



AJUNTAMENT DE  
BLANES

# Pla de mobilitat urbana sostenible de Blanes

Document I. Memòria  
(Volum 4/5)



Setembre 2023

Còpia electrònica de document - CSV: 14631771067123423615 .

## **CRÈDITS**

### **Direcció facultativa. Ajuntament de Blanes**

Artur Fenollosa

### **Equip redactor: DOYMO, S.A.**

**Juan Manuel Pérez Rodríguez**

Director de Projectes

**Rosa Cubero**

Geògrafa. Especialista en Medi Ambient

**David Soler Grima**

Enginyer d'Obres Públiques

**Lidia Gonzalez**

Geògrafa. Especialista en Participació

**Meritxell Simó**

Geògrafa. Especialista Sistemes de informació geogràfica

**Raquel Ferreira**

Delineant

# ÍNDEX

## DOCUMENT I. MEMÒRIA

### VOLUM 1/5

1. INTRODUCCIÓ
2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

### VOLUM 2/5

3. ANÀLISI DE L'OFERTA

### VOLUM 3/5

4. ANÀLISI DE LA DEMANDA
5. EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT

### VOLUM 4/5

|  |          |
|--|----------|
| <b>6. DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT .....</b>                                   | <b>5</b> |
| 6.1. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL .....  | 5        |
| 6.1.1. Mobilitat a peu .....   | 5        |
| 6.1.1.1. Punt de partida .....   | 5        |
| 6.1.1.2. Connectivitat de la xarxa de mobilitat a peu .....                            | 8        |
| 6.1.1.3. Gestió de l'accessibilitat al centre.....                                     | 12       |
| 6.1.2. Mobilitat en bicicleta.....   | 13       |
| 6.1.2.1. Diagnosi general.....   | 13       |
| 6.1.2.2. Estat dels carrils bici .....   | 14       |
| 6.1.2.3. Connectivitat de la xarxa de mobilitat en bicicleta.....                      | 14       |
| 6.1.2.4. Diagnosi participada .....  | 15       |
| 6.1.2.5. Conclusions.....  | 17       |
| 6.1.3. Mobilitat en transport públic.....  | 18       |
| 6.1.3.1. Mobilitat en bus interurbà .....  | 19       |
| 6.1.3.2. Mobilitat en mode ferroviari.....   | 21       |
| 6.1.3.3. Mobilitat en bus urbà.....  | 24       |
| 6.1.3.4. Diagnosi participada .....  | 30       |
| 6.1.4. Mobilitat en vehicle privat.....  | 31       |
| 6.1.4.1. Dades generals de desplaçaments en vehicle privat al 2021 .....               | 31       |
| 6.1.4.2. Càrrega de la xarxa. Intensitats .....  | 33       |
| 6.1.4.3. Índex de saturació de la xarxa.....   | 36       |
| 6.1.4.1. Model de simulació durant l'escenari estival .....                            | 40       |
| 6.1.4.2. Diagnosi participada .....  | 43       |
| 6.1.5. Estacionament .....   | 45       |
| 6.1.5.1. Dèficit d'estacionament residencial.....                                      | 45       |
| 6.1.5.2. Situació de l'estacionament forà.....   | 48       |
| 6.1.5.3. Diagnosi participada de l'estacionament .....                                 | 50       |
| 6.1.6. Distribució urbana de mercaderies .....   | 53       |
| 6.1.7. Seguretat viària .....  | 56       |
| 6.1.8. Medi ambient.....   | 58       |
| 6.1.9. Accés a zones industrials i comercials .....                                    | 60       |
| 6.2. CARACTERITZACIÓ I DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ PREVISTA. TENDÈNCIA DE CREIXEMENT ..... | 62       |
| 6.2.1. Planejament vigent.....   | 62       |
| 6.2.1.1. Sectors urbanístics .....   | 62       |
| 6.2.1.2. Infraestructures a nivell supramunicipal .....                                | 63       |
| 6.2.1.3. Infraestructures previstes a nivell municipal .....                           | 69       |
| 6.2.1.4. Estacionament.....  | 70       |
| 6.2.1.5. Prognosi de trànsit en vehicle privat .....                                   | 70       |
| 6.3. OBJECTIUS ESTRATÈGICS.....  | 72       |

**VOLUM 5/5**

7. ESTABLIMENT D'OBJECTIUS I ANÀLISI D'ALTERNATIVES
8. PROPOSTES D'ACTUACIÓ DE L'ALTERNATIVA TRIADA
9. INDICADORS DE SEGUIMENT
10. PRESSUPOST

## 6. DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT

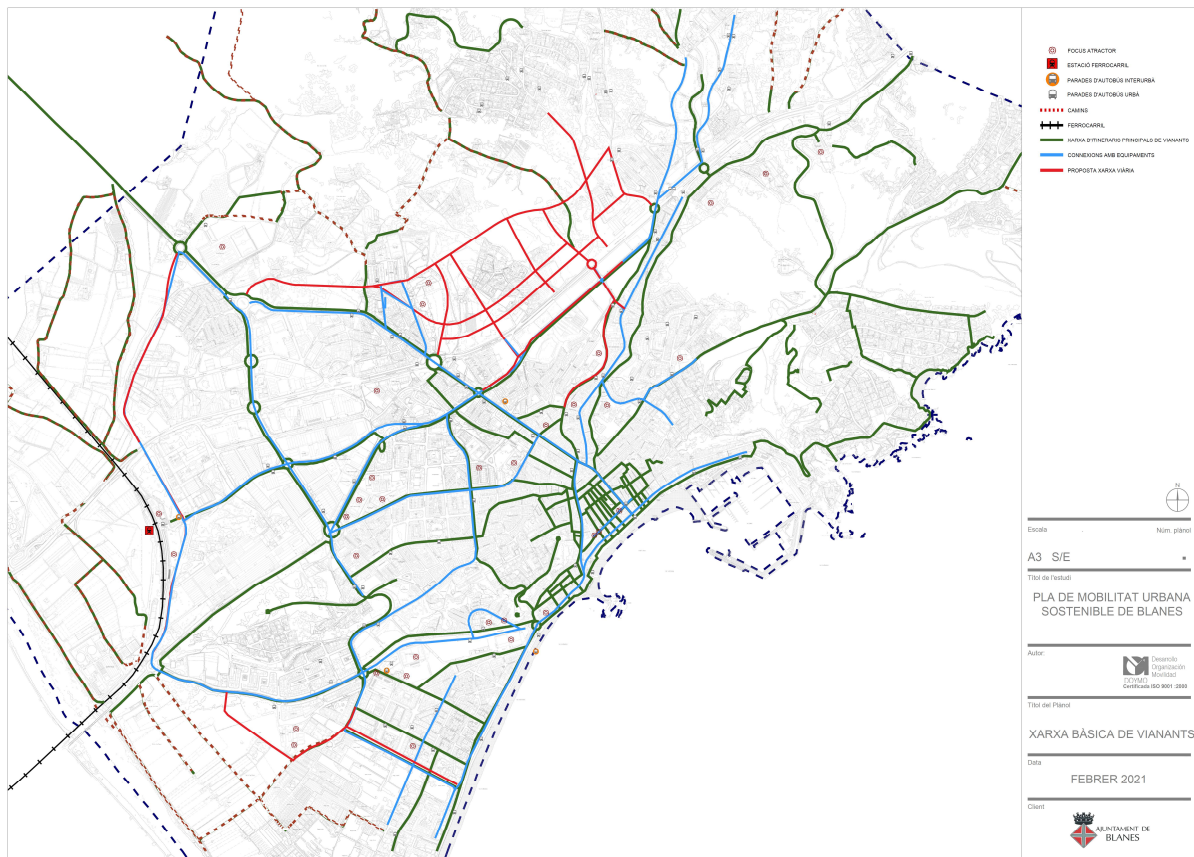
### 6.1. Diagnosi de la situació actual

#### 6.1.1. Mobilitat a peu

##### 6.1.1.1. Punt de partida

Als capítols anteriors on s'han analitzat les condicions de la oferta i demanda de la xarxa de mobilitat a peu ja s'extreuen una sèrie de diagnòstics sobre aquest mode de desplaçament.

La xarxa sobre la que s'ha treballat és la que s'ha denominat xarxa bàsica, que connecta els punts d'atracció i generació de viatges.



Aquesta xarxa d'aproximadament 34 km presenta un 14% de longitud de vies amb menys de 90 cm d'amplada.

| distribució d'amples de vorera a Blanes |               |             |
|---|---------------|-------------|
| VORERES                                 | longitud (m)  | Km          |
| menys 0.9 m                             | 4922          | 14%         |
| 0.9 a 1.5 m                             | 9567          | 26%         |
| 1,5 a 3 m                               | 14483         | 40%         |
| més de 3m                               | 870           | 2%          |
| Plataforma única                        | 6598          | 18%         |
| <b>total</b>                            | <b>36.439</b> | <b>100%</b> |

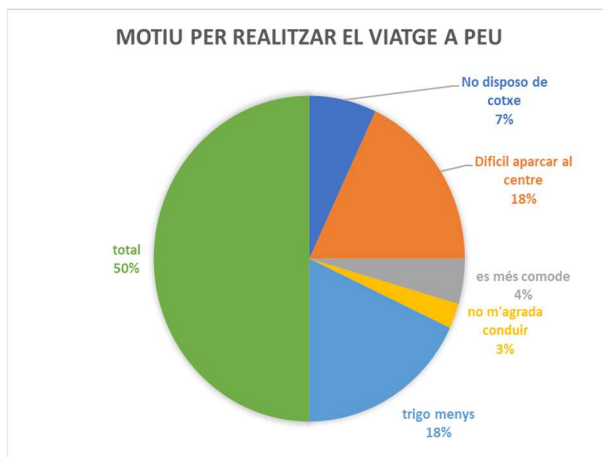
Actualment es realitzen a la ciutat de Blanes del ordre de 183.000 desplaçaments diaris (dia feiner). D'aquests, un 38,6% es fan a peu, generant 70.000 desplaçaments diaris en aquest mode.

| distribució modal 2021 (residens + no residents) |                |                  |                 |                |      |
|--|----------------|------------------|-----------------|----------------|------|
|  | vehicle privat | transport public | peu i bicicleta | total          |      |
| <b>interns</b>                                   | 27.072         | 1.290            | 70.511          | 98.873         | 54%  |
| <b>connexio</b>                                  | 80.337         | 3.830            | 230             | 84.397         | 46%  |
| <b>total</b>                                     | <b>107.410</b> | <b>5.120</b>     | <b>70.741</b>   | <b>183.270</b> | 100% |
|  | 58,6%          | 2,8%             | 38,6%           | 100,0%         |      |

Els motius de la selecció del peu com mode de desplaçament aporten una informació útil per la diagnosi. Aquests són:

- No disposa de vehicle (14%)
- Dificultat d'aparcar al centre (36%)
- Trigo menys (36%)

Es desprèn que dos tercers parts dels viatges a peu van relacionats amb la baixa competència dels altres modes; manca d'aparcament i baixa velocitat del transport públic.



Del procés de participació s'ha determinat que la situació de partida de les condicions de mobilitat a peu a Blanes es pot considerar mitjana per quant:

- S'ha donat una valoració mitja per part del resident (enquesta) amb una nota de 5,25 sobre 10, amb els conceptes:

- 4,84 sobre la amplada de voreres
  - 5,03 sobre accessibilitat de les voreres
  - 6,27 sobre els passos de vianants
- Es donen valoracions variables en funció dels barris:
    - Els barris amb més problemes d'amplades de vorera (segons els residents) són El Control – Horta de la Peña, Els Pins, Mas Enlaire, Racó d'En Portes i El Raval. D'aquests, en els casos de La Pedrera, mas Enlaire i El Raval també consideren que les voreres no són accessibles.
    - Només s'han detectat queixes de manca de passos de vianants als barris d'El Control – Horta de la Peña Racó d'En Portes i Sa Massaneda. En general es considera la ciutat ben dotada de passos de vianants.

La taula adjunta mostra gràficament els resultats obtinguts de la participació de les AAVV.

| barri                          | mobilitat a peu |                        |                    |
|--------------------------------|-----------------|------------------------|--------------------|
|                                | amplada voreres | accessibilitat voreres | passos de vianants |
| Ca La Guidó – Mas Carolet      | 5,50            | 4,25                   | 7,25               |
| Cala Sant Francesc             | 8,00            | 8,00                   | 8,00               |
| Can Borell                     | 6,50            | 6,50                   | 5,50               |
| Ctra. De Lloret – La Pedrera   | 5,00            | 2,00                   | 8,00               |
| Dintre Vila                    | 7,67            | 8,33                   | 8,33               |
| El Control – Horta de la Perla | 2,00            | 2,00                   | 3,00               |
| Els Pins                       | 3,00            | 5,00                   | 7,00               |
| La Plantera                    | 7,00            | 6,00                   | 6,00               |
| Mas Cremat                     | 8,00            | 8,00                   | 7,00               |
| Mas Enlaire – Mercat           | 2,00            | 2,00                   | 5,00               |
| Mas Florit                     | 4,00            | 5,00                   |                    |
| Quatre Vents                   | 7,00            | 4,50                   | 7,00               |
| Racó d'en Portes               | 3,00            | 6,00                   | 4,00               |
| Residencial Blanes Vistamar    | 5,00            | 5,25                   | 5,50               |
| Port de Blanes                 | 5,50            | 5,00                   | 8,00               |
| el Raval                       | 1,00            | 1,50                   | 5,00               |
| Montferrant                    | 3,67            | 4,67                   | 6,50               |
| Sa Massaneda                   | 4,20            | 4,60                   | 4,80               |
| Valldolí                       | 4,00            | 7,00                   | 7,00               |
| <b>Total general</b>           | <b>4,84</b>     | <b>5,03</b>            | <b>6,27</b>        |

Fig. 6.1 Valoració de la xarxa de mobilitat a peu per barris

### 6.1.1.2. Connectivitat de la xarxa de mobilitat a peu

L'anàlisi de l'oferta de la mobilitat a peu posa de relleu algunes mancances existents, fonamentalment relacionades amb la connectivitat de la xarxa. Tal com s'avançava al capítol d'oferta, el centre urbà disposa d'una bona oferta de vies de vianants i de vies pacificades.

És previsible que el centre urbà real -considerat com la zona de gran oferta comercial- s'ampliï per quant hi ha una previsió de noves pacificacions viàries cap al sud.

Es planteja millorar la connexió del centre actual amb els barris, potenciant l'actual estructura radio cèntrica de la què ja disposa la Ciutat.

Es considera que un desplaçament quotidià s'hauria de realitzar en un màxim de 21 minuts, el que suposa uns 1.500 m a una velocitat de 4 km/h, és a dir, totes les destinacions que es situïn a menys de 1,5 km del centre urbà són susceptibles de rebre una gran quantitat de viatges a peu i haurien de disposar d'una oferta adequada a peu per tal de fomentar la seva accessibilitat.

Complementàriament als centres d'atracció de viatges situats fora del centre urbà, s'hauria de garantir l'accessibilitat a peu, per això s'estableix com a objectiu del PMUS la configuració d'una xarxa radio cèntrica, més densa en el centre ciutat, i amb ramificacions cap a tots els barris.

Per tant la diagnosi s'ha plantejat amb la perspectiva de detectar els trams de xarxa que falten per a completar l'esmentada xarxa ortogonal bàsica de viatges a peu.

Aquests trams que es consideren prioritaris per connectar els barris amb el centre son:

- Carrer del Maresme
- Carrer de Contoliu
- Carrer del Penedès
- Horta d'En Creus
- Carrer de l'Antiga

Complementàriament, per acabar de connectar la xarxa, es recomana actuar sobre altres quatre trams més perifèrics:

- Carrer de Santa Cecília
- Tram del Passeig de Santa Bàrbara
- Avinguda de l'Estació
- Camí de Mas Palou



Fig. 6.4 Xarxa de vianants i actuacions proposades per a la millora de la xarxa a peu

La qualitat de la infraestructura per als vianants per on recorren els itineraris, vé determinada per l'espai útil destinat a aquests usuaris i la gestió de les cruïlles, que determina l'existència de possibles punts conflictius. Al plànol es mostren alguns punts que es comenten a continuació.

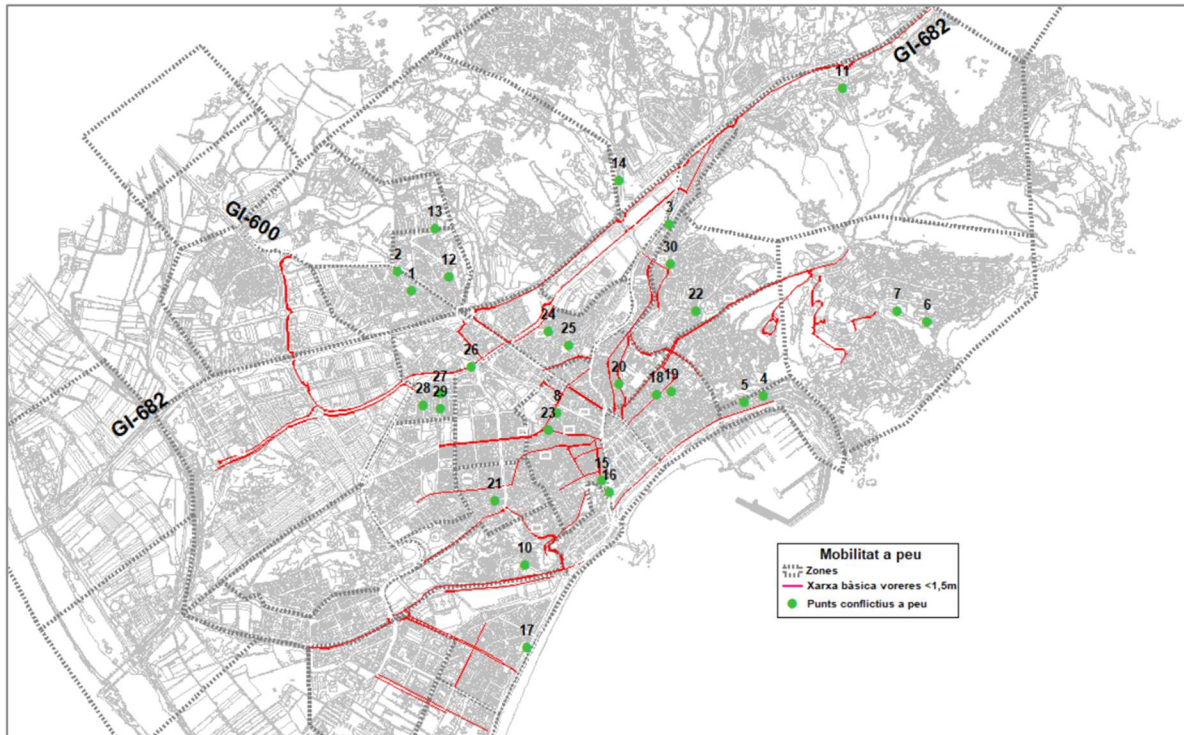


Fig. 6-1 Punts conflictius de la mobilitat a peu del procés de participació

La majoria de les aportacions dels veïns es refereixen a trams amb voreres estretes, si bé també es reporten punts sense accés, passos de vianants, etc. Especialment rellevant és el cas de l'Estació, on hi ha manca d'accessibilitat a peu.

Al plànol anterior s'han superposat els punts conflictius amb la xarxa bàsica amb una amplada inferior a 1,5m. Els punts que els participants han localitzat pertanyen tant a aquestes voreres com a les de fora de la xarxa bàsica.

| ID | Punt                       | Proposta                     |
|----|----------------------------|------------------------------|
| 1  | Les Agudes                 | Ampliació vorera             |
| 2  | Les Agudes                 | Ampliació vorera             |
| 3  | Rei Joan Carles I          | Ampliació vorera             |
| 4  | Esperança                  | Ampliació vorera             |
| 5  | Esperança                  | Ampliació vorera             |
| 6  | Bitàcora                   | Ampliació vorera             |
| 7  | Bitàcora                   | Ampliació vorera             |
| 8  | Vilar Petit                | Ampliació vorera             |
| 11 | accés a Cala Sant Francesc | Ampliació vorera             |
| 10 | Racó d'en Portes           | Ampliació vorera             |
| 12 | Félix Lope de Vega         | Arranjament                  |
| 13 | Félix Lope de Vega         | Construcció pas de vianants  |
| 14 | Noguera                    | Ampliació vorera             |
| 15 | l'Antiga                   | Plataforma única             |
| 16 | Joaquim Ruyra              | Ampliació vorera             |
| 17 | S'Abanell                  | Senyalització vianant i bici |
| 18 | Raval                      | Incorporar pilones           |
| 19 | Filadors                   | Ampliació vorera             |
| 20 | Salut                      | Ampliació vorera             |
| 21 | Guilleries                 | Prioritat vianants           |
| 22 | Abat Oliba                 | Ampliació vorera             |
| 23 | Antiga                     | Ampliació vorera             |
| 24 | Mas Marot                  | Ampliació vorera             |
| 25 | Mas Enlaire                | Ampliació vorera             |
| 26 | Estació                    | Ampliació vorera             |
| 27 | Arnau Gatell               | Ampliació vorera             |
| 28 | Alberes                    | Ampliació vorera             |
| 29 | Gavarres                   | Ampliació vorera             |
| 30 | Vila de Lloret             | Falta un banc                |

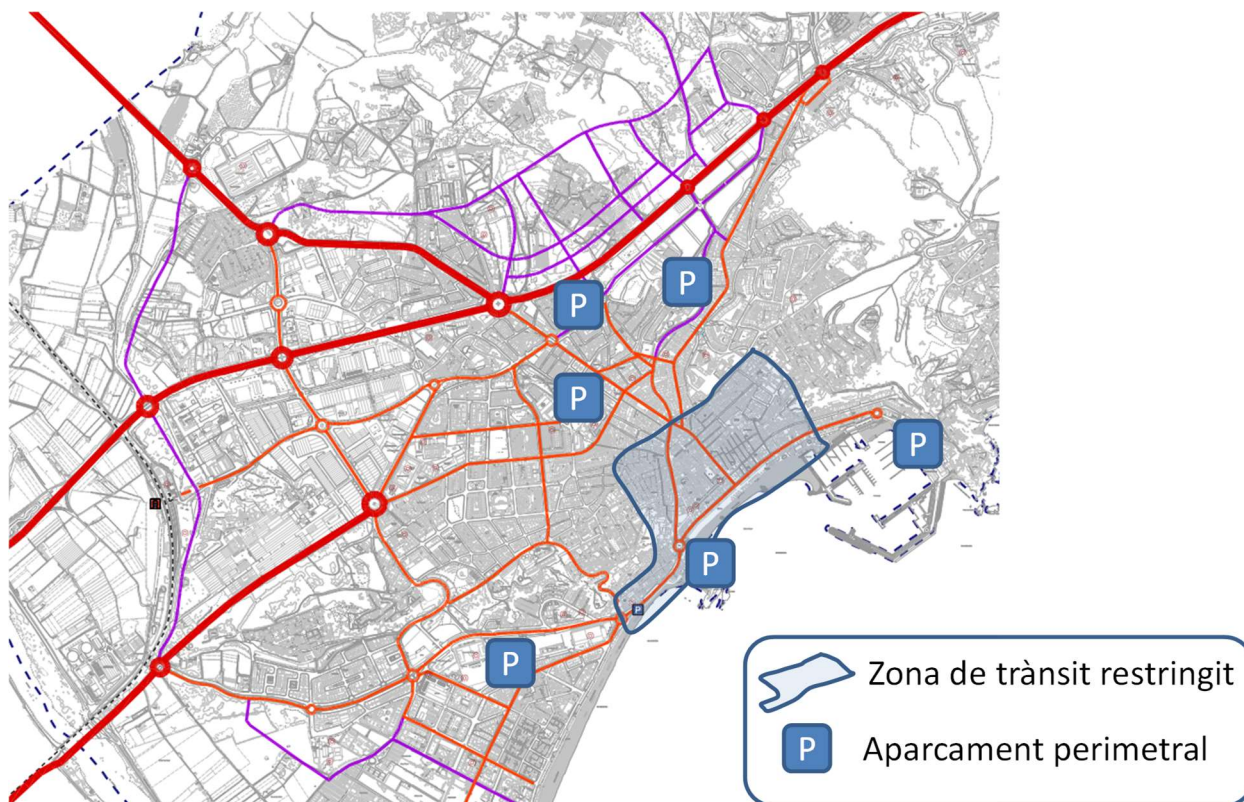
### 6.1.1.3. Gestió de l'accessibilitat al centre

El casc antic és una de les zones terciàries de la ciutat, on conflueixen, d'una banda, una elevada demanda de vianants, i d'altra, viaris de circulació de vehicles amb reduïdes amplades i concentrats en un circuit conformat per la Rambla de Joaquin Ruyra, el Passeig Cortils i Vieta, carrer Ample i Carrer Jaume Ferrer.

Aquest itinerari determina coincidència en el carrer Ample de circulació de vehicles i de vianants pel seu caràcter comercial. Fets que provoquen problemes de coexistència entre els modes de transport. Des de fa uns anys, existeix la tendència a convertir part d'aquestes vies en zones de vianants o bé restringir l'ús del vehicle privat d'alguna forma.

Per mantenir l'accessibilitat al centre s'analitzarà com alternativa la potenciació d'aparcaments exteriors perifèrics al centre i un sistema de senyalització de redireccionament a aquests aparcaments. De la diagnosi resulta una proposta de modificació de l'accessibilitat al centre basada en:

- Tancament en hores punta del carrer Ample per la circulació de vehicles
- Potenciació de l'ús dels aparcaments perifèrics, particularment en períodes punta com caps de setmana o estiu
- Senyalització variable de redireccionament als estacionaments
- Control d'accessos al centre mitjançant càmeres de lectura de matricules i limitació de permanència als altres vehicles



## 6.1.2. Mobilitat en bicicleta

### 6.1.2.1. Diagnosi general

La participació de la bicicleta en el repartiment modal en Blanes és residual (0,27%) amb aproximadament 332 viatges diaris fets per residents als que s'afegeixen aproximadament 160 de no residents.

Aquesta participació està per sota d'altres ciutats de proporcions similars on s'han assolit participacions superiors a l'1%.

L'oferta de carrils-bici també és encara reduïda. Es disposa de 11,9 km de carrils, que corresponen a 30,5 km. de vies ciclables per cada 100.000 habitants, ràtio que pot ser millorada considerant l'actual situació de baixes intensitats de trànsit que poden aprofitar-se per a recuperar espais per als vianants i la bicicleta.

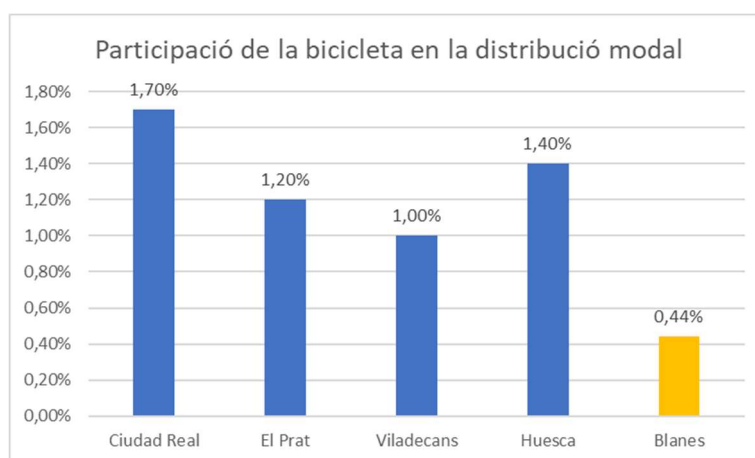


Fig. 6.10 Participació de la bicicleta en la distribució modal en diferents ciutats

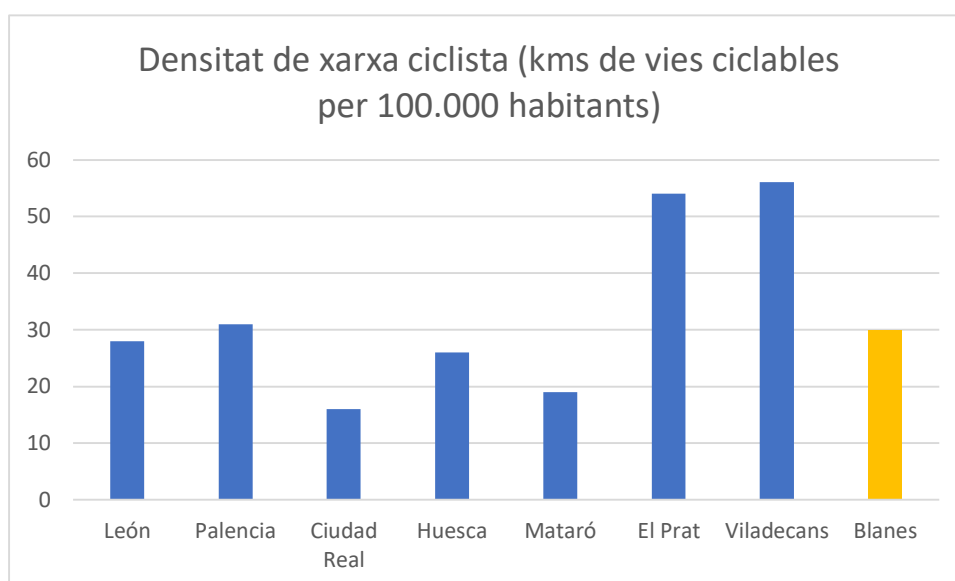


Fig. 6.11 Densitat de xarxa ciclista en diferents ciutats

### 6.1.2.2. Estat dels carrils bici

S'ha realitzat un inventari sobre el disseny i estat dels carrils reservats a bicicletes. En general l'estat i la senyalització són correctes, encara que s'han detectat alguns trams amb problemàtiques concretes com:

- Amplades reduïdes
- Falta de senyalització
- Pas de calçada compartit amb els vianants
- Falta de manteniment

En general s'observen pocs punts conflictius si ho comparem amb la resta de mitjans de transport i, dels assenyalats, en alguns no s'ha especificat la problemàtica. Destacar els 3 punts conflictius detectats a la Senda del Molí.

### 6.1.2.3. Connectivitat de la xarxa de mobilitat en bicicleta

Com en el cas de la mobilitat dels vianants, s'ha estimat un temps mitjà per un recorregut en bicicleta que per als desplaçaments quotidians s'ha considerat de 30 minuts. Amb una velocitat mitjana d'entre 15 i 20 km/h, suposa una distància màxima de 10 km. Així, la totalitat de l'àrea urbana de Blanes és possible cobrir-la mitjançant itineraris en bicicleta.

La xarxa actual disposa de 11.959 m de carril amb les tipologies detallades a la taula adjunta en la què s'observa la major proporció de carrils sobre vorera que cobreixen els itineraris de les carreteres de Tordera, carretera de Malgrat, de la carretera de la costa Brava i Parlament de Catalunya, i Passeig Marítim i algun tram de la avda Catalunya.

El carril en calçada s'ha implantat principalment en el passeig Marítim. Durant el desenvolupament del PMUS, hi ha hagut extensions d'aquesta xarxa que es mostra al plànol següent.

| tipus de carril          | longitud      |
|--------------------------|---------------|
| bidireccional a calçada  | 1.168         |
| bidireccional a vorera   | 5.060         |
| unidireccional a calçada | 337           |
| unidireccional a vorera  | 4.985         |
| plataforma única         | 409           |
| <b>total actual</b>      | <b>11.959</b> |

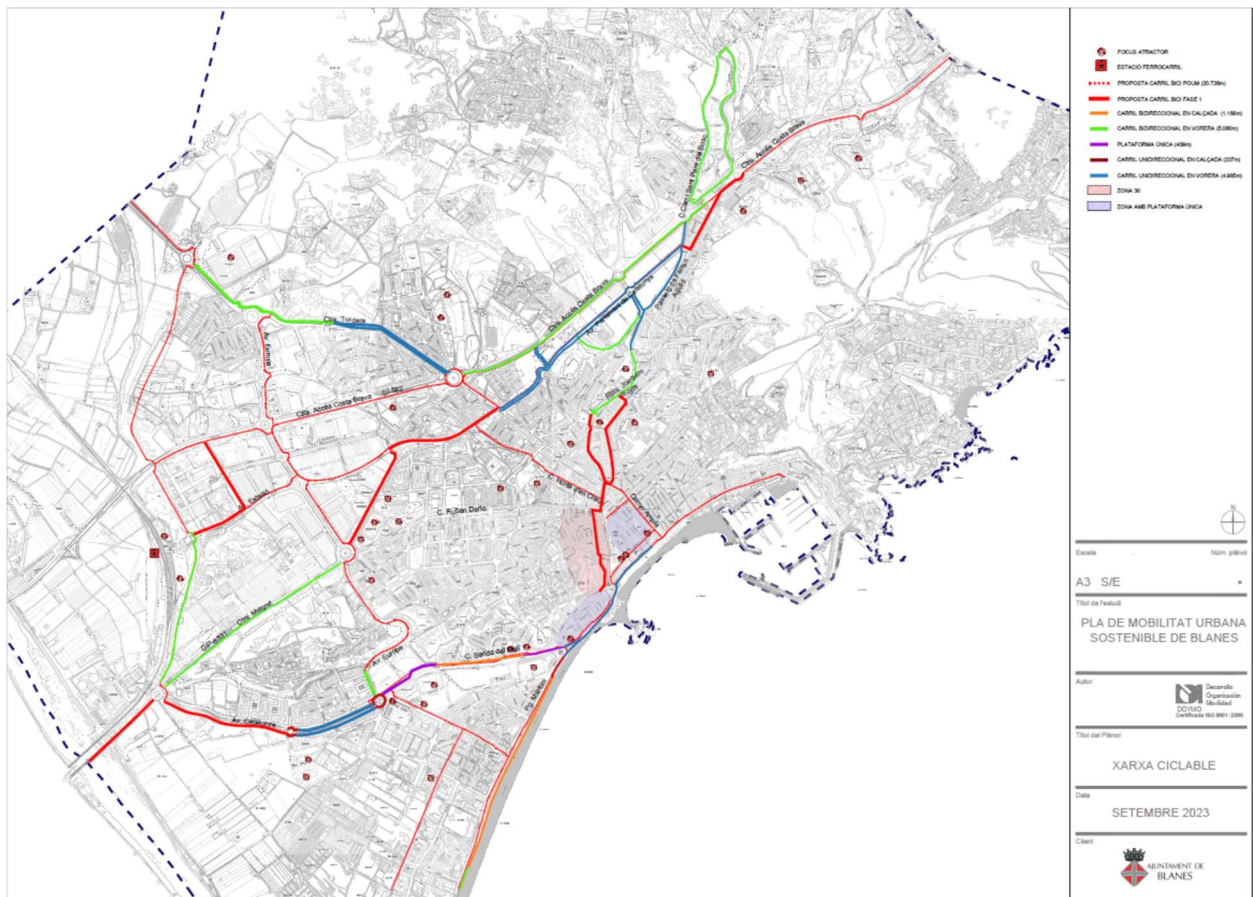


Fig. 6.13 Xarxa actual de carrils bici a Blanes

El desenvolupament de la xarxa planificada al POUM i l'entrada en vigor de la normativa per la qual les vies de un únic carril de circulació tindran limitació de velocitat a 30 km/h permetrà que amb aquesta xarxa es puguin realitzar gairebé totes les connexions entre barris.

#### 6.1.2.4. Diagnosi participada

Per altra banda l'Associació Mou-te en bici ha aportat unes demandes de millora de la mobilitat en bicicleta:

- Cal desenvolupar un pla de senyalització per advertir als usuaris que es comparteix la via, per distingir l'oferta específica i com a protecció legal davant d'accidents.
- Cal senyalitzar específicament els passos de vianants i les rotondes.
- La trama de vies ciclables s'ha de basar en dos grans eixos: Malgrat-Lloret (incloent l'itinerari intern Estació-Hospital) i eix litoral (Ctra. Malgrat-Av. Catalunya-Pg. Cortils i Vieta-Av. Joan Carles I). Al primer cal connectar l'Estació fins a Anselm Clavé. Al segon cal pacificar el centre i connectar la Plantera amb l'Estació i la rotonda de la Ctra. de Malgrat.
- Cal implantar aparcaments per a bicicletes (adequats i segurs) a la zona comercial del centre, a l'Estació de Renfe i als instituts.
- Es demanen campanyes per donar a conèixer la xarxa ciclista i els beneficis d'anar en bicicleta, així com activitats per donar a conèixer aquest mitjà de transport als instituts.

En el procés de diagnosi s'han realitzat reunions amb representants de les AAVV usuaris de la xarxa ciclista. Com a resultat s'ha obtingut la necessitat d'actuar en millores d'alguns punts conflictius a la xarxa viària en relació a la bicicleta:

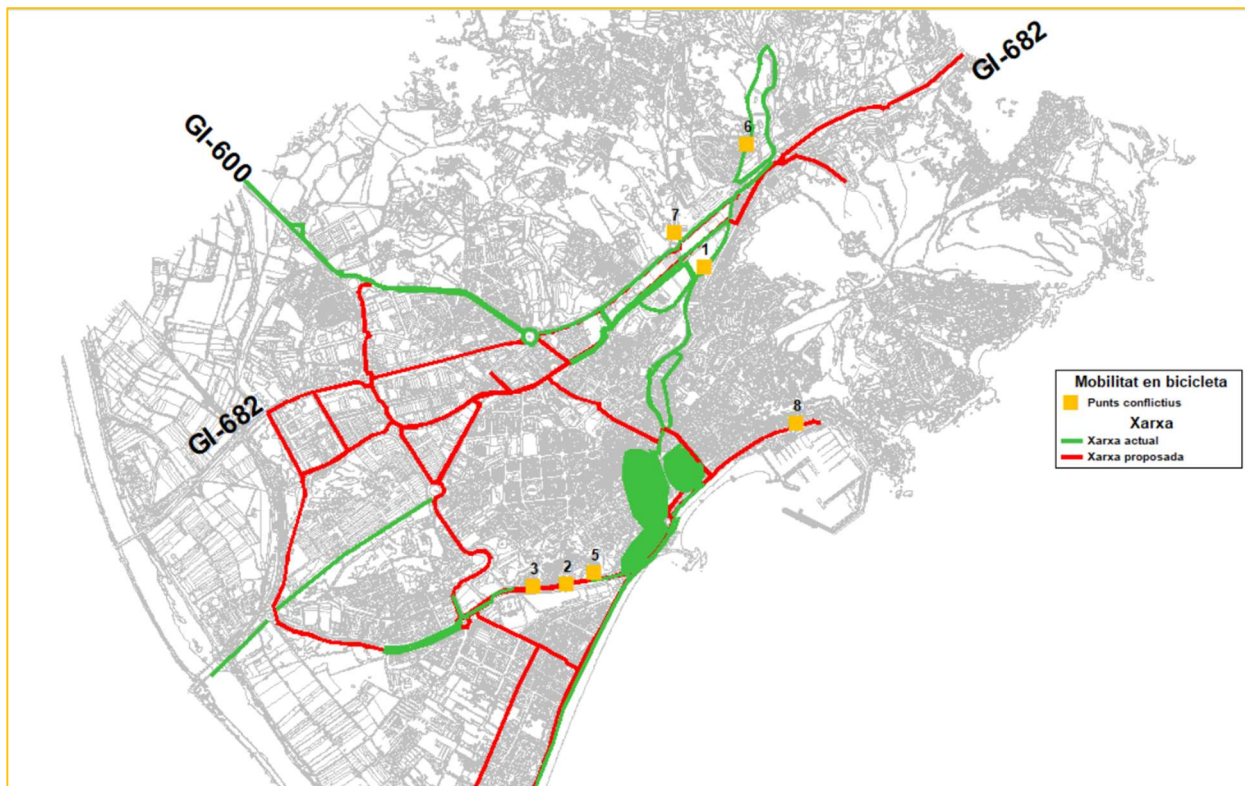


Fig. 6-2 Punts conflictius en relació a la mobilitat ciclista

Els punts, identificats amb un número, es detallen a la següent taula:

| ID | Punt             | Conflicte                     |
|----|------------------|-------------------------------|
| 1  | De La Pau        | Conflicte bici                |
| 2  | Senda del Molí   | Semàfor                       |
| 3  | Senda del Molí   | Conflicte bici                |
| 5  | Racó d'en Portes | Asfalt                        |
| 6  | Pere del Bosc    | Velocitat                     |
| 7  | Noguera          | No hi ha carril bici al barri |
| 8  | Mestranca        | Conflicte bici                |

Fig. 6-3 Punts conflictius de la mobilitat ciclista

S'observen pocs punts conflictius si ho comparem amb la resta de mitjans de transport i, dels assenyalats, alguns no s'ha especificat la problemàtica. Destacar els 3 punts conflictius detectats a la Senda del Molí.

### **6.1.2.5. Conclusions**

Com a conclusió, es pot destacar que, si bé la bicicleta presenta un ús actualment reduït, s'estan realitzant actuacions de millora de la connectivitat que poden incidir en un creixement del seu ús.

Tant al procés de participació com en les enquestes realitzades, s'ha valorat positivament l'impuls d'aquest mode, condicionada a unes bones condicions de convivència amb el vianant i el vehicle, en particular sol·licitant que els futurs carrils bici s'obtinguin a partir de carrils de circulació o estacionament.

Respecte a la connectivitat, es detecten algunes mancances actuals, particularment de connexió del centre amb els barris que milloraran quan es desenvolupi la xarxa prevista al POUM. Així, la millora d'aquestes connexions suposaria sens dubte un augment de la mobilitat sostenible.

En relació als estacionaments, cobreixen bona part dels centres de generació i atracció de viatges, però es detecten una baixa utilització. Així mateix, no es percep un interès especial en la implantació de sistemes de lloguer de bicicletes o bicibox.

### 6.1.3. Mobilitat en transport públic

#### Participació del transport públic en la mobilitat

A partir de les enquestes realitzades als residents de Blanes i les dades aportades per l'operador s'ha determinat la participació del transport públic sobre el total de viatges.

- Dels 138.000 desplaçaments dels residents en dia feiner (3,5 viatges/habitant) un **2,80% es fa en transport públic, amb una mitjana de 0,098 viatges/habitant i dia.**
- Dels 44.800 desplaçaments realitzats pels **no residents només 1.200 són en transport públic** la qual cosa evidencia les facilitats que té el visitant de Blanes en estacionar el seu vehicle.

|                     | desplaçaments 2021 | peu + bici    | transport public | vehicle privat | repartiment |
|---------------------|--------------------|---------------|------------------|----------------|-------------|
| <b>residents</b>    | 138.411            | 57.081        | 3.876            | 77.455         | 72%         |
| <b>no residents</b> | 44.859             | 13.660        | 1.244            | 29.955         | 28%         |
| <b>TOTAL</b>        | <b>183.270</b>     | <b>70.741</b> | <b>5.120</b>     | <b>107.410</b> | <b>100%</b> |

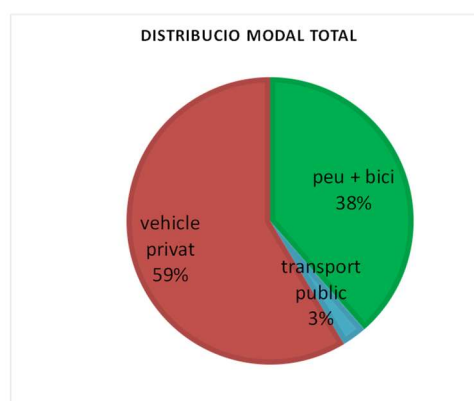
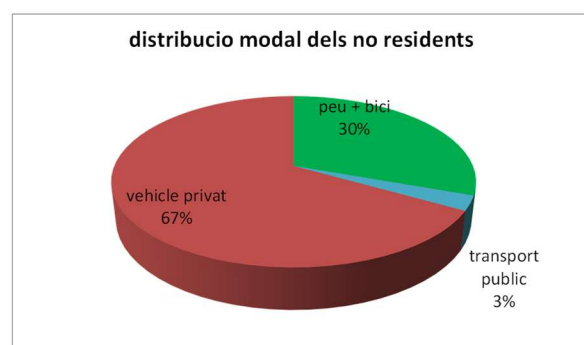
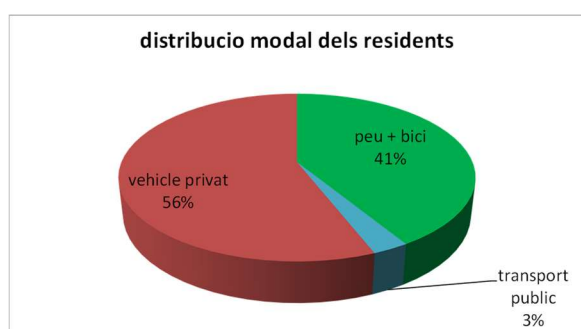


Fig. 6.17 Distribució modal dels residents i no residents

La distribució modal és similar a la d'altres municipis de mida similar, amb una participació del transport públic a la banda mitjana-baixa.

### 6.1.3.1. Mobilitat en bus interurbà

#### a) Cobertura del servei de bus interurbà

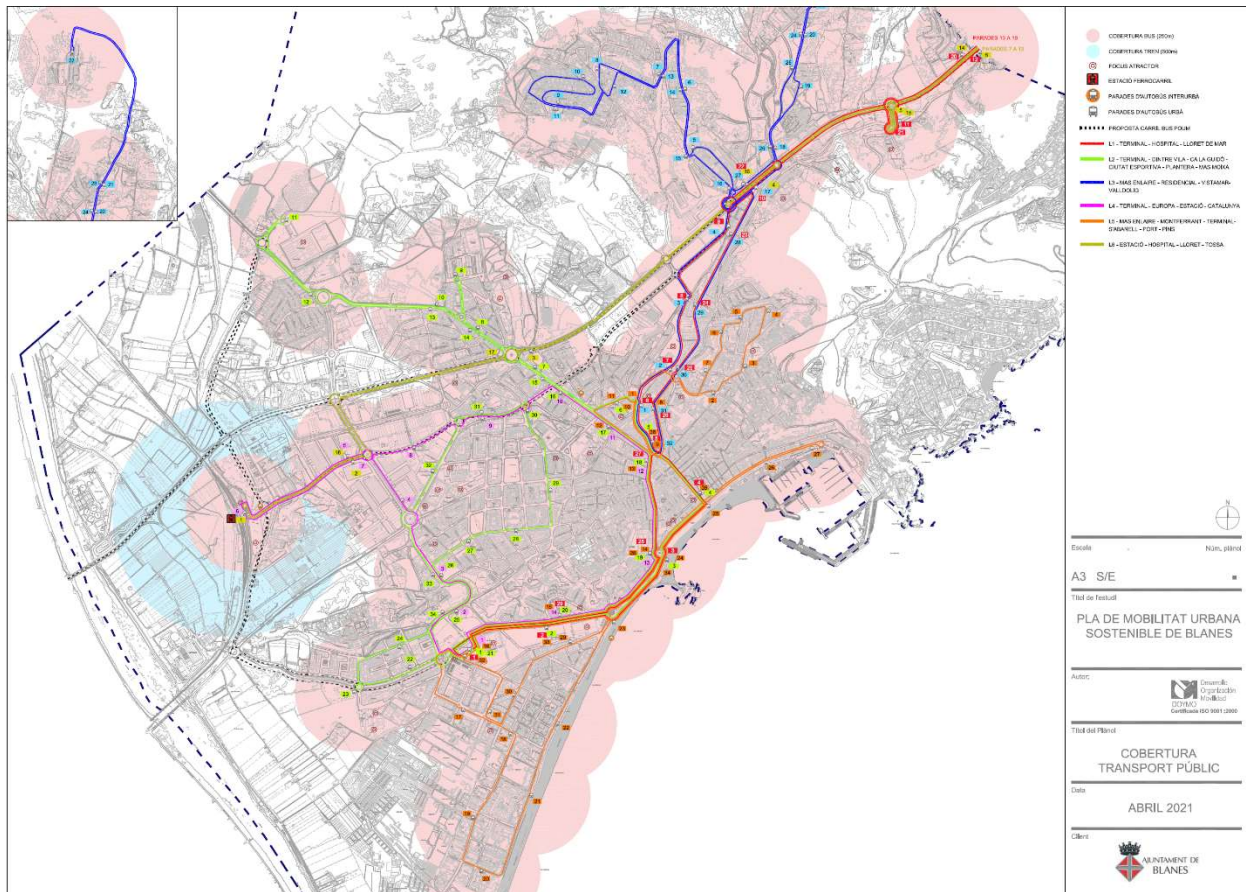
La oferta del servei interurbà, està basada en tres línies:

- L1 amb pas cada 20 minuts (no Covid) i velocitat mitjana de 15,7 km/h.
- L4 amb pas cada 30 minuts coordinada amb al tren que arriba cada 30' i velocitat comercial d'11,72 km/h
- L6 amb pas cada 30 minuts coordinada amb el tren i velocitat comercial de 15,88 km/h

| línia | long línia (kms) | parades totals | distància entre parades (m) | velocitat comercial (km/h) | interval de pas en feiners (minuts) | interval de pas en festiu (minuts) | expedicions dia feiner | expedicions festius |
|-------|------------------|----------------|-----------------------------|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|------------------------|---------------------|
| L1    | 14               | 22             | 636                         | 15,7                       | 20                                  | 30                                 | 42                     | 26                  |
| L2    | 12,5             | 34             | 368                         | 13,5                       | 30                                  | 50                                 | 29                     | 16                  |
| L3    | 3,8              | 32             | 119                         | 8,4                        | 60                                  |                                    | 15                     |                     |
| L4    | 3,6              | 14             | 257                         | 11,72                      | 30                                  |                                    | 29                     |                     |
| L5    | 6,2              | 36             | 172                         | 15,1                       | 60                                  |                                    | 5                      |                     |
| L6    | 6                | 18             | 333                         | 15,88                      | 30                                  | 30                                 | 32                     |                     |
|       | <b>46,1</b>      | <b>134</b>     |                             | <b>12,9</b>                | <b>42</b>                           |                                    | <b>152</b>             | <b>42</b>           |

Els aspectes positius d'aquesta oferta son:

- **103 expedicions** diàries (feiners) en els dos sentits (i 26 en festiu) de caràcter interurbà que connecten amb Lloret de Mar i Tossa. Així, hi ha un autobús aproximadament cada 6 minuts que surt de Blanes i que connecta amb altres municipis metropolitans.
- **Elevada cobertura** de les parades dels serveis de transport públic interurbà, que abasten el 89% del territori i el **83% de la població** (radi de 500 metres). La línia 1 del servei interurbà pràcticament és un servei porta a porta que fa pràcticament innecessari els transbordaments amb el servei urbà.



## b) Connexions amb els municipis de l'entorn

Pel que fa a la connectivitat amb la resta de municipis de la RMB indicar el següent:

| Linia                                 | empresa       | expedicions estiu | expedicions hivern |
|---------------------------------------|---------------|-------------------|--------------------|
| Blanes - Lloret de Mar                | Pujol- Pujol  | 32                | 32                 |
| Blanes - Lloret de Mar - Tossa de Mar | Pujol- Pujol  | 13                | 21                 |
| Girona - Mataró                       | Barcelona Bus | 2                 | 2                  |
| Blanes - Girona                       | Barcelona Bus | 8                 | 8                  |
| Barcelona - Blanes                    | Barcelona Bus | 10                | 10                 |
| aeroport Barcelona - Blanes           | Barcelona Bus | 7                 | 7                  |

Fig. 6.19 Connectivitat amb la resta de municipis (expedicions diàries)

## Potencialitat del transport públic. Comparativa amb el vehicle privat.

A Blanes es realitzen 3.876 desplaçaments en transport públic: 969 en RENFE, 1.246 en bus urbà (incloses línies L1 i L6) i 1.661 en bus interurbà. Aquesta demanda suposa un 2,8% sobre la mobilitat del municipi, el que es considera molt reduït comparat amb municipis amb característiques similars.

Per tal de diagnosticar les causes d'aquesta problemàtica, s'ha portat a terme una comparació entre la demanda en vehicle privat i l'oferta de transport públic. Aquesta comparació té com a objectiu detectar la part de la demanda que, en no disposar d'oferta adequada en transport públic, utilitza el vehicle privat donat que els seus viatges són suficientment llargs com per no fer-los a peu. Es tracta, en definitiva, de demanda potencial del transport públic, ja que, si disposés d'una oferta adequada, part d'aquesta demanda optaria per utilitzar aquest mitjà de transport.

Així, en primer lloc, s'han analitzat els desplaçaments de connexió, que són els més nombrosos.

S'obté un nombre de viatges molt elevat a tots els orígens i destinacions, ja que s'han sumat els viatges d'anada i tornada, tot i que destaquen els realitzats a través de la GI-682, que sumen 25.000 viatges diaris, amb destinacions com ara Lloret o l'entorn més proper del Maresme (Malgrat, Palafròlles, etc.); en aquest darrer cas cal sumar els viatges a través de la Ctra. de Malgrat.

| O/D             | viatges |
|-----------------|---------|
| GI-682 Est      | 29.535  |
| Malgrat GI-6831 | 12.262  |
| GI-682 Oest     | 23.152  |
| Crta de Tordera | 11.759  |
| AP-7            | 19.380  |

Aquests viatges haurien de ser traspassats al transport públic interurbà, ja sigui cap el tren, en el cas dels viatges cap a la GI-682 Oest, o bé amb bus interurbà, a la resta de casos. En aquest sentit, la majoria dels viatges es produeixen cap a la GI-682, en ambdós sentits. D'altra banda, les zones de dintre de Blanes amb qui més relació tenen aquests viatges són la 1, 2 (centre), 8 (Els Pins), 12 (carretera) i 24 (Mas Cremat). Per tant, aquestes relacions són les principals que haurien d'esser cobertes amb el transport públic. Convé assenyalar que actualment el transport públic presenta deficiències:

- Amb la zona de Barcelona (corresponent als viatges per la GI-382 Oest), el tren no disposa de cobertura en bus urbà, mentre que el bus interurbà cap a Barcelona únicament realitza 5 expedicions diàries.
- Amb la zona de Girona (corresponent a una part dels viatges per la GI-682 Est), hi ha 7 expedicions/dia, també insuficient.
- Amb la zona de la Costa Brava (corresponent a una part dels viatges per la GI-682 Est, especialment cap a Lloret) es pot realitzar el viatge cap a Lloret amb la línia 1 (urbana), que té una freqüència de pas de 20 minuts, si bé el temps de trajecte és molt elevat. A la resta de destinacions no existeix oferta actualment.

Per tant, la principal mobilitat interurbana no es troba ben resolta a Blanes.

### 6.1.3.2. Mobilitat en mode ferroviari

#### a) Oferta del servei ferroviari

La línia R1 de rodalies dona servei a Blanes al seu trajecte entre Maçanet – Massanes i l'Hospitalet de Llobregat.

Dona un servei amb 59 expedicions diàries (36 entre Barcelona i Blanes i 23 entre Maçanet i Blanes). Això determina una interval de pas mitjana de 30 minuts en la comunicació amb Barcelona i de 60 minuts en la comunicació amb Maçanet. En hores punta s'incrementa la freqüència de pas.

Permet l'enllaç a la estació de Maçanet amb las línies de RENFE R2 cap a Sant Vicenç de Calders i amb trens regionals cap al nord (Girona, Figueres i Portbou).

L'estació es situa a 2 km del centre de la ciutat, el que fa poc atractiu el desplaçament a peu, i el temps de viatge a Barcelona es poc competitiu amb el del vehicle privat, però presenta bona connexió amb el transport públic urbà i interurbà.

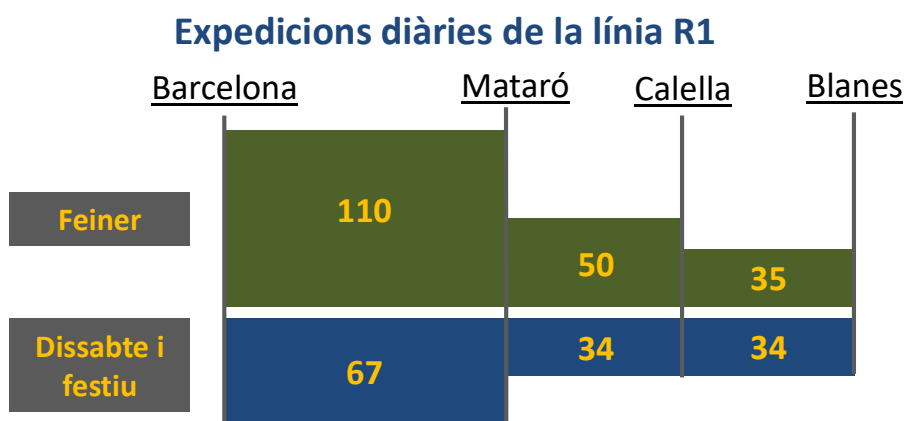


Fig. 6.22 Expedicions diàries de la Línia R1

Tot i això, pels barris més allunyats de l'estació, la impedància que suposa anar a peu o en bus urbà fa que l'autobús interurbà sigui més competitiu per algunes relacions. Degut a la posició perifèrica de l'estació, la seva cobertura directa abraça només al **12% de la població** (radi de 750 m).

Les condicions d'intermodalitat de l'estació tampoc fan que el radi de cobertura de l'estació siguin majors i que només un 20% dels usuaris que agafen el tren hagin utilitzat prèviament altre mode de transport (principalment el bus amb un 78%):

- L'estació de tren disposa d'estacionament en superfície gratuït, a 250m de l'estació: **280 places**. Aquest estacionament està reservat, amb senyalització específica, pels usuaris de Renfe tot i que no hi ha cap tipus de control. Aquest fet, i la feble capacitat per absorbir la seva pròpia demanda, fa que estigui totalment ocupat durant tot el dia.
- No hi ha, per tant, oferta exclusiva per al *park&ride* ni places preferents pels usuaris del cotxe compartit, perquè l'estacionament no disposa de mitjans per controlar qui ocupa l'espai disponible.
- L'estació tampoc disposa d'una oferta d'estacionament segura pels usuaris del tren que hi accedeixin en bicicleta.

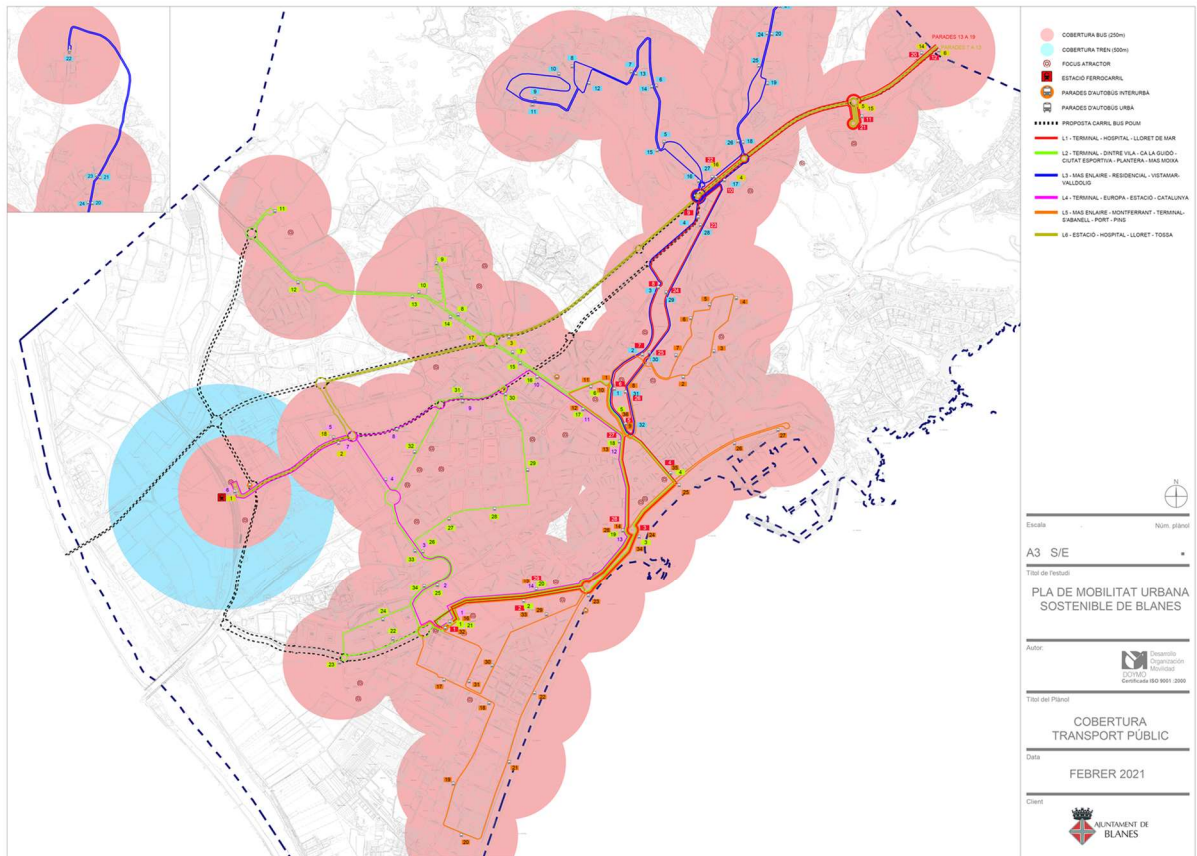


Fig. 6.23 Radi cobertura Estació de Blanes

### b) Demanda del servei ferroviari

De la recollida de informació realitzada pel PMUS s'han comptabilitzat fluxos de 804 passatgers per sentit que accedeixen a la estació de Blanes. Segons les dades de la ATM el flux habitual sense la afectació pel COVID es de 1.650 entrades i 1.784 sortides.

Considerant que estan projectades actuacions que dificultaran la recuperació de l'ús de RENFE com la gratuïtat de les autopistes, o el foment del teletreball, s'ha mantingut com a representativa de la situació actual les mesures efectuades.

### 6.1.3.3. Mobilitat en bus urbà

Quan a la mobilitat urbana, els principals orígens i destinacions corresponen al centre, Port, els Pins-S'Abanell, els centres de treball de l'entorn de la Ctra. GI-682 Oest i tota la zona a l'entorn de Mas Enlaire. Totes aquestes relacions són les que haurien de disposar de prioritats amb el bus urbà.

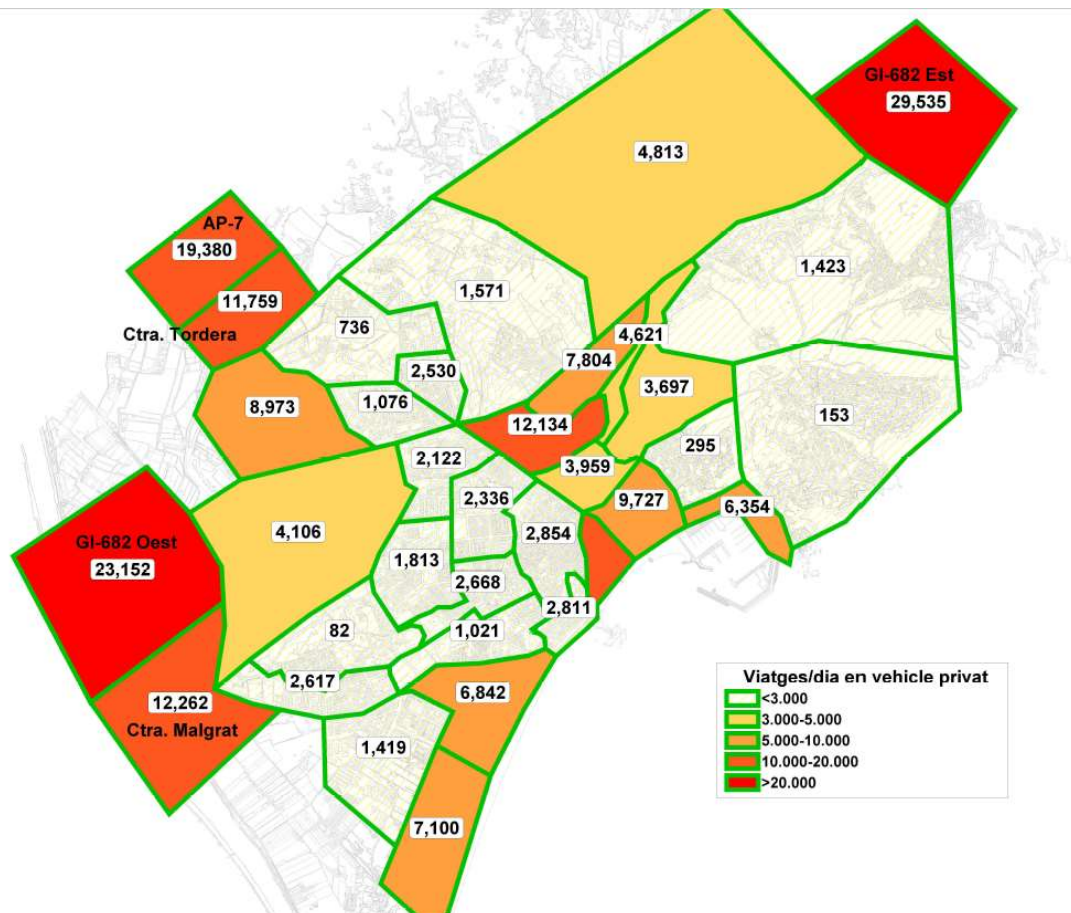


Fig. 6.23 Desplaçaments diaris en vehicle privat

Les línies actuals presenten els següents inconvenients:

- La L2 cobreix bona part de les relacions del centre amb l'Oest, si bé el recorregut és massa llarg. Per tal de competir amb el vehicle privat, hauria de realitzar trajectes curts i directes.
- La L3 cobreix les relacions amb les urbanitzacions del Nord de la Ctra. GI-682, si bé no arriba fins el centre de Blanes, per tal cal realitzar transbordament entre línies, fet que penalitza molt. També fa un recorregut massa llarg.
- La L5 cobreix les relacions de forma correcta, si bé el recorregut total és massa llarg.

D'altra banda, la línia L1 que connecta amb Lloret, si que disposa d'un recorregut més coordinat amb la demanda de mobilitat.

La pràctica inexistència de carril-bus, la no prioritació semafòrica i alguns itineraris recargolats fan que la velocitat comercial sigui molt baixa. Del procés de participació s'han recollit demandes relatives a :

- **Accessibilitat a parades:** Contempla les situacions en què per qüestions de mobiliari urbà de les voreres (escocells, senyals, contenidors...) o de l'espai disponible per apropar-se l'autobús a la vorera, la pujada i baixada dels usuaris del bus és difícil.
- **Fases semafòriques:** Recull els punts on es detecta una falta de sincronització entre semàfors continus o bé durades excessives de fases semafòriques per a vianants o vehicles de vies transversals.
- **Congestió trànsit general:** Contempla llocs on es detecta unes reduccions de la velocitat comercial lligades a la congestió del trànsit en general que afecta a la circulació dels autobusos. La implantació de semàfors amb prioritat per l'autobús i nous carrils bus seran les actuacions més adients per reduir aquests punts crítics de la xarxa de busos.
- **Obstrucció per estacionament de vehicles:** Comprèn punts on es detecta sovint obstruccions del vial per la presència de vehicles estacionats a la calçada, tant legal com il·legalment.

Els participants del procés de participació han ratificat aquestes problemàtiques. Al següent plànol es mostren els punts conflictius de forma detallada:

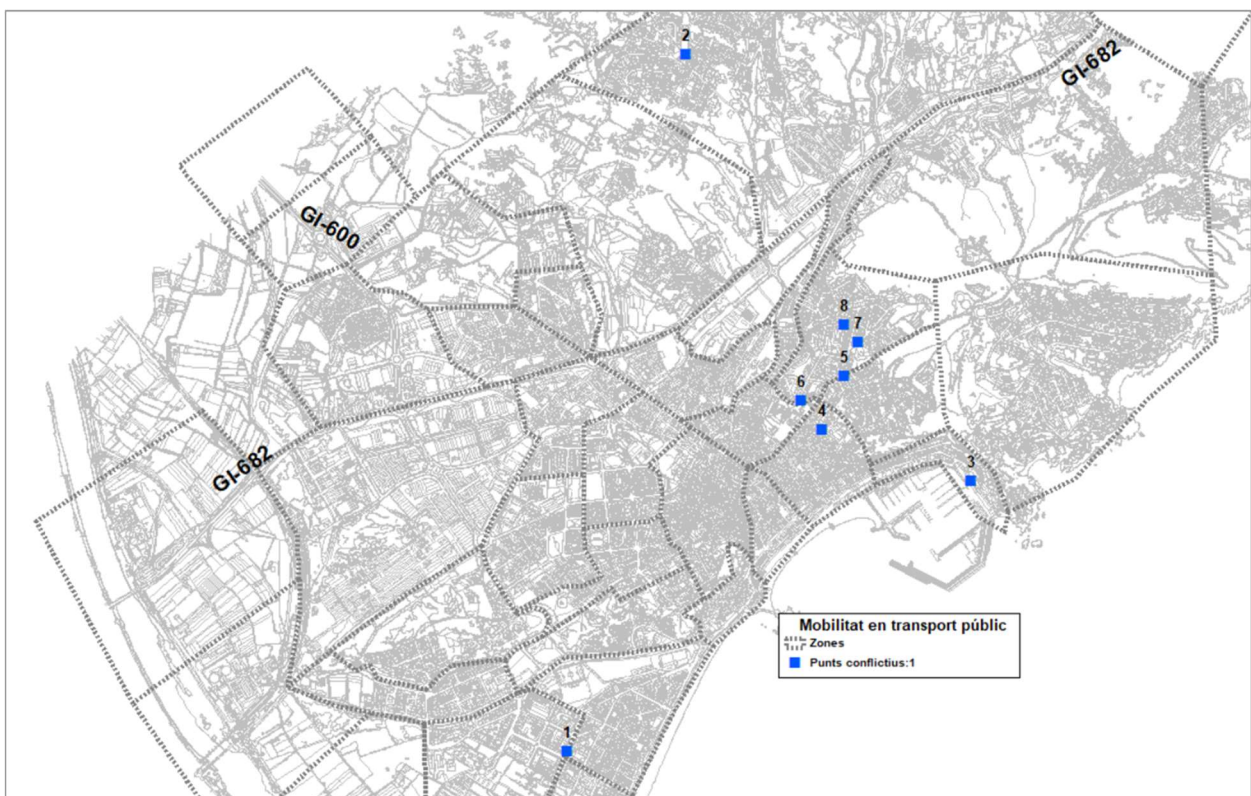


Fig. 6-4 Punts conflictius de la mobilitat en transport públic

| ID | Punt                 | Conflicte                       |
|----|----------------------|---------------------------------|
| 1  | Olivers              | 4 anys sense bus                |
| 2  | Castanyer            | Freqüència                      |
| 3  | Port                 | Conflicte bus                   |
| 4  | Petit Raval          | No hi ha espai per al bus       |
| 5  | c. Santa Bàrbara     | Parada ja arreglada             |
| 6  | Paradís/Sta. Bàrbara | Parada sense espai a la calçada |
| 7  | Àngel Guimerà        | Cotxes a la parada              |
| 8  | Montferrant          | Cotxes a la parada              |

Fig. 6-5 Punts conflictius de la mobilitat en transport públic

La majoria dels punts conflictius es detecten als barris de Montferrant i Els Pins, on la demanda és la manca de servei des de fa temps.

### c) Competitivitat: Temps de viatge

Una de les raons que expliquen que el cotxe s'utilitzi fins a tres vegades més que l'autobús per part dels residents de Blanes és perquè es triga menys. Per analitzar aquest fet, s'ha elaborat una taula comparativa entre el temps de viatge en cotxe i en bus, entre alguns punts centrals i altres barris. En el cas del cotxe, s'ha utilitzat el temps de viatge sense congestió.

La següent taula mostra els resultats obtinguts.

| VEHICLE PRIVAT (minuts) | c. Mercè Rodoreda | Estació tren | Ca la Guidó | Hospital | Port | PI. Catalunya |
|-------------------------|-------------------|--------------|-------------|----------|------|---------------|
| c. Mercè Rodoreda       | -                 | 7            | 10          | 13       | 10   | 5             |
| Estació tren            | 7                 | -            | 5           | 7        | 11   | 6             |
| Ca la Guidó             | 10                | 5            | -           | 5        | 10   | 8             |
| Hospital                | 13                | 7            | 5           | -        | 13   | 8             |
| Port                    | 10                | 11           | 10          | 13       | -    | 6             |
| PI. Catalunya           | 5                 | 6            | 8           | 8        | 6    | -             |

| TRANSPORT PÚBLIC (minuts) | c. Mercè Rodoreda | Estació tren | Ca la Guidó | Hospital | Port | PI. Catalunya |
|---------------------------|-------------------|--------------|-------------|----------|------|---------------|
| c. Mercè Rodoreda         | -                 | 30           | 28          | 30       | 15   | 10            |
| Estació tren              | 30                | -            | 22          | 15       | 24   | 30            |
| Ca la Guidó               | 28                | 22           | -           | 18       | 24   | 17            |
| Hospital                  | 30                | 15           | 18          | -        | 25   | 20            |
| Port                      | 15                | 24           | 24          | 25       | -    | 8             |
| PI. Catalunya             | 10                | 30           | 17          | 20       | 8    | -             |

| DIFERÈNCIA (minuts) | c. Mercè Rodoreda | Estació tren | Ca la Guidó | Hospital | Port | PI. Catalunya |
|---------------------|-------------------|--------------|-------------|----------|------|---------------|
| c. Mercè Rodoreda   | -                 | -23          | -18         | -17      | -5   | -5            |
| Estació tren        | -23               | -            | -17         | -8       | -13  | -24           |
| Ca la Guidó         | -18               | -17          | -           | -13      | -14  | -9            |
| Hospital            | -17               | -8           | -13         | -        | -12  | -12           |
| Port                | -5                | -13          | -14         | -12      | -    | -2            |
| PI. Catalunya       | -5                | -24          | -9          | -12      | -2   | -             |

Fig. 6-6 Comparativa entre el temps de viatge en vehicle privat i en transport públic

El cotxe és sempre més competitiu al transport públic, on existeixen molt poques connexions directes on el temps de transbordament penalitza molt el temps de viatge. S'ha considerat una mitjana de 10 minuts d'espera als transbordaments, si bé aquesta diferència pot ser molt superior en funció del moment del dia.

A molts dels casos el temps de viatge és més de 20 minuts superior al transport públic, diferència que fa que aquest esdevingui del tot competitiu amb el cotxe. Per tant, un dels reptes serà aconseguir línies de bus més eficients i competitives.

## e) Distribució territorial de la demanda

Les **zones de major generació de viatges** en transport públic s'han extret de la informació aportada per la companyia explotadora. La taula adjunta marca les parades de major utilització que són:

- Terminal de autobusos
- Mercat Municipal
- Estació de Ferrocarril
- Ambulatori
- Barris de Ca La Guidó i Mas Carolet
- Centre (parades de Pl. Espanya, Pl. Catalunya, Joaquim Ruyra)

| LINIA 2 (2019)  | repartiment | VIATGERS /dia | LINIA 5 (2019) | repartiment | VIATGERS /dia |
|-----------------|-------------|---------------|----------------|-------------|---------------|
| TERMINAL BLANES | 21%         | 194           | MERCAT MUNIC.  | 67%         | 49            |
| CA LA GUIDO     | 8%          | 74            | C/ALHAMBRA     | 11%         | 8             |
| PL. ESPANYA     | 7%          | 68            | MAS BORINOT    | 6%          | 4             |
| T. BLANES       | 7%          | 65            | C/AMETLLER     | 5%          | 4             |
| PÇA.CATALUNYA   | 7%          | 61            | C/FAIG         | 3%          | 3             |
| PL. CATALUNYA-E | 5%          | 44            | C/ CEDRE       | 2%          | 1             |
| JOAQUIM RUYRA   | 4%          | 40            | LLUIS MILLET   | 1%          | 1             |
| AMBULATORI BLA. | 4%          | 40            | PÇA.ESCORXADOR | 1%          | 1             |
| BIB. COMARCAL   | 3%          | 29            | PSTGE. DEL PI  | 1%          | 1             |
| RIERA ALTA      | 3%          | 27            | C/PARADIS      | 1%          | 0             |
| CASA DE CULTURA | 3%          | 27            | C/LLEDONER(B)  | 0%          | 0             |
| MAS CAROLET     | 3%          | 25            | ABAT OLIBA     | 0%          | 0             |
| AV. ELS PAVOS   | 2%          | 23            | C/CEDRE        | 0%          | 0             |
| PLANTERA Nº 2   | 2%          | 20            | LES MONGES     | 0%          | 0             |
| DOMUS AUREA     | 2%          | 19            | C/LLEDONER     | 0%          | 0             |
| PLANTERA Nº 1   | 2%          | 19            | FINAL J.CAR. I | 0%          | 0             |
| AV. EUROPA(MER) | 2%          | 15            | POLICIA LOCAL  | 0%          | 0             |
| MAS CREMAT-1    | 1%          | 13            | MASSONET       | 0%          | 0             |
| BIBLI. COMARCAL | 1%          | 12            | JOAN CARLES I  | 0%          | 0             |
| RÀDIO MARINA    | 1%          | 12            | C/FCESC. DORDA | 0%          | 0             |
| AV. EUROPA      | 1%          | 11            | PESCADORS(B)   | 0%          | 0             |
| EXTREMADURA     | 1%          | 11            | C/NOGUERA      | 0%          | 0             |
| MAS FLORIT      | 1%          | 11            | PESCADORS      | 0%          | 0             |
| C.ESPORTIVA BLA | 1%          | 11            | TOTAL .....    | 100%        | 73            |
| CTRA. MALGRAT   | 1%          | 9             |                |             |               |
| AV. ESTACIO     | 1%          | 9             |                |             |               |
| C/ARDALES       | 1%          | 9             |                |             |               |
| CAP PLANTERA(2) | 1%          | 9             |                |             |               |
| ANSELM CLAVE    | 1%          | 9             |                |             |               |
| ARDALES 2       | 1%          | 8             |                |             |               |
| AV. ELS PAVOS 2 | 1%          | 7             |                |             |               |
| CAP PLANTERA 2  | 1%          | 5             |                |             |               |
| TOTAL .....     | 100%        | 935           |                |             |               |

Fig. 6.37 passatgers per parada

## Intermodalitat

La intermodalitat és molt residual ja que la majoria de viatges interns de Blanes (98%) es realitzen en un únic mitjà. Dels viatges en transport públic, el 65% dels que es fan en tren utilitzen algun altre mitjà mecanitzat, confirmant l'estació com un significatiu node de transport. L'estació d'autobusos també constitueix un punt on conflueixen autobusos urbans i interurbans, i, per tant, on també es realitzen un important nombre de transbordaments.

| principals intermodalitats |           |       |       |       |       |               |
|----------------------------|-----------|-------|-------|-------|-------|---------------|
| mode de viatge             | mode unic | peu   | bus   | cotxe | tren  | total         |
| cotxe com conductor        | 54,24%    |       |       |       |       | 54,24%        |
| cotxe com acompanyant      | 1,49%     |       | 0,7%  |       | 3,6%  | 5,73%         |
| tren                       |           | 0,13% | 0,5%  | 0,3%  |       | 0,89%         |
| autobus urbà               | 0,90%     | 0,2%  |       |       |       | 1,10%         |
| autobus interurba          | 0,12%     | 0,17% |       |       | 0,14% | 0,43%         |
| moto                       | 2,67%     |       |       |       |       | 2,67%         |
| camió / furgoneta          | 4,00%     |       |       |       |       | 4,00%         |
| a peu                      | 28,77%    |       | 1,51% |       |       | 30,29%        |
| bicicleta                  | 0,44%     |       |       |       |       | 0,44%         |
| taxi                       | 0,14%     |       |       |       | 0,08% | 0,22%         |
| <b>total</b>               |           |       |       |       |       | <b>100,0%</b> |

Taula 6.10 Intermodalitat

### 6.1.3.4. Diagnosi participada

A més de les dades quantitatives s'ha procedit a realitzar una diagnosi qualitativa bàsicament a partir de l'enquesta de mobilitat realitzada amb motiu d'aquest PMUS.

| barri                          | Transport public |               |                   |             |              |
|--------------------------------|------------------|---------------|-------------------|-------------|--------------|
|                                | ubicació parades | estat parades | temps de trajecte | fiabilitat  | ocupació bus |
| Ca La Guidó – Mas Carolet      | 6,75             | 7,50          | 4,67              | 5,75        | 5,00         |
| Cala Sant Francesc             |                  |               |                   |             |              |
| Can Borell                     | 6,00             | 6,50          | 2,50              | 4,00        | 2,00         |
| Ctra. De Lloret – La Pedrera   | 2,00             | 5,00          | 6,00              | 6,00        | 6,00         |
| Dintre Vila                    | 8,50             | 8,00          | 5,50              | 8,00        | 3,00         |
| El Control – Horta de la Perla | 3,00             | 8,00          | 3,00              | 8,00        | 2,00         |
| Els Pins                       | 4,00             | 2,00          | 2,00              | 2,00        | 5,00         |
| La Plantera                    | 6,00             | 5,00          | 5,00              | 5,00        | 5,00         |
| Mas Cremat                     | 4,00             | 2,00          | 2,00              | 2,00        | 8,00         |
| Mas Enlaire – Mercat           | 6,00             | 5,00          | 4,00              | 8,00        | 6,00         |
| Mas Florit                     |                  | 7,00          | 6,00              | 6,00        |              |
| Quatre Vents                   | 7,50             | 7,00          | 4,50              | 8,50        | 7,50         |
| Racó d'en Portes               | 8,00             | 2,00          | 2,00              | 8,00        | 9,00         |
| Residencial Blanes Vistamar    | 5,67             | 3,00          | 2,00              | 4,67        | 4,00         |
| Port de Blanes                 | 4,00             | 1,50          | 2,00              | 1,50        | 5,00         |
| el Raval                       | 2,00             |               |                   |             |              |
| Montferrant                    | 6,00             | 3,50          | 2,00              | 2,00        | 2,00         |
| Sa Massaneda                   | 6,25             | 5,60          | 5,67              | 6,00        | 7,33         |
| Valldolig                      |                  |               |                   |             |              |
| <b>Total general</b>           | <b>5,35</b>      | <b>4,91</b>   | <b>3,68</b>       | <b>5,34</b> | <b>5,12</b>  |

Fig. 6.42 Valoració del transport públic

Pel que fa als diferents aspectes del servei s'observa, en general, bones valoracions en quant a la ubicació i l'estat de les parades, la fiabilitat i l'ocupació del bus. No obstant, es detecta una baixa ocupació i és deguda al temps del trajecte, factor que rep una valoració de 3,68 sobre 10.

En termes globals, **el transport públic és el mode més ben valorat**, al mateix nivell que el caminar. Així, sembla que al que el fa servir ja li va bé. Tot i això, sorprèn que amb aquesta elevada valoració s'utilitzi tant poc. D'aquesta forma, si no hi ha elements addicionals que incentivin el canvi modal no es farà servir més el bus. La percepció és de que és un servei que va bé però es prefereix anar a peu o en cotxe.

## 6.1.4. Mobilitat en vehicle privat

### 6.1.4.1. Dades generals de desplaçaments en vehicle privat al 2021

La mobilitat generada en un dia laborable (any 2021) en vehicle privat a Blanes és de **102.132 desplaçaments en vehicle privat** (residents + no residents), que representen el 66,63% del repartiment modal de la ciutat.

El volum de viatges en mode privat (residents + no residents) es situa a nivells lleugerament inferiors a l'any 2003 i permet plantejar-se la recuperació d'espais per al vianant – bici i transport públic.

| evolució de viatges 2003 - 2021 |         |        |              |
|---------------------------------|---------|--------|--------------|
| viatges/dia                     | 2003    | 2021   | % diferencia |
| <b>interns</b>                  | 34.308  | 21.486 | -37,4%       |
| <b>inters - externs</b>         | 57.366  | 63.760 | 11,1%        |
| <b>de pas</b>                   | 10.458  | 11.168 | 6,8%         |
| <b>total</b>                    | 102.132 | 96.414 | -5,6%        |

De tots els desplaçaments en vehicle privat realitzats, el 76% (73.984 desplaçaments) corresponen a residents i el 24% (23.241 desplaçaments) són de no residents.

Aquests 97.225 desplaçaments totals equivalen a 84.543 desplaçaments de vehicles, tenint en compte una ocupació d'1,15 persones per vehicle.

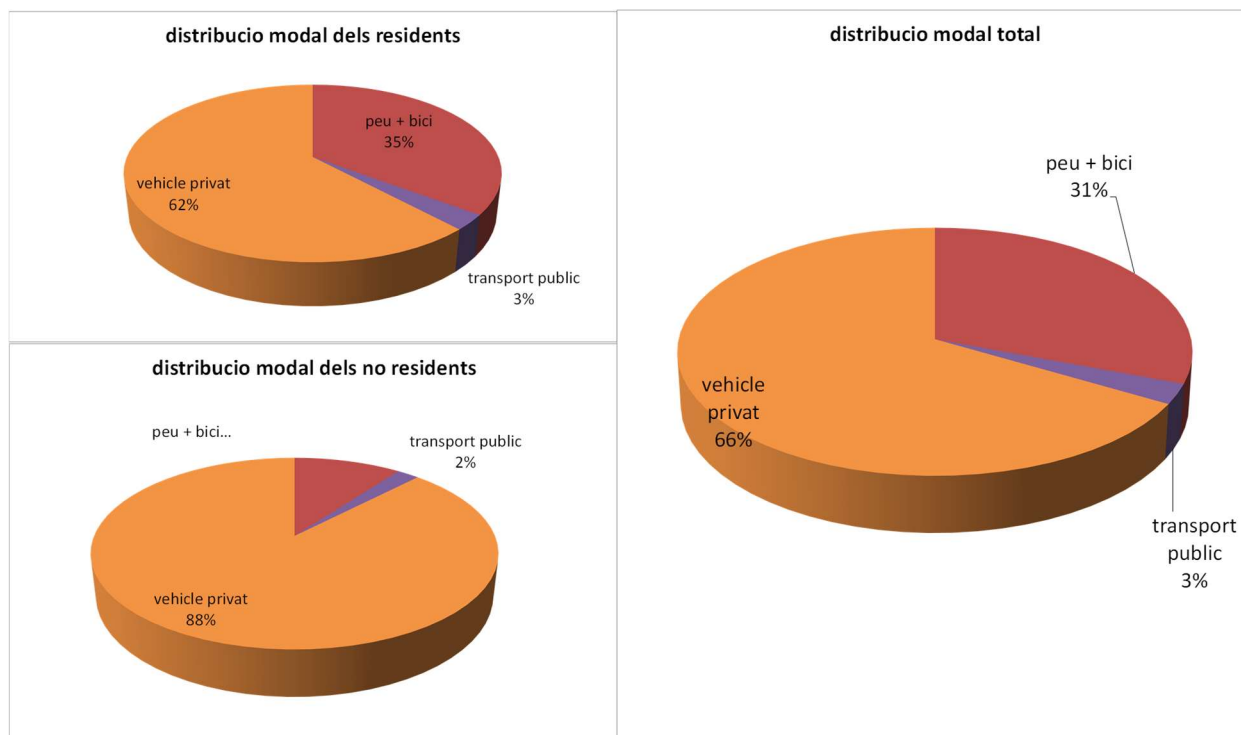


Fig. 6.47 Distribució modal a Blanes

Fent una anàlisi dels volums de trànsit de connexió resulta un volum de 80.337 desplaçaments de connexió en vehicle privat (suma dels dos sentits) equivalents a 40.168 desplaçaments per sentit, que amb ocupacions d'1,26 ocupants/vehicle determinen 31.879 vehicles en cada sentit dels accessos de Blanes per accedir o sortir de la ciutat.

| distribució modal 2021 (residens + no residents) |                |                  |                 |                |             |
|--|----------------|------------------|-----------------|----------------|-------------|
|  | vehicle privat | transport public | peu i bicicleta | total          |             |
| interns  | 27.072         | 1.290            | 70.511          | 98.873         | 54%         |
| connexio   | 80.337         | 3.830            | 230             | 84.397         | 46%         |
| <b>total</b>                                     | <b>107.410</b> | <b>5.120</b>     | <b>70.741</b>   | <b>183.270</b> | <b>100%</b> |
|  | 58,6%          | 2,8%             | 38,6%           | 100,0%         |             |

Aquests valors de vehicles són lleugerament inferiors als mesurats als accessos (pla d'aforaments). L'explicació és que algunes vies de Blanes encara suporten trànsit per altres motius de viatge que l'enquesta de mobilitat no obté:

- Desplaçaments de vehicles de transport públic.
- Desplaçaments de vehicles de serveis.
- Trànsit d'agitació en busca d'aparcament.

El repartiment de viatges, en funció del seu origen – destinació (interns o de connexió) es mostra a la taula adjunta. Del global, un 54% dels viatges són interns i respecte a la mobilitat en vehicle privat, la proporció de viatges interns descendeix al 25% (27.072 sobre 107.410).

El nombre de desplaçaments totals interns que realment es realitzen per vehicles privats és superior, donat que ha d'incrementar-se pels factors:

- 8% de trànsit de distribució de mercaderies
- 4% de trànsit d'agitació

Resultant en total un trànsit equivalent a 95.475 veh./dia. Habitualment es considera que el trànsit d'agitació a les ciutats mitjanes i grans representa el 4% del trànsit en vehicle privat, i que al voltant del 8% és trànsit relacionat amb la DUM.

### 6.1.4.2. Càrrega de la xarxa. Intensitats

Blanes disposa de 94.3 km de carrers dividits en:

- **Vies d'accés:** 7,5 km, el que equival al 8% del total de la xarxa.
- **Xarxa bàsica primària:** 18,6 km de vies de connectivitat de primer nivell que uneixen les vies d'accés amb la xarxa local.
- **Xarxa bàsica secundària o local:** 62,4 km de vies que connecten l'interior dels barris
- **Vies pacificades o de vianants:** 5,6 km de carrers de la ciutat, el que representa un 5,9% de la xarxa de carrers de la ciutat.

| oferta de xarxa viària per tipologies |               |             |                                   |         |          |
|---------------------------------------|---------------|-------------|-----------------------------------|---------|----------|
|                                       |               |             | Velocitats (inferiors o iguals a) |         |          |
| Tipus de Via                          | Longitud vies | Percentatge | 30 km/h                           | 50 km/h | 100 km/h |
| Autopistes i Accessos                 | 7,65          | 8,11%       | 1,3%                              | 98,7%   | 0%       |
| Bàsica Primària                       | 18,61         | 19,74%      | 71,4%                             | 28,6%   | 0%       |
| Bàsica Secundària                     | 62,42         | 66,21%      | 100,0%                            | 0%      | 0%       |
| Vianants                              | 5,60          | 5,94%       | 100,0%                            | 0%      | 0%       |
| Total Xarxa Viària                    | 94,28         | 100%        | 86,3%                             | 13,7%   | 0%       |

Taula 6.18 Distribució xarxa viària

La gran majoria del viari disposa d'una limitació de la velocitat de, com a màxim, 30 km/h, incloent bona part de la xarxa primària.

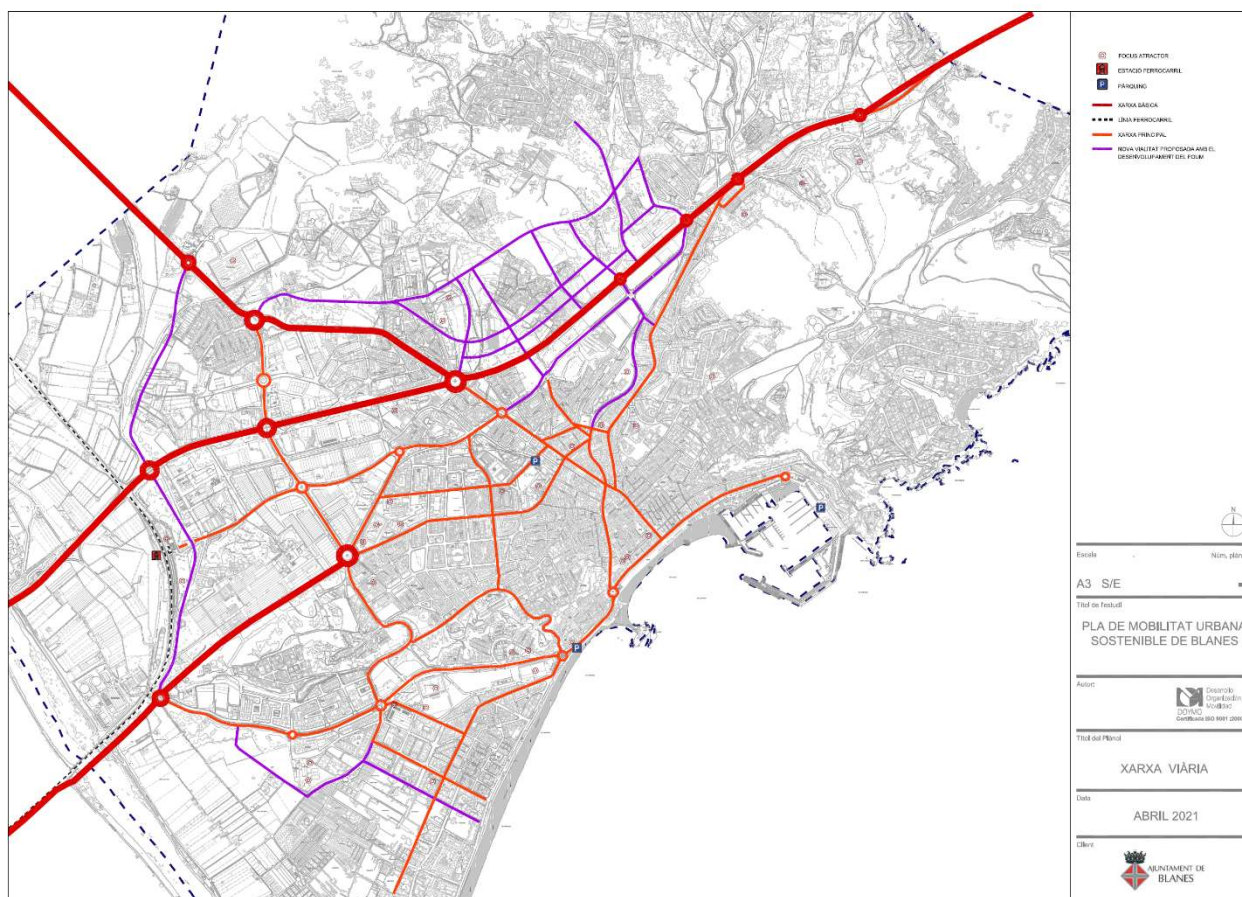


Fig. 6.48 Xarxa bàsica de circulació

Sobre aquesta xarxa, durant el 2021, cada dia laborable es van realitzar de l'ordre de **580.066 km en transport privat**. Les vies d'accés, rondes i la xarxa primària, representen el 27,7% de la longitud de carrers de la ciutat i absorbeix el **87,5% dels veh. x km** que es realitzen en dia laborable.

| kms realitzats sobre cada tipus de xarxa |               |             |                |             |
|--|---------------|-------------|----------------|-------------|
| Tipus de Via                             | Longitud vies | Percentatge | Veh·km         | % Veh·km    |
| Autopistes i Accessos                    | 7,65          | 8,11%       | 196.983        | 34,0%       |
| Bàsica Primària                          | 18,61         | 19,74%      | 225.981        | 39,03%      |
| Bàsica Secundària                        | 62,42         | 66,21%      | 150.308        | 25,96%      |
| Vianants                                 | 5,6           | 5,94%       | 5.795          | 1,00%       |
| <b>Total Xarxa Viària</b>                | <b>94,28</b>  | <b>100%</b> | <b>579.066</b> | <b>100%</b> |

Taula 6.19 Vehicles per km

Als darrers anys s'ha produït un equilibri en el repartiments dels vehicles per quilòmetre per la xarxa bàsica, si bé encara s'aconsellen alguns canvis:

- Un 34% dels veh. x km es detecten a la xarxa d'accessos.
- La xarxa de primer nivell absorbeix un 39% del trànsit, valor elevat.
- La xarxa no bàsica també absorbeix massa percentatge de vehicles, amb prop del 26%.

Si comparem el repartiment dels veh. x km de Blanes amb el que teòricament seria desitjable en una ciutat mitjana, es poden extreure algunes conclusions interessants:

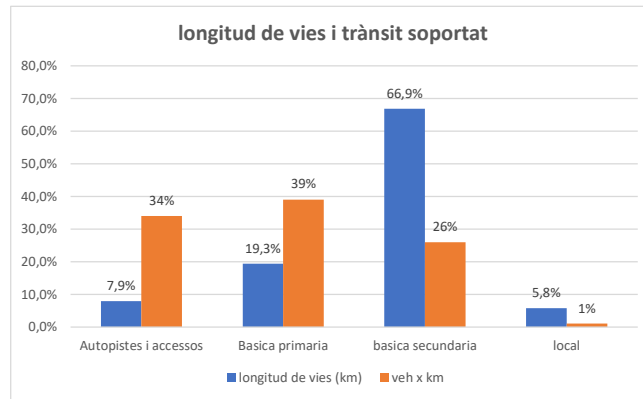


Fig. 6.49 utilització de la xarxa viària  
Font: Elaboració pròpia

- **La distribució dels veh. x km sobre els diferents tipus de via** s'assembla a les de ciutats equivalents amb una proporció superior de la utilització de les vies tipus autopista i accessos i inferior de les vies secundàries o pacificades.

En aquest sentit, és fonamental adequar els accessos a les vies perimetrals de la ciutat per seguir mantenint la seva capacitat i ús actuals.

- **A les vies d'accés immediates a Blanes, es percep que la congestió no és un element que dissuadeixi en l'ús del vehicle privat**, si ho pot ser la disposició de l'estacionament en destinació o els costos derivats dels desplaçaments.
- **L'oferta de transport públic de connexió amb la ciutat (sobretot Rodalies) és una alternativa pels vehicles privats**, el bon nivell de servei de les vies d'accés a la ciutat és un factor que no afavoreix a un transvasament modal.
- **La xarxa local de la ciutat absorbeix una quantitat de vehicles per quilòmetre adient**, es denota com aquesta xarxa no està ocupada per vehicles que l'utilitzin com a vies de pas, tot i que sí recullen un cert trànsit d'agitació.

### 6.1.4.3. Índex de saturació de la xarxa

#### Dades generals

Per valorar l'estat de saturació de la xarxa viària de Blanes s'ha elaborat un model de Simulació de Trànsit. El model s'ha basat en el paquet informàtic TransCAD i està constituït per un graf o representació de la xarxa viària i per una sèrie de matrius origen-destinació que s'han assignat sobre la xarxa.

El graf de Blanes està compost per 384 arcs i 279 nodes de connexió, dels quals 40 són centroides atractors de viatges.

L'assignació de matrius sobre la xarxa s'ha realitzat prenent la matriu de viatges de dia laborable i carregant-la sobre una xarxa en la que s'ha considerat la capacitat en 16 hores per eliminar la distorsió de l'efecte de buidat de trànsit en el període nocturn.

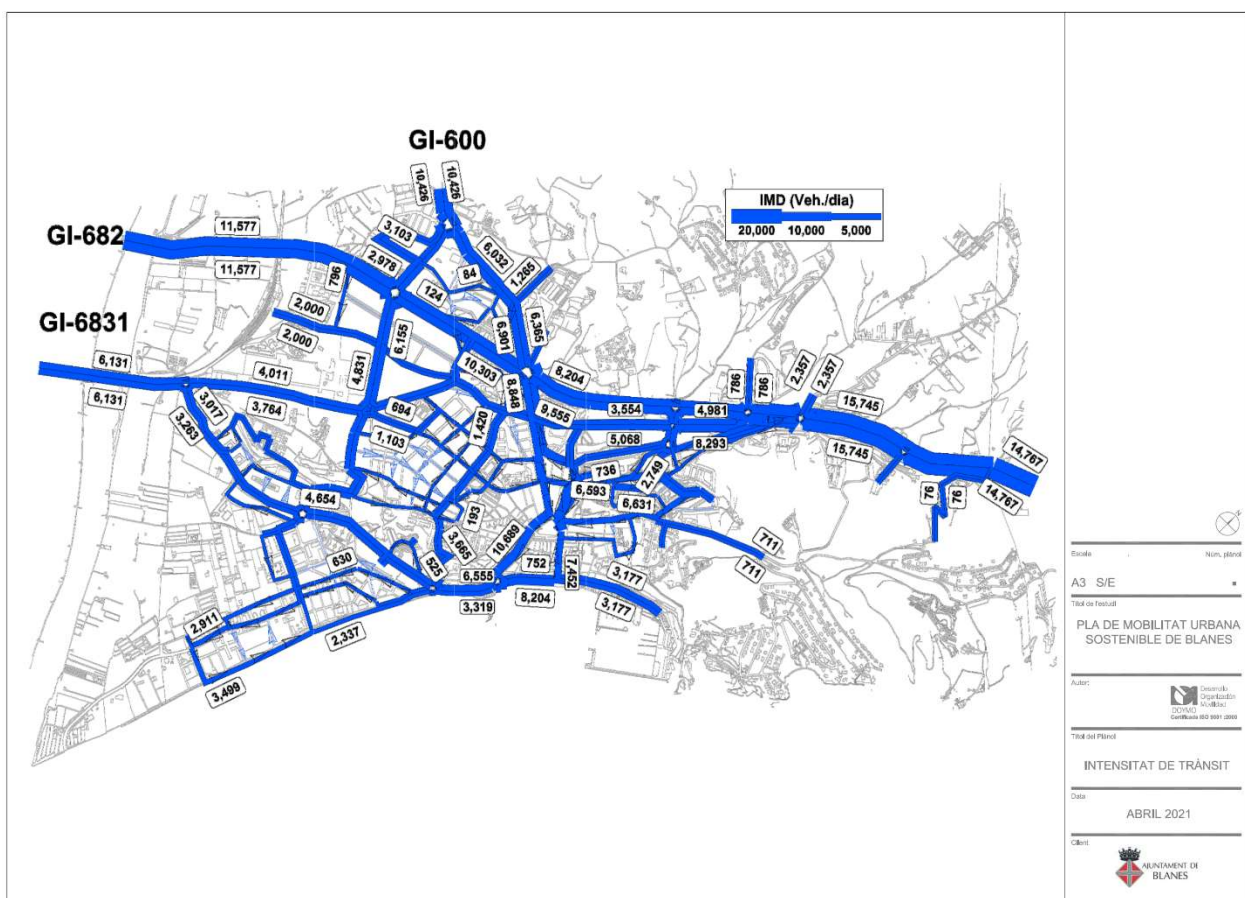


Fig. 6.50 Plànol d'Intensitat Mitjana Diària en dia laborable (2019)  
Font: Elaboració pròpia

El model proporciona com a sortida l'índex de saturació de cada tram, entès com el quocient entre la intensitat diària i la capacitat.

S'ha obtingut com a resultat que els problemes de congestió (nivells E i F) a la xarxa de vies es localitzen a un 5,5% de la longitud de la xarxa estructurant, un 4,8% de la xarxa secundària i un 3,5% de la xarxa local.

Al següent plànol es representa la intensitat mitjana diària en dia laborable i punts o trams on els índexs de saturació en hora punta superen el 80%.

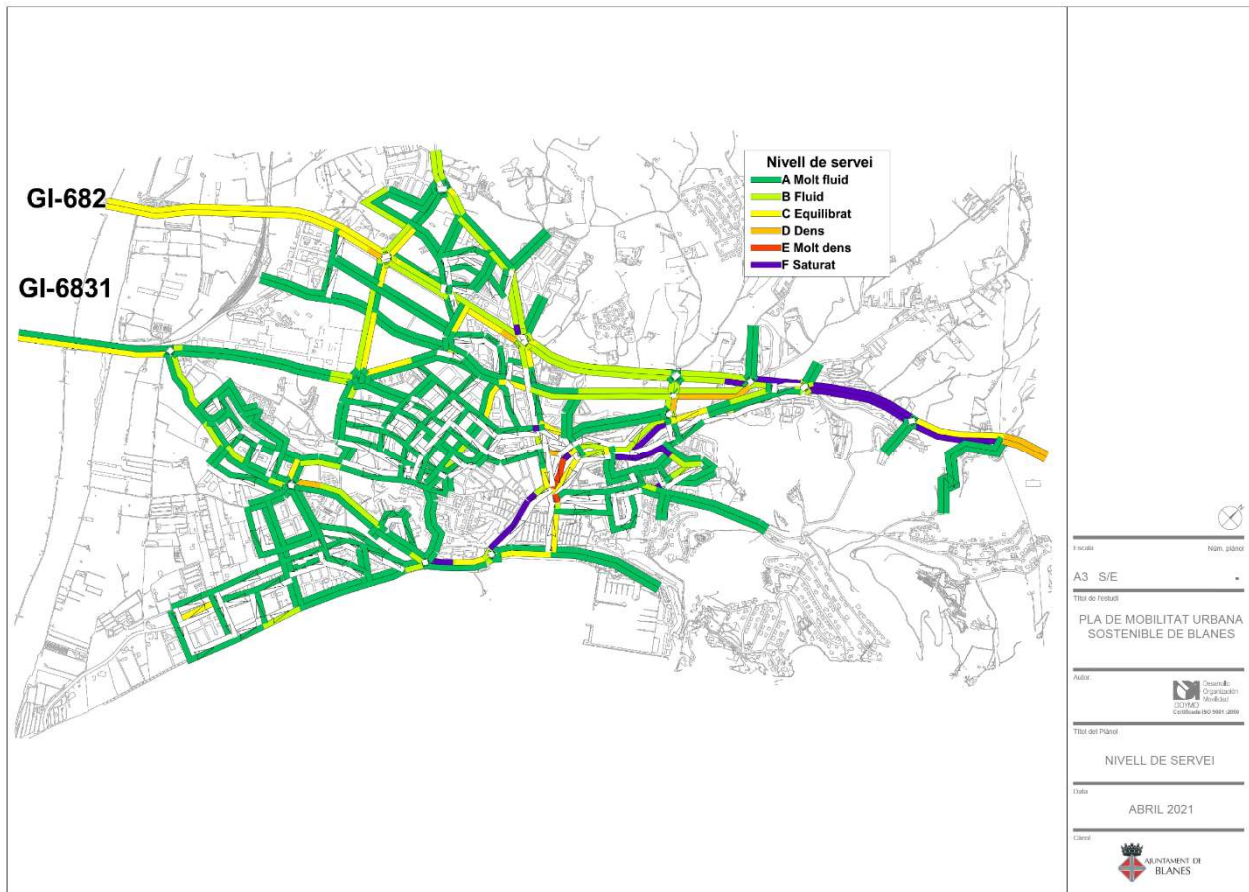


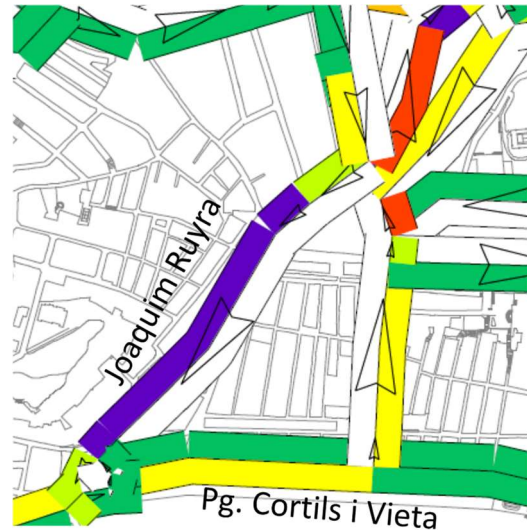
Fig. 6.50 Plànol del nivell de servei de la xarxa viària. (Plànol 6.1.6)  
Font: Elaboració pròpia

Un 1,9% dels vehicles per quilòmetre de la ciutat presenten índexs de saturació per sobre del 90% a les hores punta en dia laborable, i es concentren a la xarxa bàsica primària.

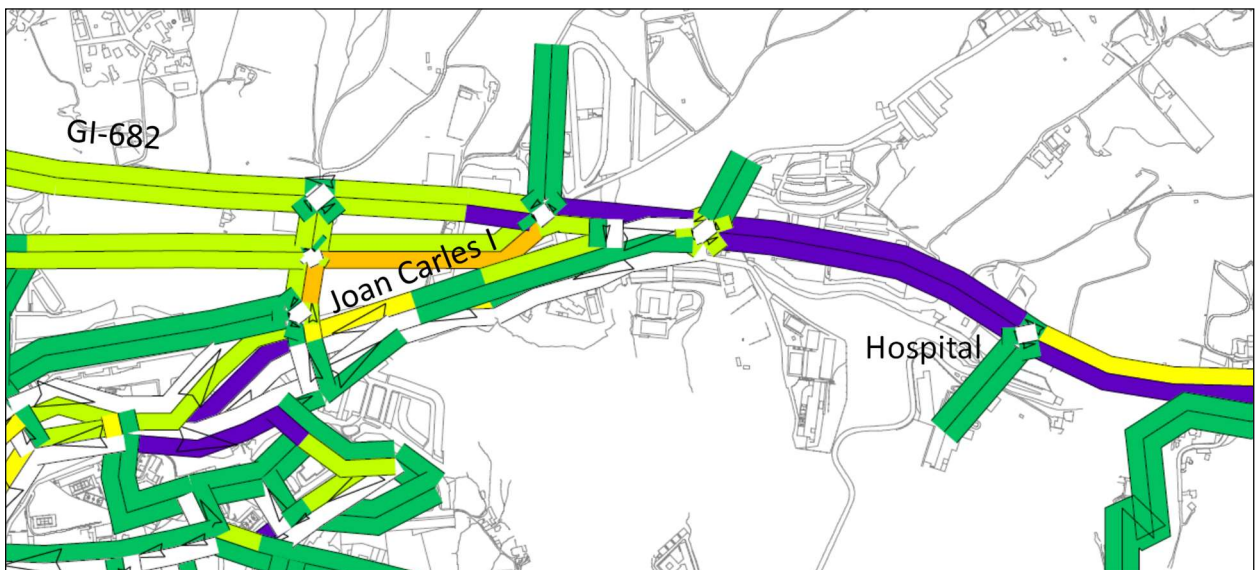
D'aquest 1,9%, només el 0,1% són de vies interiors a la ciutat, la resta (1,8%) correspon a xarxa externa que forma part de la xarxa primària i autopistes que estan en congestió a les hores punta provocades per les cues i retencions habituals als accessos a la ciutat.

Al centre destaca el c. Joaquim Ruyra, a tot el tram situat entre el Pg. Cortils i Vieta i el c. Anselm Clavé, que es troba saturat en molts moments del dia, donat que es tracta d'un dels pocs accessos a la zona del centre.

La mateixa via, al nord del c. Anselm Clavé, també disposa d'un nivell de servei reduït.



L'entorn de la GI-682/Av. Joan Carles I i l'hospital generen una mobilitat molt important i, donada la seva situació, allunyada del centre, aquesta es produeix bàsicament en cotxe, generant diferents punts amb saturació.



La velocitat mitjana de circulació de la ciutat (sense tenir en compte les vies d'accés i de pas) és de 32,0 km/hora, considerant únicament les vies grafiades al model de simulació, que transcorren gairebé sempre per l'entorn urbà. No obstant, el valor calculat està per sota del d'altres ciutats mitjanes, on no sol superar els  $\approx 27$  km/hora (a Barcelona 23,5km/h).

| oferta de xarxa viària per tipologies |               |             |                                   |         |          |
|---------------------------------------|---------------|-------------|-----------------------------------|---------|----------|
|                                       |               |             | Velocitats (inferiors o iguals a) |         |          |
| Tipus de Via                          | Longitud vies | Percentatge | 30 km/h                           | 50 km/h | 100 km/h |
| Autopistes i Accessos                 | 7,65          | 8,11%       | 1,3%                              | 98,7%   | 0%       |
| Bàsica Primària                       | 18,61         | 19,74%      | 71,4%                             | 28,6%   | 0%       |
| Bàsica Secundària                     | 62,42         | 66,21%      | 100,0%                            | 0%      | 0%       |
| Vianants                              | 5,60          | 5,94%       | 100,0%                            | 0%      | 0%       |
| Total Xarxa Viària                    | 94,28         | 100%        | 86,3%                             | 13,7%   | 0%       |

Taula 6.21 Distribució de velocitat de circulació a la xarxa de la ciutat

| ciutat    | Velocitats mitjanes (km/hora) |
|-----------|-------------------------------|
| Blanes    | 32                            |
| Lleida    | 31,1                          |
| Barcelona | 21,3                          |
| Palma     | 27,9                          |
| Madrid    | 24,4                          |

Taula 6.22 Distribució de velocitats a altres ciutats

**Altres consideracions:**

- La longitud mitjana dels desplaçaments en vehicle privat dintre de l'àmbit del PMU és de 3 km, molt similar a la distància mitjana de desplaçaments en vehicle privat a l'interior de ciutats mitjanes ( $\approx$  3-4 km).
- La mitjana de longitud de tots els desplaçaments interns és de 6 km, si tenim en compte els desplaçaments de connexió i els interns.
- L'ocupació mitjana per vehicle utilitzada als càlculs del nombre de viatges és d'1,26 persones per vehicle (dada que surt de les enquestes i aforaments realitzats).
- La mobilitat del transport de mercaderies de caràcter local, és a dir, la que dona servei a l'activitat econòmica i comercial de la ciutat, es concentra principalment a l'àmbit del Centre, al sector industrial de Nylstar que combina indústria i comerç i al nou desenvolupament comercial a la Carretera de Lloret.

### 6.1.4.1. Model de simulació durant l'escenari estival

El model de simulació del trànsit elaborat ha permès realitzar una anàlisi del funcionament de la xarxa durant la temporada estival tenint en compte l'augment de viatges que es dona durant aquest període, que es duplica respecte al període lectiu.

El mètode ha sigut incrementar la matriu de viatges assignada sobre la xarxa en les proporcions determinades pel pla de aforaments implantats al mes d'agost de 2021. El resultat de les intensitats de trànsit obtingudes es mostra al plànol següent.

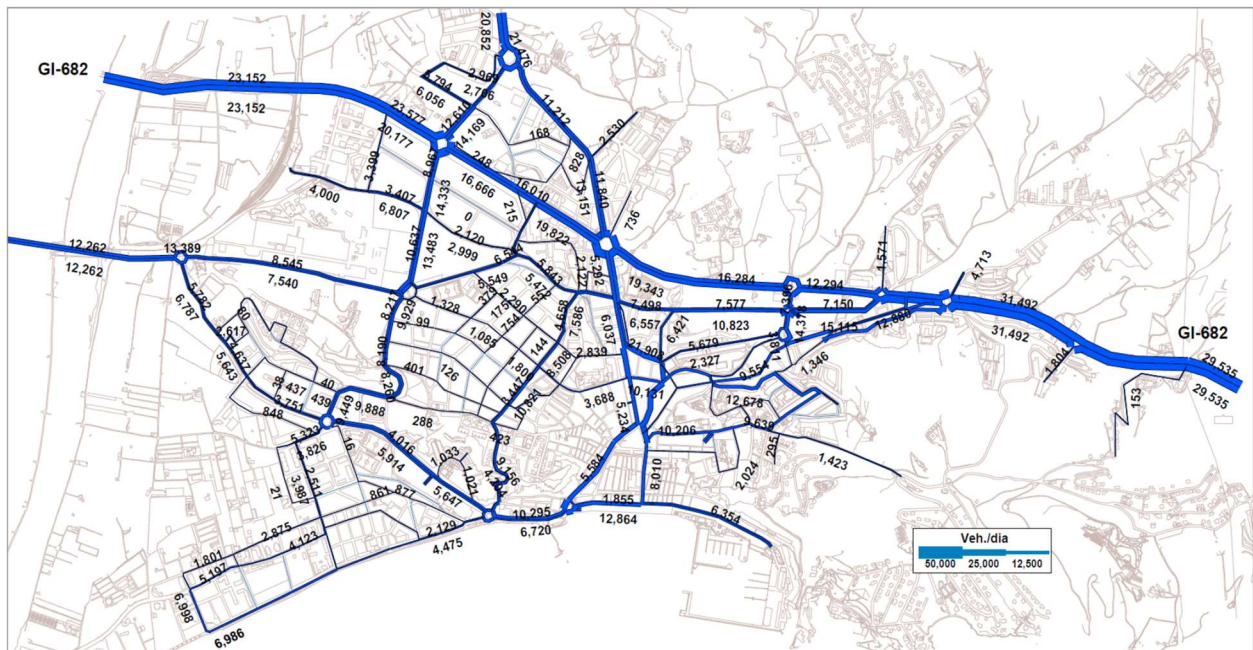


Fig. 6-7 Intensitat de trànsit a l'agost

El trànsit augmenta especialment a la Ctra. GI-682, no només pel propi trànsit de Blanes, sinó també per l'augment de viatges de pas cap a Lloret i Tossa, entre d'altres. Pel viari interior, les actuacions realitzades restringeixen el trànsit també a l'estiu, tot i que igualment es produeix un augment considerable.

Aquest augment del trànsit dona lloc a un pitjor nivell de servei, especialment a la Ctra. GI-682, que ja a l'hivern es troba saturada en algun punt i que, a l'estiu, es troba completament congestionada.

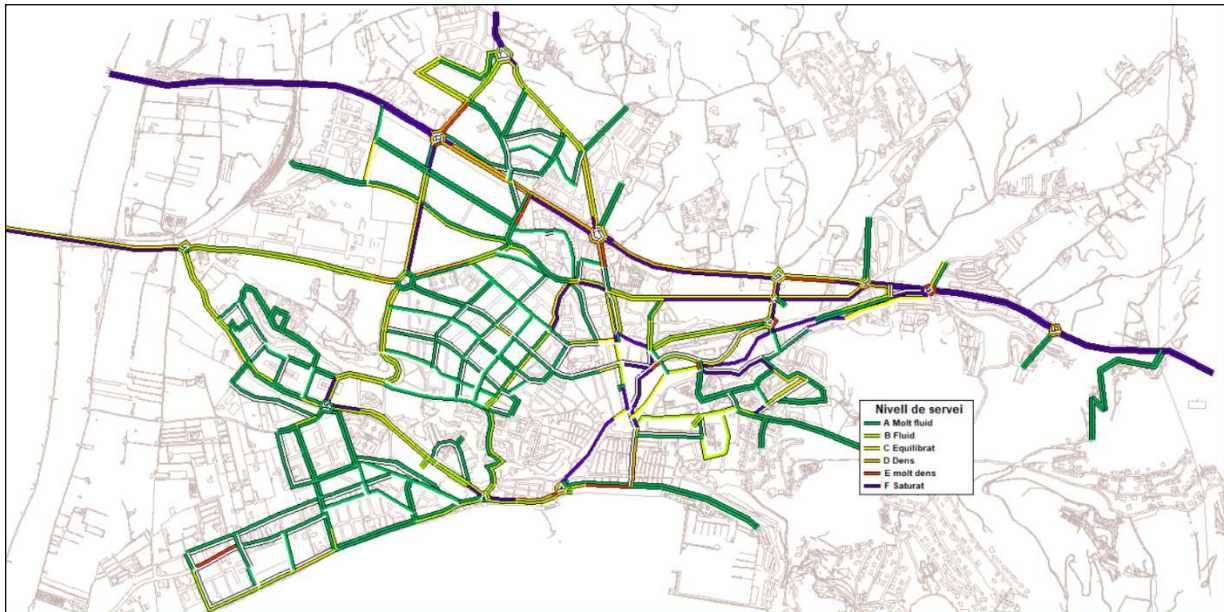


Fig. 6-8 Nivell de servei a l'agost

Així, la Ctra. GI-682 pateix un nivell de servei molt reduït (molt dens o saturat) a tot el tram que transcorre per Blanes. Com s'ha mencionat, els viatges de pas augmenten a l'estiu, no només de turismes sinó també de vehicles pesants, inclosos els autocars que es dirigeixen al sud de la Costa Brava. La necessitat de travessar aquesta via per arribar als municipis del nord de Blanes, junt amb la concentració d'activitats a la carretera (botigues a l'engròs, ITV, rentat de cotxes, Hospital, cines, etc.) fan que tingui una forta atracció a nivell regional i provoqui aquest nivell de servei.

Al centre, la cruïlla de Rbla. Joaquim Ruyra amb el c. Anselm Clavé segueix essent un punt de saturació des de tots els seus accessos, així com el c. Joan Carles I i el seu entorn, que es constitueix com el principal accés al centre des de la Ctra. GI-682 des de Lloret.

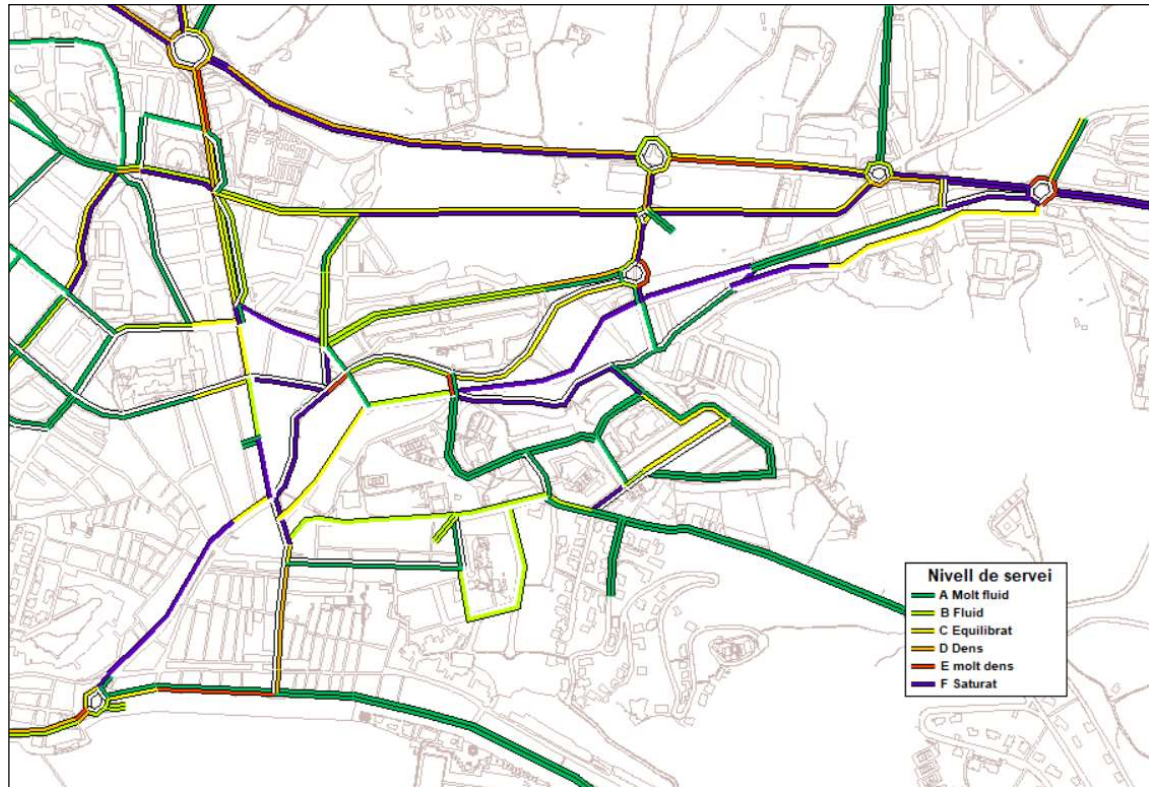


Fig. 6-9. Nivell de servei a l'agost (detall)

### 6.1.4.2. Diagnosi participada

En l'enquesta realitzada s'ha sol·licitat l'opinió sobre les condicions de la circulació en vehicle privat en la ciutat de Blanes. Els resultats indiquen bones valoracions en quant a fluïdesa de circulació (6,14 sobre 10), amb excepcions en alguns barris com El Control-Horta de la Perla i el Port, en aquest darrer cas degut al volum de trànsit de l'estiu.

| barri                          | trànsit          |               |
|--------------------------------|------------------|---------------|
|                                | fluïdesa trànsit | senyalització |
| Ca La Guidó – Mas Carolet      | 5,25             | 6,50          |
| Cala Sant Francesc             | 5,00             | 2,00          |
| Can Borell                     | 7,25             | 7,50          |
| Ctra. De Lloret – La Pedrera   | 8,00             | 8,00          |
| Dintre Vila                    | 5,67             | 7,67          |
| El Control – Horta de la Perla | 3,00             | 2,00          |
| Els Pins                       | 7,00             | 4,00          |
| La Plantera                    | 6,00             | 6,00          |
| Mas Cremat                     | 8,00             | 7,00          |
| Mas Enlaire – Mercat           | 7,00             | 7,00          |
| Mas Florit                     | 6,00             | 6,00          |
| Quatre Vents                   | 7,50             | 6,00          |
| Racó d'en Portes               | 8,00             | 4,00          |
| Residencial Blanes Vistamar    | 5,75             | 6,00          |
| Port de Blanes (estiu)         | 3,50             | 5,50          |
| el Raval                       | 5,00             | 5,00          |
| Montferrant                    | 6,67             | 6,67          |
| Sa Massaneda                   | 5,00             | 5,20          |
| Valldolí                       | 7,00             | 4,00          |
| <b>Total general</b>           | <b>6,14</b>      | <b>5,58</b>   |

Fig. 6.52 Valoració de les condicions de circulació obtingudes a l'enquesta

S'observa així mateix una identificació entre la circulació de vehicles i la qualitat ambiental de la ciutat. Aquesta obté una valoració de 6,32 sobre 10.

D'altra banda, al procés de participació s'han especificat alguns punts concrets on es detecten els problemes de trànsit, que es mostren a continuació:

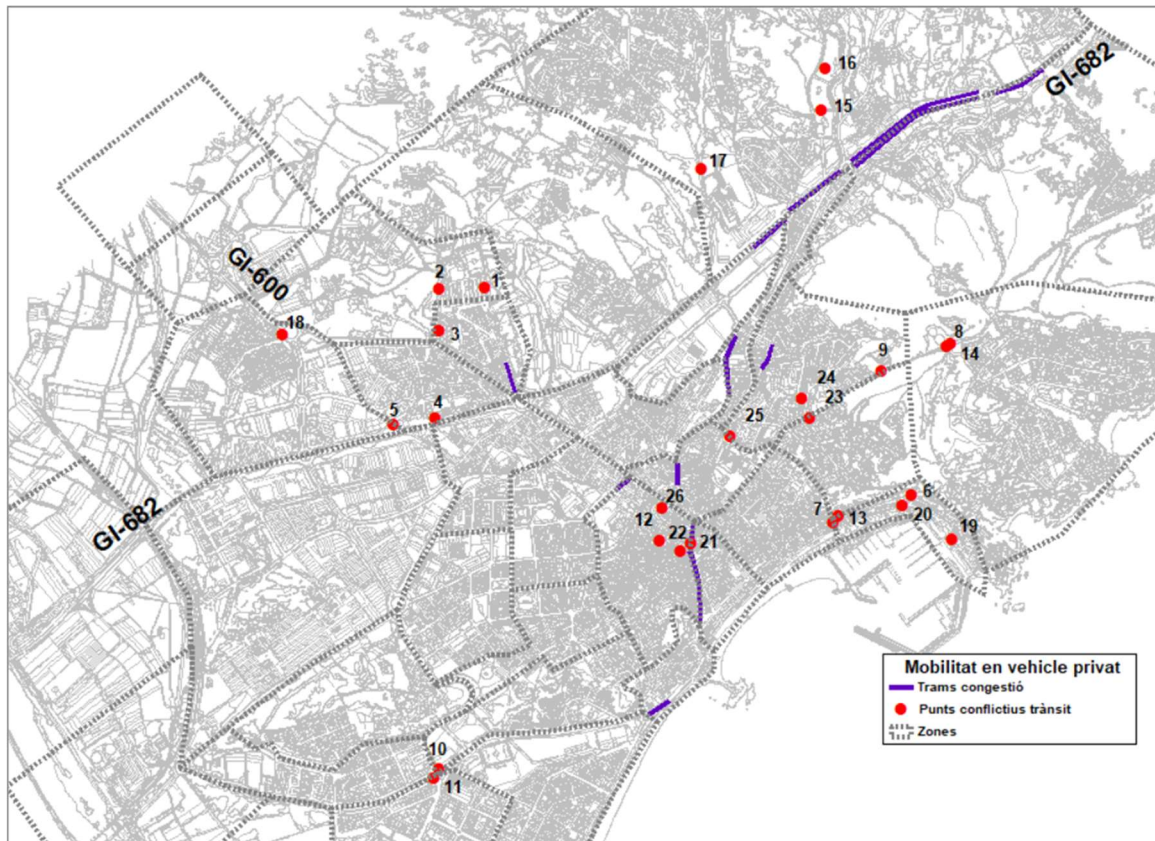


Fig. 6-10 Punts conflictius del trànsit

| ID | Punt                  | Conflicte                 |
|----|-----------------------|---------------------------|
| 1  | Josep Alemany Borrás  | Congestió                 |
| 2  | Camí del Vilar        | No hi ha asfalt ni vorera |
| 3  | Camí del Vilar        | Carrer i vorera estrets   |
| 4  | Carretera Costa Brava | Congestió                 |
| 5  | Accés a la carretera  | Senyalització             |
| 6  | Esperança             | Congestió                 |
| 7  | Esperança             | Congestió                 |
| 8  | Santa Bàrbara         | Congestió                 |
| 9  | Santa Bàrbara         | Congestió                 |
| 10 | Av. Catalunya         | Congestió puntual         |
| 11 | Mallorca              | Congestió a l'estiu       |
| 12 | l'antiga              | Congestió                 |
| 13 | Esperança             | Congestió                 |
| 14 | Sta. Bàrbara          | Congestió                 |
| 15 | c. Valldolig          | Molta velocitat           |
| 16 | c. Valldolig          | Molta velocitat           |
| 17 | Noguera               | Excés de velocitat        |
| 18 | Europa                | Congestió en hora punta   |
| 19 | Port                  | Congestió                 |
| 20 | Mestranca             | Congestió                 |
| 21 | Joaquim Ruyra         | Congestió                 |
| 22 | Antiga                | Congestió puntual         |
| 23 | Sta. Bàrbara          | Congestió                 |
| 24 | Amadeu Vives          | Congestió horari escolar  |
| 25 | Paradís               | Congestió horari escolar  |
| 26 | c. Vilar              | Congestió                 |

Fig. 6-11 Punts conflictius del trànsit

Es detecten nombrosos punts conflictius, alguns dels quals estan relacionats amb el nivell de servei reduït obtingut al model de simulació del trànsit. A més d'aquests, també es detecta congestió a la zona del Port, a la ctra. GI-682 a la banda Oest, i excés de velocitat a algunes urbanitzacions per sobre de la mateixa carretera.

## 6.1.5. Estacionament

### 6.1.5.1. Dèficit d'estacionament residencial

La diferència entre els turismes censats i l'oferta residencial calculada ens permet definir el dèficit d'estacionament teòric de cadascuna de les zones analitzades. Tot i això, la divisió zonal a vegades emmascara falses situacions de dèficit, ja que no és el mateix una zona amb dèficit envoltada per altres on existeix un important superàvit de places, que envoltada per altres on també hi ha dèficit. D'aquesta forma, en el conjunt de la ciutat podria existir superàvit, degut a un excés de places en zones massa allunyades per a ésser utilitzades pels veïns de zones deficitàries.

Per aquest motiu, el dèficit teòric inicial es pondera en funció del següent paràmetre:

***Índex de contacte amb les zones immediates.*** Aquest índex distribueix les places de superàvit que pot oferir una zona, entre les zones del seu entorn immediat, proporcionalment al nivell de contacte amb cadascuna d'elles.

Així, al conjunt de l'àmbit d'estudi existeix un **dèficit global de 2.170 places**, concentrant-se tot ells a sectors molt específics del centre.

| ZONA         | DÈFICIT GLOBAL (1) |              |             | DÈFICIT INFRAESTRUCTURAL (2) |             |
|--------------|--------------------|--------------|-------------|------------------------------|-------------|
|              | Inicial            | Final        | I.Cobertura | Places                       | I.Cobertura |
| 1            | 125                | 125          | 0,68        | 138                          | 0,65        |
| 2            | 698                | 698          | 0,29        | 834                          | 0,15        |
| 3            | 50                 | 50           | 0,84        | 93                           | 0,71        |
| 4            | 362                | 362          | 0,70        | 478                          | 0,60        |
| 5            | 400                | 400          | 0,47        | 554                          | 0,26        |
| 6            | 107                | 9            | 0,61        | 191                          | 0,30        |
| 7            | -194               | 0            | 1,89        | -53                          | 1,25        |
| 8            | -1.318             | 0            | 2,27        | -297                         | 1,29        |
| 9            | -80                | 0            | 1,25        | 92                           | 0,72        |
| 10           | 102                | 62           | 0,91        | 704                          | 0,39        |
| 11           | -658               | 0            | 2,30        | -194                         | 1,38        |
| 12           | -103               | 0            | 1,09        | 552                          | 0,52        |
| 13           | 367                | 96           | 0,66        | 673                          | 0,37        |
| 14           | -439               | 0            | 1,65        | -103                         | 1,15        |
| 15           | 36                 | 36           | 0,00        | 36                           | 0,00        |
| 16           | -382               | 0            | 1,63        | -20                          | 1,03        |
| 17           | -983               | 0            | 2,62        | -381                         | 1,63        |
| 18           | 25                 | 0            | 0,98        | 488                          | 0,66        |
| 19           | -188               | 0            | 2,34        | 72                           | 0,48        |
| 20           | 69                 | 0            | 0,94        | 578                          | 0,48        |
| 21           | -132               | 0            | 1,14        | 171                          | 0,82        |
| 22           | -521               | 0            | 2,62        | -45                          | 1,14        |
| 23           | 10                 | 0            | 0,99        | 331                          | 0,56        |
| 24           | -459               | 0            | 2,41        | 61                           | 0,81        |
| 26           | 328                | 328          | 0,14        | 626                          | 0,16        |
| 29           | -44                | 0            | 1,72        | 11                           | 0,82        |
| 31           | -45                | 0            | 1,36        | 5                            | 0,96        |
| 32           | 136                | 5            | 0,73        | 290                          | 0,42        |
| <b>TOTAL</b> | <b>-3.107</b>      | <b>2.171</b> | <b>1,18</b> | <b>5.885</b>                 | <b>0,69</b> |

(1) Turismes que no disposen de plaça d'aparcament

(2) Turismes que no disposen de plaça fora de la calçada

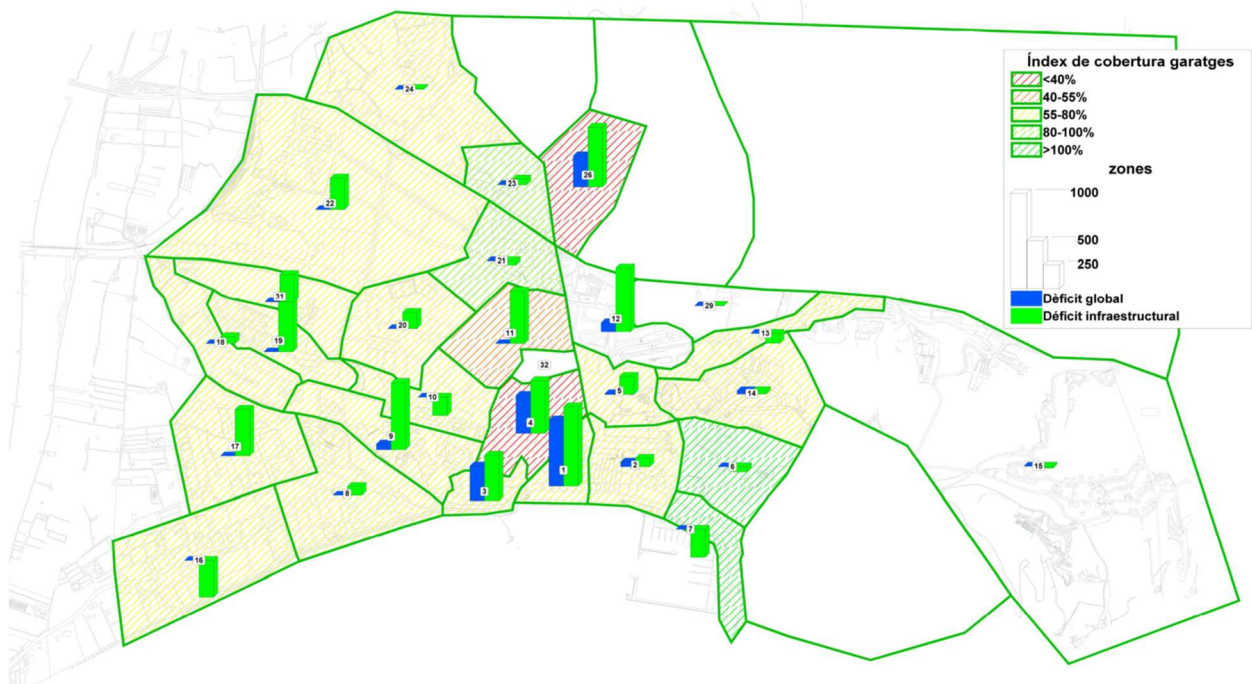


Fig. 6.54 Dèficit Global d'estacionament per zones

S'obté un dèficit residencial molt concentrat al centre, mentre que a la resta de zones existeixen places suficients. Convé mencionar, no obstant, que a moltes zones hi ha segones residències on els vehicles no estan censats, obtenint-se situacions com als Pins, on hi ha un superàvit de places molt acusat. Són zones on a l'hivern hi ha oferta suficient però a l'estiu hi ha dèficit.

El dèficit d'estacionament infraestructural detectat és conseqüència, principalment, de la **reduïda cobertura de garatges** que existeixen als sectors de major dèficit, cobertura que és del 69% a nivell municipal. Els actuals solars habilitats com a estacionament en superfície, que sumen 1.750 places, tenen un paper important d'aborció d'aquest dèficit. Per tot això, qualsevol actuació que es vulgui realitzar a la calçada ha de tenir en compte un augment de la pressió d'estacionament residencial si es redueix aquesta oferta.

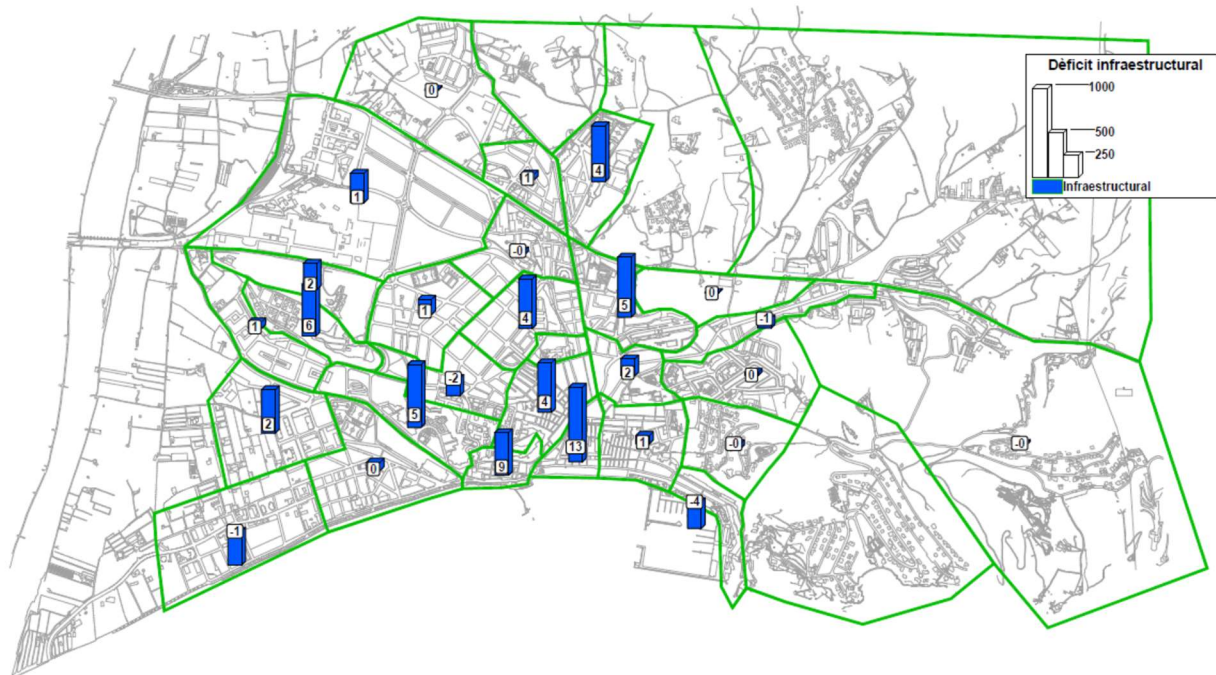


Fig. 6.55 Dèficit Infraestructural d'estacionament per zones

### 6.1.5.2. Situació de l'estacionament forà

#### Oferta forana

L'oferta forana està composta per:

- Places lliures en calçada i en solars, compartides amb el resident, que sumen 8.350 places, les més nombroses.
- Places regulades en calçada, exclusives per al forà durant el dia, que sumen 966 places.
- 467 places en aparcaments públics
- 2.732 places fora de calçada, reservades als treballadors, als clients dels supermercats i dels hotels. Es tracta d'aparcaments fora de la calçada localitzats a l'interior de les indústries, locals, supermercats i hotels.

A continuació es mostren les característiques de la **zona regulada** en calçada:

Blanes disposa de regulació durant tot l'any al centre i durant l'estiu (15 de juny-15 de setembre) a la zona de platges.

La regulació de tot l'any es localitza al centre, el temps màxim d'estacionament és de 6 hores al matí o 3h per la tarda. Els usuaris que paguen l'impost de circulació a Blanes que tramitin la targeta acreditativa disposen d'una tarifa més reduïda.

| Temps                | Tarifa normal | Tarifa IVTM (1) |
|----------------------|---------------|-----------------|
| 20 minuts            | 0,25€         | 0,25€           |
| 60 minuts            | 1,00€         | 1,00€           |
| 120 minuts           | 2,20€         |                 |
| Matí (de 9 a 14 h)   | 4,00€         |                 |
| Tarda (de 17 a 20 h) | 3,00€         |                 |
| Dia complet          | ---           |                 |
| Setmana (6 dies)     | ---           | 6€              |
| Anul.lació denúncia  | 5€            | 5€              |

A la zona de platges existeixen zones separades físicament i amb diferents característiques:

- Zona Groga: és gratuïta per als conductors dels vehicles que paguin l'impost de vehicles de tracció mecànica (IVTM) a Blanes. També hi poden estacionar els residents de la zona groga que facin ús d'un vehicle de renting o leasing, amb un import per temporada situat entre 6 i 56€.
- Zona Blava-Tarifa B1: zona blava turística de règim general
- Zona Blava-Tarifa B2: amb bonificació als vehicles que paguen l'IVTM a Blanes o que treballin a l'àmbit d'influència de la zona blava.
- Zona Blava-Tarifa B3: amb bonificació del 100% per als treballadors de l'àmbit turístic d'influència.

Tarifa B-4 (Cala Sant Francesc): tarifa general amb bonificacions als vehicles autoritzats (que paguin l'IVTM a Blanes) i per als treballadors de la Cala.

Les tarifes es mostren al següent quadre:

| Temps               | Tarifa normal (B-1, B-2 i B-3) | TARIFA BONIFICADA B-2 i B-3<br>Per als vehicles autoritzats (1) |   |             |        |
|---------------------|--------------------------------|---|---|-------------|--------|
|                     |                                | Tarifa B-2  |   | Tarifa B-3  |        |
|                     |                                | Bonificació   | Import  | Bonificació | Import |
| 30 min              | 0,50€                          | 100%  | 0€  | 100%        | 0€     |
| 1 hora              | 1,25€                          | 60%   | 0,50€   |             |        |
| 2 hores             | 2,50€                          | 60%   | 1,00€   |             |        |
| 3 hores             | 3,50€                          | 60%   | 1,40€   |             |        |
| 4 hores             | 4,20€                          | 60%   | 1,70€   |             |        |
| 5 hores             | 5,00€                          | 60%   | 2,00€   |             |        |
| 1 dia complet       | 6,00€                          | 60%   | 2,40€ [també per als vehicles autoritzats ( 2)] |             |        |
| 2 dies complets     | 11,00€                         | 60%   | 4,40€ [també per als vehicles autoritzats ( 2)] |             |        |
| 3 dies complets     | 15,00€                         | 60%   | 6,00€ [també per als vehicles autoritzats ( 2)] |             |        |
| 4 dies complets     | 17,00€                         | 60%   | 6,80€ [també per als vehicles autoritzats ( 2)] |             |        |
| 5 dies complets     | 18,00€                         | 60%   | 7,20€ [també per als vehicles autoritzats ( 2)] |             |        |
| 6 dies complets     | 19,00€                         | 60%   | 7,60€ [també per als vehicles autoritzats ( 2)] |             |        |
| 7 dies complets     | 20,00€                         | 60%   | 8,00€ [també per als vehicles autoritzats ( 2)] |             |        |
| Anul.lació denúncia | 10,00€                         | 50%   | 5,00€   |             |        |

Quant al temps màxim d'estacionament, es permet fins a 7 dies complets, mentre que l'import és més reduït a més temps d'estada.

### 6.1.5.3. Diagnosi participada de l'estacionament

Del procés de participació es desprèn que l'aparcament a Blanes obté una valoració propera als 5 punts sobre 10, amb una lleugera millor percepció de la situació de oferta d'aparcament durant el dia que durant la nit.

|                      | concepte                     | valoració de la mobilitat global de Blanes |
|----------------------|------------------------------|--|
| mob a peu            | amplada voreres              | 4,79                                       |
|                      | accessibilitat voreres       | 5,40                                       |
|                      | passos de vianants           | 5,56                                       |
| bicicleta            | carrils bici                 | 4,69                                       |
|                      | continuitat xarxa bici       | 3,79                                       |
| seguretat viaria     | conficte usuaris via         | 5,39                                       |
|                      | seguretat viaria             | 5,94                                       |
|                      | accidents                    | 5,94                                       |
|                      | altes velocitats             | 5,30                                       |
| transit i aparcament | fluidesa transit             | 5,39                                       |
|                      | senyalització                | 6,23                                       |
|                      | places lliures dia           | 4,29                                       |
|                      | places lliures nit           | 4,18                                       |
|                      | indisciplina d'estacionament | 5,18                                       |
| DUM                  | oferta places regulades      | 4,58                                       |
|                      | places de C/D                | 5,10                                       |
| Transport public     | indisciplina C/D             | 5,42                                       |
|                      | ubicació parades             | 5,70                                       |
|                      | estat parades                | 5,56                                       |
|                      | temps de trajecte            | 4,40                                       |
|                      | fiabilitat                   | 5,00                                       |
|                      | ocupació bus                 | 5,50                                       |

La percepció és diferent segons el barri. Així, s'observen algunes mancances greus com ara la manca d'oferta suficient a Ca la Guidó-Mas Carolet, Dintre Vila i el Control-Horta de la Perla.

Es tracta de l'oferta de places durant el dia, que pot no coincidir amb la situació durant la nit, on cal sumar els barris de Ctra. de Lloret-La Pedrera i Mas Florit com a barris on l'oferta és insuficient.

| barri                          | aparcament            |                       |                                     |                               |
|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
|                                | places<br>lliures dia | places<br>lliures nit | indisciplina<br>d'estaciona<br>ment | oferta<br>places<br>regulades |
| Ca La Guidó – Mas Carolet      | 3,50                  | 1,25                  | 6,00                                | 3,67                          |
| Cala Sant Francesc             | 8,00                  | 8,00                  | 5,00                                | 8,00                          |
| Can Borell                     | 4,50                  | 3,50                  | 5,75                                | 3,50                          |
| Ctra. De Lloret – La Pedrera   | 5,00                  | 1,00                  | 6,00                                | 1,00                          |
| Dintre Vila                    | 2,67                  | 2,67                  | 5,33                                | 2,00                          |
| El Control – Horta de la Perla | 2,00                  | 2,00                  | 1,00                                |                               |
| Els Pins                       | 7,00                  | 7,00                  | 7,00                                | 7,00                          |
| La Plantera                    | 6,00                  | 6,00                  | 7,00                                | 2,00                          |
| Mas Cremat                     | 9,00                  | 9,00                  | 7,00                                |                               |
| Mas Enlaire – Mercat           | 7,00                  | 4,00                  | 1,00                                | 8,00                          |
| Mas Florit                     | 2,00                  | 2,00                  | 5,00                                | 6,00                          |
| Quatre Vents                   | 7,00                  | 5,00                  | 8,00                                | 2,00                          |
| Racó d'en Portes               | 5,00                  | 6,00                  | 6,00                                | 7,00                          |
| Residencial Blanes Vistamar    | 8,00                  | 8,00                  | 6,00                                | 2,00                          |
| Port de Blanes                 | 4,50                  | 8,00                  | 5,00                                | 7,00                          |
| el Raval                       | 2,00                  | 3,50                  |                                     | 3,50                          |
| Montferrant                    | 7,00                  | 5,67                  | 2,00                                |                               |
| Sa Massaneda                   | 3,40                  | 3,75                  | 4,50                                | 3,00                          |
| Valldolí                       |                       |                       |                                     |                               |
| <b>Total general</b>           | <b>5,20</b>           | <b>4,80</b>           | <b>5,15</b>                         | <b>4,38</b>                   |

També s'ha valorat la indisciplina d'estacionament, aspecte només problemàtic al cas d'El Cotrol-Horta de la Perla, Mas Enlaire-Mercat i Montferrant. Per últim, l'oferta de places es considera reduïda a gairebé tots els barris, si bé no es vol augmentar.

El següent plànol recull els punts conflictius detectats:

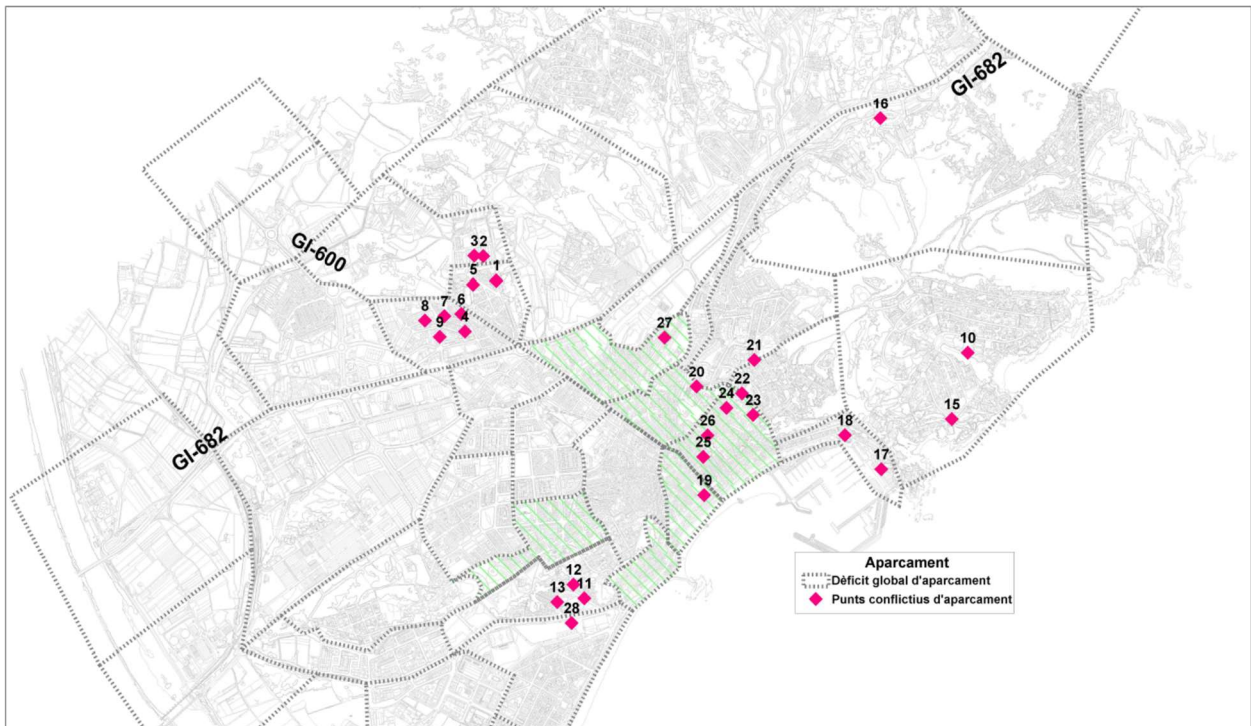


Fig. 6.58 Punts conflictius de l'aparcament

| ID | Punt                   | Conflicte                               |
|----|------------------------|---|
| 1  | Lope de Vega           | Manca aparcament                        |
| 2  | Joan Alcover           | Manca aparcament nocturn                |
| 3  | Ramon Llull            | Manca aparcament nocturn                |
| 4  | Montblanc              | Manca aparcament                        |
| 5  | Josep A. Borràs        | Manca aparcament                        |
| 6  | Les Agudes             | Manca aparcament                        |
| 7  | Pedraforca             | Manca aparcament                        |
| 8  | Pedraforca             | Manca aparcament                        |
| 9  | Mas Florit             | Manca aparcament                        |
| 10 | BitÓcora               | Manca aparcament                        |
| 11 | D'en Portes            | Manca aparcament                        |
| 12 | Robí                   | Manca aparcament                        |
| 13 | Racó d'en Portes       | Problemes d'asfalt                      |
| 15 | Jardí i l'Ermita       | Manca aparcament                        |
| 16 | Sant Francesc          | Ocupat per treballadors de l'hospital   |
| 17 | Port                   | Nova parada bus                         |
| 18 | Port                   | Manca aparcament                        |
| 19 | Cortils i Vieta        | Manca aparcament                        |
| 20 | Paradís                | Problemes a l'entrada i sortida escolar |
| 21 | Abat Oliba             | Problemes a l'entrada i sortida escolar |
| 22 | Mas Terrats            | Zona groga                              |
| 23 | Font                   | Zona groga                              |
| 24 | Filadors               | Zona groga                              |
| 25 | Nou                    | Manca aparcament                        |
| 26 | Raval                  | Manca aparcament                        |
| 27 | Plaça Onze de Setembre | Manca aparcament                        |
| 28 | Passeig Catalunya      | Manca aparcament                        |

Fig. 6.58 Punts conflictius de l'aparcament

Així, són molts els punts on, sobretot, es troba que hi ha manca d'oferta, especialment al centre i a algunes urbanitzacions del nord. També hi ha problemes puntuals a l'entorn d'algunes escoles.

### 6.1.6. Distribució urbana de mercaderies

D'acord amb l'oferta i demanda detectades, si es té en compte únicament la demanda de vehicles comercials no hi ha dèficit de places de CD (dèficit comercial). Si prenem la demanda de turismes que utilitza aquestes places, que es correspon a l'escenari real, sí que es detecta una ocupació superior a la oferta en alguns sectors.

La millora de l'accessibilitat dels vehicles de distribució de mercaderies al centre ciutat ha de passar més per una major optimització de l'oferta actual existent (intervenint en la tipologia de vehicles que han de tenir accés i el control del compliment de la regulació) que en la creació de noves places CD.

En un sector central de la ciutat on l'espai viari és escàs, aquestes places han de tenir una prioritat bàsica per aquests vehicles de distribució de mercaderies, activitat essencial pel bon funcionament del sector comercial de la ciutat, reconduint altres demandes a ofertes d'estacionament específiques per a ells i actualment amb capacitat per absorbir-los.

| zona | nom                        |              | oferta de places per DUM | rotació mitjana | vehICLES /dia | Ocupació mitjana de les places | Percentatge d'ocupació de les places |
|------|----------------------------|--------------|--------------------------|-----------------|---------------|--------------------------------|--------------------------------------|
| 1    | Dintre Vila                | ZONA 1       | 10                       | 12,2            | 122           | 7                              | 70%                                  |
| 2    | Sa Carbonera               | ZONA 2       | 7                        | 10,9            | 76            | 4,55                           | 65%                                  |
| 3    | S'Auguer                   | ZONA 3       | 0                        | 0,0             | 0             | 0                              |                                      |
| 4    | Sa Massaneda               | ZONA 4       | 1                        | 10,9            | 11            | 0,8                            | 80%                                  |
| 5    | Raval                      | ZONA 5       | 15                       | 8,2             | 122           | 11,4                           | 76%                                  |
| 6    | Sant Joan Sud              | ZONA 6       | 0                        | 0,0             | 0             | 0                              |                                      |
| 7    | Jardí Botànic Mar i Murtra | ZONA 7       | 17                       | 5,4             | 92            | 8                              | 47%                                  |
| 8    | Els Pins                   | ZONA 8       | 11                       | 1,8             | 20            | 6,27                           | 57%                                  |
| 9    | Racó d'En Portes           | ZONA 9       | 4                        | 4,1             | 16            | 2                              | 50%                                  |
| 10   | Els Pavos                  | ZONA 10      | 0                        | 0,0             | 0             | 0                              |                                      |
| 11   | La Perla                   | ZONA 11      | 5                        | 8,2             | 41            | 3                              | 60%                                  |
| 12   | Mas Enlaire                | ZONA 12      | 11                       | 8,2             | 90            | 6,82                           | 62%                                  |
| 13   | La Pedrera                 | ZONA 13      | 10                       | 8,2             | 82            | 7,7                            | 77%                                  |
| 14   | Mont Ferrant               | ZONA 14      | 0                        | 0,0             | 0             | 0                              |                                      |
| 15   | Corona Sta Cristina        | ZONA 15      | 0                        | 0,0             | 0             | 0                              |                                      |
| 16   | S'Abanell                  | ZONA 16      | 15                       | 2,7             | 41            | 4,5                            | 30%                                  |
| 17   | Els Olivers                | ZONA 17      | 10                       | 4,1             | 41            | 3                              | 30%                                  |
| 18   | La Plantera                | ZONA 18      | 15                       | 4,1             | 61            | 11,7                           | 78%                                  |
| 19   | Mas Marull                 | ZONA 19      | 0                        | 0,0             | 0             | 0                              |                                      |
| 20   | Can Borell                 | ZONA 20      | 0                        | 0,0             | 0             | 0                              |                                      |
| 21   | Mas Moixa                  | ZONA 21      | 9                        | 10,9            | 98            | 6,66                           | 74%                                  |
| 22   | Zona industrial            | ZONA 22      | 0                        | 0,0             | 0             | 0                              |                                      |
| 23   | Mas Florit                 | ZONA 23      | 3                        | 2,7             | 8             | 1                              | 33%                                  |
| 24   | Zona industrial Nord       | ZONA 24      | 2                        | 6,8             | 14            | 0                              |                                      |
| 32   | entom C. Tarragona         | ZONA 32      | 3                        | 6,8             | 20            | 0                              |                                      |
|      |                            | <b>total</b> | <b>148</b>               | <b>6,4</b>      | <b>955</b>    | <b>87,8</b>                    | <b>59%</b>                           |

Taula 6.26 Utilització de les places de càrrega i descàrrega

De l'anàlisi de la utilització de les places DUM resulta unes 955 operacions d'aparcament de vehicles comercials a les zones habilitades per càrrega i descarrega. Habitualment es dona un percentatge lleugerament superior de us de altres zones (il·legalitat o interior de naus) resultant una estimació de 2.100 operacions de DUM diàries al conjunt de la ciutat.

Si comparem aquesta xifra amb el total de operacions d'aparcament del conjunt de vehicles (53.000 diàries) resulta que la proporció de viatges de DUM es del 4,0%, similar a la observada en els aforaments.

Les zones amb més operacions de DUM són:

- Zona 1 Dintre Vila
- Zona 5 Raval
- Zona 12 Mas Enlaire
- Zona 13 La Pedrera

Al procés de participació s'ha recollit la percepció per part dels veïns de problemàtiques de càrrega i descàrrega en aquests barris, a més de altres zones com ara Horta de La Penya, Mas Cremat, Mas Enlaire, Mont Ferran i Sa Massaneda, amb menys intensitat de problemàtica percebuda.

| barri                          | DUM           |                  |
|--------------------------------|---------------|------------------|
|                                | places de C/D | indisciplina C/D |
| Ca La Guidó – Mas Carolet      | 5,50          | 5,67             |
| Cala Sant Francesc             | 8,00          | 8,00             |
| Can Borell                     | 5,67          | 5,75             |
| Ctra. De Lloret – La Pedrera   | 5,00          | 2,00             |
| Dintre Vila                    | 2,33          | 7,50             |
| El Control – Horta de la Perla | 2,00          |                  |
| Els Pins                       | 9,00          | 7,00             |
| La Plantera                    | 2,00          | 5,00             |
| Mas Cremat                     | 9,00          | 3,00             |
| Mas Enlaire – Mercat           | 5,00          | 4,00             |
| Mas Florit                     | 8,00          |                  |
| Quatre Vents                   | 6,50          | 8,50             |
| Racó d'en Portes               | 9,00          | 5,00             |
| Residencial Blanes Vistamar    |               |                  |
| Port de Blanes                 | 5,00          | 5,00             |
| el Raval                       | 3,50          | 2,00             |
| Montferrant                    | 4,50          | 4,00             |
| Sa Massaneda                   | 4,00          | 4,00             |
| Valldolí                       |               |                  |
| <b>Total general</b>           | <b>5,53</b>   | <b>5,09</b>      |

### 6.1.7. Seguretat viària

#### Diagnosi participada de la seguretat viària

Els participants del procés de participació han valorat diferents aspectes de la seguretat viària de Blanes, obtenint-se en tots els aspectes una valoració per sobre de 5 punts sobre 10. Únicament destaquen, com a aspectes molt negatius, la seguretat viària als barris del Control-Horta de la Perla i el Raval, el conflicte entre usuaris al barri de Mas Enlaire-Mercat, l'alta velocitat de circulació a Racó d'en Portes i els accidents a Mas Enlaire-Mercat.

| ID | Punt                    | Conflicte               |
|----|-------------------------|-------------------------|
| 1  | Lope de Vega            | Terrassa i indisciplina |
| 2  | Accés Carretera Cost    | Problema de seguretat   |
| 3  | Carretera Costa Brav    | Problema de seguretat   |
| 5  | Vila de Lloret          | Problema de seguretat   |
| 6  | paseig de Catalunya     | Problema de seguretat   |
| 7  | Ample                   | Problema de seguretat   |
| 8  | Riera Blanca            | Problema de seguretat   |
| 12 | Fragata                 | Problema de seguretat   |
| 10 | Roselló                 | Problema de seguretat   |
| 11 | Roselló                 | Problema de seguretat   |
| 13 | Sant Francesc           | Problema de seguretat   |
| 14 | Sant Pere del Bosc      | Problema de seguretat   |
| 15 | Noguera                 | Corba perillosa         |
| 16 | Noguera                 | Corba perillosa         |
| 17 | Arboç                   | Problema de seguretat   |
| 18 | Surera                  | Doble sentit            |
| 19 | Eucaliptus              | Problema de seguretat   |
| 20 | Mas Borinot             | Doble sentit            |
| 21 | Greco                   | Problema de seguretat   |
| 22 | Mestranca               | Problema de seguretat   |
| 23 | Paradís                 | Problema de seguretat   |
| 24 | Oliba                   | Problema de seguretat   |
| 25 | Santa Bàrbara           | Sense vorera            |
| 26 | Antiga                  | Sense plataforma        |
| 27 | Pendés                  | Pas perillós            |
| 28 | Antiga                  | Massa velocitat         |
| 29 | Jaume Arcelòs           | Massa velocitat         |
| 30 | Sant Pere Màrir         | Gir sense visibilitat   |
| 31 | Sant Pere Màrtir        | Massa velocitat         |
| 32 | Estació                 | Pas complicat           |
| 33 | Estació                 | Complexe                |
| 34 | Raval                   | Problema de seguretat   |
| 35 | Mare de deu de La Salut | Risc                    |
| 36 | Santa Bàrbara           | Canalització            |
| 37 | Filadors                | Problema de seguretat   |
| 38 | Malgrat                 | Falta semàfors          |
| 39 | Provença                | Falta pas vianants      |
| 40 | Ample                   | Problema de seguretat   |
| 41 | Costa Brava             | Pas de vianants         |
| 42 | Passeig Catalunya       | Pas amb pulsador        |
| 43 | Santa Bàrbara           | Risc                    |

A més, s'han localitzat diferents aspectes de seguretat viària en llocs molt concrets, tal com apareix al següent plànol:

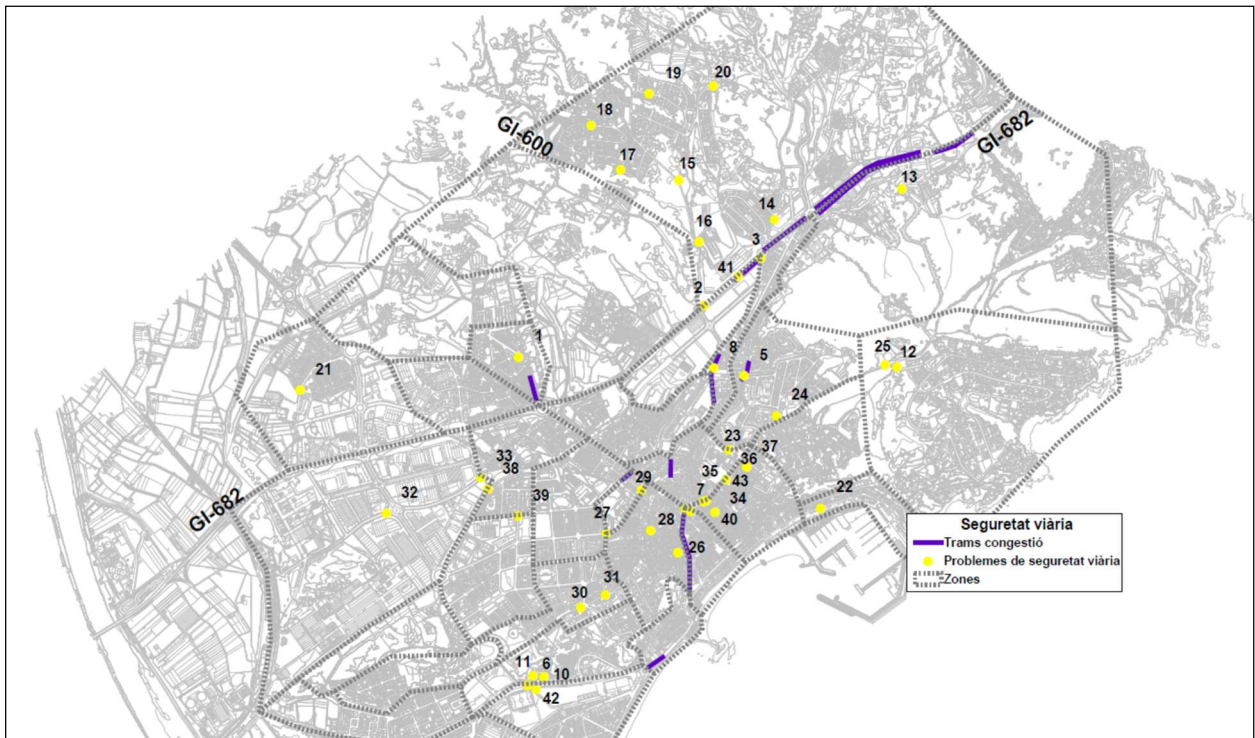


Fig. 6.59 Punts de conflicte amb la seguretat viària

S'obtenen molts punts conflictius al viari, a gairebé tots els barris. La velocitat és un dels principals causants d'aquests punts de risc. A les vies amb dos o més carrils és on el problema és més greu, donat que la velocitat és més elevada. També hi ha trams viaris on la visibilitat és reduïda.

### 6.1.8. Medi ambient

Segons l'Inventari de Referència d'Emissions de les Comarques Gironines, elaborat l'any 2005, a Blanes el transport urbà emet unes 2 tn de CO<sub>2</sub> per càpita, essent un dels municipis amb menys emissions per aquest concepte. En total, suposa l'emissió de 70.000 tn de CO<sub>2</sub>/any.

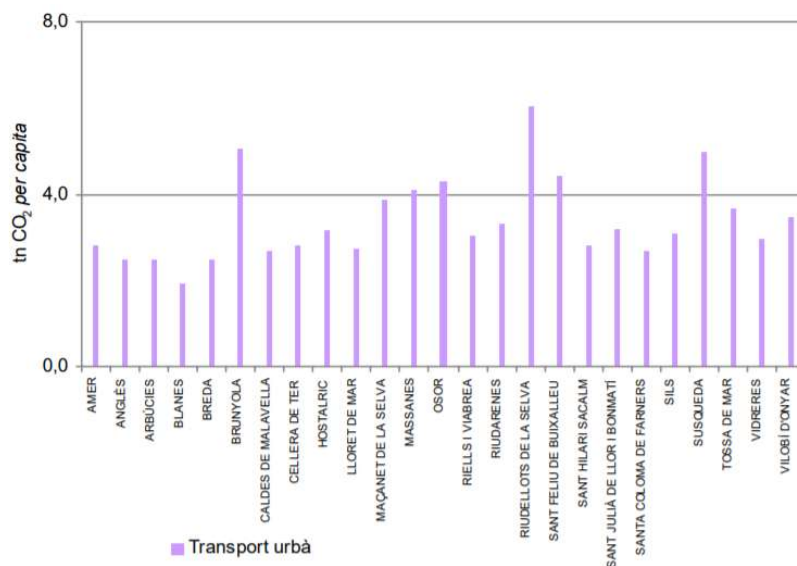


Fig. 6-12 Emissions generades pel transport urbà per càpita

Font: Inventari de Referència d'Emissions de les Comarques Gironines (2005)

D'altra banda, d'acord amb la matriu realitzada, s'ha obtingut un càlcul de les emissions provocades pel transport motoritzat. Per al seu càlcul s'ha utilitzat la calculadora AMBIMOB de la Generalitat de Catalunya, d'on es dedueixen els principals contaminants per tipus de vehicle, i que es mostra a les següents taules:

| 2020                 | (kg/any) |                  |                 |                 |                 |     |                 |                  |                 |                   |                  |                     | (tep/any) | (tones/any)     |
|----------------------|----------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----|-----------------|------------------|-----------------|-------------------|------------------|---------------------|-----------|-----------------|
|                      | CO       | VOC<br>combustió | NM VOC<br>comb. | CH <sub>4</sub> | NO <sub>x</sub> | NO  | NO <sub>2</sub> | N <sub>2</sub> O | NH <sub>3</sub> | PM <sub>2.5</sub> | PM <sub>10</sub> | PM<br>combusti<br>ó | Consum    | CO <sub>2</sub> |
| v=30km/h             | 862      | 178              | 167             | 11              | 256             | 213 | 42              | 2                | 3               | 13                | 16               | 9                   | 22        | 70              |
| v=60km/h             | 544      | 124              | 118             | 6               | 175             | 147 | 28              | 1                | 4               | 9                 | 11               | 6                   | 15        | 46              |
| v=120km/h            | 0        | 0                | 0               | 0               | 0               | 0   | 0               | 0                | 0               | 0                 | 0                | 0                   | 0         | 0               |
| <b>TOTAL (t/any)</b> | 1.406    | 302              | 285             | 17              | 432             | 361 | 70              | 3                | 7               | 22                | 27               | 15                  | 37        | 116             |

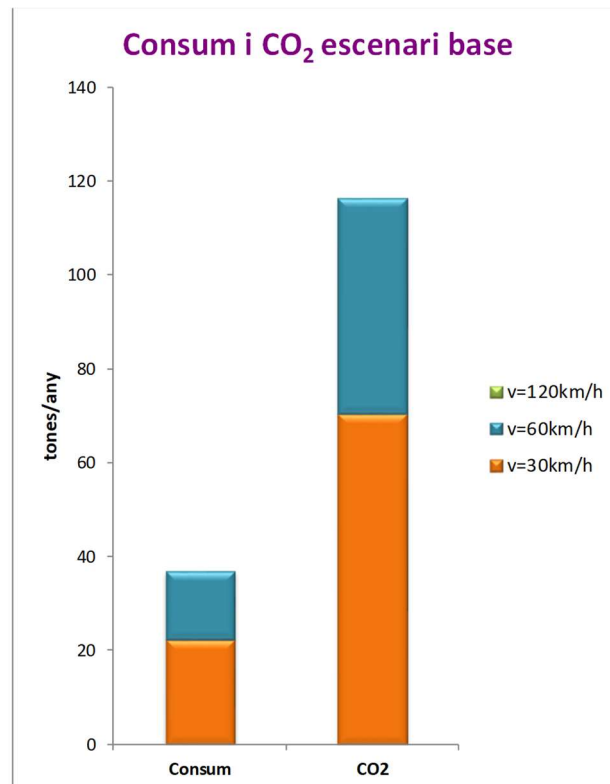
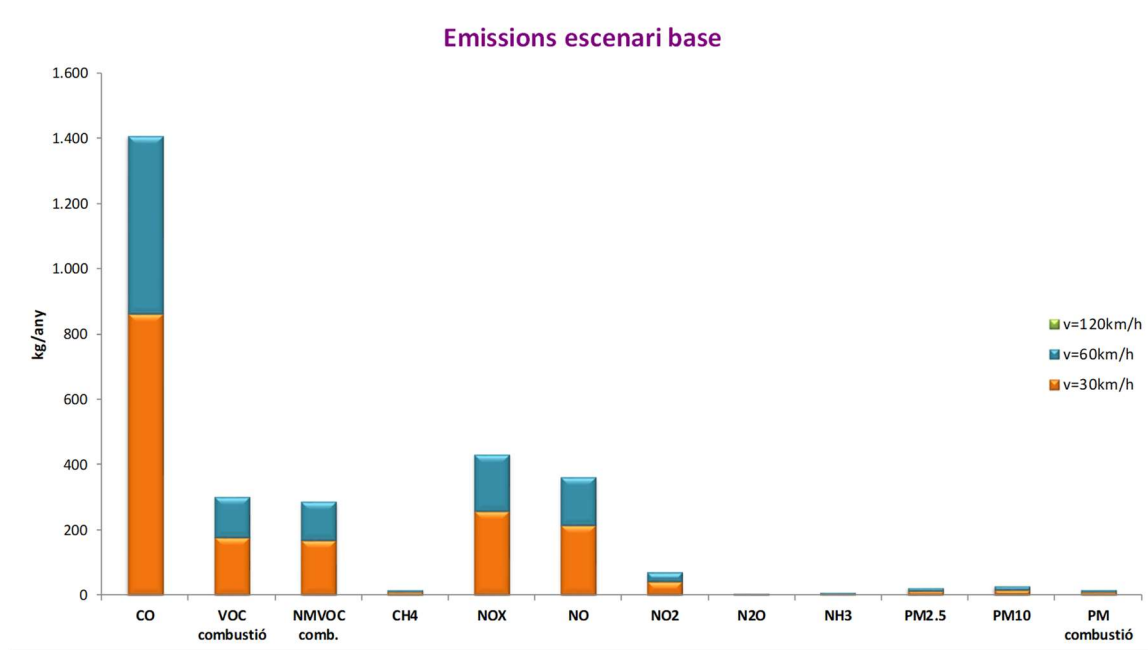


Fig. 6-13 Emissions a l'escenari base (2021)

S'obté que, a l'any base 2021, a Blanes s'emeten unes 116 tn/any de CO<sub>2</sub>, la majoria provinents de la xarxa viària local.

Quants als contaminants a nivell local, destacar les 432 tn de NO<sub>x</sub> i les 27 tn de PM<sub>10</sub>.

Aquest escenari constituirà la base per al càlcul de les emissions futures i confirmar que les propostes realitzades suposaran una reducció de les emissions calculades.

### 6.1.9. Accés a zones industrials i comercials

S'observen en Blanes 3 zones o polígons industrials, amb una superfície conjunta de 86,5 hectàrees. Les de major mida i atracció són el Polígon Industrial de la carretera de l'estació i el Polígon Industrial Nord.

Combinen la activitat industrial amb un desenvolupament de grans superfícies comercials.

Diàriament atrauen quasi 32.000 viatges (per sentit) la major part en vehicle privat (entre el 75% i el 80%) suposant l'atracció de quasi 24.000 vehicles diaris que suposen un 28% dels viatges – vehicle a Blanes.

| Poligon   | superfície (ha) |
|---|-----------------|
| PA Carretera de Lloret                          | 8,9             |
| Poligon industrial de la Carretera de l'Estació | 57,4            |
| Poligon Industrial Nord                         | 20,2            |
| total   | 86,5            |

Taula superfície dels polígons industrials

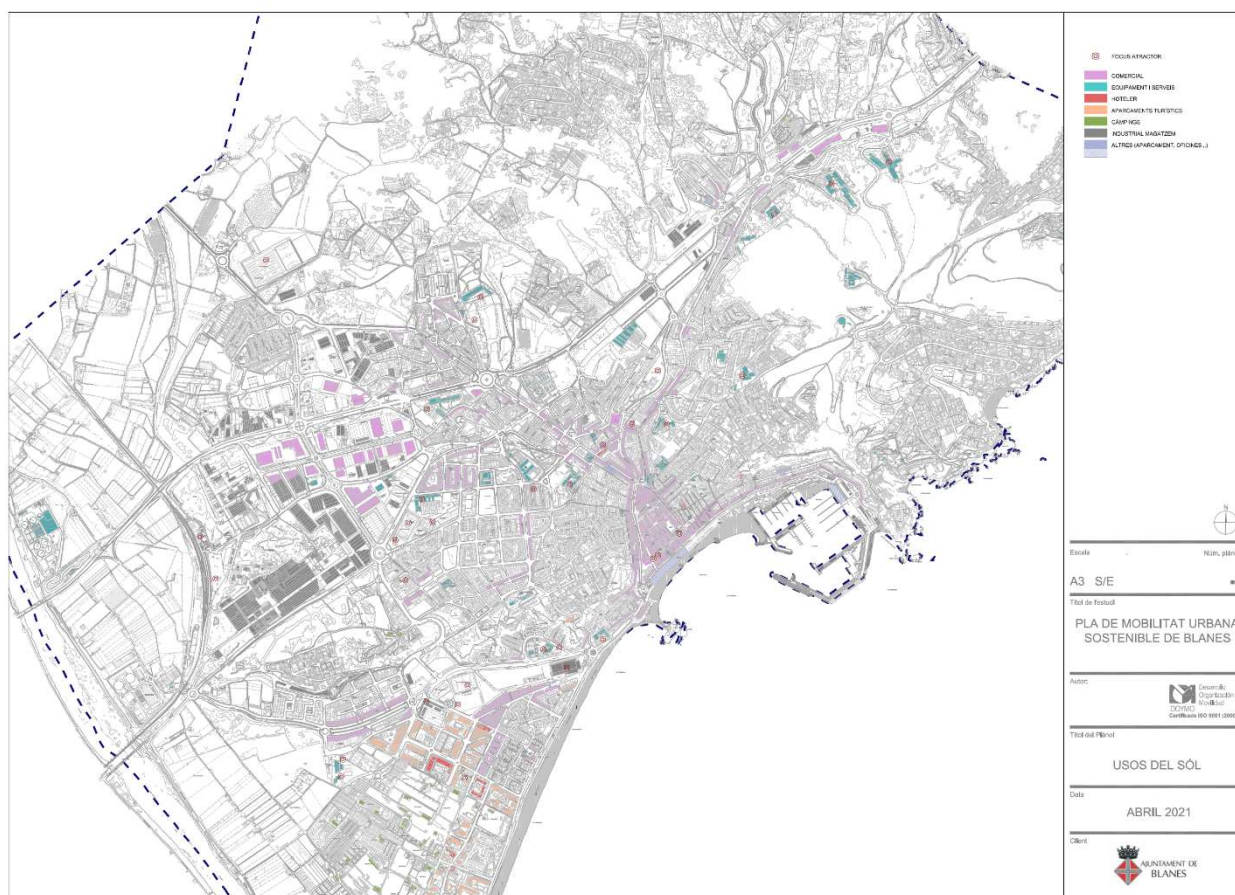


Fig. 6.68 Localització dels polígons industrials a Blanes



## 6.2. Caracterització i diagnosi de la situació prevista. Tendència de creixement

### 6.2.1. Planejament vigent

A partir de l'estimació de repartiment modal per l'any 2021 s'ha analitzat l'escenari tendencial a 10 anys, establint-se com any horitzó el 2030.

D'acord amb la Llei municipal i de règim local de Catalunya (Decret legislatiu 2/2003, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya) aquest PMUS haurà de ser revisat cada sis anys, per tant, el 2026 s'estableix com l'any de referència per a la revisió del PMUS.

#### 6.2.1.1. Sectors urbanístics

S'estima que el creixement de la mobilitat interna i de connexió dels residents és proporcional al creixement de la població i de les activitats econòmiques.

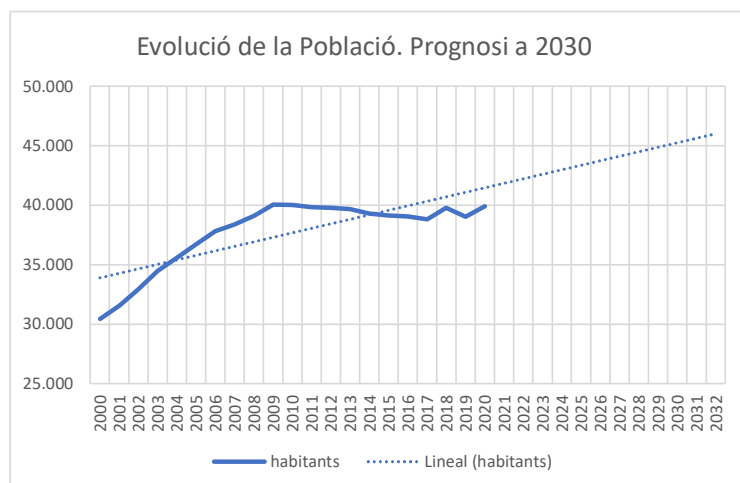


Fig. 6.70 Evolució de la població de Blanes

| ANY  | habitants | increment anual | % variació |
|------|-----------|-----------------|------------|
| 2000 | 30.441    | 826             | 2,8%       |
| 2001 | 31.532    | 1.091           | 3,6%       |
| 2002 | 32.926    | 1.394           | 4,4%       |
| 2003 | 34.477    | 1.551           | 4,7%       |
| 2004 | 35.577    | 1.100           | 3,2%       |
| 2005 | 36.711    | 1.134           | 3,2%       |
| 2006 | 37.819    | 1.108           | 3,0%       |
| 2007 | 38.368    | 549             | 1,5%       |
| 2008 | 39.107    | 739             | 1,9%       |
| 2009 | 40.047    | 940             | 2,4%       |
| 2010 | 40.010    | -37             | -0,1%      |
| 2011 | 39.834    | -176            | -0,4%      |
| 2012 | 39.785    | -49             | -0,1%      |
| 2013 | 39.660    | -125            | -0,3%      |
| 2014 | 39.293    | -367            | -0,9%      |
| 2015 | 39.132    | -161            | -0,4%      |
| 2016 | 39.060    | -72             | -0,2%      |
| 2017 | 38.813    | -247            | -0,6%      |
| 2018 | 39.790    | 977             | 2,5%       |
| 2019 | 39.028    | -762            | -1,9%      |
| 2020 | 39.914    | 886             | 2,3%       |

### 6.2.1.2. Infraestructures a nivell supramunicipal

Existeixen diverses actuacions a nivell supramunicipal que afectaran a la mobilitat de Blanes en els dos escenaris tendencials.

A nivell estatal i autonòmic, el PMUS es relaciona, entre d'altres, amb els següents **plans**:

- Pla Territorial General de Catalunya, 1995
- Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines, 2010
- Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport (PEIT) 2005-2020
- Pla Director d'Infraestructures 2011-2020
- Pla Director de la Mobilitat de les Comarques Gironines 2010-2016
- Pla de transport de viatgers a Catalunya
- Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026
- Estratègia per al desenvolupament sostenible de Catalunya 2026
- Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic

A **nivell legislatiu**, mencionar les **Directrius Nacionals de Mobilitat** (Decret 362/2006, de 3 d'octubre), que constitueixen el marc orientador per a l'aplicació de la **Llei de Mobilitat** (Llei 9/2003):

*Les Directrius Nacionals de Mobilitat tenen com a objectiu configurar un sistema de transport més eficient per millorar la competitivitat del sistema productiu nacional, augmentar la integració social tot aportant una accessibilitat més universal, incrementar la qualitat de vida i millorar les condicions de salut dels ciutadans, aportar una major seguretat en els desplaçaments i establir unes pautes de mobilitat més sostenibles.*

*Les directrius han de servir per elaborar la resta d'instruments de planificació de la mobilitat:*

- *Els plans directors de mobilitat, que tenen per objecte l'aplicació territorialitzada de les directrius nacionals de mobilitat.*
- *Els plans específics, que tenen per objecte l'aplicació sectorialitzada de les directrius per als diferents mitjans o infraestructures de mobilitat, tant en el cas de transport de persones com en el de mercaderies.*
- *I els plans de mobilitat urbana, que són el document bàsic per configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.*

A **nivell local**, la figura de planejament principal és el Pla Territorial Parcial, a partir del qual es desenvolupen, en el seu cas, les figures de planejament inferiors, les sectorials o bé les modificacions puntuals del Pla Territorial Parcial.

El PMUS inclou tota la planificació territorial, urbanística, de medi ambient i de mobilitat que l'afecta, d'acord amb les previsions del Consistori per als 6 anys de vigència.

## Pla Territorial General de Catalunya, 1995

Aquest Pla defineix els objectius d'equilibri territorial per al conjunt de Catalunya. També serveix com a marc orientador cap a accions polítiques per a l'activitat econòmica, en termes territorials, per tal d'aconseguir uns nivells de qualitat de vida de la ciutadania, independentment de l'àmbit territorial on visquin.

El municipi de Blanes està inclòs dins de la regió de les comarques gironines. A partir d'aquest Pla es desenvolupa el Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines.

El Pla desenvolupa un sistema de propostes basades en polítiques globals de reequilibri.

En relació a les propostes en el sistema d'infraestructures, l'objectiu és millorar l'accessibilitat global del territori, entesa aquesta com a una de les eines bàsiques de l'equilibri i oportunitats territorials.

Entre les propostes sobre energia, en destaca la seva diversificació.



Fig. 6-1. Àmbits del Pla Territorial General

Font: PTGC

El Pla recomana la redacció de plans sectorials, els quals es comenten a continuació.

### Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines, 2010

És un pla sectorial el qual regeix la ordenació de les comarques de Girona. Blanes forma part les actuacions de la zona de La Selva. S'articula en diferents propostes, de les que destaquen les de mobilitat:

- Integrar Catalunya en el sistema de xarxes urbanes i de transport europees mitjançant infraestructures concordants amb la matriu territorial
- Fer de la mobilitat un dret i no una obligació
- Facilitar el transport públic mitjançant la polarització i la compacitat dels sistemes d'assentaments.
- Atendre la vialitat que estructura territorialment els desenvolupaments urbans.

A continuació es mostra un recull d'actuacions proposades al Pla que afecten a Blanes i al municipis adjacents:

- Estratègia de desenvolupament qualitatiu i reforçament nodal per als nuclis urbans de Blanes i Lloret de Mar
- Perllongament de la C-32 i nova A-2
- Establir una línia d'aportació de passatgers fins a l'estació de ferrocarril de Blanes. Carril bus a la GI-682.
- En estudi: perllongament de la línia de ferrocarril Blanes-Lloret o nou tramvia de connexió.

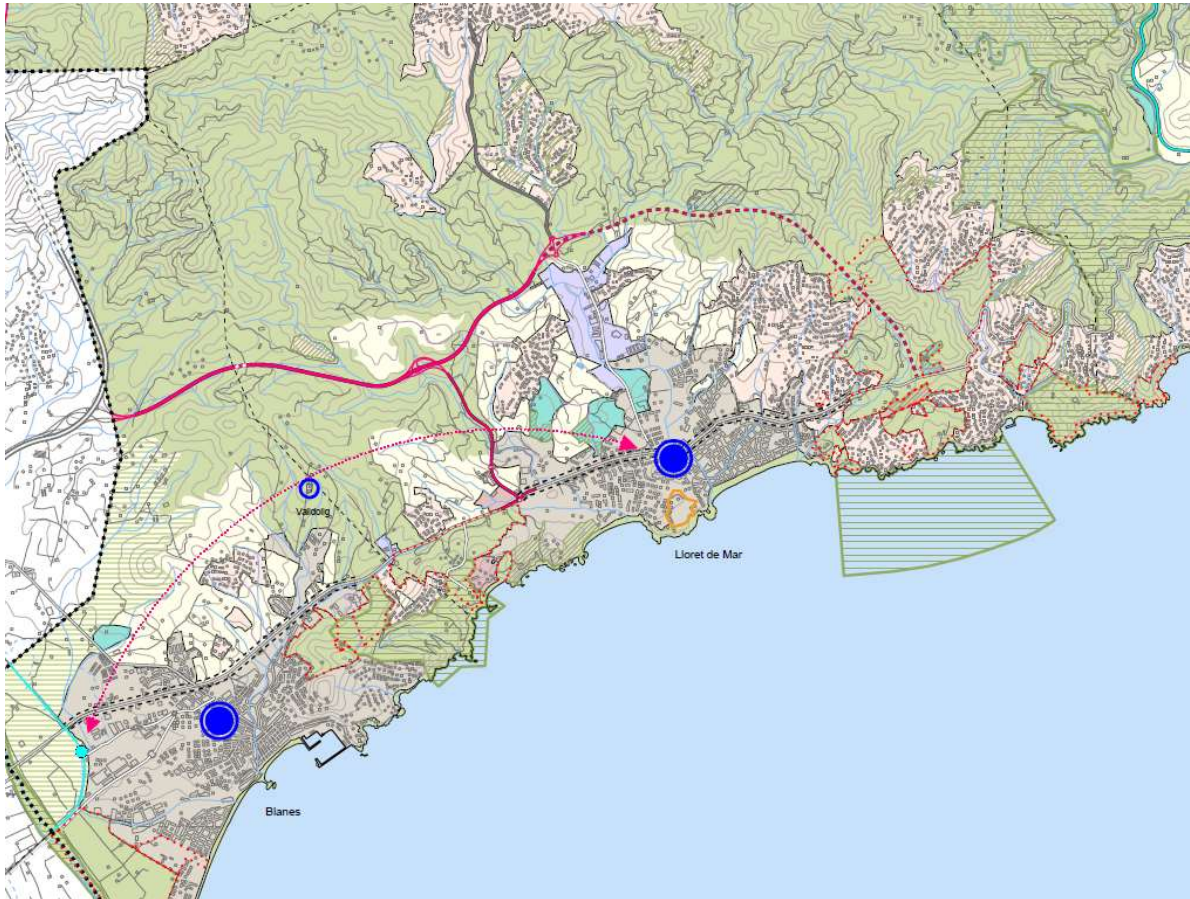


Fig. 6-2. Actuacions a La Selva (detall)

Font: Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines

### Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport (PEIT) 2005-2020

Elaborat pel "Ministerio de Fomento", aquest Pla té com a directrius d'actuació: fomentar la intermodalitat, així com augmentar la qualitat i seguretat del sistema, millorar l'accessibilitat al conjunt del territori nacional, millorar la comunicació amb infraestructures d'altres administracions, inclosa la urbana, millora del sistema de transport de mercaderies i consolidació de la Península Ibèrica com a node de transport internacional.

### **Pla de transports de viatgers de Catalunya (PTVC) (2013-2020)**

És un Pla territorial sectorial inclòs a la Llei 23/1983 i un Pla específic segons la Llei de la mobilitat. El seu contingut assumeix les propostes, els objectius i les directrius del Pla territorial general de Catalunya en relació amb el transport de persones. El Pla defineix les directrius generals per configurar els següents objectius:

- Configurar una xarxa de transport públic sostenible a Catalunya i potenciar el desenvolupament i el creixement social i econòmic.
- Desenvolupar una xarxa de transport integrada amb una mateixa tarifa i competitiva amb el vehicle privat.
- L'oferta de transport públic dissenyada el més sostenible possible i de forma proporcional a la demanda.
- Els serveis ferroviaris han de ser eixos estructurant del transport públic.
- El servei de transport en carretera ha de complementar l'oferta ferroviària.
- Desenvolupar un sistema únic de informació al ciutadà sobre l'oferta de serveis i les incidències a la seva prestació.
- Definir una estructura tarifària que afavoreixi els canvis modals abonat un únic pagament integrat.
- Minimitzar els impactes mediambientals del transport.
- Continuar el procés d'adaptació de la xarxa de transport públic per persones discapacitades en el marc de la normativa vigent.
- Mantenir un cofinançament dels serveis de transport col·lectiu entre les administracions competents i els usuaris.
- Millorar la fiabilitat dels serveis i la velocitat comercial per incrementar la competitivitat dels serveis de transport públic.

### **Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026**

L'objectiu principal del Pla és desenvolupar un sistema de transport multimodal i integrat a la xarxa d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques de Catalunya, agrupant el pla d'aeroports, aeròdroms, ports i heliports per tal d'obtenir un pla d'infraestructures complet. L'actuació més rellevant per a Blanes és el perllongament de la línia de rodalies Blanes-Lloret de ferrocarril.

El Pla continua amb la línia de millorar la gestió del transport públic amb temes per exemple de integració tarifària.

## Pla Director de la Mobilitat de les Comarques Gironines 2010-2016

Planifica la mobilitat de la regió tot tenint presents totes les modalitats de transport, tant de persones com de mercaderies, d'acord amb els principis i els objectius que emanen dels articles 2 i 3 de la Llei de la mobilitat.

Les mesures del pla amb els objectius del PMUS són els següents:

*Els PMU hauran de contenir un apartat específic on justificaran la seva aportació a l'assoliment dels objectius del PdM de les CCGG, considerant els valors dels indicadors associats, així com els indicadors aplicables contemplats a les Directrius Nacionals de Mobilitat.*

*La finalitat ha de ser la consecució dels escenaris de millora plantejats pel PdM de les CCGG, i al seu torn, dels objectius de les DNM.*

*Quant als indicadors ambientals, els PMU hauran de basar-se en el mètode de càlcul del PdM de les comarques gironines, obtenint, com a mínim, els valors de consum d'energia, emissions de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> i PM<sub>10</sub> i establir les estratègies per tal d'assolir les millores que proposa el PdM..*

Els objectius específics del PdM es mostren a la següent taula:

| objectiu          | variable associada                                       | indicador  | indicador DNM | valor objectiu          |
|-------------------|--|--|---------------|-------------------------|
| competitivitat    | reduir el cost unitari del viatge                        | cost mitjà del desplaçament en mobilitat quotidiana      |               | reducció del 0,5% anual |
| integració social | Augmentar la cobertura del transport públic              | % de persones amb transport públic adaptat disponible    |               | augment del 12,5% anual |
| Qualitat de vida  | minimitzar el temps mitjà dels desplaçaments             | temps mitjà de desplaçament en mobilitat quotidiana      |               | reducció del 1,5% anual |
| salut             | que la mobilitat contribueixi a la salut de les persones | quota de transport públic intramunicipal a peu i en bici | 29            | augment del 1% anual    |
| seguretat         | augmentar la seguretat viària                            | víctimes mortals en accidents de trànsit                 | 9             | reducció del 5% anual   |
| sostenibilitat    | reduir la contaminació atmosfèrica i el consum energètic | emissió de contaminants atmosfèrics del transport        | 13            | reducció del 3,5% anual |

Fig. 6-3.

Indicadors dels objectius del PdM de les CCGG

Font: PdM de les CCGG

Alhora, s'inclouen com a indicadors els de les Directrius Nacionals de Mobilitat, que ha d'acomplir el PdM.

### **Estratègia per al desenvolupament sostenible de Catalunya 2026**

Es pretén aconseguir una economia més segura, ecoeficient i de baix contingut en carboni. S'estableixen set eixos a partir dels quals es configuren diferents línies estratègiques. Els eixos relacionats amb la mobilitat són els següents:

- Eix 1, línia estratègica 1.1 Matriu territorial diversa i funcional, eficient en l'ús del sòl: Consolidar un model territorial que reforci els nodes urbans, amb criteris de compacitat i complexitat i que minimitzi el consum de sòl.
- Eix 2, línia estratègica 2.1: Més qualitat de vida amb menys energia Reorientar el model de producció i consum energètic prioritzant la baixa intensitat energètica i baixa emissió de carboni i maximitzant l'estalvi i l'eficiència energètica, a fi de fer front al canvi climàtica, dins un futur model energètic sostenible que garanteixi alhora un subministrament energètic segur, fiable i de qualitat.
- Eix 2, línia estratègica 2.2: Impuls a les fonts d'energia renovables i a la gestió intel·ligent en xarxa Incrementar substancialment la generació d'energia renovable, reduir la dependència envers els combustibles fòssils i l'emissió de GEH i preparar la xarxa de distribució d'energia elèctrica per a la generació distribuïda.
- Eix 3, línia estratègica 3.1 Transport sostenible competitiu: Incrementar de manera efectiva la quota modal del transport sostenible de mercaderies i persones per minimitzar-ne els impactes socioambientals i econòmics, a fi d'incrementar la sostenibilitat en el transport.
- Eix 3, línia estratègica 3.2: Gestió intel·ligent de les infraestructures i electrificació del transport: Establir les condicions tècniques i logístiques adequades per garantir un increment determinant de l'electrificació del transport: vehicles elèctrics, transport sobre rails i optimització de les infraestructures existents.

### **Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic**

Té les finalitats de reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i la vulnerabilitat als impactes del canvi climàtic, afavorir la transició cap a una economia neutra en emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, competitiva, innovadora i eficient en l'ús de recursos.

S'estableix que tots els esforços i polítiques energètiques han d'anar encaminades a un model 100% renovable.

L'article 24, sobre transports i mobilitat, estableix que les mesures que s'adoptin han de tenir com a objectiu reduir les emissions de GEH, reduint la tinença de vehicle privat i afavorint l'ús del transport públic. Concretament:

- a) La racionalització de la demanda de mobilitat i transport privat per a optimitzar el conjunt de la xarxa d'infraestructures de transport públic.
- b) L'impuls del millorament en l'eficiència energètica del parc de vehicles i de la diversificació energètica.
- c) La creació de les condicions tècniques i de gestió que facilitin la integració i la intermodalitat.

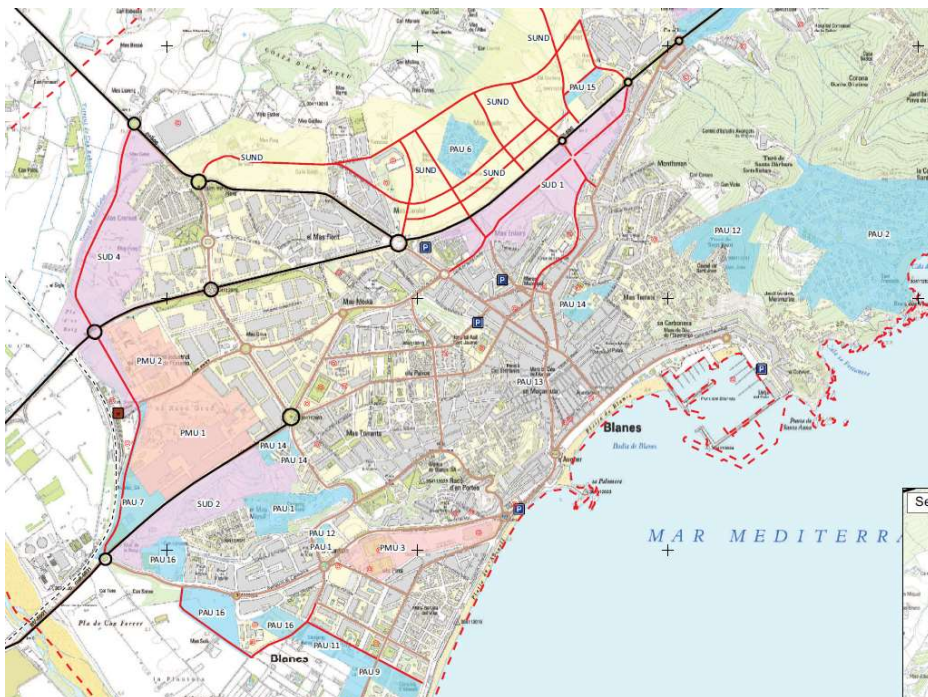
- d) El foment de la gratuïtat de les zones d'aparcament per als vehicles que utilitzen energies renovables.

També estableix que les infraestructures elèctriques han de tenir capacitat suficient per a atendre la nova demanda d'electricitat que es generarà en passar a la tecnologia elèctrica en els vehicles.

### 6.2.1.3. Infraestructures previstes a nivell municipal

A mig termini (escenari 2030) es preveu desenvolupar el viari intern de les zones urbanístiques a desenvolupar, que en alguns casos inclou vies de connexió amb l'entorn metropolità. Les actuacions més destacades previstes són:

- Eix paral·lel a la ctra. d'accés a la Costa Brava que travessa els sectors de creixement situats al nord d'aquest Vial. Es tracta d'un eix de connexió veïnal entre els nous sectors de creixement i les urbanitzacions existents. D'aquesta forma s'evita que la ctra. d'accés a la Costa Brava hagi d'absorbir la nova mobilitat generada al nord d'aquest eix. Tenint en compte l'elevada intensitat de trànsit d'aquesta via és convenient disposar d'un eix alternatiu per on circulin aquest nous desplaçaments.
- Eix paral·lel a la ctra. d'accés a la Costa Brava situat dins l'àmbit del sector Costa Brava, entre el c. Santa Cecília i el c. Riera de Blanes. Permetrà donar continuïtat al C. Santa Cecília i facilitar l'accés des d'aquest sector a l'estació de ferrocarril.
- Eix que voreja el sector Vall de Burg situat al sud de l'av. Catalunya. Permetrà accedir al sector turístic de forma ràpida evitant la circulació per Vials més consolidats propis de la xarxa veïnal.
- Millora del c. Formentera (on es preveu que aquest connecti el c. Mallorca amb el pg. S'Abanell, unint-se amb l'actual c. Vila de Paris). Permetrà que aquest esdevingui un important eix per a vehicles que facilitarà la connexió amb els sectors turístics de la zona.
- Pacificació del passeig S'Abanell donant-li un caràcter més veïnal donant major importància al c. Cristòfol Colom (on a partir de les millores previstes passarà a ser un important eix Malgrat-Lloret de connexió entre s'Abanell i el centre de la ciutat).



#### 6.2.1.4. Estacionament

#### 6.2.1.5. Prognosi de trànsit en vehicle privat

Al model de simulació de trànsit previst per l'any 2030, s'han incorporat les següents infraestructures viàries:

- Nova connexió a l'oest, entre la Ctra. GI-600, la Ctra. GI-682 i la Ctra. de Malgrat.
- Nou viari al nord de la Ctra. GI-682, als nous sectors de desenvolupament entre Ca la Guidó i Valldolig
- Connexió entre la Ctra. GI-682 i l'Av. Parlament de Catalunya.

A més a més s'han afegit els creixements previstos al POUM, que s'han inclòs a alguna de les zones existents:

| ZONA PMUS    | SECTOR | NOM SECTOR            | VIATGES GENERATS | VIATGES GENERATS EN VEHICLE PRIVAT |
|--------------|--------|-----------------------|------------------|------------------------------------|
| 29           | SUD1   | Costa Brava           | 6.010            | 3.193                              |
| 31           | SUD2   | Racó Blau             | 4.177            | 2.219                              |
| 28           | SUD3   | Les Mimoses           | 734              | 390                                |
| 24           | SUD4   | Ronda Oest            | 8.834            | 4.694                              |
| 19           | PA1    | La Sardana            | 2.456            | 1.305                              |
| 30           | PA2    | Cala Sant Francesc    | 624              | 332                                |
| 28           | PA3    | Valldolig 1           | 360              | 191                                |
| 28           | PA4    | Valldolig 3           | 717              | 381                                |
| 25           | PA5    | Puid de la Dona       | 223              | 118                                |
| 27           | PA6    | Mas Güelo             | 263              | 140                                |
| 22           | PA7    | Nylstar 1             | 1.230            | 654                                |
| 29           | PA8    | Carretera de Lloret   | 3.044            | 1.617                              |
| 16           | PA9    | S'Abanell             | 3.035            | 1.613                              |
| 16           | PA10   | Cristòfol Colom       | 1.896            | 1.007                              |
| 17           | PA11   | Formentera            | 3.164            | 1.681                              |
| 30           | PA12   | Sant Joan-Molí d'Aval | 2.349            | 1.248                              |
| 4            | PA13   | Sa Massaneda          | 25               | 13                                 |
| 5            | PA14   | Paradís-Av. Europa    | 2.321            | 1.233                              |
| 27           | PA15   | Peixos Ros            | 243              | 129                                |
| 18           | PA16   | Vall de Burg          | 3.796            | 2.017                              |
| 22           | PMU1   | Nylstar 2             | 6.685            | 3.552                              |
| 22           | PMU2   | Rhodia Iberia         | 2.712            | 1.441                              |
| 8            | PMU3   | Portal Costa Brava    | 4.162            | 2.211                              |
| <b>TOTAL</b> |        |                       | <b>59.060</b>    | <b>31.380</b>                      |

Fig. 6-14 Viatges generats i correspondència amb les zones del PMUS

Com a resultat i mantenint la metodologia aplicada per a l'anàlisi de la situació actual, utilitzant el model de simulació de trànsit s'han obtingut els següents valors d'intensitat i saturació.

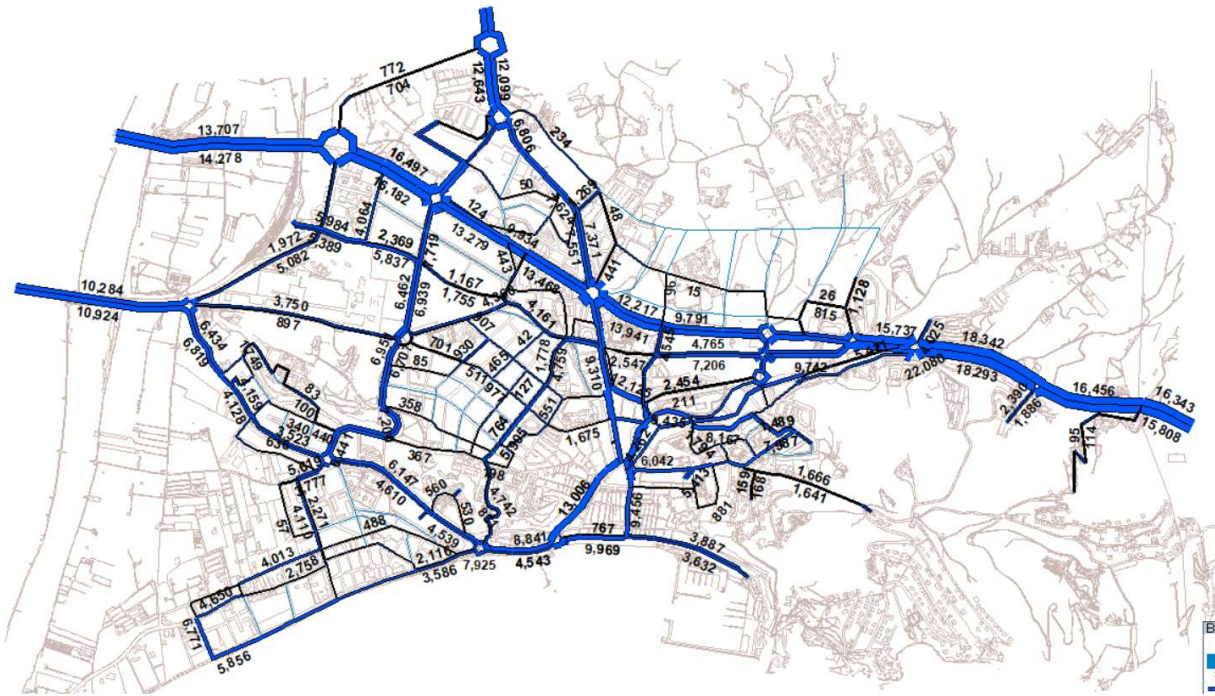


Fig. 6.84 Intensitats futures

S'observa un augment elevat de la intensitat de trànsit per la Ctra. GI-682 i la Ctra. de Malgrat, ja que en aquests entorns és on es concentra la majoria dels nous sectors, si bé totes les vies registren algun tipus d'increment.

Al següent plànol s'observa el nivell de servei obtingut. Malgrat el nou viari, l'augment del trànsit fa que el viari suporti uns nivells de servei similars als actuals.

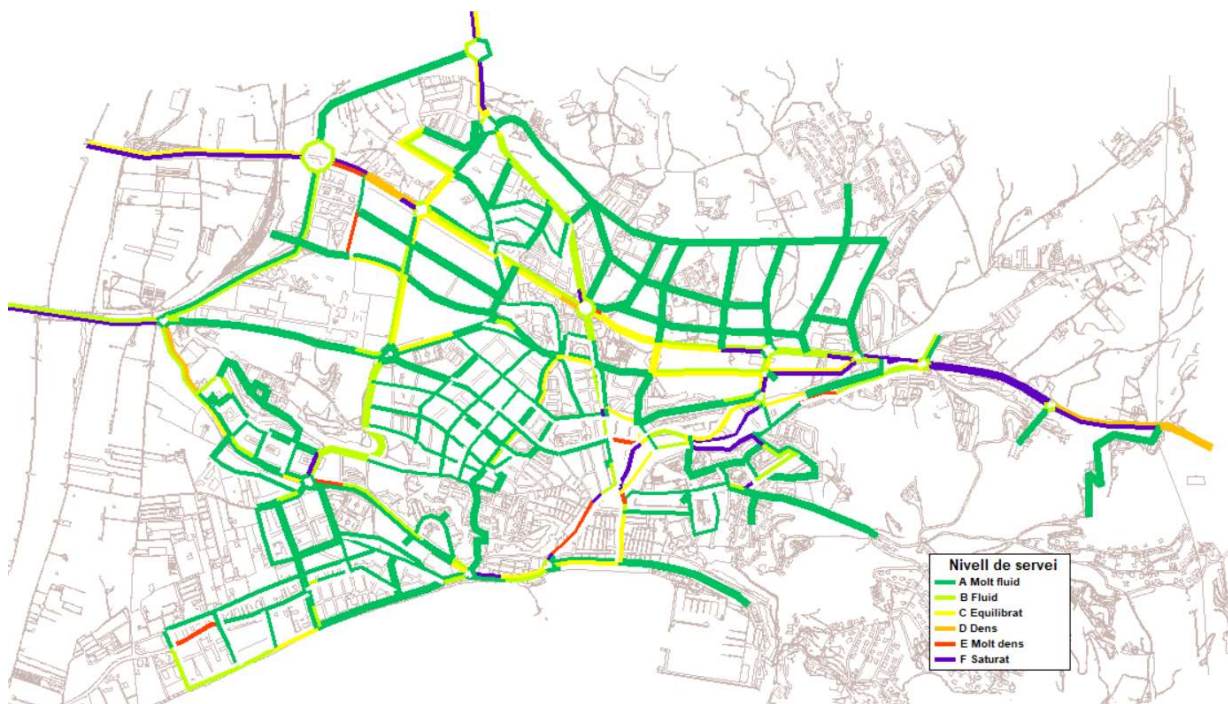


Fig. 6.85 Previsió d'índex de saturació futura

### 6.3. Objectius estratègics

El PMUS ha fixat uns objectius per millorar la mobilitat de la ciutat. Aquests s'emmarquen en una sèrie de propostes i d'actuacions que es desenvoluparan en els pròxims 6 a 10 anys.

Aquestes propostes d'actuació s'engloben en uns eixos i línies estratègiques coordinades amb les directrius del POUM.

#### PUNT DE PARTIDA (DIAGNOSI)

La crisi econòmica derivada del COVID ha significat per a les ciutats turístiques una reducció sensible de l'activitat que a efectes de mobilitat repercuteix en una baixada dels volums de trànsit privat i d'utilització del transport públic.

Concretament, la reducció de la demanda d'estacionament al centre va ser de més d'un 20%, considerant totes les tipologies d'estacionament (a la calçada, lliure, regulada o il·legal, o fora calçada, en estacionaments públics). La reducció de la utilització del transport públic al mateix període és d'un 40%.

A partir de les dades obtingudes al treball de camp i del procés participatiu portat a terme s'ha realitzat una diagnosi del sistema de mobilitat de la ciutat. Aquest es caracteritza per un ús elevat del cotxe, suposant més de la meitat dels desplaçaments, principalment pel que fa als viatges interurbans.

#### 2.1.- Mobilitat a peu

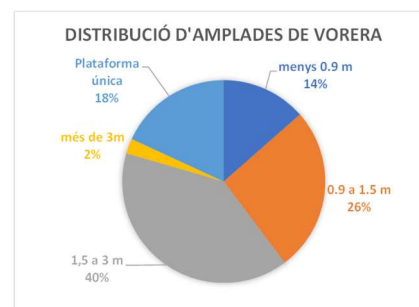
La mobilitat interna a Blanes (99.000 viatges) es realitza preferentment a peu. En 15 minuts es pot arribar caminant del centre de Blanes a la major part del nucli urbà.

En aquest sentit, la majoria de propostes derivades del procés participatiu van enfocades a potenciar aquesta mobilitat i restringir l'ús del cotxe. Es constata l'èxit de l'illa de vianants del Centre (de 6.000 a 9.000 vianants dia al carrer Ample) que consolida aquesta zona de la ciutat com a àrea comercial, i de restauració (amb les especificitats i necessitats que això té) i de passeig amb un elevat potencial d'ampliació si bé es fa palesa encara una fricció entre modes de transport, en perjudici del vianant.

Per altra banda, es contempen les diferents característiques dels carrers dels barris de la zona muntanya de la ciutat. Es detecten bàsicament dues problemàtiques: voreres estretes i forts pendents.

Les voreres estretes es donen a barris com Els Pins, Racó d'En Portes, Mas Moixa, Mas Carolet, Ca La Guidó, Mas Borinot, Valldolig, i altres. En alguns cassos es combinen amb forts pendents com a Racó d'En Portes, Sa Massaneda, Mas Carolet, i les urbanitzacions a la banda muntanya de la carretera de la Costa Brava.

Les propostes del PMUS s'han fet en el sentit d'estructurar els carrers diferenciant la seva funcionalitat. Així,



| distribució modal 2021 (residens + no residents) |                |                  |                 |         |      |
|--|----------------|------------------|-----------------|---------|------|
|  | vehicle privat | transport public | peu i bicicleta | total   |      |
| interns  | 27.072         | 1.290            | 70.511          | 98.873  | 54%  |
| connexio   | 80.337         | 3.830            | 230             | 84.397  | 46%  |
| total  | 107.410        | 5.120            | 70.741          | 183.270 | 100% |
|  | 58,6%          | 2,8%             | 38,6%           | 100,0%  |      |

s'han plantejat xarxes bàsiques que connectin els principals pols d'atracció a l'hora de donar resposta al camí del vianant. Qualsevol planificació de la mobilitat a la ciutat haurà de tenir present els molts diferents graus de dificultat que presenten els desplaçaments a banda i banda de la carretera, motiu pel qual s'ha incidit en la conversió d'aquesta en una via de caràcter més urbà.

També destaca el baix nivell de servei de bona part de la xarxa bàsica de vianants: un 14% de les voreres té amplada inferior a 0,90 m i un 26% entre 0,9m i 1,5m.

## 2.2.- Bicicleta

La planificació del POUM te previst la implantació de 11,9 km de vies ciclables. Actualment encara no es disposa d'una xarxa **suficient i connexa**. Aquest és un dels factors que fan que la participació de la bicicleta al repartiment modal sigui residual (0,4%), per sota d'altres ciutats similars. El relleu accidentat de Blanes constitueix també una altra causa d'aquesta baixa utilització.

Durant la redacció del present PMUS s'han anat implantat nou trams amb carril per bicicletes dels previstos al POUM.

## 2.3.- Transport públic

El servei urbà actual té una elevada cobertura: 72% de la superfície urbana i 86% dels habitants a menys de 250 m. Com a contrapartida, la freqüència és baixa degut a uns itineraris sinuosos que acosten a l'usuari a la parada però allarguen el recorregut. La dotació es únicament d'un vehicle per línia.

La velocitat mitjana comercial de la xarxa de bus urbà de Blanes oscil·la entre 11 km/h i 16 km/h segons la línia, similar a altres ciutats de les mateixes característiques. Als trams urbans els temps de recorregut són poc atractius, conseqüència d'itineraris complicats, manca de suficient prioritització semafòrica i punts de conflicte, fet que determina una baixa utilització, malgrat obtenir una bona valoració per part dels usuaris actuals del transport públic.

La configuració del **servei interurbà** ho converteix pràcticament en un servei que entra en competència amb el bus urbà. Com a avantatge fa pràcticament innecessari els transbordaments amb el servei urbà però determina solapaments de línies i per tant ineficiència del sistema en el seu conjunt.

Aproximadament 1.600 viatgers agafen diàriament el tren a l'estació de Rodalies de Blanes, un 55% d'aquest connecta amb el bus. Degut a la posició perifèrica de l'Estació, la seva cobertura directa comprèn només al 12% de la població (radi de 750 m).

## 2.4.- Vehicle privat

La participació de l'ús del cotxe a la mobilitat global és elevada, un 56% dels viatges dels residents i un 67% dels viatges dels visitants es fan en vehicle privat.

Més de 22.000 cotxes entren diàriament a la ciutat (sense incloure el trànsit de pas). Això genera congestió puntual a les rotondes de la carretera de la Cost Brava on coincideixen els accessos a la ciutat i el trànsit de pas cap a Lloret i el nord.

El creixement urbanístic previst pot generar 24.000 nous desplaçaments diaris (en el termini de 10 anys), molts dels quals seran en cotxe. La combinació d'actuacions de millora de la xarxa viària i un canvi modal són necessàries per evitar un augment de la saturació.

## 2.5.- Estacionament

La necessitat teòrica d'estacionament per als residents és de 1.840 places, localitzades principalment als barris del centre ciutat i amb problemàtiques puntuals als barris al nord de la carretera de la Costa Brava.

A algunes zones com Els Pins, hi ha un superàvit de places a l'hivern quan hi ha oferta suficient però a l'estiu hi ha dèficit degut a l'afluència turística. Tot i això, val a dir que els estacionaments subterranis de residents no estan plens.

El dèficit d'estacionament infraestructural detectat és conseqüència, principalment, de la reduïda cobertura de garatges que existeixen als sectors de major dèficit, cobertura que és del 69% a nivell municipal. Els actuals solars habilitats com a estacionament en superfície, que sumen 1.750 places, tenen un paper important d'aborció d'aquest dèficit. Per tot això, qualsevol actuació que es vulgui realitzar a la calçada ha de tenir en compte un augment de la pressió d'estacionament residencial si es redueix aquesta oferta.

## 2.6.- Externalitats: accidents i contaminació

De l'anàlisi del nombre d'accidents per 1.000 habitants es pot observar una disminució generalitzada en termes relatius a la població, havent-se assolit a Blanes l'any 2013 un índex d'accidentalitat per càpita de 3,0, encara superior a la mitjana de Catalunya (2,1), però un 1,9 punts inferior a l'existent l'any 2007.

Entre l'any 2007, any que es pren de referència al PLSVC, i l'any 2012, l'accidentalitat amb víctimes s'ha reduït un 35,4% i el nombre de víctimes un 34,8%. Es tracta d'un marge de millora superior al que establia l'objectiu del Pla, fet que es destaca molt positivament.

Del procés participatiu s'han obtingut punts conflictius al viari a gairebé tots els barris. La velocitat és un dels principals causants d'aquests punts de risc. A les vies amb dos o més carrils és on el problema és més greu, donat que la velocitat és més elevada. També hi ha trams viaris on la visibilitat és reduïda.

### **3.- OBJECTIUS A ASSOLIR PEL SISTEMA DE MOBILITAT**

Els objectius que es plantegen des de el present PMUS pel sistema de mobilitat de la ciutat de Blanes són diversos i tenen com a finalitat principal la millora socioeconòmica i ambiental de la ciutat. Per aconseguir-ho es considera que la millora de les condicions del mode a peu a tot el municipi, esdevé un factor clau.

#### **3.1.- Mobilitat sostenible**

Si no s'actua sobre el canvi modal, la mobilitat pot patir un deteriorament important que cal reconduir urgentment. Cal avançar cap un model de mobilitat que suposi menys emissions de diòxid de carboni i menor consum energètic. Per aconseguir una ciutat més amable i sana s'ha d'assolir una reducció de les emissions contaminants del sistema de mobilitat, principalment mitjançant la potenciació de modes no motoritzats i l'adaptació de més espais destinats a aquests modes tous. Aquesta transformació de l'espai s'ha de fer, allà on sigui necessari, en benefici del vianant, la bicicleta i el transport públic. Així, es proposa habilitar en aquests modes una xarxa que connecti tot el nucli urbà.

També aconseguirem una reducció d'emissions amb una mobilitat motoritzada menys contaminant, on l'Ajuntament, com a un dels principals gestors de flotes públiques ha de tenir un paper dinamitzador i exemplaritzant.

#### **3.2.- Mobilitat segura**

Per aconseguir una ciutat més respectuosa es proposa fomentar un seguiment de l'accidentalitat que aprofundeixi més en les causes i en l'actuació de resposta, que calmi el trànsit, amb més disciplina i molta més educació viària.

També es fomentarà una mobilitat segura per part dels usuaris dels diferents modes de transport i es potenciarà l'autoritat municipal com a garant de la disciplina viària. En definitiva, s'ha de combinar l'educació i la disciplina.

#### **3.3.- Mobilitat equitativa i inclusiva**

Per aconseguir una ciutat més equilibrada i descentralitzada s'ha de garantir una mobilitat isòtropa en tots els barris de la ciutat i per a tots els mitjans de transport. S'ha de garantir el dret de tots els ciutadans a moure's còmodament a l'espai públic, especialment el d'aquells col·lectius amb mobilitat reduïda o persones amb cotxets per a nens.

S'ha de garantir que tots els ciutadans puguin accedir als serveis, independentment de la disponibilitat o no de vehicle privat, per a la qual cosa els poders públics han de garantir la cobertura gairebé total del transport públic a una distància raonable, tenint en compte les dificultats d'accés de les persones grans i les persones amb mobilitat reduïda, i un camí per a vianants de qualitat.

#### **3.4.- Mobilitat eficient**

Per aconseguir una ciutat més competitiva es necessita un sistema de mobilitat eficient. Així, s'ha de potenciar una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada, minimitzant l'impacte de les operacions de càrrega i descàrrega sobre els ciutadans.

Es fomentarà l'ús racional del cotxe, aplicant mesures dissuasives que facilitin el canvi a altres modes de transport més sostenible, quan la mobilitat no sigui essencial. Un ús eficient del vehicle privat garanteix que les vies no se saturin i que la mobilitat essencial no es vegi penalitzada. Una major responsabilitat en l'elecció modal es tradueix en una menor utilització i una major ocupació del cotxe.