

node

SERVEIS TÈCNICS

**ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA
PER L'ASSIGNACIÓ D'ÚS DE TALLER OCUPACIONAL A
L'EQUIPAMENT PRIVAT DE L'EDIFICI DE L'ERMITA I
ANNEXOS.**

SITUAT AL CARRER POMPEU FABRA NÚMERO 8 D'ARENYS DE MAR.

ÍNDEX

Dades generals	2
Identificació i objecte del projecte	2
Agents del projecte	2
1. INTRODUCCIÓ	3
1.1 Antecedents	3
1.2 Marc Normatiu.	3
2. OBJECTIUS	3
3. ÀMBIT D'ESTUDI.	4
3.1. Situació i àmbit d'estudi	4
3.2. Paràmetres urbanístics generadors de mobilitat	4
4. CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI I DE LES XARXES DE TRANSPORT ACTUALS.	6
4.1. Accessibilitat a peu	6
4.2. Accessibilitat amb bicicleta / VMP	12
4.3. Accessibilitat en transport públic	14
4.4 Accessibilitat en vehicle privat	20
5. Caracterització de la mobilitat generada.	26
5.1 Objecte	26
5.2 Paràmetres pel càlcul de la generació de desplaçaments	26
5.3 Càlcul de la mobilitat generada	26
5.4 Repartiment modal dels desplaçaments	27
5.5 Repartiment temporal dels viatges generats	29
5.6 Repartiment territorial dels viatges generats	32
5.7 Indicadors de gènere associats a la nova mobilitat	33
6 IMPACTE DE LA MOBILITAT SOBRE LES XARXES	33
6.1 Vianants i ciclistes	33
6.2 Transport Públic	34
6.3 Vehicle Privat motoritzat	34
6.4 Aparcament	34
6.5 Càrrega i descàrrega de mercaderies	35
7 PROPOSTES D'ACTUACIÓ	36
7.1 No Motoritzats	37
7.2 Xarxa ciclable	38
7.3 Aparcament	39

Estudi de mobilitat generada assignació d'ús de Taller Ocupacional a l'equipament privat de l'edifici de l'Ermita i annexos. C.Pompeu Fabra. Arenys de Mar.

DADES GENERALS

Identificació i objecte del projecte

Projecte:	Estudi de mobilitat generada assignació d'ús de Taller Ocupacional a l'equipament privat de l'edifici de l'Ermita i annexos.
Objecte de l'encàrrec:	Estudi de Mobilitat.
Emplaçament:	Carrer Pompeu Fabra número 8
Municipi:	08350, Arenys de Mar
Referència cadastral:	2243501DG6024S0001AE

Agents del projecte

Promotor:	Nom: RESI MARIS S.L NIF: B60528866 Adreça: C. Ganduxer 28, baixos 3a 08021, Barcelona.
Arquitecte:	Nom: Arnau Leonart Gasull Nº col·legiat: 55272-0 CIF: 38831613T Adreça: Muralla del Tigre 12 – 08302 Mataró

1. INTRODUCCIÓ

1.1 Antecedents

L'Ajuntament d'Arenys de Mar, promou un canvi en el Planejament mitjançant un pla especial per adjudicar un nou ús a partir de la rehabilitació de l'edifici de l'Ermita, edifici annex al Palauet Stella Maris, situat al centre de la població. La parcel·la on es situa aquest equipament té una superfície de 703 m² i, es troba classificada pel POUM del municipi com a sòl urbà, i amb qualificació de sistema d'equipament privat, clau Ep.34, tot i així, actualment aquest no disposa de cap assignació d'ús específic.

El planejament vigent que regula les condicions i usos del solar de referència és el Pla General d'Ordenació Urbana d'Arenys de Mar, considerant-t'ho com a sòl urbà amb qualificació de sistema d'equipaments privats clau Ep34.

1.2 Marc Normatiu.

L'aprovació a setembre de 2006 del Decret 344/2006 de regulació d'estudis de mobilitat generada estipula, segons l'apartat B del punt 3.1 de l'article 3, que els Estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure com a document independent quan es tracta de Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin com objectiu la implantació de nous usos o activitats.

En aquesta línia, l'article 13 del Decret 344/2006 de regulació d'estudis de mobilitat generada estipula la documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les figures de planejament urbanístic derivat.

En aquest sentit, s'estudiarà l'àmbit per garantir una correcta harmonització dels nous usos previstos amb l'entorn, amb una distribució eficaç de la nova mobilitat generada, i també per cercar la correcta tramitació i aprovació de les successives figures de planejament.

2. OBJECTIUS

L'objectiu principal de l'estudi, és determinar l'impacte que esdevindrà sobre les xarxes de mobilitat la definició dels nous usos previstos i garantir que la nova mobilitat derivada del desenvolupament del nou sector serà absorbida per les xarxes actuals i futures sense provocar cap impacte negatiu a les mateixes ni al seu funcionament, a més cal garantir l'adequació de totes les xarxes als continguts de la llei de la mobilitat, així com als criteris establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada Decret 344/2006.

En més detall, els objectius del present estudi són:

- Identificar els principals paràmetres que configuren la mobilitat actual i futura a l'entorn urbà del projecte: xarxa viària d'accés, transport públic, itineraris de vianants i ciclistes.
- Definir la mobilitat generada i atreta per la implantació del projecte derivada dels seus propis usos: càlcul dels fluxos generats, distribució del trànsit.
- Establir els principals criteris que han de regir la definició de l'oferta de transport i mobilitat.
- Analitzar la potencialitat de l'ús de transports alternatius al cotxe privat:
 - Autobús
 - Bicicleta
 - A peu

Tot això, haurà d'integrar-se dins els plans de desenvolupament infraestructural, urbanístic i territorial on es troba ubicat, assegurant la coherència entre aquest i la nova actuació, de forma que aquesta no afecti negativament, tot el contrari, sobre la viabilitat d'aquells, en els nivells i estàndards previstos, i que els plans serveixin com a marc adequat de desenvolupament al nou projecte. Emplaçament

3. ÀMBIT D'ESTUDI.

3.1. Situació i àmbit d'estudi

L'àmbit objecte d'estudi es situa a Arenys de Mar municipi de la comarca del Maresme, província de Barcelona i el qual forma part de la tercera corona metropolitana de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). L'extensió municipal és d'aproximadament 6,2 km² i limita amb quatre municipis: Arenys de Munt al nord, Canet de Mar a l'est i Caldes d'Estrac i Sant Vicenç de Montalt a l'oest.

El planejament objecte del present estudi es troba vinculat al Polígon d'actuació urbanística 34 (PAU34). El solar objecte del present estudi es troba situat al municipi d'Arenys de Mar, en la parcel·la que queda delimitada pels carrers de Jaume Balmes, Pompeu Fabra i l'Avinguda d'Europa. Aquesta parcel·la pertany al Polígon d'Actuació Urbanística PAU 34, corresponent al sector Stella Maris. Aquest sector ha estat objecte alhora d'un projecte de reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica.

L'edifici objecte del present document forma part d'aquest polígon el qual defineix el seu ús com el d'equipament privat sense més especificacions, Aquesta parcel·la de terreny, de geometria sensiblement quadrada, té accés des del carrer de Pompeu Fabra mitjançant un pas de vianants i té un ús destinat a equipament privat. Llinda, a Nord i a l'Est amb la finca propietat de Resi Maris SL on existeix una residència de persones grans; al Sud amb una parcel·la d'ús residencial propietat també de Resi Maris SL; i a l'Oest amb un terreny destinat a espai lliure propietat de l'Ajuntament d'Arenys de Mar.

3.2. Paràmetres urbanístics generadors de mobilitat

La parcel·la objecte del PAU34 té una superfície 703 m² dels quals l'edifici de l'ermita i annexos (en desús), n'ocupen només una part (401,40 m²) i està classificada pel planejament vigent com a sòl urbà consolidat i qualificat com a sistema d'equipaments privats - clau Ep34, sense ús determinat.

La promotora Resimarís SL té la voluntat de rehabilitar l'antic edifici per tal de donar-hi un nou ús com a taller ocupacional que per tant correspon a un ús educatiu per formar en una "ocupació" o professió els propis residents de la futura Llar Residència situada al Palauet Stella Maris. En aquest context, l'objecte del Pla especial és assignar a l'actual reserva d'equipament, la qualificació d'equipament sanitari i assistencial, clau Ec, per tal de possibilitar la implantació d'un Centre Ocupacional a la finca i definir les condicions d'edificació que no queden definides al POUM.

El Centre Ocupacional ocuparia les dues plantes de l'edifici. L'edifici està compost per dos volums adossats; un primer volum que acull diverses estances i serveis relacionats amb l'activitat religiosa; i l'Ermita pròpiament, que es troba situada en la part posterior.

Quadre de superfícies Centre Ocupacional:

- Planta Baixa: 216,82 m²
- Planta Primera: 184,58 m²

Estudi de mobilitat generada assignació d'ús de Taller Ocupacional a l'equipament privat de l'edifici de l'Ermita i annexos. C.Pompeu Fabra. Arenys de Mar.

Figura 1_ Planta Baixa

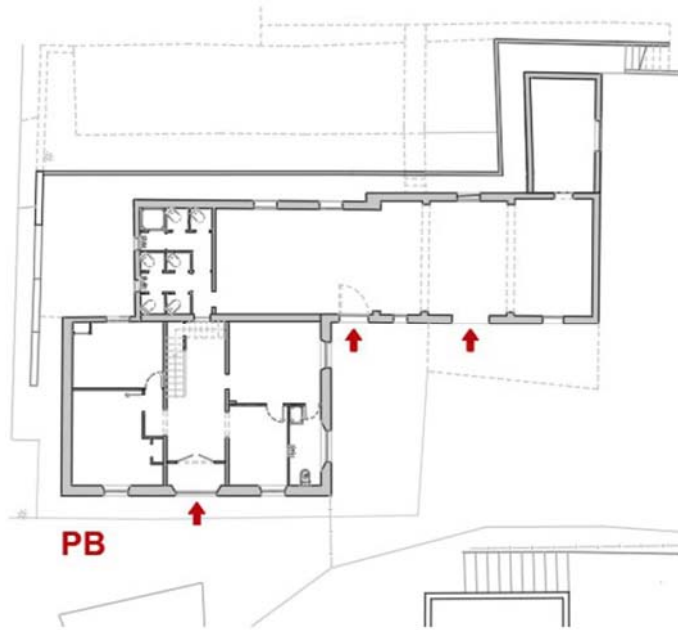
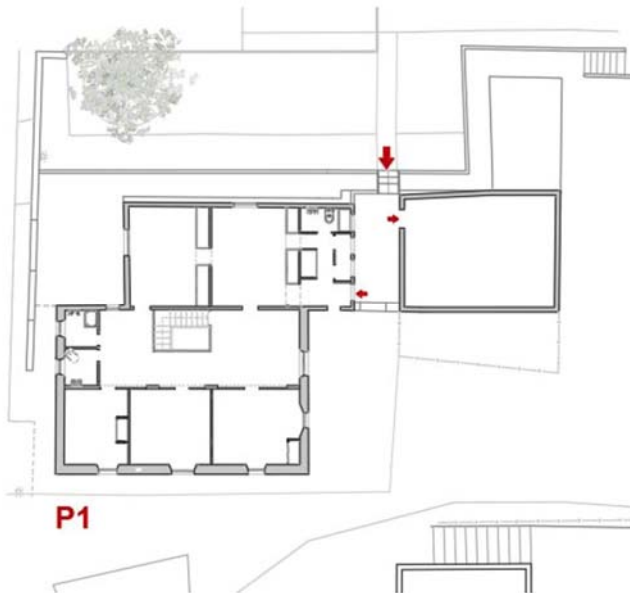


Figura 2_ Planta Primera



A nivell de mobilitat, el desenvolupament d'aquest Pla suposarà un increment en la mobilitat actual a l'àmbit ja que els nous usos assignats a l'edifici comporten un augment del nombre de desplaçaments. La quantificació d'aquest augment ve determinat per la superfície de la intervenció segons l'ús de l'edifici . Segons l'annex 1 del decret aquest augment es pot estimar de la següent manera.

4. CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI I DE LES XARXES DE TRANSPORT ACTUALS.

4.1. Accessibilitat a peu

4.1.1 Xarxa per a vianants de connexió amb l'entorn immediat.

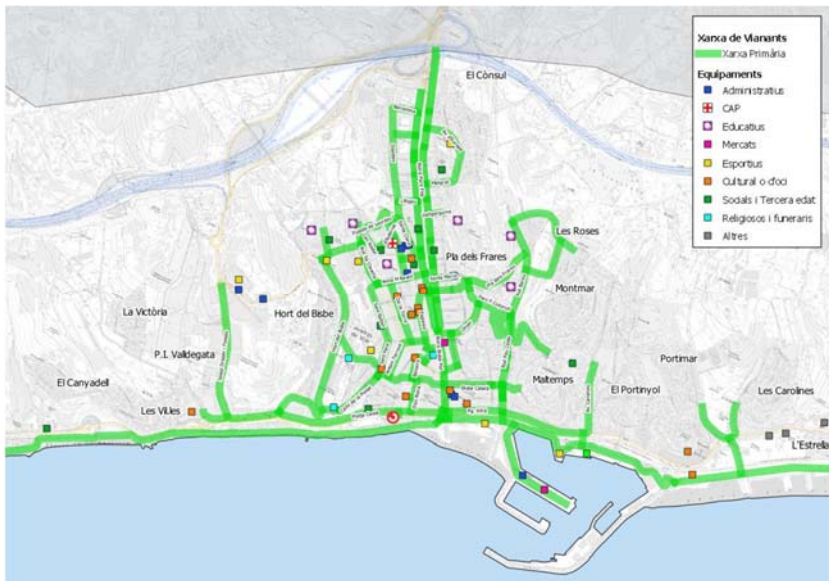
Arenys de Mar presenta una xarxa per a vianants complexa que es desenvolupa al voltant de la Riera que és l'eix vertebrador de la mobilitat al municipi, fora d'aquesta hi ha un predomini de carrers estrets i urbanitzats principalment amb voreres desagregades, i amb minsos espais destinats a donar prioritat als vianants. Tot i així cal destacar que en els darrers anys s'han realitzat diverses actuacions de millora de la xarxa de vianants i de l'accessibilitat d'aquesta, i s'han implantat diverses plataformes úniques i destinant alguns carrers a l'ús exclusiu dels vianants (excepte veïns).

La xarxa principal de vianants definida al PMUS del municipi (2020-2025) està formada 20.419,1 metres de carrer en base a:

- La configuració de l'entramat de l'àmbit (disposició dels carrers, configuració del terreny, etc.).
- La distribució territorial de la població.
- La ubicació dels principals equipaments i/o punts generadors/attractors de mobilitat de la ciutat com ara els equipaments o les zones comercials.
- La connexió fàcil amb el transports públic. Ha d'estar d'acord amb la lògica del servei d'autobusos públic, ja que la mobilitat a peu representa respecte el transport col·lectiu un mode d'aportació, complementari i/o suplementari.
- Suport en els elements urbans que milloren la qualitat de l'itinerari de vianants: existència de places i zones verdes que permeten el descans en el recorregut a peu amb unes condicions agradables per al vianant.
- La localització dels passos subterranis existents, que serveixen per creuar la barrera que conformen la N-II i les vies ferroviàries.

Estudi de mobilitat generada assignació d'ús de Taller Ocupacional a l'equipament privat de l'edifici de l'Ermita i annexos. C.Pompeu Fabra. Arenys de Mar.

Figura 3_ Xarxa de vianants

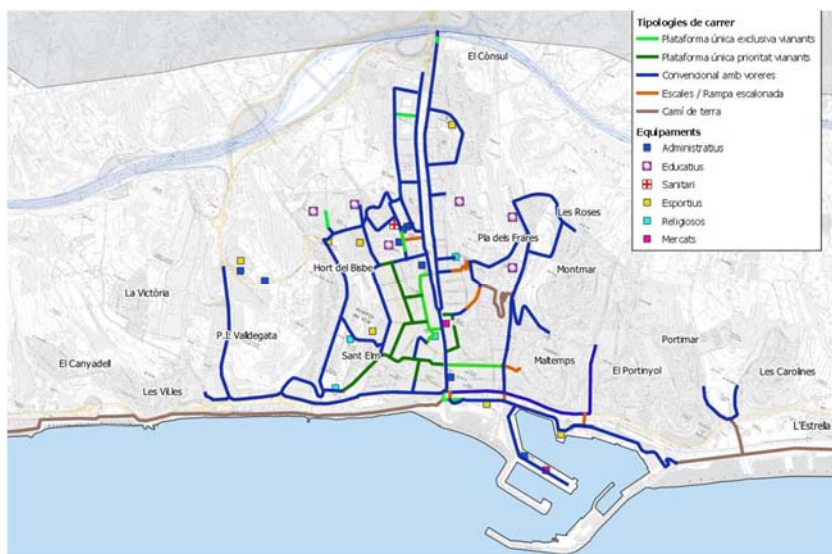


Font 1_ PMUS Arenys de Mar

Tipologia de carrers

Gairebé el 70% dels trams que conformen la xarxa de vianants presenten una urbanització convencional amb calçada central i voreres laterals (69%), xifra que suposa un total de 14.069 metres lineals de carrer. Aquesta dada confereix la necessitat de disposar guals adaptats per a vianants a les cantonades, en tant que cal salvar els desnivells existents. Cal destacar que únicament al 12% de la xarxa es prioritza els vianants: el 5% de la xarxa és exclusiva per a vianants i el 7% amb prioritat per aquests.

Figura 4_ Tipologia de la xarxa principal per a vianants



Font 2_ PMUS Arenys de Mar

Figura 5_ Accessibilitat Xarxa Estructural de Vianants



Font 3_ PMUS Arenys de Mar

4.1.2. Caracterització de la Xarxa per a vianants en l'entorn immediat

L'àmbit d'estudi es situa al costat de dos grans equipaments municipals, el CAP i els jutjats/registre civil, aquest fet comporta que la nova biblioteca es trobi totalment connectada amb la xarxa principal de vianants.

Els carrers que limiten l'àmbit d'estudi són el carrer Pompeu Fabra on es situarà l'accés principal, la Riera que forma part de la xarxa principal de vianants, i els carrers Malgrat, Pineda i Calella que comuniquen els dos primers entre ells.

Carrer Pompeu Fabra. Aquest carrer comunica amb l'entrada de l'edifici. Disposa de voreres en ambdós costats i no presenta pendents pronunciats. L'amplada de la plataforma situada a est és de 2.50m tot i que no és continua en tot el seu traçat ja que en el punt on intersecciona amb el carrer Malgrat aquesta amplada es redueix fins a 1.20m d'amplada. El seu traçat es veu interromput per senyals verticals i faroles que en redueixen puntualment l'amplada de pas que en alguns punts arriba a ser de fins a 1.00m. La plataforma no està pavimentada en tot el seu traçat. En l'extrem nord, en l'alçada de l'accés amb el parc dels paisos catalans, el paviment desapareix i passa a ser sauló que, per culpa de les escorrenties del terrenys presenta alguns envorancs que en dificulten el seu ús. La vorera situada al costat Est és més estreta, 1.30m de mitja tot i que la situació de les faroles redueix aquest espai fins a passos de 0.90m.

Figura 6_ Carrer Pompeu Fabra a l'alçada del Palauet Stella Maris



Figura 7_ C/ Pompeu Fabra davant el parc



Carrer Calella. Disposa de voreres en ambdós costats i no presenta pendents pronunciats. L'amplada de la plataforma situada a Nord és de 3.00m. El seu traçat es veu interromput per senyals verticals i faroles i arbrat que en redueixen puntualment l'amplada de pas que en alguns punts arriba a ser de fins a 2.40m. La vorera situada al costat Sud és més estreta, 1.40m de mitja tot i que la situació de les faroles redueix aquest espai fins a passos de 1.00 m.

Figura 8_ Confluència C/ Calella amb Pompeu Fabra



Carrer Pineda: Disposa de voreres en ambdós costats i no presenta pendents pronunciats. L'amplada de la plataforma situada a Nord és de 1.50 m. El seu traçat es veu interromput per senyals verticals i faroles que en redueixen puntualment l'amplada de pas que en alguns punts arriba a ser de fins a 1.10 m. La planeïtat d'aquesta vorera, a la part on comunica amb la riera queda interrompuda per un graó per la qual cosa tampoc resulta accessible per persones amb mobilitat reduïda

La vorera situada al costat Sud és més estreta, 1.40m de mitja tot i que la situació de les faroles redueix aquest espai fins a passos de 1.00 m.

Figura 9_ Confluència C/ Pineda amb la Riera del Pare Fita



Carrer Malgrat: Disposa de voreres en ambdós costats i no presenta pendents pronunciats. L'amplada de la plataforma situada a Nord és de 1.70 m. El seu traçat es veu interromput per senyals verticals i faroles que en redueixen puntualment l'amplada de pas que en alguns punts arriba a ser de fins a 1.30 m.

La vorera situada al costat Sud és més estreta, 1.50 m de mitja tot i que la situació de les faroles redueix aquest espai fins a passos de 1.40 m.

Tot i així, pel que fa a l'entorn d'aquest tram de connexió amb els límits de la parcel·la, les voreres són o accessibles d'acord amb l'orden VIV (Amplada lliure de pas >1,8m) o practicables/adaptades (Amplada lliure de pas entre 0,9<1,8m).

Tot i així, pel que fa a l'entorn d'aquest tram de connexió amb els límits de la parcel·la, les voreres són o accessibles d'acord amb l'orden VIV (Amplada lliure de pas >1,8m) o practicables/adaptades (Amplada lliure de pas entre 0,9<1,8m).

Passos de vianants

Pel que respecta als passos de vianants dels carrers que donen accés a l'àmbit, tots estan pintats horitzontalment i senyalitzats verticalment. Cap d'ells però, es poden considerar practicables ja que no disposa de gual en al menys un dels seus extrems. Malgrat.

Figura 10_ Pas entre C/ Pompeu Fabra i C/ Calella



En aquest sentit s'ha considerat que un disseny correcte és aquell que mostra les següents característiques:

- Tenen un mínim de 180 cm d'ample lliure per permetre el pas simultani de dues persones, una d'elles amb cadira de rodes.
- Es mostren enrasats amb la calçada, prioritzant que els cants no siguin arrodonits o aixamfranats.
- Tenen un ample igual al pas de vianants associat al propi gual.
- Mostren una textura diferenciada de les llosetes de la resta de la vorera i també de la calçada perquè les persones amb visibilitat reduïda els localitzin fàcilment, encara que en casos excepcionals es poden utilitzar materials bituminosos com els de la calçada.
- Tenen un pendent longitudinal màxim del 10% i un pendent transversal màxim del 2%. Aquests valors dels pendents tampoc poden superar-se en els itineraris de vianants que es vegin afectats pel gual.
- Absència d'obstacles perquè encara que impedeixen que els vehicles puguin envair l'espai, poden resultar un inconvenient per a les persones amb discapacitats.

Accés principal des de la Riera

L'edifici Stella Maris es troba situada en un carrer paral·lel a la Riera. Tot i no trobar-se connectada amb la xarxa principal de vianants, només en dista d'aquesta uns metres i s'hi pot accedir a través de tres itineraris:

Itinerari 1 (Nord): Aquest itinerari disposa d'un recorregut aproximat de 140m que transcorre des de la porta de l'edifici Stella Maris fins a la Riera, per el carrer Pompeu Fabra tombant pel carrer de Calella. La vorera del Carrer Pompeu Fabra situada al costat oest presenta una amplada variable; de 2.50m en la zona pròxima a l'edifici dins a 2m en l'extrem nord. La vorera no esta pavimentada en la seva totalitat per la qual cosa no resulta adequada per persones amb mobilitat reduïda. La vorera situada al costat Est és més estreta, 1.30m de mitja tot i que la situació de les faroles redueix aquest espai fins a passos de 0.90m. La del Carrer Calella situada al costat Nord de 3.00m. Els passos de vianants actuals no són accessibles ja que existeixen desnivells entre la calçada i la vorera.

Per tant, aquest recorregut disposa d'alguna vorera accessible mentre que el pas de vianants no compleix amb els criteris de disseny

Itinerari 2 (Oest): Recorregut de 92m que transcorre des de la porta de l'edifici Stella Maris fins a la Riera, per el carrer Pineda. El trànsit per la vorera del carrer Pompeu fabra fins accedir al pas de vianants està correctament pavimentada i presenta una amplada de 2.50m. El pas de vianants que comunica les dues voreres d'aquest carrer resulta impracticable ja que l'extrem oest no disposa de gual. L'amplada de la Vorera oest és de 1.40m i esta pavimentada. La vorera del carrer Pineda que comunica amb el pas de vianants, la situada a Sud també fa 1.40m d'amplada i disposa d'algunes senyals de trànsit que en disminueixen l'amplada en algun punt fins a 1m de pas. La vorera situada a nord s'hi accedeix a través d'un altre pas de vianants que també presenta un graó en els dos extrems. La planeïtat d'aquesta vorera, a la part on comunica amb la riera queda interrompuda per un graó per la qual cosa tampoc resulta accessible per persones amb mobilitat reduïda.

Per tant, aquest recorregut disposa de voreres accessible tot i que el pas de vianants no compleix amb els criteris de disseny

Itinerari 3 (Sud): Recorregut de 92m que transcorre des de la porta de l'edifici Stella Maris fins a la Riera, per el carrer Pompeu Fabra i tomba pel carrer Malgrat. Com en els casos anteriors, la vorera oest del carrer Pompeu Fabra disposa d'una amplada de 1.40m amb obstacles que en redueixen el pas fins a 0.90m d'amplada. La comunicació entre els extrems dels dos passos de vianants que comuniquen les dues voreres del carrer no disposen de guals per la qual cosa resulten impracticables per usuaris amb mobilitat reduïda. La vorera est té una amplada variable que va des de 1.60m en la part més pròxima a l'equipament i de 1.20m en l'extrem on interseca amb el carrer Malgrat. També disposa d'alguna senyal vertical que en redueix la seva amplada de pas fins a 1m d'amplada. Les voreres del carrer Malgrat fan 1.70m la nord, i 1.50m la sud amb algun obstacle que en redueix l'amplada de pas fins a 1.10m.

Per tant, aquest recorregut disposa de voreres accessible tot i que el pas de vianants no compleix amb els criteris de disseny

Actuacions pendents d'executar.

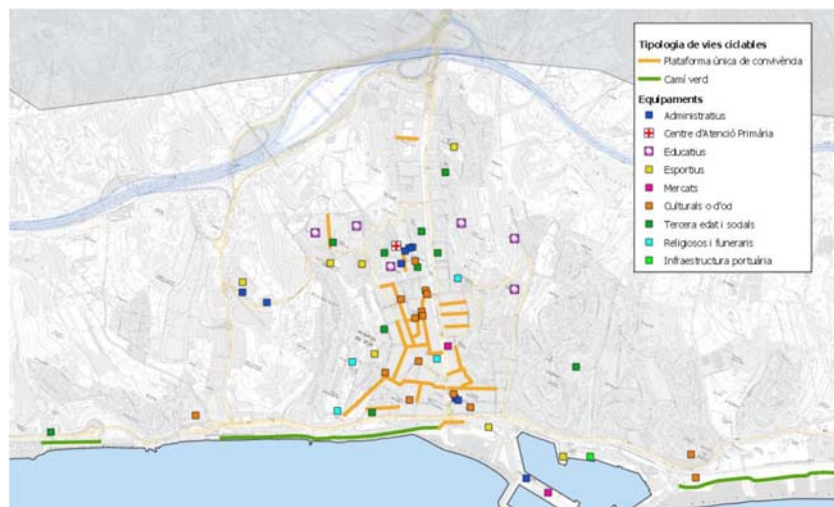
Actualment es disposa d'un projecte de reurbanització de la plaça situada al sud de l'equipament que suposarà una reurbanització del carrer Pompeu Fabra i de la cantonada amb el Carrer Malgrat per la qual cosa, l'itinerari 3 passarà a ser accessible.

4.2. Accessibilitat amb bicicleta / VMP

4.2.1. Xarxa ciclable de connexió amb l'entorn immediat

A dia d'avui, la xarxa ciclable del municipi es poc extensa i no es trobà connectada.

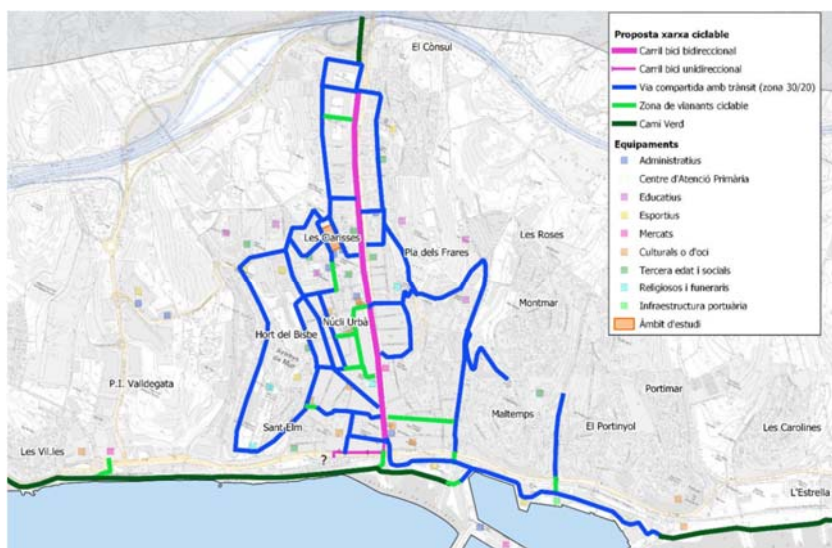
Figura 11_ Infraestructures ciclables d'Arenys de Mar



Font 4_ PMUS Arenys de Mar

Tot i així, cal destacar la voluntat de l'Ajuntament per crear una xarxa una xarxa ciclable al municipi que potencii l'ús d'aquest mode, en aquest sentit es fa referència a la proposta de xarxa prevista pel PMUS del municipi, la qual es preveu desenvolupar en el marc del PMUS (Horitzó 2025). Dins d'aquesta, **el nou equipament quedaria totalment connectat a partir de vies ciclables compartides amb el vehicle privat.**

Figura 12_ Proposta xarxa ciclable



Font 5_ PMUS Arenys de Mar

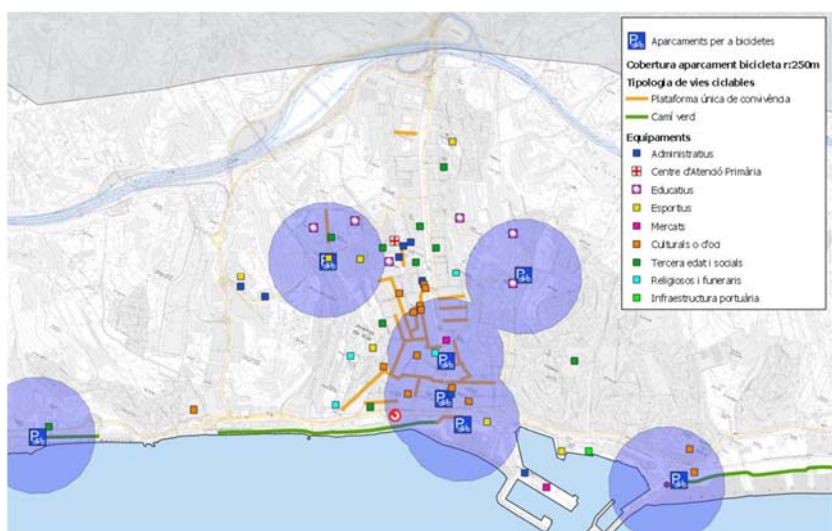
En concret el PMUS es preveu que el carrer Pompeu Fabra sigui una via compartida a velocitat 30 km/h i amb prioritat per a bicicletes. Dins del Pla s'indica que a més aquestes hauran de estar senyalitzades com a vies 30 amb prioritat per a bicis.

A dia d'avui, amb la modificació de velocitat del reglament de la DGT, els dos carrers amb un carril per sentit, ja es troben regulats a velocitat màxima de 30 km/h, el qual ja millora la convivència bici vehicle.

4.2.2 Xarxa d'aparcaments per a bicicleta

Pel que respecta als estacionaments lliures de bicicletes, segons les dades del PMUS el municipi compta amb 7 aparcaments (habitualment són de tipus U invertida i de roda) que sumen un total de 42 places. La seva distribució va associada a punts de generació i atracció de desplaçaments (equipaments municipals, parcs i zones de lleure, etc.). Amb l'oferta actual l'àmbit d'estudi on es situarà la llar residència i centre ocupacional queda descobert.

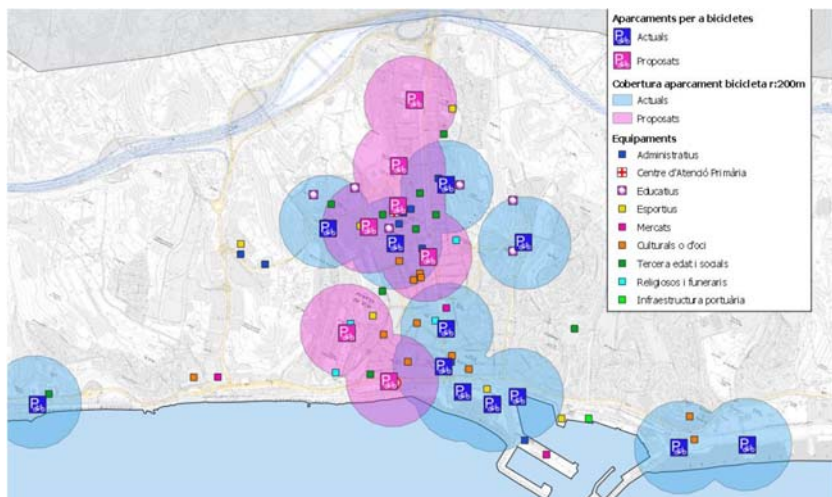
Figura 13_ Xarxa d'aparcament de bicicletes



Font 6_ PMUS Arenys de Mar

En un radi de 250 m, no es disposa de cap aparcament per a Bicicleta, si bé el PMUS en la proposta d'aparcaments per a bicicletes en preveu un a la Riera a la plaça de Paula Montalt, forà necessari que es disposés d'un de nou específic per a la Llar residència.

Figura 14_ Cobertura d'aparcaments de bici proposada pel PMUS



Font 7_ PMUS Arenys de Mar

4.3. Accessibilitat en transport públic

La xarxa de transport públic d'Arenys de Mar es compon de:

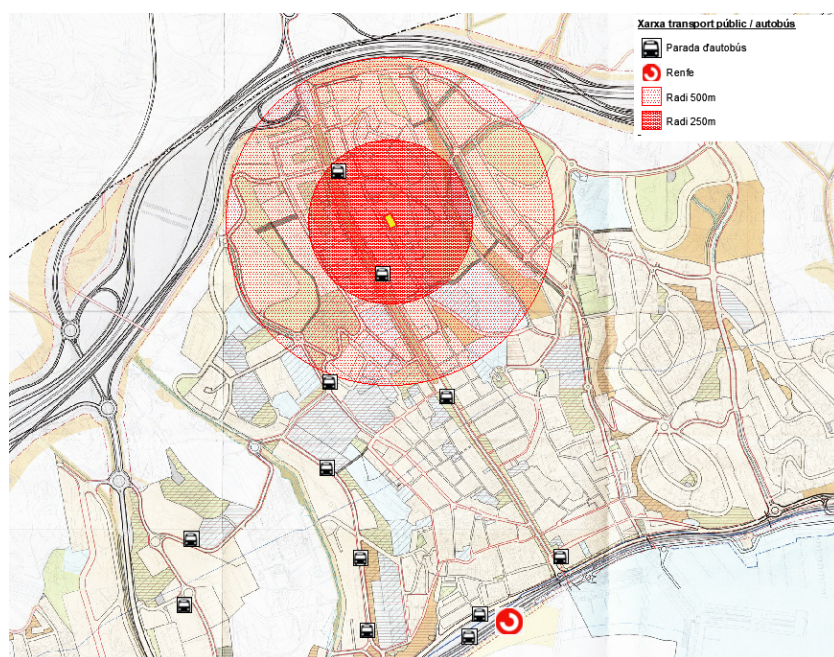
- **Xarxa de Rodalies de Catalunya**, amb 1 estació al municipi (N-II).
- **Xarxa de d'autobusos interubrans**, es disposa de 4 línies interurbanes regulars de les quals 3 són diürnes i 1 nocturna i addicionalment d'una línia interurbana que només funciona durant l'estiu per connectar els municipis del nord amb la platja.

Tots aquests serveis de transport públic es troben integrats tarifàriament per l'ATM, pel que es poden efectuar transbordaments entre els diferents modes si es disposa de títols integrats.

16.4 En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

Donades les determinacions del Decret l'àmbit en un radi de 500 m resta cobert per diverses parades de bus.

Estudi de mobilitat generada assignació d'ús de Taller Ocupacional a l'equipament privat de l'edifici de l'Ermita i annexos. C.Pompeu Fabra. Arenys de Mar.



Font 8_ Elaboració pròpia

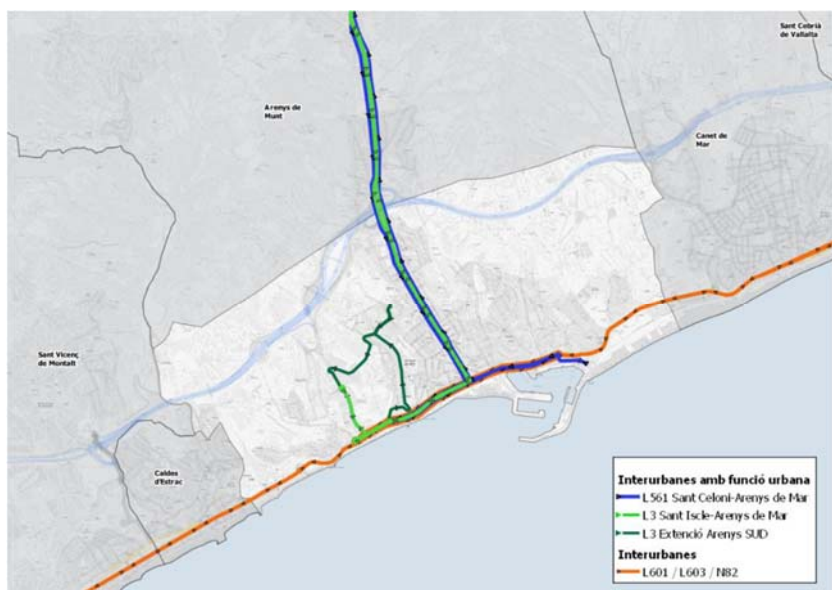
4.3.1. Xarxa d'autobusos

La xarxa d'autobusos d'Arenys de Mar està articulada per 4 grans rutes interurbanes diürnes que connecten l'àmbit amb diferents enclavaments territorials veïns com Arenys de Munt, Sant Iscle de Vallalta o Sant Celoni, i alhora amb grans capitals provincials com Barcelona o Girona. També es disposa d'una línia interurbana nocturna que connecta l'àmbit amb Barcelona i Malgrat de Mar.

La xarxa d'autobusos està composta per les següents línies:

- **Línies interurbanes amb funció urbana dins el municipi (Corredor La Riera):**
 - 651 Arenys de Mar-Arenys de Munt-Sant Iscle de Vallalta (Segalés).
 - 652 Arenys de Mar – Arenys de Munt (Segalés)
 - 656 Arenys de Mar – Arenys de Munt – Hospital de Mataró
 - 561 Arenys de Mar-Arenys de Munt- Vallgorguina - Sant Celoni (només estiu)
- **Línies interurbanes (Corredor N-II):**
 - 603 Aeroport de Barcelona-Blanes (Sagalés)
 - 601 Aeroport de Girona-Mataró (Sagalés)
- **Línies interurbanes nocturnes:**
 - N82 Barcelona-Mataró-Arenys de Mar-Malgrat de Mar (Sagalés)

Figura 15_ Recorregut de les línies de bus amb aturades a Arenys de Mar.



Font 9_PMUS Arenys de Mar

El servei d'autobusos que dona cobertura al municipi consta de 7 línies totes elles interurbanes que circulen total o parcialment pel municipi (4 en horari diürn, i 1 en horari nocturn). Cal ressenyar però que alguns d'aquests serveis donen cobertura al municipi de manera molt minsa, amb només una o dues parades, tal i com és el cas de les línies del corredor de la N-II que connecten amb Barcelona o amb Girona, donat que aquestes relacions, ja es troben majoritàriament servides amb Renfe.

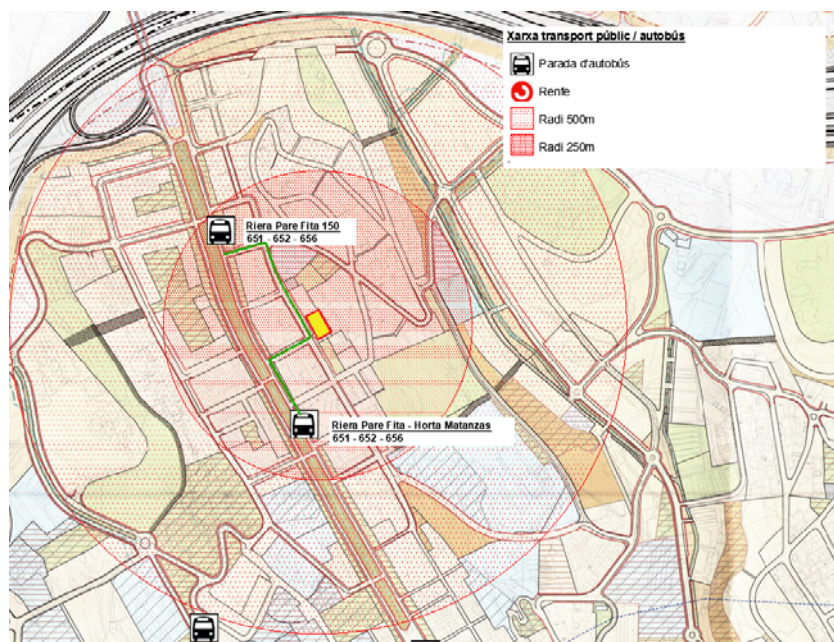
El municipi no disposa d'una línia urbana específica, tanmateix les línies 651 i 652 disposen de 18 parades dins del municipi, pel que es pot considerar una línia interurbana amb funció urbana. Les línies interurbanes amb funció urbana són línies interurbanes que connecten l'àmbit amb altres municipis però alhora, degut a la seva extensió territorial al municipi, també exerceixen una funció urbana dins d'aquest, interconnectant de manera interna el municipi i proporcionant una connectivitat entre diferents punts generadors de mobilitat d'Arenys de Mar.

En termes generals, el municipi està ben servit pels serveis interurbans i disposa d'una **bona cobertura territorial**, sense que existeixin àmbits sense connexió amb la xarxa de transport públic, més enllà de les urbanitzacions, però on actualment l'Ajuntament, està treballant amb l'AMTU per a implantar un servei de transport a la demana, que doti de servei aquelles zones del municipi on no es disposa de cobertura amb el transport públic regular.

4.3.2. Caracterització de la xarxa d'autobús urbans en l'entorn immediat

En l'àmbit proper, acotant a una distància de 500 metres des de l'entrada principal del sector hi ha 4 parades que donen servei a l'àmbit.

Figura 16_ Xarxa de transport urbà en l'entorn immediat.



Font 10_ Elaboració pròpia

L'àmbit queda cobert per les parades Riera Pare Fita 150 i Riera Pare Fita – Horta Matanza. Donat que la majoria de parades donen servei a les mateixes línies s'avaluaran els itineraris fins a les parades més properes, situades dins d'un radi inferior a 250 m des del sector.

Taula 1_ Itinerari a peu segons línia d'autobús i parada

Parades autobús Urbanes			
Itinerari	Parada	Línia	Trajecte
1	Riera Pare Fita 150	651 – 652 - 653	220 m caminant (3 min)
2	Riera Pare Fita – Horta Matanza	651 – 652 - 653	180 m caminant (2 min)

4.3.3 Caracterització del servei de la línia 651 i 652

La línia 651 comunica Arenys de Mar amb Arenys de Munt i Sant Iscle de Vallalta i la línia 652 comunica Arenys de Mar amb Arenys de Munt.

En dia feiner el servei combinat de les dues línies s'opera entre les 6:15 i les 22:26h, disposa d'un total de 45 expedicions i una freqüència d'aproximadament 30 minuts. Es realitza amb dos vehicles, donat que el temps que triga en realitzar un recorregut complet és d'aproximadament 1h. Tot i així, cal destacar que disposa de 7 expedicions extres a les hores punta i que són operades per un tercer vehicle, tots ells tipus midi i amb una capacitat d'unes 55 places.

ID Línia	Itinerari	Laboral			Caps de Setmana i festius		
		Horari	Expedicions	Interval mitja de pas (min)	Horari	Expedicions	Interval mitja de pas (min)
651	Arenys de Mar – Arenys de Munt – Sant Iscle	6:40 – 21:35	22	60	9:09 – 14:07	9	60
652	Arenys de Mar-Arenys de Munt	6:15 – 22:26	23	60	8:25 – 14:25	4	150

Estudi de mobilitat generada assignació d'ús de Taller Ocupacional a l'equipament privat de l'edifici de l'Ermida i annexos. C.Pompeu Fabra. Arenys de Mar.

A partir de 08.06.2020

		DILLUNS A DIVENDRES FEINERS																											
		052	052	051	052	051	052	051	051	052	051	051	052	051	052	052	051	052	052	051	052	051	052	051	051	052	051	052	
SANT ISCLE DE VALLALTA	4747 Escuelas 11	-	-	7.08	-	8.09	-	6.06	10.08	-	17.09	13.09	-	14.09	-	-	16.09	-	-	18.09	-	-	20.09	-	-	22.09	-	-	
	4741 Escuelas - Sant Ismae	-	-	7.11	-	8.11	-	6.11	10.11	-	17.11	13.11	-	14.11	-	-	16.11	-	-	18.11	-	-	20.11	-	-	22.11	-	-	
	4740 Av. Barcelona 24	-	-	7.12	-	8.12	-	6.12	10.12	-	17.12	13.12	-	14.12	-	-	16.12	-	-	18.12	-	-	20.12	-	-	22.12	-	-	
	4751 La Croqueta	-	-	7.15	-	8.15	-	6.15	10.15	-	17.15	13.15	-	14.15	-	-	16.15	-	-	18.15	-	-	20.15	-	-	22.15	-	-	
	4746 Pavelló de Dalt - Institut	-	-	7.16	-	8.16	-	6.16	10.16	-	17.16	13.16	-	14.16	-	-	16.16	-	-	18.16	-	-	20.16	-	-	22.16	-	-	
ARENYS DE MUNT	4744 Ctra. de Torremblà - Rambla de l'Eixample	-	-	7.17	-	8.17	-	6.17	10.17	-	17.17	13.17	-	14.17	-	-	16.17	-	-	18.17	-	-	20.17	-	-	22.17	-	-	
	4732 Rambla de l'Eixample - Amadeu Vives	6.19	6.41	7.19	7.41	8.19	8.41	9.19	10.19	11.19	12.19	13.19	14.19	14.41	15.19	16.41	17.19	18.41	19.19	19.41	20.19	20.41	21.19	21.41	22.19	22.41	23.19	23.41	
	4731 Ctra. de Torremblà - Rambla de l'Eixample	6.18	6.42	7.20	7.42	8.20	8.42	9.20	10.20	11.20	12.20	13.20	14.20	14.42	15.20	16.42	17.20	18.42	19.20	19.42	20.20	20.42	21.20	21.42	22.20	22.42	23.20	23.42	
	4711 Pavelló de Dalt - Institut	6.17	6.39	7.21	7.43	8.21	8.43	9.21	10.21	11.21	12.21	13.21	14.21	14.43	15.21	16.43	17.21	18.43	19.21	19.43	20.21	20.43	21.21	21.43	22.21	22.43	23.21	23.43	
	4721 Feuilla de les Qualitat Carreteres	6.19	6.44	7.22	7.44	8.22	8.44	9.22	10.22	11.22	12.22	13.22	14.22	14.44	15.22	16.44	17.22	18.44	19.22	19.44	20.22	20.44	21.22	21.44	22.22	22.44	23.22	23.44	
	4711 Ctra. de Sant Colom - Pl. Lluís Companys	6.20	6.43	7.23	7.45	8.23	8.45	9.23	10.23	11.23	12.23	13.23	14.23	14.45	15.23	16.45	17.23	18.45	19.23	19.45	20.23	20.45	21.23	21.45	22.23	22.45	23.23	23.45	
	4734 Ctra. de Sant Colom - Bellotí	6.21	6.46	7.24	7.46	8.24	8.46	9.24	10.24	11.24	12.24	13.24	14.24	14.46	15.24	16.46	17.24	18.46	19.24	19.46	20.24	20.46	21.24	21.46	22.24	22.46	23.24	23.46	
	4733 Rbla. Maria i Feixa - Rbla. St. Martí (Pont)	6.23	6.47	7.25	7.47	8.25	8.47	9.25	10.25	11.25	12.25	13.25	14.25	14.47	15.25	16.47	17.25	18.47	19.25	19.47	20.25	20.47	21.25	21.47	22.25	22.47	23.25	23.47	
	4715 Rbla. Maria i Feixa - Pignó de Fabra	6.24	6.48	7.26	7.48	8.26	8.48	9.26	10.26	11.26	12.26	13.26	14.26	14.48	15.26	16.48	17.26	18.48	19.26	19.48	20.26	20.48	21.26	21.48	22.26	22.48	23.26	23.48	
	4715 Can Sagrada - Av. Josep Rodalies	6.26	6.49	7.27	7.49	8.27	8.49	9.27	10.27	11.27	12.27	13.27	14.27	14.49	15.27	16.49	17.27	18.49	19.27	19.49	20.27	20.49	21.27	21.49	22.27	22.49	23.27	23.49	
	4735 Riera Pura Pla 150	6.28	6.50	7.28	7.50	8.28	8.50	9.28	10.28	11.28	12.28	13.28	14.28	14.50	15.28	16.50	17.28	18.50	19.28	19.50	20.28	20.50	21.28	21.50	22.28	22.50	23.28	23.50	
	4717 Riera Pura Pla 106	6.30	6.51	7.29	7.51	8.29	8.51	9.29	10.29	11.29	12.29	13.29	14.29	14.51	15.29	16.51	17.29	18.51	19.29	19.51	20.29	20.51	21.29	21.51	22.29	22.51	23.29	23.51	
	4718 Riera Riberes del Març	6.31	6.52	7.30	7.52	8.30	8.52	9.30	10.30	11.30	12.30	13.30	14.30	14.52	15.30	16.52	17.30	18.52	19.30	19.52	20.30	20.52	21.30	21.52	22.30	22.52	23.30	23.52	
	4732 Ajuntament	6.32	6.53	7.31	7.53	8.31	8.53	9.31	10.31	11.31	12.31	13.31	14.31	14.53	15.31	16.53	17.31	18.53	19.31	19.53	20.31	20.53	21.31	21.53	22.31	22.53	23.31	23.53	
	4719 Estació Rodalies (Muntanyes)	6.33	6.54	7.32	7.54	8.32	8.54	9.32	10.32	11.32	12.32	13.32	14.32	14.54	15.32	16.54	17.32	18.54	19.32	19.54	20.32	20.54	21.32	21.54	22.32	22.54	23.32	23.54	
4749 Zona Comercial	6.35	6.56	7.35	7.55	8.35	8.55	9.35	10.35	11.35	12.35	13.35	14.35	14.56	15.35	16.56	17.35	18.56	19.35	19.56	20.35	20.56	21.35	21.56	22.35	22.56	23.35	23.56		
ARENYS DE MAR	4732 Estació Rodalies (Muntanyes)	6.51	6.52	6.51	6.53	6.51	6.52	6.51	6.52	6.51	6.51	6.51	6.52	6.52	6.52	6.51	6.52	6.52	6.52	6.52	6.52	6.52	6.51	6.52	6.51	6.52	6.51	6.52	
	4708 Plat del Segl	-	-	-	-	8.01	-	8.01	-	-	-	-	-	-	14.01	-	14.01	-	-	16.01	-	-	17.01	-	-	-	-	-	
	4709 Sant Elm - Conxet	-	-	-	-	8.02	-	8.02	-	-	-	-	-	-	14.02	-	14.02	-	-	16.02	-	-	17.02	-	-	-	-	-	
	4707 Can Quinquena - Travessat	-	-	-	-	8.03	-	8.03	-	-	-	-	-	-	14.03	-	14.03	-	-	16.03	-	-	17.03	-	-	-	-	-	
	4706 Host del Bisbe 113	-	-	-	-	8.04	-	8.04	-	-	-	-	-	-	14.04	-	14.04	-	-	16.04	-	-	17.04	-	-	-	-	-	
	4702 Can Nadal - S'Alba	-	-	-	-	8.06	-	8.06	-	-	-	-	-	-	14.06	-	14.06	-	-	16.06	-	-	17.06	-	-	-	-	-	
	4703 Escola de les Creus - Institut	-	-	-	-	8.07	-	8.07	-	-	-	-	-	-	14.07	-	14.07	-	-	16.07	-	-	17.07	-	-	-	-	-	
	4704 Paratge - Bombers	-	-	-	-	8.08	-	8.08	-	-	-	-	-	-	14.08	-	14.08	-	-	16.08	-	-	17.08	-	-	-	-	-	
	4705 Vallgüera - Obrer	-	-	-	-	8.09	-	8.09	-	-	-	-	-	-	14.09	-	14.09	-	-	16.09	-	-	17.09	-	-	-	-	-	
	4749 Zona Comercial	6.40	7.10	7.38	8.10	8.38	9.10	9.38	10.38	11.38	12.38	13.38	14.38	14.50	15.38	16.50	17.38	18.50	19.38	19.50	20.38	20.50	21.38	21.50	22.38	22.50	23.38	23.50	
	6430 Estació Rodalies (sentit mar)	6.42	7.12	7.40	8.12	8.40	9.12	9.40	10.40	11.40	12.40	13.40	14.40	14.52	15.40	16.52	17.40	18.52	19.40	19.52	20.40	20.52	21.40	21.52	22.40	22.52	23.40	23.52	
	4701 Ajuntament	6.43	7.13	7.41	8.13	8.41	9.13	9.41	10.41	11.41	12.41	13.41	14.41	14.53	15.41	16.53	17.41	18.53	19.41	19.53	20.41	20.53	21.41	21.53	22.41	22.53	23.41	23.53	
	6410 Riera del Bisbe Pol - Sant Francesc	6.44	7.14	7.42	8.14	8.42	9.14	9.42	10.42	11.42	12.42	13.42	14.42	14.54	15.42	16.54	17.42	18.54	19.42	19.54	20.42	20.54	21.42	21.54	22.42	22.54	23.42	23.54	
	6400 Riera Pura Pla - Horra Març	6.45	7.15	7.43	8.15	8.43	9.15	9.43	10.43	11.43	12.43	13.43	14.43	14.55	15.43	16.55	17.43	18.55	19.43	19.55	20.43	20.55	21.43	21.55	22.43	22.55	23.43	23.55	
	4748 Riera Pura Pla - Av. Europa	6.46	7.16	7.44	8.16	8.44	9.16	9.44	10.44	11.44	12.44	13.44	14.44	14.56	15.44	16.56	17.44	18.56	19.44	19.56	20.44	20.56	21.44	21.56	22.44	22.56	23.44	23.56	
4739 Estació C. 16	6.47	7.17	7.45	8.17	8.45	9.17	9.45	10.45	11.45	12.45	13.45	14.45	14.57	15.45	16.57	17.45	18.57	19.45	19.57	20.45	20.57	21.45	21.57	22.45	22.57	23.45	23.57		
6380 Pavelló de Baix	6.48	7.18	7.46	8.18	8.46	9.18	9.46	10.46	11.46	12.46	13.46	14.46	14.58	15.46	16.58	17.46	18.58	19.46	19.58	20.46	20.58	21.46	21.58	22.46	22.58	23.46	23.58		
4717 Rbla. Maria i Feixa - Rial Pura Pla	6.49	7.19	7.47	8.19	8.47	9.19	9.47	10.47	11.47	12.47	13.47	14.47	14.59	15.47	16.59	17.47	18.59	19.47	19.59	20.47	20.59	21.47	21.59	22.47	22.59	23.47	23.59		
4730 Rbla. Maria i Feixa - Rambla Sant Martí (Pont)	6.50	7.20	7.48	8.20	8.48	9.20	9.48	10.48	11.48	12.48	13.48	14.48	14.60	15.48	16.60	17.48	18.60	19.48	19.60	20.48	20.60	21.48	21.60	22.48	22.60	23.48	23.60		
4747 Ctra. de Sant Colom - Bellotí	6.51	7.21	7.49	8.21	8.49	9.21	9.49	10.49	11.49	12.49	13.49	14.49	14.61	15.49	16.61	17.49	18.61	19.49	19.61	20.49	20.61	21.49	21.61	22.49	22.61	23.49	23.61		
4700 Ctra. de Sant Colom - Josep Pla	6.52	7.22	7.50	8.22	8.50	9.22	9.50	10.50	11.50	12.50	13.50	14.50	14.62	15.50	16.62	17.50	18.62	19.50	19.62	20.50	20.62	21.50	21.62	22.50	22.62	23.50	23.62		
4711 La Croqueta	6.53	7.23	7.51	8.23	8.51	9.23	9.51	10.51	11.51	12.51	13.51	14.51	14.63	15.51	16.63	17.51	18.63	19.51	19.63	20.51	20.63	21.51	21.63	22.51	22.63	23.51	23.63		
4746 Pavelló de Dalt - Institut	6.54	7.24	7.52	8.24	8.52	9.24	9.52	10.52	11.52	12.52	13.52	14.52	14.64	15.52	16.64	17.52	18.64	19.52	19.64	20.52	20.64	21.52	21.64	22.52	22.64	23.52	23.64		
4745 Ctra. de Torremblà - Rambla de l'Eixample	6.55	7.25	7.53	8.25	8.53	9.25	9.53	10.53	11.53	12.53	13.53	14.53	14.65	15.53	16.65	17.53	18.65	19.53	19.65	20.53	20.65	21.53	21.65	22.53	22.65	23.53	23.65		
4732 Rambla de l'Eixample - Amadeu Vives	7.00	7.26	8.00	8.26	9.00	9.26	10.00	10.26	11.00	11.26																			

Arenys de Mar disposa d'una línia de Rodalies, l'R1, que connecta l'àmbit amb Molins de Rei i Maçanet-Massanes en dies feiners, i en dissabtes, diumenges i festius connecta l'àmbit amb l'Hospitalet del Llobregat i Maçanet-Massanes. És una línia que comunica el Maresme amb el Barcelonès, el Baix Llobregat i la Selva, i que transcorre al llarg del territori en linealitat amb la costa. Té una longitud total de 90 km de vies i 31 parades al llarg del seu recorregut. Es tracta d'una línia gestionada per RENFE, ADIF i Rodalies de Catalunya.

Figura 18_ Parades R1 Molins de Rei-Maçanet Massanes



L'R1 ofereix una bona connectivitat de l'àmbit amb el Maresme i Barcelona, aportant els dies feiners un total de 164 expedicions (85 sentit BCN i 79 sentit Maçanet), amb tres franges horàries puntes, de les 6:42h a les 10:14h, amb un total de 20 expedicions amb una freqüència de pas de 10 minuts, de 13:44 a 15:42h amb 15 expedicions amb una freqüència de pas de 10 minuts, i de 18:34 a 22:23h amb 28 expedicions i una freqüència de pas de 10 minuts. Cal destacar que en hora punta 6 dels 10 trens que entren a Barcelona inicien el seu recorregut a Arenys de Mar. La resta de franges horàries tenen una freqüència de pas aproximada d'entre 20 i 30 minuts.

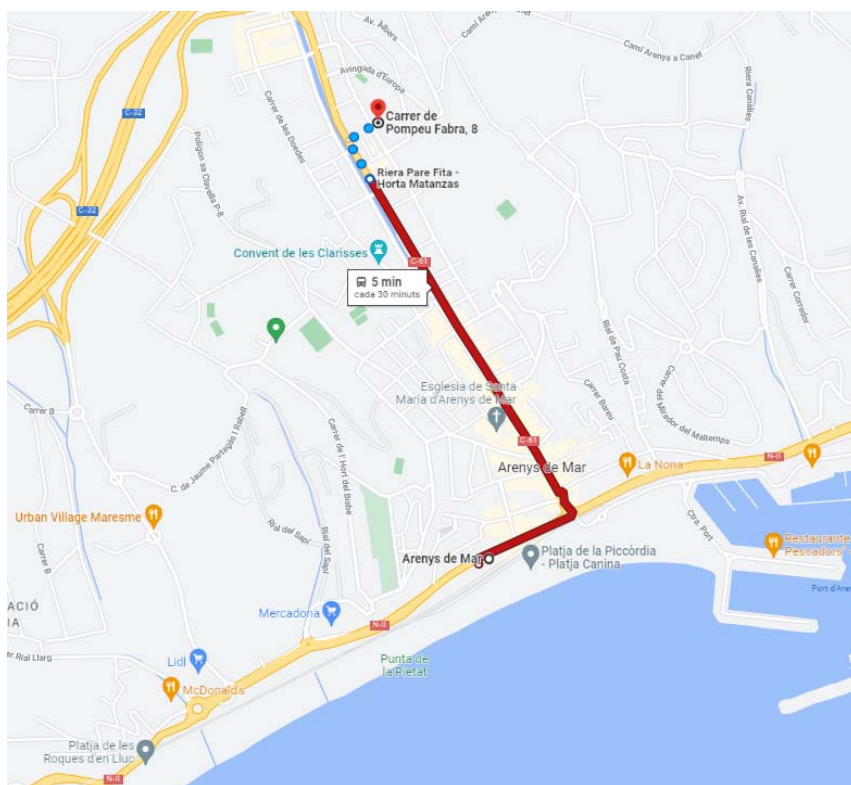
En sentit Molins de Rei oferta un total de 85 expedicions de 5:33 a 22:42h, amb tres franges horàries puntes. De 6:31 a 11:13h amb un total de 36 expedicions amb una freqüència de pas de 10 minuts, de 14:18 a 16:48h amb 17 expedicions i una freqüència de pas de 10 minuts, i de 19:13 a 22:42h amb un total de 19 expedicions cada 10 minuts, la resta de franges horàries tenen una freqüència de pas aproximada entre 20 i 30 minuts.

Els dissabtes, diumenges i festius ofereix un total de 70 expedicions en ambdós sentits, amb una freqüència de pas de 30 minuts sense franges horàries puntes.

L'estació es situa a aproximadament 1,4 km de l'edifici Stella Maris fàcilment assumible amb uns 15/20 minuts caminant i amb pendents màxims del 4%. La connexió amb aquesta es pot realitzar per la Riera (Eix principal de la mobilitat a peu), la qual compta amb unes voreres d'uns 4 m i d'un itinerari fàcil i agradable per la zona comercial del municipi.

A més de les connexions a peu, també es pot connectar amb aquesta a partir de la línia interurbana amb funció urbana L651 i 652 que tenen una freqüència de pas de 30' i que es troben majoritàriament coordinades amb els horaris de Renfe. El temps de connexió amb bus varia entre 6 i 10 minuts en funció de si s'utilitza la L3 o l'extinció sud.

Figura 19_ Distància de l'estació de tren fins l'equipament en transport públic



Font 12_ Google Maps

4.4 Accessibilitat en vehicle privat

4.4.1 Caracterització de l'oferta actual : descripció de la xarxa viària existent

S'ha caracteritzat les principals vies de la xarxa viària d'Arenys de Mar amb l'objectiu de definir l'estructura topològica, la seva jerarquia (tipus de via, nombre de carrils, nodes, etc) i la possible connexió amb l'edifici de l'Ermita i annexos.

El coneixement i catalogació de la xarxa viària, tant interna com externa, és essencial per al correcte desenvolupament de la mobilitat. Es distingeixen dos tipologies de xarxes viàries a l'àmbit, la xarxa viària externa, que és la xarxa de carreteres que passa pel municipi i connecta aquest amb altres punts del territori a nivell supramunicipal, i la xarxa viària interna, que són les carreteres que suporten els desplaçaments amb origen i destí dintre del municipi, anomenats com a desplaçaments interns.

4.4.1.1 Vies Interurbanas d'accés a la ciutat

La xarxa de connexió d'Arenys de Mar engloba tres eixos, dels quals dos són viaris d'abast català que travessen el terme municipal: l'autopista C-32 i la carretera N-II . La xarxa es complementa per una via interurbana que comunica el terme municipal amb els municipis limítrofs i que al seu pas pel municipi es va cedir a l'Ajuntament, la C-61.

- **L'autopista C-32:** constitueix una de les vies d'accés principals a la localitat. La C -32 és una autopista que enllaça Barcelona amb Mataró i Blanes. L'accés i la sortida a la localitat es fa per la número 109 i 111 Arenys de Mar-Arenys de Munt, si es vol connectar en sentit Mataró i sense en sentit Girona fins a Calella. És un dels grans eixos catalans, interconnectant la part central de Catalunya amb altres grans infraestructures viàries com l'AP-7. La C-32 té una intensitat de trànsit (IMD) mitjana de 40.000 vehicles diaris, de la qual la major part són de trànsit de pas, articulant i travessant la part nord del municipi d'est a oest.

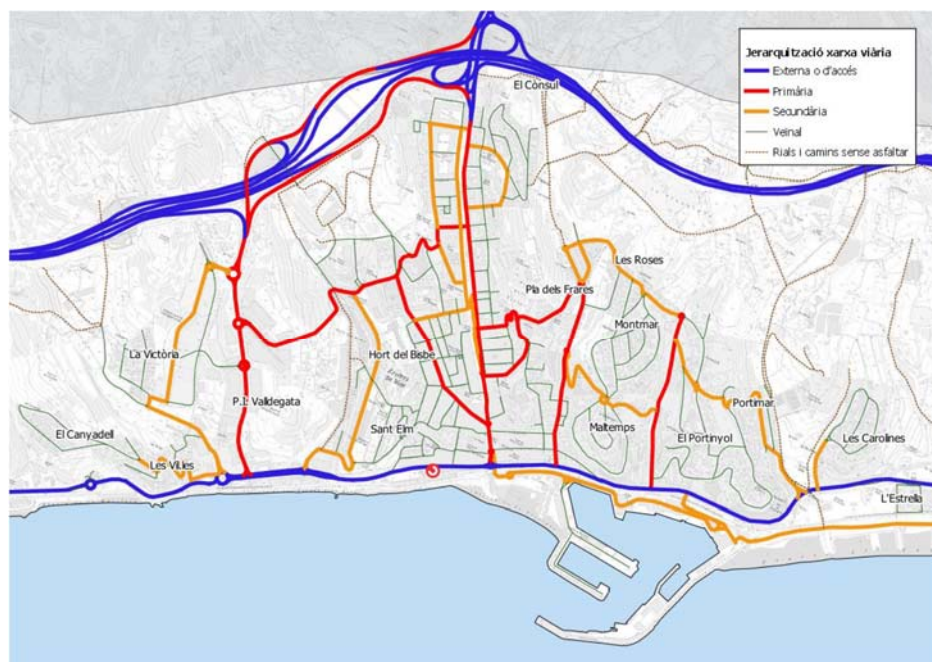
- **La carretera N-II:** La Nacional-II és una carretera nacional i radial que connecta en ambdós extrems la capital d'Espanya, Madrid, amb França a partir de grans capitals provincials com Saragossa, Lleida o Barcelona. Principalment és una via utilitzada per connectar l'àmbit amb Barcelona, Girona i la resta de municipis costaners del Maresme. Al municipi s'estén en linealitat amb la costa a la part sud municipal, paral·lelament a la xarxa ferroviària, on compta amb 4 km de carretera nacional compresos entre el km 655 i 659 de la mateixa, amb diferents accessos al mateix nivell al llarg del municipi, connectant la N-II amb la xarxa interna del municipi.

El vial constitueix la segona via d'accés principal i suporta una intensitat de trànsit elevada, d'uns 24.000 vehicles (distribuïts de forma força homogènia 51/49%) i amb una punta del 7%. Aquests volums de trànsit condicionen greument el benestar de la població (contaminació, soroll), i cal destacar que durant l'estiu aquesta via arriba assolir un IMD de gairebé 30.000 vehicles. Aquesta carretera, juntament amb la línia de ferrocarril, constitueix una barrera entre el nucli urbà i la franja costanera. Està previst convertir aquest vial en una carretera més ben integrada al nucli urbà, desviant el trànsit de pas per la futura ronda del Baix Maresme (sense calendari definit d'implantació).

- **La carretera C-61:** La C-61 és una carretera de la xarxa bàsica de carreteres coneguda com l'eix del Maresme-Vallès, als seus extrems connecta els municipis d'Arenys de Mar amb Sant Celoni, vertebrant i connectant ambdues comarques de nord a sud.

La C-61 en la seva arribada al municipi d'Arenys de Mar és de titularitat local, a nivell local és una via vertebradora que s'utilitza majoritàriament per connectar amb Arenys de Munt, ja que s'estableixen forts desplaçaments, especialment generats a Arenys de Munt i atrets a Arenys de Mar. En aquest sentit destaca que entre Arenys de Mar i Arenys de Munt mostra una IMD d'uns 22.000 vehicles (amb una distribució del 50% en cada sentit) i amb una punta de l'11%.

Figura 20_ Jerarquització de la xarxa viària municipal



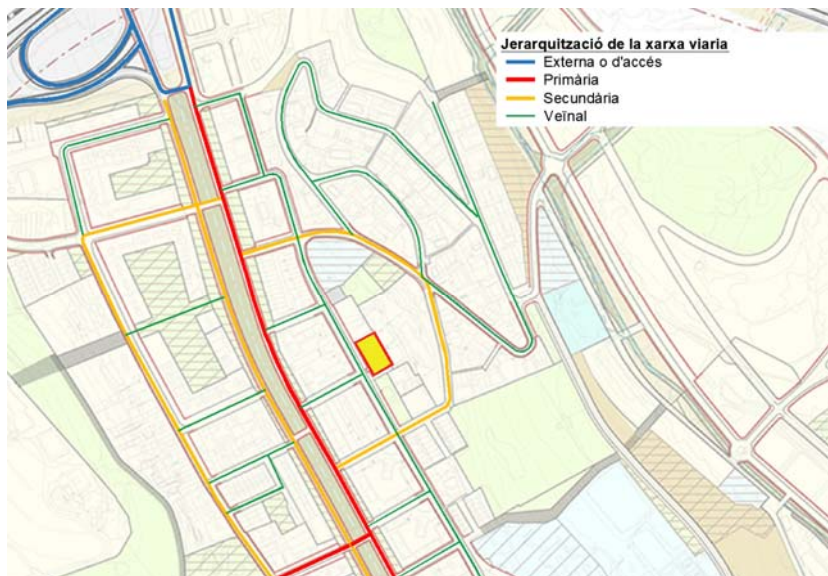
Font 13_ PMUS Arenys de Mar

4.4.1.3 Caracterització de la xarxa viària en l'entorn immediat

Els carrers que limiten l'àmbit d'estudi formen part de la xarxa viària secundària (Carrer de Malgrat i Avinguda Europa) i de la xarxa veïnal (carrer Pompeu Fabra, carrer Pineda i Calella).

Tot i així, les connexions amb aquests es realitzen per la Riera que és l'eix principal del municipi.

Figura 21_ Xarxa viària propera al sector



Font 14_ Elaboració pròpia

Figura 22_ Avinguda Europa



Figura 23_ Carrer Malgrat



Figura 24_ Carrer Pompeu Fabra



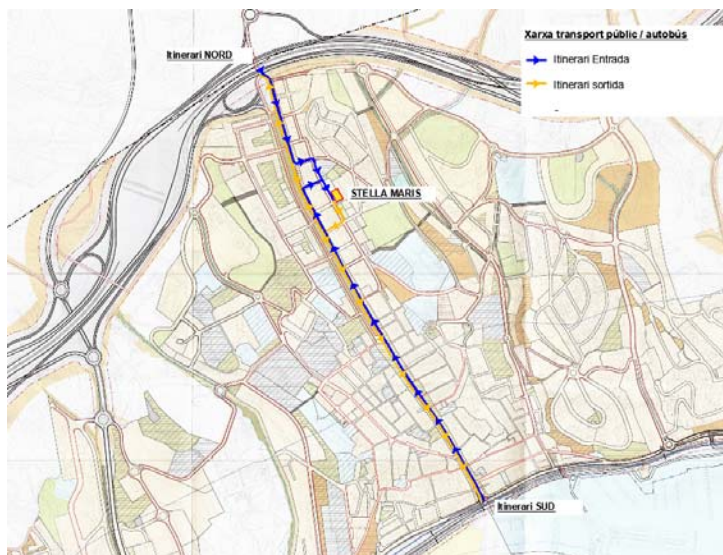
4.4.1.4 Itineraris d'accés i sortida a l'edifici Ermita i annexos

Existeixen diverses connexions per connectar amb el sector en funció de l'origen o destinació.

Principalment, a nivell de desplaçaments externs poden connectar des de diferents vies depenent de l'origen, però s'han definit els 2 itineraris principals els quals donen resposta des de les grans xarxes interurbanes i també des de la xarxa interna del municipi. Cal destacar, que en els 2 itineraris l'accés no es el mateix que la sortida ja que el carrer Pompeu Fabra on està situat l'edifici és d'un sol sentit. La sortida s'efectua pel carrer Pompeu Fabra fins al Carrer Malgrat des del qual s'accedeix a la Riera de Pare Fita, de dos sentits.

- **Nord:** s'accedeix al municipi per la Riera de Pare Fita i posteriorment cal girar per l'Avinguda Europa o per carrer Calella, els quals connecten amb el carrer Pompeu Fabra.
- **Sud:** s'accedeix al municipi des de la N-II per la Riera de Bisbe Pol, la qual a meitat de l'itinerari canvia al seu nom per Riera de Pare Fita. Des de la zona alta d'aquesta es connecta amb l'Avinguda Europa o el carrer Calella i tot seguit al carrer Pompeu Fabra on es troba l'edifici.

Figura 25_ Itineraris d'accés al sector



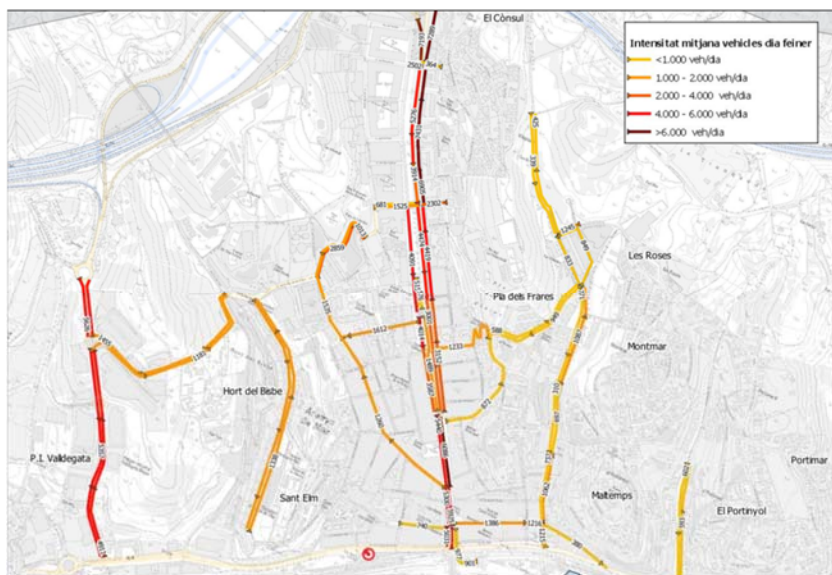
Font 15_ Elaboració pròpia

4.4.2 Caracterització de la mobilitat actual a la xarxa viària : Demanda

En el marc del PMUS es va realitzar una ampla campanya d'aforaments (durant la primera setmana d'octubre de 2019) a partir de la qual es va caracteritzar el trànsit del municipi. Dins d'aquesta no s'inclou la caracterització dels carrers on es situa la parcel·la però sí de les vies de l'entorn que donen accés a aquest per ser aquestes majoritàriament vies primàries.

En la part alta de la Riera que dona accés al municipi des del nord es registren uns 13.000 veh/dia i a la part central que dona accés des del sud uns 10.000 veh/dia.

Figura 26_ Intensitats mitjanes diàries a la xarxa viària



Font 16_ PMUS Arenys de Mar

Amb objecte d'avaluar en els següents apartats si la xarxa viària actual es veure afectada per la nova mobilitat generada per la biblioteca, s'ha realitzat un resum de la demanda en les hores de màxima demanda per ser aquest el moment més desfavorable, i s'ha calculat l'índex de capacitat actual el qual ens permetran valorar si la xarxa disposa de capacitat per absorbir la nova mobilitat. L'índex de capacitat relaciona la intensitat de vehicles en hora punta amb la capacitat real de les vies (trànsit que es capaç d'absorbir sense arribar al col·lapse total), pel que d'aquest es deriva la ocupació de les vies respecte la seva capacitat.

La via amb més demanda de l'entorn és la Riera, d'acord amb l'exposat és la principal via distribuïdora de la mobilitat al municipi, tant a nivell intern com per els desplaçaments de connexió, en l'entorn de l'àmbit aquesta presenta una demanda d'entre 6.000 i 10.000 vehicles dia, amb puntes de fins a 500 veh/h i sentit.

Els carrers que donen accés o sortida a l'entorn immediat (Calella, Pineda, Malgrat) i que connecten amb la Riera mostren una demanda molt baixa.

Pel que fa al carrer Pompeu Fabra, on es situarà l'accés principal i on es pot accedir al aparcament públic regulat del centre urbà, aquest mostra una intensitat diària també és molt baixa

A nivell d' hora punta en el seu màxim assoleix 126 veh/h per sentit, 2 vehicles per minut.

En termes generals, les hores de més demanda es concentren entre les 8 i les 9 del matí i entre les 18 i les 19 de la tarda.

De l'anàlisi es conclou que en el en els carrers de l'entorn que donen accés o sortida a l'entorn immediat (Malgrat, Pineda i Calella , el màxim índex de capacitat és del 40%, a la riera en la zona nord aquest presenta el màxim a la tarda amb un 45% i pel que fa al carrer Pompeu Fabra, aquest presenta un nivell baix amb un màxim del 15%.

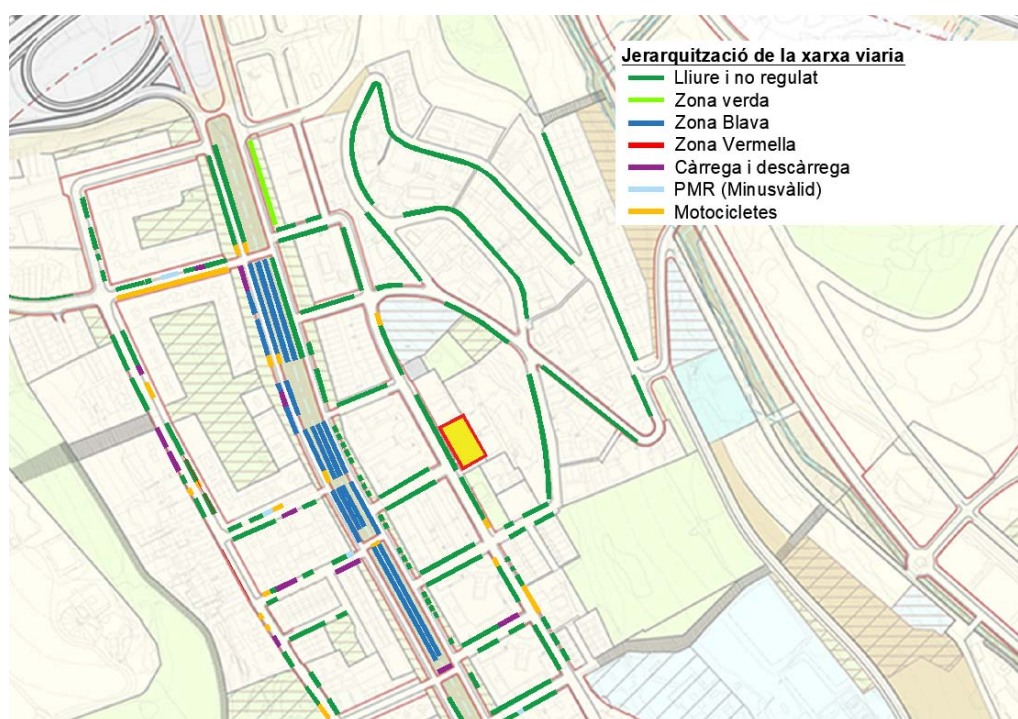
4.4.3 Caracterització de l'aparcament

4.4.3.1 Oferta d'aparcament per a vehicle privat

En l'àmbit immediat predomina l'aparcament de zona blava, es disposa d'una ampla oferta tant a la Riera on també es disposen d'aparcaments lliures de motos, com en el carrer d'Auterive, tot i així també es disposen d'algunes places d'aparcament lliure al carrer de Doedes.

Cal destacar que a 50 m de l'accés principal, al carrer Santa Clara es disposa d'un aparcament públic.

Figura 27_ Oferta d'aparcament



Font 17_ Elaboració pròpia

A nivell de zona blava a l'entorn de l'àmbit es disposen d'unes 220 places a la Riera i 22 a la zona del CAP.

Pel que fa a l'aparcament públic aquest disposa de un total de 337 places; 5 per a PMR, 2 punts de recarrega de vehicles elèctrics, 18 per a motocicletes i les 312 restants per turismes en general.

L'Ajuntament d'Arenys de Mar i Interparking, concessionària dels aparcaments de la vila, van arribar a un conveni al 2017 que permet aparcar durant 24 hores seguides a l'aparcament de les feixes del Xifre per tan sols 3,95 euros.

A més cal destacar que aquest aparcament ja es troba a dia d'avui senyalitzat en els principals itineraris d'accés al sector com a pàrquing "Nucli Urbà", per ser el pàrquing principal del municipi.

4.4.3.2 Demanda d'aparcament per a vehicle privat

A nivell de demanda, cal destacar que d'acord amb les dades d'ocupació del PMUS els aparcaments de zona blava de l'entorn, mostren una ocupació mitjana d'entre el 20 i el 80%. Els aparcaments de zona blava de la Riera mostren una ocupació d'entre el 20 i 60%, i els de la zona del CAP (c. Auterive) mostren una ocupació més elevada, del voltant del 80%.

L'aparcament públic soterrani, d'acord amb les dades del PMUS mostra una ocupació en les hores de màxima demanda del 72%, mentre que pel que fa a l'aparcament lliure del carrer Doedes aquest mostra una ocupació superior al 95% durant tot el dia.

5. CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.

5.1 Objecte

La parcel·la té una superfície total de 703,00 m², dels quals es destinaran el 57% a l'edifici de l'Ermita i Annexos, el 8% per a passatge, escales i rampes i el 35% restant per parterres.

Taula 2_ Usos i superfícies planejament

Elements	Ús del sòl	Superfície Sostre
Centre Ocupacional	Equipament sanitari - assistencial	401,40
Total		401,40

5.2 Paràmetres pel càlcul de la generació de desplaçaments

El desenvolupament del projecte generarà i atraurà una mobilitat determinada en funció de la tipologia d'ús i les seves característiques.

El Decret 344/2006, del 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, relaciona els nous usos urbans amb una atracció i generació de desplaçaments.

El projecte a nivell urbanístic només es troba qualificat com equipament privat clau Ep, tanmateix dins la parcel·la també preveu la implantació d'una plaça que a nivell de mobilitat es podria equiparar a l'ús de zones verdes.

A partir de l'article 8.1 es determina com ha de ser l'estimació del nombre de desplaçaments generats pels diferents àmbits, en funció de les superfícies i dels usos que es contemplen. En l'annex del Decret 344/2006 queden definits els ratis concrets per als usos contemplats.

Taula 3_ Paràmetres de càlcul de la mobilitat generada establerts al decret 344/2006

Ús	Ràtio
Centre Ocupacional (Equipament)	20 viatges / 100m ² de sostre

5.3 Càlcul de la mobilitat generada

A partir de les ràtios determinades, s'ha definit la nova mobilitat generada pel sector en el conjunt dels usos.

Del conjunt de l'àmbit es pot suposar la generació de 538 desplaçaments en un dia feiner, sent la majoria per a l'ús d'equipaments (anades més tornades).

Elements	Ús del sòl	Superfície sostre	Desplaçaments
Centre Ocupacional	Equipament	401,40 m ²	52
Total		401.40 m²	52

5.4 Repartiment modal dels desplaçaments

Per a determinar la distribució modal dels desplaçaments s'han tingut en compte **dos factors importants**:

1. **L'origen dels desplaçaments.** S'ha estimat una distribució diferenciada en funció de si els viatges són interns del municipi o bé de connexió (amb origen o destí diferent als sectors avaluats).

Pel que fa a la distribució de desplaçaments interns i de connexió, s'han utilitzat els següents valors:

- a. Centre de dia: D'acord amb les dades facilitades per la Fundació Junts Autisme, el 60% dels usuaris del centre seràn residents al municipi i el 40% són de municipis de l'entorn.

Taula 4_ Distribució dels desplaçaments dels treballadors segons tipologia

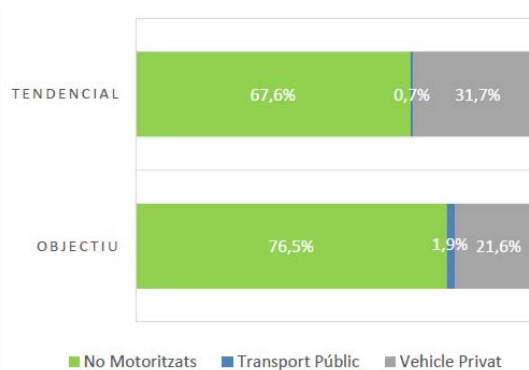
Ús	Paràmetre	Desplaçaments Proximitat	Desplaçaments de connexió	Total
Centre Ocupacional	% desplaçaments	60 %	40%	100 %
	Volum	31	21	52

2. **La localització de l'equipament:** Atès que es tracta d'un equipament per atendre persones amb l'aspectre autista, els desplaçaments necessaris per accedir al centre s'efectuen sota tutel·la. En aquest sentit, la Fundació Junts disposa d'un autobús per recollir els usuaris residents al mateix municipi que han d'accedir al centre ocupacional. Aquells que resideixen fora del municipi són acompanyats pels seus familiars en vehicle privat. En aquest cas doncs, el 100% dels desplaçaments del centre ocupacional, tant interns com de connexió seràn en vehicle privat. El Centre Ocupacional es troba situat al centre consolidat d'Arenys de Mar, molt a prop de la Riera, que és l'Eix vertebrador de la mobilitat del municipi, es preveu que les dinàmiques de distribució modal podran seguir uns patrons semblants a la mobilitat del municipi. En aquest context, s'han analitzat les dades de mobilitat actuals i objectius de repartiment modal del PMUs d'Arenys de Mar 2020-2025

Taula 5_ Escenari tendencial i objectiu mobilitat interna residents

Tendencial 2025 (mobilitat interna residents)				
	NM	TP	VP	Total
Intern	20.181	198	9.474	29.854
%	67,6%	0,7%	31,7%	100,0%

Objectiu 2025 (mobilitat interna residents)				
	NM	TP	VP	Total
Intern	22.844	572	6.438	29.854
%	76,5%	1,9%	21,6%	100,0%
Variació relativa	13%	189%	-32%	0%



Font 18_ PMUS Arenys de Mar

Estudi de mobilitat generada assignació d'ús de Taller Ocupacional a l'equipament privat de l'edifici de l'Ermita i annexos. C.Pompeu Fabra. Arenys de Mar.

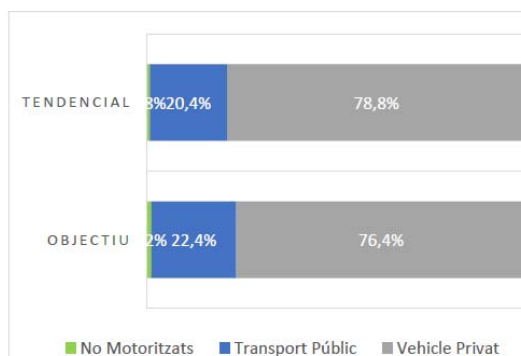
Taula 6_ Escenari tendencial i objectiu mobilitat de connexió

Tendencial 2025 (mobilitat connexió residents)				
	NM	TP	VP	Total
Connexió	127	3.246	12.537	15.910
%	0,8%	20,4%	78,8%	100,0%

Objectiu 2025 (mobilitat connexió residents)				
	NM	TP	VP	Total
Connexió	197	3.576	12.187	15.910
%	1,2%	22,4%	76,4%	100,0%
variació	55%	10%	-3%	0%

Font: Elaboració pròpia

Font 19_ PMUS Arenys de Mar



A partir de les dades presentades s'ha determinat el repartiment modal total, que s'ha obtingut a partir del càlcul de la mobilitat interna i de connexió d'acord amb la metodologia exposada.

Taula 7_ Repartiment modal segons ús

		Usuaris	NM	TP	VP
		Interns			100%
Centre Ocupacional	52 usuaris	60%	31	0	31
		Connexió			100%
		40%	21	0	21

Dels 52 desplaçaments generats en un dia tipus feiner, es preveu que 14 siguin en modes no motoritzats (26,9%), 5 en transport públic (7,6%) i 33 en vehicle privat (63,4%).

Taula 8_ Distribució modal total de la mobilitat generada

Unitats	A peu i bicicleta	Transport públic	Vehicle Privat	Total
%	26.9%	7,6%	63,4%	100%
Volum	14	5	33	52

El repartiment modal proposat es deriva de:

Desplaçaments interns: Suposen 70 desplaçaments diaris on la majoria es realitzen en vehicle privat (39 desplaçaments). Tot i així cal destacar que 30 desplaçaments es realitzen amb mitjans de transport no motoritzats.

Desplaçaments de connexió: Suposen 38 desplaçaments diaris on la majoria es realitzen en vehicle privat (89.5%). La resta de desplaçaments es realitzarien amb transport públic (10.5%).

Taula 9_ Distribució modal de la mobilitat generada interna

	Usuaris	NM	TP	VP
Total desplaçaments Interns	100%	42,9%	1,4%	55,7%
Volum	31	30	1	39

Taula 10_ Distribució modal de la mobilitat generada de connexió

	Usuaris	NM	TP	VP
Total desplaçaments de Connexió	100%			100%
Volum	21	0	0	21,00

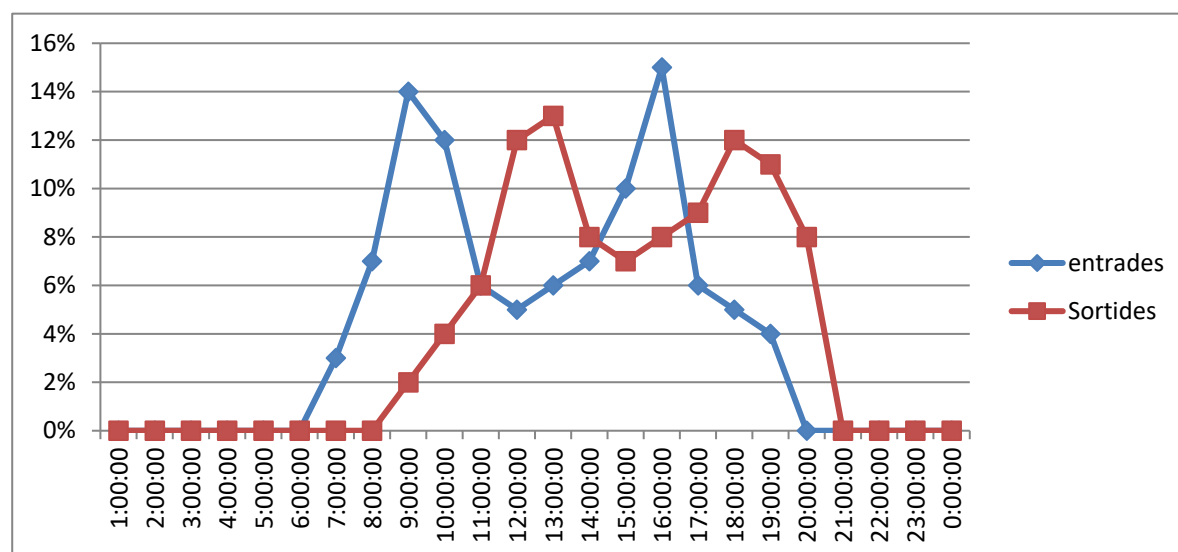
5.5 Repartiment temporal dels viatges generats

Un cop determinat el volum total de desplaçaments que es generaran a l'àmbit segons els usos previstos, es fa necessari determinar el repartiment horari de la demanda, aquesta s'ha determinat a partir de l'ús previst.

5.5.1 Distribució horària segons usos

L'establiment de la distribució horària dels viatges generats és necessària per preveure puntes de demanda tant de serveis de transport públic com d'infraestructura viària (capacitat de les vies i possibles problemes de saturació).

En l'espai lliure, les puntes d'entrada i sortida es trobaran concentrades a les 17h, sent un 20% dels desplaçaments del total del dia. Durant la resta del dia els valors seran lleugerament menors, situant-se entre el 5 i 10%.



5.5.2 Distribució horària per modes

A continuació s'aplica la distribució horària en els diferents modes, amb objecte d'avaluar en fases posteriors l'impacte de la mobilitat sobre les diferents xarxes de forma adequada.

Cal destacar que d'acord amb el repartiment modal, en la distribució horària dels desplaçaments en la distribució en els modes no motoritzats i el transport públic únicament es tindran en compte els desplaçaments dels treballadors.

Repartiment dels desplaçaments en Transport no motoritzat

Dels 30 desplaçaments previstos en transport no motoritzat (anada i tornada), es preveu que 26 seran a peu i 4 en bicicleta.

Taula 11_ Mobilitat generada per desplaçament no motoritzat

	Bicicleta	A peu	Total
%	10%	90%	100%
Desplaçaments	4	26	30

A partir de les gràfiques de distribució horària es defineixen els fluxos d'entrada i sortida a l'àmbit. L'hora amb major nombre de desplaçaments és entre les 9 i les 10h que és quan confluiran entrades i sortides i es produiran 19 entrades i 16 sortides.

Taula 12_ Distribució horària del desplaçament generat en transport no motoritzat

	Bicicleta			A Peu			Total		
	Entrades	Sortides	E+S	Entrades	Sortides	E+S	Entrades	Sortides	E+S
1:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00:00	0	0	0	1	0	1	1	0	1
9:00:00	1	0	1	2	0	2	3	0	3
10:00:00	0	0	0	2	0	2	2	1	2
11:00:00	0	0	0	1	1	2	1	1	2
12:00:00	0	0	0	1	2	3	1	2	3
13:00:00	0	1	1	0	2	2	1	3	3
14:00:00	0	0	0	1	1	2	1	1	2
15:00:00	0	0	0	1	1	2	2	1	2
16:00:00	1	0	1	2	1	3	3	1	4
17:00:00	0	0	0	1	1	2	1	1	2
18:00:00	0	0	0	1	2	3	1	2	3
19:00:00	0	1	1	0	1	1	1	2	2
20:00:00	0	0	0	0	1	1	0	1	1
21:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Estudi de mobilitat generada assignació d'ús de Taller Ocupacional a l'equipament privat de l'edifici de l'Ermita i annexos. C.Pompeu Fabra. Arenys de Mar.

23:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2	2	4	13	13	26	16	16	30

Repartiment dels desplaçaments en Transport públic

Dels 5 desplaçaments previstos en transport públic (anada i tornada), es preveu que 4 seran en Renfe, i 1 en bus interurbà.

Taula 13_ Mobilitat generada per transport públic

	Autobús interurbà	Renfe	Total
%	23%	77%	100%
Desplaçaments	1	4	5

Repartiment dels desplaçaments en Vehicle privat

En el cas del vehicle privat amb l'objectiu d'avaluar en fases posteriors l'impacte de la mobilitat sobre les xarxes en el moment més desfavorable, en el present apartat s'avalua la distribució dels vehicles privats a partir de la mobilitat generada i de la corba de distribució definida per a cadascun dels usos.

En el cas dels vehicles, per calcular la demanda i l'anàlisi dels fluxos cal aplicar els factors d'ocupació d'aquests per ajustar els desplaçaments diaris en el nombre de vehicles (vehicles/dia).

Els valors d'ocupació s'han obtingut de l'enquesta realitzada als vehicles privats en el marc del PMUS durant la primavera del 2019.

Aques càlcul s'aplica en els usuaris de la Llar residència ja que els del Centre ocupacional es desplaçen en autobús en la seva inmensa majoria.

Taula 14_ Mobilitat generada per vehicle privat treballadors

	Cotxe	Moto	Altres	Total
	83%	15%	2%	100%
Desplaçaments	61	11	1	73
Ocupació	1,3	1,1	1,3	
Desplaçament de vehicles	47	10	1	58
Vehicles	23	5	1	29

	Cotxe			Moto			Total		
	Entrades	Sortides	E+S	Entrades	Sortides	E+S	Entrades	Sortides	E+S
1:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00:00	1	0	1	0	0	0	0	0	1
8:00:00	2	0	2	0	0	0	0	0	2
9:00:00	3	1	4	1	0	1	0	0	5

Estudi de mobilitat generada assignació d'ús de Taller Ocupacional a l'equipament privat de l'edifici de l'Ermita i annexos. C.Pompeu Fabra. Arenys de Mar.

10:00:00	3	1	4	1	0	1	0	0	5
11:00:00	1	1	3	0	0	1	0	0	3
12:00:00	1	3	4	0	1	1	0	0	5
13:00:00	2	3	5	0	1	1	0	0	6
14:00:00	2	2	4	0	0	1	0	0	4
15:00:00	2	2	4	1	0	1	0	0	5
16:00:00	4	2	6	1	0	1	0	0	7
17:00:00	1	2	4	0	0	1	0	0	4
18:00:00	1	3	4	0	1	1	0	0	5
19:00:00	0	3	3	0	1	1	0	0	4
20:00:00	0	1	1	0	0	0	0	0	2
21:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0:00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	24	24	48	5	5	10	1	1	1

5.6 Repartiment territorial dels viatges generats

En base a les dades extres de la anàlisi de mobilitat del PMUS, s'estableix que els viatges atrets per l'equipament de fora la població seran d'usuaris principalment procedents del Maresme amb un 86%, sent la el principal origen Mataró (19%), i seguit de dos del municipis limítrofs; Arenys de Munt (18%) i Canet de Mar (10%)

Taula 15_ Origen - Destí dels viatgers de connexió amb l'ambit

Ambit territorial	Percentatge	Volum desplaçaments
Maresme	86%	63
Mataró	19%	14
Arenys de Munt	18%	13
Canet de Mar	10%	7
Sant Andreu de Llavaneres	6%	4
Sant Vicenç de Montalt	5%	4
Calella	4%	3
Caldes d'Estrach	2%	1
Sant Pol de Mar	2%	1
Sant Cebrià de Vallalta	1%	1
Altres Nord Maresme	9%	7
Altres Sud Maresme	10%	7
Barcelonès	5%	4
Vallès Oriental	6%	4
Província de Girona	2%	1
Altres	1%	1
Total	100%	73

5.7 Indicadors de gènere associats a la nova mobilitat

Un altre aspecte a considerar és si la distribució modal que presenta diferències segons el gènere. Tal i com és d'esperar entre les dones i els homes hi ha diferències en les necessitats, condicions i formes de desplaçar-se i, és per això, que quan s'avalua la mobilitat generada de l'individu es consideren tots aquests aspectes.

Les diferències més importants es troben en:

Mobilitat segons gènere: A partir del pla de mobilitat urbana del 2020-2025 d'Arenys de Mar es determina que els desplaçaments realitzats en dia feiner són lleugerament superior en el cas de les dones (53,8%) que en el dels homes (46,2%).

L'elecció del mode de transport: les dones es caracteritzen per utilitzar modes de transport més sostenibles, majoritàriament en modes no motoritzats, en comparació als homes, que utilitzen amb més freqüència el transport privat, ja sigui cotxe o moto.

A partir del pla de mobilitat urbana del 2020-2025 d'Arenys de Mar es determina que el dia feiner, tant per part de la població masculina com femenina, es desplacen de forma predominant en modes motoritzats, tot i així, les dones utilitzen més el no motoritzat (49%) que els homes (39%).

Tot i que la tendència marca que la quantitat de dones que posseeixen carnet cada cop és més propera a la dels homes, són ells qui acaben disposant de cotxe o moto. Si la família disposa només d'un vehicle, és l'home de família qui normalment n'acaba fent ús.

- Repartiment modal: normalment les dones tenen cadenes de viatges més complicats, formats per diversos viatges. En canvi, els homes fan trajectes directes entre la residència i la feina. El motiu d'aquesta diferència és la major mobilitat personal per part de la població femenina degut a la major responsabilitat familiar i de la llar.
- Longitud de trajecte: Els homes de mitja viatgen més distància que les dones. Principalment degut a la mobilitat ocupacional, superior en la població masculina que en la femenina.
- Hores del desplaçament: la principal diferència es focalitza en la presència inferior de la població femenina en el mercat laboral envers la masculina. Els desplaçaments d'aquesta part de la població no estan tan condicionats per horaris d'entrada i de sortida. Per tant, es pot dir que aquests desplaçaments acostumen a realitzar-se en hores baixes.

Per tant, no es preveu la necessitat d'emprendre propostes ja que es considera que no influeix.

6 IMPACTE DE LA MOBILITAT SOBRE LES XARXES

6.1 Vianants i ciclistes

Dels 30 desplaçaments previstos en modes no motoritzats (anada i tornada), es preveu que 26 seran a peu i 4 en bicicleta.

A partir de les gràfiques de distribució horària es defineixen els fluxos d'entrada i sortida del sector. L'hora amb major nombre de desplaçaments és entre les 8 i les 9 h, al mig dia, entre les 14:00 i les 15:00 i entre les 18.00 i les 19.00 h. que és quan es produiran 2 entrades i 2 sortides de bicicletes i 13 desplaçaments a peu per hora 17 entrades i 14 sortides. Aquest període és el de màxima demanda entre entrades i sortides de tot el dia. La màxima hora punta de sortides s'enregistra més tard, a les 16.00h.

L'edifici Stella Maris actualment no disposa d'una xarxa per a vianants i bicicletes adequada en l'entorn immediat de la parcel·la, i tot i que sí, que es trobarà connectat amb la xarxa de vianants i bicicletes del municipi, cal ressenyar que d'acord amb l'anàlisi realitzat, actualment la connexió fins a l'entorn immediat queda garantida amb uns itineraris adaptats.

Per garantir l'adequació tant de la xarxa que conflueix la parcel·la com de connexió amb les xarxes del PMUS i amb objecte de poder absorbir de forma adequada la mobilitat generada en modes no motoritzats, es fa necessari disposar d'una xarxa per a vianants on les voreres disposin en l'entorn de la parcel·la de com a mínim 1,8 m d'amplada lliure i que tots els passos de vianants de l'entorn siguin accessibles i segurs, i també d'una xarxa ciclable, ja sigui de convivència amb el vehicle privat o desagregada que garanteixi l'accessibilitat a l'àmbit i que es trobi ben senyalitzada.

Per donar resposta a aquestes necessitats, en l'aparat de propostes es defineixen les millores necessàries per resoldrà els punts millorables de l'accés immediat detectats en la caracterització de les xarxes.

Amb les millores proposades pel present EAMG es garantirà la connexió amb totes les xarxes actuals de forma segura, accessible i còmode.

6.2 Transport Públic

Com que el nombre de desplaçaments en transport públic que s'ha obtingut a resultes d'aquest estudi és molt baix (5 desplaçaments) es conclou que el servei d'autobús existent que donen cobertura a l'àmbit d'estudi, podrà absorbir sense dificultats la nova demanda generada, de manera que, **no es considera necessària la implementació de millores que suposin un increment permanent o en els moments de màxima demanda de l'oferta actual de cap dels serveis existents.**

6.3 Vehicle Privat motoritzat

La implantació del nou equipament comportarà una demanda addicional que haurà d'absorbir la xarxa viària actual de un total de 31 desplaçaments de persones que en dia feiner es desplaçaran en vehicle privat motoritzat.

Donat que es tracta de desplaçaments de persones, per poder avaluar l'impacte d'aquesta mobilitat cal aplicar l'ocupació vehicular per obtenir així el nombre de vehicles que suposaran.

Aplicant les ocupacions vehiculars obtingudes de les enquestes a vehicles realitzades en el marc del PMUS, s'estima que la demanda addicional hauran d'absorbir les xarxes en dia feiner és de 27 vehicles que suposa 19 entrades i 19 sortides de vehicles. Aplicant la tipologia de vehicles determinada en el repartiment modal s'obté que aquesta es distribuirà en 38 desplaçaments de cotxes/dia, 7 desplaçaments de motos/dia, 1 desplaçaments d'altres vehicles/dia.

Amb objecte d'avaluar l'impacte en les hores més desfavorables, es determinen els volums de vehicles per sentit en les hores punta determinades en els apartats de distribució horària de la demanda generada.

La mobilitat en la màxima hora punta es situa entre **16.00h i les 17.00h** on es generen un total de 6 desplaçaments de vehicles/h dels quals 4 entren al sector i 2 surten. La mobilitat en l'hora punta del matí es situa entre les 10 i 11h i suposa un total de 4 vehicles/h dels quals 3 entren al sector i 1 surt.

6.4 Aparcament

En el present apartat s'estima el nombre de reserves d'aparcament que seran necessàries a partir de les diferents activitats i usos del sòl de l'àmbit per tal de cobrir de manera suficient la demanda d'estacionament que es generi. Per tal d'avaluar el nombre de reserves s'han aplicat les ràtios que estipula el Decret 344/2006 per a cada ús.

6.4.1 Aparcament de bicicletes

Segons dictamina el Decret 344/2006, les reserves mínimes d'aparcament per a Bicicletes fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl que es preveuen

Ús	Ràtio Referència	Sostre	Places
Centre Ocupacional	Altres equipaments públics	1 pl. c/ 100m2 de sostre	401.40 m2
			4

El Centre de dia haurà de comptar amb 4 places per aparcar bicicletes.

6.4.2 Aparcament de turismes

El Decret 344/2006 d'EAMG en l'Annex 3 només contempla la necessitat de reserva de places de turismes i motocicletes per l'ús d'habitatge i estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Segons les directrius del Decret només es contempla reserva mínima d'aparcament fora de la via pública per a turismes vinculada a l'ús residencial i, per tant, com que cap dels dos usos previstos a l'edifici té aquesta consideració, el projecte no haurà de preveure reserves d'espai per estacionar cap vehicle.

6.4.3 Aparcament de motocicletes

El Decret 344/2006 d'EAMG en l'Annex 3 només contempla la necessitat de reserva de places de turismes i motocicletes per l'ús d'habitatge i estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans

L'annex 3 del Decret 344/2006 només contempla la necessitat de reserva de places per a turismes i motocicletes per l'ús d'habitatge i estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans, i no defineix dotació mínima d'aparcament per a motocicletes en el cas d'ús equipament.

Per tant, el projecte no ha de preveure cap reserva d'espai per a l'estacionament de motocicletes ja que l'ús de l'edifici és el d'equipament sanitari i assistencial.

6.5 Càrrega i descàrrega de mercaderies

Segons estableix el Decret 344/2006, En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístic com és el present estudi, s'han de tenir en compte:

(art. 6.3.) "En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

a) Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m2 de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.

b) Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m2 de sostre"

El Decret 344/2006 només contempla la necessitat de reserva de places per a càrrega i descàrrega per l'ús comercial i d'oficines.

Tot i així, donades les activitats del equipament previstes, no hi haurà operacions de càrrega i descàrrega, excepte en casos molt puntuals.

Pel que no es preveu qual per a vehicles. Només en situació puntual podran estacionar el serveis de manteniment i de jardineria si fos necessari i de forma excepcional els serveis d'emergències o bombers, que entraran a l'espai públic de la biblioteca a través dels quals per a vianants.

Quan dits vehicles estacionin al carrer Pompeu Fabra s'evitarà que envaeixin l'àmbit del pas de l'itinerari per a vianants i tampoc alteraran les pendents longitudinals i transversals dels itineraris que travessin.

7 PROPOSTES D'ACTUACIÓ

El Decret 344/2006 de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, concreta quins son els paràmetres de planificació adequats per a la mobilitat en els seus articles 4.1 i 4.2: Amplades de carreres, pendents màximes, necessitats de connexió en transport públic, etc., i a partir dels criteris establerts pel codi d'accessibilitat.

La nova mobilitat generada haurà d'integrar-se dins els plans de desenvolupament infraestructural, urbanístic i territorial de la zona, assegurant la coherència entre aquests plans i la nova actuació, de forma que aquesta darrera no afecti negativament; ben al contrari, sobre la viabilitat dels diferents plans, dins els nivells i estàndards previstos, que aquests actuïn com a marc adequat de desenvolupament al nou sector.

Amb l'objectiu de donar resposta a aquests criteris determinats pel Decret 344/2006 i que la nova mobilitat generada que esdevindrà de la definició dels nous usos previstos sigui absorbida de forma adequada per a totes les xarxes actuals i previstes, d'acord amb els paràmetres establerts pel Decret 344/2006, s'han definit un total de **3 propostes d'actuació**.

ID PROPOSTA	DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA
	No Motoritzats
NM1	Garantir l'accessibilitat i la seguretat per els vianants fins l'equipament i en l'entorn immediat d'aquest
	Xarxa Ciclable
XC1	Garantir l'accés en Bicicleta i en vehicles de mobilitat personal de forma segura
	Aparcament
AP1	Creació de places d'aparcament per a bicicletes

7.1 No Motoritzats

En base a l'oferta de la xarxa de vianants i la demanda que generarà el nou desenvolupament, es realitzen 3 propostes:

- Garantir l'accessibilitat i la seguretat per els vianants fins l'equipament i en l'entorn immediat d'aquest.

7.1.1 NM1. Garantir l'accessibilitat i la seguretat per els vianants fins l'equipament i en l'entorn immediat d'aquest

El nou equipament es situarà en un entorn urbà ja consolidat, tot i així, a nivell de mobilitat a peu té com a objecte prendre les mesures necessàries per a millorar la xarxa d'itineraris per a vianants existent en l'entorn del nou equipament garantint la connectivitat i continuïtat de la xarxa, i la seguretat i accessibilitat en els desplaçaments a peu.

En la caracterització de la xarxa per a vianants, s'ha detectat que les voreres del límit de la parcel·la tant al carrer Pompeu Fabra com Malgrat, Pineda i Calella disposen en alguns punts d'una amplada inferior a 0,9 metres, aquests estranyaments són deguts a la disposició de senyalitzacions verticals i a la disposició del mur en alguns trams de la parcel·la i a l'arbrat existent en el carrer.

També s'hauria de modificar les condicions dels passos de vianants ja que cap d'ells presenta les condicions necessàries per poder considerar-los accessibles.

D'acord amb les determinacions del Decret 344/2006 en el projecte es proposen les mesures per a garantir l'accessibilitat en les voreres de l'entorn immediat amb una amplada lliure de pas superior 1,8m i els passos de vianants haurien de disposar de guals per tal d'eliminar les barreres arquitectòniques.

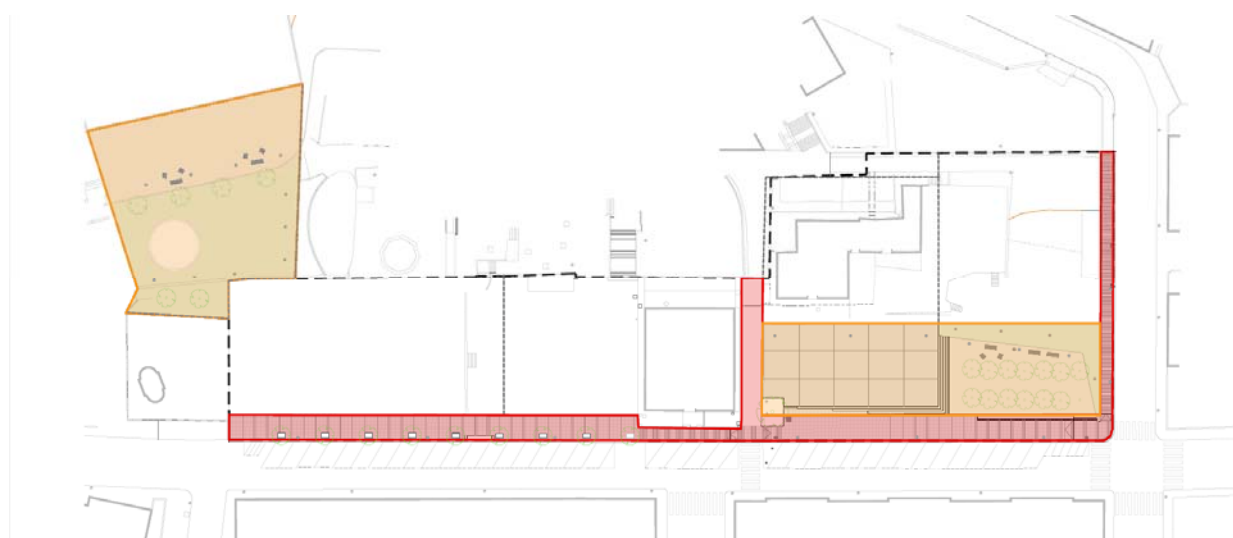
En aquest context cal destacar que l'Ajuntament d'Arenys de Mar disposa d'un projecte d'urbanització del PAU.34 - Stella Maris que subsana aquestes deficiències al menys en una de les voreres del carrer Pompeu Fabra, que disposaran d'una amplada de 1.80m un cop executada l'obra de reurbanització, i modificaran les condicions del pas de vianants en la intersecció d'aquest carrer amb el Carrer Malgrat.

- **Projecte d'Urbanització del Polígon d'actuació urbanística 34. Stella Maris**

La Junta de Govern Local d'Arenys de Mar, en sessió ordinària celebrada el dia 25 de gener de 2022, adoptà l'APROVACIÓ DEFINITIVA del PROJECTE D'URBANITZACIÓ DEL PAU 34 STELLA MARIS. (PRP 2021/1038) amb expedient 2020/3992.

Aquest projecte inclou la millora del traçat de la vorera Est del Carrer Pompeu Fabra i de la vorera Nord del carrer Malgrat. L'amplada mínima es troba davant de l'edifici del Palauet Stella Maris ja que la línia de la porxada queda més adelantada que la resta de límits de la parcel·la. Amb tot, l'amplada d'aquest tram, que és el més estret, serà de 1.80m.

Figura 28_ Projecte d'urbanització PAU 34



7.3 Aparcament

A partir de l'aplicació del Decret 344/2006 i de les necessitats d'aparcament determinades a partir de la demanda prevista es realitzen 2 propostes específiques:

- AP1. Creació de places d'aparcament per a bicicletes

7.3.1 AP1. Creació de places d'aparcament per a bicicletes

A partir de l'aplicació del Decret en l'àmbit es fan necessàries un total de 9 places per a bicicletes

Tot i això, es considera que les 9 places que marca el Decret 344/2006 estarien per sobre de les necessitats actuals i previstes a mig termini a l'àmbit (cal destacar que actualment en tot el municipi es disposen de menys de 50 places).

A partir del volum previst de desplaçaments per a bicicleta que es generarà al sector i la seva distribució horària, s'ha avaluat la capacitat necessària d'aparcaments per a bicicletes a partir de l'ocupació prevista determinada considerant les entrades i sortides al sector en bicicleta que seria de 5 places.

De totes maneres, seguint els objectius de la mobilitat sostenible definits pel Pla Director de la Mobilitat de la RMB, es proposa millorar l'oferta de places d'aparcament de bicicletes sobre la demanda màxima prevista donat que l'increment de l'oferta pot incentivar l'ús d'aquest mode.

A partir de l'anàlisi presentat es proposa **implantar en una primera fase 5 places per a bicicletes i incrementar posteriorment l'oferta en fases posteriors en base a la demanda**. En aquest sentit, es destaca que el promotor es compromet a ampliar l'oferta si la demanda ho justifica i a reservar espai en la zona exterior de la parcel·la per implantar si fos necessari un major nombre de places.

El promotor es compromet a reservar dins la parcel·la l'espai per a la implantació de les places que determina el Decret 344/2006 i a incrementar el nombre de places d'acord amb l'increment de la demanda, així com a assolir el cost de la compra i implantació d'aquestes.

En aquest sentit el promotor es compromet a ampliar progressivament el nombre de places tant dins les parcel·les com en la via pública, sempre que l'ocupació de les places implantades es trobi durant més d'un mes i de manera consolidada per sobre del 85% d'ocupació i sempre al seu càrrec.

En aquesta primera fase es preveu la instal·lació d'una zona amb 5 aparcaments en forma de U invertida cadascuna el que suposaran una oferta de 5 places que es situaran a la plaça de nova construcció dins l'àmbit del PAU-34 Stella Maris.

Mataró, 19 de gener de 2023

L'arquitecte,

Arnau Leonart Gasull

Col·legiat per el COAC, núm.55272/0