lavola

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE BLANES

AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Manlleu, febrer del 2017

Ajuntament de Blanes

1 INTRODUCCIÓ I OBJECTE 5

1.1 INTRODUCCIÓ 5

1.2 OBJECTIUS 7

2 PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE BLANES 8

2.1 DESCRIPCIÓ DEL PLA 8

2.2 RELACIÓ D'USOS I NECESSITATS 9

3 XARXES DE MOBILITAT EXISTENTS 15

3.1 XARXA DE CARRETERES I FERROCARRIL 15

3.2 XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS I BICICLETES 17

4 MOBILITAT GENERADA 19

4.1 MOBILITAT ACTUAL 19

4.1.1 MOBILITAT OBLIGADA 19

4.1.2 DISTRIBUCIÓ MODAL DE LA MOBILITAT 24

4.1.3 MOBILITAT NO OBLIGADA 25

4.2 DESPLAÇAMENTS GENERATS EN EL DESENVOLUPAMENT DEL POUM 29

4.3 CARACTERITZACIÓ DELS DESPLAÇAMENTS GENERATS EN EL DESENVOLUPAMENT DEL POUM 34

5 XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT 36

5.1 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS 36

5.1.1 ASPECTES GENERALS 36

5.1.2 PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS 39

5.2 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A TRANSPORT COL·LECTIU 44

5.2.1 SITUACIÓ ACTUAL 44

5.2.2 PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA DE TRANSPORT COL·LECTIU 48

5.3 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETA 53

5.3.1 SITUACIÓ ACTUAL 53

5.3.2 PPROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETA 55

5.4 XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES 63

5.4.1 SITUACIÓ ACTUAL 63

5.4.2 PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES 67

5.5 RESERVES D'ESPAIS PER A APARCAMENT 70

5.5.1 SITUACIÓ ACTUAL 70

5.5.2 L'APARCAMENT DELS SECTORS I PROPOSTES D'ACCIÓ 73

ANNEX CARTOGRÀFIC 77

1 INTRODUCCIÓ I OBJECTE

1.1 INTRODUCCIÓ

Blanes és un municipi de més de 39.000 habitants i amb una densitat de població de 2.209hab./km^2.

Des del punt de vista físic, l'emplaçament de Blanes s'ubica en el vessant oriental de la Serralada Litoral. El municipi de Blanes es caracteritza per estar constituït per dos sectors ben diferenciats: un sector sud-occidental del terme municipal caracteritzat per un suau relleu que enllaça amb la plana deltaica de la Tordera en acostar-se a la línia de costa; i un sector nord-oriental constituït per modestos turons que difícilment depassen els 300 m, amb una altitud màxima de 309 m sobre nivell del mar, corresponent al Turó d'en Gall.

Figura 1.1 Ubicació del municipi de Blanes

Font: Lavola

Així, l'orografia de la zona ve dominada per la plana al·luvial del riu Tordera i el seu delta a la zona oest, mentre que el sector nord i est té les zones més elevades del municipi, entre les que destaquen el turó del Vilar amb 269 metres i la muntanya de Sant Joan de 166 metres molt pròxima a la costa, on hi ha una sèrie d'espadats de gran pendent.

L'estructura urbana de Blanes es caracteritza per concentrar una elevada densitat de població en el centre de la ciutat i en l'eixample d'aquest. Per contra, el contorn del nucli urbà presenta densitats mitjanes o baixes. Tot plegat, forma un conjunt de sectors heterogenis que conforme es troben més allunyats del casc antic presenten majors dificultats de connexió, sobretot aquelles urbanitzacions situades a l'altre costat de la carretera de la Costa Brava. Cal tenir en compte que tots aquest problemes són fruit de les urbanitzacions disperses aparegudes als anys 60 i 70 a causa dels forts creixements.

El present informe es refereix a l'estudi de mobilitat generada de la **revisió del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Blanes**.

Cal tenir en compte que el POUM de Blanes que s'avalua en el present document esdevé la revisió del POUM actualment vigent (aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Girona en sessió de 11/02/2010 i que en aquest moment torna a ser vigent ja que la sentència que l'anul·lava ha sigut recorreguda al Tribunal Suprem) i, per tant, tot i que es refan les deficiències en l'estudi d'inundabilitat, es mantenen els mateixos criteris i objectius que el POUM del 2010, tot incorporant-se les modificacions legislatives i de planificació sectorial actualment vigents, així com les modificacions necessàries per a l'actualització i la optimització de la gestió urbanística municipal.

Concretament, en el POUM de Blanes es diferencien 23 sectors distribuïts en el contorn urbà del municipi que pretenen consolidar l'actual estructura urbana de la ciutat.

1.2 OBJECTIUS

Els principals objectius que planteja el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Blanes són:

- Classificar el sòl amb l'establiment del règim jurídic corresponent
- Definir el model d'implantació urbana i les determinacions per al desenvolupament urbanístic sostenible
- Definir l'estructura general del territori i establir les pautes per a fer-ne el desenvolupament
- Definir l'organització dels usos públics i privats sobre el territori
- Definir els objectius mediambientals

En relació a la mobilitat, al disposar de diferents sectors distribuïts de forma heterogènia pel territori les condicions d'accessibilitat també seran diferents. Per aquest motiu el planejament urbanístic de Blanes ha de preveure com a mínim els aspectes següents:

- Garantir la connexió de tots els sectors a les diferents xarxes modals (vianants, bicicletes, vehicle privat, transport públic).
- Incrementar i millorar la xarxa de recorreguts per a vianants i també per a bicicletes (sobretot per aquells sectors situats al nord de la carretera d'accés a la Costa Brava).
- Garantir l'accés a la xarxa de transport col·lectiu existent i incrementar el servei urbà en aquells sectors que es trobin descoberts per l'oferta actual.
- Preveure una dotació mínima d'aparcament fora de la via pública tant per les bicicletes com pel vehicle privat.

2 PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE BLANES

2.1 DESCRIPCIÓ DEL PLA

El POUM de Blanes que es tramita en aquests moments té la seva base amb el POUM aprovat l'any 2010, però en cap cas és una copia del mateix. El temps transcorregut des de l'inici de redacció del POUM-2010, que va ser el 2005, i el canvi de cicle econòmic, han fet que el nou POUM presenti alguns canvis respecte al POUM-2010. Els criteris i objectius del nou Pla són els mateixos que en el POUM-2010, però la davallada del sector de la construcció, ha obligat a fer una reconsideració sobre els terminis de desenvolupament dels nous sectors, i en aquest sentit s'ha optat per passar els sòls urbanitzables al nord de la Carretera Costa Brava de delimitats a no delimitats, ja que sinó es considera que amb els volums de generació de nou habitatge actual, hi hauria un excedent d'habitatge, i el Pla ha de qualificar les necessitats reals del municipi.

En la memòria d'Ordenació del POUM es detalla les característiques de cadascun dels 23 sectors de desenvolupament previstos. Tot i això, a continuació es detalla de forma resumida les superfícies generals del règim del sòl del nou POUM:

Règim de sòl	**POUM** Sup (Ha)
Sòl urbà General	398,38
Sòl urbà en PMU	31,99
Sòl urbà en PA	41,11
Sòl urbà	471,48
Sòl urbanitzable	121,01
Sòl no urbanitzable	1.162,72
Terme Municipal	**1.755,21**

Font: Memòria d'ordenació del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Blanes

En concret, es preveuen 4 sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD), 16 polígons d'Actuació (PA) i 3 Plans de Millora Urbana (PMU), a banda de 7 sectors de Sòl Urbanitzable No Delimitat (SUND).

2.2 RELACIÓ D'USOS I NECESSITATS

L'àmbit geogràfic del POUM es classifica en: sòl urbà consolidat i no consolidat, sòl urbanitzable delimitat i no delimitat, i sòl no urbanitzable, en base als criteris establerts per la Llei d'Urbanisme.

La distribució dels usos que es plantegen en el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Blanes es caracteritza per mantenir l'estructura actual del municipi. D'aquesta forma els sectors que formen part del Polígon Industrial Carretera de l'Estació segueixen rebent un tracte de sòl industrial. La resta de sectors intenten connectar les urbanitzacions perifèriques existents amb el nucli urbà, oferint una massa urbana compacte.

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

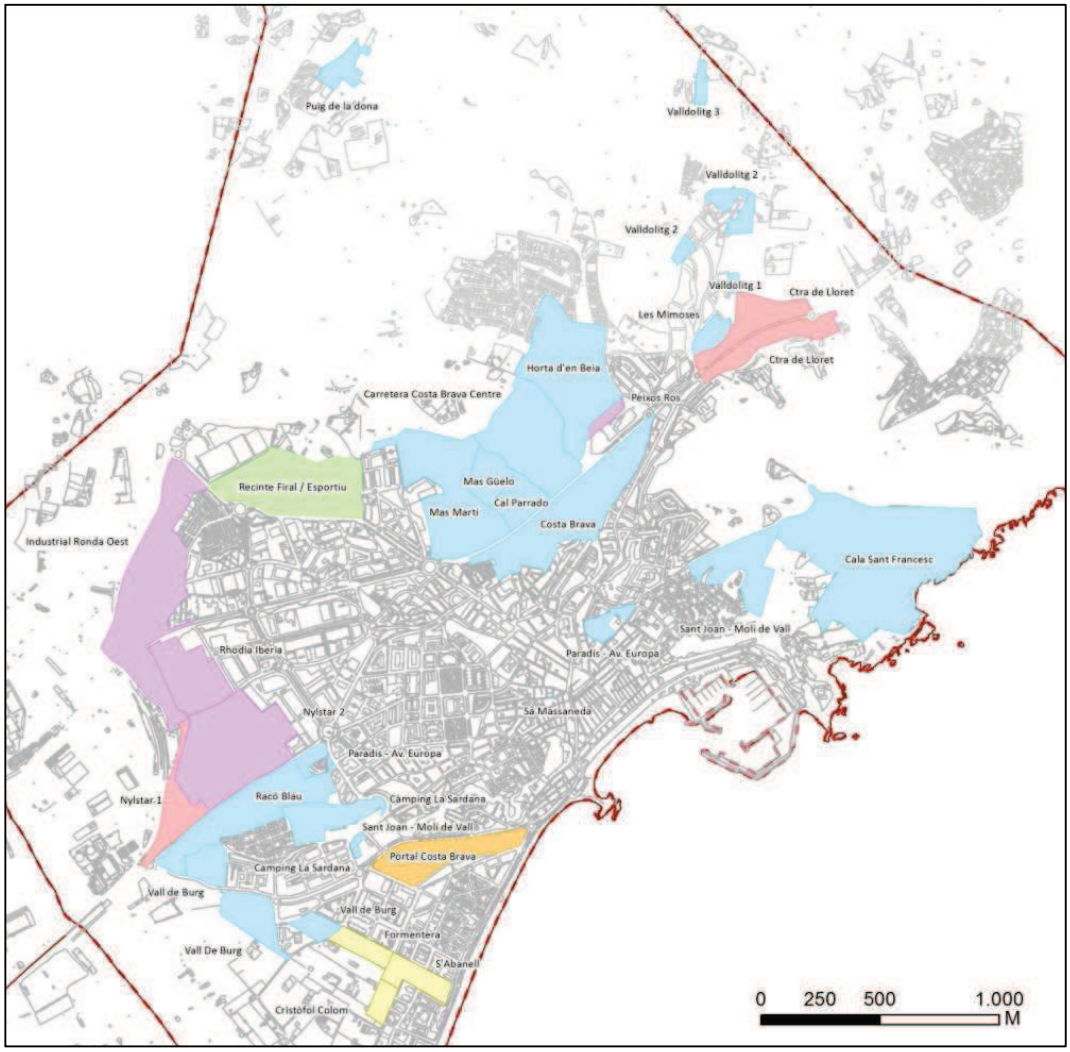
A la banda nord d'aquesta carretera és a on es preveuen els futurs creixements residencials (urbanitzable no delimitat), que han de servir per relligar els barris i urbanitzacions ja existents en aquest costat nord de la carretera, des de Valldolitg a Ca la Guidó, amb la trama urbana de la ciutat.

El creixement residencial proposat pel Pla a llarg termini, s'ha limitat per tant, al relligam de les urbanitzacions i barris perifèrics existents al nord de la carretera d'accés a la Costa Brava, Valldolitg, Mas Borinot, Mas Güelo, Residencial Blanes, Ca la Guidó, ... per facilitar-ne la seva integració amb la trama urbana central, i reordenar-ne la trama viaria i l'estructura del conjunt, evitant la ordenació en petites zones tancades en elles mateixes.

Així doncs, els 23 sectors estructurats al POUM es divideixen en sòl residencial, sòl industrial, sòl turístic i equipaments. Tanmateix cadascun dels sectors compta amb una subdivisió de les superfícies destinades als usos del sòl segons les cessions corresponents a zones verdes i equipaments.

La figura 2.2 mostra la distribució dels usos majoritaris en cadascun dels sectors de desenvolupament urbà i de millora del POUM de Blanes.

Figura 2.1 Distribució dels usos del sòl en l'àmbit del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Blanes



Font: Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Blanes.

La taula 2.1 mostra les superfícies dels diferents usos previstos en el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Blanes.

Taula 2.1 Superfícies del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal.

Usos	Superfície (m2)		Habitatges
	Sup. Total	Sostre	
Espais lliures	454.640		
Equipaments		106.767	
Residencial			2.041
Industrial		371.486	
Turístic		113.305	
Total	**454.640**	**591.558**	**2.041**

Font: Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Blanes.

A continuació es detalla la distribució de les diferents superfícies per a cadascun dels sectors previstos al POUM.

Taula 2.2 Superfícies, nombre d'habitatges i cessions d'espais lliures i equipaments previstos a cada sector del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
SUD 1 Costa Brava	141.800		
Espais lliures	17.145		
Equipaments	13.982	6.991	
Residencial		70.315	507

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
SUD 2 Racó Blau	107.400		
Espais lliures	63.796		
Equipaments	0	0	
Residencial		42.960	429

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
SUD 3 Les Mimoses	15.900		
Espais lliures	3.180		
Equipaments	1.590	795	
Residencial		6.042	60

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
SUD 4 Ronda Oest	190.000		
Espais lliures	28.500		
Equipaments	19.000	9.500	
Industrial		133.000	

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
SUND Recinte Firal / Esportiu	132.300		
Espais lliures	33.075		
Equipaments	13.230	6.615	
Residencial			

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
SUND Residencial	479.100		
Espais lliures	95.820		
Equipaments	47.910	23.955	
Residencial			

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PA 1 La Sardana	46.042		
Espai lliure	29.925		
Residencial		15.960	207

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PA 2 Cala Sant Francesc	301.100		
Espai lliure	24.969		
Residencial		92.290	

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PA 3 Valldolitg 1	3.646		
Espai lliure	1.185		
Residencial		3.375	40

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PA 4 Valldolitg 3	7.977		
Espai lliure	307		
Residencial		10.306	86

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PA 5 Puig de la Dona	20.996		
Residencial		8.966	27

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PA 6 Mas Güelo	29.597		
Espai lliure	941		
Residencial		11.156	29

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PA 7 Nylstar 1	35.500		
Espai lliure	4.687		
Industrial		22.256	

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PA 8 Carretera de Lloret	90.000		
Espai lliure	5.999		
Industrial		57.880	

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PA 9 S'abanell	28.658		
Espai lliure	6.780		
Hoteler		28.658	

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PA 10 Cristòfol Colom	13.967		
Espai lliure	1.716		
Hoteler		18.531	

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PA 11 Formentera	20.137		
Espai lliure	2.089		
Hoteler		31.116	

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PA 12 Sant Joan - Molí d'Avall	64.574		
Espai lliure	61.629		
Residencial		8.430	98

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PA 13 Sa Massaneda	106		
Residencial		207	3

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PA 14 Paradís Av. Europa	24.623		
Residencial		11.970	118
Espai lliure	14.091		
Comercial		1.991	

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PA 15 Peixos Ros	8.076		
Espai lliure	2.567		
Industrial		3.580	

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PA 16 Vall de Burg	77.291		
Espai lliure	7.649		
Residencial		43.806	437

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PMU 1 Nylstar 2	157.300		
Equipaments	7.865	3.933	
Espais lliures	15.730		
Industrial		110.110	

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PMU 2 Rhodia Iberia	63.800		
Equipaments	3.190	1.595	
Espais lliures	6.380		
Industrial		44.660	

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges
PMU 3 Portal Costa Brava	66.200		
Espais lliures	26.480		
Hoteler - Comercial		35.000	

Font: Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Blanes.

D'altra banda, cal tenir en compte que el sòl referent a nou desenvolupament és bàsicament residencial i d'equipaments. Per contra, excepte el SUD Ronda Oest, els sectors destinats a ús industrial i turístic són actuacions de millora urbana o remodelació, mantenint els usos existents.

D'altra banda, el POUM defineix alguns sectors de sòl urbanitzables no delimitat que no s'han tingut en compte en l'anàlisi de la mobilitat generada. La justificació de la delimitació i la viabilitat tècnica i jurídica dels sectors urbanitzables no delimitats vindrà donada pel Pla parcial de delimitació, on es concretaran els usos, les edificabilitats, intensitats màximes així com les mesures ambientals estratègiques a dur a terme pel seu desenvolupament. Així doncs, serà amb la redacció del Pla Parcial, quan es disposi de major detall dels creixements, quan es calcularà la mobilitat generada per aquests sectors.

Sòl urbanitzable no delimitat									
Sector nom			ús	tramit	Superf. Ha	Ed Bruta m2st/m2	Sostre Total	Sostre Resid.	Habitatges dens	num
SUND		Activitats turístiques	Hot		6,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0
SUND		Valldolitg	Res		2,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0
SUND		Mas Martí	Res		14,49	0,00	0,00	0,00	0,00	0
SUND		Cal Parrado	Res		3,19	0,00	0,00	0,00	0,00	0
SUND		Costa Brava Centre	Res		11,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0
SUND		Horta d'en Beia	Res		15,68	0,00	0,00	0,00	0,00	0
SUND		Recinte Firal	Equip		13,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0
		TOTAL			67,66		0,00	0,00		0

Font: Memòria d'Ordenació del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Blanes.

3 XARXES DE MOBILITAT EXISTENTS

3.1 XARXA DE CARRETERES I FERROCARRIL

En analitzar la principal xarxa d'infraestructures viaries que afecten al municipi de Blanes ens hem de fixar en la xarxa bàsica de la comarca de la Selva i també del Maresme, degut a la proximitat geogràfica amb el municipi.

La comarca de la Selva, tot i tenir com a capital Santa Coloma de Farners, els principals pols d'atracció de la comarca es localitzen al litoral. L'atractiu turístic dels municipis costers provoca que aquests actuïn com a nodes de les principals vies de comunicació. Per aquest motiu les principals infraestructures interurbanes properes a Blanes segueixen bàsicament un itinerari paral·lel a la costa.

Seguint la classificació de les infraestructures viàries que segueix el Pla de Carreteres de Catalunya (1981) a Blanes es troben:

- Xarxa bàsica:
  - Autopista AP-7 o autopista del Mediterrani. Permet accedir a Blanes des de la sortida 9 (Hostalric, Lloret de Mar, Sant Feliu de Guíxols) a través de la carretera Gi-512. Dóna accés a la Jonquera i Girona en sentit Nord-est i a Tarragona i Barcelona en sentit sud-oest.
  - Autopista C-32 o autopista del Maresme. Realitza el recorregut El Vendrell – Barcelona – Lloret de Mar. Per anar fins a Blanes cal desviar-se per la carretera Gi-600 fins a la rotonda dels focs, al trobar-se amb la Gi-682.
  - A-2 (Antiga nacional N-II) Saragossa – Mediterrani. Connecta Blanes amb Barcelona i els municipis costers que es troben en aquesta direcció. Per accedir a Blanes des d'aquesta via cal prendre la via B-682 en direcció Sant Feliu de Guíxols des de Malgrat de Mar.
- Xarxa comarcal:
  - Gi-600: Connecta Blanes amb el municipi de Tordera i la carretera A-2.
  - Gi-682: Segueix un traçat paral·lel al litoral mediterrani des de Sant Feliu de Guíxols fins a Malgrat de Mar. Des de Blanes permet enllaçar al sud amb Palafolls i Malgrat de Mar i al nord amb Lloret de Mar.
- Xarxa local i rural
  - Carretera d'accés a la Costa Brava
  - Carretera de Malgrat

Figura 3.1 Principals infraestructures properes a Blanes

Font: Generalitat de Catalunya

El Pla d'Infraestructures i Transports de Catalunya 2006-2026 preveu un conjunt d'actuacions que afecten a la xarxa bàsica de Blanes:

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

D'altra banda, pel que fa a les infraestructures ferroviàries Blanes compta amb una estació de rodalies RENFE situada a 2km del centre històric de la ciutat. Per aquesta estació hi circulen els trens de la línia C1 Maçanet-Massanes – Hospitalet de Llobregat amb una freqüència de pas mitjana de 30 minuts.

El recorregut que realitza aquesta línia ajuda a intensificar les relacions entre Blanes i els municipis de la costa, i no tant amb la resta de nuclis de la comarca de la Selva.

El Pla d'Infraestructures i Transports de Catalunya 2006-2026 preveu el perllongament de la línia de ferrocarril des de Blanes fins a Lloret amb la finalitat de fer arribar el servei de rodalies fins a aquest municipi. Al mateix temps, està previst desdoblar la línia entre els municipis d'Arenys de Mar i Blanes per tal d'augmentar el nombre d'usuaris de la línia.

3.2 XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS I BICICLETES

Una de les rutes per a vianants a destacar del municipi de Blanes és el GR 92. Aquest sender segueix un recorregut pel litoral català, des de Portbou fins a Ulldecona, mostrant la diversitat de cales, platges i paisatges mediterranis, així com les serres litorals. Té una distància total de 583 km i travessa les comarques de: Alt Empordà, Alt Penedès, Baix Camp, Baix Ebre, Baix Empordà, Baix Llobregat, Baix Penedès, Barcelonès, Garraf, Maresme, Montsià, Selva, Tarragonès, Vallès Oriental, Vallès Occidental.

Concretament, en referència a Blanes cal destacar el tram entre Tossa de Mar - Lloret de Mar i Blanes (13,20km). Aquest recorregut es pot realitzar amb una durada mitjana de 3.15h i permet anar a primera línia de costa en gairebé tot el recorregut, excepte en aquells trams on les urbanitzen obstaculitzen el pas pel camí de ronda.

Una altra ruta a peu freqüent prop de Blanes seguint aquest GR és Lloret de Mar - Tordera. Es tracta d'un itinerari de 14,475km que es pot realitzar amb una durada aproximada de 3.15h. En aquest tram el GR 92 s'allunya lleugerament de la costa mediterrània per endinsar-se cap a la riera de la Tordera.

D'altra banda, el Consell Comarcal de la Selva ha senyalitzat una sèrie d'itineraris per fer a peu, amb l'objectiu de potenciar el turisme actiu. D'aquests itineraris els que tenen pas per Blanes són:

- Ruta de la costa (5,1 km).
- Casa de la Vila – Castell de Sant Joan (7,05 km).
- El Vilar – Sant Pere i tres turons (7,9 km).
- Tossa de Mar – Lloret de Mar – Blanes (18,85 km).
- La ruta de les ermites de Blanes (19,3 km).

Quant a mobilitat en bicicleta el Pla estratègic de la bicicleta de Catalunya proposa la creació d'un carril bici que uneixi Tortosa – Tarragona – Barcelona – Girona – La Jonquera. Tot i que el recorregut d'aquesta via ciclable encara no està totalment definit, sembla ser que seguirà un itinerari proper a la carretera C-32 fins a Palafolls, desviant-se cap al nord en direcció Girona paral·lel a la N-II. Tenint en compte que actualment Blanes compta amb un carril bici fins a Tordera, ja es disposa d'una infraestructura adient per connectar el nucli de Blanes amb la xarxa ciclable prevista pel 2026 en el Pla estratègic.

D'altra banda, a escala local, durant la darrera dècada Blanes ha estat apostant per aconseguir una xarxa de carrils bici que connecti tot el nucli urbà. En aquests moments els únics vials que disposen d'un carril bici segregat o de convivència amb vianants són: el passeig marítim (pg. s'Abanell, pg. de la Marina), av. Catalunya, pg. de Catalunya, pl. 11 de setembre, carretera de Tordera i part de la ctra. d'accés a la Costa Brava (des de Valldolig fins al pas a nivell que permet creuar la ctra. als vianants i ciclistes).

A part, Blanes compta amb una sèrie de circuits BTT dins del terme municipal. El Consell Comarcal, conjuntament amb els Centres BTT/FCC han creat 3 rutes per a bicicletes de muntanya:

- Ruta de Blanes (4,46 km).
- Ruta de El Vilar (8,20 km).
- Ruta de Sant Pere del Bosc (13,21 km).

4 MOBILITAT GENERADA

4.1 MOBILITAT ACTUAL

Per conèixer el comportament de la mobilitat de la població resident a Blanes cal analitzar els resultats de les darreres enquestes de mobilitat. Per una banda, es disposa de l'Enquesta de Mobilitat Obligatòria (EMO) de l'any 2001 i 2011 que recull els desplaçaments realitzats per motius laborals o acadèmics. Tot i això, cal tenir en compte que en la versió de 2011 no es disposa de tant detall com en l'anterior, i en alguns casos cal remetre a dades antigues per tenir una orientació de la caracterització de la població.

D'altra banda, es disposa dels resultats de l'enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ) de 2006 que permet conèixer el comportament de la població per motius de mobilitat obligada i no obligada a escala supramunicipal.

4.1.1 MOBILITAT OBLIGADA

Entenem per mobilitat obligada aquella que respon a motius acadèmics o laborals.

Blanes es caracteritza per generar 21.447 desplaçaments diaris, dels quals el 69,5% (14.920 viatges) són interns. A part, cal tenir en compte el nombre de desplaçaments atrets des d'altres municipis cap a Blanes que correspon a 4.442 desplaçaments. Així doncs, en total la mobilitat obligada associada al municipi correspon a 25.889 viatges al dia.

En aquest sentit, la diferència entre els desplaçaments atrets des d'altres municipis i els expulsats és negativa (un saldo negatiu de 3.229 desplaçaments).

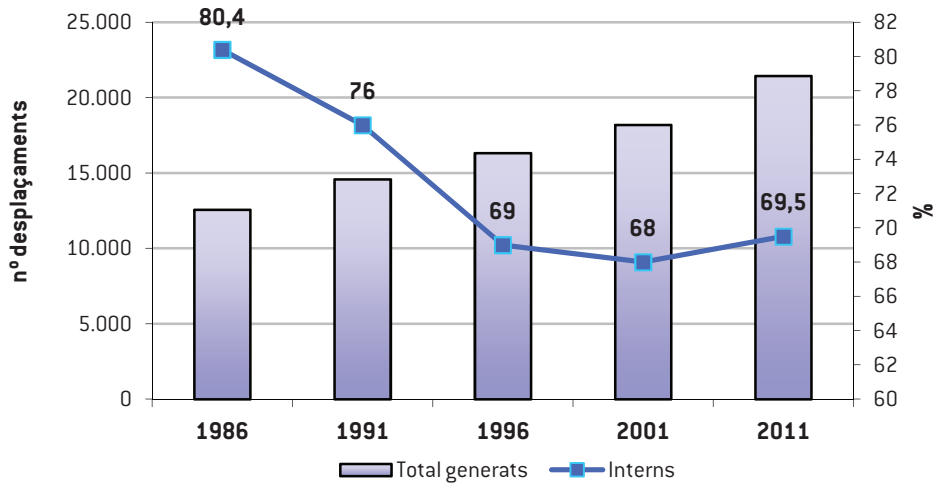
Taula 4.1 Distribució de la mobilitat obligada de Blanes per tipus de desplaçament

	Desplaçaments atrets			Desplaçaments generats			Diferència entre desplaçaments atrets des de fora i generats
	Residents ocupats a dins	No residents ocupats a dins	Total Llocs de treball localitzats	Residents ocupats a fora (un sol municipi)	Residents ocupats en diversos municipis	Total Població ocupada resident	
Treball	7.550	3.358	**10.908**	5.333	940	**6.273**	**-2.915**
Estudi	7.370	1.084	**8.454**	1.194	204	**1.398**	**-314**
TOTAL	**14.920**	**4.442**	**19.362**	**6.527**	**1.144**	**7.671**	**-3.229**

Font: Enquesta de mobilitat obligada 2011

En analitzar l'evolució dels últims anys, cal destacar un progressiu augment del nombre de desplaçaments generats al municipi per raons de treball o estudi. Tot i això, el nombre de desplaçaments interns des de 1996 ronda el 69%, valors molt inferiors respecte a la dècada dels 80.

Figura 4.1 Evolució dels desplaçaments generats per mobilitat obligada a Blanes



Font: Enquesta de mobilitat obligada 1986 - 2011

Pel que fa al nombre viatges diaris realitzats per mobilitat obligada, el 42,5% en realitza només un seguit del grup de 2 o més viatges que representen el 40,5%. Per motius d'estudi el nombre de viatges és lleugerament superior que per raons laborals, essent major el volum de residents que realitzin 2 o més viatges que un, al contrari que en els desplaçaments per motius de treball.

Taula 4.2 Nombre de viatges diaris per motius de treball o estudi

	No es desplaça	1	2 o més	No aplicable	Població ocupada resident
Treball	1.230	6.550	4.881	1.161	13.822
Estudi	1.001	3.051	4.283	432	8.768
TOTAL	**2.231**	**9.601**	**9.164**	**1.584**	**22.590**

Font: Enquesta de mobilitat obligada 2011

ORIGEN I DESTINACIÓ DELS DESPLAÇAMENTS PER MOBILITAT OBLIGADA

A Blanes, com s'ha esmentat anteriorment, el 35,8% dels desplaçaments diaris que es realitzen per mobilitat quotidiana es dirigeixen cap a fora del municipi. L'EMO de 2011 no mostra resultats detallats de la distribució territorial desplaçaments, més enllà de diferenciar els que es dirigeixen a un sol municipi o a varis.

Per conèixer els municipis amb els quals les relacions de mobilitat són majors cal utilitzar com a mostra els valors de l'EMO de 2001. Segons aquests resultats, la principal destinació dels desplaçaments laborals externs és Lloret de Mar (25,5%) i en menor mesura Malgrat de Mar (8,2%), Barcelona (7,4%) i Tordera (7%). Tot i això, s'observa una notable diferència segons gènere, essent majoritàriament els homes els que es desplacen a treballar a altres municipis (67% dels desplaçaments externs totals).

En canvi, pel que fa als desplaçaments acadèmics cap a fora de Blanes destaquen dues destinacions principals: Barcelona (38%) i Girona (30,7%). Aquesta concentració de la població estudiantil en ambdues ciutats està plenament relacionada amb la formació universitària, i en el cas de Barcelona no es tracta tant de desplaçaments diaris sinó setmanals. En menor mesura es troben les destinacions de Calella (8,3%) i Lloret de Mar (5,1%).

En analitzar la **mobilitat obligada externa** de Blanes es poden definir els següents àmbits geogràfics d'interrelació amb Blanes (vegeu la taula 4.1.):

- Entorn immediat: Aquest entorn el componen bàsicament els municipis limítrofs amb Blanes: Lloret de Mar, Tordera, Palafolls i Malgrat de Mar. El 40,9% del total de desplaçaments obligats cap a fora de Blanes es dirigeixen cap a aquests municipis.
- Barcelonès: El 12% dels desplaçaments generats per Blanes tenen com a destinació el Barcelonès. Bàsicament es tracta de desplaçaments acadèmics cap a les universitats situades a la ciutat de Barcelona i rodalies. No obstant, tot fa pensar que una part no són desplaçaments diaris, sinó setmanals vinculats a estudiants que viuen a Barcelona durant la setmana lectiva.
- La Selva: La influència de la resta de municipis de la comarca es demostra amb poc més de l'11%. Així, municipis com Santa Coloma de Farners, Maçanet de la Selva, Hostalric, Tossa de Mar, Vidreres, Arbúcies, Fogars de la Selva, Massanes i Sils, són importants destinacions pel que fa a mobilitat per raons de treball.
- Maresme: La proximitat de Blanes amb la comarca del Maresme provoca que les relacions de mobilitat quotidiana suposin un percentatge important dels desplaçaments externs (7,3%) dirigits bàsicament cap als municipis més propers: Pineda de Mar, Santa Susanna i Calella, i en menor mesura cap a la capital: Mataró.
- Gironès: Un 7% dels desplaçaments cap a fora del municipi tenen com a destinació la comarca del Gironès. La meitat d'aquets desplaçaments es realitzen per motius acadèmics demostrant novament una notable relació amb la formació universitària.
- Resta de Catalunya: S'agrupa la resta dels desplaçaments realitzats cap a altres municipis de Catalunya en aquest bloc ja que aquests segueixen una distribució geogràfica molt dispersa pel territori català. Tot i això, cal destacar la presència dels municipis del Vallès.
- Fora de Catalunya: Només l'1% dels desplaçaments quotidians externs tenen com a destí algun municipi de fora de Catalunya.

Taula 4.3 Distribució de la mobilitat obligada de Blanes per àmbits geogràfics.

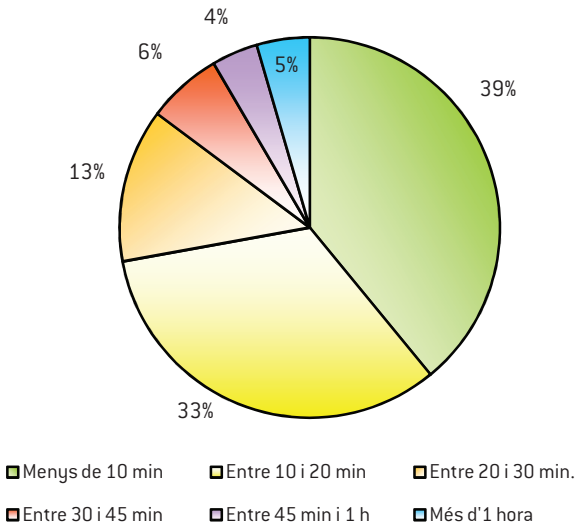
(Desplaçaments residencia – treball, 2001)

Àmbit	Municipi	Total	%
Entorn immediat	Lloret de Mar	**1.295**	*22,86*
Barcelonès	Barcelona	**642**	*11,33*
Entorn immediat	Malgrat de Mar	**413**	*7,29*
Gironès	Girona	**401**	*7,08*
Entorn immediat	Tordera	**346**	*6,11*
Entorn immediat	Palafolls	**302**	*5,33*
Selva	Maçanet de la Selva	**231**	*4,08*
Maresme	Calella	**155**	*2,74*
Maresme	Pineda de Mar	**147**	*2,60*
Selva	Hostalric	**124**	*2,19*
Selva	Tossa de Mar	**74**	*1,31*
Maresme	Mataró	**72**	*1,27*
Selva	Vidreres	**45**	*0,79*
Maresme	Santa Susanna	**38**	*0,67*
Barcelonès	Badalona	**37**	*0,65*
Selva	Arbúcies	**35**	*0,62*
Selva	Fogars de la Selva	**32**	*0,56*
Selva	Massanes	**30**	*0,53*
Selva	Sils	**24**	*0,42*
Selva	Santa Coloma de Farners	**5**	*0,09*
Maresme	Masnou, el	**3**	*0,05*
Barcelonès	Hospitalet de Llobregat	**2**	*0,04*
Resta de Catalunya		**494**	*8,71*
Fora de Catalunya		**51**	*0,90*

Font: Enquesta de Mobilitat Obligada 2001

En analitzar el temps de desplaçament fins al lloc de treball s'observa com la majoria dels treballadors triga menys de 20 minuts en realitzar tot el trajecte. Tenint en compte que prop del 60% dels desplaçaments laborals generats són interns i que la mobilitat externa és bàsicament cap a municipis propers fa que la durada del recorregut des de casa fins a la feina sigui curta en el 72% dels casos (figura 4.2.).

Figura 4.2 Temps de desplaçament fins al lloc de treball, 2011



Font: Enquesta de Mobilitat Obligada 2011

Quan a la mobilitat obligada atreta per Blanes majoritàriament prové dels municipis més propers. En analitzar la mobilitat produïda per raons de treball, més de la meitat dels 1.435 treballadors que acudeixen diàriament a Blanes des de l'exterior ho fan des dels quatre municipis limítrofs: Lloret de Mar (13,3%), Palafolls (13,1%), Malgrat de Mar (12,3%) i Tordera (11,6%). En menor mesura des de Pineda de Mar (5,8%) i Barcelona (5,5%).

Pel que fa a la mobilitat acadèmics més de 42% tenen com a origen Lloret de Mar, accentuant aquesta proximitat dels desplaçaments atrets. El conjunt de municipis de l'entorn immediat de Blanes sumen el 76,6% del total de desplaçaments des d'altres municipis per raons d'estudi.

Taula 4.4 Municipis d'origen de la mobilitat obligada atreta per Blanes, 2001

Municipi	% treball	% estudi
Lloret de Mar	13,27	42,11
Malgrat de Mar	12,27	14,04
Palafolls	13,14	8,19
Pineda de Mar	5,76	7,60
Tordera	11,65	4,68
Total municipis propers	56,09	76,61

Font: Enquesta de Mobilitat Obligada 2001

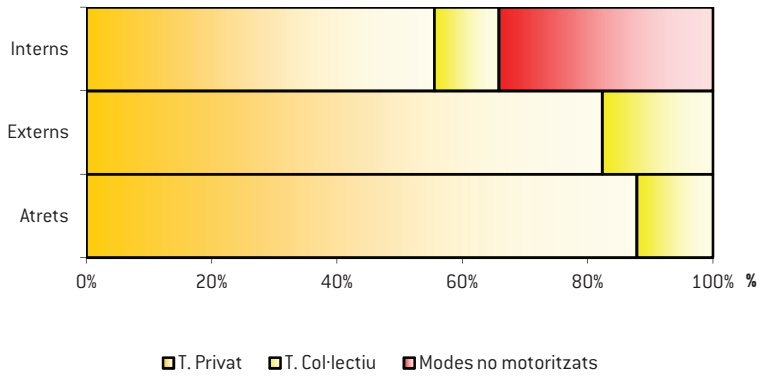
4.1.2 DISTRIBUCIÓ MODAL DE LA MOBILITAT

La distribució modal de la mobilitat obligada de Blanes presenta notables diferències entre els desplaçaments laborals i els desplaçaments acadèmics.

En observar la distribució de la mobilitat laboral segons el mode de transport utilitzat cal destacar l'ús del vehicle privat com a principal opció, tant per realitzar els desplaçaments interns com pels externs. Tot i això, en els desplaçaments dins del propi municipi el 34% de la població ocupada opta per moure's a peu fins al lloc de treball, en detriment d'una part de la mobilitat en transport privat.

L'ús del transport públic varia en funció del tipus de desplaçament: intern o extern. Tot i això, varia entre el 10 i el 18%.

Figura 4.3 Distribució modal de la mobilitat per raó de treball generada a Blanes, 2011



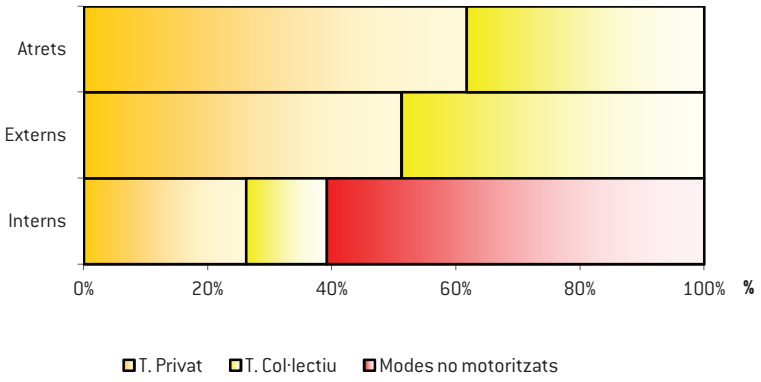
Font: Enquesta de mobilitat obligada 2011

Prop del 90% dels desplaçaments atrets que es realitzen per atendre a raons laborals es realitzen en vehicle privat.

El repartiment modal dels desplaçaments acadèmics varia notablement segons si es realitzen dins del propi municipi des o cap a l'exterior.

El principal mitjà de transport utilitzat pels estudiants per realitzar els desplaçaments interns els modes no motoritzats, representant 2/3 parts dels desplaçaments. En els desplaçaments externs i atrets cap a fora del municipi predomina l'ús del transport privat, tot i que amb una proporció molt similar al transport públic.

Figura 4.4 Distribució modal de la mobilitat per estudis generada a Blanes, 2011



Font: Enquesta de mobilitat obligada 2011

En els desplaçaments externs i atrets no es contempla l'opció d'anar caminant o en bicicleta per realitzar els desplaçaments per raons d'estudis fins a un altre municipi.

Cal tenir en compte que els desplaçaments acadèmics externs que es realitzen cap a un altre municipi tendeixen a correspondre a estudis superiors. Les universitats catalanes es troben ben connectades a l'oferta de transport col·lectiu afavorint la mobilitat en aquest mitjà de transport. Tanmateix, les condicions econòmiques dels estudiants són molt inferiors a les de la població ocupada, reduint l'accés d'adquisició d'un vehicle privat.

4.1.3 MOBILITAT NO OBLIGADA

S'entén per mobilitat no obligada aquella que no respon a raons de treball o estudi. Així doncs, són aquells desplaçaments que es produeixen per altres motius (oci i lleure, gestions administratives, relacions socials, compres, visites al metge, etc.) i tot i que són quotidians no esdevenen obligats.

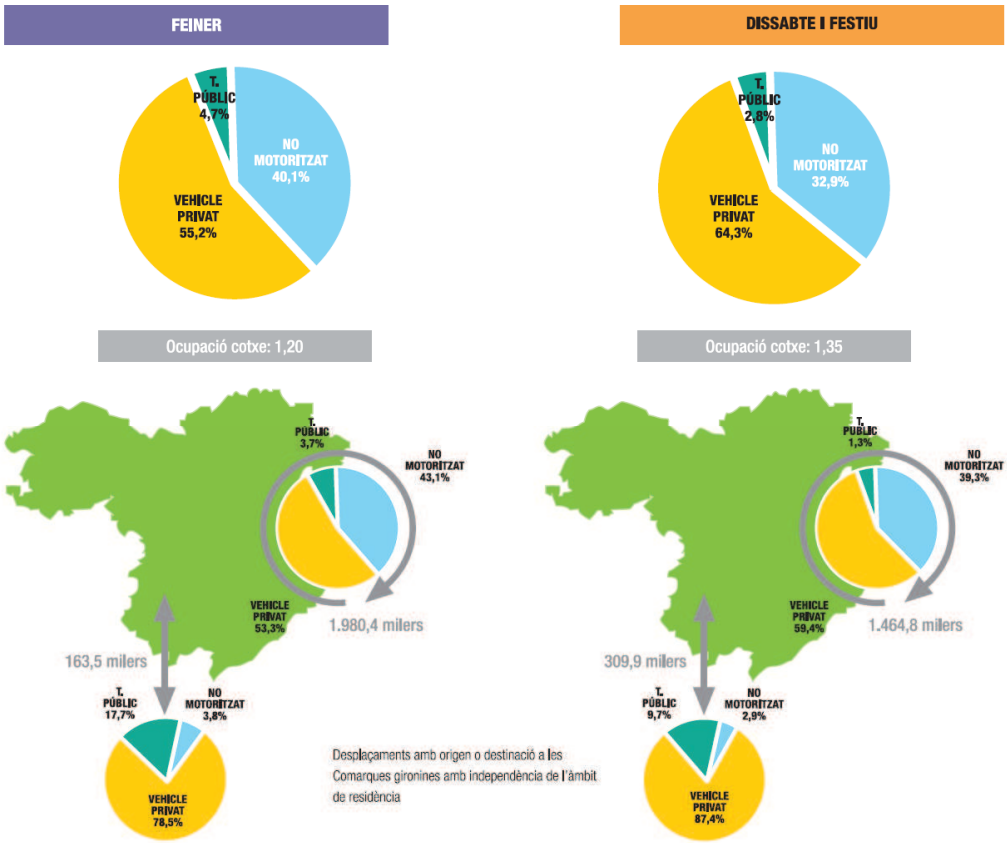
En un municipi turístic com Blanes la mobilitat no obligada és molt elevada i presenta notables variacions segons l'època de l'any. Així doncs, durant els mesos d'estiu i els caps de setmana de tot l'any el nombre de visitants augmenta notablement.

Segons l'estudi de mobilitat elaborat per l'ajuntament de Blanes l'any 2003 el volum de vehicles que circulen per la carretera d'accés a la Costa Brava i per la carretera de la Tordera augmenta notablement durant els caps de setmana. Aquest increment del trànsit està relacionat amb l'arribada de la població que disposa de segones residències al municipi. En contraposició, en dissabtes i diumenges es registra una reducció de la circulació de la resta de vies locals.

D'altra banda, es disposa dels resultats de l'enquesta de mobilitat quotidiana de 2006 per al conjunt de les comarques gironines. Segons aquesta font, el comportament modal dels desplaçaments quotidians és similar els dies feiners i els dissabtes o festius, essent lleugerament més sostenible els dies laborables que la resta. Es detecta un predomini del

vehicle privat (55 -64% dels desplaçaments) seguit d'un important ús dels modes no motoritzats (33 – 40%). L'ús del transport públic representa únicament entre el 4,7% (dies feiners) i el 2,8% (dissabtes o festius) dels desplaçaments.

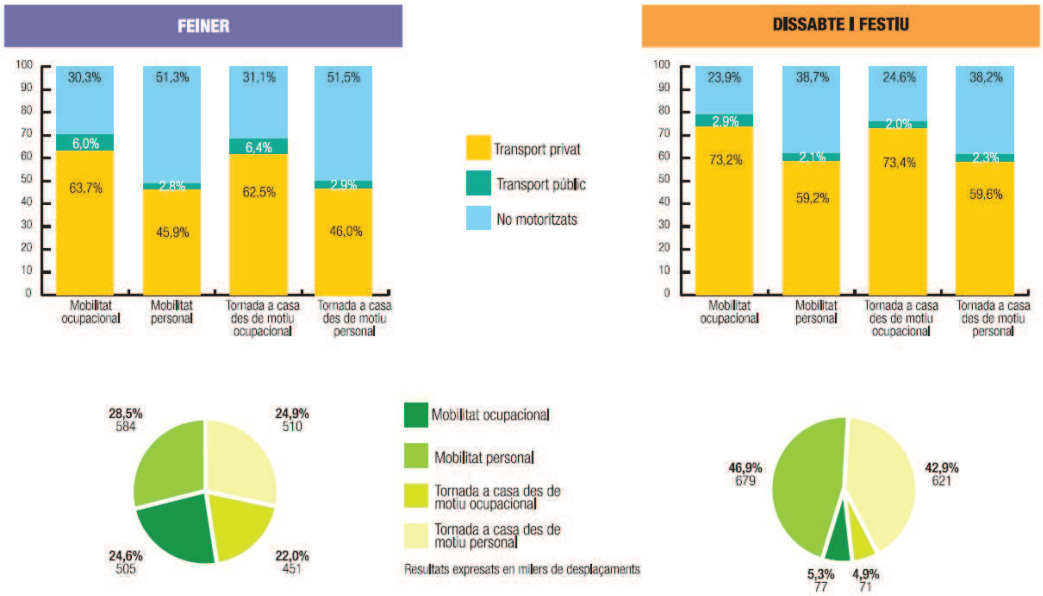
Figura 4.5 Distribució modal dels desplaçaments interns i de connexió, 2006



Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana, 2006

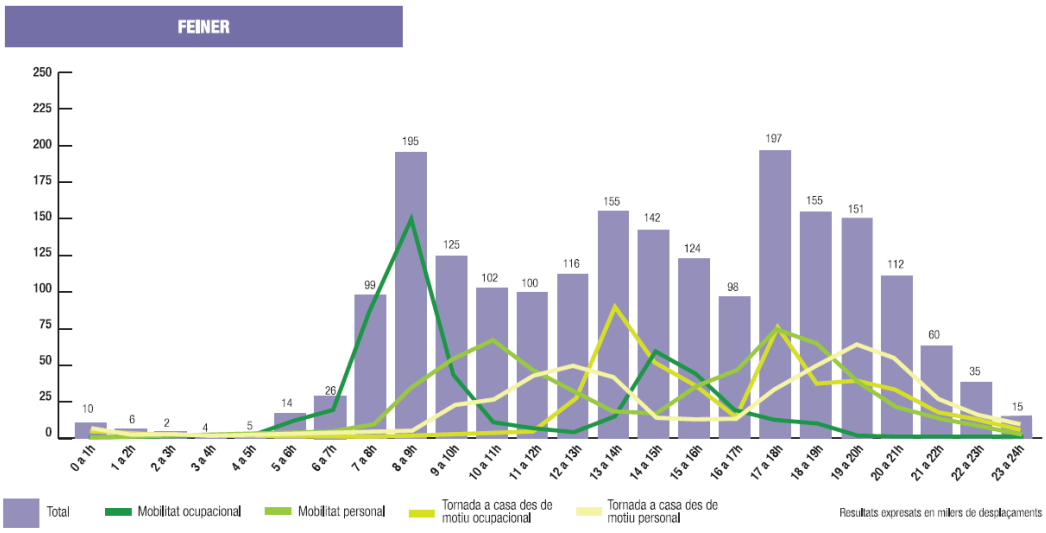
Segons aquests enquesta els dies feiners el 28,5% dels desplaçaments diaris corresponen a motius personals, el 24,6% a motius ocupacionals i la resta són de tornada a casa. Els dissabtes i festius la mobilitat ocupacional representa únicament el 5,3% dels desplaçaments. La distribució modal varia en funció del motiu del desplaçament on es mostra un comportament més sostenible (amb predomini dels modes no motoritzats) per motius personals que ocupacionals (amb predomini del transport privat). L'ús del transport públic és superior en els desplaçaments ocupacionals i de tornada a casa que en la mobilitat personal.

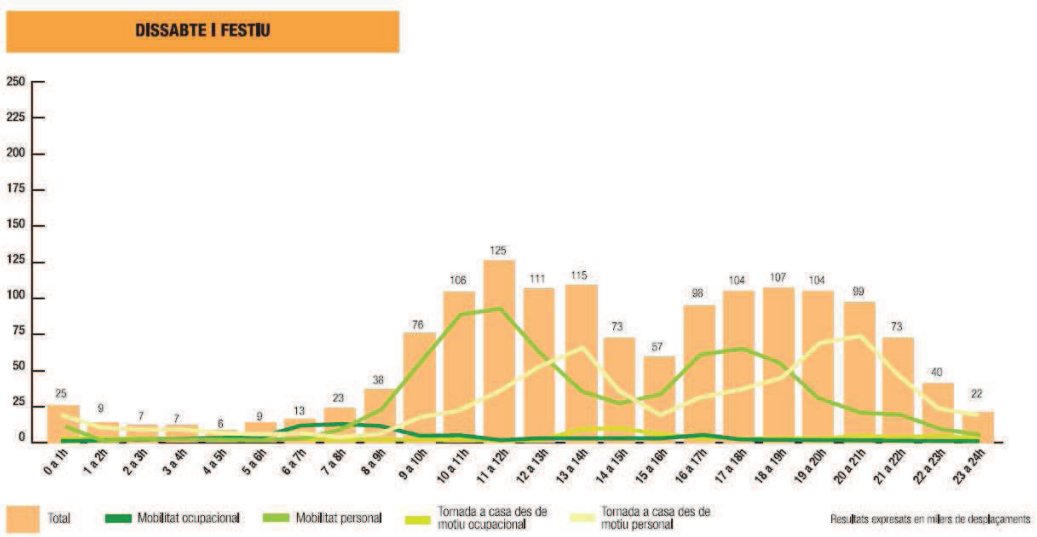
Figura 4.6 Distribució modal dels desplaçaments segons motiu de desplaçament, 2006



Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana, 2006

Figura 4.7 Distribució horària dels desplaçaments, 2006





Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana, 2006

DESPESA MENSUAL DECLARADA EN TRANSPORT PÚBLIC I TRANSPORT PRIVAT

La despesa mensual declarada dels usuaris dels diferents mitjans de transport, residents a les Comarques gironines, és de 43,9 milions d'euros: 5,2 milions en transport públic (11,8 %) i 38,7 milions en transport privat (88,2 %).

TIPUS DE TRANSPORT	POBLACIÓ USUÀRIA	DESPESA MENSUAL MITJANA PER USUARI	DESPESA MENSUAL TOTAL (MILERS)
Transport públic col·lectiu	237.807	16,89 €	4.017 €
Taxi	59.532	19,68 €	1.172 €
Transport públic total	**253.267**	**20,48 €**	**5.188 €**
Benzina	380.230	83,61 €	31.792 €
Aparcament	367.872	8,52 €	3.134 €
Peatge	353.346	10,78 €	3.809 €
Transport privat total	**380.230**	**101,87 €**	**38.736 €**

Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana, 2006

4.2 DESPLAÇAMENTS GENERATS EN EL DESENVOLUPAMENT DEL POUM

Per avaluar la mobilitat generada al Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Blanes s'ha aplicat les ràtios que proposa el Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada a les diferents superfícies de sòl o sostre construït i el nombre d'habitatge que es citen a la memòria del Pla (vegeu la taula 4.4).

Taula 4.5 Ràtio de viatges generats per dia segons els usos

Ús	Nre. de viatges
Habitatge	El valor més gran entre 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Residencial	10 viatges/100m^2 de sostre
Comercial	50 viatges/100m^2 de sostre
Oficines	15 viatges/100m^2 de sostre
Industrial	5 viatges/100m^2 de sostre
Equipaments	20 viatges/100m^2 de sostre
Zones verdes	5 viatges/100m^2 de sòl

Font: Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada, 2006.

El POUM diferencia 4 sectors urbanístics: sector residencial, sector industrial, sector hoteler i sector comercial. Tanmateix, el tipus d'activitat que s'implantarà en cadascun dels sectors es concretarà posteriorment en el planejament derivat, on s'inclourà una anàlisi més detallada de la mobilitat generada per a cada sector.

Partint d'aquesta premissa s'ha calculat la mobilitat generada per a cadascun dels sectors segons les superfícies determinades en el POUM i els usos corresponents, tenint en compte que un cop coneguts els detalls d'actuació de cada zona poden estar sotmesos a modificacions puntuals.

Tot i que el Decret 344/2006 determina una ràtio de 5 viatges/100 m^2 de sòl per a la superfície reservada a zones verdes en aquest estudi s'ha cregut convenient reduir aquest valor tenint en compte la seva ubicació. Així s'ha utilitzat una ràtio de 2,5 viatges/100 m^2 de sòl considerant que es tracta de zones amb baixa capacitat d'atracció de població.

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

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

La mobilitat generada pel POUM és de **59.060 viatges/dia**.

Taula 4.6 viatges al dia generats en cada sector segons les ràtios corresponents a cada ús del sòl.

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
SUD 1 Costa Brava	141.800				
Espais lliures	17.145			2,5 viatges/100m² de sòl	429
Equipaments	13.982	6.991		20 viatges/100m² de sostre	1.398
Residencial		70.315	507	3 viatges/persona	4.183
				Total	**6.010**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
SUD 2 Racó Blau	107.400				
Espais lliures	63.796			1 viatge/100m² de sòl	638
Equipaments	0	0		20 viatges/100m² de sostre	0
Residencial		42.960	429	3 viatges/persona	3.539
				Total	**4.177**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
SUD 3 Les Mimoses	15.900				
Espais lliures	3.180			2,5 viatges/100m² de sòl	80
Equipaments	1.590	795		20 viatges/100m² de sostre	159
Residencial		6.042	60	3 viatges/persona	495
				Total	**734**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
SUD 4 Ronda Oest	190.000				
Espais lliures	28.500			1 viatge/100m² de sòl	285
Equipaments	19.000	9.500		20 viatges/100m² de sostre	1.900
Industrial		133.000		5 viatges/100m² de sostre	6.650
				Total	**8.835**

TOTAL SUD	**19.755**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PA 1 La Sardana	46.042				
Espai lliure	29.925			2,5 viatges/100m² de sòl	748
Residencial		15.960	207	3 viatges/persona	1.708
Total					**2.456**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PA 2 Cala Sant Francesc	301.100				
Espai lliure	24.969			2,5 viatges/100m² de sòl	624
Residencial		92.290		3 viatges/persona	0
Total					**624**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PA 3 Valldolitg 1	3.646				
Espai lliure	1.185			2,5 viatges/100m² de sòl	30
Residencial		3.375	40	3 viatges/persona	330
Total					**360**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PA 4 Valldolitg 3	7.977				
Espai lliure	307			2,5 viatges/100m² de sòl	8
Residencial		10.306	86	3 viatges/persona	710
Total					**717**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PA 5 Puig de la Dona	20.996				
Residencial		8.966	27	3 viatges/persona	223
Total					**223**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PA 6 Mas Güelo	29.597				
Espai lliure	941			2,5 viatges/100m² de sòl	24
Residencial		11.156	29	3 viatges/persona	239
Total					**263**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PA 7 Nylstar 1	35.500				
Espai lliure	4.687			2,5 viatges/100m² de sòl	117
Industrial		22.256		5 viatges/100m² de sostre	1.113
Total					**1.230**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PA 8 Carretera de Lloret	90.000				
Espai lliure	5.999			2,5 viatges/100m² de sòl	150
Industrial		57.880		5 viatges/100m² de sostre	2.894
Total					**3.044**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PA 9 S'abanell	28.658				
Espai lliure	6.780			2,5 viatges/100m² de sòl	170
Hoteler		28.658		10 viatges/100m² de sostre	2.866
Total					**3.035**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PA 10 Cristòfol Colom	13.967				
Espai lliure	1.716			2,5 viatges/100m² de sòl	43
Hoteler		18.531		10 viatges/100m² de sostre	1.853
Total					**1.896**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PA 11 Formentera	20.137				
Espai lliure	2.089			2,5 viatges/100m² de sòl	52
Hoteler		31.116		10 viatges/100m² de sostre	3.112
Total					**3.164**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PA 12 Sant Joan - Molí d'Avall	64.574				
Espai lliure	61.629			2,5 viatges/100m² de sòl	1.541
Residencial		8.430	98	3 viatges/persona	809
Total					**2.349**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PA 13 Sa Massaneda	106				
Residencial		207	3	3 viatges/persona	25
Total					**25**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PA 14 Paradís Av. Europa	24.623				
Residencial		11.970	118	3 viatges/persona	974
Espai lliure	14.091			2,5 viatges/100m² de sòl	352
Comercial		1.991		50 viatges/100m² de sostre	996
Total					**2.321**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PA 15 Peixos Ros	8.076				
Espai lliure	2.567			2,5 viatges/100m² de sòl	64
Industrial		3.580		5 viatges/100m² de sostre	179
Total					**243**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PA 16 Vall de Burg	77.291				
Espai lliure	7.649			2,5 viatges/100m² de sòl	191
Residencial		43.806	437	3 viatges/persona	3.605
Total					**3.796**

TOTAL PA	**25.746**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PMU 1 Nylstar 2	157.300				
Equipaments	7.865	3.933		20 viatges/100m² de sostre	787
Espais lliures	15.730			2,5 viatges/100m² de sòl	393
Industrial		110.110		5 viatges/100m² de sostre	5.506
Total					**6.685**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PMU 2 Rhodia Iberia	63.800				
Equipaments	3.190	1.595		20 viatges/100m² de sostre	319
Espais lliures	6.380			2,5 viatges/100m² de sòl	160
Industrial		44.660		5 viatges/100m² de sostre	2.233
Total					**2.712**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Viatges/dia
PMU 3 Portal Costa Brava	66.200				
Espais lliures	26.480			2,5 viatges/100m² de sòl	662
Hoteler – Comercial		35.000		10 viatges/100m² de sostre	3.500
Total					**4.162**

TOTAL PMU	**13.559**

Font: Lavola

En observar la distribució dels viatges generats segons l'ús del sòl corresponent destaca la generació de prop d'una tercera part dels viatges per part dels usos industrials, seguit dels usos residencials amb un 28,5%.

Taula 4.7 Distribució de la mobilitat generada segons els usos del sòl

Usos	Viatges/dia	% viatges generats
Espais lliures	6.759	11,4%
Equipaments	4.563	7,7%
Residencial	16.838	28,5%
Industrial	18.574	31,4%
Comercial	996	1,7%
Hoteler	7.830	13,3%
Hoteler - comercial	3.500	5,9%
Total	**59.060**	**100,0%**

No es tenen en compte els SUND

Font: Lavola

En aquest estudi, no s'han tingut en compte en la mobilitat total els sectors de Sostre urbanitzable no delimitat, per la falta de concreció en les seves dades. Aquests quan es desenvolupin ho faran mitjançant un Pla parcial específic en cada cas on es detallarà les superfícies de sòl i sostre de cada ús i serà llavors quan es calcularà la seva mobilitat generada.

4.3 CARACTERITZACIÓ DELS DESPLAÇAMENTS GENERATS EN EL DESENVOLUPAMENT DEL POUM

A partir del comportament de la mobilitat vigent (segons dades de les enquestes EMO 2011 i EMQ 2006) s'ha realitzat una estimació del comportament de la mobilitat generada. En aquesta projecció es preveu un lleuger increment dels modes més sostenibles: modes no motoritzats i transport públic, ja que amb les mesures proposades en el POUM cal tendir cap a aquest canvi modal.

Tenint en compte els usos previstos i la caracterització de la mobilitat existent a Blanes es preveu la següent distribució modal:

- Desplaçaments generats en espais lliures: 100% de la mobilitat en modes no motoritzats, ja que es preveu que sigui interna i procedent d'un entorn proper.
- Resta d'usos:
    - 50% intern
        - 40% no motoritzats
        - 15% transport públic
        - 45% modes motoritzats
    - 50% extern
        - 5% no motoritzats
        - 25% transport públic
        - 75% modes motoritzats

L'ocupació del cotxe prevista és de 1,2 persones/vehicle.

Taula 4.8 Mobilitat generada segons usos amb diferent distribució modal

Sector			Mobilitat generada	Mobilitat espais lliures	Mobilitat sense espais lliures
SUD	1	Costa Brava	6.010	429	5.581
SUD	2	Racó Blau	4.177	638	3.539
SUD	3	Les Mimoses	734	80	654
SUD	4	Ronda Oest	8.835	285	8.550
PA	1	La Sardana	2.456	748	1.708
PA	2	Cala Sant Francesc	624	624	0
PA	3	Valldolitg 1	360	30	330
PA	4	Valldolitg 3	717	8	709
PA	5	Puig de la Dona	223	0	223
PA	6	Mas Güelo	263	24	239
PA	7	Nylstar 1	1.230	117	1.113
PA	8	Carretera de Lloret	3.044	150	2.894

Sector			Mobilitat generada	Mobilitat espais lliures	Mobilitat sense espais lliures
PA	9	S'abanell	3.035	170	2.865
PA	10	Cristòfol Colom	1.896	43	1.853
PA	11	Formentera	3.164	52	3.112
PA	12	Sant Joan - Moli d'Avall	2.349	1.541	808
PA	13	Sa Massaneda	25	0	25
PA	14	Paradís - Av. Europa	2.321	352	1.969
PA	15	Peixos Ros	243	64	179
PA	16	Vall de Burg	3.796	191	3.605
PMU	1	Nylstar 2	6.685	393	6.292
PMU	2	Rhodia Iberia	2.712	160	2.552
PMU	3	Portal Costa Brava	4.162	662	3.500
TOTAL			**59.061**	**6.761**	**52.300**

En aplicar la proposta de repartiment modal als viatges generats pels diferents sectors de desenvolupament del POUM (exceptuant SUND) es preveu que la demanda de transport públic sigui de 11.768 viatges/dia (5.230 viatges en bus urbà i 6.538 viatges en serveis interurbans). En transport privat es preveu que es realitzin 31.380 viatges/dia (11.767 urbans i 19.612 interurbans).

5 XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT

5.1 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

5.1.1 ASPECTES GENERALS

Les dimensions del nucli urbà de Blanes, fa que la majoria dels desplaçaments es puguin realitzar a peu, ja que en un radi de 1.000 metres hi trobem el centre urbà i la major part de l'àrea residencial de la ciutat. No obstant això, existeixen alguns elements que dificulten els desplaçaments en aquest mode de transport, que són:

1) **L'elevat pendent d'alguns dels sectors del municipi**. Els carrers amb uns pendents més elevats els trobem principalment a les urbanitzacions perifèriques al centre urbà. En els vials del centre també hi trobem pendents accentuats a carrers de l'entorn de la plaça de l'Església de Sa Carbonera, al barri de Mas Marull i diversos carrers de les zones de Sa Massaneda i la Perla.

2) **La manca d'accessibilitat en alguns dels itineraris que conformen la xarxa per a vianants**. En relació a les mancances en l'accessibilitat, l'Estudi de Mobilitat a Blanes (2003), esmenta els següents carrers amb un major dèficit en quant a amplada de voreres i grau d'utilització: diversos carrers del nucli antic que no han passat a vials de plataforma única, el passeig de Carles Faust i els carrers de Joaquim Ruyra, de l'Esperança, de Sebastià Llorenç, Ripollès – Gironès – de la Selva – St. Pere Màrtir, Anselm Clavé (entre Sta. Cecilia i Joaquim Ruyra), i diferents vials dels barris dels Pins, Mas Borinot-Ca n'Illes, Mas Guelo i Mas Carolet-Ca l'Aguidó. Durant la darrera dècada s'ha iniciat algunes actuacions municipals per millorar l'accessibilitat d'alguns d'aquests sectors (per exemple al barri de Ca l'Aguidó, al passeig Marítim i a alguns vials de primera línia de Mar).

En relació a l'accessibilitat de l'espai públic, Blanes disposa d'un Pla d'accessibilitat de l'any 2001. Tot i que s'han realitzat algunes actuacions de millora de l'accessibilitat des d'aleshores, la taula 5.1. presenta un resum de la situació en cadascun dels sectors de la ciutat.

Taula 5.1. Estat de l'accessibilitat dels sectors urbans de Blanes. Any 2001.

Sector	Característiques
Els Pins	Vials amb poc pendent, però amb voreres molt estretes. El Pla proposa el seu pas a vials de plataforma única i una millora en la distribució del mobiliari urbà.
Els Olivers	Vials amb poc pendent, amb el carrer d'Eivissa sense vorera a una banda.
La Plantera	Els edificis es pleguen formant petites places per a vianants, que en alguns casos són com una petita rambla.
Racó d'en Portes	Vials amb voreres molt estretes i fort pendent.
S'Auger	Carrers estrets amb voreres molt estretes i mobiliari urbà no permet una amplada de pas superior a 90 cm.
Sa Massaneda i la Perla	Voreres estretes i carrers amb fort pendent. Presenta mancances en quant a l'existència de passos per a vianants i a la seva senyalització.
Els Pavos, Quatre Vents i Can Borell	Presenta voreres amples, amb una bona accessibilitat. Només en els sectors més antics s'observen zones de més pendents més accentuats, voreres més estretes i passos per a vianants mal ubicats.
Mas Moixa	Voreres molt estretes o inexistents, i amb alguns sectors pendents d'urbanitzar.
Mas Florit	Voreres amb pendents mitjà o fort, generalment força estretes i amb el mobiliari urbà mal emplaçat.
Mas Cremat	Voreres amb amplades superior a 90 cm, però amb elements de mobiliari urbà mal ubicats. La major part dels vials presenten un cert pendent.
Mas Carolet i Ca l'Aguidó	Vials amb pendent mitjà o fort, amb voreres força estretes o en alguns casos inexistents. Hi manquen els passos per a vianants.
Mas Enlaire	Zona on s'ubica el mercat, l'ambulatori i el cementiri, tot i que presenta voreres estretes i un pendent mitjà o fort.
Mont Ferrant	Carrers tenen amb pendent mitjà o fort, amb voreres de més de 90 cm però amb elements de mobiliari urbà estan mal ubicats.
La Pedrera	Els vials a banda i banda del carrer Joan Carles I, tenen les voreres estretes i sense guals. En el carrer Vila de Lloret existeixen guals de vehicles que provoquen desnivells a les voreres, a més d'alguns elements mal ubicats.
Mas Borinot i Ca n'Illes	Vials amb fort pendent, amb alguns vials sense voreres o molt estretes.
Valldolig	Generalment presenta voreres molt estretes, amb elements de mobiliari urbà que en dificulten el pas, i amb un fort pendent.
Sa Carbonera i Port	Vials molt estretes i amb voreres molt estretes també.
Dintre Vila	Vials força estretes amb voreres bastant estretes. Alguns vials han millorat la seva accessibilitat passant a vials de plataforma única (carrer Bellaire, carrers perpendiculars al Passeig Cortils i Vieta).
Raval i Mas Terrats	La majoria dels vials compten amb voreres molt estretes i amb pendent mitjà – fort. No existeixen guals per a vianants a les cruïlles.
Altres urbanitzacions	Generalment s'emplacen en zones de fort pendent, amb les voreres molt estretes i manca de passos per a vianants.

Font: Pla d'Accessibilitat de Blanes, 2001.

Per altra banda, cal destacar que al 2006-2007 a Blanes es va efectuar una progressiva pacificació del trànsit rodat. Aquesta actuació afectà principalment a banda i banda del carrer Ample. Així mateix, el propi carrer Ample ha passat a tenir un tractament de plataforma única, tot i que es permet la circulació de 6vehicles. També els carrers de sota del carrer Méndez Núñez, al barri de S'Auguer, són ara d'ús exclusiu per a vianants. Així mateix, també han rebut aquest tractament d'altres carrers o passatges dispersos per la ciutat (com per exemple el carrer Vila de París a s'Albanell).

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

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

En primer lloc, cal definir unes condicions mínimes que ha de complir la xarxa d'itineraris principals per a vianants de la ciutat de Blanes. Aquestes condicions haurien de ser les següents:

Acció P1. Disposar d'una amplada suficient per a la mobilitat a peu

Com a criteri general, totes les voreres hauran de disposar d'una amplada mínima lliure d'obstacles de 1,8 metres, tot i que en els vials que conformen la xarxa d'itineraris principals per a vianants i els principals eixos comercials es recomana incrementar aquesta amplada fins a un mínim de **2,0 metres**, o bé de **2,5 metres** en aquells eixos de la xarxa principal que són considerats com a eixos comercials. En l'actual xarxa viària consolidada cal millorar considerablement l'espai destinat als vianants en diversos vials. És el cas de diversos trams de la carretera d'accés a la Costa Brava, a l'avinguda del Maresme, a diversos trams de la carretera de Malgrat, carrer Lluís Companys, al carrer de Joaquim Ruyra...

Acció P2. Complir els criteris d'accessibilitat

En els nous sectors de creixement i en les actuacions de remodelació urbana caldrà aplicar els criteris que fixa l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats, determina els criteris a tenir en compte per a. Aquests criteris.

Acció P3. Garantir una accessibilitat immediata a la xarxa d'itineraris principals per a vianants de tots els nous sectors de creixement

Tot i que les característiques de cadascun del sectors de creixement es definiran i concretaran en el planejament derivat, es recomana que qualsevol sector de creixement disposi d'un accés a la xarxa principal per a vianants a menys de 150 metres, i que qualsevol punt de la ciutat consolidada disposi d'un itinerari de la xarxa principal per a vianants a menys de 200 metres. Aquests criteris de proximitat es compleixen a la xarxa d'itineraris marcada en el plànol 3.

Acció P4. Garantir unes condicions de qualitat mínimes en relació al pendent.

Els recorreguts que conformen la xarxa d'itineraris principal per a vianants hauran de comptar d'un **pendent màxim que no podrà superar el 8%**, i només en casos excepcionals i degudament justificats es podrà arribar puntualment a pendents de fins al 12%. No obstant això, la morfologia de la ciutat de Blanes dificulta molt el compliment de pendents igual o inferiors al 8% a tota la xarxa principal d'itineraris per a vianants en determinats recorreguts. Així, per exemple a

l'avinguda d'Europa presenta pendents mitjans del 8%, el carrer del Maresme que presenta pendents mitjans del 12%, el carrer de Santa Bàrbara amb pendents a l'entorn del 8-9%, etc.

Acció P5. Garantir la connexió als principals pols de mobilitat

La xarxa d'itineraris principals per a vianants ha de **permetre la connexió cap als principals pols de mobilitat** del municipi, és a dir, millorar la connexió a peu cap a l'estació de ferrocarril, 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 la xarxa d'itineraris principals de Blanes hauria de millorar la connexió cap als futurs sectors de creixement de Blanes, cap a l'actual estació de ferrocarril i en l'eix de la carretera de la Costa Brava la qual presentarà diversos sectors de creixement o de millora urbana a banda i banda.

Acció P6. Priorització de la mobilitat "tova" en relació als modes de transport motoritzats

En el desenvolupament del planejament derivat es prioritzarà la mobilitat a peu en relació a la motoritzada, avaluant aspectes com:

a. Prioritzar l'opció del recorregut més curt (en distància) i directe possible en relació als desplaçaments en vehicle privat.

b. Evitar discontinuïtats en el traçat, especialment en els punts de creuament amb la xarxa viària principal i de distribució.

c. En les cruïlles entre la xarxa principal per a vianants i la vialitat secundària o de distribució veïnal, els vianants han de tenir prioritat i es prioritzarà que el creuament es faci al nivell dels vianants.

d. Els vials amb seccions molt estretes (menys de 6 metres) caldrà convertir-los a vials de plataforma única.

Acció P7. 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 en la major part dels vials de fora del centre històric, ja que en general coincideix la xarxa d'itineraris principals per a vehicles i per a vianants.

Acció P8. Fomentar un disseny urbanístic que eviti l'ocupació de l'espai per a vianants per part del trànsit motoritzat

Es proposa fomentar un disseny urbanístic que eviti l'ocupació de l'espai per a vianants per part del trànsit motoritzat (per exemple l'estacionament sobre les voreres). Aquesta actuació s'haurà d'avaluar en cada cas, però en determinats sectors de la ciutat (espais pacificats) i les zones

d'activitat comercial i industrial caldrà garantir la separació entre l'espai destinat a vianants i l'espai dels vehicles, amb l'objectiu d'evitar l'aparcament de vehicles en l'espai per als vianants, ja sigui per mitjà d'elements de mobiliari urbà que impedeixi l'aparcament o bé ubicar-hi el verd urbà a l'espai més proper entre la vorera i l'espai destinat al trànsit motoritzat.

Acció P9. Pacificar els vials que no formen part de la xarxa principal i de distribució del trànsit motoritzat

Pacificar els vials que no formen part de la xarxa principal i de distribució del trànsit motoritzat. En aquells vials que conformen la xarxa de trànsit veïnal caldrà aplicar-hi els criteris de pacificació del trànsit rodat, limitant la velocitat a 30 km/h, definint en quins vials es possible aplicar restriccions al trànsit rodat o bé aplicant dissenys de prioritat invertida, etc.

Acció P10. Garantir la connexió entre la xarxa d'itineraris principals per a vianants interna de Blanes amb la xarxa d'itineraris de fora el nucli urbà

Es proposa garantir la connexió entre la xarxa d'itineraris principals per a vianants interna de Blanes amb la xarxa d'itineraris de fora el nucli urbà, com per exemple els itineraris senyalitzats de la ruta de les Ermites, la ruta del Vilar-Sant Pere del Bosc-Tres Turons, el GR 92, etc.

Acció P11. Actuacions de millora de la xarxa d'itineraris principals per a vianants

El plànol 3 mostra la proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants. Les principals actuacions que es proposen en aquesta xarxa són:

1. Millorar els espais destinats a recorreguts per a vianants.

2. 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.

3. Disposar d'un recorregut segregat per a vianants i ciclistes a la carretera de Malgrat.

4. Millorar la xarxa d'itineraris per a vianants que connecti els barris de Els Olivars, La Plantera i Mas Marull amb l'estació de ferrocarril. Condicionar l'actual pas situat al costat de Nylstar paral·lel a la via del tren. Permetre l'accés a l'estació utilitzant un itinerari menys abrupte que per l'av. Europa i que dóna continuïtat a l'av. Catalunya. Cal tenir en compte l'adequació d'un pas de vianants semaforitzat que garanteixi la seguretat dels vianants alhora de creuar la ctra. de Malgrat.

5. Millorar la seguretat dels vianants a l'av. de l'Estació.

6. Millorar la 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.

7. Peatonalitzar el 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, c. Contolis, c. Sant Josep, c. Sant Bonós, c. Mollet.

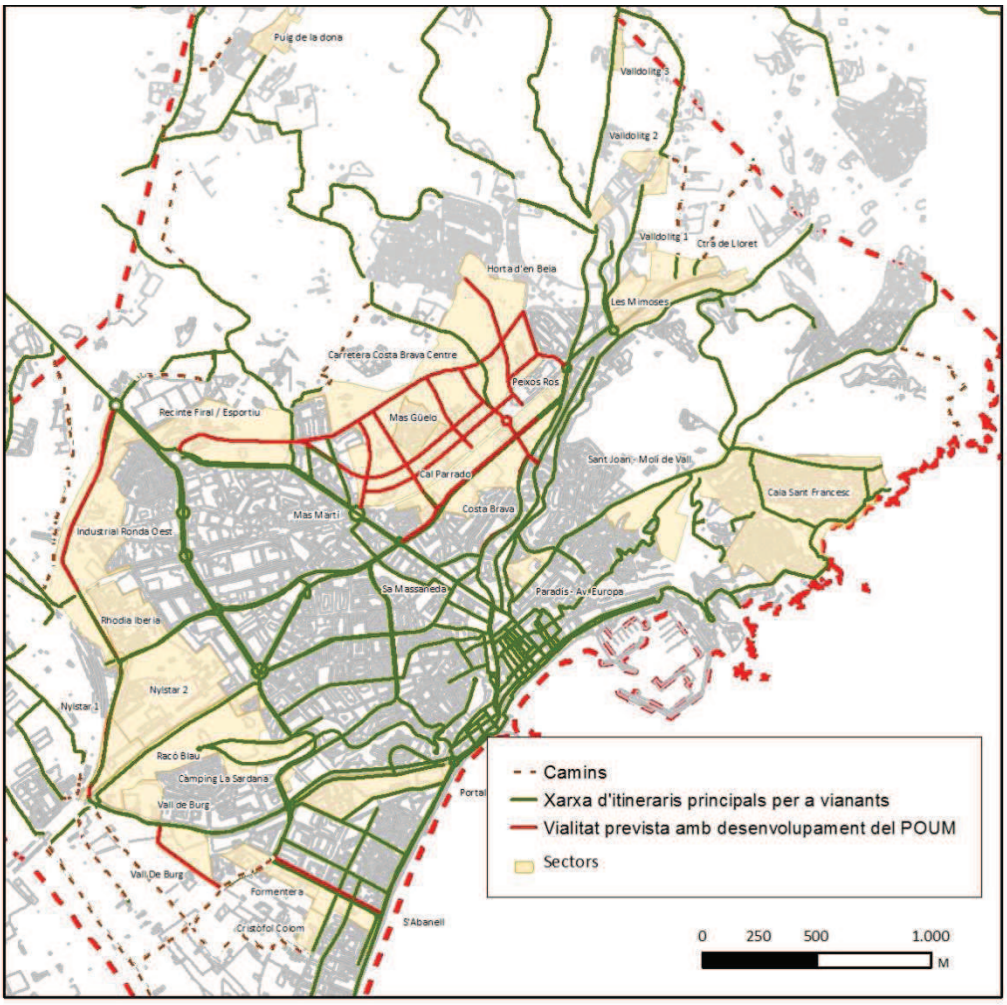
8. Convertir el passeig Carles Faust en un eix per a vianants d'accés al Jardí Botànic i al camí de ronda de Sant Francesc.

9. Adequar el camí de ronda de Sant Francesc i la continuació del pg. de Santa Bàrbara com a eixos de lleure i oci. Aquests permeten connectar amb la urbanització de Santa Cristina i amb Lloret de Mar.

10. Conservar els camins exteriors que recorren per la zona agrícola del Delta del riu Tordera perquè pugin esdevenir eixos cívics adequats per a vianants.

Tot i això, amb el desenvolupament de cadascun dels sectors del POUM es detallarà les actuacions de millora necessàries per garantir en cada cas la connexió a peu des dels diferents sectors.

Figura 5.1 Xarxa d'itineraris principals per a vianants proposada



Font: Lavola

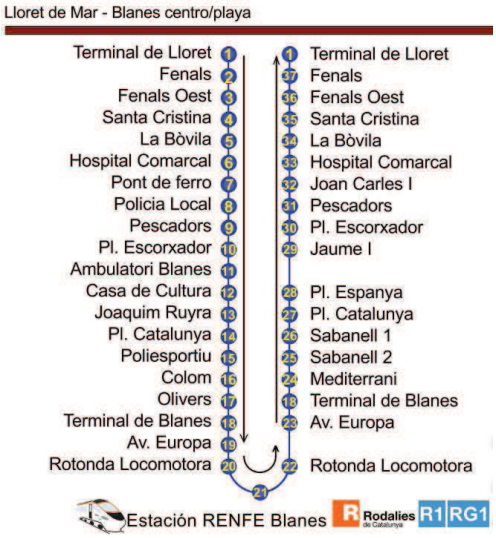
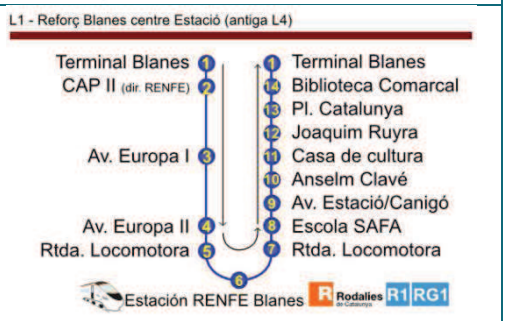
5.2 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A TRANSPORT COL·LECTIU

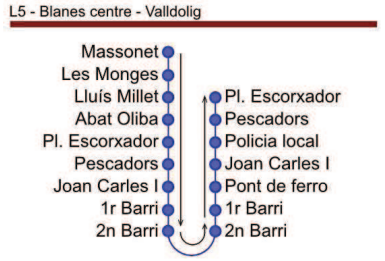
5.2.1 SITUACIÓ ACTUAL

En relació al transport col·lectiu, Blanes compta amb la següent oferta:

- **5 línies de transport urbà o semiurbà de Blanes** (taula 5.1). Les línies L1, L2 i la línia interurbana Costa Brava (que malgrat connectar amb Lloret de Mar realitza un elevat nombre de parades dins del nucli urbà de Blanes, com si es tractés d'una línia urbana més) són que ofereixen una major oferta i freqüència de pas, essent al mateix temps les línies amb una major demanda.

Taula 5.1 Oferta de transport públic urbà de Blanes.

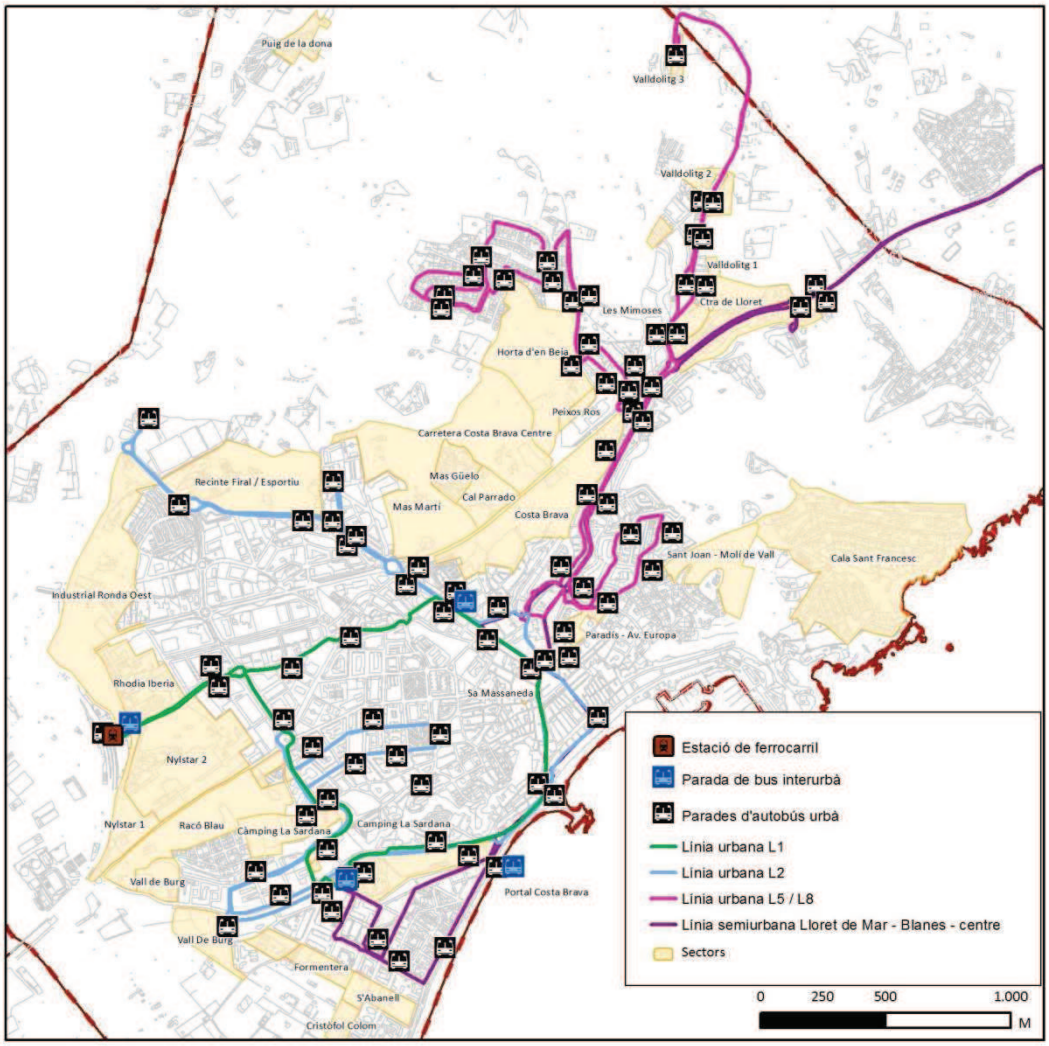
Línia	Exp./dia	Freqüència	Recorregut
Interurbana Costa brava: Lloret de Mar – Blanes centre/platja	Feiners: 42 Festius: 26	Feiners: 20' Festius: 30'	
L1: Reforç Blanes centre Estació	Feiners: 32	Feiners: 30'	

Línia	Exp./dia	Freqüència	Recorregut
L2: Blanes Terminal – Ca la Guidó – Ciutat Esportiva	Feiners: 29 Diumenges: 16	Feiners: 30' Diumenges: 50'	
L5: Blanes Centre – Valldolig	Feiners: 5 Dissabtes: 3 Diumenges: Sense servei	Feiners: >60' Dissabtes: >60' Diumenges: Sense servei	
L8: Blanes Centre – Vistamar	Feiners: 5 Dissabtes: 3 Diumenges: Sense servei	Feiners: >60' Dissabtes: >60' Diumenges: Sense servei	
Beaches-Gardens Open Tour: Pl. Catalunya – Pinya de Rosa	? (abril – octubre)	60'	

Font: Transports Pujol i Pujol SL, 2016

En tot el municipi de Blanes no hi ha cap carril d'ús exclusiu d'autobusos. Tanmateix, en el passeig de S'Abanell i el passeig de la Marina els autobusos tenen prioritat per incorporar-se a les rotondes de la plaça dels Països catalans i de plaça Catalunya just després de sortir de la parada de bus urbà corresponent.

Figura 5.2 Línies d'autobús urbà de Blanes



Font: Lavola

- **Diferents línies de bus interurbà.**
    - **Línia Blanes – Lloret de Mar** (Transport Pujol i Pujol SL). Disposa de 32 expedicions que connecten amb l'estació de Renfe.
    - **Línia Blanes – Lloret de Mar – Tossa de Mar** (Transport Pujol i Pujol SL). Compta amb 13 expedicions a l'hivern i 21 a l'estiu.
    - **Línia Girona – Mataró** (Barcelona Bus SL). Realitza 1 expedició diària per sentit.
    - **Línia Blanes – Girona** (Barcelona Bus SL). Compta amb 4 expedicions per sentit.
    - **Línia Barcelona – Blanes** (Barcelona Bus SL). Disposa de 5 expedicions diàries per sentit i permet connectar amb Calella, Pineda de Mar, Santa Susanna, Malgrat de Mar i Palafolls. A part, es disposa de 7 expedicions que connecten amb l'aeroport del Prat de Llobregat.

- **Línia R1 de ferrocarril de rodalies RENFE entre Maçanet – Massanes i l'Hospitalet de Llobregat**. Compta amb 59 expedicions diàries (36 en sentit Barcelona i 23 en sentit Maçanet) amb una freqüència de pas aproximada de 30 minuts en sentit Barcelona i 60' en sentit Maçanet, amb increments de freqüència a les hores punta. L'estació de Blanes es troba a 2 km del centre urbà. Des de l'estació de Maçanet-Massanes es pot enllaçar amb la línia 2 de rodalies (Maçanet-Massanes – Sant Vicens de Calders), i amb la línia de trens regionals que connecten Barcelona amb Girona, Figueres i Portbou. L'any 2004 es va registrar una mitjana diària de 3.502 usuaris de l'estació de Blanes en dia laborable.

5.2.2 PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA DE TRANSPORT COL·LECTIU

A continuació es detalla les propostes a tenir en compte en relació a la xarxa de transport col·lectiu de Blanes.

Acció T1. Garantir l'accessibilitat al transport col·lectiu urbà a una distància màxima de 750 metres

Actualment, Blanes ofereix cobertura amb transport públic urbà en totes les zones residencials del municipi i tots els sectors de desenvolupament del POUM queden coberts com a mínim per una parada de bus urbà a una distància inferior a 750 metres.

A la taula següent es mostra la distància des de cadascun del sectors fins a la parada de bus urbà més propera. S'ha pintat en color vermell aquelles distàncies que superen els 750m. Per contra, en diversos casos la cobertura dels sectors amb l'oferta de bus urbà és immediata o annexa al sector (indicant com a distància 0 metres).

Tal com s'observa en la taula, en tots els sectors hi ha com a mínim parada d'una de les línies urbanes a una distància inferior a aquesta. Únicament el PA-5 Puig de la Dona es troba allunyat de l'oferta existent.

Sector			Distància a la parada més propera de les línies urbanes			
			L1	L2	L5/L8	Línia Blanes-Lloret
PMU	1	Nylstar 2	42	150	>750	610
PMU	2	Rhodia Iberia	114	402	>750	609
PMU	3	Portal Costa Brava	0	0	>750	0
PA	1	La Sardana	0	0	>750	114
PA	1	La Sardana	0	0	>750	215
PA	2	Cala Sant Francesc	1.061	863	300	600
PA	3	Valldolitg 1	>750	>750	33	387
PA	4	Valldolitg 3	>750	>750	0	500
PA	5	Puig de la Dona	>750	>750	>750	>750
PA	6	Mas Güelo	352	294	491	446
PA	7	Nylstar 1	72	431	>750	788
PA	8	Carretera de Lloret	>750	>750	28	0
PA	9	S'abanell	380	345	>750	122
PA	10	Cristòfol Colom	484	429	>750	251
PA	11	Formentera	327	222	>750	170
PA	12	Sant Joan - Moli d'Avall	666	561	47	285
PA	13	Sa Massaneda	141	192	553	141
PA	14	Paradís - Av. Europa	128	128	>750	459

Sector			Distància a la parada més propera de les línies urbanes			
			L1	L2	L5/L8	Línia Blanes-Lloret
PA	14	Paradís - Av. Europa	168	105	0	105
PA	15	Peixos Ros	759	759	70	131
PA	16	Vall de Burg	399	0	>750	517
PA	16	Vall de Burg	330	82	>750	183
SUD	1	Costa Brava	63	63	0	0
SUD	2	Racó Blau	128	128	>750	358
SUD	3	Les Mimoses	1.300	1.300	0	179
SUD	4	Ronda Oest	55	119	>750	>750
SUND		Recinte Firal / Esportiu	513	0	>750	804
SUND		Valldolitg 2	>750	>750	0	443
SUND		Horta d'en Beia	983	983	0	142
SUND		Carretera Costa Brava Centre	469	469	285	285
SUND		Cal Parrado	266	281	348	322
SUND		Mas Martí	237	53	366	308

Per garantir la cobertura del **PA-5** es proposa estudiar la possibilitat de **prolongar la línia L2** en algunes expedicions per garantir la cobertura d'aquest sector. En aquests moments la línia L2 compta amb una freqüència de pas de 30', i es proposa que fins al PA-5 només es desviï cada 60' o fins i tot valorar si oferir un servei a la demanda en aquest últim tram per a determinades expedicions. Els promotors del sector hauran de garantir el cost de desviament de la línia (4,9km de recorregut) durant 10 anys i del cost d'un punt de parada proper al sector per tal de garantir la cobertura d'aquest. En el mapa 4 es mostra la proposta de desviació del recorregut però aquesta caldrà que es detalli en el desenvolupament del PA, determinant amb major detall les característiques de la prolongació (nombre d'exepedicions...) i que en permetin concretar el cost.

Acció T2. Garantir l'accessibilitat al transport públic interurbà

Els nous sectors de desenvolupament cal que comptin amb connexió amb l'oferta de transport públic interurbà, tant de bus com de ferrocarril.

L'estació de ferrocarril es troba a 2km del centre històric de Blanes, a l'est del municipi, entre la carretera d'accés a la Costa Brava i la carretera de Malgrat. La seva ubicació es troba molt propera amb els sectors situats a la vessant oriental del municipi, sobretot del PMU 1, PMU 2, Pau 7, SUD 2 i SUD 4. Per contra, els sectors situats al nord-est del municipi es troben molt allunyats de l'estació de RENFE.

Pel que fa a l'estació d'autobusos (C. Lluís Companys – Pg. de Catalunya) ofereix una escassa cobertura directa dels diferents sectors del POUM però amb el transport urbà la connectivitat des de pràcticament tot el municipi queda garantida.

L'accessibilitat dels diferents sectors urbans i urbanitzables tant a l'estació de ferrocarril com d'autobusos cal garantir-la per mitjà del transport urbà. En aquest sentit, en el desenvolupament del planejament derivat caldrà definir quines actuacions cal emprendre en cada cas.

Acció T3. Garantir que l'oferta de transport públic existent pugui satisfer la nova mobilitat generada

A banda de la bona cobertura i accessibilitat al servei de bus urbà, cal garantir també que l'actual oferta de transport col·lectiu tingui prou capacitat per absorbir la demanda que es generarà el desenvolupament dels sectors.

A la taula següent es detalla el nombre de viatges diaris previstos en transport públic, tant urbà com interurbà. Cal tenir en compte que aquests viatges corresponen als desplaçaments d'anada i de tornada.

Sector			Mobilitat generada	Mobilitat espais lliures	Mobilitat sense espais lliures	Viatges TP urbà	Viatges TP urbà	Total viatges TP
SUD	1	Costa Brava	6.010	429	5.581	558	698	1.256
SUD	2	Racó Blau	4.177	638	3.539	354	442	796
SUD	3	Les Mimoses	734	80	654	65	82	147
SUD	4	Ronda Oest	8.835	285	8.550	855	1.069	1.924
PA	1	La Sardana	2.456	748	1.708	171	214	384
PA	2	Cala Sant Francesc	624	624	0	0	0	0
PA	3	Valldolitg 1	360	30	330	33	41	74
PA	4	Valldolitg 3	717	8	709	71	89	160
PA	5	Puig de la Dona	223		223	22	28	50
PA	6	Mas Güelo	263	24	239	24	30	54
PA	7	Nylstar 1	1.230	117	1.113	111	139	250
PA	8	Carretera de Lloret	3.044	150	2.894	289	362	651
PA	9	S'abanell	3.035	170	2.865	287	358	645
PA	10	Cristòfol Colom	1.896	43	1.853	185	232	417
PA	11	Formentera	3.164	52	3.112	311	389	700
PA	12	Sant Joan - Moli d'Avall	2.349	1.541	808	81	101	182
PA	13	Sa Massaneda	25	0	25	3	3	6
PA	14	Paradís - Av. Europa	2.321	352	1.969	197	246	443
PA	15	Peixos Ros	243	64	179	18	22	40
PA	16	Vall de Burg	3.796	191	3.605	361	451	811
PMU	1	Nylstar 2	6.685	393	6.292	629	787	1.416
PMU	2	Rhodia Iberia	2.712	160	2.552	255	319	574
PMU	3	Portal Costa Brava	4.162	662	3.500	350	438	788
TOTAL			**59.061**	**6.761**	**52.300**	**5.230**	**6.538**	**11.768**

No es disposa de dades d'ocupació del servei de transport urbà i interurbà existent per manca de facilitació d'aquestes per part de l'empresa operadora. Tot i això, segons les inspeccions de treball de camp realitzades s'observa com l'ocupació de totes les línies, urbanes i interurbanes, poden assumir un elevat percentatge de passatgers ja que es troben lluny de la seva capacitat d'ocupació.

Tot i això, el desenvolupament de cada sector haurà de vetllar perquè aquesta capacitat d'aborció de la mobilitat generada en transport públic sigui assumible. En cas de que no sigui així caldrà proposar mesures per solucionar aquest fet, ja siguin amb l'ampliació de la freqüència de pas d'alguna de les línies existents o amb la creació de noves línies. En aquest sentit, es considera que donada la situació actual, aquestes accions no seran necessàries però si ho fossin el promotor dels sector afectats hauran d'assumir el cost de l'oferta de transport públic necessària.

Acció T4. Preveure 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. Actualment, sembla ser que aquesta demanda està coberta però cal tenir en compte la capacitat de la mobilitat generada pels nous sectors de desenvolupament. Alhora, cal oferir una sincronització entre els horaris del ferrocarril i del bus interurbà i els del transport col·lectiu urbà.

Acció T5. Garantir l'accessibilitat i la circulació fluida dels autobusos

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). Es proposa determinar una sèrie d'eixos de preferència per a autobusos i taxis com a proposta de millora del transport col·lectiu interurbà. Tal com mostra el plànol 4 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 l'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 fluïda i al mateix temps es pot facilitar l'accés a l'oferta de ferrocarril des de Lloret de Mar.
- **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. 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.

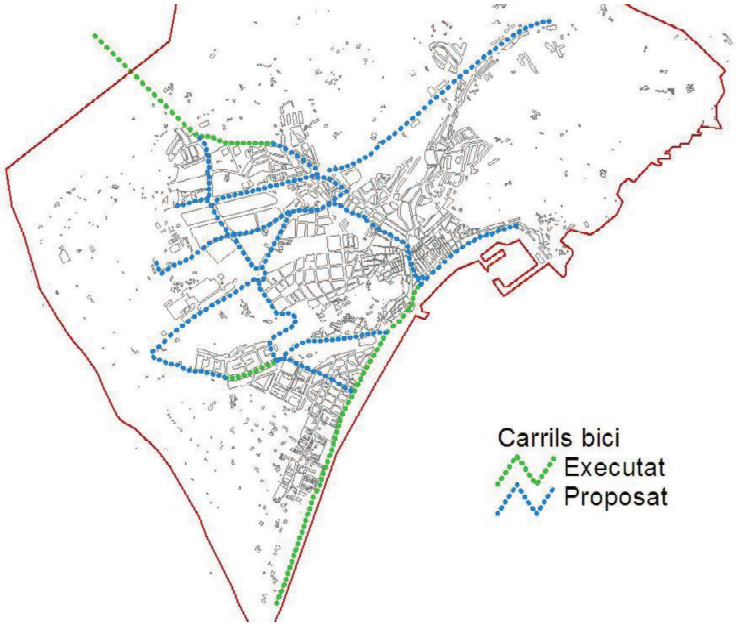
- Nou eix paral·lel a la via de ferrocarril: l'habilitació d'un espai reservat per al transport col·lectiu en aquest nou eix mar-muntanya permet gaudir d'una alternativa a l'avinguda Europa (vial molt densificat amb un elevat volum de trànsit). Tenint en compte que la població que accedeix a Blanes des 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.

5.3 XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETA

5.3.1 SITUACIÓ ACTUAL

Blanes compta amb un embrió de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes. Actualment aquesta xarxa està formada per uns 4,8 km de carrils bici segregats de la calçada (a la carretera de Tordera, al passeig Marítim i a un tram de l'avinguda de Catalunya), i l'estudi de mobilitat realitzat a l'any 2003 preveia completar aquesta xarxa fins a disposar de 16 km de carril bici segregats, tal i com mostra la figura 5.3.

Figura 5.3 Xarxa de carrils bici existents i proposats a Blanes



(Manca carril l'av. Catalunya entre c. Plantera i pg. Marítim)

Font: Estudi de mobilitat de Blanes, 2003.

Actualment, la xarxa de carrils bici presenta problemes d'interconnexió i continuïtat entre ells, i amb mancances en quant al seu dimensionament.

Així, al passeig Marítim existeix un carril bici que connecta la desembocadura de la Tordera amb el passeig Cortils i Vieta i té una longitud de gairebé 2,5 km i compta amb trams que circula a la calçada i d'altres que circula sobre la vorera. Així mateix, en alguns trams es tracta d'un carril bici bidireccional i en d'altres es disposa de dos carrils bici unidireccionals. Quant a l'amplada també hi trobem diferències en la secció, però generalment sempre és inferior als 1,5 metres recomanats, i fins i tot en algun punt té una amplada de només 0,9 metres.

Per altra banda, el carril bici paral·lel a la carretera Gi-600 entre Blanes i Tordera, es va construir aprofitant les obres d'ampliació i millora de la carretera. Té una amplada de 2,3 metres i està segregat de la calçada. Té una longitud de 1,6 km, dels quals 1 km transcórrer dins del terme municipal.

En darrer lloc, existeix un tram de carril bici segregat a l'av. Catalunya, entre els carrers Pablo Neruda i el passeig Marítim, el qual compta amb un traçat de 1,3 km. Es tracta d'un carril bici bidireccional, en el qual part del seu traçat circula per un espai de convivència entre els ciclistes i els vianants.

Actualment el grau d'utilització d'aquests carrils bici resulta notable, principalment en el cas del passeig Marítim, en el passeig de Catalunya i en el carril bici de la carretera de Tordera.

Pg. de Catalunya

Pg. de la Marina

Font: Lavola, 27/12/2007

Per altra banda, tot i que no es troben oberts al trànsit, també disposa de carrils bici, els sectors de nova urbanització de Valldolitg. A més, n'hi ha de previstos a la zona de la SAFA, a la nova urbanització de la zona del barri de la Plaça 11 de setembre, així com al Pla Parcial Costa Brava, que enllaçarà amb la xarxa construïda a Valldolitg. Un altre dels trams que inclouran carril bici és l'antiga carretera de Malgrat, i que ha d'enllaçar amb el carril bici de Can Patalina, a Malgrat de Mar.

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.

5.3.2 PPROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETA

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

Acció B1. Definir unes condicions mínimes de la xarxa d'itineraris per a bicicletes

En primer lloc, cal definir unes condicions mínimes que ha de comptar la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes de la ciutat de Blanes. Aquestes condicions haurien de ser les següents:

1. **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 compta 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. En qualsevol cas les característiques dels diferents itineraris per a bicicletes es prendrà com a referència 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.

2. **Tots els nous sectors de creixement han de disposar d'una accessibilitat immediata a la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes.** Tot i que les característiques de cadascun del sectors de creixement es definiran i concretaran en el planejament derivat, es recomana que qualsevol sector de creixement disposi d'un accés a la xarxa principal per a bicicletes a menys de 200 metres, i que tot sector de la ciutat consolidada disposi d'una itinerari principal per a bicicletes a menys de 250 metres.

3. **Garantir unes condicions de qualitat mínimes en relació al pendent.** Els recorreguts que conformen la xarxa d'itineraris principal per a bicicletes hauran de comptar amb un pendent màxim que no podrà superar el 5%, i només en casos excepcionals i degudament justificats es podrà arribar puntualment a pendents de fins al 8%.

4. **Garantir la connexió als principals pols de mobilitat**. La xarxa d'itineraris principals per a bicicletes ha de permetre la connexió cap als principals pols de mobilitat del municipi, és a dir cap a l'estació de ferrocarril, 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.

5. **Priorització de la mobilitat "tova" en relació als modes de transport motoritzats**. En el desenvolupament del planejament derivat es prioritzarà la mobilitat en bicicleta en relació a la motoritzada, avaluant aspectes com:

    e. Avaluar i prioritzar l'opció del recorregut més curt (en distància) i directe possible en relació als desplaçaments en vehicle privat.

    f. Evitar discontinuïtats en el traçat, especialment en els punts de creuament amb la xarxa viària principal i de distribució.

g. En les cruïlles entre la xarxa principal per a bicicletes i la vialitat secundària o de distribució veïnal, les bicicletes han de tenir prioritat i es prioritzarà que el creuament es faci al nivell dels ciclistes.

h. Els vials amb seccions molt estretes (menys de 6 m) caldrà convertir-los a vials de plataforma única.

6. **Permeabilització de la xarxa viària**. En els punts on la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes i vehicles coincideixin en el traçat, podran conviure en un mateix espai si es compleixen les indicacions del primer punt d'aquest apartat o en cas contrari es preveuran segregats, tot i que en aquest darrer cas, caldrà disposar dels suficients elements que permetin la permeabilització del vial. En aquest sentit es recomana disposar de passos per a vianants / bicicletes separats com a màxim 100-150 metres.

7. **Fomentar un disseny urbanístic que eviti l'ocupació de l'espai per a bicicletes per part del trànsit motoritzat** (per exemple l'estacionament sobre els carrils bici). Aquesta actuació s'haurà d'avaluar en cada cas, però en determinats sectors de la ciutat (espais pacificats) i les zones d'activitat comercial i industrial caldrà garantir la separació entre l'espai destinat a bicicletes i l'espai dels vehicles, amb l'objectiu d'evitar l'aparcament de vehicles en l'espai per als vianants, ja sigui per mitjà d'elements de mobiliari urbà que impedeixi l'aparcament o bé ubicar-hi el verd urbà a l'espai més proper entre la vorera i l'espai destinat al trànsit motoritzat.

8. **Pacificar els vials que no formen part de la xarxa principal i de distribució del trànsit motoritzat**. En aquells vials que conformen la xarxa de trànsit veïnal caldrà aplicar-hi els criteris de pacificació del trànsit rodat, limitant la velocitat a 30 km/h, definint en quins vials es possible aplicar restriccions al trànsit rodat o bé aplicant dissenys de prioritat invertida, etc. Aquestes actuacions s'han d'encaminar a millorar l'espai de convivència entre el trànsit motoritzat i la circulació de ciclistes.

9. **Preveure l'enllaç de la xarxa interna amb l'externa**. El Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya contempla la construcció d'una xarxa de carrils bici de 1.200 km, en 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.

Acció B2. Adequació de diversos itineraris per a bicicletes al nucli urbà

A la memòria urbanística del POUM es proposa la redacció d'un "Pla especial urbanístic dels carrils bici" que té per objecte la definició de la xarxa de carrils bici del municipi, fixant les seves característiques i programar el seu desenvolupament.

El plànol 5 mostra la proposta de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes. A continuació es detalla les principals actuacions que es proposen en aquesta xarxa, tot i que, cal tenir en compte que són únicament indicatives i estan supeditades a la solució que finalment s'adopti en el projecte d'obres de cada itinerari. Es recomana:

1. Creació d'un carril bici segregat a la carretera d'accés a la Costa Brava, des del carrer Safa fins a l'Hospital comarcal, combinant-lo amb vorera-bici en alguns trams.
2. 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.
3. 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.
4. Millorar l'accessibilitat de l'estació de RENFE des de la carretera de Malgrat. La connexió dels barris de Mas Marull i la Plantera amb l'estació de ferrocarril permet 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.
5. Destinar part del passeig marítim a la circulació de bicicletes, establint una vorera-bici en el tram pg. Cortils – pg. Pau Casals – pg. de la Maestrança.
6. 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.
7. 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.
8. A l'eix Rubén Dario – Penedès – Jaume Arcelós, l'av. Europa i Anselm Clavé, es proposa habilitar les voreres d'un dels dos costats de la via com a espai de convivència entre vianants i ciclistes a partir de reduir lleugerament l'amplada del carril de circulació.

Es recomana optar sempre que sigui possible per itineraris segregats fora de la vorera. Tot i això, en aquells recorreguts on l'espai de la calçada no ho permeti s'optarà per aquests itineraris però amb senyalització suficient que permeti garantir la seguretat tant dels ciclistes com dels vianants.

Acció B3. Preveure una important dotació d'aparcament a l'interior de l'edificació

A l'interior de l'edificació cal complir amb les indicacions que planteja el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, segons el qual fixa els següents mínims d'aparcament per a bicicletes a fora de la via pública:

Taula 5.2 Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

Ús	Dotació prevista
Habitatge	màx. entre 2 places/habitatge o 2 places/100 m^2 sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m^2 sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m^2 sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m^2 sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m^2 sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m^2 sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m^2 sòl
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

Font: Decret344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada, 2006.

En aplicar aquestes ràtios en els diferents sectors del POUM de Blanes, s'obté una previsió mínima de **15.919 places** d'aparcament fora de la via pública (taula 5.3.). De forma orientativa cal preveure una reserva d'un espai d'1 m^2 per cada plaça.

Taula 5.3 Places d'aparcament per a bicicletes ubicades fora de la via pública

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
SUD 1 Costa Brava	141.800				
Espais lliures	22.067			1 plaça/100m² sòl	171
Equipaments	17.841	8.921		5 places/100m² sostre	350
Residencial		70.315	507	2 places/habitatge	1.014
					1.535

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
SUD 4 Racó Blau	107.400				
Espais lliures	69.810			1 plaça/100m² sòl	638
Equipaments	0	0		5 places/100m² sostre	0
Residencial		42.960	429	2 places/habitatge	858
					1.496

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
SUD 5 Les Mimoses	15.900				
Espais lliures	3.180			1 plaça/100m² sòl	32
Equipaments	1.590	795		5 places/100m² sostre	40
Residencial		6.042	60	2 places/habitatge	120
					192

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
SUD 6 Ronda Oest	190.000				
Espais lliures	38.000			1 plaça/100m² sòl	285
Equipaments	19.000	9.500		5 places/100m² sostre	475
Industrial		133.000		1 plaça /100m· sostre	1.330
					2.090

TOTAL SUD				**SUD**	**5.313**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
SUND Recinte Firal / Esportiu	132.300				
Espais lliures	26.460			1 plaça/100m² sòl	331
Equipaments	13.230	6.615		5 places/100m² sostre	331
					662

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
SUND Recinte Firal / Esportiu	479.100				
Espais lliures	95.820			1 plaça/100m² sòl	958
Equipaments	47.910	23.955		5 places/100m² sostre	1.198
					2.156

TOTAL SUND	**2.817**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PA 1 La Sardana	46.042				
Espai lliure	29.925			1 plaça/100m² sòl	299
Residencial		15.960	207	2 places/habitatge	414
Total					**713**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PA 2 Cala Sant Francesc	301.100				
Espai lliure	24.969			1 plaça/100m² sòl	250
Residencial		92.290		2 places/habitatge	1.846
Total					**2.095**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PA 3 Valldolitg 1	3.646				
Espai lliure	1.185			1 plaça/100m² sòl	12
Residencial		3.375	40	2 places/habitatge	80
Total					**92**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PA 4 Valldolitg 3	7.977				
Espai lliure	307			1 plaça/100m² sòl	3
Residencial		10.306	86	2 places/habitatge	172
Total					**175**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PA 5 Puig de la Dona	20.996				
Residencial		8.966	27	2 places/habitatge	54
Total					**54**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PA 6 Mas Güelo	29.597				
Espai lliure	941			1 plaça/100m² sòl	9
Residencial		11.156	29	2 places/habitatge	58
Total					**67**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PA 7 Nylstar 1	35.500				
Espai lliure	4.687			1 plaça/100m² sòl	47
Industrial		22.256		1 plaça/100m² sòl	223
Total					**269**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PA 8 Carretera de Lloret	90.000				
Espai lliure	5.999			1 plaça/100m² sòl	60
Industrial		57.880		1 plaça/100m² sòl	579
Total					**639**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PA 9 S'abanell	28.658				
Espai lliure	6.780			1 plaça/100m² sòl	68
Hoteler		28.658		1 plaça/100m² sòl	287
Total					**354**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PA 10 Cristòfol Colom	13.967				
Espai lliure	1.716			1 plaça/100m² sòl	17
Hoteler		18.531		1 plaça/100m² sòl	185
Total					**202**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PA 11 Formentera	20.137				
Espai lliure	2.089			1 plaça/100m² sòl	21
Hoteler		31.116		1 plaça/100m² sòl	311
Total					**332**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PA 12 Sant Joan - Molí d'Avall	64.574				
Espai lliure	61.629			1 plaça/100m² sòl	616
Residencial		8.430	98	2 places/habitatge	196
Total					**812**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PA 13 Sa Massaneda	106				
Residencial		207	3	1 plaça/100m² sòl	6
Total					**6**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PA 14 Paradís Av. Europa	24.623				
Residencial		11.970	118	2 places/habitatge	236
Espai lliure	14.091			1 plaça/100m² sòl	141
Comercial		1.991		2 plaça/100m² sòl	20
Total					**377**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PA 15 Peixos Ros	8.076				
Espai lliure	2.567			1 plaça/100m² sòl	26
Industrial		3.580		1 plaça/100m² sòl	36
Total					**61**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PA 16 Vall de Burg	77.291				
Espai lliure	7.649			1 plaça/100m² sòl	76
Residencial		43.806	437	2 places/habitatge	874
Total					**950**

TOTAL PA	**PA**	**7.201**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PMU 1 Nylstar 2	157.300				
Equipaments	7.865	3.933		1 plaça/100m² sostre	39
Espais lliures	15.730			1 plaça/100m² sòl	157
Industrial		110.110		1 plaça/100m² sostre	1.101
Total					**1.298**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PMU 2 Rhodia Iberia	63.800				
Equipaments	3.190	1.595		1 plaça/100m² sostre	16
Espais lliures	6.380			1 plaça/100m² sòl	64
Industrial		44.660		1 plaça/100m² sostre	447
Total					**527**

Sector i usos	Superfície total	Sostre	Nre. Habitatges	Ràtio	Nre. places
PMU 3 Portal Costa Brava	66.200				
Espais lliures	26.480			1 plaça/100m² sòl	265
Hoteler - Comercial		35.000		1 plaça/100m² sostre	350
Total					**615**

	TOTAL PMU	**2.440**

Font: Elaborat a partir de dades del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Blanes segons el decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada.

Acció B4. Preveure una dotació d'aparcament a la via pública

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 altres aparcaments distribuïts per la via pública.

5.4 XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES

5.4.1 SITUACIÓ ACTUAL

L'estructura de la xarxa viària principal de Blanes està formada per diferents eixos que connecten el municipi amb els pobles veïns i per carrers que uneixen els principals focus atractors de la ciutat.

Pel que fa a les vies que uneixen Blanes amb l'exterior cal destacar:

- **Carretera d'accés a la Costa Brava**: travessa el municipi d'est a oest i es troba a l'extrem septentrional del nucli urbà. Connecta al sud-oest amb Palafolls i Malgrat de Mar i al nord-est amb Lloret de Mar.

- **Carretera de Malgrat de Mar**: eix paral·lel a la costa mediterrània però a 1.300m de distància del mar. Prové de Malgrat de Mar fins arribar a l'avinguda Europa (Blanes). Actualment, s'estan realitzant obres per eixamplar els carrils de circulació i així millorar les condicions de seguretat dels usuaris de la via, ja siguin conductors, vianants o ciclistes.

- **Carretera de Tordera**: connecta el municipi de Blanes amb el poble limítrof de Tordera. Finalitza a la rotonda dels focs, on es troba amb la carretera d'accés a la Costa Brava. Permet connectar els habitants de Blanes amb els nuclis situats al nord del municipi i accedir a la AP-7.

Quant a les vies exclusivament urbanes es poden diferenciar 3 tipus de corredors: les vies que van de mar a muntanya, les vies que circulen en sentit paral·lel a la costa, i les vies que formen un eix perimetral al nucli antic format per alguns trams dels eixos Malgrat-Lloret i mar-muntanya.

<u>Eixos mar – muntanya:</u>

- **Eix Anselm Clavé – Sebastià Llorenç – Joaquim Ruyra – Cortils i Vieta – Ample:** Aquest conjunt de carrers formen el principal eix de connexió del nord amb el centre de Blanes. Es tracta de l'eix urbà municipal que suporta una major intensitat de trànsit. En sentit mar dóna accés al pg. de la Marina i en sentit muntanya connecta amb la ctra. d'accés a la Costa Brava i amb la ctra. de Tordera.
- **Eix Avinguda d'Europa – Plantera – Mallorca – Mediterrani:** Important eix vertical que travessa de nord a sud tot el continu urbà de Blanes, des de la Ctra. de Tordera fins al pg. de S'Abanell. Permet connectar els barris de Mas Florit, Mas Borrel i Quatre Vents amb la zona industrial i amb l'espai d'oci i lleure dels polígons industrials Nord i carretera de l'esatció en sentit muntanya. En senti mar dóna accés a la zona de platges i l'estació d'autobusos. Després del carrer Anselm Clavé constitueix el principal eix del municipi pel que fa a intensitats de trànsit.
- **Avinguda de Catalunya – Passeig de Catalunya:** El conjunt d'ambdues vies formen un eix d'est a oest que la pl. dels Països Catalans (pg. de la Marina) amb la ctra. de Malgrat, constituint l'eix vertebrador dels barris de la Plantera, Mas Marull i Racó d'en Portes. Dóna accés a l'estació d'autobusos de Blanes, a l'actual zona esportiva, a l'oficina de turisme central i a la biblioteca comarcal.
- **Eix Avinguda del Pavos – Maresme:** Transcorre per una densa zona residencial, donant accés al pg. S'Abanell en sentit sud i a l'av. de l'estació en sentit nord.

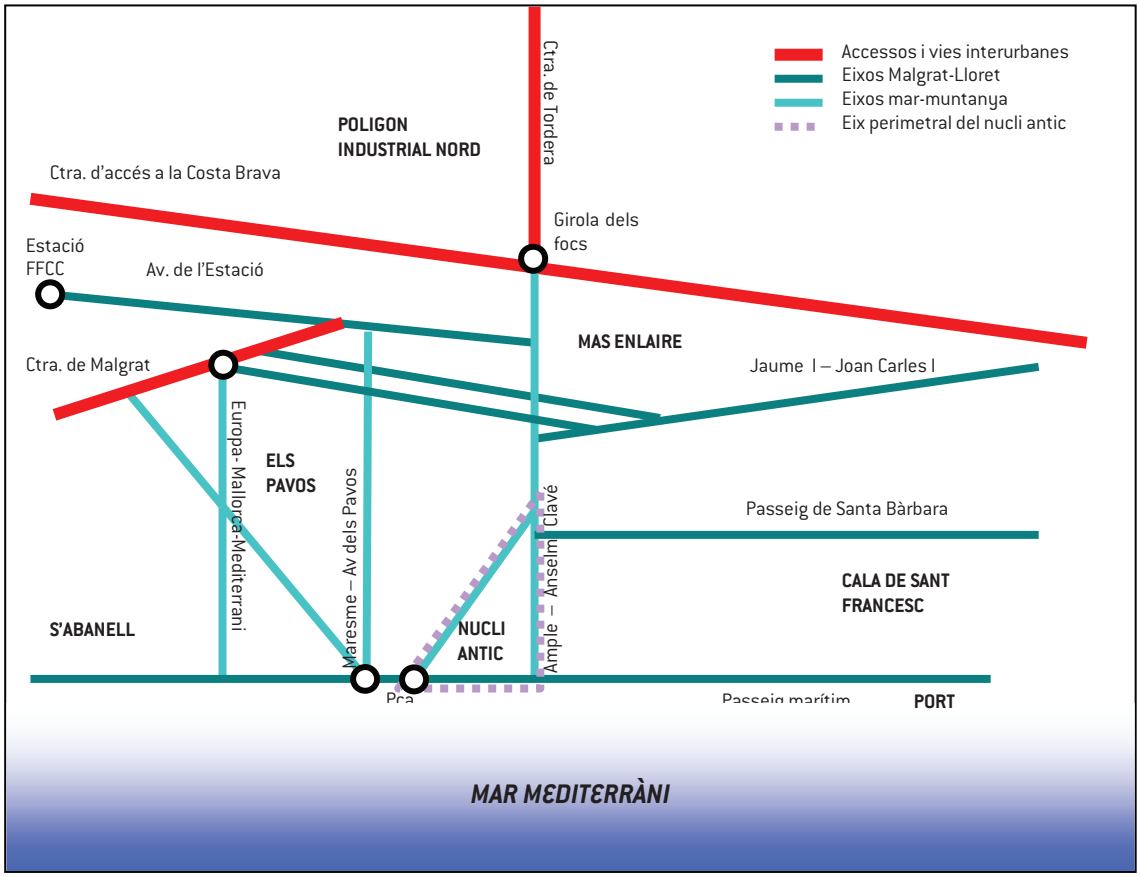
Eixos Malgrat – Lloret

- **Avinguda de l'Estació:** Dóna accés a l'estació de RENFE i al polígon industrial Carretera de l'Estació. En sentit Lloret connecta amb els barris de Mas Moixa i La Perla i amb el carrer Anselm Clavé.
- **Eix Provença – Tarragona – Sebastià Llorens – Pep Ventura:** Travessa d'est a oest la zona residencial de Mas Borrell, La Perla i Mas Enlaire connectant els equipaments esportius i educatius de Mas Borrell (IES S'Agulla, ...), la comissaria de Policia, els jutjats i el mercat municipal.
- **Eix Ruben Dario – Penedès – Jaume Arcelós – Tordera:** Enllaça la carretera de Malgrat amb l'extrem septentrional de la rbla. Joaquim Ruyra. Dóna cobertura als barris de Mas Borrell, Els Pavos i La Perla. Permet accedir a l'Hospital Asil Sant Jaume, a la casa de cultura , servei català i l'escola oficial d'idiomes, i a les instal·lacions esportives i educatives de Mas Borrell.
- **Eix passeig marítim (S'Abanell – Marina – Cortils i Vieta – Pau Casals – Mestrança – Esplanada del Port):** Es tracta del passeig que voreja el mar, des de la platja de S'Abanell (zona de càmpings) fins al port. Es tracta d'un important eix turístic que permet accedir a la zona de platges i al centre històric des dels principals serveis hotelers i càmpings.
- **Carrer de Santa Bàrbara:** Connecta les urbanitzacions orientals del municipi (Cala de Sant Francesc i Residencial Santa Cristina) i el jardí botànic amb el centre urbà.
- **Eix Jaume I el Conqueridor – Joan Carles I:** És un dels principals corredors que uneix el centre de Blanes amb el barri de Valldolitg i connecta amb la ctra. d'accés a la Costa Brava, donant accés a l'Hospital Comarcal de la Selva i a Lloret de Mar.

Eix perimetral del nucli antic

Les principals que delimiten el centre històric són la rbla. Joaquim Ruyra (des de la pl. Catalunya fins a la pl. Solidaritat), pg. Cortils i Vieta i el c. Ample. La unió d'aquets tres carrers forma un polígon triangular que engloba un conjunt de carrers comercials i per vianants al seu interior.

Figura 5.4 Esquema bàsic de la xarxa viària de Blanes



Font: Agenda 21 Local de Blanes

La resta de vials urbans conformen la xarxa de distribució veïnal del municipi.

Intensitats de trànsit

Pel què fa les intensitats viàries es disposa de dades del Pla d'Aforaments de 2015 que edita la Direcció General d'Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya. Concretament, es pot conèixer el nombre de vehicles que circulen per les carreteres GI-600 i GI-682, les principals vies d'entrada al nucli de Blanes.

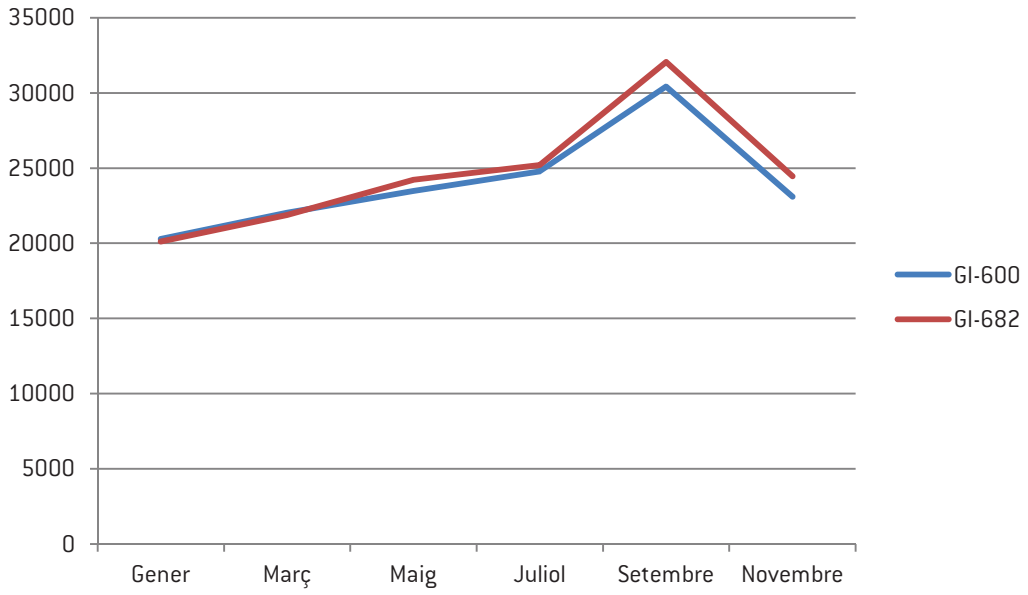
Taula 5.4 IMD de les principals vies interurbanes d'accés a Blanes

Carretera	pk	IMD	% pesants
GI-600	3,125	24.013	5,56%
GI-682	4,000 (Blanes)	15.223	8,67%
GI-682	7,950 (Lloret de Mar)	24.656	4,52%

Font: Pla d'Aforaments de 2015 - Direcció General d'Infraestructures i Mobilitat (Generalitat de Catalunya)

En aquestes vies es disposa d'aforaments realitzats durant dos dies feiners cada dos mesos. Aquestes dades permeten veure l'evolució mensual del trànsit. El gràfic següent mostra l'evolució del trànsit al llarg de l'any, registrant un increment de mobilitat els mesos d'estiu.

Figura 5.5 Evolució del trànsit de les principals vies interurbanes d'accés a Blanes



Font: Pla d'Aforaments de 2015 - Direcció General d'Infraestructures i Mobilitat (Generalitat de Catalunya)

Pel que fa a la intensitats de trànsit de les vies urbanes no es disposa de dades actuals que permetin conèixer el trànsit de les principals avingudes i carrers de la ciutat. L'Estudi de Mobilitat realitzat per l'Ajuntament l'any 2003 inclou una anàlisi de les intensitats de trànsit de la xarxa viària urbana, però es considera que aquestes dades són massa antigues com per tenir-se en compte.

En qualsevol cas, cap dels vials de la xarxa viària urbana de Blanes presenta problemes de capacitat de trànsit ni saturació.

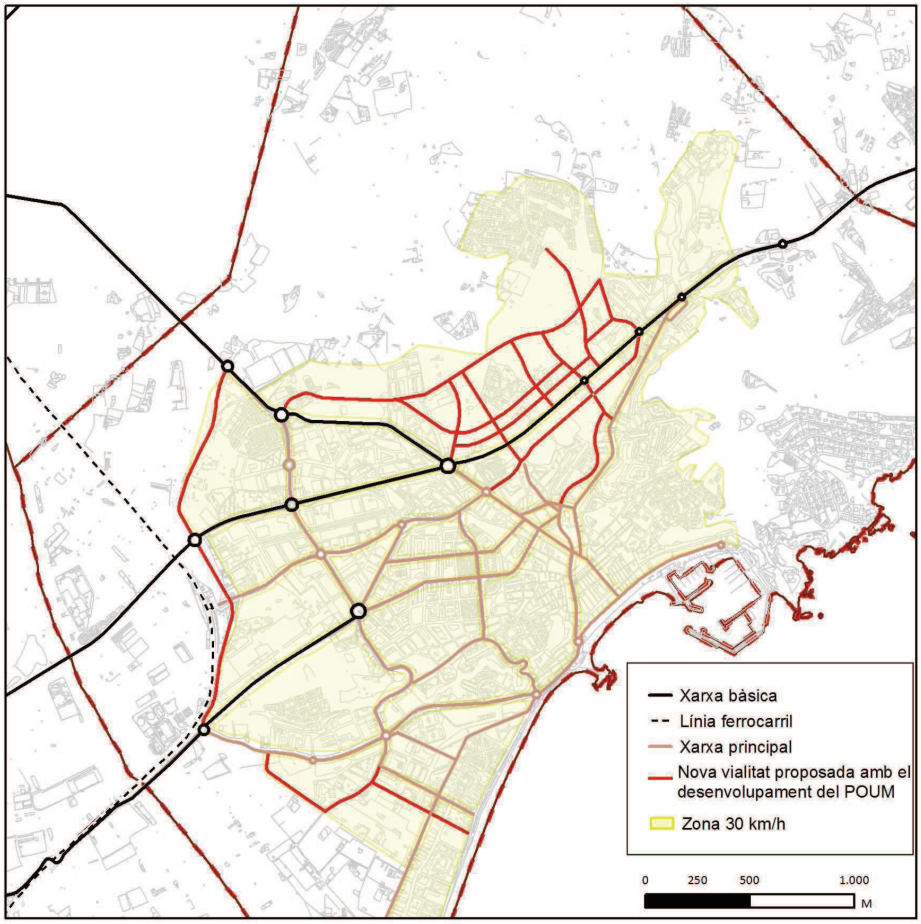
5.4.2 PROPOSTA D'ACTUACIONS EN RELACIÓ A LA XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES

Els principals criteris que es recomana incorporar en el POUM de Blanes en relació a la xarxa d'itineraris principals per a vehicles es detallen amb les accions següents:

Acció V1. Aplicar una major jerarquització de la xarxa viària del municipi

En els principals vials 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 (la progressiva adequació a zones 30, l'avaluació a implantar zones de prioritat invertida o vials de convivència...), en el sectors marcats en groc a la figura 5.6.

Figura 5.6 Xarxa principal i de distribució i zones on aplicar la pacificació de l'espai públic (en groc)



Font: Lavola

Acció V2. Tots els vials previstos en la xarxa d'itineraris per a vehicles compten amb amplada suficient

La nova vialitat proposada en el POUM proposada com a itinerari per a vehicles ja es preveu que tinguin un amplada igual o superior als 10 metres, tal com fixa el Decret 344/2006.

Acció V3. Garantir la connectivitat amb els principals focus atractors de població

Segons l'article 18 del decret 344/2006 la xarxa bàsica per a vehicles prevista en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada ha d'assegurar la connexió dels sectors amb els principals nodes que generin un elevat nombre de desplaçaments. En el cas de Blanes es proposa donar accés a:

- 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 Arceló).
- Ambulatori (av. Europa).
- Biblioteca comarcal (pg. de Catalunya).
- Casa de cultura / Servei català / Escola oficial d'idiomes (c. Jaume Arceló 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 atractors 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).

Acció V4. Garantir la continuïtat de la xarxa bàsica per a vehicles

El plànol 6 mostra la proposta de xarxa d'itineraris principals per a vehicles. Les principals actuacions que es proposen en aquesta xarxa són:

1. Disposar d'una xarxa d'itineraris per a vehicles que permeti connectar amb els principals focus atractors de població.

2. Aprofitar la creació de nous vials en l'àmbit dels sectors de desenvolupament perquè formin part de la xarxa d'itineraris per a vehicles com a vials alternatius als actuals:

    a. Eix paral·lel a la via del tren entre la ctra. de Malgrat i la ctra. de Tordera. Permetrà absorbir part del trànsit actual de l'av. Europa.

    b. Eix paral·lel a la ctra. d'accés a la Costa Brava que travessa els sectors de creixement situats al nord d'aquest vial. Es tractarà bàsicament d'un eix de connexió veïnal entre els nous sectors de creixement i les urbanitzacions existents. D'aquesta forma s'evitarà que la ctra. d'accés a la Costa Brava hagi d'absorbir la nova mobilitat generada al nord d'aquest eix. Tenint en compte l'elevada intensitat de trànsit d'aquesta via és convenient disposar d'un eix alternatiu per on circulin aquest nous desplaçaments.

    c. 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.

    d. 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.

3. La millora prevista en el c. Formentera (on es preveu que aquest connecti el c. Mallorca amb el pg. S'Abanell, unint-se amb l'actual c. Vila de Paris) permetrà que aquest esdevingui un important eix per a vehicles que facilitarà la connexió amb els sectors turístics de la zona.

4. Pacificar el passeig S'Abanell esdevenint un eix de caràcter més veïnal donant major importància al c. Cristòfol Colom (on a partir de les millores previstes passarà a ser un important eix Malgrat-Lloret de connexió entre s'Abanell i el centre de la ciutat).

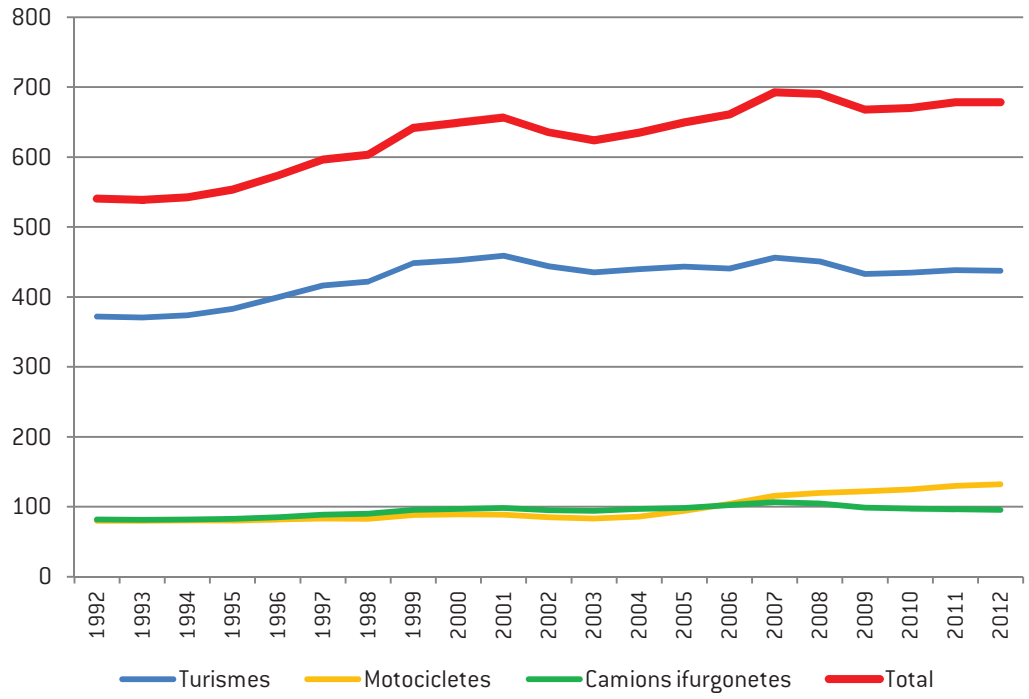
5.5 RESERVES D'ESPAIS PER A APARCAMENT

5.5.1 SITUACIÓ ACTUAL

L'any 2014 Blanes comptava amb un parc mòbil de 27.291 vehicles, dels quals els 64,2% eren turismes, el 20,5% motocicletes, el 13,4% camions i furgonetes, l'1,7% autocars i un 0,2% tractors industrials.

L'índex de motorització de Blanes és de 678 vehicles per cada 1.000 habitants. L'evolució d'aquest valor fou creixent progressivament des de 1992 fins a 2001, experimentant una lleugera davallada entre els anys 2001 i 2003. A partir de 2004 es va començar a recuperar assolint valors superiors a 2001. Durant els anys 2007 i 2008 es va registrar un fort increment i que es va reduir al 2009. Des d'aleshores l'índex es troba força estancat (figura 5.6.)

Figura 5.7 Evolució de l'índex de motorització de Blanes per cada 1.000 habitants (1992-2012)



Font: Institut d'Estadística de Catalunya

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 de motorització són aquelles on el padró d'habitants és inferior a 2.000 habitants. Per contra, a major nombre d'habitants l'índex de motorització també és inferior, ja que predominen els desplaçaments interiors al disposar d'una major oferta d'equipaments i serveis. Els municipis amb escassa població tendeixen a necessitar desplaçar-se a altres municipis propers de majors dimensions per gaudir d'una oferta laboral, acadèmica i d'oci més variada, requerint el vehicle privat.

Concretament, Blanes es troba en penúltima posició del rànquing comarcal de vehicles/1.000 habitants, just per davant de Lloret de Mar. Cal tenir en compte que Blanes disposa de servei de transport col·lectiu urbà, interurbà i de ferrocarril, provocant que molts dels desplaçaments es puguin realitzar sense necessitat de transport privat i així reduir la taxa de motorització.

Taula 5.5 Índex de motorització segons tipus de vehicle. Municipis de la comarca de la Selva, 2012

Municipi	Per 1.000 habitants			
	Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes	Total
Riudellots de la Selva	714,78	91,8	384,88	1.459,99
Brunyola	685,14	123,43	362,72	1.221,66
Susqueda	666,67	104,76	409,52	1.180,95
Sant Feliu de Buixalleu	643,4	119,29	327,41	1.162,44
Massanes	628,69	95,64	265,82	1.133,61
Osor	682,93	70,95	323,73	1.090,91
Vilobí d'Onyar	625,94	102,52	209,63	994,1
Fogars de la Selva	551,34	101,37	193,59	897,97
Amer	553,36	88,27	194,55	866,93
Sant Julià del Llor i Bonmatí	562,7	83,6	176,85	866,56
Sant Hilari Sacalm	551,71	76,31	183,03	856,42
Cellera de Ter, la	561,47	76,48	181,03	851,89
Riudarenes	516,51	79,36	185,32	828,44
Breda	536,5	97,16	137,51	802,76
Riells i Viabrea	532,41	84,42	151,51	799,5
Vidreres	520,95	74,5	156,88	785,44
Maçanet de la Selva	509,69	71,36	169,06	780,91
Tossa de Mar	433,97	192,88	130,71	779,23
Sils	513,85	66,99	143,63	761,66
Hostalric	532,11	76,66	127,43	754,11
Caldes de Malavella	502,9	69,3	127,14	730,45
Santa Coloma de Farners	483,93	74,47	128,37	720,6
Anglès	481,9	73,44	132,02	713,76
Arbúcies	455,72	69,28	148,35	694,11
Blanes	437,6	132,19	95,61	678,42
Lloret de Mar	378,16	124,84	86,64	606,85

Font: Institut d'Estadística de Catalunya

Segons dades de 2001 la ràtio de vehicles per habitatge convencional de Blanes és d'1,8 vehicles/habitatge (1,5 turismes/habitatge).

Segons l'estudi de mobilitat de Blanes (2003) el municipi compta amb 19.600 places d'aparcament, de les quals poc més de la meitat es troben a fora de la calçada (53%). En aquest estudi es detecta un dèficit d'aparcament de 650 places entre diferents sectors ja urbanitzats del municipi, però sobretot es concentren en el nucli antic.

Segons aquest estudi cal garantir l'aparcament en origen i limitar-lo en destinació, mantenint l'accessibilitat a les zones de més activitat. Per aquest motiu es proposa la supressió

d'aparcament en alguns carrers popers al centre urbà i comercial per tal de facilitar els desplaçaments a peu i millorar la seguretat dels vianants.

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. Per contra, hi ha zones com S'Abanell i La Plantera on l'oferta fora de calçada supera el nombre de turismes censats. Tot i això, cal tenir en compte que ambdós sectors amb superàvit d'estacionament són de les principals zones on es concentren les segones residencies i una important oferta d'allotjament i oci per a turistes, provocant que els caps de setmana i estius aquestes places ja quedin cobertes.

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

- Augmentar l'oferta de pàrkings 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.
- Ampliar el pàrking del passeig Marítim.
- Crear un pàrking subterrani al passeig de Francesc Folguera amb places de concessió per a residents.
- 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.

5.5.2 L'APARCAMENT DELS SECTORS I PROPOSTES D'ACCIÓ

A continuació es presenten les propostes d'actuació referents a aparcament a tenir en compte en el desenvolupament del POUM.

Acció A1. Reserva d'aparcament fora de la via pública

Pel que fa a l'aparcament de vehicles a fora de la via pública, el Decret 344/2006 exigeix les següents ràtios mínimes d'aparcament a fora de la via pública:

En habitatges	Per turismes cal: El valor més elevat entre: 1 plaça/ habitatge o 1plaça/100 m^2 de sostre o fracció (la dimensió mínima de la plaça ha de ser de 4,75*2,40m) Per motocicletes cal: El valor més elevat entre: 0,5 places/ habitatge o 1plaça/200 m^2 de sostre o fracció (la dimensió mínima de la plaça ha de ser de 2,20*1,00m)

Tot i això, la normativa del POUM fixa unes ràtios de previsió d'aparcament ajustades en funció de la superfície dels habitatges. Concretament, l'article 57 de la normativa urbanística del POUM de Blanes determina:

En totes les edificacions de nova planta, i en les ampliacions que suposin un increment de volum superior al 50%, els projectes hauran de preveure en l'interior de l'edifici o en terrenys edificables de la mateixa propietat a raó d'un mínim de vint metres quadrats (20 m2) per plaça, incloses rampes d'accés, àrees de maniobra, illetes i voreres, com a mínim les places d'aparcament que s'especifiquen a continuació :

a) Edificis de habitatges:

Habitatge de superfície construïda igual o inferior a 60m^2	*1 plaça/hab*
Habitatge de sup. const. superior a 60 i inferior a 120m^2	*1,5 places/hab*
Habitatge de superfície construïda igual o superior a 120m^2	*2 places/hab*

En el supòsit que el resultat global doni un nombre diferent de la unitat sencera, la part addicional de 0,5, no generarà una nova plaça d'aparcament.

D'altra banda, la normativa urbanística del POUM determina la necessitat de reservar diverses places d'aparcament en altres usos del sòl diferents a habitatge. Concretament, determina:

En sòl urbanitzable, els plans parcials hauran de preveure dins la seva normativa el mateix estàndard mínim de nombre de places d'aparcament, podent-se complementar aquesta previsió amb una reserva addicional de superfície d'estacionament a l'aire lliure.

b) Locals, oficines, despatxos i serveis: una plaça d'aparcament per cada 100 m2 de superfície construïda. Serà d'aplicació la regulació continguda a l'apartat "a) Edificis d'habitatges"

c) Establiments comercials: es fixa un mínim d'una plaça d'aparcament per cada 100 m2 de superfície construïda. Serà d'aplicació la regulació continguda a l'apartat "a) Edificis d'habitatges". Pels grans establiments comercials s'estarà al que disposa el Decret Llei 1/2009, de 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials.

d) Establiments hotelers: Es fixa, dintre del recinte, un mínim d'una plaça d'aparcament per cada dues habitacions de l'establiment. Serà d'aplicació la regulació continguda a l'apartat "a) Edificis d'habitatges"

e) Establiments d'allotjament col·lectiu: Es fixa, dintre del recinte, un mínim d'una plaça d'aparcament per cada cinc places de residència. Serà d'aplicació la regulació continguda a l'apartat "a) Edificis d'habitatges"

f) Establiments d'ús industrial: es fixa un mínim d'una plaça d'aparcament per cada 100m2 de superfície construïda.

g) Activitats recreatives en edificis de superfície superior a 150m^2: es fixa un mínim d'una plaça d'aparcament per cada 20 localitats o usuaris, i una plaça d'aparcament per cada 15 localitats o usuaris en locals amb aforament igual o superior a 500 localitats. Serà d'aplicació la regulació continguda a l'apartat "a) Edificis d'habitatges"

h) Els edificis d'equipaments disposaran de les places adequades en cada cas, a la seva ubicació i necessitats

i). Per tot ús legalment permès, que no figuri relacionat en aquesta Norma, hauran de preveure'ns en els projectes d'edificació, les places d'aparcament que precisi en cada cas l'ajuntament.

j) En tots els casos, el nombre de places d'aparcament s'adequarà a més, a la regulació sectorial específica per a cada activitat, i a la legislació vigent sobre mobilitat.

Tenint en compte aquestes determinacions es calcula el nombre de places a preveure en cada sector segons ambdues normatives (Decret 344/2006 i normativa urbanística). En relació a la reserva de places per a motos s'ha aplicat únicament els criteris del Decret 344/2006 per a habitatges ja que la normativa urbanística no recull cap especificitat.

Les places referents a usos hotelers no s'han pogut calcular perquè es desconeix el nombre d'habitacions previstes en cada cas que permeti definir la dotació necessària.

En el cas de les places corresponents a usos residencials s'ha calculat en cada cas les places necessàries segons la superfície mitjana dels habitatge. Aquest valor és estimatiu, ja que pot ser que les dimensions dels habitatges no siguin homogènies dins de cada sector i calgui ajustar la dotació en cada cas quan es desenvolupi el sector.

Taula 5.6 Dotació de places d'aparcament a reservar fora de la via pública

Clau		Sector	Places per a cotxes			Places per a motocicletes
			Residencial	Comercial	Industrial	Residencial
SUD	1	Costa Brava	1.014			253
SUD	2	Racó Blau	643			214
SUD	3	Les Mimoses	90			30
SUD	4	Ronda Oest			1.330	
PA	1	La Sardana	311			103
PA	2	Cala Sant Francesc				
PA	3	Valldolitg 1	60			20
PA	4	Valldolitg 3	129			43
PA	5	Puig de la Dona	54			14
PA	6	Mas Güelo	58			15

Clau		Sector	Places per a cotxes			Places per a motocicletes
			Residencial	Comercial	Industrial	Residencial
PA	7	Nylstar 1	223			
PA	8	Carretera de Lloret	579			
PA	9	S'abanell				
PA	10	Cristòfol Colom				
PA	11	Formentera				
PA	12	Sant Joan - Moli d'Avall	147			49
PA	13	Sa Massaneda	5			2
PA	14	Paradís - Av. Europa	177	20		59
PA	15	Peixos Ros			36	
PA	16	Vall de Burg	656			219
PMU	1	Nylstar 2			1.101	
PMU	2	Rhodia Iberia			447	
PMU	3	Portal Costa Brava		350		
TOTAL			**4.146**	**370**	**2.914**	**1.021**

Font: Elaboració pròpia a partir de les ràtios que marca el Decret 344/2006 sobre l'elaboració d'Estudis de la Mobilitat Generada

Tenint en compte aquestes consideracions la dotació d'aparcament a fora de la via pública que ha de preveure el POUM de Blanes és de com a mínim **7.430 places per turismes i 1.021 places per motocicles**.

Tot i això, 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:

1. **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).

2. **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.

Acció A2. Reserva de places d'aparcament per a la càrrega i descàrrega de mercaderies

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 m^2 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 m^2 de venda han de disposar d'un altre moll de càrrega i un altre més per a cada un dels següents 10.000 m^2. 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 m^2 d'ús d'oficines. En el cas de Blanes es desconeix exactament quina superfície es destinarà a aquests usos, tot i això els sectors amb possibilitat de necessitar reserves de places de càrrega i descàrrega són:

- SUD 4 Ronda Oest
- PA 7 Nylstar
- PA 8 Carretera de Lloret
- PA 14 Paradís Av. Europa
- PA 15 Peixos Ros
- PMU 1 Nylstar 2
- PMU 2 Rhodia Iberia
- PMU 3 Portal Costa Brava

En tot cas, en els estudis d'avaluació de la mobilitat del planejament derivat caldrà concretar aquests aspectes.

Acció 3. Augmentar l'espai d'aparcament destinat a zona blava

Es proposa augmentar la dotació d'aparcament existent de zona blava. La transformació d'aparcaments actuals en estacionaments públics de zona blava pot garantir una major rotació i aprofitament dels aparcaments. Aquesta mesura pot contribuir a millorar la capacitat de l'aparcament en determinades zones del municipi.

ANNEX CARTOGRÀFIC

1.1. Situació

1.2. Usos del sòl

2. Avaluació de la mobilitat generada

3. Xarxa d'itineraris principals per a vianants

4. Xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu

5. Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes

6.1 Xarxa bàsica d'itineraris principals per a vehicles

6.2. Xarxa bàsica d'itineraris principals per a vehicles

Limit municipal

Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, ETRS89, basat en l'el·lipsoide GRS80, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich.

E 1:250.000 a DINA3

N

0 1.000 2.000 3.000 m

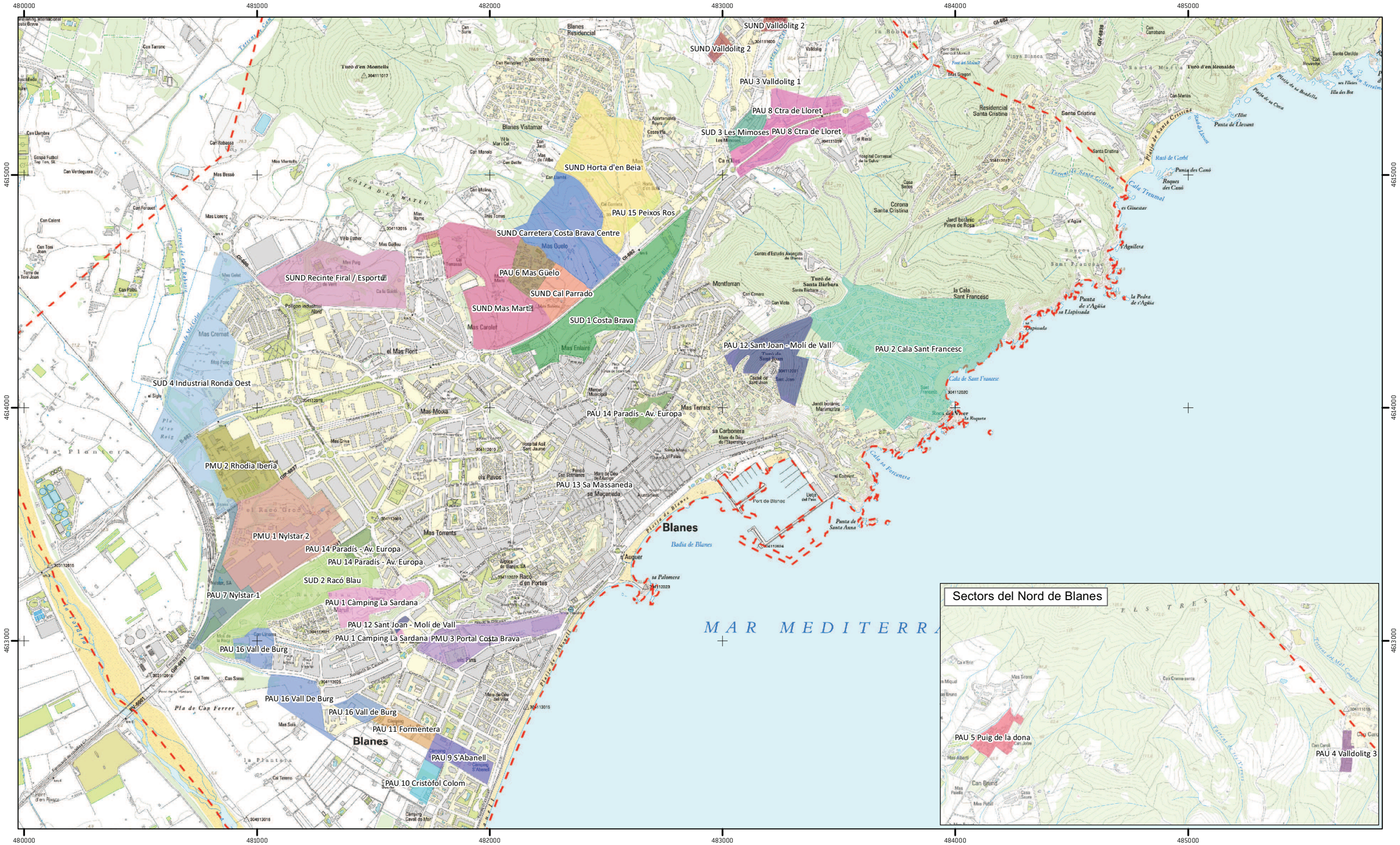
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE BLANES
AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Mapa 1.1. Situació

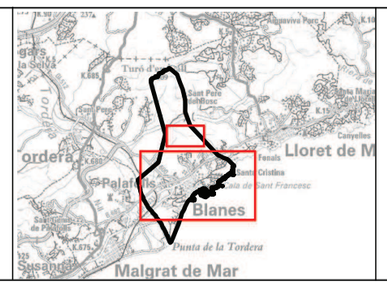
Realització:

lavola
cosostenibilitat

Febrer del 2017



PAU 1 Camping La Sardana	PAU 2 Cala Sant Francesc	PMU 1 Nylstar 2	SUND Carretera Costa Brava Centre
PAU 10 Cristòfol Colom	PAU 3 Valldolitg 1	PMU 2 Rhodia Iberia	SUND Horta d'en Beia
PAU 11 Formentera	PAU 4 Valldolitg 3	PMU 3 Portal Costa Brava	SUND Mas Martí
PAU 12 Sant Joan - Molí de Vall	PAU 5 Puig de la dona	SUD 1 Costa Brava	SUND Recinte Firal / Esportiu
PAU 13 Sa Massaneda	PAU 6 Mas Güelo	SUD 2 Racó Blau	SUND Valldolitg 2
PAU 14 Paradís - Av. Europa	PAU 7 Nylstar 1	SUD 3 Les Mimoses	
PAU 15 Peixos Ros	PAU 8 Ctra de Lloret	SUD 4 Industrial Ronda Oest	
PAU 16 Vall De Burg	PAU 9 S'Abanell	SUND Cal Parrado	



Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, ETRS89, basat en l'el·lipsoide GRS80, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich.

E 1:15.000 a DINA3

N

0 100 200 300 m

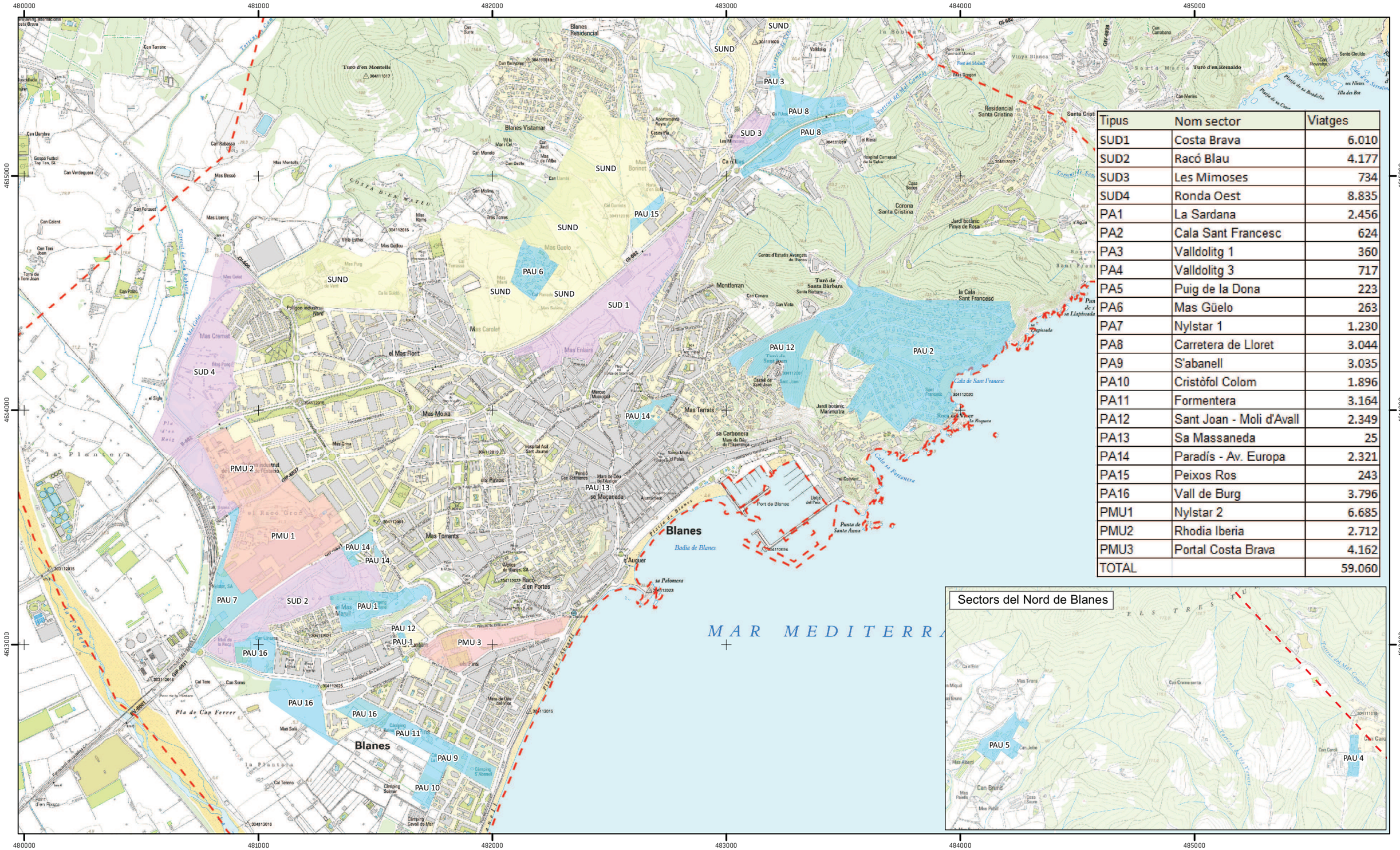
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE BLANES
AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Mapa 1.2. Situació

Realització:

lavola
cosostenibilitat

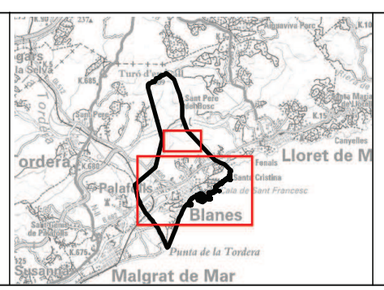
Febrer del 2017



Tipus	Nom sector	Viatges
SUD1	Costa Brava	6.010
SUD2	Racó Blau	4.177
SUD3	Les Mimoses	734
SUD4	Ronda Oest	8.835
PA1	La Sardana	2.456
PA2	Cala Sant Francesc	624
PA3	Valldolitg 1	360
PA4	Valldolitg 3	717
PA5	Puig de la Dona	223
PA6	Mas Güelo	263
PA7	Nylstar 1	1.230
PA8	Carretera de Lloret	3.044
PA9	S'abanell	3.035
PA10	Cristòfol Colom	1.896
PA11	Formentera	3.164
PA12	Sant Joan - Moli d'Avall	2.349
PA13	Sa Massaneda	25
PA14	Paradís - Av. Europa	2.321
PA15	Peixos Ros	243
PA16	Vall de Burg	3.796
PMU1	Nylstar 2	6.685
PMU2	Rhodia Iberia	2.712
PMU3	Portal Costa Brava	4.162
TOTAL		59.060

Tipus de sectors

- PAU
- PMU
- SUD
- SUND



Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, ETRS89, basat en l'el·lipsoide GRS80, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich.

E 1:15.000 a DINA3

N

0 100 200 300 m

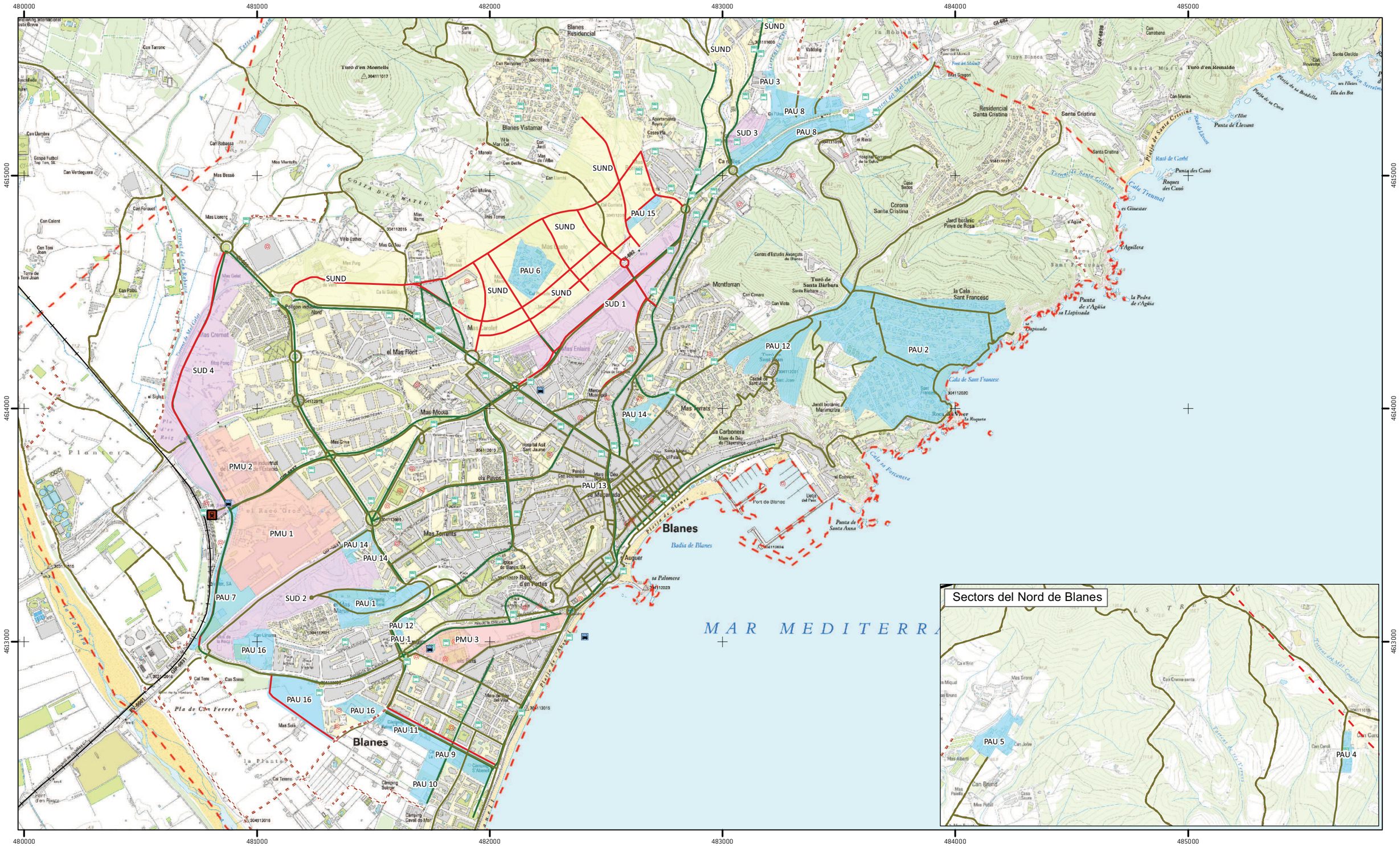
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE BLANES
AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Mapa 2. Mobilitat Generada

Realització:

lavola cosostenibilitat

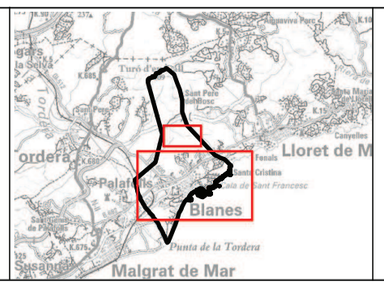
Febrer del 2017



- Focus atractor
- Estació de ferrocarril
- Parades d'autobús interurbà
- Parades d'autobús urbà
- Camins
- Ferrocarril
- Xarxa d'itineraris principals per a vianants
- Connexió amb equipaments
- Proposta xarxa viària

Tipus de sectors

- PAU
- PMU
- SUD
- SUND



Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, ETRS89, basat en l'el·lipsoide GRS80, amb origen d'altitudes a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich.

E 1:15.000 a DINA3

N

0 100 200 300 m

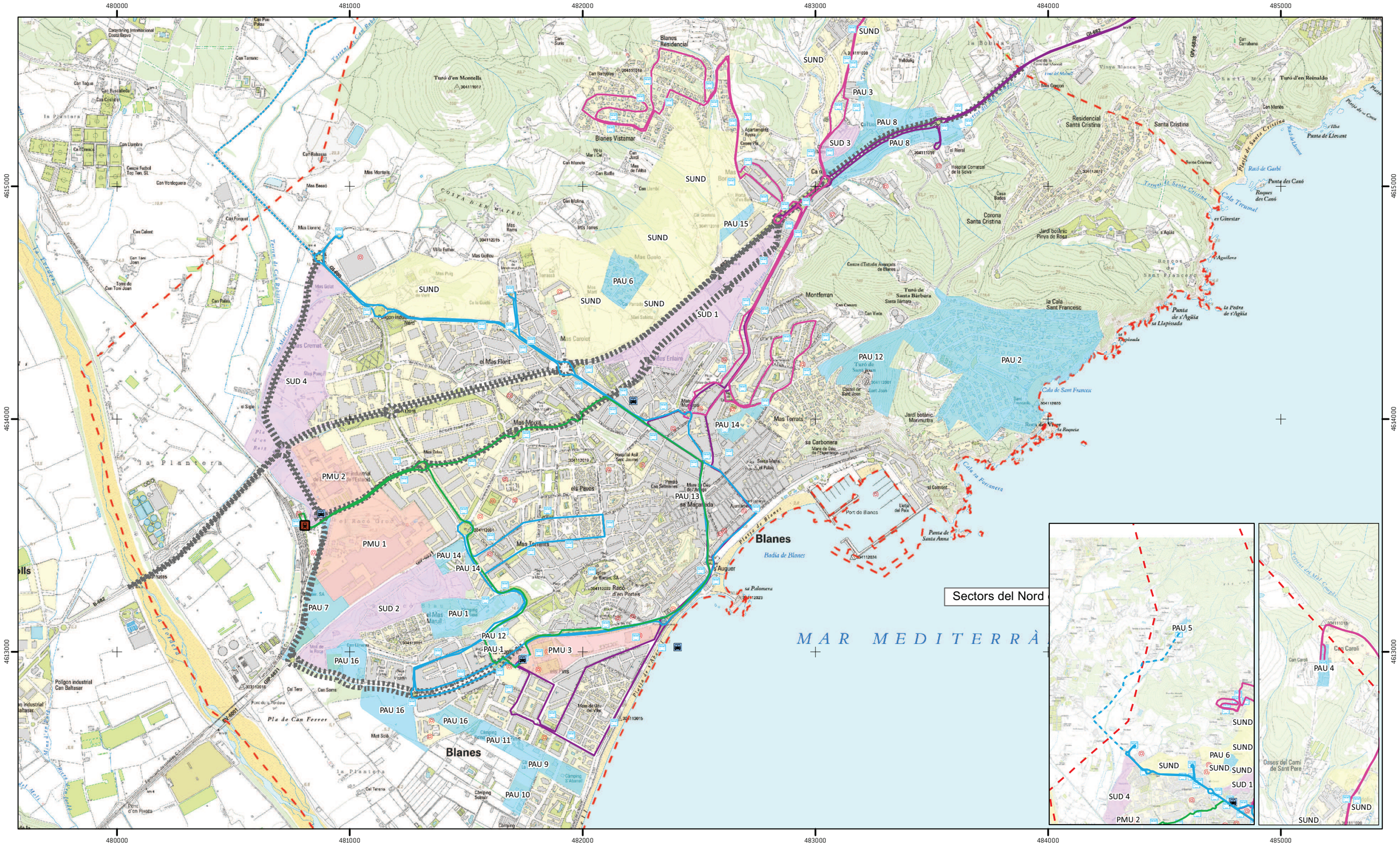
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE BLANES
AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Mapa 3. Xarxa d'itineraris principals per a vianants

Realització:

lavola cosostenibilitat

Febrer del 2017



Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, ETRS89, basat en l'el·lipsoide GRS80, amb origen d'altitudes a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich.

E 1:15.000 a DINA3

N

0 100 200 300 m

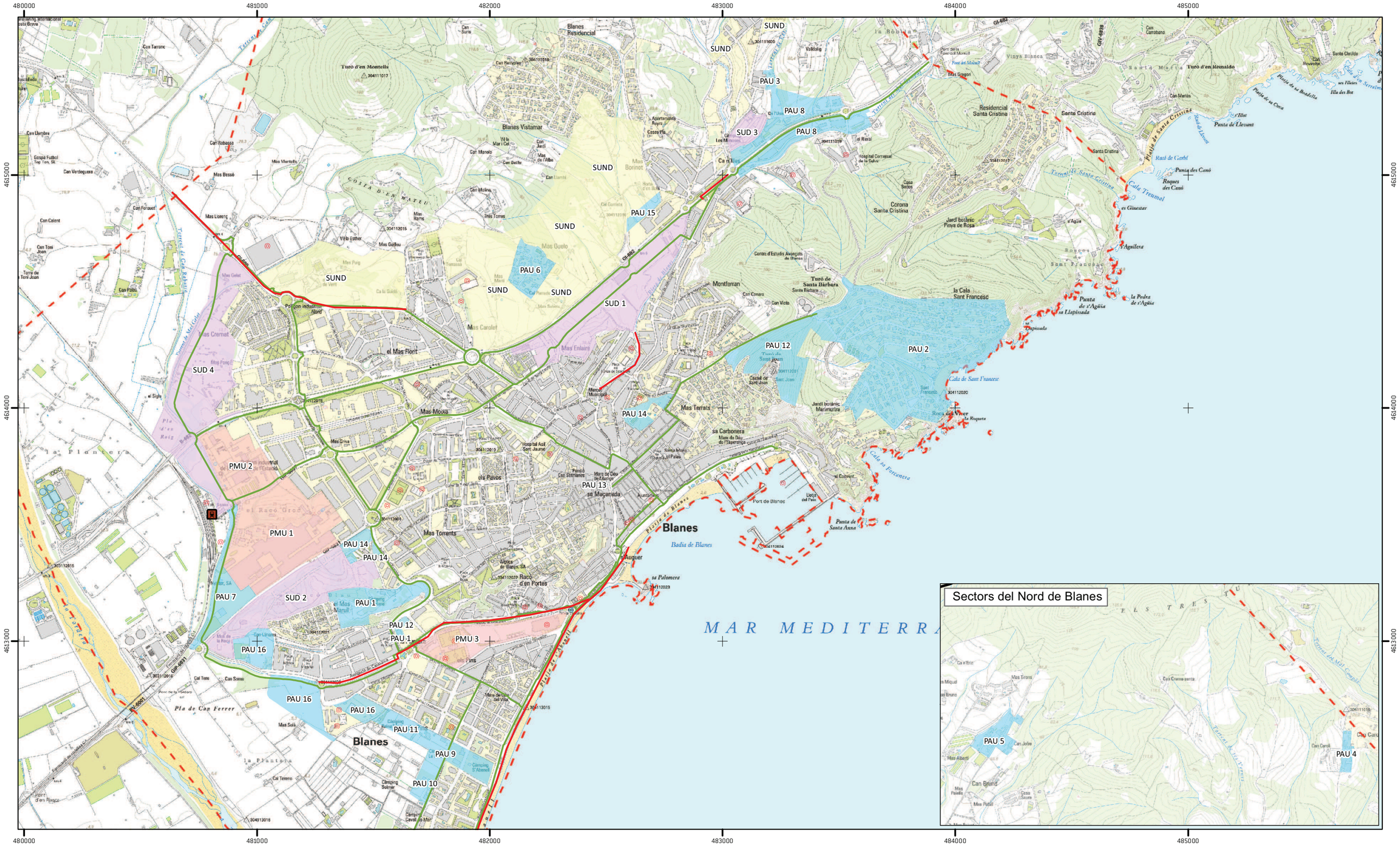
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE BLANES
AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Mapa 4. Transport públic

Realització:

lavola cosostenibilitat

Febrer del 2017



Proposta de carril bici

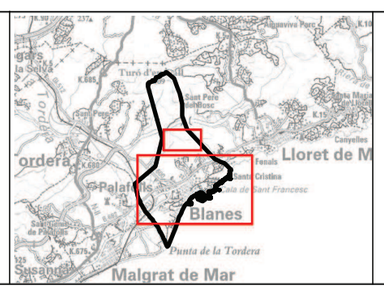
Carril bici existent

Focus atractor

Estació de ferrocarril

Tipus de sectors

- PAU
- PMU
- SUD
- SUND



Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, ETRS89, basat en l'el·lipsoide GRS80, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich.

E 1:15.000 a DINA3

N

0 100 200 300 m

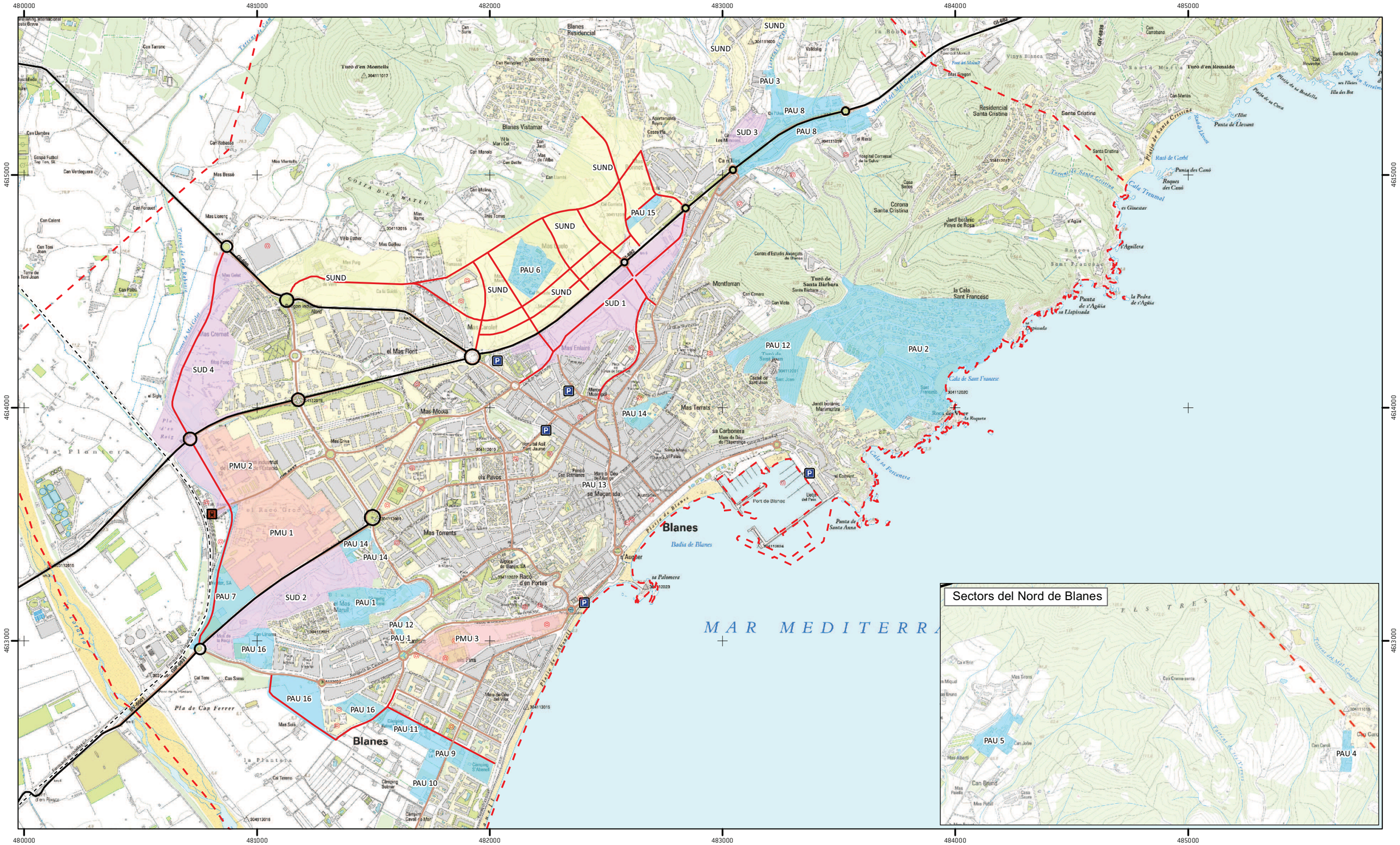
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE BLANES
AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Mapa 5. Bicicletes

Realització:

lavola
cosostenibilitat

Febrer del 2017



- Xarxa bàsica
- Línia ferrocarril
- Xarxa principal
- Nova vialitat proposada amb el desenvolupament del POUM

Focus atractor

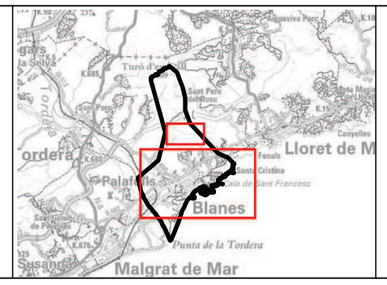
Estació de ferrocarril

Parking

Tipus de sectors

- PAU
- PMU
- SUD
- SUND

Limit municipal



Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, ETRS89, basat en l'el·lipsoide GRS80, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich.

E 1:15.000 a DINA3

N

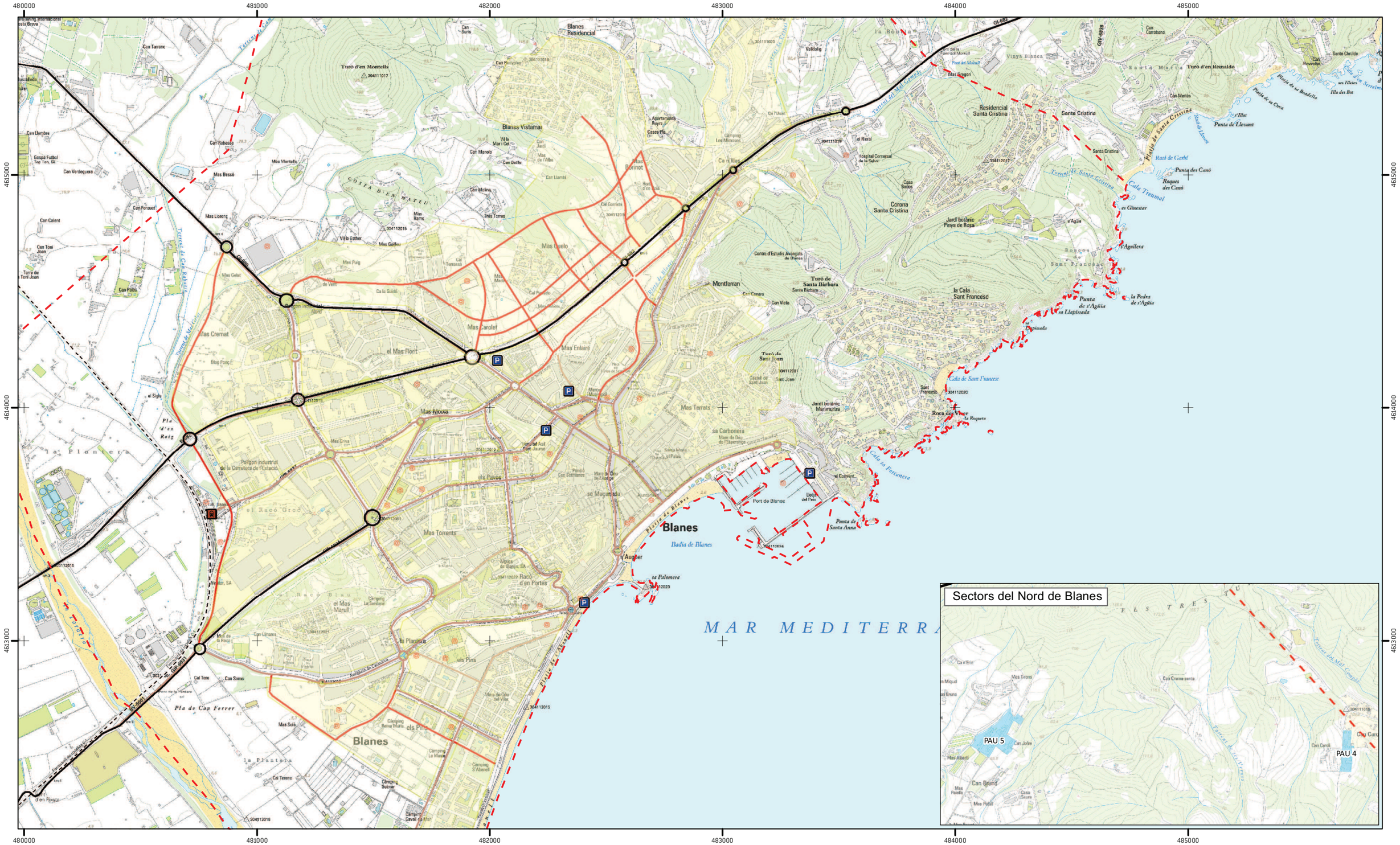
0 100 200 300 m

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE BLANES
AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

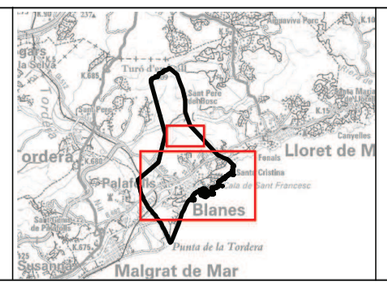
Mapa 6.1. Xarxa viària

Realització: lavola cosostenibilitat

Febrer del 2017



- Xarxa bàsica
- Línia ferrocarril
- Xarxa principal
- Nova vialitat proposada amb el desenvolupament del POUM
- Focus atractor
- Estació de ferrocarril
- Parking
- **Zona 30 km/h**
- Limit municipal



Projecció Universal Transversa de Mercator (UTM), fus 31N, sobre l'el·lipsoide Internacional, ETRS89, basat en l'el·lipsoide GRS80, amb origen d'altituds a nivell del mar a Alacant i origen de longituds al meridià de Greenwich.

E 1:15.000 a DINA3

N

0 100 200 300 m

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE BLANES
AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Mapa 6.2. Xarxa viària

Realització: lavola cosostenibilitat

Febrer del 2017

Rbla. Catalunya 6, pl. 2, 08007 **Barcelona**
Av. de Roma 252, 08560 **Manlleu - Barcelona**
C. Preciados 44, 28013 **Madrid**

T +34 938 515 055
info@lavola.com
www.lavola.com