

2007/27020/B
2A-S-2013
-27A-
804-939

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

Aprovat definitivament per la Comissió
Territorial d'Urbanisme de Barcelona
en sessió de **25 ABR. 2013**
amb les prescripcions d'ofici esmentades
a l'acord

La secretària

M. Teresa Manté i Prats



**TEXT REFÓS DEL PLA ESPECIAL
DEL PORT D'ARENYS DE MAR
que incorpora les prescripcions d'ofici
de la CTUB de data 25 d'abril de 2013**

- | | |
|----------------|---|
| DOCUMENT NÚM.1 | MEMÒRIA |
| DOCUMENT NÚM.2 | PLÀNOLS D'INFORMACIÓ |
| DOCUMENT NÚM.3 | PLÀNOLS D'ORDENACIÓ |
| DOCUMENT NÚM.4 | NORMATIVA |
| DOCUMENT NÚM.5 | ESTUDI ECONÒMIC I FINANCER |
| DOCUMENT NÚM.6 | INFORME D'AVALUACIÓ DE
LA MOBILITAT GENERADA |
| DOCUMENT NÚM.7 | INFORME DE SOSTENIBILITAT
AMBIENTAL |

DOCUMENT NÚM. 1

MEMÒRIA

ÍNDIX

INTRODUCCIÓ	2
1.1. Antecedents	2
1.2. Objecte i contingut del Pla Especial	2
1.3. Relació amb altres plans i legislació bàsica d'aplicació	3
1.4. Tramitació prèvia i resum de les modificacions introduïdes	4
1.5. L'àmbit del Pla Especial	8
3. EVOLUCIÓ HISTÒRICA DEL PORT	10
4. ESTAT ACTUAL DEL PORT	12
4.1. Instal·lacions pesqueres	13
4.2. Instal·lacions esportives	15
4.3. Àrees tècniques	15
4.4. Altres instal·lacions	16
5. CARACTERÍSTIQUES DE L'ACTIVITAT	16
5.1. Activitat pesquera	17
5.2. Activitat esportiva	18
5.3. Activitats de la zona tècnica	20
5.4. Altres activitats	21
5.5. Concessions actuals	23
6. PORT I CIUTAT	24
7. DIAGNOSI	28
7.1. Activitat pesquera	28
7.2. Activitat esportiva	29
7.3. Activitat de la zona tècnica	30
7.4. Altres activitats	30
7.5. Port i ciutat	30
8. OBJECTIUS DE L'ORDENACIÓ	31
9. COHERÈNCIA AMB EL PLA DE PORTS	32
10. ANÀLISI D'ALTERNATIVES	33
11. PROPOSTES D'ORDENACIÓ DEL PORT	34
11.1. Zona pesquera i canal de navegació	34
11.2. Contradic	34
11.3. Mirall d'aigua nàutica esportiva	35
11.4. Dàrsena de la Sibèria	35
11.5. Moll de llevant	35
11.6. Moll de ribera	35
11.7. Portinyol	36
11.8. Molls Portinyol	36
11.9. Primera platja	37
11.10. Mesures mediambientals	38
12. PARAMETRES RESULTANTS DE L'ORDENACIÓ	38
12.1. Qualificació i usos del sòl	38
12.2. Superfícies	39
12.3. Edificació	40
12.4. Amarradors	41
12.5. Hivernatge i marina seca	43
12.6. Aparcament	43
13. ACTUACIONS PROGRAMADES	45
14. PLA D'ETAPES	48
15. ESTUDI ECONÒMIC I FINANCER	48
16. INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL	49
17. INFORME D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	49
18. INFORME D'AVALUACIÓ DELS CONSUMS D'AIGUA	50
19. DOCUMENTS QUE INTEGREN EL PLA ESPECIAL	51



INTRODUCCIÓ

L'Estatut d'Autonomia atribueix a la Generalitat de Catalunya la competència exclusiva en matèria de ports, sense perjudici d'allò que disposa l'article 149.1.20 de la Constitució en referència als ports d'interès general. El Port d'Arenys de Mar és un dels ports traspassats a la Generalitat de Catalunya mitjançant el Reial Decret 2.876/1980, de 12 de desembre (DOGC núm.108, de 21 de gener de 1981), essent Ports de la Generalitat l'entitat de dret públic que exerceix les competències que en matèria de ports correspon a la Generalitat de Catalunya (art. 5 de la Llei 5/1998 de Ports de Catalunya).

El present Pla Especial es redacta per iniciativa de Ports de la Generalitat amb col·laboració de l'ajuntament d'Arenys de Mar.

1.1. Antecedents

Per a la redacció del present Pla s'han considerat diverses fonts, les principals han estat les següents:

- Estudi per a la reforma de les instal·lacions nàutiques, 1999.
- Avanç de Pla d'Ordenació Urbanística Municipal, 2002.
- Pla de ports de Catalunya, 2004 i 2006.
- Pla de ports de Catalunya 2006-2015
- Diagnòstic mediambiental del port d'Arenys de Mar, 2004.
- Informe estratègic d'Arenys de Mar, 2005.
- Anàlisi de Maniobra del vaixell tipus de pesca, 2006.
- Dades de Ports de la Generalitat. Anuari Estadístic 2008
- Pla Especial del port d'Arenys de Mar, 2001.
- Dades del departament d'agricultura ramaderia i pesca de la Generalitat.
- Dades del Club Nàutic d'Arenys de Mar.
- Pla Territorial de Mobilitat de Barcelona
- Així com reunions amb tots els sectors

1.2. Objecte i contingut del Pla Especial

La redacció d'aquest Pla Especial desenvolupa el sistema general portuari del port de d'Arenys de Mar, d'acord a les previsions del Pla de Ports de Catalunya. Determina les mesures i les previsions necessàries per garantir el funcionament eficaç de les diferents zones de servei portuari (pesquera, esportiva, tècnica i lúdica), el desenvolupament futur, la seva connexió amb la xarxa de transports terrestres i la cobertura adequada de la demanda de serveis portuaris i mediambientals, d'acord amb el que disposa l'article 37.6 de la Llei 5/1998 de Ports de Catalunya.

Els objectius del Pla Especial, en termes generals, es poden resumir en els següents punts:

- Ordenar els usos i serveis del port mitjançant una zonificació i regulació de les diferents zones portuàries (pesquera, esportiva, industrial i lúdica) per tal d'obtenir un funcionament òptim i donar resposta a les demandes de més i millor servei garantint les necessitats futures del funcionament portuari.

- Integrar al màxim el port i la ciutat millorant la seva accessibilitat al port i la mobilitat, tant rodada com de vianants, així com la possibilitat d'aparcament per als usuaris portuaris.
- Garantir el respecte per l'entorn i el medi ambient tant de les noves activitats com de les actuals.
- Definir una ordenació dels espais a partir d'uns paràmetres urbanístics màxims que garanteixin una correcta funcionalitat i una integració paisatgística de les edificacions.

1.3. Relació amb altres plans i legislació bàsica d'aplicació

- a) El contingut del Pla Especial s'adapta a la documentació que requereix el Text refós de la Llei d'urbanisme aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, del 3 d'agost, modificat parcialment per la Llei 3/2012, del 22 de febrer i el Reglament de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret 305/2006, del 18 de juliol, modificat pel Decret 80/2009, del 19 de maig, la Llei 9/2011, del 29 de desembre i la Llei 3/2012, del 22 de febrer (art. 70, 71, 100, 106 i 115).
- b) El present Pla segueix el procediment sobre l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes sobre el medi ambient en el marc de la Llei 6/2009, de 28 d'abril, modificada per la Llei 10/2011, del 29 de desembre i la Llei 3/2012, de 22 de febrer i incorpora un informe de sostenibilitat ambiental amb el contingut establert pel document de referència emès pel Departament de Medi Ambient i Habitatge a Barcelona i el Decret 343/2006, de 19 de setembre, pel qual es desenvolupa la Llei 8/2005, de 8 de juny, de protecció, gestió i ordenació del paisatge, i es regulen els estudis i informes d'impacte i integració paisatgística.
- c) El present Pla es desenvolupa de conformitat amb el que disposa l'Art. 127 de la secció IV.1 "Sistema Portuari" de les Normes Urbanístiques del Pla General d'Ordenació d'Arenys de Mar, aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona, amb data 27 de juny de 1984 (D.O.G. 457 d'1 d'agost 1984). En l'art. 128 el Pla General d'Ordenació d'Arenys de Mar regula l'edificabilitat neta i l'ocupació neta màxima del Sistema General Portuari de la següent manera:

Edificabilitat màxima neta:	0.70m ² sostre/m ² sòl
Ocupació màxima neta:	70%

El Pla especial preveu una edificabilitat i ocupació de zona següents:

Edificabilitat màxima neta:	0.50m ² sostre/m ² de sòl
Edificabilitat màxima bruta:	0.34m ² sostre/m ² de sòl

En relació a l'ocupació es separa en funció de l'edificació sobre rasant i sota rasant amb el següent resultat (detall a l'art. 33 de la normativa):

Ocupació màxima edificació sobre rasant:

Ocupació màxima neta:	32%
Ocupació màxima bruta:	20%

Ocupació màxima edificació sota rasant:

Ocupació màxima neta:	8%
Ocupació màxima bruta:	8%

Ocupació màxima total:

Ocupació màxima neta:	42%
Ocupació màxima bruta:	28%

Així mateix, el Pla es redacta d'acord amb les línies d'actuació indicades pel POUM d'Arenys de Mar, aprovat inicialment el 26 de desembre de 2006 i aprovat provisionalment el 27.4.2011. Els paràmetres que estableix el nou planejament aprovat inicialment es defineixen en funció del que estableix el present Pla Especial.

- d) El present Pla Especial es desenvolupa d'acord a les previsions del Pla de Ports de Catalunya, Decret 41/2007, del 20 de febrer. Així mateix, aquest Pla Especial té en compte les conclusions del Diagnòstic mediambiental del port d'Arenys de Mar, la Llei 5/1998, del 17 d'abril, de ports de Catalunya (art. 37.6) i el Decret 258/2033, de 21 d'octubre, d'aprovació reglament llei portuària catalana (art. 56)
- e) En referència a la implantació de nous establiments comercials, el Pla recull allò que determinen la Llei 1/2009 d'equipaments comercials i el Pla Territorial Sectorial d'Equipaments Comercials. La Normativa del present Pla recull per la Zona terciària les prescripcions corresponents. Es poden implantar petits establiments comercial, individuals o col·lectius, sempre que no configuren un gran establiment comercial col·lectiu o un gran establiment comercial territorial, quan l'ús comercial és complementari i secundari respecte l'activitat principal com a equipament singular.
- f) En aplicació de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada i del Decret 362/2006, de 3 d'octubre, pel qual s'aproven les Directrius Nacionals de Mobilitat, es redacta com a document independent l'Estudi d'avaluació de la Mobilitat Generada del Pla Especial del port d'Arenys de Mar, amb l'objectiu de fer una anàlisi de la mobilitat generada produïda per les actuacions previstes al Pla Especial.
- g) En referència al ferrocarril la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del Sector Ferroviari i el seu desenvolupament en el Reglament RD 2387/2007, de 30 de desembre i Ordre FOM/2230/2005.
- h) Ordre PTO/343/2005, de 27 de juliol, per la qual s'estableixen els requeriments tècnics de la presentació, en suport informàtic, de les normes urbanístiques de les figures de planejament urbanístic als òrgans de la Generalitat de Catalunya competents per a la seva aprovació definitiva.

1.4. Tramitació prèvia i resum de les modificacions introduïdes

El present Pla Especial és la modificació del Pla Especial del port d'Arenys de Mar redactat en data de novembre de 2006 i modificat el juliol de 2009. La tramitació seguida i les modificacions introduïdes queden resumides de la manera següent:

Ports de la Generalitat en coordinació amb l'Ajuntament d'Arenys de Mar va redactar un Pla Especial del port d'Arenys de Mar d'ordenació urbanística de la zona de servei portuària. Aquest Pla va ser aprovat inicialment per Ple de l'Ajuntament d'Arenys de Mar el 27 de desembre de 2006.

En la fase de redacció es va sol·licitar informe a l'òrgan ambiental mitjançant un "Document ambiental preliminar d'avaluació ambiental del port d'Arenys de Mar" en el marc de la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes sobre el medi ambient (publicada en el BOE el dia 29 d'abril de 2006), norma que adapta per a l'Estat espanyol les exigències de la Directiva comunitària europea 2001/42/CE, de 27 de juny de 2001, sobre avaluació ambiental de plans i programes. En data de 6 de febrer de 2008, el Departament de Medi Ambient i Habitatge a Barcelona van emetre informe amb les següents conclusions:

- a) Caldrà recaptar informe de l'Agència Catalana de l'Aigua de conformitat amb l'article 8.5 del Decret legislatiu 3/2003, de 4 de novembre, pel qual s'apravà el Text Refós de la legislació en matèria d'aigües de Catalunya.
- b) En referència amb la documentació aportada, caldrà incorporar un informe ambiental amb el contingut establert a l'article 100 del Reglament de la Llei d'urbanisme, aprovat per Decret 305/2006, de 18 de juliol. En aquest sentit, caldrà concretar la determinació de les mesures adoptades per al foment de l'eficiència energètica, l'estalvi de

recursos i la millora del medi ambient en general, així com la descripció de les mesures de seguiment i supervisió previstes, d'acord amb allò que estableixen els apartats b) i e) de l'article 100 del Reglament esmentat. Atès l'anterior, caldrà incorporar les mesures preventives i correctores que s'escaiguin per tal de minimitzar els efectes ambientals probables identificats en el informe ambiental preliminar presentat, els quals fan referència a la modificació puntual de la dinàmica sedimentària, el increment de la terbolesa que pugui afectar a la flora i fauna marines, i l'emissió de partícules sòlides a l'atmosfera, entre d'altres.

- c) Caldrà vetllar per a què el desenvolupament de les actuacions previstes en el present pla especial no afectin les espècies de fanerògames marines, de conformitat amb l'Ordre de 31 de juliol de 1991, per a la regulació d'herbassars de fanerògames marines, tot adoptant les mesures escaients al respecte, les quals es concretaran en el informe ambiental esmentat.

En el període d'informació pública es varen recollir diferents al·legacions, que es varen estimar en bona mesura. L'estimació de les al·legacions de l'empresa Drassanes d'Arenys SA i del Club Nàutic d'Arenys de Mar ha representat el canvi més significatiu en l'ordenació prevista en el Pla Especial aprovat inicialment i es pot resumir de la següent manera:

- a) Conservar l'emplaçament actual de les Drassanes d'Arenys i facilitar l'ampliació de les seves instal·lacions mitjançant l'eixamplament del moll adossat.
- b) No traslladar l'activitat a la dàrsena de la Sibèria, fet que suposava el seu terraplenat i conservar-la com a Zona Nàutica Esportiva, admetent amarradors per a empreses d'activitats i professionals.

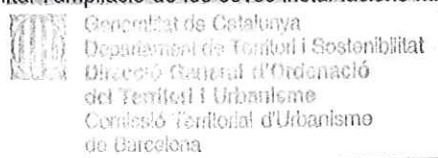
Amb aquests dos canvis el Pla fa un gir substancial cap a potenciar més les activitats de manteniment, reparació i construcció d'embarcacions, així com les d'empreses i professionals, permetent mantenir l'actual activitat esportiva a la Sibèria.

Paral·lelament, l'Ajuntament va sol·licitar informe als organismes afectats per raó de llurs competències sectorials. En aquest sentit s'incorporen les prescripcions de la Demarcació de Costes en referència a possibles usos incompatibles amb la Llei de Costes i la programació d'actuacions fora de la Zona de Servei tal com segueix:

- a) L'adequació dels usos previstos del port a la Llei de Costes, en relació a l'ús hotelier previst inicialment a la zona ocupada en l'actualitat per l'empresa Drassanes d'Arenys SA, que es desestima a més d'eliminar qualsevol referència a la previsió d'aquest ús en tota la documentació del Pla.
- b) En relació a les actuacions proposades fora de l'àmbit estricte de la Zona de Servei, en concret al traçat dels dics de la Riera d'Arenys, es puntualitza el següent:
 - Que el dic de ponent és una actuació programada per la Demarcació de Costes.
 - Que la proposta gràfica de traçat és indicativa i supeditada a la construcció definitiva del dic de llevant i no suposa la modificació de la delimitació de la Zona de Servei del port.

Els canvis incorporats en el text refós de juliol de 2009, aprovat provisionalment el 29.10.09 per l'Ajuntament d'Arenys de Mar es resumeixen de la següent manera:

- a) Conservar l'emplaçament actual de les Drassanes d'Arenys i facilitar l'ampliació de les seves instal·lacions mitjançant l'eixamplament del moll adossat.



- b) No traslladar l'activitat a la dàrsena de la Sibèria, fet que suposava el seu terraplenat i conservar-la com a Zona Nàutica Esportiva, admetent amarradors per a empreses d'activitats i professionals.
- c) S'elimina l'ús hotel·ler previst inicialment o altre residencial d'acord amb la Llei de Costes.
- d) Es desprogramen les actuacions de la riera d'Arenys en relació als dics de ponent i de llevant i la construcció de la passarel·la per afectar sectors que se situen fora de la Zona de Servei. Aquestes actuacions s'incorporen únicament a tall de propostes i el Pla Especial fa les reserves necessàries per adaptar-s'hi.
- e) Es desprogramen les actuacions d'integració de Canelles per situar-se, també, fora de la Zona de Serveis. Cal esmentar, que aquest volum edificat no representa una barrera del rial de Canelles, i manté les condicions actuals de desguàs del rial. Es manté la via en el mateix estat eliminant el cobriment proposat inicialment.

Un cop aprovat provisionalment es va enviar a la Comissió Territorial d'Urbanisme de la Generalitat per la seva aprovació definitiva. Per a la tramitació es van sol·licitar informes a:

- DG Ports, Ports, Aeroports i Costes: informen favorablement amb l'observació que caldrà incloure les aigües adjacents a les obres d'abric i de bocana.
- Serveis Territorials de Barcelona de Medi ambient i Habitatge informa favorablement condicionat:
 - Recaptar informe de l'ACA.
 - Incorporar un informe amb l'establert a l'article 100 de la Llei d'urbanisme.
 - Vetllar per l'afecció a les fanerògames.
- Autoritat del Transport Metropolità informa favorablement i observa que cal tenir en compte:
 - Estudiar el impacte dels nous viatges sobre les xarxes existents.
 - Donar compliment a l'article 6 del Decret de mobilitat, quant a la distribució de mercaderies i la reserva de sostre destinada a magatzem.
- L'Agència Catalana de l'Aigua informa favorablement sempre que un informe municipal certifiqui que la xarxa disposa de capacitat suficient.
- Departament d'Agricultura, Alimentació i Acció rural informa favorablement.
- ADIF Administració d'infraestructures Ferroviàries informa favorablement condicionat a l'esmena de deficiències:
 - Recaptar informe del ministeri de Fomento
 - Adequació a la Ley del Sector Ferroviario LSF

Posteriorment presenta un informe sobre dos zones inventariades al seu registre que estan incloses a la zona de servei portuari. Realitzada la consulta a la Demarcació de Costes, aquesta respon que no es va tramitar com a tal a la determinació de l'atermenament, de manera que d'acord amb la Llei de Costes es considera domini públic de la zona marítimo-terrestre. La zona de servei portuària, titularitat de la Generalitat de Catalunya no incorpora reserva ni propietat privada, a favor de ADIF, segons la documentació de les actes de traspassos i segons l'atermenament vigent aprovat. Aquesta situació es va comunicar a ADIF en data 2 de maig de 2011, no havent acreditat per part d'ADIF la reserva de terra al seu nom ni al registre corresponent.

- DG de Comerç informa favorablement condicionat amb les següents prescripcions:
 - Substituir les referències a l'anterior normativa pel Decret llei 1/2009 d'equipaments comercials.
 - Ajustar el règim d'usos a l'esmentada Llei.
- DG Carreteres informa amb les següents observacions:
 - Vincular el port a les càrregues d'urbanització de la reordenació conjunta de les interseccions amb la NII.
 - La solució de la intersecció serà una rotonda.

Generalitat de Catalunya
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

- La participació de Ports haurà de ser de 500.000 €
- DG Infraestructuras del Ministerio de Fomento va informar desfavorablement inicialment i posteriorment informa que no hi ha inconvenient en continuar amb la tramitació sempre que prèviament es recullin els següents punts:
 - Que s'esmenti la legislació ferroviària a la normativa d'aplicació tant de la memòria com de la normativa.
 - Existeix una concurrència de competències entre el domini públic ferroviari i el demani públic portuari de la Generalitat, 5m des de l'aresta exterior de la via, i una zona afecció d'edificació de 20m des de l'aresta exterior.
 - Abans d'atorgar llicències d'edificació en la zona d'afecció (20m des de l'aresta) caldrà el informe vinculant de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.
- Departament de Cultura informa favorablement condicionat a que s'incorporin les mesures de protecció del patrimoni arqueològic subaquàtic.
- Serveis Territorials a Barcelona del Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació informa favorablement condicionat a que s'incorporin les mesures de protecció del patrimoni arqueològic que dictaminin el Centre d'Arqueologia Subaquàtica.
- Servei d'Arqueologia i Paleontologia informa desfavorablement ja que no s'ha dut a terme un estudi arqueològic i d'afectació al patrimoni.
- Consell Comarcal del Maresme informe desfavorablement pel increment d'aigües residuals.

D'altra banda el informe de la Ponència Tècnica de la Comissió d'Urbanisme fa una proposta d'alliberament del passeig de ribera per garantir l'objectiu d'integració port-ciutat.

Un cop analitzada tota la informació es proposa un NOU TEXT REFÒS 2012 amb les següents consideracions:

- S'inclouen les aigües adjacents a les obres d'abric i de bocana, una franja de 40m paral·lela al dic de recer i contradic.
- Eliminar les referències al possible cobriment del ferrocarril al sector de Canelies.
- S'aplicaran els criteris establerts a l'article 3 del Decret 21/2006 d'adopció de criteris ambientals i d'ecoeficiència en els edificis així com les mesures preventives i correctores del informe de sostenibilitat.
- Amb caràcter previ a l'aprovació dels projectes d'obres que afectin el fons marí i/o la platja, caldrà consultar al Departament de Cultura per tal que aquest estableixi, si s'escau, la necessitat de realitzar el corresponent estudi arqueològic per determinar si l'obra pot tenir o no afectació sobre el patrimoni arqueològic.
- El projecte d'urbanització que desenvolupi l'àmbit del Pla especial haurà d'obtenir l'informe favorable del Servei Territorial de Carreteres.
- Pel que fa a la mobilitat generada per establiments comercials cal reservar un 10% del sostre per a l'emmagatzemament de mercaderies.
- Els usos comercial hauran d'adequar-se a la Llei 1/2009 d'equipaments comercials i el seu còmput global no podrà superar l'establert legalment per petits comerços, 800m2.
- Per tal de garantir l'accessibilitat al port, Ports es compromet a una participació del 25 % en les càrregues d'urbanització de la reordenació conjunta de la intersecció amb la carretera NII, amb la solució de la intersecció proposada per la Direcció General de Carreteres, concretada al plànol d'ordenació 4.
- El sector G4 mantindrà l'edificabilitat actual.
- Els projectes d'obres d'edificació inclosos en les zones d'afectació ferroviària, grafiades al plànol 5, hauran de disposar dels informes preceptius favorables de les administracions i organismes públics o privats les competències o

interessos dels quals puguin resultar afectats, especialment l'informe preceptiu i vinculant de l'administrador de la infraestructura ferroviària.

- S'inclouen les referències a la normativa ferroviària.
- Es limita l'edificabilitat de l'esplanada de la Picòrdia: un 15% de la superfície (705m²) distribuïts amb Instal·lacions d'un màxim de 250m², amb l'objecte de desenvolupar activitats que generin activitat i vetllin pel manteniment de les instal·lacions. Hauran de ser activitats de caràcter públic que afavoreixin la integració del port i la ciutat com: restauració, comerç, turisme, culturals, etc. L'ordenació de l'àmbit es farà amb un Pla de millora urbana, sector S-G10.
- S'eliminen els sectors a desenvolupar segons estudi volumètric (Canelies i Portinyol) i es concreten els paràmetres d'ordenació,
- Ampliació d'usos del sector de l'actual cetàrea: com a zona de desenvolupament dels productes portuaris.
- Manteniment del Restaurant de la plaça de les Palmeres Ed Bareu 05 per donar activitat a l'entorn atesa la reducció d'edificabilitat del sector de Canelies.
- Es modifica l'annex de consums d'aigua i s'actualitzen les dades. S'inclouen mesures d'estalvi d'aigua i llum.
- Es limiten els elements desmuntables a usos temporals amb una ocupació màxima del 15% de la superfície construïda de la zona.

De la proposta d'alliberament del passeig de ribera per garantir l'objectiu d'integració port-ciutat es fa la següent valoració:

Aquesta proposta suposa que el Club Nàutic es queda sense part de la seva seu social, edifici del Portaló, sense espai de terra i les seves instal·lacions totalment inconnexes. D'altra banda el Club Mar-Sport es queda sense edifici i sense esplanada, deixant només l'espai dels pantalans. També desapareix la marina seca. Desapareix i es converteix en zona verda totes les edificacions de ribera de la banda del ferrocarril, és a dir els pallols de pesca, pallols comercials, fàbrica de conservació de peix, magatzems del nàutic i un restaurant.

D'altra banda la integració port-ciutat en aquest planejament ha estat prou estudiada i proposa suficients accions com per considerar que està garantida. Aquestes accions són:

- Es genera un passeig de dalt a baix del port
- Millora de voreres i accessos des de la riera
- Obertura de l'espalller a l'alçada de la casa del mar
- Passeig enlairat sobre el contradic
- Millora dels accessos al pas soterrat de Bareu
- Nou passeig de ribera entre l'estàtua de la Mare dels pescadors i el Calvari
- Millora dels accessos per a vianants a l'ermita del Calvari
- Millora de les voreres i pacificació del trànsit
- Millora de l'entorn del Portinyol
- Adequació dels accessos a la platja del Portinyol

1.5. L'àmbit del Pla Especial

L'àmbit on es desenvolupa el Pla Especial és el sistema general portuari, definint com a tal l'espai delimitat pel límit de la zona de servei del port i el mar territorial, que va ser fixat a l'acta de traspassos de serveis a la Generalitat de Catalunya en matèria de ports (RD núm. 2876/1980 de 12 de desembre), definida en el plànol de delimitació del Pla Especial. L'àmbit del Pla especial correspon exactament a l'àmbit de la zona de servei portuària.

Departament de Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

El límit terrestre de la zona de servei de ponent a llevant, comença amb l'eix de la riera d'Arenys. Va paral·lel a la tanca del FFCC, exclou el puig Calvari i prossegueix paral·lel a l'esmentada tanca. El límit terrestre s'adapta a la delimitació del domini públic marítim i terrestre a partir del molló M21-54. En aquest punt descriu una poligonal formada pel DPMT fins el molló M15 en que retorna a ponent seguint una paral·lela de l'anterior poligonal a 22m. Ressegueix l'edifici del Portinyol a una distància de 6m, fins trobar el peu de l'escullera del dic de recer.

El límit marítim, de llevant a ponent, se situa a 40m de l'amplada mitja de l'escullera del dic de recer. Fa una tirada de l'última alineació fins trobar la perllongació de l'eix de la Riera d'Arenys que és el límit de ponent. El Pla Especial es desenvolupa íntegrament en el Domini Públic Marítim i Terrestre sense afeccions a béns privats.

Pel que fa a l'afectació de la infraestructura ferroviària colindant amb el domini públic portuari d'Arenys de Mar, cal tenir en compte que:

- El traçat ferroviari és colindant amb la zona de servei portuària que configura l'àmbit del pla especial del port d'Arenys de Mar, la qual resta subjecta al règim jurídic del domini públic portuari contingut en la legislació portuària catalana, sens perjudici de la concurrència de competències sectorials en aquest mateix espai territorial i el seu legítim exercici per part dels titulars corresponents
- La zona de servei portuària es va definir a les actes de traspassos de l'Estat a la Generalitat de l'any 1980 i en l'atermenament vigent aprovat per la Demarcació de Costes no consta cap reserva dominical ni l'existència de terrenys no considerats de domini públic portuari.
- A la documentació gràfica s'identifica la línia ferroviària, que s'ubica fóra de l'àmbit del pla especial portuari, i s'assenyala la zona d'influència a l'edificació de la infraestructura ferroviària colindant, salvaguardant les edificacions ja existents i consolidades.
- Els projectes d'obres d'edificació inclosos a les zones d'afecció grafats al planol 5 hauran de disposar dels informes preceptius favorables de les administracions i organismes públics o privats les competències o interessos dels quals puguin resultar afectats, especialment l'informe preceptiu i vinculant de l'administrador de la infraestructura ferroviària. El pla especial portuari no conté determinacions que impedeixin o pertorbin l'exercici de les competències atribuïdes al Ministeri de Foment i a l'administrador d'infraestructures ferroviàries amb l'objecte de garantir la seguretat tant de la infraestructura com dels transport ferroviari. En la mesura que s'ha de sol·licitar informe preceptiu de les administracions i organismes públics o privats les competències o interessos dels quals puguin resultar afectats per l'atorgament de nous títols habilitants, el titular de la infraestructura ferroviària colindant podrà assenyalar les prescripcions tècniques pertinents en els projectes d'obres que es tramitin, així com establir les mesures de protecció que en cada cas es considerin pertinents.
- En tot cas, cal observar que en el planejament portuari proposat únicament es contemplava una zona terciària (clau G) amb una edificabilitat rellevant ubicada en les proximitats del traçat ferroviari, la qual cosa es resol en el text refós del pla especial amb la previsió de manteniment de l'edificabilitat actual del sector G4.
- S'incorpora a la normativa urbanística la regulació de les zones d'afectació de la línia ferroviària.
- S'incorporen totes les consideracions presentades pel Ministeri de Foment de manera que no es consideri la necessitat d'inscriure un conveni per resoldre aquesta concurrència de competències.

2. MEDI FÍSIC

Arenys de Mar està situat a la comarca del Maresme, a una latitud de 41° 34' 5" Nord i una longitud de 2° 35' E a 40 Km. al NE. de Barcelona i a 68 Km de Girona. Les característiques físiques més notables del port són les següents:

- a) Es tracta d'un port artificial que no es recolza en cap element d'abric natural. El fons és sorrenc (conjunt sedimentari quaternari litoral sobre un substracte granític), força mòbil i situat a poca fondària. El descens batimètric es fa gradual fins als vint metres on s'accentua el pendent.
- b) El port consta d'un dic a llevant a la zona del Portinyol i d'un contradic a ponent més enllà de la zona del puig Calvari. A l'arrencament de la costa estan separats 780 m i són convergents formant un angle entre si de 68° 30'.
- c) El dic de recer o llevant s'inicia amb un rumb SW 29° 15' i la primera alineació té una longitud de 325 m. Un acord circular de 108 m enllaça amb la segona i tercera alineació amb una longitud total de 935m. La cota de coronació de l'espalller és aproximadament de 6.7 m.
- d) El contradic, a ponent, s'inicia amb un rumb S 29° 15' amb una llargada de 175 m i continua després d'un acord circular amb un tram de 280 m. La seva amplada és de 47 m a la primera alineació i de 38 m a la segona. El nou contradic comença a continuació de la primera alineació de l'antic contradic amb un rumb NW 6° 25'. Té una primera alineació de 17 m d'amplada i 99 m de longitud, una segona alineació de 12 m d'amplada i 219 m de longitud. La cota de coronació de l'espalller és aproximadament de 5.7 m. 683 ml. de molls del port tenen un calat de 6 a 4 m i 1631 ml són menors de 4m. En total té 2314 ml de molls.
- e) El front urbà del port és d'uns 800 metres però a causa de l'accidentalitat del terreny, de la presència de la carretera NII i de la línia del ferrocarril, queda relativament aïllat de la població, des d'on es pot accedir en vehicle únicament per la Riera d'Arenys i per l'enllaç amb la carretera NII. La resta del port té al seu redós el massís format la Penya del Mal Temps. A més de la riera d'Arenys, dos cursos d'aigua desemboquen al port; el rial de del Bareu i el rial de Canelies.
- f) El rial del Bareu és el més important del sector, recull les aigües pròpies i les dels rials de Vallfiguera i Tronqueda. El seu sistema hidrogràfic ha estat un dels més alterats d'ençà de la construcció de la C-32. El rial de Canelies s'utilitza com accés de vianants i l'estat actual de les obres de canalització presenten un estat molt deteriorat. Aquest rial té un sorrer dins l'àmbit del port.

3. EVOLUCIÓ HISTÒRICA DEL PORT

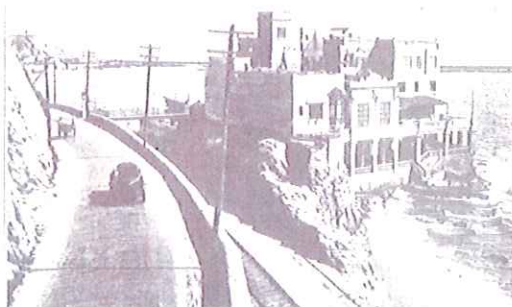
Potser els primers passos per construir un port foren els de la Confraria de Sant Elm, al plantejar a l'any 1765 una sèrie d'actuacions (baluard i bateria) a les penyes del mal Temps. El resguard consistia en una petita punta de roques naturals, de 200m de longitud situada a l'est de la platja del Portinyol, a redós de les quals s'emparaven moltes barques d'Arenys i de la rodalia en cas de temporal. Aquest va servir de base per a la construcció del port refugi.

L'any 1911, l'Ajuntament d'Arenys, recolzat per les poblacions veïnes i degut a una època de forts temporals (en especial el de l'11 de febrer de 1911 que causà destrosses i pèrdua de vides humanes), sol·licita la construcció d'un port de refugi, atès que, entre Barcelona i Sant Feliu de Guíxols, no hi havia cap zona d'aixopluc d'embarcacions. L'autorització fou concedida el 1917, i

les obres, començades el 1920, van ser portades a terme pel constructor Francesc Soler i Miró, àlies "València", segons projecte de l'enginyer Josep Maria Ortega, i s'allargaren fins el 1931, any en què l'empresa constructora va fer fallida. El 1947, són represes les obres del port pel constructor Francisco Panadero Coello i sota la direcció de l'enginyer Aurelio González Isla. Les obres van acabar el 4 d'abril de 1961. El dic de llevant mesurava 830m.



El port abans de la construcció del segon contradic



La carretera i la línia de tren l'any 1930



L'edifici del mont Calvari vers l'any 1945

Posteriorment, el 1991 es va construir un nou braç, es va allargar el dic de ponent i es va bastir la llotja. El 1995, la Generalitat va allargar 105m el dic de llevant i va construir el nou contradic a continuació de la primera alineació de l'antic contradic. Recentment s'ha construït el martell de l'aqüicultura que ha permès reduir l'agitació de la dàrsena del nou contradic.





Diagrama d'agitació per un temporal determinat abans de la construcció del martell de la dàrsena pesquera

4. ESTAT ACTUAL DEL PORT

Dàrsena pesquera:

Espai portuari associat al dic de ponent i als contradics. Compta amb 795 ml de molls dedicats a la pesca i amb 139ml dedicats als subministres, base de creuers i d'embarcacions de l'aqüicultura. En total la dàrsena pesquera disposa 27.011m² de mirall d'aigua i 32.463m² de superfície de terra. La dàrsena pesquera disposa de diferents equipaments com; llotja, dipòsit de gel, magatzems de caixes i altres, panyols, sistemes de gestió de residus i una estació de carburants que subministra a tots els sectors del port i altres que s'exposaran més endavant.

Zona nàutica esportiva:

La dàrsena esportiva s'organitza en el moll de ribera, a la segona alineació del dic de recer i a la dàrsena de la Sibèria. La continuïtat dels usos esportius queda tallada per l'àrea d'usos pesquers del Tenyidor i l'àrea d'usos industrials a l'àrea del Portinyol. Els serveis nàutics es gestionen pel Club Nàutic d'Arenys i pel Club Mar Esport. En conjunt ofereixen 559 unitats d'amarradors situats en el moll de ribera i en la dàrsena de la Sibèria. El mirall d'aigua és de 43.298 m² i la superfície de terra és de 18.692 m².

Zona tècnica:

El port d'Arenys acull una important activitat de drassanes que se situa en el moll adossat del dic de recer i a l'esplanada del Portinyol. El sostre edificat total dedicat a les drassanes és de 9.473m², la superfície de terra de la zona tècnica és de 25.584 m² i disposa de 5.920 m² de mirall d'aigua. Aquestes drassanes ofereixen diversos serveis de manteniment i reparació per a les embarcacions que es detallaran més endavant.

Zona terciària o d'usos generals:

A la banda interior del moll de ribera es desenvolupen diverses activitats relacionades amb el turisme i els serveis. Aquesta activitat ocupa 10.130m² de superfície de terra amb un sostre edificat de 10.470m².

Obres de defensa:

El port d'Arenys queda resguardat en front als temporals gràcies al dic de llevant o dic de recer i el dic de ponent. El dic de ponent està format per dos dics construïts en dos etapes. Recentment s'ha construït un martell a l'extrem del segon contradic que ha permès reduir sensiblement l'agitació interior de la dàrsena pesquera. A redós dels dos dics s'hi recolza la platja del Cabaió i la Primera platja amb 80m i 190m d'amplada respectivament. La superfície de les àrees d'escullera i de sorra són de 61.339 m².

El viari i l'espai lliure:

El port d'Arenys es connecta a la xarxa general viària a través d'un pas inferior de gàlib reduït a la Riera d'Arenys i per un pont per sobre la línia del ferrocarril que enllaça directament amb la carretera NII. El enllaços per a vianants amb la trama urbana es realitzen per diferents passos inferiors associats a les rieres i rials. Aquests són; el de la riera d'Arenys, del rial del Bareu i del rial de Canelies.

La continuïtat longitudinal es realitza per les voreres del vial principal, que en algun punt no superen el metre i mig. L'espai públic més important del port el configura la Primera platja i el triangle de les palmeres. Aquesta és una esplanada polivalent a on es realitzen revetlles i altres celebracions col·lectives.

La superfície ocupada pel sistema viari i d'espais lliures és de 45337m², dels quals 25.540 m² corresponen a vials. Les zones es distribueixen segons el quadre resum :

	Principals superfícies de l'estat actual del port			
	Terra	Algua	subtotal	Sostre
Zona pesquera	32.463 m ²	27.011 m ²	59.474 m ²	5.901 m ²
Zona tècnica	25.584 m ²	5.920 m ²	31.504 m ²	9.473 m ²
Zona nàutica esportiva	18.692 m ²	41.786 m ²	60.478 m ²	2.965 m ²
Zona terciària (usos generals)	10.470 m ²	0 m ²	10.470 m ²	6.022 m ²
Sistema Viari i espais lliures	45.337 m ²	0 m ²	45.337 m ²	0 m ²
Sistema de defensa marítima	62.851 m ²	0 m ²	62.851 m ²	0 m ²
Sistema d'aigua i navegació	0 m ²	126.863 m ²	126.863 m ²	0 m ²
TOTAL	195.397 m²	201.580 m²	396.977 m²	24.361 m²

4.1. Instal·lacions pesqueres

Sector	Instal·lacions i serveis	Localització	Característiques
PESCA	Llotja i oficines de la confraria	Edifici Ed-Contradic-01/02 en el primer contradic	3353m ² . 2 llotges diferenc. peix blanc/blau
	Oficines	Edifici Ed-Contradic-04 en el primer contradic	151m ² .
	Restaurant	Edifici Ed-Contradic-03 en el primer contradic	438m ² .
	Dipòsit de gel	Edifici Ed-Contradic-05	194m ² de sostre, 30T/dia i 100m ³ d'emmagatzematge
	Magatzems de caixes	Porxo. Ed-Ponent-02	650m ² . 200.000 caixes de fusta/any
	Rentat de caixes	Al magatzem	Rentat de caixes de PVC . 1000 caixes/dia
	Assecadors de xarxes	Dàrsena pesquera i moll de ribera	5000m ² +2180m ²
	Magatzem	Tenyidor. Ed-ribera-07	117m ²
	Pallols	Adossats al contradic. Ed-Ponent-01	998m ²

Botiga d'efectes navals pesca	Edifici llotja	84m ²
Subministrament de carburants	Extrem primer contradic	Gasoil i benzina 2 punts de subministrament
Subministrament d'aigua	Dàrsena pesquera	-
Sistema de gestió de residus	Dic de llevant	Residus embarcacions (marpol) i altres
Aparcament reservat	Adossats pallols	23ut
	Estàtua del mar	48ut+2PMR
Superfície total de terra	Dàrsena pesquera	135ut 7 camions
	Dàrsena pesquera	32463m ²
Superfície total d'aigua	Dàrsena pesquera	27011m ²
Comunicacions		VHF, CT TV



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

4.2. Instal·lacions esportives.

Sector	Instal·lacions i serveis	Localització	Característiques
ESPORTIU	Seu social Club Nàutic d'Arenys	Moll de ribera davant Calvari. Ed-ribera-02/03	942m ²
	Restaurant	Moll de ribera davant Calvari. Ed-ribera-04	558m ²
	Serveis als navegants	Moll de ribera	Piscina, dutxes, vestuaris, farmàcia, sanitaris
	Comercial nàutic	Moll de ribera davant Calvari. Ed-ribera-05	741m ²
	Seu social Club Mar Esport	Moll de ribera zona Portinyol. Ed-Portinyol-02	108m ²
	Locals serveis nàutics i hivernatge	Moll de ribera. Ed-ribera-06	587m ²
	Trella	Moll de ribera	Grua 10T, rampa d'avarada, carretó elevador
	Manteniment d'embarcacions	Moll de ribera	Taller mecànic i d'aixa
	Torretes subministres	palanques	Aigua, electricitat
	Subministres	Dàrsena pesquera	Gasoil i benzina 2 debanadores
	Sistema de gestió de residus	Escar i benzineria	Residus embarcacions (marpol) i altres
	Escoles	Moll de ribera	Vela, submarinisme, nàutica, esquí nàutic, windsurf
	Comunicacions	Moll de ribera	Telefon, correus, ràdio, VHF, TV, internet, informació meteorològica
	Aparcament reservat	Moll de ribera	24ut
		Dàrsena de la Sibèria	47ut
		Superfície total de terra	Dàrsena esportiva
	Superfície total d'aigua	Dàrsena esportiva	43296m ²

4.3. Àrees tècniques.

Quadre resum de les activitats de l'àrea tècnica

Sector	Instal·lacions i serveis	Localització	Característiques
ÀREA TÈCNICA	Drassanes: construcció i reparació d'embarcacions.	Ed-portinyol-01/Ed-dic-01	sostre 3500m ² +828m ² . Pòrtic elevador de 35T
	Tallers. Mecànics, electrònica, pintura i hivernatge	Ed-dic-01	987m ²
	Drassanes: construcció i reparació d'embarcacions	Ed-escar-01	Sostre: 1535m ² , terra: 1572m ² , aigua: 1920m ²
	Varador. Nau de pintura	Ed-escar-02	590m ²
	Varador. Oficines	Ed-escar-03	196m ²
	Drassanes i magatzem	Ed-escar-04/05	1074m ²
	Varador. Escar	Plataforma final dic de recer	Grua 10T, pòrtic elevador 200T. Escar: 5818m ² , aigua: 4000m ²
	Aparcament zona tècnica	Vial dic recer	17ut+50ut

4.4. Altres instal·lacions.

Sector	Instal·lacions i serveis	Localització	Característiques
ALTRES	Creuers turístics	Dàrsena pesca	embarcació de 20 places 2830 passatgers/any
	Indústria conservera del peix	Ed-ribera-10	Fàbrica de gel 14T/dia, magatzem de 1855m ³
	Comerç al major de crustacis	Ed-escar-06	sostre 763m ³ , ocupació 2400m ² 300.000ut.llagosta/any
	Restauració		
	Restaurant Pòsit	Ed-bareu-02	sostre 718m ² +237m ² soterrani
	Antic Bar del port	Ed-bareu-03	121m ² +terrassa
	Restaurant Martínez	Ed-bareu-05	252m ² +terrassa
	Restaurant Bar del Puerto	Ed-portinyol-04	sostre 335,60m ²
	Restaurant Portinyol	Ed-portinyol-06	sostre 908m ²
	Restaurant Els pescadors	Ed-contradic-03	sostre 438m ²
	Restaurant Els Mariners	Ed-ribera-04	sostre 558m ²
	Restaurant Club Nàutic	Ed-ribera-02	-
	Restaurant ISM	Ed-bareu-01	-
	Guinguetes de platja		3
	Instal·lacions oficials		
	Institut social marina	Ed-bareu-02	sostre 1139m ²
	Ports de la Generalitat	Ed-portinyol-05	sostre 130m ²
	Capitania marítima	Ed-ribera-01	terra 29m ² sostre 38m ²
	Creu Roja	Moll de ribera	terra:625m ² , 2 mòduls, 15ml de moll
	Magatzems i petits tallers	Ed-bareu-04, Ed-ribera-09/11, Ed-portinyol-03/04	1582m ²
Aparcaments generals	Primera Platja	228ut+130ut+4PMR+41 motos	
	Portinyol	68ut	
	Calvari	13ut	
	Moll de ribera	120ml càrrega i descàrrega	
Sistema de gestió de residus	Primera Platja, Bareu, Calvari	Recollida selectiva	

5. CARACTERÍSTIQUES DE L'ACTIVITAT

Les activitats principals del port d'Arenys es distribueixen de la següent manera:

- Pesquera: Dic de ponent
- Nàutica esportiva: Moll de ribera i llevant
- Indústria de conservació de peix: Moll de ribera
- Comerç al major de crustacis: Moll de llevant
- Restauració: Moll de ribera
- Drassanes: Portinyol i moll de llevant

5.1. Activitat pesquera.

La flota de pesca del port d'Arenys la componen 56 embarcacions (2011),

La distribució de la flota és la següent:

Arrossegament G	16
Encerclament	7
Petxinaire	6
Sonso	8
Tresmall	19
Total general	56

A més de les 56 embarcacions que tenen com a port base Arenys, hi ha unes 20 que estan matriculades a altres ports catalans. La distribució de la flota s'organitza a la dàrsena pesquera amb un total de 795ml de moll.

Actualment la confraria de pescadors de Sant Elm gestiona i controla totes les instal·lacions destinades a l'activitat pesquera: les dues naus de venda de peix, la venda de peix, el subministrament de gel, aigua i energia a les embarcacions de pesca, els panyols, els magatzems, les caixes de PVC pel peix blanc i la màquina per rentar-les, la cafeteria i restaurant, i també assessora als pescadors en afers laborals i empresarials.

L'any 2011 s'hi van subhastar 1.748.958,46 de Kg. de captures amb un valor aproximat de 6.668.399,98€ amb la següent distribució segons el tipus de captures:

Peixos	Crustacis	Mol.luscs/Cefalopodes
1.589.624,96	81.035,15	78.298,35

El peix blanc que se subhasta a la tarda, es ven i transporta en caixes blaves de PVC reutilitzables, propietat de la confraria. Aquestes caixes es renten amb aigua calenta, lleixiu i detergent mitjançant una màquina al magatzem de caixes. Aquesta màquina té tres motors de 2 CV i un de 0,75 i unes resistències d'aproximadament 5.500 W per escalfar l'aigua. Es netegen unes 1.000 caixes/dia. El peix blau que se subhasta al matí, es ven i transporta en caixes de fusta d'un sol ús. Es prepara el peix amb gel i es fan palets de caixes que s'enrotllen amb plàstic per una millor conservació. Anualment s'utilitzen unes 200.000 caixes de fusta pel peix blau. Les caixes de fusta i PVC, els palets, bidons usats, tambutxos, eines i ocasionalment estris de pescadors particulars, es guarden en un magatzem descobert. Aquest magatzem de pesca és una autorització de 790 m².

La confraria de pescadors va construir 40 panyols de pesca de 24 m² cadascun amb una superfície total de 1.750 m² adossats a l'espallter al dic de ponent. Aquests panyols són gestionats per la confraria i es lloguen als pescadors per desar-hi estris de pesca, xarxes, neveres per esquers, etc. A l'edifici de la llotja hi ha una botiga d'efectes navals de 83 m² per als pescadors. A part dels panyols i del magatzem de pesca que gestiona la confraria, Ports de la Generalitat gestiona 40 magatzems més distribuïts pel moll de Ribera i que utilitzen, prèvia concessió o autorització, empreses i tallers o pescadors.

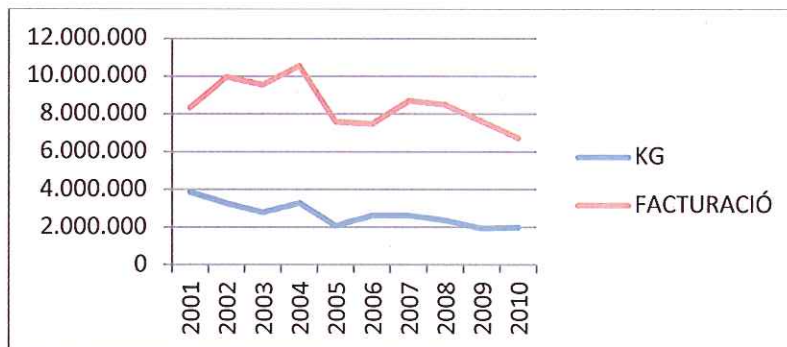
El dipòsit de gel és una instal·lació de 194 m². Està instal·lada en un edifici apart situat a la ribera esquerra del moll pesquer. Té una capacitat d'emmagatzematge de 100 m³, per una producció anual d'entre 3.000 i 3.500 tones de gel. El gel es transporta en

Generalitat de Catalunya
Departament d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

caixes fins a l'embarcació o fins a la llotja, o es pot subministrar directament a les barques mitjançant un tub. El gas refrigerant que s'utilitza és l'amoníac i anualment es fan 1 o 2 càrregues.

Hi ha un estenedor de xarxes de 4.400 m² situat fora de la zona pesquera, entre les instal·lacions de la Creu Roja i les del Centre de Pesca Mar Esport, pròxim al Tenyidor. Repsol disposa d'una concessió de 457 m² destinada a estació de subministrament de combustible al moll pesquer amb Gasoil A i B i benzina. Aquesta estació té dues debanadores a la Ribera esquerra i dues a la Ribera dreta. N'hi ha de dos tipus, de pesca i per embarcacions de lleure.

Gràfics de l'evolució de captures en el port d'Arenys



Edificacions actuals dedicades a usos pesquers:

Zona Pesca	Paràmetres de l'edificació				
	Ed. Bruta	Sector	Superfície planta	Plant.	SET
32.463m ²	0,18 m ² /m ²	ED-CONTRADIC-01	1.069,0 m ²	PB+3	2.600,0 m ²
		ED-CONTRADIC-02	459,0 m ²	PB+2	753,0 m ²
		ED-CONTRADIC-03	219,0 m ²	PB+1	438,0 m ²
		ED-CONTRADIC-04	151,0 m ²	PB	151,0 m ²
		ED-CONTRADIC-05	194,0 m ²	PB	194,0 m ²
		ED-PONENT-01	998,0 m ²	PB	998,0 m ²
		ED-PONENT-02	650,0 m ²	PB	650,0 m ²
		ED-RIBERA-07	117,0 m ²	PB	117,0 m ²
total			3.857,0 m²		5.901,0 m²

5.2. Activitat esportiva.

L'activitat de la nàutica d'esbarjo es gestiona des de dos clubs: el Club Nàutic d'Arenys de Mar (CNAM) i el Club de Pesca Mar Sport (CPMS). El primer se situa en el moll de ribera fins l'esplanada de la Creu Roja i gestiona la dàrsena de la Sibèria i les palanques 1-5. El segon se situa a ponent de l'edifici de drassanes d'Arenys en un petit edifici de 108m², els amarradors que gestiona són els que se situen a la palanca A i B. El CNAM fou fundat l'any 1952, a l'any 2003 comptava amb 644 socis i l'eslora màxima per a embarcacions esportives que pot admetre és de 20 metres. Disposa d'una concessió del 14/07/2000 fins al 2018 de 15.883 m² de terra i 32.786 m² de mirall d'aigua. El CPMS té una autorització i està pendent de la tramitació d'una concessió

per ajustar-se a les determinacions del pla especial. L'espai que ocupen és de 1.700 m² de terra i 9.000 m² de mirall d'aigua, i un edifici social de 82 m².

Edificacions actuals dedicades a usos de la nàutica esportiva

	Paràmetres de l'edificació				
	Ed. Bruta	Sector	Superfície	Plant.	SET
Zona Esportiva 18.692m ²	0,16 m ² /m ²	ED-RIBERA-01	29,0 m ²	PB+1	38,0 m ²
		ED-RIBERA-02	365,0 m ²	PB+1	730,0 m ²
		ED-RIBERA-03	203,0 m ²	PB	203,0 m ²
		ED-RIBERA-04	558,0 m ²	PB	558,0 m ²
		ED-RIBERA-05	741,0 m ²	PB	741,0 m ²
		ED-RIBERA-06	587,0 m ²	PB	587,0 m ²
		ED-PORTINYOL-02	41,0 m ²	PB	108,0 m ²
total			2.524,0 m²		2.965,0 m²

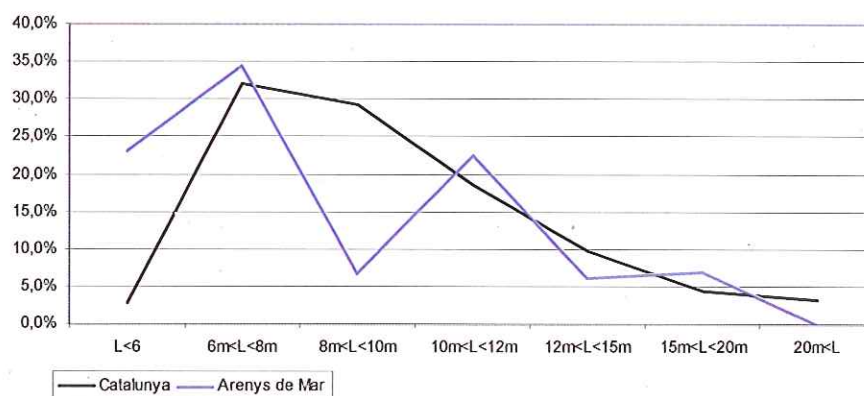
Distribució dels amarradors per eslores i ens gestor.

Tipus	eslora	mànega	CNAM		CPMS		total ut.	
			ut.	Superfície	ut.	Superfície		
L<6	A06	6	2,5	12	180 m ²	117	1.755 m ²	129
6m<L<8m	A08	8,5	3	144	3.672 m ²	48	1.224 m ²	192
8m<L<10m	A10	10	3,5	38	1.330 m ²	0	0 m ²	38
10m<L<12m	A12	12	4	126	6.048 m ²	0	0 m ²	126
12m<L<15m	A14	14	4,5	35	2.205 m ²	0	0 m ²	35
15m<L<20m	A16	16	5	17	1.360 m ²	0	0 m ²	17
	A18	18	5,5	22	2.178 m ²	0	0 m ²	22
20m<L				0	0 m ²	0	0 m ²	0
			Total	394	16.973 m²	165	2.979 m²	559

Comparació de la distribució dels amarradors d'Arenys i de Catalunya (prevista pel Pla de Ports en la previsió de l'evolució de la demanda)

Eslores	Oferta amarradors			
	Catalunya		Arenys de Mar	
	oferta any 2006	oferta de disseny	oferta actual	
L<6m	20,5%	2,9%	23,1%	129
6m<L<8m	36,9%	32,0%	34,3%	192
8m<L<10m	18,7%	29,2%	6,8%	38
10m<L<12m	13,5%	18,6%	22,5%	126
12m<L<15m	5,1%	9,8%	6,3%	35
15m<L<20m	3,4%	4,4%	7,0%	39
20m<L	1,9%	3,2%	0,0%	0
	100,0%	100,0%	100,0%	559

Gràfic comparatiu de la distribució de demanda (segons oferta de disseny) a Catalunya i l'oferta d'Arenys



L'oferta dels amarradors actual d'Arenys de Mar s'acosta a la tendència de la distribució idònia amb l'excepció de la falta d'eslores de 10m, l'accés d'eslores de 6m i la falta d'eslores superiors a 20m. La distribució de demanda a Catalunya s'extreu de la mitjana de les instal·lacions construïdes a partir del 2006. Cal esmentar l'existència de places en sec per eslores menors de 8m.

5.3. Activitats de la zona tècnica.

Les àrees tècniques es concentren en el dic de llevant i de ribera. Les activitats que s'hi desenvolupen són les de construcció i reparació de vaixells, tallers de mecànica d'aixa, electrònica, pintura i desballestament de vaixells entre altres. Aquestes activitats les porten a terme amb tallers especialitzats:

Edificacions actuals dedicades a usos de la zona tècnica

	Paràmetres de l'edificació				
	Ed. Bruta	Sector	Superfície	Plant.	SET
Zona Tècnica 25.554m ²	0,40 m ² /m ²	ED-PORTINYOL-01	2.650,0 m ²	PB+2	3.500,0 m ²
		ED-DIC-01	276,0 m ²	PB+2	828,0 m ²
		ED-DIC-02	987,0 m ²	PB	987,0 m ²
		ED-ESCAR-01	1.535,0 m ²	PB	1.535,0 m ²
		ED-ESCAR-02	590,0 m ²	PB	590,0 m ²
		ED-ESCAR-03	196,0 m ²	PB	196,0 m ²
		ED-ESCAR-04	196,0 m ²	PB	196,0 m ²
		ED-ESCAR-05	878,0 m ²	PB	878,0 m ²
		ED-ESCAR-06	763,0 m ²	PB	763,0 m ²
total			8.071,0 m²		9.473,0 m²

Drassanes d'Arenys, SA.:

Disposa d'una autorització pendent d'aprovació del Pla Especial de 5.583 m² localitzada al inici del moll de llevant. La seva activitat principal és la construcció de vaixells per encàrrec. Per treure i posar les barques a l'aigua utilitza un pòrtic elevador de 35 tn. de la seva propietat.

Drassanes Dalmau, SA.:

Disposa d'una concessió de 1.572 m² de terra i de 2.000 m² d'aigua.. També disposen d'una altra nau en un polígon industrial d'Arenys de Mar. Aquestes drassanes, juntament amb les Drassanes d'Arenys, són les úniques dedicades a la construcció de vaixells.

Varador 2000 SA.:

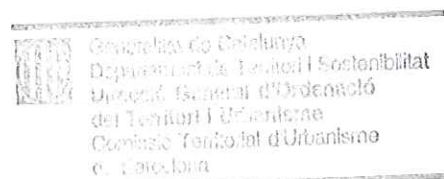
Les seves instal·lacions estan situades a l'extrem del moll de llevant. Disposa d'una concessió de 887 m² per l'edifici i de 5.818 m² pel varador. Realitza tasques de reparació i manteniment de vaixells. Per treure i posar les barques de l'aigua disposa d'una grua fixa de 10 tn, propietat de Ports de la Generalitat, i d'un pòrtic elevador de 200 tn.

Altres tallers:

Existeixen petits tallers de mecànica, d'electrònica – electricitat i de pintura, localitzats en diferents punts del port, preferentment al moll de llevant. Tots aquests tallers estan dedicats a la reparació i/o manteniment de vaixells, i alguns disposen de maquinària per moure les barques.

5.4. Altres activitats.**Creuers turístics:**

Al port d'Arenys opera una embarcació de creuers turístics per 20 places amb una activitat aproximada de 2830 passatgers a l'any. Està destinada a fer visites interiors del port per a grups organitzats. Aquesta embarcació ataca a la zona pròxima a



l'estàtua del mar. Aquest punt d'embarcament presenta un calat reduït i no el fa adequat per embarcacions grans. Altres creuers turístics costaners atraquen a la dàrsena pesquera, però no poden embarcar passatge degut a que, actualment, no existeix cap punt d'embarcament adequat (a la dàrsena pesquera no es pot embarcar passatge per ser incompatible amb l'activitat i funcionalitat de la dàrsena). Per l'embarcament del passatge d'aquestes embarcacions es preveu l'adequació d'una zona al contrari a tal efecte.

Indústria conservació de peix:

Salsalo SA s'ubica en una nau industrial situada al passeig de circumval·lació del port. La matèria primera (sípia i calamar principalment, però també, encara que en menor proporció, gambes, llagostins, lluç, etc.) es compra al port d'Arenys i a d'altres ports propers, i a les seves instal·lacions es realitzen principalment les operacions de neteja, manufactura i congelació de les espècies. Per portar a terme aquests processos disposa d'una fàbrica de gel i d'una cambra de congelació. Aquestes instal·lacions van ser autoritzades amb una concessió de 1.191 m² de terra del 26/05/1966 fins al 2018. La cambra de gel té una capacitat d'emmagatzematge de 1.855 m³.

Comerç a l'engròs de crustacis:

Al moll de llevant, entre dos tallers de la indústria naval, hi ha una concessió atorgada per l'antic Ministeri de Comerç de 2.400 m² del 29/03/1961 fins al 2018 per una cetària de RALPI, SA. Aquest viver actua com a centre de distribució, és a dir, compra les llagostes a l'engròs i les distribueix. L'aigua és aigua de mar i les piscines estan a nivell del mar per facilitar l'entrada i la sortida d'aigua.

Restauració:

RESTAURACIÓ				
Nom	Edificació	Superfície planta	Plant.	SET
Pòsit de Pescadors	ED-BAREU-02	237,0 m ²	PB+2	718,0 m ²
Portinyol	ED-PORTINYOL-04 i 06	504,0 m ²	PB	1032,0 m ²
La Llotja	ED-CONTRADIC-03	219,0 m ²	PB+1	438,0 m ²
Bar del port	ED-BAREU-03	121,0 m ²	PB	121,0 m ²
Mar d'Arenys (antic can Martínez)	ED-BAREU-05	252,0 m ²	PB	252,0 m ²

Edificis oficials:

EDIFICIS OFICIALS				
Nom	Edificació	Superfície planta	Plant.	SET
Institut Social de la Marina	ED-BAREU-01	462,0 m ²	PB+2	1.139,0 m ²
Oficines de Ports de la Generalitat	ED-PORTINYOL-05	130,0 m ²	PB	130,0 m ²
Capitania Marítima	ED-RIBERA-01	29,0 m ²	PB+1	38,0 m ²
Creu Roja	Mòduls desmuntables	625,0 m ²		



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

5.5. Concessions actuals.

Concessions actuals ordenades per data de fi de concessió.

Expedient		Data fi	Sup. TERRA	Sup. AIGUA
C01BC07054	SANTAREN VERDURA, SL		41.34	0.0
C01BC07055	USP DIVING CENTER, SL		0.0	0.0
C01BA07057	CLUB PESCA MAR SPORT	30-06-2012	1994.0	472.0
C01BC07053	MARTINEZ CUENCA, Andreu	18-07-2012	32.0	0.0
C01BA09060	PETROMIRALLES S.L.	22-07-2012	0.0	0.0
C01BA10B02	DRASSANES D'ARENYS, SA	01-10-2012	2710.94	0.0
C01BA10062	ABAD MARCUELLO, JOAN ANTONI	03-05-2013	49.2	0.0
C01BE10056	COMSA APARCAMIENTOS SL	31-12-2013	2956.0	0.0
C01BC09059	ANDREU I RAMON ASSOCIATS, S.L.	13-05-2014	3.6	0.0
C01BE94049	CONF. PESC. "SAN TELMO"	25-07-2014	0.0	0.0
C01BE94050	CONF. PESC. "SAN TELMO"	25-07-2014	326.0	0.0
C01BA11065	MEDIR MONTAL, Joan	28-08-2014	60.0	0.0
C01BA11064	SABIO USERO, ADELA	31-08-2014	100.0	0.0
C01BA11063	VALLBONA ALCÀNTARA, Joan M.	04-09-2014	100.0	0.0
C01BA11066	PENYA APA ANEM-HI	17-11-2014	6.0	0.0
C01BC11014	CONF. PESC. "SAN TELMO"	01-01-2016	575.02	0.0
C01BC01028	AJUNTAMENT D'ARENYS DE MAR	19-04-2016	0.21	0.0
C01BC11036	CASA 16, SL	04-11-2016	0.0	0.0
C01BC11035	ALBERT RIGAU, TATIANA	04-11-2016	0.0	0.0
C01BC11040	MAR BLAU NOU, SL	03-12-2016	0.0	0.0
C01BC11034	RONDEAU TAPIAS, MAX	21-12-2016	0.0	0.0
C01BC11037	ROMUFAMI, SL	01-01-2017	0.0	0.0
C01BC11038	CLUB PESCA MAR SPORT	11-01-2017	0.0	0.0
C01BC12067	NIULIRA CENTRAL, S.L.U.	03-02-2017	0.0	0.0
C01BC01230	CLUB NÀUTIC ARENYS	17-02-2017	0.0	0.0
C01BC68010	CONF. PESC. "SAN TELMO"	28-07-2018	211.12	0.0
C01BC61004	RESTAURANT PÒSIT PESCADORS SA	28-07-2018	1020.66	0.0
C01BC61006	RALPI S.L.	28-07-2018	669.7	0.0
C01BC66008	SOLSALO S.L.	28-07-2018	1191.0	0.0
C01BC00027	CLUB NÀUTIC ARENYS	29-07-2018	15883.01	33070.98
C01BC62005	MAR BLAU NOU, SL	29-07-2018	505.88	0.0
C01BC09021	GAS NATURAL DISTRI. SDG, SA	31-07-2018	168.81	0.0
C01BC11011	REPSOL CIAL DE PROD.PETROLIFERS	27-06-2019	252.0	0.0
C01BC11001	PUNT D'AMURA SCCL	06-05-2021	102.0	0.0
C01BE02041	TELEFONICA TELECOM. PÚBLICAS, SA	19-05-2025	2.0	0.0
C01BC05051	BAR DEL PUERTO ARENYS, SL	27-05-2026	258.0	0.0
C01BE06052	CONF. PESC. "SAN TELMO"	25-07-2026	458.62	0.0
C01BC00026	DRASSANES DALMAU, SA	10-07-2030	1572.0	1920.32
C01BC02044	VARADOR 2000, SA	01-11-2032	6570.65	980.6



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

6. PORT I CIUTAT

Dades socioeconòmiques:

Arenys de Mar té una població de 14.863 habitants (2011), i una població estacional que incrementa un 19'19%. El creixement de la població d'Arenys de Mar ha estat en els darrers anys un dels més baixos del Maresme, amb increments anuals mitjos de l'1,9% des del 1998. La xifra d'habitants a la qual s'ha previst arribar al 2015 és de 15.513, amb un parc d'habitatges de 10.244 (76,6% principals i un 23,4% els secundaris, quan abans eren el 38%). Un 19% de la població té 65 anys o més. En els darrers anys, la quantitat de naixements d'arenenyencs ha estat menor que el nombre de defuncions; aquest fet s'ha vist compensat per la gent nou vinguda per canvi de residència. Tot i així, el percentatge de nascuts en el mateix municipi (32,75%) continua sent força elevat si el comparem amb altres municipis.

L'economia i els llocs de treball d'Arenys de Mar es concentren en el sector serveis (un 66% de la producció econòmica en què hi treballa un 60% de la població). Destaca la importància del sector primari al municipi, a causa de la rellevant activitat pesquera. La meitat dels arenenyencs ocupats treballa fora del municipi, per la manca d'oferta de llocs de treball a dins. L'atur a Arenys de Mar és baix i tendeix a disminuir (5,8%). Els sectors de la població més desocupats són les dones i els habitants majors de 40 anys. El municipi compta amb dos polígons industrials escassament ocupats; la major part d'activitats industrials (tallers de confecció tèxtil, magatzems i fusteries) es troben dins el casc urbà. Tot i que l'economia d'Arenys de Mar es concentra en el sector serveis, tres indústries de les 92 existents Aretex, SA (Condor), Adisa-Gradomar SA i Comercial Flexico SA representen el 51% dels llocs de treball oferts pel sector industrial del municipi. La última d'aquestes, Flexico, dedicada al mobiliari de plàstic, requereix el trasllat a un polígon per tal d'alliberar el front costaner que ocupa.

Pel que fa a l'agricultura, una part important dels camps de conreu i d'hivernacles han estat abandonats per diverses causes com són la divisió d'explotacions per l'autopista, el creixement de les urbanitzacions i la falta de relleu generacional. La pesca ha estat, històricament, vinculada a l'economia del municipi. Actualment l'activitat econòmica principal d'Arenys de Mar es concentra en el sector serveis, un 60% de la població s'hi dedica. Tot i així el sector pesquer segueix tenint un pes important i destaca en comparació a altres poblacions. El port pesquer manté un pes específic en l'economia local. Ocupa el 3,4% de la població enfront del 0,3% de la resta del Maresme.

La nàutica d'esbarjo, les activitats de drassanes i de serveis a les embarcacions, les activitats turístiques i de restauració són altres activitats portuàries amb un important pes a l'economia del municipi. El Port d'Arenys compta amb activitats pesqueres, industrials, comercials, de lleure i esportives.

El turisme:

L'oferta d'equipaments turístics, és avui dia quasi inexistent. Dels 20 hotels familiars que havien arribat a existir no en queda cap. Amb tot, es manté una certa base turística centrada en la zona del port. L'Ajuntament vol donar un impuls a les activitats de lleure i comercials, totes integrant-les en la ciutat.



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Mediambient:

El terme, té set hàbitats d'interès comunitari, tres terrestres i quatre en zona d'influència marítima d'acord amb la identificació feta pel Departament de Medi Ambient de la Generalitat, entre els que destaquen els alguers de posidònia.

L'Ajuntament es planteja definir quatre corredors biològics que relliguin el mar i la muntanya. El primer comença al penya-segat on es troba la Torre dels Encantats i la Riera de Canyadell, tot resseguint el limit amb Caldes d'Estrac; el segon, comença en el promontori de Les Viles; el tercer, ressegueix el rial de la Serp; i, el quart, el de Valldemaria, en el limit amb Canet.

El sistema de drenatge i col·lectors existents s'han mostrat clarament insuficients per absorbir satisfactòriament l'aigua. La pavimentació de camins adjacents als rials també incrementa la força erosiva de l'aigua. Segons l'ACA, els rials de Sa Clavella i del Bareu presenten un alt risc mentre el de Canelies té un perill mig per avingudes. La Riera d'Arenys i els diversos rials es veuen afectats per la circulació de vehicles, per l'abocament de deixalles al marge, per cobriments i pel pas de l'autopista, la N-II i la via del tren que disminueixen l'àrea de desguàs. Actualment s'està executant un projecte per restaurar la vegetació pròpia dels rials del Sapí del Bareu i de la Serp.

**La continuïtat longitudinal del front marítim:**

L'espai costaner és una unitat paisatgística de la qual el port en forma part. Conté un alt valor d'ús en l'actual societat del lleure que cal compaginar amb la preservació dels seus valors naturals. L'accessibilitat a les platges i el passeig a la vora del mar i per tant la continuïtat longitudinal són condicions que han d'assegurar els valors esmentats anteriorment. En relació al front marítim, s'està treballant en els següents estudis:

- Actualment està en redacció un projecte de camí de ronda a la platja de la Musclera, així com un projecte per l'estabilització de les platges, que permetrà la millora del front marítim a ponent.
- Sobre la passarel·la per sobre de la riera que connecti la costa de ponent amb el port (la zona de servei acaba a l'eix de la riera) per donar continuïtat al vianant i connectar el port amb l'estació de ferrocarril.



- La millora del tram de el interior del port que enllaça la primera platja amb la platja del Cabaió, per potenciar els itineraris a peu d'accés a les principals àrees d'activitat.
- Projecte de tractament del front marítim i accessos a les platges de Caldes i Arenys.
- Projecte de recuperació mediambiental de la platja del Cabaió entre Arenys i Canet.



Vista del front marítim d'Arenys des del cementiri.

L'accessibilitat al front marítim:

La línia del ferrocarril i la carretera N-II suposen una barrera per accedir a la costa i ha calgut adaptar les obres de drenatge transversal per facilitar l'accés. Aquests accessos són els següents:

- Pas inferior de la riera d'Arenys per vehicles i vianants. No adaptat per persones amb la mobilitat reduïda, ja que la rampa del cantó urbà no disposa d'espai per a vianants.
- Pas inferior del rial del Bareu per a vianants no adaptat.
- Pont d'accés al port sense accessibilitat per a vianants.

L'obra de drenatge del rial de Canelies en el seu pas inferior de la N-II i del ferrocarril és utilitzada com a pas de persones sense estar preparada per aquesta funció.

El viari i la mobilitat:

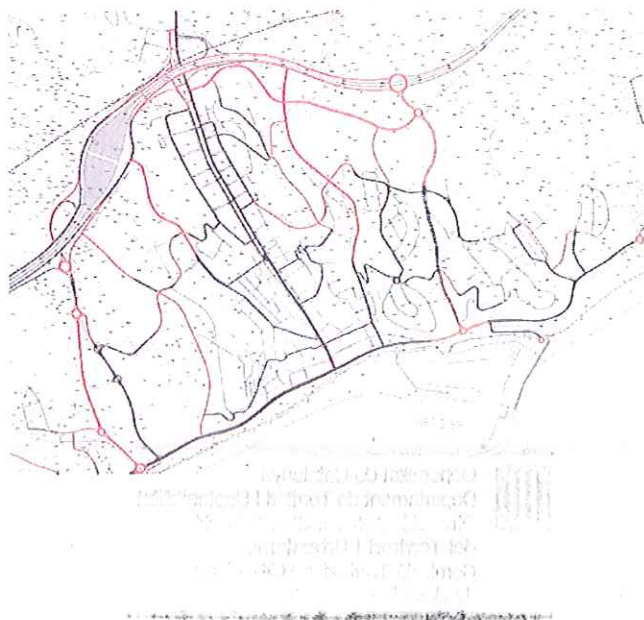
L'autopista C-32, la N-II i la via del tren són importants barreres territorials. L'autopista C-32 travessa camps de conreu i boscos d'Arenys de Mar reduint la connexió entre aquests espais naturals i els d'Arenys de Munt; la N-II i la via del tren dificulten la relació entre el nucli urbà, la platja i el port. Tanmateix, la N-II és actualment l'única via de lliure circulació que estructura el trànsit transversalment en el municipi.



Els principals problemes en relació a la mobilitat d'Arenys de Mar són: el trànsit del centre urbà, les poques connexions entre els sectors de ponent i de llevant i la manca d'aparcaments.

El Pla d'Ordenació Urbanística, aprovat inicialment, preveu abordar aquests problemes construint unes noves rambles per descongestionar el nucli urbà i comunicar millor les diferents parts del municipi, així com la creació de més aparcaments. No preveuen cap canvi en el Ferrocarril, en tot cas doblar la Via segons el PDI i el PITC., i definir mesures de permeabilització amb passos soterrats i altres.

La proposta de la xarxa viària del POUM inclou el desdoblament de l'Autopista C-32, amb previsió que absorbeixi el trànsit de la N-II i permetre la transformació d'aquesta en un vial urbà. També destaca la previsió de desenvolupar dos vials a manera de rondes que connectaran el front costaner amb l'eix de l'Autopista. Aquests se situen el l'eix de la Valldegata i el del rial de Canelies o Avinguda de Catalunya.



El desdoblament de la línia de ferrocarril entre Arenys i Blanes (amb mesures d'integració urbana de la línia ferroviària), el desplaçament de la N-II al corredor de la C-32 i la transformació de la N-II amb una "nova N-II", més urbana i cívica són actuacions programades pel Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya PITC 2006-2026.

El transport col·lectiu d'Arenys compta amb tres línies d'autobús diürn i una de nocturn amb les següents parades: Arenys de Mar- Arenys de Munt- Sant Iscle de Vallalta, Arenys de Mar- Arenys de Munt- Vallgorguina- Sant Celoni (amb una parada al port en temporada d'estiu), Barcelona- Arenys de Mar- Calella- Blanes- Tordera- Maçanet i nocturn Barcelona- Arenys de Mar- Pineda.

L'estació de ferrocarril se situa en el front marítim amb la línia C-1 Aeroport- l'Hospitalet- Mataró- Arenys de Mar- Maçanet.

7. DIAGNOSI

7.1. Activitat pesquera

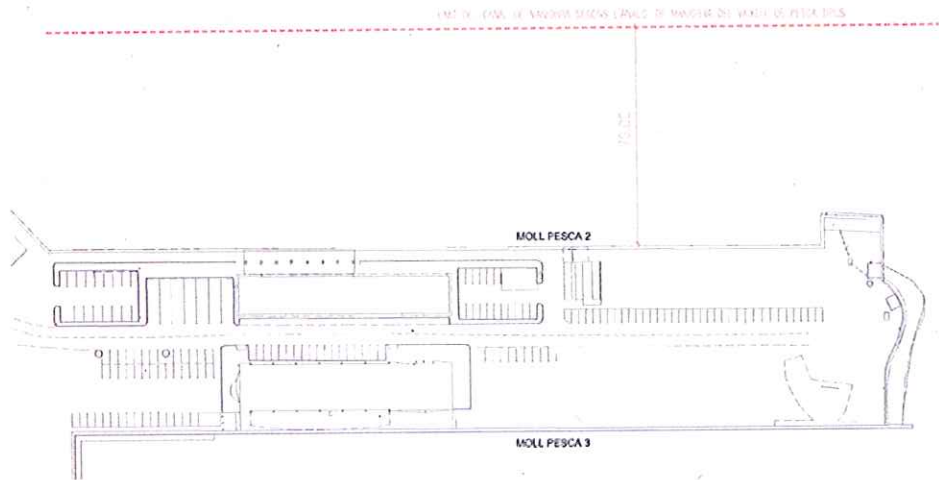
La superfície i equipaments es consideren suficients per l'activitat actual. La dàrsena pesquera disposa d'espai de terra per poder desenvolupar i modernitzar les seves instal·lacions. En aquest sentit cal millorar les instal·lacions d'emmagatzematge de caixes, d'estris i de xarxes de pesca, així com la fàbrica de gel. Es recomana agrupar tots els usos pesquers a la seva dàrsena, fet que podria alliberar espai per ordenar altres activitats a l'esplanada del Tenyidor al moll de Ribera. Tal com s'explica en el capítol de descripció de l'ordenació proposada, es preveu destinar l'esplanada a usos polivalents i valoritzar, com a museu viu d'activitats tradicionals del port, l'ús actual de reparació artesanal de xarxes mentre es duguin a terme.

Les obres de construcció d'un martell al final dels segon contradic han reduït considerablement l'agitació existent entre el primer i segon contradic. Aquest fet i la instal·lació d'unes palanques han premés l'agrupació de les embarcacions de les arts menors i un millor aprofitament del mirall d'aigua guanyat amb el segon contradic. La superfície de mirall d'aigua de la dàrsena és de 2,7 Ha.

La testa del segon contradic el moll no és operatiu degut a l'existència d'una escullera. Construir un moll de baixa reflexió en substitució de l'actual podria permetre la concentració dels moll d'espera de subministres en un únic moll, a la vegada que alliberaria de l'ordre de 80 ml de moll per a usos pesquers i es guanyaria un bon espai per a la construcció d'un edifici de serveis de la pesca.

Cal preservar la situació actual de la dàrsena, independitzada dels fluxos de les activitats d'esbarjo i d'aquesta manera assegurar que les maniobres de càrrega i descàrrega i altres es realitzin amb les condicions laborals adequades. L'"anàlisi de maniobra del vaixell de pesca tipus" realitzat per la Universitat Politècnica de Catalunya per encàrrec de Ports de la Generalitat amb data de maig del 2006, defineix el límit del canal de maniobra per a les embarcacions de pesca a 70m del cantell del moll de pesca 2. Aquest límit és, en conseqüència, l'espai que requereix l'activitat pesquera i el límit de la possible ampliació de la dàrsena esportiva.





En conclusió segons les previsions del Pla de Ports de Catalunya es pot preveure que el nombre d'embarcacions pesqueres i el seus desplaçaments no creixerà, es mantindrà, o presentarà una lleugera tendència a la baixa degut a la modernització de la flota. Tanmateix, per consolidar el sector pesquer, cal modernitzar les seves instal·lacions i preveure espais de serveis.

7.2. Activitat esportiva

Segons el Pla de Ports de Catalunya de l'estudi de l'evolució de l'activitat esportiva a Catalunya s'extrauen les següents qüestions:

- Es promou una política portuària de millorar l'aprofitament dels ports existents i les seves instal·lacions per tal de cobrir una major demanda de serveis.
- Els serveis i equipaments de les noves instal·lacions esportives estan orientats a un públic més divers i amb un ampli ventall d'embarcacions.
- La composició de l'estructura dels amarradors és també diferent i augmenten molt les proporcions dels amarradors mitjanes (de 8 a 12m), mentre que disminueixen les d'eslores petites i es produeix un augment moderat de la proporció d'amarradors de grandària gran (especialment majors de 15m).

Existeix un creixement continuat en el conjunt de Catalunya, sostingut per la construcció i ampliació de diferents ports. Es pot considerar que la demanda és superior a les possibilitats de resposta del litoral català segons el Pla de Ports de Catalunya.

L'oferta d'amarradors esportiu d'Arenys es pot millorar amb la redistribució de la palanques actuals. Cal assegurar un canal de navegació suficient per les embarcacions pesqueres. Cal potenciar la creació de marines seques que permetin la sortida de l'aigua de les embarcacions de 7m. Respecte a les embarcacions grans, cal remarcar que Arenys ofereix un gran nombre d'amarradors per embarcacions entre 15 i 20m.

La superfície de terra d'ús esportiu és ocupada per usos aliens a l'activitat de la nàutica d'esbarjo que podrien ser traslladats a altres àmbits. Es creu que és necessari especialitzar la superfície del moll de ribera en serveis a les embarcacions esportives, com per exemple la instal·lació d'un major nombre de places d'hivernatge.

Falta potenciar la connexió per a vianants amb el nucli urbà d'Arenys de manera que es redueixi la demanda d'aparcament d'aquest sector. Cal millorar el contacte de les instal·lacions esportives amb l'espai lliure del port. També cal potenciar les activitats de la nàutica popular i de la vela lleugera amb la finalitat d'aproximar els equipaments portuaris al municipi.

El porxo existent al moll de ribera per l'hivernatge d'embarcacions és un bon exemple d'edificació transparent que permet, a qui passeja, no perdre el contacte amb el mar i les activitats portuàries.

L'edifici de la seu social del CNAM presenta una relació amb el viari difícil de resoldre. Falta secció viària pel pas de vianants i la rasant del carrer queda per sobre de la planta baixa. Cal preveure en el futur una millora de l'edificació de la seu social que permeti un pas adequat per vehicles i vianants a l'alçada del puig Calvari. L'aparcament del sector es realitza en espais a primera línia de mar que podrien destinar-se a altres usos propis del sector.

7.3. Activitat de la zona tècnica

L'activitat de la zona de drassanes és la més important dels ports catalans després del port de Barcelona i de Tarragona. Cal mantenir i millorar les instal·lacions de la zona tècnica. Tanmateix la demanda de noves i més diverses activitats al port d'Arenys recomana una concentració d'aquestes activitats al moll adossat del dic de recer. Amb aquesta estratègia es permet el desenvolupament en el moll de ribera de les activitats esportives, dels equipaments del lleure i de la cultura i dels usos terciaris de serveis relacionats amb el turisme.

L'activitat de drassanes es pot mantenir i ampliar, ja que pocs ports catalans disposen de les infraestructures d'Arenys. Seguint el criteri de concentració dels sectors, convé concentrar les seves activitats al dic de llevant.

Les edificacions i instal·lacions en general tenen més de 25 anys i cal modernitzar-les. Falta superfície de terra pel desenvolupament de les activitats pròpies, que cal guanyar a l'aigua. Per tal de minimitzar el impacte visual que poden suposar les naus es plantegen diferents alternatives, ampliant el primer tram del moll de llevant. Caldrà preveure cubetes de retenció per les activitats susceptibles d'aportar aigües brutes al mar. Tota la zona de llevant disposa de clavegueram de succió. A l'extrem del vial de distribució del dic d'abric falta un espai adequat per la maniobra de grans vehicles.

7.4. Altres activitats

En general les activitats no incloses en les tres principals són compatibles amb els usos portuaris. Tot i així cal esmentar que les instal·lacions i edificacions són antigues i s'han de modernitzar. En referència a la restauració existeix una gran dispersió de les edificacions i una arbitrariedad formal en les ocupacions de les terrasses que caldria ordenar. Tot i així aquesta activitat és complementària amb els usos turístics.

7.5. Port i ciutat

En referència a la integració port i ciutat, cal desenvolupar el passeig marítim en la seva connexió a ponent i el seu pas per el interior del port fins a arribar a les platges de llevant.



Relacionat amb el viari cal potenciar els recorreguts a peu i en bicicleta i buscar estratègies de pacificació del trànsit rodat. Cal definir les mesures i actuacions necessàries per tal de potenciar pautes de mobilitat caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles.

La Riera d'Arenys és l'eix urbà fonamental del municipi. Connecta els dos Arenys amb la carretera general i més recentment és la porta d'accés a l'autopista C-32. Aquest eix, a més de suportar l'estructura viària, dóna suport a l'activitat comercial i a les activitats urbanes bàsiques.

El desenvolupament dels laterals de l'autopista i la creació de la corona prevista en el planejament (Valdegata- Av. Catalunya) ha de permetre la transformació del caràcter de la carretera Nacional II per convertir-la en un eix cívic i front marítim de connexió entre les poblacions del Maresme. Totes aquestes actuacions s'emmarquen fora de la zona de servei del port i no són objecte d'aquest pla.

El port es connecta a l'eix de la riera amb un pas inferior de gàlib reduït que permet l'accés a l'aparcament de la Primera Platja. La proximitat d'aquest aparcament al centre urbà fa que també es faci servir pels viatges generats per l'activitat urbana.

Cal solucionar els problemes d'accessibilitat per vianants i la continuïtat del passeig marítim. S'han instal·lat esqueses d'ase per regular la velocitat del trànsit interior, cal continuar en aquesta direcció i definir mesures que assegurin una major pacificació del trànsit portuari i la potenciació dels recorreguts a peu o en bicicleta.

La rotonda de l'estàtua del mar i la de la rampa d'accés presenten una ordenació dels trànsit millorable, cal donar preferència als vehicles que circulen al interior del giratori.

L'amplada mitja dels principals és de 7m, convé reduir la seva amplada a 6m per reduir les velocitats i traspasar secció viària a les voreres.

8. OBJECTIUS DE L'ORDENACIÓ

A més a més dels objectius sectorials definits anteriorment, el present Pla Especial defineix uns objectius específics d'ordenació en base a l'anàlisi de les necessitats actuals i futures descrites en la diagnosi, que es resumeixen en els següents punts:

- a) Agrupar al màxim les activitats homogènies i resoldre les discontinuïtats actuals.
- b) Definir un marc adequat per la progressiva substitució de les edificacions actuals més antigues. Modernitzar i ampliar les instal·lacions portuàries.
- c) Millorar la relació port i ciutat, en especial definir les actuacions que assegurin un passeig marítim adequat sense interferències negatives amb l'activitat portuària. Assegurar la continuïtat del passeig de ponent a llevant.



- d) Millorar la mobilitat. Dotar el port de les places d'aparcament que generi la pròpia activitat. Potenciar els desplaçaments a peu com a mesura per reduir la pressió de la demanda d'aparcament en el port. Adaptació a les persones de mobilitat reduïda.
- e) Reordenar la dàrsena pesquera, garantir i millorar la seva funcionalitat, ajustar la relació entre l'activitat i els molls disponibles a fi i efecte d'aconseguir un millor aprofitament de la infraestructura existent pel desenvolupament dels serveis. Preveure mesures que afavoreixin el desenvolupament de l'activitat pesquera.
- f) Ampliar les instal·lacions portuàries esportives, d'acord amb els criteris sectorials i ambientals que pertocuin, de manera que s'asseguri un desenvolupament de l'activitat nàutica. Diversificar l'estructura dels amarradors en eslores.
- g) Dotar al port dels serveis i instal·lacions complementàries pel manteniment i reparació d'embarcacions, zona d'hivernada, i consolidar la tradicional indústria de drassanes arenyenca.
- h) Desenvolupar l'activitat turística en paral·lel a la resta d'activitats, definir el desenvolupament d'aquesta activitat en coherència amb l'activitat portuària i amb una adequada integració en la xarxa d'espais públics del nucli urbà i del port.
- i) Assegurar una xarxa de serveis amb capacitat per a tots els usuaris i d'acord amb la previsió d'infraestructures.

9. COHERÈNCIA AMB EL PLA DE PORTS

Els ports de Catalunya s'ordenen de manera conjunta mitjançant el Pla de Ports de Catalunya 2006-2015. Aquest defineix el conjunt d'estratègies a desenvolupar pels ports catalans. En termes generals prioritza l'ampliació d'alguns ports i l'optimització de les seves infraestructures com a mesura per evitar la construcció de nous ports, i defineix el següent conjunt d'actuacions pel port d'Arenys.

Àmbit	Problema detectat	Actuacions proposades
Mesures ambientals	Afecció a la dinàmica litoral	Dragatges periòdics de transvasament en funció de les necessitats
	Necessitat de millora de les instal·lacions nàutiques	Obres de millora de les instal·lacions nàutiques
Explotació	Acumulació de sediment a la bocana	Dragatge de manteniment
	Necessitat de millora el servei de l'escar	Ampliació de l'escar
Infraestructura	Necessitat d'aprofitament del potencial turístic	Construcció d'una rampa d'accés pels creuers turístics i nàutica lleugera
	Necessitat de millora de la integració port i ciutat	Obres del passeig marítim i accés al port a la zona de ponent. Obres d'urbanització i aparcament

Moltes d'aquestes actuacions entren dins l'àmbit de la gestió portuària i d'altres dintre de la planificació urbanística. El Pla recull en els seus objectius i propostes els criteris generals definits i els específics d'Arenys, de la següent manera:

Construcció de l'espigó de la riera de ponent: Actuació ~~tinguda en compte en el Pla Especial però no programada~~ ja que se situa fora de l'àmbit de la Zona de Servei i per tant de l'àmbit de l'Administració de l'Entorn i el Pla Especial. ~~El Pla Especial~~ ~~no~~ ~~previs~~ la construcció d'un



Generalitat de Catalunya
Departament de Medi Ambient i Territori
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

espigó al marge dret de la riera per estabilitzar la platja adossada a ponent. El tràmit pel desenvolupament de l'espigó s'inscriu en el marc de la Llei de Costes fora de l'àmbit del present Pla Especial.

Necessitat de millora de les instal·lacions nàutiques: El Pla defineix un conjunt de millores tant de les instal·lacions de terra com d'aigua en aquest sentit.

Dragatge de manteniment: Forma part de la gestió del port. El Pla no defineix cap actuació en aquest sentit tot i que recull la problemàtica de l'aterrament de la bocana. El informe ambiental recull un seguit de mesures correctores i recomanacions per aquesta actuació.

Ampliació de l'escar: El Pla incrementa la superfície de l'escar en 7319 m².

Obres del passeig marítim i accés al port a la zona de ponent. Obres d'urbanització i aparcament: El Pla preveu l'ordenació de l'entorn de la Primera Platja en aquest sentit.

Construcció d'una rampa d'accés per a creuers turístics i nàutica lleugera: El Pla preveu la construcció d'una rampa per aquest destí adossada al contradic.

Dragatges periòdics de transvasament segons les necessitats: Aquesta actuació correctora dels afectes actuals del port sobre la dinàmica sedimentària, forma part de les actuacions del **Pla de Dragatges de Catalunya**. El Pla, per no modificar la geometria exterior del port, no incorpora cap mesura en aquest sentit. S'estima que la valoració dels efectes dels dragatges de transvasaments correspon als estudis d'impacte ambiental corresponents als projectes d'execució del Pla de Dragatges.

Com a conclusió s'estima que el Pla Especial és coherent amb el Pla de Ports de Catalunya 2006-2015.

10. ANÀLISI D'ALTERNATIVES

S'han analitzat diverses alternatives per assolir els objectius exposats. Tal com es defineix en l'annex corresponent no s'han pogut definir alternatives per les estratègies generals Si, en canvi, es defineixen alternatives locals. Aquest fet es degut, en part, a la necessitat de respectar en un cert grau les preexistències d'un dels ports més antics de Catalunya, de manera que les millores es puguin desenvolupar sense comprometre la funcionalitat del port i per tant la seva viabilitat. En conseqüència únicament s'han establert alternatives (que es detallen a l'annex núm. 3) en els següents àmbits:

Ordenació de la Primera Platja

Com a alternativa a la que es proposa al Pla, s'ha valorat la possibilitat d'agrupar l'aparcament al interior i agrupar la zona verda a la banda costanera. Aquesta disposició permetria definir una gran franja verda entre el passeig i l'aparcament. Planteja el problema de l'afecció a l'espai triangular existent que està molt consolidat.



Ordenació del moll de ribera entre l'estàtua del mar i el Calvari.

Com a alternativa a la que es proposa en el Pla, s'ha valorat la possibilitat de situar la franja d'aparcament reservat a la banda del ferrocarril. L'accés en aquest aparcament es realitzaria directament des del vial, fet que plantejaria problemes de regulació del mateix.

Ordenació de l'edificació

Les alternatives plantejades se situen en la zona tècnica. El Pla recull aquella alternativa que permet minimitzar el impacte paisatgístic dels volums edificats.

Ordenació de l'àrea tècnica

En base a les al·legacions presentades per Drassanes d'Arenys SA i pel Club Nàutic respecte al cobriment de l'espai conegut com la Sibèria del dic de recer, s'han valorat diferents alternatives per tal de mantenir aquest espai com a aigua destinada al sector esportiu i valorar una ampliació del primer tram del moll de llevant, per tal d'encabir un àrea tècnica, d'acord amb les necessitats plantejades.

11. PROPOSTES D'ORDENACIÓ DEL PORT

11.1. Zona pesquera i canal de navegació

El Pla preveu la millora i ampliació de les infraestructures pesqueres amb el increment del sostre necessari per garantir la funcionalitat de la dàrsena. D'acord amb l'estudi del Centre de logística i serveis marítims de la UPC, es defineix l'amplada mínima del canal de navegació en 55m i 15m d'amarrament per la pesca mesurat des del cantell del moll pesquer, l'ampliació dels amarratges de la dàrsena esportiva es pot fer fins al lindar del canal de navegació.

D'altra banda i en resposta a les al·legacions del Club Nàutic i de la Confraria es van col·locar unes boies indicadores d'aquest límit del canal, sense que s'hagin enregistrat incidents. Per a millorar la seguretat de la navegació es va proposar d'acord amb una reunió entre CELSEM, Confraria i Ports de la Generalitat adoptar les següents mesures en relació a:

- Ordenar els amarraments d'aquesta zona en 2 andanes i disposar d'un canal de 55m
- Disposar d'una zona de revirada al final de 72m de diàmetre, equivalent a 3 eslores.
- Millores en la maniobrabilitat de la pesca. L'actuació consisteix en col·locar un tren de fondeig a la punta, abans de l'estació de subministrament de combustible, per tal de poder amarrar en cas que el temporal impedisís l'entrada.
- Reserva d'espai d'amarratge polivalent no assignat a cap ús concret. A la zona de l'estàtua del mar i pròxim a l'equipament turístic-cultural es reserva una zona d'amarratge no assignada a cap ús concret

11.2. Contradic

Reordenació de les palanques de la nàutica esportiva. Una vegada definits els requeriments de maniobrabilitat es proposa la reordenació de les palanques tal com es defineix en el capítol d'amarradors.

11.3. Mirall d'aigua nàutica esportiva

Reordenació de les palanques de la nàutica esportiva. Una vegada definits els requeriments de maniobrabilitat es proposa la reordenació de les palanques tal com es defineix en el capítol d'amarradors.

11.4. Dàrsena de la Sibèria

Atesa la singularitat de la dàrsena de la Sibèria, es destina l'espai a embarcacions esportives, tant siguin d'ús particular com a professional. L'actuació prevista és la reparació, substitució i adequació de la infraestructura i superestructura marítima, així com la millora de les tanques i els elements d'urbanització.

11.5. Moll de llevant

El moll de llevant acull les activitats de reparació i manteniment d'embarcacions de la zona tècnica. Es preveu millorar i incrementar les infraestructures destinades a aquests usos, mitjançant el increment de la superfície de terra i d'aigua disponible, a més d'oferir més espais tancats. En aquest sentit es proposa aprofitar les últimes alineacions del dic d'abric, com a moll d'espera, per a l'acolliment de grans eslores associat a l'àrea de manteniment i reparacions. Es preveuen altres àrees per l'amarrament d'embarcacions en espera.

- Construcció d'un martell a la bocana
- Moll d'espera martell
- Moll d'espera central
- Nou moll adossat
- Ampliació de la superfície de terra al sector adossat a la Sibèria
- Millora de la maniobrabilitat de grans vehicles. Es proposa una millora en la vialitat del dic de recer consistent en dotar al final del vial d'un espai de maniobra suficient tant per turismes com per grans vehicles de la concessió Varador 2000. L'estat actual de les edificacions impedeix l'eixamplament suficient i és per això que s'endarrereix l'alineació de les edificacions.
- Ampliació de l'edifici del rafal existent amb un total de 950m². Aquesta ampliació té un ús previst de marina seca o hivernatge o desenvolupament de productes portuaris.
- Possibilitat de construir petits magatzems adossats al dic i altres locals a la línia de moll.
- Previsió d'instal·lar un cobert per a la recollida selectiva de residus per a cada àrea d'activitat.
- Al canvi d'alineació del dic de llevant es conserva l'espai de maniobra existent i es substitueix part de l'aparcament per una nau per a tallers. El vial actual es redueix de 7 a 6m d'amplada com a mesura per a la reducció de la velocitat. L'aparcament existent es regula i es redueix.

11.6. Moll de ribera

Al llarg del moll de ribera entre la zona del Portinyol i l'estàtua del mar es proposen les següents actuacions:

- Creació d'un passeig de ribera entre el Calvari i l'estàtua de mar i ampliació de l'aparcament de la nàutica esportiva.
- Millora dels accessos a l'entorn de Sant Elm. S'inclou la millora dels accessos al mirador de l'ermita de Sant Elm com a ruta paral·lela al passeig mentre no es desenvolupin les noves edificacions del moll de ribera que han de permetre un pas adequat per la corba del puig Calvari. Aquesta actuació busca valoritzar l'entorn de l'ermita a més de millorar la

circulació de vianants per darrere de Mont Calvari. Es tracta de construir una rampa esglaonada i millorar les escales actuals.

- Ampliació de la vorera de la corba del Millora del Calvari. D'altra banda es proposa un increment de l'edificabilitat a la zona del Calvari (zona nàutica esportiva) per potenciar la substitució de l'edificació existent en una més endarrerida.
- Nou equipament turístic i cultural Entre la zona pesquera i l'estàtua del mar s'hi preveu l'emplaçament d'un equipament turístic i cultural relacionat amb el mar.
- Remodelació del Tenyidor La transformació del Tenyidor consisteix en obrir aquest espai a un ús polivalent fent-lo compatible amb l'estesa de xarxes actual. Aquesta obertura consisteix en una adequació de la urbanització en la que es conservarà la tina del tenyidor pel seu valor patrimonial. L'edifici que la conté no queda inclòs en aquesta protecció.
- Ampliació de les instal·lacions de la Creu Roja. La Creu Roja manté l'emplaçament actual i se li assigna un increment de l'edificabilitat amb una alçada màxima de 6m i una ocupació de 225m² amb un sostre edificable de 450m²
- Millora dels itineraris de vianants. Actuació consistent en la reducció del vial de 7 a 6m, l'ampliació de la vorera i la plantació d'alineacions d'arbres. Es tracta de crear un passeig que vagi de la Primera Platja a la plata del Cabaió.

11.7. Portinyol

Atès el caràcter de porta al port i a la platja del Cabaió de la zona del Portinyol s'hi proposa la potenciació del usos terciaris i la millora de l'espai públic. Això s'assoleix mitjançant la transformació de l'àrea de Drassanes d'Arenys SA i amb les següents actuacions:

- Construcció d'una rotonda i la millora del traçat de l'accés a la platja del Cabaió. Aquesta actuació consisteix a reurbanitzar l'espai públic del Portinyol per dotar-lo d'un caràcter de passeig i de porta a la platja del Cabaió.
- Revegetació dels marges del ferrocarril. Es tracta de millorar els espais verds situats entre l'accés del port i el ferrocarril mitjançant la plantació d'espècies de la Mediterrània occidental.
- Potenciació de l'activitat turística i de restauració. Fent front a aquest nou espai públic es proposa ampliar el sostre edificat per usos terciaris.

11.8. Molls Portinyol

Les propostes en aquesta àrea van encaminades en la potenciació de l'activitat de construcció d'embarcacions, de manera compatible amb els usos de lleure i terciaris que es desenvolupen a la zona del Portinyol. La transformació de l'àrea de drassanes proposada consisteix en una ampliació de 38m d'amplada per 120m de llargada del primer tram del moll de llevant. Amb això es planteja un sector terciari a capçalera, de costat amb les actuals instal·lacions de Mar Sport de 1934.10m² d'ocupació i unes oficines de 16x40m², tancant la façana del Portinyol. Al darrera es planteja una zona tècnica amb una nau alineada al dic de recer, a 10m, d'aquest, de 100x40m² i una alçada suficient per tal d'encabir un pont grua apte per a la construcció d'embarcacions de fins a 50m d'eslora. A continuació es preveu una esplanada de 3466m² amb una cubeta per a l'avarada d'embarcacions. A la seva façana de ponent es preveu una instal·lació de marina seca, a 4 alçades, per a 72 embarcacions, de 54x8m de prestatgeria i 10m d'amplada de moll. Aquesta actuació està vinculada a la fi de la concessió de les drassanes que és el 04/03/2010 (referència concessió: 1-B-002).

- Ampliació de l'esplanada. En l'actualitat el moll de Drassanes d'Arenys SA presenta una platja d'avarada irregular. Es proposa la seva millora amb la construcció d'una cubeta d'avarada i l'ampliació de la superfície de terra.



- Millora de la nau existent de drassanes. Ampliació de la nau existent amb els usos administratius i comercials situats a la façana del Portinyol.
- Nou centre terciari. Volum edificat adossat al lateral de la nau amb usos terciaris. Aquest volum podrà contenir l'accés a l'aparcament soterrat del Portinyol. Els usos terciaris hauran de respectar el límit d'espais comercials, que segons la L1/2009 no poden superar els 800m²
- Noves àrees d'hivernatge i marina seca. Al moll adossat de la primera alineació del dic de recer es preveu la creació de 72 amarradors de marina seca, amb un moll d'espera i de tretxa de 73ml.
- Moll d'espera drassanes. Es reserva un tram de moll pròxim a la cubeta del pòrtic elevador per les embarcacions en espera de les drassanes.

11.9. Primera platja

L'ordenació de la Primera platja conté les següents actuacions:

- Construcció d'una franja edificada adossada a la cara de ponent de l'espalller. Implica el desmuntatge de l'escullera existent a la primera alineació. A la segona alineació es preveu, sota la rasant del passeig, la construcció d'uns pallols de pesca. Es manté la resta del volum edificat.
- Construcció d'un passeig de vora, que connecti el futur camí de la Musclera i l'accés de la Riera d'Arenys amb el port.
- Fora de l'àmbit del present Pla es recomana la remodelació del pas inferior actual amb l'objectiu de prioritzar el pas de vianants i millorar-ne el caràcter urbà. Aquesta millora es podria assolir amb la transformació del vial en un únic carril d'accés de dos direccions regulades i ampliació de l'espai de vianants. Actuació vinculada i condicionada a l'ordenació urbana del final de la Riera d'Arenys.
- Millora del trànsit i la seguretat d'accés a l'aparcament del port mitjançant la construcció d'una rotonda. Remodelació de l'aparcament existent. Ampliació il·leta giratori i reducció dels carrils (de 2+2 a 1+1). Ampliació de l'espai de vianants i millora de la configuració de la intersecció. Plantació d'arbrat en aquelles voreres amb l'amplada suficient.
- Separació de l'aparcament i el passeig mitjançant la construcció d'un franja verda de transició, amb plantacions d'espècies de platja mediterrània. L'objectiu és separar l'aparcament del passeig.
- Soterrament de l'aparcament de la Primera Platja, a iniciativa privada, així com l'ordenació de l'esplanada superior a la coberta d'aquest mitjançant un Pla de Millora Urbana amb una edificabilitat del 15% per a usos terciaris que afavoreixin la integració del port i la ciutat com: restauració, comerç, turisme, usos culturals, etc.
- Ordenació dels jardins que voregen les edificacions del restaurant del Pòsit i de la seu social de la Marina.
- El reforç ja realitzat del rial del Bareu, en zona de sorra, té una longitud de 150m i una secció trapezoïdal de 6 m d'ample i 1,5 m d'alçada amb talús 1H:1V i del dic submergit de 60m. En cas que calgués fer espigons submergits caldrà la corresponent autorització ja que aquesta actuació surt de la zona de servei del port. Per a la tramitació d'aquest projectes caldrà tenir en compte la dinàmica litoral, terbolesa, flora i fauna marina, especialment la presència de posidònia i cimadocea.
- Construcció d'una rampa per a PMR en l'accés actual. Remodelació de la rasant dels jardins existents per fer-la paral·lela a la rasant de la calçada amb l'objectiu d'eliminar les escales existents.
- Construcció d'una plataforma d'accés a les edificacions adossades al dic de ponent. Construcció d'una rampa d'avarada per a la vela lleugera.
- Construcció d'un passeig sobre les edificacions futures adossat a l'actual passeig de ponent.

11.10. Mesures mediambientals

El present Pla Especial conté un informe de sostenibilitat ambiental a on es descriuen totes les mesures a adoptar en relació a la protecció del medi ambient. Aquestes queden incorporades en la Normativa.

Amb caràcter previ a l'aprovació dels projectes d'obres que afectin el fons marí i/o la platja, caldrà consultar al Departament de Cultura per tal que aquest estableixi, si s'escau, la necessitat de realitzar el corresponent estudi arqueològic per determinar si l'obra pot tenir o no afectació sobre el patrimoni arqueològic.

12. PARAMETRES RESULTANTS DE L'ORDENACIÓ

12.1. Qualificació i usos del sòl

Un dels objectius bàsics del Pla és efectuar una delimitació específica dels usos i dels serveis del port amb una zonificació, regular-los i definir-ne els paràmetres urbanístics. Els sòls o àrees qualificades com a sistemes corresponen als terrenys destinats a infraestructures de protecció marítima, espais de comunicació interior, aparcaments o altres elements o àrees d'ús comú. Es defineixen els següents sistemes:

- Sistema viari i d'espais lliure.
- Sistema d'aigua i navegació
- Sistema de defensa marítima i platges
- Sistema d'equipaments

Els sòls o àrees qualificades com a zones corresponen als terrenys destinats a usos concrets, sotmesos a un règim uniforme condicionat per l'ús característic sobre el seu àmbit particular. Es defineixen les següents zones:

- Zona Pesca
- Zona Esportiva
- Zona tècnica
- Zona terciària

La qualificació dels sistemes i les seves característiques es resumeixen de la següent manera:

Qualificació	Sup.	Edif.	Descripció	Usos admesos	Usos complementaris
Sistema Viari	49784		Espai reservat per a la xarxa viària de distribució entre les diferents zones del port, sigui de vehicles o de persones, inclòs els espais destinats a l'aparcament	Els espais inclosos en aquest sistema que no s'utilitzin com a vial de comunicació o aparcament només s'hi permetran els usos i activitats de caràcter públic i per vianants o d'enjardinament	Hivernada, aparcament, terrasses Instal·lacions desmuntables temporals. Construccions auxiliars dels serveis tècnics.
Espais lliures	7596		Són aquells espais de caràcter públic destinats a parcs i jardins	només s'hi permetran els usos i activitats de caràcter públic compatibles amb l'enjardinament	Usos temporals de caràcter cultural i de promoció del les activitats portuàries
Equipaments	3348		Són aquelles instal·lacions destinades a serveis públics	Serveis públics	Serveis auxiliars



Sistema de defensa marítima	53310	0	Les infraestructures marítimes destinades a protegir dels temporals marítimes els espais interiors del Port.	El pas per les infraestructures exposades regularment als efectes dels temporals marítimes serà sota la responsabilitat de les persones que hi accedeixin.	Instal·lacions temporals, varada d'embarcacions menors de 7m a la platja, equipaments i serveis desmuntables de platja.
Sistema d'aigua i navegació	87265	0	Àrees d'aigua de canals de navegació comuns a tots els usos	No assignats a un ús concret romandran lliures per a la navegació. No s'admetrà cap restricció a les maniobres d'embarcacions, exceptuant les limitacions imposades per les tasques de manteniment.	S'admeten instal·lacions temporals, amarradors de transeünts i altres sense determinar sempre que no afectin a la maniobrabilitat de les embarcacions.
Sistema d'equipaments	3.348	1.167	Espai de terra destinat a acollir un equipament comunitari cultural, docent, esportiu, assistencial, de serveis tècnics, turístic o qualsevol altra equipament que sigui d'interès públic o d'interès social.	Usos derivats de l'activitat generada per l'equipament.	Hivernada i aparcament. Construccions auxiliars dels serveis tècnics.

La qualificació de les zones i les seves característiques es resumeixen de la següent manera:

Qualificació		Sup.	Sostre Edif.	Descripció	Usos admesos	Usos complementaris
Zona Pesca (clau P)	Terra (clau t)	29.594	8744	Àrees de terra destinades a acollir les activitats derivades de la pesca: càrrega i descàrrega, estesa de xarxes, aparcament vehicles, i qualsevol operació pesquera.	Aparcament vehicles pesca, emmagatzematge d'útils en els espais assignats, aqüicultura, fàbrica de gel, manipulació del peix, llotja, oficines i qualsevol derivat de l'activitat pesquera.	Subministrament de carburants, restauració, manipulació i venda de peix al detall.
	Aigua (clau a)	27.603	0	Mirall d'aigua associat a la zona de pesca	Amarratge de les embarcacions de la flota pesquera.	Amarratge d'altres embarcacions, repostatge al moll d'espera de subministres.
Zona Esportiva (clau E)	Terra (clau t)	15.698,6	5.424	Àrees de terra destinades a acollir les activitats derivades de la nàutica esportiva	Hivernatge, avarada, aparcament vehicles navegants, lloguer d'embarcacions, reparació d'embarcacions i altres usos esportius.	Subministrament de carburants i usos comercials, de lleure, administratius, restauració i altres relacionats a la funció de serveis als navegants, gestió de residus, etc. A la dàrsena de la Sibèria,
	Aigua (clau a)	61.709	0	Mirall d'aigua associat a la zona esportiva	Amarratge de les embarcacions de lleure.	amarratge d'embarcacions professionals, d'empreses d'activitats nàutiques, transeünts i altres sense determinar.
Zona Tècnica (clau T)	Terra (clau t)	32.903	10.577	Espais destinats a la zona tècnica, drassanes, escar, treballs de reparació, manteniment i neteja d'embarcacions	Usos relacionats amb la reparació, manteniment i neteja d'embarcacions i dels seus elements i compostos. Maniobres de tret i hivernatge.	Amarratge d'embarcacions professionals, d'empreses d'activitats nàutiques, transeünts i altres sense determinar.
	Aigua (clau a)	10.692	0	Mirall d'aigua associat a la zona tècnica, professionals i empreses	Moll d'espera.	
Zona terciària (Clau G)	Terra (clau t)	17.777	15430+ 5582 sota rasant(*)	Espais del port destinats a les activitats turístiques, serveis comercial, activitats administratives i terciàries.	Usos relacionats amb turisme, restauració, comerç, esports, lleure, emmagatzematge, oficines i d'administració.	comercialització i distribució i en general els serveis adreçats als visitants, aparcament, telecomunicacions, etc

12.2. Superfícies

L'ordenació proposa varies modificacions de la zonificació actual amb l'objectiu d'agrupar usos i activitats homogènies i millorar el funcionament de la infraestructura portuària. La superfície total de la Zona de Servei es conserva i és de 396.977m². La nova distribució del sòl i de les superfícies per cada ús es resumeix de la següent manera:



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

Estat Actual	Terra	Aigua	SET	Estat futur	Terra	Aigua	SET
Espais lliures (clau I)	5065	0	0	Espais lliures (clau I)	7596	0	4700
Sistema Viari (clau I)	40274			Sistema Viari (clau I)	49784	0	0
Sistema de defensa	62851			Sistema de defensa	53010		0
Sistema d'aigua i navegació		126863		Sistema d'aigua i navegació		87265	0
Sistema Equipaments (clau IV)	0	0	117	Sistema Equipaments (clau IV)	3348	0	1167
Zona Pesca (clau P)	32463	27011	5901	Zona Pesca (clau P)	29594	27603	8744
Zona Tècnica (clau T)	25584	5920	9473	Zona Tècnica (clau T)	32903	10692	10577
Zona Esportiva (clau E)	18692	41786	2965	Zona Esportiva (clau E)	15698	61709	5424
Zona Terciària (clau G)	10470	0	6022	Zona Terciària (clau G)	17777	0	21013
Total	195399	201580	24361	paràmetres bruts	209710	187269	51625
Aigua + Terra		396979					396979

12.3. Edificació

El Pla defineix els paràmetres urbanístics pel desenvolupament de l'edificació necessària per assegurar uns equipaments i instal·lacions adequats. Les modificacions proposades es resumeixen en el següent quadre a on el sostre edificable total s'abreuja com a SET.

EDIFICABILITAT	PORT ACTUAL			PORT FUTUR				
Qualificació	Superfície	SET	Edificació	Superfície	Sobre ras.	Sota ras.	SET	Edificabilitat
<i>Sòl destinat a ús comú</i>								
Sistema Viari (clau Ia)	40274	0	0	49784	0	4700	4700	0,09
Espais lliures (clau Ib)	5065	0	0	7596	0	0	0	0,00
Sistema Equipaments (clau IV)	0	0	0	3348	1167	0	1167	0,35
Total Sistemes	45339	0	0	60728	1167	4700	5867	0,10
<i>Sòl destinat a cessions d'ús privatiu</i>								
Zona Pesca (clau P)	32463	5901	0,18	29594	6973	1771	8744	0,30
Zona Tècnica (clau T)	25584	9473	0,37	32903	10577	0	10577	0,32
Zona Esportiva (clau E)	18692	2965	0,16	15698,9	5424	0	5424	0,35
Zona Terciària (clau G)	10470	6022	0,58	17777	15431	5582	21013	1,18
Total zones	87209	24361	0,28	95972,9	38405	7353	45758	0,48
Total edificabilitat	132548	24361	0,28	156700,9	39572	12053	51625	0,33

L'ocupació màxima resultant dona el següent

OCUPACIÓ MÀXIMA							
Qualificació	Superfície	Sobre rasant	%	Sota rasant	%	Total	%
<i>Sòl destinat a ús comú</i>							
Sistema Viari (clau Ia)	49784	0	0%	4700	8%	4700	8%
Espais lliures (clau Ib)	7596	0	0%	0	0%	0	0%
Sistema Equipaments (clau IV)	3348	644,4	19%	0	0%	644,4	19%
Total Sistemes	60728	644,4	0,19	4700	0,0819	5344,4	0,27
<i>Sòl destinat a cessions d'ús privatiu</i>							
Zona Pesca (clau P)	29594	5064,6	17%	1771	6%	6835,6	0,23
Zona Tècnica (clau T)	32903	10577	32%	0	0%	10577	0,32
Zona Esportiva (clau E)	15698,9	5164,2	33%	0	0%	5164,2	0,33
Zona Terciària (clau G)	17777	10116,9	57%	5582	31%	15698,9	0,88
Total Zones	95972,9	30922,7	0,32	7353	8%	38275,7	40%
Total Ocupació	156700,9	31971,1	0,21	12053	8%	43620,1	28%



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

12.4. Amarradors


El fruit de l'ordenació del mirall d'aigua és l'ampliació de l'oferta d'amarradors del port i s'explica en els següents quadres comparatius de l'estat actual dels amarradors i de la proposta. L'ordenació del mirall d'aigua proposat pel Pla Especial és indicativa i és útil per valorar els aprofitaments. L'estat actual dels amarradors gestionats pel Club Nàutic d'Arenys de Mar i pel Club de Pesca Mar Sport és:

Situació actual CNAM				
Típus	eslora	mànega	ut.	Superfície
A06	6	2,5	12	180
A08	8,5	3	144	3.672
A10	10	3,5	38	1.330
A12	12	4	135	6.480
A14	14	4,5	40	2.520
A16	16	5	17	1.360
A18	18	5,5	22	2.178
Total			408	17.720

Situació actual CPMS				
Típus	eslora	mànega	ut.	Superfície
A06	6	2,5	117	1.755
A08	8,5	3	48	1.224
A10	10	3,5	0	0
A12	12	4	0	0
A14	14	4,5	0	0
A16	16	5	0	0
A18	18	5,5	0	0
Total			165	2.979

Els amarradors totals resultants actuals són:

Tipus	eslora	mànega	CNAM		CPMS		total ut.	
			ut.	Superfície	ut.	Superfície		
L<6	A06	6	2,5	12	180 m2	117	1.755 m2	129
6m<L<8m	A08	8,5	3	144	3.672 m2	48	1.224 m2	192
8m<L<10m	A10	10	3,5	38	1.330 m2	0	0 m2	38
10m<L<12m	A12	12	4	126	6.048 m2	0	0 m2	126
12m<L<15m	A14	14	4,5	35	2.205 m2	0	0 m2	35
15m<L<20m	A16	16	5	17	1.360 m2	0	0 m2	17
	A18	18	5,5	22	2.178 m2	0	0 m2	22
20m<L				0	0 m2	0	0 m2	0
Total				394	16.973 m2	165	2.979 m2	559


 2.979 m2
 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Barcelona

El Pla Especial amplia i reordena els amarradors separant aquells destinats majoritàriament als usos esportius dintre de la Zona Esportiva i aquells que es destinen majoritàriament als professionals i empreses d'activitats nàutiques situats a la Zona Tècnica a la dàrsena coneguda com la Sibèria:

Proposta Pla Especial amarradors Zona esportiva				
Tipus	eslora	mànega	ut.	Superfície
A06	6	2,5	79	1.185
A08	8,5	3	261	6.656
A10	10	3,5	82	2.870
A12	12	4	139	6.672
A14	14	4,5	46	2.898
A16	16	5	35	2.800
A18	18	5,5	27	2.673
Total			669	25.754

En relació als amarradors destinats a la nàutica esportiva representa la següent variació

Increment d'amarradors (Pla Especial)				
Tipus	eslora	mànega	ut.	Superfície
A06	6	2,5	-50	-750
A08	8,5	3	69	1.760
A10	10	3,5	44	1.540
A12	12	4	13	624
A14	14	4,5	11	693
A16	16	5	18	1.440
A18	18	5,5	5	495
Total			110	5.802

Cal esmentar que el Pla preveu que tots els amarradors complin amb fingers. Això representa que l'aprofitament real de la superfície d'aigua passi de 19.952 m² a 25754 m² amb una variació de 5802m².

A més, els diferents moll d'espera de la zona tècnica representen també un aprofitament important del mirall d'aigua comptabilitzat amb 7.421m². El moll d'espera de la marines seques és de 195m².

El resultat de la superfície d'aigua destinada a amarradors és:

Amarradors nàutica esportiva:	25.754m ²
Amarradors moll marina seca:	195m ²
Amarradors zona tècnica:	7.421m ²
Total:	33.370m²



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

12.5. Hivernatge i marina seca

Les places disponibles en l'actualitat en les diferents marines seques o d'hivernatge, sense comptabilitzar els espais que poden oferir els tallers de reparació són:

Places d'hivernatge actual					
Situació	Superfície	alçada	Volum m ³	Embarcació Mitjana	Núm. places aprox.
Ed-ribera-06	587,0 m ²	6m	3522,0 m ³	6x2,5	70

Les places d'hivernatge i de marina seca que es proposen en el Pla Especial es resumeixen en el següent quadre:

Places d'hivernatge futur					
Situació	Superfície	alçada	Volum m ³	Embarcació Mitjana	Núm. places aprox.
S-E2	3024,0 m ²	6m	18144,0 m ³	6x2,5	363
S-E4	440,0 m ²	12m	5280,0 m ³	8x3	73
S-G1a	1700,0 m ²	3,5m	5950,0 m ³	6x2,5	119
total	5.164		29.374		556

Resulta que el increment és de 486 places amb un total aproximat de 29.374 de marina seca o de 556 places d'embarcacions entre 6m i 8m d'eslora. 5164m² del sostre edificat es destinen als usos d'hivernatge o marina seca.

12.6. Aparcament

Les dues bosses d'aparcament situades als extrems i als accessos del port (aparcament Primera Platja i Portinyol), a més de millorar l'oferta per activitats extra portuàries acullen la demanda que puguin generar les activitats terciàries. L'objectiu és reduir l'aparcament general al interior del port i promoure els desplaçaments a peu, d'aquesta manera els aparcaments dels extrems, tenen la vocació de ser aparcaments dissuasoris. Per reforçar la capacitat en aquestes àrees es preveu la creació d'un aparcament de 200 places soterrat a la Primera platja que es podrà desenvolupar en dos fases i d'una altra a la zona del Portinyol.

Les places situades al interior del port estan reservades als usuaris de la nàutica esportiva, a la càrrega, descàrrega i al personal. Fora de la jornada laboral algunes d'aquestes places podran ser ocupades pels visitants del port oferint una certa flexibilitat als usuaris del sector de la restauració.

Segons la nomenclatura del plànol d'aparcament es defineixen les següents àrees d'aparcament:

Àrea de la primera Platja.	Aparcament A i B
	Aparcament S (soterrat)
Àrea de l'estàtua del mar.	Aparcament C i D
Àrea moll de ribera ponent.	Aparcament E
Àrea moll de ribera llevant.	Aparcament F i G
Àrea del Portinyol.	Aparcament L
	Aparcament K (soterrat)
Àrea dic de recer.	Aparcament M, N, O, i Q

No es comptabilitza l'aparcament interior de la zona pesquera, la tècnica i de la nàutica esportiva.

Àrea	Oferta actual			Oferta futura			
	General	Reservat	Caract.	Nom	General	Reservat	Característiques
Primera Platja	376			A	226		En superfície
				B	112		
				S	200		Soterrat
Pesca	48	178			48	178	
Estàtua del Mar		50	C/D i personal	C		27	C/D i personal
				D		10	Autocars o personal
Moll de ribera ponent		24	C/D i personal	E		34	
Moll de ribera llevant	14	20	C/D i personal	F		15	C/D i personal
				G		24	
Portinyol	50	6	C/D i personal	K	80		Soterrat
				L	14	10	C/D i personal
				M		8	Salvament
				N		36	
Dic de recer	40			O		24	C/D i personal
				P		16	
				Q		8	
Total	528	278			680	380	1060

El Pla preveu que els recintes de la Zona pesquera i la Zona tècnica acullin l'aparcament propi que generen dintre de les seves àrees. A tal efecte es dimensiona l'aparcament mínim disponible en funció del sostre edificable, d'acord amb la Modificació Puntual del Pla General vigent d'Arenys de Mar, relativa a la Normativa d'aparcaments que estableix, per edificis d'oficines, industrials, comercials o terciaris: *1 plaça (20 m²) per cada local o establiment i una plaça (20 m²) per cada cinquanta metres quadrats (50 m².) de superfície a partir de quatre-cents metres quadrats (400 m²) de superfície construïda.* L'aparcament mínim disponible als recintes de la zona pesquera i tècnica és:


Zona pesquera (Sectors P1-P8): sostre 8744m ² /50=	175 places
Zona tècnica (Sectors T1-T6): sostre 10067m ² /50=	202 places
Zona esportiva (Sectors E1-E4): sostre 5574m ² /50=	109 places
Zona terciària (Sectors G1-G4): sostre 17077m ² /50=	342 places
Mínim segons normativa	828 places
Places reservades	380 places
Aparcament general :	680 places
Total previst	1060 places

La transformació de l'aparcament disponible es farà en funció del desenvolupament del Pla i es buscarà garantir les dotacions d'aparcament suficients per atendre les necessitats de les àrees.



13. ACTUACIONS PROGRAMADES

ACTUACIONS PROGRAMADES. PROPOSTES D'ORDENACIÓ DEL PORT		
Zona pesquera i canal de navegació		
1	Definició amplada de canal principal	Ordenar els amarraments en 2 andanes i disposar d'un canal de 55m
2	Definició d'una zona de revirada	Disposar d'una zona de revirada al final de 72m de diàmetre, equivalent a 3 eslores
3	Millores en la maniobrabilitat de la pesca	Instal·lació d'un tren de fondeig (47m) pròxim al moll de subministres
4	Reserva d'espai d'amarratge polivalent	A la zona de l'estàtua del mar i pròxim a l'equipament turístic -cultural es reserva una zona d'amarratge polivalent.
5	Nou moll de subministres	Creació d'un nou moll a la testa del primer contradic. Actuació que suposa el desmuntatge de l'escullera existent i la construcció d'un nou moll, que haurà de ser amb un índex de reflexió molt baix. Actuació que facilita l'ordenació del mirall d'aigua.
6	Nova Edificació	Millora dels serveis a la pesca
SP-3		Nous pallols
S-P6		Serveis pesca. Magatzem de gel, magatzems, neteja caixes, tallers. Punt net pesca
S-P7		Magatzems pesca
S-P8		Serveis aqüicultura
Contradic		
1	Desmuntatge parcial de l'escullera del contradic	Construcció d'una franja edificada adossada a la cara de ponent de l'espallter. Implica el desmuntatge de l'escullera existent a la primera alineació.
2	Ampliació passeig del contradic	A la segona alineació es preveu, sota la rasant del passeig, la construcció d'uns pallols de pesca. Es manté la resta dels pallols existents.
3	Nou passeig accés activitats de vela lleugera	Per accedir al nou volum edificat sota rasant es crea un passeig a peu de contradic fins a la rampa de vela lleugera.
4	Zona d'avarada vela lleugera	Es construeix una zona d'avarada vinculada a la Primera Platja per potenciar la vela lleugera.
5	Palanca de la rampa d'usos variis	Palanca temporal com a moll d'espera de la vela lleugera i un possible desembarcament de creuers turístics.
6	Nova Edificació	El nou volum edificat adossat a l'espallter es divideix amb els serveis de la vela lleugera sota rasant i un volum aïllats integrats a l'ampliació del passeig del contradic destinats als usos de restauració sobretot.
S-G1a		Serveis vela lleugera sota rasant (adossat a l'espallter).
S-G1b		Mòduls de restauració i altres.
Mirall nàutica esportiva		
1	Desmuntatge de palanques	Es desmunta la palanca de ribera (234,6m) i alguna derivació de la palanca B (5.06m+12.08m)
2	Prolongació palanques existents	Es perllonguen les palanques 1 (16.63m), 2 (19.98m), 7 (132.32m) i 8 (108.92m)
3	Instal·lació de noves palanques	S'instal·len les següents noves palanques: 4 (43.71m), 5 (106.61m), 6 (141.11m) i 9 (128.8m)
4	Compatibilitzar empreses nàutiques i professionals	Els amarraments de la dàrsena coneguda com la Sibèria podran ser utilitzats per embarcacions de les empreses d'activitats nàutiques i professionals.
Dic d'abric		
1	Construcció d'un martell a la bocana	Martell de 50m que abriga una àrea d'espera per a grans eslores a la zona tècnica.
2	Moll d'espera martell	Superfície d'aigua auxiliar a l'àrea de reparació i manteniment d'embarcacions (6312m²)
3	Moll d'espera central	Superfície d'aigua auxiliar a l'àrea de reparació i manteniment d'embarcacions (2450m²)


 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Obres Públiques
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Tècnica d'Urbanisme
 de Barcelona

4	Nou moll adossat	Nou moll adossat que dona accés al moll d'espera. (Plataforma de 3542m²).
5	Ampliació infraestructures del sector adossat a la Sibèria	S'avança el moll aproximadament 10m i s'ofereix més sostre edificable.
6	Nous serveis als usuaris de la dàrsena de la Sibèria	Es construeix un local de 150m² per donar servei a les embarcacions amarrades.
7	Millora de la maniobrabilitat de grans vehicles	Es preveu l'ajustament dels volums edificats per permetre la maniobra de grans vehicles dintre de la Concessió Varador 2000.
8	Ampliació usos cetàrea	S'amplia els usos per a desenvolupament de productes portuaris.
9	Nous pallols de tallers	Al nou moll adossat es preveu la creació d'uns pallols associats als molls de grans eslores.
10	Nous punts de recollida de residus	Es preveu la construcció d'un punt de recollida selectiva a cada àrea d'activitat.
11	Nous tallers	Es crea un espai de maniobra en l'espai central del dic que permeti la instal·lació de tallers mitjans.
12	instal·lacions de la cetària	Es substitueixen les instal·lacions de la cetària per una nau pel desenvolupament de productes portuaris.
13	Ordenació del viari i l'aparcament.	Al canvi d'alineació del dic de llevant es conserva l'espai de maniobra existent i es reserva un espai d'aparcament dels vehicles d'urgència. El vial actual es redueix de 7 a 6m d'amplada. L'aparcament existent es regula i es redueix. Regular l'aparcament general del port a fi i efecte d'evitar trànsit que busqui plaça d'aparcament al interior del port fora de les grans àrees d'aparcament.
14	Construcció d'una àrea humida	Es prohibeixen les activitats amb risc de vessament en els espais que no complin amb una recollida de les aigües superficials. Per tant caldrà construir les àrees humides necessàries a tal efecte.
Moll de ribera		
1	Ampliació de l'aparcament per a la nàutica esportiva	Creació d'un aparcament pels usuaris de la nàutica esportiva entre el Calvari i l'estàtua del mar situat entre el passeig i el moll.
2	Millora dels accessos a l'entorn de Sant Elm	Millora de la urbanització dels entorns i de l'accessibilitat.
3	Millora del pas actual de vianants en el Calvari	Canvi d'alineació urbanística per eixamplar la vorera. L'edifici queda afectat per la Norma transitòria.
4	Nou equipament turístic i cultural	Entre la zona pesquera i l'estàtua del mar s'hi preveu l'emplaçament d'un equipament turístic i cultural relacionat amb el mar.
5	Remodelació del Tenyidor	Ordenació com a espai públic compatible amb la valorització de les arts de pesca. Protecció de la tina del Tenyidor.
6	Ampliació de les instal·lacions de la Creu Roja	Increment de l'edificabilitat amb una alçada màxima de 6m i una ocupació de 225m² amb un sostre edificable de 450m².
7	Millora dels itineraris de vianants	Actuació consistent en la reducció del vial de 7 a 6m, l'ampliació de la vorera i la plantació d'alineacions d'arbres quan l'amplada ho permeti. Passeig de ponent a llevant.
8	Edificació usos esportius	Ampliació sostre per les activitats de la nàutica esportiva.
9	Edificació usos terciaris	El sector G4 mantindrà l'edificabilitat actual. Els projectes d'obres d'edificació hauran de disposar dels informes preceptius favorables de les administracions i organismes públics o privats les competències o interessos dels quals puguin resultar afectats, especialment l'informe vinculat de l'administrador de la infraestructura ferroviària.
10	Accés al mont Calvari	Es preveu, fins que no es desenvolupi el sistema de terrasses esmentat, la millora de l'accés a l'ermita. Es tracta de millorar les escales actuals. A més es preveu una ordenació de l'entorn de l'ermita de Sant Elm.



Portinyol		
1	Ordenació del viari i l'espai públic	Es preveu la construcció d'una rotonda i la millora del traçat de l'accés a la platja del Cabaió. Es reurbanitza l'espai públic del Portinyol.
2	Millora dels marges de l'accés	Es preveu una revegetació dels marges del ferrocarril amb espècies de la Mediterrània occidental.
3	Nova edificació	Substitució de l'edifici de drassanes per un nou edifici multifuncional d'activitats turístiques i terciàries a la façana del Portinyol.
S-G6		Substitució i millora de l'edificació existent. Potenciació dels usos comercials i de restauració.
S-G8		Ubicació de les oficines i l'activitat de formació i exposició a la façana del Portinyol.
S-G9a		Aparcament soterrat
S-G9b		Centre terciari
Molls Portinyol		
1	Remodelació Drassanes d'Arenys SA	Ampliació de la superfície de terra
2	Moll d'espera drassanes	Es reserven 53m de moll de suport per a la construcció de vaixells. La resta de molls fins a la bocana, es reserven per a altres usos de la zona tècnica.
3	Noves àrees de marina seca i hivernatge	Es defineix un nou moll de treta i d'espera (73m) a l'alçada de la primera alineació del dic de recer.
4	Nova edificació	Destinada a usos terciaris
S-E4		Marina seca amb capacitat de 72 places
S-T1		Nou edifici de drassanes
Primera platja		
1	Adequació edificació	Adequació de l'edificació Ed-Bareu-05 dedicada a la restauració.
2	Passeig de la primera platja	Es proposa la creació d'un passeig que connecta el pas inferior de la Riera d'Arenys, per la línia de platja, fins a l'estàtua del Mar. Recentment s'ha desmuntat parcialment el contradic per permetre l'entrada d'aquest passeig.
3	Millora del triangle	Es preveu la millora de l'espai públic a l'àrea del triangle, així com de la millora dels perímetres de l'aparcament. La construcció d'aquest passeig suposa la prolongació dels calaixos del Rial del Bareu fins a la platja. Recentment s'ha endegat aquest rial mitjançant la formació de motes revegetades amb tamaris.
4	Aparcament soterrat	Construcció d'un aparcament soterrat per a 200 places..



14. PLA D'ETAPES

El Pla d'etapes estableix els terminis aproximats per executar les obres d'urbanització i edificació programats en funció de la disponibilitat del sòl fruit del venciment de les diferents concessions, o bé dels diferents acords que es puguin establir per un millor desenvolupament del Pla. Té en compte l'estudi econòmic i financer en la definició del conjunt d'obres a executar en cada fase. El resum de la temporalització d'aquestes inversions dóna el següent resum del Pla d'etapes estimat

Actuació	Inversió abans IVA			Ingrés titular		Desenvolupament previst
	Titular	Altrec	Total	Anual	Puntual	
Zona pesquera i canal de navegació	1.110.405,45 €	3.616.572,02 €	4.726.977,47 €	271.402,84 €	0,00 €	2012-2018
Contradic	2.615.586,64 €	938.784,00 €	3.554.370,64 €	208.240,75 €	1.032.500,00 €	2012-2018
Mirall nàutica esportiva	0,00 €	996.524,55 €	996.524,55 €	666,54 €	97.448,15 €	2018-2030
Dàrsena de la Sibèria	0,00 €	880.110,00 €	880.110,00 €	0,00 €	0,00 €	2018-2030
Moll de llevant	213.360,00 €	3.874.044,20 €	4.087.404,20 €	75.111,51 €	442.661,44 €	2012-2018
Moll de ribera	598.208,10 €	12.447.755,78 €	13.045.963,88 €	201.888,80 €	0,00 €	2018-2020
Portinyol	880.110,00 €	18.659.932,20 €	19.540.042,20 €	285.992,00 €	0,00 €	2012-2015
Molls Portinyol	0,00 €	5.645.372,25 €	5.645.372,25 €	102.896,09 €	24.930,02 €	2012-2015
Primera Platja	1.293.505,67 €	3.744.801,38 €	5.038.307,04 €	142.322,00 €	0,00 €	2012-2018
Rolonda NII	500.000 €			0	0	2015
Total	7.211.175,86 €	50.803.896,36 €	57.515.072,22 €	1.288.520,53 €	1.597.539,61 €	

15. ESTUDI ECONÒMIC I FINANCER

El present Pla Especial recull en el Document núm. 5 un estudi econòmic i financer que té per objecte l'estimació del cost global de les obres i la valoració de la seva viabilitat financera en funció dels aprofitaments derivats de l'explotació dels recursos a gestors privats.

L'estudi s'ha realitzat en funció del pla d'inversions que s'adjunta, en funció de les característiques de l'obra necessària per dur a terme l'actuació.

El pla preveu una inversió de Ports de la Generalitat de 7.211.175,68€ i una inversió privada a càrrec dels concessionaris o altres operadors de 50.192.819,99€ que inclou la construcció de la majoria dels edificis i altres. En total la despesa estimada pel desenvolupament del Pla és de **56.903.995,84€**, que s'estima que s'inverteixi de manera progressiva i d'acord amb el Pla d'Etapes i d'inversions. Fins l'any 2030 per les inversions privades i fins l'any 2019 per la inversió pública a càrrec del titular.

D'acord amb l'estudi econòmic i financer es pot concloure que les actuacions urbanístiques del Pla Especial són viables econòmicament des del punt de vista de la inversió de Ports de la Generalitat i que aquestes seran retornades a l'erari públic en un període de 12 anys i amb un VAN de 843.833,75€. La taxa interna de rendibilitat resultant és del 10,4% que ha de permetre fer front a part de les noves despeses d'explotació (incloent les derivades de les mesures ambientals a implementar) que el desenvolupament del Pla comportarà. Cal tenir en compte que Ports de la Generalitat té un compromís de participació del 25 % de Ports en les càrregues

d'urbanització de la reordenació conjunta de les interseccions amb la carretera NII, s'inclou la solució de la intersecció amb una rotonda.

16. INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

El present Pla Especial inclou com a document independent núm. 7, el informe de sostenibilitat ambiental que s'ha redactat prenent com a referència les conclusions del Departament de Medi Ambient al document preliminar lliurat, de l'ACA, dels informes de la Demarcació de Costes, i l'article 100 del Reglament de la Llei d'Urbanisme, aprovat per Decret 305/2006 de 18 de juliol.

El informe conclou que els efectes sobre el medi ambient de les actuacions contingudes en el Pla es valoren globalment com a compatibles. Tanmateix, per tal de minimitzar alguns dels impactes detectats o previstos a causa de la implementació del Pla especial, es considera imprescindible l'aplicació de les mesures correctores i recomanacions descrites, tant en la fase de redacció dels projectes, com en la fase d'execució de les obres. Aquestes queden incloses en el Pla d'acord amb l'article 12. Mesures ambientals de les Normes urbanístiques del mateix.

17. INFORME D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.

En aplicació del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, es redacta el Document núm. 8 d'estudi d'avaluació de la Mobilitat Generada del Pla Especial del port d'Arenys de Mar. L'objecte d'aquest estudi és fer una anàlisi de la mobilitat generada produïda per les actuacions previstes al Pla Especial.

El Pla preveu un desenvolupament de les activitats actuals i la creació de noves activitats terciàries que incrementaran substancialment els viatges. També es defineixen una sèrie de mesures per integrar el port i la ciutat a través d'una xarxa d'espais lliures continua fins la Riera d'Arenys i el nucli urbà. Malgrat aquest increment de la mobilitat es pot estimar que un alt percentatge dels viatges previstos es realitzaran a peu en base al següent:

- La millora i creació dels recorreguts a peu i la creació de carrils de bicicletes.
- La proximitat del nucli urbà amb el port.
- El increment del tipus d'activitat relacionada amb el lleure i el turisme en relació a les activitats de treball.
- La millora de la relació del port i la ciutat i de la permeabilitat de les infraestructures fèrria i vial.
- La disponibilitat del transport col·lectiu i la seva connexió a la xarxa d'itineraris a peu del port, amb la construcció d'una passarel·la per sobre la riera.
- La regulació de l'aparcament disponible.

Finalment, es pot concloure que les actuacions urbanístiques del Pla Especial inclouen les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit del Port i la seva connexió terrestre segueix unes pautes



caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així compleix amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

18. INFORME D'AVALUACIÓ DELS CONSUMS D'AIGUA

Per avaluar els consums futurs a les instal·lacions connectades es quantifica el rati de demanda per instal·lació de 2011 i es multiplica per l'edificabilitat màxima admesa. Aquests consums coincideixen amb els abocaments a xarxa.

A les instal·lacions no connectades a xarxa s'avalua en funció de la previsió d'evolució de la flota.

El consum previst és la suma d'ambdós.

	2011	edificació	rati	Ed màx	Consum prev
fora	35				35,0
indus	1033	9473	0,109	10067	1097,8
nàutic	2886	2965	0,973	5424	5279,5
pesca	2315	5901	0,392	8744	3430,3
terciari	5436	6022	0,903	14573	13154,9
Conn	11705				22997,5
	2011	edificació	rati	Ed màx	Consum prev
indus	2370	15	158,000	20	3160,0
nàutic	9768	573	17,047	618	10535,1
pesca	2431	60	40,517	60	2431,0
reg	67				0,0
terciari	49	2	24,500	2	49,0
No connt	14685				16175,1
Total	26390				39172,6

El consum total assignat a un ús concret en l'estat actual del port és de **26.390m³** i quan s'hagi acomplert tot el desenvolupament previst el consum estimat passarà a ser de **39.172m³**.

Per determinar el volum d'aigües residuals que caldrà impulsar cap a l'EDAR s'estima que la part de consum d'aigua destinada a processos s'avocarà a mar (previ procés de filtració i decantació en aquelles aigües susceptibles de portar contaminants). Per tant descomptant els 16172m³ del consum total trobem que el **volum d'ARU és de 22997m³** a l'any, respecte els **11705m³ actuals**. Si el càlcul es fa respecte l'ocupació el volum previst d'ARU és de **18708 m³**, el que suposa un cabal nominal de 0.59 l/s.

Com a mesures per l'estalvi d'aigua es proposen les següents:

- Aplicació dels criteris establerts en l'article 3 del nou Decret 21/2006 de 14 de febrer, pel qual es regula l'adopció de criteris ambientals i d'ecoeficiència en els edificis.
- Desenvolupar diferents sistemes per atendre l'aigua de processos del port mitjançant l'aprofitament de les aigües de pluja o la instal·lació d'una mini dessaladora d'aigua de procés. Com a objectiu es podria plantejar l'autoabastament per les aigües de procés de la zona tècnica, la dàrsena pesquera, la nàutica esportiva i el reg.
- Continuar amb les polítiques de qualitat i medi ambient definides per Ports de la generalitat en relació a l'estalvi de l'aigua.



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

19. DOCUMENTS QUE INTEGREN EL PLA ESPECIAL

Document núm. 1.- memòria

Annexos de la memòria

Annex núm. 1. Reportatge fotogràfic

Annex núm. 2. Planejament

Annex núm. 3. Estudi d'alternatives

Annex núm. 4. Informe d'avaluació del consums d'aigua

Document núm. 2.- Plànols d'informació

Document núm. 3.- Plànols d'ordenació

Document núm. 4.- Normativa

Document núm. 5.- Estudi econòmic i financer, i Pla d'etapes

Document núm. 6.- Informe de sostenibilitat ambiental

Document núm. 7.- Informe d'avaluació de la mobilitat generada

Arenys de Mar, abril 2013



Margarita Díez Rilova
Enginyer de camins canals i ports
Responsable territorial de la Zona centre
Ports de la Generalitat



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

832

ANNEX NÚM. 1

REPORTATGE FOTOGRÀFIC



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

ÍNDEX

1.	INSTAL·LACIONS PESQUERES	1
2.	INSTAL·LACIONS ESPORTIVES.....	2
3.	INSTAL·LACIONS DRASSANES.....	4
4.	ALTRES.....	5
5.	PORT I CIUTAT.....	6
6.	AÈRIES.....	10

1. INSTAL·LACIONS PESQUERES



La dàrsena pesquera



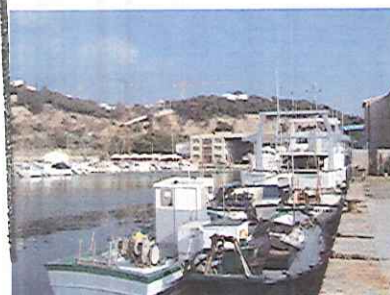
La fàbrica de gel



Instal·lacions del primer contradic.



El vial interior de la dàrsena



Embarcacions abarloades i el canal de navegació



La nova Llotja

2. INSTAL·LACIONS ESPORTIVES



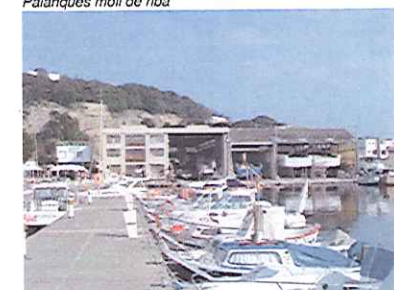
Subministres



Palanques moll de riba



Pallols del dic de ponent




Palanca principal



El Tenyidor

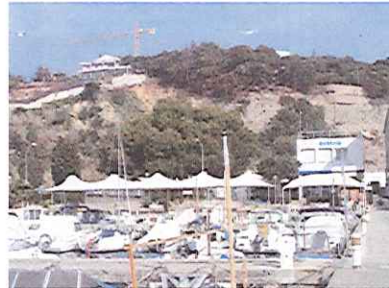


Canal entre la palanca principal i el moll de riba


 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Barcelona



Nau d'hivernatge i esplanada



Instal·lacions de Mar Sport



Pool i seu social Club Nàutic d'Arenys de Mar



Estrenyiment vial al puig Calvari



Àrea d'aparcament reservat usos esportius i aparcament irregular lliure



Darsena esportiva al moll de llevant

3. INSTAL·LACIONS DRASSANES



Àrea de treua Varador 2000



Feines de manteniment a l'escar



Oficines



Atracs drassanes



Feines de noyeja a l'Escar



Rafal de pintura

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

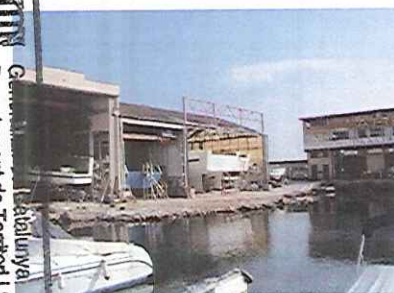
4. ALTRES



Tallers i hivernatge



Via del dic de llevant



Drassanes al Portinyol



Instal·lacions Creu Roja al moll de ribera



Estació de bombament aigües residuals



Area del Portinyol i accés al Cabaïó

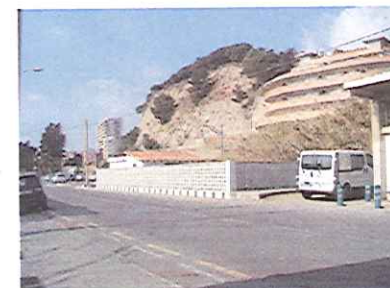
5. PORT I CIUTAT



Usos de restauració al Portinyol



Magatzems sota el pont d'accés al port



Sorrer del riu de Canelles



Front marítim d'Arenys



Accés al port des del pont



Els darreres del port a l'Avinguda de Catalunya

Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona



L'ermita de Sant Elm a l'altra banda de la N-II



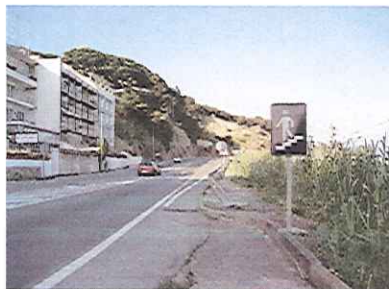
La intersecció de l'Av. De Catalunya



El port des de l'Avinguda de Catalunya



El pas inferior del rial de Canelles al cantó urbà



Contacte N-II amb ferrocarril a l'Avinguda de Catalunya



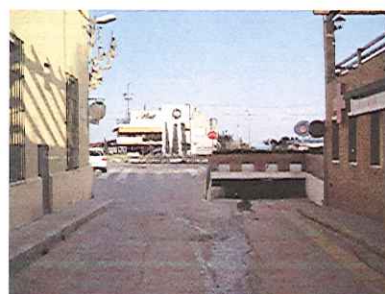
Pas de vianants a la N-II a l'alçada de l'Ermita



Relació Calvari i ferrocarril



Pas inferior del rial del Barç al cantó urbà



Embocadura del rial del Barç




El pas inferior de la riera d'Arenys. Accés rodat



Rampa d'accés al port.



El pas inferior Riera. Accés vianants no adaptat.


 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Barcelona



Rampa cantó port a la Riera



Ermita de Sant Elm



El pas inferior del rial del Bareu



Usos de restauració a l'Estatua del Mar



El front urbà i la primera platja al fons



Usos de restauració al rial del Bareu

6. AÈRIES



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

834

835

ANNEX NÚM. 2

PLANEJAMENT



ÍNDEX

1. DESCRIPCIÓ DEL PLANEJAMENT	1
1.1. Pla General d'Ordenació vigent	2
1.2. Avanç del Pla d'Ordenació Urbanístic Municipal	2

1. DESCRIPCIÓ DEL PLANEJAMENT


El planejament vigent d'Arenys de Mar és el Pla General d'Ordenació d'Arenys de Mar, aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona, amb data 27 de juny de 1984 (D.O.G. 457 d'1 d'agost 1984). El present Pla es desenvolupa en el Domini Públic Portuari i en superfícies d'aigua destinada als canals de navegació encara no adscrits. Per tant es desenvolupa de conformitat amb el que disposa l'Art. 127 de la secció IV.1 "Sistema Portuari" de les Normes Urbanístiques del Pla General d'Ordenació Urbana de l'any 1984 en el que fa referència a la qualificació del sòl.

En l'art. 128 el Pla General d'Ordenació d'Arenys de Mar regula l'edificabilitat neta i l'ocupació neta màxima del Sistema General Portuari de la següent manera:

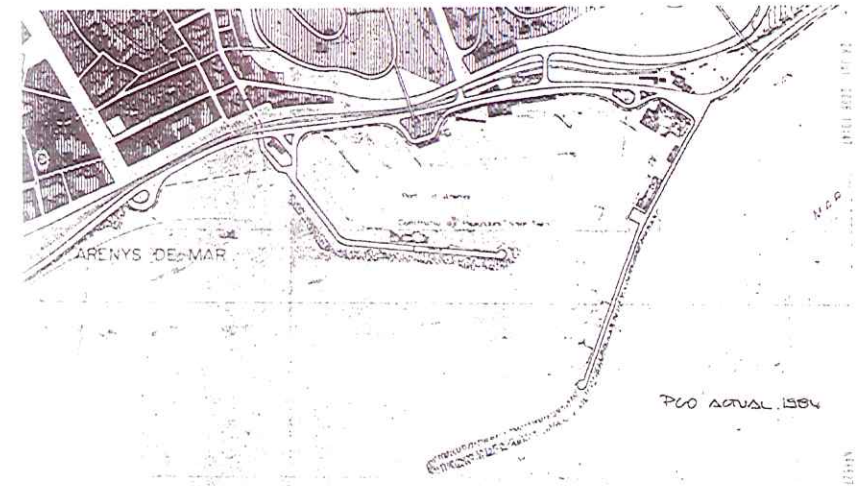
Edificabilitat màxima neta:	0.70m ² /m ²
Ocupació neta màxima neta:	70%

Classificació del sòl: URBÀ

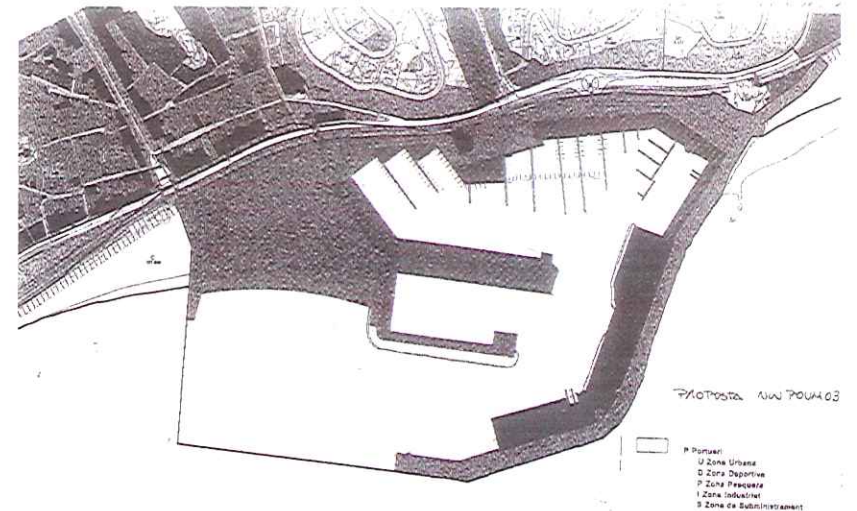
El planejament general està en tràmits de modificació, així el POUM d'Arenys de Mar, aprovat inicialment el 26 de desembre de 2006 estableix els paràmetres d'ordenació urbanística del Sistema Portuari en funció dels resultats del Pla Especial del Port.


Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

1.1. Pla General d'Ordenació vigent.



1.2. Avanç del Pla d'Ordenació Urbanístic Municipal



ANNEX NÚM. 3

INFORME D'AVALUACIÓ DE CONSUMS D'AIGUA



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ..... 1

1.1. Consum actual..... 1

1.2. Avaluació dels consums futurs..... 4

1.3. Volum d'aigües residuals urbanes..... 4

2. MESURES PER UNA GESTIÓ SOSTENIBLE DE L'AIGUA..... 5

2.1. Conclusions..... 5

1. INTRODUCCIÓ.

El present Annex es redacta per realitzar les previsions necessàries tant dels consums d'aigua com per les previsions del creixement dels cabals que s'abocaran a la xarxa de clavegueram d'Arenys de mar.

Els consums actuals s'exposen segons activitats i usos i s'han extret de les factures d'aigua de la companyia Sorea dels darrers anys. Cal considerar que molts dels consums del port no retornen a la xarxa de clavegueram. Aquests són els de rentat de caixes i xarxes, el rentat d'embarcacions, el rec, el consum dels atracaments de les embarcacions de lleure, i altres.

La relació entre les superfícies d'usos homogenis i consums ha permès definir un quocient de consum per fer l'estimació futura en funció de l'augment dels sostre edificat i el increment dels amarradors.



1.1. Evolució de consums.

Segons dades de Ports de la Generalitat dels consums els anys 2008, 2009, 2010 i 2011 detallats són els següents:

compta	tipus	connexió	usuari	2008	2009	2010	2011
0			Z. P. CENTRE (COMPTADOR GENERAL)	37182	22370	30620	31983
55	fora	no	CONSUMS EXTRAORDINARIS LLEVANT	226	121	0	0
66	fora	no	CONSUMS EXTRAORDINARIS MOLL PESCA	8792	6	0	0
91	fora	conn	OFICINES CALVARI	0	8	35	35
118	fora	no	CONSUMS EXTRAORDINARIS RIBERA 2	0	16	0	0
63	indus	conn	DRASSANES D'ARENYS, SA.	513	420	329	906
65	indus	no	VARADOR 2000, SA.	41	1873	2392	2370
101	indus	conn	DRASSANES DALMAU, SA.	515	122	160	127
27	nàutic	no	CLUB NAUTIC (PALANQUES I)	3477	3222	6253	6593
28	nàutic	conn	" " (EDIFICI SOCIAL)	990	927	1122	890
29	nàutic	no	" " (PALANQUES II)	796	877	1449	1780
30	nàutic	conn	" " (VESTUARIS SOCIS)	596	574	633	653
31	nàutic	no	" " (VELA LLEUGERA - SÒL)	492	315	364	268
33	nàutic	no	" " (VELA LLEUGERA - NOU)	2	96	108	152
34	nàutic	conn	CLUB NÀUTIC (NAU DE MOTONÀUTICA)	1992	385	917	1335
35	nàutic	no	" " (DÀRSENA DEL PORTINYOL)	398	526	845	561
49	nàutic	no	CLUB PESCA MAR SPORT	499	226	580	410

96	nàutic	conn	" " (BOTIGA NÀUTICA)	21	17	13	8
112	nàutic	no	EMBARCADOR CLUB DE REM	0	0	0	1
126	nàutic	no	HUC PUJOL VERDAGUER	0	0	2	3
4	pesca	conn	CONF. PESC. (BAR DELS PESCADORS)	1821	1473	1426	1478
6	pesca	no	" " (FABRICA GEL)	0	15	75	72
15	pesca	conn	" " (EDIFICI DE CONFRARIA)	-415	286	384	363
16	pesca	no	CONF. PESC. (ESTENEDOR DE XARXES)	0	3	6	8
50	pesca	no	" " (PRESSES D'AIGUA)	5000	2033	2826	2116
80	pesca	conn	Z. P. C (SANITARIS / BOMBEIG COL.LECT)	185	171	86	69
93	pesca	conn	DIRECCIÓ GENERAL DE MARINA MERCANT	9	13	15	16
102	pesca	no	PETXINAIRES D'ARENYS DE MAR	1	0	1	0
122	pesca	no	CONFRARIA (NAU VENDES PEIX BLAU)	354	437	415	235
123	pesca	no	" " (LOCAL BUIT (EX-D.G.M.M.))	9	0	0	0
125	pesca	conn	" " (RENTAT CAIXES)	17	338	374	389
103	reg	no	REC JARDINS PONENT (OLIVERES)	265	458	0	0
106	reg	no	REC JARDINS PONENT (JARDINERES)	67	321	137	4
108	reg	no	REC JARDINS RIBERA (LOGOTIP PORTS)	0	6	15	2
109	reg	no	REC JARDINS RIBERA (ROTONDA)	166	212	275	38
110	reg	no	REC JARDINS LLEVANT (ESTACIÓ BUIT)	1163	0	7	23
19	terciari	conn	INSTITUTO SOCIAL MARINA	476	28	16	20
21	terciari	conn	BAR DEL PUERTO-ARENYS, S.L.	84	0	0	0
26	terciari	conn	CLUB NAUTIC (REST. DELS MARINERS)	1943	1771	2657	1656
36	terciari	conn	CONSELL COMARCAL DEL MARESME	64	70	80	79
39	terciari	conn	CASA 16, SL (MAGATZEM N°27)	17	14	17	15
41	terciari	conn	FEDAS (MAG. 30)	0	0	0	0
53	terciari	conn	MAX RONDEAU (MAGAT. N°18)	2	3	3	1
61	terciari	conn	RALPI (VIVERS)	164	28	1	11
62	terciari	conn	SOLSALO (F. CONGELATS)	82	135	25	119
98	terciari	no	CREU ROJA	159	89	49	49
105	terciari	conn	Z. P. CENTRE (OFICINA)	5	22	106	153
113	terciari	conn	REST. BAR DEL PUERTO-ARENYS, SL.	0	1660	1889	1986
116	terciari	conn	SANTAREN VERDURA, SL (MAG N°5)	43	58	53	53
117	terciari	conn	REST. BAR CASA DEL MAR	304	792	613	574
127	terciari	conn	Z. P. CENTRE (MAGATZEM DE RIBERA)	0	0	0	2
145	terciari	conn	ARA, SL (MAGATZEM N°28)		7	140	79
146	terciari	conn	MAR BLAU NOU, SL.			641	688
			total	31335	20174	27534	26390
			companyia	37182	22370	30620	31983
			diferencies	5847	2196	3086	5593



	connectats			
	2008	2009	2010	2011
fora	0	8	35	35
indus	1028	542	489	1033
nàutic	3599	1903	2685	2886
pesca	1617	2281	2285	2315
reg				
terciari	3184	4588	6241	5436
Total	9428	9322	11735	11705

Sobre l'evolució dels consums es veu un increment entre l'any 2009 i 2010 de uns 2000m³ repartits entre el sector nàutic i el terciari. Al sector nàutic es pel canvi de gestió de la nau de motonàutica. Al sector terciari s'atribueix a dos nous subministraments : Mar Blau Nou (Restaurant Portinyol) que abans estava connectat a la xarxa municipal i per una avaria va sol·licitar connexió a Ports de la Generalitat i ARA (nova activitat).

	No connectats			
	2008	2009	2010	2011
fora	9018	143	0	0
indus	41	1873	2392	2370
nàutic	5664	5262	9601	9768
pesca	5364	2488	3323	2431
reg	1661	997	434	67
terciari	159	89	49	49
No connectat	21907	10852	15799	14685
Total	31335	20174	27534	26390
	70%	54%	57%	56%

L'any 2008 va haver una gran avaria motiu pel qual es va renovar la xarxa de distribució a conduccions e polietilè d'alta densitat. Pel que fa als usuaris no connectats a xarxa es tracta bàsicament de les torretes de subministrament a les embarcacions, de les esplanades de neteja d'embarcacions, fàbrica de gel, xarxes, reg, fuites i d'altres consums extraordinaris. Els consums que no estan connectats a la xarxa de clavegueram suposen més del 50% dels subministres.

D'altra banda entre els consums de companyia i el sumatori dels comptadors de la xarxa hi ha diferències per les quals la única explicació que s'ha trobat són diferències de medició ja que el comptador general treballa a un cabal i pressió elevat mentre que els dels usuaris són petits. En aquest sentit cal remarcar que molts comptadors són de més de 10 anys. L'any 2012 Ports de la Generalitat farà un canvi massiu de tots els comptadors.



1.2. Avaluació dels consums futurs.

Agrupant els consums exposats per sector d'activitat i sense comptar els consums extraordinaris poden projectar els consums actuals d'acord amb el sostre edificat, el nombre d'amarradors i altres paràmetres actuals a la situació prevista pel desenvolupament del Pla de Especial. Així s'obtenen les següents dades:

	2008	2009	2010	2011
fora	9018	151	35	35
indus	1069	2415	2881	3403
nàutic	9263	7165	12286	12654
pesca	6981	4769	5608	4746
reg	1661	997	434	67
terciari	3343	4677	6290	5485
Total general	31335	20174	27534	26390

Per avaluar els consums futurs a les instal·lacions connectades es quantifica el rati de demanda per instal·lació de 2011 i es multiplica per l'edificabilitat màxima admesa. Aquests consums coincideixen amb els abocaments a xarxa.

A les instal·lacions nàutiques no connectades a xarxa s'avalua en funció de la previsió d'evolució de la flota.

El consum previst és la suma d'ambdós.

	2011	edificació	rati	Ed màx	Consum prev
fora	35				35,0
indus	1033	9473	0,109	10067	1097,8
nàutic	2886	2965	0,973	5424	5279,5
pesca	2315	5901	0,392	8744	3430,3
terciari	5436	6022	0,903	14573	13154,9
Conn	11705				22997,5
indus	2370	15	158,000	20	3160,0
nàutic	9768	573	17,047	618	10535,1
pesca	2431	60	40,517	60	2431,0
reg	67				0,0
terciari	49	2	24,500	2	49,0
No connt	14685				16175,1
Total	26390				39172,6

El consum total assignat a un ús concret en l'estat actual del port és de 26.390m³ i quan s'hagi acomplert tot el desenvolupament previst el consum estimat passarà a ser de 39.172m³.

1.3. Volum d'aigües residuals urbanes



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Per determinar el volum d'aigües residuals que caldrà impulsar cap a l'EDAR s'estima que la part de consum d'aigua destinada a processos s'avocarà a mar (previ procés de filtració i decantació en aquelles aigües susceptibles de portar contaminants). Per tant descomptant els 16172m³ del consum total trobem que el volum d'ARU és de 22997m³ a l'any, respecte els 11705m³ actuals.

2. MESURES PER L'ESTALVI D'AIGUA

Com a mesures per l'estalvi aigua es proposen les següents:

- Aplicació dels criteris establertes en l'article 3 del nou Decret 21/2006 de 14 de febrer, pel qual es regula l'adopció de criteris ambientals i d'ecoeficiència en els edificis.
- Desenvolupar diferents sistemes per atendre l'aigua de processos del port mitjançant l'aprofitament de les aigües de pluja o la instal·lació d'una mini dessaladora d'aigua de procés. Com a objectiu es podria plantejar l'autoabastament per les aigües de procés de la zona tècnica, la dàrsena pesquera, la nàutica esportiva i el reg.
- Continuar amb les polítiques de qualitat i medi ambient definides per Ports de la generalitat en relació a l'estalvi de l'aigua

2.1. Conclusions

El consum d'aigua anual segons el desenvolupament previst en el Pla Especial és de **39172,6m³/any**. Aquest consum es pot reduir amb una bona gestió de l'aigua. El volum d'aigües residuals urbanes que es generaran en els nous edificis s'estima en 22997,5m³/any.

Aquest increment es deu principalment al 'increment d'edificabilitat del sector terciari (de 6022m² a 14573m² edificats) estimant que el seu consum passarà de 5436m³ actuals a 13154.9m³. En aquest cas cal tenir en compte que el sector terciari actual està dominat pel sector de la restauració, mentre que en la planificació s'amplia el nombre d'usos, especialment per aquells edificis en alçada, on és més difícil la seva implantació. Si prenguéssim com a referència l'ocupació suposaria passar de 10470m² a 17077, es a dir un increment del 63%, es a dir un consum esperat de 8866m³, en comptes del 13155. El que suposaria un total de **18708 m³/any d'aigües residuals**.

Les mesures d'estalvi d'aigua i depuració poden fer reduir aquestes estimacions màximes.



DOCUMENT NÚM. 2

PLÀNOLS D'INFORMACIÓ

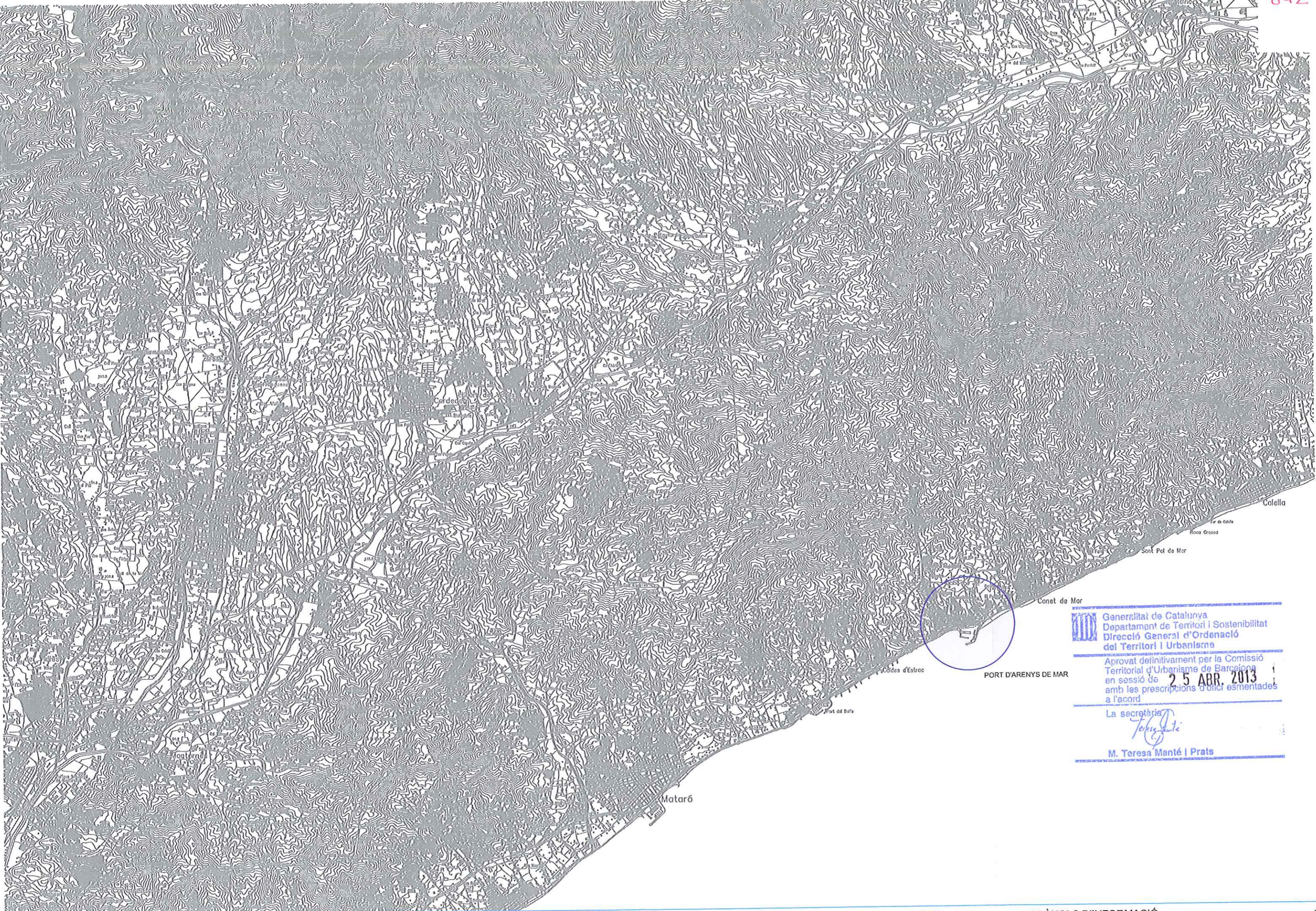


Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



ÍNDEX PLÀNOLS D'INFORMACIÓ

Núm. plànol	Títol plànol	Núm. de fulls
1.-	Emplaçament	1
2.-	Delimitació	1
3.-	Estat actual	
	3.1.- Planta general	1
	3.2.- Zonificació	1
	3.3.- Edificació	6
	3.4.- Molls i amarradors	1
	3.5.- Xarxa de serveis	3
4.-	Propostes ordenació	
	4.1.- Definició geomètrica	6
	4.2.- Seccions tipus	2
	4.3.- Detalls	1
	4.4.- Amarradors	1
	4.5.- Aparcaments	1
5.-	Volumetria de l'ordenació	
	5.1.- Volumetria general	1
	5.2.- Estudi volumètric sector Canelies	1
	Número de fulls total	27



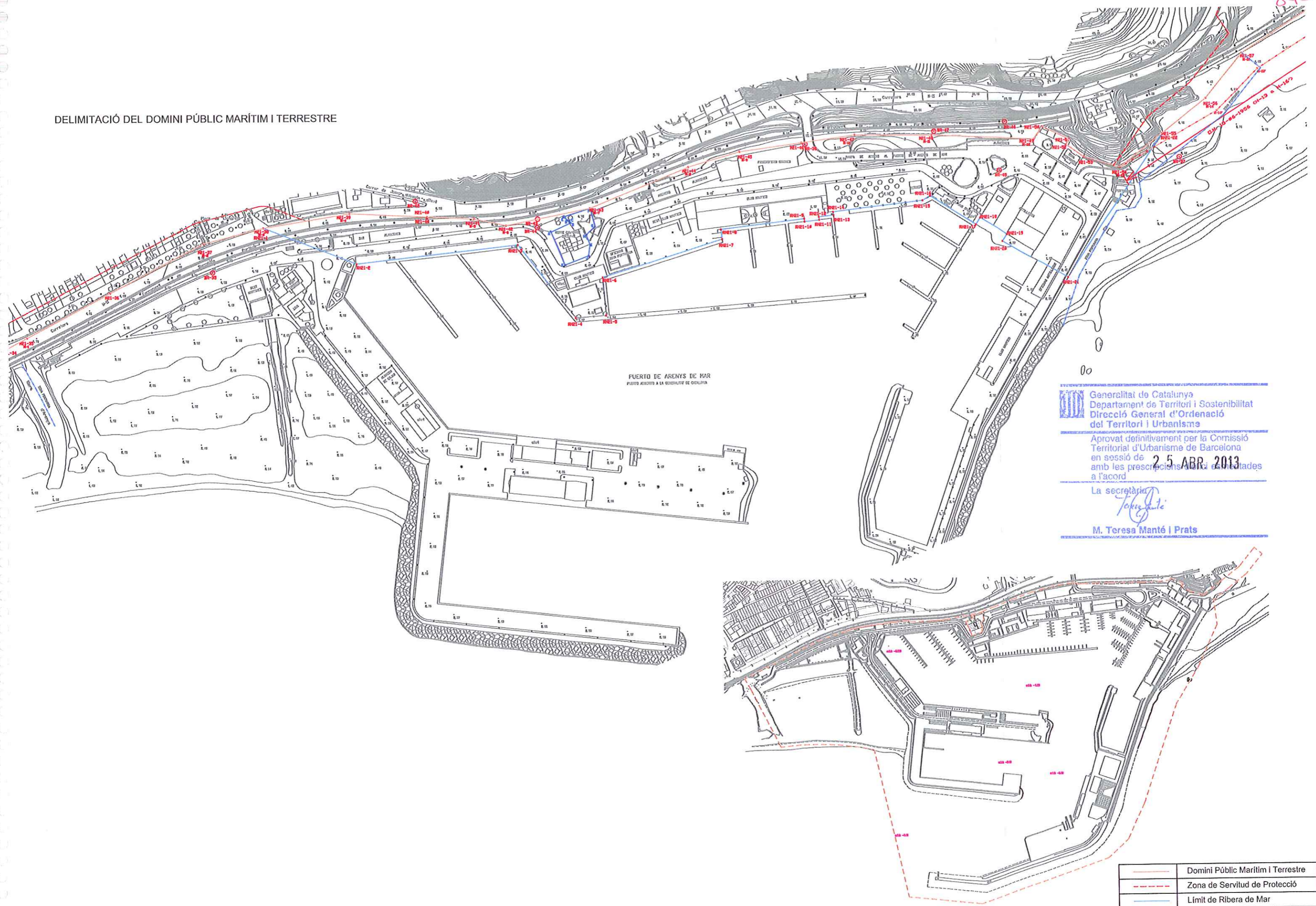

 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme

Aprovat definitivament per la Comissió
 Territorial d'Urbanisme de Barcelona
 en sessió de **25 ABR, 2013**
 amb les prescripcions d'urbanisme establertes
 a l'acord




La secretària

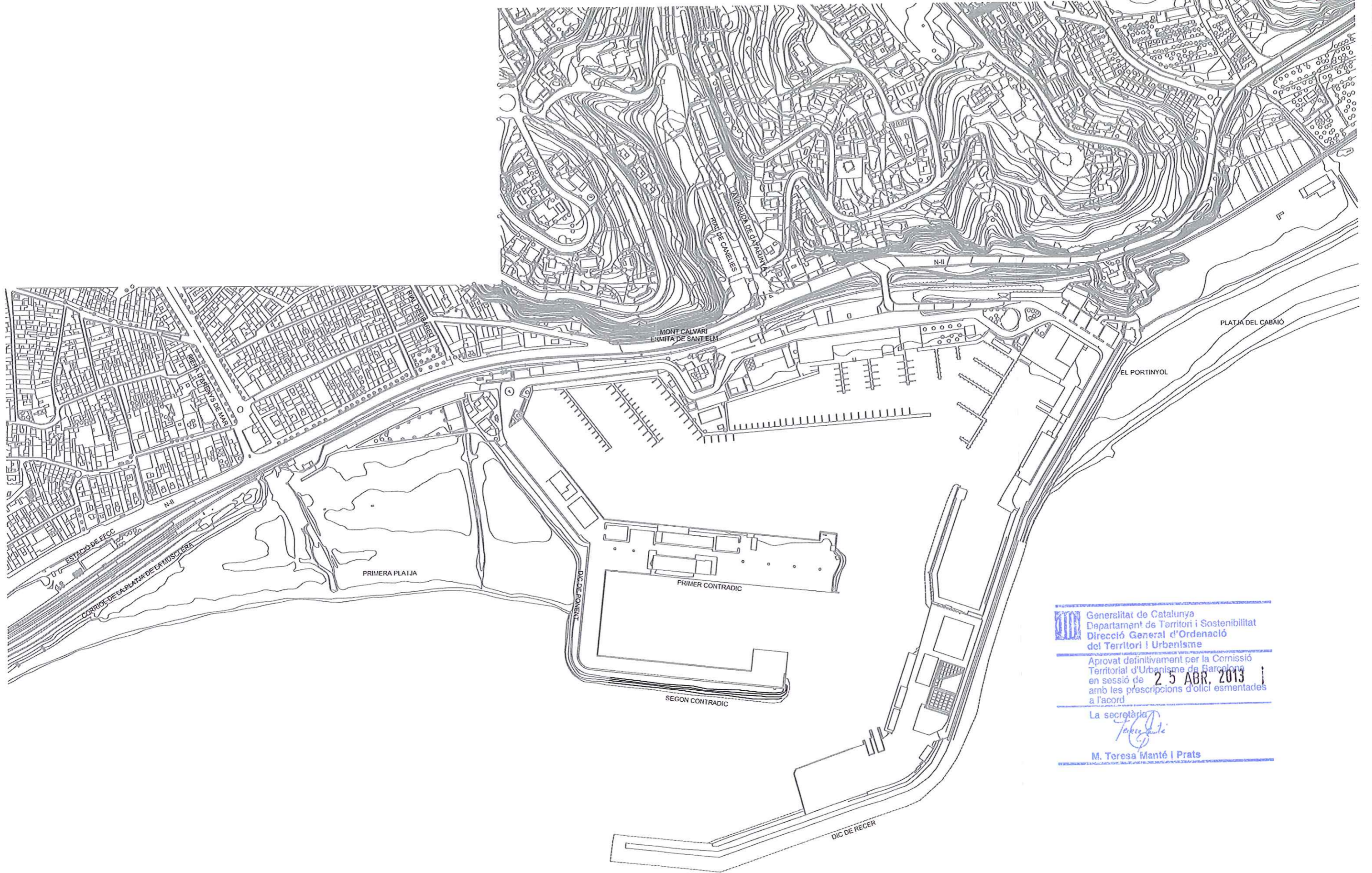
 M. Teresa Manté i Prats

DELIMITACIÓ DEL DOMINI PÚBLIC MARÍTIM I TERRESTRE



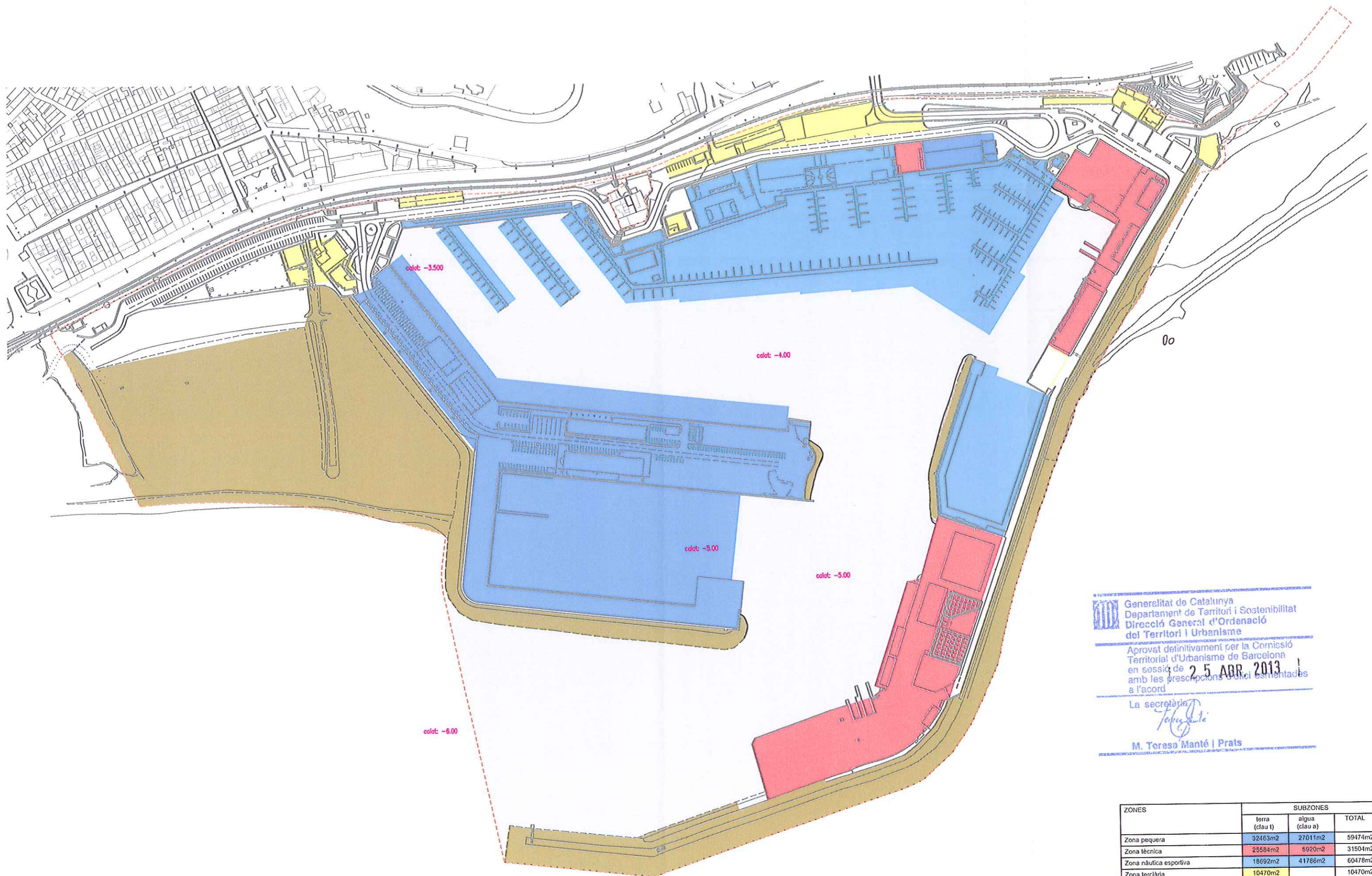

 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
 Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en sessió de **25 ABR 2013** amb les prescripcions i condicions establertes a l'acord
 La secretària *Teresa Prats*
M. Teresa Manté i Prats

	Domini Públic Marítim i Terrestre
	Zona de Servitud de Protecció
	Límit de Ribera de Mar




 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
 Aprobat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en sessió de **25 ABR. 2013** amb les prescripcions d'ofici esmentades a l'acord
 La secretària

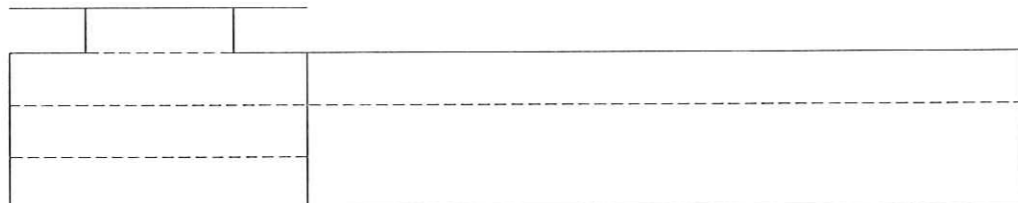
 M. Teresa Manté i Prats



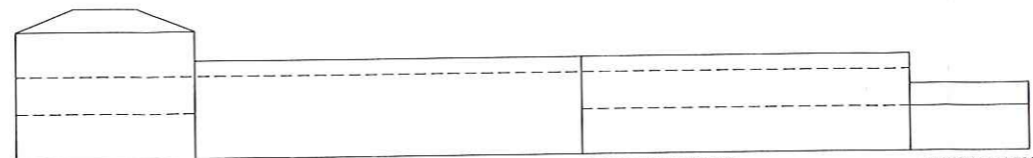

 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
 Aprobat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en sessió de **25 ABR 2013** amb les prescripcions d'ús esmentades a l'acord.
 La secretària

 M. Teresa Manté | Prats

ZONES	SUBZONES		
	terra (clau t)	aigua (clau a)	TOTAL
Zona pequera	32463m ²	27011m ²	59474m ²
Zona tècnica	25584m ²	5920m ²	31504m ²
Zona nàutica esportiva	18692m ²	41786m ²	60478m ²
Zona terciària	10470m ²		10470m ²
Sistema viari i espais lliures	45337m ²		45337m ²
Sistema de defensa marítima	62851m ²		62851m ²
Sistema d'aigua i navegació		126863m ²	126863m ²
TOTAL	195397m ²	201580m ²	396977m ²



ED-CONTRADICS-01



ED-CONTRADICS-02 ED-CONTRADICS-03 ED-CONTRADICS-04



ED-CONTRADICS-05



ED-CONTRADIC-01	
usos	llotja i altres
plantes	PB+3
ocupació en planta	1069m2
sostre edificat total	2600m2



ED-CONTRADIC-02	
usos	llotja i confraria
plantes	PB+2
ocupació en planta	459m2
sostre edificat total	753m2



ED-CONTRADIC-03	
usos	restaurant
plantes	PB+1
ocupació en planta	219m2
sostre edificat total	438m2

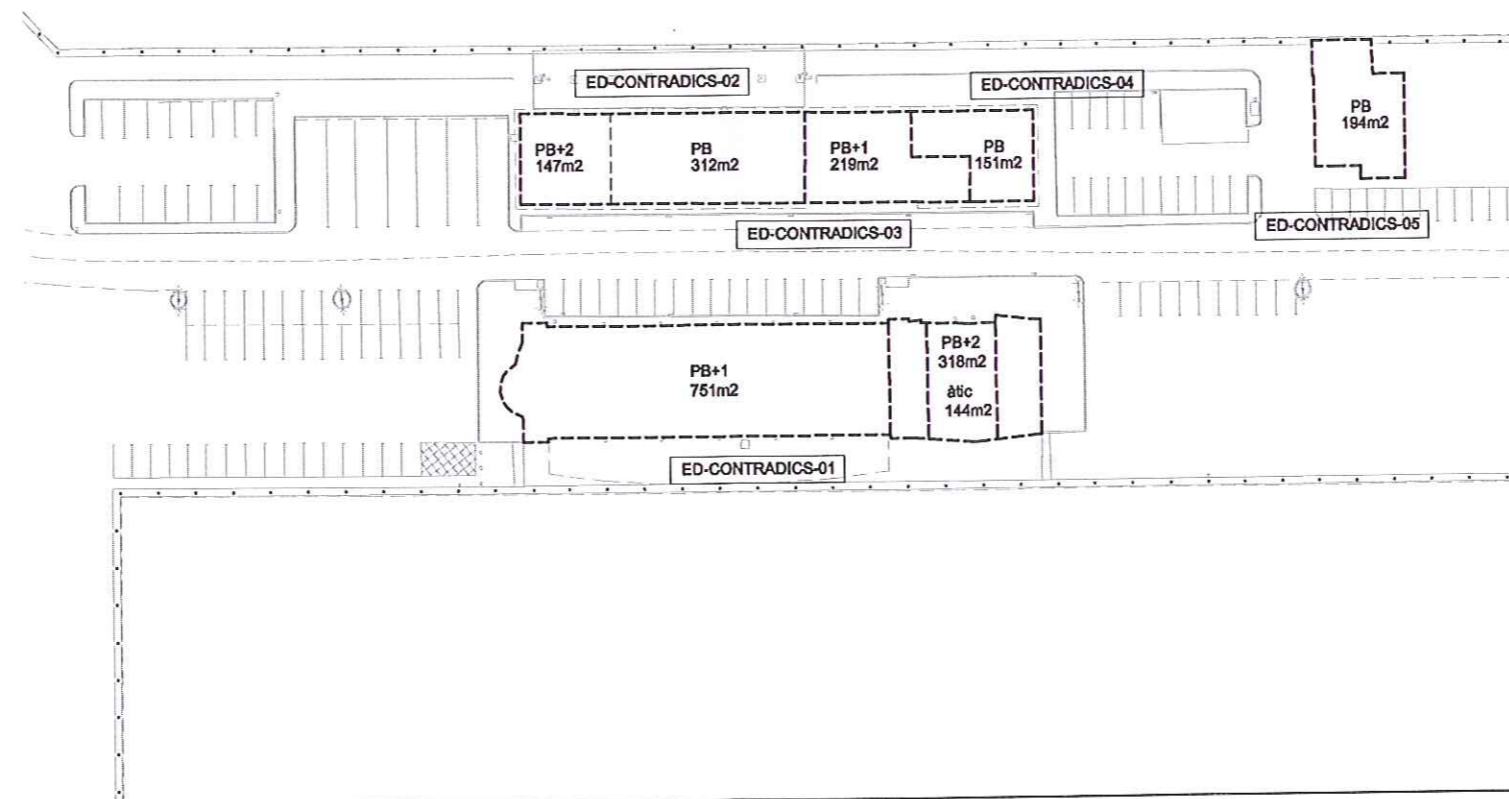


ED-CONTRADIC-04	
usos	oficines
plantes	PB
ocupació en planta	151m2
sostre edificat total	151m2



ED-CONTRADIC-05	
usos	fàbrica de gel
plantes	PB
ocupació en planta	194m2
sostre edificat total	194m2

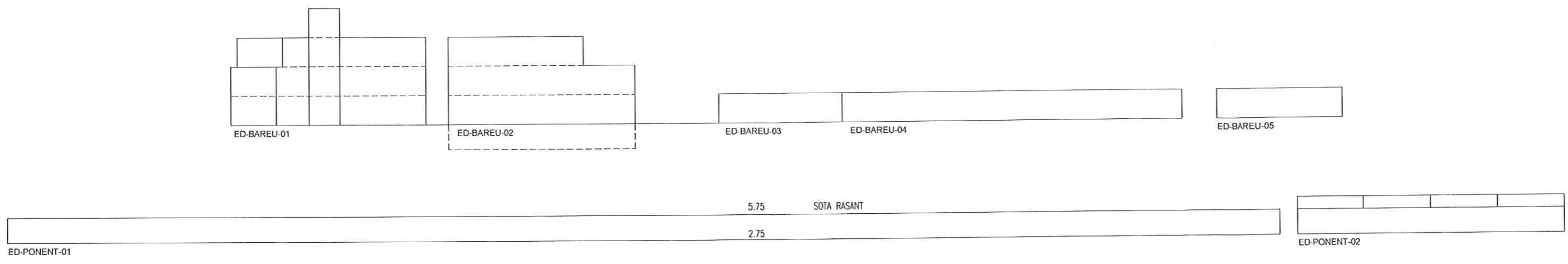
SECTOR CONTRADICS



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme

Aprobat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en sessió del 25 ABR. 2013 amb les prescripcions d'ofici esmentades a l'acord

La secretària
Teresa Manté
 M. Toresa Manté i Prats



ED-PONENT-01	
usos	magatzem
plantes	PB
ocupació en planta	998m2
sostre edificat total	998m2



ED-PONENT-02	
usos	magatzem i altres
plantes	PB
ocupació en planta	650m2 (100% porxo)
sostre edificat total	650m2



ED-BAREU-01	
usos	institut social marina
plantes	PB+2
ocupació en planta	462m2
sostre edificat total	1139m2



ED-BAREU-02	
usos	restaurant
plantes	PB+2
ocupació en planta	237m2
sostre edificat total	718m2+237M2 sot.



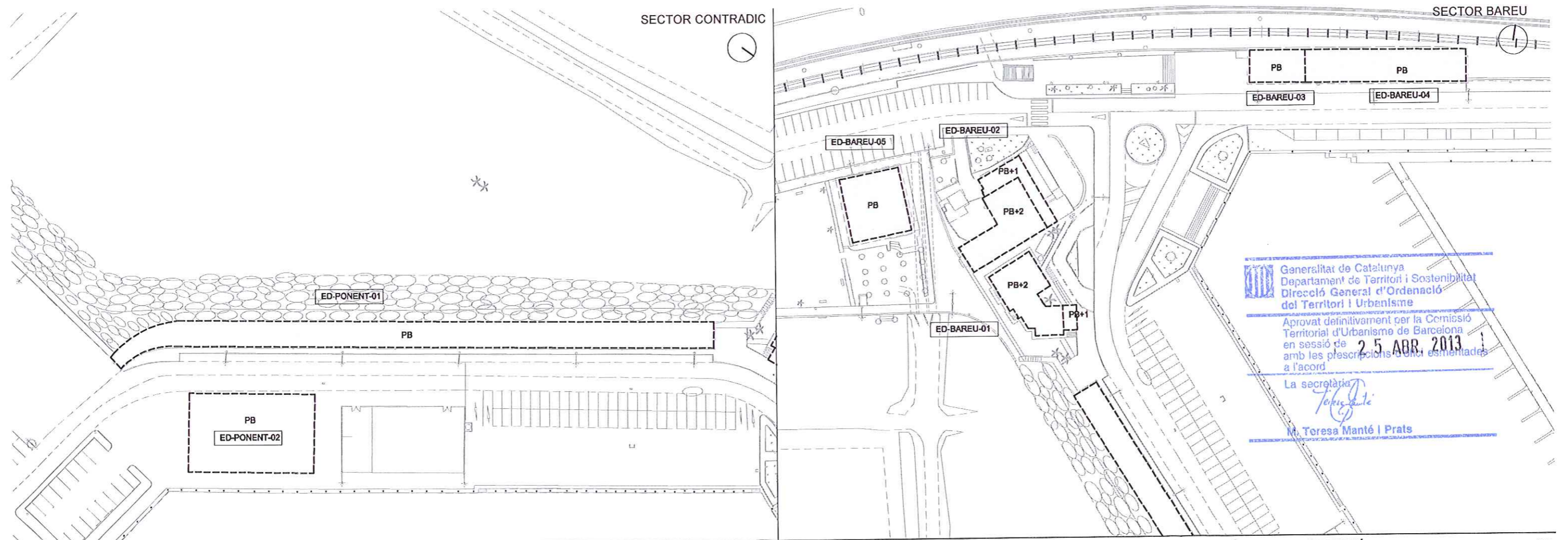
ED-BAREU-03	
usos	restaurant
plantes	PB
ocupació en planta	121m2
sostre edificat total	121m2



ED-BAREU-04	
usos	magatzems
plantes	PB
ocupació en planta	341m2
sostre edificat total	341m2



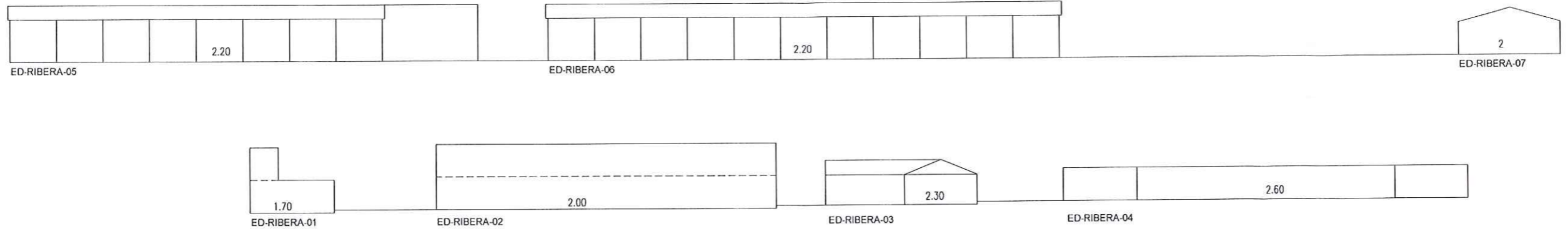
ED-BAREU-05	
usos	restaurant
plantes	PB
ocupació en planta	252m2
sostre edificat total	252m2



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme

Aprovat definitivament per la Comissió
 Territorial d'Urbanisme de Barcelona
 en sessió de **25 ABR 2013**
 amb les prescripcions d'una esmentades
 a l'acord

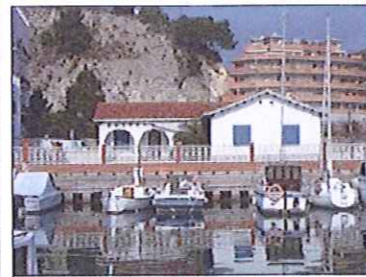
La secretària
Teresa Manté
 M. Teresa Manté i Prats



ED-RIBERA-01	
usos	capitania marítima
plantes	PB+1
ocupació en planta	29m2
sostre edificat total	38m2



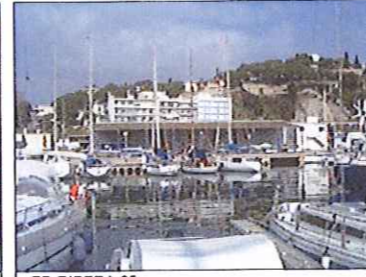
ED-RIBERA-02	
usos	club nàutic
plantes	PB+1
ocupació en planta	365m2
sostre edificat total	730m2



ED-RIBERA-03	
usos	oficines
plantes	PB
ocupació en planta	203m2
sostre edificat total	203m2



ED-RIBERA-04	
usos	restaurant
plantes	PB
ocupació en planta	558m2
sostre edificat total	558m2



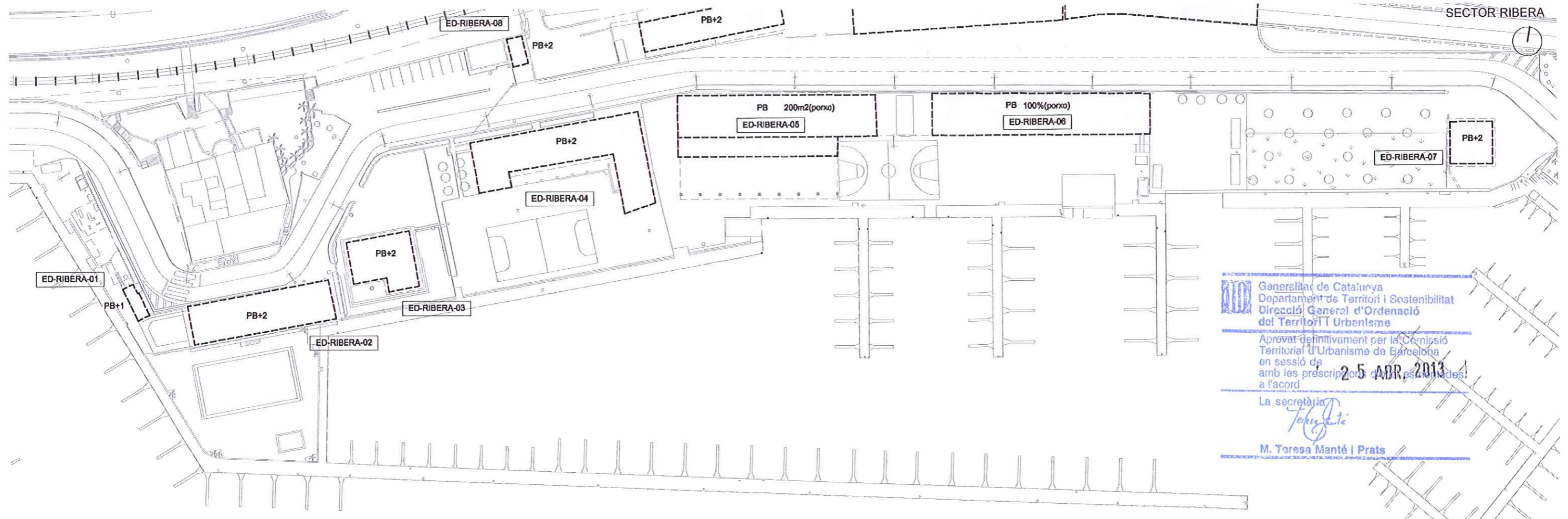
ED-RIBERA-05	
usos	comercial
plantes	PB
ocupació en planta	741m2 (27% porxo)
sostre edificat total	741m2



ED-RIBERA-06	
usos	hivernalge
plantes	PB
ocupació en planta	587m2 (100% porxo)
sostre edificat total	587m2

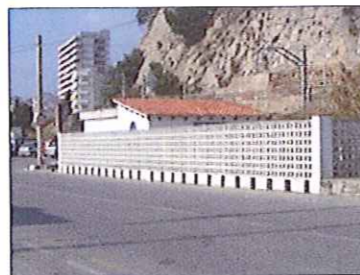
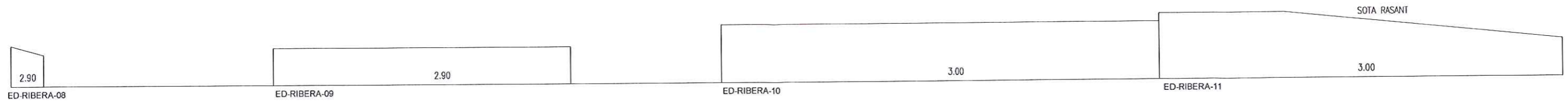


ED-RIBERA-07	
usos	magatzem
plantes	PB
ocupació en planta	117m2
sostre edificat total	117m2




Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
 Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en sessió de 25 ABR 2013 amb les prescripcions d'urbanisme a l'acord.
 La secretària

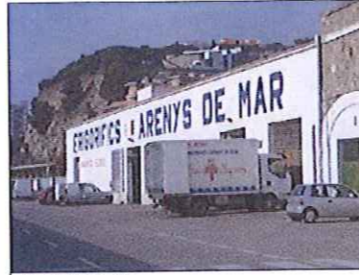
M. Tereza Manté i Prats



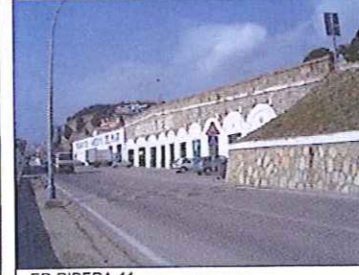
ED-RIBERA-08	
usos	magatzem i QGE
plantes	PB
ocupació en planta	28m2
sostre edificat total	28m2



ED-RIBERA-09	
usos	varis
plantes	PB
ocupació en planta	279m2
sostre edificat total	279m2



ED-RIBERA-10	
usos	congelació de peix
plantes	PB
ocupació en planta	1144m2
sostre edificat total	1144m2

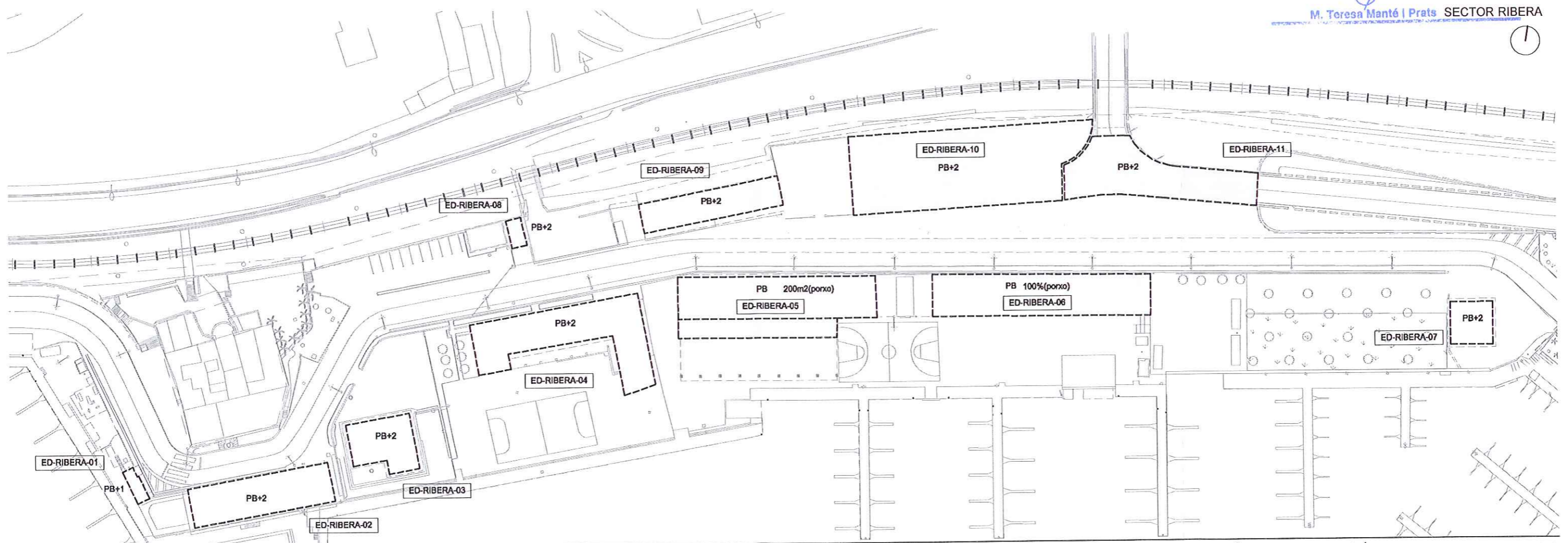


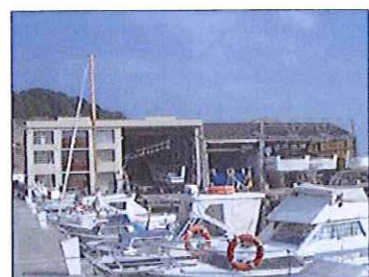
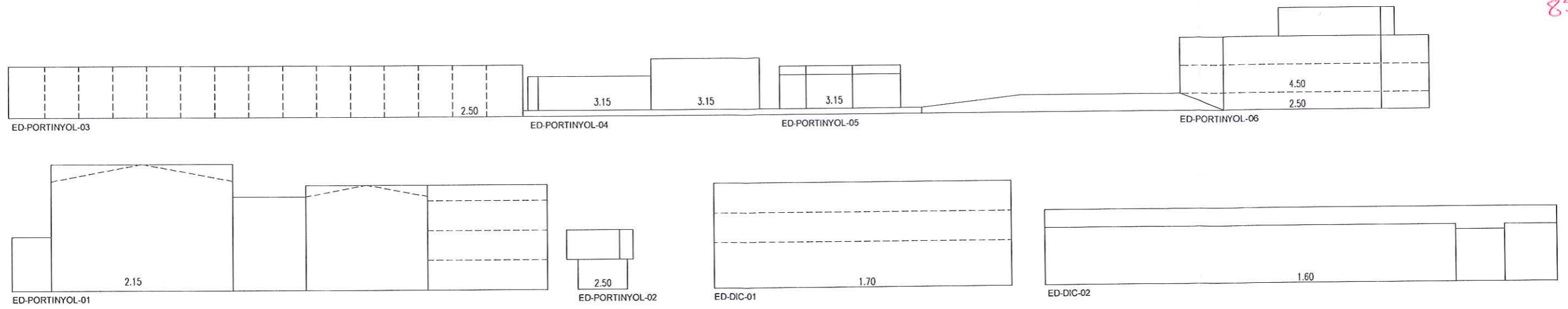
ED-RIBERA-11	
usos	magatzem i altres
plantes	PB
ocupació en planta	510m2
sostre edificat total	510m2

Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
 Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en sessió de **25 ABR. 2013** amb les prescripcions d'ús esmentades a l'acord.

La secretària

M. Teresa Manté i Prats SECTOR RIBERA





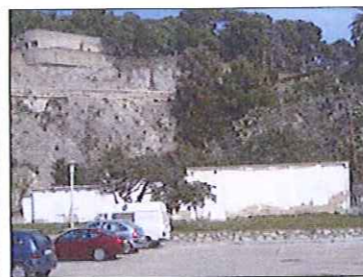
ED-PORTINYOL-01	
usos	drassanes
plantes	PB+2
ocupació en planta	2650m2
sostre edificat total	3500m2



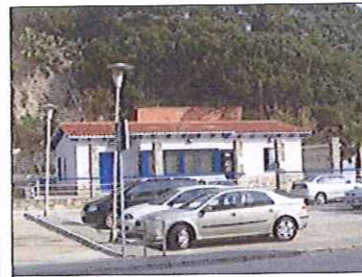
ED-PORTINYOL-02	
usos	club nàutic
plantes	PB+1
ocupació en planta	41m2
sostre edificat total	108m2



ED-PORTINYOL-03	
usos	magatzem i altres
plantes	PB
ocupació en planta	324m2
sostre edificat total	324m2



ED-PORTINYOL-04	
usos	magatzem
plantes	PB
ocupació en planta	128m2
sostre edificat total	128m2



ED-PORTINYOL-05	
usos	ports de la Generalitat
plantes	PB
ocupació en planta	130m2
sostre edificat total	130m2



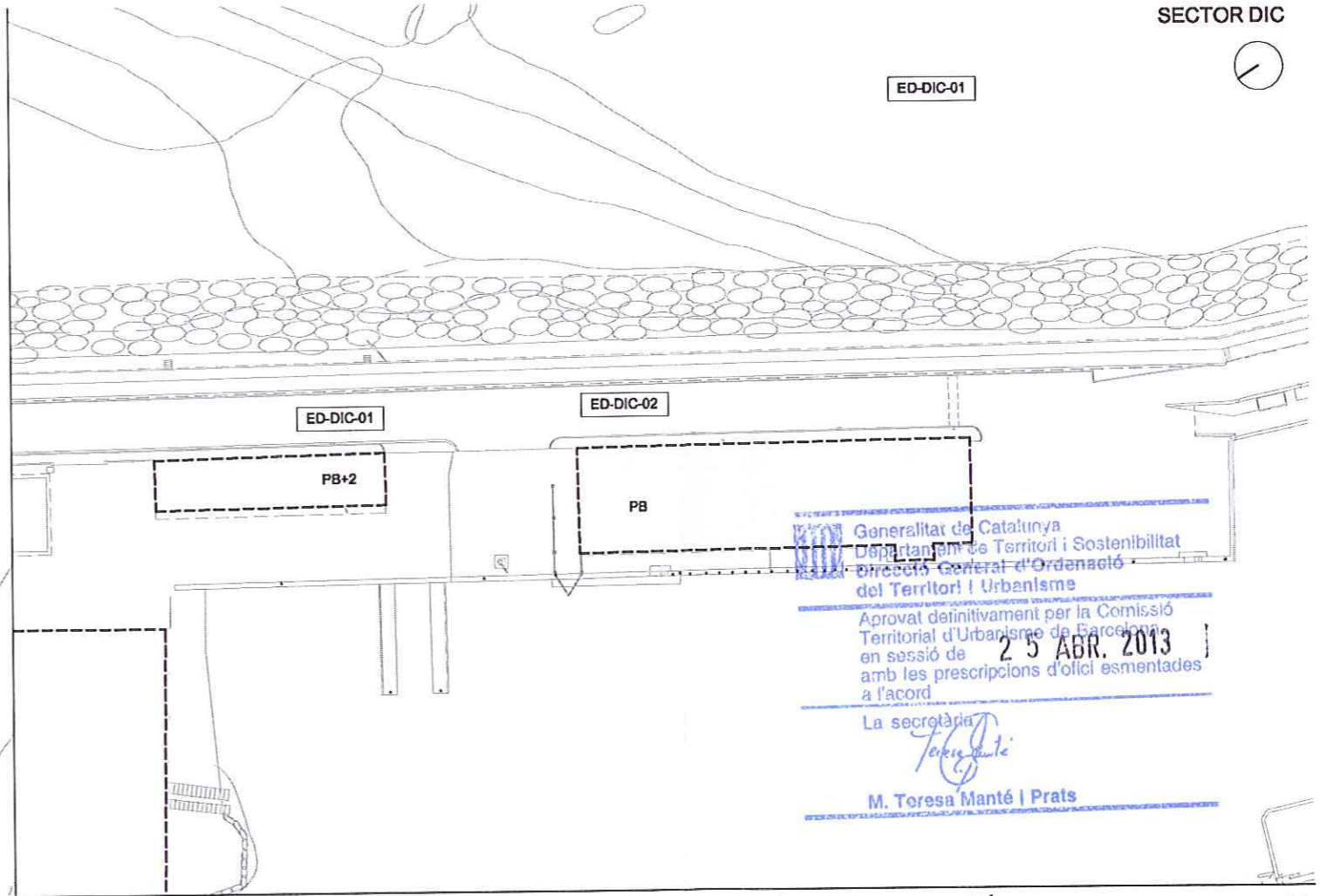
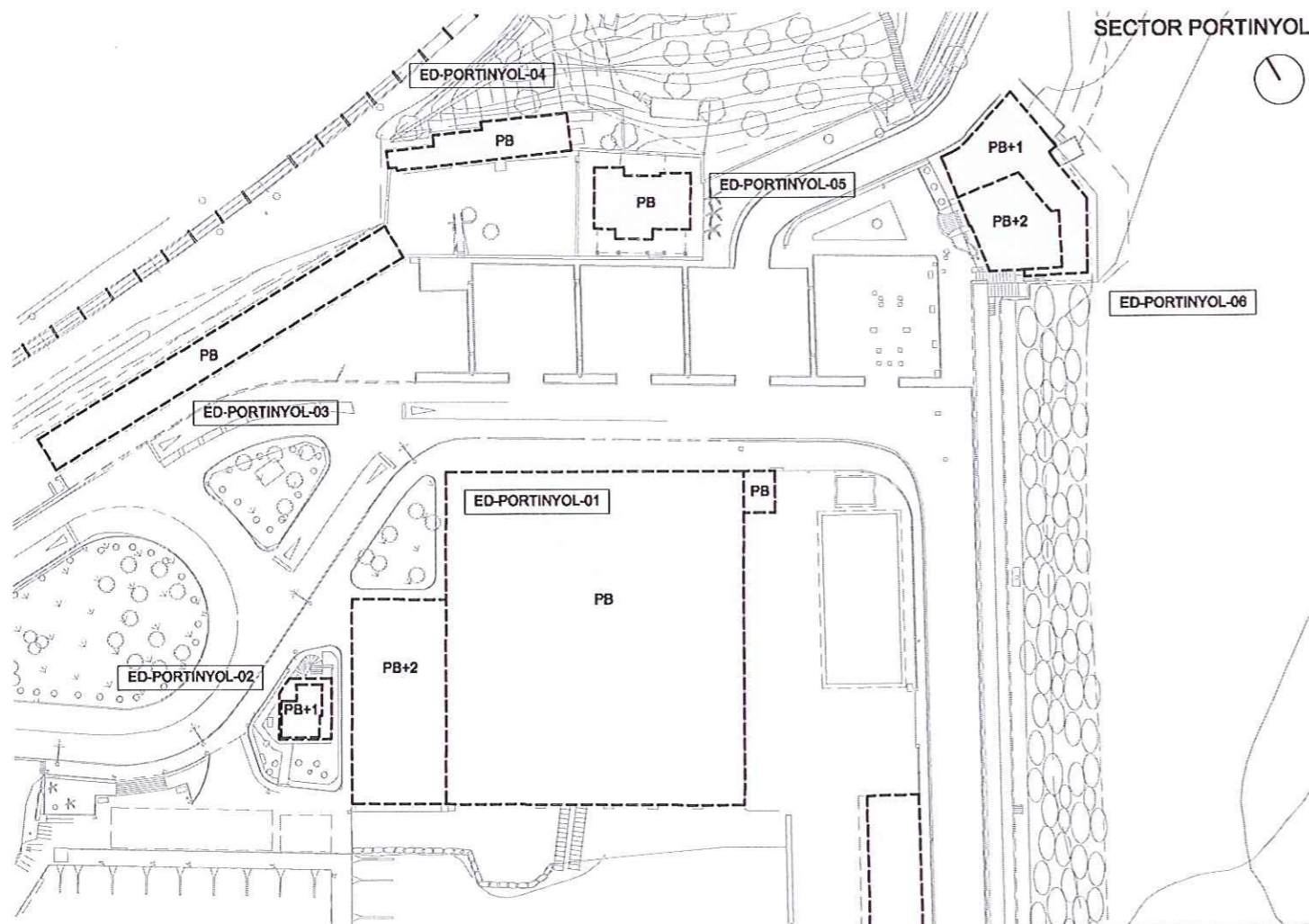
ED-PORTINYOL-06	
usos	restaurant
plantes	PB+2
ocupació en planta	376m2
sostre edificat total	908m2



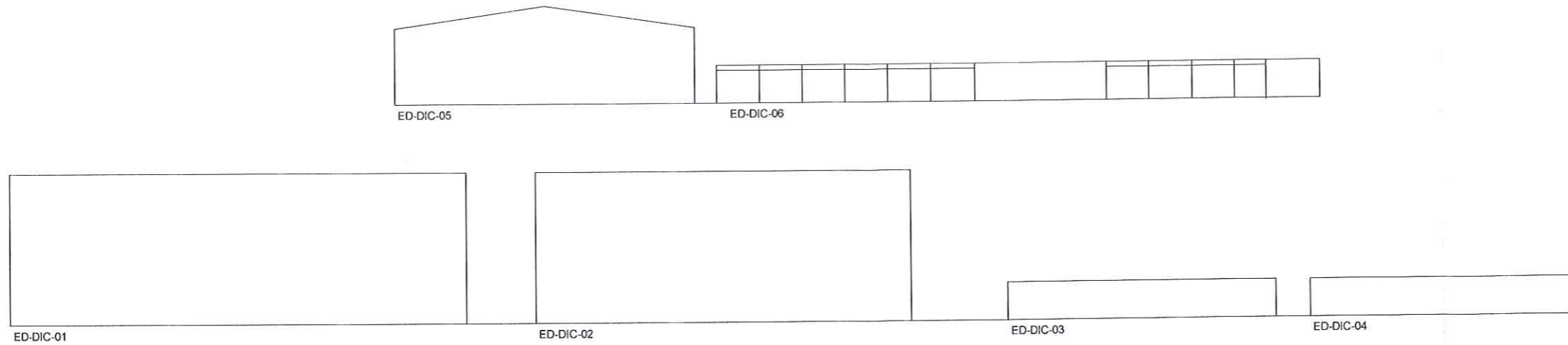
ED-DIC-01	
usos	drassanes
plantes	PB+2
ocupació en planta	276m2
sostre edificat total	828m2



ED-DIC-02	
usos	tallers
plantes	PB
ocupació en planta	987m2
sostre edificat total	987m2



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
 Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en sessió de **25 ABR. 2013** amb les prescripcions d'ofici esmentades a l'acord
 La secretària
Teresa Manté
M. Teresa Manté | Prats



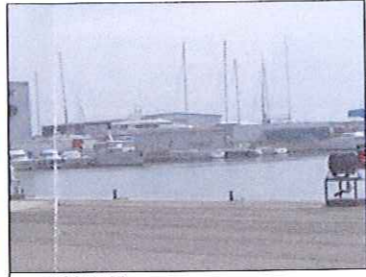
ED-ESCAR-01	
usos	drassanes
plantes	PB
ocupació en planta	1535m2
sostre edificat total	1535m2



ED-ESCAR-02	
usos	nau pintura
plantes	PB
ocupació en planta	590m2
sostre edificat total	590m2



ED-ESCAR-03	
usos	oficines
plantes	PB
ocupació en planta	196m2
sostre edificat total	196m2



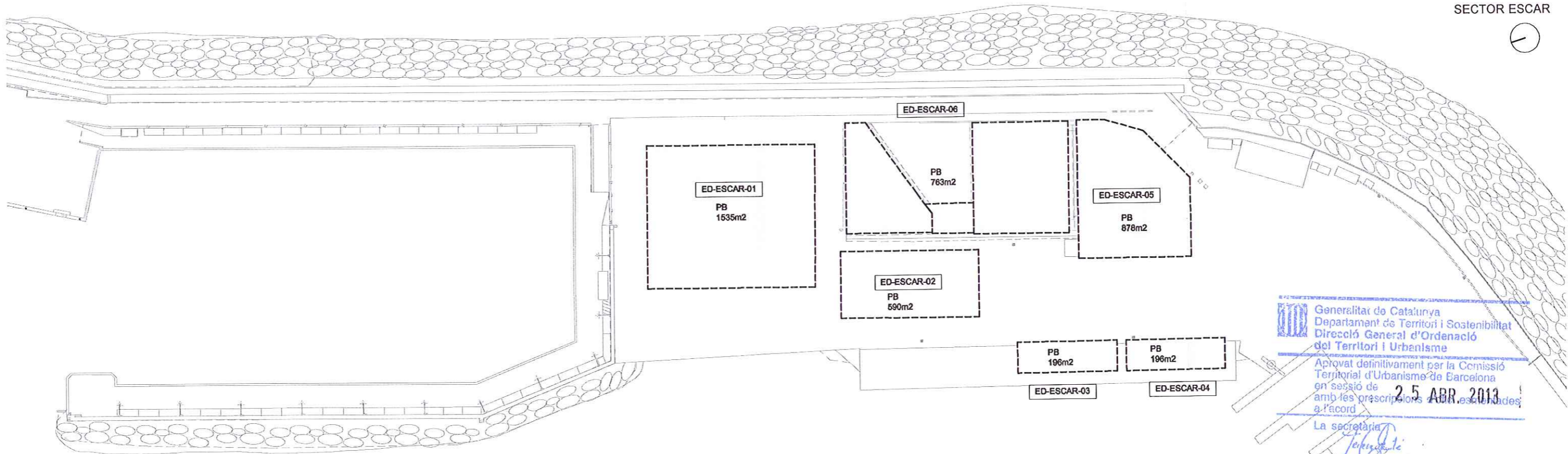
ED-ESCAR-04	
usos	magatzem
plantes	PB
ocupació en planta	196m2
sostre edificat total	196m2



ED-ESCAR-05	
usos	drassanes
plantes	PB
ocupació en planta	878m2
sostre edificat total	878m2



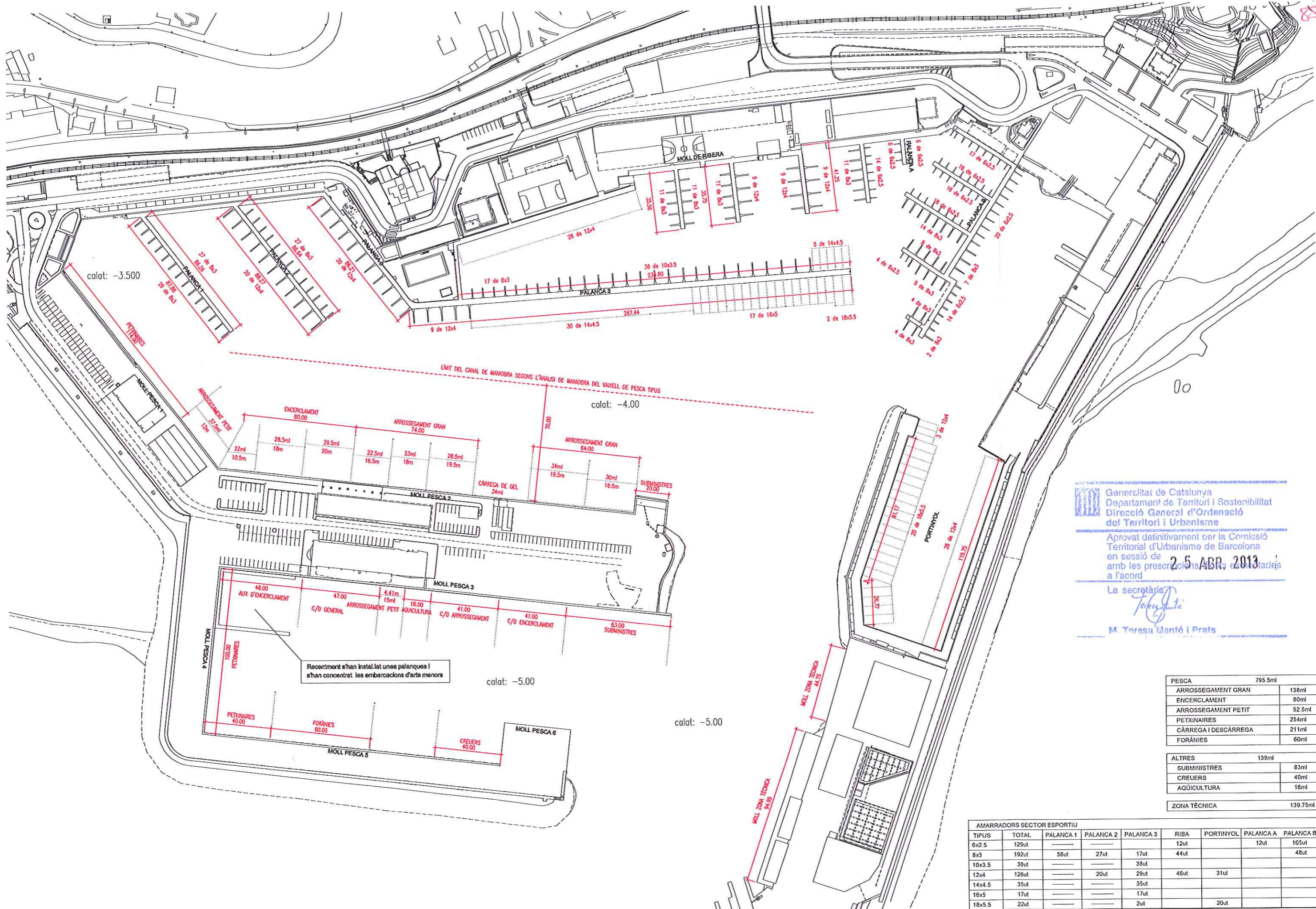
ED-ESCAR-06	
usos	cetària
plantes	PB
ocupació en planta	763m2
sostre edificat total	763m2



SECTOR ESCAR



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
 Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en sessió de 25 ABR 2013 amb les prescripcions addicionals a l'acord.
 La secretària
M. Toresa Manté i Prats
 M. Toresa Manté i Prats

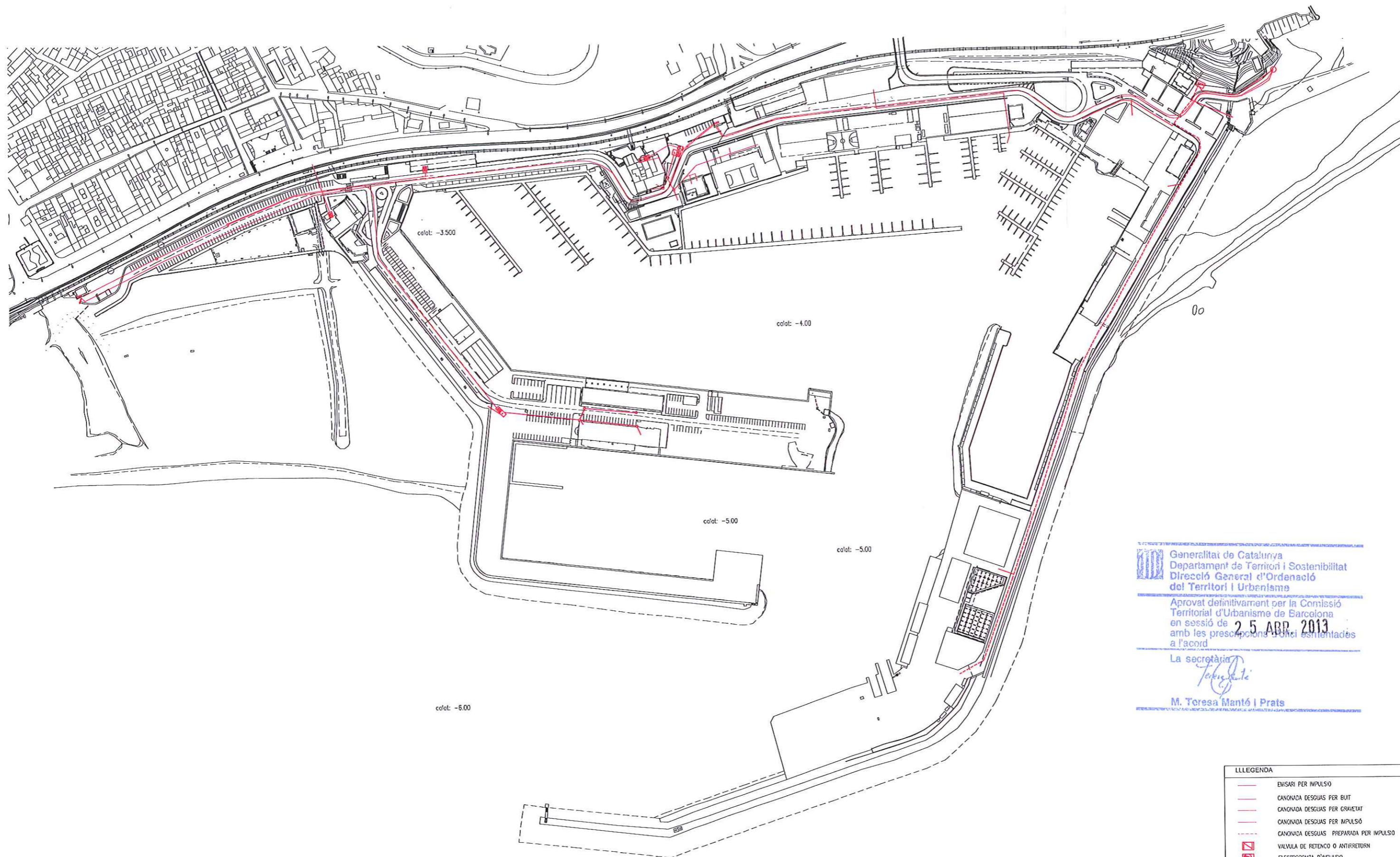




 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Aprobat definitivament per la Comissió
 Territorial d'Urbanisme de Barcelona
 en sessió de
25 ABR 2013
 amb les prescripcions d'obra i costats
 a l'acord
 La secretària

 M. Teresa Mantó i Prats


PESCA	795.5ml
ARROSEGAMENT GRAN	138ml
ENCERCLAMENT	80ml
ARROSEGAMENT PETIT	52.5ml
PETXINAIRES	254ml
CÀRREGA I DESCÀRREGA	211ml
FORANIES	60ml
ALTRES	139ml
SUBMINISTRES	83ml
CREUERS	40ml
AQUICULTURA	16ml
ZONA TÈCNICA	139.75ml

AMARRADORS SECTOR ESPORTIU								
TIPUS	TOTAL	PALANCA 1	PALANCA 2	PALANCA 3	RIBA	PORTINYOL	PALANCA A	PALANCA B
6x2.5	129ut	—	—	—	—	—	12ut	105ut
8x3	192ut	58ut	27ut	17ut	44ut	—	—	48ut
10x3.5	38ut	—	—	38ut	—	—	—	—
12x4	128ut	—	20ut	29ut	46ut	31ut	—	—
14x4.5	35ut	—	—	35ut	—	—	—	—
16x5	17ut	—	—	17ut	—	—	—	—
18x5.5	22ut	—	—	2ut	—	20ut	—	—














 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme

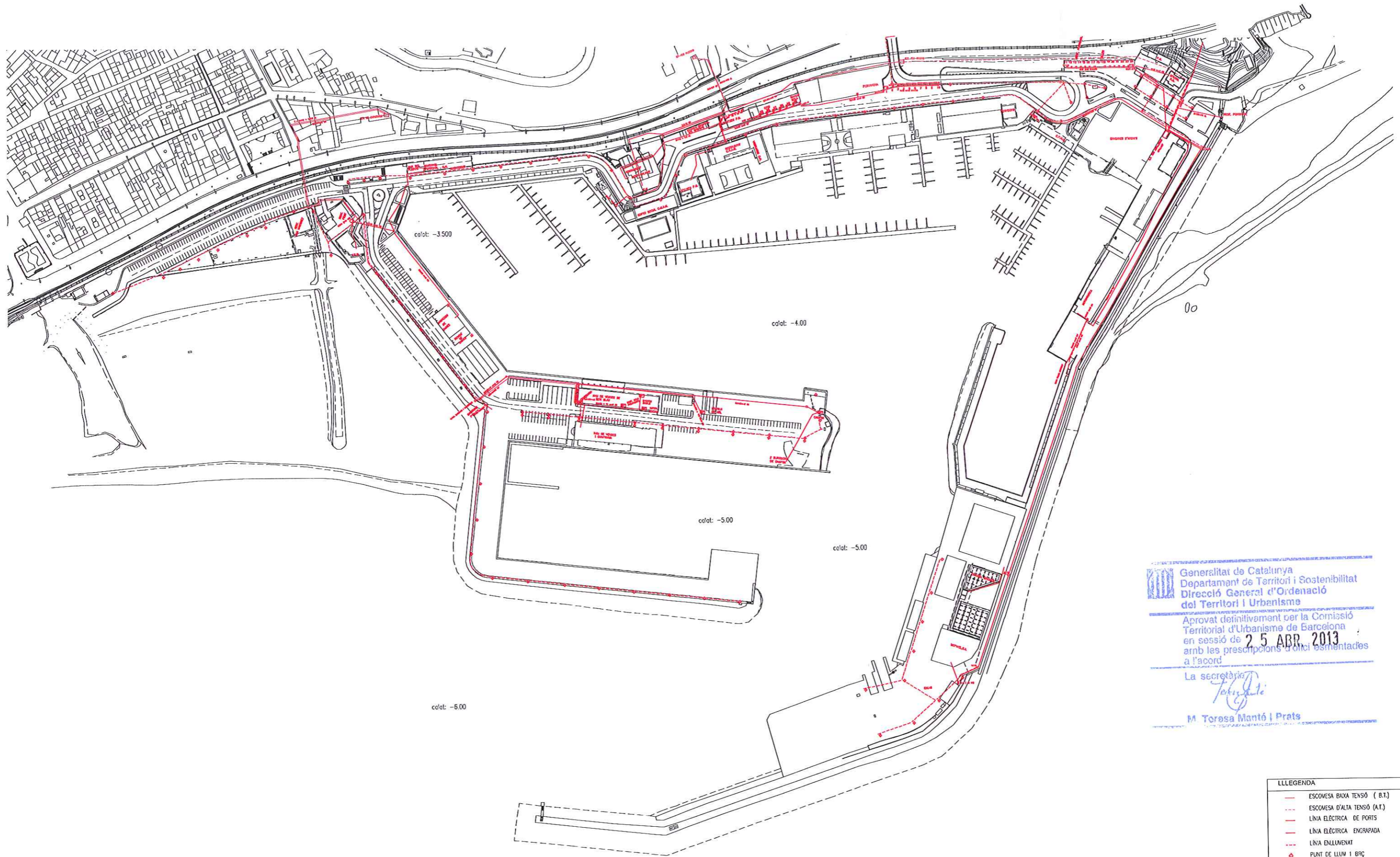
Aprovat definitivament per la Comissió
 Territorial d'Urbanisme de Barcelona
 en sessió de **25 ABR 2013**
 amb les prescripcions d'ús i esmentades
 a l'acord

La secretària


M. Teresa Mantó i Prats

LLLEGENDA	
	EMISARI PER IMPULSIÓ
	CANONADA DESGUAS PER BUIT
	CANONADA DESGUAS PER GRAVETAT
	CANONADA DESGUAS PER IMPULSIÓ
	CANONADA DESGUAS PREPARADA PER IMPULSIÓ
	VALVULA DE RETENCO O ANTI-RETORN
	ELECTROBOMBA D'IMPULSIÓ
	DIPÒSIT DE RECOLLIDA
	PERCORS DE REGISTRE
	VESSADOR

854



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme

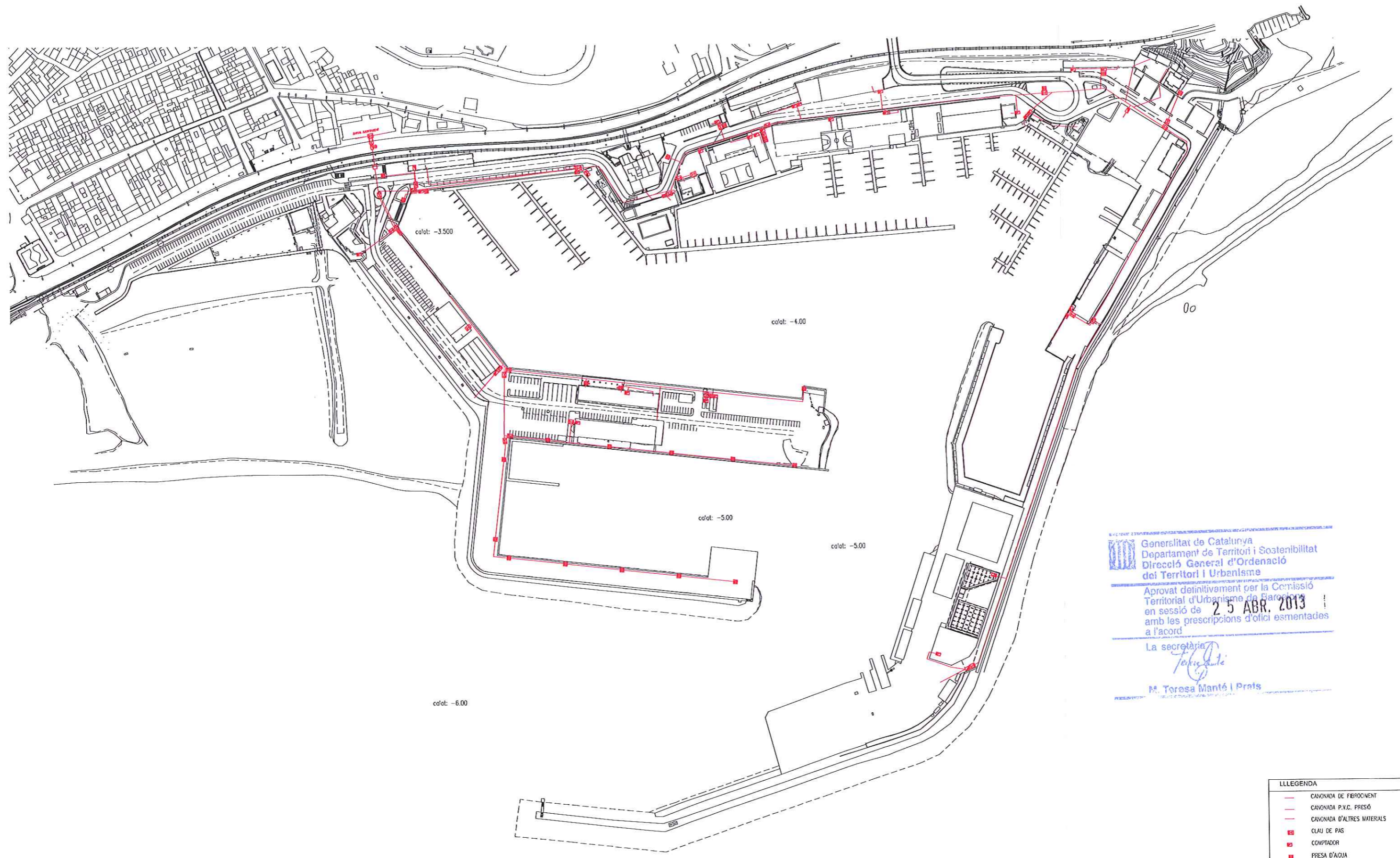
Aprobat definitivament per la Comissió
 Territorial d'Urbanisme de Barcelona
 en sessió de **25 ABR 2013**
 amb les prescripcions d'obra esmentades
 a l'acord

La secretària
Teresa Mantó i Prats
 M. Teresa Mantó i Prats

LLEGGENDA

---	ESCOMESA BAXA TENSÓ (B.T.)
---	ESCOMESA D'ALTA TENSÓ (A.T.)
---	LÍNIA ELÈCTRICA DE PORTS
---	LÍNIA ELÈCTRICA ENGRAPADA
---	LÍNIA ENLLUMENAT
◆	PUNT DE LLUM 1 BRÇ
◆◆	PUNT DE LLUM 2 BRAÇOS
●	FAR
□	COMPTADOR C.P.G.



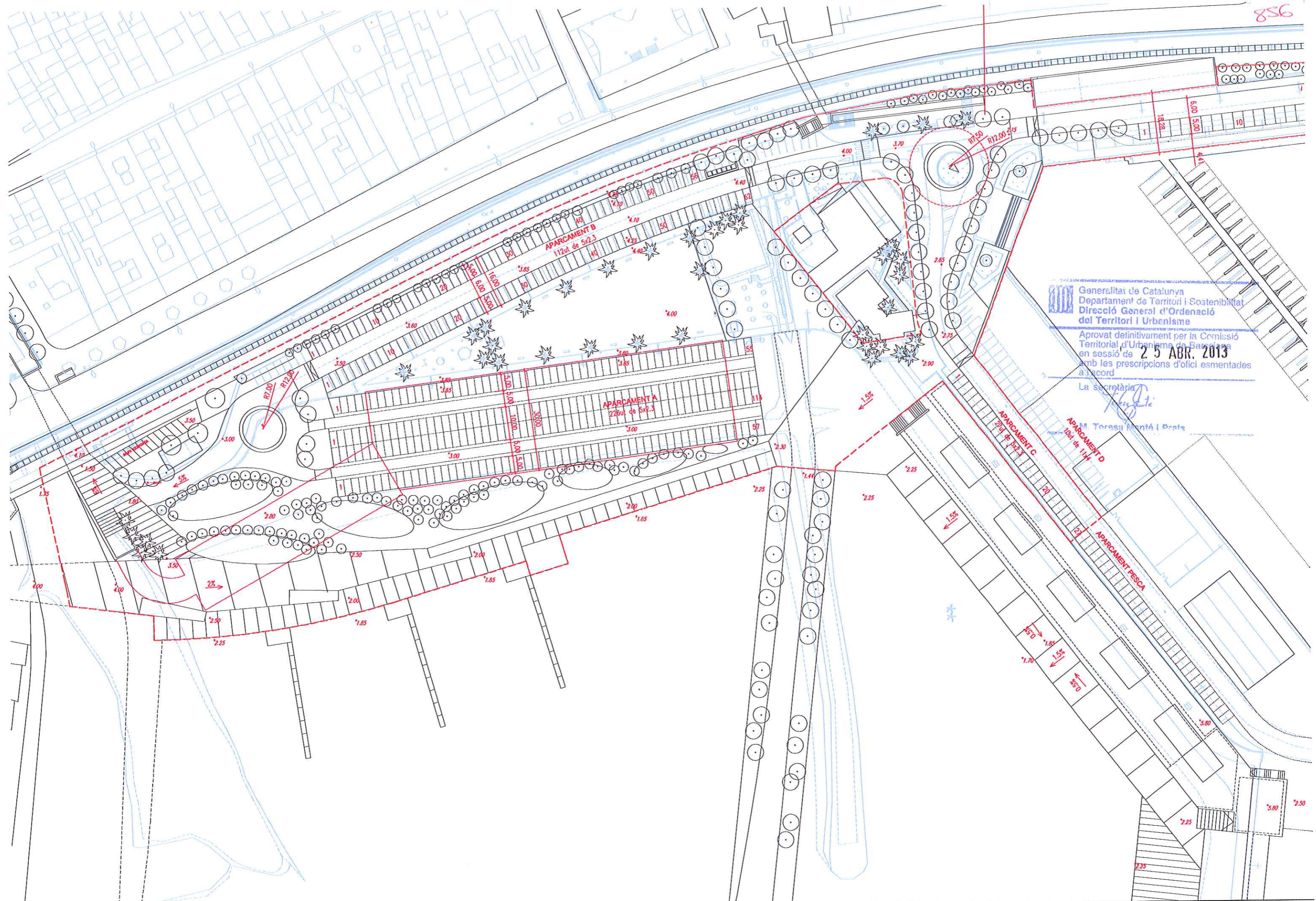



 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Aprobat definitivament per la Comissió
 Territorial d'Urbanisme de Barcelona
 en sessió de **25 ABR. 2013**
 amb les prescripcions d'ofici esmentades
 a l'acord
 La secretària

 M. Teresa Manté i Prats

LLEGGENDA

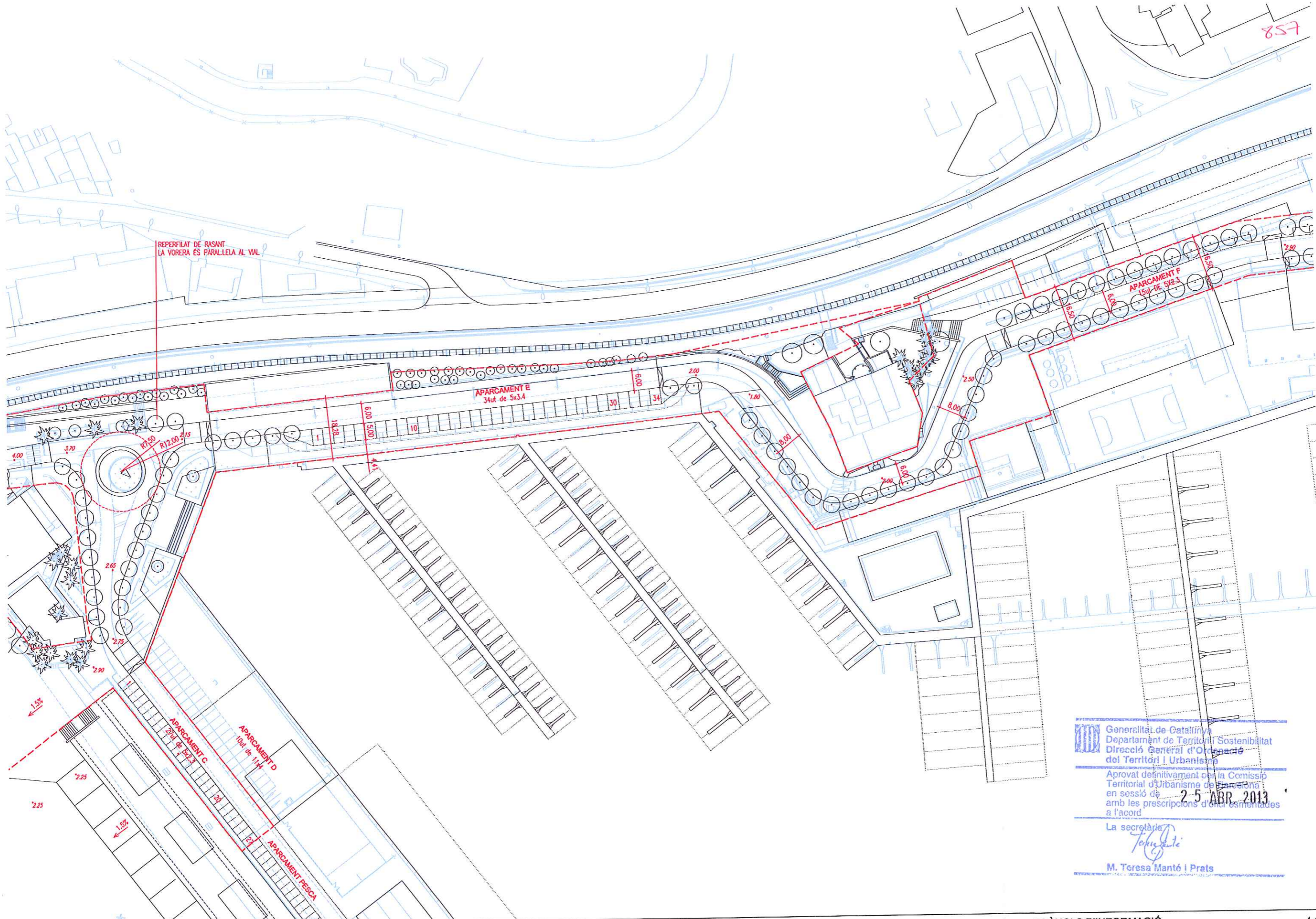
	CANONADA DE FERROCIMENT
	CANONADA P.V.C. PRESIÓ
	CANONADA D'ALTRES MATERIALS
	CLAU DE PAS
	COMPTADOR
	PRESA D'AIGUA
	PERCÓ
	REGULADOR DE PRESIÓ
	CLAU DE BUDAT



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme

Aprovat definitivament per la Comissió
 Territorial d'Urbanisme de Barcelona
 en sessió de **25 ABR. 2013**
 amb les prescripcions d'ofici esmentades
 a l'acord

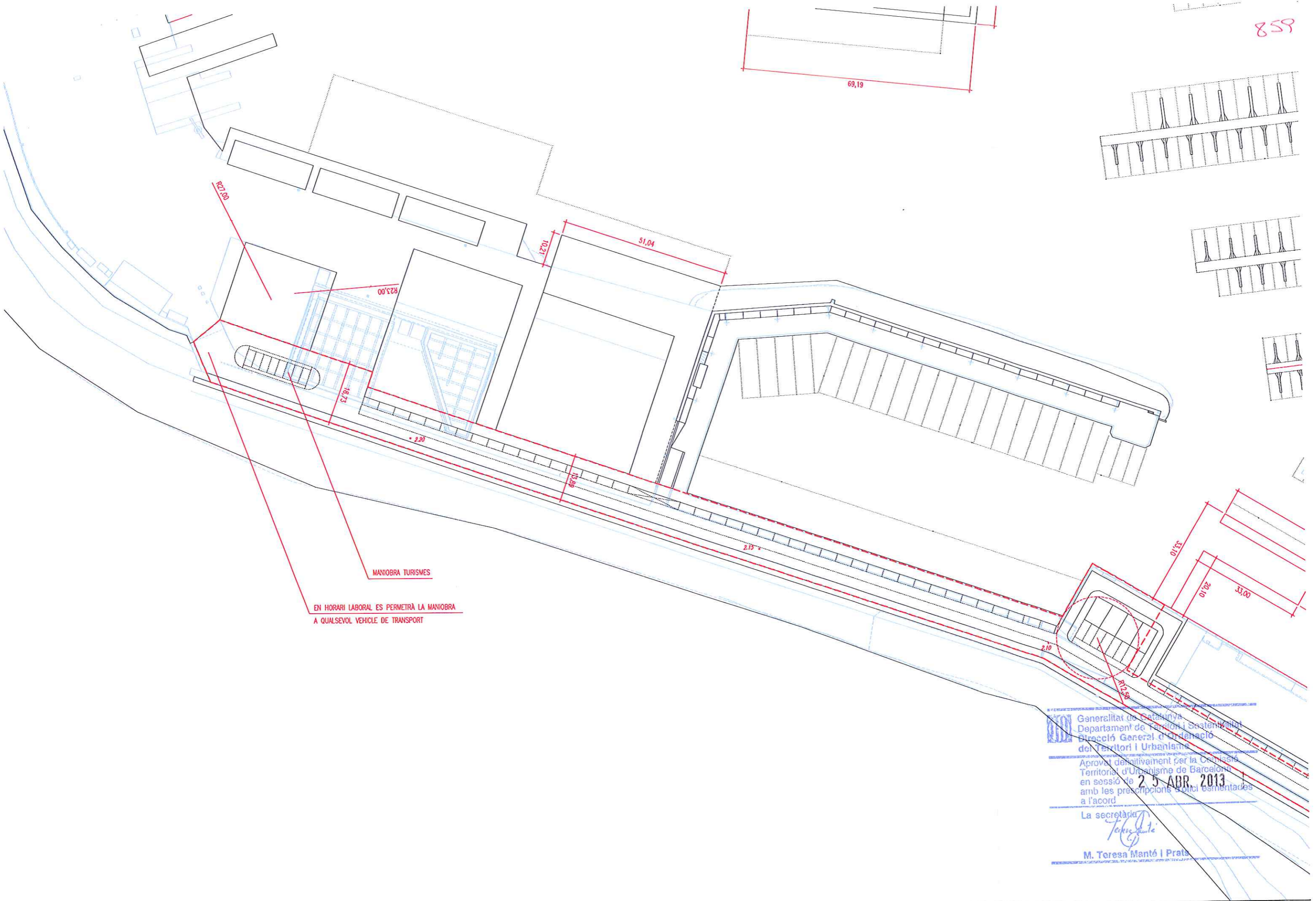
La secretària
M. Teresa Font i Prat
 M. Teresa Font i Prat




 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Aprovat definitivament per la Comissió
 Territorial d'Urbanisme de Barcelona
 en sessió de **2-5 ABR 2013**
 amb les prescripcions d'obra essencials
 a l'acord
 La secretària

M. Teresa Mantó i Prats

859



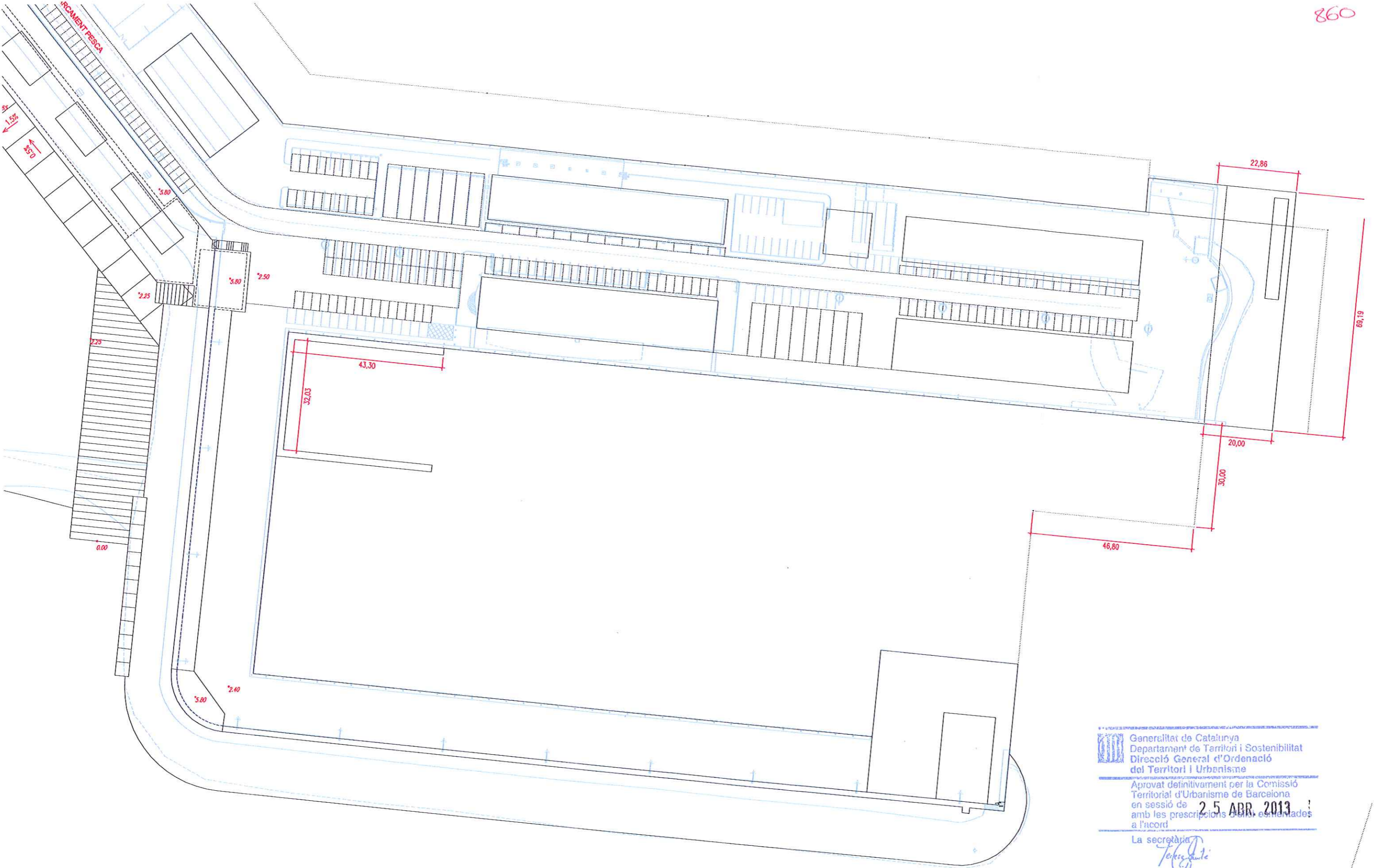
MANIOBRA TURISMES

EN HORARI LABORAL ES PERMETRÀ LA MANIOBRA
A QUALESVOL VEHICLE DE TRANSPORT

Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme

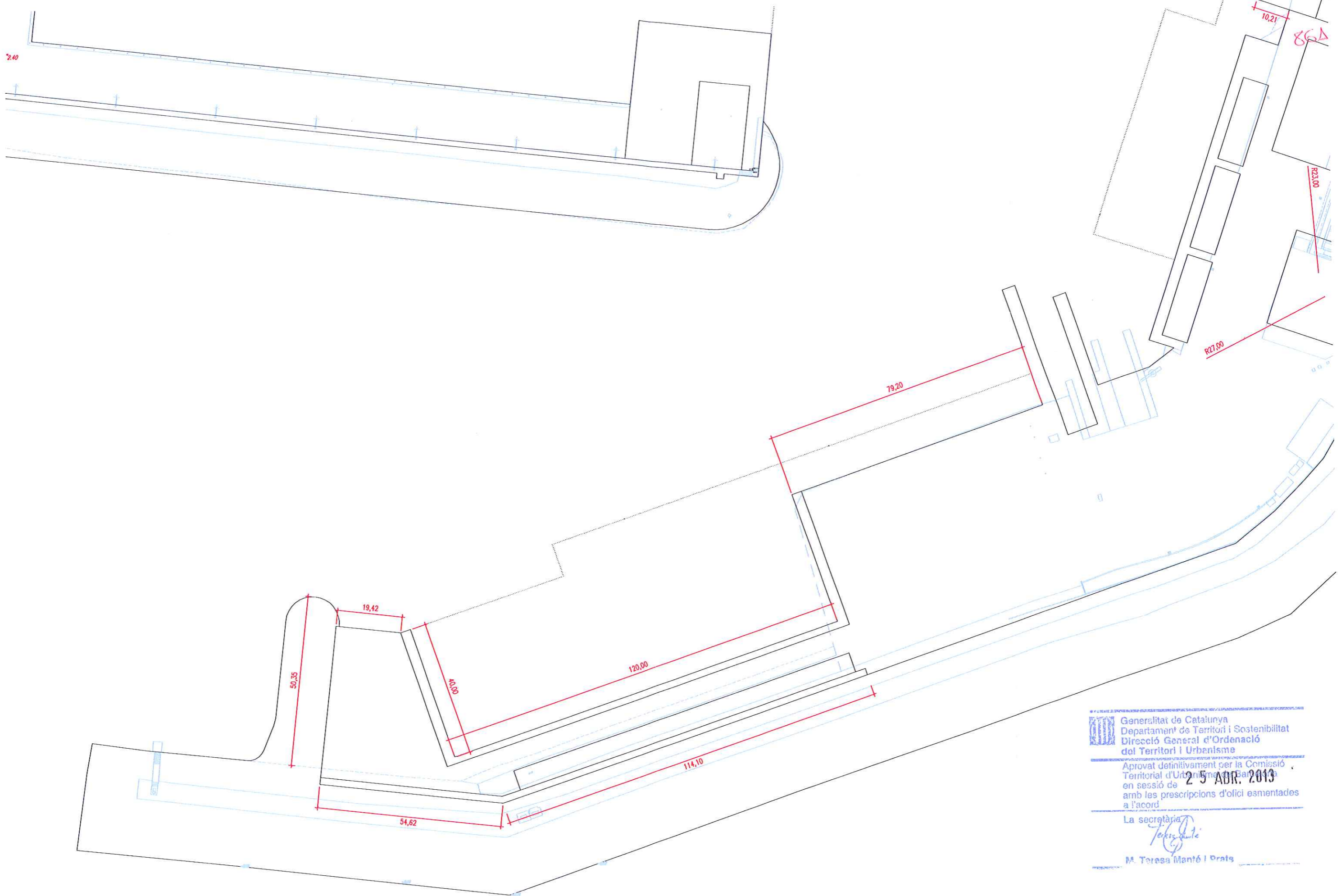
Aprobat definitivament per la Comissió
 Territorial d'Urbanisme de Barcelona
 en sessió de **25 ABR 2013**
 amb les prescripcions tècniques esmentades
 a l'acord

La secretària
Teresa Mantó
 M. Teresa Mantó i Prats



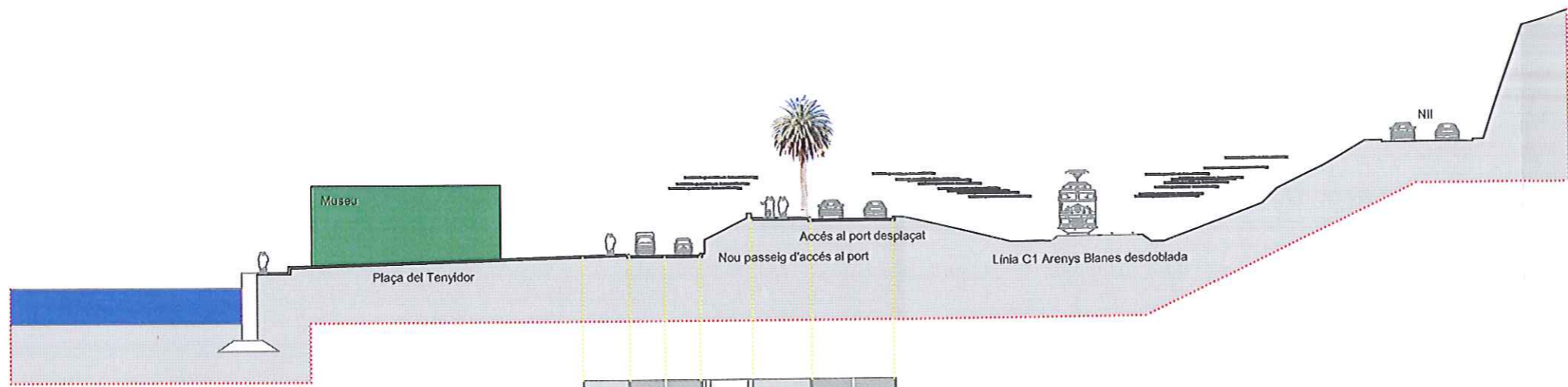

 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Aprobat definitivament per la Comissió
 Territorial d'Urbanisme de Barcelona
 en sessió de **25 ABR. 2013**
 amb les prescripcions dels esmentats
 a l'acord
 La secretària

 M. Teresa Manté i Prats

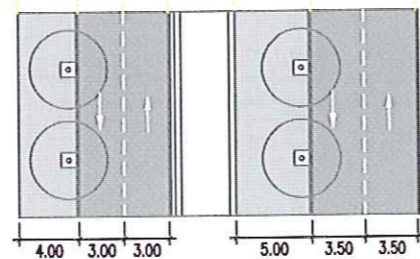



 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Aprovat definitivament per la Comissió
 Territorial d'Urbanisme de Barcelona
 en sessió de **25 ABR. 2013**
 amb les prescripcions d'ofici esmentades
 a l'acord
 La secretària

 M. Teresa Mantó i Prats



SECCIÓ 2. EL TENYIDOR

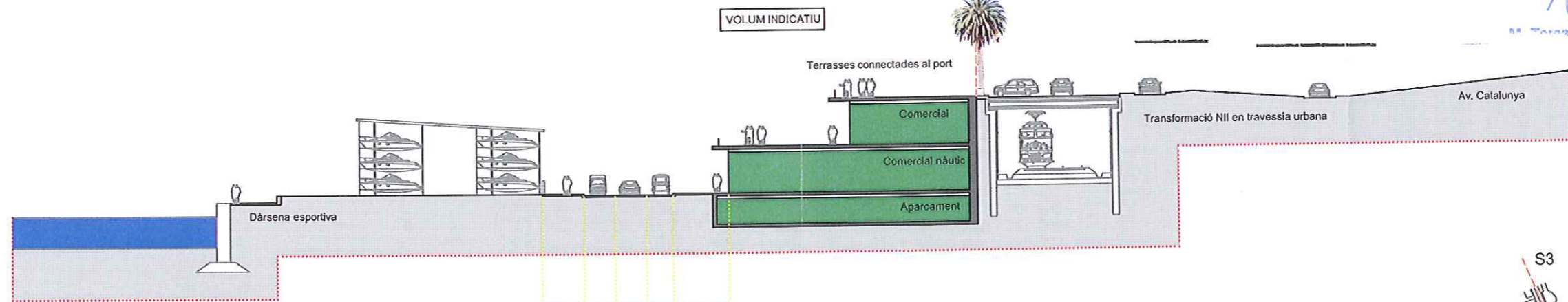


Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

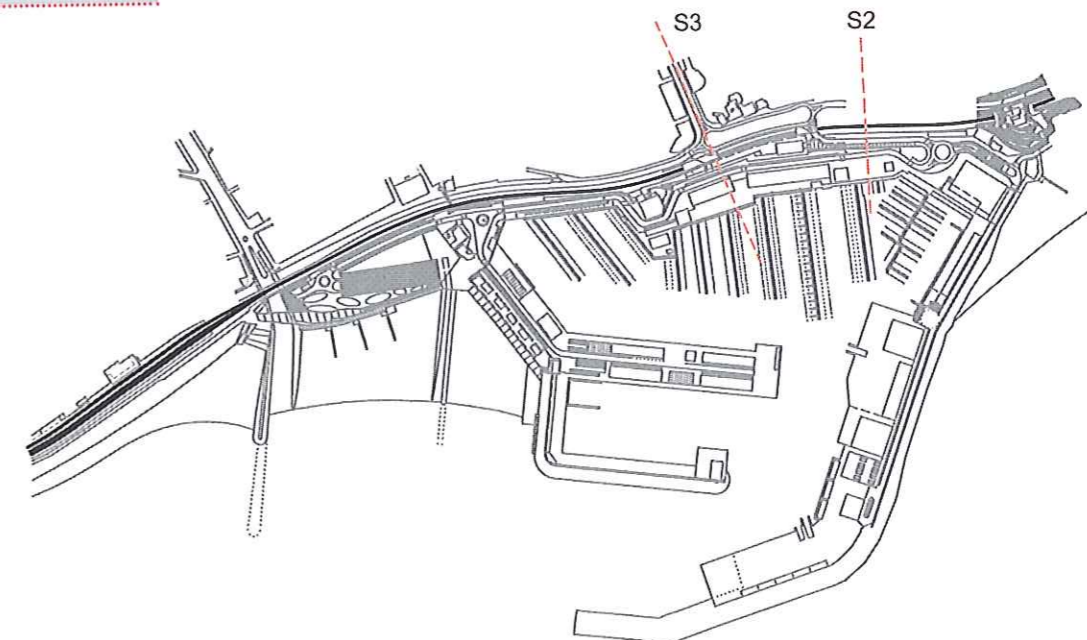
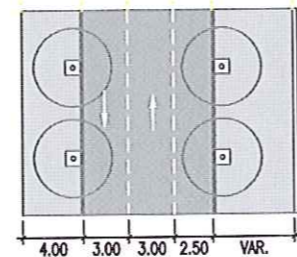
Aprovat definitivament per la Comissió
Territorial d'Urbanisme de Barcelona
en sessió de **25 ABR. 2013**
amb les prescripcions d'òrbita esmentades
a l'acord

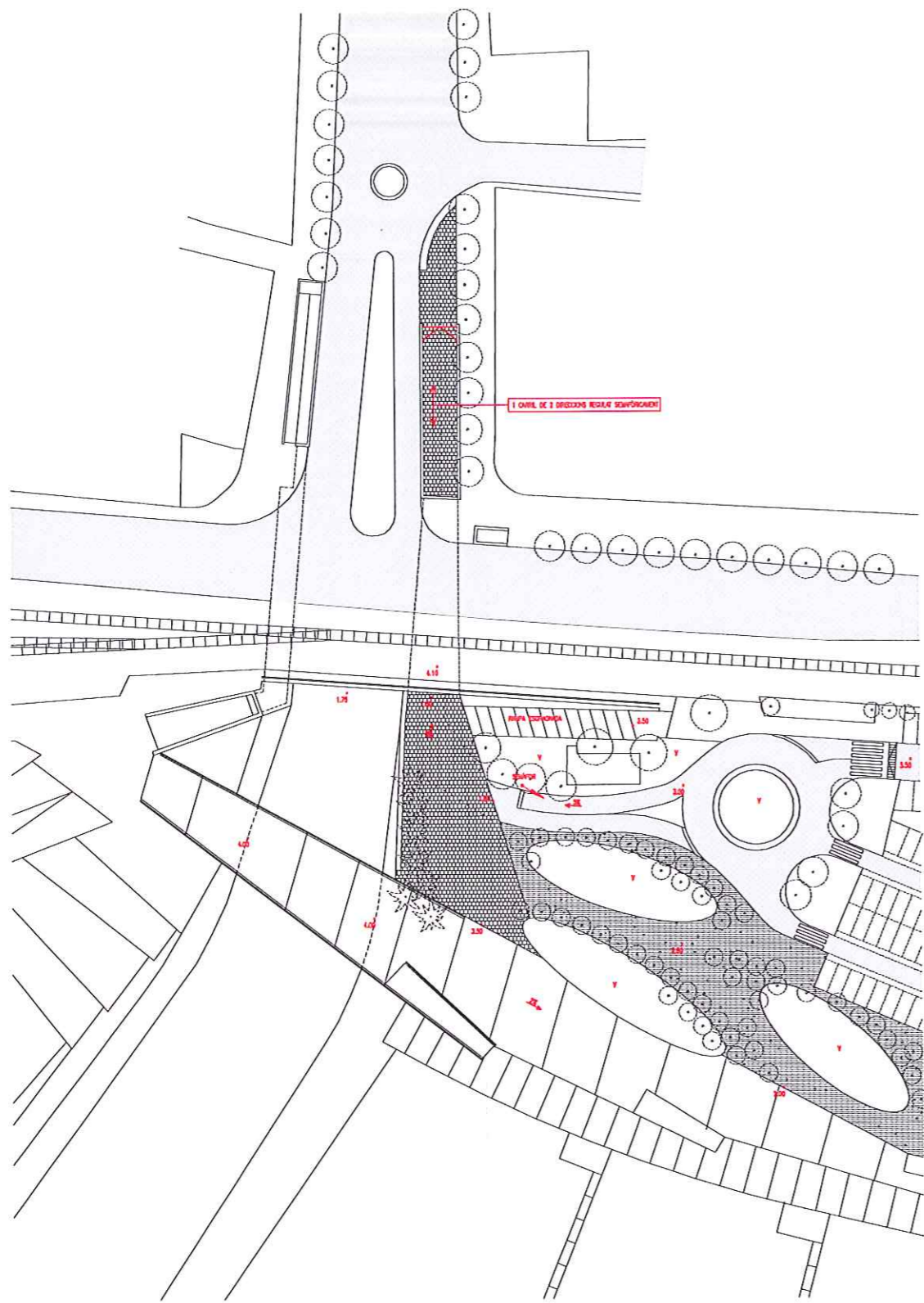
La secretària
Felisa Jorda
M. Tàrraga Montó i Forts

PROPOSTA SOTERRAMENT RENFE NO PROGRAMADA



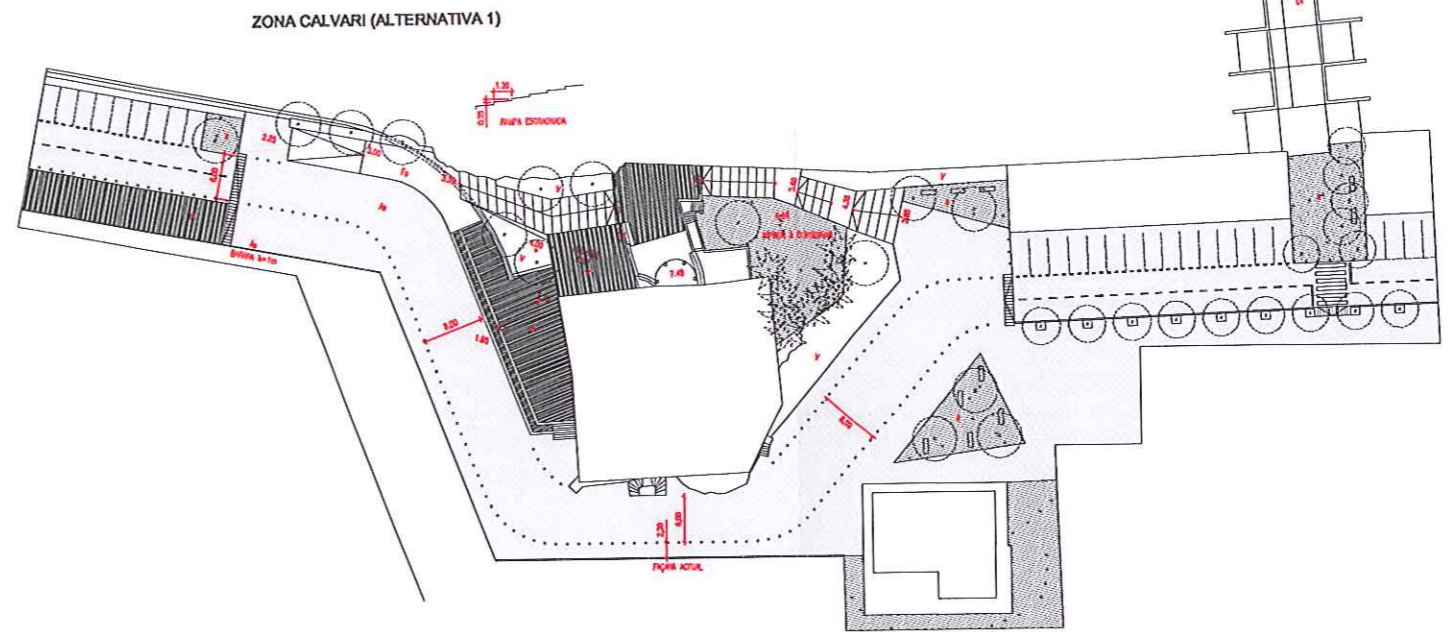
SECCIÓ 3. RIAL DE CANELIES



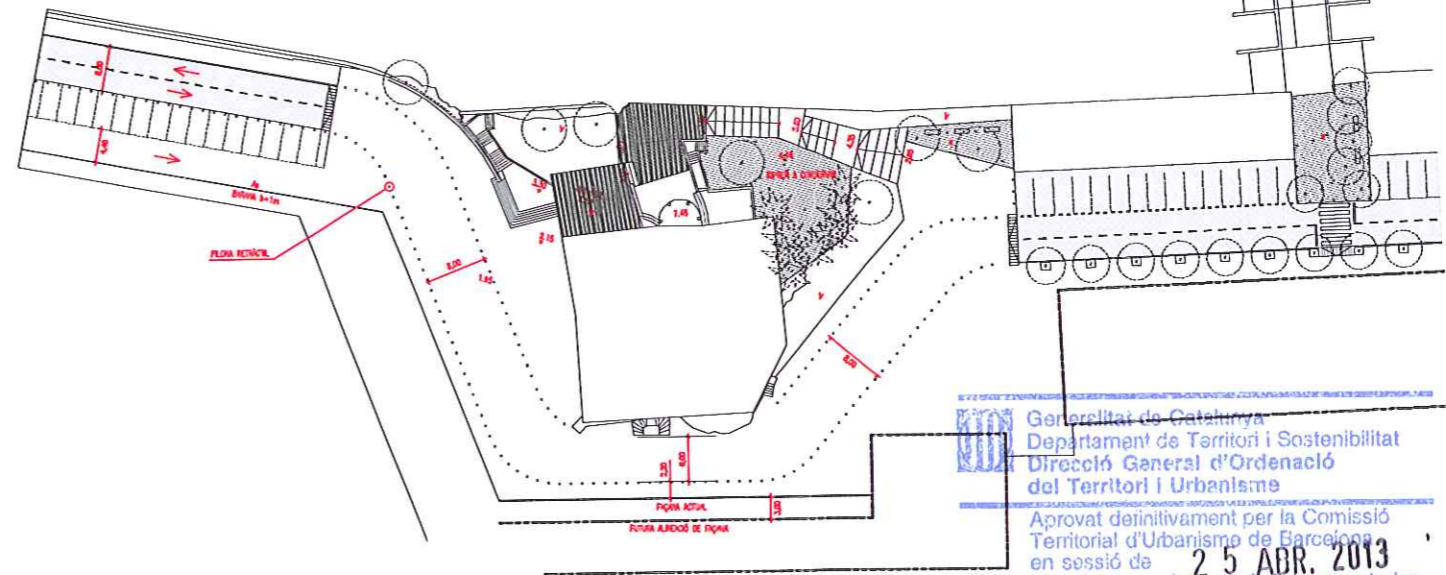


ACCÉS RIERA D'ARENYS

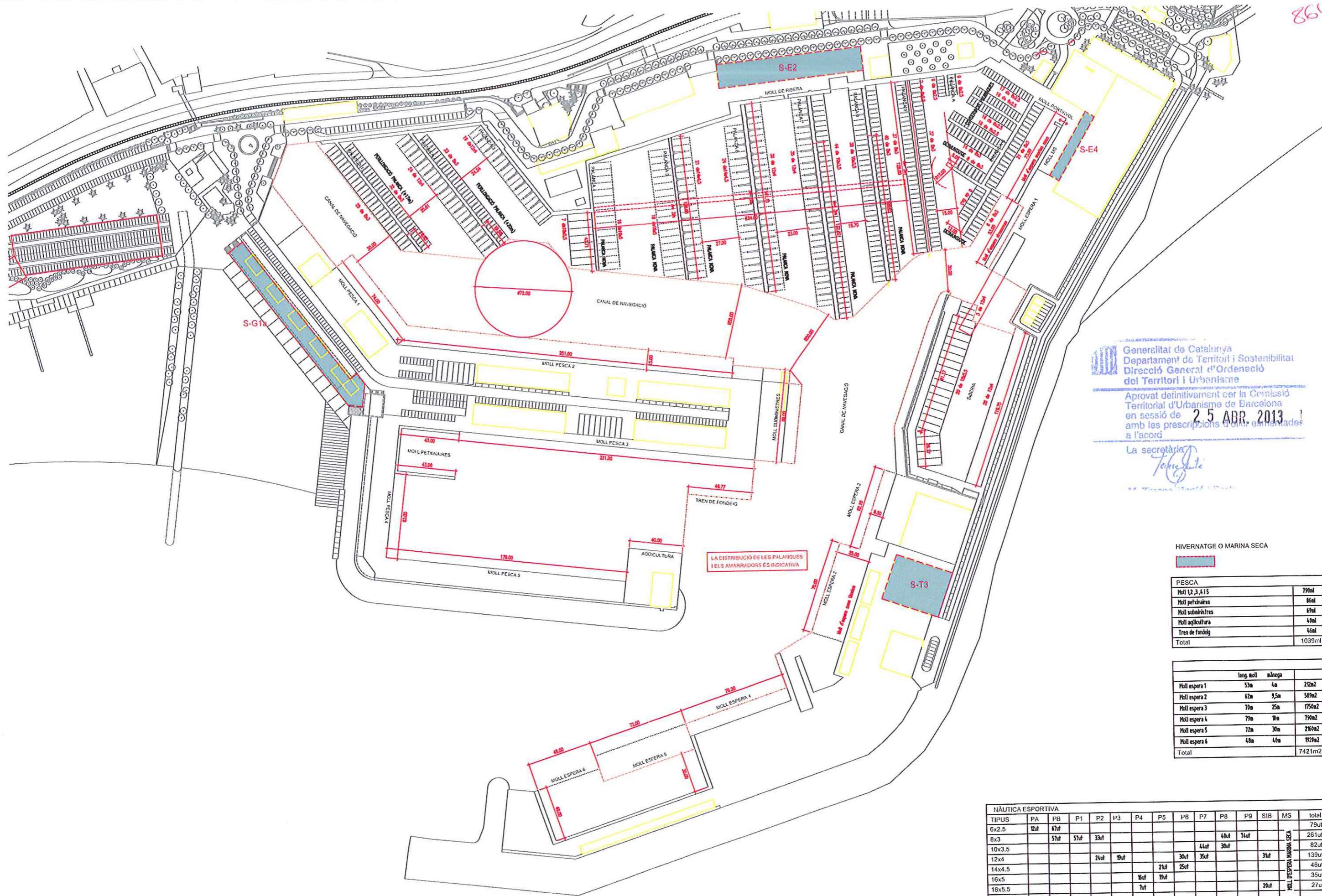
NOTA:
 LES ACTUACIONS GRAFIQUES FORA DE LA ZONA DE SERVEIS
 QUEDEN FORA DE L'ÀMBIT DEL PRESENT PLA ESPECIAL I SÓN PROPOSTES INDICATIVES



PROPOSTA DEL PLA ESPECIAL
ZONA CALVARI (ALTERNATIVA 2)



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Aprovat definitivament per la Comissió
 Territorial d'Urbanisme de Barcelona
 en sessió de **25 ABR. 2013**
 amb les prescripcions d'ofici esmentades
 a l'acord
 La secretària
Teresa Manté
 M. Teresa Manté i Prats



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
 Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en sessió de **25 ABR. 2013** amb les prescripcions d'obra establertes a l'acord.
 La secretària *Johanna Guitart*

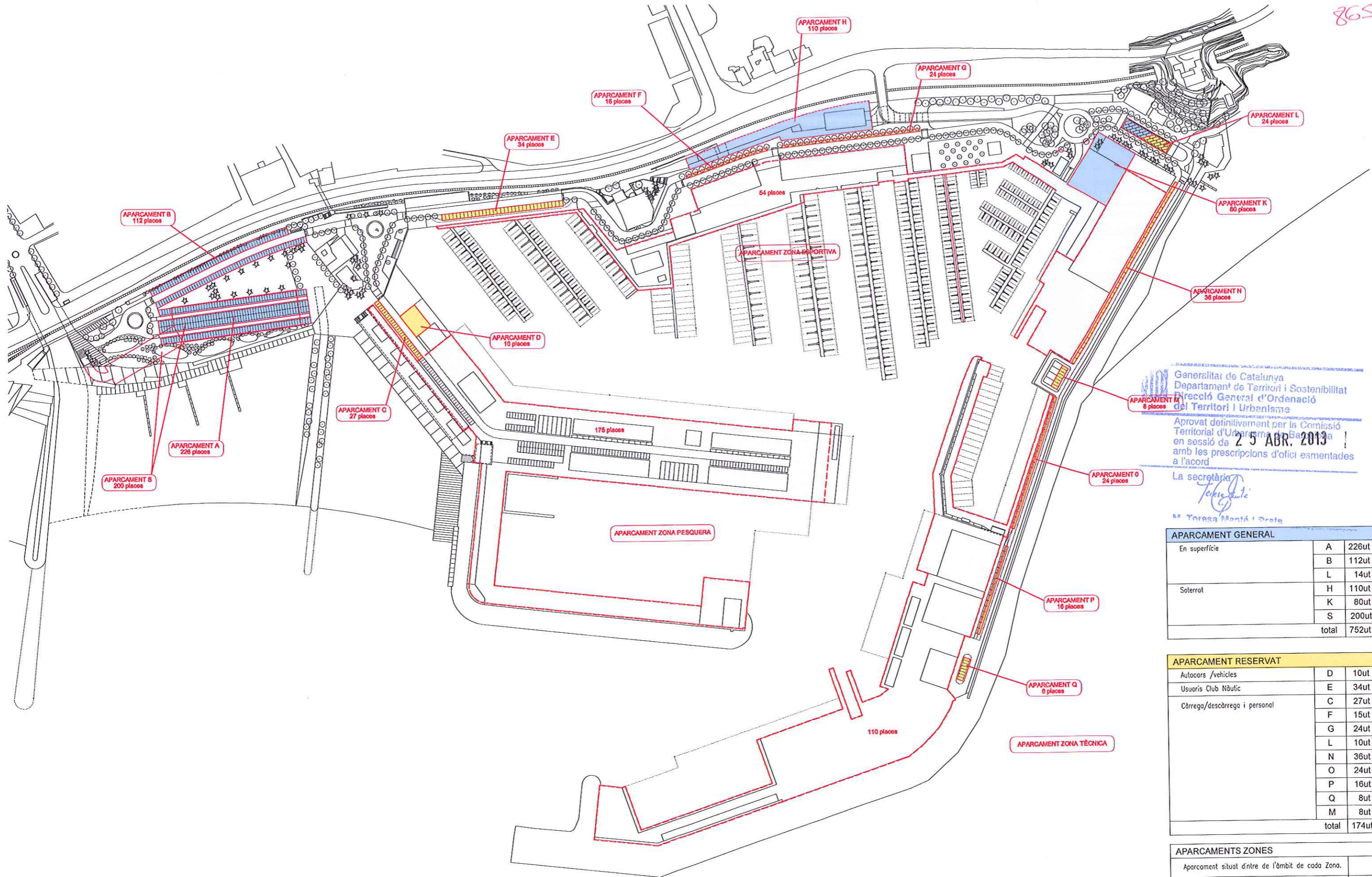
LA DISTRIBUCIÓ DE LES PALANQUES I ELS AMARRADORS ES INDICATIVA

HIVERNATGE O MARINA SECA

TIPUS	ÀREA (m²)
PESCA	
Moll U2,3,4,5	790m²
Moll petonaires	80m²
Moll subministrat	49m²
Moll aquicultura	40m²
Tren de fondeig	46m²
Total	1039m²

	long. moll	àrrega	
Moll espera 1	53m	4m	212m²
Moll espera 2	62m	9,5m	599m²
Moll espera 3	70m	25m	1750m²
Moll espera 4	79m	9m	790m²
Moll espera 5	72m	30m	2160m²
Moll espera 6	40m	4m	160m²
Total			7421m²

NÀUTICA ESPORTIVA														
TIPUS	PA	PB	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	SIB	MS	total
6x2,5	12ut	67ut								40ut	71ut			79ut
8x3		57ut	57ut	33ut						44ut	30ut			261ut
10x3,5												31ut		139ut
12x4				24ut	19ut			30ut	35ut					46ut
14x4,5							10ut	19ut						35ut
16x5												20ut		27ut
18x5,5						1ut								1ut
Total superf.	111m²	2660m²	1195m²	2091m²	1171m²	2003m²	2990m²	3373m²	3563m²	2552m²	2960m²	3276m²	195m²	28202m²



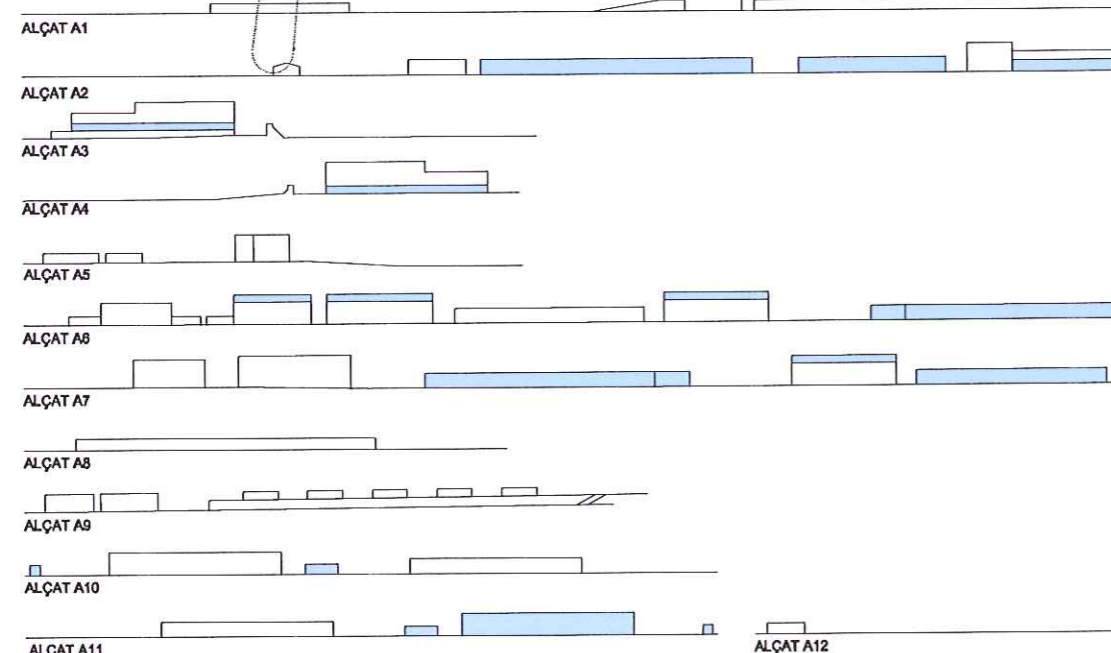
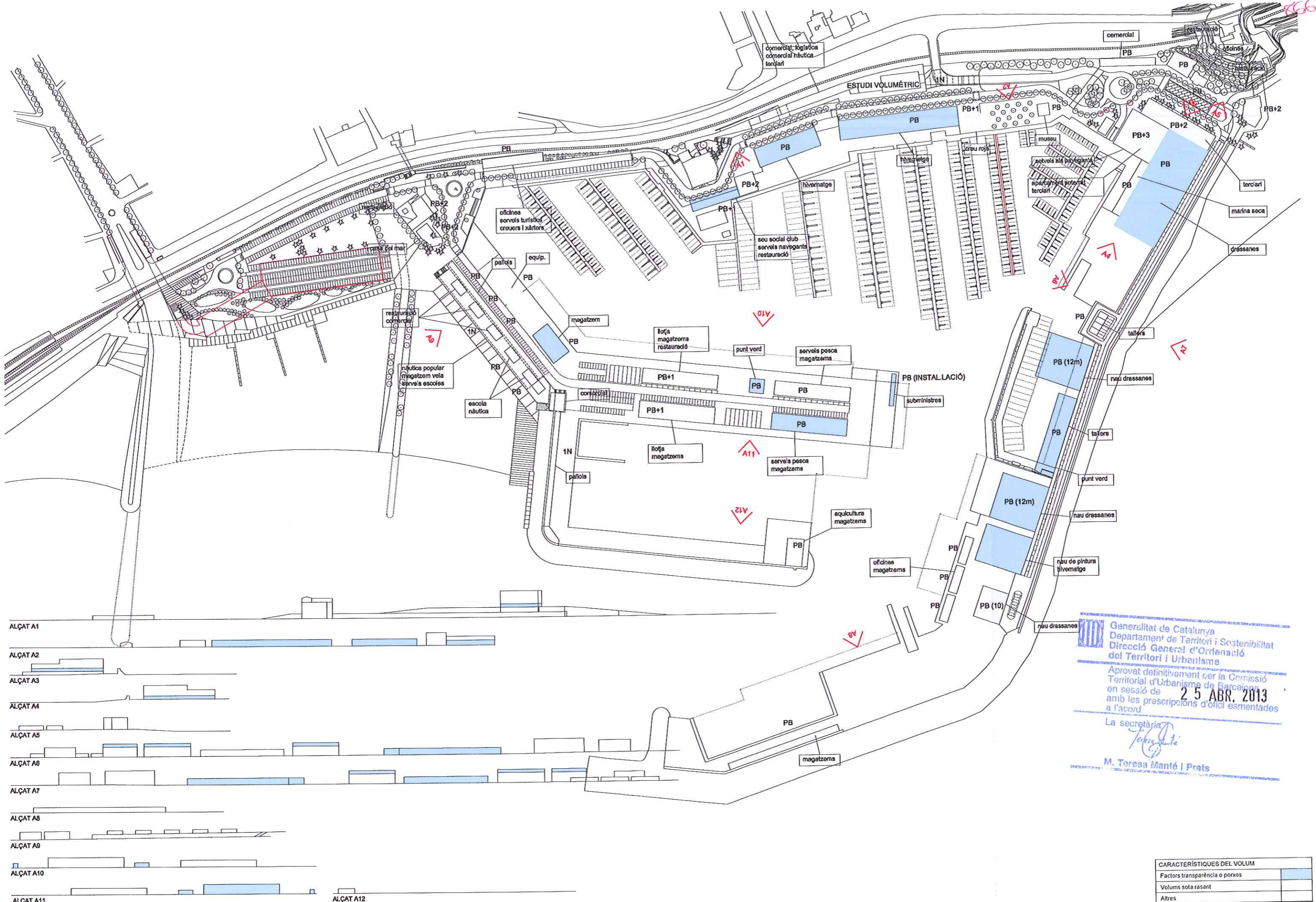
Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
 Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en sessió de **25 ABR. 2013** amb les prescripcions d'ofici esmentades a l'acord

La secretària
Teresa Montó i Prat
 M. Teresa Montó i Prat

APARCAMENT GENERAL		
En superfície	A	226ut
	B	112ut
	L	14ut
Soterrat	H	110ut
	K	80ut
	S	200ut
	total	752ut

APARCAMENT RESERVAT		
Autocors /vehicles	D	10ut
Usuaris Club Nàutic	E	34ut
Càrrega/descàrrega i personal	C	27ut
	F	15ut
	G	24ut
	L	10ut
	N	36ut
	O	24ut
	P	16ut
	Q	8ut
	M	8ut
	total	174ut

APARCAMENTS ZONES	
Aparcament situat d'entre de l'àmbit de cada Zona.	
Zona pesquera	175ut
Zona tècnica	110ut
Zona esportiva	54ut
total	339ut

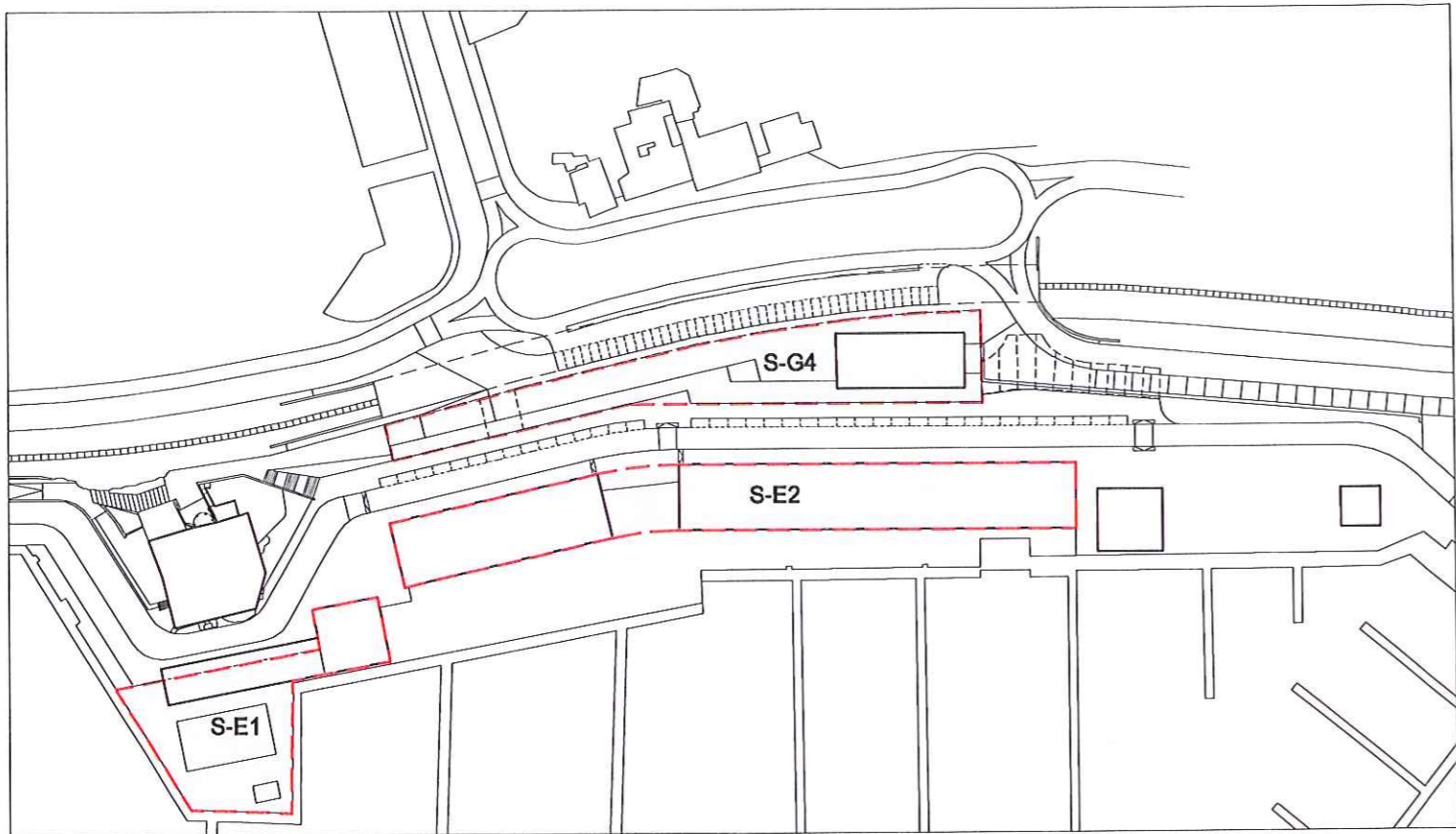


Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Aprovat definitivament per la Comissió
 Territorial d'Urbanisme de Barcelona
 en sessió de **25 ABR. 2013**
 amb les prescripcions d'òfic esmentades
 a l'acord
 La secretària
Teresa Quinte
M. Tereza Mantó i Prats

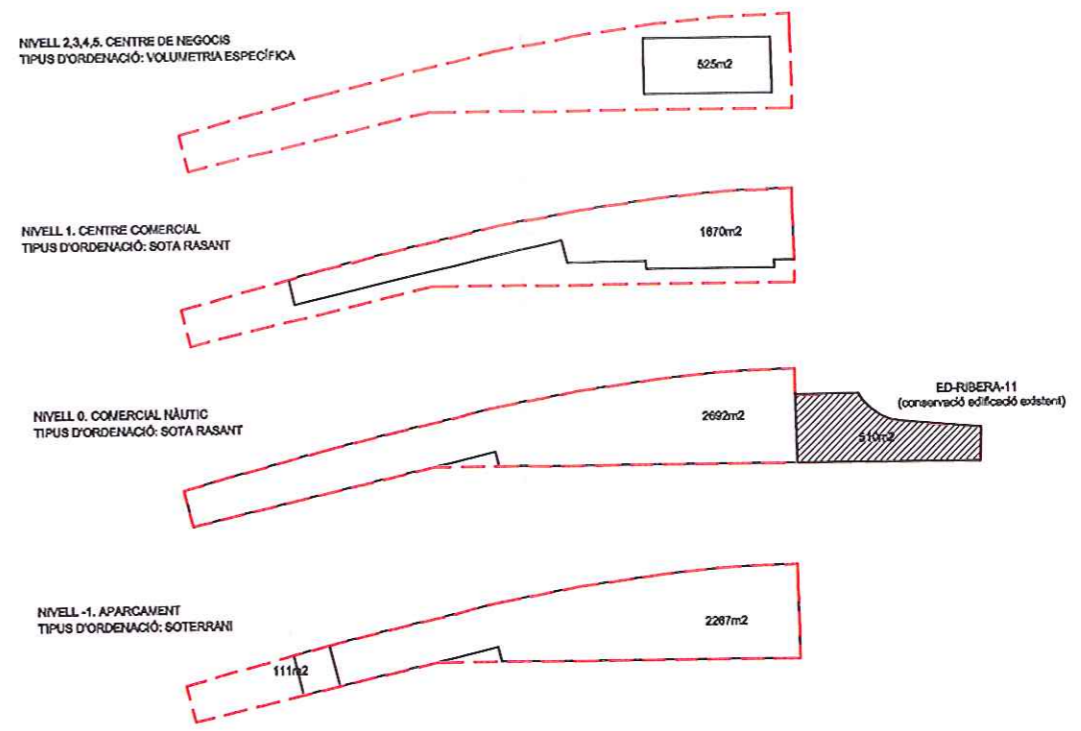
CARACTERÍSTIQUES DEL VOLUM	
Factors transparència o porxos	
Volums sola rasant	
Altres	

TEXT REFÓS DEL PLA ESPECIAL DEL PORT D'ARENYS DE MAR
 JULIOL 2009

PLÀNOLS D'INFORMACIÓ (indicatius) 5.1
 VOLUMETRIA DE L'ORDENACIÓ ESCALA DIN A3 1/3000 1/1
 VOLUMETRIA GENERAL 0 30 75



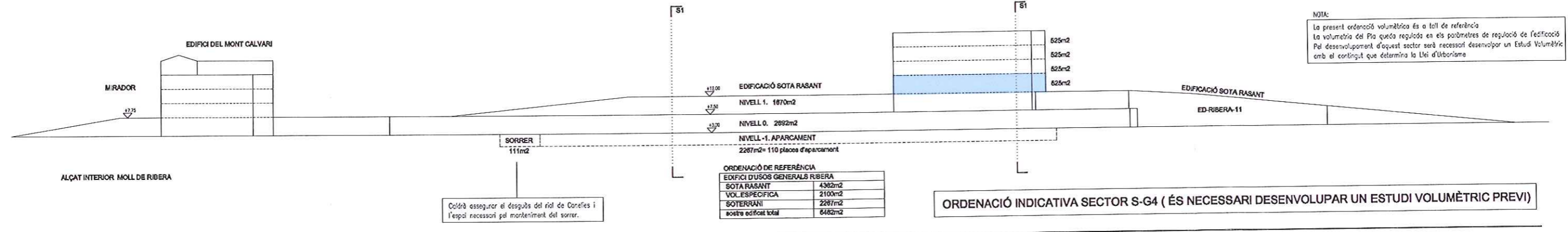
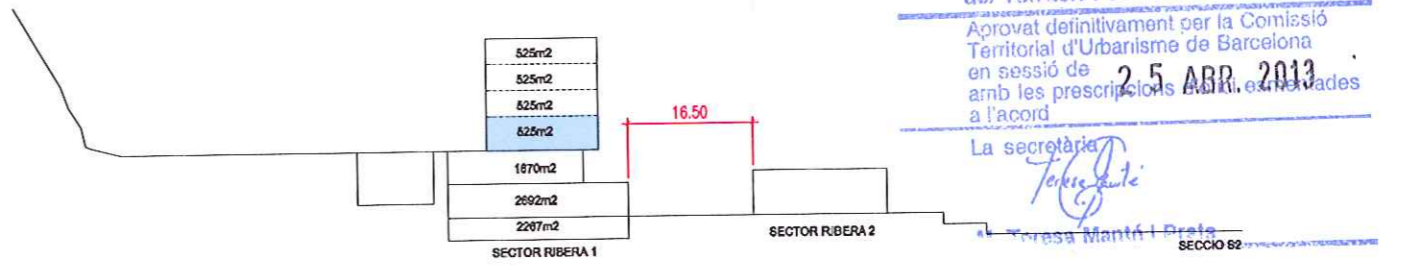
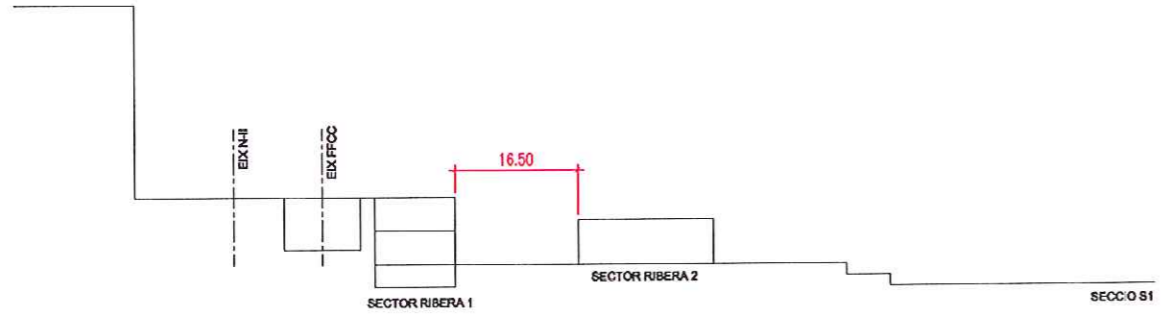
SECTOR CANELLES
ESCALA: 1/2000



SOSTRE PER NIVELLS
ESCALA: 1/2000

EL VOLUM PRESENTAT ÉS INDICATIU. ES NECESSARI DESENVOLUPAR UN ESTUDI VOLUMÈTRIC DEL CONJUNT.

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en sessió de **25 ABR. 2013** amb les prescripcions tècniques establertes a l'acord
La secretària
Teresa Mantó i Prat

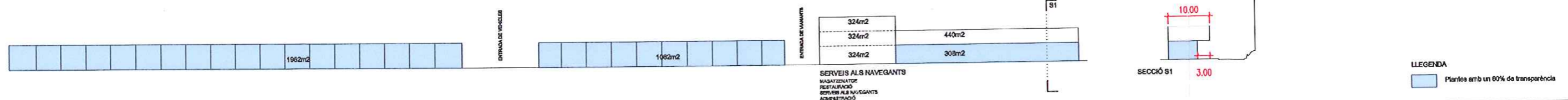


NOTA:
La present ordenació volumètrica és a títol de referència. La volumetria del Pla queda regulada en els paràmetres de regulació de l'edificació. Pel desenvolupament d'aquest sector serà necessari desenvolupar un Estudi Volumètric amb el contingut que determina la Llei d'Urbanisme.

ORDENACIÓ INDICATIVA SECTOR S-G4 (ÉS NECESSARI DESENVOLUPAR UN ESTUDI VOLUMÈTRIC PREVI)

ORDENACIÓ INDICATIVA SECTOR SE-1/S-E2

ORDENACIÓ INDICATIVA SECTOR S-E1



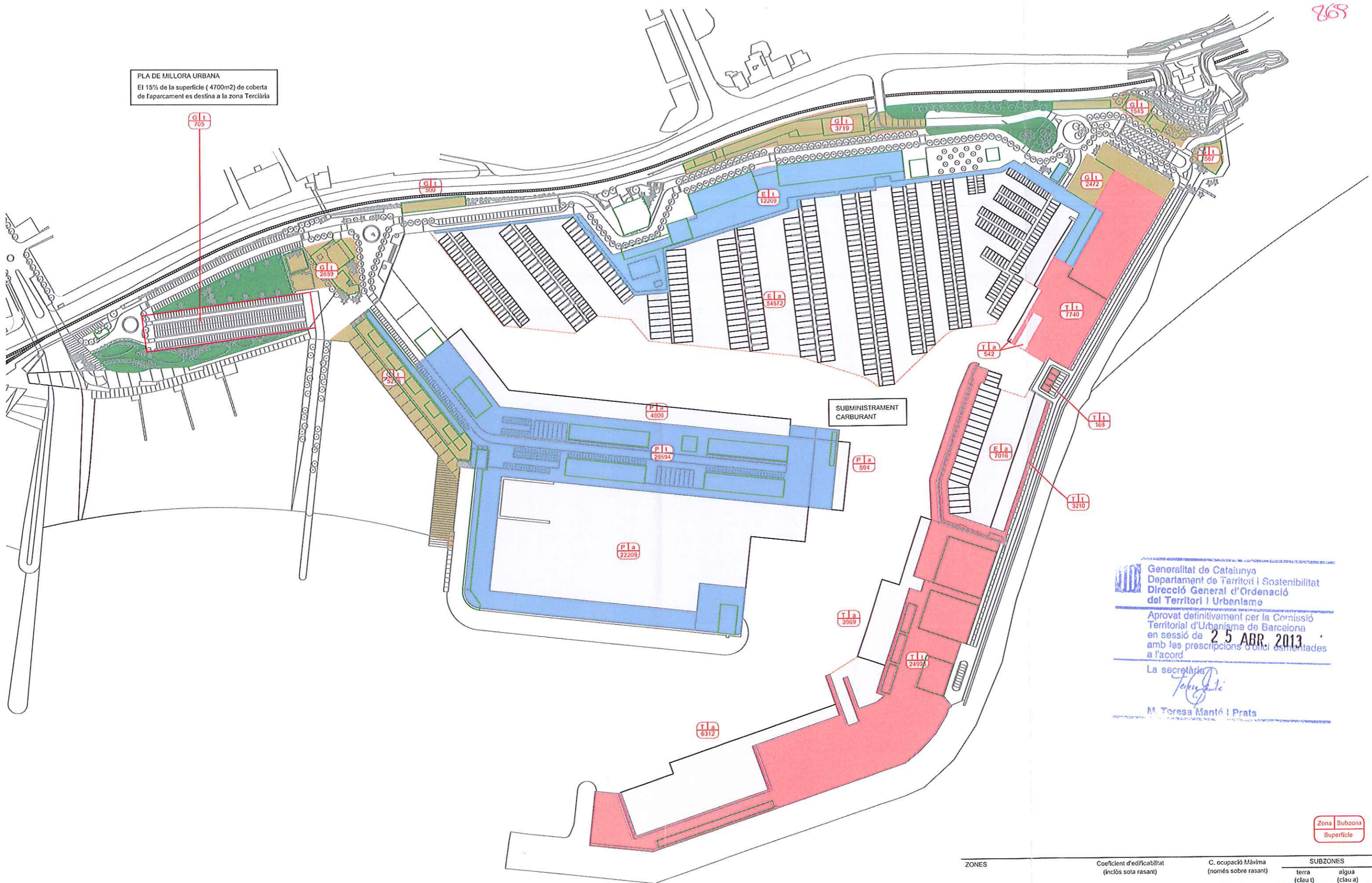
LEGENDA
Plantes amb un 60% de transparència

ÍNDEX PLÀNOLS D'ORDENACIÓ

Núm. plànol	Títol plànol	Núm. de fulls
1.-	Planta general	1
2.-	Qualificació del sòl	
	2.1.- Zones	1
	2.2.- Sistemes	1
3.-	Regulació de l'edificació	
	3.1.- Sectors edificables	1
	3.2.- Detall dels molls del Portinyol	1
4.-	Plànol de la mobilitat	1
	Número de fulls total	6



PLA DE MILLORA URBANA
 El 15% de la superfície (4700m2) de coberta de l'aparcament es destina a la zona Terciària



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme

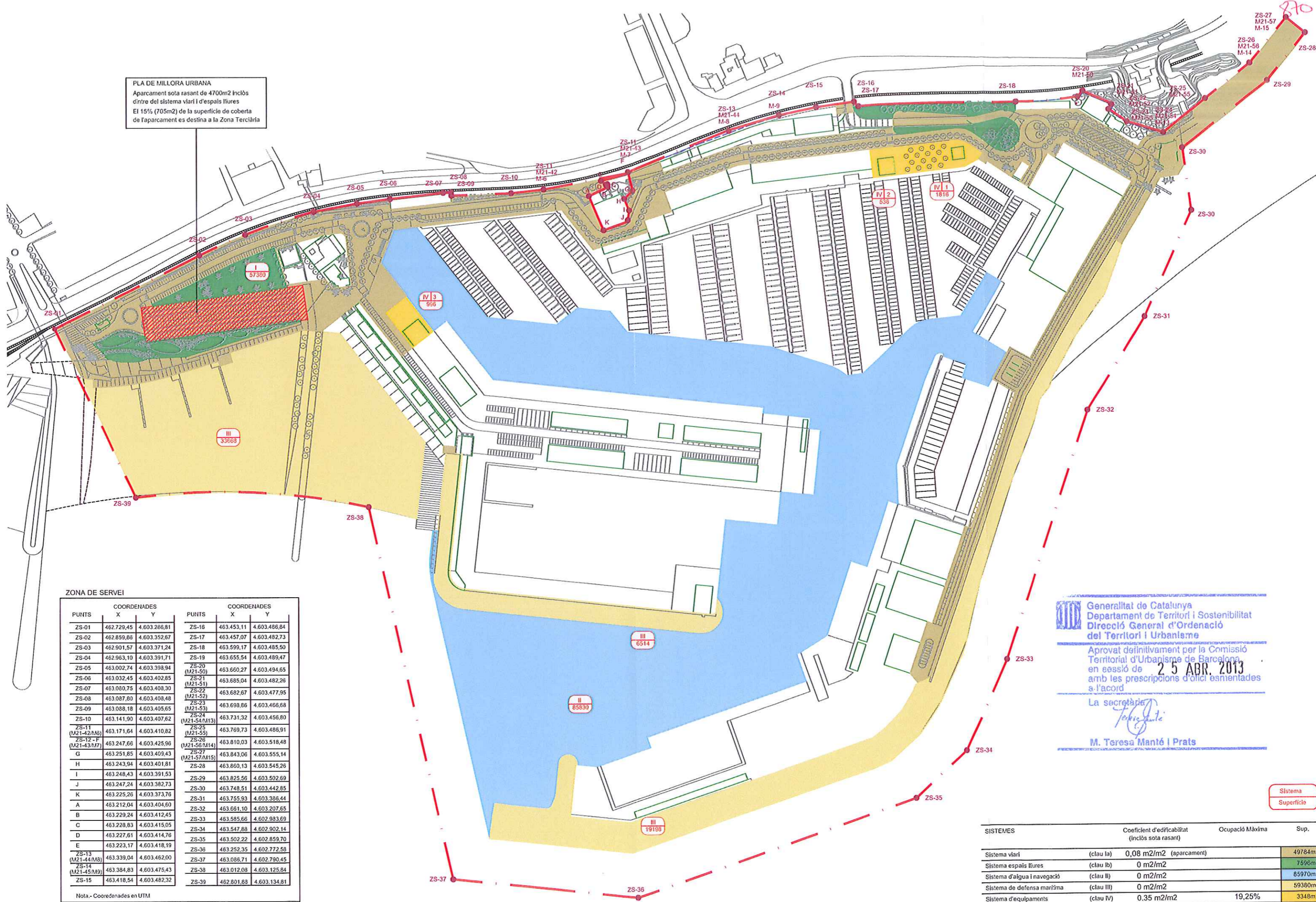
Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en sessió de **25 ABR. 2013** amb les prescripcions d'ús esmentades a l'acord

La secretària
M. Teresa Mantó i Prats
 M. Teresa Mantó i Prats

Zona Subzona
 Superfície

ZONES	Coeficient d'edificabilitat (inclòs sota rasant)	C. ocupació Màxima (només sobre rasant)	SUBZONES	
			terra (clau t)	alga (clau a)
Zona pesquera (clau P)	0.30 m2/m2	17%	29594m2	27603m2
Zona tècnica (clau T)	0.32 m2/m2	32%	32903m2	14619m2
Zona nàutica esportiva (clau E)	0.35 m2/m2	33%	15698.9m2	68725m2
Zona terciària (clau G)	1.18 m2/m2	57%	17777m2	0m2
			95972.9m2	100004m2

PLA DE MILLORA URBANA
 Aparcament sota rasant de 4700m2 inclòs dintre del sistema viari i d'espais lliures
 El 15% (705m2) de la superfície de coberta de l'aparcament es destina a la Zona Terciària



ZONA DE SERVEI

PUNTS	COORDENADES X	COORDENADES Y	PUNTS	COORDENADES X	COORDENADES Y
ZS-01	462.729,45	4.603.266,81	ZS-16	463.453,11	4.603.486,84
ZS-02	462.859,86	4.603.352,67	ZS-17	463.457,07	4.603.482,73
ZS-03	462.901,57	4.603.371,24	ZS-18	463.599,17	4.603.485,50
ZS-04	462.963,10	4.603.391,71	ZS-19	463.655,54	4.603.489,47
ZS-05	463.002,74	4.603.398,94	ZS-20	463.660,27	4.603.494,65
ZS-06	463.032,45	4.603.402,85	ZS-21	463.685,04	4.603.482,28
ZS-07	463.080,75	4.603.408,30	ZS-22	463.682,67	4.603.477,95
ZS-08	463.087,80	4.603.408,48	ZS-23	463.698,86	4.603.466,68
ZS-09	463.088,18	4.603.405,65	ZS-24	463.731,32	4.603.456,80
ZS-10	463.141,90	4.603.407,62	ZS-25	463.769,73	4.603.486,91
ZS-11	463.171,64	4.603.410,82	ZS-26	463.810,03	4.603.518,48
ZS-12 - F	463.247,66	4.603.425,96	ZS-27	463.843,06	4.603.555,14
ZS-12 - F	463.251,85	4.603.409,43	ZS-28	463.860,13	4.603.545,26
H	463.243,94	4.603.401,81	ZS-29	463.825,56	4.603.502,69
I	463.248,43	4.603.391,53	ZS-30	463.748,51	4.603.442,85
J	463.247,24	4.603.382,73	ZS-31	463.755,93	4.603.386,44
K	463.225,26	4.603.373,76	ZS-32	463.661,10	4.603.207,65
A	463.212,04	4.603.404,60	ZS-33	463.585,66	4.602.983,69
B	463.229,24	4.603.412,45	ZS-34	463.547,88	4.602.902,14
C	463.228,83	4.603.415,05	ZS-35	463.502,22	4.602.859,70
D	463.227,61	4.603.414,76	ZS-36	463.252,35	4.602.772,58
E	463.223,17	4.603.418,19	ZS-37	463.086,71	4.602.790,45
ZS-13	463.339,04	4.603.462,00	ZS-38	463.012,08	4.603.125,84
ZS-14	463.384,83	4.603.475,43	ZS-39	462.801,88	4.603.134,81
ZS-15	463.418,54	4.603.482,32			

Nota.- Cooredenades en UTM

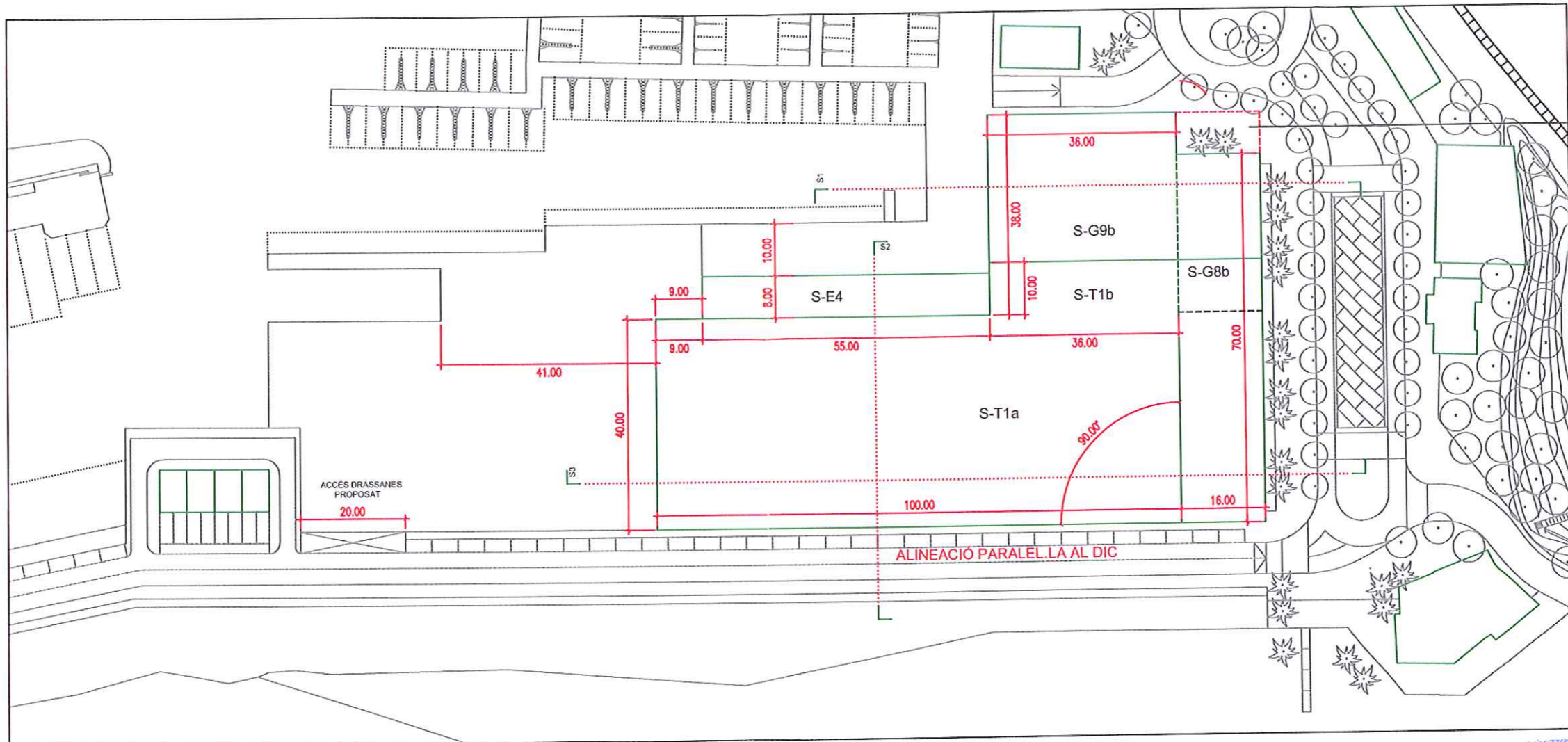
Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme

Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en sessió de **25 ABR. 2013** amb les prescripcions d'ofici orientades a l'acord

La secretària
Teresa Mantó i Prats
M. Teresa Mantó i Prats

SISTEMES	Coefficient d'edificabilitat (Inclòs sota rasant)	Ocupació Màxima	Sup.
Sistema viari	(clau Ia) 0,08 m2/m2 (aparcament)		49784m2
Sistema espais lliures	(clau Ib) 0 m2/m2		7596m2
Sistema d'aigua i navegació	(clau II) 0 m2/m2		85970m2
Sistema de defensa marítima	(clau III) 0 m2/m2		59380m2
Sistema d'equipaments	(clau IV) 0,35 m2/m2	19,25%	3348m2
SUPERFÍCIE TOTAL SISTEMES			206078m2

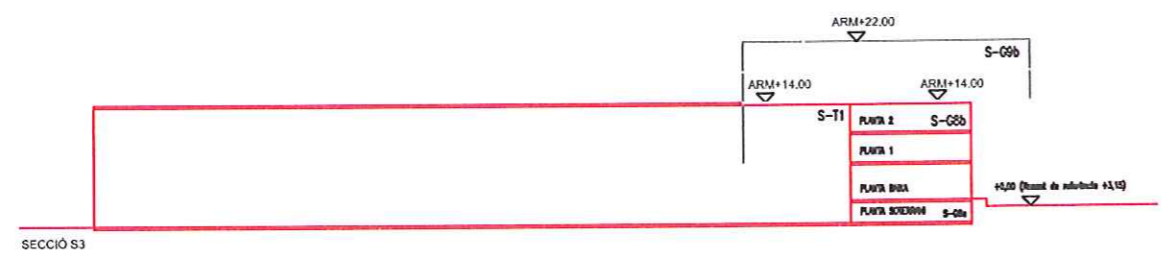
872



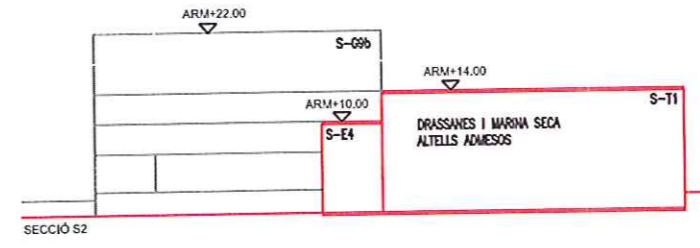
Superfície de subsòl apte per ocupar pel sector S-G9a
Sup.= 128m2

SECTOR MOLLS PORTINYOL
ESCALA: 1/1000

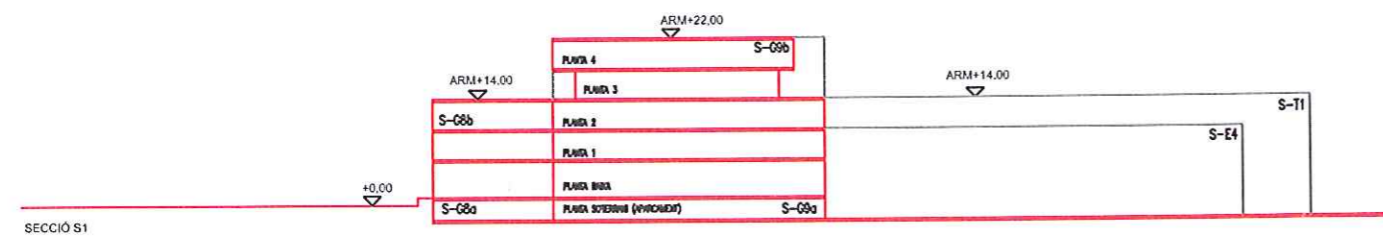
Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en sessió de 25 ABR. 2013 amb les prescripcions d'ofici esmentades a l'acord
La secretària
Teresa Galà
E. Tarradellas i Dots



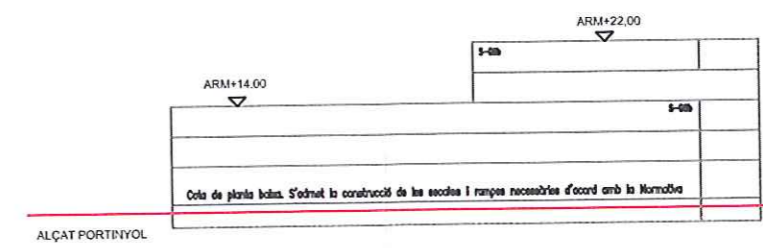
SECCIÓ S3



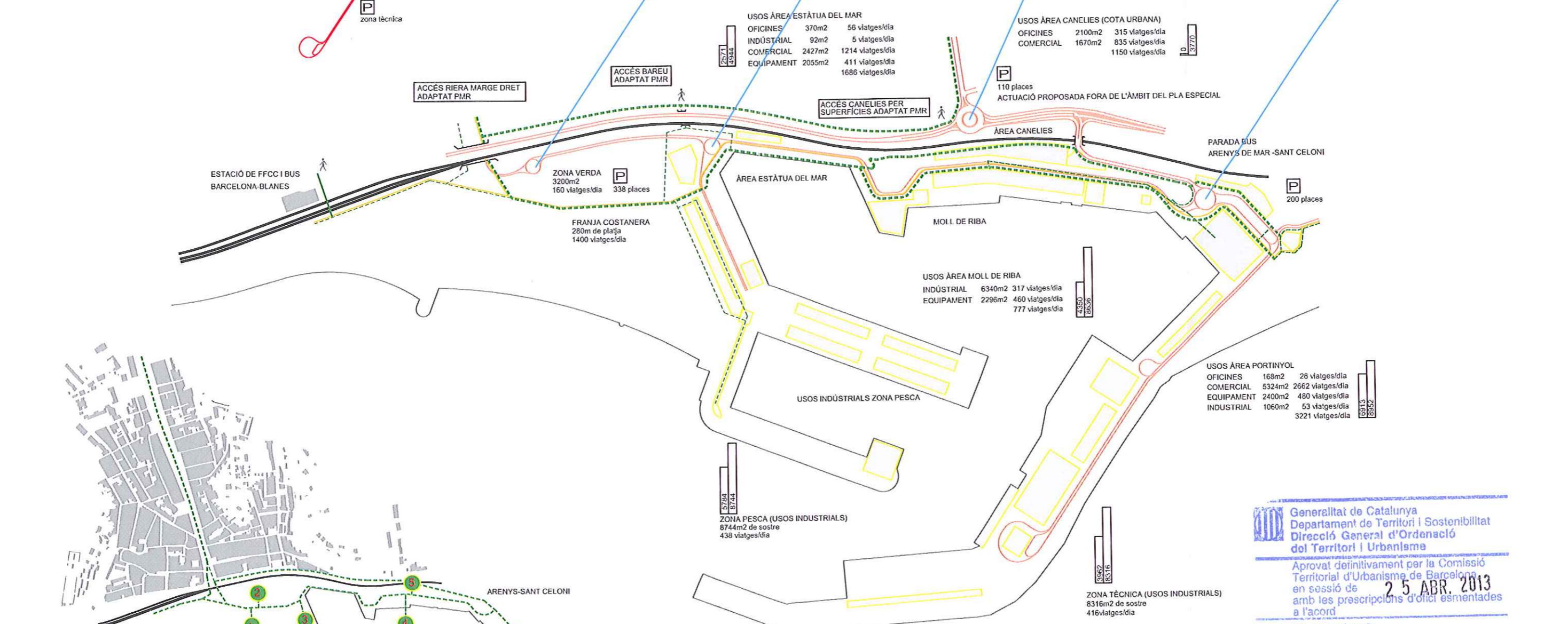
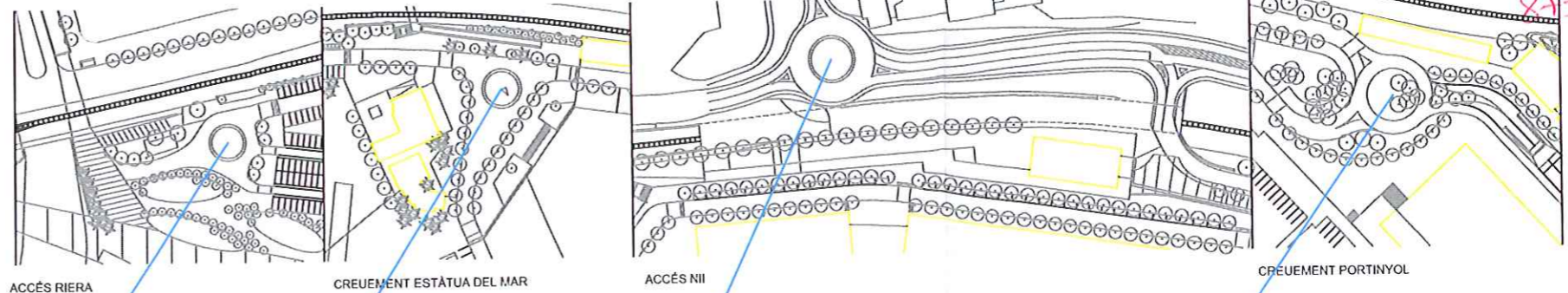
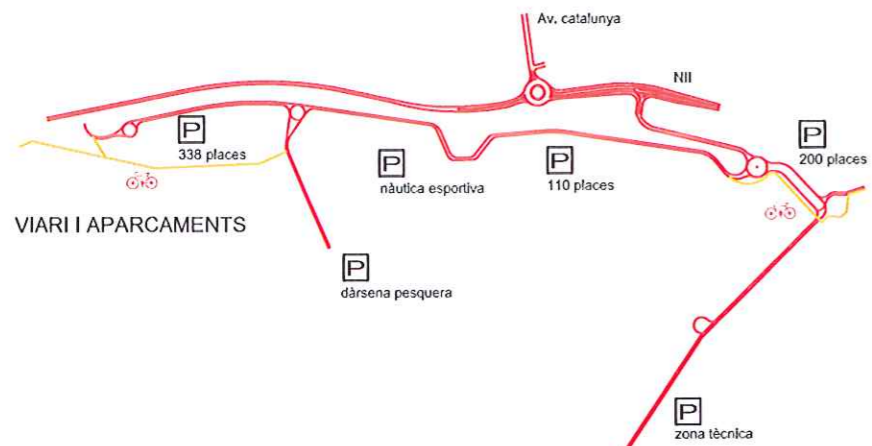
SECCIÓ S2



SECCIÓ S1



ALÇAT PORTINYOL



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme

Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en sessió de **25 ABR. 2013** amb les prescripcions d'ofici esmentades a l'acord

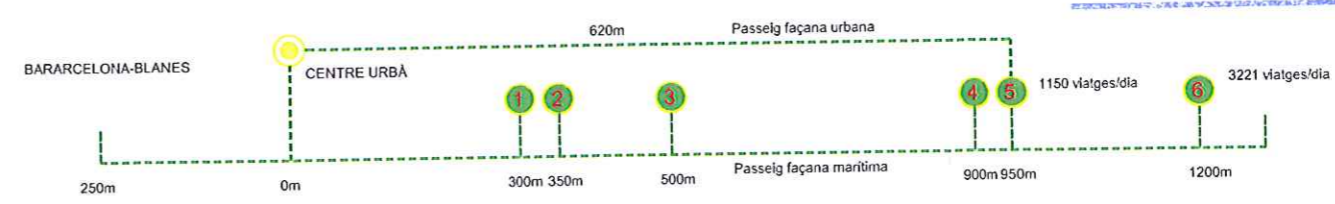
La secretària
M. Teresa Manté i Prats
 M. Teresa Manté i Prats

BARCELONA-BLANES

1	FRANJA COSTANERA	1400 viatges/dia
2	ZONA VERDA	160 viatges/dia
3	ÀREA ESTÀTUA DEL MAR	1686 viatges/dia
4	ÀREA MOLL DE RIBERA	777 viatges/dia
5	ÀREA DE CANELIES	1150 viatges/dia
6	ÀREA DEL PORTINYOL	3221 viatges/dia

ZONA PESCA 438 viatges/dia






ZONA TÈCNICA 416 viatges/dia

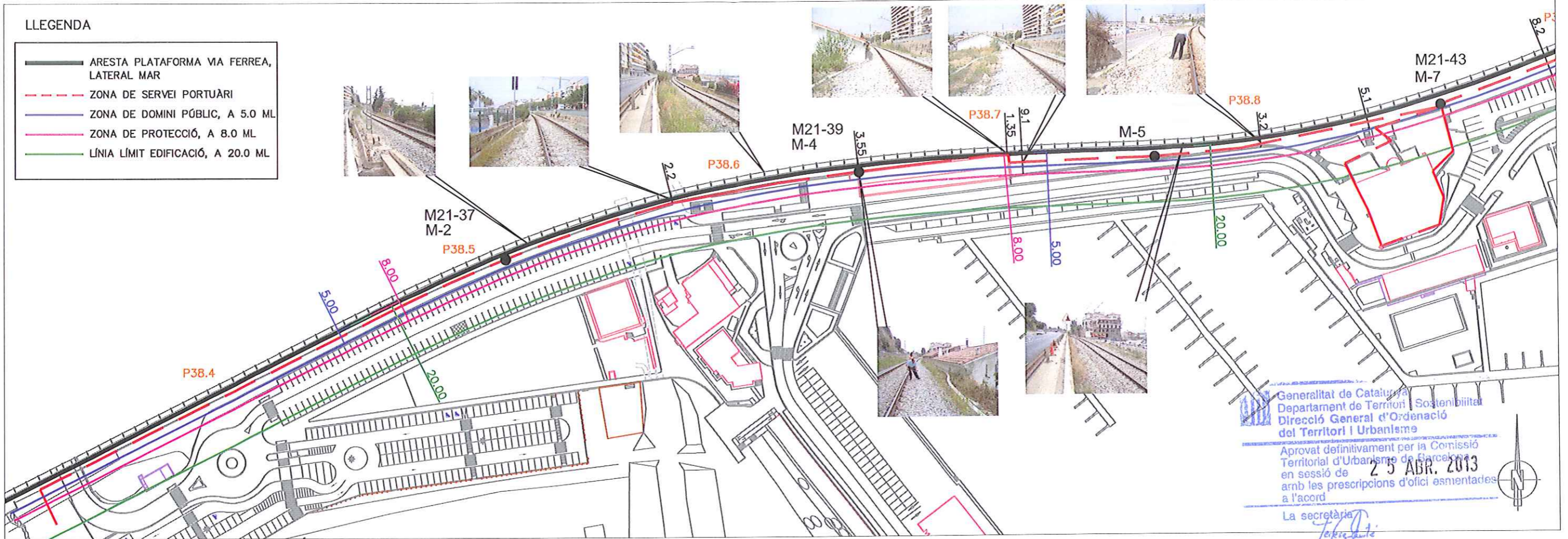


ITINERARIS A PEU I ÀREES D'ACTIVITAT

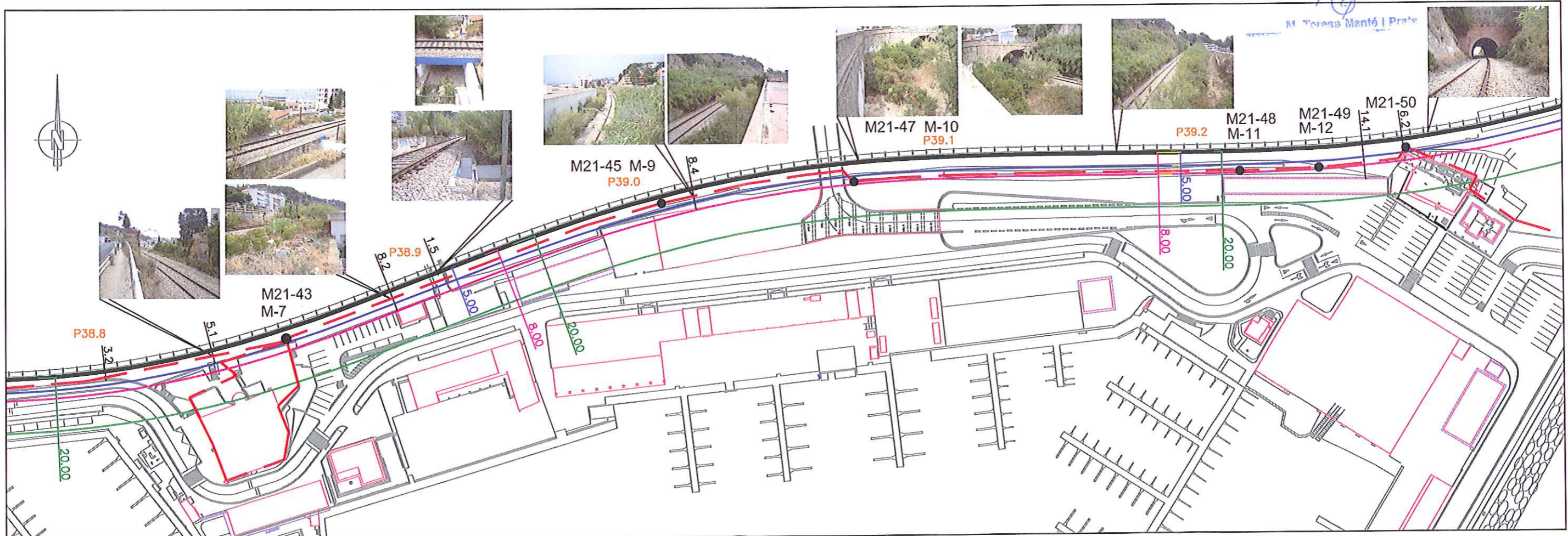
DISTÀNCIES ÀREES D'ACTIVITAT

LLEGENDA

-  ARESTA PLATAFORMA VIA FERREA, LATERAL MAR
-  ZONA DE SERVEI PORTUARI
-  ZONA DE DOMINI PÚBLIC, A 5.0 ML
-  ZONA DE PROTECCIÓ, A 8.0 ML
-  LÍNIA LÍMIT EDIFICACIÓ, A 20.0 ML



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
 Aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en sessió de 25 ABR. 2013 amb les prescripcions d'ofici esmentades a l'acord
 La secretària



M. Teresa Mantó i Prat

875

Pla Especial del port d'Arenys de Mar
Normativa

Pla Especial del port d'Arenys de Mar
Normativa

DOCUMENT NÚM. 4

NORMATIVA



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

ÍNDIX

CAPÍTOL PRIMER. DISPOSICIONS GENERALS.....	2
Art. 1. Naturalesa, abast territorial i vigència	2
Art. 2. Obligatorietat	2
Art. 3. Interpretació de les presents Normes	2
Art. 4. Contingut del Pla Especial	2
CAPÍTOL SEGON. DESENVOLUPAMENT DEL PLA.....	3
Art. 5. Òrgans actuants	3
Art. 6. Règim general de desenvolupament.....	3
Art. 7. Llicència municipal i règim de comunicació	3
CAPÍTOL TERCER. RÈGIM URBANÍSTIC DEL SÒL	3
Art. 8. Destinació i titularitat del sòl.....	3
Art. 9. Qualificació del sòl. Zones i sistemes	4
Art. 10. Règim general d'usos	4
Art. 11. Mesures mediambientals	4
CAPÍTOL QUART. REGULACIÓ DE SISTEMES.....	5
Art. 12. Sistema viari (clau Ia) i espais lliures (clau Ib).....	5
Art. 13. Sistema d'aigua i navegació (clau II)	6
Art. 14. Sistema de defensa marítima (clau III)	6
Art. 15. Sistema d'equipaments (clau IV)	6
CAPÍTOL CINQUÈ. ORDENANCES RELATIVES A LA REGULACIÓ DE ZONES.....	7
Art. 16. Zona pesquera (clau P)	7
Art. 17. Zona Tècnica (clau T)	7
Art. 18. Zona nàutica esportiva (clau E)	8
Art. 19. Zona Terciària (clau G).....	9
CAPÍTOL SISÈ. REGULACIÓ DE L'EDIFICACIÓ	10
Art. 20. Paràmetres reguladors de l'edificació	10
Art. 21. Definició dels paràmetres reguladors de l'edificació	11
Art. 22. Definició dels sectors edificables	11
Art. 23. Condicions de construcció	13
Art. 24. Elements desmuntables.....	13
Art. 25. Construccions auxiliars del serveis tècnics.....	13
Art. 26. Accessibilitat	13
Art. 27. Mitgeres	13
CAPÍTOL SETÈ. RÈGIM URBANÍSTIC DEL SUBSÒL	14
Art. 28. Destinació del subsòl	14
CAPÍTOL VUITÈ. NORMA TRANSITÒRIA	14
Art. 29. Edificis i usos fora d'ordenació o disconformes	14



CAPÍTOL SEGON. **DESENVOLUPAMENT DEL PLA**

Art. 5. **Òrgans actuants**

1. El desenvolupament del Pla correspondrà a Ports de la Generalitat, que és l'Administració actuant. L'aprovació inicial i provisional corresponen a l'Ajuntament i l'aprovació definitiva a la Comissió d'Urbanisme de Barcelona.

Art. 6. **Règim general de desenvolupament**

1. Amb la finalitat de completar i desenvolupar les determinacions del present Pla Especial, es formularan els corresponents Projectes d'urbanització i d'edificació subjectes en el seu contingut als paràmetres d'ordenació establerts al Pla Especial.
2. Els esmentats projectes no podran contenir determinacions relatives a l'ordenació urbanística, donat el seu caràcter de projecte d'obres i serveis.
3. Les determinacions del Pla Especial són d'aplicació directa i immediata.

Art. 7. **Llicència municipal i règim de comunicació**

1. El conjunt d'edificacions que es construeixen a la zona de servei portuària i les que tinguin relació amb les activitats comercials, culturals, esportives, lúdiques o recreatives a què es refereix l'apartat 2 de l'article 30 de la llei de ports de Catalunya, estan sotmeses a la llicència municipal prèvia, d'acord amb la legislació urbanística.
2. Les obres d'infraestructura i de superestructura relacionades amb la instal·lació portuària no estan sotmeses als actes de control preventiu municipal a què es refereix l'article 236 del Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el text refós de la Llei municipal i de règim Local de Catalunya. L'execució d'aquestes obres, sempre que es faci d'acord amb els projectes aprovats, només pot ésser suspesa per l'autoritat judicial.
3. Els projectes d'obres d'edificació inclosos en les zones d'afectació ferroviària, grafiades al plànol 5, hauran de disposar dels informes preceptius favorables de les administracions i organismes públics o privats les competències o interessos dels quals puguin resultar afectats, especialment l'informe preceptiu i vinculant de l'administrador de la infraestructura ferroviària.
4. Amb caràcter previ a l'aprovació dels projectes d'obres que afectin el fons marí i/o la platja, caldrà consultar al Departament de Cultura per tal que aquest estableixi, si s'escau, la necessitat de realitzar el corresponent estudi arqueològic per determinar si l'obra pot tenir o no afectació sobre el patrimoni arqueològic.
5. El projecte d'urbanització que desenvolupi l'àmbit del Pla especial haurà d'obtenir l'informe favorable del Servei Territorial de Carreteres.

CAPÍTOL TERCER. **RÈGIM URBANÍSTIC DEL SÒL**

Art. 8. **Destinació i titularitat del sòl**

1. Els instruments de planejament general del municipi qualifiquen la zona de servei del port, les dàrsenes i les instal·lacions marítimes com a Sistema General Portuari.



2. Els enjardinaments, les revegetacions i les plantacions es realitzaran preferentment amb espècies autòctones de la mediterrània occidental i preferiblement de l'entorn pròxim i del Maresme, d'acord amb l'informe de sostenibilitat.
3. Si com a mesura preventiva o correctora calgués fer actuacions d'espigons fora del domini portuari, caldrà tramitar la corresponent autorització i/o adscripció i adoptar mesures especials pel que fa a dinàmica litoral, terbolesa, flora i fauna marina, especialment en relació als riscos d'afecció a la *Poseidònia i cimadocea* s'hauran de prendre les mesures de reducció de la terbolesa previstes a l'informe de sostenibilitat com pantalles.
4. Amb caràcter previ a l'aprovació dels projectes d'obres que afectin el fons marí i/o la platja, caldrà consultar al Departament de Cultura per tal que aquest estableixi, si s'escau, la necessitat de realitzar el corresponent estudi arqueològic per determinar si l'obra pot tenir o no afectació sobre el patrimoni arqueològic.
5. A les diferents actuacions programades cal preveure mesures addicionals pel que fa a l'eficiència energètica, estalvi de recursos, evacuació d'aigües de pluja, reaprofitament de recursos i energies renovables. S'aplicaran els criteris establerts a l'article 3 del Decret 21/2006 d'adopció de criteris ambientals i d'ecoeficiència en els edificis, així com les mesures preventives i correctores previstes a l'informe de sostenibilitat.
6. Queden incloses en la Normativa les mesures correctores definides en l'Informe de Sostenibilitat Ambiental del present Pla Especial
7. Les mesures correctores definides en l'ISA en relació a la possible afecció a la hidrologia superficial i subterrània es complementen amb el règim urbanístic definit en els articles 29.1 i 29.2 de les presents Normes.

CAPÍTOL QUART. REGULACIÓ DE SISTEMES

Art. 12. Sistema viari, (clau Ia) i d'espais lliures (clau Ib)

1. El sistema viari el comprèn l'espai reservat per a la xarxa viària de distribució entre les diferents zones del Port, sigui de vehicles o de persones, inclosos els espais destinats a l'aparcament.
2. El sistema d'espais lliures el comprenen aquells espais de caràcter públic, parcs i jardins. En els espais inclosos en aquest sistema que no s'utilitzin com a vial de comunicació o aparcament només s'hi permetran els usos i activitats de caràcter públic de vianants o l'enjardinament.
3. Hauran de ser adaptats sempre que la morfologia del terreny i les condicions del port ho permetin i s'urbanitzaran d'acord amb els requeriments funcionals i dimensionals necessaris perquè es garanteixi la seva utilització, autònoma i amb comoditat, per part de les persones amb la mobilitat reduïda.
4. En determinats àmbits de l'espai lliure es permetran els usos derivats de la instal·lació temporal de terrasses de servei als diferents locals de restauració que ho sol·licitin, subjectes a la llicència municipal corresponent i l'autorització de Ports de la Generalitat.
5. El mobiliari i els elements del sistema viari, espais lliures, parcs i jardins compliran els següents requisits:
 - a. Els elements del mobiliari seran únics per tota l'àrea del port. En la reparació i substitució d'un element caldrà restituir el model i tipus utilitzat al port si no es per causes justificades.
 - b. El mobiliari i els elements de l'espai lliure seran durables i de baix manteniment i s'adequaran a l'entorn.
 - c. En relació al pintat dels elements urbans, es faran servir preferentment els colors marins com el blanc i el blau.

2. Els espais edificables d'aquesta àrea són els S-IV1, S-IV2 i S-IV3.
3. Les condicions de l'edificació dels sectors dintre d'aquest sistema són els següents:

Sistema equipaments (clau IV)								Superfície sistema	3348,0 m ²
Paràmetres edificació SOBRE RASANT									
Sector	Ordenació	Sup. Gàl·lib	Oc.	Ed. Neta	Plant.	ARM	FT	SET	Oc. Màx.
S-IV1	Específica	450	50%	1,00 m ² /m ²	PB+1	8,0 m	/	450	225
S-IV2	Específica	117	100%	1,00 m ² /m ²	PB	4,0 m	/	117	117
S-IV3	Específica	720	42%	0,84 m ² /m ²	PB+1	8,0 m	/	600	302,4
		1287		0,91 m ² /m ²				1167	644,4

CAPÍTOL CINQUÈ. ORDENANCES RELATIVES A LA REGULACIÓ DE ZONES

Art. 16. Zona pesquera (clau P)

1. Zona del port destinada exclusivament a les operacions derivades de l'activitat pesquera i a les operacions relacionades.
2. A més de les activitats directament relacionades amb la pesca i l'aqüicultura, fins i tot magatzems, la comercialització dels productes, la fabricació i emmagatzematge de gel i tallers de reparació, de rentat i magatzem de caixes, instal·lacions de gestió de residus i l'estesa i reparació de xarxes. S'admet l'ús complementari d'administratiu, de formació i recerca relatiu a l'activitat pesquera, la restauració i la venda al detall del peix.
3. Els espais edificables de la zona pesquera són el S-P1, S-P2, S-P3, S-P4, S-P5, S-P6, S-P7 i S-P8.
4. Les condicions de l'edificació dels sectors dintre de la zona pesquera són els següents:

Zona de pesca (clau P)								Superfície zona	29594
Paràmetres edificació SOBRE RASANT									
Sector	Ordenació	Sup. gàl·lib	Oc.	Ed. neta	Plant.	ARM	FT	SET	Oc. Màx.
S-P1	Alineació	565	100%	1,00 m ² /m ²	PB	4 m	60%	565	565
S-P4	Alineació	1235	100%	1,46 m ² /m ²	PB+2	10 m	/	1794	1235
S-P5	Alineació	1425	73%	1,46 m ² /m ²	PB+2	10 m	/	2070	1040,3
S-P6	Alineació	1235	87%	0,87 m ² /m ²	PB	6 m	25%	1066	1074,5
S-P7	Alineació	1425	73%	0,73 m ² /m ²	PB	6 m	60%	1035	1040,3
S-P8	Específica	1477	30%	0,30 m ² /m ²	PB	6 m	/	443	443,1
Total		7362		0,95 m ² /m ²				6973	5064,6
Paràmetres edificació SOTA RASANT									
Sector	Ordenació	Sup. gàl·lib	Oc.	Ed. neta	Plant.	ARM	FT	SET	Oc. Màx.
S-P2	Sota rasant	904	100%	1,00 m ² /m ²	PS	S	/	904	904
S-P3	Sota rasant	867	100%	1,00 m ² /m ²	PS	S	/	867	867
Total		1771		1,00 m ² /m ²				1771	1771

5. Es destina un espai per al subministrament de carburants, al final del moll, en el que s'admet la construcció de coberts o mòduls derivats de l'activitat. Aquests tindran una altura màxima de 3 m i una superfície màxima de 120 m². Aquesta construcció té caràcter d'instal·lació.

Art. 17. Zona Tècnica (clau T)




Zona esportiva (clau E)							Superfície zona	15698,9	
Paràmetres edificació SOBRE RASANT									
Sector	Ordenació	Sup. Gàlib	Oc.	Ed. neta	Plant.	ARM	FT	SET	Oc. Màx.
S-E1	Específica	1883	84%	0,81 m2/m2	PB+2	12,0 m	60%	1720	1581,7
S-E2	Alineació	3396	89%	0,89 m2/m2	PB	8,0 m	60%	3024	3022,4
S-E3	Específica	120	100%	2,00 m2/m2	PB+1	8,0 m	/	240	120
S-E4	Específica.	440	100%	1,00 m2/m2	PB	10,0 m	/	440	440
total		5839	88%	0,93				5424	5164,2

6. En les edificacions destinades a marina seca s'admeten els altells o prestatges i no computen com sostre edificat.

Art. 19. Zona Terciària (clau G)

1. És la zona de Port destinada a acollir els usos derivats de l'activitat turística i de serveis relacionada amb el port i la ciutat.
2. Els usos admesos en aquesta zona són els turístics, de restauració, comercial, lleure, emmagatzematge, oficines i d'administració que no responen a sector de pesquer, esportiu ni tècnic, sinó que són adreçats al públic en general no vinculat al port. S'admeten els usos portuaris d'emmagatzematge i els de comercialització i distribució.
3. Els usos comercials es limitaran a una superfície màxima de 800m² d'acord amb el DL 1/2009, d'ordenació d'equipaments. Es poden implantar Equipaments Comercials Singulares i petits establiments comercial, individuals o col·lectius, sempre que no configuren un gran establiment comercial col·lectiu o un gran establiment comercial territorial, quan l'ús comercial és complementari i secundari respecte l'activitat principal. Queden exclosos els usos de residència i de lleure musical nocturn.
4. Els espais edificables de la zona terciària són els següents:


 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

Zona terciària (clau G)							Superfície zona	17777	
Paràmetres edificació SOBRE RASANT									
Sector	Ordenació	Sup. Gàlib	Oc.	Ed. neta	Plant.	ARM	FT	SET	Oc. Màx.
S-G1b	Específica	2969	22%	0,22	PB	4		640	640
S-G2	Específica	2659	90%	1,09	PB+2	12		2714	2370
S-G3	Específica	462	100%	1	PB	4		462	462
S-G4b	Alineada	2724	100%	1	PB	10		1451	1451
S-G6	Específica	1213	69%	0,69	PB	4		837	837
S-G7	Específica	422	95%	2,5	PB+2	12		1055	400,9
S-G8b	Específica.	1300	100%	2	PB+2	14		3360	1300
S-G9b	Específica.	1328	100%	3,74	PB+4	22		4207	1328
S-G10	Específica	4700	15%	1	PB	4		705	1328
total		17777	57%	0,87				15431	10116,9
Paràmetres edificació SOTA RASANT									
Sector	Ordenació	Sup. Gàlib	Oc.	Ed. neta	Plant.	ARM	FT	SET	Oc. Màx.
S-G1a	Sota rasant	2065	100%	1,00 m2/m2	PS	S	/	2065	2065
S-G5	Sota rasant	624	100%	1,00 m2/m2	PB	S	/	624	624
S-G8a	Sota rasant	1300	100%	1,00 m2/m2	PS	S	/	1437	1437
S-G9a	Sota rasant	1328	100%	1,00 m2/m2	PS	S	/	1456	1456
total		5317		1,00 m2/m2				5582	5582

Art. 21. Definició dels paràmetres reguladors de l'edificació

1. **Ocupació màxima (Om):** percentatge màxim admès de sòl ocupat pel conjunt de l'edificació en relació a la superfície del sector (m²/m)
2. **Coefficient d'edificabilitat neta (En):** factor que fixa la superfície màxima de sostre edificable en relació a la superfície de sòl d'un sector. S'expressa en metres quadrats de sostre edificable dividit per metres quadrats de sòl (m²sostre/m²sòl).
3. **Sostre edificable total (SET):** el sostre total d'un edifici és el resultat de sumar la superfície construïda de totes les plantes (m²).
4. **Línia de façana:** és la línia que determina on s'ha de situar la façana o façanes d'un edifici. Es defineix com a perímetre regulador de l'edificació la figura poligonal tancada que determina en projecció horitzontal el volum de l'edificació, formada les alineacions de la línia de façana. Totes les plantes, incloent els cossos sortints, hauran de trobar-se dins d'aquesta figura poligonal. Una o varies façanes segons s'indiqui s'hauran de situar en aquest perímetre.
5. **Alçada reguladora màxima (ARM):** mesura vertical, en el pla exterior de la façana, que fixa l'alçada límit des del punt de referència de l'alçada reguladora fins al pla horitzontal d'on arrenca el pla superior de l'últim element resistent. Per sobre de l'ARM només s'admetran els elements tècnics de les instal·lacions o els elements de protecció per al manteniment.
6. **Cossos auxiliars:** és el volum edificat associat a un edifici que conté usos complementaris. Si no s'indica el contrari, els únics usos permesos són els d'emmagatzematge. La superfície total màxima del cos auxiliar per a una edificació és de 6 m² i el nombre màxim de plantes és el de Planta Baixa. Els cossos auxiliars computen igual que una edificació principal en l'ocupació d'un sector.
7. **Aprofitament :** d'un sector o zona és el resultat de sumar el sostre total de totes les edificacions o cossos auxiliars en aquella porció de sòl.
8. **Factor de transparència (FT):** d'un edifici és la relació entre elements opacs i transparents situats a la planta baixa o en la part de coronació de la façana. Aquest és mesura tant sobre la superfície de la façana principal com de la posterior. Fa referència a la part de superfície transparent sobre l'opaca. En les edificacions de la Zona Tècnica d'ARM > 9m s'aplicarà un FT del 95% a la franja compresa entre els 9 i la coberta, és a dir una aplicació del FT en coronació. La façana principal en aquest cas es considera aquella que obstrueix, en major mesura, la visió del mirall d'aigua o del mar. La part de façana corresponent a l'estructura no computa a efectes de comptabilitzar el factor FT.

a. Els sectors als que caldrà aplicar un Factor de Transparència són els següents:

Sector	S-P1	S-P6	S-P7	S-T1	S-T3	S-E1	S-E2
FT	60%	25%	60%	Coronació	Coronació	60%	60%

- b. Els elements de protecció solar formats per lamel·les no es consideren elements opacs
- c. Es podrà reduir el factor indicat, per raons derivades del desenvolupament adequat de l'activitat o aspectes tècnics que caldrà justificar degudament

Art. 22. Definició dels sectors edificables



Art. 23. Condicions de construcció

Les edificacions a construir dins l'àmbit del port hauran de considerar formalment el context a on s'implanten tot utilitzant materials comuns al port, resistent a les condicions salobres i meteorològiques. En referència als tancaments hauran de ser de fàcil substitució i preferentment modulars.

Art. 24. Elements desmuntables

1. Fora dels sectors edificables assignats només s'admetran instal·lacions desmuntables i les construccions auxiliars dels serveis tècnics.
2. S'entén per instal·lacions desmuntables aquelles que:
 - a. Precisin d'obres puntuals de fonamentació que en cap cas sobresortiran del terreny.
 - b. Estiguin constituïdes per elements de sèrie prefabricats, mòduls, panells o similars, sense elaboració de materials a l'obra ni utilització de soldadura.
 - c. Es muntin i es desmuntin mitjançant processos seqüencials, a retirar sense enderroc i essent el conjunt dels seus elements fàcilment transportables.
3. El termini màxim de vigència de l'autorització administrativa per a la instal·lació d'elements desmuntables serà de 3 anys
4. Aquests elements acullen usos temporals establerts per termini limitat, vinculats a esdeveniments puntuals o a activitats de temporada. El percentatge màxim d'ocupació no superarà el 15% de la superfície construïda de la zona.

Art. 25. Construccions auxiliars del serveis tècnics

1. En tot l'àmbit del port, es podran construir les construccions auxiliars dels serveis tècnics.
2. Els serveis tècnics són les instal·lacions i infraestructures, tals com telecomunicacions, subministraments, transport i altres anàlegs per exigències derivades de la prestació de serveis generals del port o d'interès general del port. Siguin aèries o soterrats en el subsòl.
3. S'entén per construccions auxiliars dels serveis tècnics, les destinades a acollir equips, maquinària i/o contenidors de la xarxa d'abastament d'aigua, sanejament, comunicacions, energia, residus i tractament d'aigües.

Art. 26. Accessibilitat

1. Les edificacions disposaran de les mesures necessàries per garantir l'accessibilitat a les persones amb la mobilitat reduïda d'acord amb la legislació d'aplicació.
2. En els casos que existeixi un desnivell entre la planta baixa i el vial es permetrà l'ocupació de la vorera per a la construcció d'un accés adaptat sempre que es deixi un espai lliure de pas a la vorera com a mínim d'1,5m.

Art. 27. Mitgeres

Les parets mitgeres provisionals tindran consideració de façana a efectes del tractament dels acabats i de la composició del conjunt de les façanes de l'edifici.



DOCUMENT NÚM. 5

ESTUDI ECONÒMIC I FINANCER, I PLA D'ETAPES



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona.

883

ÍNDEX

1.	INTRODUCCIÓ	1
2.	OBRES PROGRAMADES	1
3.	ESTIMACIÓ ECONÒMICA DE LES DESPESES I ELS INGRESSOS	4
4.	PLA D'ETAPES I D'INVERSIONS.....	10
5.	AVALUACIÓ DE LA VIABILITAT ECONÒMIC I FINANCERA.....	11
	5.1. Definició dels paràmetres	11
	5.2. Quadre rendibilitat	12
	5.3. Resum rendibilitat	12
6.	CONCLUSIONS	12

1. INTRODUCCIÓ

El present estudi es redacta per avaluar la viabilitat econòmica i financera de les diferents actuacions contingudes en el Pla. Els criteris que s'utilitzen per a comparar les diverses alternatives de gestió són, sense ser limitador, la rendibilitat, amb independència dels agents, públics i/o privats participants.

El present estudi té per objecte l'estimació del cost global de les obres i la valoració de la seva viabilitat financera des del punt de vista de l'inversió pública a càrrec del titular. Els ingressos que poden fer viables aquestes inversions són funció dels aprofitaments derivats de l'explotació dels recursos a gestors privats. En l'avaluació de la rendibilitat no s'incorporen les despeses d'explotació ni tampoc els ingressos derivats de les quotes de manteniment.

El mètode d'avaluació utilitzat és el VAN (Valor Actual Net), que dona el valor de tots els fluxos de caixa en el moment inicial, és a dir, ens indica quant valor (amb diner actualitzat) es crea en el projecte. Es determina la TIR (Taxa interna de rendibilitat), que és la taxa que fa que el VAN sigui zero i que ens indica la rendibilitat del projecte. Així mateix es calcula el Payback, període de recuperació de la inversió.

L'estudi s'ha realitzat en funció dels següents criteris:

- S'analitzen únicament les despeses i ingressos de nova creació
- La viabilitat econòmica s'analitza sobre les inversions del titular.
- Les inversions del titular es reparteixen durant el període 2013-2018.
- Els ingressos derivats dels aprofitaments de les noves cessions es comptabilitzen a partir de l'any 2018.
- No es comptabilitza el 100% dels ingressos previstos fins l'any 2024.

Per a tot això, s'estudien els següents aspectes:

- Estimació de les despeses i els ingressos del desenvolupament del Pla
- Pla d'inversions.
- Avaluació de rendibilitat econòmica i financera



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

2. OBRES PROGRAMADES

ACTUACIONS PROGRAMADES. PROPOSTES D'ORDENACIÓ DEL PORT		
Zona pesquera i canal de navegació		
1	Definició amplada de canal principal	Ordenar els amarraments en 2 andanes i disposar d'un canal de 55m
2	Definició d'una zona de revirada	Disposar d'una zona de revirada al final de 72m de diàmetre, equivalent a 3 eslores
3	Millores en la maniobrabilitat de la pesca	Instal·lació d'un tren de fondeig (47m) pròxim al moll de subministres
4	Reserva d'espai d'amarratge polivalent	A la zona de l'estàtua del mar i pròxim a l'equipament turístic-cultural es reserva una zona d'amarratge polivalent.
5	Nou moll de subministres	Creació d'un nou moll a la testa del primer contradic. Actuació que suposa el desmuntatge de l'escullera existent i la construcció d'un nou moll, que haurà de ser amb un índex de reflexió molt baix. Actuació que facilita l'ordenació del mirall d'aigua.

11	Substitució les instal·lacions de la cetària	Es substitueixen les instal·lacions de la cetària per una nau d'hivernada o marina seca
12	Ordenació del viari i l'aparcament.	Al canvi d'alineació del dic de llevant es conserva l'espai de maniobra existent i es reserva un espai d'aparcament dels vehicles d'urgència. El vial actual es redueix de 7 a 6m d'amplada. L'aparcament existent es regula i es redueix. Regular l'aparcament general del port a fi i efecte d'evitar trànsit que busqui plaça d'aparcament a l'interior del port fora de les grans àrees d'aparcament.
13	Construcció d'una àrea humida	Es prohibeixen les activitats amb risc de vessament en els espais que no comptin amb una recollida de les aigües superficials. Per tant caldrà construir les àrees humides necessàries a tal efecte.
Moll de ribera		
1	Ampliació de l'aparcament per a la nàutica esportiva	Creació d'un aparcament pels usuaris de la nàutica esportiva entre el Calvari i l'estàtua del mar situat entre el passeig i el moll
2	Millora dels accessos a l'entorn de Sant Elm	Millora de la urbanització dels entorns i de l'accessibilitat
3	Millora del pas actual de vianants en el Calvari	Canvi d'alineació urbanística per eixamplar la vorera. L'edifici queda afectat per la Norma transitòria
4	Nou equipament turístic i cultural	Entre la zona pesquera i l'estàtua del mar s'hi preveu l'emplaçament d'un equipament turístic i cultural relacionat amb el mar
5	Remodelació del Tenyidor	Ordenació com a espai públic compatible amb la valorització de les arts de pesca Protecció de la tina del Tenyidor
6	Ampliació de les instal·lacions de la Creu Roja	Increment de l'edificabilitat amb una alçada màxima de 6m i una ocupació de 225m2 amb un sostre edificable de 450m2
7	Millora dels itineraris de vianants	Actuació consistent en la reducció del vial de 7 a 6m, l'ampliació de la vorera i la plantació d'alineacions d'arbres quan l'amplada ho permeti. Passeig de ponent a llevant.
8	Edificació usos esportius	Ampliació sostre per les activitats de la nàutica esportiva,
9	Edificació usos terciaris	Es preveu el desenvolupament d'un sistema de terrasses que connectin el port amb la cota superior de l'avinguda de Catalunya. Un nivell d'aquestes terrasses permetria l'enllaç amb l'ermita de Sant Elm. A sota d'aquest sistema de terrasses es preveu la construcció de diferents edificacions. Aquesta actuació requereix d'un estudi volumètric previ. Actuació vinculada al desdoblament de la línia ferroviària Arenys-Blanes i a la transformació de la N-II d'acord amb el PITC.
10	Accés al mont Calvari	Es preveu, fins que no es desenvolupi el sistema de terrasses esmentat, la millora de l'accés a l'ermita. Es tracta de millorar les escales actuals. A més es preveu una ordenació de l'entorn de l'ermita de Sant Elm.
11	Accés del Rial de Canelies	L'actua-la pas inferior pel rial quedarà en el futur anul·lat per l'accés a cota per sobre el sistema de terrasses. Fins aleshores no s'hi preveu cap actuació.
Portinyol		
1	Ordenació del viari i l'espai públic	Es preveu la construcció d'una rotonda i la millora del traçat de l'accés a la platja del Cabaió. Es reurbanitza l'espai públic del Portinyol
2	Millora dels marges de l'accés	Es preveu una revegetació dels marges del ferrocarril amb espècies de la Mediterrània occidental
3	Nova edificació	Substitució de l'edifici de drassanes per un nou edifici plurifuncional d'activitats turístiques i terciàries a la façana del Portinyol
S-G6		Substitució i millora de l'edificació existent. Potenciació dels usos comercials i de restauració
S-G8		Ubicació de les oficines i l'activitat comercial a la façana del Portinyol
S-G9a		Aparcament soterrat
S-G9b		Centre terciari



Despeses generals 13%			113.663,55 €	370.200,29 €
Benefici industrial 6%			52.460,10 €	170.861,67 €
Estudis i projectes 8%			69.946,80 €	227.815,56 €
Total despeses			1.110.405,45 €	3.616.572,02 €
Ingressos				
Aprofitaments	Cànon	Amidament	Ingrés anual	Ingrés puntual
Ocupació plataforma subministres (tarifa C-1)	14,4 €/m2	1400,0 m2	20.202,0 €	0,0 €
Activitat econòmica subministres (tarifa C-3)	5,0 €/m2	1400,0 m2	7.000,0 €	0,0 €
Ocupació terra nova edificació (tarifa C-1)	14,4 €/m2	4328,0 m2	62.453,0 €	0,0 €
Edificabilitat nous edificis (tarifa C-2)	42,1 €/m2	4315,0 m2	181.747,8 €	0,0 €
Total aprofitaments			271.402,8 €	0,0 €
Contradic				
Despeses				
Obres	Mòdul	Amidament	Titular	Altres
Desmuntatge escullera	6 €/m3	3205,8 m3	19.234,8 €	0,0 €
Edificis S-G1a (Serveis vela lleugera)	650 €/m2	2065,0 m2	1.342.250,0 €	0,0 €
Edificis S-G1b (Restauració)	1100 €/m2	640,0 m2	0,0 €	704.000,0 €
Urbanització coberta i accessos	80 €/m2	2065,0 m2	165.200,0 €	0,0 €
Urbanització passeig vela lleugera	80 €/m2	1642,0 m2	131.360,0 €	0,0 €
Rampa d'avarada vela lleugera	85 €/m2	1400,0 m2	119.000,0 €	0,0 €
Palanca rampa d'avarada	80 €/m2	1330,0 m2	106.400,0 €	0,0 €
Palanca rampa d'avarada	500 €/m2	156,0 m2	78.000,00 €	0,0 €
Subtotal			1.961.444,80 €	704.000,0 €
Imprevistos 5%			98.072,24 €	35.200,00 €
PEM			2.059.517,04 €	739.200,00 €
Despeses generals 13%			267.737,22 €	96.096,00 €
Benefici industrial 6%			123.571,02 €	44.352,00 €
Estudis i projectes 8%			164.761,36 €	59.136,00 €
Total despeses			2.615.586,64 €	938.784,00 €
Ingressos				
Aprofitaments	Cànon	Amidament	Ingrés anual	Ingrés puntual
Ocupació terra edificació (tarifa C-1)	14,4 €/m2	2705,0 m2	39.033,2 €	0,0 €
Edificabilitat nous edificis (tarifa C-2)	42,1 €/m2	2705,0 m2	113.934,6 €	0,0 €
Activitat econòmica restauració. (tarifa C-3)	5,7 €/m2	640,0 m2	3.648,0 €	0,0 €
Cessió ús edifici 50% vela lleugera	1000,0 €/m2	1032,5 m2	0,0 €	1.032.500,0 €
Lloguer edifici 50% vela lleugera	50,0 €/m2	1032,5 m2	51.625,0 €	0
Total aprofitaments			208.240,8 €	1.032.500,0 €
Mirall nàutica esportiva				
Despeses				



Espatller dic d'abric	1800 €/m2	170,0 ml	0,0 €	306.000,0 €
Moll vertical	3800 €/ml	220,0 ml	0,0 €	836.000,0 €
Plataforma escar	85 €/m2	3050,0 m2	0,0 €	259.250,0 €
Morts i equips nous amarradors	360 €/ut	30 ut	0,00 €	10.800,00 €
Moll vertical S-T3	3800 €/ml	62,0 ml	0,0 €	235.600,0 €
Plataforma S-T3	85 €/m2	462,0 m2	0,0 €	39.270,0 €
Edifici ST-6 Pallols escar	650 €/m2	631,0 m2	0,00 €	410.150,00 €
Edifici ST-5 Mòdul nou	650 €/m2	196,0 m2	0,00 €	127.400,00 €
Ampliació ST-3 Nau hivernatge	650 €/m2	650,0 m2	0,00 €	422.500,00 €
Edifici ST-2 Tallers	650 €/m2	168,0 m2	0,00 €	109.200,00 €
Millora puntual de la urb. dels vials d'accés	80 €/m2	2000,0 m2	160.000,0 €	0,0 €
Subtotal			160.000,00 €	2.905.170,0 €
Imprevistos 5%			8.000,00 €	145.258,50 €
PEM			168.000,00 €	3.050.428,50 €
Despeses generals 13%			21.840,00 €	396.555,71 €
Benefici industrial 6%			10.080,00 €	183.025,71 €
Estudis i projectes 8%			13.440,00 €	244.034,28 €
Total despeses			213.360,00 €	3.874.044,20 €
Ingressos				
Valor base 7209 m2 d'amarradors	Mòduls	Amidament	Valor anual	Valor puntual
	1023,4 €/m2	7209,0 m2	0,00 €	7.377.690,60 €
Valor base 3512 m2 terra	Mòduls	Amidament	Valor anual	Valor puntual
	14,4 €/m2	3512,0 m2	50.678,16 €	0,00 €
Aprofitaments (1587m2 d'amarradors)	Cànon	Amidament	Ingrés anual	Ingrés puntual
Cànon aprofitament mirall d'aigua (6% valor base)	6%	7.377.690,60 €	0,0 €	442.661,4 €
Cànon aprofitament plataformes (6% valor base)	6%	50.678,16 €	3.040,7 €	0,0 €
Cànon anual d'ocupació aigua	0,42 €/m2	10721,0 m2	4.502,8 €	0,0 €
Nova edificació				
Ocupació terra	8,7 €/m2	1645,0 m2	14.311,5 €	0,0 €
Edificabilitat.	16,0 €/m2	1645,0 m2	26.320,0 €	0,0 €
Activitat econòmica edificis (tarifa C-3)	5,7 €/m2	1645,0 m2	9.376,5 €	0,0 €
Activitat econòmica plataforma escar (tarifa C-3)	5,0 €/m2	3512,0 m2	17.560,0 €	0,0 €
Total aprofitaments			75.111,5 €	442.661,4 €
Moll de ribera				
Despeses				
Obres	Mòdul	Amidament	Titular	Altres
Aparcament reservat nàutica esportiva	20,0 €/m2	655,0 m2	0,0 €	13.100,0 €
Millores Calvari	20,0 €/m2	3000,0 m2	60.000,0 €	0,0 €
Creació de la zona de serveis i sostenibilitat	100,0 €/m2	1736,0 m2	173.600,0 €	0,0 €

Total aprofitaments			285.992,0 €	0,0 €
Molls Portinyol				
Despeses				
Obres	Mòdul	Amidament	Titular	Altres
Moll clara boia	4900 €/ml	99,0 ml	0,0 €	485.100,0 €
Moll vertical	3800 €/ml	116,0 ml	0,0 €	440.800,0 €
Plataforma	85 €/m2	4960,0 m2	0,0 €	421.600,0 €
Edifici S-E4	650 €/m2	440,0 m2	0,0 €	286.000,0 €
Edifici S-T1	650 €/m2	4000,0 m2	0,0 €	2.600.000,0 €
Subtotal			0,00 €	4.233.500,0 €
Imprevistos 5%			0,00 €	211.675,00 €
PEM			0,00 €	4.445.175,00 €
Despeses generals 13%			0,00 €	577.872,75 €
Benefici industrial 6%			0,00 €	266.710,50 €
Estudis i projectes 8%			0,00 €	355.614,00 €
Total despeses			0,00 €	5.645.372,25 €
Ingressos				
Valor base 406 m2 d'amarradors	Mòduls	Amidament	Valor anual	Valor puntal
	1023,4 €/m2	406,0 m2	0,00 €	415.500,40 €
Valor base 4960m2 terra	Mòduls	Amidament	Valor anual	Valor puntal
	14,4 €/m2	4960,0 m2	71.572,80 €	0,00 €
Aprofitaments (4960m2 terra i 406m2 aigua)	Cànon	Amidament	Ingrés anual	Ingrés puntual
Cànon aprofitament mirall d'aigua (6% valor base)	6%	415.500,40 €	0,0 €	24.930,0 €
Cànon aprofitament plataformes (6% valor base)	6%	71.572,80 €	4.294,4 €	0,0 €
Cànon anual d'ocupació aigua	0,42 €/m2	5366,0 m2	2.253,7 €	0,0 €
Nova edificació				
Edificabilitat.	16,0 €/m2	4440,0 m2	71.040,0 €	0,0 €
Activitat econòmica edificis (tarifa C-3)	5,7 €/m2	4440,0 m2	25.308,0 €	0,0 €
Total aprofitaments			102.896,1 €	24.930,0 €
Primera Platja				
Despeses				
Obres	Mòdul	Amidament	Titular	Altres
Enderroc edificació	11,0 €/m3	1008,0 m3	11.088,00 €	0,0 €
Passeig de la primera platja	100,0 €/m2	4186,0 m2	418.600,0 €	0,0 €
Millora del triangle	80,0 €/m2	6754,0 m2	540.320,0 €	0,0 €
Aparcament soterrat fase 1	500,0 €/m2	1250,0 m2	0,0 €	625.000,0 €
Aparcament soterrat fase 2	500,0 €/m2	3450,0 m2	0,0 €	1.725.000,0 €
Edifici S-G	1650 €/m2	705,0 m2	0,0 €	458.250,0 €


Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Concessionari /altres	996.525							996.525			
Dàrsena de la Sibèria											
Concessionari	880.110								880.110		
Moll de llevant											
Urbanització vials d'accés	213.360						213.360				
Concessionari /altres	3.874.044	387.404	387.404	387.404	387.404	387.404	387.404	387.404	387.404	387.404	387.404
Moll de ribera											
Mil·lores Calvari	80.010			80.010							
Creació vorera-passeig	231.496						231.496				
Reurbanització Tenyidor	286.703						286.703				
Concessionari /altres	12.447.756	1.244.776	1.244.776	1.244.776	1.244.776	1.244.776	1.244.776	1.244.776	1.244.776	1.244.776	1.244.776
Portinyol											
Ordenació del viari i de l'es. públic	840.105						840.105				
Millora dels marges de l'accés	40.005		40.005								
Concessionari /altres	18.659.932	1.865.993	1.865.993	1.865.993	1.865.993	1.865.993	1.865.993	1.865.993	1.865.993	1.865.993	1.865.993
Molls Portinyol											
Concessionari	5.645.372	800.000					1.500.000	1.500.000	1.500.000	345.372	
Primera Platja											
Enderroc edificació	14.786									14.786	
Passeig de la primera platja	558.203									279.102	279.102
Millora del triangle	720.517										720.517
Concessionari /altres	3.744.801	374.480	374.480	374.480	374.480	374.480	374.480	374.480	374.480	374.480	374.480
Total	57.515.074	5.128.189	4.474.874	4.514.879	5.248.784	6.023.181	7.399.853	7.721.760	6.708.299	4.967.449	5.327.808

El resum de la temporalització d'aquestes inversions dóna el següent resum del Pla d'etapes estimat

Actuació	Inversió abans IVA			Ingrés titular		Desenvolupament previst
	Titular	Altres	Total	Annual	Puntual	
Zona pesquera i canal de navegació	1.110.405,45 €	3.616.572,02 €	4.726.977,47 €	271.402,84 €	0,00 €	2019-2022 (*)
Contradic	2.615.586,64 €	938.784,00 €	3.554.370,64 €	208.240,75 €	1.032.500,00 €	2016-2018
Mirall nàutica esportiva	0,00 €	996.524,55 €	996.524,55 €	666,54 €	97.448,15 €	2018-2022 (*)
Dàrsena de la Sibèria	0,00 €	880.110,00 €	880.110,00 €	0,00 €	0,00 €	2019
Moll de llevant	213.360,00 €	3.874.044,20 €	4.087.404,20 €	75.111,51 €	442.661,44 €	2013-2022
Moll de ribera	598.208,10 €	12.447.755,78 €	13.045.963,88 €	201.888,80 €	0,00 €	2018
Portinyol	880.110,00 €	18.659.932,20 €	19.540.042,20 €	285.992,00 €	0,00 €	2013-2022
Molls Portinyol	0,00 €	5.645.372,25 €	5.645.372,25 €	102.896,09 €	24.930,02 €	2018-2022
Primera Platja	1.293.505,67 €	3.744.801,38 €	5.038.307,04 €	142.322,00 €	0,00 €	2021-2022
Total	6.711.175,86 €	50.803.896,36 €	57.515.072,22 €	1.288.520,53 €	1.597.539,61 €	

(*) L'actuació de definició del canal de navegació afecta a les actuacions del mirall de la nàutica esportiva i l'ampliació del moll de subministrament de la zona pesquera.


5. AVALUACIÓ DE LA VIABILITAT ECONÒMICA I FINANCERA

5.1. Definició dels paràmetres

Despeses de construcció

Comprèn la inversió en la construcció de la instal·lació segons l'apartat. Es considera un valor residual del 5% del cost de construcció als 100 anys. S'assimila un valor residual als 20 anys del 25%. En l'anàlisi de la rendibilitat no s'han inclòs les inversions directes a càrrec del concessionari o altres operadors.

Ingressos: Segons el tipus d'aprofitament s'aplica un ritme de comercialització del 10% anual a partir de l'any 2013 considerant que la majoria d'ingressos no deriven de la situació resultant de les inversions del titular sinó que deriven dels cànon dels nous aprofitaments producte de les inversions dels gestors privats. Per tant el ritme de "comercialització" no depèn de les inversions del titular sinó de les oportunitats dels concessionaris i operadors del port. ~~Es per això que s'endarrerix fins el 2018, any de finalització de la concessió del Club Nàutic, tota la remodelació que afecta a la zona de Portinyol i Sibèria, i amb un ritme baix la previsió dels ingressos producte dels cànon.~~


 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Barcelona

El pla preveu una inversió de Ports de la Generalitat de 6.711.175,86€ i una inversió privada a càrrec dels concessionaris o altres operadors de 50.803.896,36€ que inclou la construcció de la majoria dels edificis i altres. En total la despesa estimada pel desenvolupament del Pla és de **57.515.072,22€**, que s'estima que s'inverteixi de manera progressiva i d'acord amb el Pla d'Etapes i d'inversions. Fins l'any 2030 per les inversions privades i fins l'any 2019 per l'inversió pública a càrrec del titular. Així mateix caldrà afegir el compromís de Ports de la Generalitat de participar en un 25% de les obres d'urbanització de l'accés al port des de la NII.

D'acord amb l'estudi econòmic i financer es pot concloure que les actuacions urbanístiques del Pla Especial són viables econòmicament des del punt de vista de la inversió de Ports de la Generalitat i que aquestes seran retornades a l'erari públic en un període de 12 anys i amb un VAN de 843.833,75€. La taxa interna de rendibilitat resultant és del 10,4% que ha de permetre fer front a part de les noves despeses d'explotació (incloses les derivades de les mesures ambientals a implementar) que el desenvolupament del Pla comportarà.

Arenys de Mar abril 2013

La directora del Pla,



Margarita Diez Rilova

Responsable territorial de la Zona centre
Ports de la Generalitat

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

DOCUMENT NÚM. 6

ESTUDI D'AVALLUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

892

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	2
1.1. Pla Especial.....	2
1.2. Descripció del port actual.....	2
1.3. Activitats actuals.....	3
1.4. Activitat pesquera.....	3
1.5. Activitat esportiva.....	4
1.6. Activitats de la zona tècnica.....	5
1.7. Altres activitats.....	6
1.8. Principals actuacions programades.....	6
1.9. Descripció dels usos i activitats previstes.....	9
2. MOBILITAT ACTUAL	10
2.1. Vianants.....	10
2.1.1. Principals desplaçaments a peu.....	10
2.1.2. Mesures per evitar accidents.....	11
2.2. Transport col·lectiu.....	11
2.3. Bicicletes.....	12
2.4. Vehícles.....	12
2.4.1. Situació actual de la xarxa viària.....	12
2.4.2. Situació prevista de la xarxa viària.....	14
2.4.3. Aparcament.....	15
2.5. Repartiment modal del trànsit.....	16
3. MOBILITAT GENERADA	18
3.1. Viatges generats.....	18
3.2. Vianants.....	19
3.2.1. Principals desplaçaments a peu.....	19
3.2.2. Mesures per evitar accidents.....	21
3.3. Transport col·lectiu.....	21
3.4. Bicicletes.....	21
3.5. Vehícles.....	22
3.5.1. Xarxa viària.....	22
3.5.2. Aparcament.....	22
3.6. Evolució esperada.....	23
3.6.1. Repartiment modal dels desplaçaments previstos.....	23
4. MILLORES I MESURES CORRECTORES	24
5. CONCLUSIONS	24
6. ANNEX NÚM.1 AFORAMENTS	25
7. ANNEX NÚM.2 ENQUESTES ORIGEN I DESTINACIÓ	30



El front urbà del port és d'uns 800 metres però a causa de l'accidentalitat del terreny, de la presència de la carretera NII i de la línia del ferrocarril, queda relativament aïllat de la població, des d'on es pot accedir en vehicle únicament per la Riera d'Arenys i per l'enllaç amb la carretera NII. La resta del port té al seu redós el massís format la Penya del mal Temps. A més de la riera d'Arenys, dos cursos d'aigua desemboquen al port; El rial de del Bareu i el rial de Canelies.

1.3. Activitats actuals

Les principals activitats del port són la pesquera, l'esportiva i les activitats de l'àrea tècnica. A més a més de les activitats esmentades en el port es desenvolupen altres activitats de les que cal destacar les activitats relacionades amb el turisme i la restauració situades a diferents zones del port.

Les activitats principals del port d'Arenys es distribueixen de la següent manera:

Pesquera:	Dic de ponent
Nàutica esportiva:	Moll de ribera i llevant
Indústria de conservació de peix:	Moll de ribera
Comerç al major de crustacis:	Moll de llevant
Restauració:	Moll de ribera sobretot
Drassanes:	Portinyol i moll de llevant

1.4. Activitat pesquera.

La flota de pesca del port d'Arenys la componen 87 embarcacions, amb un total de 1657 TRB (Tones de Registre Brut). La distribució de la flota és la següent:

Arrossegament:	21 ut.
Encerclament:	7 ut.
Arts menors:	
Tresmall:	37 ut.
Petxinaires:	9 ut.
Palangre:	8 ut.
Sonso:	5 ut.

De les 87 embarcacions que tenen com a port base Arenys, 20 estan matriculades a altres ports catalans.

La distribució de la flota s'organitza a la dàrsena pesquera amb un total de 795ml.

La confraria de pescadors compta amb 82 armadors i 205 mariners. Actualment la confraria de pescadors de Sant Elm gestiona i controla totes les instal·lacions destinades a l'activitat pesquera: les dues naus de venda de peix, la venda de peix, el subministrament de gel, aigua i energia a les embarcacions de pesca, els pallols, els magatzems, les caixes de PVC pel peix blanc i la màquina per rentar-les, la cafeteria i restaurant, i també assessora als pescadors en afers laborals i empresarials.

El peix blanc que se subhasta a la tarda, es ven i transporta en caixes blaves de PVC reutilitzables, propietat de la confraria. El peix blau que se subhasta al matí.

La confraria de pescadors va construir 40 pallols de pesca de 24 m2 cadascun amb una superfície total de 1.750 m2 adossats a l'espalller al dic de ponent. Aquests pallols són gestionats per la confraria i es lloguen als pescadors per desar-hi estris de pesca, xarxes, neveres per esquers, etc. A l'edifici de la llotja hi ha una botiga d'efectes navals de 83 m2 per als pescadors. A part dels 40 pallols i del magatzem de pesca que gestiona la confraria, Ports de la Generalitat gestiona 40 magatzems més distribuïts pel moll de Ribera i que utilitzen, prèvia concessió o autorització, empreses i tallers o pescadors.

La dipòsit de gel és una instal·lació de 194 m2. Està instal·lada en un edifici apart situat a la ribera esquerra del moll pesquer. Té una capacitat d'emmagatzematge de 100 m3, per una producció anual d'entre 3.000 i 3.500 tones de gel.

Hi ha un estenedor de xarxes de 4.400 m2 situat fora de la zona pesquera, entre les instal·lacions de la Creu Roja i les del Centre de Pesca Mar Esport, pròxim al Tenyidor.

Existeix una producció industrial de peix a càrrec de Cultimar, que ven directament a industrials i particulars.



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Distribució dels amarradors per eslores i ens gestor.

Tipus	eslora	mànega	CNAM		CPMS		total ut.	
			ut.	Superfície	ut.	Superfície		
L<6	A06	6	2,5	12	180 m2	117	1.755 m2	129
6m<L<8m	A08	8,5	3	144	3.672 m2	48	1.224 m2	192
8m<L<10m	A10	10	3,5	38	1.330 m2	0	0 m2	38
10m<L<12m	A12	12	4	126	6.048 m2	0	0 m2	126
12m<L<15m	A14	14	4,5	35	2.205 m2	0	0 m2	35
15m<L<20m	A16	16	5	17	1.360 m2	0	0 m2	17
	A18	18	5,5	22	2.178 m2	0	0 m2	22
20m<L				0	0 m2	0	0 m2	0
Total				394	16.973 m2	165	2.979 m2	559

Comparació de la distribució dels amarradors d'Arenys i de Catalunya

Eslores	Oferta amarradors			
	Catalunya		Arenys de Mar	
	oferta any 2000	oferta de disseny	oferta actual	
L<6	16,0%	2,9%	23,1%	129
6m<L<8m	37,0%	32,0%	34,3%	192
8m<L<10m	23,1%	29,2%	6,8%	38
10m<L<12m	13,2%	18,6%	22,5%	126
12m<L<15m	6,5%	9,8%	6,3%	35
15m<L<20m	2,9%	4,4%	7,0%	39
20m<L	1,3%	3,2%	0,0%	0
	100,0%	100,0%	100,0%	559

1.6. Activitats de la zona tècnica.

Les àrees tècniques es concentren en el dic de llevant i de ribera. Les activitats que s'hi desenvolupen són les de construcció i reparació de vaixells, tallers de mecànica d'aire, electrònica, pintura i desballestament de vaixells entre altres. Aquestes activitats les porten a terme a diferents els següents tallers especialitzats:

Drassanes d'Arenys, SA.:

Disposa d'una concessió de 5.583 m2 localitzada a l'inici del moll de llevant. La seva activitat principal és la construcció de vaixells per encàrrec.

Drassanes Dalmau, SA.:

Disposa d'una concessió de 1.572 m2 de terra i de 2.000 m2 d'aigua. Les instal·lacions són noves, acabades el 2003, i modernes. També disposen d'una altra nau en un polígon industrial d'Arenys de Mar. Aquestes drassanes, juntament amb les Drassanes d'Arenys, són les úniques dedicades a la construcció de vaixells.

Varador 2000 SA.:

Les seves instal·lacions estan situades a l'extrem del moll de llevant. Disposa d'una concessió de 887 m2 per l'edifici i de 5.818 m2 pel varador. Realitza tasques de reparació i manteniment de vaixells.

Altres tallers:

Existeixen petits tallers de mecànica, d'electrònica - electricitat i de pintura, localitzats a diferents punts del moll de llevant i de ribera al moll de llevant. Tots aquests tallers estan dedicats a la reparació i/o manteniment de vaixells.



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

5	Nou moll de subministres	Creació d'un nou moll a la testa del primer contradic. Actuació que suposa el desmuntatge de l'escullera existent i la construcció d'un nou moll, que haurà de ser amb un índex de reflexió molt baix. Actuació que facilita l'ordenació del mirall d'aigua.
6	Nova Edificació	Millora dels serveis a la pesca
	SP-3	Nous pallols
	S-P6	Serveis pesca. Magatzem de gel, magatzems, neteja caixes, tallers. Punt net pesca
	S-P7	Magatzems pesca
	S-P8	Serveis aqüicultura
Contradic		
1	Desmuntatge parcial de l'escullera del contradic	Construcció d'una franja edificada adossada a la cara de ponent de l'espallter. Implica el desmuntatge de l'escullera existent a la primera alineació.
2	Ampliació passeig del contradic	A la segona alineació es preveu, sota la rasant del passeig, la construcció d'uns pallols de pesca. Es manté la resta dels pallols existents
3	Nou passeig accés activitats de vela lleugera	Per accedir al nou volum edificat sota rasant es crea un passeig a peu de contradic fins a la rampa de vela lleugera
4	Rampa d'avarada vela lleugera	Es construeix una rampa d'avarada vinculada a la Primera Platja per potenciar la vela lleugera
5	Palanca de la rampa d'usos varis	Palanca temporal com a moll d'espera de la vela lleugera i un possible desembarcament de creuers turístics
6	Nova Edificació	El nou volum edificat adossat a l'espallter es divideix amb els serveis de la vela lleugera sota rasant i un volum aïllats integrats a l'ampliació del passeig del contradic destinats als usos de restauració sobretot.
	S-G1a	Serveis vela lleugera sota rasant (adossat a l'espallter)
	S-G1b	Mòduls de restauració i altres
Mirall nàutica esportiva		
1	Desmuntatge de palanques	Es desmunta la palanca de ribera (234,6m) i alguna derivació de la palanca B (5.06m+12.08m)
2	Prolongació palanques existents	Es perllonguen les palanques 1 (16.63m), 2 (19.98m), 7 (132.32m) i 8 (108.92m)
3	Instal·lació de noves palanques	S'instal·len les següents noves palanques: 4 (43.71m), 5 (106.61m), 6 (141.11m) i 9 (128.8m)
Dàrsena de la Sibèria		
1	Potenciació empreses nàutiques i professionals	La dàrsena coneguda com la Sibèria es destina prioritàriament a les embarcacions de les empreses d'activitats nàutiques i de professionals
Dic d'abric		
1	Construcció d'un martell a la bocana	Martell de 50m que abrigo una àrea d'espera per a grans eslores a la zona tècnica
2	Moll d'espera martell	Superfície d'aigua auxiliar a l'àrea de reparació i manteniment d'embarcacions (6312m2)
3	Moll d'espera central	Superfície d'aigua auxiliar a l'àrea de reparació i manteniment d'embarcacions (2450m2)
4	Nou moll adossat	Nou moll adossat que dona accés al moll d'espera. (Plataforma de 3542m2)
5	Ampliació infraestructures del sector adossat a la Sibèria	S'avança el moll aproximadament 10m i s'ofereix més sostre edificable
6	Millora de la maniobrabilitat de grans vehicles	Es preveu l'ajustament dels volums edificats per permetre la maniobra de grans vehicles dintre de la Concessió Varador 2000
7	Ampliació del rafal existent	S'amplia l'edifici i es destina a usos de marina seca
8	Nous pallols de tallers	Al nou moll adossat es preveu la creació d'uns pallols associats als molls de grans eslores
9	Nous punts de recollida de residus	Es preveu la construcció d'un punt de recollida selectiva a cada àrea d'activitat

	S-G9a	Aparcament soterrat
	S-G9b	Centre terciari
Molls Portinyol		
1	Remodelació Aresa	Ampliació de la superfície de terra
2	Moll d'espera drassanes	Es reserven 53m de moll de suport per a la construcció de vaixells. La resta de molls fins a la bocana, es reserven per a altres usos de la zona tècnica.
3	Noves àrees de marina seca i hivernatge	Es defineix un nou moll de treta i d'espera (73m) a l'alçada de la primera alineació del dic de recer.
4	Nova edificació	
	S-E4	Marina seca amb capacitat de 72 places
	S-T1	Nou edifici de drassanes
Primera platja		
1	Enderroc edificació	Enderroc de l'edificació Ed-Bareu-05 dedicada a la restauració. L'espai desocupat es destinarà al Sistema de vials i espais lliures.
2	Passeig de la primera platja	Es proposa la creació d'un passeig que connecta el pas inferior de la Riera d'Arenys, per la línia de platja, fins a l'estàtua del Mar. Recentment s'ha desmuntat parcialment el contradic per permetre l'entrada d'aquest passeig.
3	Millora del triangle	Es preveu la millora de l'espai públic al l'àrea del triangle així com de la millora dels perímetres de l'aparcament. La construcció d'aquest passeig suposa la prolongació dels calaixos del Rial del Bareu fins a la platja. Recentment s'ha endegat aquest rial mitjançant la formació de motes revegetades amb tamarius.
4	Aparcament soterrat fase 1	En una primera fase es preveu la construcció d'un aparcament soterrat per a 40 places. La construcció d'aquest aparcament suposarà la urbanització i la creació de nous usos en la seva superfície.
5	Aparcament soterrat fase 2	Ampliació de l'aparcament fins a 200 places

1.9. Descripció dels usos i activitats previstes.

El Pla qualifica el sòl amb els següents Sistemes i Zones i defineix els usos admesos a cada àrea de la següent manera:

Sistema viari i espais lliures. (clau I)

Comprèn l'espai reservat per a la xarxa viària de distribució entre les diferents zones del Port, sigui de vehicles o de persones, inclòs els espais destinats a l'aparcament. Els espais inclosos en aquest sistema que no s'utilitzin com a vial de comunicació o aparcament només s'hi permetran els usos i activitats de caràcter públic de vianants o d'enjardinament.

Sistema d'aigua i navegació (clau II)

Els canals de navegació no assignats a un ús concret romandran lliures per a la navegació. No s'admetrà cap restricció a la lliure circulació d'embarcacions, exceptuant les limitacions imposades per les tasques de manteniment.

Sistema de defensa marítima (clau III)

Les infraestructures marítimes destinades a protegir dels temporals marítics als espais interiors del Port i l'espai de sorra existent a ponent del port, es qualifiquen dins del sistema de defensa marítima. En els espais de sorra del port, a més a més de les activitats de bany i passeig s'admet l'avarada d'embarcacions d'eslora menor de 6 m. També s'admet la instal·lació d'elements de serveis de platja amb les condicions determinades per la Llei de Costes.

Sistema d'equipaments (clau IV)

El present Pla Especial destina un espai al moll de ribera per situar un equipament comunitari cultural, docent, esportiu, assistencial, de serveis tècnics o qualsevol altra equipament que sigui d'interès públic o d'interès social.

Zona pesquera (clau P)

Zona del port destinada exclusivament a les operacions derivades de l'activitat pesquera i a les operacions íntimament relacionades. A més de les activitats directament relacionades amb la pesca.

Enllaços a peu entre el port i la ciutat

La connexió a peu entre el port i l'eix de vianants de la Riera es realitza per un pas inferior. Existeixen els següents enllaços per a vianants entre el port i la ciutat:

Accés Riera d'Arenys

Al cantó ciutat no és accessible per a persones amb la mobilitat reduïda, disposa en el marge dret de la riera d'un ascensor que permet accedir a l'estació de ferrocarril. En l'actualitat moltes persones circulen pel vial de vehicles degut, probablement, a la seva alineació a la vorera del passeig de la Riera i a la major comoditat que ofereix la rampa. És l'accés més utilitzat degut a la proximitat al centre.

Accés Plaça Lloveres (Rial del Bareu)

Accés relacionat amb la plaça Lloveras que desemboca a l'alçada de l'estàtua del Mar al port. Disposa de dos escales a cada extrem i per tant no és accessible. L'accés des del port presenta una certa obstrucció de l'espai lliure per l'ocupació de l'espai per la terrassa d'un bar.

Accés Rial de Canelies

Accés que habilita l'obra de drenatge per el pas de vianants. No és accessible per a PMR. És l'accés menys utilitzat per la manca d'activitats a la banda urbana.

2.1.2. Mesures per evitar accidents

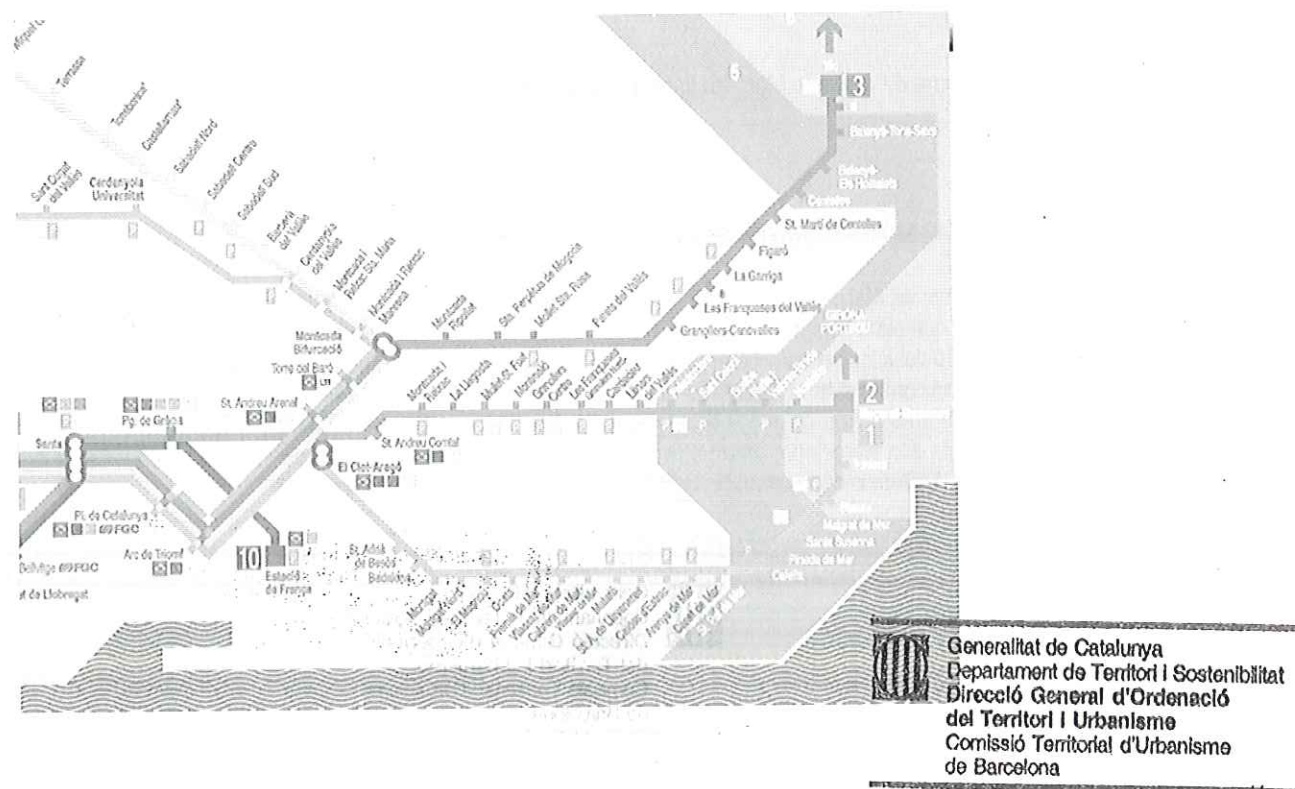
Dintre de l'àmbit del port s'han definit les següents mesures de regulació del trànsit per evitar accidents

- El vial del port és l'itinerari obligatori per al trànsit pesat i està limitada la velocitat a 30 Km/h. També s'han instal·lat plataformes en forma d'esquena d'ase amb la funció de reduir la velocitat de la circulació.
- Els passos per a vianants s'adeqüen a la normativa de supressió de barreres arquitectòniques i estan degudament senyalitzats tant horitzontalment com verticalment.

2.2. Transport col·lectiu

Ferrocarril

Arenys de Mar està connectat a Barcelona i a Blanes per la línia C1 de rodalies de RENFE. En direcció Barcelona circulen uns 37 trens diaris de les 5.45 fins a les 28.28 hores. En direcció Blanes circulen uns 33 trens de les 7.08 fins a les 23.25 hores. La connexió d'Arenys amb la xarxa de ferrocarril és la següent:



Xarxa viària actual



El trànsit actual

Per l'anàlisi del trànsit actual es disposa de l'"Estudi d'ordenament d'accessos i d'estacionament en l'àrea portuària d'Arenys de Mar", redactat a l'any 1995 en el que és varen realitzar aforaments automàtics i enquestes d'origen que s'adjunten en l'annex corresponent. Aquestes dades cal considera-les bastant ajustades a l'estat actual, ja que ni les activitats principals, ni l'estructura de la xarxa viària ha canviat. Les conclusions principals d'aquest estudi són les següents:

Aforaments

En l'accés de la Riera es comptabilitza un IMD de 1000 (1+1) No existeix cap línia d'autobús de recorregut urbà. En l'accés de la NII es comptabilitza un IMD de 1800 (1+1).

Enquestes origen i destinació

El nombre d'ocupants és el següent:

Ocupació mitjana:	1.4
1 passatger.	65%
2 passatgers:	27%
>2 passatgers:	8%

El tipus de vehicle és el següent:

Turismes:	86%
-----------	-----





Xarxa viària prevista

Accessos al port

El port té dos accessos diferenciats per l'ús que se'n fa. Un accés amb un pas inferior amb el gàlib reduït, accés riera, per a grans vehicles utilitzat normalment pels usuaris de l'aparcament de la primera platja. Un segon, accés de la N11, directe i per sobre la línia fèrria que permet accedir al port sense entrar a la xarxa bàsica del municipi.

Vials del port

Els vials del port El port disposa d'un vial que segueix el moll de riba des de la riera d'Arenys fins a la platja del Cabaió. D'aquest vial arranca l'accés a la dàrsena pesquera a l'alçada de l'estàtua del mar i l'accés a la zona tècnica a la zona del Portinyol.

La secció dels vials del port és de 3.5+3.5 per la calçada. Les amplades de les voreres tenen una amplada mínima 1m i en el vial del moll de Ribera existeix una vorera, que s'ha ampliat recentment de 2m. La velocitat màxima de tots els vials del port és de 30Km/h. Existeixen plataformes per reduir la velocitat.

2.4.3. Aparcament

Aparcament reservat

Les activitats principals del port disposen d'aparcament reservat, així la dàrsena pesquera disposa de diferents àrees d'aparcament a la seva dàrsena i el Club Nàutic d'Arenys disposa de diferents superfícies d'aparcament reservat.

Aparcament general

Es comptabilitzen les següents places d'aparcament:

Primera platja (aparcament regulat per zona blava).	
En bateria en el vial:	151 places
Aparcament platja:	225 places
El Calvari:	14 places
El Portinyol:	56 places
TOTAL	446 places



	ED-ESCAR-03	196,0 m2	0,05 v/m2	10 viatges
	ED-ESCAR-04	196,0 m2	0,05 v/m2	10 viatges
	ED-ESCAR-05	878,0 m2	0,05 v/m2	44 viatges
	ED-ESCAR-06	763,0 m2	0,05 v/m2	38 viatges
	subtotal			299 viatges

Com a resum dóna el següent

Àrea	Nom	Z. verda	Platja	Comercial	Oficines	Equip.	Industrial	Altres	Total	Perc.
1	Primera Platja	160 viat.	1400 viat.	0 viat.	0 viat.	0 viat.	0 viat.	0 viat.	1560 viat.	35,1%
2	Àrea estàtua del mar	0 viat.	0 viat.	546 viat.	0 viat.	228 viat.	17 viat.	0 viat.	790 viat.	17,8%
3	Àrea moll de ribera	0 viat.	0 viat.	0 viat.	0 viat.	571 viat.	104 viat.	143 viat.	819 viat.	18,4%
4	Àrea del Portinyol	0 viat.	0 viat.	454 viat.	20 viat.	22 viat.	198 viat.	0 viat.	693 viat.	15,6%
5	Àrea dàrsena pesquera	0 viat.	0 viat.	0 viat.	0 viat.	0 viat.	289 viat.	0 viat.	289 viat.	6,5%
6	Àrea zona Tècnica	0 viat.	0 viat.	0 viat.	0 viat.	0 viat.	299 viat.	0 viat.	299 viat.	6,7%
	Total	160 viat.	1400 viat.	1000 viat.	20 viat.	821 viat.	906 viat.	143 viat.	4449 viat.	100,0%
	Percentatge	3,6%	31,5%	22,5%	0,4%	18,4%	20,4%	3,2%	100,0%	

L'estudi del trànsit disponible no analitza els desplaçaments a peu i en transport públic. Malgrat això i en base el nombre de viatges obtinguts en funció de les activitats existents es pot fer la següent aproximació:

Desplaçaments a peu i amb bicicleta

Aquesta s'han de realitzar en molts dels desplaçaments per lleure i sobretot a l'Àrea de la Primera Platja ja que es troba molt a prop i ben connectada amb el centre urbà. Dels 1560 viatges que genera la Primera Platja es podria estimar que el 80% (1248 viatges) es fan a peu o amb bicicleta. Els equipaments i els amarradors poden generar el 25% (241 viatges) dels seus viatges a peu.

Desplaçaments en transport col·lectiu

L'estació de FFCC i el port no tenen una connexió massa ben definida. A l'estiu existeix una parada d'autobús a l'àrea del Portinyol que connecta el port amb Arenys de Munt i altres. És un indicador que els viatges que serveix són de lleure. En l'estat actual es podria estimar que 70 viatges es realitzen per aquest mode.

Conclusions

Segons els aforaments disponibles es realitzen 2800 viatges que a fi i a efecte de comparar resultats amb la mobilitat generada per l'ordenació proposada (estimada segons index d'edificabilitat), s'amplia fins a 100 viatges.

Viatges en vehicle privat: 2900 viatges

El tipus de vehicle és el següent:

Turismes:	86% (2880)	2490 viatges
Furgonetes:	13% (2880)	377 viatges
Camions:	1% (2880)	33 viatges

Viatges en transport col·lectiu: 70 viatges

Viatges a peu o en bicicleta: 1480 viatges

Total. 4450 viatges



5	Àrea dàrsena pesquera	Indústrial	SP-1	565,0 m2	0,05 v/m2	28 viatges
			SP-2	904,0 m2	0,05 v/m2	45 viatges
			SP-3	867,0 m2	0,05 v/m2	43 viatges
			SP-4	1794,0 m2	0,05 v/m2	90 viatges
			SP-5	2070,0 m2	0,05 v/m2	104 viatges
			SP-6	1066,0 m2	0,05 v/m2	53 viatges
			SP-7	1035,0 m2	0,05 v/m2	52 viatges
			SP-7	443,0 m2	0,05 v/m2	22 viatges
						437 viatges
6	Àrea zona tècnica	Indústrial	ST-1	4000,0 m2	0,05 v/m2	200 viatges
			ST-2	168,0 m2	0,05 v/m2	8 viatges
			ST-3	3412,0 m2	0,05 v/m2	171 viatges
			ST-4	726,0 m2	0,05 v/m2	36 viatges
			ST-5	588,0 m2	0,05 v/m2	29 viatges
			ST-6	1173,0 m2	0,05 v/m2	59 viatges

Àrea	Nom	Z. verda	Platja	Comercial	Oficines	Equip.	Indústrial	Altres	Total	Perc.
1	Primera Platja	160 viat.	1400 viat.	0 viat.	0 viat.	0 viat.	0 viat.	0 viat.	1560 viat.	13,4%
2	Àrea estàtua del mar	0 viat.	0 viat.	1531 viat.	0 viat.	533 viat.	0 viat.	0 viat.	2064 viat.	17,7%
3	Àrea moll de ribera	0 viat.	0 viat.	1635 viat.	491 viat.	1068 viat.	0 viat.	155 viat.	3348 viat.	28,7%
4	Àrea del Portinyol	0 viat.	0 viat.	2866 viat.	749 viat.	136 viat.	0 viat.	0 viat.	3751 viat.	32,2%
5	Àrea dàrsena pesquera	0 viat.	0 viat.	0 viat.	0 viat.	0 viat.	437 viat.	0 viat.	437 viat.	3,7%
6	Àrea zona Tècnica	0 viat.	0 viat.	0 viat.	0 viat.	0 viat.	503 viat.	0 viat.	503 viat.	4,3%
	Total	160 viat.	1400 viat.	6032 viat.	1239 viat.	1737 viat.	941 viat.	155 viat.	11663 viat.	100,0%
	Percentatge	1,4%	12,0%	51,7%	10,6%	14,9%	8,1%	1,3%	100,0%	

3.2. Vianants

3.2.1. Principals desplaçaments a peu

El Pla Especial assumeix com un dels objectius principals millorar la relació port i ciutat. En aquest sentit planteja una ordenació de l'espai lliure que garanteix uns recorreguts atractius i adequats d'accés a les principals àrees d'activitat.

Els itineraris que el Pla defineix són els següents:

Passeig de la Primera Platja

Creació d'un passeig que connecta amb el pas inferior de la Riera amb el Port. Aquesta actuació es complementa amb el desmuntatge parcial del dic de llevant per obrir un accés més directe al port. Amb la construcció d'una passarel·la sobre la riera que dona continuïtat d'aquest passeig a ponent i el connecta amb l'estació de FFCC i el futur corriol de la Musclera.

Passeig del moll de ponent

Per sobre els pallols i les edificacions del dic de ponent es defineix un passeig que acaba amb un mirador a la dàrsena pesquera i a la Primera Platja.

Passeig del moll de ribera

Perllongació del passeig de la Primera Platja a l'interior del port fins arribar a la zona del Portinyol. Aquest passeig passarà a ran de mar i en els trams edificats el Pla defineix un Factor de Transparència que permetrà la visió a través de les edificacions, assegurant el caràcter lúdic del passeig.



3.2.2. Mesures per evitar accidents.

En l'actualitat la velocitat màxima en el port és de 30Km/h i existeixen diverses plataformes o esqueses d'ase que obliguen a reduir la velocitat dels vehicles infractors.

El Pla a més a més proposa la reducció de l'amplada mitjana dels vials del port de 7 a 6m. Aquesta mesura es suma a les anteriors en la reducció de les velocitats.

En el tram del moll de ribera en el que el passeig passa al costat del moll esportiu situat a una cota inferior es preveu la instal·lació d'una barana.

El Pla preveu l'ordenació dels nusos viaris de l'estàtua del mar i del Portinyol i transformar-los en rotondes, segons es grafia en els plànols corresponents. Aquesta ordenació millorarà la seguretat vial en aquestes interseccions.

Amb l'objectiu de reduir el trànsit a l'interior del port i millorar la seguretat i qualitat dels itineraris a peu s'implanten dos grans aparcaments dissuasoris a cada un dels accessos i s'eliminen els aparcaments generals a l'interior.

3.3. Transport col·lectiu

La proximitat del Port amb el nucli urbà permet assegurar una bona conductivitat a peu sense necessitat d'implantar cap línia de transport col·lectiu específic. Les millores en la xarxa d'itineraris a peu previstes en el Pla milloren la connexió del port amb l'estació del ferrocarril i amb les parades d'autobús existents. Es recomana, tot i així, ampliar el servei de la línia d'autobús Sant Celoni i Arenys de Mar amb parada a l'àrea del Portinyol a tot l'any. En l'actualitat aquest servei até a la demanda generada sobretot per la platja del Cabió durant l'estiu. És previsible que a mesura que es desenvolupi el Pla, les noves activitats generaran una oferta suficient per fer la línia operativa tot l'any.

3.4. Bicicletes

El Pla preveu la creació d'un carril bici segregat del vial principal en els trams de la Primera Platja i del Portinyol. En el tram del moll de ribera es preveu que les bicicletes circulin per la calçada. La velocitat màxima dels vials del port és de 30km/h. Caldrà senyalitzar els trams de convivència adequadament. En funció de les activitats previstes el nombre de places de bicicleta mínimes que caldrà anar instal·lant es resumeix en la següent taula:

Places mínimes d'aparcament de bicicletes				
Àrea	Nom	Usos	Sostre edificable	Places
1	Zona verda Primera Platja	Zona verda	3200 m2/sup.	32
2	Franja costanera Primera Platja	Franja costanera	280 m2/platja	3
3	Àrea estàtua del mar	Oficines	370 m2/sostre	51
		Industrial	92 m2/sostre	
		Comercial	2427 m2/sostre	
		Equipament	2055 m2/sostre	
4	Àrea moll de ribera	Industrial	6340 m2/sostre	87
		Equipament	2296 m2/sostre	
5	Àrea de Canelies (cota urbana)	Oficines	2100 m2/sostre	38
		Comercial	1670 m2/sostre	
6	Àrea del Portinyol	Oficines	168 m2/sostre	91
		Comercial	5324 m2/sostre	
		Equipament	2400 m2/sostre	
		Industrial	1060 m2/sostre	
7	Àrea Zona Pesca	Industrial	8744 m2/sostre	88
8	Àrea Zona Tècnica	Industrial	8316 m2/sostre	84

			M	8	Salvament
			N	36	
			O	24	
Dic de recer	40		P	16	C/D i personal
			Q	8	
Total	480	100		742	202

3.6. Evolució esperada

Es preveu el següent increment de viatges:

	Comercial	Oficines	Equip.	Indústrial	Altres	Total
Port actual	1000 viat.	20 viat.	821 viat.	906 viat.	143 viat.	2889 viat.
	34,6%	0,7%	28,4%	31,4%	5,0%	100,0%
Port futur	6032 viat.	1239 viat.	1737 viat.	941 viat.	155 viat.	10104 viat.
	59,7%	12,3%	17,2%	9,3%	1,5%	100,0%
Variació	5033 viat.	1220 viat.	916 viat.	35 viat.	12 viat.	7215 viat.

Trànsit de camions

Activitat industrial			
Àrea	Nom	Actual	Futur
1	Primera Platja	0 viat.	0 viat.
2	Àrea estàtua del mar	17 viat.	0 viat.
3	Àrea moll de ribera	104 viat.	0 viat.
4	Àrea del Portinyol	198 viat.	0 viat.
5	Àrea dàrsena pesquera	289 viat.	437 viat.
6	Àrea zona Tècnica	299 viat.	503 viat.
	Total	906 viat.	941 viat.

El Pla preveu la concentració de l'activitat industrial (activitat pesquera, de reparació i construcció d'embarcacions) en l'àrea de la Dàrsena pesquera i de la Zona Tècnica. Aquesta activitat és la que té més influència sobre el trànsit de camions. Aquest s'estima en l'estat actual de 33 viatges/dia. Per tant si l'activitat genera, avui 906 viatges i 941 viatges en el futur desenvolupament es pot estimar que el trànsit de camions serà aproximadament de **35 camions**.

Aquest es reparteixen de la següent manera:

- Vial del moll de ribera d'accés a la Dàrsena Pesquera 16 viatges
- Vial del dic de recer d'accés a la Zona Tècnica 19 viatges

Durant les obres

El creixement del trànsit de camions durant les obres tindrà una incidència negativa sobre l'entorn que caldrà mifigar amb les mesures correctores que s'exposen en el següent punt

3.6.1. Repartiment modal dels desplaçaments previstos

	Actual		Pla Especial		Variació	
	viat.	%	viat.	%	viat.	%
Turismes	2490 viat.	56,0%	5738 viat.	49,2%	3248 viat.	130,4%
Furgonetes	377 viat.	8,5%	991 viat.	8,5%	614 viat.	163,0%
Camions	33 viat.	0,7%	35 viat.	0,3%	2 viat.	6,1%



6. ANNEX NÚM.1 AFORAMENTS

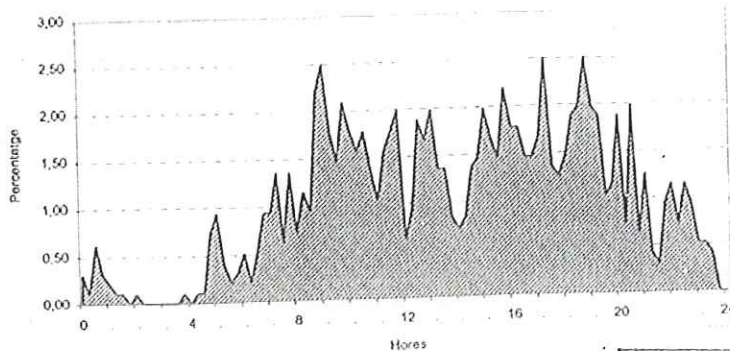
Lloc: Vial sota N-II (accés platja)
Sentit: Dos sentits

Comptatge: 2

HORES	QUART D'HORA				TOTAL	%
0 a 1	3	1	6	3	13	1,36
1 a 2	2	1	1	0	4	0,42
2 a 3	1	0	0	0	1	0,10
3 a 4	0	0	0	1	1	0,10
4 a 5	0	1	1	7	9	0,94
5 a 6	9	4	2	3	18	1,88
6 a 7	5	2	5	9	21	2,19
7 a 8	9	13	6	13	41	4,28
8 a 9	7	11	9	21	48	5,01
9 a 10	24	17	14	20	75	7,83
10 a 11	17	15	17	13	62	6,47
11 a 12	10	15	17	19	61	6,37
12 a 13	6	9	18	16	49	5,11
13 a 14	19	13	13	8	53	5,53
14 a 15	7	8	13	14	42	4,38
15 a 16	19	16	14	21	70	7,31
16 a 17	17	17	14	14	62	6,47
17 a 18	16	24	13	12	65	6,78
18 a 19	14	18	19	24	75	7,83
19 a 20	19	18	10	11	58	6,05
20 a 21	18	7	19	6	50	5,22
21 a 22	12	4	3	9	28	2,92
22 a 23	11	7	11	9	38	3,97
23 a 24	5	5	4	0	14	1,46
TOTAL					958	

	VOLUM	COEF.
8 hores (9-13 i 16-20)	507	52,92
4 hores mati (9-13)	247	25,78
4 hores tarda (16-20)	260	27,14
16 hores (6-22)	860	89,77
Hora punta sencera	75	7,83 (18 a 19)
Hora punta flotant	80	8,35 (18:30 a 19:30)
Quart d'hora punta	24	2,51 (18:45 a 19:00)
Volum per carril (24 hores)	479	50,00 (2 Carrils)
Volum per carril (hora punta)	38	3,91 (2 Carrils)
Volum per metre de calçada	160	16,67 (6 metres)
Index de variació (6-22)		56,0%

DISTRIBUCIÓ DE VEHICLES



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

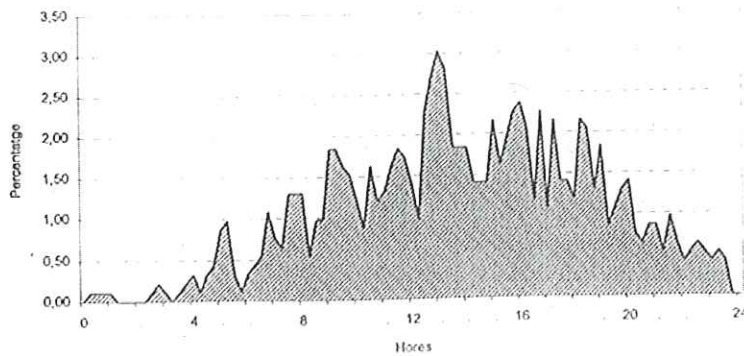
Lloc: Carre d'accés al port
Sentit: Sortida

Comptatge: 1

HORES	QUART D'HORA				TOTAL	%
	0	1	2	3		
0 a 1	0	1	1	1	3	0,32
1 a 2	1	0	0	0	1	0,11
2 a 3	0	0	1	2	3	0,32
3 a 4	1	0	1	2	4	0,43
4 a 5	3	1	3	4	11	1,19
5 a 6	8	9	3	1	21	2,27
6 a 7	3	4	5	10	22	2,38
7 a 8	7	6	12	12	37	4,00
8 a 9	12	5	9	9	35	3,79
9 a 10	17	17	15	14	63	6,82
10 a 11	11	8	15	11	45	4,87
11 a 12	12	15	17	16	60	6,49
12 a 13	13	9	21	25	68	7,36
13 a 14	28	26	17	17	88	9,52
14 a 15	17	13	13	13	56	6,06
15 a 16	20	15	18	21	74	8,01
16 a 17	22	19	11	21	73	7,90
17 a 18	10	20	13	13	56	6,06
18 a 19	11	20	19	12	62	6,71
19 a 20	17	8	10	12	47	5,09
20 a 21	13	7	6	8	34	3,68
21 a 22	8	5	9	6	28	3,03
22 a 23	4	5	6	5	20	2,16
23 a 24	4	5	4	0	13	1,41
TOTAL					924	

	VOLUM	COEF
8 hores (9-13 i 16-20)	474	51,30
4 hores matí (9-13)	236	25,54
4 hores tarda (16-20)	238	25,76
16 hores (6-22)	848	91,77
Hora punta sencera	88	9,52 (13 a 14)
Hora punta flotant	100	10,82 (12.30 a 13.30)
Quart d'hora punta	28	3,03 (13.00 a 13.15)
Volum per carril (24 hores)	924	100,00 (1 Carril)
Volum per carril (hora punta)	88	9,52 (1 Carril)
Volum per metre de calçada	308	33,33 (3 metres)
Index de variació (6-22)		47,3%

DISTRIBUCIÓ DE VEHICLES

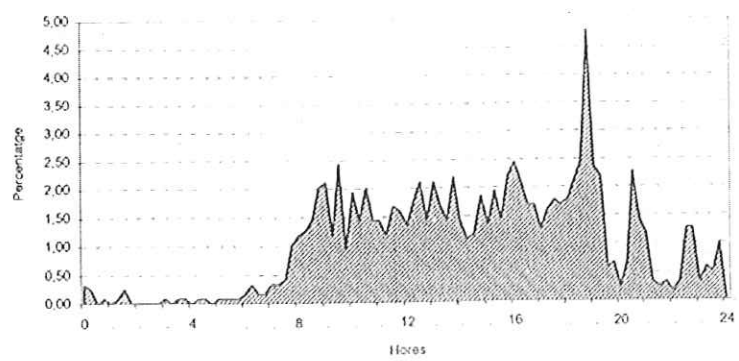


Lloc: Carre d'accés al port Comptatge: 2
Sentit: Llotja

HORES	QUART D'HORA				TOTAL	%
0 a 1	4	3	0	1	8	0,67
1 a 2	0	1	3	0	4	0,34
2 a 3	0	0	0	0	0	0,00
3 a 4	1	0	1	1	3	0,25
4 a 5	0	1	1	0	2	0,17
5 a 6	1	1	1	1	4	0,34
6 a 7	2	4	2	2	10	0,84
7 a 8	4	4	5	12	25	2,11
8 a 9	14	15	17	24	70	5,90
9 a 10	25	14	29	11	79	6,66
10 a 11	23	17	24	17	81	6,83
11 a 12	17	14	20	19	70	5,90
12 a 13	16	21	25	17	79	6,66
13 a 14	25	20	17	26	88	7,42
14 a 15	17	13	14	22	66	5,56
15 a 16	16	23	17	26	82	6,91
16 a 17	29	25	20	20	94	7,93
17 a 18	15	19	21	20	75	6,32
18 a 19	21	25	29	57	132	11,13
19 a 20	28	26	7	8	69	5,82
20 a 21	3	8	27	17	55	4,64
21 a 22	14	4	3	4	25	2,11
22 a 23	2	4	15	15	36	3,04
23 a 24	4	7	6	12	29	2,45
TOTAL					1.186	

	VOLUM	COEF.
8 hores (9-13 i 16-20)	679	57,25
4 hores mati (9-13)	309	26,05
4 hores tarda (16-20)	370	31,20
16 hores (6-22)	1.100	92,75
Hora punta sencera	132	11,13 (18 a 19)
Hora punta flotant	140	11,80 (18:30 a 19:30)
Quart d'hora punta	57	4,81 (18:45 a 19:00)
Volum per carril (24 hores)	1.186	100,00 (1 Carril)
Volum per carril (hora punta)	132	11,13 (1 Carril)
Volum per metre de calçada	395	33,33 (3 metres)
Index de variació (6-22)		30,2%

DISTRIBUCIÓ DE VEHICLES



07 Dec 95 EXPLOTACIÓ D'ENQUESTES ORIGEN-DESTINACIÓ
18:32:47 Punt: accessos al Port d'Arenys

SEXE SEXE DEL CONDUCTOR

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
HOME	1	250	87,4	87,4	87,4
DONA	2	36	12,6	12,6	100,0
	Total	286	100,0	100,0	
Valid cases	286	Missing cases	0		

TIPUS TIPUS DE VEHICLE

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
Camió	C	4	1,4	1,4	1,4
Furgoneta	F	37	12,9	12,9	14,3
Turisme	T	245	85,7	85,7	100,0
	Total	286	100,0	100,0	
Valid cases	286	Missing cases	0		

ORIGEN ORIGEN DE VIATGE

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
	1	59	20,6	20,7	20,7
	2	8	2,8	2,8	23,5
	3	10	3,5	3,5	27,0
	4	6	2,1	2,1	29,1
	5	14	4,9	4,9	34,0
	6	6	2,1	2,1	36,1
	7	9	3,1	3,2	39,3
	8	18	6,3	6,3	45,6
	9	33	11,5	11,6	57,2
	10	5	1,7	1,8	58,9
	11	27	9,4	9,5	68,4
	12	36	12,6	12,6	81,1
	13	15	5,2	5,3	86,3
	14	7	2,4	2,5	88,8
	15	6	2,1	2,1	90,9
	16	26	9,1	9,1	100,0
	.	1	,3	Missing	
	Total	286	100,0	100,0	
Valid cases	285	Missing cases	1		

07 Dec 95 EXPLOTACIÓ D'ENQUESTES ORIGEN-DESTINACIÓ
18:32:47 Punt: accessos al Port d'Arenys

MOTIUS DE DESTINACIÓ

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
Domicili	1	35	12,2	12,2	12,2
Treball	2	126	44,1	44,1	56,3
Gestions	3	12	4,2	4,2	60,5
Compres	4	10	3,5	3,5	64,0
Port/platja	5	2	,7	,7	64,7
Oci	6	72	25,2	25,2	89,9
Altres	7	29	10,1	10,1	100,0
Total		286	100,0	100,0	

Valid cases 286 Missing cases 0

PARKING APARCAMENT A ARENYS

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
A la Riera	1	52	18,2	19,8	19,8
Al carrer	2	85	29,7	32,4	52,3
En parking públic	3	83	29,0	31,7	84,0
En parking privat	4	42	14,7	16,0	100,0
,		24	8,4	Missing	
Total		286	100,0	100,0	

Valid cases 262 Missing cases 24

RESIDENT RESIDENT A ARENYS DE MAR

Value Label	Value	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum Percent
Si	1	102	35,7	35,7	35,7
No	2	184	64,3	64,3	100,0
Total		286	100,0	100,0	

Valid cases 286 Missing cases 0

07 Dec 95 EXPLOTACIÓ D'ENQUESTES ORIGEN-DESTINACIÓ Page 31
18:32:48 Punt: accessos al Port d'Arenys

Number of valid observations (listwise) = 31,00

Variable	Mean	Std Dev	Minimum	Maximum	Valid N	Label
OCUPANTS	1,48	,78	1	5	286	NÚMERO D'OCUPANTS
EDAT	40,28	13,74	18	78	286	
FMA	2021,23	1203,07	760	5990	31	

07 Dec 95 EXPLOTACIÓ D'ENQUESTES ORIGEN-DESTINACIÓ Page 32
18:32:48 Punt: accessos al Port d'Arenys

ORIGEN ORIGEN DE VIATGE by DESTI DESTINACIÓ DE VIATGE

Page 1 of 2

ORIGEN	Count Tot Pct	DESTI							Row Total
		1	2	3	5	6	7	9	
1	24 8,4	2 ,7	1 ,4	1 ,4	1 ,4	2 ,7	4 1,4	59 20,7	
2	7 2,5			1 ,4				8 2,8	
3	8 2,8							10 3,5	
4	4 1,4							6 2,1	
5	8 2,8						1 ,4	14 4,9	
6	2 ,7						2 ,7	6 2,1	
7	6 2,1							9 3,2	
8	16 5,6							18 6,3	
9	25 8,8	1 ,4					1 ,4	33 11,6	
10	5 1,8							5 1,8	
11	22 7,7				1 ,4		1 ,4	27 9,5	
12	31 10,9				2 ,7	2 ,7		36 12,6	
13	14 4,9							15 5,3	
14	5 1,8							7 2,5	
15	3 1,1							6 2,1	
16	25 8,8	1 ,4						26 9,1	
(Continued)	Column Total	205 71,9	4 1,4	1 ,4	4 1,4	4 1,4	4 1,4	285 100,0	

07 Dec 95 EXPLOTACIÓ D'ENQUESTES ORIGEN-DESTINACIÓ
18:32:50 Punt: accessos al Port d'Arenys

MOTIUORI MOTIU D'ORIGEN by MOTIUDES MOTIU DE DESTINACIÓ

Page 1 of 1

MOTIUORI	Count Tot Pct	MOTIUDES							Row Total
		Domicili	Treball	Gestions	Compres	Port/pla tja	Oci	Altres	
		1	2	3	4	5	6	7	
1		64 22,4	4 1,4	3 1,0	1 ,3	40 14,0	13 4,5	125 43,7	
2		5 1,7	53 18,5	5 1,7	1 ,3		13 4,5	6 2,1	83 29,0
3		6 2,1	4 1,4	2 ,7			4 1,4		16 5,6
4		11 3,8			4 1,4		2 ,7	1 ,3	18 6,3
6		9 3,1	1 ,3	1 ,3	2 ,7	1 ,3	7 2,4		21 7,3
7		4 1,4	4 1,4				6 2,1	9 3,1	23 8,0
Column Total		35 12,2	126 44,1	12 4,2	10 3,5	2 ,7	72 25,2	29 10,1	286 100,0

Number of Missing Observations: 0

07 Dec 95 EXPLOTACIÓ D'ENQUESTES ORIGEN-DESTINACIÓ
18:32:50 Punt: accessos al Port d'Arenys

RESIDENT RESIDENT A ARENYS DE MAR by PARKING APARCAMENT A ARENYS

Page 1 of 1

RESIDENT	Count Row Pct	PARKING				Row Total
		A la Rie ra	Al carre r	En pàrki ng públi c	En pàrki ng priva t	
		1	2	3	4	
1		17 17,2	34 34,3	17 17,2	31 31,3	99 37,8
2		35 21,5	51 31,3	66 40,5	11 6,7	163 62,2
Column Total		52 19,8	85 32,4	83 31,7	42 16,0	262 100,0

Number of Missing Observations: 24

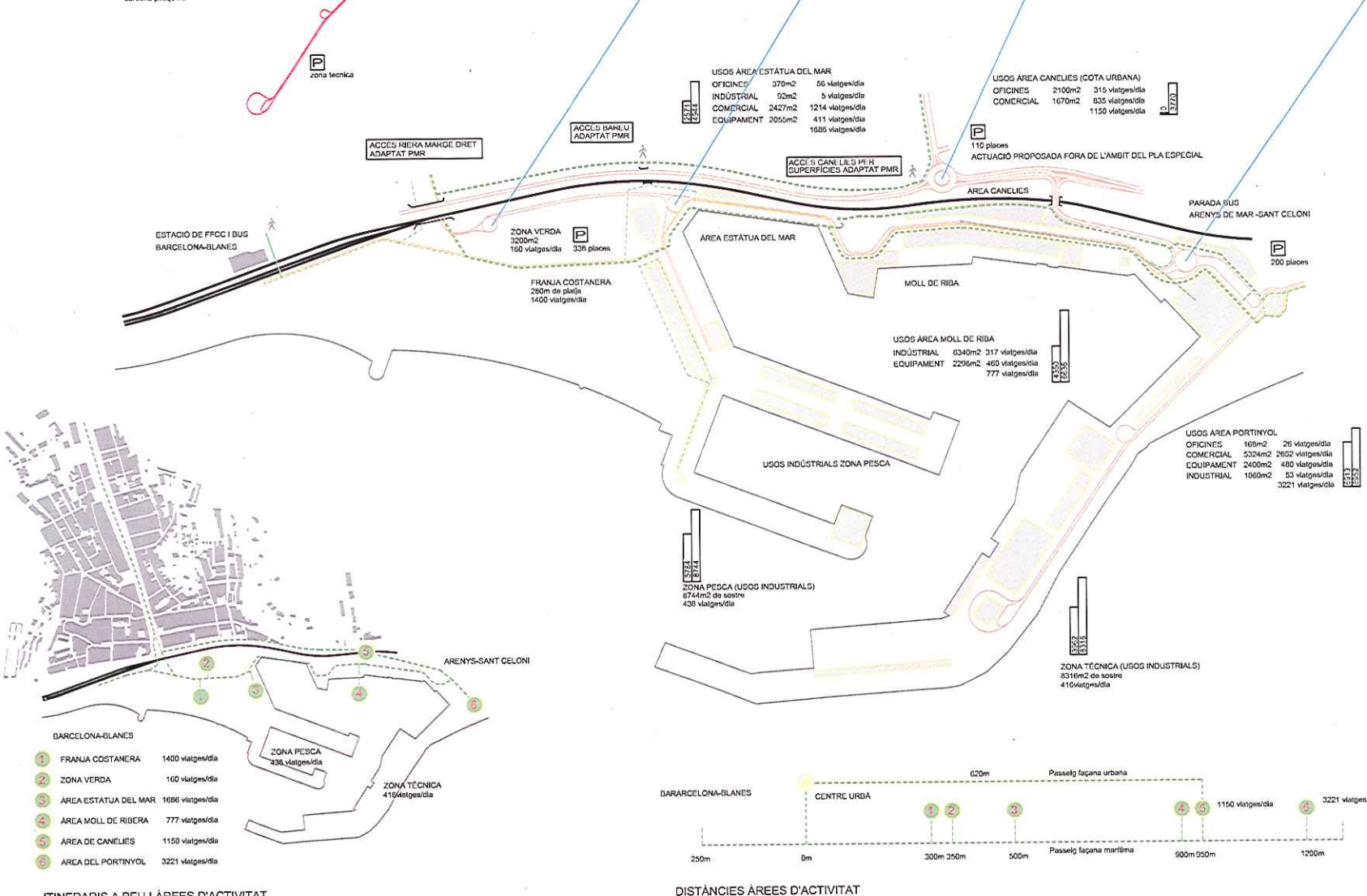
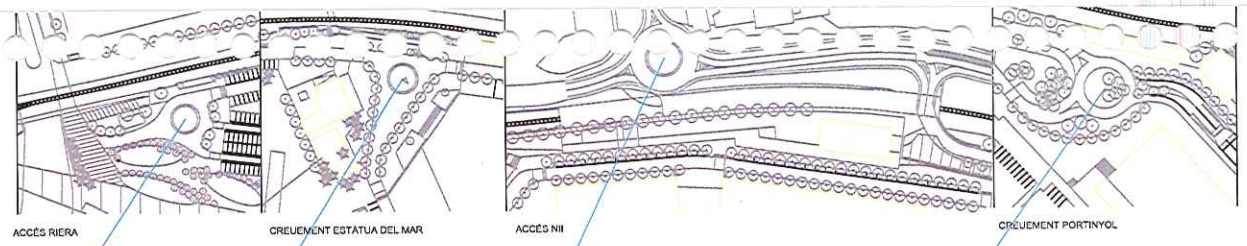
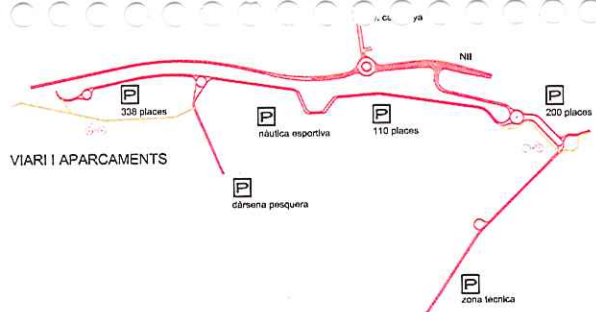


9/11

PLÀNOLS DE L'ESTUDI DE MOBILITAT



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



ITINERARIS A PEU I ÀREES D'ACTIVITAT

DISTÀNCIES ÀREES D'ACTIVITAT

Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Barcelona

TEXT REFÓS DEL PLA ESPECIAL DEL PORT D'ARENYS DE MAR
 ABRIL 2012

822

R13

DOCUMENT NÚM. 7

INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL



ÍNDEX

1.	OBJECTIUS I ABAST DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL.....	3
1.1.	Antecedents.....	3
1.2.	Tramitació prèvia i resum de les modificacions introduïdes.....	3
1.3.	El marc normatiu vigent.....	4
1.4.	Metodologia de treball.....	5
2.	CONTINGUTS I OBJECTIUS DEL PLA ESPECIAL DEL PORT D'ARENYS DE MAR.....	6
2.1.	L'àmbit del Pla Especial.....	6
2.2.	Objectius.....	6
2.3.	Resum de l'estat actual del port.....	6
2.4.	Resum de la proposta d'ordenació.....	7
2.4.1.	Actuacions programades.....	7
2.4.2.	Actuacions no programades:.....	10
2.5.	Qualificació i usos del sòl.....	10
2.6.	Principis de sostenibilitat tinguts en compte.....	11
2.7.	Justificació de l'ordenació proposada.....	12
3.	ANÀLISI AMBIENTAL.....	12
3.1.	Medi físic.....	12
3.1.1.	Situació geogràfica.....	12
3.1.2.	Climatologia.....	13
3.1.3.	Qualitat atmosfèrica.....	13
3.1.4.	Qualitat acústica.....	15
3.1.5.	Geologia i geomorfologia.....	16
3.1.6.	Edafologia.....	17
3.1.7.	Hidrologia superficial.....	17
3.1.8.	Hidrologia subterrània.....	18
3.1.9.	Aigües marines.....	19
3.1.10.	Dinàmica litoral.....	19
3.2.	Medi biòtic.....	19
3.2.1.	Biocenosi marina.....	19
3.2.2.	Fauna i vegetació terrestre.....	20
3.2.3.	Connectivitat biològica.....	21
3.3.	El paisatge.....	21
3.3.1.	Unitats paisatgístiques.....	21
3.3.2.	Conques visuals.....	22
3.4.	L'ordenació del territori.....	22
3.4.1.	El planejament urbanístic vigent.....	22
3.4.2.	Els espais naturals.....	24
3.4.3.	Mobilitat.....	24
3.5.	El medi socioeconòmic.....	25
3.5.1.	Població i territori.....	25
3.5.2.	L'activitat econòmica.....	25
3.5.3.	Usos del sòl.....	25
3.5.4.	Patrimoni històric i arquitectònic.....	26
3.6.	Infraestructures, serveis i edificacions.....	27
3.6.1.	Xarxes de serveis.....	27
3.6.2.	Gestió de residus.....	27
3.6.3.	Edificacions i construccions existents.....	27
4.	RISCOS AMBIENTALS RELLEVANTS PEL PLA.....	27
5.	EFFECTES SIGNIFICATIUS DEL PLA SOBRE EL MEDI AMBIENT.....	28
5.1.	Identificació dels usos i projectes proposats.....	29
5.2.	Identificació dels possibles factors ambientals afectats.....	29
5.3.	Identificació dels riscos ambientals.....	29
5.4.	Descripció i avaluació del risc d'impacte.....	30
5.5.	Incidència sobre la qualitat atmosfèrica.....	31
5.6.	Incidència sobre els nivells acústics.....	34
5.7.	Incidència sobre la qualitat de l'aigua del mar.....	34



5.8.	Incidència sobre la dinàmica litoral.....	35
5.9.	Risc d'impactes sobre el balanç de materials i residus.....	35
5.10.	Risc d'impacte sobre la hidrologia superficial.....	36
5.11.	Risc d'impacte sobre la hidrologia subterrània.....	37
5.12.	Risc d'afecció a la biocenosi marina.....	37
5.13.	Modificació de la qualitat paisatgística de l'entorn.....	38
5.14.	Risc d'afecció al model d'ordenació del territori.....	39
5.15.	Risc d'afecció als espais naturals protegits.....	40
5.16.	Risc d'afecció a la mobilitat.....	40
5.17.	Risc d'afecció a les activitats econòmiques.....	42
5.18.	Risc d'impacte al patrimoni històric i cultural.....	42
5.19.	Risc d'afecció als recursos hídrics.....	43
5.20.	Risc d'afecció als recursos energètics.....	44
6.	MESURES CORRECTORES I RECOMANACIONS.....	44
6.1.	Mesures generals en la fase de disseny.....	45
6.1.1.	Mesures per garantir el manteniment de la qualitat acústica.....	45
6.1.2.	Mesures per el balanç de materials i residus.....	45
6.1.3.	Mesures per a la protecció de la hidrologia superficial i subterrània.....	45
6.1.4.	Mesures per a la protecció i potenciació de la vegetació i del paisatge.....	45
6.1.5.	Mesures per a una gestió sostenible de l'aigua.....	45
6.1.6.	Mesures per a una gestió sostenible de l'energia.....	46
6.2.	Recomanacions i mesures ambientals en la fase d'obres.....	46
6.2.1.	Minimització del risc d'impactes sobre la qualitat atmosfèrica.....	46
6.2.2.	Mesures per a la minimització d'impactes sobre la qualitat acústica.....	46
6.2.3.	Mesures per la gestió d'abocadors i préstecs.....	47
6.2.4.	Mesures de minimització del risc d'impactes sobre la qualitat de les aigües del mar.....	47
7.	RESUM I CONCLUSIONS.....	48



1. OBJECTIUS I ABAST DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

L'objecte del present informe ambiental és l'anàlisi i valoració dels principals riscos ambientals derivats de la implementació del Pla Especial del port d'Arenys de Mar.

En el present informe es descriuen les característiques ambientals i socioeconòmiques més significatives de l'àmbit objecte del Pla Especial, s'identifiquen i valoren els principals riscos ambientals derivats de les propostes de zonificació i d'ordenació contingudes en el Pla, i es defineixen mesures i recomanacions per tal de millorar aquestes propostes.

El present informe es redacta en compliment de la Llei 9/2006 relativa a l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes sobre el medi ambient, la qual transposa a l'Estat espanyol la Directiva 2001/42/CE, d'avaluació ambiental de plans i programes, i del Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'Urbanisme de Catalunya Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme, publicat el dia 24 de juliol de 2006 en el DOGC.

1.1. Antecedents

El Pla Especial del port d'Arenys de Mar es desenvolupa de conformitat amb el que disposa l'Art. 127 de la secció IV.1 "Sistema Portuari" de les Normes Urbanístiques del Pla d'Ordenació d'Arenys de Mar, aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona, amb data 27 de juny de 1984.

La proposta del Pla Especial determina les mesures i previsions necessàries per garantir el funcionament eficaç de la zona de servei portuària, el desenvolupament futur, la seva connexió amb la xarxa de transports terrestres i la cobertura adequada de la demanda de serveis portuaris i mediambientals, d'acord amb el que disposa l'article 37.6 de la Llei 5/1998 de Ports de Catalunya.

El present document avalua les conseqüències ambientals de les propostes d'ordenació del Pla Especial.

1.2. Tramitació prèvia i resum de les modificacions introduïdes

El present Pla Especial és la modificació del Pla Especial del port d'Arenys de Mar redactat en data de novembre de 2006. La tramitació seguida i les modificacions introduïdes queden resumides de la manera següent:

Ports de la Generalitat en coordinació amb l'ajuntament d'Arenys de Mar va redactar un Pla Especial del port d'arenys de Mar d'ordenació urbanística de la zona de servei portuària. Aquest Pla va ser aprovat inicialment per Ple de l'ajuntament d'arenys el 27 desembre de 2006.

En la fase de redacció es va sol·licitar informe a l'òrgan ambiental mitjançant un "Document ambiental preliminar d'avaluació ambiental del port d'Arenys de Mar" en el marc de la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes sobre el medi ambient (publicada en el BOE el dia 29 d'abril de 2006), norma que adapta per a l'Estat espanyol les exigències de la Directiva comunitària europea 2001/42/CE, de 27 de juny de 2001, sobre avaluació ambiental de plans i programes. En data de 6 de febrer de 2008, el Departament de Medi Ambient i Habitatge a Barcelona van emetre informe amb les següents conclusions:

- a) Caldrà recaptar informe de l'Agència Catalana de l'Aigua de conformitat amb l'article 8.5 del Decret legislatiu 3/2003, de 4 de novembre, pel qual el Text Refós de la legislació en matèria d'aigües de Catalunya.
- b) En referència amb la documentació aportada, caldrà incorporar un informe ambiental amb el contingut establert a l'article 100 del Reglament de la Llei d'urbanisme, aprovat per Decret 305/2006, de 18 de juliol. En aquest sentit, caldrà concretar la determinació de les mesures adoptades per al foment de l'eficiència energètica, l'estalvi de recursos i la millora del medi ambient en general, així com la descripció de les mesures de seguiment i supervisió previstes, d'acord amb allò que estableix als apartats b) i e) de l'article 100 del Reglament esmentat. Atès l'anterior, caldrà incorporar les mesures preventives i correctores que s'escaiguin per tal de minimitzar els efectes ambientals probables identificats a l'informe ambiental preliminar presentat, els quals fan referència a la modificació puntual de la dinàmica sedimentària, l'increment de la terbolesa que pugui afectar a la flora i fauna marines, i l'emissió de partícules sòlides a l'atmosfera, entre d'altres
- c) Caldrà vetllar per a què el desenvolupament de les actuacions previstes en el present pla especial no afectin les espècies de fanerògames marines, de conformitat amb l'Ordre de 31 de juliol de 1991, per a la regulació d'herbassars de fanerògames marines, tot adoptant les mesures escaients al respecte ~~les quals es concretaran en l'informe ambiental esmentat~~



En el període d'informació pública es varen recollir diferents alegacions, que es varen estimar en bona mesura. Aquestes alegacions estimades no suposen la introducció de cap canvi substancial en el pla aprovat inicialment i exposat al públic, amb l'excepció de l'estimació de la de l'empresa Drassanes d'Arenys SA. Per tant d'acord amb allò que estableix l'article 112.1 a) del Reglament de la Llei d'Urbanisme, el projecte de Pla Especial modificat s'haurà d'aprovar inicialment per segona vegada abans d'ésser sotmès novament a informació pública i sotmetre de nou a informe de la Comissió Territorial d'Urbanisme El canvi substancial esmentat és el següent:

- a) Conservar l'emplaçament actual de les Drassanes d'Arenys i facilitar l'ampliació de les seves instal·lacions mitjançant l'eixamplament del moll adossat.
- b) No traslladar l'activitat a la dàrsena del Portinyol, fet que suposava el seu terraplenat i conservar-ne el mirall d'aigua per a amarradors per a empreses d'activitats i professionals dintre de la zona qualificada com a Zona Tècnica

Amb aquests dos canvis el Pla fa un gir substancial cap a potenciar més les activitats de manteniment, reparació i construcció d'embarcacions així com les de les empreses i professionals.

Paral·lelament, l'Ajuntament va sol·licitar informe als organismes afectats per raó de llurs competències sectorials. En aquest sentit s'incorporen les prescripcions de la Demarcació de Costes en referència a possibles usos incompatibles amb la Llei de Costes i la programació d'actuacions fora de la Zona de Servei tal com segueix:

- a) L'adequació dels usos previstos del port a la Llei de Costes en relació a l'ús hotel·ler previst inicialment a la zona ocupada en l'actualitat per l'empresa Drassanes d'Arenys SA que es desestima a més d'eliminar qualsevol referència a la previsió d'aquesta ús en tota la documentació del Pla.
- b) En relació a les actuacions proposades fora de l'àmbit estricte de la Zona de Servei, en concret al traçat dels dics de la Riera d'Arenys, es puntualitza el següent:
 - Que el dic de ponent és una actuació programada per la Demarcació de Costes.
 - Que el dic menor de ponent situat a la Zona de Servei i que programa el present Pla és una actuació derivada amb l'objectiu de compensar els probables efectes d'aterrament de la bocana del dic de llevant esmentat.
 - Que la proposta gràfica de traçat és indicativa i supeditada a la construcció definitiva del dic de llevant i no suposa la modificació de la delimitació de la Zona de Servei del port

Com a conclusions el present Pla Especial és el text refós del text aprovat inicialment per Ple de l'ajuntament d'arenys el 27 desembre de 2006, que caldrà sotmetre a aprovació inicial per incorporar canvis substancials derivats dels diferents informes i alegacions rebudes. Aquests canvis es resumeixen de la següent manera:

- a) Conservar l'emplaçament actual de les Drassanes d'Arenys i facilitar l'ampliació de les seves instal·lacions mitjançant l'eixamplament del moll adossat.
- b) No traslladar l'activitat a la dàrsena del Portinyol, fet que suposava el seu terraplenat i conservar-ne el mirall d'aigua per a amarradors per a empreses d'activitats i professionals dintre de la zona qualificada com a Zona Tècnica
- c) S'elimina l'ús hotel·ler previst inicialment o altre residencial d'acord amb la Llei de Costes.
- d) Es desprogramen les actuacions de la riera d'Arenys en relació als dics de ponent i de llevant i la construcció de la passarel·la per afectar sectors que es situen fora de la Zona de Servei. Aquestes actuacions s'incorporen únicament a tall de propostes i el Pla Especial fa les reserves necessàries per adaptar-s'hi.
- e) Es desprogramen les actuacions d'integració de Canelies per situar-se, també, fora de la Zona de Serveis. Tanmateix, el Pla preveu un volum edificat que sigui apte per adaptar-se a la possible futura cobertura de la línia del ferrocarril en aquest tram.

1.3. El marc normatiu vigent

L'any 2001, el Parlament europeu i el Consell de la Unió Europea van aprovar la Directiva 2001/42/CE, de 27 de juny, relativa a l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient. Aquesta Directiva defineix l'avaluació ambiental de plans i programes, també coneguda com a avaluació ambiental de plans i programes (AAPP), com un instrument de prevenció que ha de permetre integrar els aspectes ambientals en la presa de decisions de plans i programes públics.

La transposició de la Directiva 2001/42/CE a l'Estat espanyol s'ha fet plenament efectiva amb l'aprovació de la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient (BOE núm. 102, de 29/04/06). L'objectiu d'aquesta llei és el de promoure un desenvolupament sostenible, aconseguir un elevat nivell de protecció del medi ambient i contribuir a la integració dels aspectes ambientals en la preparació i adopció de plans i programes, mitjançant la realització d'una avaluació ambiental d'aquells que puguin tenir efectes significatius sobre el medi ambient. L'article 3 d'aquesta llei estableix que seran objecte d'avaluació ambiental els plans i programes que puguin tenir efectes significatius sobre el medi

La Llei 9/2006 defineix l'informe de sostenibilitat ambiental com l'eina bàsica per al procés d'avaluació ambiental de plans i programes. L'informe de sostenibilitat ambiental (ISA, d'ara en endavant) és un document d'anàlisi que té per objectiu identificar i valorar les repercussions que poden tenir determinats plans i programes sobre l'entorn, tant sobre el medi físic com sobre el medi socioeconòmic i cultural. L'ISA, per tant, ha de predir les conseqüències que es deriven d'una determinada intervenció, així com definir-ne possibles correccions o millores, desaconsellant la seva realització o proposant alternatives més respectuoses amb l'entorn. El contingut i l'abast dels informes de sostenibilitat ambiental estan regulats per l'article 8 de la Llei 9/2006.

Pel que fa a urbanisme, a Catalunya, la Generalitat de Catalunya en té la competència exclusiva.

L'any 2002 es va aprovar la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme (LUC, d'ara en endavant), la qual es pronuncia a favor del desenvolupament urbanístic sostenible, sobre la base de l'ús racional del territori, per tal de compatibilitzar el creixement i el dinamisme econòmic necessari amb la cohesió social, respecte al medi ambient, i qualitat de vida de les generacions presents i futures. Per facilitar l'aplicació de la norma es va aprovar el Decret 287/2003, de 4 de novembre, del Reglament parcial de la Llei 2/2002.

La Llei 2/2002 va ser modificada per la Llei 10/2004, de 24 de desembre, d'urbanisme, per al foment de l'habitatge assequible, de la sostenibilitat territorial i de l'autonomia local. L'article 4 de la Llei 10/2004, afegia una disposició transitòria desena a la LUC, en la qual s'establí que determinades figures del planejament urbanístic havien d'incloure un informe ambiental amb el contingut que estableixen l'article 5 i l'annex 1 de la Directiva 2001/42/CE, del Parlament Europeu i del Consell, relativa a l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes sobre el medi ambient.

Més recentment, s'ha aprovat el Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme, publicat el dia 24 de juliol de 2006 en el DOGC. El Títol quart d'aquest Reglament presta una atenció específica al contingut de la documentació ambiental que, per prescripció legal, han d'incorporar els instruments de planejament, tot establint l'abast del seu contingut i determinacions en congruència amb les característiques de cadascun d'ells

1.4. Metodologia de treball

La metodologia emprada per l'equip consultor per a l'elaboració del present informe de sostenibilitat ambiental és la següent:

En primer lloc, es realitza un anàlisi dels objectius del Pla, de la justificació del mateix, i dels principis de sostenibilitat tinguts en compte. En aquesta fase s'analitzen les propostes de zonificació i ordenació urbanística, amb la finalitat de prendre consciència de les accions previstes, les quals determinaran els efectes sobre l'entorn. Concretament, es valoren els següents aspectes: la qualificació dels sòls i la seva distribució dins l'àmbit del Pla, els principals paràmetres d'ordenació, els diferents usos i activitats permesos en cadascuna de les zones i sistemes i, si s'escau, les diferents propostes d'urbanització. S'analitzen especialment els aspectes relacionats amb la mobilitat interna i externa, així com tots els balanços de recursos (cicle de l'aigua, recursos energètics, moviments de terres, residus, etc.).

En segon lloc, es realitza una anàlisi completa de les variables ambientals de la zona afectada pel Pla. Així, s'analitzen les principals característiques del medi físic, biòtic i socioeconòmic de l'àmbit d'estudi, posant èmfasi en aquells factors ambientals potencialment afectats. A partir de l'estudi del medi, s'aporta la informació següent:

- Identificació i delimitació de les àrees de major interès ambiental i dels principals elements de valor ambiental. Es delimiten les àrees de protecció especial, conservació o fragilitat, prèviament identificades per les administracions sectorials competents o directament apreciades.
- Delimitació de les zones de risc per a la salut humana i el medi ambient. S'analitzen, com a mínim, els següents riscos: risc de contaminació atmosfèrica, risc de contaminació acústica, risc de contaminació de les aigües, risc d'inundabilitat, risc d'incendi forestal, etc.

En tercer lloc es realitzarà una avaluació dels probables efectes que suposarà la implementació del Pla sobre el medi ambient. Per dur a terme aquest punt es realitza un encreuament entre les propostes d'ordenació i usos continguts en el Pla i les variables o factors ambientals que poden resultar afectats, descrivint cadascun dels impactes que se'n deriven. A continuació, es presenten una valoració i un judici sobre cadascun dels impactes o riscos d'impacte.

En quart lloc, es proposen un seguit de mesures preventives, minimitzadores i correctores d'impacte, que cal incorporar en la redacció i definició final de les propostes d'ordenació urbanística, per tal d'integrar la variable ambiental en el propi planejament, evitant d'aquesta forma l'aparició de contradiccions entre les propostes contingudes i l'informe mediambiental. Aquestes propostes prenen com a referència les polítiques de Sostenibilitat de la Unió Europea



L'informe finalitza amb un apartat on es resumeixen les conclusions més importants.

2. CONTINGUTS I OBJECTIUS DEL PLA ESPECIAL DEL PORT D'ARENYS DE MAR

Es descriuen, a continuació, els principals objectius i continguts del Pla Especial del port d'Arenys de Mar. Text refós.

2.1. L'àmbit del Pla Especial

L'àmbit on es desenvolupa el Pla Especial és el sistema general portuari, definint com a tal l'espai delimitat pel límit de la zona de servei del port i el mar territorial, que va ser fixat a l'acta de traspàs de serveis a la Generalitat de Catalunya en matèria de ports (RD núm. 2876/1980 de 12 de desembre). La superfície adscrita és de 396.977m²

El port d'Arenys de Mar es troba situat al front marítim de la vila davant del turó del Mal Temps. A ponent trobem la platja del Cabaió i a llevant es localitza la Primera Platja i la riera d'Arenys, que delimita el sector portuari.

2.2. Objectius

L'objectiu del Pla Especial és el desenvolupament del sistema general portuari del port d'Arenys de Mar, d'acord a les previsions del Pla de Ports de Catalunya.

En termes generals, els objectius principals de les propostes del Pla Especial es poden resumir en els següents punts:

- Agrupar al màxim les activitats homogènies i resoldre les discontinuïtats actuals.
- Definir un marc adequat per la progressiva substitució de les edificacions actuals més antigues. Modernitzar i ampliar les instal·lacions portuàries.
- Millorar la relació port i ciutat, en especial definir les actuacions que assegurin un passeig marítim adequat sense interferències negatives amb l'activitat portuària. Assegurar la continuïtat del passeig de ponent a llevant.
- Millorar la mobilitat. Potenciar els mitjans de transport col·lectius, la bicicleta i els desplaçaments a peu com a mesura per reduir la pressió de la demanda d'aparcament en el port. Dotar el port de les places d'aparcament que generi la pròpia activitat.
- Reordenar la dàrsena pesquera, garantir i millorar la seva funcionalitat, ajustar la relació entre l'activitat i els molls disponibles a fi i efecte d'aconseguir un millor aprofitament de la infraestructura existent pel desenvolupament dels serveis. Preveure mesures que afavoreixin el desenvolupament de l'activitat pesquera.
- Ampliar les instal·lacions portuàries esportives, d'acord amb els criteris sectorials i ambientals que pertocin, de manera que s'asseguri un desenvolupament de l'activitat nàutica. Diversificar l'estructura dels amarradors en eslores.
- Dotar al port dels serveis i instal·lacions complementàries pel manteniment i reparació d'embarcacions, zona d'hivernada, i consolidar la tradicional indústria de drassanes arenyenca.
- Desenvolupar l'activitat turística en paral·lel a la resta d'activitats, definir el desenvolupament d'aquesta activitat en coherència amb l'activitat portuària i amb una adequada integració en la xarxa d'espais públics del nucli urbà i del port.
- Assegurar una xarxa de serveis amb capacitat per a tots els usuaris i d'acord amb la previsió d'infraestructures.

2.3. Resum de l'estat actual del port

Dàrsena pesquera:

Espai portuari associat al dic de ponent i als contradics. Compta amb 795 ml de molls dedicats a la pesca i amb 139 ml dedicats als subministres, base de creuers i d'embarcacions de l'aqüicultura. En total la dàrsena pesquera disposa 27.011m² de mirall d'aigua i 32.463m² de superfície de terra.

Zona nàutica esportiva:

La dàrsena esportiva s'organitza en el moll de ribera i es perllonga fins a la segona alineació del dic de recer. La continuïtat dels usos esportius queda tallada per l'àrea d'usos pesquers del Tenyidor i l'àrea d'usos industrials a l'àrea del Portinyol. Els serveis nàutics es gestionen pel Club Nàutic d'Arenys i pel Club Mar Esport. En conjunt ofereixen 559 unitats d'amarradors situats en 5 palanques, en el moll de ribera i en la dàrsena del Portinyol. El mirall d'aigua és de 43.298 m² i la superfície de terra és de 18.692 m².

Zona tècnica:

El port d'Arenys acull una important activitat de drassanes que es situa en el moll adossat del dic de recer i a l'esplanada del Portinyol. El nostre edifici total dedicat a les drassanes és de 9.473m², la superfície de terra de la zona tècnica és de 25.584 m² i disposa de 6.320 m² de mirall d'aigua.



Zona terciària o d'usos generals:

A la banda interior del moll de ribera es desenvolupen diverses activitats relacionades amb el turisme i els serveis. Aquesta activitat ocupa 10.130m2 de superfície de terra amb un sostre edificat de 10.470m2.

Obres de defensa:

El port d'Arenys queda resguardat front als temporals gràcies al dic de llevant o dic de recer i el dic de ponent. Recentment s'ha construït un martell a l'extrem del segon contradic que ha permès reduir sensiblement l'agitació interior de la dàrsena pesquera.

El viari i l'espai lliure:

El port d'Arenys és connecta a la xarxa general viària a través d'un pas inferior de gàlib reduït a la Riera d'Arenys i per un pont per sobre la línia del ferrocarril que enllaça directament amb la carretera NII. El enllaços per a vianants amb la trama urbana es realitzen per diferents passos inferiors associats a les rieres i rials.

La continuïtat longitudinal es realitza per les voreres del vial principal. L'espai públic més important del port el configura la Primera platja i el triangle de les palmeres. La superfície ocupada pel sistema viari i d'espais lliures és de 45.337m2.

Els canals de navegació:

Els canals de navegació d'accés a les diferents dàrsenes del port tenen una amplada mínima de 75m. L'alineació de la palanca 3 no és paral·lela al primer contradic, i fa que el canal adossat presenti una amplada variable entre 75 i 100m.

2.4. Resum de la proposta d'ordenació

2.4.1. Actuacions programades

ACTUACIONS PROGRAMADES. PROPOSTES D'ORDENACIÓ DEL PORT		
Zona pesquera i canal de navegació		
1	Definició amplada de canal principal	Ordenar els amarraments en 2 andanes i disposar d'un canal de 55m
2	Definició d'una zona de revirada	Disposar d'una zona de revirada al final de 72m de diàmetre, equivalent a 3 eslores
3	Millores en la maniobrabilitat de la pesca	Instal·lació d'un tren de fondeig (47m) pròxim al moll de subministres
4	Reserva d'espai d'amarratge polivalent	A la zona de l'estàtua del mar i pròxim a l'equipament turístic-cultural es reserva una zona d'amarratge polivalent.
5	Nou moll de subministres	Creació d'un nou moll a la testa del primer contradic. Actuació que suposa el desmuntatge de l'escullera existent i la construcció d'un nou moll, que haurà de ser amb un índex de reflexió molt baix. Actuació que facilita l'ordenació del mirall d'aigua.
6	Nova Edificació	Millora dels serveis a la pesca
	SP-3	Nous pallols
	S-P6	Serveis pesca. Magatzem de gel, magatzems, neteja caixes, tallers. Punt net pesca
	S-P7	Magatzems pesca
	S-P8	Serveis aqüicultura
Contradic		
1	Desmuntatge parcial de l'escullera del contradic	Construcció d'una franja edificada adossada a la cara de ponent de l'espallier. Implica el desmuntatge de l'escullera existent a la primera alineació.
2	Ampliació passeig del contradic	A la segona alineació es preveu, sota la rasant del passeig, la construcció d'uns pallols de pesca. Es manté la resta dels pallols existents
3	Nou passeig accés activitats de vela lleugera	Per accedir al nou volum edificat sota rasant es crea un passeig a peu de contradic fins a la rampa de vela lleugera
4	Rampa d'avarada vela lleugera	Es construeix una rampa d'avarada vinculada a la Primera Platja per potenciar la vela lleugera
5	Palanca de la rampa d'usos variis	Palanca temporal com a moll d'espera de la vela lleugera i un possible desembarcament de creuers turístics



6	Nova Edificació	El nou volum edificat adossat a l'espalller es divideix amb els serveis de la vela lleugera sota rasant i un volum aïllats integrats a l'ampliació del passeig del contradic destinats als usos de restauració sobretot.
	S-G1a	Serveis vela lleugera sota rasant (adossat a l'espalller)
	S-G1b	Mòduls de restauració i altres
Mirall nàutica esportiva		
1	Desmuntatge de palanques	Es desmunta la palanca de ribera (234,6m) i alguna derivació de la palanca B (5.06m+12.08m)
2	Prolongació palanques existents	Es perllonguen les palanques 1 (16.63m), 2 (19.98m), 7 (132.32m) i 8 (108.92m)
3	Instal·lació de noves palanques	S'instal·len les següents noves palanques: 4 (43.71m), 5 (106.61m), 6 (141.11m) i 9 (128.8m)
Dàrsena de la Sibèria		
1	Potenciació empreses nàutiques i professionals	La dàrsena coneguda com la Sibèria es destina prioritàriament a les embarcacions de les empreses d'activitats nàutiques i de professionals
Dic d'abric		
1	Construcció d'un martell a la bocana	Martell de 50m que abriga una àrea d'espera per a grans eslores a la zona tècnica
2	Moll d'espera martell	Superfície d'aigua auxiliar a l'àrea de reparació i manteniment d'embarcacions (6312m ²)
3	Moll d'espera central	Superfície d'aigua auxiliar a l'àrea de reparació i manteniment d'embarcacions (2450m ²)
4	Nou moll adossat	Nou moll adossat que dona accés al moll d'espera.(Plataforma de 3542m ²)
5	Ampliació infraestructures del sector adossat a la Sibèria	S'avança el moll aproximadament 10m i s'ofereix més sostre edificable
6	Millora de la maniobrabilitat de grans vehicles	Es preveu l'ajustament dels volums edificats per permetre la maniobra de grans vehicles dintre de la Concessió Varador 2000
7	Ampliació del rafal existent	S'amplia l'edifici i es destina a usos de marina seca
8	Nous pallols de tallers	Al nou moll adossat es preveu la creació d'uns pallols associats als molls de grans eslores
9	Nous punts de recollida de residus	Es preveu la construcció d'un punt de recollida selectiva a cada àrea d'activitat
10	Nous tallers	Es crea un espai de maniobra en l'espai central del dic que permeti la instal·lació de tallers mitjans
11	Substitució les instal·lacions de la cetària	Es substitueixen les instal·lacions de la cetària per una nau d'hivernada o marina seca
12	Ordenació del viari i l'aparcament.	Al canvi d'alineació del dic de llevant es conserva l'espai de maniobra existent i es reserva un espai d'aparcament dels vehicles d'urgència. El vial actual es redueix de 7 a 6m d'amplada. L'aparcament existent es regula i es redueix. Regular l'aparcament general del port a fi i efecte d'evitar trànsit que busqui plaça d'aparcament a l'interior del port fora de les grans àrees d'aparcament.
13	Construcció d'una àrea humida	Es prohibeixen les activitats amb risc de vessament en els espais que no complin amb una recollida de les aigües superficials. Per tant caldrà construir les àrees humides necessàries a tal efecte.
Moll de ribera		
1	Ampliació de l'aparcament per a la nàutica esportiva	Creació d'un aparcament pels usuaris de la nàutica esportiva entre el Calvari i l'estàtua del mar situat entre el passeig i el moll
2	Millora dels accessos a l'entorn de Sant Elm	Millora de la urbanització dels entorns i de l'accessibilitat
3	Millora del pas actual de vianants en el Calvari	Canvi d'alineació urbanística per eixamplar la vorera. L'edifici queda afectat per la Norma transitòria



4	Nou equipament turístic i cultural	Entre la zona pesquera i l'estàtua del mar s'hi preveu l'emplaçament d'un equipament turístic i cultural relacionat amb el mar
5	Remodelació del Tenyidor	Ordenació com a espai públic compatible amb la valorització de les arts de pesca Protecció de la tina del Tenyidor
6	Ampliació de les instal·lacions de la Creu Roja	Increment de l'edificabilitat amb una alçada màxima de 6m i una ocupació de 225m2 amb un sostre edificable de 450m2
7	Millora dels itineraris de vianants	Actuació consistent en la reducció del vial de 7 a 6m, l'ampliació de la vorera i la plantació d'alineacions d'arbres quan l'amplada ho permeti. Passeig de ponent a llevant.
8	Edificació usos esportius	Ampliació sostre per les activitats de la nàutica esportiva,
9	Edificació usos terciaris	Es preveu el desenvolupament d'un sistema de terrasses que connectin el port amb la cota superior de l'avinguda de Catalunya. Un nivell d'aquestes terrasses permetria l'enllaç amb l'ermita de Sant Elm. A sota d'aquest sistema de terrasses es preveu la construcció de diferents edificacions. Aquesta actuació requereix d'un estudi volumètric previ. Actuació vinculada al desdoblament de la línia ferroviària Arenys-Blanes i a la transformació de la N-II d'acord amb el PITC.
10	Accés al mont Calvari	Es preveu, fins que no es desenvolupi el sistema de terrasses esmentat, la millora de l'accés a l'ermita. Es tracta de millorar les escales actuals. A més es preveu una ordenació de l'entorn de l'ermita de Sant Elm.
11	Accés del Rial de Canelles	L'actua-la pas inferior pel rial quedarà en el futur anul·lat per l'accés a cota per sobre el sistema de terrasses. Fins aleshores no s'hi preveu cap actuació.
Portinyol		
1	Ordenació del viari i l'espai públic	Es preveu la construcció d'una rotonda i la millora del traçat de l'accés a la platja del Cabaió. Es reurbanitza l'espai públic del Portinyol
2	Millora dels marges de l'accés	Es preveu una revegetació dels marges del ferrocarril amb espècies de la Mediterrània occidental
3	Nova edificació	Substitució de l'edifici de drassanes per un nou edifici plurifuncional d'activitats turístiques i terciàries a la façana del Portinyol
	S-G6	Substitució i millora de l'edificació existent. Potenciació dels usos comercials i de restauració
	S-G8	Ubicació de les oficines i l'activitat comercial a la façana del Portinyol
	S-G9a	Aparcament soterrat
	S-G9b	Centre terciari
Molls Portinyol		
1	Remodelació Aresa	Ampliació de la superfície de terra
2	Moll d'espera drassanes	Es reserven 53m de moll de suport per a la construcció de vaixells. La resta de molls fins a la bocana, es reserven per a altres usos de la zona tècnica.
3	Noves àrees de marina seca i hivernalge	Es defineix un nou moll de treta i d'espera (73m) a l'alçada de la primera alineació del dic de recer.
4	Nova edificació	
	S-E4	Marina seca amb capacitat de 72 places
	S-T1	Nou edifici de drassanes
Primera platja		
1	Enderroc edificació	Enderroc de l'edificació Ed-Bareu-05 dedicada a la restauració. L'espai desocupat es destinarà al Sistema de vials i espais lliures.
2	Passeig de la primera platja	Es proposa la creació d'un passeig que connecta el pas inferior de la Riera d'Arenys, per la línia de platja, fins a l'estàtua del Mar. Recentment s'ha desmuntat parcialment el contradic per permetre l'entrada al mar. Departament de Territori i Sostenibilitat Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

3	Millora del triangle	Es preveu la millora de l'espai públic al l'àrea del triangle així com de la millora dels perímetres de l'aparcament. La construcció d'aquest passeig suposa la prolongació dels calaixos del Rial del Bareu fins a la platja. Recentment s'ha endegat aquest rial mitjançant la formació de motes revegetades amb tamarius.
4	Aparcament soterrat fase 1	En una primera fase es preveu la construcció d'un aparcament soterrat per a 40 places. La construcció d'aquest aparcament suposarà la urbanització i la creació de nous usos en la seva superfície.
5	Aparcament soterrat fase 2	Ampliació de l'aparcament fins a 200 places

2.4.2. Actuacions no programades:

Les actuacions no programades situades en DPMT són propostes situades fora de la Zona de Servei i per tant fora de l'àmbit del Pla Especial. El seu possible desenvolupament estarà subjecte a la corresponent autorització administrativa i als possibles estudis ambientals que determinin la seva viabilitat i les condicions per a la seva execució.

ACTUACIONS NO PROGRAMADES. PROPOSTES FORA DE LA ZONA DE SERVEI DEL PORT		
Passarel·la de la riera d'Arenys		
1	Passarel·la Riera	Construcció d'una passarel·la sobre la riera d'Arenys amb coordinació amb les actuacions del passeig de la musclera i d'ordenació urbana del marge dret.
2	Endegament Riera	Com a actuació derivada de la prolongació de l'espigó dret de la riera prevista pel Ministeri de medi Ambient es proposa una prolongació del dic esquerra.
3	Cobertura de la línia del ferrocarril al rial de Canelles	Possible millora de la relació entre el port i la ciutat i connexió del port amb la cota superior de l'avinguda de Catalunya i d'itinerari de davant de l'ermita de Sant Elm, mitjançant un possible soterrament de la línia del ferrocarril tot aprofitant el pas de la línia en trinxera.
4	Dic submergit del rial del Bareu	Possible construcció d'un dic submergit en el marge esquerra per reduir el procés d'aterrament de la bocana del port (Laprox.= 60m). La delimitació de la Zona de Servei coincideix amb el límit de ribera de la platja. Per tant aquesta actuació no es troba en la Zona de Servei.

2.5. Qualificació i usos del sòl

L'ordenació proposa varies modificacions de la zonificació actual amb l'objectiu d'agrupar usos i activitats homogènies i millorar el funcionament de la infraestructura portuària. La nova distribució del sòl per cada ús es resumeix de la següent manera:

SUPERFÍCIES	SUPERFÍCIE DE TERRA			SUPERFÍCIE D'AIGUA		
	Port actual	Port futur	Variació	Port actual	Port futur	Variació
Zona Pesca (clau P)	32463,0 m ²	29594,0 m ²	-2869,0 m ²	27011,0 m ²	27603,0 m ²	592,0 m ²
Zona Tècnica (clau T)	25584,0 m ²	32903,0 m ²	7319,0 m ²	5920,0 m ²	17829,0 m ²	11909,0 m ²
Zona Esportiva (clau E)	18692,0 m ²	12209,0 m ²	-6483,0 m ²	41786,0 m ²	54572,0 m ²	12786,0 m ²
Zona Terciària (clau G)	10470,0 m ²	16189,0 m ²	5719,0 m ²	0,0 m ²	0,0 m ²	0,0 m ²
Total zones	87209,0 m²	90895,0 m²	3686,0 m²	74717,0 m²	100004,0 m²	25287,0 m²
Sistema Viari i espais lliures (clau I)	45337,0 m ²	57380,0 m ²	12043,0 m ²	0,0 m ²	0,0 m ²	0,0 m ²
Sistema d'Aigua i Navegació (clau II)	0,00	0,00	0,00	126863,0 m ²	85970,0 m ²	-40893,0 m ²
Sistema Defensa (clau III)	0,0 m ²	0,0 m ²	0,0 m ²	62851,0 m ²	59380,0 m ²	-3471,0 m ²
Sistema Equipaments (clau IV)	0,0 m ²	3348,0 m ²	3348,0 m ²	0,0 m ²	0,0 m ²	0,0 m ²
Total sistemes	45337,0 m²	60728,0 m²	15391,0 m²	189714,0 m²	145350,0 m²	-44364,0 m²
Total superfícies	132546,0 m²	151623,0 m²	19077,0 m²	264431,0 m²	245354,0 m²	-19077,0 m²



2.6. Principis de sostenibilitat tinguts en compte

Els principis de sostenibilitat tinguts en compte en el Pla Especial objecte d'estudi són els establerts per la Llei 2/2002 d'Urbanisme, i recollits també al Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'Urbanisme.

Aquests principis generals s'enumeren a continuació:

- a) Procurar una utilització racional del territori.
- b) Conjuminar les necessitats de creixement amb la preservació dels recursos naturals i els valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals.
- c) Evitar la dispersió de la ocupació en el territori, afavorint la cohesió social, i consolidant un model de territori globalment eficient.
- d) Assolir, en benefici de la seguretat i de les persones, uns nivells adequats de qualitat de vida, de sostenibilitat ambiental i de preservació davant els riscos naturals i tecnològics.
- e) Preservar els valors paisatgístics d'interès especial, el sòl d'alt valor agrícola, el patrimoni cultural i la identitat dels municipis.
- f) Distribuir els àmbits destinats a espais lliures i equipaments de manera que es garanteixi la seva funcionalitat en benefici de la col·lectivitat.

El Pla Especial objecte d'estudi assumeix els principis de sostenibilitat descrits, i els concreta en les següents propostes:

Respecte els residus

- a) Ampliar els punt verd existent a cada un dels sectors; un per la pesca, un per l'àrea tècnica i un pel sector esportiu.
- b) Preveure cubetes de retenció d'aigües de neteja d'embarcacions.
- c) Mantenir els sistemes actuals de gestió de residus

Respecte la mobilitat

- a) Ampliar la xarxa de recorreguts de vianants. Dotar de continuïtat al camí de ronda. Mesures de permeabilitat de la línia del ferrocarril.
- b) Millores de la seguretat dels vianants. Ampliació de la vorera en el pas inferior de la riera d'Arenys. Millores en el pas del mont Calvari i del moll de riba.
- c) Creació d'aparcaments dissuasoris en els accessos del port.
- d) Creació d'un carril bici
- e) Reducció de l'amplada del vial principal de 7 a 6m per reduir la velocitat.
- f) Previsió d'una parada d'autobús permanent.
- g) Previsió d'enllaçar l'estació de ferrocarril amb el port amb un passeig.

Respecte el paisatge

- a) Mesures correctores en l'impacte dels volums de les edificacions. Definició d'una franja transparent de 3m en edificis d'alçada reguladora de 12m. Definició d'un factor de transparència en planta baixa per edificis que separen els recorreguts de vianants de la visió del mar.
- b) Mesures de revegetació i de plantació d'arbrat. Plantació d'arbrat en contacte amb els eixos de vianants principals.
- c) Ordenació dels volums majors en funció de les visuals des de el municipi.
- d) Potenciació dels porxos com elements edificats
- e) Enderroc d'edificacions existents a favor dels espais lliures.

Respecte el model de creixement portuari

- a) Ampliar l'oferta d'amarradors amb la reorganització de la làmina d'aigua existent sense ampliació de la infraestructura portuària.
- b) Ampliació de l'oferta de places d'hivernatge i per tant augment de l'oferta total sense la construcció de noves infraestructures portuàries.

2.7. Justificació de l'ordenació proposada

L'ordenació que proposa el Pla Especial es justifica per la necessitat d'adaptar el port actual als nous requeriments de les activitats pesquera i esportiva, així com per desenvolupar l'activitat turística en coherència amb l'activitat portuària i millorar la relació port-ciutat. La redacció del Pla Especial desenvolupa el sistema general portuari del Port de d'Arenys de Mar, d'acord a les previsions del Pla de Ports de Catalunya. Determina les mesures i les previsions necessàries per garantir el funcionament eficaç de la zona de servei portuària, el desenvolupament futur, la seva connexió amb la xarxa de transports terrestres i la cobertura adequada de la demanda de serveis portuaris i mediambientals, d'acord amb el que disposa l'article 37.6 de la Llei 5/1998 de Ports de Catalunya.

3. ANÀLISI AMBIENTAL

En aquest apartat es presenta una anàlisi de les diferents variables ambientals que caracteritzen l'àmbit de l'estudi, amb major incidència sobre aquelles que, o bé poden resultar afectades pel Pla, o bé impliquen un risc per a la seguretat i el benestar de les persones.

3.1. Medi físic

3.1.1. Situació geogràfica



L'àmbit del Pla Especial afecta al sistema general portuari d'Arenys de Mar.

El terme municipal d'Arenys de Mar està situat dins de la comarca del Maresme. Limita amb els termes municipals de Caldes d'Estrac i Sant Vicenç de Montalt a l'oest, Arenys de Munt al nord i Canet de Mar a l'est.

El municipi s'inclou dins de l'anomenada Depressió Prelitoral i es caracteritza per presentar un relleu suau, que queda envoltat a l'interior per les serres de Montnegre - el Corredor. La superfície total del municipi és de 6,75 Km² i en el extrem SE entra en contacte amb el mar al llarg de 3,7 Km de línia de costa.

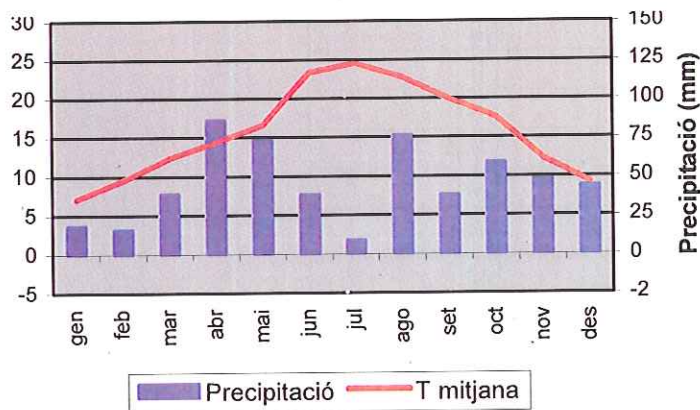


L'àmbit del Pla Especial correspon al sistema general portuari d'Arenys de Mar o Zona de Servei del port amb una superfície de 396,97 m².
Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

3.1.2. Climatologia

La climatologia de la zona d'estudi es la típica del clima mediterrani amb estius calorosos i secs i hiverns suaus amb forta influència marítima. D'acord amb l'Índex d'Humitat de Thorntwaite, la zona d'estudi queda totalment inclosa en un clima sec subhúmit C1 (entre -20 i 0) que s'emmarca en la zona climàtica litoral.

A continuació, es presenta un diagrama ombrotèrmic amb dades de les precipitacions i les temperatures corresponents a l'estació meteorològica de Malgrat de Mar l'any 2003 (estació amb característiques d'altitud i localització més similars a l'àmbit d'estudi). Diagrama ombrotèrmic de l'any 2003 corresponent a l'estació meteorològica de Malgrat de Mar. (Font: pàgina web del DMAH).



Pel que fa a les precipitacions, aquestes oscil·len entre els 700 i els 800 mm anuals. L'època de l'any en què es concentren les majors precipitacions (aproximadament el 70%) és la tardor i la primavera, mentre que l'hivern i l'estiu acostumen a ser més secs. Les temperatures són en general suaus, assolint-se màxims de 34-35° C als mesos de juliol i agost, i mínims de -2° C durant desembre i gener. La temperatura mitjana anual és d'uns 15° C aproximadament. Els vents dominants, que es defineixen com els vents que segueixen una direcció determinada amb una freqüència superior als vents de qualsevol altra direcció, són els de component Nord i la velocitat mitjana a 2 m d'alçada es de 1,7 m/s.

Clima marítim: Per l'anàlisi de les condicions d'onatge existents a la zona pròxima del port s'ha utilitzat les dades del node WAN2068052. Els sectors més persistents són els compresos entre l'E i el SSWW. En particular els sectors S i SSW sumen un 37,4% del total dels onatges propagats. Tenint en compte l'orientació de la bocana del port de Mataró aquests són els sectors que incideixen

3.1.3. Qualitat atmosfèrica

El Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya ha subdividit el territori en 15 zones segons la seva qualitat de l'aire. L'àmbit objecte d'estudi es situa en la zona 7 (Maresme) on la densitat de població és de 733 hab/Km2. Aquest es troba en una plana litoral situada entre el mar i la muntanya afectada principalment pel règim de brises.

Les emissions difuses de les activitats domèstiques i del trànsit urbà presenten nivells mitjans. La IMD de les vies interurbanes superen els 10000 vehicles i representa un trànsit intens. A Arenys aproximadament (dades de l'any 2000) per les principals vies interurbanes circulaven 59.000 vehicles al dia. Aquest trànsit es reparteix amb un 54% per la C-32 i un 46% per la N-II que separa el port amb la ciutat. Això representa un IMD a l'àrea pròxima del port de 27.140 vehicles com a mínim. L'índex de vehicles pesants estimat és del 5,17%.

En la delimitació de zones de qualitat de l'aire de la XVPCA trobem que dintre de la zona / (Maresme) el municipi d'Arenys de Mar es situa en el grup "sense indústries". De fet en el municipi no hi ha indústries classificades com a activitats contaminadores de l'atmosfera

Per descriure l'estat actual de la qualitat de l'aire de l'àmbit d'estudi s'ha considerat el tram del port de la N-II (1 Km.) com a principal font d'emissions. S'ha calculat l'emissió dels vehicles en aquesta via d'acord a la taula d'emissió de contaminants per tipus de vehicle i per tipus de carretera. Font: "Manuals de la Diputació de Barcelona" i "Manuals de la Diputació de Barcelona" i "Manuals de la Diputació de Barcelona".

	Xarxa local (19 km/h)	Xarxa interurbana (60 km/h)	Autopistes (110 km/h)
Vehicles de gasolina	<i>g/km</i>	<i>g/km</i>	<i>g/km</i>
CO	30	15	12
NO _x	3	2,7	3,2
PST	-	-	-
CH ₄	0,15	0,04	0,025
N ₂ O	0,006	0,006	0,006
Vehicles de gasoli lleugers	<i>g/km</i>	<i>g/km</i>	<i>g/km</i>
CO	2	0,8	0,6
NO _x	1,6	1,2	1,2
PST	0,25	0,25	0,25
CH ₄	0,005	0,005	0,005
N ₂ O	0,017	0,017	0,017
Vehicles de gasoli pesats	<i>g/km</i>	<i>g/km</i>	<i>g/km</i>
CO	18,8	7,3	4,2
NO _x	8,7	7,4	6
PST	0,95	0,82	1,67
CH ₄	0,085	0,01	0,02
N ₂ O	0,03	0,03	0,03

Els valors d'emissió de contaminants degut al trànsit rodat de la carretera N-II es poden resumir de la següent manera:

CARRETERA N-II	L (km) dins sector	IMD (vehicles/dia)	% V.pesats	gr dia CO	gr dia NO _x	gr PST	gr CH ₄	gr N ₂ O
Producció (gr/d)	1	27140	5,13%	212.570	60.508	4.360	593	338
Producció (Tn/any)				77,6	22,085	1,591	0,216	0,123


Les embarcacions del port generen així mateix un cert valor d'emissions. Aquestes emissions corresponen a les maniobres d'atracament a l'interior del port a baixa velocitat. La majoria d'aquestes amb l'excepció de les de pesca tenen motors de baixa potència. Aquests dos factors fan estimar que el risc de contaminació atmosfèrica de les embarcacions del port és baix.

La flota del port és de 87 embarcacions de pesca i 550 embarcacions d'ús esportiu. Per determinar la intensitat de navegació d'aquesta flota es pren el consum de gasolina i gasoil de l'estació de carburant del port que per l'any 2008 va donar els següents consums:

Gasolina (esportiva):	101 litres /dia
Gasoil A (esportiva):	221 litres /dia
Gasoil B (pesca):	7712 litres /dia

Considerant que com a màxim el 10% per les embarcacions esportives d'aquest consum es realitza a l'entorn de l'àrea del port i el 5% de les pesqueres es pot estimar el valor de les emissions de contaminants d'aquest embarcacions a l'entorn del sector en funció dels següents valors d'emissió per litre de combustible:

Embarcacions de gasolina	<i>g/litre</i>
CO	375
NO _x	67,5
PST	-
CH ₄	1
N ₂ O	0,15


 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

NO _x	30
PST	6,25
CH ₄	0,125
N ₂ O	0,425

L'aproximació resultant de la producció de les emissions de les embarcacions del port en l'àrea del Pla Especial són:

	Gasolina	Esportiu	Gasoil	Esportiu	Pesca	
Contaminant	g/litre	10,1 lit.	g/litre	22,1 lit.	385,6 lit.	total
CO	375	3787,5 g.	20	442,0 g.	7712,0 g.	11942 g/dia
NO _x	67,5	681,8 g.	30	663,0 g.	11568,0 g.	12913 g/dia
PST	-	0,0 g.	6,25	138,1 g.	2410,0 g.	2548 g/dia
CH ₄	1	10,1 g.	0,125	2,8 g.	48,2 g.	61 g/dia
N ₂ O	0,15	1,5 g.	0,425	9,4 g.	163,9 g.	175 g/dia

Sumant les emissions dels vehicles de la N-II i de les embarcacions trobem la següent producció de contaminants:

	Embarcacions	Vehicles N-II	Total
CO	11941,5 g	212570,0 g	224511,5 g
NO _x	12912,8 g	60508,0 g	73420,8 g
PST	2548,1 g	4360,0 g	6908,1 g
CH ₄	61,1 g	593,0 g	654,1 g
N ₂ O	174,8 g	338,0 g	512,8 g

Com a resum a l'àmbit del port no existeixen indústries generadores d'emissions atmosfèriques. És un sector amb un risc baix de contaminació atmosfèrica baixa. Tanmateix cal considerar la principal font de contaminació la travessia urbana de la N-II amb un alt nivell de risc de contaminació degut a l'elevada intensitat de trànsit. El trànsit rodat representa

3.1.4. Qualitat acústica

El port té dos trams ben definits; el tram de la primera platja i de la dàrsena pesquera que es situa al frontal del front marítim de la ciutat i el moll de ribera i la zona tècnica que es situen a redós del mont Calvari i de la Penya del mal temps. La influència de la contaminació acústica del port sobre el teixit residencial varia segons aquest tram. En termes generals la zona objecte d'estudi s'inscriu en una àrea que presenta unes característiques sòniques pròpies dels ambients urbans i periurbans. Les principals fonts d'emissió de soroll són la carretera N-II i la línia de ferrocarril Barcelona-Blanes. En el municipi d'Arenys de Mar no hi ha indústries classificades com a activitats contaminadores de l'atmosfera

Per tal d'estimar els nivells de soroll actuals de la carretera, s'ha emprat el mètode CETUR ("Guide du bruit des transports terrestres. Previsions des niveaux sonores". Ministère des Transports. Direction Générale des Transports Intérieurs. Paris, 1980), basat en l'anàlisi de la Intensitat Mitjana Diària (IMD) de trànsit de la via, i en les seves característiques. Segons dades disponibles, la IMD de la carretera N-II s'estima en 27.140 vehicles com a mínim. L'índex de vehicles pesants estimat és del 5,17%. Això representa uns nivells d'immissió sonora següents:

Vial	IMD actual	Nivells d'immissió diürns dB (A)	Nivells d'immissió nocturns dB(A)
N-II	27.140	67,4	63

Nivells d'immissió sonora a menys de 30 m de distància del vial i a uns 2 m d'alçada.

Arenys de Mar no disposa d'un mapa sònic del municipi però es pot considerar que a l'entorn del port existeixen dos zones:

Al frontal de la façana edificada coincident amb la Primera Platja, amb un ús residencial, es pot establir que és una zona de sensibilitat A. Els efectes de les infraestructures del transport generen uns nivells d'immissió superiors als establerts per la llei 16/2002.



La franja situada al peu de la Penya del mal Temps té el nucli edificat allunyat, podria definir-se coma zona de sensibilitat baixa.. Coincideix amb la zona tècnica a on es situen els tallers de reparació. L'ombra que genera l'esmentada Penya i la distància de les instal·lacions dels tallers minoren la contaminació de l'activitat.

Zona de sensibilitat	Valors límit d'immissió LAr en dB (A)		Valors límit d'atenció LAr en dB (A)	
	Dia	Nit	Dia	Nit
A, alta	60	50	65	60
B, moderada	65	55	68	63
C, baixa	70	60	75	70

Nivells d'immissió sonora segons la Llei 16/2002, de protecció contra la contaminació acústica, en ambients exteriors produïda per activitats i el veïnat (Annex 3). Cal esmentar la diversitat d'usos i usuaris del port, fet que pot augmentar els conflictes en relació a la sensibilitat acústica pròpia de la infraestructura.

3.1.5. Geologia i geomorfologia

Arenys de Mar es situa a la vessant de mar del Montegre amb una litologia predominant de granitoides del Paleozoic del període carbonífer-permià. El nucli urbà es desenvolupa al voltant de la terrassa fluvial amb una estructura morfològica del terreny constituïda bàsicament per material del quaternari procedents de la meteorització del Montegre i es remunta als períodes Cenozoic i Quaternari, quan es van formar els materials que avui ocupen les parts baixes. A la franja costanera trobem igualment aquest materials procedents de la meteorització fins a arribar a les platges a on perd el percentatge de llims.

L'àmbit del Pla es situa en l'àmbit costaner sobre aquests materials del Cenozoic i Quaternari amb una litologia de sorres i graves i sobre els molls espigons guanyats al mar

La següent figura mostra la distribució dels materials geològics en el municipi de l'entorn.



Pel que fa a la geomorfologia, els terrenys objecte del Pla Parcial es situen en el pla costaner i en el seu redós destaca el mont Calvari i la Penya del Mal temps que el separen de la ciutat. A ponent es troba la Primera Platja formada sobretot pels sediments de la Riera d'Arenys, mentre que a llevant es troba la platja del Cabaió.

3.1.6. Edafologia

De manera genèrica, el municipi d'Arenys de Mar té dues unitats edafològiques clarament diferenciades i definides per la pròpia estructura geològica: els materials al·luvials quaternaris que defineixen la llera de la riera d'Arenys, que són producte de l'erosió i les derives fluvials, i els sòls de la resta del territori, de base rocosa formada del Paleozoic del període carbonífer-permià.

Pel que fa a la seva composició, es poden destacar els següents tipus de sòls:
A les proximitats de la riera hi predominen els sòls de textura granulosa, formats principalment per graves, sorres i llims, amb una tipologia predominantment àcida, conseqüència de la meteorització del sauló.

A la resta del municipi, els sòls presenten una estructura rocosa granitoide

El règim d'humitat del sòl és de tipus xèric, típic dels sòls mediterranis, caracteritzat per un contrast estacional molt acusat entre una època seca-càlida i una d'humida.

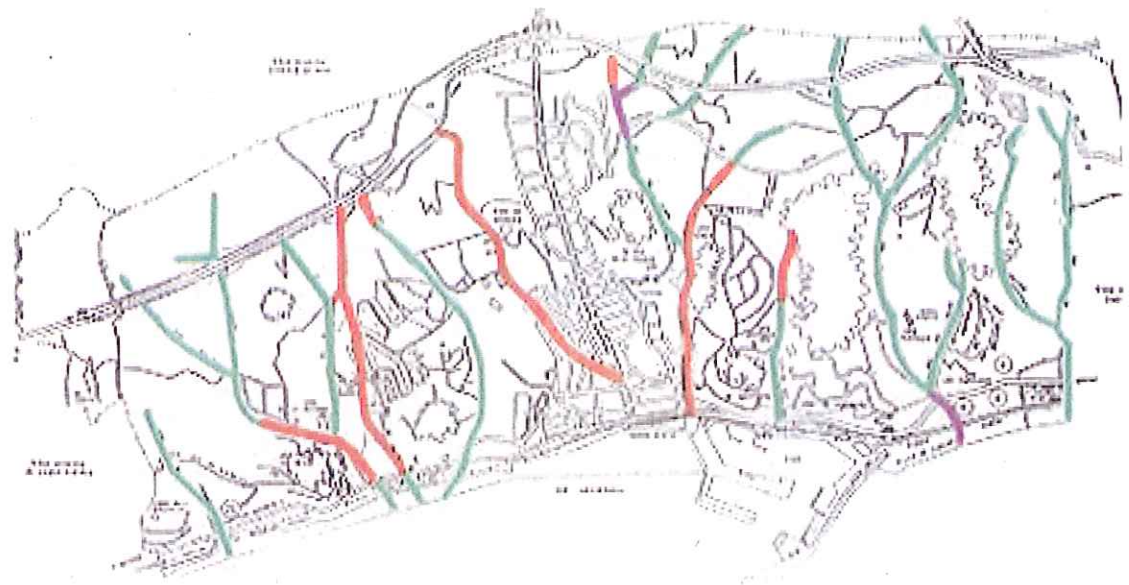
Pel que fa al règim de temperatura del sòl el característic de l'àmbit d'estudi és de tipus tèrmic el qual es distribueix al llarg de tota la franja costanera catalana.

3.1.7. Hidrologia superficial

El principal curs fluvial del municipi és la riera d'Arenys que travessa el municipi de nord a sud i en el tram urbà està canalitzada. D'altra banda existeix un gran nombre de rieres menors que s'anomenen rials. Aquest són els següents:

- Sector Sud: Rial de Canadells, Rial Llarg, Rial d'en Navarra, Rial de Font de Joncs, Rial de Valdegata, Rial de Cerinyana, Rial del Sapí i Rial de Sa Clavella.
- Sector Nord: Rial de Vallfiguera, Rial del Frontori, Rial de Tronqueda, Rial de la Serp, Rial de la Planeta Rial d'en Botifarra Rial del Cabaió, Rial de Vallmaria i Rial de Pollroig.
- En el port: Rial el Bareu i Rial de Canalies

La majoria d'ells canalitzats o bé amb la llera pavimentada. En el mapa següent es grafia en verd les lleres de sorra, en lila les lleres parcialment pavimentades i en vermell les lleres pavimentades



Mapa: M. Teodoro / R. Bein

Els cursos d'aigua que desaigüen al port ho fan després d'haver creuat el municipi i les infraestructures de transport principals. La riera d'Arenys i el rial del Bareu desaigüen a la Primera Platja la primera endegada amb espigons i el segon amb motes. El Rial de Canelies ho fa entre el Mont Calvari i l'accés de llevant del port completament canalitzat. En relació a la riera d'Arenys cal indicar que els sediments que aporta tendeixen a aterrar la bocana del port, fet que provoca badals diürns de la mateixa.

La Riera d'Arenys, el Rial del Bareu i el rial de Canelies queden inclosos en e plànol de zones potencialment inundables de l'INUNCAT, respectivament amb un perill alt, alt i mitjà respectivament



3.1.8. Hidrologia subterrània

Presència de l'aqüífer protegit de l'Alt Maresme, inclòs en l'Annex 1 de Decret 328/88, d'11 d'octubre, pel qual s'estableixen normes de protecció i addicional en matèria de procediment en relació amb diversos aqüífers de Catalunya.



Delimitació de l'aqüífer de l'Alt Maresme: L'annex 1 del Decret 328/1988, d'11 d'octubre, pel qual s'estableixen normes de protecció i addicionals en matèria de procediment en relació amb diversos aqüífers de Catalunya estableix que el terme municipal d'Arenys de Mar està inclòs totalment en la delimitació de l'aqüífer de l'Alt Maresme. Més en concret estableix el límit sud coincident amb la carretera N-II. El port per tant es situa fora de la delimitació i s'emmarca plenament en l'àmbit marítim



3.1.9. Aigües marines

Les aigües marines de l'entorn es caracteritzen per una certa terbolesa en èpoques de pluja com a conseqüència de la proximitat de la riera. En períodes d'avinguda aquesta arrossega importants restes vegetals i residus antròpics. Cal afegir l'activitat del port que concentra l'activitat marítima i incrementa el risc de vessaments accidentals. Aquests vessaments poden ser principalment d'olis i aigües hidrocarburades de sentines.

Els resultats de l'any 2008 del *Pla de vigilància de la qualitat de les platges i aigües del litoral a Catalunya* de l'ACA estableix els següents paràmetres sobre les platges de l'entorn:

	Qualitat sanitària	Aspecte de l'aigua	Aspecte de la sorra
Platja del Cabaió	Excel·lent	bo	bo
Primera Platja	Excel·lent	moderat	moderat

La situació de la Primera Platja en la desembocadura de la riera i en la frontal de la bocana del port expliquen la diferència de qualitat en l'aspecte de les seves aigües i sorres en relació de la platja del Cabaió situada a llevant del port.

3.1.10. Dinàmica litoral

El port d'Arenys de Mar es situa en la part nord de la costa del Maresme, caracteritzada per disposar de grans platges que constitueixen un sistema únic pel que respecta a la dinàmica litoral. La plataforma continental presenta en la zona d'Arenys una amplada de 12 km i disposa de grans dipòsits sorrencs. La construcció del port d'Arenys de Mar va provocar modificacions en la dinàmica litoral, afavorint l'acumulació de sorra a ponent i llevant del port indistintament. En termes generals l'estabilitat natural de les platges al litoral del Maresme s'ha alterat per una sèrie d'actuacions que, en síntesi, es descriuen a continuació:

- La dessecació sistemàtica d'aiguamolls litorals,
- L'extracció de sorra dels llits dels rius i rieres i de les pròpies platges, o dels deltes de la Tordera
- La urbanització de gran part de la costa, la transformació de boscos en zones agrícoles, i la construcció de preses en el cursos alts dels rius, obres que han estat necessàries per la regulació d'avingudes, el rec o l'abastament, ha disminuït radicalment l'aportació de sorra al mar.
- La construcció de dics per abrigar ports comercials i esportius que han impedit la circulació longitudinal de la sorra al llarg de la costa.
- La construcció d'espigons i altres obres marítimes per protegir propietats i usos de la variabilitat natural de la costa com es dona en algun tram de la línia de ferrocarril Barcelona-Blanes

En definitiva, s'han limitat les aportacions de sorra al mar, i s'han extret volums importants de la sorra que històricament s'havia anat acumulant. S'ha rigiditzat la costa eliminant reserves de dunes i, per efecte dels dics, impedit la circulació longitudinal de la sorra. En aquest context, el port d'Arenys a representat en certa manera una barrera pel transport longitudinal de sediments, que tenen un valor net en sentit sud. D'aquesta manera s'ha acumulat una gran volum de sorra a la platja del Cabaió situada a redós del dic d'abric i un cert retrocés en termes generals de les platges situades a llevant. Malgrat això, la presència de la riera d'Arenys i la protecció del propi port han consolidat la Primera Platja a ponent i la progressiva variació de les batimètriques a redós del dic d'abric ha reduït l'obstrucció del flux de sorra predominant cap a sud.

3.2. Medi biòtic







3.2.1. Biocenosi marina

Pel que respecta a les comunitats bentòniques, en l'àmbit del Pla Especial dominen els fons sorrencs, en els quals es desenvolupen comunitats de substrat sedimentari sense cobertura vegetal. No obstant, cal destacar la existència de praderies de *Cymodocea nodosa* a una distància d'uns 800 m de la costa, que no s'han vist afectades per l'activitat actual del port. L'informe estratègic d'Arenys de Mar del Pla Estratègic per al Litoral de la regió Metropolitana de Barcelona indica també la presència puntual i aïllada de praderies de *Posidonia oceanica* en alguns indrets de la costa d'Arenys.



La següent figura mostra la localització de les comunitats litoral de la zona d'Arenys de Mar. Font: Pla de Ports de Catalunya

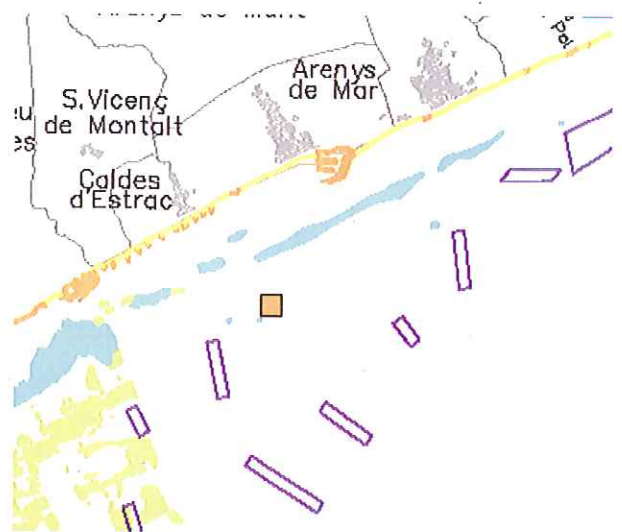


COMUNITATS LITORALS PREDOMINANTS

-  Posidonia oceanica
-  Cymodocea nodosa
-  Cystoseira mediterranea
-  Ulvàcies / Cianofícies
-  Medioltoral de Corallina elongata
-  Sorres supralitorals

INSTAL·LACIONS MARINES

-  Instal·lacions d'aquicultura
-  Àrees d'escull artificial



El port es situa a 3 Km al nord est de l'espai marí protegit més proper, corresponent a l'espai Costes del maresme (codi ES5110017) de la xarxa Natura 2000, el qual acull l'hàbitat d'interès comunitari praderies de posidònia (*Posidonia oceanica*, codi 1120).

3.2.2. Fauna i vegetació terrestre

Atès l'elevat grau d'antropització de la zona d'estudi i a l'elevada freqüentació humana, la fauna trobada a la zona d'estudi és escassa i banal. Bàsicament es pot resumir en el següent:

A la zona de la Primera Platja es va observar un grup de coloms domèstics (*Columba livia*). De forma afegida, en aquesta platja i rodalies es varen observar diversos gats domèstics (*Felis catus*), que signifiquen un perill per qualsevol ocell o animal salvatge que s'alimenti o intenti criar per les rodalies, atès el caràcter depredador d'aquest mamífer. També es va detectar a la cadenera (*Carduelis carduelis*), el verdum (*Carduelis chloris*) i el pardal comú (*Passer domesticus*). A la zona de mar es pot veure alguna gavina vulgar (*Larus ridibundus*) i gavià argentat (*Larus cachinnans*) entre els ocells marins més comuns. A les àrees amb vegetació ruderal es va observar algun pardal (*Passer domesticus*), a part dels esmentats gats. També es molt comú veure gossos domèstics (*Canis familiaris*), doncs la zona d'estudi és molt freqüentada pels habitants d'Arenys amb les seves mascotes, els quals contribueixen a aportar nitrats amb els seus excrements i orins, afavorint el desenvolupament de la vegetació ruderal nitròfila.

L'entorn del port està molt humanitzat amb una elevada freqüència de pas de persones i vehicles. Poques àrees no estan pavimentades, destaquen el marges del tren, la zona de la Primera Platja i altres àrees enjardinades repartides pel port.

Vegetació ruderal i nitròfila

Aquesta vegetació és la més abundant a la zona d'estudi. Està formada per plantes banals que suporten bé el trepig i els aportacions de nitrats procedents dels orins i excrements dels gossos, i que solen créixer en les vores de camins i indrets degradats. Trobem aquesta vegetació en els espais no enjardinats en especial als marges de la RENFE i els espais pendents d'urbanitzar de l'aparcament de la Primera Platja.

Vegetació de platja

No s'ha trobat cap formació de vegetació dunar a la Primera Platja amb l'excepció de la recent plantació, a les motes del rial del Bareu d'unes agrupacions de tamariu (*Tamarix gallica*). Entre les roques del dic de la riera, hi havia algun peu de fonoll marí (*Crithmum maritimum*), una planta molt típica dels penya-segats i roquissars marins, sense arribar a formar una comunitat de penya-segat pròpiament dita.

Vegetació de jardineria

Diverses espècies no autòctones s'han trobat a la zona d'estudi, com a conseqüència de l'elevada freqüentació humana de la zona, que afavoreix la introducció de plantes de jardineria. Cal destacar el conjunt de palmeres (*Phoenix canariensis*) situades a l'espai conegut com el triangle, de gran port. També a llevant del port cal destacar la presència d'un conjunt de pins (*Pinus halepensis*) de gran por que formen un espai enjardinat de qualitat. Als marges del ferrocarril es troben diversos grups de canya (*Arundo donax*) i vegetació herbàcia de baix valor ecològic.



Com a conclusió, cap planta de les descrites està protegida segons la legislació vigent (a nivell autonòmic, estatal i europeu), i les plantes introduïdes no tenen cap interès ambiental: Cap espècie de flora de les descrites està legalment protegida a Catalunya, segons l'Ordre de 5 de novembre de 1984, DOGC núm. 493 de 12 de desembre de 1984, i ulteriors correccions.

No s'han trobat espècies de flora que estiguin incloses en el Catàleg Nacional d'Espècies Amenaçades (Real Decret de 30 de març de 1990, de protecció d'Animals i Plantes, que regula el Catàleg Nacional d'Espècies Amenaçades, ampliada per l'Ordre de 29 d'agost de 1996, l'Ordre de 9 de juny de 1999 i l'Ordre de 10 de març de 2000). Cap espècie apareix a l'Annex del Real Decret 1997/1995, de 7 de desembre, BOE núm. 310, de 28 de desembre de 1995 (c.e. BOE núm. 129, de 28 de maig de 1996), que inclou les espècies animals i vegetals d'interès comunitari que requereixen una protecció estricta.

3.2.3. Connectivitat biològica.

Les tres rieres que es localitzen a l'interior de l'àmbit estan canalitzades al seu pas pel nucli urbà d'Arenys; per tant, el seu potencial per a actuar com a eixos de connectivitat biològica és molt reduït.

3.3. El paisatge

Dins del concepte de paisatge s'inclouen un conjunt d'aspectes que van més enllà de la simple descripció de la vegetació. El paisatge és allò que percep un observador quan mira al seu voltant i que engloba tant els aspectes naturals, antròpics i culturals. Entre els elements que caracteritzen el paisatge, i que s'han tingut en compte per a la descripció paisatgística de l'àmbit del Pla, se citen la geomorfologia, la hidrologia, les diferents unitats de vegetació (característiques, distribució a l'espai), els elements antròpics, els aspectes socioeconòmics, etc.

3.3.1. Unitats paisatgístiques

El municipi d'Arenys de Mar compta amb un paisatge humanitzat en forma de mosaic. El grau de naturalitat del paisatge s'incrementa a mesura que ens allunyem de la costa. Es poden distingir tres unitats de paisatge; la costa, el litoral i la serralada. El Pla es situa en una unitat de paisatge específica de la costa corresponent al port delimitada per les platges de llevant i de ponent, per la ciutat i pels penya-segats i turons del Calvari i del Maltemps. L'unitats de paisatge de les rieres i rials en l'entorn del port ha quedat integrat amb el paisatge urbà.



A continuació es descriuen les característiques que defineixen les unitats de paisatge de la zona d'estudi i del seu entorn immediat, així com els seus punts més interessants i els aspectes més febles.

Paisatge urbà

La ciutat d'Arenys s'estructura al voltant de la riera a on hi té la majoria dels equipaments cívics. La manca de sòl planer ha evitat l'ocupació del front costaner, que conjuntament amb l'existència de la línia del ferrocarril i la carretera N-II, ha impedit una relació directa de la ciutat amb el mar. És a partir del rial del Bareu cap a ponent



de la platja. La resta de front urbà es situa elevat respecte la costa. Des del punt de vista de la qualitat del paisatge urbà i dels espai públic cal esmentar l'inexistència d'un passeig marítim ben constituït adossat a la primera línia edificada. El port, com a porta al mar d'arenys, supleix aquesta mancança i representa el nexa d'unió de la ciutat amb les seves platges i el mar.

Paisatge de penya-segats costers

La costa d'arenys és retallada i abrupte, amb sortints que ofereixen vistes sobre la costa i entrants que l'amaguen. El port es va iniciar encaixat entre els dos sortints més significatius del centre; la Penya del Maltemps i el mont Calvari. Aquesta orografia permet amagar bona part del moll de ribera i altres parts de les visuals llunyanes.

La penya del Maltemps, tot i estar edificada, aporta la vegetació de la serralada fins ben a prop del port i representa una fita important que marca la fi del port a llevant. De la mateixa manera el mont Calvari s'ha constituït amb la fita de referència del port.

Les platges

La Musclera, la Primera Platja i la del Cabaió a ponent del port són les platges d'Arenys. Destaca la central amb un caràcter molt urbà, perfectament delimitada visualment i de fet, encaixada entre el port i els dics de la riera.

El port

El port consta d'un dic a llevant a la zona del Portinyol i d'un contradic a ponent més enllà de la zona del puig Calvari. A l'arrencament de la costa estan separats 780 m i són convergents formant un angle entre si de 68° 30'. El dic de recer o llevant s'inicia amb un rumb SW 29° 15' i la primera alineació té una longitud de 325 m. Un acord circular de 108 m enllaça amb la segona i tercera alineació amb una longitud total de 935m. La cota de coronació de l'espalller és aproximadament de 6.7 m.

El contradic, a ponent, s'inicia amb un rumb S 29° 15' amb una llargada de 175 m i continua després d'un acord circular amb un tram de 280 m. La seva amplada és de 47 m a la primera alineació i de 38 m a la segona. El nou contradic comença a continuació de la primera alineació de l'antic contradic amb un rumb NW 6° 25'. Té una primera alineació de 17 m d'amplada i 99 m de longitud, una segona alineació de 12 m d'amplada i 219 m de longitud. La cota de coronació de l'espalller és aproximadament de 5.7 m. 683 ml. de molls del port tenen un calat de 6 a 4 m i en 1631 ml són menors de 4m. En total té 2314 ml de molls.

El port d'Arenys és un dels ports operatius més antics de Catalunya, avui està perfectament ancorat en la identitat aranyenca i representa un potent motor econòmic de la ciutat. Els seus elements més característics que l'identifiquen són els següents:

- El mont Calvari i les edificacions que conté i la Penya del Maltemps com a fites
- L'espai del tenyidor com a referència de la manera artesanal de la pesca.

3.3.2. Conques visuals

El port queda perfectament exposat des de els punts alts de ponent com per exemple des del cementiri. Venint del sud per la carretera de la costa es pot percebre en els sortints els volums edificats del dic d'abric i de la dàrsena pesquera, igual que des de la franja costenera de llevant. Per contra la resta de volums del port queden força amagats per l'orografia. Des del front urbà la part de llevant de port queda en bona part amagada a causa de l'orografia.

3.4. L'ordenació del territori

3.4.1. El planejament urbanístic vigent

El planejament municipal

El port queda qualificat com a Sistema portuari dintre de la classificació de sòl urbà, d'acord amb l'article 127 de la secció IV.1 "Sistema Portuari" de les Normes Urbanístiques del Pla General d'Ordenació d'Arenys de Mar, aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona, amb data 27 de juny de 1984 (D.O.G. 457 d'1 d'agost 1984).

En l'art. 128 el Pla General d'Ordenació d'Arenys de Mar regula l'edificabilitat neta i l'ocupació neta màxima del Sistema General Portuari de la següent manera:



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Edificabilitat màxima neta:

0.70m2 sostre/m2 sòl

Ocupació màxima neta:

70%

El planejament general està en tràmits de modificació, així el POUM d'Arenys de Mar, aprovat inicialment el 26 de desembre de 2006 estableix els paràmetres d'ordenació urbanística del Sistema Portuari en funció dels resultats del Pla Especial del Port.

El planejament sectorial

Els ports de Catalunya s'ordenen de manera conjunta mitjançant el Pla de Ports de Catalunya 2006-2015. Defineix el conjunt d'estratègies ha desenvolupar pels ports catalans. En termes generals prioritza l'ampliació d'alguns ports i l'optimització de les seves infraestructures com a mesura per evitar la construcció de nou ports, i defineix el següent conjunt d'actuacions pel port D' Arenys

Àmbit	Problema detectat	Actuacions proposades
Mesures ambientals	Basculament de la platja de ponent	Construcció de l'espigó de la riera de Ponent
	Afecció a la dinàmica litoral	Dragatges periòdics de transvasament en funció de les necessitats
Explotació	Necessitat de millora de les instal·lacions nàutiques	Obres de millora de les instal·lacions nàutiques
	Acumulació de sediment a la bocana	Dragatge de manteniment
Infraestructura	Necessitat de millora el serveis de l'escar	Ampliació de l'escar
	Necessitat d'aprofitament del potencial turístic	Construcció d'una palanca de creuers turístics
Integració port i ciutat	Necessitat de millora de la integració port i ciutat	Obres del passeig marítim i accés al port a la zona de ponent. Obres d'urbanització i aparcament

Moltes d'aquestes actuacions entren dins l'àmbit de la gestió portuària i d'altres dintre de la planificació urbanística. El Pla recull en els seus objectius i propostes els criteris generals definits i als específics d'Arenys de la següent manera:

Construcció de l'espigó de la riera de ponent: Actuació proposada en el Pla Especial però **no programada** ja que es situa fora de l'àmbit de la Zona de Servei i per tant de l'àmbit del Pla. El Ministeri de Medi Ambient té previst la construcció d'un espigó al marge dret de la riera. El projecte d'espigó al marge esquerra passa a formar part dels projectes en Domini Públic Marítim i Terrestre no adscrits a l'àmbit portuari de competència de l'administració competent en matèria de Costes.

Necessitat de millora de les instal·lacions nàutiques: El Pla defineix un conjunt de millores tant de les instal·lacions de terra com d'aigua en aquest sentit

Dragatge de manteniment: Forma part de la gestió del port. El Pla no defineix cap actuació en aquest sentit tot i que recull la problemàtica de l'aterrament de la bocana. L'informe ambiental recull un seguit de mesures correctores i recomanacions per aquesta actuació.

Ampliació de l'escar: El Pla incrementa la superfície de l'escar en 7319m².

Obres del passeig marítim i accés al port a la zona de ponent. Obres d'urbanització i aparcament: El Pla preveu l'ordenació de l'entorn de la Primera Platja en aquest sentit.

Construcció d'una palanca per a creuers turístics: El Pla preveu la construcció d'una palanca per aquest destí adossada al contradic.

Dragatges periòdics de transvasament segons les necessitats: Aquesta actuació correctora dels afectes actuals del port sobre la dinàmica sedimentària forma part de les actuacions del **Pla de Dragatges de Catalunya**. El Pla, per no modificar la geometria exterior del port, no incorpora cap mesura en aquest sentit. S'estima que la valoració dels efectes dels dragatges de transvasaments correspon als estudis d'impacte ambiental corresponents als projectes d'execució del Pla de Dragatges.

Com a conclusió s'estima que el Pla Especial és coherent tant amb el planejament municipal com amb el planejament sectorial.



3.4.2. Els espais naturals

El terme municipal d'Arenys, té set hàbitats d'interès comunitari, tres terrestres i quatre en zona d'influència marítima d'acord amb la identificació feta pel Departament de Medi Ambient de la Generalitat. Cap dels espais PEIN de l'entorn queden inclosos en el terme municipal d'Arenys de Mar. El més significatiu en relació al Pla Especial del port és l'espai Costes del Maresme, situat a 3Km al sud oest del port, (codi ES5110017) de la xarxa Natura 2000, el qual acull l'hàbitat d'interès comunitari praderies de posidònia (*Posidonion oceanicae*, codi 1120).

3.4.3. Mobilitat

Arenys de Mar té registrat un parc de 7.334 vehicles privats el 73% dels quals són turismes, segons dades de l'any 2000; una xifra que els últims anys no ha deixat de créixer. Pel tram de la N-II que travessa el municipi, hi circula cada dia una mitjana de 27.000 vehicles i per la Riera, una de les xarxes de comunicació més importants de la vila, hi passen uns 17.000 vehicles. La tendència, quant a la mobilitat, és l'increment del vehicle privat en detriment del transport públic. Cada dia hi ha 2.647 desplaçaments amb origen a Arenys de Mar que es dirigeixen a altres localitats per qüestions de feina o d'estudis. Les principals destinacions són Barcelona, amb un 36% dels viatges, Mataró (17%), Arenys de Munt (12%), Canet de Mar (7%) i Calella (5%). En un 64,5% dels casos aquests desplaçaments es fan en vehicle privat. Arenys de Mar s'ha desenvolupat segons l'eix sud i nord de Riera d'Arenys de Mar que connecta el mar amb el municipi d'Arenys de Munt. Aquest eix representa el vial bàsic de distribució interior del municipi. La Riera es connecta amb la NII a sud i amb l'Autopista C-32 a nord.

Accessos al port

El port té dos accessos diferenciats per l'ús que se'n fa. Un accés amb un pas inferior amb el gàlib reduït, accés riera, per a grans vehicles utilitzat normalment pels usuaris de l'aparcament de la primera platja. Un segon, accés de la NII, directe i per sobre la línia fèrria que permet accedir al port sense entrar a la xarxa bàsica del municipi.

Vials del port

Els vials del port El port disposa d'un vial que segueix el moll de riba des de la riera d'Arenys fins a la platja del Cabaió. D'aquest vial arranxa l'accés a la dàrsena pesquera a l'alçada de l'estàtua del mar i l'accés a la zona tècnica a la zona del Portinyol.

La secció dels vials del port és de 3.5+3.5 per la calçada. Les amplades de les voreres tenen una amplada mínima 1m i en el vial del moll de Ribera existeix una vorera, que s'ha ampliat recentment de 2m. La velocitat màxima de tots els vials del port és de 30Km/h. Existeixen plataformes per reduir la velocitat.

Aparcament general

Es comptabilitzen les següents places d'aparcament:

Primera platja (aparcament regulat per zona blava).	
En bateria en el vial:	151 places
Aparcament platja:	225 places
El Calvari:	14 places
El Portinyol:	56 places
TOTAL	446 places

Desplaçaments a peu i amb bicicleta

Aquesta s'han de realitzar en molts dels desplaçaments per lleure i sobretot a l'Àrea de la Primera Platja ja que es troba molt a prop i ben connectada amb el centre urbà. Dels 1560 viatges que genera la Primera Platja es podria estimar que el 80% (1248 viatges) es fan a peu o amb bicicleta. Els equipaments i els amarradors poden generar el 25% (241 viatges) dels seus viatges a peu.

Desplaçaments en transport col·lectiu

L'estació de FFCC i el port no tenen una connexió massa ben definida. A l'estiu existeix una parada d'autobús a l'àrea del Portinyol que connecta el port amb Arenys de Munt i altres. És un indicador que els viatges que serveix són de lleure. En l'estat actual es podria estimar que 70 viatges es realitzen per aquest mode.

L'accessibilitat al front marítim:

La línia del ferrocarril i la carretera NII suposen una barrera per accedir a la costa i ha calgut adaptar les obres de drenatge transversal per facilitar l'accés. Aquests accessos són els següents:

Pas inferior de la riera d'Arenys per vehicles i vianants. No adaptat per persones amb la mobilitat reduïda, ja que la rampa de canvi urbà no disposa d'espai per a vianants.



- Pas inferior del rial del Bareu per vianants no adaptat.
- Pas inferior del rial de Canelies no adaptat
- Pont d'accés al port sense accessibilitat per a vianants.

3.5. El medi socioeconòmic

3.5.1. Població i territori

Arenys de Mar té una població de 14.448 habitants (2008), i una població estacional que l'incrementa un 19'19%. El creixement de la població d'Arenys de Mar ha estat en els darrers anys un dels més baixos del Maresme, amb increments anuals mitjos de l'1,9% des del 1998. La xifra d'habitants a la qual s'ha previst arribar al 2015 és de 18.500, amb un parc d'habitatges de 10.244 (76,6% principals i un 23,4% els secundaris, quan abans eren el 38%). Un 19% de la població té 65 anys o més. En els darrers anys, la quantitat de naixements d'arenenyencs ha estat menor que el nombre de defuncions; aquest fet s'ha vist compensat per la gent nou vinguda per canvi de residència. Tot i així, el percentatge de nascuts en el mateix municipi (32,75%) continua sent força elevat si el comparem amb altres municipis.

3.5.2. L'activitat econòmica

L'economia i els llocs de treball d'Arenys de Mar es concentren en el sector serveis (un 66% de la producció econòmica en què hi treballa un 60% de la població). Destaca la importància del sector primari al municipi, a causa de la rellevant activitat pesquera. La meitat dels arenenyencs ocupats treballa fora del municipi, per la manca d'oferta de llocs de treball a dins. L'atur a Arenys de Mar és baix i tendeix a disminuir (5,8%). Els sectors de la població més desocupats són les dones i els habitants majors de 40 anys.

El municipi compta amb dos polígons industrials escassament ocupats; la major part d'activitats industrials (tallers de confecció tèxtil, magatzems i fusteries) es troben dins el casc urbà. Tot i que l'economia d'Arenys de Mar es concentra en el sector serveis, tres indústries de les 92 existents Aretex, SA (Condor), Adisa-Gradomar SA i Comercial Flexico SA representen el 51% dels llocs de treball oferts pel sector industrial del municipi. La última d'aquestes, Flexico, dedicada al mobiliari de plàstic, requereix el trasllat a un polígon per tal d'alliberar el front costaner que ocupa.

Pel que fa a l'agricultura, una part important dels camps de conreu i d'hivernacles han estat abandonats per diverses causes com són la divisió d'explotacions per l'autopista, el creixement de les urbanitzacions i la falta de relleu generacional. La pesca ha estat, històricament, vinculada a l'economia del municipi. Actualment l'activitat econòmica principal d'Arenys de Mar es concentra en el sector serveis, un 60% de la població s'hi dedica. Tot i així el sector pesquer segueix tenint un pes important i destaca en comparació a altres poblacions. El port pesquer manté un pes específic en l'economia local. Ocupa el 3.4% de la població enfront del 0.3% de la resta del Maresme.

La nàutica d'esbarjo, les activitats de drassanes i de serveis a les embarcacions, les activitats turístiques i de restauració són altres activitats portuàries amb un important pes a l'economia del municipi. El Port d'Arenys compta amb activitats pesqueres, industrials, comercials, de lleure i esportives.

L'oferta d'equipaments turístics, és avui dia quasi inexistent. Dels 20 hotels familiars que havien arribat a existir no en queda cap. Amb tot, es manté una certa base turística centrada en la zona del port. L'Ajuntament vol donar un impuls a les activitats de lleure i comercials, tot integrant-les en la ciutat.

3.5.3. Usos del sòl

En el conjunt del municipi els usos del sòl es caracteritzen de la següent manera:

- Sòl urbà: 225Ha
- Sòl Urbanitzable: 150Ha
- Sòl rústic: 300Ha

Pel que fa a la superfície agrària, segons informació de l'IDESCAT, al municipi d'Arenys de mar únicament es comptabilitzen 60 ha de SAU (Superfície agrícola útil), és a dir, un 9% del total de la superfície del municipi. La SAU ha disminuït significativament en els darrers anys, passant d'unes 418 ha l'any 1982, a 60 ha l'any 1999.

En l'àmbit del port es troben els següents usos principals.

Qualificació	Sup. terra	SET	Ed. Bruta
Zona Pesca (clau P)	32463,0 m2	5901,0 m2	0,18 m2/m2
Zona Tècnica (clau T)	25584,0 m2	9473,0 m2	0,40 m2/m2
Zona Esportiva (clau E)	18692,0 m2	2965,0 m2	0,16 m2/m2
Zona Terciària (clau G)	10470,0 m2	6022,0 m2	0,58 m2/m2
Total	87209,0 m2	24361,0 m2	0,28 m2/m2

3.5.4. Patrimoni històric i arquitectònic

La informació relativa al patrimoni històric i arquitectònic del sector "Can Fradera" ha estat sol·licitada al Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya. Fins al moment no s'ha rebut resposta. No obstant, no es té constància que hi hagi cap element d'interès patrimonial dins del sector.

Arenys de Mar és un municipi ric amb patrimoni històric i arquitectònic.

A l'entorn del port s'identifiquen els següents elements inventariats e el Patrimoni Arquitectònic de Catalunya

- Arbrat i voreres de la Riera d'arenys: S.XIX
- Túnel ferrocarril: SXIX
- Mont- Calvari: S.XX
- Port esportiu i de refugi: SXX (inici)

L'inventari de jaciments arqueològics de Catalunya, no situa cap jaciment en l'àrea del Pla . En el municipi inclou els següents jaciments: Cal Nei, Can Deri, Can Lloberas, Can Mils, Carrer de Munt, Horta Fassina, Horta Nova, Mas Aiguaviva, Pla de Can Sala, Sant Pere Avanto, Torre dels Encantats, El Turó, Vall de Maria.

Arbrat i voreres de la Riera

La riera perd les alineacions d'arbres just abans dels passos del ferrocarril i de la carretera N-II, fora de l'àmbit de les actuacions.

El túnel del ferrocarril

El túnel es situa al límit de llevant del port en el seu límit amb la platja del Cabaió.

Port Esportiu i de refugi i mont Calvari

Les obres del port varen començar a l'any 1920 segons projecte de l'enginyer Josep Maria Ortega. L'obra va ésser continuada a l'any 1947 sota la direcció de l'enginyer Aurelio González Isla i varen acabar amb l'estructura bàsica del port actual a l'any 1961.

En el port destaca la tina de xarxes del tenyidor i el seu entorn que s'ha preservat sense edificacions com a espai d'estasa de xarxes. Fora del port però en el seu perímetre es troba el mont Calvari en que existeix una edificació d'ús residencial avui en dia que té adossada l'ermita de Sant Elm.



L'edifici del mont Calvari vers l'any 1945

3.6. Infraestructures, serveis i edificacions

3.6.1. Xarxes de serveis

Com a principals infraestructures i serveis existents a l'àmbit de l'estudi es citen els següents:

- Aigua potable. La xarxa pública d'aigua actualment abasta la totalitat de les edificacions i instal·lacions portuàries.
- Xarxa de sanejament. El port disposa d'una xarxa de sanejament que connecta per impulsió a la xarxa general del municipi.
- Xarxa elèctrica. La distribució de l'energia elèctrica al municipi la realitzen dues companyies: FECSA i ENHER.
- Enllumenat públic. La xarxa d'enllumenat públic s'estén a tot l'espai públic del port.
- Xarxa d'hidrants: Existeix de recent construcció una xarxa d'hidrants.

3.6.2. Gestió de residus

La dàrsena pesquera disposa de dos punts de recollida d'olis:

Punt principal per a les embarcacions grans

- Una bomba d'aspiració per recollir l'oli
- Magatzem per als envasos
- Contenidor per als filtres i draps que han estat en contacte amb l'oli.

Punt secundari per a les embarcacions d'arts menors

- Dipòsit per als olis usats
- Contenidor per als filtres i draps que han estat en contacte amb l'oli

Per la resta d'embarcacions disposa del següent:

Punt de recollida de sentines

- Una bomba d'aspiració
- Separador d'hidrocarburs (capacitat 400 litres) per tractar aigües de sentina
- L'hidrocarbur serà gestionat per una empresa autoritzada

Punt de recollida d'aigües residuals

- Una bomba d'aspiració
- Abocament a la xarxa de clavegueram

3.6.3. Edificacions i construccions existents

El port disposa de nombroses edificacions amb un sostre total de 24.361m² de sostre edificat.

4. RISCOS AMBIENTALS RELLEVANTS PEL PLA

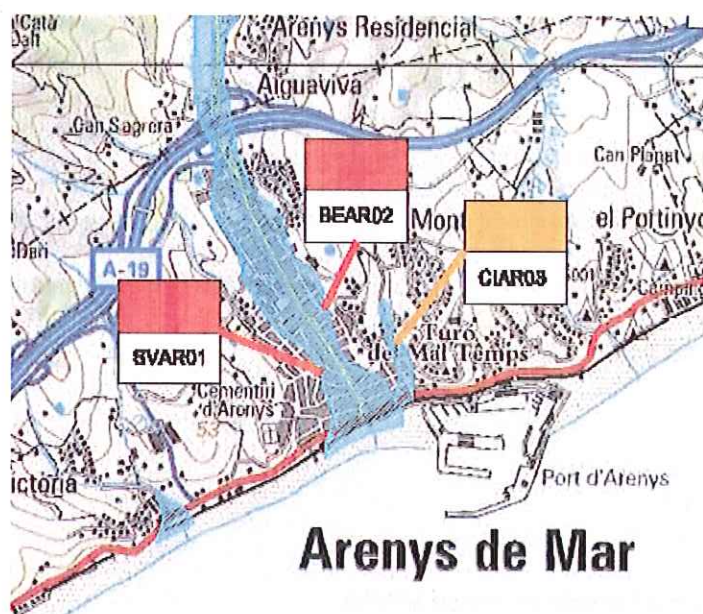
En compliment de l'annex 1 de la Llei 9/2006 relativa a l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes sobre el medi ambient, el qual defineix els continguts mínims de l'informe de sostenibilitat ambiental, es descriuen, a continuació, els principals riscos per al medi ambient i per a la seguretat i el benestar de les persones, els quals s'han identificat a partir de la informació facilitada per diverses administracions sectorials competents.

El risc ambiental més rellevant detectat és el risc d'inundació en espacial al sector de ponent a on desaigüen dos cursos d'aigua tal com s'exposa a continuació:

En l'àmbit del Pla Especial hi desaigüen els següents cursos fluvials

- La riera d'Arenys, que delimita la Zona de Servei a ponent.
- El rial del Bareu, que desemboca a la Primera Platja en la zona pròxima del contradic.
- El rial de Canelies, que desemboca a un sorrer i després a la part central de la dàrsena esportiva.

Segons el plànol de zones potencialment inundables de l'INUNCAT la Riera d'Arenys i el rial del Bareu presenten un perill alt i el rial de Canelies mitjà:



Les causes principals d'aquest risc les podem trobar en diferents factors que com a resum són:

- El progressiu canvi d'usos del sòl i la progressiva impermeabilització del sòl.
- La reducció de la vegetació a la conca
- L'existència d'infraestructures perpendiculars al curs d'aigua amb efecte barrera

Aproximació del risc d'inundació a l'àrea del port:

La riera d'Arenys, que delimita la Zona de Servei a ponent, transcorre canalitzada fins creuar la línia del ferrocarril que va endegada mitjançant dics. El risc d'inundació d'aquesta riera, segons es grafia en el plànol de l'ACA, es troba aigües amunt del ferrocarril i la N-II degut al seu efecte barrera. A la zona de la primera platja, essent ja a tocar de la ribera marítima, aquest risc es pot considerar baix entenent que les obres dels dics han estat dissenyades pel cabal i període de retorn adequat. En relació al rial del Bareu i de Canelies es pot fer la mateixa consideració.

D'altra banda, el Pla Especial no modifica els usos actuals de la zona de la Primera Platja (espai lliure i aparcament) i no hi preveu cap edificació amb l'excepció d'un aparcament soterrat.

Per tant s'estima que el risc alt i mitjà d'inundació es situa aigües amunt de la línia del ferrocarril i de la N-II i que en la zona de la Primera Platja, aquest es valora com a moderat. Tot i així caldrà recaptar informe de l'Agència Catalana de l'Aigua en aquest sentit i incorporar les seves prescripcions si s'escau d'acord l'article 8.5 del Decret 3/2003.

5. EFECTES SIGNIFICATIUS DEL PLA SOBRE EL MEDI AMBIENT

En aquest apartat es presenta una identificació i valoració dels principals riscos ambientals derivats del desenvolupament de les propostes contingudes en el Pla Parcial del sector "Can Fradera" de Parets del Vallès.

Bàsicament, el que es valora són els riscos ambientals derivats del canvi d'usos proposats en el Pla Parcial, així com els principals factors ambientals que poden condicionar aquest canvi d'usos. La valoració s'ha dut a terme tenint en compte, d'una banda, els diferents usos i projectes proposats, i per l'altra, les variables o factors ambientals que poden ser afectats.

La metodologia emprada per a la identificació i valoració del risc d'impacte s'ha basat en criteris i conceptes tècnics especificats a l'Annex 1 del Reglament para la ejecució del RDL 1302/1986, de 28 de julio, de evaluació de impacto ambiental, també recollits en la Llei 6/2001, de 8 de maig, de modificació del RDL 1302/1986, i en el Decret 114/1988 de 7 d'abril, d'avaluació d'impacte ambiental (DOGC núm. 1000, de 3/06/1988).

Per a la identificació dels riscos ambientals que es poden generar s'ha partit de dues llistes de control genèriques: una llista per als diferents usos proposats i l'altra per als factors ambientals susceptibles de ser afectats.



5.1. Identificació dels usos i projectes proposats

El Pla Especial objecte d'estudi descriu el desenvolupament urbanístic d'una infraestructura portuària . Els usos que es preveuen, per tant, són els propis dels ports. La majoria de les actuacions van encaminades a la millora dels serveis i la integració del port amb la ciutat, sigui mitjançant el desenvolupament de nous usos terciaris mixtes o sigui mitjançant la millora dels espais públics. D'aquesta manera els projectes programats són del següent tipus:

- Projectes sobre l'edificació
- Projectes de re-urbanització
- Ampliació de terra i noyes palanques
- Actuacions de dragatge de manteniment

5.2. Identificació dels possibles factors ambientals afectats

A partir de l'estudi del medi s'ha dut a terme una selecció dels factors i subfactors ambientals que poden resultar afectats per les diferents propostes contingudes en el Pla. Els factors que s'han considerat en el present informe de sostenibilitat ambiental són els següents:

- Medi físic: qualitat de l'aire, qualitat acústica, qualitat de les aigües marines, dinàmica sedimentària, balanç de materials i residus d'obra, hidrologia superficial i subterrània.
- Medi biòtic: biocenosi marina.
- Paisatge: Integració paisatgística del pla en l'entorn.
- Ordenació territorial: adequació al planejament, mobilitat, espais naturals protegits
- Medi socioeconòmic: activitat econòmica, patrimoni històric i cultural.
- Recursos naturals: recursos hídrics i recursos energètics.

5.3. Identificació dels riscos ambientals

En aquest apartat es du a terme una primera identificació dels efectes produïts per les diferents propostes contingudes en el Pla sobre el medi ambient.

Aquesta identificació es fonamenta en el coneixement previ de l'àrea d'estudi, i es basa en l'experiència prèvia de l'equip consultor en projectes i plans de característiques similars, així com en la bibliografia especialitzada. La identificació dels possibles impactes es realitza mitjançant una matriu creuada, l'objectiu de la qual és trobar les interaccions produïdes entre els diferents usos o projectes urbanístics proposats i els factors ambientals considerats en el punt anterior.

La llista de riscos ambientals que es poden generar a partir de la interacció entre el conjunt d'actuacions incloses en el Pla Parcial i els factors ambientals és la següent:

- RI 1. Risc de disminució de la qualitat atmosfèrica
- RI 2. Risc d'afecció a la qualitat de l'aigua del mar
- RI 3. Risc d'afecció a la dinàmica litoral
- RI 4. Risc d'afecció al balanç de materials i residus
- RI 5. Risc d'afecció a la hidrologia superficial
- RI 6. Risc d'afecció a la hidrologia subterrània
- RI 7. Risc d'afecció a la biocenosi marina
- RI 8. Modificació de la qualitat paisatgística de l'entorn
- RI 9. Afecció al model d'ordenació del territori
- RI 10. Afecció als espais naturals protegits
- RI 11. Afecció a la mobilitat
- RI 12. Afecció a les activitats econòmiques
- RI 13. Risc d'impacte al patrimoni històric i cultural
- RI 14. Risc d'afecció als recursos hídrics
- RI 15. Risc d'afecció als recursos energètics

La matriu creuada permet una primera identificació dels impactes que es produiran. Els impactes que apareixen en negreta són aquells que, a priori, es consideren més importants.

FACTOR AMBIENTAL	Fase d'obres	Fase d'explotació				
		Edificació	Urbanització	Ampliació terra i noves palanques	Dragatges manteniment	
MEDI FÍSIC	Qualitat de l'aire	RI 1	RI 1	-	RI 1	-
	Qualitat de les aigües marines	RI 2	-	-	RI 2	-
	Dinàmica sedimentària	-	-	-	-	-
	Balanç de materials i residus	RI 4	-	-	-	-
	Hidrologia superficial	RI 5	RI 5	-	-	-
	Hidrologia subterrània	RI 6	RI 6	-	-	-
MEDI BIÒTIC	Biocenosi marina	RI 7	-	-	-	-
PAISATGE	Integració pla amb entorn	RI 8	RI 8	RI 8	-	-
ORDENACIÓ	Model d'ordenació territorial	-	RI 9	RI 9	RI 9	RI 9
	Espais naturals protegits	-	-	-	-	-
	Mobilitat	RI 11	RI 11	-	-	-
MEDI SÒCIO-ECONÒMIC	Activitat econòmica	RI 12	RI 12	RI 12	RI 12	-
	Patrimoni històric i cultural	-	RI 13	-	-	-
RECURSOS NATURALS	Recursos hídrics	-	RI 14	RI 14	RI 14	-
	Recursos energètics	-	RI 15	-	-	-

Un cop identificats els possibles riscos, se n'ha dut a terme una anàlisi. Aquesta anàlisi inclou una breu descripció del risc i una valoració, la qual es du a terme a partir de diferents paràmetres de tipus qualitatiu.

5.4. Descripció i avaluació del risc d'impacte

A continuació es presenta una descripció i valoració dels impactes o risc d'impacte sobre cadascun dels factors ambientals potencialment afectats.

La caracterització i avaluació del risc d'impacte es realitza segons els criteris i conceptes tècnics especificats pel *Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental*, a més d'altres exigides pel Departament de Medi Ambient (referents a l'aparició de l'impacte, a l'extensió de l'impacte i a la seva situació respecte l'origen). Aquestes caracteritzacions són:

Segons la intensitat:

- **Efecte mínim:** és el que es pot demostrar que no és notable
- **Efecte notable:** aquell que es manifesta com a una modificació del medi ambient, dels recursos naturals, o dels seus processos fonamentals de funcionament, que els produeixi o els pugui produir en el futur repercussions apreciables.

Segons el signe:

- **Efecte positiu:** aquell admès com a tal, tant per la comunitat tècnica i científica com per la població en general, dins del context d'una anàlisi completa, dels costos i beneficis genèrics i de les externalitats de l'actuació contemplada.
- **Efecte negatiu:** aquell que es tradueix en una pèrdua de valor naturalístic, cultural, paisatgístic, de productivitat ecològica, o en un increment dels perjudicis derivats de la contaminació, erosió i altres riscos ambientals.

Segons la incidència:

- **Efecte directe:** aquell que té una incidència immediata en algun aspecte ambiental.
- **Efecte indirecte o secundari:** aquell que suposa una incidència immediata respecte a la relació d'un vector ambiental amb un altre.

Segons el tipus de sistema actiu:

- **Efecte simple:** aquell que es manifesta sobre un sol component ambiental, o aquell, el mode d'acció del qual, és individualitzada, sense conseqüències en la inducció de nous efectes, ni en l'acumulació ni en la sinèrgia.
- **Efecte acumulatiu:** aquell que quan es propaga l'acció de l'agent inductor, incrementa progressivament la seva incidència, a causa de que no existeixen mecanismes d'eliminació amb efectivitat temporal similar a la de l'increment de



Efecte sinèrgic: aquell que es produeix quan l'efecte conjunt de la presència simultània de diversos agents, suposa una incidència ambiental superior que la suma de les incidències individuals contemplades aïlladament. Així mateix, s'inclou dins d'aquest tipus aquell efecte, el mode d'acció del qual indueix a l'aparició d'altres de nous.

Segons l'aparició:

- **A curt termini:** es manifesta abans d'un any
- **A mig termini:** es manifesta abans dels 5 anys
- **A llarg termini:** es manifesta després dels 5 anys

Segons la persistència:

- **Efecte permanent:** suposa una alteració indefinida en el temps
- **Efecte temporal:** suposa una alteració no permanent en el temps. Amb un termini temporal de manifestació que pot ser estimat o determinat.

Segons la reversibilitat:

- **Efecte reversible:** aquell en el qual l'alteració que suposa pot ser assimilada per l'entorn de forma mesurable, a mig termini, a causa del funcionament dels processos naturals de la successió ecològica, i dels mecanismes d'autodepuració del medi.
- **Efecte irreversible:** aquell que suposa la impossibilitat o la dificultat extrema, de retornar a la situació anterior a l'acció que el produeix.

Segons la recuperabilitat:

- **Efecte recuperable:** aquell on l'alteració que suposa pot ser eliminada, ja sigui per l'acció natural, o per l'acció humana.
- **Efecte irrecuperable:** quan l'alteració no pot ser recuperada.

Segons la seva periodicitat:

- **Efecte periòdic:** aquell que es manifesta com un mode d'acció intermitent i continu en el temps.
- **Efecte d'aparició irregular:** es manifesta de forma imprevisible en el temps, i les seves alteracions s'han d'avaluar en funció d'una probabilitat d'ocurrència.

Segons la manifestació:

- **Efecte continu:** aquell que es manifesta com una alteració constant en temps, acumulada o no.
- **Efecte discontinu:** aquell que es manifesta per mitjà d'alteracions irregulars o intermitents a la seva permanència.

Segons l'extensió:

- **Efecte localitzat**
- **Efecte extensiu**

Segons la situació:

- **Proper a l'origen**
- **Allunyat de l'origen**

La valoració del risc d'impacte pròpiament dita es fa segons l'efecte d'un determinat impacte sobre els factors ambientals, i del grau d'atenuació o millora de les mesures correctores aplicades.

- **Compatible:** aquell la recuperació del qual és immediata una vegada ha conclòs l'activitat que el produeix, i no necessita pràctiques protectores o correctores. S'aplica així mateix als impactes positius.
- **Moderat:** aquell la recuperació del qual no precisa de pràctiques protectores o correctores intenses, i on la recuperació de les condicions ambientals inicials requereix un cert temps.
- **Sever:** aquell on la recuperació de les condicions del medi exigeixen l'adequació de mesures correctores o protectores, i on, fins i tot amb aquestes mesures, la recuperació requereix un període de temps dilatat.
- **Crític:** aquell amb una magnitud superior al llindar acceptable. Amb aquest impacte es produeix una pèrdua permanent de la qualitat de les condicions ambientals, sense cap possibilitat de recuperació, fins i tot amb l'aplicació de mesures correctores.

5.5. Incidència sobre la qualitat atmosfèrica

Les propostes contingudes en el Pla especial del port d'Arenys de Mar tindran les següents conseqüències sobre la qualitat atmosfèrica:

- **Fase d'execució:** Durant la fase d'execució del Pla, determinades accions d'obra poden implicar una afecció sobre la qualitat atmosfèrica (per exemple, els enderroc, moviments de terres en general, i el trànsit de maquinària i de vehicles). Aquestes accions provocaran l'emissió de partícules sòlides (pols, principalment), metalls pesants i gasos a l'atmosfera. Els efectes, però, tindran un caràcter temporal i reversible, i desapareixeran al finalitzar les obres.



Fase d'explotació: Els impactes durant la fase d'explotació s'han valorat estimant l'increment de les emissions de contaminants degudes al trànsit rodat. No es considera un cap increment substancial de la combustió de gas propà i/o combustibles fòssils.

El trànsit rodat i de les embarcacions: Per tal d'estimar els nivells actuals d'emissió de contaminants deguts al trànsit rodat, a l'entorn del sector, s'ha partir de la informació següent:

- Valors del consum de carburants de les embarcacions en l'estat actual i futur. S'estima a efectes de la valoració d'emissions la part d'aquest consum que es realitza a l'entorn del port
- Dades estimades d'emissió de gasos per tipus de vehicle i per tipus de carretera, segons els estàndards establerts per la Diputació de Barcelona (presentada a l'anàlisi ambiental de la qualitat de l'aire). S'ha considerat els valors corresponents a vials de la xarxa local (veure taula següent).
- Característiques de la Carretra N-II en el tram de l'àmbit
- Valors de IMD (Intensitat Mitjana Diària) dels vials esmentats, en la situació actual i futura. Aquestes dades s'han extret de l'Estudi de Mobilitat que incorpora el Pla i considerant una longitud recorreguts de 700m.

El trànsit d'embarcacions: Les embarcacions del port generen així mateix un cert valor d'emissions. Aquestes emissions corresponen a les maniobres d'atracament a l'interior del port a baixa velocitat. La majoria d'aquestes amb l'excepció de les de pesca tenen motors de baixa potència. Aquests dos factors fan estimar que el risc de contaminació atmosfèrica de les embarcacions del port és baix.

La flota del port és de 87 embarcacions de pesca i 550 embarcacions d'ús esportiu. Per determinar la intensitat de navegació d'aquesta flota es pren el consum de gasolina i gasoil de l'estació de carburant del port que per l'any 2008 va donar els següents consums:

Gasolina (esportiva):	101 litres /dia
Gasoil A (esportiva):	221 litres /dia
Gasoil B (pesca):	7712 litres /dia

Considerant que com a màxim el 10% per les embarcacions esportives d'aquest consum es realitza a l'entorn de l'àrea del port i el 5% de les pesqueres es pot estimar el valor de les emissions de contaminants d'aquestes embarcacions a l'entorn del sector en funció dels següents valors d'emissió per litre de combustible:

Embarcacions de gasolina	g/litre
CO	375
NO _x	67,5
PST	-
CH ₄	1
N ₂ O	0,15
Embarcacions de gasoil	g/litre
CO	20
NO _x	30
PST	6,25
CH ₄	0,125
N ₂ O	0,425

L'aproximació resultant de la producció de les emissions de les embarcacions del port en l'àrea del Pla Especial són:

	Gasolina	Esportiu	Gasoil	Esportiu	Pesca	
Contaminant	g/litre	10,1 lit.	g/litre	22,1 lit.	385,6 lit.	total
CO	375	3787,5 g.	20	442,0 g.	7712,0 g.	11942 g/dia
NO _x	67,5	681,8 g.	30	663,0 g.	11568,0 g.	12913 g/dia
PST	-	0,0 g.	6,25	138,1 g.	2410,0 g.	2548 g/dia
CH ₄	1	10,1 g.	0,125	2,8 g.	48,2 g.	61 g/dia
N ₂ O	0,15	1,5 g.	0,425	9,4 g.	163,9 g.	175 g/dia



En la situació futura es preveu un increment de la flota esportiva amb 45 embarcacions que representa menys de l'1%. El resultat és el següent:

	Gasolina	Esportiu	Gasoil	Esportiu	Pesca	
Contaminant	g/litre	11,1 lit.	g/litre	24,3 lit.	385,6 lit.	total
CO	375	4162,5 g.	20	486,0 g.	7712,0 g.	12361 g/dia
NOx	67,5	749,3 g.	30	729,0 g.	11568,0 g.	13046 g/dia
PST	-	0,0 g.	6,25	151,9 g.	2410,0 g.	2562 g/dia
CH4	1	11,1 g.	0,125	3,0 g.	48,2 g.	62 g/dia
N2O	0,15	1,7 g.	0,425	10,3 g.	163,9 g.	176 g/dia

Resultant : Sumant les emissions dels vehicles de la N-II , de les embarcacions i del trànsit del port trobem en l'estat actual i futur trobem la següent taula comparativa d'emissió de contaminants

Per l'estat actual del port:

	L sector (km)	IMD (vehicles/dia)	% V.pesats	gr dia CO	gr dia NOx	gr PST	gr CH4	gr N2O
Carretera N-II	1	27140	5,13%	212570 g/dia	60508 g/dia	4360 g/dia	593 g/dia	338 g/dia
Trànsit port actual	0,7	2900	1,00%	32480 g/dia	4669 g/dia	264 g/dia	162 g/dia	20 g/dia
Trànsit embarc. actual				11942 g/dia	12913 g/dia	2548 g/dia	61 g/dia	175 g/dia
Producció actual				93,8 Tn/any	28,5 Tn/any	2,6 Tn/any	0,3 Tn/any	0,2 Tn/any

Per la situació futura del port:

	L sector (km)	IMD (vehicles/dia)	% V.pesats	gr dia CO	gr dia NOx	gr PST	gr CH4	gr N2O
Carretera N-II	1	27140	5,13%	212570 g/dia	60508 g/dia	4360 g/dia	593 g/dia	338 g/dia
Trànsit port futur	0,7	6764	1,00%	75757 g/dia	10890 g/dia	616 g/dia	379 g/dia	47 g/dia
Trànsit embarcacions futur				1236 g/dia	13046 g/dia	2562 g/dia	62 g/dia	176 g/dia
Producció futura				105,7 Tn/any	30,8 Tn/any	2,8 Tn/any	0,4 Tn/any	0,20 Tn/any
Variació				11,9 Tn/any	2,3 Tn/any	0,1 Tn/any	0,1 Tn/any	0,01 Tn/any
Var. Percentual				13%	8%	5%	27%	5%

Els valors d'emissió obtinguts en la situació futura, amb el desenvolupament del Pla, suposen un increment al voltant del 12% respecte els valors actuals. Aquest increment d'emissions s'ha d'atribuir, en part, a l'increment de desplaçaments de vehicles generats pel Pla i l'increment del trànsit d'embarcacions en menor mesura.

A la taula següent es presenta una valoració del risc d'impacte sobre la qualitat atmosfèrica durant la fase d'obres i durant la fase d'exploació de les zones residencials.

RI 1	Risc de disminució de la qualitat atmosfèrica	
	FASE D'OBRES	FASE D'EXPLOTACIÓ
Descripció	Durant la fase d'obres, les actuacions de les operacions de la maquinària i els moviments de terres impliquen l'emissió de partícules sòlides i altres gasos contaminants a l'atmosfera.	Les emissions de contaminants degudes als usos residencials futurs seran similars a les que es produeixen a les zones urbanes properes. Es preveu un increment moderat (d'un 12%) d'emissió de contaminants a causa de l'increment de l'activitat. Es preveu un increment assumible dels nivells d'immisió.
Caracterització	MÍNIM, NEGATIU, DIRECTE, ACUMULATIU, A CURT TERMINI, TEMPORAL, REVERSIBLE, RECUPERABLE, IRREGULAR, DISCONTINU, LOCALITZAT I PROPER A L'ORIGEN.	MODERAT, NEGATIU, DIRECTE, ACUMULATIU, A CURT TERMINI, PERMANENT (en el conjunt de l'atmosfera), REVERSIBLE, RECUPERABLE, IRREGULAR, DISCONTINU, LOCALITZAT I PROPER A L'ORIGEN.
Valoració del risc	COMPATIBLE	MODERAT

En resum, el desenvolupament de les propostes contingudes en el Pla Parcial implicarà un increment moderat de les emissions de contaminants a l'atmosfera respecte de la situació actual. Aquest fet es deurà, principalment, a un lleu increment del nombre de desplaçaments en vehicle per l'interior del port i l'increment de l'activitat nàutica. El risc d'impacte s'ha valorat globalment com a **moderat**.

Amb tot s'estima que les mesures preses en el Pla Especial en la potenciació dels itineraris per a vianants, la millora dels accessos a la ciutat, la proximitat de l'estació del ferrocarril, la futura reconversió de la N-II en una via cívica i el canvi progressiu de la població en l'ús de mitjans de transport alternatius al vehicle privat poden millorar la qualitat de l'aire en l'entorn

5.6. Incidència sobre els nivells acústics

Les activitats industrials del port consistents en la reparació, manteniment i construcció d'embarcacions es situen al moll de llevant molt allunyades del nucli urbà. No es disposen de mesures dels nivells sonors d'aquestes activitats però s'estimen similars a la dels tallers de reparació de vehicles compatibles amb els usos residencials.

Durant la fase d'execució s'assoliran els nivells sonors propis de les obres de construcció en ambients urbans. Es preveu un increment temporal dels nivells de soroll degut als moviments de terres, al trànsit de maquinària, a la construcció d'edificacions (fonamentacions, estructures, etc.) i a les diferents obres d'urbanització (pavimentació, instal·lació de serveis, etc.). L'increment del soroll tindrà un caràcter temporal, reversible, localitzat i centrat a les hores diürnes de treball.

El risc d'impacte s'ha valorat globalment com a **moderat**.

5.7. Incidència sobre la qualitat de l'aigua del mar

Tota obra en l'àmbit del port corre el risc, en la seva fase de construcció de provocar abocaments accidentals a les dàrsenes, per tant totes les actuacions previstes en el pla que requereixen obra cal valorar-les amb risc d'impacte. D'altra banda el Pla preveu un conjunt d'actuacions que s'han de desenvolupar en el medi marí i que per tant tenen un risc encara major. Les obres que poden tenir una incidència sobre la qualitat de l'aigua són les següents:

- Edificacions i urbanització
- Els dragatges de manteniment
- Ampliació de terra i noves palanques
 - La construcció de nous moll i l'ampliació de la superfície de terra
 - La instal·lació de noves palanques siguin flotants o pilotades
 - Increment de la navegació

Edificacions i urbanització. Els possibles impactes d'aquestes actuacions en la fase d'obres estan relacionats amb possibles vessaments de materials d'obra que poden incrementar la terbolesa de l'aigua.

El dragatges de manteniment: El Pla Especial no especifica la inclusió d'aquesta actuació però atès que el Pla de Ports ho especifica i aquesta es situa dintre de l'àmbit del Pla Especial es valora. Els riscos sobre aquests dragats puntuals dintre de la zona del port es deriven de la mobilització de sediments i la resuspensió de materials fins que poden empitjorar temporalment la qualitat de l'aigua i incrementar-ne la terbolesa en l'entorn. D'altra banda cal analitzar la qualitat dels sediments extrets per determinar el seu grau de contaminació.

La construcció de nous molls i l'ampliació de la superfície de terra. En fase de construcció es pot donar un impacte directe sobre la qualitat de l'aigua al voltant de la zona d'actuació per la resuspensió de sediments fins durant les operacions de construcció de banquetes, instal·lació de calaixos i altres. Els efectes sobre l'aigua són l'increment de la terbolesa.

La instal·lació de noves palanques. En menor mesura les actuacions per la instal·lació de palanques té les mateixes característiques sobre l'aigua de mar.

Usos portuaris. Els possibles impactes sobre la qualitat de l'aigua estan relacionats amb petites fuites de carburant i aigües olives de les embarcacions. D'altra banda les activitats de manteniment i altres generadores de contaminants sobre les plataformes portuàries susceptibles de ser netejades artificialment o per la pluja poden avocar diversos contaminants a les aigües del mar. A tal efecte el Pla estableixen l'article 12. *Mesures mediambientals* el següent:

Queda prohibit l'abocament de tot tipus d'aigües residuals, olis i hidrocarburs dins de l'àmbit portuari, per tant, es denegaran aquelles peticions de concessions que disposin de les degudes mesures correctores de l'impacte ambiental.



Queden prohibits la neteja i reparació d'embarcacions, amb la conseqüent contaminació del sòl i de les aigües, fora dels àmbits habilitats a tal efecte en l'àrea tècnica.

Finalment, el risc de contaminació de les aigües de mar durant la fase d'explotació en relació al desguàs de contaminants derivats dl trànsit es considera baix, degut a que els vials més importants disposen d'una vorera al cantó mar que intercepta l'aigua pluvial i les porta abans d'abocar-la a l'aigua a sistemes de filtració i decantació. La caracterització i valoració del risc d'impacte sobre l'aigua de mar com a conseqüència de la implementació del Pla espacial es resumeix a la taula següent:

RI 2	Risc de disminució de la qualitat de l'aigua de mar	
	FASE D'OBRES	FASE D'EXPLOTACIÓ
Descripció del risc	Durant la fase d'obres d'edificació i urbanització, existeix el risc de vessament accidental de material d'obra. Les obres de dragatges de manteniment i la creació de nous molls, l'ampliació de terra i la instal·lació de palanques generen la resuspensió de fons i la torbolesa de l'aigua. Vessaments de les àrees de manteniment i reparació.	L'increment de la navegació pot produir possibles impactes sobre la qualitat de l'aigua degut a possibles petites fuites de carburant i aigües olioses de les embarcacions
Caracterització	MÍNIM, NEGATIU, DIRECTE, ACUMULATIU, A CURT TERMINI, TEMPORAL, REVERSIBLE, RECUPERABLE, IRREGULAR, DISCONTINU, LOCALITZAT I PROPER A L'ORIGEN.	MÍNIM, NEGATIU, DIRECTE, ACUMULATIU, A CURT TERMINI, TEMPORAL, REVERSIBLE, RECUPERABLE, IRREGULAR, DISCONTINU, LOCALITZAT I PROPER A L'ORIGEN.
Valoració del risc	COMPATIBLE per les obres d'edificació i urbanització i MODERAT per les obres marítimes	COMPATIBLE

En resum, el desenvolupament de les propostes d'ampliació de la superfície de terra i la instal·lació de noves palanques es valora globalment com a **moderat**.

5.8. Incidència sobre la dinàmica litoral

No es previsible cap efecte sobre la dinàmica litoral perquè el Pla no preveu cap modificació de la geometria actual del port i no programa cap actuació en relació a l'espigó de la riera d'Arenys. Per tant, el risc d'impactes sobre la dinàmica litoral es considera **nul**.

5.9. Risc d'impactes sobre el balanç de materials i residus

Els moviments de terra previstos són bàsicament de terraplenat de les noves superfícies de terres. Els moviments derivats de la implantació de l'edificació serà mínima atès l'horitzontalitat de les plataformes portuàries. Com a excepció la construcció dels aparcaments que generarà un excedent de terres que depenen de la qualitat dels reblerts trobats pot servir pel terraplenat de les noves plataformes. En relació a la geomorfologia de l'entorn es preveu un risc nul.

En relació als residus de l'obra i dels diferents enderroc caldrà una gestió adequada dels mateixos d'acord amb la llei 6/1993, de 15 de juliol, reguladora de residus i el Decret 201/1994, de 26 de juliol, regulador dels enderroc i altres residus de la construcció.

RI 4	Risc d'impactes sobre la geomorfologia i el balanç de materials	
	FASE D'OBRES	FASE D'EXPLOTACIÓ
Descripció del risc	Es preveu la necessitat de terres pel terraplenat de les noves plataformes a no ser que es pugui compensar amb les terres d'excavació dels aparcaments. Es preveu que es produirà un volum moderat de materials destinats a abocador (terres, enderroc, etc.).	
Caracterització	NOTABLE, NEGATIU, DIRECTE, SIMPLE, A CURT TERMINI, PERMANENT, IRREVERSIBLE, RECUPERABLE, IRREGULAR, CONTINU, LOCALITZAT I PROPER A L'ORIGEN.	
Valoració del risc	MODERAT	

5.10. Risc d'impacte sobre la hidrologia superficial

El port d'Arenys conté tres desembocadures de cursos fluvials (la riera d'arenys, el rial del Bareu i el rial de Canelies). Aquests presenten un curs baix molt humanitzat. Aigües amunt de les infraestructures de comunicacions (RENFE i N-II) presenta un risc d'inundació valorat com alt en el cas de la riera i com a mitjà en el rial del Bareu.

L'efecte barrera de les infraestructures esmentades , la impermeabilització dels sòls de la conca, la humanització dels marges i altres són les causants principals d'aquest risc. La canalització de la riera en el pas sota el pont de la N-II compte amb un sobreexidor a cota de carrer, fet que conjuntament amb la proximitat dels usos residencials, fa que en episodis de grans avingudes pugui inundar-se l'entorn pròxim. La llera del rial del Bareu passava per la superfície del carrer del Bareu. Recentment s'han dut a terme obres per a la seva canalització que han de disminuir el risc d'inundació.

En relació al port la situació respecte els cursos d'aigua esmentats és la següent:

- El port es situa aigües avall de les infraestructures de comunicació que intercepten els cursos d'aigua.
- El Pla no modifica les condicions actuals de desguàs de la riera d'Arenys i no preveu cap actuació e els seu curs
- El Pla actua en l'últim curs del Rial del Bareu i de Canelies.

Rial del Bareu: Canalitzada fins a la platja i endegada mitjançant motes per la platja. La nova construcció del passeig marítim a la Primera Platja avança lleugerament l'espai urbanitzat sobre la platja a l'alçada del rial. Això suposarà la prolongació de la seva canalització.

Rial de Canelies: canalitzada fins a un sorrer situat al moll de ribera i abocament a la dàrsena esportiva mitjançant col·lector. En la fase d'obres el risc sobre el Rial s'estima inexistent.

En la construcció de l'edifici SG-4b es preveu la cobertura del sorrer del rial de Canelies amb un volum edificat. Aquesta cobertura es realitza per connectar el sistema de terrasses de les cobertes amb la zona del mont Calvari. És una condició necessària per permetre, en un futur i fora de l'àmbit del port, la possible connexió per a vianants de la zona urbana amb el port a l'entorn Canelies. Possible cobertura puntual de la línia ferroviària Arenys- Blanes emmarcada en les estratègies de permeabilització de la N-II i dels FFCC del PITC *Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026*).

S'estima que el risc alt i mitjà d'inundació es situa aigües amunt de la línia del ferrocarril i de la N-II i que en la zona del port es valora com a baix. Tot i així caldrà recaptar informe de l'Agència Catalana de l'Aigua en aquest sentit i incorporar les seves prescripcions si s'escau d'acord l'article 8.5 del Decret 3/2003.

Finalment, el risc de contaminació de les aigües superficials durant la fase d'explotació dels usos portuaris es considera bai per les següents raons:

- Les aigües residuals es recullen en la corresponent xarxa de clavegueram, i condueixen fins l'EDAR.
- Les aigües pluvials seran recollides de forma separativa en una xarxa de pluvials. No es preveu que el trànsit en els vials projectats pugui ocasionar problemes importants de contaminació de les aigües que s'infiltrin en el terreny, més aviat aquesta possible afectació entre dintre de l'àmbit de la contaminació de les aigües del mar.

La caracterització i valoració del risc d'impacte sobre la hidrologia superficial com a conseqüència de la implementació del Pla especial es resumeix a la taula següent:

RI 5 a	Risc d'afecció a la hidrologia superficial	
	FASE D'OBRES	FASE D'EXPLOTACIÓ
Descripció del risc		Els usos portuaris queden a resguard de la zona inundable, definida per l'ACA aigües amunt de la N-II. El port disposa d'una xarxa de clavegueram.
Caracterització		MÍNIM
Valoració del risc		Risc sobre les persones i els bens materials: COMPATIBLE Risc sobre el sistema hídic: COMPATIBLE

En resum, el risc d'impactes sobre la hidrologia superficial derivat de la implementació del pla especial del port és nul en la fase d'obres i es valora com a compatible en la fase d'explotació.



Cal, d'altra banda, condicionar l'actuació de la cobertura del sorrer a que es prenguin les mesures de disseny adequades que garanteixin el correcte manteniment d'aquest amb un accés per la maquinària necessària a més d'assegurar el correcte desguàs del sobreexidor.

5.11. Risc d'impacte sobre la hidrologia subterrània

Els riscos d'afecció a aigües subterrànies es deuen a les actuacions d'excavació (obertura de rases, etc.), fonamentació d'edificis, i pavimentació en terrenys propers al nivell freàtic. Aquestes operacions poden implicar la intercepció localitzada de l'aqüífer, així com la contaminació de les aigües subterrànies per abocament incontrolat de substàncies tòxiques (olis, hidrocarburs, mescles bituminoses, recs d'adherència, etc.).

Les construccions previstes en Pla poden afectar el nivell freàtic, que degut a la proximitat del mar, s'estima pròxim al nivell 0. En aquest entorn l'aigua subterrània existent en cap cas pot ser dolça i ha de ser la del mar.

En relació a la proximitat de l'aqüífer de l'Alt Maresme que queda delimitat per sobre de la carretera N-II per l'annex 1 del Decret 328/1988, d'11 d'octubre s'estima que la construcció dels soterranis de les edificacions, així com les excavacions per a fonamentacions, tot i no estar en l'àmbit estricte de l'aqüífer poden afectar la continuïtat dels fluxes de les aigües subterrànies i comportar un risc, tal com es resumeix a la taula següent:

RI 6	Risc d'afecció a la hidrologia subterrània	
	FASE D'OBRES	FASE D'EXPLOTACIÓ
Descripció del risc	Risc d'intercepció localitzada de l'aqüífer per adequació d'aparcaments soterrats i fonamentacions Risc de contaminació de l'aqüífer durant les operacions d'excavació (obertura de rases, etc.), fonamentació d'edificis, i pavimentació.	No es preveuen usos que puguin posar en perill la qualitat de les aigües subterrànies.
Caracterització	NOTABLE, NEGATIU, DIRECTE, SIMPLE, A CURT TERMINI, TEMPORAL, REVERSIBLE, RECUPERABLE, IRREGULAR, DISCONTINU, LOCALITZAT I PROPER A L'ORIGEN.	MÍNIM
Valoració del risc	MODERAT	MODERAT

En resum, el risc d'afecció a aigües subterrànies es valora globalment com a **moderat**, per la qual cosa es proposen un seguit de mesures correctores i recomanacions. A més a més, es recomana realitzar un estudi hidrogeològic previ a la construcció de l'aparcament de la Primera Platja per tal de confirmar la proximitat i característiques de les aigües subterrànies.

5.12. Risc d'afecció a la biocenosi marina

Les comunitats bentòniques identificades més pròximes són les praderies de *Cymodocea nodosa* a una distància d'uns 800 m de la costa. També s'ha indicat la presència puntual i aïllada de praderies de *Posidonia oceanica* en alguns indrets de la costa d'Arenys. Aquestes comunitats no s'han vist afectades per l'activitat actual del port ni pels dragatges de manteniment que s'han anat realitzant periòdicament.

Les obres de dragatge de manteniment i les de construcció de nous molls a l'interior del port generen, tal com s'ha descrit en la valoració del risc d'afecció a la qualitat de les aigües del mar, una resuspensió de fons i la torbidesa en l'aigua. Aquest efecte és temporal durant la fase d'obres. Tanmateix existeix el risc subsidiari d'afecció a les possibles comunitats bentòniques de l'entorn amb els següents efectes principals:

- L'enterboliment del medi marí comporta la disminució de la quantitat de llum que arriba a la columna d'aigua. Això afecta principalment la funció fotosintètica de les plantes, però també els animals. A més, genera un impacte estètic important, per la poca transparència de l'aigua, que provoca la sensació d'embrutiment del port. Aquests sediments dissolts poden afectar els animals filtradors (per exemple, els mol·luscs), que veuen malmesos els seus òrgans de respiració i alimentació. De la mateixa manera, els peixos joves es poden veure afectats si els sediments queden atrapats en les seves brànquies i poden arribar a morir.
- Tant els sediments dispersats, durant el dragatge o altres operacions marines, com els sediments dissolts en la posterior reubicació dels materials extrets es dipositen sobre els organismes bentònics i els causen estrès, els redueixen les taxes de creixement o reproducció i, en els pitjors casos, els produeixen processos d'asfíxia que poden tenir conseqüències fatals.



Cal dir, tanmateix, que els efectes dels sediments dissolts generalment són de curta durada, és a dir, es mantenen, a tot estirar, un període de fins a una setmana després d'haver realitzat l'operació marina i en una àrea màxima d'un quilòmetre al voltant de l'activitat. D'altra banda cal esmentar que l'efecte de la resuspensió de sediments pot tenir efectes mínims si el medi inicial ja té de forma natural càrregues altes de material dissolt. Aquest és el cas de l'entorn de ponent del port d'Arenys amb una important aportació de sediments de la riera d'Arenys i del rial de Bareu.

D'altra banda cal fer notar que les actuacions marítimes de construcció de nous molls i ampliació d'alguna plataforma portuària previstes en el present Pla es situen dintre de les dàrsenes del port. Per tant la resuspensió de sediments derivada d'aquestes tindrà un elevat efecte a l'interior del port però reduït a les aigües exteriors.

RI 7	Risc d'afecció a la biocenosi marina	
	FASE D'OBRES	FASE D'EXPLOTACIÓ
Descripció del risc	Les obres de dragatges de manteniment i la creació de nous molls, l'ampliació de terra i la instal·lació de palanques generen la resuspensió de fins i la turbolesa de l'aigua que poden afectar a les comunitats bentòniques pròximes	
Caracterització	NOTABLE, NEGATIU, DIRECTE, SIMPLE, A CURT TERMINI, TEMPORAL, REVERSIBLE, RECUPERABLE, IRREGULAR, DISCONTINU, LOCALITZAT I PROPER A L'ORIGEN.	
Valoració del risc	MODERAT	

En resum, el risc d'afecció a les comunitats bentòniques de l'entorn es valora globalment com a **moderat**, per la qual cosa es proposen un seguit de mesures correctores i recomanacions. A més a més, es recomana realitzar un estudi de dispersió previ a les actuacions marines i a la llum dels resultats que s'extreguin determinar la conveniència de la instal·lació de pantalles antiterbolesa.

5.13. Modificació de la qualitat paisatgística de l'entorn

Els impactes sobre el paisatge són el resultat de la introducció, pèrdua o modificació d'un element en el territori que suposi un canvi important en la percepció que l'observador té del seu entorn.

La tipologia de paisatge dominant a l'interior de l'àmbit és el propi d'un port, amb una alta densitat d'edificacions alternat amb la làmina d'aigua. Pel que fa a l'entorn proper, a on s'emmarca en el seu darrera per penya-segats a llevant i el paisatge urbà a ponent. Als costats el port limita amb els paisatges propis de la costa del Maresme. El mont Calvari i la penya del mal temps són referències aïllades en el paisatge del port que configuren part de la seva identitat

El desenvolupament urbanístic del port implicarà una modificació lleu del paisatge actual, concretada en els següents canvis:

- Canvis en l'ordenació volumètrica de les edificacions

Pel que fa a la percepció de la modificació del paisatge, s'han tingut en compte els següents condicionants:

- S'incrementaran els volums edificats en la zona pesquera i tècnica que són els més exposats a les visuals cap al port des de diferents punts de la costa.
- Canvis en la percepció des de llevant del mont Calvari per la construcció del sistema edificat de l'entorn del rial de Canelies.

El Pla pren un conjunt de mesures correctores d'aquest impactes que es concreten de la següent manera:

- Definició d'un factor de transparència en la planta baixa d'alguns edificis per facilitar la percepció de la làmina d'aigua des del passeig.
- Definició d'un factor de transparència en la coronació d'alguns edificis per reduir l'impacte visual dels volums més grans de la zona tècnica i de la pesca.
- En relació al volum de Canelies redueix progressivament l'alçada de l'edificació en la proximitat del mont Calvari per preservar la seva percepció com element aïllat.
- En relació als volums de la zona tècnica separa els volums de manera que s'eviti la formació d'una barrera visual.
- Potenciació dels porxos com elements edificats



En resum, el desenvolupament del Pla implicarà canvis en la configuració actual del paisatge. Aquests canvis seran perceptibles des de diferents punts de la costa sense representar l'aparició de nous volums en un espai buit. (Avui ja són visibles molts dels edificis actuals) El Pla pren unes mesures adequades en relació a mitigar els efectes dels nous volums sobre el paisatge. Per tot el que s'ha exposat, el risc d'impacte s'ha valorat com a **moderat**.

5.14. Risc d'afecció al model d'ordenació del territori

Pel que fa al planejament urbanístic local, es parteix del següent marc normatiu:

- Normes Urbanístiques del Pla General d'Ordenació d'Arenys de Mar, aprovat definitivament per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona, amb data 27 de juny de 1984 (D.O.G. 457 d'1 d'agost 1984).
- El planejament general està en tràmits de modificació, POUM d'Arenys de Mar, aprovat inicialment el 26 de desembre de 2006
- Pla de Ports de Catalunya 2006-2015.

La classificació d'aquest sector com a espai portuari queda definida en les Normes Urbanístiques del Pla General d'Ordenació d'Arenys de Mar d'acord amb l'article 127 de la secció IV.1 "Sistema Portuari" en que el port queda qualificat com a Sistema portuari dintre de la classificació de sòl urbà,

D'altra banda el Pla es desenvolupa d'acord amb el Pla de Ports de Catalunya 2006-2015 que estableix per el port d'Arenys de Mar les següents línies d'actuació:

- Construcció de l'espigó de la riera de ponent
- Necessitat de millora de les instal·lacions nàutiques
- Dragatge de manteniment
- Ampliació de l'escar
- Obres del passeig marítim i accés al port a la zona de ponent. Obres d'urbanització i aparcament
- Dragatges periòdics de transvasament segons les necessitats

Aquestes actuacions el Pla les desenvolupa totes amb l'excepció de la **construcció de l'espigó de la riera de ponent**: Actuació proposada en el Pla Especial però **no programada** ja que es situa fora de l'àmbit de la Zona de Servei i per tant de l'àmbit del Pla. D'altra banda el Ministeri de Medi Ambient té previst la construcció d'un espigó al marge dret de la riera. El projecte d'espigó al marge esquerra passa a formar part dels projectes en Domini Públic Marítim i Terrestre no adscrits a l'àmbit portuari de competència de l'administració competent en matèria de Costes.

Així mateix el Pla no programa els **Dragatges periòdics de transvasament segons les necessitats**: Aquestes actuació correctora dels afectes actuals del port sobre la dinàmica sedimentària forma part de les actuacions del **Pla de Dragatges de Catalunya**.

El compleix amb els següents principis de sostenibilitat

Respecte els residus

- a) Ampliar el punt verd existent a cada un dels sectors; un per la pesca, un per l'àrea tècnica i un pel sector esportiu.
- b) Preveure cubetes de retenció d'aigües de neteja d'embarcacions.
- c) Mantenir els sistemes actuals de gestió de residus

Respecte la mobilitat

- a) Ampliar la xarxa de recorreguts de vianants. Dotar de continuïtat al camí de ronda. Mesures de permeabilitat de la línia del ferrocarril.
- b) Millores de la seguretat dels vianants. Ampliació de la vorera en el pas inferior de la riera d'Arenys. Millores en el pas del mont Calvari i del moll de riba.
- c) Creació d'aparcaments dissuasoris en els accessos del port.
- d) Creació d'un carril bici
- e) Reducció de l'amplada del vial principal de 7 a 6m per reduir la velocitat.
- f) Previsió d'una parada d'autobús permanent.
- g) Previsió d'enllaçar l'estació de ferrocarril amb el port amb un passeig.



Respecte el paisatge

- Mesures correctores en l'impacte dels volums de les edificacions. Definició d'una franja transparent de 3m en edificis d'alçada reguladora de 12m. Definició d'un factor de transparència en planta baixa per edificis que separen els recorreguts de vianants de la visió del mar.
- Mesures de revegetació i de plantació d'arbrat. Plantació d'arbrat en contacte amb els eixos de vianants principals.
- Ordenació dels volums majors en funció de les visuals des de el municipi.
- Potenciació dels porxos com elements edificats
- Enderroc d'edificacions existents a favor dels espais lliures.

Respecte el model de creixement portuari

- Ampliar l'oferta d'amarradors amb la reorganització de la làmina d'aigua existent sense ampliació de la infraestructura portuària.
- Ampliació de l'oferta de places d'hivernatge i per tant augment de l'oferta total sense la construcció de noves infraestructures portuàries.

Per tot el què s'ha exposat, es conclou que el desenvolupament d'aquest sector compleix bona part dels principis de sostenibilitat ambiental que ha de regir el planejament urbanístic, i es **compatible** amb el model d'ordenació territorial que determina el planejament municipal i sectorial.

5.15. Risc d'afecció als espais naturals protegits

L'espai natural protegit més proper és l'espai Costes del Maresme, situat a 3Km al sud oest del port, (codi ES5110017) de la xarxa Natura 2000, el qual acull l'hàbitat d'interès comunitari praderies de posidònia (*Posidonium oceanicae*, codi 1120).

Atès el risc que es descriu en el present informe d'afecció a les aigües marines, a la biocenosis marines i a la dinàmica litoral s'estima el risc d'impacte sobre els espais naturals pròxims com a **nul**.

5.16. Risc d'afecció a la mobilitat

El Pla Especial objecte d'estudi no modifica el sistema viari en relació a la creació de nou traçats. El Pla queda connectat a la xarxa terrestre de transport mitjançant un accés directa (sense passar pel nucli urbà d'Arenys de Mar) amb la N-II.

En relació a la modificació dels elements del sistema viari i de la xarxa d'itineraris per a vianants proposa les següents modificacions:

- Modificació de les interseccions varies del port:** Es crea una rotonda a llevant a l'àrea del Portinyol i a davant de l'estàtua del mar com a millora de la fluïdesa i de la seguretat vial.
- Reducció de l'amplada dels vials:** El vial del moll de ribera passa de 7m a 6m com a mesura per reduir la velocitat dels vehicles i per redistribuir la secció viària a favor de l'espai per a vianants.
- Millora dels itineraris de vianants i bicicletes:** Es construeix un passeig marítim que connecta les platges de ponent amb les de llevant.
- Millora en l'accessibilitat per a PMR:** A la banda del port es construeix una rampa al pas inferior del Bareu.
- Potenciació de l'ús del transport col·lectiu:** El Pla pren les mesures necessàries per adaptar els itineraris de vianants a la possible futura passarel·la sobre la riera d'Arenys que ha de facilitar la connexió del port amb l'estació de ferrocarril.
- Mesures per a la integració amb la ciutat:** El Pla pren les mesures necessàries per adaptar-se a la possible cobertura del ferrocarril a l'alçada de Canelies i crear un nou node d'integració, paral·lel a l'existent a la riera, amb el barri situat al voltant de l'Avinguda de Catalunya.

Segons l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada la implementació del Pla tindrà les següents conseqüències sobre la mobilitat general:

Es preveu el següent increment de viatges:

	Comercial	Oficines	Equip.	Indústrial	Altres	Total
Port actual	1000 viat.	20 viat.	821 viat.	906 viat.	143 viat.	2889 viat.
	34,6%	0,7%	28,4%	31,4%	5,0%	100,0%
Port futur	6032 viat.	1239 viat.	1737 viat.	941 viat.	155 viat.	10104 viat.



	59,7%	12,3%	17,2%	9,3%	1,5%	100,0%
Variació	5033 viat.	1220 viat.	916 viat.	35 viat.	12 viat.	7215 viat.

En relació al trànsit de camions es generarà la següent variació

Àrea	Nom	Actual	Futur
1	Primera Platja	0 viat.	0 viat.
2	Àrea estàtua del mar	17 viat.	0 viat.
3	Àrea moll de ribera	104 viat.	0 viat.
4	Àrea del Portinyol	198 viat.	0 viat.
5	Àrea dàrsena pesquera	289 viat.	437 viat.
6	Àrea zona Tècnica	299 viat.	503 viat.
	Total	906 viat.	941 viat.

El Pla preveu la concentració de l'activitat industrial (activitat pesquera, de reparació i construcció d'embarcacions) en l'àrea de la Dàrsena pesquera i de la Zona Tècnica. Aquesta activitat és la que té més influència sobre el trànsit de camions. Aquest s'estima en l'estat actual de 33 viatges/dia. Per tant si l'activitat genera, avui 906 viatges i 941 viatges en el futur desenvolupament es pot estimar que el trànsit de camions serà aproximadament de **35 camions**. Aquest es reparteixen de la següent manera:

- Vial del moll de ribera d'accés a la Dàrsena Pesquera 16 viatges
- Vial del dic de recer d'accés a la Zona Tècnica 19 viatges

El creixement del trànsit de camions durant les obres tindrà una incidència negativa sobre l'entorn que caldrà mitigar amb les mesures correctores que s'exposen en el següent punt.

El repartiment modal dels desplaçaments previstos es preveu que sigui el següent

	Actual		Pla Especial		Variació	
	Actual	%	Pla Especial	%	Variació	%
Turismes	2490 viat.	56,0%	5738 viat.	49,2%	3248 viat.	130,4%
Furgonetes	377 viat.	8,5%	991 viat.	8,5%	614 viat.	163,0%
Camions	33 viat.	0,7%	35 viat.	0,3%	2 viat.	6,1%
Transport col·lectiu	70 viat.	1,6%	233 viat.	2,0%	163 viat.	233,2%
A peu /bicicleta	1480 viat.	33,3%	4665 viat.	40,0%	3185 viat.	215,2%
Total	4450 viat.	100,0%	11663 viat.	100,0%	7213 viat.	162,1%

L'estudi de mobilitat defineix les següents recomanacions i mesures correctores:

Fase d'exploació

- Implantació d'aparcaments de bicicletes amb el nombre mínim que estableix el Decret 344/2006, de 19 de setembre.
- Ampliació de la temporada de servei de la línia d'autobús amb parada a la zona del Portinyol a partir del moment que es desenvolupi la zona del Portinyol.
- Les noves autoritzacions hauran de contemplar la superfície destinada a places d'aparcament, en funció de l'activitat que realitzin, places d'aparcament per a PMR, zones de càrrega i descàrrega i espais per bicis.

Durant les obres

- Coordinar, durant la construcció de les ampliacions i millores del Port, amb els Serveis Viaris de l'Ajuntament d'Arenys de Mar l'execució de les obres i minimitzar les afectacions a l'estiu.
- Establir un Pla d'itineraris de camions que no interfereixin amb el trànsit urbà
- Regular la franja horària de trànsit de camions en les de mínim volum de trànsit general.
- Senyalitzar el trànsit de vehicles pesats per evitar accidents.
- Aplicar les mesures correctores necessàries sobre l'impacte a la qualitat de l'ambient

Com a conclusió, el Pla preveu un desenvolupament de les activitats actuals i la creació de noves activitats terciàries que incrementaran substancialment els viatges. També es defineixen una sèrie de mesures per integrar el port i la ciutat a través d'una xarxa d'espais lliures continua fins la Riera d'Arenys i el nucli urbà. Malgrat aquest increment de la mobilitat es pot estimar que un alt percentatge dels viatges previstos es realitzaran a peu en base al següent:

- La millora i creació dels recorreguts a peu i la creació de carrils de bicicletes.
- La proximitat del nucli urbà amb el port.
- L'increment del tipus d'activitat relacionada amb el lleure i el turisme en relació a les activitats de treball.
- La millora de la relació del port i la ciutat i de la permeabilitat de les infraestructures fèrria i vial.
- La disponibilitat del transport col·lectiu i la seva connexió a la xarxa d'itineraris a peu del port amb la construcció d'una passarel·la per sobre la riera.
- La regulació de l'aparcament disponible i l'eliminació de l'aparcament lliure.

Finalment, es pot concloure que les actuacions urbanístiques del Pla Especial inclouen les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit del Port i la seva connexió terrestre segueix unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així compleix amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Per tot el què s'ha exposat, es conclou que la proposta de vialitat continguda en el Pla minimitza la mobilitat rodada interna, i no altera significativament el trànsit actual del port i del municipi. El risc d'impacte s'ha valorat com a **compatible**

5.17. Risc d'afecció a les activitats econòmiques

L'activitat econòmica del port centrada en la pesca i la indústria nàutica de drassanes i de manteniment i de reparació d'embarcacions del port representa un elevat percentatge de la creació d'ocupació i de riquesa del municipi.

L'activitat de la nàutica esportiva també una incidència sobre l'economia local elevada i segons *l'estudi de l'impacte socioeconòmic dels ports esportius de Catalunya* elaborat per l'Associació catalana de ports esportius de Catalunya es pot estimar de la següent manera:

1 lloc de treball directe en un Port Esportiu de Catalunya genera la següent ocupació indirecte:

Activitats esportives, i altres:	0,7 llocs de treball
Indirectes en comerç i restauració	4,7 llocs de treball
Indústria nàutica, tallers i serveis	3,6 llocs de treball
Total:	9 llocs de treball

Per 100 amarradors es genera el següent volum de negoci:

Volum de negoci indirecte	1.700.000 euros
Impacte econòmic total	2.100.000 euros

El Pla preveu incrementar, gràcies a la reordenació del mirall d'aigua, amb 45 amarradors la flota esportiva actual sense comptar l'increment d'amarradors en sec en les marines seques. D'altra banda preveu una millora i ampliació de les infraestructures pesqueres i de la zona tècnica que ha d'assegurar el desenvolupament actual i futur d'aquestes activitats en les millors condicions. Durant la fase d'obres caldrà establir mecanismes que no interfereixin en la menor mesura el desenvolupament de les activitats del port.

Com a conclusió es pot estimar que l'impacte del desenvolupament del Pla sobre les activitats econòmiques serà **compatible** de signe **positiu** i amb una intensitat **notable**.

5.18. Risc d'impacte al patrimoni històric i cultural

A l'entorn del port s'identifiquen els següents elements inventariats en el Patrimoni Arquitectònic de Catalunya

- Arbrat i voreres de la Riera d'arenys: S.XIX
- Túnel ferrocarril: SXIX
- Mont- Calvari: S.XX
- Port esportiu i de refugi: SXX (inici)



L'inventari de jaciments arqueològics de Catalunya, no situa cap jaciment en l'àrea del Pla. En el municipi inclou els següents jaciments: Cal Nei, Can Deri, Can Lloberas, Can Mils, Carrer de Munt, Horta Fassina, Horta Nova, Mas Aiguaviva, Pla de Can Sala, Sant Pere Avanto, Torre dels Encantats, El Turó, Vall de Maria.

Com es pot observar el port esportiu i de refugi està inventariat en el Patrimoni Arquitectònic de Catalunya. Les actuacions previstes en el Pla no han de canviar en substància la morfologia del port i van encaminades a millorar la seva funcionalitat. En relació al mont calvari es Pla pren les mesures adequades per respectar el seu caràcter de fita aïllada.

El risc d'impacte sobre el patrimoni històric o cultural del port és considera **Compatible**.

5.19. Risc d'afecció als recursos hídrics

Els projectes de desenvolupament urbanístic han de preveure quina serà la font principal de l'aigua de subministrament, així com els mecanismes necessaris per garantir la gestió de les aigües residuals. A tal efecte el Pla Especial inclou un *Informe d'avaluació dels consums d'aigua* amb els següents resultats:

Segons dades de Ports de la Generalitat s'ha pogut obtenir els consums de l'any 2008 del port. Agrupant els consums actuals per sector d'activitat i sense comptar els consums extraordinaris poden projectar els consums actuals d'acord amb el sostre edificat, el nombre d'amarradors i altres paràmetres actuals a la situació prevista pel desenvolupament del Pla de Especial. Així s'obtenen les següents dades:

Consums d'aigua	pesca	Nàutica esportiva		Terciari i equip.	Industrial	reg
		Amarradors	Serveis			
Consum anual 2008	7060,4 m3	4833,8 m3	2788,4 m3	3565,1 m3	3252,0 m3	1700,7 m3
Unitats de mesura	5901,0 m2 sostre	573 amarradors	2965,0 m2 sostre	6022,0 m2 sostre	9473,0 m2 sostre	45337,0 m2 es. lliure
Quocient	1,20 m3/m2 sostre	8,44 m3/amarrador	0,94 m3/m2 sostre	0,59 m3/m2 sostre	0,34 m3/m2 sostre	0,04 m3/m2 es. lliure
Mesures Pla	8744,0 m2 sostre	618 amarradors	5424,0 m2 sostre	28962,0 m2 sostre	10067,0 m2 sostre	58085,0 m2 es. lliure
Consum previst	10462,0 m3	5213,4 m3	5100,9 m3	17145,9 m3	3455,9 m3	2178,9 m3
Variació	3401,6 m3	379,6 m3	2312,5 m3	13580,8 m3	203,9 m3	478,2 m3
Percentual	48%	8%	83%	381%	6%	28%

El consum total assignat a un ús concret en l'estat actual del port és de 23.200m3 i quan s'hagi acomplert tot el desenvolupament previst el consum estimat passarà a ser de 43.557m3, que representa un increment de 20.356m3 d'aigua.

Del consum general del port es pot separar aquell consum que no és de boca destinat al rentat de caixes, al reg, rentat d'embarcacions i altres. Aquest es comptabilitza en l'estat actual amb el 40% del consum o sigui aproximadament d'uns 9.280m3 a l'any. Aplicant el 40% sobre el consum futur total (sense comptar l'increment del consum dels usos terciaris i d'equipaments) es pot preveure un consum per usos no de boca de 10.564m3 en el port futur.

Per determinar el volum d'aigües residuals que caldrà impulsar cap a l'EDAR s'estima que la part de consum d'aigua destinada a processos s'avocarà a mar (previ procés de filtració i decantació en aquelles aigües susceptibles de portar contaminants). Per tant descomptant els 10.564m3 del consum total trobem que el volum d'ARU és de 32.993m3 a l'any. El port disposa d'una estació de bombament que caldrà comprovar si té capacitat pel nou volum.

En qualsevol cas, per tal de garantir la sostenibilitat del Pla, caldrà realitzar una consulta a l'entitat o entitats gestores del subministrament d'aigües potables i de la gestió de les aigües residuals, per tal de comprovar que els consums previstos i la depuració de les aigües són assumibles per les instal·lacions existents. L'*Informe d'avaluació dels consums d'aigua* incorpora les següents mesures per l'estalvi d'aigua:

- Aplicació dels criteris establertes en l'article 3 del nou Decret 21/2006 de 14 de febrer, pel qual es regula l'adopció de criteris ambientals i d'ecoeficiència en els edificis.
- Desenvolupar diferents sistemes per atendre l'aigua de processos del port mitjançant l'aprofitament de les aigües de pluja o la instal·lació d'una mini dessaladora d'aigua de procés. Com a objectiu es podria plantejar l'autoabastament per les aigües de procés de la zona tècnica, la dàrsena pesquera, la nàutica esportiva i el reg.

Continuar amb les polítiques de qualitat i medi ambient definides per Ports de la generalitat en relació a l'estalvi de l'aigua

Com a conclusió el consum d'aigua anual segons el desenvolupament previst en el Pla Especial és de 43.557m³/any. Aquest consum es pot reduir amb una bona gestió de l'aigua fins a 32.993m³/any. En cas d'assolir-se l'autoabastament per les aigües de procés el consum d'aigua final del port seria de **32.993m³/any** coincident amb el consum d'aigües residuals urbanes. Aquest consum representa un increment del 43% del consum actual, força significatiu. El risc d'impacte, per tant, s'ha valorat com a **moderat** respecte de la situació actual.

5.20. Risc d'afecció als recursos energètics

El consum elèctric del port d'Arenys de Mar assignable a les zones és de 758.997Kw/anys. Si s'estableixen quocients de consum per a cada activitat i es projecten en el desenvolupament futur segons els increments del sostre edificat es troba el següent consum elèctric:

Consums electricitat	pesca	Nàutica esportiva	Terciari i equip.	Industrial	Total
Anual 2008	337875 Kw	178524 Kw	118733 Kw	123865 Kw	758997 Kw
Unitats de mesura	5901,0 m2 sostre	2965,0 m2 sostre	6022,0 m2 sostre	9473,0 m2 sostre	
Quocient	57,26 Kw/m2 sostre	60,21 Kw/m2 scstre	19,72 Kw/m2 sostre	13,08 Kw/m2 sostre	
Mesures Pla	8744,0 m2 sostre	5424,0 m2 sostre	28962,0 m2 sostre	10067,0 m2 sostre	
Consum previst	500657 Kw	326582 Kw	571030 Kw	131632 Kw	1529901 Kw
Variació	162782 Kw	148058 Kw	452297 Kw	7767 Kw	770904 Kw
Percentual	48%	83%	381%	6%	102%

En relació el consum elèctric de l'enllumenat dels vials general trobem que la mitjana anual és:

Vial de llevant:	2.041 Kw/any
Vial de ribera:	3.028 Kw/any
Total enllumenat:	5.069Kw/any

S'estima que el consum elèctric derivat de l'enllumenat de vial no variarà substancialment atès que no s'incrementa la longitud de carrers i en termes generals només s'amplia lleugerament la superfície d'espai verds. En resum s'estima que l'increment total del consum elèctric serà de 770.904Kw/any que representa un increment del 102% i dona un total de consum estimat de 1.529.901 Kw anual.

S'estima que l'increment del consum d'energia serà relativament poc significatiu respecte de les dades que es consumeixen en el conjunt del municipi. El risc d'impacte, per tant, s'ha valorat com a **moderat** respecte de la situació actual.

6. MESURES CORRECTORES I RECOMANACIONS

A continuació, es presenten tot un seguit de mesures correctores i recomanacions o condicionaments específics ambientals que cal tenir en compte en les diferents fases de desenvolupament del Pla Especial proposat, per tal de prevenir, reduir o, en la mesura del possible, contrarestar qualsevol efecte negatiu significatiu sobre el medi ambient degut a la implementació del Pla. En l'article 12 de la Normativa del Pla Especial es determina la inclusió de les presents mesures correctores i recomanacions al text normatiu.

Per altra banda, els projectes d'edificació hauran de complir la normativa actualment vigent establerta en el Decret 21/2006 de 14 de febrer, en relació als criteris de protecció ambiental i estalvi energètic.

L'apartat s'organitza en dos seccions:

Mesures i criteris generals a tenir en compte en la fase de disseny del projecte d'urbanització que ha de desenvolupar el Pla Parcial, en el sentit de preservar els elements de valor ambiental i cultural amb l'objectiu de fer-los més sostenibles.



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

- Mesures correctores a aplicar durant la fase d'execució de les obres. Inclou un conjunt de mesures que cal adoptar per tal de prevenir, minimitzar o eliminar els possibles riscos d'impacte que es produeixin sobre els diversos vectors ambientals durant la fase d'execució de qualsevol obra d'edificació.

6.1. Mesures generals en la fase de disseny

6.1.1. Mesures per garantir el manteniment de la qualitat acústica

Les mesures que es recomanen per mantenir la qualitat acústica a l'àmbit del projecte tant pel que fa a l'interior dels habitatges com en les repercussions exteriors són les següents:

- Aïllar els edificis adequadament (finestres dobles, etc.), especialment aquells que queden més propers a la carretera N-II, on l'impacte sobre la qualitat acústica pot ser puntualment sever.
- Ús de paviments asfàltics fonoabsorbents.
- Conservar la limitació de velocitat a 30 km/h per tal de reduir les immissions sonores en aquesta via.
- Allunyar el màxim possible els focus emissors dels espai ocupats. En aquest sentit, les bombes, ventiladors, torres de refrigeració, aparells de condicionament d'aire, etc. no aniran instal·lades directament al forjat si no que disposaran dels esmorteïdors adequats al pes i la freqüència d'excitació. Per equips molt pesats caldrà instal·lar lloses de formigó que absorbeixin les vibracions.

6.1.2. Mesures per el balanç de materials i residus

Els Projectes marítims i dels aparcaments hauran d'incloure un Pla de Gestió de Terres i Materials que prevegi els volums de terres i materials a emprar, els llocs de préstec i els punts d'abocament, les característiques que han de complir els materials de préstec i la gestió dels materials de rebuig d'acord amb les seves característiques i perillositat.

6.1.3. Mesures per a la protecció de la hidrologia superficial i subterrània

Es recomana l'aplicació de les següents mesures de protecció a tenir en compte en la fase de redacció dels diferents projectes d'urbanització i edificació:

- En relació al rial del Bareu i de Canelies els projectes pròxims hauran d'incloure un estudi específic que assegurí que es manté la seva continuïtat i la seva capacitat de desguàs, tant durant la fase d'obra com en la fase d'explotació.
- Les obres de drenatge, petits endegaments o qualsevol altra intervenció sobre els drenatges naturals hauran de respectar al màxim les seves condicions inicials: amplada, materials, sinuositat, bandes de vegetació de ribera, comunicació entre la circulació superficial i la subterrània, etc.
- Es recomana dur a terme un estudi geotècnic o hidrogeològic, per tal de poder valorar amb més precisió el risc d'afecció a la hidrologia subterrània en relació a la construcció de l'aparcament soterrat de la Primera Platja.
- En cas que l'estudi geotècnic o hidrogeològic resolgui que la construcció d'aquest pot afectar els fluxos naturals de l'aquífer, es prendran les mesures pertinents per evitar-ho.

6.1.4. Mesures per a la protecció i potenciació de la vegetació i del paisatge

El disseny de les zones d'espais lliures d'ús públic situades en els extrems i amb contacte amb les zones de la platja de Cabaió i de la Musclera. Això és, la zona de la Primera platja i del Portinyol, caldrà que es redactin considerant les característiques ecològiques de les platges i la funció de transició entre el port i aquestes d'aquests espais lliures. Un criteri que caldrà tenir en compte serà una selecció d'espècies pròpies de platja, potencialment existents en les costes del Maresme.

En la resta d'espais lliures, que queden més a l'interior del sector, les propostes d'enjardinament s'hauran de realitzar tenint en compte criteris de xerojardineria i d'estalvi d'aigua, amb predomini d'espècies autòctones de la mediterrània occidental.

6.1.5. Mesures per a una gestió sostenible de l'aigua

Per tal de garantir la sostenibilitat de les propostes contingudes en el Pla Parcial, caldrà realitzar una consulta a les entitats gestores del subministrament d'aigües potables, per tal de comprovar que els consums previstos són assumibles, tant des del punt de vista de volum d'aigua com de pressió.



Es proposa plantejar l'objectiu de l'autoabastament per les aigües de procés, de neteja d'embarcacions, estris de pesca, caixes, i altres mitjançant l'aprofitament de les aigües de pluja i la instal·lació d'una mini dessaladora. Així mateix, el nou volum d'aigües residuals urbanes (ARU) que es generaran en els futurs serveis haurà de contemplar-se en la xarxa de sanejament del municipi.

Finalment, per tal de racionalitzar el consum d'aigua potable i minimitzar la generació d'aigües residuals, les noves construccions hauran d'aplicar els criteris establertes en l'article 3 del nou Decret 21/2006 de 14 de febrer, pel qual es regula l'adopció de criteris ambientals i d'ecoeficiència en els edificis.

6.1.6. Mesures per a una gestió sostenible de l'energia

Per tal de garantir la sostenibilitat de les propostes contingudes en el Pla Especial, caldrà realitzar una consulta a les entitats gestores del subministrament energètic. Caldrà potenciar l'ús d'energia renovables en totes les activitats del port i potenciar la instal·lació de zones de captació d'energia fotovoltaica especialment en les cobertes dels porxos i dels edificis.

Les noves construccions hauran de ser dissenyades tenint en compte els criteris de construcció sostenible definits en l'article 4 del nou Decret 21/2006 de 14 de febrer, pel qual es regula l'adopció de criteris ambientals i d'ecoeficiència en els edificis.

Pel que respecta a l'enllumenat públic, tenint en compte que l'excés d'aquest no millora la seguretat vial i ciutadana, ja que enlluerna i produeix zones d'ombra no desitjades, la Llei 6/2001, de 31 de maig, d'ordenació ambiental de l'enllumenament per a la protecció del medi nocturn, defineix tot un seguit de mesures per tal d'utilitzar el tipus d'enllumenat més adequat segons el seu ús: viari, zones de vianants, ornamental, etc.

Les recomanacions descrites a l'esmentada Llei són les següents:

- Utilitzar sistemes d'encesa com cèl·lules fotoelèctriques de gran qualitat o rellotges astronòmics per assegurar que l'enllumenat no resta encès en les hores que hi ha llum natural.
- Les làmpades de Vapor de Sodi consumeixen quasi la meitat que les de Vapor de Mercuri i lumínicament contaminen menys.
- Disposar de tancaments de les lluminàries plans i amb material de gran capacitat de transmissió i resistent als efectes de la intempèrie i el pas del temps.
- No utilitzar lluminàries tipus globus sense reflector en la part superior, ja que projecten una gran emissió de llum per sobre de l'horitzontal.
- Per a l'enllumenat ornamental, cal utilitzar lluminàries asimètriques d'alt rendiment. Il·luminen millor amb menys llum.
- Cal intentar evitar l'emissió de llum per sobre de l'horitzontal, sobretot en l'enllumenat de vials i carrers.

6.2. Recomanacions i mesures ambientals en la fase d'obres

En aquest capítol es presenten un seguit de mesures i recomanacions a aplicar durant la fase d'obres dels diferents projectes que desenvolupi el Pla Especial, amb l'objectiu d'evitar o de minimitzar els possibles impactes sobre els principals vectors ambientals analitzats.

6.2.1. Minimització del risc d'impactes sobre la qualitat atmosfèrica

- Evitar les accions generadores de pols en dies de forts vents.
- Per tal de minimitzar l'impacte sobre la qualitat atmosfèrica caldrà realitzar el transport de materials susceptibles de produir pols coberts amb lones.
- Regar periòdicament els camins i zones de trànsit de maquinària, per evitar l'augment desmesurat de pols.
- Controlar les emissions de partícules i gasos en instal·lacions auxiliars d'obra en cas de que s'utilitzin (plantes de formigó, etc.), segons el que estableix la Llei 6/1996, de 18 de juliol, de modificació de la Llei 22/1983, de Protecció del Medi Ambient atmosfèric.
- Pel que fa a la maquinària, caldrà assegurar-se que compleix els requeriments establerts en la legislació vigent respecte a l'emissió de gasos. En aquest sentit, es controlarà que la maquinària posseeixi el certificat ITV actualitzat.

6.2.2. Mesures per a la minimització d'impactes sobre la qualitat acústica

Els nivells d'immissió sonora establerts per la Llei 16/2002 per a les zones de sensibilitat moderada (B) s'haurien d'adoptar com a referència de qualitat sonora tant durant la fase d'execució de les obres, com durant la fase d'explotació.



Zona de sensibilitat	Valors límit d'immissió LAr en dB (A)		Valors límit d'atenció LAr en dB (A)	
	Dia	Nit	Dia	Nit
A, alta	60	50	65	60
B, moderada	65	55	68	63
C, baixa	70	60	75	70

Per tal de minimitzar l'impacte acústic produït durant la fase d'obres es recomanen les següents mesures preventives:

- Per minimitzar l'impacte acústic produït durant la fase d'obres es recomana, previ a les obres, realitzar un estudi de detall que permeti establir els accessos que utilitzarà la maquinària i camions de l'obra, així com altres condicionants de l'impacte acústic (tipus d'asfalt, velocitat dels vehicles, apantallaments, etc.).
- La velocitat dels vehicles pesats haurà de quedar limitada a 30 km/h, per tal d'evitarafeccions acústiques als habitatges veïns.
- Durant totes les fases constructives de l'obra, es realitzarà un seguiment de la maquinària utilitzada, de manera que es controli que aquesta posseeix el certificat CE en referència a la Directiva 2000/14, sobre soroll produït per maquinària utilitzada a l'aire lliure.

6.2.3. Mesures per la gestió d'abocadors i préstecs

- Abans de l'inici de l'obra es presentarà un pla d'abocadors i préstecs, on s'indicaran els possibles emplaçaments, els volums de terres a moure i el balanç de moviment de terres de l'obra que justifiqui el pla.
- Com a norma caldrà intentar maximitzar la quantitat de material sobrant (terres, graves i qualsevol altre material similar) a utilitzar en la mateixa obra. En cas que això no sigui possible, els materials hauran de procedir de préstecs legalitzats per la Direcció General de Mines de la Generalitat de Catalunya.
- La gestió de residus d'obra es realitzarà seguint l'ordenança municipal d'Arenys de Mar relativa a aquest factor.
- El material sobrant no utilitzable dins l'obra caldrà dur-lo a un abocador. Es proposen dues formes per al tractament dels excedents de terra procedents de l'obra: (1) l'ús d'aquests excedents per reblir indrets degradats, com ara pedreres abandonades i (2) la contractació de gestors de runes i terres per a què se'n facin càrrec. En el cas que s'opti per la primera opció, caldrà consultar al Servei d'Activitats Extractives de la Direcció General de Patrimoni Natural i del Medi Físic (Departament de Medi Ambient i Habitatge) quines són les pedreres abandonades properes a la zona que poden admetre els materials sobrers.
- En qualsevol cas, es requeriran terrenys per realitzar abocaments temporals, mentre aquests no es condueixen als seus destins definitius. Als terrenys on s'hauran de realitzar els aplecs de materials, hauran de quedar allunyats de la riera d'Arenys i de les zones potencialment inundables.

6.2.4. Mesures de minimització del risc d'impactes sobre la qualitat de les aigües del mar

- Durant la fase d'obres caldrà exercir un control exhaustiu del manteniment de la maquinària, prohibint l'abocament d'olis, hidrocarburs, aigües de neteja, etc. sobre qualsevol punt.
- No s'abocarà cap tipus de material a les dàrsenes. S'evitarà qualsevol tipus de contacte entre el mar i els materials d'obra. En cas de caiguda de material sobre les plataformes, s'haurà d'extreure el material, per tal d'evitar problemes d'arrossegament en èpoques de pluges.
- En les obres terrestres pròximes als molls es delimitarà el límit d'aigua amb una tanca que eviti qualsevol vessament accidental
- Caldrà dur a terme un seguiment estricte de les condicions de l'aigua del port mentre durin les obres.
- S'evitarà l'ús d'additius tòxics en els formigons, sobretot en aquells que s'hagin d'utilitzar en obres marítimes.
- Es preveurà, en cas de que els estudis de dispersió ho considerin necessari, la instal·lació de pantalles anti-terbolesa per tal d'evitar la dispersió dels fons resuspendos durant els treballs marítimes.
- Preveure cubetes de retenció d'aigües de neteja d'embarcacions
- Ampliar els punt verd existent a cada un dels sectors; un per la pesca, un per l'àrea tècnica i un pel sector esportiu
- Mantenir els sistemes actuals de gestió de residus

Durant la fase d'explotació Es mantindran i s'ampliaran si l'increment de l'activitat ho fa necessari, les polítiques de recollida d'aigües de sentines i olis actuals i les polítiques definides en el Pla d'emergències del port.

7. RESUM I CONCLUSIONS

El present informe de sostenibilitat ambiental es redacta amb l'objectiu d'analitzar i valorar els principals riscos ambientals derivats de la implantació del Pla especial del port d'Arenys de Mar.

La redacció d'aquest Pla Especial, per iniciativa de Ports de la Generalitat amb col·laboració de l'ajuntament d'Arenys de Mar, desenvolupa el sistema general portuari del Port de d'Arenys de Mar, d'acord a les previsions del Pla de Ports de Catalunya. Determina les mesures i les previsions necessàries per garantir el funcionament eficaç de les diferents zones de servei portuari (pesquera, esportiva, tècnica i lúdica), el desenvolupament futur, la seva connexió amb la xarxa de transports terrestres i la cobertura adequada de la demanda de serveis portuaris i mediambientals, d'acord amb el que disposa l'article 37.6 de la Llei 5/1998 de Ports de Catalunya.

El present informe es redacta d'acord amb la recent aprovada Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient (BOE núm. 102, de 29/04/06) i amb la Directiva 2001/42/CE, de 27 de juny, relativa a l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient.

Els principis de sostenibilitat tinguts en compte en el Pla Especial objecte d'estudi són els establerts per la Llei 2/2002 d'Urbanisme, i recollits també al Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'Urbanisme.

Aquests principis generals s'enumeren a continuació:

- a) Procurar una utilització racional del territori.
- b) Conjuminar les necessitats de creixement amb la preservació dels recursos naturals i els valors paisatgístics, arqueològics, històrics i culturals.
- c) Evitar la dispersió de la ocupació en el territori, afavorint la cohesió social, i consolidant un model de territori globalment eficient.
- d) Assolir, en benefici de la seguretat i de les persones, uns nivells adequats de qualitat de vida, de sostenibilitat ambiental i de preservació davant els riscos naturals i tecnològics.
- e) Preservar els valors paisatgístics d'interès especial, el sòl d'alt valor agrícola, el patrimoni cultural i la identitat dels municipis.
- f) Distribuir els àmbits destinats a espais lliures i equipaments de manera que es garanteixi la seva funcionalitat en benefici de la col·lectivitat.

El Pla Especial objecte d'estudi assumeix els principis de sostenibilitat descrits, i els concreta en les següents propostes:

Respecte els residus

- a) Ampliar els punt verd existent a cada un dels sectors; un per la pesca, un per l'àrea tècnica i un pel sector esportiu.
- b) Preveure cubetes de retenció d'aigües de neteja d'embarcacions.
- c) Mantenir els sistemes actuals de gestió de residus

Respecte la mobilitat

- a) Ampliar la xarxa de recorreguts de vianants. Dotar de continuïtat al camí de ronda. Mesures de permeabilitat de la línia del ferrocarril.
- b) Millores de la seguretat dels vianants. Ampliació de la vorera en el pas inferior de la riera d'Arenys. Millores en el pas del mont Calvari i del moll de riba.
- c) Creació d'aparcaments dissuasoris en els accessos del port.
- d) Creació d'un carril bici
- e) Reducció de l'amplada del vial principal de 7 a 6m per reduir la velocitat.
- f) Previsió d'una parada d'autobús permanent.
- g) Previsió d'enllaçar l'estació de ferrocarril amb el port amb un passeig.

Respecte el paisatge

- a) Mesures correctores en l'impacte dels volums de les edificacions. Definició d'una franja transparent de 3m en edificis d'altura reguladora de 12m. Definició d'un factor de transparència en planta baixa per edificis que separen els recorreguts de vianants de la visió del mar.



- b) Mesures de revegetació i de plantació d'arbrat. Plantació d'arbrat en contacte amb els eixos de vianants principals.
- c) Ordenació dels volums majors en funció de les visuals des de el municipi.
- d) Potenciació dels porxos com elements edificats
- e) Enderroc d'edificacions existents a favor dels espais lliures.

Respecte el model de creixement portuari

- a) Ampliar l'oferta d'amarradors amb la reorganització de la làmina d'aigua existent sense ampliació de la infraestructura portuària.
- b) Ampliació de l'oferta de places d'hivernatge i per tant augment de l'oferta total sense la construcció de noves infraestructures portuàries.

En el present informe ambiental s'identifiquen i delimiten les àrees de major interès ambiental existents. D'altra banda, també es descriuen i valoren els principals riscos i àrees de risc actuals per la seguretat i el benestar de les persones.

En general, l'execució de les propostes d'usos, zonificació i estratègies de desenvolupament continguts en el Pla Especial comportarà riscos d'impactes compatibles o moderats en relació als principals vectors ambientals i de qualitat de vida que caracteritzen aquest entorn. Els criteris de sostenibilitat tinguts en compte en la redacció del Pla minimitzen substancialment aquests riscos d'impacte.

Entre els principals paràmetres que s'han tingut en compte són els relacionats amb la qualitat de les aigües del mar, amb la qualitat paisatgística, i amb el medi socioeconòmic.

Es comenten, breument, els principals efectes que es preveu que tindrà el desenvolupament del Pla especial sobre el medi ambient:

- Els valors d'emissió de contaminants a l'atmosfera obtinguts en la situació futura, amb el desenvolupament del Pla, suposen un increment al voltant del 12% respecte els valors actuals. Aquest increment d'emissions s'ha d'atribuir, en part, a l'increment de desplaçaments de vehicles generats pel Pla i l'increment del trànsit d'embarcacions en menor mesura. En resum, el desenvolupament de les propostes contingudes en el Pla Especial implicarà un increment moderat de les emissions de contaminants a l'atmosfera respecte de la situació actual. Aquest fet es deurà, principalment, a un lleu increment del nombre de desplaçaments en vehicle per l'interior del port i l'increment de l'activitat nàutica. El risc d'impacte s'ha valorat globalment com a moderat. Amb tot s'estima que les mesures preses en el Pla Especial en la potenciació dels itineraris per a vianants, la millora dels accessos a la ciutat, la proximitat de l'estació del ferrocarril, la futura reconversió de la N-II en una via cívica i el canvi progressiu de la població en l'ús de mitjans de transport alternatius al vehicle privat poden millorar la qualitat de l'aire en l'entorn
- El desenvolupament del Pla Especial no implicarà un increment localitzat dels nivells de soroll respecte la situació actual en relació a les activitats que s'hi desenvolupen. En relació al trànsit, aquest representarà un lleuger increment dels nivells sonors a l'interior del port. Tanmateix cal esmentar els alts nivells de contaminació acústica que provoca el trànsit de la N-II i la línia del ferrocarril. Durant la fase d'execució s'assoliran els nivells sonors propis de les obres de construcció en ambients urbans.
- El Pla preveu diferents actuacions que poden generar la resuspensió de fins i la torbidesa de l'aigua de mar en la fase d'obres, aquestes són les derivades de l'ampliació de les plataformes portuàries de la zona tècnica i la reordenació del mirall d'aigua de la nàutica esportiva mitjançant la instal·lació de noves palanques. En general totes les obres que es realitzin en la proximitat dels molls corren el risc de produir vessaments directes i be indirectes sobre les plataformes i el posterior rentat per aigua de pluja. Durant la fase d'execució caldrà regular totes les possibles activitats susceptibles de contaminar l'aigua. En resum, el risc d'impacte sobre la qualitat de les aigües marítimes es valora globalment com a moderat, i caldrà aplicar les mesures preventives descrites per evitar l'afecció a les aigües del mar
- Tot i proposar diferents actuacions de construcció de dics per reduir l'efecte d'aterrament dels sediments de la riera d'Arenys i del rial del Bareu, el Pla no les programa degut a que es situen fora de l'àmbit de la Zona de Serveis. Aquestes possibles actuacions caldrà desenvolupar-les en el marc d'una autorització administrativa d'acord amb la Llei 28/1988, de 28 de juliol de Costes. Les propostes programades del Pla es situen dintre del perímetre interior del port i no alteren la geometria exterior d'aquest, per tant el risc sobre la dinàmica litoral es considera nul.
- Els moviments de terra més grans previstos són el terraplenat de les noves superfícies de terra i les excavacions dels aparcaments soterrats. Degut a que el pla es desenvoluparà en la majoria de les zones urbanitzades dels diferents

cessionaris es farà difícil coordinar les actuacions i equilibrar el balanç de terres. En relació als residus de l'obra i dels diferents enderroc caldrà una gestió adequada dels mateixos d'acord amb la llei 6/1993, de 15 de juliol, reguladora de residus i el Decret 201/1994, de 26 de juliol, regulador dels enderroc i altres residus de la construcció.

L'efecte barrera de la N-II i el ferrocarril comporta un alt risc d'inundació de les zones residencials situades aigües amunt. La situació del port aigües avall i la seva situació marítima fa que aquest risc es consideri moderat. Les obres que es preveuen en l'entorn de la desembocadura del rial del Bareu i de Canelles conserven les condicions actuals de desguàs i es preveu que el desenvolupament del Pla pugui causar afeccions significatives a la hidrologia superficial durant la fase d'exploració. Tot i així caldrà recaptar informe de l'Agència Catalana de l'Aigua en aquest sentit i incorporar les seves prescripcions si s'escau d'acord l'article 8.5 del Decret 3/2003.

En relació a la proximitat de l'aquífer de l'Alt Maresme que queda delimitat per sobre de la carretera N-II per l'annex 1 del Decret 328/1988, d'11 d'octubre, s'estima que la construcció de l'aparcament soterrat de la Primera Platja, tot i no estar en l'àmbit estricte de l'aquífer pot afectar la continuïtat dels fluxes de les aigües subterrànies i comportar un risc moderat d'afecció. Es recomana realitzar un estudi hidrogeològic previ a la construcció d'aquest per tal de confirmar la proximitat i característiques de les aigües subterrànies.

Les comunitats bentòniques identificades més pròximes són les praderies de *Cymodocea nodosa* a una distància d'uns 800 m de la costa. També s'ha indicat la presència puntual i aïllada de praderies de *Posidònia oceànica* en alguns indrets de la costa d'Arenys. Aquestes comunitats no s'han vist afectades per l'activitat actual del port ni pels dragatges de manteniment que s'han anat realitzant periòdicament. El pla preveu l'ampliació de la superfície de terra i la construcció de diferents palanques. A més cal considerar els efectes dels dragats periòdics de la boca que caldrà continuar desenvolupant, com s'ha explicat aquestes actuacions incrementen la terbolesa de l'aigua i poden afectar als organismes bentònics. Tanmateix cal considerar que els efectes dels sediments dissolts generalment són de curta durada, és a dir, es mantenen, a tot estirar, un període de fins a una setmana després d'haver realitzat l'operació marina i en una àrea màxima d'un quilòmetre al voltant de l'activitat. D'altra banda cal esmentar que l'efecte de la resuspensió de sediments pot tenir efectes mínims si el medi inicial ja té de forma natural càrregues altes de material dissolt. Aquest és el cas de l'entorn de ponent del port d'Arenys amb una important aportació de sediments de la riera d'Arenys i del rial de Bareu. D'aquesta manera el risc d'afecció a la biocenosi marina i a l'espai natural protegits Costes del Maresme, situat a 3Km al sud oest del port és considera moderat. Es recomana realitzar un estudi de dispersió previ a l'execució de les obres marítimes.

El desenvolupament del Pla implicarà canvis en la configuració actual del paisatge. Aquests canvis seran perceptibles des de diferents punts de la costa sense representar l'aparició de nous volums en un espai buit. (Avui ja són visibles molts dels edificis actuals) El Pla pren unes mesures adequades en relació a mitigar els efectes dels nous volums sobre el paisatge. Per tot el què s'ha exposat, el risc d'impacte s'ha valorat com a moderat.

La proposta de vialitat continguda en el Pla minimitza la mobilitat rodada interna, i no altera significativament el trànsit actual del port i del municipi. Es potencia en gran mesura la connectivitat amb la ciutat mitjançant la formació d'un passeig que connecta les platges de llevant amb les de ponent i es millora substancialment la connexió transversal del port amb la ciutat per a vianants

El desenvolupament d'aquest sector compleix bona part dels principis de sostenibilitat ambiental que ha de regir el planejament urbanístic, i es compatible amb el model d'ordenació territorial que determina el planejament municipal i sectorial.

El Pla desenvolupa el sector pesquer i el de reparacions i manteniment d'embarcacions a més de la nàutica esportiva amb un fort impacte indirecte sobre l'economia local Cal destacar l'impacte positiu del Pla sobre les activitats econòmiques del port i del municipi.

El port i el mont Calvari estan inclosos en l'inventari del Patrimoni Arquitectònic de Catalunya. El Pla conté els criteris necessaris per preservar els valors patrimonials d'aquests elements que són; l'activitat portuària pel port i el valor representatiu i de fita pel mont Calvari.

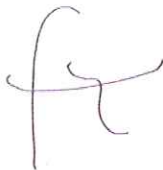
Les afeccions que es poden causar sobre les infraestructures i serveis existents és la derivada de les accions que es desenvoluparan durant la fase d'obres (per exemple tallar la circulació del trànsit temporalment, per necessitats d'obra). Aquest impacte es considera temporal, de baixa intensitat, i totalment reversible.



- S'estima que l'increment del consum energètic i d'aigua és important en relació a la situació actual del port però no significatiu en relació al municipi. El risc d'impacte s'ha valorat com a moderat respecte de la situació actual.
- En el document número 5, Estudi de la viabilitat econòmica i financera, del Pla s'estima que les actuacions urbanístiques del Pla Especial són viables econòmicament des del punt de vista de la inversió de Ports de la Generalitat i per l'erari públic. Inclou en les despeses d'explotació les despeses derivades de les mesures correctores i recomanacions establertes en la Normativa i en el present document que no siguin imputables als projectes d'obra

Finalment, es conclou que els efectes sobre el medi ambient de les actuacions contingudes en el Pla es valoren globalment com a compatibles. Tanmateix, per tal de minimitzar alguns dels impactes detectats o previstos a causa de la implementació del Pla especial, es considera imprescindible l'aplicació de les mesures correctores i recomanacions descrites, tant en la fase de redacció dels projectes, com en la fase d'execució de les obres. Aquestes queden incloses en el Pla d'acord amb l'article 12. Mesures ambientals de les Normes urbanístiques del mateix.

Arenys de Mar juliol de 2009



Ramiro Aurin Lopera

Enginyer de camins canals i ports
Taller d'Enginyeria Ambiental, SL



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona