



**GEMOTT**

GRUP D'ESTUDIS  
DE MOBILITAT, TRANSPORT  
I TERRITORI

# Diagnosi de mobilitat de Lloret de Mar

Investigadors

Pau Avellaneda Garcia  
Àngel Cebollada i Frontera  
Gemma Solé Massó



## EQUIP REDACTOR

---

### **GEMOTT**

Grup d'Estudis de Mobilitat, Transport i Territori  
Universitat Autònoma de Barcelona

Investigadors

**Pau Avellaneda Garcia**  
**Àngel Cebollada i Frontera**  
**Gemma Solé Massó**

Amb el suport de tot l'equip del GEMOTT

Edifici B – Campus de la UAB  
08193 Bellaterra (Cerdanyola del Vallès)  
Barcelona

Tel.: 34 - 93 581 14 59 / 34 – 93 581 15 27  
Fax: 34 – 93 581 20 01  
A/e: [gemott@uab.es](mailto:gemott@uab.es)  
<http://mobilitat.uab.es>

Bellaterra, setembre 2004

## SUMARI

<b>METODOLOGIA</b>	<b>4</b>
<b>PART I: ELS ELEMENTS QUE INCIDEIXEN EN LA MOBILITAT</b>	<b>6</b>
1. El territori i l'estructura urbana	6
2. La població	8
3. L'activitat turística	9
<b>PART II: TRETS BÀSICS DEL TRANSPORT I LA MOBILITAT</b>	<b>10</b>
4. Trets bàsics de l'oferta de transport	10
4.1 La infraestructura de transport	10
4.2 El transport col·lectiu	11
4.3 El transport privat	12
5. Trets bàsics de la mobilitat	13
5.1 Volum de desplaçaments	13
5.2 Els desplaçaments amb origen a Lloret de Mar	14
5.3 Els desplaçaments amb destinació Lloret de Mar	15
<b>PART III: PROBLEMÀTIQUES DE MOBILITAT</b>	<b>17</b>
6. Problemes quotidians de mobilitat	17
7. Problemes específics de la temporada estival	20
8. Consensos i Conflictes en relació als problemes de mobilitat	22
<b>PART IV: ACTUACIONS</b>	<b>25</b>
9. Actuacions plantejades	25
9.1 Actuacions del primer model de mobilitat	25
9.2 Actuacions del segon model de mobilitat	26
10. Quadre de síntesi	29

## METODOLOGIA

La metodologia seguida per elaborar l'informe ha estat:

### a) Preliminar:

➤ En primer lloc s'ha fet una aproximació de la realitat territorial i social de Lloret de Mar. La intenció d'aquesta aproximació preliminar és conèixer els trets bàsics del municipi. Per obtenir aquest coneixement es va fer:

- una revisió general de dades objectives censals o padronals,
- una revisió general de la documentació facilitada des de l'Ajuntament i l'Agenda XXI del municipi,
- l'anàlisi de dades estadístiques sol·licitades a l'Institut d'Estadística de Catalunya.

### b) Entrevistes

➤ Un cop feta la radiografia del municipi, es va procedir a realitzar una sèrie d'entrevistes a diferents representants de les entitats locals per tal de conèixer les percepcions d'aquests col·lectius de diferents aspectes relacionats amb la mobilitat del municipi. Aquestes entrevistes són una tècnica qualitativa d'obtenció de dades sobre la realitat social.

➤ Les entrevistes són sempre voluntàries i anònimes i les dades que s'obtenen són, bàsicament, discursos sobre allò de que es parla. En els discursos hi apareixen les experiències, vivències, percepcions, expectatives, etc. sobre els temes objecte d'estudi, formulats en el llenguatge propi de les persones que viuen en aquella població, i lliures dels prejudicis apriorístics dels investigadors. El nombre d'entrevistes realitzades van ser 13.

### c) Resultats

- Un cop realitzades les entrevistes es va fer l'anàlisi de les dades obtingudes. Per a això va caldre fer la transcripció dels discursos i convertir-ho en un text sobre el que va treballar l'equip investigador. Com a resultats es van plantejar unes possibles actuacions a desenvolupar en el municipi, per tal de millorar les problemàtiques de mobilitat actuals i apostar per un model de mobilitat futur diferent.

## PART I: ELS ELEMENTS QUE INCIDEIXEN EN LA MOBILITAT

### 1. EL TERRITORI I L'ESTRUCTURA URBANA

Lloret de Mar està situat a la comarca de la Selva i forma un eix litoral amb els municipis de Tossa de Mar i Blanes.

Les relacions de Lloret de Mar amb els seus municipis veïns són especialment importants amb Blanes, amb el qual s'ha arribat a integrar en una àrea de cohesió, degut als importants fluxos quotidians que es produeixen entre ambdós municipis.

La seva situació territorial, la relació amb els municipis veïns i la seva estructura urbana incideixen plenament en els hàbits i en les formes de desplaçar-se dels seus habitants.

Els trets més destacats de la seva estructura urbana són els següents:

- **Casc antic compacte** amb alta densitat d'edificació, carrers estrets i una extensa zona per a vianants, una elevada concentració de serveis i una densitat residencial de 140 hab./Ha.
- **Barris amb edificació d'alta densitat i amb poca activitat terciària** localitzats en el perímetre del casc antic.
- **Urbanitzacions disperses** per tot el terme municipal, amb baixa densitat poblacional, majoritàriament de segona residència i mancades de tot tipus de serveis. Ocupen un terç de l'àrea urbanitzada del municipi.
- **Concentració** de gairebé dos terços **dels serveis i de l'oferta turística en el casc antic**: equipaments educatius, sanitaris i socials, serveis de l'administració pública, comerços, entitats financeres, hotels, bars, restaurants, discoteques...
- **Platges disseminades** al llarg de tota la costa del municipi.
- **Altres elements** ubicats en sòl no urbanitzable: edificacions rurals, càmpings, camps de golf...

El Pla General d'Ordenació Urbana vigent (1985) destina una part important del sòl municipal a sòl urbanitzable.

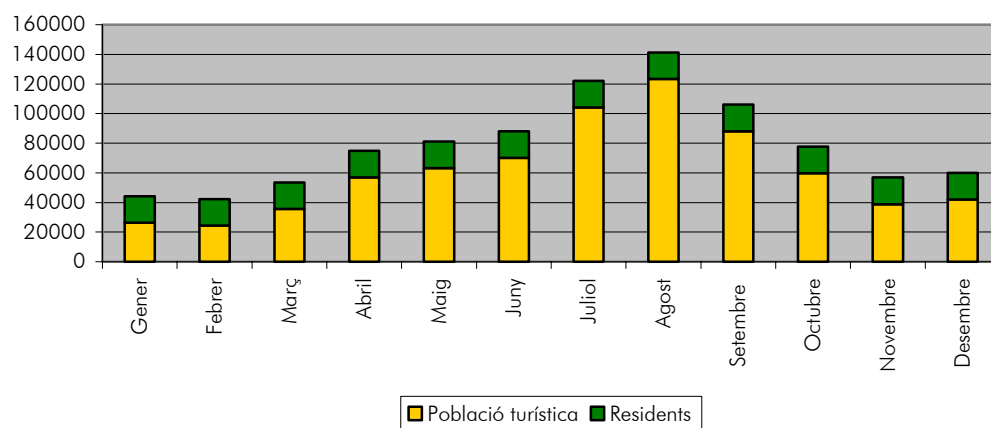
Actualment s'està portant a terme un important creixement urbanístic a la zona del Rieral, on es situaran un gran nombre de primeres residències. També estant creixent de forma important els voltants de la cala de sa Boadella i de Fenals, on la major part d'aquestes noves vivendes es destinaran a segones residències i apartaments de lloguer, ocupats bàsicament durant la temporada d'estiu.

## 2. LA POBLACIÓ

Les característiques sociodemogràfiques de la població de Lloret de Mar condicionen els seus hàbits de desplaçament. Els seus trets principals són:

- **Àmplia variabilitat poblacional lligada a l'estacionalitat** del fenomen turístic. Al 1998 la població mitjana anual es va establir amb 90.000 persones, amb població censada i turistes, arribant als màxims de 170.000 persones al mes d'agost i al mínim de 55.000 persones durant els mesos de gener i febrer.

Total població Lloret de Mar. 1998



FONT: *L'activitat econòmica a Lloret de Mar*. Ajuntament de Lloret de Mar. 2001

- La major part de la població resident es concentra al casc antic (35%) i als barris contigus essent minoritaris els residents permanents a les urbanitzacions.
- Els residents permanents de les urbanitzacions solen ser persones de la tercera edat procedents d'altres països europeus.
- La població turística, especialment important durant el període estival, es concentra fonamentalment al casc antic i, encara que en molt menor volum, a les urbanitzacions.



### 3. L'ACTIVITAT TURÍSTICA

La major part de l'activitat econòmica de Lloret de Mar gira al voltant del turisme. Els elements relatius a aquesta activitat que més incideixen en la mobilitat són:

- **Fora variació estacional de l'activitat turística**, amb diferències de fins a 100.000 persones, la qual cosa comporta desencaixos entre l'oferta i la demanda d'infraestructures de transport.
- **Important concentració de l'activitat turística en el casc antic**, en les zones d'oci situades en el seu perímetre immediat i a les platges situades al llarg de la costa.
- **Important presència** de turistes que contracten el seu viatge mitjançant **"touroperadors"**. Al 1998 del total de pernoctacions dels turistes, un 76,95% van correspondre a turistes atrets per aquest tipus de contractes.
- **Domini de places turístiques dedicades als apartaments i segones residències**, les quals representen un 78% del total, seguit de les places hoteleres que ofereixen un 20% de les places turístiques, i per últim els càmpings que ofereixen un 1,15% d'aquest total de places turístiques.

## PART II: TRETS BÀSICS DEL TRANSPORT I LA MOBILITAT

### 4. TRETS BÀSICS DE L'OFERTA DE TRANSPORT

#### 4.1 La infraestructura de transport

La infraestructura de transport és aquella que possibilita la realització dels desplaçaments quotidians dels ciutadans. A Lloret de Mar hi trobem:

- Una **àrea per a vianants** localitzada al sector central del casc antic on es concentra la major part de l'activitat terciària.
- Envolta aquesta àrea una **zona semipeatonal** amb paviment únic i pilones que distingeixen l'espai dels vianants dels dels vehicles a motor.
- Una **xarxa de voreres** sovint envaïdes per mobiliari urbà i vehicles a motor i poc adaptades a les PMR que en el casc antic no solen superar el metre d'amplada.
- Una **xarxa viària congestionada durant la temporada estival** però amb trànsit fluid durant la resta de l'any, en el que es produeix una reducció d'un 50%.
  - Les **carreteres d'accés al municipi** (de Blanes, de Tossa i de Vidreres) **sobresaturades en època estival** amb volums de trànsit que poden superar els 20.000 vehicles/dia per sentit de circulació.
  - Les **avingudes urbanes** (de Blanes, de Tossa, de Vidreres i de les Alegries), amb 10.000 vehicles al dia per sentit, **que esdevenen veritables barreres urbanes** per la dificultat de travessar-les especialment durant l'estiu.
  - La **xarxa local i veïnal** formada per la resta de carrers dels quals cal distingir els del centre urbà, estrets i poc apropiats per al trànsit rodat però amb intensitats de circulació de 4.000 vehicles/dia a l'estiu i 1.000 veh/dia la resta de l'any.
- Una **xarxa d'aparcaments** subterranis i en superfície localitzats al casc antic i a la seva perifèria immediata destinats, juntament a l'aparcament en calçada, a cobrir les necessitats tant dels residents com dels forans, tant de vehicles particulars com d'autobusos i tant durant la temporada estival com la resta de l'any, **que cobreixen la demanda generada**, excepte en moments molt puntuals de l'època estival en que queden col·lapsats.

- Una **estació d'autobusos** que concentra les arribades i sortides dels autobusos interurbans de servei regular i on tenen parada les línies d'autobús urbanes.
- **Absència de carrils-bus i només 1 carril per a bicicletes.**
- L'absència de **ferrocarril** és suplida per l'elevada freqüència dels autobusos llançadora que permeten usar l'estació de Blanes.

## 4.2 El transport col·lectiu

Lloret de Mar compta amb una oferta de transport col·lectiu tant urbà com interurbà que l'enllaça amb diferents destinacions locals, regionals, nacionals i internacionals.

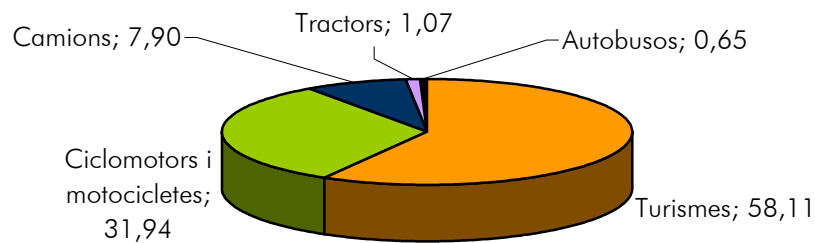
- **Dues línies d'autobús urbà** que enllacen el casc antic amb els barris i les urbanitzacions més properes al nucli urbà **amb freqüències de pas entre 20 i 30 minuts i servei entre les 8 del matí i les 10 de la nit.**
- **Una tercera línia d'autobús urbà que només opera durant la temporada estival** enllaçant el casc antic amb la platja de Canyelles amb tres expedicions d'anada i tornada diàries entre les 9 del matí i les 9 del vespre.
- **Dues línies d'autobusos interurbans que connecten Lloret amb Blanes i Tossa de Mar** amb freqüències d'entre 20 i 30 minuts i servei entre 7 del matí i 10 de la nit.
- **Una línia d'autobús interurbà que actua com a llançadora entre l'estació de RENFE de Blanes i Lloret** amb sortides cada 20 minuts a partir de les 7.15 fins a les 20.55. Aquesta línia està coordinada amb els horaris de tren per la qual cosa és un servei que acosta el ferrocarril al municipi.
- **Tres línies d'autobusos interurbans que enllacen Lloret amb Barcelona, Girona i Olot**, la primera amb 9 expedicions d'anada i 9 de tornada entre les 8 del matí i les 8 de la tarda, la segona amb 6 expedicions d'anada i 6 de tornada entre 2/4 de 8 del matí i les 8 de la tarda, i la tercera amb 2 expedicions d'anada i 2 de tornada entre 2/4 de 9 del matí i les 7 de la tarda.
- Lloret també disposa d'un **servei d'autobusos** regulars i discrecionals que enllacen el municipi **amb diferents destinacions nacionals i internacionals.**
- **Autocars de servei exclusiu per als turistes** ja sigui per arribar o marxar, per traslladar-se o per fer excursions.

### 4.3 El transport privat

Pel que fa al transport privat destacarem que:

- El **nivell de motorització** és de **682,9** vehicles per cada 1000 habitants. Aquesta és una dada superior a la mitjana catalana, on el nivell de motorització es situa als 649,85 vehicles per cada 1000 habitants.
- **Presència important de ciclomotors i motocicletes** dins el parc de vehicles censats.

Parc de vehicles. Lloret de Mar 2004



FONT: web de l'Institut d'Estadística de Catalunya

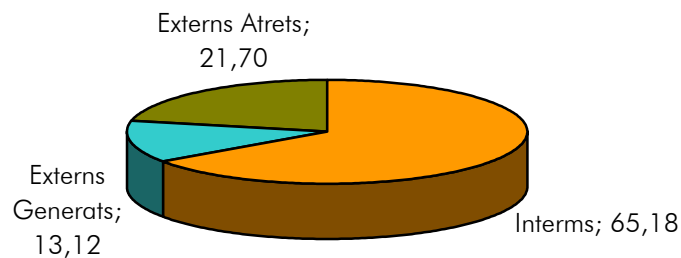
- Important **increment del parc de vehicles durant l'estiu** degut al fet que el 25% dels turistes arriben a Lloret en cotxe.

## 5. TRETS BÀSICS DE LA MOBILITAT

### 5.1 Volum de desplaçaments

- A Lloret de Mar es realitzen 11.040 desplaçaments diaris per raons de treball i estudi.
- 7.196 desplaçaments no surten de Lloret, 1.448 van fora del municipi a treballar o a estudiar mentre que 2.396 vénen de fora per fer alguna d'aquestes activitats.

Mobilitat Interna i Externa. Lloret de Mar. 2004



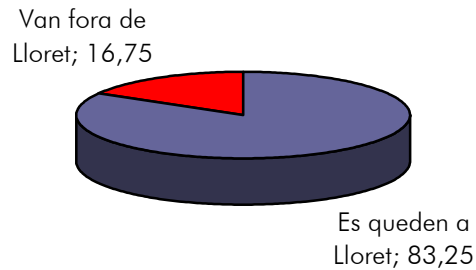
FONT: web de l'Institut d'Estadística de Catalunya

- Les dades del cens no contemplen els desplaçaments realitzats per altres raons: compres, anar al metge, gestions personals, acompanyar els infants a l'escola... i, especialment, oci i temps lliure.
- Es desconeix el volum de desplaçaments de la població no censada que pot representar més del 75% en època estival.
- Malgrat que hi ha una **gran variabilitat estacional** es desconeix la seva magnitud. Se sap que a l'estiu el trànsit de vehicles a motor s'incrementa al voltant d'un 65% respecte la resta de l'any.

## 5.2 Els desplaçaments amb origen a Lloret

- Dels desplaçaments generats a Lloret de Mar per motiu de treball o estudi, un 83,25% es queden al propi municipi.

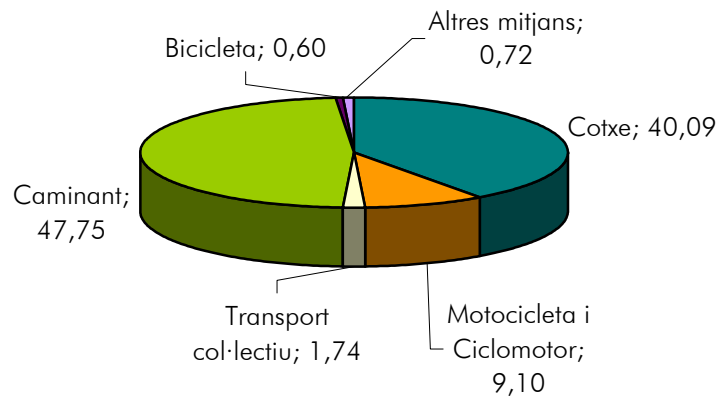
### Desplaçaments generats a Lloret de Mar



FONT: Enquesta de Mobilitat Obligada 2001

- El 47,75% dels desplaçaments interns es fan a peu i el 40,09 amb cotxe.

### Repartiment modal desplaçaments interns

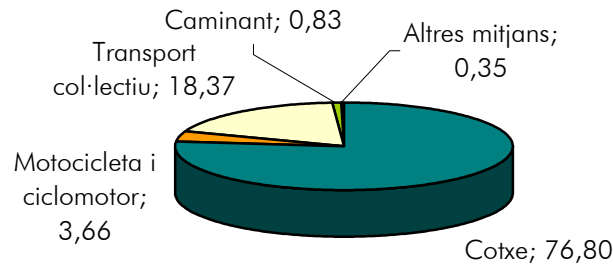


FONT: Enquesta de Mobilitat Obligada 2001

- No es tenen dades sobre els fluxos dels desplaçaments interns per bé que cal suposar que bona part d'ells tenen el casc antic com a lloc de destinació; això és així pel que fa als vehicles a motor.

- La major part dels **desplaçaments externs**, els que van fora del municipi, **tenen com a destinacions principals Blanes, Girona i Barcelona**, per aquest ordre i s'efectuen sobretot en **cotxe**.

#### Repartiment modal desplaçaments generats

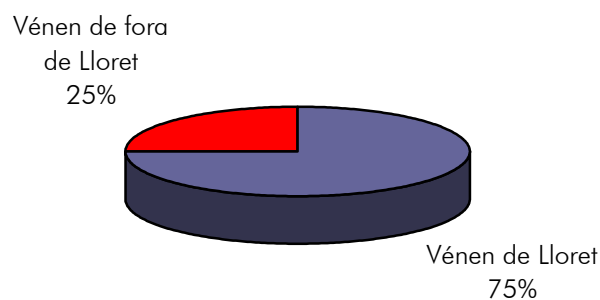


FONT: Enquesta de Mobilitat Obligada 2001

### 5.3 Els desplaçaments amb destinació Lloret

- El **75%** dels **desplaçaments amb destinació Lloret de Mar** provenen del **mateix municipi**.

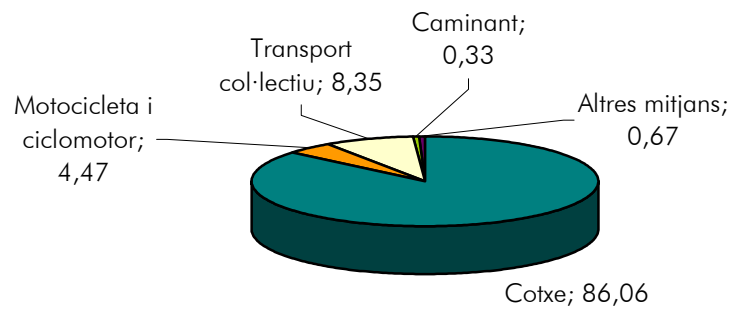
#### Desplaçaments atrets per Lloret de Mar



FONT: Enquesta de Mobilitat Obligada 2001

- El 54% dels desplaçaments que provenen de fora de Lloret de Mar per raons de treball i estudi **tenen el seu origen a Blanes** i es fan principalment en **cotxe**.

Repartiment modal dels desplaçaments atrets



FONT: Enquesta de Mobilitat Obligada 2001



## PART III: PERCEPCIÓ DE LES PROBLEMÀTIQUES DE MOBILITAT

A continuació s'exposa la percepció que els ciutadans de Lloret de Mar tenen sobre la mobilitat al municipi. Es distingeix entre els problemes quotidians de mobilitat i els específics de la temporada estival.

### 6. PROBLEMES QUOTIDIANS DE MOBILITAT

Els lloretencs ressalten tot un seguit de problemes quotidians per desplaçar-se a peu, en bicicleta, en transport públic urbà, en transport públic interurbà i en vehicle privat.

#### A peu

- **Voreres estretes.** A l'àrea no *peatonal* del casc antic l'estretor de les voreres dificulta la circulació amb cotxets de nens petits, amb carretons d'anar a comprar, amb cadira de rodes, dues persones a la vegada, etc.
- **Ocupació de les voreres.** El problema anterior s'agreuja amb l'ocupació de voreres per mobiliari urbà i vehicles a motor.
- **Mal estat de les voreres.** El mal estat de les voreres del casc antic (forats, rajoles aixecades...) dificulta els desplaçaments a peu especialment a les PMR<sup>1</sup>.
- **Manca de "rebaixos"** a les voreres. Aquest fet comporta dificultats especialment a les PMR. A més, sovint estan ocupats per cotxes aparcats..
- **Pilones perilloses.** Les pilones dels carrers semipeatonals del casc antic són una bona solució per evitar que els cotxes envaeixin les voreres però generen problemes a les persones amb dificultats de mobilitat.
- **Obres a la via pública.** Comporten problemes per desplaçar-se en tant que generen una pèrdua d'espai per caminar i un increment de possibilitats de lesionar-se caminant.
- **Problemes de convivència** entre els diferents usuaris de la via pública. Especialment els nens i les persones grans veuen els cotxes com un perill la qual cosa sovint els inhibeix de desplaçar-se a peu o simplement de desplaçar-se.
- **Motos a l'àrea per a vianants.** La circulació de motocicletes per aquesta àrea comporta inseguretats als vianants. Amb tot, la seva incidència és molt lleu.

---

<sup>1</sup> PMR: Persones amb Mobilitat Reduïda. Persones grans, amb disminucions físiques diverses, que es desplacen amb cadira de rodes, amb problemes de visió, etc.

## En bicicleta

- **Manca d'infraestructures.** Dificultats per anar en bicicleta per manca d'infraestructures que garanteixin uns mínims estàndards de seguretat. Els forts desnivells i la manca de cultura de la bici també contribueixen a la seva poca utilització.

## En transport públic urbà

- **Horaris desajustats.** Els horaris dels autobusos urbans no s'ajusten als horaris d'activitats regulars com entrades i sortides a les escoles i instituts, obertura i tancament de comerços...
- **Poques parades.** El nombre de parades és insuficient per a donar un bon servei, especialment a la gent gran.
- **Recorreguts llargs.** Els recorreguts i els temps de viatge són excessivament llargs perquè puguin ser competitius amb el cotxe..
- **No adaptat.** El transport urbà no està adaptat a les PMR, per a pujar-hi amb el cotxet dels nens, amb el carretó d'anar a comprar....
- **Manca d'informació** sobre l'existència del transport urbà i el seu servei: recorregut, parades, horaris....

## En transport públic interurbà

- **Servei a Girona insuficient.** L'oferta de transport públic amb Girona, una de les principals destinacions dels desplaçaments externs dels lloretencs, és insuficient.
- **Bus a Blanes amb horaris limitats,** sobretot al vespre, especialment de tornada.
- **Tren a Barcelona poc competitiu.** El temps de desplaçament amb tren fins a Barcelona és excessiu. Això comporta que la gent vagi amb Sarfa, amb el tren de l'interior o bé amb cotxe.
- **Manca de transport públic cap a l'interior** de la comarca o altres municipis de fora d'ella.
- **Transport públic poc eficient a les urbanitzacions,** que genera dificultats de desplaçament a aquelles persones que viuen en aquestes zones i no disposen de vehicle. Aquestes persones tenen dificultats per accedir als serveis bàsics: comprar, metge, gestions bancàries, activitats socials,...

## En vehicle privat

- **Poc respecte pels aparcaments per minusvàlids** que dificulten el desplaçament i l'accés d'aquestes persones als diferents indrets de la ciutat.
- **Poc respecte per les zones de càrrega i descàrrega** que obliga als transportistes a aturar-se al mig del carrer dificultant la circulació.
- **Manca d'aparcament als barris.** L'increment del número de vehicles en els darrers anys ha saturat l'espai inicialment destinat a l'aparcament.
- **Dificultats d'aparcament als garatges particulars de l'àrea per a vianants** per la impossibilitat de llevar les pilones que en restringeixen l'accés.

## 7. PROBLEMES ESPECÍFICS DE LA TEMPORADA ESTIVAL

Els importants canvis que es produeixen durant l'estiu comporten una modificació de la percepció que tenen els ciutadans pel que fa a la mobilitat.

### A peu

- **Increment de les dificultats de desplaçament** a peu pels carrers no peatonals del casc antic.
- **Increment de les dificultats de desplaçament per a les PMR** degut a l'augment de la indisciplina dels conductors dels vehicles a motor.
- **Increment de la inseguretat** produïda per un augment de la circulació de motocicletes per l'àrea per a vianants.

### En bicicleta

- **Increment de la inseguretat** per realitzar desplaçaments en bicicleta degut a l'augment del trànsit, la indisciplina dels conductors dels vehicles a motor i l'ocupació per altres vehicles de l'espai reservat a aquest mitjà de transport.

### En transport públic urbà

- Important **increment dels temps de desplaçament** degut a l'augment de la intensitat del trànsit especialment a les principals vies urbanes.

### En transport públic interurbà

- Important **increment dels temps de desplaçament** degut a l'augment de la intensitat del trànsit tant a les principals vies urbanes com a les carreteres d'entrada i sortida del casc urbà.

### En vehicle privat

- Important **congestió vehicular** en les vies d'accés al municipi, les principals vies urbanes i l'anella viària del centre.
- **Congestió en els carrers on es localitzen les àrees d'aparcament**, especialment les de més capacitat, siguin lliures o de pagament.

- Increment de les **dificultats de circulació en els carrers i avingudes on es realitzen les operacions de càrrega i descàrrega de turistes** especialment els dies de canvi: dimarts i dissabte.
- Increment de les **dificultats d'aparcament als garatges particulars de l'àrea per a vianants** per la impossibilitat de llevar les pilones que en restringeixen l'accés i per l'aparcament de motocicletes davant dels guals.
- **Saturació dels aparcaments en superfície**, especialment els lliures.
- **Increment del cost de l'aparcament**, especialment al casc antic i la seva àrea immediata, per la necessitat d'utilitzar els aparcaments de pagament ja sigui subterranis o en superfície.
- **Manca d'aparcament**. Si bé als pàrquings subterranis hi ha places lliures la percepció d'alguns ciutadans és que no hi ha aparcament. En molts casos es percep com un dels principals problemes de mobilitat del municipi.

#### Altres

- **Increment dels conflictes d'ús de l'espai públic** entre els diferents mitjans de transport o formes de desplaçar-se, especialment en el casc antic i el seu perímetre més proper, deguts sobretot a una sobresaturació de vehicles a motor i a l'augment de la indisciplina viària per part dels conductors de vehicles particulars.
- **Increment general dels temps de desplaçament**, especialment els realitzats amb vehicles a motor.
- **Increment de les dificultats per realitzar les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies**, especialment al casc antic.
- **Contaminació acústica** generada pel trànsit vehicular, en especial la provocada per les motos i el clàxon dels cotxes.
- **Contaminació atmosfèrica** generada pel trànsit vehicular.

## 8. CONSENSOS I CONFLICTES EN RELACIÓ ALS PROBLEMES DE MOBILITAT

Enfront als problemes de mobilitat de Lloret de Mar s'han detectat diferents posicionaments, en ocasions convergents, i que constitueixen els consensos bàsics del municipi, i en d'altres ocasions divergents i que representen els conflictes locals.

### CONSENSOS

Els punts de consens reflecteixen els problemes més importants en relació a la mobilitat a Lloret de Mar.

- Temes d'infraestructures:
  - Necessitat de buscar una **alternativa** a la congestió que es dona en el període d'estiu a la **carretera Blanes-Lloret-Tossa**, que provoca importants problemes de trànsit.
  - Es defensa la **construcció d'una variant de circumval·lació** que permeti treure de dins del nucli urbà, el trànsit de pas entre Blanes, Lloret i Tossa de Mar, que actualment genera importants problemes de trànsit i representa una barrera urbana pel municipi.
- Temes de transport col·lectiu:
  - **Dèficits al transport públic urbà**: horaris, recorreguts, confortabilitat dels cotxes, insuficiència de servei dins de les urbanitzacions,...
  - **Mala comunicació** amb Girona en transport públic.
  - **Els autocars discrecionals provoquen una important congestió del trànsit**, principalment al casc antic, els dies que recullen i deixen els turistes als seus hotels.
- Temes de vianants:
  - Dins del **casc antic** es defensa la millora de la zona peatonal ja que es considera com una mesura per augmentar la qualitat de la zona.
  - **Intenció de fomentar els desplaçaments a peu** en detriment de l'ús del vehicle privat, per tot el municipi.

- Temes de vehicle privat:
  - **Manca d'aparcaments** al casc urbà degut a la poca disposició dels usuaris del vehicle privat a pagar per aparcar els seus vehicles, i per tant, molts dels pàrkings subterranis de pagament poden estar buits mentre que els aparcaments a les calçades poden estar col·lapsats. Cal dir que durant l'època d'estiu només hi poden haver 4 o 5 dies en que el col·lapse sigui generalitzat en tots els tipus d'aparcaments.
  - La **falta d'aparcament** també és un tema denunciat des dels **barris**, ja que es manté que s'ha crescut molt com a barri, però que no s'han adequat les infraestructures a aquest creixement.

## CONFLICTES

Els conflictes observats es donen bàsicament en la solució pràctica dels problemes de mobilitat en els que hi ha un consens previ.

- Temes d'infraestructures:
  - Conflicte amb la forma que ha de tenir la **via que ha de ser l'alternativa a l'actual carretera de Blanes, Lloret i Tossa**. Propostes:
    - Perllongament de l'autopista C-32 fins a Lloret de Mar.
    - Millora substancial de la carretera actual amb desdoblaments, vials més ràpids,...
- Temes de transport col·lectiu:
  - Tot i que actualment el debat sobre **l'arribada del tren** a Lloret de Mar ja no és important, encara hi ha qui ho defensa com a oportunitat perduda per millorar les comunicacions exteriors de Lloret, i qui ho continua criticant perquè seria una via morta, no portaria turistes,...
- Temes de vianants:
  - Les **pilones** instal·lades als **carrers semipeatonals** generen conflictes entre la població ja que hi ha qui ho veu com un perill a l'hora de desplaçar-se a peu i amb cotxe, i en canvi hi ha qui ho defensa com a mesura per controlar el trànsit de vehicles a aquestes zones.

- Temes de vehicle privat:
  - Pel que fa als **problemes d'aparcament** trobem enfocaments diversos pel que fa a les possibles solucions:
    - Construcció d'un aparcament soterrat a sota del Passeig Marítim, deixant la calçada d'aquesta via només per circular-hi i poder ampliar així la zona pels vianants.
    - Construcció d'un aparcament soterrat on avui hi ha el camp de futbol i la plaça de braus. La part superior d'aquesta infraestructura podria servir com a centre logístic del municipi que funcioni com a terminal d'autobusos urbans, interurbans, discrecionals,...
  - Pel problema de **congestió del trànsit** que es produeix actualment dins del **casc antic**, hi ha solucions diverses:
    - Deixar el Passeig Marítim lliure d'aparcament, sempre i quan es construeixi un pàrking subterrani en aquesta zona, i augmentar la zona peatonal.
    - Prohibir el trànsit del vehicle privat de forma total o parcial per la zona de la Riera, Passeig Marítim i Avinguda Pau Casals, per tenir un casc antic sense cotxes, sempre i quan el transport públic i els serveis i puguin transitar, i es construeixi un pàrking a prop d'aquesta zona.



## PART IV: ACTUACIONS

Atenent a les problemàtiques de mobilitat detectades es proposen una sèrie d'**actuacions** que poden ajudar a disminuir aquests problemes de mobilitat que té actualment el municipi de Lloret de Mar. Aquestes actuacions s'han plantejat dins uns **models de mobilitat diferents**, per tal de donar una pauta sobre el futur de la mobilitat a Lloret de Mar. Cal dir que s'ha valorat l'impacte que aquestes actuacions tenen a nivell municipal.

### 9. ACTUACIONS PLANTEJADES

#### 9.1 Actuacions del primer model de mobilitat

Les següents 6 actuacions s'han plantejat en base a un **model de mobilitat que prioritza l'ús del vehicle privat en la resolució de les necessitats de mobilitat**. Així, es proposa facilitar l'accessibilitat a Lloret i al seu casc antic amb cotxe tot augmentant-ne la seva oferta. La resta de modes de transport queden en un segon terme tot i que en espais concrets poden tenir una presència majoritària. Cal tenir present que tot i augmentar l'oferta del vehicle privat els problemes de mobilitat no tenen perquè quedar solventats, ja que quan augmenta l'oferta la demanda també es pot incrementar i per tant el problema s'agreujaria.

#### *Actuacions*

- **Perllongament de l'autopista C-32** fins a Tossa de Mar. Al terme municipal de Lloret hauria de tenir, com a mínim, una sortida que connectés amb la carretera de Vidreres.
- **Pacificar** el tram urbà de la **carretera Blanes-Lloret-Tossa** i convertir-la en una **avinguda urbana**.
- **Millores en el transport públic urbà**, adaptació a les PMR i adequació del servei a les urbanitzacions amb un possible transport a demanda.
- Vetllar perquè la **zona peatonal** existent de l'interior del casc antic es destini a l'ús dels vianants, per tal de garantir la bona qualitat de la zona i l'accés en vehicles motoritzats a veïns i clients d'hotels.

- **Construcció de nous aparcaments**, principalment els perifèrics al casc antic i, si s'escau, ampliació dels actuals. En especial es proposa construir un aparcament soterrat al Passeig Marítim.
- **Reordenació del Passeig Marítim**, lliure de cotxes aparcats, al fer-hi un aparcament al subsòl.

### Valoració

- **Pèrdua de patrimoni natural i paisatgístic** de Lloret de Mar que dificultaria la diversificació de l'oferta turística.
- **Disminució del temps de viatge** en cotxe per arribar a Lloret des de Barcelona.
- **Possible desaparició del trànsit de pas**, ja que si el nou tram de l'autopista C-32 fos de pagament no està clar que fos utilitzada per realitzar els desplaçaments entre Blanes i Lloret.
- **Increment de la congestió del trànsit** en les vies d'accés als nous aparcaments.
- **Manca de consens local** en les principals actuacions del model. **Manca de força negociadora** enfront altres nivells administratius.
- Dificultat per aconseguir un canvi de **comportament modal** de la població.
- Els usuaris del **transport públic urbà** seran el públic captiu d'aquest.

## 9.2 Actuacions del segon model de mobilitat

El següent bloc d'actuacions proposades es basen en un model de mobilitat que pretén cercar **equilibris entre els diferents modes de transport**. Per això es proposen actuacions que incentivin l'ús dels modes de transport alternatius al cotxe. Dins del cas antic es proposen una sèrie d'actuacions que prenen consciència de que és una zona d'espai limitat, i que per tant els mitjans de transport que han de transitar-hi han de ser els que minimitzen l'ús de l'espai (autobusos, vianants i bicicletes), els serveis municipals i d'aprovisionament i els dels veïns residents amb plaça d'aparcament a la zona. Això no treu, però, que no puguin generar-se conflictes per la redistribució de l'espai públic, ni situacions de congestió en els límits on pugui arribar-se amb vehicle privat.

## Actuacions

- **Construir una variant de circumval·lació** propera al casc urbà destinada a absorbir el trànsit de pas, i **millorar l'actual eix Lloret-Blanes** fins a l'inici de la ronda de circumval·lació.
- **Millores en el transport públic urbà**, adaptació a les PMR, i adequació del servei a les urbanitzacions a través de solucions com ara el transport a demanda o del "car pool".
- **Millorar les connexions en transport públic amb Girona i amb l'aeroport** d'aquesta ciutat.
- **Construcció d'una nova terminal d'autobusos com a centre intermodal d'intercanvi** a l'indret on hi ha el camp de futbol i la plaça de braus. S'utilitzaria com:
  - terminal d'autobusos urbans
  - terminal d'autobusos interurbans
  - centre de recepció i marxada de turistes
  - parada dels autobusos llançadora que transporten turistes als seus hotels.
- **Augmentar la zona peatonal del casc antic per tots els carrers comercials** i garantir que en aquesta zona no hi circulin vehicles motoritzats, excepte els que tinguin permís per fer-ho: veïns, clients d'hotels i serveis.
- Elaboració d'un pla per a implementar una **xarxa d'itineraris per a bicicletes**.
- **Eliminar l'aparcament en superfície** a les principals vies del municipi i en especial en les perimetrals al casc antic i **construcció d'un aparcament** on hi ha el camp de futbol i la plaça de braus per formar un centre intermodal d'intercanvi.
- **Restringir la circulació de vehicles privats a l'avinguda de Just i Marlés, el Passeig Marítim i l'avinguda Pau Casals**. Només hi circularia el transport públic, els veïns amb aparcament privat, els autocars de transport de turistes, els vehicles de transport de mercaderies i els diversos serveis municipals.

## Valoració

- **Desaparició del trànsit de pas**.
- Plantejar la **planificació de la variant de circumval·lació** de tal manera que no esdevingui una barrera urbana pel municipi.
- **Desaparició dels problemes generats pels vehicles privats en el casc antic i a la zona peatonal**.

- **Impossibilitat d'accés amb vehicle privat al casc antic** pel públic general.
- **Increment de la facilitat d'accés** al casc antic dels veïns, els vehicles de transport de mercaderies, els diversos serveis municipals i els clients d'hotels.
- **Incentiu per a un canvi modal** amb l'augment de l'oferta del Transport Públic, de la bicicleta i del caminar.
- El **nou centre intermodal d'intercanvi** podria presentar certa **congestió de trànsit** en els moments que s'hi reunissin tots els efectius que hi tindrien parada.





## 10. QUADRE DE SÍNTESI

A partir de les actuacions proposades en els dos models de mobilitat, s'han establert una sèrie de paràmetres que reflecteixen els possibles impactes que aquestes actuacions poden tenir sobre el territori, l'economia i la societat del municipi. Aquests paràmetres es poden agrupar en dos grans àmbits:



- Impactes ambientals.
- Impactes socioeconòmiques.

Aquestes actuacions s'han valorat segons el seu impacte sobre els principals factors que resulten essencials en la configuració d'una societat més sostenible. Aquestes valoracions si es consideren positives es mostren de color verd, mentre que si es consideren negatives són de color vermell.

### ➤ Impactes ambientals.

- *Paisatge i patrimoni*: es refereix a la possible pèrdua i/o degradació d'aquests espais. En la seva valoració es contemplen les següents opcions: manté (=) / revalorització (  ) / reducció (  ).
- *Contaminació ambiental*: contaminació tant atmosfèrica, per l'emissió de gasos de CO<sub>2</sub> que els vehicles a motor produeixen, com acústica pels sorolls que ocasionen aquests vehicles. En la seva valoració es contemplen les següents opcions: manté (=) / increment (  ) / reducció (  ).

### ➤ Impactes socioeconòmiques.

- *Temps de desplaçament*: és directament proporcional al temps utilitzat en realitzar un desplaçament. En la seva valoració es contemplen les següents opcions: manté (=) / increment (  ) / reducció (  ).
- *Accessibilitat social*: possibilitat d'accessibilitat universal a qualsevol lloc del territori. En la seva valoració es contemplen les següents opcions: **SI** / **NO**.

- *Congestió de trànsit*: possibilitat d'augmentar el temps del viatge degut a l'increment de vehicles que crea congestió a una via. En la seva valoració es contemplen les següents opcions: **SI** / **NO** / =.
- *Barreres urbanístiques*: dificultats de mobilitat amb mitjans alternatius al cotxe. En la seva valoració es contemplen les següents opcions: **SI** / **NO**.

Model de mobilitat:

- *Actuació que fomenta el transport privat*. En la seva valoració es contemplen les següents opcions: **SI** / **NO**.
- *Actuació que fomenta mitjans alternatius al cotxe*. En la seva valoració es contemplen les següents opcions: **SI** / **NO**.