



Diligència per fer constar que la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona en data 18 de juliol de 2019 ha acordat:  
1 Aprovar definitivament el Pla d'ordenació urbanística municipal, de Canet de Mar, promogut i tramès per l'Ajuntament, incorporant d'ofici a l'article 265 de les normes urbanístiques el següent redactat, que només implica recollir el que ja preveu la normativa sectorial de costes: "Els usos admesos estaran subjectes a allò que disposa el Títol II de la Ley de Costas, havent de comptar amb l'autorització de la Comunitat Autònoma, sens perjudici dels informes perceptius regulats a la normativa sectorial de Costes", d'acord amb l'informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar de 18 de juny de 2019.

---

## **ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DEL MUNICIPI DE CANET DE MAR**

---

**JUNY DE 2018**

---

# POUM

Pla d'ordenació  
urbanística municipal



## CANET DE MAR

## ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE CANET DE MAR

Promou:



Ajuntament de Canet



Diputació  
Barcelona

Elaborat per:



Juny de 2018

# INDEX

<b>1. INTRODUCCIÓ</b> .....	<b>2</b>
<b>2. GENERALITATS DEL MUNICIPI</b> .....	<b>4</b>
<b>3. OBJECTE</b> .....	<b>6</b>
<b>4. PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT</b> .....	<b>7</b>
<b>5. XARXES DE MOBILITAT EXISTENTS</b> .....	<b>10</b>
5.1 XARXA VIÀRIA .....	10
5.2 XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS .....	13
5.3 XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES .....	16
5.4. CONNECTIVITAT SOCIAL .....	18
5.5. INFRAESTRUCTURES I SERVEIS DE TRANSPORT COL·LECTIU .....	19
5.6. XARXA DE CAMINS RURALS .....	21
5.7. INFRAESTRUCTURES PREVISTES .....	22
<b>6. MOBILITAT ACTUAL</b> .....	<b>26</b>
6.1. MOBILITAT OBLIGADA (TREBALL I ESTUDI) .....	26
6.2. MOBILITAT NO OBLIGADA.....	31
6.3. AUTOCONTENCIÓ I AUTOSUFICIÈNCIA.....	32
6.4. MOBILITAT GENERADA .....	32
6.5. PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.....	36
<b>7. XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT</b> .....	<b>38</b>
7.1. ASPECTES GENERALS: ESPAI FÍSIC I MORFOLOGIA URBANA .....	38
7.2. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS .....	42
7.3. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE TRANSPORT COL·LECTIU.....	55
7.4. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETA .....	59
7.5. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES .....	69
7.6. RESERVES D'ESP AIS PER A APARCAMENT .....	72
<b>8 PROPOSTA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC</b> .....	<b>85</b>
<b>9. COST DE LES ACTUACIONS A IMPUTAR ALS SECTORS</b> .....	<b>88</b>
9.1 VIANANTS.....	88
9.2. TRANSPORT COL·LECTIU.....	88
9.3. BICICLETA .....	89
9.4. VEHICLE PRIVAT .....	89
9.5. APARCAMENT .....	89

## 1. INTRODUCCIÓ

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat, va suposar un canvi significatiu de les polítiques de mobilitat. Aquesta estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 es pot resumir com la determinació de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport. En un sentit més ampli, dibuixa les línies mestres d'una estratègia que respon als principis següents:

- a. Competitivitat;
- b. Integració social;
- c. Qualitat de vida;
- d. Salut;
- e. Seguretat;
- f. Sostenibilitat.

Tal i com s'especifica a l'article 18 de la Llei, com a mínim els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament hauran d'incloure un estudi d'avaluació de mobilitat generada. Així mateix, la disposició transitòria segona de la mateixa Llei determina que mentre no estiguin desplegats els plans de mobilitat urbana, els projectes urbanístics que comportin una inversió de més de 25 M € no es podran aprovar si no inclouen un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Els estudis de mobilitat generada es troben regulats pel Decret 344/2006, de 19 de setembre. L'objectiu principal d'aquest és donar resposta a una realitat canviant en la gestió de la mobilitat, en la qual les xarxes per a vianants, bicicletes i transport col·lectiu incrementen el seu protagonisme en la satisfacció de les necessitats de mobilitat de la ciutadania, i en el qual també els valors de la qualitat de vida, seguretat en els desplaçaments i sostenibilitat han d'estar cada dia més presents en el disseny i la gestió de la xarxa viària.

Amb els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. Així mateix, valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

A l'hora de desenvolupar l'avaluació de la mobilitat generada pel planejament urbanístic general o derivat, cal tenir en compte els estudis i



documents anteriors que podrien ajudar a analitzar el marc territorial i les tendències en matèria de mobilitat.

En el cas de Canet de Mar no existeixen estudis de mobilitat previs o altres documents de referència, excepte:

1. El capítol de mobilitat del procés d'Agenda 21 Local
2. El capítol de mobilitat del Pla Territorial metropolità de Barcelona
3. Pla d'accessibilitat del municipi de Canet de Mar
4. Pla de promoció de l'ús de la bicicleta a Canet de Mar

## 2. GENERALITATS DEL MUNICIPI

El municipi de Canet de Mar, situat dins la comarca del Maresme, es troba a cavall entre la Serralada Litoral i el mar. Es tracta d'un municipi costaner d'uns 5,6 km<sup>2</sup> i 2,1 km de línia de costa. Limita al sud-oest amb Arenys de Mar i Arenys de Munt i pel costat nord-est, amb Sant Pol de Mar, Sant Cebrià de Vallalta i Sant Iscle de Vallalta. Segons el cens de 2012 (IDESCAT) té una població de 14.183 habitants. S'observa un creixement demogràfic continu des de l'any 1996, amb un període de creixement accentuat als anys 2000, 2003, 2008 i 2010.

El municipi s'estructura a partir de 2 eixos territorials de comunicació que es disposen de manera longitudinal i paral·lels a la línia de la costa: l'autopista del Maresme (C-32) que permet deslliurar als municipis del gruix del trànsit de vehicles i travessa el municipi pel mig; i la carretera Nacional II (N-II), de traçat paral·lel i molt proper a la línia de costa i a la línia del ferrocarril.

A nivell urbà, com la majoria del municipis litorals del Maresme, el nucli de Canet de Mar ha crescut entre el sistema de rieres existents al territori municipal. Així, els carrers principals ressegueixen el curs de les rieres en l'últim tram abans de desembocar al mar.

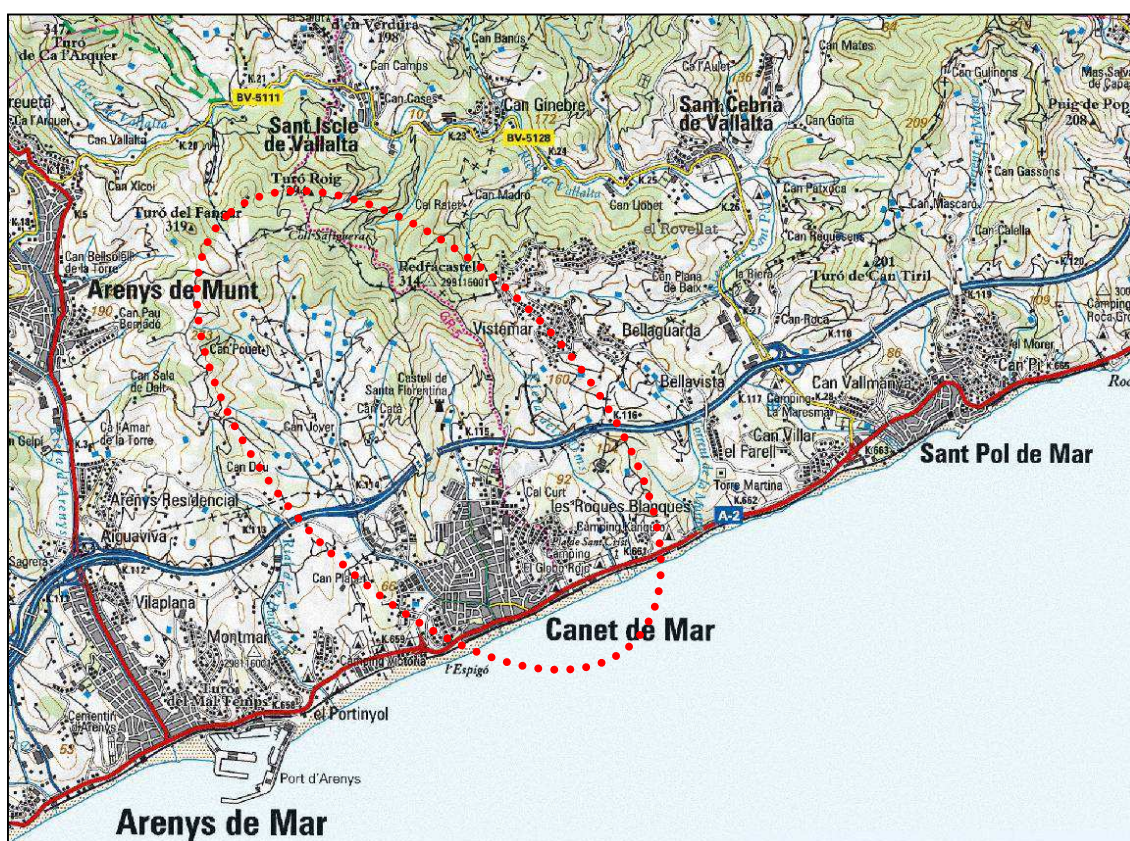


Figura 1. Àmbit territorial  
Font: Mapa topogràfic 1:50.000 de l'ICC

Tanmateix, les infraestructures de transport esmentades anteriorment han condicionat l'estructura territorial del municipi. Així, històricament, el traçat de la N-II i del ferrocarril ha desvinculat al nucli urbà de la línia de costa.

Cap a l'interior, aquest nucli s'ha estès ocupant l'espai contingut avui entre la N-II i la C-32. L'any 2005 però, amb la construcció del Polígon industrial de Can Misser, es fa un salt urbà cap a l'altra banda de la C-32.

L'altra meitat del municipi situada a la banda nord de la C-32 generalment s'ha mantingut sense ocupació urbana, tret de l'existència d'algunes edificacions rurals i masies. Aquest sector es caracteritza per l'existència dels rials els quals durant la major part de l'any romanen secs i s'utilitzen com a camins. Durant els episodis estacionals de pluges intenses aquests poden recollir una gran quantitat d'aigua que per l'orografia del terreny (fort desnivell entre la capçalera i la línia de costa) solen assolir elevades velocitats i produeixen rierades.

### 3. OBJECTE

En relació a la mobilitat, aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'inscriu en el marc de diversos textos legislatius, reglamentaris i tècnics, entre els quals destaquen la Llei 9/2003 de mobilitat, el Decret 344/2006 de regulació dels estudis de mobilitat generada, les Directrius Nacionals de Mobilitat. Els objectius a assolir, que venen fixats per aquest marc, són principalment els següents:

- Millorar la qualitat de l'espai públic.
- Fomentar l'ús racional del vehicle privat.
- Garantir la connexió en les diferents xarxes de transport (vianants, bicicletes, vehicle privat, transport públic) del sector en relació a la resta del nucli urbà.
- Garantir l'accessibilitat per a vianants i també per a bicicletes.
- Garantir l'accés a la xarxa de transport col·lectiu existent (tant en cobertura territorial com en capacitat de l'oferta de transport col·lectiu).
- Ponderar l'oferta de transport col·lectiu a l'elevada estacionalitat que té el municipi en diferents moments de l'any
- Preveure una dotació mínima d'aparcament fora de la via pública tant per les bicicletes com pel vehicle privat.
- Definir els espais necessaris per les operacions de càrrega i descàrrega.

## 4. PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT

L'aprovació inicial del POUM de Canet de Mar planteja els següents polígons o sectors de creixement urbanístic o d'actuació:

- Delimita 22 polígons d'actuació urbanística (PAU) en sòl urbà no consolidat.
- Delimita 1 plans especials urbanístics de desenvolupament en sòl no urbanitzable (PEUD) que inclou l'entorn de protecció del BCIN "Castell de Santa Florentina", els espais complementaris necessaris per a garantir la correcta funcionalitat dels usos que s'hi realitzin (accessos i aparcament).
- Delimita 1 pla de millora urbana (PMU) que correspon a un sector en sòl urbà no consolidat.
- Defineix 3 sectors de sòl urbanitzable no delimitat (SUND).
- Delimita 3 Actuacions aïllades en sòl urbà.

Així mateix el POUM també estableix la reconversió de teixit urbà d'ús industrial per a ús residencial que es localitza dins el teixit urbà, com també el desenvolupament de solars i sectors, per tal d'augmentar la intensificació urbà i augmentar la compacitat del teixit urbà.

Amb el creixement de població i d'activitats, s'incrementarà proporcionalment la intensitat del trànsit, la necessitat de mobilitat de les persones en el municipi i una millora de la comunicació amb altres àrees geogràfiques a través de les infraestructures territorials.

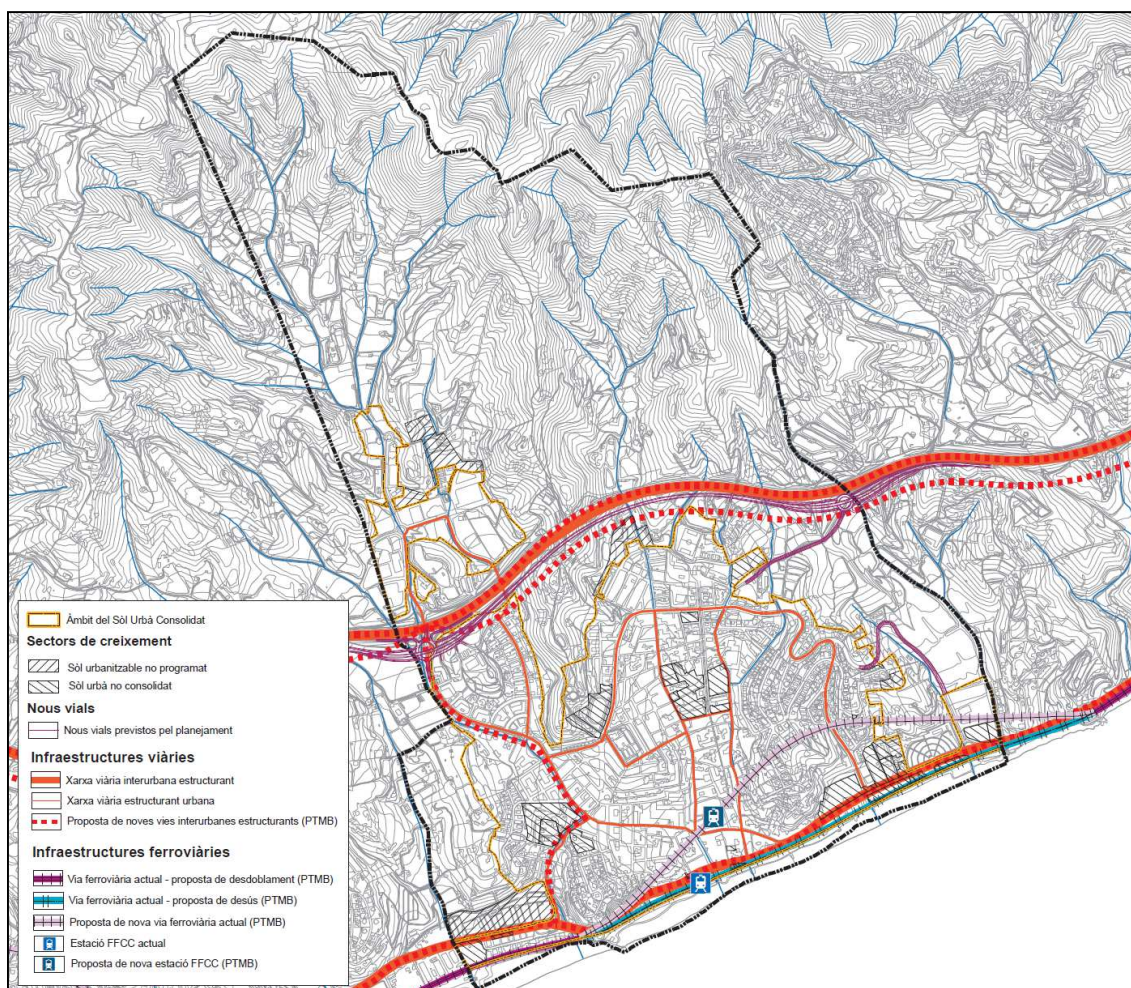
Així, el POUM defineix 3 grans actuacions en termes de mobilitat:

a) la reserva de terrenys al costat de la C-32 per el pas d'una via complementària a la C-32 al llarg de tota la comarca del Maresme i de traçat paral·lel a aquesta, tal i com estableix el PTMB i la pacificació i integració urbana de la N-II;

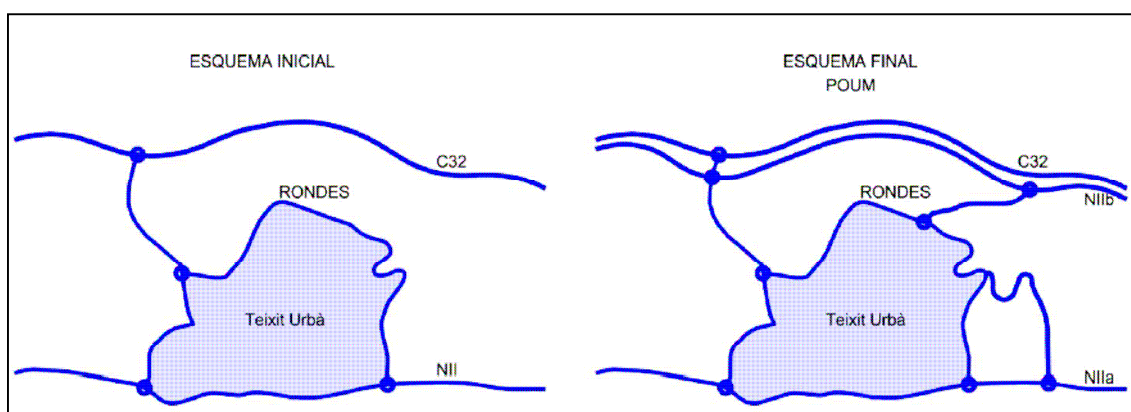
b) l'establiment d'una sortida a aquesta via per l'actual camí de Sant Cebrià de Vallalta complint la directriu del Pla d'infraestructures de Transport de Catalunya (PTIC) i del Pla territorial Metropolità de Barcelona (PTMB), ja que el manteniment de la sortida actual de l'autopista C-32 per l'Av. Via Cannetum com a única no aporta cap valor afegit a la funció que actualment ja realitza aquesta autopista (la C-32 actualment ja és gratuïta entre Arenys de mar i Pineda de Mar) i a més, suposarà col·lapsar aquest vial urbà, el qual esdevé el principal vial d'accés obligat al municipi i d'ús obligat en la majoria dels casos quan es tracta de la comunicació amb destins fora del municipi, fet que comporta que en determinats períodes de l'any i franges horàries pateix col·lapses de trànsit importants. D'aquesta manera, el Pla aposta per un funcionament de la mobilitat en malla a través de la xarxa municipal i de les dues sortides del costat muntanya per augmentar la capacitat de l'actual esquema d'arbre i que concentra la circulació de vehicles a la Via Cannetum.



c) enllaçar el C/Carles Flotats amb la rotonda de la NII a la zona del Càmping Globo Rojo, per tal de permetre una millor connexió de Sant Pol de Mar i les zones urbanes del litoral situades entre aquesta població i Canet.



Sectors de creixement, nous vials i infraestructures de comunicació  
 Font: Estudi Ambiental Estratègic del POUM de Canet de Mar



A la zona del polígon industrial, el Pla també proposa millores als accessos existents per donar entrada a l'equipament funerari proposat i al sector esportiu. Aquestes millores d'accessos també es realitzen al castell de Santa Florentina que amb la figura de Pla Especial proposa la reserva de terrenys

necessaris per a realitzar la connexió amb la xarxa viària urbana pel carrer Salvador Espriu.

Pel que fa als aparcaments dins el nucli urbà el Pla estableix sis zones d'aparcament, quatre en el front litoral amb un de situat a la zona de l'actual estació de ferrocarril el qual ha de permetre facilitar la reordenació urbana del sector de l'estació de ferrocarril, tot preveient aparcaments propers per facilitar la intermodalitat cotxe-tren; un altre al centre del nucli urbà i un darrer a la zona del polígon industrial. Aquest sistema d'aparcaments proposats també queda reforçat per els aparcaments de carrers sobre calçada.

Cal considerar l'ampliació de la xarxa de carrers per a vianants centrades en les prolongacions del passeig marítim i l'augment d'espai públic al front litoral; la millora urbanística de bona part del front de la NII; l'allargament de C/Dr. Marià Serra - C/ Joanot Martorell amb l'accés al Castell de Sta, Florentina i la connexió del polígon industrial i de la zona esportiva amb la rda. Dr Anglés - Dr Manresa. Aquestes propostes de carrers per a vianants amb l'objectiu de fomentar la mobilitat a peu també suposen una millora de la connectivitat social del municipi, ja que permeten millorar tres punts crítics de la connectivitat en l'àmbit periurbà.

El desenvolupament complet del POUM suposarà la construcció d'un màxim de 1.680 habitatges; un increment de superfície de 240.029,27 m<sup>2</sup> d'espais lliures; un augment de 181.674,38 m<sup>2</sup> de sòl destinat a sistema d'equipaments; un total de 48.939,64 m<sup>2</sup> de sostre destinat a activitats econòmiques.

	NSS	POUM
Sòl urbà SU	185,4939	193,0256
Sòl no urbanitzable SNU	352,7823	340,6269
Sòl urbanitzable delimitat SUD	4,3266	0,0000
Sòl urbanitzable no delimitat SUND	0,0000	8,9503
<b>Total</b>	<b>542,6028</b>	<b>542,6028</b>

Classificació del sòl  
Font: POUM



## 5. XARXES DE MOBILITAT EXISTENTS

### 5.1 XARXA VIÀRIA

El Decret Legislatiu 2/2009 per el que s'aprova el text refós de la llei de carreteres classifica les infraestructures viàries en tres categories segons la seva funció:

- La xarxa bàsica utilitzada per a la circulació de pas i la circulació interna de llarga distància.
- La xarxa comarcal utilitzada per a la circulació general entre els centres comarcals i entre d'altres nuclis importants de població.
- La xarxa local i rural formada per vies d'àmbit local que s'utilitzen per a la circulació entre municipis propers.

En el cas del municipi de Canet, els dos vials de connexió principals són la C-32 i l'A2, els qual permeten la connexió del municipi amb la resta de municipis veïns i també amb les capitals comarcals i Barcelona. Aquests recorren paral·lels. La C-32 o autopista del Maresme és de pagament i connecten el Vendrell – Barcelona – Mataró – Palafròlles. La sortida de Canet de Mar és la 113. L'A2 o carretera nacional segueix un traçat paral·lel a la línia de costa i actua com a travessera urbana (tram corresponent al C. del Mar, C. Balmes i C. Drassanes del Pla), és a dir com a eix de distribució del trànsit intern del municipi. Cal tenir en compte que aquest actua com a eix de connexió entre la ronda de Sant Elm i la Ronda Josep Anselm Clavé.

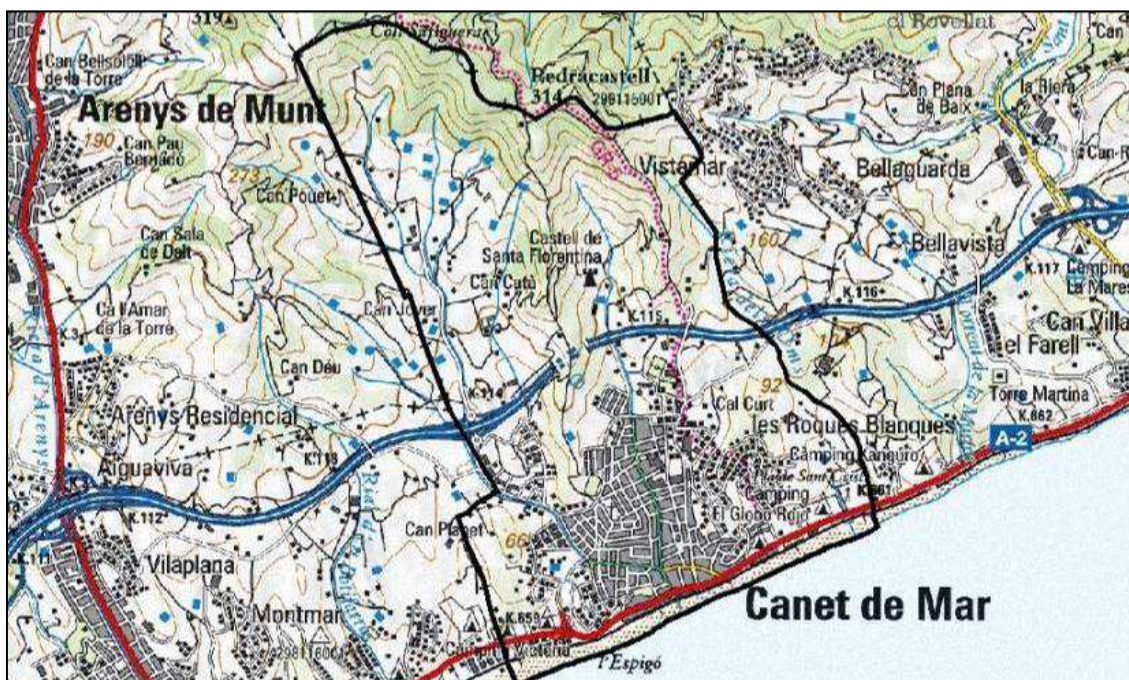


Figura: Xarxa d'infraestructures viàries de Canet de Mar  
Font: Institut Cartogràfic de Catalunya



El municipi es caracteritza per un model urbà compacte en base a un nucli històric sobre el qual s'ha anat completant el teixit urbà, resseguint el traçat de les rieres existents. A diferència d'altres municipis de la comarca, al municipi no hi ha urbanitzacions ni zones o nuclis residencials dispersos.

En aquest context, els eixos de la xarxa viària territorial esdevenen les principals vies d'accés al municipi. A partir d'aquestes, les principals infraestructures viàries internes que estructuraven el trànsit rodat del municipi són bàsicament tres eixos:

- L'eix format per la Via Cannetum i la Riera Gavarra.
- La Ronda de Sant Elm.
- La Ronda perimetral formada per: la Ronda Josep Anselm Clavé, el C. Alcalde Fors, el C. Alcalde Alegret, el C. Ramon de Campany, la Ronda Doctor Manresa, la Ronda Doctor Anglès i la Ronda Sant Jordi.

Les intensitats mitjanes diàries de la C-32 i l'A2 són molt elevats. Segons dades disponibles del Departament de Territori i Sostenibilitat aquestes són per l'any 2010:

<b>Carretera</b>	<b>C-32</b>	<b>NII (*)</b>
Pk. Inici	113	630
Pk. Final	122	663
IMD	39.966	20.001
% Pesant	4,91	-

(\*). Dades de l'any 2007

Taula: IMD de la xarxa viària interurbana

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

Malgrat que Canet compti amb una estructura viària perimetral que permet evitar la circulació per l'entramat urbà, la presència de vehicles en els principals carrers del nucli urbà és elevada.

Així, segons dades de l'Agenda 21 Local i el Pla d'aforaments que es va realitzar amb la col·locació de 13 aforadors, l'aranya de trànsit de les principals vies urbanes de Canet que es va obtenir és la que es mostra a continuació. Es considera que els vials que no estan representats presenten intensitats menors a 1.000 vehicles/dia.

Pel que fa a la distribució horària es detecten dues importants puntes horàries: entre les 7.00 i les 9.00 hores i entre les 17.00 i les 19.00 hores.

Els caps de setmana i festius el comportament horari de les IMD és diferent. En aquest cas destaca una concentració de vehicles entre les 12.00 i les 14.00 hores i una de menor la tarda, entre les 17.00 i les 19.00 hores. Cal tenir en compte que les mesures de trànsit realitzades es varen fer el març i per tant no recullen el comportament de la població turística que accedeix a Canet els mesos d'estiu.

Pel que fa a l'aforament a la Via Cannetum, via que esdevé un dels principals punts d'accés al municipi i que per tant reflecteix molt bé els moviments d'entrada i sortida de vehicles de Canet de Mar, destaca el fet que hi ha un important volum de vehicles que surt de Canet al matí (sentit

mntanya) que es tradueix en un elevat percentatge de vehicles que entren al nucli a la tarda (sentit mar).

Punts d'aforament	Intensitat Mitjana Diària (IMD)		
	Dies feiners	Cap de setmana	Total
1. Ronda de Sant Jordi	4.552	3.614	4.284
2. Via Cannetum	12.758	10.554	12.129
Sentit muntanya	6.635	5.333	6.263
Sentit platja	6.123	5.221	5.865
3. Ronda J. Anselm Clavé	2.185	1.559	2.006
Sentit muntanya	1.354	949	1.239
Sentit platja	831	610	767
4. C. Riera Gavarra	6.337	4.848	5.911
5. Riera J. Buscarons	3.272	2.085	2.933
6. C. de la Vall	1.171	953	1.109
7. Ronda Dr. Anglès	4.448	3.156	4.079
8. C. Barcelona	1.320	854	1.187
9. C. Torrent dels Lledoners	1.319	758	1.159
10. C. Riera Gavarra	6.347	4.624	5.854
Sentit C. Lleida	4.404	3.207	4.062
Sentit C. Tarragona	1.943	1.416	1.792

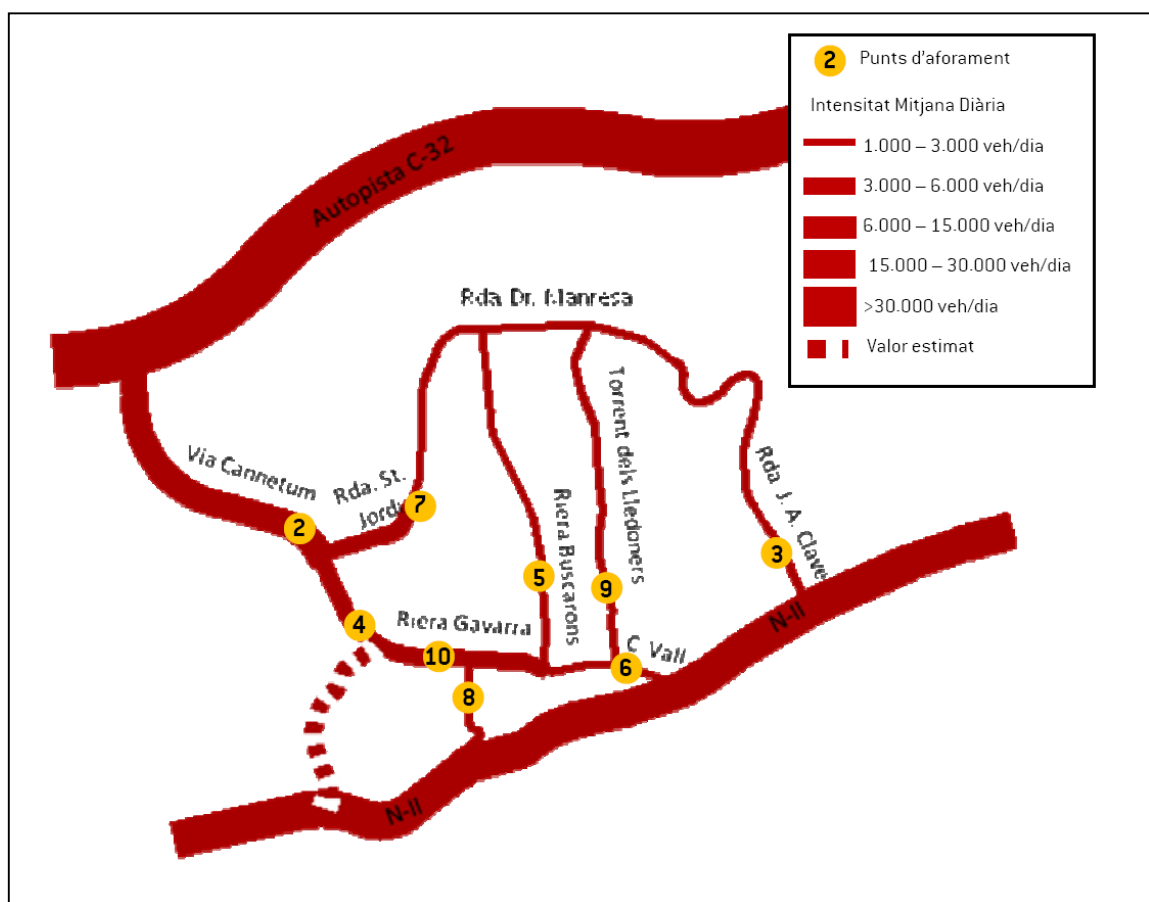


Figura: Aranya de trànsit de Canet de Mar  
Font: Agenda 21 Local

Els vials propers al centre responen a pautes de mobilitat molt relacionades amb les hores d'entrada i sortida de l'alumnat dels centres educatius.

Segons el pla d'aforaments realitzat podem establir que el grup de vehicles predominants són els turismes, representant més del 90% en tots els casos. Els vehicles pesants circulen principalment per la ronda perimetral, evitant la penetració dins el nucli urbà.

Finalment, cal esmentar, que a principis de 2008 van entrar en funcionament les àrees de seguretat a les escoles que implica restriccions puntuals de trànsit en els carrers propers als centres escolars per tal de garantir la seguretat de l'alumnat en les hores d'entrada i sortida de l'escola. Aquestes àrees funcionen en les dues escoles situades al centre del poble: CEIP Yglesias i el CEIP Santa Rosa de Lima. Pel CEIP Yglesias es restringeix el trànsit dels carrers Eusebi Golart i Gram i pel CEIP Sant Rosa de Lima es restringeix el carrer Vall.

Es preveu que pròximament s'apliquin també a la resta de centres escolars del municipi: CEIP Misericòrdia i CEIP Turó del Drac. Pel CEIP Misericòrdia l'actual mesura de restricció del trànsit que s'aplica és la col·locació de tanques a la calçada per ampliar l'espai per a vianants existent al C/Àngel Planet i evitar l'estacionament de vehicles.

## **5.2 XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS**

Els principals itineraris per a vianants del municipi es concentren al centre del nucli i en els principals eixos que estructurin el teixit urbà. Aquests vials garanteixen la connexió amb els principals pols de mobilitat del municipi, facilitant l'accés als principals equipaments i serveis públics i privats del municipi.

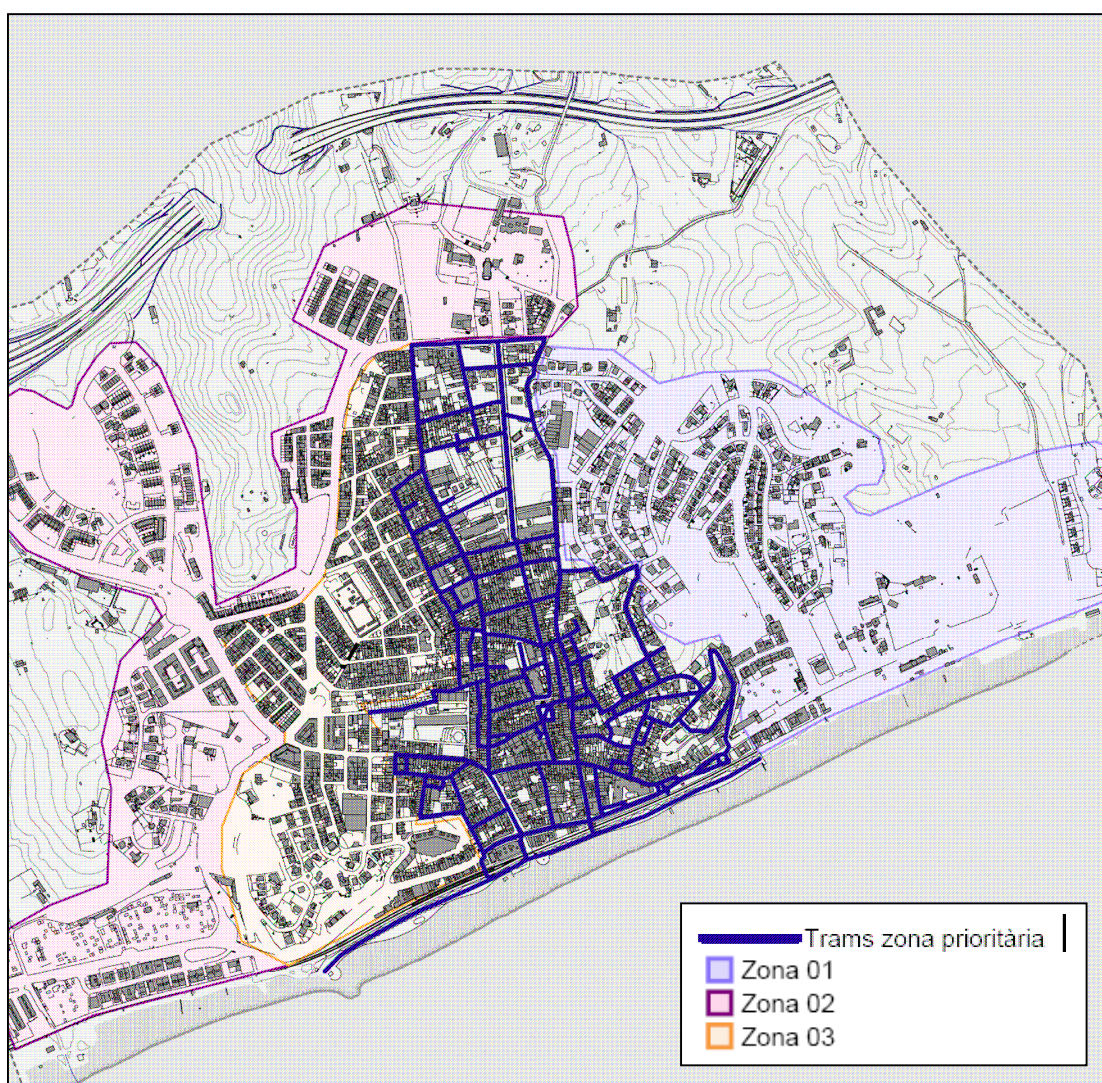
El passeig Marítim esdevé un important eix per a vianants, utilitzat bàsicament per a desplaçaments d'oci i lleure. La presència de la N-II i la via de ferrocarril provoca que aquest vial es trobi segregat del nucli urbà. Únicament 7 passos subterranis permeten connectar el nucli amb el passeig i per tant garantir la connexió de la zona de platges amb la zona urbanitzada. Tot i així, aquest concentra un elevat volum de vianants, sobretot durant l'època estival i caps de setmana.

El nucli urbà es caracteritza per presentar una estructura compacta i de dimensions reduïdes. Això fa que les distàncies a recórrer siguin curtes i es puguin realitzar a peu. El principal problema és la presència de notables desnivells, fet que dificulta notablement la mobilitat a peu per accedir als equipaments i serveis situats als afores del nucli: CEIP Misericòrdia, CEIP Turó del Drac, pista d'Atletisme, Pavelló Esportiu, Tanatori i Piscina municipal.

Segons dades del Pla d'Accessibilitat (2007) del municipi, la principal xarxa de vials utilitzats pels vianants coincideix amb la zona del casc antic, la qual també és la que presenta unes pitjors condicions d'accessibilitat.

Els principals característiques dels vials del casc antic són:

- El 38% de les voreres existents al nucli urbà disposen d'una vorera inferior a 90 cm.
- Elevada manca de guais per a vianants en tot el municipi.
- El 13% de la vialitat és de plataforma única: Riera Sant Domènec, passeig Marítim i altres vials distribuïts pel municipi de secció estreta.
- Presència d'escaleres en alguns vials de fort pendent: C. la Palma, les Escaleres de Crist, C. Castellet i els passos subterranis per accedir a la platja o creuar la N-II.
- El 66% dels carrers de la zona prioritària es caracteritzen per presentar un pendent inferior al 6%, coincidint amb la part central del municipi (des de la platja fins a la Ronda del Doctor Manresa). El pendents més pronunciats (superiors al 8%) es concentren a l'est de la Riera de la Torre.



Casc antic (trams zona prioritària), Mas El Grau (Zona 01), Ronda Doctor Anglès – Ronda Sant Elm (Zona 02), Centre (Zona 03)

Figura: Distribució municipal utilitzada en el Pla d'accessibilitat

Font: Pla d'Accessibilitat de Canet de Mar (2007)



Per contra, la vialitat urbana de la resta del municipi presenta unes condicions òptimes d'accessibilitat. En aquest sentit cal destacar les urbanitzacions de Mas El Grau i Can Salat Busquets on la vialitat existent es caracteritza per disposar de vorera d'amplada superior a 0,90 m o plataforma única.

Les propostes d'actuació per a la millora de la situació existent que proposa el Pla d'accessibilitat es centren a la zona prioritària. Les principals mesures són:

- Conversió en vials de plataforma única el 36,4% dels carrers del nucli urbà o zona prioritària: Riera de la Torre, Torrent dels Lledoners, C. Nou, C. Abell, C. Gram, C. Pere Deleglisé, C. Eusebi Golart, C. Església, C. de la Font, C. Abell Baix, C. Sant Joan, C. Sant Jaume, C. Lluís Domènec i Muntaner, C. Sant Pere, Pl. Indústria, C. Sant Isidre, C. Alba, C. Pirineus, C. Bruc, C. Romani, C. Pompeu Fabra, C. Misericòrdia i C. Vall.
- Ampliació de les voreres en el 13,2% dels carrers dels nuclis.
- Reubicar o modificar elements i/o construcció i modificació de guais del 30% dels vials existents.

D'altra banda, el Projecte de desenvolupament i comerç de Canet de Mar (2008) preveu l'amabilització urbanística del nucli a partir de realitzar diverses actuacions de millora. Una de les principals propostes és la reducció del trànsit rodat al centre comercial i històric per tal de pacificar els carrers principals.

Els vials d'ús exclusiu per a vianants són: la Riera de Sant Domènec, el tram del carrer Pirineus comprès entre el C. Clausell i la Riera del Pinar i el tram del carrer Abell Baix comprès entre el C. del Gram i el C. Abell. Cal tenir en compte que la Riera Sant Domènec permet la circulació de vehicles d'accés veïnal i actua com a espai de càrrega i descàrrega de mercaderies de les activitats de l'entorn, però tenen prioritat els vianants.

Un element per afavorir la mobilitat a peu és la presència de l'ascensor de l'Av. Maresme i al carrer Cadillac (Pl. del Cavaió). Aquesta complementa el pas soterrat amb escales que connecta ambdós vials, evitant el creuament de la Nacional N-II.

La presència d'elements pacificadors del trànsit és escassa i es concentren on conviuen els principals itineraris per a vianants i vehicles. Destaquen els passos per a vianants elevats a la Riera Gavarra, a la Riera de la Torre, a la Riera del Lledoners, a la Ronda perimetral (Ronda Josep Anselm Clavés – Ronda Dr. Manresa – Ronda Dr. Anglès – Ronda Sant Jordi) i a la Ronda Sant Elm. Aquests actuen com a reguladors de la velocitat del trànsit al mateix temps que garanteixen la seguretat dels vianants a l'hora de creuar la via. A l'avinguda Maresme es disposa de bandes rugoses que actuen com a reductors de la velocitat dels vehicles procedents de la Plaça del Cavaió. A la resta de vials les condicions de la via garanteixen la seguretat d'ambdós modes.

El municipi disposa també d'un estudi per l'establiment de camins escolars (2008) on a banda de determinar els recorreguts també desenvolupa

diverses propostes lúdico – pedagògiques, com la creació d'un Bus a peu i d'un Bici bus; la creació d'una xarxa d'establiments de barri; i campanyes de conscienciació i sensibilització i recursos educatius.

Un dels principals elements a millorar de la xarxa d'itineraris per a vianants és l'accés al polígon industrial des del nucli, on s'hi localitzen activitats, equipaments municipals i finques particulars. Actualment l'accés és a través de dos eixos que garanteixi la connexió a peu: des de Via Figuerola i des de la Via Cannetum. En el primer cas es detecta una manca de vorera amb amplada suficient per garantir l'accessibilitat a peu. Des de Via Cannetum únicament es pot accedir en convivència amb el trànsit rodat que accedeix a la C-32 o mitjançant el rial d'en Misser que actua com a connector social entre ambdós costats de l'autopista. Aquest darrer actua com a alternativa a peu poc segura i no compleix les condicions òptimes per garantir l'accés de persones amb mobilitat reduïda (ferm no pavimentat, manca de il·luminació i presència d'escales).

### **5.3 XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES**

Actualment, el municipi només disposa d'un itinerari específic per a bicicletes situat a la Riera Gavarrà. Ocupa el tram comprès entre la Ronda Sant Jordi i l'avinguda General Moragues. Es tracta d'un carril bici bidireccional segregat a la vorera amb una amplada d'un metre.

Existeix un projecte d'ampliació d'aquest itinerari, creant una ruta turística de descoberta del modernisme. Aquesta actuació queda recollida en el Pla de promoció de la bicicleta de Canet de Mar (2008) on es proposa crear itineraris en bicicleta que serveixin tant per cobrir desplaçaments interns com a un atractiu turístic. El Pla pretén potenciar l'ús de la bicicleta a l'interior de la població i així descongestionar el trànsit i al mateix temps, crear itineraris en bicicleta que uneixin Canet de Mar, Arenys de Mar i Caldes d'Estrac a través de la costa i serveixin per millorar l'oferta turística de la vila.

Concretament, aquest pla de promoció de la bicicleta preveu les actuacions següents:

- Creació d'itineraris per a bicicletes que uneixin el centre històric amb la Misericòrdia, el casc antic amb la futura zona d'equipaments esportius i la Creu, i el passeig marítim. Aquest itineraris es preveuen majoritàriament per vials pacificats del nucli, en convivència amb el trànsit rodat o els vianants. Els vials que es preveu que formin part d'aquesta xarxa d'itineraris ciclables són: el passeig marítim, el passeig de la Misericòrdia, el carrer Josep Mora, el carrer Torrent dels Lledoners, la plaça Macià, el carrer de la Font, la riera Buscarons, la riera Sant Domènec, el carrer Ample, el carrer Castanyer, el carrer Sant Jaume, el carrer Sant Benet i el carrer Abell Baix.
- Adquisició de bicicletes públiques i instal·lació d'un punt de préstec gratuït de bicicletes format per 20 unitats.

- Promoció de l'adquisició de bicicletes per part dels establiments turístics, per tal de promoure el seu ús entre els visitants. Es proposa que els càmpings existents al municipi de Canet s'adhereixin a aquesta proposta i també disposin d'una dotació de bicicletes públiques.

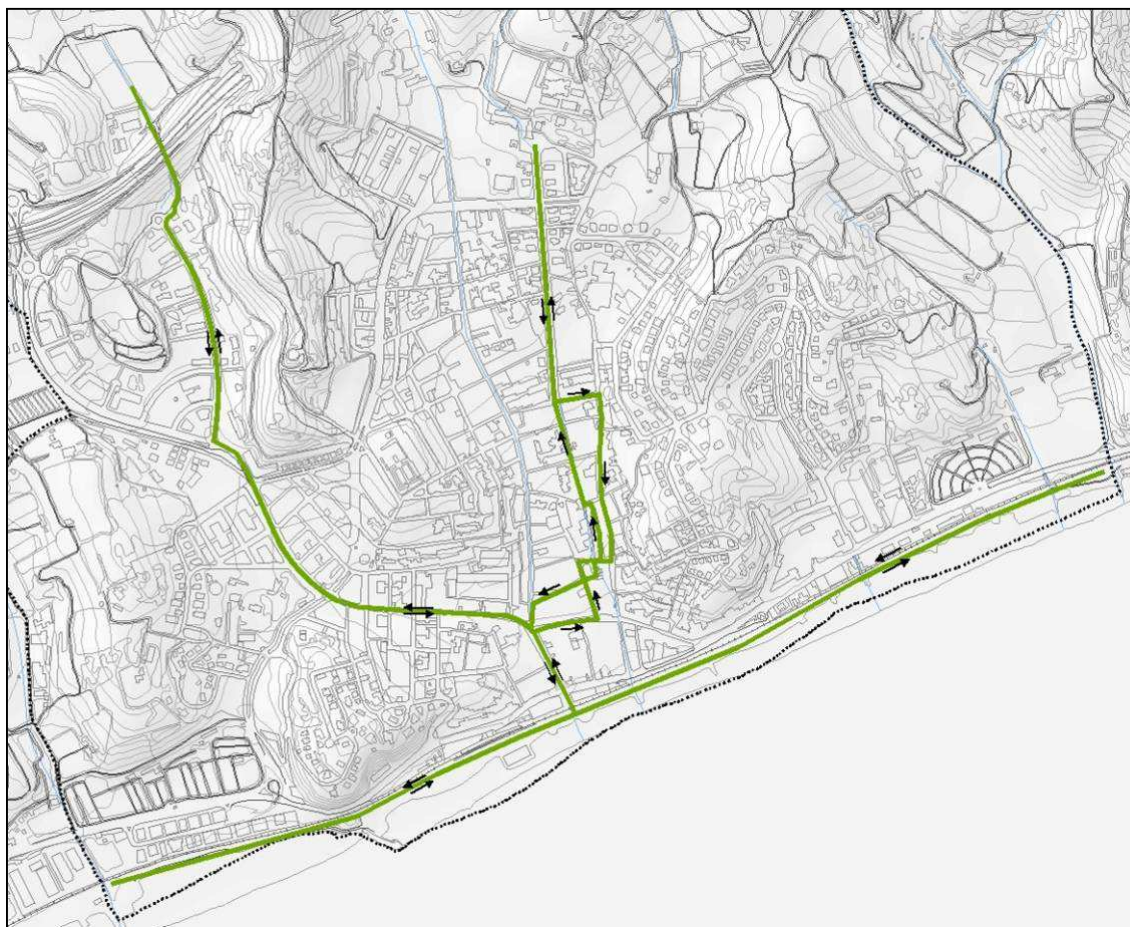


Figura: Itineraris per a bicicleta proposats al Pla de promoció de l'ús de la bicicleta a Canet de Mar  
Font: Agenda 21 Local

Els itineraris pavimentats en el parc de les Fonts garanteixen la mobilitat a peu i en bicicleta. Aquest recorregut facilita l'accés al CEIP Turó del Drac i al mateix temps esdevé un important zona de passeig i gaudi pel municipi. Tots els vials paral·lels a al Via Cannetum i a la Via Figuerola hi tenen connexió directa. D'altra banda, cal tenir en compte la importància del passeig Marítim com a itinerari per a bicicletes en convivència amb els vianants. En aquests moments l'ús d'aquest eix per a aquest mode de transport correspon a desplaçaments d'oci i lleure.

L'Informe relatiu al Projecte de Recuperació Mediambiental de la platja Cabaió (Arenys de Mar i Canet de Mar) proposa també crear un nou carril bici al llarg del nou passeig Marítim que es projecte entre el Port d'Areny de Mar i el passeig marítim existent a Canet de Mar.

La presència d'aparcaments per a bicicletes és força escassa. Actualment, aquests es troben prop d'importants centres atractors de mobilitat, com al voltant del Mercat Municipal, la Biblioteca i el CEIP Turó del Drac. Tot i això, encara resten nombrosos equipaments i serveis sense dotació d'aparcament.



Així, caldria prioritzar els equipaments educatius i esportius per tal d'afavorir l'accés fins a aquests en bicicleta. El mateix Pla proposa diversos punts, alguns del quals ja s'han executat: davant de l'institut, espai riera Gavarra (cantonada amb ronda Sant Elm), biblioteca (riera Sant Domènec), esplanada davant del Santuari Mare de Déu de la Misericòrdia, escola de Música, passeig de la Misericòrdia (al final amb la cantonada del carrer Josep Mora), plaça Macià, cinc aparcaments al passeig marítim, Vil·la Flora i el parc de Can Salat Busquets.

Així mateix, des de l'Ajuntament es preveu la construcció de carrils bici que connectin amb la piscina municipal i aparcaments al seu entorn però no existeix cap proposta concreta.

El Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya preveu per el municipi de Canet la construcció d'un carril bici segregat paral·lel a la carretera N-II per a facilitar les relacions intermunicipals.

## 5.4. CONNECTIVITAT SOCIAL

El municipi disposa de 6 punts que faciliten la connexió social entre el medi natural i el nucli urbà, que coincideixen amb els passos subterranis que creen els rials quan els intersecciona la C-32.



Figura: Connectors socials  
Font: Agenda 21 Local

1. Connecta l'autopista C-32, el polígon industrial i la vall natural de Canet. El ferm és pavimentat (excepte l'espai del rial) i no hi ha vorera ni il·luminació. Permet el pas únicament dels vianants, no forma part de cap sender senyalitzat i el principal motiu de desplaçament és laboral, oci i lleure. El tram final disposa d'escales. Té una secció de 4 m al rial (vianants) i 8 m a la Via Cannelum que permet el trànsit rodat.

2. Connecta el polígon industrial (Piscina municipal i hotel d'entitats). El ferm és pavimentat hi té una vorera inferior a 0,90 m. La il·luminació és



inexistent. És utilitzat per vianants i vehicles però segregats per oci, lleure i laboral. No forma part d'un sender senyalitzat. Té una secció de 7 m.

3. Connecta la Creu de Pedracastell. El ferm és sense pavimentar i no hi ha vorera ni il·luminació. És utilitzat per vianants, bicicletes, turismes i motocicletes en convivència. També ofereix la possibilitat de circular-hi camions de bombers. Forma part d'un sender senyalitzat i el principal motiu de desplaçament és per oci i lleure. Té una secció de 5 m

4. Connecta la Creu de Pedracastell, el Castell de la Santa Florentina i altres finques particulars. El ferm és sense pavimentar i no hi ha vorera ni il·luminació. És utilitzat per vianants, bicicletes, turismes i motocicletes en convivència. Forma part d'un sender senyalitzat i és utilitzat per oci, lleure i accés a les finques privades. Té una secció de 5 m

5. Connecta la Creu de Pedracastell per la carena i per l'accés a finques particulars. El ferm és pavimentat, té una vorera de menys de 0,50 m lliure d'obstacles i no hi ha il·luminació. És utilitzat per vianants i vehicles però segregats. També permet la circulació de camions de bombers. Forma part d'un sender senyalitzat i el principal motiu de desplaçament és l'oci, lleure i accés als domicilis. Té una seccions de 8m

6. Connecta amb finques particulars. El ferm és sense pavimentar i no hi ha vorera ni il·luminació. És utilitzat per vianants, bicicletes, turismes i motocicletes en convivència. No forma part d'un sender senyalitzat i el principal motiu de desplaçament és l'accés als domicilis. Té una secció de 5 m.

## **5.5. INFRAESTRUCTURES I SERVEIS DE TRANSPORT COL·LECTIU**

L'oferta de transport col·lectiu existent a Canet de Mar garanteix una bona connexió del municipi amb els principals nuclis atractors de mobilitat.

### **5.5.1. Transport ferroviari**

El municipi forma part del sistema tarifari integrat de la Regió Metropolitana de Barcelona afavorint l'intercanvi modal entre els diferents modes de transport que connecten el municipi. L'oferta de transport públic existent es caracteritza per la cobertura amb el servei de rodalies RENFE (línia Molins de Rei - L'Hospitalet de Llobregat - Mataró - Maçanet - Massanes) i del transport interurbà per carretera.

L'estació de ferrocarril de la línia C1 de rodalies RENFE es localitza al carrer del Mar (a l'alçada de la cruïlla amb el carrer Verge de la Mercè), entre el passeig Marítim i el nucli urbà. Tenint en compte l'elevat trànsit que circula per aquest vial (travessera urbana de la N-II) per tal de garantir l'accés a peu fins a l'estació es disposa d'un pas per a vianants amb semàfor i un pas subterrani amb escales.

Les característiques de la línia ferroviària garanteixen una bona cobertura, sobretot en sentit Mataró/Barcelona (amb 51 expedicions diàries direcció Barcelona/Mataró i 49 expedicions en sentit contrari, amb una freqüència de pas de 1 tren cada 9 - 21 minuts) i en menor mesura cap a Maçanet-Massanes (16 expedicions al dia i una freqüència de pas de 1 tren cada hora o cada 1.30 h). Cal tenir en compte, com s'analitza més endavant, que prop del 50% dels desplaçaments per motius de treball generats a Canet de Mar tenen com a origen alguns dels municipis coberts per la línia C1 entre Canet de Mar i Barcelona, disposant d'un connexió cada 10 - 30 minuts

### 5.5.2. Transport autobús

El municipi també disposa de 4 línies de transport col·lectiu per carretera que garanteixen una bona connexió del municipi amb els principals nuclis atractors de mobilitat. D'aquestes, tres són diürnes i una és nocturna:

- Línia Canet de Mar - Sant Pol - Hospital de Calella (Barcelona Bus, SL). Es tracta d'un servei de transport interurbà amb 9 parades dins el municipi i permet garantir les relacions urbanes.

<b><u>En sentit Calella</u></b>	<b><u>En sentit Canet</u></b>
CEIP Turo Del Drac	Càmping Globo Rojo
Piscina Municipal - IES	Residència Guillem Mas
Villa Flora	Estació Rodalies
IES Domènec-Montaner	Riera Gavarra - Comediants
Rda Sant Jordi - Tanatori	Rda Sant Jordi - Tanatori
Riera Gavarra - Comediants	CEIP Misericordia
Estació Rodalies	PI Pau Casals
Informació i Turisme	CEIP Turo Del Drac
Càmping Globo Rojo	Piscina Municipal - IES

(\*) Aquesta parada només té funcionament amb dues expedicions diàries  
Parades de la línia Canet de Mar - Hospital de Calella  
Font: Agenda 21 Local

Aquesta línia va entrar en funcionament el juny de 2008. Compta amb 11 expedicions diàries per sentit els dies laborables. L'horari de funcionament és de 7.00 a 20.00 hores. Dins les freqüències de pas en relació al nombre de parades, cal destacar que a la del CEIP Misericòrdia únicament ofereix parada per dues expedicions i en determinats períodes de l'any (vacances escolars d'estiu, de Nadal i Setmana Santa) no funciona.

- Línia Barcelona - Blanes - Maçanet (Barcelona Bus, SL). Al municipi compta únicament amb dues expedicions diàries en dies feiners durant tot l'any. Només disposa d'una parada dins el municipi de Canet de Mar, coincidint amb l'estació de ferrocarril.

- Línia Barcelona - Pineda de Mar (N82) (Barcelona Bus, SL). Es tracta d'un servei nocturn que garanteix la connexió de Canet de Mar amb Barcelona,

Mataró, Pineda de Mar i 6 municipis més. Només disposa d'una parada dins el municipi que coincideix amb l'estació de ferrocarril.

- Línia Caner de Mar- Aeroport de Girona (Barcelona Bus, SL). Aquesta línia oberta recentment té com a únic punt de recollida a Canet, l'estació de RENFE. S'atura tres cops els dies feiners i dos els caps de setmana. S'ha obert amb la intenció de cobrir una franja circulatoria amb molt mala combinació de transport públic. Com que el bus s'atura a l'estació d'autobusos de Girona, també funciona com a opció per els estudiants de Canet que han d'anar cada dia fins a les facultats de Girona. A l'estiu s'ofereix una nova parada a la zona del Càmping Globo Rojo, però no funciona com a medi de transport urbà.

Des de la posada en marxa del servei de transport col·lectiu de connexió amb Sant Pol de Mar i l'hospital de Calella s'ha millorat notablement la mobilitat respecte ambdós pols. Malgrat disposar de connexió ferroviària entre Canet, Calella i Sant Pol de Mar les parades d'aquesta línia d'autobús permeten connectar amb punts allunyats de les respectives estacions de ferrocarril. Especialment, cal destacar la connexió amb l'hospital.

L'elevat nombre de parades d'aquesta línia interurbana dins el municipi de Canet de Mar facilita la utilització d'aquest servei per a desplaçaments urbans. Cal destacar l'accés a la piscina municipal (i per tant al polígon industrial) des del nucli.

Finalment la línia nocturna N82 garanteix l'existència d'un mitjà de transport públic durant les hores en què no es disposa ferrocarril. D'aquesta forma es garanteix la connexió amb Barcelona, Mataró i els municipis del voltant durant el dia i la nit.

## **5.6. XARXA DE CAMINS RURALS**

La xarxa de camins i vies rurals del municipi es concentra bàsicament a la zona nord de la C-32. Part dels trams dels vies que s'utilitzen com a camins rurals coincideixen amb el tram dels rials que travessen el municipi.

La major part de la xarxa de camins rurals del municipi està formada per camins amb un ferm de terra (sauló), tot i que en alguns el paviment és de formigó. El seu ús tradicionalment ha estat públic tot i que la majoria són de titularitat privada. Evidentment, els trams dels rials que s'utilitzen com a vies de pas són de caràcter públic.

Del conjunt de camins rurals, el Pla municipal de Prevenció d'Incendis forestals (PPI) defineix per el municipi una Xarxa Viària Bàsica (XVB).

El municipi també gaudeix d'un seguit d'itineraris en el seu medi natural. Des del 2006, hi ha tres rutes senyalitzades pels boscos de Canet (Camí dels Fondals o Ruta verda; Camí de les dues carenes o Ruta blava i Camí dels rials i els alocs o Ruta groga) i, a més, hi ha el sender de gran recorregut GR-5, que uneix Canet de Mar amb Sitges, anomenat també Sender dels Miradors.

A més d'aquestes quatre possibilitats, l'entitat Fot-li Castanya fa una sortida al mes amb altres itineraris que completen la descoberta de nous entorns del medi natural del municipi.

## 5.7. INFRASTRUCTURES PREVISTES

Respecte a l'A2 cal esmentar "l'**Estudi informatiu de millora de la N-II a la comarca del Maresme**" elaborat pel Ministeri de Foment. Aquest proposa la construcció d'una variant en autovia i planteja dues possibilitats: l'aprofitament i adequació de la N-II existent i la duplicació de calçada al costat de la C-32. Conclou que el corredor més adequat és seguir un traçat proper a la C-32, per tal de crear el mínim impacte ambiental possible. Per contra, en cap cas contempla alguna alternativa a la construcció d'una nova autovia.

Respecte a aquest estudi, l'ajuntament considera adequat pacificar l'A2 i desviar part del trànsit d'aquesta fora dels nuclis urbans però considera més adient aprofitar l'autopista C-32 existent i potenciar-la com a principal via de comunicació. En aquest mateix sentit, el Consell Comarcal del Maresme va aprovar el 2004 un document de propostes ("Posicionament del Consell Comarcal del Maresme sobre la mobilitat i les infraestructures a la comarca del Maresme") el qual planteja:

- La gratuïtat de les autopistes en un radi de 50 km al voltant de Barcelona, sobretot de la C-32.
- Construir els accessos necessaris a la C-32 una vegada estudiada la mobilitat de la comarca.
- Conversió de l'actual N-II en una via cívica, amb més semàfors i voreres. Es pretén convertir-la en una via urbana de connexió entre municipis i sense trànsit pesant. Per fer-ho es proposa traspasar la seva titularitat als respectius ajuntaments.
- Actualització i execució de la carretera dels "sis-pobles", entre Tiana i Cabrils.
- Estudiar la viabilitat de construcció d'un nou vial: "avinguda del mig", per sota l'autopista tot minimitzant al màxim l'impacte a la zona.
- Garantir la connexió entre la C-32 i l'AP-7.

Altrament cal destacar en primer lloc, el **Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC)**, elaborat per la Secretaria per a la Mobilitat, té com a principal objectiu definir de manera integrada la xarxa d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques necessàries per a Catalunya amb l'horitzó temporal de l'any 2026.

Les actuacions previstes pel Pla que afecten al municipi de Canet són les següents:

- Integrar l'actual N-II a la xarxa viària urbana per tal de que aquesta deixi de ser una barrera arquitectònica per al municipi.
- Potenciar la C-32 com a principal eix de comunicació intercomarcal.

- Desdoblament de la línia de ferrocarril en el tram corresponent entre Arenys-Blanes.

Aquest també preveu diverses mesures per tal d'afavorir el transport públic. Destaca la creació i potenciació de nous intercanviadors ferroviaris i l'afavoriment de la complementarietat del vehicle privat amb el transport públic, mitjançant la creació d'aparcaments de dissuasió (*park & rides*). En aquests moments la intermodalitat cotxe-tren al municipi és poc favorable degut a una important manca d'aparcament prop de l'estació de ferrocarril. La potenciació d'aparcament de dissuasió permetria aquesta combinació modal on l'ús del vehicle privat només suposa un petit recorregut fins a l'estació ferroviària.

El PITC no detalla la ubicació d'aquests aparcaments d'enllaç però sí que determina una important ampliació de places a les estacions del Maresme de la línia C1 de RENFE.

En segon lloc, el **Pla director d'Infraestructures (PDI) 2011-2020**. Aquest, com a instrument de planejament, recull totes les actuacions en infraestructura de transport públic de l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona.

L'única actuació prevista que afecta al municipi de Canet de Mar és la proposta de desdoblament de la línia de ferrocarril entre els municipis d'Arenys de Mar i Tordera. S'estima que el cost d'aquesta actuació ronda els 72 milions d'euros.

Tanmateix el PDI preveu també millorar la complementarietat entre el transport públic i el vehicle privat. Per fer-ho, la principal proposta de millora és la creació d'aparcaments dissuasoris de les estacions de RENFE i FGC. Es desconeix la ubicació exacta d'aquests aparcaments i quines seran les estacions escollides.

D'altra banda, aquest proposa la realització d'un estudi per al desplaçament de la línia de ferrocarril del Maresme cap a l'interior. No es disposa de major detall d'aquesta actuació, simplement segons el darrer informe de seguiment del PDI (desembre de 2007) es sap que l'estudi encara no ha estat redactat.

En tercer lloc, el **Pla de transport de viatgers de Catalunya 2008-2012**, que esdevé la principal eina de gestió i planificació dels serveis de transport públic que transcorren a Catalunya. L'única actuació proposada pel pla que afecta al municipi és el desdoblament de vies entre Arenys de Mar i Maçanet de la Selva de la línia de Rodalies RENFE.

En quart lloc, el **Pla territorial metropolità de Barcelona (PTMB)**. Aquest Pla Territorial Parcial, respecte al Sistema d'infraestructures de mobilitat contempla: El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT) del Ministerio de Fomento; El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC); El Pla Director d'Infraestructures 2011-2020 (PDI); El Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (2013-2018), i Directrius Nacionals de Mobilitat.

Per a les infraestructures ferroviàries el Pla defineix una xarxa que incorpora les propostes que apareixen als instruments de planejament sectorial, i concreta la seva implantació sobre el territori: xarxa d'altres prestacions del PEIT i del PITC, xarxa de rodalies del PITC i del PDI, i les propostes de metro i tramvia del PDI.

En aquest sentit respecte al municipi:

- Recull la duplicació de via de la línia del Maresme (entre Arenys de Mar i Maçanet) i planteja una variant que implica el desmantellament de l'actual traçat, com també la creació d'una nova estació i l'eliminació de la vella.
- Recull una via complementària a la C-32 al llarg de tota la comarca del Maresme i de traçat paral·lel a aquesta. La classifica de via estructurant secundària i per tant l'hi atorga un paper estructurant a escala comarcal, amb una secció variable adaptada a les característiques específiques de cada tram i sense ser segregada i amb enllaços a nivell si no hi ha raons de seguretat que ho desaconsellin.
- I Pel que fa a l'actual traçat de la N-II, el Pla preveu actuacions de millora mitjançant la integració urbana.

En cinquè lloc, **l'Informe relatiu al Projecte de Recuperació Mediambiental de la platja Cavaió** (Arenys de Mar i Canet de Mar) realitzat per encàrrec de la Generalitat i aprovat i licitat però no executat per manca de finançament. Aquest defineix les obres necessàries per a l'ordenació, estabilització, consolidació i urbanització de la platja del Cavaió, des de la Roca de la Catel (Canet de Mar) fins al Moll de Llevant (límit Nord del Port d'Arenys), amb una extensió total d'uns 1.290 metres (uns 600 a Canet de Mar) i preveu connectar el passeig marítim d'ambdós municipis, afavorint la utilització del passeig marítim com a connector per a vianants i ciclistes.

Aquest projecte que defineix el futur enllaç a través del passeig Marítim entre Canet i Arenys de Mar, suposa la recuperació mediambiental d'un espai paisatgísticament molt important. Planteja un passeig marítim per a vianants i bicis amb l'objectiu de convertir aquest sector en un espai de lleure i oci i un punt d'encontre entre els dos municipis. Planteja la recuperació en dos trams diferenciats per la platja seca. A la zona de llevant, a Canet de Mar, es preveu un passeig de 8 metres d'ample, 2 m dels quals es destinaran a carril bici i la resta a vianants, tot i que puntualment també hi podran accedir serveis. En el límit amb la platja, es recuperarà l'ecosistema dunar amb vegetació pròpia de la zona.

A la zona central i ponent, a Arenys de Mar, l'amplada de platja permet disposar d'un vial de serveis segregat a la banda del ferrocarril, de 4 metres d'ample, que permetrà l'accés dels vehicles de serveis o emergències a qualsevol punt de la platja. Aquest vial estarà separat del carril bici de 2 metres d'ample i del passeig de vianants de 6 metres, per una filera arbòria. Al final del tram d'Arenys, tocant a Canet es projecte una rotonda

per millorar la fluïdesa del trànsit rodat. També es preveu col·locar una escullera a les zones on hi ha risc de regressió i afectació a les infraestructures projectades.

Aquest també modifica el sistema constructiu del pas sota el ferrocarril, que es desenvoluparà durant la segona fase de les obres. Altres aspectes que inclou és la connectivitat amb la zona de la Catel i el Passeig marítim ja existent al municipi i la concreció dels elements estructurals i de pas sobre les rieres.

En una segona fase, hi haurà algunes actuacions, com el vial de serveis per a Canet que és previst que es faci a la zona de l'avinguda Maresme.

I en sisè lloc, **el Projecte Parc de Mar**, promogut per l'ajuntament i que té per objectiu la restauració del front litoral nord del municipi. Aquest pretén ordenar el sector de platja que s'estén cap al nord-est, des del final de l'actual Passeig Marítim fins al rial dels Oms, al límit del municipi amb Sant Pol de Mar.

Actualment la proposta es troba en fase d'avantprojecte la qual ha estat adreçada al Ministerio de Medio Ambient y Medio Rural i Marino. En termes generals la proposta contempla:

- la connexió de l'actual Passeig i el Parc de Mar que es proposa,
- camí de ronda del Parc de Mar,
- accessos per a vianants i rodats a l'àmbit,
- equipaments i dotacions,
- aparcaments públics ,
- actuacions de millora de les condicions ambientals i paisatgístiques.

## 6. MOBILITAT ACTUAL

L'anàlisi de la mobilitat que es presenta a continuació recull les dades de l'Enquesta de Mobilitat Obligada de l'any 2001, és a dir el primer desplaçament del dia per raó de treball o d'estudis de la població de més de 16 anys.

### 6.1. MOBILITAT OBLIGADA (TREBALL I ESTUDI)

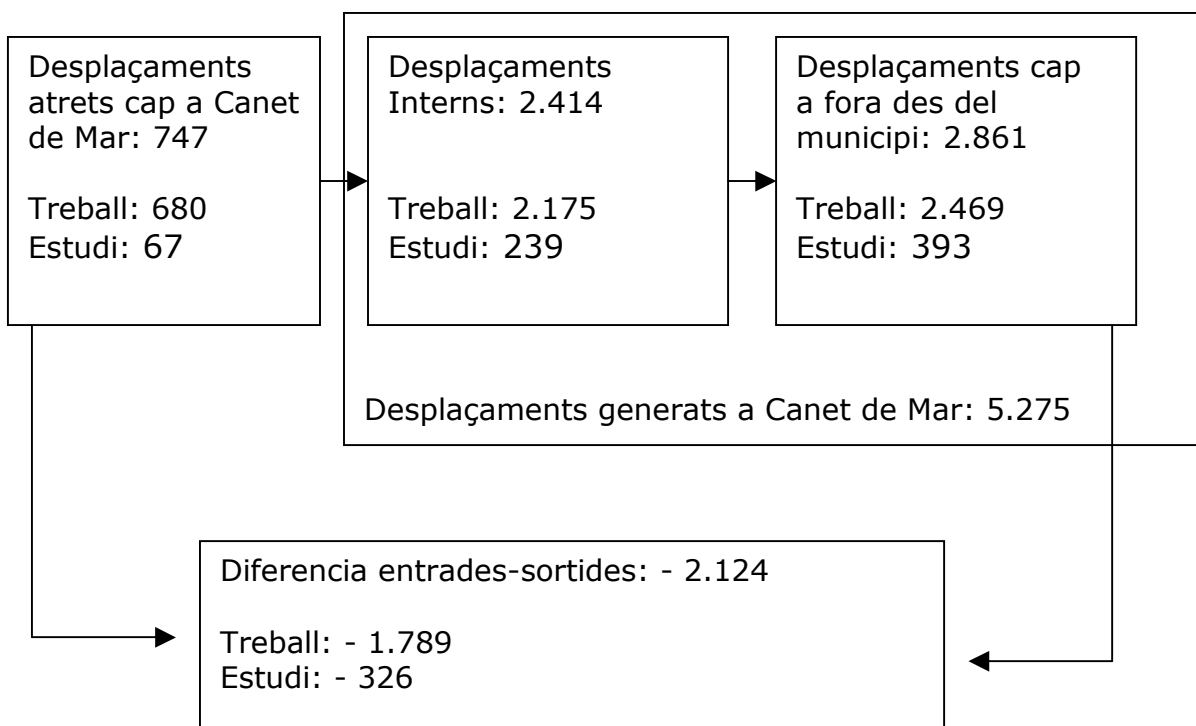


Figura: Esquema de la Mobilitat Obligada de Canet de Mar (2001)  
Font: Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya

De tots els desplaçaments que es realitzen al municipi, per raó d'estudi o treball, el nombre de desplaçaments cap a altres municipis és major que els que atrau. D'altra banda també es significatiu l'important nombre de desplaçaments interns.

La mobilitat obligada té un component de gènere rellevant, essent molt més important la mobilitat dels homes que la de les dones, especialment en relació als desplaçaments cap a d'altres municipi. Aquest fet es relaciona en bona mesura en la major disponibilitat del vehicle privat per part dels homes en relació a les dones.

- **Distribució modal**

Pel que fa als modes de transport emprats pels habitants en els seus desplaçaments, cal diferenciar el motiu de desplaçament. Les diferències modals entre els desplaçaments laborals i els desplaçaments acadèmics són elevades. Per aquest motiu, a continuació es presenta la distribució modal de la mobilitat del municipi per raó de treball i per raó d'estudi.



Pel que fa als desplaçaments per raó de treball, cal destacar un important predomini del vehicle privat com a principal mode de transport en desplaçaments externs. L'ús del transport col·lectiu representa al voltant del 20% del total de desplaçaments externs. En els desplaçaments interns destaca l'ús de modes no motoritzats (58%), sobretot a peu. Cal remarcar una escassa utilització de la bicicleta, ja que el seu ús és pràcticament irrellevant respecte del nombre total de desplaçaments. La figura següent representa aquesta distribució.

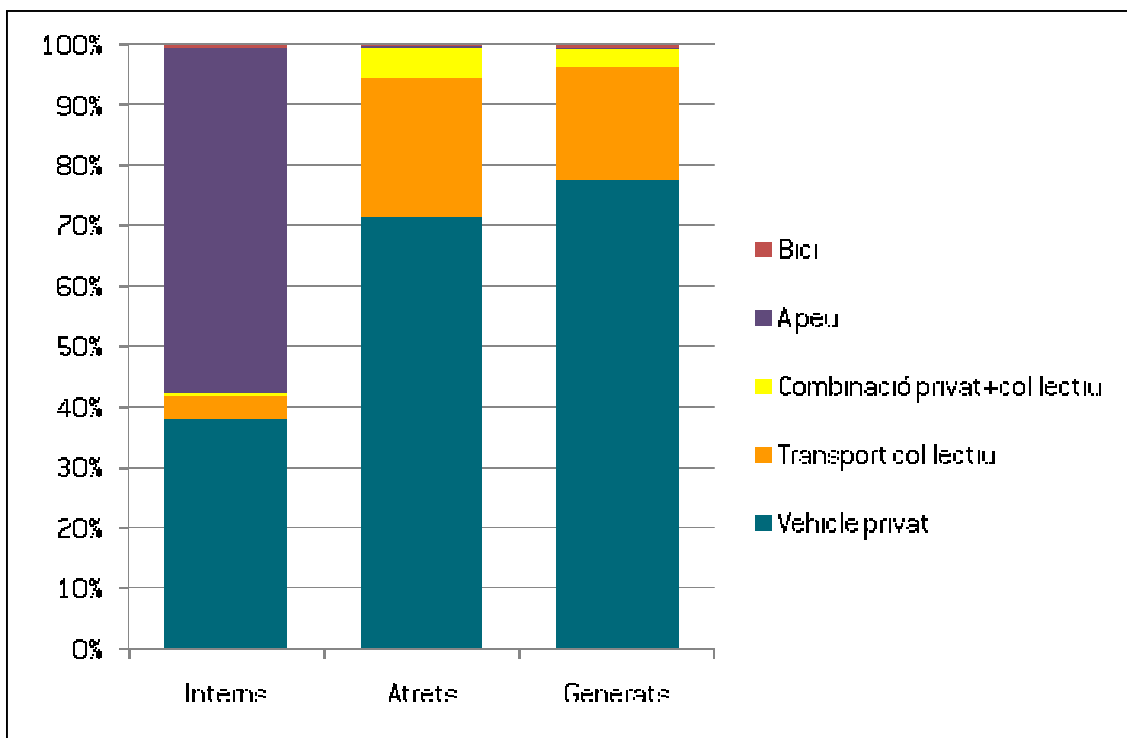


Figura: Distribució modal de la mobilitat obligada per raó de treball de Canet de Mar (2001)  
 Font: Agenda 21 Local

La distribució modal de la mobilitat per raó d'estudi (estudiants de 16 anys i més) presenta notables diferències segons el destí dels desplaçaments. En desplaçaments interns cal destacar un important predomini de la mobilitat a peu, suposant prop del 63% del total de desplaçaments. D'altra banda, en la mobilitat externa el mode de transport més utilitzat és el col·lectiu, sobretot cap a Barcelona coincidint amb la comunitat universitària. L'ús de la bicicleta és pràcticament inexistent en totes les relacions.

Cal destacar que no es disposa d'informació modal disponible per al conjunt de la població estudiantil d'entre 3 i 16 anys. Per aquest motiu, els resultats de l'EMO corresponents són pocs representatius de la realitat.

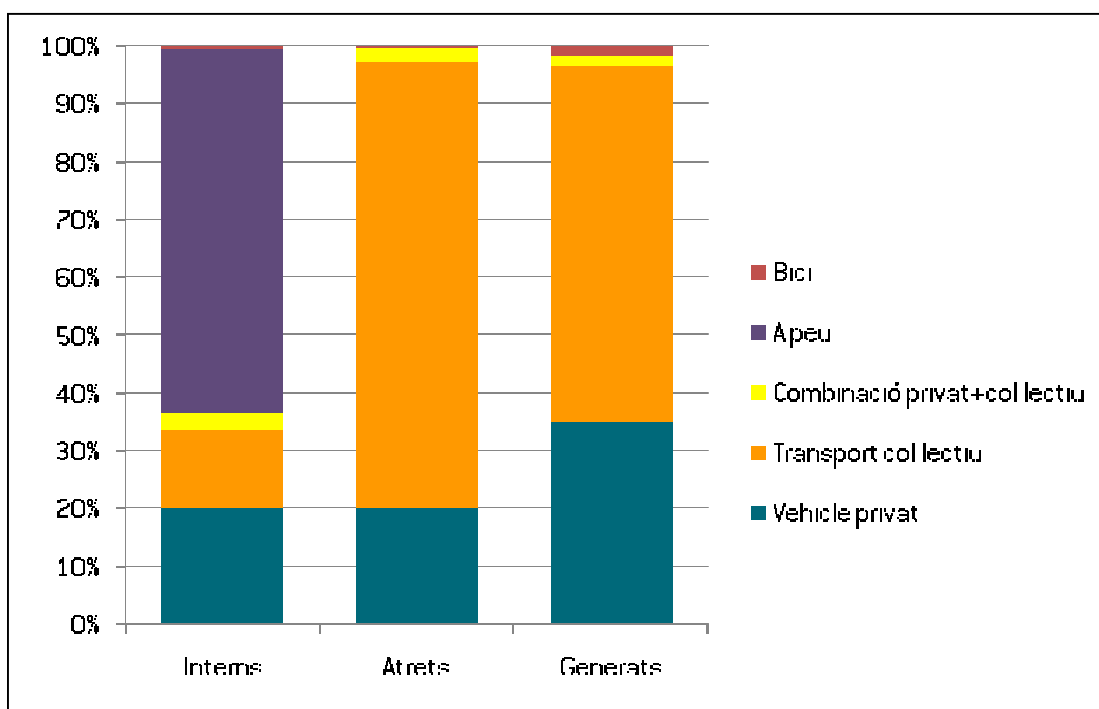


Figura: Distribució modal de la mobilitat obligada per raó d'estudi de Canet de Mar (2001)  
 Font: Agenda 21 Local

El municipi presenta una intensitat d'ús del vehicle privat del 54,1% per motius de treball o d'estudi. Aquest valor presenta modificacions segons el destí dels desplaçaments essent del 36,2% desplaçaments interns i del 66,3% en els desplaçaments externs.

Pel que fa a la distribució territorial de la mobilitat obligada del municipi, cal destacar que el 76,2% dels desplaçaments generats per raons de treball tenen lloc dintre del propi municipi, mentre que el 23,8% restant es desplacen diàriament cap a altres destinacions. La principal destinació dels habitants de Canet de Mar cap a fora del municipi per raó de treball és Barcelona, cap a on es dirigeixen el 24,14% dels residents que treballen fora del municipi. El segueixen Mataró (9,84%), Arenys de Mar (7,45%) i Calella (5,39%).

La mobilitat atreta per Canet de Mar es caracteritza per presentar una elevada concentració dels desplaçaments des dels municipis de l'entorn immediat. Només en els 3 municipis limítrofs a Canet de Mar s'hi concentren el 30% del total de desplaçaments procedents d'altres. El 40% corresponen a altres municipis del Maresme (sense tenir en compte els municipis veïns a Canet de Mar). El principal municipi extern al Maresme que genera una major mobilitat cap a Canet de Mar és Barcelona, suposant el 9,56% del total de desplaçaments.

	<b>Total</b>	<b>% Total</b>	<b>Homes</b>	<b>Dones</b>
<b>Desplaçaments interns</b>	<b>2.175</b>	<b>100</b>	<b>1.187</b>	<b>988</b>
<b>Desplaçaments a altres municipis</b>	<b>2.469</b>	<b>100</b>	<b>1.643</b>	<b>826</b>
Barcelona	596	24,14	338	258
Mataró	243	9,84	134	109
Arenys de Mar	184	7,45	111	73
Calella	133	5,39	47	86
Pineda de Mar	88	3,56	58	30
Sant Pol de Mar	79	3,20	57	22
Badalona	77	3,12	47	30
Arenys de Munt	60	2,43	41	19
Malgrat de Mar	44	1,78	27	17
Sant Andreu de Llavaneres	27	1,09	13	14
Blanes	26	1,05	18	8
Sant Cebrià de Vallalta	26	1,05	24	2
Sant Iscle de Vallalta	24	0,97	21	3
Hospitalet de Llobregat, l'	22	0,89	16	6
Granollers	20	0,81	17	3
Girona	18	0,73	14	4
Sabadell	18	0,73	16	2
Palafolls	16	0,65	11	5
Argentona	16	0,65	12	4
Cabrera de Mar	14	0,57	12	2
Resta de Catalunya	312	12,64	240	72
Fora de Catalunya	21	0,85	16	5
<b>Desplaçaments a varis municipis</b>	<b>405</b>	<b>16,40</b>	<b>353</b>	<b>52</b>

Taula: Distribució de la mobilitat obligada generada per Canet de Mar per raó de treball. 2001  
Font: Enquesta de Mobilitat Obliga de Catalunya

Pel que fa a la mobilitat per raons d'estudi prop del 66% dels desplaçaments són de caràcter intern. El 34% restant correspon principalment a desplaçaments cap a altres municipis. Les principals destinacions estan totalment relacionades amb la ubicació dels principals centres d'ensenyament superior, d'entre els quals destaca la ciutat de Barcelona per la seva important oferta universitària.

En canvi, si la causa del desplaçament fora del municipi és per raó d'estudi les principals destinacions són Sant Pol de Mar i Barcelona.

	<b>Total</b>	<b>% Total</b>	<b>Homes</b>	<b>Dones</b>
<b>Desplaçaments des d'altres municipis</b>	<b>680</b>	<b>100</b>	<b>391</b>	<b>289</b>
Arenys de Mar	119	17,50	56	63
Mataró	96	14,12	61	35
Barcelona	65	9,56	37	28
Pineda de Mar	59	8,68	35	24
Arenys de Munt	51	7,50	28	23
Calella	36	5,29	30	6
Sant Pol de Mar	34	5,00	20	14
Badalona	22	3,24	9	13
Sant Cebrià de Vallalta	18	2,65	12	6

ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT OBLIGADA DEL POUM DE CANET DE MAR

	<b>Total</b>	<b>% Total</b>	<b>Homes</b>	<b>Dones</b>
Blanes	18	2,65	15	3
Sant Andreu de Llavaneres	12	1,76	5	7
Malgrat de Mar	11	1,62	7	4
Tordera	9	1,32	5	4
Caldes d'Estrac	8	1,18	2	6
Argentona	7	1,03	2	5
Premià de Mar	7	1,03	3	4
Granollers	6	0,88	5	1
Hospitalet de Llobregat, l'	5	0,74	2	3
Masnou, el	5	0,74	0	5
Palafolls	4	0,59	3	1
Resta de Catalunya	88	12,94	54	34

Distribució de la mobilitat obligada atreta per Canet de Mar per raó de treball. 2001  
Font: Enquesta de Mobilitat Obliga de Catalunya

	<b>Total</b>	<b>% Total</b>	<b>Homes</b>	<b>Dones</b>
<b>Desplaçaments interns</b>	<b>1.266</b>	<b>100</b>	<b>647</b>	<b>619</b>
<b>Desplaçaments a altres municipis</b>	<b>553</b>	<b>100</b>	<b>267</b>	<b>286</b>
Barcelona	211	38,16	91	120
Arenys de Mar	149	26,94	73	76
Mataró	81	14,65	40	41
Girona	19	3,44	8	11
Calella	15	2,71	10	5
Badalona	12	2,17	9	3
Premià de Mar	7	1,27	3	4
Cerdanyola del Vallès	6	1,08	4	2
Terrassa	5	0,90	2	3
Malgrat de Mar	4	0,72	2	2
Sant Cugat del Vallès	4	0,72	4	0
Sant Vicenç de Montalt	3	0,54	3	0
Garriga, la	3	0,54	2	1
Mollet del Vallès	2	0,36	2	0
Pineda de Mar	2	0,36	2	0
Blanes	2	0,36	0	2
Lleida	2	0,36	1	1
Esplugues de Llobregat	2	0,36	0	2
Hospitalet de Llobregat,	2	0,36	2	0
Arenys de Munt	2	0,36	1	1
Resta de Catalunya	14	2,52	6	8
Fora de Catalunya	5	0,90	1	4
Desplaçaments a varis municipis	1	0,18	1	0

Taula: Distribució de la mobilitat obligada generada per Canet de Mar per raó d'estudi. 2001  
Font: Enquesta de Mobilitat Obliga de Catalunya

	<b>Total</b>	<b>% Total</b>	<b>Homes</b>	<b>Dones</b>
<b>Desplaçaments des d'altres municipis</b>	<b>107</b>	<b>100</b>	<b>57</b>	<b>50</b>
Sant Pol de Mar	17	15,89	11	6
Barcelona	15	14,02	7	8
Arenys de Mar	9	8,41	7	2
Sant Cebrià de Vallalta	9	8,41	2	7
Pineda de Mar	8	7,48	3	5
Mataró	5	4,67	4	1
Sant Andreu de Llavaneres	4	3,74	2	2
Tortosa	3	2,80	0	3
Naut Aran	3	2,80	2	1
Masnou, el	2	1,87	1	1
Hospitalet de Llobregat, l'	2	1,87	1	1
Hostalric	2	1,87	2	0
Badalona	2	1,87	1	1
Iqualada	2	1,87	0	2
Granollers	2	1,87	1	1
Cabrils	2	1,87	1	1
Malgrat de Mar	2	1,87	1	1
Sant Adrià de Besòs	2	1,87	0	2
Calella	2	1,87	2	0
Resta de Catalunya	14	13,04	9	5

Distribució de la mobilitat obligada atreta per Canet de Mar per raó d'estudi. 2001  
 Font: Enquesta de Mobilitat Obliga de Catalunya

## 6.2. MOBILITAT NO OBLIGADA

Entenem per mobilitat no obligada aquella que no respon a motius de treball o estudi. Es tracta de desplaçaments quotidians relacionats amb altres activitats: oci i lleure, gestions administratives, compres, relacions socials, visites al metge, etc.

L'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006 presenta una mostra de 524 desplaçaments corresponents a residents a Canet de Mar i 618 desplaçaments considerant tots aquells que tenen com a origen o destí el municipi. Tenint en compte que un viatge pot estar format per diversos desplaçaments (considerant una mitjana de 3,5 desplaçaments), s'entén que la mostra corresponent al municipi és poc representativa. Per aquest motiu, no s'ha considerat apropiat fer l'explotació d'aquestes dades.

Tenint en compte la tipologia de municipi de Canet es pot determinar que els principals usuaris de les activitats d'oci, lleure i comerç del municipi són els propis residents de Canet de Mar. Ara bé, la població visitant al municipi els caps de setmana i vacances és elevada coincidint bàsicament amb els usuaris dels càmpings compresos en el municipi. La resta de turisme, ja sigui hotelier, d'un sol dia o en segones residències és poc representatiu.

### 6.3. AUTOCONTENCIÓ I AUTOSUFICIÈNCIA

L'anàlisi de les dades de l'EMO des del punt de vista de la població ocupada resident al municipi i dels llocs de treball localitzats al municipi permet establir dos indicadors de dependència: l'autocontenció i l'autosuficiència.

Paràmetre	2001	1996	1991
POR	4.644	3.280	3.041
LTL	2.855	2.397	2.316
Autocontenció	46,83 %	56,92%	62,64%
Autosuficiència	76,18 %	77,88%	82,25

POR (Població Ocupada Resident): és el total de desplaçaments interns i cap a fora. Es considera que un desplaçament representa una persona ocupada.

LTL (Llocs de Treball Localitzats): és el total de desplaçaments interns i des de fora. Es considera que un desplaçament representa un lloc de treball.

Autocontenció: ràtio entre el nombre de desplaçaments interns i la POR.

Autosuficiència: ràtio entre el nombre de desplaçaments interns i els LTL.

Taula: Evolució de l'autocontenció i de l'autosuficiència a Canet de Mar, per raó de treball (1991-2001)  
Font: elaboració pròpia

Tal i com s'observa a la taula anterior, la taxa d'autocontenció decreix contínuament des de l'any 1991, seguint una tendència comuna a la majoria de municipis catalans. La taxa d'autosuficiència també decreix contínuament si bé, entre el 1991 i el 1996 aquest descens és més acusat.

El decreixement de la taxa d'autocontenció entre el 1996 i el 2001 és lleuger però continu, fet que indica que el municipi durant aquest període perd capacitat d'absorbir força de treball i per tant contenció laboral respecte a la població ocupada que hi resideix. Podem concloure doncs, que la població ocupada s'ha de desplaçar per a generar treball productiu i que el municipi disminueix la capacitat a l'hora fixar la població ocupada que resideix i treballa al municipi.

El decreixement de la taxa d'autosuficiència (més acusat entre 1991 i 1996 i lleuger entre 1996 i 2001) indica que el mercat de treball del municipi durant aquest període cada vegada depèn menys d'ell mateix i que per tant el municipi perd capacitat de generar treball productiu.

### 6.4. MOBILITAT GENERADA

En analitzar la mobilitat generada pel POUM s'han considerat els nous sectors de creixement en SUNC (PAU), els Plans de Millora Urbana (PMU) i els nous creixements previstos (SUND) en SNU.

Per avaluar la mobilitat generada pel POUM, s'han aplicat les ràtios que proposa el Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada:

Ús	Nre. de viatges
Habitatge	El valor més gran entre 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Residencial	10 viatges/100m <sup>2</sup> de sostre
Comercial	50 viatges/100m <sup>2</sup> de sostre
Oficines	15 viatges/100m <sup>2</sup> de sostre
Industrial	5 viatges/100m <sup>2</sup> de sostre
Equipaments	20 viatges/100m <sup>2</sup> de sòl
Zones verdes	5 viatges/100m <sup>2</sup> de sòl

Ràtios de generació de viatges del Decret 344/2006

Font: Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada, 2006

Es considera que la ràtio prevista per a zones verdes és excessiva. En cap cas es preveu la construcció d'un parc de gran rellevància que pugui atraure una mobilitat tan elevada. Així mateix, la mobilitat generada per les zones verdes acostuma a estar associada als usos residencials de l'entorn i per tant els viatges generats ja es contemplen en la mobilitat generada pels habitatges. Per tot plegat, es proposa aplicar una ràtio de 3 viatges/100m<sup>2</sup> de sol. Únicament es proposa mantenir la ràtio de 5 viatges/100m<sup>2</sup> de sòl en els sectors propers al front litoral i adjacents a la NII ja que es tracta d'un espai proper al passeig marítim que pot actuar com a important atractor de mobilitat.

Al PAU 5, 6, 9, 10, 12, 18 I 20 es considera l'ús de comerç i oficines com a serveis i se li assigna un valor de 30 viatges/100m<sup>2</sup> de sostre. Finalment en els sectors SUND A i B no s'ha considerat l'equipament previst pel fet de tractar-se d'una reserva on no s'especifica el m<sup>2</sup> sostre ni la superfície reservada, com tampoc el sòls destinats a zones verdes. A continuació es detalla l'estimació de la mobilitat generada segons els diferents usos del sòl:

Usos del sòl	Superfície m <sup>2</sup>		Habitatges	Ràtio	Viatges
	Sòl	Sostre			
<b>PAU-1 Santa Llúcia</b>					<b>3834</b>
Zones verdes	6.454,50			3 v/100 m <sup>2</sup> s	194
Residencial	1.061,06	2.318,54	33	7 v/h	231
AAEE	7860,7	6.819,19		50 v/100 m <sup>2</sup> s	3410
<b>PAU-2 Drassanes del Pla</b>					<b>3243</b>
Zones verdes	5.592,78			5 v/100 m <sup>2</sup> s	279,64
Residencial	0,00	0,00	0	7 v/h	0,00
Comercial	4939,58	5.927,50		50 v/100 m <sup>2</sup> s	2963,75
<b>PAU-3 Plaça Mercè Viader</b>					<b>92</b>
Zones verdes	164,93			5 v/100 m <sup>2</sup> s	8
Residencial	112,17	320,53	4	7 v/h	28
AAEE	0	112,17		50 v/100 m <sup>2</sup> s	56
<b>PAU-4 La Carbonella / Can Grau</b>					<b>2353</b>
Equipaments	9.242,60			20 v/100 m <sup>2</sup> s	1849
Residencial	6.582,91	7.090,52	72	7 v/h	504

Usos del sòl	Superfície m2		Habitatges	Ràtio	Viatges
	Sòl	Sostre			
<b>PAU-5 Can Jover</b>					<b>3653</b>
Zones verdes	1.869,07			5 v/100 m2s	93
Equipaments	5.365,86			20 v/100 m2s	1073
Residencial	4.927,79	7.995,61	105	7 v/h	735
AAEE	2.452,21	5.836,68		30 v/100 m2s	1751
<b>PAU-6 Riera del Pinar</b>					<b>753</b>
Zones verdes	1.045,99			3 v/100 m2s	31
Residencial	1.540,67	2.601,92	37	7 v/h	259
AAEE		1.540,67		30 v/100 m2s	462
<b>PAU-7 Front Litoral I</b>					<b>474</b>
Zones verdes	6.438,59			5 v/100 m2s	322
AAEE	6.089,93	304,50		50 v/100 m2s	152
<b>PAU-8 Front Litoral II</b>					<b>74</b>
Zones verdes	1.037,64			5 v/100 m2s	52
AAEE	879,62	43,98		50 v/100 m2s	22
<b>PAU-9 Càmping Costa Dorada</b>					<b>982</b>
Zones verdes	612,17			5 v/100 m2s	31
Residencial	3.276,44	3.579,08	40	7 v/h	280
AAEE	1.865,68	2.238,82		30 v/100 m2s	672
<b>PAU-10 Maricel</b>					<b>677</b>
Zones verdes	499,76			5 v/100 m2s	25
Residencial	1.047,60	942,84	10	7 v/h	70
AAEE	1.615,42	1.938,50		30 v/100 m2s	582
<b>PAU-11 Folch i Torres</b>					<b>329</b>
Residencial	5.082,45	4.260,18	47	7 v/h	329
<b>PAU-12 El Parador</b>					<b>444</b>
Zones verdes	571,29			5 v/100 m2s	29
AAEE	1.154,50	1.385,40		30 v/100 m2s	416
<b>PAU-13 Comediants</b>					<b>1317</b>
Zones verdes	3.113,01			3 v/100 m2s	93
Equipaments	3.669,78			20 v/100 m2s	734
Residencial	5.493,11	6.318,08	70	7 v/h	490
<b>PAU-14 Ronda Sant Elm</b>					<b>421</b>
Zones verdes	2.734,50			3 v/100 m2s	82
Residencial	2.585,09	3.541,97	40	7 v/h	280
Equipaments	293,79			20 v/100 m2s	59
<b>PAU-15 Trinitat I</b>					<b>44</b>
Zones verdes	58,39			3 v/100 m2s	2
Residencial	339,69	706,2	6	7 v/h	42
<b>PAU-16 Famada-Trinitat II</b>					<b>197</b>
Zones verdes	266,1			3 v/100 m2s	8
Residencial	2.238,01	3.117,73	27	7 v/h	189
<b>PAU-17 Av Llimoners</b>					<b>35</b>
Residencial	3.935,43	1.967,72	5	7 v/h	35



Usos del sòl	Superfície m2		Habitatges	Ràtio	Viatges
	Sòl	Sostre			
<b>PAU-18 El Carro</b>					<b>725</b>
Zones verdes	2.316,49			5 v/100 m2s	116
AAEE	2.899,95	2.029,97		30 v/100 m2s	609
<b>PAU -19 Tennis Canet</b>					<b>919</b>
Equipaments	4.596,51			20 v/100 m2s	919
<b>PAU -20 Rial Mas Figuerola</b>					<b>429</b>
AAEE	1.430,00	952,38		30 v/100 m2s	429
<b>PAU 21 - Can Gofau</b>					<b>21</b>
Residencial	2.751,92	981,73	3	7 v/h	21
<b>PAU 22 - Josep Anselm Clavé</b>					<b>1915</b>
Zones verdes	1.347,09			5 v/100 m2s	67
Residencial	2.869,45	4.567,78	59	7 v/h	413
AAEE		2.869,45		50 v/100 m2s	1435
<b>PMU-1 Can Muní</b>					<b>126</b>
Residencial	-	1.200,00	18	7 v/h	126
<b>Zona de Transformació Clau M</b>					<b>2215</b>
Residencial	-	10.751,22	119	7 v/h	833
Serveis	-	4.607,67		30 v/100 m2s	1382
<b>Creixement possible en sòl urbà consolidat (solars)</b>					<b>3010</b>
Residencial	-	-	430	7 v/h	3010
<b>Creixement possible en sòl urbà consolidat (transformació)</b>					<b>3171</b>
Residencial	-	-	453	7 v/h	3171
<b>Modificacions de qualificacions</b>					<b>154</b>
Residencial	-	-	22	7 v/h	154
<b>SUND A Càmping Victòria</b>					<b>4969</b>
Residencial	-	7.837,69	86	7 v/h	602
Serveis		14.555,70		30 v/100 m2s	4367
<b>SUND B Can Gallina</b>					<b>154</b>
Residencial	-	3.333,18	22	7 v/h	154
<b>SUND C Activitats econòmiques</b>					<b>1144</b>
Industrial	-	9.067		5 v/100 m2s	453
Equipament	-	3.451,12		20 v/100 m2s	690

Per tant, l'execució del POUM suposarà la generació d'uns 37.873 viatges/dia.

Tot i això, cal tenir en compte que la mobilitat corresponent a les zones verdes i equipaments correspondrà majoritàriament a mobilitat generada en els usos residencials, comercials i d'oficines. Així doncs, si es considera que la mobilitat generada és la suma dels viatges corresponents als diferents usos s'està duplicant valors.

Tal i com indica l'article 3 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada es consideren implantacions singulars aquells sectors que es preveu que generin més de 5.000 viatges diaris. El planejament derivat d'aquests hauran d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada específic. Aquesta actuació no afecta a cap sector, si bé

el desenvolupament dels SUND en els supòsits que estableix l'apartat 3 i 4 de l'esmentat article l'haurà de considerar si és el cas.

## 6.5. PROJECCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Per tal de projectar la distribució modal i la distribució territorial dels desplaçaments generats pel POUM s'ha tingut en compte els resultats de l'EMO 2001, l'EMO 2006 i el Informe territorial de la comarca del Maresme 2008 - Mobilitat i infraestructures de transport, publicat per la cambra de Comerç de Barcelona.

La distribució territorial dels desplaçaments es considera que variarà notablement en funció dels usos del sòl. Concretament, s'estima que la mobilitat generada pel POUM seguirà el repartiment següent:

Usos del sòl	Interns	Externs
Zones verdes	100%	0%
Comercial/Oficines	70%	30%
Residencial	60%	40%
Industrial	45%	55%
Equipament	70%	30%

Pel que fa a la distribució modal dels desplaçaments es diferencia la mobilitat interna de l'externa a partir de les hipòtesis següents:

La totalitat de desplaçaments generats per les zones verdes es realitzaran en modes no motoritzats (a peu i bicicleta).

Es consideren com a excepció en la mobilitat generada per les zones verdes dels PAU 2, 7, 8, 9, 10, 12 i 18 i al SUND Càmping Victòria, ja que per la seva ubicació es preveu que sigui 60% interna i el 40% externa.

Entre els desplaçaments interns, el repartiment modal es distribuirà en: 55% en modes no motoritzats, el 5% amb transport públic i el 40% amb vehicle privat.

Entre els desplaçaments de connexió, el repartiment modal serà el següent: 3% en modes no motoritzats, el 20% amb transport públic i el 77% amb vehicle privat.

En aplicar les premisses anteriors a la mobilitat generada pel POUM s'obté la següent distribució segons modes de transport i destí dels desplaçaments:

	Vehicle privat	Transport públic	No motoritzat
Desplaçaments interns	10.073	1.259	13.851
Desplaçaments de connexió	9.771	2.538	381
TOTAL	19.845	3.797	14.232

Distribució territorial i modal de la mobilitat generada  
Font: Elaboració pròpia

Per tant, es preveu que els sectors de creixement del POUM generaran un total de 3.797 desplaçaments al dia amb transport col·lectiu, 14.232 desplaçaments al dia a peu o bicicleta i 19.845 desplaçaments al dia amb vehicle privat. Si considerem una ocupació mitjana de 1,2 persones per vehicle podem establir que generarà un desplaçament total de 16.537 vehicles.

## **7. XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT**

### **7.1. ASPECTES GENERALS: ESPAI FÍSIC I MORFOLOGIA URBANA**

La configuració de l'espai vial està estretament vinculada a l'espai físic, principalment l'orografia i la hidrografia, així com a la morfologia urbana. Per aquest motiu, cal fer una descripció bàsica d'aquests aspectes.

#### **7.1.1. Descripció de l'espai físic**

Canet de Mar es troba situat als vessants marítims dels darrers contraforts del massís de Montnegre. El relleu és costerut, d'orografia relativament complicada, mostrant en general un fort pendent en direcció NO-SE que va des de la Serralada Litoral fins a la costa. La major part de la superfície del municipi presenta pendents superiors al 20% i gairebé un 14%, té pendents que superen el 40%.

Els rials i rieres prenen direcció sud-est situant-se perpendiculars a la costa. Aquestes configuren un paisatge de barrancs i abruptes pendents fins arribar a les valls i platges de sorra a tocar de mar.

La constitució litològica és granítica i la seva erosió han originat la sorra de les platges i de les lleres de les rieres.

La configuració geomorfològica del municipi és caracteritzada per presentar un gran desnivell des de les muntanyes fins al pla. De la carenera que separa el municipi de Sant Iscle de Vallalta fins al nivell del mar hi ha poc més de 3'5 quilòmetres. Aquest fet condiciona doncs la tipologia dels cursos fluvials del terme municipal i la seva dinàmica.

Hidrològicament, el municipi està constituït per un conjunt de conques d'àrea relativament reduïda, amb un fort pendent en un tram molt curt, a causa de la proximitat de la Serralada Litoral a la línia de costa.

A causa d'aquesta orografia, el sistema de rieres, rials i torrents que baixen de la muntanya al mar i han creat un seguit de planes al·luvials gràcies a la força erosiva i capacitat d'arrossegar sediments.

La fertilitat d'aquestes planes, el relleu suau i la disponibilitat d'aigua en els seus aqüífers ha fet que s'utilitzin per a aprofitaments agrícoles i per ubicar-hi els assentaments urbans.

L'espai ocupat per les rieres sovint no es troba clarament definit car que la majoria d'aquestes són cursos temporers que porten aigua només en èpoques de pluges fortes (primavera i tardor) i a més, la intensitat dels seus cabals i amplada pot variar molt d'un any a l'altre. Aquest fet ha comportat que sovint s'hagin menystingut i que s'hagi acabant envaint l'espai de ribera.

L'amplada està limitada perquè la llera es troba sovint canalitzada en la majoria del recorregut amb murs, motes, esculleres, canals o fins i tot soterraments per evitar que l'aigua de les avingudes s'escampi pels terrenys de la plana al·luvial que han estat ocupats per altres usos (agrícoles, urbans, càmpings, indústria, etc). Aquesta mena d'actuacions però accelera la velocitat del flux d'aigua i altera el cicle del transport dels sediments augmentant el risc de forts desbordaments en els trams més baixos. Es caracteritzen per tant per la intermitència del seu cabal i per crescudes de curta durada i a vegades d'alta energia (flash floods).

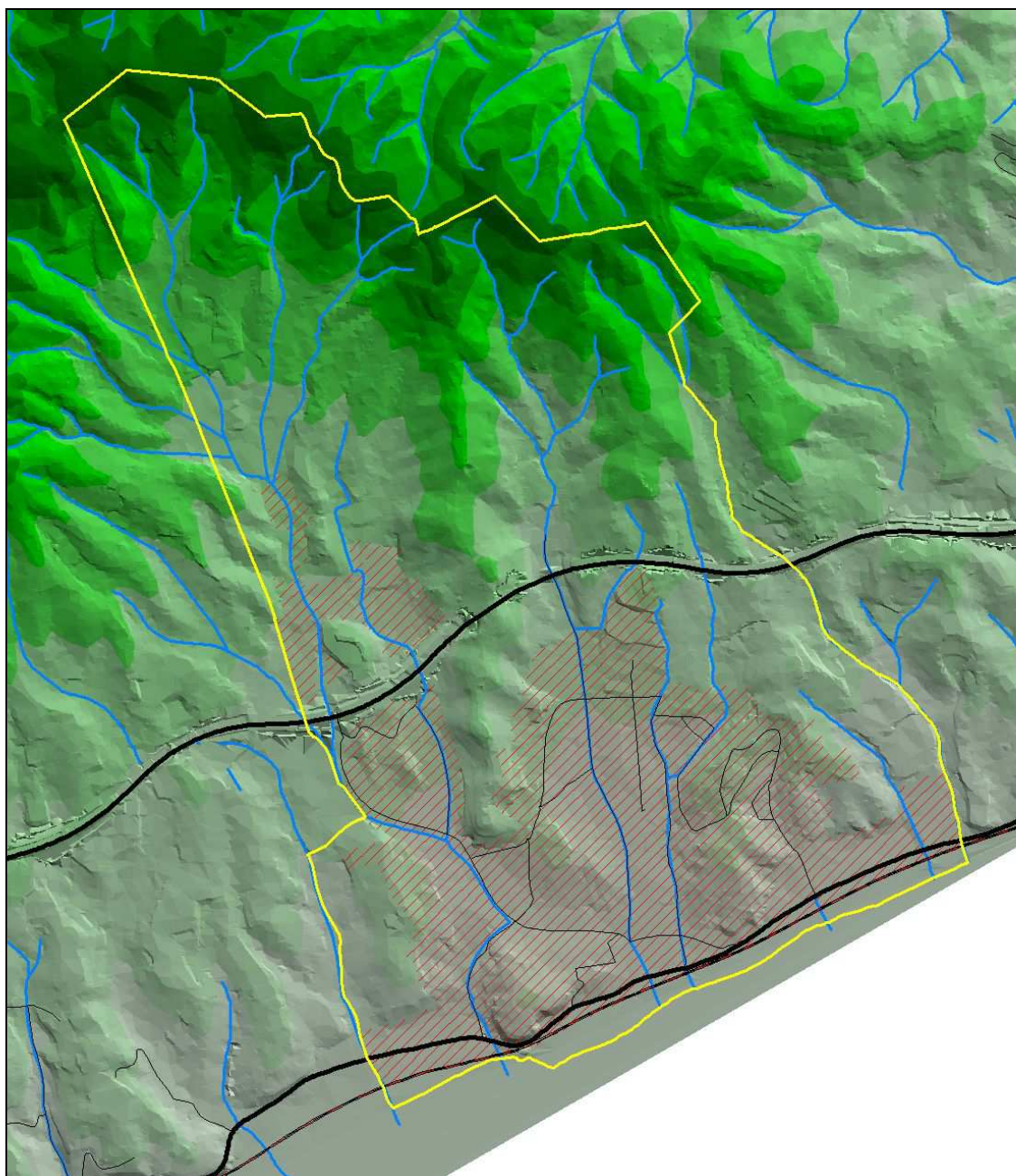


Figura: Orografia i hidrografia del municipi de Canet de Mar  
Font: Topogràfic 1:5000

Des del punt de vista de la mobilitat, la xarxa hidrogràfica no ha suposat cap barrera, sinó tot el contrari, doncs històricament i fins a l'actualitat aquests han estat utilitzats com a vials d'accés.



### 7.1.2. Morfologia urbana

La morfologia urbana incideix considerablement en la mobilitat que s'observa en un determinat municipi. Actualment, el nucli urbà es caracteritza per un model de creixement compacte en base a un nucli històric sobre el qual s'ha anat completant el teixit urbà, resseguint el traçat de les rieres existents. A diferència d'altres municipis de la comarca, al municipi no hi ha urbanitzacions ni zones o nuclis residencials dispersos.

Dins el teixit urbà del municipi podem destacar dues formes urbanes. D'una banda la casa unifamiliar, que és la forma urbana predominant. Dintre d'aquesta forma, predominen la casa aïllada i la casa adossada o entre mitgeres. D'altra banda, al municipi també disposa d'edificis plurifamiliars, dins el qual destaca l'edifici de la Rodalera, de 112 apartaments.

Pel que fa als usos del sòl, bona part del teixit urbà del centre és multifuncional, amb barreja d'usos residencials, comercials, de serveis i d'equipaments. A la resta del teixit urbà, l'espai edificat és dominat per l'ús residencial, tot i que també hi trobem petits comerços.

Pel que fa a la mobilitat, com menys dens és el teixit urbà més gran és la dependència vers el vehicle privat, amb més raó perquè les parcel·les grans són barreres pels usuaris no motoritzats. I com més barreja d'usos més eficients són els mitjans no motoritzats, particularment l'anar a peu.

Segons el planejament vigent, podem caracteritzar el teixit urbà (sense considerar les zones destinades a equipaments i a parc i jardins) de la següent manera:

1. Edificacions alineades segons vial. Inclou les zones en les quals l'edificació es disposa atenent a les alineacions viàries. Inclou:

a) Cases alineades (1). Comprèn la part del teixit urbà de la vila formada a partir del model de creixement suburbà recolzat sobre les rieres, elements territorials de comunicació i drenatge de les aigües procedents de la muntanya. Encara que els orígens de l'assentament urbà corresponen al primitiu poblat de pescadors situat a la falda del turó de Can Santinyà, són els traçats de la riera Buscarons i el torrent dels Lledoners, els eixos vertebrals que, des d'un primer moment, structuren el creixement del nucli en el sentit mar-muntanya.

Es tracta de parcel·les estretes i profundes que permeten l'existència d'un pati interior de dimensions considerables. Les característiques comunes d'aquesta zona del teixit vénen originalment de la repetició d'un mòdul parcel·lari de front estret (4 a 6 m) i profunditat variable (de 20- 40 m); de les variables arquitectòniques pròpies dels tipus edificatoris que evolucionen des de les petites cases de pescadors (avui en dia quasi inexistent, situades als carrers més antics del primer assentament), a la tradicional casa de cos (de planta baixa i pis i profunditat variable que oscil·la entre 12 i 14 m); i les que deriven de les noves tipologies introduïdes a finals del segle XIX, principis del XX.

Inclou doncs diverses tipologies: cases alineades als carrers tradicionals; als carrers històrics (C/ Romani, C/riera dels Lledoners, C/ Palma i Pujada del St. Crist, C/ St. Joan, C/ Abell, C/ Vall, C/ Angel Guimerà, C/ Ample i C/ de la Torre); als carrers comercials (C/ riera Buscarons, C/ riera St. Domènec, C/ Vall i C/ riera Gavarra), al front carretera (NII) i al front marítim (banda edificada que s'ordena donant front a la NII i al ferrocarril, entre el carrer Miramar i la riera de la Torre).

Ocupa una extensió total de 15,82 ha (un 17,10% del total del teixit urbà). Inclou usos residencials, comercial, de magatzem, oficines, serveis, equipaments i garatges particulars. A la riera St. Domènec i el carrer Ample no s'admet l'ús de garatges; i a la riera Gavarra s'admet l'ús de garatge públic.

b) Edificacions ordenades en banda (2). Comprèn les extensions urbanes que s'han desenvolupat mitjançant projectes de parcel·lació, plans parcials o unitats d'actuació i on l'edificació apareix majoritàriament ordenada en bandes de cases entre mitgeres, alineades a vial.

Ocupa una extensió total de 23,87 ha (un 25,81% del total del teixit urbà) i inclou diferents tipologies dependentment de si es troben ordenades amb pati, de manera compacta o en filera. De manera general es permeten els usos residencial, comercial, magatzem, oficines, serveis, equipaments i garatges, excepte en les zones ordenades en filera que s'admet l'ús residencial amb habitatge unifamiliar i plurifamiliar, el comerç en planta baixa, equipaments i garatge particular.

2. Àrees d'edificació aïllada. Engloba les zones on l'edificació se situa de forma aïllada a la parcel·la o s'organitza amb una volumetria definida, amb un percentatge important d'espais lliures d'ús privat. Inclou:

c) Blocs aïllats (3). Comprèn les ordenacions d'edificis residencials de caràcter plurifamiliar o de serveis que han seguit les pautes reguladores de l'edificació aïllada sobre parcel·la.

Inclou les zones d'ordenació singular (edificacions generalment de tipus residencial plurifamiliar o hotelier); d'ordenació conjunta (conjunt edificat a l'Av. Maresme, l'ordenació del qual manté les seves característiques bàsiques anteriors, encara que ajustant els altíssims índexs d'intensitat de construcció) i d'ordenació singular per a serveis (edificacions generalment de tipus aïllat l'ordenació de les quals només es pot definir de forma singular per a cada parcel·la, en funció de la seva superfície, la forma i les dimensions).

Els usos establerts són el residencial, garatges, hotelier i comercial., tot i que en algun sector també es permet l'ús d'oficines. Aquest teixit urbà ocupa una superfície total de 9,2 ha (9,94% del total del teixit urbà).

d) Cases aïllades (4). Comprèn els sectors en els quals l'edificació unifamiliar se situa de forma independent a la parcel·la, configurant extensions residencials de baixa intensitat, seguint el tradicional model de ciutat-jardí. Presenta diferents tipologies en funció de la parcel·la (200, 400

i 600 m<sup>2</sup>, com també si són cases amb jardí existent d'especial interès. Finalment també inclou el sector del C/ Ravalet.

Ocupa un total de 31,94 ha (un 34,53 % del total del teixit urbà). i els usos establerts són el residencial unifamiliar, el d'equipaments, el garatge particular, el comercial i el de serveis.

e) Recintes industrials (5). Correspon als recintes en què s'han anat concentrant les indústries i els tallers tradicionals de Canet, en parcel·les destinades a acollir naus i edificis per a usos industrials, tallers, magatzems, així com altres edificacions o instal·lacions per a oficines i usos complementaris a les activitats productives. Ocupa un total de 11,65 ha (un 15,59% del total del teixit urbà) i la normativa urbanística en permet la seva transformació a zona residencials o comercial.

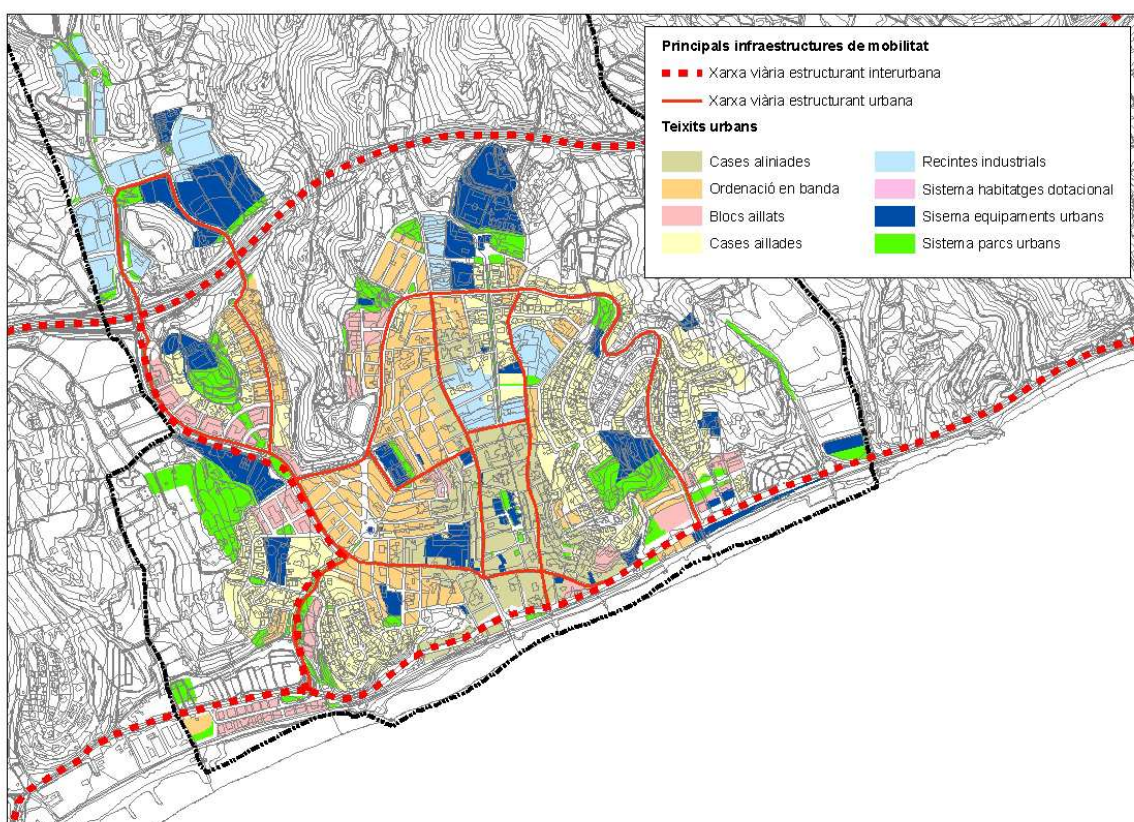


Figura: teixits urbans de Canet de Mar  
Font: NNS de Canet de Mar

## 7.2. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

Per tal d'analitzar la xarxa d'itineraris de vianants del municipi distingirem tres tipus de vialitat:

1. Vialitat urbana: és la vialitat dins el teixit urbà de Canet de mar
2. Vialitat interurbana: està formada pels principals eixos de la xarxa viària de connexió (C32) i no disposa d'espais destinats a la mobilitat a peu.



3. Vialitat de la zona industrial: es tracta de l'espai vial tant de la zona industrial pròpiament dita com del seu accés vers al nucli urbà

### **7.2.1. Configuració de la vialitat urbana**

Dins el nucli urbà de Canet de Mar, la configuració de les seccions dels carrers és molt variada, si bé a grans trets es pot distingir els carrers amb calçada de plataforma única i els carrers amb segregació calçada/vorera.

Els carrers de plataforma única es troben principalment al centre històric. Generalment es tracta de carrers estrets que, com a màxim permeten el pas d'un vehicle (i en diversos casos no), sense aparcament ni espai de vianants diferenciat. Sovint corresponen a carrers sorgits en un moment històric on no hi havia vehicles, tot i que també n'hi ha de recent creació com també el tram del C/ Riera de Sant Domènec entre el C/ Ample i l'A2. Degut a l'important pendent en alguns sectors també hi trobem carrers amb escales.

Dins aquesta tipologia cal també esmentar el Passeig Marítim. Aquest esdevé un important eix per a vianants però bàsicament per a desplaçaments d'oci i lleure. La presència de la nacional N-II i la via de ferrocarril annexa al passeig marítim provoca que aquest vial es trobi segregat del nucli urbà. La necessitat de desviar-se pels 7 passos subterranis que uneixen el nucli amb el passeig dificulta la utilització d'aquest eix per a desplaçaments quotidians. Tot i això però, el passeig Marítim esdevé el principal eix de passeig de Canet de Mar i concentra un elevat volum de vianants, sobretot durant l'època estival i caps de setmana.

Els carrers amb segregació calçada/vorera es localitzen tant a la zona el centre històric com també a la zones de recent creació. Dins d'aquesta tipologia podem distingir els carrers amb vorera inferior a 90 cm (i en alguns casos de menys de 20 cm), concentrats especialment al sector urbà del casc antic i els carrers amb una vorera d'amplada superior a 90 cm. Aquests darrers corresponen al carrers del sectors Mas El Grau i Can Salat Busquets.

Dins aquesta tipologia cal també destacar les principals avingudes perimetrals del nucli urbà les quals presenten un passeig arbrat per a vianants al centre i que separa les dues calçades de circulació per a vehicles (Rda. de Sant Elm, Via Cannetum, Riera Gavarra, Rda Josep Anselm Clavés – Ronda Dr. Manresà – Ronda Dr. Anglès – Ronda Sant Jordi, Ps. de la Misericòrdia, C/ Alcalde Fors i Av General Moragues).

A grans trets podem establir que bona part dels carrers del casc antic disposen de voreres estetes amb fort pendent, mentre que les de les zones urbanes de recent creació són més amples i de menys pendent.

Pel que fa als vials d'ús exclusiu per a vianants (a excepció dels carrers que per amplada no permeten el pas de vehicles), únicament hi ha la Riera de Sant Domènec, el tram del carrer Pirineus comprès entre el C/ Clausell i la Riera del Pinar, el tram del C/ Abell Baix comprès entre el C/ del Gram i el C/ Abell i un tram del C/ Lluís Domènech i Montaner. Cal tenir en compte

que la Riera Sant Domènec permet la circulació de vehicles d'accés veïnal i actua com a espai de càrrega i descàrrega de mercaderies de les activitats de l'entorn, però tenen prioritat els vianants.

Dins la mobilitat a peu cal destacar la presència d'un ascensor a l'Av. Maresme i al C/ Cadillac (Pl. del Cavaió). Es tracta d'una infraestructura complementària a un pas soterrat amb escales que connecta ambdós vials, evitant el creuament de la Nacional N-II. Aquest funciona tot l'any però s'utilitza especialment durant els caps de setmana i el període estival, afavorint l'accés a la platja del Cavaió des del costat nord de la nacional. A banda dels usuaris procedents dels habitatges residencials existents a l'entorn de la Rda. de Sant Elm també cal tenir en compte els usuaris procedents del càmping Victoria.

D'altra banda, cal també esmentar el Projecte de Desenvolupament i comerç de Canet de Mar (2008), el qual preveu l'amabilització urbanística del nucli a partir de realitzar diverses actuacions de millora de les xarxes de mobilitat existents. Una de les principals propostes de millora incloses en aquest projecte és la reducció del trànsit rodat al centre comercial i històric per tal de pacificar els carrers principals.

La presència d'elements pacificadors del trànsit al municipi és escassa i es concentren bàsicament on conviuen els principals itineraris per a vianants i vehicles. En aquest sentit cal destacar la localització de passos per a vianants elevats a la Riera Gavarra, a la Riera de la Torre, a la Riera del Lledoners, a la Ronda perimetral (Ronda Josep Anselm Clavés – Ronda Dr. Manresà – Ronda Dr. Anglès – Ronda Sant Jordi) i a la Ronda Sant Elm. Aquests elements actuen com a reguladors de la velocitat del trànsit al mateix temps que garanteixen la seguretat dels vianants a l'hora de creuar la via. A l'Av. Maresme es disposa de bandes rugoses que actuen com a reductors de la velocitat dels vehicles procedents de la Plaça del Cavaió. A la resta de vials del municipi les condicions de la via garanteixen la seguretat d'ambdós modes. En aquest mateix sentit cal també esmentar la presència de diversos semàfors, situats especialment al llarg de la l'A2 i en menor mesura a la Rda. Dr. Manresà-Dr. Anglès-St. Jordi.

Dins els itineraris per a vianants existents al municipi cal tenir en compte els recorreguts d'accés als centres educatius i especialment el projecte de "Camins escolars" que s'aprovà al juny de 2008. Amb aquesta iniciativa es preveu ampliar el nombre d'alumnes que accedeixen a peu o bicicleta a l'escola en detriment de l'ús del vehicle privat. Arrel d'aquest estudi s'han impulsat diverses actuacions amb la intenció de millorar la seguretat de l'alumnat fins als centres. Entre aquestes cal esmentar les àrees de seguretat a les escoles les quals estableixen restriccions puntuals de trànsit en els carrers propers als centres escolars per tal de garantir la seguretat de l'alumnat en les hores d'entrada i sortida de l'escola. En aquests moments aquestes àrees funcionen en les dues escoles situades al centre del poble: CEIP Yglesias i el CEIP Santa Rosa de Lima. Es preveu que pròximament s'apliquin també a la resta de centres escolars del municipi: CEIP Misericòrdia i CEIP Turó del Drac.

La major part de cruïlles estan resoltes amb prioritat a la dreta, senyal de "Cediu el pas" o "Stop".

El POUM recull l'actual xarxa de vianants i en proposa una ampliació i millora d'aquesta, afavorint la connexió dels diversos sectors que componen en casc urbà. Ara bé, en l'establiment de nous sectors urbans, si bé aquesta ampliació de la xarxa de vianants ja els considera, si que s'ha cregut oportú, en funció de la mobilitat que es preveu que generin, allargar alguns d'aquests vials. Concretament vers al PAU17 i el SUNDA, com també entre els PAU4, PAU5 i PAU6; i finalment a la NII, amb la previsió que aquesta infraestructura es convertirà en un vial urbà.

### **7.2.2. Configuració de la vialitat interurbana**

Pel que fa a la mobilitat interurbana per a vianants podem establir que aquesta és nul·la si considerem únicament la C-32, car que es tracta d'una autopista amb peatge i la circulació per a vianants no es permesa.

D'altra banda, l'A2 la configuració del carrer és de segregació calçada/vorera. Al llarg de tot el tram d'aquest vial inclòs al municipi, l'amplada i tipologia de la vorera és molt variada, però en molts trams no es compleixen les condicions òptimes per garantir la seguretat dels vianants ni l'accés de persones amb mobilitat reduïda, ja que en molts caos aquesta es estreta, inexistent o amb presència d'obstacles de tota mena.

Abans d'arribar a plaça del Cavaió, la vorera difereix molt d'una banda i altre de carrer, ja que en tot el costat esquerra no hi ha hagut urbanització. En els dos costat però l'amplada és inferior a 90 cm. A partir de la intersecció amb l'Av. Maresme la vorera del costat dret desapareix.

A partir de la plaça del Cavaió i fins a la intersecció amb el C/ Riera de St. Domènec, aquest tram pren el nom de C/ del Mar. Em aquest tram la vorera pren una amplada superior a 90 cm i es garanteix la seva accessibilitat per als vianants en tot el tram.

Entre el C/ Riera de St. Domènec i la plaça Barris, el tram de l'A2 pren el nom de C/ Balmés. En aquest la vorera segueix la mateixa tipologia que en el tram anterior fins a la intersecció amb el C/ Santíssima Trinitat. A partir d'aquí en alguns tram aquesta s'estreny fins assolir amplades inferiors a 90 cm, i en alguns casos, la presència de zones per aparcaments de vehicles impedeixen un accés per a vianants del tot segur.

A partir de la plaça Barris i fins a la rotonda del Rial del St. Crist del Pla, el tram de l'A2 pren el nom de C/Drassanes del Pla. En aquest tram la vorera es fa discontinua, és a dir, que en diversos trams hi és (amb una amplada però inferior a 90 cm) i en d'altres desapareix. En aquest sentit doncs podem establir que l'accessibilitat per part dels vianants és present però la seguretat en molts trams no es troba garantida.

### **7.2.3. Configuració de la vialitat de la zona industrial**

L'accés al polígon industrial des del nucli per als vianants tot i ser present no és del tot garantida i esdevé, juntament amb l'accessibilitat al llarg de l'A2, un dels aspectes a millorar.

Cal tenir en compte que en aquest s'hi localitzen activitats i equipaments municipals (actualment només hi ha la piscina però està previst ubicar-n'hi d'altres) i que a l'entorn també s'hi localitzen finques particulars.

En aquests moments només es disposa de dos eixos que garanteixi la connexió a peu: des de Via Figuerola i des de la Via Cannetum.

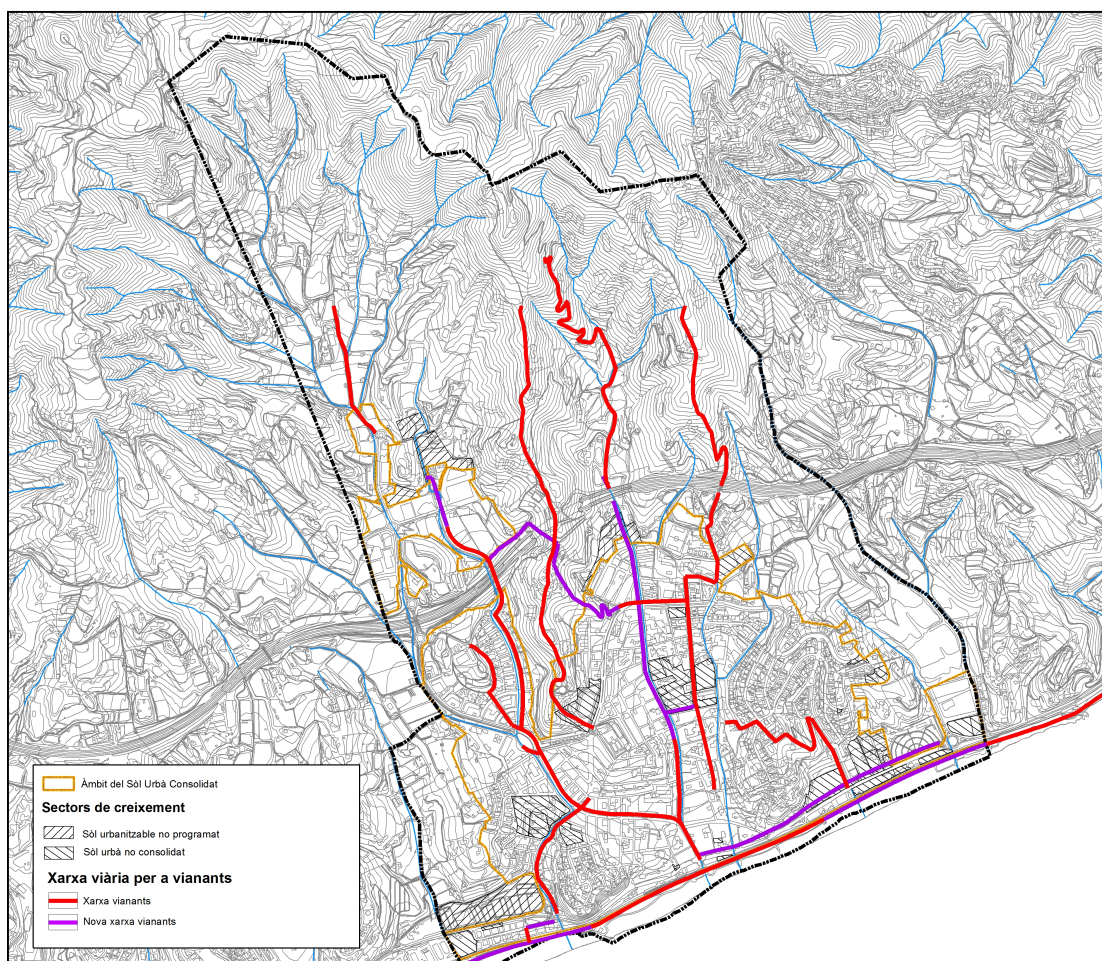
En el primer cas es detecta una manca de vorera amb amplada suficient per garantir l'accessibilitat a peu. Des de Via Cannetum únicament es pot accedir en convivència amb el trànsit rodat que accedeix a la C-32 o mitjançant el rial d'en Misser que actua com a connector social entre ambdós costats de l'autopista. Cal tenir en compte que aquest darrer actua com a alternativa a peu poc segura i que no compleix les condicions òptimes per garantir l'accés de persones amb mobilitat reduïda ja que l'estat del ferm no està pavimentat, hi ha manca de il·luminació i compta amb escales per accedir-hi.

Per altra banda, la mobilitat per a vianants dins el mateix polígon es troba garantida en aquelles zones urbanitzades i amb presència de naus industrials i equipaments, amb voreres amb amplades suficients (superiors a 90 cm) i amb guals adaptats.

### **7.2.4. Actuacions respecte a la xarxa d'itineraris per a vianants**

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i les Directrius Nacionals de Mobilitat (2006) determinen la necessitat d'avançar vers un model de mobilitat sostenible que garanteixi el dret de la ciutadania a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat segures i adequades i amb el mínim impacte ambiental possible. En aquest sentit el POUM estableix una xarxa d'itineraris principals per a vianants que tenen per objectiu afavorir l'avanç cap a un nou model de mobilitat.





Xarxa de vials per a vianants actual i proposada pel POUM  
 FONT: POUM

## **ACCIÓ 1. GARANTIR UNA CORRECTE ADEQUACIÓ DE LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS**

A la figura anterior es senyala l'actual xarxa d'itineraris per a vianants del municipi i la proposta d'ampliació que defineix el POUM. D'altra banda, cal destacar alguns dels itineraris que circulen per al sòl no urbanitzable com a recorreguts amb un important volum d'usuaris.

Es recomana portar a terme les actuacions de millora següents en els principals itineraris per a vianants establerts pel POUM:

- Disposar d'una amplada de vorera suficient. Es considera que l'amplada mínima necessària per garantir el creuament de dues persones és de 1,80m. Per aquest motiu es recomana que tots els vials de la xarxa d'itineraris principals disposin d'una vorera lliure d'obstacles i que disposi com a mínim d'aquesta amplada.

- Assegurar la connexió als principals pols de mobilitat. La xarxa d'itineraris principals per a vianants ha de permetre la connexió cap als principals pols de mobilitat del municipi, és a dir cap a la nova estació de ferrocarril,

equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius, mercats i zones comercials, instal·lacions recreatives i esportives, parcs urbans més freqüentats, principals àrees d'activitat laboral... En tot cas, amb la implantació dels equipaments i nous focus de mobilitat previstos en el POUM, si cal caldrà ajustar la proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants que s'indica en aquest document.

- Garantir la permeabilitat dels vianants a la xarxa viària. En els punts on la xarxa d'itineraris principals per a vianants i vehicles coincideixin en el traçat, caldrà disposar dels suficients elements que permetin la permeabilització del vial. En aquest sentit es recomana disposar de passos per a vianants separats com a màxim de 150 metres. L'emplaçament d'aquests passos per a vianants caldrà detallar-los en els estudis d'avaluació de la mobilitat del planejament derivat.

- Garantir un percentatge d'ombra a partir de l'arbrat urbà per aquells carrers que formen part de la xarxa i que tenen un grau d'insolació molt elevat i un elevada freqüentació per prevenir els efectes de les onades de calor

## **ACCIÓ 2. GARANTIR LA CONNEXIÓ DELS DIFERENTS SECTORS DEL POUM AMB LA XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS**

El POUM garanteix la connexió dels diferents sectors del POUM amb la xarxa d'itineraris per a vianants del municipi que estableix. Aquesta xarxa d'itineraris de referència però caldrà definir-la i concretar-la en el planejament derivat i en els instruments de desenvolupament i en qualsevol cas haurà de comptar amb les següents característiques mínimes:

- Tenir una amplada de vorera suficient. Com a criteri general, les voreres de qualsevol vial hauran de disposar d'una amplada mínima lliure d'obstacles de 1,8 metres, tot i que en els vials que conformen la xarxa d'itineraris principals per a vianants i els principals eixos comercials aquesta amplada es recomana ampliar-la fins a un mínim de 2,0 metres lliures d'obstacles.

- Garantir el compliment exhaustiu de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i supressió de barreres arquitectòniques, i del Decret 135/1995, de 24 de març que la desplega. Aquests criteris caldrà aplicar-los tant en els nous sectors de creixement com en les actuacions de remodelació urbana, i afecten tant a la xarxa d'itineraris principals per a vianants com a la resta d'espais on es prevegi els desplaçaments per a vianants.

- Tots els nous sectors de creixement i d'actuació i millora urbana hauran de disposar d'una accessibilitat immediata a la xarxa d'itineraris principals per a vianants. Com a criteri, tot sector de creixement o de millora urbana plantejat ha de disposar d'un recorregut de la xarxa d'itineraris principals per a vianants a menys de 200 metres.

- Garantir unes condicions de qualitat mínimes en relació al pendent. Tal i com preveu el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels

estudis d'avaluació de la mobilitat generada, els recorreguts que conformen la xarxa d'itineraris principal per a vianants hauran de comptar amb un pendent màxim que no podrà superar el 8%, i només en casos excepcionals i degudament justificats es podrà arribar puntualment a pendents de fins al 12%. Tenint en compte l'orografia del terreny de Canet aquest aspecte pren especial rellevància.

- Garantir la connexió als principals pols de mobilitat. La xarxa d'itineraris principals per a vianants haurà de permetre la connexió cap als principals pols de mobilitat del municipi, és a dir cap a la nova estació de ferrocarril, equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius, mercats i zones comercials, instal·lacions recreatives i esportives, els parcs urbans més freqüentats, principals àrees d'activitat laboral...

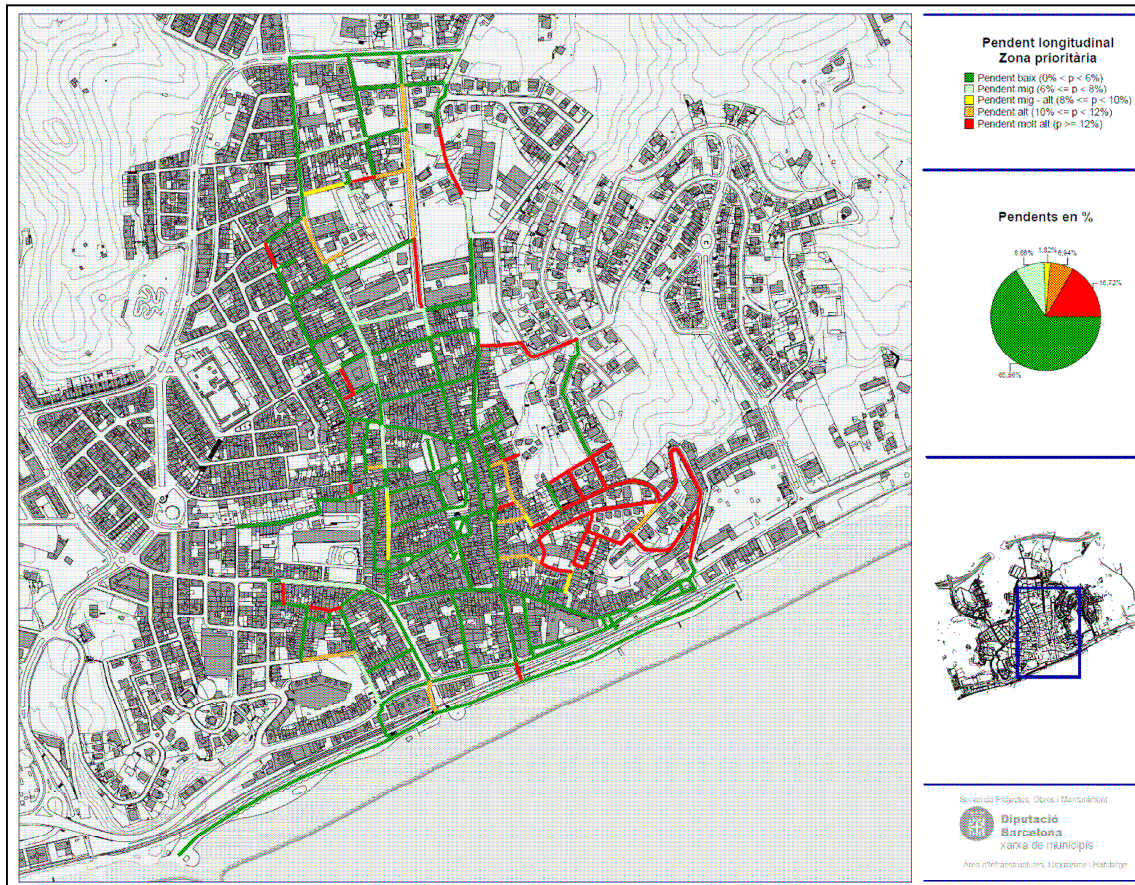
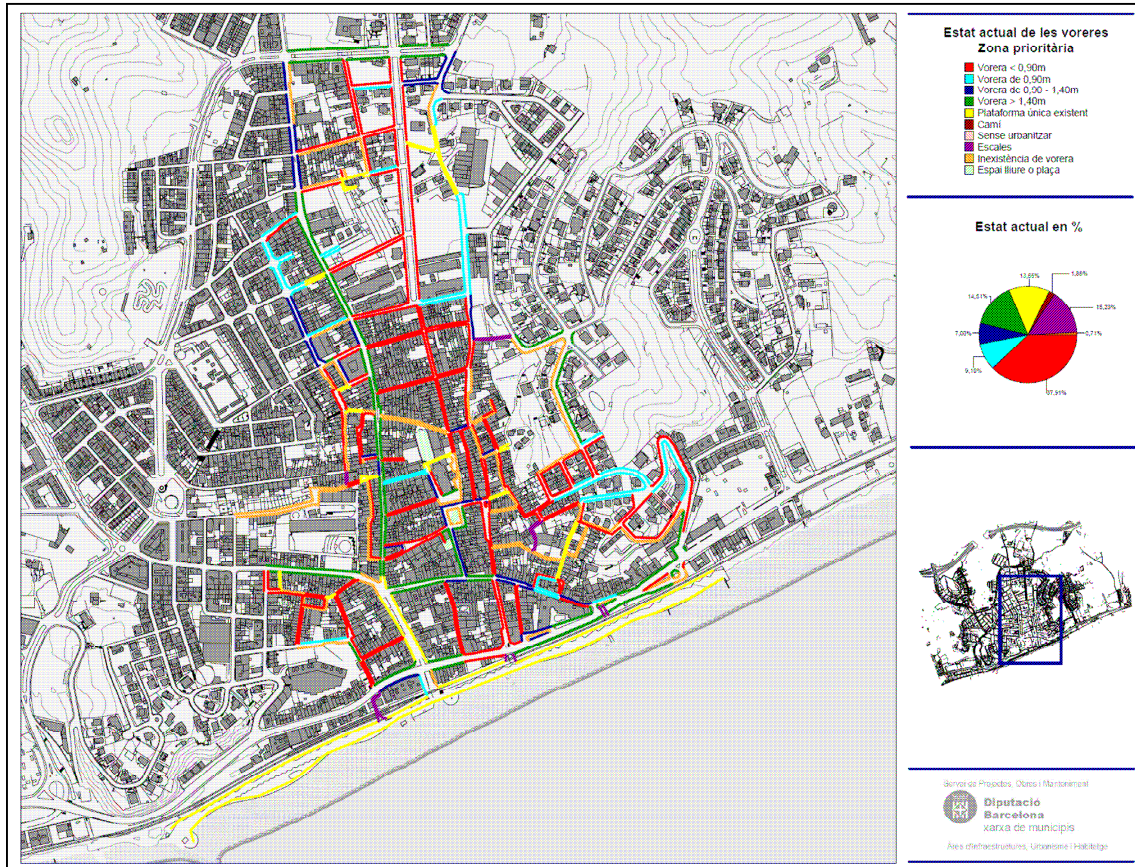
- Garantir la permeabilitat dels vianants a la xarxa viària. En els punts on la xarxa d'itineraris principals per a vianants i vehicles coincideixin en el traçat, caldrà disposar dels suficients elements que permetin la permeabilització del vial. En aquest sentit es recomana disposar de passos per a vianants separats com a màxim de 150 metres. L'emplaçament d'aquests passos per a vianants caldrà detallar-los en els instruments de desenvolupament.

A la normativa del POUM es podria incorporar també la redacció d'un Pla Especial urbanístic de passejos per a vianants amb l'objectiu de determinar les característiques paisatgístiques i constructives en les diferents situacions i àmbits per on discorren els passejos per a vianants. Els diferents tipus de secció, arbrat, plantacions i materials s'haurien d'adequar a les diferents àrees a on es situen, amb paviments tous, cunetes sense vorada, arbrat i plantacions abundants.

### **ACCIÓ 3. TRACTAMENT ESPECIAL DELS CARRERS DEL NUCLI ANTIC EN QUANT A ACCESSIBILITAT I PERMEABILITAT**

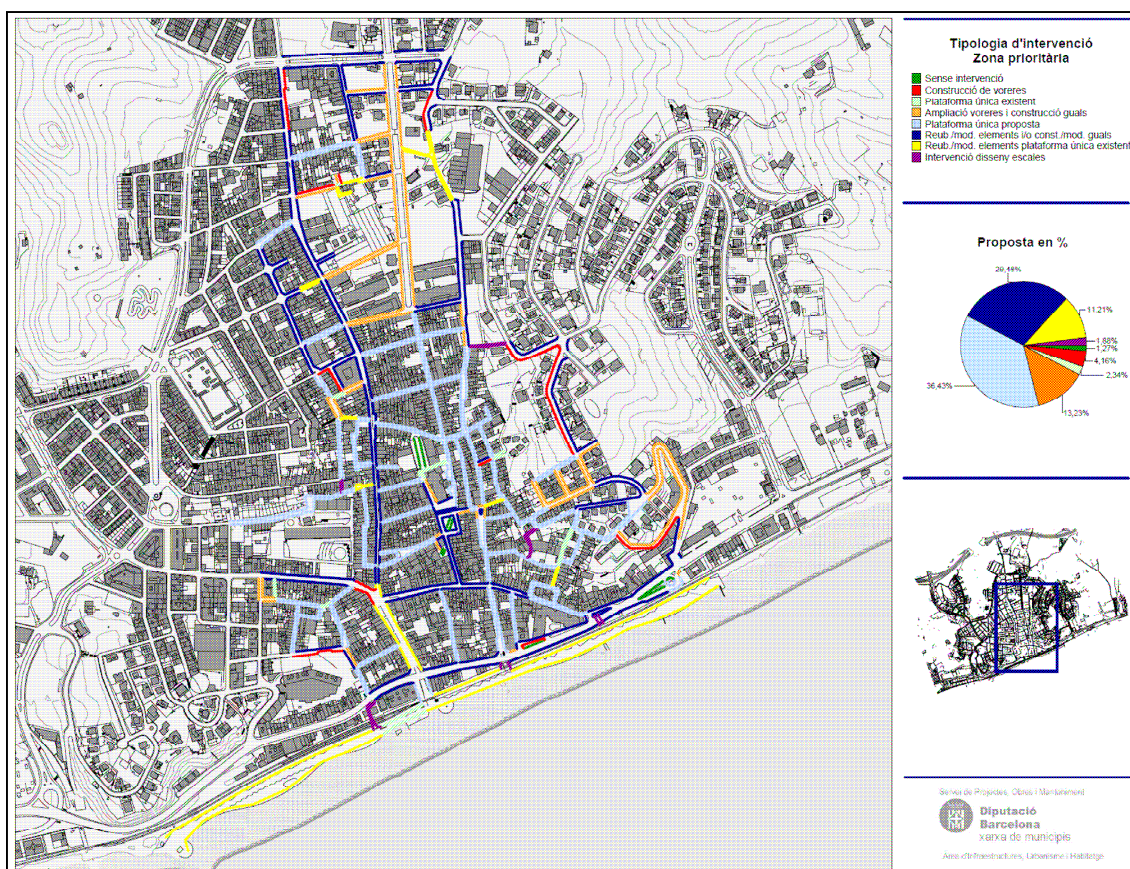
Tal com s'ha esmentat anteriorment, al municipi, els itineraris de vianants són millorables tant des del punt de vista de la seva continuïtat com de la seva qualitat. La principal xarxa de vials utilitzats pels vianants coincideix amb la zona del casc antic, la qual també és la que presenta unes pitjors condicions d'accessibilitat. De l'anàlisi de l'estat de les voreres del Pla d'Accessibilitat del municipi podem establir que aproximadament un 53,18% de ml de vorera presenten problemes d'amplades, ja sigui perquè son inferiors a 0,90m, perquè son inexistentes o perquè els carrers no estan urbanitzats.







Els principals problemes rauen en la presència de notables desnivells, fet que dificulta notablement la mobilitat a peu per accedir als equipaments i serveis situats als afores del nucli (CEIP Misericòrdia, CEIP Turó del Drac, pista d'Atletisme, Pavelló Esportiu, Tanatori i Piscina municipal); l'absència de guals per a vianants degudament adaptats per a persones amb mobilitat reduïda; presència d'escaleres en alguns vials de fort pendent (C/ la Palma, Escaleres del Crist o C/Castellet); important presència, especialment en el nucli antic, de carrers amb voreres igual o menys de 0,90 m i per tant inaccessibles; carrers amb voreres d'amplada igual a 0,90m i que per tant no admeten cap tipus d'element urbà, es localitzen en carrers com el Pas d'en Marges, el C/ Cadí, Pirineus, Josep Mora, Pompeu Fabra i Narcís.



Les diferents mesures i criteris de millora a aplicar són:

- Ampliació de les voreres i reubicació dels elements. Inclou els carrers que cal adaptar i que per les seves característiques o per les seves dimensions caldrà ampliar les seves voreres. Aquesta proposta es fa per aquells carrers on en funció dels elements que hi ha, necessiten un eixamplament. Si s'han d'ampliar les voreres cal tenir present l'actual ubicació dels elements per tal de què no impedeixin el pas o no estiguin mal ubicats. S'haurien de reubicar a la part exterior de la vorera per deixar l'amplada de pas necessària lliure a la banda de façana. En el municipi de Canet de Mar es proposa l'ampliació del 13,23% de les voreres de la zona prioritària.

- Reubicació/substitució/modificació d'elements i/o construcció/modificació de guals. Es proposa la reubicació dels elements ben dissenyats però

situats de tal manera que no deixin una amplada de pas mínima o la substitució d'aquells elements que pel seu disseny suposen un perill per als vianants. Es proposa la reubicació, substitució o eliminació dels elements de mobiliari urbà i /o la construcció de guals en un 29,48% dels carrers (en relació als ml).

- Reubicació/substitució/modificació d'elements en plataforma única existent. Es preveu la substitució i/o reubicació dels elements existents en plataformes úniques que no compleixin els requisits de disseny i ubicació exigits per la Normativa d'Accessibilitat. Degut al número de plataformes úniques existents, el percentatge de trams que s'han de modificar és del 11,21%.

- Transformació en plataformes úniques. Aquesta intervenció passa per la transformació d'alguns carrers de manera que es prioritzi el trànsit de vianants respecte el trànsit rodat. Per tal de què la proposta no esdevingui agressiva per l'espai públic, i per tal de mantenir el caràcter d'alguns dels carrers, es proposen dues possibles línies d'intervenció: mantenint els materials existents a les voreres i on la intervenció passaria per realitzar un recrescut de l'asfalt fins a enrasar-lo amb les voreres existents. D'aquesta manera obtindríem una secció en plataforma única sense perdre el caràcter del carrer; i per la reurbanització de tota la secció del carrer. En aquells trams on no es cregui necessari, per les característiques dels mateixos, es podria mantenir les voreres i materials existents tot i que una nova urbanització del carrer aportaria millores importants. El percentatge de carrers a transformar és del 36,43%.

- Construcció de voreres en aquells carrers que actualment no presenten voreres o bé son intermitents. Es proposa que la construcció de voreres sigui de l'ordre del 4,16% aproximadament.

- Intervenció en el disseny de les escales en un percentatge del 1,88%. Es tracta d'intervenir en aquelles escales que no compleixen qualsevol dels criteris establerts pel Decret d'Accessibilitat i es fa referència a l'amplada, el nombre de graons màxims seguits sense replà, l'existència de discontinuïtat entre l'estesa i l'alçada, la inexistència de passamans ( C/ carrer Emilia Domènech), etc. Tot i que s'hi poden fer millores que en facilitin el trànsit als vianants, no seran aptes per a persones amb mobilitat reduïda.

#### **ACCIÓ 4. AMPLIAR LA ZONA PACIFICADA AL CENTRE DEL NUCLI ANTIC**

El nucli de Canet no disposa d'una zona pacificada de bona qualitat i amb un nombre rellevant de carrers d'ús exclusiu per a vianants i carrers de convivència. Caldria l'establiment d'aquestes actuacions especialment en aquells carrers que coincideixen amb els principals eixos comercials del nucli (com succeeix al C/Riera de St. Domènec), i especialment a la franja del front marítim, com també dels carrers principals que hi manen, amb l'objectiu a llarg termini de poder-lo estendre a tota la zona definida com a prioritària per el Pla d'accessibilitat (zona del nucli antic) i que complementi l'actual xarxa de carrers d'ús exclusiu per a vianants. Aquesta operació s'hauria de dur a terme seguint els criteris següents:

- Disseny: es proposa convertir progressivament tots els carrers en vials de plataforma única o bé en carrers de zona 30 o zona residencial degudament adaptats i senyalitzats amb portes d'entrada elevades i amb voreres d'amplada lliure mínima de 1,50 metres. Aquesta actuació es podria complementar utilitzant un paviment de color o per un tipus de llamborda diferent per tal de reafirmar que es circula per un vial pacificat, tot i que cal acompanyar-ho amb la senyalització corresponent.
- Sentits de circulació: creació d'un sistema d'itineraris d'accés a la zona d'ús restringit que garanteixi l'accés a l'habitatge tot expulsant el trànsit de pas.
- Aparcament: Eliminar aparcament de la calçada en tots aquells vials de secció reduïda on l'espai per a vianants és insuficient. Es proposa alliberar espai a la via pública per afavorir la mobilitat "tova" (a peu o en bicicleta) en detriment del vehicle privat.

### **ACCIÓ 5. MILLORAR LA CONNEXIÓ A PEU I ACCESSOS AL PASSEIG MARÍTIM I PLATGES**

El POUM ja estableix moltes mesures de millora de la mobilitat i de la qualitat estètica del front litoral amb la pacificació de la NII i l'allargament del passeig marítim, amb la creació de nous espais lliures i la continuïtat del passeig. Tot i això caldria l'establiment de millores en els tres passos subterranis del passeig marítim que es troben pendents de reformar a través d'una proposta del Ministeri de Foment.

Pel tram de la NII, una vegada s'hagi integrat dins la trama urbana i esdevingui un vial urbà (actuació relacionada amb la nova construcció del vial paral·lel a la C32), per tal d'afavorir la connexió a peu entre la franja costanera i el centre del nucli antic es proposa adequar diversos eixos de connexió com el C/ Verge de la Mercè, Santíssima Trinitat, Torre o Carrer Vell. En aquests es proposa prioritzar la mobilitat a peu, tenint en compte l'accés a la zona pacificada del centre i als principals aparcaments existents. Així mateix, en aquests com en la NII es proposa restringir-hi la circulació en vehicle privat i així millorar l'accés al centre remodelant les xarxes d'itineraris dels usuaris motoritzats i no motoritzats. Entre les actuacions possibles cal esmentar:

- Millorar la seguretat i la comoditat dels vianants, i crea itineraris llegibles d'accés a la zona pacificada del centre.
- Reduir la intensitat del trànsit motoritzat al llarg de la NII.
- Restringir la circulació del trànsit motoritzat en els vials de connexió del nucli i el front litoral
- Consolidar la zona pacificada creant braços d'accés més per als usuaris no motoritzats.

## **ACCIÓ 6. DISPOSAR D'ESPAYS IMPORTANTS PER A VIANANTS A LES PROXIMITATS DELS PRINCIPALS FOCUS DE MOBILITAT (ACTUALS I FUTURS)**

A banda de disposar d'una xarxa de carrers important per a vianants amb amplades de vorera suficients, paral·lelament, cal preveure que a l'entorn dels principals pols generadors de mobilitat (equipaments educatius, sanitaris, administratius, punts de parada del transport col·lectiu...) es generi un important flux de desplaçaments a peu. Per tant caldrà garantir una secció de vorera prou ampla per tal de disposar d'espai suficient per l'estada i trànsit de vianants, així com preveure l'emplaçament suficient i adequat de passos per a vianants. Aquestes consideracions cal aplicar-les en els equipaments existents i futurs, aplicant-ho en el disseny urbà dels sectors proposats al POUM.

## **ACCIÓ 7. FOMENTAR LA MOBILITAT A PEU**

Per tal de fomentar la mobilitat a peu es proposa dissenyar, senyalitzar i adaptar diversos itineraris i rutes a peu. Concretament es proposa potenciar:

- La xarxa d'itineraris del nucli urbà. El municipi ja disposa d'una xarxa d'itineraris però en aquests moments no es troba degudament senyalitzada i adaptada per a vianants. Caldria adequar-la per tal de fomentar el seu ús.
- Camins escolars. Per afavorir l'accés a l'escola a peu es proposa promoure l'ús dels camins escolars actuals i garantir que els principals itineraris utilitzats reuneixen les condicions òptimes d'accessibilitat i seguretat i es senyalitzar-los degudament com a mesura de pacificació i prioritat de vianants.

## **ACCIÓ 8. ALTRES MESURES O RECOMANACIONS A APLICAR EN LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS.**

A banda de les actuacions anteriors hi ha d'altres mesures o criteris relacionats amb la implantació d'una xarxa d'itineraris principals per a vianants, els quals en bona mesura s'hauran de concretar en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada del planejament derivat. Aquestes recomanacions són les següents:

- a) Priorització de la mobilitat "tova" en relació als modes de transport motoritzats. En el desenvolupament del planejament derivat es prioritzarà la mobilitat a peu en relació a la motoritzada, avaluant aspectes com:
- Definir en cada sector l'encaix de la xarxa d'itineraris principals per a vianants al sector.
  - Prioritzar l'opció del recorregut més curt (en distància) i directe possible en relació als desplaçaments en vehicle privat.
  - Evitar discontinuïtats en el traçat, especialment en els punts de creuament amb la xarxa viària principal i de distribució.
  - En les cruïlles entre la xarxa principal per a vianants i la vialitat secundària o de distribució veïnal, es prioritzarà que els vianants tinguin



prioritat (per exemple fent que els punts de creuament es facin al nivell dels vianants).

- Els vials amb seccions molt estretes (menys de 7 metres) caldrà prioritzar la seva conversió a vials de plataforma única.

b) Fomentar un disseny urbanístic que eviti l'ocupació de l'espai per a vianants per part del trànsit motoritzat (per exemple l'estacionament sobre les voreres). Aquesta actuació s'haurà d'avaluar en cada cas, però en determinats sectors del municipi (espais pacificats) i les zones d'activitat comercial i industrial caldrà garantir la separació entre l'espai destinat a vianants i l'espai dels vehicles, amb l'objectiu d'evitar l'aparcament indegut de vehicles en l'espai per als vianants, ja sigui per mitjà d'elements de mobiliari urbà que impedeixi l'aparcament o bé ubicar-hi el verd urbà a l'espai més proper entre la vorera i l'espai destinat al trànsit motoritzat.

c) Pacificar els vials que no formen part de la xarxa principal i de distribució del trànsit motoritzat. En aquells vials que conformen la xarxa de trànsit veïnal caldrà aplicar-hi els criteris de pacificació del trànsit rodat, limitant la velocitat a 30 km/h, definint en quins vials es possible aplicar restriccions al trànsit rodat o bé aplicant dissenys de prioritat invertida, etc.

## **7.3. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS DE TRANSPORT COL·LECTIU**

### **7.3.1. Oferta de transport urbà**

El municipi no disposa d'un servei de transport urbà específic. Ara bé, la línia d'autobús Canet de Mar – Sant Pol – Hospital de Calella, ofertada per l'empresa Barcelona Bus SL, facilita la utilització d'aquest servei per a desplaçaments urbans. Compta amb 11 expedicions diàries per sentit els dies laborables. L'horari de funcionament és de 7.00 a 20.00 hores. Dins les freqüències de pas en relació al nombre de parades, cal destacar que a la del CEIP Misericòrdia únicament ofereix parada per dues expedicions i en determinats períodes de l'any (vacances escolars d'estiu, de Nadal i Setmana Santa) no funciona.

La cobertura que ofereix aquest servei es bona i destaca el fet que també ofereix l'accés a la piscina municipal (i per tant també al polígon industrial) des del nucli.

Pel que fa a les infraestructures i als equipaments de transport col·lectiu, cal destacar els següents aspectes:

- No hi ha carril reservat per a autobusos
- Excepte una parada, la resta únicament disposen d'un espai de parada específic pintat a la calçada. Per tant no hi ha estructures com ara eixamplaments de vorera (andanes suplementàries), ni guals a les voreres, ni marquesines. La parada de la Rda. Riera Gavarrà és la única que disposa de marquesina.



- Totes les parades disposen de senyalització a partir de pal de parada.

### **7.3.2. Oferta de transport interurbà**

La xarxa de transport interurbà està conformada per la línia del servei de rodalies RENFE (línia Molins de Rei – L'Hospitalet de Llobregat – Mataró – Maçanet – Massanes) i del transport interurbà per carretera.

L'estació de ferrocarril es localitza al C/ del Mar (a l'alçada de la cruïlla amb el carrer Verge de la Mercè), entre el passeig Marítim i el nucli urbà. Degut a l'elevat trànsit que circula per aquest vial (travessera urbana de la N-II) es garanteix l'accés a peu fins a l'estació per un pas per a vianants semaforitzat no elevat i amb les voreres d'accés amb gual i per un pas subterrani amb escales.

Les característiques de la línia garanteixen una bona cobertura amb el servei de ferrocarril, sobretot en sentit Mataró/Barcelona i en menor mesura cap a Maçanet-Massanes. Cal tenir en compte que prop del 50% dels desplaçaments per motius de treball generats al municipi tenen com a origen alguns dels municipis coberts per aquesta línia, disposant d'un connexió cada 10 – 30 minuts.

El PITC preveu diverses mesures per tal d'afavorir el transport públic. Entre aquestes destaca la proposta de creació i potenciació de nous intercanviadors ferroviaris i l'afavoriment de la complementarietat del vehicle privat amb el transport públic, mitjançant la creació d'aparcaments de dissuasió (park and rides).

En aquests moment la intermodalitat cotxe-tren al municipi és poc favorable degut a una important manca d'aparcament prop de l'estació de ferrocarril. La potenciació d'aparcament de dissuasió permetria aquesta combinació modal on l'ús del vehicle privat només suposa un petit recorregut fins a l'estació ferroviària. Actualment l'aparcament utilitzat és el situat al C/ Riera Gavarra, just al costat del Centre de Salut.

El PITC no detalla la ubicació d'aquests aparcaments d'enllaç però si que determina una important ampliació de places a les estacions del Maresme de la línia C1 de RENFE.

El transport amb autobús és conformat per 3 línies: dues de diürnes i una de nocturna, les quals complementen la connexió amb Barcelona, Mataró i els municipis del voltant durant el dia i la nit.

Les diürnes són conformades per la línia anteriorment esmentada i línia Barcelona – Blanes – Maçanet (Barcelona Bus, SL). Aquesta, dins el municipi compta únicament amb dues expedicions diàries en dies feiners durant tot l'any. Només disposa d'una parada que coincideix amb l'estació de ferrocarril.

La línia nocturna és la de Barcelona – Pineda de Mar (N82), gestionada també per l'empresa Barcelona Bus, SL. Es tracta d'un servei nocturn que garanteix la connexió de Canet de Mar amb Barcelona, Mataró, Pineda de

Mar i 6 municipis més. Només disposa d'una parada dins el municipi que coincideix amb l'estació de ferrocarril. Aquesta garanteix l'existència d'un mitjà de transport públic durant les hores en què no es disposa ferrocarril i per tant, garanteix la connexió amb Barcelona, Mataró i els municipis del voltant durant el dia i la nit.

Les infraestructures i als equipaments de transport col·lectiu es caracteritzen perquè no hi ha carril reservat per a autobusos; excepte la parada de la Rda. Riera Gavarra, la resta únicament disposen d'un espai de parada específic pintat a la calçada. Per tant no hi ha equipaments com ara eixamplaments de vorera (andanes suplementàries), ni guals a les voreres, ni marquesines; i totes les parades disposen de senyalització a partir de pal de parada.

### **7.3.3. Servei de taxi**

El municipi disposa d'una única parada de taxi (C/Riera Sant Domènec amb C/ Balmes) senyalitzada amb pal de parada. La flota de taxis presents funciona a partir de 6 operadors cap d'ells adaptat per a persones amb mobilitat reduïda.

### **7.3.4. Actuacions en relació al transport col·lectiu**

#### **ACCIÓ 1. REFORMULAR L'OFERTA DE TRANSPORT COL·LECTIU URBÀ**

De l'oferta de transport col·lectiu urbà existent a Canet de Mar, l'expedició Canet de Mar – Sant Pol – Hospital de Calella és la única que realitza un recorregut que connecta mitjançant 9 parades les diverses zones urbanes del municipi. Tot i tractar-se d'una línia d'autobús interurbà pel fet de traçar un circuit urbà permet la seva utilització per desplaçar-se per es diferents zones del municipi, aprofitant la ruta que realitza.

Es proposa reformular l'oferta existent per tal de garantir una millor connexió de la zona urbana del municipi amb els nous sectors de creixement. Concretament es proposa:

- a) Afegir una nova parada dins el mateix recorregut existent (Av Maresme – PI Cavaió) i que ofereixi el mateix nombre de freqüències de pas (11 en dies laborals i 8 en períodes de vacances escolars)
- b) Augmentar el nombre freqüències de parada al CEIP Misericordia, passant de 3 a 11 (8 en períodes de vacances escolars).
- c) I finalment, una darrera possibilitat que també s'ofereix és que durant els períodes de cap de setmana hi hagi un mínim de 4 expedicions.

El recorregut del transport públic ha de garantir la cobertura dels diferents sectors de creixement i millora que preveu el POUM. Per aquest motiu, l'itinerari de l'autobús s'ha dissenyat tenint en compte la cobertura dels nous creixements i la ubicació de nous punts de parada a prop dels sectors que generaran un major nombre de viatges diaris, tal i com s'indica al plànol corresponent que acompanya aquest document.

Tot i això, el planejament derivat haurà d'ajustar l'oferta proposada segons la demanda corresponent a cadascun dels sectors tenint en compte les directrius que es fixen en aquest estudi.

El cost d'ampliació de recorregut i parades de transport urbà l'haurà d'assumir proporcionalment cadascun dels sectors del POUM.

## **ACCIÓ 2. GARANTIR L'ACCÉS A L'OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC**

El Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada fixa com a criteri màxim que les parades de transport col·lectiu s'han de situar a una distància d'accés inferior a 750 metres mesurada sobre la xarxa de vianants

Seguint aquestes restriccions tots els sectors previstos al POUM es situen a menys de 750 m d'un punt de parada, menys la zona del Càmping Victòria. El plànol 5 d'aquets document mostra l'àrea d'influència de les parades existents a 250m, 500m i 750m.

En el desenvolupament del sector PAU4 caldrà preveure que el punt de parada del CEIP Misericòrdia augmenti el nombre de freqüències de pas, passant de les 3 actuals a 11.

Així mateix, en el planejament derivat dels SUND (excepte en el SUNDA on es proposa la creació d'una nova parada), en funció de la tipologia d'equipaments previstos caldrà determinar de forma detallada la necessitat ubicar un nou punt de parada al seu entorn, tenint en compte la mobilitat que poden generar considerant els m<sup>2</sup> sostre i la tipologia d'ús. Així mateix, però, cal considerar que en el SUND B, amb l'augment de les freqüències de parada al CEIP Misericòrdia, aquest sector ja es trobarà molt pròxim i garantirà una bona accessibilitat; mentre que en el SUND C, caldrà reubicar l'actual parada una cinquantena de metres més al nord.

Per tant, serà amb el planejament derivat d'aquest darrer sector que caldrà determinar la proposta d'ubicació de la corresponent parada de transport públic, si és necessari, com també la necessitat de seguir la xarxa d'itineraris per a vianants segons la vialitat i els usos previstos, una vegada es disposi dels punts de parada a una distància inferior a 750m.

## **ACCIÓ 3. MILLORAR LA QUALITAT DE LES PARADES D'AUTOBÚS**

L'estat actual de la majoria de punts de parada compleixen les condicions òptimes de qualitat i accessibilitat, si bé però la parada del Càmping Globo Rojo no. Per aquest motiu, es proposa portar a terme les actuacions següents:

- Garantir el Codi d'Accessibilitat a l'entorn immediat de les parada d'autobús.
- Disposar de passos per a vianants degudament adaptats amb guals al seu entorn per facilitar l'accessibilitat i seguretat dels usuaris.
- Incrementar la superfície destinada a vianants a les proximitats dels punts de parada.

Així mateix, per totes les parades es proposa que la xarxa de desplaçaments principals per a vianants i bicicletes connecti amb tots aquests punts de parada.

#### **ACCIÓ 4. FOMENTAR LA INTERMODALITAT**

Amb l'objectiu de fomentar l'intercanvi modal entre el transport col·lectiu i d'altres modes de transport, resulta imprescindible que en els principals punts d'intercanvi modal es disposi de superfície suficient per garantir l'aparcament del vehicle privat (Park&Ride) i de bicicletes, aspecte que ja es recull a la proposta de POUM.

#### **ACCIÓ 5. IMPULSAR UNA CAMPANYA DE FOMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC**

Malgrat aquesta actuació supera l'àmbit d'actuació del POUM es proposa desenvolupar una campanya per fomentar l'ús del transport públic. Es considera que els principals grups de població on cal actuar són:

- Població que ve a treballar al municipi des de municipis propers.
- A la població que no té accés al vehicle privat: gent gran i joves.

### **7.4. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETA**

L'ús de la bicicleta dins el terme municipal no és elevat, degut principalment a la topografia, la qual es caracteritza per la presència de grans pendents. Així mateix, l'ús principal d'aquest mitjà de transport respon a motius d'oci i esbarjo. D'altra banda, si que cal destacar que una part important dels turistes que s'allotgen als diferents càmpings es desplacen amb bicicleta durant la seva estada.

Per tal d'analitzar la ciclabilitat de la xarxa viària municipal, cal diferenciar els tres tipus de vialitat definits anteriorment: la vialitat urbana, la vialitat interurbana i la vialitat a la zona industrial. Els per determinar si els ciclistes poden compartir la calçada amb els vehicles motoritzats amb condicions acceptables de seguretat es treuen del manual de disseny de les vies ciclistes dels Països Baixos:

- a) Es considera ciclable sense necessitat de via segregada un vial amb una velocitat real inferior a 50 km/h, i una intensitat inferior a 3.000 vehicles/dia.
- b) Es considera ciclable sense necessitat de via segregada, qualsevol vial amb una velocitat real inferior a 30 km/h.

Definits aquests criteris, cal afegir dues precisions. En alguns casos, la segregació no és necessària però sí és desitjable, per exemple per donar continuïtat a un itinerari important, com és el cas del passeig Marítim. I que en municipis litorals, cal prendre en consideració l'impacte de la població

flotant sobre la intensitat de trànsit i, per tant, sobre la ciclabilitat de la xarxa.

#### **7.4.1 Ciclabilitat de la xarxa viària municipal**

El municipi actualment només disposa d'un itinerari específic per a bicicletes situat a la Riera Gavarrà. Concretament, només ocupa el tram comprès entre la Ronda Sant Jordi i l'avinguda General Moragues. Es tracta d'un carril bici bidireccional segregat sobre vorera amb una amplada d'un metre.

Actualment es tracta d'un carril bici poc utilitzat degut a diverses raons entre les quals cal destacar d'una banda, la manca de continuïtat del mateix carril i la topografia del municipi, que comporta unes pendents importants que no afavoreixen la mobilitat amb aquest mitjà de transport per a ús quotidià.

Tot i això, en tractar-se d'un municipi turístic si que l'ús de la bicicleta es planteja més com a mitjà de transport turístic i de gaudi. En aquest sentit, destaca un projecte de creació d'un itinerari turístic de descoberta del modernisme (Pla de promoció de la bicicleta de Canet de Mar, 2008). Els carrers per on es preveu promoure la circulació de bicicleta són especialment aquells que es troben pacificats dins el nucli i en convivència amb el trànsit rodat o els vianants. Els vials que es proposa que formin part de la xarxa són: el passeig marítim, el passeig de la Misericòrdia, el C/ Josep Mora, C/Torrent dels Lledoners, plaça Macià, C/de la Font, C/ riera Buscarons, C/ riera Sant Domènec, C/ Ample, C/ Castanyer, C/ Sant Jaume, C/ Sant Benet i C/ Abell Baix.

D'altra banda, cal destacar que els itineraris pavimentats en el parc de les Fonts garanteixen la mobilitat a peu i en bicicleta. A més, aquest recorregut facilita l'accés al CEIP Turó del Drac, al mateix temps que esdevé un important zona de passeig i gaudi pel municipi i que tots els vials paral·lels a al Via Cannelum i a la Via Figuerola hi tenen connexió directa.

Així mateix, des de l'Ajuntament es preveu la construcció de carrils bici que connectin amb la piscina municipal i aparcaments al seu entorn però no hi ha cap proposta concreta.

Finalment, cal tenir en compte la importància del passeig Marítim com a itinerari per a bicicletes en convivència amb els vianants. En aquests moments l'ús d'aquest eix per a aquest mode de transport correspon a desplaçaments d'oci i lleure. Destaca "l'Informe relatiu al Projecte de Recuperació Mediambiental de la platja Cabaió" el qual proposa crear un nou carril bici al llarg del nou passeig Marítim entre el Port d'Arenys de Mar i el passeig marítim existent a Canet de Mar, per tal de promocionar l'ús d'aquells mode de transport entre ambdós municipis. Si s'adequa la connexió probablement augmenti la circulació de bicicletes per aquest eix tant per a desplaçaments de mobilitat obligada com no obligada.

En el POUM no es recullen nous carrils bicis, però si que amb les millores del front litoral i l'allargament del passeig establerta amb la creació també de



nous espais lliures, ha de suposar una millora per aquest tipus de mobilitat, si bé però lligada més a les activitats d'oci i turisme, que no pas quotidiana.

- **Aparcaments**

La presència d'aparcaments per a bicicletes és escassa. Actualment, n'hi ha al voltant del Mercat Municipal, la Biblioteca i el CEIP Turó del Drac. Resten encara nombrosos equipaments i serveis sense dotació d'aparcament. Actualment el tipus d'aparcament utilitzat és el d'una sola roda horitzontal (*Butterfly racks* o *Whell-benders*), el qual tot i ser el més senzill i econòmic no són recomanables perquè malmeten la roda per torsió, impedeixen l'aparcament de la bici amb carga i són menys segurs davant els robatoris. Tanmateix si que es tracta d'aparcaments útils en indrets de la via pública per gestions de curta durada com poden ser zones comercials o zones vigilades.

En aquest sentit doncs, i atenent-nos al fet que la major necessitat d'aparcaments per a bicicletes, és el de curta durada (de poques hores per a la realització de compres, gestions varies o activitats d'oci i cursets), segons s'estableix al Manual d'aparcaments de bicicletes elaborat pel BACC i amb el suport del IDAE, el més recomanable és el de U-invertida, ja que a banda de ser el més acceptat i recomanat per la UE, ofereix una millor seguretat i comoditat, ja que permet lligar la bicicleta tan per varis llocs, fixant el quadre i les dues rodes.

Per tot, es detecta que caldria prioritzar aparcaments en els equipaments educatius i esportius per tal d'afavorir l'accés fins a aquests en bicicleta. Així, com senyala el Pla de promoció de la bicicleta de Canet de Mar es proposen diversos punts, alguns dels quals ja s'han executat: davant de l'institut, espai riera Gavarra (cantonada amb ronda Sant Elm), biblioteca (riera Sant Domènec), esplanada davant del Santuari Mare de Déu de la Misericòrdia, escola de Música, passeig de la Misericòrdia (al final amb la cantonada del carrer Josep Mora), plaça Macià, cinc aparcaments al passeig marítim, Vil·la Flora i el parc de Can Salat Busquets.

#### **7.4.2 Ciclabilitat de la xarxa viària interurbana**

Pel municipi no transcorre cap recorregut interurbà específic per a bicicletes, si bé l'execució del Projecte de Recuperació Mediambiental de la platja Cabaió suposarà connectar el municipi de Canet de Mar amb Arenys a partir d'un carril bici al llarg del nou passeig Marítim.

A aquest projecte cal també sumar-hi el Projecte Parc de Mar on es preveu la restauració del front litoral nord del municipi i allargar el passeig fins al riu dels Oms, al límit del municipi amb Sant Pol de Mar.

Finalment, cal esmentar que El Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya preveu pel municipi de Canet la construcció d'un carril bici segregat paral·lel a la carretera N-II per a facilitar les relacions intermunicipals.

### **7.4.3 Ciclabilitat de la xarxa viària de la zona industrial**

Dins la zona industrial no hi ha cap carril bici i la mobilitat en bicicleta es realitza en convivència amb els vehicles motoritzats.

La mobilitat en bicicleta en aquesta zona respon més a una mobilitat relacionada amb la zona esportiva que no pas per una necessitat laboral.

L'accés des del nucli principal de Canet es realitza o bé pel C/ Via Cannetum o bé, a través de la Ronda Ferrer, concretament pel fals túnel sota la C-32. Ambdues no es troben senyalitzades com a pas per a bicicletes, tot i que per la Ronda Ferrer, la presència d'una vorera permet una major seguretat.

### **7.4.4. Actuacions en relació a la xarxa d'itineraris per a bicicleta**

#### **ACCIÓ 1. DEFINIR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETES**

Atenent-se al Pla de promoció de l'ús de la bicicleta a Canet de Mar (2008) el present document defineix la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes del municipi. A banda de les infraestructures ciclables existents, caldria preveure l'adequació de diversos itineraris principals i secundaris que connectin el centre històric amb la Misericòrdia, el casc antic amb la futura zona d'equipaments esportius i la Creu, i el passeig marítim, com també potenciar l'ús de la bicicleta a l'interior de la població i així descongestionar el trànsit i al mateix temps, crear itineraris en bicicleta que uneixin Canet de Mar, Arenys de Mar i Caldes d'Estrac a través de la costa i serveixin per millorar l'oferta turística de la vila..

Aquest itineraris es preveuen majoritàriament per vials pacificats del nucli, en convivència amb el trànsit rodat o els vianants. Els vials que es preveu que formin part d'aquesta xarxa d'itineraris ciclables són: el passeig marítim, el passeig de la Misericòrdia, el carrer Josep Mora, el carrer Torrent dels Lledoners, la plaça Macià, el carrer de la Font, la riera Buscarons, la riera Sant Domènec, el carrer Ample, el carrer Castanyer, el carrer Sant Jaume, el carrer Sant Benet i el carrer Abell Baix. També caldria, considerar el Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya el qual preveu per el municipi de Canet la construcció d'un carril bici segregat paral·lel a la carretera N-II per a facilitar les relacions intermunicipals.

Tot i això, aquesta xarxa d'itineraris per a bicicletes ha de preveure la connexió dels diferents sectors del POUM i fins al castell de Santa Florentina. Per aquest motiu, es parteix de la proposta que realitza l'esmentat Pla i s'ajusta per garantir la continuïtat i connexió amb els diferents sectors de creixements previstos al planejament.

Una proposta per a la incorporació al POUM podria ser la previsió de redactar un Pla especial urbanístic dels carrils bici amb l'objectiu de definir la xarxa de carrils bici del municipi, fixant les seves característiques i programar el seu desenvolupament.

Les principals millores que suposaran la implantació d'aquesta xarxa en el municipi són:

- Adequar un carril bici segregat paral·lel a la carretera N-II per a facilitar les relacions intermunicipals amb Arenys i Sant Pol. Tenint en compte que aquets eix compta amb la presència d'alguns còmpings interessa disposar d'un itinerari ciclable segur que faciliti la penetració amb aquest mode al municipi, com també que degut a l'elevat flux de vianants i vehicles que hi circulen segregat els ciclistes o bé dels vianants a la vorera o bé dels vehicles a la calçada
- Senyalitzar degudament la prioritat de bicicletes en convivència amb el trànsit motoritzat
- Senyalitzar la cohabitació de bicicletes i vianants al passeig Marítim. Tot i l'elevat volum de vianants que circulen per aquest eix en determinades franges horàries dels mesos d'estiu no es recomana senyalitzar a la calçada un espai destinat a bicicletes per separar-les de la mobilitat a peu, però si la implantació d'una senyalització vertical de respecte als vianants i no horitzontal.
- Adequar un carril bici segregat al Rial de Mas Figuerola per facilitar i garantir la seguretat dels usuaris per l'accés a la zona esportiva.
- Adequar un carril bici segregat pel passeig de la Misericordia fins a Santa Florentina. Aquesta actuació té especial rellevància per afavorir la connexió amb els equipaments educatius previstos en aquesta zona i fins al castell.
- Adequar els 6 passos per sota la C32 per facilitar la connexió entre el sector nord i sud del municipi per tal de garantir la seguretat de pas quan aquest també hi permeten el trànsit motoritzat.

Aquesta xarxa d'itineraris s'haurà d'acabar de definir en el planejament derivat del POUM i en els instruments desenvolupament dels sectors, i pot veure's complementada amb recorreguts que transcorren per zones destinades a verd urbà o espais lliures. Així mateix caldrà detallar les característiques de disseny dels recorreguts de la xarxa d'itineraris per a bicicletes, i si aquests són segregats o bé conviuen amb d'altres modes de transport (vianants o transport motoritzat). En qualsevol cas aquesta xarxa haurà de comptar amb les següents característiques mínimes:

- Disposar d'unes característiques de disseny determinades. Com a criteri general, els carrils bici segregats unidireccionals hauran de comptar amb una amplada de 1,5 metres i de 2,5 metres en els bidireccionals. En el cas de disposar d'un espai de convivència entre el vianant i la bicicleta aquest espai haurà de ser de com a mínim 3 metres. En els recorreguts on es prevegi la convivència entre la bicicleta i el trànsit motoritzat, hauran de ser de calçada única i amb una intensitat de trànsit igual o inferior a 3.000 vehicles / dia. En qualsevol cas les característiques dels diferents itineraris per a bicicletes es prendrà com a referència els criteris i recomanacions que fixa el Manual per al Disseny de Vies Ciclistes de Catalunya.
- Garantir la connexió als principals pols de mobilitat. La xarxa d'itineraris principals per a bicicletes ha de permetre la connexió cap als principals pols de mobilitat del municipi, és a dir cap a l'estació de ferrocarril, equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius, mercats i zones comercials,

instal·lacions recreatives i esportives, els parcs urbans més freqüentats, principals àrees d'activitat laboral, etc.

- Tots els nous sectors de creixement, si és possible per orografia, han de disposar d'una accessibilitat immediata a la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes. Com a criteri, tot sector de creixement o de millora urbana plantejat en el POUM ha de disposar d'un recorregut de la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes a menys de 300 metres.

- Garantir unes condicions de qualitat mínimes en relació al pendent. Tal i com preveu el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, els recorreguts que conformen la xarxa d'itineraris principal per a bicicletes hauran de comptar d'un pendent màxim que no podrà superar el 5%, i només en casos excepcionals i degudament justificats es podrà arribar puntualment a pendents de fins al 8%.

- Permeabilització de la xarxa viària. En els punts on la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes i vehicles coincideixin en el traçat, podran conviure en un mateix espai si es compleixen les indicacions del primer punt d'aquest llistat o en cas contrari es preveuran segregats, tot i que caldrà disposar dels suficients elements que permetin la permeabilització del vial. En aquest sentit es recomana disposar de passos per a vianants / bicicletes separats com a màxim 100-150 metres, tot i que l'emplaçament d'aquests passos per a vianants/bicicletes caldrà detallar-los en els estudis d'avaluació de la mobilitat del planejament derivat i dels instruments de desenvolupament.

- Preveure l'enllaç de la xarxa interna amb l'externa. El Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya contempla la construcció d'una xarxa de carrils bici de 1.200 km, en horitzó de 20 anys. Aquesta xarxa té la finalitat d'interconnectar els principals nuclis de població de Catalunya, així com fomentar la intermodalitat amb vagons adaptats i pàrquings a les estacions de transport públic, campanyes de promoció de l'ús de la bicicleta, la creació d'una entitat que gestioni les polítiques referents a la bicicleta i ajudes a la construcció de xarxes ciclistes locals. En aquest sentit cal tenir en compte la connexió amb via verda i els itineraris d'ampliació previstos.

## **ACCIÓ 2. GARANTIR UNA DOTACIÓ MÍNIMA D'APARCAMENT PER A BICICLETES A FORA DE LA VIA PÚBLICA**

El desenvolupament del POUM ha de preveure una dotació mínima d'aparcament per a bicicletes fora de la via pública. Concretament, el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, fixa unes ràtios mínimes d'aparcament per a bicicletes a fora de la via pública segons els usos del sòl previstos:

Habitatge	màx. entre 2 places/habitatge o 2 places/100 m2 sostre o fracció
Comercial/Oficines/Serveis	1 plaça/100 m2 sostre o fracció
Industrial	1 plaça/100 m2 sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m2 sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places aforament equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m2 sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m2 sòl

Habitatge	màx. entre 2 places/habitatge o 2 places/100 m2 sostre o fracció
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

Per calcular les places d'aparcament per a bicicletes necessàries s'ha aplicat les ràtios que fixa el decret. Tot i això, en les zones verdes sovint aquest valor es considera sobredimensionat i caldria ajustar-lo a la realitat i augmentar-lo en funció de la demanda.

D'altra banda, en el cas dels equipaments públics s'ha considerat una ràtio d'1 plaça per cada 100 m2 de sostre, tot i que en funció de l'ús definitiu de cada equipament aquesta ràtio pot variar.

Tenint en compte els usos previstos en el POUM, la previsió d'aparcament per a bicicletes a fora de la via pública en el conjunt de sectors ha de ser de 5.055 places. A continuació es detalla la previsió de places d'aparcament necessàries en cadascun dels sectors i usos del sòl:

Usos del sòl	Superfície m2		Habitatges	Ràtio	Places
	Sòl	Sostre			
<b>PAU-1 Santa Llúcia</b>					<b>179</b>
Zones verdes	6.454,50			1/100	65
Residencial	1.061,06	2.318,54	33	2/100	46
Comercial	7860,7	6.819,19		1/100	68
<b>PAU-2 Drassanes del Pla</b>					<b>115</b>
Zones verdes	5.592,78			1/100	56
Residencial	0,00	0,00	0	2/100	0
Comercial	4939,58	5.927,50		1/100	59
<b>PAU-3 Plaça Mercè Viader</b>					<b>10</b>
Zones verdes	164,93			1/100	2
Residencial	112,17	320,53	4	2/100	6
AAEE	0	112,17		1/100	2
<b>PAU-4 La Carbonella / Can Grau</b>					<b>604</b>
Equipaments	9.242,60			5/100	462
Residencial	6.582,91	7.090,52	72	2/100	142
<b>PAU-5 Can Jover</b>					<b>257</b>
Zones verdes	1.869,07			1/100	19
Equipaments	5.365,86			1/100	54
Residencial	4.927,79	7.995,61	105	2/100	160
Serveis	2.452,21	5.836,68		1/100	25
<b>PAU-6 Riera del Pinar</b>					<b>78</b>
Zones verdes	1.045,99			1/100	10
Residencial	1.540,67	2.601,92	37	2/100	52
Serveis		1.540,67		1/100	15



Usos del sòl	Superfície m2		Habitatges	Ràtio	Places
	Sòl	Sostre			
<b>PAU-7 Front Litoral I</b>					<b>125</b>
Zones verdes	6.438,59			1/100	64
Comercial	6.089,93	304,50		1/100	61
<b>PAU-8 Front Litoral II</b>					<b>19</b>
Zones verdes	1.037,64			1/100	10
Comercial	879,62	43,98		1/100	9
<b>PAU-9 Càmping Costa Dorada</b>					<b>96</b>
Zones verdes	612,17			1/100	6
Residencial	3.276,44	3.579,08	40	2/100	72
Serveis	1.865,68	2.238,82		1/100	19
<b>PAU-10 Maricel</b>					<b>40</b>
Zones verdes	499,76			1/100	5
Residencial	1.047,60	942,84	10	2/100	19
Serveis	1.615,42	1.938,50		1/100	16
<b>PAU-11 Folch i Torres</b>					<b>85</b>
Residencial	5.082,45	4.260,18	47	2/100	85
<b>PAU-12 El Parador</b>					<b>17</b>
Zones verdes	571,29			1/100	6
Serveis	1.154,50	1.385,40		1/100	12
<b>PAU-13 Comediants</b>					<b>194</b>
Zones verdes	3.113,01			1/100	31
Equipaments	3.669,78			1/100	37
Residencial	5.493,11	6.318,08	70	2/100	126
<b>PAU-14 Ronda Sant Elm</b>					<b>104</b>
Zones verdes	2.734,50			1/100	27
Residencial	2.585,09	3.541,97	40	2/100	71
Equipaments	293,79			1/100	6
<b>PAU-15 Trinitat I</b>					<b>15</b>
Zones verdes	58,39			1/100	1
Residencial	339,69	706,2	6	2/100	14
<b>PAU-16 Famada-Trinitat II</b>					<b>65</b>
Zones verdes	266,1			1/100	3
Residencial	2.238,01	3.117,73	27	2/100	62
<b>PAU-17 Av Llimoners</b>					<b>39</b>
Residencial	3.935,43	1.967,72	5	2/100	39
<b>PAU-18 El Carro</b>					<b>52</b>
Zones verdes	2.316,49			1/100	23
Serveis	2.899,95	2.029,97		1/100	29
<b>PAU -19 Tennis Canet</b>					<b>46</b>
Equipaments	4.596,51			1/100	46
<b>PAU -20 Rial Mas Figuerola</b>					<b>14</b>
AAEE	1.430,00	952,38		1/100	14

Usos del sòl	Superfície m2		Habitatges	Ràtio	Places
	Sòl	Sostre			
<b>PAU 21 - Can Gofau</b>					<b>28</b>
Residencial	2.751,92	981,73	3	2/100	28
<b>PAU 22 - Josep Anselm Clavé</b>					<b>100</b>
Zones verdes	1.347,09			1/100	13
Residencial	2.869,45	4.567,78	59	2/100	57
AAEE		2.869,45		1/100	29
<b>PMU-1 Can Muní</b>					<b>30</b>
Residencial	-	1.475,22	21	2/100	30
<b>Zona de Transformació Clau M</b>					<b>224</b>
Residencial	-	9.229	103	2/100	185
Serveis	-	3.955		1/100	40
<b>Creixement possible en sòl urbà consolidat (solars)</b>					<b>860</b>
Residencial	-	-	430	2/100	860
<b>Creixement possible en sòl urbà consolidat (transformació)</b>					<b>906</b>
Residencial	-	-	453	2/100	906
<b>Modificacions de qualificacions</b>					<b>44</b>
Residencial	-	-	22	2/100	44
<b>SUND A Càmping Victòria</b>					<b>304</b>
Residencial	-	7.882	86	2/100	158
Serveis		14.637		1/100	146
<b>SUND B Can Gallina</b>					<b>68</b>
Residencial	-	3.393	22	2/100	68
<b>SUND C Activitats econòmiques</b>					<b>125</b>
Industrial	-	9.067		1/100	91
Equipament	-	3.451,12		1/100	35

A banda de les places d'aparcament corresponents al desenvolupaments dels sectors del POUM es proposa complementar la xarxa d'aparcaments de bicicletes a partir d'instal·lar diversos punts d'aparcament a l'entorn dels principals equipaments del municipi i dels principals itineraris per a bicicletes:

- Passeig marítim
- Estació del ferrocarril
- Piscina municipal
- Centres educatius

De forma orientativa cal preveure una reserva d'un espai d'1 m2 per cada plaça d'aparcament per a bicicletes i el tipus d'aparcament recomanat és l'aparcament en forma de "U" invertida.

Caldria preveure una important dotació d'aparcament per a bicicletes a la via pública (aprofitant les places d'aparcament que es preveu instal·lar en les zones de verd urbà). Com a criteri no regulat es recomana que qualsevol

sector urbà o urbanitzable disposi d'una zona d'aparcament a la via pública per a bicicletes a menys de 150 metres.

### **ACCIÓ 3. ALTRES MESURES O RECOMANACIONS A APLICAR EN LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETES.**

Altres mesures o criteris relacionats amb la implantació d'una xarxa d'itineraris principals per a bicicletes, els quals en bona mesura s'hauran de concretar en el planejament derivat o ens els corresponents instruments de desenvolupaments són:

a) Priorització de la mobilitat "tova" en relació als modes de transport motoritzats. Caldrà prioritzar la mobilitat en bicicleta en relació a la motoritzada, avaluant aspectes com:

- Prioritzar l'opció del recorregut més curt (en distància) i directe possible en relació als desplaçaments en vehicle privat.
- Evitar discontinuïtats en el traçat, especialment en els punts de creuament amb la xarxa viària principal i de distribució.
- En les cruïlles entre la xarxa principal per a bicicletes i la vialitat secundària o de distribució veïnal, prioritzar el recorregut de la bicicleta a les cruïlles. Així mateix, en aquests punts es prioritzarà que el creuament es faci al nivell dels ciclistes.

b) Fomentar un disseny urbanístic que eviti l'ocupació de l'espai per a bicicletes per part del trànsit motoritzat (per exemple l'estacionament sobre els carrils bici). Aquesta actuació s'haurà d'avaluar en cada cas, però en determinats sectors (espais pacificats) i les zones d'activitat comercial i industrial caldrà garantir la separació entre l'espai destinat a bicicletes i l'espai dels vehicles, amb l'objectiu d'evitar l'aparcament de vehicles en l'espai per als vianants, ja sigui per mitjà d'elements de mobiliari urbà que impedeixi l'aparcament o bé ubicar-hi el verd urbà a l'espai més proper entre la vorera i l'espai destinat al trànsit motoritzat.

c) Pacificar els vials que no formen part de la xarxa principal i de distribució del trànsit motoritzat. En aquells vials que conformen la xarxa de trànsit veïnal caldrà aplicar-hi els criteris de pacificació del trànsit rodat, limitant la velocitat a 30 km/h, definint en quins vials es possible aplicar restriccions al trànsit rodat o bé aplicant dissenys de prioritat invertida... Aquestes actuacions s'han d'encaminar a millorar l'espai de convivència entre el trànsit motoritzat i la circulació de ciclistes

### **ACCIÓ 4. PROMOCIONAR L'ÚS DE LA BICICLETA PEL TURISME**

Es proposa potenciar la mobilitat sostenible entre els turistes que visiten el municipi. Tenint en compte l'elevat volum de visitants que arriben al municipi durant el període estival i els problemes associats a la mobilitat que es poden generar es proposa impulsar l'ús de la bicicleta per part d'aquests.

Per aconseguir-ho cal disposar d'una xarxa d'itineraris ciclables accessible i que connecti els principals pols de mobilitat del municipi. En aquest sentit, cal garantir especialment la connexió dels càntings existents al municipi.

D'altra banda, es recomana potenciar l'existència d'alguna empresa especialitzada en lloguer de bicicletes econòmiques o bé un servei fomentat pels principals establiments turístics que ofereixi als seus clients la possibilitat d'utilitzar aquest mitjà.

Malgrat aquesta actuació no estigui estretament relacionada amb el desenvolupament del POUM és interessant tenir-la en compte per marcar les directrius de mobilitat a seguir i per aplicar-ho en els futurs usos hotelers previstos

## **7.5. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES**

### **7.5.1 Estructura de la xarxa**

Les dues vies de connexió principals són la C-32 i la N-II (A-2), els qual permeten la connexió del municipi amb la resta de municipis veïns i també amb les capitals comarcals i Barcelona

És el cas dels vials, aquells que estructurin la xarxa del trànsit motoritzat són:

- L'eix format per la Via Cannelum, C/ Riera Gavarra i Rda. Sant Elm
- Rda. Sant Jordi, Rda. Doctor Anglès, Rda. Doctor Manresa, C/Francisco Parera, C/Ramon de Capmany, C/ Alcalde Alegret, C/ Alcalde Fors i Rda. Josep Anselm Clavé
- C/ Figuerola, Rda. Ferrer de Canet i Vial Polígon industrial
- C/ St. Marc i C/ Mercat
- Av. Dr. Marià Serra, C/ Riera Buscarons i C/ Riera del Pinar
- C/ Torrent dels Lledoners i C/ Riera de la Torre
- C/ Josep Mora
- C/ Ample i C/ Vall

D'altra banda, la travessera urbana de la carretera N-II (corresponent al C. del Mar, C. Balmes i C. Drassanes del Pla) actua també com a important eix de distribució del trànsit intern del municipi. Cal tenir en compte que aquest actua com a eix de connexió entre la ronda de Sant Elm i la Ronda Josep Anselm Clavé.

Tot i que el municipi compta amb una estructura viària perimetral que permet evitar la circulació per l'entramat urbà, la presència de vehicles en els principals carrers del nucli urbà és elevada.

El POUM estableix diverses millores de la xarxa de carrers principals per millorar la mobilitat intraurbana. Entre aquestes cal esmentar en primer lloc la connexió del C/ Carles Flotats amb la NII, fet que suposa allargar la ronda perimetral per tal de descongestionar l'actual traçat de la NII, alliberar el nucli urbà de vehicles de pas i, juntament amb el nou vial paral·lel a la C-32 i la previsió d'una segona sortida al camí de Sant Cebrià de Vallalta, reduir la intensitat de vehicles a Via Cannelum. En segon lloc,

cal esmentar l'allargament del C/ Rial de Figuerola fins a la rotonda nord, el qual juntament amb el desenvolupament del SUND C ha de suposar una millora important a tota la zona destinada a activitats econòmiques de Can Mísser.

### **7.5.2 Caracterització de la xarxa viària**

La majoria de vials del municipi són de sentit únic, car que molts carrers tenen una amplada molt reduïda. Aquesta estructura actua com a element pacificador del trànsit rodat, dificultant alguns dels moviments amb vehicle privat.

Per contra, els principals eixos de distribució dels trànsit rodat del municipi disposen de dos carrils de circulació, un per a cada sentit. En aquests vials cal destacar una configuració de les cruïlles formada per rotondes. D'aquesta forma, les interseccions dels eixos estructurants del municipi estan regulades majoritàriament per rotondes, almenys quan conflueixen més d'una via principal.

### **7.5.3 Actuacions en relació amb la xarxa d'itineraris per a vehicles**

#### **ACCIÓ 1. DEFINIR LA XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES**

La xarxa d'itineraris principals per a vehicles motoritzats de s'estructura en 4 nivells: La xarxa bàsica, que la conforma la C-32 i la NII, però que en un futur es preveu el trasllat d'aquesta darrera per un vial paral·lel a la C-32. La xarxa principal que són els vials de connexió amb la xarxa viària externa. Es preveu que amb el trasllat de la NII paral·lel a la C-32 la creació d'una sortida a l'actual camí de Sant Cebrià de Vallalta per connectar juntament amb Via Cannectum la connexió amb la xarxa secundària. La xarxa secundària que la conforma la ronda de circumval·lació externa del municipi. Destaca l'allargament del carrer C/ Carles Flotats amb l'actual traçat de la NII i per tant completar aquesta roda externa de circumval·lació per evitar el trànsit de vehicles motoritzats dins el nucli de urbà. I finalment la xarxa veïnal, que l'estructura la resta de vials del municipi.

Per aconseguir aquesta xarxa viària es proposa portar a terme aquestes actuacions:

- Definir i jerarquitzar la xarxa viària interna del municipi. En aquest sentit, el POUM preveu un sistema d'eixos de connexió amb la xarxa viària externa.
- Pacificar les diferents avingudes que actuen com a ronda exterior. Aquesta ronda de circumval·lació coincideix amb els principals eixos de distribució del trànsit rodat del municipi. Es proposa continuar convertint els passos per a vianants existents en passos elevats per tal d'actuar com a elements reductors de velocitat al mateix temps que afavoreixen la mobilitat a peu. Aquest aspecte també caldrà aplicar-se al nou vial de connexió del C/Carles Flotats amb la NII.
- Prioritzar que la connexió en vehicle privat entre Canet de Mar amb Sant Pol i Arenys es faci a través d'aquesta ronda de circumval·lació i pel nou vial



paral·lel a la C-32, per tal d'alliberar el trànsit rodat l'actual NII, la qual ha d'esdevenir un nou vial urbà.

- Prioritzar la desviació del trànsit procedent d'altres municipis per la ronda de circumval·lació i direccionalitzar aquest flux de vehicles cap als aparcaments existents i proposats, amb l'objectiu d'evitar la penetració del trànsit al nucli antic.

## **ACCIÓ 2. COMPLIR ELS CRITERIS QUE FIXA EL DECRET 344/2006 EN LA NOVA VIALITAT**

A l'hora de dissenyar la futura vialitat prevista en els diferents sectors del POUM cal complir les directrius que fixa el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de 10 metres (com a mínim 11 metres en els vials que donaran servei a una zona industrial). L'amplada mínima dels carrers planificats coma xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser d'11 metres. El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%.

D'altra banda, es recomana que es disposi d'una amplada per carril de circulació d'entre 3,00 i 3,25 metres, per tal de garantir la circulació del trànsit rodat, però alhora evitar que siguin prou amples com per permetre l'estacionament il·legal. D'aquesta forma, el fet que l'amplada dels carrils no sigui sobredimensionat afavoreix la manca d'excessos de velocitat, ja que la sensació de poder corre és directament proporcional a l'amplada del carril. Així mateix, la creació de nous vials de la xarxa principal i secundària han de garantir la prioritat d'aquests en relació a la resta dels vials del municipi.

## **ACCIÓ 3. APLICAR MESURES DE PACIFICACIÓ DEL TRÀNSIT RODAT**

En la resta de vials no inclosos com a xarxa viària principal o secundària, progressivament cal aplicar mesures per tal de pacificar i regular més el trànsit motoritzat, i donar més importància a la mobilitat "tova" o no motoritzada. Tot i que l'aplicació concreta d'aquestes mesures les ha de definir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada del planejament derivat i dels instruments de desenvolupament dels sectors o fins i tot la realització d'un estudi o pla de mobilitat urbana, a continuació s'enumeren alguns criteris que de forma genèrica es podrien incorporar:

- Establir una major jerarquització de la xarxa viària. En aquest sentit, els criteris que cal aplicar en les cruïlles d'aquesta vialitat veïnal, no ha de ser la fluïdesa del trànsit sinó, la seva pacificació i donar prioritat en els creuaments a vianants i ciclistes.
- Major regulació dels sentits de circulació en aquesta xarxa, limitant molt més els girs en les cruïlles, prioritzant (sempre que sigui possible) que els vials siguin d'un sol sentit.
- Evitar el sobredimensionament de l'espai destinat al trànsit rodat.

- Implantar mesures o dissenys que facilitin la reducció de la velocitat del trànsit rodat.
- En determinats vials, es pot implantar els vials de calçada única, en el qual vianants, bicicletes i transport motoritzat circulen a la mateixa plataforma. A més, aquesta actuació caldria fer-la a tots els vials amb una amplada de secció igual o inferior a 7 m (així com restringir la circulació a un sol sentit i evitar l'aparcament de vehicles).
- Disposar d'un sistema d'aparcaments dissuasiu per a vehicles a cadascun dels accessos al nucli antic

## 7.6. RESERVES D'ESP AIS PER A APARCAMENT

L'any 2011 el parc mòbil del municipi estava format per 8.373 vehicles. El 68,12% eren turismes (5.704), el 14,31% furgonetes i camions (1.199), el 14,78% motocicletes (1.238) i 2,77% restant (234) altres tipus de vehicles.

Tipus de vehicle	Nombre
Turismes	5.704
Furgonetes i camions	1.199
Motocicletes	1.238
Tractors industrials	17
Autobusos i altres	215
Total	8.373

Taula 5.2. Parc de vehicles de Canet de Mar (2011)  
Font: IDESCAT

Cal destacar que la taxa de motorització del municipi és més baixa que la mitjana del Maresme i de Catalunya: amb uns 405,34 turismes per 1.000 habitants i uns 595,01 vehicles per 1.000 habitants.

	Motorització (Turismes)	Motorització (vehicles)
Canet de Mar	405,34	595,01
El Maresme	445,94	660,93
Catalunya	446,72	668,06

Taula 5.3. Motorització a Canet de Mar en comparació amb la mitjana comarcal i catalana (2011)  
Font: IDESCAT

Per tal de conèixer amb més detall la situació de l'aparcament, es pot contrastar el parc de vehicles amb el parc d'habitatges. Al municipi, podem considerar una xifra d'uns 0,75 turismes per habitatge (2010) i 1.10 vehicles per habitatges (2010).

L'evolució de l'índex de motorització entre 2001 i 2011 es caracteritza per presentar un progressiu increment excepte entre els anys 2002-2003 i entre els anys 2009-2011. En aquests períodes, tot i l'augment del nombre de vehicles, el major augment del nombre d'habitants provoca que l'índex de motorització es redueixi lleugerament. L'increment de vehicles registrat en tot el període és del 32,99%, equivalent a un valor mitjà del 3,29% anual. La taula següent mostra l'evolució anual segons tipus de vehicle i en comparació amb l'evolució del nombre d'habitants.

Any	Turismes	Vehicles	Població	Taxa motorització		Increment anual	
				Turismes	Vehicles	Núm. vehicles	Habitants
2011	5.704	8.373	14.072	405,34	595,01	1,05	1,12
2010	5.653	8.285	13.915	406,25	595,40	0,31	2,64
2009	5.610	8.259	13.548	414,08	609,61	1,53	1,23
2008	5.531	8.133	13.381	413,35	607,80	2,10	1,49
2007	5.461	7.962	13.181	414,31	604,05	5,40	3,15
2006	5.237	7.532	12.766	410,23	590,00	4,43	2,64
2005	5.082	7.198	12.429	408,88	579,13	4,08	3,07
2004	4.936	6.904	12.047	409,73	573,09	5,26	2,70
2003	4.708	6.541	11.722	401,64	558,01	4,20	5,60
2002	4.507	6.266	11.065	407,32	566,29	4,61	4,34
2001	4.268	5.977	10.585	395,99	554,56	-	-

Taula: Evolució del nombre de turismes, vehicles, habitants i índex de motorització de Canet de Mar per 1.000 habitants (2001-2011)

Font: IDESCAT

### 7.6.1. Oferta d'aparcament

L'aparcament regulat a la via pública al nucli de Canet es realitza en les zones habilitades d'estacionament limitat. En aquestes zones habilitades es permet aparcar durant 90 minuts entre les 9.00-14.00 hores i de 17.00-20.00 hores de dies feiners i dissabtes matí. L'aparcament és gratuït i únicament cal indicar l'hora d'arribada.

Pel que fa a la resta de places d'aparcament a la via pública, es detecta una important relació entre l'oferta d'aparcament i els usos i activitats del vial. En aquest sentit els carrers del nucli urbà on es concentren usos comercials i de serveis s'han anat aplicant mesures restrictives d'aparcament per tal d'afavorir la mobilitat a peu. Així, els principals eixos comercials de Canet de Mar no permeten l'aparcament a la calçada. Per contra, els vials més allunyats del centre, on es concentren usos residencials, acostumen a permetre l'aparcament sense restriccions. Es tracta sovint de carrers de seccions d'amplada superior als del casc antic.

Les zones actualment amb aparcaments són:

1. Al C/ Verge de la Mercè (intersecció amb C/ Girona) on es disposa d'un aparcament per a 15 vehicles d'ús restringit de 90 minuts.
2. Aparcament dels terrenys de l'antiga caserna de la Guàrdia Civil (C/Vall). Aquest és gratuït i té una capacitat per a 40 vehicles. També es gratuït l'aparcament situat al solar del passeig de la Misericòrdia, i que dona cobertura al centre urbà, sobretot els dies de mercat ambulat.
3. Aparcament gratuït del C/ Joanot Martorell, situat darrera la llar d'infants. Aquest té una capacitat aproximada de 150 vehicles i satisfà la demanda veïnal de l'entorn i d'accés a l'equipament educatiu.

4. Aparcament situat a l'esplanada que hi ha davant la platja de Canet, a tocar de Sant Pol, a la zona de Can Segarra. Aquest és de pagament durant els mesos d'estiu i facilita la rotació de vehicles durant aquesta època. L'horari de pagament és les 10.00-19.00 hores i la capacitat és aproximadament de 200 cotxes.

5. Aparcament situat a prop de l'estació de ferrocarril conegut com l'aparcament dels Vagons (C/ del Mar, travessera urbana de la N-II), de 1.500 m<sup>2</sup> situat al costat de l'estació de RENFE. Aquest respon a un contracte de cessió entre l'ajuntament i l'empresa Administrador d'Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) que inclou també la creació de tres passos subterranis d'accés al passeig Marítim que el Ministeri de Medi Ambient ha d'iniciar. L'habilitació de l'espai com a aparcament públic no es podrà fer fins que estiguin enllestides les obres del pas subterrani, que seran amb rampa i que han de travessar la via del tren.

6. Aparcament de pagament de la plaça Universitat, amb accés des del C/ Riera Gavarra. Es tracta d'un aparcament subterrani creat l'any 2006 amb capacitat per a 376 vehicles (300 places en règim de lloguer i 76 en places de rotació). L'horari de funcionament del pàrking es de 8.00 a 3.00 hores els mesos de juliol i agost i fins les 22.00 hores durant la resta de l'any.

Amb el desenvolupament del POUM aquesta oferta d'aparcaments públics augmenta per donar solució a les deficiències detectades. Concretament es proposa la creació de 4 nous aparcaments més. Aquests es localitzen a: sector PAU18, c/ del Mar, sector Càmping Globo Rojo, zona esportiva, sector PAU7 i sector Pau Jover (PAU5). Aquest darrer substituirà el que actualment es realitza al descampat del passeig de la Misericòrdia afectat per un PAU.

Pel que fa als aparcaments vinculats als habitatges, cal considerar que el parc d'habitatges es compon principalment d'habitatges principals. Entre els 6.102 habitatges del municipi el 64,02% són habitatges principals, mentre que les segones residències representen el 22,17% (1.353 habitatges) i el 13,76% són habitatges vacants. El percentatge restant correspon a allotjaments i altres. Segons dades del Cens de població i habitatges de l'any 2001, entre els 6.102 habitatges del municipi un 73,22% no disposava de cap plaça d'aparcament (4.402 habitatges) i el 26,77% restant disposava d'una o més places, sent majoritaris els habitatges amb 2 places.

Nº places	0	1	2	3 a 5	6-10	11-20	21-50	>50	Total
Nº habitatges	4.402	248	529	139	242	456	86	0	6.102
Nº Total Places (*)	0	248	1058	278	484	912	172	0	2.904

(\*).Per tal d'obtenir una aproximació correcta, es considera una dotació màxima de 2 places per habitatges. És a dir, no es pot considerar que un habitatge amb una dotació de més de 50 places representa una dotació efectiva de més de 50 places ja que la poden utilitzar només els residents d'aquest habitatge.

Taula: Nombre de places d'aparcament a l'espai privat a Canet de Mar (2001)  
Font: INE

Pel que fa a l'oferta d'aparcament a la via pública està formada, com ja s'ha analitzat per les bosses d'aparcament existents als vials del nucli urbà i a la reserva d'espai a la calçada.

Les diferents boses d'aparcament existents, es caracteritzen per no presentar un únic aparcament amb una gran dotació de places si no de varis aparcaments públic amb una oferta que oscil·la entre les 100 i 300 places cada un, excepte els aparcaments del C/ Verge de la Mercè de 15 places o el de l'antiga caserna de la Guardia Civil de 40.

Tot i aquesta oferta, cal esmentar que el fet la dotació total del municipi en bona part sigui gratuïta, excepte en alguns aparcaments del centre urbà, provoca que l'ús d'aquests darrers sigui inferior que a la resta d'espais existents gratuïts.

Pel què fa a l'oferta existent a la calçada, cal tenir en compte que excepte els carrers d'ús exclusiu per a vianants o estrets, la majoria de vials del municipi disposen d'espai reservat per a l'aparcament en cordó o bateria com a mínim a 1 dels costats. Tot i això, la majoria de places no es troben delimitades i això fa que en en determinats indrets i moments de gran demanda es detectin situacions d'ocupació de la calçada.

D'altra banda, cal tenir present que per tal de fomentar la rotació de les places d'aparcament més properes al nucli es disposa de zona blava, fomentant la rotació. Tenint en compte que es tracta d'un municipi litoral el balanç entre la demanda i l'oferta d'aparcament no varia notablement en funció del període anual. En aquest sentit, la demanda residencial és assumible per l'oferta existent tant durant els períodes de baixa activitat turística com en períodes punta de l'any (durant els caps de setmana i festius i als mesos d'estiu). Els principals deficients d'aparcament sobretot en determinades franges horàries es donaven a la franja litoral durant el període estival fet que s'ha remediado amb la posada a punt de l'aparcament de Can Segarra.

Actualment, podem concloure que la demanda d'aparcament del municipi queda coberta per l'oferta existent llevat de situacions puntuals relacionades amb alguna activitat. En aquest sentit cal destacar l'entorn de les escoles en les hores d'entrada i sortida de l'alumnat i els vials propers al pavelló esportiu (C/ Lleida i C/ Catalunya).

Així mateix, si que cal destacar que en aquests moments no es disposa d'oferta propera a l'estació de ferrocarril fet que dificulta la intermodalitat entre el trànsit rodant i el transport col·lectiu.

### **7.6.2. Demanda d'aparcament**

La demanda resident correspon al parc de vehicles censats. En aquest cas, el parc de vehicles (2011) es compon de 8.373 vehicles, entre els quals 5.704 turismes. Tal com s'ha comentat anteriorment, s'assimila la demanda resident amb el parc de vehicles censats al municipi.



En tractar-se d'un municipi litoral el nombre de vehicles censats és inferior en comparació a la demanda d'aparcament real. Ara bé, pel que fa a la demanda forana, que inclouria els turistes, visitants, commuters i població de segona residència, no es disposa d'informació, si bé la franja litoral per accedir a les platges durant el període estival esdevé una de les zones amb més demanda.

Finalment, la manca d'un aparcament amb capacitat suficient per un important nombre de vehicles proper la estació l'estació de ferrocarril dificulta la intermodalitat entre el trànsit rodat i el transport col·lectiu, si bé però l'existència d'un aparcament públic per aquestes característiques comportaria també un important volum de trànsit rodat en aquesta zona.

### **7.6.3 Càrrega i descàrrega de mercaderies**

La distribució de mercaderies és un element important a tenir en compte a l'hora de planificar la mobilitat d'un municipi.

El municipi disposa d'una xarxa de places de càrrega i descàrrega de mercaderies que cobreix els principals eixos comercials i d'activitat del municipi. Concretament, els vials dels municipi que disposen de places d'aparcament reservades per a l'operació de càrrega o descàrrega de mercaderies són:

- |                          |                      |
|--------------------------|----------------------|
| - Riera Gavarra          | - C. Montseny        |
| - C. Francesc Cambó      | - C. Clausell        |
| - Ronda Sant Elm         | - C. Mercat          |
| - Av. Maresme            | - Pl. Indústria      |
| - C. Sant Ignasi         | - Pl. G. Macià       |
| - Riera Buscarons        | - C. Balmes          |
| - Riera del Pinar        | - C. Ample           |
| - Av. Doctor Marià Serra | - C. Vall            |
| - Pas d'en Marges        | - Riera Sant Domènec |

Cal destacar la peculiaritat del C/ Riera de Sant Domènec pel fet de tractar-se d'un vial per a ús exclusiu per a vianants excepte veïns. Aquest presenta espais destinats a la càrrega i descàrrega de mercaderies en tot el seu traçat, facilitant la distribució de mercaderies als establiments comercials i de restauració del voltant. Aquestes es troben regulades en una franja horaria d'entre les 8.00 i les 13.00 hores.

Tenint en compte les condicions actuals es pot determinar que l'oferta de càrrega i descàrrega existent cobreix la demanda actual en pràcticament la totalitat d'establiments i serveis que ho requereixen. En aquets sentit, cal destacar la Riera Buscarons on segons el Projecte de desenvolupament i comerç es proposa ampliar les zones de càrrega i descàrrega existents. Cal tenir en compte que en aquest eix es concentra una elevada activitat comercial, provocant una elevada demanda de places que facilitin la distribució de mercaderies.

## 7.6.4 Actuacions en relació als espais d'aparcament

### ACCIÓ 1. GARANTIR UNA DOTACIÓ D'APARCAMENT A FORA DE LA VIA PÚBLICA

El Decret 344/2006 fixa una dotació mínima de places d'aparcament només per a usos d'habitatge i per les estacions d'autobusos i ferrocarrils.

En habitatges cal:

Turismes. El valor més elevat entre: 1 plaça/ habitatge o 1plaça/100 m2 de sostre o fracció (la dimensió mínima de la plaça ha de ser de 4,75\*2,40m)

Motocicletes. El valor més elevat entre: 0,5 places/ habitatge o 1plaça/200 m2 de sostre o fracció (la dimensió mínima de la plaça ha de ser de 2,20\*1,00m)

En estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans cal tant per turismes i motocicletes: 5 places/30 places ofertades de circulació.

Tenint en compte aquestes consideracions s'ha calculat la previsió de places d'aparcament que haurà de preveure el POUM fora de la via pública per garantir la demanda dels diferents usos. En el cas dels equipaments i espais destinats a activitats econòmiques i equipaments no s'ha calculat la reserva d'aparcament perquè no s'estableix, segons el Decret, reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública. I en el cas de l'estació de ferrocarril tampoc s'ha calculat perquè es desconeixen les places. En qualsevol cas en el planejament vigent i el desenvolupament dels diferents sectors haurà de preveure la dotació d'aparcament corresponent per aquests usos.

A continuació es detalla el nombre de places d'aparcament a reservar per a cadascun dels sectors:

Usos del sòl	Superfície m2		Habitatges	Places aparcament	
	Sòl	Sostre		Vehicles	Motocicletes
<b>PAU-1 Santa Llúcia</b>					
Zones verdes	6.454,50			-	-
Residencial	1.061,06	2.318,54	33	33	18
Comercial	7860,7	6.819,19		-	-
<b>PAU-2 Drassanes del Pla</b>					
Zones verdes	5.592,78			-	-
Residencial	0,00	0,00	0	-	-
Comercial	4939,58	5.927,50		-	-
<b>PAU-3 Plaça Mercè Viader</b>					
Zones verdes	164,93			-	-
Residencial	112,17	320,53	4	4	2
AAEE	0	112,17		-	-
<b>PAU-4 La Carbonella / Can Grau</b>					
Equipaments	9.242,60			-	-
Residencial	6.582,91	7.090,52	72	72	36

Usos del sòl	Superfície m2		Habitatges	Places aparcament	
	Sòl	Sostre		Vehicles	Motocicletes
<b>PAU-5 Can Jover</b>					
Zones verdes	1.869,07			-	-
Equipaments	5.365,86			-	-
Residencial	4.927,79	7.995,61	105	105	53
Serveis	2.452,21	5.836,68		-	-
<b>PAU-6 Riera del Pinar</b>					
Zones verdes	1.045,99			-	-
Residencial	1.540,67	2.601,92	37	37	19
Serveis		1.540,67		-	-
<b>PAU-7 Front Litoral I</b>					
Zones verdes	6.438,59			-	-
Comercial	6.089,93	304,50		-	-
<b>PAU-8 Front Litoral II</b>					
Zones verdes	1.037,64			-	-
Comercial	879,62	43,98		-	-
<b>PAU-9 Càmping Costa Dorada</b>					
Zones verdes	612,17			-	-
Residencial	3.276,44	3.579,08	40	40	20
Serveis	1.865,68	2.238,82		-	-
<b>PAU-10 Maricel</b>					
Zones verdes	499,76			-	-
Residencial	1.047,60	942,84	10	10	5
Serveis	1.615,42	1.938,50		-	-
<b>PAU-11 Folch i Torres</b>					
Residencial	5.082,45	4.260,18	47	47	24
<b>PAU-12 El Parador</b>					
Zones verdes	571,29		-	-	-
Serveis	1.154,50	1.385,40	-	-	-
<b>PAU-13 Comediants</b>					
Zones verdes	3.113,01		-	-	-
Equipaments	3.669,78		-	-	-
Residencial	5.493,11	6.318,08	70	70	35
<b>PAU-14 Ronda Sant Elm</b>					
Zones verdes	2.734,50		-	-	-
Residencial	2.585,09	3.541,97	40	40	20
Equipaments	293,79				
<b>PAU-15 Trinitat I</b>					
Zones verdes	58,39			-	-
Residencial	339,69	706,2	6	6	3
<b>PAU-16 Famada-Trinitat II</b>					
Zones verdes	266,1			-	-
Residencial	2.238,01	3.117,73	27	27	14
<b>PAU-17 Av Llimoners</b>					
Residencial	3.935,43	1.967,72	5	5	3

Usos del sòl	Superfície m2		Habitatges	Places aparcament	
	Sòl	Sostre		Vehicles	Motocicletes
<b>PAU-18 El Carro</b>					
Zones verdes	2.316,49			-	-
Serveis	2.899,95	2.029,97		-	
<b>PAU -19 Tennis Canet</b>					
Equipaments	4.596,51			-	-
<b>PAU -20 Rial Mas Figuerola</b>					
AAEE	1.430,00	952,38		-	-
<b>PAU 21 - Can Gofau</b>					
Residencial	2.751,92	981,73	3	-	-
<b>PAU 22 - Josep Anselm Clavé</b>					
Zones verdes	1.347,09			-	-
Residencial	2.869,45	4.567,78	59	59	30
AAEE		2.869,45		-	-
<b>PMU-1 Can Muní</b>					
Residencial	-	1.475,22	21	21	11
<b>Zona de Transformació Clau M</b>					
Residencial	-	9.229	103	103	52
Serveis	-	3.955		-	-
<b>Creixement possible en sòl urbà consolidat (solars)</b>					
Residencial	-	-	430	430	215
<b>Creixement possible en sòl urbà consolidat (transformació)</b>					
Residencial	-	-	453	453	227
<b>Modificacions de qualificacions</b>					
Residencial	-	-	22	22	44
<b>SUND A Càmping Victòria</b>					
Residencial	-	7.882	86	86	43
Serveis		14.637		-	-
<b>SUND B Can Gallina</b>					
Residencial	-	3.393	22	22	11
<b>SUND C Activitats econòmiques</b>					
Industrial	-	9.067		-	-
Equipament	-	3.451,12		-	-

## ACCIÓ 2. ESTABLIR CRITERIS EN LA PLANIFICACIÓ DE L'APARCAMENT

Si bé el Decret 344/2006 no fixa cap mena de criteri en quant a la planificació i característiques de l'aparcament, més enllà de les indicacions de l'acció anterior.

Es recomana establir diferents criteris en la planificació de nous sectors urbanístics amb l'objectiu de minimitzar l'espai destinat a l'aparcament a la via pública, com per exemple:

- Garantir que tot l'aparcament residencial disposi de plaça per aparcar el vehicle a fora de la via pública.

- Maximitzar la dotació d'aparcament a fora de la via pública, no sols en l'ús residencial sinó que també en la resta d'usos (comercial, industrial, equipaments, etc.). Sobretot els usos comercials i equipaments haurien de garantir la demanda d'aparcament a la pròpia parcel·la.
- Seria recomanable incrementar la dotació d'aparcament amb places regulades (zona blava), principalment a l'entorn del nucli antic, de la zona comercial i del front litoral.
- Garantir que l'aparcament proper a l'estació de tren es doti de suficients places tant per facilitar l'accés a aquest mitjà de transport com també a la parada d'autobus més utilitzada per a les diverses línies presents al municipi.
- D'acord amb el Reial Decret 1053/2014 caldrà incloure punts de recàrrega elèctrica com a mínim al 2,5% de les places per a vehicles per a cada un dels sectors de planejament derivat previstos.

### **ACCIÓ 3. MILLORAR LA SENYALITZACIÓ DELS APARCAMENTS EXISTENTS**

Amb l'objectiu de prioritzar els aparcaments dissuasoris i evitar la penetració de vehicles a l'interior de l'entramat urbà es proposa ampliar i millorar la senyalització dels aparcaments de dissuasió existents.

Concretament, es considera rellevant senyalitzar:

- Els aparcaments existents al llarg de la ronda de circumvol·lació exterior del municipi.
- Els aparcaments situats a l'entorn de l'estació de tren garantint la capacitat dels vehicles que hi accedeixen tant el nucli urbà com dels municipis veïns, com Sant Cebrià de Vallalta.

### **ACCIÓ 4. REDUIR LA DOTACIÓ D'APARCAMENT A LA VIA PÚBLICA I AL CENTRE DEL NUCLI ANTIC**

Reduir l'aparcament a la via pública de la zona del nucli antic i el front marítim, conjuntament amb l'ampliació de la zona d'ús restringit. Així mateix, l'ampliació de la zona d'ús restringit s'hauria de realitzar conjuntament amb una remodelació de l'espai vial afectat, amb carrers de plataforma única de configuració similar als carrers pacificats. Aquesta remodelació implica també reduir la dotació d'aparcament a la via pública d'aquests dos sectors.

També es recomana convertir les places d'aparcament que restin a l'entorn del centre urbà en aparcament prioritari per a residents, aplicant un sistema de bonificació.

### **ACCIÓ 5. GARANTIR UNA RESERVA DE PLACES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA DE MERCADERIES**

Tal i com fixa el Decret 344/2006, cal establir una reserva de places per càrrega/descàrrega a l'espai públic quan es donin les condicions següents:



- En els locals comercials: 1 plaça per cada 1.000 m2 de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments (emprar el valor més restrictiu). Aquest requeriment pot ser efectiu o no en funció de les activitats que s'implantin al polígon industrial.

- En oficines: 1 plaça per cada 2.000 m2 d'ús d'oficines.

El planejament derivat i els instruments de desenvolupament hauran però de detallar en cadascun dels sectors on es preveuen usos comercials i industrials.

Usos del sòl	Superfície m2		Habitatges	Ràtio	Places
	Sòl	Sostre			
<b>PAU-1 Santa Llúcia</b>					
Zones verdes	6.454,50				-
Residencial	1.061,06	2.318,54	33		-
Comercial	7860,7	6.819,19		1/1000	7
<b>PAU-2 Drassanes del Pla</b>					
Zones verdes	5.592,78				-
Residencial	0,00	0,00	0		-
Comercial	4939,58	5.927,50		1/1000	6
<b>PAU-3 Plaça Mercè Viader</b>					
Zones verdes	164,93				-
Residencial	112,17	320,53	4		-
AAEE	0	112,17		1/1000	-
<b>PAU-4 La Carbonella / Can Grau</b>					
Equipaments	9.242,60				-
Residencial	6.582,91	7.090,52	72		-
<b>PAU-5 Can Jover</b>					
Zones verdes	1.869,07				-
Equipaments	5.365,86				-
Residencial	4.927,79	7.995,61	105		-
Serveis	2.452,21	5.836,68		1/1000	6
<b>PAU-6 Riera del Pinar</b>					
Zones verdes	1.045,99				-
Residencial	1.540,67	2.601,92	37		-
Serveis		1.540,67		1/1000	1
<b>PAU-7 Front Litoral I</b>					
Zones verdes	6.438,59				-
Comercial	6.089,93	304,50		1/1000	6
<b>PAU-8 Front Litoral II</b>					
Zones verdes	1.037,64				-
Comercial	879,62	43,98		1/1000	1
<b>PAU-9 Càmping Costa Dorada</b>					
Zones verdes	612,17				-
Residencial	3.276,44	3.579,08	40		-
Serveis	1.865,68	2.238,82		1/1000	2

Usos del sòl	Superfície m2		Habitatges	Ràtio	Places
	Sòl	Sostre			
<b>PAU-10 Maricel</b>					
Zones verdes	499,76				-
Residencial	1.047,60	942,84	10		-
Serveis	1.615,42	1.938,50		1/1000	2
<b>PAU-11 Folch i Torres</b>					
Residencial	5.082,45	4.260,18	47		-
<b>PAU-12 El Parador</b>					
Zones verdes	571,29				-
Serveis	1.154,50	1.385,40		1/1000	1
<b>PAU-13 Comediants</b>					
Zones verdes	3.113,01				-
Equipaments	3.669,78				-
Residencial	5.493,11	6.318,08	70		-
<b>PAU-14 Ronda Sant Elm</b>					
Zones verdes	2.734,50				-
Residencial	2.585,09	3.541,97	40		-
Equipaments	293,79				-
<b>PAU-15 Trinitat I</b>					
Zones verdes	58,39				-
Residencial	339,69	706,2	6		-
<b>PAU-16 Famada-Trinitat II</b>					
Zones verdes	266,1				-
Residencial	2.238,01	3.117,73	27		-
<b>PAU-17 Av Llimoners</b>					
Residencial	3.935,43	1.967,72	5		-
<b>PAU-18 El Carro</b>					
Zones verdes	2.316,49				-
Serveis	2.899,95	2.029,97			-
<b>PAU -19 Tennis Canet</b>					
Equipaments	4.596,51				-
<b>PAU -20 Rial Mas Figuerola</b>					
AAEE	1.430,00	952,38			-
<b>PAU 21 - Can Gofau</b>					
Residencial	2.751,92	981,73	3		-
<b>PAU 22 - Josep Anselm Clavé</b>					
Zones verdes	1.347,09				-
Residencial	2.869,45	4.567,78	59		-
AAEE		2.869,45		1/1000	3
<b>PMU-1 Can Muní</b>					
Residencial	-	1.475,22	21		-
<b>Zona de Transformació Clau M</b>					
Residencial	-	9.229	103		-
Serveis	-	3.955		1/1000	4

Usos del sòl	Superfície m2		Habitatges	Ràtio	Places
	Sòl	Sostre			
<b>Creixement possible en sòl urbà consolidat (solars)</b>					
Residencial	-	-	430		-
<b>Creixement possible en sòl urbà consolidat (transformació)</b>					
Residencial	-	-	453		-
<b>Modificacions de qualificacions</b>					
Residencial	-	-	22		-
<b>SUND A Càmping Victòria</b>					
Residencial	-	7.882	86		
Serveis		14.637			14
<b>SUND B Can Gallina</b>					
Residencial	-	3.393	22		-
<b>SUND C Activitats econòmiques</b>					
Industrial	-	9.067			-
Equipament	-	3.451,12			-

En el cas dels equipaments, el tipus d'ús assignat també haurà de preveure la reserva d'espai per a carrega i descarrega.

### ACCIÓ 6. REGULAR LES OPERACIONS DE CÀRREGA I DESCÀRREGA DE MERCADERIES

La principal demanda de places de càrrega i descarrega de mercaderies es concentra al voltant de la zona comercial del nucli antic.

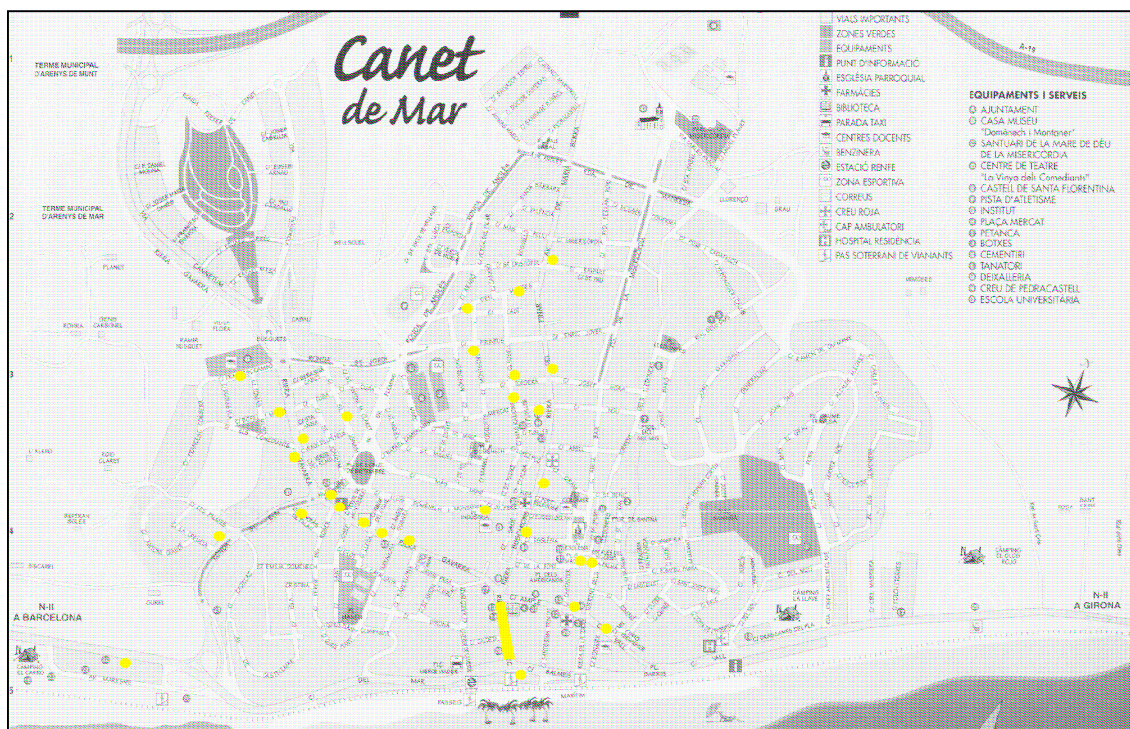


Figura: Localització de les places de càrrega i descarrega  
 Font: Agenda 21 Local

En aquests moments es disposa d'una important dotació de places de càrrega i descàrrega. Però, tenint en compte l'augment de sostre comercial previst en el SUNDA caldrà augmentar la dotació existent per tal de garantir la demanda futura.

### **ACCIÓ 7. PREVEURE APARCAMENT PER A AUTOBUSOS, CAMIONS I AUTOCARAVANES**

Es proposa reservar un espai destinat a l'aparcament d'autobusos, autocaravanes i camions en algun punt del municipi, especialment a la zona del front litoral pel que fa a les dues primeres tipologies de vehicles.

En tots els casos es recomana habilitar un espai que estigui ben connectat amb les principals infraestructures viàries, tant internes com externes, per evitar la penetració d'aquests vehicles per l'interior de l'entramat urbà.

La demanda d'aparcament d'autobusos i autocaravanes està totalment relacionada amb el turisme i per aquest motiu es proposa localitzar l'aparcament en aquest sector, essent el principal pol d'atracció turística. Amb aquesta actuació es pretén eliminar o reduir la presència d'aquest tipus de vehicles a l'aparcament públic gratuït.

Per contra, la demanda d'aparcament per a camions es proposa col·locar-lo a la zona industrial, oferint una ràpida connexió amb la carretera C32.

## 8 PROPOSTA DE FINANÇAMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC

Tot seguit es calcula la proposta de finançament d'ampliació de l'oferta de transport col·lectiu urbà i interurbà plantejada anteriorment.

A continuació es detalla les característiques de l'oferta existent de transport col·lectiu urbà d'una setmana tipus, considerant que es disposa de 5 dies laborables (de dilluns a divendres) ja que la línia que desenvolupa aquesta funció no circula els dies festius. També es considera que hi ha 15 setmanes a l'any on les expedicions es redueixen de 11 a 8 i que coincideix amb el període de vacances escolars.

Línia: Sant Cebrià De Vallalta - Canet De Mar - Sant Pol De Mar - Calella (Anada i tornada)

Núm expedicions per dia laboral: 22

Núm expedicions per dia inclòs en període de vacances escolars: 16

Total expedicions any: 5.270

Km/expedició: 12,32 km

Km/ setmana: 642,28 Km

Km/ any: 32.463,2 km

Així doncs, amb l'oferta actual de transport públic urbà es realitzen 32.463,2 km/any (16.321 km/any d'anada).

En el mapa 6 d'aquest document es detalla la proposta de remodelació del transport urbà existent amb la proposta de la nova parada. Concretament, la proposta no suposa ampliar el recorregut sinó únicament afegir una parada més dins el mateix itinerari. Per tant no hi ha un augment de km per expedició. Es planteja oferir com a mínim l'oferta actual de 11 expedicions els dies feiners.

En cas d'oferir aquest mateix servei també els cap de setmana i a un mínim de 4 expedicions entre els dos dies, l'oferta actual de transport públic urbà seria de 35.025,76 km, és a dir, 2.562,56 km/any més.

Tenint en compte aquestes consideracions, el dèficit d'explotació d'aquest increment del recorregut del transport públic urbà s'ha calculat segons la fórmula proposada pel Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada:

$$D=365 \times r \times p \times 0,7$$

D=dèficit d'explotació del transport públic de superfície. El Decret fixa que aquest valor és del 70%.

r=increment dels km totals de recorregut diàriament. S'ha calculat a partir de multiplicar el nombre d'expedicions anuals per l'increment de recorregut per expedició. La distància del recorregut actual dins el municipi és de 6,16 km expedició. Tenint en compte les expedicions anuals del recorregut es



calcula, com s'ha establert anteriorment, un total de 35.025,76 km/anyals que equivalen a 2.562,56 Km/any més que l'oferta existent.

p=preu unitari del km recorregut (2,63 €/km). Aquest és el preu unitari de l'any 2004, el qual cal actualitzar-lo amb l'IPC anual corresponent, essent el preu per l'any 2014 de 3,33 €/km (aplicant l'IPC general de l'Estat entre el gener de 2004 i el desembre de 2014).

Finançament del transport urbà = D (0,70) \* r (2.562,56 Km/any) \* p (3,33€/km) = 5.973,33 €.

Tenint en compte aquests valors s'obté que el dèficit d'explotació del transport col·lectiu urbà serà de 5.973,33 €, és a dir 59.733,28 € durant deu anys. Aquest import caldrà distribuir-lo de forma proporcional a la mobilitat generada per cadascun dels sectors del POUM.

A la taula següent es detalla una aproximació de la distribució del cost d'explotació a assumir per a cadascun dels sectors previstos al POUM. Per estimar aquest valor s'ha tingut en compte la mobilitat generada per cada sector exceptuant la mobilitat corresponent a les zones verdes ja que aquesta es considera que bàsicament es realitza en modes no motoritzats (a peu o bicicleta).

Sector	Mobilitat generada	% de mobilitat generada	Cost anual a assumir pel sector	Cost total a assumir pel sector
PAU1 St. Lluçia	3834,00	12,79	764,16	7.641,58
PAU2 Drassanes	3243,00	10,82	646,36	6.463,65
PAU3 Pl. Mercè Viader	92,00	0,31	18,34	183,37
PAU4 Carbonella/Grau	2353,00	7,85	468,98	4.689,78
PAU5 Can Jover	3653	12,19	728,08	7.280,82
PAU6 Riera Pinar	753	2,51	150,08	1.500,81
PAU7 Front Litoral I	474	1,58	94,47	944,73
PAU8 Fornt Litoral II	74	0,25	14,75	147,49
PAU9 Càmping Costa Daurada	982	3,28	195,72	1.957,23
PAU10 Maricel	677	2,26	134,93	1.349,33
PAU11 Floch i Torres	329	1,10	65,57	655,73
PAU12 Parador	444	1,48	88,49	884,94
PAU13 Comediants	1317	4,39	262,49	2.624,92
PAU14 Rda St. Elm	421	1,40	83,91	839,10
PAU15 Trinitat I	44	0,15	8,77	87,70
PAU16 Famada - Trinitat II	197	0,66	39,26	392,64
PAU17 Av. Llimoners	35	0,12	6,98	69,76

ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT OBLIGADA DEL POUM DE CANET DE MAR

Sector	Mobilitat generada	% de mobilitat generada	Cost anual a assumir pel sector	Cost total a assumir pel sector
PAU18 El Carro	725	2,42	144,50	1.445,00
PAU19 Tennis Canet	919	3,07	183,17	1.831,67
PAU20 Rial Mas Figuerola	429	1,43	85,50	855,04
PAU21 Can Gofau	21	0,07	4,19	41,86
PAU22 Josep Anselm Clavé	1915	6,39	381,68	3.816,80
PMU1 Can Muni	126	0,42	25,11	251,13
Zona Transformació CLAU M	2215	7,39	441,47	4.414,73
Creixement possible en sòl urbà consolidat (solars)	3010,00	10,04	599,93	5.999,25
Creixement possible en sòl urbà consolidat (Transformació)	3171,00	10,58	632,01	6.320,14
Modificacions de qualificacions	154,00	0,51	30,69	306,94
SUND A Càmping Victòria	4969	16,58	990,38	9.903,75
SUND B Can Gallina	154,00	0,51	30,69	306,94
SUND C Activitats econòmiques	1144	3,82	228,01	2.280,12
TOTAL	37.874,00	126,37	7548,70	75.486,96

## 9. COST DE LES ACTUACIONS A IMPUTAR ALS SECTORS DEL POUM

A continuació es detalla quins són els sectors afectats per les imputacions de cadascuna de les actuacions previstes.

### 9.1 VIANANTS

ACCIONS	SECTORS AFECTATS
Acció 1. Garantir una correcte adequació de la xarxa d'itineraris principals per a vianants	Tots
Acció 2. Garantir la connexió dels diferents sectors del POUM amb la xarxa d'itineraris per a vianants	Tots
Acció 3. Tractament especial dels carrers del nucli antic en quant a accessibilitat i permeabilitat	PAU1, PAU2, PAU3, PAU5, PAU6, PAU7, PAU8, PAU9, PMU1, PAU15, PAU16, PAU17, PAU21 i PAU 22
Acció 4. Ampliar la zona pacificada al centre del nucli antic	PAU1, PAU2, PAU3, PAU5, PAU6, PAU15, PAU16, PAU21 i PAU 22
Acció 5. Millorar la connexió a peu i accessos al passeig marítim i platges	PAU2, PAU3, PAU7, PAU8, PAU9, PAU10, PAU12, PAU15, PAU16, PAU18, PAU22 i SUNDA
Acció 6. Disposar d'espais importants per a vianants a les proximitats dels principals focus de mobilitat (actuals i futurs)	TOTS I ESPECIALMENT ALS SUNDA, SUNDB, SUNDC, PAU1, PAU2, PAU4, PAU5, PAU13 i PAU22
Acció 7. Fomentar la mobilitat a peu	TOTS
Acció 8. Altres mesures o recomanacions a aplicar en la xarxa d'itineraris principals per a vianants.	TOTS

### 9.2. TRANSPORT COL·LECTIU

ACCIONS	SECTORS AFECTATS
Acció 1. Reformular l'oferta de transport col·lectiu urbà	TOTS (veure apartat 8)
Acció 2. Garantir l'accés a l'oferta de transport públic	SUNDA, SUNDB, SUNDC i PAU4
Acció 3. Millorar la qualitat de les parades d'autobús	PAU2 i PAU8
Acció 4. Fomentar la intermodalitat	TOTS
Acció 5. Impulsar una campanya de foment del transport públic	TOTS

### 9.3. BICICLETA

ACCIONS	SECTORS AFECTATS
Acció 1. Definir la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes	TOTS
Acció 2. Garantir una dotació mínima d'aparcament per a bicicletes a fora de la via pública	TOTS (veure apartat 8)
Acció 3. Altres mesures o recomanacions a aplicar en la xarxa d'itineraris principals per a bicicletes.	TOTS
Acció 4. Promocionar l'ús de la bicicleta pel turisme	PAU2, PAU3, PAU7, PAU8, PAU15, PAU16, PAU18, PAU22 i SUNDA

### 9.4. VEHICLE PRIVAT

ACCIONS	SECTORS AFECTATS
Acció 1. Definir la xarxa d'itineraris principals per a vehicles	TOTS
Acció 2. Complir els criteris que fixa el Decret 344/2006 en la nova vialitat	TOTS
Acció 3. Aplicar mesures de pacificació del trànsit rodat	PAU1, PAU2, PAU3, PAU5, PAU6, PAU7, PAU8, PAU9, PMU1, PAU15, PAU16, PAU17, PAU21, PAU22, SUNDA i SUNDB

### 9.5. APARCAMENT

ACCIONS	SECTORS AFECTATS
Acció 1. Garantir una dotació d'aparcament a fora de la via pública	TOTS (veure apartat 8)
Acció 2. Establir criteris en la planificació de l'aparcament	TOTS
Acció 3. Millorar la senyalització dels aparcaments existents	PAU2, PAU3, PAU7, PAU8, SUNDA, PAU15, PAU16, PAU18,
Acció 4. Reduir la dotació d'aparcament a la via pública i al centre del nucli antic	PAU1, PAU2, PAU3, PAU5, PAU6, PAU7, PAU8, PAU9, PMU1, PAU15, PAU16, PAU17 i PAU22
Acció 5. Garantir una reserva de places de càrrega i descàrrega de mercaderies	PAU1, PAU2, PAU5, PAU6, PAU7, PAU8, PAU9, PAU10, PAU12, PAU22, SUNDA i SUNDC
Acció 6. Regular les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies	SUNDA
Acció 7. Preveure aparcament per a autobusos, camions i autocaravanes	SUNDC, PAU2, PAU3, PAU7, PAU8, SUNDA, PAU15, PAU16, PAU18,

Aquest informe el signa a l'Escala amb data de 8 de juny de 2018 en nom i representació del conjunt de professionals que han intervingut en la seva elaboració.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Albert Albertí', with a long horizontal stroke extending to the right.

Albert Albertí,  
Llicenciat en geografia i consultor ambiental  
Coordinador de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del POUM de  
Canet de Mar

Han participat en la redacció i elaboració del present informe, la resta de professionals socis de la Cooperativa de Projectes Ambientals La COPA SCCL





Diputació  
Barcelona

Títol:

# ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE CANET DE MAR

Municipi:



Canet de Mar

Comarca:

El Maresme

Títol del plànol:

Sectors de creixement

Escala:

1:13.000 (A3)

Núm. plànol

1

Data:

Juny 2018

Realització:



www.iacopa.cat

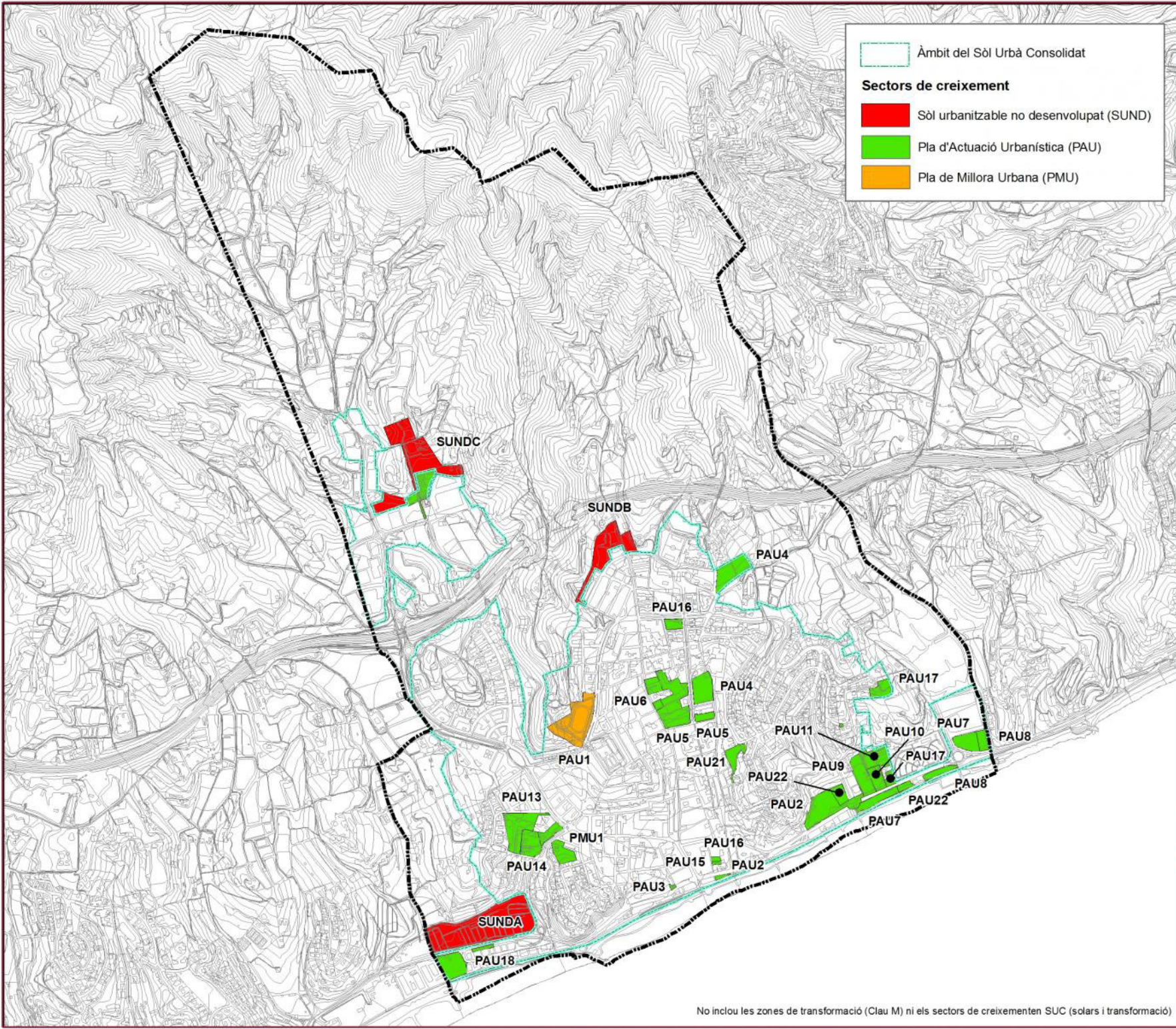
Àmbit del Sòl Urbà Consolidat

Sectors de creixement

Sòl urbanitzable no desenvolupat (SUND)

Pla d'Actuació Urbanística (PAU)

Pla de Millora Urbana (PMU)



No inclou les zones de transformació (Clau M) ni els sectors de creixementen SUC (solars i transformació)





Títol:

# ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE CANET DE MAR

Municipi:



Canet de Mar

Comarca:

El Maresme

Títol del plànol:

Mobilitat generada

Escala:  
1:13.000 (A3)

Núm. plànol  
2

Data:  
Juny 2018

Realització:



Àmbit del Sòl Urbà Consolidat

Mobilitat generada (viatges/dia)

0 - 50

51 - 100

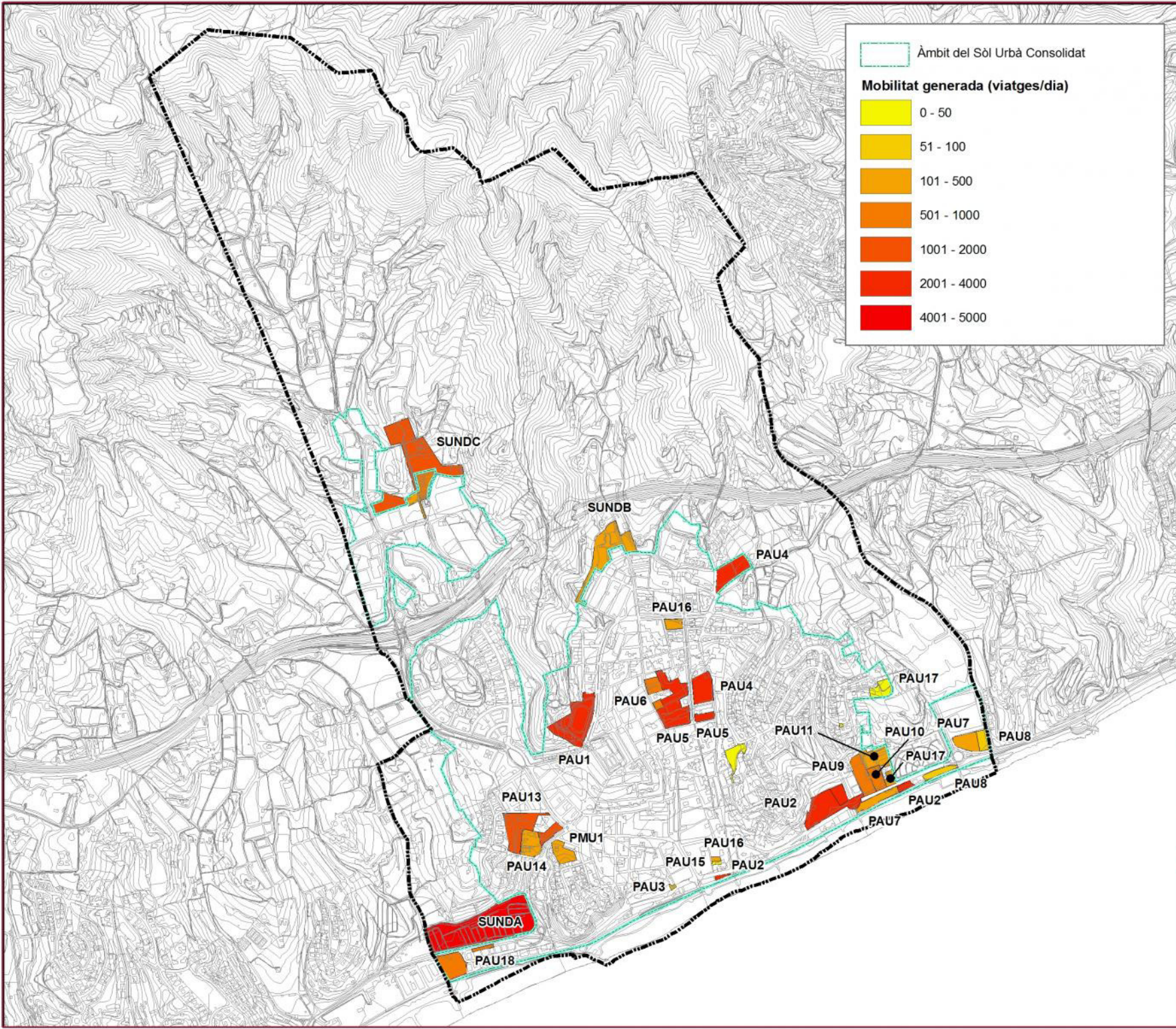
101 - 500

501 - 1000

1001 - 2000

2001 - 4000

4001 - 5000







Títol:

# ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE CANET DE MAR

Municipi:



Canet de Mar

Comarca:

El Maresme

Títol del plànol:

## Proposta xarxa vianants

Escala:	Núm. plànol	Data:
1:13.000 (A3)	3	Juny 2018

Realització:



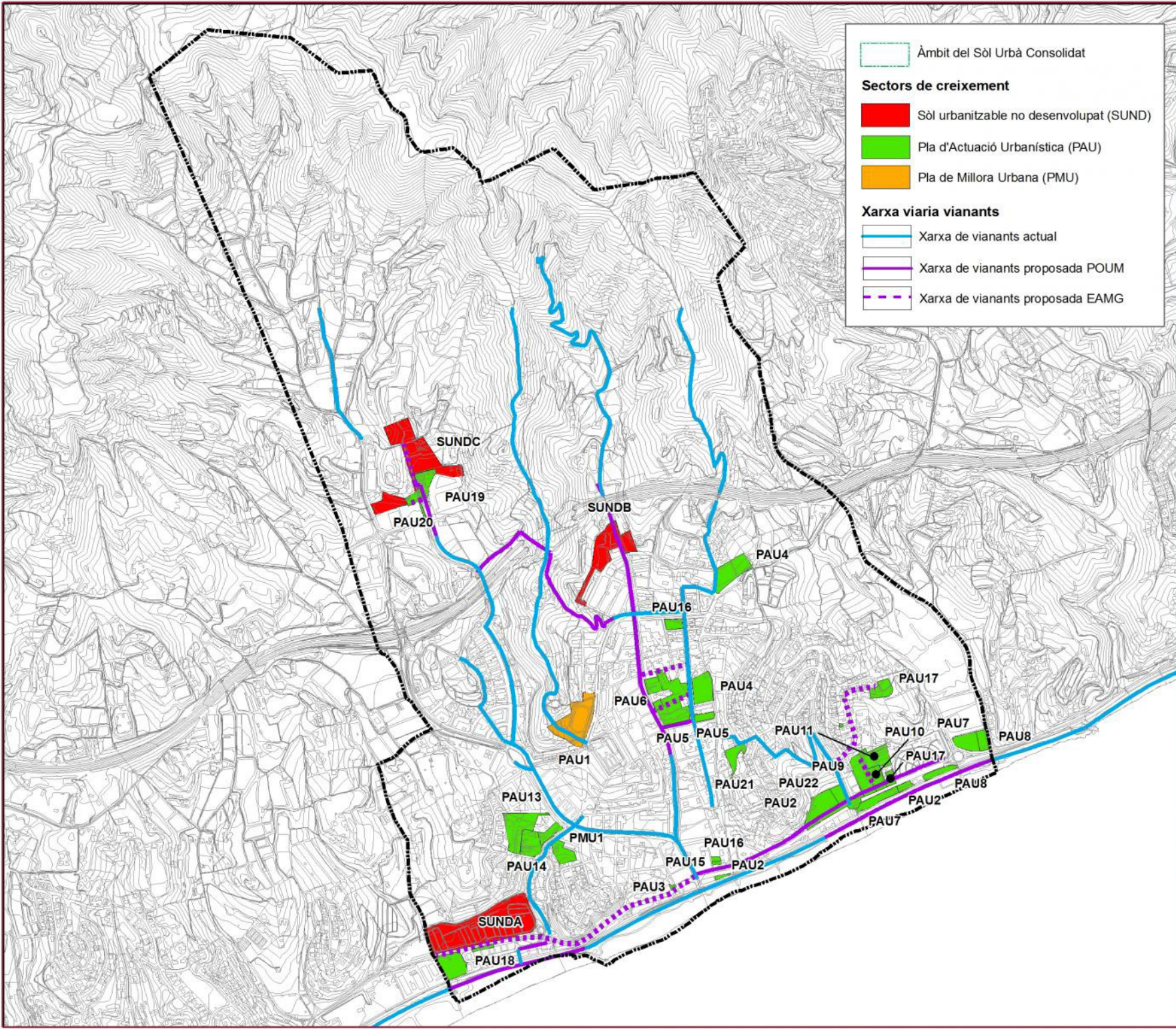
Àmbit del Sòl Urbà Consolidat

**Sectors de creixement**

- Sòl urbanitzable no desenvolupat (SUND)
- Pla d'Actuació Urbanística (PAU)
- Pla de Millora Urbana (PMU)

**Xarxa viària vianants**

- Xarxa de vianants actual
- Xarxa de vianants proposada POUM
- Xarxa de vianants proposada EAMG







Títol:

# ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE CANET DE MAR

Municipi:



Canet de Mar

Comarca:

El Maresme

Títol del plànol:

Proposta xarxa per a bicicletes

Escala:

1:13.000 (A3)

Núm. plànol

4

Data:

Juny 2018

Realització:



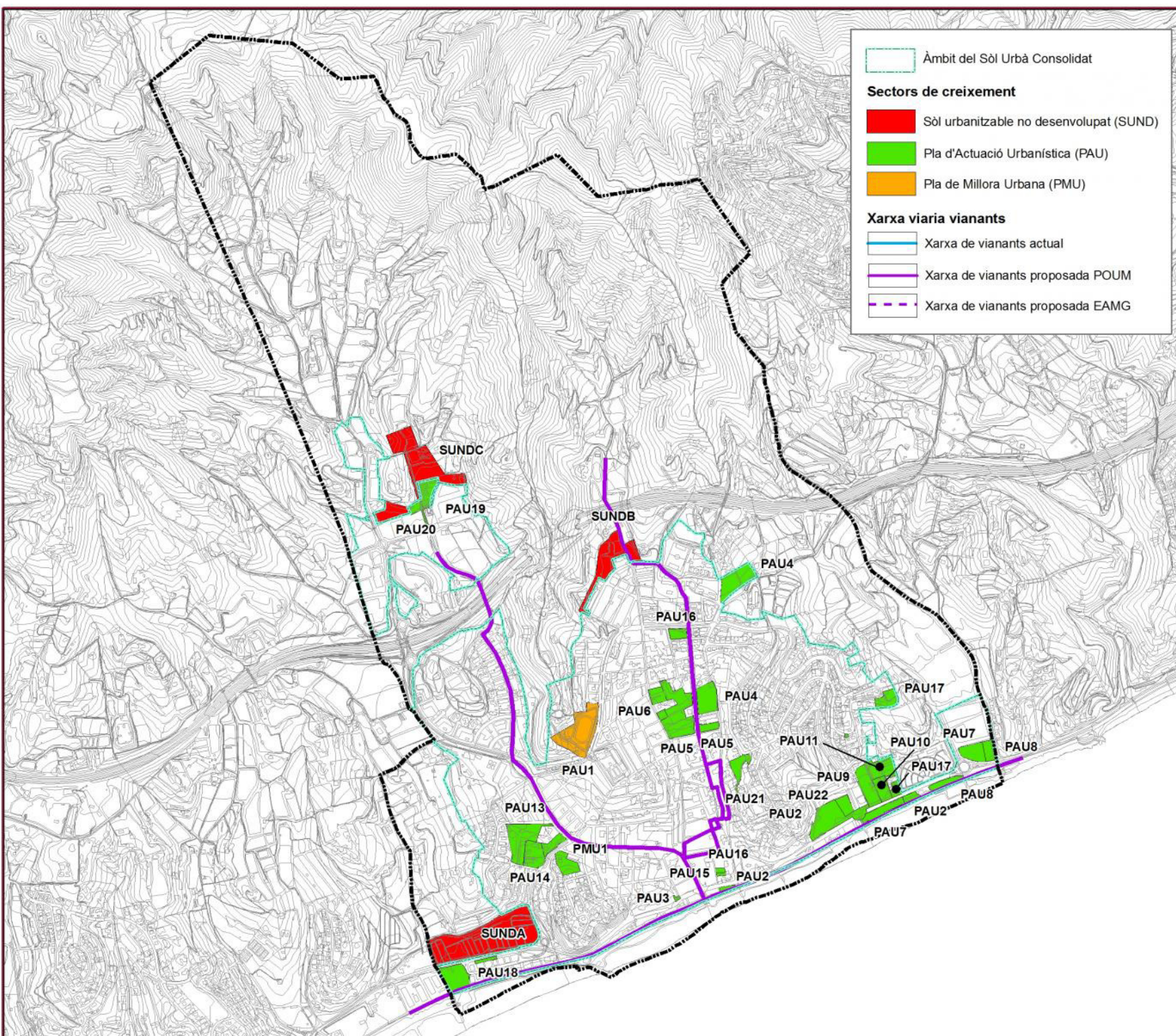
Àmbit del Sòl Urbà Consolidat

### Sectors de creixement

- Sòl urbanitzable no desenvolupat (SUND)
- Pla d'Actuació Urbanística (PAU)
- Pla de Millora Urbana (PMU)

### Xarxa viària vianants

- Xarxa de vianants actual
- Xarxa de vianants proposada POUM
- Xarxa de vianants proposada EAMG







Títol:

# ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE CANET DE MAR

Municipi:



Canet de Mar

Comarca:

El Maresme

Títol del plànol:

Sistema de transport urbà  
col·lectiu actual

Escala:

1:13.000 (A3)

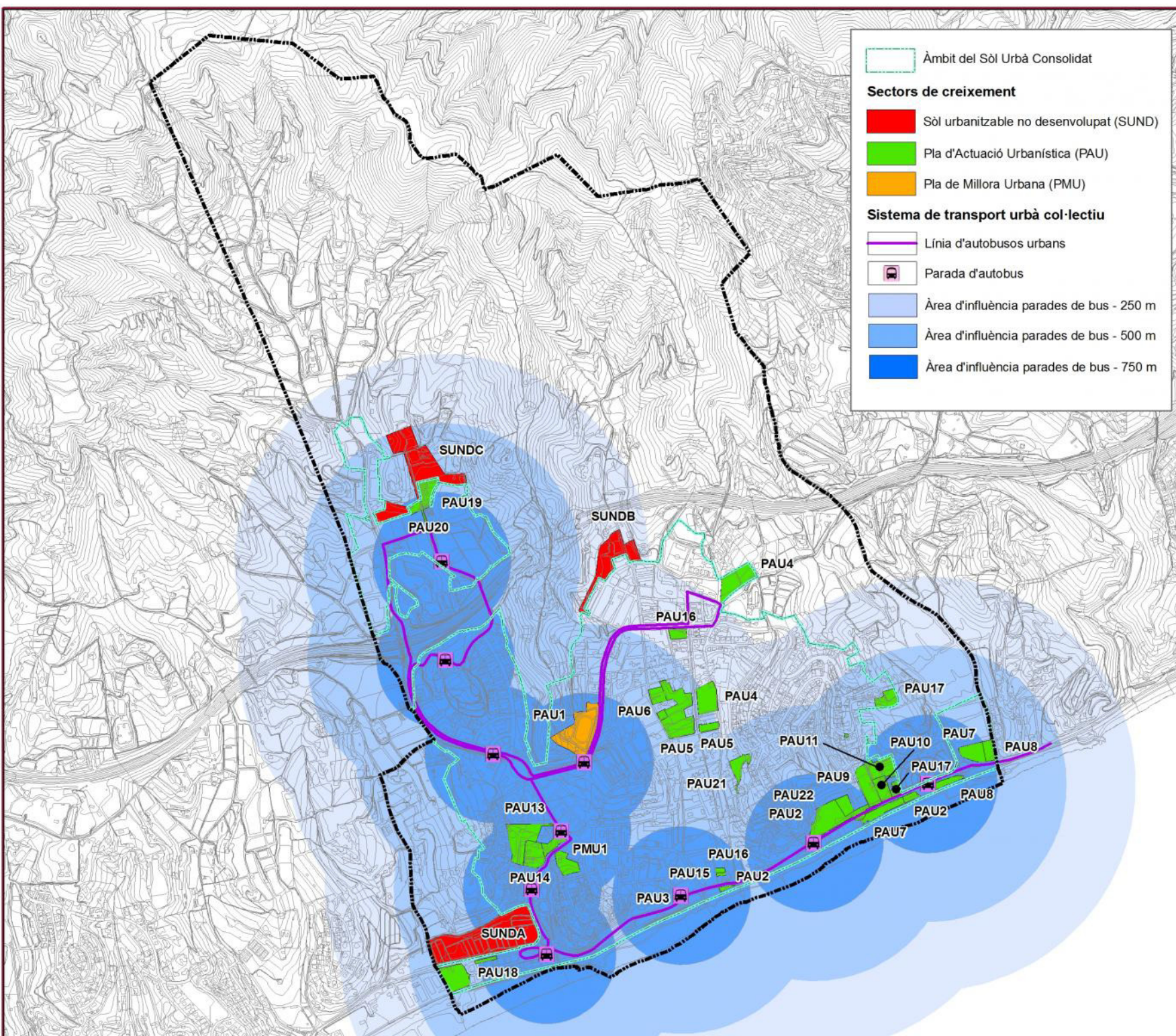
Núm. plànol

5

Data:

Juny 2018

Realització:







Títol:

# ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE CANET DE MAR

Municipi:



Canet de Mar

Comarca:

El Maresme

Títol del plànol:

Proposta de millora del sistema  
de transport urbà col·lectiu actual

Escala:

1:13.000 (A3)

Núm. plànol

6

Data:

Juny 2018

Realització:



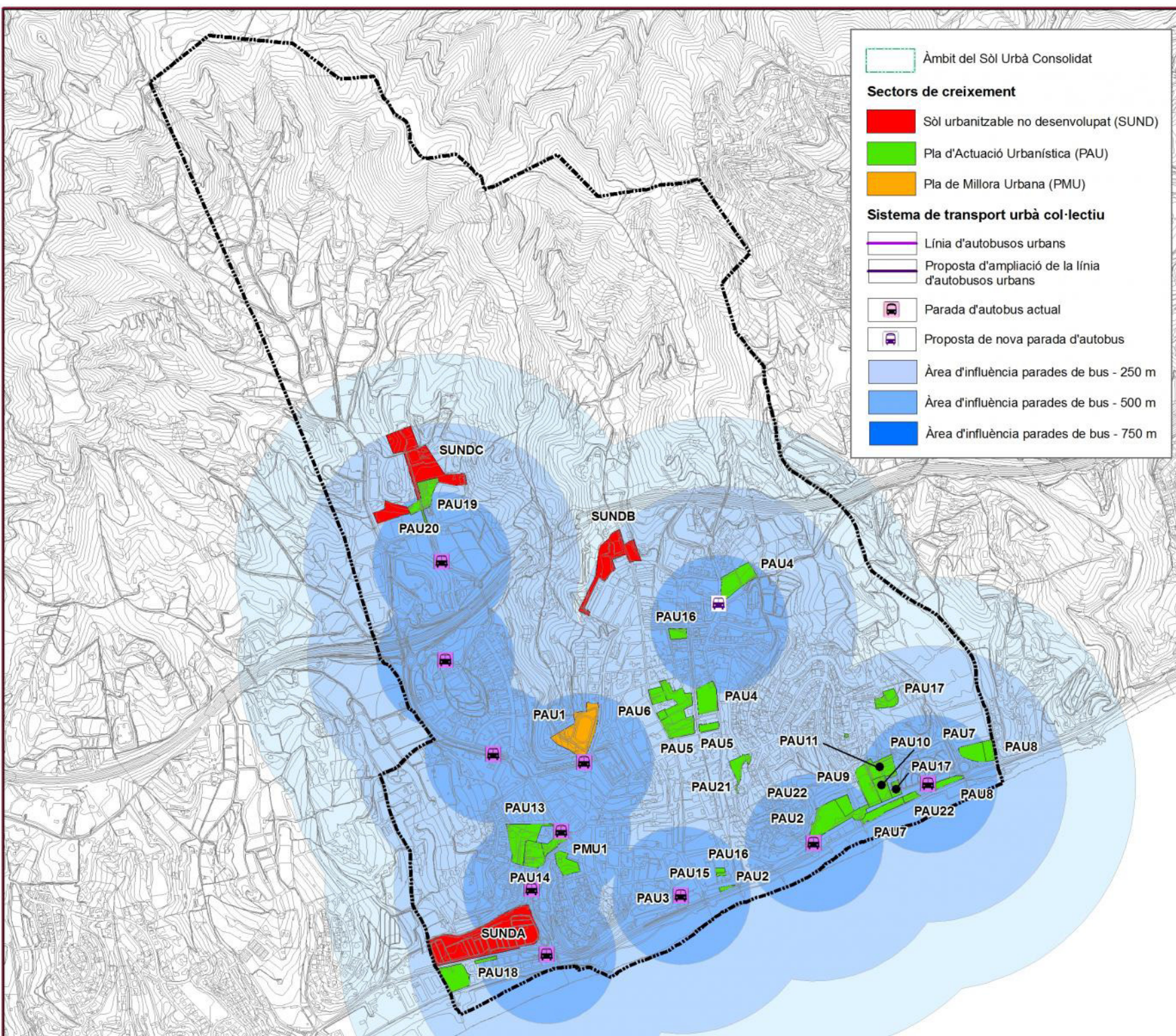
Àmbit del Sòl Urbà Consolidat

**Sectors de creixement**

- Sòl urbanitzable no desenvolupat (SUND)
- Pla d'Actuació Urbanística (PAU)
- Pla de Millora Urbana (PMU)

**Sistema de transport urbà col·lectiu**

- Línia d'autobusos urbans
- Proposta d'ampliació de la línia d'autobusos urbans
- Parada d'autobus actual
- Proposta de nova parada d'autobus
- Àrea d'influència parades de bus - 250 m
- Àrea d'influència parades de bus - 500 m
- Àrea d'influència parades de bus - 750 m







Títol:

# ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE CANET DE MAR

Municipi:



Canet de Mar

Comarca:

El Maresme

Títol del plànol:

**Jerarqització de la xarxa viària**

Escala:

1:13.000 (A3)

Núm. plànol

7

Data:

Juny 2018

Realització:



www.iacopa.cc

Àmbit del Sòl Urbà Consolidat

**Sectors de creixement**

- Sòl urbanitzable no desenvolupat (SUND)
- Pla d'Actuació Urbanística (PAU)
- Pla de Millora Urbana (PMU)

**Xarxa viària bàsica**

- C-32
- N-II - Proposta de nou vial urbà
- Nou vial paral·lel a la C32

**Xarxa viària principal o de connexió**

- Nou vial paral·lel a la C32

**Xarxa viària secundària**

- Vials actuals
- Nou vial proposat

**Sistema aparcaments**

- Aparcaments públics

