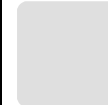
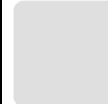


Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Arenys de Mar Horitzó 2025



Document IV Síntesi del Pla

Direcció:



Diputació
Barcelona



Ajuntament
d'Arenys de Mar

Redacció:

SinQb
Mobilitat

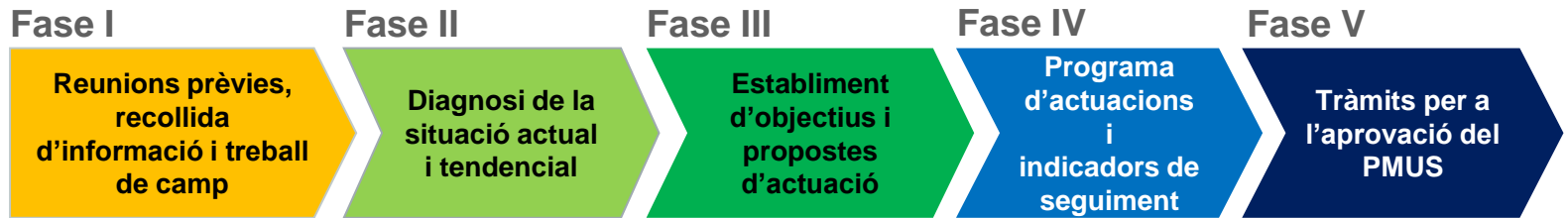
ÍNDEX

0. Objectiu.....	2
1. Etapes del Pla.....	3
2. El municipi: dades bàsiques.....	4
3. Anàlisi de la situació actual.....	8
3.1 Caracterització de la Mobilitat.....	9
3.2 El mode a Peu	12
3.3. El mode Bicicleta	18
3.4. El Transport Públic	21
3.5. El Vehicle Privat motoritzat	26
3.6. L'aparcament	39
3.7. Distribució de mercaderies.....	45
4. Propostes estratègiques d'actuació.....	47

“**El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)** representa una oportunitat per **reflexionar sobre el model urbà**, com un **instrument de planificació** de les polítiques ja empreses per l’Ajuntament, amb l’objectiu de **definir estratègies de futur** que estiguin en consonància amb el foment dels modes de desplaçaments més **sostenibles (a peu, bicicleta i transport públic)**, la cohesió social i la defensa del medi ambient, garantint una millor qualitat de vida per a tots els que resideixen, treballen i visiten el **municipi.**”

1. ETAPES DEL PLA

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) d'Arenys de Mar s'ha desenvolupat a partir de 5 fases:



- | | | | | |
|--|---|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Reunions prèvies• Recollida d'informació• Preparació cartografia i variables mobilitat en la base del SIG• Treballs de camp | <ul style="list-style-type: none">• Oferta existent del sistema de mobilitat• Demanda dels sistema de mobilitat• Externalitats del sistema de transport• Diagnosi: Punts forts i febles del sistema de mobilitat: Diagnosi• Anàlisi de l'evolució futura de la mobilitat• Càlcul indicadors actuals i previstos tendencial | <ul style="list-style-type: none">• Establiment objectius a assolir en el marc del Pla• Propostes d'actuació per assolir els objectius | <ul style="list-style-type: none">• Càlcul d'indicadors de seguiment• Programa d'actuacions:<ul style="list-style-type: none">✓ Fases d'execució i prioritització✓ Costos | <ul style="list-style-type: none">• Aprovació inicial del PMUS• Informació pública• Resolució i al·legacions• Aprovació definitiva del PMUS |
|--|---|---|---|--|

2. EL MUNICIPI: DADES BÀSIQUES

2.1 EL MUNICIPI: Dades territorials

- Situació privilegiada entre Barcelona i Girona, i molt proper a la capital de la comarca: Mataró.
- S'estructura entre rials i al voltant de la Riera que és l'eix estructurant del municipi, té una longitud d'uns 1,3 km i un pendent màxim del 4% fàcilment assumible, entre aquesta i els rials que delimiten els desenvolupaments urbanístics és disposa petits turonets on es situen les urbanitzacions i les zones urbanes: Pla dels Frares, Sant Elm i Hort del Bisbe.

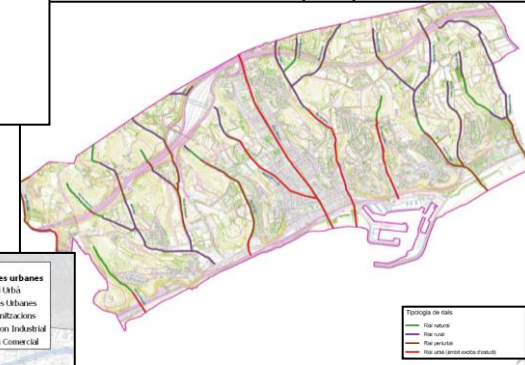
Per connectar amb aquestes zones que es situen a est i oest del municipi, es disposa d'una orografia accidentada amb alguns pendents superiors al 10%, que poden suposar de difícil accés per alguns usuaris i la població més gran.

- La C-32 al nord i la N-II i la via Ferroviària al sud suposen barreres amb els municipis de l'entorn i amb les platges i el Port.

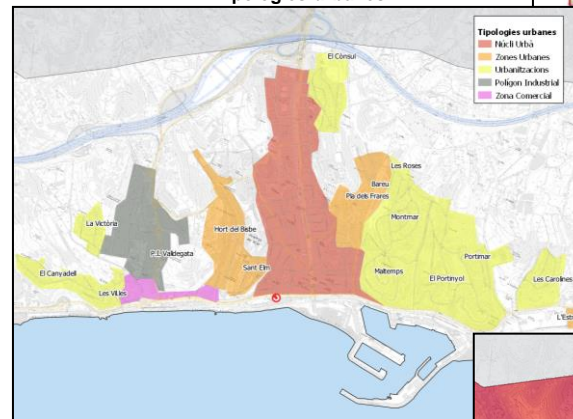
Situació del municipi



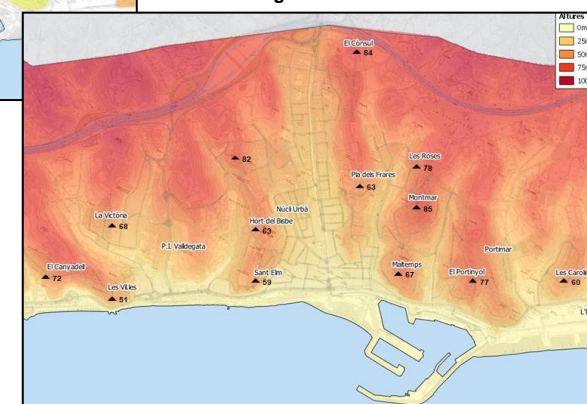
Riera i rials principals



Tipologies urbanes



Orografia i altituds



2.2 EL MUNICIPI: Dades socioeconòmiques

El municipi avui (2019)

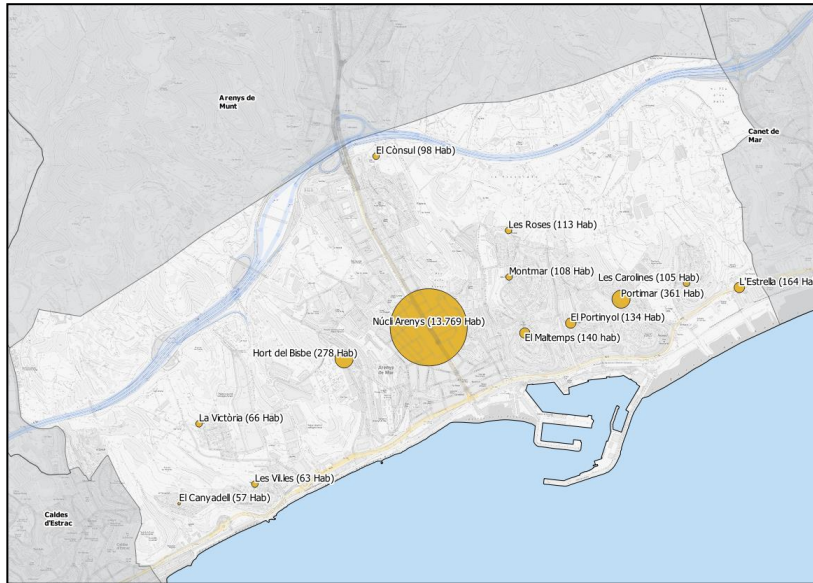
- **Població:**
 - 15.533 Residents (Padró 2018). Creixement del 0,4% els últims 4 anys.
 - Densitat de població de 2.301 hab/km2 (Maresme: 1.123 hab/km2 Mataró: 5.636 hab/km2)
 - Més del 85% de la població resideix al nucli urbà, l'11% de la població viu en urbanitzacions i la resta en zones urbanes i disseminats.
- **Motorització:**
 - Parc de vehicles: 14.691 (68% turismes).
 - Taxa motorització: 450 turismes / 1.000 hab. (Maresme: 450).
- **Estructura econòmica:**
 - 427 empreses: 85% pertanyen al sector de serveis.
 - Índex d'autocontenció: 40,6%; autosuficiència 59,4% ambdós valors superiors als municipis de l'entorn.

El municipi demà (2025)

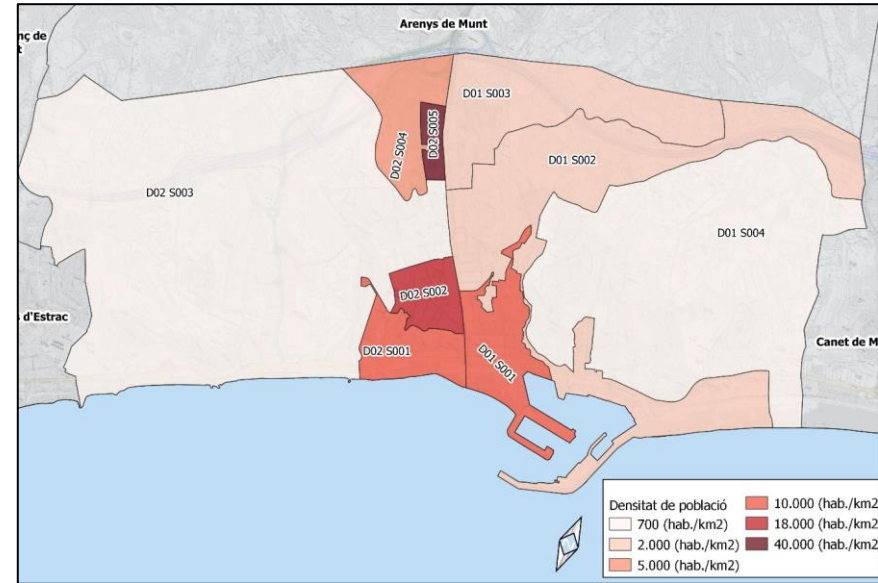
- **Població:**
 - +5,9% població, respecte 2018, en un escenari de creixement mitjà
 - Increment de la població en les zones més aïllades
 - Índex d'envelliment 129, superior a la mitjana del Maresme i de Catalunya (Maresme: 113 Catalunya: 119). que en termes de mobilitat, produirà un increment de les necessitats d'accessibilitat, serveis socials, etc
- **Motorització:**
 - +5,4% del parc de vehicles, respecte 2018

2.2 EL MUNICIPI: Dades socioeconòmiques

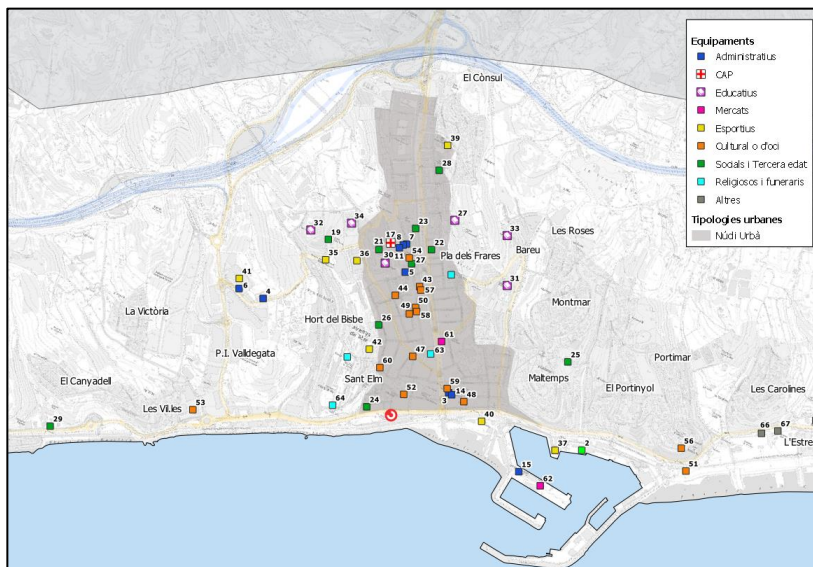
Distribució de la població



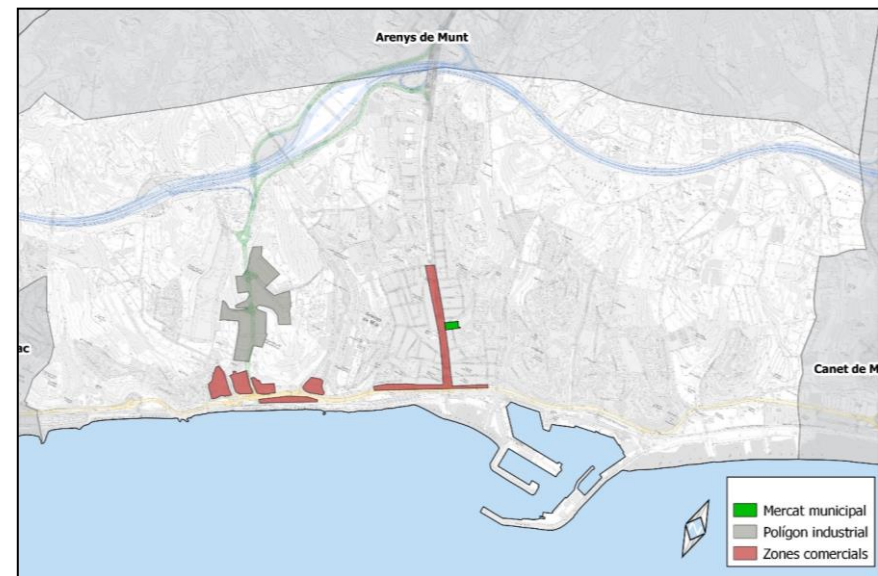
Densitat de població per seccions censals



Equipaments, centres generadors de desplaçaments



zones comercials i industrials

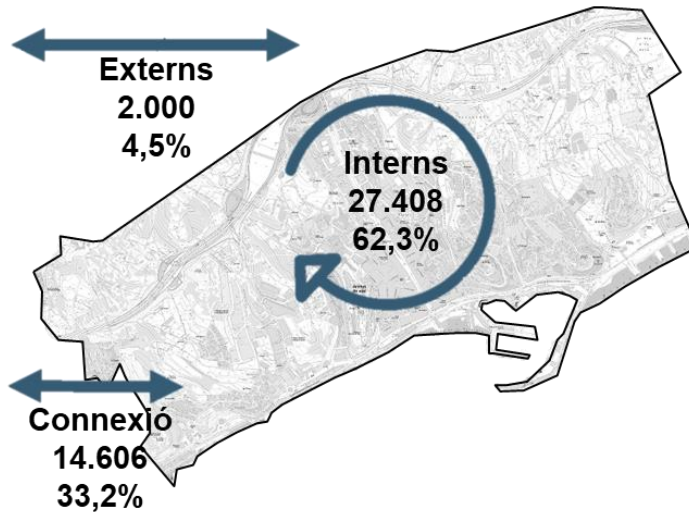


3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

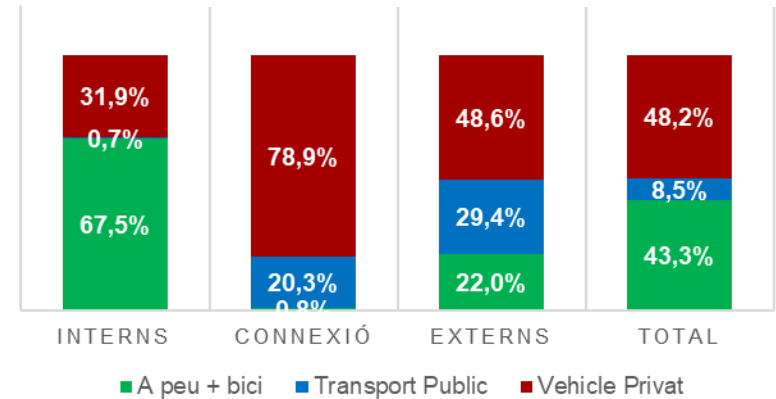
3.1.1 La mobilitat dels residents

La població resident a Arenys de Mar realitza un total de **44.014 desplaçaments diaris**, representant una mitjana de **3,4 desplaçaments per persona i dia**.

Distribució dels desplaçaments dels residents a Arenys de Mar segons tipus de desplaçament



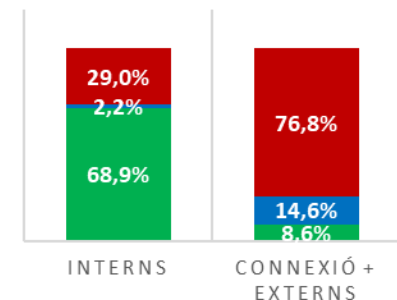
Distribució modal dels residents a Arenys de Mar



	NM	TP	VP	Total
Intern	18.496	182	8.730	27.408
Connexio	119	2.966	11.520	14.606
Extern	439	588	973	2.000
Total	19.055	3.737	21.223	44.014

- Predomini de la **mobilitat no motoritzada** en els desplaçaments interns però per sota de la mitjana dels municipis del Maresme.
- Amb **vehicle privat** es realitzen uns **8.730 desplaçaments interns al dia** que suposen un **32%**.
- Predomini de la **mobilitat motoritzada** en els desplaçaments de connexió, únicament un **20%** es realitza amb transport públic.

Distribució modal dels residents en municipis Maresme



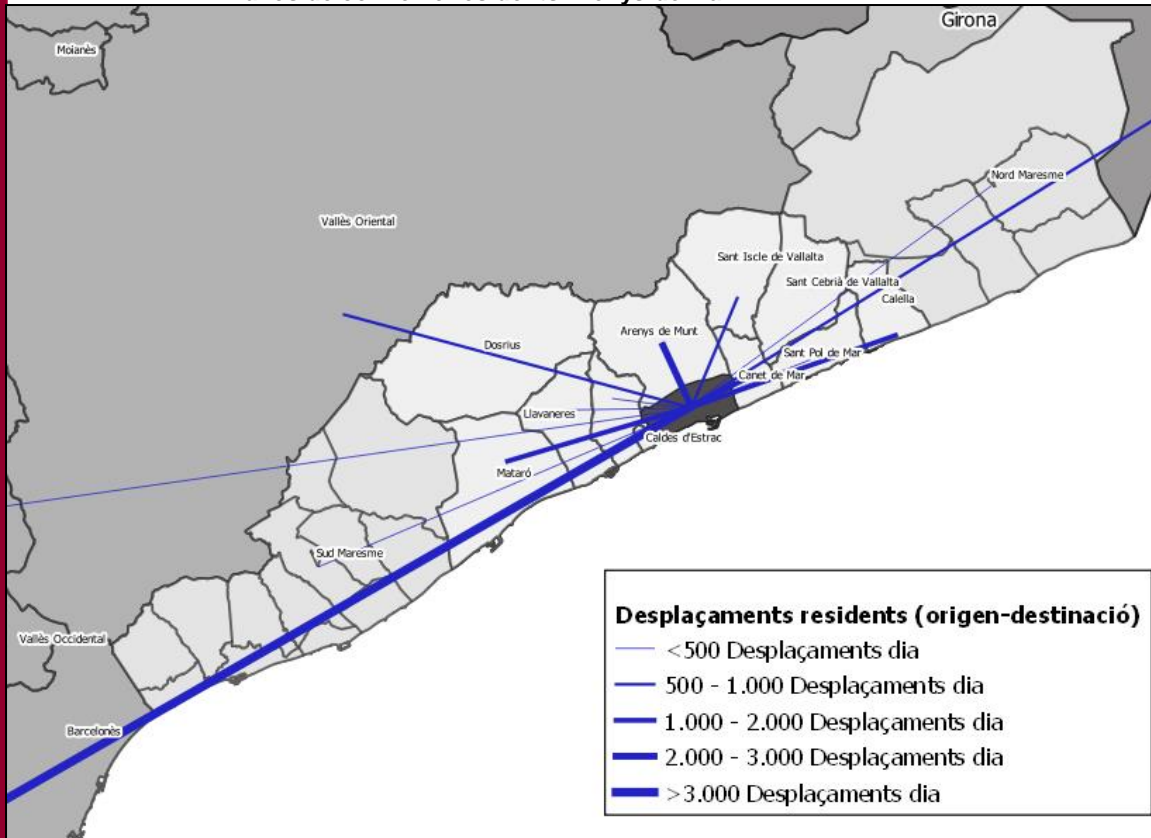
■ A peu + bici ■ Transport Public ■ Vehicle Privat

Font: Dades obtingudes a partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana realitzada l'any 2006 i expandits a la població major de 16 anys al 2018

3.1.1 Els fluxos dels residents

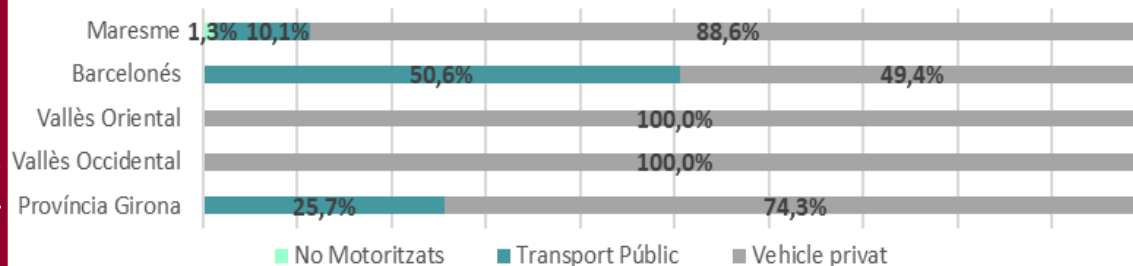
Les connexions amb Barcelona són les més importants (19% dels fluxos), però també ho són les relacionades amb els municipis de l'entorn més proper.

Fluxos de connexió residents Arenys de Mar



El 64% dels desplaçaments de connexió dels residents a Arenys de Mar tenen com a origen o destinació algun dels municipis de la comarca del Maresme.

Àmbit territorial	Desplaçaments	%
Maresme	9.373	64%
Arenys de Munt	2.459	17%
Canet de Mar	1.533	11%
Mataró	1.519	11%
Calella	1.114	8%
Sant Iscle de Vallalta	770	5%
Caldes d'Estrac	333	2%
Sant Andreu de Llavanes	242	2%
Sant Vicenç de Montalt	243	2%
Sant Pol de Mar	204	1%
Altres Nord Maresme	492	3%
Altres Sud Maresme	463	3%
Barcelonès	3.012	21%
Barcelona	2.784	19%
Altres	228	2%
Vallès Oriental	724	5%
Vallès Occidental	134	1%
Província Girona	893	6%
Altres	469	3%
Total	14.606	100%



Excepte amb Barcelona, la mobilitat de connexió es realitza principalment en vehicle privat

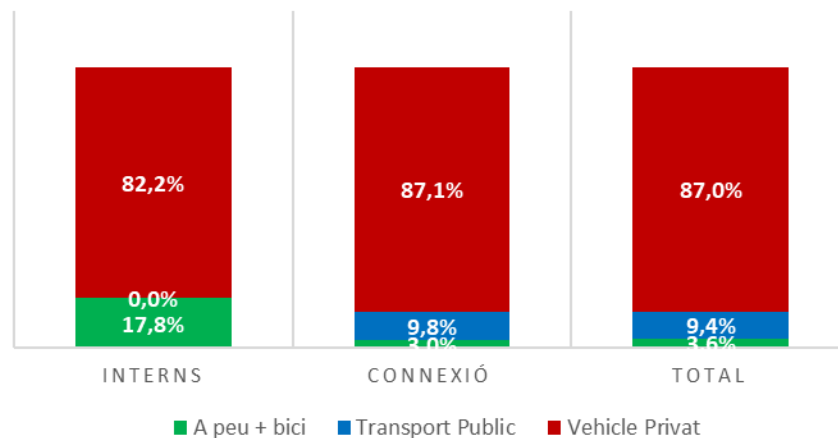
3.1.2 La mobilitat dels no residents

Entre els residents i els no residents es realitzen al municipi 56.808 desplaçaments diaris, el 26% d'aquesta mobilitat és generada pels no residents que realitzen 14.794 desplaçaments.

Mobilitat global Arenys de Mar

	Residents	No residents	Total
Interns	27.408	570	27.978
Connexió (Generats i atrets)	14.606	14.224	28.830
Total Arenys de Mar	42.014	14.794	56.808
	74%	26%	100%
Externs	2.000		2.000
Total desplaçaments	44.014	14.794	58.808

La mobilitat dels No Residents es caracteritza per ser majoritàriament en vehicle privat



Aplicant els factors d'ocupació suposen:
Uns 5.500 turismes de No Residents / dia
Unes 300 motos de No Residents / dia

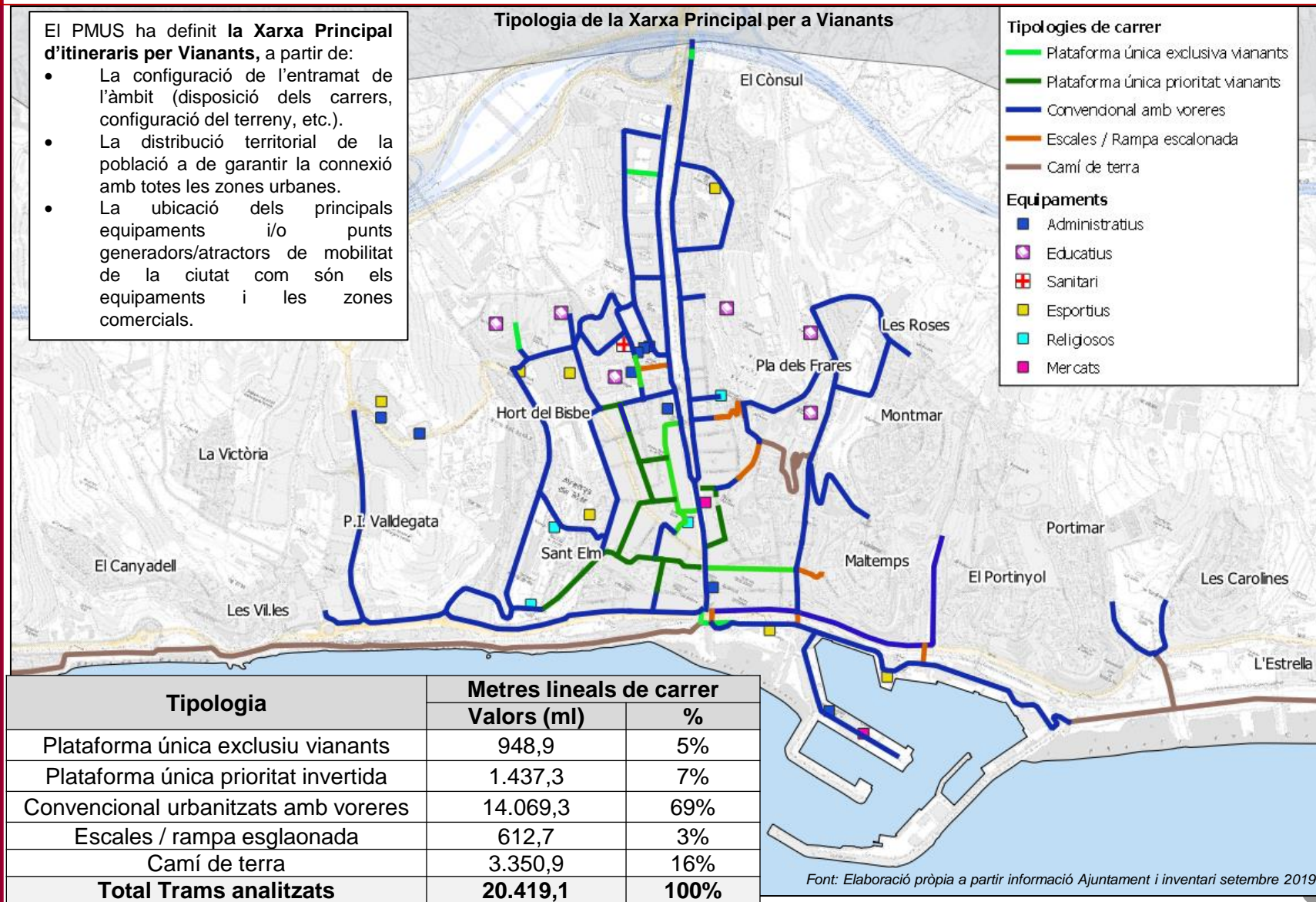
Fluxos de connexió No Residents a Arenys

Àmbit territorial	Desplaçaments	Percentatge
Maresme	12.259	86%
Mataró	2.724	19%
Arenys de Munt	2.564	18%
Canet de Mar	1.466	10%
Sant Andreu de Llavaneres	886	6%
Sant Vicenç de Montalt	713	5%
Calella	578	4%
Caldes d'Estrac	243	2%
Sant Pol de Mar	219	2%
Sant Cebrià de Vallalta	121	1%
Altres Nord Maresme	1.340	9%
Altres Sud Mareme	1.404	10%
Barcelonés	751	5%
Barcelona	496	3%
Altres	255	2%
Vallès Oriental	816	6%
Província Girona	317	2%
Altres	81	1%
Total	14.224	100%

Font: Dades obtingudes a partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana realitzada l'any 2006 i expandits a la població major de 16 anys al 2018

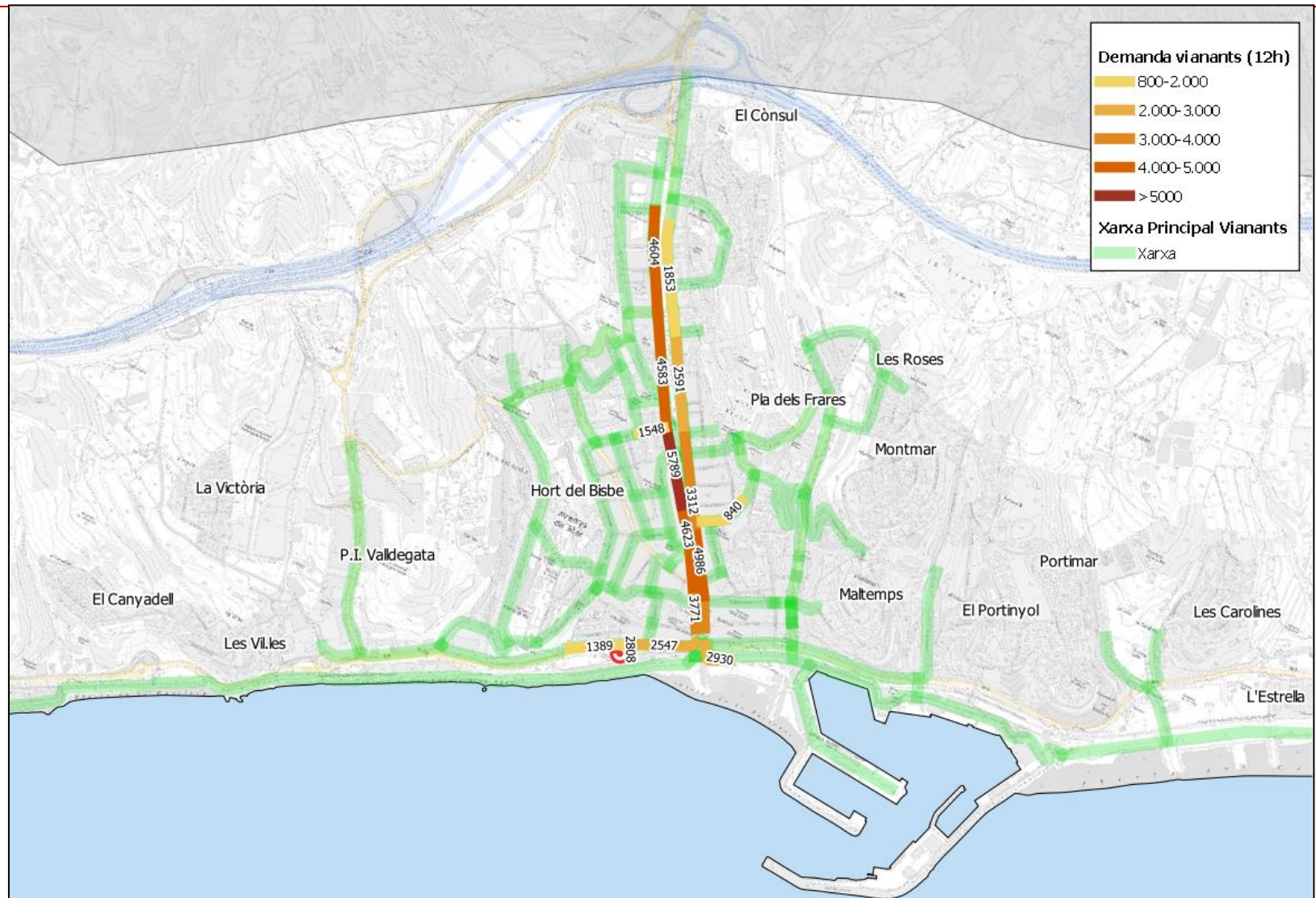
3.2. EL MODE A PEU. Tipologia de carrers de la XPV

Xarxa de més de 20 kms amb predomini de carrers convencionals amb voreres a diferent nivell, únicament el 5% de la xarxa és exclusiva per a vianants i el 7% amb prioritat per aquests.



3.2. EL MODE A PEU. Demanda en dia feiner

En un dia feiner es realitzen més de 19.000 desplaçaments a peu dins del municipi, a la Riera es concentren la majoria dels desplaçaments i en alguns trams s'arriben ha enregistrar més de 9.000 vianants en 12 hores per les dues voreres.

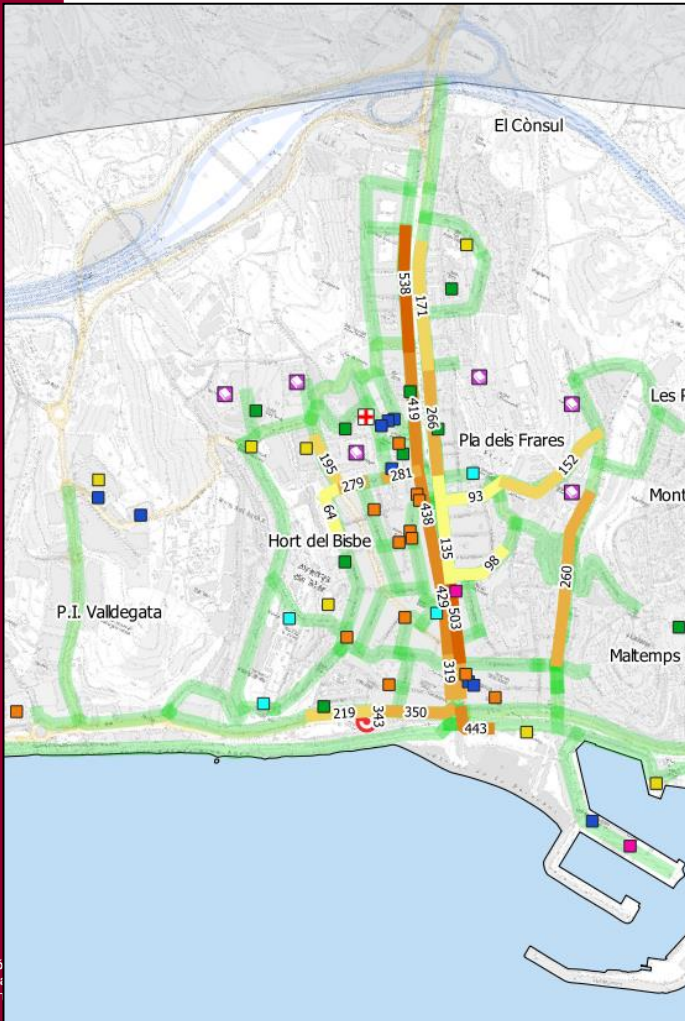


Font: Elaboració pròpia a partir treballs de camp Maig 2019

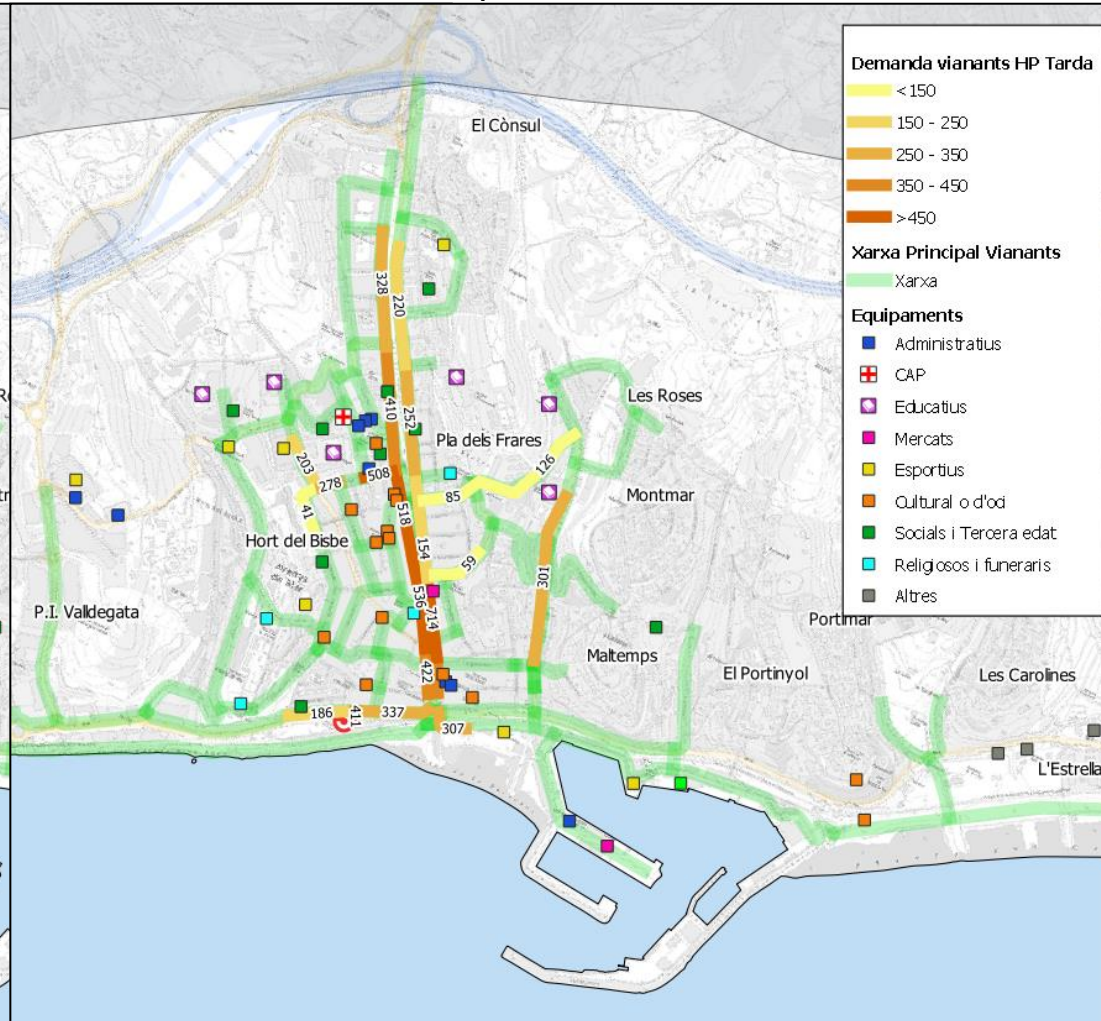
3.2. EL MODE A PEU. Demanda en les hores punta d'un dia feiner

En les hores punta s'arriben ha enregistrar fins a més de 700 vianants en una hora per una sola vorera de la Riera, i en els entorns escolars al voltant de 500 vianants en una hora.

Màximes puntes matí



Màximes puntes tarda

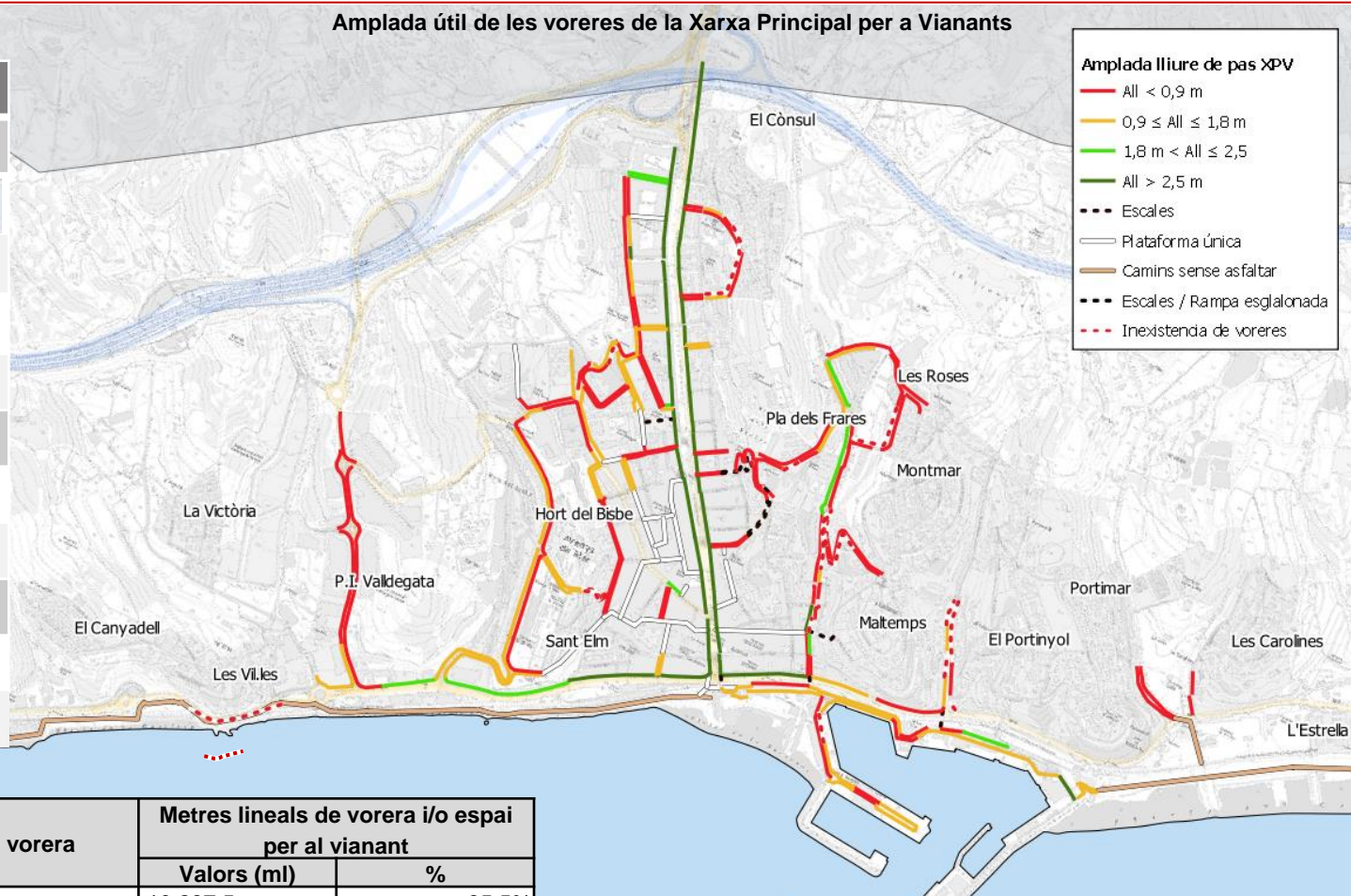


3.2. EL MODE A PEU. Accessibilitat a la XPV

El 35% de les voreres de la xarxa principal de vianants tenen una amplada útil inferior a 90 cm.

Amplada útil de les voreres de la Xarxa Principal per a Vianants

Subterranis	
Platja de Picòrdia i Port	
Riera Bisbe Pol / Platja Cassà	
Riera Bisbe Pol / Passeig Xifré	
Passeig Xifré / Pau Costa	
Rial de Canalies	
Platja de Cavaíó	
Portimar	
L'Estrella	
Platja de la Musclera	
Zona Comercial	
Platja nudista	



Amplada lliure de pas XPV	
—	All < 0,9 m
—	0,9 ≤ All ≤ 1,8 m
—	1,8 m < All ≤ 2,5
—	All > 2,5 m
- - -	Escales
—	Plataforma única
—	Camins sense asfaltar
- - -	Escales / Rampa esglaonada
- - -	Inexistència de voreres

Font: Elaboració pròpia a partir d'informació Ajuntament i inventari

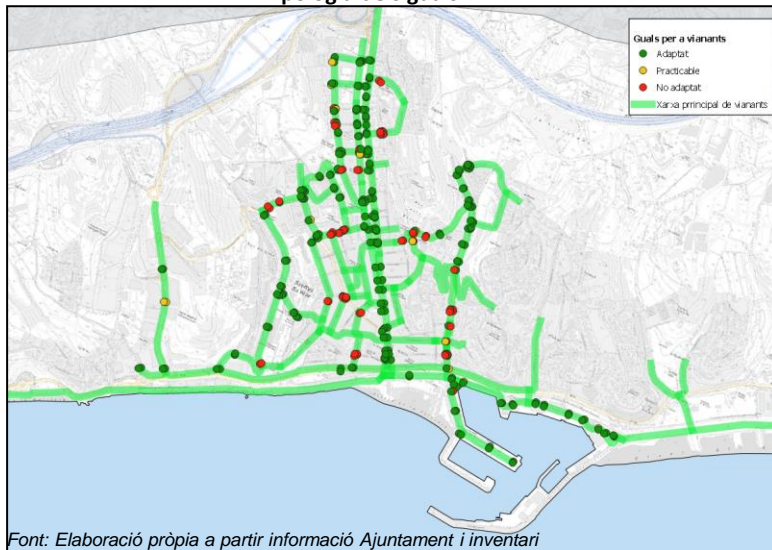
Tipologia de Trams de vorera	Metres lineals de vorera i/o espai per al vianant	
	Valors (ml)	%
$A_{II} < 0,9 \text{ m}$	10.237,5	35,5%
$0,9 \leq A_{II} \leq 1,8 \text{ m}$	6.099,4	21,1%
$1,8 \text{ m} < A_{II} \leq 2,5$	1.278,8	4,4%
All > 2,5 m	3.499,6	12,1%
Plataforma única	2.386,2	8,3%
Tram amb escales (No accessibles)	612,7	2,1%
Inexistència puntual/continua de vorera	1.381,3	4,8%
Camins sense asfaltar	3.350,9	11,6%
Total	28.846,4	100,0%

Amplada lliure (A _{II})	Observacions
$A_{II} < 0,9 \text{ m}$	No accessibles
$0,9 \leq A_{II} \leq 1,8 \text{ m}$	No accessibles segons l'Ordre VIV/561/2010
$1,8 \text{ m} < A_{II} \leq 2,5$	Accessibles, garanteixen l'encreuament de dos vianants amb mobilitat reduïda
All > 2,5 m	Mínim per garantir un bon nivell de servei en xarxa principal de vianants de primera categoria

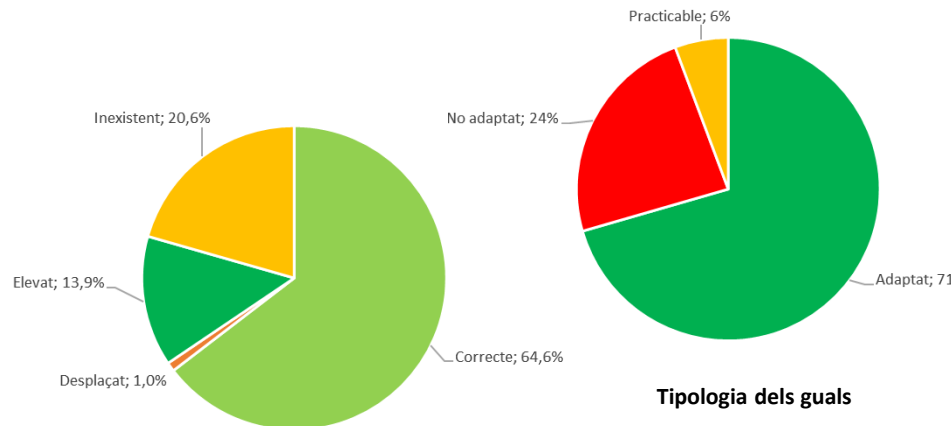
3.2. EL MODE A PEU. Accessibilitat a la XPV

PASSOS DE VIANANTS I PENDENTS

Tipologia dels guals

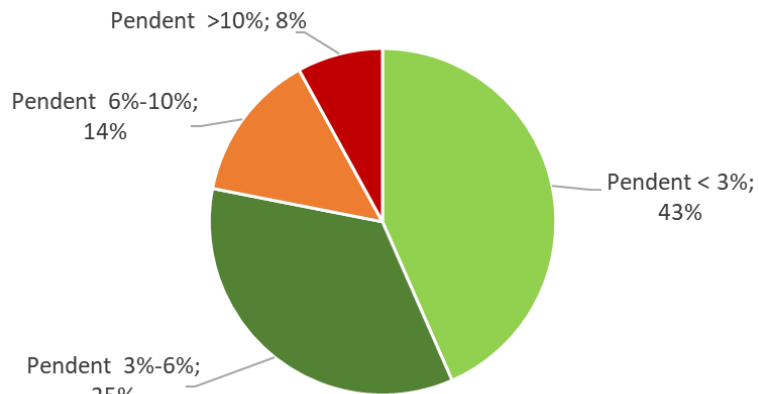
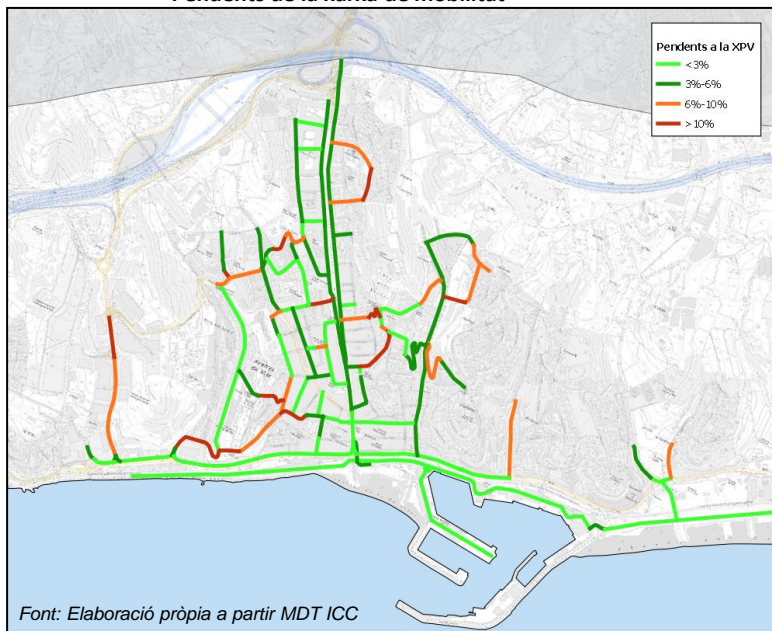


El 80% dels passos de vianants de la XPV estan col·locats de forma adequada i únicament el 25% dels guals no estan adaptats



El 22% de la XPV disposa de pendents superiors al 6%

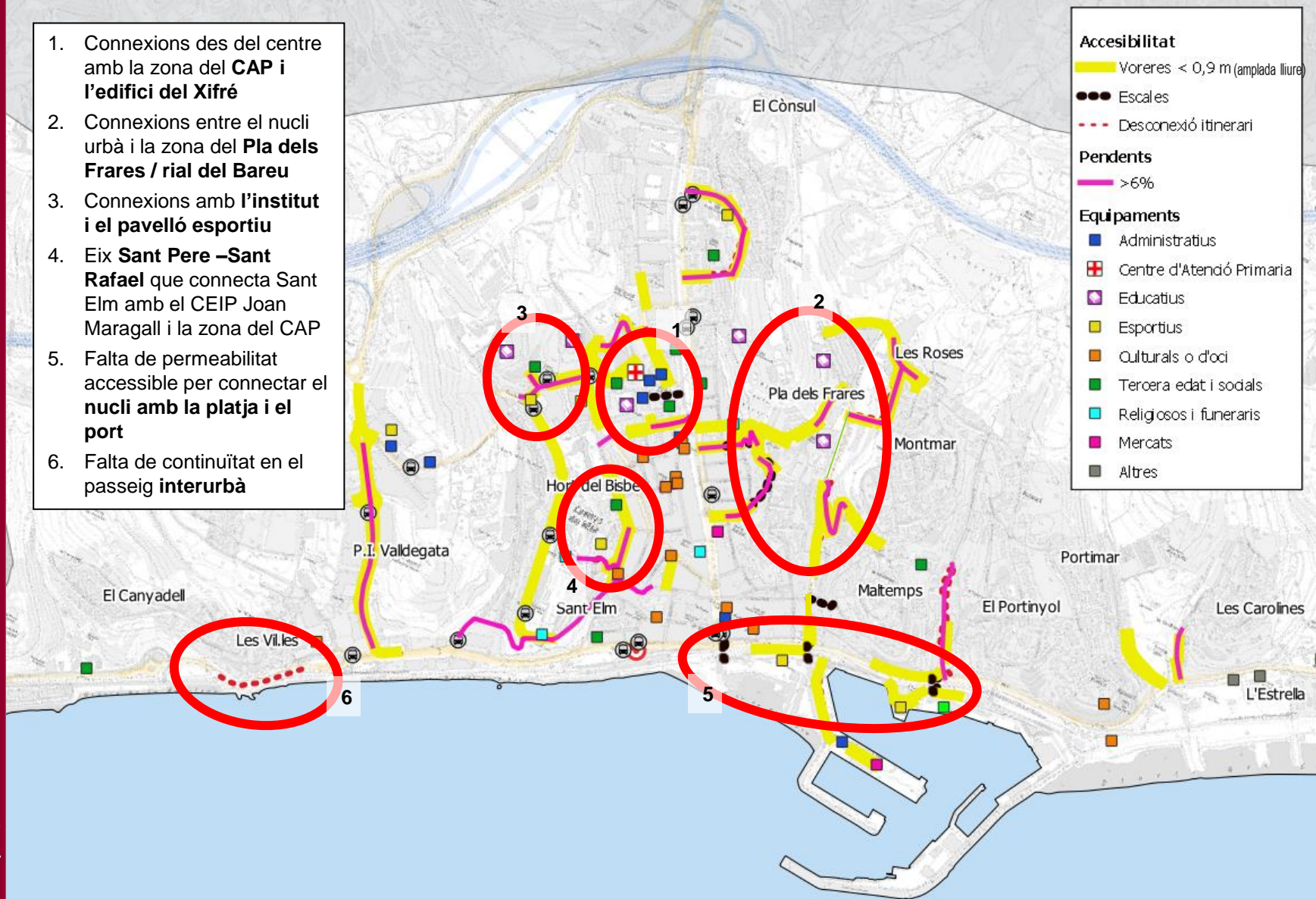
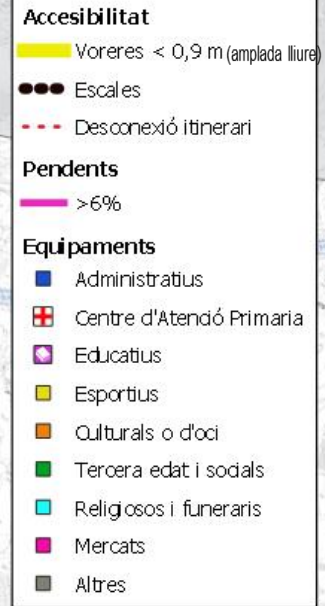
Pendents de la xarxa de mobilitat



3.2. EL MODE A PEU. Detecció de disfuncions

Es destaquen 6 punts crítics per a la connexió amb equipaments i centres generadors:

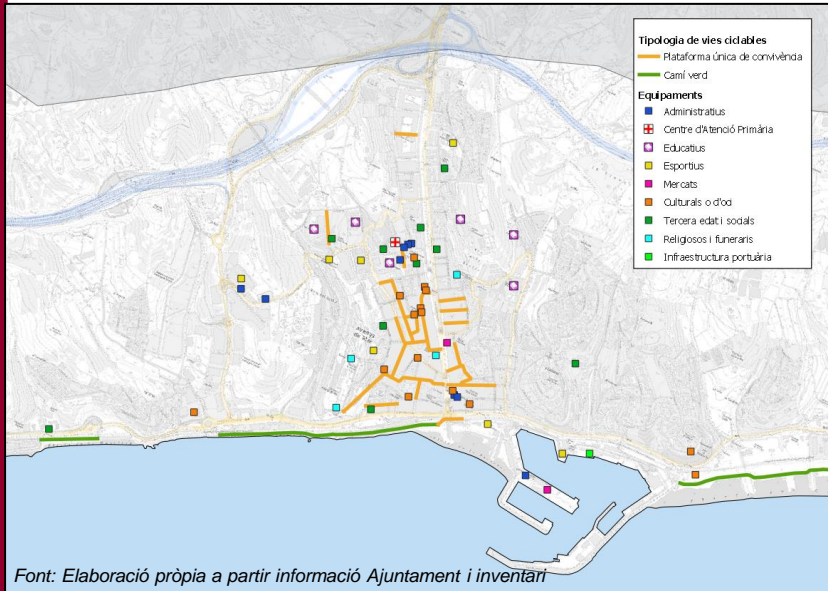
1. Connexions des del centre amb la zona del **CAP i l'edifici del Xifré**
2. Connexions entre el nucli urbà i la zona del **Pla dels Freres / rial del Bareu**
3. Connexions amb l'**institut i el pavelló esportiu**
4. Eix **Sant Pere –Sant Rafael** que connecta Sant Elm amb el CEIP Joan Maragall i la zona del CAP
5. Falta de permeabilitat accessible per connectar el **nucli amb la platja i el port**
6. Falta de continuïtat en el passeig **interurbà**



3.3. EL MODE BICICLETA. Xarxa ciclable

Arenys no disposa d'una xarxa ciclable que compleixi amb els requisits mínims de disseny i seguretat viària, fet que dissuadeix del seu ús.

Infraestructures ciclables



Font: Elaboració pròpia a partir informació Ajuntament i inventari

La falta d'una xarxa continua i segura dissuadeix a l'usuari d'utilitzar la bicicleta com a mode de desplaçament quotidià

Vies de convivència / prioritat invertida:

Requeriments mínims:
Velocitat màxima bicicleta 20km/h

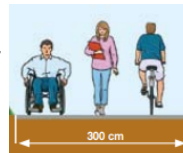
Prioritat vianants davant bicicletes

Correctament senyalitzades



Camí Verd:

Requeriments mínims:
Segregada del trànsit
Amplada mínima 3m



Carrils bici Riera Requeriments mínims



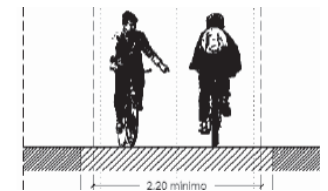
Amplada: 1 m



Amplada: 1,8 m



X



X

Vores bici Port Requeriments mínims



X

Zones 30 Requeriments mínims



Senyalització inici Riera des de N-II
Intensitat superior a 8.000 veh/dia



Velocitat màxima vehicles 30km/h
Intensitats trànsit inferiors a 1.000 vehicles/dia
Mínima continuïtat (no són vàlids trams puntuals)
Correctament senyalitzades inici i fi (es recomana senyal incloure també senyal bicis)

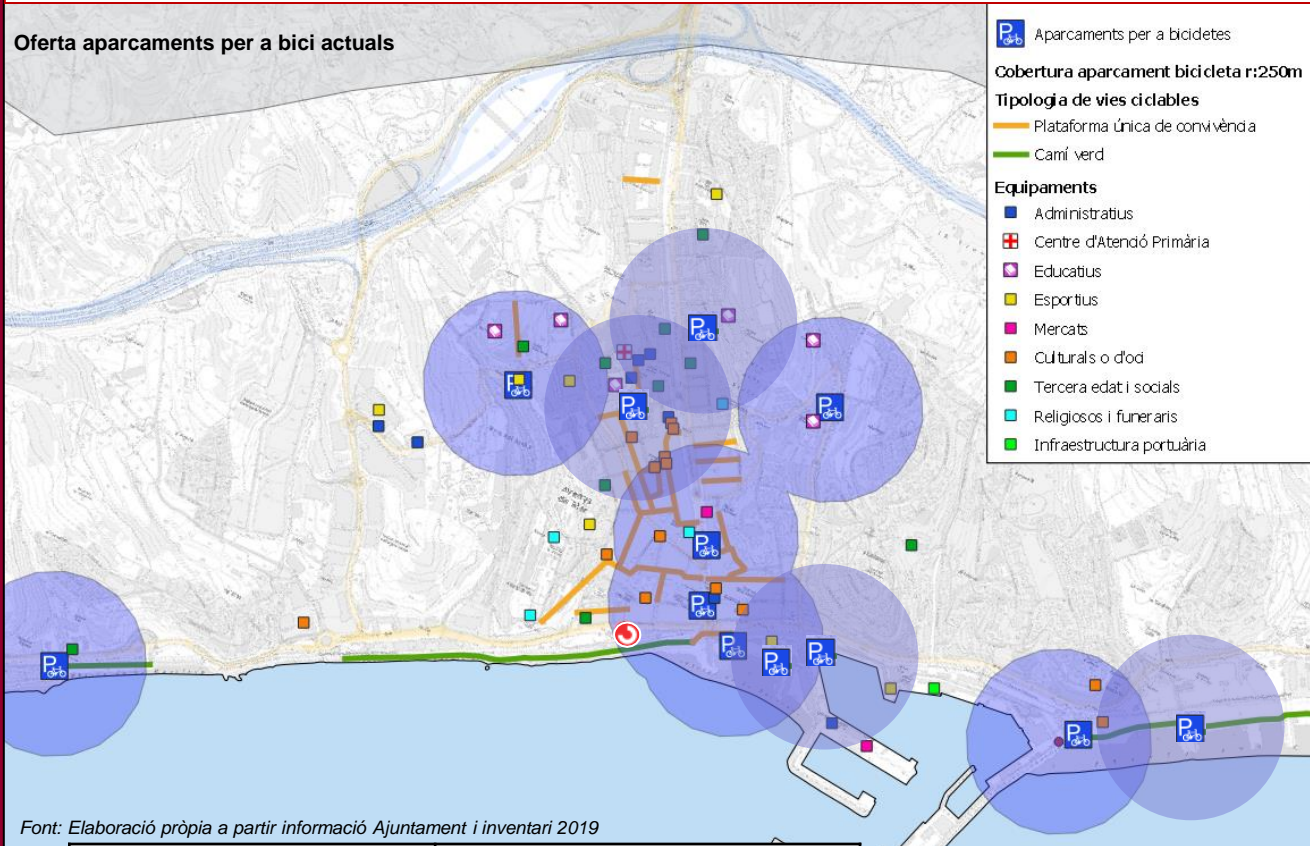
X



3.3. EL MODE BICICLETA. Aparcaments

La part alta de la Riera, algunes zones urbanes i alguns equipaments no disposen de cobertura amb els aparcaments actuals, destaca la inexistència d'aparcaments a l'estació de Rodalies.

Oferta aparcaments per a bici actuals



Font: Elaboració pròpia a partir informació Ajuntament i inventari 2019



La falta d'aparcaments segurs pot dissuadir a l'usuari de l'ús de la bicicleta

Localització	Tipologia
Platja la Musclera	Simple
Riera Bisbe-Pol / c. Avall	Horitzontal tipus roda i quadre
Riera Bisbe-Pol / Placeta	Horitzontal tipus roda i quadre
Platja de la Picòrdia 1	Simple
Platja de la Picòrdia 2	U-Invertida
Port	Simple
Platja del Cavaió	Simple
Escola Sinera	Horitzontal tipus roda / simple
Col·legi la Presentació	Horitzontal tipus roda / simple
Escola Joan Maragall	Horitzontal tipus roda / simple
Pavelló esportiu	Horitzontal tipus roda / simple

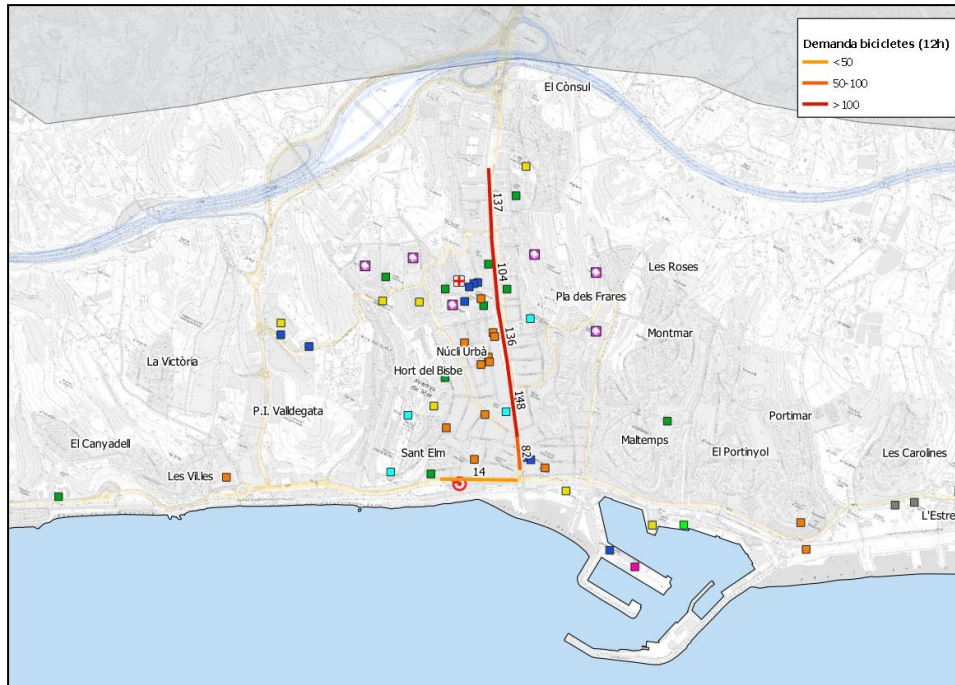
Nivell seguretat segons tipologia aparcament:

Nivell de seguretat	Tipus d'aparcament	Elements que es poden lligar adequadament
Molt alt	Tancat	Protegida de forma integral
Alt	U invertida o similar	dues rodes i quadre
Mig	Tipus roda i quadre	Una roda i quadre
Baix	Simple	Una roda

3.3. EL MODE BICICLETA. Demanda en dia feiner

La demanda amb bicicleta com a mode de transport és molt minse, amb un màxim de 20 bicicletes per hora, però es troba en concordança amb la oferta de la que es disposa.

Demanda bicicleta 12h en dia feiner (8h a 20h)



Font: Elaboració pròpia a partir treballs de camp maig 2019

Punt Aforament	Demanda Bicicleta		Demanda Patinets	
	12h	Hora Punta	12h	Hora Punta
Ajuntament	82	13	23	1
Placeta de l'església	148	20	52	6
Calisay	136	13	47	6
Xifre	104	17	44	13
Riera Pare Fita / c. Montserrat	137	11	45	2
Pujada Hospital	39	5	36	5
Estació Rodalies	14	4	40	10
Olivar	-	1	-	2
Rial Sa Clavella	-	0	-	5
Professor Castelló	-	1	-	3
Rial Pau Costa	-	3	-	21

Ordenança de la circulació d'Arenys de Mar:

Capítol 2. Altres vehicles.

Art. 39.- *Es prohibeix la circulació de bicicletes, patins, monopatins i aparells similars per les voreres i per la resta de zones de vianants a majors de 12 anys, aquest hauran de circular per les zona habilitades per aquesta finalitat, vies urbanes o pels carrils o espais reservats a aquesta finalitat degudament senyalitzats.*



Riera Bisbe Pol



Passeig Xifré

En els treballs de camp s'ha detectat que el 44% de les bicicletes aforades a la Riera i el 92% dels patinets circulen per la vorera el que suposa un problema de seguretat pels vianants.

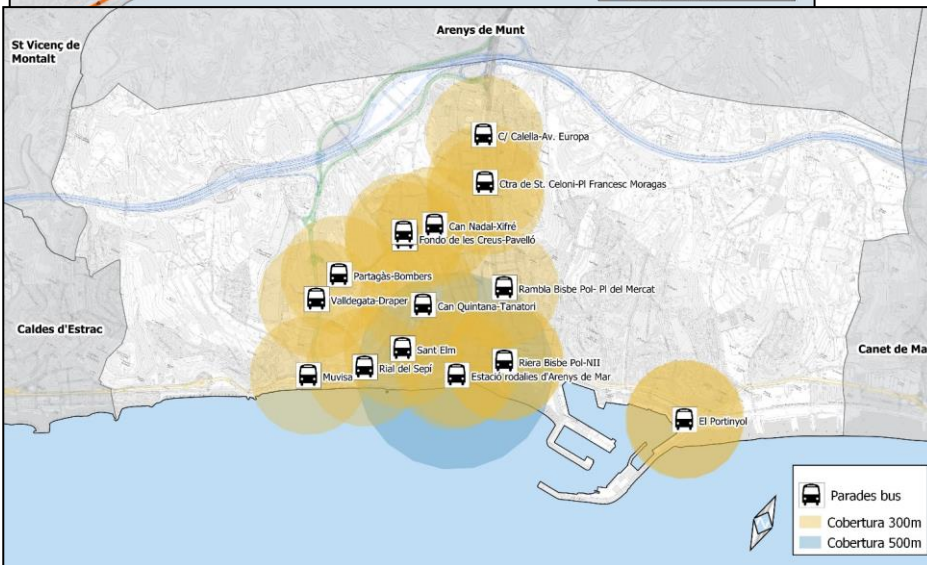
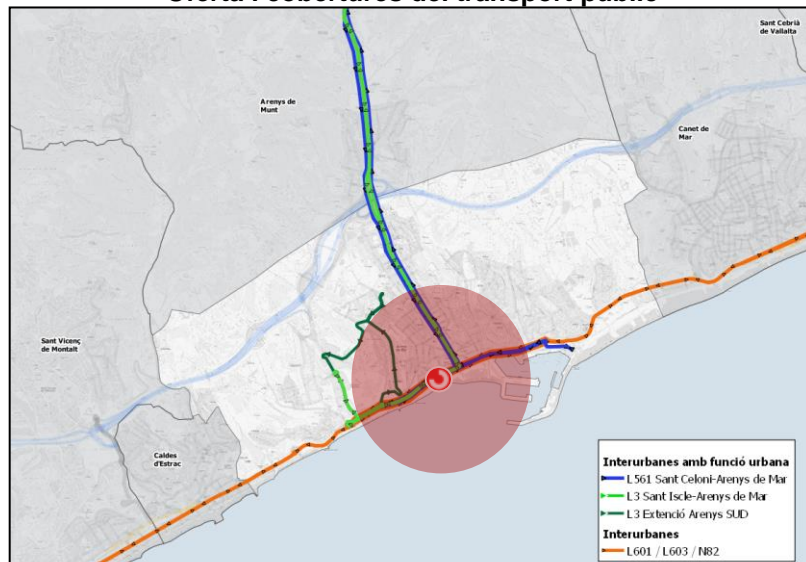
Capítol 4. Preferències de pas i avançaments.

Si bé es posa en relleu que els conductors han d'atorgar prioritat al vianant, **en cap cas dins d'aquest capítol es fa referència a cap tipus de prioritat de les bicicletes sobre els vehicles.**

3.4. EL TRANSPORT PÚBLIC. oferta

Arenys actualment no disposa d'un transport pròpiament urbà, si bé utilitza la línia interurbana L3 com a servei urbà.

Oferta i cobertures del transport públic



La xarxa d'autobusos disposa de 5 línies interurbanes, que es poden agrupar en dos corredors:

• **Línies interurbanes amb funció urbana dins del municipi (Corredor C-61):**

- L3 Arenys de Mar-Arenys de Munt-Sant Iscle de Vallalta.
- 561 Arenys de Mar-Arenys de Munt-Sant Celoni (només estiu)

• **Línies interurbanes (Corredor NII):**

- 603 Aeroport de Barcelona-Blanes (Sagalés)
- 601 Aeroport de Girona-Mataró (Sagalés)

• **Línia interurbanes nocturna:** N82 Barcelona-Mataró-Arenys de Mar-Malgrat de Mar (Sagalés)

L'oferta Ferroviària es compon de la R1.

LA ZONA DEL BAREU (on se situen 2 escoles), EL PLA DELS FRARES I LES URBANITZACIONS NO DISPOSEN DE COBERTURA AMB TRANSPORT PÚBLIC

3.4. EL TRANSPORT PÚBLIC. oferta ferroviària

Es disposa d'una molt bona oferta ferroviària de connexió amb Mataró i Barcelona, la falta de doble via cap a Maçanet comporta que en aquesta direcció l'oferta sigui més minse.

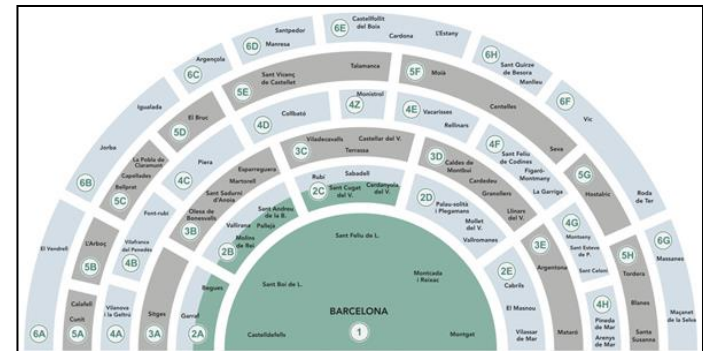
Xarxa ferroviària Integrada Central de Barcelona



Font: Elaboració pròpia

Característiques d'oferta del transport públic ferroviari

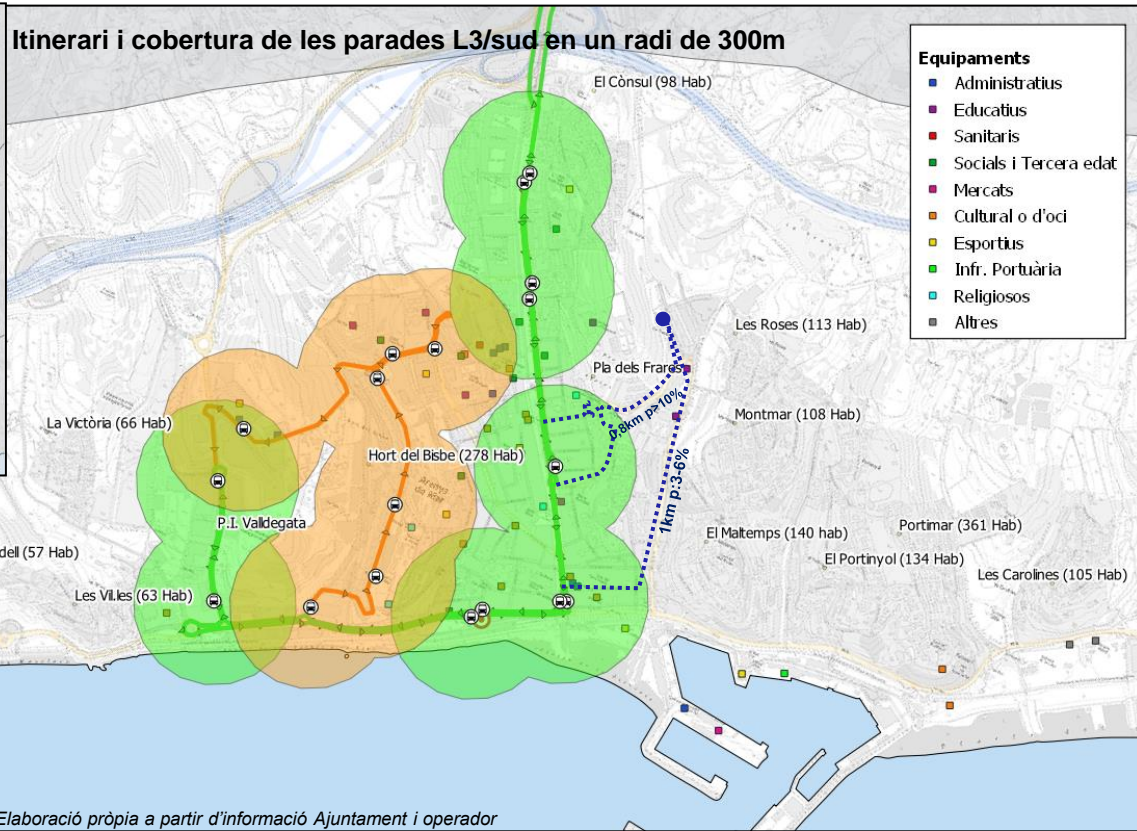
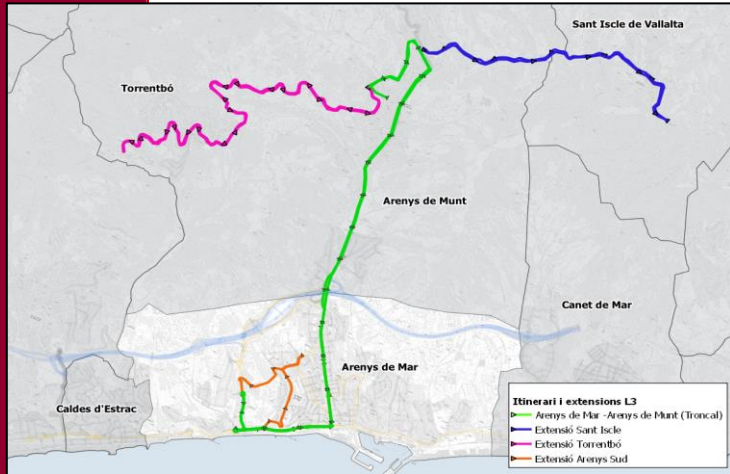
Línia	Sentit	Horaris	Expedicions	Freqüència (min)
R1 (feiners)	Molins de Rei	5:33-22:42h	85	10/20 regulars
	Arenys	6:42-23:52h	80	10//20 regulars
R1 (ds. i festius)	L'Hospitalet del Ll.	5:49-22:10h	35	30
	Arenys	7:12 -23:37h	35	30



Font: ATM Àrea de Barcelona 2010

3.4. EL TRANSPORT PÚBLIC. La L3 com a transport públic urbà

La L3 en un radi de 300 m dota de cobertura la Riera i el seu entorn i la zona sud del municipi, però no cobreix al voltant del 15% de la població que viu fora del nucli més compacte, ni els equipaments situats en aquestes zones (on les connexions a peu presenten pendents i alguns dèficits d'accessibilitat)



LA L3 DISPOSA D'UN INTERVAL DE PAS MITJÀ DE UNS 30 MINUTS, L'EXTENSIÓ AL SUD DEL MUNICIPI DISPOSA D'UN INTERVAL D'UNA HORA

ID Línia	Itinerari	Feiner			Cap de setmana i festius		
		Horari	Expedicions	Interval mitja de pas (min)	Horari	Expedicions	Interval mitja de pas (min)
L3 Troncal	Arenys de Mar-Arenys de Munt	6:15-22:41	39	30	9:10-21:10h	13	60
L3 Extensions	Sant Iscle	Arenys de Mar- Arenys de Munt- Sant Iscle	7:09-21:09	11	90	-	-
	Torrenbó	Arenys de Mar- Arenys de Munt- Torrenbó	8:41-19:31	4	Hores punta	-	-
	Arenys de Mar SUD	Arenys de Mar Sud – Arenys de Mar-Arenys de Munt	7:41 – 22:41	15	60	-	-

3.4. EL TRANSPORT PÚBLIC. Demanda L3 a l'àmbit municipal

La L3 té una demanda d'uns 1.200 usuaris el dia on el 15% són usuaris que realitzem desplaçaments urbans (origen i destinació dins d'Arenys de Mar).

- 188 Usuaris el dia fan servir la línia com a servei urbà
- Com a servei urbà s'utilitza principalment per les connexions entre l'estació i la zona alta de la riera

Volum total de pujades i baixades per parada en dia feiner

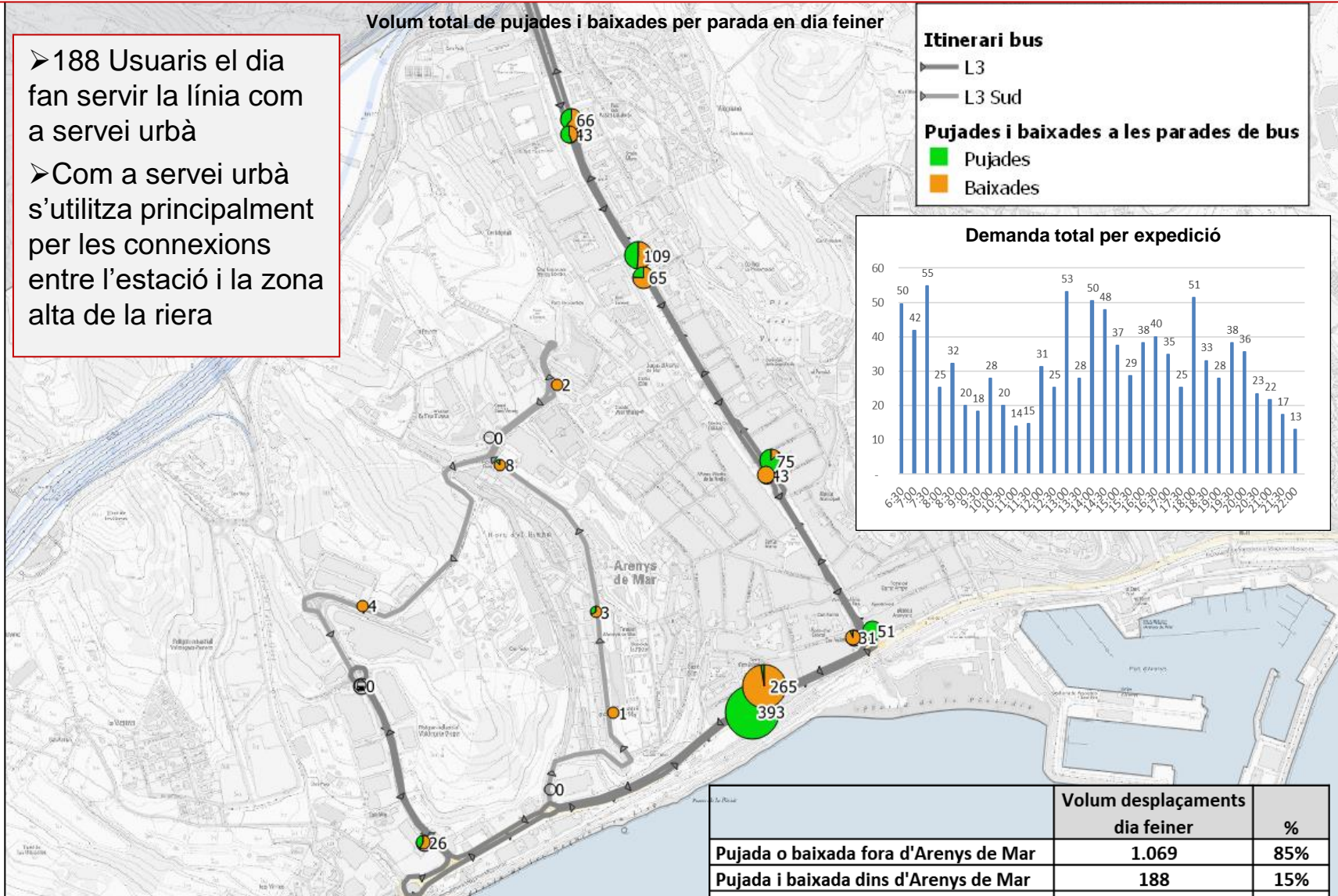
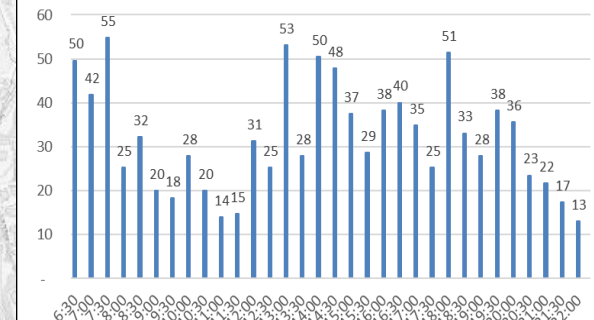
Itinerari bus

- L3
- L3 Sud

Pujades i baixades a les parades de bus

- Pujades
- Baixades

Demanda total per expedició



	Volum desplaçaments dia feiner	%
Pujada o baixada fora d'Arenys de Mar	1.069	85%
Pujada i baixada dins d'Arenys de Mar	188	15%
Total	1.257	100%

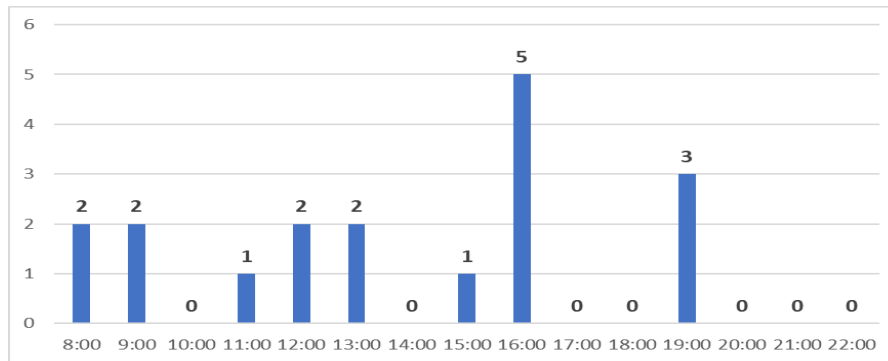
Font: Elaboració pròpia a partir treballs de camp maig 2019

3.4. EL TRANSPORT PÚBLIC. Demanda extensió L3 SUD

És un servei poc eficient on gairebé la meitat de les expedicions van buides i degut a la topologia de la línia i a l'orografia del municipi s'utilitza principalment en un sentit:

- 18 usuaris al llarg de tot el dia: mitjana d'1,2 usuaris per expedició.
- El 47% de les expedicions van buides.
- L'expedició amb més demanda és la de les 16h amb 5 usuaris (2 baixen a Can Nadal i 3 als Bombers).
- La parada amb més demanda és la del Pavelló, amb 7 baixades (5 de les quals al matí).

Volum d'usuaris L3 SUD per expedició



Càrrega mitjana per expedició entre parades L3

Estació Renfe	Pujada Cementiri (Mercadona)	Hort Del Bisbe (Cementiri)	Hort Del Bisbe (Tanatori)	Hort Del Bisbe (Pavelló)	Can Nadal	Pavelló / IES Tres Turons	Bombers
1,1	1,1	1,0	0,6	0,5	0,5	0,2	0,2

Demanda per parades L3 SUD

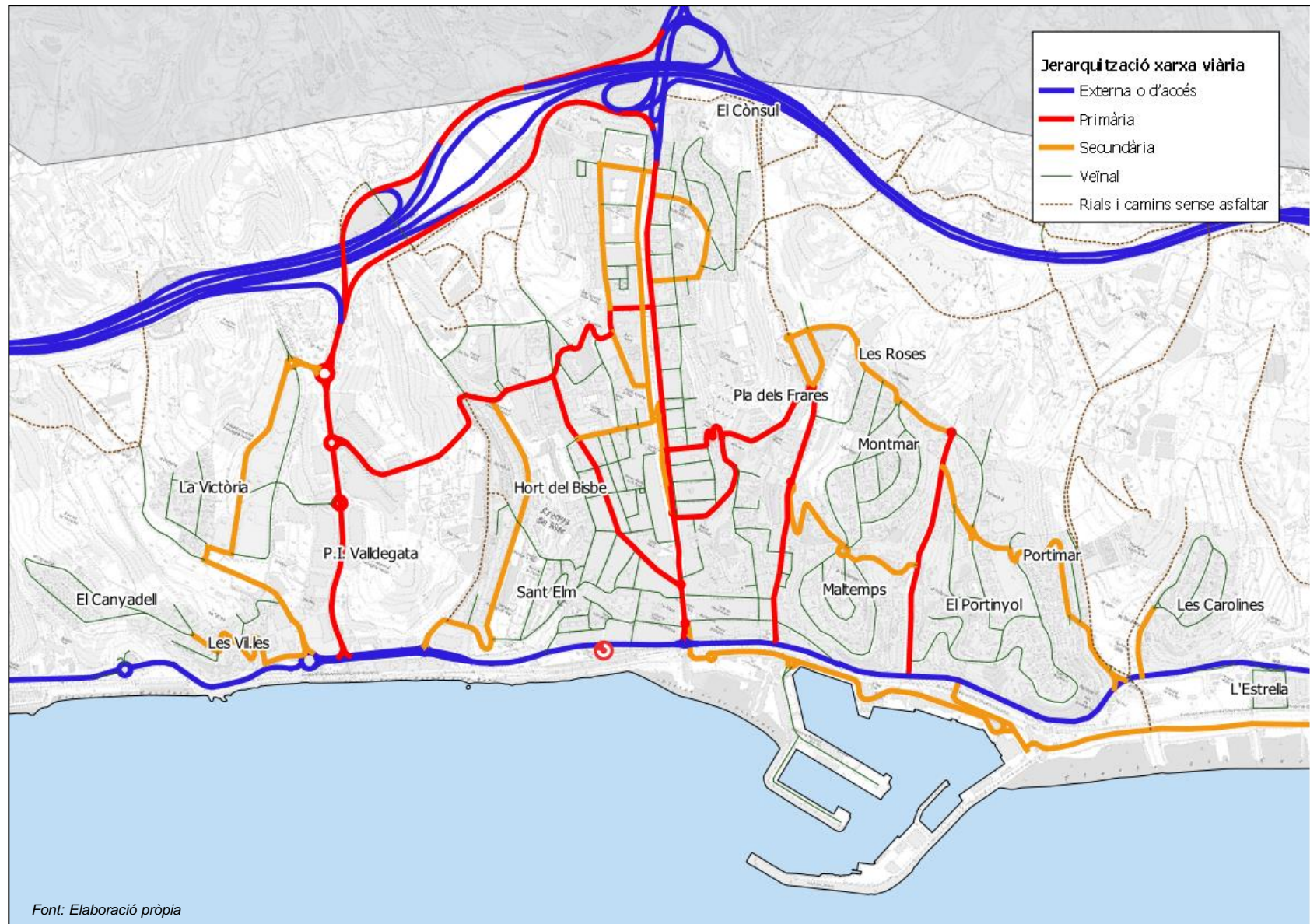
Parades	Total		
	Pujades	Baixades	P+B
Pujada Cementiri (Mercadona)	0	0	0
Hort Del Bisbe (Cementiri)	0	1	1
Hort Del Bisbe (Tanatori)	1	2	3
Hort Del Bisbe (Pavelló)	1	7	8
Can Nadal	0	2	2
Pavelló / IES Tres Turons	0	0	0
Bombers	0	4	4
P.I. Valdegata	0	0	0
Total	2	16	18

Font: Elaboració pròpia a partir treballs de camp maig 2019

L'existència d'aquest servei, allarga la connexió del nucli urbà amb la zona comercial en la meitat de les expedicions

3.5. EL VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT. Jerarquització del viari

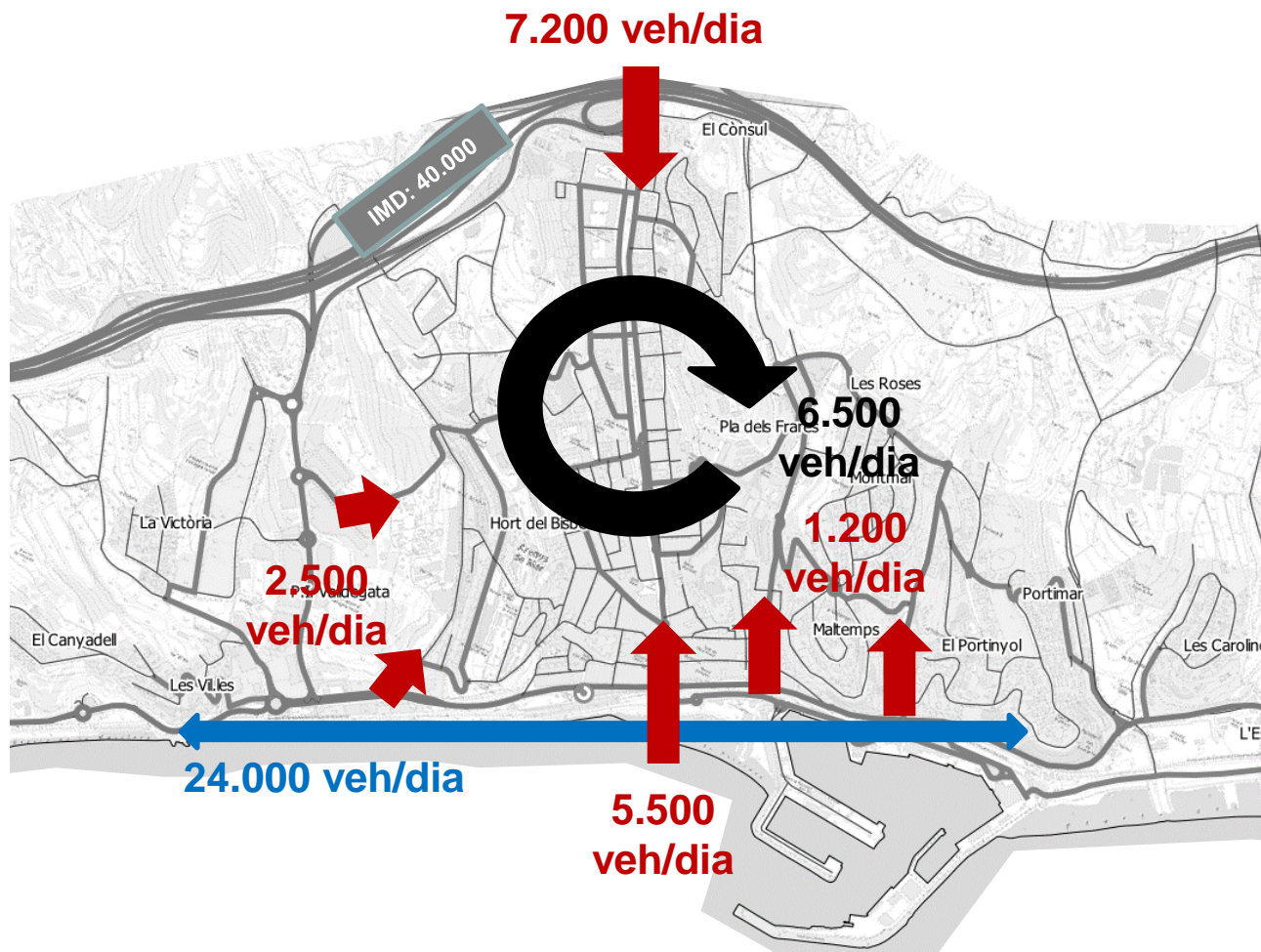
La xarxa viària d'Arenys ve marcada per un sol eix nord-sud al nucli urbà.



3.5. EL VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT. Demanda

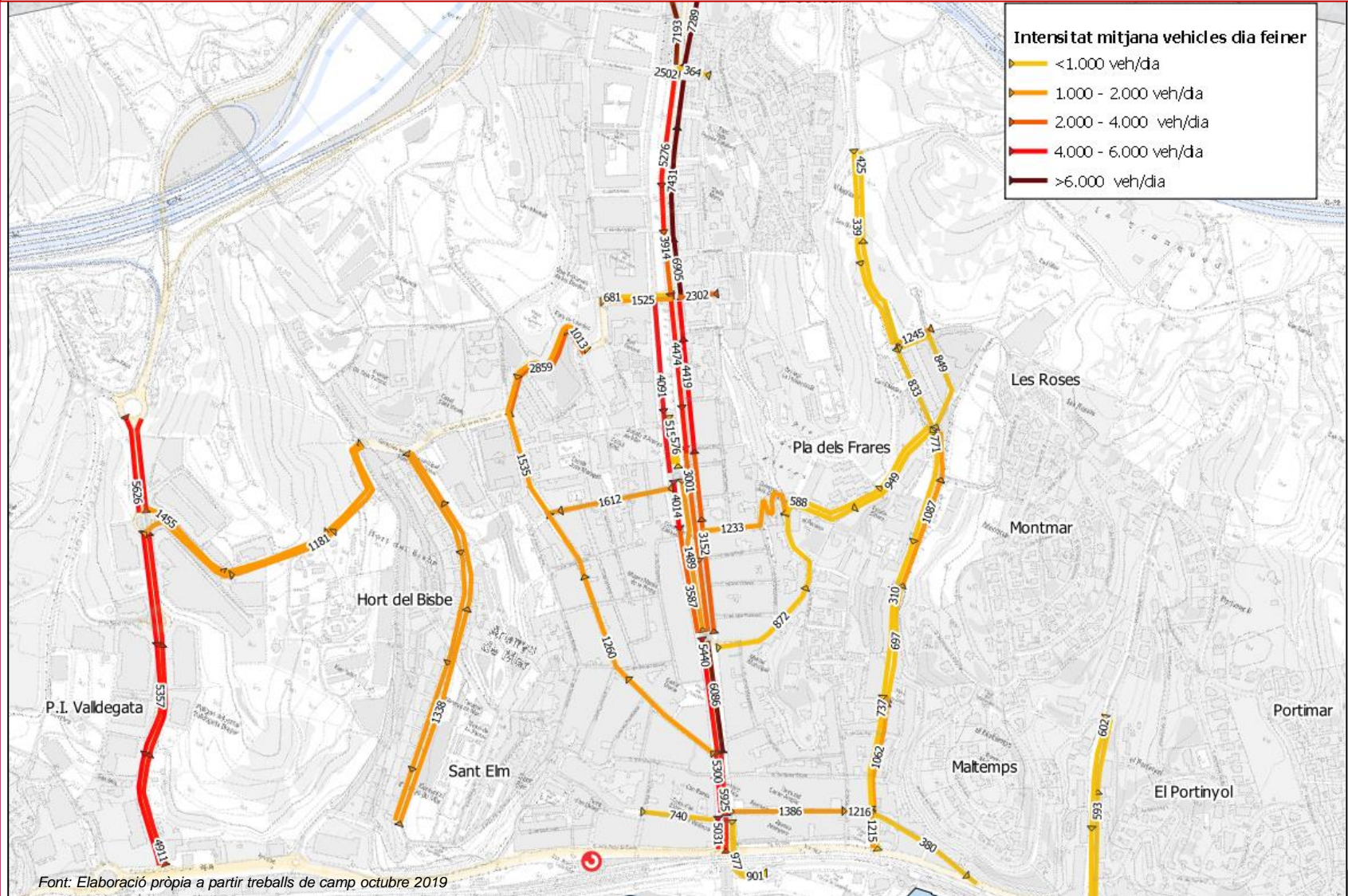
El viari d'Arenys suporta un volum total d'uns 23.000 vehicles al dia: 16.500 d'accés (72%) i 6.500 (28%) intern-intern.

Degut a la configuració de la xarxa, la Riera absorbeix el 76% dels vehicles que accedeixen al municipi



3.5. EL VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT. Demanda de trànsit

La falta de vies distribuïdores comporta que la Riera hagi de canalitzar els accessos des de l'autopista i els procedent de les poblacions veïnes, actuant alhora com a via de trànsit a través, com a eix de distribució als carrers del casc, i com a gran àrea d'aparcament.



3.5. EL VEHICLE PRIVAT MOTORIZZAT. Demanda accés nord

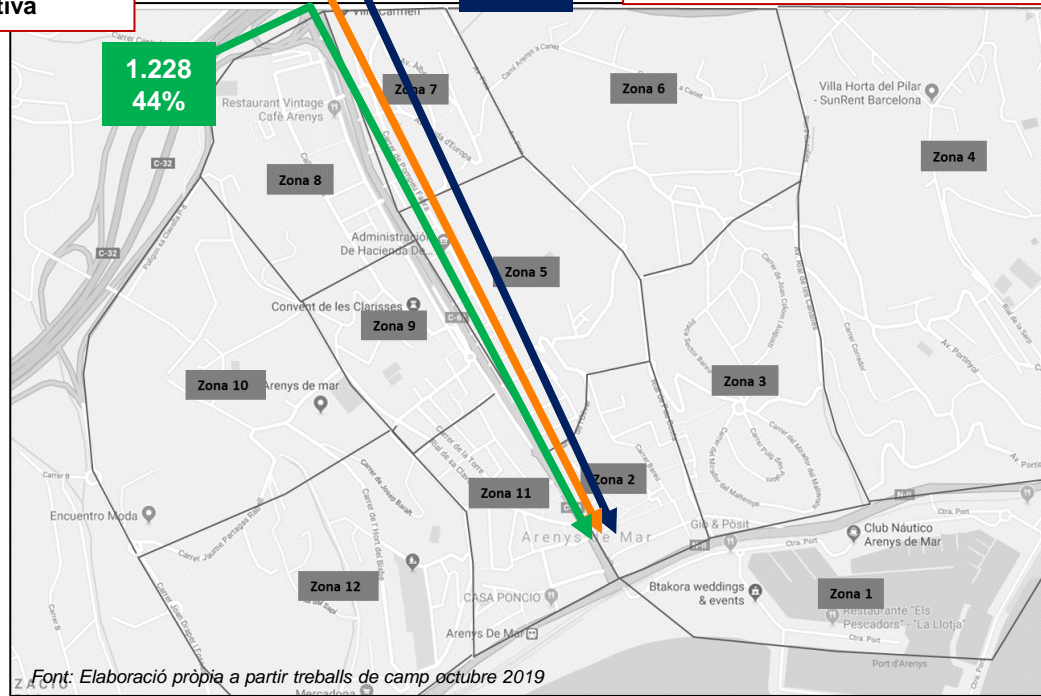
En dia feiner el 12% del trànsit que accedeix a la Riera pel nord és de pas i el 44% del que té com a destinació Arenys es dirigeix a la zona baixa de la Riera.

Des de la C-32 sentit est i des dels municipis del nord es disposa de l'eix de Valdegata com alternativa

1.404
50%

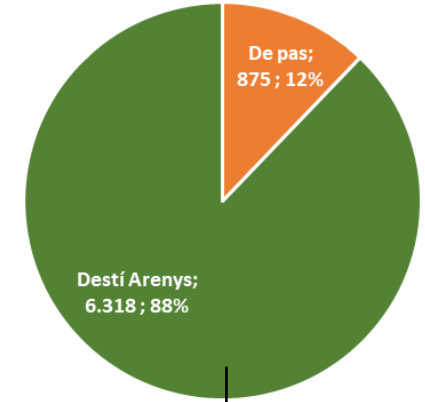
175
6%

Des de la C-32 sentit oest els nusos actuals fan complexa la connexió amb Valdegata com a alternativa

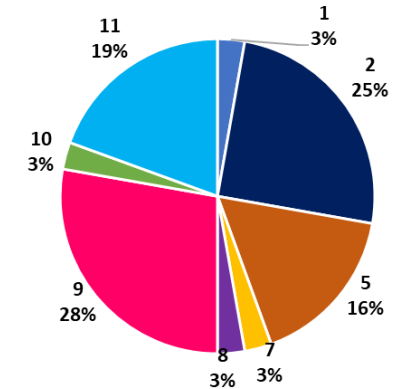


Font: Elaboració pròpia a partir treballs de camp octubre 2019

Trànsit sentit Mar: 7.193 veh/dia



Trànsit destí Arenys



Senyalització sortida C-32



Origen	Destinació	1	2	5	7	8	9	10	11	Total	Trànsit zones baixes
	Nord		175	702	526	-	-	1.053	-	526	2.982
C-32 Oest		-	702	526	175	175	175	-	702	2.456	1.404
C-32 est		-	175	-	-	-	526	175	-	877	175
Total		175	1.579	1.053	176	176	1.755	175	1.229	6.318	2.807
		3%	25%	17%	3%	3%	28%	3%	19%	100%	44%

3.5. EL VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT. Demanda de trànsit sortida nord

En dia feiner el 13% del trànsit que surt pel nord de la Riera és de pas i el 53% del que té com a origen Arenys prové de la zona baixa de la Riera.

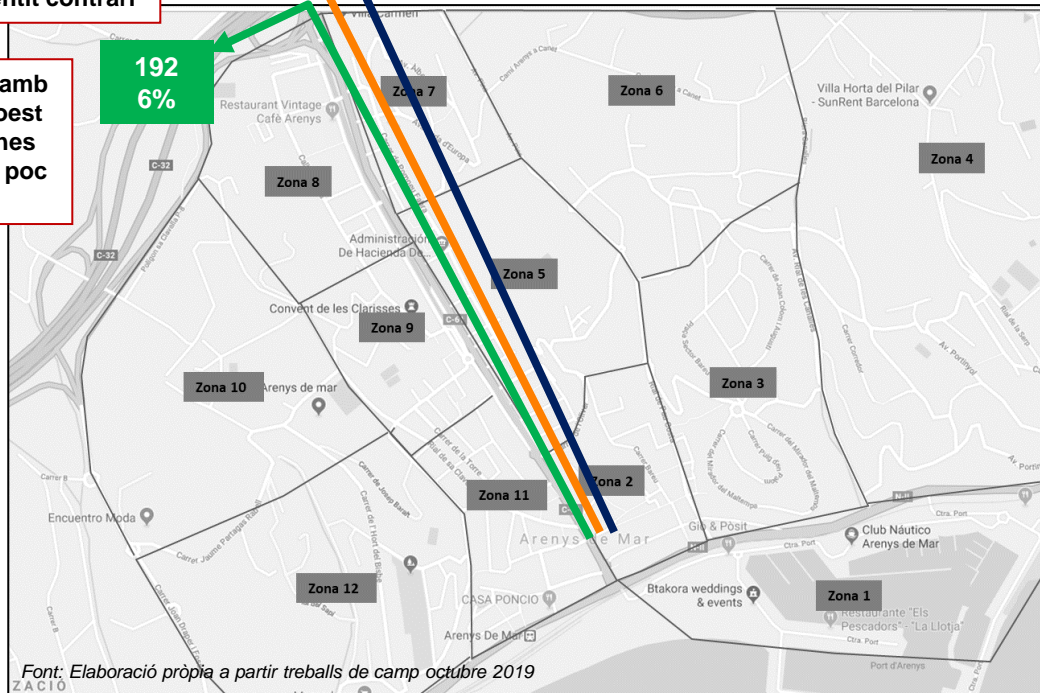
Per connectar amb els municipis del nord des de les zones baixes s'utilitza el doble que en sentit contrari

192
6%

Per connectar amb la C-32 sentit oest des de les zones baixes és molt poc utilitzada

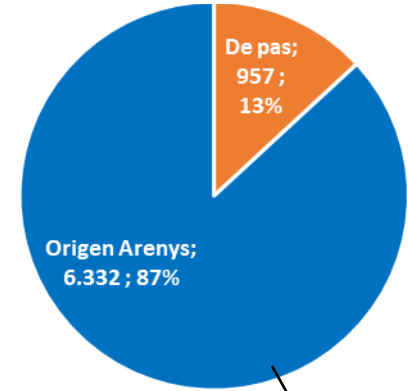
2.685
82%

384
12%

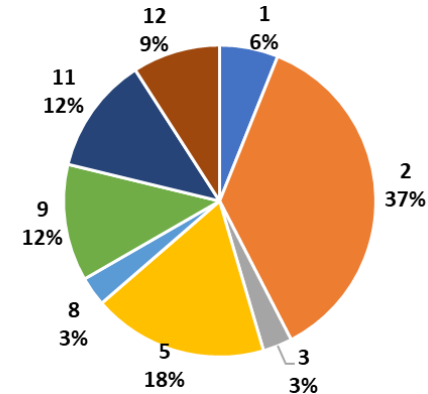


Font: Elaboració pròpia a partir treballs de camp octubre 2019

Trànsit sentit Muntanya: 7.289 veh/dia



Trànsit origen Arenys



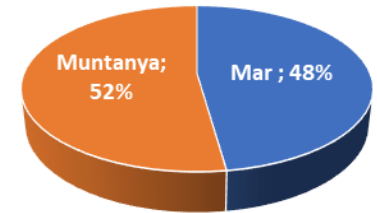
Destinació	Origen	1	2	3	5	8	9	11	12	Total	Origen zones baixes
	Nord	192	1.918	-	767	192	575	575	575	575	4.795
C-32 Oest	192	-	-	192	-	-	-	-	-	384	192
C-32 est	-	384	192	192	-	192	192	-	-	1.151	384
Total	384	2.302	192	1.152	192	767	767	576	576	6.332	3.262
		6%	36%	3%	18%	3%	12%	12%	9%	100%	52%

3.5. EL VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT. Trànsit de pas

En dia feiner circulen per la Riera 1.832 vehicles sense origen ni destinació Arenys, en sentit muntanya és dirigeixen als municipis del nord i en sentit mar provenen un 55% del nord i un 45% de la C-32 en sentit Barcelona.

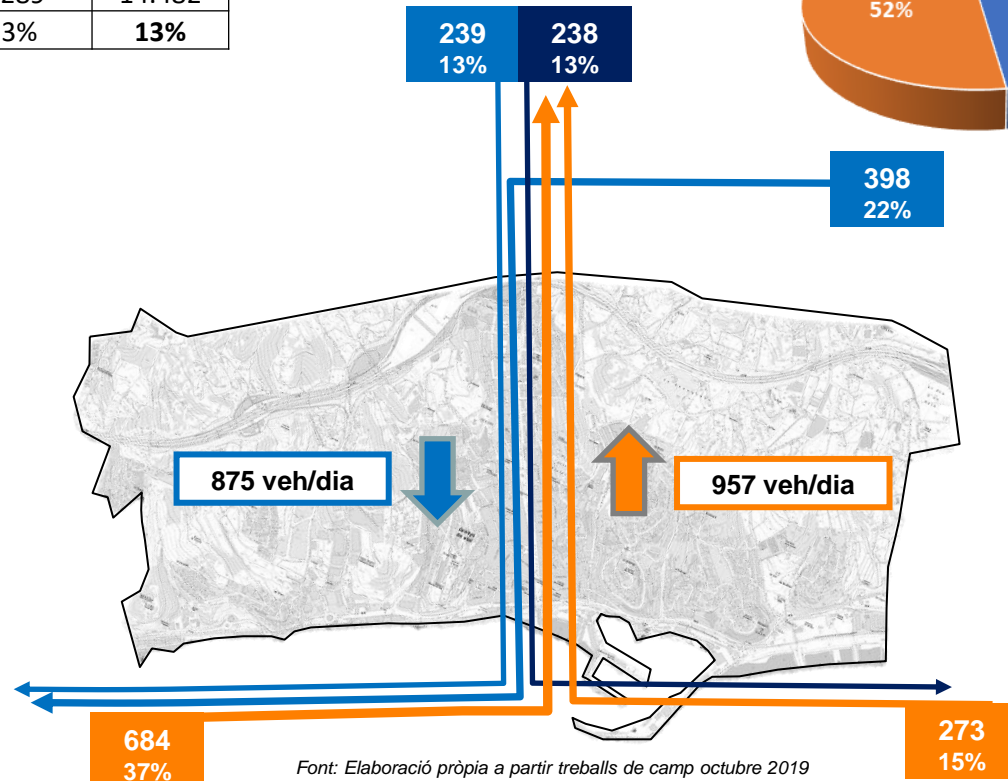
	Mar	Muntanya	Total
Trànsit de Pas	875	957	1.832
Trànsit total nord Riera	7.193	7.289	14.482
% Trànsit de pas	12%	13%	13%

Distribució trànsit de pas



- Des dels municipis del est i per evitar el peatge d'Arenys l'utilitzen **uns 400 vehicles al dia en sentit mar per connectar entre la C-32 i la N-II**
- Per connectar amb i des dels **municipis del nord l'utilitzen uns 1.400 dels quals un 67% ho fa en sentit muntanya**

Aquest fet reafirma que degut a la configuració de la xarxa, l'eix de Valdegata com a via alternativa és més eficient en sentit mar



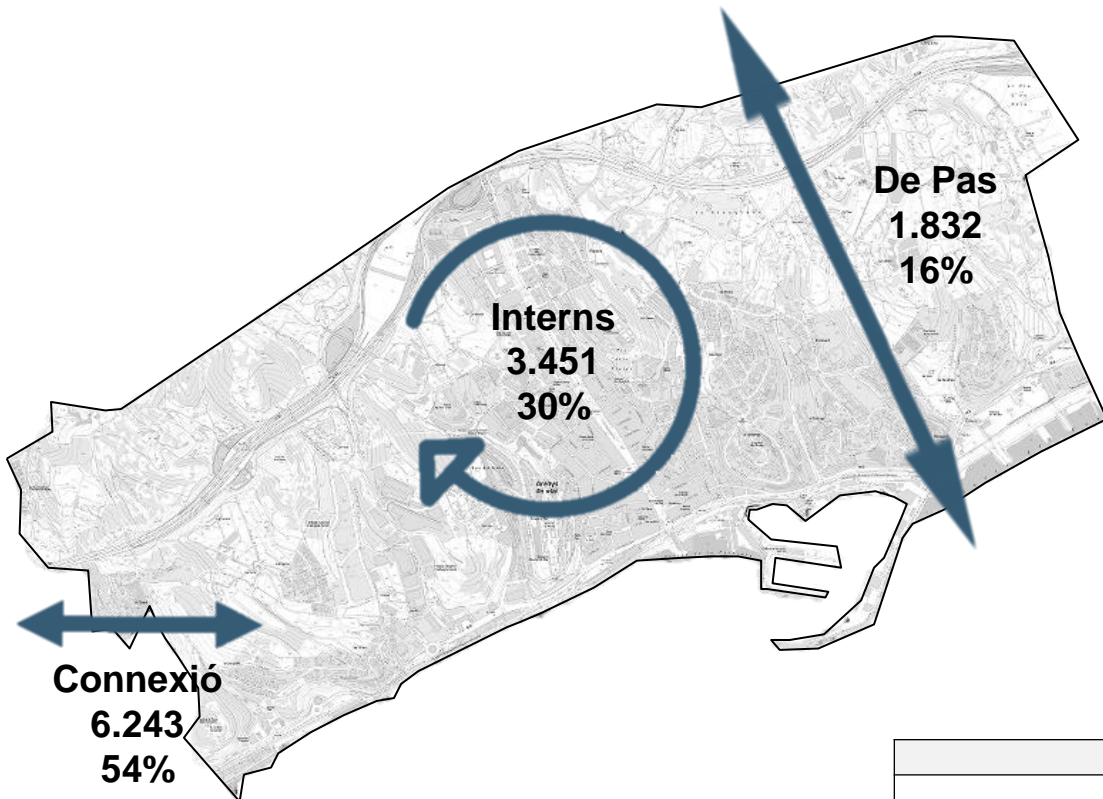
Font: Elaboració pròpia a partir treballs de camp octubre 2019

Sentit Muntanya		
Origen	Destí A.Munt i Sant Iscle	
Municipis Est	273	29%
Municipis Oest	684	71%
Total	957	100%

Sentit Mar						
Origen	Destí municipis Oest		Destí municipis Est		Total	
Municipis est	398	63%	-	-	398	45%
Municipis nord	239	38%	238	100%	477	55%
Total	636	73%	239	27%	875	100%

3.5. EL VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT. Demanda de trànsit centre nucli urbà

En dia feiner circulen pel centre del nucli urbà 11.526 vehicles, on un 54% d'aquest trànsit són desplaçaments de connexió, un 30% són desplaçaments interns i un 16% és de pas.



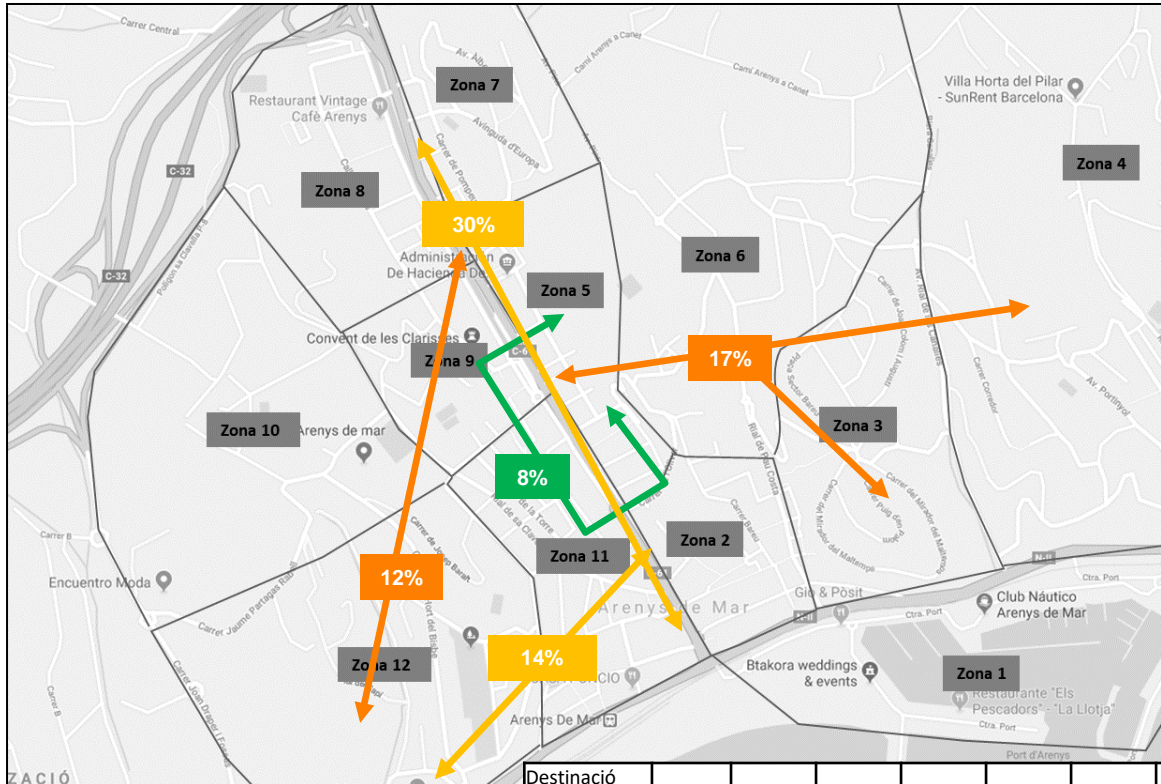
Es generen per la Riera gairebé 3.300 desplaçaments al dia de residents en vehicle privat que tenen origen i destinació dins del municipi

El 52% del trànsit que circula pel centre del nucli urbà, és generat per no residents, uns 6.000 al dia

	Residents	No residents	Total	Total
Interns	3.286	165	3.451	30%
Connexió (generats i atrets)	2.206	4.037	6.243	54%
De pas	0	1.832	1.832	16%
Total Arenys de Mar	5.492	6.034	11.526	100%
	48%	52%	100%	

3.5. EL VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT. Demanda de trànsit intern

Els principals fluxos de vehicles a la Riera són generats per relacions entre la zona alta i baixa de la riera, entre les urbanitzacions i el centre i per la zona comercial.



El 68% de les relacions internes que es realitzen actualment en vehicle es podrien realitzar en menys de 15 minuts caminant:

<7 min caminant	15%
Centre	8%
Centre-Nord	3%
Centre - pavelló	4%
7-15 min caminant	53%
Zones Riera(8/7 -11/2)	30%
Centre - zona comercial	14%
Port - centre	5%
Altres	4%
>15 min	32%
Urbanitzacions	17%
Zona Comercial	12%
Altres	3%

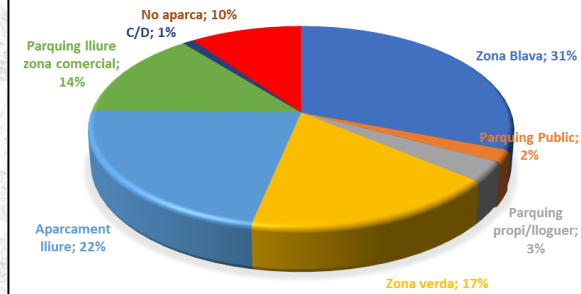
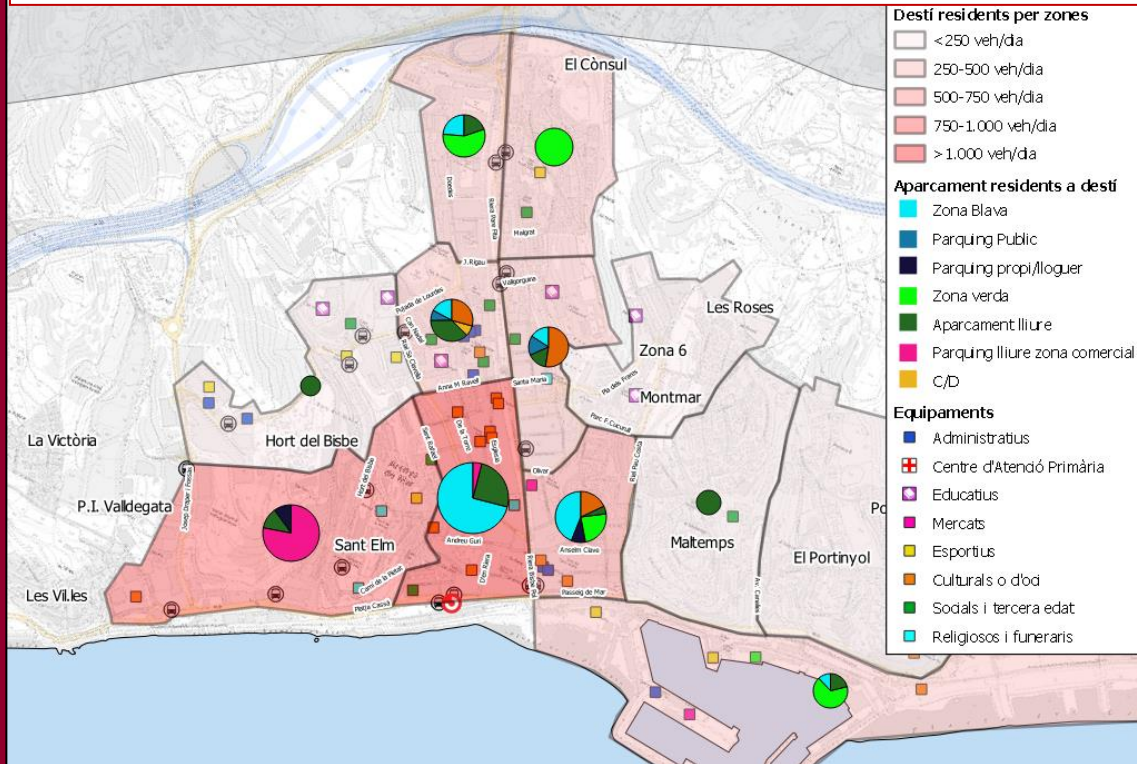
Font: Elaboració pròpia a partir treballs de camp octubre 2019

Destinació													Total
Origen	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12		general
1	0%	0%	0%	0%	2%	0%	3%	0%	0%	2%	0%		6%
2	0%	0%	0%	2%	3%	2%	3%	0%	0%	0%	4%		13%
3	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%		3%
4	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%		3%
5	1%	0%	2%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	2%		8%
6	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%		2%
7	0%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	3%	0%	1%	1%		7%
8	1%	4%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	1%		9%
9	1%	1%	3%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	2%		9%
10	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%		2%
11	0%	2%	0%	0%	0%	9%	9%	2%	3%	0%	1%		25%
12	0%	5%	0%	0%	6%	0%	0%	2%	0%	3%	0%		16%
Total general	3%	15%	5%	6%	11%	10%	15%	8%	3%	13%	10%		100%

Inclou totes les relacions d'origen i destinació dins del municipi

3.5. EL VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT. Demanda de trànsit intern residents

Únicament el 33% dels residents que utilitzen el vehicle per desplaçar-se per dins del municipi paga per aparcar, la disponibilitat d'aparcament gratuït fomenta l'ús d'aquest mode



	Zona Blava	Pàrquing Public	Pàrquing propi/lloguer	Zona verda	Aparcament lliure	Pàrquing lliure zona comercial	C/D	No aparca
1	12%	0%	0%	67%	21%	0%	0%	0%
2	44%	0%	9%	24%	5%	0%	0%	18%
3	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%
4	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%
5	16%	16%	0%	0%	16%	0%	0%	53%
7	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
8	24%	0%	0%	57%	20%	0%	0%	0%
9	17%	8%	0%	0%	37%	0%	8%	29%
10	0%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%
11	71%	0%	0%	0%	25%	4%	0%	0%
12	0%	0%	10%	0%	12%	78%	0%	0%
	31%	2%	3%	17%	22%	14%	1%	10%

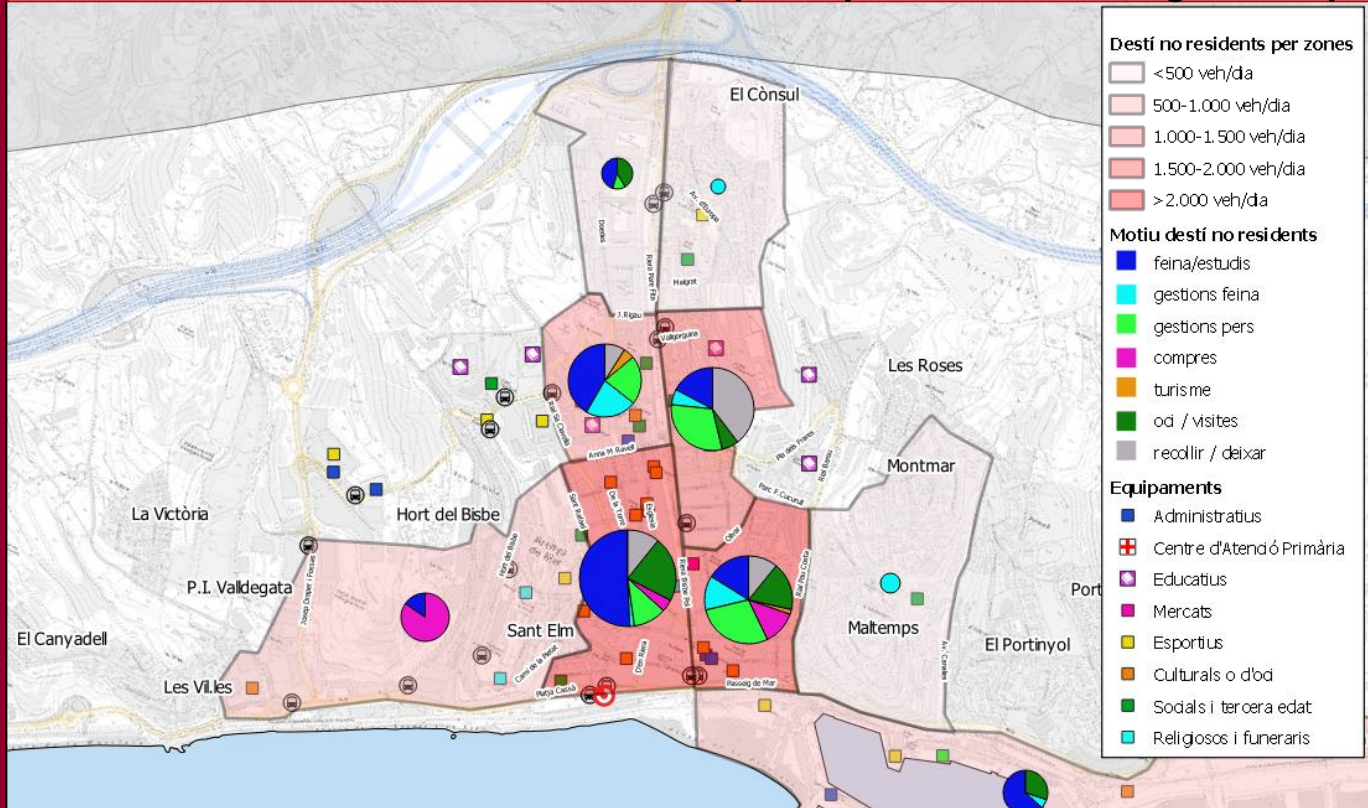
Font: Elaboració pròpia a partir treballs de camp octubre 2012

La situació de les zones verdes del municipi situant-se d'extrem a extrem de la Riera fomenta les relacions dels residents en aquest mode.

Exclou els orígens o destinacions al domicili

3.5. EL VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT. Demanda de trànsit connexió no residents

Les principals destinacions dels no residents que circulen per la Riera en un dia feiner són les 4 zones més cèntriques, que atrauen el 83% dels vehicles dels no residents, i els principals motius d'accés al municipi d'aquests són feina, i gestions personals

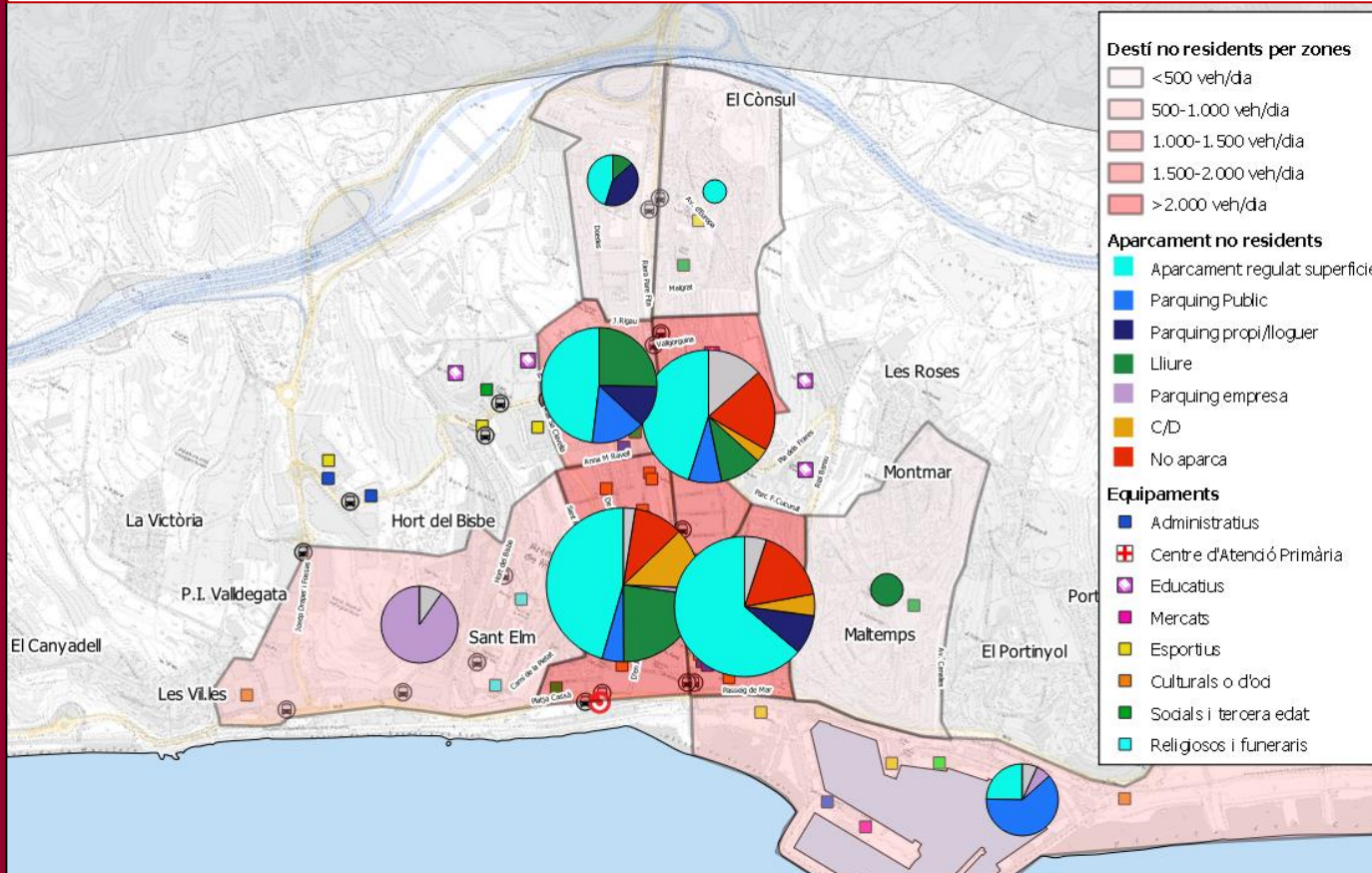


Destí No Residents	feina/estudis	gestions feina	gestions personals	compres	Destí No Residents	oci / visites	recollir / deixar
1	6%	63%	7%	0%	0%	30%	0%
2	22%	16%	13%	28%	13%	18%	11%
3	1%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
5	20%	17%	6%	30%	0%	7%	40%
7	1%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
8	3%	45%	0%	14%	0%	41%	0%
9	15%	42%	23%	22%	0%	0%	9%
11	26%	51%	2%	11%	4%	22%	11%
12	7%	16%	0%	0%	84%	0%	0%
Total general	100%	32%	10%	19%	10%	1%	14%

Font: Elaboració pròpia a partir treballs de camp octubre 2019

3.5. EL VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT. Demanda de trànsit connexió no residents

El 53% dels No Residents paguen per aparcar, i un 10% dels no residents no aparquen.

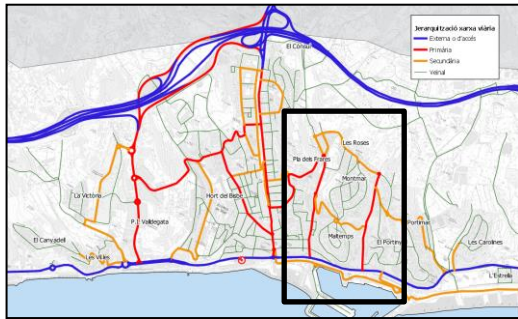


	Aparcament regulat superfície	Parquing Public	Parquing propi/lloguer	Lliure	Parquing empresa / comerç	C/D	No aparca	On pugui
1	25%	62%	0%	0%	7%	0%	0%	7%
2	64%	0%	9%	0%	0%	5%	17%	5%
3	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
5	45%	8%	0%	10%	0%	3%	20%	13%
7	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
8	45%	0%	41%	14%	0%	0%	0%	0%
9	48%	15%	12%	25%	0%	0%	0%	0%
11	46%	5%	0%	23%	1%	13%	10%	2%
12	0%	0%	0%	0%	90%	0%	0%	10%
	46%	7%	5%	17%	7%	4%	10%	4%

Font: Elaboració pròpia a partir treballs de camp octubre 2019

3.5. EL VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT. Punts específics: Els Rials Bareu/Pau Costa i el Rial de Canalies

Són eixos primaris que connecten la xarxa externa amb les zones urbanes de l'est.



Rial Bareu / Pau Costa

Punts crítics en comú:

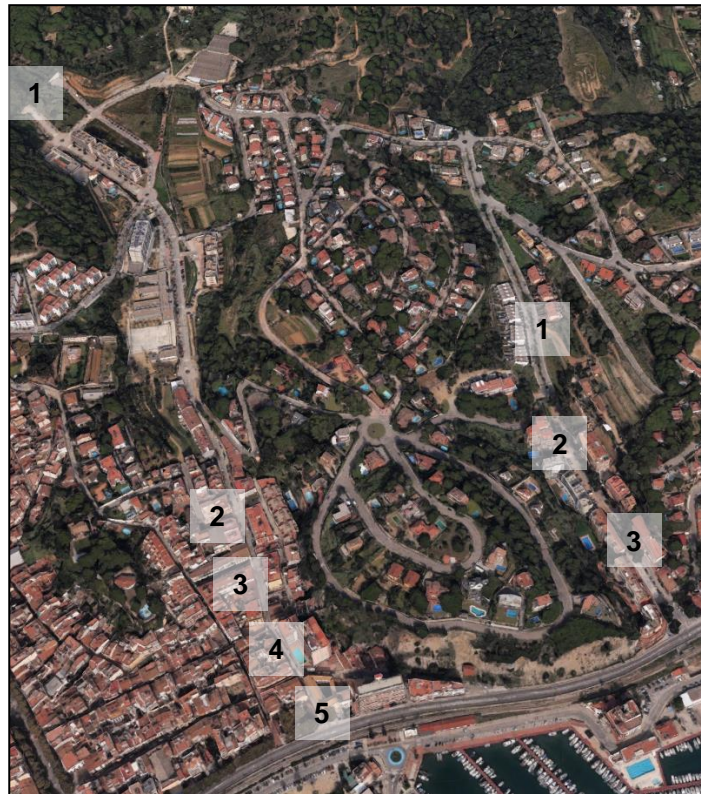
- No disposen de connexió al nord -> Per connectar des d'aquest cal creuar el municipi
- Disposen de dos sentits de circulació però no disposen de suficient amplada en alguns punts
- No disposen d'un itinerari per a vianants accessible



Construccions + aparcament

IMD: 1.000 – 1.800

Vel mitja: 24 km/h



Rial de Canalies



Falta d'urbanització + aparcament

IMD: 1.200

Vel mitja: 44 km/h

A nivell de trànsit, cal estudiar-los de forma conjunta donat que la modificació d'un pot afectar l'altre, els vials que actualment uneixen ambdós rials mostren alguns punts dèbils.

3.5. EL VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT. Punts específics: Els Rials Bareu/Pau Costa

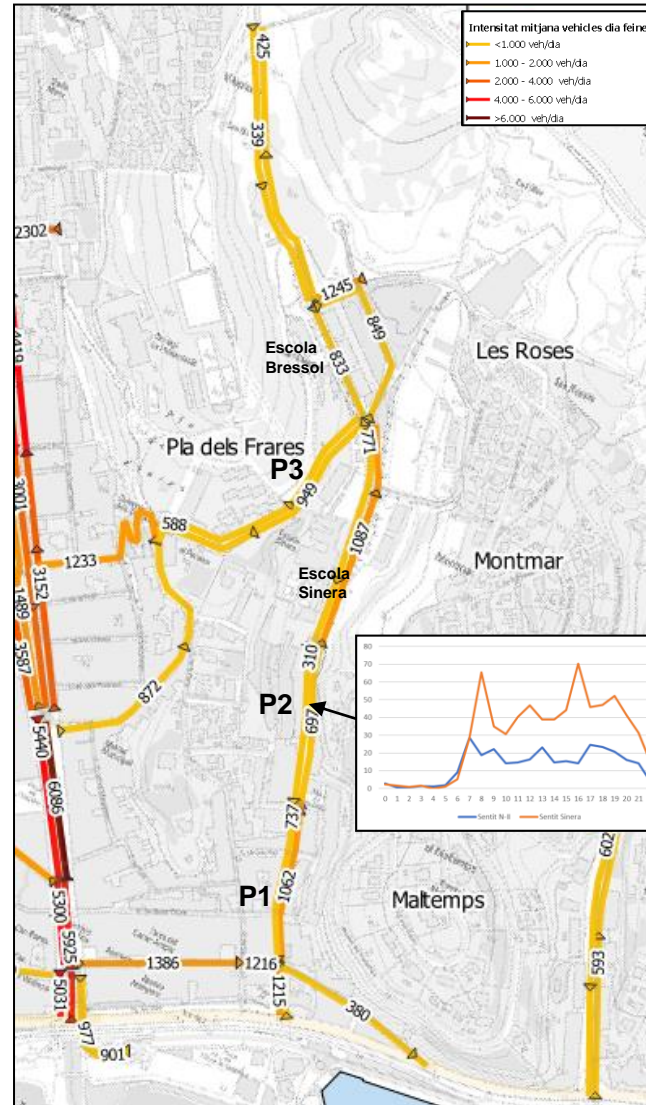
El Rial Pau Costa és un eix estratègic com a camí escolar, connecta la part baixa del municipi amb l'escola Sinera i l'escola bressol Els Colors on hi estudien gairebé 600 alumnes.

En les hores puntes els fluxos de vianants suposen més del doble que els fluxos de vehicles però no es disposa de cap itinerari per a vianants accessible

		8 a 9h	16 a 17 h
P1	Veh sentit Mar	41 (21 veïns)	43 (27 veïns)
	Veh sentit Muntanya	72 (8 veïns)	106 (36 veïns)
Vianants		260	301
P2	Veh sentit Mar	20	16
	Veh sentit Muntanya	64	70
Vianants		152	126
P3	Veh sentit Riera	91	82
	Veh sentit Escoles	65	41



A nivell d'accessibilitat el principal factor que condiona majoritàriament l'amplada de les voreres és la disposició d'aparcament en cordó

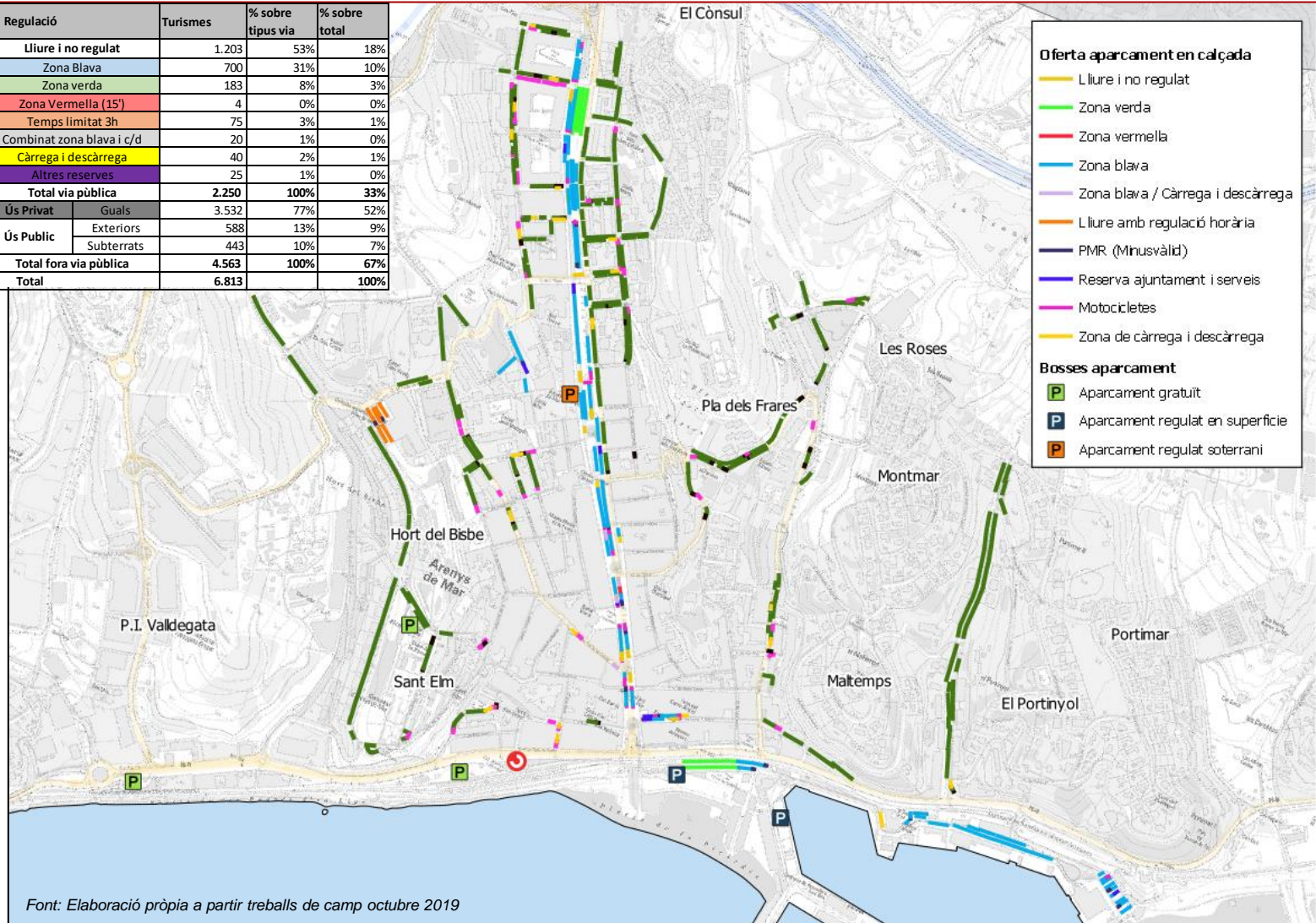


- Degut a la falta de connexió amb la zona nord uns 800 vehicles al dia utilitzen el rial del Bareu.
 - Actualment un tram de Pau Costa funciona com a sentit únic de pujada:
 - ✓ Han disminuït les retencions als punts d'estretament en horari escolar.
 - ✓ Uns 300 vehicles al dia circulen en sentit de baixada tot i no estar permès.
 - ✓ Uns 400 vehicles de veïns al dia l'utilitzen en sentit N-II.
 - ✓ El trànsit en sentit baixada ha estat absorbit principalment per la baixada de Professor Castelló.
- Els trànsits a Pla dels Frares i al Rial Pau Costa mostren asimetries per sentits d'uns 400 vehicles.

3.6. L'APARCAMENT. Oferta

Al municipi, sense comptar les urbanitzacions, es comptabilitzen: **6.813 places d'aparcament per a turismes: 2.250 a la via pública (33%) i 4.563 fora de calçada (63%).**

Regulació		Turismes	% sobre tipus via	% sobre total	
A LA VIA PÚBLICA	Lliure i no regulat	1.203	53%	18%	
	Zona Blava	700	31%	10%	
	Zona verda	183	8%	3%	
	Zona Vermella (15')	4	0%	0%	
	Temps limitat 3h	75	3%	1%	
	Combinat zona blava i c/d	20	1%	0%	
	Càrrega i descàrrega	40	2%	1%	
	Altres reserves	25	1%	0%	
Total via pública		2.250	100%	33%	
FORA DE LA VIA PÚBLICA	Ús Privat	Guals	3.532	77%	52%
	Ús Public	Exteriors	588	13%	9%
		Subterrats	443	10%	7%
	Total fora via pública		4.563	100%	67%
Total		6.813		100%	

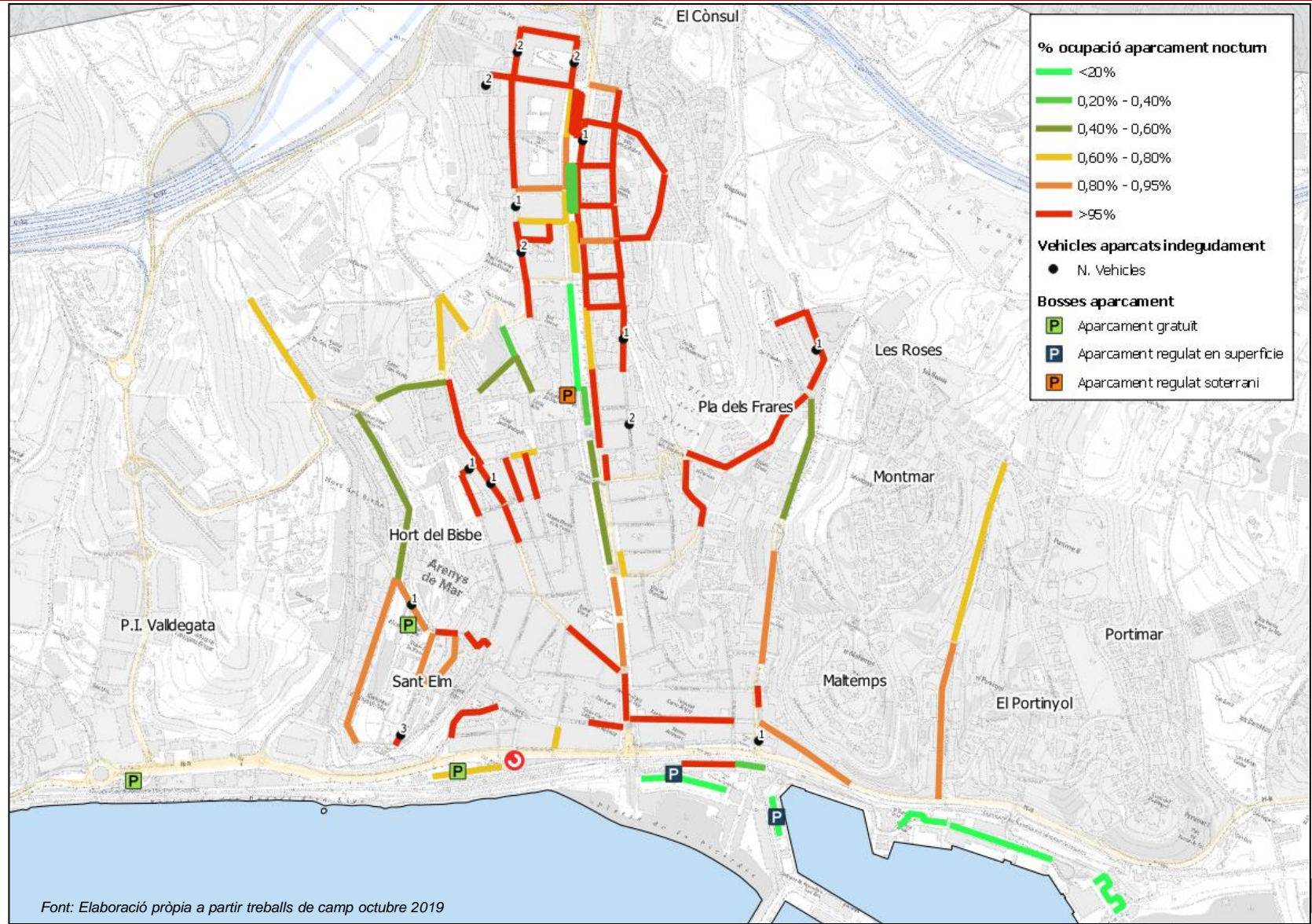


Font: Elaboració pròpia a partir treballs de camp octubre 2019

Sense contar les urbanitzacions es disposa d'un parc d'uns 5.900 turismes, pel que inicialment l'oferta hauria de ser suficient per absorbir la demanda nocturna dels resident.

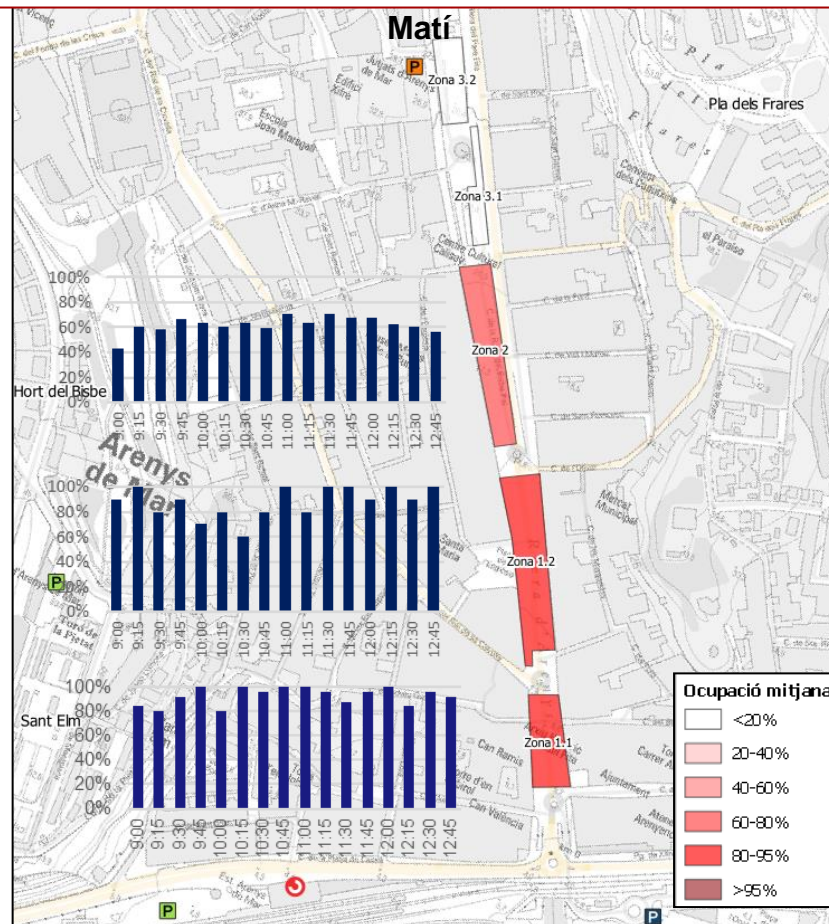
3.6. L'APARCAMENT. Demanda nocturna

Les zones amb **aparcament lliure i zona verda situades al nucli mostren una ocupació del 100%**, les zones regulades mostren una ocupació en general baixa, excepte en la zona baixa de la Riera, on es disposen de menys alternatives per a l'aparcament nocturn.

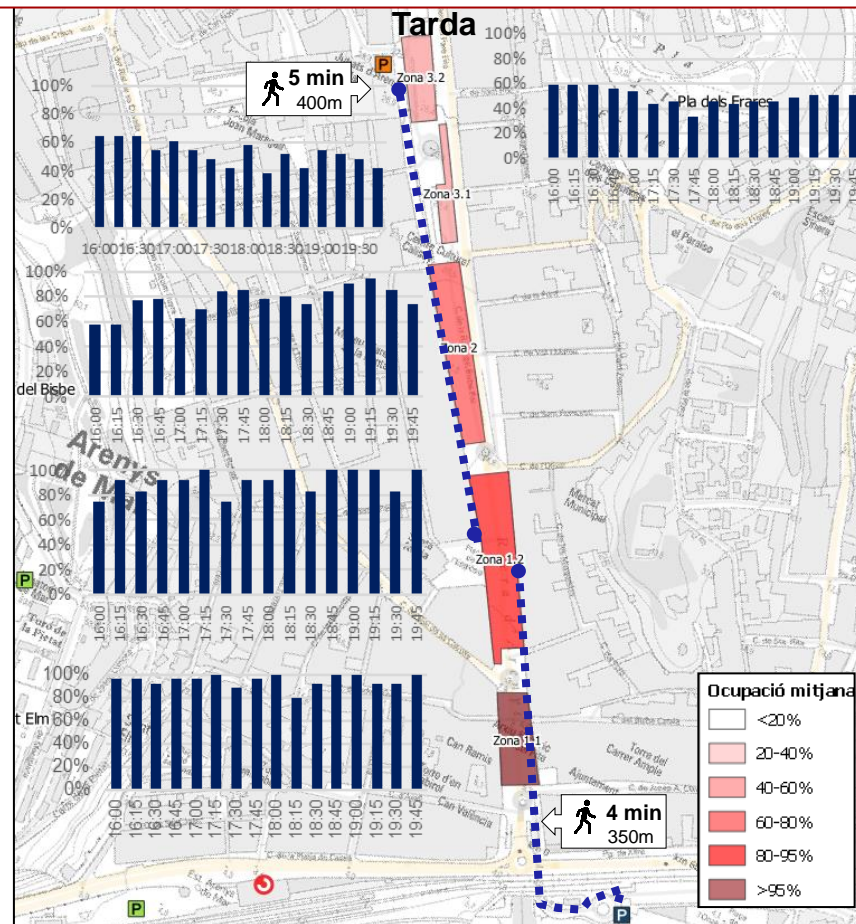


3.6. L'APARCAMENT. Demanda zona blava

La zona de l'entorn de l'Ajuntament és la que mostra una major ocupació però també un major temps d'estada. A les zones de l'entorn del Calisay és disposa d'una oferta superior al 40%.



Zona	% Ocupació	Temps mig d'estada (min)	Índex Rotació
1.1	92	89	4.1
1.2	88	55.1	4.1
2	66	58	3
3.1	-	-	-
3.2	-	-	-



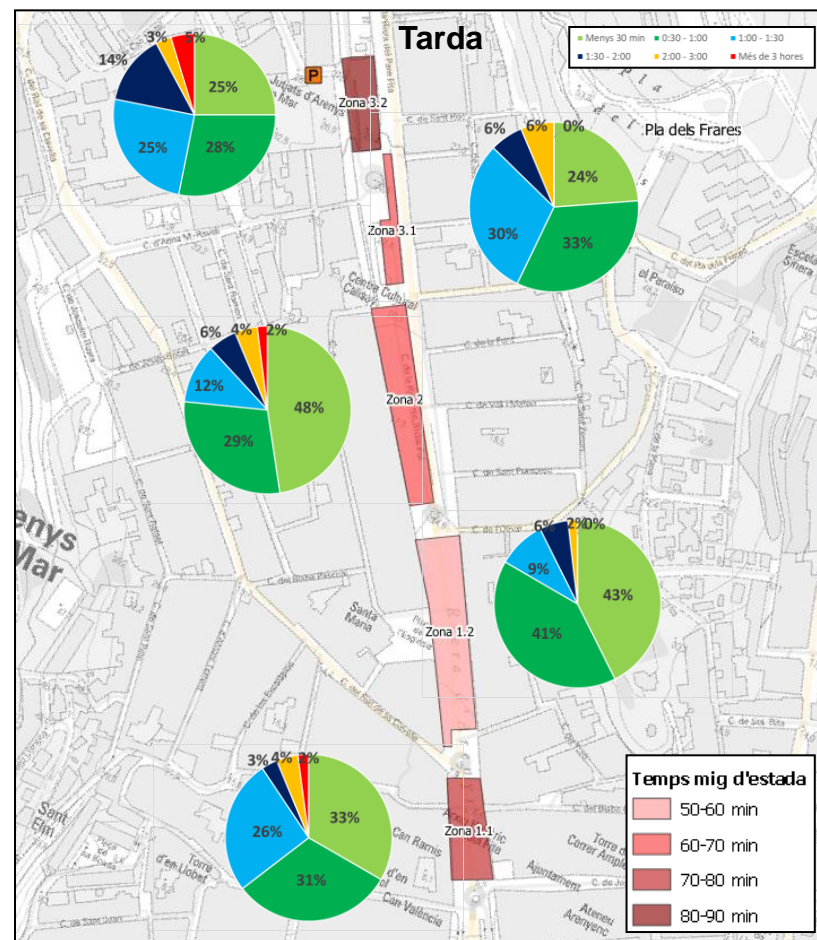
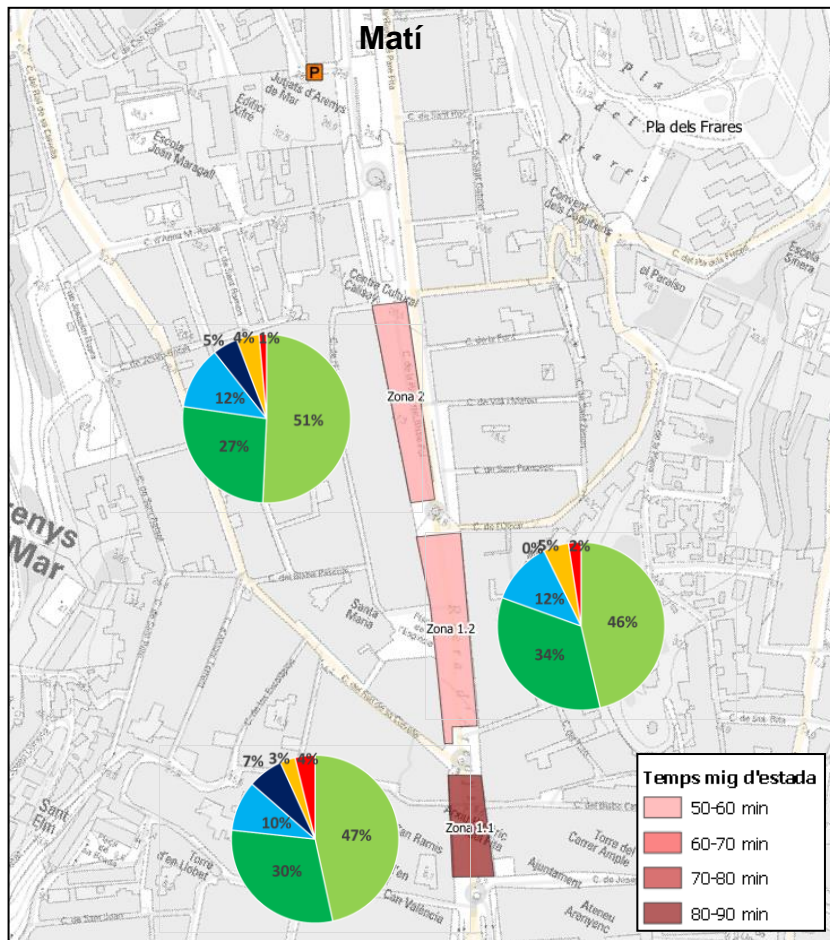
Zona	% Ocupació	Temps mig d'estada (min)	Índex Rotació
1.1	95	72.1	3.8
1.2	91	51.4	4.5
2	77	63.2	3.7
3.1	53	67.3	2.7
3.2	50	89.8	2.6

A menys de 5' caminant de la zona 1 es disposa de l'aparcament de la platja

Font: Elaboració pròpia a partir treballs de camp octubre 2019

3.6. L'APARCAMENT. Demanda zona blava

Temps d'estada:

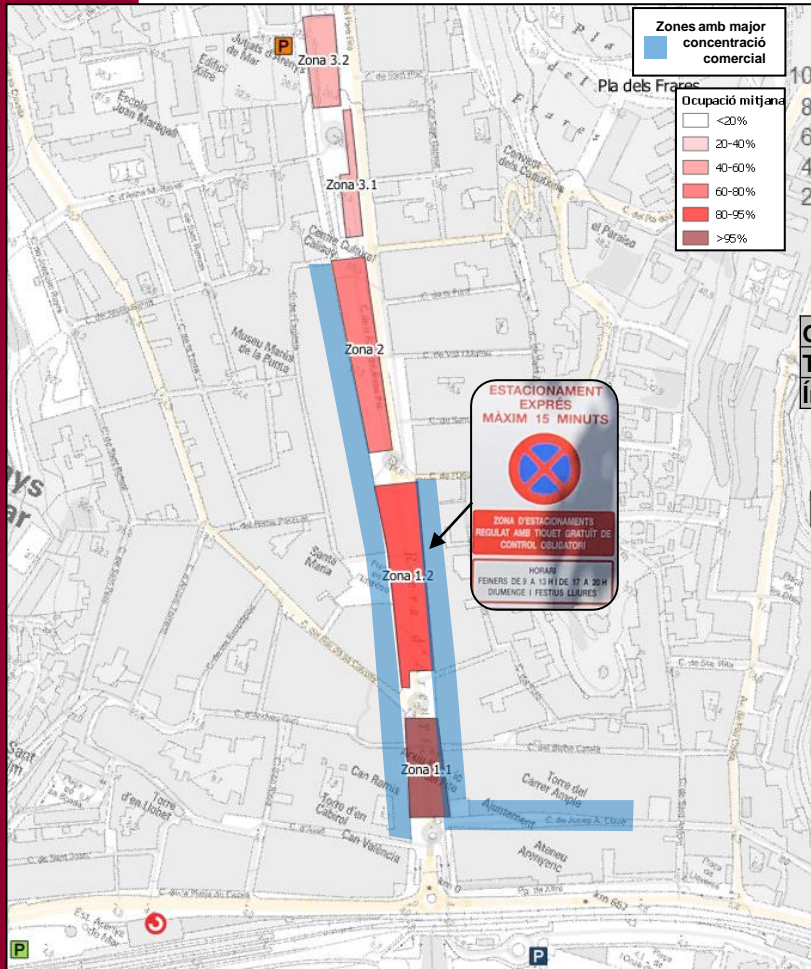


Font: Elaboració pròpia a partir treballs de camp octubre 2019

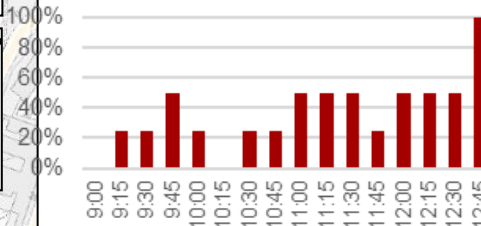
3.6. L'APARCAMENT. Demanda zona vermella

A gairebé totes les franges horàries es disposa almenys d'una plaça lliure que garanteix l'aparcament per a realitzar compres ràpides, però la majoria dels usuaris sobrepassen el temps màxim d'estada.

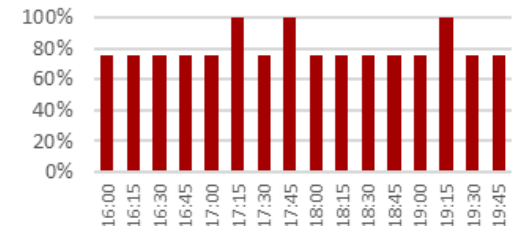
Ocupació aparcament a la tarda



Matí

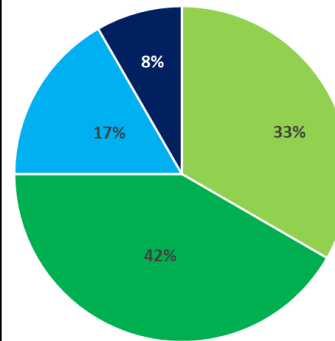


Tarda

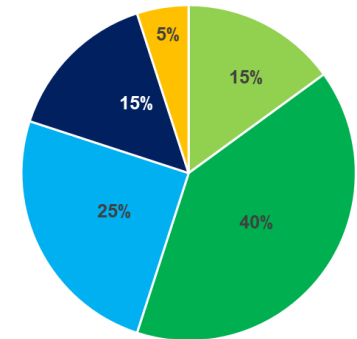


Ocupació mitjana	38%
Temps mitja d'estada	27,18
Índex Rotació	3

Ocupació mitjana	80%
Temps mitja d'estada	38,9 min
Índex Rotació	5



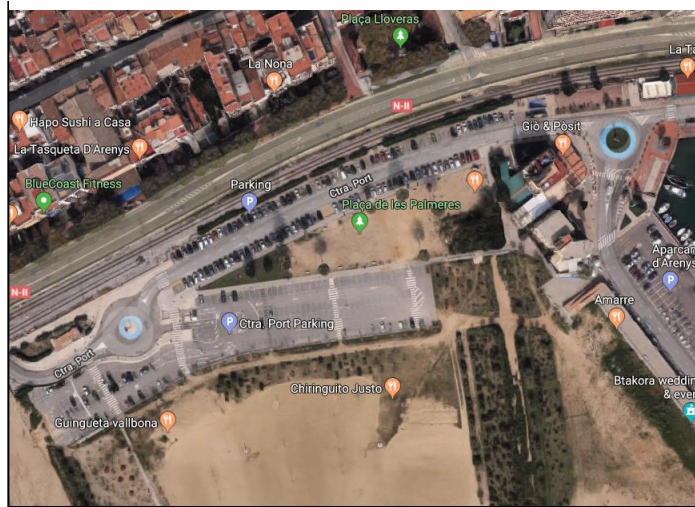
- Menys de 15 min
- 0:15 - 0:30
- 0:30 - 0:45
- 0:45 - 1:00
- 1:00 - 1:15



Per a potenciar les compres en el comerç local i disminuir l'aparcament indegut, es faria necessari disposar d'alguns aparcaments exprés a les zones 1.1 i 2.

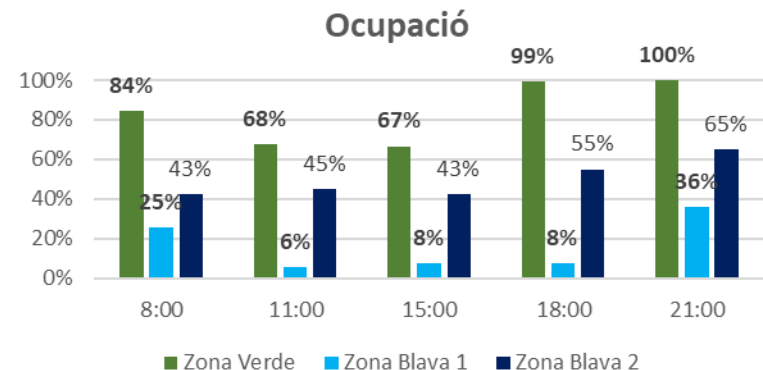
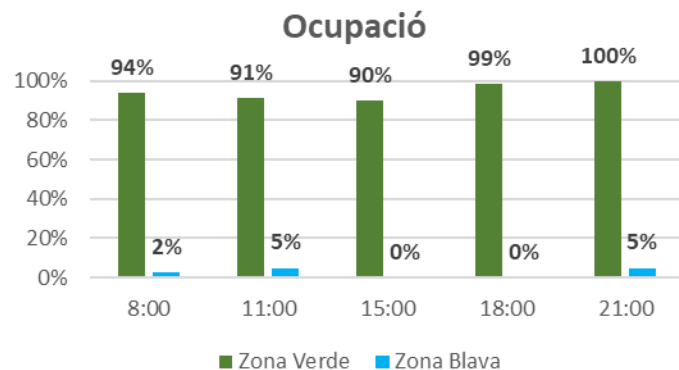
3.6. L'APARCAMENT. Demanda a les zones verdes i el seu entorn

Zona 1: Platja de Picordia



	Zona Verda	Zona Blava
Places	79	41
Vehicles estacionen dia	163	4
Promig vehicles per plaça	2,1	
Vehicles 24h	27	0
	34%	0%

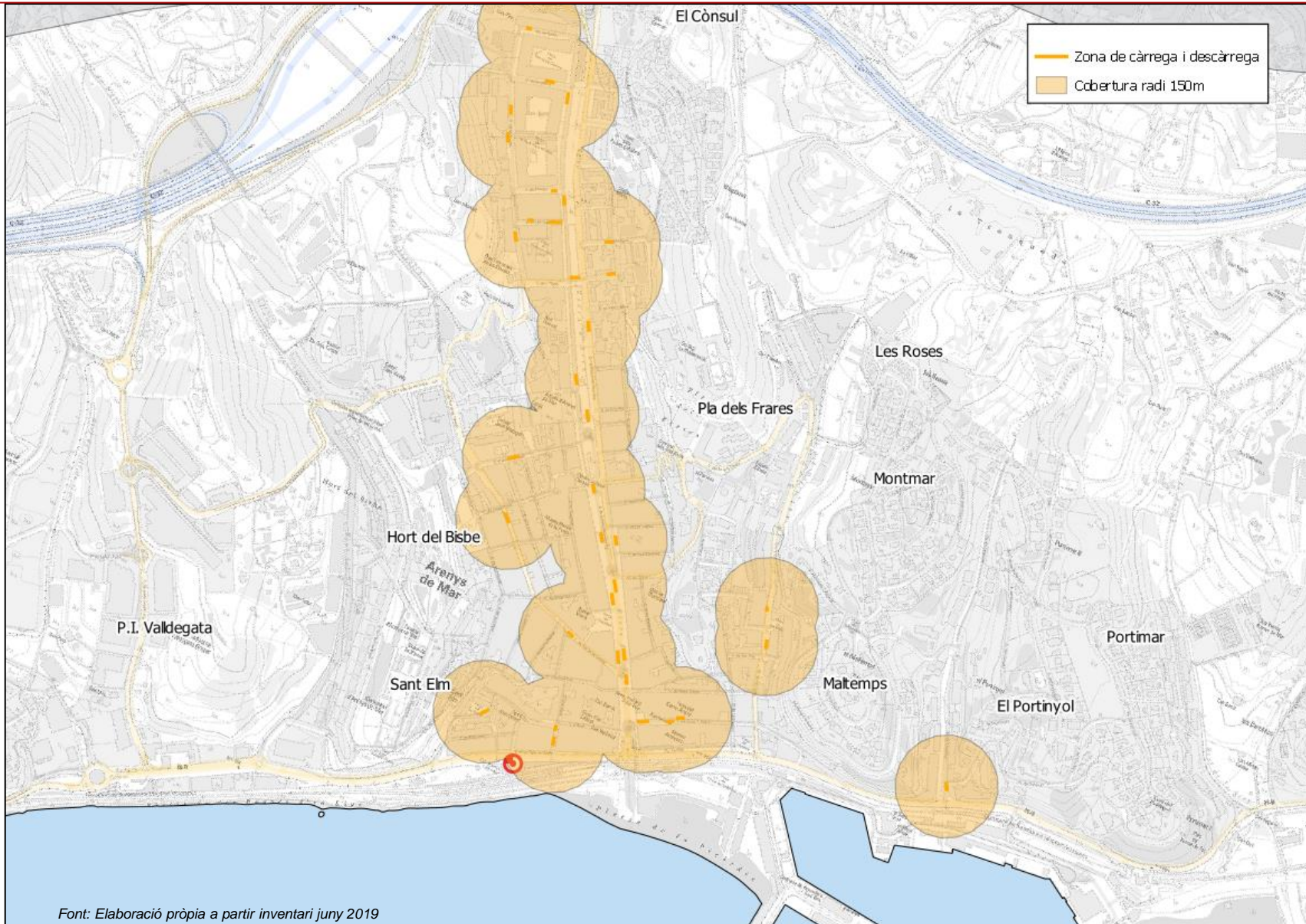
4. Zona alta Riera:



Font: Elaboració pròpia a partir treballs de camp octubre 2019

3.7. DUM. Oferta zones de càrrega i descàrrega de mercaderies

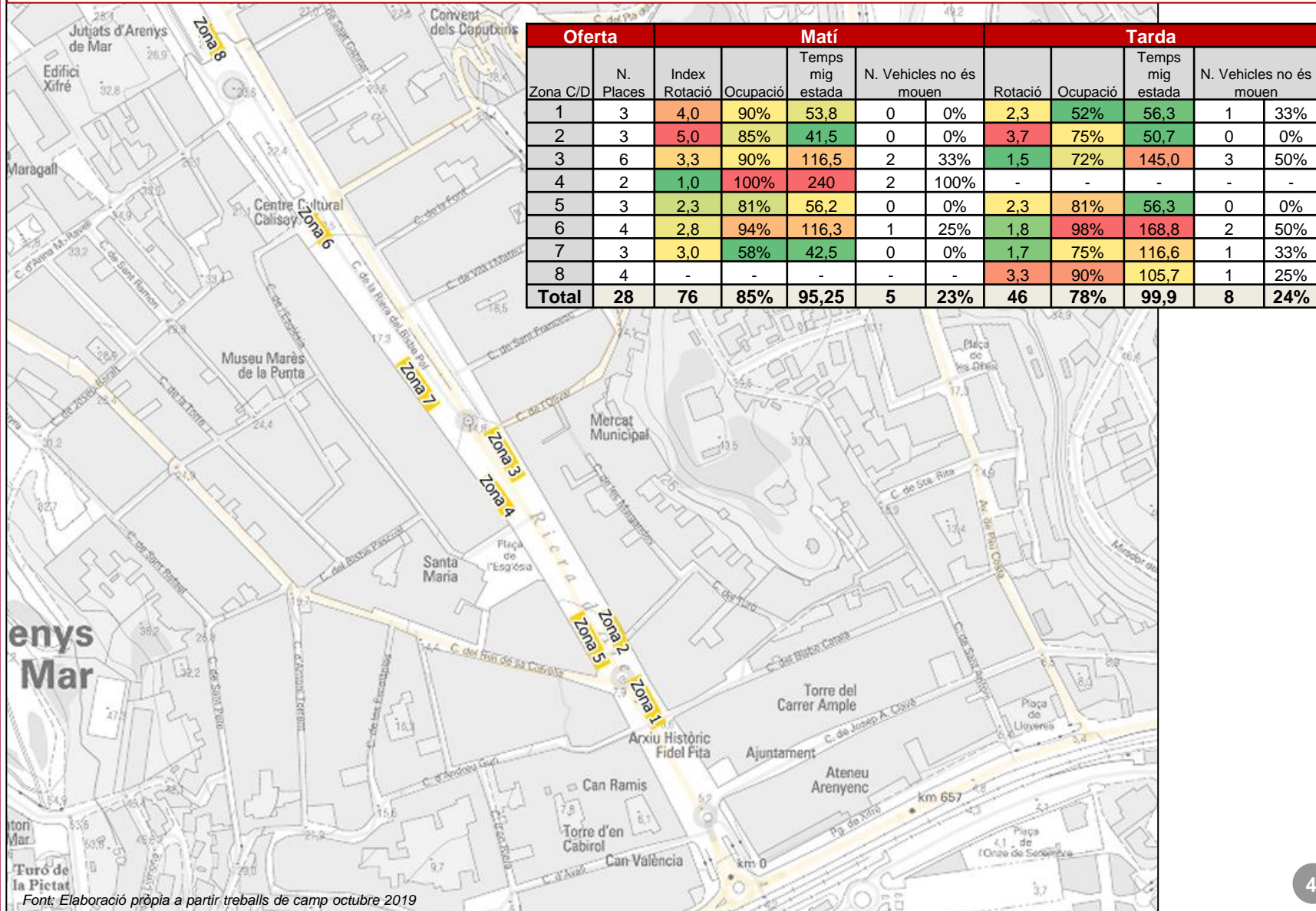
Les zones de càrrega i descàrrega actuals donen cobertura a la Riera i al centre urbà.



Font: Elaboració pròpia a partir inventari juny 2019

3.7. DUM. Demanda zones de càrrega i descàrrega de mercaderies

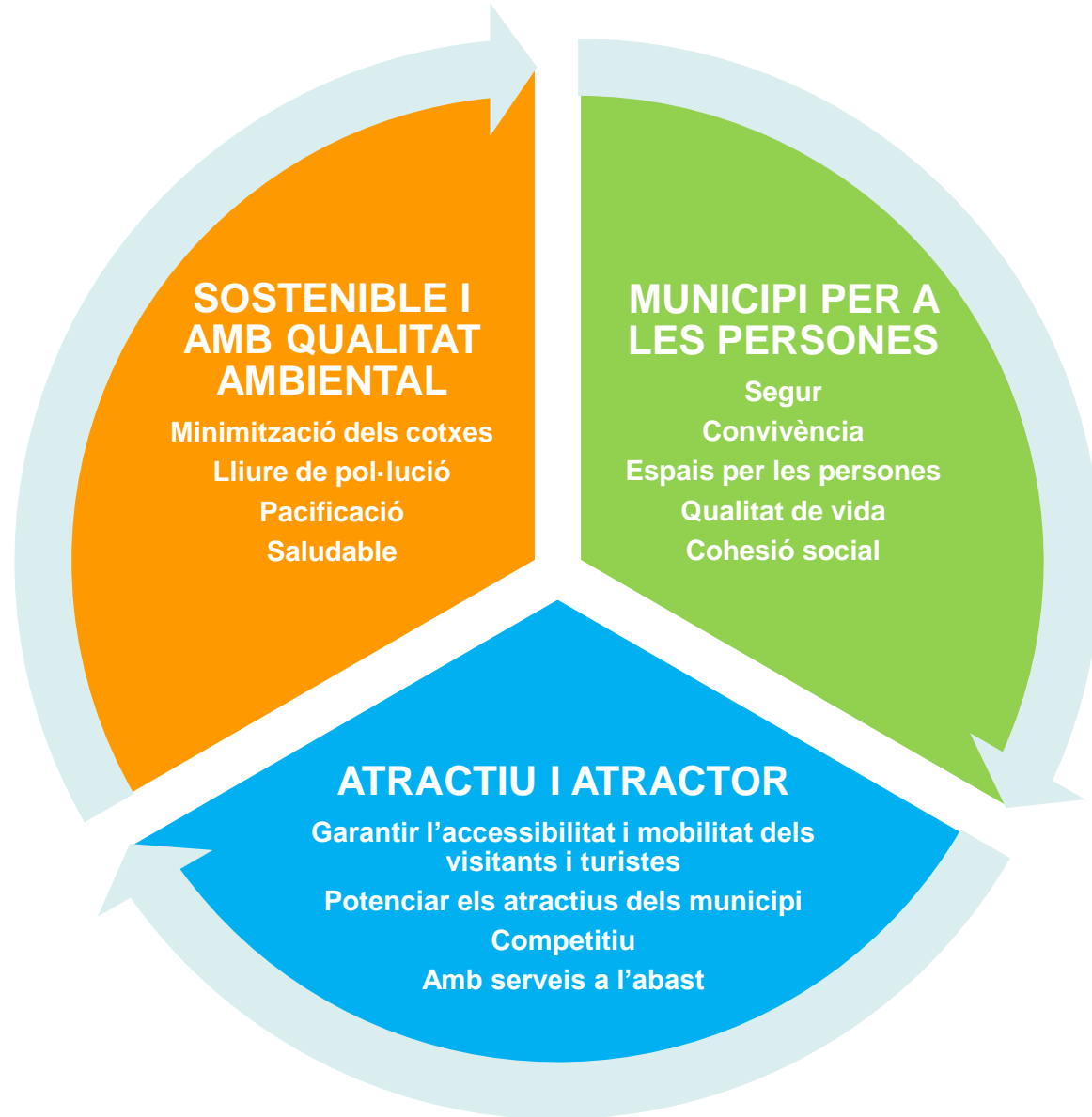
El 55% dels usuaris de les zones de C/D superen el temps màxim d'estada de 30' i el 24% de les places estan ocupades per vehicles que no es mouen durant tot el període horari.



Font: Elaboració pròpia a partir treballs de camp octubre 2019

4. PROPOSTES ESTRATÈGIQUES D'ACTUACIÓ

Visió en l'àmbit de la mobilitat que es vol obtenir amb el Pla:



El nou model de mobilitat desitjat per Arenys de Mar es fonamenta en els criteris d'equitat, sostenibilitat, seguretat i eficiència:

O
B
J
E
C
T
I
U
S

S
U
B
O
B
J
E
C
T
I
U
S

Mobilitat inclusiva i equitativa:

Garantir el dret a la mobilitat a totes les persones



- **Millorar l'accessibilitat** de persones amb problemes de mobilitat reduïda
- **Garantir el dret a la mobilitat per a tots els col·lectius** en el sistema de transport
- **Garantir la cobertura territorial** i horària del transport públic
- **Adequar l'oferta de transport públic a les necessitats canviants de la mobilitat**

Mobilitat sostenible i saludable:

Reduir la dependència del vehicle privat



- **Transvasament modal** cap als modes més sostenibles i minimització dels desplaçaments
 - Aconseguir un **transport públic de qualitat i integrat**
- **Menys impacte de la mobilitat al canvi climàtic**; reduir la contaminació atmosfèrica reduir l'emissió dels gasos causants de l'efecte hivernacle
- **Millora de la salut de les persones**, afavorir l'activitat física de la població

Mobilitat segura i fiable:

Reduir l'accidentalitat i augmentar la seguretat



- **Reduir l'accidentalitat** i millorar la percepció de la seguretat
- **Disminuir la velocitat** de circulació
- **Promoure espais segurs i de qualitat per als modes actius**
 - Protegir a vianants i ciclistes
- **Controlar el compliment** de les sancions

Mobilitat eficient i productiva:

Reduir els costos econòmics i de congestió



- **Augmentar l'eficiència i eficàcia del model de transport** afavorint l'optimització socioeconòmica del sistema
- **Reduir el temps de desplaçament i la congestió** i augmentar l'ocupació dels vehicles de transport
- **Potenciar la qualitat dels mitjans de transport i la intermodalitat**
 - Aconseguir una **distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada**

Un entorn urbà més atractiu i saludable per a la ciutadania, visitants i treballadors

Per assolir-lo s'han definit de 9 eixos estratègics que donen resposta als diferents objectius i dels quals es deriven un total de 64 propostes:

Els eixos són transversals i per tant requereixen d'actuacions multimodals i multidisciplinars, per la qual cosa, tot i que cadascun d'ells prioritza en un mode, les actuacions que se'n deriven podran afectar a la resta

EIX 1

Garantir una mobilitat per a vianants accessible, segura i que minimitzi els itineraris

8 Propostes

EIX 2

Posar en valor els espais públics urbans prioritant en l'espai per a les persones i millorar la qualitat mediambiental del municipi

11 Propostes

EIX 3

Definir una infraestructura ciclable adequada per impulsar la mobilitat en bicicleta com a mode de desplaçament quotidià

7 Propostes

EIX 4

Definir i potenciar una xarxa de transport públic de qualitat i eficient a nivell municipal

5 Propostes

EIX 5

Garantir l'eficiència de la mobilitat escolar i minimitzar els impactes que genera

3 Propostes

EIX 6

Racionalitzar l'ús del vehicle privat i minorar el seu impacte al centre del municipi per disposar d'un espai de més qualitat per als modes més saludables

8 Propostes

EIX 7

Millorar la gestió dels aparcaments i garantir una distribució urbana de mercaderies eficient

11 Propostes

EIX 8

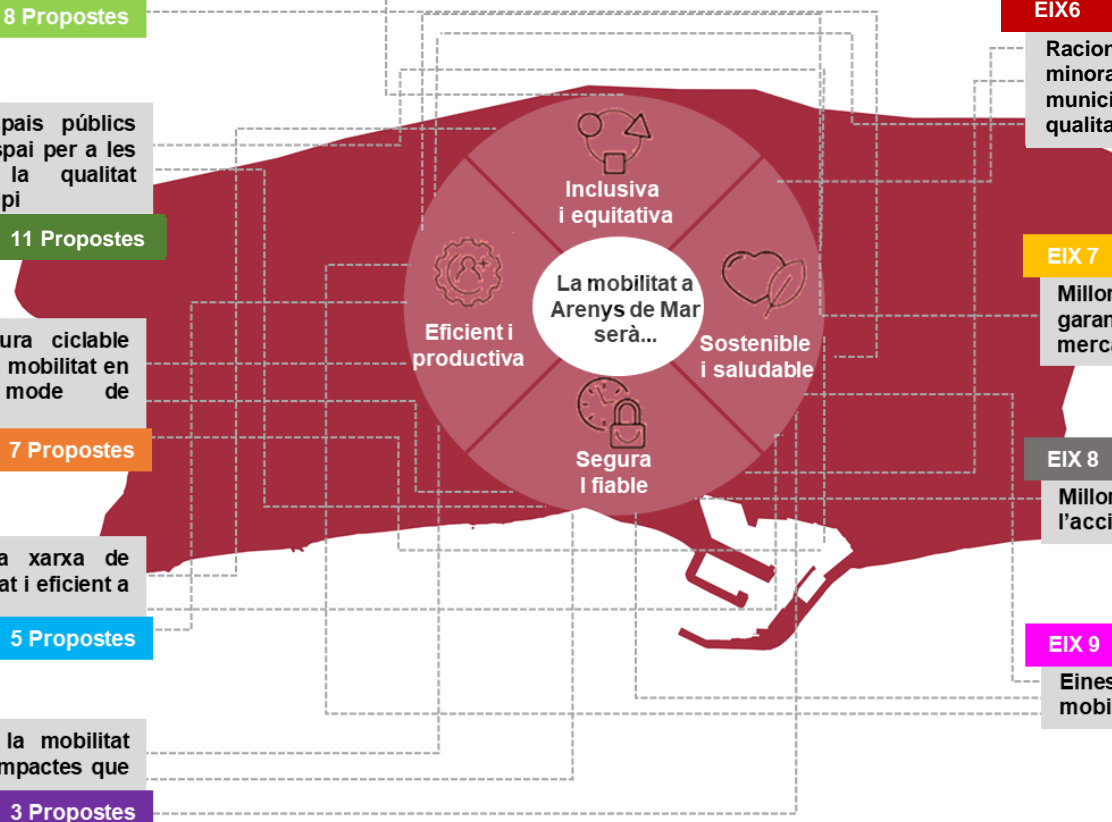
Millorar la seguretat viària i reduir l'accidentalitat

5 propostes

EIX 9

Eines per a una millora contínua de la mobilitat

6 Propostes



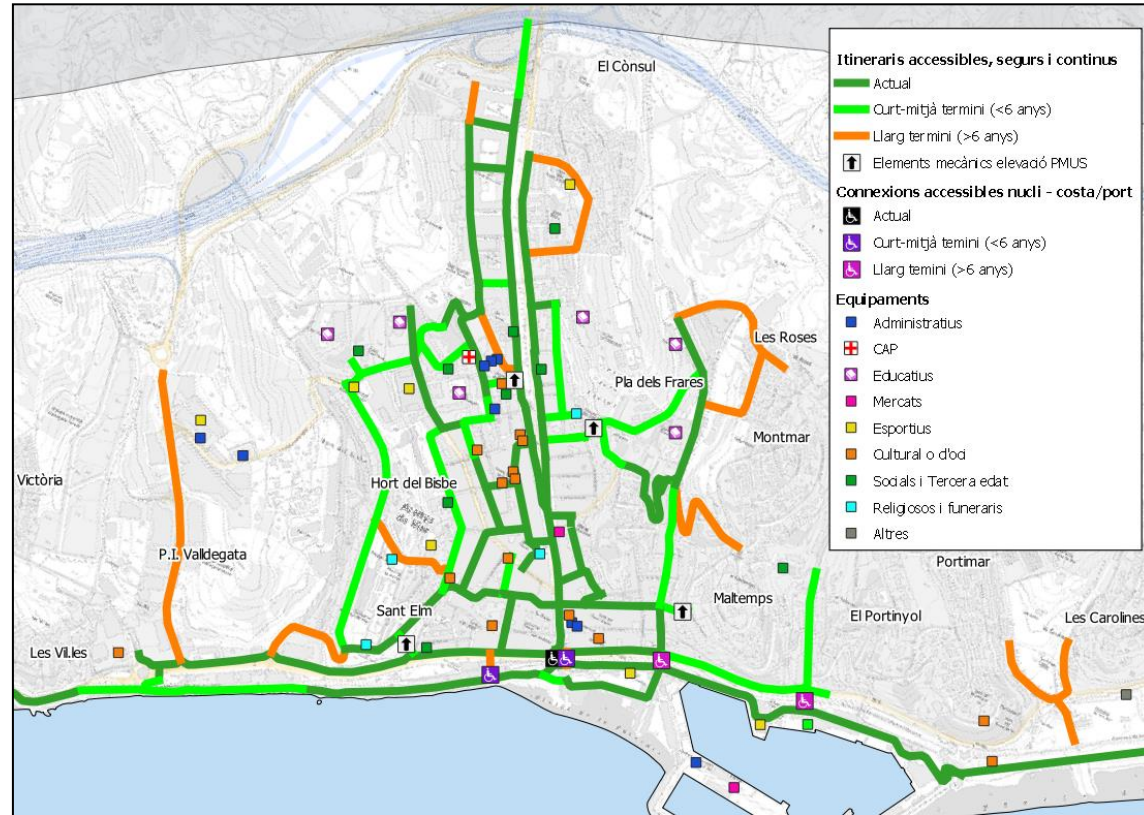
S'inclouen propostes estratègiques d'actuació push&pull: encaminades a variar els hàbits ciutadans sobre un determinat aspecte, que conformen una dualitat.

- **PUSH:** Enfocades a dissuadir d'un determinat comportament, restringint o dificultant les possibilitats de dur-la a terme.
- **PULL:** Les que per contra pretenen incentivar un nou ús considerat més racional i/o eficient pel conjunt de la societat.

EIX 1. GARANTIR UNA MOBILITAT PER A VIANANTS ACCESSIBLE, SEGURA I QUE MINIMITZI ELS ITINERARIS

1. Millorar progressivament l'accessibilitat a la Xarxa Principal de Vianants definida pel PMUS: Ampliació i creació de voreres, implantació de plataformes úniques i millora de l'accessibilitat als passos de vianants
2. Millorar l'accessibilitat entre el centre i la zona del Xifré i el CAP
3. Millorar la permeabilitat i l'accessibilitat entre el poble i la Platja i el Port
4. Millorar els itineraris de connexió amb les zones urbanes
5. Solucions amb elements mecànics per connectar zones amb grans desnivells
6. Realitzar un Pla d'accessibilitat Municipal
7. Garantir la continuïtat i la qualitat de la via verda interurbana de la costa
8. Millorar l'itinerari de connexió amb el parc de Can Jalpí i amb Arenys de Munt

itineraris de la Xarxa Principal de Vianants



Proposta itinerari connexió Can Jalpí



EIX 2. POSAR EN VALOR ELS ESPAIS PÚBLICS URBANS PRIORITZANT EN L'ESPAI PER A LES PERSONES I MILLORAR LA QUALITAT MEDIAMBIENTAL

OBJECTIUS DEL PLA

Mobilitat inclusiva i equitativa

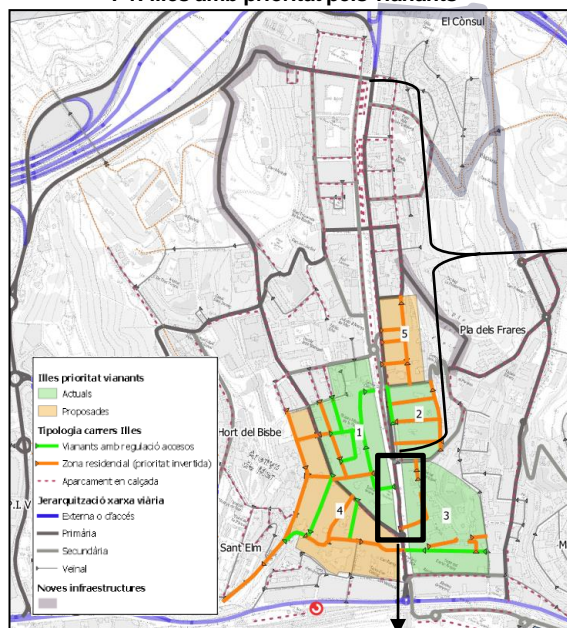
Mobilitat sostenible i saludable

Mobilitat segura i fiable

Mobilitat eficient i productiva

1. Definir noves illes amb prioritat per als vianants i amb baixes emissions
2. Millorar la gestió dels accessos als carrers per a vianants
3. Desenvolupar una guia de disseny de la via pública
4. Estudiar la possibilitat de pacificar el tram central de la Riera
5. Redefinir Ctra. de Sant Celoni (C-61)
6. Implantar zona 30 a tot el municipi
7. Promoure la pacificació de la N-II
8. Implantar punts de recàrrega elèctrica per a vehicles
9. Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO2
10. Transformar progressivament la flota de vehicles municipals cap a vehicles elèctrics
11. Estudiar la possibilitat d'implantar mesures per a compatir vehicles eficients energèticament

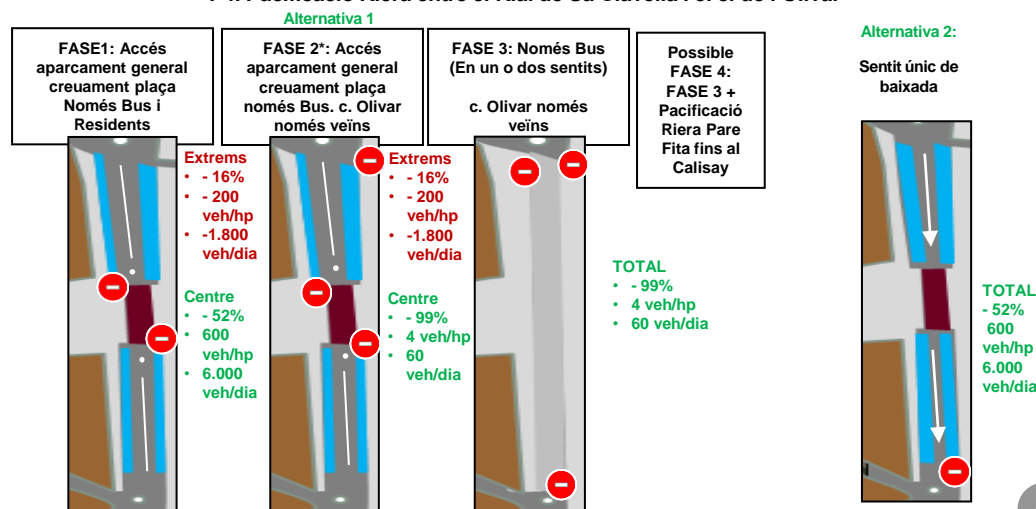
P1: illes amb prioritat pels vianants



P5. Redefinir C-61: Sentit únic pujada



P4. Pacificació Riera entre el Rial de Sa Clavella i el c. de l'Olivar*



*Per dur a terme la proposta de manera eficient a partir de la fase 2, es fa necessari desenvolupar una xarxa distribuïdora al Est del municipi d'acord amb la proposta de l'EIX 6

EIX 3. DEFINIR UNA INFRASTRUCTURA CICLABLE ADEQUADA PER IMPULSAR LA MOBILITAT EN BICICLETA COM A MODO DE DESPLAÇAMENT QUOTIDIÀ

OBJECTIUS DEL PLA

Mobilitat inclusiva i equitativa

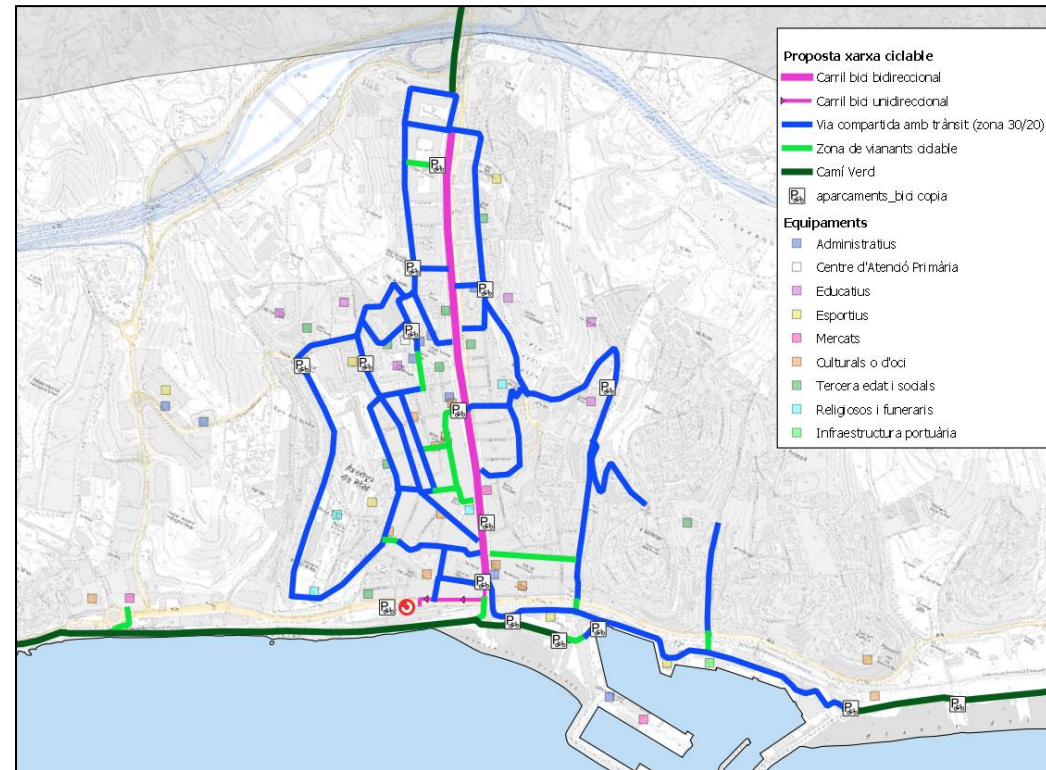
Mobilitat sostenible i saludable

Mobilitat segura i fiable

Mobilitat eficient i productiva

1. Implantar un carril bici segur a la Riera
2. Definir progressivament una xarxa ciclable contínua i segura
3. Implantar nous aparcaments per a bicicleta que garanteixin la cobertura als principals equipaments municipals i punts d'atracció i millorar la seguretat dels actuals
4. Implantar un aparcament de bicis segur a l'estació de Rodalies
5. Millorar accessibilitat de les bicicletes a les zones amb escales
6. Promocionar la bici elèctrica
7. Creació d'una ordenança específica per a la bicicleta

Proposta Xarxa Ciclable



Alternatives introducció bici a la Riera



En el Pla s'analitzen els avantatges i inconvenients de les diferents tipologies de carrils bici i **es recomana la implantació d'un carril bici bidireccional entre l'aparcament i la vorera del costat dret de la Riera.** Complementàriament **es proposa la seva continuïtat fins al carrer Barcelona, per la zona baixa de la Riera amb alguna modificació de la secció actual o per la C-61 si s'implanta sentit únic en aquesta.**

EIX 4. DEFINIR I POTENCIAR UNA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC DE QUALITAT I EFICIENT A NIVELL MUNICIPAL

OBJECTIUS DEL PLA

Mobilitat inclusiva i equitativa

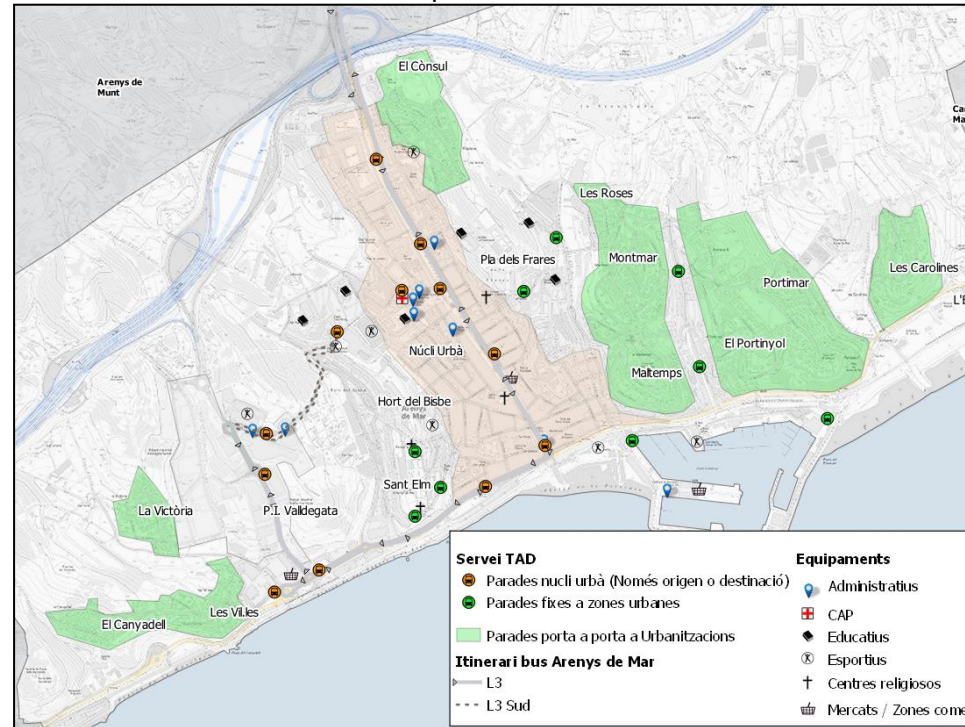
Mobilitat sostenible i saludable

Mobilitat segura i fiable

Mobilitat eficient i productiva

1. Redefinir l'itinerari de l'L3 i la seva extensió al sud
2. Millorar la coordinació horària entre el servei de bus i el de Rodalies cooperant amb la resta d'ajuntaments i agents implicats
3. Implantar un servei de Transport A la Demanda (TAD)
4. Implantar un servei de bus llançadora cap a les escoles més allunyades
5. Millorar la qualitat de les parades

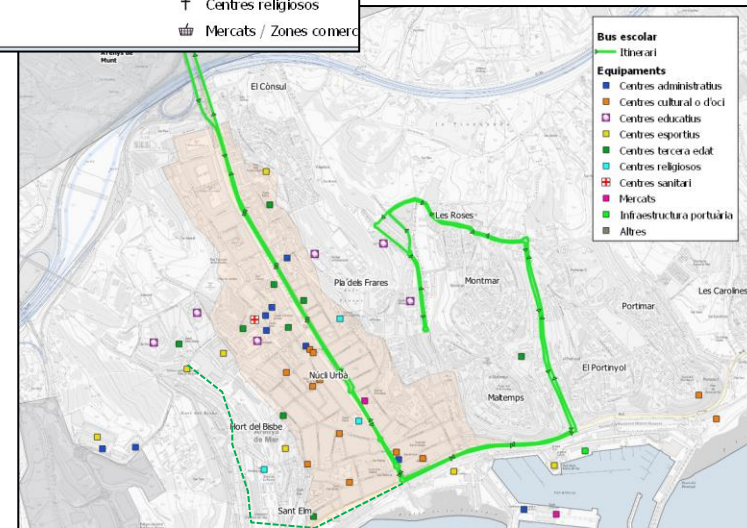
Proposta L3 + Servei TAD



La implantació del servei TAD dotaria als residents d'urbanitzacions i zones urbanes d'una alternativa eficient al vehicle privat per a les connexions urbanes

No es permetrà amb el servei TAD la connexió entre dues parades situades al nucli urbà, donat que aquestes relacions ja queden cobertes amb el servei regular.

Proposta llançadora escolar



EIX 5. GARANTIR L'EFICIÈNCIA DE LA MOBILITAT ESCOLAR I MINIMITZAR ELS IMPACTES QUE GENERA

OBJECTIUS DEL PLA

Mobilitat inclusiva i equitativa

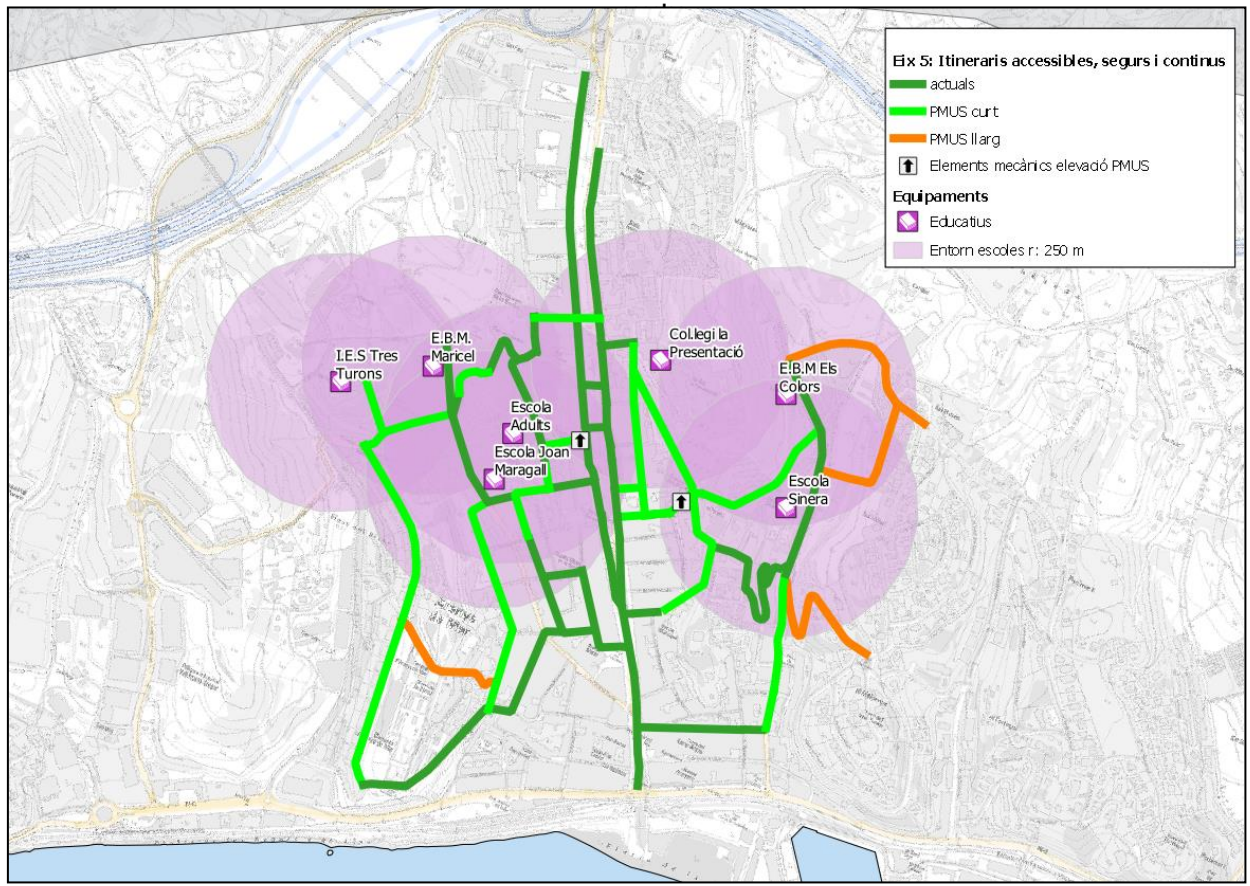
Mobilitat sostenible i saludable

Mobilitat segura i fiable

Mobilitat eficient i productiva

- 1. Actualitzar els camins escolars, i crear-ne per a connectar amb l'escola Sinera i l'escola bressol Els Colors
- 2. Elaboració de plans específics per a cada centre escolar per a millorar la mobilitat a l'entorn immediat i minimitzar-hi l'impacte del vehicle privat
- 3. Foment de les campanyes d'educació viària a les escoles

Proposta principals itineraris per a la connexió amb les escoles



EIX 6. RACIONALITZAR L'ÚS DEL VEHICLE PRIVAT I MINORAR EL SEU IMPACTE AL CENTRE DEL MUNICIPI PER A DISPOSAR D'UN ESPAI DE MÉS QUALITAT PER ELS MODES MÉS SALUDABLES

OBJECTIUS DEL PLA

Mobilitat inclusiva i equitativa

Mobilitat sostenible i saludable

Mobilitat segura i fiable

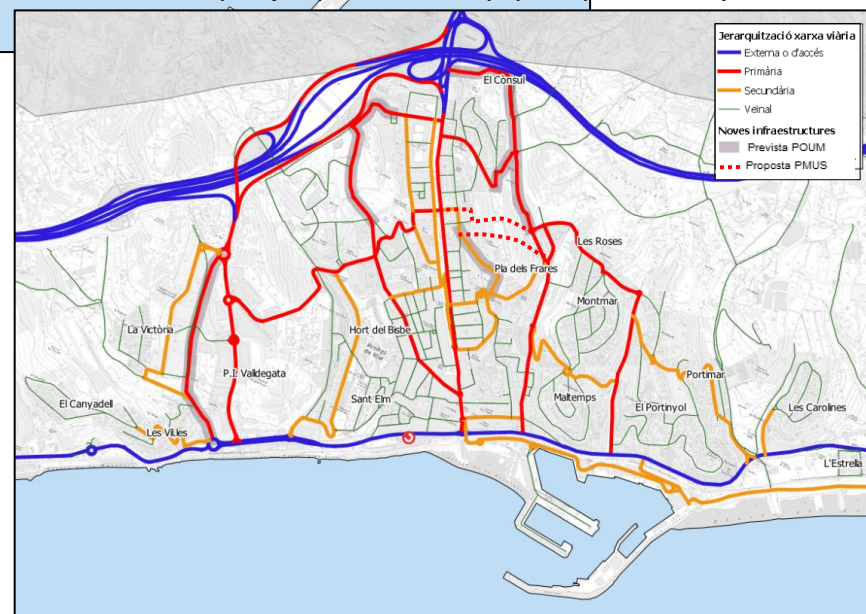
Mobilitat eficient i productiva

- Jerarquització de la xarxa viària: Desenvolupament de noves infraestructures per millorar la connectivitat i minorar la dependència de la Riera, així com la pressió sobre els carrers veïnals**
- Urbanitzar el Rial de Canalies d'acord amb la seva funcionalitat d'Eix Primari Municipal i garantir l'espai per als modes més sostenibles**
- Millorar la connexió entre el Rial del Bareu i el Rial de Canalies**
- Millorar l'eficiència del Rial Pau Costa garantint l'espai per als modes més sostenibles**
- Urbanitzar rial del Bareu entre l'Escola Bressol i l'avinguda dels Pins**
- Execució del vial Valldegata**
- Definició del Pla de circulació i senyalització per a la redistribució del trànsit**
- Realitzar un estudi per a millorar l'accessibilitat i la connectivitat a la platja de Cavalló amb els modes més sostenibles i alternatius al vehicle privat**

Proposta jerarquització amb xarxa prevista per Ajuntament a 6 anys



Proposta jerarquització amb xarxa proposada pel PMUS a 6 anys



EIX 6. RACIONALITZAR L'ÚS DEL VEHICLE PRIVAT I MINORAR EL SEU IMPACTE AL CENTRE DEL MUNICIPI PER DISPOSAR D'UN ESPAI DE MÉS QUALITAT PER ALS MODES MÉS SALUDABLES

OBJECTIUS DEL PLA

Mobilitat inclusiva i equitativa

Mobilitat sostenible i saludable

Mobilitat segura i fiable

Mobilitat eficient i productiva

Millorar l'eficiència del Rial Pau Costa garantint l'espai per als modes més sostenibles (itinerari vianants en voreres amb amplada mínima total de 2 m i espai segur per a bicicletes)

Alternativa 1: Sentit únic pujada en convivència amb bicicleta + carril bici segregat baixada

- + Disminució trànsit +/- 50%
- + Eliminació de conflictes en els estrangements i de retencions
- + Garantir l'espai per als modes no motoritzats
- + Ampliació aparcament
- Allargament per als veïns la connexió amb l'N-II sentit mar
- Els veïns no podran connectar des del nord del municipi sense transcórrer per la Riera

PROPOSTA SENTIT ÚNIC

Xarxa vianants

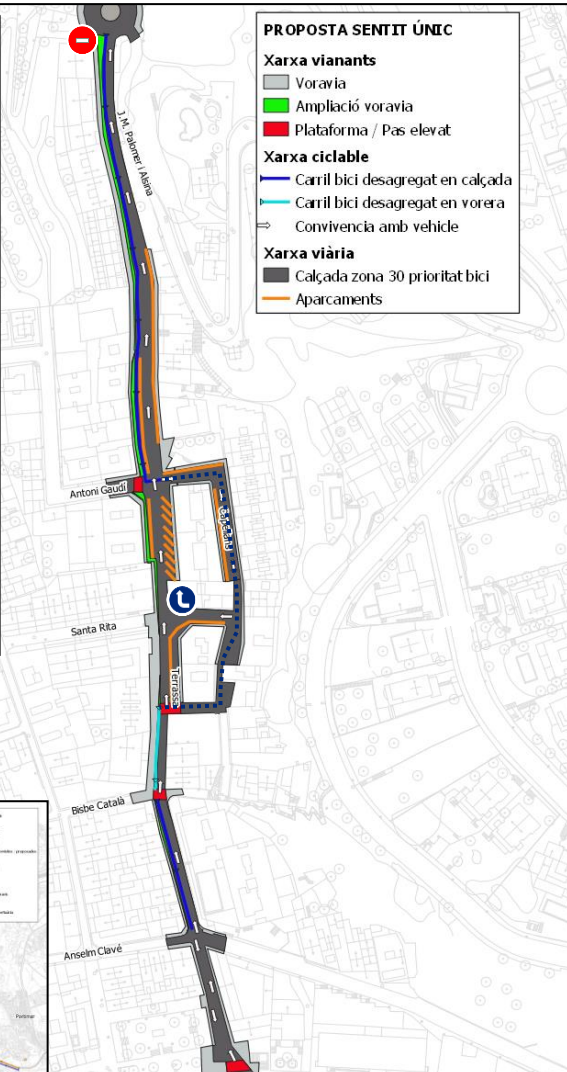
- Voravia
- Ampliació voravia
- Plataforma / Pas elevat

Xarxa ciclable

- Carril bici desagregat en calçada
- Carril bici desagregat en vorera
- ⇒ Convivència amb vehicle

Xarxa viària

- Calçada zona 30 prioritat bici
- Aparcaments



Alternativa 2: Sentit únic pujada en convivència amb bicicleta + carril bici segregat baixada

- + Disminució trànsit +/- 30%
- + Garantir l'espai per als modes no motoritzats
- + Connexió amb l'N-II en sentit mar directe per als veïns
- + Els veïns podran connectar des del nord del municipi sense transcórrer per la Riera
- Per a minimitzar els conflictes en els estrangements i evitar les retencions, en algunes zones s'haurà de disminuir l'espai actual pels vianants
- Lleugera reducció de l'aparcament

PROPOSTA DOBLE SENTIT VEÏNS

Xarxa vianants

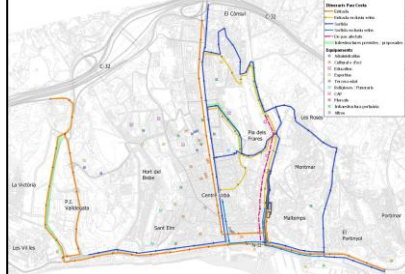
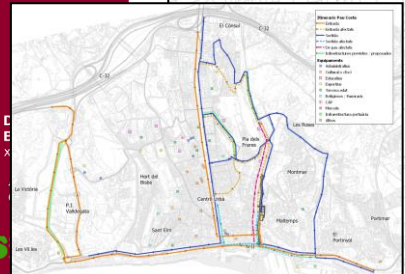
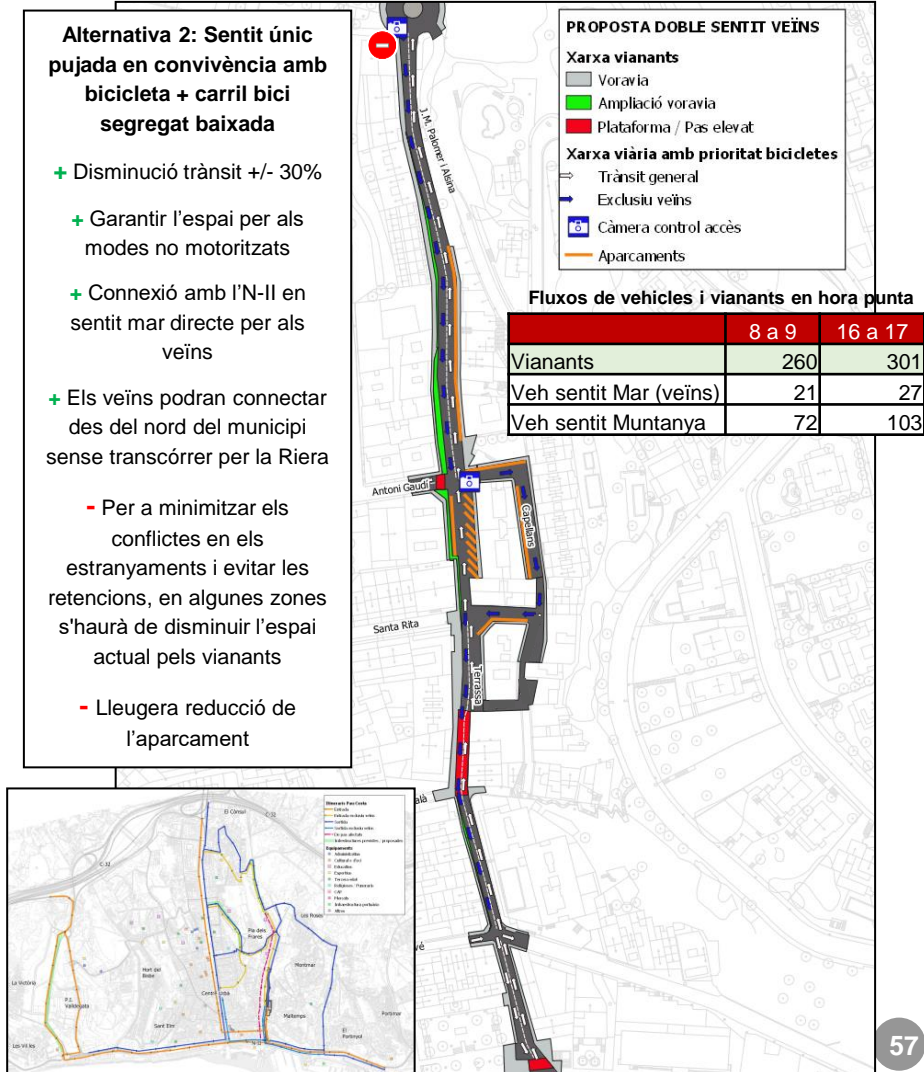
- Voravia
- Ampliació voravia
- Plataforma / Pas elevat

Xarxa viària amb prioritat bicicletes

- ⇒ Trànsit general
- Exclutiu veïns
- Càmera control accés
- Aparcaments

Fluxos de vehicles i vianants en hora punta

	8 a 9	16 a 17
Vianants	260	301
Veh sentit Mar (veïns)	21	27
Veh sentit Muntanya	72	103



EIX 7. MILLORAR LA GESTIÓ DELS APARCAMENTS I GARANTIR UNA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES EFICIENT

OBJECTIUS DEL PLA

Mobilitat inclusiva i equitativa

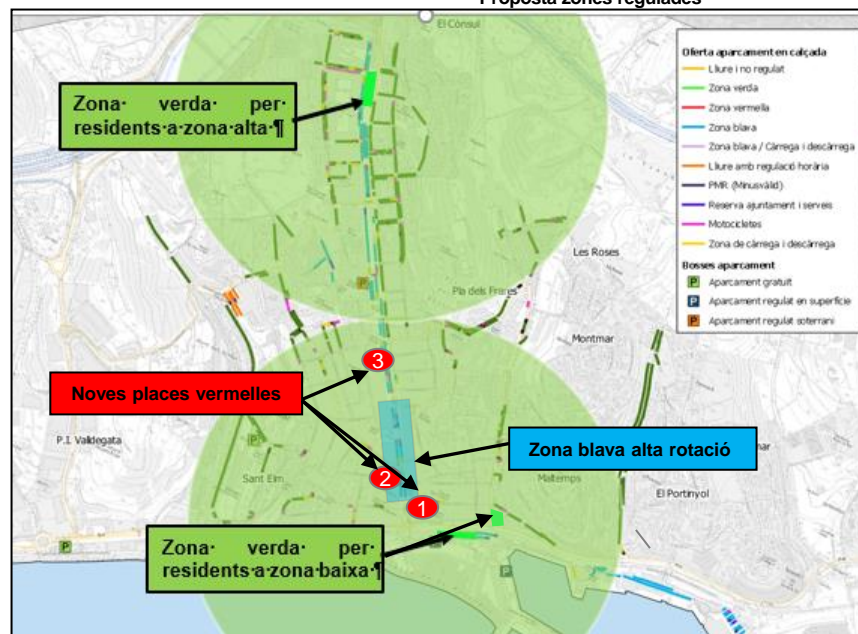
Mobilitat sostenible i saludable

Mobilitat segura i fiable

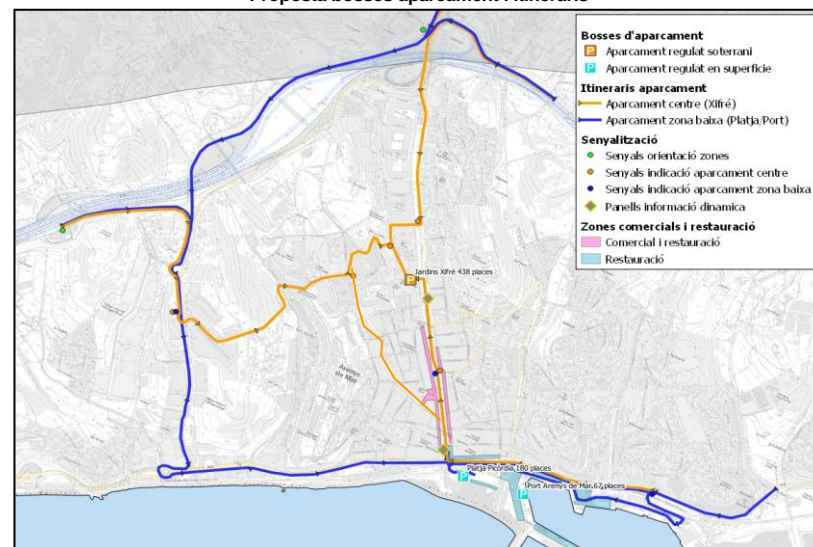
Mobilitat eficient i productiva

1. Modificar alguns paràmetres de les zones blaves actuals per incrementar-ne la rotació
2. Ampliar la regulació de la zona blava els diumenges durant la temporada estival
3. Modificar els paràmetres de l'App d'aparcament per garantir la rotació
4. Implantar noves zones vermelles que fomentin el comerç
5. Zonificar l'aparcament de l'àrea verda per garantir l'aparcament dels residents
6. Ampliar l'oferta d'aparcament per als residents
7. Ampliació de l'oferta d'aparcaments per a motocicletes
8. Adequar l'aparcament de l'estació per garantir la seva eficiència com a "parc & ride" i aprofitar-lo per a altres usos en les hores de menys demanda
9. Potenciar aparcaments alternatius a la zona blava de la Riera
10. Garantir que es compleix amb el temps màxim d'estada
11. Implantar punts de recollida de paquets al municipi

Proposta zones regulades



Proposta bosses aparcament i itineraris



EIX 8. MILLORAR LA SEGURETAT VIÀRIA I REDUIR L'ACCIDENTALITAT

OBJECTIUS DEL PLA

Mobilitat inclusiva i equitativa

Mobilitat sostenible i saludable

Mobilitat segura i fiable

Mobilitat eficient i productiva

1. Aplicar i seguir actualitzant el Pla de Seguretat Viària Municipal
2. Millorar la visibilitat d'alguns passos de vianants
3. Substituir progressivament l'aparcament en bateria i semi-bateria per aparcaments de bateria inversa
4. Prendre mesures per disminuir l'accidentalitat als punts negres del municipi
5. Donar a conèixer l'ordenança de Vehicles de Mobilitat Personal (VMP) aprovada recentment per la DGT i integrar-la a l'ordenança municipal

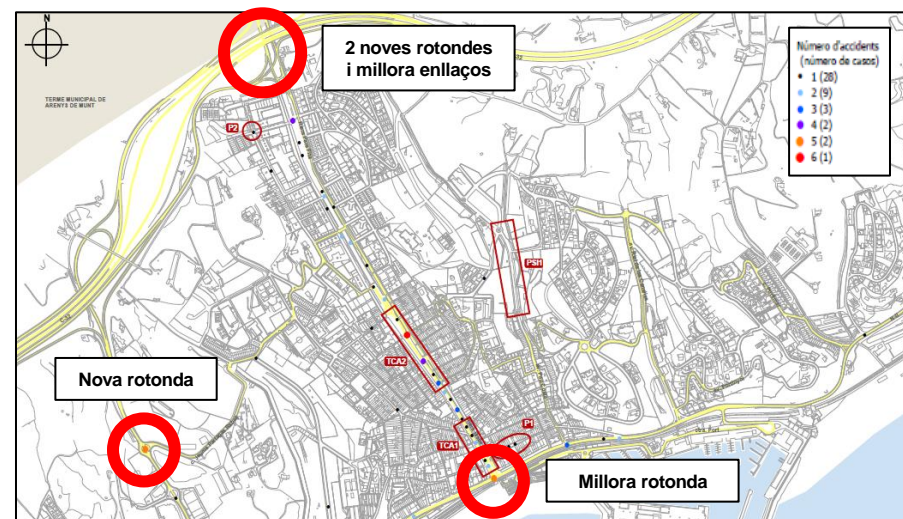
Interseccions amb un dèficit de visibilitat a la XPV



Exemple passos amb mala visibilitat



Punts negres on es proposen actuacions sobre base proposades PLSV



EIX 9. EINES PER A UNA MILLORA CONTÍNUA DE LA MOBILITAT

OBJECTIUS DEL PLA

Mobilitat inclusiva i equitativa

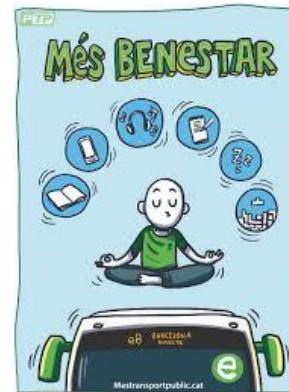
Mobilitat sostenible i saludable

Mobilitat segura i fiable

Mobilitat eficient i productiva

1. Promoció de la mobilitat sostenible
2. Promoció del cotxe compartit
3. Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura
4. Millora de la Web de mobilitat i del transport d'Arenys de Mar
5. Promoure els plans de mobilitat a les empreses
6. Crear una comissió de mobilitat

Exemple campanyes promoció i conscienciació



Els 3 aspectes clau per a l'eficiència del Pla:

Acord polític sobre el model de mobilitat que es desitja per al municipi

- ✓ Eina de planificació estratègica
- ✓ **Pla a 6 anys:** l'abast temporal del Pla és més ampli que la durada d'una legislatura



Implicar la ciutadania

- ✓ Aspectes amb molta sensibilitat de la opinió pública
- ✓ Processos participatius amb entitats: associacions de veïns, comerciants, etc.
- ✓ Consens amb la ciutadania



Comissió de mobilitat implicada en la implantació efectiva del Pla i el seu seguiment