



AJUNTAMENT DE  
BLANES

# Pla de mobilitat urbana sostenible de Blanes

## Document I. Memòria

### (Volum 1 / 5)



Setembre 2023

Còpia electrònica de document - CSV: 14631771275573670165 .



## **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

## VOLUM 1/5

<b>DOCUMENT I. MEMÒRIA</b> .....	<b>5</b>
<b>1. INTRODUCCIÓ</b> .....	<b>7</b>
1.1. Justificació de la redacció del pla de mobilitat urbana. Marcs de referència .....	7
1.2. Objectius del PMUS.....	19
1.3. Fases de redacció del PMUS. Estructura metodològica .....	21
<b>2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA</b> .....	<b>34</b>
2.1. Situació geogràfica .....	34
2.2. Zonificació .....	35
2.3. Estructura territorial.....	36
2.4. Connectivitat amb l'exterior .....	37
2.5. Anàlisi econòmica.....	40
2.6. Estructura i distribució de la població.....	43
2.7. Centres d'atracció i generació de viatges .....	51
2.8. Parc de vehicles i dades de motorització.....	61

## VOLUM 2/5

### 3. ANÀLISI DE L'OFERTA DEL SISTEMA DE TRANSPORT

## VOLUM 3/5

### 4. ANÀLISI DE LA DEMANDA DEL SISTEMA DE TRANSPORT

### 5. EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE TRANSPORT

## VOLUM 4/5

### 6. DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT

## 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

## DOCUMENT I. MEMÒRIA



## 1. INTRODUCCIÓ

### 1.1. Justificació de la redacció del pla de mobilitat urbana. Marcs de referència

#### 1. INTRODUCCIÓ

##### 1.1. Justificació de la redacció del pla de mobilitat urbana. Marcs de referència

Els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) són els documents bàsics per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya. Tal com s'estableix a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, l'elaboració i l'aprovació dels PMUS són obligatòries per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent Pla Director de Mobilitat, hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.

La Llei 9/2003, de 13 de juny de la mobilitat estableix que els ajuntaments que hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers han d'elaborar i aprovar els plans de mobilitat urbana. L'any 2019, d'acord amb les xifres d'IDESCAT, hi havia a Blanes 39.028 habitants empadronats. Amb aquesta xifra de població, i tenint en compte que el municipi no és capital de comarca, Blanes no té l'obligació d'elaborar un pla de mobilitat.

Això no obstant, l'escenari canvia radicalment quan es considera la pressió que exerceix la població flotant sobre el municipi. Així, tenint en compte la darrera dada de població ETCA (població equivalent a temps complet anual) que proporciona IDESCAT per a l'any 2018, la xifra ascendeix a la quantitat de 43.819 habitants. A més, cal contemplar que aquesta xifra no deixa de ser una mitjana anual, i que la marcada estacionalitat de l'activitat turística fa que durant els mesos de la temporada alta estival, la població flotant, uns 100.000, pugui superar amb escreix la població que hi resideix habitualment.

La redacció del Pla de Mobilitat Urbana de Blanes s'emmarca, doncs, dins de la Llei 9/2003 de 13 de juny, de la mobilitat i en coherència amb les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) i l'estratègia espanyola de mobilitat sostenible. La Llei 9/2003 desplega un conjunt d'instruments de planificació de la mobilitat aplicables a diferents escales geogràfiques que, en l'àmbit local, correspon a l'elaboració dels plans de mobilitat urbana. El Pla té per objecte establir els principis i objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies. Es dirigeix a la

sostenibilitat i la seguretat i vol determinar els instruments necessaris perquè la societat assoleixi aquests objectius garantint a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles. A més, el fet de disposar d'un pla de mobilitat urbana aprovat per l'òrgan competent constitueix sovint un requisit per poder accedir al cofinançament d'actuacions subvencionables sigui a nivell autonòmic, estatal o europeu, en el marc del Programa Operatiu del Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER).

Per a la redacció del PMUS s'han tingut en compte els següents referents i normatives:

### **1.1.1. Marcs de referència europeus**

#### Llibre Blanc del Transport de la Unió Europea

El PMUS ha considerat les directrius del Llibre Blanc de la Unió Europea, en el qual la Comissió Europea va insistir en la necessitat d'avançar cap a una major sostenibilitat del sistema de transport. La Comissió Europea ha publicat un nou Llibre Blanc del Transport, amb l'objectiu fixat per l'any 2050. El document inclou una sèrie de propostes amb la intenció de reduir la dependència d'Europa del petroli importat i disminuir les emissions de carboni en el transport en un 60%. També es proposa reduir les emissions contaminants a l'atmosfera entre un 80 i un 95% per sota dels nivells de 1990 per assolir l'objectiu de limitar el canvi climàtic en 2°C per a 2050.

### **1.1.2. Marcs de referència de l'Administració General de l'Estat (AGE)**

#### Pla d'infraestructures, transport i habitatge PITVI (2012-2024)

D'aquest document s'han inclòs els objectius aplicables a la redacció de PMUS.

- Millorar l'eficiència i la competitivitat del Sistema Global de Transport optimitzant l'ús de les capacitats existents
- Promoure el desenvolupament econòmic equilibrat com a eina per superar la crisi
- Promoure la mobilitat sostenible equilibrant els seus efectes econòmics i socials amb el respecte al medi ambient.

- Enfortir la cohesió territorial i l'accessibilitat de tots els territoris de l'Estat a través del Sistema de Transport
- Promoure la integració funcional del sistema de transport en el seu conjunt a través d'un enfocament intermodal.

### 1.1.3. Marcs de referència de la Generalitat de Catalunya

La Generalitat de Catalunya disposa de les següents Lleis i decrets reguladors de la redacció dels PMUS.

- Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.
- Decret 362/2006, de 3 d'octubre pel qual s'aproven les Directrius nacionals de mobilitat.
- Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat.
- Directrius Nacionals de Mobilitat.
- Pla territorial General de Catalunya
- Pla territorial parcial de les comarques Gironines
- Pla d'infraestructures de transport de Catalunya

#### a) EL PLA TERRITORIAL GENERAL DE CATALUNYA

El Pla Territorial General de Catalunya (PTGC), aprovat per la Llei 1/1995, té com a objectius definir l'equilibri territorial d'interès general per a Catalunya, i orientar les accions a emprendre per crear les condicions adequades que atreguin l'activitat econòmica als espais idonis. El PTGC adscriu el municipi de Blanes a l'àmbit territorial funcional (ATF) de les Comarques gironines i, dins de la seva lògica d'estructuració del territori, determina que les Comarques Gironines han de quedar sota les directrius del pla territorial parcial corresponent. El PTGC pretén reforçar la capitalitat i potència del sistema urbà central

gironí i, a tal efecte, proposa una articulació de tots els sistemes amb la resta de l'àmbit funcional a través de la potenciació de l'aeroport, l'estació del TAV i les noves CIM integrades de mercaderies.

De les actuacions concretes proposades per a les xarxes de transport, no se n'identifica cap amb incidència a Blanes.

## b) EL PLA TERRITORIAL PARCIAL DE LES COMARQUES GIRONINES

Aprovat definitivament en data 14/09/2010, inclou dins del seu àmbit de planejament les comarques de l'Alt Empordà, el Baix Empordà, el Gironès, la Selva, el Pla de l'Estany, la Garrotxa i el Ripollès. El Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines (PTPCG d'ara endavant) estableix les determinacions relatives a espais oberts, a assentaments i a infraestructures per a tot aquest àmbit territorial. El PTPCG inclou el municipi de Blanes dins de l'àmbit anomenat "Selva Marítima", juntament amb Lloret de Mar i Tossa de Mar. En referència al sistema d'assentaments, el PTPCG fixa l'estratègia de desenvolupament qualitatiu i reforçament nodal per al nucli de Blanes, atès el fet que el nucli té un paper primordial en la vertebració urbana de l'àmbit global. Es tracta d'una estratègia plantejada a conseqüència del fet que el municipi està arribant a l'exhauriment de la seva capacitat de creixement en extensió, tot i que sostenen un important potencial de població i activitat econòmica.

Finalment, pel que fa al sistema d'infraestructures de la mobilitat, el PTPCG recull diferents propostes de millora de les infraestructures de mobilitat, com el perllongament de la C-32 i el seu enllaç amb la nova A-2. Pel que fa al transport col·lectiu el pla proposa fer arribar el servei de Rodalies de Girona, i la proposta a mitjà termini de la proposta de carril bus sobre la GI-682 entre Lloret i Blanes. En la següent imatge es resumeixen de forma gràfica les determinacions que per a l'àmbit de Blanes estableix el Pla, tant pel que fa al sistema d'espais oberts, a les estratègies dels assentaments i a les actuacions sobre les infraestructures.

### **La xarxa de Rodalies:**

Les propostes més importants que planteja són:

- Perllongament de la línia de Blanes a Lloret. El Pla d'infraestructures i transports de Catalunya 2006-2026 preveu el perllongament de la línia de ferrocarril des de

Blanes fins a Lloret amb la finalitat de fer arribar el servei de rodalies fins a aquest municipi.

- Desdoblament de la línia Arenys – Blanes; Aquesta actuació consisteix en el desdoblament de la via en el tram comprès entre Arenys de Mar i Blanes, actualment en via única, amb l'objectiu d'incrementar la fiabilitat del servei (possibilitat d'oferir servei a contra via en cas d'incident a l'altra via) i augmentar les freqüències de pas. En una primera fase es plantegen desdoblaments parcials de certs trams, de forma que es pugui reduir la longitud del cantó ferroviari i d'aquesta forma incrementar el pas de trens sense necessitat de duplicar tota la via.

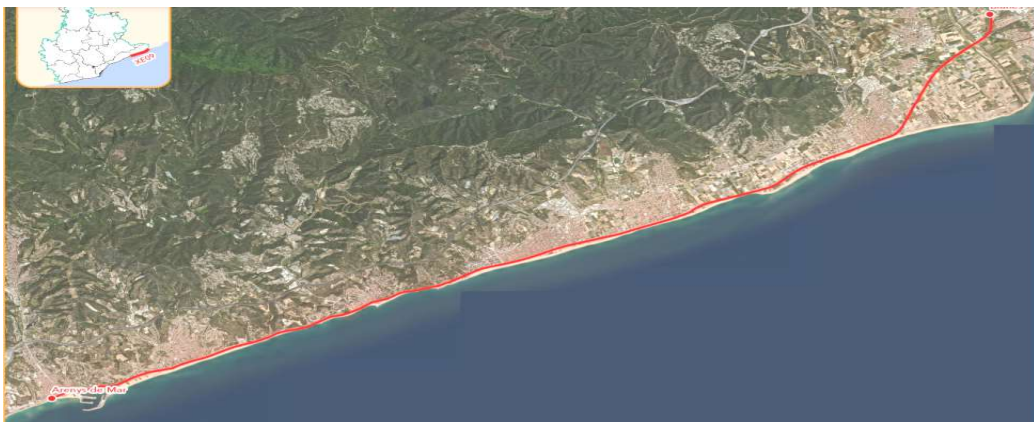


Fig. 1.1 Proposta ferroviària

### c) EL PLA D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC)

El Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC) afecta l'àmbit de Comarques Gironines i planteja la xarxa bàsica futura amb els criteris:

- Reforçant els corredors existents (amb condicionaments i desdoblaments).
- Creant noves variants als principals eixos que millorin la mobilitat global, tant la de pas com la interna.
- Creant un nou corredor que millori l'accessibilitat a la Selva Marítima, no només des del Maresme sinó també des de les Comarques Gironines per l'A-2.

Això es concreta en un conjunt d'actuacions que afecten la xarxa bàsica de Blanes:

- Desplaçament de l'N-II al corredor de la C-32 per tal de millorar l'accessibilitat als nuclis urbans i la comunicació intercomarcal.
- Suprimir barreres i introduir sistemes de telepeatge a la C-32.
- Autopista C-32 en el tram Palafolls — Lloret de Mar.

Aquestes actuacions estan programades en dues fases. La primera i més prioritària, amb l'obra acabada o en curs el 2016. Les actuacions de la segona fase, més enllà de 2016, queden sotmeses a un procés d'avaluació ambiental previ que determinarà la seva necessitat de programació, avançant-ne o exclouent-ne l'execució

<b>Actuacions a la xarxa viària previstes al PITC</b>			
<b>XARXA BASICA</b>	<b>ACTUACIÓ</b>	<b>FASE 1</b>	<b>FASE 2</b>
<b>TRANSEUROPEA</b>			
corredor mediterrani	AP-7 Ampliació tercer carril Maçanet - La Jonquera	X	
	A-2/N-II Reconversió en autovia entre Maçanet i La Jonquera	X	
	C-35 Reconversió en autovia entre Sant Celoni i Massanet		X
corredor transversal	C-25 Desdoblament Les Olugues (Cervera) -Riudellots	X	X
<b>PRIMARIA</b>			
Eix Pirinenc	N-152 Condicionament Puigcerdà - Ripoll. Tunel de Tossa	X	
	C-26 Condicionament i noves variants entre Ripoll i Olot	X	X
	C-26 ramal de connexió amb la C-17. Tunel de sant Bartomeu		X
	N-260 Desdoblament Besalí - Figueres - Llança		X
Eix Maresme I	C-32 Autopista Palafolls - Tordera	X	
	C-32 Nova via Tordera - Lloret (desdoblament en fase 2)	X	X
	C-32 Nova via Lloret - Tossa		X
Eix Maresme II	N-II Desplaçament cap al corredor de la C-32	X	X
Accès Costa Brava	C-65 Desdoblament Girona - Llagostera		X
	C-31 Desdoblament Platja d'Aro - Palamós	X	
	C-31 Desdoblament Palamós - Torrent	X	
	C-66 Condicionament, desdoblament i variants Torrent i Medinyà	X	X
	C-35 Desdoblament Massanet - Llagostera	X	
Eix Gironés - Pla de l'Estany - Garrotxa	C-66 desdoblament Banyoles - Besalú (variant Besalú)	X	
Variant Est de Figueres	N-II Condicionament Garrigàs i Vilatenim. Desdoblament Vilatenim Pont de Molins		X
<b>RESTA</b>			
	C-31 Condicionament Torrent i Figueres amb variants	X	X
	C-38 Condicionament Sant Joan Abadesses - Coll d'Ares		X
	C-62 Condicionament Massanet a Olot amb variants	X	X
	C-68 Figueres - Roses completar el desdoblament	X	
	GIV 5128 Condicionament Navata - Borrassà - Vilamata	X	
	C-26 Condicionament Berga - Ripoll		X

#### 1.1.4. Marcs de referència locals

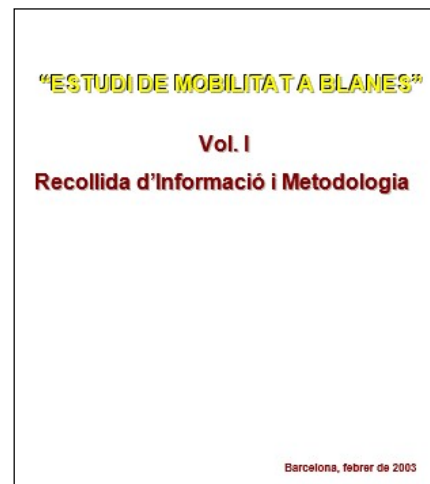
- A) Ordenança de circulació de persones i vehicles a les vies de Blanes, amb data entrada en vigor: 10/09/2003

L'objecte de l'Ordenança és la regulació de la circulació de vianants, vehicles i animals, així com la dels altres usos i activitats en totes les vies urbanes, interurbanes i travessies del terme Municipal de Blanes,

- B) Pla de Mobilitat Urbana de Blanes 2003

El Pla de Mobilitat Sostenible de Blanes va ser redactat i impulsat a través de l'Ajuntament de Blanes. Cal remarcar que aquest Pla Director de mobilitat sostenible es va realitzar abans de la primera llei en l'àmbit estatal de Mobilitat. (Llei 9/2003 de 13 de Juny, de Mobilitat) que defineix els Plans Directors amb un abast i contingut diferents dels actuals, de forma que hem d'entendre aquest document com un PMU.

L'anterior Pla de la Mobilitat Urbana (PMU) de la ciutat de Blanes va definir el model global de mobilitat relatiu a la circulació i l'estacionament de vehicles, els desplaçaments de vianants i bicicletes, el transport públic i la distribució de mercaderies, tenint en compte les seves externalitats, especialment pel que fa a la seva incidència sobre la qualitat de vida dels residents.



Es va plantejar com a objectiu d'assolir un ús coordinat de tots els modes de desplaçament, proveint l'oferta adequada per a cada mode en un espai públic escàs, i de promoure els usos més adients dintre de cada context.

Tanmateix va iniciar un procés de canvi cap a un nou model de mobilitat on la utilització del vehicle privat sigui més racional i per tant perdi pes, però on a la vegada els ciutadans puguin accedir a tot arreu d'una forma més fàcil i agradable (accessibilitat vs mobilitat).

El Pla va integrar totes les disciplines que afecten la mobilitat, planejament urbanístic, via pública i circulació, transport, educació i cultura, activitats econòmiques, etc. En el Pla de Mobilitat Urbana 2003 s'hi inclouen propostes a curt i a llarg termini per tal d'assolir una

mobilitat eficaç, eficient i sostenible que desenvolupi els objectius acordats en el Pacte de Mobilitat partint dels estudis previs existents en la matèria.

**Planificació de la ciutat:** Defineix noves potencialitats per als sòls disponibles plantejant una estratègia urbana renovada que es basa en la reconsideració d'usos previstos en sòl urbanitzable, la remodelació de teixits urbans que han esdevingut obsolets, un nou reequilibri territorial per als equipaments i els espais lliures i una bona localització de la ciutat respecte a noves infraestructures de mobilitat, a escala local o regional.

El PMUS va definir un nou esquema viari, consistent a canalitzar els principals fluxos de trànsit per les vies que es van definir com a principals, mentre que la resta del viari es considera secundari. Al primer cas es va dotar de la màxima capacitat i prioritat al viari, mentre que al segon cas es va proposar el sentit únic a les vies dobles i es va augmentar l'espai destinat als mitjans no motoritzats.

D'altra banda, es van solucionar els punts conflictius i els trams amb altra sinistralitat i es va dur a terme un pla de rotondes.

**Transport públic:** Estableix mesures i línies d'actuació principals a treballar per augmentar la importància del transport públic urbà i interurbà dins de la mobilitat, consolidant-lo com una alternativa competitiva a l'ús del vehicle privat.

Inclou una proposta de reforma de la xarxa on es van suggerir canvis en les característiques de les línies de transport.

**Vianants i bicicletes:** Defineix una xarxa bàsica de vianants, que implica comoditats (espai, distàncies i accessibilitat) i que permet enllaçar tots els punts importants de la ciutat generadors i atractors de viatges.

Defineix també uns itineraris per a circular-hi en bicicleta

Aquesta xarxa s'havia de complementar amb vies 30 i zones de prioritat per a vianants, permetent la circulació de bicicletes en les màximes condicions de seguretat a la pràctica totalitat de carrers de la ciutat.

**Estacionament:** Proposa assolir un equilibri en el sistema de mobilitat a través d'eixugar els dèficits existents, controlar l'oferta de places, i optimitzar la utilització d'aquestes mitjançant l'especialització de l'oferta entre els diferents tipus de demanda.

**Transport i distribució de mercaderies:** Cerca solucions al sector del transport i la distribució urbana de mercaderies, millorant-ne la gestió.

**Medi ambient urbà:** Es proposen mesures referents a gestió del trànsit i implantació d'elements amortidors amb l'objectiu de reduir els nivells sonors a l'interior de les àrees ambientals (excepte vies de la xarxa bàsica) a valors inferiors als 65 dBA.

Per tal d'assolir una reducció en les emissions de gasos i partícules contaminants es proposa reduir el nombre de desplaçaments que actualment es realitzen en vehicle privat.

El **Pla de Mobilitat Urbana de Blanes** estableix la següent jerarquia de la xarxa viària interna:

- **Xarxa Bàsica:** Ha de tenir capacitat per cobrir totes les zones del nucli urbà consolidat. Formada per vies on la circulació de vehicles motoritzats tindrà prioritat. En cas que hi hagi transport públic, aquest tindrà prioritat sobre el vehicle privat.
- **Xarxa Local:** Formada per carrers que connecten la xarxa bàsica amb l'interior de les àrees veïnals.
- **Xarxa Veïnal:** Formada per carrers on s'intenta minimitzar el vehicle motoritzat, evitant el trànsit de pas. Les actuacions per aconseguir una xarxa veïnal pacificada del trànsit van des del tractament dels paviments, l'estudi dels sentits de circulació, o la incorporació d'elements físics dissuasius (plataformes a nivell o ruptura de l'eix del canal de circulació).

D'acord amb la nova xarxa proposada i a la utilització del transport públic, el Pla preveia un augment de la utilització del transport públic amb una modificació de l'estat de saturació de la xarxa i un canvi del repartiment modal.

Aquest document s'ha utilitzat com a base de treball per al desenvolupament del PMUS 2020-2026, mantenint els criteris que allà s'hi establien i que se sintetitzen en:

- Incorporació transversal de concepte de sostenibilitat.
- Plantejament de la mobilitat dels vianants com a part principal del sistema de mobilitat.; Creació de carrers de prioritat invertida.
- Priorització dels transports públics.
- Satisfacció de les demandes de trànsit de vehicles sense pèrdua de la qualitat urbana general.
- Recuperació de l'espai viari ocupat pels cotxes estacionats per destinar-lo a vianants i a fer més fluïda la circulació.
- Manteniment de la seguretat viària per part dels vianants i conductors-
- Llegibilitat de la xarxa, L'estructura de la xarxa viària ha de ser senzilla i clara.
- Visió de futur. Cal preveure i assegurar una accessibilitat amb suficient capacitat, tant en transport públic com en privat, de les noves àrees de desenvolupament residencial o activitats econòmiques de la ciutat.

#### **1.1.5. POUM de Blanes**

Per la redacció del PMUS de Blanes s'han tingut en consideració els criteris i anàlisi inclosos al **Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Blanes**. Una síntesi d'aquests es mostra a continuació:

##### **Criteris de centralitat territorial. Equipaments i infraestructures de capitalitat:**

- Preveure i localitzar el sòl necessari per dotar i consolidar equipaments i serveis d'abast supramunicipal.
- Potenciar l'espai "l'illa de Blanes" per impulsar noves dinàmiques i atractius turístics i culturals de la ciutat.
- Recollir i definir les condicions i característiques urbanístiques per a la consolidació, ampliació i projecció de la nova zona esportiva municipal.
- Valorar i completar, segons cada cas, altres equipaments municipals (hospital comarcal, jutjats, etc.).

- Valoració de les solucions necessàries i més adients de mobilitat i d'aparcament, tant perifèriques com de barri, referides a les noves dinàmiques generades.
- Facilitar l'equilibri en els equipaments i serveis entre els diferents barris de la ciutat.

### **Criteris de connectivitat**

- Incorporar la prolongació de l'autopista del Maresme (C-32) fins a Lloret o en direcció cap a Maçanet de la Selva.
- Incloure, amb relació al Port, els projectes que s'acordin per aquesta infraestructura bàsica de la ciutat, d'acord amb la legislació sectorial corresponent.
- També haurà de valorar la seva integració en el teixit urbà, sempre difícil per la seva complicada accessibilitat.
- Preveure, pel que fa al ferrocarril, les dinàmiques generades per la seva possible potenciació (arranjament de la línia de la Costa i connexió amb l'aeroport i l'estació del Tren d'Alta Velocitat).
- Tenir en compte que la possible remodelació de l'àrea industrial més propera a l'estació, hauria de permetre la millora de la connexió de l'estació amb la ciutat.
- La transformació de l'actual carretera GI-682 (carretera de Lloret) en una via urbana, hauria de permetre també la incorporació d'una via segregada de transport públic, que possibilitaria l'enllaç des de l'estació fins a Lloret, i que hauria de donar servei a tota l'àrea urbana que formen ambdós municipis.

### **Criteris de Model urbà i de definició del creixement de la ciutat**

- Mantenir i fer valdre l'àmbit del recinte emmurallat, i dels ravals tradicionals de S'Auguer i Sa Carbonera.
- Potenciar els equipaments comercials de l'àrea Dintre Vila i del Mercat de Blanes creant un sol gran nucli comercial.
- Incorporar el Catàleg de béns a protegir del Patrimoni ambiental, arquitectònic i històric-artístic.

### **Criteris de Foment de la mobilitat sostenible**

- Potenciar el transport públic, la integració de modes de transport i la creació de xarxes de mobilitat que afavoreixin el vianant i les bicicletes.
- Facilitar l'accés i l'intercanvi modal amb el ferrocarril, amb la millora de la integració del ferrocarril al nucli urbà.
- Relligar el sistema viari, per reforçar la connexió entre els diferents barris de la ciutat, formant en el possible una xarxa viària de distribució de tràfic urbà equilibrada, sense castigar o col·lapsar les vies principals.
- Proposar a la normativa unes indicacions bàsiques –que es podrien ampliar amb unes ordenances específiques- per promoure models d'urbanització i de construcció que contribueixin a reduir els consums energètics i promoguin l'estalvi i el reciclatge.

#### **1.1.6. Pla Local de Seguretat Viària de Blanes (actualització 2015 – 2018)**

El Pla Local de Seguretat Viària de Blanes, elaborat pel Servei Català de Trànsit, estableix unes línies estratègiques d'actuació per assolir l'objectiu fonamental de reduir un 25% el nombre d'accidents amb víctimes i el nombre de víctimes.

Aquest objectiu suposa consolidar la tendència decreixent en el volum d'accidents del municipi i permetrà assolir una accidentalitat per càpita al voltant dels valors mitjans de Catalunya. El càlcul d'aquests objectius s'ha traçat amb les dades d'accidents que consten a la base d'accidents de la Policia Local de Blanes.

A més d'aquest objectiu global es planteja un objectiu sectorial orientat a la disminució de l'accidentalitat associada als usuaris més febles de la xarxa viària. En aquest sentit en plantegen els objectius següents:

- Reducció de fins al 25% del nombre d'accidents amb víctimes l'any 2018 respecte a la xifra de 2013. Aquest objectiu suposa el manteniment de la tendència que ja s'observa al municipi.
- Tot i la reducció d'aquests anys, Blanes mostra una situació de sinistralitat superior a la mitjana de tot Catalunya (3,0 accidents/1.000 habitants enfront dels 2,1 del país). Per això es valora molt positivament la disposició favorable de les autoritats municipals i es considera un objectiu assumible pel municipi que portaria a una taxa al final del pròxim període de 2,6 accidents/1.000 habitants, encara superior, però amb una millora notable.
- Així mateix es recomana assumir un objectiu específic orientat a la reducció d'atropellaments en zona urbana, ja que la xifra continua estant per sobre de la mitjana de tot Catalunya.

## 1.2. Objectius del PMUS

La redacció del PMUS té per objecte principal l'elaboració d'una proposta de mesures per potenciar la mobilitat sostenible i segura. Aquestes mesures hauran de complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat).

Bàsicament els objectis del PMUS se sintetitzen en:

- Confeccionar un document sobre la descripció de la mobilitat actual.
- Definir l'escenari general de la projecció de mobilitat futura (2020-2026).
- Caracteritzar i/o modelitzar el sistema de mobilitat existent en l'actualitat a l'àmbit d'estudi.
- Realitzar una diagnosi tècnica del sistema, on es posin de manifest els seus punts forts i febles.

- Proposar mesures correctores per aquestes mancances i proposar els sistemes alternatius a potenciar.
- Formular un programa d'actuacions amb les fases d'implementació i els costos.

L'any 2020, els objectius definits al Pla de Mobilitat redactat l'any 2003 segueixen sent vàlids. La necessitat d'assolir una nova visió estratègica derivada de què la transformació urbana de Blanes és ja una realitat, però pateix, com moltes ciutats europees una greu crisi econòmica que d'una banda frena el creixement urbà i genera atur, però per l'altra ens dóna una oportunitat de reflexió sobre les mesures ineludibles per compatibilitzar la competitivitat amb la qualitat de vida urbana.

Així, mantenim els objectius del Pla Director de referència en el sentit de continuar la tasca d'alliberar espais públics per l'ús dels veïns i a la vegada potenciar la millora dels sistemes de mobilitat més sostenibles. Plantegem, però, que el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible 2020-2026 estableixi les mesures que permetin assolir una elevada accessibilitat global pel municipi, en un entorn econòmic i social de recuperació econòmica, en el que la mobilitat sigui un factor de creixement social i l'oferta de modes sostenibles, peu, bicicleta, transport públic, estigui corresposta amb una demanda que els faci sostenibles de veritat.

Això obliga de ple a que el PMUS aprofundeixi en els instruments de la gestió estratègica de l'accessibilitat, i exigeix que sigui eminentment realista i pràctica, administrant amb cura i aprofitament els limitats recursos existents, i que la seva redacció vingui acompanyada d'una intensa participació en tots els nivells.

### 1.3. Fases de redacció del PMUS. Estructura metodològica

El procés de redacció del PMUS s'ha desenvolupat d'acord amb la metodologia habitual d'aquest tipus d'estudis.

En el **quadre metodològic adjunt** es mostra el conjunt de feines del PMUS en les diverses fases del seu desenvolupament.

FASE 1: Recollida d'informació. Definició i execució del treball de camp

FASES 2 i 3: Anàlisi de les xarxes de transport: infraestructura i servei (oferta i demanda)

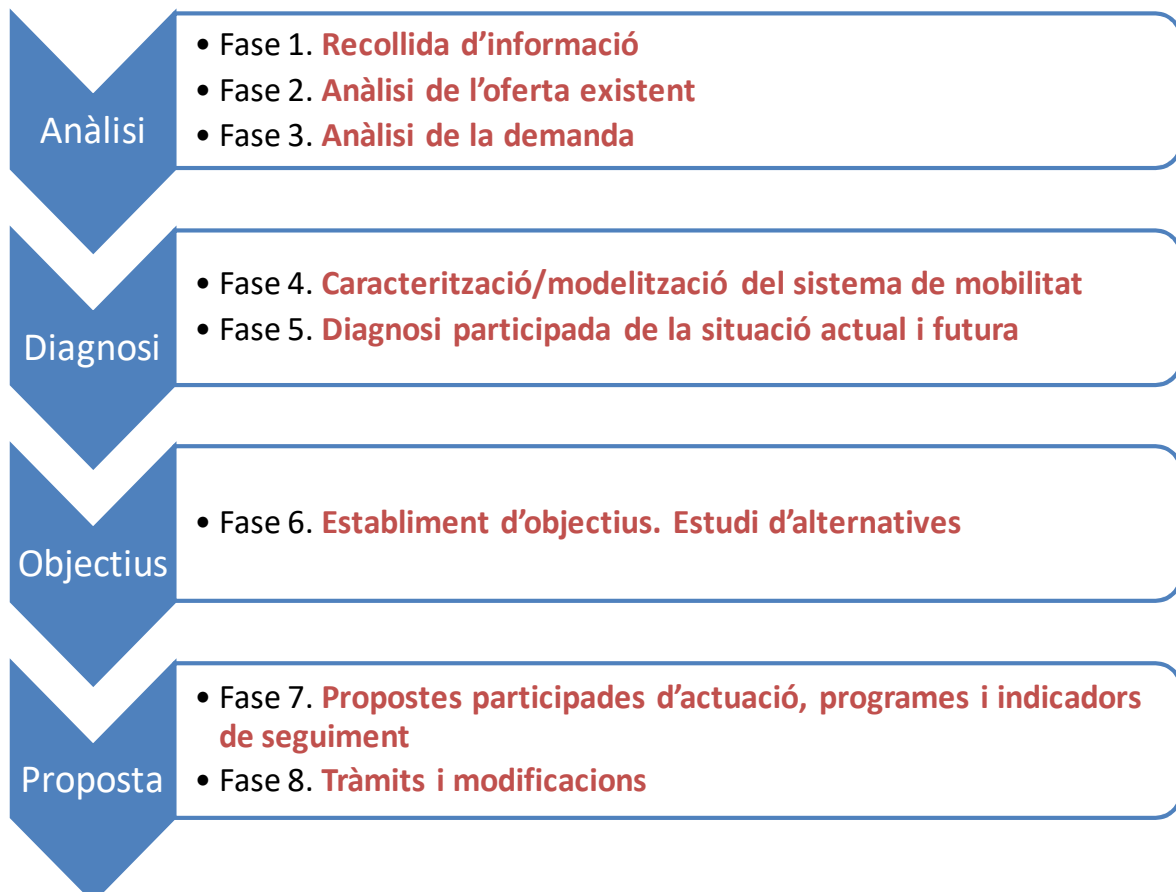
FASE 4: Caracterització i/o modelització del sistema de mobilitat

FASE 5: Diagnosi participada de la situació actual i la prevista pel futur

FASE 6: Establiment d'objectius

FASE 7: Propostes d'actuació, programa i indicadors de seguiment

FASE 8: Tramitació del document



## **Fase 1.- Recollida d'informació. Anàlisi de la documentació existent**

- El primer pas ha estat tenir en compte el Pla Director de la Mobilitat de Blanes redactat l'any 2003, en el sentit d'analitzar els seus continguts, aprofundir en els graus de consecució dels seus objectius mitjançant una anàlisi crítica de l'evolució dels indicadors de referència, en ordre a conèixer la visió estratègica que l'orientava, els seus encerts i les seves mancances.
- També s'han determinat les connexions de les potencials propostes del pla amb els objectius fixats a plans aprovats d'abast superior com per exemple, el *Pla Territorial Generala de Catalunya*, el *Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines*, o el *Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026*.

## **Fases 2 i 3.- Anàlisi de l'oferta i la demanda**

*S'ha iniciat el treball amb una fase de recollida d'informació sobre l'oferta i la demanda de cada mode de desplaçament. Els continguts d'aquesta fase són:*

- **Identificació dels principals centres d'atracció i generació de viatges com zones residencials, zones terciàries, zones industrials, zones turístiques, escoles** i centres educatius importants **-Eixos comercials - Nusos de comunicació** d'aportació de viatges (Estacions de Ferrocarril, parades d'Autobusos, etc.).
- **Identificació i anàlisi d'itineraris.** La connexió de cadascun d'aquests centres d'atracció de viatges amb les diferents zones que conformen la ciutat, ha permès la identificació dels itineraris més coherents, que han estat contrastats amb l'oferta de vialitat o transport en cada mode.
- **Càlcul de l'oferta.** S'han elaborat els inventaris i valoracions de superfície útil disponible i capacitat específica de cada mode de viatge. A cada itinerari s'ha valorat la seva qualitat (Superfície de calçada, vorera o capacitat del transport públic que posteriorment es compara amb la demanda de desplaçament en cada mode).

- **Càlcul de la demanda.** S'han realitzat enquestes sobre l'origen i la destinació i aforaments per determinar la mobilitat de vehicles, vianants, desplaçaments en transport públic i altres. S'ha obtingut paral·lelament informació sobre el motiu dels desplaçaments i sobre problemes percebuts pel ciutadà, així com dels motius per a la selecció del mode peu, dels seus viatges i la freqüència.
- **Representació gràfica i control de qualitat.** Tant els indicadors d'oferta com de demanda s'han representat en plànols temàtics per la seva fàcil interpretació i verificació de la coherència dels resultats obtinguts.
- **El PMUS s'ha redactat en el període 2020 a 2021,** havent realitzat la recollida d'informació d'aforaments, enquestes inventaris i procés de participació durant aquest període.

#### **Fase 4.- Caracterització del sistema de mobilitat**

**Determinació dels nivells de servei.** Per comparació amb les superfícies disposades per cada mode de viatge amb la demanda mesurada s'han calculat els nivells de servei. S'han aplicat els procediments i criteris definits en el *Manual de Capacitat de Carreteres 2010*.

**Construcció d'un Model de Simulació.** La informació recollida (aforaments i enquestes) ha estat la base per elaborar i calibrar un model de generació, distribució i assignació de viatges en vehicle privat pel terme municipal de Blanes. S'ha utilitzat el model de simulació **TransCAD**. Paral·lelament i per a l'anàlisi de set cruïlles especialment conflictives s'ha utilitzat el model de simulació **AIMSUN**, que permet visualitzar gràficament, i en temps real, els moviments que hi tenen lloc.

La formulació del model macro s'ha concretat en la **construcció d'un graf de la xarxa viària i d'una matriu de desplaçaments** en els que Blanes és el punt d'origen i destinació o bé suposa el seu suport infraestructural (fluxos de pas).

#### **Fase 5. Diagnosi participada de la situació actual i futura**

El procés de diagnosi futura ha estat el següent:

S'ha aplicat la previsió d'increment de viatges a peu basada en els creixements previstos de població i PIB. Aquesta previsió s'incrementa a partir de complir els objectius predefinits de transvasament modal que se'n deriven del PMUS. Els programes a definir hauran de ser suficients per absorbir els volums de viatges calculats.

Partint de la distribució modal actual de la mobilitat a Blanes el primordial pas a realitzar consisteix a establir, a l'horitzó 2026, amb l'evolució esperada, el nou repartiment modal que apropi la sostenibilitat al sistema de mobilitat del municipi, és a dir, que el faci més competitiu, net, universal, eficient i segur.

D'aquesta manera el pla de mobilitat urbana compatibilitza el planejament de grans infraestructures supramunicipals que ofereixen actuacions en marxa o de futura obertura com:

- El desplaçament de la carretera N-II al corredor de l'autopista C-32 per tal de millorar els accessos als nuclis urbans i la comunicació intercomarcal
- La supressió de barreres i la introducció de sistemes de telepeatge a la C-32
- Perllongament de l'autopista C-32 entre Palafolls i Lloret de Mar

La construcció de la nova variant de Blanes haurà de treure bona part del trànsit de pas de la ciutat i permetre la transformació de l'actual carretera d'accés a la Costa Brava en una via de característiques urbanes integrada amb la ciutat.

Respecte a les actuacions de viari per la xarxa local es planteja com a objectiu disposar d'una xarxa d'itineraris per a vehicles que permeti connectar amb els principals focus atractors de població i aprofitar la creació de nous Vials en l'àmbit dels sectors de desenvolupament perquè formin part de la xarxa d'itineraris per a vehicles com a Vials alternatius als actuals:

- Eix paral·lel a la via del tren entre la ctra. de Malgrat i la ctra. de Tordera. Permetrà absorbir part del trànsit actual de l'av. Europa.
- 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 tractarà bàsicament d'un eix de connexió veïnal entre els nous sectors de creixement i les urbanitzacions

existents. D'aquesta forma s'evitarà 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 aquests 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.
- La millora prevista en el c. Formentera on es preveu que aquest connecti el C. Mallorca amb el pg. S'Abanell, unint-se amb l'actual c. Vila de París permetrà que aquest esdevingui un important eix per a vehicles que facilitarà la connexió amb els sectors turístics de la zona.
- Pacificar el passeig S'Abanell esdevenint un eix de 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).

### **Fase 6.- Establiment d'objectius. Estudi d'alternatives**

Una vegada aplicades sobre el model de simulació, les hipòtesis derivades de l'aplicació de cada efecte s'estableix un **repartiment modal objectiu**. Aquest nou **repartiment modal objectiu** es tradueix en un volum de viatgers provinents del cotxe a transvasar a altres modes de transport més sostenibles. Aquest volum de viatges, representarà l'objectiu quantitatiu general a assolir mitjançant l'aplicació dels programes específics que conformen el PMUS. Sabent la càrrega que ha de suportar a l'horitzó 2025 cada mode de transport la següent fase del treball consisteix en l'anàlisi del funcionament individual de

cada mode que possibiliti detallar les mesures que constitueixin el programa d'actuació del **PMUS 2020-2026**.

Per la determinació d'aquesta nova distribució modal, es fixen els valors dels indicadors claus dels efectes de la mobilitat, que hauran de ser compartits per la Comissió de seguiment del PMUS. Aquests indicadors es refereixen a: congestió màxima assumible, les emissions autoritzades, la davallada de la sinistralitat exigida, els nivells d'accessibilitat mínims en tots els modes, els nivells d'aflluència turística que vol assolir el municipi, etc.

La utilització del model ha permès la formulació i assaig d'escenaris que compleixen les condicions anteriors. Aquests escenaris integren les propostes d'actuació:

- a) Definició d'itineraris d'accés des del centre a l'exterior de la ciutat i a l'inrevés.
- b) Optimització dels sentits de circulació i plans de sentits únics.
- c) Especialització de vies o implantació de zones de vianants, detectant la sobrecàrrega dels itineraris alternatius.
- d) Avaluació de la situació de saturació de la xarxa en diferents hipòtesis i detecció dels punts crítics de l'accessibilitat, que es desenvolupen a la fase 7.

## **Fase 7. Propostes participades d'actuació, programes i indicadors de seguiment.**

### **Anàlisi de propostes alternatives**

**Programa d'ordenació viària:** El programa inclou la prioritització del nou viari segons el definit al POUM de Blanes que estableix la següent jerarquia de la xarxa viària interna:

- **Xarxa Bàsica:** Ha de tenir capacitat per cobrir totes les zones del nucli urbà consolidat. Formada per vies on la circulació de vehicles motoritzats tindrà prioritat. En cas que hi hagi transport públic, aquest tindrà prioritat sobre el vehicle privat.
- **Xarxa Local:** Formada per carrers que connecten la xarxa bàsica amb l'interior de les àrees veïnals.

- **Xarxa Veïnal:** Formada per carrers on s'intenta minimitzar el vehicle motoritzat, evitant el trànsit de pas.

### **Programa de millora de la mobilitat a peu:**

El programa desenvolupa una jerarquitziació de la xarxa

El PMUS 2003 definia una sèrie d'actuacions de potenciació de la mobilitat de vianants al centre de la ciutat. El PMUS 2020-2026 inclou aquestes actuacions i incorpora un esquema viari de comunicació del centre de la ciutat amb els barris, basat en eixos, configurant una xarxa bàsica de vianants.

Per tal de millorar la qualitat i seguretat dels desplaçaments dels vianants es necessita ampliar l'oferta destinada a aquest usuari. D'acord amb la jerarquitziació proposada i en funció del tipus de via es proposa tenir en compte els següents paràmetres de disseny.

A/ Implantació progressiva de paviment únic amb prioritat a les vies amb amplitud entre façanes igual o inferior a 7m.

B/ Ampliació de les voreres amb deficiències de la xarxa bàsica amb prioritat a les vies d'amplada inferior a 1,80 m i establiment de directrius per a les noves actuacions urbanístiques (tota la xarxa).

C/ Eliminació d'obstacles i actuacions puntuals de millora.

### **Programa de millores de la mobilitat en bicicleta:**

Tal com es desprèn de la diagnosi realitzada, Blanes disposa d'una xarxa de carrils ciclables poc connectada entre si, malgrat que abasta bona part de les connexions desitjades. El programa desenvolupa una jerarquitziació de la xarxa.

Per completar-la es proposa actuar sobre una sèrie de trams que permeti realitzar les connexions bàsiques. En aquest sentit, es fan propostes sobre la xarxa urbana, i el seu tancament tant en sentit radial com perimetral al centre

A/ Millora de les connexions urbanes (tancament de la xarxa)

B/ Definició i adequació dels itineraris fora del nucli

C/ Unificació de la senyalització d'itineraris urbans. Senyalització, disseny i implementació de senyalització informativa.

D/ Estacionaments als equipaments que no en disposen.

**Programa d'ordenació de la circulació:** El programa desenvolupa una jerarquitització de la xarxa viària urbana (basada en la existent), recomanacions sobre seccions transversals del viari principal, modificació de sentits de circulació, esquemes de condicionament de les interseccions més conflictives, creació de rotondes, coordinació semafòrica i càlculs de capacitat en el tronc i interseccions del viari principal, etc. S'ha prestat especial atenció a la circulació de vehicles en la proximitat del centre de vianants, proposant itineraris alternatius de menor impacte.

**Programa per a la promoció del transport públic:** Inclou les millores de cobertura del servei (ajust d'itineraris i d'horaris de funcionament), de fluïdesa (carrils bus, semàfors específics, eliminació de punts crítics), d'accessibilitat al transport públic (parades) i d'interconnexió amb els serveis interurbans. Estudi per a l'optimització del servei de transport públic, amb una anàlisi específica de:

- Zones amb poca cobertura de l'oferta existent, tant física com temporal (horaris de servei).
- Línies de baixa demanda.
- Trams de la xarxa amb baix nivell de servei (colls d'ampolla, caigudes de velocitat, etc.)
- Parades d'accés al transport públic. Nivell de servei de les parades per a l'usuari (espai, informació, equipament) i per l'aturada de l'autobús.
- Connexió amb el transport de rodalies amb el bus urbà i interurbà.

### **Programa per a la planificació del transport públic futur:**

El POUM preveu una distribució modal dels futurs viatges generats pels diferents sectors de desenvolupament d'11.768 desplaçaments / dia de les quals 5.230 seran amb autobús urbà i 6.538 en serveis interurbans.

S'analitzaran les necessitats de la xarxa de transport públic per donar servei a aquesta nova generació de viatges pel que fa a modificacions d'itineraris i en el redimensionament necessari de flotes.

**Programa de millores específiques sobre la Xarxa actual:** S'han definit i valorat les diferents actuacions encaminades a aconseguir l'actuació i posada al dia de la senyalització i xarxa semafòrica existent en els punts on es detectin conflictes (accessos al Centre, grans rotondes distribuïdores, proximitat a centres d'atracció...).

Les actuacions per aconseguir una xarxa veïnal pacificada del trànsit van des del tractament de paviments, l'estudi dels sentits de circulació, o la incorporació d'elements físics dissuasius (plataformes a nivell o ruptura de l'eix del canal de circulació).

### **Programa d'actuació sobre la xarxa futura.**

La construcció d'un model de simulació permet la seva utilització per a l'anàlisi de l'impacte sobre el trànsit en el municipi de les actuacions concretes en projecte, preveient la redistribució del trànsit com a fruit de la disposició d'un nou viari o de noves connexions amb l'existent.

Els escenaris analitzats en el model inclouran, entre altres efectes els següents:

<b>superfícies del POUM de Blanes</b>			
<b>Usos</b>	<b>superfície (m2)</b>		<b>habitatges</b>
	<b>sup total</b>	<b>sostre</b>	
espais lliures	453.640		
Equipaments		106.767	
Residencial			2.041
Industrial		371.486	
Turístic		113.305	
<b>Total</b>	<b>453.640</b>	<b>591.558</b>	<b>2.041</b>

Desenvolupament de les noves superfícies d'activitat; 106,767 m<sup>2</sup> d'equipaments, 371.486 m<sup>2</sup> de superfície industrial, 11.305 m<sup>2</sup> d'activitat turística i 2.041 habitatges. D'aquestes se seleccionaran les que puguin desenvolupar-se als propers 6 a 12 anys.

<b>Distribució de la mobilitat generada segons usos del sòl</b>		
<b>Usos</b>	<b>viatges /dia</b>	<b>% de viatges generats</b>
espais lliures	6.759	11,4%
Equipaments	4.563	7,7%
Residencial	16.838	28,5%
Industrial	18.574	31,4%
Comercial	996	1,7%
Hoteler	7.830	13,3%
Hoteler - comercial	3.500	5,9%
<b>Total</b>	<b>59.060</b>	<b>100,0%</b>

El POUM diferencia 4 sectors urbanístics: sector residencial, sector industrial, sector hoteler i sector comercial. Al POUM s'ha calculat la mobilitat generada per a cadascun dels sectors segons les superfícies determinades en el POUM i els usos corresponents,

S'han considerat dos valors possibles per la mobilitat dels espais lliures. En aquells casos en què l'espai lliure es considera que serà un focus d'atracció important, la seva mobilitat generada s'ha considerat de 2,5 viatges per cada 100m<sup>2</sup> de sòl; en canvi, en els casos en què s'ha considerat que l'espai lliure no serà un focus important de mobilitat, s'ha considerat que la mobilitat generada serà de 1 viatge per cada 100m<sup>2</sup> de sòl.

Finalment, en l'ús residencial, el Decret 344/2006 permet la utilització de 7 viatges per habitatge o de 3 viatges per persona. Tenint en compte, que a Blanes, la mitjana actual d'ocupació de les llars és de 2,75 persones/habitatge, s'ha utilitzat la ràtio de 8,25 viatges per habitatge, que s'obté de multiplicar per 3 viatges per persona que contempla el Decret.

La mobilitat generada pel POUM és de 59.060 viatges/dia i és la considerada al PMUS a efectes de nova generació de viatges.

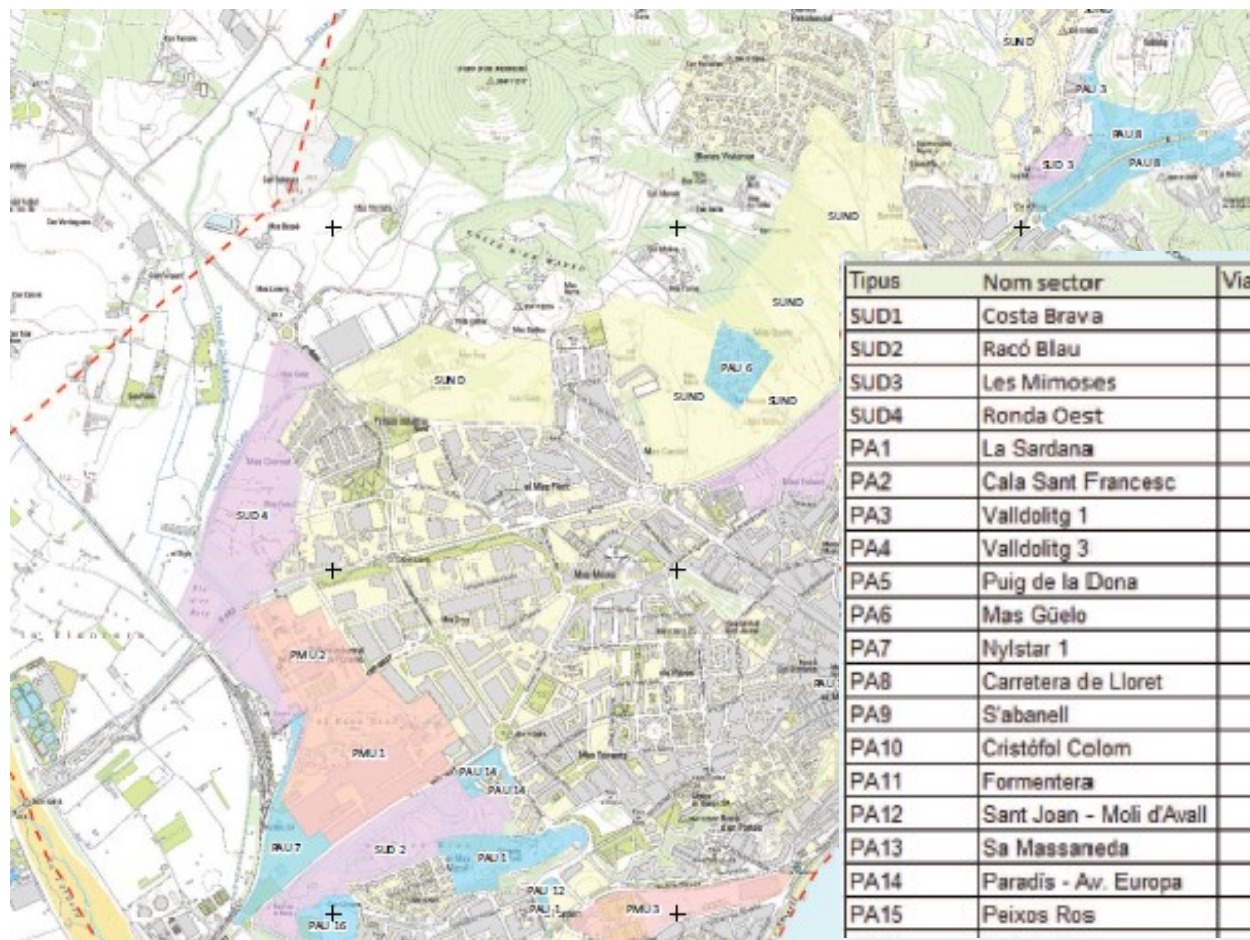


Fig. 1.2 Actuacions urbanístiques previstes a Blanes

## Indicadors de seguiment

A la Fase 5 s'han identificat a conseqüència de les anàlisis de funcionament de cada mode de transport, els indicadors de cada sistema de mobilitat. Els indicadors de seguiment són els especificats en el plec de condicions tècniques dins del qual es destaquen:

**A peu:** De l'inventari de voreres s'ha obtingut aquelles d'amplada menor d'1,80 m prenent com indicador el percentatge de voreres d'amplada menor sobre el total i l'existència d'obstacles en els itineraris de vianants. També s'han considerat les respostes de vianants sobre confort, seguretat, qualitat i continuïtat dels itineraris per a vianants.

**Transport públic:** Àrees no cobertes (amb distància a parada >250m) o freqüències menors de 20 minuts. L'enquesta a usuaris del transport públic proporcionen indicadors de confort que destaquen com puntualitat, regularitat i confort. Percentatge de viatges en TP urbans i interurbans, sobre el total de viatges urbans i interurbans, respectivament. Percentatge d'usuaris a parades amb bon nivell de servei (d'espai, d'informació i d'equipament).

**Bicicleta:** L'indicador principal ha estat l'àrea global coberta pels itineraris. Detectant aquelles àrees incomunicades amb la xarxa de carrils bici. S'han afegit les dades de facilitat d'estacionament i seguretat en la circulació de bicicletes, així com la interacció amb d'altres modes (peu i vehicles), establint indicadors de longitud de xarxa independent i compartida.

**Vehicle privat:** L'indicador base és el nombre de vehicles x km realitzats en estat de saturació i el nombre d'interseccions amb índexs de saturació >90% en hora punta.

**Estacionament:** Els indicadors són els dèficits d'estacionament residencial, rotatori i de distribució de mercaderies a cada zona, així com la indisciplina. A aquests s'ha afegit indicadors de gestió de l'estacionament (equilibri tarifari, permanències màximes i adaptació de l'oferta a cada demanda específica: residencial, rotació, CD, treballadors, etc.)

**Seguretat Viària:** Els indicadors es basen en l'anàlisi estadística de l'accidentalitat i complementàriament en la detecció de punts d'elevada accidentalitat o risc. Es proposen actuacions individualitzades per a aquelles interseccions o trams d'especial perillositat.

Les fases 2 i 3 es realitzen de forma simultània amb temps estipulats al Plec de Condicions Tècniques.

### **Fase 8. Tràmits i modificacions**

Posteriorment a la redacció del document final, seguiran els tràmits pertinents, amb reunions i la possible modificació dels documents lliurats. Les fases son: Aprovació inicial del PMUS

- Aprovació del informe de sostenibilitat ambiental
- Informació pública i consultes
- Redacció de la Memòria Ambiental
- Aprovació definitiva

## 2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

Per a l'anàlisi de la mobilitat de Blanes s'han analitzat els factors més determinants, com són la morfologia del municipi, les infraestructures existents (vies, oferta transport públic, oferta per a vianants, etc.) així com la demanda de mobilitat existent, les dades socioeconòmiques (mercat de treball, població activa, etc.), els centres atractors i generadors de mobilitat, etc. Aquests elements són bàsics per entendre la lògica del funcionament de la mobilitat interna i la que es genera al voltant de Blanes.

En aquest sentit, convé assenyalar que, tot i que l'àmbit d'actuació del PMU és el terme municipal, la seva mobilitat està determinada pel seu entorn, i en particular per la seva atracció turística, en diversos aspectes, com són els desplaçaments interurbans, les àrees urbanitzades limítrofs, etc. Per aquest motiu, el present Pla de Mobilitat Sostenible inclou tots aquells aspectes i a tots aquells agents que influeixen en les característiques de la mobilitat de Blanes.

### 2.1. Situació geogràfica

El municipi de Blanes està situat a la comarca de la Selva, concretament a l'anomenada Selva marítima, just a la desembocadura de la Tordera i limitant amb la comarca del Maresme.

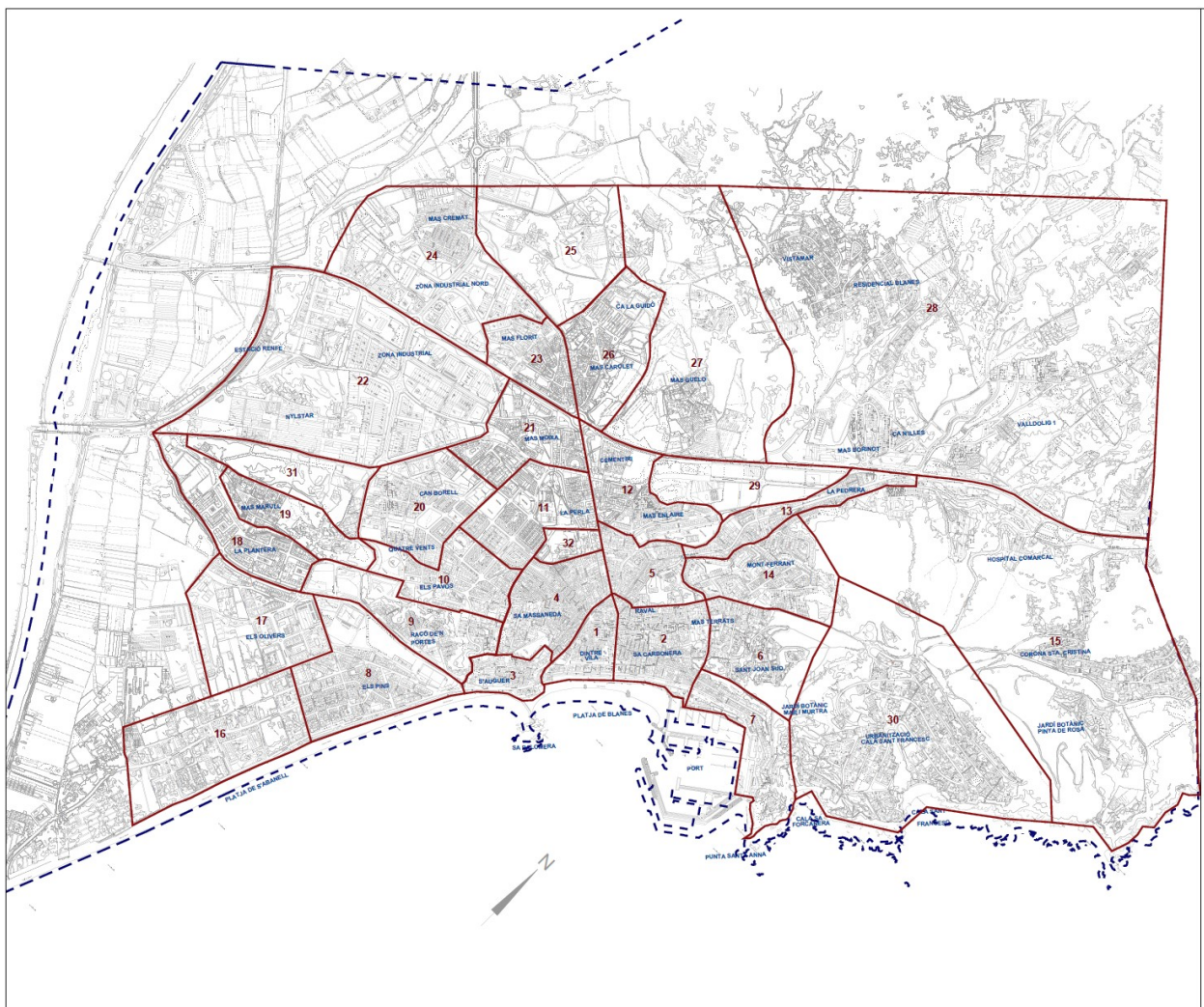
Té una superfície de 18,29 km<sup>2</sup> i limita a l'Est amb la ciutat de Lloret de Ma i a l'oest amb Tordera, Palafolls i Malgrat de Mar, els tres municipis del Maresme.



## 2.2. Zonificació

La zonificació utilitzada respon a una combinació dels districtes de Blanes i àrees més reduïdes associades a les seccions censals: Com a resultat s'ha traduït en una zonificació de 32 zones que s'ha utilitzat per a la modelització i per a la representació gràfica dels diferents indicadors d'activitat com població, motorització oferta d'aparcament, etc.

El plànol adjunt mostra la zonificació utilitzada.



### 2.3. Estructura territorial

El municipi comprèn el nucli urbà de Blanes -amb una sèrie de barris- i un seguit d'urbanitzacions perifèriques, destacant Vistamar, Residencial Blanes, Corona-Santa Cristina, Mas Guelo i Cala Sant Francesc.

La ciutat ha crescut en un semicercle que ha topat amb el Puig de Sant Joan i el mar i, per tant, s'ha desenvolupat en direcció a Tordera.

Els barris tradicionals de Blanes són La Plantera, Els Pins, S'Abanell, Racó d'En Portes, Mas Marull, Quatre Vents, Els Pavos, Mas Borinot, Ca La Guidó, Sa Carbonera, San Francesc, Mont - Ferrant i S' Auguer.

A continuació es presenten algunes dades bàsiques del terme de Blanes:

- Les dimensions del nucli urbà de Blanes, fa que la majoria dels desplaçaments es puguin realitzar a peu, ja que en un radi de 1.000 metres hi trobem el centre urbà i la major part de l'àrea residencial de la ciutat.
- L'elevat pendent d'alguns dels sectors del municipi. Els carrers amb uns pendents més elevats els trobem principalment a les urbanitzacions perifèriques al centre urbà. En els vials del centre també hi trobem pendents accentuats a carrers de l'entorn de la plaça de l'Església de Sa Carbonera, al barri de Mas Marull i diversos carrers de les zones de Sa Massaneda i la Perla.
- S'observa una manca d'accessibilitat en alguns dels itineraris que conformen la xarxa per a vianants. Amb relació a les mancances en l'accessibilitat, l'Estudi de Mobilitat a Blanes (2003), esmenta els següents carrers amb un major dèficit pel que fa a amplada de voreres i grau d'utilització: diversos carrers del nucli antic que no han passat a vials de plataforma única com:
  - el passeig de Carles Faust
  - Els carrers de Joaquim Ruyra
  - Carrer de l'Esperança,
  - Carrer de Sebastià Llorenç

- Carrer Ripollès
  - Carrer Gironès
  - Carrer de la Selva
  - Carrer St. Pere Màrtir
  - Carrer Anselm Clavé (entre Sta. Cecília i Joaquim Ruyra)
  - Diferents vials dels barris dels Pins, Mas Borinot-Ca n'Illes, Mas Guelo i Mas Carolet-Ca La Guidó.
- Durant la darrera dècada s'ha iniciat algunes actuacions municipals per millorar l'accessibilitat d'alguns d'aquests sectors [per exemple al barri de Ca La Guidó, al passeig Marítim i a alguns vials de primera línia de Mar.

Per altra banda, cal destacar que el 2006-2007 a Blanes es va efectuar una progressiva pacificació del trànsit rodat. Aquesta actuació afectà principalment a banda i banda del carrer Ample. Així les coses, el mateix carrer Ample ha passat a tenir un tractament de plataforma única, tot i que es permet la circulació parcial de vehicles.

També els carrers de sota del carrer Méndez Nuñez, al barri de S'Auguer, són d'ús exclusiu per a vianants. Així mateix, també han rebut aquest tractament d'altres carrers o passatges dispersos per la ciutat.

També, cal destacar que l'Agenda 21 de Blanes — recollint les indicacions de l'Estudi de Mobilitat de la ciutat de l'any 2003 - proposava la creació de diversos eixos per a vianants a la ciutat, en concret al carrer de l'Antiga i a un tram del carrer de Lluís Companys.

## **2.4. Connectivitat amb l'exterior**

### **Connectivitat per carretera/viària**

Els principals accessos al terme provenen de l'autopista C-32 i l'N-II, des d'on surten dues carreteres a l'altura de Malgrat de Mar, una de les quals passa per sobre de la vila i continua cap a Lloret, on enllaça amb la C-63, Tossa i Sant Feliu de Guíxols. També travessa el sector la carretera paral·lela a la Tordera cap a Hostalric, on connecta amb

l'AP-7 des de Barcelona fins a la Jonquera (ja en el terme de Fogars de la Selva), i la C-35. Per sud-oest del terme passa el ferrocarril de Barcelona a Girona a la costa.

Des de l'estació de Blanes, al voltant de la qual es va formar la zona industrial, i que es troba al límit municipal, s'han desenvolupat connexions viàries amb el centre urbà.

### **Connectivitat ferroviària**

Pel que fa a les infraestructures ferroviàries Blanes compta amb una estació de rodalies RENFE situada a 2 km del centre històric de la ciutat. Per aquesta estació hi circulen els trens de la línia CI Maçanet-Massanes — Hospitalet de Llobregat amb una freqüència de pas mitjana de 30 minuts.

El recorregut que realitza aquesta línia permet una relació directa entre Blanes i els municipis de la costa, i no tant amb la resta de nuclis de la comarca de la Selva.

Línia R1 de ferrocarril de rodalies RENFE entre Maçanet — Massanes i l'Hospitalet de Llobregat. Compta amb 59 expedicions diàries (36 en sentit Barcelona i 23 en sentit Maçanet) amb una freqüència de pas aproximada de 30 minuts en sentit Barcelona i 60' en sentit Maçanet, amb increments de freqüència a les hores punta. L'estació de Blanes es troba a 2 km del centre urbà.

Des de l'estació de Maçanet-Massanes es pot enllaçar amb la línia 2 de rodalies (Maçanet Massanes — Sant Vicenç de Calders), i amb la línia de trens regionals que connecten Barcelona amb Girona, Figueres i Portbou. L'any 2004 es va registrar una diària de 3.502 usuaris de l'estació de Blanes en dia laborable.

Als darrers anys s'ha implantat la línia RG1, que circula de forma directa entre l'Hospitalet de Llobregat i Figueres/Portbou, eliminant, així, el transbordament a Maçanet-Massanes. Aquesta línia substitueix l'R1 a les expedicions que realitza amb una freqüència d'una hora, entre les 5 del matí fins a les 21h.

### **Connectivitat en bus**

Blanes disposa de diferents línies de bus interurbà.

- Línia Blanes — Lloret de Mar (Transport Pujol i Pujol SC). Disposa de 32 expedicions que connecten amb l'estació de Renfe.
- Línia Blanes — Lloret de Mar — Tossa de Mar (Transport Pujol i Pujol SC). Compta amb 13 expedicions a l'hivern i 21 a l'estiu.
- Línia Girona — Mataró (Barcelona Bus SC). Realitza 1 expedició diària per sentit.
- Línia Blanes — Girona (Barcelona Bus SC). Compta amb 4 expedicions per sentit.
- Línia Barcelona — Blanes (Barcelona Bus SC). Disposa de 5 expedicions diàries per sentit i permet connectar amb Calella, Pineda de Mar, Santa Susanna, Malgrat de Mar i Palafolls. A part, es disposa de 11 expedicions que connecten amb l'aeroport del Prat de Llobregat.

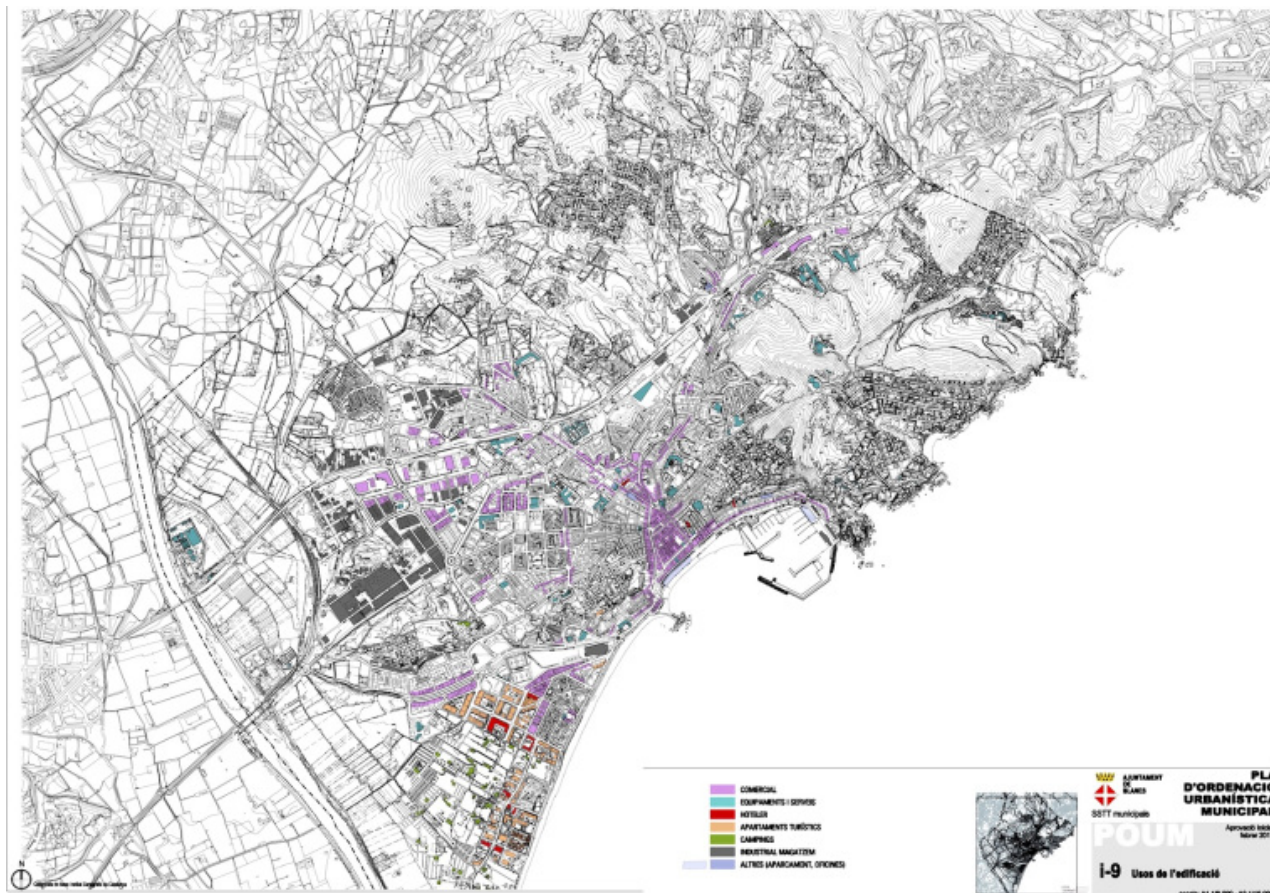
## 2.5. Anàlisi econòmica

### 2.5.1. Activitats

Com a activitat econòmica a Blanes destaquen:

- **Activitat residencial.** A partir dels anys seixanta, el creixement es va dispersar en gran part en sectors autònoms allunyats del nucli urbà, a causa del fenomen de barris consolidats d'immigració com Mas Borinot, Ca La Guidó, Mas Cremat, o La Plantera. Els adossats vinculats a la segona residència i al sector turístic s'estenen en diferents urbanitzacions com Cala St.Francesc, St. Joan, Vistamar-Residencial, Mas Guelo, i Corona Sta.Cristina. El creixement dels últims 30 anys ha anat ocupant els buits urbanístics que quedaven entre el nucli urbà i l'estació incorporant les zones de creixement previstes en el Pla General d'Ordenació Urbana, que inclou els sectors com Els Pavos, Can Borell, el Polígon Industrial de l'Estació, i el Polígon Industrial Nord.
- **Activitat comercial** L'activitat comercial, d'altra banda, manté la seva localització tradicional relacionada amb el centre històric de la ciutat, però la implantació de noves estructures comercials més disperses i d'un gran centre comercial i de lleure a la perifèria urbana planteja una alternativa als hàbits de compra.
- **Activitat industrial. Existeix una la zona industrial** apartada del centre. Tot i que encara persisteix una certa barreja d'usos industrials en les àrees residencials més centrals, la major part de l'activitat secundària s'ha traslladat als polígons industrials.
- **Activitat turística.** Bona part de l'economia de Blanes es basa en el turisme, per la qual cosa el sector serveis s'ha desenvolupat amb força. El turisme ha estat l'activitat que més profundament ha transformat la fisonomia del paisatge.
- **El port de Blanes,** construït durant els anys 20 i 30, és essencialment pescador però també esportiu. Es troba a l'extrem est de la badia, sota el promontori del Convent, que continua el turó de Sant Joan. A l'altura del promontori la costa continua abrupta amb les cales de sa Forcanera i Sant Francesc i la punta de s'Agulla fins a la platja de Treumal, a la frontera amb el terme de Lloret. El port de

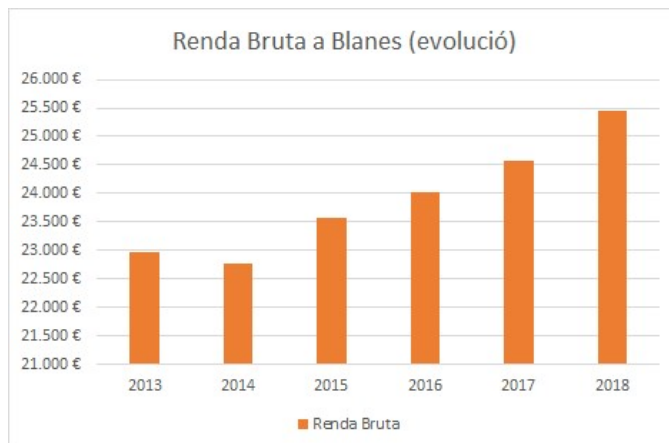
Blanes encara té activitat pesquera, principalment en modalitat d'arrossegament: hi ha subhasta diària de peix, molt concorregut per professionals i turistes.



## 2.5.2. Dades econòmiques

### ▪ Renda

Segons les dades del Ministeri d'Hisenda, la renda bruta mitjana al municipi de Blanes el **2018 va ser de 25.449 euros**, 878 euros més que el 2017. Manté una tendència creixent de l'any 2013.



El 2018 Blanes se situa com el municipi núm. 76 amb la renda bruta mitjana més alta de la província de Girona i en la posició 328 de la comunitat de Catalunya, i a la posició 686 del nivell nacional (sense PV i Navarra

### • Atur

El nombre total d'aturats és de 3.553 dels quals 1586 són homes i 1967 dones. Els majors de 45 anys amb 1.792 aturats són el grup d'edat més afectat per l'atur, seguit dels que tenen entre 25 i 44 anys amb 1.346 aturats, el grup menys nombrós són els menors de 25 anys amb 415 aturats.

Cal mencionar que el marcat caràcter turístic fa que l'ocupació sigui molt estacional i que les dades són temporals i poden reflectir períodes on l'atur és especialment elevat a les zones turístiques.

Per sectors **en el sector serveis és on hi ha el nombre més gran d'aturats al** municipi amb 2.784 persones, seguit de la construcció amb 279 aturats, la indústria amb 212 aturats, les persones sense ocupació anterior amb 208 aturats i finalment l'agricultura amb 70 aturats.

A Blanes, el setembre del 2018, s'observa una taxa d'atur del 14,06%, quelcom inferior a la mitjana d'Espanya (14,87%) però superior en quatre punts al de Catalunya (10,45%).

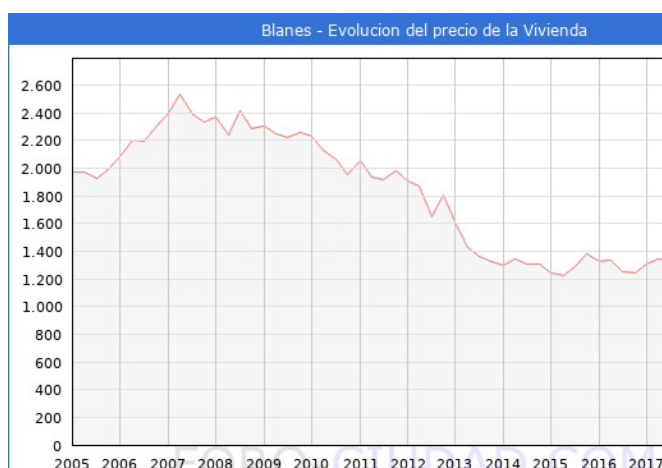
Les xifres mostren un efecte de recuperació econòmica des de l'any 2015. Així, les dades del mes de setembre de 2015 determinen quelcom més de 12.000 desocupats registrats, mentre que el setembre de 2018 el valor es troba pròxim a 8.700. Això suposa un descens del 9% anual durant els últims tres anys.

Evidentment aquest descens de la desocupació porta aparellat un increment de la mobilitat que s'ha tingut en compte en la redacció del PMUS.

En comparació amb altres ciutats de Catalunya, Blanes es troba en una situació similar a Terrassa, Santa Coloma o Rubí amb taxes d'atur per sobre de la mitjana, però en procés de recuperació econòmica. Aquestes dades són d'abans de la pandèmia, per tant, caldrà esperar a veure com ha afectat la situació actual tant a l'atur com a la mobilitat de Blanes.

### Preu de l'habitatge

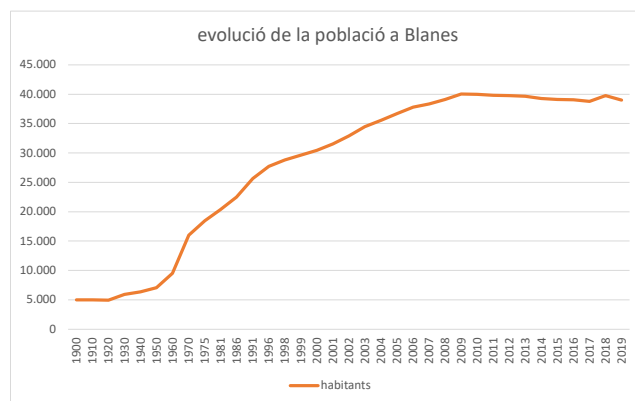
Segons les dades fetes públiques pel Ministeri de Foment, per a municipis de més de 25.000 habitants, el preu de l'habitatge a **Blanes** durant el 2n trimestre de 2020, va ser de **1.434 euros/m<sup>2</sup>**, un **5,3% menys que en** el trimestre anterior, i un 43,5% menys del màxim assolit en el 1r trimestre de 2007 (2.540 euros/m<sup>2</sup>).



## 2.6. Estructura i distribució de la població

### 2.6.1. La Població

Segons les dades publicades per IDESCAT el nombre d'habitants a Blanes l'any 2019 era de 39.028. En el següent gràfic es pot veure l'evolució al llarg dels anys. Aquesta xifra posa de manifest el manteniment d'una tendència iniciada el 2009 d'estancament, però lleument a la baixa, la mateixa que a



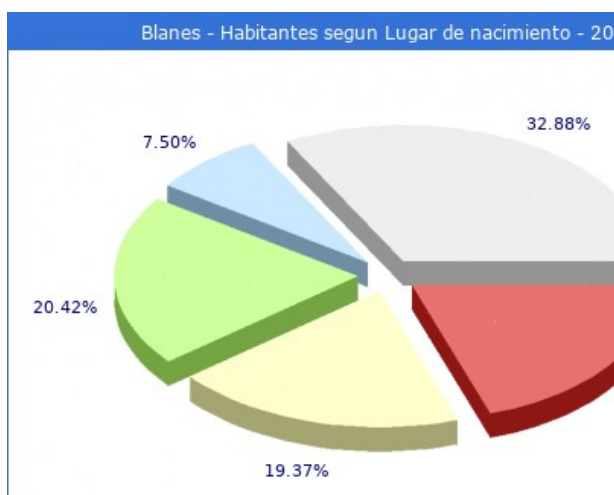
grans trets ha caracteritzat el conjunt de Catalunya i, més en concret, de la majoria de ciutats amb característiques socioeconòmiques semblants.

A la població resident cal afegir una població estacional significativa. La Taula adjunta mostra la població estacional hipotètica que hi ha a Blanes durant 365 dies l'any. Es pot observar, és que hipotèticament, la població "real" de Blanes està entorn d'un 10% per damunt de l'oficial. Aquest fet afecta l'hora de dimensionar serveis urbans de mobilitat.

any	població estacional	població resident	població total	% increment respecte poblacio resident
2002	6.155	32.926	39.081	19%
2005	5.373	36.711	42.084	15%
2008	6.507	39.107	45.614	17%
2011	6.349	39.834	46.183	16%
2014	5.330	39.293	44.623	14%
2020	5.987	39.914	44.624	15%

## 2.6.2. Habitants segons lloc de naixement.

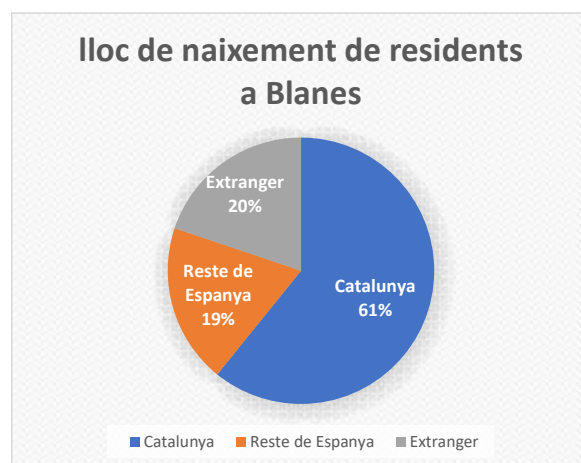
Segons les dades publicades per l'INE de la norma municipal 2019, El 32,88% (12.833) dels habitants del municipi de Blanes han nascut al municipi, el 47,30% han emigrat a Blanes des de diferents punts d'Espanya, el 7,50% (2.929) d'altres municipis de la província de Girona, el 20,42% (7.971) d'altres províncies de la



comunitat autònoma de Catalunya el 19,37% (7.559) d'altres comunitats autònomes i el 19,82% (7.736) han emigrat a Blanes d'altres països.

Aquest repartiment és similar per la Comarca de La Selva i pel global de Catalunya.

Població. Per lloc de naixement. 2019			
	a Blanes	a La Selva	a Catalunya
<b>Catalunya</b>	23.733	107.801	4.932.849
<b>Resta d'Espanya</b>	7.559	26.002	1.273.935
<b>Extranger</b>	7.736	37.814	1.468.433
<b>Total</b>	<b>39.028</b>	<b>171.617</b>	<b>7.675.217</b>
	a Blanes	a La Selva	a Catalunya
<b>Catalunya</b>	61%	63%	64%
<b>Resta d'Espanya</b>	19%	15%	17%
<b>Extranger</b>	20%	22%	19%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>



## 2.6.3. Dinàmica demogràfica

- La població de Blanes mostra una tendència iniciada el 2009 d'estancament de la població amb una lleugera tendència a la baixa.
- Mai abans s'havia passat d'un període de creixement excepcional que va començar amb el segle -de més de mil persones a l'any- a una lleugera pèrdua de

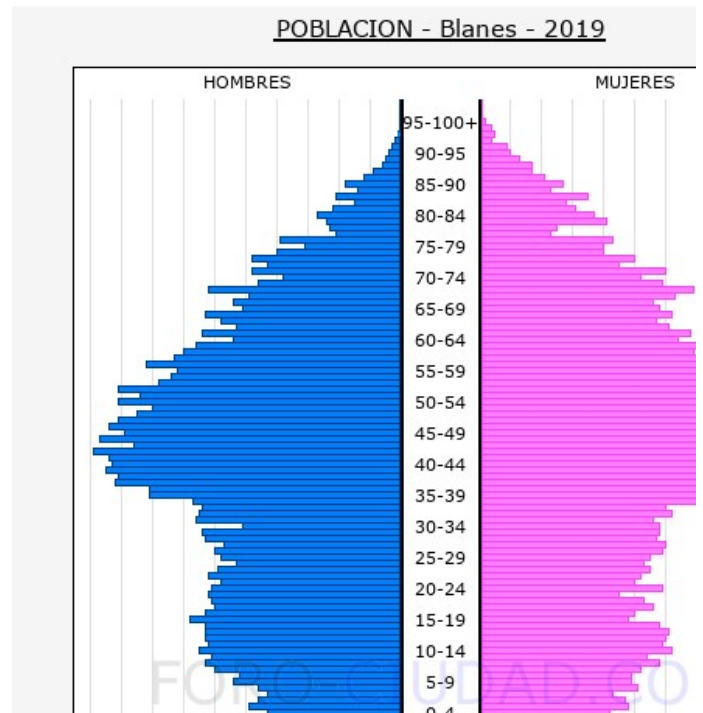
població. Entre el 2001 i el 2011, la població va augmentar el 26% i, entre el 2011 i el 2015, va disminuir l'1,7%

- La població de la ciutat s'ha vist molt més afectada per aquest alentiment que els municipis del seu entorn més immediat. No obstant això, cal destacar que la conurbació formada per Blanes, Malgrat, Lloret, Palafolls i Tordera és avui una realitat de més de 120.000 habitants amb una integració física i funcional creixent. Si fins fa pocs anys Blanes tenia un pes decisiu, de moment l'ascens de Lloret ha tendit a equilibrar-lo.
- El creixement de la població ha estat marcat durant molt de temps per la dinàmica migratòria que pel creixement natural. Aquest creixement natural dels últims anys fins i tot s'ha proposat ser negatiu. A mesura que les migracions s'han invertit, la població s'ha estancat o disminuït.
- L'origen de la població està canviant actualment, principalment a causa d'una pèrdua de pes de la població d'origen estranger. No obstant això, un fet que pot tenir rellevància és el del 15% dels màxims que s'han produït entre el 2006 i el 2015 que tenen el seu origen al municipi de Barcelona i Badalona, més d'un miler de persones. És a dir, sembla que Blanes es converteix en un lloc d'atracció de població d'origen metropolità, tant per la integració progressiva en aquesta zona, com per la transformació de segones residències de població jubilada en primer lloc.
- Un altre procés iniciat fa unes dècades també confirma les dades recents: el descens del nombre de persones per llar. Entre el 1991 i el 2011, el percentatge de persones que viuen soles ha augmentat del 15% al 24% i el de només dues persones ha passat del 24% al 34,7%.
- Les situacions internes de cada districte són molt dispars, molt heterogènies per a la secció d'habitatge. Excepte el primer districte que sí que té una certa homogeneïtat pel que fa a l'envelliment i la població nascuda a l'estranger per sobre de la mitjana, la resta de districtes troben situacions extremes en qualsevol dels indicadors i altres molt properes a la mitjana del municipi.

### 2.6.4. Piràmide demogràfica

Les dinàmiques demogràfiques tenen conseqüències òbvies per a la piràmide d'edats.

Després d'un període en què es va rejuvenir - que feia molt de temps que no era així- ara torna a envellir, tant per la manca de personal en les primeres franges d'edat (0-5 anys), com per la pèrdua d'una població adult-jove (entre 20 i 40 anys), probablement fruit de l'emigració.

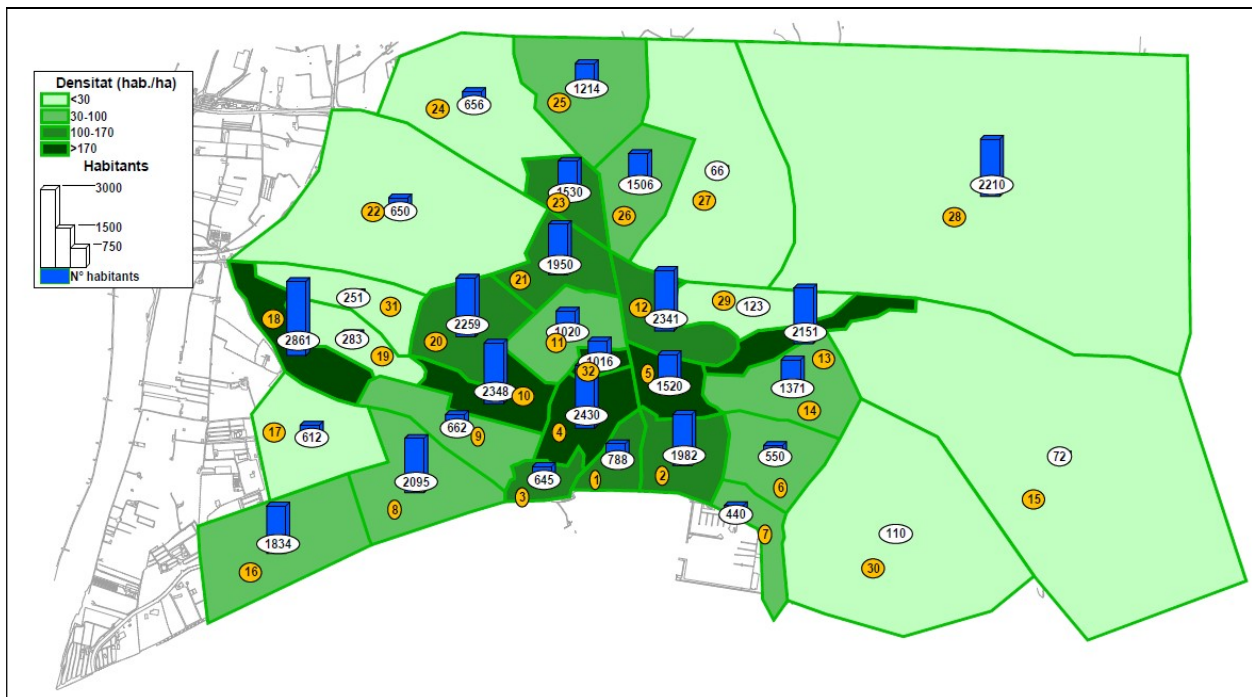


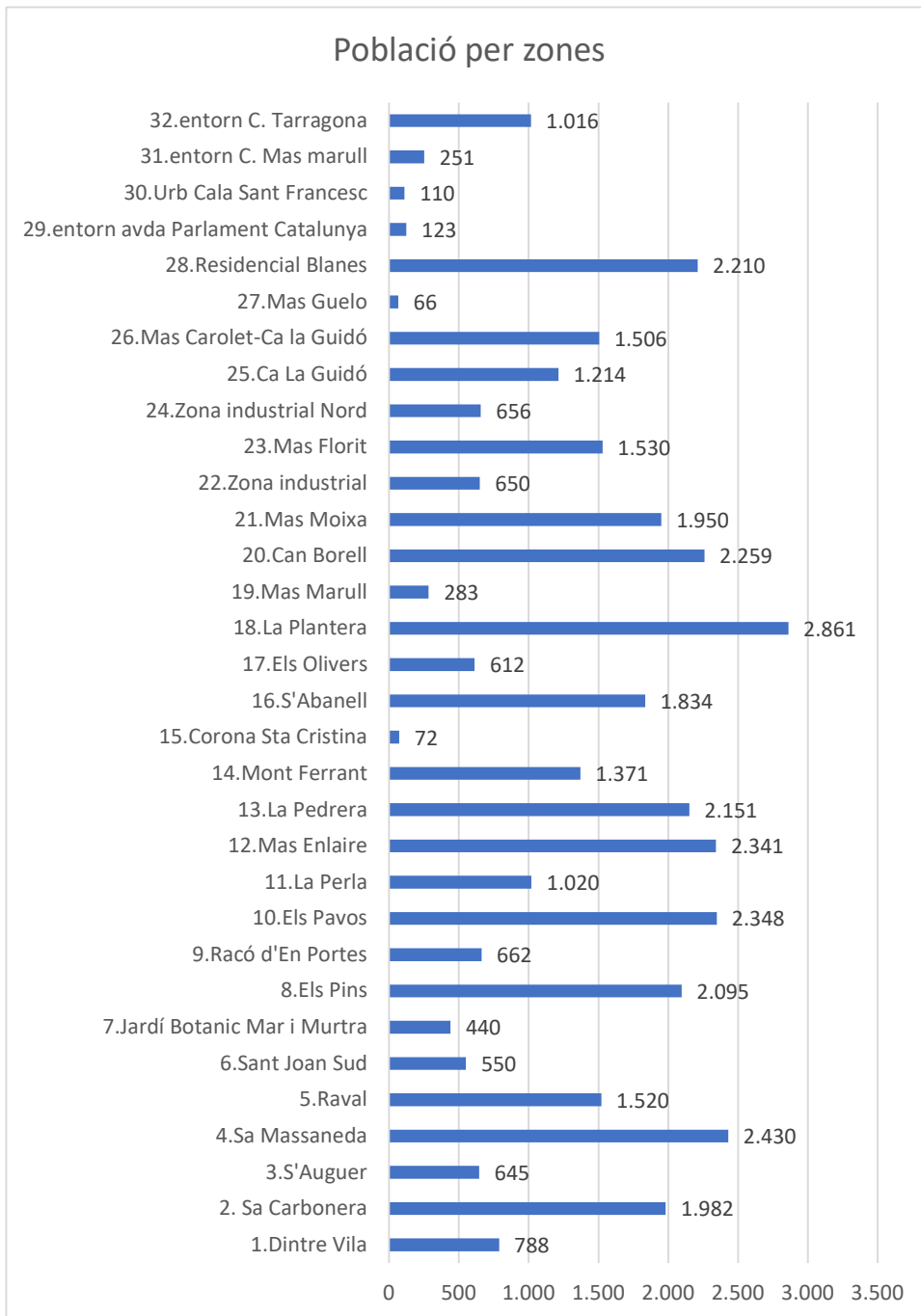
Actualment Blanes presenta la taxa d'envelliment més alta de les zones amb què s'ha comparat (Selva, província i Catalunya), sent fa una dècada la més jove.

La població menor de 18 anys a Blanes és de 6.900 (3.563 H, 3.337 M), 17,7%. La població entre 18 i 65 anys a Blanes és de 25.130 (12.711 H, 12.419 M), 64,4%. La població de més de 65 anys a Blanes és de 6.998 (3.082 H, 3.916 M), 17,9%.

## 2.6.5. Distribució territorial de la població.

- Les densitats de població més altes es produeixen en el centre de la ciutat concretament en els barris de Sa Massaneda, El Raval i Els Pavos.
- També es detecten en alguns barris més exteriors amb densitats superiors a 170 habitants per hectàrea com al barri de la Pedrera i al barri de La Plantera.
- En general i com és habitual com més gran sigui la distància al centre menor densitat de població s'observa. Es tracta, com s'ha mencionat anteriorment, de la població de dret, si bé durant la temporada alta, les zones de l'est i oest del centre, obtindrien una densitat de població més elevada per la suma de la població estacional.





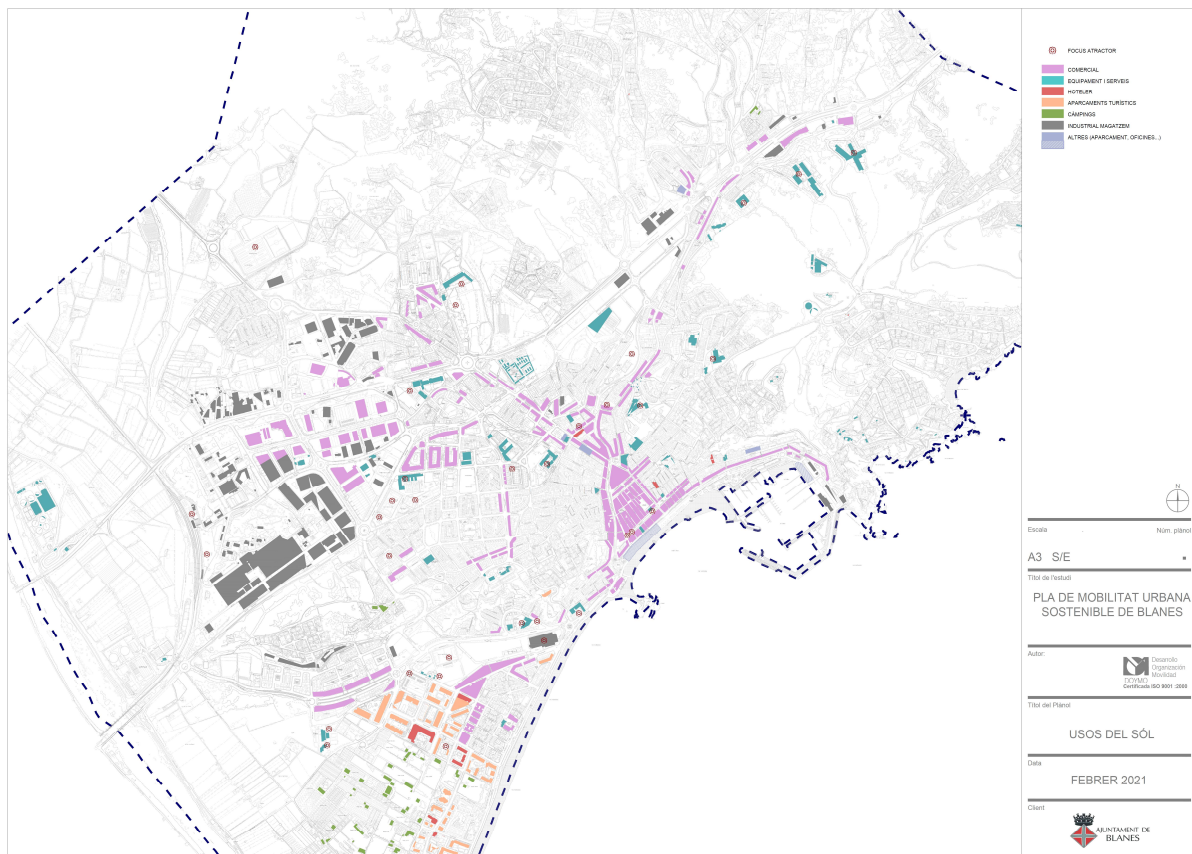
<b>Població de Blanes per districte i secció</b>				
<b>zona</b>	<b>nom</b>	<b>districte</b>	<b>secció</b>	<b>Habitants</b>
1	Dintre Vila	1	1	788
2	Sa Carbonera	1	2	1982
3	S'Auguer	1	1	645
4	Sa Massaneda	2	1	2430
5	Raval	2	2	1520
6	Sant Joan Sud	1	7	550
7	Jardí Botanic Mar i Murtra	1	7	440
8	Els Pins	1	4	2095
9	Racó d'En Portes	2	9	662
10	Els Pavos	2	7	2348
11	La Perla	2	8	1020
12	Mas Enlaire	2	4	2341
13	La Pedrera	2	3	2151
14	Mont Ferrant	2	6	1371
15	Corona Sta Cristina	2	6	72
16	S'Abanell	1	6	1834
17	Els Olivers	1	6	612
18	La Plantera	2	10	2861
19	Mas Marull	2	9	283
20	Can Borell	2	11	2259
21	Mas Moixa	2	5	1950
22	Zona industrial	2	5	650
23	Mas Florit	3	3	1530
24	Zona industrial Nord	3	3	656
25	Ca La Guidó	3	2	1214
26	Mas Carolet	3	1	1506
27	Mas Guelo	3	4	66
28	Residencial Blanes	3	4	2210
29	entorn avda Parlament Catalunya	2	4	123
30	Urb Cala Sant Francesc	1	7	110
31	entorn C. Mas marull	2	11	251
32	entorn C. Tarragona	2	12	1016
<b>total</b>				<b>39546</b>

## 2.7. Centres d'atracció i generació de viatges

A Blanes, els centres de generació de viatges es troben molt concentrats al nucli urbà, especialment on es concentren les majors densitats de població, mentre que els centres atractors de viatges es localitzen per tot el territori. Així, les zones generadores de viatges, relacionades amb les àrees residencials, són, com ja s'ha esmentat, les localitzades al nucli urbà, i, en menor proporció, a les urbanitzacions disperses, si bé a l'estiu les zones de platja de l'entorn del centre també esdevenen importants centres generadors de viatges.

Els centres d'atracció de viatges corresponen, en primer lloc, als usos del sòl relacionats amb els centres de treball, equipaments, zones comercials, centres administratius, i en general, a tots aquells punts o zones de la ciutat que concentren una certa demanda de viatges. A continuació es relacionen els principals centres atractors:

Al **plànol** es mostra la localització dels principals punts de generació de viatges.



## Centres administratius i culturals

Els centres administratius i culturals es troben al centre de la ciutat al voltant de l'eix del Carrer Anselm Clavé i al barri de Dintre Vila

- Ajuntament.
- Oficina de Correus
- Biblioteca comarcal (pg. de Catalunya).
- Casa de cultura / Servei català / Escola oficial d'idiomes (c. Jaume Arceló amb Anselm Clavé)
- Oficina de turisme central (pg. de Catalunya).

## Centres de comunicació

Els centres de comunicació i transport es troben llunyans al centre de la ciutat. En particular l'estació de RENFE a 2,26 km i la d'autobusos a 1,3 km del centre (considerant l'Ajuntament com punt central).

- Estació de ferrocarril (av. de l'Estació.)
- Estació d'autobusos (c. Lluís Companys amb pg. de Catalunya).



## Sector turístic

Ja s'ha comentat que el sector turístic genera una gran mobilitat a la ciutat de Blanes. Es concentra en un gran espai autònom dedicat exclusivament al turisme, al barri dels Pins, que inclou hotels, apartaments i tots els càmpings, que estan localitzats a la banda sud del municipi.

A l' any 2019 l'oferta de places per turistes era de:

- 20 hotels
- 3.554 places a hotels
- 12 Càmpings.
- 9.969 places a càmpings.

## Polígons Industrials i àrees d'activitat econòmica

A Blanes s'han implantat diferents polígons o zones industrials. Els més importants són:

- Polígon industrial Ctra. de l'Estació (57,4 Ha)
- Polígon industrial Nord (20,2 Ha)
- Polígon de la carretera de Lloret (8,9 Ha)
- P.A.Nylstar I Nylstar II (293 treballadors a l'av. de l'Estació)
- PMU Rhodia Iberia
- SUS Industrial Ronda Oest
- Altres; (Càrniques Illes Juli, SLU (av. Extremadura) amb 113 treballadors), [Mora 33, SL (av. de l'Estació) — 85 treballadors).

La zona industrial i P.A. Nylstar són les més representatives d'aquesta activitat, localitzant-se al nord de la ciutat i disposen d'una accessibilitat bona, ja que és possible l'accés des de la carretera GI-682 (carretera de la Costa Brava) o des de la GI-600 que connecta amb l'autopista C-32 sense passar pel nucli urbà.

D'altra banda, convé assenyalar l'elevat nombre d'activitats comercials de gran escala que s'han implantat al nord del centre (P.I. Ctra. de l'Estació i entorn), que atrauen un elevat nombre de viatges des dels municipis de l'entorn.

## Centres sanitaris

**El principal centre sanitari de Blanes** es l'Hospital comarcal de La Selva situat al nord de la ciutat amb accés directe des de la carretera GI-682, de la Costa Brava que connecta els municipis de Blanes i Lloret de Mar,



Disposa de 121 llits, 12.000 m<sup>2</sup> de superfície construïda, i està situat en un solar de topografia accidentada, resolt amb la instal·lació de plataformes.

Altres centres sanitaris d'importància són:

- Hospital Soci sanitari Sant Jaume (c. Jaume Barceló).
- CAP Blanes 1 (C / Sebastià Llorens)
- CAP Blanes 2 Ambulatori (av. Europa).

..... situats en el nucli de la ciutat

## Centres d'ensenyament

Al centre de Blanes, i dispersos pel territori, existeixen un total de 86 centres educatius: 45 d'educació infantil de primer cicle i 32 d'Educació Primària, 19 d'ESO, 12 de Batxillerat, 6 de Formació Professional i 2 PCPI.

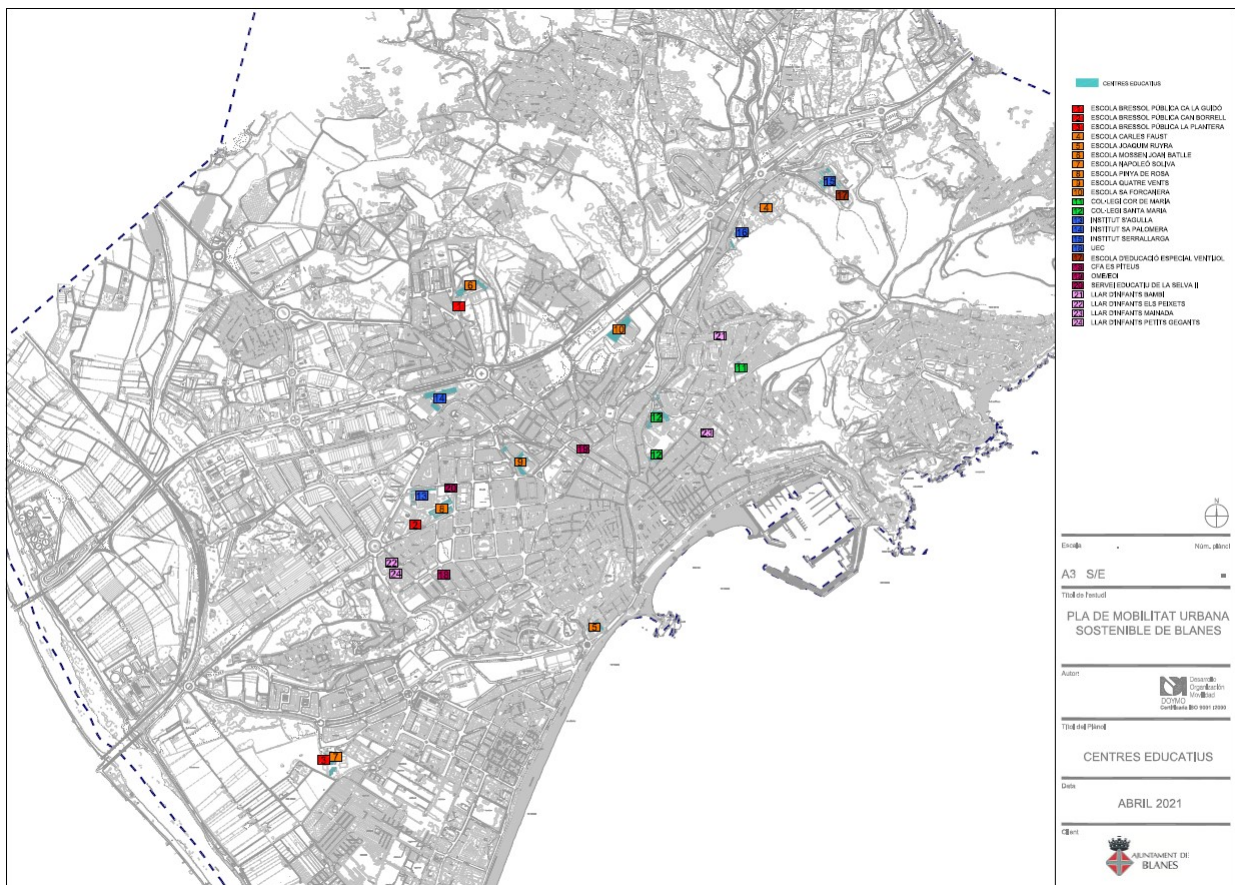
Les dades relatives a ensenyament son:

Alumnes residents (edat escolar). Curso 2019/20 = 6.285

Alumnes residents que estudien en el mateix municipi (%). Curso 2019/20 = 91,3%

### Els centres escolars

Relació de centres: CEIP Sa Forcanera (Plaça Onze de Setembre, s/n) CEIP Pinya de Rosa (C/ Rubén Darío, 12) CEIP Carles Faust (Passatge Vila de Lloret, 5) CEIP Joaquim Ruyra (C/Méndez Núñez, 49) CEIP Mossèn Joan Batlle (C/ Lope de Vega, 1) CEIP Napoleó Soliva (C/ Astúries, 13) CEIP Quatre Vents (Av. Pavos, 54) EEE Ventijol (C/ Joan Benejam, 5) CFA Es Piteus (C/ de les Alberes, 7)



## Zones esportives

A Blanes existeixen 316 instal·lacions esportives.

Las tipologies es detallen a la taula següent:

Instal·lació	
Pavellons.	8
Pistes poliesportives	42
Caps esportius	11
sales esportives	50
Piscines cobertes	8
Pistes d'atletisme	0
Altres espais	197
<b>total</b>	<b>316</b>

La distribució territorial és àmplia, destacant la ciutat esportiva situada a la confluència de la GI-600 i la carretera de Tordera.



## Mercats

A Blanes trobem **dos tipus de mercats**, els mercats fixos i els mercats ambulants.

El mercat fix es el Mercat Municipal, situat al carrer Mas Enlaire, compta amb un centenar de parades de venda de productes alimentaris i de primera necessitat.

Com mercats ambulants s'implanten:

- El dilluns al matí, al Passeig de Mar, el mercat setmanal ofereix als compradors roba, records i tota mena d'accessoris.
- El mercat de fruites i verdures reuneix els pagesos de Blanes i rodalies que venen els seus productes al Passeig de Dintre als matins de dilluns a dissabte.
- A la tarda, de dilluns a divendres, a la llotja, se subhasta la captura que porten els pescadors de Blanes de la seva sortida diària.

## Zones comercials

Els prop d'un miler de comerços de Blanes es distribueixen en els següents àmbits:

- **Centre de Blanes:** La major part del comerç de Blanes es concentra al centre històric de la població. És en aquesta zona on s'estableixen els comerços més tradicionals i exclusius de la localitat, així com comerços de diferents franquícies de marques reconegudes. La concentració en aquesta zona de la ciutat de serveis, administració i activitat lúdic-cultural, li confereix una atracció de viatges significativa.
- **Comerç al polígon**

A mitjans dels anys 90 es van començar a instal·lar establiments comercials al polígon. Es tracta bàsicament de grans aliments, mobles, bricolatge, electrònica, joguines i alguns establiments d'accessoris per a la llar, roba i calçat de baix cost.

- **Petits eixos del comerç de proximitat**

Blanes, compta, a més de les zones esmentades anteriorment, amb diversos eixos on es concentra el comerç de proximitat que facilita la compra diària del barri. Aquests eixos estan situats en els següents barris:

- Els Pavos-Can Borell
- La Plantera
- Els Pins
- Mas Enlaire
- Ca la Guidó – Mas Carolet
- S'Abanell (temporada turística)

### **Port i platges**

Blanes compta amb 4 km de platges. Les més importants són:

- Platja de Blanes
- platja de S' Abanell (S'Abanell és la platja més extensa de Blanes, gràcies als seus 3.100 metres de llarg per 60 metres d'ample que comencen a tan sols 300 metres del centre,
- platja de Cala Punta Santa Anna,
- cala de Sant Francesc,
- cala Treumal.

En aquestes platges i cales es poden fer esportives com la pesca o vela i disposen d'activitats de restauració que generen sobretot a l'època d'estiu una gran afluència de visitants.



En la mateixa zona se situa el Port de Blanes. Aquest port és eminentment esportiu, encara que compta, també, amb una dàrsena pesquera. La dàrsena esportiva és gestionada pel Club de Vela de Blanes i té una capacitat de 309 amarratges per una embarcació de fins a vint-i-quatre metres d'eslora. Disposa de benzineria, rampes de varada i hangar de vela lleugera. El Club té servei de cafeteria i restaurant i una escola de vela.



## **Espais verds**

Blanes disposa d'una elevada oferta de parcs i jardins repartits per tota la zona urbana. S'han inventariat fins a 300 zones verdes (inclou zones enjardinades grans i petites, parcs, bosquines, solars públics, mitjaneres de carrers, arbrat viari, etc.) amb característiques molt variades.

Té una importància especial el Jardí Botànic Marimurtra, espai localitzat al nord del centre i que l'any 2019 va rebre uns 136.000 visitants (uns 375 diaris de mitjana).

La connexió de cadascun dels centres d'atracció de viatges amb els diferents barris que conformen el municipi permet la definició dels itineraris òptims pels diversos mitjans de transport, a peu o bicicleta i vehicles motoritzats.

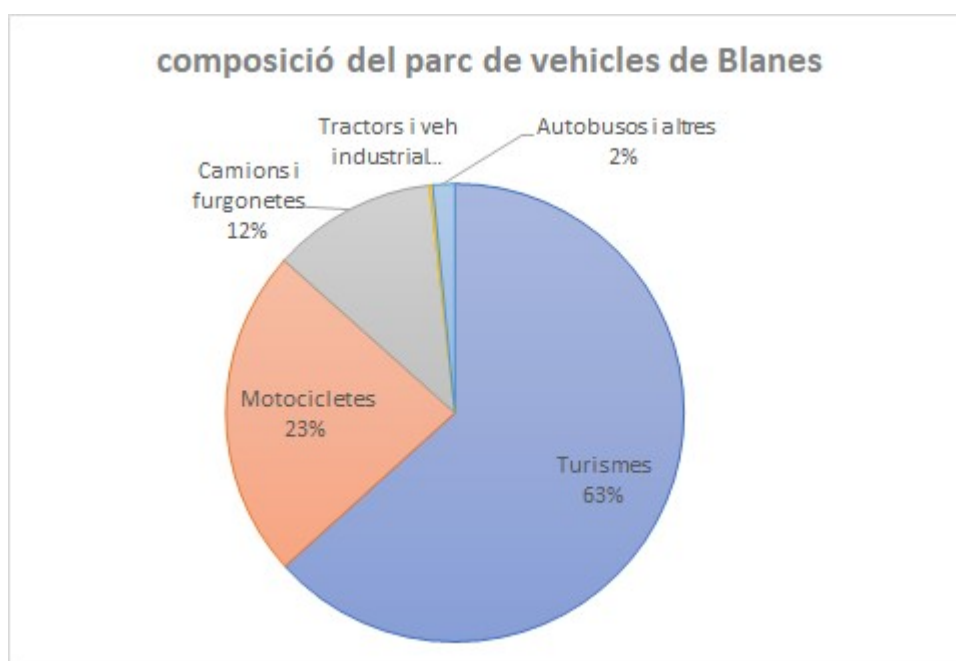
Cal destacar que, a més dels itineraris urbans a peu o en bicicleta, a Blanes existeixen nombroses vies que comuniquen els barris amb el centre urbà (urbanitzacions, zones industrials, platges, etc.), part dels quals, com ja s'ha comentat, podrien ser accessibles a peu o en bicicleta si es proporciona una oferta còmoda i segura.

Per últim, la connexió amb els municipis veïns és adequada pel que fa al trànsit rodat. En relació amb l'accessibilitat a peu i en bicicleta, aquesta és reduïda. Serà objectiu d'aquest PMUS millorar les connexions directes amb els municipis veïns.

## 2.8. Parc de vehicles i dades de motorització

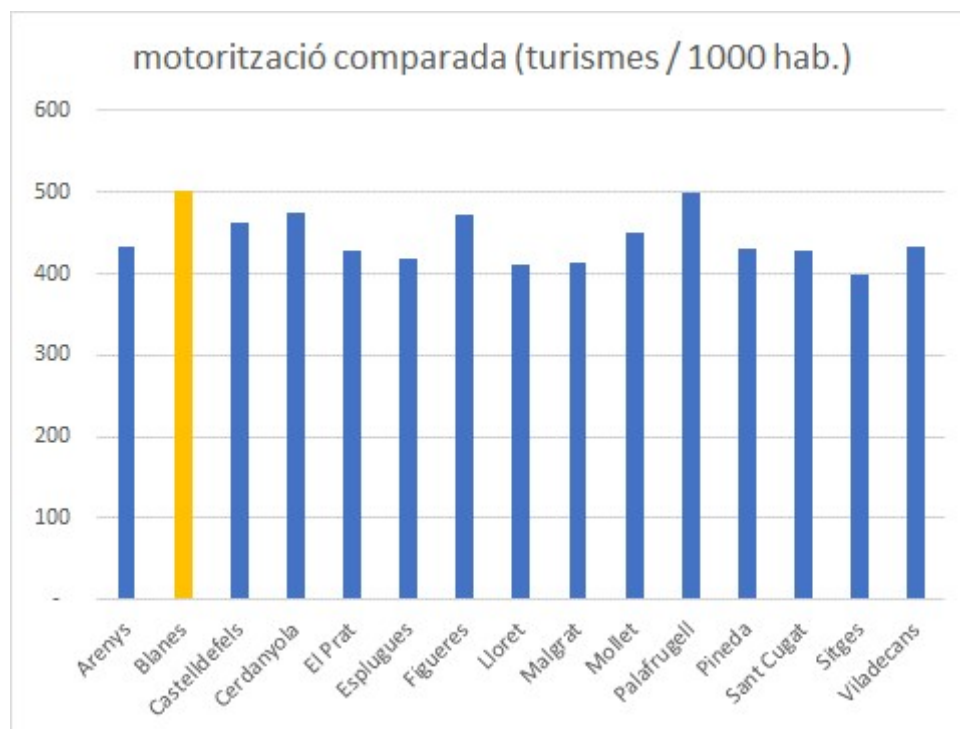
El parc de vehicles de Blanes està format per 30.954 vehicles, segons dades de l'Ajuntament de 2019. D'aquests, uns 19.597 són turismes, i 7.209 són motos o ciclomotors i 4.148 altres tipus de vehicle.

parc i motorització a Blanes		
	PARC	MOTORITZACIO /1000 HAB
Turismes	19597	502,13
Motocicletes	7209	184,71
Camions i furgonetes	3604	92,34
Tractors i vej industrial	63	1,61
Autobusos i altres	481	12,32
<b>Total</b>	<b>30954</b>	<b>793,12</b>



Això suposa una motorització de 502 turismes per 1000 habitants, similar i lleugerament superior a la d'altres ciutats de mida similar. (vegeu taula i gràfica adjuntes)

municipi	població	turismes	parc total	motorització (turismes / 1000 hab.)
Arenys	15.289	6.617	10.502	433
<b>Blanes</b>	<b>39.028</b>	<b>19.597</b>	<b>30.954</b>	<b>502</b>
Castelldefels	63.891	29.540	42.905	462
Cerdanyola	57.413	27.199	38.251	474
El Prat	63.014	26.919	38.812	427
Esplugues	45.626	19.051	29.020	418
Figueres	45.346	21.420	31.489	472
Lloret	37.618	15.479	28.290	411
Malgrat	18.371	7.576	12.236	412
Mollet	51.650	23.260	31.491	450
Palafrugell	22.733	11.329	18.953	498
Pineda	25.968	11.172	18.086	430
Sant Cugat	87.830	37.612	56.043	428
Sitges	28.296	11.287	19.687	399
Viladecans	65.549	28.322	40.874	432
<b>Mitjana</b>				<b>443</b>



Destaca que el 23% del parc de vehicles correspon a motocicletes, percentatge elevat comparat amb ciutats similars, pel fet que les distàncies i el pendent són adequats per aquest mode de transport.