



## Acta de la sessió de debat: Veïns i veïnes (primera reunió)

**Data:** Dilluns 19 de gener de 12h a 13.30h. Reunió telemàtica via Zoom

### Assistents:

#### 21 veïns i veïnes.

**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, Albert Ferrández, regidor d'educació, Xavi Flores, regidor de Recursos Humans, Jordi Bertran, sots-inspector de policia, 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 agraeix la participació als assistents. A continuació, el regidor de mobilitat presenta l'estructura del procés participatiu sobre la millora la mobilitat al Passeig Marítim de Lloret i el desenvolupament de la sessió. El consultor de mobilitat de Doymo contextualitza el procés participatiu i explica els antecedents (plans municipals i polítiques locals de mobilitat i sostenibilitat).

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

Per facilitar les intervencions, els assistents a la sessió demanen la paraula a través del xat o alçant la mà. L'alcalde dona la paraula per ordre de demanda. Tot i que a la sessió assisteixen una vintena de veïns i veïnes, decideixen exposar la seva opinió un total de 9 persones.

A continuació es recullen les aportacions fetes al llarg del debat, ordenades per temes:

En general es valora positivament el tancament del Passeig arran de les restriccions de mobilitat durant la pandèmia, si bé aquesta valoració pot estar condicionada per la manca de turistes.

### **Aparcament al Passeig Marítim**

- Totes les aportacions coincideixen en que caldria reduir el nombre de places d'aparcament del Passeig.
- Es remarca que, en base a l'experiència prèvia de reforma del Passeig, per poder treure les places de motocicletes que hi ha actualment davant del Passeig vermell és important cercar noves bosses d'aparcament alternatives per a aquests vehicles.

### **Estructura del Passeig**

- En general es considera que caldria reduir l'espai per a vehicles i guanyar espai per als vianants, pacificant el Passeig. Un dels participants apunta que una vegada s'hagi dividit el Passeig en diverses zones, caldria assegurar el compliment de la normativa referent a circulació.
- Es posa de manifest la mala distribució actual, que provoca conflictivitat entre modes de transport, ja que vianants, vehicles de mobilitat personal (patinets) i bicicletes tenen poc espai i l'han de compartir.
- Es proposa ampliar la zona peatonal del Passeig i mantenir un carril en un sentit per als vehicles que necessiten accedir a habitatge, comerços, etc. Cercar espai per a les parades dels busos discrecionals.
- Es demana que aprofitant aquesta mesura, s'estudiï ampliar la vorera del Passeig que actualment és molt estreta.

### **Sentit de circulació**

**No hi ha consens sobre quin seria el millor sentit de circulació** en el cas que hi hagués un únic carril per a vehicles.

Algunes persones consideren que el sentit hauria de ser Riera Just Marlès → Caleta, basant-se en que és el sentit contrari de l'anterior reforma (2010).

D'altres proposen que el sentit sigui Caleta → Just Marlès. S'explica que quan els vehicles arriben a Lloret troben aparcaments abans d'arribar al nucli urbà que els permet estacionar. Es comenta que per millorar la mobilitat cal tenir en compte elements com:

- **Pas de vianants del final de Passeig** (efectes en la mobilitat que va comportar l'any 2010). S'obre un debat sobre aquest pas de vianants. Residents expliquen que els va ocasionar problemes ja que en moments del dia puntuals (quan els turistes tornaven de la platja) comportava una situació d'excés de trànsit i embussos importants que generaven molèsties als veïns. La policia local concreta que no es va considerar pertinent col·locar un semàfor per motius de seguretat (podria ocasionar accidents – atropellaments).

- **Senyalització a equipaments i instàncies municipals a la rotonda Just Marlés** que incita els vehicles a baixar al Passeig (si es vol reduir la circulació de vehicles caldria treure aquesta senyalització).

Les recomanacions de l'equip tècnic de mobilitat i de la policia local són **que la circulació sigui sentit Caleta → Just Marlés** per diversos motius:

- Seria el més beneficiós pels veïns de la zona ja que d'aquesta manera existirian 2 eixos, un en cada sentit per tal de reduir la distància necessària dels desplaçaments en vehicle. L'eix Rambla Romà Barnés → Pg. Verdaguer → Joan Durall → Joan Llaverias serviria per circular sentit Tossa, mentre que el Passeig Mar ítim per fer-ho sentit Blanes. En cas que tots 2 eixos fossin sentit Tossa, un ve í de la Rambla Barnés, per exemple, hauria d'anar a sortir per Av. Pau Casals en cas de voler anar sentit Fenals o Blanes.
- Els itineraris de circulació de transport col·lectiu (tant públic com discrecional) estan definits en aquest sentit. Cal tenir en compte que les parades dels autobusos públics i discrecionals estan situades al costat "muntanya" per tal d'evitar interferències en les maniobres d'encotxament i desencotxament de viatgers sobre l'espai de vianants (Passeig) o, potencialment, el carril esportiu.. Permetria reduir el trànsit no indispensable que circula amunt i avall del Passeig ja que la configuració viària actual hi convida.
- Una de les participants pregunta per quins canvis s'han produït perquè no es tornin a produir els problemes de mobilitat que, segons el seu parer, van ser causats amb el canvi de mobilitat de l'any 2010 (congestions fins a Sant Feliu de Guíxols). Remarca que el debat sobre la mobilitat al Passeig s'ha de fer tenint en compte l'ús que en fan els turistes (que ara no hi són).

Apunta que el Passeig és un eix viari important i que potser caldria pensar altres actuacions a banda de restringir l'accés de vehicles al Passeig. Per exemple: revisar les senyalitzacions a equipaments municipals o transformar l'estètica del Passeig que transmeti que els vianants són prioritaris i fer-lo menys amable al vehicle privat; etc.

Exposa que la majoria de reserves es fan per Booking, i els turistes arriben amb vehicles propis. Posa en qüestió el projecte de sensors als aparcaments i panells informatius. El regidor contesta que aplicacions de Mòbil facilitaràn dirigir els turistes als pàrquings directament.

El tècnic de mobilitat respon que el context actual és diferent al de l'any 2010 quan es van fer actuacions per millorar la mobilitat al Passeig. Exposa que es vol reduir la mobilitat interna (la més nombrosa actualment) i explica que Lloret disposa de diversos aparcaments al voltant del centre que poden ajudar a fer un canvi d'hàbits per reduir l'ús del vehicle privat. L'objectiu és tendir cap a una mobilitat sostenible. El tècnic de Doymo afegeix que s'està treballant amb el sincronisme semafòric per facilitar el trànsit i guanyar capacitat. Es vol tendir a que els cotxes de pas circulin per la xarxa bàsica i no pels carrers de dins el poble.

## Reflexions globals

- Es proposa tenir en compte especialment la visió dels veïns i veïnes que viuen al Passeig quan es dissenyin diferents opcions de millora de la mobilitat a la zona. S'apunta que quan s'han fet actuacions al Passeig ha prevalgut el sector del turisme davant els interessos dels veïns i veïnes. Es demana tenir en compte que les actuacions poden tenir efectes en el dia a dia de les persones que viuen al Passeig (llocs d'aparcament, circulació...). Es demana poder viure i desenvolupar-se en el dia a dia sense obstacles. Tenir en compte que en alguns casos la pacificació de carrers ha comportat una manca de vida (cas del carrer del Carme).
- Es fa una intervenció basada en diversos estudis de mobilitat publicats anteriorment en els quals es pot observar que la mobilitat interna és clarament major a l'externa. Es proposa centrar les reflexions i les propostes tenint en compte les dades i els estudis de mobilitat. Finalment apunta que la mobilitat sovint planteja visions molt egoistes, tothom està d'acord en pacificar però que beneficiï a un mateix.
- Es reflexiona sobre la importància d'aconseguir que Lloret sigui una Vila habitable (incloent reduir el trànsit) on es garanteixi que es pugui fer l'activitat comercial i turística i també residir-hi. Les persones que viuen al Passeig pateixen l'impacte del turisme i de l'activitat comercial. Per això es considera important valorar diferents aspectes relacionats amb la mobilitat i que poden repercutir als veïns i veïnes. Canviar els hàbits de les persones és difícil. També cal tenir present que no tots els edificis disposen de pàrquing propi.
- Alguns dels participants valoren negativament els canvis de mobilitat en el Passeig fets l'any 2010.

## Aclariments per part de l'equip de govern:

- L'Alcalde explica que la instal·lació de les terrasses al Passeig ha estat excepcional donada la situació Covid-19. L'actual equip de govern no preveu que hi hagi terrasses o locals d'oci nocturn al Passeig. Només s'habilitaran terrasses mentre es mantingui la situació d'emergència. D'aquesta manera es vol respondre als cartells que han aparegut a diferents punts del municipi explicant que es vol transformar el Passeig en Just Marl és 2.
- El regidor de Noves Tecnologies exposa el projecte Lloret Smart Destination que inclou diferents components. Un d'ells és una APP de mobilitat que inclourà informació dels aparcaments municipals, de manera que permetrà conèixer en temps real les places d'aparcament disponibles a través de la pròpia APP i també als panells informatius a les entrades del municipi. D'aquesta manera permetrà dirigir els vehicles als pàrquings que es desitgi i evitar que arribin fins el pàrquing de la Caleta si aquest està complet.
- L'Alcalde concreta que la intenció és construir un carril bici al Passeig connectat amb el circuit de carrils bici i amb els barris.

## Altres aportacions que es recullen més enllà del tema a debatre

- Es planteja que hi ha elements del Passeig que caldria reparar perquè actualment hi ha una imatge de provisionalitat: unificar les tanques, millorar asfalt a l'inici del Passeig (està molt deixat), New Jersey,...

- Sobre la direcció del carrer Llavaries: el tècnic de mobilitat explica que el carrer s'ha de mantenir tal i com està. La idea és que no hi hagi trànsit, només podran passar els veïns i altres vehicles en horaris autoritzats de càrrega i descàrrega.

### **Tancament**

L'Alcalde tanca la sessió agraint el bon tot de tothom i anuncia que es farà una sessió de retorn per explicar les conclusions dels debats i les valoracions tècniques.