

Document 2. Fases III i IV

OBJECTIUS I PROPOSTES



**Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)
del municipi de Lloret de Mar**

Per a:



Amb el suport de:



Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

EQUIP REDACTOR

Jordi Parés
Enginyer de camins, canals i ports

Joan Estevadeordal
Planificador de mobilitat

Pau Hosta
Geògraf

Àlia Ramellini
Ambientòloga

Antonio Moyano
Delineant

Ole Thorson Jorgensen
Dr. Enginyer de camins, canals i ports
Assessor de Qualitat

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	<i>JPE</i>
Per	JPE
Data	Desembre 2013

ÍNDEX DE CONTINGUTS

1. Introducció.....	1
Fase III: Establiment d'objectius i estudi d'alternatives.....	2
2. Establiment d'objectius.....	2
2.1. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS.....	3
2.2. Desenvolupament dels continguts dels Plans i efectes sobre Lloret.....	5
3. Descripció i avaluació d'escenaris alternatius.....	11
3.1. Escenari tendencial.....	11
3.2. Escenari objectiu.....	20
Fase IV: Propostes.....	26
1. Mobilitat a Peu.....	27
1.1. Ampliar l'actual zona d'estar del centre urbà.....	27
1.2. Millorar l'oferta pels desplaçaments a peu entre els principals punts de la ciutat.....	28
1.3. Senyalització dels itineraris.....	33
1.4. Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants.....	36
1.5. Millorar la seguretat a les cruïlles.....	36
1.6. Actualitzar i coordinar les actuacions realitzades a la via pública amb el Pla d'Accessibilitat Municipal.....	37
1.7. Millora i arranjamet de voreres.....	38
1.8. Adequació i implantació de nous passos de vianants.....	39
1.9. Incrementar les cruïlles amb semàfors sonors a tota la ciutat.....	41
1.10. Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat.....	42
1.11. Establir convenis entre l'Ajuntament de Lloret de Mar i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat.....	43
2. Mobilitat en bicicleta.....	44
2.1. Ampliar la xarxa de vies ciclistes.....	45
2.2. Incentivar la connexió intermunicipal de vies ciclistes.....	48
2.3. Estudi d'implantació de la xarxa de bicicletes.....	49
2.4. Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes.....	50
2.5. Promoció del registre municipal de bicicletes.....	52
2.6. Estudiar la viabilitat d'establir un servei de transport públic individual de bicicletes.....	53
2.7. Pla de promoció de la bicicleta.....	54
3. Mobilitat en transport col·lectiu.....	56
3.1. Redacció del Plecs Tècnics de la renovació de la concessió del transport públic de Lloret de Mar.....	57
3.2. Millora d'itineraris i connexió entre barris.....	57
3.3. Augmentar les freqüències de pas.....	60
3.4. Millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús.....	61
3.5. Millora de la informació a l'usuari.....	63
3.6. Millora de les infraestructures de la xarxa de transport públic urbà.....	64
3.7. Promoure accions per millorar la seguretat dels usuaris del transport públic.....	64
3.8. Coordinar la xarxa de transport públic per facilitar la intermodalitat i la optimització de la xarxa.....	65
3.9. Estudiar la possibilitat de Millorar la cobertura amb un Sistema de Transport a la Demanda.....	66

3.10. Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives.....	70
3.11. Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat.....	71
3.12. Realitzar el seguiment del compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà.....	71
3.13. Millorar la qualitat del servei que actualment ofereix el sector del taxi a Lloret de Mar	72
3.14. Estudiar la viabilitat d'altres modes de transport.....	73
4. Ordenació i pacificació del trànsit	74
4.1. Participar en la definició de la xarxa viària territorial i de connexió	74
4.2. Definir la jerarquització viària: Pla de circulació	76
4.3. Definir zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament.....	79
4.4. Pla de sentits únics de circulació	84
4.5. Estudi de la gestió integral de l'aparcament	85
4.6. Redacció d'un estudi complementari d'aparcaments	89
4.7. Incrementar l'oferta d'aparcament per a motos.....	90
4.8. Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública.....	90
4.9. Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda	91
4.10. Millorar la distribució urbana de mercaderies.....	92
5. Seguretat viària	94
5.1. Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat	94
5.2. Seguiment del Pla local de Seguretat Viària i redacció de l'informe d'avaluació	95
6. Qualitat ambiental i estalvi energètic.....	97
6.1. Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO2	97
6.2. Promoció de combustibles alternatius per al transport	98
6.3. Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics	98
6.4. Foment de la conducció eficient	99
6.5. Millores sobre la contaminació acústica.....	100
7. Mobilitat i educació.....	101
7.1. Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars	101
7.2. Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars	102
7.3. Creació d'una comissió mixta de treball per a desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de mobilitat a les escoles	103
7.4. Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres.....	103
7.5. Promoció de la mobilitat sostenible.....	104
7.6. Promoció del cotxe compartit.....	104
7.7. Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura	106
7.8. Edició i publicació de la guia de la mobilitat de Lloret de Mar	107
7.9. Impulsar l'Oficina de Mobilitat de Lloret de mar.....	108
7.10. Millora de la Web de la mobilitat i del transport de Lloret de Mar	108
7.11. Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta	109
7.12. Difusió de l'oferta dels modes no motoritzats	109
7.13. Potenciar la figura de l'agent cívic.....	110
8. Normativa i nous instruments de planificació	111
8.1. Ordenança municipal de circulació, vianants i bicicletes	111
8.2. Seguiment de la ordenança municipal de regulació del soroll	112
9. Indicadors de seguiment.....	113
10. Fitxes de les propostes d'actuació	116
11. Priorització temporal de les actuacions.....	180
12. Valoració i calanderització del pla d'acció.....	194

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

RELACIÓ DE PLÀNOLS

28. Proposta d'itineraris per a vianants
29. Adequació i implantació passos de vianants
30. Millora de la superfície de vianants
31. Proposta de xarxa de carril bici i aparcaments
32. Proposta d'actuacions a la xarxa de transport públic
33. Proposta de jerarquització xarxa viària
34. Àrees ambientals. Pacificació del trànsit
35. Pla de gestió de l'aparcament

1. INTRODUCCIÓ

Una vegada realitzada l'anàlisi i diagnosi de mobilitat de Lloret de Mar, es disposa d'un coneixement dels condicionants de la mobilitat local, de les característiques de l'oferta i la demanda dels diferents mitjans de transport, d'una valoració dels problemes i conflictes actuals i de la identificació de les potencialitats existents al municipi.

En la primera part d'aquest document corresponent a la **fase III d'establiment d'objectius i estudi d'alternatives**, es defineixen els objectius del pla, es projecta un escenari tendencial de mobilitat (situació futura en cas de continuïtat de la planificació existent o de la manca de planificació, és a dir, el mantenint de l'actual model de mobilitat del municipi); i per últim, es descriu l'escenari objectiu que ha de permetre assolir els objectius definits.

En la segona part del document, **fase IV propostes d'actuació: pla d'acció**, es descriuen les mesures d'actuació, que han de permetre derivar des de la situació actual fins a l'escenari objectiu establert.

FASE III: ESTABLIMENT D'OBJECTIUS I ESTUDI D'ALTERNATIVES

2. ESTABLIMENT D'OBJECTIUS

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Lloret de Mar defineix els objectius i l'escenari futur que es vol per la ciutat en matèria de mobilitat, així com, les mesures que s'han d'adoptar per assolir-lo.

Els **objectius** que es persegueixen en el PMUS de Lloret de Mar són els següents:

1. Potenciar els desplaçaments a peu i en bicicleta.
2. Treballar per una accessibilitat més universal.
3. Fomentar l'ús del transport públic col·lectiu.
4. Racionalitzar l'ús del vehicle privat.
5. Millora la qualitat de salut dels ciutadans.
6. Promoure entre la ciutadania un canvi de cultura vers la mobilitat sostenible i segura.

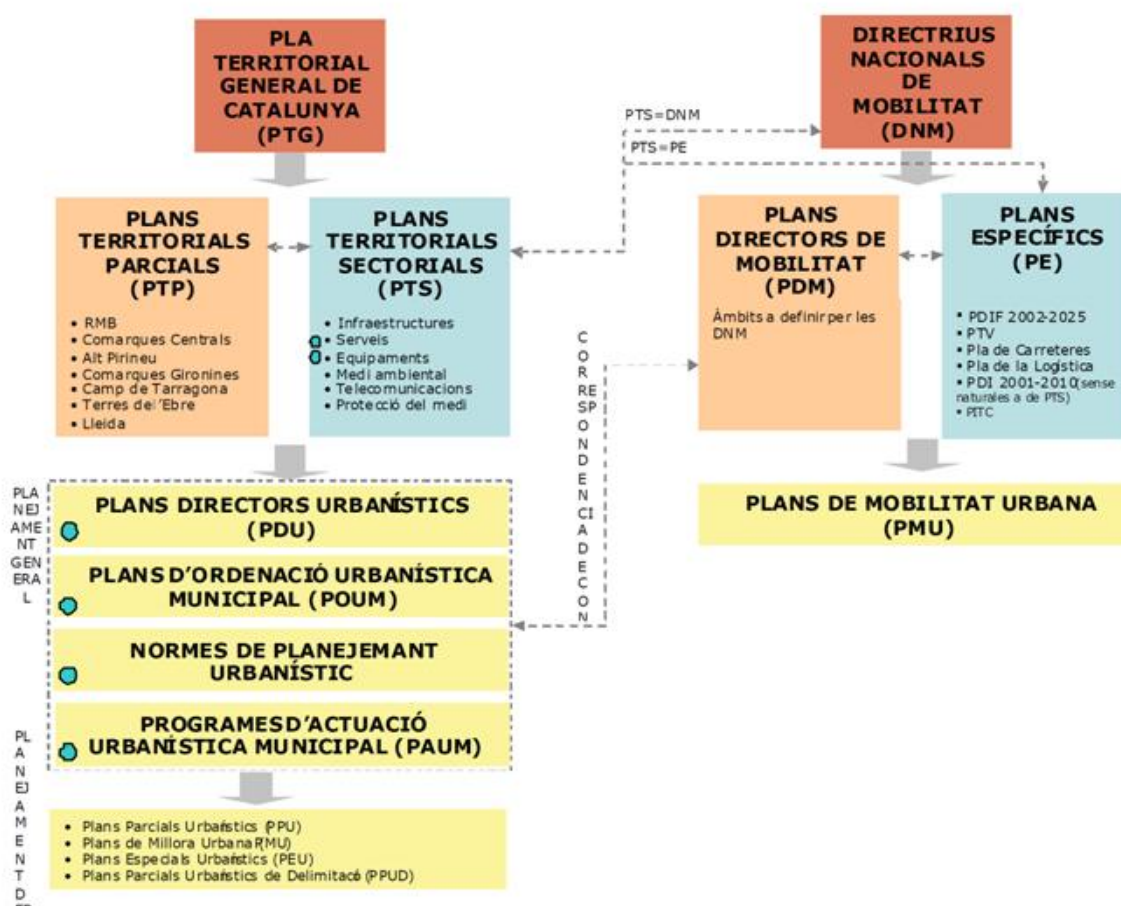
Per a la definició dels objectius del PMUS de Lloret de Mar s'han tingut en consideració els següents aspectes:

- Els requeriments establerts en el Pla Director de Mobilitat de les comarques gironines (PDM), que tot i estar encara en tràmit d'aprovació, en breu esdevindrà l'instrument de planificació de la mobilitat de rang superior als Plans de mobilitat urbana en l'àmbit de les comarques gironines.
- Els objectius establerts per les Directrius Nacionals de Mobilitat.
- D'altra banda, s'han considerat les tendències observades en totes les variables que poden tenir incidència en la mobilitat futura al municipi: el creixement demogràfic i urbanístic, la motorització, l'accidentalitat, la contaminació i el repartiment modal de la mobilitat previst per als anys 2018 i 2024.

En aquest sentit els objectius del PMU volen d'una banda ser coherents amb la realitat del municipi de Lloret de i esser coherents també amb els objectius fixats pel PDM.

2.1. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS

El PMUS de Lloret de Mar guarda una interrelació amb altres plans i programes de caire territorial (planejament territorial) i urbanístic (planejament urbanístic) que tenen una incidència directe en la mobilitat i que conseqüentment poden condicionar o afectar d'alguna manera el desenvolupament dels objectius establerts pel PMU. Aquestes relacions amb els instruments de planificació que es veuran a continuació es reflecteixen en el següent esquema:



Tots els Plans i Programes inclosos hauran de sotmetre's a una l'Avaluació Ambiental de Plans i Programes (AAPP)

● Plans i Programes sotmesos a un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG)

Font: Guia bàsica per a l'elaboració de Plans de Mobilitat Urbana (2006). Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya.

A continuació es descriuen els principals plans que tenen una incidència en la mobilitat a escala municipal i supramunicipal.

Planejament territorial supramunicipal:

- El **Pla Territorial General de Catalunya** i el **Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines (2010)**, als quals cal supeditar especialment les prognosis de creixements socioeconòmics i la distribució de les activitats al territori.
- **Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (2005)**.

Planejament sectorial supramunicipal:

- **Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)**. És el pla territorial sectorial que permet el desenvolupament coordinat de les xarxes viàries, ferroviàries i logístiques a Catalunya, tant pel transport de viatgers com de mercaderies.
- Les **Directrius nacionals de mobilitat 2006-2012**. Són l'instrument de planificació de la mobilitat de major rang i constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat de la Llei 9/2003, emmarcant entre d'altres el present Pla de Mobilitat Urbana. El seu propòsit bàsic és millorar l'accessibilitat i reduir els impactes negatius del transport.
- **Pla Director de la Mobilitat de les comarques gironines 2010-2016 (en tràmit)**, que té com a objectiu la planificació de la mobilitat del seu àmbit territorial tenint present tots els modes de transport, les persones i les mercaderies així com el foment dels desplaçaments dels modes no motoritzats. Concretament proposa la creació d'una xarxa de carrils bicicletes que connecti els nuclis de les comarques gironines que estiguin situats entre ells a menys de 12 Km (en el cas de Lloret de Mar es contempla la connexió amb Blanes, Tossa i Vidreres) i que tinguin uns fluxos de mobilitat superiors als 500 desplaçaments al dia, garantint la connexió amb les xarxes urbanes i els aparcaments.

També recomana dissenyar una xarxa de carrils-bici interurbana, incentivar la implantació d'una xarxa d'aparcaments per a bicicletes, incentivar la creació i el desenvolupament de les xarxes urbanes de carrils-bici, crear una xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes els grans centres generadors de mobilitat

- **Pla de seguretat viària 2011-2013**. Aporta les eines que han de permetre assolir la reducció de l'accidentalitat urbana i interurbana al conjunt de Catalunya. Fixa un objectiu fonamental de reducció de la sinistralitat viària, com a mínim, fins al 15% dels morts i ferits greus que es registraven l'any 2010.
- **Pla de l'energia i el canvi climàtic de Catalunya 2012-2020. Aquest nou Pla aborda** la nova orientació a la política energètica catalana, integrant-ne aquells aspectes de la mitigació del canvi climàtic relacionats amb l'energia, per tal d'assumir els objectius fixats per la Unió Europea en matèria d'energia i canvi climàtic en aquest horitzó (objectiu "20-20-20").

Durant la redacció del PMU es van considerar també dos documents de planejament, que tot i ja no ser vigents en data actual, ho estaven durant les tasques d'estudi del Pla:

- **Pla de transport de viatgers de Catalunya 2008-2012.** Defineix les directrius i les línies d'actuació per als propers anys en relació amb l'oferta dels serveis de transport públic a Catalunya i la gestió del conjunt del sistema.
- **Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya 2008–2012.** Estableix directrius encaminades a dissenyar i construir una xarxa territorial per a la bicicleta, i fomentar el seu ús, impulsant iniciatives que desenvolupin normativa específica i afavoreixin la intermodalitat i la seguretat viària. En aquest sentit les propostes d'aquest Pla són les mateixes que les descrites (referents a la bicicleta) al PDM.

Estudis sectorials municipals:

- **Agenda 21 Local de Lloret de Mar i Tossa de Mar (2008)**
- **Pla Local de Seguretat Viària de Lloret de Mar (2008) i Informe de seguiment del Pla (2011)**
- **Pla d'accessibilitat de Lloret de Mar (2006)**
- **Pla d'Ordenació Urbanística Municipal**

2.2. DESENVOLUPAMENT DELS CONTINGUTS DELS PLANS I EFECTES SOBRE LLORET

Els plans que tenen una incidència directa en l'àmbit d'influència de Lloret de Mar són:

- **Pla Director de la Mobilitat de les comarques gironines**

El PDM de les comarques gironines té per objecte planificar la mobilitat de la regió d'acord amb els principis i objectius emanats dels articles 2 i 3 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat. La seva funció és desenvolupar al territori de les comarques gironines el que determinen les Directrius nacionals de mobilitat, en coherència i subordinat al planejament territorial vigent.

D'acord amb la Llei de la mobilitat, les determinacions del PDM han de ser incorporades pels instruments i els documents de rang inferior, com és el cas del PMUS de Lloret de Mar.

El PDM inclou una mesura específica en relació als PMU, indicant que han de contenir un apartat específic on s'ha d'analitzar la seva aportació a l'assoliment dels objectius del PDM, i els valors dels indicadors que en són associats, i als indicadors que els són d'aplicació de les Directrius nacionals de mobilitat. L'objectiu ha de ser aconseguir els mateixos percentatges de millora que el PDM preveu. Pel que fa als indicadors ambientals, caldrà utilitzar el mateix sistema de càlcul que el PDM, obtenint els valors com

a mínim de consums d'energia, emissions de CO₂, PM₁₀ i NO_x i analitzar com assolir les millores que proposa el PDM.

A continuació es llisten els objectius operatius del PDM de les comarques gironines:

1. El foment de l'ús del transport públic, amb una millora de la qualitat, la fiabilitat, la seguretat, la informació, la intermodalitat i l'abast.
2. Millorar la distribució urbana de mercaderies i fer-la més sostenible.
3. Garantir l'eficiència i la logística del servei de transport de mercaderies.
4. Potenciar el transport ferroviari en relació a altres alternatives menys sostenibles.
5. Racionalitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments urbans i metropolitans.
6. Millorar la seguretat viària.
7. Augmentar la seguretat i la comoditat de vianants i ciclistes.
8. Promoure entre la ciutadania un canvi de cultura vers la mobilitat sostenible i segura.
9. Reduir l'impacte associat a la mobilitat i millorar la qualitat de vida dels ciutadans.
10. Establir una xarxa viària segura i ben connectada, amb respecte al medi ambient.
11. Potenciar les activitats i l'accessibilitat a l'Aeroport.
12. Coordinar la planificació urbanística amb la mobilitat.
13. Millorar la mobilitat a les àrees allunyades dels àmbits urbans.
14. Aprofundir en el coneixement sobre la mobilitat a Catalunya.
15. Assegurar la participació pública i la gestió participativa en la mobilitat.

- **Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC).**

Defineix la xarxa d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques de caràcter supramunicipal previstes a Catalunya en l'horitzó temporal de 2026. Algunes d'elles corren a càrrec de la Generalitat (Departament de Territori i Sostenibilitat) i altres, les de major envergadura, a càrrec de l'administració central (Ministeri de Foment).

La crisi econòmica està alterant els terminis previstos d'execució de les actuacions del PITC, i per tant, és difícil saber amb exactitud quan es procedirà a la execució efectiva de les mateixes.

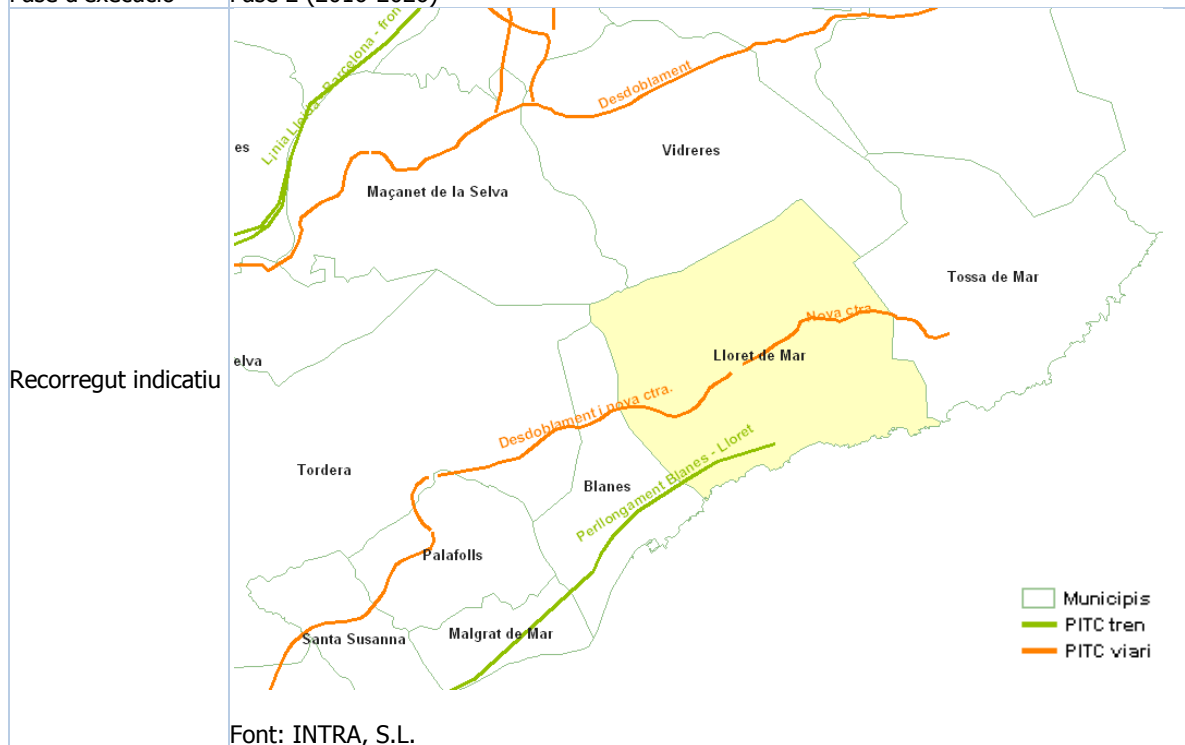
Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

A continuació es detallen les actuacions viàries y ferroviàries previstes a la zona d'influència del terme municipal de Lloret de Mar:

Actuació	"C-32": Via per automòbils Tordera (N-II) – Lloret de Mar
Administració titular	Generalitat
Tipus d'actuació	Nova carretera
Tipus de via	Via per automòbils
Tipus d'eix	Eix del Maresme I (C-32, Montgat – Lloret – Tossa de Mar)
Tipus de xarxa	Eixos de penetració a l'entorn metropolità de Barcelona
Pressupost MIFO	35 M€
Fase d'execució	Fase 1 (2006-2026)
Actuació	"C-32": Autopista Tordera (N-II) – Lloret de Mar i perllongament via per automòbils entre Lloret de Mar i Tossa de Mar
Administració titular	Generalitat
Tipus d'actuació	Desdoblament i nova carretera
Tipus de via	Autopista i via per automòbils
Tipus d'eix	Eix del Maresme I (C-32, Mongat – Lloret – Tossa de Mar)
Tipus de xarxa	Eixos de penetració a l'entorn metropolità de Barcelona
Pressupost MIFO	61 M€
Fase d'execució	Fase 2 (2016-2026)

Actuació	"Perllongament Blanes - Lloret "
Administració titular	Estat
Tipus d'actuació	Nova línia convencional
Pressupost MIFO	36 M€
Fase d'execució	Fase 2 (2016-2026)



- **Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines (2010)**

El Pla no incorpora objectius propis d'un pla estratègic. Estableix, però, unes determinacions i unes directrius que facilitaran el desenvolupament dels objectius amb continguts socio-econòmics, i delimita, també, uns àmbits que han d'ajudar a la gestió

Pla de mobilitat urbana sostenible

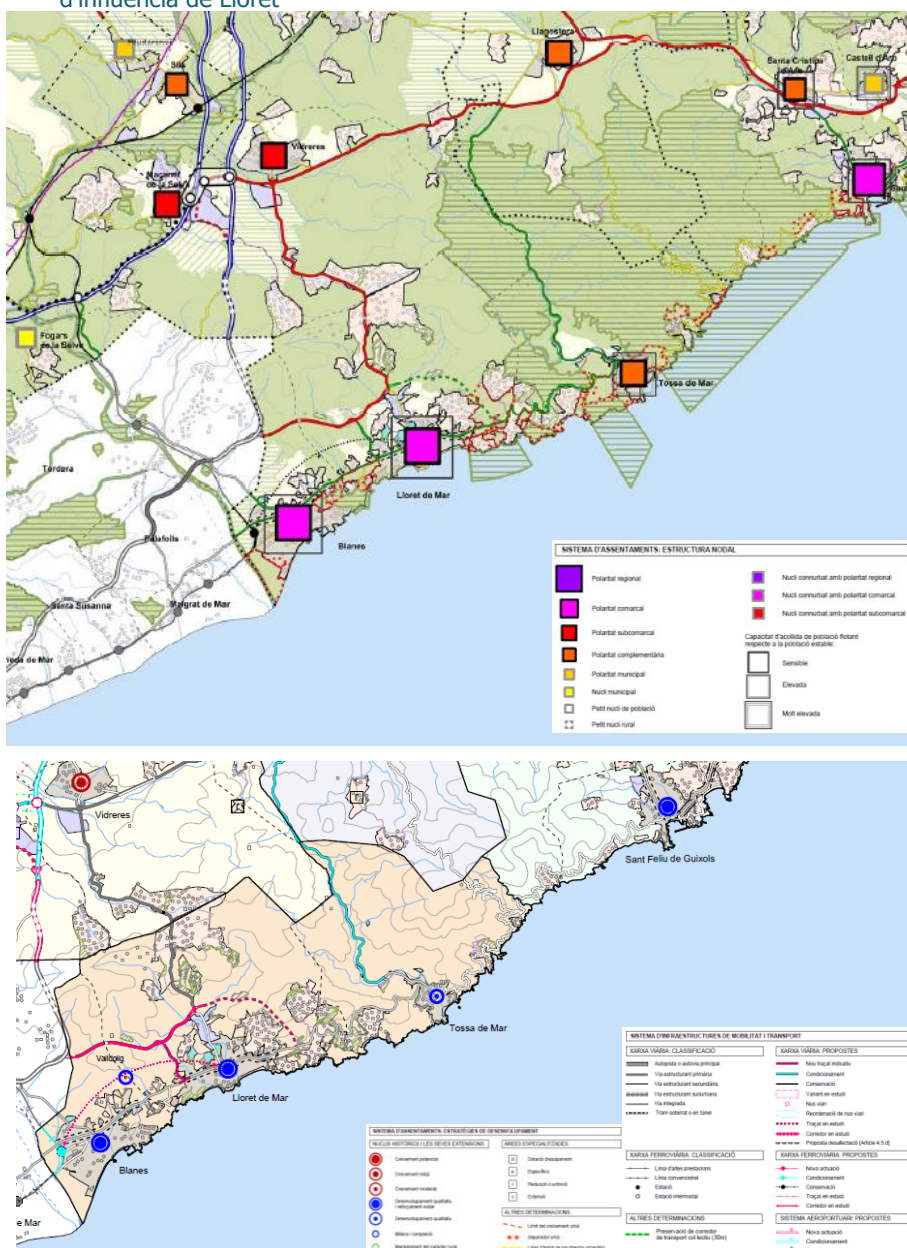
Lloret de Mar

supramunicipal de certes propostes d'ordenació, només resolubles a una escala de major detall, amb instruments propis del planejament urbanístic.

A nivell d'infraestructures de mobilitat, recull les actuacions previstes en el PITC.

Respecte als assentaments urbans, recull estratègies de desenvolupament. Així, en el cas particular de Lloret de Mar, se li assigna la necessitat de reforçar el seu caràcter nodal i potenciar aspectes de caire qualitatiu.

Imatge 1. Sistema d'assentaments i sistema d'infraestructures de mobilitat i transport. Àmbit d'influència de Lloret



Font: Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines (PTCG).

- **Pla de transport de viatgers de Catalunya 2008-2012.**

Per poder donar resposta a les directrius que el PITC estableix quant a cobertura territorial dels serveis regulars d'autobús que connecten amb Barcelona i les capitals de demarcació (o pols principals de mobilitat de cada àrea funcional de planificació), el PTVC fa una anàlisi dels serveis ofertats.

Lloret de Mar, juntament amb Palafròles, són els únics nuclis de més de 5.000 habitants (més de 150 municipis a tot Catalunya) que només tenen connexió amb la seva capital fent transbordament (a Lloret de Mar el servei només funciona a l'estiu). A la vegada, Lloret de Mar és un del 22 nuclis de més de 5.000 habitants que no tenen un servei directe amb Barcelona i que han de fer un transbord per accedir-hi.

El PTVC proposa actuacions concretes que incumbeixen al municipi de Lloret de Mar:

Taula 1. Proposta de millora en relacions entre pols primaris. Mobilitat > 500 viatges diaris:

Pol 1	Pol 2	Exp. bus diàries	Circulacions ferrocarril	Proposta de serveis de vertebració
Girona	Lloret de Mar	13		Servei cada 2 hores

Taula 2. Proposta d'implantació de carril bus:

Carril bus	Proposta
Blanes – Lloret de Mar	Demanda de carril de plataforma reservada pel transport públic regular i discrecional

Estudis sectorials municipals:

- **Agenda 21 Local de Lloret de Mar i Tossa de Mar (2008).** De les accions contemplades al PALS de Lloret de Mar es destaquen les que incideixen de forma directa amb el PMUS i que han estat incorporades de forma detallada al pla d'acció del PMUS.
 - Estratègies de Millora de qualitat de l'espai públic i foment de la mobilitat tova:
 - Ampliar la zona de vianants
 - Garantir la connexió entre les vies ciclistes
 - Implementar una xarxa d'aparcament públic de bicicletes
 - Increment de la competitivitat del transport col·lectiu i reducció de l'impacte del transport privat:
 - Implantar carrils reservats per a autobusos i taxis dins el nucli urbà i en les vies d'accés,
 - Mesures per evitar l'aparcament il·legal a les parades d'autobusos urbans i millorar les parades més problemàtiques
 - Reduir la permeabilitat del nucli urbà al trànsit motoritzat

- Reduir la dotació d'aparcament a la zona més cèntrica del nucli urbà i potenciar els aparcaments de dissuasió
 - Dissenyar i implementar una estratègia de contenció dels autocars discrecionals
 - Foment de l'ús de mitjans de transport sostenibles:
 - Redactar una guia de transport per fomentar l'ús de mitjans de transport sostenibles
 - Implementar una estratègia de senyalització d'itineraris a peu i amb bicicleta
 - Fomentar l'accés als centres escolars amb mitjans de transport sostenibles
 - Continuar desenvolupant el Pla d'accessibilitat
 - Millora de la qualitat atmosfèrica:
 - Realitzar un estudi i mapa de soroll i aprovar el mapa de capacitat acústica del municipi i l'ordenança municipal de soroll.
 - Potenciar l'ús de vehicles que fan servir energies alternatives
- **Pla Local de Seguretat Viària de Lloret de Mar (2008) i Informe de seguiment del Pla (2011).** El Pla d'acció del PMUS té en compte les actuacions contemplades al PLSV i l'Informe de Seguiment. Recomana el seguiment i execució de les mesures proposades als dos documents: Mesures físiques, Controls, Educació, formació i campanyes preventives. A més recomana la redacció de l'Informe d'avaluació un cop vençuda la vigència del pla (2009-2013).
- **Pla d'accessibilitat de Lloret de Mar (2006):** El PA de Lloret de Mar va realitzar un inventari de passos de vianants i amplada lliure de pas de les voreres localitzant punts conflictius on l'ajuntament ha anat realitzant actuacions per barris.
- **Pla d'Ordenació Urbanística Municipal:** El POUM de Lloret de Mar determina el potencial creixement tant d'habitatges com zones d'activitat econòmica. En aquest sentit el PMUS ha incorporat en el pla d'acció tota la infraestructura viària planejada al POUM ja que és determinant per tal de garantir futures connexions amb la xarxa supramunicipal i servir a les zones de nous creixements.

3. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ESCENARIS ALTERNATIU

L'avaluació d'alternatives de model de mobilitat futur del municipi de Lloret de Mar inclou un **escenari tendencial** (situació futura en cas de continuïtat de la planificació existent, és a dir el mantenint de l'actual model de mobilitat del municipi), i l'**escenari objectiu escollit a la ISA** en el que es desenvolupa un seguit de propostes per assolir els objectius ambientals. Per cada escenari s'han avaluat els fluxos ambientals, amb l'ajuda de l'eina AMBIMOB-U.

3.1. ESCENARI TENDENCIAL

El repartiment modal previst dins de l'**escenari tendencial** correspon a d'hipòtesis de mantenir-se l'actual model de mobilitat. Es basa en el manteniment de les tendències en quant a modes de mobilitat.

METODOLOGIA

Per el càlcul de l'escenari tendencial s'han considerat 6 variables:

1. Projecció de la població resident
2. Projecció població no vinculada
3. Projecció població vinculada ETCA
4. Projecció del PIB per càpita (estatal)
5. Evolució de les IMD a la C-63 i GI-682 entre el 2006 i el 2012.
6. Evolució percentual del repartiment modal entre 2006 i 2012.

L'evolució percentual del repartiment modal entre el 2006 i el 2012 és clau per determinar el repartiment modal futur. El creixement poblacional i econòmic determinen el creixement en nombre de desplaçaments totals que es realitzaran a Lloret de Mar en el futur.

Població

Per tal de poder establir la previsió de creixement de la mobilitat a Lloret de Mar per als propers anys, es realitza una estimació del creixement poblacional del municipi per als horitzons 2018 i 2024. Per aquesta previsió de creixement es té en compte l'escenari mig de projecció de creixement realitzat per l'Idescat en l'àmbit comarcal de la Selva i l'àmbit Català. S'escull l'escenari mig ja que pels anys 2009, 2010, 2011 i 2012 és el que més s'aproxima als valors registrats. Al mateix temps, es considera l'escenari alt massa ambiciós. La projecció feta per a l'Idescat permet determinar el creixement poblacional comarcal i català fins l'any 2021. El valor per l'any 2024 (horitzó +12 PMUS) es calcula

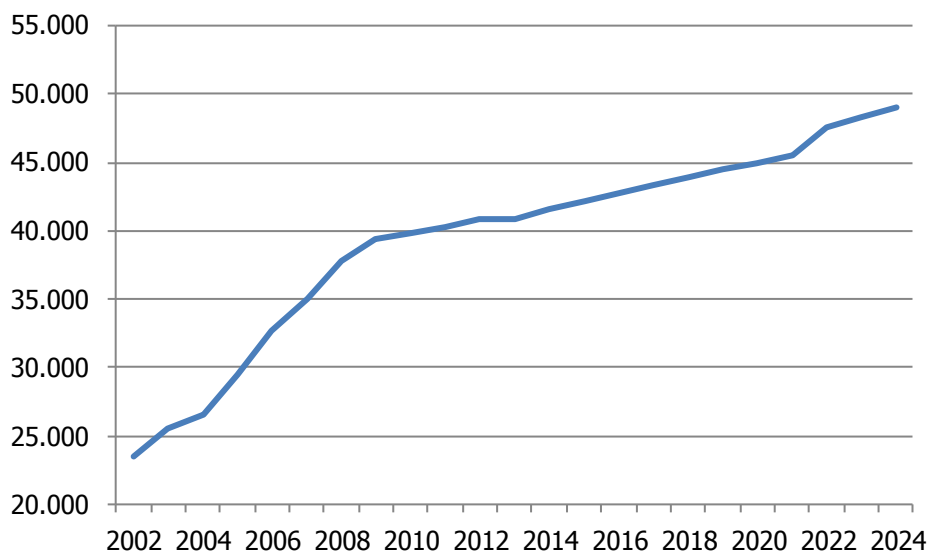
Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

utilitzant l'equació de la recta de regressió dels valors entre 2002 i 2022. L'increment percentual interanual comarcal, conjuntament amb les previsions de creixement urbanístic del municipi, s'utilitza per determinar el creixement de la població resident en els escenaris del PMUS.

L'escenari tendencial de previsions de creixement de la població resident de Lloret de Mar és la base de partida per al càlcul de paràmetres ambientals. Aquest escenari tendencial s'ha d'entendre com una estimació i, en cas, com un càlcul exacte.

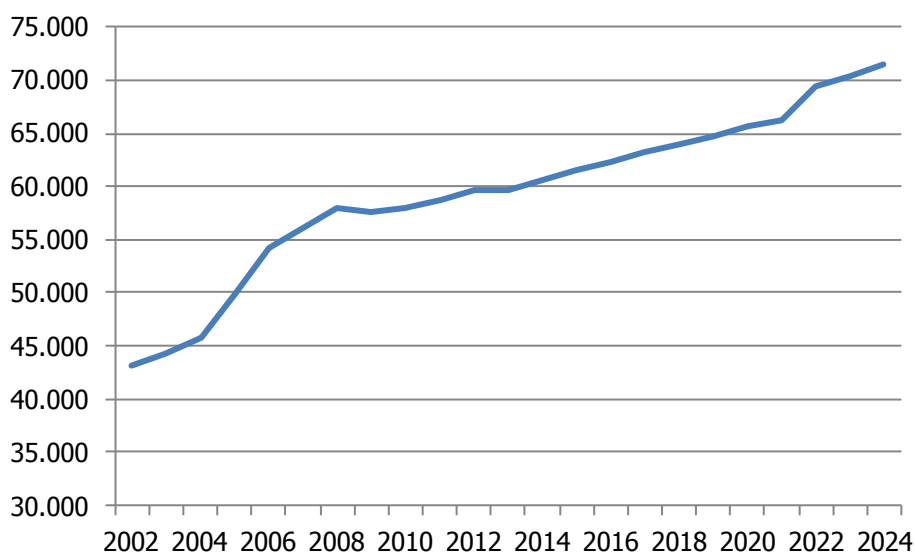
Gràfic 2. Escenari tendencial de creixement de la població 2002-2024



Font: Elaboració pròpia amb dades IDESCAT

Paral·lelament, també s'ha considerat l'evolució de la població vinculada no resident entre 2002 i 2011, per tal de determinar la població vinculada ETCA als horitzons del PMUS.

Gràfic 3. Escenari tendencial de creixement de la població vinculada ETCA 2002-2024

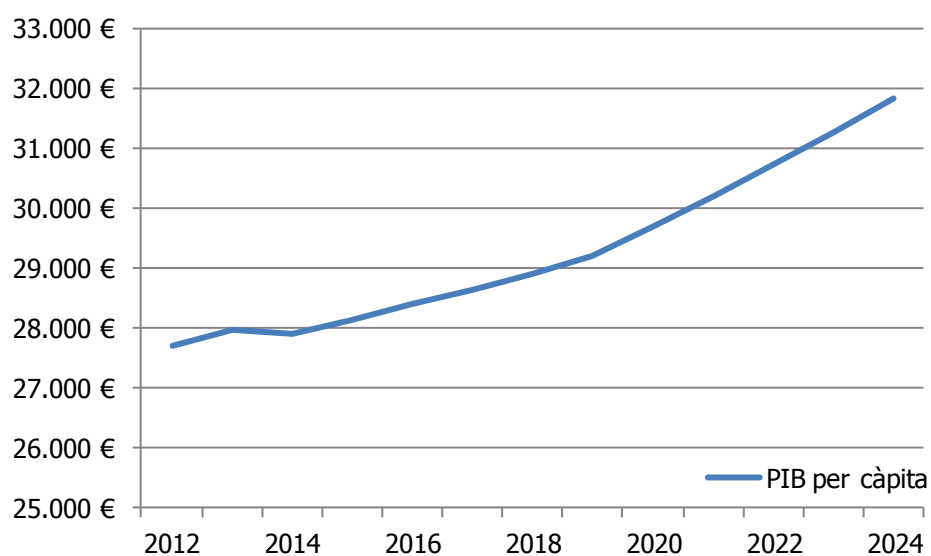


Font: Elaboració pròpia amb dades IDESCAT

PIB per càpita

L'activitat econòmica del territori incideix directament en la mobilitat i nombre de desplaçaments de la població. Per tal de determinar l'evolució del PIB català per càpita s'han considerat les estimacions realitzades pel Govern de l'estat espanyol, el FUNCAS, Banco de España i Ernst Yong.

Gràfic 4. Evolució del PIB per càpita 2012-2024



Font: Elaboració pròpia amb dades del Govern de l'estat espanyol, el FUNCAS, Banco de España i Ernst Yong.

Intensitat Mitjana de Trànsit als accessos del municipi

L'evolució del trànsit entre el 2006 i 2012 és un factor fonamental per tal de determinar la situació actual i l'evolució en els desplaçaments intermunicipals. Entre el 2006 i 2012 l'IMD als accessos de Lloret de Mar disminueix un 5%. No obstant, es preveu un creixement pel 2018 i 2024 lligat a la sortida de la crisi i la millora de l'economia.

Repartiment modal

El repartiment modal de l'any 2006 es determina amb base l'EMQ 2006. Aquest, s'actualitza pel 2012 utilitzant les dades del treball de camp del PMUS i altres facilitades per l'ajuntament (aforaments automàtics de vehicles, aforaments manuals de vehicles, ciclistes i vianants, enquestes a vianants, enquestes origen-destí, enquestes a ciclistes i enquestes a conductors...) que determinen els diferents usos de les xarxes de transport (desenvolupats als apartats d'anàlisi dels desplaçaments descrits a la diagnosi del PMUS).

Amb les dades disponibles, evolució i projeccions entre el 2006, 2012, 2018 i 2024 es configura el repartiment modal tendencial per a cada any.

Pla de mobilitat urbana sostenible

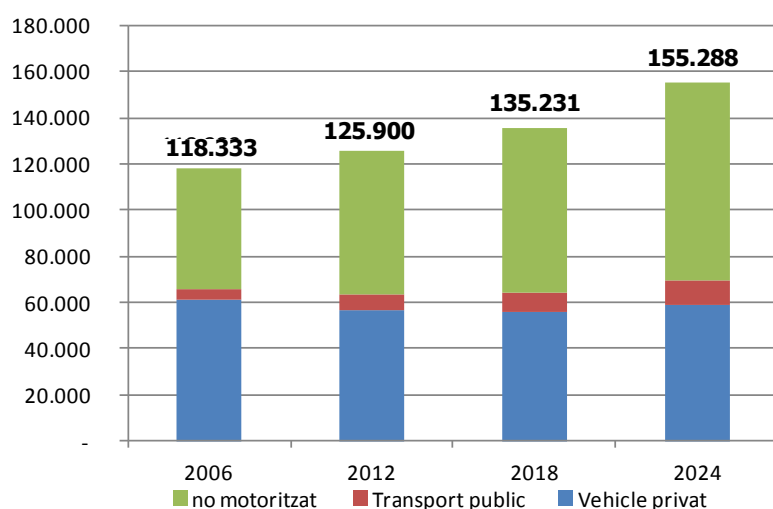
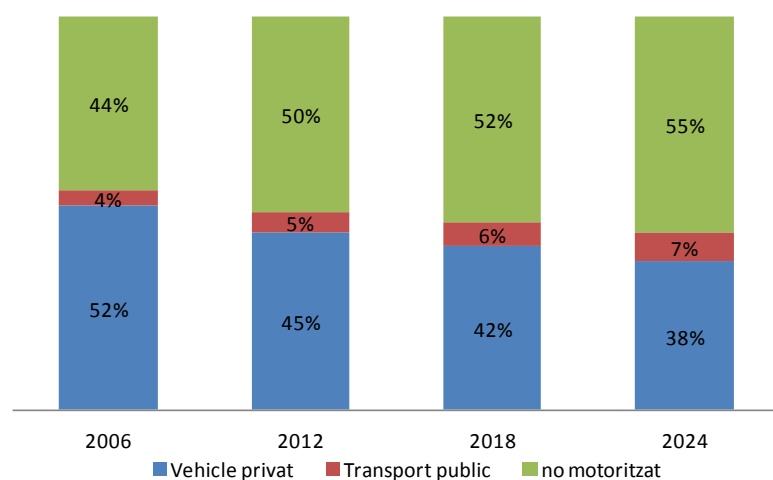
Lloret de Mar

L'escenari tendencial pel 2018 i 2024 mostra un model de mobilitat futur on la mobilitat més sostenible pren protagonisme i representa el 55% del total dels desplaçaments. Aquest fet es dona, bàsicament, perquè l'Ajuntament de Lloret de Mar ha aplicat mesures a favor dels modes sostenibles des d'abans del 2006. Algunes prou destacables com la millora dels vials per als vianants del Cas antic i la implementació d'un sistema de transport públic urbà.

L'augment del pes percentual del transport públic en les connexions intermunicipals es deu a la millora que ha experimentat el transport públic interurbà entre el 2006 i el 2012. Tot i que els últims dos anys es detecta una pèrdua del nombre d'usuaris del transport públic, les previsions de creixement econòmic i poblacional indiquen una major presència d'aquest transport. No obstant, el vehicle privat continuarà essent el mitjà de transport més utilitzat en els desplaçaments de connexió (70%).

La següent gràfica mostra l'evolució fins l'actualitat i la tendència de futur del pes percentual de cada mode de transport, així com el creixement de la mobilitat total estimada.

Gràfic 5. Escenari tendencial de la distribució modal i nombre de desplaçaments diaris



Font: Elaboració pròpia.

Taula 3. Mobilitat de referència i evolució del nombre de desplaçaments diaris i repartiment modal

Desplaçaments totals/dia	2012	2018	2024
Mobilitat total	125.900	135.231	155.288
Transport privat	56.979	56.173	58.654
Transport públic	6.285	8.140	11.207
No motoritzat	62.637	70.918	85.427
% Transport privat	45%	42%	38%
% Transport públic	5%	6%	7%
% No motoritzat	50%	52%	55%

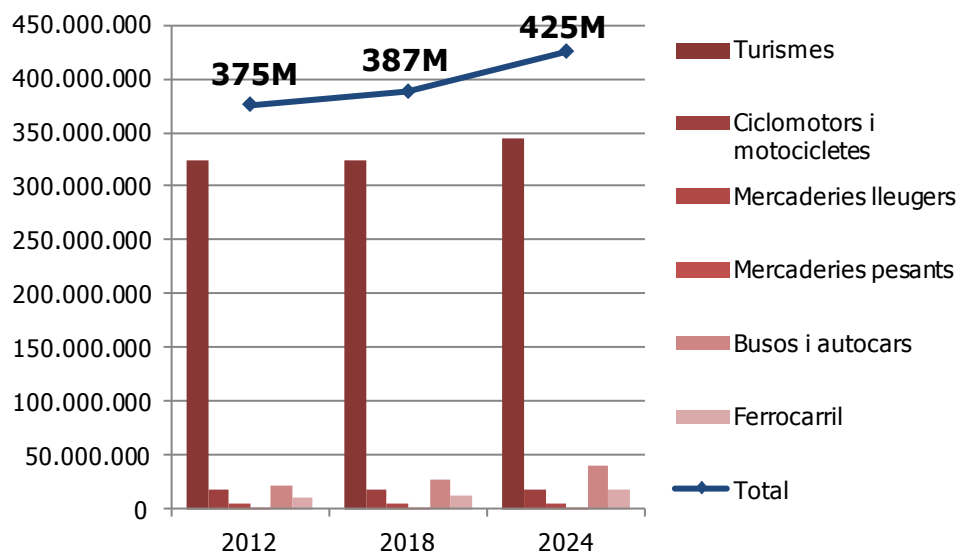
Font: Elaboració pròpia.

Vehicles-quilòmetre

De l'aplicació de les projeccions realitzades dins de l'escenari tendencial sobre els veh-km de l'any base del PMUS (2012), s'han definit els veh-km en els escenaris del Pla.

L'estimació de l'escenari tendencial pels anys 2018 i 2024 mostra una tendència ascendent continguda dels veh-km per l'any 2018: s'estimen al voltant de 387,5M de veh-km anuals (que representa un creixement del 3% respecte de 2012). Posteriorment, per l'any 2024 s'accentua el creixement amb una represa de la mobilitat i el creixement poblacional, fins a 425M veh-km (creixement del 13,1% respecte 2012).

Gràfic 6. Escenari tendencial dels veh-km



S'han diferenciat els vehicles-quilòmetre deguts a la mobilitat urbana interna al municipi, i els deguts a mobilitat de connexió, ja que les mesures i l'abast del Pla diferirà en funció dels fluxos de mobilitat.

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Taula 4. Vehicles-quilòmetre en l'escenari tendencial

Vehicles	Interns		De connexió	
	Tendencial +6 (2018)	Tendencial +12 (2024)	Tendencial +6 (2018)	Tendencial +12 (2024)
Cotxe	25.204.088	25.998.682	299.616.102	317.887.733
Ciclomotors i motocicletes	5.289.746	5.456.513	11.558.020	12.262.868
Mercaderies lleugers	622.323	641.943	3.813.507	4.046.067
Mercaderies pesants	479.531	494.649	331.609	351.832
Busos i autocars	419.361	462.370	27.424.019	39.046.711
Ferrocarril	0	0	12.763.019	18.172.170
TOTAL VEH-KM	25.204.088	33.054.156	355.506.275	391.767.380

Fluxos ambientals

A partir d'aquest escenari s'estimen els efectes ambientals del model de mobilitat al municipi, en una situació tendencial. El càlcul s'ha realitzat amb l'eina AMBIMOB-U.

En el primer termini del Pla (2013-2018) el creixement de la mobilitat serà molt sostinguda, influïda per la crisi i la contenció de la mobilitat i el creixement poblacional que s'observa al municipi. Els fluxos ambientals (consums i emissions) augmenten poc o es mantenen, fet que es produeix directament per l'efecte de la crisi i indirectament per millores produïdes per altres eines de planificació i la progressiva introducció de tecnologies més netes. A més llarg termini (2013-2024), es produeix un increment considerable dels consums. No obstant les emissions de NOx disminueixen, en no revertir un model de mobilitat progressivament més dependent del vehicle privat i els combustibles fòssils.

Taula 5. Fluxos ambientals de la mobilitat interna i de connexió en l'escenari tendencial

	Escenari actual (2012)	Escenari tendencial (2018)	Escenari tendencial (2024)
Consum energètic (tep/any)	29.227	32.718	39.737
Emissions de GEH (t CO ₂ eq/any)	66.935	68.512	75.212
Emissions PM10 (t/any)	78	78	84
Emissions NOx (t/any)	462	365	336

Consum energètic

El consum energètic del sector del transport mantindria una tendència creixent en un escenari sense el PMUS. Les previsions mostren un augment del 12% entre 2012 i 2018 del consum, i del 36% entre 2012 i 2024 en un escenari tendencial.

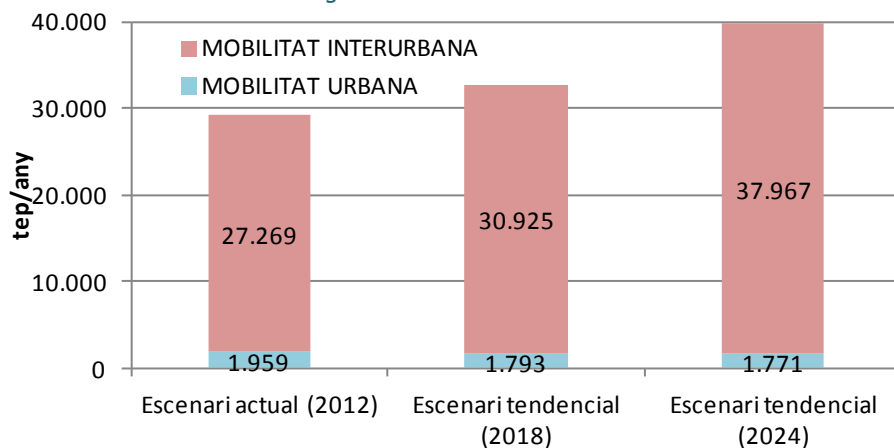
Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Taula 6. Consum energètic en la mobilitat interna i de connexió en un escenari tendencial, i increments

	2012	2018	2024
Consum energètic (tep/any) intern	1.959	1.793	1.771
Consum energètic (tep/any) connexió	27.269	30.925	37.967
Consum energètic (tep/any) total	29.227	32.718	39.737
$\Delta\%$ respecte l'any de referència		12%	36%

Gràfic 7. Consum energètic en la mobilitat interna i de connexió en un escenari tendencial



Emissions de gasos d'efecte hivernacle

Aquesta mateixa tendència es pot observar en les emissions de gasos d'efecte hivernacle, que es mantindrien entre 2012 i 2018 (amb un lleuger increment del 2%), i augmentarien tendencialment un 12% entre 2012 i 2024.

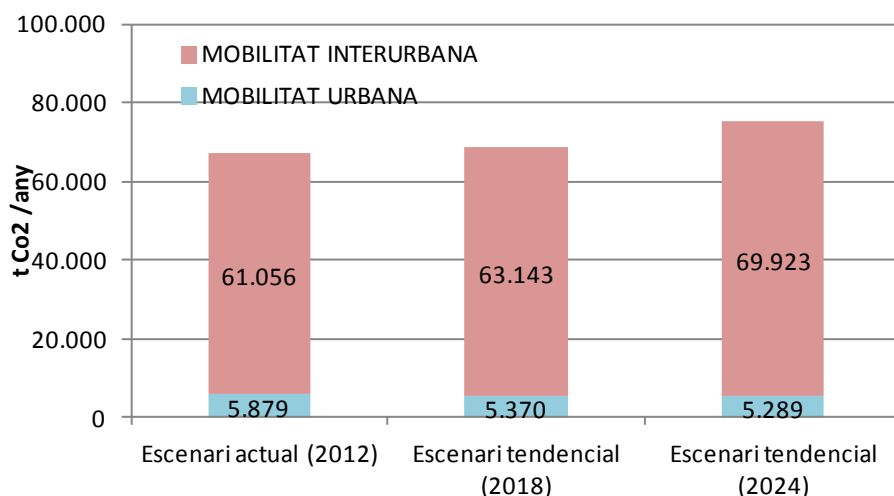
Taula 7. Emissions de GEH en la mobilitat interna i de connexió en un escenari tendencial, i increments

	2012	2018	2024
Emissions de GEH (t CO2 eq/any) intern	5.879	5.370	5.289
Emissions de GEH (t CO2 eq/any) connexió	61.056	63.143	69.923
Emissions de GEH (t CO2 eq/any) total	66.935	68.512	75.212
$\Delta\%$ respecte l'any de referència		2%	12%

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Gràfic 8. Emissions de GEH en la mobilitat interna i de connexió en un escenari tendencial



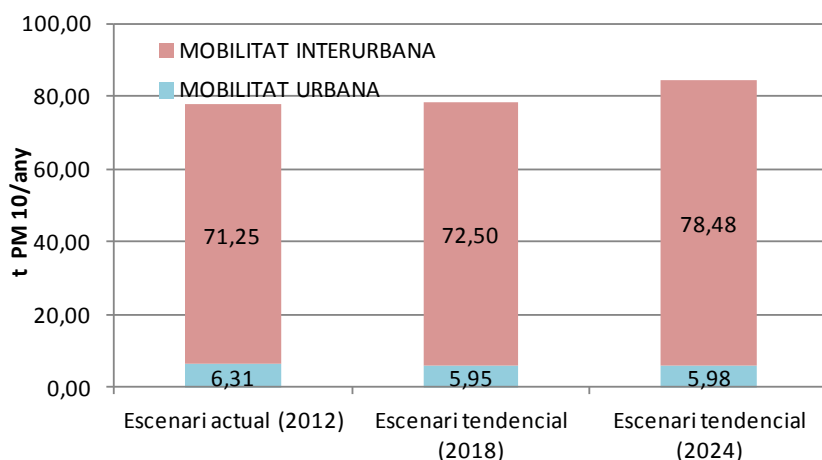
Contaminació atmosfèrica

Les emissions de partícules i òxids de nitrogen es veuen tendencialment disminuïdes o frenades si s'estima un cert grau de millora tecnològica del parc de vehicles. Contràriament, de mantenir-se una dieselització del parc, els augments d'emissions serien superiors als estimats. Es preveu un petit augment de les emissions de PM10 en el primer termini del Pla (de l'1%), i un increment significatiu, del 10% en el segon termini.

Taula 8. Emissions de PM10 en la mobilitat interna i de connexió en un escenari tendencial, i increments

	2012	2018	2024
Emissions de PM10 (t CO2 eq/any) intern	6,3	6,0	6,0
Emissions de PM10 (t CO2 eq/any) connexió	71,2	72,5	78,5
Emissions de PM10 (t CO2 eq/any) total	77,6	78,5	84,5
$\Delta\%$ respecte l'any de referència		1%	9%

Gràfic 9. Emissions de GEH en la mobilitat interna i de connexió en un escenari tendencial



Pla de mobilitat urbana sostenible

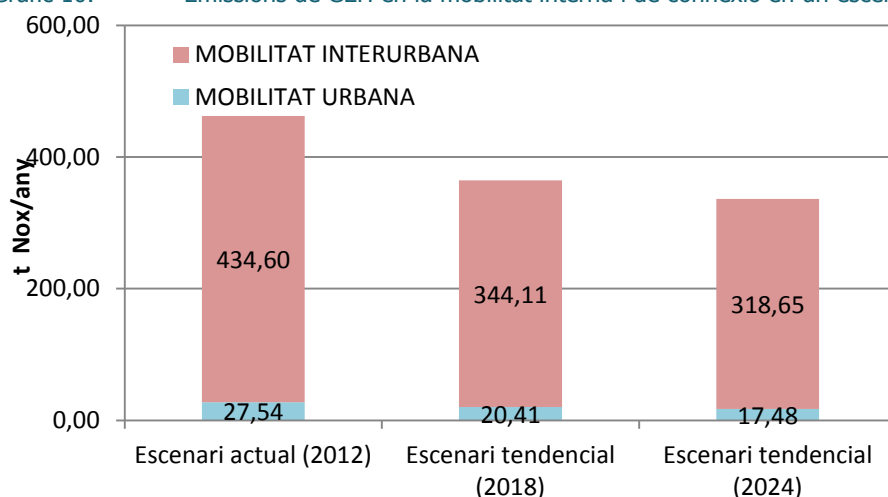
Lloret de Mar

En canvi, les emissions de NOx es veuen significativament disminuïdes a causa de produir-se una renovació de la flota, del 21% en el primer termini i fins al 27% en el segon termini, tot i que en xifres absolutes el canvi és petit, i condicionat a que es produeixi aquesta renovació.

Taula 9. Emissions de NOx en la mobilitat interna i de connexió en un escenari tendencial, i increments

	2012	2018	2024
Emissions de NOx (t CO2 eq/any) intern	27,5	20,4	17,5
Emissions de NOx (t CO2 eq/any) connexió	434,6	344,1	318,6
Emissions de NOx (t CO2 eq/any) total	462,1	364,5	336,1
$\Delta\%$ respecte l'any de referència		-21%	-27%

Gràfic 10. Emissions de GEH en la mobilitat interna i de connexió en un escenari tendencial



Contaminació acústica

L'augment de la mobilitat en mitjans motoritzats, segons s'observa que es produiria en un escenari tendencial, pot comportar l'augment de la contaminació acústica al municipi.

Tot i aquest augment de la contaminació acústica en els eixos viaris, també ha de considerar-se que els nous desenvolupaments estaran sotmesos a les directrius de la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica. I, un cop aprovat, els nous desenvolupaments hauran de realitzar-se també d'acord amb les zones de sensibilitat acústica definides al **Mapa de capacitat de Lloret de Mar** i les normes per a les noves construccions en zones de soroll.

La manca d'eines no ha permès avaluar el nombre de persones sotmeses a nivells acústics superiors als permesos, i per tant tampoc és possible avaluar el creixement tendencial d'aquests volum d'afectats.

Fluxos socials:

Accidentalitat

Molts factors intervenen en l'accidentalitat, i l'establiment de tendències és sempre compromès. Amb les dades disponibles del sexenni 2005-2010 s'observa una disminució del nombre d'accidents totals en l'últim any del període.

L'any 2010 s'estaven assolint els objectius quantitatius que marcava el Pla. El manteniment d'aquesta tendència decreixent conduirà al compliment de l'objectiu marcat per l'any 2012, final del termini del Pla. El següent pas és la redacció de l'informe d'avaluació. Tot el ventall de mesures, aplicades per l'ajuntament des del 2005, ha de suposar una reducció de l'accidentalitat en els propers anys.

Xarxa viària i espai públic

Tendencialment la superfície viària destinada als vianants al municipi de Lloret de Mar mantindria en els nivells actuals, sense millores. Així mateix tampoc no estaria previst augmentar la xarxa de carrers pacificats: el PMUS és l'eina que ha de permetre planificar aquest canvi en la distribució dels usos del sòl.

3.2. ESCENARI OBJECTIU

Aquest escenari correspon a la situació del municipi de Lloret de Mar tenint en compte les actuacions recollides al Pla d'acció del Pla de Mobilitat Sostenible. Aquest escenari es desenvolupa amb la intenció de millorar l'escenari objectiu del pdM de les comarques Gironines i corregir les dinàmiques poc sostenibles de l'escenari tendencial.

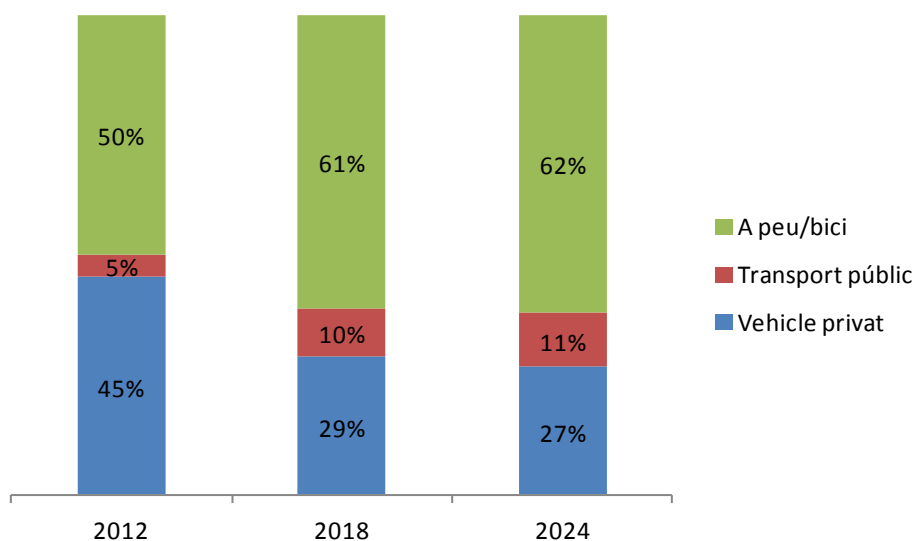
Repartiment modal

L'escenari mostra un model de mobilitat basat en els desplaçaments no motoritzats pels desplaçaments interns amb un lleuger increment del percentatge en l'ús del transport públic.

Pel que fa als desplaçaments de connexió, el PMUS aposta per potenciar el transport públic 8 punts per sobre de l'escenari tendencial. L'aposta pels mitjans no motoritzats en els desplaçaments de connexió és menys destacable ja que és possible amb Blanes, Tossa i Vidreres però no pas amb destinacions importants com Girona, Barcelona o municipis de la comarca de la Selva. Destinacions que representen, com a mínim, el 36% del nombre de desplaçaments (2012).

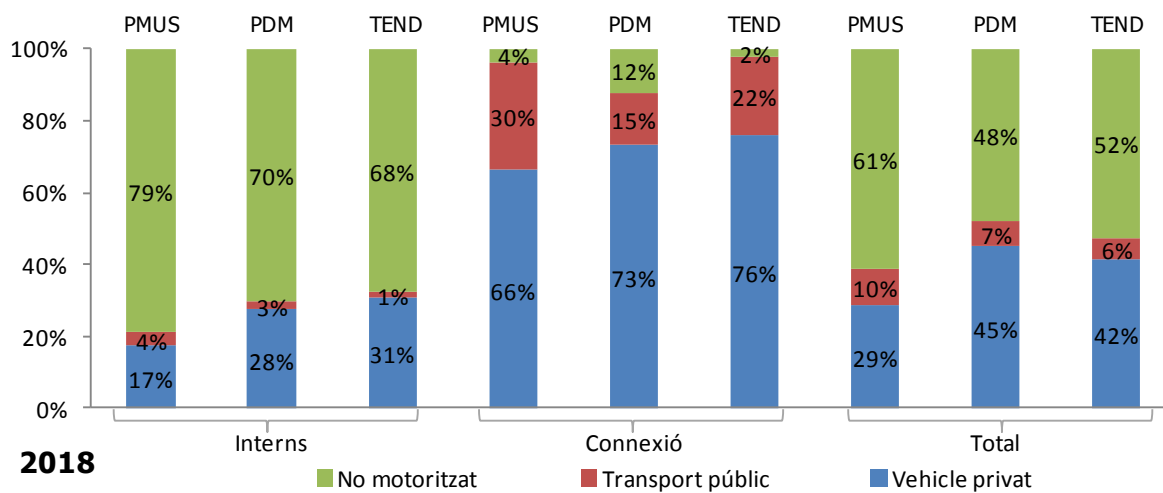
Per tal d'assolir els objectius de l'escenari exposat és important que la prioritat de les accions a emprendre pel consistori vagin encarades en aquest ordre: 1) Vianants 2) Bicicletes 3) Transport públic 4) Vehicle privat. Tal i com s'exposen al Pla d'acció del PMUS.

Gràfic 11. Escenari Alternativa 2 de la distribució modal total



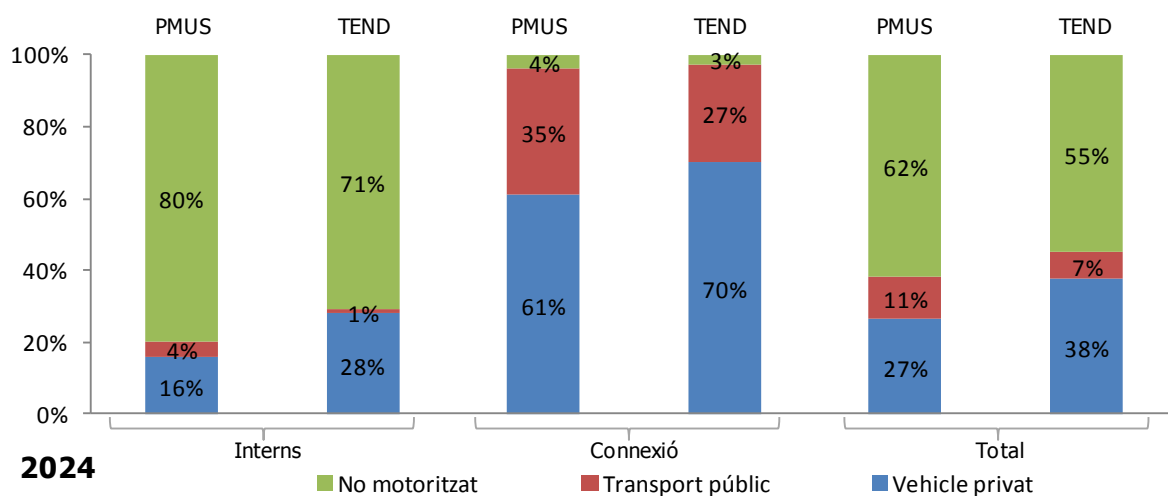
Font: Elaboració pròpia amb dades del PMUS.

Gràfic 12. Comparativa del repartiment modal en els diferents escenaris segons tipologia de desplaçaments al 2018



Font: Elaboració pròpia

Gràfic 13. Comparativa del repartiment modal en els escenaris PMUS i tendencial segons tipologia de desplaçaments al 2024



Font: Elaboració pròpia

Vehicles-quilòmetre

En aquest escenari es produeix una reducció considerable de dependència de la mobilitat privada. Concretament pel que fa la mobilitat interna s'estima una reducció del 42% al 2018 i del 38% al 2024 respecte al 2012. En els vehicles-quilòmetre de connexió la reducció al 2018 és del 3,5% respecte al 2012. No obstant, al 2024 es registre un augment del 6,4%.

Respecte a l'escenari tendencial s'aconsegueix una reducció del 7% en cada un dels anys horitzó del pla.

Tant en als vehicles-quilòmetre interns com de connexió el present escenari projecta un augment considerable respecte als valors del 2012.

Taula 10. Vehicles-quilòmetre en l'escenari 2

Vehicles	Interns		De connexió	
	objectiu +6 (2018)	objectiu +12 (2024)	objectiu +6 (2018)	objectiu +12 (2024)
Cotxe	14.044.734	14.979.324	261.530.198	276.071.774
Motocicletes	2.947.660	3.143.809	10.088.814	10.649.772
Mercaderies lleugers	346.784	369.860	3.328.750	3.513.835
Mercaderies pesants	267.214	284.996	289.457	305.551
Busos i autocars	1.441.553	1.733.887	37.691.968	50.320.300
Ferrocarril	0	0	17.541.678	23.418.849
TOTAL VEH-KM	19.047.944	20.511.875	330.470.865	364.280.081

Consum energètic, emissions GEH i contaminació atmosfèrica

L'anàlisi dels fluxos ambientals emfatitza el potencial de millora ambiental derivada de l'aplicació de mesures de pacificació del trànsit a Lloret. Es produeix una millora marcada en el primer període del pla, tant respecte la situació actual (al voltant del 10% de reducció dels consums i contaminants), i també respecte l'escenari tendencial.

Aquests resultats validen l'anàlisi fet d'enfocar els esforços del PMUS per ampliar les xarxes de vianants i bicicletes, i calmar el trànsit urbà, tot i que es recomana incorporar també mesures orientades al transport col·lectiu per desplaçar el repartiment modal.

Consum energètic

Concretament, pel que fa al consum energètic es projecta un augment del 20% en el primer període del pla. I un augment del 45% en el segon període respecte el valor actual.

Taula 11. Consum energètic escenari 2 objectiu

	Escenari actual (2012)	Escenari objectiu (2018)	Escenari objectiu (2024)
Consum energètic (tep/any) intern	1.959	1.298	1.397
Consum energètic (tep/any) connexió	27.269	33.795	41.111
Consum energètic (tep/any) total	29.227	35.093	42.508
D% respecte l'any de referència		20%	45%

Emissions Gasos d'Efecte Hivernacle (GEH)

En el primer període del pla les emissions de GEH es redueixen lleugerament (4%) provocat per la pacificació del trànsit i la creació d'àrees ambientals. No obstant, pel segon període augmenta un 5% per l'augment del nombre de desplaçaments en transport públic de connexió.

Taula 12. Emissions de GEH escenari 2 objectiu

	Escenari actual (2012)	Escenari objectiu (2018)	Escenari objectiu (2024)
Emissions de GEH (t CO2 eq/any) intern	5.879	3.818	4.015
Emissions de GEH (t CO2 eq/any) connexió	61.056	60.553	66.542
Emissions de GEH (t CO2 eq/any) total	66.935	64.371	70.557
D% respecte l'any de referència		-4%	5%

Emissions de PM10

En el primer període del pla les emissions de PM10 es redueixen lleugerament (6%) provocat per la pacificació del trànsit i la creació d'àrees ambientals. No obstant, pel segon període augmenta un 2% per l'augment del nombre de desplaçaments en transport públic de connexió. Tal i com experimenta les emissions GEH.

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Taula 13. Emissions de PM10 escenari 2 objectiu

	Escenari actual (2012)	Escenari objectiu (2018)	Escenari objectiu (2024)
Emissions de PM10 (t CO2 eq/any) intern	6,3	3,7	3,9
Emissions de PM10 (t CO2 eq/any) connexió	71,2	69,5	75,2
Emissions de PM10 (t CO2 eq/any) total	77,6	73,2	79,0
D% respecte l'any de referència		-6%	2%

Emissions de NOx

Les emissions de NOx són les que experimenten una reducció més destacable en ambdós escenaris del PMUS. Amb una reducció del 17% els primers 6 anys i del 23% a l'escenari +12 anys.

Taula 14. Emissions de NOx escenari 2 objectiu

	Escenari actual (2012)	Escenari objectiu (2018)	Escenari objectiu (2024)
Emissions de Nox (t CO2 eq/any) intern	27,5	18,5	17,0
Emissions de NOx (t CO2 eq/any) connexió	434,6	367,3	339,5
Emissions de NOx (t CO2 eq/any) total	462,1	385,9	356,6
D% respecte l'any de referència		-17%	-23%

Contaminació acústica

La contenció dels vehicles privats circulant, degut al transvasament de viatgers cap al transport col·lectiu, tindrà com efecte la contenció de la contaminació acústica.

Aquestes mesures associades amb la pacificació del trànsit urbà, pla de sentits únics, així com mesures de fluïdesa de trànsit que evitin congestió, millorarà la qualitat acústica.

Fluxos socials

Accidentalitat

L'accidentalitat per càpita en el transport públic col·lectiu sempre és més baixa que l'accidentalitat en transport privat. Per tant, a una major utilització de transport col·lectiu li correspon un menor volum d'accidents; una major implicació de vehicles de dues rodes comporta també una major severitat de les lesions.

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Aquesta tendència, juntament amb l'aplicació del Pla Local de Seguretat Viària (amb objectiu de reducció del 25% dels accidents en el període), i la redacció del document d'avaluació ha de suposar una reducció de l'accidentalitat en els propers anys.

Xarxa viària i espai públic

En aquest escenari es preveu la millora i ampliació de l'espai destinat al vianant. Es proposa ampliació de voreres, habilitació d'itineraris per a vianants, pla de sentits únics de circulació, etc.... Aquestes mesures impliquen una menor ocupació de l'espai per part de vehicles motoritzats i una millora de l'espai destinat als vianants amb l'objectiu d'assolir el 50/50 al 2024.

FASE IV: PROPOSTES

Per assolir el model de mobilitat que es desitja per al municipi de Lloret de Mar és necessària la implantació d'un seguit de propostes d'actuació que es descriuen a continuació. Aquestes accions han de permetre derivar des de la situació actual cap a l'escenari objectiu anteriorment descrit.

El PMUS ha de constituir un sistema global que integri totes les modalitats o sectors que intervenen en la mobilitat. Així, el nou model de mobilitat es fonamenta en 8 àmbits d'actuació on es despleguen les diferents propostes i mesures del pla d'acció:

1. Mobilitat a peu
2. Mobilitat en bicicleta
3. Mobilitats en transport col·lectiu
4. Ordenació i pacificació del trànsit
5. Millora de la seguretat viària
6. Qualitat ambiental i estalvi energètic
7. Mobilitat i educació
8. Normativa i nous instruments de planificació

Cadascun d'aquests àmbits es concreten en un seguit de mesures conforme es presenta a la taula següent:

Taula 15. Resum de les línies i mesures d'actuació del PMUS

Línies d'actuació		Mesures
1.	Mobilitat a Peu	1.1
2.	Mobilitat en bicicleta	2.1
3.	Mobilitat en transport col·lectiu	3.1
4.	Ordenació i pacificació del trànsit	4.1
5.	Millora de la seguretat viària.	5.1
6.	Qualitat ambiental i estalvi energètic	6.1
7.	Mobilitat i educació	7.1
8.	Normativa i nous instruments de planificació	8.1

***Mesures desplegades en estudis específics**

1. MOBILITAT A PEU

Les dimensions i l'estructura urbana de Lloret de Mar la converteixen en una ciutat idònia per a desplaçar-se a peu. En contrapartida les molèsties causades pel trànsit motoritzat i les dimensions de les voreres d'alguns dels seus carrers dificulten la seva pràctica.

El PMUS de Lloret, junt al Pla d'accessibilitat, ha d'establir les condicions necessàries per d'assolir un entorn pacificat i integrat, prioritant la comoditat dels vianants i eliminant les barreres arquitectòniques, que canviï l'actual disseny dels espais de la ciutat on els cotxes ocupen la major part dels carrers.

La planificació de les mesures per a promoure els desplaçaments a peu estan adreçades a aconseguir millorar la qualitat de l'espai dels vianants.

- Entorn ben connectat amb xarxes de vianants que permetin un accés fàcil i segur als indrets d'interès del municipi.
- Caminar ha de ser còmode, lliure de cotxes, lliure de sorolls excessius, amb una amplada suficient de voreres per assegurar l'accessibilitat, evitar el elements de risc, etc.
- Xarxa de vianants adequada. Les cruïlles als carrers han de ser fàcils, segures i sense provocar excessives demores.
- Vies per a vianants netes d'obstacles, en bon estat de conservació, en la mesura del possible han de ser agradables a la vista i transmetre seguretat.
- L'espai ha de ser clar i visible: ben senyalitzat, amb rutes de vianants conegudes, correctament il·luminat.

A les zones urbanitzades s'han d'identificar les principals xarxes a peu i treballar per què aquestes rutes siguin segures, accessibles, ben senyalitzades, il·luminades. El Nucli Antic és la principal zona de prioritat per a vianants de Lloret de Mar.

1.1. AMPLIAR L'ACTUAL ZONA D'ESTAR DEL CENTRE URBÀ

En els darrers anys, l'Ajuntament de Lloret de Mar ha realitzat actuacions per millorar i potenciar la mobilitat dels modes no motoritzats. Al Nucli Antic, al qual hi ha la zona d'estar del centre, es comptabilitzen, aproximadament, 70.000 desplaçaments/dia a peu (estiu), fet que demostra l'èxit de les actuacions realitzades.

No obstant, part del viari de Lloret està dissenyat en funció de les necessitats del vehicle privat, tant pel que fa a la circulació com l'aparcament. En aquest últim cas, el cost que suposa l'aparcament del vehicle privat l'assumeix la col·lectivitat i es tradueix en l'ocupació gratuïta de l'espai públic. Aquest model de ciutat, dissenyat en pro del vehicle privat va en detriment de l'ús de la ciutat per als vianants i la bicicleta.

Les zones de preferència per a vianants, a més de suposar un entorn amable i segur per a totes les persones, revitalitzen la vida comercial, aporten nous espais públics per l'animació i la convivència, disminueixen la contaminació acústica i pacifiquen el trànsit.

L'establiment del Nucli Antic com a àrea de preferència per a serveis i veïns implica un canvi en la morfologia respecte els carrers convencionals, per tal d'indicar el canvi de prioritats. La nova morfologia suposa l'anivellament de la calçada amb vorera, els quals reben un tractament homogeni en relació a la textura i al color. En els accessos cal instal·lar tòtems amb la senyalització que indiqui la normativa que regula aquest espai. Alhora cal garantir, allà on sigui necessari, l'accés a les zones de càrrega i descàrrega en aquestes zones pacificades (plànol 30).

La urbanització de la zona d'estar ha de respondre a uns criteris d'unitat i d'homogeneïtat que doti a l'espai d'una imatge pròpia però que alhora, respongui a criteris de funcionalitat. El disseny d'aquest espai ha d'atendre al Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

Actuacions:

- Ampliant l'àrea de preferència per a serveis i veïns als carrers limítrofs a la zona actual. Tota l'àrea compresa entre l'avinguda Just Merlès, avinguda Vila de Blanes, avinguda Magnòlia i el front marítim. Exceptuant els l'avinguda Pau Casals i el Passeig. Aquesta ampliació suposa convertir un total de 4.486 metres de carrer en paviment únic (28.000m²) que inclou actuacions als carrers Rector Felip i Gibert, Travessia Jardins, Enric Granados, Hipòlit Làzaro, Oliva, Narcís Fors, Esteve Carles, Comerç, Camí de les Cabres, Puntaires, Poeta Carner, Turó de l'estelat, Migdia, Sol, Sta. Teresa, Félix de Azúa, Vall de Venècia, Travessia dels amics, Travessia del Sol, Sta. Isabel, St. Lluís, De la Lluna, Sta. Anna, Verge dels Dolors, De les Flors, Verge de la Canal, St. Miquel, Travessia de St. Miquel, Narcís Monturiol, De la Unió, Agustí Cabañas, Perills i Travessia Unió.
- Millorar les condicions dels itineraris (actuació descrita a continuació) que transcorren pel Nucli Antic. Concretament, els eixos verticals V4, V5, V6, V7 i V8 i els eixos horitzontals H3, H2 i H1.

1.2. MILLORAR L'OFERTA PELS DESPLAÇAMENTS A PEU ENTRE ELS PRINCIPALS PUNTS DE LA CIUTAT.

La xarxa bàsica de vianants ha de permetre creuar la ciutat de nord a sud i d'est a oest, així com facilitar l'accés als punts d'interès de la ciutat i al Nucli Antic. La xarxa està concebuda per connectar els barris amb el centre de la ciutat i per connectar-los entre ells de forma mallada (veure plànol Xarxa principal d'itineraris per a vianants).

El centres generadors de mobilitat i punts d'interès de la ciutat són; l'estació d'autobusos, els centres educatius d'ensenyament, la biblioteca municipal, policia local, Ajuntament,

Museus, Teatre, instal·lacions esportives, platges, comissaria dels mossos d'esquadra i els eixos comercials i d'oci entre altres.

El sistema suggerit per traçar aquesta xarxa bàsica de vianants és una **mallà ortogonal**. Aquesta estructura permet relacionar tots els punts de la ciutat d'una manera eficaç, pràctica i entenedora pels ciutadans. Com a resultat dóna una xarxa d'itineraris verticals i horitzontals que travessa Lloret per tots els nivells.

S'ha seleccionat els trams incorporats a la xarxa bàsica de vianants a partir d'una sèrie de criteris fonamentals que es basen en característiques de difícil canvi, com per exemple si el carrer comunica llocs de molta concurrència de gent, si passa per molts parcs o si és una via molt important per al trànsit de cotxes.

Els criteris són:

- Connectivitat
- Continuitat
- Front marítim, platges i zones verdes
- Paisatge urbà
- Espais oberts
- Qualitat ambiental

Connectivitat: L'èxit d'un eix de vianants depèn principalment de la seva utilitat, o sigui, que comuniqui llocs que són destins importants per a molts vianants, com escoles, mercats, centres cívics, biblioteques, empreses, institucions o parades de transport públic. És important que el mateix eix passi per espais d'entreteniment, com parcs, places, monuments, espais d'oci, etc. D'aquesta manera, el mateix vianant pot convertir els seus viatges obligats en un plaer.

La Xarxa Bàsica de Vianants (plànol 28) és sobretot una xarxa de connexió entre els centres d'interès principals del districte. No només s'ha considerat la situació actual, sinó que també s'ha anticipat a les noves àrees de centralitat projectades.

El plànol de la demanda de la mobilitat de vianants (diagnosi) ofereix un esquema d'aquelles itineraris més utilitats pels vianants i també servirà per definir la xarxa d'itineraris.

Continuitat: Els eixos de vianants han de tenir continuïtat des del inici fins al final sense cap punt perillós, incòmode o poc atractiu. Significa que absolutament totes les cruïlles han de tenir passos segurs, directes i sense esperes excessives per als vianants.

Això no implica que cal establir semàfors i refugis tot arreu - depèn de l'amplada de la via a creuar i del seu trànsit rodat. Implica, en canvi, que no es pot pretendre que un eix de

la xarxa bàsica de vianants passi per una ampla via principal amb torns d'espera per als vianants de més d'un minut o per una estreta franja entre dos carrils de trànsit rodat.

Front marítim, platges i zones verdes: El front marítim és un important punt d'atracció que ja es té en compte al valorar la connectivitat dels possibles eixos de vianants. No obstant, moltes altres zones verdes i carrers arbrats no constitueixen en si mateix un pol d'atracció, però poden augmentar significativament l'atractiu d'un itinerari de vianants.

Un criteri fonamental per escollir la xarxa de vianants ha estat seleccionar vies arbrades, o amb possibilitats de ser-ho, i que, a més, passen per parcs o altres zones verdes o el front marítim.

Paisatge urbà: Un altre element que augmenta l'atractiu d'un itinerari de vianants és l'entorn arquitectònic. Aquí no es pensa exclusivament en els grans monuments i els edificis singulars que en si mateix són pols d'atracció, sinó en carrers amb harmonia arquitectural que afavoreixen un bon ambient al carrer i un paisatge urbà agradable per la vista.

Espais oberts: Un eix guanya un valor afegit si el vianant al seu camí troba petits racons o places on pot seure a un banc per a descansar o gaudir d'alguna activitat (música de carrer, petanca, jocs infantils, etc.). Aquests llocs són importants per a assegurar que sempre hi hagi vida al carrer i que l'itinerari no es torni una via deserta durant algunes hores del dia.

Per la Xarxa Bàsica de Vianants s'han seleccionat especialment trams on existeixen aquests espais oberts, fins i tot si estan en mal estat. Es considera que és molt més fàcil i barat renovar un espai existent que guanyar-ne un de nou.

Qualitat ambiental: La qualitat ambiental depèn principalment de la contaminació atmosfèrica i acústica i del volum de trànsit. Són tres elements íntimament relacionats que perjudiquen el benestar del vianant de tres maneres diferents. El soroll li provoca una sensació de fatiga i li impedeix conversar amb un to normal al seu acompanyant. La contaminació atmosfèrica li provoca esternuts, ulls vermells i malestar al coll. I un excés de cotxes li provoca una sensació, real o subjectiva, d'inseguretat.

Els tres inconvenients tenen la mateixa font, el trànsit motoritzat, i per això són proporcionals. Si per exemple, els índex de soroll d'un carrer han pujat durant els tres últims anys, es fa evident que també hi ha hagut un augment del trànsit, acompanyat d'una pujada proporcional de la contaminació atmosfèrica.

Aquesta proporcionalitat implica que només cal un indicador, per exemple l'IMD, per a revelar si un carrer és apte o no per als vianants respecte a la contaminació atmosfèrica, soroll i volum de trànsit.

La Intensitat Mitjana Diària (IMD) és el nombre total de vehicles que passen durant un any per una secció transversal de la via en qüestió, dividit pel nombre de dies del any. La

IMD no indica directament si un carrer té un nivell de contaminació, soroll i volum de trànsit motoritzat desagradable per als vianants, ja que el grau de molèstia no depèn només de la IMD, sinó també de l'amplada de la via i les barreres que hi poden haver entre la vorera i la calçada en forma de parterres, cotxes aparcats, carril de bicicletes, etc. No obstant, proporciona uns indicis força clars.

Un conjunt de criteris complementaris, molt relacionats amb la qualitat de l'espai urbà, també serveixen per definir la xarxa de vianants. Més que uns criteris alhora de seleccionar l'itinerari, aquests defineixen com haurien d'acabar sent els itineraris per tal de presentar unes característiques d'identitat pròpies.

- **Amplada de les voreres:** La llei d'accessibilitat dictamina una amplada mínima de 0,9 metres de les voreres. Els itineraris seleccionats hauran de tenir, com a mínim aquesta amplada. No obstant, es potencia aquells carrers amb voreres de 1,70m lliures d'obstacles (faroles, terrasses, papereres, contenidors de brossa, etc).

Com a pauta general es considera raonable que l'espai reservat pels vianants constitueixi la meitat de l'amplada total d'una via. Als carrers amb menys de set metres d'amplada es recomana establir paviment únic amb preferència per als vianants assegurant que el trànsit motoritzat sigui mínim.

- **Cruïlles segures i còmodes:** Creuar un carrer ha de ser segur i no pot significar que el camí del vianant s'allargui innecessàriament ni impliqui esperes exagerades. Per exemple, un minut sencer amb el semàfor en vermell és massa temps. Totes les cruïlles, a més, han de tenir els guals necessaris per què una persona amb mobilitat reduïda pugui creuar en les mateixes condicions que qualsevol altra persona.

A les cruïlles amb carrers secundaris, la vorera ha de ser contínua de manera que siguin els cotxes que creuen la vorera i no els vianants que creuen la calçada. Convindria establir semàfors sonors perquè les persones amb visibilitat reduïda puguin creuar el carrer amb seguretat. Ara bé, cal assegurar-se que el so utilitzat no resulta pesat pels altres usuaris.

- **Pacificació del trànsit:** Una velocitat excessiva del trànsit motoritzat intimida als vianants, especialment als carrers sense barreres en forma de cotxes aparcats, arbres o carril de bicicletes entre la vorera i la calçada. Per això, en aquests carrers, i especialment si tenen grans rectes sense parades, convé prendre mesures per a reduir la velocitat i sempre procurant que aquestes no perjudiquin als ciclistes.
- **Disciplina viària estàtica:** En alguns carrers és freqüent que l'estacionament de cotxes a les voreres impedeixi o dificulti el pas dels vianants. També es veuen sovint guals de passos de vianants inutilitzats per cotxes aparcats irregularment. És important impedir aquests actes amb elements com les pilones.

- **Fàcil accés al transport públic:** S'ha de reduir al mínim les barreres que impedeixen l'accés de les persones amb mobilitat reduïda a parades d'autobús, o taxi.
- **Il·luminació adequada:** Es vol donar importància a la il·luminació com element per a millorar l'atractiu d'una via pels vianants i per augmentar la sensació de seguretat i benestar dels vianants.
- **Senyalització dirigida als vianants:** La senyalització de punts d'interès general com els museus, les estacions de metro i els monuments acostuma a indicar la via més ràpida i directa per als cotxes oblidant que aquesta via no sempre és la més apta per als vianants. Convindria una senyalització dels punts d'interès dins de l'espai dels vianants dirigida explícitament a aquests.
- **Neteja i manteniment:** El manteniment de la il·luminació i dels semàfors, l'eliminació de *graffitis*, la neteja del paviment i el bon estat del mobiliari urbà són elements considerats molt importants per a aconseguir més viatges a peu a la ciutat.
- **Mobiliari urbà i paviment de qualitat:** S'ha de subratllar la importància d'aplicar un disseny de qualitat per al mobiliari urbà i el paviment dels espais de vianants. Els desplaçaments a peu poden augmentar amb una bona xarxa verda i de materials nobles per a tots els vianants, que combina el verd i el disseny urbà amb activitats d'estada i comercials.

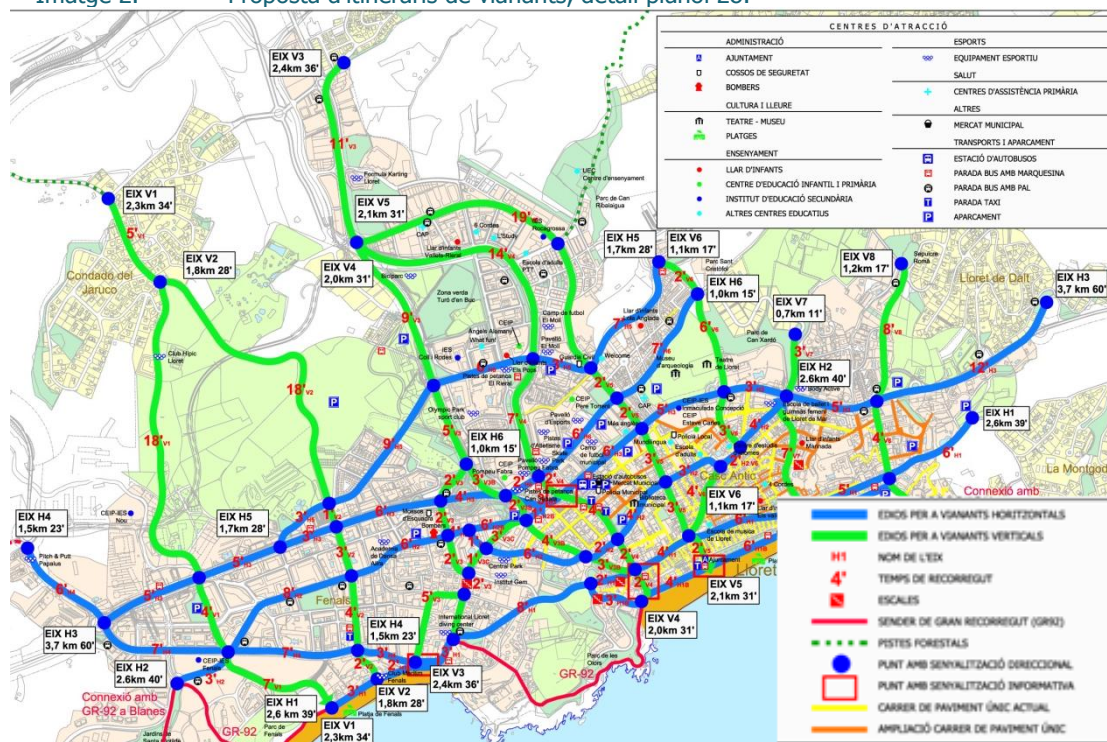
Els principals itineraris de la ciutat de Lloret formen la xarxa primària en trama urbana i garanteixen la connexió ortogonal del municipi a través de 8 itineraris verticals (13.600 metres) i 6 itineraris horitzontals (13.100 metres). El present document aporta els criteris necessaris i eines suficients perquè el consistori desenvolupi cada un dels itineraris proposats.

Pel que fa a les connexions intermunicipals, els principals itineraris per realitzar desplaçaments a peu seran a través del GR-92 que connecta amb Tossa de Mar i Blanes. No obstant, la millora de la carretera GI-682 amb la creació del carril Bus entre Blanes i Lloret de Mar podria contemplar l'habilitació de voreres ambdós costats del vial. Actuació que milloraria la connexió a peu amb la ciutat de Blanes.

Actuacions:

- Es recomana la realització d'un estudi detallat de cada un d'ells per tal d'aprofitar al màxim les peculiaritats de cada entorn per on transcórrer l'eix i desenvolupar així un pla d'acció més detallat en funció de les prioritats de la ciutat de Lloret de Mar.

Imatge 2. Proposta d'itineraris de vianants, detall plànol 28.



Font: Intra SL

1.3. SENYALITZACIÓ DELS ITINERARIS

Es proposa un sistema de senyalització, amb modalitat vertical i horitzontal. La seva finalitat és atorgar importància als eixos i permetre que qualsevol persona pugui orientar-se i saber en tot moment quin és el camí més directe per accedir a un centre d'atracció, o fer conscient al ciutadà del temps a peu existent entre un mercat i els seus entorns (plànol 28).

- **Senyalització vertical d'orientació direccional**

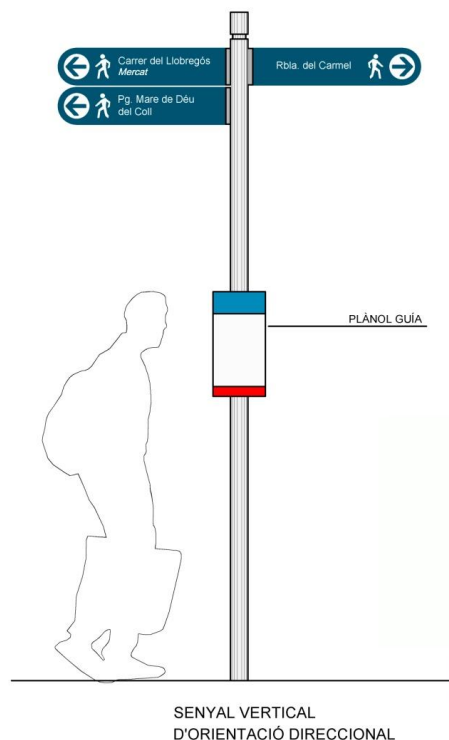
S'aprofitarà els mateixos models de senyals verticals de l'Ajuntament de Barcelona ja presents actualment en molts carrers de la ciutat. Cada senyal consta de:

Un plànol guia: . Situat a una altura de 1,6 metres aproximadament, permet orientar a l'usuari mostrant-li la seva localització i la dels centres d'atracció més pròxims.

Uns panells indicatius: Col·locats a la direcció corresponents de senyalització, hi apareix escrit el nom dels centres d'atracció més important, dels carrers més rellevants i de la direcció dels eixos de la Xarxa Bàsica de Vianants.

Aquest senyals s'ubicaran a les cruïlles més importants de carrers i a les interseccions d'eixos.

Imatge 3. Senyal vertical d'orientació direccional



Font: Intra SL

- **Tòtems verticals informatius**

Els tòtems informatius estan compostos pels següents elements:

El vianant: Tots els senyals estan clarament identificats per una franja groga, i el símbol d'un vianant a la part superior, de manera que siguin clarament visibles des d'una distància.

Informació direccional: S'utilitza de dues maneres principals: per mostrar el camí cap als carrers i barris i per actuar com un far de recalada per als centres d'atracció.

Mapa de recorregut 15 minuts: Ajuda a orientar l'usuari mostrant la proximitat dels centres d'interès. Això l'ajuda i dóna confiança a l'usuari per intentar viatges més llargs per caminar.

Inclou un cercle de caminada de 15 minuts que indica els llocs que es poden assolir dins d'aquest temps, si es camina a un ritme normal.

Mapa de recorregut 5 minuts: És un mapa més detallat que l'anterior i compta amb una sèrie de punts de referència per ajudar a guiar a l'usuari cap als carrers i punts d'atracció específics.

Inclou un cercle de caminada de 5 minuts que indica els llocs que es poden assolir dins d'aquest temps, en caminar a un ritme normal.

Cercador de carrers i punts d'atracció: Els noms dels carrers s'enumeren en ordre alfabètic per ajudar les persones a localitzar carrers individuals.

Aquests tòtems s'ubicaran als centres d'atracció amb més afluència.

Imatge 4. Tòtem vertical informatiu



Font: Intra SL

- **Senyalització horitzontal**

És una placa negra de material antilliscant on hi apareix gravat el nom i número de l'eix i la figura d'un vianant.

Es situaran al llarg de tots els itineraris de la Xarxa Bàsica de Vianants, cargolats a terra.

Actuacions:

- Instal·lació de 56 senyals verticals d'orientació direccional.
- Instal·lar 4 tòtems verticals informatius
- Habilitar senyalització horitzontal

Al plànol de la Proposta de la Xarxa de Vianants apareix cartografiada la ubicació dels diferents tipus de senyals.

1.4. PERMEABILITZAR LES TRAVESSERES URBANES PER ALS VIANANTS

La discontinuïtat en les infraestructures és la principal problemàtica en l'accessibilitat per a vianants. La presència d'infraestructures de comunicació de llarg abast (Av. Vila de Blanes, av. Rieral i av. Alegries), ha provocat que alguns itineraris estiguin incomplets i que els vianants hagin d'augmentar el seu recorregut per a superar aquestes infraestructures. L'Ajuntament ha realitzat diferents d'actuacions amb l'objectiu de disminuir la fragmentació de Lloret. Tot i així, aquesta situació dificulta la connectivitat nord-sud i est-oest entre els barris de la ciutat.

La freqüència de passos de vianants recomanable és un pas de vianants cada 100-150 metres, fet que garanteix els desplaçaments longitudinals i transversals a peu.

A l'avinguda de Blanes (entre avinguda Fenals i Rieral) la mitjana és d'un pas de vianants cada 178 metres. La freqüència es considera acceptable ja que a totes les interseccions existeix la possibilitat de creuar la via.

Al tram entre avinguda Rieral i carrer Esteve Carles (tram central de la travessera) existeix un pas cada 127 metres. Freqüència acceptable tot i es recomana que totes les interseccions disposin de passos de vianants en tots els seus ramals, ja que aquest tram de la travessera és el més concorregut.

A l'avinguda de les Alegries la distància mitjana és de 180 metres. A l'avinguda Rieral la mitjana és d'un pas cada 134 metres. Per últim a l'avinguda Vidreres, la distància mitjana és de 100 metres.

La mitjana de les distàncies entre passos de vianants a Lloret de Mar és suficient tot i que es proposa algunes accions per tal de disminuir l'efecte barrera de les vies esmentades.

Actuacions:

- Reforçar la permeabilitat de tots els ramals en els encreuaments més concorreguts de l'avinguda de Blanes (entre Just Marlès i Pau Casals).

1.5. MILLORAR LA SEGURETAT A LES CRUÏLLES

Les cruïlles de carrers, pel fet de ser llocs de confluència de diferents mitjans de transport, són zones de conflicte on la seguretat del desplaçament es veu més compromesa.

El PMU proposa aplicar el PLSV i intervenir en les cruïlles de carrers per minimitzar els factors de risc que poden provocar algun accident, especialment en la intersecció de vies

ciclistes i els carrers amb regulacions especials. Es prioritzaran les cruïlles més problemàtiques detectades i es tindrà en compte els següents criteris:

- **Llegibilitat:** Instal·lar o reforçar la senyalització d'encreuament. Instal·lar passos de vianants en totes les cruïlles i modificar el perfil transversal del carrer, en els casos que sigui necessari.
- **Visibilitat:** L'aparcament de vehicles, el mobiliari urbà o la vegetació no poden impedir la correcta visibilitat de conductors, ciclistes ni vianants en els encreuaments. Cal evitar qualsevol obstacle que impedeixi la visibilitat de la senyalització.
- **Semaforització:** Instal·lar semàfors en aquelles cruïlles amb una intensitat elevada de trànsit, en cruïlles amb visibilitat reduïda i prop de centres que mereixen atenció espacial (escoles, centres sanitaris, zones comercials, centres d'oci, equipaments culturals, etc.). En aquelles cruïlles sense regulació semafòrica és necessari instal·lar senyals verticals que regulin la prioritat de pas dels vehicles, en cas de bona visibilitat senyal de cedir el pas, i senyal d'stop en cas de mala visibilitat.
- **Rotondes:** Garantir la permeabilitat de les rotondes per part dels vianants a través de passos de vianants.

Actuacions:

- Millorar les intersecció entre el carrer Aiguaviva, avinguda Vidreres i pesatge Senyora de Rossell. I la intersecció entre carrer de la Sènia del Rabich, Rector Felip i Oliva.
- Millorar les interseccions al tram de l'avinguda de Blanes entre el carrer Amèrica i carrer Girona.
- Millorar les interseccions a l'avinguda Just Marlés entre l'avinguda Vila de Blanes i pg. Agustí Font.

1.6. ACTUALITZAR I COORDINAR LES ACTUACIONS REALITZADES A LA VIA PÚBLICA AMB EL PLA D'ACCESSIBILITAT MUNICIPAL

El Pla d'Accessibilitat municipal, és una eina de promoció de l'accessibilitat en l'àmbit municipal per tal de poder assolir la progressiva eliminació de les barreres arquitectòniques als diferents àmbits de la població com són la via pública i el transport.

Actuacions:

- Actualitzar el Pla d'Accessibilitat Municipal.
- És aconsellable tenir en compte el Pla d'Accessibilitat Municipal a l'hora de planificar, dissenyar i executar qualsevol actuació a la via pública. Així com també

treballar coordinadament per tal d'aplicar allò establert en aquest instrument en els propers anys.

1.7. MILLORA I ARRANJAMENT DE VORERES

Tal com s'indica al *Codi d'accessibilitat de Catalunya*, la ubicació del mobiliari urbà ha de deixar sempre una banda de pas lliure mínima de 0,9 metres d'amplada i de 2,10 metres d'alçada en un carrer convencional. En el cas d'un carrer de plataforma única, la banda de pas lliure ha de ser de 3 metres, tant d'amplada com d'alçada. Respecte dels canvis de direcció, l'amplada lliure de pas ha de permetre incloure un cercle d'1,5 metres de diàmetre. S'utilitzen en el present estudi els mínims establerts al Codi d'Accessibilitat de Catalunya perquè s'actua en un entorn urbà consolidat i, per tant, en zones ja urbanitzades (s'intentarà complir aquestes recomanacions atès que el nou Codi, en tràmit, recomana un mínim de 1'80m d'amplada lliure de pas a les noves zones urbanes).

En el cas del municipi de Lloret de Mar es proposa la millora i arranjamet de voreres de forma gradual, seguint les recomanacions exposades i prenent com a punt de partida la informació de la situació actual de l'amplada de les voreres (plànol 9).

L'objectiu d'aquesta actuació (plànol 30), conjuntament amb la resta d'aquest apartat, és garantir que tota la superfície del casc urbà estigui connectat amb suficients garanties per els desplaçaments a peu (voreres de mínim 1,5 o plataforma única). Les dimensions del casc urbà (2x1,5km aproximadament) permet connectar els diferents barris amb un temps inferior a 15 minuts amb el casc antic. Concretament, la mesura donarà accés al 4% de la superfície del casc urbà que actualment no en té. La mesura afecta sectors del barri del Molí, Rieral i alguns carrers del casc antic garantint l'accés còmode i segur al 100% de la superfície del casc urbà.

Actuacions:

- Ampliar la secció de les voreres inferiors a 0,9 metres a un mínim d'1,5 o 2 metres en aquells trams on l'alternativa (segona vorera) no garanteixi, tampoc, l'amplada lliure de pas >0,9metres. Concretament es comptabilitzen 1.937 metres de lineals de vorera a ampliar. Les actuacions es localitzen al barri del Molí als carrers Tintorers, Mecanògrafes, Cerdans, Segadors, Floristes, Joaquim Lluhí i Rissech, Bonaventura Conill, Pompeu Fabra, Agustí Blanch i Clausell, Pau Arpi i Galí, Aiguaviva, Mas Baell, Lleida, Sant Bonaventura, Jardins, Puig de Castellet, Travessia Jardins, tram avinguda vila de Tossa entre Vidreres i travessia Jardins.

1.8. ADEQUACIÓ I IMPLANTACIÓ DE NOUS PASSOS DE VIANANTS

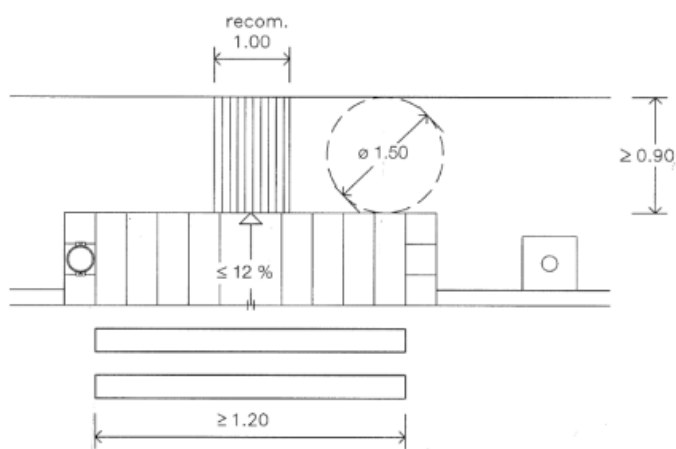
L'ús de la ciutat ha de contemplar les necessitats específiques de mobilitat de determinats col·lectius, especialment les persones de tercera edat i les persones amb disminucions físiques o sensorials. Afavorir la seva condició de vianants exigeix suprimir les barreres arquitectòniques existents i facilitar un trànsit còmode per la via pública amb la instal·lació de guals de fàcil accés a la vorera, la ubicació adequada de mobiliari urbà, la instal·lació de semàfors sonors per a persones invidents, etc.

Amb l'objectiu d'ajustar a un criteri únic totes les actuacions que es realitzin en el procés d'adaptació dels passos de vianants, qualsevol actuació en aquest àmbit es basarà en el Decret 135/1995, de 24 de març, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de les barreres arquitectòniques i aprovació del Codi d'Accessibilitat de Catalunya; i, complementàriament, en l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer.

Segons la normativa vigent, es considera que el pas de vianants forma part d'un itinerari adaptat quan compleix, entre d'altres, els següents requisits:

- Salva el desnivell entre la vorera i la calçada amb un gual de vianants adaptat.
- Quan travessa un illot intermedi a les calçades rodades, aquest es retallarà i quedarà rebaixat al mateix nivell de les calçades en una amplada igual a la del pas de vianants.
- El paviment de l'illot és diferenciador respecte al de la calçada.
- Quan el pas, per la seva longitud, es realitza en dos temps amb parada intermèdia, l'illot tindrà una llargada mínima d'1,50 metres, una amplada igual a la del pas de vianants i el seu paviment quedarà enrasat amb el de la calçada quan la longitud de l'illot no superi els 4,00 metres.

Imatge 5. Dimensions recomanades per gual per a vianants



Font: Codi d'Accessibilitat de Catalunya

El PMU proposa actuar en els punts on s'ha detectat una mancança i la intervenció és urgent (plànol 29).

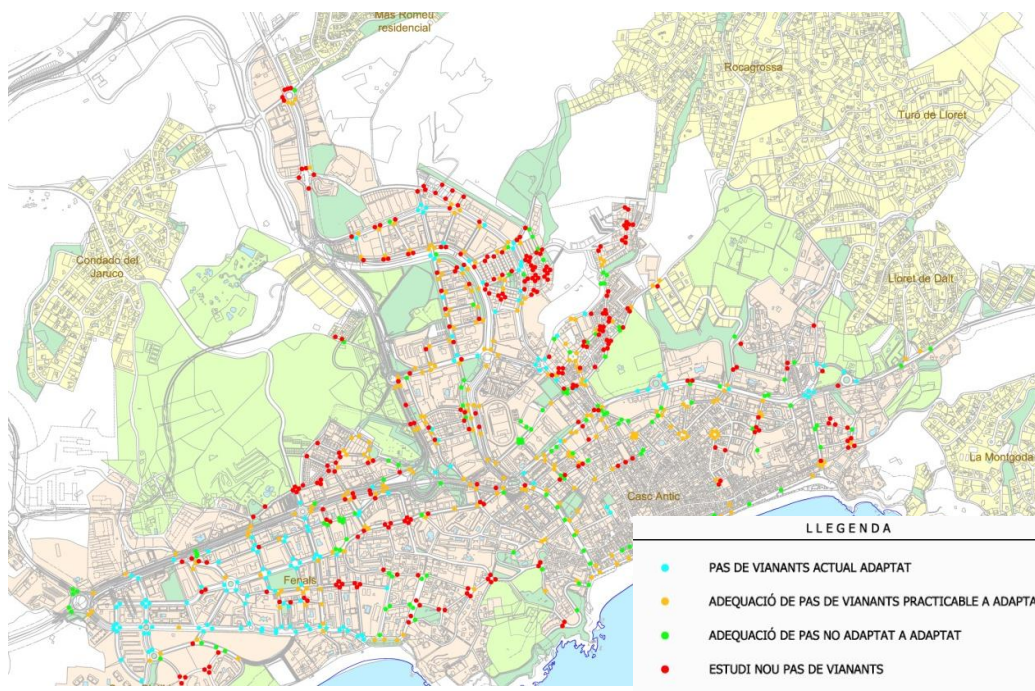
Actuacions:

- S'han revisat tots els passos de vianants de Lloret de Mar per verificar el seu estat, accessibilitat, seguretat i ubicació, i es constata que un 28% estan totalment adaptats, un 47% són practicables i un 25% estan per adaptar, sense arribar a ser practicables. Caldria per tant adaptar aquest 25% últim (132 passos) i a mitjà termini fer l'esforç per a que el 100% arribessin a estar totalment adaptats, adaptant els 251 passos que actualment són practicables.
- Per altra banda, cal estudiar la implementació de nous passos de vianants (287 el total) en totes les interseccions desproveïdes. Als carrers de plataforma única no és necessari l'habilitació de nous passos doncs en aquest tipus de carrers els vianants sempre tenen prioritat. Aquest estudi es realitza segons els criteris del personal tècnic de l'ajuntament de Lloret de Mar.
- En total, es calcula que en 12 anys caldria habilitar 383 passos de vianants, 287 realitzant actuacions puntuals i en 132 necessitat d'obra. A més dels passos nous que l'ajuntament cregui necessaris. La seva instal·lació s'haurà de prioritzar atenent a la xarxa bàsica de vianants.

A l'hora de la implantació cal tenir en compte que un pas de vianants s'ha d'ubicar adequant-lo a l'itinerari natural del vianant, per evitar que aquest creui per fora o que hagi de donar una volta llarga i innecessària. Cal, a més a més, assegurar que els passos siguin ben visibles (no ubicar contenidors abans o aparcament de vehicles sinó orelles o aparcament de motocicletes, etc) i que tinguin una llargada acceptable o disposin de refugis de seguretat per a poder travessar sense perill.

La instal·lació dels nous passos de vianants suposarà l'eliminació de 118 places d'aparcament en línia, 23 places d'aparcament en bateria i 19 aparcaments de motocicleta.

Imatge 6. Proposta d'adequació i implantació passos de vianants, detall plànol 29.



Font: Intra SL

Relació de plànols:

Plànol 29. Adequació i implantació de nous passos de vianants

Pel que fa als passos de vianants ubicats a les zones disseminades del municipi (urbanitzacions) el PMUS proposa instal·lar passos de vianants als entorns de les parades de transport públic i centres d'atracció que generin desplaçaments a peu. No es creu convenient desenvolupar cap pla d'implementació de passos de vianants a les urbanitzacions degut al seu baix ús i impacte. No obstant, es recomana que el consistori estigui atén a peticions veïnals que puguin sorgir.

1.9. INCREMENTAR LES CRUÏLLES AMB SEMÀFORS SONORS A TOTA LA CIUTAT

Les cruïlles pel fet de ser lloc de confluència de diferents mitjans són zones de conflicte on la seguretat del desplaçament es veu més compromesa. Hi ha col·lectius concrets amb xes veu més compromesa que la de la resta de vianants. Una de les mesures per dotar a les cruïlles de més elements de seguretat és adaptar els semàfors a les necessitats d'aquests col·lectius.

Adaptar les cruïlles semaforitzades per tal que els col·lectius amb dificultats de mobilitat puguin creuar-les amb seguretat. De forma general, és recomanable (si cal) incrementar el temps de pas dels vianants, perquè els col·lectius amb mobilitat reduïda i deficiències visuals disposin de temps de creuar la calçada amb seguretat.

Actualment a Lloret de Mar hi ha 7 cruïlles semaforitzades adaptades a invidents.

Actuacions:

- Habilitar 12 semàfors sonors adaptats a invidents per tal que totes les cruïlles semaforitzades estiguin adaptades en el període de vigència del present PMUS. Aquest increment es planteja iniciant les actuacions als principals punts generadors de mobilitat i a les vies amb una major intensitat de trànsit.

1.10. ESTABLIR CRITERIS PER ADEQUAR I REUBICAR EL MOBILIARI URBÀ SEGONS ELS CRITERIS D'ACCESSIBILITAT

El mobiliari urbà, a part del seu ús funcional, dota a l'espai públic d'una certa imatge de ciutat. El mobiliari urbà serveix també per guiar els usuaris de l'espai públic, separant espais, fent itineraris, tal com succeeix en els carrers de convivència. La funcionalitat del mobiliari urbà es pot veure compromesa si els criteris de selecció i ubicació no han tingut en compte l'accessibilitat dels vianants.

Actuacions:

- El present PMU proposa dissenyar la ubicació del mobiliari urbà segons criteris d'accessibilitat, no tan sols de persones amb mobilitat reduïda sinó del conjunt de la població.

Tal com s'indica al Codi d'accessibilitat de Catalunya, la ubicació del mobiliari urbà ha de deixar sempre una banda de pas lliure mínima de 0,9 metres d'amplada i de 2,10 metres d'alçada en un carrer convencional. En el cas d'un carrer de plataforma única, la banda de pas lliure ha de ser de 3 metres, tant d'amplada com d'alçada. Pel que fa als canvis de direcció, l'amplada lliure de pas ha de permetre incloure un cercle de 1,5 metres de diàmetre. L'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, assenyala que la ubicació de tot element de mobiliari urbà no envairà l'itinerari de vianants accessible. Hi haurà d'haver un itinerari lliure d'obstacles fins a una alçada de 2,2m i es col·locaran preferiblement a un mínim de 0,40m. respecte la vorada. Els elements no tindran sortints de més de 10cm i es detectaran a una alçada mínima de 15 cm. A més, tots els elements transparents estaran senyalitzats. La Guia de recomanacions de mobilitat per al disseny urbà de Catalunya, fixa l'amplada lliure de vorera a 2 metres.

De forma general, el mobiliari urbà s'ha de situar a l'exterior de la vorera, en la mesura del possible alineat amb la resta, i el disseny serà preferentment amb els caires arrodonits.

1.11. ESTABLIR CONVENIS ENTRE L'AJUNTAMENT DE LLORET DE MAR I LES ENTITATS I ASSOCIACIONS DE PERSONES AMB DISCAPACITAT PER COORDINAR ACTUACIONS QUE PROMOQUIN L'ACCESSIBILITAT.

Per poder parlar de mobilitat universal cal garantir la mobilitat a tothom i posar especial atenció a tots aquells col·lectius que, d'una manera o altra, tenen majors dificultats per veure garantit el seu dret a moure's. La possibilitat d'establir uns canals de comunicació directa entre l'administració i aquests col·lectius ha de permetre disposar d'informació de primera mà als gestors municipals de les actuacions a realitzar en matèria d'accessibilitat.

Actuacions:

- Establir convenis de col·laboració entre l'Ajuntament de Lloret de Mar i les entitats i associacions de persones amb discapacitat de la ciutat amb l'objectiu de treballar de forma coordinada en les actuacions en matèria de mobilitat i d'accessibilitat.

2. MOBILITAT EN BICICLETA

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i les Directius nacionals de la mobilitat, marquen els compromisos de la Generalitat de Catalunya amb l'assoliment d'un model de mobilitat sostenible on és dóna prioritat a modes com el transport públic, la bicicleta o l'anar a peu.

Les Directrius nacionals de la mobilitat estableixen l'objectiu de condicionar una xarxa urbana d'itineraris per bicicletes i una xarxa de rutes verdes interconnectades a tot el territori català.

El Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya promou l'ús de la bicicleta i estableix les eines de planificació pel desenvolupament d'aquest mitjà de transport, tenint en compte: la necessitat de cobrir la demanda d'ús, interconnexió amb altres mitjans de transport, resoldre els conflictes amb la resta de mitjans, dissenyar la xarxa i la seguretat del ciclistes.

Per la seva caracterització urbana, amb un nucli dens i compacte, on tot és a prop, amb un clima mediterrani i un relleu pel general suau, Lloret de Mar es configura com una ciutat amb un gran potencial ciclista, també per els turistes.

La bicicleta és un dels mitjans de transport que a l'actualitat està infrutilitzat a molts del municipis catalans. A moltes ciutats europees un 25% dels desplaçaments interns es fan en aquest mitjà de transport, a Lloret de Mar els desplaçaments amb bicicleta representen l'1%. No obstant, per les seves característiques i les actuacions realitzades, Lloret de Mar es configura com una ciutat amb un gran potencial ciclista.

Hi ha nombroses raons per les quals un ciutadà opta o no per a l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual. Algunes d'elles depenen de les característiques personals de l'usuari, altres són de tipus social o econòmic, i altres són condicionades pel medi ambient on es produeix el desplaçament. És en les condicions urbanístiques, de mobilitat i socioculturals on els ajuntaments poden incidir decididament en la finalitat d'incrementar la utilització d'aquest mitjà de transport.

En matèria de transport amb bicicleta, mesures d'ordenació i normatives, així com campanyes de sensibilització, són les eines fonamentals per fomentar l'ús. En aquest sentit, és indispensable desenvolupar i aplicar les directrius i propostes del **Pla Estratègic de la Bicicleta**.

Per tal d'assolir l'escenari objectiu, cal augmentar els desplaçaments amb bicicleta i d'aquesta forma reduir la contaminació, guanyant en salut i qualitat de vida dels ciutadans.

Les accions proposades en aquest àmbit són:

- Millorar la xarxa ciclista: actuacions de permeabilització, condicionament d'infraestructures i aparcaments.

- Mesures de seguretat contra el robatori i el vandalisme.
- Difondre l'oferta de modes no motoritzats
- Dissenyar una xarxa de carrils bici intermunicipal
- Dissenyar i posar en funcionament un servei de bicicletes comunitàries a les estacions de transport públic.
- Crear una xarxa d'itineraris als polígons industrials i grans centres generadors de mobilitat.

2.1. AMPLIAR LA XARXA DE VIES CICLISTES

Per promoure l'ús d'aquest mode de transport és imprescindible disposar d'una xarxa d'itineraris racional de carrils bicicleta amb espais protegits i ben senyalitzats.

Criteris de traçat i definició de la xarxa

- **Connectivitat/continuitat.** La planificació dels nous trams busca la màxima connectivitat, rapidesa i comoditat entre les diferents àrees ambientals a partir dels itineraris ja existents.
- **Jerarquització viària/delimitació d'àrees pacificades.** La creació de carrils o espais específics per a bicicletes depèn d'una visió global del funcionament del trànsit a la ciutat. En carrers de trànsit reduït i baixa velocitat, la bicicleta i el cotxe poden conviure utilitzant la mateixa calçada sense necessitat d'enginyeria específica i amb un estalvi important per a l'administració local. En avingudes o carrers on el trànsit motoritzat és dens i/o ràpid, és a dir, a la xarxa bàsica és imprescindible la infraestructura específica per a la circulació ciclista.
- **Cobertura dels principals centres d'atracció.** La xarxa de bicicletes ha de cobrir els principals centres d'atracció de la ciutat: equipaments esportius, centres culturals, mercats, centres d'ensenyament, estacions de transport col·lectiu, edificis públics de l'administració, centres d'atenció primària, hospitals, edificis sindicals i polígons industrials.
- **Senyalització.** És necessari que ciclistes, automobilistes i vianants coneguin exactament quin espai del carrer està reservat per a la seva circulació i amb quins altres usuaris de la via poden o no compatir aquest espai.

La senyalització a més ha de servir per regular la circulació tant entre els propis ciclistes com amb la resta dels trànsits, sobretot en les interseccions. També és necessària per comunicar al ciclista advertències i indicacions de caràcter general (itineraris, direccions, serveis, etc.).

A partir dels carrils de bicicletes existents, de la jerarquitització viària proposada i de la localització dels principals punts d'atracció de la ciutat, al plànol 4 es defineix la xarxa bàsica de carrils bici.

Les vies ciclistes queden definides en la Llei 19/2001 de 19 de desembre, de reforma del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària (BOE núm. 304, de 20 de desembre):

70. Via ciclista: via específicament condicionada per al trànsit de bicicletes amb la senyalització horitzontal i vertical corresponent, l'amplada de la qual permet el pas segur d'aquests vehicles.

71. Carril bici: via ciclista adossada a la calçada, en un sol sentit o en doble sentit.

72. Carril bici protegit: carril bici amb elements laterals que el separen físicament de la resta de la calçada així com de la vorera.

73. Vorera bici: via ciclista senyalitzada sobre vorera.

74. Pista bici: via ciclista segregada del trànsit motoritzat, amb traçat independent de les carreteres.

75. Camí pedalable: via per a vianants i ciclistes segregada del trànsit motoritzat que discorre per espais oberts, parcs, jardins i boscos.

A part d'aquestes vies definides a la Llei 19/2001, hi ha altres vies que es poden incorporar dins dels itineraris ciclistes. Tot seguit s'incorpora un quadre amb el conjunt de vies que poden formar part d'un itinerari ciclista. Els criteris tècnics que fan referència a les característiques constructives, els serveis relacionats amb vies ciclistes, senyalització i abalisament o manteniment es remet al "Manual per al Disseny de vies ciclistes de Catalunya" editat pel departament de Política territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya:

VIES CICLISTES INTERURBANES	<p>Camí verd: via per a vianants i ciclistes, segregada o no del trànsit, que discorre per espais naturals i boscos. Independent de la xarxa viària. Cohabitació d'usuaris: amplada mínima 3 metres. Segregació d'usuaris: 1,5 m vianants i 2,5 m ciclistes.</p> <p>Pista bici: via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb traçat independent de les carreteres. Amplada mínima 2,5 m.</p>
VIES CICLISTES URBANES	<p>Pista bici: via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb traçat independent de les carreteres. Amplada mínima 2,5 m.</p> <p>Carril bici: via per a ciclistes adossada a la calçada, separada de la resta de la circulació per marques vials. Amplada mínima 1,5 m.</p> <p>Carrer zona 30: via no segregada amb limitació a 30 km/h</p> <p>Vorera bici: Espai útil mínim de vorera 4 metres, 2,5 metres reservat a vianants i 1,5 metres la bicicleta. Velocitat restringida a 20 km/h. Paviment vermell en el carril bici per marcar la segregació d'espais.</p> <p>Carrer de convivència: via compartida amb els vianants i el trànsit amb limitació a 20 km/h i preferència pels vianants. La configuració de la ciutat de Lloret de Mar, tant pel que fa a la trama urbana, a la jerarquitització viària i a les seccions de carrers fa que es considerin com a tipologies més adequades els carrils bici protegit i les zones pacificades. Per altra banda es desaconsella la instal·lació de voreres bici per evitar el conflicte entre vianants i bicicletes, excepte en el cas que les voreres tinguin una amplada mínima útil de 4 metres.</p>

Pla de mobilitat urbana sostenible

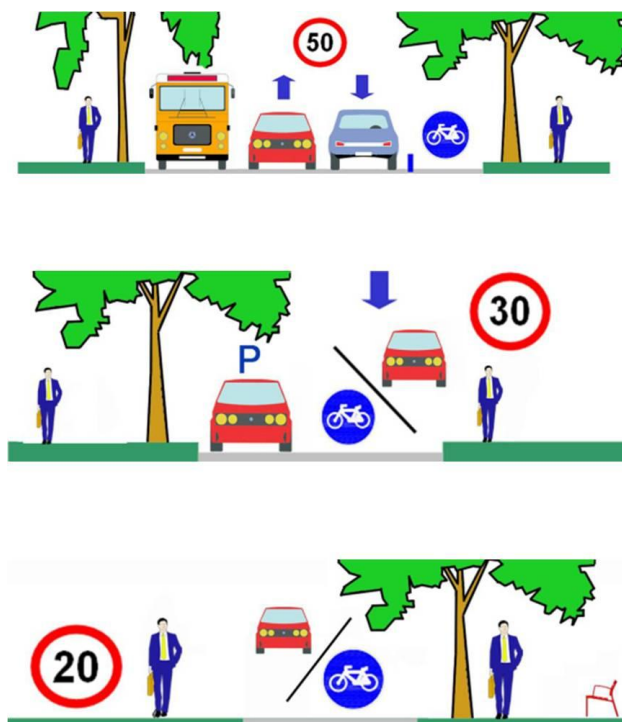
Lloret de Mar

	L'actual xarxa ciclista de Lloret de Mar compta amb aquesta tipologia de via que la present proposta insta a eliminar en aquelles voreres inferiors a 4 metres d'amplada d'espai útil.
INTERSECCIONS	Les interseccions per ser espais on els diferents modes de transport entren en conflicte, han de reduir-se al nombre imprescindible. Els itineraris contemplaran aquells recorreguts on les interseccions siguin mínimes i, allà on es produeixin, la visibilitat ha de ser màxima. En les interseccions s'ha de fer visible per a tots els modes de transport que es tracta d'una zona de confluència. Les vies ciclistes en les interseccions es destacaran de la resta de la caçada per ser de color vermell delimitades per marques discontinues

La malla ciclista proposada (plànol 31) complementa l'actual i l'amplia dibuixant una xarxa radial que uneixi els diferents barris i sectors del municipi amb el centre urbà a través de carril bici segregat i itineraris preferents bici (no segregats). En total es projecten 16.316 metres de malla ciclista nova. Xifra que es sumaria als actuals 5.682 metres de carril bici segregat. Amb una oferta total de 21.998 metres que significa una ràtio de 448 metres de malla ciclable/1.000 habitant al 2024 tenint en compte la projecció de població resident amb dades de l'Idescat.

La tipologia de la via ciclista és en funció de la jerarquització viària (proposta desenvolupada en l'apartat de vehicle privat motoritzat) tal i com es mostra a la següent imatge en forma d'esquema.

Imatge 7. Dimensions recomanades per qual per a vianants



Font: Intra SL

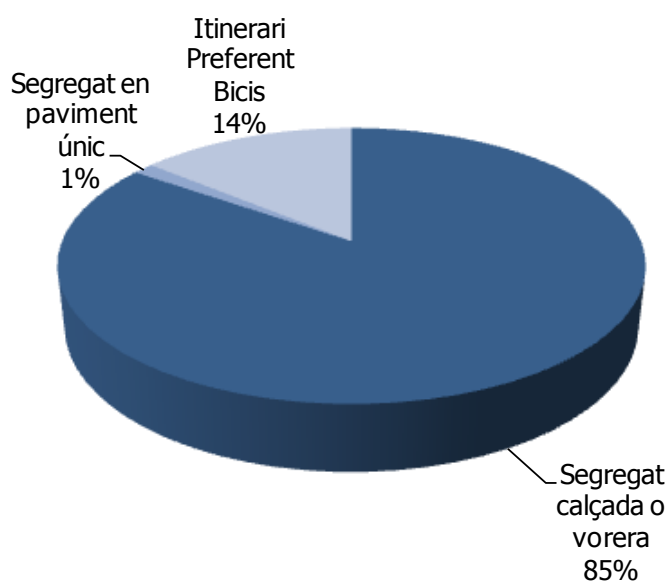
Els carrils bicis requereixen una amplada mínima d'1 metre per sentit i 2,5 metres d'alçada lliure d'obstacles. El PMUS recomana seguir els criteris establerts al *Manual per al disseny de vies ciclistes a Catalunya* de la Generalitat de Catalunya.

Pel que fa a les característiques de la tipologia proposa al present PMUS. El manual estableix que els carrils segregats monodireccionals en zona urbana han de disposar d'una amplada mínima d'1,5m. I de 2 metres si és bidireccional. En cas de carril en sentit contrari, l'amplada mínima serà d'1,75 metres. Els separadors recomanats són peces de cautxú.

Actuacions:

- Habilitar 9.577 metres de carril bici segregat. Aquesta tipologia de carril transcórrer per la calçada de forma segregada i amb separadors físics de cautxú. El carril pot ser tant unidireccional com bidireccional.
- Habilitar 6.739 metres d'itinerari preferent bici (no segregat).

Gràfic 14. Distribució percentual de la malla ciclista proposada segons tipologia.



Font: Intra SL

2.2. INCENTIVAR LA CONNEXIÓ INTERMUNICIPAL DE VIES CICLITES

Segons el PDM de les comarques Gironines i el Pla Estratègic de la Bicicleta, una de les principals mancances de la xarxa de carrils bicicleta del país, es la falta d'una malla que connecti les poblacions a una distància inferior a 12 quilòmetres amb uns fluxes de mobilitat superiors a 500 desplaçaments diaris garantint la connexió amb les xarxes urbanes i els aparcaments segurs. Aquesta mesura pretén pal·liar aquesta mancança a

través de la instal·lació de vies ciclistes protegides del trànsit rodat que fomentin els desplaçaments de connexió amb bicicleta, tant de caràcter lúdic com laboral.

Per tal d'assolir l'objectiu, és del tot necessari disposar d'una xarxa d'infraestructures viàries dedicades a la bicicleta que sigui ràpida i segura. En aquest sentit és indispensable connectar la malla de carrils bicicleta de Lloret de Mar amb les malles dels municipis de l'entorn, amb qui manté estretes relacions com Blanes, Vidreres i Tossa de Mar. De totes maneres també es proposa estudiar la connexió amb altres municipis propers (plànol 31).

El PMU proposa incentivar la cooperació municipal per a la construcció de vies ciclistes intermunicipals amb aquells municipis veïns on els fluxos de mobilitat són més importants (plànol 31).

Actuacions:

- Actualment la renovació del tram entre Blanes i Lloret de Mar de la carretera GI-682 està en fase d'aprovació. La principal mesura d'aquest tram és la construcció de carrils reservats al transport públic. No obstant, el projecte també contempla l'habilitació de un carril bici segregat en vorera per cada sentit de la marxa. No obstant el PMUS recomana que el carril sigui bidireccional per tal de reduir costos. El carril segregat té una longitud de 3,5km entre Blanes i Lloret.
- Estudiar la viabilitat per connectar la xarxa ciclista de Lloret de Mar amb els municipis veïns (Tossa de Mar i Vidreres) a través d'un carril bici bidireccional segregat en calçada.

2.3. ESTUDI D'IMPLANTACIÓ DE LA XARXA DE BICICLETES

Per tal de potenciar la bicicleta com a sistema de transport quotidià es proposa la redacció de l'Estudi d'implantació de la xarxa de bicicletes al municipi de Lloret de Mar. L'objectiu és desenvolupar una proposta de detall per a la implementació efectiva de la xarxa de bicicletes per tal de definir dels itineraris generals de la xarxa de bicicletes, realitzar una proposta de senyalització i promoció i establir uns criteris i solucions tipus.

Aquest pla haurà d'establir les eines efectives de planificació i desenvolupament per fer de la bicicleta una alternativa real a la resta de modes de desplaçament urbans, així com integrar altres aspectes de la mobilitat ciclista com ara la pacificació del trànsit, l'ensenyament i l'educació viària o les polítiques d'estacionament.

És necessari que ciclistes, automobilistes i vianants coneguin exactament quin espai del carrer està reservat per a la seva circulació i amb quins altres usuaris de la via poden o no compartir aquest espai.

La senyalització a més ha de servir per regular la circulació tant entre els propis ciclistes com amb la resta dels trànsits, sobretot en les interseccions. També és necessària per

comunicar al ciclista advertències i indicacions de caràcter general (itineraris, direccions, serveis, etc.).

El Reglament General de Circulació contempla un petit grup de senyals relacionades directament amb la circulació ciclista (R-407 "camí reservat per a cicles", R-114 "entrada prohibida a cicles", P-22 "ciclistes", M-44 "marca de pas per a ciclistes").

A més d'aquestes, es proposa una sèrie de senyals verticals i marques viàries que completen les contemplades pel Reglament General de Circulació. El detall d'aquestes senyals es mostren en el plànol 5.

Senyalització vertical:

- SE-2 Ruta ciclista
- R-407 Via obligatòria per a ciclistes
- P-22 Precaució pas de ciclistes
- SE-1 Via obligatòria per a ciclistes i vianants
- SE-3 Via segregada per a ciclistes i vianants
- SE-4 Aparcament bicicletes

Marques viàries:

- Separació de carril bicicleta contínua: separació d'un carril, dins de la calçada, destinat a cicles en trams en que per raons funcionals o de seguretat no és possible la circulació d'altres vehicles.
- Separació de carril bicicleta discontinua: separació d'un carril destinat a cicles en llocs on els altres vehicles poden utilitzar el carril per canviar de direcció o utilitzar un accés.
- Marca vial "Bicicleta": indica l'espai reservat per la circulació de cicles. Les seves dimensions s'han d'ajustar a les de les vies ciclistes.

Actuacions:

- Realitzar l'estudi d'implementació a la xarxa ciclista.

2.4. INCREMENTAR LA DOTACIÓ D'APARCAMENTS PER A BICICLETES

Els aparcaments de bicicleta s'han de garantir en els principals equipaments i en les proximitats de les parades de transport públic.

Aquest aspecte de la promoció de la bicicleta tot i estar present gairebé des del seu inici a Lloret encara pot desenvolupar-se molt més. Cal considerar-lo com a una actuació prioritària i prevenir-ne els robatoris.

La necessitat d'aparcament comença ja al lloc d'origen dels desplaçaments. Cal garantir que als edificis d'habitatges o a llocs molt propers es disposi d'espais per deixar bicicletes. Per això, és necessari estudiar les ordenances municipals d'edificació i d'aparcament per incloure les necessitats dels propietaris de bicicletes. En destí, és imprescindible instal·lar aparcaments a cadascun dels centres d'atracció de la ciutat que encara no compten amb aquest servei (centres esportius, centres d'ensenyament, mercats, centres culturals...). Als nodes d'intermodalitat els aparcaments de bicicletes han de garantir la màxima seguretat per promoure els desplaçaments intermodals.

Per altra banda, caldria fer l'esforç per reservar més places als pàrquings públics de la ciutat, ja que es tracta dels aparcaments que millor garanteixen la seguretat i vigilància per a les bicicletes. Això no vol dir que no siguin útils les barres d'aparcament de bicicletes que es van col·locant a la via pública. La seva funció és una altra: serveixen principalment per als estacionaments de curta durada: per exemple, per fer una gestió administrativa o per anar de compres.

Una condició imprescindible per promoure els desplaçaments amb bicicleta es la dotació d'aparcaments còmodes i segurs, tant en el lloc d'origen com de destí dels desplaçaments.

En l'actualitat existeixen aparcaments en superfície a la majoria dels centres d'atracció de Lloret, tot i això, encara no estan tots coberts.

Actuacions:

- Es proposa la implantació de 15 nous aparcaments als següents centres d'atracció (plànol 31):
 - Pitch & putt Papalus
 - CAP Fenals
 - Acadèmia de Dansa Alira
 - Comissaria de Mossos d'Esquadra
 - Bombers
 - Central Park
 - Institut Gem
 - Pistes de Petanca Can Sabata
 - Escola de música Lloret
 - Escola d'adults
 - Policia Local
 - UEC Centre d'ensenyament
 - Formula Karting Lloret

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

- IES Coll i Rodes
- Escola de Ballet i gimnàs femení de Lloret de Mar

Tots els aparcaments, actuals i nous, hauran d'anar acompanyats de la senyalització corresponent.

Per establir la dotació de places es recomana seguir el criteri d'implantació d'aparcaments marcat pel Decret d'avaluació de la mobilitat generada, que estableix les places mínimes per a nous desenvolupaments urbanístics.

Taula 16. Espai mínim d'aparcament per a bicicletes

Ús d'habitatge (màx. de 2 places/habitatge)	2 places/100 m ² sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m ² sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m ² sòl
Franja costanera	1 plaça/10 ml. de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

Font: Pla Director de la Bicicleta.

Relació de plànols:

Plànol 31. Proposta de xarxa de carrils bici i aparcament

2.5. PROMOCIÓ DEL REGISTRE MUNICIPAL DE BICICLETES

L'existència del Registre municipal de bicicletes permet a l'Ajuntament obtenir una bona base de dades de propietaris i bicicletes i així avançar cap a la gestió i la planificació de polítiques de mobilitat sostenible, potenciant els modes de transport més dèbils. S'ha de fer arribar al ciutadà la utilitat i l'eficiència d'aquesta eina i conscienciar-lo dels beneficis que comporta el registre del seu vehicle en cas de robatori.

Actuacions:

- Promocionar el "Registre municipal de bicicletes" per donar-lo a conèixer a la ciutadania a través de mesures com:
- Editar tríptics explicatius i distribuir-los en centres públics i comerços
- Publicitar el registre s través del web de la mobilitat de l'Ajuntament.

- Promocionar un registre comarcal de bicicletes

2.6. ESTUDIAR LA VIABILITAT D'ESTABLIR UN SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC INDIVIDUAL DE BICICLETES

La implantació d'un Servei de Transport Públic Individual en Bicicleta (STPIB) és una tasca realitzable per qualsevol ciutat mitjana que reuneixi unes condicions bàsiques, tal com s'ha demostrat a nombroses ciutats europees. És necessària una bona preparació prèvia per a que sigui una experiència amb èxit i que estigui integrat en la estratègia global de la mobilitat del municipi.

El STPIB és un sistema que té per objectiu posar a l'abast dels ciutadans i ciutadanes bicicletes per realitzar desplaçaments dins de la ciutat de forma econòmica i sostenible.

Aquest sistema funciona amb èxit a diverses ciutats catalanes com: Girona, Lleida i Barcelona. A la ciutat de Barcelona, la seva implantació es finança, en part, amb els excedents obtinguts del sistema de regulació integral de l'aparcament (Àrea Verda) i la publicitat tal i com marca la seva ordenança fiscal.

Funcionament del STPIB

El funcionament del STPIB més comú és a través d'una targeta d'abonament, nominal, unipersonal i intransferible que necessita l'usuari per poder disposar de la bicicleta.

Una xarxa d'estacions actuen com a punts de recollida de recollida i lliurament de bicicletes que s'ubiquen pel general a les estacions de transport públic o a altres zones de generació o atracció de viatges com equipaments, eixos comercials, universitat, parcs, etc.

L'estructura tarifària assignada a aquest sistema de transport ha de pretendre fomentar la rotació en l'ús de les bicicletes, diferenciant-se del sistema clàssic de lloguer de bicicletes.

Per als usos que es perllonguin més d'un temps determinat, es preveu una càrrega a l'usuari a banda de l'abonament anual o setmanal, marcant una utilització màxima de una mateixa bicicleta per part d'un usuari per fomentar la rotació del seu ús.

L'objectiu és millorar la qualitat de vida a les ciutats, introduint nous modes de transport que redueixin fums, sorolls i consum energètic.

Actuacions:

- Estudiar la viabilitat d'un sistema de transport públic d'ús individual per facilitar que els ciutadans puguin fer els seus desplaçaments habituals en bicicleta.

2.7. PLA DE PROMOCIÓ DE LA BICICLETA

En la majoria d'exemples que es troben a Catalunya hi ha hagut una inversió en infraestructures ciclistes sense que s'hagi experimentat un augment en la demanda d'aquest mode. Per això, cal difondre els beneficis i les potencialitats del seu ús mitjançant un pla de promoció. A continuació es descriuen alguns dels instruments que poden compondre aquest pla.

Educació, Cultura i Promoció.

L'objectiu del procés educatiu és establir un nou marc de valoració social de l'ús de la bicicleta. Es tracta de garantir el coneixement dels avantatges individuals i col·lectius de la bicicleta com a mitjà de transport urbà, enfrontant-los amb els perjudicis també individuals i col·lectius que suposa l'ús inadequat de l'automòbil. Cal canviar la idea que la bici és un vehicle exclusivament per a l'oci o l'esport, per a les criatures o per a les persones amb un baix nivell econòmic.

Pel que fa a l'educació viària en l'ús de la bicicleta, cal tenir present que no ha d'estar dirigida exclusivament al col·lectiu de ciclistes, sinó a la població en general, encara que en cada grup (automobilistes, vianants, ciclistes, infants, gent gran, etcètera) s'han de recalcar aspectes diferents.

És important que les campanyes de promoció no ho siguin "en buit", han d'anar acompanyades de mesures concretes que els atorguin versemblança. Per exemple, fer-les coincidir amb la posada en servei de trams de via ciclista, posada en marxa d'altres actuacions de promoció, aprovació de normes municipals al respecte, etc. Alguns exemples de campanyes de promoció són:

- Exposicions interactives.
- "Compres amb bici": campanya de promoció per animar a fer les compres amb bicicleta.
- Operació Ring-Ring: campanya per animar a anar a la feina amb bicicleta.
- Escola de circulació amb bicicleta per a nens i adults.
- Concurs de fotografia: combinar l'art de la fotografia amb la temàtica de la bicicleta.
- L'elaboració d'una guia de la bicicleta: amb els itineraris recomanats, consells pràctics, calendari d'esdeveniments, adreces d'interès...
- La celebració dels dies festius de la bicicleta, amb una bicicletada popular i activitats lúdiques al seu voltant.

Coordinador/a d'actuacions.

Per a coordinar totes les actuacions en matèria de promoció de la bicicleta és imprescindible un/una responsable dins de l'ajuntament. La seva tasca serà recordar els

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

beneficis d'anar amb bicicleta i actuar com a persona a qui recórrer des de tots els nivells de la municipalitat (formulació de polítiques, presa de decisions, execució, i seguiment) i des de tots els departaments que tenen alguna relació amb la qüestió de la mobilitat dels ciclistes (urbanisme, medi ambient, obres públiques, finançament, educació i joventut, policia local, transports, etc).

Actuacions:

- Realitzar campanyes d'educació i promoció de la bicicleta.
- Assignar un/a responsable dins l'ajuntament.

3. MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

Tal i com es posa de manifest a la diagnosi del PMUS de Lloret de Mar, dos particularitats condicionen en gran mesura l'actual sistema de transport urbà del municipi:

- les múltiples urbanitzacions amb baixa densitat poblacional disperses per tot el terme municipal i,
- la població flotant que genera el turisme estacional durant els mesos d'estiu (més de 100.000 habitants).

La diagnosi del PMUS remarca com a punts forts de l'actual sistema de transport públic urbà de Lloret: a) que la velocitat comercial dels vehicles, que és de 14,5 km/hora (12,7 km/h la mitjana catalana), i b) que tant el parc de vehicles com la gran majoria de les parades del servei parades estan adaptades per a persones amb mobilitat reduïda (PMR). En canvi, considera com a punts febles: a) que un 50% de la població del municipi no té cobertura (considerant com a tal tenir una parada a menys de 500 metres), b) que les freqüències de pas dels vehicles són baixes, i c) que hi ha una certa manca d'informació als usuaris.

El foment i promoció del transport públic és un requeriment indispensable per tal d'assolir els objectius fixats pel Pla de Mobilitat, d'una mobilitat segura, sostenible, equitativa i eficient. Per tal que així sigui, s'ha d'augmentar l'atractiu del transport públic, la qual es pot aconseguir incidint en les següents variables a través de les propostes d'actuació:

- Adaptació de la xarxa a les necessitats de mobilitat de la població.
- Afavoriment de la intermodalitat: els diferents modes de transport han de ser percebuts com a elements d'un sistema unitari.
- Ajustament del temps de viatge.
- Millora de l'accessibilitat de la xarxa (tant de vehicles com de parades).
- Millora de la informació al viatger i fidelització.
- Estudiar la implementació del Transport a la demanda.
- Augment de la freqüència de pas
- Millora de la cobertura
- Millora de la informació l'usuari
- Millora de les infraestructures

L'actual situació del transport públic urbà per carretera fa del tot necessari la elaboració i implantació d'un Pla Estratègic per l'autobús urbà.

3.1. REDACCIÓ DEL PLECS TÈCNICS DE LA RENOVACIÓ DE LA CONCESSIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC DE LLORET DE MAR

Durant la redacció del PMUS l'ajuntament de Lloret de Mar resta a l'espera de l'adjudicació de nova concessió per a l'explotació del transport públic urbà que es realitzarà al llarg del 2014. Aquest servei és ofert sense cap obligació legal, i està generant importants dèficits any rere any.

L'Ajuntament pretén renovar la concessió a partir d'un estudi de necessitats que permeti realitzar un nou plantejament de la xarxa optimitzant el servei, cobrint al màxim la demanda i potenciant les línies estratègiques de mobilitat que marca el propi Pla de Mobilitat.

Actuacions:

- Realització d'un estudi que desenvolupi una proposta factible tant a nivell de mobilitat, socialment i econòmicament.
- Redacció dels plecs tècnics que han de servir per a la licitació de la renovació de la concessió.

3.2. MILLORA D'ITINERARIS I CONNEXIÓ ENTRE BARRIS

Les xarxes de transport públic urbà s'han d'anar adaptant tant als petits canvis de les ciutats de manera progressiva més o menys diferida en el temps, com a aquells que suposen una modificació dels hàbits d'una part important de la mobilitat dels ciutadans amb màxima immediatesa possible. En aquest apartat es proposen ajustaments de la xarxa tant a una tipologia de canvis com a l'altra.

Per tal de ser una vertadera alternativa competitiva a l'ús del cotxe privat, el transport públic ha de proposar línies ràpides, amb itineraris directes o simètrics. A continuació es detallen les adaptacions de recorreguts proposades per tal de millorar l'atractivitat de la xarxa, que es mostra de manera conjunta al plànol 32.

Degut al tancament del CAP de Fenals i conseqüent trasllat d'alguns dels expedients al CAP del Rieral provoca que l'actual servei de la L1 amb 9 expedicions diàries entre el centre de Lloret i el CAP del Rieral sigui una oferta insuficient.

Estudiada la nova demanda generada pel tancament del CAP de Fenals, es planteja introduir variacions en els recorreguts de les línies L04 i L05, mantenint de forma aproximada la distància recorreguda total, les parades i les freqüències de pas. A més, s'aprofiten els canvis per redistribuir millor les parades del Rieral i oferir un millor servei als usuaris.

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Línia 4 Urb. i Barris

Horari: Tots els dies de l'any de les 8:25h a les 20:25h.

Recorregut actual:



Font: Ajuntament de Lloret de Mar

Durada del trajecte: 35 min

Freqüència: 30 minuts

Recorregut proposat:



Font: Ajuntament de Lloret de Mar

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Es pot observar que s'elimina la parada 23 dels Llorers a canvi d'incloure la parada núm. 30 del CAP del Rieral.

L'antiga parada 35, marquesina situada davant del CEIP Àngels Alemany provocava un gir innecessari del bus al voltant de l'escola, que s'elimina desplaçant la parada a davant del parc infantil de l'avinguda Rieral, al costat de l'hotel Olímpic.

Així mateix l'antiga parada núm. 36, que passa a ser la núm. 29 als plànols, es desplaça fins el final de l'avinguda del Rieral, aprofitant una parada de bus discrecional i la seva marquesina.

Línia 5 Urb. i Barris

Horari: Tots els dies de l'any de les 9:00h a les 21:00h.

Recorregut actual:



Font: Ajuntament de Lloret de Mar

Durada del trajecte: 20 min

Freqüència: 30 minuts

Recorregut proposat:



Font: *Ajuntament de Lloret de Mar*

Com es pot observar, es manté l'esquema del recorregut, afegint la nova parada del CAP Rieral i modificant el pas per l'avinguda del Rieral per l'avinguda Josep Pla i Casadevall a efectes de mantenir la freqüència de pas. Es canvia la parada actual davant el CEIP Àngels Alemany traslladant-la davant del rest. Can Guidet. Així mateix s'utilitzaran les parades traslladades a l'avinguda del Rieral. Finalment, indicar que la parada eliminada dels Llorers a la línia L04, continuarà prestant el servei amb la L03, que ja la inclou en el seu recorregut.

Actuacions:

- Redissenyar la xarxa de transport públic actual (L4 i L5).
- Millorar la connexió de transport públic urbà entre els barris de la ciutat i redistribució de les parades del Rieral.

3.3. AUGMENTAR LES FREQUÈNCIES DE PAS

Les freqüències de pas de l'actual sistema de transport públic urbà de Lloret són molt baixes, fet que fa que sigui poc competitiu i utilitzat bàsicament pel públic captiu, és a dir per aquells que no tenen opció d'utilitzar cap altre tipus de mitjà.

La diferència de població entre el període d'estiu i la resta de l'any no es veu pràcticament reflectit en un augment de les freqüències. Si bé és cert que la línia 3 Lloret centre – Platja

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

de Canyelles tan sols circula de juliol a agost i que la freqüència de la línia 2 augmenta els caps de setmana de l'estiu, la població de Lloret passa a ser més del doble.

A la taula següent s'exposen les freqüències de cadascuna de les línies existents, diferenciant entre l'horari d'estiu (15/06 i 15/09) i la resta de l'any.

Taula 17. Freqüències actuals línies d'autobusos urbans

Línia i itinerari	Freqüència (hivern)	Freqüència (estiu)
1. Lloret centre – Urbanització la Creu	90 minuts	90 minuts
2. Lloret centre –Platja de Fenals	20 minuts (de dilluns a divendres) i 40 minuts (cap de setmana)	20 minuts
3. Lloret centre – Platja de Canyelles (juliol i agost)	-	4 autobusos diaris
4. Lloret centre – Veïnat el Molí i urbanització els Llorers.	90 min	90 minuts
5. Lloret centre – Veïnat el Molí i Puigventós	90 min	90 minuts

Font: Ajuntament de Lloret de Mar

Per aconseguir competitivitat es considera caldria assolir una freqüència de pas mínim 20 minuts en cadascuna de les línies, especialment durant la temporada d'estiu que és quan més població té Lloret.

Taula 18. Freqüències proposades línies d'autobusos urbans

Línia i itinerari	Freqüència (hivern)	Freqüència (estiu)
1. Lloret centre – Urbanització la Creu	20 minuts	20 minuts
2. Lloret centre –Platja de Fenals	20 minuts	20 minuts
3. Lloret centre – Platja de Canyelles (juliol i agost)	-	-
4. Lloret centre – Veïnat el Molí i urbanització els Llorers.	30 minuts	30 minuts
5. Lloret centre – Veïnat el Molí i Puigventós	30 minuts	30 minuts

Font: Ajuntament de Lloret de Mar

Actuacions:

- Millorar la freqüència de pas fins a 20 minuts a les línies 1, 2, 4 i 5.

3.4. MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT A LES PARADES D'AUTOBÚS

D'altra banda, la potenciació del transport públic urbà inclou la millora de les parades d'autobús així com de les condicions d'accés a peu a aquestes. En aquest sentit, i donades les mancances detectades en algunes parades es proposa habilitar 6 marquesines sense afectar a l'accessibilitat i la mobilitat dels vianants.

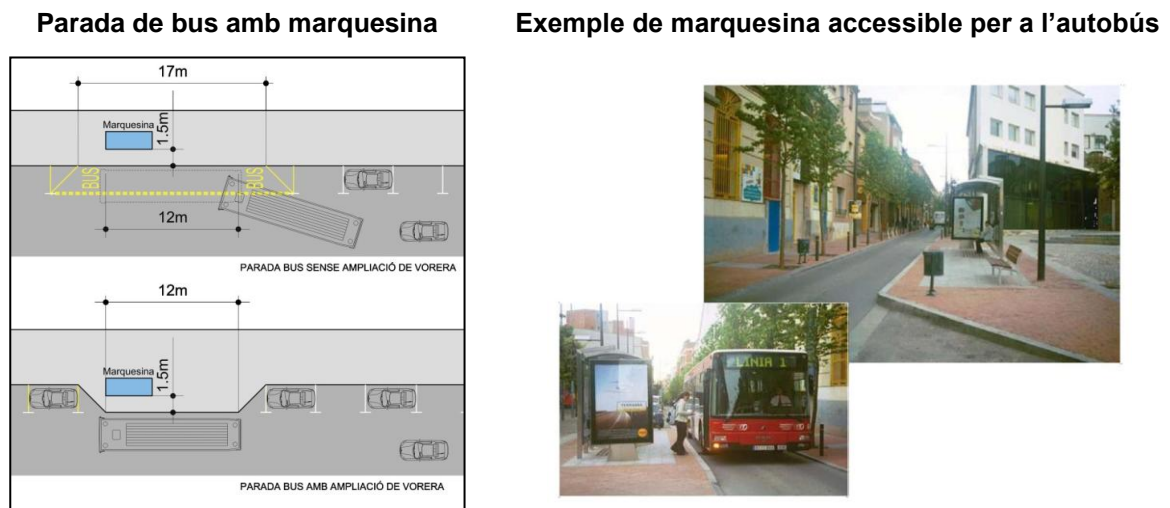
La instal·lació de marquesines ofereix protecció als usuaris davant de les condicions climatològiques, a més de gaudir de la comoditat de poder seure durant el temps d'espera. La marquesina serà tancada per un sol costat, a l'alçada del qual es parerà el

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

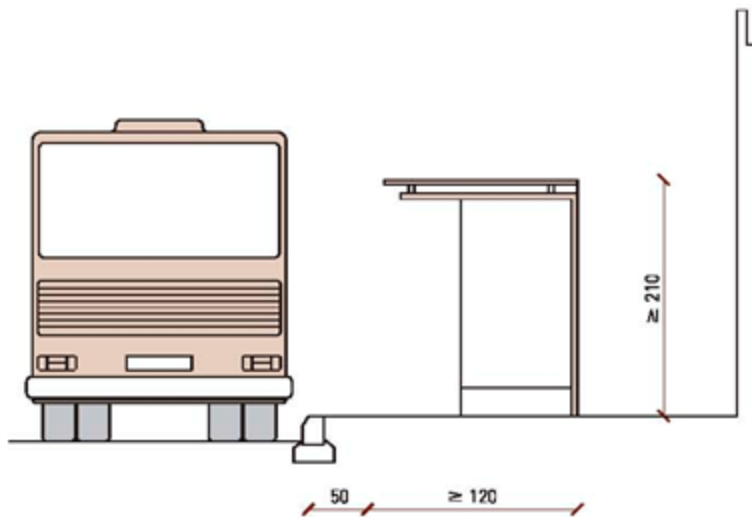
conductor del bus. Les parets de tancament no podran ser completament transparents, a menys que es senyalitzi la superfície amb elements opacs, per tal d'afavorir-ne la percepció per part de les persones amb disminució visual (Recomanacions de mobilitat per al disseny de Catalunya, DPTOP).

Imatge 8. Millora de les parades d'autobús.



Font: INTRA SL.

Imatge 9. Ubicació i gàlib de les marquesines



Font: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà, DPTOP

Actuacions:

- Habilitar marquesines a les parades de Revolution i avinguda Rieral a l'alçada de les pistes d'atletisme. Parades on actualment no hi ha infraestructura fixa.

- Instal·lar 5 parades noves amb marquesina substituint les actuals parades de bus amb pal. Concretament es proposa substituir les actuals parades al passeig marítim i avinguda Vila de Blanes (parada a l'alçada del carrer d'Enric Granados).
- En les 3 marquesines noves del passeig, la marquesina a la parada del Revolution i la marquesina a Just Marlés, és necessari habilitar marquesines amb ampliació de vorera o habilitant plataformes adjacents per tal de garantir la mobilitat de vianants. La marquesina a la parada número 14 no es necessària l'ampliació de la vorera.
- Instal·lar bancs de descans a les parades amb pal.

3.5. MILLORA DE LA INFORMACIÓ A L'USUARI

Per millorar la competitivitat del transport públic, cal que el servei tingui les característiques de comoditat i fiabilitat necessàries pels usuaris. La informació és un element fonamental per a l'usuari del transport públic i contribueix a fer el servei més atractiu. La implementació d'una informació completa, clara, actualitzada i accessible permet incrementar la quota d'ús del transport públic.

A nivell gràfic, la informació que ha de figurar a totes les parades de transport públic és:

- Identificació clara de les rutes que passen per la parada.
- Itineraris i freqüències de pas de les rutes.
- Horari aproximat de pas, en les rutes amb baixa freqüència.
- Coordinació amb altres modes i transbordaments.
- Mapes de situació i de la xarxa.
- Tarifes i títols, i forma d'adquirir-los.
- Canvis d'horari i itineraris del servei.
- Telèfon i web d'informació.

En aquelles parades més concorregudes és recomanable complementar la informació estàtica és pot complementar amb informació dinàmica per informar del temps d'arribada del proper bus d'una ruta concreta, destí del proper bus que passarà, hora de sortida de la pròxima ruta i incidències i avisos.

Tota la informació ha de complir el codi d'Accessibilitat de Catalunya i per tant s'han d'incorporar senyals tàctils i sistema Braille per a persones amb deficiències visuals.

L'aplicació de les noves tecnologies per millorar els desplaçaments diaris és una realitat. En aquest sentit, el desenvolupament d'aplicacions per *smartphones* poden contribuir a millorar la informació a l'usuari i, a conseqüència, fer el transport públic més atractiu.

Actuacions:

- Informació al web de l'Ajuntament. Es proposa facilitar a l'usuari del transport públic urbà la informació dinàmica d'incidències de la xarxa en temps real, a través de la pàgina web municipal. D'aquesta manera es poden conèixer incidències, canvis de recorregut, horaris dels serveis, etc.
- Habilitar informació gràfica accessible a totes les parades.
- Estudiar la possibilitat de desenvolupar una aplicació per a *smartphones* d'informació dinàmica del sistema de transport públic urbà de Lloret de Mar.

3.6. MILLORA DE LES INFRAESTRUCTURES DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC URBÀ

La saturació de les infraestructures del municipi durant els mesos d'estiu, i la necessitat de garantir i preservar un entorn saludable amb aires lliures de contaminació per tal d'oferir a l'habitant i visitant entorns amables planteja la necessitat de millorar el servei de bus interurbà. Actualment el 36% del trànsit que circula per l'avinguda de Blanes és trànsit de pas.

Actuacions:

- El PMUS proposa habilitar un carril BUS a l'avinguda Vila de Blanes entre avinguda Fenals i Just Marlés. Aquest carril ha de donar continuïtat a la proposta de carril bus entre Blanes i Lloret (en procés d'aprovació).

Aquesta infraestructura aportaria una major velocitat comercial al servei interurbà i urbà d'autobús augmentant el seu atractiu i competitivitat amb la resta de transports motoritzats.

3.7. PROMOURE ACCIONS PER MILLORAR LA SEGURETAT DELS USUARIS DEL TRANSPORT PÚBLIC

Sentir-se segur alhora de fer ús del transport públic, ja sigui a l'interior del mitjà o a les estacions i parades en les esperes, és un factor clau per decidir-se a utilitzar el transport públic.

La col·laboració entre els diferents àmbits de l'Ajuntament i les forces de seguretat és essencial per garantir la seguretat a l'estació i parades d'autobús.

Actuacions:

- Especialment s'haurà de potenciar la vigilància a l'entorn de l'estació d'autobusos, especialment en horaris nocturns.

3.8. COORDINAR LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC PER FACILITAR LA INTERMODALITAT I LA OPTIMITZACIÓ DE LA XARXA

La intermodalitat és un element bàsic per l'eficiència del transport públic en una ciutat. Així doncs, la coordinació física horària entre les xarxes de transport públic facilita l'intercanvi modal i un valor positiu en l'ús d'aquest servei.

El PTVC 2008-2012 (Pla de Transports de Viatgers de Catalunya), defineix les pautes per implantar una bona coordinació de la xarxa:

- El intercanviadors es consideren els espais més idonis per garantir una coordinació adequada entre mitjans. Si aquesta infraestructura no és possible, l'accés entre les parades s'ha de facilitar en temps de recorregut, itinerari i informació.
- Pel que fa a la localització de les parades de l'autobús es determina una distància màxima de 250 metres entre la parada de bus i l'estació. En les línies urbanes aquesta distància s'hauria de reduir.
- Es considera òptim un temps d'espera bus-bus interurbà, inferior als 10 minuts (inclòs el temps de compra del bitllet), als quals cal sumar-hi els de l'itinerari entre la parada i l'estació. Cal garantir les mateixes oportunitats de coordinació horària en tots dos sentits de circulació, i maximitzar-les en les hores punta.
- Integració de la informació. La senyalització s'ha de fer en un doble sentit: indicació de localització de la parada del bus i de l'estació (recorregut més curt). La instal·lació de panells SAE és la solució òptima per una informació precisa en temps real.
- Creació d'aparcaments Park&Ride. Aquest tipus d'aparcaments es defineixen com aparcaments de dissuasió o intercanvi per automòbils situats en la perifèria de les ciutats i vinculades a una estació de transport públic. L'objectiu és encoratjar als conductors a aparcar el seu vehicle privat i accedir al centre de les ciutats mitjançant el transbord al transport públic. En el cas de Lloret, l'habilitació d'aquest tipus d'aparcament hauria d'estar condicionada a l'estudi previ de demanda d'aquesta tipologia específica d'estacionament.
- Correcta gestió d'aparcaments per a bicicletes a les estacions i la facilitat del transport a l'interior dels vehicles.

La coordinació física s'aconseguirà tenint a l'estació i parades de bus interurbà, o en un àmbit molt proper (sempre que sigui possible inferior a 250 metres), un servei de bus urbà. Totes les parades haurien d'entrar o connectar amb l'estació d'autobusos interurbana de Lloret. Hauria de ser com el punt de referència de transport de Lloret. Com l'estació intermodal.

Pel que fa a la coordinació horària cal assegurar la possibilitat de canviar de mitjà, bus urbà o interurbà, especialment en les hores punta de matí i de tarda; recomanant un temps d'espera òptim entre bus urbà-interurbà, i viceversa, inferior als 15 minuts en les

hores punta. També cal garantir les mateixes oportunitats de coordinació horària en tots els sentits de circulació i intentar maximitzar-los en les hores punta.

Actuacions:

- Coordinar els horaris entre els diferents mitjans de transport urbà i interurbà; recomanant un temps d'espera òptim inferior a 15 minuts en les hores punta.
- Transformació de l'entorn de l'estació de Lloret de Mar en un centre intermodal.
- Ampliació de les voreres de l'àrea intermodal a l'amplada recomanable segons el Codi d'Accessibilitat de Catalunya.
- Vetllar pel compliment de les propostes descrites al Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012.
- Sol·licitar millores a les empreses que ofereixen els serveis i a les administracions competents.

3.9. ESTUDIAR LA POSSIBILITAT DE MILLORAR LA COBERTURA AMB UN SISTEMA DE TRANSPORT A LA DEMANDA

Per tal de complementar l'actual esquema de xarxa de transport a Lloret de Mar, es proposa crear un sistema de transport a la demanda (STD), que doni cobertura a totes aquelles urbanitzacions disseminades que ara no en tenen.

Definició

El transport a la demanda és un sistema de transport públic flexible que ofereix un servei que tendeix a cobrir les deficiències d'oferta en els períodes vall o de baixa demanda de transport, amb la qual cosa funciona com a complement dels sistemes de transport públic col·lectiu regular que actuen en els períodes punta o de major demanda. La complementarietat d'aquests sistemes ajuda a reduir els costos d'explotació.

També s'associa amb la idea d'un servei que serveixi principalment a la demanda captiva, referida a aquella gent jove o gran que no disposa de vehicle privat o no pot conduir i també per a casos especials de persones amb mobilitat reduïda.

Els usuaris poden o bé utilitzar el servei des de la seva pròpia casa o bé des d'una parada. Això depèn normalment de les normes particulars d'operació que s'estableixin per aplicar a cada cas. El servei es pot oferir a una hora fixa o bé dintre d'una franja horària amb una periodicitat que pot variar des de la diària a la setmanal. El transportista actua d'acord amb les sol·licituds de servei rebudes. Normalment es poden emprar diversos mitjans tecnològics per a realitzar aquesta petició: telèfon fix a la residència, telèfon mòbil, telèfon fix a la parada i Internet. Aquesta petició s'ha de fer per avançat segons el tipus d'operació dels sistema (hi ha casos que involucren períodes mínims de sol·licitud abans de la prestació del servei, des d'un dia fins a 15 minuts i potser una mica menys segons les característiques d'operació dels sistema i l'àmbit territorial en el qual s'ofereix el

servei) i segons la utilització de sistemes d'informació eficients per a la gestió de les sol·licituds i de sistemes d'optimització d'itineraris. Això pot reduir tant el temps d'avançament que cal per a realitzar la sol·licitud del servei com el temps de viatge des de l'origen fins a la destinació sol·licitats.

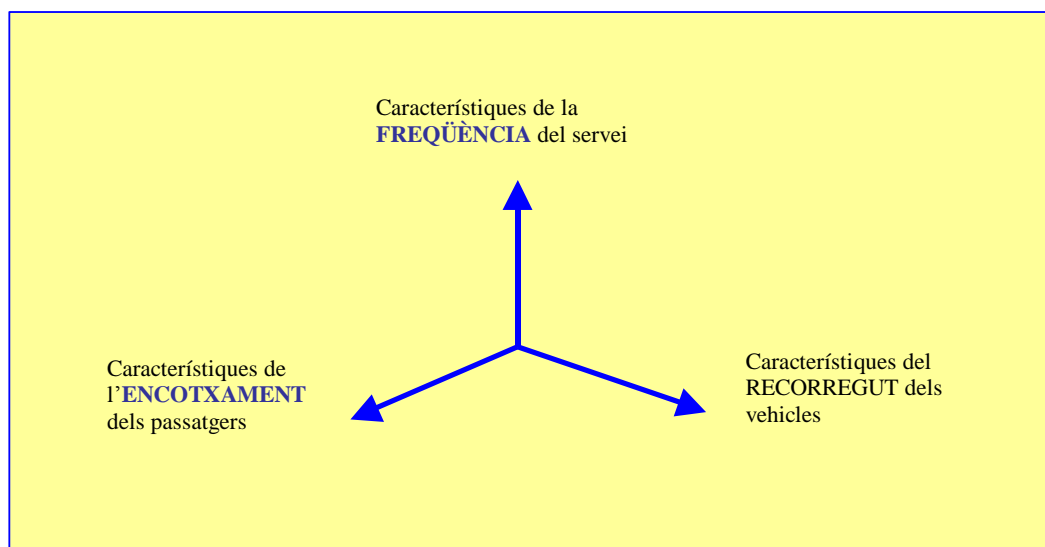
El cost d'aquest servei per als usuaris ha de ser, en tot cas, semblant (i preferentment igual) al d'un viatge en una línia regular de transport públic col·lectiu.

Aquest tipus de solucions de transport públic alternatiu solen ser adequades sobretot per al món rural, on hi ha petits nuclis de població allunyats dels grans eixos viaris pels quals transcorren la majoria de línies regulars de transport públic. Altres opcions d'implementació són les que tenen a veure amb la necessitat de suplir les mancances de transport a les zones de baixa demanda com és el cas de les urbanitzacions de Lloret de Mar, a zones exclusivament residencials (polígons residencials a l'extrarradi d'una ciutat), comercials (centres comercials al perímetre de la ciutat que ofereixen la possibilitat d'accedir a ells solament amb transport privat), o industrials (polígons industrials situats a la perifèria de les ciutats). La idea és oferir un transport públic, al qual tenen dret tots els ciutadans i ciutadanes per llei, amb condicions de bona qualitat.

Tipologies

A la concepció operativa dels serveis que s'ofereix sota el model de transport de resposta a la demanda es poden presentar diverses variacions del model que anomenem esquemes. Aquests esquemes es poden dissenyar des de la combinació de les diferents opcions que ofereix cadascuna de les tres variables principals: la freqüència amb la qual s'ofereix el servei (irregular i regular), el tipus de recorregut que realitzen les unitats mòbils (itinerari variable o itinerari fix) i per tipus d'encotxament i desencotxament de passatgers de les unitats mòbils (en origen i en parada).

Gràfic 15. Variables en el disseny d'esquemes de transport a la demanda

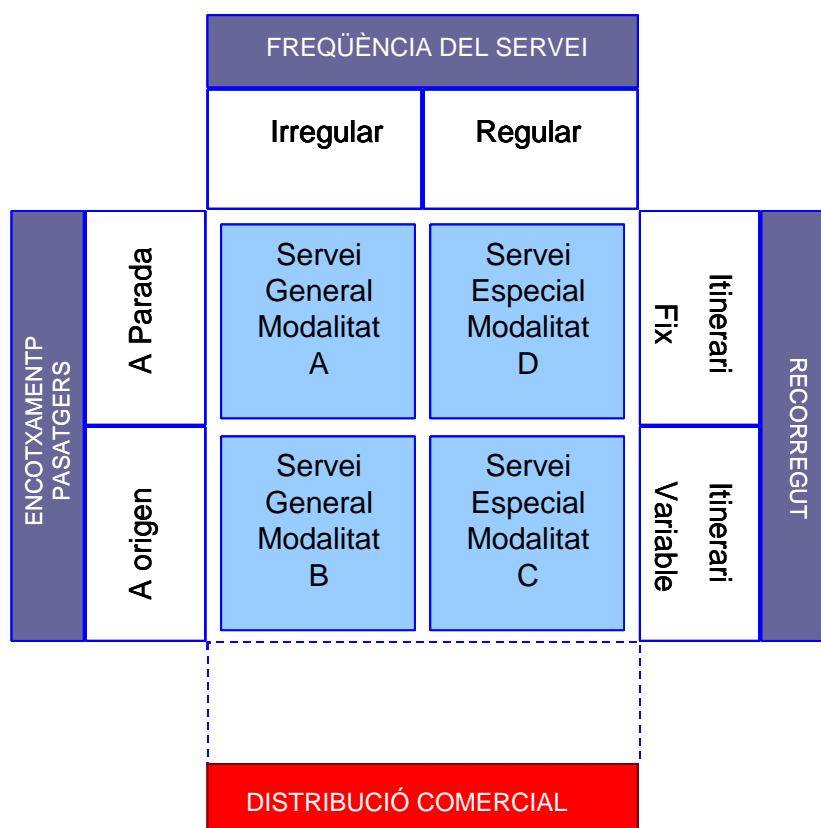


Font: INTRA SL.

La combinació de les diferents opcions que ofereix cada variable (aquí considerem solament les combinacions coherents d'acord amb les característiques i restriccions d'un sistema de transport a la demanda) ens ofereix els diversos esquemes d'operació i de tipus de serveis que es poden oferir sota el model de transport a la demanda: **Servei General Modalitat A, Servei General Modalitat B, Servei Especial Modalitat C, Servei Especial Modalitat D**; aquests tipus, com cal esperar, a més de presentar característiques operacionals diferents estan enfocats a diversos sectors del mercat d'usuaris.

Adicionalment es considera per a cadascuna d'aquestes les possibles combinacions que mostrarien les característiques dels diferents esquemes que ofereix el servei, la possibilitat de ser combinada amb el repartiment de mercaderies menors o distribució comercial (petits paquets), de manera que s'optimitzi l'operació del sistema evitant trams subutilitzats en els recorreguts i donant millors oportunitats que l'explotació del sistema sigui rentable. S'assumeix que aquesta combinació del tipus de transport que s'efectua, passatgers i mercaderies menors, es dugui a terme sense el menor perjudici per als passatgers quant a comoditat i temps de viatge, amb una adequada programació dels trajectes i del tipus de vehicle emprat.

Taula 19. Els quatre esquemes de transport a la demanda, a partir de la matriu d'opcions de les variables.



Font: INTRA SL.

Servei General. Modalitat A

Freqüència: irregular. Recorregut: itinerari fix. Encotxament de passatgers: a parades.

Aquest esquema està pensat per a tot tipus d'usuaris en general.

Aquí, la freqüència amb què s'ofereix el servei no està predeterminada (és a dir, és totalment irregular) doncs simplement respon a la demanda del servei en el moment en què es produeixi. Tot i això, el recorregut presenta un itinerari predeterminat i estàndard, al qual s'ajusten els usuaris. Per tant, l'encotxament i desencotxament de passatgers es realitza en una seqüència de parades específiques sobre els trams de l'itinerari, parades fins a i des de les quals els usuaris que sol·liciten el servei, han de desplaçar-se (s'entén que el desplaçament serà mínim per tal que es pugui fer a peu i que tingui una durada que en faci atractiu l'esquema).

El tipus de vehicle i la seva capacitat dependran de la mitjana de passatgers. Si la flota amb la qual es compta és heterogènia es destinarà el vehicle la capacitat del qual s'ajusti a la demandada.

Servei General. Modalitat B

Freqüència : irregular. Recorregut: itinerari variable. Encotxament de passatgers: a origen.

Aquest esquema està pensat per a tot tipus d'usuaris en general.

Aquí, la freqüència amb què s'ofereix el servei no està predeterminada (és a dir, és totalment irregular) doncs simplement respon a la demanda del servei en el moment en què es produeixi. El recorregut presenta un itinerari variable que s'ajusta –optimitza– segons els punts d'origen i destinació dels usuaris que sol·liciten el servei. L'encotxament es realitza a origen, és a dir, al lloc precís des del qual l'usuari sol·licita el servei.

El tipus de vehicle i la seva capacitat dependran de la mitjana de passatgers. Si la flota amb la qual es compta és heterogènia, es destinarà el vehicle la capacitat del qual s'ajusti a la demandada.

Servei Especial. Modalitat C

Freqüència : regular. Recorregut: itinerari variable. Encotxament de passatgers: a origen.

Aquest esquema està pensat per a persones amb algun tipus de discapacitat física. Aquí, la freqüència amb què s'ofereix el servei està predeterminada per a servir viatges de mobilitat obligada i/o mobilitat quotidiana. El recorregut presenta un itinerari variable que s'ajusta –optimitza– segons els punts d'origen i destinació dels usuaris que sol·liciten el servei. L'encotxament es realitza a origen, és a dir, al lloc precís des del qual l'usuari sol·licita el servei.

El tipus de vehicle haurà d'acomplir els requeriments per al transport d'usuaris amb discapacitat física.

Servei Especial. Modalitat D

Freqüència : regular. Recorregut: itinerari fix. Encotxament de passatgers: a parades.

Aquest esquema està pensat especialment per a grups de treballadors de polígons industrials i comercials específics, i per a nens i joves escolars.

Aquí, la freqüència amb què s'ofereix el servei està predeterminada per a servir viatges de mobilitat obligada que no s'ajusten –per horari o recorregut- a l'oferta de les línies convencionals de transport públic col·lectiu.

El recorregut presenta un itinerari predeterminat i estàndard dissenyat específicament per al tipus d'usuaris als quals serveix. Per tant, l'encotxament i desencotxament de passatgers es realitza en una seqüència de parades específiques sobre els trams de l'itinerari, parades fins a i des de les quals els usuaris que sol·liciten el servei, han de desplaçar-se (s'entén que el desplaçament serà mínim per tal que es pugui fer a peu i que tingui una durada que en faci atractiu l'esquema).

Al nucli urbà central de Lloret, compost pel casc antic, els barris de Fenals, Rieral i Molí, tota la població té accés al transport públic, o el que és el mateix té una parada a menys de 500 metres de casa. Contràriament, a les urbanitzacions més perifèriques, com són Serra Brava-Fermina, Lloret-Oest o Santa Cristina, menys de la meitat de la població té una parada de bus a menys de 500 metres de casa seva. Aquest fet fa palès que hi ha més manca de transport allà on la població hauria de tenir més necessitat de desplaçament, ja que el transport intern del casc antic es pot fer a peu, però en canvi és necessari un vehicle motoritzat per anar d'un barri disseminat al centre. És fàcil explicar que és també en les urbanitzacions, on la densitat de població és més baixa, i per tant, on és més difícil arribar a cobrir les necessitat de transport públic a tota la població. Amb tot, com a dada general és important remarcar que tan sols el 49,6% de la població de Lloret de Mar té una parada de transport públic a menys de 500 metres de casa seva.

El tipus de vehicle i la seva capacitat dependran de la mitjana de passatgers.

Actuació:

- Realitzar un estudi pel disseny i implementació del STD.

3.10. PROMOURE L'ÚS DE VEHICLES DE TRANSPORT PÚBLIC URBÀ QUE FUNCIONIN AMB ENERGIES ALTERNATIVES

En el marc de treballar per una mobilitat sostenible, cal promoure l'ús de vehicles de transport públic que utilitzin electricitat i sistemes de tracció més sostenibles i menys nocius pel medi ambient i la salut de les persones.

Amb aquesta mesura es pretén reduir les emissions contaminants i els consums energètics de la flota d'autobusos urbans, millorant així la qualitat de l'aire de Lloret de Mar.

La flota actual de l'empresa concessionària del servei de transport urbà, compta amb 4 vehicles, que funcionen amb gasoil tradicional.

Actuacions:

- Estudiar la introducció d'energies renovables en la flota actual de *Pujol i Pujol*. Seguint amb la línia estudiada pel mateix operador d'introduir vehicles híbrids (combinats amb electricitat) o que funcionin amb gas natural.

Relació de plànols:

Plànol 32. Proposta d'actuacions a la xarxa de transport públic.

3.11. REALITZAR EL SEGUIMENT DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC INTERURBANA PER CARRETERA PER MILLORAR LES CONNEXIONS AMB MUNICIPIS PROPERS I ZONES GENERADORES DE MOBILITAT

En els desplaçaments de connexió dels residents a Lloret de Mar predomina l'ús del vehicle privat, amb un 86%, mentre que l'ús del transport públic és del 13% (segons les dades de l'EMQ del 2006).

Aquesta proposta pretén que el consistori participi amb la millora del servei de transport públic amb autobús interurbà. L'objectiu del PMUS és augmentar el repartiment modal d'aquests mitjans en els fluxos de connexió amb altres municipis, especialment aquells que formen part del seu àmbit d'influència directa. Aquesta mesura també ha de millorar la intermodalitat entre l'autobús interurbà i urbans

Com s'explica a continuació, el PMUS proposa que l'Ajuntament participi en la definició de la millora del transport públic interurbà per carretera. L'objectiu és fomentar un comportament urbà dels autobusos de les línies interurbanes al seu pas pel municipi de Lloret de Mar ja que l'autobús interurbà ofereix la connexió entre el centre urbà i els municipis veïns.

El PTVC preveu oferir un servei de bus cada 2 hores amb Girona (13 expedicions diàries) actualment aquest servei l'ofereix la companyia Mas.

3.12. REALITZAR EL SEGUIMENT DEL COMPLIMENT DEL PLA D'INNOVACIÓ I MILLORA DE LA QUALITAT DEL TRANSPORT INTERURBÀ

La Generalitat de Catalunya, a través del Decret 128/2003, de 13 de maig, sobre mesures d'innovació i foment de la qualitat de la xarxa de serveis regulars de transport de viatgers a Catalunya, oferia la possibilitat d'allargar el període de concessió a les empreses operadores del servei d'autobús interurbà que presentessin un pla d'innovació i millora de les seves flotes; amb l'objectiu de regenerar la xarxa i reforçar l'oferta de transport públic

interurbana a Catalunya. Els plans contenen: millores en la flota del material mòbil, mesures d'accessibilitat per a PMR, innovacions tecnològiques, etc.

L'execució d'aquests plans d'innovació i millora per part de les empreses operadores ha de permetre:

- La renovació i accessibilitat dels vehicles, fins assolir una edat mitjana de la flota no superior a set anys.
- La certificació de la qualitat de les empreses d'acord amb normes ISO o equivalents.
- La incorporació generalitzada de sistemes automàtics de validació i venda de títols de transport i sistemes d'ajuda a l'explotació (SAE)
- La incorporació de dispositius enregistradors de dades d'accidents a tots els vehicles.
- Estructures tarifàries que incorporin una àmplia oferta de títols bonificats.
- L'aplicació de programes de gestió mediambientals amb obtenció de la certificació corresponent.
- La incorporació de mesures específiques de suport a les PMR.
- La millora de la xarxa mitjançant la incorporació de nous serveis.

Les 68 empreses que gestionen les 166 concessions de la xarxa de transport regular de viatgers per carretera de Catalunya van presentar el seu pla de millora. Així, les empreses que donen servei al municipi de Lloret de Mar hi són incloses.

3.13. MILLORAR LA QUALITAT DEL SERVEI QUE ACTUALMENT OFEREIX EL SECTOR DEL TAXI A LLORET DE MAR

Augmentar la quota de desplaçaments que el servei del taxi realitza actualment a Lloret de Mar passa per potenciar la qualitat del servei, i ajustar-lo a les noves necessitats de la ciutadania.

- Incrementar la dotació de taxis accessibles a les persones amb mobilitat reduïda. Revisar el sistema d'ajudes actual, bonificacions fiscals o subvencions per aquells taxistes que optin per comprar un vehicle accessible a PMR.
- Millorar la informació disponible i l'accessibilitat a les parades de taxi (tarifes, telèfons, ubicació de les diferents parades a tot el municipi, etc.)
- Promoure la renovació de la flota de taxis amb vehicles eficients a nivell ambiental i energètic.
- Promoure la implementació de sistemes tecnològics i informàtics que permetin el pagament de les tarifes amb el telèfon mòbil, reserva de taxi per internet, etc.

- Realitzar un estudi i elaborar propostes de mesures sobre noves potencialitats i noves prestacions de serveis com:
 - Transport nocturn
 - Taxi a demanda en col·lectius específics com poden ser PMR, gent gran o visites mèdiques, i en aquelles zones amb urbanisme dispers o amb baixa densitat de població que no fa rentables altres mitjans de transport públic col·lectiu.
 - Taxi compartit entre diverses persones.
 - Tarifa fixa per servei / Sistema de tarifes: establiment d'una ruta fixa.

3.14. ESTUDIAR LA VIABILITAT D'ALTRES MODES DE TRANSPORT

Els mitjans de transport públic que donen servei actualment a Lloret de Mar són: autobús urbà, taxi i autobús interurbà. Amb aquesta oferta de serveis, l'ús del transport públic en els desplaçaments a Lloret de Mar (segons dades de l'EMQ 2006) és d'un 10,8%.

Per tal d'augmentar l'oferta dels serveis de transport públic i promoure, per tant, un major ús d'aquests modes, es promouran els estudis i projectes per implantar nous possibles mitjans per donar servei a la mobilitat interna i de connexió de Lloret de Mar.

Així doncs, es proposa que el municipi de Lloret de Mar participi en la planificació, disseny i presa de decisions dels nous modes de transport públic (TPD) per tal que es tinguin en compte els interessos municipals.

4. ORDENACIÓ I PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat estableix, entre el seus objectius, l'anàlisi de les polítiques de planificació i la implantació d'infraestructures sota criteris de sostenibilitat, i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposi d'un àmbit adequat als principis de la Llei de la mobilitat.

Al mateix temps la Llei estableix com a objectius la disminució de la congestió a les zones urbanes, la promoció dels mitjans de transport més ecològics, la definició de polítiques que permetin el desenvolupament harmònic i sostenible del transport de mercaderies i fomentar la reducció de l'accidentalitat. A les Directrius nacionals de mobilitat, a banda de concretar aquests aspectes, determina la necessitat de promoure estratègies de gestió integrada de l'aparcament com a eina de regulació de la mobilitat en vehicle privat.

La mobilitat a Lloret de Mar presenta comportaments diferents segons l'àmbit del municipi. Es diferencien, clarament, 2 àmbits (o corones) de mobilitat on la funció i ús de l'espai urbà presenta clares diferències. I, per tant, la gestió i polítiques de mobilitat aplicables no són iguals. En el plànol de jerarquitzaçió de la xarxa viària es mostra l'àmbit territorial que s'engloba en la primera corona de gestió de la mobilitat i l'àmbit que s'engloba en la segona corona de gestió de la mobilitat. Bàsicament, es diferencia el que és el centre urbà de les urbanitzacions.

A continuació es presenten un conjunt de propostes relacionades amb el vehicle privat enfocades a assolir aquests objectius a la ciutat de Lloret de Mar.

4.1. PARTICIPAR EN LA DEFINICIÓ DE LA XARXA VIÀRIA TERRITORIAL I DE CONNEXIÓ

La xarxa viària d'accés a Lloret de Mar està formada La xarxa de connexió de Lloret de Mar està estructurada en dues vies en forma de T invertida, les quals, en bona part constitueixen també els eixos bàsics de mobilitat interna del municipi. Aquest dos grans eixos són:

- La carretera **GI-682**, des del límit municipal amb Blanes fins al límit amb Tossa de Mar. Aquest eix travessa el municipi en paral·lel al litoral i rep, com a via urbana els noms d'avinguda Vila de Blanes i avinguda de Tossa. Aquesta carretera satisfà les connexions amb els dos municipis veïns i constitueix una veritable artèria de distribució de trànsit cap a la xarxa més local. Està en procés d'integració com a via urbana i registra un alt nivell de conflicte degut a l'elevat trànsit que suporta i la barreja d'usos (local i de pas) que satisfà.
- L'eix de la **C-63**, d'abast regional, que connecta amb l'autopista AP7 (Girona, França) i amb Vidreres, Sils i Santa Coloma de Farners i arriba fins a l'enllaç de la

C-25 o Eix Transversal. En l'àmbit urbà rep la denominació d'avinguda de les Alegries.

En aquest sistema urbà, a l'entorn de Lloret de Mar, hi ha planificada la construcció de la connexió amb l'autopista C-32 (corredor Mediterrani) abans de l'any 2017. La perllongació arribaria fins a la rotonda gran de Fenals, al sector Papalús. Infraestructura necessària i reivindicada des de fa molt anys pels Lloratencs que descongestionarà considerablement la GI-682 entre Blanes i Lloret. No obstant, el PMUS recomana que la nova infraestructura s'integri a la xarxa viària de Lloret de forma coherent per tal d'évitar un coll d'ampolla que augmentaria les congestions.

El PMU proposa que l'ajuntament continuï les tasques de seguiment i participació en la planificació de les infraestructures viàries del seu entorn immediat, incidint en la importància de la configuració de l'enllaç amb l'autopista per a la ciutat i garantint la connexió eficient amb la xarxa bàsica i local.

En conseqüència, l'Ajuntament haurà de realitzar el seguiment del Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC) i el Pla Director de Mobilitat de les comarques Gironines.

Actuacions:

- Realitzar el seguiment dels plans superiors de planificació i pressionar a l'administració competent per tal que la planificació supramunicipal sigui coherent amb les directrius del PMUS i cohesionada amb el POUM i el model de circulació proposat.
- El nou enllaç de l'autopista C-32 a Lloret sud pel sector de Fenals i Papalús comportarà un canvi dels fluxos d'entrada i sortida a la ciutat, que està previst que s'iniciï abans de finalitzar 2014. La construcció d'aquesta infraestructura comportarà un augment d'accessibilitat per la zona sud-oest de la ciutat. Es recomana que es realitzi un segon enllaç de l'autopista a la C-63, a l'alçada de Mas Romeu Residencial, amb l'objectiu de no col·lapsar l'accés de Lloret per l'avinguda Vila de Blanes.
- Tot i que la situació de crisi que actualment travessa el país ha aturat de manera dràstica la inversió en noves infraestructures. El POUM contempla la creació de ronda urbana nord. Donant continuïtat a l'enllaç de la C-32 amb la C-63 fins a la rotonda de l'Hotel Bonsol a l'avinguda Vila de Tossa.

Relació de plànols:

Plànol 33. Proposta de jerarquitització de la xarxa viària

4.2. DEFINIR LA JERARQUITZACIÓ VIÀRIA: PLA DE CIRCULACIÓ

El dimensionament dels carrers com a mera resposta a un càlcul dels desitjos futurs de mobilitat en l'automòbil, ha portat a un continu eixamplament de les mateixes rutes, i a crear un cercle viciós difícil de trencar: reforç dels mateixos eixos – increment del trànsit en aquests eixos - nou reforçament de l'eix, disminució de l'espai destinat al vianant. La present proposta dota la Lloret de Mar d'una nova jerarquització de la xarxa viària que ajudarà en la definició de les zones per a vianants, ciclistes i vehicles motoritzats. La proposta de jerarquització és un aspecte clau per tal d'ajudar al consistori a decidir quines actuacions fa i com les fa segons el rang de la via.

La funció de la xarxa de vies principals urbanes és la de garantir les connexions a la xarxa viària territorial i les relacions amb els principals sectors i barris del municipi amb una circulació de trànsit el més fluida possible. L'establiment d'un ordre o jerarquia funcional en el viari està associada a l'objectiu de reduir l'impacte del trànsit en determinats àmbits, mitjançant la seva concentració en aquelles vies que suportin millor les intensitats de trànsit elevades. Les velocitats també s'adeqüen a les diverses situacions urbanes.

Per recuperar la multifuncionalitat del carrer i així abordar una política de gestió de l'espai públic coherent amb els principis de mobilitat sostenible i segura, s'ha de tornar espai al vianant i al ciclista. La jerarquització viària persegueix aquests objectius, per tan es proposen les següents categories:

- **Xarxa d'accessos:** de caràcter interurbà, permet la connectivitat del nucli urbà amb els municipis de l'entorn;
- **Xarxa bàsica:** configura el suport pels trànsits de pas (els de relació de llarg recorregut i els interns).
- **Xarxa local:** suporta els trànsits interns entre les diferents zones del nucli; i
- **Xarxa veïnal:** Són les vies més capil·lars de la xarxa que permeten el final o l'inici del trajecte i que donen accés a les diferents activitats de territori, ja siguin de tipus residencial, industrial, comercial o de serveis.
- **Carrers de paviment únic:** La prioritat s'inverteix a favor dels vianants i ciclistes.

El disseny de **la xarxa viària bàsica** ha de seguir els següents criteris:

- Creuaments/cruïlles dissenyats amb criteris de seguretat, amb semàfors i passos de vianants.
- No es recomanable l'ús de bandes rugoses, elevacions de la calçada ni zones 30.
- Cal una vigilància prioritària de la seguretat viària.
- La mobilitat és un dels element definidors de l'espai públic.

La **xarxa local** tenen la funció d'estructurar la mobilitat entre els diferents barris i sectors de Lloret. Aquesta solució té com a finalitat la reducció del nombre i la gravetat dels accidents. L'experiència demostra que establint la limitació de 30 km/h, els accidents mortals entre vianants o ciclistes i els cotxes gairebé desapareixen.

- Es potenciarà els sentits únics i l'estacionament a un sol costat.
- Límit de velocitat a 30 km/h per tal de garantir la seguretat en la convivència de diferents modes de transport (cotxes, bicis, vianants...)
- Es reforçarà la imatge de vials pacificats amb senyalització horitzontal i vertical.

La **xarxa veïnal** (vies veïnals) tenen la funció de donar accés als habitatges i garatges. Aquesta solució té com a finalitat la reducció del nombre i la gravetat dels accidents. L'experiència demostra que establint la limitació de 30 km/h als barris residencial, els accidents mortals entre vianants o ciclistes i els cotxes gairebé desapareixen.

- Es potenciarà els sentits únics i l'estacionament a un sol costat. Aplicant sentits únics per tal d'evitar recorreguts rectilinis i continus.
- Límit de velocitat a 30 km/h per tal de garantir la seguretat en la convivència de diferents modes de transport (cotxes, bicis, vianants...)
- Es reforçarà la imatge de vials pacificats amb senyalització horitzontal i vertical

La **zona de paviment únic**: Acció desenvolupada al bolc d'augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants.

- Aquesta inversió de prioritat imposa als vehicles una velocitat "de pas", és a dir, una velocitat de 20 km/h
- No té elements físics de separació entre usuaris motoritzats i no motoritzats.
- L'entrada a aquestes àrees es realitza mitjançant elements físics que actuen de transició entre les zones de circulació i les cèl·lules d'activitat social.

En el Plànol 33 es mostra en detall la nova jerarquització viària i els seus sentits de circulació. Es proposen canvis en la gestió del viari tenint en compte el nou esquema de trànsit derivat de la construcció de les noves infraestructures i la seva especialització funcional.

El PMU planteja un conjunt d'actuacions a la xarxa viària territorial i de connexió i també a la xarxa bàsica.

Actuacions:

- Segons el POUM es preveu la construcció d'un nou vial de xarxa local (ronda del mig) entre la rotonda del WaterWorld i la nova rotonda al Papalús que dona servei al nou accés de la C-32. Aquest vial s'hi preveu la construcció de 3 noves rotondes.

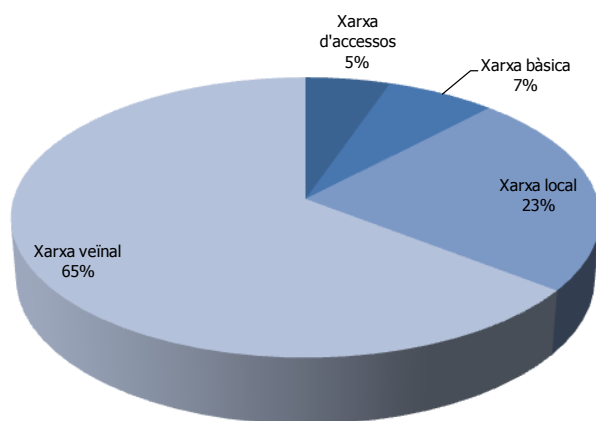
Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

- Es preveu la construcció d'un nou vial de xarxa bàsica que connecti el carrer Senyora de Rosell amb el camí de Mas Arboç. Es preveu l'habilitació d'una nova rotonda a l'enllaç entre el nou vial proposat i la C-63. Inclou 2 rotondes.
- Un element clau en el funcionament de la jerarquitització proposada pel PMU és l'habilitació d'una nova rotonda on actualment es localitza l'enllaç entre la C-63 i l'avinguda de Blanes (actuació prevista al POUM).
- Es preveu 3 rotondes més a la C-63.
- 2 rotondes a l'avinguda Vila de Tossa
- Nova rotonda a l'estació de servei Saras amb el camí de Mas Arboç.
- Habilitació de tres rotondes entre l'enllaç sud i la C-63.

En el gràfic següent s'observa com amb la situació proposada la distribució de la longitud del viari segons tipus de xarxa canvia significativament. Primerament perquè es simplifica la jerarquitització, eliminant la xarxa de connexió. La xarxa veïnal i local (corresponent als vials pacificats) representen el 87% dels km de xarxa viària. Aquesta xifra augmenta fins al 88% si es sumen els km de xarxa actual i proposada de paviment únic.

Gràfic 16. Distribució de la jerarquitització del viari proposada tenint en compte els vials de paviment únic.



Font: INTRA SL.

Relació de plànols:

Plànol 33. Proposta de jerarquitització de la xarxa viària

4.3. DEFINIR ZONES SUSCEPTIBLES A PACIFICAR EL TRÀNSIT I PROMOURÈN EL SEU DESENVOLUPAMENT

Una vegada implementat el nou esquema de circulació a partir de la jerarquització viària, cal que s'impulsi la creació d'àrees ambientals i que s'apliquin mesures de pacificació del trànsit.

El concepte d'àrea ambiental consisteix en àmbits compostats per conjunts de carrers en els què es configura una accessibilitat reduïda mitjançant la instauració de sentits únics de circulació, creació de carrers sense sortida, girs obligatoris, etc de forma que es dissuadeix el trànsit de pas i es redueix al mínim l'impacte ambiental de la motorització.

El concepte de capacitat ambiental és el criteri mitjançant el qual es defineix el nombre, el tipus i les velocitats màximes dels vehicles que pot absorbir una determinada àrea per aconseguir bons nivells de qualitat ambiental.

Les àrees circumscrites dins de la xarxa bàsica han de rebre el següent tractament en funció de la seva capacitat ambiental:

- **Àrea Vianants. Prioritat vianants i accés regulat:** En aquesta zona la prioritat s'inverteix a favor dels vianants. Aquesta inversió de prioritat imposa als vehicles una velocitat màxima de 10 km/h i no té elements físics de separació entre usuaris motoritzats i no motoritzats. L'entrada en aquestes àrees es realitza mitjançant elements físics que actuen de transició entre les zones de circulació i les cèl·lules d'activitat social. Aquesta àrea compren l'ametlla central de Lloret de Mar.

Imatge 10. Senyalització prioritat per a vianants i accés restringit (S-28 i R-100).



- **Àrea de convivència. Prioritat vianants:** Com l'anterior, la prioritat s'inverteix a favor dels vianants. Aquesta inversió de prioritat imposa als vehicles una velocitat màxima de 20 km/h i no té elements físics de separació entre usuaris motoritzats i no motoritzats.

Imatge 11. Senyalització àrea de convivència sense restricció (S-28)



SENYAL D'ENTRADA A ZONA DE PRIORITAT PER A VIANANTS



SENYAL DE SORTIDA DE ZONA DE PRIORITAT PER A VIANANTS

- **Àrea pacificada de vianants. Vehicles segregats zona 30:** Aquesta solució, menys restrictiva que l'anterior, té com a finalitat principal la reducció de la gravetat dels accidents. L'experiència demostra que establint en els barris residencials la limitació de velocitat a 30 km/h, desapareixen quasi totalment els accidents mortals entre els vianants o ciclistes i els cotxes. En aquest tipus d'àrea, existeix una separació física més o menys accentuada entre els diferents usuaris del viari.

Imatge 12. Senyalització àrea pacificada (S-30)



- **Àrea d'activitats:** Està associada als polígons industrials. Es limita la velocitat a 40 km/h i es prenen mesures per facilitar la utilització de les vies bàsiques de l'àmbit per part dels vehicles pesants: carrils de circulació de 3,25-3,5 metres d'amplada i aparcaments per a camions. Es recomana que les voreres tinguin una amplada mínima de 2 metres.
- **Àrea verda i d'equipaments:** Aquests espais han estat definits pel POUM espais per a la ubicació d'equipaments municipals o zones verdes. Per tant no es preveuen desenvolupaments urbanístics en aquestes zones.

Entre els elements físics per fer efectiva la pacificació d'aquestes àrees es troben els reductors de velocitat que obliguen als conductors a reduir la velocitat mitjançant la modificació del traçat de la calçada. Aquests elements tenen una eficàcia immediata en la reducció de la velocitat dels vehicles.

Els elements de moderació es poden classificar de manera següent:

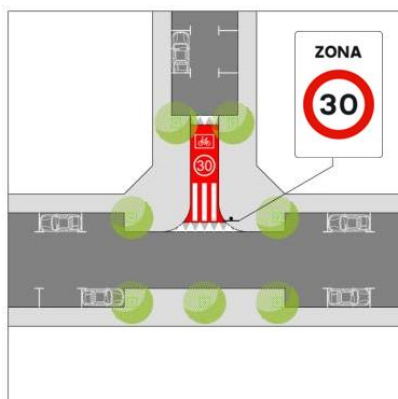
Taula 20. Classificació dels elements moderadors de trànsit

Dispositius per reduir els volums de trànsit	Obstacles transversals	
	Obstacles a les cruïlles	
Dispositius per reduir la velocitat	Estrenyiment de calçada	<ul style="list-style-type: none"> • Illots centrals (mitgeres o refugis) • Estrenyiment lateral
	Desplaçament de l'eix de la trajectòria de la calçada xicana	<ul style="list-style-type: none"> • Desplaçament de l'eix de la trajectòria • Desplaçament de l'eix de la trajectòria combinat amb places les places d'aparcament • Desplaçament de l'eix de la trajectòria en la proximitat de la cruïlla
	Elevació de la calçada	<ul style="list-style-type: none"> • Passos de vianants amb ressalts o sobreelevats • Plataformes elevades (en secció de carrer o en prolongació de vorera) • Cruïlles sobreelevades
	Coixins berlinesos	

Font: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTOF

Es recomanen els següents elements reductors de velocitat: coixí berlinès bandes, transversals, pas de vianants elevat i plataforma en intersecció (vegeu exemples a continuació).

Imatge 13. Entrada zona 30.

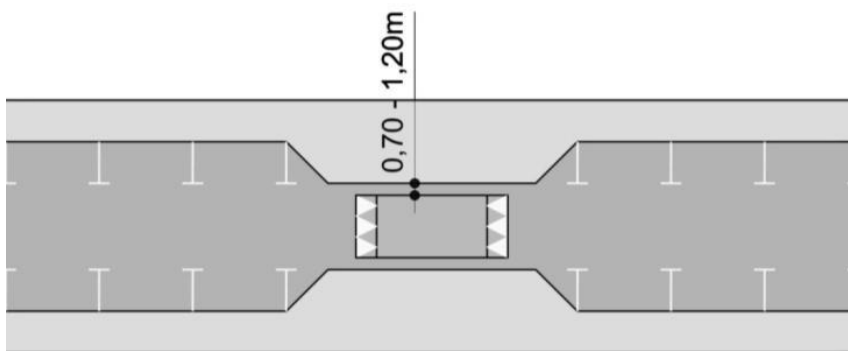


Font: INTRA SL.

Pla de mobilitat urbana sostenible

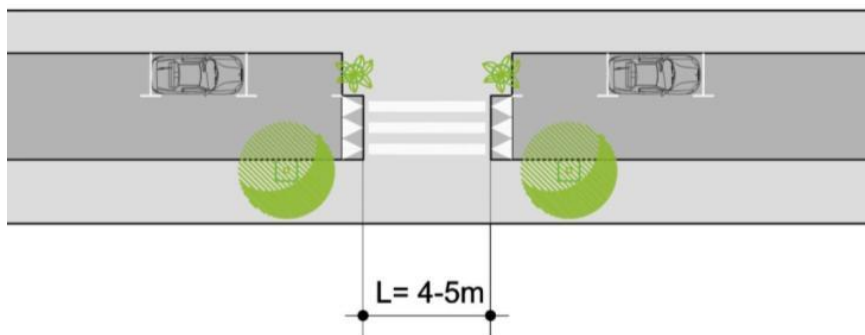
Lloret de Mar

Imatge 14. Coixí berlès



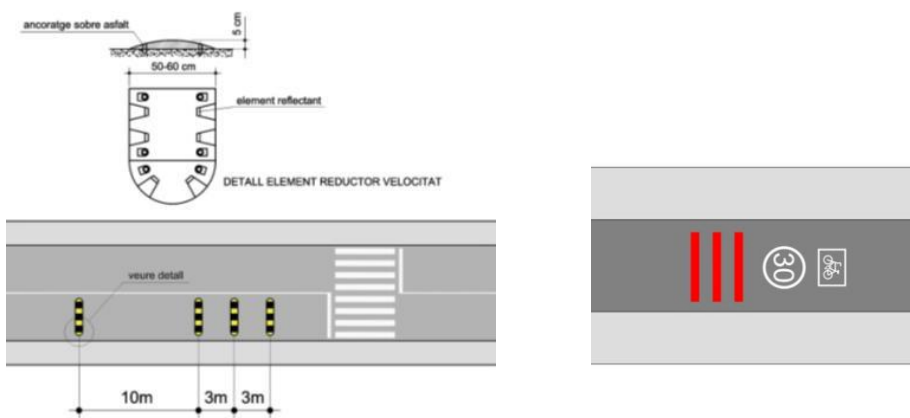
Font: Calmar el tràfic, M. de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo

Imatge 15. Pas de vianant elevat



Font: Calmar el tràfic, M. de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo

Imatge 16. Elements transversals de reducció de velocitat

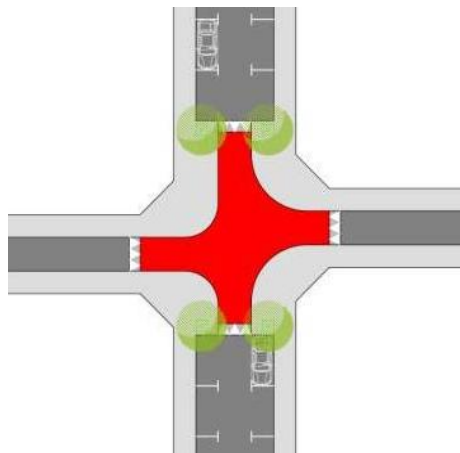


Font: Calmar el tràfic, Ministerio de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo) i INTRA SL

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Imatge 17. Plataforma a la cruïlla



Font: INTRA SL

Imatge 18. Diverses possibilitats de combinació de places d'aparcament amb desplaçament de l'eix de la trajectòria



Font: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTOF

Actuacions:

- Les àrees ambientals proposades al municipi de Lloret de Mar (veure plànol 34), es distribueixen amb una proporció diferent dins nucli de Lloret de Mar, sent l'àrea de prioritat invertida de centre la que ocupa menor superfície (14,5 ha), seguida per l'àrea de prioritat invertida (57,8 ha), àrea d'activitats (30,5 ha), àrea verda i d'equipaments (160,7 ha). Per contra, l'àrea que ocupa major superfície és l'àrea de zona 30 (1.056,8 ha).

Relació de plànols:

Plànol 34. Àrees ambientals

4.4. PLA DE SENTITS ÚNICS DE CIRCULACIÓ

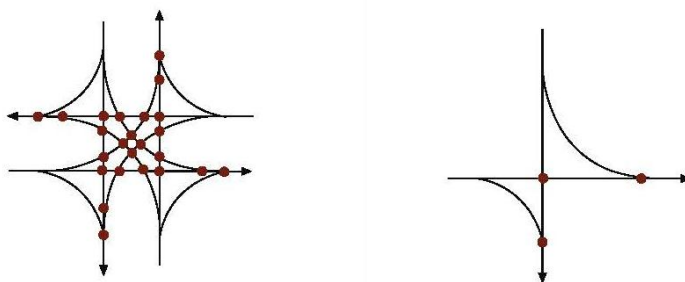
La qualitat de l'entorn urbà ve determinat per l'ordenació de l'espai i la qualitat d'aquest. Per tal d'augmentar la qualitat de vida dels ciutadans és determinant ordenar l'espai de convivència, l'espai públic. Els ciutadans no cuidaran o s'identificaran amb un entorn descuidat i/o desendregat. És d'obligació dels Ens municipals garantir el manteniment de la via pública, i d'obligació del present pla de realitzar propostes per millorar-lo. El municipi de Lloret de Mar presenta unes bones condicions, amb un espai públic agradable amb alta qualitat ambiental.

Actualment l'amplada de gran part de vials de Lloret de Mar permetria el doble sentit de circulació. Per tant, cal tenir en compte que el doble sentit de carrils comporta, en aquelles vies que no són preferents (és a dir, que no formen part de la xarxa bàsica municipal), més inconvenients que no avantatges. Però les actuacions de millora de l'espai i de la seva mobilitat no contemplen solament el desplaçament i la mobilitat amb transport privat.

Lloret de Mar vol promoure carrers tranquils, amb un ambient sostenible, que possibilitin la circulació de vehicles però també la seva convivència amb vianants i ciclistes. En aquesta línia una actuació cabdal és l'establiment de sentits únics, adaptant la via i incorporant aparcament regulat.

En la mesura del possible s'evitaran els carrers amb doble sentit de circulació i els gir a l'esquerra que envaeixen l'altre carril de circulació per tal de contribuir a una bona seguretat viària (es redueixen els accessos de velocitat i els punts de conflicte a les cruïlles). Així mateix, quan hi ha més d'un carril de circulació augmenten les possibilitats d'estacionaments indeguts, de manera que amb sentits únics aquests es podrien reduir.

Imatge 19. Intervencions en la gestió dels moviments per reduir els punts de conflicte. A l'esquerra tots els moviments permesos amb 32 punts de conflicte. A la dreta intersecció amb sentits únics amb 3 punts de conflicte.



Font: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTOF

En primer lloc, establir sentits únics augmenta la seguretat viària, tant per a vehicles com per a vianants i ciclistes. A més a més, el nou espai vial aconseguit pot ésser utilitzat per augmentar les places d'aparcament en calçada.

Actuacions:

- A curt termini es proposa aplicar sentit únic de circulació als següents trams de carrers (plànol 33):
 - Avinguda de Josep Pla Casadevall entre els carrers Senyora Rossell i Can Guidet.
 - Avinguda Vidreres entre av. Vila de Blanes i Jardins
 - Avinguda Passapera
 - Carrer cienfuegos entre Passapera i Fenals
 - Carrer Ramon Casas
 - Carrer Isidre Nonell
 - Carrer Buenos Aires
 - Carrer Costa Carbonell

- A llarg termini el PMUS proposa aplicar sentits únics de circulació a tots els vials ubicats dins l'àmbit de la primera corona de gestió de la mobilitat i que no formin part de la xarxa bàsica i d'accessos proposta. S'inclou dins la primera corona de gestió de la mobilitat tota la trama urbana limítrof al casc antic i que no forma part de les urbanitzacions.

Pel que fa la segona corona de gestió de la mobilitat, on s'inclouen tots els vials que formen part de les urbanitzacions, s'aplicaran sentits únics en aquelles calçades inferiors a 7 metres de secció. Als carrers amb una amplada superior als 7 metres es permet el doble sentit de circulació.

4.5. ESTUDI DE LA GESTIÓ INTEGRAL DE L'APARCAMENT

La gestió de l'aparcament de vehicles privats és un repte complex que han d'abordar els ajuntaments. Tractar de reconciliar el benefici individual dels usuaris dels vehicles privats amb els costos socials del conjunt de residents. A més, l'aparcament és un element d'importància cabdal en la correcta planificació de la mobilitat.

Al nucli urbà de Lloret de Mar actualment hi ha 5.639 places d'aparcament lliure, 198 en zona blava, 2.741 en pàrking públics i 7.803 en pàrkings privats.

L'alta demanda d'aparcament generada per la població estacional de Lloret de Mar observada a l'anàlisi i diagnosi de mobilitat, fa necessari prendre mesures valentes que solucionin el conflicte, garantint l'aparcament i el benestar dels veïns i veïnes del municipi i ajudant a augmentar la rotació en aquells punts on és necessari.

El principal problema de dèficit d'aparcament residencial es troba al centre, especialment als barris del Molí i al Casc Antic. La major demanda de rotació, per altra banda, es localitza en els principals centres d'atracció, bàsicament en les àrees comercials i les zones de platja.

La proposta de millora de la gestió de l'aparcament a Lloret de mar es fonamenta en diverses actuacions agrupades en 2 estratègies (plànol 35):

Actuacions de foment de l'aparcament en origen

- **Creació de nova oferta de zona verda per a residents.** habilitar places on només hi poden estacionar els vehicles dels residents autoritzats. Aquesta àrea es proposa a la zona del casc antic i Molí
- **Creació de zona verda.** A l'entorn de zones deficitàries , i a llarg termini que tot el que forma l'àmbit urbà compacte de Lloret de Mar sigui zona verda (5.639 places, aprox.).

Actuacions de foment de l'aparcament en destinació

- **Increment de la oferta de aparcament de rotació (zona blava.)** A llarg termini es proposa ampliar l'àrea de zona blava. A curt termini es realitzarà dos zones noves
- **Incrementar la rotació i ocupació dels aparcaments públics fora de calçada** flexibilitzant les tarifes, prioritització d'estacionament per a residents i millores en la informació i el màrqueting.
- **Habilitar nous aparcaments públics (P&R)d'autocars** per donar resposta a l'alta demanda que hi ha al municipi durant els mesos d'estiu.

Actuacions:

Es proposa que l'aparcament quedi regulat en tres tipus de places en funció de l'ús:

- **Places de zona blava.** Places d'estacionament breus obertes a tothom, l'objectiu de les quals és facilitar les gestions i compres de curta durada, afavorint la disponibilitat de places en espais d'alta demanda d'estacionament. D'aquest tipus ja n'existeixen 198 places a tres zones comercials de la ciutat, tot i que funcionen únicament durant l'estiu (del 15 de juny al 15 de setembre) i amb horaris diferents. A llarg termini es proposa ampliar l'àrea de zona blava a tota la zona del centre urbà. A curt termini es realitzarà dos zones noves de places d'alta rotació. Una ubicada a Fenals (15 places) i l'altre serà la reconversió del pàrquing del carrer dels Mestres a zona blava (190 places).
- **Places de zona verda.** Places preferents per a residents, on podran aparcar tots els vehicles: els residents de la zona, amb el distintiu i una limitació d'estada. Els no residents també podran utilitzar-les, però amb tarifes semblant a les de la zona blava i

limitacions d'estada. Es proposa a llarg termini que tot el que forma l'àmbit urbà compacte de Lloret de Mar sigui zona verda, exceptuant la zona blava. Aproximadament es comptabilitzen (5.600 places).

- **Places de zona verda exclusives de residents.** Amb l'objectiu de facilitar l'estacionament als residents de les zones on actualment hi ha dèficit d'aparcament, es proposa a curt termini habilitar places on només hi poden estacionar els vehicles dels residents autoritzats. Es tracta de zones específiques amb un dèficit infraestructural tant elevat que justifica l'exclusivitat de l'estacionament únicament per a veïns. Aquesta àrea es proposa a la zona del casc antic i Molí I (1.100 places, aprox).
- **Habilitar nous aparcaments públics d'autocars** per donar resposta a l'alta demanda que hi ha al municipi durant els mesos d'estiu.

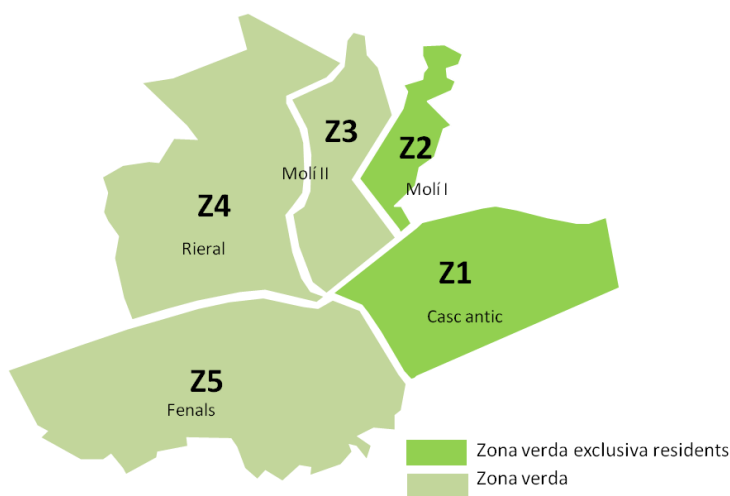
Actualment l'aparcament regulat en calçada representa el 4% de l'aparcament lliure. Pel 2018 aquest percentatge augmenta fins al 35%.

LES ZONES D'APARCAMENT REGULAT

Les places verdes exclusives o no de residents es delimiten segons la següent zonificació:

- Zona 1: Casc Antic
- Zona 2: Molí I
- Zona 3: Molí II
- Zona 4: Rieral
- Zona 5: Fenals

Imatge 20. Mapa de les zones



Font: INTRA SL

A les zones 1 (Casc antic) i 2 (Molí I), per l'alt dèficit d'aparcament residencial i pel seu caràcter comercial, es proposa que les places lliures actuals passin a estar regulades com a places de zona verda exclusives per a residents.

A les zones 3 (Molí II), 4 i 5, també de caràcter mixt comercial-residencial, però amb menor pressió de demanda, es proposa que les places siguin no exclusives per a residents, on tots els vehicles hi puguin aparcar. En les àrees d'aquestes zones amb major necessitat de rotació es proposen places de zona blava.

Amb el temps, cal valorar els resultats i fer el seguiment de l'evolució d'aquestes zones per aplicar després, si cal, possibles modificacions, reajustaments o ampliacions.

Cap la possibilitat que la zona blava s'ampliï en aquells carrers de qualsevol zona en els que es concentrin un nombre considerable d'establiments comercials.

TEMPS MÀXIM, HORARIS I TARIFES

El pagament de les tarifes s'efectuarà a través de parquímetres.

- **Places zona blava:** Atenen a la finalitat de l'aparcament, les places de zona blava es classifiquen en dos tipologies:

A: Destinades a garantir la rotació per a la realització de gestions o compres de curta durada durant tot l'any. A l'estiu de dilluns a diumenge de 9.00 a 20.00 hores, la resta de l'any de dilluns a divendres de 9.00 a 14.00 i de 16.00 a 20.00 hores. Tarifa: 1,20 €/hora en fraccions de 2 cèntims d'euro (màxim permès: 2 hores).

B: Destinades als banyistes i usuaris de la platja durant l'estiu. Funcionaran únicament entre el 15/06 i el 15/09 de dilluns a diumenge de 9.00 a 20.00 hores. Tarifa: 1,20 €/hora en fraccions de 2 cèntims d'euro (màxim permès: 4 hores).

S'estudiarà la possibilitat de fer gratuïta la primera mitja hora en les dues tipologies.

- **Places zona verda:** Cada dia de 9.00 a 20.00 hores.
 - Residents: 36 €/anual.
 - Resta d'usuaris: 1,30 €/hora en fraccions de 2 cèntims d'euro (màxim permès: 2 hores).
- **Places zona verda exclusives residents:** De dilluns a diumenge i els festius, de 00.00 a 24.00.
 - Residents: 36 €/any.

RESIDENTS EN ZONA VERDA

Si un resident amb distintiu vol estacionar fora de la zona que li correspon, se li aplicaran les mateixes tarifes que a una persona no resident; només pot gaudir de tarifes preferents dins la seva zona.

Per tenir **dret al distintiu** caldrà estar empadronat a Lloret de Mar, dins els límits de cada zona i acomplir un dels requisits següents:

- Ser titular o conductor principal d'un vehicle donat d'alta de l'IVTM (Impost sobre vehicles de tracció mecànica) al municipi de Lloret.
- Disposar d'un vehicle en règim de rènting, lísing o lloguer superior a tres mesos i amb el contracte a nom d'un particular.
- Constar com a conductor principal d'un vehicle propietat de l'empresa on treballem o en règim de rènting, lísing o lloguer superior a tres mesos i amb el contracte a nom de l'empresa.
- En tots els casos, els vehicles no han de superar les 9 places, els 6 metres de longitud i els 3.500 quilograms de PMA (pes màxim autoritzat).

La targeta de resident o distintiu és l'element que ha de permetre aparcar com a persona resident en les places destinades a la zona verda. La targeta adhesiu ha d'indicar la zona a la qual pertany la persona, on pot aparcar amb tarifa de resident, i el número de matrícula del vehicle.

4.6. REDACCIÓ D'UN ESTUDI COMPLEMENTARI D'APARCAMENTS

La regulació de l'oferta d'aparcament fora de calçada és una eina clau per tal de promoure els desplaçaments en modes més sostenibles i incideix directament en la reducció del trànsit d'agitació de la ciutat.

Actuacions:

- Realització d'un estudi en profunditat del comportament actual de l'estacionament fora de calçada per al de promoure noves figures d'abonaments i tarifes que incideixin positivament en l'augment de l'ús d'aquests espais públics. Es creu necessari l'estudi de viabilitat d'aparcament públic d'autocars. Així mateix també es creu necessari la revisió, adequació i actualització de les ordenances relacionades amb l'estacionament (Ordenança reguladora de l'ús de la via pública, Ordenança municipal de circulació i l'Ordenança fiscal número 23).

4.7. INCREMENTAR L'OFERTA D'APARCAMENT PER A MOTOS

La moto és un vehicle cada vegada més usat a Catalunya, especialment per a l'ús urbà. Lloret no n'és una excepció. L'ús d'aquest vehicle augmenta exponencialment durant els mesos d'estiu. Coincidint amb el període de màxima població visitant i les bones temperatures que es donen a Lloret Mar.

Una pràctica massa habitual per part del conductors de motocicletes és aparcar a sobre les voreres. Aquesta pràctica suposa un trencament de l'harmonia del mobiliari urbà, una reducció de l'espai pels vianants, així com un trencament de l'estètica global del carrer i de la zona, sobretot en els carrers comercials.

Actuacions:

- Ampliar en una 150% la dotació de places d'aparcament en superfície en la zona comercial més cèntrica de la ciutat (particularment a l'entorn del carrer St. Pere i av. Just Marlés) i a les zones de platja. En els carrers i les places de vianants simplement s'ha de seguir aplicant la normativa existent que prohibeix aparcar.

Així mateix, per tal que els vehicles guanyin visibilitat a les cruïlles i guanyar en seguretat viària, s'estableix la possibilitat de reservar aparcament per a motos en determinats encreuaments enlloc de per a cotxes o per a la instal·lació de mobiliari urbà.

4.8. CONTROL DE LA INDISCIPLINA DE L'APARCAMENT A LA VIA PÚBLICA

L'indisciplina en l'aparcament per un breu espai de temps (per compres petites o altres gestions personals), és una pràctica bastant freqüent però que s'ha de corregir. Si existeix un equipament suficient en aparcament de rotació o si el transport públic és l'adequat, les salvaguardes per a exigir que no s'aparqui són molt més grans. Per bé que la zona comercial de Lloret és on més s'evidencia aquesta indisciplina, és fàcil trobar vehicles aparcats a la calçada en les zones comercials i, en general, en els espai destinats als vianants i ciclistes.

Actuacions:

El PMU proposa l'establiment de mesures que permetin reduir la indisciplina des de diferents vessants i, per tant, no només aquella que afecta a les zones de pagament:

- La indisciplina a les zones d'aparcament reservades (taxi, càrrega i descàrrega, guals privats, bus, equipaments públics, hotels, etc.)
- La indisciplina que afecta a la circulació tant de vehicles com a vianants.
- La indisciplina en el compliment de la normativa de l'ús de les zones blaves (horari o tarifa) o en el compliment de la normativa que afecta la realització de la càrrega i descàrrega per part de vehicles comercials

Per assegurar el correcte flux dels vehicles als carrils no destinats a l'aparcament, i la rotació planificada als aparcaments amb limitació horària, cal implantar un sistema eficaç de disciplina viària. En aquest sentit, cal una estreta col·laboració de la policia local amb l'acció administrativa, política i de planificació.

S'ha de treballar per assolir una coordinació eficient per evitar que es desacrediti la policia local i de les polítiques de mobilitat, assegurant una correcte tramitació del cobrament de les infraccions i unes mesures d'actuació implantades amb un seguiment adient.

4.9. MANTENIR EL COMPLIMENT DEL CODI D'ACCESSIBILITAT DE CATALUNYA PER SEGUIR GARANTINT L'OFERTA D'APARCAMENT EN CALÇADA ADAPTADA PER A PERSONES DE MOBILITAT REDUÏDA

L'oferta de places d'aparcament per a PMR a Lloret és de 152 places. Segons l'article 15.2 del Codi d'Accessibilitat de Catalunya, en les zones d'aparcament que serveixin específicament a equipaments i espais d'ús públic, es reservaran permanentment, tant a prop com sigui possible dels accessos de vianants, places adaptades en la proporció següent:

- Fins a 200 places: 1 plaça adaptada cada 40 places o fracció
- De 201 a 1.000 places: 1 plaça adaptada més cada 100 places o fracció.
- De 1.001 a 2.000 places: 1 plaça adaptada més cada 200 places o fracció

Paral·lelament, i per tal de regular les modalitats de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat, també s'ha de considerar els requeriments que la Generalitat va fer sobre aquestes qüestions mitjançant el Decret, 97/2002, de 5 de març, sobre la targeta per a persones amb disminució i altres mesures adreçades a facilitar el desplaçament amb persones de mobilitat reduïda.

Atès que la majoria de places d'aparcament destinades a persones amb discapacitat són de caràcter nominal, cal incrementar el nombre de places a la via pública adreçades als vehicles que portin persones titulars d'una targeta d'aparcament per aquestes persones allà on sigui necessari (especialment a les zones de públic concurrent) d'acord amb el que estableix a l'article 15.2 del Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

D'altra banda i, pel que respecta a l'ús de l'estacionament que en fan de les persones titulars de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat, es redactarà una ordenança que reguli l'ús de les reserves d'aparcament, tenint com a referència les disposicions establertes a l'article 5 de la Decret 97/2002, de 5 de març, sobre la targeta d'aparcament per a persones amb disminució i altres mesures adreçades a facilitar el desplaçament de les persones amb mobilitat reduïda. En concret, inclourà l'ús que en poden fer de les zones blaves, de les zones de càrrega i descàrrega, de les zones d'estar, entre d'altres, per tal de facilitar el desplaçament de les persones titulars de la targeta garantint sempre la màxima tolerància i permissibilitat en el règim de parada i

estacionament del vehicle. L'Ajuntament també haurà de vetllar perquè es respectin les reserves d'aparcament, públiques i privades, establint i executant les corresponents mesures sancionadores.

En aquest sentit la ràtio de Lloret de Mar és d'1 plaça de PMR per cada 40 places. Complint amb l'establir al Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

4.10. MILLORAR LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

Les solucions aplicables a la distribució urbana de mercaderies requereixen de nous plantejaments i en general d'una estratègia innovadora que sàpiga donar resposta als problemes generats per una distribució poc eficient. De fet, el temps de distribució en zona urbana respecte el total en la cadena de distribució sol ser desproporcionat i s'estima que el cost d'aquesta distribució suposa un 30% del cost global de la cadena de distribució.

En total el municipi disposa de 404 places. Tot i que l'ocupació de les places C/D no arriba al 100%, aquesta és alta 63%. En aquest sentit, la indisciplina d'estacionament és un factor que incideix en aquesta ocupació (es detecta estacionament il·legal a la zona del Molí) i pot agreujar problemes derivats de la manca de places de càrrega i descàrrega e moments i àrees puntuals., tot i que no es considera una indisciplina alta. S'observa que l'ocupació supera el 60% al Casc antic i al Molí.

Amb l'objectiu d'agilitzar la distribució de petites mercaderies al centre de Lloret es proposa implementar una "microplataforma" logística de distribució i gestió coordinada. Aquestes plataformes han donat molt bons resultats als centres urbans d'altres ciutats. Es tracta de punts on els vehicles pesats carregen les mercaderies a bicicletes amb remolc que les distribueixen al centre de manera més àgil, ràpida, segura i eficaç. D'aquesta manera també s'eviten aglomeracions de camions de repartiment.

Imatge 21. Exemple d'una microplataforma logística de distribució a Barcelona.



Font: INTRA SL

El PMU proposa un seguit de mesures amb l'objectiu d'agilitzar la distribució urbana de mercaderies.

Actuacions:

- Regular el temps d'estacionament per a la correcta gestió de les zones: promoure la distribució en hores vall com ara supermercats, mercats municipals, cafeteries i en general, els sectors que tenen un control sobre tota la cadena de distribució
- Increment de les places reservades per a C/D (allà on sigui viable tècnicament). Al mateix temps, s'haurà de tenir en compte els nous patrons i hàbits de consum (creixement de la compra per internet i de l'entrega a domicili, per exemple) per reservar places de C/D en horaris de tarda i nocturn en zones residencials on fins ara no hi havia places reservades per C/D.
- Establir els millors itineraris pels vehicles pesants.
- Micro plataformes logístiques de distribució.

5. SEGURETAT VIÀRIA

5.1. DEFINIR CRITERIS PER LA INSTAL·LACIÓ D'ELEMENTS PER AL CONTROL DE LA VELOCITAT

La gravetat dels accidents que impliquen vianants està lligada a la velocitat dels vehicles. Una col·lisió a 50 km/h equival a una caiguda des de 10 metres, mentre que a 30 km/h equival a una caiguda des de 3,6 metres. A més, la capacitat d'evitar el xoc és més elevada a velocitats baixes, ja que el camp de visió és més ampli i es pot percebre un vianant apareixent pel lateral, al mateix temps que la distància de frenada disminueix de manera exponencial.

Hi ha dos tipus d'elements de reducció de la velocitat: els elements físics reductors de velocitat i els elements d'avís de perill.

Els elements físics obliguen a una reducció immediata del 20 i el 30%. Tot i així, es requereix del compliment d'un conjunt de regles quan a la tipologia de les vies com del trànsit. La seva incomoditat ha de ser acceptable (el soroll que poden produir és important), i no han de constituir un perill. Aquests elements estan especialment indicats per als carrers de la xarxa de prioritat invertida i les àrees de zona 30. Els elements més usuals són l'esquena d'ase, el pas de vianants elevat, la plataforma i el coixí berlinès.

Per altra banda, a la xarxa viària principal i la xarxa local, on les velocitats solen ser més elevades, es poden implantar elements d'avís de perill. Aquests elements poden no tenir la mateixa efectivitat sota el risc que els usuaris habituals s'hi acostumin. Per tant han d'estar sempre col·locats de forma visible en el lloc on el perill és real i l'usuari no el percep de manera evident.

Cal subratllar que les marques viàries transversals no provoquen perjudicis als habitants per molèsties de soroll, al contrari que les bandes sonores. Aquestes mesures poden ser complementàries amb elements físics reductors de la velocitat.

Seleccionar un determinat element i decidir la implantació ha de ser el resultat d'una anàlisi previ que compregui els mesuraments de velocitat, l'observació dels comportaments i dels riscos potencials dels usuaris, l'anàlisi del trànsit, els accidents, la localització de llocs sensibles, etc.

Actuacions:

- Establir un conjunt de criteris tècnics (materials, geometria, senyalització, etc.) que afavoreixin la homogeneïtzació dels elements reductors de la velocitat com ho són:
 - Bandes rugoses
 - Passos de vianants elevats d'accés a les zones 30
 - Coixins berlinesos

- Criteris tècnics per afavorir la seguretat a les cruïlles
- Trencament de la trajectòria

5.2. SEGUIMENT DEL PLA LOCAL DE SEGURETAT VIÀRIA I REDACCIÓ DE L'INFORME D'AVALUACIÓ

L'equip redactor del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Lloret entén que en matèria de seguretat viària, és el PLSV el document competent per fer les propostes específiques. Tot i això, moltes de les propostes d'altres línies estratègiques del PMUS, tindran un efecte positiu sobre els indicadors de sinistralitat.

El Pla local de seguretat viària de Lloret de Mar actualment en vigor, es va redactar l'any 2008 i té com a horitzó 2009-2013. El PLSV analitzà els nivells de sinistralitat del municipi i feu les següents propostes estratègiques per reduir l'accidentalitat i augmentar el nivell de seguretat viària del municipi:

a. Mesures físiques

- Jerarquitzar la xarxa viària per atribuir diferents funcions a cadascuna i definir possibles "Zones 30".
- Establir com a norma la regulació amb semàfor dels passos de vianants a les vies bàsiques.
- Actuar sobre els punts negres
- Augmentar la xarxa de carrers per a vianants o de prioritat invertida.
- Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit en les interseccions més conflictives i en l'entorn escolar.
- Reforçar amb mesures físiques l'acció contra l'estacionament indegut per tal de millorar la visibilitat i seguretat en passos de vianants amb deficiències o amb un nivell superior de risc.
- Millorar l'oferta de transport públic urbà per tal de reduir l'ús del vehicle privat, especialment del ciclomotor en joves.

b. Controls

- Reforçar les mesures per a una major disciplina viària mitjançant l'establiment d'un pla continu de controls d'alcoholèmia, velocitat, i l'ús del casc i sistemes de retenció.
- Augmentar el nombre de denúncies per infraccions en moviment sobre el total de denúncies.
- Mantenir o augmentar el percentatge de recaptació efectiva per sancions respecte de les sancions imposades.

c. Educació, formació i campanyes preventives

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

- Crear la figura d'un Responsable del Pla local de seguretat viària dins de l'Ajuntament amb la formació necessària i contínua en aquest tema.
- Mantenir els cicles de formació d'agents de la policia local en temes de seguretat.
- Continuar amb l'elevat nivell d'activitats d'educació viària i difusió en temes relacionats amb la seguretat viària.
- Continuar o incrementar les campanyes preventives que es venen fent.

Altres propostes generals foren la pacificació del centre urbà i el passeig marítim, promoure el trànsit de bicicletes, millorar la seguretat de les rotondes urbanes i actuacions en els punts de concentració d'accidents.

L'any 2011, després de dos anys d'aplicació del pla, es va redactar l'informe de seguiment que permetia estudiar l'evolució de l'accidentalitat. Les principals conclusions de l'informe foren les següents:

- Durant el trienni 2008-2010 es detecta una disminució de l'accidentalitat del 14,8% respecte al trienni anterior, tot i que es dona un cert manteniment en la lesivitat de les víctimes.
- Els responsables municipals han implementat actuacions de millora de la seguretat viària en 1 TCA i en 1 PSI. La resta d'actuacions en TCA i PSI es trobaven en fase de projecte.
- La reducció global de l'accidentalitat en trams i punts ha estat similar a la detectada al conjunt del municipi. Especialment s'evidencia la necessitat de continuar actuant a l'eix de l'avinguda Vila de Blanes – avinguda Vila de Tossa.
- S'ha d'actuar decididament en la millora de les mesures físiques i de gestió establertes pel Pla, actualment en projecte. És fonamental el nomenament d'un responsable municipal del Pla.
- El municipi disposa d'un Pla de Controls d'àmbit municipal. S'ha de seguir treballant en l'augment del nivell de control i sanció, tot i les millores evidenciades en el període del Pla.

El pas següent, un cop vençuda la vigència del pla (2009-2013), es la redacció de l'informe d'avaluació. Aquest informe analitza si s'ha assolit l'objectiu marcat pel pla i si les mesures establertes s'han aplicat. Un cop realitzat l'anàlisi, si existeixen les condicions i hi ha voluntat, s'establirà un nou Pla local de seguretat viària per al període successiu.

Actuacions:

- Seguiment del PLSV
- Redacció de l'informe d'avaluació

6. QUALITAT AMBIENTAL I ESTALVI ENERGÈTIC

Tot i que la major part de les mesures anteriorment descrites (pacificació del trànsit, millora dels itineraris de vianants i ciclistes, promoció del transport públic...) contribuiran a la millora de la qualitat ambiental i a la reducció del consum energètic, també és considera necessària l'aplicació de les següents accions específiques:

- Promoció de vehicles eficients, amb baix consum energètic i reduïdes emissions de CO².
- Promoció de combustibles alternatius per al transport.
- Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics
- Foment de la conducció eficient.
- Aplicar millores sobre la contaminació acústica.

6.1. PROMOCIÓ DE VEHICLES EFICIENTS, BAIX CONSUM ENERGÈTIC I REDUÏDES EMISSIONS DE CO₂

El sector del transport és el principal consumidor d'energia de Catalunya, representant el 37% del consum d'energia primària i amb una dependència pràcticament exclusiva dels combustibles fòssils. Aquest consum suposa el 29% de les emissions de CO₂ causants de l'efecte hivernacle i la principal font d'altres contaminants atmosfèrics com els NO_x, les partícules en suspensió i el CO₂.

Actuacions:

En aquest sentit, es proposa que l'Ajuntament de Lloret de Mar promogui i doni a conèixer als ciutadans i ciutadanes la possibilitat d'adquirir vehicles més eficients energèticament mitjançant:

- Modificar l'ordenança per contemplar una bonificació de l'impost de matriculació per a aquells vehicles catalogats com a classe A i B (veure Guia de vehicles de turismes nous amb indicació de consums i emissions de CO₂), així com també aquells que garanteixen l'ús dels biocarburants, el GN, GLP o els vehicles híbrids i elèctrics.
- Incloure la previsió d'aquests criteris a l'hora de renovar les flotes de vehicles de policia i altres serveis municipals.

6.2. PROMOCIÓ DE COMBUSTIBLES ALTERNATIUS PER AL TRANSPORT

La Unió Europea en el llibre verd "Cap a una estratègia europea de seguretat de l'abastament energètic" fixa els objectius de diversificació energètica del sector transport fins al 20% l'any 2020.

La política d'introducció dels biocarburants possiblement és la que està incidint amb més força a la UE a través de la Directiva 2003/30/CE relativa al foment dels biocarburants o altres combustibles renovables en el transport.

Per la seva part, el Pla de l'energia de Catalunya 2015 fixa l'objectiu de substitució del 18% de gas-oil per biodièsel i estableix que el 5% de les benzines sigui ETBE i etanol d'origen renovable de cara al 2015.

Actuacions:

En aquest sentit l'Ajuntament hauria de promocionar els biocarburants (biodièsel i/o bioetanol) aplicant les següents mesures:

- Bonificant els vehicles que garanteixin en les especificacions tècniques que el vehicle pot funcionar amb biodièsel en percentatges superiors al 20%.
- Promocionant i impulsant estacions de servei que subministrin biodièsel dins l'entorn urbà del municipi.
- Bonificant l'ús i promocionant i impulsant estacions de recàrrega de bioetanol.

6.3. CREACIÓ D'UN PUNT DE RECÀRREGA DE VEHICLES ELÈCTRICS

La demanda de l'ús de vehicles que utilitzin energies no dependents de combustibles fòssils és creixent, particularment dels vehicles elèctrics o híbrids. La promoció i l'extensió de l'ús d'aquests vehicles previst pels propers anys requereix disposar d'instal·lacions adequades per la seva recàrrega en l'espai públic.

Actuacions:

- Es proposa establir dues places d'aparcament pels vehicles elèctrics, en un aparcament públic cèntric del municipi. Aquestes places haurien de disposar de la infraestructura necessària per poder carregar les bateries dels vehicles mentre aquests estan estacionats. La instal·lació consisteix en un punt de subministrament de 220 volts estàndard per mitjà d'un endoll de seguretat.

En funció dels resultats obtinguts aquests tipus de punts s'ampliaran a diverses zones de la ciutat.

6.4. FOMENT DE LA CONDUCCIÓ EFICIENT

Altra mesura per tal de fomentar l'estalvi energètic en el sector del transport és la promoció de la conducció eficient.

Les tècniques de conducció eficient parteixen de la base de que el conductor amb el seu comportament té una gran influència sobre el consum de carburant del vehicle.

Mitjançant un conjunt de tècniques de conducció es pot aconseguir un estalvi mitjà del 20% de combustible, així com una reducció en les emissions de gasos contaminants: -50% de CO₂, -78% de monòxid de carboni, -50% d'òxid de nitrogen i menys contaminació acústica.

Amb la seva promoció també es contribueix a:

- Disminuir el risc d'accidents d'entre el 10 i el 25%.
- Reduir en la despesa de manteniment del vehicle: frens, embrague, caixa de canvis i motor.
- Augmentar la comoditat per al conductor, menys estrès.

Actuacions:

- Promoure la conducció eficient a través de campanyes informatives o convidant a la realització de cursos, col·laboracions i formació en les autoescoles de la ciutat.

Imatge 22. Exemple d'una campanya de promoció de la conducció eficient



Font: ICAEN

6.5. MILLORES SOBRE LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA

La contaminació acústica pertorba les distintes activitats, interfereix la comunicació, la son, el descans i el que és més greu, crea estats de tensió i cansament que poden degenerar en malalties de tipus nerviós i cardiovascular.

A Lloret de Mar en l'actualitat, es treballa per concretar el mapa de capacitat acústica. Posteriorment, caldrà elaborar un mapa de situació acústica existent. Amb aquestes dues eines serà possible traçar uns mapes de desviacions diürnes i nocturnes que representen els punts on la situació acústica actual incompleix els nivells de capacitat acústica. La Llei de protecció contra la contaminació acústica recomana com a nivell acceptable d'exposició 65 dB (A).

Evidentment, la disminució de l'ús de l'automòbil a partir del traspàs de viatges a altres modes de transport, la pacificació del trànsit i una major fluïdesa del trànsit són mesures que aconseguiran reduir els nivells de soroll. Tot i això, caldrà prendre mesures específiques si els resultats dels mapes esmentats localitzen zones que incompleixin els nivells acceptats.

Actuacions:

Entre les mesures específiques més comunes es troben les següents:

- La instal·lació de pantalles acústiques o barreres vegetals en els nous vials que més puguin afectar a la població resident.
- La pavimentació dels vials que suporten un major volum de trànsit amb asfalt absorbent o anti-soroll.

Imatge 23. Models de pantalles acústiques



Font: Arxiu fotogràfic iINTRA i Multisersomar.com

7. MOBILITAT I EDUCACIÓ

La promoció de l'educació ambiental en matèria de mobilitat és un eix bàsic per millorar la convivència, el respecte i la seguretat dels usuaris de l'espai públic. De la mateixa manera, és bàsic difondre la informació en relació a aquests aspectes a la ciutadania.

Les campanyes de comunicació i divulgació, les activitats a les escoles o altres actuacions, ajuden a sensibilitzar l'opinió pública i poden incidir alhora de moure's per la ciutat de manera més segura, responsable i sostenible.

En relació a aquest fet, es presenten un seguit d'actuacions encaminades a promoure l'educació i la difusió de la mobilitat, per aconseguir un major respecte entre tots els usuaris dels modes de transport i vetllar per la protecció dels més vulnerables: vianants, infants, gent gran i ciclistes.

7.1. IMPLANTAR ACTUACIONS DE MILLORA D'ITINERARIS DE CAMINS ESCOLARS

Desplaçar-se a peu és el més habitual a Lloret. De fet, el 61% dels desplaçaments interns són en mode no motoritzat, dels quals el 99% es realitzen a peu. Els majors d'edat, juntament amb els estudiants són els grups d'edat que més utilitzen el mode a peu.

Per aquest motiu, cal garantir que aquests desplaçaments es facin amb les màximes garanties de seguretat, accessibilitat, continuïtat i comoditat per tota la població però donant especial atenció als col·lectius més dèbils com poden ser els escolars, la gent gran o les persones amb mobilitat reduïda (PMR).

El disseny d'una xarxa d'itineraris segurs i accessibles per cada centre escolar així com les actuacions de millora en el disseny del viari i de la senyalització necessàries han de permetre que el camí d'anada i tornada a l'escola sigui percebut com més segur pels membres que formen part de la comunitat educativa (alumnat, pares i mares i docents).

L'objectiu dels camins escolars és convertir el trajecte d'anar a peu o en bicicleta a l'escola en una activitat quotidiana agradable, saludable i segura per tal que els nens i les nenes puguin fer el trajecte sols. Es pot dissenyar a través d'un procés participatiu per part dels propis alumnes, i on s'involucri a professors, famílies, administració municipal, associacions i, si cal, els establiments del barri, constituint així també una eina d'educació important.

Actuacions:

- A curt termini es proposa la realització d'ordenació de l'entorn del CEIP Pompeu Fabra i CEIP Àngels Alemany.
- El PMU proposa estendre progressivament el projecte de camins escolars al màxim nombre de centres educatius, tant públics com concertats, per tal de promoure l'accés en mitjans de transport sostenibles, bàsicament a peu. Es proposa realitzar els estudis de camins escolar als 5 centres d'educació infantil i primària i secundària i els 3 Instituts d'educació Secundària. Les mesures contemplades als camins escolars van més enllà de l'ordenació de l'entrada i sortida d'alumnes del centre, establint unes línies estratègiques i proposades a tot l'entorn d'influència del centre i promocionant la mobilitat segura i sostenible.

Els programes incorporen, en general, un conjunt de propostes relacionades amb: la modificació de la secció d'alguns carrers, la millora de la senyalització i senyalització específica, la gestió de l'aparcament, la millora de l'accessibilitat o la realització de tallers, campanyes i activitats diverses.

7.2. MODERACIÓ DEL TRÀNSIT I LA VELOCITAT DELS VEHICLES A MOTOR ALS ENTORNS ESCOLARS

Per tal de millorar la seguretat i reduir el risc d'accidentalitat dels escolars en el seu camí cap a i des de l'escola, es proposa realitzar diferents actuacions que limitin de manera efectiva el trànsit i la velocitat dels vehicles a motor així com la invasió de les voreres i passos de vianants.

Actuacions:

S'aplicaran diferents mesures relacionades amb els camins escolars. Entre altres:

- Instal·lació de senyalització dels itineraris per augmentar la seguretat dels usuaris.
- Instal·lació d'elements que impedeixen l'estacionament dels vehicles sobre les voreres
- Ampliació de les voreres
- Tancament de carrers en els horaris d'entrada i sortida dels centres escolars
- Alternar el costat d'aparcament a cada cruïlla per obligar a reduir la velocitat de circulació (ziga-zaga)
- Millorar el temps dels semàfors per a vianants en els itineraris escolars allà on sigui possible.

Imatge 24. Recreació de vorera continua davant de zona escolar



Font: Estudi Camí escolar Vilassar de Mar, INTRA.

7.3. CREACIÓ D'UNA COMISSIÓ MIXTA DE TREBALL PER A DESENVOLUPAR LÍNIES D'ACTUACIÓ EN L'ÀMBIT DE MOBILITAT A LES ESCOLES

Davant la diversitat d'agents implicats en la mobilitat generada pels centres escolars, es considera necessari la creació d'un espai de diàleg on es pugui tractar de forma conjunta les qüestions relacionades amb aquest àmbit.

Actuacions:

- Constitució d'una comissió de treball mixta formada per representants del servei de mobilitat de l'Ajuntament de Lloret de Mar, de la regidoria d'Educació, de la policia municipal, de les AMPAS, dels barris, de les direccions de centres escolars, Associacions de Veïns, etc. Aquesta comissió treballaria sobre aspectes relacionats amb la mobilitat generada pels centres escolars: camins i itineraris escolars, el bus a peu, reducció del número d'escolars que accedeixen als centres en vehicle privat, cursos de seguretat viària, etc.
- Col·laborar amb el Programa de Ciutat i Escola.

7.4. REALITZAR CAMPANYES DE SENSIBILITZACIÓ ADREÇADES A LA COMUNITAT EDUCATIVA PER PROMOURE UN ACCÉS SOSTENIBLE ALS CENTRES

Els desplaçaments a peu o en bicicleta són mitjans adequats per fer els desplaçaments des dels domicilis dels membres que formen part de la comunitat educativa (escolars, professorat, personal administratiu, pares i mares, etc.) fins a les escoles, ja que no contaminen i l'espai públic que ocupen és mínim comparat amb el que necessita el vehicle privat.

Tot sovint, però, els pares dels escolars són les persones més reticents a que els seus fills/es vagin sols a peu fins a l'escola i, encara menys, en transport públic i en bicicleta. Per aquest motiu, és necessari donar a conèixer les possibilitats i beneficis que dona

aquesta pràctica així com vetllar perquè el desplaçament es realitzi en les millors condicions.

Actuacions:

- Realitzar campanyes de sensibilització i de promoció de la mobilitat sostenible entre els membres de la comunitat educativa, tant per accedir a peu als centres escolars com en bicicleta, principalment als Instituts d'Educació Secundària (IES).
 - INTRA ha realitzat a diferents centres educatius l'activitat "Observem i aprenem: el camí a l'escola a peu". Es proposa una sortida amb un màxim de 25 alumnes d'edats compreses entre els 7 i els 8 anys per un itinerari definit i amb una durada d'una hora i mitja aproximadament, amb la finalitat de realitzar tasques de conscienciació de la mobilitat per accedir a l'escola a peu.

7.5. PROMOCIÓ DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE

Per tal de promoure un canvi en els hàbits de mobilitat de la ciutadania i que aquests siguin interioritats per la població és necessari reforçar els missatges que es volen transmetre. Per aquest motiu és requerida la realització de campanyes continuades al llarg de l'any. Aquestes poden ser específiques de temes diversos relacionats amb la mobilitat sostenible i segura.

Actuacions:

- Organització i promoció de campanyes relacionades amb:
 - El transport públic
 - L'ús de la bicicleta com un mitjà de transport quotidià
 - L'hàbit de caminar i els seus beneficis per a la salut
 - Aparcar correctament (respectant els passos de vianants, les places reservades per PMR, etc.)
 - Donar a conèixer el servei de cotxe multiusuari i de compartir cotxe
 - Donar a conèixer les diferents ordenances municipals relacionades amb la mobilitat: soroll, circulació, aparcament, bicicleta, etc. i tenir especial cura en el seu compliment

7.6. PROMOCIÓ DEL COTXE COMPARTIT

Des de l'any 2003 diversos ajuntaments s'han adherit al servei de www.compartir.org amb la voluntat d'incidir en la població en una altra manera de viatjar. Es tracta de

compartir el cotxe tant a l'hora de fer un viatge com per als desplaçaments diaris a la feina.

La pàgina principal del portal ofereix diverses possibilitats de desplaçaments. Cada ajuntament decideix en quins grans blocs vol organitzar la recerca dels compartidors de vehicle, tot i que els més habituals solen ser per anar a treballar, anar a la universitat i anar de viatge.

Actualment hi ha 42 ajuntaments o entitats que participen del projecte: 33 són municipis catalans, als qual s'hi afegeix el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona. La resta són de fora de Catalunya i s'hi poden trobar municipis del País Basc, la Comunitat de Madrid, Andorra i també el Parque Empresarial Zuatzu.

De moment la iniciativa ha generat 55.000 viatges anuals, suposant un estalvi aproximat de 100.000 trajectes. Si la mitjana d'ocupació general és d'1,2 persones per vehicle, els desplaçaments compartits tenen una mitjana de 2,8.

De l'experiència resultant al conjunt de tots els municipis que comparteixen la iniciativa s'extreu que la major part dels usuaris són persones que desitgen desplaçar-se cada dia al treball. El 44% demanen o ofereixen recorreguts amb una freqüència diària; el 17% setmanal i el 16% mensual.

En algun dels municipis on s'ha implantat el servei de "Compartir cotxe" també s'ha posat en marxa el servei de compartir aparcament, consistent en oferir una plaça que durant unes hores és buida.

Actuacions:

- Impulsar un sistema per afavorir el compartir cotxe

En l'àmbit de Lloret de Mar, el PMU proposa millorar l'ocupació dels vehicles privats que accedeixen al centre urbà.

El mecanisme d'implantació del cotxe compartit es basa fonamentalment en una base de dades amb la informació referent als usuaris que es pot consultar per Internet o Intranet.

Amb l'ús d'aquests mitjans és possible permetre un contacte ràpid i dinàmic entre els interessats. El sistema inclou les dades referents a cada participant i les pròpies de la destinació:

- Nom, sexe, edat, telèfon, e-mail, adreça particular, fumador, conductor
- Característiques del vehicle
- Empresa i horari d'entrada o sortida en Hores i Minuts

En petites empreses o companyies amb menys demanda prevista de cotxe compartit el sistema de contacte es pot realitzar manualment. La gent interessada pot donar les seves dades personals al coordinador de Recursos Humans (o altra figura responsable), a la revista de l'empresa (si n'hi ha) o penjar-ho al menjador. Les persones que s'avinguin a compartir es posaran en contacte a través del mitjà que hagin escollit.

Existeixen 3 maneres diferents de portar a la pràctica un sistema de Cotxe Compartit.

- Des de l'Ajuntament
- Des de l'àmbit de l'empresa
- Des de l'àmbit del polígon o agrupació de polígons.

Per al primer dels casos solament cal inscriure's en un sistema obert d'Internet. En els altres dos, emmarcats en l'àmbit del sector privat, és important considerar altres aspectes a l'hora d'executar el projecte:

- Creació d'una base de dades amb sortida en forma de sistema de contactes a través de la Intranet de l'empresa o d'Internet en el cas dels polígons.
- Realitzar una campanya de promoció.
- Incentius econòmics per als treballadors que comparteixin. Per exemple, en forma d'una reparació anual gratuïta del vehicle.
- Facilitats (econòmiques i d'accés) d'aparcament al recinte de l'empresa.
- Suport en la formalització de pactes, compromisos i normes de convivència.
- Possibilitat de facilitar el retorn garantit en cas d'imprevistos

7.7. CONSOLIDAR LA SETMANA DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

La celebració de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura ha de ser un espai per reforçar la reflexió entre la ciutadania sobre el model de mobilitat que es vol pel municipi, amb l'objectiu d'adoptar canvis cap a formes més sostenibles de desplaçament en els hàbits de mobilitat.

Actuacions:

- Celebrar diferents activitats al llarg d'una setmana al voltant de la sensibilització i de promoció de les formes de mobilitat sostenible i segura. Algunes d'aquestes activitats poden ser:
 - Cursa dels transports
 - Exposicions sobre qüestions relacionades amb la mobilitat
 - Campanya de multes simbòliques
 - Peatonalitzar per una setmana alguns carrers de la ciutat o tancar el centre històric al vehicle privat
 - Realitzar prova pilot d'un servei de lloguer de bicicletes públiques
 - Donar a conèixer el sistema de cotxe multiusuari i de cotxe compartit
 - Bicicletada popular

- Concurs fotogràfic sobre la mobilitat sostenible
- Programació d'un Cicle de cinema relacionat amb la sostenibilitat i la mobilitat
- Promocions escolars per institucions superiors

7.8. EDICIÓ I PUBLICACIÓ DE LA GUIA DE LA MOBILITAT DE LLORET DE MAR

Per tal de donar a conèixer a la ciutadania de Lloret de Mar totes les opcions referents a la mobilitat es proposa editar una guia sobre la mobilitat on es reculli tota la informació relacionada amb aquest àmbit.

Actuacions:

- Es proposa editar i publicar guies on es recullin totes les qüestions referides a la mobilitat de Lloret de Mar:
 - Xarxa d'autobusos urbans i interurbans amb informació sobre els operadors, les línies i els recorreguts, els horaris, les tarifes, els diferents bitllets disponibles i els temps de recorregut aproximat entre diferents punts de la ciutat.
 - Informació sobre el registre de bicicletes que promou l'Ajuntament o els establiments de venda de bicicletes i accessoris de la ciutat.
 - Ubicació de les parades de taxi al municipi, les tarifes vigents i els telèfons de les emissores.
 - Localització dels aparcaments públics i de les zones blaves del municipi, amb les tarifes i els horaris de funcionament.
 - Explicació del sistema de funcionament del cotxe multiusuari i del cotxe compartit, tarifes i opcions disponibles.
 - Xarxa d'estacions de ferrocarril de Lloret de Mar, horaris de funcionament, bitllets i tarifes, línies de bus que arriben a cada estació, telèfon de contacte, etc.
 - Xarxa d'itineraris a peu, zones de vianants del municipi i el temps de recorregut entre diferents punts de la ciutat.
- Presentar tota la informació en un plànol de la ciutat
 - Informar sobre les tasques que realitza la Oficina de la Mobilitat i les tasques que desenvolupa
 - Informar sobre la localització de la seu de la policia municipal, dipòsit de vehicles, com donar de baixa un vehicle, renovació del carnet de conduir, etc.

- Donar a conèixer les bonificacions fiscals per la compra d'un vehicle híbrid/elèctric.
- Facilitar informació i recomanacions a l'hora de desplaçar-se en els diferents mitjans.

7.9. IMPULSAR L'OFICINA DE MOBILITAT DE LLORET DE MAR

El PMU proposa disposar d'un espai físic i cèntric on poder adreçar-se per consultar informació relacionada amb la mobilitat (obres en execució com les rondes de circumval·lació, canvis de circulació per les obres a la xarxa viària, etc.), formular queixes i suggeriments o comprar bitllets de transport públic és una manera de donar visibilitat a les qüestions relacionades amb la mobilitat. A més, pot ser un espai de referència per aquells col·lectius que no estan habituats a consultar la informació per internet, o que comencen a desplaçar-se de forma autònoma per la ciutat (infants i adolescents, o persones nouvingudes).

Actuacions:

- Impulsar l'Oficina de la Mobilitat de Lloret de Mar tot ampliant-ne les seves competències i fer-la més present en el dia a dia de la ciutat. Cal que es converteixi en un espai més d'atenció al ciutadà en matèria de mobilitat.

7.10. MILLORA DE LA WEB DE LA MOBILITAT I DEL TRANSPORT DE LLORET DE MAR

En els darrers anys, Internet s'ha mostrat com una de les eines més potents d'accés a la informació per part de la ciutadania. Disposar en un únic web de tota la informació relacionada amb la mobilitat a Lloret de Mar ha de permetre a la ciutadania la possibilitat de triar la millor opció segons les circumstàncies de cada moment.

Actuacions:

- Millorar la web actual de l'Ajuntament de Lloret de Mar dedicada a l'àmbit de la mobilitat amb informació a dos nivells: una estàtica amb els mateixos continguts que apareixerien a la guia de la mobilitat (actuació 7.5.2.4) i, un segon apartat amb informació dinàmica que es va actualitzant permanentment:
 - Afectacions de la via pública (talls de circulació, obres, etc)
 - Informació sobre possibles incidències a la xarxa de transport públic
 - Informació sobre el desenvolupament de la Taula de Mobilitat (actes, comissions, documents de treball, etc)

- Possibilitat de consultar el millor itinerari en transport públic des d'un punt de Lloret de Mar a un altre, aplicatiu informàtic similar al Vull anar...
- Enllaços a les pàgines web d'operadors o altres institucions relacionades amb la mobilitat
- Apartat específic per les obres d'infraestructures i projectes de mobilitat que afecten al municipi
- Informació relacionada a la xarxa de transport públic (autobús urbà, autobús interurbà)

7.11. PROMOURE L'ORGANITZACIÓ DE CURSOS DE CONDUCCIÓ EFICIENT I SEGURA EN BICICLETA

La bicicleta es configura com un dels mitjans de transport amb més potencial en els propers anys per a la ciutat de Lloret de Mar. Per això es realitzaran un conjunt d'actuacions que milloraran la xarxa (ampliació de carrils i espais per a la circulació de bicicletes, aparcaments, sistema de bicicletes públiques, etc.).

La convivència amb els altres mitjans de transport i usuaris de l'espai públic requereix que els ciclistes potencials guanyin en confiança i en seguretat en sí mateixos i coneguin les normes bàsiques de circulació, de manera que es faciliti que més gent opti per desplaçar-se en bicicleta habitualment.

Actuacions:

- El present PMU proposa organitzar cursos de circulació en bicicleta a dos nivells; un primer d'iniciació per aquelles persones que no han circulat mai en bicicleta, de manera que es familiaritzin amb els diferents components mecànics d'aquesta, practiquin l'arrencada, l'equilibri, la frenada, etc. en un entorn tancat a la circulació.
- Un segon curs de nivell més avançat estaria adreçat a aquelles persones que volen aprendre a circular de forma segura en bicicleta per la ciutat de Lloret de Mar, tot compartint l'espai amb la resta d'usuaris de l'espai públic. Es faria especial èmfasi en qüestions referides als drets i deures com a ciclistes i al coneixement de la normativa de circulació que regula la circulació de les bicicletes.

7.12. DIFUSIÓ DE L'OFERTA DELS MODES NO MOTORITZATS

Amb la intenció d'augmentar el número de desplaçaments que es realitzen amb modes no motoritzats és necessari donar a conèixer les diferents opcions existents així com els aspectes positius de la seva pràctica quotidiana.

Actuacions:

- Donar a conèixer mitjançant diferents canals (revista municipal, web de la mobilitat, ràdio Lloret, etc.) tota la informació que pugui estar relacionada amb els modes no motoritzats per tal de fer-ne promoció entre la ciutadania. La informació faria referència a propostes d'itineraris, consells, activitats, etc.

7.13. POTENCIAR LA FIGURA DE L'AGENT CÍVIC

Lloret de Mar disposa per les temporades d'estiu (6 mesos l'any) d'una plantilla d'agents cívics, la principal funció dels quals és la d'informar, sensibilitzar i difondre actituds cíviques per tal de fomentar accions de bona convivència i respecte entre la ciutadania, així com vetllar pel bon ús dels béns públics i privats de la ciutat. Un dels àmbits d'actuació de la figura de l'agent cívic és en la mobilitat. Per exemple, que no es facin aparcaments indeguts o es respectin les zones de vianants.

Una altra de les tasques encomanades és la d'atendre els dubtes, queixes i suggeriments dels ciutadans així com participar en l'organització i desenvolupament de les campanyes sobre temes concrets de la normativa.

Finalment, han de notificar i descriure les accions poc respectuoses detectades i transcriure-ho als documents elaborats a tal efecte. En cap cas, els agents tenen capacitat sancionadora.

Actuacions:

- El PMU proposa fer participar la figura de l'agent cívic en el moment de planificar i executar les diferents campanyes relacionades amb l'àmbit de la mobilitat per tal que en reforci el missatge.

8. NORMATIVA I NOUS INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ

En els Plans de Mobilitat Urbana una part de les actuacions proposades requereixen l'adaptació d'ordenances, plans i altres normatives municipals existents. Per tant, és convenient acompanyar les actuacions fins ara proposades amb les corresponents propostes de modificació de normatives existents, o crear-ne de noves.

D'altra banda, és important que el PMU proposi millores d'accessibilitat dels principals centres generadors com ho són els polígons industrials o centres educatius i sanitaris. Aquestes actuacions s'hauran de realitzar sempre en col·laboració amb la Generalitat de Catalunya, Diputació de Girona, ATM Girona i també amb les empreses que s'hi localitzin.

A continuació es presenten un conjunt d'actuacions relacionades amb les ordenances municipals i també en tot allò que permeti millorar la mobilitat dels centres generadors de mobilitat de Lloret de Mar.

8.1. ORDENANÇA MUNICIPAL DE CIRCULACIÓ, VIANANTS I BICICLETES

La normativa aplicable a Lloret de Mar és el propi Reglament general de circulació, amb les seves modificacions (Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, del Reglamento General de Circulación para la aplicación y desenvolvimiento del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprovat per el Reial Decret Legislatiu 339/1990, de 2 de març)

Tenint en compte que el reglament és un marc regulador de caràcter comú per al conjunt d'Espanya, generalment els municipis de major població disposen d'una normativa específica que regula aspectes més específics de la mobilitat urbana (Ordenança reguladora de l'ús de la via pública de Lloret de Mar i Ordenança municipal de circulació de Lloret de Mar). En aquest sentit, es fa necessari que l'Ajuntament actualitzi l'ordenança d'acord amb els nous requeriments de mobilitat. Particularment, que englobi aspectes relacionats amb la circulació de vehicles a motor, les bicicletes, l'estacionament, els vianants i la seguretat viària, entre d'altres.

Actuacions:

- Redacció d'una ordenança de circulació i de vianants que consideri la incorporació, entre d'altres, dels següents elements:
 - Els nous requeriments establerts en el Reglament general de circulació
 - Nous mitjans de transport
 - Circulació dels vianants
 - Senyalització i condicions de circulació de les àrees de vianants
 - Zones de prioritat invertida i zones 30
 - Velocitat dels vehicles
 - Circulació de bicicletes
 - Motocicletes i ciclomotors

- Carrils reservats i parades de transport públic
- Estacionament (prohibicions, reserves, senyalització, etc.)
- Càrrega i descàrrega de mercaderies
- Circulació de vehicles pesants i de mercaderies perilloses
- Retirada de vehicles
- Infraccions a la legislació de trànsit i la seguretat viària
- Etc.

Per tal d'afavorir que els diferents usuaris de la via pública s'hi vegin representats, l'Ajuntament propiciarà diferents mecanismes per tal que els membres de la Taula de la Mobilitat de Lloret de Mar puguin participar en la redacció de l'ordenança.

8.2. SEGUIMENT DE LA ORDENANÇA MUNICIPAL DE REGULACIÓ DEL SOROLL

El trànsit és un factor molt important en la producció de soroll dins de les ciutats. Així, el nivell de contaminació acústica que suporten algunes vies i barris fa difícil la utilització de l'espai públic com a espai de relació. Tant és així que la contaminació acústica es relaciona directament amb diverses malalties humanes.

L'Ajuntament de Lloret de Mar realitza, des de fa diversos anys, el seguiment de l'impacta sonor a la ciutat. Actualment s'està treballant per realitzar el mapa de capacitat acústica. Per poder realitzar el mapa de situació acústica existent i així traçar els mapes de desviacions diürnes i nocturnes.

Actuacions:

- El PMU proposa realitzar els mapes de desviacions diürnes i nocturnes a més de realitzar un seguiment de l'ordenança per tal que es complexi i es continuï treballant per a la millora de la contaminació acústica de Lloret de Mar.

9. INDICADORS DE SEGUIMENT

Els següent quadre d'indicadors ens permet fer una avaluació sobre l'adequació del sistema de mobilitat als criteris proposats de sostenibilitat, seguretat, eficiència i equitat, així com als objectius sectorials aprovats per la Taula de mobilitat.

Es tracta de 42 indicadors, molts d'ells recomanats per les Directrius nacionals de mobilitat, que permeten fer la funció d'Observatori de la Mobilitat com a instrument de seguiment i control dels objectius del PMU.

Amb la finalitat d'avaluar el grau de compliment i possibilitar la implementació de mesures correctores, s'assignen valors per a l'escenari objectiu de l'any 2018 coincidint en el període de vigència del PMU, tot i que la visió estratègia es fixa amb valors per al 2024.

Nom indicador	Valor Actual (2012)	Valor Tendencial (2018)	Valor Objectiu (2018)	Valor Tendencial (2024)	Valor Objectiu (2024)
1. Global					
1.1. Repartiment modal total					
1.1.1. A peu i en bicicleta	50%	52%	61%	55%	62%
1.1.2. En transport públic	5%	6%	10%	7%	11%
1.1.3. En vehicle privat motoritzat	45%	42%	29%	38%	27%
1.2. Repartiment modal intern					
1.2.1. A peu i en bicicleta	64%	68%	79%	71%	80%
1.2.2. En transport públic	1%	1%	4%	1%	4%
1.2.3. En vehicle privat motoritzat	34%	31%	17%	28%	16%
1.3. Repartiment modal connexió (mobilitat generada-atreta)					
1.3.1. A peu i en bicicleta	2%	2%	4%	3%	4%
1.3.2. En transport públic	17%	22%	30%	27%	35%
1.3.3. En vehicle privat motoritzat	81%	76%	66%	70%	61%

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

2. Vianants

2.1 Espais amb prioritat per a vianants	26,3%	26,3%	38,8%	26,3%	50%
2.2 Passos vianants adaptats	28%	28%	53%	28%	100%
2.3 Voreres amb amplada útil no accessible	13%	13%	6,5%	13%	0%

3. Bicicletes

3.1. Longitud d'itineraris per a bicicletes	5,6km	5,6km	13,75km	5,6km	22km
3.2. Longitud d'itineraris ciclables senyalitzats	5,6km	5,6km	10,35km	5,6km	15,1km
3.3. Nombre d'aparcaments per a bicicletes	60	60	75	60	75

4. Transport Públic

4.1. Nombre de viatgers anuals de les línies de transport públic urbà	383.127	357.300	1.228.200	393.900	1.477.200
4.2. Cobertura territorial del transport públic	49,6%	49,6%	65%	49,6%	65%
4.3. Freqüència mitjana de pas (min hora punta)	90-20	90-20	20	90-20	20
4.4. Velocitat comercial transport públic urbà (D)	14,5 km/h	14,5 km/h	18km/h	14,5 km/h	18km/h
4.5. Quilòmetres d'itinerari d'autobús per viari en situació de congestió en hora punta	13,5km	13,5km	0km	13,5km	0km

5. Vehicle Privat Motoritzat

5.1 % d'aparcament regulat en calçada	4%	4%	35%	4%	70%
5.2. % d'espai públic destinat als vehicles motoritzats (circulació i aparcament)	61,2%	61,2%	56%	61,2%	50%
5.3. Superfície urbana pacificada	0km²	0km ²	6,6 km²	0 km ²	13,2km²
5.4. Nivell d'autocontenció dels desplaçaments	76,5%	76,5%	76,5%	76,5%	76,5%
5.5. Distància mitjana dels desplaçaments interns en vehicle privat	21,3 km	22,6 km	19,4 km	20 km	18,8 km
5.6. Ràtio d'ocupació dels cotxes (dies feiners)	1,8	1,8	2,8	1,8	2,8

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

5.7. Flota de vehicles municipals híbrids o elèctrics

0%

0%

5%

0%

10%

9. Fluxos ambientals

9.1. Consum energètic del transport (tep/any)

29.227

32.718

35.093

39.737

42.508

9.2. Emissió de gasos d'efecte hivernacle (t/any)

66.935

68.512

64.371

75.212

70.557

9.3. Emissió PM10 (t/any)

78

78

73

84

79

9.4. Emissions NOx (t/any)

462

365

386

336

357

10. FITXES DE LES PROPOSTES D'ACTUACIÓ

1.1 Ampliar l'actual zona d'estar al centre urbà		
1. Àmbit d'actuació		
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants		
2. Objectius		
Millorar la mobilitat dels modes no motoritzats, la seguretat i la qualitat ambiental		
3. Descripció de l'actuació		
Ampliar l'àrea de preferència per a veïns i serveis (28.000m ²).		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Casc antic	Construir 28.000 m ² de plataforma única i senyalització x 215€/m ² : 6.020.000€	
5. Documentació gràfica de referència		
Plànol de millora de la superfície de vianants		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitjana	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar. Servei d'Obres Públiques. Ajuntament de Lloret de Mar. Àrea d'Urbanisme. Ajuntament de Lloret de Mar.
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.		% de superfície destinada a vianants.

1.2		Millorar l'oferta pels desplaçaments a peu entre els principals punts de la ciutat	
1. Àmbit d'actuació			
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants			
2. Objectius			
L'objectiu és que, com a mínim un 40% de l'espai estigui destinat als vianants i fomentar els desplaçaments a peu.			
3. Descripció de l'actuació			
Millorar les condicions d'accessibilitat en els 13.600 metres d'itineraris verticals i 13.100 metres d'itineraris horitzontals.			
Realització d'un estudi pel desenvolupament de la xarxa de vianants.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Casc urbà		Estudi desenvolupament de la xarxa de vianants de 14 itineraris x 1.200€/itinerari: 16.800€.	
5. Documentació gràfica de referència			
Plànol Xarxa principal d'itineraris per a vianants			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Àrea d'Urbanisme. Ajuntament de Lloret de Mar Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar Servei d'Obres Públiques. Ajuntament de Lloret de Mar	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.		% de l'espai destinat a vianants % de voreres accessibles % de passos accessibles Desplaçaments no motoritzats	

1.3 Senyalització dels itineraris	
1. Àmbit d'actuació	
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants	
2. Objectius	
Fomentar els desplaçaments a peu a través d'una xarxa d'itineraris per a vianants eficient, útil, pràctica i còmode.	
3. Descripció de l'actuació	
Habilitar 56 senyals verticals d'orientació direccional	
Habilitar 4 tòtems verticals informatius	
Habilitar senyalització horitzontal	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Casc urbà	56 senyals vertical amb suport x 215€/senyal: 12.040€
5. Documentació gràfica de referència	4 tòtems verticals informatius x 750€/tòtem: 3.000€
Plànol Xarxa principal d'itineraris per a vianants	Senyalització horitzontal a determinar segons estudi desenvolupament de la xarxa de vianants.
6. Fase	7. Prioritat
De 0-6 anys	Alta
	9. Responsable
	Àrea d'Urbanisme. Ajuntament de Lloret de Mar Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar Servei d'Obres Públiques. Ajuntament de Lloret de Mar
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.	Número de desplaçaments de vianants Metres d'itinerari de vianants

1.4 Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants**1. Àmbit d'actuació**

Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants

2. Objectius

Reduir al màxim l'afecta barrera que provoca el pas d'algunes infraestructures pel centre urbà, tot millorant la seguretat i comoditat dels trajectes dels vianants.

3. Descripció de l'actuació

Reforçar la permeabilitat de tots els ramals en els encreuaments més concorreguts de l'avinguda Vila de Blanes (entre Just Marlés i Pau Casals).

4. Zona d'actuació

Àmbit urbà

8. Cost (€)

Cost a determinar.

5. Documentació gràfica de referència**6. Fase**

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Àrea d'Urbanisme. Ajuntament de Lloret de Mar
Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar
Servei d'Obres Públiques. Ajuntament de Lloret de Mar

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Velocitat mitjana dels vehicles a les travesseres urbanes
Aforament dels vianants a les cruïlles de les travesseres

1.5		Millorar la seguretat a les cruïlles
1. Àmbit d'actuació		
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants		
2. Objectius		
Minimitzar els factors de risc que poden provocar algun accident		
3. Descripció de l'actuació		
Millorar les intersecció entre el carrer Aiguaviva, avinguda Vidreres i pesatge Senyora de Rossell. I la intersecció entre carrer de la Sènia del Rabich, Rector Felip i Oliva.		
Millorar les interseccions al tram de l'avinguda de Blanes entre el carrer Amèrica i carrer Girona.		
Millorar les interseccions a l'avinguda Just Marlès entre l'avinguda Vila de Blanes i pg. Agustí Font.		
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)	
Casc urbà	Cost imputat dins el PLSV	
5. Documentació gràfica de referència		
-		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar Servei d'Obres Públiques. Ajuntament de Lloret de Mar Àrea d'Urbanisme. Ajuntament de Lloret de Mar
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		Accidents de trànsit registrats en cruïlles segons tipus d'usuari implicat Víctimes d'accidents de trànsit registrats en cruïlles, segons gravetat dels danys.

1.6		Actualitzar i coordinar les actuacions realitzades amb el Pla d'Accessibilitat Municipal	
1. Àmbit d'actuació			
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants			
2. Objectius			
Assolir la progressiva eliminació de les barreres arquitectòniques als diferents àmbits de població com són la via pública i el transport			
3. Descripció de l'actuació			
Actualitzar el Pla d'Accessibilitat Municipal.			
Tenir en compte el Pla d'Accessibilitat Municipal a l'hora de planificar, dissenyar i executar qualsevol actuació a la via pública i treballar coordinadament per tal d'aplicar allò establert en aquest instrument en els propers anys.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Casc urbà		Estudi d'actualització del PAM: 5.000€	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	
De 0-6 anys		Alta	
9. Responsable			
Àrea d'Urbanisme. Ajuntament de Lloret de Mar Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar Serveis Socials. Ajuntament de Lloret de Mar			
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.		Evolució de les queixes/incidències sobre problemes d'accessibilitat a la via pública Número de barreres arquitectòniques (existents i eliminades)	

1.7 | Millora i arranjamet de voreres**1. Àmbit d'actuació**

Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants

2. Objectius

Assolir la progressiva eliminació de les barreres arquitectòniques i millorar l'accessibilitat de l'espai públic.

3. Descripció de l'actuació

Ampliar les voreres amb una secció inferior a 0,9 metres sense alternativa de pas fins a un mínim de 1,5m.

4. Zona d'actuació

Casc urbà

8. Cost (€)

Ampliació de 1160m² vorera x 125€/m² (vorera panot, vorada granítica): **145.275€**

5. Documentació gràfica de referència

Proposta d'adaptació de passos de vianants

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Mitjana

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de Mar
Servei d'Obres Públiques. Ajuntament de Lloret de Mar
Servei de Manteniment de la Via Pública.
Ajuntament de Lloret de Mar

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Percentatge i número de passos de vianants adaptats

1.8 Adequació i implantació de nous passos de vianants**1. Àmbit d'actuació**

Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants

2. Objectius

Ajustar a un criteri únic qualsevol actuació que es realitzi en el procés d'adaptació dels passos de vianants

3. Descripció de l'actuació

Aplicar els criteris tècnics i normatius del Decret 135/1995, de 24 de març, en les actuacions als passos de vianants.

Adaptar el 25% dels passos que no estan adaptats a curt termini (132 passos).

Realitzar les millores necessàries per adaptar els 251 passos actualment practicables.

Estudiar la implementació de nous passos de vianants segons prioritats dels tècnics municipals.

4. Zona d'actuació

Casc urbà

8. Cost (€)

Millora 251 passos practicables x 750€/millora: **188.250€**
132 reforma x 1.500€/reforma= **198.000€**

5. Documentació gràfica de referència

Proposta d'adaptació de passos de vianants

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Mitjana

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de Mar
Servei d'Obres Públiques. Ajuntament de Lloret de Mar
Servei de Manteniment de la Via Pública.
Ajuntament de Lloret de Mar

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE, ICAEN.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Percentatge i número de passos de vianants adaptats

1.9		Incrementar les cruïlles amb semàfors sonors a tota la ciutat	
1. Àmbit d'actuació			
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants			
2. Objectius			
Adaptar les cruïlles semaforitzades per tal que els col·lectius amb dificultats de mobilitat puguin creuar-les amb seguretat.			
3. Descripció de l'actuació			
Habilitar 12 semàfors sonors adaptats a invidents per tal que totes les cruïlles semaforitzades estiguin adaptades.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Casc urbà		12 semàfors acústics per invidents x 342€/u: 4.104€	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	
De 0-6 anys		Alta	
		9. Responsable	
		Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar ONCE IMSERSO	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS, ONCE.		Nombre de cruïlles semaforitzades	

1.10		Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat	
1. Àmbit d'actuació			
Augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants			
2. Objectius			
Millorar l'accessibilitat de la via pública per a PMR			
3. Descripció de l'actuació			
Dissenyar la ubicació del mobiliari urbà segons criteris d'accessibilitat, no tan sols de persones amb mobilitat reduïda sinó del conjunt de la població.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Municipal		Cost imputats als serveis de l'ajuntament	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys		Alta	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar Àrea d'Urbanisme. Ajuntament de Lloret de Mar Servei d'Obres Públiques. Ajuntament de Lloret de Mar. Servei de Manteniment de la Via Pública. Ajuntament de Lloret de Mar Servei de Residus i Neteja Viària. Ajuntament de Lloret de Mar
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		Mobiliari urbà adaptat als criteris d'accessibilitat.	

1.11	Establir convenis entre l'Ajuntament de Lloret de Mar i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat.	
1. Àmbit d'actuació		
Vianants, Barreres i Accessibilitat		
2. Objectius		
Millorar l'accessibilitat del municipi		
3. Descripció de l'actuació		
<p>Establir uns canals de comunicació directa entre l'administració i les entitats i associacions de persones amb discapacitat ha de permetre disposar d'informació de primera mà als gestors municipals de les actuacions a realitzar en matèria d'accessibilitat..</p> <p>Establir convenis de col·laboració entre l'Ajuntament de Lloret de Mar i les entitats i associacions de persones amb discapacitat de la ciutat amb l'objectiu de treballar de forma coordinada en les actuacions en matèria de mobilitat i d'accessibilitat.</p>		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Municipal		Cost imputats als serveis de l'ajuntament
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys	Alta	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar Àrea d'Urbanisme. Ajuntament de Lloret de Mar Serveis Socials. Ajuntament de Lloret de Mar
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta

2.1 Ampliar la xarxa de vies ciclistes	
1. Àmbit d'actuació	
Ciclistes	
2. Objectius	
Establir unes condicions per fer els desplaçaments en bicicleta siguin més segurs, continus i còmodes. I dotar la ciutat de les infraestructures necessàries per l'ús de la bicicleta	
3. Descripció de l'actuació	
Habilitar 9.577 metres de carril bici segregat. Habilitar 6.739 metres d'itinerari preferent bici (no segregat).	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Municipal	Habilitar 9.577m carril bici segregat x 150€/m: 1.436.550€
5. Documentació gràfica de referència	Habilitar 6.739 d'itinerari no segregat x 23€/m: 154.997€
Plànol proposta de xarxa de carril bici i aparcament.	
6. Fase	7. Prioritat
De 0-6 anys	Alta
9. Responsable	
Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar Servei d'Obres Públiques. Ajuntament de Lloret de Mar	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS...	Quota d'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians interns. m/1.000 habitants de malla ciclable.

2.2 Incentivar la connexió intermunicipal de vies ciclistes

1. Àmbit d'actuació

Ciclistes

2. Objectius

Fomentar l'ús de la bicicleta per els desplaçaments quotidians intermunicipals

3. Descripció de l'actuació

Incentivar la cooperació municipal per a la construcció de vies ciclistes intermunicipals

Adaptació per a ciclistes de la carretera de Blanes amb un carril bidireccional segregat.

Estudi de l'adaptació per a la circulació de bicicletes dels itineraris entre Lloret de Mar , Tossa de Mar i Vidreres.

4. Zona d'actuació

Terme municipal i municipis veïns

8. Cost (€)

1,75km (3,5km/2) carril bidireccional segregat x 175€/m: **306.250€**

5. Documentació gràfica de referència

Plànol proposta de xarxa de carril bici i aparcament.

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat. Diputació de Girona.
Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Quota d'ús de la bicicleta en els desplaçaments de connexió quotidians
Km de vies ciclistes interurbanes de connexió amb Lloret de Mar.

2.3 Estudi d'implementació de la xarxa de bicicletes

1. Àmbit d'actuació

Ciclistes

2. Objectius

Millorar les condicions de les infraestructures de les vies ciclistes per incrementar-ne l'ús

3. Descripció de l'actuació

Desenvolupar una proposta de detall per a la implementació efectiva de la xarxa de bicicletes per tal de definir dels itineraris generals de la xarxa de bicicletes, realitzar una proposta de senyalització i promoció i establir uns criteris i solucions tipus.

4. Zona d'actuació

Municipal

8. Cost (€)

Estudi d'implementació de la xarxa de bicicletes: **7.700€.**

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de Mar
Àrea d'Urbanisme. Ajuntament de Lloret de Mar
Servei d'Obres Públiques. Ajuntament de Lloret de Mar
Servei de Manteniment de la Via Pública.
Ajuntament de Lloret de Mar.

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

% d'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians.

2.4 Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes**1. Àmbit d'actuació**

Ciclistes

2. Objectius

Millorar les condicions i la seguretat de la infraestructura per ciclistes, dotar la ciutat de les infraestructures necessàries per l'ús de la bicicleta i així incrementar el nombre d'usuaris d'aquest mode de transport menys contaminant.

3. Descripció de l'actuació

Habilitar 15 nous aparcaments

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)15 aparcaments x 575€/aparcament: **8.625€****5. Documentació gràfica de referència**

Plànol proposta de xarxa de carril bici i aparcament.

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de Mar

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació,
DTS,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Quota d'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians
Ocupació dels aparcaments de bicicletes

2.5 Promoció del Registre municipal de bicicletes	
1. Àmbit d'actuació	
Ciclistes	
2. Objectius	
Obtenir una base de dades de propietaris i bicicletes i així avançar cap a la gestió i la planificació de polítiques de mobilitat sostenible, potenciant els modes de transport més dèbils.	
3. Descripció de l'actuació	
Promocionar el "registre municipal de Bicicletes per donar-lo a conèixer a la ciutadania a través de mesures com: Editar tríptics explicatius i distribuir-los Publicar el registre a través de la web de la mobilitat de l'Ajuntament. Promocionar un registre comarcal de bicicletes.	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Terme municipal	Edició de tríptics. 1.500€ incorporació i manteniment de la informació a la web municipal. 3.900€
5. Documentació gràfica de referència	
6. Fase	7. Prioritat
De 0-6 anys	Alta
9. Responsable	
Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS,...	Número de bicicletes censades al registre Número de denúncies per robatori de bicicletes Número de bicicletes recuperades

2.6		Estudiar la viabilitat d'establir un servei de transport públic individual de bicicletes	
1. Àmbit d'actuació			
Ciclistes			
2. Objectius			
Incentivar l'ús de modes de transport més sostenibles			
3. Descripció de l'actuació			
Estudiar la viabilitat d'impulsar el desenvolupament d'un sistema de préstec de bicis públiques mitjançant un sistema automàtic informatitzat homogeneïtzat			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Estudi de viabilitat d'un sistema de bici pública: 5.000€	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	9. Responsable
De 6 a 12 anys		Baixa	Ajuntament de Lloret de Mar i altres ajuntaments del sistema urbà de Lloret de Mar
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, DTS,...		Quota d'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians Viatges/dia del sistema de bicicletes públiques	

2.7 Pla de promoció de la bicicleta**1. Àmbit d'actuació**

Ciclistes

2. Objectius

Incentivar l'ús de modes de transport més sostenibles

3. Descripció de l'actuació

Realitzar campanyes d'educació i promoció de la bicicleta.

Assignar un/a responsable dins l'ajuntament.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

Cost de campanyes indefinits

Cost imputat als serveis de l'Ajuntament

5. Documentació gràfica de referència**6. Fase**

De 0 a 12 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Ajuntament de Lloret de Mar.

10. Possibles fonts de finançament**11. Indicador d'avaluació de la proposta**

Quota d'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians

3.1		Redacció del Plecs Tècnics de la renovació de la concessió del transport públic de Lloret de Mar	
1. Àmbit d'actuació			
Mitjans de transport públic i passatgers			
2. Objectius			
Millorar la competitivitat del servei urbà d'autobusos davant del vehicle privat i adaptar la xarxa a les necessitats de mobilitat de la població.			
3. Descripció de l'actuació			
Replantejament de la xarxa de transport públic urbà. Desenvolupament d'una proposta factible tant a nivell de mobilitat, socialment i econòmicament. Redacció dels plecs.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Redacció dels plecs tècnics: 17.800€	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	
De 0-6 anys		Alta	
9. Responsable			
Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar			
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...		Viatges anuals en transport públic urbà Quota d'ús del transport públic urbà Variació de l'accessibilitat en transport públic dels diferents barris de la ciutat.	

3.2 Millora de parades, itineraris i connexió entre barris**1. Àmbit d'actuació**

Mitjans de transport públic i passatgers

2. Objectius

Millorar la competitivitat del servei urbà d'autobusos davant del vehicle privat i adaptar la xarxa a les necessitats de mobilitat de la població.

3. Descripció de l'actuació

Redissenyar la xarxa de transport públic actual (L4 i L5).

Millorar la connexió de transport públic urbà entre els barris de la ciutat i redistribució de les parades del Rieral.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 32. Proposta d'actuacions a la xarxa de transport públic.

8. Cost (€)

Desplaçament de les parades 29 i 28 x 89€/despl.parada: **178€**

Habilitar 4 marquesines noves x 8.000€/parada amb marquesina: **32.000€**

Habilitar 3 marquesines amb plataforma d'accés x 17.285€/marquesina amb plataforma: **51.855€**

Instal·lar 32 bancs x 300€/banc: **9.600€**

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de Mar

PUJOL I PUJOL

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Viatges anuals en transport públic urbà

Quota d'ús del transport públic urbà

Variació de l'accessibilitat en transport públic dels diferents barris de la ciutat.

3.3 Augmentar la freqüència de pas**1. Àmbit d'actuació**

Mitjans de transport públic i passatgers

2. Objectius

Millorar la competitivitat del servei urbà d'autobusos davant del vehicle privat i adaptar la xarxa a les necessitats de mobilitat de la població.

3. Descripció de l'actuació

Millorar la freqüència de pas (de 20 min) les línies 1, 2, 4 i 5.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

1,9€/km any x 173.700 km any/línia :
330.030€/línia.

5. Documentació gràfica de referència

Proposta d'actuacions a la xarxa de transport públic.

Total: **1.320.120€**

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de Mar
PUJOL I PUJOL

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, ATM,
Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Viatges anuals en transport públic urbà
Quota d'ús del transport públic urbà
Variació de l'accessibilitat en transport públic dels diferents barris de la ciutat.

3.4 Millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús**1. Àmbit d'actuació**

Transport públic i els passatgers

2. Objectius

Millorar la competitivitat i qualitat del servei de l'autobús urbà.

3. Descripció de l'actuació

Ampliar les parades amb marquesines. Bàsicament en parades amb més pujades i aquelles amb freqüències de pas baixes, per fer més còmode l'espera.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

Cost imputat a l'actuació 3.2.3

5. Documentació gràfica de referència

Plànol 32 proposta d'actuacions a la xarxa de Transport Públic

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de Mar
PUJOL I PUJOL

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Velocitat comercial i de recorregut del transport públic urbà de superfície
% de parades amb marquesina

3.5

Millora de la informació a l'usuari

1. Àmbit d'actuació

Mitjans de transport públic i passatgers

2. Objectius

Millorar la competitivitat i qualitat del servei de l'autobús urbà, tot millorant la informació a les parades i internet a temps real.

3. Descripció de l'actuació

Facilitar a l'usuari del transport públic urbà la informació dinàmica d'incidències de la xarxa en temps real, a través de la pàgina web municipal.

Estudiar la possibilitat d'implementar sistemes d'informació dinàmica a les parades més concorregudes.

Habilitar informació gràfica a totes les parades

Estudiar la possibilitat de desenvolupar una aplicació per smartphone.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

Programar i manteniment de la web: **3.000€**

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de Mar

PUJOL I PUJOL

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Número d'incidències
Número de visites a la web

3.6		Millorar les infraestructures de la xarxa de transport públic urbà	
1. Àmbit d'actuació			
Transport públic i els passatgers			
2. Objectius			
Millorar la competitivitat i qualitat del servei de l'autobús urbà. L'objectiu d'aquestes propostes és augmentar la velocitat comercial i fer-lo més còmode i atractiu.			
3. Descripció de l'actuació			
Habilitar un carril BUS a l'avinguda Vila de Blanes entre avinguda Fenals i Just Marlés			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Av. Vila de Blanes		Construcció de 4.500m ² de carril bus segregat x 90€/m ² : 405.000€	
5. Documentació gràfica de referència			
Plànol 32 proposta d'actuacions a la xarxa de Transport Públic			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar PUJOL I PUJOL	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...		Velocitat comercial i de recorregut del transport públic urbà de superfície % de parades amb marquesina	

3.7		Promoure accions per millorar la seguretat dels usuaris del transport públic	
1. Àmbit d'actuació			
Transport públic i passatgers			
2. Objectius			
Garantir i millorar la seguretat amb qualsevol mitjà de transport públic de la ciutat i a qualsevol hora del dia.			
3. 3. Descripció de l'actuació			
Potenciar la col·laboració entre els diferents àmbits de l'Ajuntament per garantir i millorar la seguretat amb qualsevol mitjà de transport públic de la ciutat i a qualsevol hora del dia.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Estacions autobús urbà i interurbà.		Cost imputat als serveis de l'Ajuntament.	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	
De 0-6 anys		Alta	
		9. Responsable	
		Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar Servei de Seguretat Ciutadana. Ajuntament de Lloret de Mar	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		Denúncies localitzades en serveis de transport públic	

3.8		Coordinar la xarxa de transport públic per facilitar la intemodalitat i la optimització de la xarxa	
1. Àmbit d'actuació			
Transport públic i passatgers			
2. Objectius			
Facilitar l'intercanvi modal millorant la coordinació física i horària entre les xarxes de transport públic.			
3. Descripció de l'actuació			
<p>Coordinar els horaris entre els diferents mitjans de transport; recomanant un temps d'espera òptim inferior a 15 minuts en les hores punta.</p> <p>Transformació de l'entorn de l'estació de Lloret de Mar en un centre intermodal</p> <p>Ampliació de les voreres de l'àrea intermodal a l'amplada recomanable segons el Codi d'Accessibilitat de Catalunya</p>			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Entorn de l'estació de Lloret de Mar		Transformació de l'àmbit de l'estació de Lloret de Mar.	
5. Documentació gràfica de referència		<p>Estudi sobre la coordinació física i horària entre autobús urbà i interurbà: 10.000 €.</p> <p>Estudiar l'elaboració d'acords de col·laboració per facilitar coordinació entre el transport de viatgers per carretera urbà i interurbà: 9.000€.</p>	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...		<p>Elaboració de l'estudi de coordinació física i horària dels mitjans de transport públic.</p> <p>Reunions entre ajuntament, els operadors de transport i altres administracions competents</p> <p>Parades de transport públic amb serveis urbans i interurbans</p>	

3.9

Estudiar la possibilitat de millorar la cobertura amb un sistema de transport a la demanda (STD)

1. Àmbit d'actuació

Mitjans de transport públic i passatgers

2. Objectius

Millorar la competitivitat del servei urbà d'autobusos davant del vehicle privat i adaptar la xarxa a les necessitats de mobilitat de la població.

3. Descripció de l'actuació

Realitzar un estudi pel disseny i implementació del STD.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

Realització de l'estudi: **15.000€**

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de Mar
PUJOL I PUJOL

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Viatges anuals en transport públic urbà
Quota d'ús del transport públic urbà
Variació de l'accessibilitat en transport públic dels diferents barris de la ciutat.

3.10		Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives	
1. Àmbit d'actuació			
Transport públic i els passatgers			
2. Objectius			
Millorar la qualitat de l'aire de Lloret de Mar, reduint les emissions GEI i els consums energètics de la flota d'autobusos urbans.			
3. Descripció de l'actuació			
Estudiar la introducció d'energies renovables en la flota actual de Pujol i Pujol. Seguint amb la línia estudiada pel mateix operador d'introduir vehicles híbrids (combinats amb electricitat) o que funcionin amb gas natural.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Flota d'autobusos Pujol i Pujol		Estudi per introduir energies renovables a la flota actual de Pujol i Pujol. 5.900€.	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	
De 0-12 anys		Mitja	
		9. Responsable	
		Mobilitat, Trànsit i Transport. Ajuntament de Lloret de Mar PUJOL I PUJOL	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...		Proporció de vehicles de la flota d'autobusos urbans que utilitzen combustibles i sistemes de tracció més sostenibles i saludables pel mediambient. Contaminació atmosfèrica	

3.11		Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat	
1. Àmbit d'actuació			
Transport públic i els passatgers			
2. Objectius			
Millorar el servei de transport públic amb autobús interurbà i així augmentar el repartiment modal d'aquests mitjans en els fluxos de connexió amb altres municipis.			
3. Descripció de l'actuació			
Consolidar i reforçar la connexió amb Blanes i Girona. Vetllar pel compliment de les propostes descrites al Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012. Sol·licitar millores a les empreses que ofereixen els serveis i a les administracions competents.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal i entorn metropolità		Cost imputats als serveis de l'ajuntament	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar.	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		Reunions entre l'Ajuntament, els operadors de transport i altres administracions complementaries.	

3.12		Realitzar el seguiment del compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà	
1. Àmbit d'actuació			
Transport públic i els passatgers			
2. Objectius			
Regenerar la xarxa i reforçar l'oferta del transport públic interurbà.			
3. Descripció de l'actuació			
Fer el seguiment, des de l'Ajuntament de Lloret de Mar, del compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Flota d'autobusos i estació de transport públic.		Cost imputats als serveis de l'ajuntament	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		Percentatge de vehicles i línies adaptades a PMR, amb SAE i amb certificació ISO	
		Edat mitjana de la flota	

3.13		Millorar la qualitat del servei que actualment ofereix el sector del taxi a Lloret de Mar	
1. Àmbit d'actuació			
Transport públic i els passatgers			
2. Objectius			
Augmentar la quota de desplaçaments que el servei del taxi realitza actualment			
3. Descripció de l'actuació			
Incrementar la dotació de taxis accessibles a PMR			
Millorar la informació disponible a les parades de taxi			
Promoure la renovació de la flota de taxis amb vehicles eficients a nivell ambiental i energètic			
Promoure la implementació de sistemes tecnològics i informàtics que permetin el pagament de les tarifes amb telèfon mòbil, reserva de taxi per internet, etc.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Taxis i parades de taxi de Lloret de Mar, Col·lectiu de taxistes de Lloret de Mar		Millorar la informació de les parades, implantació de sistemes tecnològics i promoure la renovació de la flota de taxis 20.000€	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	
De 6-12 anys		Mitja	
9. Responsable			
Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar			
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...		Percentatge i número de vehicles de la flota accessibles a PMR	
		Percentatge i número de les parades que disposin de la informació necessària	
		Percentatge i número de vehicles de la flota híbrids, elèctrics o amb baixos consums	
		Percentatge i número de vehicles de la flota que disposen del servei de pagament amb targeta o telèfon mòbil.	

3.14 | Estudiar la viabilitat d'altres modes de transport**1. Àmbit d'actuació**

Transport públic i de passatgers

2. Objectius

Augmentar l'oferta dels serveis de transport públic i promoure un major ús d'aquests modes.

3. Descripció de l'actuació

Continuar participant en la planificació, disseny i presa de decisions dels nous modes de transport públic plantejats en el planejament superior

4. Zona d'actuació

Terme municipal de Lloret de Mar

8. Cost (€)

Cost imputat als serveis municipals

5. Documentació gràfica de referència**6. Fase**

De 6-12 anys

7. Prioritat

Baixa

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de Mar
Autoritat del Transport Metropolità
Girona.

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Consell Comarcal, ATM,
Diputació, DTS, ICAEN, IDAE,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Número de noves iniciatives plantejades
Quota d'ús del transport públic

4.1		Participar en la definició de la xarxa viària territorial i de connexió	
1. Àmbit d'actuació			
Vehicle privat, aparcament i mercaderies			
2. Objectius			
Garantir la connexió eficient entre les infraestructures viàries del seu entorn més immediat amb la xarxa bàsica local. L'objectiu és alliberar de trànsit de pas els grans eixos urbans (av. Vila de Blanes i av. Vila de Tossa de Mar).			
3. Descripció de l'actuació			
Continuar les tasques de seguiment i participació en la planificació de les infraestructures viàries del seu entorn. Seguiment del PITC			
Enllaç autopista C-32 amb la rotonda de Fenals i Papalús.			
Enllaç autopista C-32 amb C-63 a Mas Romeu Residencial			
Ronda urbana nord			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Cost d'infraestructures indefinit.	
5. Documentació gràfica de referència			
Proposta de jerarquització de la xarxa viària			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-12 anys	Alta-Baixa	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar	
		Àrea d'Urbanisme. Ajuntament de Lloret de Mar.	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació i Ajuntament.		Quota d'ús del transport privat en els desplaçaments de connexió quotidians	

4.2 Definir la jerarquitzaçió viària: Pla de circulació**1. Àmbit d'actuació**

Vehicle privat, aparcament i mercaderies

2. Objectius

Reduir l'impacta del trànsit en determinats àmbits mitjançant la seva concentració en aquelles vies que suportin millor les intensitats de trànsit elevades. Recuperar la multifuncionalitat del carrer i així abordar una política de gestió de l'espai públic coherent amb els principis de mobilitat sostenible i segura.

3. Descripció de l'actuació

Construcció de 2.383m de xarxa local.

Construcció de 2.333m de xarxa veïnal.

Creació de 10 rotondes.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

Cost d'infraestructures indefinit.

5. Documentació gràfica de referència

Proposta de jerarquitzaçió de la xarxa viària.

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Mitja-Alta

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de Mar
Àrea d'Urbanisme. Ajuntament de Lloret de Mar.

10. Possibles fonts de finançament

Ministerio de Fomento, DTS, Diputació i Ajuntament.

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Quota d'ús del transport privat en els desplaçaments de connexió quotidians
IMD mitjana de la xarxa viària bàsica

4.3 Definir les zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament	
1. Àmbit d'actuació	
Vehicle privat, aparcament i mercaderies	
2. Objectius	
L'actuació consisteix en considerar els carrers que no s'integrin a la xarxa viària bàsica de circulació de la ciutat, com a carrers pacificats, es a dir, integrats en zones 30 i també carrers de prioritat invertida	
3. Descripció de l'actuació	
14,5 ha àrea de prioritat invertida de centre	
57,8 ha àrea de prioritat invertida	
30,5 ha àrea d'activitats	
160,7 ha àrea verda i d'equipaments	
1.056,8 ha àrea de zona 30	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Terme municipal	Implantació de senyalització horitzontal d'entrada. Senyalització horitzontal de simbologia: 28€/m2 x 30 m2/entrada x 65 entrades = 54.600€
5. Documentació gràfica de referència	Coixins Berlinesos + senyalització 5.500€/ut x 5 ut: 27.500€
Àrees ambientals	Senyalització vertical 218€/senyal x 65 senyals: 14.170€
6. Fase	7. Prioritat
0- 12 anys	Alta
	9. Responsable
	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar
	Servei d'Obres públiques. Ajuntament de Lloret de Mar.
	Àrea d'Urbanisme. Ajuntament de Lloret de Mar
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació i Ajuntament.	Superfície pacificada.

4.4 Pla de sentits de circulació	
1. Àmbit d'actuació	
Vehicle privat, aparcament i mercaderies	
2. Objectius	
Augmentar la seguretat viària i augmentar l'espai destinat als vianants o gestió de l'estacionament.	
3. Descripció de l'actuació	
A curt termini sentit únic de circulació als següents trams de carrers: <ul style="list-style-type: none"> • Avinguda de Josep Pla Casadevall entre els carrers Senyora Rossell i Can Guidet, vinguda Vidreres entre av. Vila de Blanes i Jardins, avinguda Passapera, carrer cienfuegos entre Passapera i Fenals, carrer Ramon Casas, carrer Isidre Nonell, carrer Buenos Aires i carrer Costa Carbonell. A llarg termini el PMUS proposa aplicar sentits únics de circulació a tots els vials ubicats dins l'àmbit de la primera corona de gestió de la mobilitat i que no formin part de la xarxa bàsica i d'accessos proposta.	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Casc urbà	Senyalització vertical: 218€ x 18 ut.= 3.924€
5. Documentació gràfica de referència	Senyalització horitzontal de simbologia: 28€ x m2 x 10 entrades x 30m2/entrada: 3000 m2 = 8.400€
Proposta de jerarquització de la xarxa viària	
6. Fase	7. Prioritat
De 0-12 anys	Alta
9. Responsable	
Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar	
Servei d'Obres públiques. Ajuntament de Lloret de Mar.	
Àrea d'Urbanisme. Ajuntament de Lloret de Mar	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació i Ajuntament.	% vials de sentit únic

4.5 Estudi de la gestió integral de l'aparcament.	
1. Àmbit d'actuació	
Vehicle privat, aparcament i mercaderies	
2. Objectius	
Definir l'estratègia per a la gestió integral de l'aparcament, en el que es considerarà una política d'estacionament que doni resposta a cada segment de la demanda: gestions-compres, pàrquings residents, pàrquings de dissuasió, etc.	
3. Descripció de l'actuació	
<p>Eliminar places d'aparcament en les zones de pacificació del trànsit</p> <p>Incrementar l'oferta d'aparcament regulat en calçada</p> <ul style="list-style-type: none"> Ampliar la zona blava (zona Fenlas, pàrquing carrer Mestres) Zona verda exclusiva per a residents al Casc antic i Molí I. Zona verda a la resta d'àmbit urbà. 	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Casc urbà	Senyalització horitzontal i vertical per a aparcaments en filera a la calçada existent: 8€ x m lineal x 28.000 m = 224.000€
5. Documentació gràfica de referència	Personal control i vigilància: 20.000 x 2 = 40.000€
Proposta i gestió de l'aparcament	
6. Fase	7. Prioritat
De 0-6 anys	Alta
	9. Responsable
	<p>Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar</p> <p>Àrea d'Urbanisme. Ajuntament de Lloret de Mar.</p> <p>Servei de Comerç i Turisme. Ajuntament de Lloret de Mar</p>
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament, Diputació, DTS	<p>Rati turismes per places d'aparcament en calçada</p> <p>Ocupació de les places reservades per residents</p> <p>Variació en l'ús de les places en pàrquings públics fora de la calçada</p>

4.6 Redacció d'un estudi complementari d'aparcament

1. Àmbit d'actuació

Vehicle privat, aparcament i mercaderies

2. Objectius

Augmentar l'ocupació dels aparcaments públics fora de calçada i reduir el trànsit d'agitació de la ciutat de Lloret de Mar.

3. Descripció de l'actuació

Realització d'un estudi en profunditat del comportament actual de l'estacionament fora de calçada per tal de promoure noves figures d'abonaments i tarifes que incideixin positivament en l'augment de l'ús d'aquests espais públics.

4. Zona d'actuació

Casc urbà

8. Cost (€)

Realització de l'estudi: **11.900€**

5. Documentació gràfica de referència

Proposta i gestió de l'aparcament

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar

Àrea d'Urbanisme. Ajuntament de Lloret de Mar.

Servei de Comerç i Turisme. Ajuntament de Lloret de Mar

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Diputació, DTS

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Rati turismes per places d'aparcament en calçada

Ocupació de les places reservades per residents

Variació en l'ús de les places en pàrquings públics fora de la calçada

4.7 Incrementar l'oferta d'aparcaments per a motos**1. Àmbit d'actuació**

Vehicle privat, aparcament i mercaderies

2. Objectius

Creació de places d'aparcament per a motos suficients per a evitar l'aparcament a sobre de les voreres als carrers

3. Descripció de l'actuació

Ampliar en una 150% la dotació de places d'aparcament en superfície en la zona comercial més cèntrica de la ciutat (particularment a l'entorn del carrer St. Pere i av. Just Marlés) i a les zones de platja.

4. Zona d'actuació

Nucli antic i centres d'atracció

8. Cost (€)

906 places de motos x 62€/placa: **56.172€**

5. Documentació gràfica de referència**6. Fase**

De 0-12 anys

7. Prioritat

Baixa

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de Mar

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Diputació, DTS

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Relació entre places d'aparcament per a motos i índex de motorització

Infraccions d'aparcament de les motos

Infraccions dels cotxes en aparcaments de motos.

4.8		Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública.	
1. Àmbit d'actuació			
Vehicle privat, aparcament i mercaderies			
2. Objectius			
Establir mesures que permetin reduir la indisciplina des de diferents vessants.			
3. Descripció de l'actuació			
Mesures per reduir la indisciplina des de diferents vessants <ul style="list-style-type: none"> • La indisciplina a les zones d'aparcament reservades • La indisciplina que afecta a la circulació tant de vehicles com a vianants • La indisciplina en el compliment de la normativa de l'ús de les zones blaves (horari o tarifa) o en el compliment de la normativa que afecta la realització de la càrrega i descàrrega per part de vehicles comercials 			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Cost imputat als serveis municipals	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar Policia Local	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		Aparcament il·legal segons tipus d'usuari implicat Aparcament il·legal segons tipus d'espai afectat	

4.9			Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda		
1. Àmbit d'actuació					
Vehicle privat, aparcament i mercaderies					
2. Objectius					
Garantir un mobilitat còmode a PMR					
3. Descripció de l'actuació					
Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya..					
4. Zona d'actuació			8. Cost (€)		
Terme municipal			Cost imputat als serveis municipals		
5. Documentació gràfica de referència					
6. Fase		7. Prioritat		9. Responsable	
De 0-6 anys		Alta		Serveis Socials. Ajuntament de Lloret de Mar Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar	
10. Possibles fonts de finançament				11. Indicador d'avaluació de la proposta	
				Ràtio de places per a PMR	

4.10 Millorar la distribució urbana de mercaderies**1. Àmbit d'actuació**

Vehicle privat, aparcament i mercaderies

2. Objectius

Millorar la gestió de la distribució urbana de mercaderies

3. Descripció de l'actuació

Regular el temps d'estacionament per a la correcta gestió de les zones

Increment de les places reservades per C/D

Establir els millors itineraris pels vehicles pesants

4. Zona d'actuació

Casc Urbà

8. Cost (€)

25.200€

5. Documentació gràfica de referència

Plànol Gestió de l'aparcament públic

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Servei de Mobilitat, Trànsit i Transport públic.
Ajuntament de Lloret de Mar

Servei de Comerç i Turisme. Ajuntament de
Lloret de Mar

Àrea d'Urbanisme. Ajuntament de Lloret de
Mar.

10. Possibles fonts de finançament

Ajuntament, Diputació, DTS,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Nombre de places de càrrega i descàrrega
per districte

Operacions fora de la zona reservada de
càrrega i descàrrega (il·legals).

5.1		Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat	
1. Àmbit d'actuació			
Seguretat viària			
2. Objectius			
Pacificar el trànsit en els carrers que integren la xarxa veïnal i local així com altres mecanismes que permeten la reducció de la velocitat en els trams de major concentració d'accidents a la xarxa viària bàsica i a les travesseres			
3. Descripció de l'actuació			
Establir un conjunt de criteris tècnics (materials, geometria, senyalització, etc.) que afavoreixin la homogeneïtzació dels elements reductors de la velocitat com ho són:			
<ul style="list-style-type: none"> • Bandes rugoses • Passos de vianants elevats d'accés a les zones 30 • Coixins berlinesos • Criteris tècnics per afavorir la seguretat a les cruïlles • Trencament de la trajectòria 			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Àrees ambientals		Cost imputat als serveis municipals	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		% de carrers pacificats	

5.2		Seguiment del Pla Local de Seguretat Viària i redacció de l'informe d'avaluació	
1. Àmbit d'actuació			
Seguretat viària			
2. Objectius			
Reduir les infraccions i així augmentar la seguretat viària.			
3. Descripció de l'actuació			
Seguiment del PLSV i aplicació de les mesures proposades al Pla. Redacció de l'Informe d'avaluació			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Casc urbà		Cost imputat al PLSV	
5. Documentació gràfica de referència		Informe d'avaluació: 10.000€	
6. Fase		7. Prioritat	9. Responsable
De 0-6 anys		Alta	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar Servei Català de Trànsit. Departament d'Interior. Generalitat de Catalunya
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Servei Català de Trànsit		Indicadors del PLSV	

6.1		Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO₂
1. Àmbit d'actuació		
Qualitat ambiental i estalvi energètic		
2. Objectius		
Promoure l'ús d'energies menys contaminants per reduir les emissions de CO ₂		
3. Descripció de l'actuació		
Modificació de l'ordenança que contempli la bonificació de l'impost de circulació de vehicles de classe A i B. Renovació de la flota municipal seguint criteris de baix consum energètic i reducció emissions de CO ₂		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Municipi		Cost imputat als serveis municipals
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitja	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		% vehicles classe A i B respecte el total del parc de vehicles.

6.2		Promoció de combustibles alternatius per al transport
1. Àmbit d'actuació		
Qualitat ambiental i estalvi energètic		
2. Objectius		
Promoure l'ús d'energies menys contaminants per reduir les emissions de CO ₂		
3. Descripció de l'actuació		
Bonificar els vehicles que garanteixin en les especificacions tècniques que el vehicle pot funcionar amb biodièsel en percentatges superiors al 20%.		
Promocionant i impulsant estacions de servei que subministrin biodièsel dins l'entorn urbà del municipi.		
Bonificant l'ús i promocionant i impulsant estacions de recàrrega de bioetanol.		
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)
Municipi		Cost imputat als serveis municipals
5. Documentació gràfica de referència		
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable
De 0-12 anys	Mitja	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta
		% vehicles que utilitzin bioetanol i biodièsel.

6.3 Creació d'una punt de recàrrega de vehicles elèctrics	
1. Àmbit d'actuació	
Qualitat ambiental i estalvi energètic	
2. Objectius	
Promoure l'ús d'energies menys contaminants per reduir les emissions de CO ₂	
3. Descripció de l'actuació	
Implementar una prova pilot d'instal·lació de punts de recàrrega per a cotxes elèctrics Instal·lació de punts als pàrquings i centres comercials	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Pàrquings i Casc antic	Instal·lació de punts de recàrrega a la via pública prova pilot: 15.000€
5. Documentació gràfica de referència	Avaluació de resultats i possibilitat d'estendre la mesura a pàrquings públics i també als aparcaments de centres comercials: 8.400€.
6. Fase	7. Prioritat
De 0-12 anys	Mitja
9. Responsable	
Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, ICAEN, IDAE i Ajuntament	Número de punts de càrrega de vehicles elèctrics.

6.4 Foment de la conducció eficient**1. Àmbit d'actuació**

Qualitat ambiental i estalvi energètic

2. Objectius

Reduir les emissions de CO2

3. Descripció de l'actuació

Promoure la conducció eficient a través de campanyes informatives o convidant a la realització de cursos, col·laboracions i formació en les autoescoles de la ciutat.

4. Zona d'actuació

Municipal

8. Cost (€)

Promoció de cursos de conducció eficient:
9.500€

5. Documentació gràfica de referència**6. Fase**

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de Mar

10. Possibles fonts de finançament

Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament, ICAEN, IDAE, RACC...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Número de participants als cursos realitzats

6.5 Millores sobre la contaminació acústica	
1. Àmbit d'actuació	
Qualitat ambiental i estalvi energètic	
2. Objectius	
Reduir la contaminació acústica	
3. Descripció de l'actuació	
La instal·lació de pantalles acústiques o barreres vegetals en els nous vials que més puguin afectar a la població resident.	
La pavimentació dels vials que suporten un major volum de trànsit amb asfalt absorbent o anti-soroll.	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Nous vials	Costos a imputar als projectes de les noves infraestructures.
5. Documentació gràfica de referència	
6. Fase	7. Prioritat
De 0-12 anys	Mitja
9. Responsable	
Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar	
Servei de Mantaniment de la Via Pública. Ajuntament de Lloret de Mar.	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
	% zones exposades >65dB

7.1		Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat i educació			
2. Objectius			
L'objectiu dels camins escolars és convertir el trajecte d'anar a peu o en bicicleta a l'escola en una activitat quotidiana agradable, saludable i segura per tal que els nens i les nenes puguin fer el trajecte sols.			
3. Descripció de l'actuació			
Ordenació dels entorns del CEIP Pompeu Fabra i CEIP Àngels Alemany per tal de millorar la seguretat a les hores punta d'entrada i sortida dels alumnes al centre. Estendre progressivament el projecte de camins escolars al màxim número de centres educatius.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Centres educatius		Ordenació entorn a 2 centres escolars: 1.900€	
5. Documentació gràfica de referència		Projecte de camins escolars als centres d'educació infantil, primària i secundària i instituts del municipi (8) x 8.000€/centre: 64.000€	
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar Servei de d'Educació. Ajuntament de Lloret de Mar AMPA's Diputació de Girona	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...		Evolució del número de centres escolars que tenen definits itineraris escolars Evolució del número d'escolars que accedeixen a peu fins a l'escola.	

7.2		Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat i educació			
2. Objectius			
Millorar la seguretat i reduir el risc d'accidentalitat dels escolars en el seu camí cap a i des de l'escola			
3. Descripció de l'actuació			
Instal·lació de senyalització dels itineraris per augmentar la seguretat dels usuaris.			
Instal·lació d'elements que impedeixen l'estacionament dels vehicles sobre les voreres			
Ampliació de les voreres			
Tancament de carrers en els horaris d'entrada i sortida dels centres escolars			
Alternar el costat d'aparcament a cada cruïlla per obligar a reduir la velocitat de circulació (ziga-zaga)			
Millorar el temps dels semàfors per a vianants en els itineraris escolars allà on sigui possible.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Camins escolars		Imputat als estudis d'entorns escolars	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	
De 0-6 anys		Alta	
9. Responsable			
Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar			
Servei de d'Educació. Ajuntament de Lloret de Mar			
AMPA's			
Diputació de Girona			
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...		Evolució de l'índex d'accidentalitat i d'atropellaments	
		Evolució de l'índex del soroll vinculat als vehicles a motor	
		Reducció de la velocitat mitjana en els trams intervinguts	

7.3 Creació d'una comissió mixta de treball per desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de la mobilitat a les escoles	
1. Àmbit d'actuació	
Mobilitat i educació	
2. Objectius	
Creació d'un espai de diàleg on es pugui tractar de forma conjunta les qüestions relacionades amb la mobilitat als centres escolars	
3. Descripció de l'actuació	
Creació d'una comissió mixta de treball que treballi aspectes relacionats amb la mobilitat generada pels centres escolars	
Col·laborar amb el Programa de Ciutat i Escola	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Centres escolars	Cost imputat als serveis municipals
5. Documentació gràfica de referència	
6. Fase	7. Prioritat
De 0-6 anys	Alta
9. Responsable	
Servei de Seguretat Ciutadana. Ajuntament de Lloret de Mar	
Servei d'Educació. Ajuntament de Lloret de Mar	
Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar	
Àrea de Relacions Ciutadanes. Ajuntament de Lloret de Mar	
AMPA's	
Centres educatius	
Diputació de Girona	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
	Constitució de la comissió
	Número de reunions celebrades

7.4		Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres escolars	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat i educació			
2. Objectius			
Donar a conèixer les possibilitats i beneficis d'anar a peu als centres escolars així com vetllar perquè el desplaçament es realitzi en les millors condicions.			
3. Descripció de l'actuació			
Realitzar campanyes de sensibilització i de promoció de la mobilitat sostenible			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Centres escolars		Realització de campanyes: 24.000€	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Servei d'Educació. Ajuntament de Lloret de Mar Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar Servei de Seguretat Ciutadana. Ajuntament de Lloret de Mar	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...		Alumnes que accedeixen a peu als CEIP's o als IES Alumnes que accedeixen en bicicleta als IES Places d'aparcament per bicicletes instal·lades en els diferents equipaments i centres educatius Accidentalitat als entorns dels centres escolars Distribució modal de viatges a l'escola	

7.5 Promoció de la mobilitat sostenible**1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat i educació

2. Objectius

Promoure un canvi en els hàbits de mobilitat de la ciutadania i que aquests siguin interioritats per la població

3. Descripció de l'actuació

Organització i promoció de campanyes relacionades amb:

- El transport públic
- L'ús de la bicicleta com un mitjà de transport quotidià
- L'hàbit de caminar i els seus beneficis per a la salut
- Aparcar correctament (respectant els passos de vianants, les places reservades per PMR, etc.)
- Donar a conèixer el servei de cotxe multiusuari i de compartir cotxe
- Donar a conèixer les diferents ordenances municipals relacionades amb la mobilitat: soroll, circulació, aparcament, bicicleta, etc. I tenir especial cura en el seu compliment

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

Organització i promoció de campanyes:
24.000€

5. Documentació gràfica de referència**6. Fase**

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de Mar

10. Possibles fonts de finançament

Ministerio de Fomento, DTS, Diputació,
Ajuntament,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Evolució de les xifres d'IMD en diferents punts de mesura a Lloret de Mar

Evolució del número d'usuaris del transport públic

Evolució del número d'usuaris de la bicicleta

Evolució dels índexs de qualitat de l'aire

Evolució de l'índex d'accidents

Distribució modal

7.6 Promoció del cotxe compartit

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat i educació

2. Objectius

Augmentar l'ocupació dels vehicles en el trajecte cap a la feina i així reduir el nombre de vehicles quilòmetre.

3. Descripció de l'actuació

Impulsar un sistema per afavorir el compartir cotxe en els desplaçaments de la població de Lloret de Mar

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

9.500€

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-12 anys

7. Prioritat

Mitja

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de Mar

10. Possibles fonts de finançament

Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Nombre d'usuaris que utilitzin el servei
índex d'ocupació dels vehicles

7.7 Consolidar la setmana de la Mobilitat Segura i Sostenible

1. Àmbit d'actuació

Mobilitat i educació

2. Objectius

Reflexió entre la ciutadania sobre el model de mobilitat que es vol pel municipi, de manera que s'adoptin canvis cap a formes més sostenibles de desplaçament en els hàbits de mobilitat

3. Descripció de l'actuació

Celebració al llarg d'una setmana de diferents activitats de sensibilització i de promoció de les formes de mobilitat sostenible i segura. Algunes d'aquestes activitats poden ser:

- Cursa dels transports
- Exposicions sobre qüestions relacionades amb la mobilitat
- Campanya de multes simbòliques
- Peatonalitzar per una setmana alguns carrers de la ciutat o tancar el centre històric al vehicle privat
- Realitzar prova pilot d'un servei de lloguer de bicicletes públiques
- Donar a conèixer el sistema de cotxe multiusuari i de cotxe compartit
- Bicicletada popular
- Concurs fotogràfic sobre la mobilitat sostenibles
- Programació d'un Cicle de cinema relacionat amb la sostenibilitat i la mobilitat
- Promocions escolars per institucions superiors

4. Zona d'actuació

Terme Municipal

8. Cost (€)

Organització i promoció: **24.000€**

5. Documentació gràfica de referència

6. Fase

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de Mar

10. Possibles fonts de finançament

Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Evolució de la intensitat mitjana de vehicles al llarg de la setmana i comparació amb altres setmanes

Préstec de bicicletes realitzats

Usuaris del transport públic urbà a les setmanes següents a la celebració de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura

Participants en les diferents activitats programades

7.8		Edició i publicació de la guia de la mobilitat de Lloret de Mar	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat i educació			
2. Objectius			
Donar a conèixer a la ciutadania de Lloret de Mar totes les opcions referents a la mobilitat			
3. Descripció de l'actuació			
Edició i publicació de guies on es recullin totes les qüestions referides a la mobilitat de Lloret de Mar			
Presentació de tota la informació en un plànol de la ciutat.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Publicació guia de la mobilitat: 10.000€	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament,...		Guies publicades sobre mobilitat a la ciutat i distribuïdes entre els ciutadans	

7.9 | Impulsar l'Oficina de la Mobilitat de Lloret de Mar**1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat i educació

2. Objectius

Disposar d'un espai físic i cèntric on poder adreçar-se per consultar informació relacionada amb la mobilitat formular queixes i suggeriments o comprar bitllets de transport públic.

3. Descripció de l'actuació

S'impulsarà l'Oficina de la Mobilitat de Lloret de Mar tot ampliant-ne les seves competències i fer-la més present en el dia a dia de la ciutat. Cal que es converteixi en un espai més d'atenció al ciutadà en matèria de mobilitat.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)Oficina de la Mobilitat de Lloret: **50.000€****5. Documentació gràfica de referència****6. Fase**

De 0-12 anys

7. Prioritat

Baixa

9. ResponsableServei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de MarServei de Seguretat Ciutadana. Ajuntament
de Lloret de Mar**10. Possibles fonts de finançament**Ministerio de Fomento, DTS, Diputació,
Ajuntament, ICAEN, IDAE...**11. Indicador d'avaluació de la proposta**

Número de visites a la oficina

7.10		Millorar la web de la mobilitat i del transport de Lloret de Mar	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat i educació			
2. Objectius			
Que el ciutadà disposi d'una manera clara i entenedora de la millor informació possible			
3. Descripció de l'actuació			
<p>Millorar la web actual de l'Ajuntament de Lloret de Mar dedicada a l'àmbit de la mobilitat amb informació a dos nivells: una estàtica amb els mateixos continguts que apareixerien a la guia de la mobilitat (actuació 7.2.4) i, un segon apartat amb informació dinàmica que es va actualitzant permanentment:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Afectacions de la via pública (talls de circulació, obres, etc) • Informació sobre possibles incidències a la xarxa de transport públic • Informació sobre el desenvolupament de la Taula de Mobilitat (actes, comissions, documents de treball, etc) • Possibilitat de consultar el millor itinerari en transport públic des d'un punt de Lloret de Mar a un altre, aplicatiu informàtic similar al Vull anar... • Enllaços a les pàgines web d'operadors o altres institucions relacionades amb la mobilitat • Apartat específic per les obres d'infraestructures i projectes de mobilitat que afecten al municipi • Informació relacionada a la xarxa de transport públic (autobús urbà, autobús interurbà, i Renfe Blanes) 			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
		Millora de la web: 15.000€	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase		7. Prioritat	
De 0-6 anys		Alta	
		9. Responsable	
		Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament, ICAEN, IDAE...		Nombre de visites a la pàgina web	

7.11		Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat i educació			
2. Objectius			
Donar a conèixer les normes bàsiques de circulació als ciclistes potencials perquè guanyin en confiança i seguretat en sí mateixos			
3. Descripció de l'actuació			
Organitzar cursos de circulació en bicicleta			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Realització de cursos: 9.000€	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar Servei de Seguretat Ciutadana. Ajuntament de Lloret de Mar	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament, ICAEN, IDAE...		Número de persones inscrites en els cursos Evolució de l'accidentalitat associada a la mobilitat ciclista	

7.12		Difusió de l'oferta dels modes no motoritzats	
1. Àmbit d'actuació			
Mobilitat i educació			
2. Objectius			
Augmentar el nombre de desplaçaments realitzats amb modes no motoritzats			
3. Descripció de l'actuació			
Donar a conèixer mitjançant diferents canals (revista municipal, web de la mobilitat, ràdio Lloret de Mar etc.) tota la informació que pugui estar relacionada amb els modes no motoritzats.			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Promoció: 20.000€	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
Ministerio de Fomento, DTS, Diputació, Ajuntament, ICAEN, IDAE...		Quota de desplaçaments interns amb modes no motoritzats	

7.13 Potenciar la figura de l'agent cívic**1. Àmbit d'actuació**

Mobilitat i educació

2. Objectius

L'objectiu és millorar la informació, augmentar la sensibilització i difondre actituds cíviques per tal de fomentar accions de bona convivència i respecte entre la ciutadania, així com promoure el bon ús dels béns públics i privats de la ciutat. Així com també, vetllar pel compliment de la normativa de mobilitat de Lloret de Mar.

3. Descripció de l'actuació

Fer participar la figura de l'agent cívic en el moment de planificar i executar les diferents campanyes relacionades amb l'àmbit de la mobilitat per tal que en reforci el missatge.

4. Zona d'actuació

Terme municipal

8. Cost (€)

Agent cívic: **60.000€**

5. Documentació gràfica de referència**6. Fase**

De 0-6 anys

7. Prioritat

Alta

9. Responsable

Servei de Mediambient i Mobilitat.
Ajuntament de Lloret de Mar

Àrea de Relacions Ciutadanes i Espai Públic.
Ajuntament de Lloret de Mar

Servei de Seguretat Ciutadana. Ajuntament
de Lloret de Mar

Servei d'Innovació, Indústria i Promoció
Econòmica. Ajuntament de Lloret de Mar

10. Possibles fonts de finançament

Ministerio de Fomento, DTS, Diputació,
Ajuntament, ICAEN, IDAE...

11. Indicador d'avaluació de la proposta

Actuacions relacionades amb la mobilitat
realitzades pels agents cívics.

8.1 Ordenança municipal de circulació, vianants i bicicletes	
1. Àmbit d'actuació	
Ordenances municipals	
2. Objectius	
Afavorir la creació d'un marc normatiu municipal per tal d'afavorir que els diferents usuaris de la via pública s'hi vegin representats	
3. Descripció de l'actuació	
Redacció d'una ordenança de circulació i de vianants que consideri la incorporació, entre d'altres, dels següents elements:	
<ul style="list-style-type: none"> • Els nous requeriments establerts en el Reglament general de circulació • Nous mitjans de transport • Circulació dels vianants • Senyalització i condicions de circulació de les àrees de vianants • Zones de prioritat invertida i zones 30 • Velocitat dels vehicles • Circulació de bicicletes • Motocicletes i ciclomotors • Carrils reservats i parades de transport públic • Estacionament (prohibicions, reserves, senyalització, etc.) • Càrrega i descàrrega de mercaderies • Circulació de vehicles pesants i de mercaderies perilloses • Retirada de vehicles • Infraccions a la legislació de trànsit i la seguretat viària 	
4. Zona d'actuació	8. Cost (€)
Terme municipal	10.000€
5. Documentació gràfica de referència	
6. Fase	7. Prioritat
De 0-6 anys	Alta
9. Responsable	
Servei de Mediambient i Mobilitat. Ajuntament de Lloret de Mar.	
Servei de Seguretat Ciutadana. Ajuntament de Lloret de Mar	
10. Possibles fonts de finançament	11. Indicador d'avaluació de la proposta
Ajuntament	

8.2		Seguiment de l'Ordenança municipal de regulació del soroll	
1. Àmbit d'actuació			
Ordenances municipals			
2. Objectius			
Reduir la contaminació acústica produïda pel trànsit rodat			
3. Descripció de l'actuació			
Realitzar el seguiment de l'ordenança per tal d'assegurar el compliment de la normativa i la continuïtat de les mesures proposades			
4. Zona d'actuació		8. Cost (€)	
Terme municipal		Cost imputat als serveis municipals	
5. Documentació gràfica de referència			
6. Fase	7. Prioritat	9. Responsable	
De 0-6 anys	Alta	Servei de Sostenibilitat i Canvi Climàtic. Ajuntament de Lloret de Mar	
10. Possibles fonts de finançament		11. Indicador d'avaluació de la proposta	
		% de població que viu en espais amb >65 dba	

11. PRIORITZACIÓ TEMPORAL DE LES ACTUACIONS

Tenint en compte això, s'ha optat per fer una avaluació qualitativa de les mesures que poden tenir un efecte més important sobre el sistema de mobilitat de Lloret de Mar, establint una **priorització de les actuacions en relació als principals fluxos de mobilitat (intramunicipals i intermunicipals)** on el potencial de canvi modal vers modes sostenibles sigui més significatiu.

S'ha estudiat per cada mesura l'efecte potencial sobre els fluxos intramunicipals i intermunicipals, així com quins dels fluxos principals beneficia. En relació en aquesta anàlisi, es determina una prioritat ambiental de les actuacions, amb la següent escala:

Prioritat ambiental baixa	Prioritat ambiental mitjana	Prioritat ambiental alta
---------------------------	-----------------------------	--------------------------

Algunes de les mesures prioritàries del Pla es descriuen amb major detall a continuació de la taula, per a una millor comprensió dels principals efectes del PMU.

Taula 21. Priorització de les mesures en relació als efectes sobre els fluxos de mobilitat

Mesures	Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
1	VIANANTS, BARRERES I ACCESSIBILITAT			
1.1	Ampliar l'actual zona d'estar al centre urbà			Alta
	<i>Ampliar l'àrea de preferència per a vianants</i>			
	<i>Millorar les condicions</i>			
1.2	Millorar l'oferta pels desplaçaments a peu entre els principals punts de la ciutat			Alta
	<i>Realització d'un estudi d'implementació per a cada itinerari proposat</i>			
	<i>Implantar actuacions de millora en 26,7km d'itineraris principals</i>			

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Mesures	Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
1.3 Senyalització d'itineraris			(Mesures que milloren el confort dels desplaçaments, tenen efectes indirectes en l'augment de la mobilitat a peu)	Mitja
<i>Instal·lació de 56 senyals verticals d'orientació direccionals.</i>				
<i>Instal·lar 4 tòtems verticals informatius</i>				
<i>Habilitar senyalització horitzontal</i>				
1.4 Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants			Transvasament a modes no motoritzats de desplaçaments actualment deficitaris per manca de permeabilitat a peu (amb destinació el centre)	Alta
<i>Reforçar la permeabilitat de tots els ramals en els encreuaments més concorreguts de l'avinguda de Blanes (entre Just Marlès i Pau Casals)</i>				
1.5 Millorar la seguretat a les cruïlles			(Mesures que milloren la seguretat dels desplaçaments, tenen efectes indirectes en l'augment de la mobilitat a peu)	Mitja
<i>Millorar les intersecció entre el carrer Aiguaviva, avinguda Vidreres i pesatge Senyora de Rossell. I la intersecció entre carrer de la Sènia del Rabich, Rector Felip i Oliva</i>				
<i>Millorar les interseccions al tram de l'avinguda de Blanes entre el carrer America i carrer Girona</i>				
<i>Millorar les interseccions a l'avinguda Just Marlès entre l'avinguda Vila de Blanes i pg. Agustí Font</i>				
1.6 Actualitzar i coordinar les actuacions realitzades amb el Pla d'Accessibilitat Municipal			(Mesures que milloren l'accessibilitat dels desplaçaments, tenen efectes indirectes en l'augment de la mobilitat a peu)	Mitja
<i>Actualitzar el Pla d'Accessibilitat Municipal</i>				
<i>Tenir en compte el Pla d'Accessibilitat Municipal a l'hora de planificar, dissenyar i executar qualsevol actuació a la via pública.</i>				
1.7 Millora i arranament de voreres			(Mesures que milloren la connectivitat dels desplaçaments, tenen efectes indirectes en l'augment de la mobilitat a peu)	Alta
<i>Ampliar la secció de 1.937 metres de lineals de vorera</i>				
1.8 Adequació i implantació de nous passos de vianants			(Mesures que milloren la connectivitat dels desplaçaments, tenen efectes indirectes en l'augment de la mobilitat a peu)	Alta

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Mesures		Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
	<i>Adaptar 132 passos de vianants actualment no adaptats</i>				
	<i>Adaptar 251 passos actualment practicables</i>				
	<i>Estudiar la implementació de 287 nous passos de vianants a totes les interseccions desproveïdes</i>				
1.9	Incrementar les cruïlles amb semàfors sonors a tota la ciutat			(Mesures que milloren el confort i la seguretat dels desplaçaments, tenen efectes indirectes en l'augment de la mobilitat a peu)	Mitja
	<i>Habilitar 12 semàfors sonors adaptats a invidents</i>				
1.10	Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat			(Mesures que milloren l'accessibilitat dels desplaçaments, tenen efectes indirectes en l'augment de la mobilitat a peu)	Mitja
	<i>Dissenyar la ubicació del mobiliari urbà segons criteris d'accessibilitat</i>				
1.11	Establir convenis entre l'Ajuntament de Lloret de Mar i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat.			(Mesures que milloren l'accessibilitat dels desplaçaments, tenen efectes indirectes en l'augment de la mobilitat a peu)	Mitja
	<i>Treballar de forma coordinada en les actuacions en matèria de mobilitat i d'accessibilitat</i>				
2	ELS CICLISTES				
2.1	Ampliar la xarxa ciclista			Increment dels ciclistes en els fluxos entre la zona centre i barris situats a distàncies entre 1,5 i 3 km.	Alta
	<i>Habilitar 9.577 metres de carril bici segregat</i>				
	<i>Habilitar 6.739 metres d'itinerari preferent bici (no segregat).</i>				
2.2	Incentivar la connexió intermunicipal de vies ciclistes			Increment dels ciclistes en els fluxos amb Blanes, Vidreres i Tossa de Mar	Alta
	<i>Habilitar el carril bici segregat entre Blanes i Lloret de Mar</i>				
	<i>Estudiar la viabilitat per connectar la xarxa ciclista de Lloret de Mar amb els municipis veïns (Tossa de Mar i Vidreres) a través d'un carril bici bidireccional segregat en calçada.</i>				
2.3	Estudi d'implantació de la xarxa de bicicletes			(Mesures que milloren la seguretat i la senyalització en els itineraris, tenen efectes indirectes en l'augment de la mobilitat en bicicleta)	Alta
	<i>Realitzar l'estudi d'implementació a la xarxa ciclista</i>				

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Mesures	Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
2.4 Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes			(La seguretat davant de robatoris resol una de les preocupacions dels ciclistes potencials, incrementant l'ús d'aquest mitjà).	Alta
<i>implantació de 15 nous aparcaments</i>				
2.5 Promoció del registre municipal de bicicletes			(La seguretat davant de robatoris resol una de les preocupacions dels ciclistes potencials, incrementant l'ús d'aquest mitjà).	Baixa
<i>Promocionar el "Registre municipal de bicicletes"</i>				
<i>Editar tríptics explicatius i distribuir-los en centres públics i comerços</i>				
<i>Publicitar el registre s través del web de la mobilitat de l'Ajuntament.</i>				
<i>Promocionar un registre comarcal de bicicletes</i>				
2.6 Estudiar la viabilitat d'establir un servei de transport públic individual de bicicletes			(Sistema d'increment de l'ús dels desplaçaments, evitant ser propietari del mitjà i facilitant l'aparcament de les bicicletes).	Baixa
<i>Estudiar la viabilitat d'un sistema de transport públic d'ús individual per facilitar que els ciutadans puguin fer els seus desplaçaments habituals en bicicleta.</i>				
2.7 Pla de promoció de la bicicleta			(Les mesures de promoció i difusió poden incrementar l'ús d'aquest mitjà, en combinació amb mesures de millora de la xarxa).	Mitja
<i>Realitzar campanyes d'educació i promoció de la bicicleta.</i>				
<i>Assignar un/a responsable dins l'ajuntament.</i>				
3 TRANSPORT PÚBLIC				
Reestructuració de la xarxa de transport públic urbà				
3.1 Redacció del Plecs Tècnics de la renovació de la concessió del transport públic de Lloret de Mar			(Mesura que condiona la factibilitat del nou model de transport públic urbà que es proposa al PMU)	Alta
<i>Realització d'un estudi que desenvolupi una proposta factible tant a nivell de mobilitat, socialment i econòmicament.</i>				
<i>Redacció dels plecs tècnics que han de servir per a la licitació de la renovació de la concessió.</i>				
3.2 Millora d'itineraris i connexió entre barris.			Transvassament d'usuaris per millora de la connexió entre Lloret centre i dins dels barris de Veinat el Molí (L4 i L5), urbanització els Llorers (L4) i i Puigventós (L5).	Alta

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Mesures	Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
<i>Redissenyar la xarxa de transport públic actual (L4 i L5).</i>				
<i>Millorar la connexió de transport públic urbà entre els barris de la ciutat i redistribució de les parades del Rieral.</i>				
3.3 Augmentar les freqüències de pas			Transvassament d'usuaris per millora de la freqüència de connexió entre Lloret centre i: Urbanització la Creu (L1), Platja de Fenals (L2), Veïnat el Molí i urbanització els Llorers (L4) i Veïnat el Molí i Puigventós (L5).	Alta
<i>Millorar la freqüència de pas fins a 20 minuts a les línies 1, 2, 4 i 5.</i>				
3.4 Millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús			(Mesures que milloren l'accessibilitat i el confort en els desplaçaments, tenen efectes indirectes en l'augment de la mobilitat i d'ampliació dels usuaris potencials)	Mitja
<i>Habilitar marquesines a les parades de Revolution i avinguda Rieral a l'alçada de les pistes d'atletisme. Parades on actualment no hi ha infraestructura fixa.</i>				
<i>Instal·lar 5 parades noves amb marquesina substituint les actuals parades de bus amb pal. Concretament es proposa substituir les actuals parades al passeig marítim i avinguda Vila de Blanes (parada a l'alçada del carrer d'Enric Granados).</i>				
<i>En les 3 marquesines noves del passeig, la marquesina a la parada del Revolution i la marquesina a Just Marlés, és necessari habilitar marquesines amb ampliació de vorera o habilitant plataformes adjacents per tal de garantir la mobilitat de vianants. La marquesina a la aprada número 14 no es necessària l'ampliació de la vorera.</i>				
<i>Instal·lar bancs de descans a les parades amb pal.</i>				
3.5 Millora de la informació a l'usuari			(Mesures que milloren la informació i el confort en els desplaçaments, tenen efectes indirectes en l'augment de la mobilitat)	Mitja
<i>Informació a la web municipal</i>				
<i>Estudiar la possibilitat d'implementar sistemes d'informació dinàmica a les parades més concorregudes</i>				
3.6 Millora de les infraestructures de la xarxa de transport públic urbà			(Mesura que milloren la velocitat comercial en els desplaçaments, té efectes indirectes en l'augment de la	Alta

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Mesures	Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
			mobilitat, per millora de la competitivitat amb el vehicle privat)	
			<i>El PMUS proposa habilitar un carril BUS a l'avinguda Vila de Blanes entre avinguda Fenals i Just Marlés. Aquest carril ha de donar continuïtat a la proposta de carril bus entre Blanes i Lloret (en procés d'aprovació).</i>	
3.7			Promoure accions per millorar la seguretat dels usuaris del transport públic	Mitja
			<i>Col·laborar entre àmbits de l'administració local per garantir la seguretat de l'estació d'autobusos</i>	
3.8			Millora de la cobertura amb un Sistema de Transport a la Demanda	Alta
			<i>Transvassament d'usuaris per millora de la connexió entre Lloret i les urbanitzacions més perifèriques: Serra Brava-Fermina, Lloret-Oest o Santa Cristina</i>	
			<i>Realitzar un estudi pel disseny i implementació del STD.</i>	
			Intermodalitat	
3.9			Coordinar la xarxa de transport públic per facilitar la intermodalitat i la optimització de la xarxa	Alta
			<i>Transvasament al transport públic de part dels fluxos intramunicipals (atrets/generats per l'estació d'autobusos de Lloret) i intermunicipals (amb Tona, Blanes, Barcelona, Olot i Girona), per millora de la intermodalitat</i>	
			<i>Coordinar els horaris entre els diferents mitjans de transport urbà i interurbà; recomanant un temps d'espera òptim inferior a 15 minuts en les hores punta.</i>	
			<i>Transformació de l'entorn de l'estació de Lloret de Mar en un centre intermodal.</i>	
			<i>Ampliació de les voreres de l'àrea intermodal a l'amplada recomanable segons el Codi d'Accessibilitat de Catalunya.</i>	
			<i>Vetllar pel compliment de les propostes descrites al Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012.</i>	
			<i>Sol·licitar millores a les empreses que ofereixen els serveis i a les administracions competents.</i>	
3.10			Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat	Mitja
			<i>(Millora dels fluxos intermunicipals, segons estableixi l'estudi. Es proposa treballar en la millora de les relacions amb municipis veïns i amb Girona).</i>	

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Mesures	Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
<i>Promoure la participació de l'Ajuntament en la definició de la millora del transport públic interurbà per carretera</i>				
3.11 Realitzar el seguiment del compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà			(Mesures que milloren l'accessibilitat i el confort en els desplaçaments, tenen efectes indirectes en l'augment de la mobilitat i d'ampliació dels usuaris potencials)	Baixa
<i>Promoure la participació de l'Ajuntament en el compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del Transport interurbà</i>				
3.12 Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives			(No té efectes sobre el nombre de desplaçaments, però es realitzen els mateixos desplaçaments amb menor impacte ambiental)	Mitja
<i>Estudiar la introducció d'energies renovables en la flota actual de Pujol i Pujol. Seguint amb la línia estudiada pel mateix operador d'introduir vehicles híbrids (combinats amb electricitat) o que funcionin amb gas natural.</i>				
3.13 Millorar la qualitat del servei que actualment ofereix el sector del taxi a Lloret de Mar			Millora dels desplaçaments en transport nocturn, o com a taxi a demanda o taxi compartit (afavorint el transvasament de desplaçaments des del vehicle privat particular)	Mitja
<i>Incrementar la dotació de taxis accessibles a les persones amb mobilitat reduïda.</i>				
<i>Millorar la informació disponible i l'accessibilitat a les parades de taxi</i>				
<i>Promoure la renovació de la flota de taxis amb vehicles eficients a nivell ambiental i energètic.</i>				
<i>Promoure la implementació de sistemes tecnològics i informàtics que permetin el pagament de les tarifes amb el telèfon mòbil, reserva de taxi per internet, etc</i>				
<i>Realitzar un estudi i elaborar propostes de mesures sobre noves potencialitats i noves prestacions de serveis com taxi a la demanda, transport nocturn, taxi compartit, tarifa fixa per servei,...</i>				
3.14 Estudiar la viabilitat d'altres modes de transport			Augment potencial de desplaçaments en transport públic, segons resultats de l'estudi.	Mitja
<i>Promoure la participació de l'ajuntament en la planificació, disseny i presa de decisions dels nous modes de transport públic</i>				

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Mesures	Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
4 VEHICLE PRIVAT, APARCAMENT I MERCADERIES				
4.1 Participar en la definició de la xarxa viària territorial i de connexió			Disminució dels efectes del trànsit de pas sobre la mobilitat del municipi.	Alta
<i>Realitzar el seguiment dels plans superiors de planificació per tal que la planificació supramunicipal sigui coherent amb les directrius del PMUS i cohesionada amb el POUM i el model de circulació proposat.</i>				
<i>Habilitar el nou enllaç de l'autopista C-32 a Lloret sud pel sector de Fanals i Papalús i l'enllaç de l'autopista a la C-63, a l'alçada de Mas Romeu Residencial.</i>				
<i>La creació de ronda urbana nord.</i>				
4.2 Definir la jerarquitzaació viària: Pla de circulació			Millora de la connectivitat urbana, entre fluxos intermunicipals	Alta
<i>Construcció d'un nou vial de xarxa local (ronda del mig) entre la rotonda del WaterWorld i la nova rotonda al Papalús que dona servei al nou accés de la C-32. Aquest vial s'hi preveu la construcció de 3 noves rotondes.</i>				
<i>Construcció d'un nou vial de xarxa bàsica que connecti el carrer Senyora de Rosell amb el camí de Mas Arboç. Es preveu l'habilitació d'una nova rotonda a l'enllaç entre el nou vial proposat i la C-63. Inclou 2 rotondes.</i>				
<i>Habilitar una rotonda on actualment es localitza l'enllaç entre la C-63 i l'avinguda de Blanes.</i>				
<i>Construcció de 3 rotondes a la C-63.</i>				
<i>Construcció de 2 rotondes a l'avinguda Vila de Tossa.</i>				
<i>Construcció d'una rotonda a l'estació de servei Saras amb el camí de Mas Arboç.</i>				
<i>Habilitació de tres rotondes entre l'enllaç sud i la C-63.</i>				
4.3 Definir les zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament			Redistribució de la mobilitat motoritzada i pacificació del trànsit.	Alta
<i>Aplicar mesures de pacificació del trànsit a les àrees ambientals definides</i>				
4.4 Pla de sentits de circulació			Redistribució de la mobilitat motoritzada (xarxa d'accessos) i pacificació del trànsit a la trama urbana limítrof al casc antic ("primera corona")	Alta

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Mesures	Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
<i>Aplicar sentits únics de circulació a tots els vials ubicats dins l'àmbit de la primera corona de gestió de la mobilitat i que no formin part de la xarxa bàsica i d'accessos.</i>				
4.5 Estudi de la gestió integral de l'aparcament.			Mesures de transvasament de desplaçaments del vehicle privat per regulació de l'estacionament, i eliminació de trànsit d'agitació. Aplicat a 5 zones urbanes: Casc Antic, Molí I i II, Rieral i Fenals.	Alta
<i>Eliminar places d'aparcament en les zones de pacificació del trànsit</i>				
<i>Ampliar places de zona blava i verda en calçada</i>				
4.6 Redacció d'un estudi complementari d'aparcament			(Ampliació dels efectes de la mesura anterior, orientada a la gestió de l'aparcament fora de calçada. Impacte fonamentalment sobre la mobilitat dels residents o residents estacionals.)	Mitja
<i>Realització d'un estudi en profunditat del comportament actual de l'estacionament fora de calçada per tal de promoure noves figures d'abonaments i tarifes que incideixin positivament en l'augment de l'ús d'aquests espais públics.</i>				
4.7 Incrementar l'oferta d'aparcaments per a motos			Mesura sense efectes en la mobilitat, orientada a millorar l'ordenació urbana a la zona comercial més cèntrica de la ciutat (entorn del carrer St. Pere i av. Just Marlés) i a les zones de platja.	Baixa
<i>Ampliar en una 150% la dotació de places d'aparcament en superfície en la zona comercial més cèntrica de la ciutat (particularment a l'entorn del carrer St. Pere i av. Just Marlés) i a les zones zones de platge.</i>				
4.8 Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública.				
<i>Aplicar mesures per reduir la indisciplina</i>				
4.9 Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda			(Mesura que indirectament millora la circulació de vianants i vehicles)	Baixa
<i>Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya.</i>				
4.10 Estudi sobre la distribució urbana de mercaderies			(Mesura que milloren la circulació en la distribució de mercaderies)	Mitja

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Mesures	Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
<i>Regular el temps d'estacionament per a la correcta gestió de les zones</i>				
<i>Increment de les places reservades per C/D</i>				
<i>Establir els millors itineraris pels vehicles pesants</i>				
5 MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA				
5.1 Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat			(Mesures que no disminueixen la mobilitat, però milloren la seguretat, especialment els usuaris més vulnerables: vianants, ciclistes...)	Baixa
<i>Establir un conjunt de criteris tècnics (materials, geometria, senyalització, etc.) que afavoreixin la homogeneïtzació dels elements reductors de la velocitat</i>				
5.2 Seguiment del Pla Local de Seguretat Viària i redacció de l'informe d'avaluació			(Mesures que no disminueixen la mobilitat, però milloren la seguretat, especialment els usuaris més vulnerables: vianants, ciclistes...)	Baixa
<i>Seguiment del PLSV i aplicació de les mesures proposades al Pla.</i>				
<i>Redacció de l'Informe d'avaluació</i>				
6 QUALITAT AMBIENTAL I ESTALVI ENERGÈTIC				
6.1 Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO₂			(Mesures que no disminueixen la mobilitat, però redueixen el consum energètic i les emissions)	Alta
<i>Modificació de l'ordenança que contempli la bonificació de l'impost de circulació de vehicles de classe A i B.</i>				
<i>Renovació de la flota municipal seguint criteris de baix consum energètic i reducció emissions de CO₂</i>				
6.2 Promoció de combustibles alternatius per al transport			(Mesures que no disminueixen la mobilitat, però redueixen el consum energètic i les emissions)	Alta
<i>Bonificar els vehicles que garanteixin en les especificacions tècniques que el vehicle pot funcionar amb biodièsel en percentatges superiors al 20%.</i>				
<i>Promocionant i impulsant estacions de servei que subministrin biodièsel dins l'entorn urbà del municipi.</i>				
<i>Bonificant l'ús i promocionant i impulsant estacions de recàrrega de bioetanol.</i>				
6.3 Creació d'una punt de recàrrega de vehicles elèctrics			(Mesures que no disminueixen la mobilitat, però redueixen el consum energètic i les emissions)	Mitja

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Mesures	Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
<i>Implementar una prova pilot d'instal·lació de punts de recàrrega per a cotxes elèctrics</i>				
<i>Instal·lació de punts als pàrquings i centres comercials</i>				
6.4 Foment de la conducció eficient			(Mesures que no disminueixen la mobilitat, però en milloren l'eficiència, reduint el consum energètic i les emissions)	Mitja
<i>Promoure la conducció eficient a través de campanyes informatives o convidant a la realització de cursos, col·laboracions i formació en les autoescoles de la ciutat.</i>				
6.5 Millores sobre la contaminació acústica			(Mesures que no disminueixen la mobilitat, però en milloren l'eficiència, reduint el consum energètic i les emissions)	Mitja
<i>La instal·lació de pantalles acústiques o barreres vegetals en els nous vials que més puguin afectar a la població resident.</i>				
<i>La pavimentació dels vials que suporten un major volum de trànsit amb asfalt absorbent o anti-soroll.</i>				
7 MOBILITAT I EDUCACIÓ				
7.1 Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars			Mesures que poden incentivar un canvi modal en els itineraris a l'escola	Alta
<i>Ordenació dels entorns del CEIP Pompeu Fabra i CEIP Àngels Alemany per tal de millorar la seguretat a les hores punta d'entrada i sortida dels alumnes al centre.</i>				
<i>Estendre progressivament el projecte de camins escolars al màxim número de centres educatius.</i>				
7.2 Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars			(Mesures que no disminueixen la mobilitat, però milloren la seguretat, especialment els usuaris més vulnerables: vianants, ciclistes...)	Mitja
<i>Habilitar mesures de pacificació del trànsit i augment de l'espai destinat als vianants als entorns escolars</i>				
7.3 Creació d'una comissió mixta de treball per desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de la mobilitat a les escoles			(Mesures que treballen dins del programa d'incentivar un canvi modal en els itineraris a l'escola)	Baixa
<i>Creació d'una comissió mixta de treball que treballi aspectes relacionats amb la mobilitat generada pels centres escolars i col·laborar amb el Programa de Ciutat i Escola</i>				

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Mesures	Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
<p>7.4 Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres escolars</p> <p><i>Donar a conèixer les possibilitats i beneficis d'anar a peu als centres escolars així com vetllar perquè el desplaçament es realitzi en les millors condicions.</i></p>			(Mesures que treballen dins del programa d'incentivar un canvi modal en els itineraris a l'escola)	Mitja
<p>7.5 Promoció de la mobilitat sostenible</p> <p><i>Organització i promoció de campanyes</i></p>			(Mesures que indirectament poden promoure un canvi modal cap a mitjans no motoritzats, mitjançant un canvi d'hàbits)	Mitja
<p>7.6 Promoció del cotxe compartit</p> <p><i>Impulsar un sistema per afavorir el compartir cotxe en els desplaçaments de la població de Lloret de Mar</i></p>			Augment de l'ocupació dels vehicles en desplaçaments intramunicipals.	Alta
<p>7.7 Consolidar la setmana de la Mobilitat Segura i Sostenible</p> <p><i>Celebració al llarg d'una setmana de diferents activitats de sensibilització i de promoció de les formes de mobilitat sostenible i segura.</i></p>			(Mesures que indirectament poden promoure un canvi modal cap a mitjans no motoritzats, mitjançant un canvi d'hàbits)	Baixa
<p>7.8 Edició i publicació de la guia de la mobilitat de Lloret de Mar</p> <p><i>Edició i publicació de guies on es recullin totes les qüestions referides a la mobilitat de Lloret de Mar. Presentació de tota la informació en un plànol de la ciutat.</i></p>			(Mesures que indirectament poden promoure un canvi modal cap a mitjans no motoritzats, mitjançant un canvi d'hàbits)	Baixa
<p>7.9 Impulsar l'Oficina de la Mobilitat de Lloret de Mar</p> <p><i>Impulsar l'Oficina de la Mobilitat de Lloret de Mar tot ampliant-ne les seves competències i fer-la més present en el dia a dia de la ciutat.</i></p>			(Mesures que indirectament poden promoure un canvi modal cap a mitjans no motoritzats, mitjançant un canvi d'hàbits)	Baixa
<p>7.10 Millorar la web de la mobilitat i del transport de Lloret de Mar</p>			(Mesures que indirectament poden promoure un canvi modal cap a mitjans no motoritzats, mitjançant un canvi d'hàbits)	Mitja

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Mesures	Efectes sobre fluxos intramunicipals	Efectes sobre fluxos intermunicipals	Efecte sobre els fluxos principals afectats	Prioritat ambiental
<i>Millorar la web actual de l'Ajuntament de Lloret de Mar dedicada a l'àmbit de la mobilitat amb informació a dos nivells: una estàtica amb els mateixos continguts que apareixerien a la guia de la mobilitat i un segon apartat amb informació dinàmica que es va actualitzant permanentment.</i>				
7.11 Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta			(Mesures que milloren la seguretat, augmentant els usuaris potencials d'aquest mitjà)	Baixa
<i>Donar a conèixer les normes bàsiques de circulació als ciclistes potencials perquè guanyin en confiança i seguretat en sí mateixos</i>				
7.12 Difusió de l'oferta dels modes no motoritzats			(Mesures que indirectament poden promoure un canvi modal cap a mitjans no motoritzats, mitjançant un canvi d'hàbits)	Baixa
<i>Donar a conèixer mitjançant diferents canals (revista municipal, web de la mobilitat, ràdio Lloret de Mar etc.) tota la informació que pugui estar relacionada amb els modes no motoritzats.</i>				
7.13 Potenciar la figura de l'agent cívic			(Mesures que milloren la seguretat)	Baixa
<i>Fer participar la figura de l'agent cívic en el moment de planificar i executar les diferents campanyes relacionades amb l'àmbit de la mobilitat per tal que en reforci el missatge.</i>				
8 NORMATIVA I NOUS INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ				
8.1 Ordenança municipal de circulació, vianants i bicicletes			(Base legal per gestionar la nova mobilitat)	Alta
<i>Redacció d'una ordenança de circulació i de vianants</i>				
8.2 Seguiment de l'Ordenança municipal de regulació del soroll			(Base legal per gestionar la nova mobilitat amb criteris de contaminació acústica)	Mitja
<i>Reduir la contaminació acústica produïda pel trànsit rodat</i>				

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

Taula 22. Resum de la prioritació temporal de mesures en relació als fluxos

Prioritat ambiental	Mesures					
Alta	1.1	2.1	3.2	3.9	4.5	8.1
	1.2	2.2	3.3	4.1	6.1	
	1.4	2.3	3.4	4.2	6.2	
	1.7	2.4	3.6	4.3	7.1	
	1.8	3.1	3.8	4.4	7.6	
Mitja	1.3	1.11	3.10	4.10	7.4	
	1.5	2.7	3.12	6.3	7.5	
	1.6	3.4	3.13	6.4	7.10	
	1.9	3.5	3.14	6.5	8.2	
	1.10	3.7	4.6	7.2		
Baixa	2.5	5.1	7.9			
	2.6	5.2	7.11			
	3.11	7.3	7.12			
	4.7	7.7	7.13			
	4.9	7.8				

12. VALORACIÓ I CALANDERITZACIÓ DEL PLA D'ACCIÓ

Mesures	Calendari d'implantació		Cost pressupostat (€)
	2018	2024	
1 VIANANTS, BARRERES I ACCESSIBILITAT			6.592.469 €
1.1 Ampliar l'actual zona d'estar al centre urbà			6.020.000 €
1.2 Millorar l'oferta pels desplaçaments a peu entre els principals punts de la ciutat			16.800 €
1.3 Senyalització d'itineraris			15.040 €
1.4 Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants			Cost indefinit
1.5 Millorar la seguretat a les cruïlles			Cost imputat dins el PLSV
1.6 Actualitzar i coordinar les actuacions realitzades amb el Pla d'Accessibilitat Municipal			5.000 €
1.7 Millora i arranjamet de voreres			145.275 €
1.8 Adequació i implantació de nous passos de vianants			386.250 €
1.9 Incrementar les cruïlles amb semàfors sonors a tota la ciutat			4.104 €
1.10 Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat			Cost imputats als serveis de l'ajuntament
1.11 Establir convenis entre l'Ajuntament de Lloret de Mar i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat.			Cost imputats als serveis de l'ajuntament
2 ELS CICLISTES			1.924.522 €
2.1 Ampliar la xarxa ciclista			1.591.547 €
2.2 Incentivar la connexió intermunicipal de vies ciclistes			306.250 €
2.3 Estudi d'implantació de la xarxa de bicicletes			7.700 €
2.4 Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes			8.625 €
2.5 Promoció del registre municipal de bicicletes			5.400 €
2.6 Estudiar la viabilitat d'establir un servei de transport públic individual de bicicletes			5.000 €
2.7 Pla de promoció de la bicicleta			

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

3	TRANSPORT PÚBLIC			579.333 €
3.1	Redacció del Plecs Tècnics de la renovació de la concessió del transport públic de Lloret de Mar			17.800 €
3.2	Millora de parades, itineraris i connexió entre barris			93.633 €
3.3	Augmentar les freqüències de pas			
3.4	Millora de l'accessibilitat a les parades d'autobús			Cost imputat a l'actuació 3.2.3
3.5	Millora de la informació a l'usuari			3.000 €
3.6	Millora de les infraestructures de la xarxa de transport públic urbà			405.000 €
3.7	Promoure accions per millorar la seguretat dels usuaris del transport públic			
3.8	Coordinar la xarxa de transport públic per facilitar la intermodalitat i la optimització de la xarxa			19.000 €
3.9	Millora de la cobertura amb un Sistema de Transport a la Demanda			15.000 €
3.10	Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives			5.900 €
3.11	Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat			Cost imputats als serveis de l'ajuntament
3.12	Realitzar el seguiment del compliment del Pla d'Innovació i Millora de la Qualitat del transport interurbà			Cost imputats als serveis de l'ajuntament
3.13	Millorar la qualitat del servei que actualment ofereix el sector del taxi a Lloret de Mar			20.000 €
3.14	Estudiar la viabilitat d'altres modes de transport			Cost imputats als serveis de l'ajuntament

Pla de mobilitat urbana sostenible

Lloret de Mar

4	VEHICLE PRIVAT, APARCAMENT I MERCADERIES			465.866 €
4.1	Participar en la definició de la xarxa viària territorial i de connexió			Cost d'infraestructures indefinit.
4.2	Definir la jerarquització viària: Pla de circulació			Cost d'infraestructures indefinit.
4.3	Definir les zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament			96.270 €
4.4	Pla de sentits de circulació			12.324 €
4.5	Estudi de la gestió integral de l'aparcament.			264.000 €
4.6	Redacció d'un estudi complementari d'aparcament			11.900 €
4.7	Incrementar l'oferta d'aparcaments per a motos			56.172 €
4.8	Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública.			Cost imputats als serveis de l'ajuntament
4.9	Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda			Cost imputat als serveis municipals
4.10	Estudi sobre la distribució urbana de mercaderies			25.200 €
5	MILLORA DE LA SEGURETAT VIÀRIA			10.000 €
5.1	Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat			Cost imputat als serveis municipals
5.2	Seguiment del Pla Local de Seguretat Viària i redacció de l'informe d'avaluació			10.000 €
6	QUALITAT AMBIENTAL I ESTALVI ENERGÈTIC			32.400 €
6.1	Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO ₂			Cost imputat als serveis municipals
6.2	Promoció de combustibles alternatius per al transport			Cost imputat als serveis municipals
6.3	Creació d'una punt de recàrrega de vehicles elèctrics			23.400 €
6.4	Foment de la conducció eficient			9.000 €
6.5	Millores sobre la contaminació acústica			Costos a imputar als projectes de les noves infraestructures.

Pla de mobilitat urbana sostenible

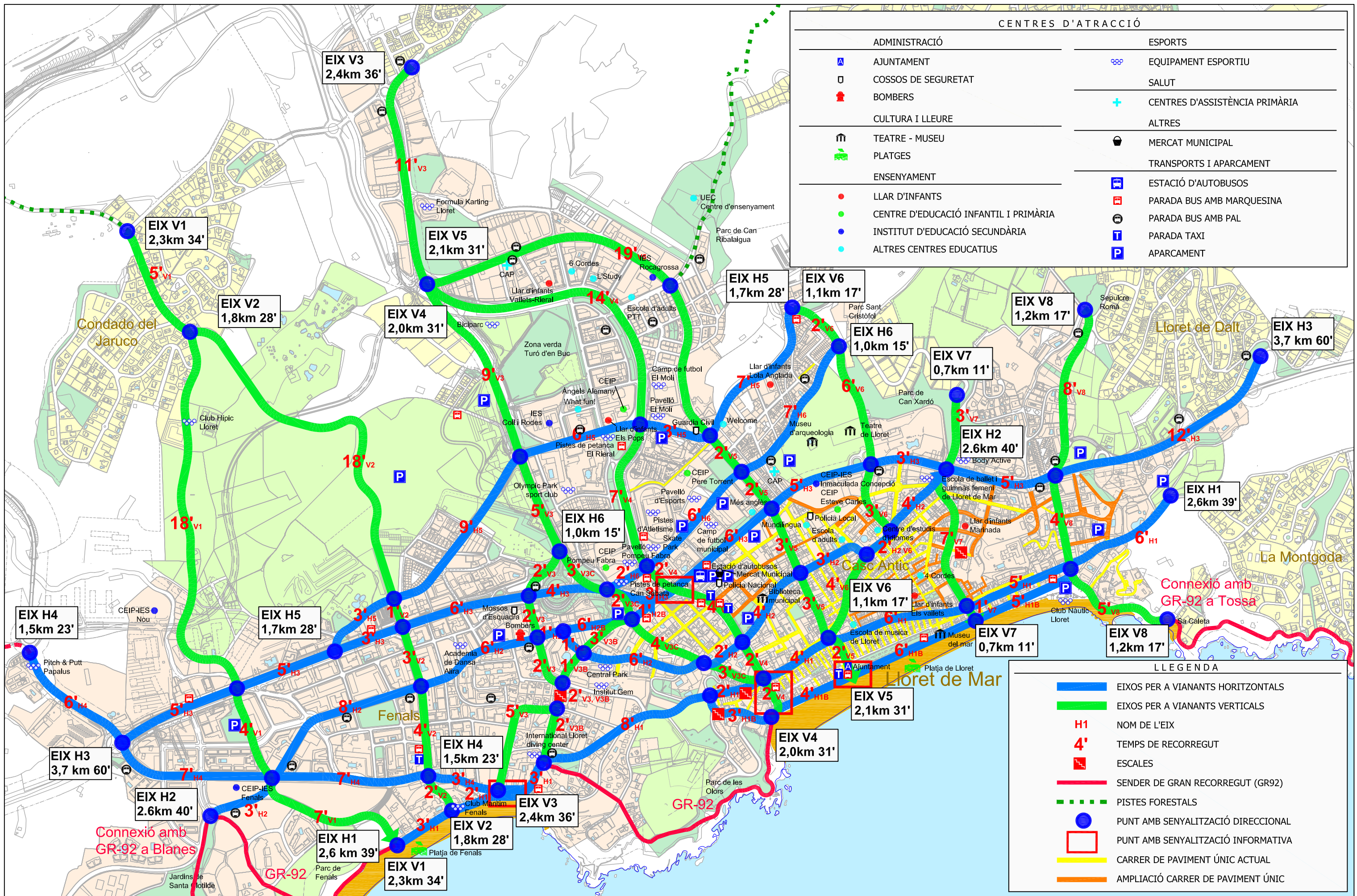
Lloret de Mar

7	MOBILITAT I EDUCACIÓ			311.400 €
7.1	Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars			65.900 €
7.2	Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars			Imputat als estudis d'entorns escolars
7.3	Creació d'una comissió mixta de treball per desenvolupar línies d'actuació en l'àmbit de la mobilitat a les escoles			Cost imputat als serveis municipals
7.4	Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres escolars			24.000 €
7.5	Promoció de la mobilitat sostenible			24.000 €
7.6	Promoció del cotxe compartit			9.500 €
7.7	Consolidar la setmana de la Mobilitat Segura i Sostenible			24.000 €
7.8	Edició i publicació de la guia de la mobilitat de Lloret de Mar			10.000 €
7.9	Impulsar l'Oficina de la Mobilitat de Lloret de Mar			50.000 €
7.10	Millorar la web de la mobilitat i del transport de Lloret de Mar			15.000 €
7.11	Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta			9.000 €
7.12	Difusió de l'oferta dels modes no motoritzats			20.000 €
7.13	Potenciar la figura de l'agent cívic			60.000 €
8	NORMATIVA I NOUS INSTRUMENTS DE PLANIFICACIÓ			10.000 €
8.1	Ordenança municipal de circulació, vianants i bicicletes			10.000 €
8.2	Seguiment de l'Ordenança municipal de regulació del soroll			Cost imputat als serveis municipals

TOTAL

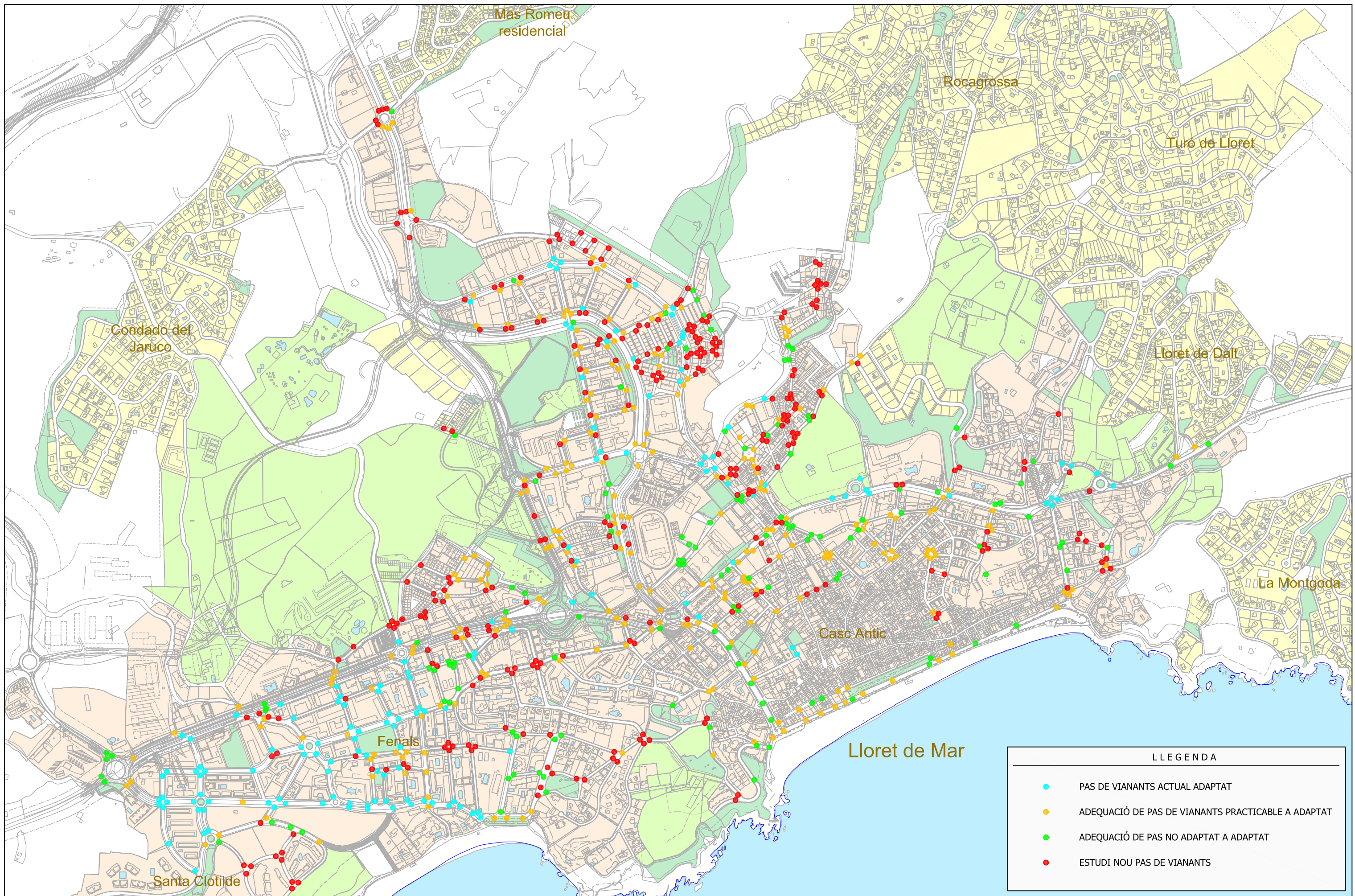
9.925.990 €

PLÀNOLS



CENTRES D'ATracció	
ADMINISTRACIó	ESPORTS
AJUNTAMENT	EQUIPAMENT ESPORTIU
COSSOS DE SEGURETAT	SALUT
BOMBERS	CENTRES D'ASSISTÈNCIA PRIMÀRIA
CULTURA I LLEURE	ALTRES
TEATRE - MUSEU	MERCAT MUNICIPAL
PLATGES	TRANSPORTS I APARCAMENT
ENSENYAMENT	ESTACIó D'AUTOBUSUS
LLAR D'INFANTS	PARADA BUS AMB MARQUESINA
CENTRE D'EDUCACIó INFANTIL I PRIMÀRIA	PARADA BUS AMB PAL
INSTITUT D'EDUCACIó SECUNDÀRIA	PARADA TAXI
ALTRES CENTRES EDUCATIUS	APARCAMENT

LLEGENDA	
	EIXOS PER A VIANANTS HORIZONTALS
	EIXOS PER A VIANANTS VERTICALS
	NOM DE L'EIX
	TEMPS DE RECORREGUT
	ESCALES
	SENDER DE GRAN RECORREGUT (GR92)
	PISTES FORESTALS
	PUNT AMB SENYALITZACIó DIRECCIONAL
	PUNT AMB SENYALITZACIó INFORMATIVA
	CARRER DE PAVIMENT ÚNIC ACTUAL
	AMPLIACIó CARRER DE PAVIMENT ÚNIC



LLEGENDA	
●	PAS DE VIANANTS ACTUAL ADAPTAT
●	ADEQUACIÓ DE PAS DE VIANANTS PRACTICABLE A ADAPTAT
●	ADEQUACIÓ DE PAS NO ADAPTAT A ADAPTAT
●	ESTUDI NOU PAS DE VIANANTS



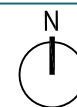
**AJUNTAMENT DE
LLORET DE MAR**
(LA SELVA)



**PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
DE LLORET DE MAR**

Novembre 2013

ESCALA:
1:10.000

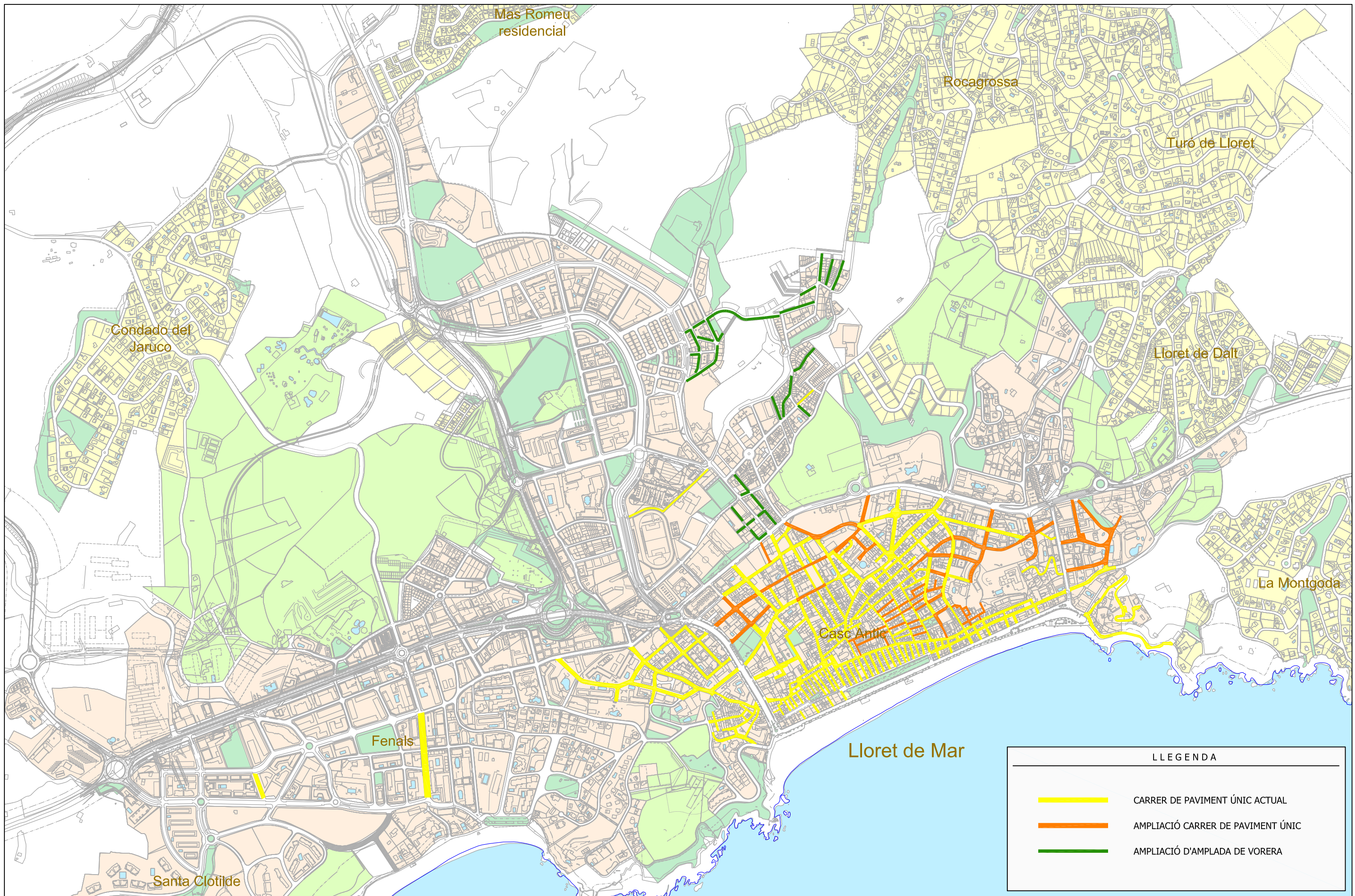





ADEQUACIÓ I IMPLANTACIÓ PASSOS DE VIANANTS

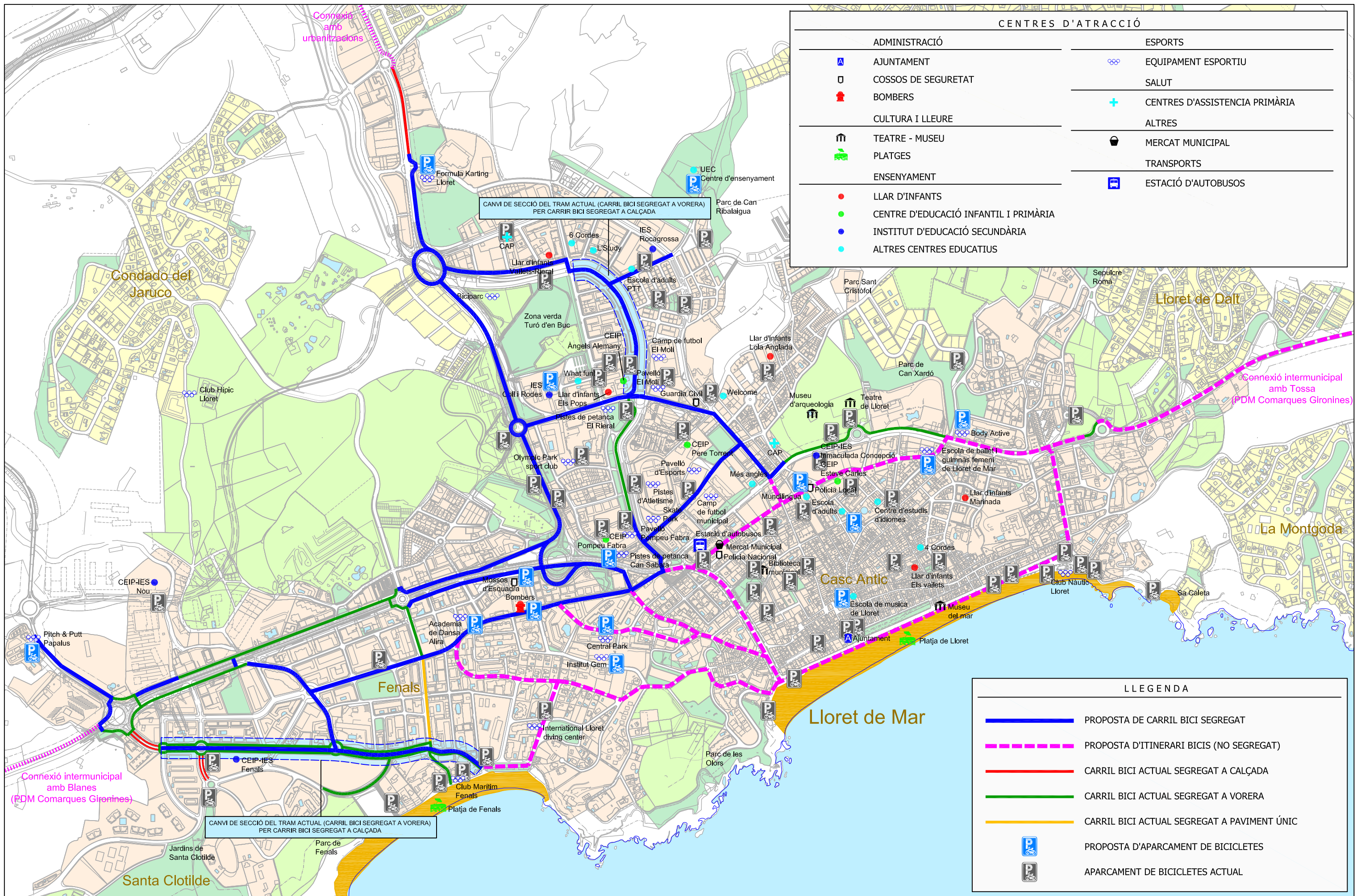
N. DE PLÀNOL:

29

FULL: 1 DE 1

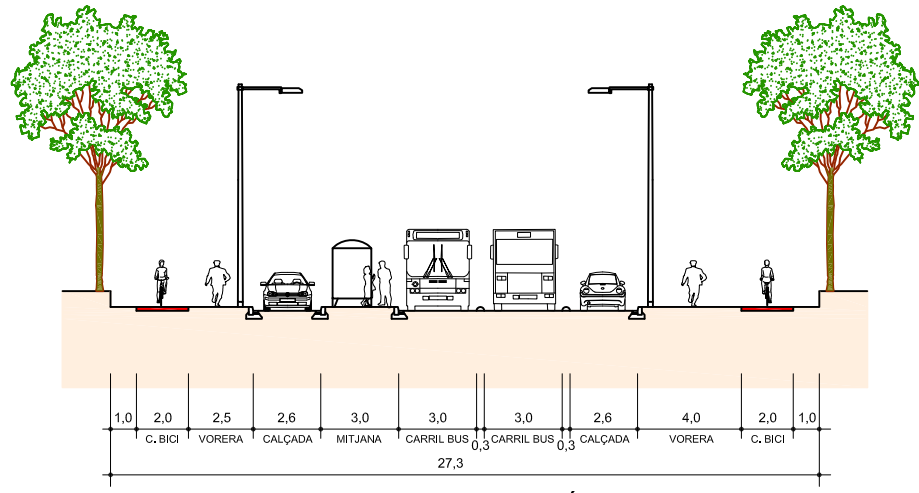


LLEGGENDA	
	CARRER DE PAVIMENT ÚNIC ACTUAL
	AMPLIACIÓ CARRER DE PAVIMENT ÚNIC
	AMPLIACIÓ D'AMPLADA DE VORERA

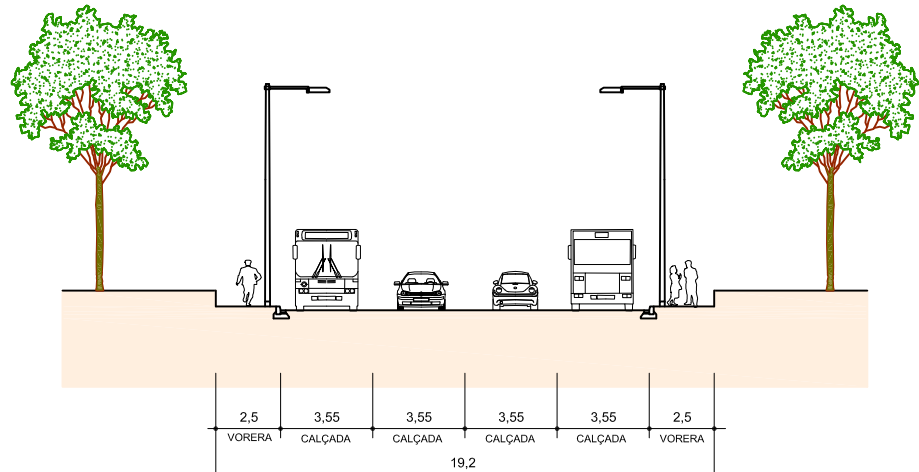


CENTRES D'ATRACCIÓ	
ADMINISTRACIÓ	ESPORTS
AJUNTAMENT	EQUIPAMENT ESPORTIU
COSSOS DE SEGURETAT	SALUT
BOMBERS	CENTRES D'ASSISTENCIA PRIMÀRIA
CULTURA I LLEURE	ALTRES
TEATRE - MUSEU	MERCAT MUNICIPAL
PLATGES	TRANSPORTS
ENSENYAMENT	ESTACIÓ D'AUTOBUSOS
LLAR D'INFANTS	
CENTRE D'EDUCACIÓ INFANTIL I PRIMÀRIA	
INSTITUT D'EDUCACIÓ SECUNDÀRIA	
ALTRES CENTRES EDUCATIUS	

LLEGENDA	
	PROPOSTA DE CARRIL BICI SEGREGAT
	PROPOSTA D'ITINERARI BICIS (NO SEGREGAT)
	CARRIL BICI ACTUAL SEGREGAT A CALÇADA
	CARRIL BICI ACTUAL SEGREGAT A VORERA
	CARRIL BICI ACTUAL SEGREGAT A PAVIMENT ÚNIC
	PROPOSTA D'APARCAMENT DE BICICLETES
	APARCAMENT DE BICICLETES ACTUAL



AV. VILA DE BLANES (SITUACIÓ PROPOSADA)

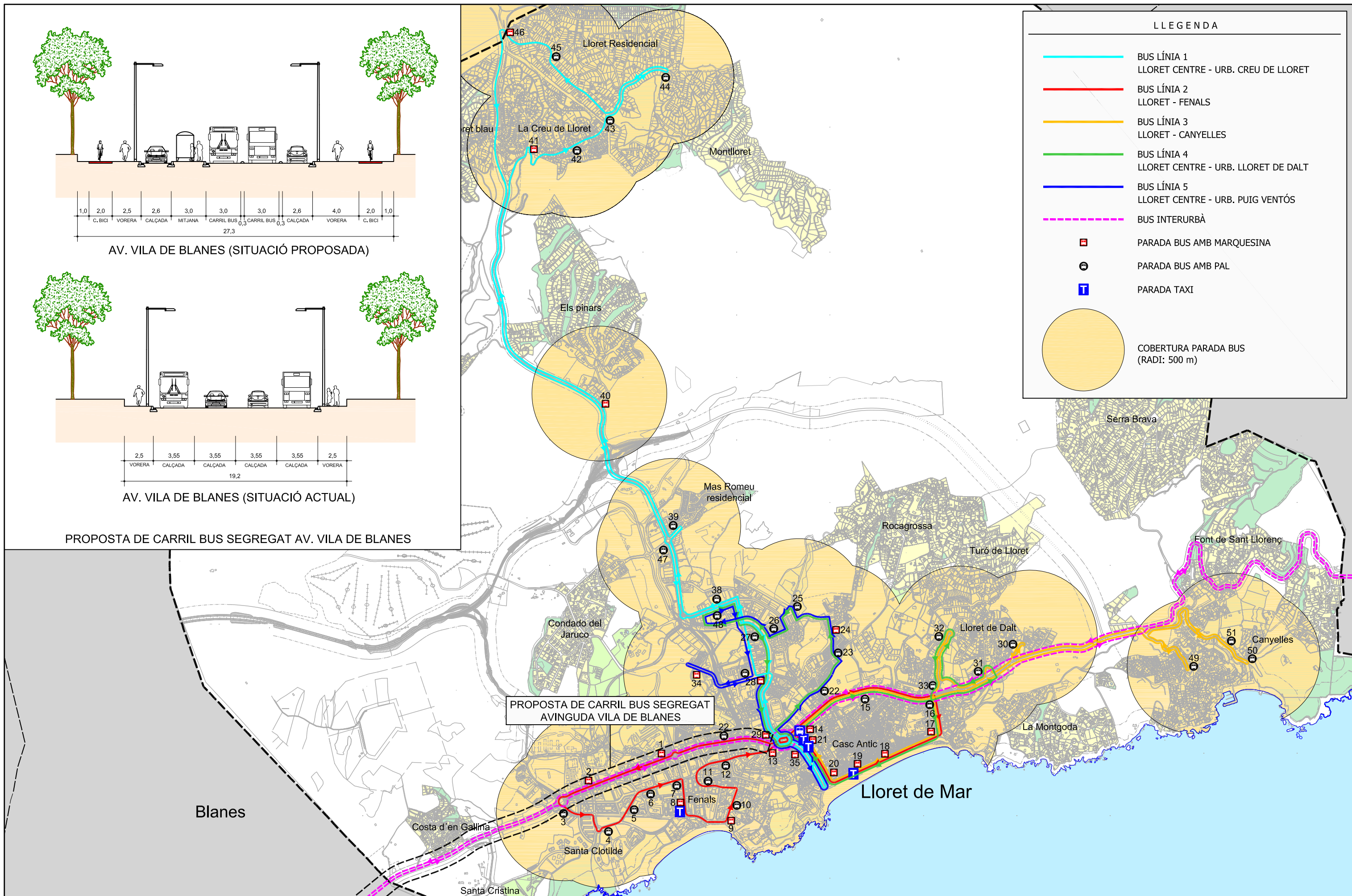


AV. VILA DE BLANES (SITUACIÓ ACTUAL)

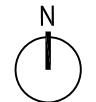
PROPOSTA DE CARRIL BUS SEGREGAT AV. VILA DE BLANES

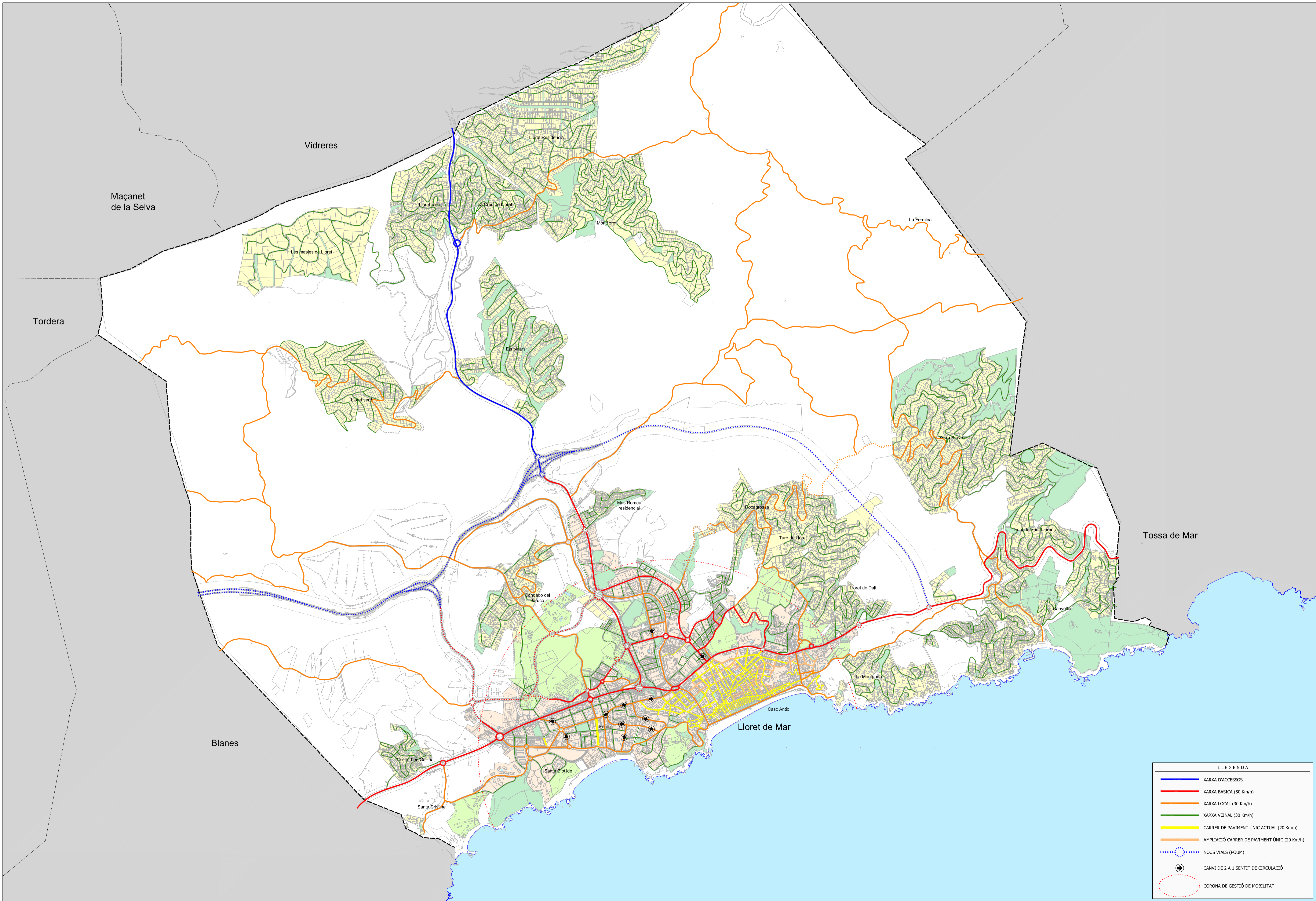
LLEGENDA

- BUS LÍNIA 1
LLORET CENTRE - URB. CREU DE LLORET
- BUS LÍNIA 2
LLORET - FENALS
- BUS LÍNIA 3
LLORET - CANYELLES
- BUS LÍNIA 4
LLORET CENTRE - URB. LLORET DE DALT
- BUS LÍNIA 5
LLORET CENTRE - URB. PUIG VENTÓS
- BUS INTERURBÀ
- PARADA BUS AMB MARQUESINA
- PARADA BUS AMB PAL
- PARADA TAXI
- COBERTURA PARADA BUS (RADI: 500 m)



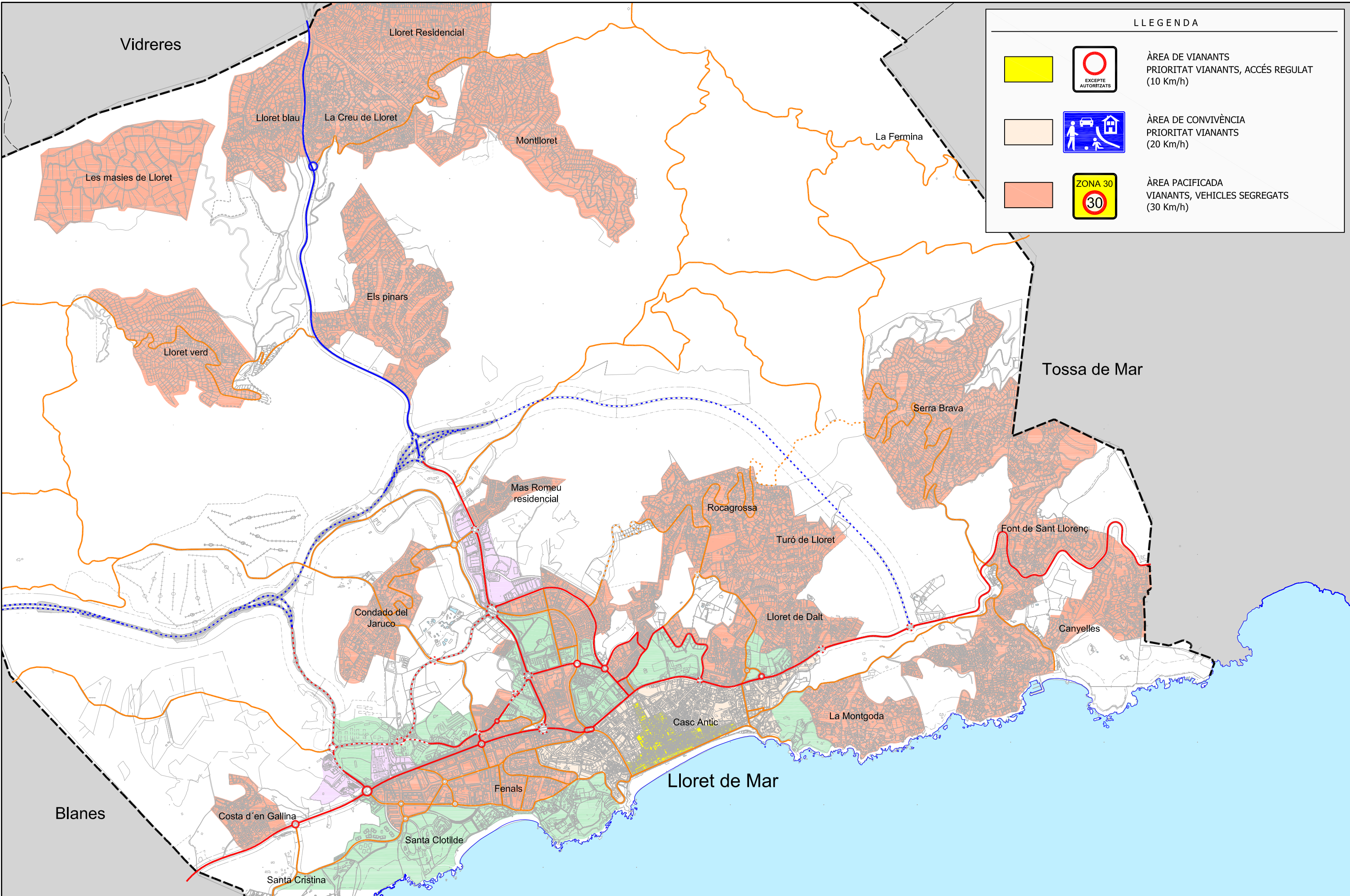
PROPOSTA DE CARRIL BUS SEGREGAT AVINGUDA VILA DE BLANES











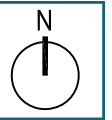
L L E G E N D A

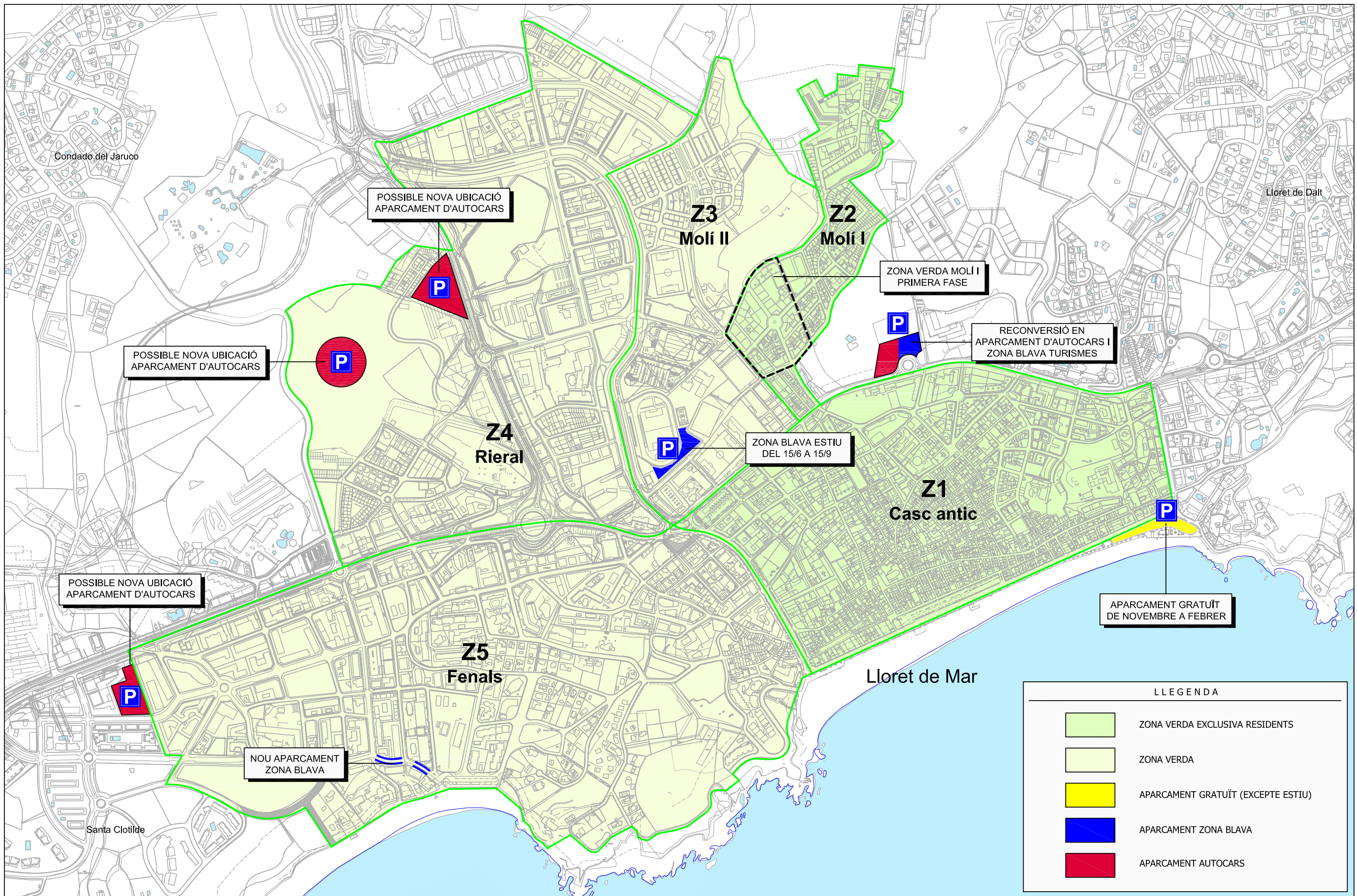
- XARXA D'ACCESSOS
- XARXA BÀSICA (50 Km/h)
- XARXA LOCAL (30 Km/h)
- XARXA VEÏNAL (30 Km/h)
- CARRER DE PAVIMENT ÚNIC ACTUAL (20 Km/h)
- AMPLIACIÓ CARRER DE PAVIMENT ÚNIC (20 Km/h)
- ⋯ NOUS VIALS (POUM)
- CANVI DE 2 A 1 SENTIT DE CIRCULACIÓ
- CORONA DE GESTIÓ DE MOBILITAT



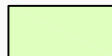
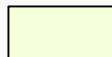

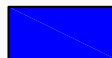

LLEGENDA

		ÀREA DE VIANANTS PRIORITAT VIANANTS, ACCÉS REGULAT (10 Km/h)
		ÀREA DE CONVIVÈNCIA PRIORITAT VIANANTS (20 Km/h)
		ÀREA PACIFICADA VIANANTS, VEHICLES SEGREGATS (30 Km/h)





LLEGENDA

	ZONA VERDA EXCLUSIVA RESIDENTS
	ZONA VERDA
	APARCAMENT GRATUÏT (EXCEPTE ESTIU)
	APARCAMENT ZONA BLAVA
	APARCAMENT AUTOCARS