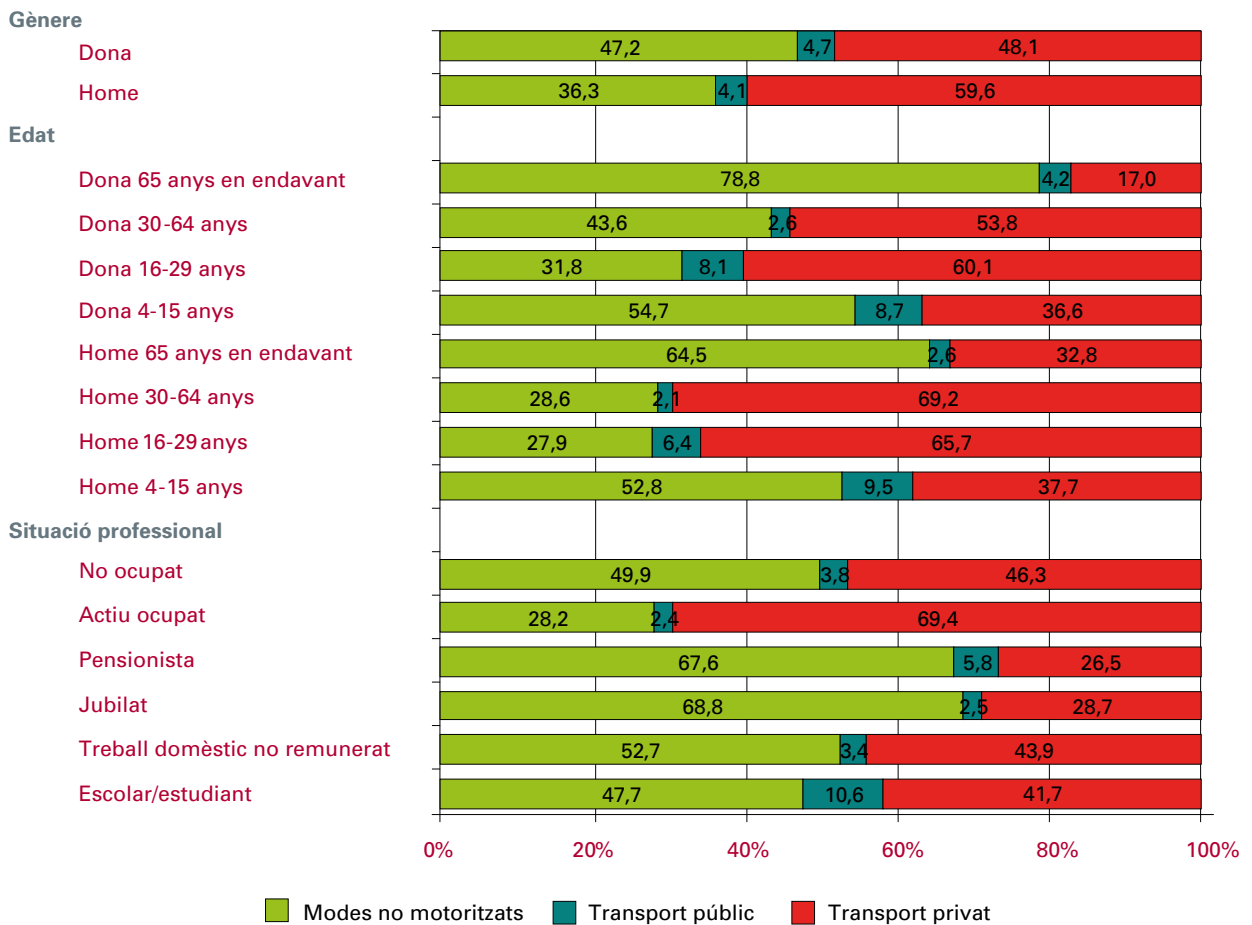


FIGURA 6 Desplaçaments segons mode de transport i hora d'inici. Dia feiner



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

FIGURA 7 Percentatge de desplaçaments segons mode de transport i segment de població. Dia feiner



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

## 1.5. Qui realitza els desplaçaments?

Les característiques de la població que es mou (el gènere, l'edat o la situació professional) són altres variables que en principi no han de tenir un comportament divers a les Comarques Gironines amb relació a la resta de Catalunya. En tot cas, en comparació amb altres àmbits, hi podria haver petites variacions en funció, per exemple, de les taxes d'activitat de la població.

Tots els segments de població, tenint en compte la mòbil i no mòbil, estan per sobre de la mitjana de 3 desplaçaments al dia a excepció de la població de 65 anys en endavant, és a dir, de la població jubilada i pensionista. La resta de grups es mouen entre els 3 i els 3,49 desplaçaments al dia. S'observa que hi ha més mobilitat en el grup de les dones de 30 a 64 anys i les nenes de 4 a 15 anys. Però, vist en conjunt, la mitjana de desplaçaments diaris no varia gaire entre homes i dones: 3,16 i 3,20, respectivament. D'altra banda i segons la situació professional, els actius ocupats i els estudiants són els que efectuen de mitjana més moviments.

Els homes són els que més es mouen per temes ocupacionals: el 53,1% dels seus desplaçaments són per aquesta causa. En canvi, les dones destinen el 60% dels moviments a temes personals, que assoleixen un 65,2% en la franja dels 30 als 64 anys d'edat, cosa que fa patent les diferències per sexe en les taxes d'activitat i una activitat més elevada de dedicació femenina a les tasques familiars. D'altra banda, l'edat escolar i la de jubilació són les que menys acusen la diferència de sexes (la primera per motius ocupacionals i la segona per motius personals). De la mateixa manera, no s'observa cap diferència entre sexes pel que fa a la variable professional (és a dir, segons si les persones estan ocupades o no).

Les diferències són realment significatives a l'hora d'analitzar qui utilitza un mode de transport o un altre. Els homes fan servir el transport privat en un 60% dels desplaçaments, mentre que les dones només ho fan en un 48,1%. En qualsevol de les franges d'edat

establertes, l'home supera la dona en l'ús d'aquest mode de transport. En canvi, la dona es desplaça més amb modes no motoritzats i amb transport públic. L'únic grup femení que supera la mitjana masculina en l'ús del vehicle privat és el de 16 a 20 anys (60,1% dels moviments). Les dones a partir de 65 anys, el segment de població que ha tingut menys accés al permís de conduir i al vehicle propi, són les que realitzen més desplaçaments a peu (78,8%). A l'altre extrem hi ha el grup masculí de 30 a 64 anys, que només utilitza mitjans no motoritzats en un 28,6% dels desplaçaments. L'ús del transport públic té els percentatges més alts en els escolars i estudiants, especialment entre 4 i 15 anys i també en les dones de 16 a 29 anys.

## 2. Els desplaçaments i les relacions territorials

La informació que s'analitza en aquest apartat fa referència, d'una banda, al volum i al caràcter dels desplaçaments que relacionen les Comarques Gironines amb els altres àmbits territorials de Catalunya i, de l'altra, als moviments que s'efectuen dins de la mateixa demarcació, al nivell de desagregació que permet la mostra, el comarcal.

El total de desplaçaments que es produeixen en el conjunt d'aquest àmbit, independentment del lloc de residència dels protagonistes, és de 2.143.938 en dia feiner, un 4,6% més que els realitzats exclusivament pels residents gironins. En dia festiu aquests desplaçaments passen a ser 1.764.649, un 21,9% més si es comparen també amb els desplaçaments totals de la població gironina, una diferència en aquest cas molt més destacable i que té a veure amb l'atracció d'aquest àmbit com a espai turístic i d'oci a escala de Catalunya.

Del total de fluxos que tenen com a base les Comarques Gironines, un 7,6% són de connexió amb algun altre àmbit, és a dir, tenen el seu origen o la seva destinació en un àmbit territorial diferent. Aquest percentatge s'eleva al 17,6% en dies festius pel motiu que s'ha esmentat anteriorment. Però més enllà d'aquestes dades de ca-

**TAULA 4** Distribució dels desplaçaments segons tipus: interns o de connexió\* i motiu

Motiu del desplaçament	Dia feiner			Dia festiu		
	Interns	De connexió	Total	Interns	De connexió	Total
Mobilitat ocupacional	46,2%	52,7%	46,7%	9,7%	4,4%	8,8%
Mobilitat personal	53,8%	47,3%	53,3%	90,3%	95,6%	91,2%
Total desplaçaments	1.980.415	163.524	2.143.938	1.454.765	309.884	1.764.649
%	92,4%	7,6%	100,0%	82,4%	17,6%	100,0%

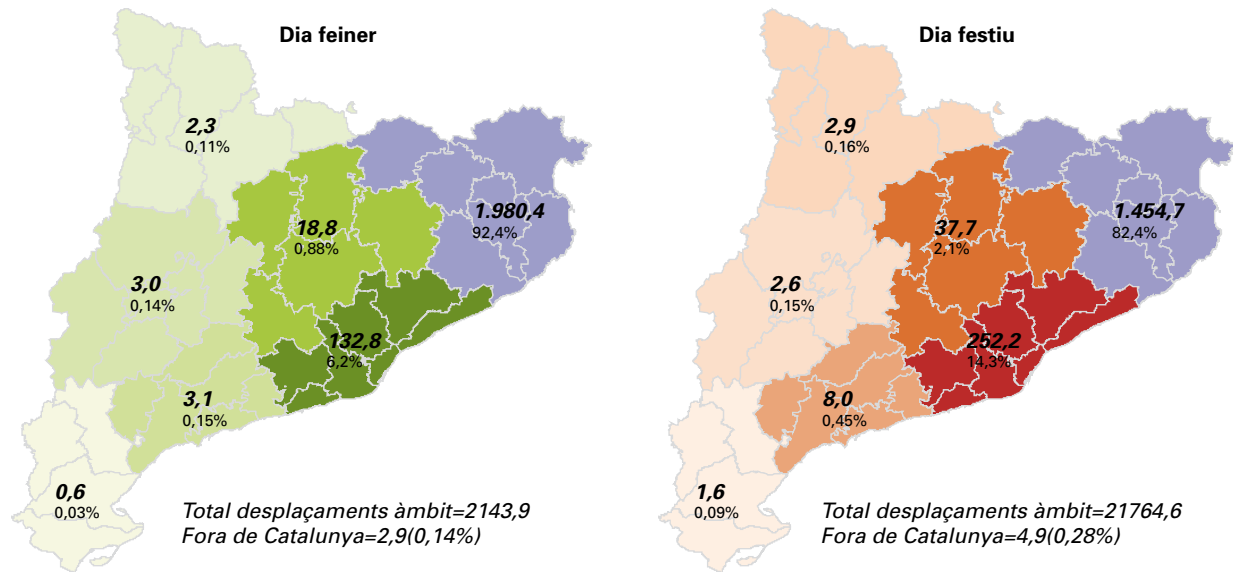
Conjunt de desplaçaments realitzats a l'àmbit d'estudi, amb independència del lloc de residència dels protagonistes.

\*Interns: desplaçaments amb origen i destinació al mateix àmbit territorial. De connexió: desplaçaments amb origen o destinació a àmbits territorials diferents.

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

**FIGURA 8** Nombre de desplaçaments segons l'àmbit territorial d'origen i de destinació (en milers de desplaçaments i % amb relació al total de l'àmbit)

(En milers de desplaçaments i % en relació amb el total de l'àmbit)



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

ràcter general, pot tenir un cert interès fer una anàlisi més concreta de cap on van i d'on vénen aquests moviments, que és el que es fa a continuació.

### 2.1. Les relacions de les Comarques Gironines amb la resta de Catalunya

Els àmbits amb més relació amb les Comarques Gironines són perfectament previsibles si prenem com a base el funcionament de la Catalunya actual. Així, com es pot observar a les figures 8, 9 i 10, cal destacar la importància de l'àmbit metropolità, que centralitza el 90% dels desplaçaments externs vinculats amb les terres gironines. Molt per sota queden les Comarques Centrals, que tot i això sobresurten amb relació a la resta d'àmbits del país. Les relacions amb aquest espai, afavorides per l'eix transversal, és previsible que vagin adquirint més pes en els propers anys, amb l'obertura del túnel de Bracons entre la Garrotxa i Osona.

L'àmbit metropolità i les Comarques Centrals sobresurten tant en dies feiners com en dies festius, però en aquest últim cas pràcticament dupliquen el nombre de desplaçaments. De tota la resta de territoris, només en els pocs desplaçaments en relació amb la regió de Ponent la mobilitat en dies feiners és superior a la dels festius. També s'ha de destacar, malgrat que es tracta d'un nombre reduït de desplaçaments, la relació de les Comarques Gironines amb territoris de fora de Catalunya, que oscil·la al voltant del 3% i del 5% del total en dies feiners i festius respectivament, unes xifres fins i tot per sobre d'uns quants àmbits del país, fet que s'ex-

plica segurament pels vincles transfronterers, que són forts en algunes de les comarques implicades.

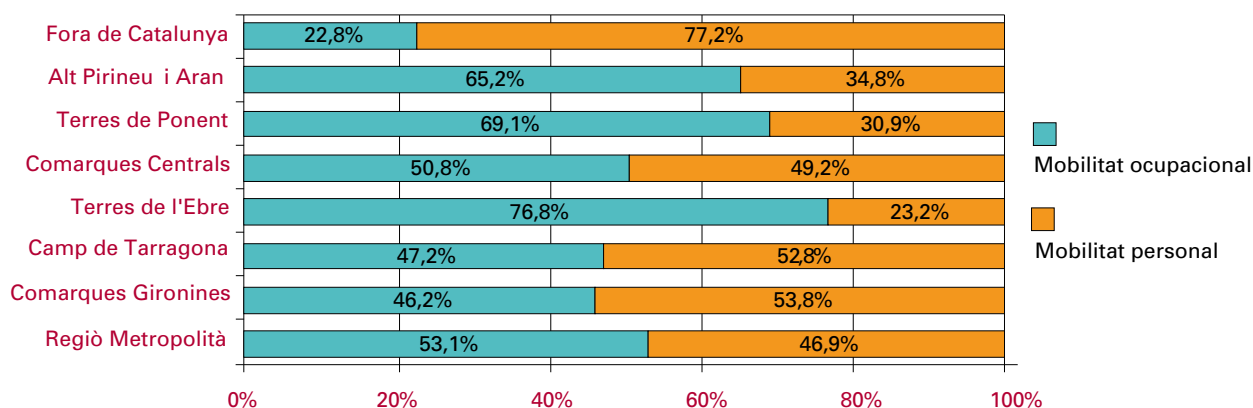
Quant als motius d'aquests desplaçaments, en dies feiners es poden observar notables diferències segons els àmbits territorials. Hi ha uns percentatges més importants de desplaçaments motivats per raons laborals en les àrees físicament o funcionalment més allunyades de les Comarques Gironines, és a dir, les Terres de l'Ebre i de Ponent. Per contra, pel que fa a les àrees més properes o ben connectades amb Girona, hi ha o bé un equilibri o bé una proporció més elevada de moviments que es deuen a raons personals.

D'altra banda, si s'observen les mateixes dades en dies festius, les diferències entre els àmbits es matisen bastant per l'aclaparadora majoria dels desplaçaments que corresponen a motius personals. Només pel que fa a les Comarques Gironines (9,7%) i a les Centrals (7,4%) els motius laborals mantenen encara una certa rellevància, però sense superar en cap cas el 10% del total.

### 2.2. Els fluxos comarcals

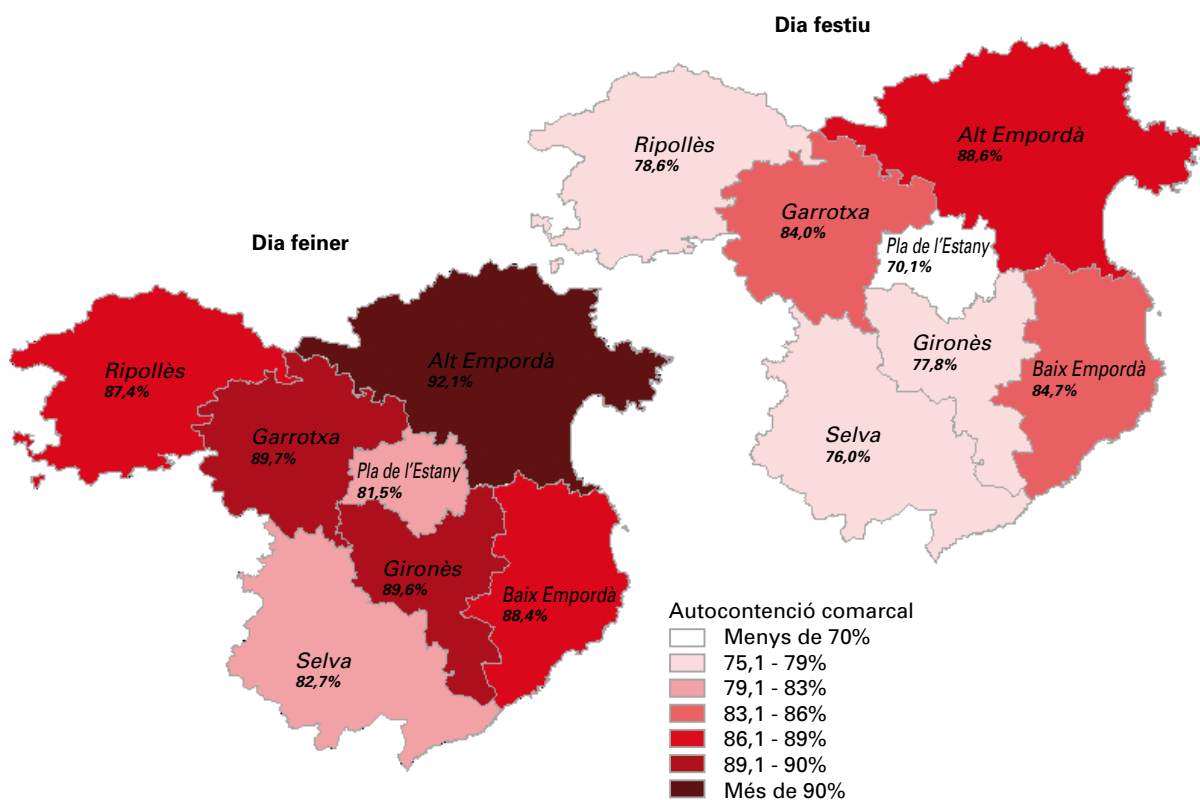
Els desplaçaments que realitzen els gironins són majoritàriament dins de la mateixa comarca, tant en dies feiners com festius. En el primer cas l'autocontenció sempre es troba per sobre del 80% —i en bastants casos s'apropa al 90%—, i en el segon se supera el 70% a totes les comarques (el radi dels moviments de l'oci sembla ser més gran). L'autocontenció més gran s'observa a l'Alt Empordà —fet que probablement s'explica

FIGURA 9 Desplaçaments de les Comarques Gironines segons àmbit territorial d'origen i destinació, i motiu. Dia feiner



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

FIGURA 10 Autocontenció comarcal segons tipus de dia



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

per uns mercats de treball comarcals molt ben definits i pel pes de l'economia agrària, així com per una bona oferta d'oci — i la més petita al Pla de l'Estany, una comarca molt vinculada a Girona ciutat i a les seves dinàmiques.

Una altra dada d'aquest mapa que pot tenir un cert interès és la diferència d'autocontenció comarcal entre dies feiners i festius. L'autocontenció sempre és me-

nor en dies festius, durant els quals la gent volta més. En aquest sentit, el Gironès destaca perquè té menys autocontenció, fet que potser respon a les dinàmiques característiques d'àrees metropolitanes.

L'autocontenció municipal —és a dir, agafant com a àmbit de l'autocontenció el municipi i no la comarca— sempre és, lògicament, més reduïda que la comarcal. Tots els valors en dia feiner estan per sota del 70%, a excep-

**TAULA 6** Desplaçaments segons comarca d'origen i tipus (interns o de connexió). Dia feiner

Comarca d'origen del desplaçament	Interns%	Connexió			Total desplaçaments Abs
		Amb altres àmbits territorials%	Amb altres comarques gironines%	Total connexió%	
Alt Empordà	92,6	2,3	5,1	7,4	368.966
Baix Empordà	91,5	2,3	6,2	8,5	383.926
Garrotxa	90,8	2,8	6,3	9,2	155.866
Gironès	86,0	2,3	11,7	14,0	534.751
Pla de l'Estany	84,5	2,1	13,5	15,5	90.658
Ripollès	88,8	7,7	3,6	11,2	75.745
Selva	85,1	8,4	6,5	14,9	449.828
<b>Total</b>	<b>85,0</b>	<b>3,7</b>	<b>11,4</b>	<b>15,0</b>	<b>2.143.938</b>

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

ció de la Selva (71%), mentre que en dia festiu no se supera el 60% d'autocontenció, excepte en el Ripollès (61,6%), i es redueix fins a 46% al Pla de l'Estany.

Tenint en compte tots els desplaçaments identificats dins de les Comarques Gironines, tant dels residents com dels no residents, s'observa que també la gran majoria de desplaçaments es realitzen dins dels límits de la regió, sempre per sobre del 80% del total dels moviments en dies feiners. Ara bé, les diferències són qualitativament significatives, ja que permeten intuir la importància d'una àrea urbana central que es va consolidant a cavall del Gironès, el Pla de l'Estany i la Selva, i per això els desplaçaments interns en aquests casos són relativament menors.

Aquesta anàlisi es referma si s'observa que els desplaçaments de connexió de les dues primeres comarques amb altres comarques també són percentualment alts. Quant a la Selva, el comentari ha de ser més acurat. Les dades deixen entreveure la dualitat d'aquest territori, amb una part de plana i de costa que té sòlids vincles amb la Regió Metropolitana de Barcelona i una altra part de plana i d'interior que es vincula més aviat amb Girona. La primera part d'aquesta afirmació també serveix per al Ripollès, que sobresurt amb un percentatge significatiu de desplaçaments fora de les Comarques Gironines, fet que correspon a una tendència prou coneguda de resseguir cap al sud l'eix que obre el Ter.

La hipòtesi de l'àrea urbana com a fenomen consolidat també es confirma si, al gràfic següent, s'observa el pes del Gironès en el total dels desplaçaments de les set comarques i tenint en compte només els desplaçaments intercomarcals. D'una banda, pel que fa al total de desplaçaments aquesta comarca representa poc més d'un de cada quatre desplaçaments (26,3%) —una proporció similar al seu pes poblacional—, de l'altra, pel que fa als desplaçaments intercomarcals n'acumula força més d'un terç (38,7%). El mateix succeeix al Pla de l'Estany, tot i

que té un total de desplaçaments molt menor. A la resta de comarques, aquests percentatges o bé no varien gaire o bé varien en sentit invers als del Gironès, ja que el percentatge de desplaçaments intercomarcals queda força per sota.

Els dies festius el nombre de fluxos baixa de manera important, però no varien tant les característiques amb relació als dies laborables. Si bé la mitjana dels desplaçaments intracomarcals —interns— descendeix del 85% al 79,3%, els diferents comportaments comarcals es mantenen bastant semblants. Es constata la importància de l'àrea urbana de Girona així com dels vincles de la Selva i el Ripollès amb altres àmbits territorials. Però en aquestes dues comarques sí que hi ha una subtil diferència amb els dies feiners, ja que en els desplaçaments de connexió tenen més pes els que es realitzen cap a altres comarques gironines que no pas els que es realitzen cap a altres àmbits territorials. És a dir, les dades relatives semblen indicar que en dies festius els ciutadans de la Selva i el Ripollès són els que més tendeixen a moure's dins de la mateixa regió de Girona, mentre que la resta de comarques «aprofiten» aquests dies per visitar altres àmbits.

Les dades de la taula 8, que expressa el creuament de totes les comarques, consoliden també la idea del pes de l'àrea urbana de Girona. Sense haver d'analitzar les xifres en detall, el que s'observa a grans trets és el pes de la relació entre les comarques implicades en l'àrea i la importància del vincle ocupacional per sobre del personal. Però també es fa evident l'atracció que exerceix el Gironès sobre el conjunt de comarques, que sempre està molt per sobre de la relació amb qualsevol altra comarca.

Des de fora de la regió de Girona, les principals comarques d'origen dels desplaçaments cap a aquesta regió són també perfectament previsibles: com es pot veure a

**TAULA 7** Desplaçaments segons comarca d'origen i tipus (intern o de connexió). Dia festiu

Comarca d'origen del desplaçament	Interns%	Connexió			Total desplaçaments Abs
		Amb altres àmbits territorials%	Amb les altres comarques gironines%	Total connexió%	
Alt Empordà	85,1	7,3	7,6	14,9	303.617
Baix Empordà	84,7	9,4	6,0	15,3	309.901
Garrotxa	80,2	12,2	7,6	19,8	118.196
Gironès	79,1	16,0	4,9	20,9	388.399
Pla de l'Estany	71,0	24,9	4,1	29,0	66.644
Ripollès	72,7	6,8	20,5	27,3	61.468
Selva	72,4	8,4	19,2	27,6	360.925
<b>Total</b>	<b>79,3</b>	<b>11,1</b>	<b>9,6</b>	<b>20,7</b>	<b>1.609.149</b>

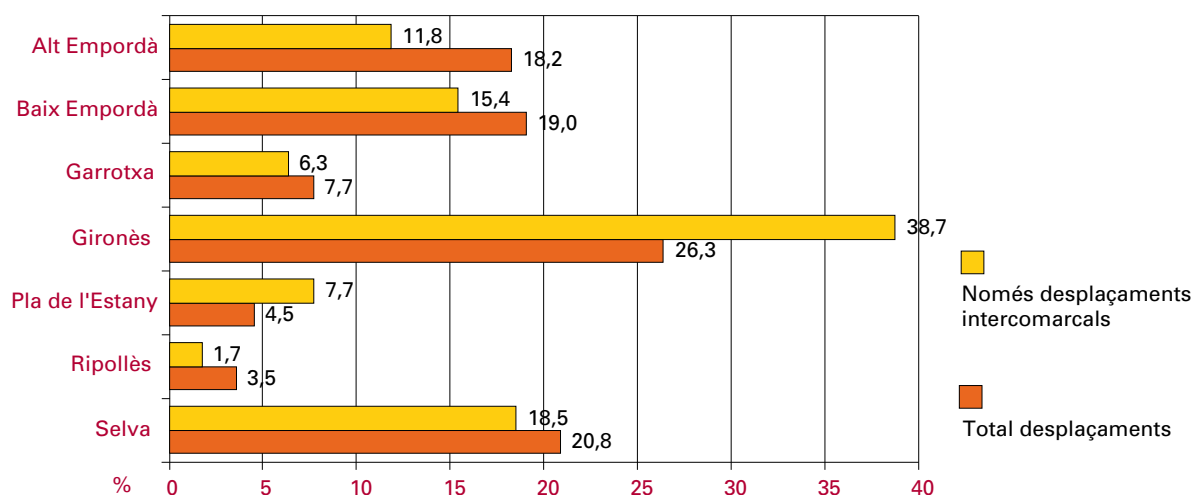
Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

**TAULA 8** Fluxos intercomarcals dins de l'àmbit territorial segons motiu

Comarca d'origen i destinació	Mobilitat ocupacional	%	Mobilitat personal	%	Total
Alt Empordà - Alt Empordà	158.720	46,4	183.095	53,6	341.816
Alt Empordà - Baix Empordà i viceversa	5.507	62,5	3.311	37,5	8.818
Alt Empordà - Garrotxa i viceversa	1.828	58,3	1.305	41,7	3.134
Alt Empordà - Gironès i viceversa	13.501	65,5	7.103	34,5	20.604
Alt Empordà - Pla de l'Estany i viceversa	1.691	68,7	770	31,3	2.461
Alt Empordà - Ripollès i viceversa	105	24,0	333	76,0	438
Alt Empordà - Selva i viceversa	1.629	81,7	366	18,3	1.994
Baix Empordà - Baix Empordà	155.669	44,3	195.684	55,7	351.353
Baix Empordà - Garrotxa i viceversa	351	32,2	737	67,8	1.088
Baix Empordà - Gironès i viceversa	16.407	51,2	15.632	48,8	32.040
Baix Empordà - Pla de l'Estany i viceversa	1.458	83,5	287	16,5	1.746
Baix Empordà - Ripollès i viceversa	148	39,2	230	60,8	378
Baix Empordà - Selva i viceversa	2.539	59,0	1.761	41,0	4.301
Garrotxa - Garrotxa	65.211	46,1	76.370	53,9	141.581
Garrotxa - Gironès i viceversa	3.927	59,4	2.683	40,6	6.610
Garrotxa - Pla de l'Estany i viceversa	2.747	73,6	985	26,4	3.732
Garrotxa - Ripollès i viceversa	2.104	70,8	866	29,2	2.971
Garrotxa - Selva i viceversa	1.642	70,0	704	30,0	2.347
Gironès - Gironès	205.040	44,6	255.070	55,4	460.110
Gironès - Pla de l'Estany i viceversa	9.689	64,6	5.303	35,4	14.992
Gironès - Ripollès i viceversa	376	34,0	728	66,0	1.104
Gironès - Selva i viceversa	29.605	61,2	18.801	38,8	48.406
Pla de l'Estany - Pla de l'Estany	33.804	44,1	42.786	55,9	76.590
Pla de l'Estany - Ripollès i viceversa	81	52,9	72	47,1	154
Pla de l'Estany - Selva i viceversa	814	60,2	538	39,8	1.352
Ripollès - Ripollès	27.714	41,2	39.511	58,8	67.225
Ripollès - Selva i viceversa	176	53,8	151	46,2	326
Selva - Selva	172.537	45,1	210.210	54,9	382.747
<b>Total</b>	<b>915.020</b>	<b>46,2</b>	<b>1.065.394</b>	<b>53,8</b>	<b>1.980.415</b>

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

FIGURA 11 Pes de cada comarca en els percentatges generats dins l'àmbit. Dia feiner (total de fluxos dins l'àmbit= 100%)



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

TAULA 9 Principals comarques d'origen dels desplaçaments amb destinació a les Comarques Gironines. Dia festiu i dia feiner

Comarca origen	Desplaçament dia feiner	Comarca origen	Desplaçaments dia festiu
Barcelonès	23.489	Barcelonès	51.922
Maresme	22.185	Maresme	32.384
Vallès Oriental	11.175	Vallès Oriental	16.889
Vallès Occidental	6.169	Vallès Occidental	13.700
Osona	5.899	Osona	12.392
Baix Llobregat	3.564	Baix Llobregat	10.154
Fora de Catalunya	2.075	Bages	3.178
Bages	1.369	Fora de Catalunya	3.037
Anoia	1.313	Anoia	1.476
Altres comarques	6.961	Tarragonès	1.414
		Baix Camp	1.289
		Altres comarques	7.666
<b>Total</b>	<b>84.199</b>	<b>Total</b>	<b>1.764.649</b>

Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

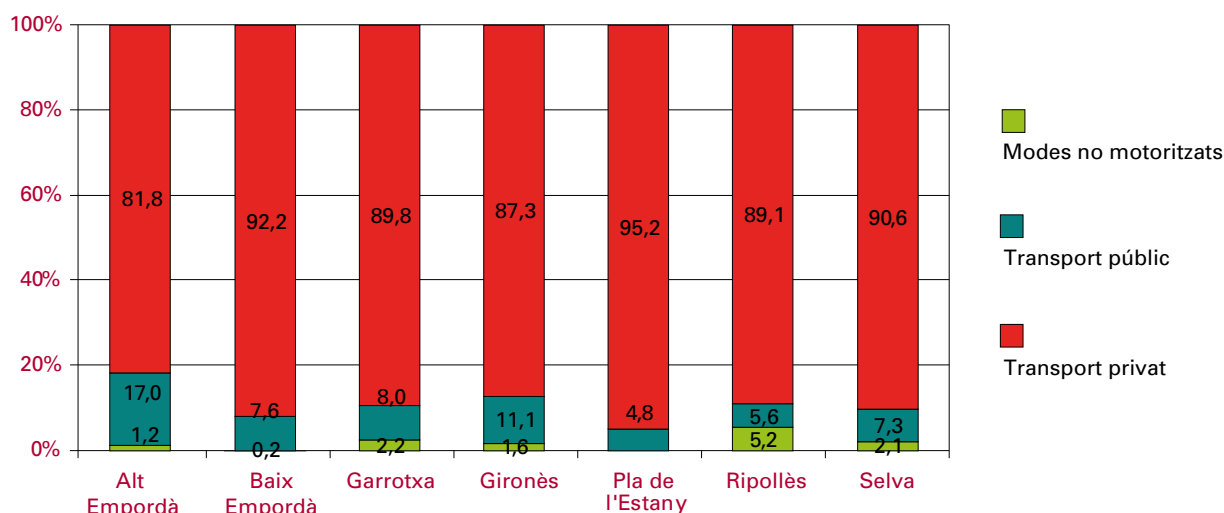
la taula 9, el pes de la Regió Metropolitana de Barcelona i la lògica de la proximitat són ineludibles. El Barcelonès, el Maresme i el Vallès Oriental ho confirmen. Només els fluxos provinents del Vallès Occidental i Osona semblen alterar parcialment aquesta lògica, ja que hi ha més desplaçaments de la primera regió, més allunyada, que no pas de la segona. Sens dubte, la diferent potència demogràfica de l'una i de l'altra i les diferències d'accessibilitat, que segurament penalitzen Osona, donen resposta a aquestes dades.

### 2.3. Els desplaçaments comarcals i els modes de transport

Finalment, una darrera perspectiva d'anàlisi a escala comarcal és la dels modes de transport utilitzats. Dels gràfics que es poden veure a continuació, el fet que destaca per sobre de tot és el predomini quasi absolut del transport privat. Malgrat tot, hi ha diferències rellevants entre comarques, en bona part derivades de l'estructura urbana i laboral.



**FIGURA 12** Modes de transport utilitzats en els desplaçaments intercomarcals. Dia feiner (origen-destinació des de cada comarca i cap a cada comarca)



Font: elaboració a partir de les dades de l'ATM, Generalitat de Catalunya i IERMB, 2006.

En el cas dels desplaçaments intercomarcals i en dies feiners, la mobilitat és abassegadorament privada, i se situa en tots els casos per sobre del 80%, i la no motoritzada és, lògicament, testimonial. El transport públic només assoleix xifres significatives a l'Alt Empordà i al Gironès, on la primacia d'un centre urbà amb una xarxa important de transport públic és més evident. Probablement el fet diferencial determinant amb relació a altres comarques és el servei ferroviari, i per això el percentatge més alt d'ús del transport públic entre dues comarques és entre el Gironès i l'Alt Empordà.

Potser la informació més interessant que ofereixen aquestes dades és la indicació d'una insuficiència del transport públic amb lògica metropolitana. Si no fos que aquest tipus de servei no és satisfactori, no s'entendria que les intenses relacions que s'han vist entre el Gironès, el Pla de l'Estany i la Selva no donin uns percentatges de mobilitat en transport públic força més alts. La taula 10 permet confirmar aquesta afirmació, els desplaçaments entre altres comarques són els que tenen uns percentatges d'ús del transport públic més elevat: Alt Empordà-Selva, Baix Empordà-Gironès (que disposa d'una millor freqüència i cobertura de transport públic), Gironès-Garrotxa...

Els desplaçaments intracomarcals presenten, com és lògic, una relació força més equilibrada entre els diferents modes de transport. O més ben dit, adquireixen una gran importància els desplaçaments no motoritzats, com anar a peu. Són moviments sovint dins d'un mateix municipi i, per tant, caminar o anar amb bicicleta són una manera possible i eficient de desplaçar-se. En aquest cas, el mode que resulta més testimonial és el transport públic, ja que existeixen molt poques xarxes —cap de ferroviària— de caràcter o amb lògica comarcal.

D'altra banda, en dies festius, el canvi més destacable és precisament el descens de la mobilitat no motoritzada. Segurament això també indica que els desplaçaments de cap de setmana intramunicipals es realitzen en un radi més gran. I semblaria que en aquests casos el transport públic perd pràcticament tota la seva eficiència.

### 3. Conclusió

L'extrapolació de la mostra de l'EMQ 2006 ha permès quantificar el nombre de desplaçaments totals que efectuen els gironins, que superen els 2 milions en dies feiners i els 1,4 milions en dies festius. S'obté una mitjana de 3,18 desplaçaments per persona i dia, dada que està per sota de la mitjana catalana (3,38), molt marcada per l'alta mobilitat de l'àmbit metropolità. Però els desplaçaments que tenen lloc a les Comarques Gironines són força més si es comptabilitzen també els que realitzen els no residents. Això en dissabtes i dies festius suposa un increment de quasi un 22%, fet que s'explica per l'atracció de l'àmbit com a espai turístic i d'oci a escala de tot el país.

La mobilitat personal és la que motiva més desplaçaments, però són els fluxos per raons ocupacionals els que generen les puntes més acusades i més conflictives, ja que es concentren en unes hores determinades del dia i utilitzen majoritàriament el transport privat. En conjunt, més del 58% dels viatges que realitzen els gironins en dies feiners es fan amb modes motoritzats, amb un pes totalment preminent del cotxe. El transport públic només assoleix el 4,4% del total, 10 punts per sota de la mitjana de Catalunya. En dies festius els valors són encara més extrems.

Aquesta preeminència del transport privat en detriment dels desplaçaments a peu i amb transport públic és un fet que està relacionat amb la creixent dispersió urbana, molt patent en l'última dècada a les Comarques Gironines, i amb una xarxa de transport públic, d'autobusos urbans i interurbans, de ferrocarrils regionals i de rodalies territorialment desigual i que no cobreix les necessitats quotidianes de mobilitat. El transport públic només assoleix uns percentatges d'ús més significatius en els desplaçaments cap a altres àmbits territorials.

L'àmbit metropolità centralitza el 90% dels desplaçaments externs vinculats amb les terres gironines. El segon àmbit que sobresurt amb relació a la resta són les Comarques Centrals. En aquests vincles, cal destacar especialment el nombre de desplaçaments que es produeixen en dies festius, que s'arriben a duplicar en comparació dels dies feiners.

Finalment, l'anàlisi comarcal dels fluxos fa evident l'atracció que exerceix el Gironès sobre el conjunt de comarques de l'àmbit i reflecteix l'abast d'una àrea urbana central que es va consolidant a cavall del Gironès,

el Pla de l'Estany i un extrem de la Selva. Amb relació a aquesta última comarca, els fluxos reflecteixen la dualitat d'aquest territori, amb una part de plana i de costa que té sòlids lligams amb la Regió Metropolitana de Barcelona i amb una altra part de plana i d'interior que es vincula directament amb Girona. El Ripollès seria l'altra comarca que escaparia a aquesta atracció directa i mantindria també un percentatge significatiu de desplaçaments fora de l'àmbit, resseguint cap al sud l'eix que obre el Ter.

D'altra banda, una informació significativa que ofereixen les dades és la indicació d'una insuficiència del transport públic amb lògica metropolitana, ja que s'observen uns baixíssims percentatges d'ús d'aquest mode de transport en un espai d'intenses relacions. En els desplaçaments intercomarcals, la mobilitat és bàsicament privada, per damunt del 80%. Només a l'Alt Empordà i al Gironès el transport públic assoleix xifres significatives, probablement pel fet diferencial del servei ferroviari, que a més fa que els percentatges més alts d'ús del transport públic entre dues comarques succeeixin entre l'Alt Empordà i el Gironès.

#### 4. Referències bibliogràfiques

ATM, GENERALITAT DE CATALUNYA I IERMB. *Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya 2006*. Barcelona: Autoritat del Transport Metropolità, Generalitat de Catalunya, 2006.

CAMBRA DE COMERÇ DE GIRONA (ed.). Girona 2010. *Les Comarques Gironines davant el repte de la nova economia global*. Girona: Cambra de Comerç de Girona, 2003.

GRUP D'ANÀLISI I PLANIFICACIÓ TERRITORIAL I AMBIENTAL. *Mobilitat laboral i àrees de cohesió a Catalunya, 2005* [Dossier de treball]

OLIVER, J.; ROIG, J. L.; ROCA, A. *De la Gran Gerona a l'àrea urbana de Girona: la transformació econòmica de la ciutat el darrer quart de segle*. Girona: Ajuntament de Girona i Caixa Catalunya, 2003.

VICENTE, J. «La Regió de Girona: un model territorial en transformació, amb potencial i fràgil». *Papers*, núm. 36 (2003), p. 61-72.

VICENTE, J.; GUTIÉRREZ, O. «La construcció d'habitatge a la demarcació de Girona, 1987-2003». *La Punxa* [Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Girona], núm. 54 (2004).