

3.4. Mobilitat

La mobilitat, juntament amb el consum del sòl, és un element que condiciona estretament la viabilitat urbanística, l'equitat social i la sostenibilitat ecològica del desenvolupament urbà. L'actual model de creixement urbanístic i econòmic propicia un increment de les necessitats de desplaçament de la població, tant en nombre de viatges com en la seva distància.

3.4.1. Infraestructures de mobilitat i accessibilitat

Abans de començar a analitzar la mobilitat del municipi de Blanes és necessari conèixer la infraestructura existent i les possibilitats de transport que determinen aquesta.

Així, a continuació es descriuran les principals xarxes de comunicacions, tant a nivell supramunicipal com local, que canalitzen els desplaçaments de les persones a Blanes i el seu entorn.

a) Xarxa de carreteres

El Pla de Carreteres de Catalunya (1981) classifica les infraestructures viàries en:

- Una **xarxa bàsica**, per a la circulació de pas i a la circulació interna de llarga distància,
- Una **xarxa comarcal**, generalment utilitzada per a la circulació general entre els centres comarcals i entre d'altres nuclis importants de població,
- I una **xarxa local i rural**, constituïda per les vies d'àmbit local que s'utilitza per a la circulació local i entre municipis propers.



El terme municipal de Blanes es troba en la façana litoral de la comarca de la Selva i limitant amb el Maresme, per tant es beneficia directa o indirectament d'una potent xarxa de transport que es materialitza principalment en l'**autopista AP-7** pel que fa a les connexions entre Barcelona i la frontera francesa; i per l'**autopista C-32** en les connexions de les poblacions de la costa amb Barcelona. Així mateix, també hi ha una importància destacada la **carretera A-2** (abans N-II), que transcorre paral·lela a la C-32 fins arribar a la Selva, on s'incorpora a la AP-7 cap a França. Aquestes carreteres compondrien la xarxa bàsica a l'entorn de Blanes.

Pel que fa a la xarxa comarcal, aquesta es compon de la Gi-600, que enllaça la població amb la carretera A2 a Tordera; la Gi-682, que enllaça, pel sud, amb les poblacions de Palafolls i Malgrat de Mar, direcció Barcelona, i pel nord amb la població de Lloret de Mar.

La connexió amb la xarxa principal es realitza principalment per la sortida 9-Hostalric de la AP-7 a través de la carretera GI-512; i a l'alçada de Palafolls a través de la B-682 amb la C-32.

Figura 1. Principals infraestructures viàries de l'àrea de Blanes

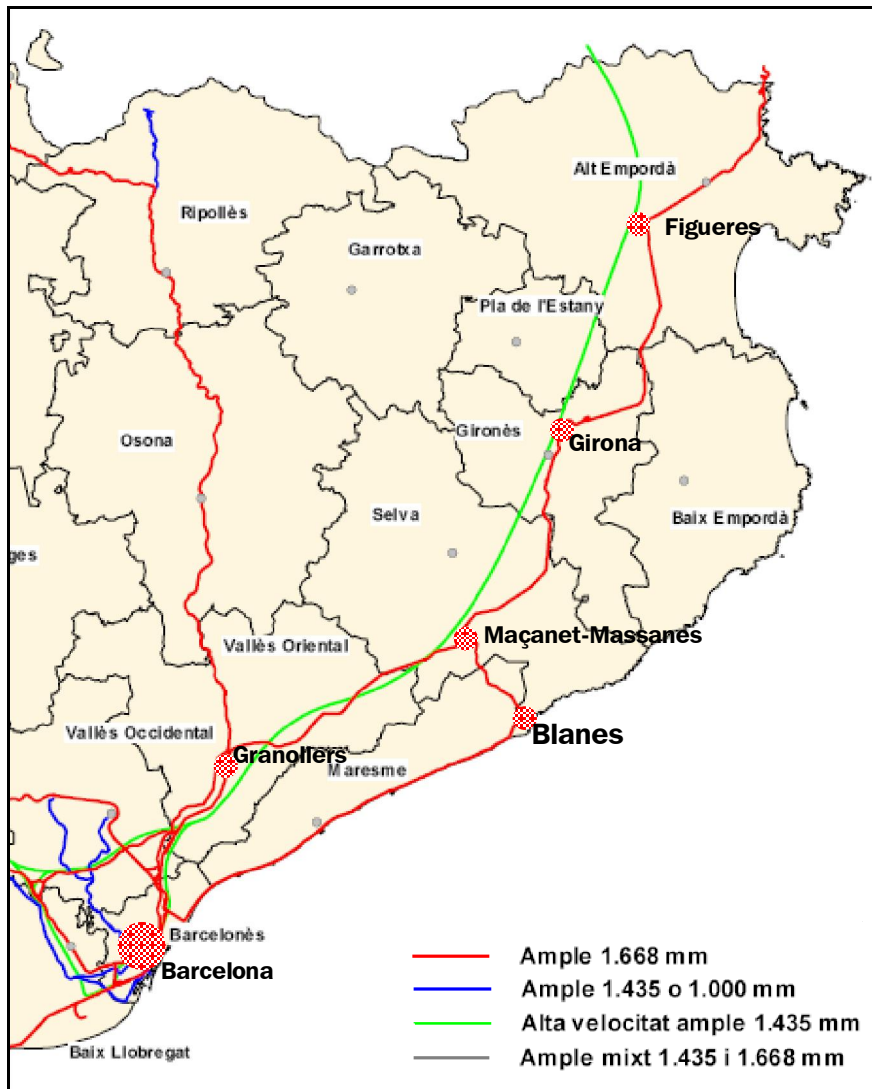


Font: Dept. de Política Territorial i Obres Públiques. 2005

b) Xarxa ferroviària

Blanes disposa d'una estació de ferrocarril –situada a uns 2 km del centre urbà- de la línia que va de Massanet-Massanes fins a l'aeroport del Prat recorrent tota la línia de la costa entre Malgrat de Mar i Barcelona. Precisament a l'alçada de Blanes, aquest eix ferroviari gira cap al nord per connectar a Maçanet-Massanes, on a més enllaça amb la línia de trens que connecten Barcelona amb Girona, Figueres i la frontera francesa. A més, en un traçat paral·lel al d'aquesta línia de trens regionals i grans línies actualment s'està construint el tren d'alta velocitat que haurà de connectar Madrid amb Barcelona i la frontera francesa.

Figura 2. Principals infraestructures ferroviàries



Font: Pla director d'infraestructures ferroviàries de Catalunya 2003-2025. DPTOP 2005

En el seu moment es va plantejar la conveniència que la línia que arriba fins a Blanes es perllongués fins a Lloret de Mar, però actualment aquest projecte es troba en suspens.

c) Trama urbana

L'estudi de mobilitat de Blanes (2003) realitza una classificació de la xarxa viària i de la seva utilització en funció de si es tracta de:

- § Accessos i vies interurbanes
- § Vies de passar
 - Eixos mar-muntanya
 - Eixos Malgrat-Lloret
 - Eixos perimetrals al nucli antic
- § Vies d'estar

En aquest apartat ens referirem tant a les vies interurbanes que són de penetració al nucli urbà com de les vies purament urbanes.

- **Accessos i vies interurbanes**

Aquestes són les vies que connecten el nucli urbà amb les poblacions exteriors i que constitueixen les principals vies d'entrada i sortida del nucli. Es tracta dels següents eixos:

- **Carretera de Malgrat:** Connecta amb el municipi de Malgrat, i al·l'interior del nucli de Blanes enllaça amb l'Avinguda de l'Estació.
- **Carretera d'accés a la Costa Brava:** Comunica Blanes amb els municipis de Palafolls, Tordera i Malgrat en sentit Barcelona, i en sentit contrari amb Lloret i Tossa de Mar. Travessa el municipi d'oest a est enllaçant diversos polígons industrials i altres vies d'accés al municipi, constituint l'eix de penetració més important de Blanes.
- **Carretera de la Tordera:** Comunica Blanes amb el municipi de Tordera, on comunica amb l'autopista AP-7. Part d'aquesta carretera transcorre per l'interior del municipi, enllaçant amb la carretera d'accés a la Costa Brava i travessant els barris de Mas Florit, Ca la Guidó i Mas Carolet.

- **Vies urbanes**

Són les vies que connecten les diferents zones del nucli urbà, així com aquestes amb l'exterior. Es distingeix entre vies que circulen en sentit paral·lel a la costa, i les que van de mar a muntanya. A més hi ha un eix perimetral del nucli antic format per alguns trams dels eixos Malgrat-Lloret i Mar Muntanya.

Eixos Malgrat – Lloret

- **Avinguda de l'Estació:** Aquesta via comunica l'estació de ferrocarril, el polígon industrial Carretera de l'Estació i els barris de Mas Borrell i Mas moixa, connectant al tram final amb el carrer Anselm Clavé.
- **Eix Pep Ventura – Sebastià Llorens – Tarragona – Provença:** Aquest eix connecta zones amb diferents públics com el mercat municipal, la comissaria de Policia, el jutjat i el camp de futbol de Mas Borrell.
- **Eix Ruben Dario – Penedès – Jaume Arcelós – Tordera:** va des de la carretera de Malgrat fins a Pep Ventura esdevenint un eix paral·lel a l'anterior.
- **Eix S'Abanell – Marina – Cortils i Vieta – Pau Casals – Mestrança – Esplanada del Port:** Es tracta del passeig de vora mar que travessa bona part del municipi, des dels càmpings fins al port, passant per hotels, serveis turístics i platges. A més, constitueix un dels principals accessos al nucli antic, on connecta amb vies tant transitades com el Passeig Catalunya, el carrer Maresme, la Rambla Joaquim Ruyra i el carrer Ample. Cal indicar que aquesta via forma part de la via de circulació perimetral del nucli antic.

- **Carrer de Santa Bàrbara:** És una via d'entrada i connexió amb el nucli antic des de les urbanitzacions de Mas Terrats i Cala Sant Francesc, i les zones d'oci situades al límit amb Lloret (Cala St. Francesc, jardins botànics, Sta. Cristina, etc.).
- **Eix Jaume I el Conqueridor – Joan Carles I:** Constitueix un dels eixos de penetració principals des de Lloret, connectant la Ctra. d'accés a la Costa Brava amb el nucli antic a través del carrer Ample.

Eixos Mar-Muntanya

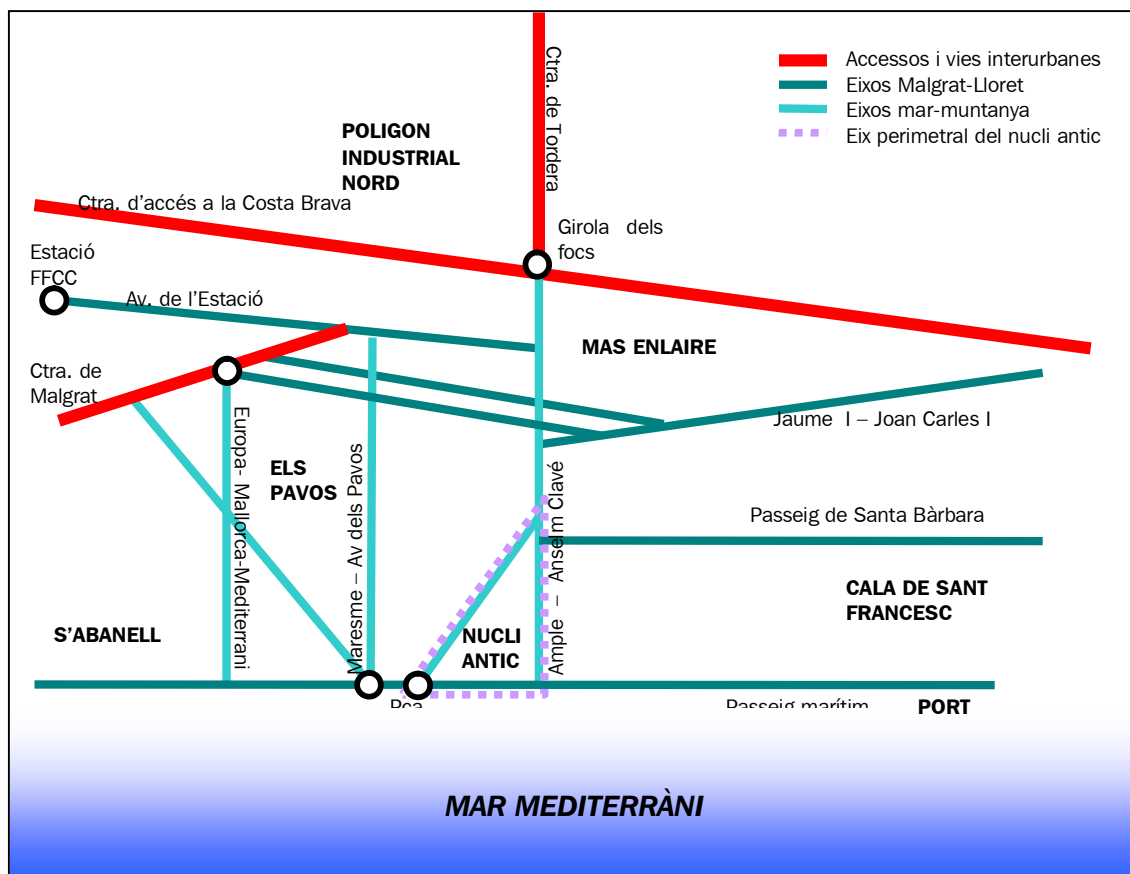
- **Eix Anselm Clavé – Sebastià Llorenç – Joaquim Ruyra – Cortils i Vieta – Ample:** És l'eix urbà del municipi que suporta més intensitat de trànsit, degut que constitueix el principal accés al nucli antic i el Centre. Connecta amb la Ctra. d'Accés a la Costa Brava i amb la Ctra. de Tordera en sentit muntanya, i amb la Rambla de Joaquim Ruyra i el Pg. de la Marina en sentit mar. La part final del seu tram en sentit mar, constitueix l'eix perimetral al Nucli Antic, format pels carrers Rambla Joaquim Ruyra, Passeig Cortils i Vieta i Ample.
- **Avinguda de Catalunya:** Aquesta via connecta la Ctra. de Malgrat amb el Pg. de la Marina, constituint l'eix vertebrador del barri de la Plantera. A més, travessa la zona de serveis esportius i l'Estació d'autobusos del barri Racó d'en Portes.
- **Eix Avinguda d'Europa – Plantera – Mallorca – Mediterrani:** Travessa tot el municipi des de la Ctra. de Tordera fins al Pg. de S'Abanell, connectant diversos polígons industrials, la zona comercial i d'oci de l'entorn de l'Av. de l'Estació i els barris de la Plantera, el Pins i S'Abanell. A més, comunica amb les tres vies d'accés a la ciutat (Carreteres de Malgrat, d'Accés a la Costa Brava i de Tordera), constituint un dels principals itineraris per accedir al Polígon Industrial Carretera de l'Estació, així com un important accés al passeig marítim. Després del carrer Anselm Clavé constitueix el principal eix mar-muntanya del municipi pel que fa a volum de trànsit.
- **Eix Avinguda del Pavos – Maresme:** La principal funció d'aquest eix és la de connectar el barri d'Els Pavos (amb un elevat nombre d'habitants) amb el Pg. de S'Abanell en sentit mar i amb l'Av. de l'Estació en sentit muntanya.



Eix perimetral del nucli antic

Així doncs, la “ronda” del nucli antic està composta pel passeig Cortils i Vieta, el carrer Ample i la rambla Joaquim Ruyra entre les places de Catalunya i de la Solidaritat.

Figura 3. Esquema bàsic de la xarxa viària de Blanes



Font: Elaboració pròpia

• Vies d'aproximació i vies d'estar

Aquestes són la resta de vies no incloses en la xarxa principal de carrers de Blanes. Les vies d'aproximació connecten les vies de passar amb les destinacions incloses dins la zona delimitada per la xarxa bàsica. La resta de vies no incloses en cap categoria anterior és el que anomenen vies d'estar.

d) Transport públic

Com ja s'ha vist en els paràgrafs precedents les opcions de transport públic existents a Blanes són el ferrocarril, a través de l'estació existent al nord-oest del nucli; el bus interurbà (Blanes compta amb una terminal d'autobusos interurbans) i el bus urbà.

• Servei de ferrocarril

A través de l'estació de Blanes el municipi disposa de servei de ferrocarrils de rodalies de la línia 1 de rodalies de RENFE, que va de Massanet-Massanes fins a l'aeroport del Prat recorrent tota la línia de la costa entre Malgrat de Mar i Barcelona.

En sentit contrari, aquesta mateixa línia de rodalies permet enllaçar a Maçanet-Massanes amb la línia 2 de rodalies (Maçanet-Massanes – Sant Vicens de Calders), i amb la línia de trens regionals Ca2 que connecten Barcelona amb Girona, Figueres i la frontera francesa.

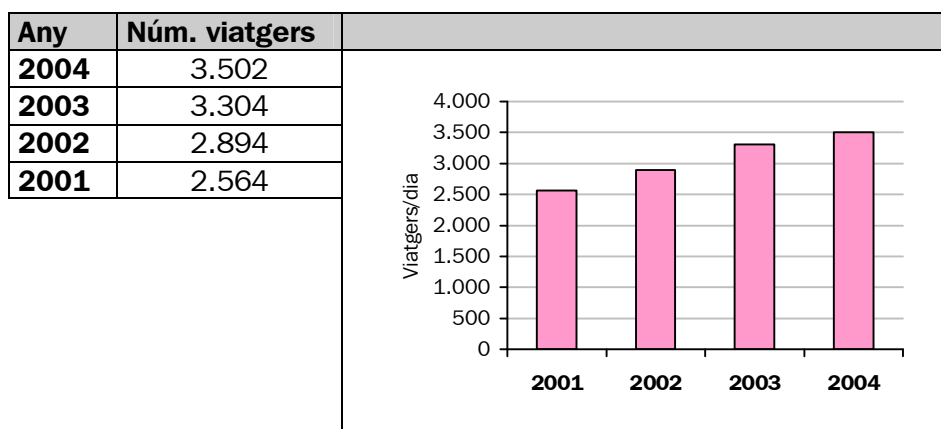
L'estació de Blanes disposa diàriament de 67 serveis de Rodalies, 34 direcció Barcelona y la resta en sentit contrari.

El recorregut en tren de rodalies entre Blanes i Barcelona és realitza en prop d'una hora i vint minuts i els combois surten amb una freqüència de 30 minuts que es redueix fins als 15 minuts en les primeres sortides del dia (entre les 6 i les 7) ja que els viatgers disposen de cinc trens addicionals per viatjar en direcció Mataró y Barcelona. El primer tren surt a les 6:10 del matí i l'últim a les 21:39 del vespre.

En el sentit contrari, els trens recorren la distancia fins a Maçanet-Massanes en 13 minuts, i surten des de l'estació de Blanes amb una freqüència d'una hora.

El nombre mitjà de viatgers que fan servir l'estació de Blanes en un dia laborable va ser al 2004 de 3.502 viatgers, la qual cosa representa un increment mig anual del 8% anual des de 2001.

Figura 4. Evolució del nombre de viatgers diaris (dies laborables) a l'estació de Blanes



Font: RENFE

• Servei de bus interurbà

Blanes compta amb una terminal d'autobusos (Blanes Terminal) de recent construcció que està ubicada en una parcel·la situada entre el passeig de Catalunya i el carrer Lluís Companys.

Així doncs, són diverses les línies d'autobús interurbà, i fins i tot hi ha una línia internacional, que tenen parada en aquesta estació.

Així doncs les línies que tenen parada a Blanes són les següents:

- Línia Barcelona-Girona-Figueres

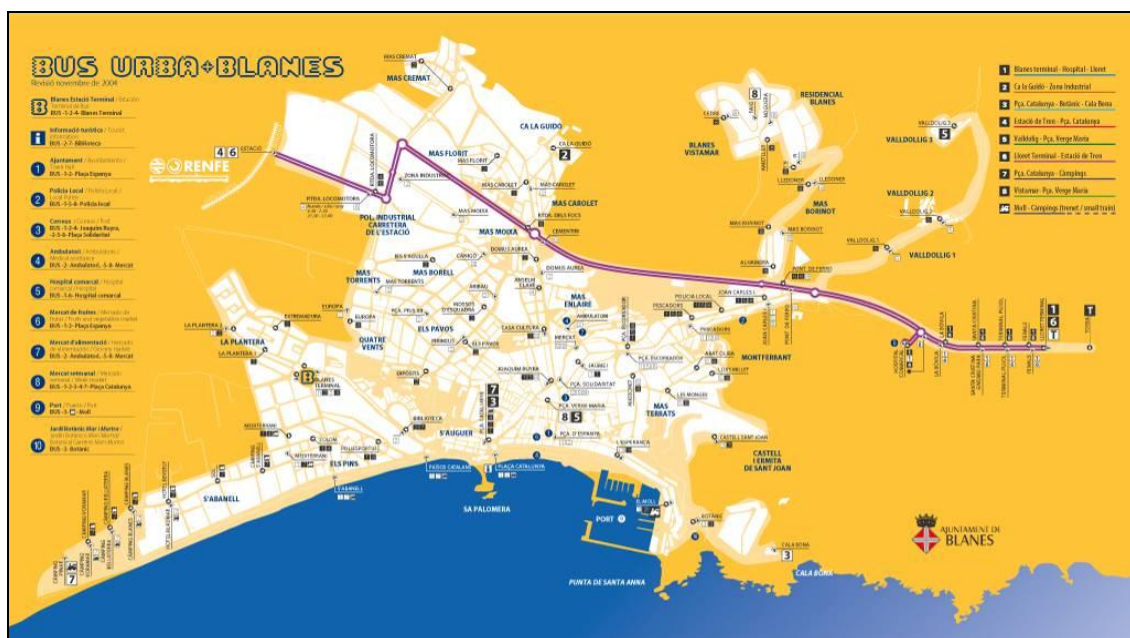
En dies laborables aquesta línia ofereix 5 serveis diaris en ambdós sentits, que s'amplien a 8 durant els mesos d'estiu. A més, alguns d'aquests serveis es realitzen en recorregut directe a través de l'autopista AP-7.

Aquesta és la línia de més llarg recorregut (llevat de la línia internacional) de les que paren a Blanes. Depenent de l'hora els busos tenen parada a Barcelona, Badalona, Montgat, el Masnou, Premià de Mar, Vilassar de Mar, Mataró, Caldes d'Estrac, Arenys de Mar, Canet de Mar, Sant Pol de Mar, Calella, Pineda de Mar, Santa Susanna, Malgrat de Mar, Hostalric, Fogars de la Selva, Tordera, Blanes, Cal Coix, Maçanet de la Selva, Sils, aeroport de Girona, Girona, Sant Julià de Ramis, Medinyà, Orriols, Bascarà, Vilamalla i Figueres.

- Blanes (estació)-Lloret de Mar

Tot i que aquesta línia és supramunicipal, en realitat funciona com una línia de caire urbà donada la intensitat de les relacions entre Lloret de Mar i Blanes. De fet, s'identifica com la Línia 6 dels autobusos urbans de Blanes. Això es veu clar amb la freqüència de les sortides, que són cada 30 minuts. De fet, funciona gairebé com una llançadora sincronitzada amb el servei de trens de rodalies de l'estació.

Figura 5. Itinerari de la línia de bus interurbà Blanes (estació)-Lloret de Mar



Font: Ajuntament de Blanes

- Blanes-Lloret de Mar

Igual que en el cas anterior, aquesta línia es pot considerar una línia urbana. De fet, s'identifica com la línia 1 dintre del conjunt de línies urbanes de Blanes. Aquesta línia comunica Lloret de Mar i la terminal d'autobusos a través del nucli urbà de Blanes. La freqüència d'aquesta línia és de 20-25 minuts en els dies laborables.

BUS URBÀ+BLANES
 Versió actualitzada al 2014

B Blanes Terminal - Hospital - Lloret

1 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

2 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

3 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

4 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

5 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

6 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

7 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

8 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

9 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

10 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

1 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

2 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

3 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

4 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

5 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

6 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

7 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

8 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

9 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

10 Blanes Terminal - Hospital - Lloret

- **Blanes-Tossa de Mar**

lavola

- **Calella-Blanes-Hostalric**

- **Aeroport de Girona-Blanes**

- **Calella-Lloret de Mar (Parc Aquàtic)**

Aquest autobús té parades a Calella, Pineda de Mar, Santa Susanna, Malgrat de Mar, Blanes i Lloret de Mar.

- **Girona-Tossa de Mar**

Aquesta línia ofereix quatre viatges diaris en sentit Tossa de Mar i dos en sentit contrari, tot i que durant els mesos d'estiu s'afegeix un viatge en sentit Tossa i dos en sentit Girona.

Tot i que no tots els combois paren a totes les estacions, el recorregut que realitza aquesta línia és Girona, aeroport de Girona, Lloret de Mar, Blanes, Malgrat de Mar, Santa Susanna, Pineda de Mar, Calella i Tossa de Mar.

A més, fins fa poc temps existia una línia d'autobús que connectava Blanes amb la Universitat Autònoma de Barcelona però aquesta línia ja no es troba en servei actualment.

• **Servei de bus urbà**

El municipi de Blanes compta amb servei de transport públic a través de tota una sèrie de línies de bus urbà, trenets turístics i jardineres articulades. Les principals característiques del servei (a 1 de gener de 2005) són les següents:

Servei:

- Viatgers anuals transportats: 1.722.953
- Km de xarxa: 63,90
- Km totals anuals: 605.881
- Nombre de línies en servei:
 - o Hivern: 6 regulars + 1 a la demanda.
 - o Resta de l'any = 8
- Freqüència mitjana de la xarxa: 165 expedicions diàries. Amb sortides cada 24 minuts de mitjana anual
- Velocitat comercial mitjana: 13,39 km/hora
- Nombre de semàfors amb prioritat bus: 0
- Km de carril bus: 0
- Disposar de web del transport: (en construcció)

Parades

- Nombre total de parades: 86.
- Amb marquesina: 22 + 2 previstes abans de final d'any.
- Amb pal: 64
- Amb horaris: 86
- Amb plànols del servei: 22
- Amb informació en temps real (SAE): 0
- Amb plataforma d'accés: 1

- Amb entrant: 4

Vehicles

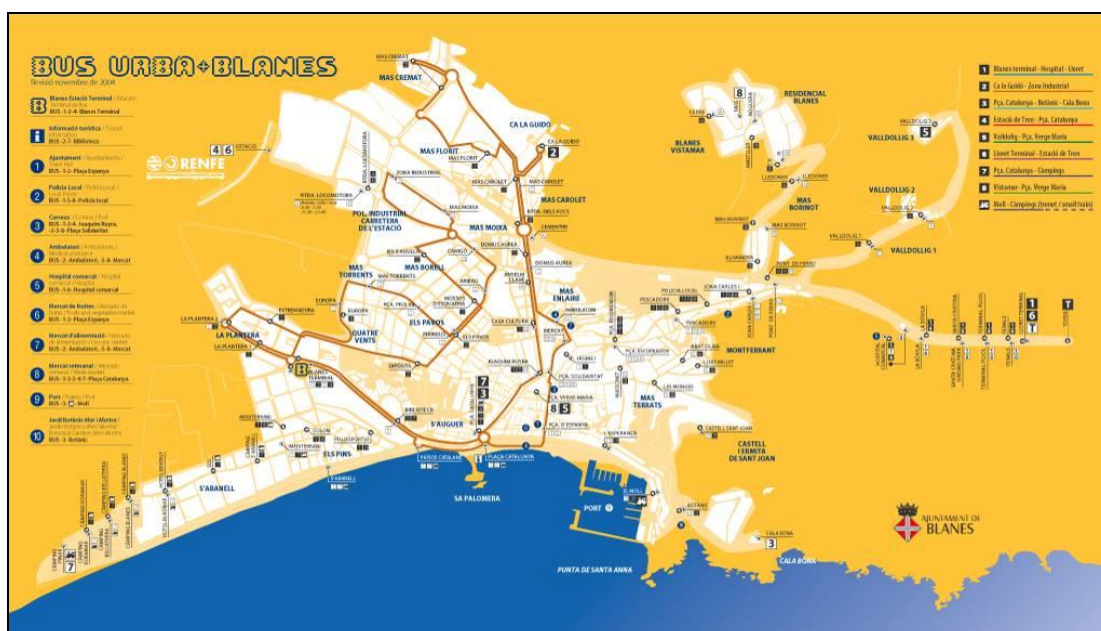
- Nombre total de vehicles de la flota: 20
- De 12 metres o superior: 14
- De 10 m: 5
- Inferiors a 10 m: 1
- Amb aire condicionat: tots menys els trenets (2) i jardineres (2)
- Amb plataforma baixa: 12
- Amb rampa: 12
- Amb rètols d'avís de parada: tots menys els trenets (2) i jardineres (2)
- Amb megafonia d'avís de parada: 0
- Edat mitjana dels vehicles: 6,99 anys a 30/06/2005
- Utilització de Biodiesel: No

Algunes d'aquestes línies, com ja s'ha especificat anteriorment, de fet són interurbanes, ja que comuniquen el municipi veí de Lloret de Mar (aquestes línies estan marcades amb un asterisc “*”).



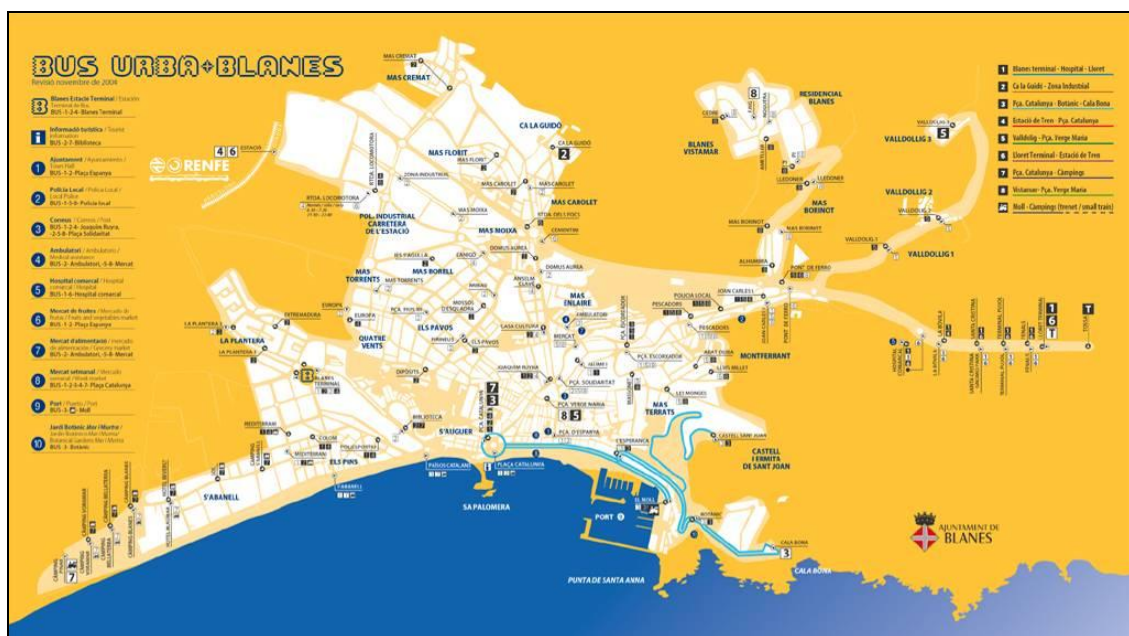
§ **Línia 1*:** Lloret de Mar – Hospital Comarcal – Blanes Centre – Pl. Catalunya – Els Pins – Terminal.

§ **Línia 2:** Ca la Guidó – Blanes Centre – Terminal – La Plantera – Can Borell – Els Pavos – Zona Industrial – Mas Cremat.



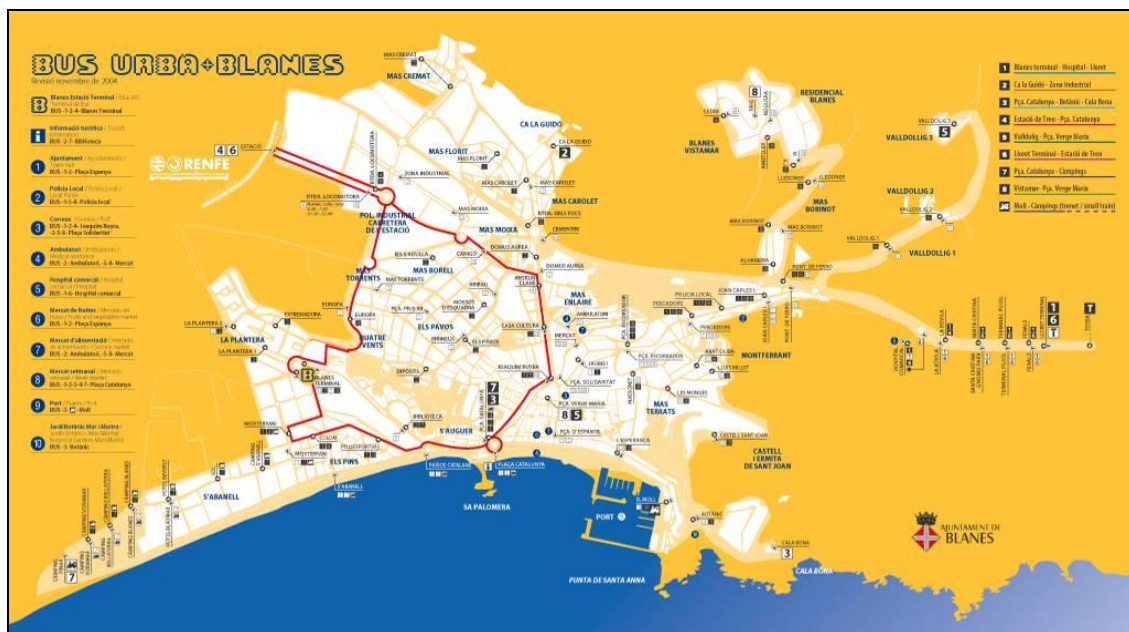
Font: Ajuntament de Blanes

§ Línia 3: Pl. Catalunya – Port –Jardí Botànic – Cala Bona.



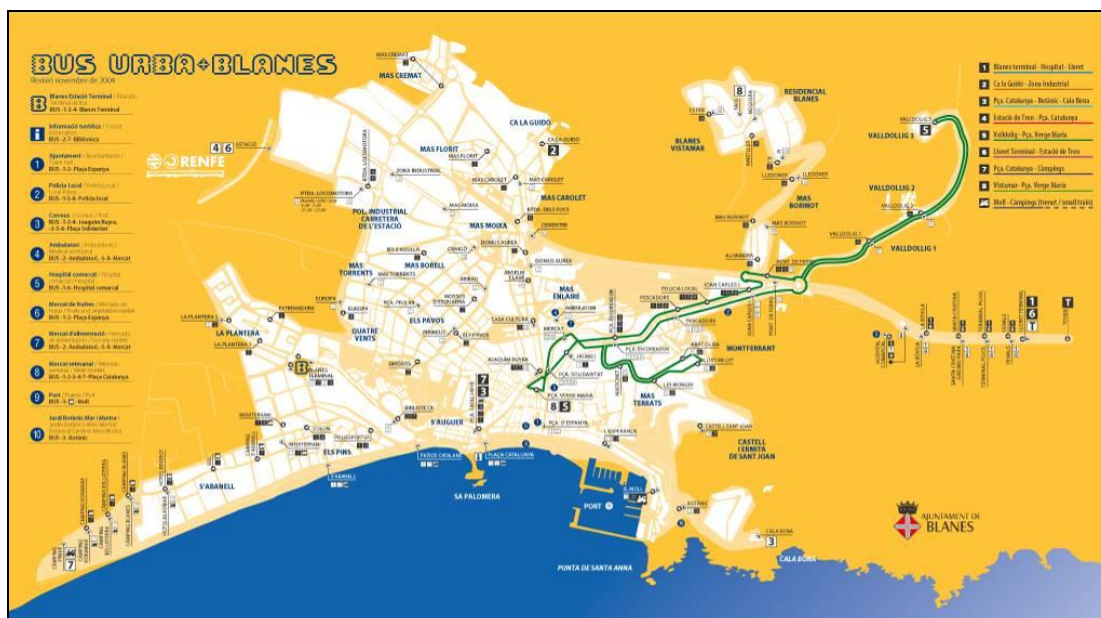
Font: Ajuntament de Blanes

§ Línia 4: Pl. Catalunya – Els Pins – Terminal – Estació ferrocarril – Anselm Clavé.



Font: Ajuntament de Blanes

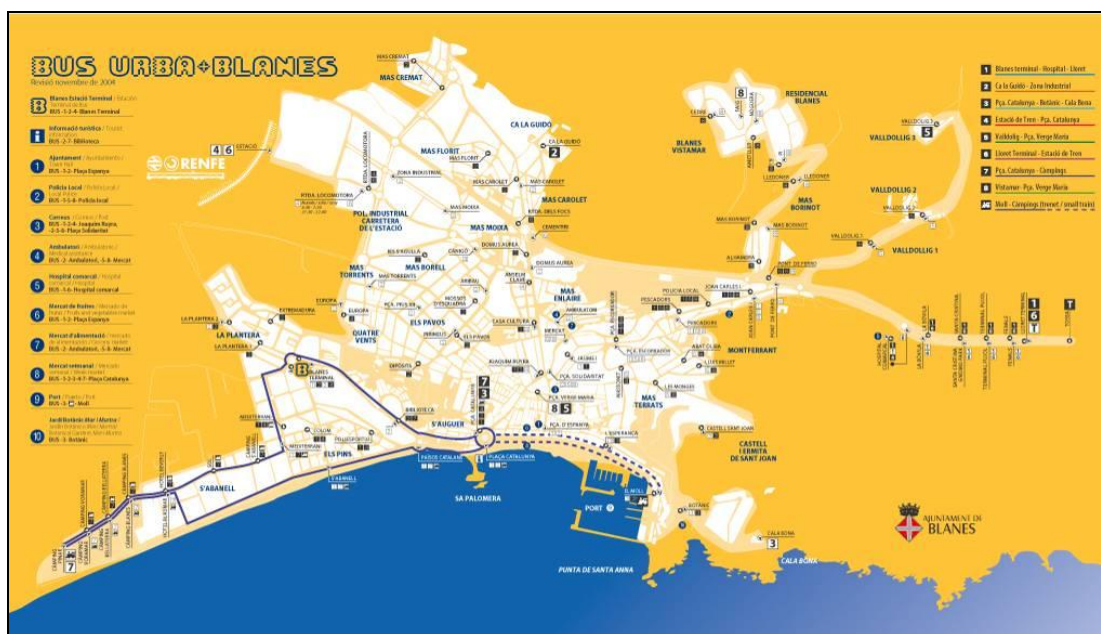
§ Línia 5: Valldolig – Blanes Centre – Montferrant.



Font: Ajuntament de Blanes

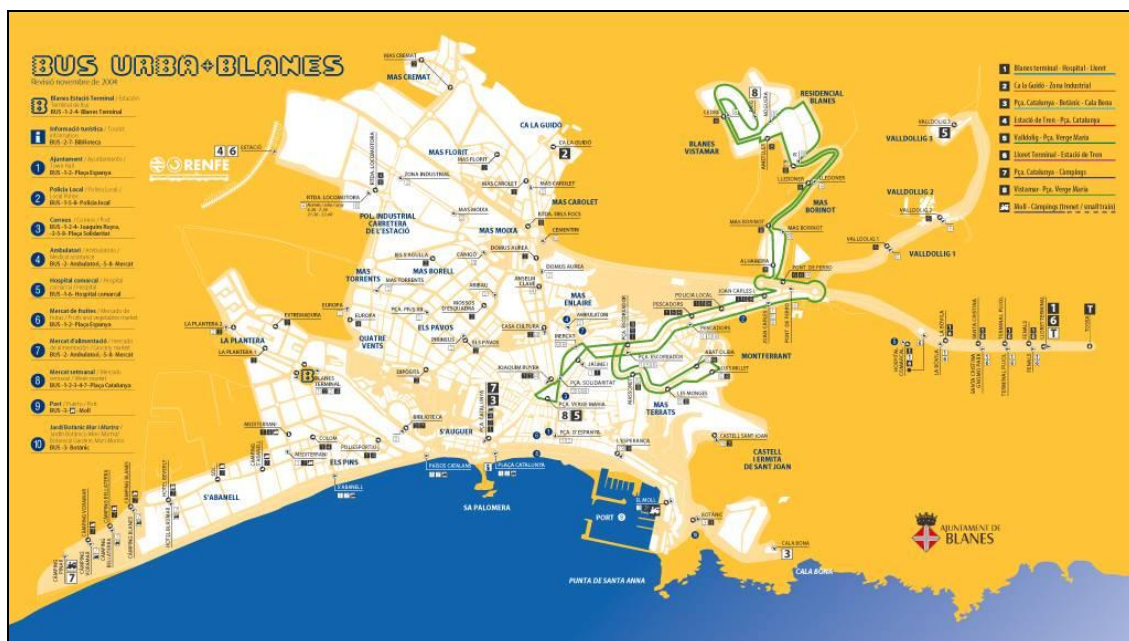
§ **Línia 6*:** Lloret de Mar – Mas Borinot – Mas Enlaire – Estació de ferrocarril (per ctra. Gi-682).

§ **Línia 7:** Pl. Catalunya – Càmpings.



Font: Ajuntament de Blanes

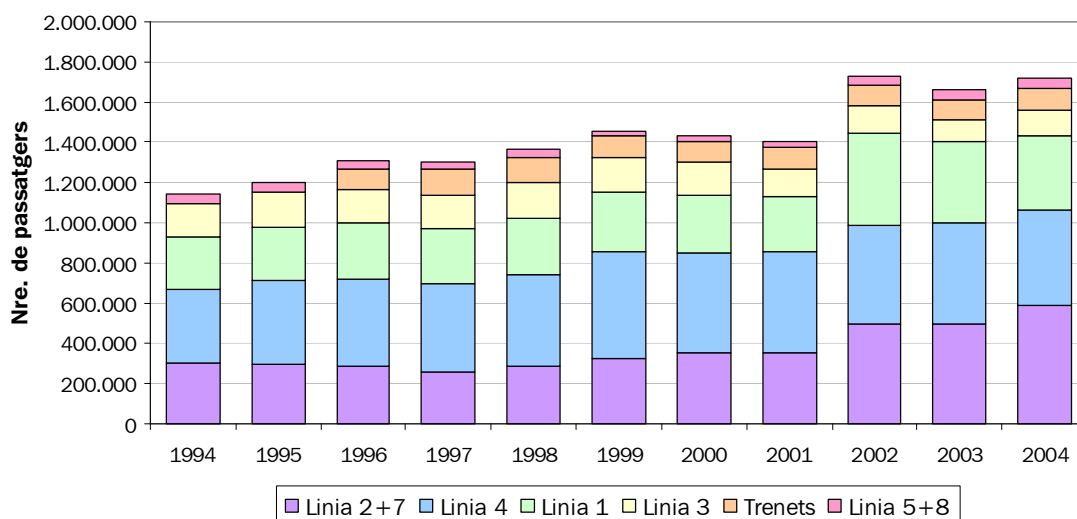
§ **Línia 8:** Vistamar / Residencial Blanes – Mas Borinot – Montferrant – Blanes Centre.



A més, el servei d'autobusos es complementa amb un **trenet turístic** que comunica els càmpings amb el centre de la vila i el port.

El nombre total de passatgers del servei de bus urbà s'ha anat incrementant més d'un 3% anual des de 1994, fins al punt que per a 2005 es preveu arribar a 1.632.318 passatgers transportats. Les línies amb una ocupació major són la línia 4, amb 477.134 viatgers al 2004; i la línia 2+7 (un mateix vehicle realitza els dos recorreguts) amb 586.892 passatgers. La línia 3 també transporta un nombre remarcable de passatgers (370.620 al 2004). A l'altra extrem, es situen les línies 5 i 8, que donen servei bàsicament a les urbanitzacions, i que, tot i tractar-se de dos itineraris, al 2004 varen transportar menys de 54.000 persones. Per la seva banda, el trenet turístic va transportar fins a 110.854 persones entre els càmpings i el port.

Figura 7. Evolució del nombre de passatgers del bus urbà



- **Servei de taxis**

El municipi disposa de quatre parades de taxis:

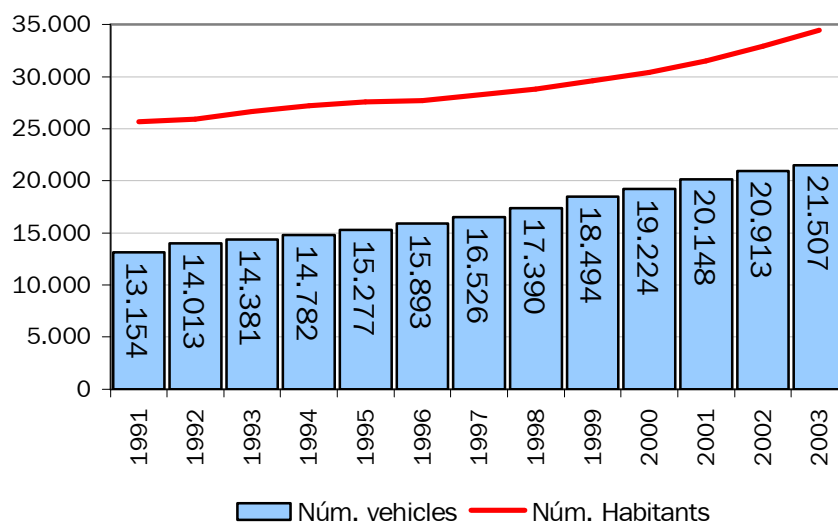
- Plaça Catalunya i el carrer Xavier Brunet,
- C. Mediterrani amb Cristòfor Colom
- Estació de ferrocarrils.
- Hospital Comarcal

e) Parc mòbil

Segons dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya corresponents a l'any 2003, a Blanes hi ha un total de **21.507 vehicles** matriculats.

A l'any 1991, segons la mateixa font hi havia 13.154 vehicles matriculats, el que representa un increment mitjà del 3,85% anual, una taxa similar a la de l'increment de la població en el mateix període.

Figura 8. Evolució del parc de vehicles de Blanes. 1991-2003



Font: Web de l'IDESCAT

Si considerem únicament el nombre de turismes, motocicletes, furgonetes i camions, aleshores aquests 21.500 vehicles de tracció mecànica representen un índex de motorització de **623,81 vehicles/1.000 habitants**, o el que és el mateix, 0.6 vehicles per habitant. Aquesta xifra es situa per sota de les mitjanes de Catalunya i de la comarca de la Selva, i és una de les més baixes del seu entorn immediat.

**Taula 1. Índex de motorització de Blanes i altres municipis del seu entorn.
2003**

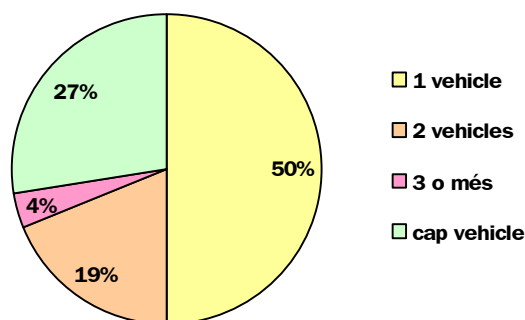
Àmbit	Índex de motorització (veh/1000 hab.)
Tordera	741,1
Palafolls	705,8
Lloret de Mar	648,4
Blanes	623,8
Pineda de Mar	591,5
Malgrat de Mar	559,3
Selva	708,3
Catalunya	629,5

Font: Web de l'IDESCAT. 2005

Una altra manera d'expressar el grau de motorització d'un territori, és a través del nombre de vehicles per llar de primera residència. En aquest sentit, les últimes dades disponibles corresponen a 2001 i aleshores l'índex era de **1,8 vehicles per habitatge de primera residència**.

Però, el fet que hi hagi gairebé 2 vehicles per llar, no significa que totes elles disposin de vehicle. Segons dades del cens de persones i habitatges del 2001, a Blanes hi ha un 27,5% de llars que no disposen de cap vehicle, mentre que en un 3,71% de les llars disposen de 3 o més cotxes.

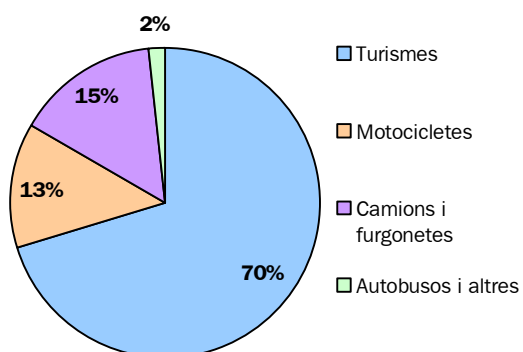
**Figura 9. Distribució de les llars en funció del nombre de vehicles disponibles.
Any 2001**



Font: Cens de població i habitatges 2001. INE

Quan a la distribució tipològica del parc de vehicles, com és normal, els turismes representen la major part dels vehicles de tracció mecànica registrats a Blanes, arribant al 70% de les matriculacions. Els segueixen, força igualats els camions i furgonetes de mercaderies, i les motocicletes.

Figura 10. Distribució tipològica del parc de vehicles a Blanes



Font: Web de l'IDESCAT

3.4.2. Caracterització de la mobilitat a Blanes

Una de les característiques dels nostres dies és la generalització de l'ús del vehicle privat i la millora de les infraestructures de comunicació, el que ha derivat en un increment de la mobilitat de les persones. Així, doncs, les persones cada dia és mouen més i més lluny, ja sigui en les seves accions quotidianes com són anar a treballar o estudiar (és el que s'anomena mobilitat obligada) o en les accions puntuals d'oci i esbarjo.

Però aquesta realitat també té uns efectes negatius, ja sigui per l'increment de les emissions de contaminants atmosfèrics i de soroll, l'ocupació de la via pública i els problemes d'estacionament, la generalització del fenomen dels *commuters*¹ que implica la congestió diària dels accessos a la ciutat i la pèrdua de temps en desplaçaments.

És per aquesta raó que convé analitzar en profunditat les característiques de la mobilitat obligada i quotidiana de Blanes, per tal de conèixer quina és aquesta realitat, detectar els problemes i carències i poder actuar en conseqüència.

Les dades referents a la mobilitat obligada que es presenten en aquest capítol, daten de l'any 2001 i 1996, i corresponen a les darreres enquestes de mobilitat obligada publicades per l'Institut d'Estadística de Catalunya.

a) Mobilitat obligada

La principal font d'informació pel que fa a mobilitat obligada prové de les enquestes de mobilitat obligada (EMO) que realitzen periòdicament les administracions així com de l'explotació de l'informació recollida en els censos de població. Per altra banda, l'Ajuntament va realitzar al 2003 un estudi de mobilitat del municipi. Aquest estudi es va realitzar en època estival i amb una metodologia distinta respecte la de les EMOs, raó per la qual ambdós estudis no són comparables.

En aquest sentit, la informació comparable més recent correspon a la del cens de població i habitatges de l'any 2001, de la qual se'n poden extreure estimacions de la mobilitat obligada dels habitants d'un municipi. Les dades anteriors corresponen a les EMO dels anys 1986, 1991 i 1996 respectivament.

Cal destacar una diferència metodològica a tenir en compte en el moment de comparar les dades dels diferents anys. A l'any 2001, a diferència de les enquestes precedents, en l'anàlisi de la mobilitat per raó d'estudi només es contempla la dels estudiants de 16 anys o més, mentre que abans és considerava la de totes les persones en edat escolar.

A nivell comarcal, de l'anàlisi d'aquestes dades se'n desprèn que a l'any 2001 la mobilitat obligada (per raó de treball i estudis²) generada per la comarca de la Selva és de gairebé 58.000 desplaçaments diaris, dels quals el 73% són interns, és a dir, que es produeixen

¹ Aquelles persones que viuen i treballen en municipis diferents i que per tant s'han de desplaçar diàriament entre el seu lloc de residència i el lloc de treball i a l'inversa.

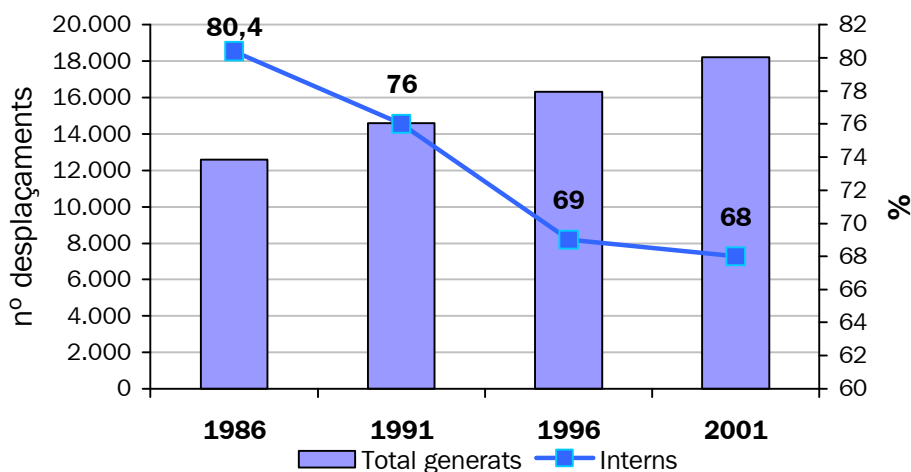
² El Cens de població del 2001 no preveia la recollida d'informació sobre mobilitat per als escolars en edat obligatòria (3 a 15 anys). Per tant, a diferència del que succeeix amb les estadístiques de 1986, 1991 i 1996, les dades de 2001 només es refereixen als estudiants de 16 anys o més.

dintre de la pròpia comarca, i la resta externs, principalment amb destí al Gironès (9%), el Barcelonès (4,25%) i el Maresme (3,8%).

Tot i que el percentatge de desplaçaments interns encara es pot considerar elevat, aquesta xifra s'ha anat reduint paulatinament en els últims 10 anys. Així, al 1991 el percentatge de desplaçaments interns era del 84,5%; al 1996 va baixar fins al 81%; i així fins arribar al 73% actual. Per tant, entre 1991 i 2001, el nombre de desplaçaments interns s'ha reduït en un 11%, el que significa que els habitants de la comarca cada cop van més lluny a treballar o estudiar. Així i tot, s'ha de destacar el fet que, en termes absoluts, segons les dades del Cens, s'ha reduït el nombre de desplaçament que es realitzen des de la Selva, situant-se per sota dels nivells de 1991.

En el cas concret del municipi de Blanes, l'any 2001 es van generar un total de **18.208 desplaçaments diaris** (70,6% per raó de treball i 29,4% per raó d'estudi), dels quals, el 68% són desplaçaments dintre del propi municipi. De la mateixa manera que en el conjunt de la comarca, el nombre de desplaçaments generats es va anar incrementant successivament cada any, en el cas de Blanes a un ritme d'un 9,7% anual. Igualment es manté la tendència a anar reduint-se el percentatge de desplaçaments interns. Així entre 1986 i 2001, la mobilitat obligada que té lloc dintre del propi municipi s'ha reduït en prop d'un 12%.

Figura 11. Evolució dels desplaçaments generats per mobilitat obligada a Blanes



Font: Web de IDESCAT

D'altra banda, Blanes atreu diàriament un total de 2.649 desplaçaments procedents des d'altres municipis, bàsicament per qüestions laborals. En total, els viatges atrets des d'altres municipis des de 1986 s'han incrementat en més d'un 60%.

• Origen i destinació dels desplaçaments per mobilitat obligada

Com ja s'ha dit, la societat contemporània es caracteritza per un increment de la mobilitat i de les distàncies recorregudes. Així, actualment a Catalunya en 4 de cada 5 municipis, la meitat de la població treballa en un municipi diferent. Això dóna una idea de les necessitat de mobilitat que això representa.

Pel que fa a Blanes, com ja s'ha dit, un 68% dels desplaçaments encara tenen lloc únicament dintre del propi municipi, però el 32% restant es mou diàriament cap a altres destinacions.

La principal destinació dels habitants de Blanes cap a fora del municipi per raó de treball és Lloret de Mar, cap a on es dirigeixen el 25,5% dels residents que treballen fora del municipi. El segueixen Malgrat de Mar (8,2%), Barcelona (7,4%) i Tordera (7%).

En canvi, si la causa del desplaçament fora del municipi és per raó d'estudi, aleshores Barcelona (38%) i Girona (30,7%) són, amb diferència les principals destinacions, la qual cosa s'ha de relacionar en bona part amb la formació universitària i fa pensar que, en el cas de Barcelona no es tracta tant de desplaçaments diaris sinó setmanals. A força distància, les següents destinacions són Calella (8,3%) i Lloret de Mar (5,1%).

Així doncs, analitzant la **mobilitat obligada externa** es poden definir els següents àmbits geogràfics d'interrelació amb Blanes:

- **Entorn immediat:** Aquest entorn el componen bàsicament els municipis limítrofs amb Blanes. Així, Lloret de Mar, Tordera, Palafrúls i Malgrat de Mar atreuen al 40,9% dels desplaçaments cap a altres municipis des de Blanes.
- **Barcelonès:** Bàsicament es tracta de la gran atracció que genera la ciutat de Barcelona tot i que també hi ha alguns desplaçaments puntuals a Badalona i l'Hospitalet. Així, el Barcelonès atreu el 12% dels desplaçaments externs des de Blanes, tot i que aquí hi juguen un paper important els desplaçaments per raó d'estudi cap a les universitats (el 43% dels viatges cap a Barcelona són per aquesta raó).
- **La Selva:** Altres municipis de l'entorn de la comarca, a part dels de l'entorn immediat, també generen una atracció important des de Blanes. Així, municipis com Massanet, Hostalric, Tossa de Mar, Vidreres, Arbúcies, etc. són el destí de l'11,2% dels desplaçaments externs.
- **Maresme:** Els municipis orientals del Maresme (Pineda de Mar, Santa Susanna, Calella), així com Mataró atreuen un 7,3% dels desplaçaments externs.
- **Gironès:** Un 7% dels desplaçaments cap a fora del municipi tenen com a destinació el Gironès. En aquest cas, la formació universitària sembla tornar a tenir una importància cabdal en aquests desplaçaments, ja que més de la meitat d'aquest són per raó d'estudi.
- **Reste de Catalunya:** Els desplaçaments restants cap a altres municipis de Catalunya representen el 9%. Aquí i tenen una representativitat especial els municipis del Vallès.
- **Fora de Catalunya:** Únicament un 1% dels desplaçaments tenen com a destí zones fora de Catalunya.

Si la classificació es realitza estrictament per comarques (eliminant la categoria "entorn immediat") aleshores, ens trobem que l'àmbit de Barcelona passa a un segon pla i que la majoria dels desplaçaments externs tenen lloc dintre de la pròpia comarca de la Selva (34%), seguida de la del Maresme (26%).

Com ja s'ha vist abans, el percentatge de desplaçaments externs respecte del total s'ha anat incrementant progressivament des de 1986 fins a passar a representar el 32,1% dels desplaçaments quan abans no arribaven al 20%.

Taula 2. Distribució de la mobilitat obligada per raó de treball a Blanes. 2001

		Total	%
Desplaçaments interns:		7.917	61,6%
Desplaçaments a altres municipis:		4.941	38,4
Àmbit	Municipi	Total	%
Entorn immediat	Lloret de Mar	1.258	25,46
Entorn immediat	Malgrat de Mar	405	8,20
Barcelonès	Barcelona	367	7,43
Entorn immediat	Tordera	346	7,00
Entorn immediat	Palafolls	299	6,05
Selva	Maçanet de la Selva	231	4,68
Gironès	Girona	179	3,62
Maresme	Pineda de Mar	144	2,91
Selva	Hostalric	124	2,51
Maresme	Calella	95	1,92
Selva	Tossa de Mar	74	1,50
Maresme	Mataró	56	1,13
Selva	Vidreres	45	0,91
Maresme	Santa Susanna	38	0,77
Selva	Arbúcies	35	0,71
Vallès Oriental	Sant Celoni	34	0,69
Selva	Fogars de la Selva	32	0,65
Barcelonès	Badalona	30	0,61
Selva	Massanes	30	0,61
Selva	Sils	24	0,49
Reste de Catalunya	-	417	8,44
Fora de Catalunya	-	49	0,99

Font: Web de l'IDESCAT

Taula 3. Distribució de la mobilitat obligada per raó d'estudi (majors de 16 anys) a Blanes

		Total	%
Desplaçaments interns		781	52%
Desplaçaments a altres municipis		723	48%
Àmbit	Municipi	Total	%
Barcelonès	Barcelona	275	38,04
Gironès	Girona	222	30,71
Maresme	Calella	60	8,30
Selva	Lloret de Mar	37	5,12
Maresme	Mataró	16	2,21
Vallès Oriental	Cerdanyola del Vallès	13	1,80
Entorn immediat	Malgrat de Mar	8	1,11
Barcelonès	Badalona	7	0,97
Baix Empordà	Sant Feliu de Guíxols	5	0,69
Osona	Vic	5	0,69
Selva	Santa Coloma de Farners	5	0,69
Vallès Occidental	Sant Cugat del Vallès	4	0,55
Vallès Occidental	Terrassa	4	0,55
Entorn immediat	Palafolls	3	0,41
Garrotxa	Olot	3	0,41
Maresme	El Masnou	3	0,41
Maresme	Pineda de Mar	3	0,41
Vallès Occidental	Sabadell	3	0,41
Vallès Oriental	Mollet del Vallès	3	0,41
Barcelonès	L'Hospitalet de Llobregat	2	0,28
Resta de Catalunya	-	20	2,77
Fora de Catalunya	-	13	1,80

Font: Web de l'IDESCAT

Taula 4. Distribució de la mobilitat obligada a Blanes. 2001

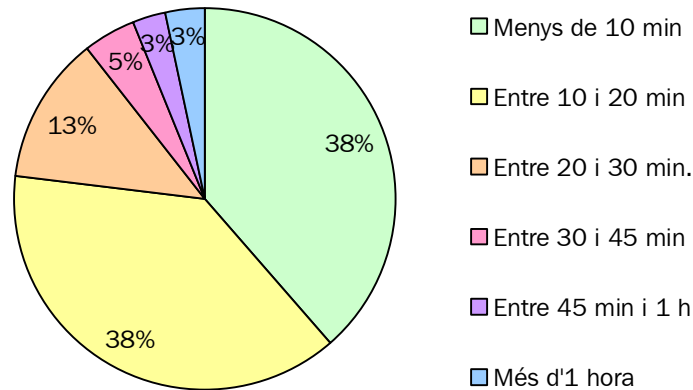
		Total	%
Desplaçaments interns		8.698	61,6
Desplaçaments a altres municipis		5.664	39,4%
Àmbit	Municipi	Total	%
Entorn immediat	Lloret de Mar	1.295	22,86
Barcelonès	Barcelona	642	11,33
Entorn immediat	Malgrat de Mar	413	7,29
Gironès	Girona	401	7,08
Entorn immediat	Tordera	346	6,11
Entorn immediat	Palafolls	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
Vallès Oriental	Sant Celoni	34	0,60
Selva	Fogars de la Selva	32	0,56
Selva	Massanes	30	0,53
Selva	Sils	24	0,42
Vallès Oriental	Cerdanyola del Vallès	13	0,23
Baix Empordà	Sant Feliu de Guíxols	5	0,09
Osona	Vic	5	0,09
Selva	Santa Coloma de Farners	5	0,09
Vallès Occidental	Sant Cugat del Vallès	4	0,07
Vallès Occidental	Terrassa	4	0,07
Garrotxa	Olot	3	0,05
Maresme	El Masnou	3	0,05
Vallès Occidental	Sabadell	3	0,05
Vallès Oriental	Mollet del Vallès	3	0,05
Barcelonès	Hospitalet de Llobregat	2	0,04
Rest de Catalunya	-	420	7,41
Fora de Catalunya	-	51	0,90

Nota: La taula només inclou la mobilitat obligada per raó de treball i la mobilitat obligada per raó d'estudi pels majors de 15 anys.

Font: Web de l'IDESCAT

El fet que una part important dels desplaçaments per mobilitat obligada tinguin lloc dintre del propi municipi, i que la mobilitat externa es doni principalment en els municipis més propers fa que els desplaçaments per anar a treballar siguin en general curts. Així, el 70% dels treballadors tarden menys de 20 minuts en arribar al seu lloc de feina.

Figura 12. Temps de desplaçament fins al lloc de treball



Font: Web de l'INE

Pel que fa als **punts d'origen** dels desplaçaments per mobilitat obligada que tenen com a destí Blanes ens trobem, al igual que en el cas de la mobilitat cap a l'exterior, que les principals relacions es donen amb els municipis de l'entorn immediat.

Així, si es tracta de la mobilitat laboral, la meitat dels 1.435 treballadors que acudeixen diàriament a Blanes des de l'exterior ho fan des dels quatre municipis més propers: Lloret de Mar (13,3%), Palafròls (13,1%), Malgrat de Mar (12,3%) i Tordera (11,6%).

- Trànsit de pas

Un altre aspecte a considerar en l'anàlisi de la mobilitat obligada d'un municipi és la que no té origen ni destí en la localitat d'estudi, sinó que simplement hi transita en desplaçaments entre municipis tercers. És el que s'anomena desplaçament de pas.

Segons l'Estudi de Mobilitat elaborat per l'Ajuntament (2003) diàriament es realitzen una mitjana de 10.450 desplaçaments de pas per l'interior de Blanes bàsicament a través de la carretera d'accés a la Costa Brava.

La majoria dels viatges de pas tenen com a punt d'origen o de destinació Lloret de Mar (91%), destacant els desplaçaments entre el Maresme i Lloret (45%), entre el Barcelonès i Lloret (13%), entre Lloret i Tordera (11%); i entre Lloret i els municipis que connecten amb la AP-7 (10%)

• Balanç de mobilitat

De la informació analitzada fins ara, se'n deriva que el municipi de Blanes és un municipi amb un saldo negatiu pel que fa la mobilitat obligada. Això significa que cada dia surten del municipi, ja sigui per anar a treballar o estudiar, més persones de les que hi entren (veieu figura 13).

Així doncs, el resultat final és que diàriament surten del municipi 3.195 persones més de les que entren. Això es dona principalment degut a la mobilitat per raons de treball, ja que

són molts més els que surten per anar a treballar a altres municipis que els que venen a Blanes.

- Grau d'autosuficiència municipal

La dada anterior es relaciona directament amb el que s'anomena l'autosuficiència laboral d'un municipi, que és la proporció de la població ocupada resident que treballa al mateix municipi.

Així doncs, en el cas de Blanes el **61,6%** dels treballadors majors de 16 anys treballen en el propi municipi.

Taula 5. Grau d'autosuficiència de Blanes i altres municipis. 2001

Municipi	% d'autosuficiència
Lloret de Mar	81,5
Blanes	61,6
Malgrat de Mar	59,1
Pineda de Mar	53,7
Tordera	51,3
Palafolls	35,5

Font: Web de l'IDESCAT

Des de 1986 fins ara, aquest grau d'autosuficiència s'ha anat reduint progressivament, el que implica que el municipi ha perdut capacitat per satisfer les necessitats laborals dels seus habitants tot i que en els darrers anys la davallada sembla haver començat una certa desacceleració.

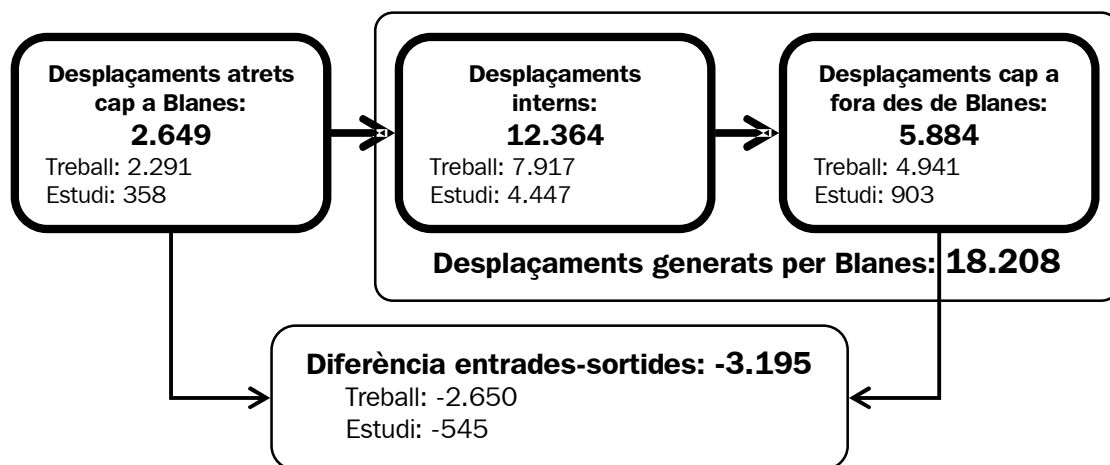


Taula 6. Evolució del grau d'autosuficiència a Blanes

Any	1986	1991	1996	2001
% Autosuficiència	72,6	68,9	61,9	61,6

Font: Web de l'IDESCAT

Figura 13. Esquema de la mobilitat obligada a Blanes. 2001



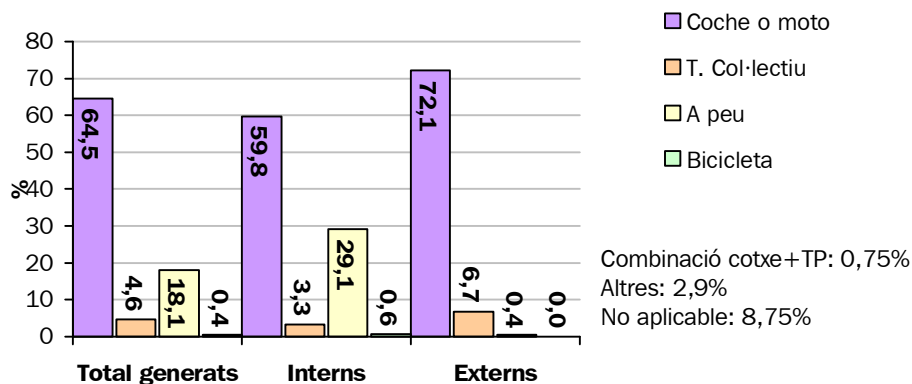
Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya (Enquesta de Mobilitat obligada).

- **Distribució modal de la mobilitat**

Pel que fa als modes de transport emprats pels habitants de Blanes en els seus desplaçaments, la principal conclusió és que hi ha un clar predomini de la mobilitat en vehicle privat, tant en els desplaçaments interns com en els desplaçaments cap a altres municipis.

Així, pel que fa als **desplaçaments per raó de treball**, tant en els desplaçaments interns com en els externs la majoria dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat (principalment en cotxe), tot i que aquest predomini es fa menys evident en el cas dels desplaçaments dintre del propi de municipi, on les persones que van caminant al seu lloc de treball encara representen un percentatge remarcable. Pel que fa a la utilització del transport públic, la seva incidència és encara molt baixa, essent la seva utilització major en els desplaçaments interurbans que en els urbans. El grau d'utilització de la bicicleta és pràcticament irrellevant respecte del nombre total de desplaçaments.

Figura 14. Distribució modal de la mobilitat obligada per raó de treball generada a Blanes. 2001



Font: Cens 2001. INE.

Per destinacions, és en els desplaçaments cap a l'àrea metropolitana de Barcelona on el percentatge d'utilització del transport públic és més elevat (15-25%), mentre que en els desplaçaments cap a l'entorn més immediat el grau d'utilització és menor tot i que encara superior a la mitjana. Per exemple, en els desplaçaments per raó de treball cap a Lloret de Mar o Pineda de Mar un 9% dels desplaçaments és realitza en transport públic.

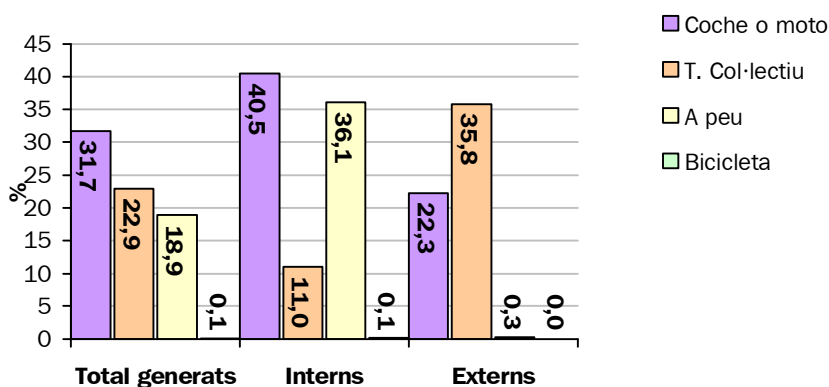
En el cas de la mobilitat atreta –residents en altres municipis que treballen a Blanes– gairebé el 90% dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat, mentre que únicament un 5% utilitza el transport col·lectiu.

Pel que fa a la **distribució modal de la mobilitat per raó d'estudi**, donat que en l'últim cens de població només es va enquestar als estudiants majors de 15 anys, no hi ha informació disponible per al conjunt de la població estudiantil llevat de la de la darrera EMO de 1996.

Així doncs, pel que fa a la mobilitat dels estudiants de 16 anys o més (amb dades de 2001) és pot destacar que es mouen principalment en vehicle privat més que en transport públic o caminant, tot i que en els desplaçaments interns els qui caminen i els

que van en vehicle privat estan gairebé al mateix nivell. També destaca el fet que en aquest sector, la utilització del transport públic és molt més elevada que en el cas dels treballadors. S'ha de destacar el fet que dintre del grup dels que es mouen en vehicle privat són més els que ho fan en moto que en cotxe. Igual que en el cas anterior, la incidència dels desplaçaments en bicicleta és pràcticament nul·la.

Figura 15. Distribució modal de la mobilitat obligada generada a Blanes pels estudiants >15 anys. 2001



Font: Cens 2001. INE.

En els desplaçaments interns, els desplaçaments en vehicle privat (15,8 en cotxe i 24,6 en moto) i els desplaçaments a peu estan gairebé igualats, mentre que els desplaçaments en transport públic queden a força distància. En canvi, en els desplaçaments externs és el transport col·lectiu (35,8%) el protagonista indiscutible, i en els viatges en vehicle privat (22,3%), com era d'esperar, el cotxe passa a dominar clarament per sobre de la moto.

Quan a la distribució modal en funció de la destinació, ens tornem a trobar que els índex d'utilització del transport públic més grans es donen en els viatges cap a l'Àrea Metropolitana de Barcelona tot i en les destinacions més properes també trobem percentatges elevats: Lloret de Mar (35%), Girona (27%) o Mataró (50%). Val a dir que fora d'aquestes destinacions, la incidència del transport públic és mínima o inexistent.

Si s'inclou la mobilitat dels estudiants menors de 16 anys, i com ja s'ha dit segons dades de 1996, aleshores el resultat presenta algunes variacions importants, basades sobretot en un increment substancial de la mobilitat a peu per l'efecte dels estudiants de menor edat. Així, del total de desplaçaments generats per raó d'estudi al 1996, el 58% es realitzaven a peu i un 24% en vehicle privat. En els desplaçaments interns la xifra de desplaçaments a peu s'incrementa fins al 70%, mentre que en la mobilitat supramunicipal predominen els desplaçaments en transport col·lectiu (60%).

- Intensitat de l'ús del vehicle privat

La intensitat d'ús del vehicle privat es defineix com el percentatge de desplaçaments en vehicle privat respecte del total de desplaçaments externs, i mesura el grau de dependència del municipi respecte del cotxe en les seves relacions cap a l'exterior.

A Blanes, la intensitat d'ús del vehicle privat és del **65,7%** pel que fa a mobilitat obligada per raó de treball i d'estudi en residents majors de 15 anys³. Aquesta xifra és de les més elevades respecte dels municipis del seu entorn, tot i que es manté dintre d'uns rangs similars.

Taula 7. Intensitat d'ús del vehicle privat a Blanes i el seu entorn. 2001

Municipi	Intensitat d'ús vehicle privat
Lloret de Mar	52,4%
Tordera	60,3%
Pineda de Mar	60,7%
Malgrat de Mar	64,9%
Blanes	65,7%
Palafolls	75,8%

Font: Web de l'IDESCAT. 2005

Per altra banda, segons l'estudi de mobilitat de l'Ajuntament (2003), el grau d'ocupació mitjana dels vehicles que tenen com a destinació Blanes és de 1,8 persones/vehicle, la qual cosa es troba per sobre de la mitjana d'altres ciutats catalanes analitzades (1,6 persones/vehicle)

b) Mobilitat no obligada

La mobilitat no obligada és aquella que no està motivada per raons de treball o estudi, sinó per altres raons com puguin ser oci i lleure, gestions administratives, relacions socials, visites al metge, etc.

Donat que Blanes és un municipi amb un marcat caràcter turístic i terciari, la incidència de la mobilitat no obligada respecte de la mobilitat obligada pot ser molt elevada, degut al gran nombre de visitants que rep el municipi, sobretot durant els mesos d'estiu, però també els caps de setmana al llarg de tot l'any.

Aquest fet es materialitza, per exemple en variacions en la distribució del trànsit en el municipi. Així, durant els caps de setmana –segons l'Estudi de la mobilitat a Blanes (2003)- es detecta un increment de la circulació a les carreteres d'accés a la Costa Brava i de Tordera en sentit Lloret i sentit mar respectivament, que l'estudi relaciona amb les activitats d'oci i l'afluència de la població de segona residència. Per contra, en la resta de la xarxa viària local es detecta una disminució de la intensitat del trànsit.

En els dies estivals, l'estudi abans esmentat va detectar que, excloent la tornada al domicili, un 24% dels desplaçaments tenien per motivació raons d'oci.

³ No s'inclouen els menors de 16 anys per raons metodològiques en el cens de persones i habitatges de 2001.

3.4.3. Utilització i organització de la xarxa local

a) Intensitat mitjana del trànsit a les vies locals

La font més recent i completa sobre la intensitat del trànsit a Blanes és l'Estudi de Mobilitat realitzat al 2003 per l'Ajuntament. Segons aquest, pel que fa als accessos i vies interurbanes, la carretera de la Costa Brava és la que presenta una major intensitat de trànsit, amb 13.500 veh/dia en sentit Malgrat i 12.500 veh/dia en sentit Lloret, tot i que aquestes xifres s'incrementen fins a 15.000 vehicles dia i sentit en el tram comprés entre el carrer Joaquim Ruyra (Riera de Blanes) i l'accés a l'Hospital Comarcal. Així mateix, la circulació de vehicles pesants per aquesta via és prou elevada, representant el 10% en l'entrada des de Malgrat i pujant fins al 19% en l'accés des de Lloret. La distribució del trànsit és força equilibrada al llarg del dia, tot i que aquesta es concentra entre les 8h i les 13h i entre les 16h i les 20h.

En segon lloc trobem la carretera de Tordera amb uns 9.500 vehicles/dia i sentit a l'accés al terme municipal i un també elevat percentatge de vehicles pesats (10%) degut que es tracta d'un accés directe al Polígon Industrial Nord. El trànsit es concentra sobretot en quatre hores punta: a les 5h, a les 8h, a les 13h i a les 19h.

Finalment, la carretera de Malgrat presenta una intensitat de trànsit decreixent a mesura que s'endinsa en el municipi, de forma que en el tram inicial la IMD és de 6.000 veh/dia i sentit i en el seu tram final és d'entre 2.000 i 3.000 veh/dia. Això es deu principalment a que una part important d'aquest trànsit es desvia per l'Av. de Catalunya just a l'accés al municipi. Aquesta via presenta tres puntes diàries pel que fa intensitat de trànsit: a les 7h, a les 13h i entre les 17h i les 21 h.

Pel que fa a les vies de trànsit intern, segons el mateix estudi, el carrer Anselm Clavé en el seu tram inicial (entre la carretera d'accés a la Costa Brava i Jaume Arcelos) és la via amb una major intensitat de trànsit (14.800 veh/dia i sentit), en quan es tracta d'un dels principals accessos a la vila. A continuació destaquen dos eixos que entronquen amb aquesta avinguda: Rambla Joaquim Ruyra – C. Ample i Pep Ventura – Sebastià Llorenç amb prop de 12.000 veh/dia i entre 8.000-10.000 veh/dia respectivament. En el cas de la Rambla Joaquim Ruyra observem que el trànsit es concentra principalment entre les 10h i les 13h i entre les 18h i les 21h.

Igualment la primera línia de mar, en el Pg. Cortils i Vieta en sentit al Port presenta una IMD superior als 8.000 veh/dia, mentre que en la resta de trams de la primera línia, exceptuant el Pg. de la Marina (4.000 – 7.000 veh/dia), el trànsit és molt menor. Això es deu principalment a que el primer forma part de la circumval·lació perimetral del nucli antic i la segona connecta dos importants nusos com són la Plaça dels Països Catalans i la Plaça de Catalunya.

A continuació trobem tota una sèrie d'eixos d'un segon nivell amb IMD situades entre 5.000 veh/dia (depenent dels trams) que es corresponen amb les vies secundàries d'accés-sortida o vies principals de comunicació interna.

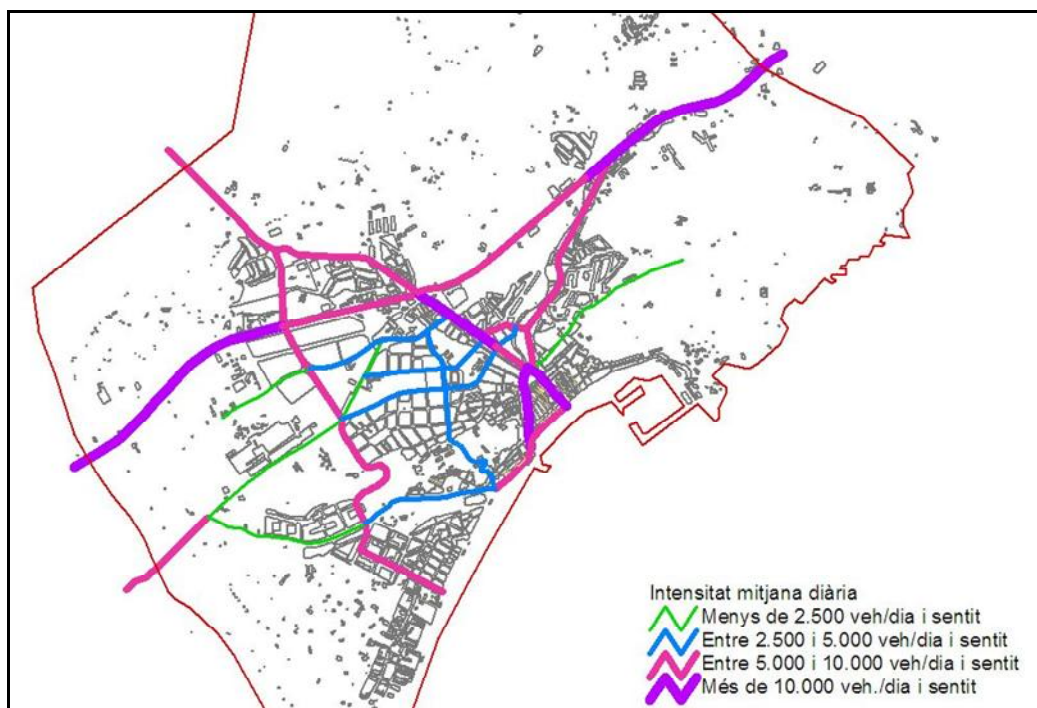
A continuació es mostren llistades les IMD de les principals vies locals de Blanes:

Taula 8. IMD dels principals eixos de trànsit intern

Eix	IMD (vehicles/dia i sentit)
Anselm Clavé (tram inicial)	14.800
Rbla. Joaquim Ruyra – C. Ample	12.000
Pep Ventura – Sebastià Llorenç	8.000 – 10.000
Pg. Cortils i Vieta (sentit Port)	8.000
Anselm Clavé (tram per sota de Jaume Arcelos)	6.300
Jaume I el Conqueridor – Joan Carles I	4.200 – 8.000
Av. d'Europa – Plantera – Mallorca – Mediterrani	5.000 – 8.000 (sentit muntanya) 4.000 – 6.700 (sentit mar)
Pg. de la Marina	4.000 – 7.000
Av. dels Pavos – Maresme	4.100 – 5.700 (sentit muntanya) 4.000 – 4.800 (sentit mar)
Tordera	4.500
Av. de l'Estació	1.600 – 4.000
Tarragona – Provença	3.100
Ruben Dario – Penedès – Jaume Arcelos	3.000
Av. de Catalunya	2.200 – 4.000
Santa Bàrbara	1.000 – 1.600

Font: Estudi de mobilitat a Blanes. 2003

Figura 16. IMD dels principals eixos de trànsit intern



Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat de Blanes. 2003

Pel que fa a les hores punta en les vies urbanes, en termes generals, aquestes es donen entre les 19h i les 20h, tot i que poden existir variacions importants en funció de la via de que es tracti.

- **Tipus de vehicle**

Pel que fa a la tipologia dels vehicles que circulen per la xarxa viària del municipi, en la majoria de les vies entre el 80 i el 90% dels vehicles que circulen són turismes, exceptuant el passeig Cortils i Vieta i la carretera d'accés a la Costa Brava amb el carrer Valldolig, on el percentatge és inferior al 80%. D'aquests, una bona part són vehicles pesants, pel que la seva presència es considera força elevada en la majoria de vies, amb percentatges que van des del 8% fins als 19%. El percentatge de motocicletes és igualment elevat (6-10%), sobretot entre el Pg. S'Abanell i Pg. Cortils i Vieta on arriba a ser del 13% segurament per la incidència de les motociccles de lloguer que fan servir els turistes.

- **Velocitat de circulació**

Aproximadament un 4% dels vehicles controlats en l'estudi de Mobilitat a Blanes (2003) sobrepassava el límit de velocitat establert. En el cas de la carretera d'accés a la Costa Brava i de la carretera de Tordera els vehicles que superaven el límit permès representaren el 7% del total.

Finalment, l'estudi considera que un 6% de les vies de Blanes inciten a augmentar la velocitat per la seva morfologia viària.

b) Aparcament

Les dades d'aquest apartat provenen principalment de l'estudi de mobilitat a Blanes (2003) i es complementen o corregeixen amb el treball de camp i les entrevistes amb els responsables municipals.

Així doncs, segons aquest document, dintre de l'àrea d'estudi existeixen aproximadament unes **19.600 places d'aparcament**, de les quals un **53% es troben fora de la calçada**.

- **Demanda residencial d'aparcament**

L'oferta residencial és aquella destinada a cobrir les necessitats d'aparcament de la demanda residencial. Per tant, contempla la totalitat de les 19.600 places de la zona.

En termes globals, el municipi presenta un dèficit d'aproximadament 450 places, que es concentren principalment en el nucli antic (Dintre Vila, Sa Carbonera i el Raval). Per contra, en altres zones (Els Pins, Els Olivers o La Plantera) existeixen uns nivells d'oferta molt elevats per causa, principalment, de les 820 places no regulades existents a l'aparcament de la zona esportiva.

En algunes zones l'oferta d'estacionament en calçada és molt reduïda. En el cas de Dintre Vila, Sa Massaneda o el Port degut a la presència de pàrkings públics; i en el cas del Mas Moixa per l'elevat nombre de garatges privats.

Pel que fa l'estacionament fora de calçada, en funció de l'oferta existent, es calcula que hi ha uns 4.000 vehicles que han d'estacionar al carrer. Tot i així, hi ha zones com S'Abanell i La Plantera on l'oferta fora de calçada supera al nombre de turismes censats. En canvi, Dintre Vila, Els Pins, Mont Ferrant i Mas Florit aquesta oferta no arriba al 20% dels vehicles censats.

Una de les principals conclusions de l'estudi pel que fa a la demanda i oferta d'estacionament per a residents, podríem dir que és que l'estacionament és suficient però està mal repartit. Així, en zones com S'Auguer, S'Abanell, La Plantera, Mas Marull, Mas Moixa i Mas Florit només s'ocupa un 50% de l'oferta legal; mentre que a Sa Carbonera, el Raval, Mont Ferrant i els Olivers l'indisciplina en l'estacionament arriba al 10%.

• **Demanda forana d'estacionament**

La demanda forana és la d'aquells vehicles no comercials que tenen com a destinació l'àmbit d'estudi analitzat, amb un motiu de viatge diferent al residencial.

Durant el dia, els forans poden estacionar en les zones no regulades i solars, en zona blava o, en períodes no superiors a 15 minuts, en zones de càrrega i descàrrega. Tot plegat fa que s'estimi una oferta d'estacionament per a forans de 69.500 vehicles forans (els índex de rotació són molt majors en els estacionaments de forans que els residencials).

La major demanda d'estacionaments forans es concentra a Dintre Vila, Sant Joan Sud, Els Pavos-La Perla i els Olivers, que concentren el 44% de la demanda. En el primer cas degut a tractar-se del centre terciari del municipi; i en el cas de Sant Joan per la presència de l'hospital. En els dos últims casos aquesta demanda és en bona part deguda a la presència de dos centres comercials.

Tot i que existeixen importants diferències entre les diferents zones del municipi, en general s'observa que, pel que fa a la utilització de l'oferta d'estacionament per a forans existent, aquests només ocupen el 52% de l'oferta no regulada i el 75% de la zona blava. Són de remarcar els casos del nucli antic i l'eixample, on l'ocupació de forans es situa per sobre del 90%.

Una part important dels estacionament forans (36%) són inferiors a 30 minuts. Això fa que si no troben aparcament en una àrea pròxima a la seva destinació opta per estacionar il·legalment. Així, per exemple, a la Carbonera el grau d'indisciplina és molt elevat, al igual que a Dintre Vila i els Olivers. Destaquen particularment pel seu grau d'indisciplina els carrers de l'Arquitecte Vives – dels Castells i Carrer d'en Veciana – de Maria Codina – del Priorat de Lledó.

• **Estacionament en zona regulada**

Com a mitjana s'ocupa el 93% de les hores/plaça ofertades a la zona blava. En cas concret del nucli antic l'ocupació es gairebé del 100%, la qual cosa implica una pèrdua d'eficiència d'aquest tipus de places l'objectiu principal de les quals és la rotació.

Es calcula que l'índex de rotació és de 6,1 vehicles/plaça, el qual es pot considerar acceptable en comparació amb la mitjana d'una ciutat tipus catalana, que és de 6,78 vehicles/plaça. Tot i així, val la pena destacar que a l'entorn de les zones d'estacionament regulat la indisciplina en l'estacionament és més elevada, tot i que en aquesta situació hi té una incidència específica la saturació de les places regulades.

c) Zones de càrrega i descàrrega

A Blanes existeixen unes 214 places d'estacionament en àrees de càrrega i descàrrega (C/D), en les quals, està permès l'estacionament d'altres vehicles en períodes inferiors a 15 minuts.

Potser per aquesta raó s'observa una utilització inadequada d'aquestes àrees, en les quals els vehicles que hi estacionen per realitzar operacions de càrrega i descàrrega representen únicament un 18% del total d'usuaris i ocupen només un 4,5% de les hores/plaça ofertades, mentre que els vehicles que no realitzen operacions de C/D ocupen el 75% de les hores/plaça.

Tot i que el 50% de les hores/plaça es troben buides, en hores punta es detecta un increment de la realització il·legal d'operacions de càrrega i descàrrega.

d) Zones amb moderació de la circulació

A banda de les zones reservades per a vianants –situades bàsicament al nucli antic i el seu entorn- i del disseny de prioritat invertida que s'ha implantat en la part baixa del carrer Ample (veieu l'apartat 3.4.5 d'aquest capítol) l'Ajuntament ha vingut aplicant altres mesures per a la reducció de la velocitat de circulació i la pacificació del trànsit.

Aquestes mesures bàsicament corresponen a la construcció de rotondes a les interseccions conflictives o en trams de carrer molt llargs en els que els vehicles prenen velocitats excessives. Aquest és el cas, per exemple, de les rotondes de l'Av. d'Europa o de la carretera d'accés a la Costa Brava.

En carrers més estrets, la mesura que s'ha pres per tal d'obligar als vehicles a reduir la seva velocitat, consisteix en posar obstacles en la via. Inicialment es va optar per col·locar bandes sonores, però darrerament s'estan prioritzant els passos de vianants elevats, que donen continuïtat a les voreres i obliguen als vehicles a frenar abans de passar-los.

e) Seguretat viària i accidentalitat

Segons dades de la Policia Local, els punts més conflictius pel que fa a la seguretat viària són majoritàriament aquells amb una amplitud de calçada excessiva que incita als conductors a circular a velocitats elevades:

- La carretera d'accés a la Costa Brava Gi-682 és on es localitzen la majoria dels incidents de circulació.

- Igualment conflictiu és l'encreuament de la carretera de l'estació i de l'Avinguda Europa, però en aquest cas la construcció de diverses rotondes ha millorat la situació respecte del passat.
- Altres vies amb un nombre destacable d'accidents són el carrer Joan Carles I, l'Av. Ansel Clavé i l'Av. de Catalunya, així com Joaquim Ruyra i el Pg. De S'Abanell.
- Així mateix, s'observa que al Passeig de l'Estació es poden generar conflictes entre vianants i vehicles.

Per altra banda, existeixen tota una sèrie de punts en la xarxa viària on el disseny de la via o la senyalització són deficients i poden implicar riscos per a la circulació de persones i vehicles:

- Travessera de la Ctra. d'Accés a la Costa Brava. Aquesta via, com el seu propi nom indica té una morfologia de carretera tallant el municipi en dos parts, resultant incòmode pels vianants i on el predomini dels vehicles és abassegador. La mínima amplada de la vorera, la insuficiència de passos de vianants i l'absència de carrils per altres tipus de transport sostenibles –bicicleta, transport públic, etc.- són algunes de les característiques negatives d'aquesta via.
- Rambla de Joaquim Ruyra. Eix terciari amb gran volum de vianants que té una vorera clarament insuficient a bona part del carrer. Aquest fet contrasta amb la gran amplada que té la calçada, que indueix a la indisciplina d'estacionament.
- Carrer Gibert. Carrer del Nucli Antic amb accés restringit, on sovint trobem indisciplina d'estacionament a la vorera. Aquest cas en dona en altres carrers del Nucli Antic, dificultant la circulació dels vianants.



Participació Ciutadana:

En el Grup Consultiu es posa de manifest la conflictivitat que suposa el disseny actual de la rotonda de Serrallarga, on hi ha constants retencions, fent que molts vehicles optin per passar per la carretera de Santa Bàrbara, la qual no està dissenyada per a aquests nivells de trànsit. Així mateix, es preveu que aquesta situació empitjori amb el desenvolupament dels plans parcials previstos.

La majoria dels accidents es registren de dilluns a divendres i en horari laborable (entre les 11h i les 13h, i entre les 17h i les 19h) pel que la seva causalitat en principi està poc lligada a les activitats d'oci de cap de setmana. Així mateix, en la gran majoria dels accidents (més del 80%) les persones implicades en surten il·leses i només d'una petita part dels sinistres se'n deriven ferits lleus.

• **Circulació de vehicles de transport de mercaderies**

Per tal d'evitar el risc d'accidents en els que es vegin implicats camions que transportin mercaderies perilloses la Policia Local ha establert uns itineraris recomanats per a la circulació dels vehicles pesants que es dirigeixen cap als polígons industrials de la localitat.

Les dues principals vies d'accés són la carretera G-682 (d'accés a la Costa Brava) i la Gi-600 de Tordera (la carretera de Malgrat no és tan utilitzada per la presència d'un pont que limita en alçada la circulació de determinats vehicles). Així doncs, els camions que entren en el casc urbà es deriven directament cap als polígons industrials sense que hagin de circular per zones habitades si no és estrictament necessari. Així, els que arriben per la Gi-682 en direcció Lloret, s'han de desviar a la rotonda situada a l'encreuament amb l'Av. d'Europa, i el mateix passa amb els que arriben per la Gi-600, de forma que el tram superior de l'AV. d'Europa s'ha convertit en el principal canalitzador del trànsit de vehicles pesants en el municipi.

3.4.4. Impactes ambientals de les infraestructures viàries

La xarxa viària de Blanes no es gaire densa en comparació amb altres territoris i a banda d'això les infraestructures de comunicació supramunicipal són d'una dimensió moderada pel que no presenten grans volums de trànsit (no hi ha cap autopista que travessi actualment el municipi).

Els principals impactes ambientals que es deriven per efecte de les infraestructures viàries de la mobilitat que aquestes suporten són:

- a. Impacte paisatgístic
- b. Contaminació acústica
- c. Contaminació atmosfèrica
- d. Fragmentació del territori
- e. Ocupació de la via pública

a) Impacte paisatgístic

Donat que les principals vies de comunicació que travessen el municipi ho fan pel sud del terme, que és la zona més urbanitzada l'impacte d'aquestes és reduït. Més encara si tenim en compte el caràcter planer de la meitat oest del municipi, que és on el paisatge circumdant encara conserva una certa qualitat. A la meitat oriental, el paisatge que envolta la carretera d'accés a la Costa Brava ja es troba força pressionat pel que l'impacte de la pròpia carretera és menys rellevant.

Situació a part és la que es pugui derivar de l'ampliació de l'autopista C-32 cap a Lloret i Tossa, ja que aquesta prolongació travessarà una zona d'elevat valor ecològic i paisatgístic com és la zona boscosa dels Tres Turons.

Aquest apartat s'aprofundeix en l'apartat 3.2. *Sistemes naturals i diversitat biològica* d'aquest mateix document.

Participació Ciutadana:

En el Grup Consultiu es destaca l'impacte paisatgístic que podria tenir en la zona dels Tres Turons el desdoblament de la N-II si finalment passa pel terme municipal de Blanes.

b) Contaminació acústica

Generalment, la contaminació acústica és un dels problemes més comuns i que genera més molèsties al voltant de grans vies de comunicació. Tot i així, en el cas de Blanes, segons les dades subministrades per l'Ajuntament donat que a l'entorn de les vies interurbanes amb major trànsit gairebé no s'hi localitzen habitatges aquest problema no és especialment problemàtic en el cas de Blanes.

Altra cosa són els problemes de soroll que poden provocar puntualment motocicletes o vehicles que circulen pel casc urbà a velocitats inadequades o amb el volum de la música molt alt.

Trobareu més informació sobre aquesta qüestió en l'apartat de soroll (3.7.) d'aquesta memòria.

c) Contaminació atmosfèrica

La combustió dels derivats del petroli que fan funcionar els motors dels vehicles genera l'emissió de diversos gasos a l'atmosfera que en quantitats elevades resulten contaminants o tenen un efecte potenciador sobre l'escalfament global i el canvi climàtic.

Tal i com es descriu amb major detall en l'apartat 3.6. d'aquesta memòria, la qualitat atmosfèrica del municipi és força bona, però això no implica que no hi hagi emissió de contaminants, ja que aquests són dispersats pels vents i van a parar a l'atmosfera.

En aquest sentit, el transport és el principal emissor de contaminants en el municipi de Blanes, per sobre de l'indústria i és el responsable de més del 27% de la contribució del municipi al canvi climàtic.

d) Fragmentació del territori

Tal i com s'ha comentat en el punt dedicat a l'impacte paisatgístic de les infraestructures, en el cas de Blanes aquestes es troben força concentrades a l'entorn del nucli. Tot i així, sí que es detecten unes certes zones conflictives pel que fa a la connectivitat ecològica degut que les vies de comunicació travessen espais amb un cert potencial.

Aquest és el cas, sobretot del corredor de la Tordera, que degut al seu potencial agrícola s'ha mantingut relativament conservat fins ara. Tot i així, aquesta zona es veu creuada per tres vies de comunicació: la carretera de Malgrat, la carretera d'accés a la Costa Brava i la línia de ferrocarril. En aquest cas la presència del riu –sempre i quan es conservi en un estat mínimament natural- garanteix un passadís que permet a la fauna superar la barrera que suposen aquestes infraestructures. L'entorn de les vies de comunicació es troba més alterat i d'aquí d'importància de conservar el corredor fluvial i una franja de protecció prou àmplia al seu entorn.

Quan a la carretera de Tordera, el seu impacte sobre la connectivitat també és moderat donat que es tracta d'una carretera amb un trànsit limitat però que travessa una zona amb una matriu agrícola important. En aquest cas els canals de reg hi juguen un paper rellevant en la permeabilitat ecològica del territori.

A la part nord-est del municipi, a la zona de Pinya de Rosa i Sant Francesc, tot i que la carretera d'accés a la Costa Brava, amb alguns talussos importants en aquest tram, també representa una barrera important en les connexions cap a l'interior, en aquest cas també hi tenen un paper rellevant les nombroses urbanitzacions que saltegen el territori.

Participació Ciutadana:

En el Grup Consultiu es destaca que la construcció de noves vies de comunicació travessant zones forestals, com pugui ser el desdoblament de la N-II o la prolongació de la C-32, a més representen un increment del risc d'incendi forestal pel fet de llançar burilles enceses des dels vehicles, entre d'altres.

e) Ocupació de la via pública

L'altre gran problemàtica derivada de les necessitats de mobilitat, bàsicament de la mobilitat en vehicle privat, és l'ocupació de la via pública tant per a la circulació de vehicles com per al seu estacionament.

Aquest fet provoca que sovint, els vianants i altres mitjans de transport (com les bicicletes o el transport públic) hagin de competir per l'espai (amb totes les de perdre) amb el gran nombre de vehicles que la fan servir. Tot plegat, fa que com que els carrers són poc amigables per als vianants i el transport públic pateix els embussos generats pel transport particular, la gent abandoni aquests modes de transport en favor del vehicle privat amb la qual cosa el sistema es retroalimenta.

A Blanes, les zones per a vianants són més aviat escasses, concentrant-se bàsicament al nucli antic. A banda d'això, en molt carrers la necessitat de reservar espai per a l'estacionament de vehicles fa que les voreres siguin inferiors a 2 metres i en algun cas fins i tot inferiors als 90 cm que estableix la llei. Veieu en aquest sentit l'apartat 7.3.8. de *Mobilitat per a vianants* d'aquest capítol.

3.4.5. Mobilitat no motoritzada

a) Xarxa de carrils bici

Tal i com s'ha vist en l'anàlisi previ dels modes de transport en la mobilitat obligada del municipi, aquesta té una incidència molt baixa en el total de desplaçaments. Tot i així, l'enquesta d'on se'n va extreure la informació es va realitzar abans que s'implantessin els carrils bici existents actualment i per tant aquesta realitat pot haver canviat recentment.

Aquests carrils bici als que fem referència són bàsicament tres, i no estan interconnectats entre ells, de forma que no formen una xarxa pròpiament dita. El més destacat és el carril bici de la primera línia de mar, que va des dels càmpings de la desembocadura de la Tordera fins al passeig Cortils i Vieta i té una longitud de gairebé 2,5 quilometres. Aquest carril bici presenta una gran variabilitat de disseny en el seu recorregut. Així, va saltant de la vorera a la calçada segons els trams; tot circulant, en alguns casos, entre els cotxes estacionats i la vorera. Igualment, segons el tram, els dos sentits de circulació van per un mateix espai i en d'altres es separen. L'amplada també va variant, però en general és inferior als 1,5 metres recomanats, fins al punt que alguns trams té una amplada de 90 cm.

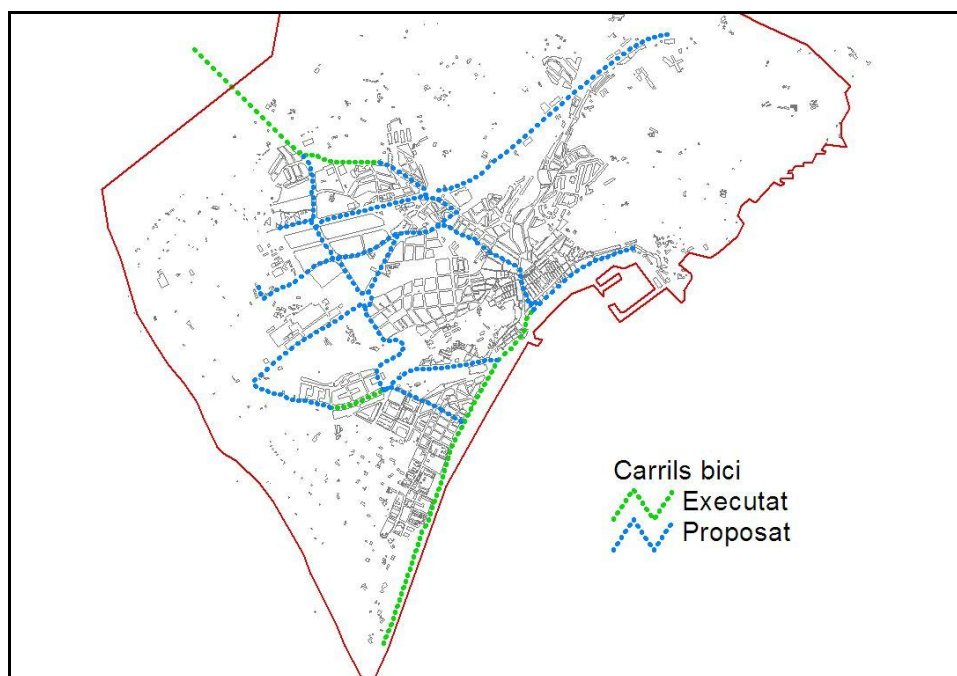
Per altra banda, destaca el carril bici que transcorre paral·lel a la carretera Gi-600 entre Blanes i Tordera i que es va construir aprofitant les obres d'ampliació i millora de la carretera. El carril bici té 2,30 metres d'amplada i està separat 2 metres de la calçada. En el seu disseny s'hi adoptaren mesures especials d'integració, com la col·locació de 1.600 metres de barana de fusta als terraplens del carril. Dintre del terme municipal de Blanes el carril bici té una longitud d'aproximadament 1 quilòmetre.

Finalment, existeix un tram de l'Av. Catalunya, entre els carrers Plantera i Pablo Neruda, en que s'ha habilitat un carril bici de menys de 400 metres, la funcionalitat del qual queda força limitada degut a la seva escassa longitud i aïllament.

Algunes observacions realitzades durant el treball de camp d'aquesta auditoria ambiental semblen mostrar un apreciable grau d'utilització dels carrils bici per als desplaçaments de mobilitat no obligada que correspon tant a residents a Blanes que el fan servir per passejar o per a desplaçaments interns, com pels turistes. Aquest fet es detecta sobretot en el carril bici de la primera línia així com, els caps de setmana, en el de la carretera de Tordera.

Actualment no existeix cap projecte per a la construcció de nous carrils bici al municipi, però l'Estudi de Mobilitat elaborat per l'Ajuntament (2003) inclou una proposta per a la creació d'una vertadera xarxa de carrils bici per a la ciutat que sumaria un total de més de 16 km de carrils bici.

Figura 17. Carrils bici existents i proposats a Blanes



Font: Elaboració pròpia a partir de l'estudi de mobilitat de Blanes. 2003

- **Estacionaments per a bicicletes**

L'Ajuntament ha col·locat estacionaments per a bicicletes en diferents indrets del nucli urbà, sobretot lligats a punts d'elevada afluència com la Biblioteca Comarcal o el passeig marítim.

Tot i així, no es porta un control ni existeix referència cartogràfica dels estacionaments per a bicicletes, pel que se'n desconeix el nombre de places existents així com la seva ubicació.

b) Mobilitat per a vianants

Les dimensions de la ciutat de Blanes, sobretot del seu nucli central, fan que la majoria dels desplaçaments es puguin realitzar a peu, ja que en un radi de 500 metres des del centre de la ciutat, pràcticament s'abasta la totalitat de l'àrea residencial del municipi. Tot i així, també existeixen entrebancs que poden frenar una major generalització dels desplaçaments interns a peu, tals com: els elevats pendents d'alguns carrers del municipi o la insuficient amplada de les voreres en moltes zones de la ciutat.

Pel que fa a les pendents, gairebé tots els barris del centre tenen pendent baixa, mentre que les urbanitzacions perifèriques al centre es caracteritzen per tenir pendents mitges i fortes. En el centre existeixen alguns punts on la topografia condiona la pendent dels carrers com a la plaça de l'Església de Sa Carbonera, el barri de Mas Marull i alguns carrers entre les zones de Sa Massaneda i la Perla. Aquesta situació és intrínseca a la topografia del municipi, i únicament es pot tenir en compte alhora de planificar els nous creixements de la vila.

En canvi, la problemàtica de l'amplada de les voreres correspon més a dèficits de disseny que es poden resoldre més fàcilment. L'amplada mínima per a les voreres establerta per la Llei és de 90 cm, que és el mínim per a que hi pugui circular una cadira de rodes o una persona amb un cotxet. Però a la pràctica, aquests voreres –fins i tot quan no hi ha obstacles addicionals com fanals, arbres o senyals de trànsit- són totalment insuficients ja que no permeten el creuament de dos vianants, per la qual cosa, la gent acaba circulant per la calçada. En termes generals, per tal de garantir la circulació de vianants en condicions de seguretat i comoditat, es recomana que l'amplada de les voreres no sigui inferior a 2 metres.

Segons l'Estudi de Mobilitat a Blanes (2003), els carrers que presenten majors dèficits pel que fa a amplada de voreres, d'acord amb el seu nivell d'utilització, són els següents:

- Carrers del nucli antic
- C. Joaquim Ruyra
- Pg. De Carles Faust
- C. de l'Esperança
- C. Sebastià Llorenç
- Carrers Ripollès – Gironès – de la Selva – St. Pere Màrtir
- C. Ansel Clavé (entre Sta. Cecília i Joaquim Ruyra)

Igualment, en el treball de camp per aquesta auditoria ambiental s'han detectat carrers amb voreres insuficients al barri de Els Pins, Mas Borinot-Ca n'Illes, Mas Guelo i Mas Carolet-Ca la Guidó.

Participació Ciutadana:

En el Grup Consultiu posa de manifest la mala adaptació de la carretera d'Accés a la Costa Brava per a la mobilitat dels vianants degut a la manca de voreres en molts trams i a la manca i mal estat dels passos de vianants.

També es posa de relleu que en moltes voreres antigues, la sortida de les canonades de pluvials dels edificis aboquen directament a la vorera, en lloc de fer-ho a la calçada o al sistema de clavegueram.

● **Accessibilitat**

Un altra aspecte directament implicat amb les voreres i els vianants, i que afecta sobretot i de forma directa a les persones amb mobilitat reduïda (PMR), és el de l'accessibilitat al carrer. En aquest sentit, l'Ajuntament disposa d'un estudi d'accessibilitat⁴ (2001) que realitza una anàlisi molt profunda del municipi. Aquests són els aspectes més destacats per cada uns dels barris que es recullen en l'estudi:

ELS PINS: Es caracteritza per tenir carrers amb poca pendent, però un dels principals problemes són les voreres estretes en carrers de poca amplada. La millor solució passaria per fer plataforma única, ja que alguns d'aquests carrers estan tallats al trànsit rodat i les terrasses dels bars estan a la calçada. A tot això s'ha d'afegir que la disposició del mobiliari urbà fa encara més estret el pas per les voreres. A la plaça Mare de Deu del Vilar, s'haurien d'anivellar tots els paviments mitjançant una plataforma única.

⁴ Pla d'Accessibilitat de Blanes. Juliol 2001.

ELS OLIVERS: Es tracta d'un barri de poca pendent on el carrer Eivissa, en un dels trams, no té vorera a una de les bandes.

LA PLANTERA: En aquest barri es disposa els edificis es pleguen formant petites places peatonals, que en alguns casos són com una petita rambla, i en altres fins i tot, s'hi disposen jocs infantils.

RACÓ D'EN PORTES: Tots els carrers que es disposen en forma de pinta es caracteritzen per ser carrers de voreres molt estretes i de forta pendent. Cal destacar les escales urbanes que existeixen, on seria necessària la col·locació de passamans a les dues bandes.

S'AUGUER: Es caracteritza per tenir carrers estrets, amb voreres molt estretes, i on apareixen elements de mobiliari urbà mal ubicats impeding el pas lliure de 0,90 m.

SA MASSANEDA I LA PERLA: La característica general són les voreres estretes i carrers de fortes pendents. Cal destacar les escales urbanes existents, encara que tenen gairebé totes passamans als dos costats, són trams de molts graons seguits. D'altra banda, els pocs guals peatonals que existeixen estan mal ubicats o mal dissenyats.

ELS PAVOS, QUATRE VENTS I CAN BORELL: Aquesta zona es caracteritza per grans illes, part de les quals encara no han estat construïdes, però les últimes actuacions ja contemplen voreres amples, amb elements ben ubicats, que conformen itineraris accessibles. Les zones més antigues, són les zones de més pendents, voreres més estretes i guals mal ubicats o mal dissenyats.

MAS MOIXA: Es caracteritza per carrers de voreres molt estretes, i en ocasions inexistència de voreres. Cal destacar que les escales urbanes existents no tenen passamans als dos costats. A la Plaça Mas Moixa, no existeix cap dels accessos pavimentat, tots són de sorra, i existeixen desnivells per tota la plaça.

MAS FLORIT: La majoria dels carrers tenen pendents fortes o mitges, que provoquen l'aparició de graons en els accessos als locals comercials. Les voreres són estretes, en molts carrers i els elements de mobiliari urbà dificulten encara més el pas per les voreres. L'enllumenat públic està col·locat en les façanes, especialment en aquells carrers que tenen les voreres estretes.

MAS CREMAT: La majoria de les voreres tenen una amplada superior a 0,90 m, però amb elements mal ubicats que impedeixen el pas per la vorera, com pals de llum o senyals de trànsit. Alguns dels guals peatonals tipus deprimit o barca estan ben dissenyats. La majoria de carrers tenen pendent.

MAS CAROLET I CA LA GUIDÓ: La majoria de carrers tenen pendents mitges o fortes. Això provoca problemes d'accés als edificis. Les voreres, en general, tenen una amplada superior a 0,90 m, tot i que alguns carrers tenen voreres estretes, i els carrers més perimetrals no en tenen. Gairebé no hi ha guals peatonals. Cal destacar l'existència d'escales urbanes, degut a la pendent del terreny, algunes de les quals no tenen passamans.

MAS ENLAIRE: En aquesta zona estan ubicats el mercat, l'ambulatori i el cementiri i, tot i així, es caracteritza per tenir les voreres estretes i carrers amb mitges i fortes pendents.

MONT FERRANT: En aquest barri, la majoria de carrers tenen pendents mitges o fortes. La majoria de voreres són d'una amplada superior a 0,90 m, però molts elements de mobiliari urbà estan mal ubicats.

LA PEDRERA: Els carrers que queden a banda i banda del carrer Joan Carles I, tenen les voreres estretes i no existeixen guals, i alguns dels carrers tenen pendent. 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: La majoria dels carrers tenen una pendent alta. En els dos casos, els carrers més perimetrals són els que no tenen voreres, i en alguns casos, hi ha carrers amb voreres estretes.

VALLDOLIG: En general, tant a Valldolig 1 com a Valldolig 2, les voreres són molt estretes, i amb els bàculs i pals de llum i telèfon, col·locats al mig de les voreres. En el cas de Valldolig 1, gairebé a tots els carrers no existeixen voreres. La pendent elevada és una altra de les característiques principals.

SA CARBONERA i PORT: La característica principal de tots els carrers de l'interior és la poca amplada, i com a conseqüència l'existència de voreres molt estretes en les que gairebé no existeixen elements de mobiliari urbà.

DINTRE VILA: La característica principal de tots els carrers de l'interior, a l'igual que en el barri de sa Carbonera, és la poca amplada, i com a conseqüència l'existència de voreres molt estretes en les que gairebé no existeixen elements de mobiliari urbà. Cal destacar la transformació d'alguns d'aquests carrers estrets, en plataformes úniques ben resoltes, com el carrer Bellaire, o tots els carrers perpendiculars al Passeig Cortils i Vieta.

RAVAL i MAS TERRATS: La majoria dels carrers són estrets amb voreres molt estretes i amb pendents mitges i fortes. No existeixen guals peatonals a les cruïlles.

El mateix estudi també analitza les urbanitzacions del municipi de les quals, en termes generals, se'n conclou que es troben en zones d'elevat pendent i que en la majoria dels casos disposen de voreres molt estretes –quan no inexistents- i la manca de passos per a vianants.

A banda de l'amplada suficient de les voreres, l'existència de rampes o passos a nivell és especialment rellevant per tal de superar els desnivells entre la vorera i la calçada per a PMR. En aquest sentit, l'Ajuntament ve realitzant una campanya de supressió de barreres arquitectòniques mitjançant la construcció de rampes, passos elevats o deprimits... per tal de millorar l'accessibilitat dels carrers de Blanes. Tot i així, encara resta molta feina a fer per aconseguir que tots els passos de vianants siguin accessibles. Fins ara, la majoria de les actuacions s'han centrat en les zones més properes al centre.

- **Zones de prioritat per a vianants**

Fins fa alguns anys, la mobilitat de les ciutats es pensava en termes de mobilitat motoritzada, de forma que el vianant quedava en un segon terme. Actualment, es veu com una mobilitat dissenyada per a les persones i no per als cotxes contribueix a fer una ciutat més habitable.

S'entenen per zones de prioritat per a vianants, aquelles en que el predomini en la distribució de l'espai recau en les persones i l'obligació de cedir el pas i adaptar-se a les circumstàncies als vehicles. Així, són exemples d'això els carrers per a vianants, les àrees de prioritat invertida, les Zones 30, àrees residencials senyalitzades...

En el cas de Blanes, la major part dels carrers per a vianants es localitzen a ambdós costats del carrer ample, coincidint bàsicament amb carrers massa estrets com per permetre la circulació simultània de persones i vehicles. Igualment, el carrer ample està dissenyat com un carrer de plataforma única, la qual no fa separació mitjançant diferents

nivells entre vorera i calçada, obligant als vehicles a reduir la velocitat i que és una manera d'invertir la prioritat entre vianants i vehicles.

Igualment, els carrers situats per sota del carrer Méndez Núñez, al barri de S'Auguer, són exclusius per a vianants.

Finalment, trobem altres carrers i passatges puntualment dispersos per diferents zones del municipi, com el C. Vila de Paris a S'Abanell. En algunes ocasions aquests espais coincideixen amb passatges o espais situats entre blocs d'edificis.