

Comencen les obres de l'eix que potenciarà l'autobús i la mobilitat a peu i en bici entre Girona i Salt

- Els treballs, amb una inversió de 5 MEUR, consistiran en la construcció de nous trams de carril – bus i inclouran un carril bici i millores en la vialitat
- Durant les primeres setmanes, els treballs correspondran a tasques d'implantació i desviament de serveis afectats en el tram inicial d'entrada a Salt
- L'obra permetrà incrementar l'oferta de transport públic en un 40%, amb un bus cada 3,5 minuts, i ampliar-ne la cobertura



Reconfiguració d'un tram del passeig dels Països Catalans; a l'esquerra, situació actual, a la dreta, la nova

El Departament de Territori ha iniciat les obres del corredor de bus ràpid (BRCat), entre Girona i Salt, que suposarà una millora integral de l'eix metropolità Salt – Girona que potenciarà la mobilitat sostenible, tant en autobús, com també en bicicleta i a peu. Els treballs compten amb una inversió de 5 MEUR i un termini d'execució de 16 mesos.

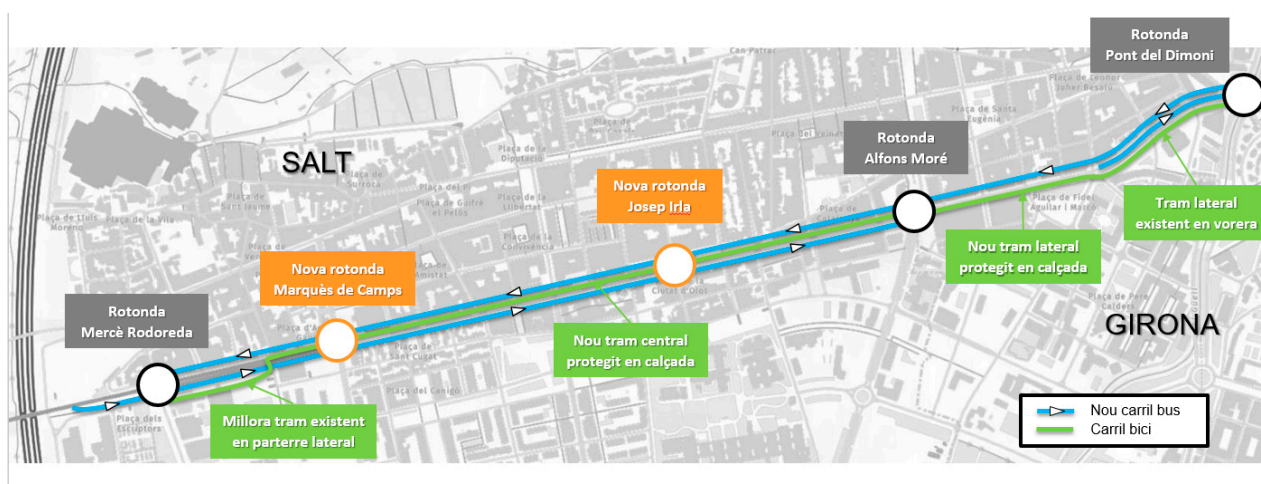
Durant les primeres setmanes de l'obra els treballs es desenvoluparan sobretot a Salt, al tram del passeig dels Països Catalans comprès entre els carrers de Mercè Rodoreda i Cervantes. Els treballs inicials consistiran en la preparació de la zona de treball. Així, s'ocuparà mitja calçada del passeig en tres àmbits acotats per mantenir oberta la circulació d'almenys un carril per sentit a les zones de treball, es restringiran alguns girs i quedaran d'accés exclusiu per al veïnat els carrers de Josep Irla, Greco i Pere Coll i Guitó. Progressivament, s'anirà treballant en altres àmbits, amb l'objectiu de minimitzar les afectacions a la mobilitat de la zona.

Els serveis d'autobús entre Salt i Girona transporten uns 2,6 milions de passatgers anuals a través de les línies urbanes L3, L4 i L9, a més de la demanda que canalitzen les interurbanes provinents de Caldes de Malavella, Olot, Amer i Arbúcies. Aquests serveis acumulen creixements molt elevats en els últims anys; només entre 2022 i el 2023, han estat de l'ordre del 30% a les línies urbanes esmentades i han superat en més d'un 25% respecte de la demanda pre-pandèmia. En concret, per l'eix central d'aquest corredor –format per l'avinguda dels Països Catalans i el passeig d'Olot– circulen 13 expedicions cada hora. El sistema urbà que conformen Salt i Girona suma 130.000 habitants.

Tenint en compte aquestes xifres, el Girona-Salt és un dels 6 corredors que formen part de la primera fase de la xarxa de corredors de bus ràpid que el Departament està desplegant en àrees que formen un mateix sistema urbà i que estan especialment congestionades, per a potenciar l'ús de l'autobús. Les actuacions en aquests 6 corredors estan valorades en 78 MEUR.

En el cas del corredor Girona-Salt, les obres, es focalitzaran en tres àmbits situats al llarg de 3,5 quilòmetres i consistiran principalment en:

- Construcció d'un **carril bus per sentit**, en el corredor format pel **passeig dels Països Catalans i el passeig d'Olot**, entre la plaça Mercè Rodoreda de Salt i la rotonda del Pont del Dimoni de Girona.
 - **Altres millores per afavorir la fluïdesa i la seguretat del trànsit:** es construiran dues rotondes semaforitzades a les confluències del passeig dels Països Catalans amb el passeig Marquès de Camps i amb el carrer de Josep Irla, a Salt; s'eliminen girs a l'esquerra i se simplifiquen les fases semafòriques.



- Millores a l'avinguda de **Sant Narcís** de Girona per a fer més fàcil i eficient el pas dels autobusos en un tram en corba.

- **Remodelació de la plaça Joan Brossa** com a terminal de les línies L3 i L4, per optimitzar-ne el recorregut. A més, la nova plaça facilitarà l'accessibilitat i la distribució de les persones usuàries cap al centre de Girona i l'àmbit de les estacions del tren i d'autobusos.
- Configuració d'un **carril bici bidireccional** en el corredor principal. Afavorirà la mobilitat quotidiana entre els dos municipis i també significarà una connexió més directa amb la via ciclista del carrilet (Bescanó-Girona).
- Millores en la mobilitat a peu, com l'**ampliació de voreres**; la creació de nous **passos de vianants** per afavorir el creuament d'un costat a l'altre de la via; i l'**augment d'espais** per als vianants (per exemple, a la plaça Joan Brossa).

D'aquesta manera, les obres que es duran a terme i l'aplicació d'altres mesures permetran transformar la prestació i l'oferta de serveis de transport públic en aquest àmbit. Així, es preveu:

- **Increment de l'oferta** al corredor en un **40%**, amb la potenciació de l'L9 com a línia troncal que comunica amb la Universitat de Girona i l'optimització dels serveis i recorreguts de les línies L3 i L4.
- **Augment de la demanda**: Es preveu que la millora dels serveis captarà entre 300.000 i 500.000 noves persones usuàries.
- **Ampliació i millora de la cobertura en transport públic**: Es dona servei, mitjançant l'L4, al polígon industrial de Torre-Mirona, que no en tenia, i es milloren les connexions Salt-Eixample Girona-Universitat i Girona-Hospital de Santa Caterina.
- **Augment de les freqüències de pas**: L'L9 passarà a oferir freqüències de 15 minuts –enfront dels 30 actuals; l'L3 als 8 minuts (10 actualment) i l'L4 als 12 minuts. Tenint en compte aquestes expedicions i les interurbanes, per aquest corredor hi circularà un bus cada 3,5 minuts.
- **Reducció dels temps de viatge**: les persones usuàries s'estalviaran de mitjana 6 minuts.
- **Millora de la intermodalitat amb tren**: Amb la remodelació de la Plaça Joan Brossa, es millora la intermodalitat, ja que queda a 100 metres del tren convencional R11, Mitja Distància, RG1, el tren d'alta velocitat i l'estació interurbana d'autobusos.

- **Electrificació de la L9:** la línia troncal L9 s'operarà amb "vehicles zero emissions" totalment electrificats.
- Millora de **punts de parada** i marquesines

4 de juliol de 2024