

ESTUDI DE MILLORA DE L'ORDENACIÓ DEL TRÀNSIT DEL NUCLI DE LLORET DE VISTALEGRE

DESEMBRE 2021



Ajuntament de
Lloret de Vistalegre



Pacte de Batles i Batlesses
Pel Clima i l'Energia

CINESI

Consultoria de mobilitat i transport

Finançat per:



Departament de Promoció Econòmica
i Desenvolupament Local
Consell de Mallorca

CRÈDITS

Ajuntament de Lloret de Vistalegre

Equip redactor

CINESI, SLU – Consultoria de mobilitat i transport

Francesc Xandri

Director Tècnic

Miquel Cremades Alted

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

Estela Tur do Nascimento

Enginyera Superior en Geodèsia i Cartografia



ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	4
1.1. Objecte de l'estudi	4
1.2. Metodologia	4
1.3. Context de la mobilitat	5
1.3.1. Població i evolució demogràfica	5
1.3.2. Nivell de motorització	7
1.3.3. Xarxa viària externa i trànsit	8
2. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL AL MUNICIPI	9
2.1. Àmbit d'estudi	9
2.2. Jerarquia de la xarxa viària de Lloret	10
2.3. Sentits de circulació	14
2.4. Centres atractors i generadors	16
2.5. Aparcament	18
2.6. Transport públic	23
2.6.1. Oferta del transport públic	23
2.6.2. Demanda del transport públic	24
3. RESUM DE DIAGNOSI	25
4. OBJECTIUS DE L'ESTUDI DE REORDENACIÓ DEL TRÀNSIT	28
4.1. Definició d'objectius	28
5. MESURES D'ACTUACIÓ	29
A. Trànsit	29
B. Aparcament	33
6. PROGRAMACIÓ DE PROPOSTES	37

1. INTRODUCCIÓ

Lloret és un municipi situat a la part central de la comarca del Pla de Mallorca. El seu terme municipal limita al nord-oest amb Costitx, a l'oest amb Sencelles, a l'est amb Sant Joan, al nord-est amb Sineu i al sud amb Algaida i Montuïri.

La superfície del municipi és de 17,42 km², amb una població total de 1.437 habitants (IBESTAT, 2020). Lloret compta amb un únic nucli de població.

1.1. Objecte de l'estudi

L'objectiu del present estudi és:

- Realitzar una anàlisi de la situació actual.
- Desenvolupar una diagnosi de la circulació.
- Consensuar amb tots els agents implicats les actuacions de millora que cal implementar.
- Definir una sèrie de propostes d'actuació encaminades a donar solucions a les problemàtiques actuals.

1.2. Metodologia

La metodologia emprada per dur a terme el següent estudi es fonamenta en:

- Recopilació d'informació que pugui aportar l'Ajuntament a l'equip redactor.
- Recopilació d'informació de fonts oficials com el Consell Insular de Mallorca, l'Institut Nacional d'Estadística, la Direcció General de Trànsit, l'Institut d'Estadística de les Illes Balears i el Consorci de Transports de Mallorca.
- Treball de camp. Aquest consisteix en fer un inventari dels diferents elements de la xarxa viària com amplàries, sentits de circulació, places d'aparcament, cotxeries, entre altres.



1.3. Context de la mobilitat

1.3.1. Població i evolució demogràfica

Al llarg de la sèrie històrica analitzada (2000-2020), la població al conjunt del municipi ha crescut entorn a un 54,02%, és a dir, a un ritme interanual mitjà del 2,70%. A la gràfica següent s'observa com creix la població del municipi fins al 2012 i a continuació es produeix una baixada important l'any 2013 però torna a créixer fins el 2020.

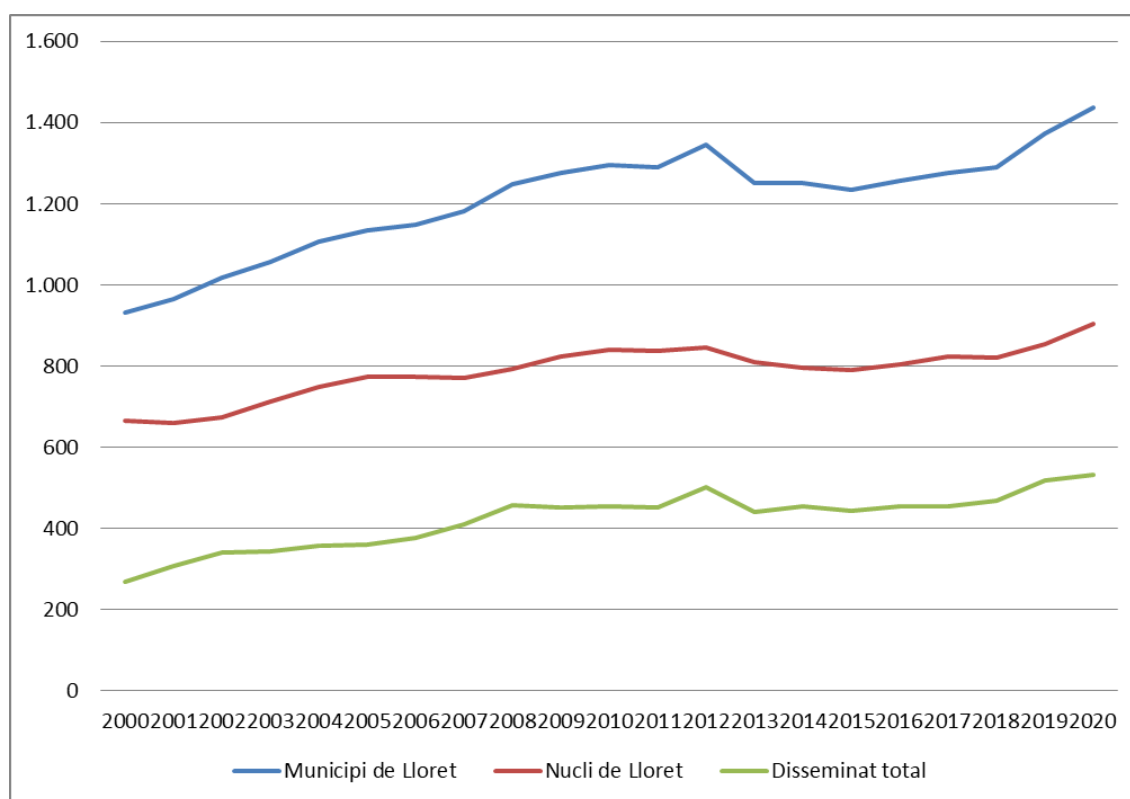


Fig. 1. Evolució demogràfica comparada entre el nucli i el municipi de Lloret (2000 – 2020)
Font: IBESTAT

A partir del nomenclàtor de l'Institut Balear d'Estadística (IBESTAT), és possible extreure informació relativa a l'assentament poblacional. Així, aquesta eina permet diferenciar entre població resident al nucli urbà i població disseminada a la resta del municipi. D'aquesta manera, a partir del quocient entre la població disseminada i la població total residencial al municipi, s'extreu la ràtio de dispersió. Aquesta ràtio és rellevant en tant en quant una major dispersió demogràfica durà com a conseqüència una major demanda de mobilitat i, fins i tot, dependència del vehicle privat.

Al llarg de la sèrie històrica (2000-2020), s'observa molts daltabaixos tot i que sempre amb una tendència de creixement. Ja l'any 2000, el volum de residents fora del nucli urbà era elevat. Això s'afegeix a que la seva població ha crescut en més d'un 98,88%, situant-se actualment la ràtio en un 37,09%. Cal destacar la diferència de quasi 30 punts entre la dispersió de Lloret i la de les Illes Balears, que durant la sèrie no ha superat en cap moment el 10%.

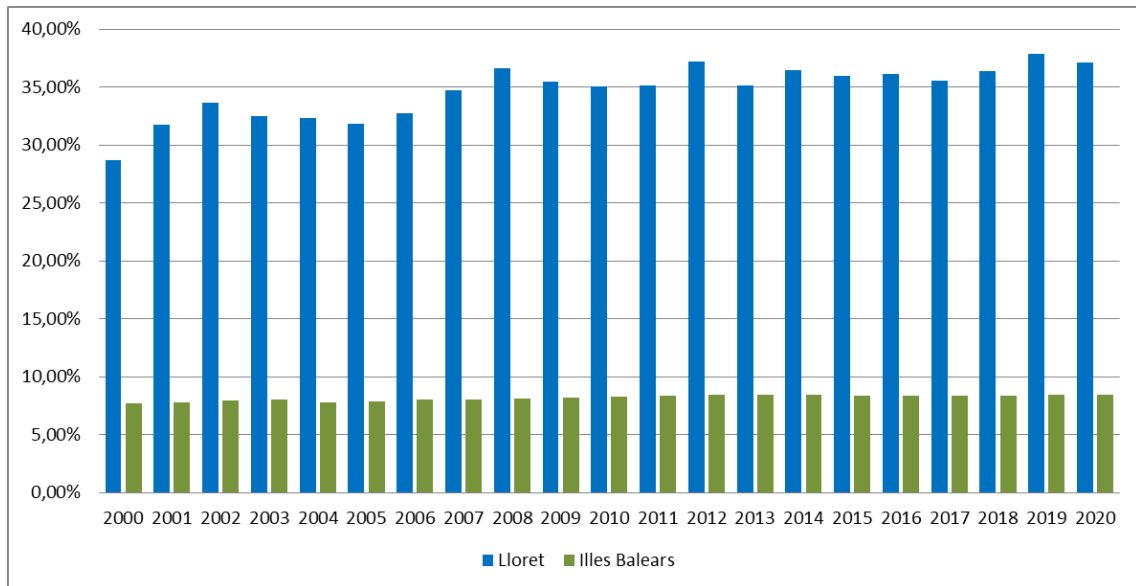


Fig. 2. Evolució de la ràtio de dispersió comparada (2000 – 2020)
Font: IBESTAT

L'estructura poblacional actual del municipi mostra com el grup d'edat adulta (35-54 anys) és el que té una major presència. La resta de grups d'edat compten amb percentatges semblants. Per altra banda, en quant al gènere la distribució poblacional és pràcticament igual, lleugerament major de població masculina.

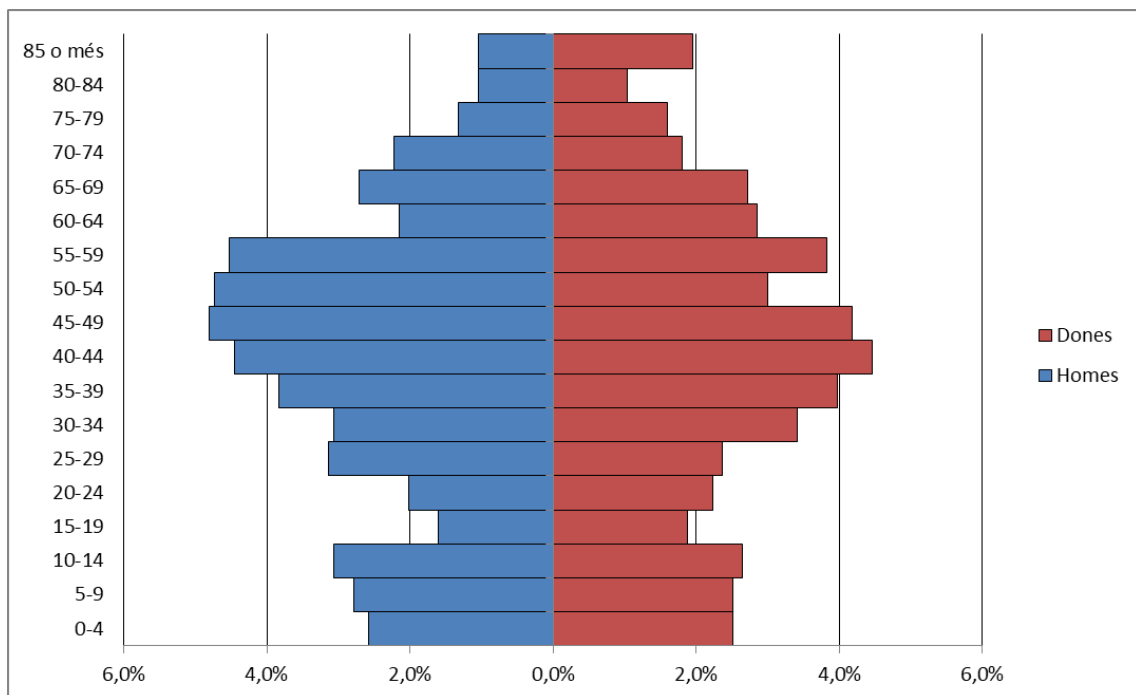


Fig. 3. Piràmide demogràfica del municipi de Lloret (2020)
Font: IBESTAT

1.3.2. Nivell de motorització

L'índex de motorització és la relació entre el parc de vehicles (turismes, camions, autobusos, motocicletes, tractors, etc.) i la població resident d'un municipi. Es taxa en nombre de vehicles per cada 1.000 habitants. Així i tot, és habitual tenir en compte només el nombre de turismes enlloc del conjunt del parc de vehicles, a fi d'evitar distorsions.

L'any 2019 l'índex de Lloret era de 633,96 turismes per cada 1.000 habitants mentre que l'índex balear era de 625,65. La comparació entre el municipi i el conjunt de les Illes Balears dóna com a resultat una evolució molt distinta. Així, durant el període 2000-2019 el conjunt de les Illes Balears ha vist reduït el seu índex un 1,28%, mentre que Lloret ha experimentat un augment del 20,22%. Cal fer notar que a partir de l'any 2014 l'índex de motorització de Lloret ha sigut superior a l'índex balear i que els anys 2019 i 2020 va minvar però continuant per sobre..

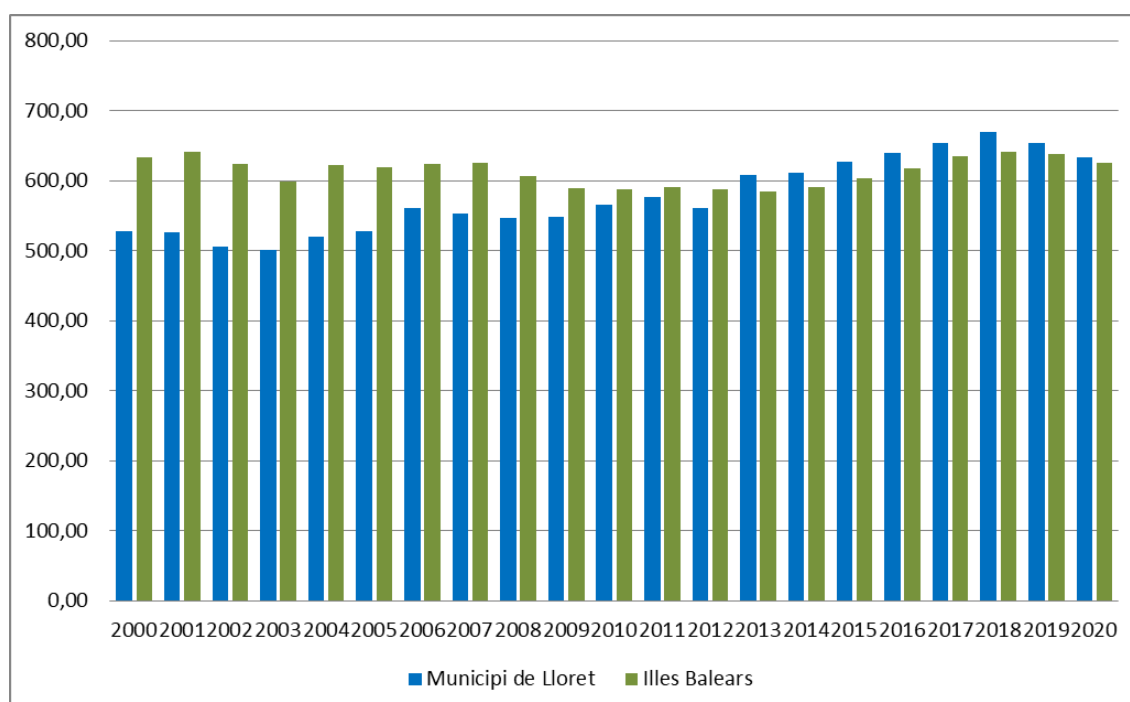


Fig. 4. Evolució de l'índex de motorització de Lloret i Illes Balears (2000 – 2020)
Font: Elaboració pròpia

1.3.3. Xarxa viària externa i trànsit

El municipi de Lloret està ben comunicat amb la carretera Ma-3011 (antiga carretera Sineu-Palma), la xarxa bàsica de carreteres (Ma-15), amb el municipi de Sineu a través de la Ma-3130, que també el connecta amb Algaida, i amb el municipi de Montuiri (Ma-3221). El Consell de Mallorca ha publicat a la seva web les dades d'aforament de trànsit de les diferents carreteres de l'illa. Aquestes dades són referents als anys 2005, 2012, 2015, 2016, 2018 i 2019, i permeten, per tant, determinar fins a quin punt el volum de circulació ha variat. La imatge inferior mostra els resultats més recents (relatius a l'any 2019). No s'han utilitzat dades de l'any 2020 a causa de la pandèmia que va afectar a la mobilitat.

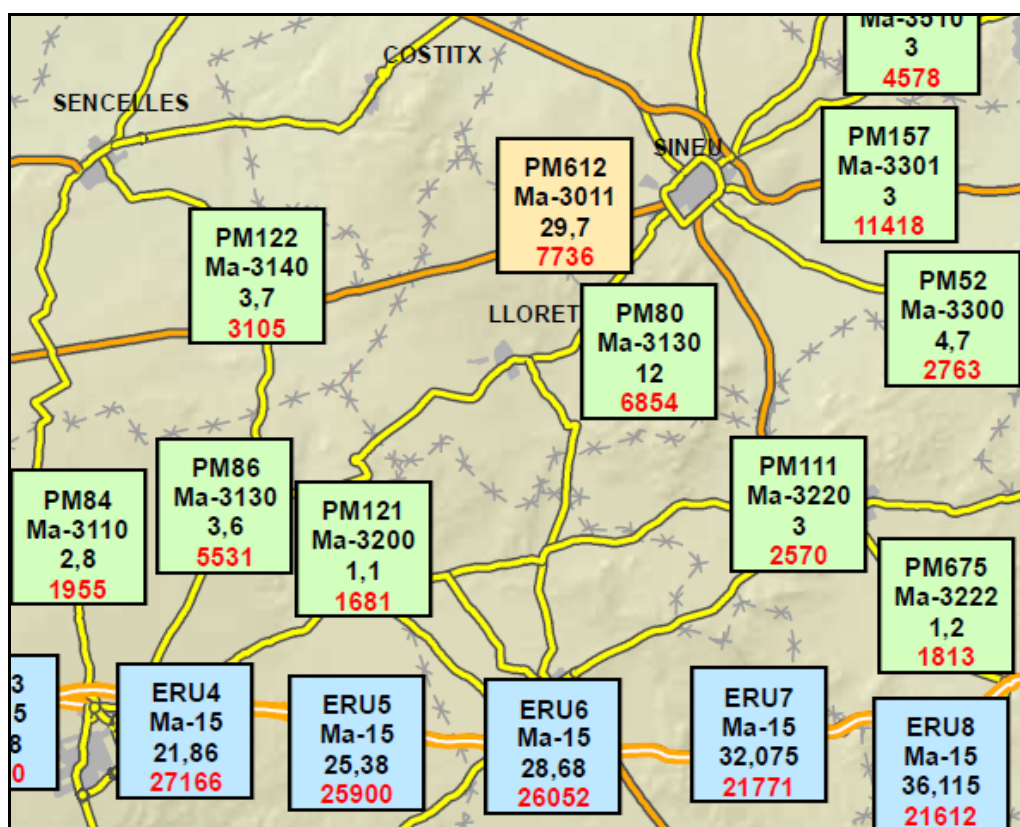


Fig. 5. Mapa d'aforaments (2019)
Font: Consell de Mallorca

La taula inferior mostra els resultats evolutius obtinguts en cadascuna de les estacions analitzades, tot indicant el percentatge de variació acumulat durant tota la sèrie.

Carretera	Estació	Tram interurbà	IMD (veh/dia)					% Var (2005-2019)
			2005	2012	2015	2016	2019	
Ma-3130	PM80	Lloret - Sineu	4.651	4.857	5.717	6.112	6.854	47,37%
Ma-3130	PM86	Pina - Lloret	3.851	4.019	4.698	5.010	5.531	43,62%
Ma-3200	PM121	Algaida-Lloret	1.268	1.322	1.467	1.530	1.681	32,57%
Ma-3011	PM612	Palma-Sineu	5.460	5.793	6.439	6.845	7.736	41,68%

Taula 1. Intensitats de trànsit a les carreteres de l'entorn de Lloret
Font: Consell de Mallorca

2. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL AL MUNICIPI

En aquest capítol es realitza una anàlisi de la situació actual de la mobilitat al municipi de Lloret, fent èmfasi en la jerarquia de la xarxa viària, els sentits de circulació d'aquesta, els centres atractors i generadors de mobilitat, l'aparcament, la senyalització, el transport públic i l'anàlisi de punts crítics detectats.

2.1. Àmbit d'estudi

La delimitació de l'àmbit d'estudi esdevé una tasca útil de cara a l'anàlisi posterior de la informació recollida durant la fase de treball de camp. En conjunt, s'ha identificat el següent àmbit d'estudi (veure Plànol 01):



Fig. 6. Plànol 01. Situació geogràfica del municipi de Lloret
Font: Elaboració pròpia

2.2. Jerarquia de la xarxa viària de Lloret

La jerarquizació viària determina l'organització i la gestió del trànsit al municipi. És clau per a definir itineraris, establir la senyalització d'orientació i les velocitats de circulació, així com potenciar les zones pacificades, etc. La jerarquia viària ha de tenir en compte els nous creixements urbanístics previstos en el planejament vigent.

La jerarquizació de la xarxa viària de Lloret es classifica en:

- Xarxa Bàsica
- Xarxa Local
- Xarxa Veïnal

En la imatge següent es mostra la jerarquizació viària del municipi de Lloret (veure Plànol 2):



Fig. 7. Plànol 2. Jerarquizació viària del municipi de Lloret
Font: Elaboració pròpia

El municipi 3 vies d'accés principals:

- Carretera de Ciutat, per la Ma-3130 des de Pina i Sineu.
- Camí de Son Gelabert des de la carretera Ma-3011.
- Camí de cas Moro Tabac, des de la carretera Ma-3011.

Xarxa Bàsica

Està formada per eixos viaris que estructurin el municipi perquè canalitzen els desplaçaments a nivell global. Són més transitats que la resta de vies i resulten eixos claus de mobilitat pel municipi ja que connecten el nucli urbà amb la xarxa viària externa.



Fig. 8. Carrer de Ciutat (Ma-3130)
Font: Elaboració pròpia

A continuació es llisten les vies de la xarxa bàsica de Lloret:

XARXA BÀSICA		
c. Ciutat	c. de Son Pere	c. de baix de sa Riba

Taula 2. Xarxa bàsica de Lloret
Font: Elaboració pròpia

Xarxa Local

Absorbeix part dels desplaçaments en vehicle privat per l'interior del nucli urbà, distribuint-los pel municipi. Facilita la connexió amb la xarxa bàsica alhora que també permet accedir a la xarxa de carrers veïnals.



Fig. 9. C. Costa des Pou (esquerra) i c. Major (dreta)
Font: Elaboració pròpia

A continuació es llisten les vies de la xarxa local de Lloret:

XARXA LOCAL	
pl. Jaume I	c. Costa des Pou
c. Major	c. Vent

Taula 3. Xarxa local de Lloret
Font: Elaboració pròpia

Xarxa veïnal:

S'inclouen sota aquesta categoria carrers que, per les seves condicions, no suporten intensitats de trànsit elevades. Actuen com a capil·lars d'accés a propietats adjacents amb circulació lenta i trànsit poc intens. La seva funció bàsica és donar accés als habitatges.



Fig. 10. C. Mossen A. M. Alcover (esquerra) i c. des Fum (dreta)
Font: Elaboració pròpia

A continuació es llisten les vies de la xarxa veïnal de Lloret:

XARXA VEÏNAL		
c. Sant Francesc	c. ses Parres	c. s'Arracó
c. Fundadors de la Vila	c. Bartomeu Vanrell	pl. Jaume I
c. Fum	c. Sant Domingo	c. Senyora de Manresa
c. Montserrat Fontanet	c. Farinera Vella	trav. Mossen A. M. Alcover
pg. Josep Nicolau	c. Ramon Llull	c. Agustí Puigcerver
c. sa Font	c. l'Església	c. sa Riba
c. Paradís	c. Verge Loreto	c. Josep Maria Jordà
c. Son Lluc	c. Sant Antoni	

Taula 4. Xarxa veïnal de Lloret
Font: Elaboració pròpia

2.3. Sentits de circulació

Els sentits de circulació resulten fonamentals per entendre la possible distribució interna dels principals fluxos de circulació. Constitueixen un element crític del sistema de mobilitat, doncs actuen com a mecanisme introductor o expulsor del trànsit respecte al nucli urbà. En especial, poden resultar crítics quan el conductor del vehicle no és resident i, per tant, no es coneix els carrers. De manera general, als carrers de la xarxa interna del nucli i a la zona d'estudi predominen els carrers de doble sentit de circulació.



Fig. 11. C. Senyora de Manresa (esquerra) i tram de c. s'Arracó de doble sentit (dreta)
Font: Elaboració pròpia

En aquest sentit, s'observa una problemàtica associada a l'amplada de les vies. Els carrers de la xarxa local i veïnal on el cordó d'aparcament redueix l'amplada útil de la calçada, així com també lleva la possibilitat de la circulació dels vianants per la vorera, en el cas que hi hagi. En el mapa següent es mostren els sentits de circulació del municipi de Lloret (veure Plànol 3):

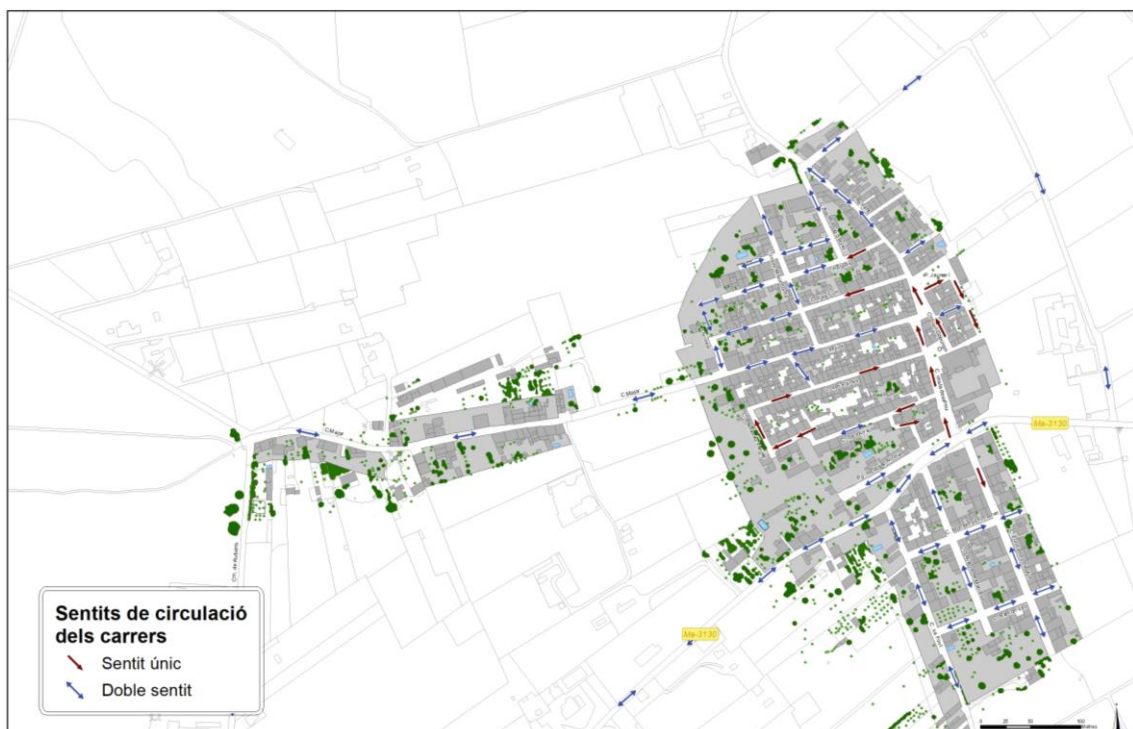


Fig. 12. Plànol 3. Sentits de circulació del municipi de Lloret
Font: Elaboració pròpia

JERARQUITZACIÓ VIÀRIA I SENTITS DE CIRCUCIÓ	Xarxa Bàsica	Doble Sentit	c. Ciutat c. de Son Pere c. de baix de sa Riba
	Xarxa Local	Sentit únic	pl. Jaume I c. Costa des Pou
		Doble sentit	c. Major c. Vent
	Xarxa Veïnal	Sentit únic	c. Sant Francesc c. ses Parres c. s'Arracó c. Fundadors de la Vila c. Bartomeu Vanrell pl. Jaume I c. sa Riba c. Fum c. Paradís c. Sant Domingo
		Doble Sentit	c. Senyora de Manresa c. Montserrat Fontanet c. Farinera Vella c. s'Arracó trav. Manuel A. M. Alcover pg. Josep Nicolau c. Ramon Llull c. Agustí Puigserver c. Fum c. sa Font c. Fundadors de la Vila c. l'Església c. Paradís c. Verge Loreto c. Josep Maria Jordà c. Son Lluc c. Sant Antoni

Taula 5. Jerarquització viària i sentits de circulació a l'àrea d'estudi

Font: Elaboració pròpia

2.4. Centres atractors i generadors

Els equipaments públics constitueixen una important font generadora de fluxos de mobilitat, associada a diferents perfils de població segons la tipologia que es tracti. Així mateix, en funció de la tipologia, el patró temporal de comportament dels desplaçaments, així com la intensitat d'aquests, podran també variar.

Per aquest motiu, és important conèixer quins són els principals equipaments, així com també determinar la seva ubicació geogràfica. Al municipi de Lloret existeixen un conjunt de serveis, equipaments i llocs d'interès que actuen com a centres atractors i generadors de mobilitat. A continuació es llisten els principals serveis i equipaments de Lloret:

SERVEIS I EQUIPAMENTS	
Nom	Direcció
Ajuntament de Lloret	costa des Pou, 3
Polícia local de Lloret	costa des Pou, 3
Unitat Bàsica de Salut	c. Senyora de Manresa, 21
Biblioteca Municipal	costa des Pou, 13
Col·legi Públic Alzina	c. Passatge baix de sa Riba, sn
Escoleta municipal Baix de sa Riba	c. Passatge baix de sa Riba, sn
Poliesportiu	camí des Cementiri, 321
Àrea recreativa de la Comuna de Lloret	camí des Cementiri, sn
Cementiri municipal	camí des Cementiri, p343
Ascensor de sa Riba	c. sa Riba, 1

Taula 6. Serveis i equipaments de Lloret
Font: Elaboració pròpia



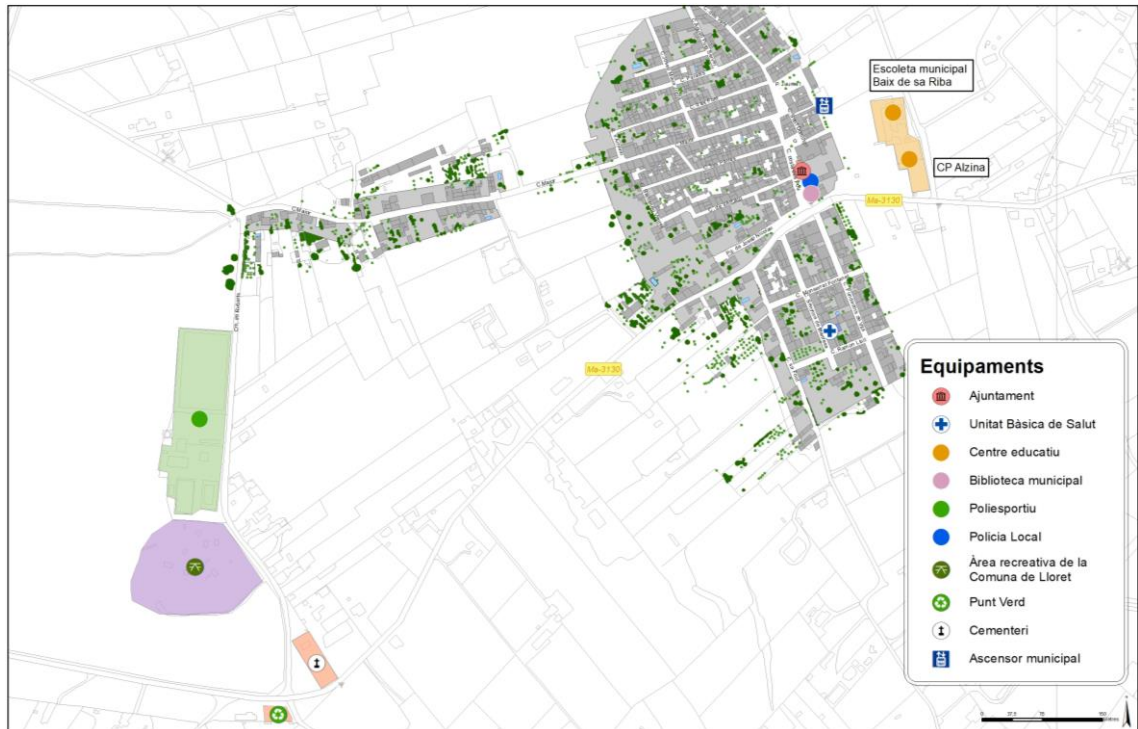


Fig. 13. Plànol 4. Equipaments del municipi de Lloret
Font: Elaboració pròpia

2.5. Aparcament

Per tal de caracteritzar l'oferta d'aparcament a Lloret, cal en primer lloc definir les diferents tipologies d'aparcaments existents al municipi. Un dels aspectes fonamentals del sistema de mobilitat urbana és la capacitat d'estacionament, doncs la distribució de places lliures afectarà de manera directa als fluxos de trànsit que es generin a l'interior del nucli urbà. Aquestes s'agrupen en dues categories principals: els aparcaments ubicats **a la via pública** i **fora de la via pública**:

APARCAMENT	A LA VIA PÚBLICA	Lliure o no regulat	Fila / semi-bateria / bateria
		Regulat	Zones de C/D, blava, reserves estacionament, etc.
	FORA DE LA VIA PÚBLICA	Ús privat	Guals individuals / comunitaris
		Ús públic	Propietat pública / privada

Taula 7. Classificació de les tipologies d'aparcament.
Font: Elaboració pròpia



Fig. 14. Bossa d'aparcament en Baix de sa Riba
Font: Elaboració pròpia

Cal tenir en compte que existeix tot un conjunt de places «privades», ubicades a guals o cotxeres. La diferència entre gual i cotxera radica en la presència o no de placa oficial de l'Ajuntament. Així, en cas de tenir-ne, es considera gual, i viceversa. Hi ha un total de 95 guals.

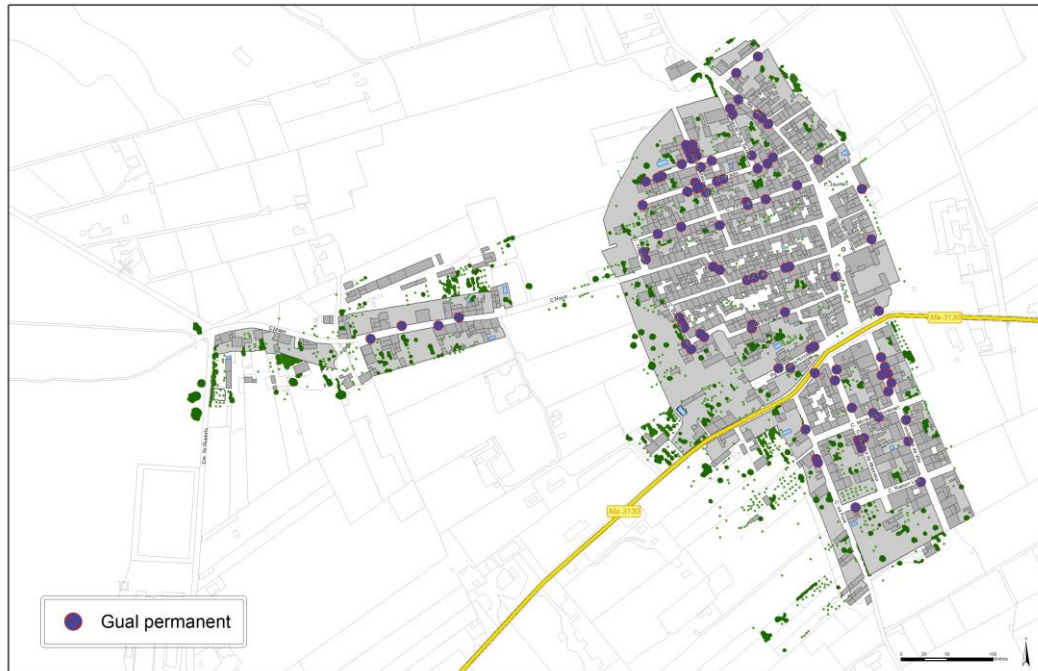


Fig. 15. Plànol 6. Guals permanents del municipi de Lloret
Font: Elaboració pròpia

La majoria d'aparcament de l'àrea d'estudi Lloret és lliure, ja sigui en la via pública o en bosses d'aparcament. Hi ha una plaça regulada amb limitació horària sense cost, que és davant del Forn de sa Plaça.



Fig. 16. Places lliures en semibateria i plaça d'estacionament limitat (esquerra) i places lliures en cordó (dreta)
Font: Elaboració pròpia

Així, a la zona d'estudi de Lloret es disposa actualment d'una capacitat agregada d'entorn a **462** places d'estacionament lliure, de les quals **la immensa majoria són en cordó** (al voltant un 95%). De la resta hi ha **13 places en bateria** i **6 en semi-bateria**. Les places en cordó en molts casos dificulten la circulació dels usuaris per la via pública ja que Lloret disposa de carrers estrets.

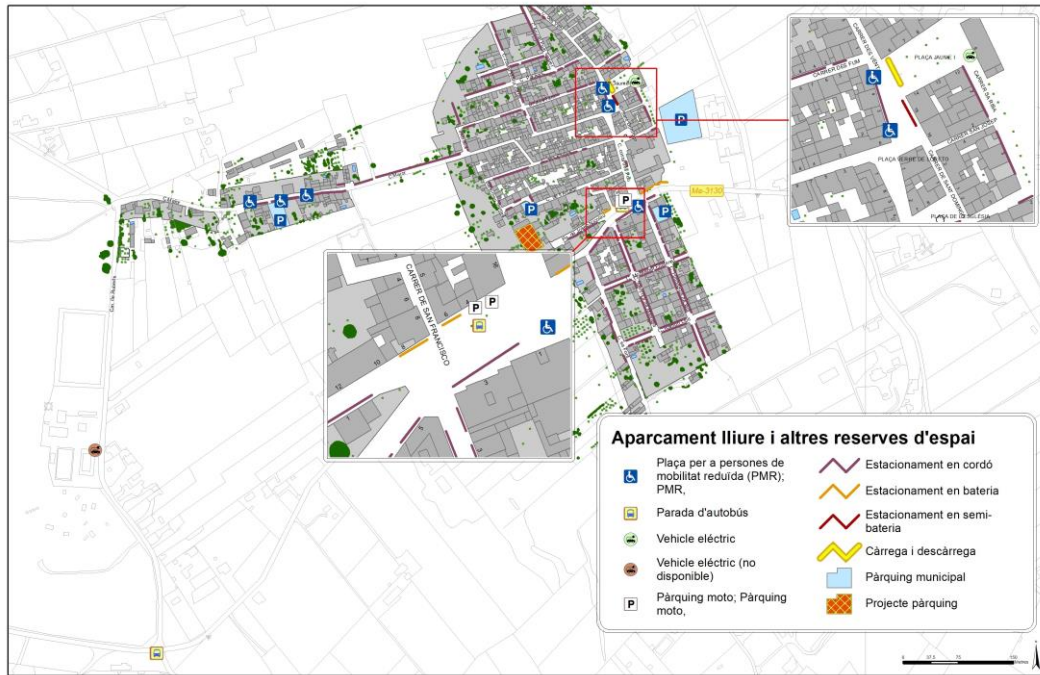


Fig. 17. Plànol 05. Aparcament lliure i altres reserves d'espai
Font: Elaboració pròpia

A més, hi ha **3 bosses** o altres espais d'estacionament no condicionats: al **c. Major** amb **24 places**, baix el **passeig de sa Riba** amb **114 places** i al **c. Fundadors de la Vila** amb **10 places**. Al c. s'Arracó també hi ha un espai d'aparcament amb 8 places. Per altra banda s'han creat dos espais provisionals d'aparcament en el c. de s'Arraval i en el c. de sa Font.



Fig. 18. Bossa d'aparcament en c. Fundadors de la Vila, en el c. Major (dreta) i espai d'aparcament a s'Arracó (inferior)
Font: Elaboració pròpia

Altres dels elements de la mobilitat urbana identificats al llarg de la campanya de treball de camp és la disponibilitat de places d'estacionament reservades específicament per a persones amb mobilitat reduïda (PMR).

El municipi de Lloret disposa d'un total de **6 places PMR**. S'ha de tenir en compte que disposar d'una adequada xarxa de places PMR és molt important, en tant en quant es tracta de fer complir un dret constitucional i de fer aplicable el principi d'igualtat d'oportunitats, evitant tota situació de discriminació.



Fig. 19. Plaça reservada a persones amb mobilitat reduïda (PMR) a la Ma-3130
Font: Elaboració pròpia

Les zones de càrrega i descàrrega són aquelles destinades a facilitar la distribució i el lliurament de béns i mercaderies diverses. Per tant, la seva localització sol anar, en certa manera, correlacionada amb la distribució geogràfica de les activitats comercials, especialment amb aquelles que requereixen d'una provisió més regular.

En total, l'àrea d'estudi disposa actualment de **1 zona** habilitada específicament per a la **càrrega i descàrrega** de mercaderies, destacant especialment la seva presència a una zona amb major activitat comercial. Té un horari restringit de 8 a 13 h.

Pel que fa a la **motocicleta**, hi ha **2 espais** per estacionar aquest tipus de vehicle amb 8 places en total al ctra. de Ciutat.



Fig. 20. Zona d'estacionament de motos al c. de Ciutat
Font: Elaboració pròpia

A més, el nucli Lloret compta amb **dues estacions de recàrrega de vehicles elèctrics**, a la Plaça Jaume I i al Poliesportiu. L'estació de la Plaça Jaume I compta amb 1 plaça d'estacionament per a vehicles elèctrics, en canvi la del Poliesportiu no està disponible actualment. En el 2017, l'ajuntament de Lloret va signar un conveni amb la Conselleria de Territori, Energia i Mobilitat i el Consell de Mallorca per promoure l'ús dels vehicles elèctrics.

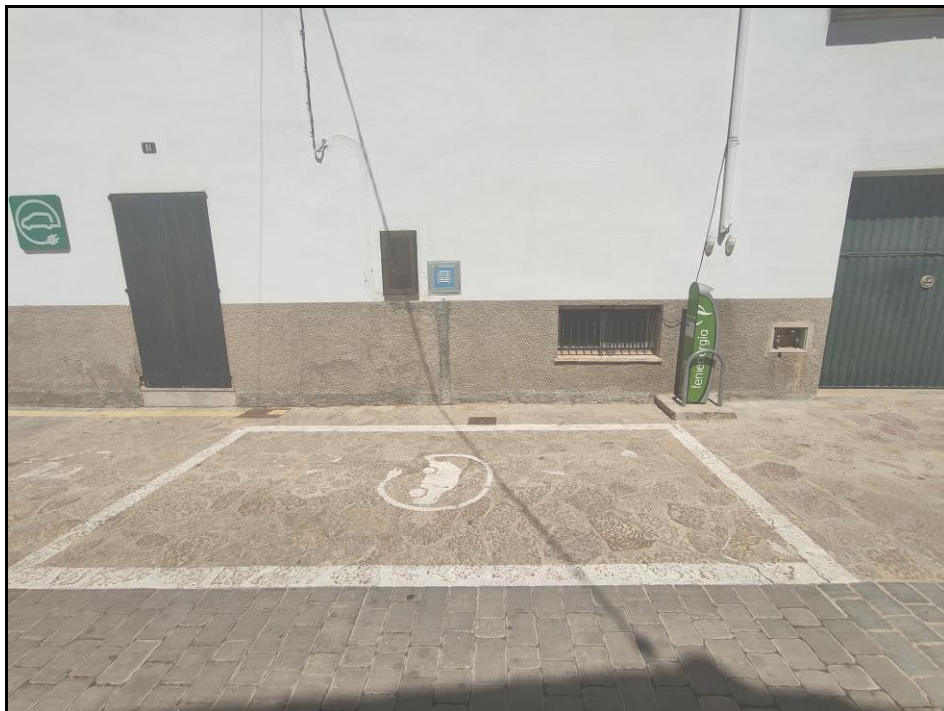


Fig. 21. Punt d'estacionament i recàrrega de vehicles elèctrics, Plaça de Jaume I
Font: Elaboració pròpia

2.6. Transport públic

2.6.1. Oferta del transport públic

Actualment Lloret disposa de serveis de transport públic interurbà per carretera operats per l'empresa SAGALÉS CALDENTEY i que permeten la connexió del municipi amb Algaida, Sineu i Palma.

Lloret compta amb 1 línia de transport públic que dóna servei al municipi, la línia 402. Compta amb 2 aturades, situades a la Comuna de Lloret (amb marquesina) i a la ctra. de Ciutat (sense marquesina). Anteriorment en la línia 400 cridava l'atenció que no hi hagués connexió directa entre Lloret i Sineu.



Fig. 22. Vehicle de l'antiga línia 400 del TIB Lloret-Palma
Font: Elaboració pròpia

En la taula següent es detalla la línia actual que opera al municipi:

LÍNIES D'AUTOBÚS					
Línia	Operador	Recorregut	Itinerari		Expedicions
402	SAGALÉS CALDENTEY	LLORET-PALMA	SINEU LLORET PINA ALGAIDA PALMA	PALMA ALGAIDA PINA LLORET SINEU	7 / 7 de dl. a dv. 5 / 5 ds., dg. i festius

Taula 8. Característiques del servei de transport públic per carretera de Lloret

Font: Elaboració pròpia

Lloret presenta en dia feiner una oferta de 7 expedicions directes amb Palma, tant a l'anada com a la tornada. Respecte als dissabtes, diumenges i festius, l'oferta es veu reduïda considerablement, amb un total de 5 expedicions diàries per sentit, durant tot l'any. En canvi, amb Sineu compta amb 6 expedicions d'anada i 5 de tornada en dia feiner.

Per altra banda, un dels indicadors normalment utilitzats per avaluar la idoneïtat i atractiu del servei és la seva amplitud horària. Aquesta es calcula com la diferència entre la primera anada a Palma i la darrera tornada cap a Lloret. Aquest indicador té com a objectiu conèixer fins a quin punt una persona que s'ha de desplaçar a Palma per motius laborals (mobilitat obligada) pot estar coberta amb l'oferta de transport públic.

En el cas de Lloret, l'amplitud horària, en dia feiner és de 14h i 20 minuts i la resta de dies és de 11 hores, tot i que són molt poques freqüències. En termes generals, es considera que una amplitud major a les 12 hores seria adequada.

2.6.2. Demanda del transport públic

En la següent gràfica es mostra l'evolució històrica de la demanda total de viatgers en la línia 400 Lloret – Pina – Algaida – Palma entre els anys 2013 i 2017, destacant com a màxima demanda la produïda l'any 2015 amb 26.003 viatgers.

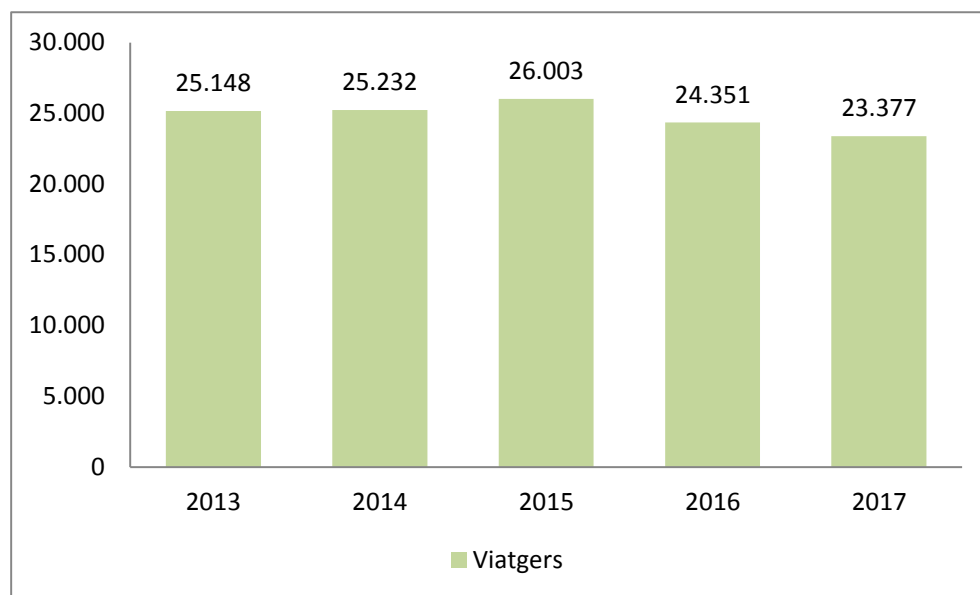


Fig. 23. Evolució de la demanda de viatgers de l'antiga línia 400 del TIB (Lloret-Palma), sèrie 2013-2017
Font: Consorci de Transports de Mallorca

3. RESUM DE DIAGNOSI

A continuació es detallen els principals punts crítics que s'han detectat. En base a aquests punts crítics s'establiran les línies guia per la millora de la mobilitat:

XARXA VIÀRIA

La majoria d'aquests carrers són de doble sentit i compten amb unes amplàries en què o no caben dos vehicles o un ha d'esperar a la banda d'aparcament.

El flux majoritari es produeix a través del carrer de Ciutat que es caracteritza principalment per ser de pas. En canvi, en la resta dels carrers son moviments molt minoritaris que tenen un caràcter veïnal.

Per l'amplària dels carrers en molts casos no és possible separar la circulació de vehicles i vianants a distint nivell en condicions de seguretat degut a que les voreres són excessivament estretes, i en altres casos no n'hi ha.

VEHICLE PRIVAT

El municipi de Lloret té un alt nivell de motorització (633,96 turismes/1000 habitants), superior al de les Illes Balears, el qual acredita una alta dependència al vehicle privat per desplaçaments fora del municipi per la poca connexió de transport públic.

APARCAMENT

En la majoria de carrers es permet aparcar a una banda cosa que dificulta la circulació de tots els usuaris, tenint en compte que l'amplària no permet separar els diferents modes.



Fig. 1. Aparcament sobre la voravia en el c. des Fum
Font: Elaboració pròpia

Se cerca la creació de noves bosses d'aparcament que puguin alleugerir l'ocupació de la via pública per part dels cotxes.

VIANANTS

En la majoria de carrers es permet aparcar a una banda cosa que ocasiona que els vianants hagin de circular per la calçada.

Un altre element de mobilitat important per als vianants és l'ascensor ubicat en el passeig de la Riba que connecta una bossa d'aparcament (junt a les escoles) amb el centre del municipi.



Fig. 2. Ascensor (element de mobilitat vertical) en la bossa d'aparcament de Baix de sa Riba
Font: Elaboració pròpia

TRANSPORT PÚBLIC

Lloret compta amb 1 línia de transport públic, la línia 402, que connecta el municipi amb Algaida (i Pina), Sineu i Palma. Ha millorat el servei ja que l'antiga línia 400 no connectava amb Sineu. Les freqüències són: 7 trajectes d'anada i 7 de tornada entre dilluns i divendres, i 5 d'anada i 5 de tornada dissabtes, diumenges i festius.

4. OBJECTIUS DE L'ESTUDI DE REORDENACIÓ DEL TRÀNSIT

4.1. Definició d'objectius.

A continuació es defineixen els 3 objectius de l'Estudi de Reordenació del Trànsit, derivats de la Diagnosi.

- 1. Racionalització i optimització de la circulació.** Es cerca reduir els carrers de doble sentit de circulació en aquells carrers d'un únic carril.
- 2. Pacificació del centre, buscant crear un entorn més amable, amb prioritat per a vianants i ciclistes, i que ajudi a potenciar-hi l'activitat.** La reducció del trànsit i de la velocitat de circulació facilitarà la convivència entre diferents modes de transport.
- 3. Optimització de l'espai d'aparcament disponible.** Es reduirà el trànsit al centre dels vehicles foranis que busquin aparcament.



5. MESURES D'ACTUACIÓ

A. Trànsit

Les propostes que es plantegen en relació al trànsit pretenen donar resposta als següents aspectes identificats a la diagnosi:

- El flux majoritari es produeix a través del carrer de Ciutat que es caracteritza principalment per ser de pas. En canvi, en la resta dels carrers son moviments molt minoritaris que tenen un caràcter veïnal.
- La majoria d'aquests carrers són de doble sentit i compten amb unes amplàries en què o no caben dos vehicles o un ha d'esperar a la banda d'aparcament.
- Per l'amplària dels carrers en molts casos no és possible separar la circulació de vehicles i vianants a distint nivell en condicions de seguretat degut a que les voreres són excessivament estretes, i en altres casos no n'hi ha. A més, en la majoria de carrers es permet aparcar a una banda cosa que ocasiona que els vianants hagin de circular per la calçada.

S'estableixen les següents propostes relacionades amb el trànsit:

- 1 Reordenació del sentits de circulació i obertura de carrers
- 2 Millora de la senyalització d'orientació per a vehicle privat

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació.

1.

REORDENACIÓ DEL SENTITS DE CIRCULACIÓ I OBERTURA DE CARRERS

1. Àmbit d'actuació

Trànsit

2. Descripció de l'actuació

En alguns casos es proposa passar de doble sentit a sentit únic de circulació i en altres canviar el sentit existent. Aquesta simplificació de l'esquema de circulació busca també reduir els punts de conflicte en els encreuaments i en els trams on únicament pot circular un vehicle. Així mateix, l'obertura d'alguns carrers millorarà els accessos i reduirà el trànsit en la zona més cèntrica.

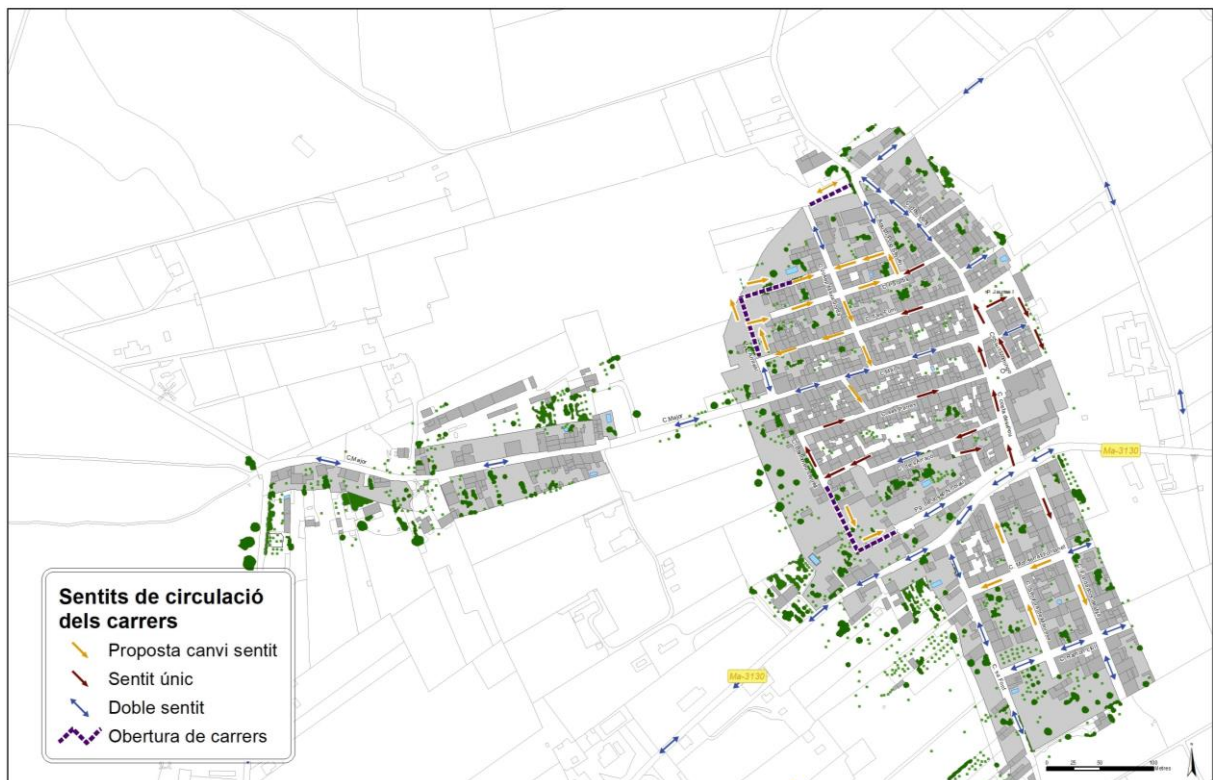
Els canvis proposats són:

- 1. C. Fundadors de la Vila** (*tram entre c. Montserrat Fontanet i c. Ramon Llull*): canvi de doble sentit a sentit únic, mantenint el sentit cap al c. Ramon Llull i així donar continuïtat des del tram anterior (entre la Ma-3130 i c. Montserrat Fontanet). La secció actual compta amb doble línia d'aparcament i un únic carril de doble sentit, cosa que obliga a cercar un espai buit en cas de trobar-se dos vehicles en sentits contraris. El sentit que es manté és el del flux principal actual, és a dir, d'entrada a la bossa d'aparcament i de la zona del sud del nucli.
- 2. C. Montserrat Fontanet** (*tram entre c. Fundadors de la Vila i c. de sa Font*): canvi de doble sentit a sentit únic, mantenint sentit del c. Fundadors de la Vila cap al c. de sa Font, per facilitar la sortida tant pel c. de sa Font com per c. Senyora de Manresa.
- 3. C. Senyora de Manresa** (*tram entre la Ma-3130 i c. Ramon Llull*): canvi de doble sentit a sentit únic. Es manté el sentit de sortida cap a la Ma-3130. Es tracta d'un carrer amb una secció semblant a la de c. Fundadors de la Vila.
- 4. C. Josep Maria Jordà** (*tram entre c. Paradís i c. Major*): canvi de doble sentit a sentit únic, mantenint el de sentit cap al c. Major.
- 5. C. des Fum** (*tram entre c. J.M. Jordà i c. s'Arraval*): canvi de doble sentit a sentit únic, mantenint el de sentit cap al c. de s'Arraval, és a dir, donant continuïtat a l'anterior tram entre c. des Vent i c. J.M. Jordà.
- 6. C. Paradís** (*tram entre c. Agustí Puigcerver i c. s'Arraval*): canvi de doble sentit a sentit únic, mantenint el sentit cap al c. Agustí Puigcerver.
- 7. C. Farinera Vella** (*tram entre c. Agustí Puigcerver i c. Josep Maria Jordà*): canvi de doble sentit a sentit únic, mantenint el sentit cap al c. J.M. Jordà.
- 8. C. Farinera Vella** (*tram entre c. s'Arraval i c. Josep Maria Jordà*): canvi de doble sentit a sentit únic, mantenint el sentit cap al c. J.M. Jordà. Obertura de tram de carrer i connexió amb el nou tram del c. s'Arraval.



9. **C. Puigcerver** (tram entre c. Farinera Vella i c.Paradís): canvi de doble sentit a sentit únic, mantenint el sentit cap a la intersecció amb c. Farinera Vella.
10. **C. s'Arraval** (tram entre c. des Fum i c. Farinera Vella): canvi de doble sentit a sentit únic, mantenint el sentit cap al c. Farinera Vella. Obertura de carrer entre c. Paradís i c. Farinera Vella.
11. **Trav. Manuel A.M. Alcover**: canvi de doble sentit a sentit únic, mantenint el sentit cap al c. ses Parres.
12. **C. Bartomeu Vanrell**: es proposa crear un tram de carrer que connecti amb el passeig Josep Nicolau i tingui sentit cap a este.
13. **Passeig Josep Nicolau**: es proposa obrir un nou tram de carrer que doni sortida al nou tram del carrer Bartomeu Vanrell.

Així doncs, la proposta de canvis de sentits de circulació és la següent:



14. Plànol de canvis de sentit de circulació

3. Plànol de Referència

Plànol A-01

4. Responsable

Ajuntament de Lloret de Vistalegre

5. Temporitziació

Mitjà termini

2. MILLORA DE LA SENYALITZACIÓ D'ORIENTACIÓ PER A VEHICLE PRIVAT

1. Àmbit d'actuació

Trànsit

2. Descripció de l'actuació

Es proposa implementar un pla de senyalització integral per al municipi de Lloret, en relació amb els canvis de sentits de circulació

Existeix la voluntat de racionalitzar el volum de trànsit que circuli per la zona cèntrica del poble cercant aparcament (trànsit d'agitació). Per aquest motiu, es proposa la millora de la senyalització que canalitzi directament els vehicles cap a les àrees d'estacionament perifèriques, i les possibles noves bosses d'aparcament. La senyalització i els canvis en la els sentits dels carrers garantint al visitant entrada i sortides directes i còmodes.

La senyalització ha de tendir a evitar incursions pel centre del nucli urbà i ha d'estar present durant tot el trajecte fins arribar a la bossa d'estacionament. A més, es recomana indicar la capacitat total de què disposen els aparcaments. Aquesta senyal ha d'indicar quina és la distància a la que es troben aquestes bosses.

3. Plànol de Referència

-

4. Responsable

Ajuntament de Lloret de Vistalegre

5. Temporització

Mitjà termini



B. Aparcament

Les propostes que es plantegen en relació a l'aparcament pretenen donar resposta als següents aspectes identificats a la diagnosi:

- Per l'amplària dels carrers en molts casos no és possible separar la circulació de vehicles i vianants a distint nivell en condicions de seguretat degut a que les voreres són excessivament estretes, i en altres casos no n'hi ha. A més, en la majoria de carrers es permet aparcar a una banda cosa que ocasiona que els vianants hagin de circular per la calçada.

S'estableixen les següents propostes relacionades amb el trànsit:

- 3 Ampliació d'oferta d'aparcament fora de calçada (bosses d'aparcament)
- 4 Canvis de l'aparcament en calçada

Les fitxes on es desenvolupen totes aquestes propostes s'adjunten a continuació.

3. AMPLIACIÓ D'OFERTA D'APARCAMENT FORA DE CALÇADA (BOSSES D'APARCAMENT)

1. Àmbit d'actuació

Aparcament

2. Descripció de l'actuació

Es proposa estudiar la possible ubicació de noves bosses d'aparcament a la perifèria. A causa de l'actual ordenació, cal fer revisions per contemplar nous sòls dedicats a equipaments.

Durant l'elaboració del present estudi s'han creat dos bosses d'aparcament provisionals situades a la intersecció del carrer Paradís amb el carrer de s'Arraval i en el camí de sa Font. A més, es realitzarà un condicionament de la bossa d'aparcament al **passeig de Baix de sa Riba**, junt a l'escola.

Hi ha possibles ubicacions a contemplar per a noves bosses d'aparcament entre elles cal destacar la intersecció entre Josep Maria Jordà i c. de Son Pere. Al nord quedaria un solar que es podria condicionar com a bossa d'aparcament que serviria per a visitants principalment. Altres possibles ubicacions serien antics magatzems sense ús o al voltant del nou passeig proposat.

A continuació es mostra la localització de les bosses d'aparcament proposades:



Fig. 3. Plànol de millora de la gestió d'aparcament

3. Plànol de Referència

Plànol A-02

4. Responsable

Ajuntament de Lloret de Vistalegre

5. Temporització

Llarg termini

4. CANVIS DE L'APARCAMENT EN CALÇADA

1. Àmbit d'actuació

Aparcament

2. Descripció de l'actuació

Una vegada creades les diferents bosses d'aparcament, es proposa alleugerir els carrers de vehicles perquè els vianants puguin circular sense obstacles, fins i tot augmentant les voravies. Alguns dels carrers plantejats per fer aquesta reducció de places són: c. s'Arracó, c. Bartomeu Vanrell, c. ses Parres i c. des Fum principalment.



Fig. 4. Plànol de millora de la gestió de l'aparcament

3. Plànol de Referència

Plànol A-02

4. Responsable

Ajuntament de Lloret de Vistalegre

5. Temporització

Llarg termini

6. PROGRAMACIÓ DE PROPOSTES

Algunes de les propostes poden executar-se de forma gradual al llarg de diferents fases. Per cada àmbit s'establiran uns terminis orientatius, adaptats a cada una de les actuacions plantejades.

S'estableixen **tres fases** per a la prioritització de les actuacions:

1. Curt termini: 1 – 3 anys

Fa referència a les actuacions que es poden executar de forma immediata. Aquestes actuacions suposaran una millora en les condicions de la mobilitat actual. Se'ls assignarà una prioritat alta i s'executaran o es començaran en funció de la disponibilitat de recursos i la coordinació entre elles. Alhora, tot i que per si mateixes són efectives de manera independent, estableixen un fonament sobre el qual aplicar les actuacions de la segona i tercera fase.

2. Mitjà termini: 4 – 6 anys

Aquestes mesures representen la continuació d'algunes de les incloses en la primera fase, es tracta de mesures que requereixen un major temps de maduració o suposen canvis en un àmbit d'aplicació ampli.

3. Llarg termini: 7 – 9 anys

Inclou les mesures que no només consisteixen en una implementació puntual sinó que es tracta de tasques que no depenen exclusivament de l'Ajuntament. A més, algunes de les mesures es poden anar executant en les fases anteriors com per exemple amb urbanisme tàctic a l'hora de la millora de la xarxa de vianants o en la renovació de la flota municipal de vehicles.

En el cas que hi hagi alguna actuació a curt termini que encara no s'hagi implementat i que vagi acompanyada d'una mesura a mitjà termini, aquestes es podran executar de manera simultània, com també ocorre amb les de llarg termini i la resta. Algunes de les propostes estan interrelacionades fent que la seva execució quedarà vinculada al nivell de desenvolupament de les altres.

Actuacions	Curt (1 – 3 anys)	Mitjà (4 – 6 anys)	Llarg (7 – 9 anys)
1. Reordenació dels sentits de circulació i obertura de carrers			
2. Millora de la senyalització d'orientació per a vehicle privat			
3. Ampliació d'oferta d'aparcament fora de calçada (bosses d'aparcament)			
4. Canvis de l'aparcament en calçada			

Taula 9. Programació de les propostes d'actuació per assolir els objectius de l'Estudi de Millora de l'Ordenació del Trànsit del nucli de Lloret de Vistalegre.

Font: Elaboració pròpia.

