

PLA ESTRATÈGIC MUNICIPAL DE MOBILITAT SOSTENIBLE

LA VALL D'EN BAS



Imatge del llibre "Fluvià", de Joan Carreres



Ajuntament de la Vall d'en Bas

re
thinking
infrastructure
CIVIVA

PLA ESTRATÈGIC MUNICIPAL DE MOBILITAT SOSTENIBLE

LA VALL D'EN BAS

octubre de 2021



Ajuntament de la Vall d'en Bas



Responsables de l'Ajuntament de la Vall d'en Bas

Lluís Amat, alcalde

Gemma Puigvert, regidora de territori i medi ambient

Equip redactor

CÍVIVA ESTUDIS URBANS SCP

Francesc Baquer, arquitecte

Laura Plana, arquitecta

Amb la col·laboració de:

Roser Vives, enginyera agrònoma i paisatgista

PART I	LA REDACCIÓ DEL PLA ESTRATÈGIC MUNICIPAL DE MOBILITAT SOSTENIBLE	6
	Justificació de la redacció	7
	Antecedents	7
	Metodologia de treball i estructura del document	9
PART II	LA VALL D'EN BAS	12
	Vall de pobles i part d'una ciutat	16
	Policentrisme i dispersió	17
	Densitat material vs. densitat de fluxos	35
	L'esquelet de la vall: aigua i asfalt	60
	Aigua	61
	Asfalt	63
	I si les dinàmiques actuals continuessin?	94
	L'ús del vehicle motoritzat privat	95
	Exclusió	98
	L'ús del transport públic	99
	Jerarquia vs. isotropia	106
PART III	L'INFANT COM A PARÀMETRE	108
PART IV	ESTRATÈGIES	112
	Estratègia 1. La Travessera Urbana	116
	Estratègia 2. Un gran projecte fet de petites intervencions	142
	Estratègia 3. Articular un sistema de parcs	184
	Un projecte de futur per La Vall d'en Bas	216
PART V	ANNEXOS	222
	Annex 1. Resum de les estratègies per nuclis	224
	Annex 2. Resum de les tipologies de seccions proposades	236
	Annex 3. Apunts en relació al paisatge i la vegetació	272
	Annex 4. Seqüència bàsica de materialització del PEMMS	276
	Annex 5. Recull de les intensitats mitjanes diàries de trànsit a la Vall d'en Bas	280
	Annex 6. Inventari dels camins històrics de la Vall d'en Bas	284
	Annex 7. Resultats de les enquestes de mobilitat escolar i aportacions a la bústia	288

ÍNDEX DELS PROJECTES ESTRATÈGICS

ESTRATÈGIA 1. LA TRAVESSERA URBANA	116
PE1. Redactar una “Estratègia de Mobilitat Sostenible” a nivell comarcal	122
PE2. Eix Cívic Sant Esteve d'en Bas – Les Preses (Verntallat)	124
PE3. Petita Avinguda de Santa Coloma	126
PE4. Nova centralitat a les proximitats del nucli antic de Sant Esteve d'en Bas	130
PE5. Nova centralitat al voltant de l'Alberg	132
PE6. Nova centralitat al voltant del polígon La Serra	136
PE7. Nova centralitat a les proximitats de l'escola Verntallat	140
ESTRATÈGIA 2. UN GRAN PROJECTE FET DE PETITES INTERVENCIONS	142
PE8. Transformació de la Parcel·lària, la GIV-5227 i la GIV-5224: ST6. La secció “2 menys 1”	148
PE9. Pacificació de traçats històrics: ST7. Carreteres de convivència	152
PE10. Recuperació de traçats històrics i adequació de traçats existents: ST3 i ST4. Camins verds	156
PE11. Reordenació i pacificació del nucli dels Hostalets	160
PE12. Naturalització i pacificació del nucli de Sant Esteve d'en Bas	164
PE13. Pacificació de la carretera GIV-5273 a Joanetes	168
PE14. Adequació del passeig de Can Trona: l'antic traçat de la Parcel·lària	172
PE15. Naturalització i pacificació del barri de Verntallat	176
PE16. Pacificació de la carretera GIP-5226 a Sant Privat: la connexió dels veïnats	180
ESTRATÈGIA 3. ARTICULAR UN SISTEMA DE PARCS	184
PE17. Un parc lineal a l'entorn del riu Fluvià	190
PE18. Un parc lineal a l'entorn del riu Ridaura	194
PE19. Un parc lineal a l'entorn de la riera de Joanetes i el torrent de Boïcs	196
PE20. Un parc lineal a l'entorn del riu Gurn	200
PE21. Adequació de 20 espais verds d'estada: la naturalització dels espais d'aparcament	204

PART I

LA REDACCIÓ DEL PLA ESTRATÈGIC MUNICIPAL DE MOBILITAT SOSTENIBLE

Justificació de la redacció

Les polítiques i els projectes de mobilitat de les darreres dècades han apostat per afavorir l'ús del vehicle privat motoritzat i han contribuït a convertir-lo en el mitjà de transport per excel·lència arreu. L'impacte sobre el medi produït per les emissions dels vehicles, la contaminació acústica dels nuclis urbans, l'ocupació indiscriminada del territori i dels espais ciutadans, els riscos provinents dels accidents de trànsit, l'impacte de les infraestructures sobre el territori o els problemes de col·lapse de les vies són, entre d'altres, els efectes de l'esclat de la mobilitat individual motoritzada.

La planificació urbanística a favor de l'automòbil també augmenta les desigualtats socials i disminueix o anul·la les oportunitats de part de la població a l'hora d'accedir als serveis bàsics. La llibertat de moviment de persones i béns és un dels drets fonaments en què es basa la creació de la Unió Europea i l'exercici d'aquest dret és un dels principals elements que dona sentit a la creació d'aquest àmbit comú d'intercanvi. Un territori dissenyat per afavorir l'ús del vehicle privat motoritzat és un territori selectiu i exclouent que no participa, per tant, dels principis de sostenibilitat.

El govern del territori depèn, en paraules de Francesco Indovina, de "l'humor" i el "clima" polític. Per a la gestió i el govern del territori contemporani en benefici de la col·lectivitat cal, doncs, més protagonisme institucional i més i millor política.

Segons la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, els plans de mobilitat urbana són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya. L'elaboració i l'aprovació dels plans de mobilitat urbana són obligatòries per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers. L'Ajuntament de la Vall d'en Bas no es troba dins el grup de municipis amb obligació d'elaborar un PMUS. Tot i així, adquireix el compromís de redactar un Pla Estratègic Municipal de Mobilitat Sostenible (PEMMS) amb l'objectiu de gestionar un canvi de paradigma que, apostant pel desenvolupament sostenible, ofereixi qualitat de vida a tots els ciutadans de la Vall d'en Bas sense comprometre els recursos de les generacions futures.

Antecedents

A nivell nacional, el referent normatiu en matèria de mobilitat és la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, aprovada pel Parlament. També les Directrius Nacionals de Mobilitat que, amb caràcter de Pla territorial sectorial, van ser aprovades pel Parlament el 3 d'octubre de 2006. Els principis inspiradors establerts per la Llei 9/2003 són els que llistem a continuació:

El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures amb el mínim impacte ambiental possible.

L'organització d'un sistema de distribució de mercaderies sostenible.

La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.

El foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu i d'altres sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

La implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones.

La distribució adequada dels costos d'implantació i gestió del transport.

L'adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria.

L'impuls de la mobilitat sostenible.

El foment del desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori.

El compliment dels tractats internacionals vigents relatius a la preservació del clima pel que concerneix la mobilitat.

Més enllà de la normativa esmentada, el PEMMS també dona compliment al Decret 344/2006, dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, al Decret 135/1995, Codi d'Accessibilitat de Catalunya, a la Llei 20/1991, de Promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, la Llei 6/2009 d'avaluació ambiental de plans i programes i la Llei 16/2002 de contaminació acústica.

A nivell municipal, l'Ajuntament de la Vall d'en Bas va aprovar, el 20 de desembre de 2012, l'adhesió al Pacte d'Alcaldes. El Pacte d'Alcaldes és la iniciativa de la Comissió Europea orientada directament a les autoritats locals i als ciutadans per prendre la iniciativa en la lluita contra el canvi climàtic. Tots els signants del Pacte d'Alcaldes es comprometen, voluntàriament i unilateralment, a anar més enllà dels

objectius de la Unió Europea i adoptar el compromís de reduir les emissions de CO₂ en el seu territori en més del 20% per l'any 2020. Per tal d'assolir el compromís adquirit, l'Ajuntament de la Vall d'en Bas disposa, des de l'any 2012, d'un Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible (PAES). Es tracta d'un document programàtic que defineix les polítiques i actuacions que s'han d'impulsar al municipi per tal d'assolir un desenvolupament més sostenible en el període 2012-2020. Durant aquest període l'Ajuntament ha implementat nombroses de les actuacions proposades. En l'àmbit del transport i la mobilitat, les accions proposades pel PAES de la Vall d'en Bas són:

- 2.1.1. Renovar els vehicles de la flota municipal per vehicles elèctrics o híbrids en funció dels quilòmetres i els desplaçaments.
- 2.1.2. Impulsar la participació de treballadors municipals en cursos de conducció eficient.
- 2.3.1. Crear una borsa local per compartir cotxe.
- 2.3.2. Impulsar l'ús del vehicle elèctric al municipi.
- 2.3.3. Realitzar el projecte d'actuacions en camins naturals per connectar la vall amb carril bici.
- 2.3.4. Impulsar l'ús de la bicicleta dins el municipi

De les accions proposades en l'àmbit del transport i la mobilitat, l'Ajuntament ha substituït un vehicle de la flota municipal per un vehicle elèctric i actualment està en tràmits per adquirir-ne un altre. Pel que fa a l'objectiu de connectar la vall amb carril bici, l'Ajuntament ha impulsat, a través d'un ajut FEDER, el projecte de millora de dos itineraris existents: la connexió entre el barri de Verntallat i el barri de les Olletes, passant per l'escola Verntallat, i la connexió de Sant Esteve d'en Bas amb els Hostalets, passant pel pont de la Cau. Finalment i per tal d'impulsar l'ús de la bicicleta dins el municipi s'organitzen, des de l'Àrea d'Educació de l'Ajuntament, dues anades amb bicicleta a l'escola coincidint amb la Setmana de la Mobilitat Sostenible.

Per tal de donar continuïtat als objectius del PAES, l'Ajuntament té previst iniciar la redacció del PAESC en els propers mesos. El PAESC és un document estratègic de planificació energètica i climàtica local. Conté les accions que cada ens local ha de dur a terme per superar els objectius establerts per la UE per al 2030, i així, anar més enllà de la reducció del 40% de les emissions de CO₂ al seu terme. Ha de tenir una visió ambiciosa i incloure mesures d'adaptació als impactes del canvi climàtic. El PAESC ha de recollir els documents estratègics i estudis realitzats prèviament al municipi i, per tant, té l'objectiu d'integrar-se en la planificació estratègica municipal ja iniciada.

El document normatiu actualment vigent que regula la ordenació del territori de la Vall d'en Bas és el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM), aprovat l'any 2008. Així doncs, aquest és el document base del qual parteixen les propostes del PEMMS.

Més enllà de la normativa d'abast estatal i municipal, el PEMMS posa especial atenció al compliment de l'Agenda 2030 de Desenvolupament Sostenible, aprovada per l'Assemblea General de Nacions Unides el 25 de desembre de 2015. Juntament amb la Nova Agenda Urbana, l'Agenda 2030 configura un full de ruta d'actuació, fins l'any 2030, per assolir el desenvolupament mundial sostenible i es desplega a través dels 17 Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS). Les metes a assolir proposades per l'Agenda 2030 i directament relacionades amb el transport i la mobilitat es recullen en els objectius "3. Garantir una vida sana i promoure el benestar per a totes les persones a totes les edats" i "11. Aconseguir que les ciutats i els assentaments humans siguin inclusius, segurs, resilents i sostenibles" i són:

- 3.6. Per a 2020, reduir a la meitat el nombre mundial de morts i lesions causats per accidents de trànsit.
- 3.9. Per a 2030, reduir substancialment el nombre de morts i malalties causats per productes químics perillosos i la pol·lució de l'aire, l'aigua i el sòl.
- 11.1. Per a 2030, proporcionar accés a sistemes de transport segurs, assequibles i sostenibles per a totes les persones, i millorar la seguretat viària, en particular mitjançant l'ampliació del transport públic, amb especial atenció a les necessitats de les persones en situació vulnerable, dones, nenes i nens, persones amb discapacitat i persones grans.
- 11.6. Per a 2030, reduir l'impacte ambiental negatiu per càpita de les ciutats, amb especial atenció a la qualitat de l'aire, així com la gestió dels residus municipals i d'altre tipus.
- 11.7. Per a 2030, proporcionar accés universal a zones verdes i espais públics segurs, inclusius i accessibles, en particular per a les dones i els infants, les persones grans i les persones amb discapacitat.

Metodologia de treball i estructura del document

És difícil separar la fase analítica o descriptiva de la fase de projecte. Les dues parts interaccionen durant tot el procés d'elaboració de qualsevol projecte urbanístic o de territori. M. De Solà-Morales i J. Parcerisa escriuen que dibuixar és seleccionar, seleccionar és interpretar, interpretar és proposar. El PEMMS, doncs, parteix d'aquesta idea: quan analitzem, proposem. És per això que el document que presentem defuig, en part, de la tradicional estructura dels plans de mobilitat urbana, presentats separant de manera molt clara la fase d'anàlisi de la fase de projecte. Per contra, es planteja com a un document que neix amb la voluntat de construir una estratègia de futur pel municipi a partir de l'acurat estudi de la realitat.

Per tal de posar en ordre la informació, aquest document s'estructura cinc parts:

La primera part, "La redacció del Pla Estratègic Municipal de Mobilitat Sostenible", que engloba aquest apartat, sintetitza la voluntat de l'Ajuntament de la Vall d'en Bas d'avançar cap a un model de territori més sostenible, fa referència a les principals normatives i decrets que afecten el PEMMS i resumeix la metodologia de treball i l'estructura del present document.

La segona part, "La Vall d'en Bas" explora tres temes o característiques de la vall que s'han considerat fonamentals per entendre el municipi. Cada un dels temes respon a una idea, un concepte, que des del nostre punt de vista hauria de convertir-se en el punt de partida de qualsevol projecte de futur del municipi. La primera idea "Vall de pobles i part d'una ciutat" parteix de la configuració policèntrica de la vall i posa al centre els múltiples desplaçaments de cada ciutadà per tal de definir quin és l'àmbit geogràfic dins el qual els ciutadans satisfan les seves necessitats quotidianes. "L'esquelet de la vall: aigua i asfalt" és la segona idea explorada. En aquest cas, s'analitza el dens teixit infraestructural de la vall format per les denses xarxes de carreteres i camins rurals que, juntament amb la xarxa de l'aigua, ofereixen la imatge d'un territori molt capil·lar. Finalment, la idea de l'apartat "I si les dinàmiques actuals continuessin?" és la de mostrar quin és el model de territori planificat i quin podria ser el futur del territori si les dinàmiques actuals continuessin.

La tercera part, "Els infants com a paràmetre", parteix de les idees de Francesco Tonucci que esdevenen la base de les polítiques i els projectes que proposa el PEMMS.

La quarta part, "Estratègies", proposa tres estratègies que permeten definir una imatge de futur pel municipi. Cadascuna de les estratègies, al seu torn, conté diferents projectes estratègics. L'Estratègia 1 fa referència a la necessitat d'entendre i planificar els espais de mobilitat quotidiana a l'escala comarcal. L'Estratègia 2 proposa utilitzar el teixit d'infraestructures existent per crear una xarxa d'espais prioritaris per a la mobilitat activa. L'Estratègia 3, per la seva banda, parteix de la xarxa hidrològica i dels espais d'aparcament situats a les afores dels nuclis per repensar el concepte de parc i garantir espais oberts de qualitat per a la socialització.

Finalment, es dedica un últim capítol als diferents "Annexos" que aporten informació rellevant i necessària per entendre el conjunt de les accions proposades pel PEMMS.

Tot i que l'àmbit d'estudi del present document correspon al terme municipal de la Vall d'en Bas, el PEMMS posa especial atenció al context territorial dins el qual es troba el municipi. És necessari un projecte de mobilitat a escala municipal però estem convençuts que, sobretot, un projecte de mobilitat pren sentit més enllà dels rígids límits administratius. S'ha considerat necessari, doncs, treballar amb una visió tant global com local. Per tal de comprendre les característiques i les dinàmiques de mobilitat dels ciutadans s'han considerat, com a mínim, 3 escales diferents: l'escala comarcal, l'escala municipal i l'escala urbana de cadascun dels nuclis del municipi. A l'hora d'analitzar l'escala urbana de cadascun dels nuclis de la vall i degut a la complexitat espacial dels assentaments del municipi s'ha seguit el procediment que s'explica a continuació.

En els apartats que s'ha considerat oportú realitzar una descripció individual de cadascun dels nuclis, aquesta s'ha ordenat a partir dels sectors definits pels antics pobles de la vall. Ordenats segons la població resident, els sectors considerats en les descripcions han estat Sant Esteve d'en Bas, el Mallol (que inclou el nucli antic, el veïnat Cirera, el veïnat Nou, la urbanització de les Olletes i el barri de Verntallat), Sant Privat (que inclou el nucli antic, la urbanització Salt del Sallent, el veïnat del Carrer, el veïnat de l'Ajuntament i el veïnat de PocaFarina), Joanetes (que inclou el nucli antic, les urbanitzacions i el veïnat de Can Trona), els Hostalets d'en Bas (que inclou el nucli dels Hostalets i la urbanització dels

Horts) i el nucli de la Pinya. No s'han incorporat descripcions detallades del nucli de Puigpardines i del nucli de Falgars que, degut a les seves reduïda dimensió, no disposen d'una estructura urbana significativa pel que fa a la mobilitat. En els casos que s'ha considerat necessari, s'han descrit també el polígon industrial de la Serra i l'àrea de la cooperativa Verntallat.

Per tal d'obtenir un bon resultat és necessari implicar els ciutadans i les ciutadanes mitjançant processos de participació en els quals puguin aportar la seva experiència i les seves preocupacions envers el territori i, en aquest cas, envers la mobilitat. La cooperació entre tècnics especialistes i la ciutadania proporciona un major coneixement de la realitat social i, en general, garanteix una proposta més propera a les necessitats ciutadanes. Degut a la situació de pandèmia en la qual s'ha desenvolupat el PEMMS, la participació ciutadana s'han vist reduïda a les aportacions realitzades mitjançant la bústia de mobilitat, que s'han recollit i s'estudiaran individualment. Per tal d'incorporar la visió ciutadana, ha estat de gran valor la col·laboració dels diferents agents del consistori implicats en el procés de redacció del Pla Estratègic Municipal de Mobilitat Sostenible.

PART II

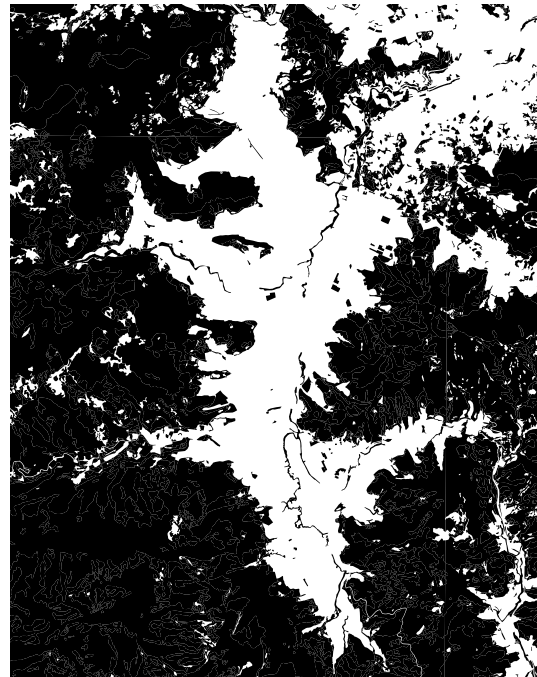
LA VALL D'EN BAS

La Vall d'en Bas és un extens municipi de 90,80 km² situat al sud d'Olot, a la comarca de la Garrotxa. Limita amb els municipis de Riudaura i Olot, al nord; Olot, les Preses i Sant Feliu de Pallerols, al l'est; Vidrà i Sant Pere de Torelló, a l'oest; Santa Maria de Corcó i Rupit i Pruit, al sud. El sud-oest del municipi està reservat als cingles del Puigsacalm i les serres de Llancers i Sant Miquel i la vessant est a la serra del Corb. La resta de superfície municipal és pràcticament horitzontal, amb un predomini gairebé absolut dels conreus. Tot i les dinàmiques urbanístiques de les darreres dècades, la Vall d'en Bas conserva, encara avui, un percentatge elevat de sòl no edificat.

Amb una població de 3.081 habitants (2019), el municipi va ser creat l'any 1968 arran de la fusió dels antics municipis de Sant Esteve d'en Bas, Sant Privat d'en Bas, Joanetes i la Pinya. De la creació d'aquesta nova entitat municipal, motivada principalment per aconseguir la concentració parcel·l·lària, en resulta l'actual traçat de carreteres que comuniquen els diversos nuclis de població i veïnats de la vall. Actualment, a banda dels ja esmentats pobles de Sant Esteve d'en Bas, Sant Privat d'en Bas, Joanetes i la Pinya, el municipi també engloba els pobles del Mallol i els Hostalets d'en Bas així com els petits nuclis de Puigpardines i Falgars.



Superfície agrícola



Superfície de boscos

VALL DE POBLES I PART D'UNA CIUTAT

La Vall d'en Bas és una vall de pobles i també és part d'una ciutat.

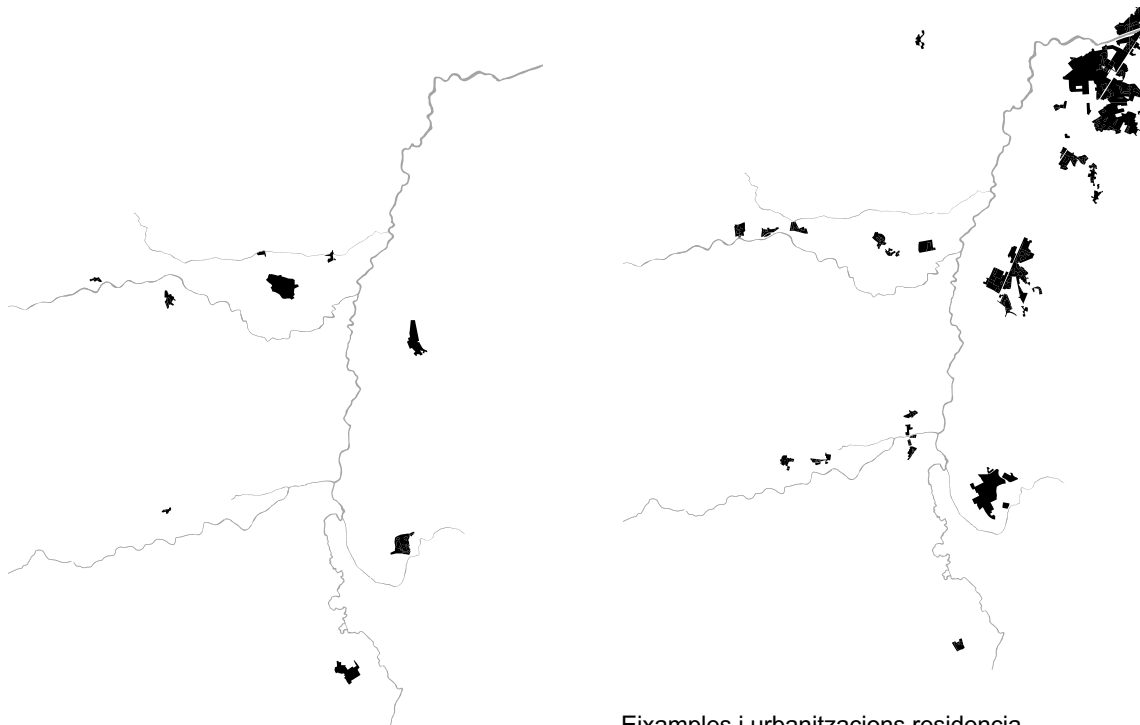
Els antics pobles de la vall coexisteixen dins una “nova” entitat espacial derivada de la “nova” manera d'utilitzar el territori. La transformació de les formes de vida juntament amb la creixent especialització dels nuclis de la vall en forma d'usos residencials fan que els ciutadans satisfacin sobre un territori més extens les necessitats que antigament solien resoldre a l'interior del propi terme municipal. Els moviments de cada una de les persones que habita el territori fan possible definir una nova regió funcional urbana: una “nova ciutat” que, com proposava F. Lloyd Wright, es troba en cada habitatge i les seves relacions.

Per altra banda, és freqüent proposar la ciutat compacta i diversa per tal de garantir la igualtat d'oportunitats als ciutadans a l'hora d'accedir als serveis urbans i per tal de minimitzar els desplaçaments que, al seu torn, provoquen impactes sobre el medi ambient. De fet, així ho expressa el planejament territorial d'aplicació al municipi. A la Vall d'en Bas, però, la possibilitat de desplaçar-se és la garantia de poder participar de totes les activitats i serveis que l'entorn urbà ofereix. És necessari posar-se en marxa per tal de gestionar aquesta “nova” idea de territori, que reconeix l'extensió del fet urbà més enllà dels límits municipals i posa al centre els múltiples desplaçaments de cada ciutadà. És necessari imaginar noves relacions entre els pobles i la “ciutat” que posin en valor l'estructura policèntrica de la vall i permetin convertir-la en una estructura territorial sostenible.

En realitat, són molts els beneficis que un territori dispers i de baixa densitat com la Vall d'en Bas podria oferir als seus ciutadans.

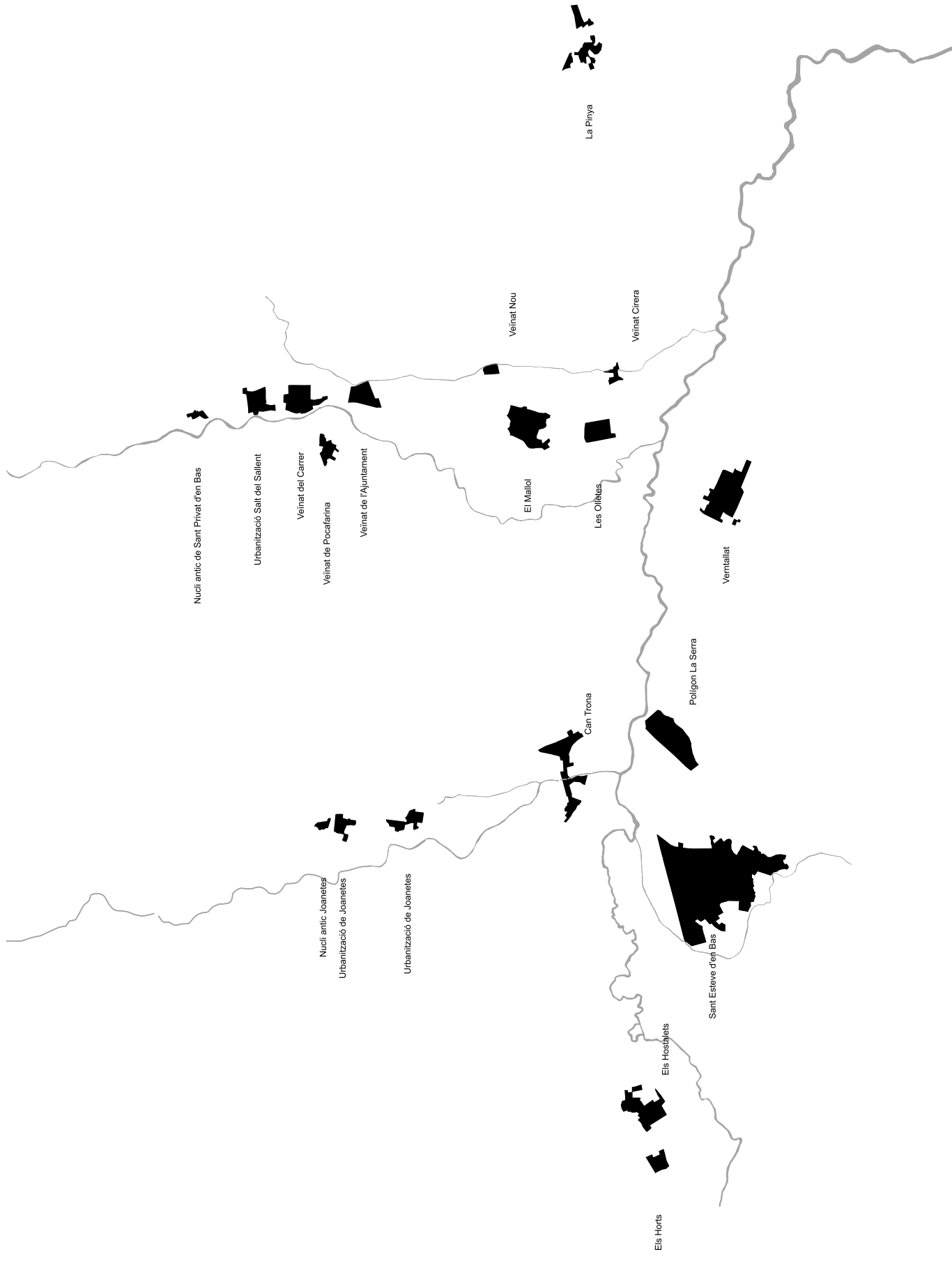
Policentrisme i dispersió

Un dels trets més significatius de la Vall d'en Bas és, sens dubte, el sistema de pobles que s'ha consolidat com a estructura de poblament. Tal i com s'exposa a la Carta de Paisatge de les Valls d'Olot elaborada per l'Observatori del Paisatge, el mosaic format pels conreus, pastures, boscos, masies i petits nuclis urbans és un dels principals trets distintius del municipi. Malgrat l'elevat valor estètic i històric d'aquesta configuració espacial, les dinàmiques de creixement de les darreres dècades han deixat sobre el territori un seguit d'intervencions residencials que demostren una manca d'encaix amb els nuclis i veïnats preexistents. Separades físicament dels nuclis històrics, aquestes agrupacions residencials provoquen uns efectes visuals amplificats pel fet de trobar-se en un territori on els impactes urbanístics han estat força limitats. La urbanització de les Olletes, la urbanització Salt del Sallent, el veïnat del Carrer, el veïnat de l'Ajuntament, les urbanitzacions de Joanetes i la urbanització dels Horts són les principals intervencions residencials deslligades del teixit urbà preexistent. Els esquemes següents mostren la configuració espacial resultant. Com s'observa, el policentrisme històric s'ha multiplicat i els "centres" poblats de la vall ja no són només els pobles de Sant Esteve d'en Bas, el Mallol, Sant Privat, Joanetes, els Hostalets d'en Bas, la Pinya, Falgars, Puigpardines i els veïnats Cirera, Nou, Pocafarina i Can Trona. En total, 18 agrupacions residencials de dimensions més o menys reduïdes que conformen la xarxa de "centres" poblats del municipi.



Nuclis històrics

Eixamples i urbanitzacions residència



Nuci antic de Sant Privat d'en Bas

Urbanització Salt del Sallent

Veïnat del Carrer

Veïnat de Pocafarina

Veïnat de l'Ajuntament

Veïnat Nou

La Pinya

Veïnat Cirera

El Mallol

Les Olibes

Veintallat

Poligon La Serra

Can Troria

Nuci antic Joanelles

Urbanització de Joanelles

Urbanització de Joanelles

Can Troria

Els Hostalets

Sant Esteve d'en Bas

Els Horts

Sant Esteve d'en Bas

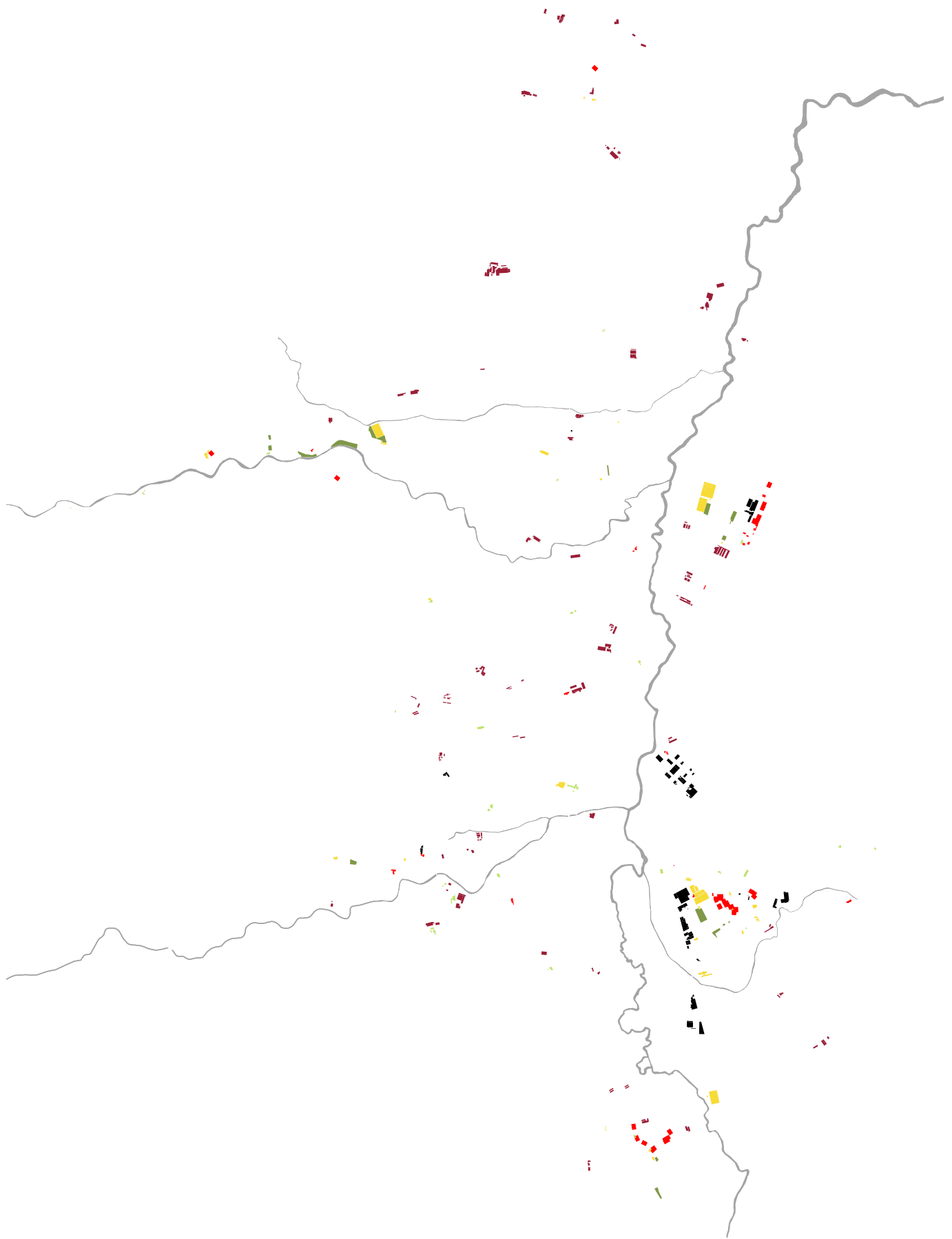
La dispersió de l'espai urbanitzat no és, però, un fenomen nou a la Vall d'en Bas. Ja a l'alta edat mitjana, les comunitats rurals de la zona iniciaren la colonització de l'espai agrari establint-se en petites explotacions aïllades: els masos, uns habitatges aïllats en el camp i associats a una petita explotació basada en l'agricultura, la ramaderia i l'explotació forestal. Inicialment, l'emplaçament predilecte dels masos històrics va ser a tocar dels primers vessants de les serres, buscant la solana, per posteriorment aplegar-se a les àrees planeres, on actualment es concentra la pràctica totalitat dels espais urbanitzats. El creixement demogràfic experimentat al segle XVIII, i en menor mesura durant el segle XIX, va portar a una ampliació dels masos i a la construcció de nous edificis, incrementant la densitat de l'hàbitat dispers. Els masos, juntament amb les esglesioles dels petits nuclis rurals i el reguitzell d'ermites, capelles i oratoris, són els elements més representatius del patrimoni construït de caire rural. Al llarg de les darreres dècades s'han construït edificis per satisfer les necessitats de les explotacions agrícoles i, més darrerament, s'han emplaçat a la vall activitats relacionades amb el turisme i el sector serveis. És el cas, per exemple, de la Cooperativa Verntallat, situada al costat oest de la carretera de la Parcel·lària, entre la zona de Can Trona i el nucli del Malloí.



Construcció aïllada entre el nucli dels Hostalets i la urbanització dels Horts



Actualment, la major part dels pobles i veïnats de la vall són “àrees dormitori” que coexisteixen dins un àmbit territorial més gran. Dins aquesta configuració espacial, els elements que conformen l’estructura de llocs “centrals” del territori són, sens dubte, els equipaments i els serveis. Igual que les àrees de residència, els llocs “centrals” també es troben dispersos per la vall. El plànol que segueix mostra l’actual geografia d’aquestes àrees amb una major intensitat d’activitat. Els espais pintats en groc mostren la ubicació dels equipaments educatius, esportius, socials i culturals de la vall. Tot i que Sant Esteve d’en Bas és el nucli amb la major concentració d’equipaments, l’escola Verntallat i el Centre de Cultura i Natura es troben situats a les proximitats del barri de Verntallat i al veïnat de Can Trona, respectivament. En general, l’activitat comercial i de serveis del municipi és força reduïda. Només els nuclis de Sant Esteve, els Hostalets i el barri de Verntallat, per la seva proximitat amb el teixit urbà de les Preses, disposen d’establiments comercials per a satisfer les necessitats més bàsiques. Per la seva banda, l’activitat industrial del municipi es concentra al polígon industrial de la Serra, situat estratègicament a l’encreuament entre la carretera C-152, la carretera C-37 i la carretera C-63, i a la banda oest del nucli de Sant Esteve d’en Bas, al llarg de la carretera C-153. Les construccions lligades a l’agricultura, principalment les granges i coberts, representen els elements generadors de mobilitat amb major presència al municipi. Establint una relació directa amb el mosaic agrícola, es troben situades a les afores dels nuclis de població. També les activitats turístiques, traient profit de la qualitat paisatgística que el mosaic agrícola ofereix, es troben majoritàriament disperses per la vall.



- Activitat industrial
- Activitat agrícola
- Activitat comercial i serveis
- Equipaments
- Activitat vinculada al turisme
- Zones verdes

El nucli de Sant Esteve d'en Bas és el nucli de referència de la vall pel que fa al nombre d'equipaments que conté. La presència de l'Ajuntament, al capdamunt del nucli antic, i del CAP, que ofereix els serveis d'una Àrea Bàsica de Salut (ABS), reforcen la centralitat municipal d'aquest nucli. Sant Esteve també disposa, des de l'any 2018, del Centre de Serveis per a la Gent Gran, ubicat al sud del nucli, a tocar de la carretera C-153 i vorejat per la riera de Ridaura. Els equipaments esportius es concentren a l'extrem nord-oest del nucli, formant un conjunt d'especial rellevància a nivell municipal. El pavelló poliesportiu, el camp de futbol i la piscina són les instal·lacions municipals que conformen aquest conjunt. Pel que fa als equipaments educatius i socials, el nucli disposa de dues llars d'infants situades al llarg de l'avinguda Fernando Laparte i tres locals socials situats al carrer Ample, al carrer de l'Andana i dins el pavelló poliesportiu. L'Església de Sant Esteve d'en Bas i el cementiri, ubicat a l'altra banda de la carretera C-63z, són els altres equipaments de què disposa el nucli. Finalment, els espais verds dins la trama urbana del nucli també poden ser considerats equipaments. L'espai verd del parc de l'Andana és el més significatiu. A banda d'aquest, el nucli també disposa de tres espais verds, de menor dimensió, al final dels carrers Joan Maragall, Eugeni d'Ors i Mestre Tornabell.

L'activitat comercial del nucli es troba concentrada al voltant de l'àrea definida pel carrer Ample, el carrer Joan Maragall i l'avinguda Fernando Laparte. A banda d'aquesta "agrupació comercial", també es troben alguns servis a les proximitats de la carretera de Santa Coloma i un bar a l'entorn del conjunt d'equipaments esportius.

La indústria, situada al llarg de la carretera C-153, defineix la façana oest del nucli, estenent-se fins més enllà del Centre de Serveis per a la Gent Gran. L'activitat industrial també és present a l'extrem est del nucli, al voltant de la carretera de Santa Coloma.

El nucli del Mallo només disposa de l'Església i el cementiri pel que fa als equipaments, que es troben situats a la part més alta del nucli. El veïnat Cirera disposa d'un local social que utilitzen els veïns de l'agrupació. El veïnat Nou, per la seva banda, no disposa de cap equipament. A la urbanització de les Olletes, el local social i el parc situat al carrer de les Remences són els equipaments de l'agrupació. El barri de Verntallat disposa de dues àrees verdes i un espai porxat que, situat al carrer Pau Casals, fa la funció d'espai social pels veïns del barri. L'equipament que més mobilitat genera dins el sector del Mallol és, sens dubte, l'escola Verntallat. Situada a les proximitats del barri de Verntallat, l'escola es troba ubicada enmig del mosaic agrícola, al costat de la carretera que porta a Sant Privat. L'accés a l'equipament educatiu, i també al camp de futbol situat al sud del recinte escolar, es realitza a través de la carretera GIP-5226.

L'activitat comercial i industrial de tot el sector del Mallol es concentra al barri de Verntallat, que es troba integrat dins el teixit urbà de Les Preses.

A Sant Privat, els equipaments presents en el nucli antic són l'Església, el cementiri i un espai de treball compartit situat a l'edifici de Cal Monjo. La urbanització Salt del Sallent disposa d'espais verds en forma de parc situats al centre de l'agrupació residencial. El veïnat del Carrer, per la seva banda, disposa d'una àrea verda situada entre la carretera GIP-5226 i el Gurn. La major presència d'equipaments del sector es troba al veïnat de l'Ajuntament. Aquests són el consultori mèdic, el local social, el camp de futbol i l'àrea verda al voltant dels esmentats equipaments. Entre el veïnat del Carrer i el veïnat de l'Ajuntament destaca la zona verda de la Pollancreda, d'alta qualitat paisatgística.

L'activitat comercial i de serveis present en el sector és escassa. Actualment resten oberts la botiga d'embotits Can Gori, a la plaça de Sant Privat, el restaurant Ca la Carmelita, al veïnat del Carrer, i la carnisseria situada al veïnat de Pocafarina. En tot el sector no s'hi localitza cap construcció relacionada amb l'activitat industrial.

A Joanetes, igual que en els nuclis del Mallol i Sant Privat, l'Església i el cementiri són els únics equipaments presents en el nucli antic. Per la seva banda, la urbanització situada sota el nucli disposa d'un espai verd en forma de parc. L'altre equipament present en el sector és el local social, situat davant del restaurant Can Barris, a l'altra banda de la carretera GIV-5273. El veïnat de Can Tronça acull, des de l'any 2016, el Centre de Cultura i Natura, l'equipament cultural de referència del municipi.

L'activitat comercial i industrial del sector és escassa i actualment gira al voltant del restaurant Can Barris i la botiga-taller Mobles Joan Prat.

El nucli dels Hostalets d'en Bas disposa d'un local social i un parc situats al sud del nucli. L'altre equipament situat dins el nucli és l'Església. El cementiri es troba a les afores, al nord-oest del nucli. També a les afores, a l'encreuament entre la carretera C-153 i la carretera GIP-5272, se situa el camp de

futbol. La urbanització dels Horts, per la seva banda, disposa d'una zona verda situada a l'oest de l'agrupació.

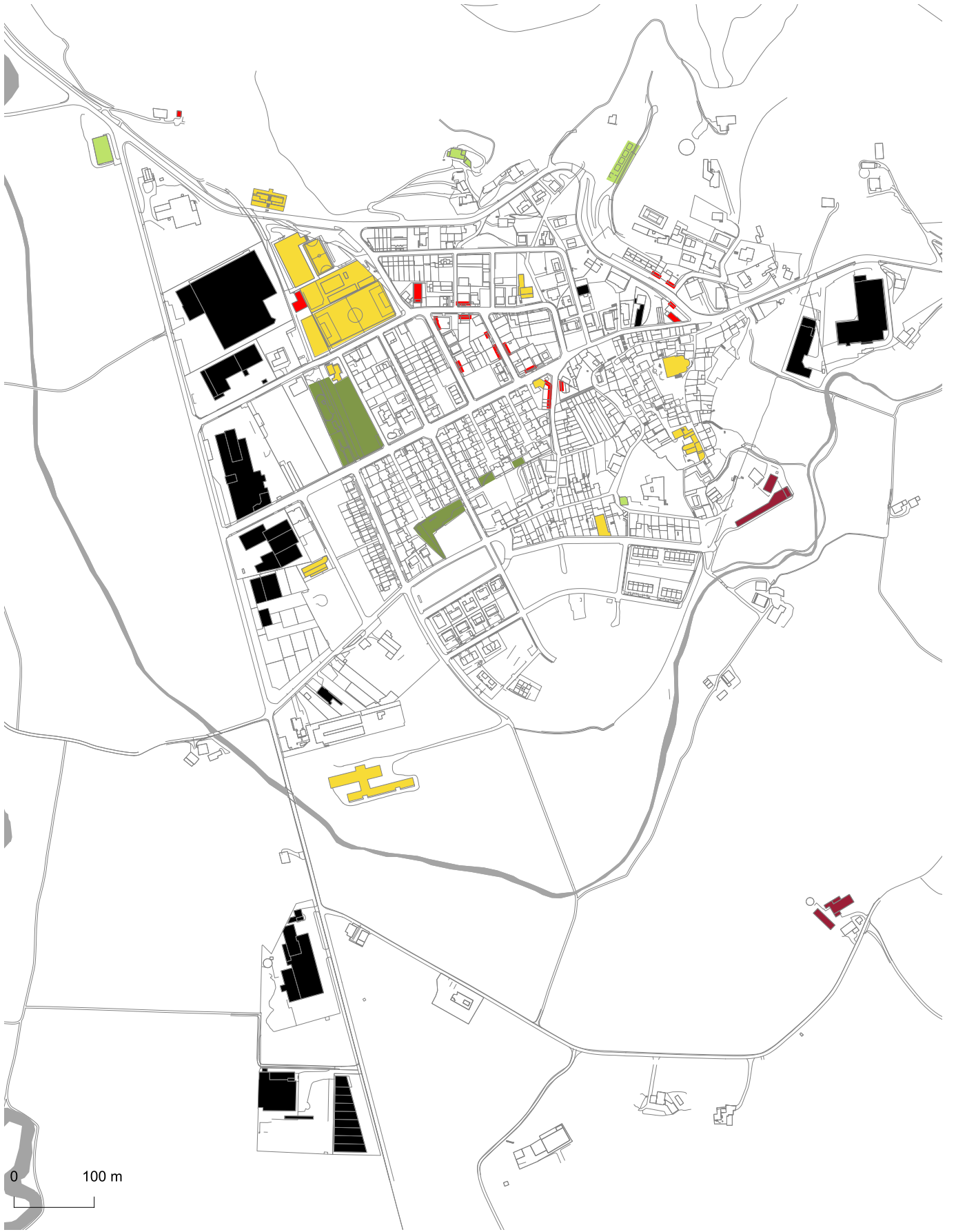
L'activitat comercial i de serveis del nucli es concentra al llarg del carrer Teixeda i el carrer de Vic i es tracta, sobretot, d'establiments del sector de la restauració. El nucli no presenta cap construcció lligada a l'activitat industrial.

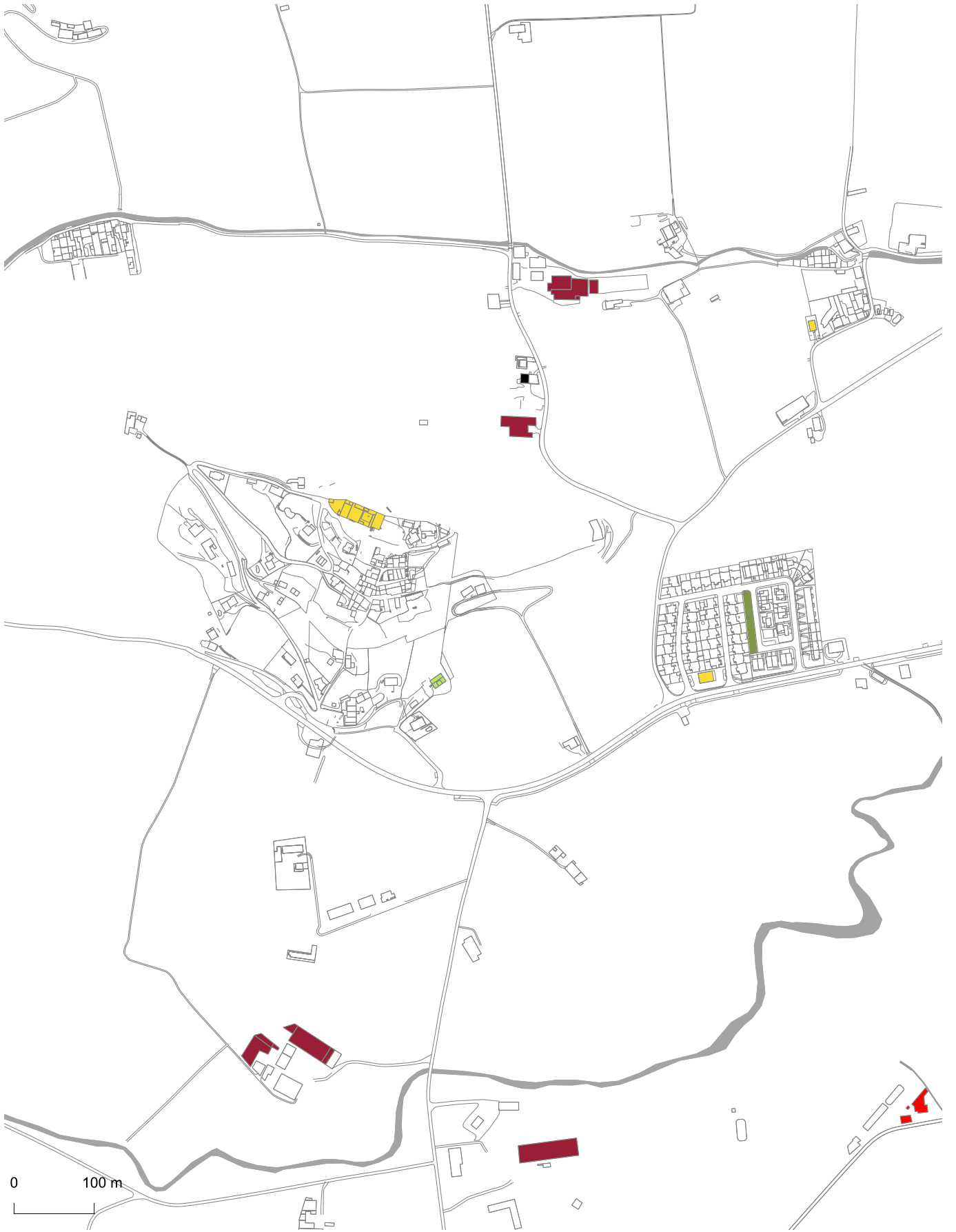
El nucli de la Pinya disposa d'un local social, l'Església i el cementiri, tots situats al capdamunt del nucli.

L'activitat comercial i de serveis del nucli és molt escassa i actualment només s'hi troba la botiga d'embotits Can Gaburra. L'activitat industrial no és present al nucli.

Finalment, el polígon de la Serra concentra gran part de l'activitat industrial del municipi. Pel que fa a l'activitat comercial i de serveis, hi destaca la presència de la gasolinera que ofereix servei de bar.

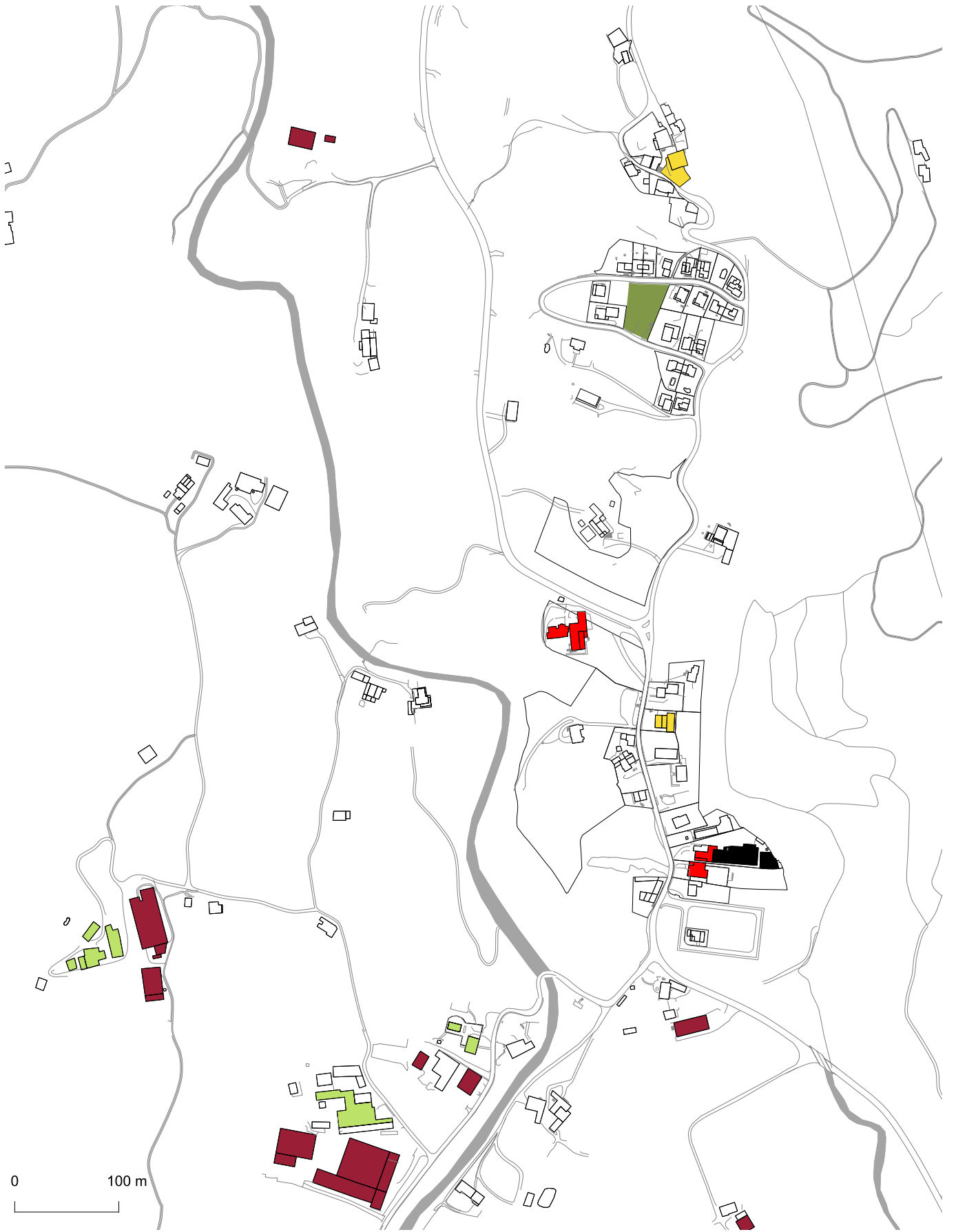
Relacionat amb l'activitat comercial, un dels establiments més rellevants del municipi és la cooperativa Verntallat, situada a la carretera de la Parcel·lària, entre el nucli del Mallol i el veïnat de Can Trona. La cooperativa ofereix diversos serveis entre els quals destaquen l'Agrobotiga Verntallat i botiga de productes agraris, la carnissera, el restaurant, el forn de pa i la benzinera.



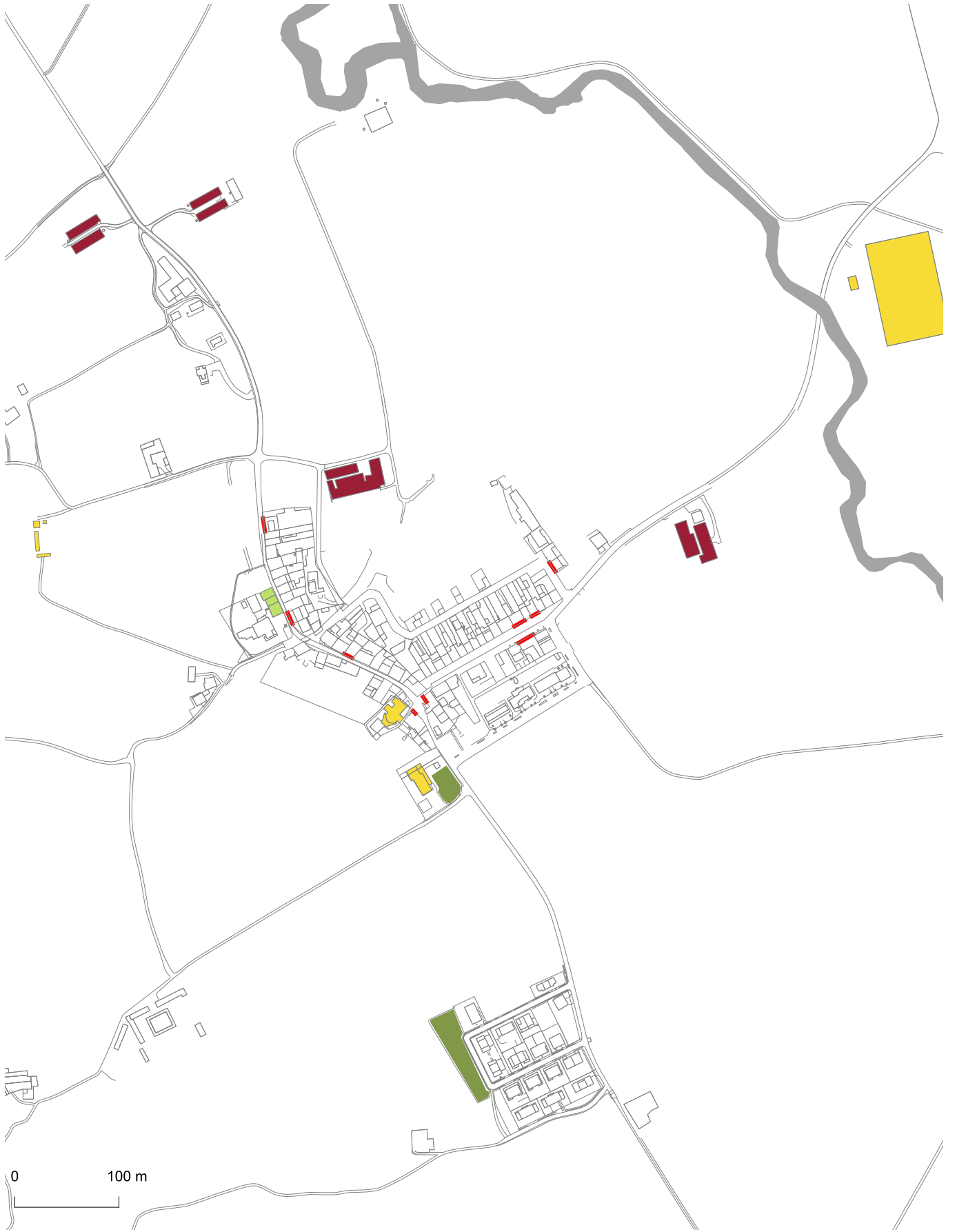


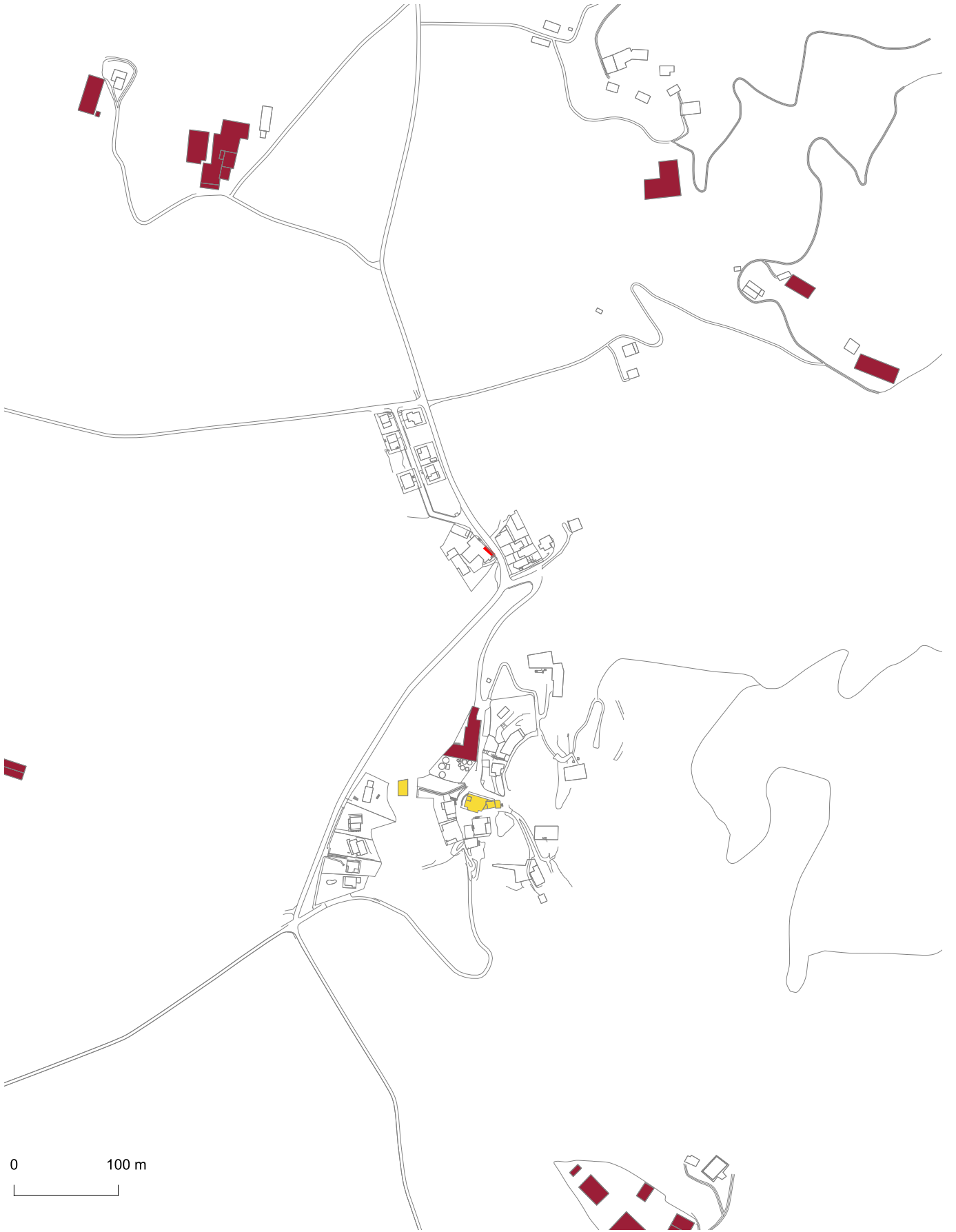


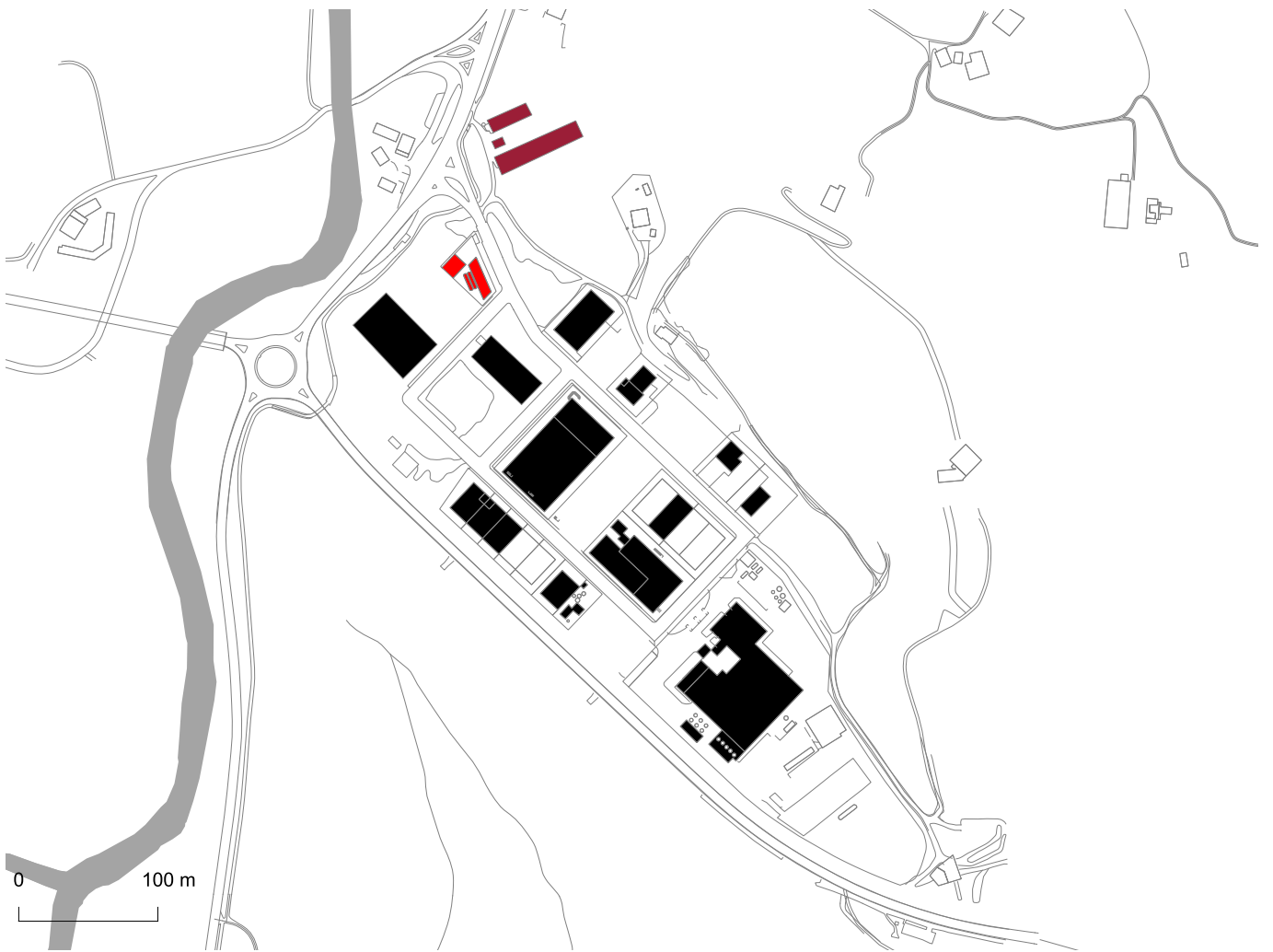
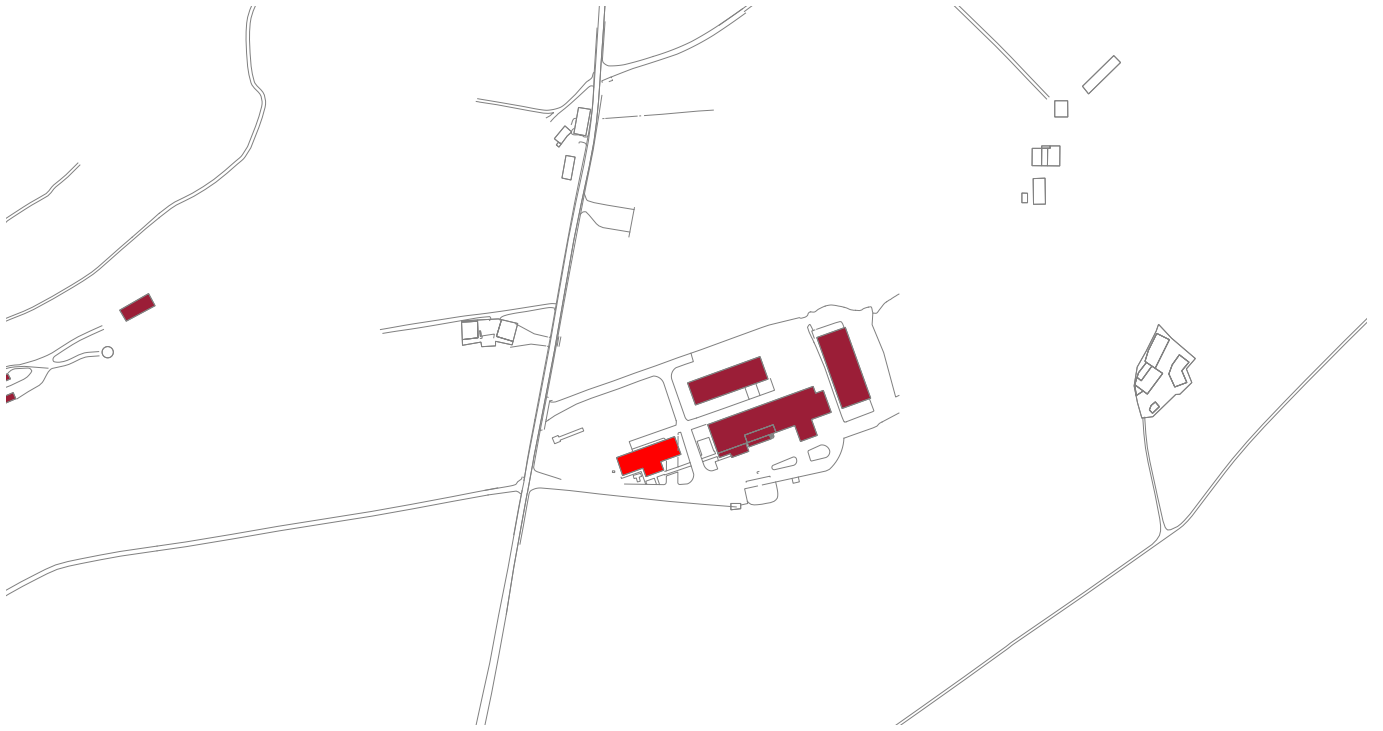












A la Vall d'en Bas la difusió de l'espai urbanitzat és tant generalitzada que es fa necessari pensar el municipi com un territori de llocs habitats, un espai agrícola productiu on s'hi resideix, s'hi treballa i s'hi gaudeix, un espai habitat sota els ideals de viure al "camp" sense "sortir de la ciutat".

Si el territori difús és concebut com un lloc destinat fonamentalment als cotxes, una dispersió massa extensiva i una densitat material massa baixa poden provocar efectes perjudicials sobre la qualitat de vida dels ciutadans. Les característiques del model d'assentament policèntric, de baixa densitat i difús produeixen, doncs, la necessitat de parar més atenció a les polítiques de sostenibilitat espacial, social i econòmica, al sistema de transport públic i a les polítiques urbanes que proposin idees innovadores pel que fa a les infraestructures. Es tracta de considerar la difusió de l'espai urbanitzat com una ocasió per aconseguir una major qualitat habitativa.

Densitat material vs. densitat de fluxos

Les noves formes de vida juntament amb l'actual geografia difusa dels llocs centrals ha comportat que la densitat material dels pobles hagi estat substituïda per una densitat de fluxos que passen a ser l'estructura vertebrant del territori. Un primer pas en l'estudi d'aquesta nova escala de relacions consisteix en individuar les unitats territorials pertinents, els àmbits i les escales geogràfiques significatives: àmbits de vida, de mobilitat pendolar quotidiana i de mobilitat residencial de qui habita el territori urbanitzat. Els àmbits dins els quals els ciutadans satisfan les seves necessitats de mobilitat quotidiana són sovint anomenats regions funcionals urbanes.

L'Instituto Nacional de Estadística, dins el marc dels treballs preparatoris per a l'elaboració del "Censo de Población y Viviendas 2021", va realitzar un primer estudi de mobilitat (EM1) a partir de les dades de posicionament dels telèfons mòbils de la població. La recollida de dades, facilitades per les tres principals companyies operadores del país, es va dur a terme entre el 18 i el 21 de novembre de 2019. Les unitats geogràfiques que l'estudi proposa per facilitar les dades de desplaçaments de la població són les anomenades "àrees de mobilitat". Aquestes àrees sovint agrupen més d'un municipi. En el cas del municipi de la Vall d'en Bas, les dades es presenten juntament amb les dades dels municipis veïns de Les Preses, Riudaura i Vidrà. L'estudi ha anomenat aquesta àrea de mobilitat "La Vall d'en Bas i altres municipis".

Segons les dades de l'INE, la població resident a l'àrea de "La Vall d'en Bas i altres municipis" és de 5.505 persones. Les dades obtingudes fan referència a gairebé el 70% de les persones residents, de les quals 2.237 (58,06%) satisfan les necessitats de mobilitat quotidiana dins la mateixa àrea i 1.561 (41,94%) es desplacen fora dels límits geogràfics de l'àrea per dur a terme les activitats quotidianes. Segons l'estudi, el 41,94% de persones residents que surten de l'àrea de mobilitat de residència es desplacen a 6 destins diferents (l'estudi només contempla els destins amb un flux superior a 25 persones). Tal i com s'observa a la taula següent, la ciutat d'Olot (69,31%) és, amb diferència, el principal destí dels residents a l'àrea. La segona destinació pel que fa al nombre de persones residents que s'hi desplaça és l'àrea "Camprodon i altres municipis de la zona" (12,37%), dins la qual s'inclouen els municipis de Camprodon, Molló, Montagut i Oix, Sant Pau de Segúries i la Vall de Bianya. L'àrea "Sant Joan les Fonts i altres municipis de la zona" (9,07%), que inclou els municipis de Castellfollit de la Roca, Sant Jaume de Llierca, Santa Pau i Sant Joan les Fonts, és la tercera àrea en la classificació de les destinacions dels residents. Per últim, l'àrea "Amer i altres municipis de la zona" (4,00%); l'àrea "Sant Quirze de Besora i altres municipis de la zona" (2,76%) i l'àrea "Sant Pere de Torelló i altres municipis de la zona" (2,49%) són les altres àrees de destinació de la població resident.

L'estudi també ofereix dades sobre les persones que reben les àrees de mobilitat definides. Segons les dades facilitades, l'àrea "La Vall d'en Bas i altres municipis" rep 1.577 persones, que provenen, principalment, de 3 orígens diferents. La ciutat d'Olot és, altra vegada, l'àrea que estableix una major relació amb la Vall d'en Bas. Tal i com s'observa a la taula següent, la major part dels desplaçaments que rep l'àrea "La Vall d'en Bas i altres municipis" provenen de la ciutat d'Olot (83,68%). L'àrea "Amer i altres municipis de la zona" (8,34%) i l'àrea "Sant Joan les Fonts i altres municipis de la zona" (7,98%) són els altres orígens de la població no resident que es vincula amb l'àrea per a satisfer les seves necessitats de mobilitat quotidiana.

Desplaçaments amb origen a la Vall d'en Bas

Municipi de destí

Olot	69,31%
Camprodon i altres municipis de la zona	12,37%
Sant Joan les Fonts i altres municipis de la zona	9,07%
Amer i altres municipis de la zona	4,00%
Sant Quirze de Besora i altres municipis de la zona	2,76%
Sant Pere de Torelló i altres municipis de la zona	2,49%

Desplaçaments amb destí a la Vall d'en Bas

Municipi d'origen

Olot	83,68%
Amer i altres municipis de la zona	8,34%
Sant Joan les Fonts i altres municipis de la zona	7,98%

En resum, les dades de l'INE expliciten que el 41,94% de la població resident a l'àrea de mobilitat "La Vall d'en Bas i altres municipis" surt dels límits geogràfics d'aquesta unitat per satisfer les necessitats de mobilitat quotidiana. D'aquests desplaçaments, més del 90% tenen com a destí un altre municipi de la comarca de la Garrotxa. Les dades facilitades també mostren com gairebé la totalitat dels desplaçaments que rep l'àrea "La Vall d'en Bas i altres municipis" provenen d'altres municipis de la comarca.

Per tal de comprendre la mobilitat comarcal també s'han estudiat les dades facilitades per l'INE de les principals àrees de mobilitat que estableixen relacions de mobilitat amb el municipi de la Vall d'en Bas.

Les dades sobre la ciutat d'Olot fan referència al 72% de la població. L'estudi indica que de les 35.228 persones residents, 20.563 (81,07%) satisfan les seves necessitats de mobilitat quotidiana dins els límits municipals i 4.825 (18,93%) es desplacen fora del municipi per motius de mobilitat quotidiana. Tal i com s'observa a la següent taula, l'àrea "La Vall d'en Bas i altres municipis"(23,67%) és el segon destí de la població resident a Olot que surt d'aquesta l'àrea, només per darrere de l'àrea "Sant Joan les Fonts i altres municipis de la zona" (40,32%). L'àrea "Camprodon i altres municipis de la zona" (14,26%) és l'altre destí significatiu del 13,70% de la població d'Olot que surt del municipi.

Segons les dades de l'estudi, la ciutat d'Olot rep 4.082 persones no residents que es vinculen amb el municipi per a satisfer les necessitats de mobilitat quotidiana. El principal origen d'aquestes persones és l'àrea de "La Vall d'en Bas i altres municipis de la zona" (26,57%), seguida per l'àrea "Sant Joan les Fonts i altres municipis de la zona" (25,10%), l'àrea "Camprodon i altres municipis de la zona" (13,17%), la ciutat de Girona (6,18%), l'àrea "Amer i altres municipis de la zona" (4,54%), l'àrea "Besalú i altres municipis de la zona" (3,90%) i la ciutat de Vic (2,39%). La resta d'òrgens, recollits a la taula següent, representen percentatges inferiors a l'1,5%.

Desplaçaments amb origen a Olot

Municipi de destí

Sant Joan les Fonts i altres municipis de la zona	40,32%
La Vall d'en Bas i altres municipis de la zona	23,67%
Camprodon i altres municipis de la zona	14,26%
Girona	6,18%
Amer i altres municipis de la zona	4,54%
Besalú i altres municipis de la zona	3,90%
Vic	2,39%
Ripoll	1,36%
Banyoles	1,03%
Figueres	0,92%
Cornellà de Terri	0,77%
Navata i altres municipis de la zona	0,67%

Desplaçaments amb destí a Olot

Municipi d'origen

La Vall d'en Bas i altres municipis de la zona	26,57%
Sant Joan les Fonts i altres municipis de la zona	25,10%
Camprodon i altres municipis de la zona	13,17%
Amer i altres municipis de la zona	6,96%
Besalú i altres municipis de la zona	5,59%
Girona	4,43%
Banyoles	4,16%
Figueres	2,66%
Sant Joan les Abadesses i altres municipis	2,25%
L'Escala	1,57%
Roses	1,43%
Vic	1,40%
Ripoll	1,40%
Salt	1,36%
Navata i altres municipis de la zona	0,99%
Llançà i altres municipis de la zona	0,95%

Tal i com s'observa, en el cas de la ciutat d'Olot els desplaçaments que per motius de mobilitat quotidiana surten del municipi només representen el 18,93% de la població resident. Aproximadament el 78% d'aquesta població té com a destí un altre municipi de la mateixa comarca i aproximadament el 65% té com a origen un altre municipi de la Garrotxa.

Per tal de completar l'anàlisi de la mobilitat comarcal, també s'han analitzat les dades de les àrees "Sant Joan les Fonts i altres municipis", "Amer i altres municipis" i "Camprodon i altres municipis".

Pel que fa a l'àrea "Sant Joan les Fonts i altres municipis", que inclou els municipis de Castellfollit de la Roca, Sant Jaume de Llierca, Santa Pau i Sant Joan les Font, del total de 6.397 persones residents, 2.352 (54,56%) es queden dins l'àrea per a satisfer les necessitats de mobilitat quotidiana i 1.959 (45,44%) es desplacen fora dels límits geogràfics d'aquesta. En aquest cas, a diferència dels resultats obtingut a l'àrea "La Vall d'en Bas i altres municipis de la zona" i al municipi d'Olot, gairebé no hi ha diferència entre el percentatge de persones que es queden dins l'àrea i el percentatge de persones que en surt. Dels desplaçaments que surten de l'àrea de residència, la major part tenen com a destí el municipi d'Olot (48,58%). L'àrea "Camprodon i altres municipis de la zona" (24,36%) és el segon destí freqüentat pels residents de l'àrea, seguit de l'àrea "Besalú i altres municipis de la zona" (8,84%) i l'àrea "Porqueres i altres municipis" (6,86%). L'àrea "La Vall d'en Bas i altres municipis de la zona" (5,81%) ocupa el cinquè lloc en la classificació dels destins més freqüentats pels residents a l'àrea "Sant Joan les Fonts i altres municipis de la zona". Finalment, amb un percentatge menor, l'àrea "Amer i altres municipis de la zona" (3,10%) i el municipi de Banyoles (2,44%) són les altres destinacions de la població resident a l'àrea "Sant Joan les Fonts i altres municipis de la zona" contemplades per l'estudi.

L'àrea "Sant Joan les Fonts i altres municipis de la zona" rep, segons l'estudi de l'INE, 2.862 persones que es vinculen amb l'àrea per satisfer les seves necessitats de mobilitat quotidiana. La major part d'aquestes persones provenen del municipi veí d'Olot (66,69%). L'àrea de "Besalú i altres municipis de la zona" (10,06%) i l'àrea de "Camprodon i altres municipis de la zona" (9,42%) són les àrees d'origen que segueixen en la classificació. En aquest cas, l'àrea "La Vall d'en Bas i altres municipis de la zona" (4,33%) ocupa el quart lloc pel que fa als orígens de les persones que es vinculen amb l'àrea. El municipi de Banyoles (4,20%), el municipi de Girona (3,22) i l'àrea "Amer i altres municipis de la zona" (2,08%) són els altres orígens contemplats.

Desplaçaments amb origen a Sant Joan les Fonts i altres municipis

Municipi de destí

Olot	48,58%
Camprodon i altres municipis	24,36%
Besalú i altres municipis	8,84%
Porqueres i altres municipis	6,86%
Vall d'en Bas i altres municipis	5,81%
Amer i altres municipis	3,10%
Banyoles	2,44%

Desplaçaments amb destí a Sant Joan les Fonts i altres municipis

Municipi d'origen

Olot	66,69%
Besalú i altres municipis	10,06%
Camprodon i altres municipis	9,42%
Vall d'en Bas i altres municipis	4,33%
Banyoles	4,20%
Girona	3,22%
Amer i altres municipis	2,08%

En resum, a l'àrea "Sant Joan les Fonts i altres municipis" el 45,44% de les persones residents es desplacen fora de l'àrea per satisfer les necessitats de mobilitat quotidiana. D'aquestes, aproximadament el 70% tenen com a destí un altre municipi de la comarca. Per altra banda, aproximadament el 80% de les persones no residents a l'àrea que s'hi vinculen per motius de mobilitat quotidiana provenen d'altres municipis de la comarca.

Per la seva banda, l'àrea "Amer i altres municipis de la zona", que inclou els municipis d'Amer, Osor, Les Planes d'Hostoles, Sant Feliu de Pallerols, Sant Aniol de Finestres, la Cellera de Ter, Susqueda i Sant Julià de Llor i Bonmatí, té una població resident de 9.454 persones. D'aquestes, 5.156 (75,25%) satisfan les necessitats de mobilitat quotidiana dins la mateixa àrea i 1.696 (24,75%) necessiten desplaçar-se fora dels límits de l'àrea. En aquest cas, a diferència de les dades obtingudes en l'àrea "La Vall d'en Bas i altres municipis de la zona", el municipi d'Olot i en l'àrea "Sant Joan les Fonts i altres municipis de la zona", el principal destí de les persones que surten de l'àrea de residència és un municipi que no pertany

a la comarca de la Garrotxa. Aquest fet és degut, segurament, a que l'àrea "Amer i altres municipis de la zona" inclou 5 municipis que pertanyen a la comarca veïna de la Selva i 3 municipis que pertanyen a la comarca de la Garrotxa. Els desplaçaments que surten d'aquesta àrea tenen com a destins principals el municipi de Girona (21,81%) i el municipi d'Olot (19,86%). L'àrea "La Vall d'en Bas i altres municipis de la zona" (8,96%) ocupa el cinquè lloc en la classificació dels destins més freqüentats per la població resident a l'àrea i l'àrea "Sant Joan les Fonts i altres municipis de la zona" (4,77%) el novè lloc. Tal i com s'observa a la taula següent, la resta de destinacions dels residents a l'àrea pertanyen a municipis de les comarques de la Selva, el Gironès i Osona.

L'àrea "Amer i altres municipis de la zona" rep 4.872 persones que s'hi vinculen per motius de mobilitat quotidiana. La major part d'aquestes provenen del municipi d'Anglès (63,86%). L'origen de les persones provinents de la comarca de la Garrotxa que es vinculen amb aquesta àrea són, per ordre de classificació: la ciutat d'Olot (4,37%), l'àrea "Sant Joan les Fonts i altres municipis de la zona" (1,16%) i l'àrea "La Vall d'en Bas i altres municipis de la zona" (1,11%).

Desplaçaments amb origen a Amer i altres municipis

Municipi de destí	
Girona	21,81%
Olot	19,86%
Anglès	9,93%
Sant Gregori i altres municipis	9,06%
Vall d'en Bas i altres municipis	8,96%
Salt	7,98%
Bescanó i altres municipis	6,04%
Santa Coloma de Farners i Brunyola	4,97%
Sant Joan les Fonts i altres municipis	4,77%
Vilobí d'Onyar i Riudellots de la Selva	3,60%
Sant Pere de Torelló i altres municipis	3,02%

Desplaçaments amb destí a Amer i altres municipis

Municipi d'origen	
Anglès	63,86%
Girona	8,31%
Bescanó	8,14%
Salt	5,13%
Olot	4,37%
Santa Coloma de Farners i Brunyola	4,27%
Sant Gregori i altres municipis	3,65%
Sant Joan les Fonts i altres municipis	1,16%
Vall d'en Bas i altres municipis	1,11%

A l'àrea "Amer i altres municipis de la zona" el 24,75% de les persones residents es desplacen fora de l'àrea per satisfer les necessitats de mobilitat quotidiana. D'aquestes, aproximadament el 28% tenen com a destí un altre municipi de la comarca de la Garrotxa. Per altra banda, menys del 7% de les persones no residents a l'àrea que s'hi vinculen per motius de mobilitat quotidiana provenen d'altres municipis de la comarca.

Finalment, l'àrea "Camprodon i altres municipis de la zona", que inclou els municipis de Camprodon, Molló, Montagut i Oix, Sant Pau de Segúries i la Vall de Bianya, té una població de 5.495 persones. D'aquestes, 2.356 (57,46%) es mantenen dins la mateixa àrea de residència per a satisfer les seves necessitats de mobilitat quotidiana i 1.744 (42,54%) es desplacen fora dels límits de l'àrea de residència per motius de mobilitat quotidiana. La ciutat d'Olot (48,92%) és el principal destí dels desplaçaments que surten de l'àrea, seguida per l'àrea "Sant Joan les Fonts i altres municipis de la zona" (28,14%). L'àrea "Sant Joan de les Abadesses i altres municipis" (13,69%) i el municipi de Ripoll (9,25%), pertanyents a la comarca del Ripollès, són els altres destins que contempla l'estudi. Com s'observa, entre els principals destins de les persones residents a l'àrea no s'hi troba l'àrea "La Vall d'en Bas i altres municipis de la zona".

Pel que fa a les persones que rep l'àrea per motius de mobilitat quotidiana, l'estudi les quantifica en 2.256. Aquestes provenen principalment de la ciutat d'Olot (33,80%), l'àrea "Sant Joan les Abadesses i altres municipis" (25,23%) i l'àrea "Sant Joan les Fonts i altres municipis" (22,43%). L'àrea "La Vall d'en Bas i altres municipis" (8,45%) ocupa el quart lloc de la classificació dels principals orígens de les persones que es vinculen amb l'àrea "Camprodon i altres municipis de la zona). Tal i com s'observa a la taula que segueix, la resta d'orígens contemplats per l'estudi representen percentatges inferiors al 4%.

Desplaçaments amb origen a Camprodon (Vall de Bianya) i altres municipis

Municipi de destí

Olot	48,92%
Sant Joan les Fonts i altres municipis	28,14%
Sant Joan de les Abadesses i altres municipis	13,69%
Ripoll	9,25%

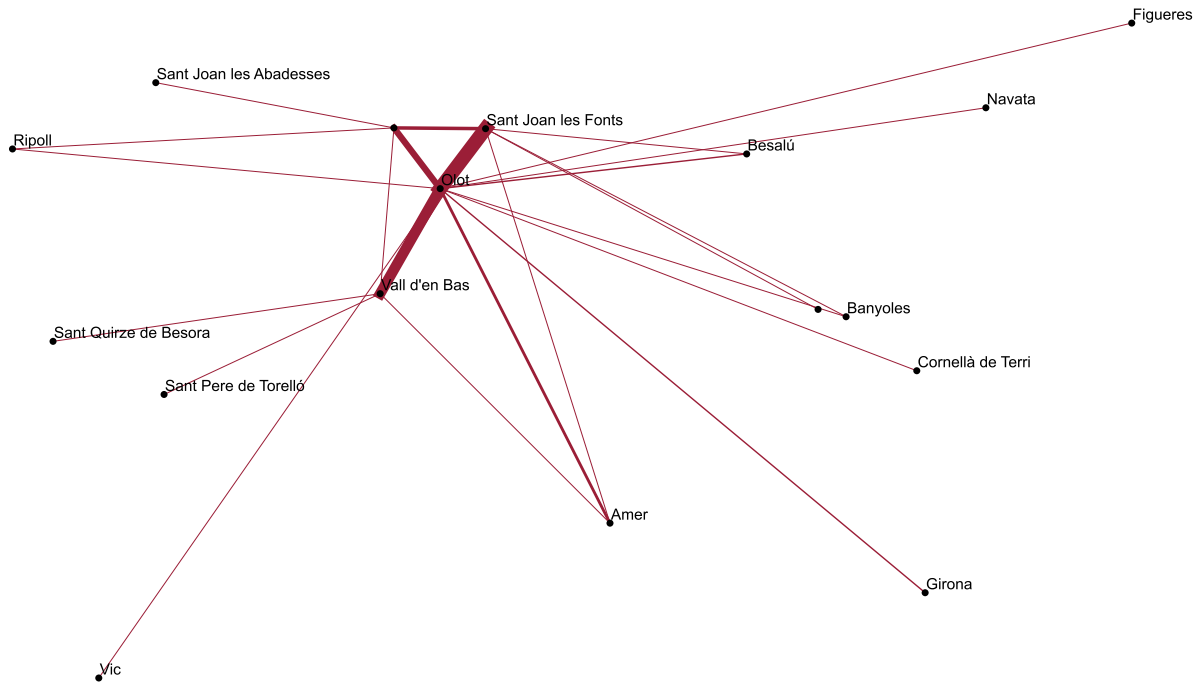
Desplaçaments amb destí a Camprodon (Vall de Bianya) i altres municipis

Municipi d'origen

Olot	33,80%
Sant Joan de les Abadesses i altres municipis	25,23%
Sant Joan les Fonts i altres municipis	22,43%
Vall d'en Bas i altres municipis	8,45%
Ripoll	3,83%
Banyoles	2,43%
Besalú i altres municipis	2,07%
Girona	1,76%

Resumint, a l'àrea "Camprodon i altres municipis de la zona" el 42,54% de les persones residents es desplacen fora de l'àrea per satisfer les necessitats de mobilitat quotidiana. D'aquestes, aproximadament el 77% tenen com a destí un altre municipi de la comarca de la Garrotxa. Per altra banda, gairebé el 65% de les persones no residents a l'àrea que s'hi vinculen per motius de mobilitat quotidiana provenen d'altres municipis de la comarca.

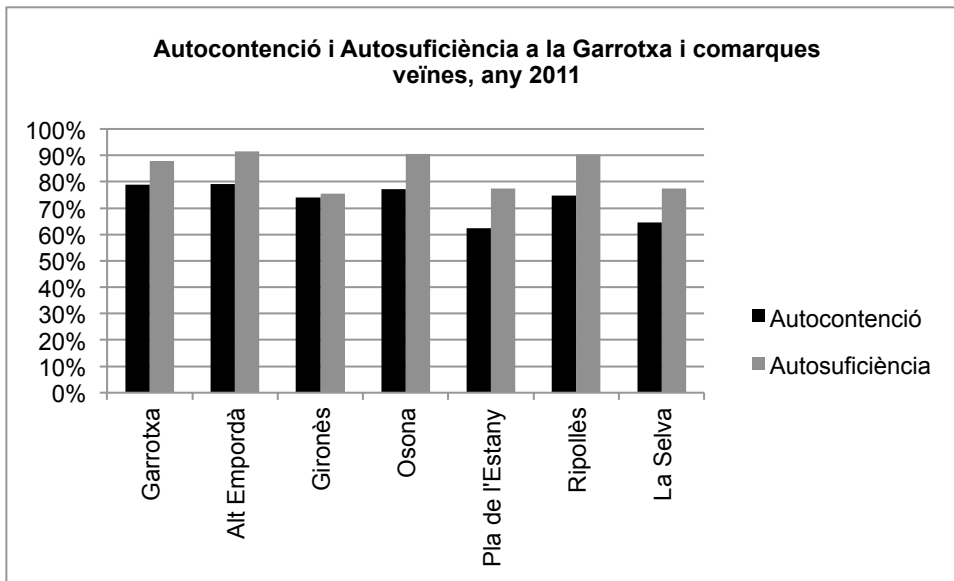
Per tal de simplificar la lectura d'aquestes dades, s'han representat els desplaçaments que realitzen els residents que surten de la seva àrea de mobilitat. Com s'observa en l'esquema resultant, la relació entre les àrees de "La Vall d'en Bas i altres municipis", la ciutat d'Olot, i l'àrea "Sant Joan les Fonts i altres municipis" és molt significativa. També destaca, tot i que en menor intensitat, la relació entre l'àrea de "Camprodon i altres municipis", que inclou el municipi de la Vall de Bianya, i la ciutat d'Olot i l'àrea "Sant Joan les Fonts i altres municipis".



Intensitat dels desplaçaments segons dades de l'INE

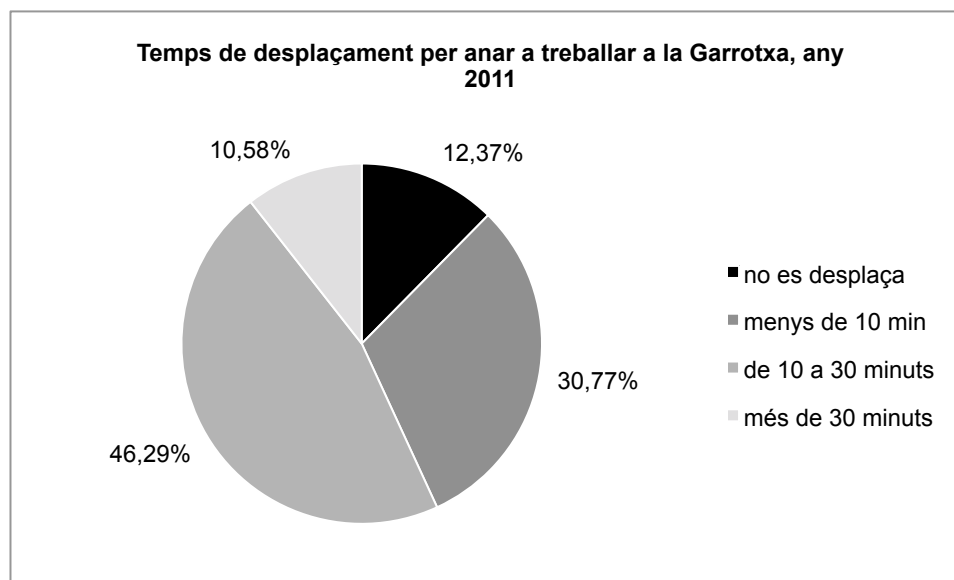
Les dades d'autocontenció facilitades per l'Institut d'Estadística de Catalunya confirmen que la comarca de la Garrotxa és capaç de retenir gairebé el 80% dels desplaçaments que genera per motius de treball. L'autocontenció, definida com la població ocupada que resideix i treballa al municipi respecte el total de població ocupada del municipi, és també molt elevada a les comarques veïnes de l'Alt Empordà (79,00%), Osona (77,10%) i el Ripollès (74,80%).

L'IDESCAT també proporciona dades sobre l'autosuficiència comarcal. L'autosuficiència es defineix com la població ocupada que resideix i treballa a la comarca respecte el total de llocs de treball que ofereix la comarca. L'índex d'autosuficiència de la Garrotxa indica que el 87,90% dels llocs de treball que ofereix la comarca estan ocupats per la població resident a la mateixa comarca. Tal i com s'observa a la següent gràfica, les comarques veïnes de l'Alt Empordà (91,50%), Osona (90,60%), el Ripollès (90,20%), la Selva (77,50%), el Pla de l'Estany (77,30%) i el Gironès (75,40%) també presenten percentatges d'autosuficiència molt elevats.



Les dades facilitades per l'INE en relació als desplaçaments per mobilitat quotidiana realitzats per la població i les dades de l'IDESCAT en relació a l'autocontenció i autosuficiència de la comarca de la Garrotxa, posen de manifest que la major part dels residents de la comarca satisfan les seves necessitats de mobilitat quotidiana dins l'àmbit comarcal.

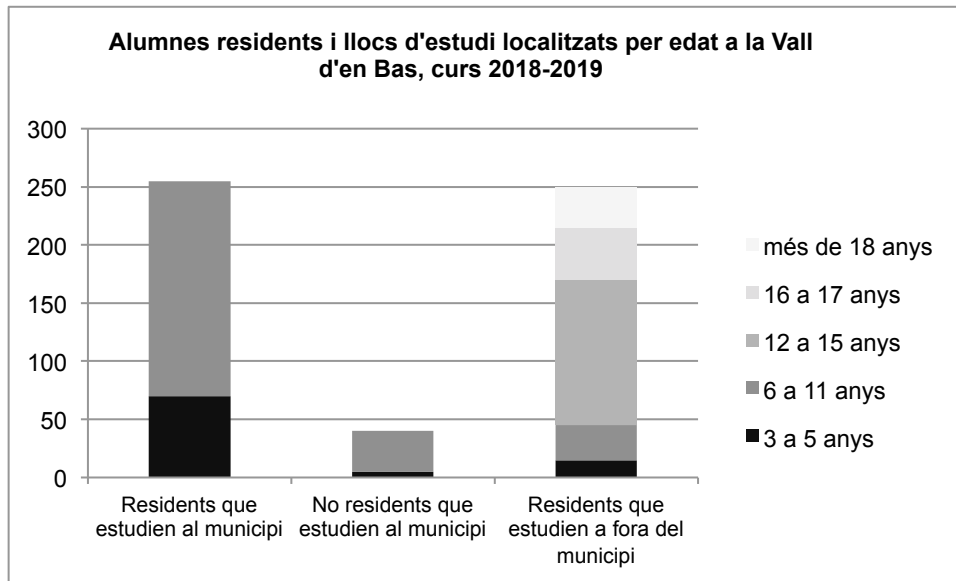
L'IDESCAT també proporciona dades sobre el temps de desplaçament que destinen els residents de la comarca de la Garrotxa per anar a treballar. Segons aquestes dades, a la comarca de la Garrotxa el 12,37% de la població no es desplaça per anar a treballar, el 30,77% realitza desplaçaments de menys de 10 minuts per arribar al lloc de treball, el 46,29% inverteix entre 10 i 30 minuts als desplaçaments per motius de treball i només el 10,58% destina més de 30 minuts en els desplaçaments per anar a treballar.



En resum, més d'un 40% de la població de la comarca satisfà les seves necessitats de mobilitat quotidiana amb un temps inferior als 10 minuts i més d'un 85% de la població les satisfà en un temps de menys de 30 minuts.

Pel que fa a la mobilitat quotidiana escolar no universitària, les dades de l'IDESCAT mostren com gairebé hi ha el mateix nombre de residents que estudien dins el municipi que residents que estudien fora del municipi. Segons aquestes dades, els alumnes residents que estudien dins el mateix municipi són 255 mentre que els alumnes residents que estudien fora del municipi són 250. Dels primers, 70 es troben entre els 3 i els 5 anys i 185 entre els 6 i els 11 anys. Dels segons, 15 es troben entre els 3 i els 5 anys,

30 entre els 6 i els 11 anys, 125 entre els 12 i els 15 anys, 45 entre els 16 i els 17 anys i 35 tenen més de 18 anys. Les dades també comptabilitzen els alumnes no residents que estudien al municipi. Aquests són, en total, 40 alumnes dels quals 5 es troben entre els 3 i els 5 anys i 35 entre els 6 i els 11 anys.



Les dades facilitades per l'IDESCAT reflecteixen la naturalesa de l'oferta educativa del municipi, on actualment és possible estudiar fins els 11 anys, coincidint amb el final de l'etapa d'Educació Primària. A partir d'aquesta edat, els alumnes residents a la Vall d'en Bas no tenen altre opció que desplaçar-se fora del municipi per accedir a l'Educació Secundària Obligatòria.

L'anàlisi de la mobilitat quotidiana comarcal evidencia que els desplaçaments que tenen lloc sobre el teixit d'infraestructures de la Garrotxa són generats, en un percentatge molt elevat, pels residents de la mateixa comarca. L'anàlisi acurat d'aquesta realitat també posa de manifest que gairebé la totalitat dels residents al municipi de la Vall d'en Bas satisfà les seves necessitats de mobilitat quotidiana al voltant de l'eix Vall d'en Bas – Olot – Sant Joan les Fonts.

Amb l'objectiu de quantificar l'ús que tenen les infraestructures de la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya, el Departament de Territori i Sostenibilitat realitza anualment els estudis d'aforaments. Les dades recollides sobre la demanda de mobilitat a les carreteres esmentades es publiquen en el Pla d'aforaments, que inclou les dades sobre la intensitat mitjana diària (IMD) dels diferents trams de la xarxa viària. Per la seva banda, la Diputació de Girona també disposa de les dades sobre la IMD de les carreteres que li pertanyen.

Per tal d'obtenir una visió de conjunt, s'han recollit totes les dades de la IMD de les carreteres comarcals de les quals es disposen dades i s'han representat els valors de les intensitats de trànsit obtinguts en un mateix esquema. Les dades de les carreteres de la Generalitat s'han obtingut del Pla d'aforaments de l'any 2016. Per altra banda, les dades facilitades per la Diputació corresponen als aforaments realitzats l'any 2019. Les IMD representades a l'esquema inclouen la totalitat de vehicles motoritzats (inclòs motocicletes i vehicles pesats) que van circular per la xarxa de carreteres durant el període d'estudi. Com s'observa, les infraestructures que suporten més trànsit són l'avinguda de Santa Coloma – passeig de Barcelona (19.974 vehicles/dia), l'avinguda Sant Jordi (16.629 vehicles/dia) i la carretera de la Canya (15.720 vehicles/dia), totes elles emplaçades dins la trama urbana de la ciutat d'Olot. La N-260a (15.356 vehicles/dia), des de l'A-26 i fins a la sortida que porta a l'edifici dels Mossos d'Esquadra, és l'altre tram de la xarxa de carreteres comarcal amb una intensitat de trànsit diària superior als 15.000 vehicles/dia. La infraestructura que suporta una major intensitat de trànsit dins el municipi de la Vall d'en Bas és la carretera C-152 (14.556 vehicles/dia), des de la desembocadura del túnel de Bracons – C-37 i fins al giratori situat a l'entrada d'Olot davant de Can Trunica. L'autovia A-26 (14.194 vehicles/dia) presenta una intensitat de trànsit similar a la carretera C-152. L'eix format pel carrer Mulleras – carrer Bisbe Lorenzana –avinguda Onze de Setembre – plaça Palau – carrer Escultor Llimona – avinguda de Girona (13.350 vehicles/dia) i l'eix format per l'avinguda de Sant Joan les Abadesses – avinguda Reis Catòlics (13.300 vehicles/dia), emplaçats dins la trama urbana de la ciutat d'Olot, suporten, també, una intensitat de trànsit molt significativa. Finalment, la N-260 (13.190 vehicles/dia), entre l'A-26 i el giratori d'encreuament amb la carretera GI-522, a Sant Joan les Fonts, és l'altre tram de la xarxa viària comarcal que suporta una intensitat de trànsit superior als 13.000 vehicles/dia.

Com és evident, existeix una relació directa entre les dades dels desplaçaments de la població resident a la comarca facilitades per l'INE i representades en l'esquema de la pàgina 28 i les dades de les intensitats de trànsit que suporten les carreteres comarcals facilitades per la Generalitat de Catalunya i la Diputació de Girona. A nivell comarcal, l'eix Vall d'en Bas – les Preses – Olot - Sant Joan les Fonts és, sens dubte, el principal repte que cal afrontar per tal de donar una resposta sostenible a les necessitats de mobilitat quotidiana de la població.



Intensitats mitjanes diàries (IMD)

Dins els límits municipals, actualment només es disposa de les dades sobre la IMD de les carreteres que pertanyen a la Generalitat de Catalunya i a la Diputació de Girona. La carretera C-152 (14.556 vehicles/dia), la carretera C-37 (7.476 vehicles/dia) i la carretera C-63 (3.699 vehicles/dia) són les infraestructures que presenten una major intensitat de trànsit del municipi. Aquestes responen a les connexions de la Vall d'en Bas amb els municipis veïns. Les infraestructures que vertebreren el teixit edificat i productiu del municipi són, per ordre d'intensitat suportada: la carretera GIP-5226 (2.204 vehicles/dia), entre la carretera C-152 i la carretera GIV-5227, la carretera C-153 (1.861 vehicles/dia), a l'alçada del nucli de Sant Esteve d'en Bas, la carretera GIV-5224 (1.588 vehicles/dia), entre el nucli de la Pinya i la carretera GIP-5233, la carretera GIP-5226 (1.309 vehicles/dia), entre el nucli de Sant Privat i la carretera GIV-5227, la carretera GIV-5273 (1.090 vehicles/dia), entre el veïnat de Cant Trona i la carretera C-152, la carretera GIV-5227 (1.079 vehicles/dia), entre la carretera GIP-5226 i l'encreuament que porta al veïnat Nou, la carretera GIV-5224 (892 vehicles/dia), entre la carretera C-152 i l'encreuament amb la carretera GIV-5227, la carretera GIV-5273 (699 vehicles/dia), entre el veïnat de Can Trona i el restaurant Can Barris a Joanetes, la carretera GIV-5224 (443 vehicles/dia), entre l'encreuament de la carretera GIV-5227 i el nucli de la Pinya, la carretera GIV-5227 (333 vehicles/dia), a l'alçada del veïnat Cirera, la carretera GIV-5227 (254 vehicles/dia), entre el veïnat Cirera i l'encreuament amb la carretera GIV-5224, la carretera GIV-5273 (82 vehicles/dia), des del restaurant Can Barris i fins el nucli de Joanetes.

Per tal d'analitzar de manera precisa l'ús que es fa d'aquestes infraestructures vertebradores, l'Ajuntament està realitzant lectures de les intensitats mitjanes diàries dels principals traçats municipals. La situació de la xarxa viària interna del municipi s'analitzarà quan es disposi de les esmentades dades.

Les dades sobre les intensitats mitjanes diàries de les infraestructures proporcionen informació valuosa pel que fa a l'ús que els ciutadans fan del territori i són un punt de partida objectiu per tal de re-pensar o re-planificar les estratègies de governança.

Pel que fa a la mobilitat dins el municipi, les darreres dades de mobilitat publicades per l'Institut d'Estadística de Catalunya referents a la Vall d'en Bas són de l'any 2001. A falta de dades més recents i entenent que els patrons de mobilitat han sofert canvis des de l'any 2001, s'ha optat per considerar-les com a no representatives. Per tal de poder definir i quantificar els fluxos generats dins l'àmbit municipal, s'ha partit dels coeficients fixats pel Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de la mobilitat generada.

Viatges generats/dia

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100m ² de sostre
Ús comercial	50 viatges/100m ² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100m ² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100m ² de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

Tot i així, la no actualització de les dades urbanístiques del municipi juntament amb les característiques de la configuració territorial de la Vall d'en Bas, fan difícil afinar els càlculs de la mobilitat que genera algun dels usos descrits utilitzant les ràtios de la taula anterior. Per tal de calcular de manera més acurada i proporcionada els desplaçaments generats per a cadascun dels usos, a cadascun dels nuclis del municipi, s'han seguit els següents criteris:

Pel càlcul de la mobilitat generada per l'ús d'habitatge s'ha utilitzat la ràtio de 3 viatges/persona proporcionada per la taula anterior. Segons dades facilitades per l'Ajuntament, la distribució de la població per nuclis l'any 2019 era la següent:

Població per sectors a la Vall d'en Bas, any 2019

Sector Sant Esteve	1201
Sant Esteve	999
El Mercadal	32
Vilallonga	105
La Serra	65
Sector El Malloí	632
El Malloí nucli	51
Veïnat Cirera	28
Veïnat Nou	18
Urb. Les Olletes	172
Sector Verntallat	223
El Malloí disseminat	140
Sector Sant Privat	364
Sant Privat nucli	121
Urb. Can Mulleres	28
Urb. Sallent	42
Sant Privat disseminat	173
Sector Joanetes	326
Joanetes nucli	40
Joanetes	249
Can Trona	29
Falgars	8
Sector Hostalets	293
Hostalets	197
Dreta Fluvià	20
Esquerra Fluvià	76
Sector La Pinya	148
La Pinya	30
La Pinya disseminat	118
Sector Puigpardines	117
TOTAL	3081

Tenint en compte la naturalesa del territori de la vall i per tal de simplificar la lectura dels resultats s'ha considerat oportú replantejar la classificació de la població per sectors facilitada per l'Ajuntament. Degut a la impossibilitat de representar adequadament la mobilitat generada pel teixit residencial disseminat de cadascun dels sectors, s'ha optat per agrupar aquest extens i difús teixit d'habitatges en una sola categoria. Els habitants del sector de Puigpardines i Falgars també s'han inclòs dins aquesta nova categoria. Tal i com s'observa en la taula resum de la mobilitat generada per sectors que s'adjunta més avall, el resultat és que la nova categoria Disseminat és, després de Sant Esteve d'en Bas, el "sector" que més mobilitat genera a la vall. A resultes d'aquestes modificacions en l'agrupació de les residències, el sector de Sant Esteve d'en Bas queda dividit en Sant Esteve i la Serra; el sector del Malloí en el Malloí nucli, veïnat Cirera, veïnat Nou, urbanització de les Olletes i barri Verntallat; el sector de Sant Privat en Sant Privat nucli i el conjunt de les urbanitzacions; el sector de Joanetes en Joanetes nucli, Joanetes altres i Can Trona. El sector dels Hostalets i el sector de la Pinya es consideren, respectivament, com una sola unitat.

Per calcular la mobilitat generada per l'ús comercial i de serveis s'ha utilitzat una ràtio de 10 viatges/100m² de sostre. Degut a la manca de dades dels establiments comercials del municipi, s'ha

estimat un sostre mitjà de 75m² per cada local ocupat per una activitat comercial i de serveis. La ràtio utilitzada parteix del valor proposat per la taula "Viatges generats/dia" del Decret 344/2006. La disminució del valor d'aquesta ràtio fins a 10 viatges/100m² de sostre dona valors de desplaçaments més realistes d'acord amb característiques dels establiments comercials del municipi. En el cas del restaurant Ca la Carmelita, inclòs dins el sector Sant Privat-urbanitzacions, i el restaurant Can Barris, inclòs dins el sector Joanetes-altres, s'ha considerat directament el valor mitjà de desplaçaments atrets facilitat pels mateixos establiments. La mobilitat generada per a l'ús comercial i de serveis al nucli dels Hostalets s'ha estimat a partir de les dades obtingues a la resta de sectors del municipi. En el cas de la SAT Verntallat, inclosa dins la categoria Disseminat, s'han considerat les dades de viatges/generats directament facilitades per la cooperativa.

Per calcular la mobilitat que genera la indústria de la vall, s'ha utilitzat una ràtio de 2 viatges/100m². Igual que en l'ús comercial i de serveis, la ràtio utilitzada per a la realització dels càlculs parteix del valor proposat per la taula "Viatges generats/dia" del Decret 344/2006. La disminució del valor d'aquesta ràtio fins a 2 viatges/100m² de sostre dona valors de desplaçaments més realistes d'acord amb característiques de les indústries del municipi i segons les dades del nombre de treballadors i viatges generats facilitades per algunes de les indústries.

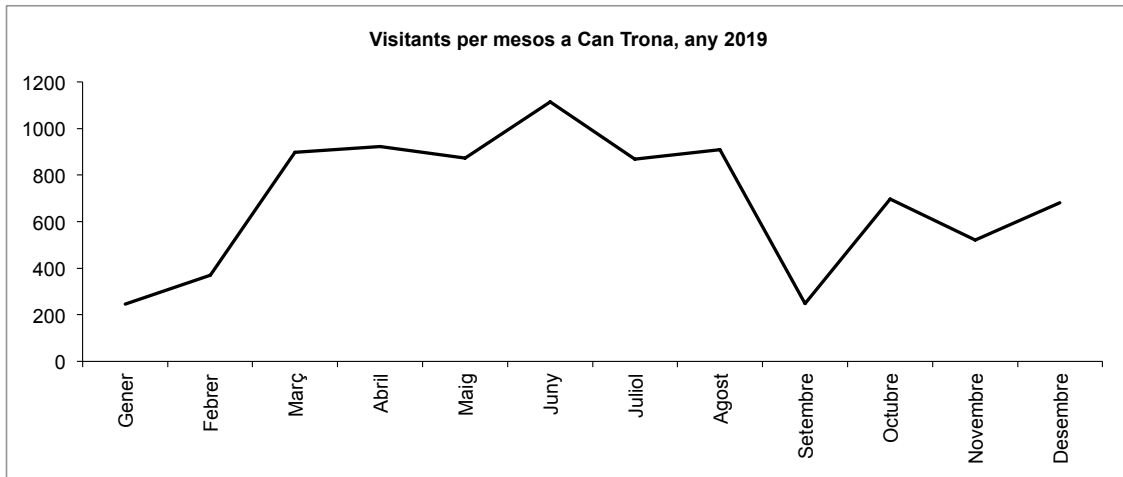
Degut a la naturalesa dels diversos equipaments del municipi, d'ús veïnal, municipal i supramunicipal, s'ha considerat més oportú analitzar-los individualment per tal de calcular la mobilitat que generen. Els càlculs s'han realitzat d'acord amb les dades d'ús dels equipaments facilitades per l'Ajuntament. En molts casos, però, s'ha realitzat una suposició dels viatges generats en funció del nombre d'usuaris i personal que utilitza els diferents equipaments. Els resultats obtinguts per a cadascun dels nuclis són els que s'exposen a continuació.

A Sant Esteve d'en Bas, l'Ajuntament genera una mobilitat quotidiana de 22,75 viatges/dia i el local utilitzat per la brigada municipal, situat a la carretera dels Martins, 3,29 viatges/dia. Per la seva banda, el CAP genera, segons l'estimació realitzada a través dels horaris de visites de l'equipament, 62,26 viatges/dia. La residència per a la gent gran El Mirador del Puigsacalm, genera, de mitjana, 25 viatges/dia. Pel que fa als equipaments esportius, situats al nord-oest del nucli, generen, en conjunt, 203,61 viatges/dia. D'aquests, 114,18 corresponen als desplaçaments generats pel Club bàsquet La Vall, que utilitza les instal·lacions del pavelló municipal, 64,37 corresponen als viatges generats pels usuaris del camp de futbol i 25,06 als viatges generats pels usuaris de la piscina municipal. Els esdeveniments realitzats al pavelló poliesportiu generen, de mitjana, una mobilitat de 8,95 viatges/dia. Respecte els equipaments educatius del nucli, la Llar d'infants Els Gínjols i el Parvulari generen 44,05 viatges/dia i 39,32 viatges/dia, respectivament. Els tres espais socials del nucli generen una mobilitat de 38,49 viatges/dia. D'aquests, 24 corresponen al casal d'avis, 4,71 a la sala annexa al pavelló i 9,78 a l'espai de Can Tista. Finalment, s'ha considerat que l'Església genera, de mitjana, una mobilitat de 4,27 persones/dia.

Dins el sector del Mallo, l'escola Verntallat genera una mobilitat de 514,41 viatges/dia i representa l'equipament del municipi amb més desplaçaments associats. El camp de futbol situat al sud del recinte educatiu genera 56,94 viatges/dia. Els locals socials del veïnat Cirera, la urbanització de les Olletes i el barri de Verntallat generen una mobilitat de 0,83 viatges/dia, 1,65 viatges/dia i 1,07 viatges/dia, respectivament. Finalment, s'ha considerat que l'Església genera, de mitjana, una mobilitat de 2,14 persones/dia.

A Sant Privat els equipaments es concentren al veïnat de l'Ajuntament. La seu de l'Ajuntament genera XXX viatges/dia, el consultori 7,92 viatges/dia, el casal d'avis 24 viatges/dia, el local social 8,45 viatges/dia i el camp de futbol 12,82 viatges/dia. Finalment, s'ha considerat que l'Església genera, de mitjana, una mobilitat de 2,14 persones/dia.

Dins el sector de Joanetes, el Centre de Cultura i Natural de la Vall d'en Bas situat al veïnat de Can Trona genera, segons les dades dels visitants rebuts durant l'any 2019, una mitjana de 22,88 viatges/dia. En el cas d'aquest equipament cultural, l'Ajuntament disposa de dades detallades sobre els visitants rebuts. La gràfica que segueix mostra l'afluència de visitants al llarg de l'any i permet intuir els mesos que més turisme arriba a la vall.



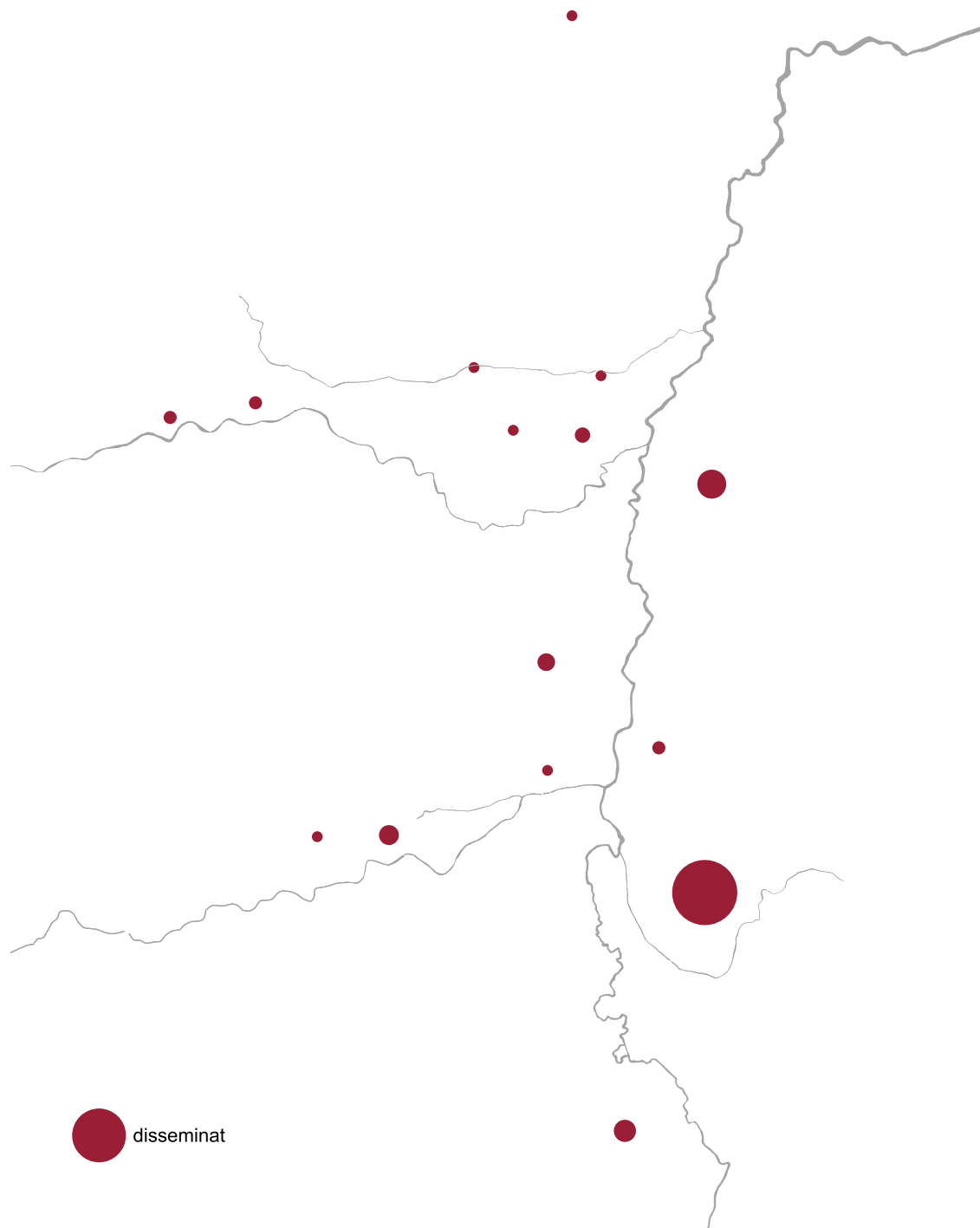
Per la seva banda, el local social Can Barraca, situat a la carretera GIV-5273 a l'alçada del restaurant Can Barris, genera 2,91 viatges/dia de mitjana. Finalment, s'ha considerat que l'Església genera, de mitjana, una mobilitat de 2,14 persones/dia.

Al nucli dels Hostalets, el local social genera, de mitjana, 5,7 viatges/dia. S'ha considerat que l'Església genera, de mitjana, una mobilitat de 12,82 persones/dia.

A la Pinya, el local social genera, de mitjana, 0,41 viatges/dia. Finalment, s'ha considerat que l'Església genera, de mitjana, una mobilitat de 2,14 persones/dia.

La mobilitat generada pel camp de futbol situat a l'encreuament entre la carretera C-153 i la carretera GIP-5272 és de 38,14 viatges/dia i, per la seva ubicació, aquest s'ha inclòs dins la categoria Disseminat. També s'ha inclòs dins aquesta categoria els desplaçaments generats per l'Església de Puigpardines, que s'han estimat en 0,16 viatges/dia.

Per tal de visualitzar els resultats de mobilitat generada obtinguts per a cadascun dels sectors del municipi s'ha realitzat l'esquema següent. Com s'observa, el nucli de Sant Esteve d'en Bas i el conjunt d'usos dispersos per la vall, englobats dins la categoria Disseminat, són els principals generadors de viatges del municipi.

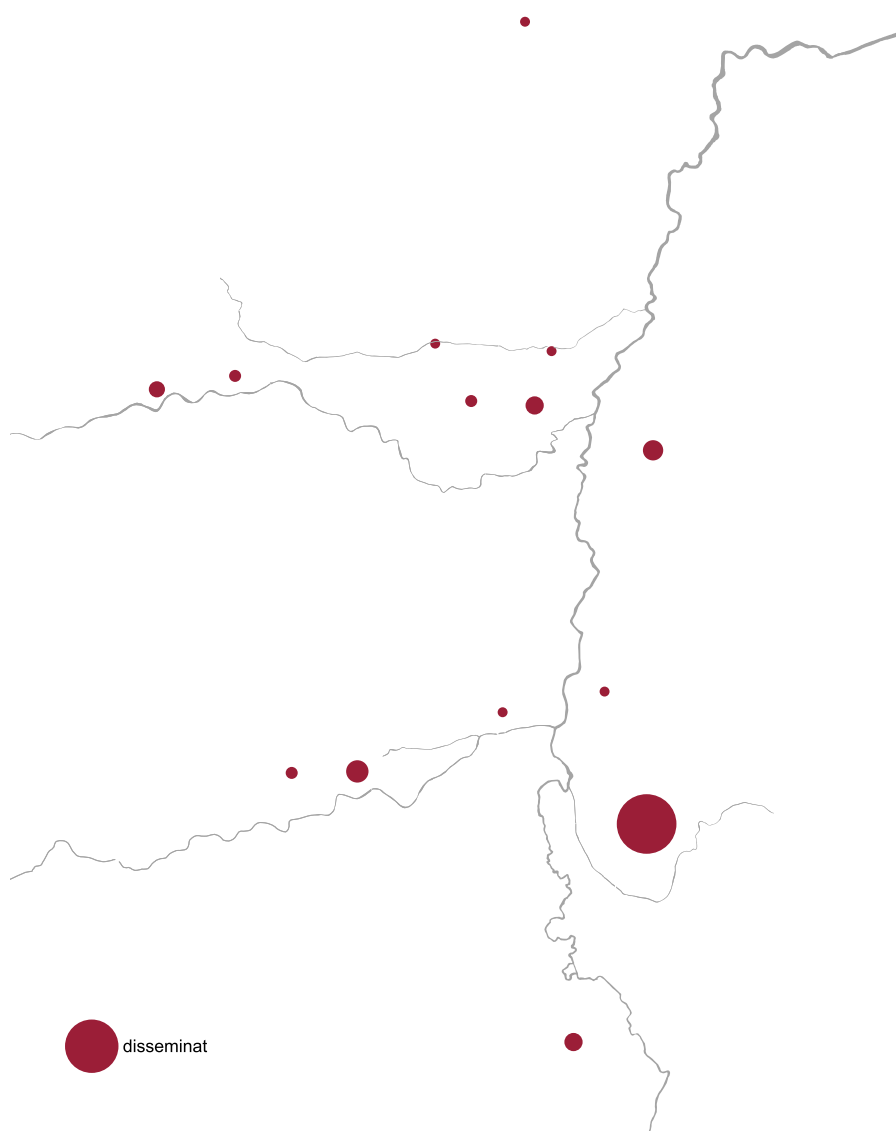


Total viatges/dia generats pels diferents sectors de població a la Vall d'en Bas

La taula següent mostra els resultats de mobilitat generada obtinguts per a cadascun dels nuclis de la Vall d'en Bas i per a cadascun dels usos considerats. Degut a les seves característiques, no s'ha considerat oportú calcular la mobilitat que generen les zones verdes del municipi.

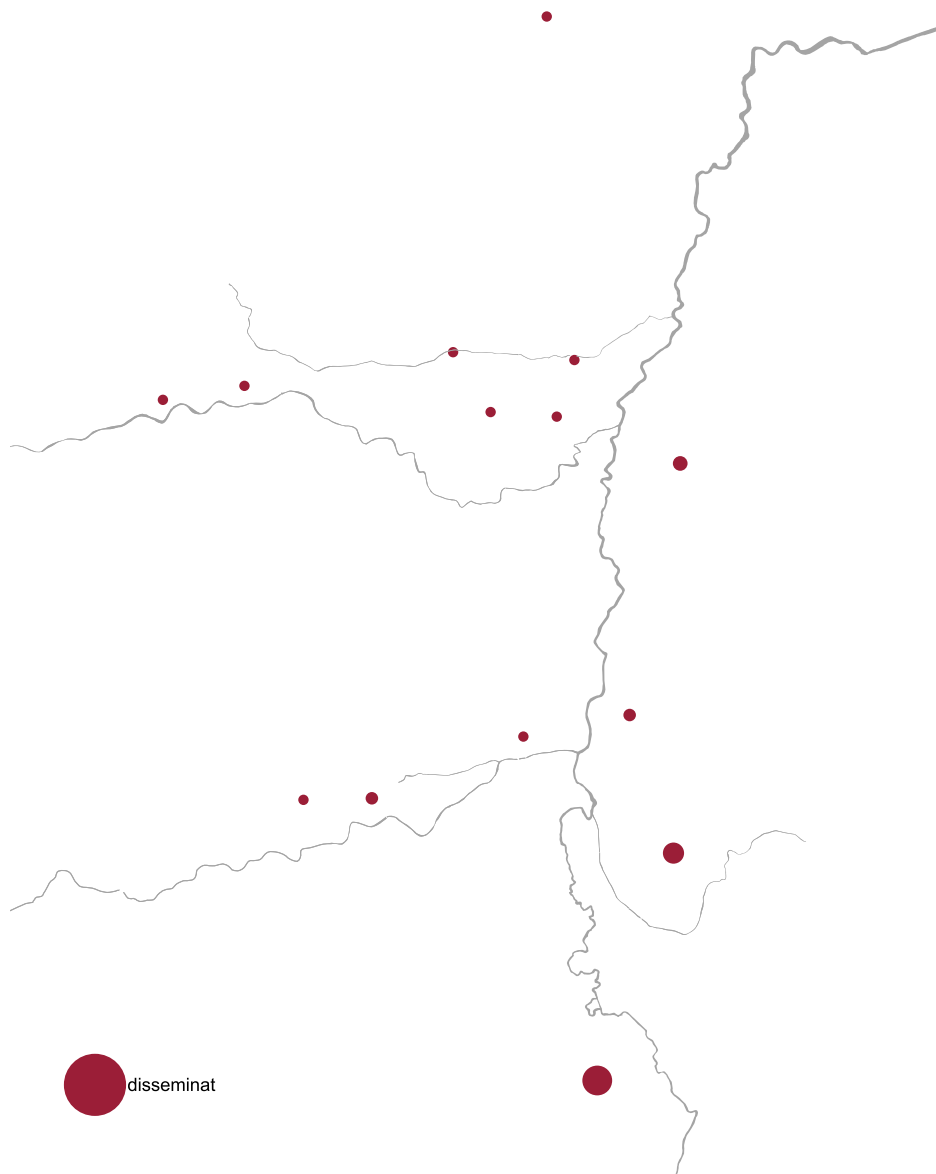
Mobilitat generada per sectors en viatges/dia	Ús habitatge	Ús comercial	Ús industrial	Equipaments	TOTAL	TOTAL %
Sector Sant Esteve	2997	228	990	452,0	4667,0	35,67%
Sant Esteve	2997	186	660	452,0	4295,8	32,83%
La Serra	0	41	330	0,0	371,1	2,84%
Sector El Mallol	1476	76	147	577,0	2276,0	17,39%
El Mallol nucli	153	0	0	2,1	155,1	1,19%
Veinat Cirera	84	0	0	0,8	84,8	0,65%
Veinat Nou	54	0	0		54,0	0,41%
Urb. Les Olletes	516	0	0	1,7	517,7	3,96%
Barri Verntallat	669	76	147	572,4	1464,4	11,19%
Sector Sant Privat	573	38	0	58,0	668,5	5,11%
Sant Privat nucli	363	8	0	2,1	372,6	2,85%
Urbanitzacions	210	30	0	55,8	295,8	2,26%
Sector Joanetes	954	35	19	27,9	1035,9	7,92%
Joanetes nucli	120	0	0	2,1	122,1	0,93%
Joanetes altres	747	35	19	2,9	803,9	6,14%
Can Trona	87	0	0	22,9	109,9	0,84%
Sector Hostalets	591	300	0	18,6	909,6	6,95%
Hostalets	591	300	0	18,6	909,6	6,95%
Sector La Pinya	90	8	0	2,5	100,0	0,76%
La Pinya	90	8	0	2,5	100,0	0,76%
Disseminat	2562	785	42	38,3	3427,3	26,19%
TOTAL	9243	1469	1198	1174,3	13084,3	100,00%

Tal i com s'observa a la taula anterior, l'ús residencial representa el 70,64% de la mobilitat quotidiana total que es genera al municipi. La mobilitat generada per les residències destaca amb força respecte els desplaçaments generats per la resta dels usos considerats. El nucli de Sant Esteve (32,42%) i el conjunt de residències aïllades disperses per la vall, agrupades sota la categoria Disseminat (27,72%) a la taula, són els sectors amb més mobilitat generada per aquest ús. El sector del Mallol (15,97%) és següent en mobilitat generada per ús residencial de la classificació, sobretot pels desplaçaments que generen el barri de Verntallat i la urbanització de les Olletes, on es concentren gran part dels habitants d'aquest sector. Els sectors de Joanetes (10,32%), els Hostalets (6,39%) i Sant Privat (6,20%) generen una intensitat similar de desplaçaments per l'ús residencial. El nombre de viatges generats/dia per l'ús d'habitatge en el sector de la Pinya (0,97%) és molt inferior respecte la mobilitat generada per les residències a la resta de nuclis del municipi. L'esquema que segueix mostra la mobilitat generada per l'ús residencial al municipi. Per tal de facilitar la lectura visual de l'esquema i entendre el repartiment dels viatges/generats per a l'ús residencial en els diferents sectors del municipi, la dimensió de les rodones de l'esquema no és proporcional al total de viatges generats/dia al municipi i respon específicament a l'interval de viatges generats/dia per aquest ús.



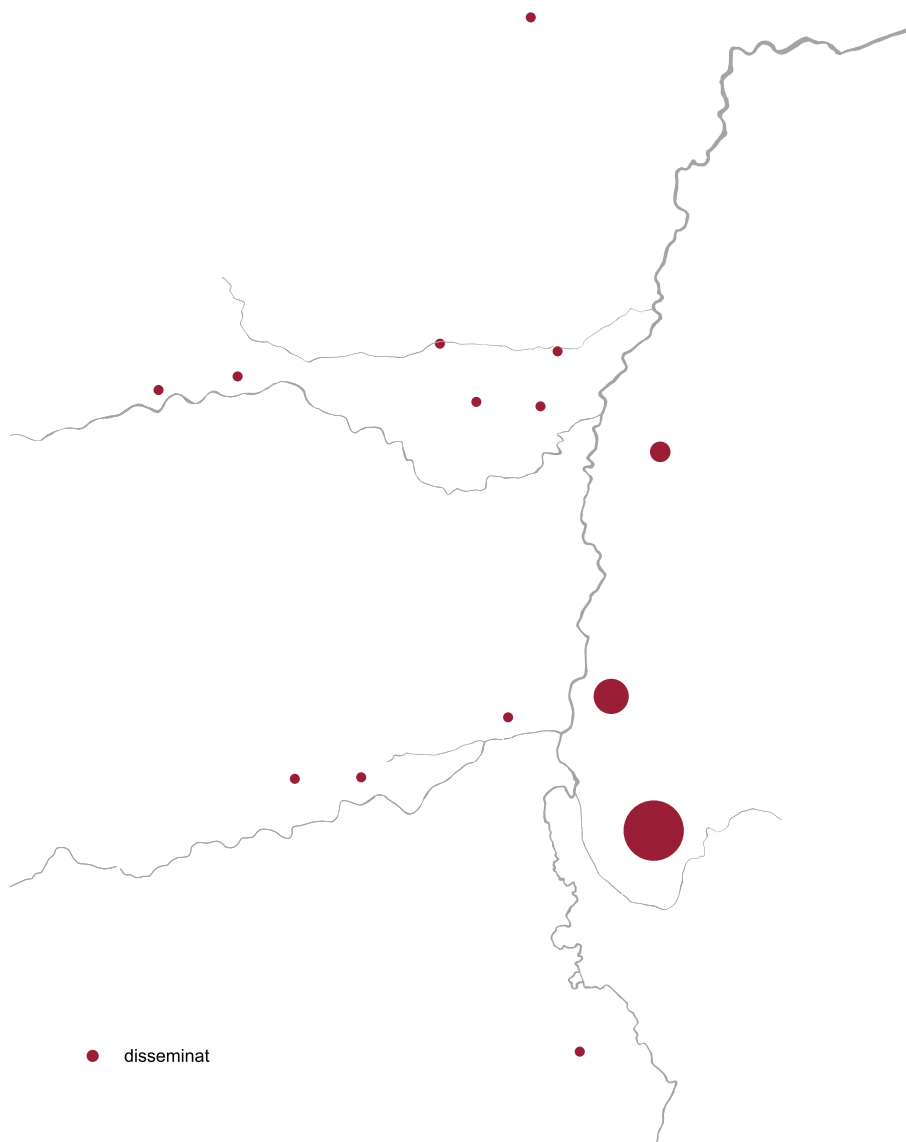
Total viatges/dia generats per ús residencial a la Vall d'en Bas

Els desplaçaments vinculats a l'ús comercial i a l'oferta de serveis representen l'11,23% del total de la mobilitat quotidiana del municipi. En aquest cas, els establiments i serveis que es troben dispersos per la vall, inclosos dins la categoria de Disseminat (53,44%) són els que més desplaçaments generen. Aquest fet és degut a la presència de la cooperativa Verntallat dins aquesta categoria. Els sectors dels Hostalets (20,42%) i el de Sant Esteve (15,50%) també generen una quantitat important de desplaçaments. Els sectors del Mallol (5,18%), Sant Privat (2,55%) i Joanetes (2,38%), per la seva banda, generen poca mobilitat en relació a l'activitat comercial i als serveis. Per últim, els desplaçaments generats per aquests usos al sector de la Pinya (0,51%) són escassos. L'esquema que segueix mostra la mobilitat generada per l'ús comercial al municipi. Per tal de facilitar la lectura visual de l'esquema i entendre el repartiment dels viatges/generats per a l'ús comercial i de serveis en els diferents sectors del municipi, la dimensió de les rodones de l'esquema no és proporcional al total de viatges generats/dia al municipi i respon específicament a l'interval de viatges generats/dia per aquest ús.



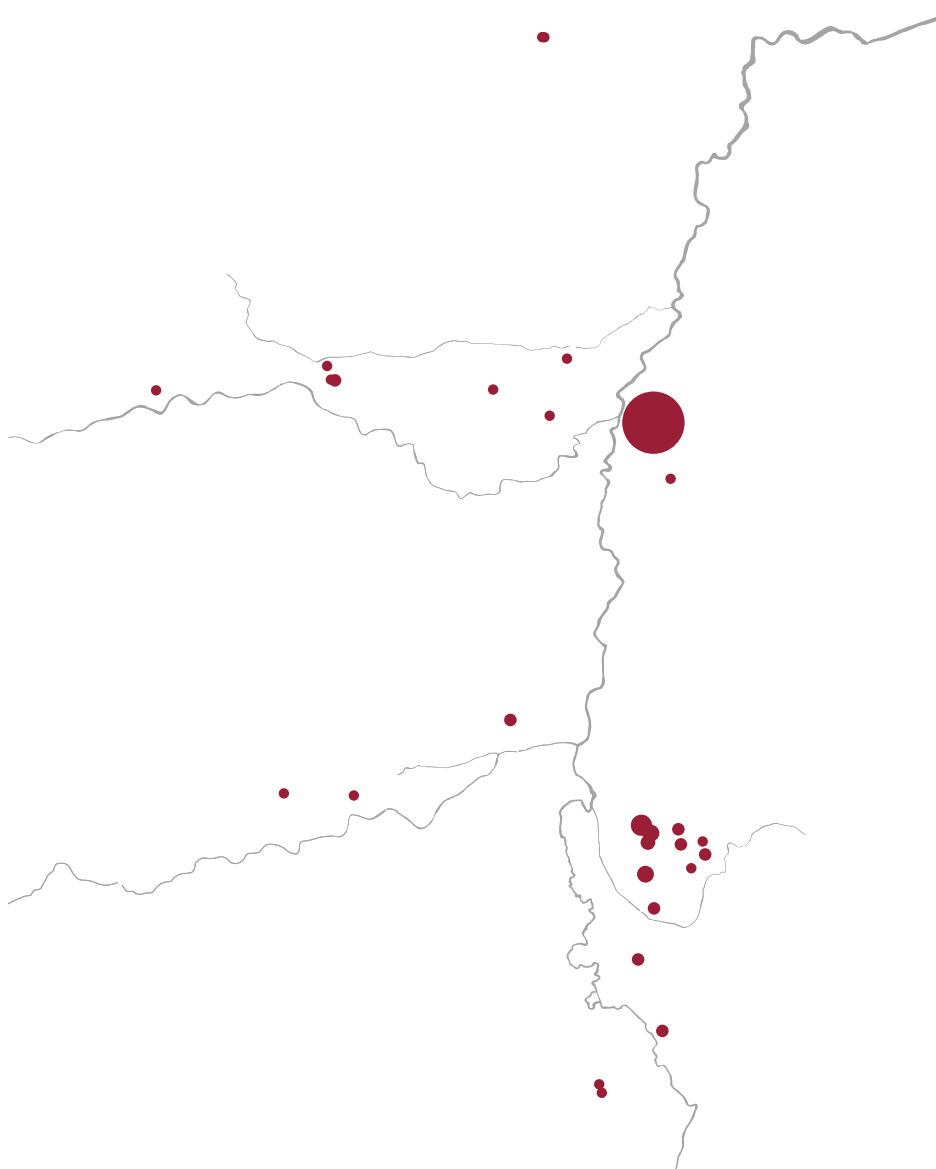
Total viatges/dia generats per ús comercial i de serveis a la Vall d'en Bas

La presència del polígon industrial la Serra i la concentració d'indústries a la carretera C-153, entre Sant Esteve i els Hostalets, fan que l'ús industrial generi el 9,16% dels desplaçaments quotidians del conjunt de la vall. El sector de Sant Esteve (82,66%), que inclou tant el polígon de la Serra com les indústries situades a la perifèria de la trama urbana d'aquest nucli, és el sector que més desplaçaments relacionats amb la indústria genera. S'ha calculat que el Mallol (12,25%) és el segon sector del municipi que genera més mobilitat industrial. En aquest cas, els desplaçaments generats corresponen a les indústries situades al barri de Verntallat, com a extensió del teixit urbà del municipi veí de les Preses. Les indústries disperses per la vall, incloses dins la categoria Disseminat (3,51%), i les incloses dins el sector de Joanetes (1,59%) generen poca mobilitat. S'ha considerat que els sectors de Sant Privat, els Hostalets i la Pinya no generen mobilitat per aquest ús. L'esquema que segueix mostra la mobilitat generada per l'ús industrial al municipi. Per tal de facilitar la lectura visual de l'esquema i entendre el repartiment dels viatges/generats per a l'ús industrial en els diferents sectors del municipi, la dimensió de les rodones de l'esquema no és proporcional al total de viatges generats/dia al municipi i respon específicament a l'interval de viatges generats/dia per aquest ús.



Total viatges/dia generats per ús industrial a la Vall d'en Bas

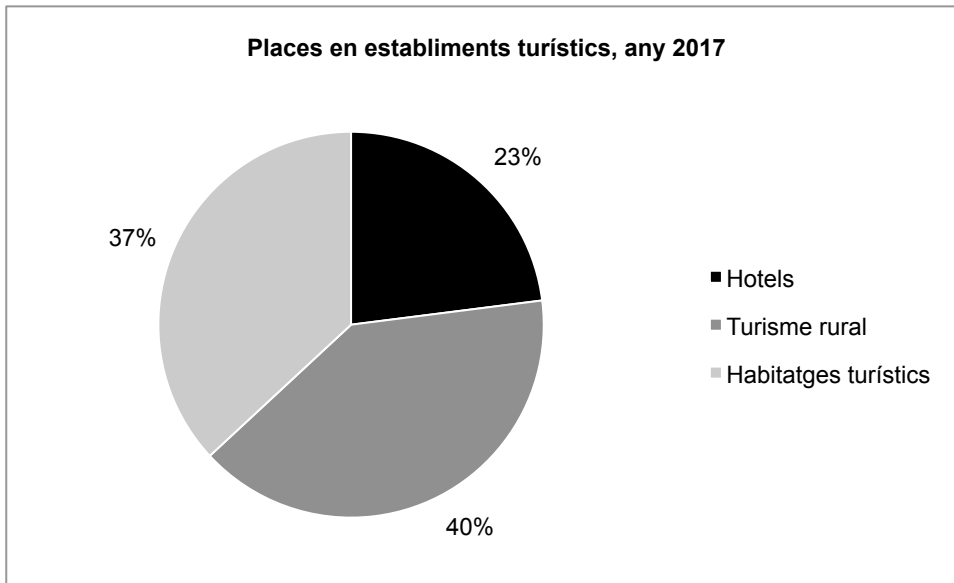
Finalment, els desplaçaments generats pels equipaments del municipi representen el 8,98% del total de la mobilitat quotidiana de la vall. La ubicació de l'escola Verntallat dins el sector del Mallol (49,14%) fa que aquest generi gairebé la meitat dels desplaçaments del municipi per a l'ús d'equipaments. El nucli de Sant Esteve (38,49%) és l'altre sector del municipi que genera una mobilitat important pel que fa aquest ús. En menor mesura, el sector de Sant Privat (4,94%) i el camp de futbol situat a les proximitats del nucli dels Hostalets, inclòs dins la categoria Disseminat (3,26%), generen una mobilitat similar pel que fa als equipaments. Tot i la presència del Centre de Natura i Cultura, situat al veïnat de Can Trona, el sector de Joanetes (2,38%) genera poca mobilitat per aquest ús. Per últim, el sector dels Hostalets (1,58%) i el sector de la Pinya (0,22%) són els que generen menys desplaçaments relacionats amb els equipaments. L'esquema que segueix mostra la mobilitat generada per l'ús d'equipaments del municipi. Per tal de facilitar la lectura visual de l'esquema i entendre el repartiment dels viatges/generats per a l'ús d'equipaments en els diferents sectors del municipi, la dimensió de les rodones de l'esquema no és proporcional al total de viatges generats/dia al municipi i respon específicament a l'interval de viatges generats/dia per aquest ús.



Total viatges/dia generats per ús equipaments a la Vall d'en Bas

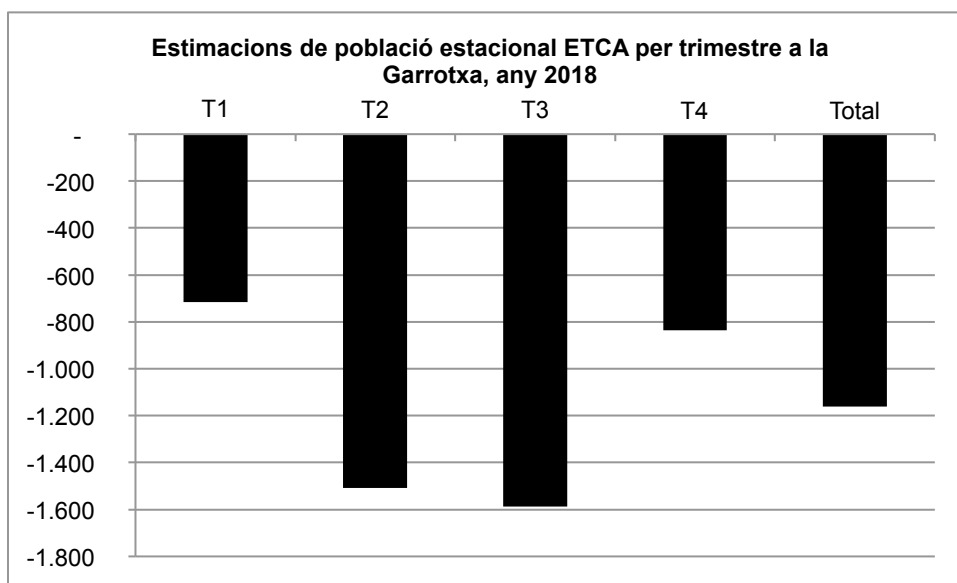
Els viatges/dia generats pels diferents usos considerats, representats en els esquemes anteriors, mostren la complexitat territorial de la vall. Com s'observa, cadascun dels nuclis presenta unes demandes de mobilitat quotidiana específiques i diverses respecte els altres nuclis del municipi.

A banda dels desplaçaments generats per a satisfer les necessitats de mobilitat quotidiana, a la Vall d'en Bas es generen un seguit de desplaçaments vinculats al turisme. Degut a la manca de dades relacionades amb l'impacte que l'ús turístic genera en relació a la mobilitat, s'ha optat per utilitzar el teixit d'allotjaments rurals destinats al turisme com a referència per a realitzar els càlculs. Els hotels, habitatges turístics i allotjaments de turisme rural distribuïts per tot el municipi tenen capacitat per allotjar 374 persones segons les dades de la Diputació de Girona de l'any 2017.



Per tal d'obtenir un valor orientatiu de la mobilitat que genera l'ús turístic s'ha considerat la ràtio de 3 viatges/persona allotjada, obtenint un total de 1.122 viatges/dia en els moments de màxima ocupació. Com a referència, la mobilitat generada per aquests allotjaments turístics, que es troben majoritàriament dispersos per la vall, és similar a la mobilitat generada per a l'ús residencial al conjunt del sector del Mallol.

Cal tenir en compte, però, que segons dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya, la població estacional ETCA, definida com el saldo resultant de les entrades de població no resident al municipi i les sortides de població resident al municipi i mesurada en mitjana anual de persones per dia, és de -1.162 persones a la comarca de la Garrotxa. A falta de dades municipals s'ha considerat que la Vall d'en Bas segueix unes dinàmiques similars a les de la comarca. La gràfica que segueix mostra la distribució de la població estacional ETCA per trimestre. El resultat negatiu en tots els trimestres de l'any significa que les persones visitants que arriben al municipi són poques en comparació al nombre d'habitants que en surt.



Tot i així, arran de la creixent massificació als espais naturals, alguns dels espais de gran valor ecològic i paisatgístic del municipi s'han vist afectats per la sobre-freqüentació de persones que visiten aquests espais, sobretot durant la temporada estival, originant conflictes amb la població local. El conjunt de problemàtiques lligades a la sobre-freqüentació d'aquests espais ha alertat l'Ajuntament que, des de ja fa un temps, ha començat a treballar en l'aplicació de mesures que limitin el nombre de visitants i contribueixin, així, a disminuir l'impacte negatiu que generen.

L'informe realitzat l'any 2018 per la Xarxa de Custòdia del Territori, en col·laboració amb la Diputació de Girona, recull el conjunt d'espais-gorgs de la comarca que es troben en situació de vulnerabilitat degut a la sobre-freqüentació que pateixen durant el període estival. En el conjunt del municipi, l'informe recull fins a 5 espais-gorgs als quals diagnòstica de grau 2 en l'escala de vulnerabilitat proposada (de 1 al 3). Els espais naturals vulnerables detectats per l'estudi són la Gorga Blava, la Gorga dels Escurçons i el Salt del Roure, a Joanetes, i Les Piscines i l'àrea del Pla d'en Xurri, a Sant Privat.

A Joanetes, la problemàtica en relació a la mobilitat dels tres gorgs esmentats, als quals s'accedeix amb cotxe a través de la carretera GIV-5273, és principalment el de l'estacionament de vehicles en zones no habilitades, sovint ocupant zones de la propietat privada i ramadera i malmetent camins i marges. En cap dels tres casos encara no s'han aplicat mesures per a la millora de la gestió per part de l'Ajuntament. A Sant Privat, la problemàtica en relació a la mobilitat és essencialment la mateixa que a Joanetes. En aquest cas, s'accedeix als gorgs a través de la carretera que, des del transformador situat a les proximitats del nucli antic de Sant Privat, arriba fins a l'aparcament de l'Àrea recreativa els Pins. En el cas de Les Piscines, no s'han aplicat encara mesures per a la gestió de l'espai per part de l'Ajuntament. Pel que fa a l'Àrea recreativa dels Pins o Pla d'en Xurri l'Ajuntament va aplicar el passat estiu mesures per restringir l'accés als vehicles motoritzats. Les mesures aplicades, a mode de prova, van consistir en la prohibició de l'accés a l'àrea amb vehicle, de l'1 de juliol i fins al 31 d'agost, entre les 20:00 hores i 10:00 hores. L'aforament màxim de l'àrea es va fixar en 40 vehicles i 20 motocicletes i es va implantar una taxa de 5 i 2 € respectivament per accedir a l'espai d'aparcament. També es va prohibir l'accés a l'àrea amb autocaravana i vehicles de grans dimensions. Per tal de fer efectives aquestes mesures, l'Ajuntament va instal·lar una barrera i un punt d'informació passat la passera que permet el creuament del Gurn. A banda de protegir l'espai de la sobre-freqüentació a la que estava exposat, el control d'accés ha permès a l'Ajuntament obtenir dades sobre el nombre de vehicles, bicicletes i vianants que van accedir a l'espai a través de la carretera. Segons aquestes dades, el mes de juliol van accedir a l'espai 912 cotxes, 38 furgonetes, 33 motocicletes, 612 bicicletes i 2.090 persones que van realitzar el recorregut fins a l'Àrea recreativa a peu. Segons les dades, durant el mes d'agost es van recomptar 2.068 cotxes, 27 furgonetes, 32 motocicletes, 356 bicicletes i 3.218 persones a peu. El total de vehicles que van accedir a l'espai durant els mesos de juliol i agost s'enfila fins a 3.110 entre cotxes, furgonetes i motocicletes. El total de bicicletes que van accedir a l'espai a través de la carreteres va ser de 968 i el total de persones caminant de 5.308.

Les mesures aplicades per l'Ajuntament l'estiu passat a l'Àrea recreativa els Pins han permès quantificar els visitants que durant els mesos de juliol i agost es van acostar a aquest espai natural i han estat el punt de partida per a la protecció i gestió d'aquest patrimoni natural.

Finalment, també generen pics de mobilitat a la vall els diversos esdeveniments i fires que s'organitzen, com la representació del tradicional Pessebre Vivent de Joanetes.

L'ESQUELET DE LA VALL: AIGUA I ASFALT

La Vall d'en Bas és travessada per dues denses xarxes: l'aigua i l'asfalt.

Aquestes dues xarxes, de diferent geometria però altament connectades, són el suport d'una riquesa difusa que durant anys s'ha anat dipositant sobre la vall fins a configurar el paisatge actual. El gran entramat de carreteres locals i camins rurals, juntament amb la xarxa de l'aigua, constitueix l'estructura vertebrant d'aquest territori dispers: centres històrics, masos, construccions agrícoles i parcel·lari agrari, distribuïts de manera uniforme per la vall, hi estableixen relacions directes i harmòniques.

En termes generals, la xarxa viària ha sabut històricament respectar la xarxa de l'aigua, que té la força, establint-hi una bona relació i complementant-la amb recs i drenatges, amb ponts, passeres i petites captacions, tot a l'escala justa i de forma harmònica. Precisament la "bona" relació entre aquestes dues xarxes és un dels principals valors paisatgístics de la Vall d'en Bas.

La Vall d'en Bas és, doncs, un territori amb una extraordinària densitat d'infraestructures si s'observa l'enorme dipòsit material lligat principalment a l'ús agrícola. A la vall, aigua i asfalt formen un conjunt molt capil·lar que convindria convertir en el referent inexcusable de qualsevol projecte de futur per aquest territori. Una operació de reciclatge d'aquest entramat podria anul·lar els efectes negatius de falta de densitat material d'aquest territori: aigua i asfalt són el suport essencial a través del qual garantir una major porositat i permeabilitat. La reinterpretació d'aquestes dues xarxes obre, doncs, la possibilitat de garantir els desplaçaments a tot el territori i a totes les persones, una accessibilitat generalitzada que sigui el punt de partida per imaginar una mobilitat més sostenible.

Establir els principis d'integració entre aigua i asfalt pot generar, en definitiva, una major habitabilitat del territori.

Aigua

La Vall d'en Bas és la capçalera del riu Fluvià, una plana de sòls rics principalment pel seu origen volcànic i la generositat de l'aigua. Infinites torrents i rieres omplen el riu i dibuixen la plana, oferint una xarxa hidrològica molt capil·lar.

En termes de paisatge, les traces de l'aigua es llegeixen sovint per la vegetació que hi és associada, encara més en una plana agrícola on qualsevol element vertical és un referent visual. Sabem de la presència del riu pel bosc de riera que en galeria l'acompanya seguint la seva sinuositat. El bosc de ribera aprofita la proximitat de l'aigua i es conforma d'espècies que d'això en treuen rendiment i els permet créixer ràpid, i també toleren els períodes d'entollament o les avingudes. També en reconeixem les plantacions de plàtans i de pollanques per la seva regularitat.

El plànol que segueix mostra aquesta xarxa i la delicada relació de l'aigua amb les comunitats de ribera del riu, rieres i torrents.

Asfalt

La Vall d'en Bas és un municipi ric en infraestructures petites: camins i carreteres locals constitueixen l'estructura vertebrant del territori. Els petits nuclis de població es comuniquen, des de fa segles, a través d'una trama viària capil·lar d'arrel històrica, definida per l'Observatori del Paisatge com un dels principals valors històrics de la vall. Aquest entramat de traça menuda avança entre la matriu agrícola i, relacionant-s'hi de manera harmònica, permet també l'accés als masos i altres de construccions aïllades. Tot i la dispersió de l'espai urbanitzat, a la Vall d'en Bas encara és possible recuperar la idea d'un territori articulat a través de la xarxa d'infraestructures existent, que esdevé l'element capaç d'ordenar aquesta configuració territorial.

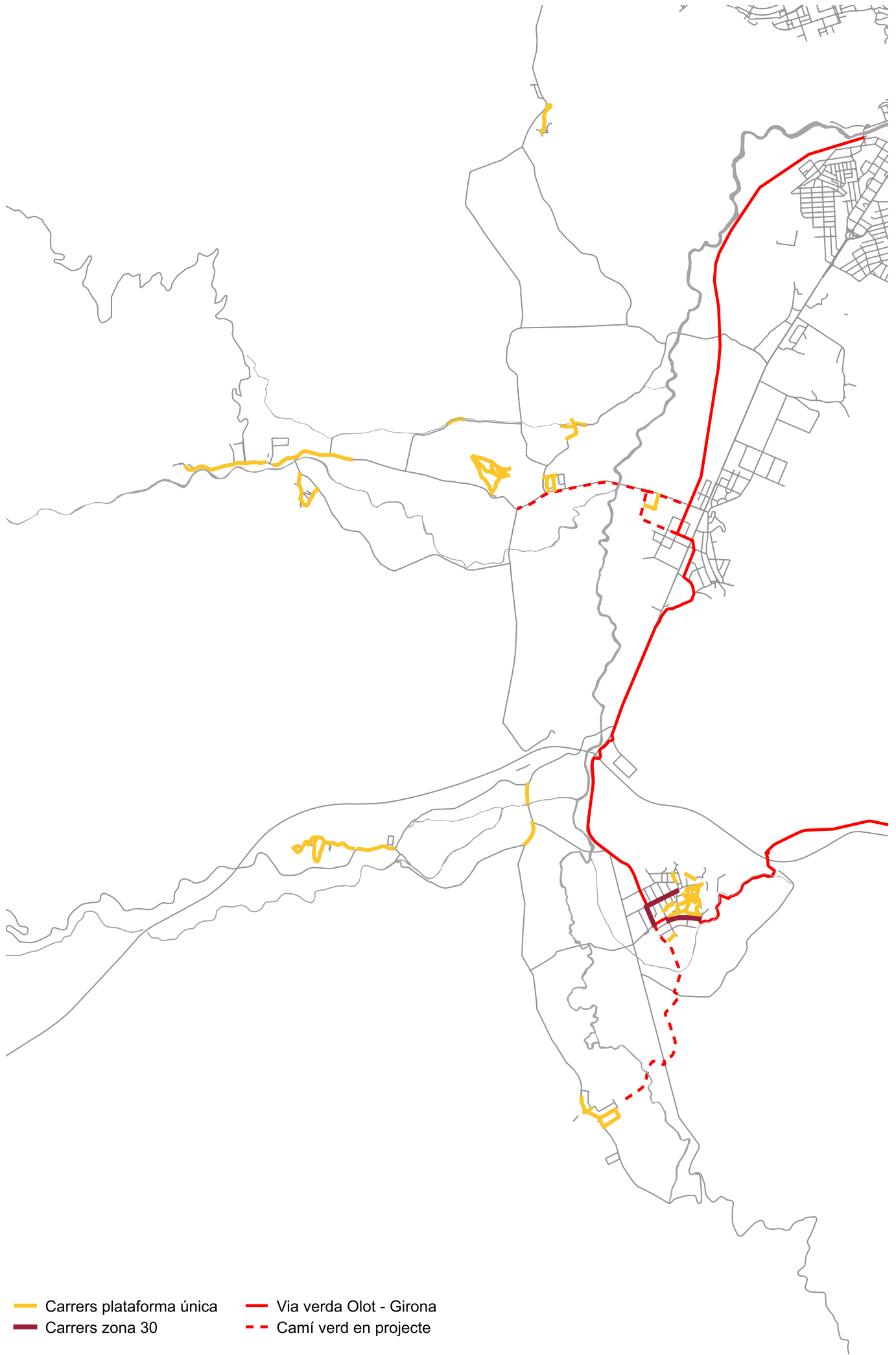


Dins els diferents nuclis de la vall les infraestructures de mobilitat prenen una altra forma, contribuint a definir la qualitat del paisatge urbà. L'anàlisi de l'estat del teixit de carrers urbans de cadascun dels nuclis es detalla a continuació.

El teixit urbà dels nuclis més petits de la vall no ha sofert grans transformacions pel que fa a la secció dels seus carrers. La major part d'aquests conserva, encara avui, l'escala humana a través de les seccions amb plataforma única on l'espai és necessàriament compartit. Els espais pintats de groc en el conjunt de plànols que segueix, representen els carrers la secció dels quals és una plataforma única. Són carrers amb prioritat pels vianants on conviuen, en el mateix espai, els diferents mitjans de transport. Tot i alguns casos particulars que es detallen a continuació, el resultat és un teixit de carrers amb plataforma única i prioritat pels vianants concentrat als nuclis antics de Sant Esteve d'en Bas, els Hostalets i el Mallo.

Pel que fa a les infraestructures tipus "camí verd", d'ús compartit entre vianants i ciclistes, el municipi té la peculiaritat de ser travessat per la via verda Olot-Girona, antic traçat del carrilet. A banda d'aquest traçat, que no està pensat per a resoldre la mobilitat quotidiana dels habitants de la vall, el municipi compta amb un altre traçat de tipus "camí verd" d'1,38 km aproximadament. Es tracta del traçat que inicia al barri de Verntallat (a l'encreuament entre la GIP-5226 i el carrer Pau Casals) i finalitza passant la urbanització de les Olletes (a l'encreuament entre la GIP-5226 i la carretera de la Parcel·lària), resseguint la carretera GIP-5226 i passant per davant l'escola Verntallat. Està previst que l'esmentat traçat sigui objecte d'un projecte de reforma que contempla, entre d'altres, la construcció d'una passarel·la sobre el riu Fluvià per garantir la continuïtat d'aquesta infraestructura. L'Ajuntament també té previst adequar un traçat en forma de "camí verd" de 1,45 km que connecta el nucli de Sant Esteve d'en Bas amb el nucli dels Hostalets. En aquest cas, es tracta del traçat que inicia al carrer de la Via del Tren, a Sant Esteve d'en Bas, i finalitza al monument de la Família Pagesa, al nucli dels Hostalets, passant pel pont de la Cau i el camp de futbol municipal dels Hostalets.

Actualment el municipi no disposa d'infraestructures específicament dissenyades per la mobilitat amb bicicleta.



- Carrers plataforma única
- Carrers zona 30
- Via verda Olot - Girona
- - - Camí verd en projecte

Al nucli de Sant Esteve d'en Bas, la totalitat dels carrers del nucli antic tenen una secció amb plataforma única. Llevat d'alguns trams d'escales, presents degut a la topografia del nucli, es pot considerar que el teixit antic d'aquest nucli presenta unes bones condicions d'accessibilitat. La resta de teixit urbà, corresponent als carrers de la zona d'eixamples, presenta la secció tradicional vorera-calçada-vorera. En la majoria dels casos, aquest teixit no garanteix unes bones condicions d'accessibilitat, amb espais de vorera d'amplada insuficient, discontinus i amb elements com l'enllumenat o d'altres instal·lacions diverses que encara redueixen més la seva secció accessible. El plànol del nucli de Sant Esteve mostra l'estat dels passos per a vianants del nucli de Sant Esteve segons de la seva accessibilitat. Tot i que la majoria d'aquests presenten unes condicions acceptables pel que fa a l'accessibilitat (pintats de verd), s'observa que 6 del total de 16 passos de vianants recomptats al nucli no garanteixen les condicions mínimes per a ser considerats accessibles (pintats de blau). La ubicació d'aquests és la següent: 1 al carrer de la Piscina, entre la carretera C-63z i el carrer Puigsacalm; 1 a l'avinguda Fernando Laparte, entre el carrer de la Piscina i el carrer Joan Maragall; 1 a l'avinguda Fernando Laparte, just davant la Llar d'Infants municipal; 1 al carrer Ample, a l'encreuament d'aquest amb el carrer Doctor Turró; 2 més al carrer Ample, entre el carrer Jacint Verdaguer i el carrer Joan Maragall.

Pel que fa a les infraestructures compatibles amb l'ús de la bicicleta, el nucli de Sant Esteve té la peculiaritat de ser travessat per la via verda Olot-Girona. Aquesta s'aproxima al nucli resseguint el traçat de la carretera C-63z, travessant-la per sota abans d'arribar al cementiri, i entra al teixit urbà del nucli per la zona del pavelló municipal. La via verda recorre el carrer que voreja el pavelló i el camp de futbol fins a l'encreuament amb l'avinguda Fernando Laparte, continuant a través del parc de l'Andana fins a trobar el carrer Ample. Una vegada creuat aquest carrer, continua pel carrer Agutzil Ramon Martí i el carrer Sant Josep fins a l'encreuament amb el carrer Luis Diego Cuscoy, on continua cap al carrer de l'Andana fins a trobar la riera de Ridaura al final de tot de l'esmentat carrer. La via verda s'allunya del nucli de Sant Esteve resseguint la riera de Ridaura fins a creuar la carretera C-63z. Pel que fa a la seva secció, la via verda presenta diferents tipologies en el seu recorregut pel nucli de Sant Esteve. El tram corresponent al carrer darrere el pavelló és de sauló, amb una secció aproximada de 1,50m d'amplada, delimitada per estacques verticals de fusta que la separen del trànsit motoritzat. Aquest tram no compta amb senyalització d'ús exclusiu per a bicicletes i, per tant, és un tram compartit amb els vianants. El tram corresponent al parc de l'Andana, tot i tenir una amplada aproximada de 3,00m, presenta unes característiques similars al tram anterior: paviment de sauló i secció compartida amb els vianants. Al carrer Agutzil Ramon Martí, la secció de la via verda es converteix en una zona 30, on bicicletes i vehicles motoritzats comparteixen el mateix espai. El tram corresponent al carrer Sant Josep la via verda té una secció de 1,50m aproximadament, pintada sobre l'asfalt i segregada del trànsit motoritzat. Finalment, al carrer de l'Andana, la via verda torna a compartir espai amb els vehicles motoritzats, a través d'una zona 30. En general, els creuaments de la via verda amb els carrers del nucli de Sant Esteve no estan suficientment senyalitzats. Els carrers amb limitació de la velocitat a 30 km/h pels vehicles motoritzats, on a priori es dona preferència als desplaçaments a peu i amb bicicleta, són el carrer Ample, des de l'encreuament amb el traçat de la via verda al parc de l'Estació i fins a l'avinguda de Santa Coloma; el carrer Agutzil Ramon Martí, coincidint amb el traçat de la via verda; el carrer de l'Andana, coincidint també amb el traçat de la via verda; i el conjunt de carrers que conformen el nucli antic. Tot i aquesta senyalització i a excepció del teixit de carrers del nucli antic, la secció dels carrers esmentats no està dissenyada per afavorir els desplaçaments a peu o amb bicicleta. Més aviat al contrari, presenten una secció dissenyada per afavorir les necessitats dels vehicles privats motoritzats.

Finalment, la previsió de places per a l'estacionament de bicicletes al nucli de Sant Esteve és molt reduïda. El recompte i localització dels aparcaments per a bicicletes és el següent: 6 places a l'Alberg, 6 places a l'entrada del pavelló municipal i 11 places davant el bar l'Estrada, situat al costat del traçat de la via verda, darrere el conjunt pavelló-piscina-camp de futbol. En total 23 places concentrades al sector nord-est del nucli.



Traçat de la via verda al carrer Agutzil Ramon Martí, a Sant Esteve



Pas de vianants no accessible al carrer Ample, a Sant Esteve

Al nucli del Malloi, la totalitat dels carrers presenten una secció amb plataforma única. Tot i així, és necessari diferenciar entre el teixit de carrers al voltant del conjunt edificat, dissenyat a l'escala humana, i els traçats dels carrers que, resseguint la topografia del nucli, faciliten l'accés als vehicles motoritzats. Aquests darrers traçats, tot i presentar una secció asfaltada sense diferenciació de nivells, estan pensats pels desplaçaments motoritzats. L'accés al nucli a través de la carretera GIP-5226 és actualment un espai desordenat que dificulta els desplaçaments a peu o amb bicicleta. Al veïnat Cirera i al veïnat Nou també es pot considerar que la totalitat dels traçats que configuren les respectives agrupacions residencials tenen una secció amb plataforma única. En ambdós casos, l'únic teixit infraestructural que vertebrava l'agrupació és la mateixa carretera que dona accés al veïnat. En aquestes dues agrupacions residencials, doncs, els vianants i ciclistes comparteixen l'espai (una secció asfaltada de 3,50 m aproximadament) amb els vehicles motoritzats. A la urbanització de les Olletes, el teixit de carrers presenta la secció tradicional vorera-calçada-vorera en el carrer Cardenal Goma, des de la carretera GIP-5226 i fins a l'encreuament amb el carrer de les Remences, a l'extrem nord de l'agrupació, i una secció amb plataforma única asfaltada a la resta de carrers. L'espai de vorera que ressegueix el carrer Cardenal Goma per la banda est no garanteix unes bones condicions d'accessibilitat, degut principalment als elements d'enllumenat instal·lats i als vehicles que s'hi estacionen ocupant part de l'espai destinat als vianants. La secció dels carrers sense diferenciació de nivells, present a la meitat oest de la urbanització, correspon a una secció totalment asfaltada on els vehicles motoritzats aparquen a banda i banda. A la pràctica, doncs, gairebé la totalitat de l'espai dels carrers de la urbanització està dissenyat pels vehicles motoritzats. Al barri de Verntallat, els carrers presenten la secció vorera-calçada-vorera. En aquest cas, la major part de les voreres incorporen una franja verda on s'instal·len els elements d'enllumenat i arbrat. Pel fet de permetre la continuïtat de l'espai destinat als vianants, aquest tipus de secció garanteix una major accessibilitat. La vorera sud-est del carrer Pau Casals i la vorera sud-oest del carrer Pintor lu Pascual, des de l'encreuament amb el carrer Pau Casals i fins a l'encreuament amb la carretera C-152, són excepcions i no preveuen l'espai de franja verda esmentat. En aquests casos, els elements d'enllumenat es troben instal·lats ocupant l'espai de vorera dels vianants, reduint-ne la secció fins al punt de no poder considerar-les accessibles. El barri de Verntallat és travessat per la via verda d'Olot a Girona. Aquesta discorre pel carrer Pau Casals, des de l'encreuament amb la carretera GIP-5226 i fins a l'encreuament amb el carrer Pintor lu Pascual, i segueix pel mateix carrer lu Pascual, des de l'encreuament amb el carrer Pau Casals i fins a trobar la carretera C-152, on continua pel municipi veí de Les Preses. En el seu recorregut a través del barri, la via verda presenta una secció, pintada sobre l'asfalt, de no més de 2,00 m d'amplada. En el carrer lu Pascual és habitual trobar vehicles estacionats sobre el traçat de la via verda. En general, el traçat de la pròpia via verda i els creuaments d'aquesta amb els carrers del barri de Verntallat no estan suficientment senyalitzats. Finalment, a l'escola Verntallat la infraestructura viària que voreja el centre només presenta vorera a la banda oest i a la banda nord del recinte, coincidint amb l'accés principal i amb el traçat del camí verd, respectivament. La resta dels espais presenten una secció amb plataforma única asfaltada on, suposadament, els vianants i ciclistes haurien de compartir espai amb els vehicles motoritzats.

Tal i com s'ha comentat, el camí verd que connecta el barri de Verntallat amb la urbanització de les Olletes serà aviat objecte d'un projecte d'adequació. L'esmentat projecte contempla, entre d'altres actuacions, l'obertura d'un nou traçat que, sortint del carrer Pintor lu Pascual, connecta el barri de Verntallat amb el camp de futbol i l'escola. Aquest nou traçat es concep també en forma de camí verd, compartit entre vianants i ciclistes.

El teixit del conjunt de carrers del nucli de Mallol i del barri de Verntallat presenten limitació de la velocitat a 30 km/h pels vehicles motoritzats.

Finalment, en el conjunt del sector del Mallol, no hi ha cap instal·lació que permeti l'aparcament de bicicletes.

A Sant Privat, l'agrupació residencial del nucli antic s'articula al voltant de la plaça Major, que presenta un paviment continu en tot el seu àmbit. El teixit de carrers de la urbanització Salt del Sallent, del veïnat del Carrer i del veïnat de l'Ajuntament presenten la secció tradicional vorera-calçada-vorera. A excepció del carrer del Tinosell, al veïnat del Carrer, les voreres de la resta de teixit d'aquestes agrupacions residencials estan formades per una franja verda on s'instal·len principalment els elements d'enllumenat i d'arbrat i un espai destinat a la circulació dels vianants. En tots aquests, l'espai destinat als vianants és insuficient per a ser considerat accessible. El teixit de carrers de la urbanització Salt del Sallent i el carrer Pintor Josep Pujol, al veïnat de l'Ajuntament, són els casos més desfavorables. Al veïnat de Pocafarina es pot considerar que el traçat que configura l'agrupació residencial té una secció amb plataforma única. En

aquesta agrupació residencial, els vianants i ciclistes comparteixen l'espai (una secció asfaltada de 3,00 m aproximadament) amb els vehicles motoritzats.

A banda del camí per a vianants i ciclistes que connecta el carrer Pintor Joaquim Vayreda, a la urbanització Salt del Sallent, amb el carrer del Tinosell, al veïnat del Carrer, l'únic traçat que actualment vertebrava les diferents agrupacions al sector de Sant Privat és la carretera GIP-5226. Aquesta presenta una secció, des del veïnat de l'Ajuntament i fins al nucli antic de Sant Privat, amb plataforma única asfaltada d'entre 4,00 i 6,50 m d'amplada aproximadament. Com en la resta de casos, aquest tipus de secció està dissenyada per tal d'afavorir la circulació de vehicles motoritzats, oferint poca seguretat en els desplaçaments a peu i amb bicicleta.

Finalment, en el conjunt del sector de Sant Privat, no hi ha cap instal·lació que permeti l'aparcament de bicicletes.

A Joanetes, igual que a Sant Privat, l'agrupació que conforma el nucli antic s'articula al voltant de la plaça de l'Església de Sant Romà. El teixit de carrers de la urbanització situada sota el nucli antic, presenta una secció amb plataforma única que no penalitza els desplaçaments a peu i amb bicicleta. Per la seva banda, la urbanització residencial situada a l'inici del sector, abans d'arribar al local social, presenta una secció vorera-calçada-vorera. Gairebé la totalitat d'aquesta agrupació es troba actualment pendent d'urbanitzar.

El traçat que vertebrava el sector de Joanetes és la carretera GIV-5273. Igual que a Sant Privat, aquesta presenta una secció, des de l'esmentada urbanització d'accés al sector i fins al nucli antic, amb plataforma única asfaltada d'entre 4,00 i 4,30 m d'amplada aproximadament. Com en la resta de casos, aquest tipus de secció està dissenyada per tal d'afavorir la circulació de vehicles motoritzats, oferint poca seguretat en els desplaçaments a peu i amb bicicleta. A Can Trona, el teixit que vertebrava l'agrupació correspon principalment al passeig de Can Trona, que presenta una secció amb plataforma única asfaltada a gairebé tot el seu traçat. L'agrupació es troba dividida per la carretera GIV-5273, que deixa a la banda nord del seu traçat el Centre de Cultura i Natura, l'Hotel Vall de Bas i una agrupació d'habitatges unifamiliars i al sud diversos habitatges articulats pel traçat de l'antiga carretera (actual passeig de Can Trona). La secció amb plataforma única asfaltada d'entre 3,00 i 5,00 m d'amplada de l'antiga carretera i la presència de la carretera GIV-5273 deixen com a resultat un teixit de carrers pensat pels vehicles motoritzats.

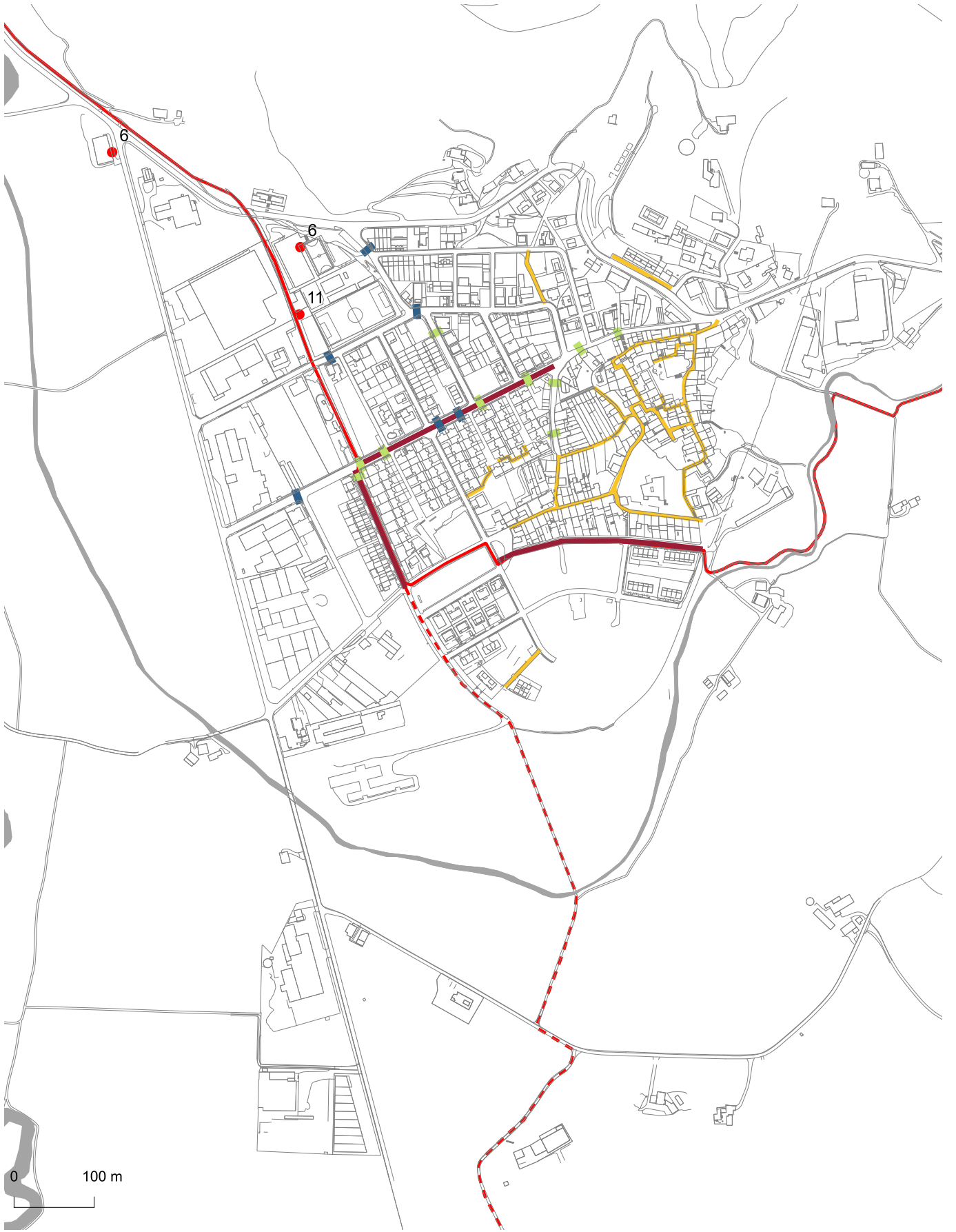
Finalment, en el conjunt del sector de Joanetes, només s'han recomptat 5 places per a l'estacionament de bicicletes davant el Centre de Cultura i Natura.

Al nucli dels Hostalets d'en Bas, gairebé la totalitat de carrers presenten una secció sense diferenciació de nivells. La carretera GIP-5272, des de l'aparcament i fins a l'encreuament amb el carrer Josep Olivet Legares, és l'excepció. El traçat d'aquesta carretera presenta, en el tram esmentat, una secció formada per una banda de vorera i la calçada, de 6,50 m d'amplada aproximadament. Tot i que l'espai de vorera que ressegueix la carretera garanteix unes bones condicions d'accessibilitat, és freqüent veure els vianants desplaçant-se per la calçada. El carrer Miquel Oliva, des de la carretera GIP-5272 i fins passat la carnisseria, també presenta una secció formada per una banda de vorera i la calçada. En aquest cas, però, l'espai de vorera, amb una amplada inferior a 1,00 m, no garanteix unes condicions òptimes d'accessibilitat. L'emblemàtic carrer Teixeda presenta una secció particular composta per un espai de plataforma única destinat a la circulació on conviuen vianants, ciclistes i vehicles motoritzats, i un espai de titularitat privada corresponent a les eres dels habitatges. Aquest últim, tot i trobar-se al mateix nivell que l'espai destinat a la circulació, es troba actualment delimitat per unes jardineres col·locades per evitar l'estacionament de vehicles de les persones no residents. L'espai de les eres és utilitzat, actualment, per a l'estacionament de vehicles de les persones residents als habitatges i per les taules de la Braseria Esteve. El bar restaurant Teixeda, per la seva banda, ocupa part de l'espai de plataforma única del carrer per ubicar-hi unes poques taules. El carrer Josep Olivet Legares presenta una secció que, tot i desenvolupar-se en un sol nivell, està dissenyada amb la voluntat de separar la circulació dels vehicles motoritzats de la circulació a peu. Finalment, el carrer Miquel Oliva i el carrer de Vic presenten una secció amb plataforma única. Tot i les diferències en el material d'acabat, en ambdós traçats vianants, ciclistes i vehicles motoritzats comparteixen el mateix espai. El teixit de carrers de la urbanització els Horts presenta la secció tradicional vorera-calçada-vorera. Aquestes estan formades per una franja verda on s'instal·len principalment els elements d'enllumenat i un espai destinat a la circulació dels vianants, que és insuficient per a ser considerat accessible.

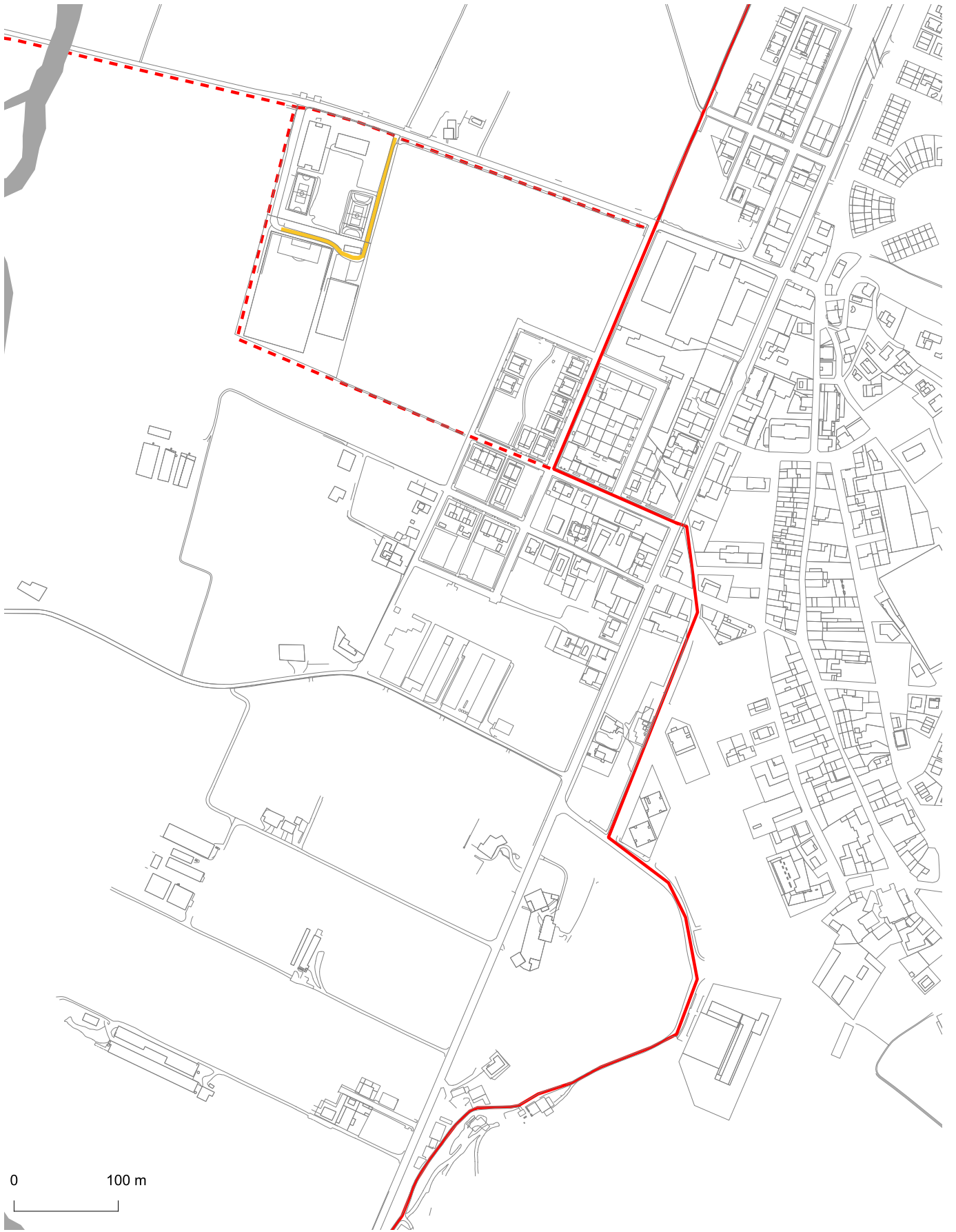
La previsió de places per a l'estacionament de bicicletes al nucli dels Hostalets és molt reduïda. Només s'han comptat 6 places per a l'aparcament de bicicletes situades davant el local social del nucli.

A la Pinya, el nucli antic s'organitza al voltant de la carretera que, sortint de la carretera GIV-5224 i resseguint la topografia, arriba fins l'Església de Santa Maria. La secció d'aquesta carretera és amb plataforma única asfaltada, afavorint els desplaçaments amb vehicles motoritzats. La carretera GIV-5224, des de l'estació depuradora i fins a la urbanització del carrer Joan Vilarrasa, és traçat que vertebrava les agrupacions residencials al voltant del nucli antic de la Pinya. Es tracta d'un traçat format per una calçada asfaltada d'entre 5,00 i 6,00m d'amplada. El carrer Joan Vilarrasa, per la seva banda, presenta la secció tradicional vorera-calçada-vorera.

Finalment, en el conjunt del sector de la Pinya, no hi ha cap instal·lació que permeti l'aparcament de bicicletes.

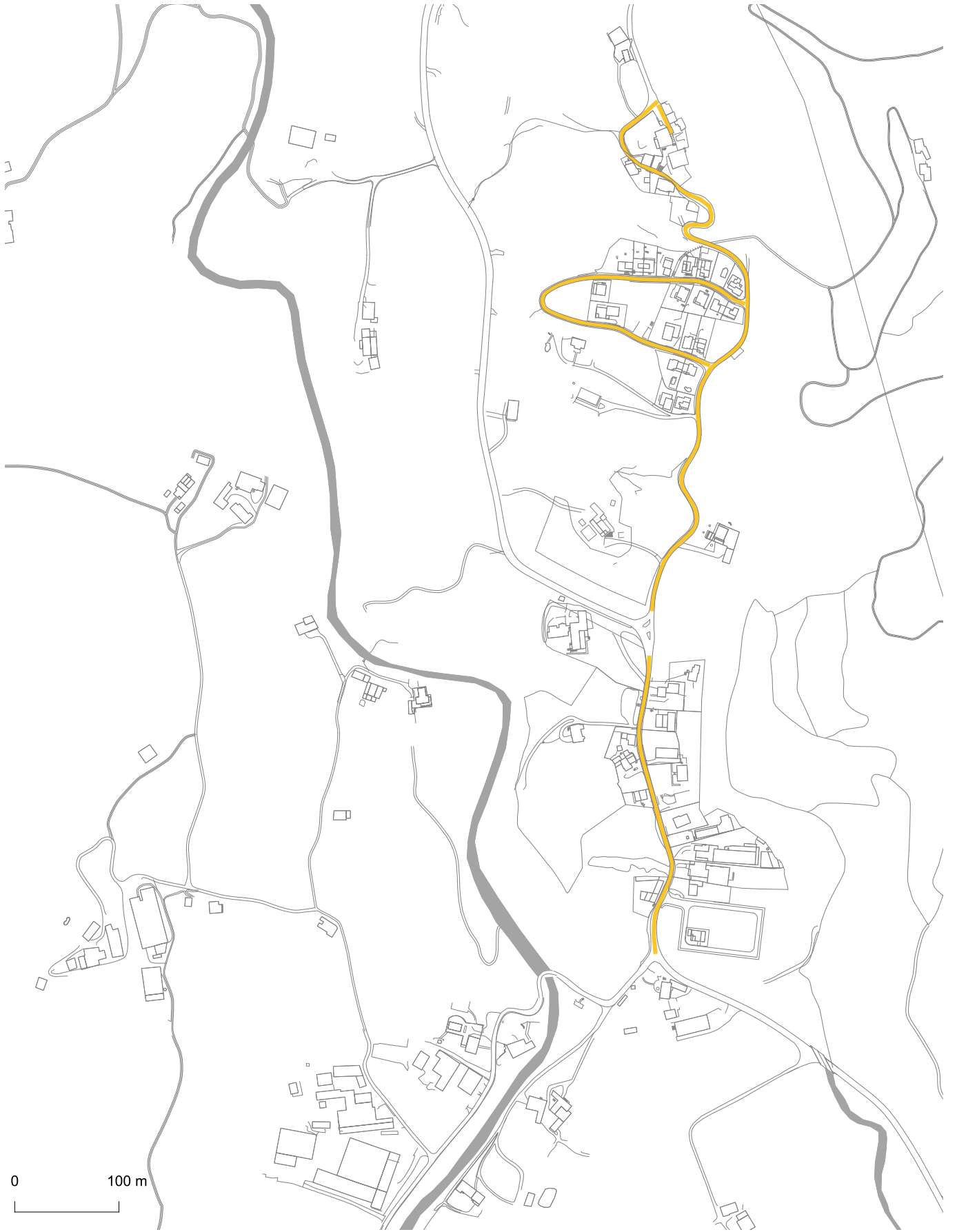


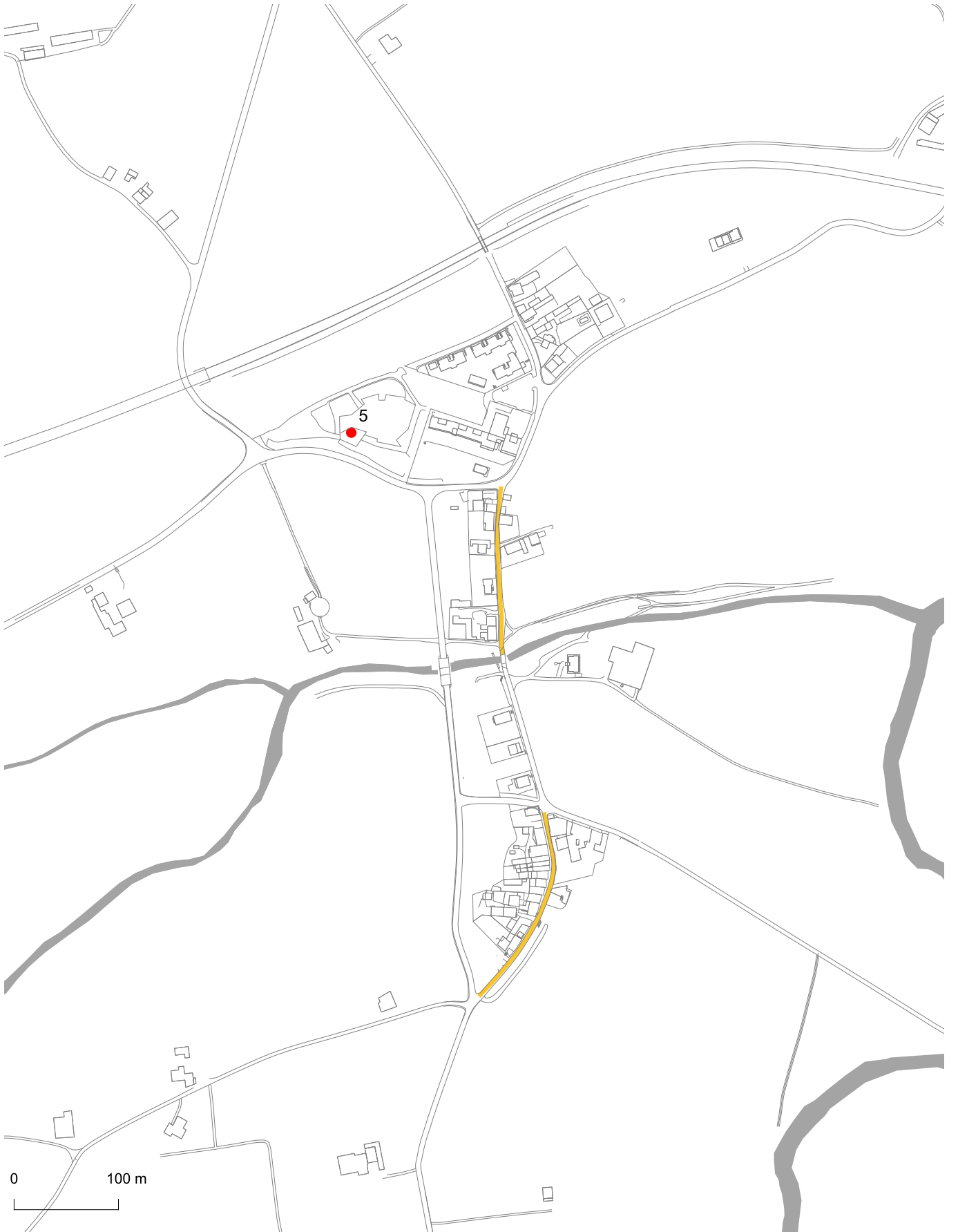




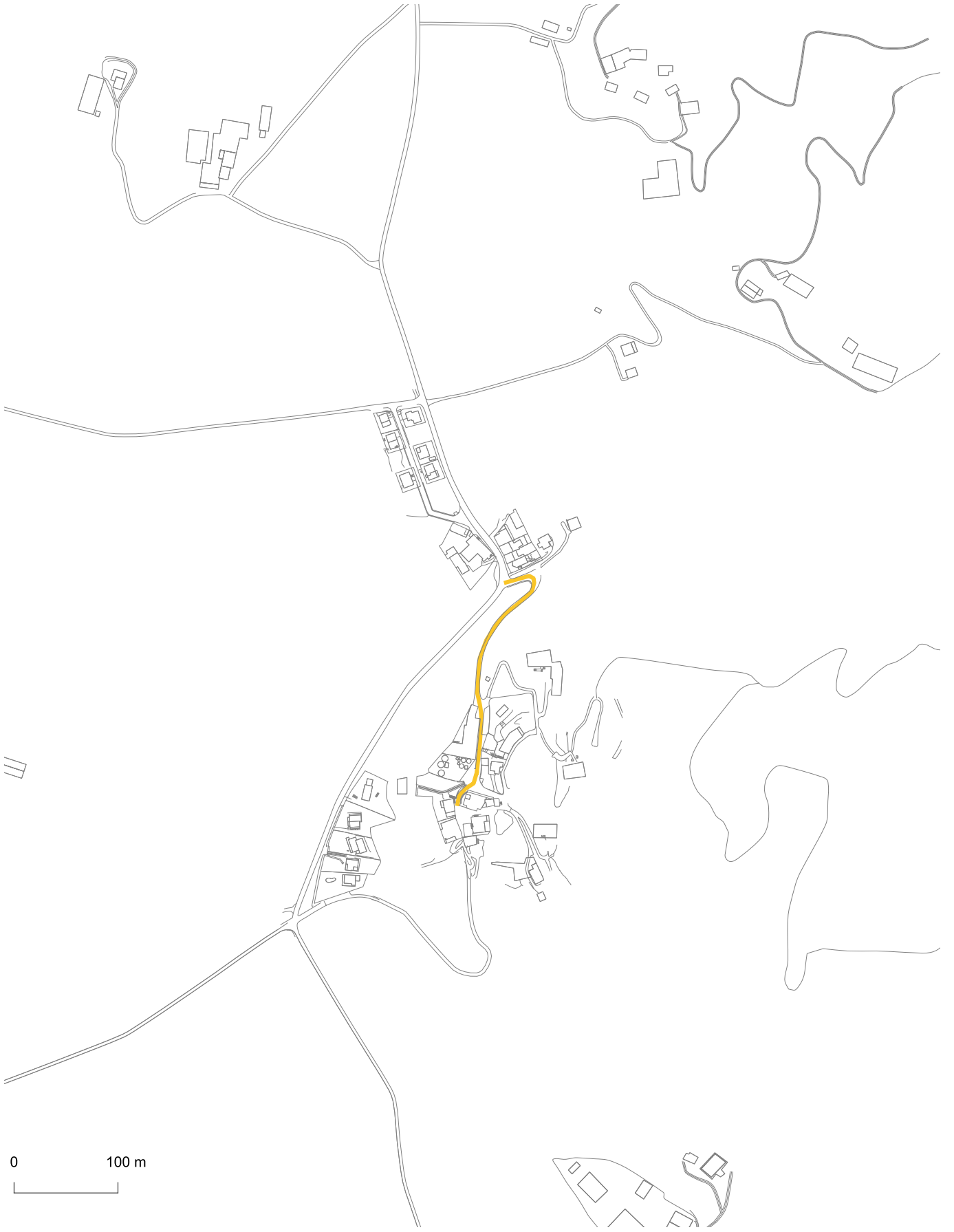


0 100 m











El paisatge urbà dels nuclis de la vall s'ha vist afectat per la transformació de les seccions dels carrers a favor dels vehicles motoritzats. A banda dels carrils per a la circulació, els espais destinats a l'aparcament de vehicles motoritzats, sobretot aquells articulats en forma de bossa, s'han convertit en simples magatzems que afecten, en el seu conjunt, la qualitat del paisatge urbà. La distribució dels espais d'aparcament dins el municipi permet identificar les següents situacions:

- Carrers sense aparcament, en groc.
- Carrers amb aparcaments a una banda, en taronja.
- Carrers amb aparcaments a dues bandes, en vermell.
- Bosses d'aparcament, en negre.

El conjunt de plànols que segueix mostra la geografia d'aquestes situacions en cadascun dels nuclis de la vall. Els carrers que no han estat pintats corresponen a situacions ambigües pel que fa a la classificació anterior. El resultat a nivell municipal és un teixit urbà que prioritza l'estacionament dels vehicles motoritzats en les àrees d'exemple i urbanitzacions residencials i respecta la secció de carrer lliure d'aparcament en els diversos nuclis antics.

Al nucli de Sant Esteve d'en Bas, els carrers sense previsió per a l'aparcament de vehicles es concentren a la zona del nucli antic, on la totalitat del teixit urbà està dissenyat utilitzant la solució de plataforma única. Els únics punts on actualment és permès l'estacionament de vehicles dins el teixit del nucli antic són la plaça Major, davant l'Ajuntament i en una petita plaça al carrer Sant Esteve. Alguns carrers ubicats fora el nucli antic tampoc disposen d'espai reservat per a l'aparcament. Els més significatius són el carrer de Sant Josep – carrer dels Martins, carrer de la Via del Tren, carrer Vell, la carretera Santa Coloma (C-63z) i la carretera C-152, ambdues en el seu pas vorejant el nucli de Sant Esteve. Els carrers més representatius amb previsió per a l'aparcament només a una banda són el carrer Ample, des del carrer d'Olot i fins gairebé trobar la carretera Santa Coloma, el carrer d'Olot, des del carrer Ample i fins el carrer de Sant Rafael, el carrer Jacint Verdaguer, el carrer Mestre Tornabell, el carrer de la Piscina, des del carrer Puigsacalm i fins l'avinguda Fernando Laparte, el carrer Puigsacalm i el carrer Armenguer. Tots ells amb una secció d'asfalt d'entre 5 i 6 metres i vorera d'entre 1 i 1,5 metres d'amplada. Per altra banda, els carrers més significatius amb espai per a l'estacionament a totes dues bandes són el carrer Ample, des de la carretera C-153 i fins al carrer d'Olot, l'avinguda Fernando Laparte, el carrer Joan Maragall, des del carrer d'Olot i fins el carrer Ample, el carrer d'Agutzil Ramon Martí, el carrer Doctor Turró i el carrer de l'Andana. Finalment, els espais destinats a l'estacionament de vehicles en bosses es troben escampats pel nucli, sovint molt propers els uns dels altres. En total un conjunt de 18 espais que pretenen donar resposta a la mobilitat generada pels principals equipaments del nucli, l'alberg i algunes zones residencials. En termes generals, la dimensió de les bosses és reduïda.

Al nucli antic del Mallol la totalitat dels carrers no disposa d'espai reservat per a l'estacionament. L'únic espai habilitat per estacionar els vehicles és una bossa situada a l'espai residual resultant de la construcció de la carretera GIP-5226, just a l'accés del nucli. Al veïnat Cirera els vehicles, generalment, estacionen a una de les bandes de l'antiga carretera. El veïnat Nou no disposa de cap espai reservat per a l'estacionament de vehicles a la via pública, fet que suposa una problemàtica quan els veïns volen rebre visitants. A la urbanització de les Olletes, la secció dels carrers permet l'estacionament a una o dues bandes. Al barri de Verntallat tots els carrers preveuen l'estacionament a una de les bandes, excepte un tram del carrer Pintor Joan Miró on els vehicles s'estacionen a les dues bandes. L'únic espai en forma de bossa per a l'estacionament de què disposa el barri és l'espai situat darrere el restaurant Can Morera. Finalment, inclosa dins el sector del Mallol, l'escola Verntallat disposa d'una bossa d'aparcament situada al sud del recinte, entre l'escola i el camp de futbol.

A Sant Privat, gairebé la totalitat dels carrers presenten una secció sense previsió d'espai per a l'aparcament de vehicles. Entren dins aquesta categoria la carretera GIP-5226, des del veïnat de l'Ajuntament i fins al nucli antic, el teixit de carrers de la urbanització Salt del Sallent, gran part del teixit de carrers del veïnat del Carrer, el teixit de carrers del veïnat de l'Ajuntament i el teixit de carrers de Pocafarina. Tot i no disposar d'espai específic reservat per a l'estacionament, en els esmentats carrers sovint s'observen vehicles aparcats, ocupant l'espai reservat per a la circulació dels mateixos vehicles i/o dels vianants. Els espais destinats a l'estacionament en bosses són 4 i es troben ubicats a l'accés del nucli antic, a davant del restaurant Ca la Carmelita, al veïnat del Carrer, davant del local social i el CAP, al veïnat de l'Ajuntament, i al costat del camp de futbol, també al veïnat de l'Ajuntament.

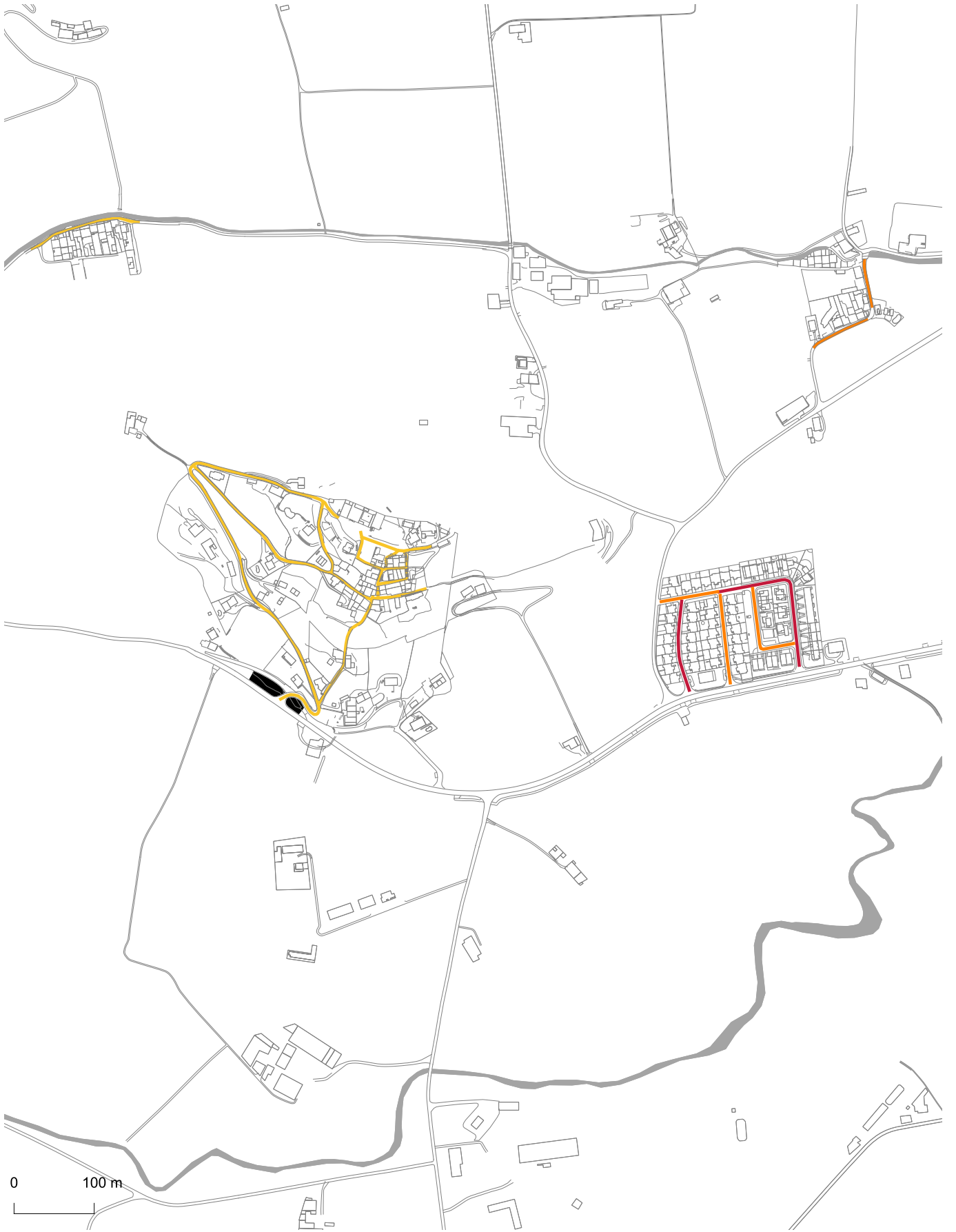
Pel que fa a Joanetes, la situació és semblant a la de Sant Privat. Gairebé la totalitat dels carreres presenten també una secció que no contempla la previsió d'espai per a l'estacionament de vehicles. Dins aquesta categoria, el més representatiu és el traçat de la carretera GIV-5273. El teixit de carrers de la urbanització presenta, en alguns trams, la possibilitat d'aparcament en una o dues bandes. Els espais destinats a l'estacionament de vehicles en bosses es troben concentrats al voltant del restaurant Can Barris, el local social i la fusteria mobles Joan Prat. A Can Trona, la secció dels carrers no preveu espai per a l'estacionament de vehicles. Els espais destinats a l'estacionament en bosses corresponen a l'aparcament del Centre de Cultura i Natura, l'aparcament de l'Hotel Vall Bas i l'espai lineal utilitzat com a aparcament situat al sud de l'agrupació.

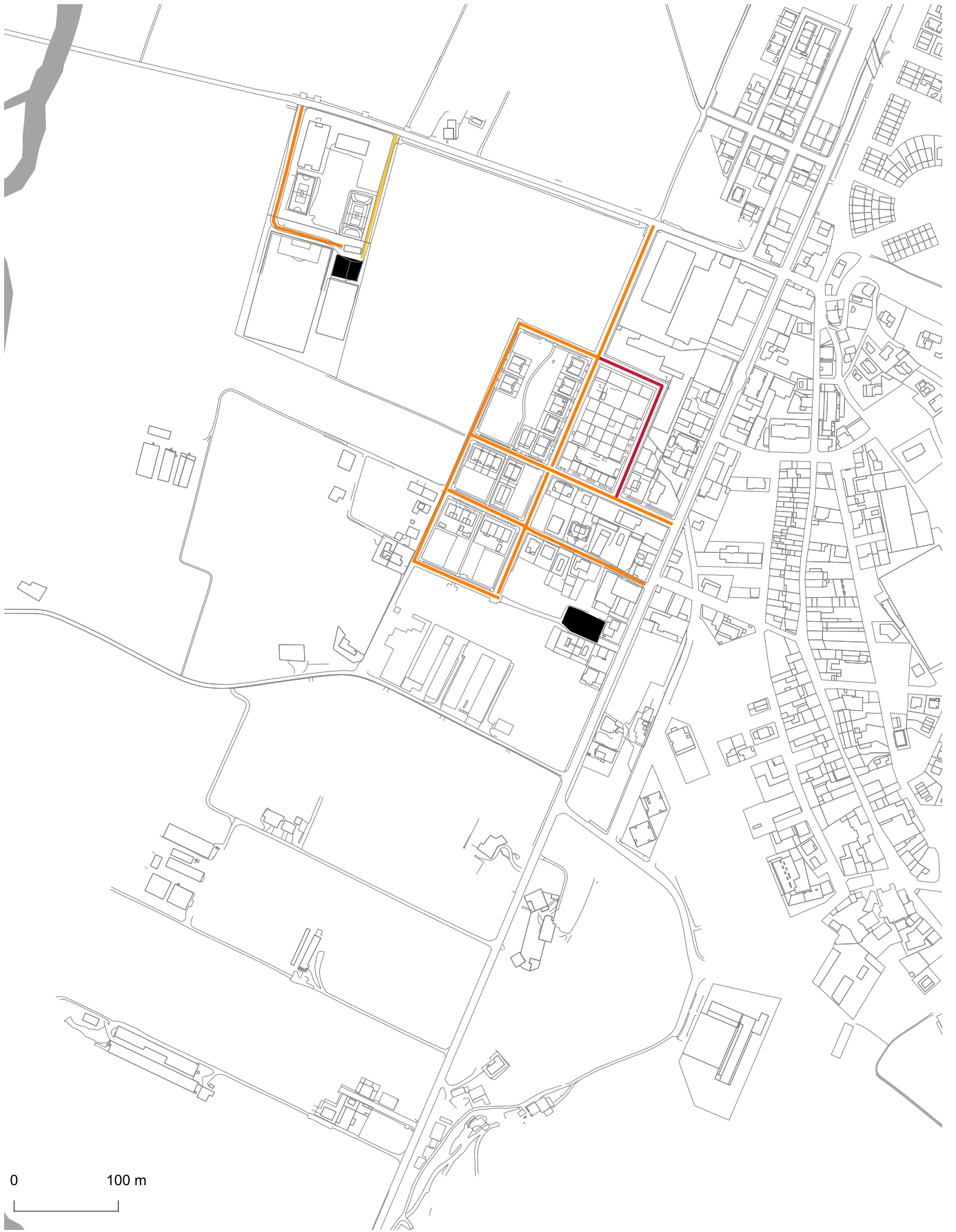
Al nucli dels Hostalets d'en Bas, la major part del teixit de carrers no preveu espai per a l'aparcament de vehicles. Els carrers sense previsió d'estacionament són el carrer Teixeda, des de la bossa d'aparcament fins al carrer Josep Olivet Legares, el carrer de Vic, des del camí del cementiri i fins la urbanització dels Horts, el carrer Miquel Oliva i el teixit de carrers de la urbanització dels Horts. Els carrers amb previsió per a l'aparcament només a una banda són el carrer Josep Olivet Legares i el tram del carrer Miquel Oliva davant la carnisseria. Per altra banda, el carrer Teixeda, des del carrer Josep Olivet Legares i fins gairebé la plaça de l'Església de Santa Maria, permet aparcament de vehicles a les dues bandes. El cas de l'esmentat tram del carrer Teixeda pot ser considerat una situació particular per la presència d'aparcaments de titularitat privada en una de les bandes del carrer corresponents a les eres de les cases. Finalment, els espais destinats a l'estacionament en bosses es concentren a la vessant nord del nucli. D'aquests espais, 3 corresponen als aparcaments d'ús privat pels clients dels restaurants l'Hostalet, Can Font i Can Llonga, 2 donen resposta a la mobilitat generada pel centre cívic i el camp de futbol municipal i 1 correspon a l'aparcament públic situat al carrer Teixeda, a l'accés del nucli a través de la carretera C-153.

Al nucli de la Pinya, gairebé la totalitat del teixit de carrers, incloent la carretera GIV-5224, no preveu espai per a l'estacionament de vehicles. Els únics punts on actualment poden estacionar els vehicles són davant Can Gaburra i al carrer Joan Vilarasa, a la urbanització ubicada al llarg de la carretera GIV-5224, al nord del nucli. Tot i no estar dissenyat, alguns vehicles estacionen a la plaça de l'Església.

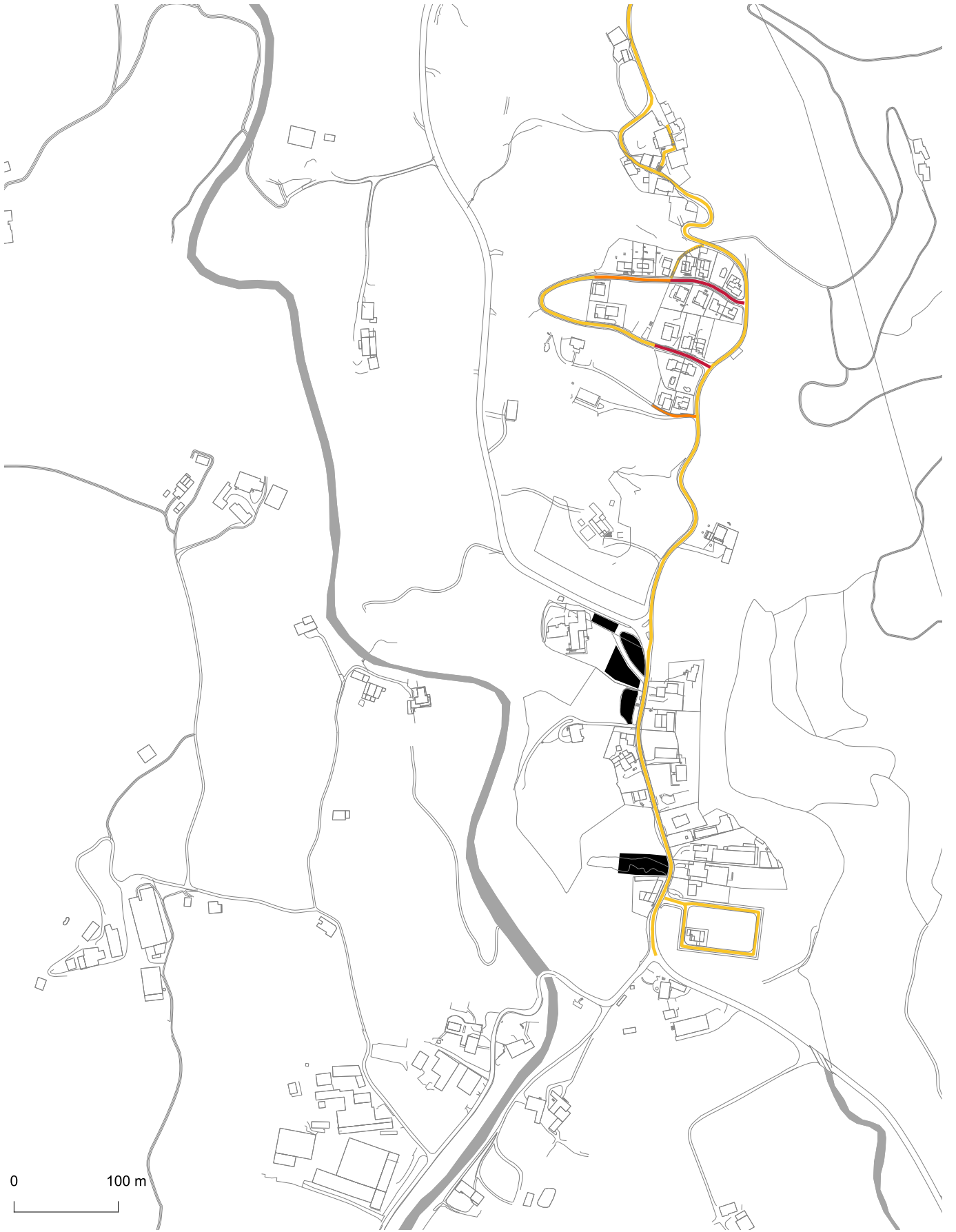
Al sector de la Serra, els carrers preveuen espai per a l'estacionament a les dues bandes. Únicament el tram del carrer Antoni Viver, des de l'encreuament amb la carretera C-152 i fins al carrer de Lluís Curos, preveu espai per a l'estacionament només a una banda. Els espais d'estacionament en bosses se situen a l'accés del polígon, el de més dimensió, i a l'altra banda de la carretera C-153. Aquests espais també són utilitzats com a punt d'estacionament pels usuaris del transport públic, principalment per aquells que utilitzen les línies intermunicipals.



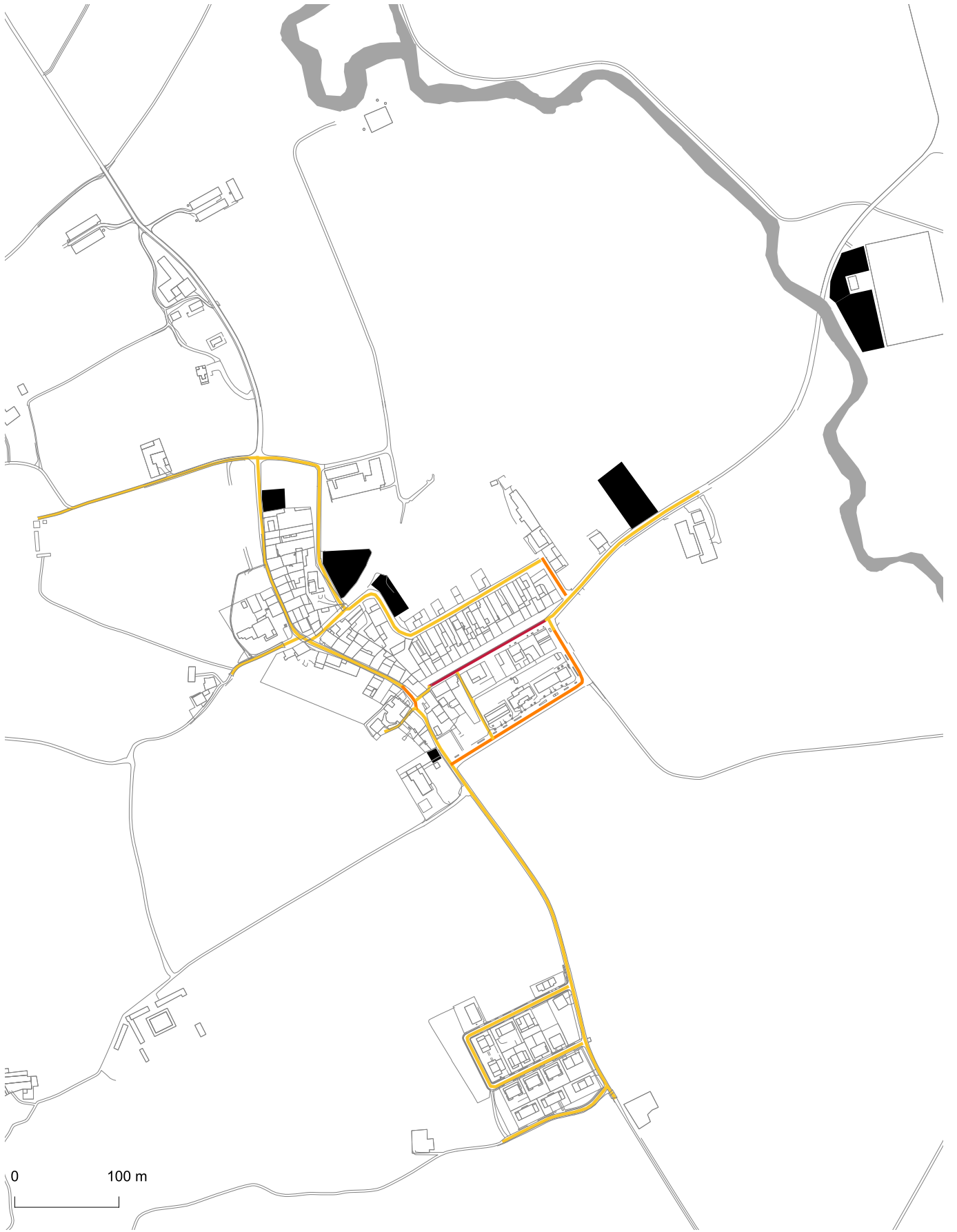


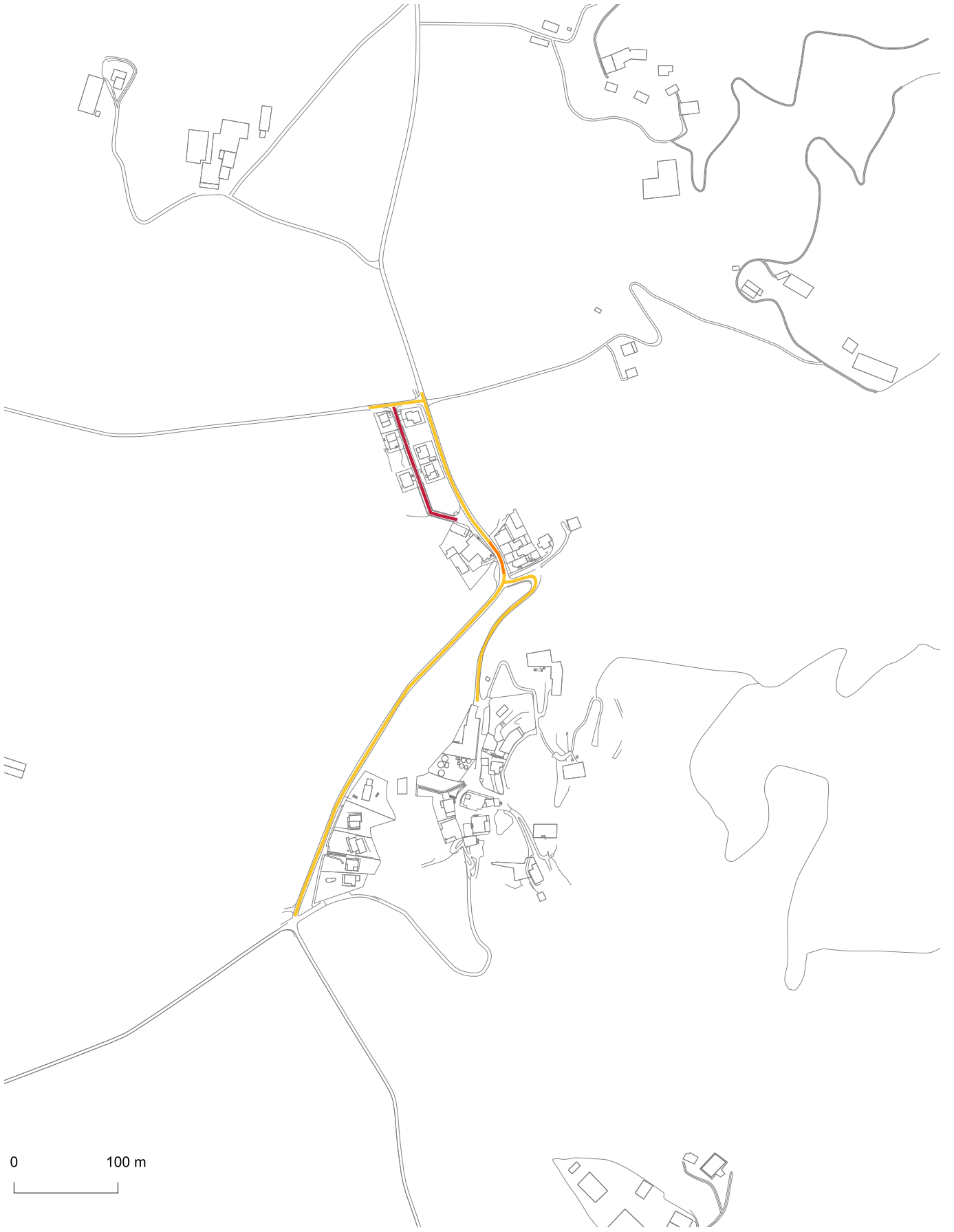




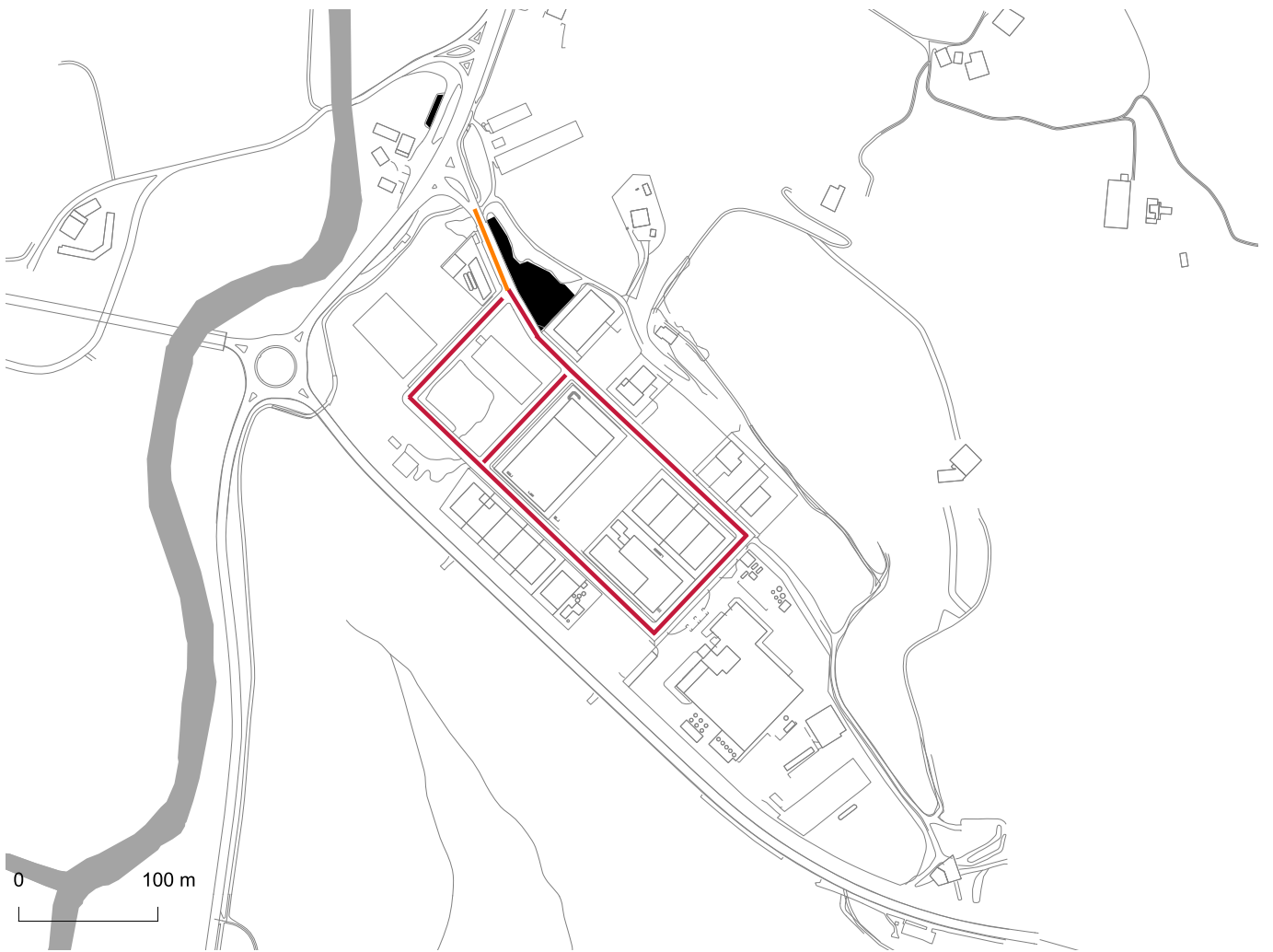








0 100 m



L'espai públic ha estat des de sempre el suport de la vida col·lectiva a tots els pobles i ciutats del mediterrani. Camins, carrers i places han estat, durant molt de temps, l'estança principal de les cases, els espais de socialització, intercanvi i relació. Durant les darreres dècades, però, el conjunt d'infraestructures de la vall ha patit un procés de racionalització a favor dels vehicles motoritzats. El caràcter informal de la xarxa de carreteres, camins i carrers s'ha vist afectat per grans superfícies, dins i fora dels nuclis, destinades a la circulació i a l'estacionament de vehicles. Les infraestructures de mobilitat han deixat de ser un espai pensat pels ciutadans i s'han convertit en espais especialitzats i fragmentats que prioritzen els vehicles a motor.

Un paisatge urbà de qualitat és, però, una de les millors estratègies per tal de proporcionar espais que permetin desenvolupar la vida social de tots els ciutadans (de tots els grups d'edat i classes socials), més encara en temps de pandèmia.

A la Vall d'en Bas, segurament, el problema no és la manca d'infraestructures, sinó la manca d'infraestructures col·lectives que permetin eliminar la dependència del vehicle privat motoritzat i proporcionin accessibilitat generalitzada a totes les persones i a tot el territori.

I SI LES DINÀMIQUES ACTUALS CONTINUESSIN?

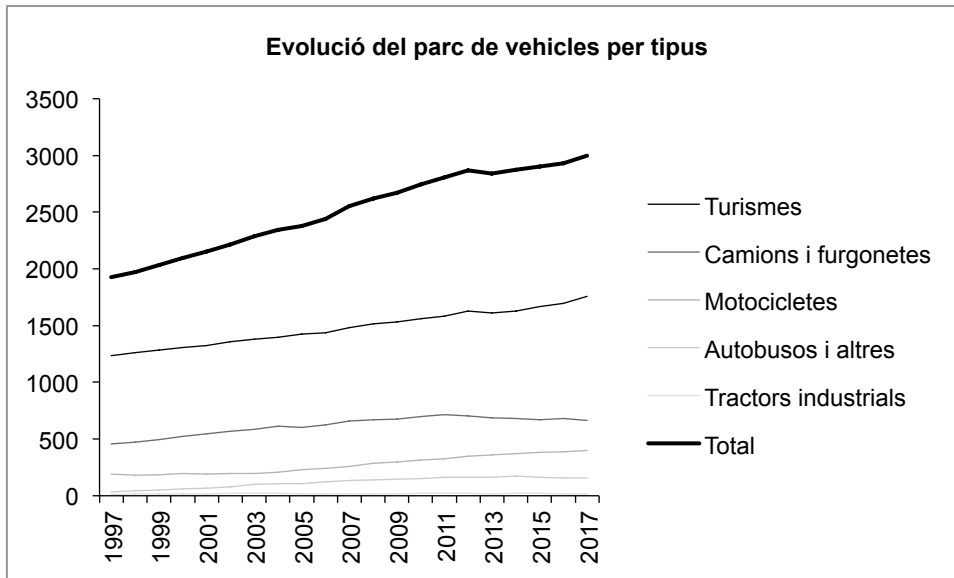
L'objectiu d'aquest apartat és el d'explicitar les dinàmiques que es troben en per tal de mostrar com podria ser el territori de la Vall d'en Bas si aquestes continuessin. Els projectes en curs i pendents d'executar mostren on l'administració té previst invertir, no només en un sentit econòmic, i dibuixen el futur esperat del territori.

Les estratègies que avui guien la planificació de la mobilitat a la Vall d'en Bas formen part del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal, a l'escala urbana, i del Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 i el Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines, a l'escala territorial. Pel que fa a la mobilitat, l'objectiu principal d'aquestes dues figures de planejament, redactades l'any 2008 i 2010 respectivament, és el de "millorar" i ampliar la xarxa de carreteres existent, tant a nivell urbà com territorial.

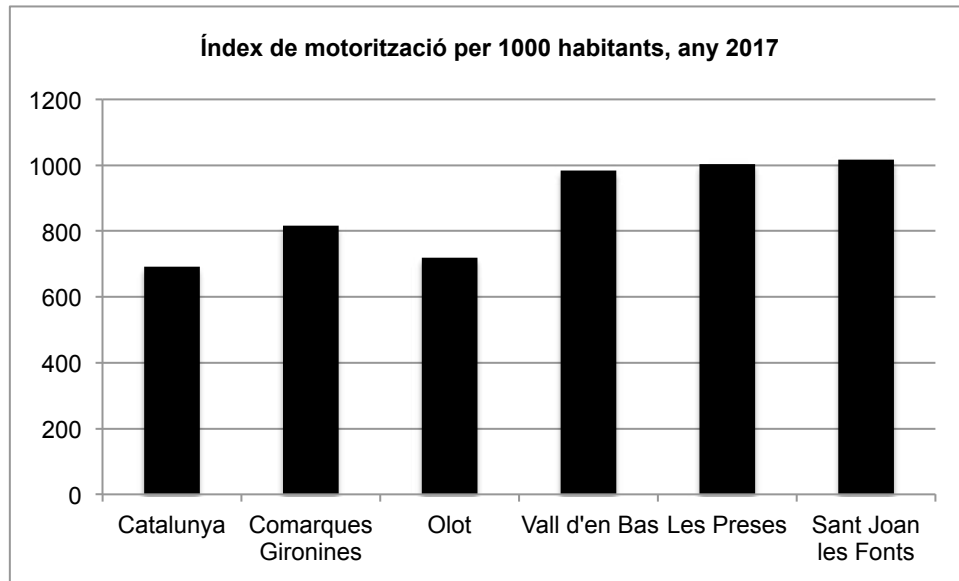
L'ús del transport privat motoritzat

Segons les dades del Pla de Mobilitat de la ciutat d'Olot, redactat l'any 2015, els desplaçaments entre els municipis de la Vall d'en Bas i Olot es realitzen majoritàriament amb vehicle motoritzat privat. Aquests representen el 87% del total de desplaçaments realitzats. Per la seva banda, els desplaçaments realitzats amb transport públic representen el 6% i els desplaçaments a peu o amb bicicleta el 7%.

El predomini de la mobilitat individual i motoritzada per a realitzar els desplaçaments quotidians comporta, necessàriament, un gran parc de vehicles motoritzats. Segons dades de l'IDESCAT, l'any 2017 el municipi comptava amb un total de 2.999 vehicles motoritzats dels quals 1.760 eren turismes, 664 furgonetes, 401 motocicletes, 159 autobusos i altres i 15 tractors. La gràfica que segueix mostra l'evolució d'aquest parc de vehicles des de l'any 1997 i fins al 2017.



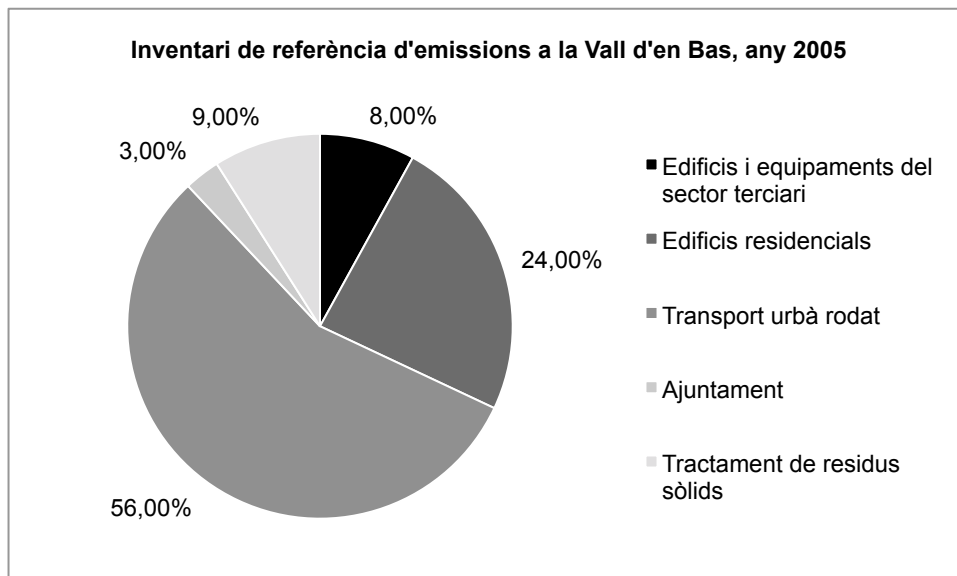
Els 2.999 vehicles motoritzats repartits entre les 3.018 persones residents al municipi de la Vall d'en Bas l'any 2017, donen com a resultat un índex de motorització de 994 vehicles per 1.000 habitants. La gràfica que segueix mostra l'índex de motorització per 1.000 habitants de la Vall d'en Bas en comparació a l'índex de motorització per 1.000 habitants de Catalunya, el conjunt de les Comarques Gironines i els municipis d'Olot, Les Preses i Sant Joan les Fonts. Com s'observa, l'índex de motorització del municipi és lleugerament inferior al dels municipis de Les Preses i Sant Joan les Fonts però superior als 692,32 vehicles per 1.000 habitants de Catalunya, als 816,88 vehicles per 1.000 habitants del conjunt de les Comarques Gironines i als 719,50 vehicles per 1.000 habitants del municipi d'Olot.



Si enlloc de considerar tot el parc de vehicles del municipi només es té en compte el nombre de turismes, el resultat és un índex de motorització de 583 turismes per cada 1.000 habitants. Segons aquestes dades, a la Vall d'en Bas hi ha un turisme per a cada dos habitants.

Tots aquests vehicles, aturats la major part del temps, ocupen el teixit de carrers urbans del municipi, que s'han convertit en magatzems de vehicles que anul·len les reserves d'espai col·lectiu.

A banda de la ocupació del territori i dels teixit urbans, l'ús massiu del vehicle motoritzat privat genera importants costos en termes de contaminació atmosfèrica i canvi climàtic. Les emissions de gasos contaminants a l'atmosfera generades per l'ús del transport motoritzat representen, segons l'Inventari de referència d'emissions a la Vall d'en Bas realitzat l'any 2005 i recollit en el PAES del municipi, el 56% del total de les emissions calculades.



Per tal de quantificar amb més detall les emissions de gasos amb efecte hivernacle (GEH) produïdes pels desplaçaments amb vehicle motoritzat a la Vall d'en Bas s'han utilitzat els factors d'emissió de CORINAIR 1990 (Core Inventory of Air Emissions Methodology). Per fer-ho, s'ha tingut en compte la distància i la quantitat de desplaçaments que es realitzen entre els diferents nuclis de població de la vall i els seus principals orígens i destins. Els nuclis-centres del municipi que s'han tingut en compte per a la realització del càlcul són: Sant Esteve d'en Bas, el polígon La Serra, el nucli del Mallol, el veïnat Cirera, el veïnat Nou, la urbanització Les Olletes, el barri Verntallat, el nucli de Sant Privat d'en Bas, les urbanitzacions de Sant Privat d'en Bas, el nucli de Joanetes, les urbanitzacions de Joanetes, Hostalets d'en Bas, la Pinya i tot el conjunt del disseminat. Els orígens i destins considerats corresponen als facilitat per l'estudi de mobilitat quotidiana realitzat per l'INE, anteriorment descrit. S'ha tingut en compte que del total de 2.227 desplaçaments realitzats en dia a la vall, la ciutat d'Olot se n'endú el 76,43%, la zona de Sant Joan les Fonts el 8,53%, la zona de Camprodon, que comprèn la Vall de Bianya, el 6,24%, la zona d'Amer el 6,15%, la zona de Sant Quirze de Besora l'1,39% i la zona de Sant Pere de Torelló l'1,26%. A falta de dades més precises, s'han utilitzat les dades de repartiment modal facilitades pel Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de la ciutat d'Olot.

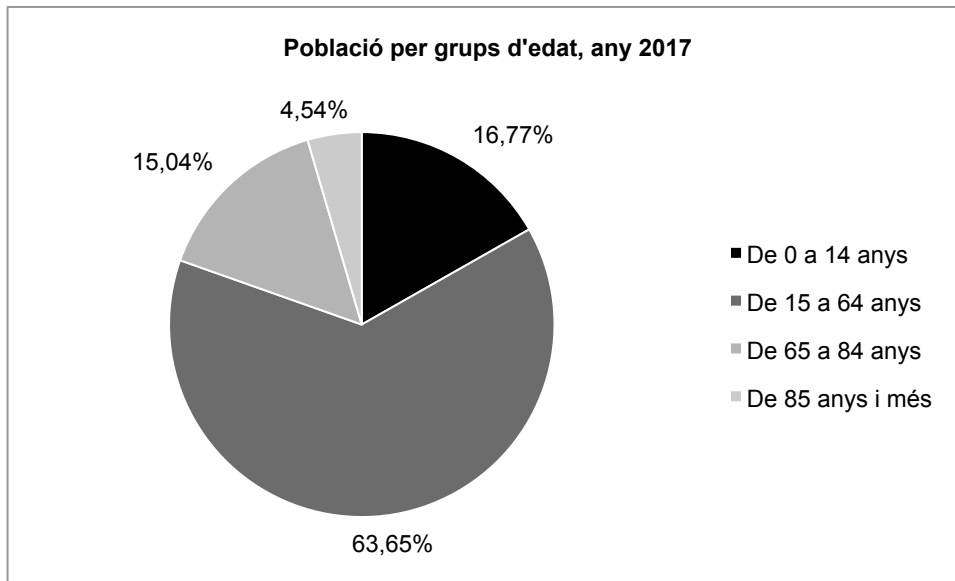
Emissions associades a la mobilitat	Emissions (Kg/dia)		
	CO2	NOx	PM10
	0,173	0,00058	0,000043
Sector Sant Esteve	7526,09	25,23	1,87
Sant Esteve	7028,41	23,56	1,75
La Serra	497,68	1,67	0,12
Sector El Mallol	3075,66	10,31	0,76
El Mallol nucli	213,72	0,72	0,05
Veïnat Cirera	102,77	0,34	0,03
Veïnat Nou	72,65	0,24	0,02
Urb. Les Olletes	662,86	2,22	0,16
Barri Verntallat	2023,65	6,78	0,50
Sector Sant Privat	1142,87	3,83	0,28
Sant Privat nucli	652,17	2,19	0,16
Urbanitzacions	490,70	1,65	0,12
Sector Joanetes	1724,65	5,78	0,43
Joanetes nucli	220,04	0,74	0,05
Joanetes altres	1344,21	4,51	0,33
Can Trona	160,40	0,54	0,04
Sector Hostalets	1713,81	5,75	0,43
Hostalets	1713,81	5,75	0,43
Sector La Pinya	126,33	0,42	0,03
La Pinya	126,33	0,42	0,03
Disseminat	5433,47	18,22	1,35
	5433,47	18,22	1,35
TOTAL	20742,89	69,54	5,16

La taula que s'adjunta a continuació mostra el resum de les emissions de CO2, NOx i PM10 generades pel municipi. Com s'observa, el nucli de Sant Esteve d'en Bas és el que més emissions genera (7.028,41 kg/dia de CO2, 23,56.kg/dia de NOx i 1,75 kg/dia de PM10). El conjunt d'usos dispersos per la vall, englobats dins la categoria Disseminat (5.433,47 kg/dia de CO2, 18,22 kg/dia de NOx i 1,35 kg/dia de PM10), és el següent sector del municipi pel que fa a l'emissió de gasos a l'atmosfera.

Exclusió

L'accessibilitat mesura les possibilitats efectives que tenen els ciutadans de passar d'un punt a un altre del territori. Qualsevol lloc pot ser fàcilment accessible amb cotxe però inaccessible amb transport públic perquè no existeix cap mitjà que hi arribi. De la mateixa manera, qualsevol lloc pot ser fàcilment accessible amb cotxe o amb transport públic però inaccessible a peu o amb bicicleta perquè existeixen una o diverses fractures en el teixit infraestructural que ho impedeixen o ho dificulten.

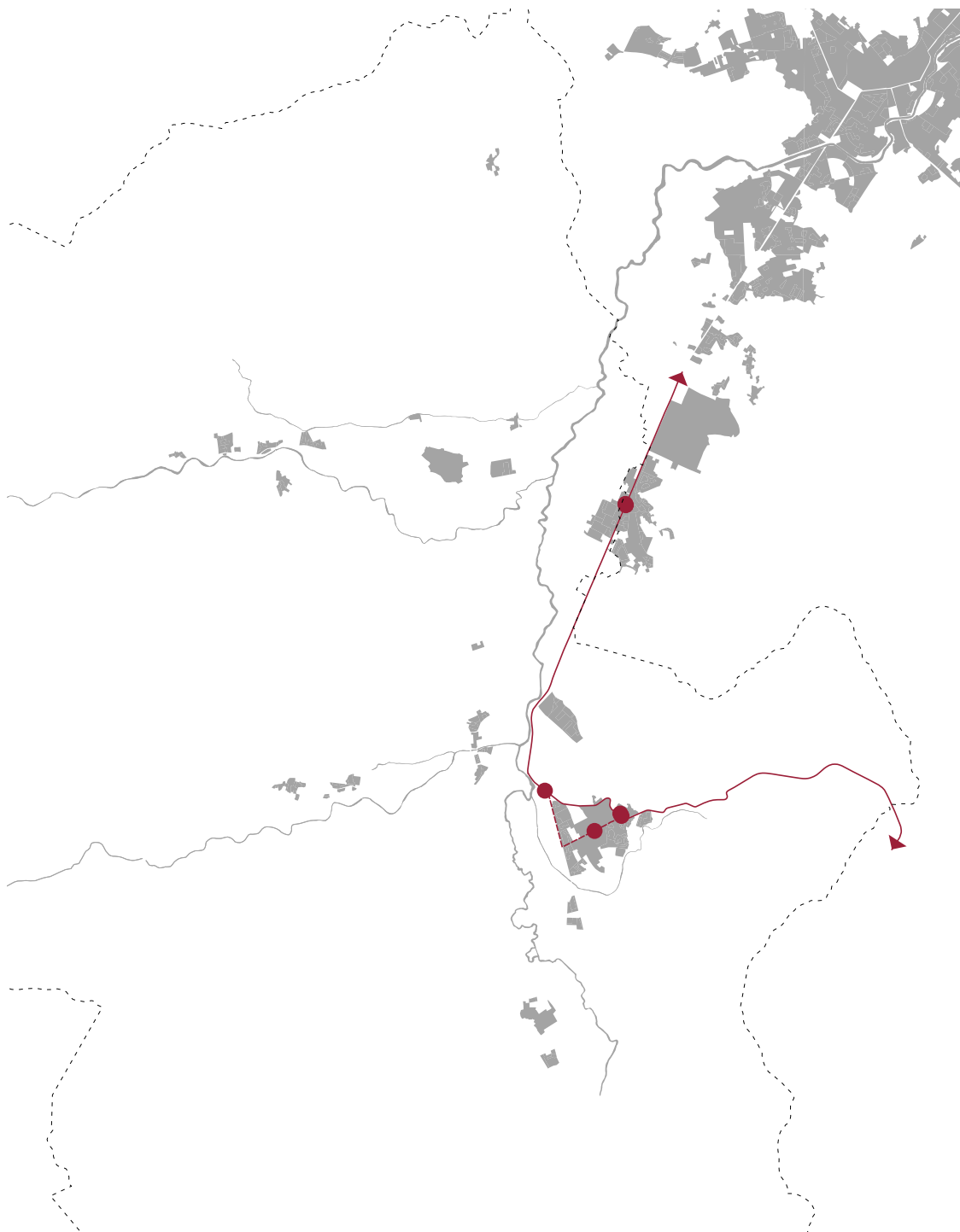
Si es tenen en compte les dades que separen la població del municipi per grups d'edat s'observa que un 16,77% dels habitants de la Vall d'en Bas es troba dins el grup format pels joves de 0 a 14 anys i un 4,54% dins el grup format per les persones de 85 anys i més.



Condicionar l'accés a les oportunitats a la possibilitat d'utilitzar o posseir un automòbil genera una situació d'exclusió social que afecta, tan sols per raó d'edat, una part important de la població de la Vall d'en Bas (més del 20%). Caldria també afegir les persones o famílies que no disposen dels recursos econòmics per permetre's disposar d'un vehicle motoritzat i que, per tant, també es troben amb dificultats per desplaçar-se en un territori dissenyat a mida pel vehicle privat.

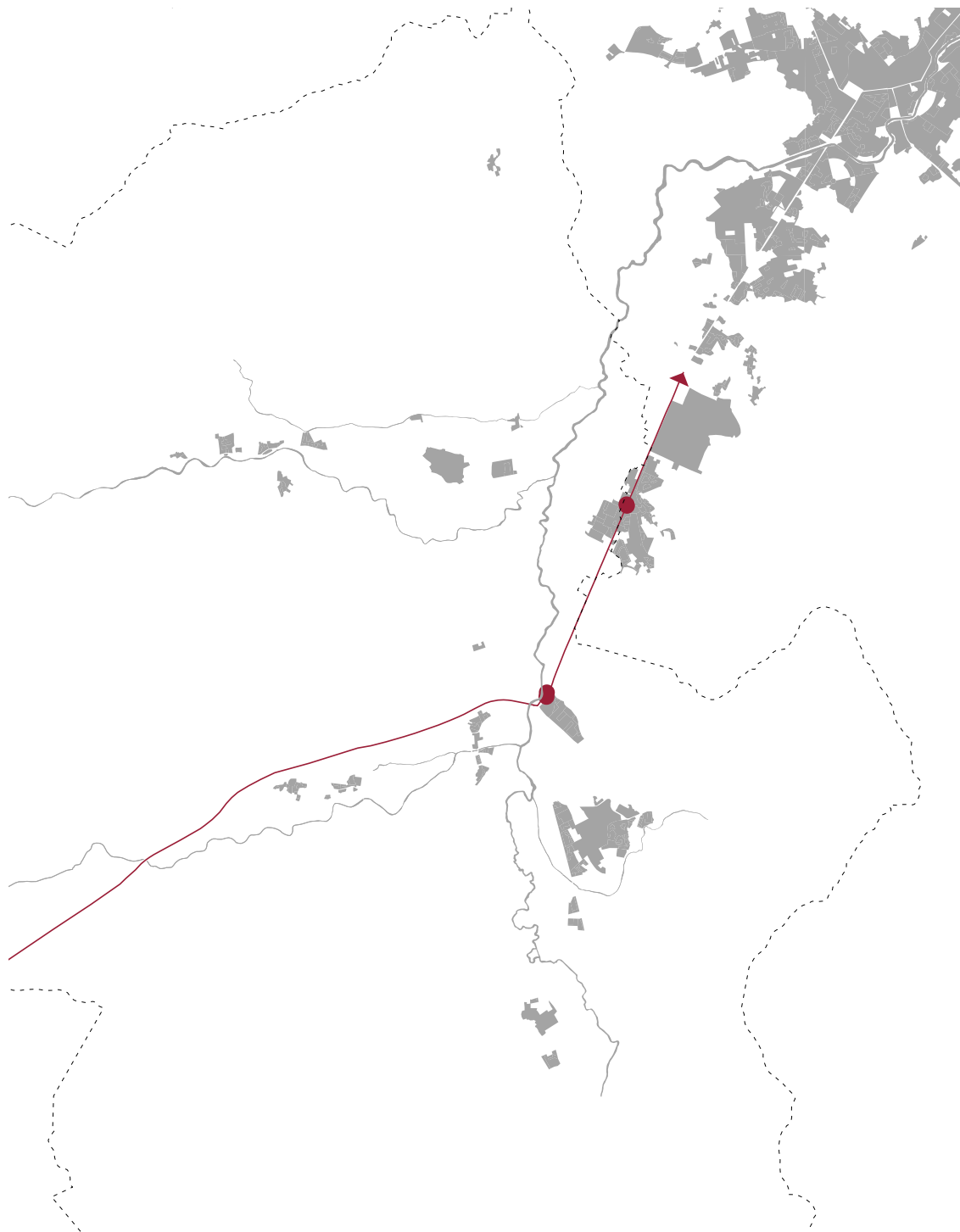
L'ús del transport públic

L'oferta de transport públic a la qual tenen accés els habitants del municipi és la següent: L5 Girona – Olot (per Amer), L9 Olot – Barcelona (per Amer), L18 Olot – Lloret de Mar, L27 Olot – UAB (per Amer), L37 Bus Transversal de la Garrotxa i L46 Olot – Vic – Barcelona (per Bracons). Tot i tenir destinacions diferents, les línies L5, L9, L18, L27 (només opera els dilluns) i L37 realitzen el mateix recorregut i s'aturen en els mateixos punts (Les Preses, el polígon industrial La Serra i Sant Esteve d'en Bas) dins els límits municipals de La Vall d'en Bas. El recorregut i els punts d'aturada dins el municipi de totes aquestes línies s'han representat en l'esquema que segueix.



Recorregut i punts d'aturada de la L5, L9, L18, L27 i L37 dins el municipi

La línia L46 és la única que, dins el terme municipal, realitza un recorregut diferent. Partint d'Olot, aquesta línia s'atura a les parades de Les Preses i el polígon industrial La Serra per després continuar el seu itinerari cap a Barcelona a través dels túnels de Bracons. La L46 no s'atura, per tant, al nucli de Sant Esteve d'en Bas. L'esquema següent mostra el recorregut i els punts d'aturada d'aquesta línia dins l'àmbit municipal.



Recorregut i punts d'aturada de la L46 dins el municipi.

Com s'observa, totes les línies de transport públic operen sobre la carretera C-152, realitzant el recorregut Olot - Sant Esteve d'en Bas (i Olot - La Serra en el cas de la L46).

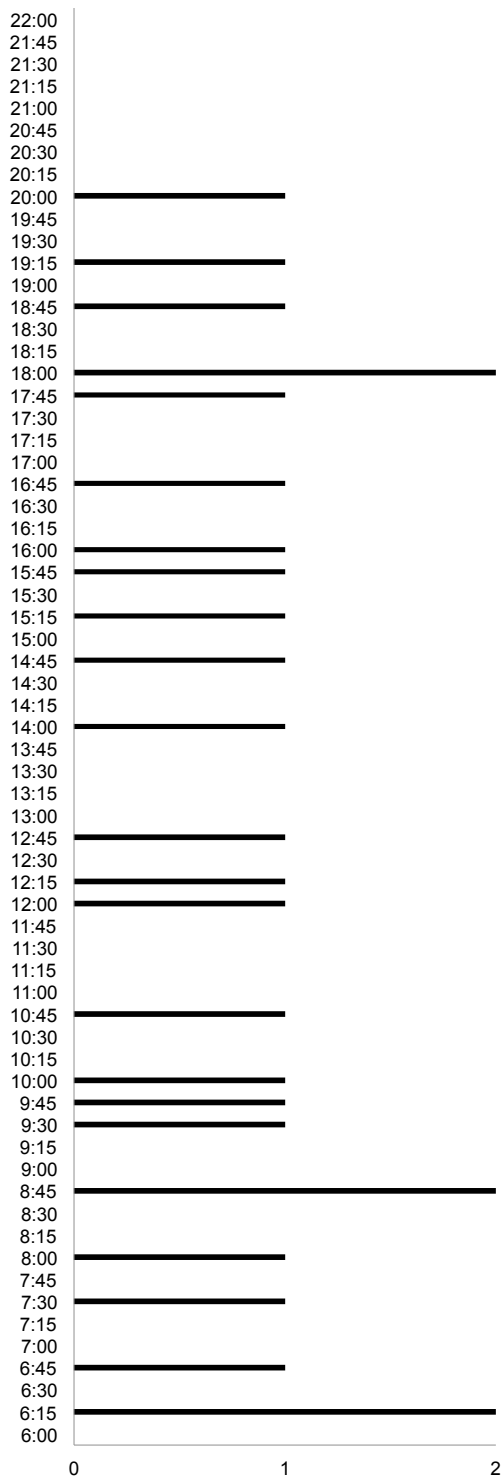
Per tal de valorar el grau d'eficiència del transport públic alhora de garantir l'accessibilitat al territori i satisfer les necessitats de mobilitat quotidiana dels habitants s'ha analitzat la freqüència d'aturada en dia feiner a cadascuna de les parades localitzades dins l'àmbit municipal. L'anàlisi de la freqüència d'autobusos s'ha realitzat a la parada de Sant Esteve, a la parada del polígon La Serra i també a la parada de Les Preses, per la proximitat de tot el sector del Mallol amb aquest municipi. Les gràfiques següents mostren la freqüència d'aturada a cadascuna d'aquestes parades. S'han agrupat i ajustat els temps de pas de les diferents línies de transport a cada quart d'hora, considerant aquest espai de temps com l'interval adequat pel bon funcionament del sistema de transport públic regular. D'aquesta manera s'ha pogut obtenir un diagrama temporal del pas d'autobusos de Sant Esteve d'en Bas a Olot i d'Olot a Sant Esteve d'en Bas. Aquests, com s'ha comentat anteriorment, circulen a través de la carretera C-152, que és el principal eix de mobilitat de la zona sud de la Garrotxa.



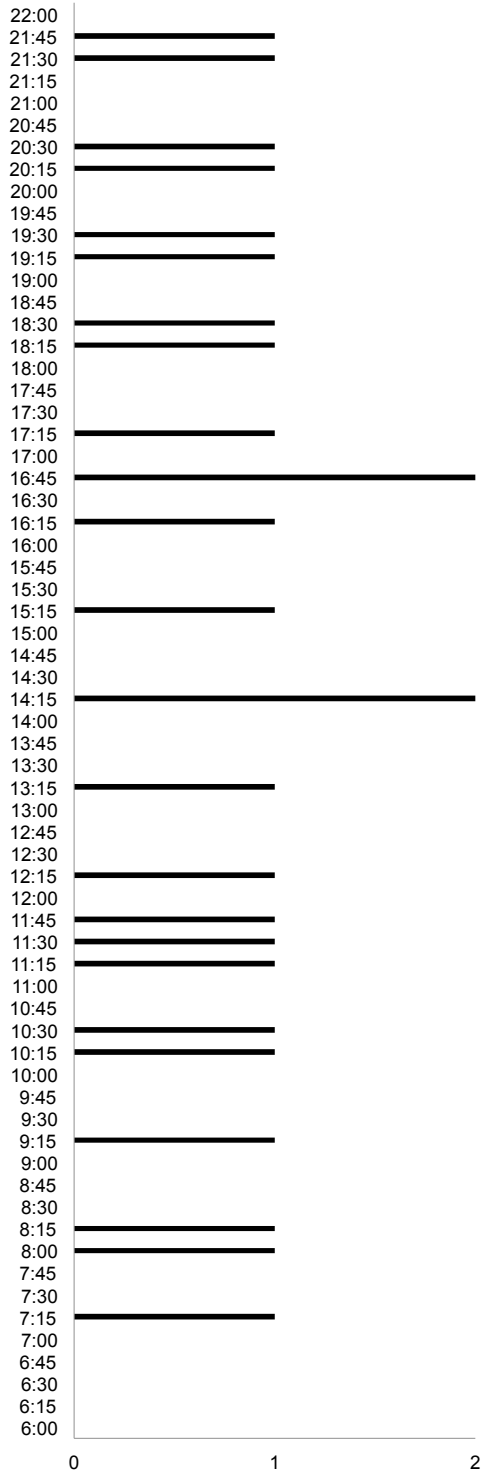
Parada del transport públic al polígon industrial La Serra

A la parada de Sant Esteve s'aturen, en un dia feiner, 26 autobusos en el sentit de recorregut Olot – Sant Esteve i també 26 autobusos en el sentit de recorregut Sant Esteve – Olot. Al llarg del dia s'hi aturen 2 autobusos a la mateixa hora en 3 ocasions (sentit de recorregut Olot – Sant Esteve) i en 2 ocasions (sentit de recorregut Sant Esteve – Olot). Com s'observa, la freqüència d'autobusos és molt variable al llarg del dia. Entre les 9:30 hores i les 10:00 hores, en el sentit de recorregut Olot - Sant Esteve, i entre les 11:15 hores i les 11:45 hores, en el sentit de recorregut Sant Esteve – Olot, es dona una freqüència de pas de 15 minuts.

Freqüència a Sant Esteve d'en Bas
recorregut Olot - Sant Esteve

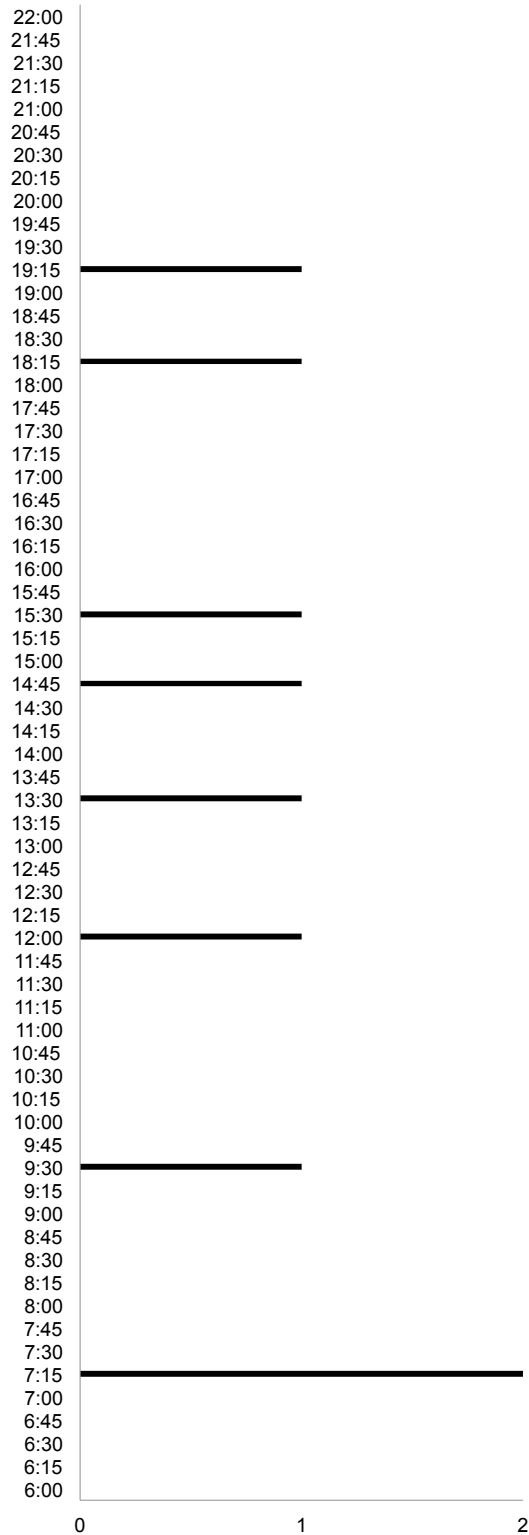


Freqüència a Sant Esteve d'en Bas
recorregut Sant Esteve - Olot

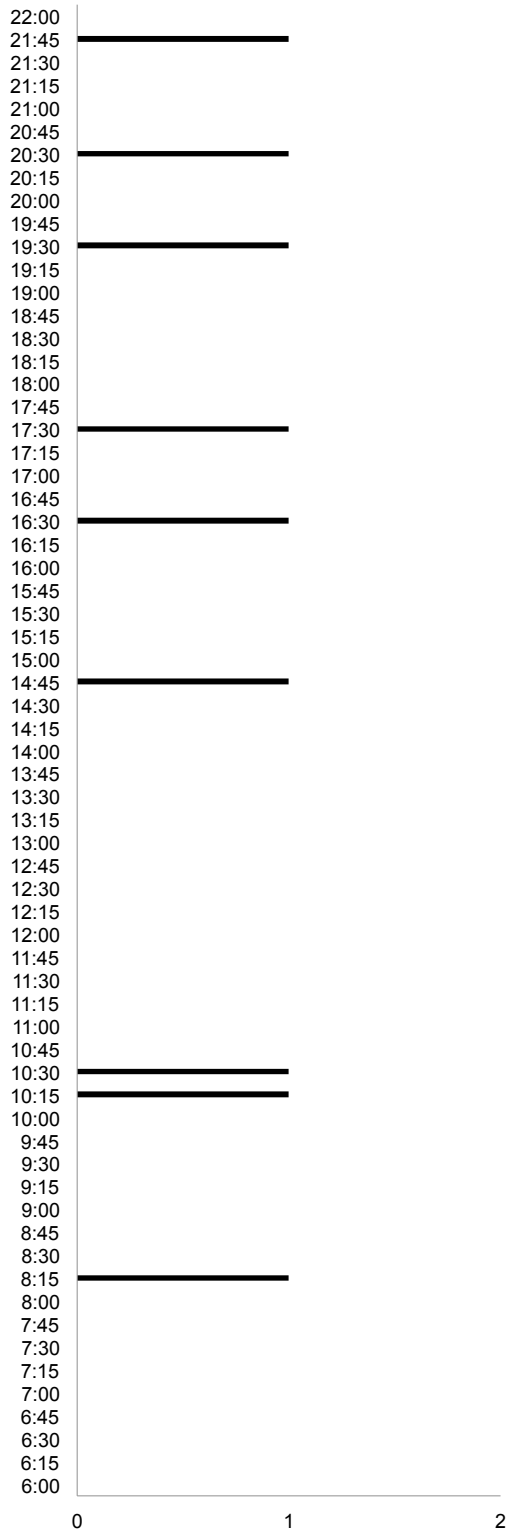


A la parada del polígon industrial La Serra s'aturen, en un dia feiner, 9 autobusos en el sentit de recorregut Olot – La Serra i 9 autobusos en el sentit de recorregut La Serra – Olot. Al llarg del dia s'hi aturen 2 autobusos a la mateixa hora en 1 ocasió (sentit de recorregut Olot – La Serra). Com s'observa, la freqüència d'autobusos, corresponents a la línia L46, és molt baixa al llarg d'un dia feiner.

Freqüència al polígon La Serra
recorregut Olot - La Serra

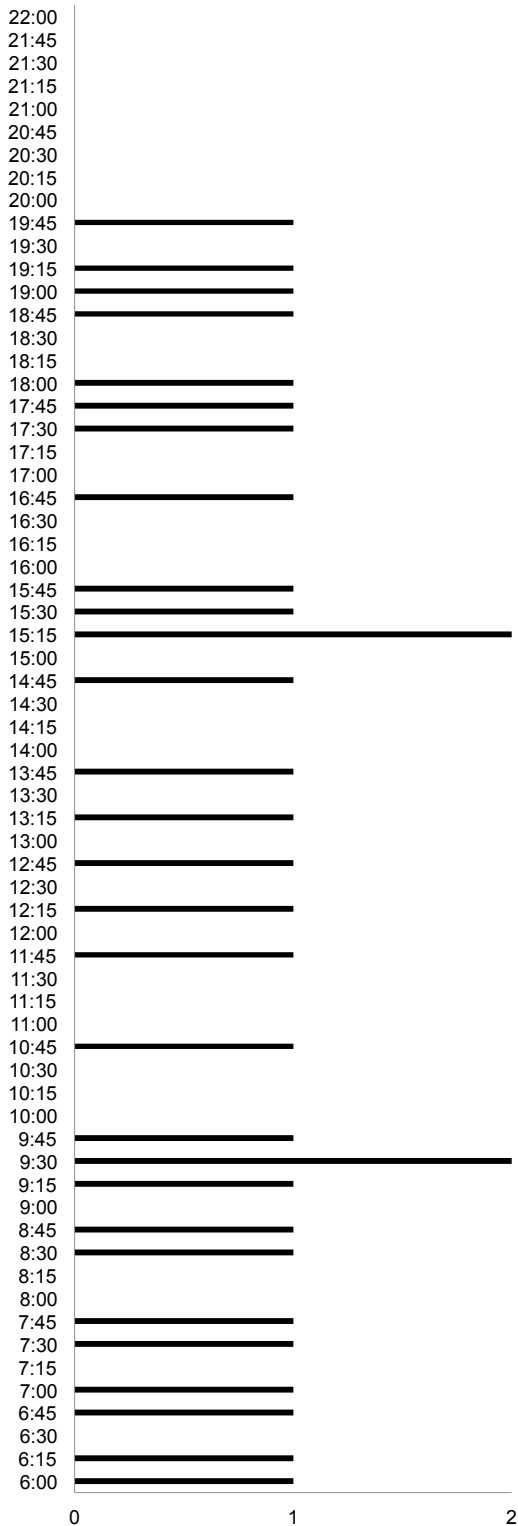


Freqüència al polígon La Serra
recorregut La Serra - Olot

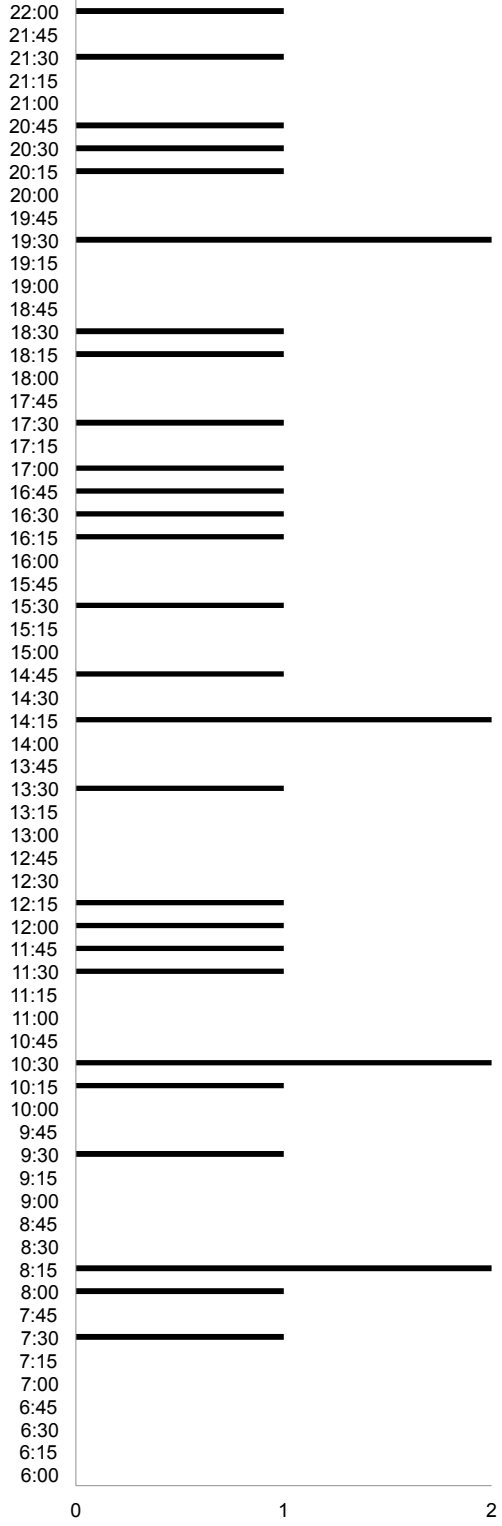


Finalment, a la parada de Les Preses s'aturen, en un dia feiner, 31 autobusos en ambdós sentits de recorregut. Al llarg del dia s'hi aturen 2 autobusos a la mateixa hora en 2 ocasions (sentit de recorregut Olot – Les Preses) i en 4 ocasions (sentit de recorregut Les Preses – Olot). Com s'observa, la freqüència de pas és superior respecte les parades de Sant Esteve i La Serra. En diverses ocasions al llarg del dia la freqüència de pas és de 15 minuts.

Freqüència a Les Preses
recorregut Olot - Les Preses



Freqüència a Les Preses
recorregut Les Preses- Olot



A banda d'aquestes línies regulars, el municipi compta amb el servei de mercat a la Garrotxa, una línia d'autobús addicional que ofereix la possibilitat als habitants de la vall d'anar al mercat d'Olot. La línia només opera els dilluns, dia de mercat, i té parada a tots els nuclis de la vall. La freqüència d'aquesta línia és de 2 autobusos al llarg de tot al matí: parteix d'Olot a les 8:20 hores i a les 12.00 hores direcció els Hostalets i parteix d'Hostalets a les 8.55 hores i a les 12.35 hores direcció Olot. En realitat, els habitants de la vall només poden agafar l'autobús que parteix a les 8.55 hores dels Hostalets per anar al mercat d'Olot i tornar amb l'autobús que parteix a les 12.00 hores de l'estació d'autobusos d'Olot.

Totes les línies de transport públic que operen a la zona estudiada pertanyen a la companyia TEISA, que ha facilitat les estadístiques de viatgers de l'any 2019 de les línies L5, L9, L18, L27, L37 i L46. Segons aquestes dades, el resultat obtingut és que la majoria dels desplaçaments amb parada a Sant Esteve d'en Bas o a les Preses tenen la ciutat d'Olot com a origen o destí. Concretament, del total de 26.219 persones que han pujat o baixat a Sant Esteve d'en Bas durant l'any 2019, el 63,47% anaven o venien d'Olot. Per altra banda, del total de 15.620 persones que han pujat o baixat a Les Preses, el 66,10% anaven o venien d'Olot. Els orígens i destins que segueixen la ciutat d'Olot en aquesta classificació són, per ordre de rellevància, Barcelona, Girona, altres municipis veïns de la comarca de la Garrotxa i, amb percentatge molt menor, altres municipis de la comarca del Gironès i La Selva.

Jerarquia vs. Isotropia

El reconeixement del gran dipòsit d'infraestructures capil·lars de la vall coincideix amb la necessitat de deixar de pensar el sistema d'infraestructures de mobilitat com un sistema "top-down" que sovint es preocupa únicament de les infraestructures de major capacitat (autopistes, autovies i variants) i deixa de banda les carreteres anomenades "secundàries" i d'ordre "menor". El resultat d'aquesta aproximació ha estat un conjunt d'infraestructures cada vegada més especialitzat i jerarquitzat.

Les infraestructures de mobilitat no poden ser enteses simplement com un sistema jerarquitzat de tubs separat del seu context. Més aviat el contrari, és necessari considerar el teixit infraestructural de la vall com un gran entramat format per una agregació de capes, totes diferents però igual d'importants. Entesa d'aquesta manera, la xarxa capil·lar d'infraestructures pren un paper central a l'hora de re-imaginar el funcionament i la sostenibilitat de la vall.

PART II

ELS INFANTS COM A PARÀMETRE

Les ciutats s'han oblidat de la majoria dels seus habitants: sobretot dels infants, però també de les dones, dels joves i dels vells. Les ciutats han estat concebudes únicament per a la categoria més representativa dels ciutadans: la dels adults productius. D'aquí parteix la proposta de Francesco Tonucci de replantejar la ciutat a partir d'una reflexió sobre les necessitats de les persones a les diverses edats de la vida. Escollir els infants i tenir-los en compte en la planificació és un desafiament cultural extraordinari i una gran aposta per a la construcció d'una nova filosofia de governar el territori. 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.

El PEMMS proposa partir de les idees de Francesco Tonucci que, en l'àmbit de l'urbanisme, sosté que repensar la ciutat, voler-la diferent de com és ara, adaptada a tothom, fins i tot als infants, és una necessitat urgent, no per tornar enrere, no per esperar un retorn al clima romàntic del poble o del veïnat de fa quaranta o cinquanta anys, sinó per preparar-se per a un futur diferent, que no estigui controlat exclusivament per la producció comercial, ni dominat pels cotxes, ni tampoc per un desenvolupament excessiu i imparabile dels serveis. Repensar la ciutat vol dir tenir un projecte de futur, preparar un desenvolupament sostenible. Repensar la ciutat vol dir, segons Tonucci, preparar un futur en el qual els ciutadans tinguin ganes i possibilitats de pensar en el benestar i en la qualitat de vida.

La descripció de l'acció de moure's que Francesco Tonucci fa en el seu llibre "*Per què la infància?*" ens sembla molt adient per introduir l'essència de les propostes del PEMMS:

"Per als adults moure's significa traslladar-se d'un lloc a l'altre. Ho fan amb el rellotge a la mà, controlant el temps necessari per arribar a la destinació i esperant no trobar cap obstacle pel camí. Per això els adults prefereixen moure's amb mitjans de transport com el metro, l'autopista o l'avió, que redueixen al mínim els elements de distracció i els possibles obstacles. Els nens en canvi, estan interessats principalment en el recorregut, en tot el que pot passar durant el "viatge". El que els interessa menys és justament l'arribada".

En definitiva, adoptar els infants com a paràmetre per a la transformació del territori, per construir unes societats més justes, més humanes i més apropiades per a tothom.

PART III

ESTRATÈGIES

La necessitat de construir una imatge de futur per La Vall d'en Bas porta al procés de construcció d'estratègies espacials (i socials). Dins el context del PEMMS, elaborar una estratègia comporta seleccionar determinades accions en determinats llocs per tal de modificar l'estructura espacial (i social) del municipi. Una estratègia també ha de ser econòmica i seleccionar només els projectes i els llocs essencials per aconseguir els objectius proposats. A través d'una política de mobilitat, el PEMMS identifica espais que, amb un nou disseny o enfocament, poden canviar la manera de funcionar de la vall. A través del projecte urbanístic proposat, el PEMMS selecciona llocs que per la seva ubicació, dimensió i susceptibilitat a ser transformats són estratègics per tal d'assolir l'objectiu proposat: una vall porosa, permeable i accessible en termes de mobilitat. L'objectiu essencial de les estratègies proposades no és, doncs, el de reduir la mobilitat en sí, sinó més aviat tot el contrari, dotar La Vall d'en Bas de les característiques bàsiques que permetin fer dels desplaçaments una acció saludable i segura que faci front als reptes econòmics, ambientals i socials que un territori policèntric i de baixa densitat presenta.

A les pàgines que segueixen s'exposen tres estratègies que permeten definir una imatge de futur pel municipi de la Vall d'en Bas. L'Estratègia 1 fa referència a la necessitat d'entendre i planificar els espais de mobilitat quotidiana a l'escala comarcal. L'Estratègia 2 proposa utilitzar el teixit d'infraestructures existent per crear una xarxa d'espais prioritaris per a la mobilitat activa. L'Estratègia 3, per la seva banda, parteix de la xarxa hidrològica i dels espais d'aparcament situats a les afores dels nuclis per repensar el concepte de parc i garantir espais oberts de qualitat per a la socialització.

Cada una de les estratègies proposades conté diferents projectes estratègics. A l'Annex 4 del present document es proposa una seqüència bàsica de materialització del PEMMS per tal de facilitar i coordinar la tasca d'implementació dels projectes estratègics proposats.

ESTRATÈGIA 1

LA TRAVESSERA URBANA

Transformar l'eix al voltant de la C-152 en un espai de centralitat contínua



Les dades recollides en la primera part del present document reforcen la necessitat d'abordar la mobilitat des de la perspectiva comarcal, àmbit dins el qual tenen lloc la major part dels desplaçaments quotidians dels ciutadans de La Vall d'en Bas. A l'escala comarcal, les polítiques de mobilitat de les darreres dècades han tingut com a finalitat donar resposta a una visió molt superficial i reduïda del que és en realitat la mobilitat: s'ha posat al centre la mobilitat motoritzada amb vehicle privat i s'han conceptualitzat les infraestructures com a simples canals de trànsit.

Per altra banda, és habitual pensar en la impossibilitat de convertir un territori dispers, policèntric i de baixa densitat en un territori sostenible en termes de mobilitat, ja que els serveis i equipaments no es troben a tots i cada un dels nuclis i, per tant, es genera una mobilitat important amb vehicle motoritzat privat. Per fer-hi front, les figures de planejament vigents aposten per reduir la mobilitat motoritzada apel·lant a la imatge de la ciutat mediterrània (compacta) tradicional, on serveis i equipaments es troben prop de casa.

Lluny de proposar convertir tots els nuclis i peces de la comarca en trossets de l'anhelada ciutat mediterrània tradicional (acció que suposaria dotar a tots ells dels serveis i equipaments necessaris), el PEMMS proposa considerar l'actual configuració dels assentaments de la Garrotxa (i de La Vall d'en Bas en particular) una oportunitat per impulsar una estratègia d'integració territorial. En un territori policèntric i de baixa densitat, són molts els beneficis que podria oferir el funcionament integrat, principalment en termes econòmics, socials i ambientals. La integració territorial fa desaparèixer la necessitat de construir noves instal·lacions col·lectives a cada nucli desproveït de serveis públics, acció que no resultaria sostenible ni adequada a les demandes de la societat contemporània. Des d'aquest punt de vista, els nuclis i les diverses peces monofuncionals (urbanitzacions residencials i polígons industrials), juntament les activitats disperses pel territori, formen un conjunt que pot ser considerat funcionalment complex a l'escala comarcal.

L'eix entre Sant Esteve d'en Bas i Sant Joan les Fonts esdevé l'element al voltant del qual ordenar la idea de la Travessera Urbana, un espai de centralitat contínua que articula els assentaments a l'escala urbana i comarcal i acull la major part dels desplaçaments quotidians. La Travessera Urbana, entesa com a un eix que travessa "la ciutat", ha de ser considerada el "centre" de la comarca, un nou espai d'urbanitat amb noves qualitats on es concentren la major densitat d'activitats, població i serveis.

Partint d'aquest eix, la primera estratègia del PEMMS proposa impulsar un projecte territorial de mobilitat activa i col·lectiva que permeti millorar les relacions entre els diferents nuclis i peces de la comarca alhora que garanteixi la igualtat d'oportunitats independentment del lloc de residència i les característiques de cada ciutadà. Es tracta, en realitat, de construir una imatge territorial que s'allunyi de la idea del rígids límits administratius i potenciï les relacions entre els diversos nuclis i peces, aconseguint que peces urbanes físicament allunyades funcionin de manera conjunta, repensant també el rol i les relacions espacials d'alguns dels espais econòmics més importants de la comarca (com els polígons industrials). Les actuacions proposades en aquesta estratègia tenen l'objectiu de fer més llegible aquest eix, creant noves permeabilitats i centralitats al voltant de la Travessera Urbana que convidin a explorar una "nova" manera de moure's.

Els objectius principals de l'Estratègia 1 són:

- Crear la imatge d'una comarca articulada al voltant de de la Travessera Urbana que funciona com una sola i extensa "ciutat lineal". Posar en valor els beneficis que el funcionament integrat pot oferir als habitants de la comarca. La discontinuïtat de l'espai construït, la gran quantitat d'espais oberts, el contacte directe amb els espais naturals i la qualitat del paisatge proporcionen uns nivells elevats de qualitat de vida.
- Garantir la connectivitat a peu, amb bicicleta i amb transport col·lectiu al llarg de la Travessera Urbana. Convertir aquest traçat en un Eix Cívic que afavoreixi la socialització i un estil de vida actiu. Considerar la Travessa Urbana el suport fonamental i principal del transport col·lectiu regular.
- Reduir i organitzar els desplaçaments amb vehicle privat motoritzat per tal de descongestionar les principals infraestructures i l'interior dels nuclis urbans, contribuint a la necessària reducció de les emissions de gasos contaminants a l'atmosfera i minimitzant els costos externs del model basat en l'ús massiu dels vehicles motoritzats particulars. Introduir noves centralitats al voltant de la Travessera Urbana per afavorir la intermodalitat.
- Estudiar i repensar el sistema de transport de mercaderies per adaptar-lo a la situació actual d'emergència climàtica.
- Afavorir una dinàmica de concentració (a través del reciclatge o de la nova construcció en els casos justificats) lligada al traçat de les infraestructures de mobilitat que vertebrin el territori. La col·locació dels serveis i equipaments a les proximitats de la "Travessera Urbana" garanteix una accessibilitat fàcil i universal a tots els ciutadans.

Les accions genèriques per l'Estratègia 1 són:

- Inserir una xarxa per a la mobilitat activa quotidiana al llarg de la Travessera Urbana. La construcció d'un traçat per a ciclistes i caminants al llarg d'aquest eix és essencial per facilitar i promoure la mobilitat sostenible entre els nuclis i peces urbanes de la comarca. La suau topografia al llarg d'aquest eix i la proximitat entre els diferents nuclis, juntament amb el clima mediterrani favorable, són factors que recolzen la possibilitat/necessitat de realitzar molts desplaçaments quotidians a peu o amb bicicleta.
- Invertir en l'estudi i organització d'una xarxa de transport col·lectiu regular, coherent amb les característiques de la comarca de la Garrotxa i adaptada a les necessitats dels seus habitants, al llarg de la Travessera Urbana. Re-situar els punts principals d'aturada del transport col·lectiu regular al llarg de la Travessera Urbana i millorar les condicions d'accessibilitat des dels nuclis urbans fins als punts d'aturada.
- Millorar l'estat de la xarxa d'infraestructures existent al llarg de la Travessera Urbana.
- Crear i senyalitzar espais d'aparcament a les afores dels nuclis i peces urbanes per tal de pacificar l'espai públic urbà. A banda de reduir el trànsit de vehicles a l'interior dels nuclis, la situació dels espais d'aparcament a les perifèries permet eliminar aparcaments dels carrers i places i recuperar l'espai públic per a les persones. La creació d'espais d'estacionament a les afores dels nuclis, en forma de noves centralitats per promoure la intermodalitat, s'ha d'entendre com a l'oportunitat per inserir el verd com a l'element estructurador de l'espai urbà dels carrers i places alliberats dels vehicles i també dels nous espais d'aparcament situats als accessos dels nuclis.

PROJECTES ESTRATÈGICS DE L'ESTRATÈGIA 1

Redactar una "Estratègia de Mobilitat Sostenible" a nivell comarcal	PE1
Eix Cívic Sant Esteve d'en Bas – Les Preses (Verntallat)	PE2
Petita Avinguda de Santa Coloma	PE3
Nova centralitat a les proximitats del nucli antic de Sant Esteve d'en Bas	PE4
Nova centralitat al voltant de l'Alberg	PE5
Nova centralitat al voltant del polígon La Serra	PE6
Nova centralitat a les proximitats de l'escola Verntallat	PE7

PROJECTE ESTRATÈGIC 1**Redactar una “Estratègia de Mobilitat Sostenible” a nivell comarcal****Descripció:**

El primer projecte estratègic que proposa el PEMMS és l'estudi i redacció d'una “Estratègia de Mobilitat Sostenible” per la comarca de la Garrotxa. A l'escala territorial, els documents de planejament sectorial de referència són actualment el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC), el Pla de Transports de Viatgers de Catalunya (PTVC) i el Pla Director de Mobilitat de les Comarques Gironines que, aprovat inicialment el març de 2010, ofereix un llistat de mesures que tenen l'objectiu de millorar la mobilitat dins aquest àmbit territorial. Tot i així, l'horitzó del PDMCG es fixava per l'any 2016 i, per tant, caldria revisar-lo. Amb l'objectiu d'establir eines de planificació i desenvolupament, promoció i formació que impulsin la bicicleta com a mode de transport actiu i sostenible s'ha publicat recentment l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025 (ECB2025). Pel que fa a l'àmbit comarcal de la Garrotxa, l'únic document que existeix actualment i que té per objecte la planificació de la mobilitat és el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de la ciutat d'Olot, aprovat l'any 2015.

El PEMMS de La Vall d'en Bas proposa encarregar la redacció d'una “Estratègia de Mobilitat Sostenible” per la comarca de la Garrotxa que permeti desenvolupar la idea de la Travessera Urbana a l'escala comarcal i determini els projectes estratègics necessaris per convertir la Garrotxa en una comarca integrada i sostenible en termes de mobilitat. Es proposa que, entre d'altres, es desenvolupin els temes següents:

- Realitzar un estudi acurat de la natura dels desplaçaments que acull la comarca, identificant orígens i destins així com també el tipus de vehicle utilitzat.
- Realitzar un estudi acurat de les necessitats de mobilitat del sector industrial.
- Potenciar una xarxa de transport públic regular en superfície que garanteixi una bona freqüència de pas (15 minuts) sobre l'eix anomenat pel PEMMS “Travessera Urbana”.
- Estudiar i implantar un sistema de transport públic a demanda que cobreixi el territori comarcal i que funcioni com a sistema d'aportació de la població vers els nodes de la “Travessera Urbana”.
- Coordinar el transport públic intermunicipal amb el transport públic urbà de la ciutat d'Olot (TPO).
- Inserir una xarxa per a la mobilitat activa al voltant de l'eix anomenat “Travessera Urbana”. La construcció de carrils bici i espais per caminar al llarg d'aquest eix central és essencial per a facilitar i promoure la mobilitat quotidiana activa i sostenible a la comarca.
- Implantar una xarxa d'aparcaments per a bicicletes que potenciï la mobilitat quotidiana amb bicicleta. Estudiar les millors ubicacions per inserir aparcaments segurs de bicicletes.
- Ubicar espais d'aparcament per a vehicles motoritzats a les afores dels nuclis i reduir la oferta d'aparcament a l'interior d'aquests per tal de pacificar-los.
- Estudiar la possibilitat d'implantar noves formes de distribució urbana de mercaderies que millorin la sostenibilitat en la distribució de l'última milla.

Responsable:

Consell Comarcal de la Garrotxa i ajuntaments de la comarca.



0 500 m

PROJECTE ESTRATÈGIC 2

Eix Cívic Sant Esteve d'en Bas – Les Preses (Verntallat)

Descripció:

Es proposa transformar l'eix al voltant de la carretera C-152, de Sant Esteve d'en Bas a La Serra, en un Eix Cívic. El traçat d'aquest Eix Cívic inicia a l'encreuament de la via verda amb la carretera C-63z, a Sant Esteve d'en Bas, i finalitza a l'encreuament de l'avinguda de l'Estació amb la carretera C-152, a Les Preses. Per tal de garantir els objectius fixats, es proposa redissenyar els següents espais:

- Terrenys situats al nord i a l'est de la carretera C-152, entre Sant Esteve d'en Bas i La Serra, amb una amplada variable d'entre 2,50 i 3,00 metres, una longitud de 1.110,00 metres i una superfície total aproximada de 3.330 m². La franja de terrenys objecte d'aquesta actuació comprèn el traçat de la via verda i, en alguns trams, una porció dels camps de cultiu més pròxims. Aquests terrenys són classificats pel POUM del municipi com a sòl no urbanitzable.
- Terrenys situats a l'est de la carretera C-152, entre el polígon La Serra i el sector Bellaire, just a l'encreuament amb el camí que porta al Cros, amb una amplada de 5,00 metres, una longitud de 1.000,00 metres i una superfície total aproximada de 5.000 m². Aquesta franja de terrenys comprèn el traçat de la via verda i, en alguns trams, una porció dels camps de cultiu més pròxims. El POUM del municipi classifica aquests terrenys com a sòl no urbanitzable.

La connexió de Sant Esteve d'en Bas i Les Preses a través de l'Eix Cívic permet millorar enormement la permeabilitat social de l'actual eix viari, potenciant l'actual traçat de la via verda i transformant-lo en un espai per a la mobilitat activa quotidiana. Es proposa considerar l'Eix Cívic Sant Esteve d'en Bas – Les Preses (Verntallat), amb una superfície d'actuació d'aproximadament 8.330 m², un nou espai de socialització que, a banda d'adequar-se a les peculiaritats de cada tram, ha d'integrar els següents criteris de disseny d'acord amb les especificacions de seccions tipus ST1 i ST2 detallades en l'apartat "Annexos" del present document:

- Adequar el traçat de la via verda existent per tal de garantir una amplada mínima de 2,50 metres (recomanable 3,00 metres), compartida entre ciclistes i caminants, entre Sant Esteve d'en Bas i el polígon La Serra, d'acord amb les especificacions de secció tipus ST1 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. En els trams on sigui necessari, es proposa replantejar el traçat del nou eix per a caminants i ciclistes per tal de situar-lo a una distància mínima de 2,00 metres del voral est de la carretera C-152, a continuació de l'espai existent de la cuneta. S'aconsella utilitzar l'asfalt com a material de pavimentació per tal de garantir les millors condicions per a la mobilitat quotidiana amb bicicleta.
- Adequar el traçat de la via verda existent per tal de garantir una amplada mínima de 5,30 metres (recomanable 6,50 metres), entre el polígon La Serra i l'inici del camí de Bellaire, d'acord amb les especificacions de secció tipus ST2 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. Es proposa replantejar el traçat de la via verda existent per tal d'inserir la seqüència d'espais següents, iniciant el replanteig per la banda de la carretera: una pista bici bidireccional de com a mínim 2,50 metres d'amplada (recomanable 3,00 metres); un espai verd/porós per a la plantació d'arbrat i vegetació de com a mínim 1,00 metre d'amplada (recomanable 1,50 metres); un camí per a caminants de com a mínim 1,80 metres d'amplada (recomanable 2,00 metres). Es proposa iniciar el replanteig deixant, com a mínim, 2,00 metres des del voral est de la carretera. S'aconsella mantenir la pavimentació amb materials porosos (terra d'aspecte similar a la local) en el camí per a caminants per tal d'evitar incrementar la superfície de sòl impermeabilitzada i utilitzar l'asfalt com a material de pavimentació en la pista bici per tal de garantir les millors condicions per a la mobilitat quotidiana amb bicicleta.
- Analitzar acuradament la vegetació existent i estudiar la conveniència de realitzar noves plantacions dirigides a marcar els accessos i camins en el tram de l'Eix Cívic entre Sant Esteve d'en Bas i La Serra. En aquest tram, reforçar alguns talussos de delimitació amb arbustives. El PEMMS proposa plantar arbrat en alineació en el tram de l'Eix Cívic entre La Serra i el camí de Bellaire, deixant obertes les visuals a l'est sobre les feixes i masies existents.
- Il·luminar el traçat de l'Eix Cívic pensant en els desplaçaments a peu i amb bicicleta.

Responsable: Ajuntament de La Vall d'en Bas i Consorci de les Vies Verdes de Girona.



--- Traversera Urbana

■ Projecte Estratègic

0 100 m

PROJECTE ESTRATÈGIC 3

Petita Avinguda de Santa Coloma (C-63z)

Descripció:

Per tal de convertir l'actual carretera C-63z en un espai urbà més permeable, es proposa transformar aquesta infraestructura en una Petita Avinguda. El traçat de la Petita Avinguda de Santa Coloma (C-63z) inicia a l'encreuament entre la carretera C-63z i la carretera C-153, davant l'Alberg de La Vall d'en Bas i finalitza a l'encreuament entre la carretera C-63z i el traçat de la via verda, a l'est del nucli de Sant Esteve d'en Bas. Per tal de garantir els objectius fixats, es proposa actuar en els següents espais urbans:

- Espai asfaltat i de voreres de l'actual carretera C-63z, entre l'Alberg i l'encreuament de la carretera C-63z i el traçat de la via verda, a l'est del nucli de Sant Esteve d'en Bas, amb una secció variable d'entre 5,50 i 12,00 metres d'amplada, una longitud de 1.500 metres i una superfície total aproximada de 15.000 m².
- Franja de terrenys situada a la banda sud de la carretera C-63z, des de l'encreuament amb la carretera C-153 i fins a trobar el traçat de la via verda a la zona esportiva de Sant Esteve d'en Bas, qualificats pel POUM del municipi com sòl urbà reservat pel sistema de zona verda. Amb una superfície aproximada de 2.000 m², aquests terrenys es troben inclosos dins el PAU-se2 (Art. 163) del document normatiu.

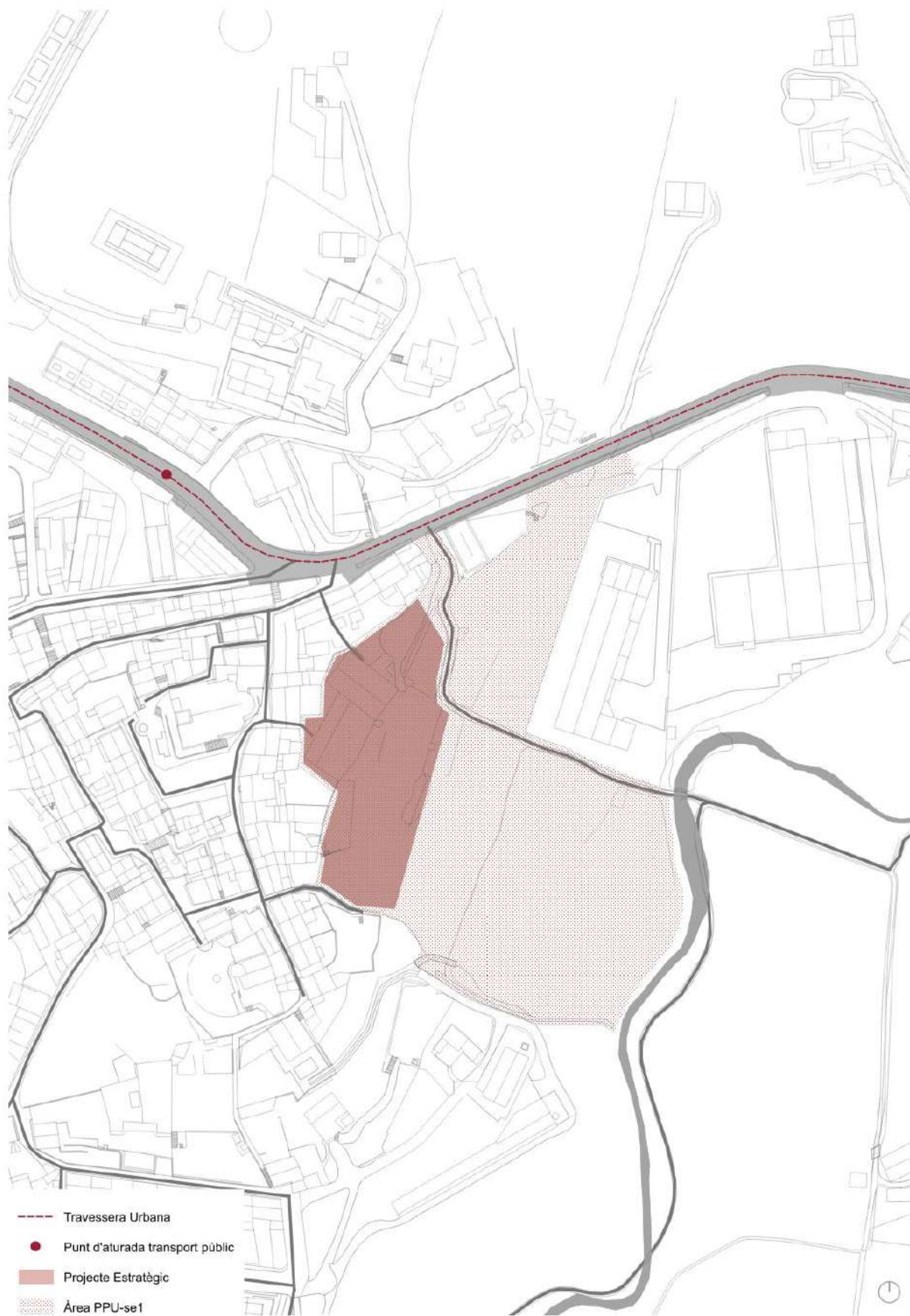
Es proposa considerar la Petita Avinguda de Santa Coloma (C-63z), amb una superfície d'actuació d'aproximadament 17.000 m², un espai urbà permeable que, a banda d'adequar-se a les peculiaritats de cada tram, ha d'integrar els següents criteris de disseny:

- Replantejar i senyalitzar sobre l'asfalt existent de la carretera C-63z un espai de calçada de dos carrils per a la circulació de vehicles motoritzats de 3,00 metres d'amplada i un espai de voral a banda i banda de la calçada de 0,50 metres (en els trams on l'amplada de la carretera no sigui suficient, es proposa senyalitzar un espai de voral a banda i banda de la calçada de 0,30 metres). L'espai total necessari per a la senyalització de la secció proposada és de 7,00 metres (6,60 metres en el cas de senyalitzar l'espai de voral de 0,30 metres). S'aconsella iniciar el replanteig de la nova senyalització horitzontal per la banda nord de la carretera C-63z.
- Adequar l'espai de vorera existent situat a la banda sud de la carretera C-63z, entre l'entrada del cementiri i l'encreuament de la carretera C-63z amb el camí que porta a els Piquers, a l'est del nucli de Sant Esteve d'en Bas, per tal de garantir una amplada mínima de 1,80 metres. Es proposa ampliar l'espai de vorera existent fins al nou espai de voral replantejat. En els trams on sigui possible, s'aconsella inserir una franja verda de com a mínim 0,70 metres entre l'espai de vorera i l'espai asfaltat de calçada. L'espai total necessari per a l'execució de les voreres proposades és de com a mínim 1,80 metres i de 2,50 metres en el cas d'incloure l'espai verd de separació. En els trams de la Petita Avinguda on l'espai destinat a la mobilitat sigui superior a 9,50 metres (7,00 metres de calçada i vorals i 2,50 metres de vorera i franja verda), s'aconsella prioritzar l'espai de vorera i no incrementar la secció de calçada i vorals més enllà dels 7,00 metres.
- Garantir la continuïtat de l'esmentada vorera al llarg de tota la Petita Avinguda. Es proposa actuar a l'encreuament de la carretera C-63z amb el carrer de la Piscina i el carrer Ample, a l'encreuament de la carretera C-63z amb el traçat del camí Ral i a l'encreuament de la carretera C-63z amb l'actual accés a l'empresa Spinreact. A les esmentades interseccions, s'ha de prioritzar la continuïtat de l'espai destinat als caminants, mantenint l'amplada màxima de 7,00 metres proposada per l'espai de calçada.
- Analitzar acuradament la vegetació existent i realitzar noves plantacions d'alineació a la banda sud de l'esmentada carretera, en el tram entre l'encreuament amb el camí Ral i el camí que porta als Piquers, a l'est del nucli de Sant Esteve, i en el tram entre l'alberg i el cementiri, a l'oest del nucli de Sant Esteve, recuperant la idea dels accessos arbrats als nuclis urbans. El PEMMS proposa no realitzar plantacions d'alineació de més de 80 metres per tal de garantir el ritme de visuals obertes i tancades. S'aconsella plantar arbrat per a marcar els accessos a camins existents i estudiar estratègies per millorar la qualitat paisatgística del tram central de la Petita Avinguda, a l'alçada del punt d'aturada del transport públic.

- Inserir un camí per a caminants de com a mínim 1,80 metres d'amplada (recomanable 2,00 metres), des de l'encreuament de la carretera C-63z amb la carretera C-153, a l'alçada de l'Alberg, i fins a trobar el traçat existent de la via verda a la zona esportiva, al sud de la carretera C-63z. Es proposa situar el nou camí per a caminants a una distància mínima de 1,50 metres del voral sud de la carretera C-63z, respectant la topografia existent. S'aconsella utilitzar materials de pavimentació porosos (terra d'aspecte similar a la local) per tal d'evitar incrementar la superfície de sòl impermeabilitzada. S'aconsella realitzar el projecte del camí conjuntament amb el projecte de la resta de sòl reservat per al sistema de zones verdes contemplat en el PAU-se2 del POUM del municipi.
- Inserir un pas de vianants de ressalt just davant l'entrada del cementiri i un altre acompanyant el semàfor situat davant el punt d'aturada del transport públic. S'aconsella que la rampa tingui una longitud d'entre 1,00 i 2,00 metres i la zona elevada una longitud d'entre 4,00 i 6,00 metres.
- Inserir un pas de vianants que connecti l'agrupació d'habitatges situada al límit est del sòl urbà amb l'espai de vorera situat al sud de la carretera C-63z, a l'alçada del camí que porta als Piquers.
- En general, minimitzar les barreres arquitectòniques per tal de garantir l'accessibilitat en l'espai urbà. S'aconsella respectar l'espai mínim de vorera (1,80 metres) lliure d'elements com vegetació de les tanques dels habitatges, jardineres i/o altres elements de mobiliari urbà.
- Il·luminar la Petita Avinguda pensant en les persones i no només en els vehicles motoritzats.
- Limitar la velocitat de circulació dels vehicles motoritzats a 30 km/h al llarg de tot el traçat de la Petita Avinguda. Senyalitzar acuradament el límit de velocitat a l'inici i final del traçat.

Responsable:

Ajuntament de La Vall d'en Bas.



PROJECTE ESTRATÈGIC 4

Nova centralitat a les proximitats del nucli antic de Sant Esteve d'en Bas

Descripció:

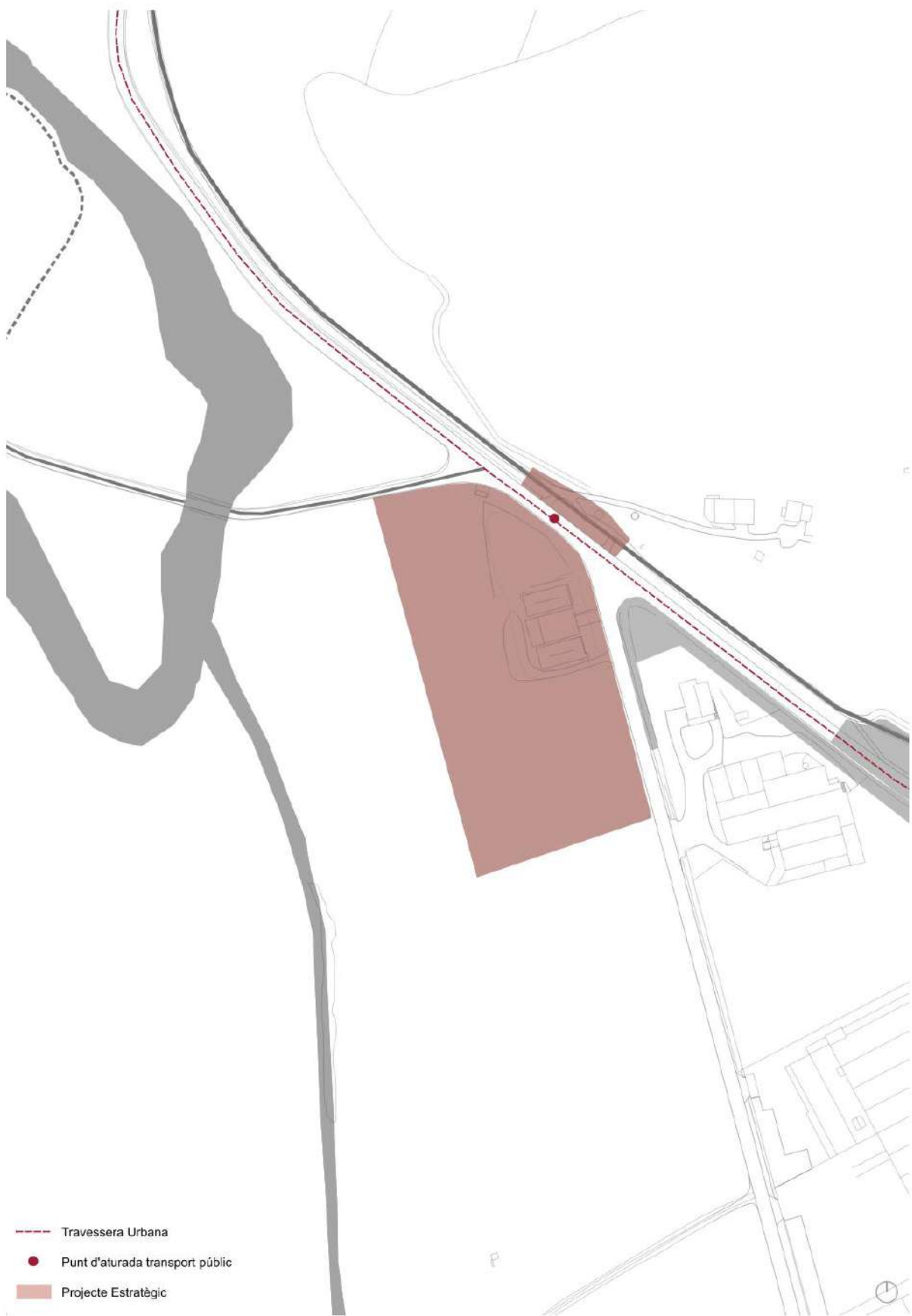
Aquest projecte estratègic fa referència a la voluntat d'articular una nova centralitat a les proximitats del nucli antic de Sant Esteve d'en Bas. En concret, es proposa repensar els següents espais:

- Terrenys situats a l'est del nucli antic de Sant Esteve d'en Bas, amb una superfície total aproximada de 16.137 m², qualificats pel POUM del municipi com a sòl urbà i inclosos dins el sector PPU-se1.

El PEMMS proposa repensar aquests espais per incorporar-hi un espai verd d'esbarjo i aparcament: una nova centralitat per promoure la intermodalitat que, a més, permeti eliminar els aparcaments que actualment ocupen els carrers i places del nucli antic de Sant Esteve d'en Bas. El nou espai de centralitat situat a l'est del nucli antic de Sant Esteve d'en Bas ha d'integrar els següents criteris de disseny:

- Modificar l'ordenació proposada en el POUM del municipi pel sector PPU-se1. En cas de justificar-se la necessitat d'urbanitzar aquest sector a través de sòl residencial, s'aconsella utilitzar l'espai verd col·lectiu com a l'element estructurador del projecte i, en cap cas, estructurar el nou creixement a partir de les necessitats del vehicle privat motoritzat. En general, repensar i eliminar els espais viaris proposats pel POUM en aquest sector per tal de respectar la topografia existent. Definir, dins la modificació puntual del POUM, un únic punt d'accés per a vehicles motoritzats al nou espai d'aparcament a través de la carretera C-63z, entre Can Cassoles i el traçat del camí Ral (el POUM contempla l'accés a aquest sector a través del camí Ral).
- Alliberar el traçat del camí Ral del trànsit de vehicles motoritzats. El PEMMS proposa reservar el camí Ral, des de la carretera C-63z i fins a trobar el traçat de la via verda, pels desplaçaments a peu i amb bicicleta (PE10).
- S'aconsella, seguint les indicacions del POUM, situar l'espai verd destinat a l'aparcament a les proximitats del nucli de Sant Esteve d'en Bas. El PEMMS proposa projectar un espai d'aparcament a l'aire lliure, sense cap tipus de construcció coberta.
- Projectar el nou espai verd d'esbarjo i aparcament de manera que també permeti acollir activitats i esdeveniments diversos. Les zones pensades com a aparcament han de dissenyar-se de manera que puguin ser utilitzades com a espai verd col·lectiu en moments de baixa demanda d'aparcament.
- En les zones on sigui necessària la pavimentació, s'aconsella utilitzar materials que permetin la correcta filtració de l'aigua per evitar incrementar la superfície de sòl impermeabilitzada.
- Inserir aparcaments per a bicicletes dins el nou espai de centralitat. Estudiar, en funció de la demanda, la possibilitat d'inserir aparcaments segurs per a bicicletes.
- Garantir l'estacionament de vehicles motoritzats dins els terrenys en qüestió i permetre la circulació pacificada dels vehicles en els espais necessaris.
- Inserir dins el nou espai d'esbarjo i d'aparcament un punt per a la càrrega de vehicles elèctrics.
- Garantir la connexió del nou espai d'esbarjo i aparcament amb el carrer de Sant Antoni, el carrer de Sant Pere i el carrer de Santa Anna a través dels espais de pas públic en planta baixa per a vianants previstos en el POUM del municipi (PE12).
- Integrar el punt d'aturada del transport públic situat a la carretera C-63z, a l'alçada del carrer Verge de Montserrat, com a part essencial de la nova centralitat. Senyalitzar l'itinerari d'accés al punt d'aturada del transport públic des del nou espai d'esbarjo i aparcament.
- Analitzar acuradament la vegetació existent i realitzar noves plantacions per tal de garantir espais d'estada a l'ombra a tot el parc-aparcament. El PEMMS aconsella mantenir la direccionalitat de les feixes i la topografia en les noves plantacions i escollir espècies pròpies d'espais productius per tal de reforçar-ne el caràcter (nogueres, avellaners, figueres o altres fruiters). Estudiar acuradament les visuals a l'hora de dimensionar les noves plantacions.
- Equipar el nou espai amb elements de mobiliari urbà com ara taules pícnic, bancs, etc. i il·luminar-lo pensant en les persones i no només en els vehicles motoritzats.

Responsable: Ajuntament de La Vall d'en Bas.



- Travessera Urbana
- Punt d'aturada transport públic
- Projecte Estratègic

0 100 m

PROJECTE ESTRATÈGIC 5

Nova centralitat al voltant de l'Alberg

Descripció:

Aquest projecte estratègic fa referència a la voluntat d'articular una nova centralitat al voltant de l'Alberg de La Vall d'en Bas. En concret, es proposa actuar en els següents espais:

- Terrenys situats al voltant de l'Alberg de La Vall d'en Bas qualificats en el POUM del municipi com a zona verda, amb una superfície aproximada de 9.600 m², inclòs l'espai construït de l'Alberg.
- Franja de terrenys situada al nord de la carretera C-152, entre els dos passos que connecten l'esmentada carretera amb el traçat de la via verda passant per sobre el rec, a l'alçada de l'Alberg. Amb una amplada de 10,00 metres, una longitud de 50,00 metres i una superfície total aproximada de 500,00 m² aquests terrenys actualment comprenen la cuneta de la pròpia carretera C-152, el traçat de la via verda, l'accés al camí que porta a Castellnou i una caseta/transformador. El POUM del municipi classifica aquests terrenys com a sòl no urbanitzable.

El PEMMS proposa re-pensar aquests espais per incorporar-hi un espai verd d'esbarjo i aparcament: una nova centralitat per promoure la intermodalitat que, a més, permeti potenciar l'espai al voltant de l'Alberg com a lloc de trobada i socialització. El nou espai de centralitat situat a l'oest del nucli de Sant Esteve d'en Bas ha d'integrar els següents criteris de disseny:

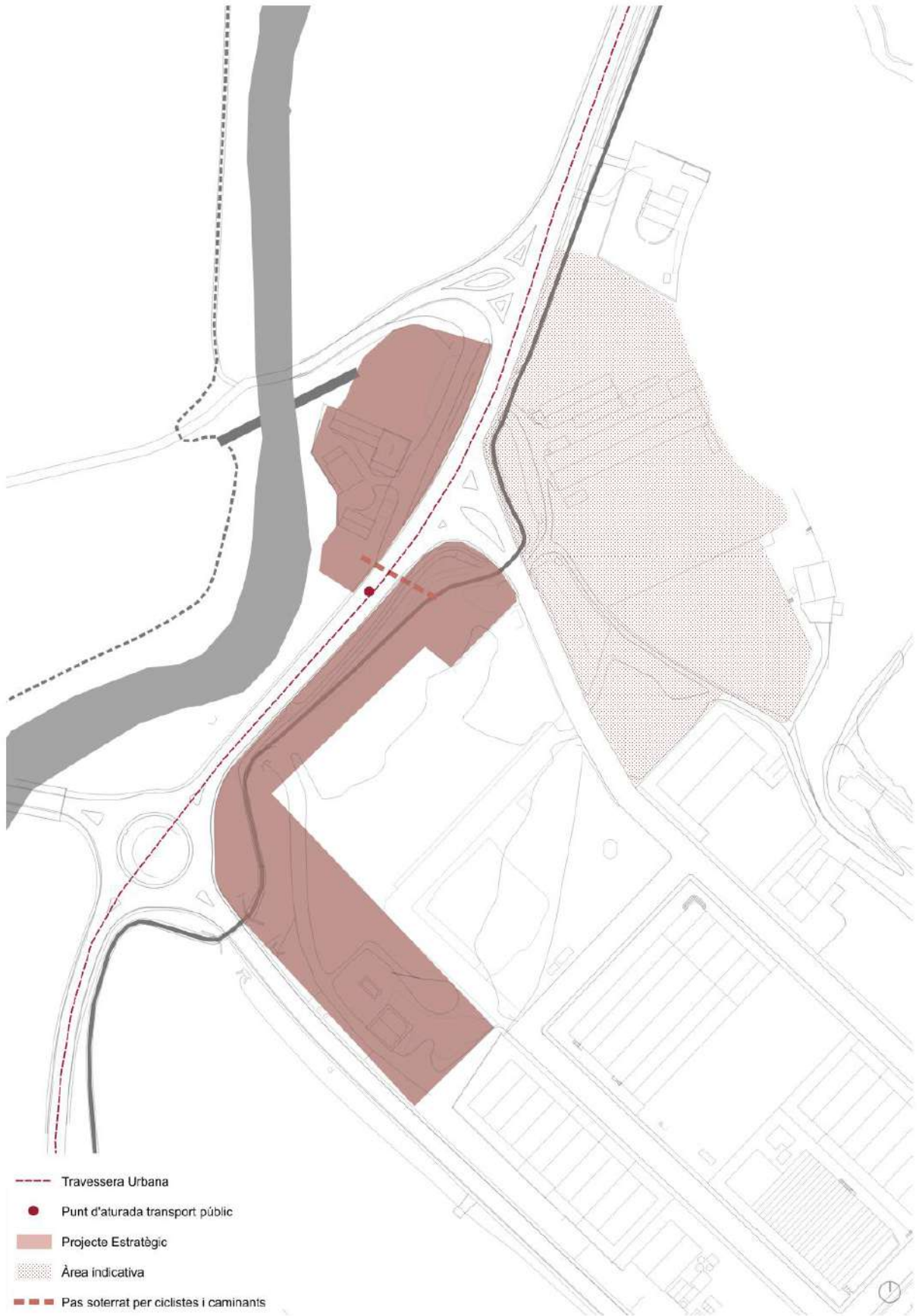
- Modificar puntualment el POUM del municipi per tal d'eliminar el giratori contemplat en els plànols d'ordenació O.3.J.1. a l'encreuament de la carretera C-152 i la carretera de Sant Esteve d'en Bas a Riudaura.
- Projectar el nou espai de manera que també permeti acollir activitats i esdeveniments diversos. Les zones pensades com a aparcament han de dissenyar-se de manera que puguin ser utilitzades com a espai verd col·lectiu en moments de baixa demanda d'aparcament.
- Projectar un únic accés al nou espai verd aprofitant la situació de l'actual accés de l'Alberg, a través de la carretera C-153.
- Integrar el recinte de l'Alberg dins el nou espai verd d'esbarjo i aparcament.
- Inserir aparcaments per a bicicletes dins el nou espai de centralitat. Estudiar, en funció de la demanda, la possibilitat d'inserir aparcaments segurs per a bicicletes.
- Garantir l'estacionament de vehicles motoritzats dins els terrenys en qüestió i permetre la circulació pacificada dels vehicles en els espais necessaris.
- Integrar el projecte d'aparcament aprovat per l'Ajuntament de La Vall d'en Bas dins el nou espai verd. Es proposa senyalitzar l'estacionament regulat de 6 autocaravanes i reservar l'espai suficient per a permetre l'acampada.
- Inserir dins el nou espai d'esbarjo i d'aparcament un punt per a la càrrega de vehicles elèctrics.
- En les zones on sigui necessària la pavimentació, s'aconsella utilitzar materials que permetin la correcta filtració de l'aigua per evitar incrementar la superfície de sòl impermeabilitzada.
- Re-situar i consolidar els punts d'aturada del transport públic de la carretera C-152 per integrar-los dins el nou espai verd com a part essencial de la nova centralitat. Es proposa reservar un espai d'aturada pels autobusos, direcció Sant Feliu de Pallerols, ocupant una part de l'actual recinte de l'Alberg i un altre punt d'aturada, direcció Les Preses, ocupant la franja de terrenys descrita anteriorment situada la banda nord de la carretera C-152. S'aconsella equipar els dos punts d'aturada amb marquesines que garanteixin la protecció enfront el sol i la pluja.
- Inserir un pas de vianants, per creuar la carretera C-153, que permeti connectar el nou espai verd d'esbarjo i aparcament amb el nou camí per a caminants que ressegueix el traçat de la C-63z fins a la zona esportiva (descriu en el PE3).
- Inserir un pas de vianants, per creuar la carretera C-152, que permeti connectar el nou espai verd d'aparcament amb el punt d'aturada del transport públic situat a la banda nord de la carretera C-152 i amb el traçat de la via verda.
- Analitzar acuradament la vegetació existent i realitzar noves plantacions per tal de garantir espais d'ombra a tot el parc-aparcament. El PEMMS aconsella realitzar plantacions reticulars i amb arbrat de fulla caduca, tipus plataneda o pollancreda, per tal d'estructurar l'espai i garantir

l'ombra. Al voltant de l'alberg es proposa realitzar plantacions de tipus bosquet mixta, d'alzines i roures, per tal de contrastar la plantació reticular. Estudiar acuradament les visuals a l'hora de dimensionar les noves plantacions.

- Equipar el nou espai amb elements de mobiliari urbà com ara taules pícnic, bancs, etc. i il·luminar-lo pensant en les persones i no només en els vehicles motoritzats.

Responsable:

Ajuntament de La Vall d'en Bas i Generalitat de Catalunya



0 100 m

PROJECTE ESTRATÈGIC 6

Nova centralitat al voltant del polígon La Serra

Descripció:

Aquest projecte estratègic fa referència a la voluntat d'articular una nova centralitat al voltant del polígon industrial La Serra. En concret, es proposa considerar els següents espais:

- Terrenys situats a l'oest de la carretera C-152, al voltant de l'edificació del Parco Nou, qualificats pel POUM del municipi dins els sistemes de dotacions i serveis i viari, amb una superfície aproximada de 2.545 m², inclòs l'espai construït de les edificacions existents.
- Terrenys situats al sud-est de la carretera C-152, a les proximitats de l'esmentada carretera. Amb una superfície total aproximada de 5.545 m² aquests terrenys estan qualificats pel POUM del municipi dins els sistemes de zones verdes i protecció de sistemes (lliure permanent).
- Terrenys situats a l'est del carrer Antoni Viver, qualificats pel POUM com a sòl industrial i d'equipaments. Aquests terrenys s'inclouen a nivell orientatiu ja que es considera estratègica la seva situació.

El PEMMS proposa buscar un espai a les proximitats del polígon La Serra per incorporar-hi un espai verd d'esbarjo i aparcament: una nova centralitat per promoure la intermodalitat que reforci la idea del polígon La Serra com a punt central de la vall i com a porta d'entrada a la comarca de la Garrotxa des de la comarca veïna d'Osona i que, a més, permeti acollir altres usos o activitats. El nou espai de centralitat situat a la desembocadura dels túnels de Bracons ha d'integrar els següents criteris de disseny:

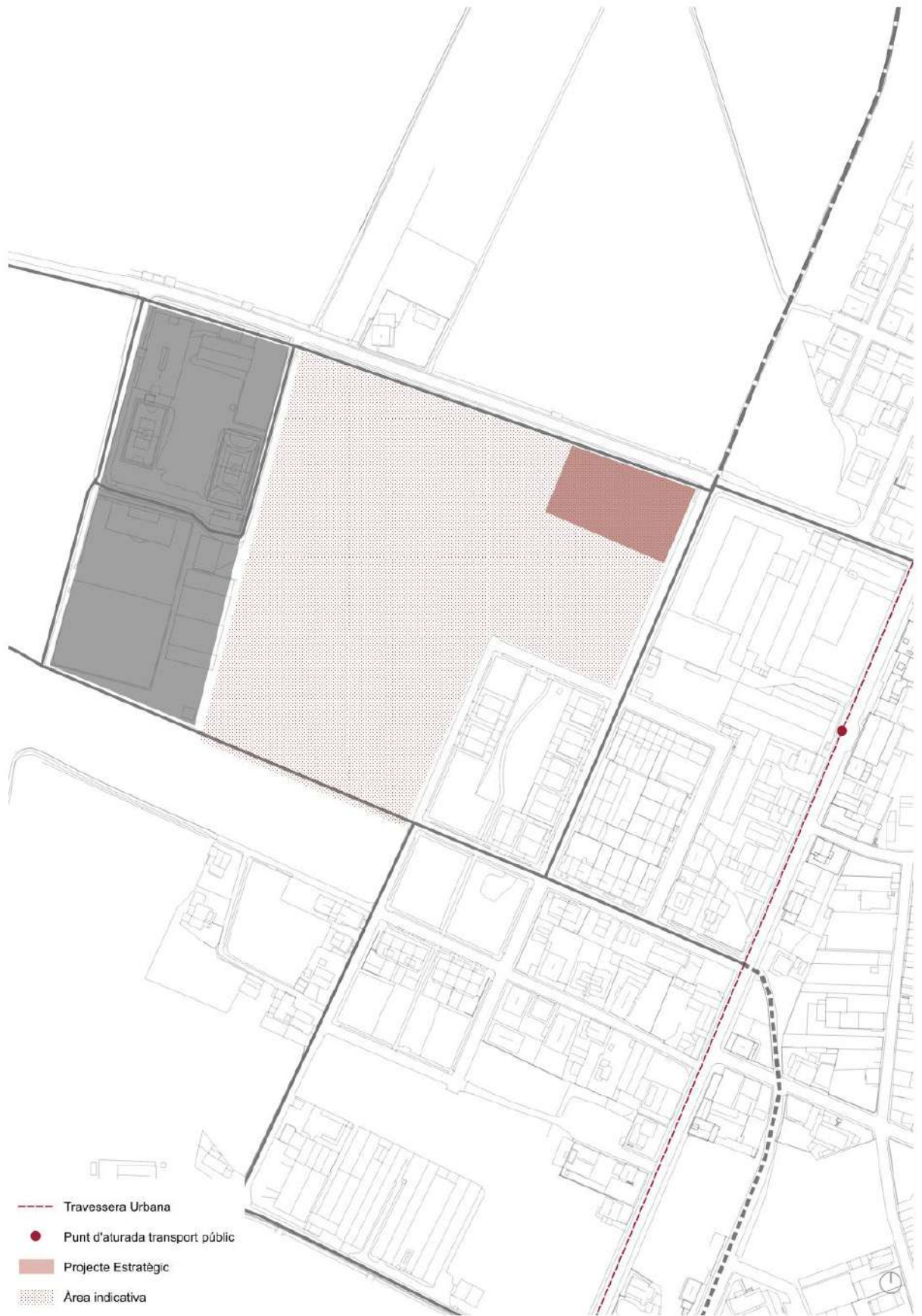
- Modificar puntualment el POUM del municipi per tal de repensar l'ordenació proposada en el PMU-se1. Buscar un espai a les proximitats de la carretera C-152 per tal de consolidar un aparcament verd de vehicles motoritzats que permeti potenciar la intermodalitat. Eliminar, dins la modificació puntual del POUM del municipi, els aparcaments situats davant l'edificació del Parco Nou, a l'oest de la carretera C-152. Permetre només l'aturada del transport públic.
- Projectar el nou espai verd d'aparcament de manera que també permeti acollir activitats i esdeveniments diversos. Les zones pensades com a aparcament han de dissenyar-se de manera que puguin ser utilitzades com a espai verd col·lectiu en moments de baixa demanda d'aparcament. Considerar els espais verds adjacents a la carretera C-152 la nova "façana" del polígon La Serra i garantir la continuïtat del traçat de la via verda per l'interior del "nou" espai verd.
- Projectar un únic accés al nou espai verd d'aparcament a través del carrer d'Antoni Viver o la carretera C-152.
- Inserir aparcaments per a bicicletes dins el nou espai de centralitat, a les dues bandes de la carretera C-152. Estudiar, en funció de la demanda, la possibilitat d'inserir aparcaments segurs per a bicicletes.
- Garantir l'estacionament de vehicles motoritzats dins els terrenys en qüestió i permetre la circulació pacificada dels vehicles en els espais necessaris. Considerar que l'abast de l'aparcament proposat és municipal, comarcal i supracomarcal.
- Reservar i senyalitzar un espai per a l'estacionament i acampada d'autocaravanes.
- Inserir dins el nou espai d'esbarjo i d'aparcament un punt per a la càrrega de vehicles elèctrics.
- En les zones on sigui necessària la pavimentació, s'aconsella utilitzar materials que permetin la correcta filtració de l'aigua per evitar incrementar la superfície de sòl impermeabilitzada.
- Connectar el nou espai verd d'esbarjo i estacionament situat a l'est de la carretera C-152 amb el punt d'aturada del transport públic situat al voltant de l'edificació del Parco Nou a través d'un pas soterrat per a ciclistes i caminants. La construcció d'un pas soterrat disminuiria l'efecte barrera de la carretera C-152 en aquest punt, reforçant la imatge del polígon La Serra com a espai central.
- Integrar els punts d'aturada del transport públic situats a la carretera C-152, a l'alçada de l'edifici del Parco Nou, com a part essencial de la nova centralitat. S'aconsella equipar els dos punts d'aturada amb marquesines que garanteixin la protecció enfront el sol i la pluja.
- Estudiar la possibilitat de recuperar l'edifici del Parco Nou perquè pugui acollir activitats econòmiques i/o d'equipament, reforçant la centralitat del polígon La Serra.
- Analitzar acuradament la vegetació existent i realitzar noves plantacions per tal de garantir espais d'ombra a tot el parc-aparcament. Principalment a l'espai destinat a l'aparcament, el

PEMMS aconsella realitzar plantacions reticulars i amb arbrat de fulla caduca, tipus plataneda o pollancreda, per tal d'estructurar l'espai i garantir l'ombra. A les zones d'estada, es proposa realitzar plantacions combinades amb arbres de port gran, per garantir l'ombra, i arbres de port mig-petit, per afegir color i aconseguir espais més confortables. Estudiar acuradament les visuals a l'hora de dimensionar les noves plantacions, dirigint les visuals preferiblement a nord. Evitar les visuals de les naus industrials.

- Equipar el nou espai amb elements de mobiliari urbà com ara taules pícnic, bancs, etc. i il·luminar-lo pensant en les persones i no només en els vehicles motoritzats.

Responsable:

Ajuntament de La Vall d'en Bas.



- Travessera Urbana
- Punt d'aturada transport públic
- Projecte Estratègic
- ▨ Àrea indicativa

0 100 m

PROJECTE ESTRATÈGIC 7

Nova centralitat al voltant de l'escola Verntallat

Descripció:

Aquest projecte estratègic fa referència a la voluntat d'articular una nova centralitat al voltant de l'escola Verntallat. En concret, es proposa considerar els següents espais:

- Terrenys situats a l'encreuament entre el carrer Pau Casals i la carretera GIP-5226, al barri de Verntallat, qualificats en el POUM del municipi com a sòl urbà, amb una superfície aproximada de 2.656 m².
- Terrenys situats entre l'escola Verntallat i el sòl urbà del barri de Verntallat, classificats pel POUM com a sòl no urbanitzable.

El PEMMS proposa buscar un espai a les proximitats de l'escola Verntallat per incorporar-hi un espai verd d'esbarjo i aparcament: una nova centralitat per promoure la intermodalitat que, a més, permeti pacificar l'entorn més proper a l'escola i convertir-lo en un espai més saludable. El nou espai de centralitat, situat a les proximitats de l'escola Verntallat, ha d'integrar els següents criteris de disseny:

- Modificar l'ordenació proposada en el POUM pel sector PPU-v2. El PEMMS proposa situar l'espai reservat pel sistema d'equipaments (indicatius) a les proximitats de la carretera GIP-5226.
- Projectar el nou espai de manera que també permeti acollir activitats i esdeveniments diversos. Les zones pensades com a aparcament han de dissenyar-se de manera que puguin ser utilitzades com a espai verd col·lectiu en moments de baixa demanda d'aparcament.
- Inserir aparcaments per a bicicletes dins el nou espai de centralitat. Estudiar, en funció de la demanda, la possibilitat d'inserir aparcaments segurs per a bicicletes.
- Garantir l'estacionament de vehicles motoritzats dins els terrenys en qüestió i permetre la circulació pacificada dels vehicles en els espais necessaris.
- Inserir dins el nou espai d'esbarjo i d'aparcament un punt per a la càrrega de vehicles elèctrics.
- En les zones on sigui necessària la pavimentació, s'aconsella utilitzar materials que permetin la correcta filtració de l'aigua per evitar incrementar la superfície de sòl impermeabilitzada.
- Prohibir la circulació i l'estacionament de vehicles motoritzats privats als carrers que voregen el recinte de l'escola Verntallat per l'est, el sud i l'oest de 8:00h a 18:00h durant els dies d'obertura del centre escolar. Dins aquesta franja horària, es proposa permetre només la circulació i l'aturada del transport públic escolar i els serveis necessaris.
- Senyalitzar els itineraris d'accés a l'escola des del nou espai d'esbarjo i aparcament a través del carrer Pau Casals, Pintor Dalí i el nou camí verd que connecta l'esmentat carrer amb la banda sud del conjunt d'equipaments format pel camp de futbol i l'escola i a través del camí verd paral·lel a la carretera GIP-5226.
- Estudiar la possibilitat d'acostar els punts d'aturada del transport públic situats a la carretera C-152 fins a l'encreuament de la via verda amb l'esmentada carretera per tal d'integrar-los com a part essencial de la nova centralitat. Senyalitzar els itineraris d'accés al punt d'aturada del transport públic des del nou espai d'esbarjo i aparcament a través del carrer Pau Casals i el carrer Pintor Lu Pascual i a través de la carretera GIP-5226. S'aconsella equipar els dos punts d'aturada amb marquesines que garanteixin la protecció enfront el sol i la pluja.
- Analitzar acuradament la vegetació existent i realitzar noves plantacions per tal de garantir espais d'ombra a tot el parc-aparcament. Principalment a l'espai destinat a l'aparcament, el PEMMS aconsella realitzar plantacions reticulars i amb arbrat de fulla caduca, tipus plataneda o pollancreda, per tal d'estructurar l'espai i garantir l'ombra. A les zones d'estada, es proposa realitzar plantacions combinades amb arbres de port gran, per garantir l'ombra, i arbres de port mig-petit, per afegir color i aconseguir espais més confortables. Estudiar acuradament les visuals a l'hora de dimensionar les noves plantacions, dirigint les visuals preferiblement a nord i evitant les visuals de les naus industrials.
- Equipar el nou espai amb elements de mobiliari urbà com ara taules pícnic, bancs, etc. i il·luminar-lo pensant en les persones i no només en els vehicles motoritzats.

Responsable: Ajuntament de La Vall d'en Bas.

ESTRATÈGIA 2

UN GRAN PROJECTE FET DE PETITES INTERVENCIONS

Reciclar el teixit infraestructural a favor de la mobilitat activa



Camins, carrers i places han estat el suport de la vida col·lectiva a tots els pobles i ciutats del mediterrani: els espais de socialització, intercanvi i relació per excel·lència. En les darreres dècades, però, han estat objecte de projectes dissenyats exclusivament per a les persones es desplacen amb cotxe. Cada vegada es destina més espai a acollir el creixent nombre d'automòbils que circulen i que, un cop arribats al destí, cal estacionar. El caràcter informal de l'espai públic ha desaparegut, dificultant el moviment de les persones que es desplacen a peu i en bicicleta.

Per altra banda, l'actual classificació de les carreteres proposa ordenar les infraestructures de mobilitat seguint un ordre jeràrquic en funció de la importància que tenen dins el territori els punts A i B a connectar. El principal problema d'aquesta classificació és que sovint porta a concentrar els esforços i els projectes de millora en les carreteres que ocupen les primeres files de la classificació, descuidant en molts casos les carreteres situades al capdavall.

El PEMMS proposa posar al mateix nivell carreteres de la diputació, carreteres locals, carrers urbans i camins rurals històrics per tal de conceptualitzar una sola xarxa que veritablement ordeni i connecti els assentaments urbans de la vall. Una xarxa definida pel dens suport infraestructural que des de fa segles ha vertebrat la vall, connectant tots els nuclis els uns amb els altres i oferint la imatge d'un territori ric en heterogeneïtats però on no hi ha direccions que prevalguin.

L'objectiu principal d'aquesta estratègia és impulsar un "gran" projecte que, a través de petites intervencions, permeti reciclar el teixit d'infraestructures de la vall. Un projecte d'espais a mesura de les persones que recuperi l'espai ocupat pels cotxes i retorni als ciutadans un espai públic de qualitat que els permeti caminar i anar amb bicicleta per a realitzar els desplaçaments quotidians. D'aquesta manera, els desplaçaments ja no responen a la única funció de connectar A i B, ja no són concebuts com una pèrdua de temps que disminueix la qualitat de vida dels ciutadans sinó que, més aviat al contrari, es converteixen en moments d'esbarjo, salut i socialització. Es tracta, en definitiva, de reciclar el teixit existent a favor de la convivència de moviments, impulsant projectes que retornin a la xarxa menuda de camins i carrers la màxima permeabilitat.

Caminar o anar amb bicicleta és sa, natural, necessari i comporta un munt de beneficis a nivell personal, social, comunicatiu, ambiental i, fins i tot, comercial. Caminar o anar amb bicicleta per dur a terme els desplaçaments quotidians és una manera de realitzar activitat física diària. Nombrosos estudis posen de manifest que la pràctica regular d'activitat física comporta nombrosos beneficis per a la salut física i mental de les persones, millorant-se la seva qualitat de vida. La falta d'activitat física és un dels factors que més augmenta el risc de patir malalties cròniques i obesitat i un estil de vida sedentari comporta implicacions negatives en el desenvolupament cognitiu, especialment en l'edat de creixement.

Tal i com mostren les dades de l'enquesta de mobilitat escolar realitzada en motiu de la redacció del PEMMS, que es pot veure a l'Annex 7, cada vegada més els nens i nenes són acompanyats pels pares a l'escola amb cotxe.

Les propostes per aquesta estratègia parteixen de la voluntat de recuperar la idea d'una vall articulada a través d'una xarxa capil·lar d'arrel històrica que, tot i la dispersió de peces urbanes de més o menys dimensió sobre el territori, encara és possible identificar com l'element capaç d'ordenar la configuració territorial de la vall. Els desplaçaments entre els diferents nuclis i pobles de la vall són l'essència de d'aquesta estratègia, que té un paper estructural en la millora de la mobilitat dins el municipi.

Els principals objectius de l'Estratègia 2 són:

- Posar en valor l'estructura territorial històrica de la vall i recuperar el rol de les infraestructures de mobilitat com a elements vertebradors del territori. Reforçar i potenciar la idea que la mobilitat és l'element estructurador i estructurant d'un territori policèntric i de baixa densitat.
- Afavorir la mobilitat activa per promoure la pràctica diària d'activitat física. La mobilitat activa repercuteix directament en la reducció de la despesa pública sanitària. Crear una xarxa d'espais pacífics, segurs i saludables que connecti els equipaments i serveis (espais d'alta intensitat d'activitat i urbanitat) i els diferents nuclis i pobles de la vall.
- Impulsar estratègies i accions que facin de l'anar a peu i amb bicicleta l'opció més còmode, pràctica, ràpida, agradable i econòmica.
- Recuperar espais històrics i/o emblemàtics dels nuclis urbans. Alliberar carrers, passejos i places dels vehicles motoritzats per redefinir-los com a espais verds per a les persones que fomentin la socialització.
- Recuperar i posar en valor els camins històrics de la vall recollits a l'inventari de camins històrics.

Les accions genèriques per l'Estratègia 2 són:

- Reduir la velocitat màxima de circulació dels vehicles motoritzats en tots els traçats que formen part de la xarxa d'espais pacífics, segurs i saludables.
- Eliminar o reduir les places d'aparcament per a vehicles motoritzats particulars dels espais que formen part de la xarxa d'espais pacífics, segurs i saludables.
- Eliminar les barreres arquitectòniques que fragmenten l'espai urbà. Garantir la continuïtat de les voreres a les interseccions, prioritzant la continuïtat de l'espai destinat a les persones caminants.
- Crear una xarxa d'aparcaments per a bicicletes que garanteixi aparcar a les proximitats dels serveis i equipaments i dels espais verds d'esbarjo i socialització.
- Naturalitzar els espais que formen la xarxa d'espais pacífics, segurs i saludables per tal de garantir espais públics de qualitat i a l'ombra.
- Senyalitzar acuradament els principals itineraris indicant la distància i el temps de desplaçament a peu i amb bicicleta.

PROJECTES ESTRATÈGICS DE L'ESTRATÈGIA 2

Transformació de la Parcel·lària, la GIV-5227 i la GIV-5224: ST6. La secció "2 menys 1"	PE8
Pacificació de traçats històrics: ST7. Carreteres de convivència	PE9
Recuperació de traçats històrics i adequació de traçats existents: ST3 i ST4. Camins verds	PE10
Reordenació i pacificació del nucli dels Hostalets	PE11
Naturalització i pacificació del nucli de Sant Esteve d'en Bas	PE12
Pacificació de la carretera GIV-5273 a Joanetes	PE13
Adequació del passeig de Can Trona: l'antic traçat de la Parcel·lària	PE14
Naturalització i pacificació del barri de Verntallat	PE15
Pacificació de la carretera GIP-5226 a Sant Privat: la connexió dels veïnats	PE16



--- Travessera Urbana

— Projecte Estratègic

0

1000 m



PROJECTE ESTRATÈGIC 8

Transformació de la Parcel·lària, la GIV-5227 i la GIV-5224: ST6. La secció "2 menys 1"

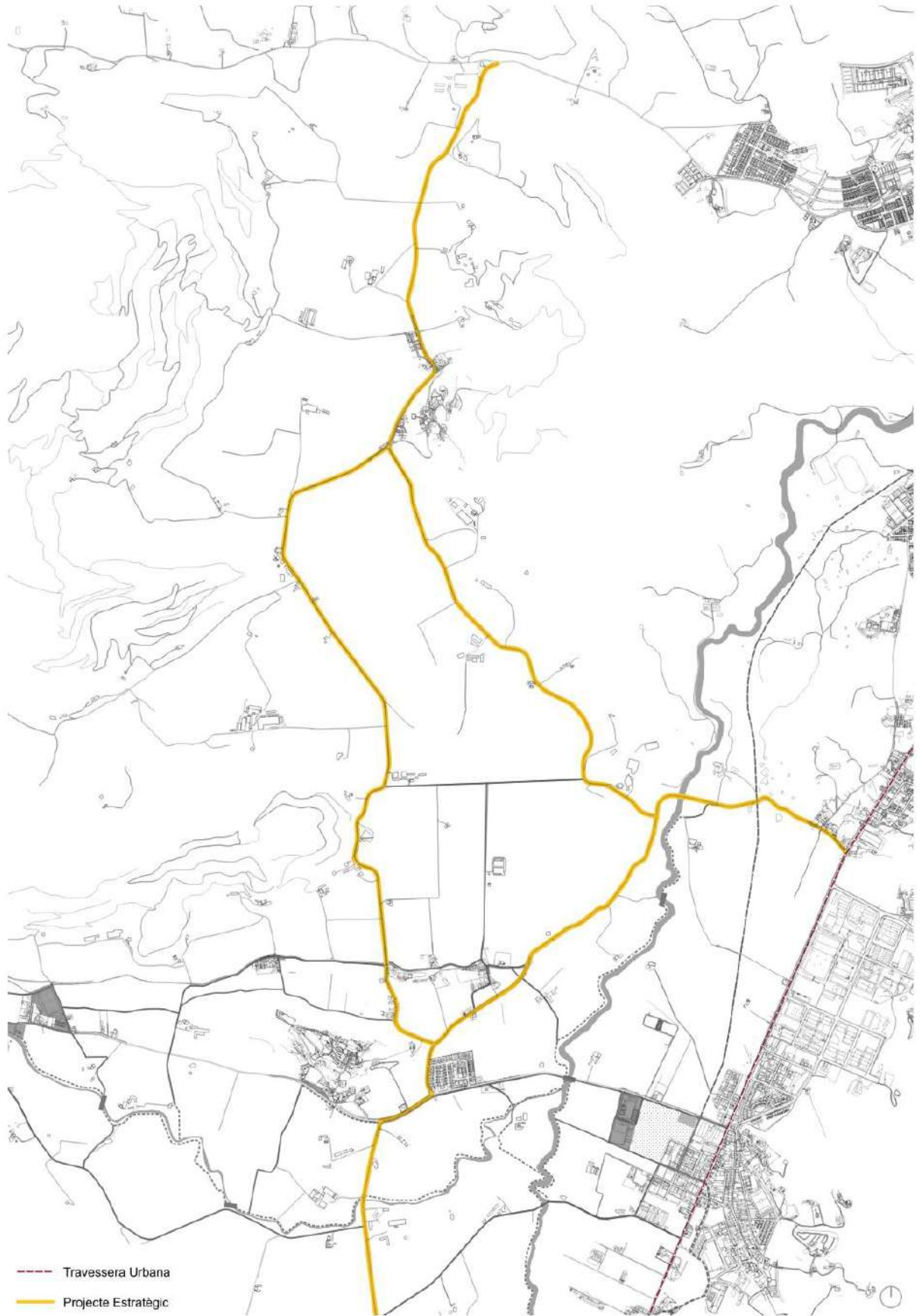
Descripció:

Aquest projecte estratègic fa referència a la voluntat de transformar les principals carreteres que articulen la vall. En concret, es proposa actuar en els següents espais:

- Secció asfaltada de la carretera de la Parcel·lària, entre l'Ermida de Sant Simplicí i els Hostalets, amb una longitud de 1.400 metres.
- Secció asfaltada de la carretera de la Parcel·lària, entre els Hostalets i Can Trona, amb una longitud de 2.650 metres.
- Secció asfaltada de la carretera de la Parcel·lària, entre Can Trona i el Mallol, amb una longitud de 2.300 metres.
- Secció asfaltada de la Parcel·lària, entre el veïnat de les Olletes i la Pinya, amb una longitud de 3.200 metres.
- Secció asfaltada de la carretera GIV-5227, entre el veïnat de les Olletes i l'encreuament amb la carretera GIV-5224, amb una amplada variable d'entre 4,90 i 6,80 metres i una longitud de 1.650 metres.
- Secció asfaltada de la carretera GIV-5224, entre la carretera C-152 i la carretera GIP-5233, amb una longitud de 5.000 metres.

El PEMMS proposa redissenyar aquests traçats, amb una longitud total de 16.200 metres, per tal de convertir-los en espais que afavoreixin la mobilitat activa i la mobilitat agrícola, des-incentivant la circulació de la resta de vehicles motoritzats. Per tal d'incorporar-hi un espai preferent per a la mobilitat activa sense necessitat d'augmentar la secció asfaltada existent (o incrementant-la molt poc) es proposa replantejar la senyalització horitzontal existent per tal d'aplicar la secció anomenada "2 menys 1": un carril central de doble sentit de circulació i dos espais laterals d'ús preferent per a la mobilitat activa. La implementació d'aquesta secció és una proposta nova que ofereix un potencial de transformació elevat degut al baix cost d'execució i que, a data d'avui, encara no ha estat aplicada a Catalunya. Tot i així, l'Estratègia Catalana de la Bicicleta, que és, tal i com es defineix en el mateix document elaborat per la Generalitat de Catalunya, un full de ruta per retornar a la bicicleta un protagonisme històricament perdut, incorpora en el la seva acció 14 la voluntat d'implantar proves pilot de disseny de calçades "2 menys 1". A banda d'adequar-se a les peculiaritats de cada tram, es proposa integrar els següents criteris de disseny d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST6 detallada en l'apartat "Annexos" del present document:

- Considerar que la secció mínima d'asfalt per a l'aplicació de la secció "2 menys 1" és de 5,10 metres i la secció màxima d'asfalt de 7,00 metres. El PEMMS proposa considerar una secció de 5,80 metres d'asfalt com a secció recomanada per a l'aplicació del concepte "2 menys 1" a les esmentades carreteres de la vall.
- Replantejar la secció asfaltada existent de les esmentades carreteres, reservant primer l'espai d'ús preferent per a la mobilitat activa. Partint de l'amplada actual de les esmentades carreteres (i adequant-la a la secció mínima en els trams on sigui necessari), el PEMMS proposa reservar la seqüència d'espais següents: un espai de com a mínim 1,20 metres (recomanable 1,50 metres) a banda i banda per a la circulació preferent de les bicicletes i les persones caminants; un espai/carril central de doble sentit de circulació de com a mínim 2,40 metres d'amplada i de com a màxim 2,60 metres d'amplada per la circulació preferent dels vehicles motoritzats.
- Senyalitzar que els espais laterals d'ús preferent per a la mobilitat activa poden ser ocupats pels vehicles motoritzats quan coincideixen dos vehicles circulant en sentit oposat. Per tal de facilitar la interpretació per part de tots els usuaris de les esmentades carreteres s'aconsella senyalitzar els dos carrils laterals amb una línia discontinua que es diferenciï de les línies discontinues utilitzades habitualment per senyalitzar altres situacions. En aquest sentit, podria considerar-se una amplada de línia de 0,20 metres i un patró format per una longitud de línia de 0,90 metres i un espai de 1,20 metres. S'aconsella també el pintat de color vermellós de l'espai d'ús preferent per a la mobilitat activa, evitant la senyalització horitzontal a través de la icona d'una bicicleta, ja que podria portar confusió als conductors dels vehicles quan necessitin ocupar aquests espais.
- Utilitzar l'espai restant de les esmentades carreteres com a carril central de doble sentit de circulació pels vehicles motoritzats. Aquest és l'espai preferent per a la circulació dels vehicles

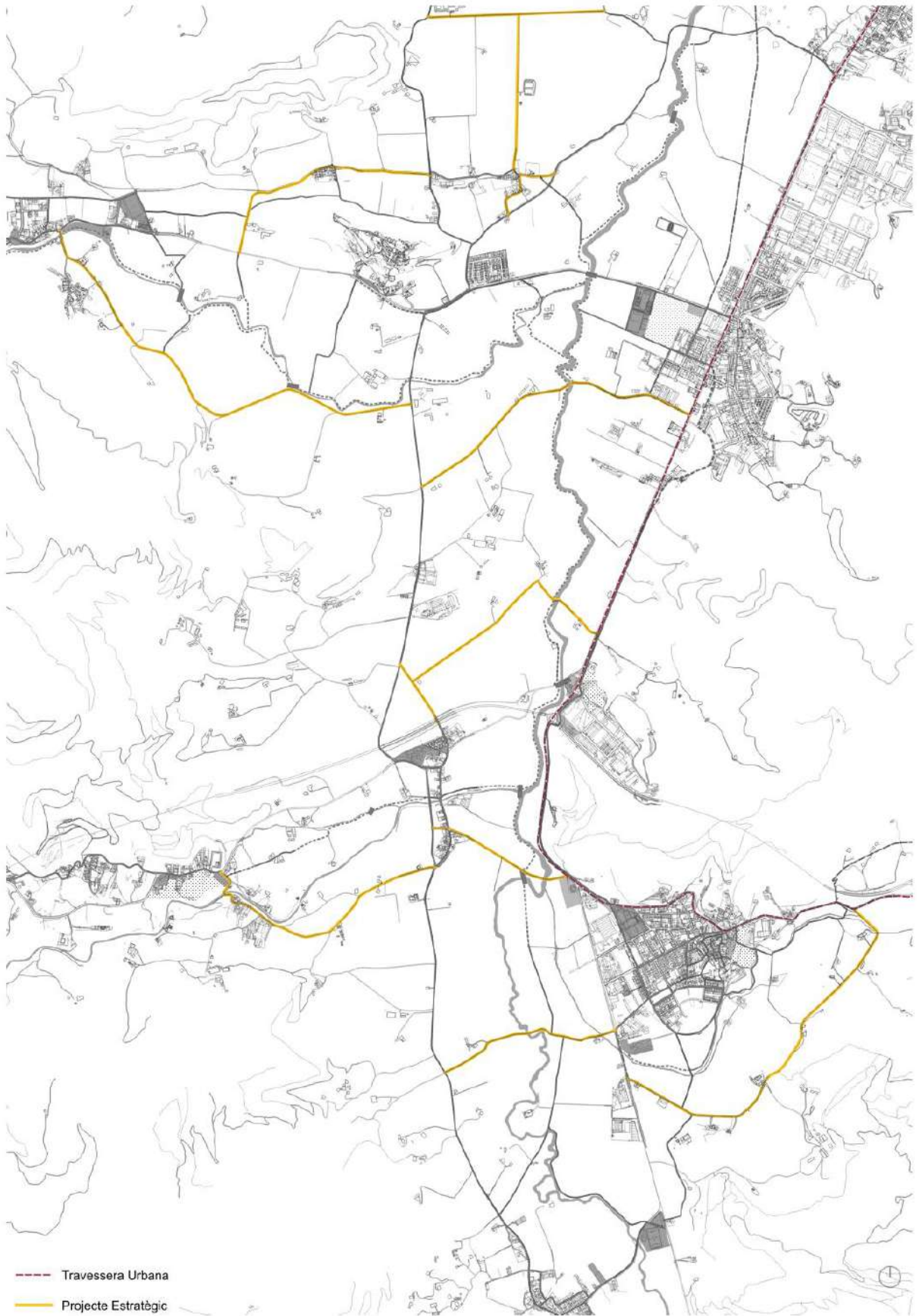


motoritzats quan no es perceben altres vehicles circulant en sentit oposat. Dins aquest espai no ha de senyalitzar-se la línia central que tradicionalment separa els dos sentits de circulació dels vehicles. Per tal de garantir l'efecte de calmat del trànsit motoritzat es considera indispensable que el carril central es percebi com un espai estret.

- Garantir la llegibilitat de la secció "2 menys 1" a les interseccions de les esmentades carreteres amb els altres traçats viaris. El PEMMS proposa mantenir la secció "2 menys 1" a l'encreuament de la Parcel·lària amb la carretera GIV-5273, a Can Trona, i la carretera GIP-5226, al Mallol, d'acord amb els esquemes detallats a l'apartat "Annexos" del present document. Per tal de garantir aquesta continuïtat, s'aconsella modificar el POUM per tal d'eliminar el giratori situat a la carretera GIV-5273, a l'alçada del Centre de Cultura i Natura de Can Trona, indicat en el plànol O.3.H. del document normatiu.
- Garantir la visibilitat al llarg de tot el traçat a tots els usuaris de les carreteres. Per tal de garantir la seguretat és indispensable eliminar possibles objectes que dificultin la visibilitat, senyalitzar la necessitat de reduir la velocitat o bé dissenyar espais de transició cap a d'altres tipologies de secció quan les opcions anteriors no siguin possibles.
- Preveure una senyalització adequada a l'inici i final dels trams proposats per a la secció "2 menys 1" per tal de que tots els usuaris de les esmentades carreteres puguin dur a terme la transició cap a un altre tipus de secció de manera segura.
- Senyalitzar adequadament que la velocitat màxima de circulació dels vehicles és de 50km/h.
- Considerar que la intensitat de trànsit recomanada per aquest tipus de secció és de com a màxim 3.000 vehicles/dia. A l'apartat "Annexos" del present document es pot veure el resum de les intensitats mitjanes diàries recollides al municipi.
- Senyalitzar acuradament la nova xarxa d'ús preferent per a la mobilitat activa, indicant la distància i el temps de desplaçament a peu i amb bicicleta entre els principals llocs significatius. S'aconsella posar especial atenció a la visibilitat, llegibilitat, continuïtat i uniformitat de la senyalització proposada.
- Estudiar la possibilitat d'aplicar la secció "2 menys 1" a la carretera GIP-5226, entre el barri de Vermtallat i el veïnat de l'Ajuntament, a Sant Privat, i a la carretera GIV-5273, entre el polígon La Serra i el Bosctancat (Can Déu), a Joanetes.

Responsable:

Ajuntament de La Vall d'en Bas, Ajuntament de Les Preses i Diputació de Girona.



--- Travessera Urbana

— Projecte Estratègic

0

1000 m



PROJECTE ESTRATÈGIC 9

Pacificació de traçats històrics: ST7. Carreteres de convivència

Descripció:

Aquest projecte estratègic fa referència a la voluntat de pacificar traçats històrics que estructurin la vall per afavorir la mobilitat activa i la mobilitat agrícola. En concret, es proposa actuar en els següents espais:

- Secció asfaltada del traçat del camí històric número 85, entre la carretera dels Martins, a Sant Esteve d'en Bas, i la carretera de la Parcel·lària, amb una longitud de 920 metres.
- Secció asfaltada del traçat del camí històric número 81, entre la carretera C-153 i la carretera C-63z, a l'encreuament amb el traçat de la via verda a l'est del nucli de Sant Esteve d'en Bas, amb una longitud de 1.900 metres.
- Secció asfaltada de la carretera de Sant Esteve d'en Bas a Ridaura, entre l'Alberg i la carretera de la Parcel·lària a Can Trona, amb una longitud de 725 metres. Aquest traçat correspon amb el traçat del camí històric número 84.
- Secció asfaltada del traçat del camí històric número 88, entre la carretera de la Parcel·lària a Can Trona i la carretera GIV-5273 a Joanetes, amb una longitud de 1.350 metres.
- Secció asfaltada de la carretera de Sant Esteve d'en Bas a Ridaura, entre el Passatge Can Trona i la carretera de la Parcel·lària, amb una longitud de 410 metres. Aquest traçat correspon amb el traçat del camí històric número 11.
- Secció asfaltada del traçat dels camins històrics número 6 i 50, entre el Pendís, al sud de la Cooperativa Verntallat, i Can Perequel, a tocar de la carretera C-152, amb una longitud de 1.200 metres.
- Secció asfaltada de la carretera del Pas de La Torre, entre la carretera C-152 i la carretera de la Parcel·lària, amb una longitud de 1.500 metres. Aquest traçat correspon amb el traçat del camí històric número 95.
- Secció asfaltada del traçat del camí històric número 94, entre el Buscà, a tocar de la carretera de la Parcel·lària, i Can Palanca, a tocar de la carretera GIP-5226 a Sant Privat, amb una longitud de 2.300 metres.
- Secció asfaltada de la carretera del Veïnat Nou, entre la carretera GIP-5226 i Can Gingi, a tocar de la carretera de la Parcel·lària, amb una longitud de 1.200 metres. Aquest traçat correspon amb el traçat del camí històric número 98.
- Secció asfaltada de l'antiga carretera GIV-5227, entre Cal Flequer i Can Benet, al veïnat Cirera, amb una longitud de 415 metres.
- Secció asfaltada del traçat del camí històric número 96, entre Can Ramonic i l'encreuament amb la carretera GIV-5224, amb una longitud de 880 metres.
- Secció asfaltada del traçat del camí històric número 97, entre el veïnat Cirera i la carretera de Can Ramonic, amb una longitud de 805 metres.

El PEMMS proposa considerar aquests traçats, amb una longitud total de 13.605 metres, espais de convivència per a la mobilitat de vehicles agraris, bicicletes i caminants. La pacificació d'aquests traçats permet potenciar la mobilitat activa sense perjudicar la mobilitat agrària i, al mateix temps, posa en valor el paisatge de la vall. A banda d'adequar-se a les peculiaritats de cada tram, les esmentades carreteres han d'integrar els següents criteris de disseny d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST7 detallada en l'apartat "Annexos" del present document:

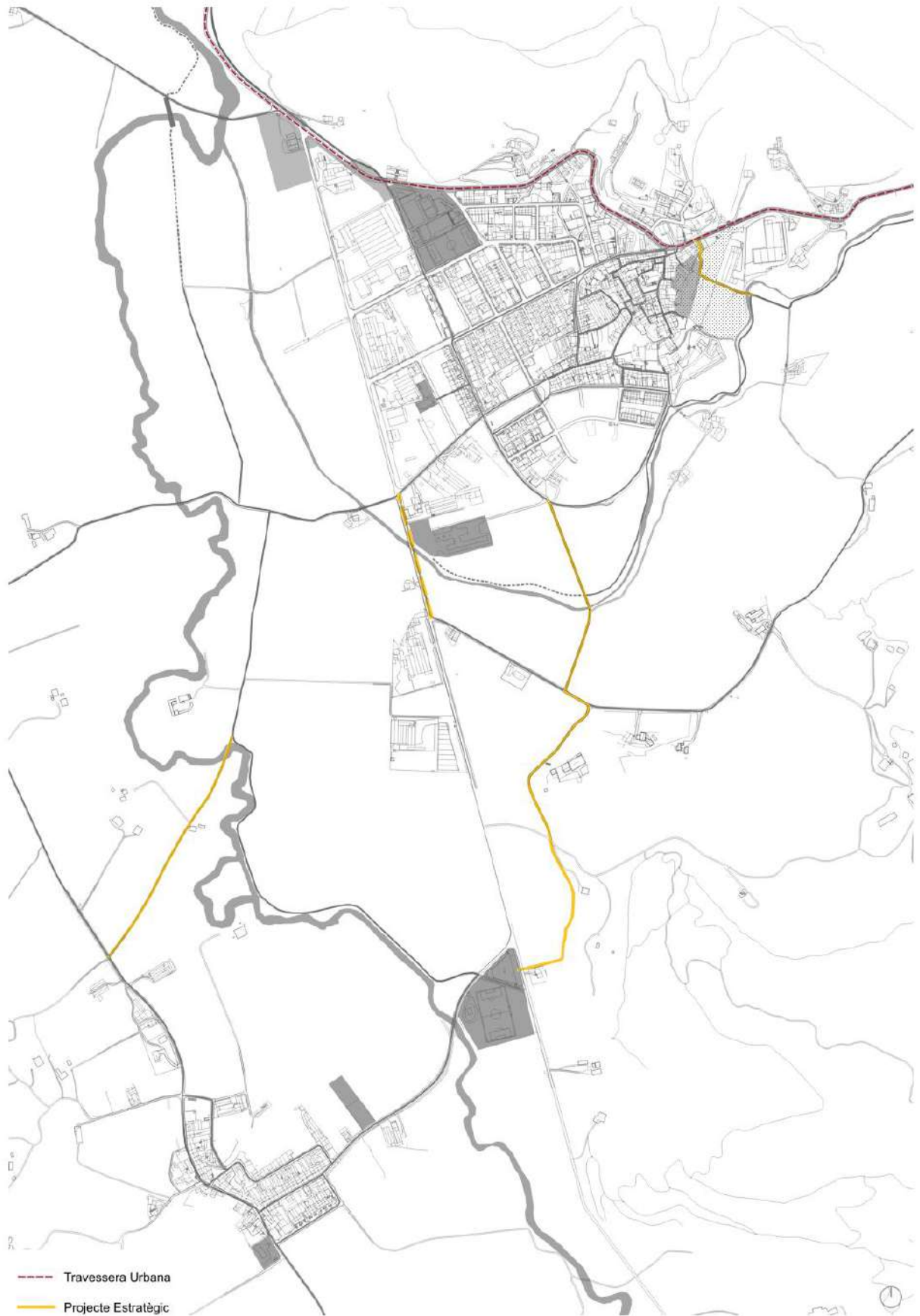
- Considerar que la secció d'asfalt existent dels esmentats traçats és l'adequada. S'aconsella "protegir" aquests traçats per tal de conservar-ne les dimensions actuals.
- Senyalitzar adequadament que la circulació preferent al llarg dels esmentats traçats és per a la mobilitat activa i la mobilitat agrícola. Preveure una senyalització adequada a l'inici i final dels trams proposats tal de que tots els usuaris de les esmentades carreteres puguin dur a terme la transició cap a un altre tipus de secció de manera segura.
- Senyalitzar adequadament que la velocitat màxima de circulació dels vehicles és de 30km/h.
- Garantir la visibilitat al llarg de tot el traçat a tots els usuaris de les carreteres. Per tal de garantir la seguretat és indispensable eliminar possibles objectes que dificultin la visibilitat, senyalitzar la necessitat de reduir la velocitat o bé dissenyar espais de transició cap a d'altres tipologies de secció quan les opcions anteriors no siguin possibles. S'aconsella inserir espais de vora en els

punts on la visibilitat sigui insuficient per tal que els vehicles motoritzats puguin utilitzar-los com a apartadors.

- Analitzar acuradament la vegetació existent i estudiar la conveniència de realitzar noves plantacions dirigides exclusivament a possibles llocs d'aturada i/o a dirigir les visuals al llarg dels esmentats traçats. De forma puntual, es poden realitzar plantacions de fruiters silvestres o arbres autòctons a les entrades dels camins existents. S'aconsella no realitzar plantacions d'alineació en els esmentats traçats.
- Senyalitzar acuradament la nova xarxa d'ús preferent per a la mobilitat activa, indicant la distància i el temps de desplaçament a peu i amb bicicleta entre els principals llocs significatius. S'aconsella posar especial atenció a la visibilitat, llegibilitat, continuïtat i uniformitat de la senyalització proposada.

Responsable:

Ajuntament de La Vall d'en Bas.



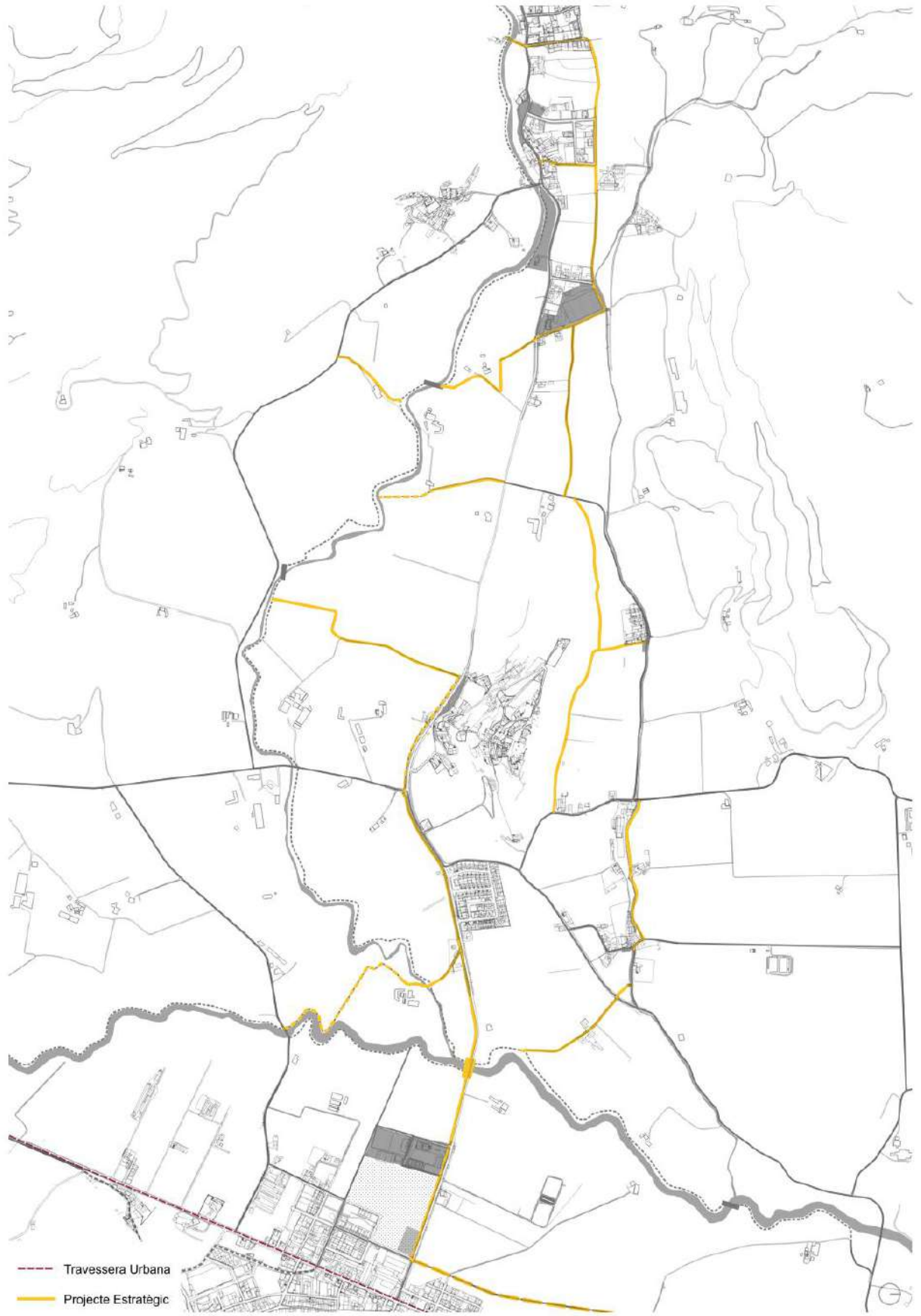
PROJECTE ESTRATÈGIC 10

Recuperació de traçats històrics i adequació de traçats existents: ST3-ST4. Camins verds

Descripció:

Aquest projecte estratègic fa referència a la definició de camins verds per a caminants i bicicletes dins la vall. En concret, es proposa actuar en els següents espais:

- Camí entre Sant Esteve d'en Bas, al final de carrer de la Via del Tren, i els Hostalets, a tocar del monument a la Família Pagesa. Amb una longitud de 1.150 metres aquest traçat es troba actualment en execució. Part d'aquest traçat es correspon amb el traçat dels camins històrics números 82 i 91.
- Traçat del camí Ral, entre la carretera C-63z i el traçat actual de la via verda, a Sant Esteve d'en Bas, amb una longitud de 175 metres. Aquest traçat coincideix amb el traçat del camí històric número 180.
- Traçat de camí històric número 33, entre el pont de Can Benet i la carretera de la Parcel·lària, amb una longitud de 500 metres.
- Camí verd existent entre el barri de Verntallat, a l'encreuament de la via verda d'Olot a Girona amb la carretera GIP-5226, i la urbanització de les Olletes. Amb una longitud de 1.150 metres aquest traçat es troba actualment en execució.
- Franja de terrenys al sud de la carretera GIP-5226, entre la urbanització de les Olletes i el puig del Mallol, amb una amplada d'aproximadament 3,00 metres i una longitud de 730 metres. Una part d'aquests terrenys, entre la urbanització de les Olletes i l'encreuament amb la carretera de la Parcel·lària, són actualment ocupats per un camí verd d'entre 1,00 i 1,50 metres d'amplada i corresponen amb el traçat del camí històric número 29.
- Traçat del camí històric número 31, entre el puig del Mallol i el riu Gurn, amb una longitud de 650 metres.
- Traçat del camí històric número 64, entre Can Ferrés, a tocar de la carretera GIP-5226, i l'encreuament amb la carretera del Pas de La Torre, amb una longitud de 720 metres.
- Camí del Molí de Massegur, entre la carretera GIP-5226 i el Molí de Massegur, amb una longitud de 220 metres.
- Traçat de camí històric número 55, entre el Molí de Massegur i el riu Gurn, amb una longitud aproximada de 150 metres.
- Camí verd existent entre la urbanització Salt del Sallent i el veïnat del Carrer, a Sant Privat. Amb una longitud de 250 metres aquest traçat ja es troba executat i forma part del traçat del camí històric número 46.
- Traçat del camí històric número 46, des del veïnat del Carrer, a l'encreuament amb el camí verd existent anteriorment esmentat, i fins al veïnat de l'Ajuntament, a l'encreuament amb la carretera de Vidrà, passat el camp de futbol. Amb una longitud de 580 metres, aquest traçat actualment comprèn el carrer del Tinosell al veïnat del Carrer, el marge d'uns camps de cultiu i el camí d'accés a Ferrarons.
- Traçat del camí històric número 26, entre el veïnat de l'Ajuntament i l'encreuament amb la carretera del veïnat Nou, amb una longitud de 510 metres.
- Traçat del camí històric número 16, entre el rec del Tinosell i la carretera GIP-5226, a Sant Privat, amb una longitud de 220 metres.
- Traçat del camí històric número 54, entre l'encreuament amb la carretera GIP-5226 i l'encreuament amb la carretera de Pocafarina. Amb una longitud d'aproximadament 770 metres, aquest traçat travessa el traçat del riu Gurn.
- Traçat del camí històric número 29, entre Ferrarons i el traçat de la carretera GIP-5226, a Sant Privat, amb una longitud de 170 metres.
- Traçat del camí històric número 60, entre Masoliver, a tocar de la carretera del veïnat Nou, i el Mirès, a tocar la carretera de la Parcel·lària, amb una longitud d'aproximadament 980 metres.
- Traçat del camí històric número 57, entre el veïnat Nou i el puig del Mallol, amb una longitud d'aproximadament 350 metres.
- Traçat del camí històric número 61, entre Can Gingi, al veïnat Cirera, i el riu Fluvià, a tocar de la carretera GIP-5226, amb una longitud de 790 metres.



El PEMMS proposa recuperar i adequar aquests traçats per destinar-los a ciclistes i caminants. Amb una longitud total de 10.235 metres, es proposa considerar aquests traçats espais lliures de vehicles motoritzats que, a banda d'adequar-se a les peculiaritats de cada tram, han d'integrar els següents criteris de disseny d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST3 i la secció tipus ST4 detallades en l'apartat "Annexos" del present document:

- Preveure o inserir un camí bidireccional compartit entre les persones ciclistes i les persones caminants de com a mínim 2,50 metres d'amplada (recomanable 3,00 metres) al llarg dels esmentats traçats.
- Conservar el paviment de terra existent en els camins consolidats i utilitzar terra d'aspecte similar a la local per a la realització del paviment en els nous traçats. S'aconsella posar especial atenció al color de la terra aportada i no utilitzar peces de vorada per a la delimitació dels camins. En el cas del camí verd annexat a la carretera GIP-5226, entre el barri de Verntallat i el puig de Mallol, es pot considerar la utilització de peces de vorada per a la delimitació del camí a la banda més propera a la carretera. S'aconsella dissenyar acuradament els trams del recorregut on sigui necessari utilitzar una pavimentació dura (com per exemple els passos entre camps de cultiu, guals, etc.)
- Analitzar acuradament la vegetació existent i estudiar la conveniència de realitzar noves plantacions dirigides exclusivament a possibles llocs d'aturada i/o a dirigir les visuals al llarg dels esmentats traçats. De forma puntual, es poden realitzar plantacions de fruiters silvestres o arbres autòctons a les entrades dels camins existents. S'aconsella no realitzar plantacions d'alineació en els esmentats traçats (a excepció dels traçats annexats a la carretera GIP-5226 corresponents amb la ST4).
- Protegir i restaurar el pont de la Cau, el pont de Can Benet i l'antic pont del veïnat Cirera per tal de posar-los en valor i permetre-hi els desplaçaments a peu i amb bicicleta.
- Desplaçar la tanca de l'escola Verntallat per tal de garantir la continuïtat del camí verd amb una amplada de com a mínim 2,50 metres entre la carretera GIP-5226 i el recinte de l'escola.
- Garantir la visibilitat a les interseccions dels camins verds amb altres traçats per tal de que tots els usuaris puguin dur a terme la transició cap a un altre tipus de secció de manera segura.
- Senyalitzar acuradament i al llarg dels esmentats traçats que aquests són espais d'ús exclusiu per les persones ciclistes i caminants.
- Senyalitzar acuradament la nova xarxa d'ús preferent per a la mobilitat activa, indicant la distància i el temps de desplaçament a peu i amb bicicleta entre els principals llocs significatius. S'aconsella posar especial atenció a la visibilitat, llegibilitat, continuïtat i uniformitat de la senyalització proposada.

Responsable:

Ajuntament de La Vall d'en Bas i Consorci de les Vies Verdes de Girona.



— Projecte Estratègic

0 100 m

PROJECTE ESTRATÈGIC 11

Reordenació i pacificació del nucli dels Hostalets

Descripció:

Aquest projecte estratègic fa referència a la voluntat de reordenar i pacificar el teixit urbà del nucli dels Hostalets per afavorir els desplaçaments a peu i amb bicicleta. En concret, el PEMMS proposa repensar els espais següents:

- Traçat de la carretera GIP-5272, entre el monument a la Família Pagesa i l'inici del carrer Teixeda, amb una longitud de 530 metres.
- Traçat del carrer Miquel Oliva, entre l'encreuament amb la carretera GIP-5272 i l'encreuament amb la carretera de la Parcel·lària, a tocar del Mas Ordeix, amb una longitud de 470 metres.
- Traçat del carrer Josep Olivet Legares, entre l'encreuament amb la carretera GIP-5272 i el local social, amb longitud de 220 metres.
- Traçat del carrer Teixeda, amb una longitud de 150 metres.
- Traçat del carrer de Vic, entre l'encreuament amb el camí del cementiri i el local social, amb una longitud de 380 metres.

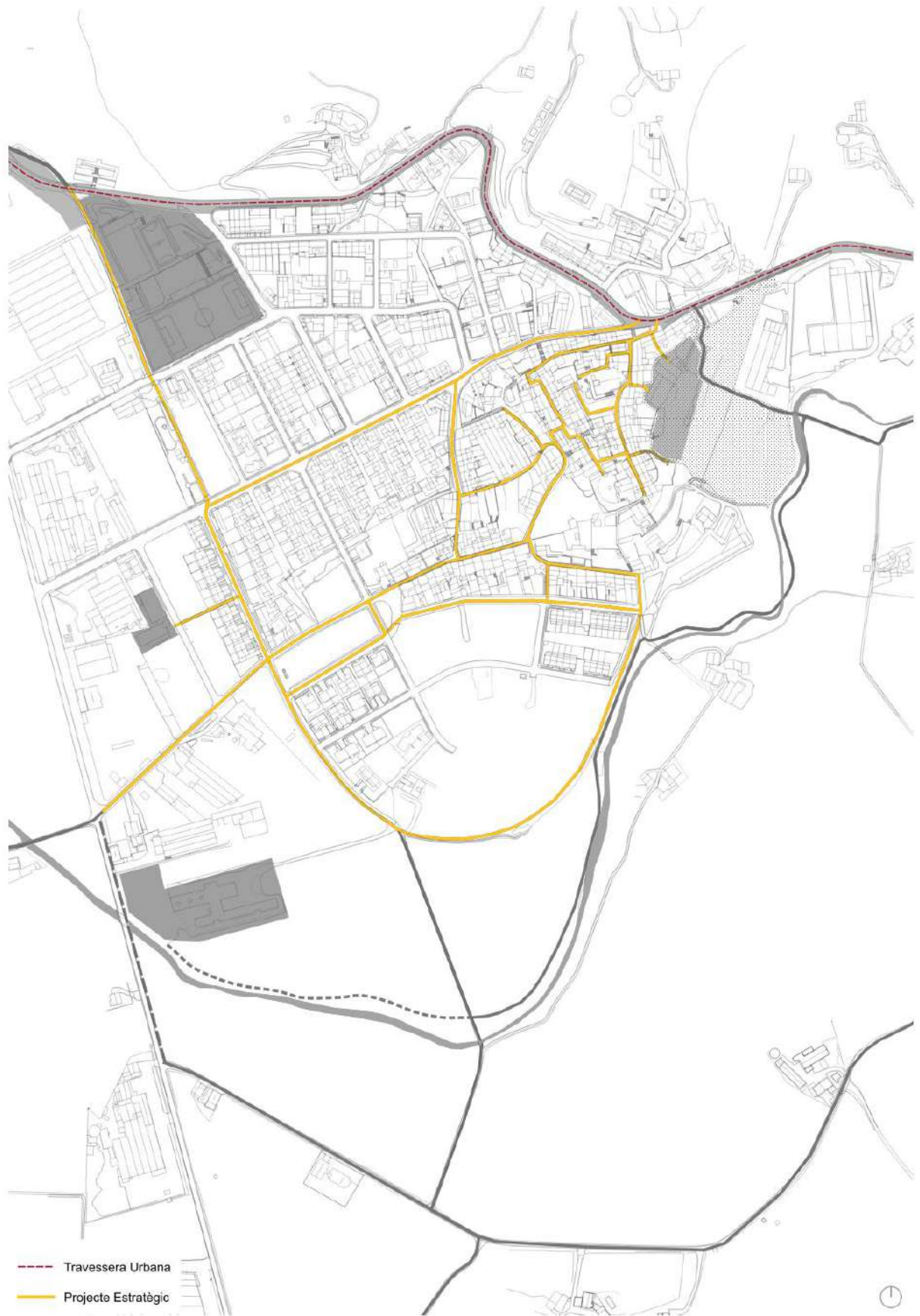
La pacificació d'aquests traçats permet alliberar espais històrics i emblemàtics dels vehicles motoritzats, recuperant la idea dels carrers i places com a espais de socialització. El PEMMS proposa re-estructurar el teixit urbà prioritant els desplaçaments a peu i amb bicicleta, integrant els següents criteris de disseny:

- Modificar el POUM per tal d'eliminar el vial de 9,00 metres d'amplada entre el carrer Miquel Oliva i el camí del cementiri indicat en el plànol O.3.K. del document normatiu.
- Modificar el POUM per tal d'eliminar els aparcaments previstos amb la nova urbanització del carrer Josep Olivet Legares, just a l'entrada per la carretera GIP-5272.
- Replantejar la secció asfaltada de la carretera GIP-5272, entre el monument a la Família Pagesa i l'actual aparcament situat davant de Can Baranera, per transformar-la en un espai verd pacificat d'accés al nucli d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST8.1 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. Partint de l'amplada de l'esmentada carretera, el PEMMS proposa reservar la seqüència d'espais següents, iniciant el replanteig per la banda nord-oest: un espai de calçada de com a màxim 5,50 metres; un espai verd/porós de com a mínim 1,00 metre d'amplada per a la plantació d'arbrat i vegetació; un espai de vora de com a mínim 1,80 metres d'amplada (recomanable 2,00 metres) per a les persones caminants. S'aconsella esborrar la línia central de separació dels dos carrils. S'aconsella senyalitzar tot el traçat com un eix de doble sentit de circulació i velocitat màxima de 30 km/h.
- Replantejar la secció asfaltada de la carretera GIP-5272, entre l'actual aparcament situat davant de Can Baranera i l'inici del carrer Teixeda, d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST15 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. El PEMMS proposa reservar la seqüència d'espais següents, a continuació de l'actual vorera construïda sobre el rec: un espai verd/porós de com a mínim 1,00 metre d'amplada per a la plantació de vegetació i arbrat; un espai de calçada de com a màxim 5,00 metres compartit entre ciclistes i vehicles motoritzats; un espai verd/porós de com a mínim 1,00 metre d'amplada per a la plantació de vegetació i arbrat; un espai de vora de com a mínim 1,80 metres d'amplada per a les persones caminants. S'aconsella senyalitzar tot el traçat com un eix de doble sentit de circulació i velocitat màxima de 20 km/h.
- Replantejar la secció asfaltada del carrer Josep Olivet Legares, des de l'inici del carrer Teixeda i fins el local social, per transformar-la en un espai verd pacificat d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST11 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. Partint de l'amplada existent, el PEMMS proposa reservar la seqüència d'espais següents, iniciant el replanteig per la banda construïda: un espai de vora de com a mínim 1,80 metres per a les persones caminants (recomanable 2,50 metres); un espai verd/porós de com a mínim 2,10 metres d'amplada per a la plantació d'arbrat i vegetació, la col·locació de mobiliari urbà i l'estacionament de vehicles; un espai de calçada de com a màxim 5,00 metres compartit entre vehicles motoritzats i bicicletes. S'aconsella senyalitzar tot el traçat com un eix de doble sentit de circulació i velocitat màxima de 20 km/h.

- Consolidar la secció asfaltada del carrer Miquel Oliva com un espai de plataforma única, sense diferenciació de nivells (vorera-calçada) i compartit entre tots els usuaris, d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST10 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. S'aconsella senyalitzar tot el traçat com un eix de doble sentit de circulació i velocitat màxima de 20 km/h.
- Restringir la circulació de vehicles motoritzats al carrer Teixeda i al carrer de Vic, permetent només la circulació dels veïns residents als esmentats carrers i els serveis. S'aconsella senyalitzar aquests traçats com un eix de sentit únic de circulació restringida i velocitat màxima de 20 km/h. Es proposa restringir l'estacionament de tots els vehicles motoritzats en els esmentats carrers (a excepció dels espais de titularitat privada del carrer Teixeda). S'aconsella senyalitzar adequadament les restriccions de circulació i estacionament a l'inici del carrer Teixeda i als dos extrems del carrer de Vic i analitzar quin seria el sistema de control/restricció de la circulació motoritzada més adequat.
- Dissenyar acuradament les interseccions entre els traçats de la nova xarxa per a la mobilitat activa garantint la seguretat de totes les persones.
- Incorporar els criteris per a la selecció d'arbrat especificats en cadascuna de les seccions tipus detallades en l'apartat "Annexos" del present document.
- Senyalitzar acuradament la nova xarxa d'ús preferent per a la mobilitat activa, indicant la distància i el temps de desplaçament a peu i amb bicicleta entre els principals llocs significatius. S'aconsella posar especial atenció a la visibilitat, llegibilitat, continuïtat i uniformitat de la senyalització proposada.

Responsable:

Ajuntament de La Vall d'en Bas.



--- Traversera Urbana

— Projecte Estratègic

0 100 m

PROJECTE ESTRATÈGIC 12

Naturalització i pacificació del nucli de Sant Esteve d'en Bas

Descripció:

Aquest projecte estratègic fa referència a la voluntat de re-ordenar, pacificar i naturalitzar el teixit urbà del nucli de Sant Esteve d'en Bas per afavorir els desplaçaments a peu i amb bicicleta i, al mateix temps, millorar la qualitat de l'espai urbà. En concret, el PEMMS proposa actuar en els espais següents:

- Conjunt de carrers que conformen el teixit del nucli històric de Sant Esteve d'en Bas. Es considera que el nucli històric està delimitat per la carretera C-63z, entre l'encreuament amb el carrer Ample i l'inici del camí Ral; el carrer Ample, entre la carretera C-63z i el carrer d'Olot; el carrer d'Olot, entre el carrer Ample i el carrer de Sant Josep; el carrer de Sant Josep, entre el carrer de Jacint Verdaguer i el carrer Sant Ignasi; i el mateix carrer Sant Ignasi. Inclòs el carrer Ample, el carrer d'Olot, el carrer de Sant Josep i el carrer de Sant Ignasi.
- Secció asfaltada i de voreres del carrer Ample, entre l'encreuament amb el carrer d'Olot i l'encreuament amb el carrer d'Agutzil Ramon Martí, amb una longitud de 300 metres.
- Secció asfaltada i de voreres del carrer de l'Andana, amb longitud de 380 metres.
- Secció asfaltada del carrer Luis Diego Cuscoy, entre l'encreuament amb el carrer de Sant Josep i l'encreuament amb el carrer de l'Andana, amb una longitud de 45 metres.
- Traçat d'accés al CAP, entre el carrer Agutzil Ramon Martí i el carrer Doctor Turró, amb una longitud de 70 metres.
- Secció asfaltada de la carretera dels Martins, entre la carretera C-153 i l'encreuament amb el carrer de la Via del Tren, amb longitud de 225 metres.
- Secció asfaltada i de voreres del carrer Sant Josep, entre el carrer de la Via del Tren i el carrer Jacint Verdaguer, amb longitud de 115.
- Traçat del camí històric número 100, entre l'encreuament amb la carretera C-63z, a la zona esportiva de Sant Esteve d'en Bas, i l'encreuament amb el carrer de l'Andana, a l'est del nucli urbà. Amb una longitud de 1.000 metres, aquest traçat coincideix amb l'antic traçat del carrilet i amb una part de l'actual traçat de la via verda d'Olot a Girona.

La pacificació i naturalització d'aquests traçats permet alliberar espais històrics i emblemàtics dels vehicles motoritzats, recuperant la idea dels carrers i places com a espais de socialització, i, al mateix temps, permet introduir el verd com a un element necessari per a la qualitat de l'espai urbà. El PEMMS proposa re-estructurar el teixit urbà prioritzant els desplaçaments a peu i amb bicicleta, integrant els següents criteris de disseny:

- Modificar el POUM per tal d'eliminar el giratori situat a la carretera C-153, a l'encreuament amb la carretera dels Martins, grafiat en el plànol O.3.J.1. del document normatiu. S'aconsella conservar l'actual traçat de la carretera dels Martins, garantint una amplada de 7,60 metres des de les tanques de les edificacions existents a la banda nord de l'esmentada carretera.
- Prohibir la circulació i estacionament de vehicles motoritzats privats als carrers que conformen el nucli antic de Sant Esteve definits en aquest apartat. Permetre només la circulació de residents i serveis (i vehicles expressament autoritzats).
- Replantejar la secció de la carretera dels Martins, entre la carretera C-153 i l'encreuament amb el carrer de la Via del Tren per transformar-la en un espai verd pacificat d'accés al nucli d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST8.2 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. Partint de l'amplada de 7,60 metres proposada per l'esmentada carretera, el PEMMS proposa reservar la seqüència d'espais següents, iniciant el replanteig per la banda nord-oest: un espai de vora per a les persones caminants de 1,80 metres d'amplada; un espai verd/porós de com a mínim 1,00 metre d'amplada per a la plantació d'arbrat i vegetació; un espai de calçada de com a màxim 3,00 metres; un espai de vora de 1,80 metres d'amplada per a les persones caminants. S'aconsella senyalitzar tot el traçat com un eix de sentit únic de circulació pels vehicles motoritzats (direcció el nucli antic de Sant Esteve d'en Bas) i velocitat màxima de 20 km/h.
- Replantejar les seccions del carrer Sant Josep, entre l'encreuament amb el carrer de la Via del Tren i l'encreuament amb el carrer Jacint Verdaguer; del carrer Ample, entre l'encreuament amb el carrer Agutzil Ramon Martí i l'encreuament amb el carrer d'Olot; i del carrer de l'Andana per

transformar-los en espais verds pacificats d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST9 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. Partint de l'amplada dels esmentats carrers, el PEMMS proposa reservar la seqüència d'espais següents: un espai de vorera per a les persones caminants de com a mínim 1,80 metres d'amplada; un espai verd/porós de com a mínim 2,10 metres d'amplada per a la plantació d'arbrat i vegetació, la col·locació de mobiliari urbà i l'estacionament de vehicles; un espai de calçada de com a mínim 2,50 metres (recomanable 3,00 metres) per a la circulació de vehicles i bicicletes; un espai verd/porós de com a mínim 2,10 metres d'amplada per a la plantació d'arbrat i vegetació, la col·locació de mobiliari urbà i l'estacionament de vehicles; un espai de vorera per a les persones caminants de com a mínim 1,80 metres d'amplada. S'aconsella senyalitzar aquests traçats com a eixos de sentit únic de circulació pels vehicles motoritzats i velocitat màxima de 20 km/h. En el tram del carrer de Sant Josep descrit s'aconsella senyalitzar el sentit de circulació en direcció est per tal d'oferir als conductors les visuals del nucli de Sant Esteve.

- Replantejar la secció del traçat de la via verda d'Olot a Girona, entre el pas per sota la carretera C-63z i l'encreuament amb l'avinguda Fernando Laparte, a l'oest de la zona esportiva, per transformar-la en un espai urbà verd, pacificat i de qualitat d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST12 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. Partint de l'amplada disponible en aquest tram, el PEMMS proposa reservar un espai de com a mínim 2,50 metres (recomanable 3,00 metres) per a un carril bici bidireccional que permeti donar continuïtat i llegibilitat al traçat de la via verda. Es proposa prohibir la circulació de vehicles motoritzats (a excepció de serveis i emergències) al llarg d'aquest traçat i eliminar l'aparcament situat darrere el pavelló. S'aconsella dissenyar aquest espai incorporant arbrat i vegetació i considerar-lo com una de les entrades principals al nucli de Sant Esteve d'en Bas per les persones ciclistes i caminants.
- Replantejar la secció del carrer Agutzil Ramon Martí i el carrer de la Via del Tren, entre el carrer Sant Josep i el camí que porta al centre geriàtric El Mirador del Puigsacalm, per transformar-los en espais verds pacificats d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST13 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. Partint de l'amplada de dels esmentats carrers, el PEMMS proposa reservar la seqüència d'espais següents, iniciant el replanteig per la banda oest dels esmentats traçats: un espai de vorera de com a mínim 1,80 metres d'amplada; un espai verd/porós de com a mínim 1,00 metre d'amplada per a la plantació d'arbrat i vegetació; un espai de calçada de com a mínim 2,50 metres (recomanable 3,00 metres); un espai verd de separació de com a mínim 0,70 metres d'amplada; un espai de carril bici bidireccional de com a mínim 2,50 metres d'amplada (recomanable 3,00 metres) que permeti donar continuïtat i llegibilitat al traçat de la via verda, un espai verd/porós de com a mínim 1,00 metre d'amplada per a la plantació d'arbrat i vegetació; un espai de vorera de com a mínim 1,80 metres d'amplada. S'aconsella senyalitzar aquests traçats com a eixos de sentit únic de circulació pels vehicles motoritzats i velocitat màxima de 20 km/h.
- Preveure la continuïtat de la secció tipus ST13, entre el camí que porta al centre geriàtric El Mirador del Puigsacalm i el carrer de l'Andana, en cas de desenvolupament urbanístic del sector sud del nucli de Sant Esteve d'en Bas, per tal de donar continuïtat al traçat de la via verda i recuperar l'antic traçat del Carrilet.
- Estudiar la possibilitat de recuperar l'antic traçat del Carrilet, coincident amb el traçat del camí històric número 100, entre el final del carrer de l'Andana i el traçat del camí Ral, vorejant la façana est del nucli de Sant Esteve d'en Bas.
- Recuperar, protegir i senyalitzar els passos públics en planta baixa grafiats en el POUM sota les edificacions de Can Margui i Can Roca i darrere l'església de Sant Esteve.
- Dissenyar acuradament les interseccions entre els traçats de la nova xarxa per a la mobilitat activa garantint la seguretat de totes les persones.
- Incorporar els criteris per a la selecció d'arbrat en nuclis urbans especificats en cadascuna de les seccions tipus detallades en l'apartat "Annexos" del present document. El PEMMS proposa la realització d'un estudi acurat del paisatge urbà de Sant Esteve d'en Bas, incorporant l'arbrat com a element essencial per a la millora de la qualitat de l'espai.
- Considerar el carrer de sentit únic de circulació pels vehicles motoritzats com a model per a la resta de carrers del nucli de Sant Esteve.
- Senyalitzar acuradament la nova xarxa d'ús preferent per a la mobilitat activa, indicant la distància i el temps de desplaçament a peu i amb bicicleta entre els principals llocs significatius.

S'aconsella posar especial atenció a la visibilitat, llegibilitat, continuïtat i uniformitat de la senyalització proposada.

Responsable:

Ajuntament de La Vall d'en Bas i Consorci de les Vies Verdes de Girona.



Projecte Estratègic

0 100 m

PROJECTE ESTRATÈGIC 13**Pacificació de la carretera GIV-5273 a Joanetes****Descripció:**

Aquest projecte estratègic fa referència a la voluntat de pacificar la carretera GIV-5273 a Joanetes per afavorir els desplaçaments a peu i amb bicicleta. En concret, el PEMMS proposa actuar en els espais següents:

- Traçat de la carretera GIV-5273, entre el Bosctancat (Can Déu) i l'Hostal de Dalt, amb una amplada variable d'entre 3,50 i 7,50 metres i una longitud de 1.200 metres.

El PEMMS proposa considerar aquest traçat, amb una longitud total de 1.200 metres, un espai compartit d'ús preferent per a les persones ciclistes i caminants que, a banda d'adequar-se a les peculiaritats de cada tram, ha d'integrar els següents criteris de disseny:

- Modificar el POUM per tal d'eliminar el giratori situat a la carretera GIV-5273, a l'alçada del Bosctancat (Can Déu), indicat en el plànol O.3.G. del document normatiu.
- Considerar que la secció d'asfalt existent de l'esmentada carretera és l'adequada. S'aconsella "protegir" aquests traçats per tal de conservar-ne les dimensions actuals.
- Senyalitzar adequadament que l'esmentada carretera és un espai de convivència i que la circulació preferent al llarg de tot el traçat és per a les persones que es desplacen a peu i amb bicicleta d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST10 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. Preveure una senyalització adequada a l'inici i final dels trams proposats tal de que tots els usuaris de l'esmentada carretera puguin dur a terme la transició cap a un altre tipus de secció de manera segura. S'aconsella eliminar la línia existent de separació dels dos carrils de circulació entre el Bosctancat (Can Déu) i Can Barris per tal d'emfatitzar que la carretera és un espai compartit.
- Des-incentivar (o prohibir) la circulació dels vehicles motoritzats entre Can Barris i L'Hostal de Dalt, a excepció dels veïns residents al llarg del traçat i els serveis. Senyalitzar adequadament la prohibició de circulació a l'inici de cada tram, en els dos sentits de circulació. S'aconsella prohibir l'estacionament de vehicles motoritzats en aquest tram del traçat.
- Senyalitzar adequadament que la velocitat màxima de circulació dels vehicles és de 20km/h en tot el traçat.
- Dissenyar acuradament l'actual encreuament entre el traçat de la carretera GIV-5273 i la carretera que porta a l'Hostal de Dalt passant pel nucli de Joanetes, a l'alçada de Can Barris. El PEMMS proposa re-pensar l'encreuament prioritant la continuïtat entre el tram de l'actual carretera GIV-5273 comprès entre el Bosctancat (Can Déu) i Can Barris i el traçat de la carretera que des de Can Barris porta a l'Hostal de Dalt passant pel nucli de Joanetes. S'aconsella evidenciar que la carretera GIV-5273 inicia en aquest punt i segueix direcció el coll de Bracons, alliberant la resta del seu traçat (des del Bosctancat fins a l'Hostal de Dalt) de la imatge d'una carretera d'ús preferent pels vehicles motoritzats.
- Plantar arbrat en alineació a la banda sud de l'actual carretera GIV-5273, a l'alçada del Bosctancat (Can Déu) i Can Mas, recuperant la idea dels accessos arbrats als nuclis urbans. S'aconsella seguir amb la plantació d'arbrat a la banda sud de l'actual carretera GIV-5273 en els trams on sigui possible, proporcionant més espais d'ombra sobre el traçat. El PEMMS proposa no realitzar plantacions d'alineació de més de 80 metres per tal de garantir el ritme de visuals obertes i tancades propi de la carretera. S'aconsella plantar arbrat per a marcar els accessos a camins existents.
- Incorporar els criteris per a la selecció d'arbrat en nuclis urbans especificats en cadascuna de les seccions tipus detallades en l'apartat "Annexos" del present document, incentivant les tanques verdes en les parcel·les privades.
- Garantir la visibilitat al llarg de tot el traçat a tots els usuaris de les carreteres. Per tal de garantir la seguretat és indispensable eliminar possibles objectes que dificultin la visibilitat, senyalitzar la necessitat de reduir la velocitat o bé dissenyar espais de transició cap a d'altres tipologies de secció quan les opcions anteriors no siguin possibles.

- Senyalitzar acuradament la nova xarxa d'ús preferent per a la mobilitat activa, indicant la distància i el temps de desplaçament a peu i amb bicicleta entre els principals llocs significatius. S'aconsella posar especial atenció a la visibilitat, llegibilitat, continuïtat i uniformitat de la senyalització proposada.

Responsable:

Ajuntament de La Vall d'en Bas i Diputació de Girona



— Projecte Estratègic

0 100 m



PROJECTE ESTRATÈGIC 14

Adequació del passeig de Can Trona: l'antic traçat de la Parcel·lària

Descripció:

Aquest projecte estratègic fa referència a la voluntat recuperar l'antic traçat de la carretera de a Parcel·lària a Can Trona, assimilant-la a un passeig, i esborrar la fractura que la carretera GIV-5273 ha deixat al veïnat. En concret els espais urbans que el PEMMS proposa considerar són els següents:

- Traçat del passeig de Can Trona, entre l'encreuament amb la carretera de la Parcel·lària, al sud del veïnat, i l'encreuament amb la carretera GIV-5273, a l'alçada de la cabanya de Can Taban, amb una longitud de 520 metres.
- Traçat del passeig de Can Trona, entre l'encreuament amb la carretera GIV-5273, a l'alçada de l'aparcament situat davant de l'Hotel Vall d'en Bas, i el pas sota la carretera C-37, al nord del veïnat, amb una longitud de 150 metres.
- Secció asfaltada de la carretera GIV-5273, entre Can Matabosc i l'encreuament amb l'actual carretera de la Parcel·lària, a l'alçada del Centre de Cultura i Natura, amb una amplada aproximada d'entre 6,00 i 7,00 metres i una longitud de 270 metres.

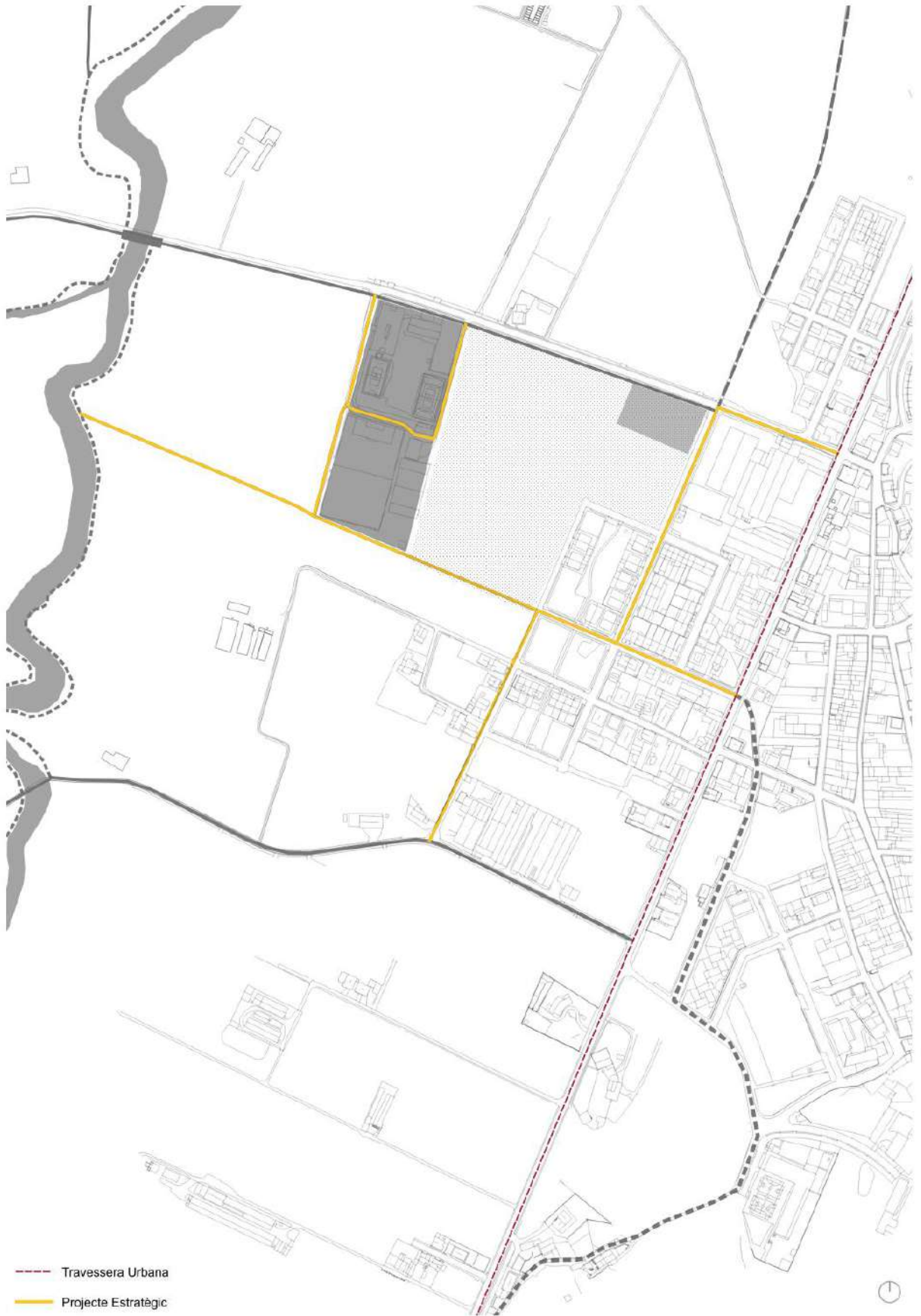
El PEMMS proposa considerar el passeig de Can Trona, amb una longitud total de 940 metres, un espai pacificat veïnal que permeti recuperar la idea del passeig com a espai de trobada i socialització. La recuperació de l'antic traçat de la carretera de la Parcel·lària, en forma de passeig, també permet esborrar la fractura que la carretera GIV-5273 ha deixat en el veïnat. A banda d'adequar-se a les peculiaritats de cada tram, es proposa integrar els següents criteris de disseny:

- Considerar que la secció d'asfalt existent del passeig de Can Trona és l'adequada. S'aconsella "protegir" aquest traçat per tal de conservar-ne les dimensions actuals.
- Des-incentivar (o prohibir) la circulació dels vehicles motoritzats al llarg de tot el passeig (exceptuant el tram de passeig que coincideix amb el traçat de la carretera GIV-5273), a excepció dels veïns residents i els serveis. Senyalitzar adequadament la prohibició de circulació a l'inici de cada tram.
- Convertir el passeig en un eix d'un sol sentit de circulació pels vehicles motoritzats. S'aconsella considerar el tram de passeig entre la carretera de la Parcel·lària i la carretera de Sant Esteve d'en Bas a Ridaura, a l'extrem sud del veïnat, un eix d'un sol sentit de circulació direcció sud i el tram de passeig entre la carretera de Sant Esteve d'en Bas a Riudaura i la carretera GIV-5273, a l'alçada de la cabanya de Can Taban, un eix d'un sol sentit de circulació direcció nord. S'aconsella considerar el tram de passeig entre la carretera GIV-5273 i el pas sota la carretera C-37 un eix de doble sentit de circulació.
- Re-dissenyar el traçat de la carretera GIV-5273, entre Can Matabosc i l'encreuament amb l'actual carretera de la Parcel·lària, a l'alçada del Centre de Cultura i Natura, per tal d'alliberar-lo de la imatge d'una carretera d'ús preferent pels vehicles motoritzats. El PEMMS proposa repensar aquest tram de l'actual carretera per tal de teixir el veïnat de Can Trona i prioritzar la continuïtat dels desplaçaments a peu i amb bicicleta en la direcció nord-sud. S'aconsella senyalitzar adequadament que aquest traçat discórrer per l'interior del nucli.
- Senyalitzar adequadament que el passeig és un espai de convivència i que la circulació preferent al llarg de tot el traçat és per a les persones que es desplacen a peu i amb bicicleta d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST10 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. Preveure una senyalització adequada a l'inici i final dels trams proposats.
- Senyalitzar adequadament que la velocitat màxima de circulació dels vehicles és de 20km/h en tot el traçat, inclòs el tram del passeig coincident amb el traçat de la carretera GIV-5273.
- Estudiar la possibilitat de protegir el pas del passeig sobre la riera de Joanetes per tal de millorar les condicions de seguretat.
- Incorporar els criteris per a la selecció d'arbrat en nuclis urbans especificats en cadascuna de les seccions tipus detallades en l'apartat "Annexos" del present document. S'aconsella incentivar les tanques verdes i la plantació d'arbrat a les vores de les parcel·les residencials situades a l'oest del passeig. El PEMMS aconsella preservar les visuals obertes a oest, mantenint les vistes existents de la serra del Puigsacalm.

- Garantir la visibilitat al llarg de tot el traçat a tots els usuaris del passeig. Per tal de garantir la seguretat és indispensable eliminar possibles objectes que dificultin la visibilitat, senyalitzar la necessitat de reduir la velocitat o bé dissenyar espais de transició cap a d'altres tipologies de secció quan les opcions anteriors no siguin possibles.
- Senyalitzar acuradament la nova xarxa d'ús preferent per a la mobilitat activa, indicant la distància i el temps de desplaçament a peu i amb bicicleta entre els principals llocs significatius. S'aconsella posar especial atenció a la visibilitat, llegibilitat, continuïtat i uniformitat de la senyalització proposada.
- Estudiar la possibilitat de modificar el traçat de la carretera GIV-5273, entre Can Trona i el polígon La Serra, per tal de connectar-la directament amb el giratori existent a la desembocadura de la carretera C-37. En cas de ser possible aquesta actuació, el PEMMS proposa des-urbanitzar l'espai asfaltat de l'actual node d'enllaç entre la carretera C-152 i la carretera GIV-5273, a l'alçada de Can Formiga i destinar el pont existent sobre el Fluvià per a la mobilitat a peu i amb bicicleta (substituint la passarel·la proposada en el PE17).

Responsable:

Ajuntament de La Vall d'en Bas i Diputació de Girona



--- Travessera Urbana

— Projecte Estratègic

0 100 m



PROJECTE ESTRATÈGIC 15

Naturalització i pacificació del barri de Verntallat

Descripció:

Aquest projecte estratègic fa referència a la voluntat de pacificar i naturalitzar el teixit urbà del barri de Verntallat per afavorir els desplaçaments a peu i amb bicicleta i, al mateix temps, millorar la qualitat de l'espai urbà. En concret, el PEMMS proposa actuar en els espais següents:

- Secció asfaltada i de voreres del carrer Pau Casals, entre l'encreuament amb la carretera GIP-5226 i l'encreuament amb el carrer Pintor Lu Pascual, amb una longitud de 250.
- Secció asfaltada i de voreres del carrer Pintor Lu Pascual, amb una longitud de 215 metres.
- Secció asfaltada i de voreres del carrer Pintor Dalí, entre l'encreuament amb el carrer Pintor Lu Pascual i l'encreuament amb la carretera del Pas de La Torre, amb una longitud de 250 metres.
- Secció asfaltada i de voreres de la carretera GIP-5226, entre l'encreuament amb el carrer Pau Casals i l'encreuament amb la carretera C-152, amb una longitud de 135 metres.
- Traçat del camí històric número 21 i la seva continuació fins a tocar el riu Fluvià, amb una amplada de 2,50 metres i una longitud de 500 metres. El tram coincident amb el traçat del camí històric número 21 és actualment objecte de les obres de construcció d'un camí verd.
- Secció asfaltada dels carrers situats al voltant del recinte de l'escola Verntallat, amb una longitud total de 330 metres aquest traçat és actualment objecte de les obres de construcció d'un camí verd/espai pacificat.
- Franja de terrenys a l'oest del camp de futbol, entre l'asfalt del carrer que voreja el recinte de l'escola Verntallat per l'oest i el traçat del camí històric número 21. Amb una longitud de 115 metres, aquest traçat és actualment objecte de les obres de construcció d'un camí verd.

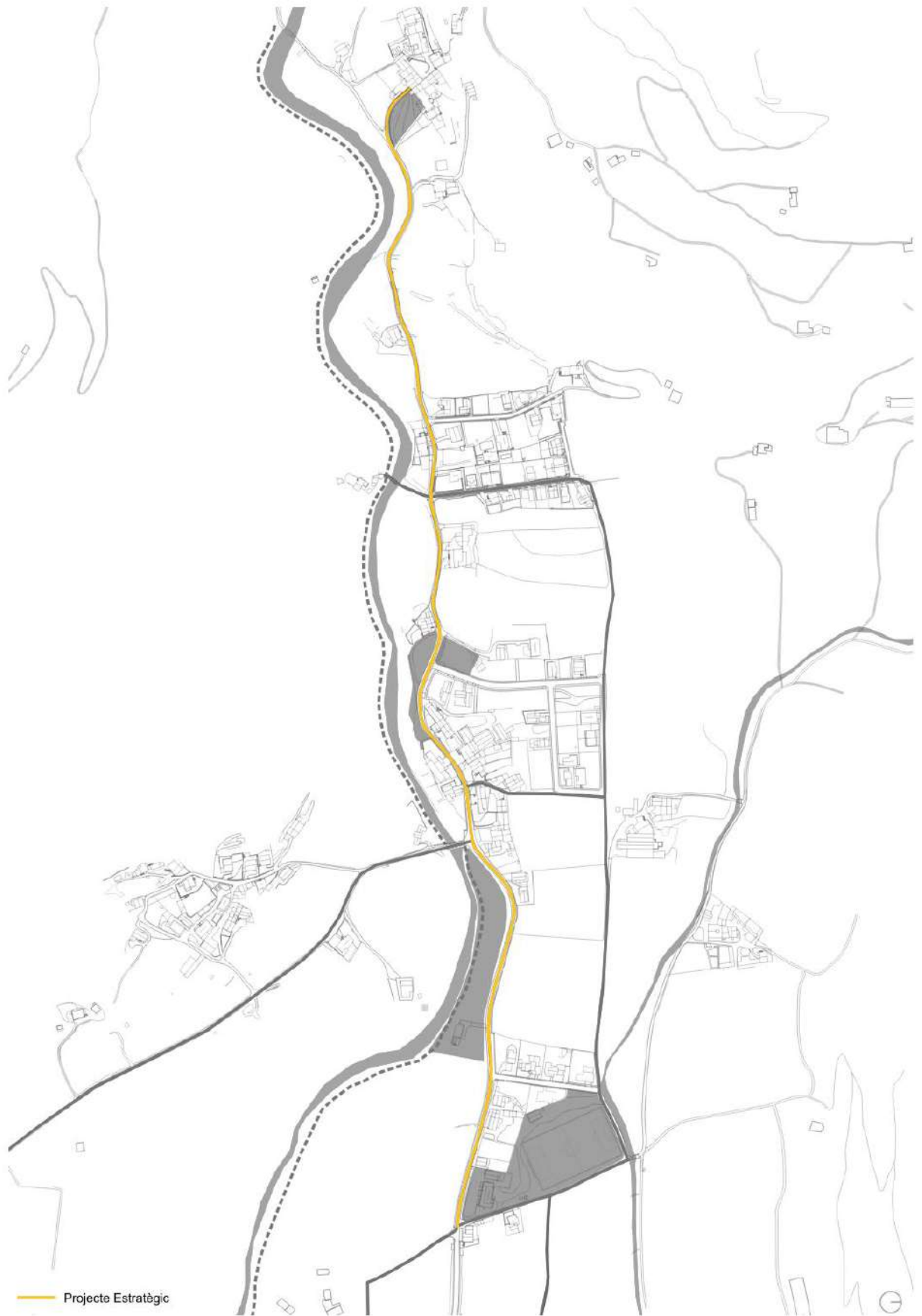
El PEMMS proposa re-estructurar el teixit urbà prioritant els desplaçaments a peu i amb bicicleta, recuperant la idea dels carrers com a espais verds i de socialització. A banda d'adequar-se a les peculiaritats de cada tram, es proposa integrar els següents criteris de disseny:

- Replantejar la secció del carrer Pau Casals, entre l'encreuament amb la carretera GIP-5226 i l'encreuament amb el carrer Pintor Lu Pascual, i del carrer Pintor Lu Pascual, per transformar-los en espais verds pacificats d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST13 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. Partint de l'amplada dels esmentats carrers, el PEMMS proposa reservar la seqüència d'espais següents, iniciant el replanteig per la banda oest i sud, respectivament, dels esmentats traçats: un espai de vorera de com a mínim 1,80 metres d'amplada; un espai verd/porós de com a mínim 1,00 metre d'amplada per a la plantació d'arbrat i vegetació; un espai de calçada de com a mínim 2,50 metres (recomanable 3,00 metres); un espai verd de separació de com a mínim 0,70 metres d'amplada; un espai de carril bici bidireccional de com a mínim 2,50 metres d'amplada (recomanable 3,00 metres) que permeti donar continuïtat i llegibilitat al traçat de la via verda, un espai verd/porós de com a mínim 1,00 metre d'amplada per a la plantació d'arbrat i vegetació; un espai de vorera de com a mínim 1,80 metres d'amplada. S'aconsella senyalitzar tot el traçat com un eix de sentit únic de circulació pels vehicles motoritzats i velocitat màxima de 20 km/h.
- Replantejar la secció del carrer Pintor Dalí, entre l'encreuament amb el carrer Pintor Lu Pascual i la carretera del Pas de La Torre, per transformar-lo en un espai verd pacificat d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST9 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. Partint de l'amplada de 8,20 metres de l'esmentat carrer, el PEMMS proposa reservar la seqüència d'espais següents: un espai de vorera per a les persones caminants de com a mínim 1,80 metres d'amplada; un espai verd/porós de com a mínim 2,10 metres d'amplada per a la plantació d'arbrat i vegetació, la col·locació de mobiliari urbà i l'estacionament de vehicles; un espai de calçada de com a mínim 2,50 metres per a la circulació de vehicles i bicicletes; un espai de vorera per a les persones caminants de com a mínim 1,80 metres d'amplada. S'aconsella senyalitzar aquests traçats com a eixos de sentit únic de circulació pels vehicles motoritzats i velocitat màxima de 20 km/h.
- Estudiar la possibilitat d'inserir un espai de vorera de 1,80 metres a la carretera GIP-5226, entre l'encreuament amb el carrer Pau Casals i l'encreuament amb la carretera C-152. S'aconsella senyalitzar per aquest tram una velocitat màxima de 30 km/h.

- Considerar la secció asfaltada dels carrers que voregen el recinte de l'escola Verntallat per la banda est i la banda sud com a espais pacificats d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST10 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. S'aconsella senyalitzar aquests traçats com a eixos de sentit únic de circulació i velocitat màxima de 20 km/h i prohibir la circulació de vehicles motoritzats en els esmentats carrers durant la franja horària de 8:00h a 18:00h durant els dies d'obertura del centre escolar (PE7), a excepció del transport públic escolar.
- Replantejar la secció asfaltada del carrer que voreja el recinte de l'escola Verntallat per la banda oest per tal de transformar-lo en un espai verd pacificat d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST14 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. El PEMMS proposa considerar aquest traçat un espai verd amb prioritat d'ús pels desplaçaments a peu i amb bicicleta. Partint de l'amplada d'aproximadament 9,50 metres de l'esmentat carrer, el PEMMS proposa reservar la seqüència d'espais següents, iniciant el replanteig per la banda dels camps de cultiu: un espai de camí verd de com a mínim 2,50 metres d'amplada per a les persones ciclistes i caminants que garanteixi la continuïtat de la secció tipus ST3 entre el camp de futbol i la carretera GIP-5226; un espai verd/porós de com a mínim 1,50 metres d'amplada per a la plantació d'arbrat i vegetació; un espai de calçada de com a màxim 5,50 metres compartit entre els vehicles motoritzats i les persones caminants. S'aconsella senyalitzar aquest traçat com a un eix de sentit únic de circulació i velocitat màxima de 20 km/h i prohibir la circulació de vehicles motoritzats durant la franja horària de 8:00h a 18:00h durant els dies d'obertura del centre escolar (PE7). El PEMMS proposa destapar la part entubada del rec que discórrer paral·lel a l'esmentat traçat.
- Garantir la continuïtat entre el carrer que voreja el recinte de l'escola Verntallat per l'oest i el traçat del camí històric número 21 d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST3 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. El PEMMS proposa consolidar un camí verd de com a mínim 2,50 metres d'amplada (recomanable 3,00 metres) a l'oest del camp de futbol. Aquesta actuació es troba actualment en execució.
- Garantir la continuïtat del camí històric número 21, actualment en execució, fins a trobar el riu Fluvià d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST3 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. El PEMMS proposa consolidar un camí verd de com a mínim 2,50 metres d'amplada (recomanable 3,00 metres).
- Dissenyar acuradament les interseccions entre els traçats de la nova xarxa per a la mobilitat activa garantint la seguretat de totes les persones.
- Incorporar els criteris per a la selecció d'arbrat en nuclis urbans especificats en cadascuna de les seccions tipus detallades en l'apartat "Annexos" del present document.
- Considerar el carrer de sentit únic de circulació pels vehicles motoritzats com a model per a la resta de carrers del barri de Verntallat.
- Senyalitzar acuradament la nova xarxa d'ús preferent per a la mobilitat activa, indicant la distància i el temps de desplaçament a peu i amb bicicleta entre els principals llocs significatius. S'aconsella posar especial atenció a la visibilitat, llegibilitat, continuïtat i uniformitat de la senyalització proposada.

Responsable:

Ajuntament de La Vall d'en Bas i Consorci de les Vies Verdes de Girona.



— Projecte Estratègic

0 100 m

PROJECTE ESTRATÈGIC 16

Pacificació de la carretera GIP-5226 i 3 carrers a Sant Privat: la connexió dels veïnats

Descripció:

Aquest projecte estratègic fa referència a la voluntat de connectar els diferents veïnats i el nucli de Sant Privat a través d'espais pacificats per tal d'afavorir els desplaçaments a peu i amb bicicleta. En concret, el PEMMS proposa actuar en els espais següents:

- Traçat de la carretera GIP-5226, entre el local social, al veïnat de l'Ajuntament, i la plaça Major de Sant Privat, al nucli de Sant Privat, amb una amplada variable d'entre 3,50 i 8,00 metres i una longitud de 1.500 metres.

El PEMMS proposa considerar aquest traçat, amb una longitud total de 1.500 metres, un espai compartit d'ús preferent per a les persones ciclistes i caminants que, a banda d'adequar-se a les peculiaritats de cada tram, han d'integrar els següents criteris de disseny:

- Considerar que la secció d'asfalt existent de l'esmentada carretera és l'adequada. S'aconsella "protegir" aquests traçats per tal de conservar-ne les dimensions actuals.
- Senyalitzar adequadament que la carretera GIP-5226 és un espai de convivència i que la circulació preferent al llarg de tot el traçat és per a les persones que es desplacen a peu i amb bicicleta d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST10 detallada en l'apartat "Annexos" del present document. Preveure una senyalització adequada a l'inici i final dels trams proposats tal de que tots els usuaris de l'esmentada carretera puguin dur a terme la transició cap a un altre tipus de secció de manera segura. S'aconsella eliminar la línia existent de separació dels dos carrils de circulació entre Ca la Carmelita i Can Pedregot, al veïnat del Carrer, per tal d'emfatitzar que la carretera és un espai compartit. S'aconsella estudiar estratègies de reducció de la velocitat dels vehicles motoritzats en els trams on la secció de la carretera superi els 5,50 metres d'amplada.
- Senyalitzar adequadament que la velocitat màxima de circulació dels vehicles és de 20km/h en tot el traçat.
- Garantir la visibilitat al llarg de tot el traçat a tots els usuaris de la carretera. Per tal de garantir la seguretat és indispensable eliminar possibles objectes que dificultin la visibilitat, senyalitzar la necessitat de reduir la velocitat o bé dissenyar espais de transició cap a d'altres tipologies de secció quan les opcions anteriors no siguin possibles.
- Restringir la circulació de vehicles motoritzats a la carretera d'accés a l'àrea recreativa dels Pins durant la temporada estival. S'aconsella restringir la circulació des del transformador situat a la carretera d'accés al nucli de Sant Privat.
- Estudiar la possibilitat d'inserir un sistema de control/restricció de la circulació motoritzada a l'encreuament entre la carretera GIP-5226 i la carretera que porta al veïnat de Pocafarina, a l'alçada del pont sobre el riu Gurn. S'aconsella analitzar quina seria la solució idònia per resoldre els problemes de sobre-freqüentació durant la temporada estival.
- Convertir el carrer Pintor Josep Pujol, al veïnat de l'Ajuntament, en un eix d'un sol sentit de circulació pels vehicles motoritzats de sortida de la urbanització, utilitzant la carretera de Vidrà com a eix d'entrada al veïnat.
- Dissenyar acuradament les interseccions entre el traçat de la carretera GIP-5226 i els carrers Pintor Josep Pujol, Gurn i Pintor Joaquim Vayreda, garantint la seguretat de totes les persones usuàries, i prioritant la continuïtat dels desplaçaments a peu o amb bicicleta.
- Des-incentivar (o prohibir) la circulació dels vehicles motoritzats a la plaça Major de Sant Privat, a excepció dels veïns residents al llarg del traçat. Senyalitzar adequadament la prohibició de circulació a l'encreuament de la carretera GIP-5226 amb la carretera que porta als Pins. S'aconsella prohibir l'estacionament de vehicles motoritzats a tota la plaça.
- Incorporar els criteris per a la selecció d'arbrat en nuclis urbans especificats en cadascuna de les seccions tipus detallades en l'apartat "Annexos" del present document. El PEMMS proposa la realització d'un estudi acurat del paisatge al voltant de la carretera GIP-5226, incorporant el verd com a element essencial. S'aconsella analitzar acuradament la vegetació existent i actuar d'acord amb el gra actual, estudiant cada tram de la carretera en particular.
- Senyalitzar acuradament la nova xarxa d'ús preferent per a la mobilitat activa, indicant la distància i el temps de desplaçament a peu i amb bicicleta entre els principals llocs significatius.

S'aconsella posar especial atenció a la visibilitat, llegibilitat, continuïtat i uniformitat de la senyalització proposada.

Responsable:

Ajuntament de La Vall d'en Bas i Diputació de Girona

ESTRATÈGIA 3

ARTICULAR UN SISTEMA DE PARCS

La necessitat d'incorporar el verd en el paisatge quotidià



La Vall d'en Bas és un municipi extraordinàriament ric pel que fa a la presència d'espais naturals. Orografia i hidrografia han permès desenvolupar un paisatge vegetal complex i de gran valor ecològic. Tal i com se sosté en el Catàleg de Paisatge de les Comarques Gironines, la interacció entre els diferents espais naturals és clau per a garantir la perdurabilitat dels valors naturals i ecològics del paisatge i la qualitat del paisatge incrementa la qualitat de vida i el benestar dels ciutadans, i està intrínsecament unida a la imatge que projecta un municipi.

L'objectiu principal d'aquesta estratègia és el d'articular un "gran" sistema ecològic que millori la connectivitat, llegibilitat i qualitat dels espais oberts i que permeti augmentar la permeabilitat social entre els diferents nuclis de la vall. L'aigua, juntament amb els espais situats a les afores dels nuclis per a l'estacionament dels vehicles, esdevé l'element al voltant del qual articular aquest sistema interconnectat d'espais verds en forma de parc.

Els parcs proposats pel PEMMS s'allunyen de la idea de zona verda proposada pel PGOU del municipi, entesa com a un petit fragment aïllat i sovint desconnectat, i proporcionen una nova relació espacial entre els equipaments, les àrees d'activitat i els diferents nuclis habitats del municipi, que queden connectats a través d'aquests grans espais verds. La construcció dels parcs permet donar forma a la dispersió i, al mateix temps, recuperar i re-valoritzar els paisatges locals. La idea del parc com a espai social és essencial per aconseguir connectar els diferents nuclis del municipi a través dels espais naturals.

El terme "parc" s'utilitza no només per al·ludir a un lloc destinat al lleure sinó també per englobar un conjunt de situacions en les quals els caràcters ambientals són la base per a desenvolupar les activitats. Els parcs, doncs, esdevenen un suport dins el qual poden dur-se a terme multitud de situacions. A banda de millorar la connectivitat ecològica, paisatgística i social del municipi, els parcs esdevenen àrees que, per les seves característiques i dimensions, poden ser considerats grans espais naturals de socialització. A través de la construcció dels parcs àrees actualment oblidades poden adquirir un nou significat urbà.

Els principals objectius de l'Estratègia 3 són:

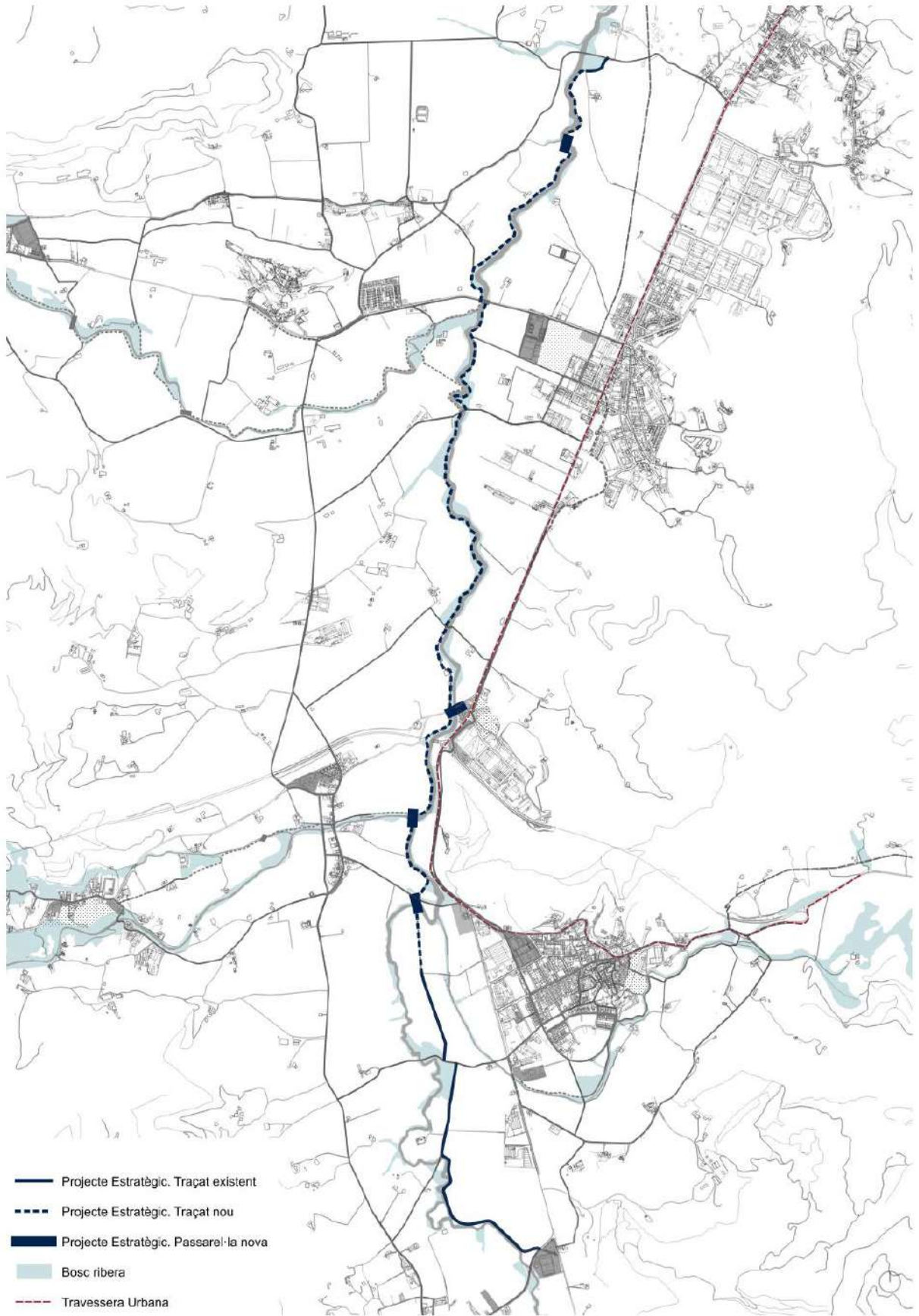
- Establir connexions que permetin relacionar els espais urbanitzats situats al llarg dels cursos fluvials. Connectar els diferents nuclis de la vall a través del traçat de l'aigua (riu Fluvià, riu Ridaura, riera de Joanetes, torrent de Boïcs i el riu Gurn). La connexió d'aquests nuclis a través del curs de l'aigua permet realitzar els desplaçaments resseguint una cota topogràfica constant i progressiva.
- Millorar la qualitat paisatgística i la relació amb l'entorn dels espais d'aparcament situats a les afores dels nuclis. La naturalització d'aquests espais permet millorar la imatge d'accés als nuclis.
- Dotar a tots els nuclis de la vall d'espais oberts de qualitat, reforçant-ne la identitat i oferint espais veïnals de socialització.
- Potenciar els valors ecològics existents i posar en valor el paisatge històric de la vall.

Les accions genèriques per a l'Estratègia 3 són:

- Netejar les lleres dels cursos fluvials de la vegetació invasora.
- Inserir un camí verd per a ciclistes i caminants al llarg dels principals cursos fluvials de la vall. La construcció d'un traçat per a ciclistes i caminants al llarg d'aquests eixos és essencial per facilitar i promoure la mobilitat activa i segura entre els nuclis de la vall.
- Crear una xarxa de punts d'aturada i contemplació del paisatge al voltant dels cursos de l'aigua i dels espais d'aparcament.
- Repensar el concepte dels espais d'estacionament, convertint-los en espais verds de qualitat.
- Crear una xarxa d'aparcaments de bicicletes que garanteixi aparcar a l'entorn dels parcs.
- Senyalitzar adequadament els principals itineraris per a la mobilitat activa indicant la distància i el temps de desplaçament a peu i amb bicicleta.

PROJECTES ESTRATÈGICS DE L'ESTRAÈGIA 3

Un parc lineal a l'entorn del riu Fluvià	PE17
Un parc lineal a l'entorn del riu Ridaura	PE18
Un parc lineal a l'entorn de la riera de Joanetes i el torrent de Boïcs	PE19
Un parc lineal a l'entorn del riu Gurn	PE20
Adequació de 20 espais verds d'estada: la naturalització dels espais d'aparcament	PE21



0 1000 m

PROJECTE ESTRATÈGIC 17

Un parc lineal a l'entorn del riu Fluvià

Descripció:

Aquest projecte estratègic fa referència a la voluntat de permeabilitzar el traçat del riu Fluvià entre el nucli dels Hostalets i el traçat de la carretera GIV-5224. Orientativament, es proposa actuar en els següents espais:

- Traçat de camí històric número 32, entre el monument a la Família Pagesa i l'encreuament amb el traçat del camí històric número 85, a tocar del mas Toralles, amb una longitud de 1.300 metres. El traçat esmentat és actualment un camí.
- Traçat de camí històric número 48, entre l'encreuament amb el traçat del camí històric número 85, a tocar del mas Toralles, i l'encreuament amb el traçat del camí històric número 112, amb una longitud de 455 metres. El traçat esmentat és actualment un camí.
- Franja de terrenys entre camps de cultiu, a continuació del traçat del camí històric número 48, situada entre el traçat del camí històric número 112 i la carretera de Sant Esteve d'en Bas a Ridaura, amb una longitud de 375 metres. L'esmentat traçat actualment compren els marges de camps de cultiu i travessa el riu Fluvià.
- Franja de terrenys a l'oest del riu Fluvià, entre la carretera de Sant Esteve d'en Bas a Ridaura i la carretera GIV-5273, amb una longitud de 1.000 metres. L'esmentat traçat discórrer principalment per l'espai de servitud de pas de la banda oest del riu Fluvià i travessa el traçat de la riera de Joanetes.
- Franja de terrenys a l'oest del riu Fluvià, entre la carretera GIV-5273 i la carretera del Pas de La Torre, a l'encreuament amb el traçat del camí històric número 64, amb una longitud de 1.700 metres. L'esmentat traçat discórrer principalment per l'espai de servitud de pas de la banda oest del riu Fluvià i comprèn una part del traçat del camí històric número 3.
- Franja de terrenys a l'est del riu Fluvià, entre la carretera del Pas de La Torre, a tocar del mas Pas de la Torre, i la carretera GIP-5226, a l'alçada de la nova passarel·la sobre el Fluvià, amb una longitud de 570 metres. L'esmentat traçat discórrer principalment per l'espai de servitud de pas de la banda est del riu Fluvià.
- Franja de terrenys a l'oest del riu Fluvià, entre la carretera GIP-5226 i el traçat del rec del Tinosell, amb una longitud de 950 metres. L'esmentat traçat discórrer principalment per l'espai de servitud de pas de la banda oest del riu Fluvià.
- Franja de terrenys a l'est del riu Fluvià, entre el traçat del rec del Tinosell i el traçat de la carretera GIV-5224,, amb una longitud de 530 metres. L'esmentat traçat discórrer principalment per l'espai de servitud de pas de la banda est del riu Fluvià.

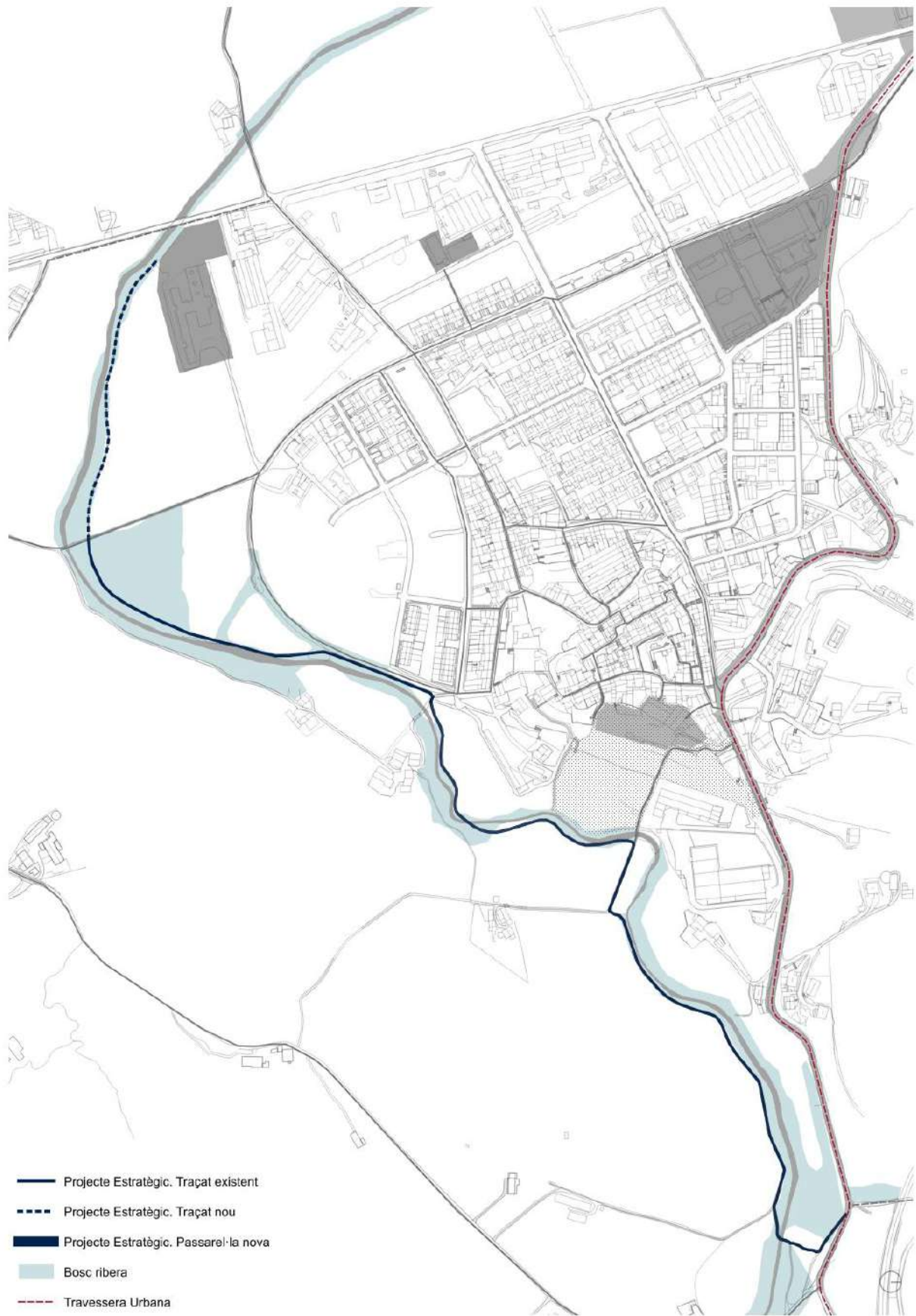
El PEMMS proposa convertir el traçat descrit a l'entorn del riu Fluvià, amb una longitud total de 6.880 metres, en un nou corredor paisatgístic i social que, a banda d'adequar-se a les peculiaritats de cada tram, ha d'integrar els següents criteris de disseny d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST5 detallada en l'apartat "Annexos" del present document:

- Netejar l'entorn del riu Fluvià de la vegetació invasora per tal d'evitar que aquestes espècies proliferin. En els trams on sigui necessari, s'aconsella replantar amb vegetació autòctona pròpia dels espais riberencs, reforçant la funció de connector ecològic i paisatgístic del riu.
- Condicionar el camí existent coincident amb el traçat dels camins històrics 32 i 48 descrits anteriorment, entre el monument a la Família Pagesa i el traçat del camí històric número 112, per tal de consolidar-lo com a un camí verd per a ciclistes i caminants.
- Incorporar un camí verd de com a mínim, 2,50 metres d'amplada (recomanable 3,00 metres) que garanteixi la continuïtat a peu i amb bicicleta al llarg del traçat del riu Fluvià, entre el traçat del camí històric número 112 i el traçat de la carretera GIV-5224. El PEMMS proposa inserir el camí verd dins l'espai de servitud del riu Fluvià, respectant les dinàmiques de l'aigua.
- Conservar el paviment de terra existent en els camins consolidats i utilitzar terra d'aspecte similar a la local per a la realització del paviment en els nous traçats. S'aconsella posar especial atenció al color de la terra aportada i no utilitzar peces de vorada per a la delimitació dels camins. S'aconsella dissenyar acuradament els trams del recorregut on sigui necessari utilitzar una pavimentació dura (com per exemple els passos entre camps de cultiu, guals, etc.)

- Inserir 4 passarel·les per a ciclistes i caminants que garanteixin la continuïtat del traçat proposat. El PEMMS proposa incorporar una passarel·la sobre el riu Fluvià a les proximitats de l'Alberg, a tocar de la carretera de Sant Esteve d'en Bas a Ridaura, una altra passarel·la sobre el riu Fluvià a l'entorn del pont existent de la carretera GIV-5273, a les proximitats del polígon La Serra, una passarel·la sobre la riera de Joanetes, a la trobada d'aquesta amb el riu Fluvià, passat el veïnat de Can Trona, i una altra passarel·la sobre el riu Fluvià, a l'alçada del trobament del rec Tinosell amb aquest darrer.
- Analitzar acuradament la vegetació existent i estudiar la conveniència de realitzar noves plantacions dirigides exclusivament a reforçar l'ombra, a possibles llocs d'aturada i/o a dirigir les visuals al llarg dels esmentats traçats. En zona de ribera, plantar només si és estrictament necessari per estabilitzar talussos o per recuperar zones on s'hagi eliminat vegetació invasora, seguint els criteris de l'Agència Catalana de l'Aigua.
- Incorporar espais d'estada o descans al llarg del recorregut. El PEMMS proposa considerar els elements històrics presents al llarg del recorregut alhora de situar els punts de descans i contemplació del paisatge.
- Senyalitzar acuradament la nova xarxa d'ús preferent per a la mobilitat activa, indicant la distància i el temps de desplaçament a peu i amb bicicleta entre els principals llocs significatius. S'aconsella posar especial atenció a la visibilitat, llegibilitat, continuïtat i uniformitat de la senyalització proposada.

Responsable:

Ajuntament de La Vall d'en Bas, Consell Comarcal de la Garrotxa, Consorci de les Vies Verdes de Girona i Agència Catalana de l'Aigua.



- Projecte Estratègic. Traçat existent
- - - Projecte Estratègic. Traçat nou
- █ Projecte Estratègic. Passarel·la nova
- █ Bosc ribera
- - - Travessera Urbana

0 100 m

PROJECTE ESTRATÈGIC 18

Un parc lineal a l'entorn del riu Ridaura

Descripció:

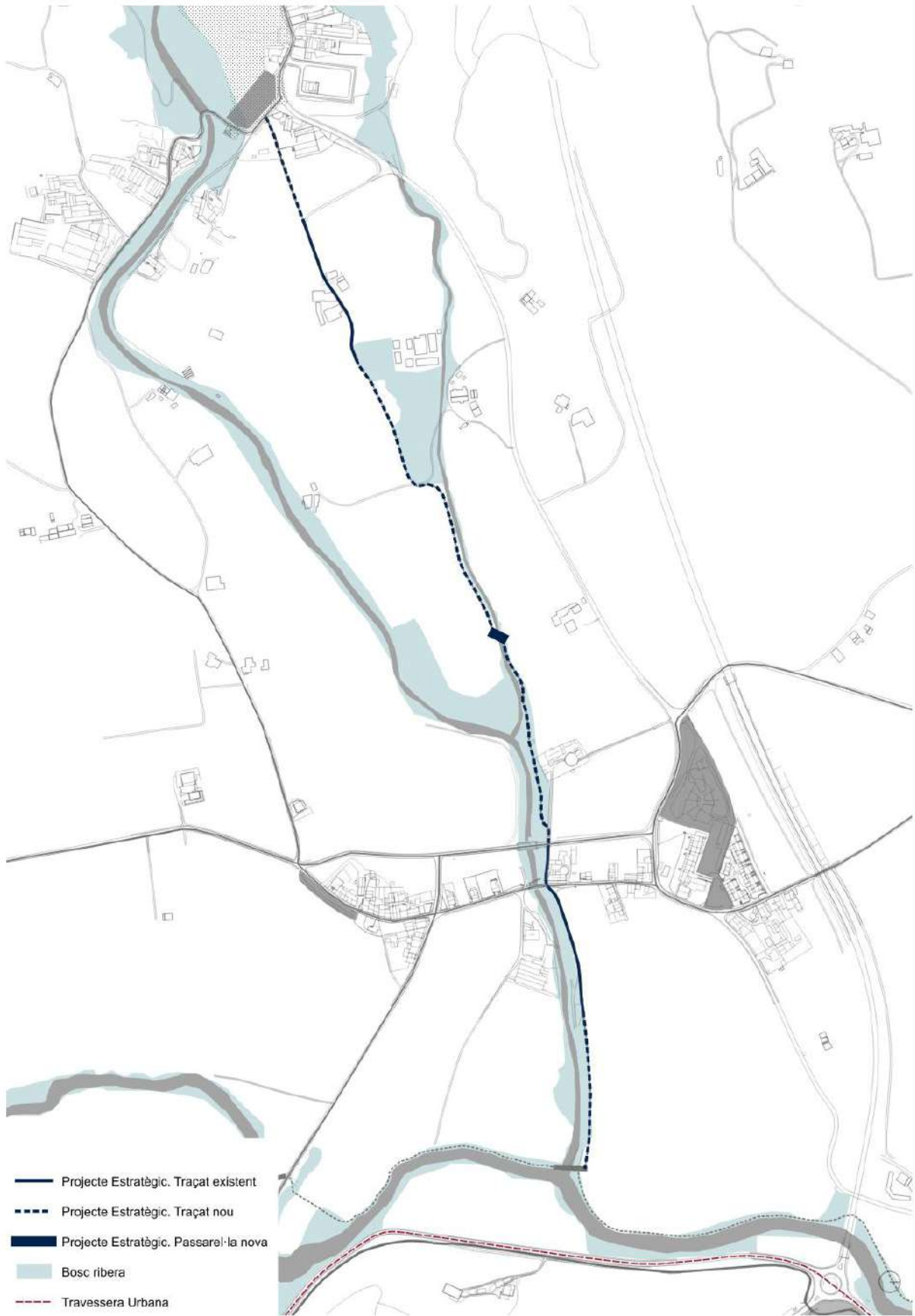
Aquest projecte estratègic fa referència a la voluntat d'adequar l'entorn del traçat del riu Ridaura, a les proximitats del nucli de Sant Esteve d'en Bas. Orientativament, es proposa actuar en els següents espais:

- Traçat actual de la via verda del Carrilet, entre l'encreuament amb el traçat de la carretera C-63z i l'encreuament amb el camí que porta als Torrons des del carrer de l'Andana, amb una longitud de 980 metres.
- Traçat de camí existent a la banda nord-oest del riu Ridaura, entre l'encreuament amb el camí que porta als Torrons des del carrer de l'Andana i el pont de la Cau, amb una longitud de 450 metres.
- Franja de terrenys al nord del riu Ridaura, entre el pont de la Cau i la zona verda a les proximitats del centre geriàtric El Mirador del Puigsacalm, amb una longitud de 370 metres. L'esmentat traçat discórrer principalment per l'espai de servitud de pas de la banda nord del riu Ridaura.

El PEMMS proposa consolidar el traçat descrit a l'entorn del riu Ridaura, amb una longitud total de 1.800 metres, com a corredor paisatgístic i social que, a banda d'adequar-se a les peculiaritats de cada tram, ha d'integrar els següents criteris de disseny d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST5 detallada en l'apartat "Annexos" del present document:

- Netejar l'entorn del riu Ridaura de la vegetació invasora per tal d'evitar que aquestes espècies proliferin. En els trams on sigui necessari, s'aconsella replantar amb vegetació autòctona pròpia dels espais riberencs, reforçant la funció de connector ecològic i paisatgístic del riu.
- Condicionar el camí existent coincident amb el traçat de la via verda del Carrilet descrit anteriorment, entre l'encreuament amb el traçat de la carretera C-63z i l'encreuament amb el camí que porta als Torrons des del carrer de l'Andana, per tal de consolidar-lo com a un camí verd per a ciclistes i caminants de com a mínim 2,50 metres (recomanable 3,00 metres).
- Condicionar el camí existent al nord-oest del riu Ridaura, entre l'encreuament amb el camí que porta als Torrons des del carrer de l'Andana i el pont de la Cau, per tal de consolidar-lo com a un camí verd per a ciclistes i caminants de com a mínim 2,50 metres (recomanable 3,00 metres).
- Incorporar un camí verd que garanteixi la continuïtat a peu i amb bicicleta de com a mínim, 2,50 metres d'amplada (recomanable 3,00 metres) al nord del traçat del riu Ridaura, entre el pont de la Cau i la zona verda a les proximitats del centre geriàtric El Mirador del Puigsacalm. El PEMMS proposa inserir el camí verd dins l'espai de servitud del riu Ridaura, respectant les dinàmiques de l'aigua.
- Conservar el paviment de terra existent en els camins consolidats i utilitzar terra d'aspecte similar a la local per a la realització del paviment en els nous traçats. S'aconsella posar especial atenció al color de la terra aportada i no utilitzar peces de vorada per a la delimitació dels camins. S'aconsella dissenyar acuradament els trams del recorregut on sigui necessari utilitzar una pavimentació dura (com per exemple els passos entre camps de cultiu, guals, etc.)
- Analitzar acuradament la vegetació existent i estudiar la conveniència de realitzar noves plantacions dirigides exclusivament a reforçar l'ombra, a possibles llocs d'aturada i/o a dirigir les visuals al llarg dels esmentats traçats. En zona de ribera, plantar només si és estrictament necessari per estabilitzar talussos o per recuperar zones on s'hagi eliminat vegetació invasora, seguint els criteris de l'Agència Catalana de l'Aigua.
- Incorporar espais d'estada o descans al llarg del recorregut. El PEMMS proposa considerar els elements històrics presents al llarg del recorregut alhora de situar els punts de descans i contemplació del paisatge.
- Senyalitzar acuradament la nova xarxa d'ús preferent per a la mobilitat activa, indicant la distància i el temps de desplaçament a peu i amb bicicleta entre els principals llocs significatius. S'aconsella posar especial atenció a la visibilitat, llegibilitat, continuïtat i uniformitat de la senyalització proposada.

Responsable: Ajuntament de La Vall d'en Bas, Consell Comarcal de la Garrotxa, Consorci de les Vies Verdes de Girona i Agència Catalana de l'Aigua.



- Projecte Estratègic. Traçat existent
- - - Projecte Estratègic. Traçat nou
- Projecte Estratègic. Passarel·la nova
- Bosc ribera
- - - Travessera Urbana

0 500 m

PROJECTE ESTRATÈGIC 19

Un parc lineal a l'entorn de la riera de Joanetes i el torrent de Boïcs

Descripció:

Aquest projecte estratègic fa referència a la voluntat de permeabilitzar els traçats de la riera de Joanetes i del torrent de Boïcs, entre Joanetes i el traçat del riu Fluvià. Orientativament, es proposa actuar en els següents espais:

- Franja de terrenys al nord de la riera de Joanetes, entre el traçat del riu Fluvià i Can Borina, amb una longitud de 560 metres. L'esmentat traçat discórrer principalment per l'espai de servitud de pas de la banda nord de la riera de Joanetes.
- Franja de terrenys al nord del torrent de Boïcs, entre Can Borina i el Mas Moles, amb una longitud de 190 metres. L'esmentat traçat discórrer principalment per l'espai de servitud de pas de la banda nord del torrent de Boïcs.
- Franja de terrenys al sud del torrent de Boïcs, entre el Mas Moles i la roureda de Les Comes, amb una longitud de 230 metres. L'esmentat traçat discórrer principalment per l'espai de servitud de pas de la banda sud del torrent de Boïcs. El POUM indica aquest traçat com a camí públic.
- Franja de terrenys al sud de la roureda de Les Comes, entre el camí que porta al Molí de les Comes i el camí de Can Dorca i Can Lluert de Baix, amb una longitud de 230 metres. Aquests terrenys actualment comprenen els marges dels camps de cultiu i són classificats pel POUM com a sòl no urbanitzable.
- Secció asfaltada del camí existent de Can Dorca i Can Lluert de Baix, entre la roureda de Les Comes i el revolt de l'esmentat camí, amb una longitud de 200 metres. El POUM indica aquest traçat com a camí públic.
- Franja de terrenys entre el revolt del camí que porta a Can Dorca i Can Lluert de Baix i l'encreuament amb la carretera GIV-5273, a l'alçada del Bosctancat (Can Déu), amb una longitud de 155 metres. Aquests terrenys actualment comprenen els marges dels camps de cultiu i són classificats pel POUM com a sòl no urbanitzable. El POUM indica aquest traçat com a camí públic.

El PEMMS proposa convertir el traçat descrit a l'entorn de la riera de Joanetes i el torrent de Boïcs, amb una longitud total de 1.565 metres, en un nou corredor paisatgístic i social que, a banda d'adequar-se a les peculiaritats de cada tram, ha d'integrar els següents criteris de disseny d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST5 detallada en l'apartat "Annexos" del present document:

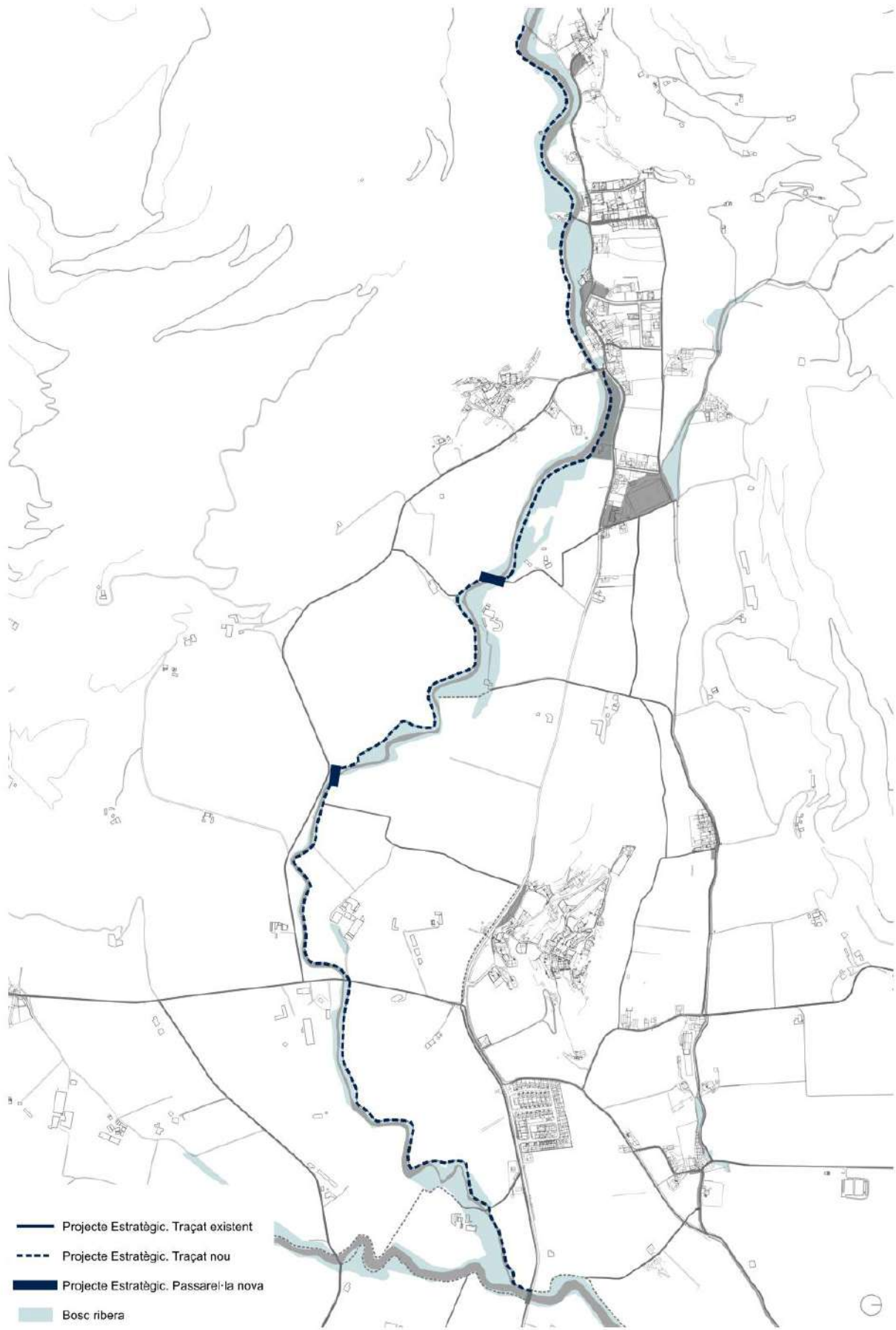
- Netejar l'entorn de la riera de Joanetes i del torrent de Boïcs de la vegetació invasora per tal d'evitar que aquestes espècies proliferin. En els trams on sigui necessari, s'aconsella replantar amb vegetació autòctona pròpia dels espais riberencs, reforçant la funció de connector ecològic i paisatgístic del riu.
- Incorporar un camí verd que garanteixi la continuïtat a peu i amb bicicleta de com a mínim, 2,50 metres d'amplada (recomanable 3,00 metres) al llarg dels esmentats traçats de la riera de Joanetes i del torrent de Boïcs, entre Joanetes i el traçat del riu Fluvià. El PEMMS proposa inserir el camí verd dins l'espai de servitud dels esmentats cursos fluvials, respectant les dinàmiques de l'aigua.
- Utilitzar terra d'aspecte similar a la local per a la realització del paviment dels nous traçats. S'aconsella posar especial atenció al color de la terra aportada i no utilitzar peces de vorada per a la delimitació dels camins. S'aconsella dissenyar acuradament els trams del recorregut on sigui necessari utilitzar una pavimentació dura (com per exemple els passos entre camps de cultiu, guals, etc.)
- Inserir una passarel·la per a ciclistes i caminants sobre el traçat del torrent de Boïcs, a l'alçada del Mas Molas, que garanteixi la continuïtat del traçat proposat.
- Senyalitzar acuradament la continuïtat de camí verd a l'encreuament amb la carretera de la Parcel·lària, a Can Trona.
- Utilitzar l'espai reservat pel POUM pel sistema viari, entre el traçat de la Parcel·lària i el traçat del passeig de Can Trona, per emplaçar-hi el camí verd proposat.
- Analitzar acuradament la vegetació existent i estudiar la conveniència de realitzar noves plantacions dirigides exclusivament a reforçar l'ombra, a possibles llocs d'aturada i/o a dirigir les

visuals al llarg dels esmentats traçats. En zona de ribera, plantar només si és estrictament necessari per estabilitzar talussos o per recuperar zones on s'hagi eliminat vegetació invasora, seguint els criteris de l'Agència Catalana de l'Aigua.

- Incorporar espais d'estada o descans al llarg del recorregut. El PEMMS proposa considerar els elements històrics presents al llarg del recorregut alhora de situar els punts de descans i contemplació del paisatge.
- Senyalitzar acuradament la nova xarxa d'ús preferent per a la mobilitat activa, indicant la distància i el temps de desplaçament a peu i amb bicicleta entre els principals llocs significatius. S'aconsella posar especial atenció a la visibilitat, llegibilitat, continuïtat i uniformitat de la senyalització proposada.

Responsable:

Ajuntament de La Vall d'en Bas, Consell Comarcal de la Garrotxa, Consorci de les Vies Verdes de Girona i Agència Catalana de l'Aigua.



- Projecte Estratègic. Traçat existent
- Projecte Estratègic. Traçat nou
- Projecte Estratègic. Passarel·la nova
- Bosc ribera

0 500 m



PROJECTE ESTRATÈGIC 20

Un parc lineal a l'entorn del riu Gurn

Descripció:

Aquest projecte estratègic fa referència a la voluntat de permeabilitzar el traçat del riu Gurn, entre Sant Privat i el traçat del riu Fluvià, a les proximitats de l'escola Verntallat. Orientativament, es proposa actuar en els següents espais:

- Franja de terrenys al nord del riu Gurn, entre la nova passarel·la sobre el riu Fluvià, a les proximitats de l'escola Verntallat, i la depuradora de Sant Privat, a l'alçada del veïnat de l'Ajutntament, amb una longitud de 3.200 metres. L'esmentat traçat discórrer principalment per l'espai de servitud de pas de la banda nord del riu Gurn. Aquests terrenys actualment comprenen principalment els marges dels camps de cultiu i són classificats pel POUM com a sòl no urbanitzable.
- Franja de terrenys al nord del riu Gurn, entre la depuradora de Sant Privat i el pont existent sobre el riu Gurn, a l'alçada de Can Palanca, amb una longitud de 240 metres. L'esmentat traçat discórrer per la zona verda situada al sud de la carretera GIP-5226.
- Franja de terrenys al sud del riu Gurn, entre el pont existent sobre el riu, a l'alçada de Can Palanca, i el pont existent sobre el riu Gurn passat Santigosa, amb una longitud de 1.000 metres. El POUM indica aquest traçat com a camí públic i són classificats com a sòl no urbanitzable.

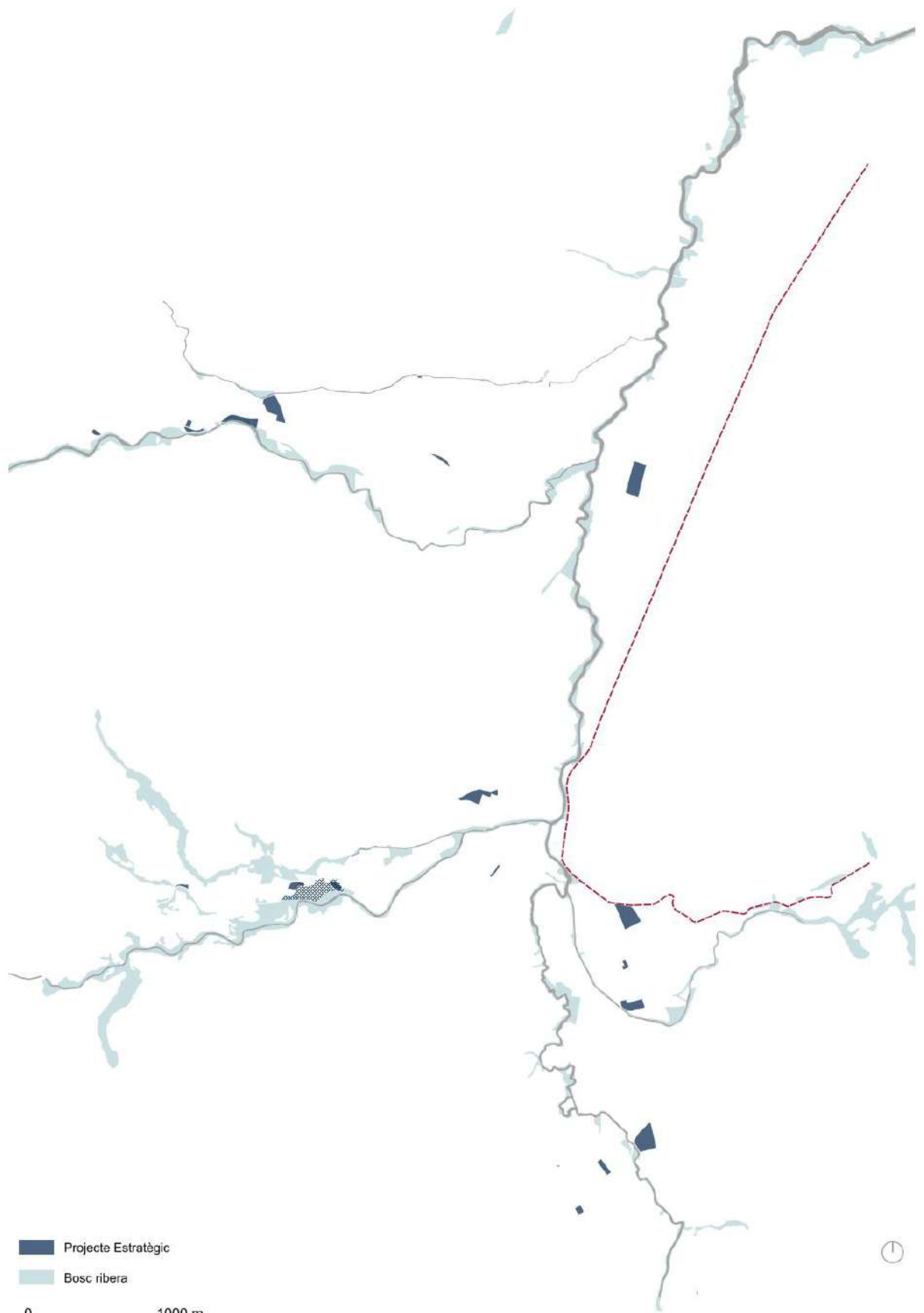
El PEMMS proposa convertir el traçat descrit a l'entorn del riu Gurn, amb una longitud total de 4.440 metres, en un nou corredor paisatgístic i social que, a banda d'adequar-se a les peculiaritats de cada tram, ha d'integrar els següents criteris de disseny d'acord amb les especificacions de la secció tipus ST5 detallada en l'apartat "Annexos" del present document:

- Netejar l'entorn del riu Gurn de la vegetació invasora per tal d'evitar que aquestes espècies proliferin. En els trams on sigui necessari, s'aconsella replantar amb vegetació autòctona pròpia dels espais riberencs, reforçant la funció de connector ecològic i paisatgístic del riu.
- Incorporar un camí verd que garanteixi la continuïtat a peu i amb bicicleta de com a mínim, 2,50 metres d'amplada (recomanable 3,00 metres) al llarg de l'esmentat traçat del riu Gurn, entre Sant Privat i el traçat del riu Fluvià, a les proximitats de l'escola Verntallat. El PEMMS proposa inserir el camí verd dins l'espai de servitud del riu Gurn, respectant les dinàmiques de l'aigua. S'aconsella estudiar acuradament la ubicació del camí verd proposat, incorporant la possibilitat d'utilitzar la banda sud del riu Gurn en els casos on es consideri més adequat.
- Utilitzar terra d'aspecte similar a la local per a la realització del paviment dels nous traçats. S'aconsella posar especial atenció al color de la terra aportada i no utilitzar peces de vorada per a la delimitació dels camins. S'aconsella dissenyar acuradament els trams del recorregut on sigui necessari utilitzar una pavimentació dura (com per exemple els passos entre camps de cultiu, guals, etc.)
- Utilitzar el pont existent sobre el riu Gurn, a l'alçada de Can Palanca, per garantir la continuïtat del recorregut proposat a ciclistes i caminants. S'aconsella re-pensar i/o re-dissenyar l'espai existent del pont per tal de prioritzar els desplaçaments a peu i amb bicicleta i senyalitzar adequadament la continuïtat del recorregut.
- Senyalitzar acuradament la continuïtat de camí verd a l'encreuament amb la carretera de la Parcel·lària, a l'alçada del Molí de l'Aubert.
- Analitzar acuradament la vegetació existent i estudiar la conveniència de realitzar noves plantacions dirigides exclusivament a reforçar l'ombra, a possibles llocs d'aturada i/o a dirigir les visuals al llarg dels esmentats traçats. En zona de ribera, plantar només si és estrictament necessari per estabilitzar talussos o per recuperar zones on s'hagi eliminat vegetació invasora, seguint els criteris de l'Agència Catalana de l'Aigua.
- Incorporar espais d'estada o descans al llarg del recorregut. El PEMMS proposa considerar els elements històrics presents al llarg del recorregut alhora de situar els punts de descans i contemplació del paisatge.
- Senyalitzar acuradament la nova xarxa d'ús preferent per a la mobilitat activa, indicant la distància i el temps de desplaçament a peu i amb bicicleta entre els principals llocs significatius.

S'aconsella posar especial atenció a la visibilitat, llegibilitat, continuïtat i uniformitat de la senyalització proposada.

Responsable:

Ajuntament de La Vall d'en Bas, Consell Comarcal de la Garrotxa, Consorci de les Vies Verdes de Girona i Agència Catalana de l'Aigua.



Projecte Estratègic

Bosc ribera

0 1000 m



PROJECTE ESTRATÈGIC 21**Adequació de 20 espais verds d'estada: la naturalització dels espais d'aparcament****Descripció:**

Aquest projecte estratègic fa referència a la voluntat d'aprofitar la necessitat d'oferir espais per a l'aparcament de vehicles per adequar 21 espais verds d'estada i socialització. Orientativament, es proposa actuar en els següents espais:

- Terrenys situats a les proximitats del mas Aubert, prop de l'Ermita de Sant Simplicí. Els terrenys proposats comprenen l'actual aparcament.
- Terrenys situats entre la carretera GIP-5272 i la carretera C-153, a les proximitats del nucli dels Hostalets. Els terrenys proposats comprenen l'entorn del monument a la Família Pagesa, l'actual aparcament i el recinte del camp de futbol i són classificats pel POUM com a sòl no urbanitzable reservat pels sistemes d'equipaments, espais verds i viari.
- Terrenys situats a la carretera GIP-5272, a les proximitats del nucli dels Hostalets. Els terrenys proposats comprenen l'actual aparcament i una part de camp de cultiu i són classificats pel POUM com a sòl no urbanitzable.
- Terrenys situats a l'entorn del local social del nucli dels Hostalets. Els terrenys proposats comprenen l'actual aparcament i la zona verda i són classificats pel POUM com a sòl urbà reservat pel sistema d'equipaments i espais verds.
- Terrenys situats al carrer de Vic, a continuació de l'espai d'aparcament de Can Llonga. Els terrenys proposats actualment camps de cultiu i són classificats pel POUM com a sòl urbà reservat pel sistema de serveis tècnics i ambientals i per zona clau 1c.
- Terrenys situats a la carretera C-153, a l'entorn del centre geriàtric El Mirador del Puigsacalm, a Sant Esteve d'en Bas. Els terrenys proposats comprenen l'actual aparcament i una porció de camps de cultiu i són classificats pel POUM com a sòl urbà reservat pel sistema d'equipaments i espais verds.
- Terrenys situats al carrer Doctor Turró, a l'entorn del CAP, a Sant Esteve d'en Bas. Els terrenys proposats comprenen l'actual aparcament i una porció de sòl sense ús i són classificats pel POUM com a sòl urbà reservat pel sistema d'equipaments.
- Terrenys situats al carrer de la Piscina, a l'entorn dels equipaments esportius de Sant Esteve d'en Bas. Els terrenys proposats comprenen l'actual aparcament i els marges verds i són classificats pel POUM com a sòl urbà reservat pel sistema d'equipaments i espais verds.
- Terrenys situats al passeig de Can Trona, a l'extrem sud del veïnat. Els terrenys proposats comprenen l'antic aparcament del restaurant i una porció de sòl actualment sense ús i són classificats pel POUM com a sòl urbà reservat pel sistema de zones verdes i protecció de sistemes (lliure permanent).
- Terrenys situats entre el passeig de Can Trona i la carretera de la Parcel·lària, a l'entorn del Centre de Cultura i Natura. Els terrenys proposats comprenen l'actual aparcament del CCN, la zona verda i l'aparcament situat davant l'hotel Vall d'en Bas i són classificats pel POUM com a sòl urbà reservat pel sistema d'equipaments i de zones verdes i pel sistema viari-aparcament.
- Terrenys situats a la carretera GIV-5273, entre el Bosctancat (Can Déu) i Can Barris, a Joanetes. Aquests terrenys són classificats pel POUM com a sòl urbanitzable i es troben inclosos dins el sector PPU-j1 del document normatiu.
- Terrenys situats a la carretera GIV-5273, a l'alçada del local social de Joanetes i de Can Barris. Els terrenys proposats comprenen l'aparcament del restaurant i l'aparcament davant el local social i són classificats pel POUM com a sòl urbà reservat pel sistema de zones verdes, zona clau 32a i es troben parcialment inclosos dins el PAUj1 del document normatiu.
- Terrenys situats a la carretera GIV-5273, a l'alçada de l'Hostal de Dalt, a Joanetes. Els terrenys proposats comprenen la superfície d'asfalt de l'encreuament entre els traçats de l'esmentada carretera i són classificats pel POUM com a sòl no urbanitzable reservat pel sistema viari.
- Terrenys situats a l'entorn de l'escola Verntallat i el camp de futbol. Els terrenys proposats comprenen l'actual aparcament i són classificats pel POUM com a sòl urbà reservat pel sistema d'equipaments.
- Terrenys situats a la carretera GIP-5226, a l'alçada del puig del Mallol. Els terrenys proposats comprenen l'actual aparcament, la zona de contenidors i una porció de sòl actualment sense ús i són classificats pel POUM com a sòl urbà reservat pel sistema viari.

- Terrenys situats a la carretera del veïnat Nou, a les proximitats del veïnat. Els terrenys proposats comprenen una porció de camps de cultiu i són classificats pel POUM com a sòl no urbanitzable.
- Terrenys situats a l'antic traçat de la carretera GIP-5227, a l'alçada del Casic, al veïnat Cirera. Els terrenys proposats comprenen una porció dels marges de l'esmentada carretera i una porció de camps de cultiu i són classificats pel POUM com a sòl no urbanitzable.
- Terrenys situats a l'entorn de la carretera GIP-5226, al veïnat de l'Ajuntament a Sant Privat. Els terrenys proposats comprenen l'actual aparcament del local social i l'entorn del camp de futbol i són classificats pel POUM com a sòl urbà reservat pel sistema d'equipaments, espais verds i viari.
- Terrenys situats al sud de la carretera GIP-5226, entre el veïnat de l'Ajuntament i el veïnat del Carrer, a Sant Privat. Els terrenys proposats comprenen els espais classificats pel POUM com a sòl urbà reservat pels sistemes de zones verdes i aparcament situats al nord del riu Gurn.
- Terrenys situats a l'entorn del nucli de Sant Privat, entre la carretera GIP-5226 i el nucli. Els terrenys proposats comprenen l'actual aparcament i són classificats pel POUM com a sòl no urbanitzable.

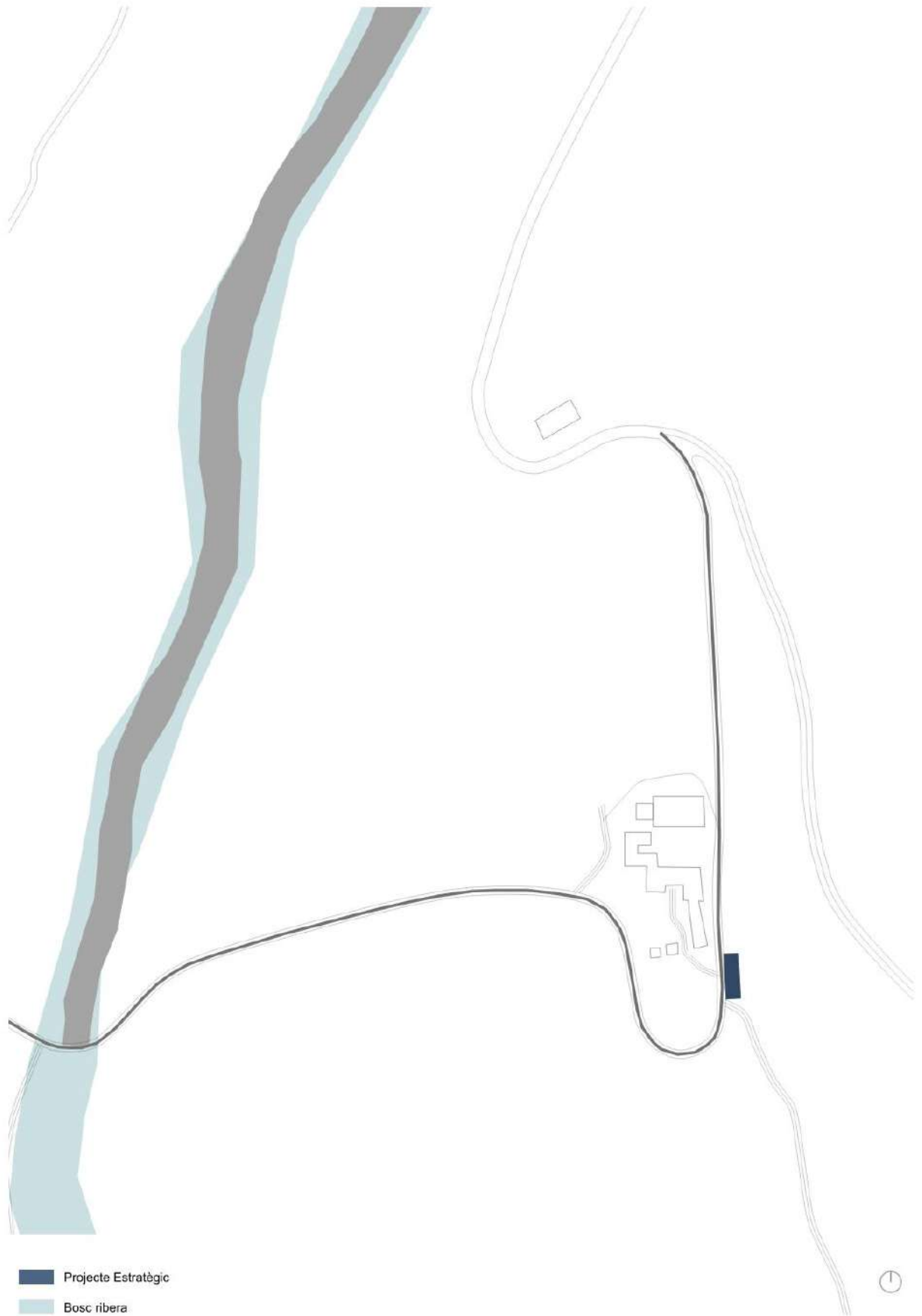
El PEMMS proposa transformar aquests terrenys en espais verds de trobada i socialització que garanteixin l'estacionament de vehicles. Es considera essencial considerar l'arbrat com a l'element principal de disseny dels espais esmentats. A banda d'adequar-se a les peculiaritats de cada cas, els espais proposats han d'integrar els següents criteris de disseny:

- Convertir els esmentats terrenys en espais verds d'estada i socialització a l'ombra. Analitzar acuradament la vegetació existent i realitzar noves plantacions que s'integrin amb la vegetació existent de l'entorn seguint els criteris exposats al llarg del present document. S'aconsella treballar amb espècies autòctones i pròpies del paisatge garrotxí, tenint en compte orientacions, microclimes i particularitats dels sòls en cada un dels espais proposats. Analitzar les visuals i valorar tant les vistes a ressaltar com les vistes a evitar, utilitzant el verd com a l'element essencial de les propostes. S'aconsella, doncs, dissenyar els esmentats espais partint del verd, oferint-li l'espai que necessita pel seu bon desenvolupament, i adequar els espais d'aparcament o equipament entre aquest (no a la inversa).
- El PEMMS aconsella considerar l'espai verd amb aparcament existent a tocar del riu Gurn, a l'alçada del veïnat del Carrer, com a referència d'espai ben integrat en el lloc.
- Garantir l'estacionament de vehicles motoritzats dins els terrenys en qüestió i permetre la circulació pacificada dels vehicles en els espais necessaris. S'aconsella estudiar el dimensionat dels espais reservats per a l'estacionament per a cada cas en particular.
- Inserir aparcaments per a bicicletes dins el nou espai verd. Estudiar, en funció de la demanda, la possibilitat d'inserir aparcaments segurs per a bicicletes.
- Projectar els nous espais de manera que també permetin acollir activitats i esdeveniments diversos. Les zones pensades com a aparcament han de dissenyar-se de manera que puguin ser utilitzades com a espai verd col·lectiu en moments de baixa demanda d'aparcament.
- Equipar els nous espais amb elements de mobiliari com ara taules pícnic i estudiar la possibilitat d'incorporar-hi els recintes de contenidors per tal d'integrar-los (també paisatgísticament) dins els espais esmentats. Valorar la necessitat d'incorporar il·luminació en els espais esmentats.
- Incorporar els equipaments existents dins els espais esmentats com a part essencial dels nous espais verds de trobada amb aparcament. Aprofitar l'adequació dels espais proposats per millorar a nivell paisatgístic l'entorn dels esmentats equipaments.
- Adequar els terrenys esmentats utilitzant terra d'aspecte similar a la local per a la realització del paviment. En les zones on sigui necessària la pavimentació dura, s'aconsella utilitzar materials que permetin la correcta filtració de l'aigua per evitar incrementar la superfície de sòl impermeabilitzada.
- Senyalitzar acuradament la nova xarxa d'ús preferent per a la mobilitat activa, indicant la distància i el temps de desplaçament a peu i amb bicicleta entre els principals llocs significatius. S'aconsella posar especial atenció a la visibilitat, llegibilitat, continuïtat i uniformitat de la senyalització proposada.
- Consolidar l'actual espai d'aparcament situat a tocar del Mas Aubert, als Hostalets
- Integrar dins la idea de parc-aparcament l'àrea formada pel camp de futbol dels Hostalets i el monument a la Família Pagesa, considerant que aquest conjunt ofereix la primera imatge d'accés al nucli. Reservar i senyalitzar l'estacionament regulat per a 6 autocaravanes dins l'espai

- verd d'aparcament situat a l'entrada dels Hostalets. Integrar el local social dels Hostalets dins la idea de parc-aparcament
- Integrar el conjunt d'equipaments format pel pavelló, la piscina i el camp de futbol dins la idea de parc-aparcament, considerant que aquest conjunt ofereix la primera imatge d'accés al nucli de Sant Esteve per la banda oest. Integrar el CAP i el centre El Mirador del Puigsacalm dins la idea de parc-aparcament
 - Considerar el conjunt d'espais format per l'actual esplanada d'aparcament del Centre de Cultura i Natura de Can Trona, la zona verda i l'aparcament situat davant l'Hotel com un sol espai verd amb aparcament. Integrar el Centre de Cultura i Natura dins la idea de parc-aparcament Consolidar l'espai d'aparcament situat al sud del veïnat
 - Modificar l'ordenació proposada en el POUM del municipi pel sector PPU-j1, a Joanetes. En cas de justificar-se la necessitat d'urbanitzar aquest sector a través de sòl residencial, s'aconsella utilitzar l'espai verd col·lectiu com a l'element estructurador del projecte i, en cap cas, estructurar el nou creixement a partir de les necessitats del vehicle privat motoritzat. En general, reduir i repensar els espais viaris proposats pel POUM en aquest sector per tal de respectar el paisatge existent. El PEMMS proposa eliminar el giratori contemplat a la carretera GIV-5273, a l'alçada del Bosctancat (PE13). S'aconsella ubicar l'espai verd amb aparcament a l'inici del sector, entre Can Mas i el Bosctancat (Can Déu). Adequar l'actual espai d'aparcament i accés del restaurant Can Barris i del local social d'acord amb la idea de parc-aparcament (acció contemplada en el POUM). Re-ordenar l'encreuament de la carretera GIV-5273, a l'alçada de l'Hostal de Dalt, a Joanetes, per tal de millorar-ne la qualitat paisatgística, reduint la superfície asfaltada, i incorporar-hi un espai verd amb possibilitat d'aparcament.
 - Integrar el conjunt d'equipaments format per l'escola Verntallat i el camp de futbol dins la idea de parc-aparcament, considerant que aquest és un punt estratègic de la vall.
 - Buscar l'espai adequat per consolidar un espai verd d'estada amb aparcament a les proximitats del veïnat Nou i del veïnat Cirera que funcioni a l'escala veïnal.
 - Integrar dins la idea de parc-aparcament l'àrea formada pel camp de futbol de Sant Privat, el local social i el dispensari. Considerar l'àrea de la pollancreda i l'àrea verda situada davant el restaurant Ca la Carmelita com a exemples d'espais verds amb possibilitat d'aparcament. Integrar el sòl d'equipament previst en el POUM a la urbanització de Can Mulleras dins la idea de parc-aparcament. Adequar un espai verd amb aparcament a les proximitats del nucli de Sant Privat

Responsable:

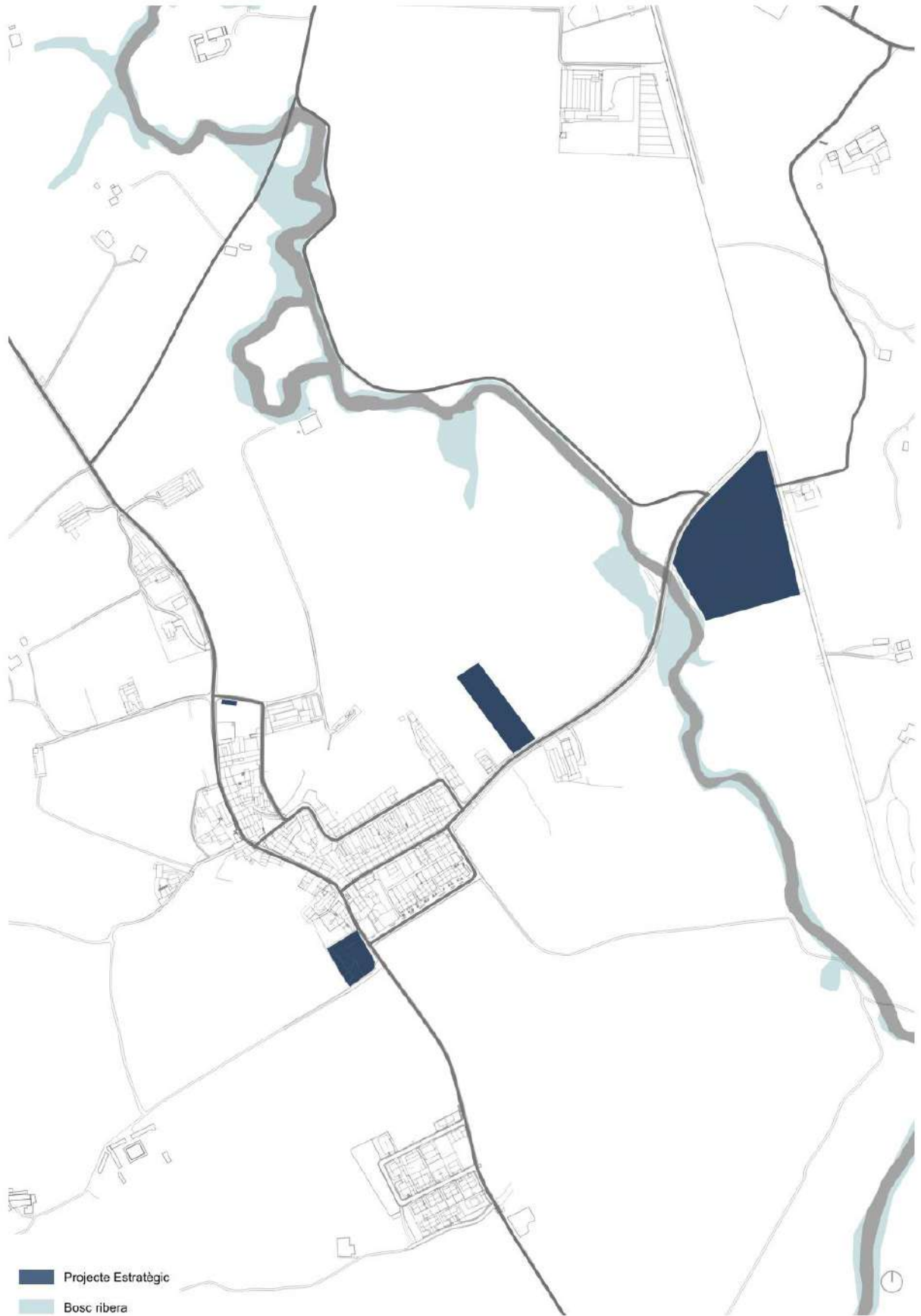
Ajuntament de La Vall d'en Bas



Projecte Estratègic
Bosc ribera

0 100 m

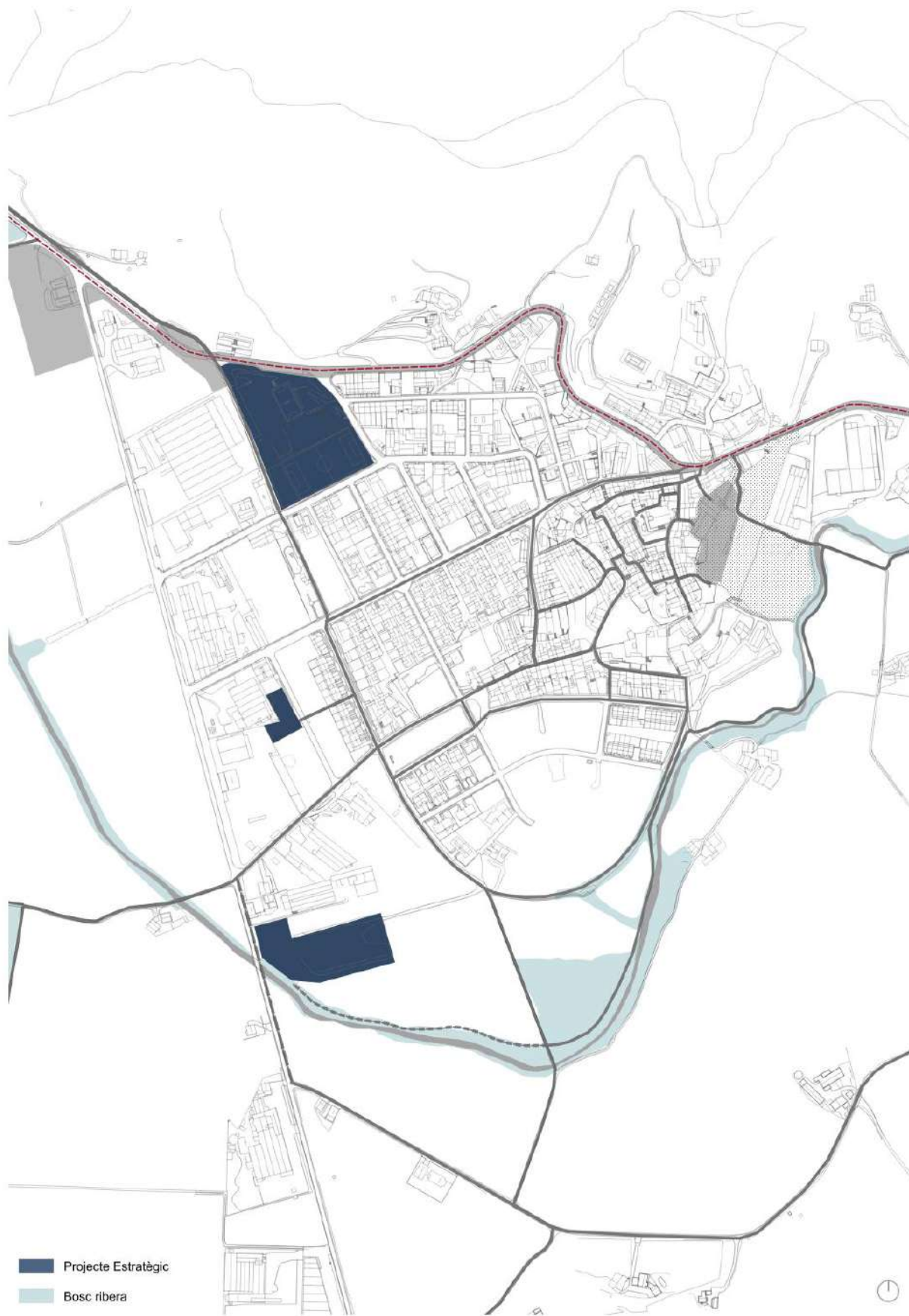




Projecte Estratègic

Bosc ribera

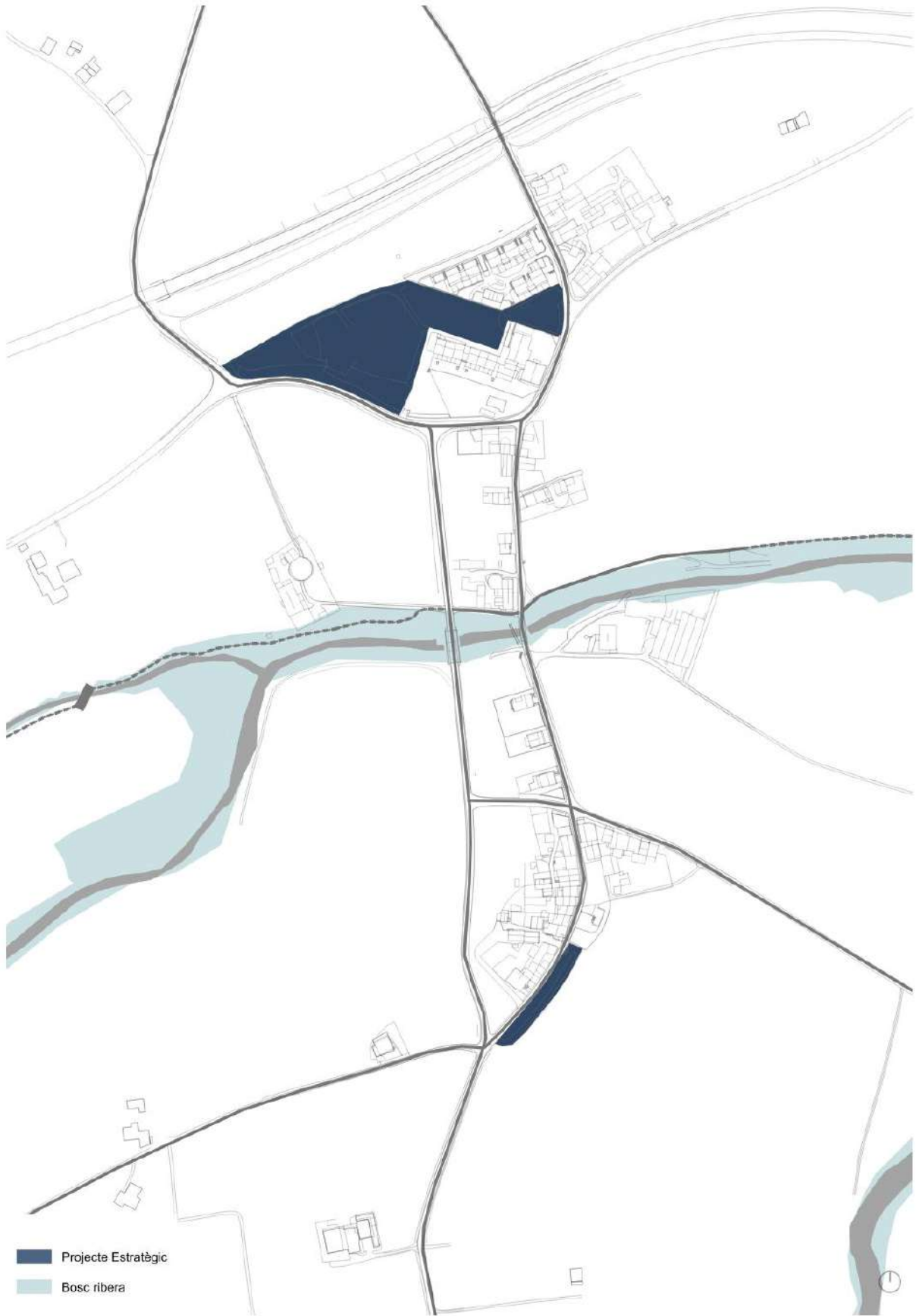
0 100 m



■ Projecte Estratègic
■ Bosc ribera

0 100 m

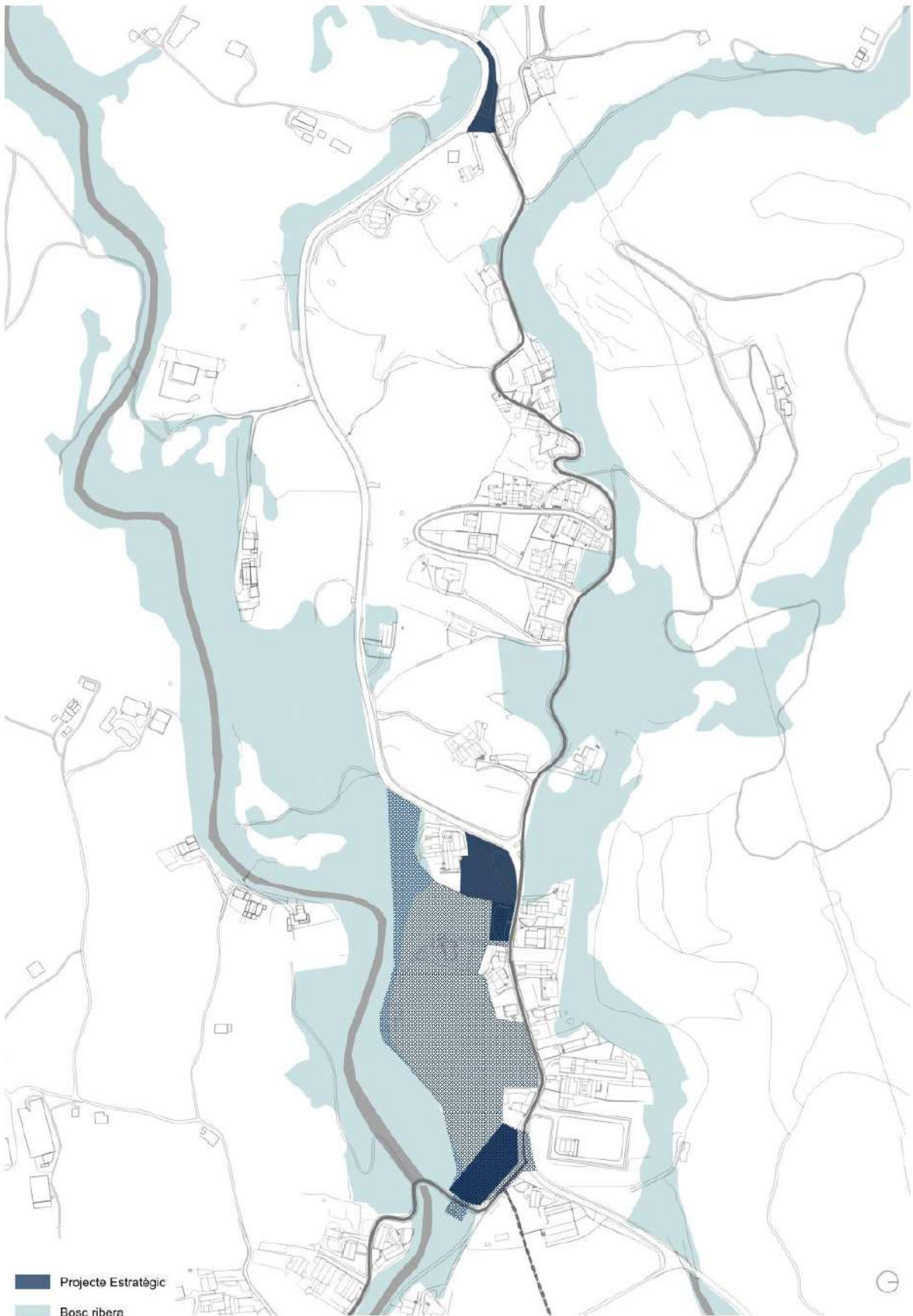




■ Projecte Estratègic
■ Bosc ribera

0 100 m





Projecte Estratègic

Bosc ribera

0 100 m



- Projecte Estratègic
- Bosc ribera
- Traversera Urbana

0 50 m

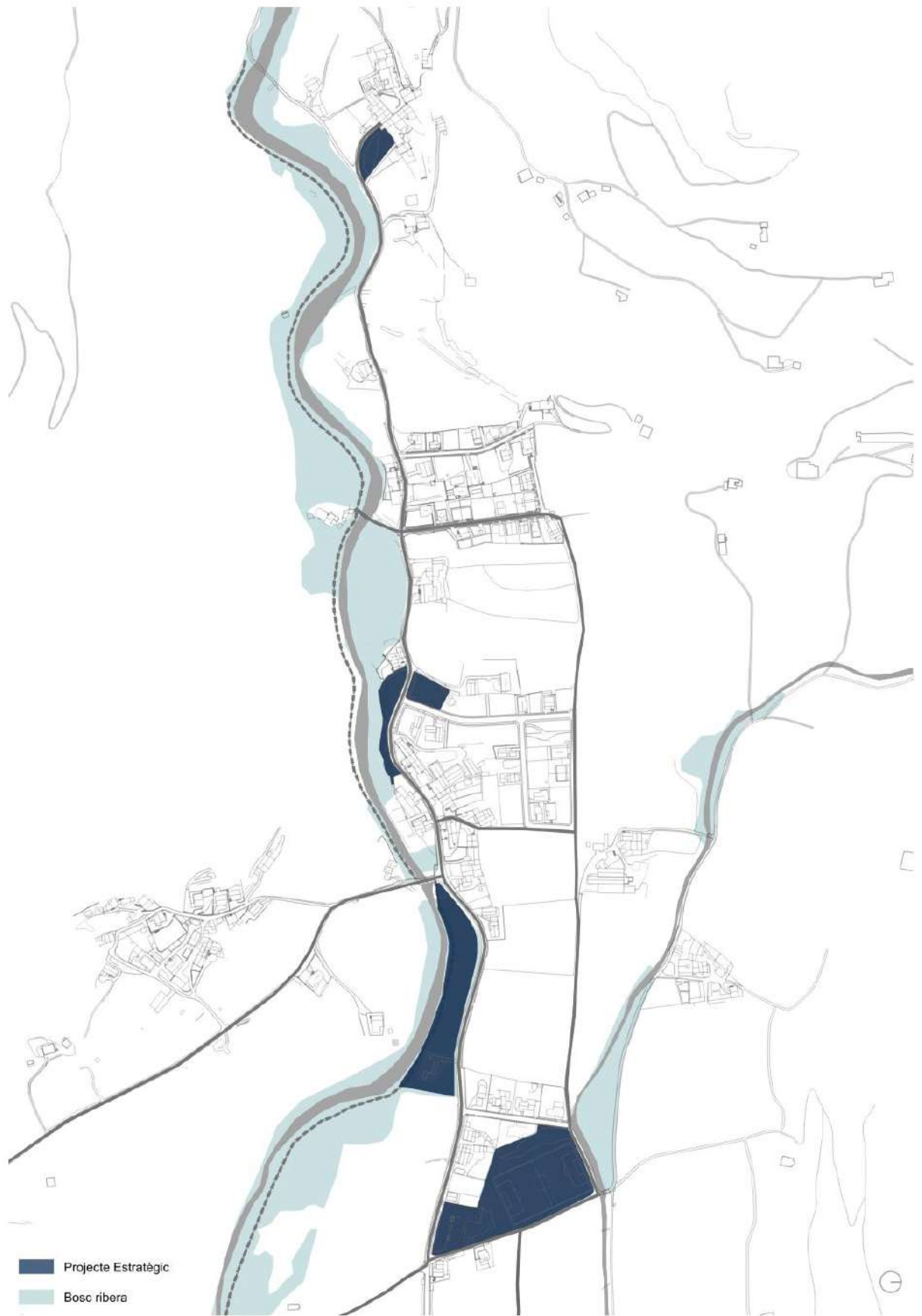


Projecte Estratègic

Bosc ribera

0 100 m





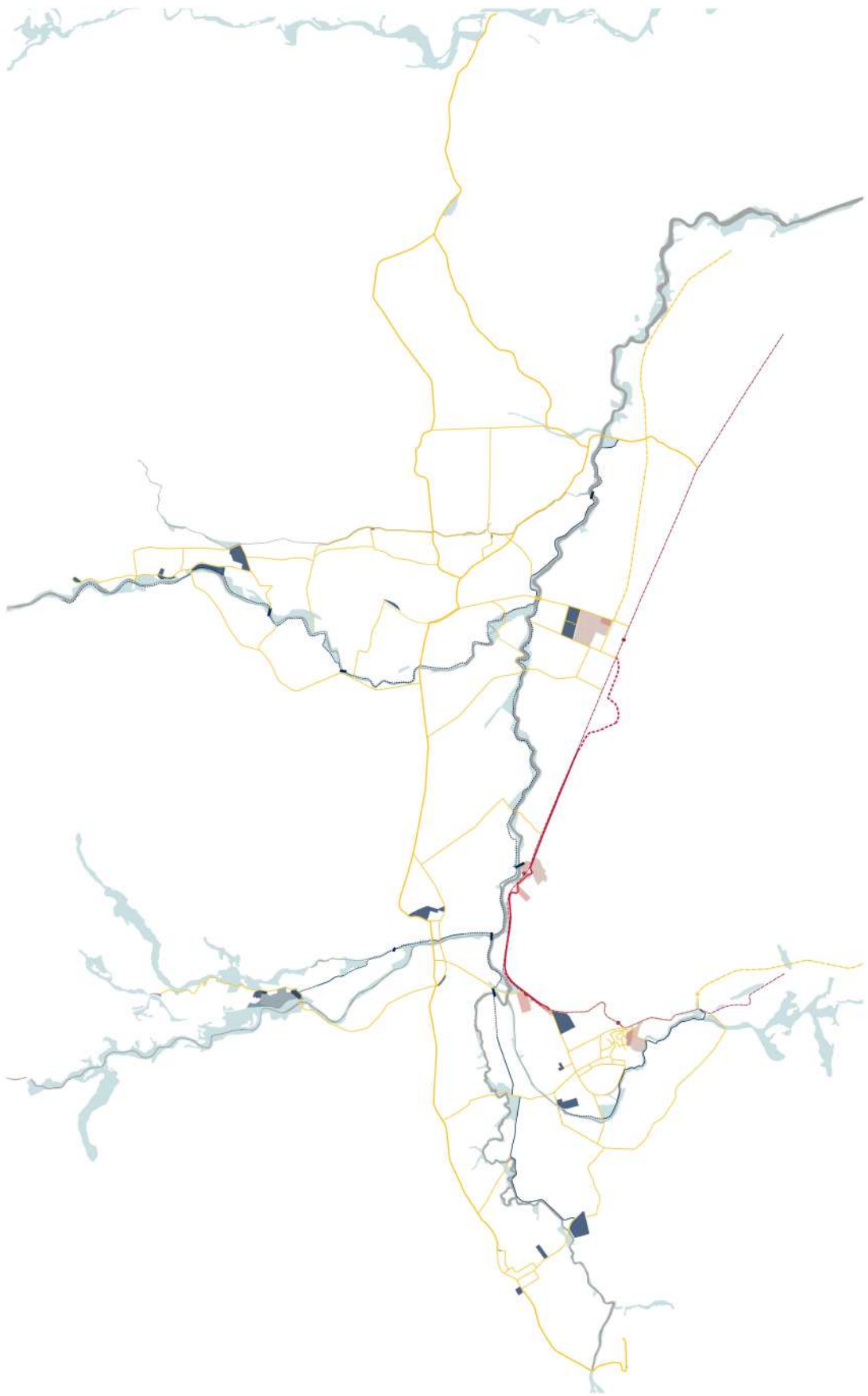
UN PROJETE DE FUTUR PER LA VALL D'EN BAS

A les pàgines anteriors, estratègies i projectes estratègics defineixen una imatge de futur per la Vall d'en Bas que posa al centre la necessitat de repensar els espais i les formes actuals de mobilitat. El PEMMS, a diferència d'altres documents que tracten la mobilitat, ha de ser entès com un pla dinàmic i orientat a l'acció que, a través de la proposta espacial, busca la millor manera d'apropar-se a la visió desitjada a llarg termini. L'estructura espacial proposada reforça la forma policèntrica de la vall, considerant el buit com a una figura projectual fonamental que assumeix un rol primari respecte l'espai construït.

La hipòtesis sostinguda és que a través d'un projecte col·lectiu dels espais de mobilitat, posant al centre la infància com a col·lectiu, sigui possible minimitzar els costos externs del model actual centrat únicament en les persones adultes que tenen la capacitat de desplaçar-se amb vehicle privat motoritzat. Enfront a la construcció de noves infraestructures que permetin anar més ràpid i "evitin" les congestions, el PEMMS proposa la reinterpretació dels traçats existents a favor de la mobilitat activa i el transport públic. L'atenció ha estat posada en els espais (més concretament en la qualitat dels espais) i en la seva reinterpretació per adaptar-los a l'escala humana.

En definitiva, la posició que ha guiat l'elaboració del PEMMS, potser aparentment contradictòria, és que per "construir" un territori més sostenible en termes de mobilitat no necessàriament s'hagi de partir de la limitació dels desplaçaments ni s'hagi d'imaginar forçosament la re-estructuració de les activitats sobre el territori sinó que, més aviat al contrari, sigui el projecte de repensar els espais de la mobilitat l'element capaç de dotar d'un nou cicle de vida a tot allò que ja existeix.

A les pàgines que segueixen es mostra el plànol general que engloba el conjunt d'estratègies i projectes estratègics que proposa el PEMMS.



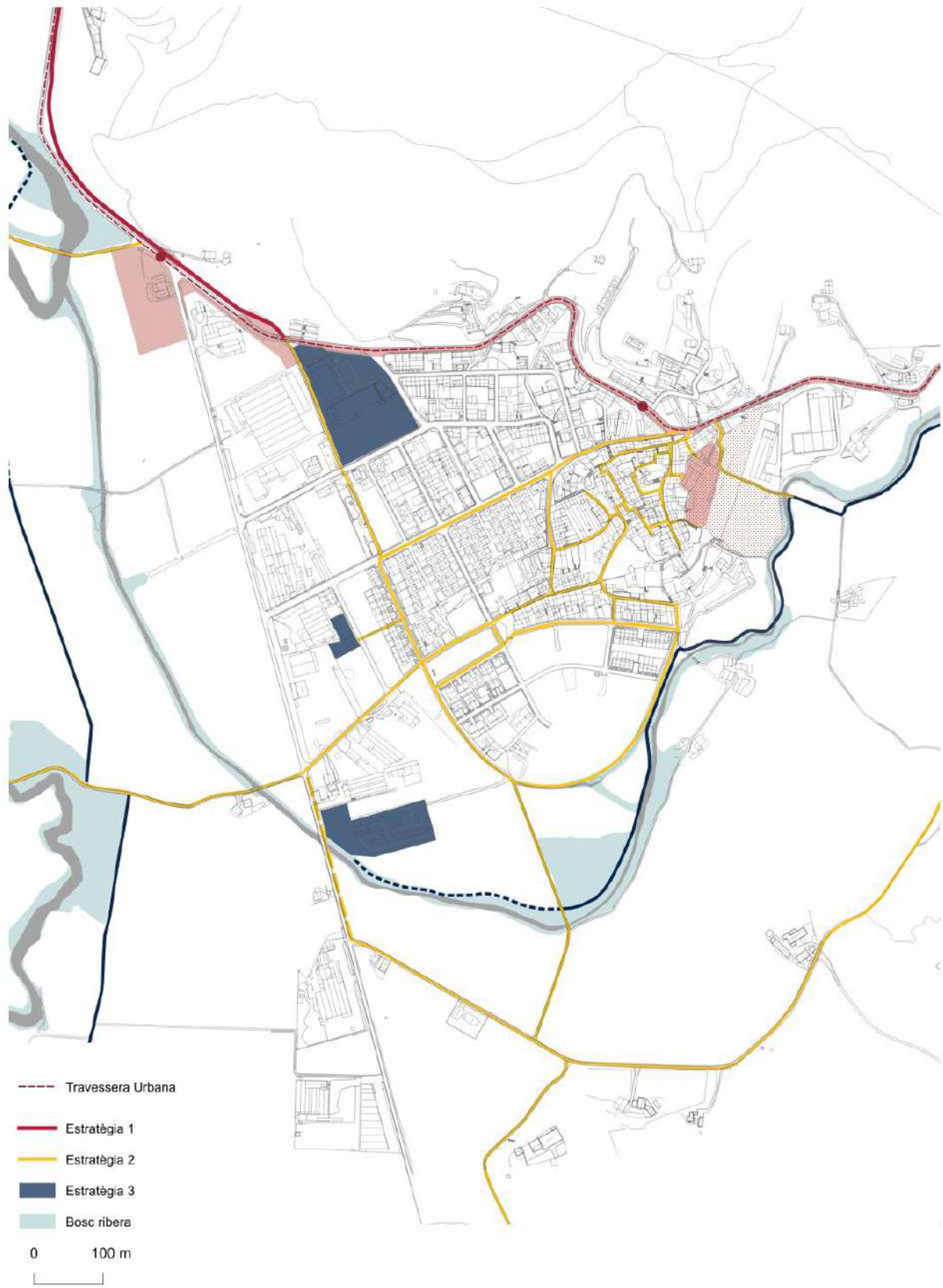
PART IV

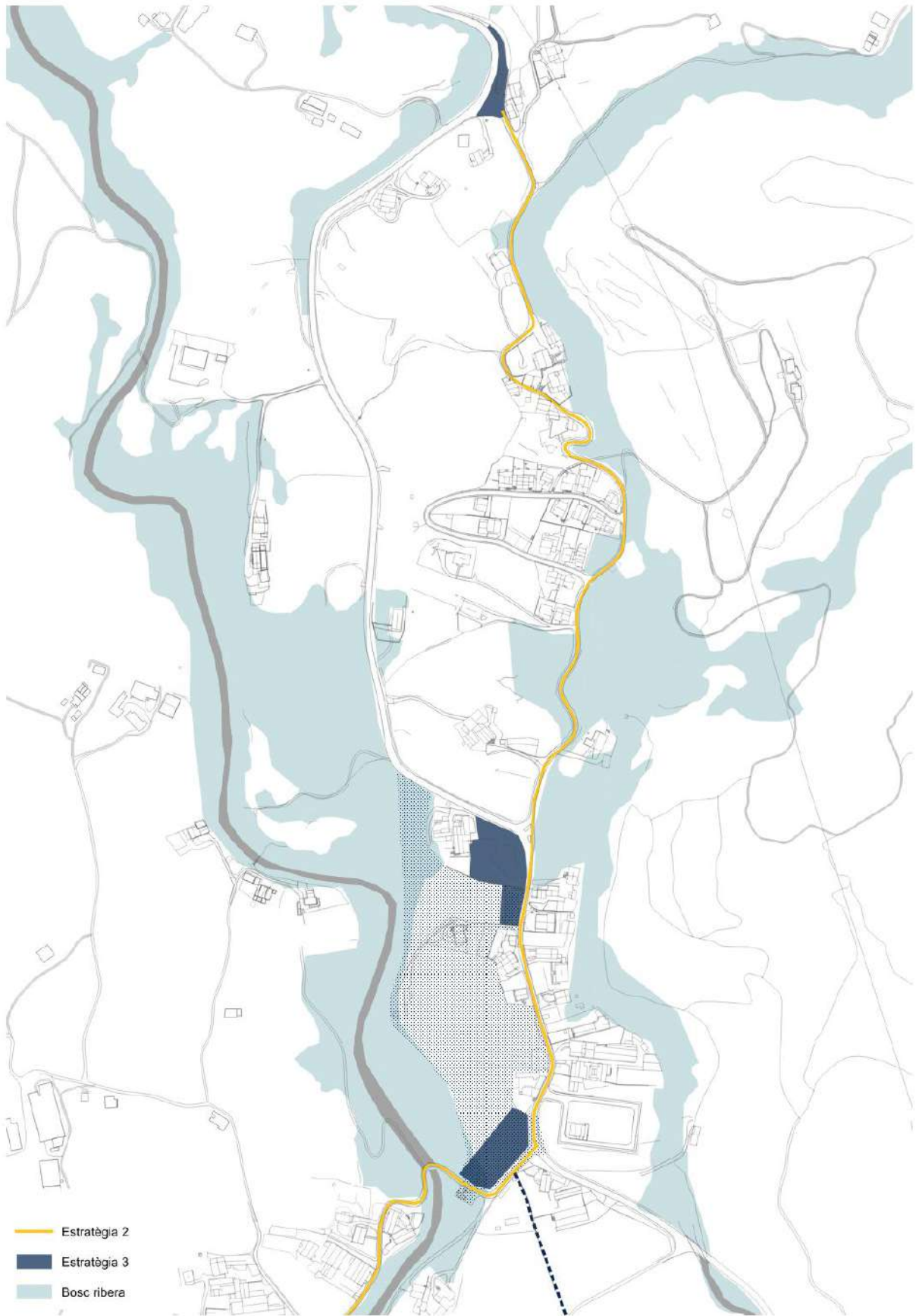
ANNEXOS

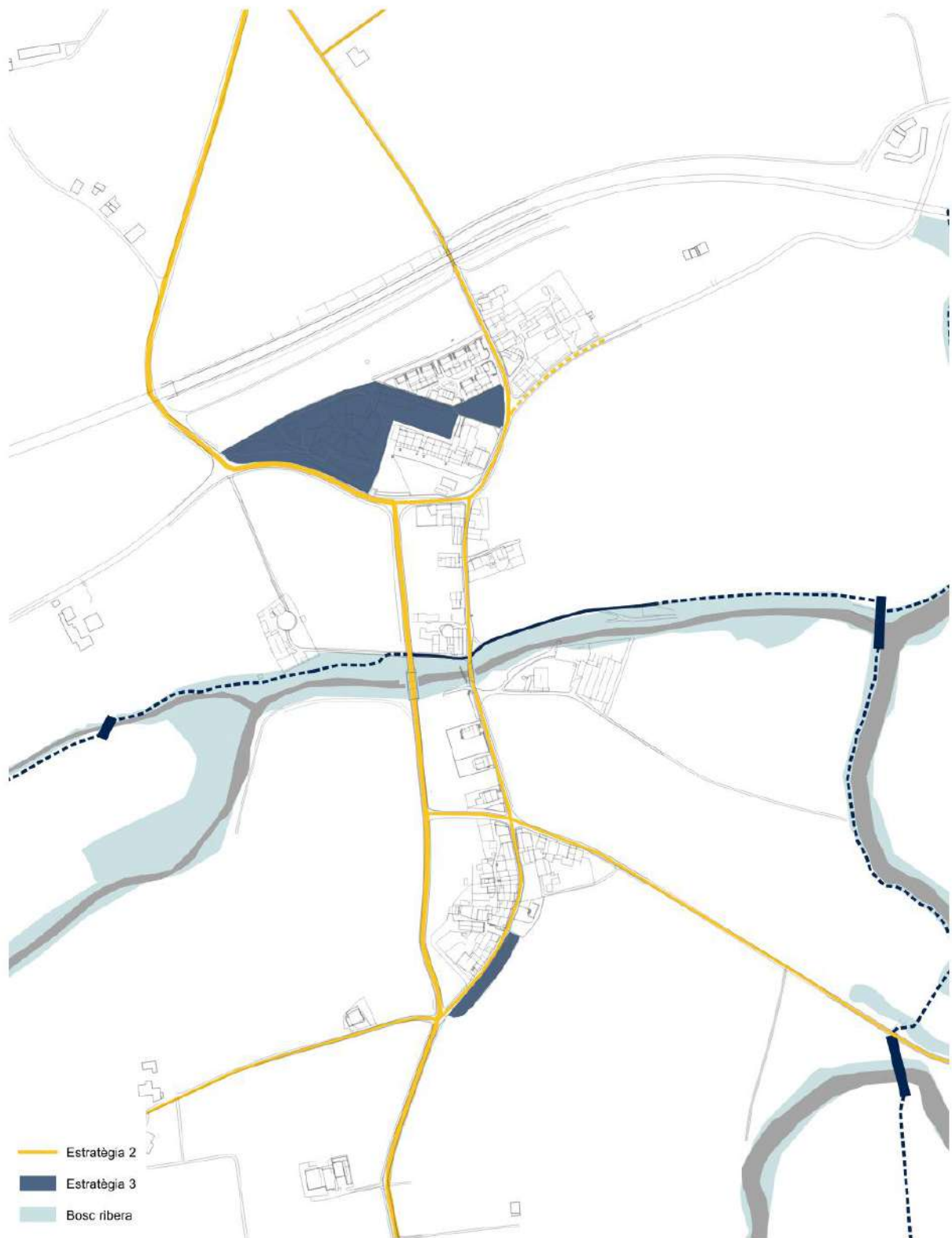
ANNEX 1

RESUM DE LES ESTRATÈGIES PROPOSADES PER NUCLIS



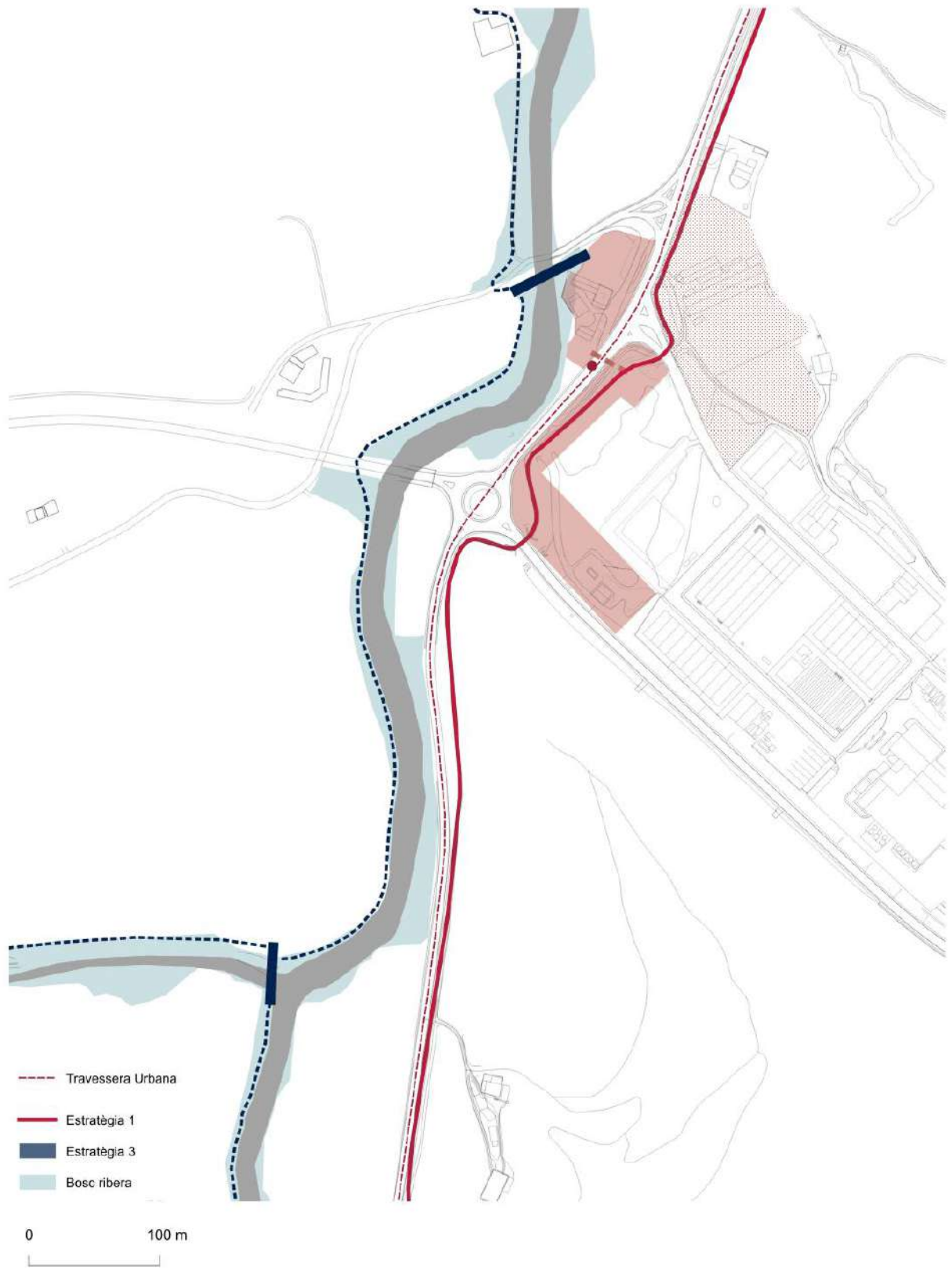


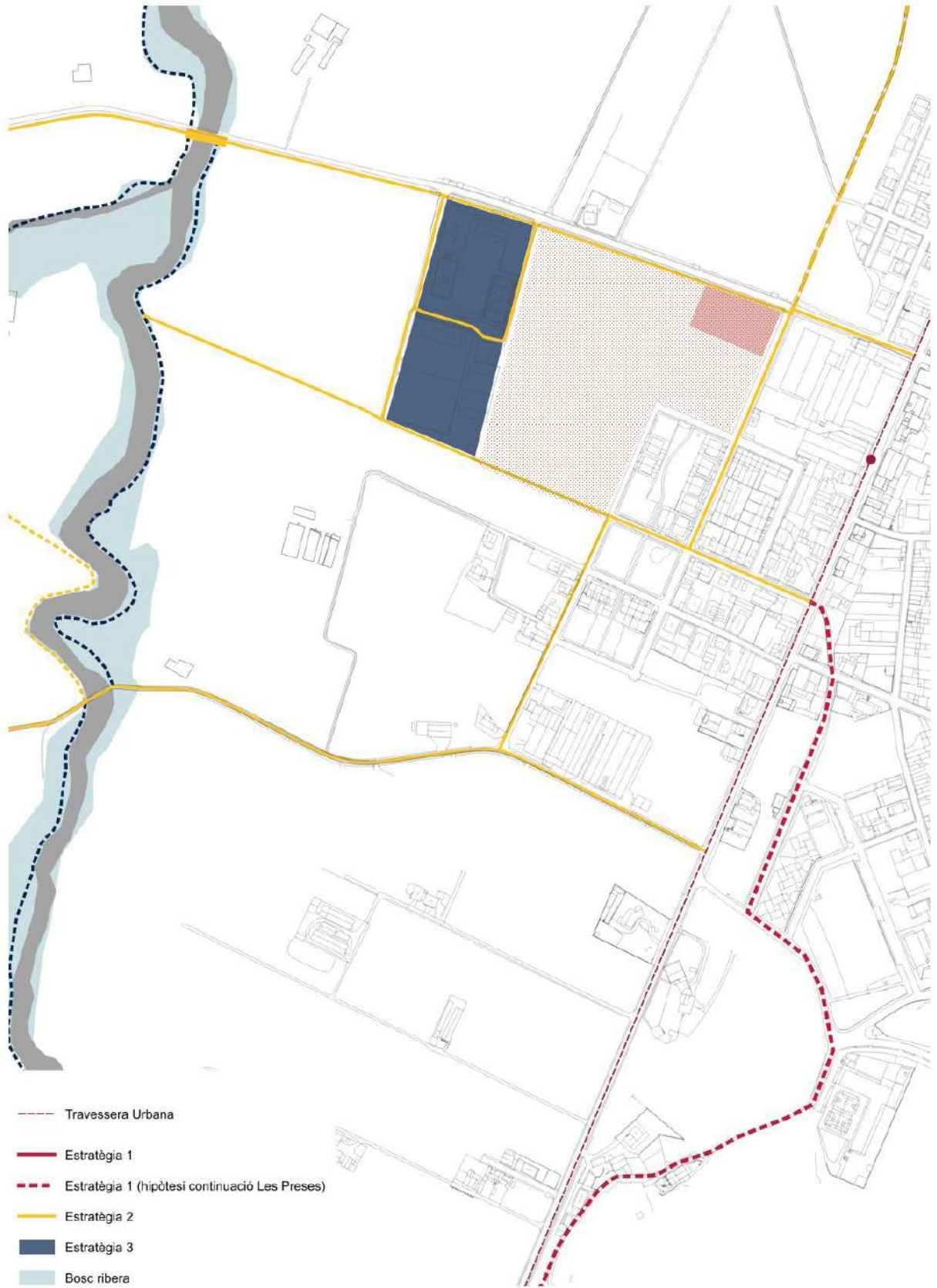




- Estratègia 2
- Estratègia 3
- Bosc ribera

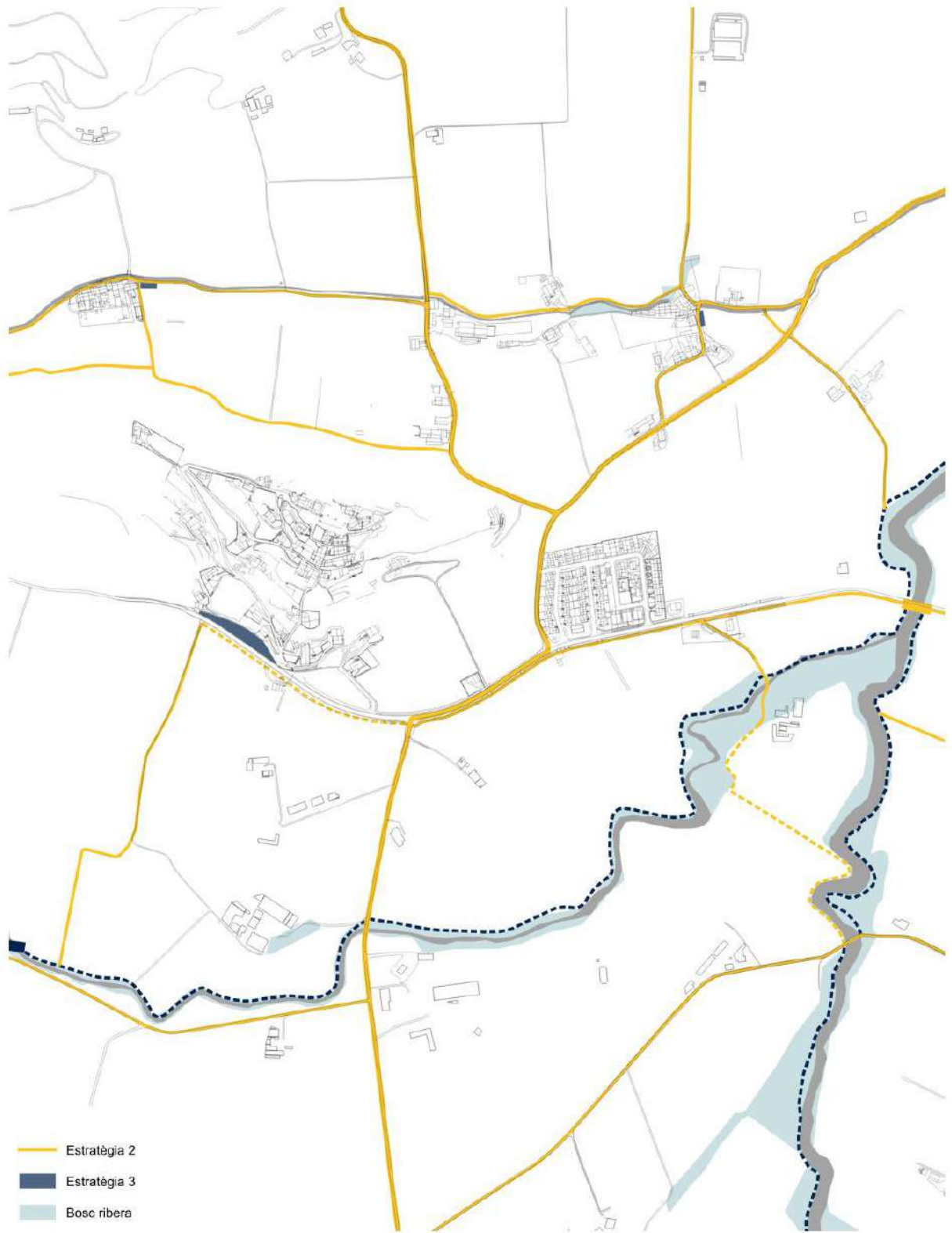
0 100 m





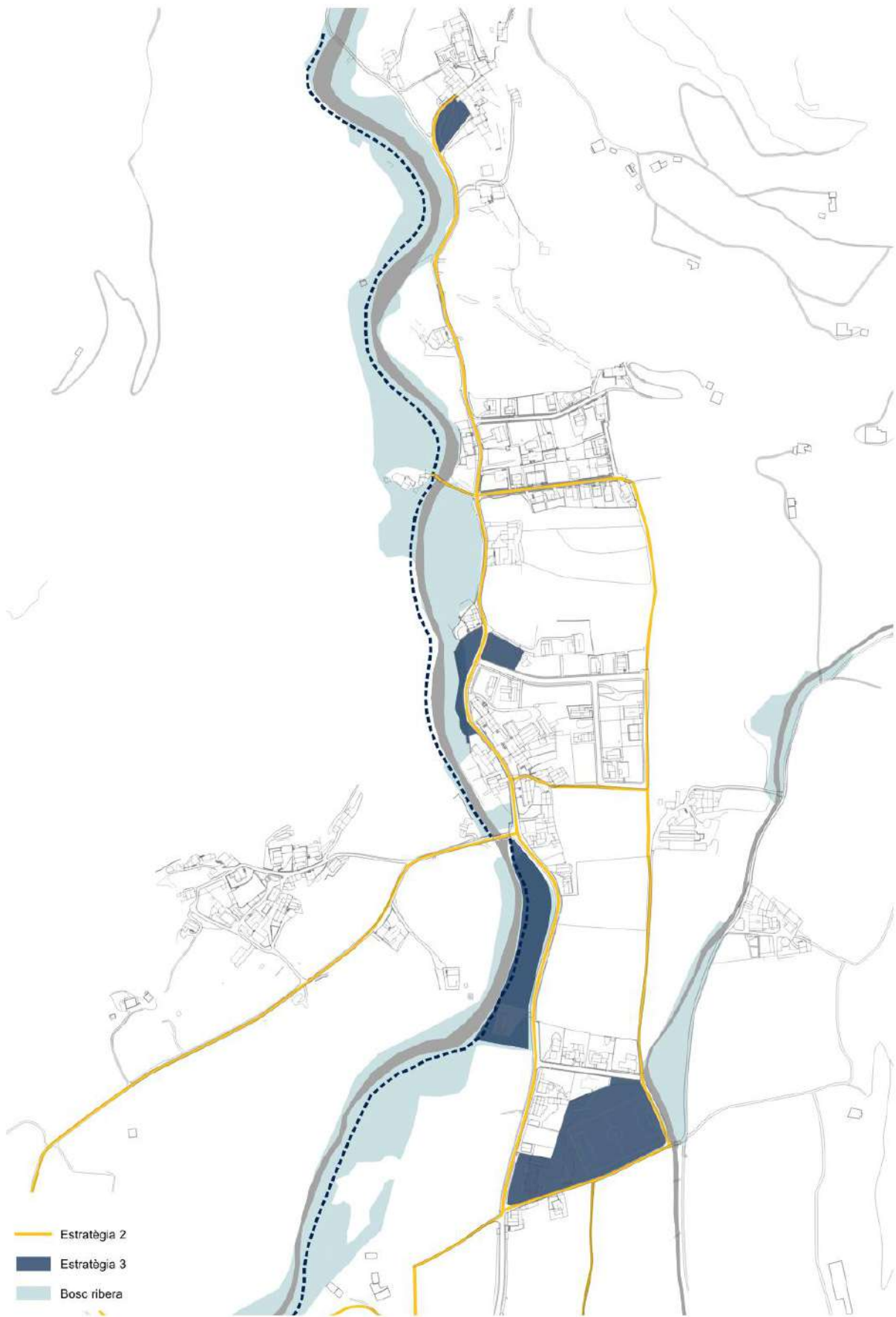
- Traversera Urbana
- Estratègia 1
- Estratègia 1 (hipòtesi continuació Les Preses)
- Estratègia 2
- Estratègia 3
- Bosc ribera

0 100 m



- Estratègia 2
- Estratègia 3
- Bosc ribera

0 100 m



— Estratègia 2

■ Estratègia 3

■ Bosc ribera

0 100 m



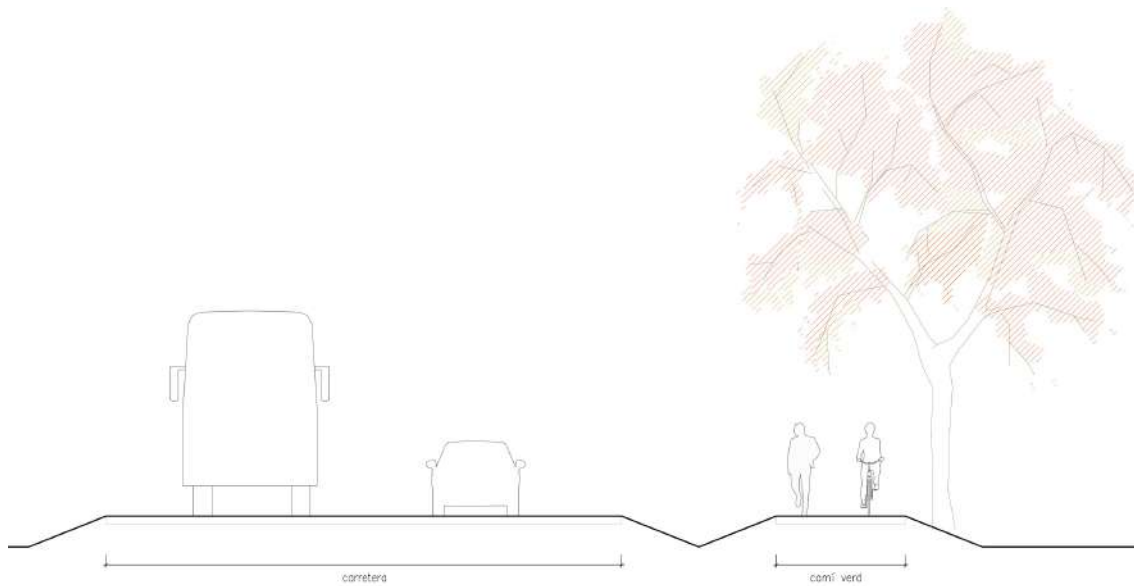
— Estratègia 2
— Bosc ribera

0 100 m

ANNEX 2

RESUM DE LES TIPOLOGIES DE SECCIONS PROPOSADES

ST 1 EIX CÍVIC AL LLARG DE LA TRAVESSERA URBANA



Circulació preferent: caminants, bicicletes i VMP.

Circulació prohibida: vehicles motoritzats, amb les excepcions pertinents.

Velocitat màxima de circulació: 20 km/h

Dimensions:

ST mínima = 2,50 metres
ST recomanada = 3,00 metres

Tipus de paviment: asfalt

Vegetació:

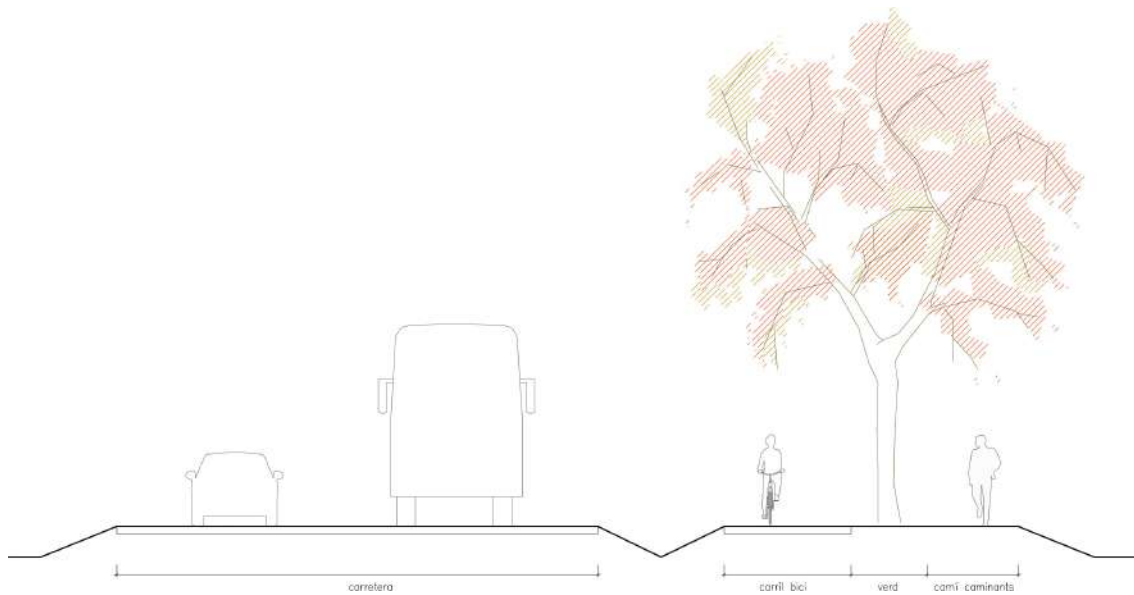
Analitzar acuradament la vegetació existent i estudiar la conveniència de realitzar noves plantacions dirigides a marcar els accessos i camins. En cas de ser necessari, reforçar alguns talussos de delimitació amb arbustives. Les espècies d'arbres proposades són les següents:

Traçat al costat d'una carretera, en alineació:

<i>Platanus x hispanica</i>	plàtan
<i>Acer pseudoplatanus</i>	fals plàtan

S'aconsella ressemar els marges amb una barreja de llavors de prat natural, de composició mixta de gramínies i lleguminoses, per garantir l'estabilitat i evitar problemes d'erosió.

ST 2 EIX CÍVIC AL LLARG DE LA TRAVESSERA URBANA



Circulació preferent:

Carril bici = bicicletes i VMP
 Camí caminants = persones caminants

Circulació prohibida:

Carril bici = persones caminants i vehicles motoritzats, amb les excepcions pertinents.
 Camí caminants = bicicletes, VMP i vehicles motoritzats, amb les excepcions pertinents.

Velocitat màxima de circulació: 20km/h

Dimensions:

ST mínima carril bici = 2,50 metres
 ST recomanada carril bici = 3,00 metres

ST mínima verd = 1,00 metre
 ST recomanada verd = 1,50 metre

ST mínima camí caminants = 1,80 metres
 ST recomanada camí caminants = 2,00 metres

Tipus de paviment:

Carril bici = asfalt
 Camí caminants = terra d'aspecte similar a la local

Vegetació:

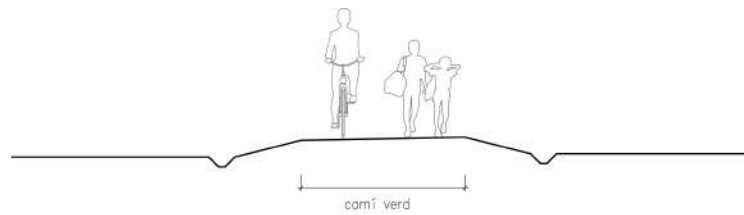
Analitzar acuradament la vegetació existent i realitzar plantacions arbrat en alineació en el tram de l'Eix Cívic entre La Serra i el camí de Bellaire, deixant obertes les visuals a l'est sobre les feixes i masies existents. Es proposa plantar en el camí de Bellaire amb arbres de port petit o mig.

Traçat al costat d'una carretera, en alineació:

<i>Platanus x hispanica</i>	plàtan
<i>Acer pseudoplatanus</i>	fals plàtan

S'aconsella ressemmbrar els marges amb una barreja de llavors de prat natural, de composició mixta de gramínies i lleguminoses, per garantir l'estabilitat i evitar problemes d'erosió.

ST 3 CAMÍ VERD INDEPENDENT



Circulació preferent: caminants, bicicletes i VMP.

Circulació prohibida: vehicles motoritzats, amb les excepcions pertinents.

Velocitat màxima de circulació: 20 km/h.

Tipus de paviment:

En traçats existents = Terra existent
 En nous traçats = Terra d'aspecte similar a la local.

En tots els casos, s'aconsella no utilitzar peces de vorada per a la delimitació del camí.

Dimensions:

ST mínima = 2,50 metres
 ST recomanada = 3,00 metres

Vegetació:

Analtzar acuradament la vegetació existent i estudiar la conveniència de realitzar noves plantacions dirigides exclusivament a possibles llocs d'aturada i/o a dirigir les visuals al llarg dels esmentats traçats. De forma puntual, es poden realitzar plantacions de fruiters silvestres a les entrades dels camins existents. S'aconsella no realitzar plantacions d'alineació en els esmentats traçats. Les espècies d'arbres proposades són les següents:

Traçat entre cultius, principalment en agrupacions no lineals:

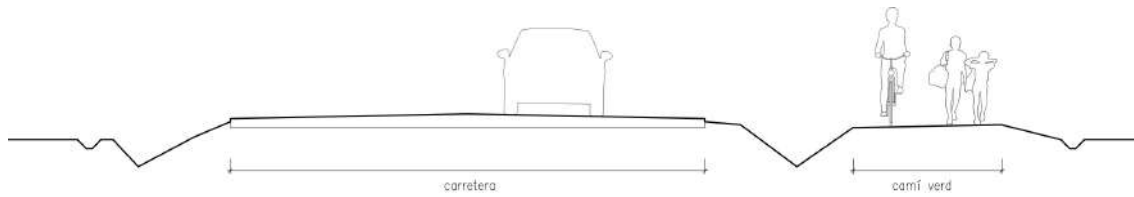
<i>Celtis australis</i>	lledoner
<i>Ficus carica</i>	figuera
<i>Juglans regia</i>	noguera
<i>Prunus avium</i>	cirerer
<i>Malus sylvestris</i>	pomera silvestre

Traçat en zona de bosc o en el límit amb el mateix, principalment en agrupacions:

<i>Acer campestre</i>	auró blanc
<i>Acer opalus</i>	blada
<i>Corylus avellana</i>	avellaner
<i>Prunus malaheb</i>	cirerer de guilla
<i>Quercus ilex</i>	alzina/aulina
<i>Quercus robur</i>	roure pèrol
<i>Tilia cordata</i>	tell de fulla petita
<i>Sorbus aria</i>	moixra

S'aconsella ressemar els marges amb una barreja de llavors de prat natural, de composició mixta de gramínies i lleguminoses, per garantir l'estabilitat i evitar problemes d'erosió.

ST 4
CAMÍ VERD AL LLARG DE LA CARRETERA GIP-5226



Circulació preferent: caminants, bicicletes i VMP.

Circulació prohibida: vehicles motoritzats, amb les excepcions pertinents.

Velocitat màxima de circulació: 20 km/h.

Dimensions:

ST mínima = 2,50 metres
 ST recomanada = 3,00 metres

Tipus de paviment:

En traçats existents = Terra existent
 En nous traçats = Terra d'aspecte similar a la local.

En cas de considerar-se oportú, s'aconsella utilitzar una peça de vorada a la banda més propera a la carretera per a la delimitació del camí.

Vegetació:

En cas de ser possible, s'aconsella realitzar plantacions d'alineació entre el camí verd i els camps de cultiu. Les espècies d'arbres proposades són les següents:

Traçat al costat d'una carretera, en alineació:

<i>Platanus x hispanica</i>	plàtan
<i>Acer pseudoplatanus</i>	fals plàtan

S'aconsella ressemar els marges amb una barreja de llavors de prat natural, de composició mixta de gramínies i lleguminoses, per garantir l'estabilitat i evitar problemes d'erosió.

ST 5
CAMÍ VERD AL LLARG D'UN CURS FLUVIAL



Circulació preferent: caminants, bicicletes i VMP

Circulació prohibida: vehicles motoritzats, amb les excepcions pertinents

Velocitat màxima de circulació: 20 km/h

Dimensions:

ST mínima =	2,50 metres
ST recomanada =	3,00 metres

Tipus de paviment:

En traçats existents = Terra existent
 En nous traçats = Terra d'aspecte similar a la local

En tots els casos, s'aconsella no utilitzar peces de vorada per a la delimitació del camí.

Vegetació:

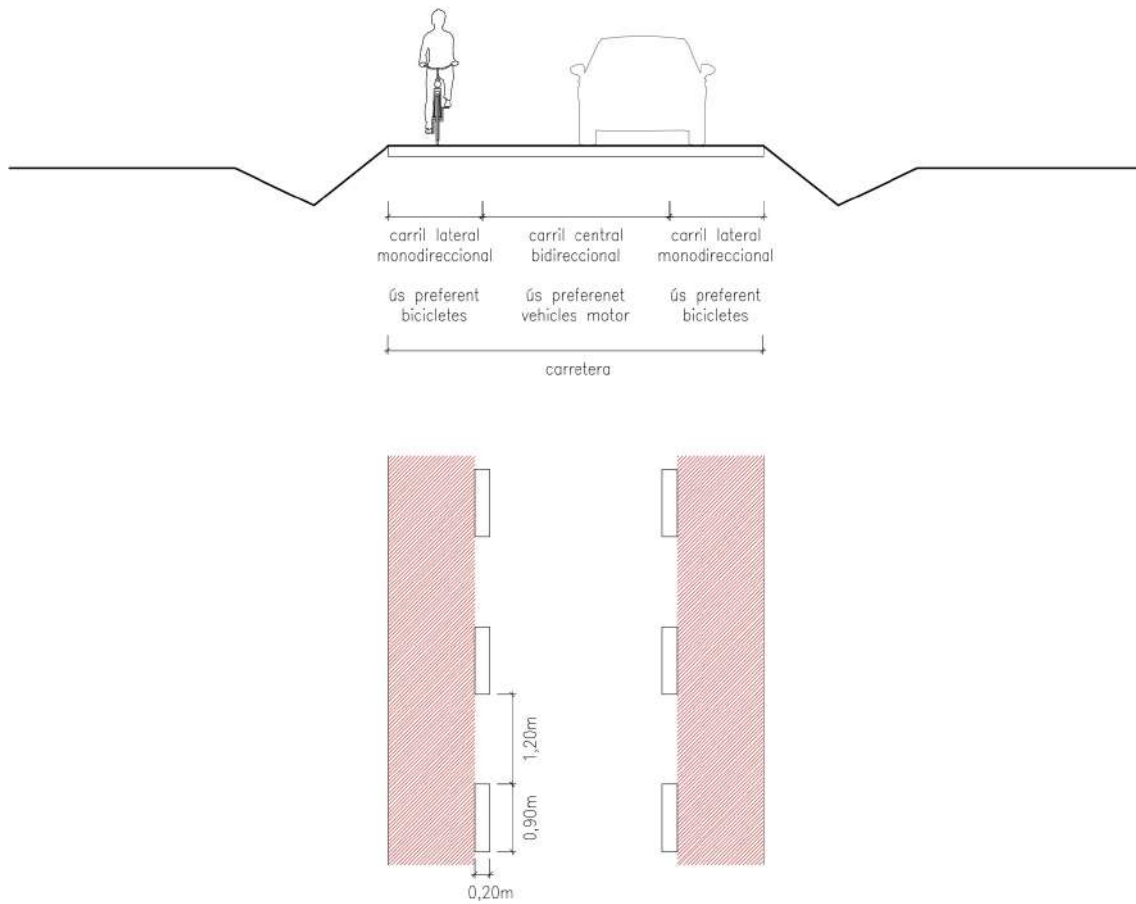
Analitzar acuradament la vegetació existent i estudiar la conveniència de realitzar noves plantacions dirigides exclusivament a reconstituir les lleres afectades, a possibles llocs d'aturada i/o a dirigir les visuals al llarg de l'esmentat traçat. Les espècies d'arbres proposades són les següents:

Traçat seguint un curs d'aigua, ja sigui en alineació o formant bosquets:

<i>Platanus x hispanica</i>	plàtan
<i>Fraxinus excelsior</i>	freixe de fulla gran
<i>Populus nigra</i>	pollancre
<i>Populus alba</i>	àlber
<i>Alnus glutinosa</i>	vern

S'aconsella ressemar els marges amb una barreja de llavors de prat natural, de composició mixta de gramínies i lleguminoses, per garantir l'estabilitat i evitar problemes d'erosió.

ST 6
"2 MENYS 1"



Circulació preferent: vehicles agrícoles i bicicletes (i persones caminants i VPM)

Circulació prohibida: -

Velocitat màxima de circulació: 50 km/h

IMD (Intensitat Mitjana Diària): fins a 3.000 vehicles/dia

Dimensions:

ST mínima =	$1,20 + 0,20 + 2,40 + 0,20 + 1,20 =$	5,10 metres
ST recomanada =	$1,50 + 0,20 + 2,40 + 0,20 + 1,50 =$	5,80 metres
ST màxima =	$2,00 + 0,20 + 2,60 + 0,20 + 2,00 =$	7,00 metres

Tipus de paviment:

Carril central = asphalt existent

Espais laterals = pintat vermellós sobre asfalt existent. S'aconsella senyalitzar la separació entre els espais laterals i el carril central amb línies blanques discontinües, d'acord les dimensions indicades en la imatge.

Vegetació:

De forma puntual, es poden realitzar plantacions de fruiters silvestres a les entrades dels camins existents. S'aconsella no realitzar plantacions d'alineació en els esmentats traçats. Les espècies d'arbres proposades són les següents:

Traçat entre cultius, principalment en agrupacions no lineals:

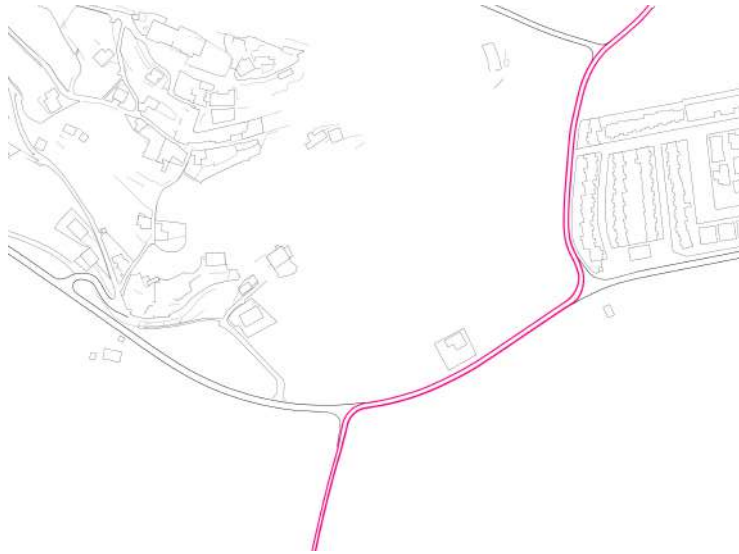
<i>Celtis australis</i>	lledoner
<i>Ficus carica</i>	figuera
<i>Juglans regia</i>	noguera
<i>Prunus avium</i>	cirerer
<i>Malus sylvestris</i>	pomera silvestre

S'aconsella ressemar els marges amb una barreja de llavors de prat natural, de composició mixta de gramínies i lleguminoses, per garantir l'estabilitat i evitar problemes d'erosió.



Fotografia mostrand l'aplicació de la secció "2 menys 1" en l'àmbit rural

Esquemes de proposta de continuació de la secció "2 menys 1":

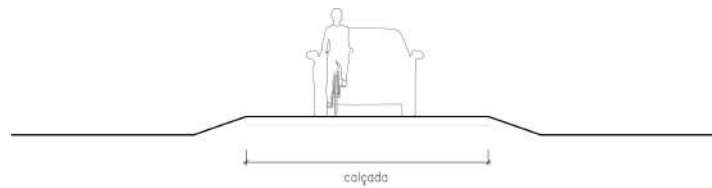


Encreuament amb la carretera GIP-5226, al Mallol



Encreuament amb la carreta GIV-5273, a Can Trona

ST 7 CARRETERES DE CONVIVÈNCIA



Circulació preferent: vehicles agrícoles, caminants, bicicletes i VMP

Circulació prohibida: vehicles motoritzats de no residents, amb les excepcions pertinents (serveis i vehicles agrícoles)

Velocitat màxima de circulació: 30 km/h.

Tipus de paviment: asfalt existent

Dimensions: conservar l'amplada existent

Vegetació:

Analitzar acuradament la vegetació existent i estudiar la conveniència de realitzar noves plantacions dirigides exclusivament a possibles llocs d'aturada i/o a dirigir les visuals al llarg dels esmentats traçats. De forma puntual, es poden realitzar plantacions de fruiters silvestres a les entrades dels camins existents. S'aconsella no realitzar plantacions d'alineació en els esmentats traçats. Les espècies d'arbres proposades són les següents:

Traçat entre cultius, principalment en agrupacions no lineals:

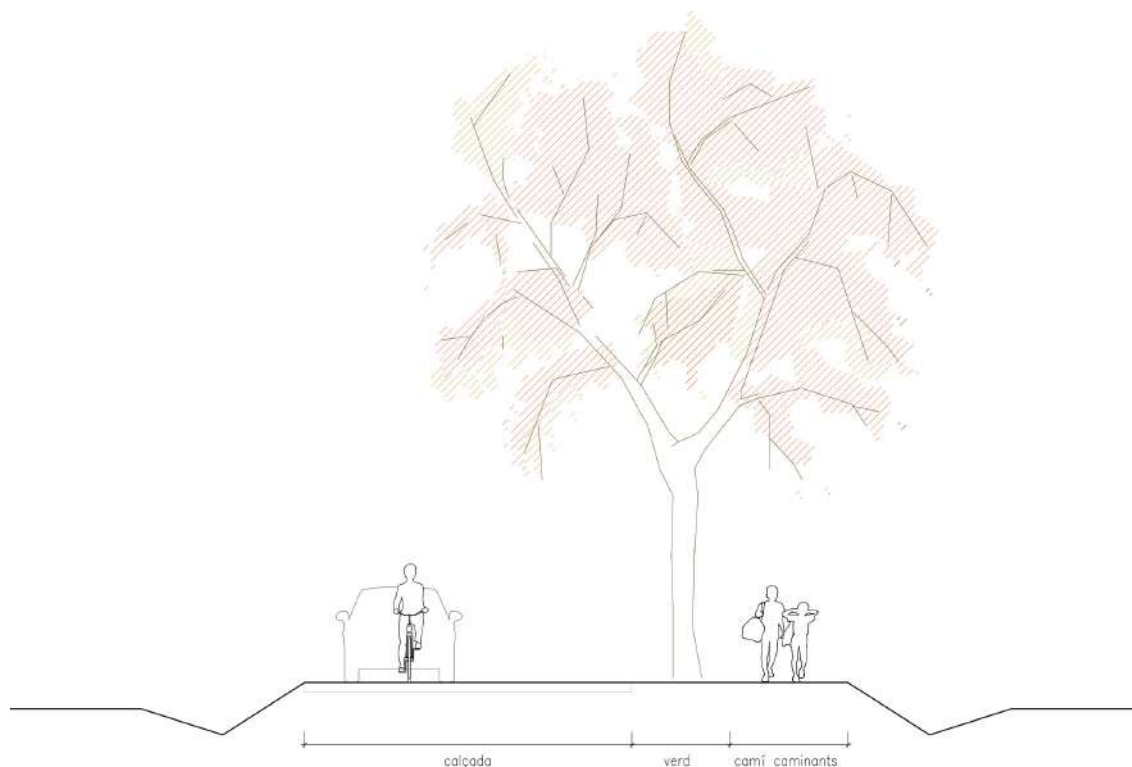
<i>Celtis australis</i>	lledoner
<i>Ficus carica</i>	figuera
<i>Juglans regia</i>	noguera
<i>Prunus avium</i>	cirerer
<i>Malus sylvestris</i>	pomera silvestre

Traçat en zona de bosc o en el límit amb el mateix, principalment en agrupacions:

<i>Acer campestre</i>	auró blanc
<i>Acer opalus</i>	blada
<i>Corylus avellana</i>	avellaner
<i>Prunus malaheb</i>	cirerer de guilla
<i>Quercus ilex</i>	alzina/aulina
<i>Quercus robur</i>	roure pèñol
<i>Tilia cordata</i>	tell de fulla petita
<i>Sorbus aria</i>	moixra

S'aconsella ressemar els marges amb una barreja de llavors de prat natural, de composició mixta de gramínies i lleguminoses, per garantir l'estabilitat i evitar problemes d'erosió.

ST 8.1 CARRETERES PACIFICADES D'ACCÉS A NUCLIS URBANS



Àmbits d'aplicació: els Hostalets, carretera GIP-5272

Circulació preferent:

Camí caminants = persones caminants
Calçada = bicicletes i VMP

Circulació prohibida:

Camí caminants = bicicletes, VMP i vehicles motoritzats

Velocitat màxima de circulació: 30 km/h a la calçada

Tipus de paviment:

Camí caminants = terra d'aspecte similar a la local
Calçada = asfalt

Dimensions:

ST mínima = $5,50 + 1,00 + 1,80 =$ 8,30 metres
ST recomanada = $5,50 + 1,50 + 2,00 =$ 9,00 metres

Vegetació:

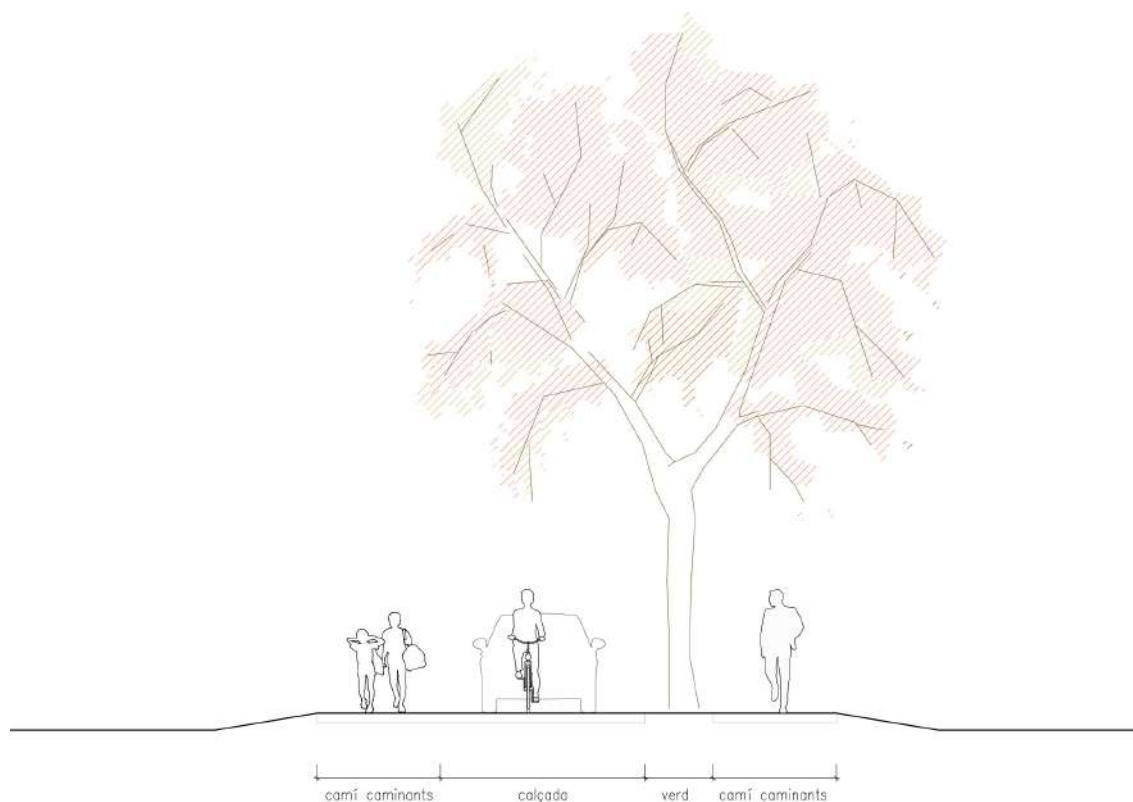
Analitzar acuradament la vegetació existent i realitzar plantacions arbrat en alineació. Les espècies d'arbres proposades són les següents:

Traçat al costat d'una carretera, en alineació:

<i>Platanus x hispanica</i>	plàtan
<i>Acer pseudoplatanus</i>	fals plàtan

S'aconsella ressemar els marges amb una barreja de llavors de prat natural, de composició mixta de gramínies i lleguminoses, per garantir l'estabilitat i evitar problemes d'erosió.

ST 8.2
CARRETERES PACIFICADES D'ACCÉS A NUCLIS URBANS



Àmbits d'aplicació: Sant Esteve d'en Bas, carretera dels Martins

Circulació preferent:

Vores = persones caminants
 Calçada = bicicletes i VMP

Circulació prohibida:-

Vores = bicicletes, VMP i vehicles motoritzats

Velocitat màxima de circulació: 30 km/h a la calçada

Tipus de paviment: pavimentació dura

Dimensions:

ST recomanada = $1,80 + 3,00 + 1,00 + 1,80 = 7,60$ metres

Vegetació:

Els criteris proposats per a la selecció d'arbrat en els nuclis urbans són els següents:

- Triar l'espècie pensant sempre en el seu desenvolupament natural i plantar-la amb espai suficient i distàncies entre peus que ho permeti.
- Fomentar dobles i triples alineacions de la mateixa espècie o d'una de port gran amb una altra de port petit, segons disponibilitat de la secció.
- Tenir sempre present les orientacions i la projecció de l'ombra de les capçades.
- Establir criteris diferents en nuclis antics respecte als nous desenvolupaments.
- Mantenir coherència en la trama, per exemple en la relació de carrers paral·lels i perpendiculars.
- Tractar acuradament els encreuaments i les connexions amb camins.

Les espècies d'arbres proposades són les següents:

Traçat en entorn urbà, principalment en alineació:

<i>Acer pseudoplatanus</i>	fals plàtan
<i>Celtis australis</i>	lledoner
<i>Tilia cordata</i>	tell de fulla petita
<i>Acer campestre</i>	auró blanc
<i>Prunus avium</i>	cirerer silvestre
<i>Quercus ilex</i>	alzina/aulina

S'aconsella ressemar els marges amb una barreja de llavors de prat natural, de composició mixta de gramínies i lleguminoses, per garantir l'estabilitat i evitar problemes d'erosió.

ST 9 CARRER COMPARTIT



Circulació preferent:

Voreres = persones caminants
 Calçada = bicicletes i VMP

Circulació prohibida:

Voreres = bicicletes, VMP i vehicles motoritzats
 Calçada = persones caminants

Velocitat màxima de circulació: 20 km/h

Tipus de paviment: paviment dur

Dimensions:

ST mínima =	$1,80 + 2,10 + 3,00 + 2,10 + 1,80 =$	10,80 metres
ST recomanada =	$2,50 + 2,10 + 3,50 + 2,10 + 2,50 =$	12,70 metres

Vegetació:

Els criteris proposats per a la selecció d'arbrat en els nuclis urbans són els següents:

- Triar l'espècie pensant sempre en el seu desenvolupament natural i plantar-la amb espai suficient i distàncies entre peus que ho permeti.
- Fomentar dobles i triples alineacions de la mateixa espècie o d'una de port gran amb una altra de port petit, segons disponibilitat de la secció.
- Tenir sempre present les orientacions i la projecció de l'ombra de les capçades.
- Establir criteris diferents en nuclis antics respecte als nous desenvolupaments.
- Mantenir coherència en la trama, per exemple en la relació de carrers paral·lels i perpendiculars.
- Tractar acuradament els encreuaments i les connexions amb camins.

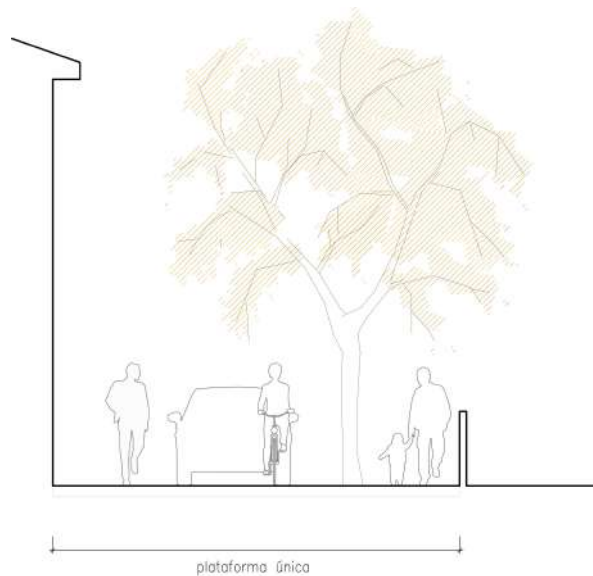
Les espècies d'arbres proposades són les següents:

Traçat en entorn urbà, principalment en alineació:

<i>Acer pseudoplatanus</i>	fals plàtan
<i>Celtis australis</i>	lledoner
<i>Tilia cordata</i>	tell de fulla petita
<i>Acer campestre</i>	auró blanc
<i>Prunus avium</i>	cirerer silvestre
<i>Quercus ilex</i>	alzina/aulina

S'aconsella ressemar els marges amb una barreja de llavors de prat natural, de composició mixta de gramínies i lleguminoses, per garantir l'estabilitat i evitar problemes d'erosió.

ST 10
CARRER COMPARTIT



Circulació preferent: persones caminants, bicicletes i VMP

Circulació prohibida: especificat a les fitxes del projectes per a cada carrer en particular

Velocitat màxima de circulació: 20 km/h

Tipus de paviment: paviment dur

Dimensions: l'amplada existent o la descrita en les corresponents fitxes dels projectes estratègics.

Vegetació:

Els criteris proposats per a la selecció d'arbrat en els nuclis urbans són els següents:

- Triar l'espècie pensant sempre en el seu desenvolupament natural i plantar-la amb espai suficient i distàncies entre peus que ho permeti.
- Fomentar dobles i triples alineacions de la mateixa espècie o d'una de port gran amb una altra de port petit, segons disponibilitat de la secció.
- Tenir sempre present les orientacions i la projecció de l'ombra de les capçades.
- Establir criteris diferents en nuclis antics respecte als nous desenvolupaments.
- Mantenir coherència en la trama, per exemple en la relació de carrers paral·lels i perpendiculars.
- Tractar acuradament els encreuaments i les connexions amb camins.

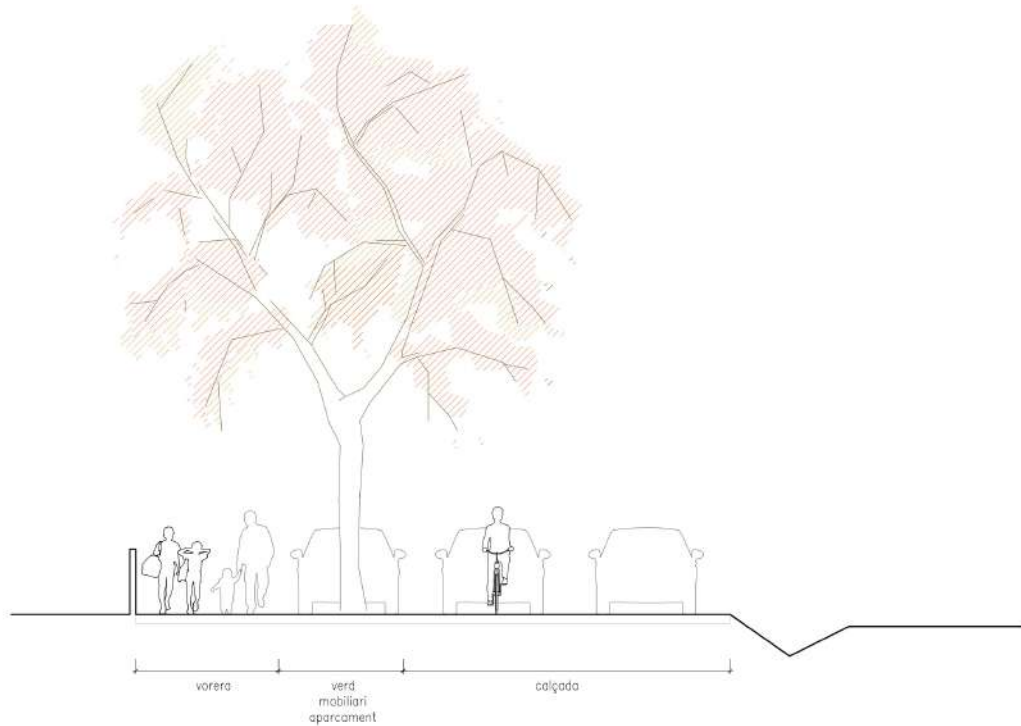
Les espècies d'arbres proposades són les següents:

Traçat en entorn urbà, principalment en alineació:

<i>Acer pseudoplatanus</i>	fals plàtan
<i>Celtis australis</i>	lledoner
<i>Tilia cordata</i>	tell de fulla petita
<i>Acer campestre</i>	auró blanc
<i>Prunus avium</i>	cirerer silvestre
<i>Quercus ilex</i>	alzina/aulina

S'aconsella ressemar els marges amb una barreja de llavors de prat natural, de composició mixta de gramínies i lleguminoses, per garantir l'estabilitat i evitar problemes d'erosió.

**ST 11
CARRER COMPARTIT**



Àmbits d'actuació: els Hostalets, carrer Josep Olivet Legares

Circulació preferent:

Vorera = persones caminants
Calçada = bicicletes i VMP

Circulació prohibida:

Vorera = bicicletes, VMP i vehicles motoritzats
Calçada = persones caminants

Velocitat màxima de circulació: 20 km/h

Tipus de paviment: paviment dur

Dimensions:

ST mínima = $1,80 + 2,10 + 5,00 = 8,90$ metres
ST recomanada = $2,50 + 2,10 + 5,00 = 9,60$ metres

Vegetació:

Els criteris proposats per a la selecció d'arbrat en els nuclis urbans són els següents:

- Triar l'espècie pensant sempre en el seu desenvolupament natural i plantar-la amb espai suficient i distàncies entre peus que ho permeti.
- Fomentar dobles i triples alineacions de la mateixa espècie o d'una de port gran amb una altra de port petit, segons disponibilitat de la secció.
- Tenir sempre present les orientacions i la projecció de l'ombra de les capçades.
- Establir criteris diferents en nuclis antics respecte als nous desenvolupaments.
- Mantenir coherència en la trama, per exemple en la relació de carrers paral·lels i perpendiculars.
- Tractar acuradament els encreuaments i les connexions amb camins.

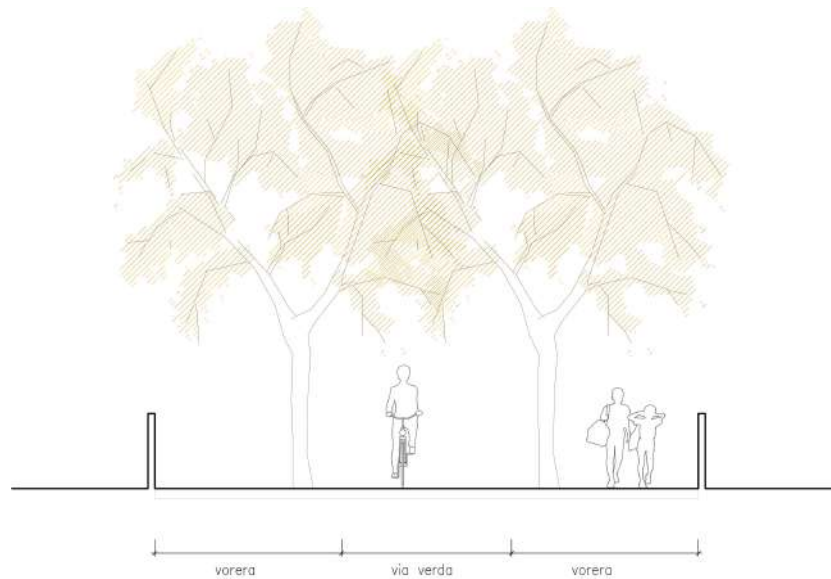
Les espècies d'arbres proposades són les següents:

Traçat en entorn urbà, principalment en alineació:

<i>Acer pseudoplatanus</i>	fals plàtan
<i>Celtis australis</i>	lledoner
<i>Tilia cordata</i>	tell de fulla petita
<i>Acer campestre</i>	auró blanc
<i>Prunus avium</i>	cirerer silvestre
<i>Quercus ilex</i>	alzina/aulina

S'aconsella ressemar els marges amb una barreja de llavors de prat natural, de composició mixta de gramínies i lleguminoses, per garantir l'estabilitat i evitar problemes d'erosió.

ST 12 VIA VERDA EN ENTORN URBÀ



Àmbits d'actuació: Sant Esteve d'en Bas, darrere la zona esportiva.

Circulació preferent:

Vorera = persones caminants
Via verda = bicicletes i VMP

Circulació prohibida:

Vorera = bicicletes, VMP i vehicles motoritzats
Via verda = vehicles motoritzats, amb les excepcions pertinents

Velocitat màxima de circulació: 20 km/h

Tipus de paviment: paviment dur

Dimensions:

ST mínima = $1,80 + 2,50 + 1,80 = 6,10$ metres
ST recomanada = $2,50 + 3,00 + 2,50 = 8,00$ metres

Vegetació:

Els criteris proposats per a la selecció d'arbrat en els nuclis urbans són els següents:

- Triar l'espècie pensant sempre en el seu desenvolupament natural i plantar-la amb espai suficient i distàncies entre peus que ho permeti.
- Fomentar dobles i triples alineacions de la mateixa espècie o d'una de port gran amb una altra de port petit, segons disponibilitat de la secció.
- Tenir sempre present les orientacions i la projecció de l'ombra de les capçades.
- Establir criteris diferents en nuclis antics respecte als nous desenvolupaments.
- Mantenir coherència en la trama, per exemple en la relació de carrers paral·lels i perpendiculars.
- Tractar acuradament els encreuaments i les connexions amb camins.

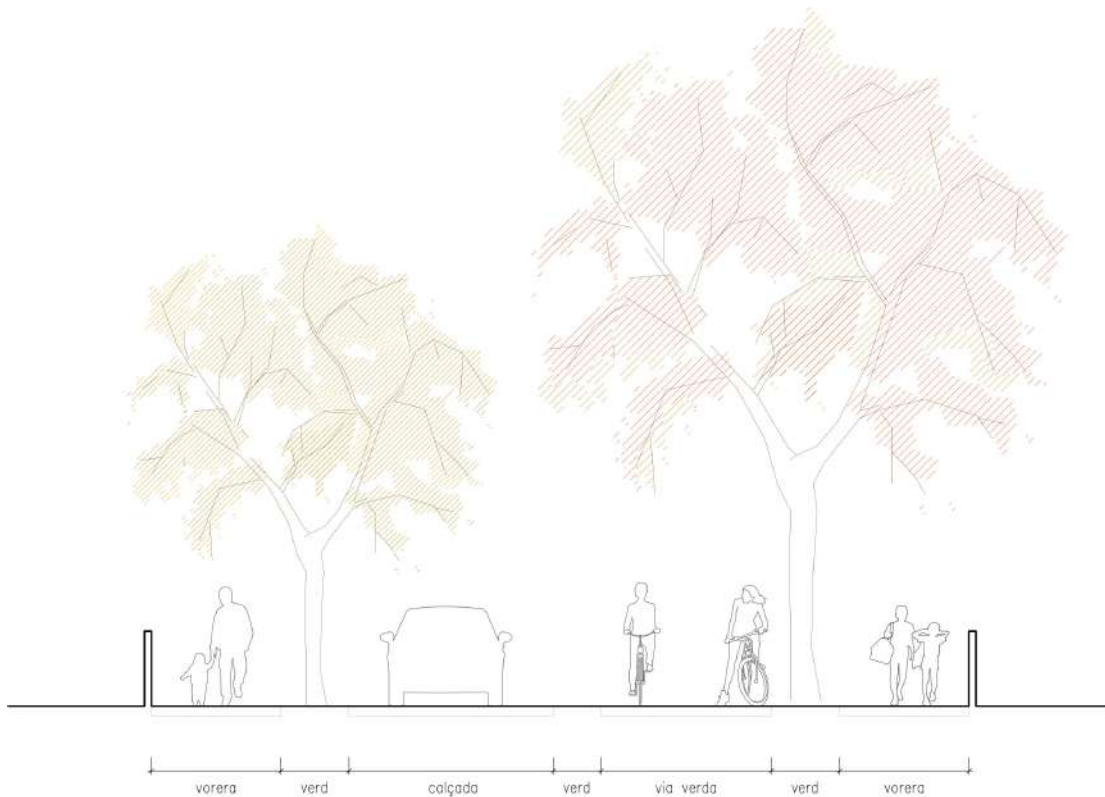
Les espècies d'arbres proposades són les següents:

Traçat en entorn urbà, principalment en alineació:

<i>Acer pseudoplatanus</i>	fals plàtan
<i>Celtis australis</i>	lledoner
<i>Tilia cordata</i>	tell de fulla petita
<i>Acer campestre</i>	auró blanc
<i>Prunus avium</i>	cirerer silvestre
<i>Quercus ilex</i>	alzina/aulina

S'aconsella ressemar els marges amb una barreja de llavors de prat natural, de composició mixta de gramínies i lleguminoses, per garantir l'estabilitat i evitar problemes d'erosió.

ST 13
VIA VERDA EN ENTORN URBÀ



Àmbits d'actuació:

Sant Esteve d'en Bas =
 Verntallat =

carrer Agutzil Ramon Martí, carrer de la Via del Tren
 carrer Pau Casals, carrer Pintor lu Pascual

Circulació preferent:

Vorera =
 Calçada =
 Via verda =

persones caminants
 vehicles motoritzats
 bicicletes, VMP i persones caminants

Circulació prohibida:

Vorera =
 Calçada =
 Via verda =

bicicletes, VMP i vehicles motoritzats
 persones caminants, bicicletes i VMP
 vehicles motoritzats

Velocitat màxima de circulació: 20 km/h

Tipus de paviment: paviment dur

Dimensions:

ST mínima = $1,80 + 1,00 + 2,50 + 0,70 + 2,50 + 1,00 + 1,80 = 11,30$ metres
 ST recomanada = $2,50 + 1,00 + 3,00 + 0,70 + 2,50 + 1,00 + 2,50 = 13,20$ metres

Vegetació:

Els criteris proposats per a la selecció d'arbrat en els nuclis urbans són els següents:

- Triar l'espècie pensant sempre en el seu desenvolupament natural i plantar-la amb espai suficient i distàncies entre peus que ho permeti.
- Fomentar dobles i triples alineacions de la mateixa espècie o d'una de port gran amb una altra de port petit, segons disponibilitat de la secció.
- Tenir sempre present les orientacions i la projecció de l'ombra de les capçades.
- Establir criteris diferents en nuclis antics respecte als nous desenvolupaments.
- Mantenir coherència en la trama, per exemple en la relació de carrers paral·lels i perpendiculars.
- Tractar acuradament els encreuaments i les connexions amb camins.

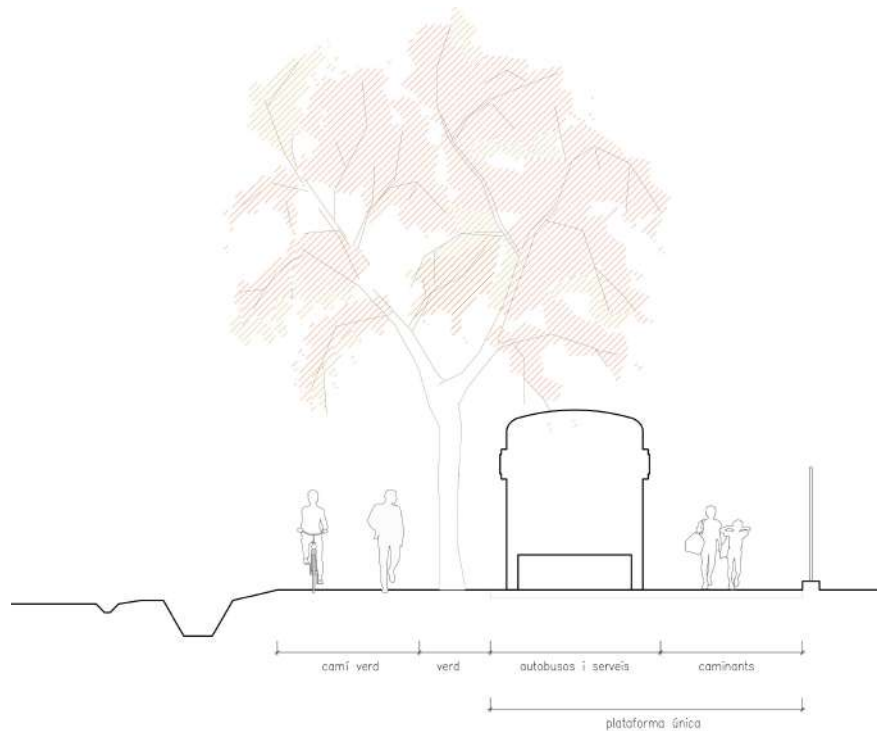
Les espècies d'arbres proposades són les següents:

Traçat en entorn urbà, principalment en alineació:

<i>Acer pseudoplatanus</i>	fals plàtan
<i>Celtis australis</i>	lledoner
<i>Tilia cordata</i>	tell de fulla petita
<i>Acer campestre</i>	auró blanc
<i>Prunus avium</i>	cirerer silvestre
<i>Quercus ilex</i>	alzina/aulina

S'aconsella ressemar els marges amb una barreja de llavors de prat natural, de composició mixta de gramínies i lleguminoses, per garantir l'estabilitat i evitar problemes d'erosió.

ST 14
CARRER COMPARTIT AMB CAMÍ VERD SEGREGAT



Àmbits d'actuació: escola Verntallat, carrer a l'oest del recinte.

Circulació preferent:

Camí verd = persones caminants, bicicletes i VMP
 Plataforma única = persones caminants

Circulació prohibida:

Camí verd = vehicles motoritzats
 Plataforma única = vehicles motoritzats, amb les excepcions pertinents, i durant la franja horària de 8.00 a 18.00h durant els dies d'obertura del centre escolar.

Velocitat màxima de circulació: 20 km/h

Tipus de paviment: paviment dur

Dimensions:

ST recomanada = $2,50 + 1,50 + 5,50 =$ 9,50 metres

Vegetació:

Els criteris proposats per a la selecció d'arbrat en els nuclis urbans són els següents:

- Triar l'espècie pensant sempre en el seu desenvolupament natural i plantar-la amb espai suficient i distàncies entre peus que ho permeti.
- Fomentar dobles i triples alineacions de la mateixa espècie o d'una de port gran amb una altra de port petit, segons disponibilitat de la secció.
- Tenir sempre present les orientacions i la projecció de l'ombra de les capçades.
- Establir criteris diferents en nuclis antics respecte als nous desenvolupaments.
- Mantenir coherència en la trama, per exemple en la relació de carrers paral·lels i perpendiculars.
- Tractar acuradament els encreuaments i les connexions amb camins.

Les espècies d'arbres proposades són les següents:

Traçat en entorn urbà, principalment en alineació:

<i>Acer pseudoplatanus</i>	fals plàtan
<i>Celtis australis</i>	lledoner
<i>Tilia cordata</i>	tell de fulla petita
<i>Acer campestre</i>	auró blanc
<i>Prunus avium</i>	cirerer silvestre
<i>Quercus ilex</i>	alzina/aulina

S'aconsella ressemar els marges amb una barreja de llavors de prat natural, de composició mixta de gramínies i lleguminoses, per garantir l'estabilitat i evitar problemes d'erosió.

ST 15
CARRER D'ACCÉS ALS NUCLIS



Àmbits d'actuació: els Hostalets, carretera GIP-5272, entre el carrer Teixeda i l'aparcament.

Circulació preferent:

Vora = persones caminants
 Calçada = bicicletes i VMP

Circulació prohibida:

Vora = bicicletes, VMP i vehicles motoritzats
 Calçada = persones caminants

Velocitat màxima de circulació: 20 km/h

Tipus de paviment: paviment dur

Dimensions:

ST mínima = $1,80 + 1,00 + 5,00 + 1,00 + 1,80 = 10,60$ metres
 ST recomanada = $2,50 + 1,00 + 5,50 + 1,00 + 2,50 = 12,50$ metres

Vegetació:

Els criteris proposats per a la selecció d'arbrat en els nuclis urbans són els següents:

- Triar l'espècie pensant sempre en el seu desenvolupament natural i plantar-la amb espai suficient i distàncies entre peus que ho permeti.
- Fomentar dobles i triples alineacions de la mateixa espècie o d'una de port gran amb una altra de port petit, segons disponibilitat de la secció.
- Tenir sempre present les orientacions i la projecció de l'ombra de les capçades.
- Establir criteris diferents en nuclis antics respecte als nous desenvolupaments.
- Mantenir coherència en la trama, per exemple en la relació de carrers paral·lels i perpendiculars.
- Tractar acuradament els encreuaments i les connexions amb camins.

Les espècies d'arbres proposades són les següents:

Traçat en entorn urbà, principalment en alineació:

<i>Acer pseudoplatanus</i>	fals plàtan
<i>Celtis australis</i>	lledoner
<i>Tilia cordata</i>	tell de fulla petita
<i>Acer campestre</i>	auró blanc
<i>Prunus avium</i>	cirerer silvestre
<i>Quercus ilex</i>	alzina/aulina

S'aconsella ressemar els marges amb una barreja de llavors de prat natural, de composició mixta de gramínies i lleguminoses, per garantir l'estabilitat i evitar problemes d'erosió.

ANNEX 3

APUNTS EN RELACIÓ AL PAISATGE I LA VEGETACIÓ

Els projectes estratègics proposats parteixen sempre del respecte per la vegetació i el paisatge preexistent, posant especial atenció als exemplars arbrats significatius. Sempre que la oportunitat d'intervenir en la definició d'alguna actuació permeti l'eliminació de vegetació invasora es recomana fer-ho, tenint en compte que cal actuar en profunditat i eliminar soca i arrels per evitar la proliferació de rebrots. Un cas significatiu per la seva nombrosa presència és el de la falsa acàcia, *Robinia pseudoacacia*, present en molts marges.

Les espècies recomanades son triades segons les diferents tipologies de traçats proposats, la relació amb l'entorn, les vistes i les particularitats pròpies de cada espècie. És per aquest motiu que s'incorporen les propostes de vegetació i arbrat a cadascuna de les tipologies de secció proposades. En tots els casos es tracta d'espècies comuns a la zona, ben adaptades al clima de la Vall d'en Bas i amb pocs requeriments de manteniment un cop establertes.

Tot i que en algunes tipologies de secció no es recomana especialment la plantació, sempre s'hauria de contemplar la possibilitat de fer-ho de forma puntual ja sigui en els punts d'encreuament o en zones d'estada lligades al futur projecte dels traçats proposats.

A continuació s'adjunta el quadre resum de totes les espècies d'arbrat i arbustives proposades segons la tipologia de traçat:

PLANTACIONS D'ARBRAT

Les espècies d'arbres proposades segons les característiques dels trams son les següents.

-Traçat seguint un curs d'aigua, ja sigui en alineació o formant bosquets:

<i>Platanus x hispanica</i>	plàtan
<i>Fraxinus excelsior</i>	freixe de fulla gran
<i>Populus nigra</i>	pollancre
<i>Populus alba</i>	àlber
<i>Alnus glutinosa</i>	vern

-Traçat en entorn urbà, principalment en alineació:

<i>Acer pseudoplatanus</i>	fals plàtan
<i>Celtis australis</i>	lledoner
<i>Tilia cordata</i>	tell de fulla petita
<i>Acer campestre</i>	auró blanc
<i>Prunus avium</i>	cirerer silvestre
<i>Quercus ilex</i>	alzina/aulina

-Traçat entre cultius, principalment en agrupacions no lineals:

<i>Celtis australis</i>	lledoner
<i>Ficus carica</i>	figuera
<i>Juglans regia</i>	noguera
<i>Prunus avium</i>	cirerer
<i>Malus sylvestris</i>	pomera silvestre

-Traçat en zona de bosc o en el límit amb el mateix, principalment en agrupacions:

<i>Acer campestre</i>	auró blanc
<i>Acer opalus</i>	blada
<i>Corylus avellana</i>	avellaner
<i>Prunus malaheb</i>	cirerer de guilla
<i>Quercus ilex</i>	alzina/aulina

<i>Quercus robur</i>	roure pèrol
<i>Tilia cordata</i>	tell de fulla petita
<i>Sorbus aria</i>	moixera

-Traçat paral·lel a una carretera, en alineació:

<i>Platanus x hispanica</i>	plàtan
<i>Acer pseudoplatanus</i>	fals plàtan

PLANTACIONS D'ARBUSTIVES

Les espècies d'arbusts proposades segons les característiques dels trams són les següents:

<i>Crataegus monogyna</i>	arç blanc
<i>Sambucus nigra</i>	saüc
<i>Salix atrocinerea</i>	gatell
<i>Cornus sanguinea</i>	sanguinyol
<i>Evonymus europaeus</i>	evònim
<i>Buxus sempervirens</i>	boix
<i>Rosa arvensis</i>	roser dels camps
<i>Rosa canina</i>	roser silvestre

Pel que fa a les arbustives, es proposen espècies més afins a la presència d'aigua tant en zones properes a cursos d'aigua com en els marges de cultius que porten escòrrec associat, que són els més abundants. En la resta de casos es deixarà la vegetació existent o, si paisatgísticament o per seguretat es considera oportú, es plantarien rosers silvestres. El boix es proposa dins les plantes possibles, però no s'utilitzarà mentre segueixi activa i amb tanta força com actualment la plaga de l'eruga del boix (*Cydalina perspectalis*). Sempre que calgui es ressemparan els marges amb una barreja de llavors de prat natural, de composició mixta de gramínies i lleguminoses, per garantir l'estabilitat i evitar problemes d'erosió.

Totes les espècies proposades són pròpies de lloc i, per tant, ben adaptades i resistents a les condicions climàtiques de la Vall d'en Bas.

A continuació s'enumeren els principals criteris de paisatge a tenir en compte alhora de seleccionar i plantar arbrat a l'interior dels nuclis urbans:

CRITERIS PER A LA PLANTACIÓ D'ARBRAT EN NUCLIS URBANS:

- Triar l'espècie pensant sempre en el seu desenvolupament natural i plantar-la amb l'espai i distàncies entre peus suficient per tal de permetre-ho.
- Fomentar dobles i triples alineacions de la mateixa espècie o d'una de port gran combinada amb una altra de port petit, segons disponibilitat de la secció.
- Tenir sempre present les orientacions i la projecció de l'ombra de les capçades.
- Establir criteris diferents en nuclis antics respecte als nous desenvolupaments.
- Mantenir coherència en la trama, per exemple en la relació de carrers paral·lels i perpendiculars.
- Tractar acuradament els encreuaments i les connexions amb els camins existents i/o recuperats.

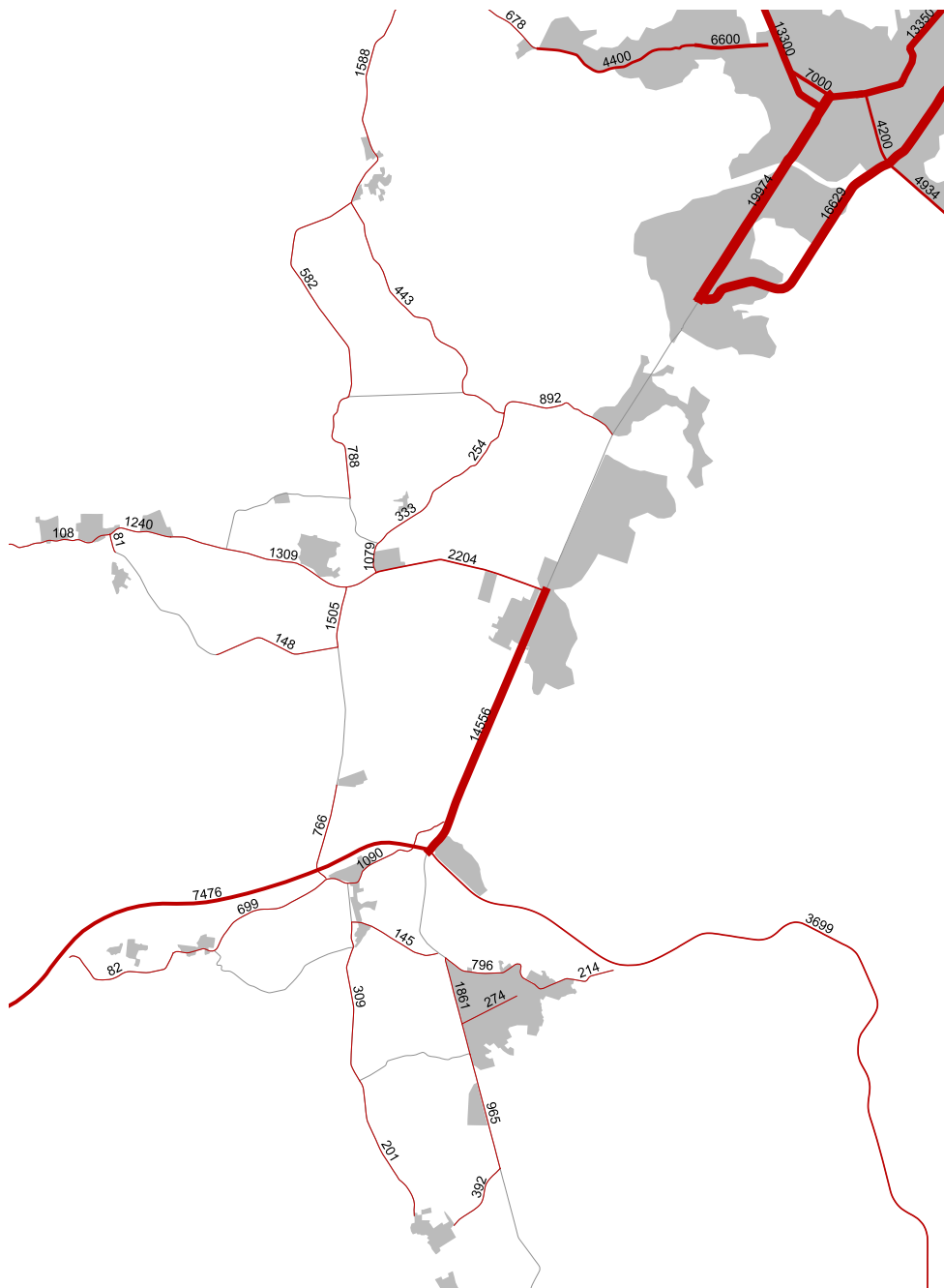
ANNEX 4

SEQÜÈNCIA BÀSICA DE MATERIALITZACIÓ DEL PEMMS

PROJECTES ESTRATÈGICS	EXECUCIÓ	OBSERVACIONS
ESTRATÈGIA 1. LA TRAVESSERA URBANA		
PE 1 Redactar una "Estratègia de Mobilitat Sostenible" a nivell comarcal	INDEPENDENT	
PE 2 Eix Cívic Sant Esteve d'en Bas – Les Preses (Vermallat)	INDEPENDENT	En cas d'executar-se la variant de la Vall d'en Bas - Les Preses, el PE2 s'hauria d'icloure en el projecte executiu de la carretera.
PE 3 Petita Avinguda de Santa Coloma	INDEPENDENT	Requereix la modificació del PAU-se2
PE 4 Nova centralitat a les proximitats del nucli antic de Sant Esteve d'en Bas	INDEPENDENT	Requereix la modificació del PP1-se1
PE 5 Nova centralitat al voltant de l'Alberg	INDEPENDENT	
PE 6 Nova centralitat al voltant del polígon La Serra	COORDINAR AMB PE 1	Requereix la modificació del PMU-se1. En cas d'executar-se la variant de la Vall d'en Bas - Les Preses, el PE6 s'hauria d'icloure en el projecte executiu de la carretera.
PE 7 Nova centralitat a les proximitats de l'escola Vermallat	INDEPENDENT	Requereix la modificació del PPU-v2. En cas d'executar-se la variant de la Vall d'en Bas - Les Preses, el PE7 s'hauria d'icloure en el projecte executiu de la carretera.
ESTRATÈGIA 2. UN GRAN PROJECTE FET DE PETITES INTERVENCIIONS		
PE 8 Transformació de la Parcel·lària, la GIV-5227 i la GIV-5224; ST6. La secció "2 menys 1"	INDEPENDENT	
PE 9 Pacificació de traçats històrics: ST7. Carreteres de convivència	INDEPENDENT	
PE 10 Recuperació de traçats històrics i adequació de traçats existents: ST3 i ST4. Camins verds	INDEPENDENT	
PE 11 Reordenació i pacificació del nucli dels Hostaletes	INDEPENDENT	La consolidació del Camí Ral de la façana est del nucli de Sant Esteve d'en Bas com a traçat per a bicicletes i caminants depèn de la modificació del PP1-se1 contemplada en el PE4
PE 12 Naturalització i pacificació del nucli de Sant Esteve d'en Bas	DEPENDENT DEL PE4 I PE5	Requereix la modificació del plaol ordenació O.3.K
PE 13 Pacificació de la carretera GIV-5273 a Joanetes	INDEPENDENT	Requereix la modificació del plaol ordenació O.3.J.1. L'eliminació dels espais d'aparcament del nucli antic i de l'espai darrere la zona esportiva depenen, respectivament, de l'execució del PE4 i del PE5
PE 14 Adequació del passeig de Can Trona: l'antic traçat de la Parcel·lària	INDEPENDENT	Requereix la modificació del plaol ordenació O.3.G
PE 15 Naturalització i pacificació del barri de Vermallat	DEPENDENT DEL PE7	
PE 16 Pacificació de la carretera GIP-5226 a Sant Privat: la connexió dels veïnats	INDEPENDENT	
ESTRATÈGIA 3. ARTICULAR UN SISTEMA DE PARCS		
PE 17 Un parc lineal a l'entorn del riu Fluvià	INDEPENDENT	
PE 18 Un parc lineal a l'entorn del riu Ridaura	INDEPENDENT	
PE 19 Un parc lineal a l'entorn de la riera de Joanetes i el torrent de Boïcs	DEPENDENT DEL PE17	El traçat de Can Trona a Joanetes és independent del PE17
PE 20 Un parc lineal a l'entorn del riu Gum	INDEPENDENT	
PE 21 Adequació de 20 espais verds d'estada: la naturalització dels espais d'aparcament	INDEPENDENT	Requereix la modificació del PPU-j1 en el cas de Joanetes

ANNEX 5

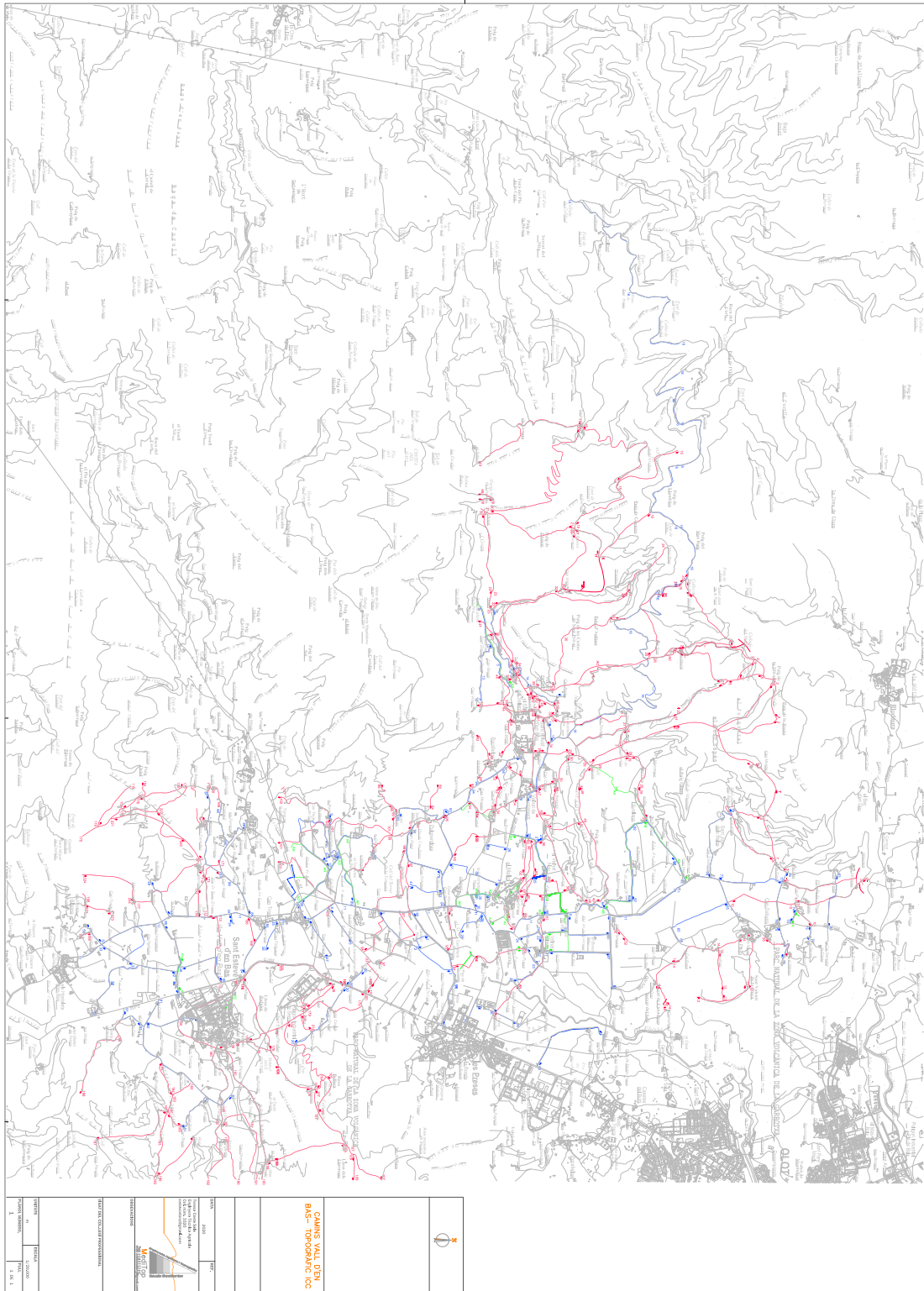
RECUILL DE LES INTENSITATS MITJANES DIÀRIES DE TRÀNSIT A LA VALL D'EN BAS



Plànol d'Intensitats Mitjanes Diàries (IMD). Les dades de les IMD dins els termes municipals de la Vall d'en Bas han estat recollides a través dels radars municipals instal·lats entre el 2020 i el 2021.

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 DE MOBILITAT

Degut a les condicions imposades per la pandèmia de la Covid-19, el procés de participació associat al PEMMS s'ha reduït a l'enquesta de mobilitat escolar enviada als centres educatius de la vall (escola Verntallat, llar d'infants municipals Els Ginjols i al parvulari de Sant Esteve d'en Bas) i a les aportacions rebudes a la bústia de mobilitat que va crear-se a l'inici del procés de redacció del document.

L'enquesta de mobilitat escolar va ser contestada per 38 alumnes del total 293 alumnes que acullen els tres centres escolars esmentats i per tant, tot i ser enriquidors, els resultats no poden ser considerats significatius. A continuació s'adjunta una còpia del format i contingut de l'enquesta enviada:

Hola!

Des de l'Ajuntament de la Vall d'en Bas estem redactant el **Pla Estratègic Municipal de Mobilitat Sostenible**, un document que servirà per estudiar la mobilitat dels habitants de la Vall i, entre tots, fer propostes pel futur del municipi. És per això que ens interessa saber com són els teus viatges a l'escola. **Ens hi ajudes?**

**Cada nen / nena ha d'omplir la seva enquesta. Per tant, cada família ha d'omplir tantes enquestes com nens / nenes vagin a l'escola o indicar al primer apartat l'edat de tots els nens / nenes de la família.*

1. Quants ANYS tens?

Escriu la teva resposta.

2. Quin és el teu lloc de RESIDÈNCIA?

Marca amb una creu la teva resposta. En cas que visquis en una casa allunyada dels principals nuclis de població, escriu la teva adreça o la distància en quilòmetres fins a l'escola a l'apartat "Disseminat". En cas de viure fora del terme municipal de La Vall d'en Bas, escriu quin és el teu nucli de població a l'apartat "Altres".

- Sant Esteve d'en Bas
- El Mallol
 - Puig del Mallol
 - Veïnat Nou
 - Veïnat Círcul
 - Urbanització Verge de les Oietes
 - Barrí de Verntallat
- Sant Privat d'en Bas
 - Nucli Antic
 - Urbanització Salt de Salient
 - Veïnat del Carrer
 - Veïnat de l'Ajuntament
 - Veïnat de Pocafarina
- Joanelles
- Hostaletes d'en Bas
 - Els Hostaletes
 - Urbanització Els Hortes

6. Amb QUI acostumes a anar a l'escola?

Marca amb una creu la teva resposta.

- Acompanyat / Acompanyada d'altres companys / companyes
- Acompanyat / Acompanyada d'una persona adulta
- Sol / Sola
- Altres: _____

7. Amb quin MITJÀ DE TRANSPORT TAGRADARIA anar a l'escola?

Marca amb una creu la teva resposta.

- Estic content / contenta amb el mitjà de transport que utilitzo
- M'agradaria anar-hi a peu
- M'agradaria anar-hi amb bicicleta
- M'agradaria anar-hi amb patinet
- M'agradaria anar-hi amb transport escolar
- M'agradaria anar-hi amb cotxe
- Altres: _____

8. Perquè NO ho fas?

Escriu la teva resposta. En cas que estiguis content / contenta amb el mitjà de transport que utilitzes actualment, no cal que contestis aquesta pregunta.

9. Escriu tot el que vulguis dir-nos sobre el teu desplaçament a l'escola i/o fes-nos un dibuix si ho prefereixes.

Escriu la teva resposta o fes el teu dibuix a la pàgina següent.

- La Pirya
- Pulgardines
- Disseminat: _____
- Altres: _____

3. Amb quin MITJÀ DE TRANSPORT acostumes a fer el desplaçament a l'escola?

Marca amb una creu la teva resposta. En cas d'utilitzar un mitjà de transport per anar a l'escola i un altre mitjà de transport diferent per tornar a casa, marca amb dues creus la teva resposta.

- A peu
- Amb bicicleta
- Amb patinet
- Amb transport escolar
- Amb cotxe
- Altres: _____

4. En cas de fer-lo amb COTXE, quin és el motiu?

Marca amb una creu la teva resposta o respones. Pots demanar ajuda a la persona adulta que l'acompanya amb cotxe a l'escola per respondre aquesta pregunta.

- Perquè és més còmode
- Perquè és més ràpid
- Perquè és més segur
- Perquè l'escola queda lluny de casa
- Perquè és un viatge combinat (de l'escola a la feina, de l'escola a una altra escola, etc.)
- Altres: _____

5. Quant de TEMPS dura el teu desplaçament de casa a l'escola?

Marca amb una creu la teva resposta.

- Menys de 5 minuts
- Entre 5 i 10 minuts
- Entre 10 i 15 minuts
- Entre 15 i 20 minuts
- Més de 20 minuts

GRÀCIES PER AJUDAR-NOS A MILLORAR LA MOBILITAT A LA VALL!

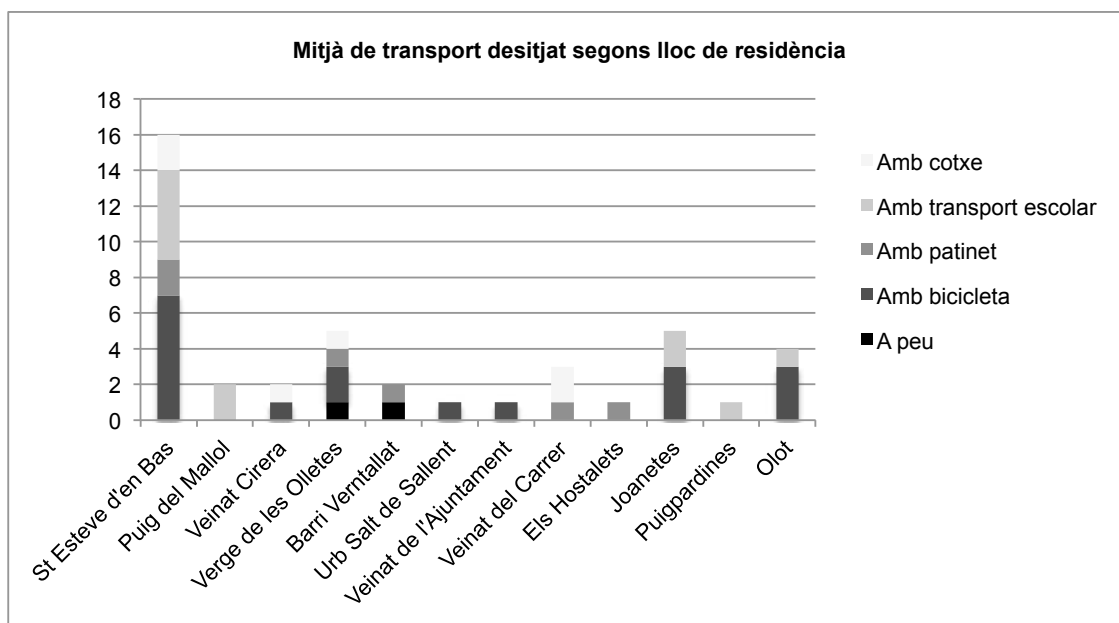
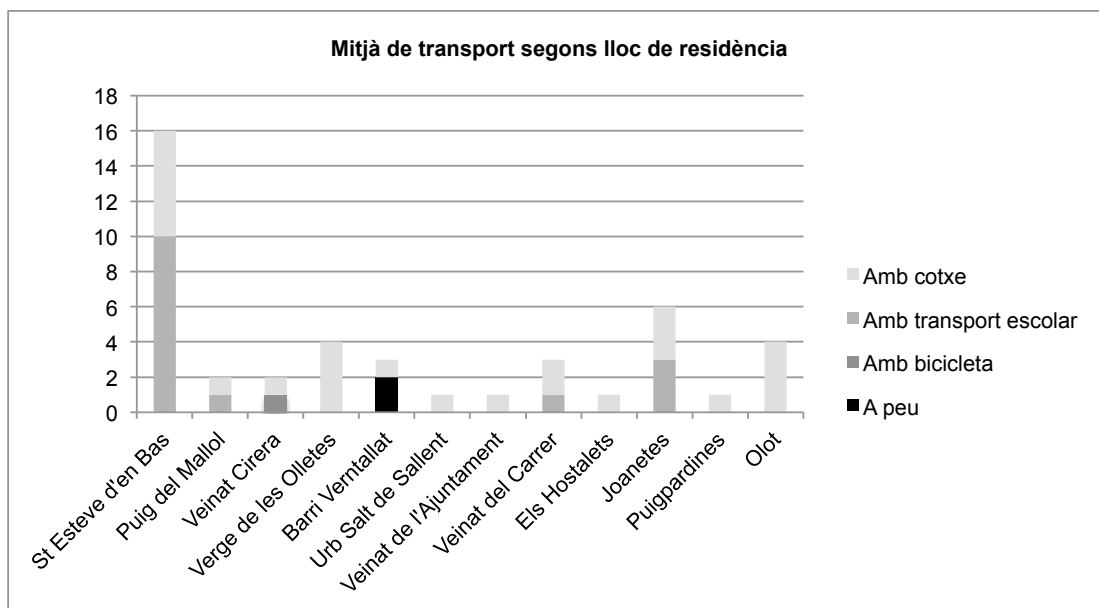


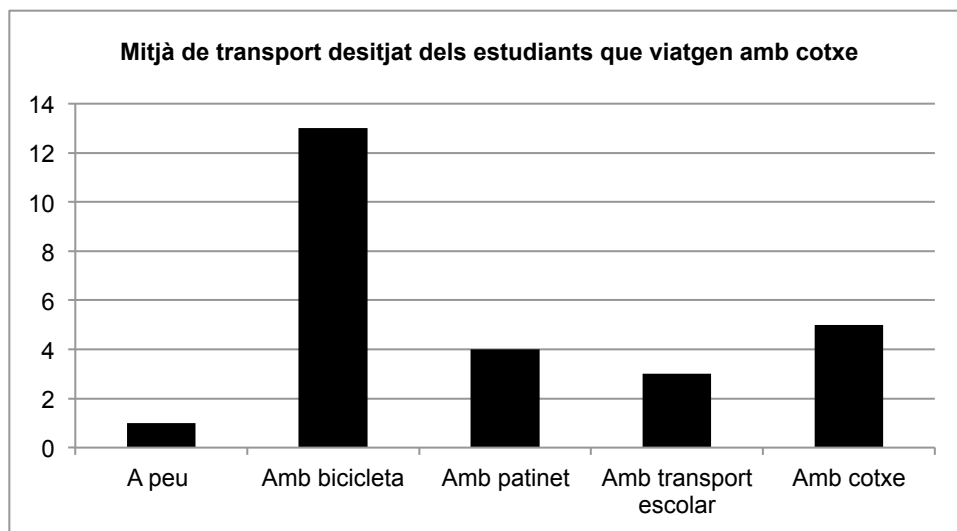
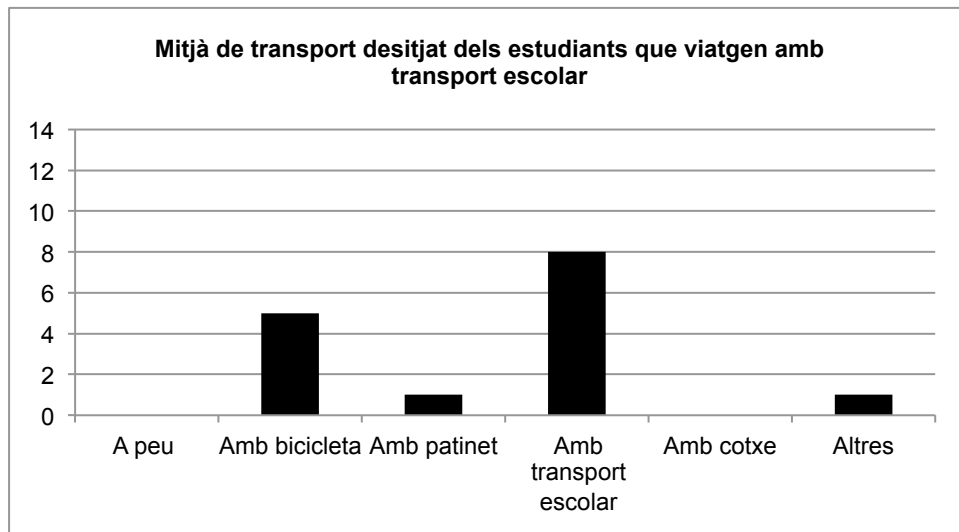
AJUNTAMENT DE LA VALL D'EN BAS

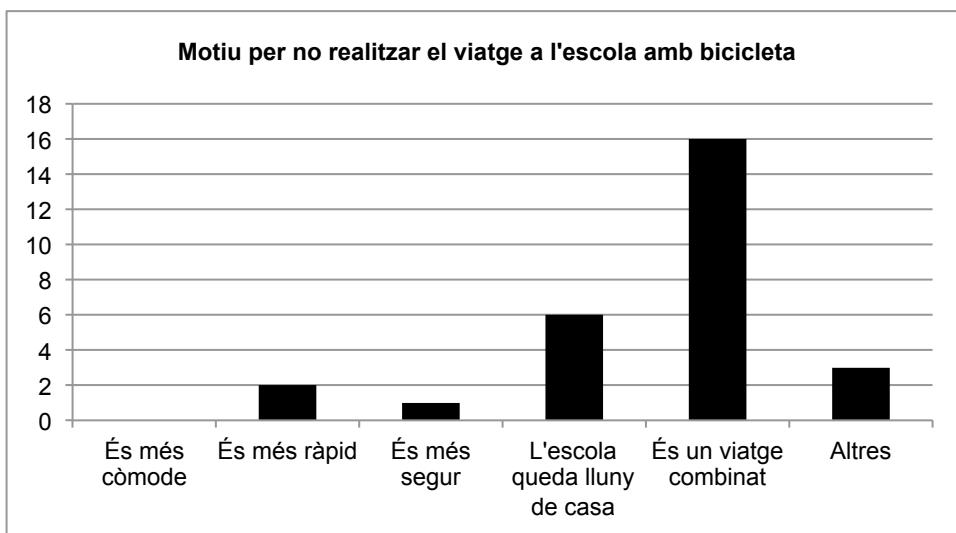
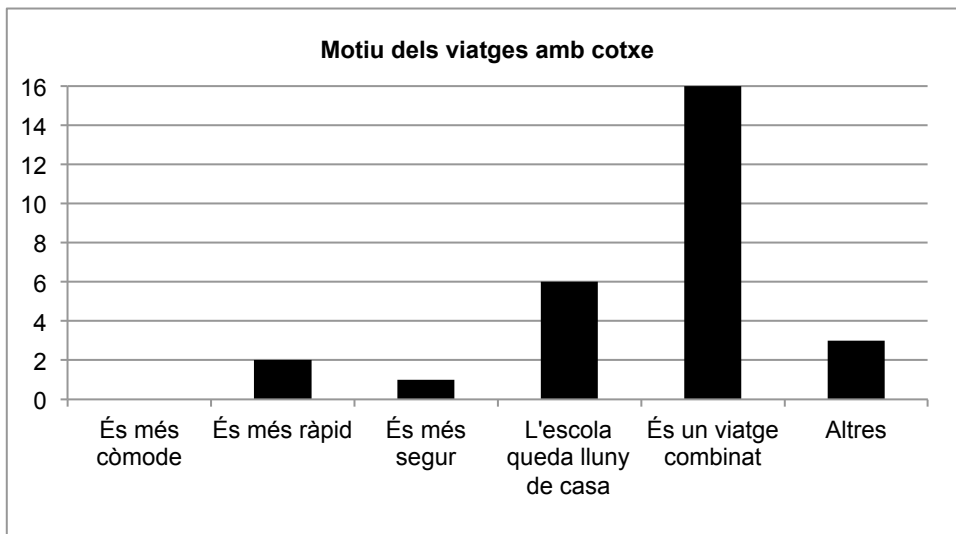
CIVIVA

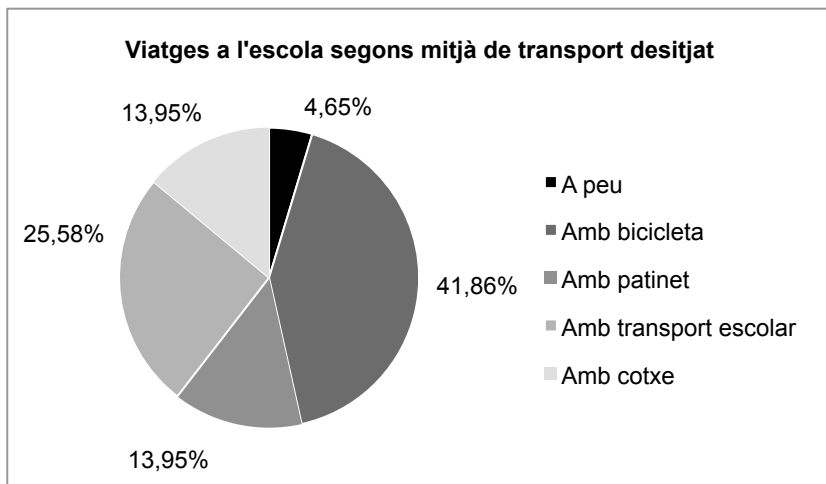
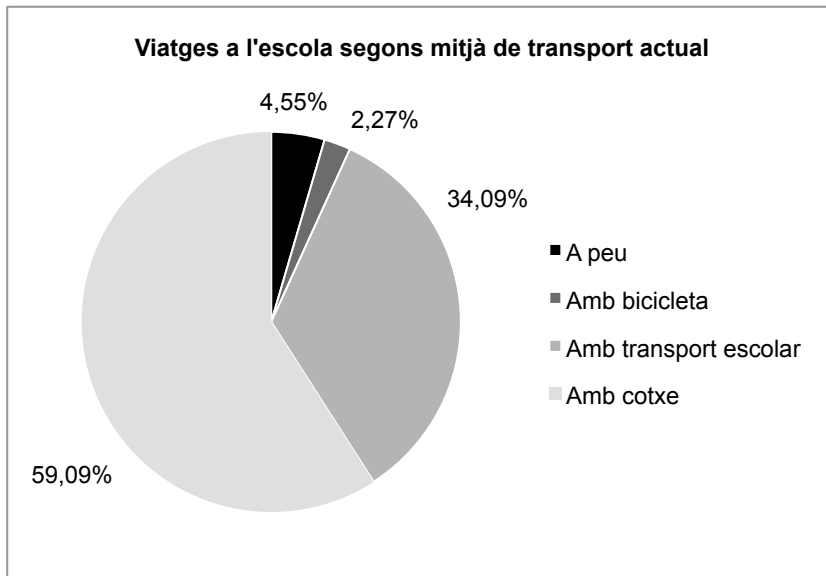
FRANCESC BAQUER I LAURA PLANA, ARQUITECTES

Els principals resultats obtinguts de l'enquesta són els que es mostren a continuació:

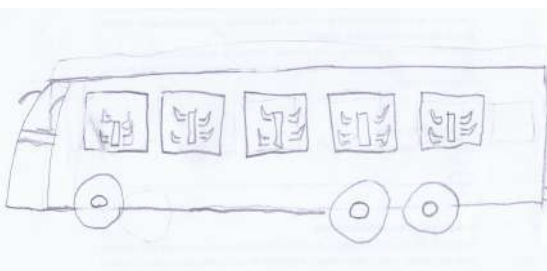
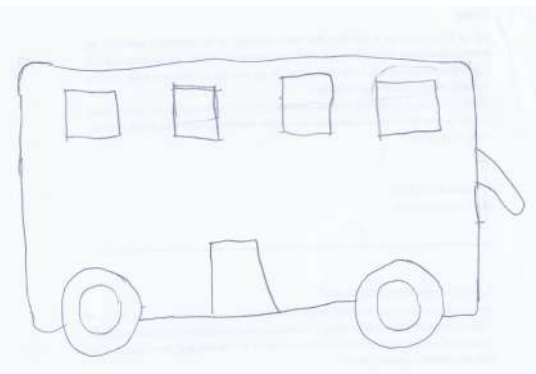
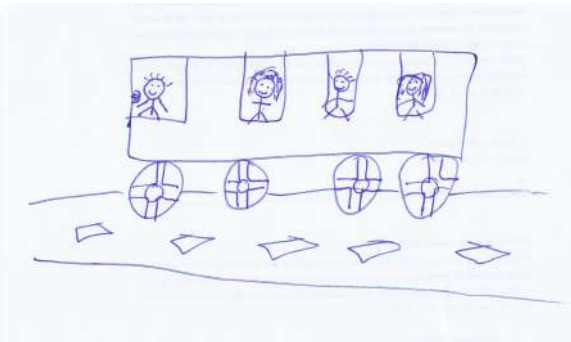
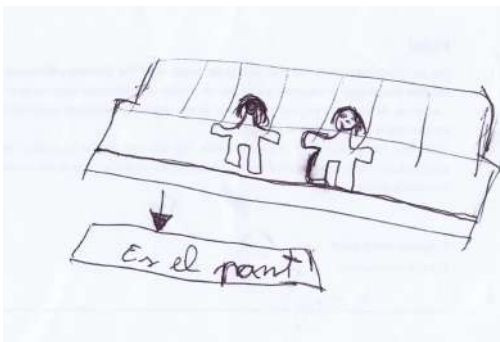
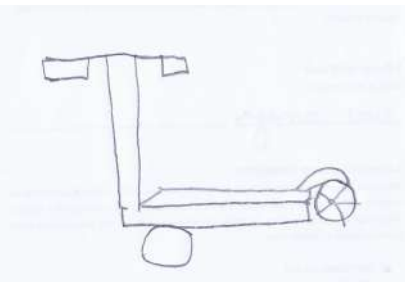
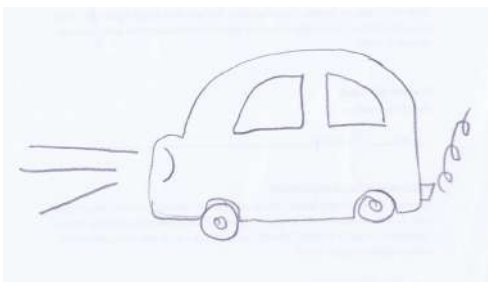
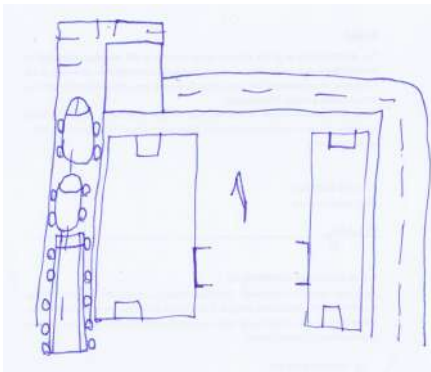








Finalment, s'adjunten els dibuixos que van realitzar els infants a la darrera pregunta de l'enquesta:



A continuació s'adjunten els comentaris i aportacions rebudes a través de la bústia de mobilitat habilitada des del propi Ajuntament de la Vall d'en Bas:

03/02/19

Salut, alguna aportació que crec pot ser interessant:

* Carretera parcel·lària com a eix vertebrador de la mobilitat sostenible. Convertir la carretera en prioritària per a vianants, ciclistes i maquinària agrícola. Límit velocitat de circulació: MÀXIM 50 quilòmetres per hora. Ha de deixar de ser carretera ràpida alternativa pels vehicles que no vulguin fer cua a Les Preses. Aquests han de circular per les transversals St Privat-Les Preses i Joanetes-polígon La Serra o les altres més petites que comuniquen amb la carretera St, Esteve d'en Bas-Les Preses-Olot. Implica un canvi de mentalitat que només és possible amb educació, canvi de normes i aplicar per últim sancions

* Intentar que els camins exclusius a peu o amb bicicleta des de diferents nuclis urbans puguin connectar amb la parcel·lària si no ho poden fer entre ells.

* El que seria ideal seria una interconnexió de bici-carrils entre els nuclis de població, però això ho veig molt difícil.

* Procurar que en els voltants dels locals socials hi hagin aparcaments per cotxes i també llocs on aparcar les bicicletes. Concretament al local social del Veïnat Cirera es podria mirar d'adaptar una part del carrer per a aparcaments tal i com varen sol·licitar els veïns fa un any.

Pep Calm, veí del Veïnat Cirera

Salut, he oblidat una altra proposta per facilitar mobilitat sostenible a la Vall. A banda de la parcel·lària com a prioritària per a ciclistes i vianants i a banda del bici-carril Olot-Girona, seria molt adequat habilitar un circuit per a vianants (amb possibilitat de passar-hi ciclistes i/o cavalls) al llarg del riu Fluvià des del camí ral fins a Codella).

Pep Calm

13/02/19

Benvolguts,

Alguns veïns de la plaça de St Privat ja fa temps que parlem de trobar solucions per l'aparcament de la plaça, i perquè es respecti la prohibició d'aparcar. Com a veïns tampoc veiem bé que les caravanes que aparquen a l'esplanada de fora la plaça s'hi puguin quedar durant dies. El mateix diríem dels cotxes que aparquen, sobretot a l'estiu, més amunt de la plaça, cap a la zona de can Turó i del Pla d'en Xurri. Espero assistir el dia 15 i poder parlar de possibles solucions.

Salutacions,

Esperança Castanyer

14/02/19

Bon dia

A la piscina municipal de Sant Esteve d'en Bas:

- Hi ha una placa avisant d'un parking per a minusvàlids. Aquest parking no esta cimentat, pel que quan plou s'hi fa fang, i si vas en cadira de rodes (com és el meu cas), quedes ben brut. DEMANO QUE ES CIMENTI.

- No es respecta aquesta plaça, ja que sempre hi ha cotxes aparcats. A més, quan plou, com que queda aprop del restaurant, la gent hi aparca més, s'emplena i jo he d'anar més lluny (on pugui). DEMANO QUE ES MIRI COM ES POT MULTAR LA GENT QUE HI APARCA

- La gent aparca els cotxes a la vorera del carrer, moltes vegades impeding el pas de vianants. DEMANO QUE ESTUDIEU UNA MANERA D'IMPEDIR-HO (O QUE QUEDI CLAR SI ESTA PERMÉS)

Atentament

Moisès Masó

Tel: 617384616

14/02/19

Bon dia

Aquest divendres no podré assistir-hi per temes personals, però voldria fer arribar els meus comentaris per si es veuen interessants:

- manca un carril addicional a les vies principals de la parcel·laria per persones.
- el mateix per les bicicletes.

Gràcies

Salutacions

Francesc Espinosa

20/02/19

Bon dia! No vaig poder assistir el passat dia 15 perquè estava de viatge. Volia comentar-vos la situació de les parades dels autobusos que van cap a Barcelona.

La situació és una mica perillosa sobretot quan tornem de nit. S'ha de travessar la carretera a les fosques i els cotxes surten de la rotonda a molta velocitat. Moltes vegades anem amb maletes i això fa que el nostre pas s'alenteixi. Penso que s'hauria d'habilitar un semàfor de botó o qualsevol altre cosa que permetés travessar amb un mínim de seguretat.

També crec que s'haurien de millorar els aparcaments que són bastant precaris i de vegades estan plens.

Moltes gràcies

Agnès Caro Rivas

14/03/19

Que hi hagi un servei regular a nivell intermunicipal ke connecti els 7 municipis entre ells i em els principals espais públics llar jubilats, CAP., ajuntament pavelló i la connexió em bus transversal...

Espais habilitats per la recollida de persones i per deixar vehicle particular...

Bosses d'aparcament reduït a cada poble senyalitzat i mínimament adequat

Bicicarrils que connectin els pobles i equipaments incloent alberg...

Turisme familiar... implica activitats em bici... estacions de lloguer... aparcament....

Estudiar mobilitat escola i potenciar transport públic... treure cotxes de l'escola... terapia de família... no es sostenible 😊

Nuclis urbans adaptats...

Urgent executar pont bicicarril zona vermtallat...

Be la carta els reis ☺ pero tot es començar...

Gemma Puigvert

15/03/19

Punts de vista sobre la mobilitat.

Augmentaria la senyalització de zona piatonal al barri vell. Cal primar el vianant. No es respecta.

Racionalitzar la circulació de cotxes pels carrers estrets. Un semàfor que regulés baixada o pujada fins la zona ajuntament.

Què passarà quan un patinet quedi en forma calcomania en el capó d'un cotxe? el C/san josep en té molts números.

Treure senyals de circulació verticals que no es respecten, o bé actuar sobre els cotxes que no les respectin.

La plaça, hauria de quedar lliure de cotxes. La sagrera hauria de oferir una altra fesomia.

Moltes gràcies per la vostra atenció.

Isabel Capó

05/04/19

Bon dia, ja que demaneu la opinió dels veïns us donaré la meua sobre el tema mobilitat.

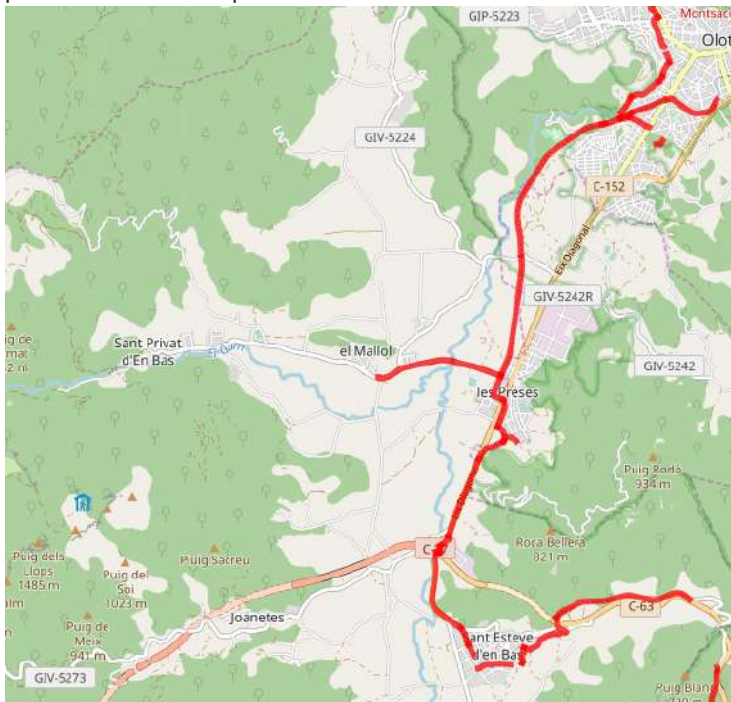
- En primer lloc cal potenciar l'ús de la bicicleta, el transport públic i el cotxe/moto elèctric. Per fer-ho cal conscienciar la població i incentivar-la. També és important facilitar aquest ús.

- Caldrien més carrils bici. Com a mínim un paral·lel a la parcel·laria, de manera que tots els nuclis quedessin units per bicicarrils.

- Els carrils bici han de ser prou amples, segurs, ben senyalitzats, ben pensats i molt important esfaltats. Si aneu a Holanda (el país de les bicicletes) veureu que ells tenen molta experiència i els carrils bici son esfaltats.
 - També hi hauria d'haber cotxes elèctrics per llogar. Us podeu posar en contacte amb la cooperativa "Som mobilitat" que ja te 3 cotxes de carsharing elèctric a Olot i funciona bastant bé. També operen en altres ciutats de Catalunya com Barcelona o Mataró.
 - També hi hauria d'haber incentius fiscals per la compra de cotxes, motos i bicicletes elèctriques.
 - Per últim hi hauria d'haber punts de càrrega ràpida per carregar cotxes, bicis i motos elèctriques.
- Moltes gràcies.
Mar

11/04/19

Veient que des de l'ajuntament es demanava algunes propostes per la mobilitat volia afegir la petició per millorar la xarxa de carrils bici, primer els trams de carril bici actuals marcats en vermell. Amb el carril bici actual es pot arribar sense problemes fins al mallol i també fins a Sant Esteve d'en Bas, però no a la resta de pobles.



La proposta seria que s'aprofitessin les carreteres secundàries i els camins sense asfaltar per arribar als diferents nuclis.

Per exemple als Hostalets hi ha una serie de camins que enllacen amb el bicicarril actual i que arriba fins al trencant dels hostalets de la Crta de Vic a Olot a partir d'allà i fins als Hostalets s'hauria de fer servir l'andana existent com a un bicicarril per els dos sentits.



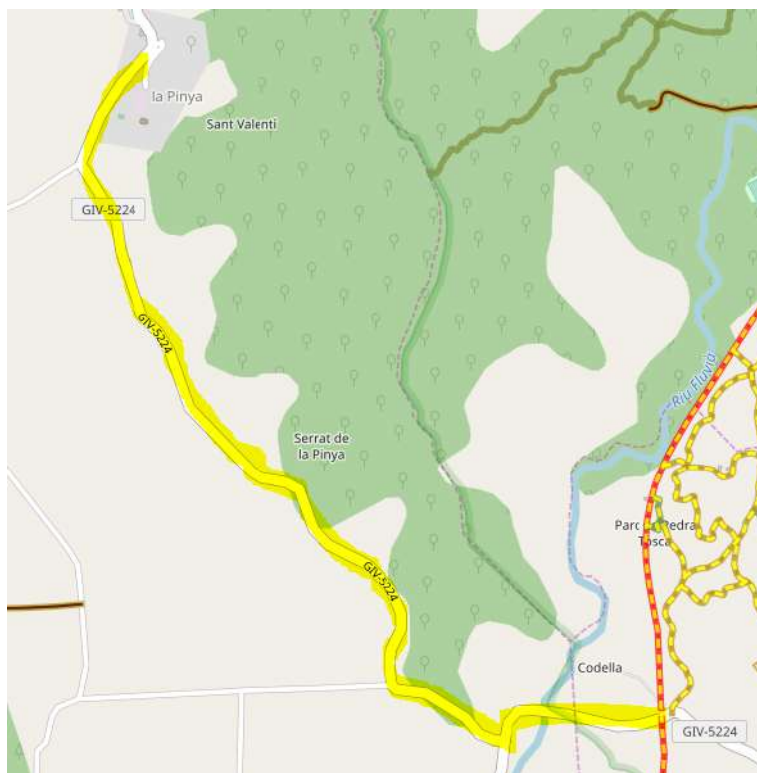


En el cas de Joanetes no hi ha una opció tan clara, per exemple una opció seria fent servir el carril compartit a partir del trencant del quartel i passar per el veïnat de can trona fins a la Coromina per evitar passar per la part del poble més transitada.

Una altra opció seria compartir la parcelaria fins a enllaçar amb el bicicarril del Mallol però allà tot el camí està més transitat.



En el cas de la Pinya, el millor recurs seria fer el camí a partir de la parada de Codella i seguir amb el camí compartit fins al Nucli de la Pinya



A partir de les Rutes fins als pobles es podria arribar fins a destinacions que ara son menys visitades per als ciclistes de passeig com ara Sant Joan dels Balbs, les gorgues de Joanetes o Sant Privat o per exemple Sant Simplicí als hostalets.

Els mapes són tots d'openstreetmaps ([concretament amb aquest visor](#))
Joan

15/04/19

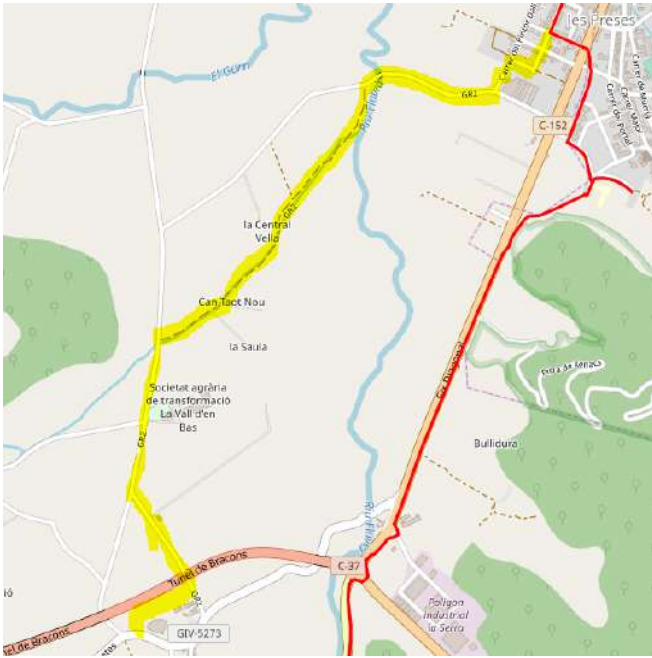
He marcat en groc la ruta que seria possible de forma fàcil per enllaçar el bicicarril fins al museu de la vall.
Bàsicament:

Allargar el bicicarril fins al pas de la torre

Seguir per la carretera del pas de la torre fins al trencant del barri de can Taot (via compartida)

Sortir a la parcelaria i passar per la cooperativa fins arribar al tram que porta a can trona a la nova urbanització

Pel passatge de Can Trona arribar fins al museu / oficina de turisme



En els trams compartits com el pas de la torre el més fàcil seria fer una senyalització indicant que la carretera és compartida
Joan