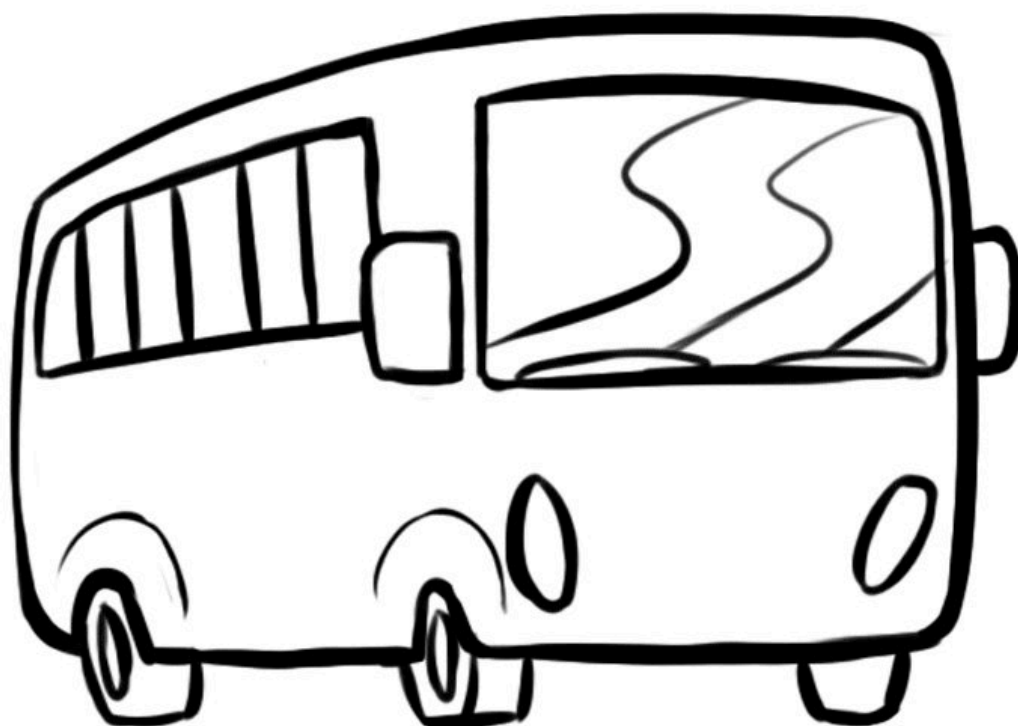


EL TRANSPORT A DEMANDA A LES URBANITZACIONS PERIURBANES DE VILANOVA I LA GELTRÚ

PROJECTE



TRANSFORMEM-VNG
ANY 2024





ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	2
1.1. PROCÉS DE REDACCIÓ	2
1.2. RELACIÓ AMB ELS ODS	2
2. ANÀLISI	3
2.1. EMMARCAMENT TERRITORIAL I REALITAT DEMOGRÀFICA	3
2.1.1. El terme municipal de Vilanova i la Geltrú	3
2.1.2. Els veïns i veïnes de Vilanova i la Geltrú	4
2.1.3. El transport públic a Vilanova i la Geltrú	8
2.2. EL TRANSPORT A DEMANDA	11
2.2.1. Contextualització de la situació	11
2.2.2. Què és el Transport a Demanda i com funciona	11
2.2.4. El Transport a Demanda en altres indrets geogràfics	12
2.3. EL PROJECTE A VILANOVA I LA GELTRÚ	18
3. CONSIDERACIONS FINALS	28
4. REFERÈNCIES	28



1. INTRODUCCIÓ

El present document pretén **posar de manifest la situació d'abandonament que pateixen les urbanitzacions periurbanes** de Vilanova i la Geltrú –en relació amb altres sectors/barris de la ciutat que siguin més cèntrics– **pel que fa, essencialment, a línies de transport.**

Com a document tècnic que parteix de l'anàlisi de la situació esmentada, busca, primerament, evidenciar la necessitat dels habitants d'aquestes zones per a poder arribar al centre del municipi, a més definir una estratègia que s'adapti a les condicions del context i l'àmbit territorial d'actuació. Conseqüentment, **l'actuació que planteja aquest document és la implantació del que s'anomena Transport a Demanda en les zones periurbanes del terme municipal** per a fomentar el benestar i la qualitat de vida de les persones, així com la seva mobilitat, a la vegada que es garanteix que sigui sostenible i assequible i es corregeixen desequilibris i desigualtats entre el veïnat.

Si bé en molts punts de la nostra geografia s'han adoptat mesures similars per a protegir els habitants de la "desconnexió" vers altres àrees de la mateixa regió, **a Vilanova i la Geltrú no s'ha pres encara cap mesura destinada a l'àmbit de les periurbanes en matèria de mobilitat i connexió amb el centre de la ciutat.**

1.1. PROCÉS DE REDACCIÓ

L'elaboració del present document s'ha desenvolupat de la manera que segueix:

1. Recopilació i contrast de la informació a usar.
2. Anàlisi de la realitat de VNG i la problemàtica associada a les urbanitzacions periurbanes.
3. Recull de recursos visuals per a sintetitzar la informació.
4. Altres elements i aportacions, principalment, de les persones que habiten de forma habitual/permanent a qualsevol de les urbanitzacions periurbanes.

1.2. RELACIÓ AMB ELS ODS

La temàtica tractada en aquestes pàgines té relació amb el compliment dels ODS, concretament el número 10:

Promoure la inclusió social, econòmica i política de totes les persones, amb independència de la seva edat, sexe, discapacitat, situació econòmica, raça, ètnia, origen o religió. També, garantir la igualtat d'oportunitats per mitjà de l'eliminació de lleis, polítiques i pràctiques discriminatòries i la promoció de mesures adients.



2. ANÀLISI

2.1. EMMARCAMENT TERRITORIAL I REALITAT DEMOGRÀFICA

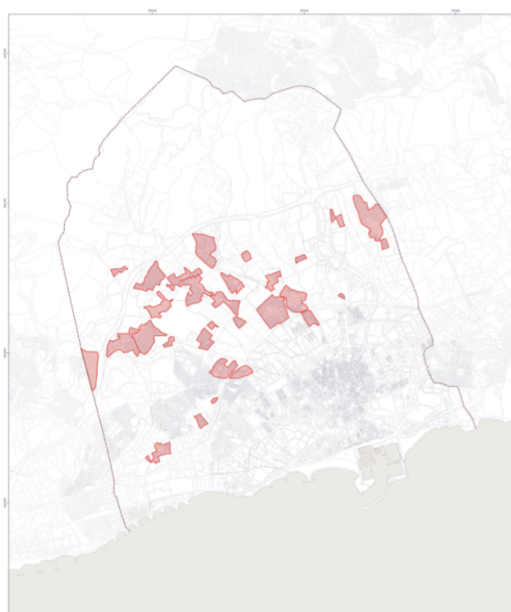
2.1.1. El terme municipal de Vilanova i la Geltrú

L'extensió actual que ocupa el municipi de Vilanova i la Geltrú, capital de la comarca del Garraf, és de 34,09 km². Les últimes dades (pendents d'actualització) mostren que té una **població aproximada de 68.313 habitants** i una **densitat de 1.992,7 hab/km²** (sense incloure els habitants de les periurbanes, que farien incrementar els nombres oferts). El conjunt del terme municipal comprèn zones més rurals i aïllades, com un important nucli urbà que s'estén fins a tocar del mar. A més a més, s'emmarca gairebé a la mateixa distància de dues ciutats capitals de província: Barcelona i Tarragona.



Límits municipals de Vilanova i la Geltrú

Font: *Avanç del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Vilanova i la Geltrú (2019)*



Delimitació de les urbanitzacions periurbanes

Font: *Avanç del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Vilanova i la Geltrú (2019)*

La divisió oficial que es fa de Vilanova i la Geltrú és de 4 districtes, 16 seccions censals i 8 grups censals que, en conjunt, contenen **18 barris, així com una trentena d'urbanitzacions periurbanes** esteses arreu de l'extensió municipal descrita més amunt.

Parant especial atenció a les urbanitzacions que es troben a l'extraradi de la ciutat, es van començar a desenvolupar a meitats del segle XX gràcies a la transformació d'alguns horts com a segones residències i, més tard, esdevingueren en habituals per a una bona part dels veïns i veïnes. Cal destacar que, tot i la seva llunyania vers el centre de la ciutat de Vilanova i la Geltrú, **hi viuen, aproximadament, un miler i mig de persones.**



Així, considerant aquesta xifra com a nombre de persones que habiten les zones periurbanes de Vilanova i la Geltrú, estarem **davant un municipi amb uns 69.813 habitants i una densitat poblacional actualitzada de 2.047,9 hab/Km²**.

Taula 1: Urbanitzacions periurbanes de Vilanova i la Geltrú

Nom	Superfície (Ha)	Nº habitatges
Corral del Carro, Camí	2,66	22
Fraitg, El	8,85	70
Mas Joliu, El	2,45	32
Mas Tapet, El	13,92	135
Mas Xicarró, El	17,9	199
Pi Gros, El	1,31	29
Pau de l'Hostal	4,62	19
Corral d'en Tort	10,68	2
Corral d'en Milà - Pi Torrat, El	13,33	52
Torre del Veguer, El	21,79	67
Coladors, Els	1,54	16
Pas del Bou, El	7,03	57
Corral d'en Roc-Mas Ricard	11,02	171
Pins Rocallis, Els	6,31	38
Entretorrents	4,06	73
Cassalot de Creixell	7,59	85
Carrerada de Talaia	1,77	11
Soma, La	4,31	27
Bassa de Creixell	2,12	20
Mas d'en Puig	6,26	69
Mas Gros	11,78	76
Carretera de la Plana-Piulart	6,89	118
Davant del Griffi	0,5	12
Bassetes d'en Clarà	12,1	69
Mas Roquer	14,64	125
Pujada de Can Mas d'en Perris	7,31	10
Mas d'en Mata	1,84	11
Torre del Vallès	0,58	13

Font: PLH de Vilanova i la Geltrú i elaboració pròpia.

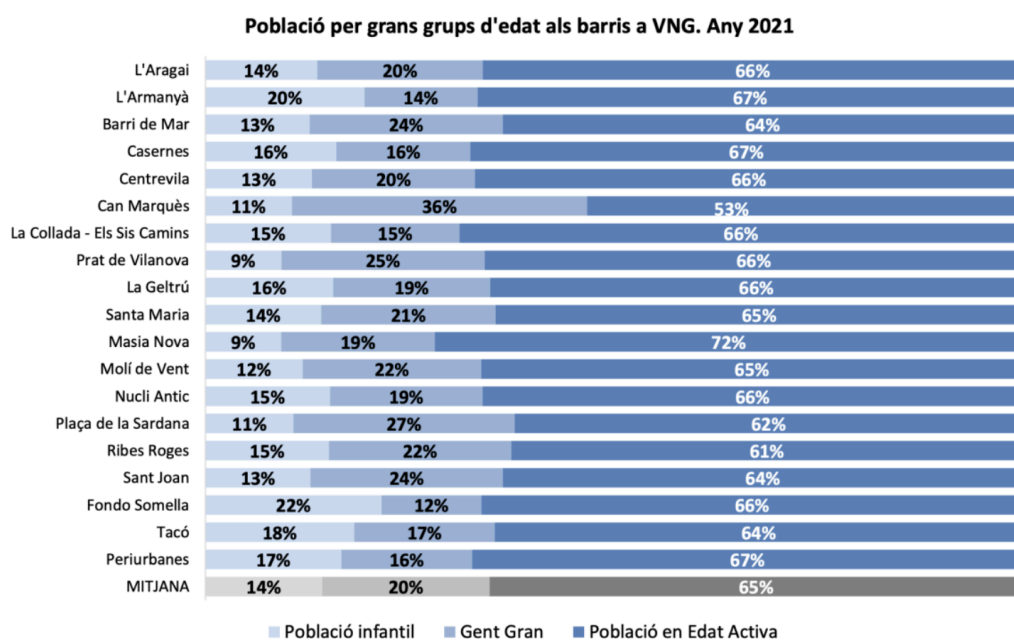
2.1.2. Els veïns i veïnes de Vilanova i la Geltrú

Hi ha, de mitjana, un **20% de gent gran a tot el municipi, un 14% de joves i 65% en edat activa** (incloses les periurbanes). **En el cas concret de les urbanitzacions periurbanes, el percentatge de joves puja fins al 17%**, posicionant-se per sobre d'alguns barris com Centrevila (13%), Sant Joan (13%), Nucli Antic (15%) o Ribes Roges (15%) i a un nivell similar a barris com el de la Geltrú (16%) i el Tacó (18%).

En relació amb el **percentatge de gent gran que hi resideix en aquestes últimes**, aquest **s'arriba a enfilar fins al 16%**, una xifra bastant semblant a la dels barris del Tacó (17%), La Collada-Els Sis Camins (15%), l'Armanyà (14%) o Casernes (16%). **El percentatge del veïnat que està en edat activa es troba en la mitjana** de la resta de barris de la ciutat de Vilanova i la Geltrú, entorn el 65%.



Gràfic 1



Font: *Dades sociodemogràfiques de Vilanova i la Geltrú. Indicadors sociodemogràfics globals de VNG i els seus barris*, Mart, C. (2021).

Taula 2: Població i domicilis per barris, exclosos els establiments col·lectius

Barris	Domicilis		Habitants		Grandària domicili
	Nombre	Pes	Nombre	Pes	
Barri del Mar	3.777	13,3%	8.544	12,5%	2,26
Can Marquès	300	1,1%	695	1,0%	2,32
Casernes	536	1,9%	1.333	1,9%	2,49
Centre Vila	2.099	7,4%	4.649	6,8%	2,21
Fondo Somella	364	1,3%	1.013	1,5%	2,78
Collada, la - Sis Camins	1.385	4,9%	4.009	5,9%	2,89
Geltrú, la	4.379	15,5%	10.313	15,1%	2,36
Aragai, l'	208	0,7%	579	0,8%	2,78
Armanyà, l'	702	2,5%	1.750	2,6%	2,49
Masia Nova	127	0,4%	334	0,5%	2,63
Molí de Vent	2.281	8,1%	6.015	8,8%	2,64
Nucli Antic	1.903	6,7%	4.613	6,7%	2,42
Plaça de la Sardana	1.664	5,9%	3.861	5,6%	2,32
Prat de Vilanova	317	1,1%	593	0,9%	1,87
Ribes Roges	880	3,1%	1.979	2,9%	2,25
Sant Joan	5.504	19,4%	13.422	19,6%	2,44
Santa Maria	285	1,0%	746	1,1%	2,62
Tacó	432	1,5%	1.095	1,6%	2,53
Resta trama urbana	206	0,7%	488	0,7%	2,37
Urbanitzacions en sòl no urbanitzable i càmping Vilanova Park	321	1,1%	771	1,1%	2,40
Disseminat	647	2,3%	1.649	2,4%	2,55
Total Vilanova i la Geltrú	28.317	100,0%	68.451	100,0%	2,42

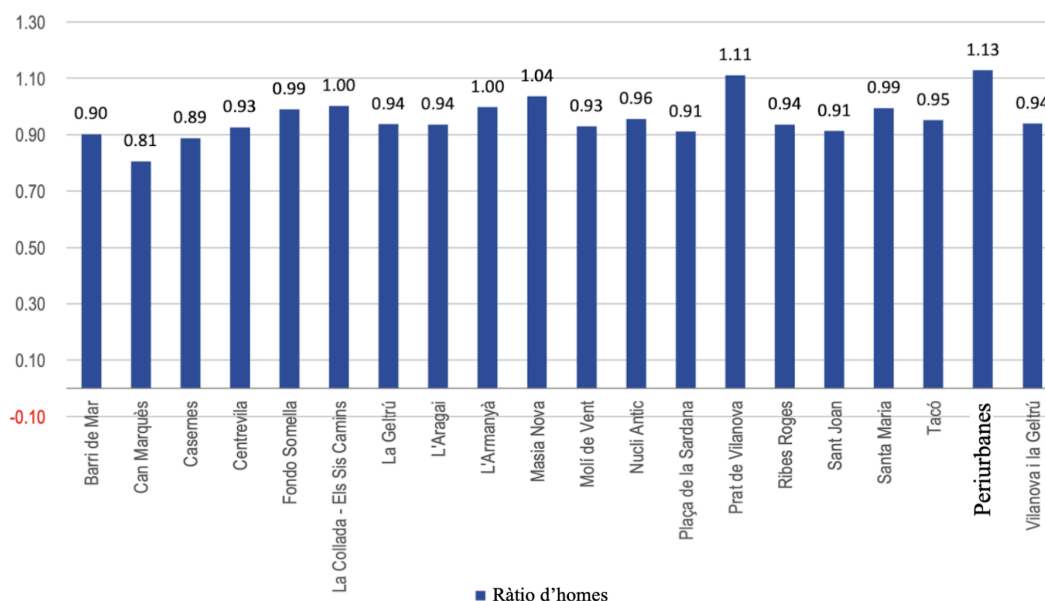
Font: *PLH de Vilanova i la Geltrú*, Colomé, N.; Trias, H. & Martí, P. (2024).

Nota: El concepte de *Resta de trama urbana, disseminat i Urbanitzacions en sòl no urbanitzable* fan referència a les urbanitzacions periurbanes.



Considerant la taula sobre població i domicilis (Taula 2), es veu com **el nombre d'habitants que resideixen a les urbanitzacions que es troben a l'extraradi del centre de Vilanova i la Geltrú comporten el 4,2% dels habitants totals** (incloent-hi el Càmping Vilanova Park), aconseguint gairebé la mateixa població que alguns barris més cèntrics. Tot i que només es prengué com a mesura de les periurbanes l'etiqueta Disseminat, aquesta suposaria una contribució del 2,4% dels habitants totals.

Gràfic 2: Ràtio d'homes al terme municipal per zones, 2021



Font: *PLH de Vilanova i la Geltrú*, Colomé, N.; Trias, H. & Martí, P. (2024)

Nota: S'han fet dues petites modificacions respecte a la font original en relació amb el títol del recurs per anomenar-lo com a *ràtio d'homes al terme municipal per zones* i l'etiqueta *Periurbanes* (que originalment surt com a *Resta*).

Tot i que la ràtio mostra, de forma generalitzada, una petita preponderància del nombre de dones per sobre dels homes; a les periurbanes en conjunt i al barri del Prat de Vilanova succeeix el contrari i, en grau més baix, a la Masia Nova. A L'Armanyà i a La Collada-Els Sis Camins hi ha paritat entre el nombre de dones i homes.

Taula 3: Dependència infantil i senil, 2001-2021

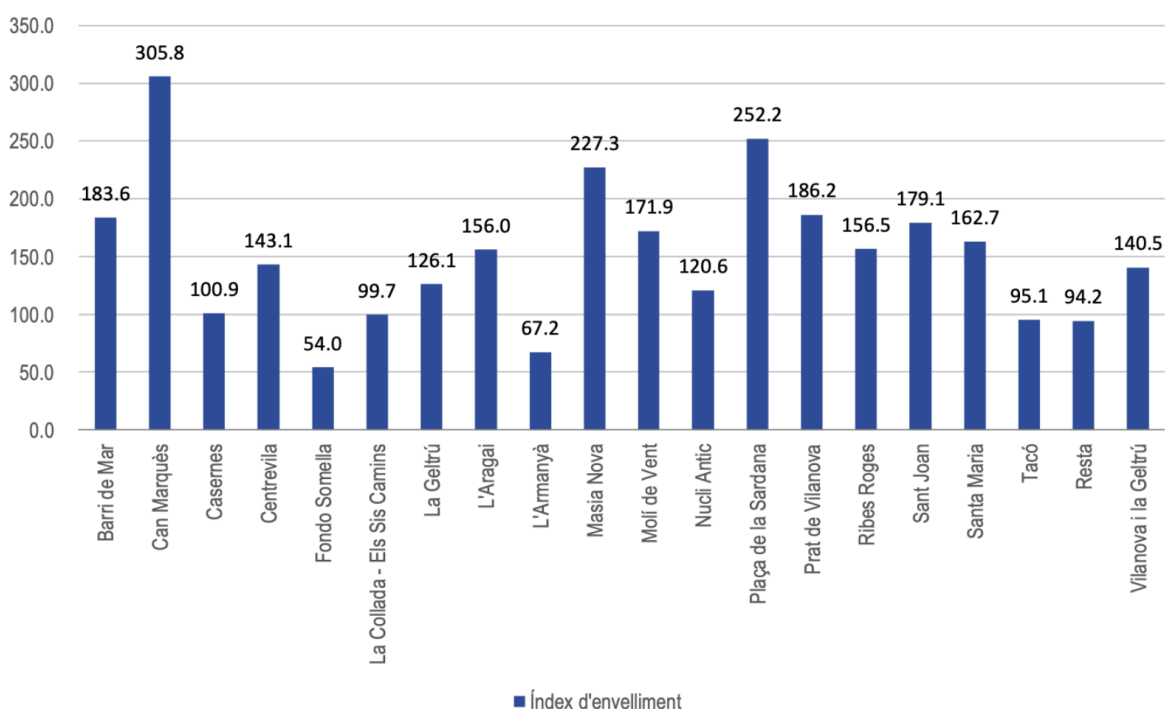
	2001	2021	2001-2021
Dependència infantil	22,3	22,3	0,0
Dependència senil	24,5	31,4	6,8
Dependència global	46,8	53,7	6,8
Edat mitjana població	39,6	44,0	4,4

Font: *PLH de Vilanova i la Geltrú*, Colomé, N.; Trias, H. & Martí, P. (2024)

Resulta necessari esmentar el grau de dependència infantil i senil que hi ha al terme municipal de Vilanova i la Geltrú. Així, des del 2001 i fins al 2021, el percentatge de dependència infantil ha mantingut la mateixa proporció. Pel que fa a **la dependència senil, ha augmentat del 24,5% fins al 31,4%** en el mateix període esmentat, **el que suposa un increment d'un 6,8% en vint anys**.



Gràfic 3: Índex d'envelliment per barris, 2021



Font: *PLH de Vilanova i la Geltrú*, Colomé, N.; Trias, H. & Martí, P. (2024)

Nota: En aquesta gràfica es troben excloses les residències de persones grans.

Segons el gràfic, **l'índex d'envelliment a la ciutat és força elevat**, tot i que en algunes zones més que en d'altres. D'aquesta manera, el que sobresurt és el barri de Can Marquès (305,8), seguit de la Plaça de la Sardana (252,2) i la Masia Nova (227,3). **Aquelles àrees amb un índex menor són:** Fondo Somella (54), L'Armanya (67,2), **les periurbanes (94,2)** i el Tacó (95,1). El que vol dir que, per cada menor de 16 anys, hi ha una persona gran per al cas de les periurbanes.

Que les urbanitzacions periurbanes tinguin menys població envellida pot ser degut a l'expulsió de la gent més gran d'aquestes àrees aïllades i allunyades, tant del centre de la ciutat com dels principals serveis bàsics, per exemple dels centres sanitaris. A més a més, aquesta xifra pot ser explicada també per l'elevat preu del lloguer i de compra d'habitatge en zones més centríques, amb la qual cosa, es produeix una expulsió d'una part de la població (especialment d'aquella en edat activa) a urbanitzacions on els preus són més assequibles.



Taula 4: Nombre de persones per llar segons barris, 2021

Barris	1 persona	2 persones	3 persones	4 persones	5 persones	6 persones i més	Grandària domicili
Barri del Mar	35,0	29,9	17,9	11,2	3,8	2,0	2,26
Can Marquès	26,3	37,7	19,7	12,3	2,7	1,3	2,32
Casernes	25,7	29,3	23,3	16,4	3,4	1,9	2,49
Centre Vila	38,5	27,2	16,7	12,3	3,5	1,8	2,21
Fondo Somella	22,3	23,9	21,4	23,6	5,8	3,0	2,78
Collada, la - Sis Camins	14,6	28,0	23,7	25,1	6,1	2,5	2,89
Geltrú, la	32,0	29,3	18,8	14,5	3,5	1,9	2,36
Aragai, l'	14,4	35,6	19,2	22,6	6,7	1,4	2,78
Armanyà, l'	29,6	25,9	20,5	17,5	3,7	2,7	2,49
Masia Nova	24,4	29,9	20,5	14,2	7,9	3,1	2,63
Molí de Vent	20,6	30,3	23,2	19,0	4,8	2,0	2,64
Nucli Antic	31,2	26,8	19,4	16,5	4,4	1,7	2,42
Plaça de la Sardana	30,2	32,5	19,8	12,3	3,8	1,4	2,32
Prat de Vilanova	51,1	25,4	12,9	6,6	2,5	1,6	1,87
Ribes Roges	33,8	30,9	17,0	14,4	3,3	0,6	2,25
Sant Joan	28,9	29,3	20,8	14,3	4,9	1,9	2,44
Santa Maria	21,4	29,8	26,3	15,8	3,9	2,8	2,62
Tacó	28,1	33,3	17,3	11,6	7,8	1,9	2,53
Resta trama urbana	34,5	26,7	16,5	16,5	2,9	2,9	2,37
Urbanitzacions en sòl no urbanitzable i càmping Vilanova Park	31,2	33,0	16,5	11,8	4,0	3,4	2,40
Disseminat	32,1	26,9	15,1	14,8	6,5	4,5	2,55
Vilanova i la Geltrú	29,9	29,3	19,6	14,9	4,3	2,0	2,42

Font: *PLH de Vilanova i la Geltrú*, Colomé, N.; Trias, H. & Martí, P. (2024)

Nota: El concepte de *Resta de trama urbana, disseminat i Urbanitzacions en sòl no Urbanitzable* fan referència a les urbanitzacions periurbanes.

Tal com mostra la taula, sobre el nombre de persones per llar, es veu una **tendència clara de les llars unipersonals i de dues persones per al cas de les urbanitzacions periurbanes**, un fet molt semblant i estès en altres barris de la ciutat, a excepció del Prat de Vilanova, on una mica més de la meitat dels seus habitants (51,1%) viuen sols.

2.1.3. El transport públic a Vilanova i la Geltrú

En l'actualitat, **el municipi compta amb 5 línies de mobilitat urbana** (autobús) perquè els habitants puguin desplaçar-se de forma “interna” per Vilanova i la Geltrú, sense haver de fer ús d'un mitjà de transport alternatiu, com el cas del vehicle privat. Tanmateix, **cap d'elles s'estén cap a les urbanitzacions periurbanes**. Aquestes línies són les que es descriuen a continuació:

- Línia 1 Tacó-Càmping
- Línia 2 Càmping-Tacó
- Línia Vilanova-Sitges
- Línia Sitges-Vilanova
- Línia 25 Francesc Macià-Masia d'en Notari



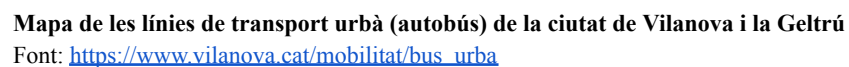
A més a més, els usuaris tenen a disposició seva 4 tipus de títols per a poder fer ús del servei de transport urbà:

- Bitllet senzill → Serveix per a fer un viatge i es pot comprar al mateix autobús (1,65€).
- T10 → Targeta que permet fer 10 viatges (7,65€).
- T-Activa → Targeta per a usuaris majors de 65 anys i/o amb un 65% de discapacitat que permet fer 10 viatges (4,10€).
- T-Jove → Targeta de 10 viatges destinada a persones usuàries de fins a 25 anys (5,10€).



Plànol del terme municipal de VNG

Font: *Avanç del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Vilanova i la Geltrú (2019)*





2.2. EL TRANSPORT A DEMANDA

2.2.1. Contextualització de la situació

La falta d'alternatives al vehicle privat en zones rurals, aïllades o allunyades dels nuclis urbans centrals –com en el cas de les urbanitzacions periurbanes o extraurbanes– **causa una gran dependència d'aquest mitjà per part dels residents d'aquestes àrees** en molts àmbits, alguns de molt bàsics i necessaris com els següents: per a realitzar desplaçaments a la feina, anar a comprar, portar als nens als centres educatius, anar als centres de salut, etc.

Aquest fet **acaba per incidir de forma negativa en la qualitat de vida** de les persones que habiten aquestes zones i, fins i tot, acaba per condicionar les relacions socials i diàries. D'afegit, suposa un endarreriment social, un augment de la desigualtat i un elevat cost ambiental.

A més a més, **l'alternativa d'establir un servei de transport públic sistematitzat** amb horaris i freqüències –com en àrees urbanes més cèntriques– **per a aquestes zones no és quelcom atractiu** per a les empreses prestadores del servei degut, en general, a la baixa afluència d'usuaris que en poden fer ús i els elevats costos de manteniment que suposa prestar aquest servei de manera recurrent.

Davant d'aquesta exposició de motius, **l'alternativa més sostenible i viable**, i que s'ha adoptat en molts indrets de la geografia catalana i espanyola, passa per l'establiment d'un servei flexible i adaptat com **és el Transport a Demanda**. Aquest, resulta econòmicament sostenible i soluciona el problema de desconexió entre les àrees més aïllades i els centres urbans.

2.2.2. Què és el Transport a Demanda i com funciona

El Transport a Demanda és un **sistema de transport públic** dirigit a prestar un servei als usuaris que viuen en zones més aïllades i/o allunyades del mateix centre de la ciutat. És **altament flexible**, donat que es planifica d'acord amb les necessitats i preferències dels usuaris **en cobrir les rutes i places demandades i no requereix una calendarització** d'horaris i freqüències de pas, **permetent l'aprofitament màxim dels recursos**.

Pel que fa al seu funcionament, en moltes regions, les persones demanen l'esmentat transport per via telemàtica o telefònica –sempre amb antelació a la prestació del servei– perquè l'oferent pugui determinar quina és la manera més eficaç i eficient d'organitzar els recursos destinats a cobrir la demanda, tant pel vessant del tipus de vehicle com de les places que s'ocuparan.



El preu que els usuaris abonen pel trajecte està regulat i acotat, amb la qual cosa, es pot conèixer la tarifa abans d'usar el servei.

2.2.3. Quins avantatges comporta?

El Transport a Demanda **és una solució real, justa, eficaç i eficient** perquè:

1. Ofereix resposta a un problema de desigualtat social entre veïns i veïnes de la mateixa ciutat.
2. Permet la reducció d'emissions de CO₂ i altres gasos contaminants que es desprenen del vehicle privat, contribuint a la reducció de l'impacte humà en el medi ambient..
3. Millora el trànsit en cobrir només les rutes demandades pels usuaris, reduint l'afluència de vehicles que s'hi troben a la via pública.
4. Resulta una solució més ajustada i assequible tant per a usuaris com per a empreses i municipis.
5. Comporta una alta flexibilitat per a configurar el servei en comparació amb el transport públic sistematitzat.
6. Permet l'alliberament de les places d'aparcament del centre de la ciutat perquè no es fa ús del vehicle privat.
7. El servei pot ser prestat per més d'un operador.

2.2.4. El Transport a Demanda en altres indrets geogràfics

Tot i que a Espanya el Transport a Demanda no està tan estès com en altres països europeus, la implementació d'aquest servei de mobilitat no ens resulta aliena, ja que **s'ha pres com a model el cas del Transport a Demanda de Castella i Lleó** (que va començar a operar l'any 2004). D'aquesta forma, s'ha arribat a adoptar i executar amb èxit a Cadis, Vitòria-Gasteiz, Paterna o, més a prop nostre, a Barcelona, Girona, Igualada, Santa Margarida de Montbui o Vilanova del Camí.

➤ El cas de Castella i Lleó

El que buscava el govern d'aquesta Comunitat Autònoma era fer front als reptes derivats de la seva singular demografia i geografia. Per tant, l'alternativa va passar per la planificació d'un nou sistema de transport públic que racionalitzés la xarxa de transport, a la vegada que optimitzés els recursos disponibles.

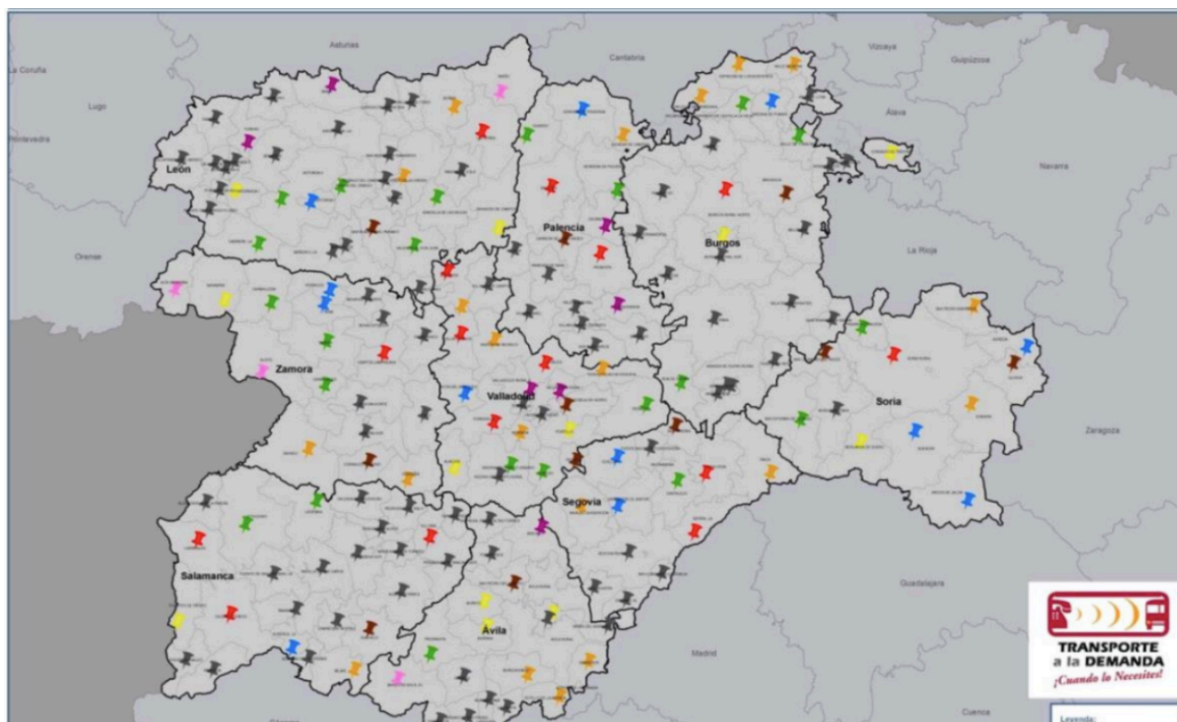
El principal objectiu a complir era el d'oferir un servei de transport públic suficient en termes de connectivitat, que s'adaptés a les necessitats reals de la població, tant rural com metropolitana. A més a més, de vetllar pel dret a la mobilitat dels habitants del seu territori



per mitjà d'un servei públic de qualitat que permetés l'accessibilitat de la població als serveis bàsics, però també als centres urbans.

Així, les rutes de transport regular que obtenien una demanda inferior a 4.500 viatgers/any van passar a ser prestades com a rutes de Transport a Demanda. Conseqüentment, la connexió dels diferents nuclis poblacionals entre ells i amb el municipi de referència es començar a fer per mitjà d'un enrutament flexible (atenent a les reserves rebudes).

En data de 2022, en aquesta Comunitat Autònoma, el model del Transport a Demanda s'ha implantat amb èxit a 123 zones de les diferents províncies de la regió, amb un total de 1.959 rutes que arriben a 5.062 nuclis poblacionals, connectant així a més de 2.200.000 persones. L'acumulació total de viatgers entre 2004 i 2022 ha estat de més de 4.500.000.



Transport a Demanda a CiL, inclosa la prestació conjunta

Font: *Sistema de Transporte a Demanda de Castilla y León (2022)*



DESGLOSSAMENT DE RUTES PER ZONES CIL										
RUTES	À VILA	BURGOS	LLEÓ	PALÈNCIA	SALAMANCA	SEGÒVIA	SÒRIA	VALLADOLID	ZAMORA	TOTAL
Diputació de Valladolid								11		11
Zones Bàsiques de Salut	84	119	159	93	71	60	82	88	75	831
Altres Rutes a Demanda	19	12	59	31	53	7	9	17	42	249
Prestació Conjunta	61	112	183	80	118	61	26	85	142	868
TOTAL	164	243	401	204	242	128	117	201	259	1.959

Dades sobre el Transport a Demanda a Castella i Lleó

Font: Sistema de Transporte a Demanda de Castilla y León (2022)

PROVÍNCIA	ZONES	RUTES	NUCLIS DE POBLACIÓ	POBLACIÓ CONNECTAD A SENSE INCLOURE LA CAPITAL DE PROVÍNCIA	POBLACIÓ CONNECTAD A INCLOURE LA CAPITAL DE PROVÍNCIA	ACUMULAT VIATGERS 2004-2022
À VILA	12	164	423	82.456	140.113	749.963
BURGOS	13	243	894	158.862	329.303	568.199
LLEÓ	17	401	1.190	309.224	427.836	927.822
PALÈNCIA	11	204	440	76.640	155.250	378.651
SALAMANCA	12	242	534	165.116	309.094	467.598
SEGÒVIA	10	128	339	89.738	139.017	248.587
SÒRIA	13	117	454	50.439	89.242	353.596
VALLADOLID	21	201	283	184.336	478.437	438.719
ZAMORA	14	259	505	109.651	171.351	389.610
TOTAL	123	1.959	5.062	1.226.462	2.239.643	4.522.745

Dades sobre el Transport a Demanda a Castella i Lleó

Font: Sistema de Transporte a Demanda de Castilla y León (2022)

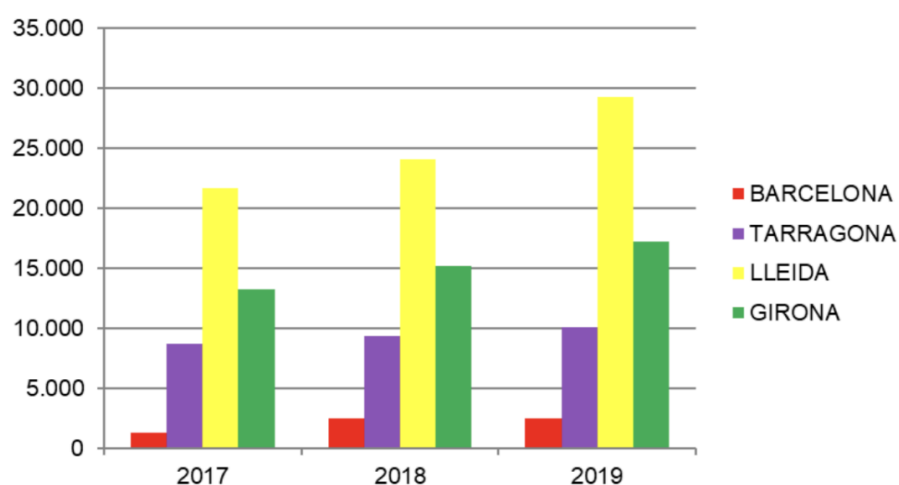


➤ El cas de Catalunya

A Catalunya, el servei de Transport a Demanda és **majoritàriament ofert per la Generalitat** a través de la marca Clic.cat, que **presta servei a 736 nuclis de població amb un total de 235 línies**. Aquest, **es va iniciar fa 30 anys** amb la col·laboració dels Ajuntaments i els Consells Comarcals d'arreu del territori.

Fins a l'any 2021, el principal beneficiari d'aquesta forma innovadora de mobilitat ha sigut la província de Lleida, arribant fins als 29.000 usuaris l'any 2019.

Gràfic 4: n° total d'usuaris per província



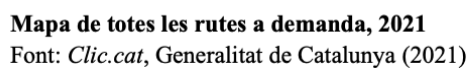
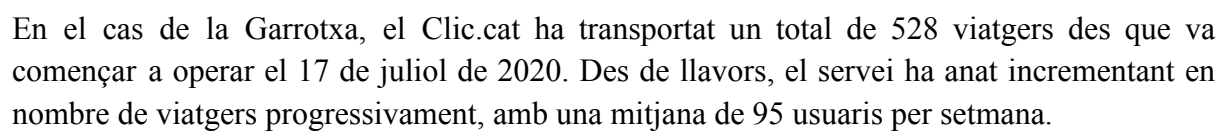
Font: *Clic.cat*, Generalitat de Catalunya (2021)

Pel que fa a la gestió del servei, es plantegen **diverses formes per a la reserva de seients**. D'una banda, realitzar una trucada telefònica a l'operador, al Consell Comarcal o a l'ATM; per altra, usar les diverses webs que la Generalitat posa a disposició (Sagalés on demand.; Ne-Mi, TADCAT o EL MEU BUS).

En relació amb el preu del servei a abonar per part de les persones usuàries, **es pot concretar un preu específic o que aquest es trobi integrat tarifàriament**.

Per a oferir alguna dada més sobre aquest cas, la marca Clic.cat a transportat al Gironès un total de 6.138 viatgers des que va començar a operar l'octubre del 2019. Actualment, té una mitjana de 28 viatgers en dies laborables i tres línies que connecten els 13 nuclis de població, oferint servei a uns 9.000 habitants (sense comptar la ciutat de Girona).

Al Pla de l'Estany, el Transport a Demanda ha ofert servei, des del desembre del 2019, a 1.500 viatgers, amb una demanda aproximada d'entre 20 i 30 passatges setmanals. En total, el Clic.cat en aquesta regió connecta 12 nuclis de població i dona servei a uns 2.500 habitants, sense comptar Banyoles.





Transport a la demanda a Catalunya any 2021

Servei Territorial	Comarca	Nombre de línies a la demanda	Nombre línies per ST	Nuclis de població	Habitants beneficiats	GESTIÓ	Servei tipus
Barcelona	Berguedà	23	47	132	49.298	Consell Comarcal del Berguedà (taxis) - Aplicació AMTU	TAD
	Anoia	2				Operador HILLSA	PARADA DEMANDA
		2				Operador TGO	TAD
	Alt Penedès	3				Operador HILLSA / BUS CASTELLVÍ	PARADA DEMANDA
	Bages	3				Operador ALSA / SAGALÈS	TAD
	Baix Llobregat	3				Operador TGO / SOLER I SAURET / HILLSA	PARADA DEMANDA
	Maresme	1				Operador SAGALÈS	PARADA DEMANDA
	Vallès Occidental	2				Operador SAGALÈS / TGO	TAD / PARADA DEMANDA
	Moianès	1				Operador SAGALÈS	TAD
	Osona	7				Operador SAGALÈS	TAD
Girona	Cerdanya	8	41	90	54.289	Consell Comarcal de la Cerdanya (taxis)	TAD
	Garrotxa	6				Operador TEISA	TAD
	Selva	7				Operador TEISA	TAD
	Ripollès	5				Operador TEISA	TAD
	Pla de L'Estany	4				Operador TEISA	TAD
	Gironès	4				Operador TEISA	TAD
	Alt Empordà	6				Operador TEISA / AMPURDAN BUS / ESTARRIOL BUS	PARADA DEMANDA
	Baix Empordà	1				Operador AMPSA	PARADA DEMANDA
Lleida	Alt Urgell	21	124	437	40.144	Consell Comarcal de l'Alt Urgell (taxis)	TAD
	Pallars Jussà	16				Consell Comarcal del Pallars Jussà (taxis)	TAD
	Pallars Sobirà	46				Consell Comarcal del Pallars Subirà (taxis)	TAD
	Noguera	5				ATM - Lleida (taxi)	TAD
	Garrigues	4				ATM - Lleida (taxi)	TAD
	Segrià	3				ATM - Lleida (taxi)	TAD
	Alta Ribagorça	2				Consell Comarcal de l'Alta Ribagorça (taxis)	TAD
	La Segarra	19				Operador Cot Alsina.	TAD
	Solsonès	8				Consell Comarcal del Solsonès (taxis)	TAD
Tarragona	Conca de Barberà	9	23	77	47.073	Consell Comarcal (taxis) - Operador HIFE / PLANA / LA COSTA (busos)	TAD/PARADES DEMANDA
	Priorat	6				Operador TRANSPORTS PÚBLICS DEL PRIORAT	PARADA DEMANDA
	Baix Camp	3				Operador TRANSPORTS PÚBLICS DEL PRIORAT / PLANA	PARADA DEMANDA
	Alt Camp	2				Operador PLANA / HILSA	PARADA DEMANDA
	Tarragonès	2				Operador PLANA	PARADA DEMANDA
	Baix Penedès	1				Operador AUTOCARDS POCH	PARADA DEMANDA
		235	736		190.804		

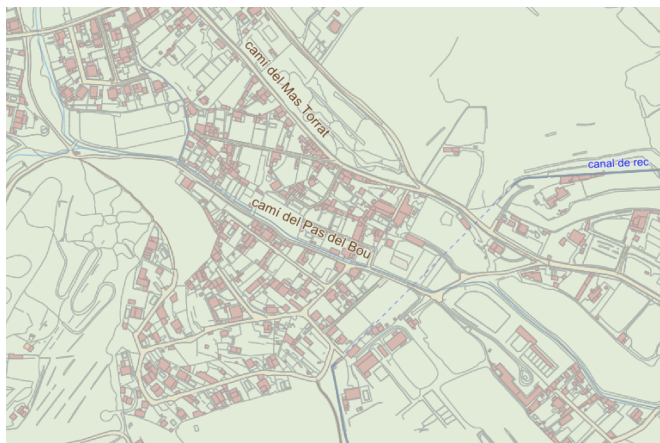
Font: *Clic.cat*, Generalitat de Catalunya (2021)



2.3. EL PROJECTE A VILANOVA I LA GELTRÚ

Si bé s'ha definit allò que s'entén per Transport a Demanda i s'han ofert exemples on s'ha pogut implementar aquest projecte amb èxit, ara cal parlar i definir com encabir aquest tipus de transport a Vilanova i la Geltrú i, concretament, **quina és la forma més adient de fer-ho a les urbanitzacions periurbanes.**

Pas del Bou, El



Lon: 1.69645429

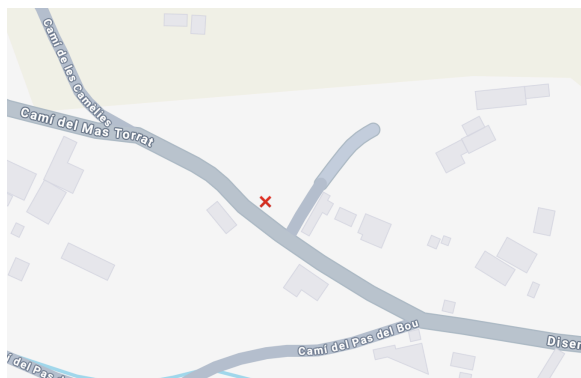
Lat: 41.23805218

El nom de la urbanització ve de l'antiga partida vilanovina situada entre el torrent de la Ramusa i el Mas Ricart, prop del corral d'en Roc i a migjorn del Mas Torrat. El camí del mateix nom comença a la urbanització Pas del Bou, uns metres més amunt del Mas Gros, sent paral·lel al torrent de Ramusa o de Sant Joan i travessant la urbanització del mas Gros, on apareix la seva nomenclatura oficial com a nom de carrer. És un camí molt estret i transitat. Acaba al camí Ral, entre el Casalot de Creixell i la zona industrial la Plana.

PARADA SUGGERIDA: al Camí de Mas Torrat direcció Camí de les Camèlies.

COORDENADES GPS: 41.23810131497164, 1.6985366677264309

POTENCIALS USUARIS: 284





Carretera de la Plana-Piulart



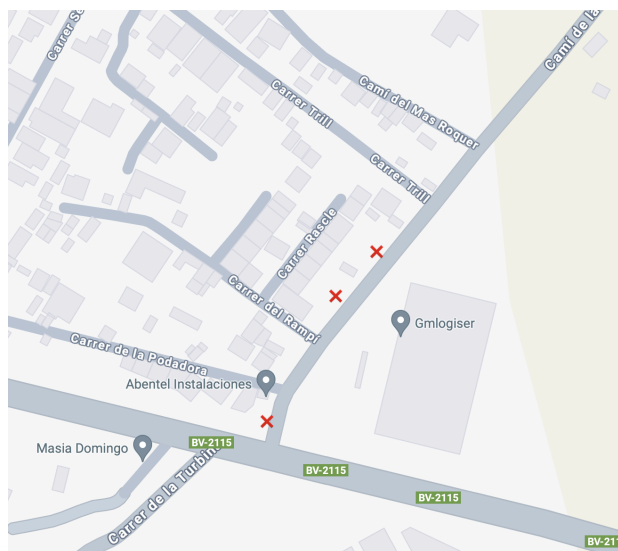
Lon: 1.69788122
Lat: 41.23129098

Tram de l'antic Camí Ral o Molinant comprès entre la carretera de l'Arboç i la fàbrica de la Plana, que fou eixamplat i asfaltat per a transitar-hi tota classe de vehicles. Entre el nou vial i el mas Roquer, a banda i banda del camí que anava a aquesta darrera masia, es va formar una parcel·lació d'habitatges que portava el nom de "Carretera de la Plana".

PARADA SUGGERIDA: al Camí de la Plana, en qualsevol dels punts marcats que es troben a prop de *Gmlogiser*.

COORDENADES GPS: 41.22975001060388, 1.6984156377716304

POTENCIALS USUARIS: 55





Mas Joliu, El



Lon: 1.69728041

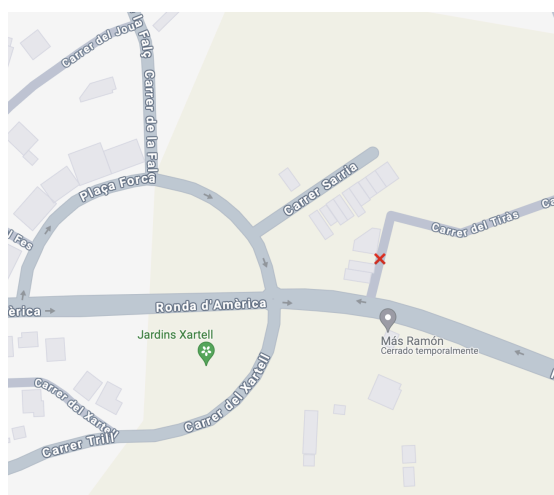
Lat: 41.21871877

Antiga masia que, una vegada desapareguda, va donar nom a una coneguda partida encara vigent. Es desconeix el lloc exacte d'emplaçament de la casa. Actualment, la partida és fraccionada en quatre sectors: el pròpiament dit mas Joliu, la Torre del Vallès, la Carrerada i el Mig Camí de Cubelles. Dins aquest darrer sector, una granja reivindica el topònim de mas Joliu per al seu establiment.

PARADA SUGGERIDA: a la intersecció de Ronda Amèrica amb Carrer del Tiràs.

COORDENADES GPS: 41.21747282336743, 1.6954619545024636

POTENCIALS USUARIS: 70





Mas Ricart, El



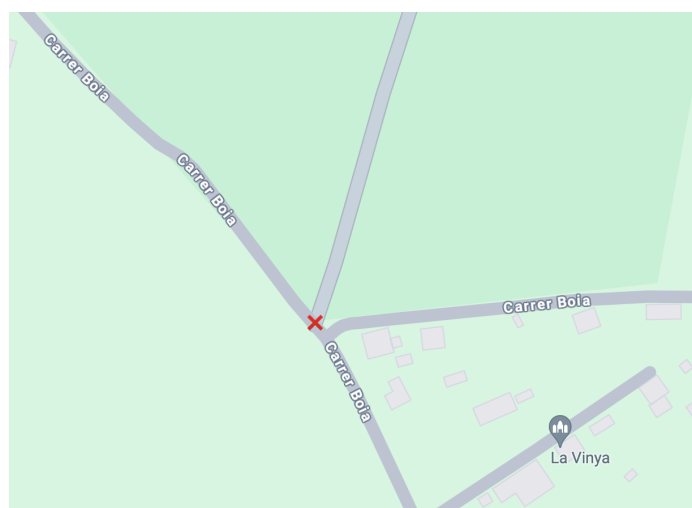
Lon: 1.68762445
Lat: 41.24051282

El nom del sector ve donat per la masia Mas Ricart, al voltant de la qual es va establir un rellevant nucli de cases.

PARADA SUGGERIDA: a la porta d'entrada del Camp de Golf.

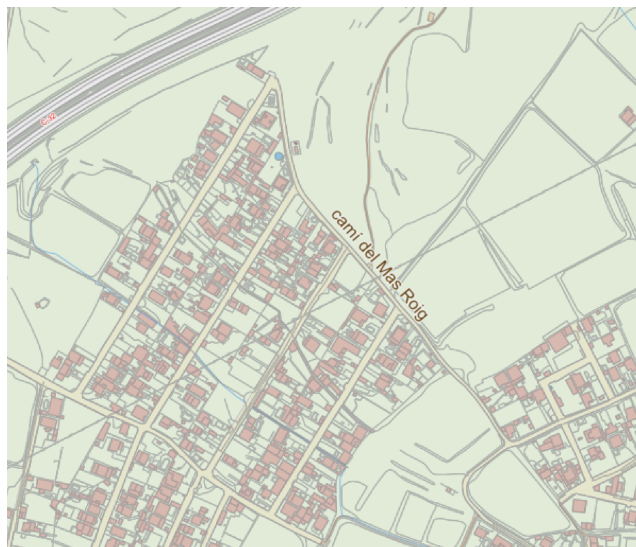
COORDENADES GPS: 41.241426, 1.678903

POTENCIALS USUARIS: 513*





Corral d'en Roc, El



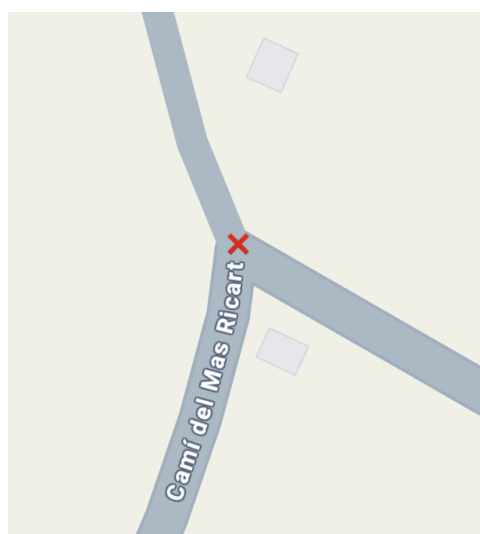
Lon: 1.68782830
Lat: 41.24076292

El nom del sector ve donat per una vella masia ramadera, emplaçada a llevant de la Talaia, més amunt del mas Ricart, al peu del camí de Cubelles a Canyelles. A l'entorn del corral d'en Roc, es va establir una urbanització.

PARADA SUGGERIDA: a l'encreuament entre el Carrer Avel·lí Artís Gener Tisner i el Camí del Mas Ricart.

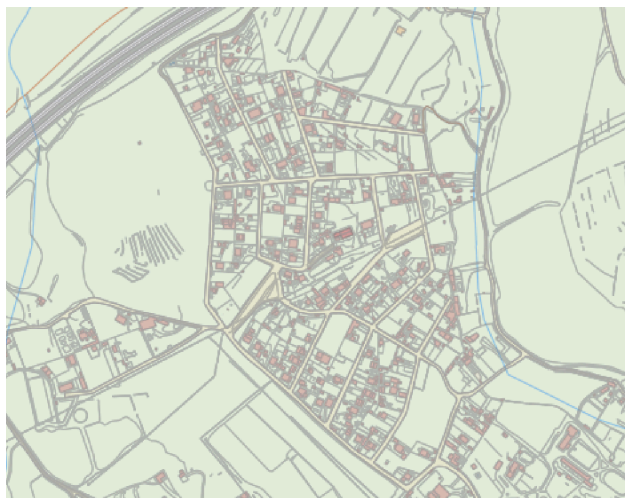
COORDENADES GPS: 41.240658, 1.685065

POTENCIALS USUARIS: 513*





Mas Tapet, El



Lon: 1.69762373

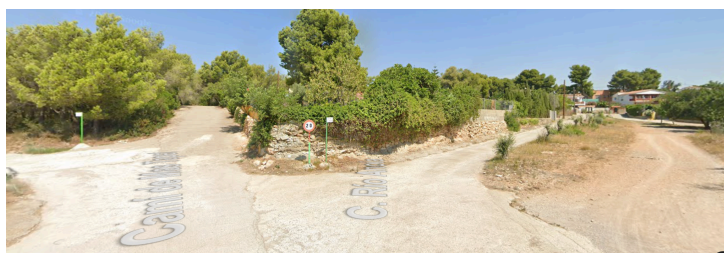
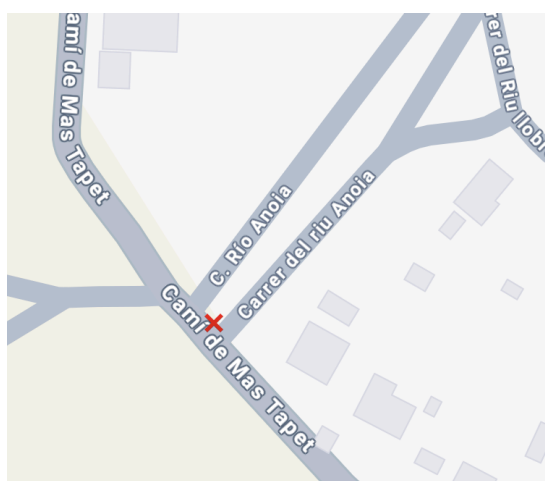
Lat: 41.24514342

És situat a la banda dreta del torrent de la Pastera, més amunt del mas d'en Puig i, ara, a migjorn de l'autopista. Abans era conegut per corral d'en Gassó. En terrenys de la masia, des dels anys setanta, ha sorgit una unitat de població que té l'accés pel camí que puja del mas d'en Puig, però també des del camí vell del mas de l'Artís. El sector deu el seu nom al Mas Tapet.

PARADA SUGGERIDA: a la intersecció entre el Camí de Mas Tapet i el Carrer del riu Anòia.

COORDENADES GPS: 41.243688, 1.696136

POTENCIALS USUARIS: 216





Cassalot d'en Creixell, El



Lon: 1.70333147

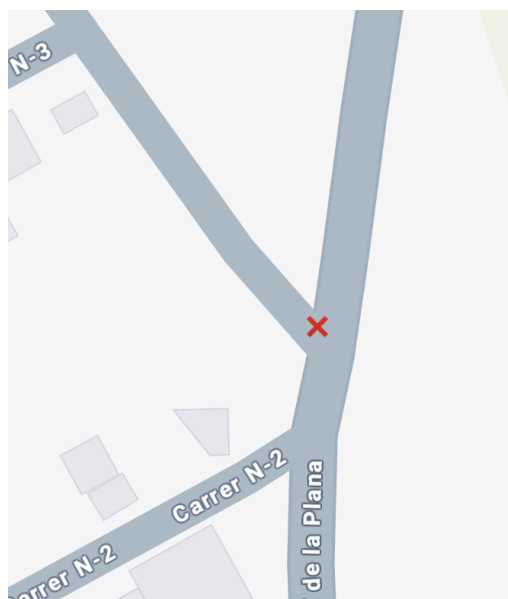
Lat: 41.23619211

És una demarcació del terme de Vilanova, antiga pertinença de la quadra del Piulart, que alhora, concernia la quadra de Sant Pere de Cubelles. Avui, el topònim només és recordat en la masia de la bassa de Creixell i en les restes d'un casalot proper al mas d'en Puig, al voltant del qual va sorgir la urbanització de Creixell.

PARADA SUGGERIDA: a l'encreuament entre el Carrer N-1 i la Carretera de la Plana.

COORDENADES GPS: 41.235654, 1.704218

POTENCIALS USUARIS: 88





Mas Xicarró, El



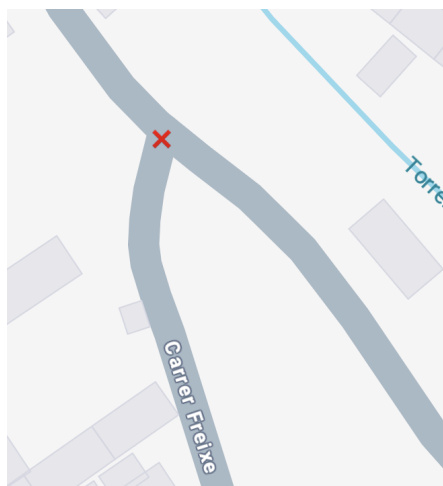
Lon: 1.71118498
Lat: 41.23559749

El nom del sector ve donat per la Masia Xicarró, del qual rep el nom la urbanització que es va crear.

PARADA SUGGERIDA: a l'inici del Carrer del Freixe en direcció al Torrent de la Pastera

COORDENADES GPS: 41.235916, 1.713688

POTENCIALS USUARIS: 89

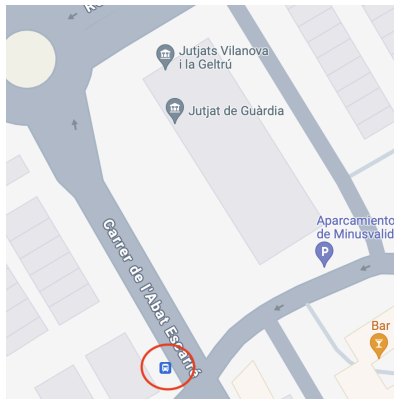




VILANOVA I LA GELTRÚ (CENTRE CIUTAT)

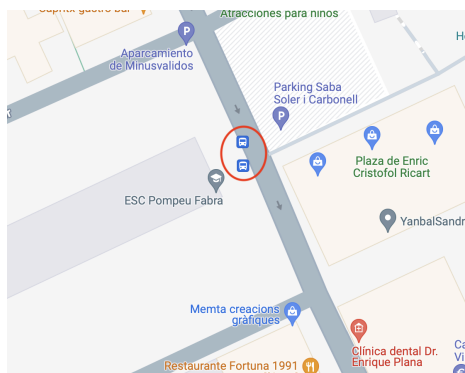
PARADA SUGGERIDA: Jutjats

COORDENADES GPS: 41.226016812737264, 1.715652115042992



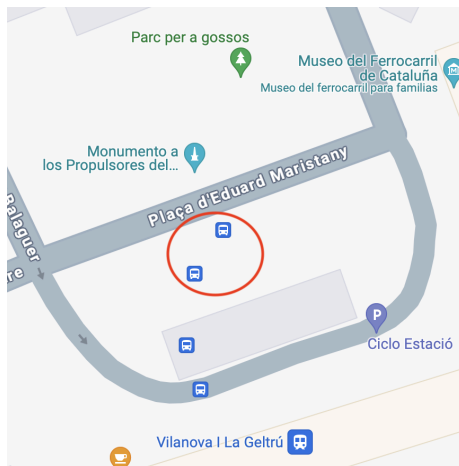
PARADA SUGGERIDA: Rambla Samà

COORDENADES GPS: 41.22220656251092, 1.7231440701103176



PARADA SUGGERIDA: Estació de tren/busos

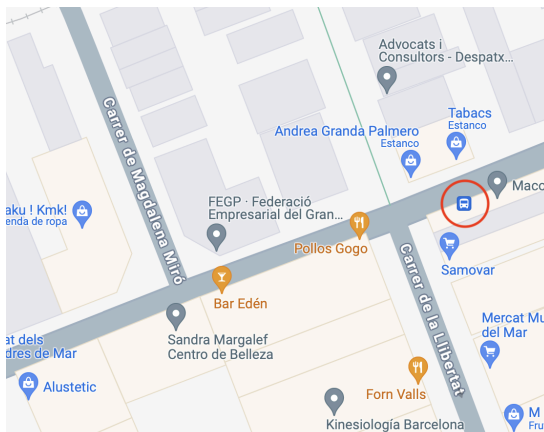
COORDENADES GPS: 41.220741174319464, 1.730569833378778





VILANOVA I LA GELTRÚ (CENTRE CIUTAT)

PARADA SUGGERIDA: A prop de la botiga de roba *Kemaku!*
COORDENADES GPS: 41.218855724952, 1.7292819163136106





3. CONSIDERACIONS FINALS

En aquest document s'han establert possibles localitzacions on poder encabir les parades del Transport a Demanda que **pretén ser utilitzat únicament pels habitants de les urbanitzacions periurbanes de Vilanova i la Geltrú**. Per tant, ha de ser un **servei enfocat exclusivament per a aquesta finalitat**, excloent altres individus aliens com, per exemple, turistes o persones que estiguin de pas.

En darrera instància, pel que fa al cost del servei per a les persones usuàries, **es contempla el pagament tarifari que la companyia prestadora del servei públic i l'Ajuntament acordin o, si més no, plantejar la possibilitat de fer ús dels mateixos títols i tarifes que hi ha establertes per al servei d'autobús de línia** del centre del municipi de Vilanova i la Geltrú.

4. REFERÈNCIES

Avanç del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Vilanova i la Geltrú (2019), Ajuntament de VNG.

Dades sociodemogràfiques de Vilanova i la Geltrú; indicadors sociodemogràfics globals de VNG i els seus barris (2011), Ajuntament de VNG.

Línies de bus urbà, Ajuntament de Vilanova i la Geltrú.

Pla Local d'Habitatge de Vilanova i la Geltrú (2024), Ajuntament de VNG.

Clic.cat: el nou servei digitalitzat de transport a la demanda de Catalunya (2021), Generalitat de Catalunya.

Mapa de ordenación del transporte público de viajeros por carretera en Castilla y León, Junta de CyL.

Sistema de Transporte “a la Demanda” de Castilla y León (2022), Junta de Castilla y León.

Observatorio del transporte y la logística en España, Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.