



## Acta de la sessió de debat: Mobilitat sostenible i transport

**Data:** Dijous 14 de gener de 12h a 13.30h. Reunió telemàtica via Zoom

### Assistents:

**Sector Transport.** Jordi Pujol (Sagalés), Dani Canals (Canals), Joan Terradas (Teletaxi), Jordi Figueras (Club Ciclista Lloret), Tomás Sánchez (Bicigrino).

**Ajuntament.** Jaume Dulsat, Alcalde; Cristian Fernández; regidor de Mobilitat; Albert Robert, regidor de Territori i Sostenibilitat i 1r tinent d'alcalde; Jordi Sais, regidor de Seguretat Ciutadana i 4t tinent d'alcalde; Jordi Orobitg, regidor de Promoció de la ciutat i 3r tinent d'alcalde, Guillem Bernatellada, tècnic de mobilitat; Fina Vieta, cap de la secció de participació ciutadana; David Soler, consultor de mobilitat de Doymo; Meritxell Simó, consultora de mobilitat Doymo i Cristina Valls, consultora de participació ciutadana.

### Desenvolupament de la sessió

L'Alcalde dona la benvinguda i presenta les motivacions del procés participatiu sobre la millora la mobilitat al Passeig Marítim de Lloret. A continuació, el regidor de mobilitat contextualitza el procés participatiu en els plans municipals i en les polítiques locals de mobilitat i sostenibilitat.

Sense més preàmbuls s'inicia el debat estructurat en cinc blocs temàtics:

- Mesures de restricció de trànsit pel Covid-19
- Estructura actual del Passeig (espai per a vehicles, vianants i bicicletes)
- Presència de vehicles al Passeig (trànsit i estacionament)
- Sentit de la circulació (un o dos sentits)
- Necessitats del sector en relació a la mobilitat al Passeig

### Debat i aportacions

#### 1. Mesures de restricció de trànsit pel Covid-19

- En general hi ha consens en **valorar positivament les restriccions de trànsit** realitzades a conseqüència de la pandèmia. Es valora que s'ha pogut gaudir d'un espai per passejar, anar en bicicleta i fer esport.
- Ara bé, un dels assistents opina que l'èxit de les restriccions de mobilitat al Passeig ve **condicionat per la no presència de turisme** (els autobusos amb turistes no han circulat). Es demana tenir en consideració que el negoci de Lloret és el turisme i cal tenir-ho present

quan es planifiquin noves restriccions de trànsit (garantir l'accés als serveis públics i al transport públic i discrecional).

- Es considera que és **complex compatibilitzar** la millora de la mobilitat al Passeig Marítim (entesa com una reordenació o restricció del trànsit) amb l'activitat comercial i professional a la zona. En qualsevol cas, caldria **garantir l'accessibilitat dels serveis públics (taxi) i transport públic (bus urbà i bus discrecional)**. Les restriccions de mobilitat al Passeig haurien de ser només pels vehicles privats.
- Visió compartida que és necessari pacificar el trànsit de vehicles.

## 2. Estructura actual del Passeig (espai per a vehicles, vianants i bicicletes)

- En relació a l'espai per a bicicletes, els representants del sector consideren que és necessari habilitar un espai per a bicicletes, que a dia d'avui no existeix, per fomentar aquest mitjà de transport, al mateix temps que manifesten que és necessari donar **continuitat al carril bici cap a la resta de barris**.

Es veu com una oportunitat dissenyar un carril bici que enllaci la zona del Passeig Marítim amb l'avinguda Just Marlès i amb la zona de boscos (per potenciar l'activitat lúdica). L'Alcalde explica que s'està treballant per connectar els carrils bici entre barris ja que és un objectiu del govern.

S'argumenta que un carril bici al Passeig ajudaria a animar la ciutadania a utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport quotidià (per anar a treballar, a comprar, etc.), ja que **en determinades èpoques de l'any els ciclistes eviten aquesta via** per la seva poca amabilitat amb la bicicleta. També es reduiria la contaminació.

- També es posa de manifesta la necessitat d'habilitar **aparcaments per a bicicletes** en llocs estratègics (institucions, comerços, bancs, etc.) per tal que es pugui utilitzar la bicicleta com a mitjà de transport habitual, no només lúdic.

## 3. Presència de vehicles al Passeig (trànsit i estacionament)

- S'apunta que a l'hora de restringir trànsit **cal garantir la distribució de mercaderies**, (zones de càrrega i descàrrega). L'Alcalde explica que hi ha ciutats com Cambrils on la franja horària de càrrega i descàrrega és reduïda, per tant, hi ha consens en garantir aquest accés, però establint franges horàries.
- L'Alcalde explica els **avantatges de la peatonalització** i posa els exemples del Passeig Verdguer interior o del carrer de Sant Pere, que han suposat grans beneficis per a comerciants i hostaleria, tot i les reticències inicials.
- En relació a **la Zona Blava del Passeig**, algun dels assistents proposa eliminar-la tenint en compte que el nombre de places no és important. També es posa de manifest que **actualment ja hi ha dues bosses d'aparcament a cada un dels extrems del Passeig**, els aparcaments públics de Sa Caleta al sector nord i Pere Torrent al sector sud, pel que ja existeixen alternatives.

- Es proposa **controlar l'accés de vehicles fins a l'entrada del pàrquing de la Caleta** quan aquest ja no tingui places lliures. Actualment s'omple ràpidament i genera que molts vehicles esperin la sortida d'un cotxe per poder entrar i estacionar, col·lapsant els carrils de circulació. El regidor de noves tecnologies explica que hi ha un projecte per monitoritzar les zones d'aparcament que permetria indicar als accessos al municipi on hi ha disponibilitat de places, per tal de dirigir el trànsit dels vehicles que cerquen espai per estacionar i eliminar el trànsit d'agitació.

#### 4. Sentit de la circulació (un o dos sentits)

- En general es proposa que la **circulació al Passeig sigui d'un sol sentit**. Tanmateix, es posa en consideració que aquesta opció té **implicacions en l'increment del trànsit a l'avinguda de Tossa i Blanes** (ja que la variant no està construïda). Cal tenir en compte diferents punts neuràlgics (rotondes Just Marlès...) que podrien col·lapsar-se si es pren l'opció de fer circulació en únic sentit o restringir el trànsit.
- Davant la preocupació d'un increment de trànsit de l'avinguda de Tossa en el cas que el Passeig fos de sentit únic, el tècnic de mobilitat planteja que el rerefons d'una mobilitat sostenible i, per tant, d'alguna mesura com la que es pugui plantejar al Passeig, és **canviar els hàbits** i restringir la mobilitat als vehicles que no necessiten moure's. Es posa l'exemple de la restricció de trànsit en les hores d'entrada i sortida a les escoles Immaculada Concepció i Esteve Carles, que no han suposat un col·lapse a la zona sinó més pares i mares portant els nens i nenes a l'escola caminant.
- En cas que hi hagués un sol sentit hi ha consens que **el més adient seria el sentit Tossa → Blanes**, que actualment ja és l'itinerari de busos urbans i discrecionals, donat que permet el desencotxament al costat on hi ha els hotels i les actuals parades, evitant així haver-ho de fer a la banda del Passeig.  
També s'apunta que d'aquesta manera s'evitaria el trànsit no imprescindible que arriba a Sa Caleta "per defecte" donat que la configuració habitual hi convida, i que suposa circulació de vehicles que seria evitable.

#### Altres propostes:

- Des de l'empresa Canals, es proposa **recuperar la parada de bus de Roger de Flor per al servei de bus discrecional**. S'explica que la suspensió d'aquesta parada ha comportat un increment de circulació dels autobusos per turistes a l'avinguda de Tossa-Blanes, fet que suposa incrementar la congestió i la contaminació (s'han de fer diversos viatges entre rotondes per canviar de sentit i desencotxar a la parada del Selva Mar). El tècnic de mobilitat traslladarà la proposta a la propera reunió de la Comissió Viària i es valorarà la seva reimplantació, ja que podria reduir trànsit no imprescindible.
- Un altre punt a considerar és la **circulació de vehicles de mobilitat personal** (per exemple patinets) que no poden circular per les voreres des d'aquest 1 de gener i si no hi ha carril bici hauran de circular per la calçada.