

# Estudi de mobilitat urbana sostenible al municipi d'Arenys de Munt

## Document II. Fitxes actuacions



Maig de 2016



Diputació  
Barcelona

Àrea de Territori i Sostenibilitat  
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat  
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local



idom



# CRÈDITS

## Direcció facultativa

### Diputació de Barcelona

**Paloma Sánchez-Contador Escudero**

Enginyera de Camins, Canals i Ports  
Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària  
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

**Hugo Moreno Moreno**

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques  
Cap de la Secció de Mobilitat i Seguretat Viària  
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

**Susana Aladro Domínguez**

Enginyera Tècnica d'Obres Públiques  
Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària

### Ajuntament d'Arenys de Munt

**Àngel Castillo Vallcorba**

Regidor de Governació

**Javier Reina**

Cap de la Policia Local

**Laura Subirà i Comas**

Arquitecta  
Cap del Departament de Serveis Tècnics

## Equip redactor

### IDOM

**Xavier Sanyer Matias**

Enginyer de Camins, Canals i Ports

**Marc Farré Mariné**

Enginyer de Camins, Canals i Ports

**Albert Sánchez Rodríguez**

Enginyer de Camins, Canals i Ports

**Sergio San Nicolás Martínez**

Enginyer de Camins, Canals i Ports



## MESURES D'ACTUACIÓ

### Mobilitat a peu

- 1 Reurbanització de la Riera
- 2 Creació de plataformes úniques amb prioritat per a vianants
- 3 Ampliació de voreres
- 4 Continuïtat de les voreres a alguns dels eixos principals de vianants
- 5 Camí segur a l'IES Domènec Perramon
- 6 Implantació de passos de vianants elevats
- 7 Implantació de nous passos de vianants adaptats
- 8 Implantació o adaptació de guals als passos de vianants existents
- 9 Augment generalitzat de les amplades de les voreres

### Mobilitat en bicicleta

- 10 Itinerari de vianants i bicicletes entre el nucli d'Arenys de Munt i l'accés sud del municipi
- 11 Habilitació d'aparcaments per a bicicletes en els principals equipaments del municipi

### Mobilitat en transport públic

- 12 Millora de les condicions dels punts de parada
- 13 Millora de la coordinació entre els serveis de bus interurbà i de Rodalies de Catalunya

### Mobilitat en vehicle privat motoritzat

- 14 Implantació de limitacions de velocitat (Limitació 40, 30 i 20 km/h)
- 15 Reducció del trànsit a la Riera
- 16 Implantació d'intersecció semafòrica a la cruïlla de la C-61 amb les rambles de Sant Martí i de Riera i Penya

### Aparcament

- 17 Reducció del nombre de places d'estacionament
- 18 Major nivell de control per assegurar el correcte funcionament de la zona d'estacionament de durada limitada
- 19 Senyalització de bosses d'estacionament a l'entorn del nucli

1 Reurbanització de la Riera	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	
Mobilitat a peu, mobilitat en vehicle privat, aparcament	
<b>2. Objectius</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Convertir el vianant en el principal protagonista del municipi.</li> <li>▪ Millorar la seguretat viària.</li> <li>▪ Aconseguir una mobilitat més respectuosa amb el medi ambient.</li> <li>▪ Ajustar l'oferta d'aparcament per adequar-la a les necessitats del municipi, sense crear sobredemanda que incentivi l'ús del vehicle privat.</li> </ul>	
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	
<p>Fins l'any 2015, la totalitat de la Riera presentava una urbanització deficient al seu pas pel municipi d'Arenys de Munt. Entre molts dèficits, d'una banda, destacava el fet que la caçada no estava pavimentada. De l'altra, les voreres no eren accessibles.</p> <p>L'any 2015 s'han dut a terme les obres de reurbanització dels trams de la Riera corresponents a les rambles de l'Eixample i de Francesc Macià. Aquestes obres han millorat significativament les condicions que presentava la via anteriorment en aquests trams. Tanmateix, la resta de la Riera segueix en el mateix estat.</p> <p>Aquesta actuació proposa la realització d'obres a la resta de la Riera per tal d'aconseguir unes característiques urbanístiques homogènies al llarg de la mateixa. Concretament, es proposa la reurbanització dels següents trams:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Rambla de Sant Martí i tram de Rambla de Riera i Penya fins el carrer de la Rasa</li> <li>▪ Rambla de Riera i Penya entre carrer de la Rasa i rial de la Rectora</li> </ul> <p>Pel que fa al primer dels dos trams, es preveu que l'execució d'aquesta actuació suposaria l'eliminació de part de les places d'aparcament actualment disponibles. Aquest fet ja ha estat tingut en compte en l'apartat de diagnosi.</p> <p>Pel que fa al segon tram, corresponent al tram sud de la rambla de Riera i Penya, les voreres ja han estat reurbanitzades. Per aquest fet, tot i que pot ser que puntualment desaparegui alguna de les places d'estacionament, el nombre no hauria de ser significatiu.</p>	
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>
Municipi	-
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>
Mig termini (4-6 anys) Llarg termini (més de 6 anys)	-
<b>8. Responsable</b>	
Ajuntament d'Arenys de Munt	
<b>9. Altres agents a implicar</b>	
-	



2 Creació de plataformes úniques amb prioritat per a vianants	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	
Mobilitat a peu	
<b>2. Objectius</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Convertir el vianant en el principal protagonista del municipi.</li> <li>▪ Aconseguir una mobilitat més respectuosa amb el medi ambient.</li> </ul>	
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	
<p>Es proposa la creació i senyalització de plataformes úniques amb prioritat per a vianants i limitació de la velocitat a 20 km/h en trams dels següents carrers:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Carrer de Pere Serafí</li> <li>▪ Carrer d'Ausiàs March</li> <li>▪ Plaça de Pep Ventura</li> <li>▪ Travessia Pujades</li> <li>▪ Carrer de Sant Antoni</li> <li>▪ Passatge de la Cotxeria</li> <li>▪ Rial de Bellsollell</li> <li>▪ Carrer de Sant Josep</li> <li>▪ Travessia Llorenç</li> <li>▪ Avinguda del Remei (implica moure els contenidors i eliminació de 2 places d'aparcament)</li> <li>▪ Carrer de Borrell</li> <li>▪ Carrer de la Generalitat</li> <li>▪ Carrer de la Rasa</li> <li>▪ Carrer Nou</li> <li>▪ Carrer Vell</li> <li>▪ Carrer de l'Olivera</li> <li>▪ Carrer de Pompeu Fabra</li> </ul> <p>A l'actuació 5 es proposa la implantació de plataformes úniques complementàries en el marc de la creació d'un camí segur a l'IES Domènec Perramon.</p>	
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>
Municipi	Plànol P1
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>
Mig termini (4-6 anys)	2.300.000
Llarg termini (més de 6 anys)	
<b>8. Responsable</b>	
Ajuntament d'Arenys de Munt	
<b>9. Altres agents a implicar</b>	
-	

<b>3</b>	<b>Ampliació de voreres</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>		
Mobilitat a peu		
<b>2. Objectius</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Convertir el vianant en el principal protagonista del municipi.</li> <li>▪ Aconseguir una mobilitat més respectuosa amb el medi ambient.</li> </ul>		
<b>3. Descripció de l'actuació</b>		
<p>Com s'exposa als apartats d'anàlisi i diagnosi, les voreres de gran part dels eixos principals de vianants, fonamentals per fer atractius els desplaçaments a peu dins el municipi, presenten mancances en un gran nombre de trams. Concretament, un 62% dels trams analitzats tenen un ample útil inferior a 0,9 m i un 92% es poden considerar inaccessible segons la normativa del ministeri en tenir una amplada útil inferior a 1,8 m.</p> <p>Donat aquest elevat percentatge, s'opta per prioritzar l'eixamplament d'alguns d'aquests trams. Aquesta prioritització es realitza fonamentalment en base a dues condicions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trams que formen part dels principals camins d'accés als equipaments</li> <li>▪ No suposen l'eliminació d'un gran nombre de places d'estacionament</li> </ul> <p>Es proposa l'ampliació fins 1,8 m, en la mesura que sigui possible (si no ho fos s'exemplarien fins 1,5 m), d'una de les dues voreres en trams de les vies següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Carrer de Frederic Mompou</li> <li>▪ Rial de Bellsollell</li> <li>▪ Carrer de les flors</li> <li>▪ Avinguda del Remei (eliminació de 5 places d'estacionament en passar de bateria a cordó)</li> <li>▪ Plaça de Catalunya (eliminació de 5 places d'estacionament)</li> <li>▪ Carrer de la Generalitat (eliminació de 17 places d'estacionament)</li> <li>▪ Carrer de Borrell</li> <li>▪ Carrer d'Enric Morera</li> <li>▪ Carrer de Pompeu Fabra</li> </ul> <p>A l'actuació 5 es proposa l'ampliació d'altres voreres en el marc de la creació d'un camí segur a l'IES Domènec Perramon.</p>		
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
Municipi	Plànols 6 i P1	
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>	
Llarg termini (més de 6 anys)	150.000 - 325.000 (en funció de si s'aprofita la part de vorera existent o s'ha de refer completament)	
<b>8. Responsable</b>		
Ajuntament d'Arenys de Munt		
<b>9. Altres agents a implicar</b>		
-		





4 Continuitat de les voreres a alguns dels eixos principals de vianants	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	
Mobilitat a peu	
<b>2. Objectius</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Convertir el vianant en el principal protagonista del municipi.</li> <li>▪ Millorar la seguretat viària.</li> <li>▪ Aconseguir una mobilitat més respectuosa amb el medi ambient.</li> </ul>	
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	
<p>La continuïtat de les voreres dóna la màxima prioritat als vianants al llarg del seu trajecte alhora que es dóna el missatge als conductors quan intercepten recorreguts de vianants, que aquests gaudeixen de prioritat en aquests punts. A més, la continuïtat de les voreres obliga a reduir la velocitat als vehicles.</p> <p>A l'actuació 1 s'ha proposat la creació de plataformes úniques amb prioritat per a vianants a alguns trams dels eixos principals de vianants. A la present mesura es proposa donar continuïtat a alguns dels trams que no han estat inclosos dins aquella actuació:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Carrer de les Flors</li> <li>▪ Avinguda del Remei</li> <li>▪ Carrer de la Generalitat</li> <li>▪ Carrer de Borrell</li> <li>▪ Carrer d'Enric Morera</li> </ul> <p>Aquesta continuïtat s'aconsegueix en alguns casos mitjançant la prolongació de la plataforma única del carrer amb què es creua, si aquest disposa de plataforma única. En altres casos s'aconsegueix implantant passos de vianants elevats que donin continuïtat a la trajectòria dels vianants sense desviar-la. A l'actuació 5 es proposa la implantació voreres contínues complementàries en el marc de la creació d'un camí segur a l'IES Domènec Perramon.</p>	
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>
Municipi	Plànol P1
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>
Mig termini (4-6 anys) Llarg termini (més de 6 anys)	Comptabilitzat a les actuacions 5 i 6
<b>8. Responsable</b>	
Ajuntament d'Arenys de Munt	
<b>9. Altres agents a implicar</b>	
-	

<b>5</b>	<b>Camí segur a l'IES Domènec Perramon</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>		
Mobilitat a peu		
<b>2. Objectius</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Convertir el vianant en el principal protagonista del municipi.</li> <li>▪ Millorar la seguretat viària, especialment als camins a les escoles.</li> <li>▪ Aconseguir una mobilitat més respectuosa amb el medi ambient.</li> </ul>		
<b>3. Descripció de l'actuació</b>		
<p>Aquesta actuació pretén millorar la seguretat al camí d'accés a l'IES Perramon mitjançant les següents propostes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Limitació de la velocitat de la BV-5031 al seu pas pel municipi a 40 km/h.</li> <li>▪ Implantació de plataforma única amb prioritat per a vianants al carrer de Ca l'Aranyó</li> <li>▪ Ampliació d'una de les voreres a: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Avinguda de Sant Jordi</li> <li>○ Carrer de Joan Miró</li> <li>○ Carrer de Ca l'Aranyó</li> <li>○ Carrer de Pau Casals</li> <li>○ Avinguda del Panagall</li> </ul> </li> <li>▪ Continuitat de les voreres a: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Avinguda de Sant Jordi</li> <li>○ Avinguda del Panagall</li> </ul> </li> <li>▪ Pas de vianants elevat per creuar l'avinguda de Sant Jordi a la seva intersecció amb la carretera BV-5031.</li> </ul>		
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
Municipi	Plànol P1	
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>	
Llarg termini (més de 6 anys)	625.000 – 700.000 (en funció de si s'aprofita la part de vorera existent o s'ha de refer completament)	
<b>8. Responsable</b>		
Ajuntament d'Arenys de Munt		
<b>9. Altres agents a implicar</b>		
-		



<b>6 Implantació de passos de vianants elevats</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	
Mobilitat a peu	
<b>2. Objectius</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Convertir el vianant en el principal protagonista del municipi.</li> <li>▪ Millorar la seguretat viària, especialment als camins a les escoles.</li> <li>▪ Aconseguir una mobilitat més respectuosa amb el medi ambient.</li> </ul>	
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	
<p>Es proposa la implantació d'un seguit de passos de vianants elevats en els principals itineraris de vianants del nucli urbà.</p> <p>Aquests elements ajudaran a millorar les condicions dels vianants en els seus desplaçaments i alhora es convertiran en elements reductors de velocitat que pacificaran el trànsit.</p> <p>A l'actuació 5 es comptabilitza la implantació dels passos de vianants elevats relacionats amb la creació d'un camí segur a l'IES Domènec Perramon.</p>	
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>
Municipi	Plànol P1
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>
Mig termini (4-6 anys)	45.000 (5 passos elevats x 6.500 € + 1 cruïlla elevada x 12.500 €)
<b>8. Responsable</b>	
Ajuntament d'Arenys de Munt	
<b>9. Altres agents a implicar</b>	
-	


7 Implantació de nous passos de vianants adaptats	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	
Mobilitat a peu	
<b>2. Objectius</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Convertir el vianant en el principal protagonista del municipi.</li> <li>▪ Aconseguir una mobilitat més respectuosa amb el medi ambient.</li> </ul>	
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	
<p>Tal i com s'ha recollit en la diagnosi, s'han detectat cruïlles i d'altres punts on es considera necessària la implantació de passos de vianants. En alguns d'aquests punts, mesures anteriors hi proposen la creació de plataformes úniques, voreres contínues o passos de vianants elevats. Aquesta actuació recomana la implantació de nous passos de vianants adaptats a la resta de punts.</p> <p>Els nous passos de vianants han d'incloure guals que s'adeqüin als requeriments de la normativa vigent en matèria d'accessibilitat.</p>	
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>
Municipi	Plànols 7, P2
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>
Mig termini (4-6 anys) Llarg termini (més de 6 anys)	44.200 (26 passos x 1.700€)
<b>8. Responsable</b>	
Ajuntament d'Arenys de Munt	
<b>9. Altres agents a implicar</b>	
-	




8 Implantació o adaptació de guals als passos de vianants existents	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	
Mobilitat a peu	
<b>2. Objectius</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Convertir el vianant en el principal protagonista del municipi.</li> <li>▪ Aconseguir una mobilitat més respectuosa amb el medi ambient.</li> </ul>	
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	
<p>Com s'ha exposat a la diagnosi, s'han detectat passos de vianants sense guals o que presenten guals que no es consideren adequats pel que fa a la seva accessibilitat.</p> <p>Aquesta actuació proposa l'adequació d'aquests passos de vianants amb nous guals que s'adeqüin als requeriments de la normativa vigent en matèria d'accessibilitat.</p>	
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>
Municipi	Plànols 6, 7, P2
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>
Curt termini (0-3 anys)	25.200 (26 passos x 968€)
<b>8. Responsable</b>	
Ajuntament d'Arenys de Munt	
<b>9. Altres agents a implicar</b>	
-	

9 Augment generalitzat de les amplades de les voreres	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	
Mobilitat a peu	
<b>2. Objectius</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Convertir el vianant en el principal protagonista del municipi.</li> <li>▪ Aconseguir una mobilitat més respectuosa amb el medi ambient.</li> </ul>	
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	
<p>L'actuació 3 recomana la prioritització de l'eixamplament a curt termini d'una de les voreres a alguns dels trams dels eixos principals de vianants. La prioritització d'aquests trams es feia de manera que no suposaven l'eliminació d'un gran nombre de places d'estacionament.</p> <p>Aquesta proposta, a més llarg termini, pretén aconseguir unes amplades mínimes de les voreres que permetin garantir unes condicions adequades per als vianants, en totes les vies del municipi, disposant una amplada útil mínima d'1,80 m que les faci accessibles.</p> <p>L'augment de les voreres caldrà que sigui analitzat de forma detallada identificant les places d'estacionament que es podrien perdre en cada cas, la reordenació d'elements de mobiliari o altres condicionants que puguin existir a la via.</p>	
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>
Municipi	Plànol 5
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>
Llarg termini (més de 6 anys)	2.100.000 - 3.350.000 (en funció de si s'aprofita la part de vorera existent o s'ha de refer completament)
<b>8. Responsable</b>	
Ajuntament d'Arenys de Munt	
<b>9. Altres agents a implicar</b>	
-	



<b>10</b>	<b>Itinerari de vianants i bicicletes entre el nucli d'Arenys de Munt i l'accés sud del municipi</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>		
Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta		
<b>2. Objectius</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Convertir el vianant en el principal protagonista del municipi.</li> <li>▪ Afavorir altres mitjans de transport alternatius, com la bicicleta, en la mida del possible.</li> <li>▪ Aconseguir una mobilitat més respectuosa amb el medi ambient.</li> </ul>		
<b>3. Descripció de l'actuació</b>		
<p>Es proposa la creació d'un itinerari entre el nucli d'Arenys de Munt i el seu accés sud, aprofitant el recorregut de l'actual camí paral·lel a la carretera C-16. Aquest camí s'hauria d'adequar i senyalitzar.</p> <p>Aquest itinerari ha de permetre la convivència entre vianants i bicicletes, per tant l'amplada total ha de ser suficient per a que ambdós usuaris puguin desplaçar-se amb seguretat. En cas que puguin existir potencials conflictes entre ambdós tipus d'usuaris es proposa segregar l'espai per a cadascun d'ells.</p>		
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
Municipi	-	
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>	
Llarg termini (més de 6 anys)	160.000	
<b>8. Responsable</b>		
Ajuntament d'Arenys de Munt		
<b>9. Altres agents a implicar</b>		
-		

<b>11</b>	<b>Habilitació d'aparcaments per a bicicletes en els principals equipaments del municipi</b>			
<b>1. Àmbit d'actuació</b>				
Mobilitat en bicicleta				
<b>2. Objectius</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Convertir el vianant en el principal protagonista del municipi.</li> <li>▪ Aconseguir una mobilitat més respectuosa amb el medi ambient.</li> </ul>				
<b>3. Descripció de l'actuació</b>				
<p>Es proposa la creació d'espais per a l'aparcament de bicicletes en els principals equipaments del municipi així com a altres punts d'interès, que es poden consultar al Plànol 2.</p> <p>El nombre de places i el grau d'implantació d'aquesta proposta caldrà analitzar-lo en funció de l'evolució de l'ús de la bicicleta en els desplaçaments municipals, ja que aquest ús es veu limitat per altres factors descrits a la diagnosi, com ara l'orografia d'Arenys de Munt. Tammateix, a mode de guia, la següent llista mostra la reserva mínima de places d'aparcament de bicicleta recollida al Decret 344/2006 de la Generalitat de Catalunya:</p> <table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ús d'habitatge:</li> <li>▪ Ús comercial:</li> <li>▪ Ús d'oficines:</li> <li>▪ Ús industrial:</li> <li>▪ Equipaments docents:</li> <li>▪ Eq. esportius, culturals i recreatius:</li> <li>▪ Altres equipaments públics:</li> <li>▪ Zones verdes:</li> <li>▪ Franja costanera:</li> <li>▪ Estacions de ferrocarril:</li> <li>▪ Estacions d'autobusos interurbans:</li> </ul> </td> <td style="vertical-align: top; padding-left: 20px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>màx. de: 2 pl. / hab. ó 2 pl. / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>1 plaça / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>1 plaça / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>1 plaça / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>5 places / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>5 places / 100 places d'aforament de l'equipament</li> <li>1 plaça / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>1 plaça / 100m<sup>2</sup> sòl</li> <li>1 plaça / 10ml de platja</li> <li>1 plaça / 30 places ofertes de circulació</li> <li>0,5 places / 30 places ofertes de circulació</li> </ul> </td> </tr> </table> <p>Per tal d'evitar la col·locació d'obstacles a les voreres, se suggereix la localització dels nous punts d'estacionament de bicicleta ocupant l'espai anteriorment destinat a l'aparcament d'un cotxe en calçada, seguint l'exemple que es mostra a la imatge.</p>			<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ús d'habitatge:</li> <li>▪ Ús comercial:</li> <li>▪ Ús d'oficines:</li> <li>▪ Ús industrial:</li> <li>▪ Equipaments docents:</li> <li>▪ Eq. esportius, culturals i recreatius:</li> <li>▪ Altres equipaments públics:</li> <li>▪ Zones verdes:</li> <li>▪ Franja costanera:</li> <li>▪ Estacions de ferrocarril:</li> <li>▪ Estacions d'autobusos interurbans:</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>màx. de: 2 pl. / hab. ó 2 pl. / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>1 plaça / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>1 plaça / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>1 plaça / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>5 places / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>5 places / 100 places d'aforament de l'equipament</li> <li>1 plaça / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>1 plaça / 100m<sup>2</sup> sòl</li> <li>1 plaça / 10ml de platja</li> <li>1 plaça / 30 places ofertes de circulació</li> <li>0,5 places / 30 places ofertes de circulació</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ús d'habitatge:</li> <li>▪ Ús comercial:</li> <li>▪ Ús d'oficines:</li> <li>▪ Ús industrial:</li> <li>▪ Equipaments docents:</li> <li>▪ Eq. esportius, culturals i recreatius:</li> <li>▪ Altres equipaments públics:</li> <li>▪ Zones verdes:</li> <li>▪ Franja costanera:</li> <li>▪ Estacions de ferrocarril:</li> <li>▪ Estacions d'autobusos interurbans:</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>màx. de: 2 pl. / hab. ó 2 pl. / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>1 plaça / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>1 plaça / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>1 plaça / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>5 places / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>5 places / 100 places d'aforament de l'equipament</li> <li>1 plaça / 100m<sup>2</sup> sostre o fracció</li> <li>1 plaça / 100m<sup>2</sup> sòl</li> <li>1 plaça / 10ml de platja</li> <li>1 plaça / 30 places ofertes de circulació</li> <li>0,5 places / 30 places ofertes de circulació</li> </ul>			
				
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>			
Municipi	-			
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>			
Curt termini (0-3 anys)	10.000 (20 grups d'aparcaments x 500€)			
<b>8. Responsable</b>				
Ajuntament d'Arenys de Munt				
<b>9. Altres agents a implicar</b>				
-				





12	Millora de les condicions dels punts de parada
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	
Mobilitat en transport públic	
<b>2. Objectius</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Afavorir la utilització del transport públic.</li> <li>▪ Aconseguir una mobilitat més respectuosa amb el medi ambient.</li> </ul>	
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	
<p>Es proposa que tots els punts de parada de les línies de transport públic, compleixin les característiques idònies per als usuaris relatives a ubicació de l'espai d'embarcament i de desembarcament, espai de circulació al voltant de la marquesina i/o del pal de parada, alçada de les voreres, etc.</p> <p>S'ha detectat que algunes parades no estan senyalitzades o no tenen informació relativa als horaris de pas. Es recomana actuar en aquestes parades, ja sigui per senyalitzar-les, per col·locar-hi els horaris o per implantar un pas de vianants a les proximitats (o, com en el cas de la parada de Can Sagrera – Arenys Residencial, millorar l'accés a aquest pas de vianants).</p> <p>És recomanable que la implantació d'un pas de vianants en carreteres vagi acompanyada de la instal·lació de semàfor amb polsador, per tal que es vehicles tan sols s'aturin en el moment que un vianant vol creuar la via.</p>	
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>
Municipi	Plànol P4
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>
Mig termini (4-6 anys)	12.500 (6 senyals x 380€ + 6 passos x 1.700€)
<b>8. Responsable</b>	
Ajuntament d'Arenys de Munt	
<b>9. Altres agents a implicar</b>	
-	

<b>13</b>	<b>Millora de la coordinació entre els serveis de bus interurbà i de Rodalies de Catalunya</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>		
Mobilitat en transport públic		
<b>2. Objectius</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Afavorir la utilització del transport públic.</li> <li>▪ Aconseguir una mobilitat més respectuosa amb el medi ambient.</li> </ul>		
<b>3. Descripció de l'actuació</b>		
<p>A l'apartat corresponent de la diagnosi, s'ha assenyalat com a aspecte negatiu que la coordinació entre els horaris d'aquesta línia i els de les línies R1 i RG1 de Rodalies de Catalunya, que tenen parada a Arenys de Mar, és relativament dolenta per algunes relacions origen-destinació. Destaca el cas del usuari de la RG1 que quan, provinents d'alguna de les estacions de la banda de Girona, arriben a l'estació d'Arenys de Mar amb la intenció d'agafar el bus en sentit Arenys de Munt, han d'esperar una mitjana de 29 minuts perquè l'autobús acaba de passar 3 minuts abans de l'arribada del tren. D'aquesta manera l'ús del transport públic en aquestes relacions es veu clarament desincentivat.</p> <p>Es proposa obrir un diàleg amb els responsables dels dos serveis per estudiar la viabilitat d'implementar canvis per tal de millorar la coordinació bus-tren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Increment del marge de temps entre l'arribada i la sortida del bus a la parada Platja de Cassà – Estació (A) d'una de les següents maneres, que no incrementarien el cost del servei: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Reduint lleugerament la freqüència (si no es vol perdre cobertura territorial)</li> <li>○ Retallant una petita part del recorregut (si no es vol perdre freqüència)</li> </ul> </li> <li>▪ Instal·lació d'un sistema (ja sigui utilitzant una pantalla a l'exterior de l'estació o una aplicació mòbil) que doni al conductor informació relativa al temps de pas real dels trens per l'estació d'Arenys de Mar</li> </ul> <p>La combinació d'aquestes dues mesures permetria al conductor de l'autobús ajustar, en certa mesura, la seva sortida a l'arribada del tren, de manera que el temps de transbordament es veuria reduït.</p>		
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
Estació de ferrocarril d'Arenys de Mar	-	
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>	
Curt termini (0-3 anys)	-	
<b>8. Responsable</b>		
-		
<b>9. Altres agents a implicar</b>		
Ajuntaments dels municipis pels que circula la línia de bus interurbà (Arenys de Mar i Sant Iscle de Vallalta), responsables i operadors dels serveis de bus Interurbà i de Rodalies de Catalunya		



14 Implantació de limitacions de velocitat (Limitació 40, 30 i 20 km/h)	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	
Mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta	
<b>2. Objectius</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Convertir el vianant en el principal protagonista del municipi.</li> <li>▪ Afavorir altres mitjans de transport alternatius, com la bicicleta, en la mida del possible.</li> <li>▪ Millorar la seguretat viària.</li> <li>▪ Aconseguir una mobilitat més respectuosa amb el medi ambient.</li> </ul>	
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	
<p>Es proposa implantar limitacions de velocitat per a vehicles a totes les vies del municipi. Tot i que aquesta mesura s'aplica als vehicles, beneficia els vianants en permetre que aquestes es desplacin en condicions més segures per la via pública. Aquesta mesura també farà possible la circulació de les bicicletes per la calçada de forma segura a la major part de les vies del nucli.</p> <p>Es proposen les següents limitacions de velocitat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Limitació 20 km/h: trams proposats de plataforma única amb prioritat per als vianants</li> <li>▪ Limitació 40 km/h: Carreteres C-61, BV-5111 i BV-5031, al seu pas per Arenys de Munt</li> <li>▪ Limitació 30 km/h: Resta de vies del municipi</li> </ul> <p>Aquestes restriccions de velocitat caldrà que vagin acompanyades d'elements de senyalització i es poden reforçar amb elements reductors de velocitat que assegurin que els vehicles compleixin els límits proposats. El cost dels senyals dels trams amb limitació 20 km/h es comptabilitzen a l'actuació 2.</p>	
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>
Municipi	Plànol P3
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>
Llarg termini (més de 6 anys)	5.700 (15 senyals x 380€)
<b>8. Responsable</b>	
Ajuntament d'Arenys de Munt	
<b>9. Altres agents a implicar</b>	
-	

15	Reducció del trànsit a la Riera
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	
Mobilitat en vehicle privat motoritzat, mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta, aparcament	
<b>2. Objectius</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Realitzar actuacions que ajudin a millorar la circulació de vehicles al municipi i reduir l'impacte negatiu del trànsit de pas.</li> <li>▪ Afavorir altres mitjans de transport alternatius, com la bicicleta, en la mida del possible.</li> <li>▪ Ajustar l'oferta d'aparcament per adequar-la a les necessitats del municipi, sense crear sobredemanda que incentivi l'ús del vehicle privat.</li> <li>▪ Millorar la seguretat viària.</li> <li>▪ Aconseguir una mobilitat més respectuosa amb el medi ambient.</li> </ul>	
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	
<p>La Riera d'Arenys al seu pas pel nucli d'Arenys de Munt és l'eix vertebrador del municipi. Al llarg de la mateixa, principalment als trams corresponents a les ramblas de Sant Martí i de Francesc Macià, s'hi troben gran part dels equipaments, així com la major concentració d'oferta comercial d'Arenys de Munt. Aquestes característiques donen a aquesta part de la Riera un atractiu incomparable per als vianants. Tanmateix, aquest incentiu es veu emmascarat pel fet que la Riera és, alhora, una de les vies del municipi que presenten a l'actualitat un major trànsit motoritzat. Es presenten 4 alternatives dins aquesta actuació</p>	
<b>Alternativa A</b>	
<p>Aquesta primera alternativa, consisteix en canviar el sentit d'un tram de la Riera, de manera que el trànsit de pas quedi interromput sense que quedi impedit l'accés en vehicle privat a cap tram de la Riera.</p>	
<p>El tram proposat per aquest canvi de sentit és el comprès entre el Rial de Bellsollell i el Passatge de la Cotxeria, que passaria de permetre la circulació en sentit nord per fer-ho en sentit sud. Per fer tal de mantenir l'accés a tota la Riera caldria, complementàriament, canviar el sentit del passatge de la Cotxeria, passant a tenir sentit oest, tal i com es mostra a la imatge.</p>	
<p>Amb aquests canvis, la intersecció semafòrica situada a la cruïlla de la carretera C-61 amb el passatge de la Cotxeria seguiria tenint 2 fases. Una permetria la circulació per la C-61 en els dos sentits, així com el gir pel passatge de la Cotxeria pels vehicles que circulin en sentit sud. L'altra permetria la circulació en sentit nord així com el gir pel passatge de la Cotxeria pels vehicles que circulin en sentit nord.</p>	
<p>D'una banda, amb aquest canvi de sentit, s'estima que deixarien de circular per la rambla de Francesc Macià uns 2.500 dels 2.800 veh/dia corresponents al trànsit ascendent actual. Una part d'aquests 2.500 vehicles deixarien de circular també per la rambla de Sant Martí, concretament els que no tenen ni origen ni destinació a la rambla de Sant Martí.</p>	



Pel que fa als altres 200 vehicles, actualment aquests giren pel passatge de la Cotxeria. Una part d'aquests tenen origen a la mateixa rambla de Francesc Macià i, per tant, passarien a realitzar el mateix trajecte però en sentit contrari, sortint de la Riera pel rial del Bellolell. La resta deixarien de circular per aquest tram de la Riera.

D'altra banda, els 2.700 veh/dia que actualment giren pel passatge de la Cotxeria provinents de la rambla de l'Eixample haurien de descendir per la rambla de Francesc Macià per acabar girant pel rial del Bellolell. En suma, doncs, el trànsit al tram de la Riera corresponent a la rambla de Sant Martí es veuria força reduït mentre que el corresponent a la rambla de Francesc Macià, aquest romandria pràcticament sense canvis.

Amb tot, augmentaria de manera significativa el flux de vehicles que surt de la Riera pel rial del Bellolell. Als prop de 1.065 vehicles/dia actuals, se sumarien les 2.700 que actualment giren pel passatge de la Cotxeria provinents de la rambla de l'Eixample, així com part dels 200 vehicles que surten per Cotxeria procedents de la rambla de Francesc Macià. En el pitjor dels casos, doncs, amb aquesta alternativa uns 3.900 vehicles abandonarien la Riera pel rial del Bellolell.

Aquesta xifra es traduiria en uns 265 vehicles en hora punta, un trànsit significativament superior a l'actual. Cal analitzar, doncs la capacitat de la intersecció semaforitzada del rial del Bellolell amb la carretera C-61.

Si es fa s'observa que, si s'ajustés la regulació semafòrica donant més temps de verd a la sortida pel rial del Bellolell des de la Riera i sacrificant part del temps de verd de la sortida de la mateixa via en sentit contrari (des dels aparcaments), no se superaria la capacitat total de la intersecció.

### Alternativa B

La segona alternativa consisteix en restringir el trànsit en sentit ascendent a un tram força més petit de la Riera. En aquest cas es tracta del situat entre el carrer de Sant Antoni i el passatge de la Cotxeria, que passaria a ser de sentit únic nord. Com a l'alternativa anterior, aquesta actuació interrompria el trànsit de pas per la Riera sense impedir l'accés en vehicle privat a cap tram de la mateixa.

Per tal de facilitar l'accés des del sud als veïns del tram sud de l'avinguda Panagall i dels carrers de Sant Antoni i de la Verge de Montserrat es proposa, a més, canviar el sentit del carrer Ausiàs March que passaria a tenir sentit oest. Addicionalment, se suggereix canviar el sentit del tram sud de l'avinguda Panagall i del carrer de la Verge de Montserrat per tal de donar més coherència a l'esquema de circulació, tal i com es mostra al següent esquema.

El principal avantatge d'aquesta alternativa respecte de l'anterior és que el trànsit que actualment gira pel passatge de la Cotxeria provinent de la Riera en sentit sud seguiria sortint de la Riera en el mateix punt. D'aquesta manera s'evitaria que passés a circular per la rambla de Francesc Macià en sentit sud, com passava a l'alternativa A.

Pel que fa als 2.500 vehicles que actualment circulen per la rambla de Francesc Macià i segueixen per la rambla de l'Eixample, s'estima que la major part d'aquests ho deixarien de fer:



- La part dels mateixos que no té origen a la Riera deixaria de circular per la mateixa i trobaria una ruta alternativa per la C-61
- Els vehicles amb origen a la rambla de Francesc Macià, en canvi, seguirien circulant-hi
- Una gran part dels que actualment parteixen de la rambla de Sant Martí deixarien de passar per la rambla Francesc Macià

En el cas d'aquest tercer grup de vehicles, els percentatges que surtin de la Riera pel passatge de la Cotxeria i pel rial del Bellolell dependrà de l'atractiu relatiu d'aquestes dues vies de sortida a la C-61. Així, es podria aconseguir una major reducció del trànsit per la rambla de Francesc Macià reduint el temps de verd pels vehicles que surten a la C-61 provinents del passatge de la Cotxeria.

En resum, doncs, aquesta alternativa suposaria una reducció del trànsit a tot el tram de la Riera comprès entre la cruïlla amb la C-61 i el passatge de la Cotxeria, a diferència de l'alternativa anterior que només reduïa el trànsit a la rambla de Sant Martí.

### Alternativa C

Aquesta tercera alternativa va una mica més enllà que les dues anteriors. Mitjançant la conversió de la rambla de Francesc Macià el zona d'ús exclusiu de vianants entre el rial del Bellolell i el passatge de la Cotxeria.

Com a l'alternativa B, es proposa canviar de sentit el carrer Ausiàs March per tal de facilitar l'accés des del sud als veïns de l'avinguda Panagall i dels carrers de Sant Antoni i de la Verge de Montserrat. Addicionalment, també com en el cas anterior, es proposa canviar el sentit del tram sud de l'avinguda Panagall i del carrer de la Verge de Montserrat per tal de donar més coherència a l'esquema de circulació.

L'execució d'aquesta alternativa suposaria:

- Eliminació del trànsit del vehicle privat a tot el tram de la Riera entre el rial de Bellolell i el passatge de la Cotxeria
- A més, deixarien de circular per la rambla de Sant Martí gran part dels 2.500 veh/dia que actualment circulen per la rambla Francesc Macià i segueixen cap a la rambla de l'Eixample. Concretament, hi deixarien de passar tots els vehicles que no parteixen de la rambla de Sant Martí
- Supressió de 17 places d'estacionament regulat de durada limitada

L'alternativa C, doncs, trauria de la Riera un major nombre de vehicles privats que les anteriors. Tanmateix, la conversió en zona de vianants d'aquest tram podria causar, en un primer moment, el rebuig d'alguns dels habitants i comerciants d'Arenys de Munt.



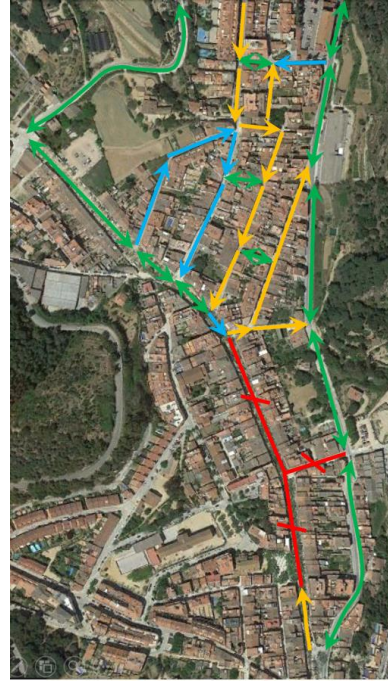
**Alternativa D**

Aquesta quarta alternativa estén la zona d'ús exclusiu de vianants fins el carrer de Borrell, afectant a tot el tram de la Riera comprès entre aquest i el passatge de la Cotxeria.

Com a les alternatives B i C, es proposa canviar de sentit el carrer Ausiàs March per tal de facilitar l'accés des del sud als veïns de l'avinguda Panagall i dels carrers de Sant Antoni i de la Verge de Montserrat. Addicionalment, també com en els casos anteriors, es proposa canviar el sentit del tram sud de l'avinguda Panagall i del carrer de la Verge de Montserrat per tal de donar més coherència a l'esquema de circulació.


L'execució d'aquesta alternativa suposaria:

- Eliminació del trànsit del vehicle privat a tot el tram de la Riera entre el rial de Bellolell i el carrer de Borrell, així com al tram del rial de Bellolell situat entre la Riera i la carretera C-61
- A més, deixarien de circular pel tram sud de la rambla de Sant Martí gran part dels 2.500 veh/dia que actualment circulen pel tram nord de la rambla de Sant Martí i per la rambla Francesc Macià i segueixen cap a la rambla de l'Eixample. Concretament, hi deixarien de passar tots els vehicles que no parteixen del propi tram sud de la rambla de Sant Martí
- Supressió d'unes 30 places d'estacionament regulat de durada limitada



Al tram de la rambla de Sant Martí afectat per aquesta mesura, actualment, hi ha places reservades per a PMR, càrrega i descàrrega, vehicles de la policia local, taxis i usuaris de la farmàcia. Es podria considerar la possibilitat de mantenir d'algunes d'aquestes places, permetent la circulació dels tipus de vehicles que en són destinataris.

4. Zona d'actuació	5. Documentació gràfica de referència
Municipi	-
6. Fase	7. Cost estimat (€)
Llarg termini (més de 6 anys)	1.000
8. Responsable	
Ajuntament d'Arenys de Munt	
9. Altres agents a implicar	
-	

<b>16</b>	<b>Implantació d'intersecció semafòrica a la cruïlla de la C-61 amb les rambles de Sant Martí i de Riera i Penya</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>		
Mobilitat en vehicle privat motoritzat, mobilitat a peu, mobilitat en bicicleta, aparcament		
<b>2. Objectius</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Realitzar actuacions que ajudin a millorar la circulació de vehicles al municipi i reduir l'impacte negatiu del trànsit de pas.</li> <li>▪ Millorar la seguretat viària.</li> </ul>		
<b>3. Descripció de l'actuació</b>		
<p>En el marc de la urbanització de la rambla de Sant Martí, es proposa la modificació de la cruïlla de la carretera C-61 amb la Riera (rambles de Sant Martí i de Riera i Penya) mitjançant la introducció dels següents canvis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Implantació de semàfors a la intersecció objecte d'estudi</li> <li>▪ Prohibició de la circulació en sentit nord per la rambla de Riera i Penya en el tram comprès entre el carrer de Pompeu Fabra i la intersecció estudiada</li> <li>▪ Prohibició dels canvis de sentit (girs de 180º) a la carretera C-61 a la cruïlla analitzada</li> </ul> <p>Amb l'execució d'aquests canvis, el trànsit provinent de la rambla Riera i Penya es veuria obligat a descendir per aquesta rambla i, més tard, incorporar-se a la carretera C-61 bé per la rampa situada front el carrer de Pompeu Fabra bé pel Rial de la Rectora, tal i com es dedueix dels sentits de circulació proposats a la següent imatge.</p> <p>A la nota tècnica <i>Estudi de la nova configuració de la intersecció de la C-16 amb les rambles de Sant Martí i de Riera i Penya</i>, annexa al <i>Document I. Memòria</i> del present estudi, es conclou que la intersecció semaforitzada en 2 fases tindria prou capacitat per absorbir el trànsit que previsiblement hi circularà en hora punta, oferint un nivell de servei D.</p>		
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
Municipi	-	
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>	
Llarg termini (més de 6 anys)	Comptabilitzat dins Actuació 1. Reurbanització de la Riera	
<b>8. Responsable</b>		
Ajuntament d'Arenys de Munt		
<b>9. Altres agents a implicar</b>		
-		






<b>17</b>	<b>Reducció del nombre de places d'estacionament</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>		
Aparcament		
<b>2. Objectius</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ajustar l'oferta d'aparcament per adequar-la a les necessitats del municipi, sense crear sobredemanda que incentivi l'ús del vehicle privat.</li> </ul>		
<b>3. Descripció de l'actuació</b>		
<p>Com a conseqüència de les diferents actuacions proposades, el nombre de places d'estacionament es redueix de forma poc important. El nombre de places d'estacionament que es perd en els diferents trams de la via, es recullen a la següent taula:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Carrer de la Rasa: 2 (actuació 2)</li> <li>▪ Avinguda del Remei: 7 (actuacions 2 i 3)</li> <li>▪ Carrer de la Generalitat: 17 (actuació 3)</li> <li>▪ Plaça de l'Església: 4 (actuació 3)</li> <li>▪ Rambla de Francesc Macià: 17 (actuació 15: alternatives C i D)</li> <li>▪ Rambla de Sant Martí: 13 (actuació 15: alternativa D)</li> </ul> <p>D'aquestes 60 places que s'estima que seran eliminades amb l'execució de les actuacions proposades, 47 es troben a una de les bosses d'estacionament analitzades en l'anàlisi de l'oferta i la demanda d'aparcament públic exposada als apartats 3.5.1 i 4.5.2 de la memòria del present estudi. Les altres 13 places, tot i no situar-se dins de cap de les bosses analitzades, es troben localitzades a les proximitats d'aquesta mateixa zona Z5.</p> <p>La reducció de 60 places d'estacionament s'ha de sumar a les 116 places que s'estima que seran eliminades per la suma de la urbanització de la rambla de Sant Martí i el tancament del pàrquing provisional situat al rial del Bellolell. En total, doncs, es reduirien unes 176 places respecte de l'oferta actual (13 fora de les bosses analitzades).</p> <p>Cal recordar que en el període de màxima ocupació registrat durant els treballs de camp es van detectar més de 190 places d'estacionament buides a les bosses d'aparcament analitzades. Així, la reducció no hauria de suposar un dèficit global d'aparcament a les bosses analitzades.</p>		
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
Municipi	Plànol P6	
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>	
Mig termini (4-6 anys) Llarg termini (més de 6 anys)	Comptabilitzat dins altres actuacions	
<b>8. Responsable</b>		
Ajuntament d'Arenys de Munt		
<b>9. Altres agents a implicar</b>		
-		

<b>18</b>	<b>Major nivell de control per assegurar el correcte funcionament de la zona d'estacionament de durada limitada</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>		
Aparcament		
<b>2. Objectius</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ajustar l'oferta d'aparcament per adequar-la a les necessitats del municipi, sense crear sobredemanda que incentivi l'ús del vehicle privat.</li> </ul>		
<b>3. Descripció de l'actuació</b>		
<p>Entre un 10% i un 16% dels vehicles superen en més de 30 minuts el temps màxim autoritzat. Si bé no es tracta d'un percentatge inusualment elevat, s'observa que alguns d'aquests vehicles romanen estacionats al mateix lloc durant tot el matí o la tarda, canviant els usuaris l'hora indicada cada cert temps.</p> <p>Aquest fet es deu en gran part al control relativament baix que es fa del compliment d'aquest límit degut principalment a dos factors:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La policia local disposa d'uns recursos limitats i no pot destinar més temps dels seus agents a realitzar aquest control.</li> <li>▪ El fet que només es controli el disc horari fa possible que els vehicles romanguin estacionats al mateix lloc durant tot el dia, sempre que l'usuari vagi canviant l'hora del disc cada cert temps. D'aquesta manera es trenca l'esperit de la regulació, que pretén promoure la rotació dels vehicles estacionats.</li> </ul> <p>Si es volgués reduir significativament el nivell d'infracció, caldria destinar força més recursos en forma d'un empleat que controlés contínuament el compliment de la limitació horària. El fet que el nivell d'incompliment no sigui inusualment elevat desaconsella aquest extrem.</p> <p>Tanmateix, per tal d'evitar que l'usuari se salti la limitació canviant l'hora del disc cada cert temps, arribant a romandre tot el dia estacionat a la mateixa plaça, es proposa realitzar un control mitjançant la matrícula dels vehicles.</p>		
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
Municipi	-	
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>	
Llarg termini (més de 6 anys)	-	
<b>8. Responsable</b>		
Ajuntament d'Arenys de Munt		
<b>9. Altres agents a implicar</b>		
-		



19 Senyalització de bosses d'estacionament a l'entorn del nucli	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	
Aparcament	
<b>2. Objectius</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Convertir el vianant en el principal protagonista del municipi.</li> <li>Fer de la formació i la informació les claus per a una millor mobilitat futura.</li> </ul>	
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	
<p>En aquesta actuació es proposa la senyalització de les bosses d'aparcament a les entrades al municipi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fora de calçada de Can Globus (P4)</li> <li>En calçada a Torrent d'en Puig</li> <li>En calçada a la rambla de Riera i Penya (Z1r)</li> </ul> <p>Aquestes zones presenten més places d'estacionament desocupades que les situades al nucli del municipi. En el cas del polígon industrial Torrent d'en Puig, aquest roman molt buit els caps de setmana.</p> <p>Mitjançant una correcta senyalització, es vol incentivar l'ús d'aquestes zones i, per tant, evitar part del trànsit d'agitació al nucli d'Arenys de Munt.</p>	
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>5. Documentació gràfica de referència</b>
Municipi	-
<b>6. Fase</b>	<b>7. Cost estimat (€)</b>
Curt termini (0-3 anys)	1.500
<b>8. Responsable</b>	
Ajuntament d'Arenys de Munt	
<b>9. Altres agents a implicar</b>	
-	



MESURES D'ACTUACIÓ		Cost estimat (€ IVA inclòs)	Observacions	Fase 1. Curt termini (0-3 anys) (€)	Fase 2. Mig termini (4-6 anys) (€)	Fase 3. Llarg termini (> 6 anys) (€)
<b>Mobilitat a peu</b>		<b>5.289.400 - 6.789.400</b>		<b>25.200</b>	<b>1.217.100</b>	<b>4.047.100 - 5.547.100</b>
1	Reurbanització de la Riera	-		-	-	-
2	Creació de plataformes úniques amb prioritat per a vianants	2.300.000		-	1.150.000	1.150.000
3	Ampliació de voreres	150.000 - 325.000	En funció de si aprofita la part de la vorera existent	-	-	150.000 - 325.000
4	Continuïtat de les voreres a alguns dels eixos ppals. de vianants	-	Cost dins actuacions 5 i 6	-	-	-
5	Cami segur a l'IES Domènec Ferramon	625.000 - 700.000	En funció de si aprofita la part de la vorera existent	-	-	625.000 - 700.000
6	Implantació de passos de vianants elevats	45.000	5x6.500€+1x12.500€	-	45.000	-
7	Implantació de nous passos de vianants adaptats	44.200	26x1.700€	-	22.100	22.100
8	Implantació/adaptació de guals als passos de vianants existents	25.200	26x968€	25.200	-	-
9	Augment generalitzat de les amplades de les voreres	2.100.000 - 3.350.000	En funció de si aprofita la part de la vorera existent	-	-	2.100.000 - 3.350.000
<b>Mobilitat en bicicleta</b>		<b>170.000</b>		<b>10.000</b>	-	<b>160.000</b>
10	Itinerari de vianants i bicicletes entre el nucli d'Arenys de Munt i l'accés sud del municipi	160.000		-	-	160.000
11	Habilitació d'aparcaments per a bicicletes en els principals equipaments del municipi	10.000	20x500€	10.000	-	-
<b>Mobilitat en transport públic</b>		<b>12.500</b>		-	<b>12.500</b>	-
12	Millora de les condicions dels punts de parada	12.500	6x380€+6x1.700€	-	12.500	-
13	Millora de la coordinació entre els serveis de bus interurbà i de Rodalies de Catalunya	-		-	-	-
<b>Mobilitat en vehicle privat motoritzat</b>		<b>6.700</b>		-	-	<b>6.700</b>
14	Implantació de limitacions de velocitat (Limitació 40, 30 i 20 km/h)	5.700	15x380€	-	-	5.700
15	Reducció del trànsit a la Riera	1.000		-	-	1.000
16	Implantació d'intersecció semafòrica a la cruïlla de la C-61 amb les rambles de Sant Martí i de Riera i Penya	-	Cost dins l'actuació 1	-	-	-
<b>Aparcament</b>		<b>1.500</b>		<b>1.500</b>	-	-
17	Reducció del nombre de places d'estacionament	-	Cost dins altres actuacions	-	-	-
18	Major nivell de control per assegurar el correcte funcionament de la zona d'estacionament de durada limitada	-		-	-	-
19	Senyalització de bosses d'estacionament a l'entorn del nucli	1.500		1.500	-	-
<b>Total</b>		<b>5.480.100 - 6.980.100</b>		<b>36.700</b>	<b>1.229.600</b>	<b>4.213.800 - 5.713.800</b>