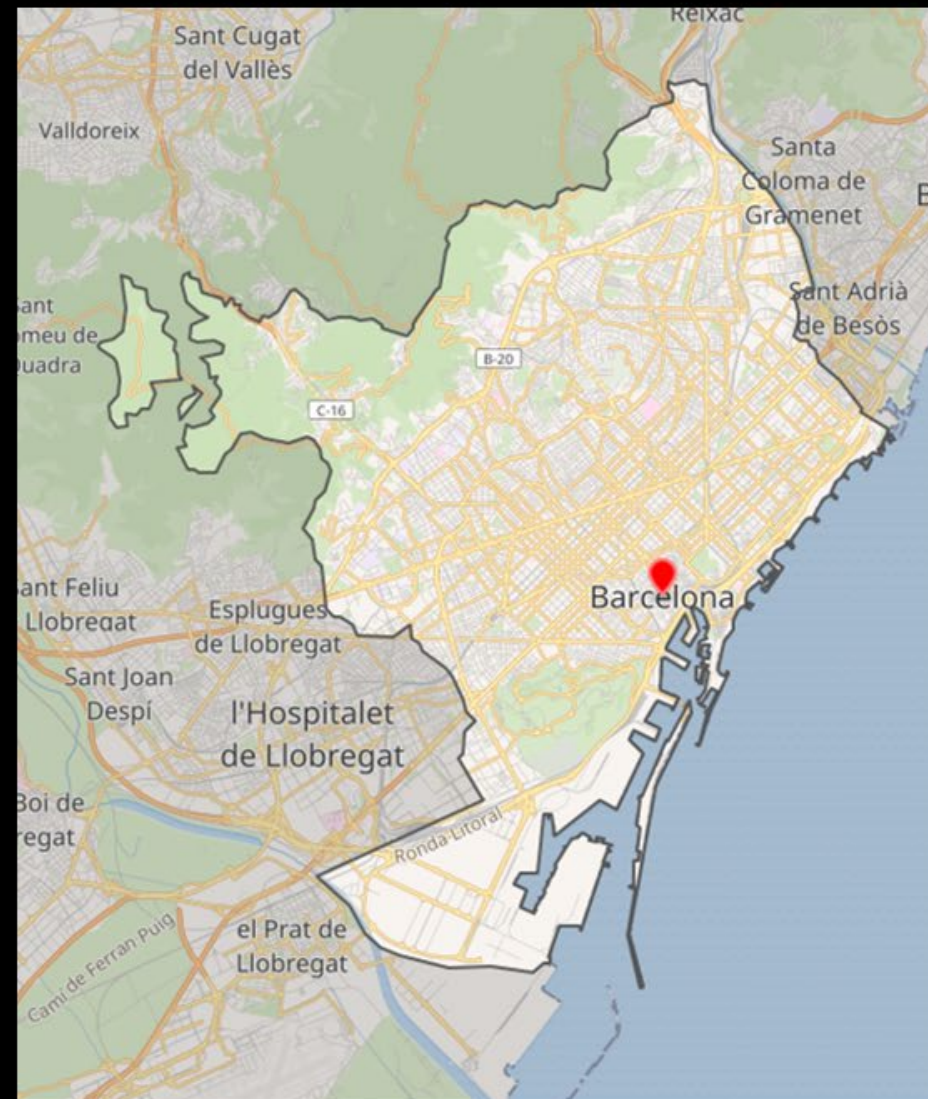


EL TRANSPORT A DEMANDA A LA VALL D'EN BAS

Un abans i un després: igualtat d'oportunitats, mobilitat sostenible

LA VALL D'EN BAS





Com tenim la mobilitat sostenible a la Comarca? Algunes dades positives:

GENER 2021. Moció al Consell Comarcal de la Garrotxa, amb un recolzament unànime de tots els grups polítics. Acords:

Primer

“Iniciar l’elaboració del Pla de Mobilitat de la Comarca de la Garrotxa (PMCG)”

Segon

“Instar al Consell Comarcal de la Garrotxa a crear la Taula per la Mobilitat Comarcal, per tal de fomentar la participació ciutadana i de les parts afectades en el debat públic sobre els objectius i les mesures que ha d’assumir el nou PMCG

Tercer

Incloure en el PMCG la mobilitat turística en base als criteris de responsabilitat, sostenibilitat, cohesió, redistribució i innovació amb la generació del debat públic a través de la Taula de Mobilitat Comarcal

Quart

Incloure en el PMCG la mobilitat elèctrica amb un pla estratègic

Cinquè

Treballar amb les empreses privades perquè desenvolupin els seus PDE, plans de desplaçament d’empresa

Sisè

Iniciar les tasques jurídiques i executives per fer entrar la Garrotxa de forma urgent al sistema tarifari integrat com a acció prèvia a les tasques del pla de mobilitat comarcal o la taula de mobilitat.

FEM GARROTXA: procés participatiu, 2020-2021, per elaborar el Pla Estratègic de la Garrotxa 2020-2030

3.7 Mobilitat sostenible



OBJECTIU OPERATIU 3.7: POTENCIAR EL DESENVOLUPAMENT DE SERVEIS QUE APORTI EQUILIBRI AL TERRITORI

És un objectiu complex que interacciona amb molts d'altres (metabolisme social, energia, desenvolupament, equilibri territorial,...). Avui en dia es plantegen nombroses innovacions sense que tinguem un coneixement prou bo dels resultats, per això és imprescindible continuar treballant per assolir l'objectiu consistent al més aviat possible.

REPTES

3.7.1. Gestionar el model de mobilitat actual per fer-lo més accessible i eficient.

Avançar d'una mobilitat individual motoritzada cap a una mobilitat col·lectiva i, en tot cas, sense emissions directes. L'objectiu del repte se centra que el 2030 es redueixin en un 50% els desplaçaments amb vehicles contaminants. L'avaluació es planteja sobre el ritme de canvi dels usuaris del transport individual al transport públic.

PROPÒSITS

- 3.7.1.1. Redactar el Pla integral de mobilitat de la comarca.
- 3.7.1.2. Gestionar el transport intracomarcal per fer-lo més eficient, efectiu i accessible.
- 3.7.1.3. Gestionar el transport intercomarcal per fer-lo més eficient, efectiu i accessible.
- 3.7.1.4. Establir sistemes comunitaris per desplaçar-se a la feina.
- 3.7.1.5. Habilitar espais per a la circulació restringida als vehicles individuals, zones de pacificació del trànsit.

3.7.2. Experimentar en noves propostes de mobilitat per catalitzar la transició cap a la sostenibilitat.

El pas cap a una mobilitat sostenible no té un manual d'ús i requereix nombrosos processos d'adaptació que impliquen proves i errors, és a dir, ens porta a provar processos i models diferents i veure'n l'eficàcia. En aquest moment el repte es planteja avaluable en relació amb el nombre de proves posades en funcionament per canviar el model de sostenibilitat.

PROPÒSITS

- 3.7.2.1. Establir circuits segur per a la mobilitat no motoritzada i a peu.
- 3.7.2.2. Dificultar i encarir l'aparcament i entrada als centres urbans.
- 3.7.2.3. Establir xarxes de bicicarril segures i practicables entre tots els municipis i polígons industrials.
- 3.7.2.4. Estudiar la possibilitat de disposar de connexions ferroviàries connectades amb la xarxa general ferroviària.

Com tenim la mobilitat sostenible a La Vall d'en Bas?



PLA ESTRATÈGIC MUNICIPAL DE MOBILITAT SOSTENIBLE

LA VALL D'EN BAS

Adoptar els infants com a paràmetre amb la convicció que quan el territori s'hagi adaptat als infants, també s'haurà adaptat a tots els altres ciutadans.

PART I LA REDACCIÓ DEL PLA ESTRATÈGIC MUNICIPAL DE MOBILITAT SOSTENIBLE

PART II LA VALL D'EN BAS

Vall de pobles i part d'una ciutat

Policentrisme i dispersió

Densitat material vs. densitat de fluxos

L'esquelet de la vall: aigua i asfalt

I si les dinàmiques actuals continuessin?

L'ús del vehicle motoritzat privat

Exclusió

L'ús del transport públic

Jerarquia vs. Isotropia

PART III L'INFANT COM A PARÀMETRE

PART IV ESTRATÈGIES

Estratègia 1. La Travessera Urbana

Estratègia 2. Un gran projecte fet de petites intervencions

Estratègia 3. Articular un sistema de parcs

Un projecte de futur per La Vall d'en Bas

PART V ANNEXOS

Annex 1. Resum de les estratègies per nuclis

Annex 2. Resum de les tipologies de seccions proposades

Annex 3. Apunts en relació al paisatge i la vegetació

Annex 4. Seqüència bàsica de materialització del PEMMS

Annex 5. Recull de les intensitats mitjanes diàries de trànsit a la Vall d'en Bas

Annex 6. Inventari dels camins històrics de la Vall d'en Bas

Annex 7. Resultats de les enquestes de mobilitat escolar i aportacions a la bústia



Ajuntament de la Vall d'en Bas
Sant Esteve , 3
17176 Sant Esteve d'en Bas
Tel. 972 690 225
ajuntament@vallbas.cat

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General de Transports i Mobilitat
Sr. David Saldoni de Tena
Director General
Avinguda de Josep Tarradellas, 2-6
0829 Barcelona

Benvolgut,

m'adreço a tu per exposar-te un greuge que afecta als habitants de la Vall d'en Bas en relació a la mobilitat. El nostre municipi, amb una extensió de més de 90km², té la singularitat de que està format pels pobles de Sant Esteve d'en Bas, Joanetes, Sant Privat d'en Bas, la Pinya, els Hostalets d'en Bas, el Mallol, Puigpardines i Falgars i, a més per veïnats que conformen els propis nuclis: Pocafarina, Can Trona, veïnat Nou, veïnat Cirera, Sector Vermellat i Les Olletes . La Vall d'en Bas és un **poble de pobles**, fet que varem celebrar l'any 2019 en complir-se 50 anys de la concentració parcel·laria i la fusió dels municipis que va culminar en la creació del municipi de la Vall d'en Bas.



Aquesta singular estructura aporta riquesa al municipi, però també una major complexitat en la gestió dels serveis als ciutadans. Malgrat que des del nostre consistori fem un gran esforç per descentralitzar tots aquells serveis possibles (tenim 9 cementiris, 9 locals socials, 4 camps de futbol, 2 edificis amb oficines de l'Ajuntament i 2 consultoris mèdics), per motius d'eficiència molts serveis s'han de prestar de manera centralitzada. Sant Esteve d'en Bas és la capital administrativa i comercial de la Vall ja que s'hi ubica l'Ajuntament, el consultori mèdic principal, el pavelló, la piscina municipal, el centre de serveis per a la gent gran, la llar d'infants, el parvulari, el servei de correus i els principals comerços i serveis privats (bancs, caixes...).



Ajuntament de la Vall d'en Bas
Sant Esteve , 3
17176 Sant Esteve d'en Bas
Tel. 972 690 225
ajuntament@vallbas.cat

El repartiment d'habitants als pobles de la Vall mostra la capitalitat de Sant Esteve, ja que s'hi concentra gairebé un 40% de la població. Per tant, el 60% restant dels habitants viuen en d'altres pobles i, les distàncies en els trajectes entre pobles, dins el mateix municipi, no són gens menyspreables.

HABITANTS ALS POBLES DE LA VALL D'EN BAS

Sant Esteve d'en Bas	1.210
El Mallol	630
Sant Privat d'en Bas	372
Joanetes	330
Els Hostalets d'en Bas	316
La Pinya	146
Puigpardines	124
La Vall d'en Bas	3.128

Font: Padró municipal d'habitants a 26/02/2020

DISTÀNCIA ENTRE ELS POBLES DE LA VALL D'EN BAS

Sant Esteve d'en Bas	a	Hostalets	2.4 Km
Sant Esteve d'en Bas	a	Joanetes	4.3 Km
Sant Esteve d'en Bas	a	Sant Privat d'en Bas	7.5 Km
Sant Esteve d'en Bas	a	Puigpardines	5.3 Km
Sant Esteve d'en Bas	a	La Pinya	9.1 Km
Sant Esteve d'en Bas	a	Mallol	5.2 Km
Sant Esteve d'en Bas	a	Veïnat Nou	6 Km
Sant Esteve d'en Bas	a	Pocafarina	6.3 Km
Sant Esteve d'en Bas	a	Veïnat Cirera	5.7 Km
Sant Esteve d'en Bas	a	Sector Vermellat	5 Km
Hostalets	a	Joanetes	5.1 Km
Joanetes	a	Sant Privat d'en Bas	7.1 Km
Sant Privat d'en Bas	a	La Pinya	6.3 Km

Recorregut d'anada i tornada entre Olot i Hostalets d'en Bas

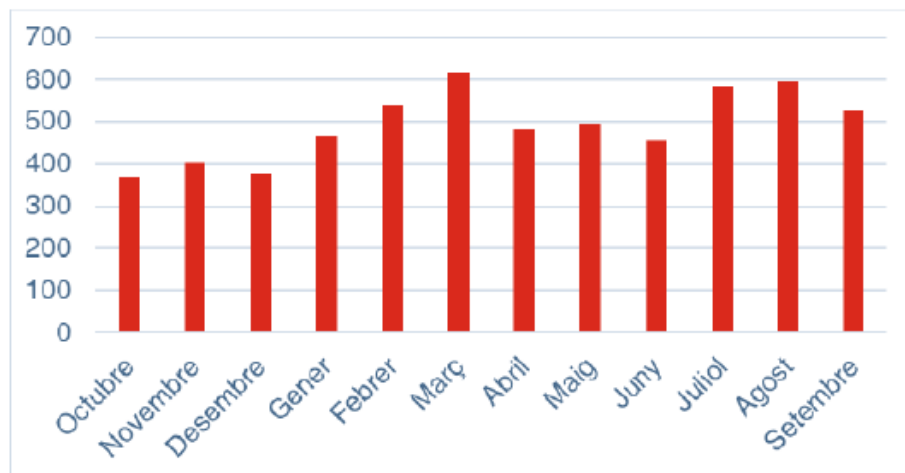
- 30 parades diferents previstes
- 45 km si es realitzessin totes les parades
- Temps de trajecte de 80 minuts si es realitzessin totes les parades
- Preveient que no es realitzaran totes les parades s'assigna un temps de trajecte de 50 minuts.
 - D'aquesta manera s'optimitzen els recursos ja que un mateix bus podrà fer mes trajectes que si s'assignés un temps de trajecte de 80 minuts.
 - Ara be, si durant l'operació es detecta que s'acaben realitzant mes parades de les previstes i el temps de trajecte assignat per optimitzar recursos acaba resultant insuficient, més endavant es podrà incrementar el temps de trajecte per assegurar una bona qualitat del servei.



Evolució mensual passatgers

- Dades : Passatgers d'1 d'octubre de 2021 a 30 de setembre de 2022

Passatgers



- 5.908 passatgers durant 12 mesos de servei
 - Promig de gairebé 22 passatgers per dia
 - Durant període lectiu 26 passatgers per dia
- Promig de 2,5 passatgers per expedició (*veure detall pag. següent*)
- Més del 80% de les reserves es realitzen a través de la APP (la resta es realitzen telefònicament)



18 de gener de 2023 - Presentació del 1r Bus elèctric del TAD de Catalunya



I ARA...QUÈ!?

- Voldríem doblar la freqüència horària diària
- Incloure caps de setmana durant tot l'any

Compromís per continuar involucrant la ciutadania, les entitats (esportives, culturals...), les empreses.

Hem de reconèixer que massa sovint, i més en el món rural, es vol anar a arreu amb cotxe privat.

Cal posar per tant, en valor, que el transport públic és útil, pràctic, fàcil, cobreix les nostres necessitats de mobilitat, i és sostenible. I tothom el pot utilitzar, tothom té les mateixes “oportunitats”

Ha de ser la veritable alternativa al vehicle privat.