

AL·LEGACIONS a PAESC Lloret de Mar

Conjunt d'al·legacions que la Comissió Promotora del Tren-Tram Palafolls-Blanes-Lloret presentem al document oficial PAESC Lloret de Mar en termini i forma sotmès a informació pública i aprovat a Ple Municipal de Lloret a data 25 de Setembre de 2023 i publicat al BOP amb data 10 d'Octubre.

Relació d'entitats que s'adhereixen a les al·legacions en el seu conjunt:

Entitat SOS LLORET inscrita en el Registre Municipal d'Entitats i com a representant el Sr. Jordi Palaudelmás Carles

1: Manca de precisió sobre les fonts de finançament disponibles o que es faran servir a l'hora de dur a terme les accions previstes en l'apartat 14 del PAESC

Part expositiva:

A l'apartat 14 del PAESC "Finançament i prioritització d'accions" apareixen algunes possibles fonts de finançament d'algunes de les accions previstes en el PAESC. No obstant, es considera que hi manquen algunes de molt rellevants, que tot i que no sigui el propi Ajuntament el que hi pugui accedir directament, sí que podria incloure alguna acció o mesura per promocionar o donar a conèixer les línies de finançament amb component de sostenibilitat o climàtic que posa a disposició del sector privat i empresarial l'Institut Català de Finances (ICF). Així també, hi ha algun producte de finançament de l'ICF al que també poden accedir empreses públiques, per la qual cosa es podria vehicular a través d'algunes de les empreses de titularitat pública en les que té participació l'Ajuntament, per exemple LLORET FUTUR, S.A.. Algunes línies de finançament rellevants són:

Producte/línia de finançament	Descripció o finalitat	Import	Termini
ICF Ecoverda	Préstecs per a persones treballadores per compte propi, empreses o entitats (públiques o privades) com ara Lloret Futur, S.A. amb seu social o operativa a Catalunya per a la realització d'inversions sostenibles i respectuoses amb el medi ambient o necessitats de circulat que impulsin projectes d'economia verda, economia circular i/o eficiència energètica, entre d'altres.	Per a inversió: amb caràcter general, per ens privats, entre 0,5 M€ i fins a 2,5 M€ per projecte; per ens públics, entre 2,5 M€ i 10 M€. Per projectes d'import superior, es podria cofinançar amb una altra entitat financera. Es pot finançar fins el 100% de la inversió. Per a circulat: a partir de 100.000€.	Per a inversió: per ens privats, màxim de 20 anys; per ens públics, fins a 30 anys amb possibilitat de fins a 2 anys de carència inclosa al termini. Per a circulat: fins a 5 anys, amb possibilitat de fins a 1 any de carència inclòs.
ICF Acció Climàtica	Préstecs per a empreses agràries, agroalimentàries, forestals i del sector de la pesca i l'aqüicultura; i les vinculades a la seva cadena de valor, així com les comunitats	Amb caràcter general, mínim de 100.000€ i màxim de 5.000.000€ per operació.	Màxim 8 anys, amb fins a 2 anys de carència inclosos.

	<p>energètiques que vulguin finançar inversions amb components d'acció climàtica. S'inclouen inversions en explotacions agràries destinades a prevenir els impactes dels fenòmens meteorològics extrems i reparar els danys causats per aquestes adversitats climàtiques. A Lloret de Mar, podria anar orientat al sector agrícola que encara existeix al municipi o a la pesca, així com al desenvolupament de comunitats energètiques.</p>		
ICF - Avalis verd	<p>Préstec amb garantia d'Avalis de Catalunya per a les pimes catalanes que realitzin projectes d'eficiència energètica, d'autoconsum d'energia fotovoltaica o renovable, de reciclatge o de tractament de residus, així com altres iniciatives respectuoses amb el medi ambient.</p>	<p>Entre 25.000€ i 500.000€.</p>	<p>Fins a 10 anys amb fins a 2 anys de carència</p>
ICF Turisme	<p>Préstecs per a la millora i modernització d'establiments hotelers (hotels, hostals o pensions), apartaments turístics, càmpings i establiments de turisme rural amb seu operativa a Catalunya, que portin un mínim de dos anys en funcionament. Podria incorporar i valorar positivament el finançament de projectes d'eficiència energètica, economia circular o protecció i reutilització dels recursos hídrics per part d'institucions/empreses hoteleres.</p>	<p>Fins al 100% del projecte d'inversió amb un mínim de 60.000€ i un màxim de 4M€ per client.</p>	<p>Fins a 10 anys, amb possibilitat de carència de fins a 2 anys inclosos.</p>

Al·legació: Demanem que s'inclouguin en el document les següents línies de finançament, per tal que puguin ésser tingudes en compte a l'hora de finançar les diferents accions previstes al PAESC, i que es creï una acció (o s'englobi en una de ja existent) relacionada amb la difusió d'aquestes línies de finançament entre el sector privat/empresarial de Lloret de Mar, a través de les Regidories i mitjans públics que s'estimin adients. **AL·LEGACIÓ 1.**

2a) Considerem errònia la lectura que es fa sobre l'acció número 5 amb clau MS-5 en quant a les característiques del mode de transport Brcat Bus Ràpid Català i el tramvia

Part expositiva:

L'acció número 5 de l'eix Mobilitat Sostenible i amb clau MS-5 "Potenciar l'ús de la nova línia d'autobús del BRCat quan s'implanti" explica que les característiques entre el bus ràpid i el tramvia són similars. Nosaltres considerem que cal fer una apreciació, que no són les mateixes i que cal diferenciar-les entre un mode de transport i un altre.

[Un Treball de Màster de la UPC Universitat Politècnica de Catalunya anomenat "Anàlisi de costes y prestaciones de sistemas de transporte público colectivo mediante aproximaciones continuas" de M^a Dolores Herrero Tomás](#) relata entre d'altres una comparativa dels modes de transport tramvia i el -Bus Ràpid Transit BRT, terme equivalent el BRCAT-.

Demanem que s'inclouguin les següents diferenciacions que rigorosament recollim de l'estudi de Màster esmentat:

Capacitat de transport de persones: En el cas del tramvia s'observa una capacitat de transport de persones superior respecte el brt. A la memòria del TFM la capacitat s'expressa en l'unitat de mesura "kpax/h" que en el cas del mitjà de transport brt s'estableix en 9-15 unitats i el tramvia en 12-18 unitats (consultar pàgina 16 de la Memòria).

Vida útil estimada del vehicle: La vida útil d'un vehicle tramvia es de 30 anys mentres que un vehicle de brt 10 anys. (Consultar pàgina 60 de la Memòria)

Contaminació acústica: Segons el treball un autobús de tipus Brt genera uns 75db mentres que un tramvia 45db- (consultar pàgina 71 de la Memòria).

Sinistralitat: "El treball cita un estudi anterior, textualment diu així: "Según otro estudio elaborado por el ayuntamiento de Barcelona en 2004 ("Los medios de transporte más seguros") se establece una relación 1:5 para los accidentes en modos ferroviarios con respecto a los de autobús y de 1:44 con respecto a los de turismos.

Los costes asociados a la siniestralidad vienen definidos por este mismo estudio con un valor de 1.500.000 €/muerto, 200.000 €/herido grave y 15.000 €/herido leve (consultar pàgina 72 de la Memòria).

Al·legació: Demanem que el redactat de l'acció número 5 amb clau MS-5 diferenciï les característiques del bus ràpid i el tramvia incorporant les diferències entre un mitjà de transport i un altre. **AL·LEGACIÓ 2a).**

2b) Sota el nostre parer amb aquest gest l'Ajuntament de Lloret de Mar pretén excloure del document PAESC el recollir l'estudi del tramvia que promet ser revel·ladora i marcar un abans i un després a la mobilitat de la zona, així com d'un estudi d'alternatives per millorar la mobilitat del corredor Selva Marítima-Maresme.

Demanem que s'inclougui a l'acció número 5 de l'eix Mobilitat Sostenible amb clau MS-5 i sota el títol: "Potenciar l'ús de la nova línia d'autobús del BRCat quan s'implanti" que la Direcció General d'Infraestructures i Mobilitat -DGIM- del Departament de Territori i Sostenibilitat del Govern de



Catalunya està estudiant en aquests moments la viabilitat del desplegament del tramvia entre Palafolls-Blanes-Lloret amb un termini de redacció de quatre (4) mesos i adjudicat a la ingenieria “AIE Multicriterio-MCRIT” així com d’alternatives per millorar la mobilitat del corredor Selva Marítima-Maresme i a més a més demanem que en el moment de revisar el PAESC d’aquí a dos anys s’incloguin els resultats i conclusions finals de l’estudi de mobilitat d’alternatives a Selva Marítima

Part expositiva:

No estem d’acord amb la valoració que fa el text de considerar que el brcat té unes característiques similars al tramvia, i demanem que o bé es retiri aquest fragment o, bé que es citin realment les característiques d’un mitjà de transport i de l’altre, a continuació a la part expositiva citarem la comparativa d’un i altre mitjà de transport a partir d’un treball de màster de la UPC.

Tampoc entenem que no es reculli en la descripció de l’acció cinquena, que els documents oficials PITC i el PDM parcial de Comarques Gironines marquen el desplegament d’una infraestructura ferroviària en segona i darrera fase del BRCAT del corredor Blanes-Lloret en l’Horitzó 2027.

Així mateix, una altra referència que manca al llarg de tot el document és el procés de participació que hi va haver obert durant el primer trimestre de 2022 per part de la Diputació de Girona, en el marc del PAESC de les comarques gironines, en aquest cas la Unitat Paissatgística -UP- de la comarca de La Selva, a la que Lloret de Mar pertany. En el marc d’aquest projecte, dirigit i coordinat per la Diputació de Girona, es va fer una consulta pública en la que es donava la possibilitat al territori a presentar propostes i projectes per executar, que contribuïssin a algun dels objectius de sostenibilitat del PAESC de La Selva. En aquest sentit, s’hi va presentar la proposta de projecte de tren-tramvia explicada anteriorment, i va ser la proposta que va rebre més vots d’entre totes les presentades a nivell comarcal. Posteriorment a la consulta, els equips tècnics encarregats del procés participatiu van fer una avaluació de la viabilitat de les propostes i van emetre una valoració favorable a la viabilitat tècnica de la proposta, l’execució de la qual havia de ser primerament coordinada i posada en comú amb els ens locals, en aquest cas l’Ajuntament de Lloret de Mar. Així mateix, la mesura s’ha inclòs com una mesura supramunicipal al Pla Estratègic Supramunicipal de Mobilitat Sostenible de la Diputació de Girona.

Lloret de Mar esdevé la població amb més número d’habitants de Catalunya sense estació de ferrocarril, a més a més si tenim en compte que la estació de ferrocarril més propera Blanes es troba a més de tres (3) quilòmetres del nucli urbà esdevé com el desé (10é) sistema urbà més habitat de l’estat espanyol sense estació de ferrocarril situada en el nucli urbà. Els documents oficials consideren les poblacions de Blanes i Lloret com un únic sistema urbà.

Pensem que l’experiència de l’usuari d’aquest operador de bus és un factor determinant i aquesta considerem que no és gaire positiva; no s’accepta la targeta bancària com a mitjà de pagament o qualsevol altre mitjà alternatiu als diners en efectiu. Ens hem trobat en més d’una ocasió que els usuaris que arriben en tren i volen visitar Lloret per primer cop i que no coneixen que el bus no es troba tarifariament integrat, o bé han d’agafar un taxi, o bé caminar fins el caixer atm més proper per a treure els diners, la realitat es que com a societat acostumen a fer servir cada cop més la targeta bancària com a mitjà de pagament habitual, especialment entre el públic més jove. L’accessibilitat i el manteniment del bus també es troben lluny de la situació desitjable, ens hem trobat amb persones amb mobilitat reduïda que, s’han quedat a terra esperant el següent bus per que la rampa es trobada “espatllada”. La manca d’informació clara en suport físic i, una website que no aporta gaire valor a l’usuari limitant l’informació a recorregut i, parades.. El quadre de preus de l’operador de transport també es un factor determinant, no es troba tarifariament integrat.



Al·legació: Instem a que el PAESC reculli l'estudi de viabilitat del tramvia que en aquest moment es troba en estudi que va ser la proposta guanyadora durant el procés de participació de la PAESC de la Unitat Paissatgística de la Selva. AL·LEGACIÓ 2b)

3. Trobem a faltar una solució contundent per a revertir l'elevada quota modal de vehicles privats que arriben a la destinació turística de Lloret durant la temporada estival.

En la mateixa línia que l'acció de l'eix Mobilitat Sostenible amb clau MS-7 “*Estudiar una col·laboració públic-privada amb els hotels per reduir el trànsit d'agitació amb la potenciació de l'aparcament dissuasori, sensorització d'aparcaments i un bus llançadora*”.

Instem a que s'estudii una col·laboració públic-privada amb les agències de viatge i tour-operadores a favor del canvi modal de turistes i visitants que visiten i/o pernocten a Lloret amb la implantació de campanyes promocionals a les línies regulars de viatgers transfrontereres que connecten Lloret de Mar amb les principals localitats de la regió Occitana de França a través de les operadores de transport FlixBus i BlaBlaBus, replicant l'exitosa campanya de “Visit Costa Brava” dels autocars Sarfa que connecten Barcelona amb les destinacions de la Costa Brava i que contempli una acció concreta del PAESC.

Part expositiva

Segons el PMUS 2020-2025 de Lloret de Mar la quota modal del vehicle privat de turistes i visitants que visiten la destinació turística és del 89%

En l'era pre-pandèmica la situació era totalment inversa, els turistes i visitants arribaven a la destinació en autocars transfers i es comptaven per milers, aquesta conversió de costums, que ve fruit de la pandèmia i la farsa por del contagi del transport públic una tendència s'ha instaurat en les darreres temporades estivals de la destinació.

Tot i que valorem positivament les mesures que aposten pels aparcaments dissuasius i l'estudi de la Zona de Baixes Emissions, considerem que si no es posa remei a revertir l'elevada quota modal del vehicle privat, les habituals congestions de trànsit durant la temporada estival es traslladaran del nucli urbà fins a les principals vies d'accés del municipi.

Atenent que, segons els successius informes presentats per Lloret Turisme amb la col·laboració de la consultora de big data “Mabrian Tech” en destaquen la rellevància del mercat francès que es configura com el principal mercat turístic internacional i la seva tendència pensem que aquesta campanya promocional pot tenir èxit.

Les operadores de transport FlixBus i BlaBlaBus ofereixen un servei de qualitat a un preu atractiu i amb una mitjana d'ocupació alta amb usuaris destinació Barcelona, es possible consultar els indicadors d'ocupació d'un autobúsom el mateix web, a més a més es possible transportar bicicletes, carros de nadons i altres objectes de persones amb mobilitat reduïda. És possible adquirir els títols de transport amb reserva de seient a través del seu lloc web.

Confirmem aquesta qualitat del servei a partir de la pròpia experiència com a usuaris esporàdics de les línies abans esmentades.

L'estudi que inicialment proposem aniria orientat a conèixer el grau d'acceptació del canvi modal mitjançant una enquesta que les agències de viatge farien arribar els turistes francesos de la regió occitana.

Seria necessari realitzar la transcripció en francès, occità. Així com facilitar visualment les tarifes i preus, el temps de viatge, horaris.

Segons els estudiosos, recomanen que un viatge en transport públic atractiu no excedeix de les sis (6) hores, per tant en aquest radi de temps de viatge igual o inferior a sis hores, trobem que en un trajecte



directe i sense necessitat de fer cap connexió interessants i destacades localitats i àrees metropolitanes d'origen queden cobertes, com ara

Perpignan capital del Departament de Pyrénées Orientales.

Montpellier capital del Departament de Hérault i Aix-en Provence destacada localitat universitària de la regió de Provence Alpes Côte d'Azur

Toulouse capital de la regió Occitana i Carcassonne capital del Departament d'Aude

Cal esmentar que totes les localitats anteriorment esmentades disposen d'una molt bona oferta de transport públic i valorem que aquesta perfectament pot actuar com alimentadora de la línia transfronterera.

Al·legació: Demanem estudi de col·laboració públic-privada amb la fi de revertir la quota modal de turistes i visitants durant la temporada estival que acudeixen a Lloret, amb la implantació de campanyes promocionals de les línies transfrontereres d'autocar amb parada a Lloret i origen desti diferents poblacions i àrees metropolitanes occitanes amb una acció concreta. AL·LEGACIÓ 3.

4a) Tot i que presumptament l'integració tarifària del servei de bus urbà de cares a la propera concessió del 2025 és una prioritat per l'Equip de Govern, no hem trobat enlloc que es reculli una estimació de l'estalvi d'emissions de Co2 que aquest fet suposarà.

Instem a la inclusió d'una acció específica al Pla d'Acció, sobre la integració tarifària del municipi a la xarxa tarifària integrada de Girona i de Barcelona, i a dur a terme els procediments necessaris amb les administracions municipals i supramunicipals corresponents per fer realitat aquesta adhesió a la xarxa tarifària integrada.

A dia d'avui encara el transport públic regular de Lloret de Mar tant urbà com interurbà no es troba tarifàriament integrat en el Sistema Tarifari Integrat (STI) ni de la Autoritat del Transport Metropolità -ATM- Barcelona ni de la ATM Autoritat Territorial de la Mobilitat de Girona. Un fet que comporta un buit tarifari en tota regla, situació que es replica arreu de la Costa Brava.

A més a més el 2025 s'haurà de licitar una nova concessió del transport públic urbà. Actualment aquest es troba en situació de pròrroga forçosa.

Al·legació: Instem a que l'Ajuntament faci una estimació de l'estalvi d'emissions de gasos d'efecte hivernacle i energia Kw envers a la integració tarifària de la nova concessió del transport urbà del 2025 així com de la integració del transport interurbà amb l'arribada de la T-Mobilitat a finals de 2024. AL·LEGACIÓ 4a)

4b) No veiem amb bons ulls la justificació que es fa de que per assolir un estalvi de més de 3.000 Tn de Co2 es triar els modes de transport de brcat i el ferrocarril com a enllac en un trajecte Lloret-Barcelona que en transport públic pot suposar 1h40' en el millor dels casos. Pensem que el temps de recorregut del ferrocarril penalitza molt fins la ciutat de Barcelona i que cal justificar aquest estalvi amb altres mitjans de transport públic existents.

No trobem adient la justificació que el redactat fa de l'estalvi d'emissions estimat -acció 5- atenant que es connectarà Lloret amb Barcelona ciutat amb més facilitat a través del brcat, recordem que actualment el temps de viatge és 1h20' desde Blanes estació de tren en ferrocarril fins la ciutat comtal. El text fa menció específica a Barcelona ciutat atenant que es la segona destinació en número de desplaçaments. La creació de serveis semi-directes de tren es difícil atenant diversos criteris tècnics; el



tram de vía única Arenys Blanes i l'elevat nombre de passos a nivell al llarg del recorregut de la línia de tren el seu pas per la comarca del Maresme.

En canvi demanem que es justifiqui aquest estalvi d'emissions amb una futura integració tarifària de la línia interurbana de bus regular Lloret-Barcelona operada per Sarfa Moventis atenent l'anunci d'Oriol Martori director de la Direcció General d'Infraestructures i Mobilitat DGIM que durant una trobada amb la Federació Empresarial Catalana d'autotransport de viatgers FECAV del passat dia 18 Octubre afirmava que tot Catalunya s'integrarà íntegrament a finals de 2024.

Part expositiva:

En el Ple de l'Ajuntament de Lloret de Mar del 27 de febrer de 2023, tots els grups municipals van votar a favor, per unanimitat, d'una moció per instar al Departament de Territori de la Generalitat a estudiar la incorporació de Lloret de Mar a la xarxa tarifària integrada de títols de transport de Girona i de Barcelona, de manera que Lloret pugui beneficiar-se dels avantatges en termes de preus i títols de transport que aquesta mesura implicaria.

Aquesta mesura no suposaria només beneficis des d'un punt de vista social, amb l'accés de la població i els seus habitants a títols de transport amb millors condicions econòmiques, sinó que també podria ser una mesura per afavorir l'ús del transport públic, la qual cosa repercuteixi en la disminució de les emissions de CO2 derivades de l'ús del vehicle privat.

A més a més la darrera Comissió de Territori del Parlament de Catalunya, es va aprovar una Proposta de Resolució presentada per la Sra. Montserrat Vinyets diputada pel grup parlamentari de la CUP que en el seu punt 4 insta a modificar la xarxa de transport públic [expres.cat](https://www.expres.cat) per a connectar les ciutats de províncies diferents i potenciar les relacions transversals.

Al·legacions:

- **Al·legació 4b): Instem a la inclusió d'una acció específica al Pla d'Acció, sobre la integració tarifària del municipi a la xarxa tarifària integrada de Girona i de Barcelona, i a dur a terme els procediments necessaris amb les administracions municipals i supramunicipals corresponents per fer realitat aquesta adhesió a la xarxa tarifària integrada.**
- **Al·legació 4c) Instem a que la justificació de l'estalvi de les més de 3.000 Tn Co2 en el cas concret dels desplaçaments amb destinació Barcelona sigui no pas per la posada en marxa del BRCat sinó per la integració tarifària de Lloret a la xarxa tarifària integrada de Barcelona i de Girona, que podria incentivar l'ús del transport públic i així reduir les emissions (posem com a exemple la línia regular directe Lloret Barcelona i que a més a més es reculli la voluntat de fer realitat la conversió de la línia a expres.cat, aprofitant que es va aprovar a la Comissió de Territori del Parlament de Catalunya).**

5: Trobem a faltar un compromís del Govern de Lloret per a fer realitat el Pacte per la Mobilitat Local.

La creació del Pacte per la Mobilitat Local que inclogui un espai de debat i democratització ciutadana amb l'implicació dels agents socials i econòmics del municipi interessats pel consens de les polítiques en matèria de Mobilitat i Transports: l'implantació de la Zona de Baixes Emissions, la Distribució Urbana de Mercaderies, la pacificació i peatonalització...



Part expositiva:

El Pacte per la Mobilitat Local implicarà a la ciutadania en els plans operatius en matèries de Mobilitat i, Transports, assistir els plenaris i, reunions internes de la Comissió Municipal i, plantejar les nostres consideracions oportunes i, inquietuds i, idees.

La present legislatura 2023-2027 marcarà la fisonomia del Lloret de les properes generacions i, es necessari comptar amb l'opinió dels actors i agents socials interessats i que aquesta sigui presa en compte. Precisament són moltes les dates i terminis que per imposicions supramunicipals cal adoptar ens referim per exemple a la data límit del 2025 per a la implantació de la Zona de Baixes Emissions, la fi de la prorroga forçosa de la concessió administrativa del servei de bus urbà el 2025 o, el ferm compromís de l'institució local en reduir les seves emissions en un 55% i el destacat pes de la Mobilitat i Transports que es configura com el principal grup emissor de CO₂ són només uns quants exemples dels motius pels quals confiar plenament en aquest Pacte per la Mobilitat Local, que recordem en la candidatura que ocupen tant Alcaldia com Mobilitat i Transports varen incorporar en el seu programa electoral.

Al·legació: Instem a la creació de l'acció concreta “Pacte per la Mobilitat Local” dins el PAESC. AL·LEGACIÓ 5.

Fonts consultades:

- [Memòria del Treball de Final de Màster - TFM- de la UPC sota el títol de “Análisis de costes y prestaciones de sistemas de transporte público colectivo mediante aproximaciones continuas” per M^a Dolores Herrero Tomás](#)
- [Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i el Clima - PAESC - de Lloret de Mar](#)
- [Pla de Mobilitat Urbana Sostenible - PMUS - de Lloret de Mar 2020-2025](#)
- [Acta del procés participatiu de la PAESC Unitat Paissatgística Plana de la Selva amb data 12/01/2022.](#)
- [Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya - PITC 2006-2026](#)
- [Pla Director de Mobilitat de les Comarques Gironines.](#)