



AJUNTAMENT DE
BLANES

Pla de mobilitat urbana sostenible de Blanes

Document I. Memòria

(Volum 5/5)



Setembre 2023

Còpia electrònica de document - CSV: 14631771745407425617 .

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

6. DIAGNOSI PARTICIPADA DE LA MOBILITAT

VOLUM 5/5

7. ESTABLIMENT D'OBJECTIUS. ESTUDI D'ALTERNATIVES 5

- 7.1. OBJECTIUS 5
- 7.2. CREIXEMENT DE MOBILITAT PREVIST 8
- 7.3. DEFINICIÓ D'ESCENARIS 9

8. - PROPOSTES PARTICIPADES D'ACTUACIÓ DE L'ALTERNATIVA TRIADA 18

- MESURES ASSOCIADES AL PMUS..... 18
- 8.1. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS 20
 - 8.2. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES I VMP 28
 - 8.3. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ AL TRANSPORT PÚBLIC 32
 - 8.4. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT 41
 - 8.5. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ A L'APARCAMENT 53
 - 8.6. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES (DUM) 62
 - 8.7. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ AL SERVEI DE TAXIS..... 63
 - 8.8. PROPOSTES SOBRE SEGURETAT VIÀRIA..... 64
 - 8.9. ACTUACIONS AMBIENTALS 69
 - 8.10. ACCÉS A ZONES INDUSTRIALS I CENTRES DE TREBALL 72
 - 8.11. PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES..... 73

9. - INDICADORS DE SEGUIMENT 75

10. PRESSUPOST 76

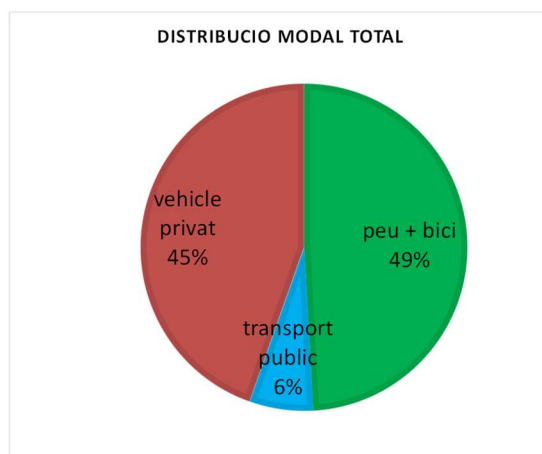
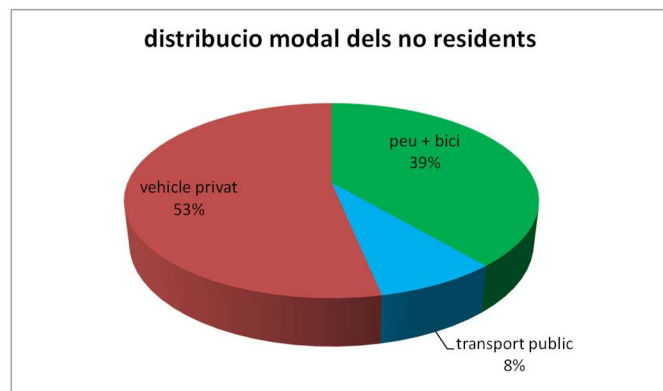
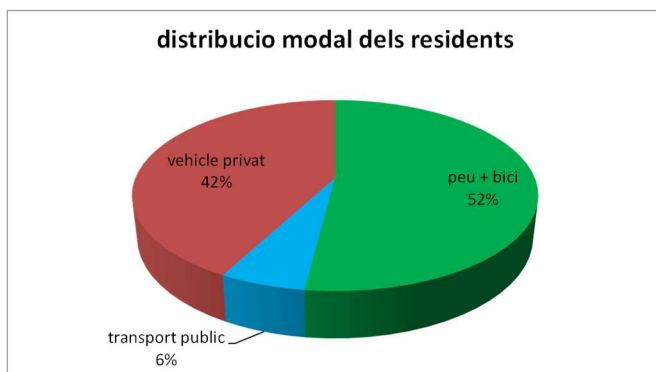
7. ESTABLIMENT D'OBJECTIUS. ESTUDI D'ALTERNATIVES

7.1. OBJECTIUS

El present Pla de Mobilitat Urbana de Blanes s'ha desenvolupat conforme a **principis d'eficàcia, economia, transparència, participació, equitat (social i territorial) i sostenibilitat**.

La concreció d'aquests objectius es plasma en la consecució d'un repartiment modal en el què promouen els modes sostenibles.

Aquest repartiment es quantifica en una participació dels modes peu i bicicleta pel conjunt de desplaçaments (residents + visitants) en un 49%, i del transport públic en un 6%, valors que incrementen significativament les quotes corresponents dels anys anteriors.



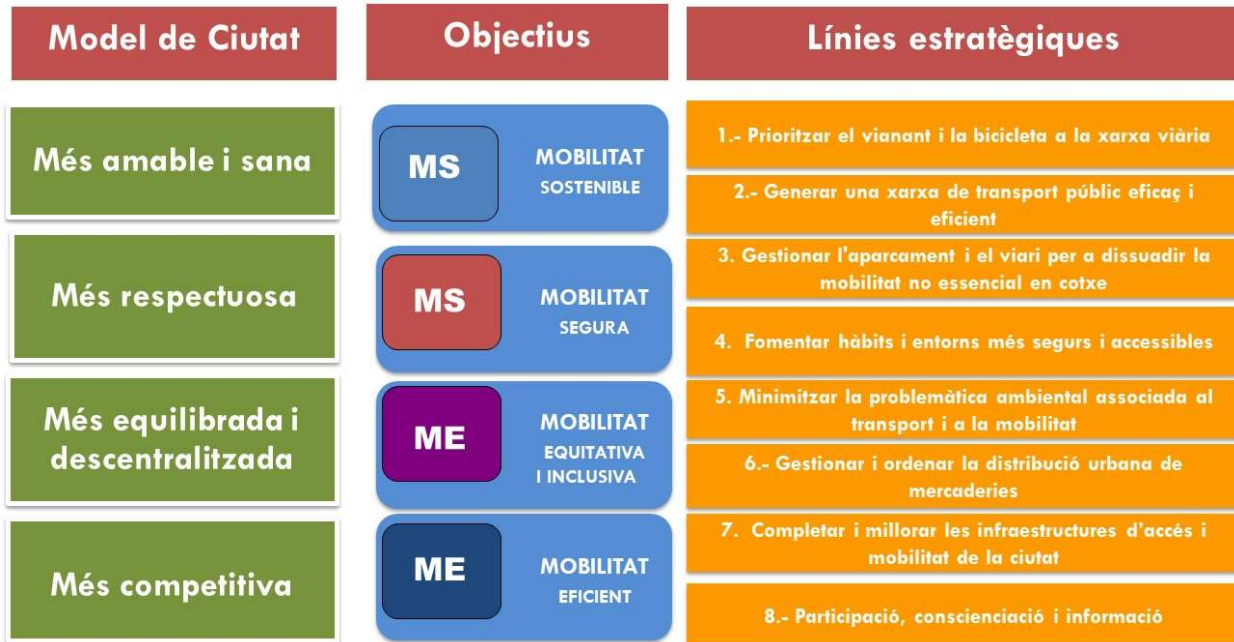
En aquest sentit, en tant que el PMU és un instrument més pel camí de la sostenibilitat, es desenvolupa a partir de **4 objectius** que es relacionen a continuació:

- **Mantenir el dinamisme social i econòmic de la ciutat atenent al seu caràcter de capital i de atracció turística.**
- **Ser sostenible i respondre als criteris en el marc de l'Agenda 2030**
- **Vetllar per la Seguretat Viària**
- **Garantir la qualitat de vida de tots els ciutadans i ciutadanes**

Cada objectiu es concreta mitjançant una sèrie de línies estratègiques, que es desenvolupen mitjançant una sèrie de propostes i actuacions. De forma resumida s'ha

establert una fitxa per a cada proposta, on s'especifica l'objectiu al que obeeix, la línia estratègica que desenvolupa i les actuacions que cal realitzar per aconseguir la millora.

La figura adjunta mostra de forma sintètica el model de ciutat que es vol aconseguir, els objectius i les línies estratègiques associades a cada objectiu.



Les línies estratègiques definides es concreten en una sèrie d'actuacions:

1. Crear una xarxa de vianants còmoda, segura i accessible mitjançant la creació d'eixos cívics que connectin els barris amb el Centre, l'Estació de Renfe, l'estació de autobusos i els principals nodes de generació de viatges.
2. Reforçar els centres dels barris que suposin punts d'acollida al vianant.
3. Garantir que la xarxa oferirà com a mínim un itinerari de qualitat per al vianant a tots els barris de la ciutat.
4. Crear una xarxa de camins escolars segurs, convertint en zones segures els carrers que donen accés a escoles i grans equipaments segons horaris.
5. Millorar la gestió de la zona de vianants del Centre. Es planteja una implantació de sistemes de control amb càmeres lectores de matrícules que controlin el temps de permanència a dins de l'espai central definit.
6. Desenvolupar la xarxa ciclista preferentment en calçada, bé creant carrils-bici segregats a partir de carrils de circulació o estacionament, o bé en coexistència amb la resta de vehicles reduint la velocitat de circulació dels cotxes.
7. Adaptar el transport públic urbà amb l'objectiu de combinar eficàcia, sostenibilitat ambiental i accessibilitat territorial. L'oferta ha de ser competitiva respecte el vehicle privat i el desplaçament a peu, amb una freqüència atractiva i una àrea de captació àmplia.

- 8.** Promoure l'ús de vehicles nets, tant per les flotes municipals com per la distribució de mercaderies. I pels vehicles privats la instal·lació d'electrolineres o altres sistemes amb energies renovables.
- 9.** Implantar un sistema de corones tarifàries amb regulacions diferenciades de les permanències màximes d'estacionament a tota la ciutat que reguli l'ús del cotxe amb criteris funcionals i mediambientals. Implantar una gradual convergència tarifària entre la zona regulada i l'estacionament públic fora calçada.
- 10.** Aprofitar millor les places d'estacionament pel resident i a on es donin dèficits importants habilitar noves infraestructures que permetin alliberar el sòl en superfície, vinculades a la plena utilització dels estacionaments ja existents.

7.2. CREIXEMENT DE MOBILITAT PREVIST

Els factors que influeixen en la mobilitat són:

a) Població

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%

La població de Blanes ha experimentat en els últims anys (període 2000 - 2020) un creixement de 9.473 habitants, passant de 30.5411 l'any 2000 a 39.914 en 2020. Això suposa un creixement del 1,6% anual.

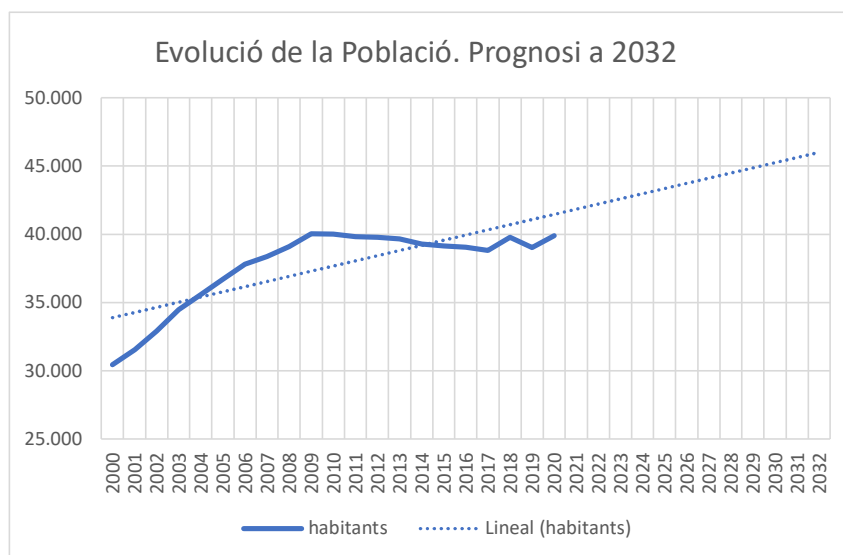


Fig. 7.1. Evolució de la població de Blanes

Suposant el manteniment lineal de la tendència de creixement de la població de Blanes es pronostica per a l'any 2030 una població de quasi 45.000 persones, equivalent a un increment del 12% de la població a l'any 2020.

Aplicant a aquest increment de població una ràtio de 3,3 desplaçaments diaris s'obté un increment de la mobilitat associat a l'increment de la població de 16.700 desplaçaments / dia.

b) Mobilitat

En el període 2010 a 2020 s'ha mantingut el nombre de desplaçaments a la ciutat de Blanes. El nombre de desplaçaments per persona és similar a ciutats de les mateixes característiques. Per fer la prognòsis de creixement s'ha suposat una perspectiva de recuperació d'activitat econòmica que s'ha contemplat incrementant lleugerament els paràmetres de viatges per habitant i les dades de afluència turística.

c) Creixement pel desenvolupament de noves activitats. Localització de les àrees de creixement.

Al POUM aprovat l'any 2020, a l'apartat de diagnòsi, es va desenvolupar la previsió de nous projectes urbanístics futurs. En conjunt aquests projectes suposen la generació de 59.000 viatges diaris.

Per a l'establiment de l'escenari tendencial s'ha suposat el desenvolupament parcial d'aquests projectes (25%) establint la generació de 14.750 desplaçaments diaris. Aquest volum de viatges és similar a la tendència de creixement de població, per tant s'ha dividit aquest creixement sobre els nous desenvolupaments previstos al POUM.

7.3. DEFINICIÓ D'ESCENARIS

7.3.1.- Escenari de partida. Situació actual (A)

Per establir un escenari objectiu s'ha partit de la situació actual de la mobilitat. L'any 2021 es produeixen a Blanes 183.000 desplaçaments diaris, dels quals el 72% estan fets pels residents i un 28% per visitants. Aquets poden ser residents de fora que venen a treballar o a fer gestions o turistes. Les dades es corresponen a un dia tipus feiner d'hivern.

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

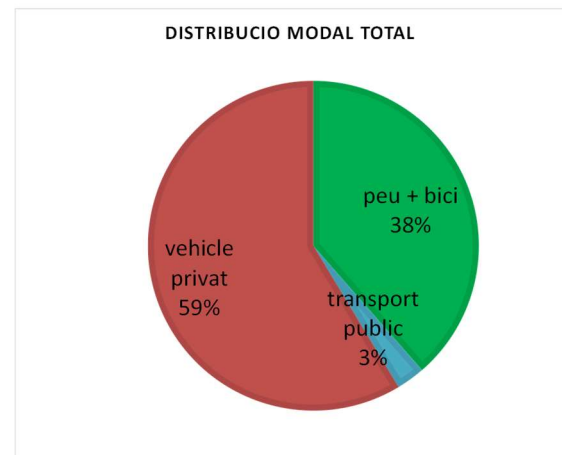
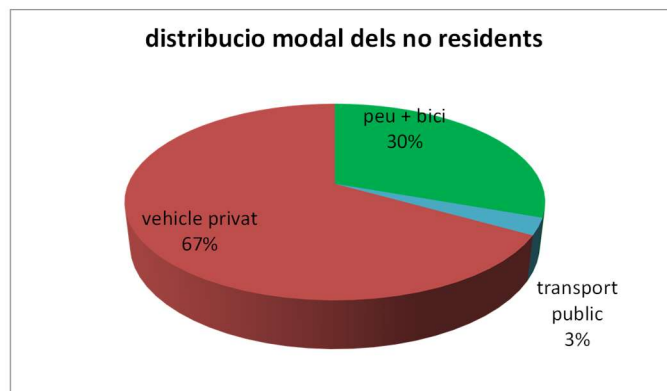
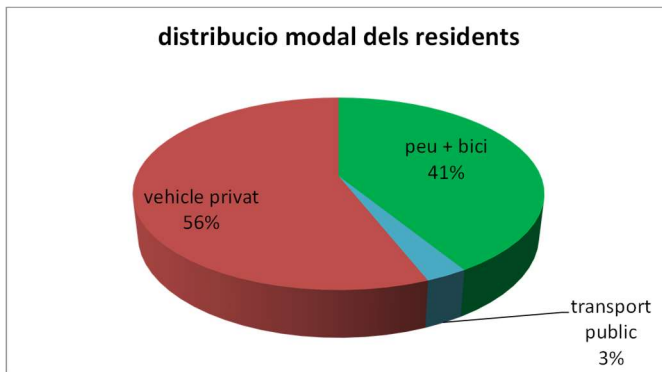
Un 54% dels desplaçaments són interns al municipi (quasi 99.000 desplaçaments diaris) i es fan prioritàriament a peu. El 46% restant són desplaçaments de connexió (surten o entren a Blanes) i es fan prioritàriament en vehicle privat.

La dependència dels desplaçaments de connexió del servei de RENFE amb la estació allunyada del centre i del servei de autobusos, amb oferta de baixa freqüència, determina l'ús tan important del vehicle privat per aquest tipus de viatge.

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%	

La distribució modal actual determina un ús molt baix del transport públic (2,8%). Això és degut, com ja s'ha comentat a la diagnosi, a una freqüència i temps de viatge poc competius que fan que els temps de desplaçament a peu i en transport privat siguin més reduïts.

El vehicle privat (turisme + moto) té una quota de participació del 58,6% i el peu del 38,6%. Aquest repartiment és similar al de ciutats de característiques semblants.



7.3.2.- Escenari tendencial (A)

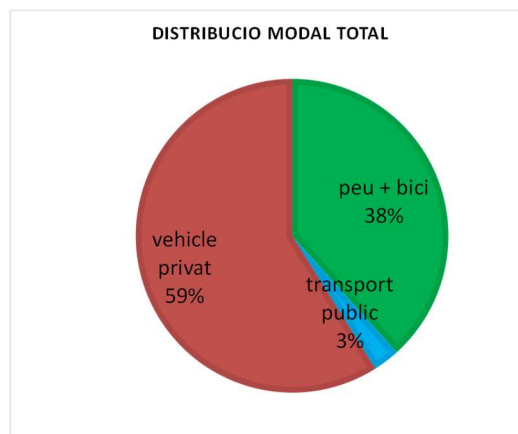
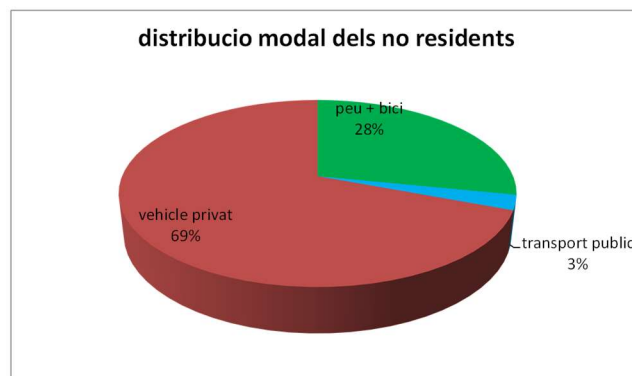
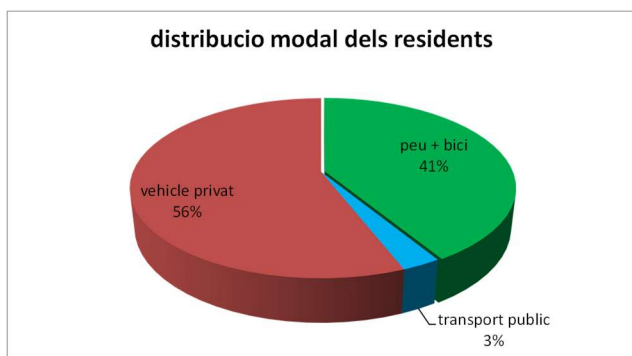
S'ha considerat com a any horitzó el 2030. De la prognosi de creixement de la mobilitat resulta per aquest any una previsió de desplaçaments de 217.000 diaris.

En cas de mantenir-se l'actual repartiment modal, obtindríem un volum de desplaçaments en vehicle privat de quasi 128.000 diaris, i de desplaçaments a peu de 83.000.

Aquets últims son absorbibles per la xarxa viaria per vianants. Per contra, el creixement de 20.000 desplaçaments diaris en vehicle pot generar punts de saturació en la xarxa viària que actualment no es produeixen.

La taula adjunta mostra els volums de viatges per l'any 2030 en cas de mantenir-se el repartiment modal de l'actualitat.

distribució modal 2030 (residens + no residents)					
	vehicle privat	transport public	peu i bicicleta	total	
interns	32.314	1.563	82.990	116.867	54%
connexio	95.652	4.406	251	100.309	46%
total	127.966	5.968	83.241	217.176	100%
	58,9%	2,7%	38,3%	100,0%	



7.3.3.- Escenari objectiu 2030-reducció dels viatges interns en vehicle privat (B)

Les dades anteriors mostren la necessitat de reduir la quota del vehicle privat i incrementar l'ús del transport públic i dels desplaçaments a peu.

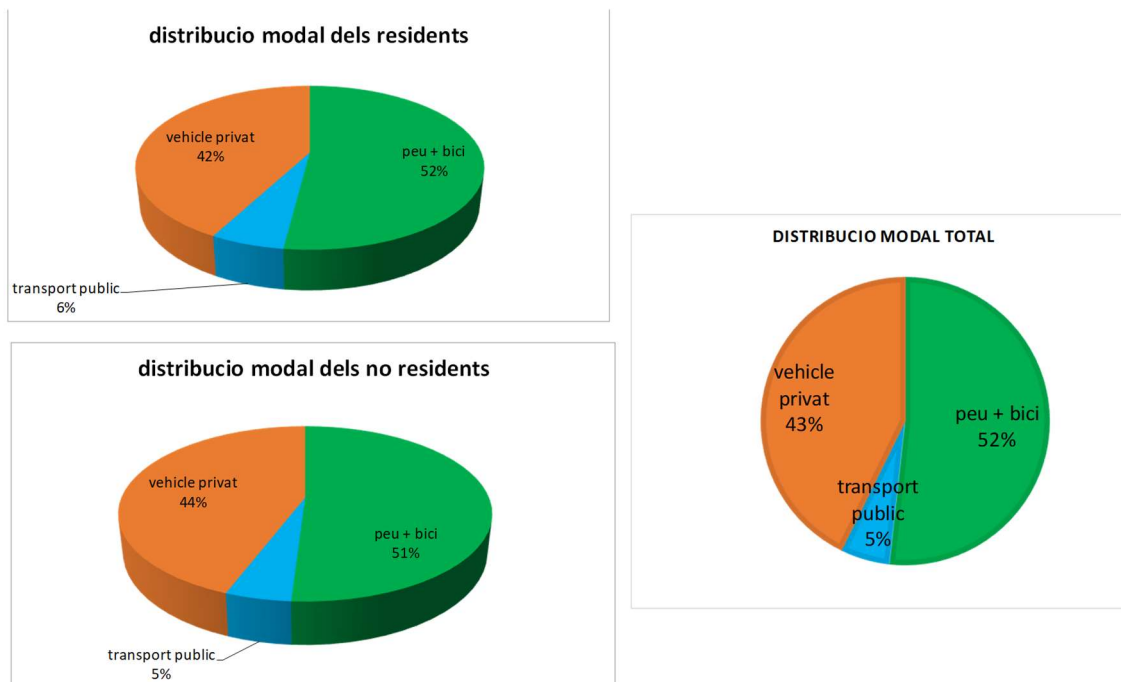
Com a escenari objectiu s'ha plantejat establir un màxim de participació del vehicle privat del 38,8%, acomplint així amb els objectius ambientals.

Considerant el punt de partida i la dificultat de generar grans canvis en el comportament de ciutadans i visitants, es proposa com a objectiu obtenir una quota del transport públic del 5,8% (actualment es del 2,8%) i una quota de la mobilitat a peu i en bicicleta del 55,4% (actualment és del 38,6%).

La distribució modal objectiu es mostra a la taula següent.

distribució modal objectiu 2030 (residens + no residents)					
	vehicle privat	transport public	peu i bicicleta	total	
interns	21.609	3.506	119.006	144.122	66%
connexio	62.610	9.171	1.272	73.054	34%
total	84.219	12.678	120.279	217.176	100%
	38,8%	5,8%	55,4%	100,0%	

Taula 7.3. Distribució modal Objectiu 2030



Aquest escenari de repartiment modal objectiu del present PMU contempla un creixement de la mobilitat en modes públic i sostenibles, que s'adiu a un escenari on la conjuntura econòmica no permetrà desenvolupar totes les propostes previstes als plans i programes de rang superior.

En valors absoluts, aquest objectiu representa:

- Mantenir l'increment global de viatges (+ 32.000), per tant, no perjudicar les activitats econòmiques de la ciutat
- Reduir 11.000 desplaçaments de vehicles privats respecte els actuals
- Incrementar en 8.000 viatges la utilització dels modes públics (tren + bus)
- Incrementar en 35.000 desplaçament la utilització del peu i la bicicleta

canvis en la distribució modal objectiu 2030 respecte actual					
	vehicle privat	transport public	peu i bicicleta	total	
interns	-5.463	2.217	48.495	45.249	46%
connexio	-17.727	5.342	1.043	-11.343	-13%
total	-23.190	7.558	49.538	33.906	19%
	-21,6%	147,6%	70,0%	18,5%	

Fig. 7.2. Diferència de viatges entre distribució modal Objectiu 2030 i Distribució 2021

El mode privat redueix la seva quota en un 21,6% el que suposa a la pràctica una reducció de 23.000 desplaçaments en vehicle privat.

Els desplaçaments en transport públic s'incrementen en 7.500 viatges/dia, el què suposa arribar a una quota modal del 5,8%, en consonància amb els requeriments dels objectius del PMUS.

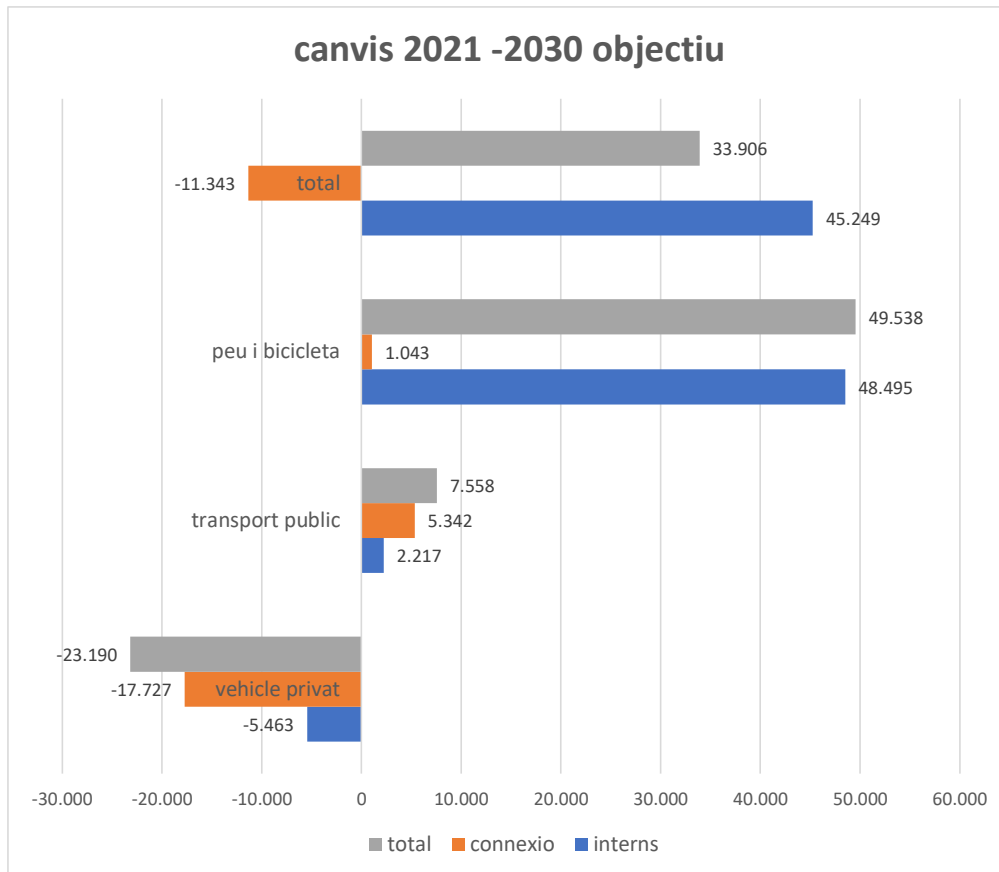


Fig. 7.3. Canvis de repartiment modal a Blanes (2021 objectiu 2030)

L'**escenari** que es planteja com a objectiu al Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Blanes permet incrementar la proporció de desplaçaments a peu, pujant un 70% respecte a la distribució de l'any 2021, i un 147% els desplaçaments en transport públic, i reduint un 21,6% el valor absolut dels desplaçaments en vehicle privat malgrat el fort increment de la mobilitat tendencial (increment de 32.000 viatges/dia) i les seves característiques d'activitat terciària que afavoreixen l'ús del mode privat.

Tot això sense comprometre l'activitat econòmica de la ciutat i en base a unes actuacions que són assumibles per l'administració.

7.3.4.- Escenari objectiu 2030-increment del transport públic en els viatges externs (C)

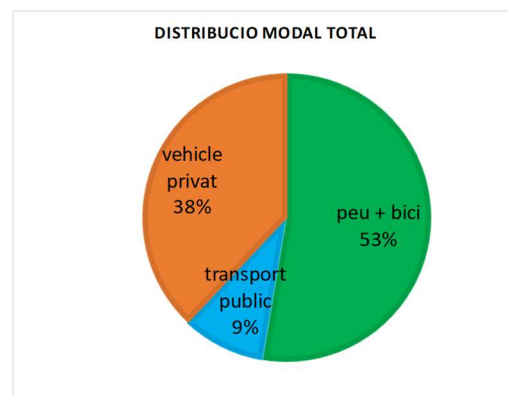
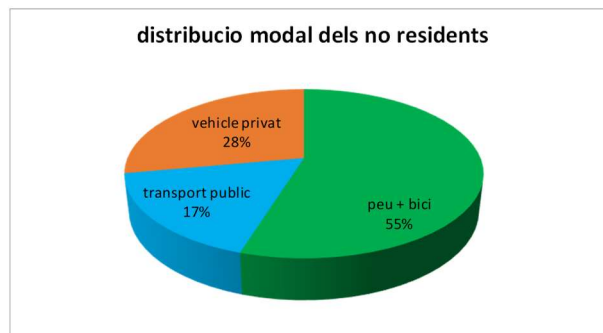
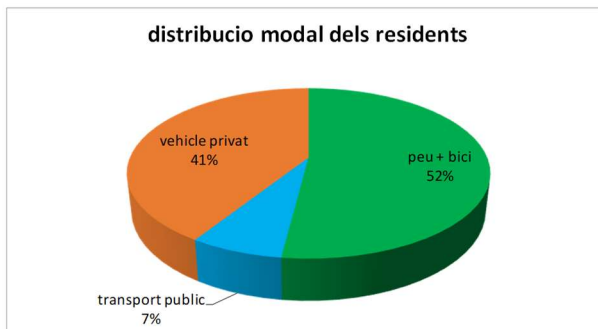
Es planteja un segon escenari alternatiu, on s'arriben als objectius de reducció del vehicle privat però en detriment, especialment, dels viatges externs, fomentant-ne els viatges en transport públic.

Aquest escenari es planteja amb els objectius:

- Quota del vehicle privat: 51,8% corresponent a 112.000 desplaçaments diaris
- Quota del transport públic: 4,5% corresponent a 9.700 desplaçaments diaris
- Quota del mode peu: 43,7% corresponent a 94.500 desplaçaments diaris

distribució modal objectiu 2030 (residents + no residents)					
	vehicle privat	transport public	peu i bicicleta	total	
interns	21.968	3.594	113.783	139.345	64%
connexio	59.722	16.836	1.272	77.830	36%
total	81.690	20.431	115.056	217.176	100%
	37,6%	9,4%	53,0%	100,0%	

El repartiment modal de residents i no residents es manté proporcional a una mitjana entre la situació tendencial i el canvi modal objectiu.

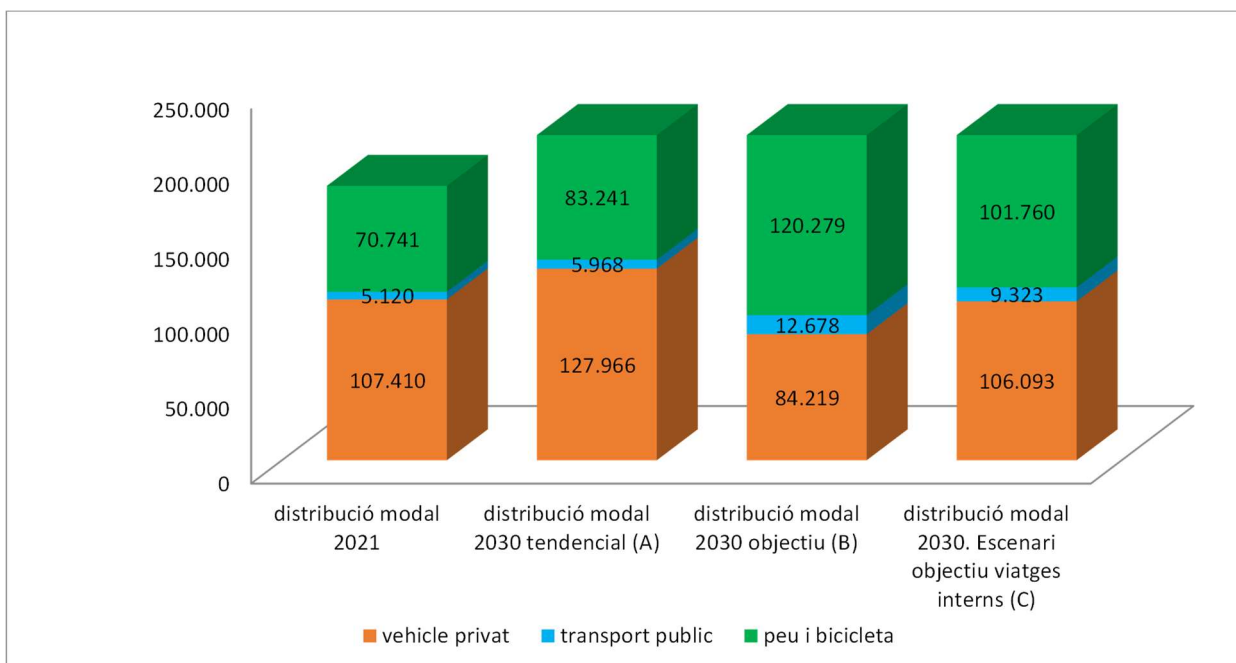


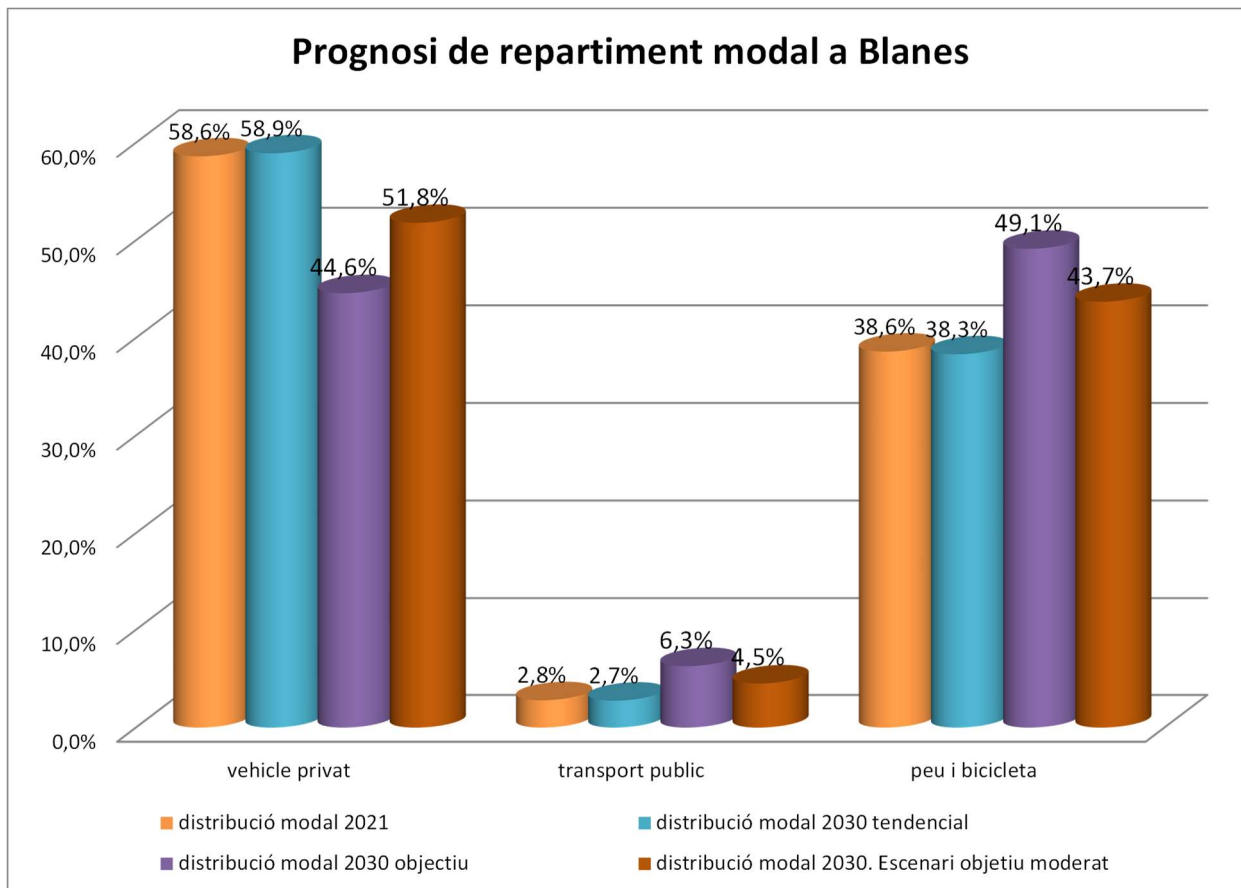
7.3.5.- Comparació d'escenaris

Les taules i gràfiques següents permeten visualitzar els diferents escenaris objectiu que planteja el PMUS.

S'observa com, tot i mantenir el creixement conjunt del nombre de viatges, es proposa un creixement important del modes peu i públic i una reducció de la utilització del vehicle privat.

	vehicle privat	transport public	peu i bicicleta	total
distribució modal 2021	107.410	5.120	70.741	183.270
distribució modal 2030 tendencial (A)	127.966	5.968	83.241	217.176
distribució modal 2030 objectiu (B)	84.219	12.678	120.279	217.176
distribució modal 2030. Escenari objectiu viatges interns (C)	106.093	9.323	101.760	217.176





8.- PROPOSTES PARTICIPADES D'ACTUACIÓ DE L'ALTERNATIVA TRIADA

Les propostes d'actuació pel PMUS de Blanes i que es relacionen a continuació sorgeixen de diferents fonts d'informació:

- Dels resultats derivats de la diagnosi tècnica realitzada pel Pla.
- De les enquestes al procés participatiu i al carrer realitzades dintre dels treballs del PMUS.
- D'idees i estudis previs de l'Ajuntament de Blanes.
- D'idees i raonaments aportats durant el procés de Participació Ciutadana.
- Del POUM de Blanes aprovat el 2020.

Als següents capítols es recullen aquelles propostes d'actuació que per motius de prioritat o econòmics, es consideren viables durant el període de vigència del Pla (horitzó 2030).

MESURES ASSOCIADES AL PMUS

En aquest punt es desenvoluparan les mesures concretes derivades de les línies estratègiques consensuades amb l'Ajuntament de Blanes i descrites en el punt 7.1.

Com a recordatori, les línies estratègiques són:

1. Crear una xarxa de vianants còmoda, segura i accessible mitjançant la creació d'eixos cívics que connectin els barris amb el Centre, l'Estació de Renfe, l'estació de autobusos, i els principals nodes de generació de viatges.
2. Reforçar els centres dels barris que suposin punts d'acollida al vianant.
3. Garantir que la xarxa oferirà com a mínim un itinerari de qualitat per al vianant a tots els barris de la ciutat.
4. Crear una xarxa de camins escolars segurs, convertint en zones segures els carrers que donen accés a escoles i grans equipaments segons horaris.
5. Millorar la gestió de la zona de vianants del Centre. Es planteja una implantació de sistemes de control amb càmeres lectores de matrícules que controlin el temps de permanència a dins de l'espai central definit.
6. Desenvolupar la xarxa ciclista preferentment en calçada, bé creant carrils-bici segregats a partir de carrils de circulació o estacionament, o bé en coexistència amb la resta de vehicles reduint la velocitat de circulació dels cotxes.
7. Adaptar el transport públic urbà amb l'objectiu de combinar eficàcia, sostenibilitat ambiental i accessibilitat territorial. L'oferta ha de ser competitiva respecte el vehicle privat i el desplaçament as peu, amb una freqüència atractiva i una àrea de captació amplia.

8. Promoure l'ús de vehicles nets, tant per les flotes municipals com per la distribució de mercaderies. I pels vehicles privats la instal·lació d'electrolineres o altres sistemes amb energies renovables.
9. Implantar un sistema de corones tarifàries amb regulacions diferenciades de les permanències màximes d'estacionament a tota la ciutat que reguli l'ús del cotxe amb criteris funcionals i mediambientals. Implantar una gradual convergència tarifària entre la zona regulada i l'estacionament públic fora calçada.
10. Aprofitar millor les places d'estacionament pel resident i a on es donin dèficits importants habilitar noves infraestructures que permetin alliberar el sòl en superfície, vinculades a la plena utilització dels estacionaments ja existents.

En base a aquestes línies estratègiques es desenvoluparan a continuació les propostes estructurades per modes de transport.

8.1. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS

Com a criteris generals es mantenen les requisits de la Generalitat de Catalunya:

- Millorar els espais destinats a recorreguts per a vianants.
- Disposar d'una amplada mínima d'1,8 metres en tot recorregut per a vianants, de 2,0 m en els itineraris que conformen la xarxa principal i de 2,5 m en els eixos comercials.

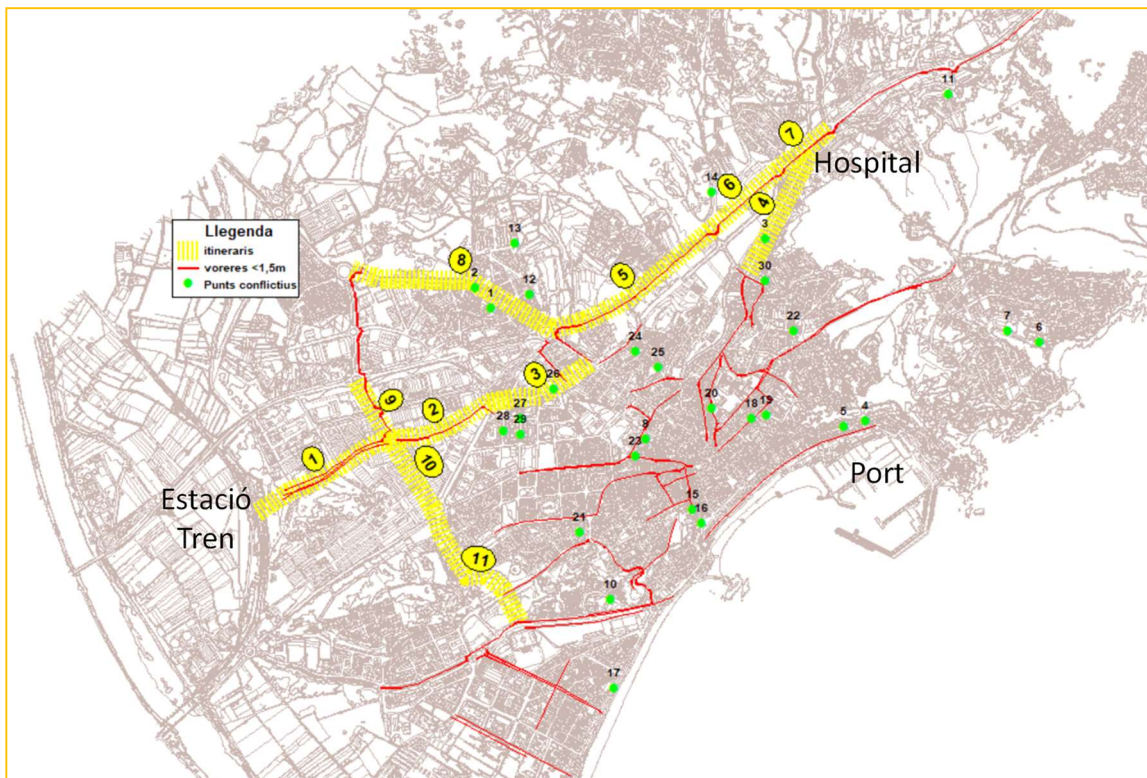
A partir d'aquets requeriments es proposen les següents actuacions:

8.1.1.- Definició d'una xarxa bàsica de vianants

El primer pas es definir una xarxa bàsica de mobilitat a peu.

Per definir aquesta xarxa s'han identificat els pols d'atracció i els itineraris principals per a vianants, que ha de permetre la connexió cap als pols de mobilitat definits, és a dir, millorar la connexió a peu cap a l'estació de ferrocarril i d'autobusos, els equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius, mercats i zones comercials, instal·lacions recreatives i esportives, els parcs urbans més freqüentats, principals àrees d'activitat laboral, etc.

En el cas concret de Blanes s'ha prestat especial atenció a la xarxa d'itineraris principals de Blanes, cap a l'actual estació de ferrocarril i en l'eix de la carretera de la Costa Brava, la qual presenta diversos sectors de creixement o de millora urbana a banda i banda on hauria de millorar la connexió cap als futurs sectors de creixement de Blanes.



Itineraris de connexió a peu (en groc)

La configuració d'aquesta xarxa requereix l'actuació en 11 trams bàsics que, o bé no disposen de suficient amplada de vorera, manquen passos de vianants o bé transcorren per vies amb coexistència de circulació de vehicles a velocitats altes. Els trams on es proposa actuar es mostren a la taula següent i al plànol anterior marcats en groc.

ID	Punt	Proposta	superfície d'actuació (m2) i elements a implantar
1	Av. de l'Estació	Ampliació i arranjament vorera sud	900
2	Av. de l'Estació 2		750
3	Sta. Cecília		825
4	Accés Hospital (c. Vila de Lloret)	Construir vorera i senyalitzar	600
			4 senyals
5	Ctra. GI-682 1 (Mas Enlaire 1)	Construcció vorera sud i passos de vianants	150
			2 passsos de vianants
6	Ctra. GI-682 1 (Mas Enlaire 2)	Implantació passos de vianants	1 pas de vianants
7	Ctra. GI-682 1 (Hospital)	Construcció vorera sud i passos de vianants	600
			1 pas de vianants
8	GI-600	Ampliació vorera Oest (al nord de l'ampliació ja realitzada)	1650
9	Av. Europa Nord	Implantació coixins berlinesos	2 coixins berlinesos
10	Av. Europa/Av. Estació		6 coixins berlinesos
11	Av. Europa/Pg. Catalunya		6 coixins berlinesos

8.1.2.- Resolució de punts conflictius. Actuacions de millora de la xarxa d'itineraris principals per a vianants

Per complementar les actuacions anteriors s'han recollit propostes del procés participatiu Les principals actuacions que es proposen de millora de la xarxa per vianants són:

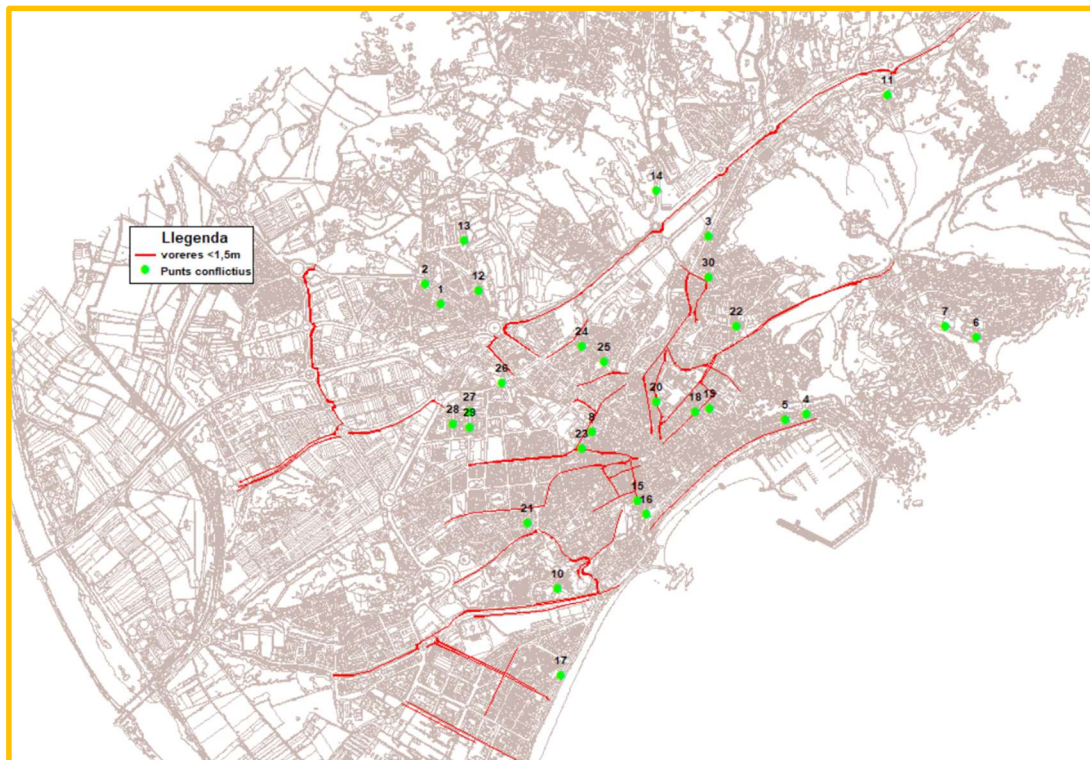
- Recorregut segregat per a vianants i ciclistes a la carretera de Malgrat.
- Connexió dels barris de Els Olivers, La Plantera i Mas Marull amb l'estació de ferrocarril.
- Condicionament de l'actual pas situat al costat de Nylstar paral·lel a la via del tren. Permetre l'accés a l'estació utilitzant un itinerari alternatiu que per l'av. Europa i que doni continuïtat a l'av. Catalunya.
- Pas de vianants semaforitzat que garanteixi la seguretat dels vianants a l'hora de creuar la ctra. de Malgrat.
- Connexió per a vianants a banda i banda de la ctra. d'accés a la Costa Brava entre la rotonda dels Focs i el barri de Valldolig.
- Peatonalització del costat oest del centre històric (vials situats a l'oest de la Rambla Joaquim Ruyra). Es tracta de carrers molt estrets i alguns d'ells amb un fort pendent, per això es recomanen que els vials de pendent més moderat esdevinguin eixos per a vianants. Els carrers proposats són: c. Llarg i una part del c. Contoliu, c. Antiga, Horta d'en Creus i Sant Genís.
- Conversió del passeig Carles Faust en un eix per a vianants d'accés al Jardí Botànic i al camí de ronda de Sant Francesc.

- Adequació del camí de ronda de Sant Francesc i la continuació del pg. de Santa Bàrbara com a eixos de lleure i oci. Aquests permetrien connectar amb la urbanització de Santa Cristina i amb Lloret de Mar.
- Conservació dels camins exteriors que recorren per la zona agrícola del Delta del riu Tordera perquè pugin esdevenir eixos cívics adequats per a vianants.

A més, durant el procés participatiu i les recollides d'informació vial s'ha suggerit una sèrie de accions puntuals de millora, d'ordre més local, que es recullen a la taula adjunta.

Aquestes actuacions estan detallades en el annex I, amb les fitxes de propostes de actuació.

ID	Punt
1	Les Agudes
2	Les Agudes
3	Joan Carles I
4	Esperança
5	Esperança
6	Bitàcora
7	Bitàcora
8	Jaume Arcelós
10	Racó d'en Portes
11	Sant Francesc
12	Félix Lope de Vega
13	Félix Lope de Vega
14	Noguera
15	l'Antiga
16	Joaquim Ruyra
17	S'Abanell
18	Raval
19	Filadors
20	Salut
21	Guilleries
22	Abat Oliba
23	Antiga
24	Mas Marot
25	Mas Enlaire
26	Estació
27	Arnau Gatell
28	Alberes
29	Gavarres
30	Vila de Lloret



Per últim, caldrà introduir la perspectiva de gènere en el desenvolupament d'aquesta xarxa.

8.1.3.- Gestió de l'accessibilitat al centre de la ciutat. Implementació d'una Zona de Baixes Emissions

Per potenciar la mobilitat a peu al centre de la ciutat es proposa la implementació d'un **“Pla estratègic d'impuls del Centre”** que inclogui mesures i accions pel funcionament del centre com una gran àrea comercial amb la localització d'espais per serveis complementaris (àrees d'estacionament, espais de lleure i descans, i altres) i, especialment, una Zona de Baixes Emissions.

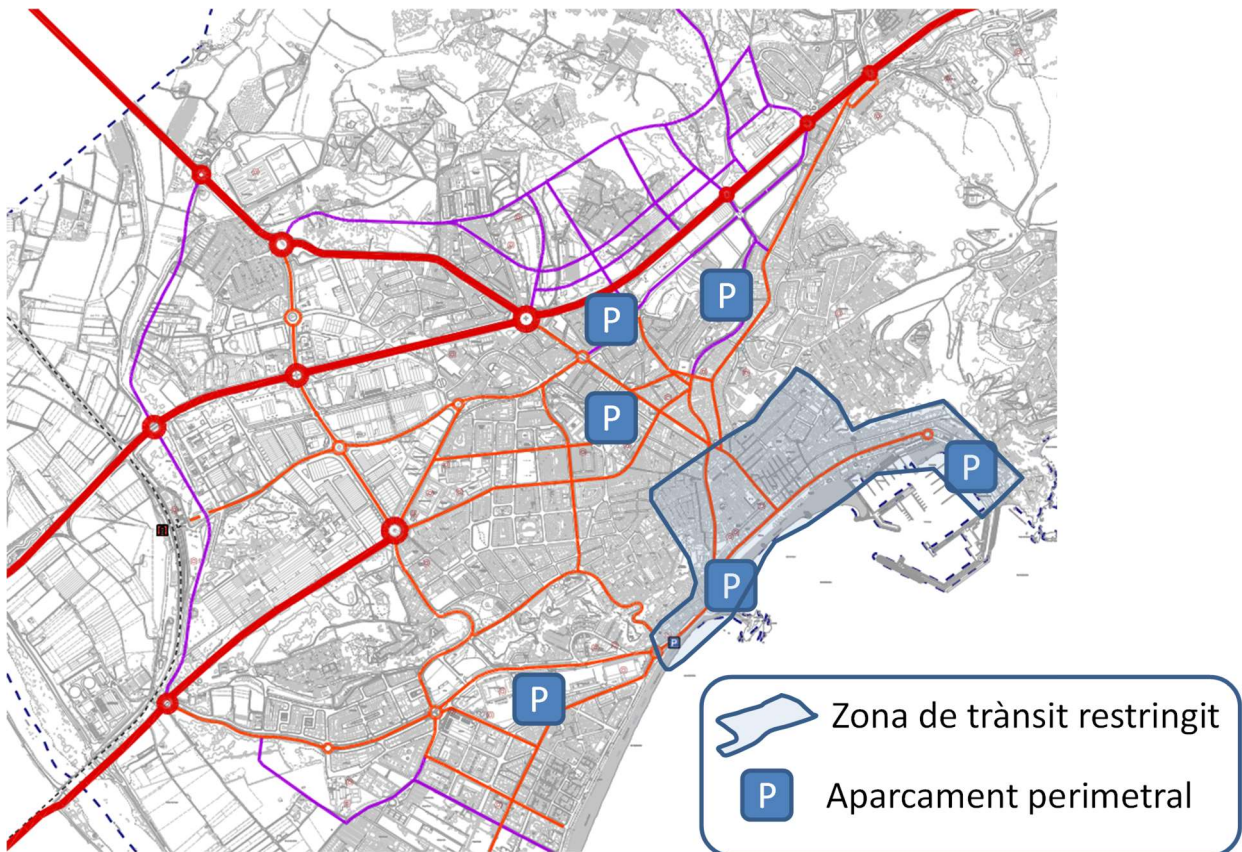
Respecte a l'accessibilitat i connectivitat, el pla ha de definir :

- Els sistemes de mobilitat: des del transport públic (estació de tren, estació d'autobusos) i del transport privat (bicicletes, cotxes i estacionaments).
- La resolució de necessitats i mancances de l'actual estructura urbana.
- La connectivitat del centre en relació a la ciutat i el territori.
- La potenciació-creació dels eixos cívics amb els barris com elements de dinamització de l'activitat i foment de la cohesió social.

L'accés en vehicle a aquest àmbit es planteja restringir-lo, autoritzant només a residents, emergències, propietaris de plaça d'estacionament, usuaris d'estacionaments públics, PMUR i altres a definir.

El sistema de control es proposa mitjançant càmeres amb lectura de matrícules que permetin identificar als vehicles autoritzats i mesurar el temps de permanència dels no autoritzats per reduir, si és el cas, el trànsit de pas pel centre.

L'àmbit que es proposa protegir és el marcat al plànol següent, el qual aglutina bona part de les activitats comercials i de lleure i està envoltant d'aparcaments públics (6 aparcaments) que permetrien accedir a peu al centre sense necessitat de circular en vehicle privat pel seu interior.

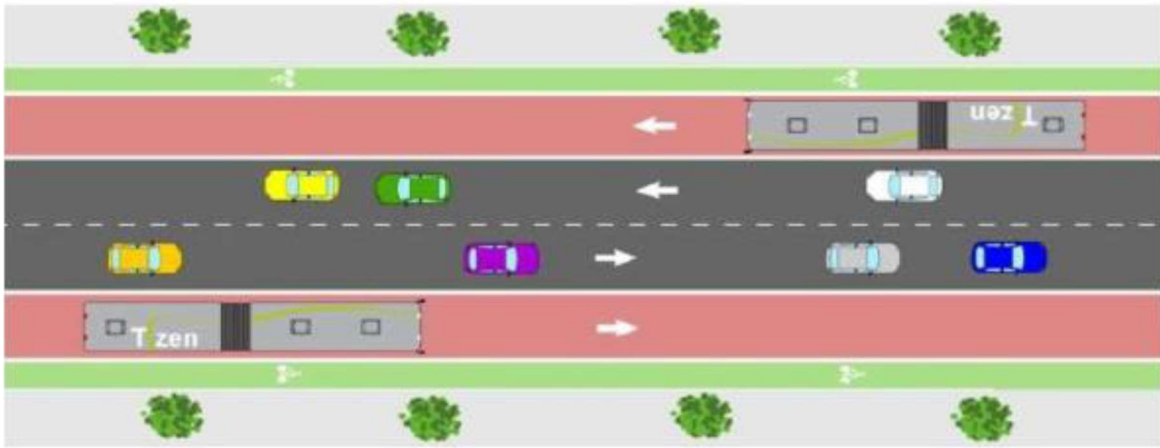




8.1.4.- Millora de la seguretat dels vianants. Permeabilització de la xarxa viària

En els punts on la xarxa d'itineraris principals per a vianants i vehicles coincideixin en el traçat, caldrà disposar dels suficients elements que permetin la permeabilització del vial.

En aquest sentit es recomana disposar de passos per a vianants separats com a màxim 100-150 metres. Aquesta distància encara hauria de ser inferior en el cas dels vials considerats eixos comercials. En el cas de Blanes aquesta mesura cal implantar-la a la carretera de la Costa Brava, que exerceix de barrera de separació entre les urbanitzacions al Nord y el centre de la ciutat.



8.2. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES I VMP

8.2.1.- Proposta de xarxa bàsica de bicicletes i VMP

Per la implantació d'una xarxa bàsica de mobilitat ciclista i per a vehicles de mobilitat personal (VMP) com a criteri general a la redacció del present PMUS s'ha optat sempre que ha sigut possible per itineraris segregats fora de la vorera.

No obstant i considerant la actual poca implantació de la circulació en bicicleta i l'impacte en eliminació de places d'aparcament que suposaria la implantació d'una xarxa totalment segregada, en aquells recorreguts on l'espai de la calçada no ho permeti s'ha optat per mantenir la coexistència amb els vianants o la circulació en calçada amb senyalització suficient que permeti garantir la seguretat tant dels ciclistes com dels vianants.

A continuació es detallen les propostes d'actuació en relació a la xarxa d'itineraris per a bicicletes.

Definició de condicions de la xarxa d'itineraris per a bicicletes

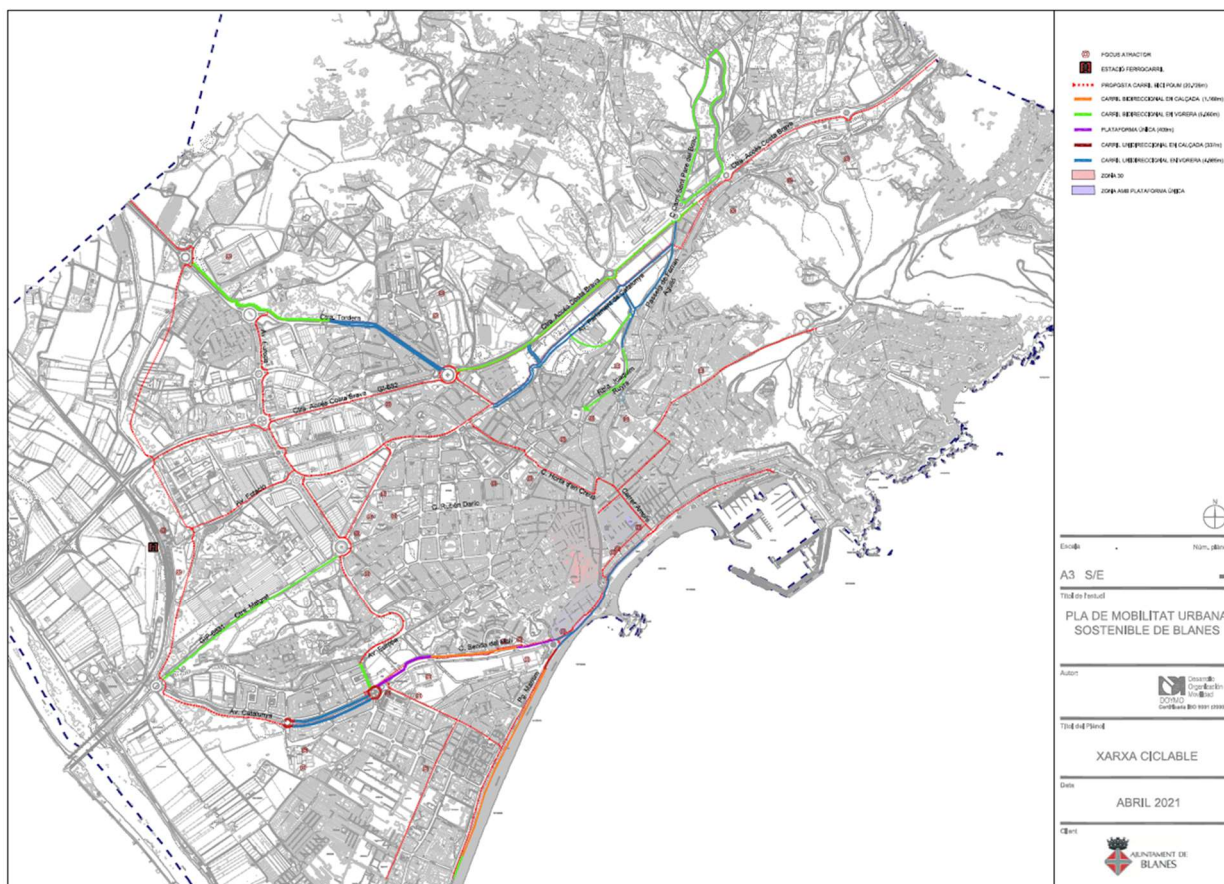
En primer lloc, s'han recollit les normatives i recomanacions de les condicions que ha de comptar la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes per aplicar-les a la ciutat de Blanes. Aquestes condicions haurien de ser les següents:

- Disposar de recorreguts per a bicicletes amb una amplada suficient o bé espais de convivència entre la bicicleta i altres modes de transport. Com a criteri general, els carrils bici unidireccionals hauran de comptar amb una amplada de 1,5 metres i de 2,5 metres en els bidireccionals. En el cas de disposar d'un espai de convivència entre el vianant i la bicicleta aquest espai haurà de ser de 3 metres.
- En els recorreguts on es prevegi la convivència entre la bicicleta i el trànsit motoritzat, hauran de ser de calçada única i amb una intensitat de trànsit igual o inferior a 3.000 vehicles / dia.
- Per definir les característiques dels diferents itineraris s'han pres els criteris i recomanacions que fixa el Manual per al Disseny de Vies Ciclistes de Catalunya, publicat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Per definir la xarxa de circulació en bicicleta s'ha mantingut la mateixa metodologia que per la xarxa de vianants.

S'han identificat els pols d'atracció i els itineraris principals de potencials usuaris de bicicleta i s'ha proposat una xarxa que permeti la connexió cap als pols de mobilitat definits, és a dir, millorar la connexió en bicicleta cap a l'estació de ferrocarril i de autobusos, els equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius, mercats i zones comercials, instal·lacions recreatives i esportives, els parcs urbans més freqüentats, principals àrees d'activitat laboral, etc.

El següent plànol mostra la xarxa proposada i les actuacions necessàries per donar-li continuïtat i condicions de seguretat.



Les principals actuacions proposades són:

- Creació d'un carril bici segregat a la carretera d'accés a la Costa Brava, des del carrer Sefa fins a l'Hospital comarcal, combinant-lo amb vorera-bici en alguns trams.
- Creació d'un carril bici segregat a la carretera de Malgrat, permetent accedir des de Blanes a Malgrat de Mar en bicicleta per un itinerari segur.
- Creació d'un carril bici segregat a l'av. de l'estació fins a Anselm Clavé aprofitant les actuals zones de gespa, suprimint aparcaments i reduint l'amplada dels carrils.
- Millora de la l'accessibilitat de l'estació de RENFE des de la carretera de Malgrat.
- Connexió dels barris de Mas Marull i la Plantera amb l'estació de ferrocarril que permetria donar continuïtat al carril bici existent del passeig de Catalunya i l'avinguda de Catalunya. L'existència d'aquest pas fins a l'estació permet estalviar-se la circulació pels carrers més transitats del municipi i realitzar un recorregut de baix pendent. D'altra banda, la proximitat del ferrocarril amb els polígons industrials faria que aquesta proposta millorés també l'accés fins a aquestes zones laborals.
- Redisseny de la secció del passeig marítim per la circulació de bicicletes, establint una vorera-bici en el tram pg. Cortils — pg. Pau Casals — pg. de la Maestrança.
- Creació d'una vorera-bici suprimint l'estacionament lateral a un costat del carrer Lluís Companys per tal d'augmentar l'amplada d'una de les voreres en uns 2m.

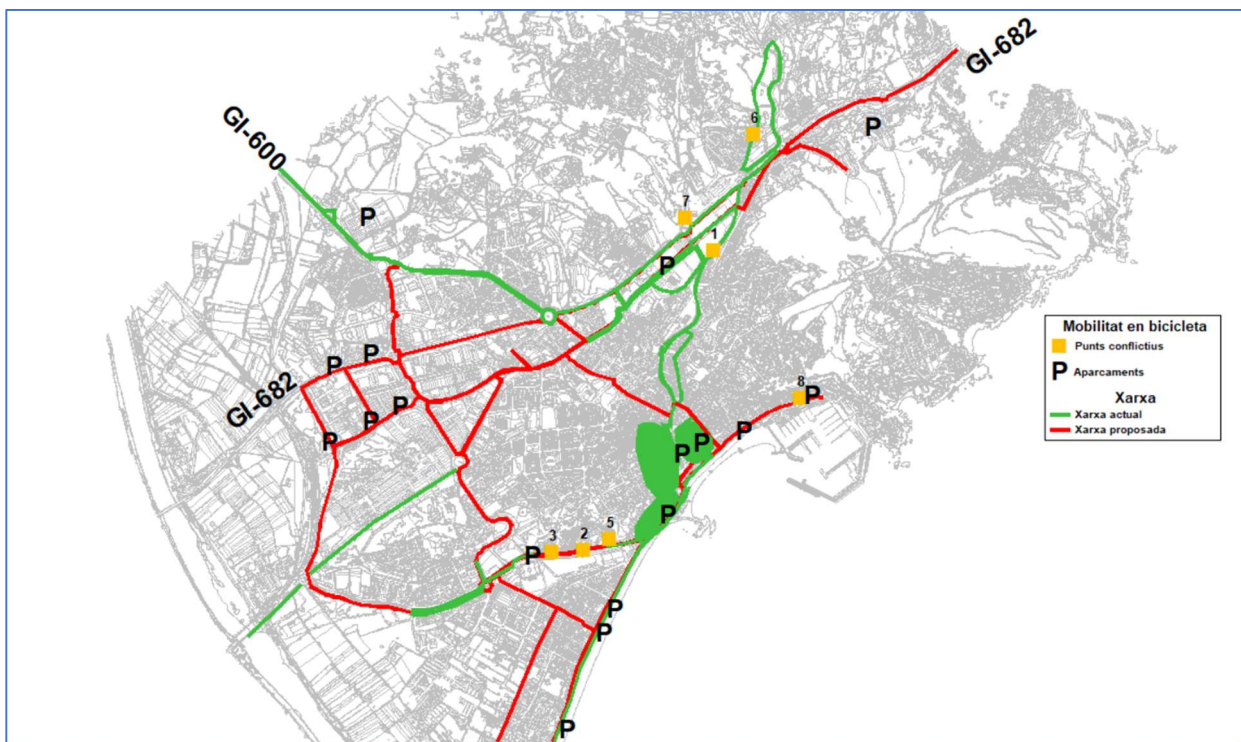
- Creació d'un carril bici segregat a l'av. Europa fins al sector de la Sardana (fins al carrer de les Guilleries) on aquest passi a formar part de la vorera per a vianants.
- Habilitació com espai de coexistència bicicleta – vianant de l'eix Rubén Dario — Penedès — Jaume Arcelés, l'av. Europa i Anselm Clavé, habilitant les voreres d'un dels dos costats de la via i reduint lleugerament l'amplada del carril de circulació.

8.2.2.- Pla d'aparcaments i resolució punts conflictius

En relació a l'aparcament per a bicicletes, a finals de 2006, Blanes comptava amb una dotació de 120 places d'aparcament a la via pública. A més, es disposa d'un aparcament automàtic subterrani o Biceberg situat a l'estació d'autobusos [entre Lluís Companys i el pg. de Catalunya) que compta amb una capacitat de 46 bicicletes.

Com a criteri no regulat es recomana que qualsevol sector urbà o urbanitzable disposi d'una zona d'aparcament a la via pública per a bicicletes a menys de 150 metres. Per assolir aquesta proposta, a banda dels aparcaments previstos en els espais lliures es proposa habilitar una sèrie d'aparcaments distribuïts per la via pública.

L'actuació es concreta en la implantació de 17 punts per estacionament de bicicletes, amb una dotació mitjana de 12 ancoratges, que suposaria una dotació de 204 nous aparcaments per bicicletes. Addicionalment, es planteja revisar i incloure aparcaments a tots els centres escolars i instituts que no en disposin.



Aquesta mesura es proposa complementar-la amb la millora de una sèrie de sol·licituds veïnals sorgides del procés de participació. Aquestes demandes es concreten en els 8 punts recollits a la taula adjunta.

ID	Punt	Proposta
1	De La Pau/Ferran Agulló	Arranjament
2	Senda del Molí	Incloure bici al semàfor
3	Senda del Molí	Ampliar pas a l'illeta
5	Racó d'en Portes	Arranjament
6	Camí St. Pere del Bosc	Ampliació
7	Noguera i altres	Xarxa de connexió
8	Mestrança	Calçada compartida al Pg.

8.2.3.- Connexió amb la xarxa externa

Recollint demandes del procés participatiu es proposa millorar la connectivitat entre la xarxa interna i l'externa.

El Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya contempla la construcció d'una xarxa de carrils bici de 1.200 km, en un horitzó de 20 anys. Aquesta xarxa té la finalitat d'interconnectar els principals nuclis de població de Catalunya, així com fomentar la intermodalitat amb vagons adaptats i pàrquings a les estacions de transport públic, campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta, la creació d'una entitat que gestioni les polítiques referents a la bici i ajudes a la construcció de xarxes ciclistes locals.

A l'àmbit de Blanes, el Pla preveu la creació de l'eix paral·lel a la carretera N-II. La connexió de Blanes a aquest Vial queda garantida amb l'actual carril bici a la carretera de Tordera.

Així, per la definició de la xarxa s'han pres com a nodes a enllaçar:

- Estació de ferrocarril
- Estació d'autobusos (C. Lluís Companys — Pg. de Catalunya)
- Centre Històric i comercial
- Hospital
- Polígon industrial i comercial
- Ciutat esportiva
- Aparcaments dissuasoris exteriors

La xarxa proposada s'ha plantejat des de la perspectiva de cobrir l'assistència a aquests nodes amb una bona freqüència de pas. Per aquest motiu es proposen dues línies circulars d'uns 9 km dotades amb 2 vehicles per línia.

Aquesta xarxa es proposa complementar-la amb dues línies més de aportació de viatges des de altres punts:

- Urbanitzacions al nord con Vistamar i Valldolig
- Seccions costaneres con el Port i els Pins, de particular interès a la temporada d'estiu

Un segon criteri que condiciona la proposta de redisseny de la xarxa és la baixa utilització actual que es deu a una freqüència de pas baixa i uns temps de trajecte alts. Això es deu a uns itineraris que intenten apropar el recorregut a múltiples destinacions determinant recorreguts llargs i poc eficients.

En aquest sentit s'ha proposat una xarxa pels recorregut urbans molt més simple basada en dos línies principals i dos línies secundàries d'aportació.

La comparativa de temps de viatge actuals entre els modes privat i públic posa de relleu les diferències de temps entre els principals orígens i destinacions de la ciutat (veure taula adjunta).

VEHICLE PRIVAT (minuts)	c. Mercè Rodoreda	Estació tren	Ca la Guidó	Hospital	Port	Pl. Catalunya
c. Mercè Rododera	-	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
Pl. Catalunya	5	6	8	8	6	-

TRANSPORT PÚBLIC (minuts)	c. Mercè Rodoreda	Estació tren	Ca la Guidó	Hospital	Port	Pl. Catalunya
c. Mercè Rododera	-	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
Pl. Catalunya	10	30	17	20	8	-

DIFERÈNCIA (minuts)	c. Mercè Rodoreda	Estació tren	Ca la Guidó	Hospital	Port	Pl. Catalunya
c. Mercè Rododera	-	-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
Pl. Catalunya	-5	-24	-9	-12	-2	-

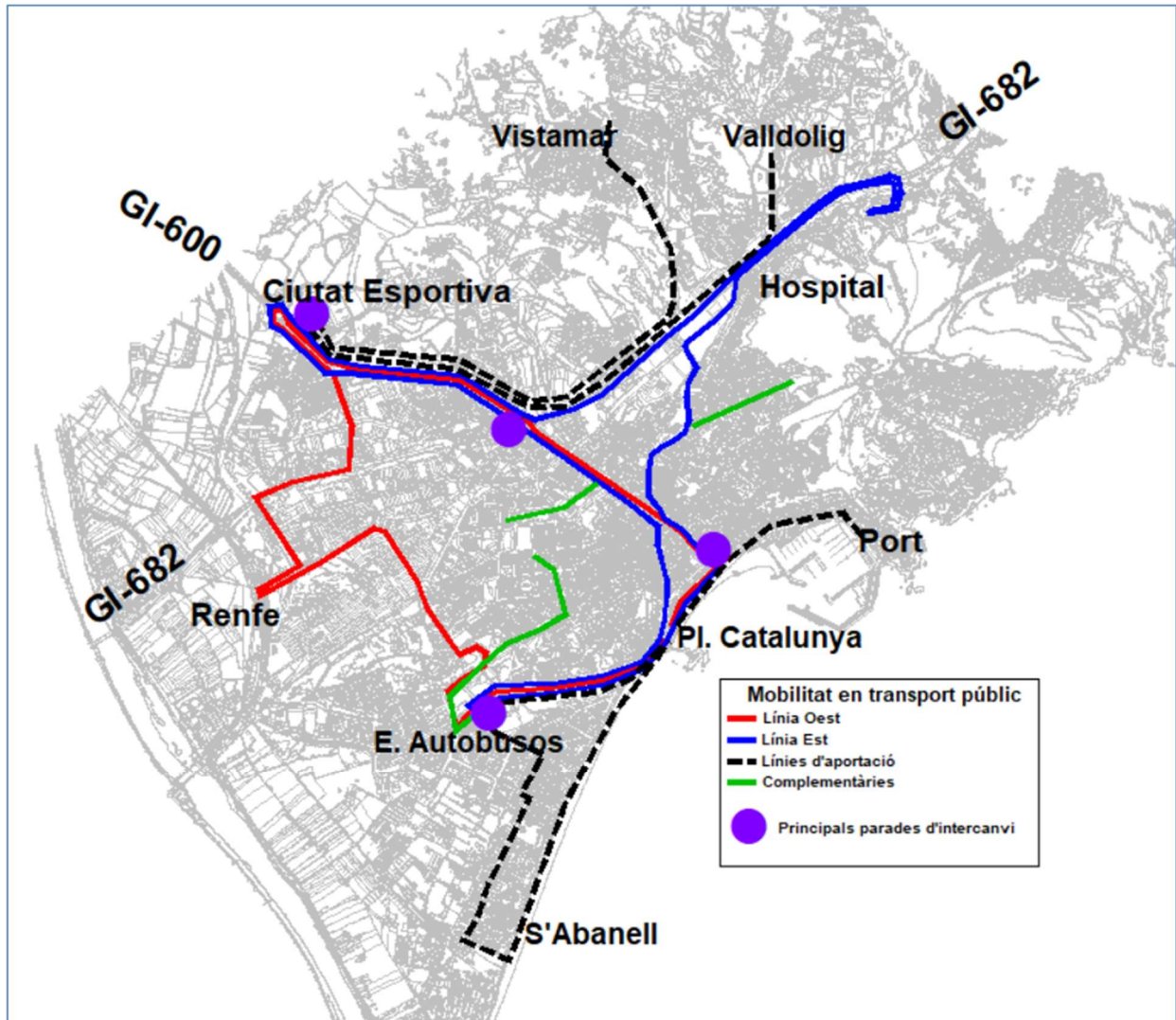
8.3.2 Redefinició de la xarxa de línies urbanes: esquema

Es plantegen dues línies urbanes principals.

Ambdues línies farien el recorregut en uns 40-45 minuts (a 12 km/h); es realitzarien amb dos vehicles, resultant uns 20 minuts de freqüència de pas, i de 10 al centre, Anselm Clavé i parades d'intercanvi.

- L1: Pl. Cat-A. Clavé-Joan Carles I-Hospital-Mas Borinot-Port. Durant dues expedicions diàries canviaria el recorregut per cobrir el barri de Mont-Ferrant, on els pendents són molt elevats.
- L2: Pl. Cat-A. Clavé- Ctra. Tordera-P.I.-Estació-Av. Europa-S'Abanell-Els Pins.

Aquestes línies es proposa complementar-les amb dos línies més d'aportació a les principals: Port- S'Abanell i Valldolig-Vistamar amb dotació d'un vehicle per línia, tot i que la línia del Port-S'Abanell es planteja reforçar-la a l'estiu, per tal d'adequar-se a la demanda existent. D'altra banda, les zones més elevades de la ciutat (Montferrant i Els Pavos) es proposa cobrir-les amb tres trams complementaris amb una menor freqüència o inclús amb un transport a la demanda.



El servei proposat suposa la millora de temps de molts dels trajectes. El següent quadre mostra el temps del nou servei on el transbordament trigaria 10 minuts, per tant, en molts casos el temps seria inferior a l'indicat. En el cas de l'Hospital, on la connexió amb l'estació de tren és pitjor a l'existent actualment, cal mencionar que ja existeix una línia interurbana que realitza aquesta connexió de forma ràpida.

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

TRANSPORT PÚBLIC PROPOSAT (minuts)	c. Mercè Rodoreda	Estació tren	Ca la Guidó	Hospital	Port	Pl. Catalunya
c. Mercè Rodoreda	-	31	26	31	12	6
Estació tren	31	-	24	35	29	14
Ca la Guidó	26	24	-	12	23	7
Hospital	31	35	12	-	31	15
Port	12	29	23	31	-	5
Pl. Catalunya	6	14	7	15	5	-

DIFERÈNCIA (minuts)	c. Mercè Rodoreda	Estació tren	Ca la Guidó	Hospital	Port	Pl. Catalunya
c. Mercè Rodoreda	-	1	-2	1	-3	-4
Estació tren	1	-	2	17	5	-16
Ca la Guidó	-2	2	-	-6	-1	-10
Hospital	1	17	-6	-	6	-5
Port	-3	5	-1	6	-	-3
Pl. Catalunya	-4	-16	-10	-5	-3	-

8.3.3.- Foment de la intermodalitat

Aquestes actuacions es complementaran amb sistemes que fomentin la intermodalitat a l'entorn dels punts de connexió a la xarxa de transport col·lectiu.

En aquest sentit, cal que l'estació de ferrocarril i la d'autobusos interurbans disposin d'un espai adequat per a l'aparcament de vehicles i de bicicletes.

Alhora, es proposa allargar l'horari de la línia Renfe-Lloret, per tal de millorar-ne la cobertura temporal i la coordinació amb el servei de tren, que comença i finalitza més tard que el bus.

D'altra banda, les pantalles d'informació a l'usuari hauran d'indicar el temps que falta fins a l'arribada del bus.

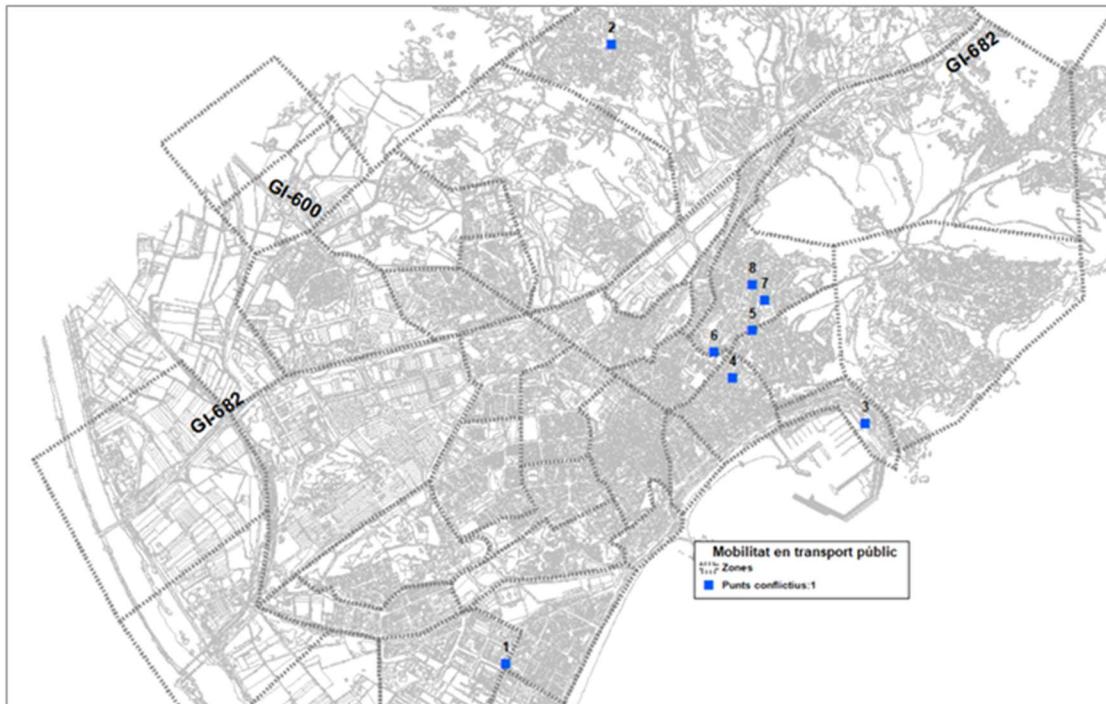
Per últim, es proposa la integració tarifària de bus i tren.

8.3.4.- Resolució de punts conflictius

Del procés de participació han sorgit una sèrie de demandes de millora del transport públic, algunes de aquestes sol·licituds ja s'ha ates duran la redacció del PMUS.

La taula adjunta recull les sol·licituds dels veïns localitzades al plànol següent.

ID	linia	Conflicte	Proposta
1	Olivers	4 anys sense bus	Proposta nova xarxa
2	Castanyer	Freqüència	
3	Port	Conflicte bus	
4	Petit Raval	No hi ha espai per al bus	No es fa proposta
5	c. Santa Bàrbara	Parada ja arreglada	Parada ja arreglada
6	Paradís/Sta. Bàrbara	Parada sense espai a la calçada	Parada a l'espai d'aparcament
7	Àngel Guimerà	Cotxes a la parada	Videovigilància al bus
8	Montferrant	Cotxes a la parada	



8.3.5.- Pla de carrils bus

El decret 344/2006 d'Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada marca que a partir de 20 circulacions d'autobusos en l'hora punta o 120 circulacions diàries en un mateix carrer es prevegi l'existència d'un carril de preferència per al transport públic.

En aquest sentit, en la memòria d'ordenació del POUM es determina quins vials es preveu que comptin amb un carril específic per a la circulació d'autobusos, tenint en compte no

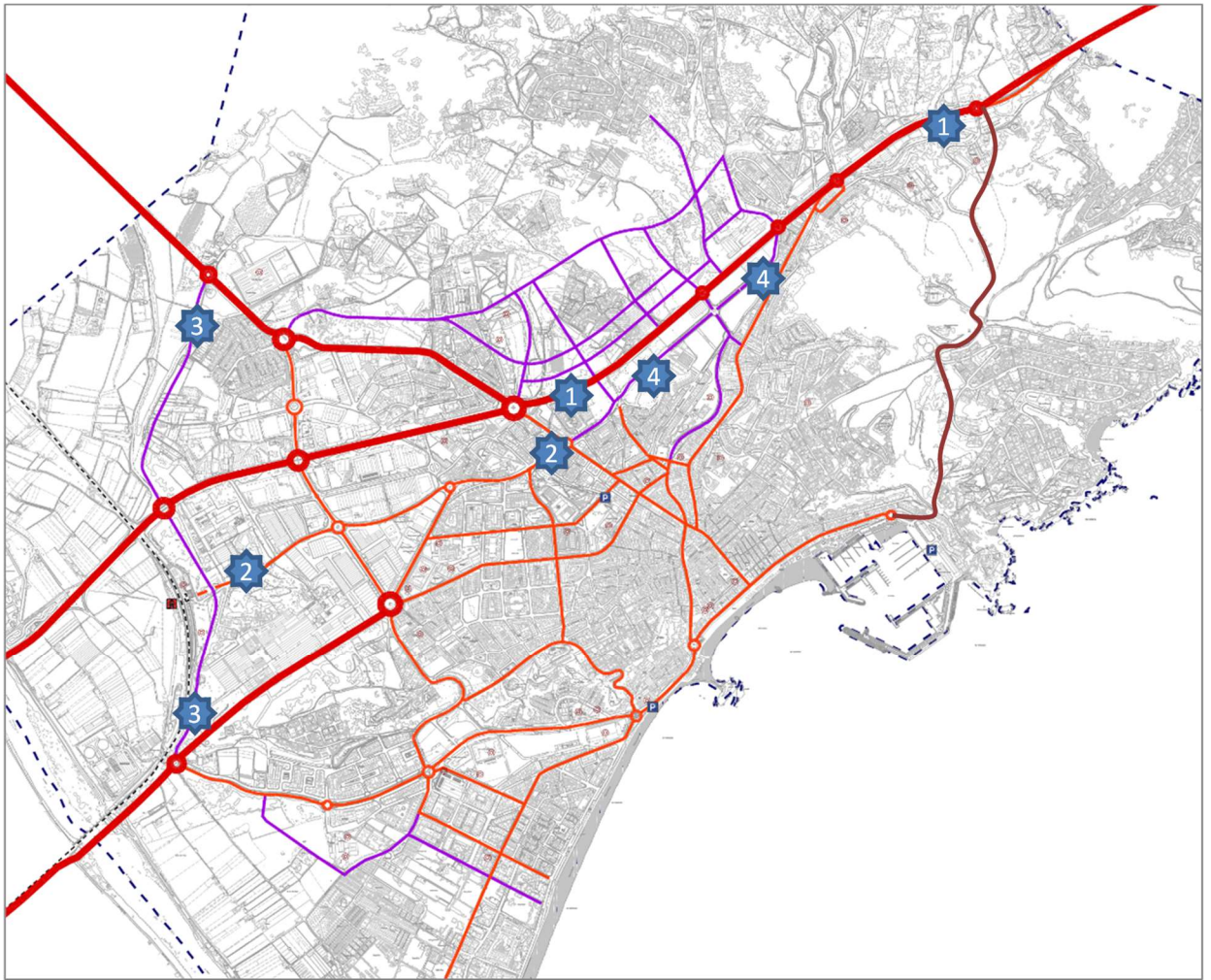
només la circulació de busos regulars sinó també discrecionals (especialment en període estival).

L'aplicació d'aquets criteris determina una sèrie d'eixos de preferència per a autobusos i taxis com a proposta de millora del transport col·lectiu interurbà.

Tal com mostra al plànol, es proposa habilitar un carril reservat per a la circulació del transport públic rodat a:

- Carretera d'accés a la Costa Brava. Es tracta d'un important eix de connexió entre Blanes i els municipis de Palafolls, Malgrat de Mar i Lloret de Mar pel qual circulen nombroses expedicions diàries, sobretot en l'època estival. Tenint en compte l'augment de trànsit d'aquest Vial durant els mesos d'estiu, es proposa crear un espai destinat a la circulació del transport públic perquè l'oferta d'aquest no es vegi afectada per la saturació de la via. Es creu convenient crear un carril bus.
- Avinguda de la Estació - Carrer Santa Cecília. Es planteja la creació d'un sol carril taxi-bus que funcioni en sentit Lloret de Mar. Aquest Vial facilitaria la connexió amb transport col·lectiu des de l'estació de ferrocarril. Actualment, per aquest eix hi circulen 4 línies urbanes diferents, confluint-ne tres en el tram comprès entre l'av. Europa i el c. Anselm Clavé. Així doncs, amb la creació d'aquest carril preferent la circulació d'autobusos pot ser molt més fluida i al mateix temps es pot facilitar l'accés a l'oferta de ferrocarril des de Lloret de Mar. Convé mencionar que aquesta actuació es proposa portar-la a terme si s'assoleixen volums de trànsit que ho justifiquin, donat que actualment el volum és reduït.
- Avinguda Catalunya - Nou eix paral·lel a la via del tren (entre la ctra. de Malgrat i la ctra. de Tordera). Es proposa la creació d'un carril taxi-bus per a cada sentit de la circulació amb la finalitat de facilitar la connexió fins a l'estació d'autobusos i a la zona de hotelera i de càmpings.
- Av. Parlament de Catalunya: al tractar-se d'un Vial ja consolidat per poder-hi col·locar un carril bus a cada sentit caldria eliminar l'aparcament o bé reduir la zona de passeig prevista i existent.
- Nou eix paral·lel a la via de ferrocarril: l'habilitació d'un espai reservat per al transport col·lectiu en aquest nou eix mar-muntanya permet gaudir d'una alternativa a l'avinguda Europa (Vial molt densificat amb un elevat volum de trànsit). Tenint en compte que la població que accedeix a Blanes des de la C-32, la N-II i l'autopista AP-7 acostumen a penetrar a partir de la ctra. de Tordera es creu interessant poder facilitar la circulació d'autobusos que provenen d'aquesta direcció. A més, un cop es porti a terme el desdoblament de la N-II la connexió amb Blanes des d'aquest

accés pot augmentar notablement, provocant un increment de la saturació viària de l'av. Europa a l'alçada del Polígon Industrial Nord.



8.3.6.- Millora de l'entorn de l'Hospital

A l'entorn de l'hospital es proposa reservar un espai al davant de la porta, on el bus podrà estacionar i fer el canvi de sentit sense interferir amb la resta de vehicles.

També es planteja tancar un espai, que serà exclusiu per a treballadors, i un altre per als forans. Ambdós seran de pagament, la qual cosa fomentarà els viatges en bus i no motoritzats.



8.3.7.- Conversió de la flota a autobusos a combustibles alternatius i SAE

Es proposa que, amb el canvi de vehicles o de concessió del servei de transport públic de Blanes, els nous vehicles canviïn els combustibles fòssils actuals per altres menys contaminants, que funcionin amb combustibles alternatius.

Aquesta proposta suposa una millora ambiental considerable, atès l'elevat nombre de km que realitzen anualment els vehicles que realitzen el servei.

D'altra banda, tal com s'esmena a l'Estudi Ambiental Estratègic, caldrà valorar la possibilitat de fer una transició cap a vehicles elèctrics.

Per últim, la nova concessió haurà d'incloure un SAE per tal d'informar, en temps real, als passatgers sobre l'hora de pas del bus. El sistema haurà d'incloure pantalles a les principals parades i una app que informi sobre l'hora de pas.

8.4. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

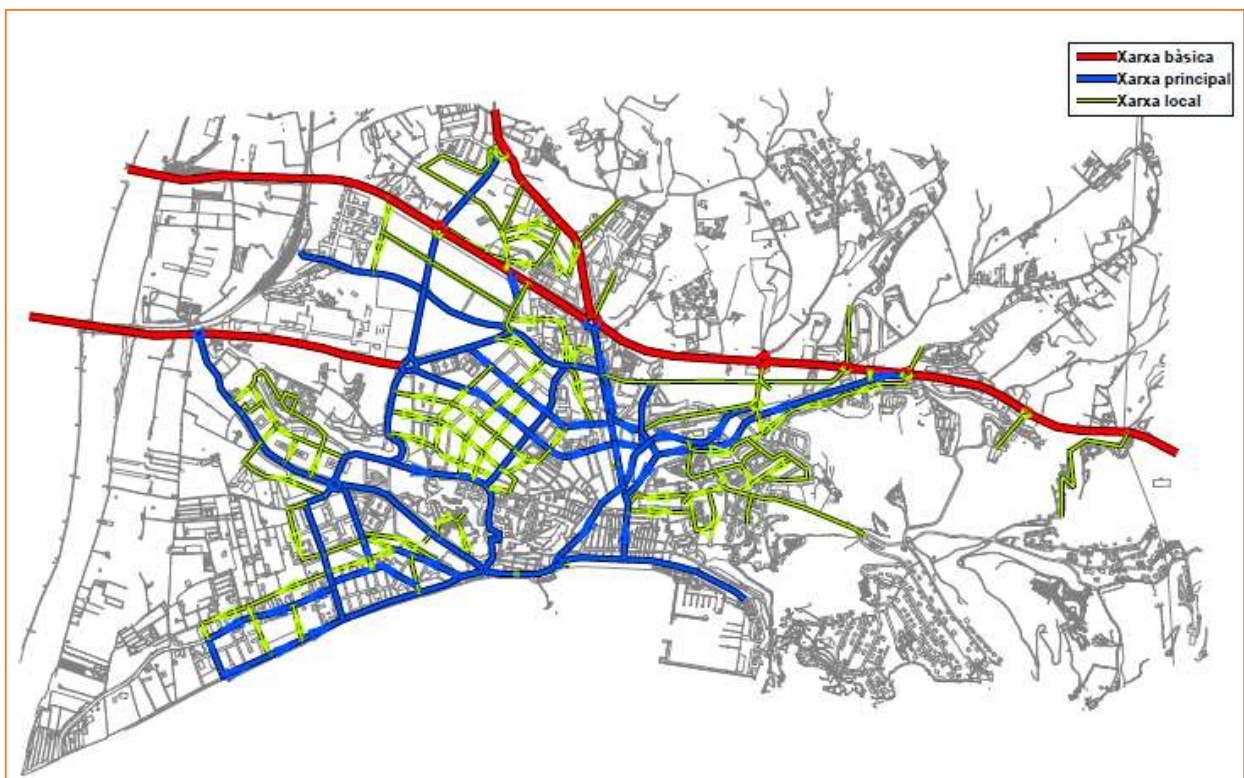
8.4.1.- Jerarquització de la xarxa viària

Com a criteri de definició de la xarxa s'ha considerat que en els principals vials (marcats en vermell al plànol adjunt) de distribució del trànsit rodat cal prioritzar mesures per maximitzar la fluïdesa del trànsit motoritzat, mentre que en la resta de vials de l'entramat urbà cal implantar mesures progressives per pacificar el trànsit rodat amb una progressiva adequació a zones 30, zones de prioritat invertida o vials de convivència.

La xarxa principal només es correspon a un 25% del total de longitud dels carrers de Blanes. Aquest 25% suporta un 75% del trànsit rodat, el que permet la pacificació de les vies restants.

xarxa	longitud (m)	
principal	6.193	7%
bàsica	15.077	18%
local	62.328	75%
total	83.598	100%

Aquestes actuacions es corresponen als vials marcats en blau i verd a la figura.



Xarxa principal i de distribució i zones on aplicar la pacificació (en verd)

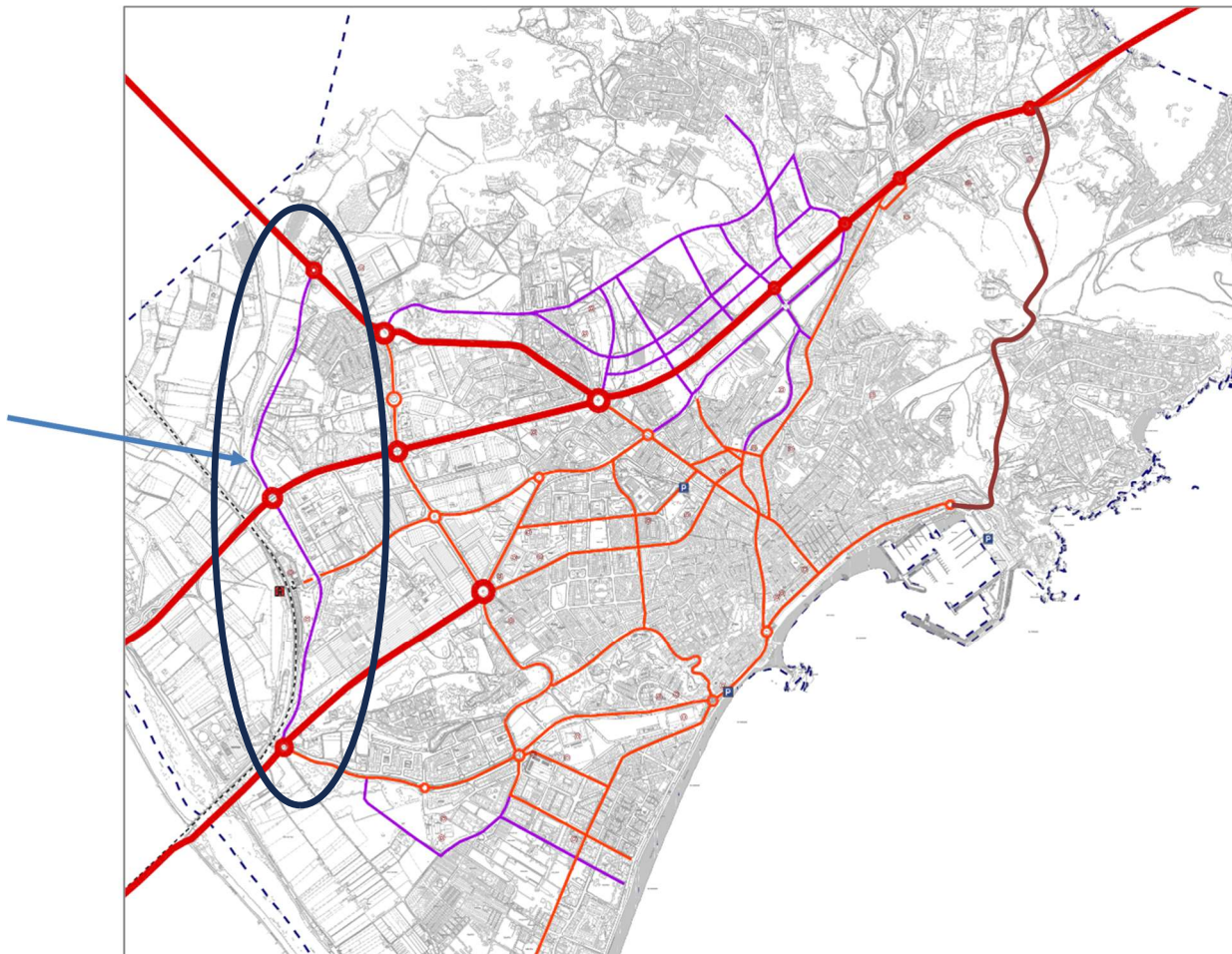
Aquesta xarxa permet la connectivitat amb els principals focus generadors de viatges. En el cas de Blanes es tracta de:

- Estació de ferrocarril (av. de l'Estació.)
- Estació d'autobusos (c. Lluís Companys amb pg. de Catalunya).
- Port (c. Esplanada del Port).
- Ajuntament.
- Hospital comarcal.
- Hospital Asil Sant Jaume [c. Jaume Arcelós).
- Ambulatori (av. Europa).
- Biblioteca comarcal (pg. de Catalunya).
- Casa de cultura / Servei català / Escola oficial d'idiomes (c. Jaume Arcelós amb Anselm Clavé).
- Mercat [c. Sebastià Llorens).
- Mercat de fruites i verdures [pg. de dintre).
- Oficina de turisme central (pg. de Catalunya).
- Polígon Industrial del Nord.
- Polígon Industrial carretera de l'estació.
- Centres de treball (Indústria Nylstar, SA [av. de l'Estació) amb 293 treballadors), (Càrniques Illes Juli, SLU (av. Extremadura) amb 113 treballadors), [Mora 33, SL [av. de l'Estació) — 85 treballadors).

8.4.2.- Connexió directa GI-692 amb sector turístic els Pins

Es proposa la construcció d'un eix paral·lel a la via del tren entre la ctra. de Malgrat i la ctra. de Tordera.

Aquest eix permetria absorbir part del trànsit actual de l'av. Europa, particularment el que es dirigeix al sector turístic Els Pins, que presenta una forta congestió particularment a la temporada estival.



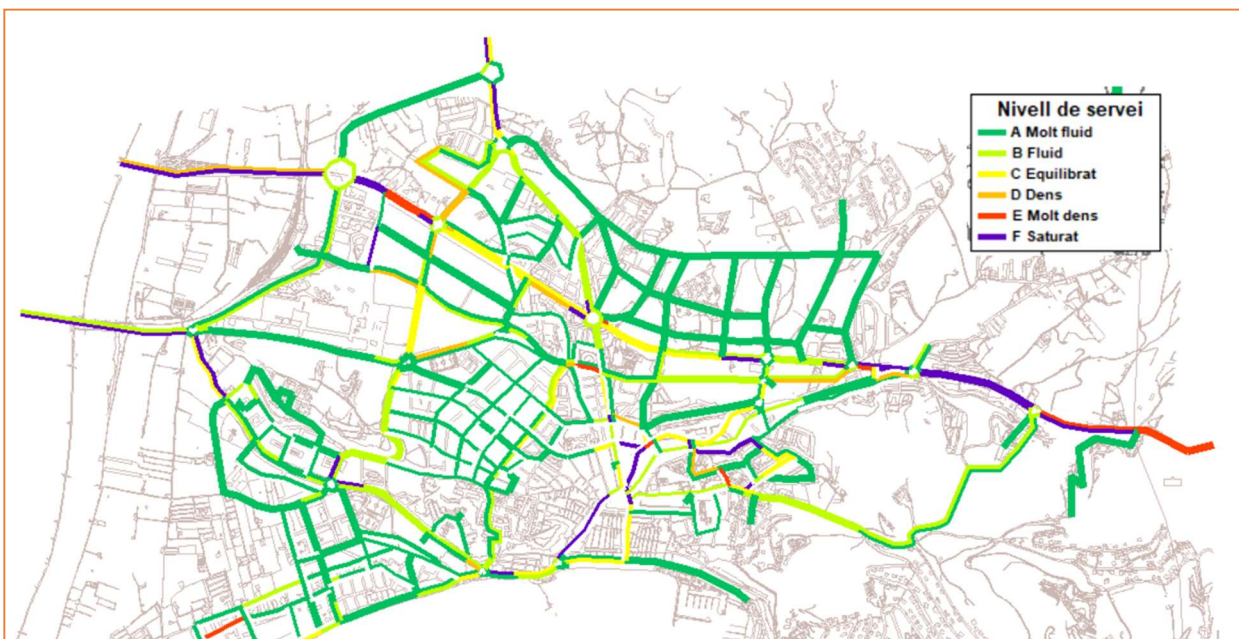
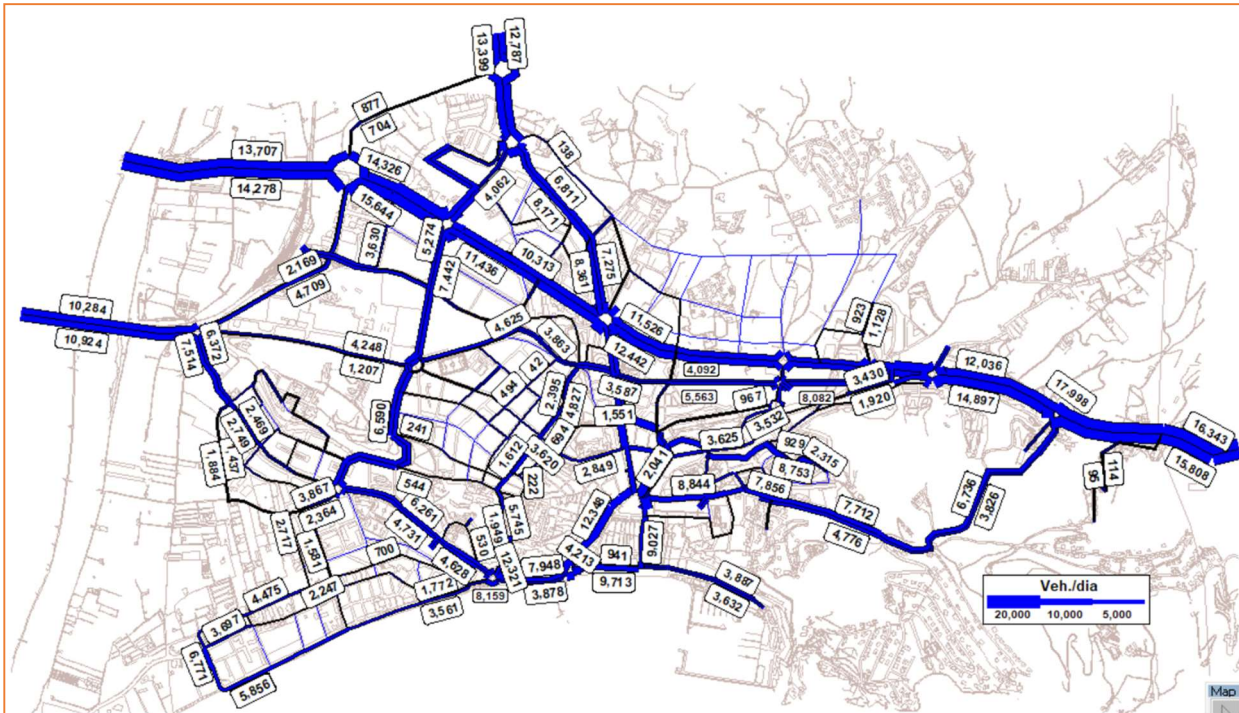
Amb el model de simulació del trànsit s'ha analitzat la potencial càrrega de trànsit d'aquest carrer, obtenint-se una previsió de entre 3.000 i 5.000 viatges diaris.

Aquest trànsit és assumible amb un dimensionament d'un carril per sentit.

Simulació de trànsit: Efectes del nou viari

Amb el model de simulació s'ha testat el funcionament d'aquesta xarxa futura (nou vial a l'oest i la connexió de la GI-682 amb el c. Santa Bàrbara), comparant la intensitat de trànsit prevista a cada vial amb la seva capacitat (plànol següent).

Es verifica que tots els vials previstos en la xarxa d'itineraris per a vehicles compten amb capacitat suficient a excepció d'alguns trams en la carretera de la Costa Brava on l'efecte conjunt de l'augment del trànsit de pas i la implantació de un únic carril de circulació determinen punts de saturació de la xarxa.



8.4.4. Pacificació de la carretera de la Costa Brava

A la GI-682 es planteja realitzar millores a diferents trams, d'acord amb el projecte BRCAT, amb l'objectiu de dotar d'una xarxa d'infraestructures complementàries al servei de tren (Blanes-Lloret):

- Tercer carril destinat al bus, alternant el sentit (cap a la rotonda més propera)
- Implantació de carril bici

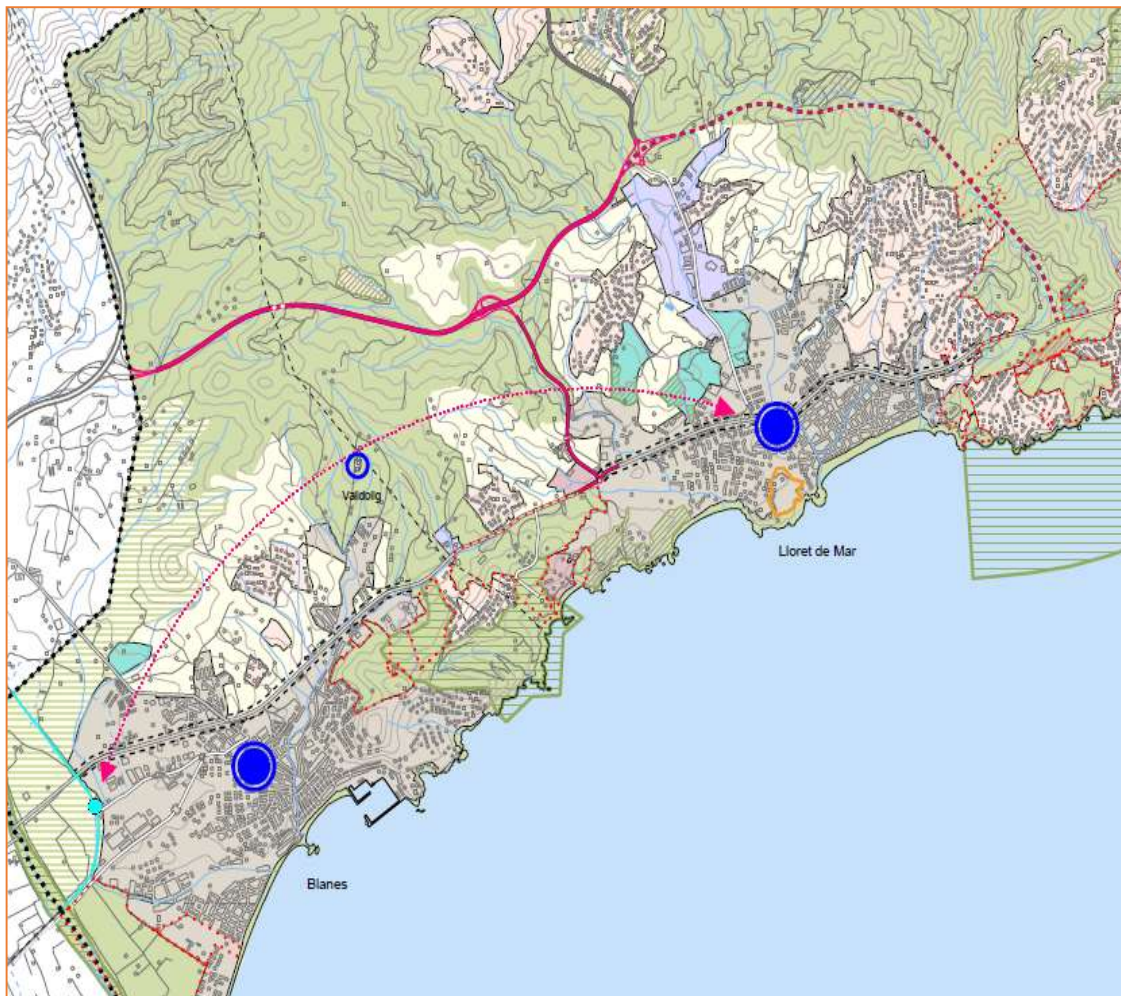
- Remodelació de la zona d'entrada a l'hospital, per tal que l'autobús pugui accedir-hi sense problemes i per eliminar els vehicles que hi acostumen a estacionar il·legalment.

La simulació de trànsit determina previsions d'intensitats de 16.000 vehicles per sentit als trams extrems de la carretera i de 12.000 veh. per sentit als trams centrals. Considerant que les hores punta representen un 11% de la IMD, resulta una previsió d'intensitat en hora punta de 1.760 vehicles / hora en cada sentit . Aquesta intensitat seria assumible per un carril de autopista però no per un carril de carretera i és incompatible amb l'objectiu de donar-li un caràcter més urbà a aquest vial.

8.4.5. Perllongament de l'autopista C-32

Està previst el perllongament de la autopista C-32. Aquesta actuació suposaria una descàrrega de la carretera de la Costa Brava amb beneficis en quant a millora de la permeabilitat, tant a Blanes com a la resta del territori.

Per tant, abans de la seva execució, es proposa **realitzar un estudi específic** per determinar si l'actuació es justifica, tant des del punt de vista de la mobilitat com des del punt de vista social i ambiental.

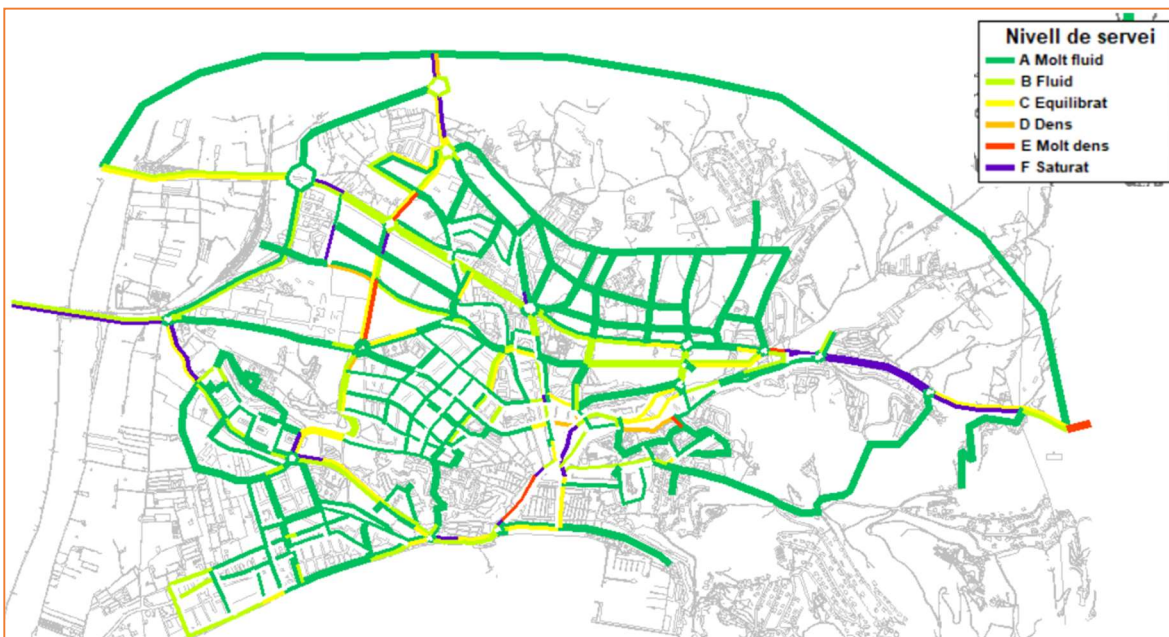
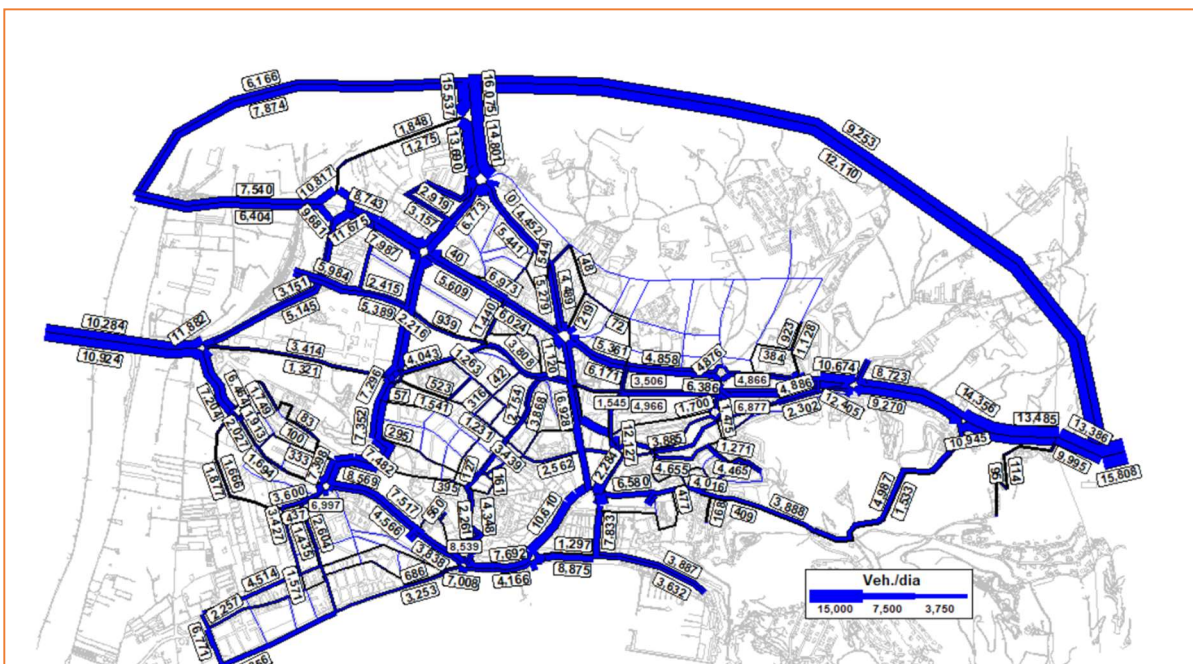


Simulació de trànsit amb el perllongament de la C-32

La C-32 fa que es descongestioni tot el viari intern, especialment la GI-682 i el centre, on es vol suprimir el trànsit. Aquesta anàlisi s'ha fet mitjançant el model de simulació de trànsit.

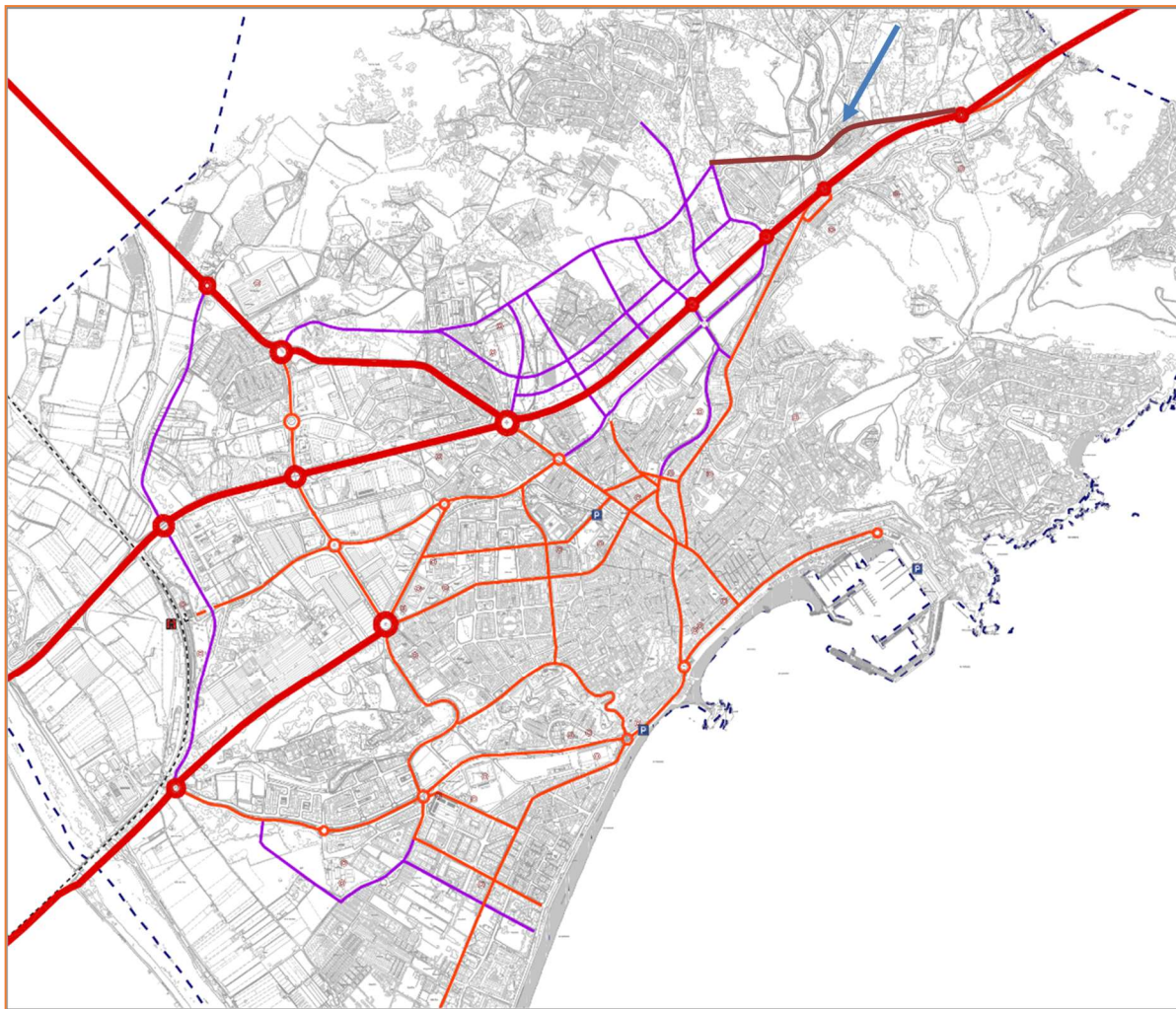
L'autopista captaria un volum de trànsit de 7.000 a 12.000 vehicles per sentit (segons el tram) i descarregaria la carretera de la Costa Brava a nivells d'intensitat d'entre 6.000 i 8.000 vehicles per sentit als trams extrems i de 5.000 vehicles per sentit als trams centrals, excepte al tram proper a l'hospital, on encara la intensitat és elevada.

Aquestes intensitats són assumibles per un carril de circulació i permeten la implantació de rotondes, semàfors i passos de vianants, facilitant per tant la conversió a via urbana de la actual carretera.



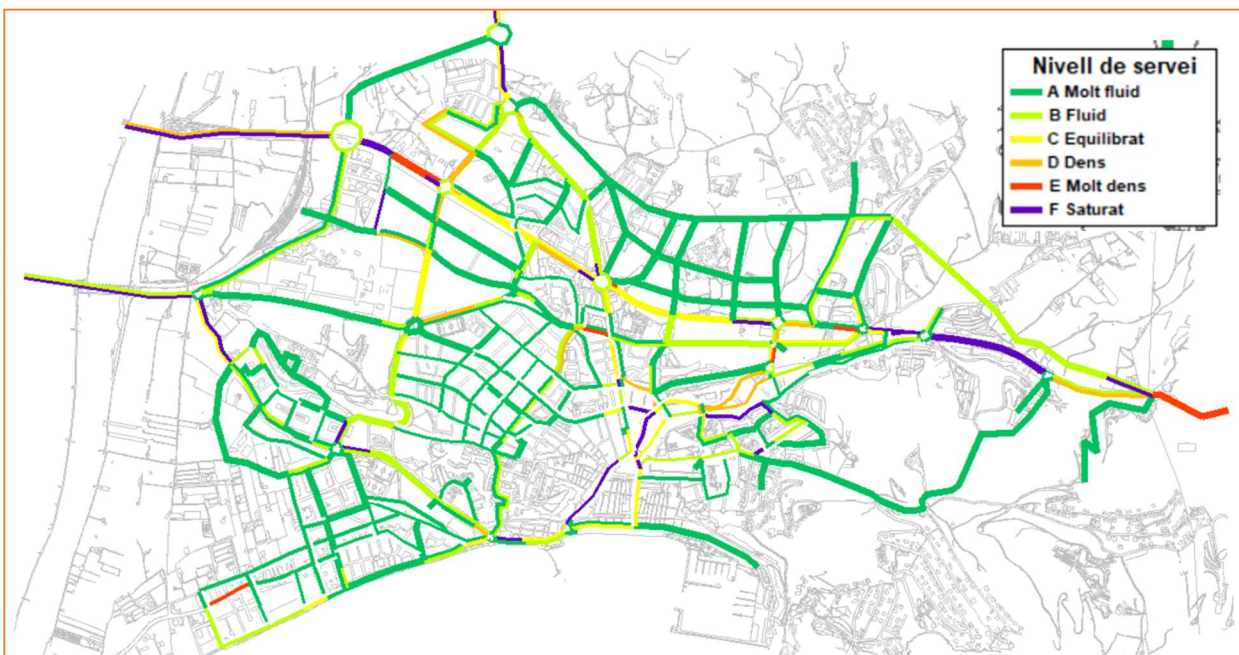
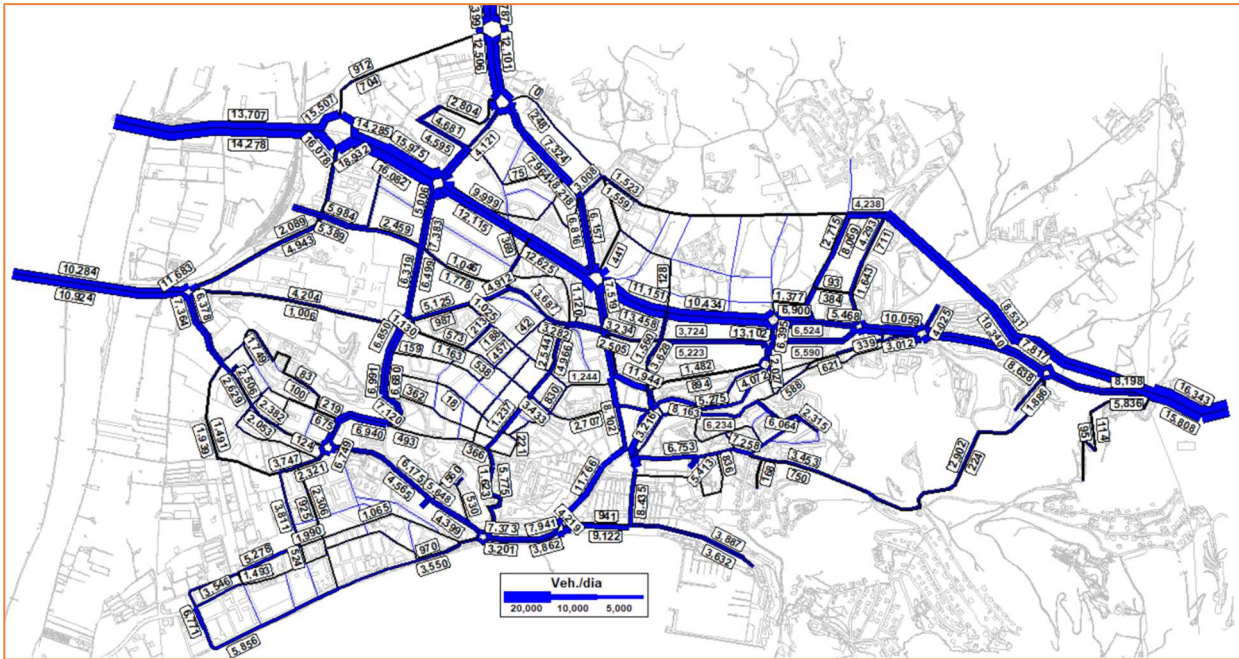
8.4.6. Vial alternatiu a l'autopista

S'ha valorat una alternativa a l'allargament de la C-32, donat que és una actuació que encara és incerta. Així, aprofitant el desenvolupament del conjunt del viari al nord de la Ctra. GI-682 (nous sectors urbanístics), es proposa la seva connexió amb la zona est de la carretera, descarregant així bona part del trànsit de pas que circula entre la Ctra. GI-600 (Ctra. de Tordera) i la GI-682 (Lloret i altres municipis de la costa Est).



Simulació de trànsit amb el vial alternatiu a la C-32

La simulació de trànsit mostra com el vial absorbeix una gran part del trànsit local (entre 8.000 i 10.000 veh./dia i sentit), però només una petita part dels desplaçaments de pas entre la GI-600 i la GI-682 (uns 1.500 veh./dia i sentit).

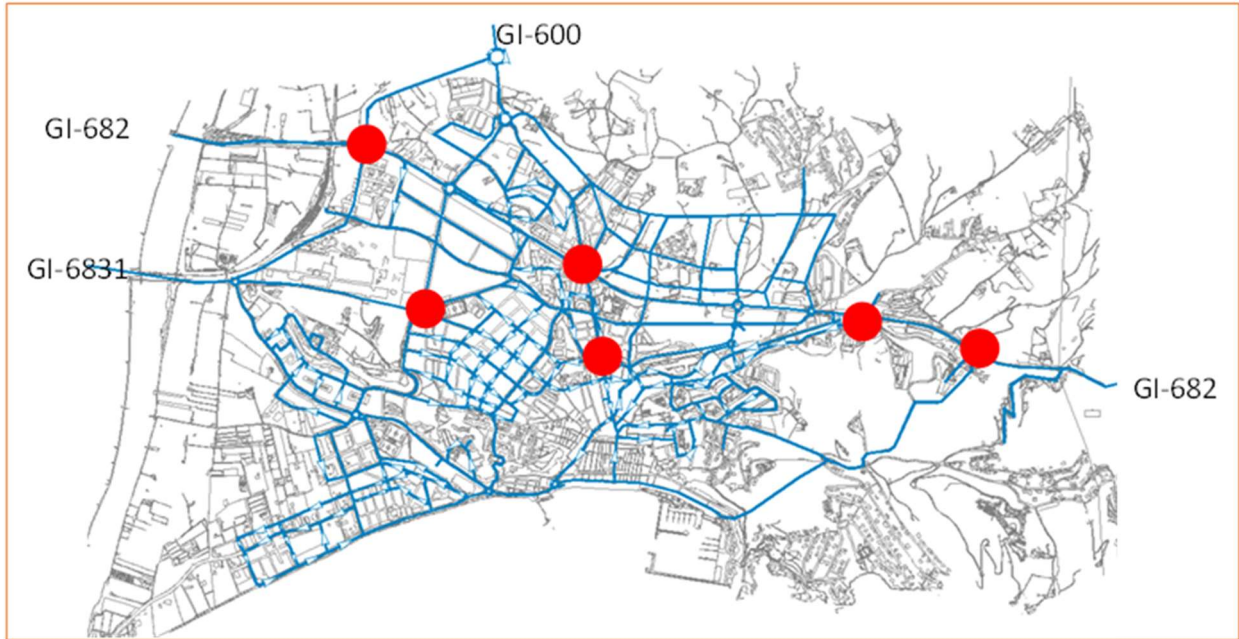


8.4.7. Senyalització dinàmica de direccionament als aparcament

La xarxa proposada presenta la oportunitat de dos nous itineraris d'accés a al ciutat de Blanes des de la carretera GI-682.

Per altra banda es disposa d'estacionaments perifèrics al centre que actualment no es troben al 100% de ocupació.

Es proposa la implantació d'un sistema de senyalització dinàmica, basat en 6 punts (12 panells de senyalització variable) que indiqui als conductors l'itinerari i l'estat d'ocupació dels pàrquings públics, evitant l'afluència de vehicles al centre de la població.



ID	Punt	Proposta
1	Senyalització dinàmica de direccionalment als aparcament	6 punts x 2 senyals dinàmiques
2	sistema de comunicacions	

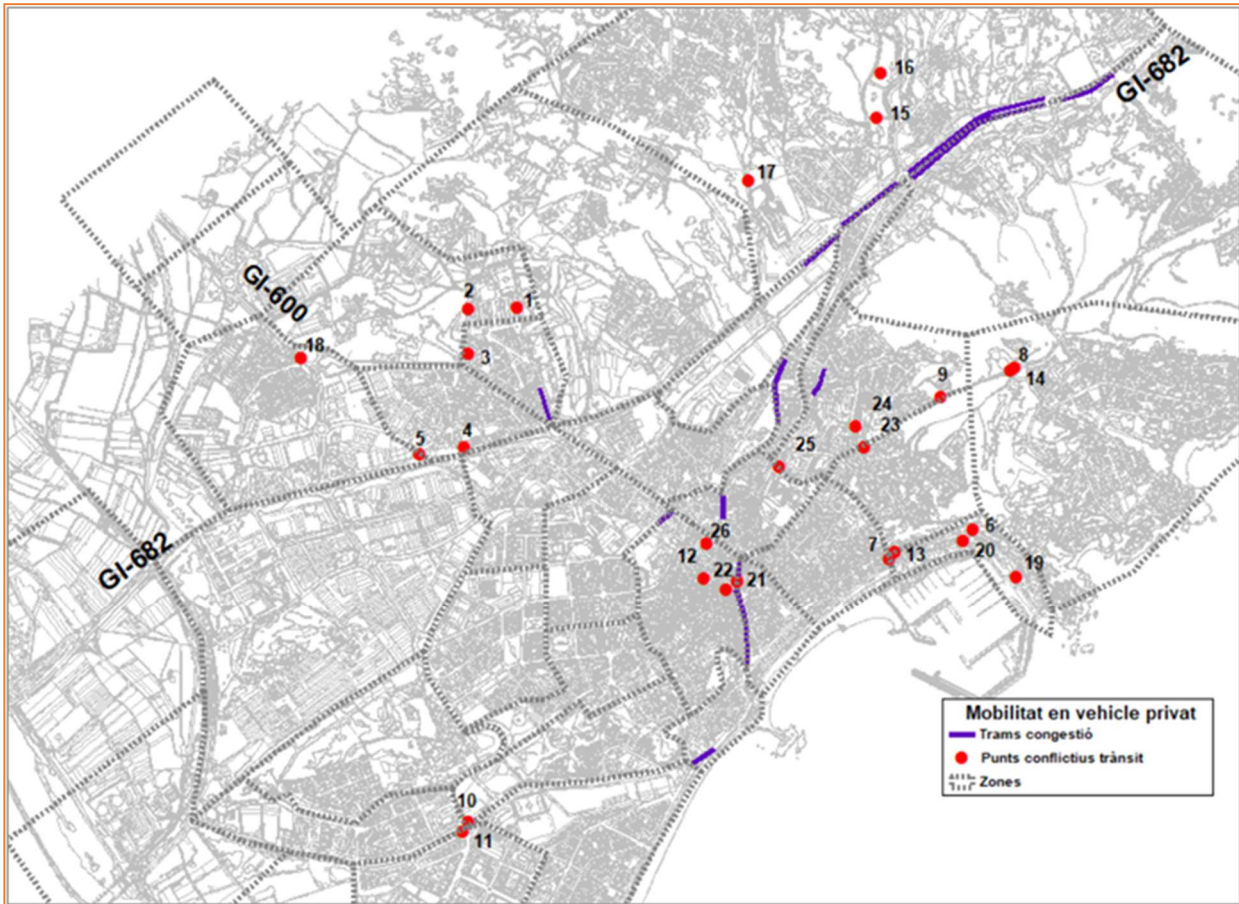
8.4.8. Resolució de punts conflictius

Al procés de participació ciutadana han sorgit demandes d'actuació sobre trams viaris o interseccions per part de les AAVV.

La major part de les demandes es concreten en sensació de cues o excessiu trànsit per part dels veïns i en algun cas e percepció d'altres velocitats en vies de caràcter local.

La nova xarxa influeix en la descàrrega de trànsit en el centre i en aquestes vies i per tant permet resoldre vèries de les demandes. Altres sol·licituds van dirigides a la reducció de la velocitat i s'han incorporat a les propostes de millora de la seguretat viaria.

La taula i plànols següents mostren les demandes recollides, les propostes d'actuació i la localització al territori.

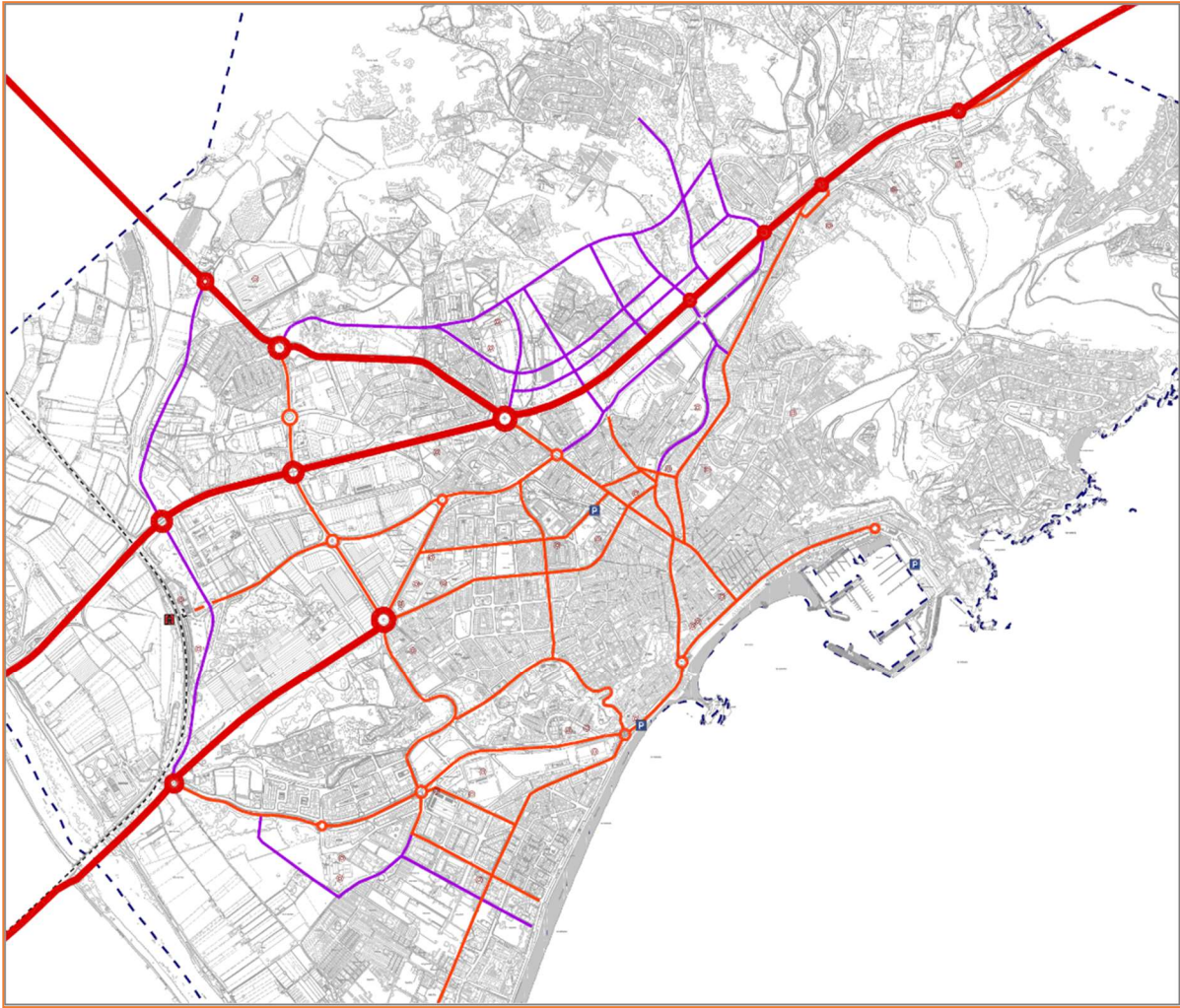


ID	Punt	Proposta
1	Josep Alemany Borrás	reordenació vial
2	Camí del Vilar	Arranjament
3	Camí del Vilar	Ampliació
4	Carretera Costa Brava	Nova xarxa
5	Accés a la carretera	Nova xarxa
6	Esperança	Pla de gestió del centre
7	Esperança	
8	Santa Bàrbara	
9	Santa Bàrbara	Pla de gestió del centre
10	Av. Catalunya	
11	Mallorca	
12	l'Antiga	Pla de gestió del centre
13	Esperança	
14	Sta. Bàrbara	
15	c. Valldolig	Elements reductors
16	c. Valldolig	
17	Noguera	
18	Europa	Pla de gestió del centre
19	Port	
20	Mestranca	
21	Joaquim Ruyra	
22	Antiga	Nova xarxa
23	Sta. Bàrbara	
24	Amadeu Vives	
25	Paradís	Proposta específica
26	c. Vilar	Pla de gestió del centre

8.4.9. Vials associats al desenvolupament del POUM

La proposta de nova xarxa que es desenvolupa al present PMUS ha incorporat els vials que s'han planificat al POUM de Blanes. Aquest vials 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 i 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).



Còpia electrònica de document - CSV: 14631771745407425617 .

8.5. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ A L'APARCAMENT

L'any 2021 Blanes compta amb un parc mòbil de 30.954 vehicles, dels quals els 63% són turismes, el 23% motocicletes, i un 12% camions i furgonetes.

Els sectors de Sa Massaneda, Raval, Els Pavos, La Pedrera, i La Plantera són els que concentren la major part de la demanda, lligat a la seva també major densitat de població.

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
Total	30954	793,12

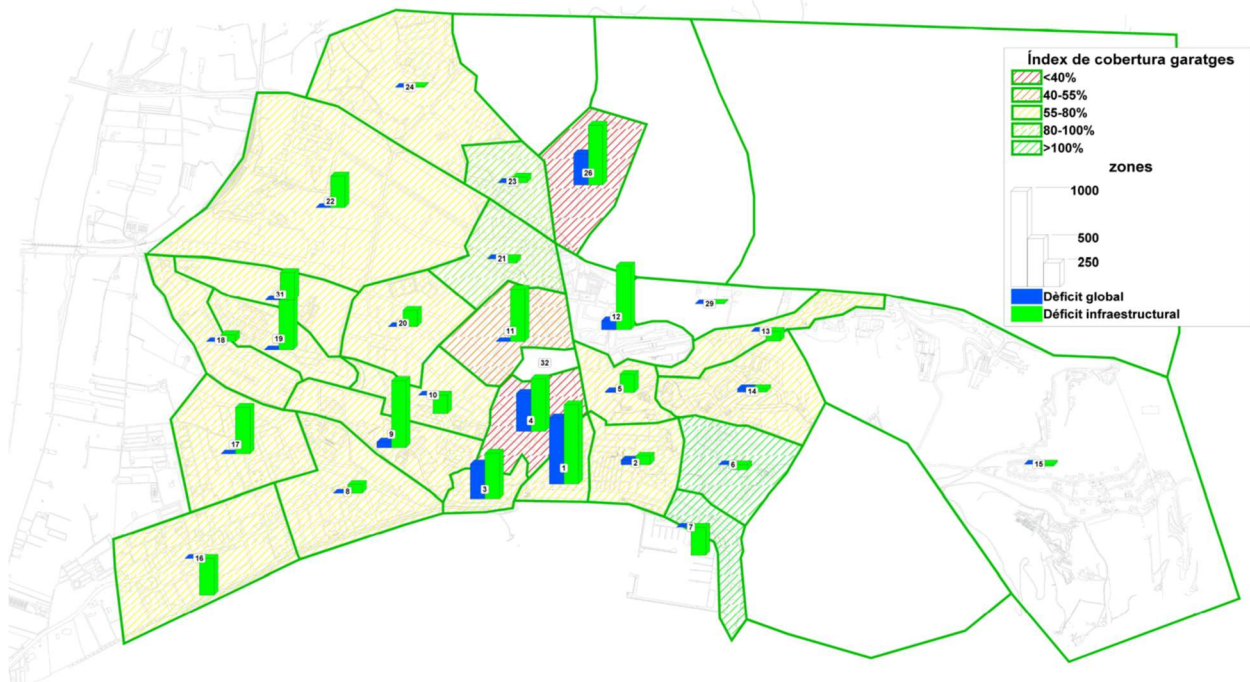
L'índex de motorització de Blanes és de 500 turismes per cada 1.000 habitants. En comparar l'índex de motorització de Blanes respecte a la resta de municipis de la comarca de la Selva s'observa com les localitats amb un valor més elevat són aquelles on el padró d'habitants és inferior a 2.000 habitants. Per contra, a major nombre d'habitants l'índex de motorització és inferior, ja que predominen els desplaçaments interiors, al disposar d'una major oferta d'equipaments i serveis al municipi.

L'oferta global, sumant les places en calçada i fora calçada, és de quasi 23.000 places per turismes, per tant a nivell global no es detecta dèficit d'aparcament.

No obstant, la distribució de l'oferta de aparcament i de la demanda o parc de vehicles censats a cada zona no està regularment distribuïda i, en conseqüència, es produeixen dèficits locals de certa importància. Aquest dèficit es concentra als barris de major densitat de població, que es on es proposen de forma més intensa les actuacions.

Es calcula que hi ha aproximadament 4.000 vehicles que no disposen d'aparcament privat i han d'estacionar al carrer. En el centre urbà i en els barris de Mont Ferrant, Els Pins, i Mas Florit l'oferta d'aparcaments no arriba a cobrir el 20% dels vehicles censats.

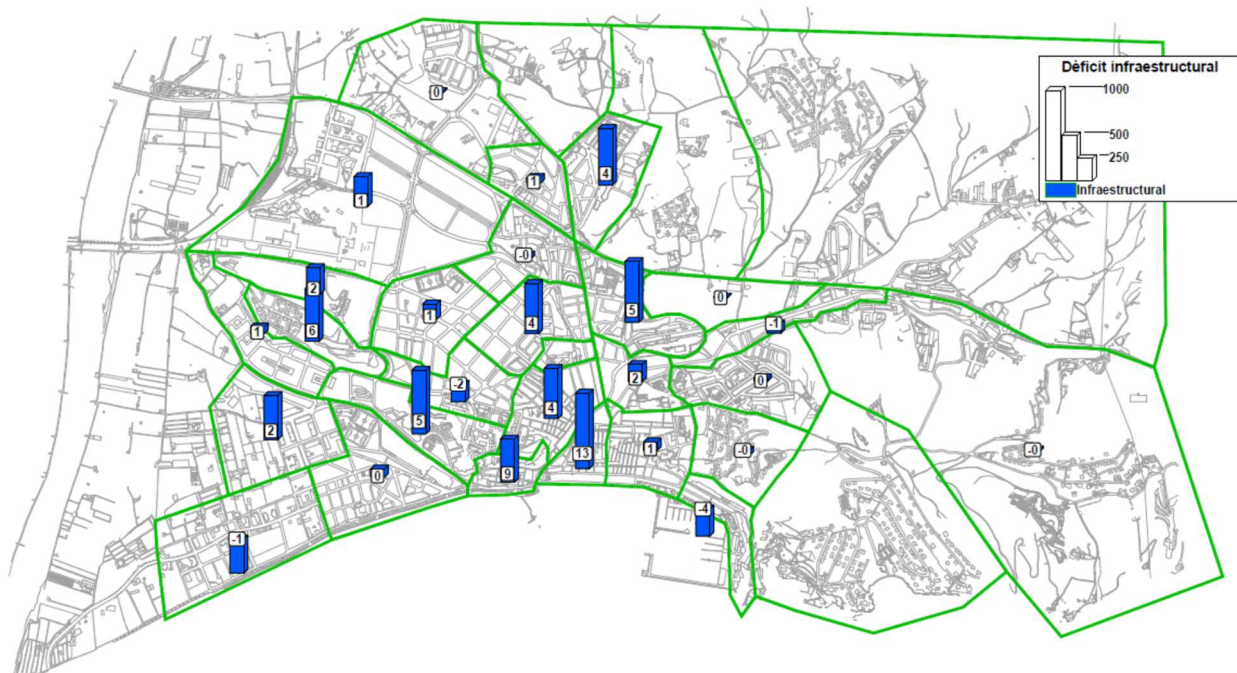
El plànol adjunt mostra les zones amb dèficit (en vermell) on és prioritari actuar.



8.5.1. Dotació d'aparcament infraestructural

Per resoldre el dèficit d'estacionament a la calçada l'estudi proposa:

- Augmentar l'oferta de pàrquings públics i de zona blava a l'entorn del mercat, al costat nord del c. Sebastià Llorens, al c. Jaume el Conqueridor i al c. Joan Carles I.
- Augmentar l'oferta d'estacionament a la via pública als barris de Ca la Guidó i Mas Carolet a partir de la conversió en sentit únic dels carrers Santiago Russiñol i Guidó, i de la creació d'un possible solar perimetral.
- Creació d'un aparcament a l'Illa de Blanes (200 places).
- A les zones on existeix dèficit residencial infraestructural es planteja augmentar la dotació d'aparcament fora de calçada a la normativa urbanística, de tal manera que, cada cop que s'executin nous habitatges o bé es remodelin els actuals, puguin absorbir part d'aquest dèficit.
- En concret, es proposa sobredotar les places fora de calçada de les zones amb més de 100 places de dèficit: 1, 2, 4, 5, 6, 10, 13 i 32, marcades en vermell al següent plànol:



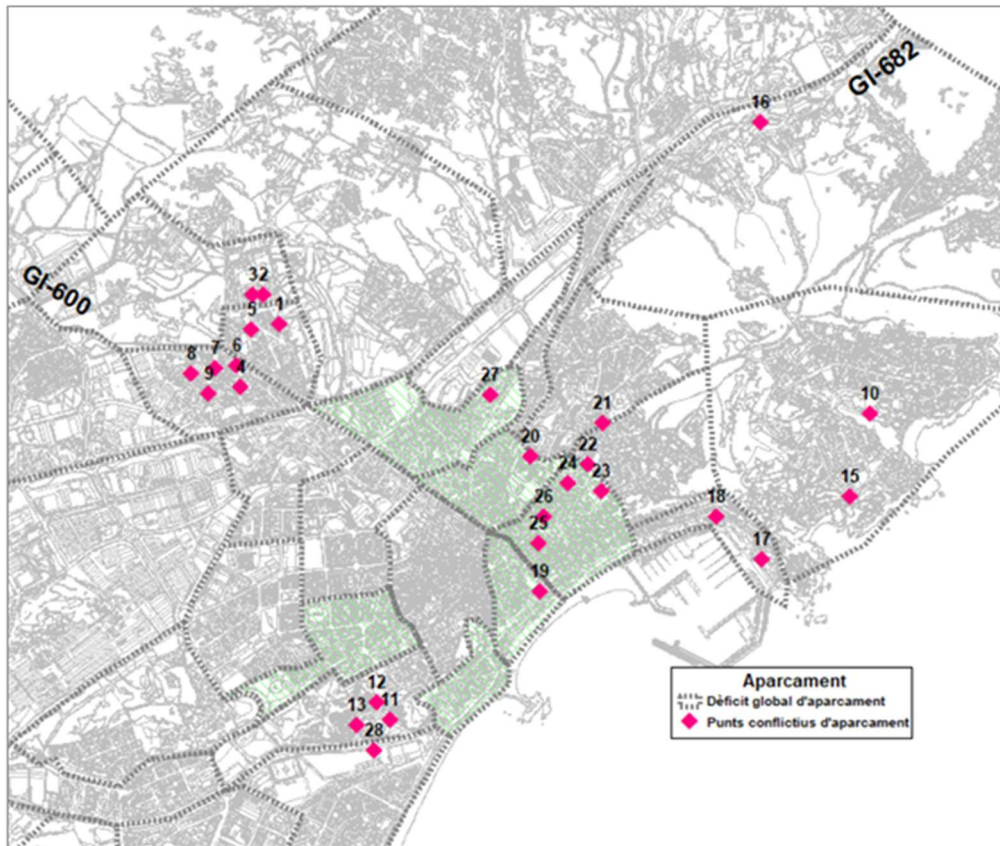
8.5.2. Resolució de punts conflictius

Al procés de participació s'han aportat per part de les AAVV diverses problemàtiques locals de manca d'aparcament.

Aquestes es poden concretar en tres sectors:

- Barris de Ca la Guidó i Mas Florit. Amb demandes de més espai de aparcament, particularment al període nocturn, quan la major part de vehicles de residents es troben al domicili.
- Sector de S'Abanell i Racó d'En Portes, particularment al període de estiu, coincident amb la ocupació de l'espai de calçada per vehicles de turistes.
- Sector del centre de la ciutat, degut a l'alta densitat de població i baixa oferta d'aparcament residencial, coincident amb l'anàlisi realitzat a la diagnosi tècnica.

El plànol següent mostra els sectors comentats i la taula adjunta el detall els punts i les actuacions proposades per la resolució de la problemàtica.

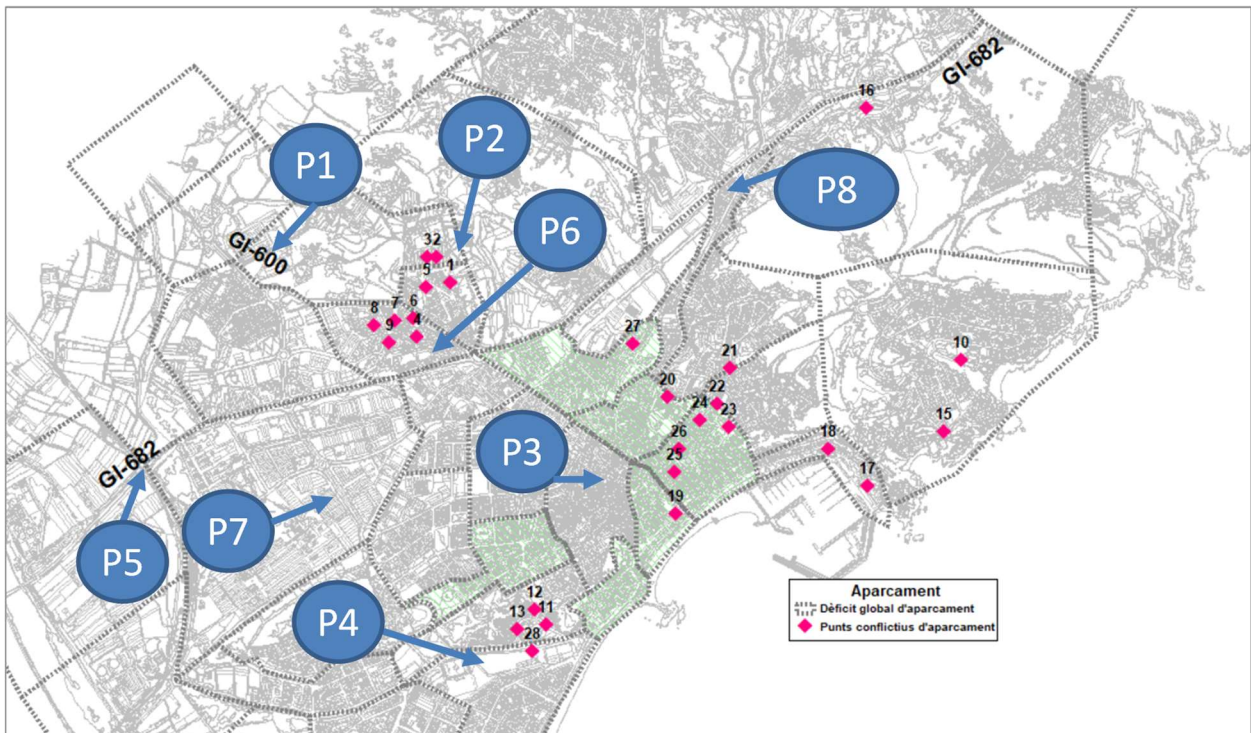


ID	Punt	Proposta
1	Lope de Vega	Proposta d'espai d'aparcament
2	Joan Alcover	
3	Ramon Llull	
4	Montblanc	
5	Josep A. Borrós	
6	Les Agudes	
7	Pedraforca	
8	Pedraforca	
9	Mas Florit	
10	Bitòcora	
11	D'en Portes	
12	Robí	
13	Racó d'en Portes	
15	Jardí i l'Ermita	Anàlisi específica
16	Sant Francesc	Regulació
17	Port	Proposta d'espai d'aparcament
18	Port	
19	Cortils i Vieta	Pàrking SABA
20	Paradís	Proposta específica
21	Abat Oliba	Proposta específica
22	Mas Terrats	Proposta de zona groga
23	Font	
24	Filadors	
25	Nou	Pàrking SABA
26	Raval	Proposta d'espai d'aparcament
27	Plapa Onze de Setemb	
28	Passeig Catalunya	

8.5.3. Pla d'aparcaments complementaris

Per la solució dels dèficits detectats es proposen tres bosses d'aparcament, especialment destinats als residents de la zona.

Es tracta dels següents espais:

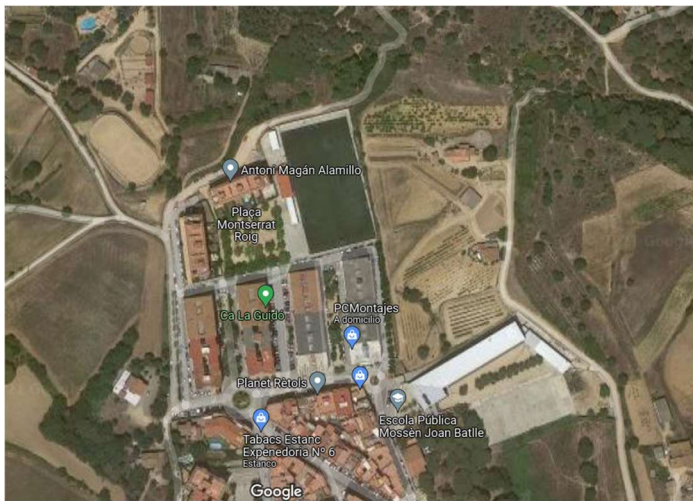


ID	Punt	places proposades
1	Ciutat esportiva	200
2	Ca La Guidó	90
3	Sa Massaneda	90
4	Estació busos	200
5	GI-682 Oest	200
6	c. Veler	200
7	Av. Europa	1.000
8	GI-682 Est	200

A continuació es detalla la localització de cadascun d'ells:



1. Ciutat Esportiva. Entorn a aquest equipament hi ha diversos espais on es pot implantar un solar d'aparcament.



2. Ca la Guidó. Entorn a la zona urbanitzada es pot cercar un espai per a construir-hi un solar d'aparcament.



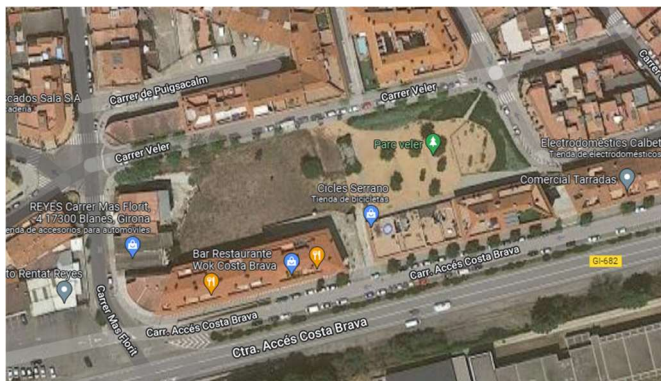
3. Sa Massaneda. Es proposa un pàrking subterrani a l'entorn d'aquest barri; per exemple als terrenys disponibles al c. Tarragona amb Àngels Planells.



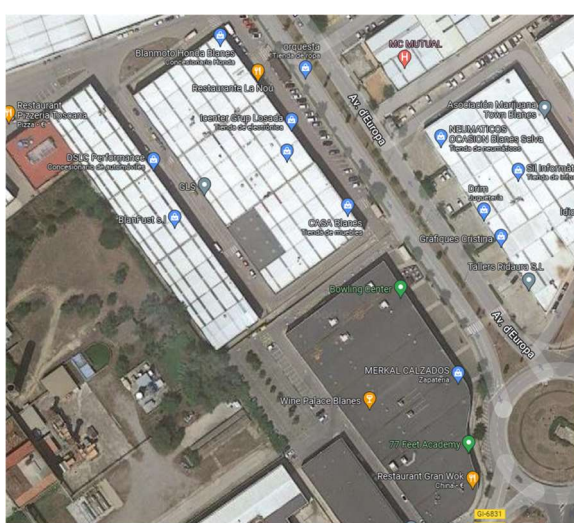
4. Estació d'Autobusos. Al seu entorn hi ha diferents solars d'aparcament; es proposa, en algun d'ells, la construcció d'un aparcament modular.



5. GI-682 Est (entrada a Blanes des de Palafolls). Existeixen alguns espais disponibles.



6. c. Veler. Existeix alguns terrenys sense urbanitzar que es podrien aprofitar per implantar-hi un espai d'aparcament.



7. Av. Europa. Existeixen unes 1.000 places en garatges d'activitats que actualment no es fan servir i es podrien aprofitar per a aparcament d'ús públic.



8.GI-682 Est (entrada des de Lloret): hi ha espais disponibles a la banda nord de la carretera.

8.5.4. Dotació d'aparcament pels nous desenvolupaments del POUM

La dotació d'aparcament a fora de la via pública que preveu el POUM de Blanes és de 7.430 places per turismes i 1.021 places per motocicles.

Tenint en compte el dèficit d'aparcament detectat en algunes zones del municipi es considera que en aquells sectors residencials de nou desenvolupament que s'implantin al costat de les zones amb un important dèficit d'aparcament es podrà incrementar la ràtio d'aparcament prevista, amb l'objectiu de garantir que tot l'aparcament residencial s'ubiqui a fora de la via pública.

En aquest sentit, es recomana aplicar els criteris següents:

- Disposar d'una ràtio d'aparcament a l'interior de l'habitatge superior als valors mínims que fixa el Decret 344/2006.
- Es proposa una ràtio de places d'aparcament per a turismes de 1,5 vehicles/habitatge en correspondència a l'actual proporció de motorització de Blanes (1,8 vehicles/habitatge).
- Maximitzar l'aparcament de vehicles a fora de la via pública. Per tal de solucionar el dèficit d'estacionament existent a Blanes es proposa incrementar al màxim el nombre d'aparcaments fora de la via pública (un dimensionament correcte) i en minimitzar l'espai destinat a aparcament ubicat a l'espai públic.

8.5.5. Propostes per augmentar la dotació de l'aparcament a la temporada alta

Es planteja utilitzar dos dels solars existents a prop de la zona turística, com ara a l'entrada est de la GI-682 i a l'antic pavelló Esportiu. Aquests espai es podrien habilitar únicament els dos mesos de més demanda, per tal de no tenir massa activitat a aquesta zona inundable.



Complementàriament, caldria donar informació exclusiva sobre l'aparcament als visitants, tant dels espais fixes com dels aparcaments dissuasoris.

8.6. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES (DUM)

8.6.1.-. Reserva per a C/D

Pel que fa a les reserves d'aparcament per a càrrega i descàrrega de mercaderies, el Decret 344/2006 obliga als locals comercials a destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre (excepte si les característiques de l'activitat justifiquen el contrari). També fixa que els establiments comercials de més de 1.300 m² de venda han de disposar d'un moll de càrrega de 3x8m integrat en la instal·lació.

A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m² de venda han de disposar d'un altre moll de càrrega i un altre més per a cada un dels següents 10.000 m². Per tant, en funció de les característiques de les activitats que s'implantin al sector aquestes hauran de disposar d'un moll de càrrega integrat en les instal·lacions.

D'altra banda, en oficines cal destinar 1 plaça cada 2.000 m² d'ús d'oficines.

Els sectors amb possibilitat de necessitar reserves de places de càrrega i descàrrega són:

- .SUD 4 Ronda Oest
- .polígon industrial Nylstar
- .PA 8 Carretera de Lloret
- .PA 14 Paradís Av. Europa
- .PA 15 Peixos Ros
- .PMCJ 1 Nylstar2
- .PMIJ 2 Rhodia Iberia
- PMU 3 Portal Costa Brava

8.6.1.-. Pàrking per a camions

Es proposa ubicar un pàrking per a camions a un dels diferents espais disponibles prop de les zones industrials.

8.7. PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ AL SERVEI DE TAXIS

8.7.1.- implantació de taxi compartit

Es proposa complementar l'actual oferta de servei de taxi amb la implantació de taxi col·lectiu o taxi compartit de forma que els usuaris comparteixin el taxi a punts significatius com l'estació de tren, estació de bus, ciutat esportiva, centres escolars i altres, agrupant-los segons les seves destinacions i establint una tarifa prefixada.

Per a portar-lo a terme, caldrà senyalitzar-ho específicament a l'estació, especificant-ho en diferents idiomes, donat que en alguns països aquesta és una pràctica comuna.

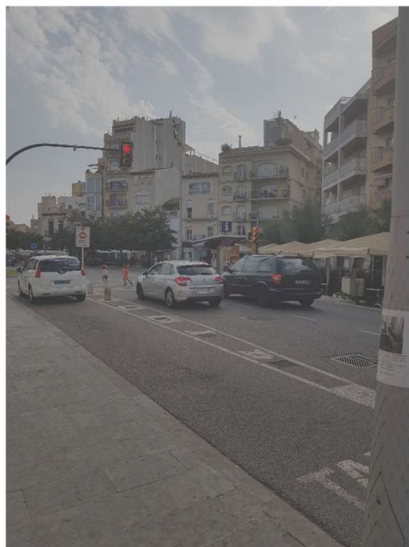


Un altre possibilitat és implantar un sistema mitjançant una pàgina web, amb informació als usuaris potencials d'aquest servei de forma que puguin posar-se d'acord en els horaris i destinacions arribant a acords amb la companyia de taxis per a la utilització conjunta.

8.7.2.- Sortida del centre i carril bus a la GI-682

A la sortida de la parada de taxis del la Pl. de Catalunya es proposa que el semàfor disposi d'una fase específica que permeti als taxis sortir de la parada i incorporar-se al carril pertinent de la rotonda uns segons abans que la resta de vehicles evitant la necessitat de frenar-se amb el trànsit de vehicles privats que surt en paral·lel quan s'activa la fase de pas del semàfor.

També s'ha recollit la demanda durant el procés de participació de la senyalització al carril bus de la carretera de la Costa Brava de la legal utilització d'aquest carril per part dels taxis.

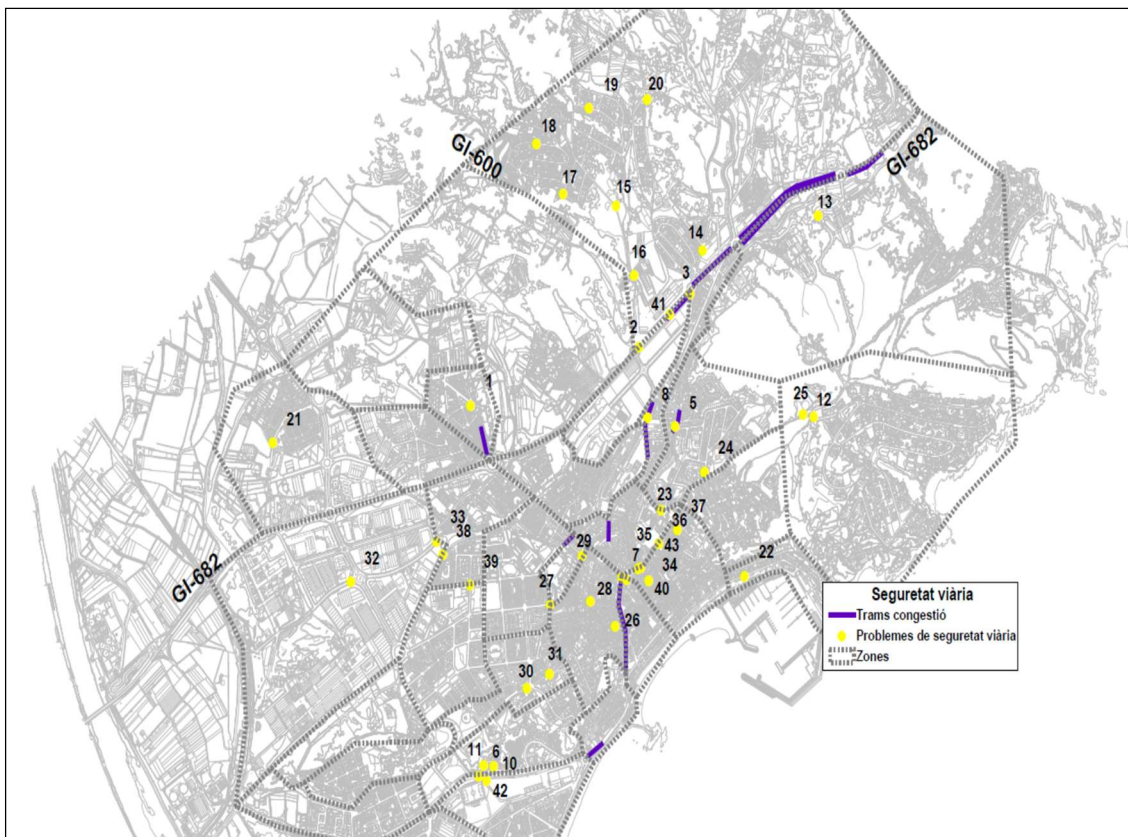


8.8. PROPOSTES SOBRE SEGURETAT VIÀRIA

8.8.1.- Resolució de punts conflictius

Donat que s'està actualitzant el Pla Local de Seguretat Viària, s'han aportat els punts conflictius resultants de la inspecció viària i del procés de participació del PMUS per poder-los incorporar amb un únic criteri al PLSV.

S'han detectat 43 punts que es representen a la taula i plànol següents.



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	passeig 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 Sa	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

8.8.2.- Millora de la seguretat als entorns escolars

S'ha realitzat una convocatòria a les Direccions de les escoles de Blanes , per recollir les condicions d'accés o sortida del recinte escolar i les c problemàtiques d seguretat viaria.

Les escoles entrevistades han estat:

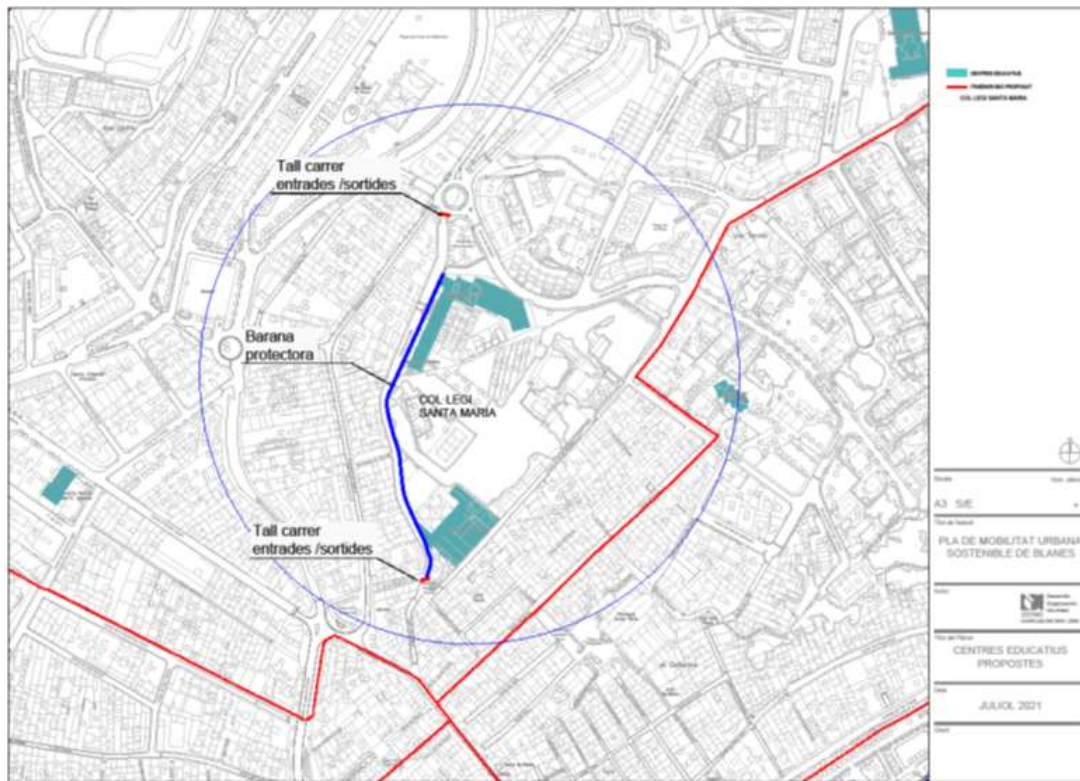
- Col·legi Santa Maria
- Escola Joaquim Ruyra
- Escola Mossèn Joan Batlle
- Escola Bressol publica Ca la Guidó

Els plànols següents mostren les actuacions de millora de la seguretat i accessibilitat demanades per cada escola.

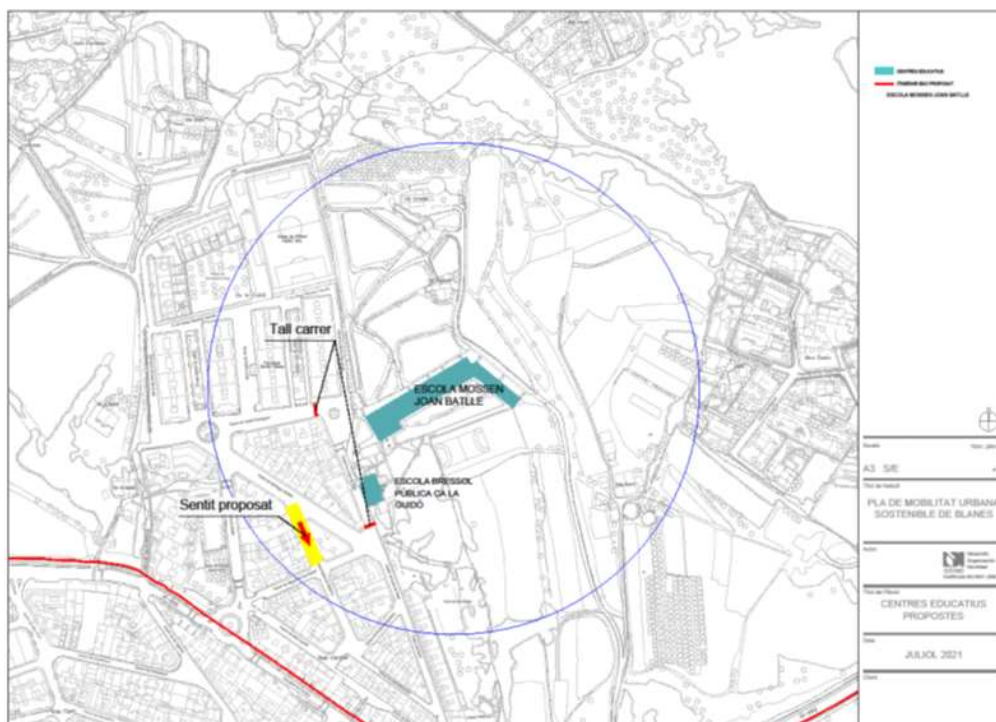
En general es proposen:

- Talls de carrer puntuals als períodes de entrada o sortida dels alumnes
- Habilitació de zones de aparcament
- Modificació de sentits d'algun carrer
- Implantació de baranes protectores

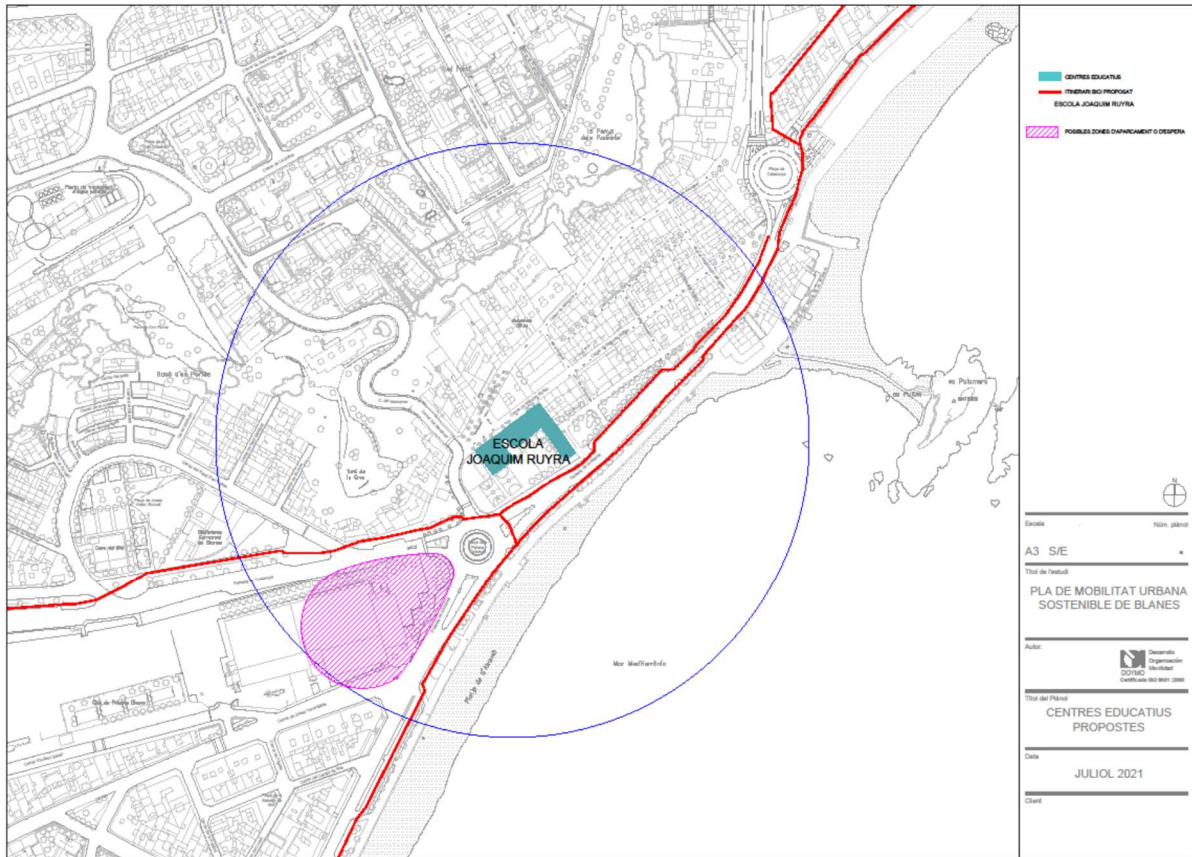
Els plànols següents mostren les actuacions específiques proposades per cada escola.



Escola Santa Maria



Escola Mossèn Joan Batlle i escola pública Ca la Guidó



Escola Joaquim Ruyra

Còpia electrònica de document - CSV: 14631771745407425617 .

8.9. ACTUACIONS AMBIENTALS

En aquest capítol s'inclouen les propostes que específicament tenen com a finalitat la millora del medi ambient i la reducció d'emissions contaminants. No obstant, totes les propostes que s'han desenvolupat fins al moment pretenen aconseguir un canvi modal a favor dels modes de transport més sostenibles (peu, bici, bus), reduint la utilització del vehicle privat motoritzat i conseqüentment millorar la qualitat ambiental de la ciutat.

8.9.1- Controlar periòdicament l'evolució dels principals contaminants provocats pel sector del transport (GEH, NOx i PM10) per fer el seguiment dels efectes de l'aplicació de les mesures fixades pel PMU i l'Ozó.

El control de les emissions de contaminants produïts pel trànsit a les principals vies de la ciutat, i l'extrapolació de les dades als milions de quilòmetres realitzats és necessària per tal de poder donar compliment a la normativa europea.

Es proposa sol·licitar una estació no permanent per instal·lar a un dels principals eixos de circulació de la ciutat i mesurar dades en el moment actual i als 6 anys per valorar l'efectivitat de les mesures implantades

8.9.2.- Fomentar que les empreses de transport posseeixin un Pla de Gestió ambiental

Els Plans de Gestió Ambiental per empreses, permeten a aquestes avaluar la seva contribució a la contaminació atmosfèrica, facilitant-los l'aplicació de mesures per tal de reduir-la.

La norma UNE-EN ISO 14001 és una norma internacional que estableix com implantar un sistema de gestió ambiental eficaç. Un Sistema de Gestió Ambiental o (SGA) és un instrument de caràcter voluntari dirigit a empreses u organitzacions, que volen garantir un nivell de protecció del medi ambient en la seva activitat. El seu objectiu és millorar el comportament ambiental de l'entitat, en àmbits com l'ús de recursos, les emissions a l'atmosfera, la generació de residus, entre d'altres.

Per tal de fomentar la confecció d'aquests plans, l'Ajuntament es compromet a impulsar que les principals empreses de transport desenvolupin un pla de gestió ambiental.

8.9.3.- Introducció de mesures a favor de l'extensió del vehicle elèctric. Creació d'estacionaments per a vehicles elèctrics.

S'està treballant en la implementació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics. L'objectiu és configurar una xarxa de recàrrega homogènia a tot el territori. Paral·lelament s'està desenvolupant un model de gestió del sistema.

Per tal d'impulsar l'ús del vehicle elèctric a la ciutat de Blanes és necessari portar a terme les següents accions:

- Creació d'estacionaments preferents per a vehicles elèctrics tant en calçada com fora de calçada.
- Zones de recàrrega fora de calçada a nous estacionaments i en calçada prop dels principals edificis públics.

- Avantatges fiscals pels conductors que disposin de vehicle elèctric. Descomptes en l'impost de circulació o zona blava gratuïta.
- Regulació de la mobilitat en vehicles elèctrics a l'ordenança municipal de circulació.

8.9.4.- Promoció de l'ús de vehicles ecològics en el transport públic urbà. Millora de la flota actual

Per tal d'aconseguir assolir els criteris ambientals en quant a emissions marcats al PMUS, es fa necessària la millora de la flota actual de transport públic de la ciutat, substituint els actuals vehicles per d'altres més ecològics.

Es proposa renovar part de la flota, incorporant vehicles híbrids.

8.9.5.- Considerar criteris ecològics en la renovació de la flota de vehicles municipals

Per tal de contribuir a la millora del medi ambient, en el moment de renovar la flota de vehicles municipals, és important tenir en compte les característiques de consum i emissions dels diferents models disponibles al mercat.

Per fer-ho, es necessitarà:

- Fer un inventari de la flota actual de vehicles municipals.
- Definir estàndards de consum i emissions de la flota municipal.
- Implantar criteris ecològics en la renovació de flotes municipals.
- Introducció dels càlculs específics als plecs de condicions dels contractes de serveis.

En una primera fase, seria recomanable la renovació de la flota de motocicletes de la ciutat, donat que el cost d'una moto elèctrica es molt competitiu respecte al d'una moto convencional.

Es proposa una renovació de motos progressiva de 2 motos, i incloure aquets vehicles en la programació de renovació de la flota de motos plurianual.

8.9.6.- Foment de l'ús del vehicle compartit

El Carpooling o viatge compartit (ride sharing) és una pràctica antiga, però que està prenent força els darrers anys i que consisteix en compartir un automòbil amb altres persones per tal de reduir el cost del desplaçament. En ell, tots els ocupants del vehicle comparteixen els costos del desplaçament, com poden ser la benzina, els peatges, etc. Aquesta pràctica, a més, presenta molts altres beneficis per l'entorn més enllà d'aquells econòmics. Alguns d'ells són:

- Disminució de la contaminació atmosfèrica
- Disminució de la contaminació acústica
- Reducció del consum de combustibles fòssils

- Facilitar els desplaçaments de persones que no disposin d'automòbil
- Reduir la congestió del trànsit
- Reducció de la pressió sobre l'oferta d'estacionament i es redueix la demanda.

També influeixen en el comportament dels viatgers, ja que incrementen la intermodalitat afavorint l'ús del transport públic i els desplaçaments a peu. L'usuari, en compartir el vehicle, racionalitza el seu ús i a la vegada comparteix costos. D'altra banda, es potencia l'ús del vehicle elèctric i es redueix la dependència del vehicle privat.

És en aquesta direcció on s'engloba la present proposta de creació d'una plataforma de vehicle compartit gestionada per l'Ajuntament de Blanes o un altre Administració que englobi l'Àrea d'influència de la ciutat. Es pretén impulsar una plataforma que gestioni i incentivi l'ús del vehicle compartit, facilitant aquest de la mateixa forma que ho fan les plataformes i apps ja existents.

Per altra banda, per impulsar el seu ús fent-lo més atractiu, la proposta també es centra en la generació d'un sistema d'avantatges fiscals per tal d'incentivar l'ús del carpooling dins dels desplaçaments amb origen i destinació a Blanes, així com crear uns criteris de preu/km fixes i beneficis a qui utilitzi aquest servei. L'objectiu es potenciar el cotxe compartit i els seus múltiples beneficis tan econòmics com per l'entorn més proper.

Concreció de les actuacions:

- Creació d'una plataforma web de ride sharing i de la seva corresponent aplicació per a smartphones.
- Creació d'una web on es pugui obtenir informació de totes les plataformes existents.
- Dotar d'avantatges fiscals a aquelles persones que optin per l'ús del vehicle compartit com a mitjà de desplaçament habitual o puntual.
- Creació per part de l'Ajuntament de Blanes d'un registre de persones usuàries del vehicle.
- Dotar d'avantatges econòmics als usuaris per a l'ús d'altres mitjans de transport sostenibles.
- Fidelitzar a les persones registrades mitjançant concursos amb premis relacionats amb la mobilitat sostenible (títols de transport públic, bicicletes...).

8.9.7.- Paviment sonoreductor a la xarxa bàsica de la ciutat (en vies de més de 50 Km/h).

Per a reduir el nivell sonor es proposa utilitzar paviment sonoreductor a les vies bàsiques on la velocitat permesa sigui superior a 50 Km/h (xarxa bàsica de primer nivell i vies interurbanes). Aquest paviment s'haurà de renovar com a màxim cada 6 anys a les vies d'accés, cada 9 anys a les vies primàries i cada 12 a les secundàries.

8.10. ACCÉS A ZONES INDUSTRIALS I CENTRES DE TREBALL

Les propostes que s'han anat desenvolupant, ja han tingut en compte la millora de l'accés als polígons industrials i centres d'activitat econòmica (modificació línia bus, ampliació de voreres i carril bici); en aquest capítol s'inclou la proposta de creació d'un portal únic per a compartir cotxe, donat que els viatges al treball són repetitius i aquesta acció pot facilitar l'agrupació de persones per la utilització d'un únic vehicle.

A l'actualitat existeixen diferents portals per compartir el vehicle privat ("COMPARTIR COTXE", "CARPOLING.ES"...), amb l'objectiu de potenciar un ús més racional del cotxe. La majoria dels portals persegueixen facilitar la trobada de persones que estan interessades a compartir el vehicle privat a l'hora de fer un viatge.

Els principals objectius són:

- Facilitar als ciutadans i a les ciutadanes una **alternativa** en els seus desplaçaments tenint en compte mesures de sostenibilitat **en la mobilitat**.
- **Disminuir la contaminació** i el consum energètic produït pels vehicles privats.
- **Millorar la utilització de l'espai públic**.

Tal com s'ha indicat, es proposa la creació d'un servei únic, o la integració dels existents per tal d'ampliar les possibilitats dels ciutadans en els seus desplaçaments. Per a l'èxit d'aquesta iniciativa, resulta imprescindible treballar per una homogeneïtzació de les pàgines web que ofereixen serveis de car-pooling de cara a una millor eficàcia d'aquest servei.

Mitjançant aquest servei online es poden veure les persones que estan inscrites per fer un viatge semblant al sol·licitat. A través del correu electrònic es posen en contacte entre elles.

Es poden veure les preferències, si disposen o no de cotxe, el motiu del viatge, i tot un seguit de dades per fer més fàcil la trobada de companys i companyes de viatge. Es poden deixar un missatge electrònic entre elles d'una manera immediata i sense intermediaris.

8.11. PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES

A més de les propostes dirigides a millorar l'espai de cada mode de transport és fonamental estendre entre la població la necessitat d'assolir una mobilitat més sostenible i segura que ens pot beneficiar a tots a llarg termini. Per a conscienciar a la població cal la realització de campanyes de diferents tipus.

8.11.1. Campanyes de sensibilització i comunicació en matèria de seguretat viària.

La seguretat viària a la ciutat de Blanes es considera una responsabilitat compartida. Les administracions competents en la matèria i la ciutadania han d'actuar de manera responsable, l'administració informant i sensibilitzant als usuaris de la mobilitat i els ciutadans, com usuaris de les infraestructures viàries, han de participar-hi activament.

L'esforç i el compromís de tots és imprescindible per a assolir els objectius marcats en matèria de seguretat.



Les campanyes de comunicació i divulgació sobre seguretat viària ajuden a sensibilitzar l'opinió pública i poden incidir alhora de moure's per la ciutat de manera més segura, responsable i sostenible.

Com a mínim es proposa la realització **d'una campanya anual de sensibilització** sobre seguretat viària.

8.11.2.- Campanya de sensibilització sobre la bicicleta i els seus beneficis en salut i medi ambient. Organitzar i col·laborar en actes de promoció de desplaçaments en bicicleta

La voluntat de l'Ajuntament de Blanes és potenciar els desplaçaments en bicicleta, donat que es tracta d'un tipus de desplaçament que reporta grans beneficis, tant en la salut de les persones com al medi ambient.

Per tal de promocionar aquest tipus de desplaçament es proposa que l'Ajuntament organitzi i col·labori anualment en actes de promoció de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual i realitzar, anualment, una campanya de sensibilització sobre aquest mitjà de transport.

8.11.3.- Campanyes i actes de promoció de la mobilitat a peu. Promoure Blanes com a referent en la promoció dels desplaçaments a peu.

La voluntat de l'Ajuntament de Blanes és potenciar els desplaçaments a peu, donat que a l'igual que els desplaçaments en bici, són un tipus de desplaçament que reporta grans beneficis, tant en la salut de les persones com al medi ambient.

L'objectiu és potenciar la ciutat com un lloc ideal per moure's a peu, per això es realitzaran campanyes i actes de promoció anuals.

8.11.4 Promoció de la realització de Plans de desplaçaments d'empresa i plans de mobilitat sectorial. Realització del PDE de l'Ajuntament

Els Plans de desplaçaments d'empresa suposen un gran ajut en quant a la consolidació de la idea de mobilitat sostenible. En aquest línia, la Generalitat de Catalunya ha editat una guia per ajudar a les empreses a desenvolupar-lo .

L'Ajuntament de Blanes es compromet en promocionar i recolzar a les empreses en la confecció d'aquests plans, així com a elaborar el PD dels treballadors de l'Ajuntament.



9.- INDICADORS DE SEGUIMENT

A continuació es relacionen els indicadors que han de permetre fer el seguiment del Pla i avaluar si les actuacions realitzades permeten assolir els objectius programats.

S'indiquen els indicadors habituals dels PMUS. Aquets indicadors seran calculats en el moment de l'aprovació inicial del present estudi.



- 1. Global
 - 1.1. Repartiment modal intern (D)
 - 1.2. Repartiment modal viatges connexió
 - 1.3. Autocontenció (D)
- 3. Bicicletes
 - 2.1. Prioritat per a vianants
 - 2.2. Dèficit per a vianants
 - 3.1. Xarxa per a bicicletes (D)
 - 3.2. Xarxa ciclable
 - 3.3. Aparcaments per a bicicletes

- 4. Transport públic
 - 4.1. Adaptació PMR autobusos (D)
 - 4.2. Adaptació a PMR estacions TP (D)
 - 4.3. Velocitat comercial transport públic urbà (D)
 - 4.4. Cobertura territorial del transport públic
 - 4.5. Productivitat transport públic urbà
 - 4.6. Parades amb marquesina
 - 4.7. Xarxa carril bus
- 5. Vehicle privat motoritzat
 - 5.1. Turismes per habitant (D)
 - 5.2. Motos per habitant
 - 5.3. Saturació xarxa viària
 - 5.4. Xarxa primària o bàsica
 - 5.5. Zones 30

- 6. Aparcament
 - 6.1. Aparcament regulat en via pública
 - 6.2. Cobertura aparcament via pública A
 - 6.3. Cobertura aparcament via pública B
 - 6.4. Cobertura aparcament fora via pública - ús privat A
 - 6.5. Cobertura aparcament fora via pública - ús privat B
- 7. Densitat motoritzada
 - 7.1. Intensitat de vehicles pesants
 - 7.2. Espai viari distribució urbana mercaderies (D)
 - 7.3. Zones càrrega / descàrrega (D)
- 8. Seguretat viària
 - 8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit (D)
 - 8.2. Accidents amb víctimes
 - 8.3. Víctimes vianants

10. PRESSUPOST

A continuació es valoren econòmicament les actuacions proposades. Convé assenyalar que es tracta de preus orientatius de 2023 i que, un cop es desenvolupi cada projecte al llarg de les diferents fases d'implantació, es valorarà específicament cadascuna d'elles amb el seu projecte corresponent.

Mobilitat a peu

ID	Punt	Proposta	superfície d'actuació (m2) i elements a implantar	preu unitari	import
1	Av. de l'Estació 1	Ampliació i arranjamnt vorera sud	900	187,2	168.480,00
2	Av. de l'Estació 2		750	187,2	140.400,00
3	Sta. Cecília		825	187,2	154.440,00
4	Accés Hospital (c. Vila de Llore	Construir vorera i senyalitzar	600	228,8	137.280,00
			4 senyals	223,6	894,40
5	Ctra. GI-682 1 (Mas Enlaire 1)	Construcció vorera sud i passos de vianants	150	228,8	34.320,00
			2 passos de vianants	832	1.664,00
6	Ctra. GI-682 1 (Mas Enlaire 2)	Implantació passos de vianants	1 pas de vianants	832	832,00
7	Ctra. GI-682 1 (Hospital)	Construcció vorera sud i passos de vianants	600	228,8	137.280,00
			1 pas de vianants	832	832,00
8	GI-600	Ampliació vorera Oest (al nord de l'ampliació ja realitzada)	1650	228,8	377.520,00
9	Av. Europa Nord	Implantació coixins berlinesos	2 coixins berlinesos	5720	5.720,00
10	Av. Europa/Av. Estació		6 coixins berlinesos	5720	17.160,00
11	Av. Europa/Pg. Catalunya		6 coixins berlinesos	5720	17.160,00
					1.193.982,40

ID	Punt	Proposta	superfície d'actuació (m2) i elements a implantar	preu unitari	import
	Zona de Baixes Emissions	12 senyals dinàmiques	12	2600	31.200,00
	Zona de Baixes Emissions	nou aparcament perimetral (200 places)	200	14040	2.808.000,00
	Zona de Baixes Emissions	sistema de comunicacions amb CC			110.000,00
					2.949.200,00

ID	Punt	Proposta	superfície d'actuació (m2) i elements a implantar	preu unitari	import
	Permeabilització de la carretera de la Costa Brava	2 rotondes	2	624000	1.248.000,00
	Permeabilització de la carretera de la Costa Brava	4 passos semaforitzats	4	31200	124.800,00
					1.372.800,00

ID	Punt	Conflicte	Proposta	superfície d'actuació (m2) i elements a implantar	preu unitari	import
1	Les Agudes	Vorera estreta	Ampliació vorera	inclos tram 8		
2	Les Agudes	Vorera estreta	Ampliació vorera	inclos tram 8		
3	Joan Carles I	Vorera estreta	Ampliació vorera	inclos tram 4		
4	Esperança	Vorera estreta	Ampliació vorera	150	187,2	28.080,00
5	Esperança	Vorera estreta	Ampliació vorera	150	187,2	28.080,00
6	Bitàcora	Vorera estreta	Ampliació vorera	225	187,2	42.120,00
7	Bitàcora	Vorera estreta	Ampliació vorera	225	187,2	42.120,00
8	Jaume Arcelós	Vorera estreta	Ampliació vorera	225	187,2	42.120,00
10	Racó d'en Portes	Vorera estreta	Ampliació vorera	225	187,2	42.120,00
11	Sant Francesc	Vorera estreta	Ampliació vorera	225	187,2	42.120,00
12	Félix Lope de Vega	Parc deplorable	Arranjament	1050	187,2	196.560,00
13	Félix Lope de Vega	Falta pas de vianant	Construcció pas de vianants	1 pas de vianants	800	800,00
14	Noguera	No hi ha vorera	Ampliació vorera	750	187,2	140.400,00
15	l'Antiga	Solicita plataforma única	Plataforma única	1400	215	301.000,00
16	Joaquim Ruyra	Vorera estreta	Ampliació vorera	450	187,2	84.240,00
17	S'Abanell	Prioritat al vianant i la bici	Senyalització vianant i bici	4 senyals	215	860,00
18	Raval	Sense pilones	Incorporar pilones	12 pilones	90	1.080,00
19	Filadors	Transport públic	Ampliació vorera	150	187,2	28.080,00
20	Salut	Vorera estreta	Ampliació vorera	300	187,2	56.160,00
21	Guilleries	Manca prioritat vianants	Prioritat vianants	2100	215	451.500,00
22	Abat Oliba	Vorera estreta	Ampliació vorera	225	187,2	42.120,00
23	Antiga	Vorera estreta	Ampliació vorera	1750	187,2	327.600,00
24	Mas Marot	Vorera estreta	Ampliació vorera	225	187,2	42.120,00
25	Mas Enlaire	Vorera estreta	Ampliació vorera	225	187,2	42.120,00
26	Estació	Falta accés	Ampliació vorera	inclos a tram 3		
27	Arnau Gatell	Vorera estreta	Ampliació vorera	150	187,2	28.080,00
28	Alberes	Vorera estreta	Ampliació vorera	150	187,2	28.080,00
29	Gavarres	Vorera estreta	Ampliació vorera	150	187,2	28.080,00
30	Vila de Lloret	Manca un banc	Falta un banc	1 banc	400	400
						2.066.040,00

Mobilitat en bicicleta i VMP

ID	Punt	Proposta	superfície d'actuació (m) i elements a implantar	preu unitari	import
1	De La Pau/Ferran Agulló	Arranjament	100	145,6	14.560,00
2	Senda del Molí	Incloure bici al semàfor			4.500,00
3	Senda del Molí	Ampliar pas a l'illeta			2.500,00
5	Racó d'en Portes	Arranjament			4.000,00
6	Camí St. Pere del Bosc	Ampliació	630	223,6	140.868,00
7	Noguera i altres	Xarxa de connexió	800	145,6	116.480,00
8	Mestrança	Calçada compartida al Pg.	inclosa en xarxa basica		
					282.908,00

ID	Punt	Proposta	superfície d'actuació (m) i elements a implantar	preu unitari	import
1	carretera d'accés a la Costa Brava,	carril bici segregat	2500	145,6	364.000,00
2	carretera de Malgrat,	carril bici segregat	930	145,6	135.408,00
3	av. de l'estació	carril bici segregat	1222	145,6	177.923,20
4	accessibilitat de l'estació de RENFE	carril bici segregat	504	145,6	73.382,40
5	Connexió Mas Marull i la Plantera amb l'estació de ferrocarril	carril bici segregat	916	145,6	133.369,60
6	Redisseny passeig marítim	carril bici segregat	590	145,6	85.904,00
7	carrer Lluís Companys	vorera bici	520	36,4	18.928,00
8	l'av. Europa	carril bici segregat	890	145,6	129.584,00
9	itinerari coexistència bicicleta – vianant al centre	pacificació vial	990	223,6	221.364,00
					1.339.863,20

ID	Punt	Proposta	superfície d'actuació (m) i elements a implantar	preu unitari	import
1	aparcaments de bicicletes públics	15 punts x 10 places	15	598	8.970,00
2	aparcaments de bicicletes a instituts	4 moduls x 10 places	4	598	2.392,00
					11.362,00

Mobilitat en transport públic

ID	linia	longitud de la línia (m)	kms/dia	kms /any	preu unitari / km	import anual
1	circunvalació Est	9500	456	136.800	1,664	227.635,20
2	circunvalació Oest	9300	446,4	133.920	1,664	222.842,88
3	llançadora Valldolig - Vis	7000	168	50.400	1,664	83.865,60
4	llançadora S' Abanell - F	4500	108	32.400	1,664	53.913,60
						588.257,28

ID	linia	Proposta	import
7	Àngel Guimerà	Videovigilància al bus	5.200,00
8	Montferrant		5.200,00
			10.400,00

ID	linia	Proposta	preu unitari	import
1	Urbanes	Implantació gas natural/altres	1000000	1.000.000,00
				1.000.000,00

Mobilitat en vehicle privat

ID	Punt	Conflicte	Proposta	superfície d'actuació (m2) i elements a implantar	preu unitari	import
1	Connexió directa GI-682 amb sector turístic els Pins		vial de 2,5 km x 16 m	40000	936	37.440.000,00
2	Connexió alternativa a l'autopista		vial d'1,5 kms x 7,5	11250	936	10.530.000,00
						47.970.000,00

ID	Punt	Conflicte	Proposta	superfície d'actuació (m2) i elements a implantar	preu unitari	import
1	Senyalització dinàmica de direccionalment als aparcament	6 punts x 2 senyals dinàmica		12 senyals	2600	31.200,00
2	sistema de comunicacions					110.000,00
3	Centre de control de trànsit					1.000.000,00
						1.141.200,00

ID	Punt	Conflicte	Proposta	superfície d'actuació (m2) i elements a implantar	preu unitari	import
1	Josep Alemany Borràs	Congestió	reordenació vial	5000	197,6	988.000,00
2	Camí del Vilar	No hi ha asfalt ni vorera	Arranjament	1750	197,6	345.800,00
3	Camí del Vilar	Carrer i vorera estrets	Ampliació	1050	197,6	207.480,00
4	Carretera Costa Brava	Congestió	Nova xarxa	a càrrec Generalitat		
5	Accés a la carretera	Senyalització	Nova xarxa	a càrrec Generalitat		
6	Esperança	Congestió	Pla de gestió del centre	inclòs pacificació del centre		
7	Esperança	Congestió		inclòs pacificació del centre		
8	Santa Bàrbara	Congestió		inclòs pacificació del centre		
9	Santa Bàrbara	Congestió		inclòs pacificació del centre		
10	Av. Catalunya	Congestió puntual	Nova xarxa	reordenació sentits		
11	Mallorca	Congestió a festiu	Nova xarxa	reordenació sentits		
12	l'Antiga	Congestió	Pla de gestió del centre	inclòs pacificació del centre		
13	Esperança	Congestió		inclòs pacificació del centre		
14	Sta. Bàrbara	Congestió		inclòs pacificació del centre		
15	c. Valldolig	Molta velocitat	Elements reductors	coixí berlínès 4 unitats	5720	11.440,00
16	c. Valldolig	Molta velocitat		coixí berlínès 4 unitats	5720	11.440,00
17	Noguera	Excés de velocitat		coixí berlínès 4 unitats	5720	11.440,00
18	Europa	Congestió en hora punta	Pla de gestió del centre	inclòs pacificació del centre		
19	Port	Congestió		inclòs pacificació del centre		
20	Mestranca	Congestió		inclòs pacificació del centre		
21	Joaquim Ruyra	Congestió		inclòs pacificació del centre		
22	Antiga	Congestió puntual		inclòs pacificació del centre		
23	Sta. Bàrbara	Congestió	Nova xarxa	reordenació sentits		
24	Amadeu Vives	Congestió horari escolar	Proposta específica	2100	135,2	283.920,00
25	Paradís	Congestió horari escolar		1600	135,2	216.320,00
26	c. Vilar	Congestió	Pla de gestió del centre	inclòs pacificació del centre		
						2.075.840,00

Aparcament

ID	Punt	places proposades	preu unitari	import
1	Ciutat esportiva	200	780	156.000,00
2	Ca La Guidó	90	780	70.200,00
3	Sa Massaneda	90	14040	1.263.600,00
4	Estació busos	200	2392	478.400,00
5	GI-682 Oest	200	780	156.000,00
6	c. Veler	200	780	156.000,00
7	Av. Europa	1.000	-	-
8	GI-682 Est	200	780	156.000,00
9	Av. Madrid	200	104	20.800,00
10	Av. Catalunya	200	780	156.000,00
				2.613.000,00

Cost total

Per partides, el cost total de les actuacions ascendeix a 68,8M€ al llarg dels 6 anys de durada del PMUS (2023/2024-2030).

Mitjà de transport	Import total (10 anys)
A peu	7.582.022,40
Bicicleta	1.634.133,20
Transport públic	5.716.458,24
Vehicle privat	51.187.040,00
Aparcament	2.613.000,00
Actualcions ambientals i campanyes	30.000,00
Total	68.762.653,84