

## **PROCÉS PARTICIPATIU: MILLORA DE LA MOBILITAT AL PASSEIG MARÍTIM**

### **INFORME DE VALORACIÓ DE PROPOSTES**

**1 de març de 2021**

Es presenta l'informe de la Comissió Viària que analitza les propostes rebudes en el marc del procés participatiu de millora de la mobilitat al Passeig Marítim de Lloret de Mar.

Durant el mes de gener s'han celebrat 5 sessions participatives amb veïns i veïnes i agents socials i econòmics implicats en el Passeig (comerciants, restauradors, hostaleria, transport...) i s'han presentat unes quaranta aportacions mitjançant el formulari web.

La Comissió ha analitzat les propostes rebudes i ha redactat el següent informe de retorn que ha servit de base per al disseny de les diferents preguntes i opcions de resposta de la consulta que se celebrarà el mes de març.

#### **1. Aportacions i propostes recollides**

En total s'han recollit 99 propostes i aportacions sobre la mobilitat al Passeig Marítim de Lloret de Mar. Gairebé la meitat (42 propostes) s'han fet a través del formulari web, 1 correu electrònic a l'adreça de mobilitat i 56 aportacions s'han extret de les sessions participatives. Les actes de les sessions (amb els debats i respostes tècniques a diferents qüestions plantejades) es poden consultar a la pàgina web del procés participatiu.

Les aportacions són complexes i diverses, algunes molt concretes i d'altres més genèriques. Amb l'objectiu de facilitar-ne l'anàlisi i la viabilitat de les mateixes, s'han classificat i quantificat a partir de les següents categories.

- Espai per a vianants
- Espai per a bicicletes
- Carrils
- Circulació
- Estacionament
- Usos de l'espai

## 2. Opció plantejada per la Comissió Viària

A partir de les propostes que han sorgit durant les sessions de participació i les que s'han registrat a través del formulari online, la Comissió Viària de l'Ajuntament, formada per regidors i tècnics de les seccions de Mobilitat, Àrea tècnica de la Policia Local i de Serveis Públics, ha definit una proposta final.

Aquesta proposta atén el criteri tècnic però també la viabilitat econòmica, descartant algunes propostes que, tot i tenir encaix en criteris de mobilitat sostenible, no es poden assumir a dia d'avui a nivell econòmic o es poden plantejar paral·lelament al no correspondre estrictament a l'àmbit de la mobilitat al Passeig.

La proposta de la Comissió té com a objectiu:

- 1) **Prioritzar per davant de tot el vianant** en detriment de la resta de mitjans: ampliant la secció de vorera del Passeig Marítim en tota la seva longitud i a la mateixa alçada
- 2) **Reduir al màxim la circulació de vehicles**, establint un únic carril de circulació (fet que permet ampliar l'amplada de la vorera del Passeig), eliminant les 53 places d'estacionament de Zona Blava actuals i plantejant la possibilitat que la circulació estigui restringida en franges horàries. Durant aquestes franges únicament hi podrien circular els/les veïns/es, transport públic i col·lectiu, motocicletes i ciclomotors, serveis i emergències; a banda òbviament de bicicletes i VMPs.
- 3) Fer més amable la circulació per tal que **bicicletes i VMPs passin a tenir prioritat davant la resta de vehicles**, per tal que puguin circular de manera còmode i segura sense necessitat d'hipotecar una espai, que és escàs i preuat, per a un carril bici segregat.

El resum de la proposta és el següent:

- Espais per vianants: s'amplia la vorera, a llarg termini posant-la al mateix nivell que el passeig actual, al llarg de tota el Front Marítim: Passeig Agustí i Font, Passeig Verdaguer exterior i Passeig Camprodon i Arrieta. L'execució d'aquesta import obra es durà a terme per fases, condicionada a la disponibilitat de pressupost.
- Bicicletes i VMP's: tenint en compte que l'espai disponible entre la platja i les façanes dels edificis és tan escàs, es proposa que aquests vehicles comparteixin l'espai de circulació dels vehicles. Si finalment es defineixen franges horàries on només podran circular vehicles autoritzats, el carril de circulació podrà ser utilitzat en ambdós sentits per les bicicletes i els VMPs com en el cas dels carrers de prioritat invertida. En cas que no hi hagi restriccions horàries, compartiran espai amb els vehicles (velocitat màxima 20 km/h) en el mateix sentit. Els menors acompanyats podran fer ús de l'espai de passeig que es guanya per circular amb seguretat.
- Carrils de circulació: s'estableix un sol carril de circulació.
- Places de Zona Blava: s'eliminen les 53 places actuals de Zona Blava per ampliar l'espai de Passeig per a vianants.
- Places d'aparcament per a motos: es mantenen les places actuals del Passeig Agustí i Font i del Passeig Camprodon i Arrieta, així com en certes travesseres. Les places del Passeig

Verdaguer exterior es traslladen a les pestanyes de Zona Blava actuals que hi ha a Agustí i Font i a Camprodon i Arrieta.

- Carrils de servei: als passeigs Agustí i Font i Camprodon i Arrieta es mantenen les parades de transport públic i col·lectiu, les places per a PMR, les zones de càrrega i descàrrega i la resta de zones reservades.

A continuació es pot veure un esquema de la proposta, a llarg termini, sorgida de l'avaluació de totes les aportacions realitzada per la Comissió Viària:



Respecte el carril de circulació, el criteri tècnic és rotundament clar que, en cas d'un únic carril, el sentit de circulació ha de ser de sa Caleta a Just Marlés.

Els motius són:

#### 1) Veïns i veïnes

Els/les veïns/veïnes tindran facilitat per arribar i sortir dels seus domicilis, tant si es dirigeixen en sentit Canyelles com si ho fan en sentit Fenals:

- a. En sentit Canyelles (Tossa): a través de l'eix Romà Barnés → Pg. Verdaguer → Joan Durall → Joan Llaverias
- b. En sentit Fenals (Blanes, Barcelona, Girona): pel propi Passeig Marítim



En cas contrari, un vehicle que, per exemple, estacioni en un aparcament de la Rambla Romà Barnés i volgués dirigir-se a Blanes/Barcelona/Girona hauria d'arribar fins al capdamunt de l'Avinguda Pau Casals, girar a la dreta (gir obligatori) i rodejar l'aparcament públic de Vila de Tossa per poder dirigir-se cap al seu destí.

De la mateixa manera, un vehicle que arribés des de Tossa per a dirigir-se a un aparcament al carrer Joan Durall, per exemple, hauria d'arribar fins a l'Avinguda Just Marlés per, després, creuar tot el Passeig Marítim fins al seu destí.

## 2) Configuració i capacitat de la xarxa viària

Si es mantingués només el sentit Sa Caleta tots els vehicles (els que circulen pel Passeig, residents, mercaderies i transport) haurien de sortir per l'Avinguda Pau Casals. Aquesta avinguda presenta pendent, una cruïlla amb semàfors amb l'Avinguda de Tossa i no permet el gir a l'esquerra. Tot això, podria provocar greus problemes de trànsit en aquesta cruïlla.

En l'altre sentit, aquesta circulació es dirigiria a l'Avinguda Just Marlés, que disposa d'uns carrils amples, planers i amb una rotonda a la cruïlla amb Avinguda de Blanes que afavoreix la capacitat de circulació de vehicles.

## 3) Transport públic i col·lectiu

Tant els autobusos urbans (línia L12) com els discrecionals tenen les parades preparades per circular en el sentit Just Marlés. Del contrari, els viatgers es trobarien obligats a desencotxar ells mateixos i els seus equipatges pel costat del Passeig Marítim.

Fins i tot l'estació d'autobusos hauria de reformar-se ja que està pensada perquè els autobusos circulin en el sentit Just Marlés → Sa Caleta.

Pel que fa a l'estacionament per a motos s'habilitaran 2 nous espais per a l'aparcament d'aquests vehicles als extrems del Front Marítim, a les pestanyes on actualment s'hi troben places de Zona Blava.



Al Passeig Agustí i Font:



Al Passeig Camprodon i Arrieta:



### 3. Valoració tècnica de les propostes

En aquest apartat es presenta una valoració tècnica global de les propostes i aportacions de la ciutadania i agents socials i econòmics classificades per les categories anteriorment esmentades.

#### 3.1. Espai per a vianants

El fet d'ampliar l'espai per a vianants o de mantenir l'espai tal i com està actualment, és un tema recurrent en més de la meitat de les aportacions (57 de les aportacions ho mencionen). La majoria opta per l'**ampliació de l'espai per a vianants**, amb matisos. Algunes propostes apunten a transformar el Passeig Marítim en **100% peatonal**, mentre que altres opten per **ampliar voreres** però mantenir la circulació de vehicles (amb restriccions). Una de les aportacions contempla que el Passeig sigui plataforma única (voreres i carril de circulació al mateix nivell). Tanmateix, 14 propostes opten per **mantenir el Passeig tal i com està actualment**.

## Valoració tècnica

La prioritat de les propostes, alineat amb el criteri tècnic, és ampliar l'espai disponible per als vianants. Per fer-ho, cal modificar el repartiment d'usos actual i, per tant, és indispensable prescindir d'un dels 2 carrils de circulació.

El carril de serveis de Passeig Agustí i Font i de Camprodon i Arrieta es considera necessari per garantir la distribució de mercaderies en els horaris establerts, conservar les places de motos que hi ha en aquests passeigs i d'altres necessitats bàsiques, com les parades de transport urbà i col·lectiu, així com els reservats per a persones de mobilitat reduïda.

No és possible ampliar l'espai per a vianants mantenint la circulació de vehicles actuals i no té sentit mantenir 2 carrils si es duen a terme restriccions horàries.

Per últim, s'ha decidit mantenir el carril de circulació a diferent nivell de la vorera, a llarg termini, donat que serà un itinerari de vehicles de grans dimensions, ja que el transport urbà i col·lectiu tindrà l'accés garantit, i es considera que aquest opció garanteix millor la seguretat dels vianants que transitin pel Passeig.

### 3.2. Espai per a bicicletes

Del total de propostes i aportacions presentades, un 15% (15 propostes) fan menció a l'espai per a bicicletes al Passeig Marítim. D'aquestes, gairebé totes (14) apunten cap a **reservar un espai específic (carril bici) per a les bicicletes** i donar continuïtat al carril bici existent. S'ha recollit alguna proposta d'aparcament per a bicicletes.

## Valoració tècnica

La pacificació d'un entorn com el Front Marítim del centre de Lloret de Mar ha d'anar associada a la prioritització dels modes de transport més sostenibles i, per tant, després dels vianants, la bicicleta també ha de guanyar protagonisme.

La majoria de les propostes que parlen de la bicicleta, sol·liciten que es torni a establir un carril bicicleta (o esportiu) tal i com es va fer en l'anterior reforma de 2010.

El criteri tècnic parteix de la premissa que l'espai disponible entre la platja i la primera línia d'edificació és molt escàs, a diferència d'altres pobles de les mateixes característiques. Això fa necessari optimitzar els usos d'aquest espai i la reserva d'un carril bici bidireccional únicament per bicicletes o Vehicles de Mobilitat Personal (en endavant VMP's) no es considera suficientment justificat en aquest entorn. Aquest tipus d'infraestructura va lligada a vies amb un volum de trànsit elevat (xarxa bàsica) on és imprescindible garantir la seguretat dels ciclistes a través d'elements de separació i una senyalització específica. Addicionalment, la implantació d'un carril d'aquest estil faria impossible ampliar l'espai per a vianants en els passeigs Agustí i

Font i Camprodon i Arrieta, ja que, com s'ha comentat en l'apartat 3.1, el carril de servei s'ha de mantenir.

En aquest cas, la pacificació del Passeig Marítim entesa com l'eliminació de les places d'aparcament actuals (amb la reducció del trànsit d'agitació associat per cerca de places lliures), així com les potencials restriccions de trànsit per franges horàries, suposarien una reducció dràstica de circulació de vehicles motoritzats, fet que permetria que el carril de circulació que es mantingui, pugui ser utilitzat per ciclistes i VMP's amb prioritat i tranquil·litat, en un entorn pacificat similar al dels carrers de prioritat invertida que ja contempla l'Ordenança de Circulació actual.

L'ampliació de la secció actual del Passeig Marítim, espai per a vianants, també permetrà als menors acompanyats i famílies circular de manera lúdica i segura amb bicicletes, patinets i similars.

És per això que la proposta tècnica recull la voluntat de promoure la mobilitat en bicicleta o VMP, sense necessitat d'hipotecar una part important del valuós i escàs espai, però assegurant que la reducció de presència de vehicles permetrà que aquesta mobilitat sigui segura i còmode.

### 3.3. Carrils

Hi ha 46 propostes que contemplen el tema dels carrils de circulació. S'observen tres visions diferents i quantitativament equitatives sobre aquest tema: 1. **Reduir a un carril de circulació** per guanyar espai per a vianants i pacificar el passeig (17 aportacions), 2. Restringir el trànsit i **fer el passeig peatonal** (15 aportacions), 3. **Mantenir els dos carrils de circulació** (14).

Si ens fixem amb les propostes de reduir el passeig a un únic carril, hi ha qui proposa que aquest sigui sentit Caleta i hi ha qui proposa que sigui sentit Riera. Tot i que la majoria no especifica el sentit.

### Valoració tècnica

La Comissió viària, tal i com s'ha apuntat al apartat 3.1, considera imprescindible reduir la circulació a un únic carril, ja que és l'única manera de poder ampliar espai per a vianants en les seccions més estretes (Passeig Agustí i Font i Passeig Camprodon i Arrieta) i, d'aquesta manera, resoldre el desequilibri en el repartiment de l'espai que existeix actualment, i que s'ha posat de manifest durant la diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible 2021-2026.

Pel que fa al sentit, el criteri tècnic és clar i es considera inviable el sentit Sa Caleta pels motius exposats en el capítol 2, on es descriu la proposta tècnica.

Malgrat això, es considera oportú que la proposta tècnica, es presenti en la votació final tant en un sentit com en l'altre, per tal d'escoltar la opinió de la ciutadania sobre aquesta qüestió.

### 3.4. Circulació

Aproximadament la meitat de les aportacions inclouen algun apunt referent amb la circulació al Passeig. D'aquestes, una majoria (32 aportacions) són partidàries de **restringir-ne la circulació, garantint sempre l'accés als residents, serveis públics i al transport públic i discrecional**.

En aquesta línia, algunes persones proposen restringir per franges horàries, dies de la setmana o mesos de l'any.

Des d'un altre punt de vista, tot i que de manera minoritària (12 aportacions) s'opta per **mantenir la circulació de vehicles oberta durant tot el dia**, sense restriccions tal i com és actualment entenent que el Passeig és un dels eixos principals de circulació de Lloret.

### Valoració tècnica

Tècnicament es considera oportú que la circulació de vehicles es redueixi al màxim, especialment per al trànsit ociós que circula per aquesta via com una manera de "passejar" pel Front Marítim. L'eliminació de la poca oferta d'aparcament actual, que ofereix poques possibilitats de trobar una plaça lliure però que convida a molts vehicles a arribar-hi per provar sort, ja suposarà una reducció important d'aquest trànsit.

A banda, i donada la seva ubicació i importància turística d'aquest àmbit, el més oportú seria equiparar-ho a l'Illa de Vianants (amb la que és confrontant), oferint un horari de lliure circulació per distribució de mercaderies i la resta només permetent l'accés de veïns/es, transport públic i discrecional, serveis i emergències.

Malgrat això, es considera oportú incloure una pregunta al respecte en la votació, per tal d'escoltar la opinió de la ciutadania sobre aquesta qüestió.

### 3.5. Estacionament

En relació a l'estacionament, gairebé la meitat de les aportacions fan esment directe a l'estacionament al passeig, ja sigui per limitar-lo, eliminar-lo o mantenir-lo (en un percentatge similar). D'una banda, hi ha la **visió d'eliminar les places de zona blava** i recuperar l'espai ocupat per cotxes per part dels vianants (permetent reduir els carrils de circulació i/o ampliar les voreres-passeig). Algunes d'aquestes propostes opten per **millorar la senyalització** del nombre de places lliure en aparcaments a l'entrada del municipi que funcionen com a **dissuasius**.

D'altra banda, hi ha la visió de **mantenir o incrementar les places d'aparcament**. Aquesta és una visió defensada especialment pel sector comercial i hotelier que consideren que s'hauria de poder aparcar el més a prop possible del centre. Es plantegen diverses opcions: **mantenir les places de zona blava, construir un aparcament soterrat o alternatives** com aparcaments en alçada o fer de rotació l'aparcament de Sa Caleta tot l'any.



En un altre ordre de coses, hi ha la proposta de mantenir les **places d'aparcament per a motos** o incrementar les **places per a persones amb mobilitat reduïda**.

### **Valoració tècnica**

El punt de vista tècnic és que el centre de Lloret de Mar ja disposa d'una oferta considerable d'aparcament a tot el voltant del casc antic.

Només pel que fa a la xarxa municipal es pot trobar l'aparcament de Sa Caleta (per qui arriba pel nord: Tossa de Mar), Pere Torrent (per qui arriba pel sud: Blanes, Barcelona, Girona), en breu es recuperarà la gestió municipal de l'aparcament de l'Estació d'Autobusos, a banda de l'aparcament de Zona Esportiva (antiga Plaça de Braus) i d'altres més allunyats com el de Vila de Tossa (barri Pescadors) o Costa Carbonell.

També es disposa d'altres zones de rotació (Zona Blava) al carrer Josep Tarradellas o al Pavelló d'Esports.

Si tenim en compte els aparcaments de Pere Torrent (472 places), Estació d'Autobusos (177 places), Zona Esportiva (400 places), Sa Caleta (166 places), les zones blaves esmentades (227 places) i s'hi afegeix l'oferta privada (Ok Parking), trobem que les 53 places de Zona Blava del passeig marítim suposen menys del 5% d'oferta de rotació global, però al mateix temps suposen un pol d'atracció pels vehicles que arriben al municipi i això provoca un elevat trànsit d'agitació en busca d'una plaça lliure que rarament es troba.

A nivell tècnic es considera important millorar la senyalització existent a dia d'avui i dur a terme el projecte Lloret Smart Destination (subvenció Red.es) que permetrà una digitalització de la xarxa d'aparcaments per informar i dirigir els vehicles que arribin al municipi a les places disponibles minimitzant la circulació i, per tant, el trànsit i la contaminació.

En paral·lel a la reforma del passeig, tècnicament es considera oportú seguir treballant per poder oferir més places d'aparcament a una distància raonable del nucli antic, però en cap cas es considera viable que aquesta oferta estigui localitzada al punt més neuràlgic del municipi com és el passeig marítim.

Si parlem de visitants que pernocten a Lloret (llarga durada), aquesta oferta ha de ser àmplia, amb preus reduïts i allunyada del centre, amb connexió al transport públic per arribar al seu allotjament amb facilitat.

La proposta tècnica també planteja mantenir al màxim les places d'estacionament per a motos que es troben actualment al Passeig Verdguer exterior, traslladant-les a 2 nous espais que es guanyen amb l'eliminació de places de zona blava. Aquest és un mitjà de transport molt utilitzat, especialment pels residents, i és bàsic garantir disponibilitat de places al voltant del centre.

Per últim, pel que fa a la petició de places per a PMR, la comissió apunta que la normativa obliga a garantir un mínim de 2% de les places totals disponibles per a PMR. La proposta tècnica, preveu

eliminar totes les places d'estacionament per a vehicle privat al passeig, mantenint únicament les de càrrega/descàrrega i, precisament, els reservats actuals de PMR. Per tant, l'oferta no es veurà reduïda i aquest percentatge passarà a ser molt major del 2% (si a més tenim en compte que poden fer ús de la càrrega/descàrrega en determinades circumstàncies).

### 3.6. Usos de l'espai

Tot i que el debat sobre els usos del Passeig no és objecte del procés participatiu, una part de les propostes per transformar la mobilitat al Passeig Marítim estan relacionades amb els **usos i concretament amb l'ampliació o no de les terrasses**. Una vintena d'aportacions van en la direcció d'ampliar la presència de terrasses al passeig donant continuïtat a la permissivitat que es va concedir coincidint amb les restriccions per la Covid-19. Les propostes van en la línia de revitalitzar el centre història i transformar el passeig en un espai per als veïns i visitants amb una oferta de restauració que resulti un pol d'atracció per a visitants i dinamitzi l'economia local.

En quant als usos, es plantegen les opcions contradictòries de permetre o restringir la ubicació de parades de fires o paradetes al passeig.

#### Valoració tècnica

Sobre aquest debat la comissió viària únicament posa de manifest que la voluntat de la proposta de pacificació té com a objectiu ampliar l'espai disponible actualment per a vianants, així com reduir la circulació de vehicles per facilitar els desplaçaments amb altres modes de transport sostenibles.

### 3.7. Altres

Dins les aportacions que s'han fet durant el procés, hi ha propostes que no estan directament relacionades amb la mobilitat. S'ha plantejat la necessitat de **dignificar algunes parts del passeig** reubicant per exemple els contenidors o punts de recollida selectiva que ara estan a la façana marítima, posant més jardineres i més zones verdes al costat de mar o fent millores al paviment.

#### Valoració tècnica

Els serveis tècnics municipals recullen aquestes aportacions però no es veuen directament reflectides en la proposta ja que no tenen una relació directa amb l'objectiu d'aquest procés.