



Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Lloret de Mar 2020-2025

DIAGNOSI



PMUS

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible
Lloret de Mar 2020-25

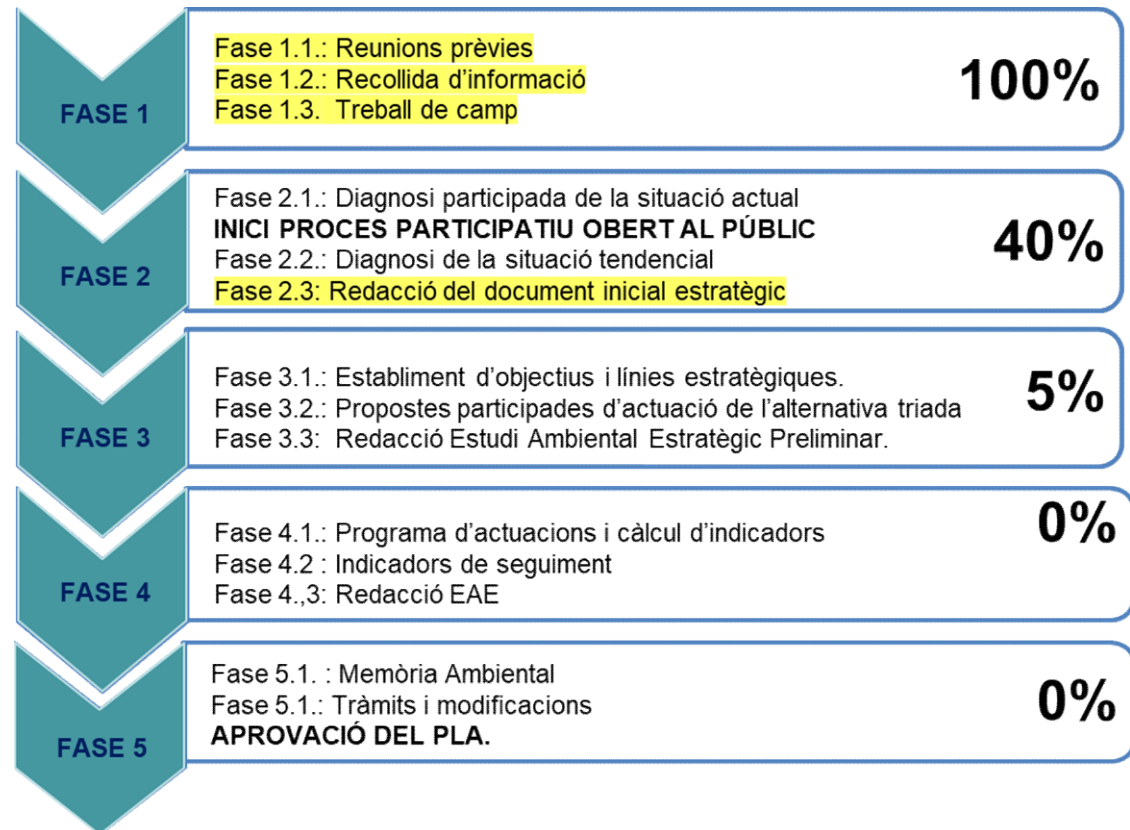




Lloret de Mar revisa el seu PMUS per adaptar-lo a una REALITAT BIPOLAR (estiu/hivern).

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat estableix els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat. En base a aquests objectius i a l'article 9 de la llei es defineixen els PMU:

- Els PMUs són el **document bàsic per configurar les estratègies** de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.
- **L'àmbit territorial dels PMUs és el del municipi.**
- El contingut dels **PMUs** s'ha d'adequar als **críters i les orientacions establertes pels plans directors de mobilitat.**
- La iniciativa per **elaborar i aprovar els PMUs** correspon als **ajuntaments.**
- Els **PMUs** s'han de **revisar cada sis anys.**
- Estrictament, **Lloret de Mar no precisa disposar d'un PMUS.**





Diagnosi tècnica

- Anàlisi del PMUS vigent, consecució dels objectius plantejats.
- Nou recull d'aforaments automàtics a la xarxa viària.
- Anàlisi de l'estat de l'aparcament
- Recopilació de dades anuals de les càmeres de trànsit
- Pla operatiu renovació turística.
- Enquestes a la ciutadania
- Etc

Diagnosi dels agents

- Reunió personal amb diferents agents del territori.
- Entrevista amb Inspector en cap de Policia
- Reunió amb la Directora de Lloret Turisme.

Procés participatiu

- **Etapa 1: Diagnosi**
- Etapa 2: Línies d'actuació i propostes.
- Etapa 3: Retorn de propostes i presentació final.

Estratègia tècnica i política

- Acord equip de govern de l'estratègia
- Reunió amb partits de l'oposició
- Compromís de Pacte per la Mobilitat.



Objectius de la sessió de participació:

- a. Explicar la diagnosi de la mobilitat urbana.
- b. Cercar les inquietuds de la ciutadania.
- c. Incorporar la visió dels assistents a la diagnosi.
- d. Preparar la següent etapa del procés de participació.



El PMUS es considera com una gran OPORTUNITAT, que SUMI + els diferents interessos tècnics, socials i polítics en un marc d'aplicació ADAPTAT AL TERRITORI.

Objectius del PMUS de Lloret segons la normativa vigent

PdM de les CG:

- Reduir el cost unitari del viatge
- Augmentar la cobertura del transport públic adaptat
- Minimitzar el temps mitjà dels desplaçaments
- Que la mobilitat contribueixi a la salut de les persones
- Augmentar la seguretat viària
- Reduir la contaminació atmosfèrica i el consum energètic

Resta de normativa:

- Reduir el consum de l'energia primària un 20%
- Augmentar l'energia renovable en el consum d'energia del sector transport (10%)
- Augmentar l'energia renovable en el consum brut de l'energia final (20% sobre el total de l'energia)
- Reducció d'emissions de GEH del 25,3%
- Reducció anual del 3,5% de la contaminació produïda pel transport
- Augment de l'1% anual de la quota dels mitjans no motoritzats

| Objectiu | Variable associada | Indicador | Indicador DNM | Valor objectiu |
|-------------------|--|--|---------------|---------------------|
| Competitivitat | Reduir el cost unitari del viatge | Cost mitjà del desplaçament en mobilitat quotidiana | - | Reducció 0,5% anual |
| Integració social | Augmentar la cobertura del transport públic adaptat | % de persones amb transport públic adaptat disponible | - | Augment 12,5% anual |
| Qualitat de vida | Minimitzar el temps mitjà dels desplaçaments | Temps mitjà dels desplaçaments en mobilitat quotidiana | - | Reducció 1,5% anual |
| Salut | Que la mobilitat contribueixi a la salut de les persones | Quota transport intramunicipal a peu i bici | 29 | Augment 1% anual |
| Seguretat | Augmentar la seguretat viària | Víctimes mortals en accidents de trànsit | 9 | Reducció 5% anual |
| Sostenibilitat | Reduir la contaminació atmosfèrica i el consum energètic | Emissió de contaminants atmosfèrics del transport | 13 | Reducció 3,5% anual |

Reflexió prèvia

"L'increment de les emissions de CO2 de l'1,6% el 2017 i més del 2% en 2018 demostra clarament que cal fer més per reduir-les"

"La creixent demanda global d'energia està superant als esforços per 'descarbonitzar'. Això ha de canviar, i ràpid"

Tot això es deu a l'augment del transport per carretera i un cert renaixement de l'ús del carbó, el que és tant com dir que **el món segueix un camí d'escalfament global**

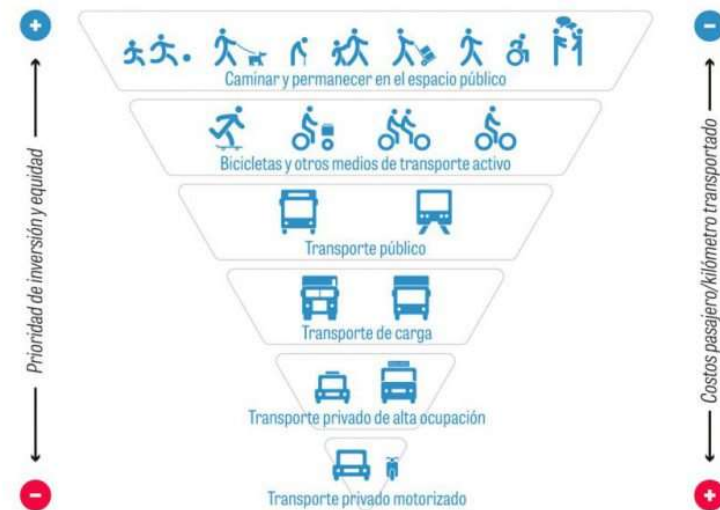




... i que permeti, posar al vianant en el centre de les prioritats en el disseny de les diferents xarxes de mobilitat.

Missió del PMUS Lloret de Mar

1. Millorar la **qualitat de vida i d'estada** de les persones, garantint la convivència entre els residents i l'activitat econòmica (comerç, oci, turisme...).
2. Assegurar una mobilitat ètica i equitativa que recolzi els més dèbils de la cadena modal i les persones amb mobilitat reduïda, posant al **vianant en el centre de les prioritats**, com a element de definició de les xarxes de mobilitat i com el protagonista en el disseny de les infraestructures.
3. Gestionar la **mobilitat com un dret i un servei a la ciutadania** (dones, homes, nenes i nens, gent gran, residents, turistes i excursionistes, etc.), aprofitant les possibilitats de tractament específic que donen les noves tecnologies de direccionament, aparcament, control i seguretat.
4. **Garantir la seguretat, la comoditat i l'economia dels desplaçaments de persones i de les mercaderies, amb la particular estacionalitat de Lloret i l'activitat que genera al seu voltant.**





...un model que permeti assumir grans compromisos i projectes en un curt espai de temps en harmonia amb els residents de la ciutat.

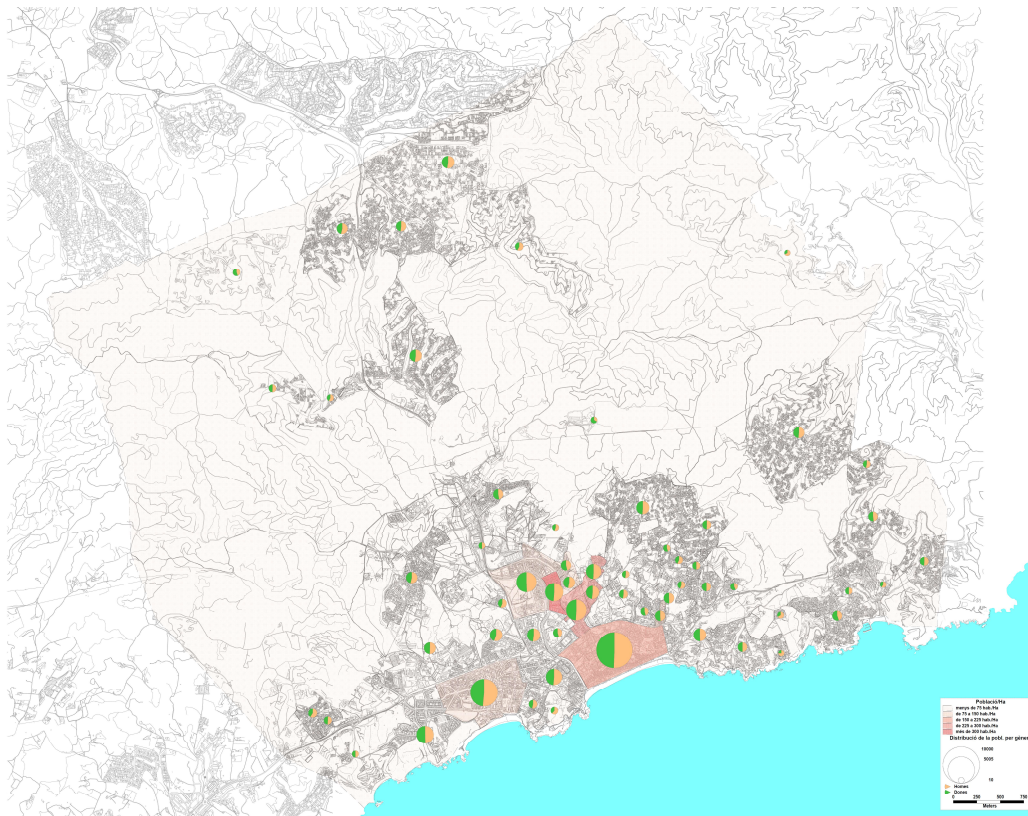
Missió del PMUS de Lloret de Mar

4. **Planificar i connectar de forma “harmònica i sostenible” les diferents xarxes de mobilitat de la ciutat**, de forma que sigui viable el PMUS. Equilibri realista entre els diferents interessos socials i nivells de servei.
5. **Garantir la funcionalitat de les xarxes de transport i de les seves connexions amb la xarxa de connexió**, incidint en l’aprofitament de l’ocupació dels vehicles.
6. Cercar una mobilitat que tendeixi cap a les **zero emissions atmosfèriques i sòniques i desenvolupar zones urbanes de baixes emissions o atmosfera protegida**.
7. **Comunicar** als usuaris i usuàries les formes d’optimitzar la seva elecció dels modes de transports per realitzar el seu viatge.
8. **Crear un grup continu de treball, un Pacte per la Mobilitat**, que permeti integrar a la ciutadania, a les entitats, als grups polítics i als tècnics municipals en aconseguir els objectius i propostes del PMUS.

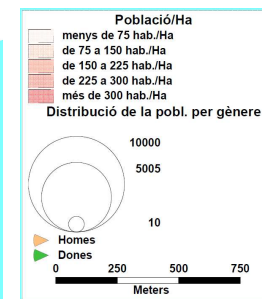


Anàlisi socioeconòmica

- Lloret de Mar (4.787 Ha) té una població de 37.350 persones dividides en 39 urbanitzacions i 51 barris.
- Els barris del Nucli Antic i Fenals aglutinen el 40% de la població censada al municipi.
- De marcat caràcter turístic, la seva població s'incrementa fins els 52.818 habitants (segons dades de l'ETCA) i fins als 100.000 si tenim en consideració als nostres visitants.



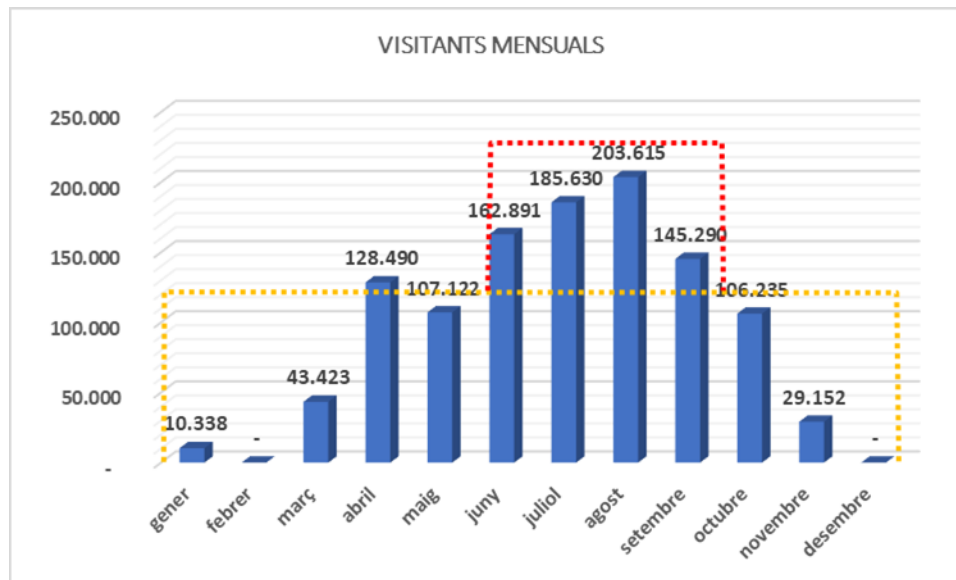
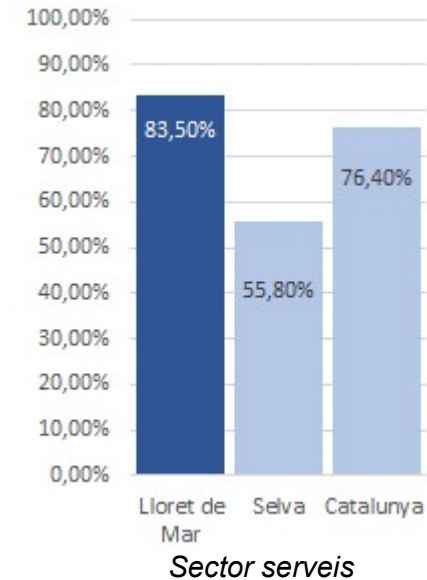
| | Superfície (km2) | Densitat (hab./km2) |
|---------------|------------------|---------------------|
| Lloret de Mar | 48,71 | 766,8 |
| Selva | 995,04 | 169,9 |
| Catalunya | 32.108,00 | 236 |



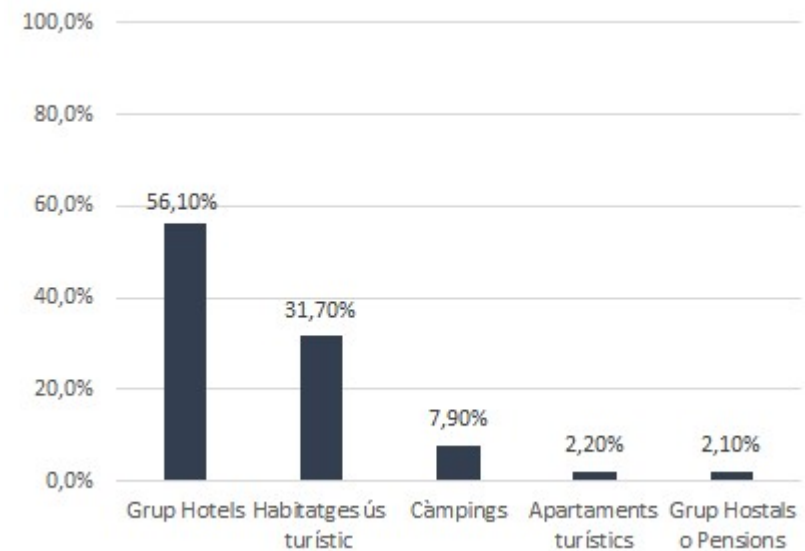


Turisme

- La mobilitat és molt diferent a l'hivern i a l'estiu, tot i que la tendència i l'objectiu és desestacionalitzar la demanda.
- Més de la meitat de les places ofertades es localitzen als hotels.
- Gran predomini del sector serveis al municipi, conseqüència de les activitats turístiques i les associades a aquestes.



Percentatge de places ofertades segons establiment turístic





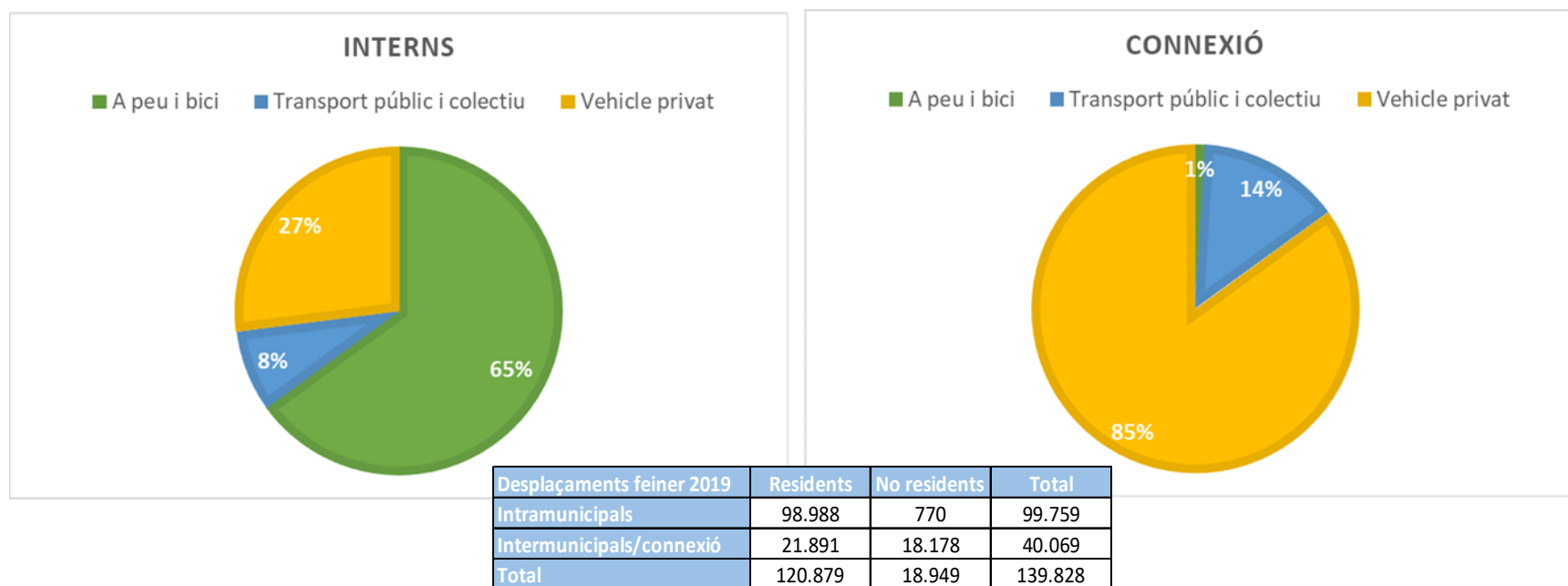
Dades de desplaçaments anuals (població, trànsit, turisme i projeccions oficials)

Cada dia a Lloret de Mar es realitzen uns **140.000/300.000 desplaçaments** (uns 4 desplaçaments per persona) en funció del període de l'any.

Al període no vacacional, dels desplaçaments de residents, al voltant del **70-75%** són interns i la resta de connexió, de tots els desplaçaments interns de residents, més del **60%** es realitza a peu, dels de connexió, al voltant del 85% es realitza en vehicle privat.

Durant l'estiu els desplaçaments **es multipliquen per 2,5**, sense una variació molt significativa del repartiment modal, donat que els nous residents es mouen en bona part igual que els residents de tot l'any.

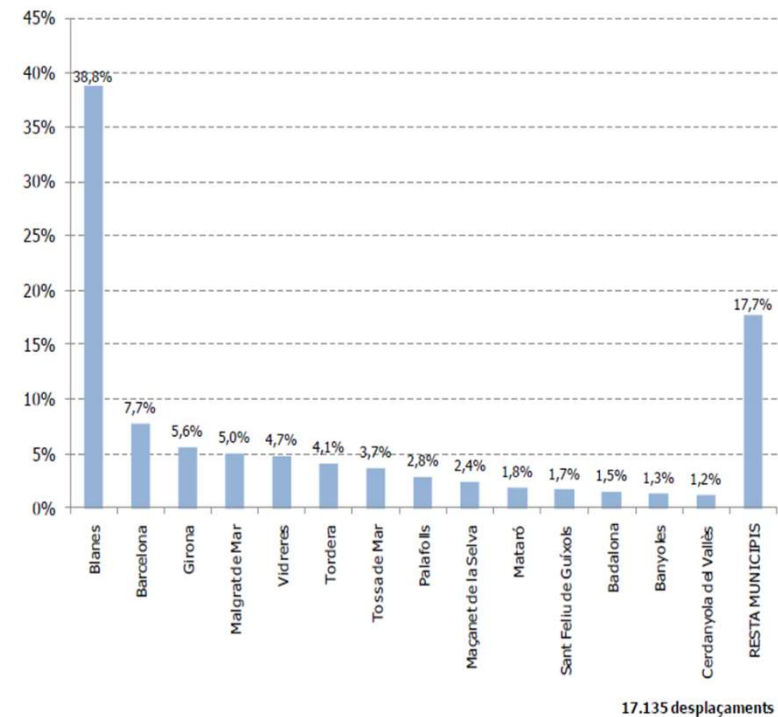
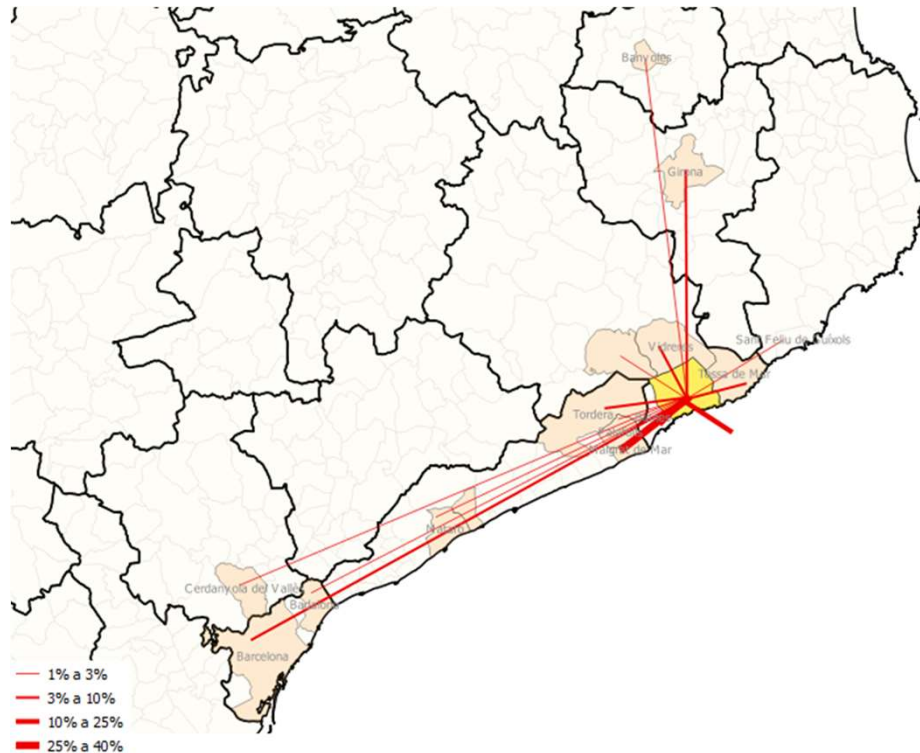
Hi ha variacions significatives amb els desplaçaments dels turistes que s'instal·len a la ciutat, que es mouen bàsicament a peu o en autocars concertats.





Dades de desplaçaments anuals (població, trànsit, turisme i projeccions oficials)

- Blanes concentra el 38% dels viatges de connexió (generats i atrets per Lloret). La resta de destinacions tenen un pes molt menor.





Dades de desplaçaments anuals (població, trànsit, turisme i projeccions oficials)

- 5,2 milions de pernoctacions anuals realitzades pels visitants.
- La mobilitat total anual s'estima en gairebé **67,2 milions de desplaçaments** realitzats a Lloret.
- **A l'agost els desplaçaments diaris són de gairebé el doble que al mes de gener.**

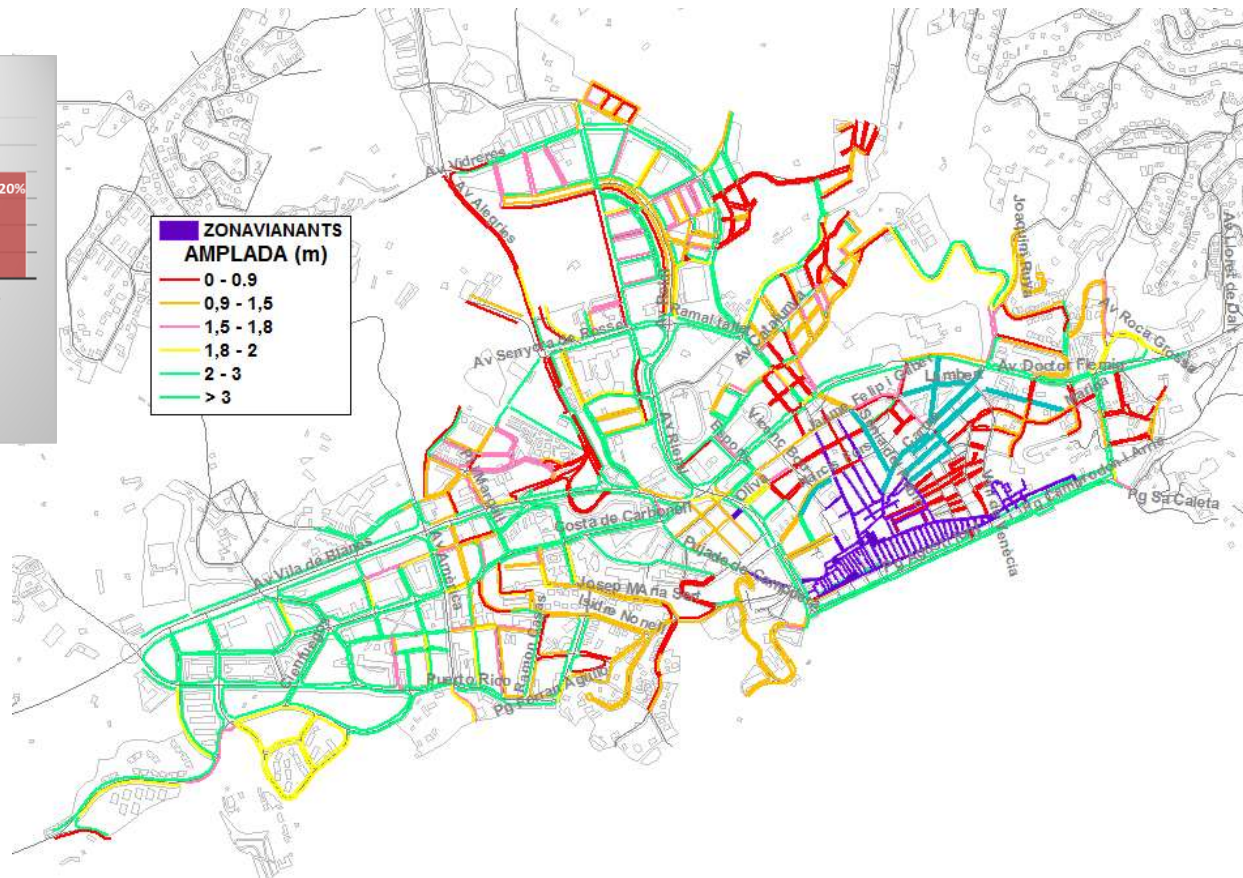
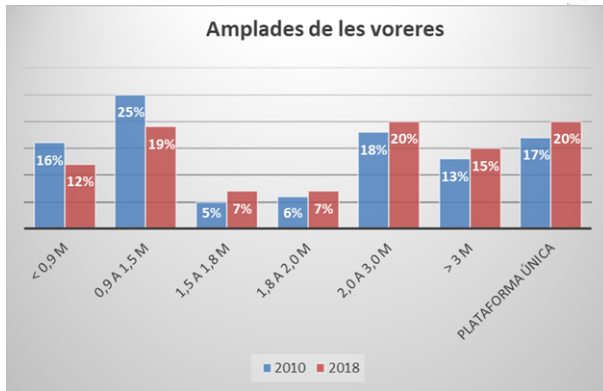
| Visitants | |
|----------------------------------|-------------------|
| Nº pernoctacions 2013-2018 | 5.261.266 |
| Despl./any | 18.796.811 |
| Residents+no residents | |
| Laborable | 135.256 |
| Festiu | 123.859 |
| Despl./any | 48.399.621 |
| Total residents+visitants | 67.196.432 |

| | Despl./mes | % | Despl./dia (mitjana) |
|--------------|-------------------|-------------|-------------------------|
| Gener | 4.300.489 | 6,4% | 138.725 |
| Febrer | 4.430.222 | 6,6% | 158.222 |
| Març | 4.905.233 | 7,3% | 158.233 |
| Abril | 5.747.525 | 8,6% | 191.584 |
| Maig | 5.592.415 | 8,3% | 180.400 |
| Juny | 6.033.217 | 9,0% | 201.107 |
| Juliol | 7.152.223 | 10,6% | 230.717 |
| Agost | 7.788.536 | 11,6% | 251.243 |
| Setembre | 6.542.874 | 9,7% | 218.096 |
| Octubre | 5.789.427 | 8,6% | 186.756 |
| Novembre | 4.516.091 | 6,7% | 150.536 |
| Desembre | 4.398.180 | 6,5% | 141.877 |
| Total | 67.196.432 | 100% | 184.100 |



Mobilitat a peu: oferta

Als darrers anys s'han convertit algunes voreres inaccessibles en plataformes úniques i s'han millorat molts passos de vianants.



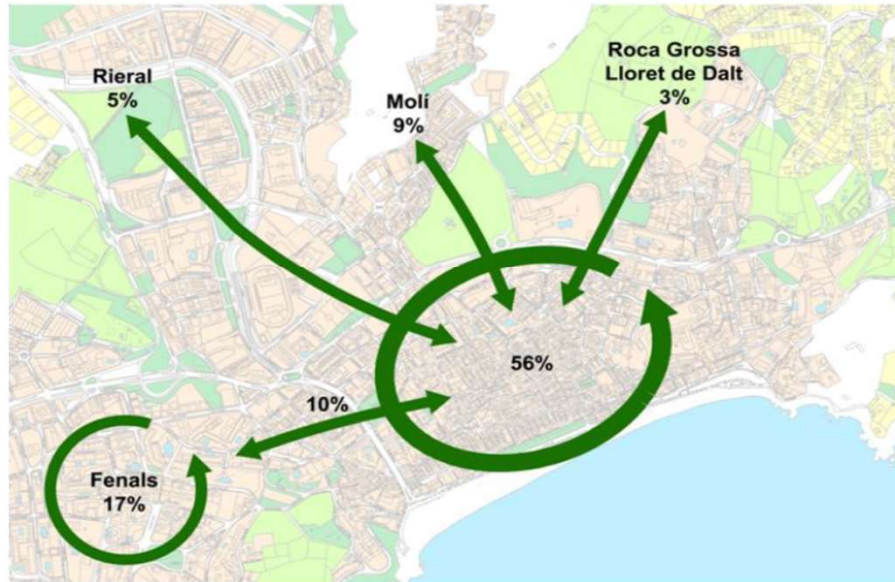
Xarxa bàsica:

- Exclusiva per a vianants
- Prioritat per a vianants
- Plataforma única
- Convencional



Mobilitat a peu: demanda

- **61.254 desplaçaments diaris a peu**, la majoria al centre i a Fenals.
- Al c. St. Pere es mouen uns 15.000 vianants/dia i al Pg. Marítim 6.200.
- El 20% dels viatges a peu es realitzen els dissabtes.



Flux de vianants: acumulat mensual (nombre)



Flux de vianants: acumulat mensual (nombre)





Mobilitat a peu: diagnosi



Bona cultura de caminar. A les zones més poblades i amb distàncies adequades, la mobilitat de vianants és elevada. Hi ha un gran potencial per incrementar la mobilitat a peu.



Polítiques de mobilitat tendents a millorar la mobilitat de vianants. Fomentar la mobilitat turística a peu, pel front litoral.



Augment de la demanda respecte al 2010.



No hi ha una bona connectivitat amb el mar. El passeig marítim té una secció insuficient.



Seccions estretes amb voreres estretes a alguns carrers del centre que fan difícil una correcta gestió del viari. Moltes voreres encara són inaccessibles o insuficients per l'elevat nombre de vianants que hi passen.



Algunes plataformes úniques no funcionen de forma correcta, al segregar-se l'espai de vianant i vehicle.



Problemes de fricció entre els vianants i les bicis i els VMP.



Manca de connexió paral·lela a la costa, tant interna com externa.



Manca de senyalització entre els diferents nuclis urbans i destinacions interurbanes.



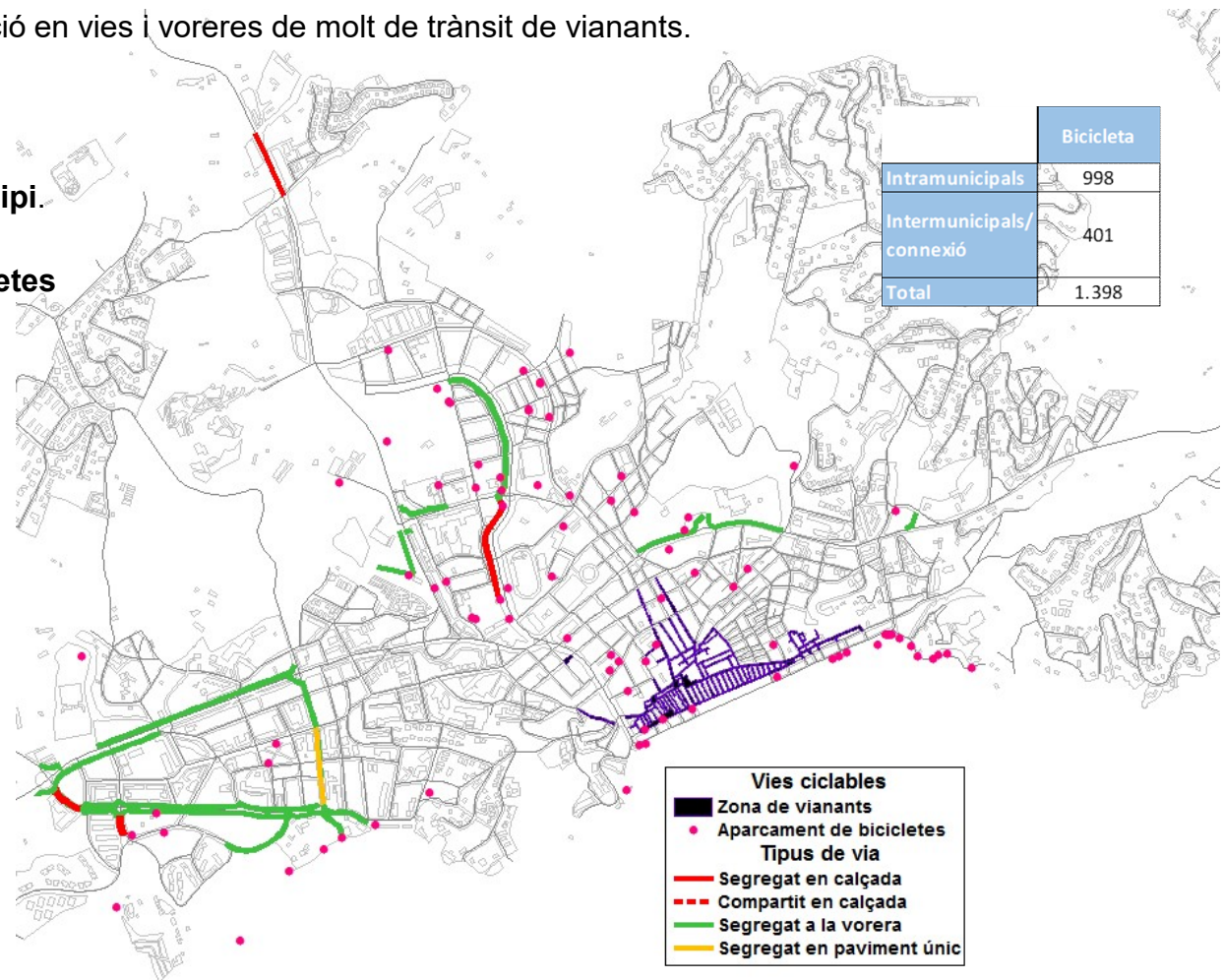
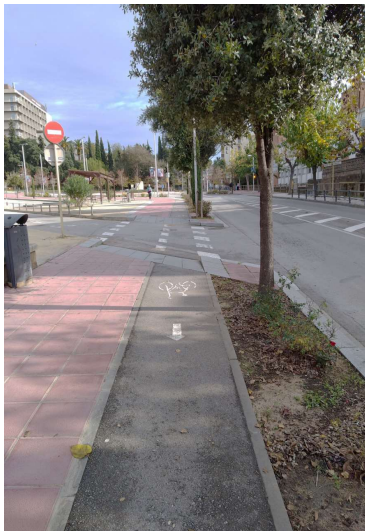
Mobilitat en bicicleta: oferta i demanda

6,2 km d'oferta ciclable, la majoria segregada a la vorera (vorera-bici).

A més, la bicicleta pot circular de forma habitual per la calçada, a determinades zones de vianants i de plataforma única.

L'Ajuntament ha restringit la seva circulació en vies i voreres de molt de trànsit de vianants.

- **1.400 desplaçaments diaris en bicicleta**, la majoria a fora del municipi.
- **89 punts d'aparcaments per a bicicletes** (unes 700 places).





Mobilitat en bicicleta: diagnosi



Molta potencialitat per anar en bicicleta: 1% de la distribució modal, similar a municipis de característiques similars i espais per estacionar.



Política de foment de la mobilitat en bici i VMP a les escoles.



Xarxa discontinua, sense connexió amb el mar.



La xarxa ha augmentat poc respecte al 2010 en vies exclusives per a ciclistes.



No es pot circular de forma paral·lela al mar.



Manca connexió amb ciutats veïnes. Manca desenvolupament d'una xarxa de connexió de fora del centre urbà i sense senyalització.



Existència de pendents que desincentiven l'ús de la bicicleta.



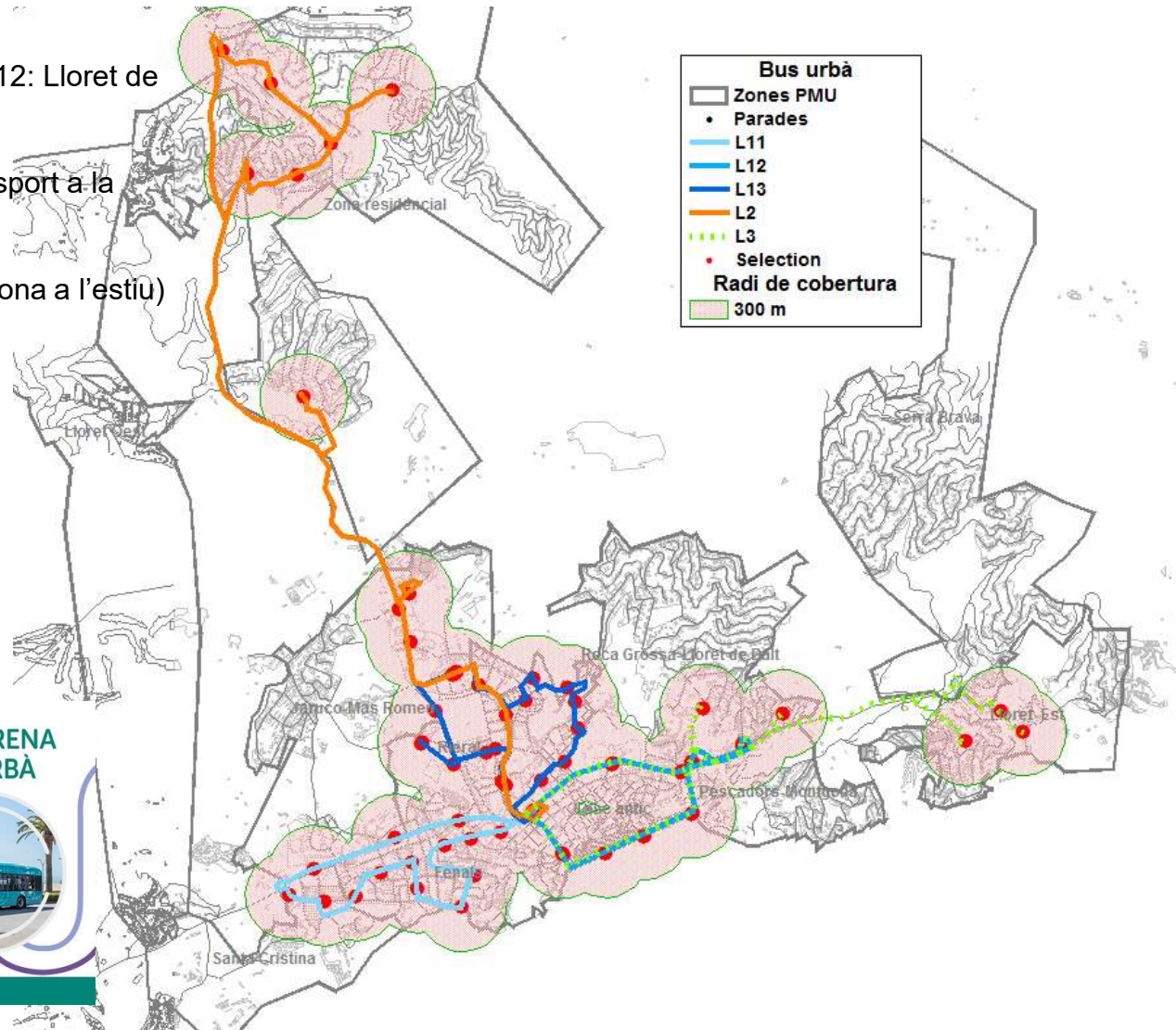
Interferències amb la resta d'usuaris de la via pública.



Mobilitat en transport públic: oferta

5 línies d'autobús urbà:

- Línia 1: es divideix en 3: 11: Fenals, 12: Lloret de Dalt i 13: El Molí-Rieral
- Línia 2: Lloret residencial i TAD (transport a la demanda) fora dels horaris regulars
- Línia 3: Cala Canyelles (només funciona a l'estiu)



LLORET DE MAR ESTRENA NOU TRANSPORT URBÀ
A partir de l'1 de maig

5 NOVES LÍNIES DE BUS
per facilitar la mobilitat per la ciutat

www.lloretbus.cat



Mobilitat en transport públic: oferta

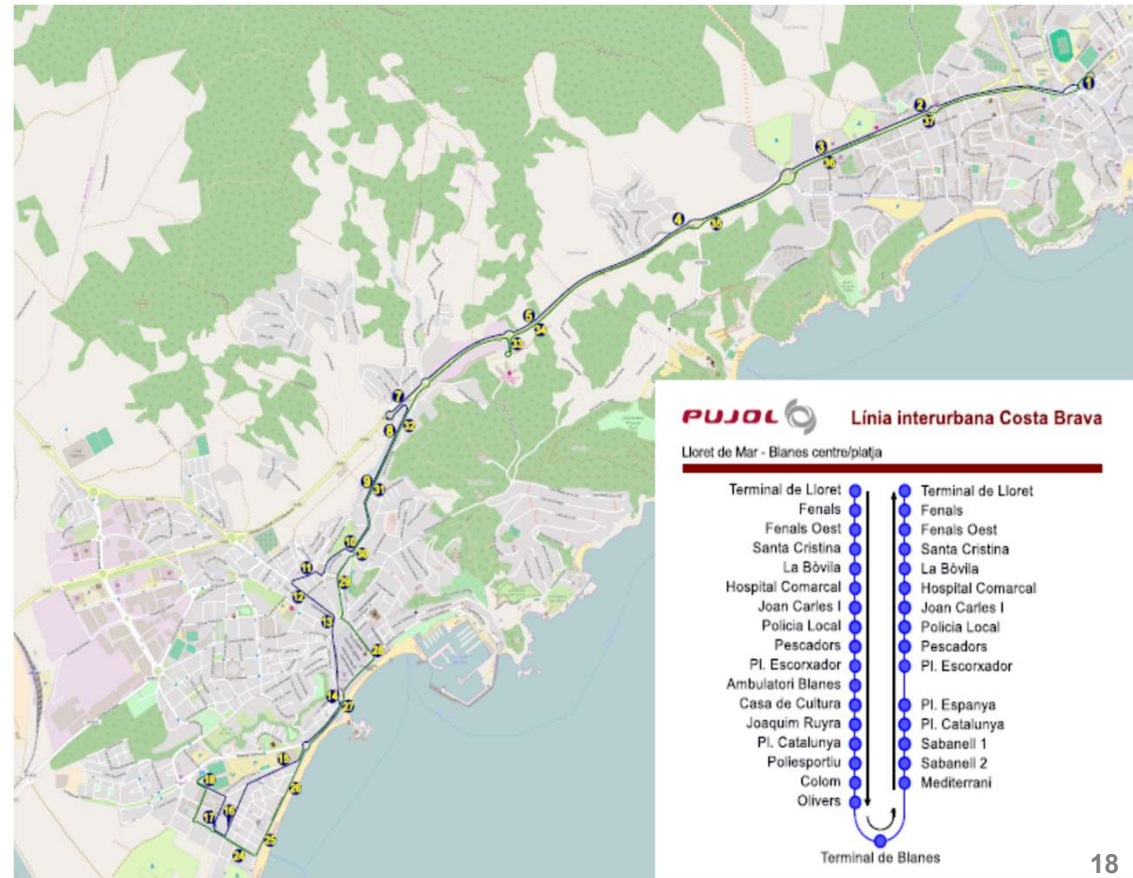
Gran quantitat de línies interurbanes (origen/destinació: Estació d'Autobusos):

- Línia 2 (Moventis) Aeroport de Barcelona-Barcelona-Lloret de Mar-Tossa
- Línia Lloret-Blanes centre
- Línia Tossa-Lloret-Blanes Renfe
- Línia Lloret-Renfe Blanes (bus + tren)
- Línia Beaches&Gardens
- Línia 660/e4 (Lloret-Girona)
- Línia Olot-Lloret de Mar

Xarxa ferroviària

- Tot i que no es troba dins de l'àmbit d'estudi, l'estació de tren de Blanes és la més propera a Lloret. En combinació amb el servei d'autobús urbà, s'ha configurat com un servei interurbà, especialment cap a Barcelona i Girona.

Lloret-Blanes centre





Mobilitat en transport públic: demanda

6.200 viatges diaris en autobús, 1.000 en les línies urbanes i 5.200 en les interurbanes.

De les línies urbanes, l' 11 és la que més passatgers transporta.

Línies urbanes:

- Prop la de la meitat són bitllets senzills.
- Ocupació mitjana del 26%.
- Impuntualitat a la línia 2.
- Es detecten vehicles estacionats il·legalment a les parades.

| Mes | Línia | | | | | | |
|----------------------|----------------|---------------|---------------|--------------|---------------|--------------|----------------|
| Nº viatgers/ mes | 11 | 12 | 13 | 2 | TAD | 3 | Total |
| Maig | 16.447 | 5.509 | 3.036 | 931 | 620 | | 26.543 |
| Juny | 17.246 | 5.718 | 4.129 | 624 | 1.298 | | 29.015 |
| Juliol | 22.954 | 6.846 | 5.610 | | 2.194 | 1.061 | 38.665 |
| Agost | 25.913 | 7.707 | 6.177 | | 3.266 | 1.886 | 44.949 |
| Setembre | 21.894 | 7.425 | 5.814 | 1.223 | 2.286 | | 38.642 |
| Total 5 mesos | 104.454 | 33.205 | 24.766 | 2.778 | 9.664 | 2.947 | 177.814 |
| Total any | 159.855 | 50.817 | 37.902 | 7.433 | 14.790 | 2.947 | 273.743 |

| títols | Senzill | T-10 | T-mes | T-jubilats | T-estudiant | Total |
|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|--------------|---------------|
| Feiner | 12.380 | 1.487 | 2.804 | 9.070 | 2.193 | 27.934 |
| Dissabte | 2.720 | 321 | 520 | 1.649 | 89 | 5.299 |
| Festiu | 2.814 | 323 | 495 | 1.681 | 96 | 5.409 |
| Total | 17.914 | 2.131 | 3.819 | 12.400 | 2.378 | 38.642 |
| % | 46% | 6% | 10% | 32% | 6% | 100% |





Mobilitat en transport públic: diagnosi

- ✓ **Ús consolidat del transport interurbà** i millor visió dels recorreguts i horaris del bus urbà, que arriben a alguns dels barris més allunyats.
- ✓ Elevada cobertura del centre i increment de la cobertura als barris.
- ✓ Zones de major mobilitat amb bona freqüència (30 minuts).

+ **Baixa cobertura a algunes zones disperses i amb poca població de dret.**

- + Manca de ferrocarril (la intermodalitat penalitza molt a l'usuari).
- + Manca adaptació per PMR de les parades.
- + Manquen punts de prioritat amb el bus.
- + Manquen títols de transport adaptats als turistes.

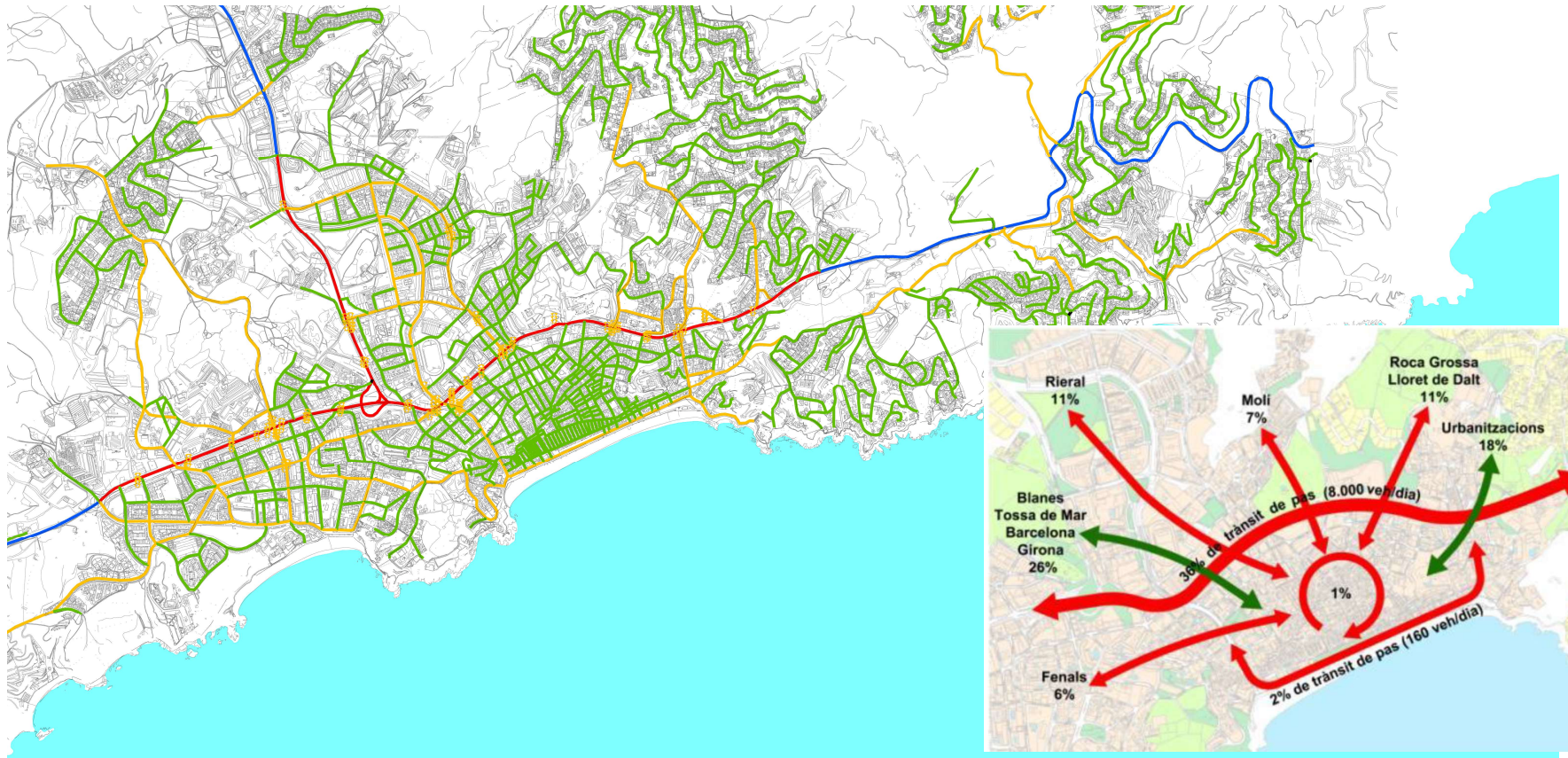
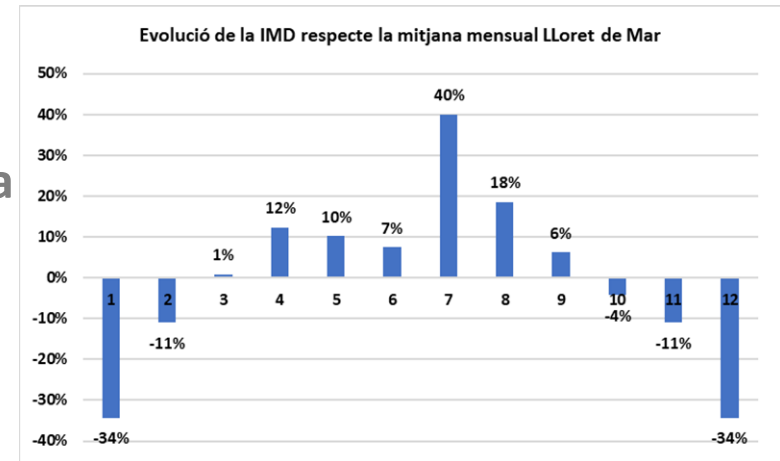
| Zona | Nom | % cobertura territori | Població coberta |
|--------------|----------------------------|-----------------------|------------------|
| 1 | Casc antic | 97,9% | 9.481 |
| 2 | Fenals | 92,9% | 6.456 |
| 3 | Molí Mas Badó-Mas Vila | 100,0% | 7.376 |
| 4 | Rieral | 98,2% | 3.472 |
| 5 | Santa Cristina | 25,0% | 437 |
| 6 | Jaruco-Mas Romeu | 40,3% | 130 |
| 7 | Roca Grossa-Lloret de Dalt | 36,6% | 733 |
| 8 | Pescadors-Montgoda | 40,1% | 110 |
| 9 | Lloret Est | 41,6% | 431 |
| 10 | Serra Brava | 1,4% | 17 |
| 11 | Zona residencial | 25,5% | 535 |
| 12 | Lloret Oest | 3,1% | 39 |
| Total | | 78% | 29.215 |



Mobilitat en transport privat: oferta i demanda

El 20% de la xarxa absorbeix el 80% del trànsit privat. Al voltant del 40-42% del trànsit és de pas.

L'estacionalitat condiona clarament el dimensionament de la xarxa.



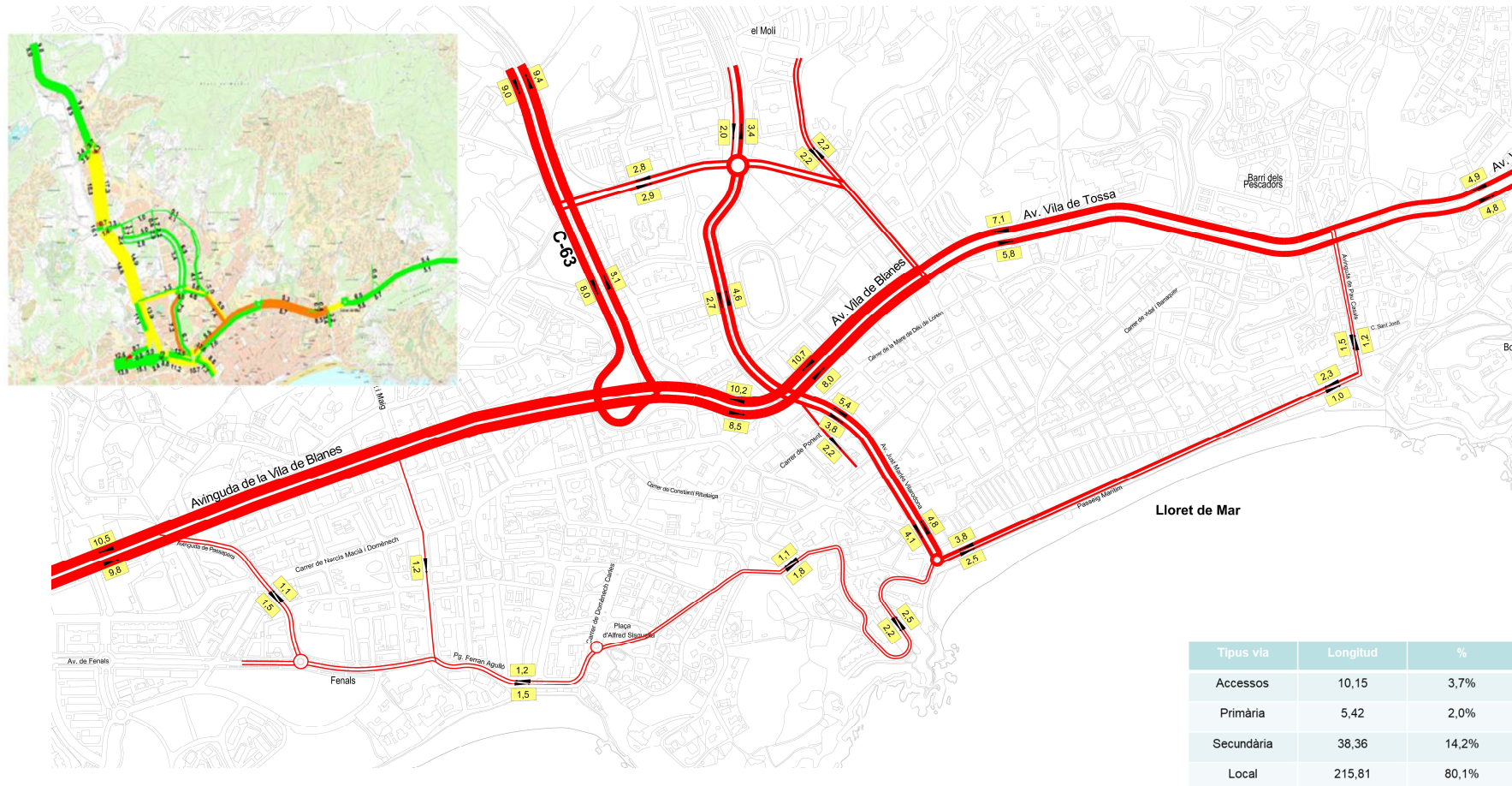


Mobilitat en transport privat: oferta i demanda

Cada dia es realitzen 72.400 viatges en vehicle privat.

Dels aforaments realitzats es demostra que diàriament entren al voltant de 25.000 vehicles a l'àmbit d'estudi.

Dels vehicles que entren, passen aproximadament el 40% (sense origen ni destinació a Lloret).



*A l'estiu s'incrementa el trànsit un 35% de mitjana a tota la xarxa.



Mobilitat en transport privat: diagnosi



Primera pacificació del centre urbà que ha comportat una disminució i calmat del trànsit.



Nivell de servei adequat fora de temporada, es circula amb normalitat.



S'estan planejant infraestructures que podrien permetre la descongestió de Lloret i la implementació de propostes per la millora ambiental del centre de la ciutat (com les ZUAP).



Les vies interurbanes (GI-682 i C-63) travessen el municipi i suposen una important barrera a la mobilitat sostenible.



Cal mantenir un equilibri entre l'activitat econòmica i la utilització dels modes de transport contaminants.



Elevat trànsit de pas, que dificulta les accions de pacificació interior.



Senyalització amb massa informació.



Durant l'estiu la congestió és elevada a l'anella del casc antic.



Entorns escolars sense pacificar.



Mobilitat d'autocars turístics: Diagnosi



Gran potencialitat com a element productiu i econòmic.



Intenció de millorar i modernitzar el servei d'autocars per tots els agents implicats.



Conscienciació social de que Lloret és un municipi turístic.



Els autocars ocupen gran part de l'espai públic, sobretot a l'anella central.



No hi ha un gestor que reguli el trànsit dels autocars, posició del l'autocar, temps d'estada, etc.



Cada hotel o generador d'un servei, organitza la mobilitat sense pensar en la resta.



Els espais destinats a autocars no serveixen per altres usos importants de la via pública (Just Marlés, Passeig Marítim, etc).



Cal habilitar espais d'aparcament, zona blava o d'estada fora de l'anella del centre.





Mobilitat generada per la C/D: Diagnosi



S'ha limitat l'accés a la zona centre.



Hi ha predisposició per incorporar millores en la tecnologia i en la gestió integral de la C/D.



Cal implementar un sistema de regulació de la C/D intel·ligent, que permeti una gestió online.



Cal un horari clar i uniforme a tot el municipi.



Cal establir un sistema de repartiment alternatiu quan el centre estigui tancat.



Cal estudiar altres fórmules de repartiment de mercaderies poc invasives de l'espai públic i més sostenibles.



Aparcament: diagnosi

- ✓ **Al centre les poques places existents són regulades o en pàrquings**, és necessari acabar aquest procés de regulació interior.
- ✓ Lloret disposa d'una bona xarxa d'aparcaments fora de calçada, sobretot en edificis de caràcter privat que cal incloure a l'oferta disponible.
- ✓ Aparcaments públics a gairebé tot el centre, no s'omplen recurrentment en época d'estiu, hi ha capacitat remanent.

- + **Tarifes d'aparcament baixes en comparació amb altres municipis** (2,16€/h als aparcaments públics i 1,92€/h a la zona blava)
- + Encara hi ha places de zona blava al costat del mar, el que genera desplaçaments indesitjables.
- + Manquen espais de dissuasió, més allunyats del centre.
- + Hi ha espais ocupats per vehicles de turistes que no es mouen, el que resta oferta al veïnat.



Línies estratègiques del PMUS de Lloret de Mar

Generar àrees de centralitat de vianants a cada barri, generar corredors accessibles i **apropar la ciutat al mar.**



Desenvolupar una xarxa vertebradora i connexa d'itineraris en bicicleta i regulació dels VMP.



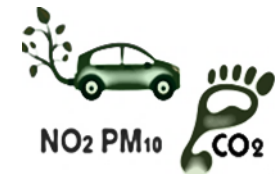
Consolidar el transport públic actual i definir un **pla estratègic clar i contundent pel transport discrecional i turístic.**



Filtrar el trànsit de pas, mantenint els nivells de servei i ordenant l'interior dels districtes per garantir l'accés dels residents.



Crear una zona de baixes emissions, millorar la flota de vehicles públics elèctrics i construir d'una xarxa de punts de recàrrega.



Eliminar les friccions la mobilitat i reduir un 20% els accidents relacionats amb el trànsit.



Pla estratègic d'aparcament, equilibrar oferta i demanda estacional d'aparcaments: la calçada pel resident i fora de calçada pel visitant (rotació).



Uniformitzar i revisar els sistemes actuals de c/d, creant microplataformes i una xarxa de consignes.





Ajuntament de Lloret de Mar
Àrea de Mobilitat i Transports

Moltes gràcies per la vostra atenció.



Ajuntament de Lloret de Mar
Àrea de Mobilitat i Transports



Podeu fer arribar les vostres aportacions a:

mobilitat@lloret.cat



Objectius del PMUS de Lloret de Mar

Millorar la seguretat viària, reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport, amb un clima de convivència i urbanitat.

1

REDUIR UN 25% ELS ACCIDENTS A LA CIUTAT I ARRIBAR A LES 0 VÍCTIMES MORTALS.

Afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, destinant als vianants una superfície més gran d'espai públic i de millor qualitat (en accessibilitat i seguretat).

2

GENERAR ÀREES DE CENTRALITAT DE VIANANTS A CADASCUN DELS BARRIS I GARANTIR LA CONNECTIVATAT ENTRE ELLES.

Augmentar l'ús de la bicicleta com a transport habitual, mantenint i millorant les infraestructures.

3

DESENVOLUPAR UNA XARXA QUE UNEIXI ELS PRINCIPALS CENTRES GENERADORS I ATRACTORS DE VIATGES.

Promoure un transport col·lectiu, públic i privat, de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat.

4

ACONSEGUIR LA MÀXIMA COBERTURA I INTERMODALITAT AMB UN SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC EFICIENT MODERN I ADAPTAT A LA DEMANDA. GESTIÓ DE L'OFERTA A L'ESTIU



Objectius del PMUS de Lloret de Mar

Fomentar l'ús racional del vehicle privat, amb l'aplicació de mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres modes de transport més sostenibles, promovent la intermodalitat.

5

FILTRAR EL TRÀNSIT DE PAS, MANTENINT ELS NIVELLS DE SERVEI I ORDENANT L'INTERIOR DELS DISTRICTES PER GARANTIR L'ACCÉS DELS RESIDENTS.

Optimitzar l'oferta d'aparcament a la ciutat

6

EQUILIBRAR OFERTA I DEMANDA D'APARCAMENTS: EN CALÇADA PEL RESIDENT I FORA DE CALÇADA PEL VISITANT (ROTACIÓ).

Garantir una distribució de mercaderies àgil i ordenada, que permeti dur a terme les activitats econòmiques, i fer-la compatible amb el sistema de mobilitat de la ciutat.

7

UNIFORMITZAR ELS SISTEMES ACTUALS DE C/D, CREANT MICROPLATAFORMES.

8

Controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit

POSAR EN FUNCIONAMENT UNA ZUAP, MILLORAR LA FLOTA DE VEHICLES PÚBLICS ELÈCTRICS I CONSTRUIR D'UNA XARXA DE PUNT DE RECÀRREGA.



Objectius del PMUS de Lloret de Mar

9

ESTENDRE ENTRE LA POBLACIÓ LA SENSIBILITZACIÓ I CONSCIENCIACIÓ ciutadana sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura que contenen els principis i objectius establerts.

10

DESENVOLUPAMENT DEL PMU.





Lloret de Mar no pot perdre la senda de la sostenibilitat que el planeta necessita.

Reflexió prèvia

"L'increment de les emissions de CO₂ de l'1,6% el 2017 i més del 2% en 2018 demostra clarament que cal fer més per reduir-les"

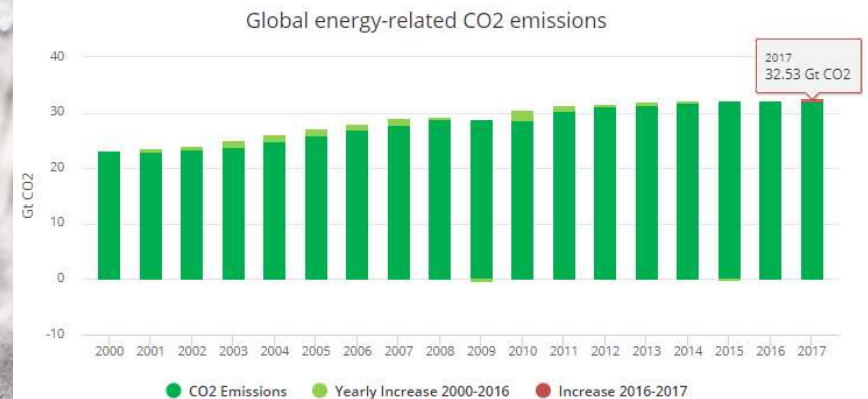
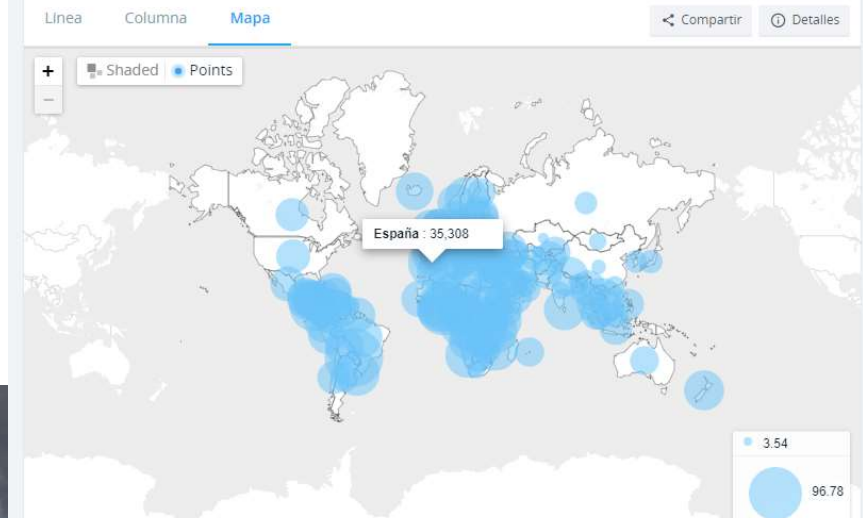
"La creixent demanda global d'energia està superant als esforços per 'descarbonitzar'. Això ha de canviar, i ràpid "

Tot això es deu a l'augment del transport per carretera i un cert renaixement de l'ús del carbó, el que és tant com dir que **el món segueix un camí d'escalfament global**



Emisiones de CO₂ originadas por el transporte (% del total de la quema de combustible)

Estadísticas AIE © OCDE/AIE, (iea.org/stats/index.asp), archivos electrónicos de la Agencia Internacional de la Energía sobre emisiones de CO₂ originadas por la quema de combustible.





Hem d'aconseguir un sistema de mobilitat de màxima qualitat i per tant de millor salut i vida pels nostres residents i visitants.

Reflexió prèvia

El soroll procedent del trànsit provoca tanta malaltia com la contaminació atmosfèrica i una millor planificació urbana i del transport evitaria un 13% de la càrrega total de malaltia a les nostres ciutats.

- Efectes sobre el son
- Efectes sobre rendiment del treball
- Efectes sobre la salut mental
- Pèrdua auditiva i capacitat d'orientació
- Efectes físics generals





Seguiment de les actuacions previstes a nivell regional

- Perllongament de la C-32 fins a Lloret, Seguiment C-32/Ronda de Lloret.
- Establir una línia d'aportació de passatgers fins a l'estació de ferrocarril de Blanes. Possible carril bus a la GI-682.
- En estudi: perllongament de la línia de ferrocarril Blanes-Lloret o nou tramvia de connexió.

