

CONSELL MUNICIPAL DE MOBILITAT

**RESUM D'ACTIVITATS 2004-2005**

Calella, novembre de 2005

## **Plenari del Consell**

Reunions celebrades:

- 29 de març de 2004

Temes tractats:

- **Constitució del Consell**
- **Presentació del Pla de Treball**
  - Document d'objectius i línies d'actuació
  - Comissions de treball
- **Constitució de Comissions de Treball**

## **Comissió d'infraestructures bàsiques, urbanisme i distribució de la xarxa viària.**

Reunions celebrades:

- 5 de maig de 2004
- 13 de gener de 2005

Temes tractats:

- **Jerarquització, distribució i ús de la xarxa viària.**  
Presentació i debat sobre el document *Conceptes bàsics de vialitat dins el casc urbà (entre els carrers St. Jaume, A. Clavé, R. dels frares i A. Capaspre)* elaborat pels serveis tècnics municipals.
- **Presentació dels aspectes relatius a la mobilitat que es contemplen al Pla d'Ordenació Urbana Municipal.**

Documents annexes

- Annex 1. *Conceptes bàsics de vialitat dins el casc urbà (entre els carrers St. Jaume, A. Clavé, R. dels frares i A. Capaspre).*
- Annex 2. *Aspectes relatius a la mobilitat que es contemplen al Pla d'Ordenació Urbana Municipal*

## **Comissió de polítiques d'aparcament, transport públic i distribució de mercaderies.**

Reunions celebrades:

- 19 de maig de 2004
- 19 de gener de 2005

Temes tractats:

- **Distribució de mercaderies.**  
Presentació i debat de la *Proposta sobre normalització i regulació de les zones de càrrega i descàrrega de la població* elaborada pel Inspector-cap de la Policia Local.
- **Zones de reserves d'aparcament.**  
Presentació pel Inspector-cap de la Policia Local de la regulació d'aquestes zones.
- **Tancament i/o obertura al trànsit de determinades zones o carrers.**

Presentació i debat d'una proposta per *Convertir una part del casc antic en zona per a vianants*.

- **Canvi quinzenal d'aparcament de vehicles.**  
Exposició de l'Inspector-cap de la Policia Local sobre la *Problemàtica del règim d'aparcaments quinzenals*.
- **Sentit de circulació del camí de la platja / passeig de mar.**  
Presentació i debat de la proposta de fer de sentit únic la circulació pel camí de platja, des de la riera de Capaspre fins el bar El Paso.

Documents annexes

- Annex 3. *Proposta sobre normalització i regulació de les zones de càrrega i descàrrega de la població.*
- Annex 4. *Proposta per convertir una part del casc antic en zona per a vianants.*
- Annex 5. *Problemàtica del règim d'aparcaments quinzenals.*

### **Comissió de seguretat viària i transport intel·ligent.**

Reunions celebrades:

- 2 de juny de 2004

Temes tractats:

- **Millora de la seguretat viària.**  
Informe del Sr. Juhé sobre les diverses actuacions que es realitzen sobre el particular.
- **El camí escolar.**  
S'informa sobre el treball realitzat per la Fundació RACC sobre el camí escolar.
- **Regulació de l'ús de la bicicleta en l'espai urbà.**  
Debat sobre la necessitat de fomentar l'ús de bicicleta com a mitjà alternatiu de transport.
- **Contaminació atmosfèrica.**  
Informe sobre un estudi elaborat per la Diputació de Barcelona relatiu al nivell de contaminació atmosfèrica en la cruïlla Sant Joan i Sant Jaume.

## ANNEX 1

### CONCEPTES BÀSICS DE VIALITAT DINS EL CASC URBÀ (ENTRE ST.JAUME/ A.CLAVÉ/ RIERA CAPASPRE/ RIERANY DELS FRARES)

#### ÀMBIT DE LA PROPOSTA :

Zona de casc urbà compresa entre els carrers St.Jaume, A. Clavé, Riera de Capaspre i Rierany dels Frares.

#### OBJECTE DE LA PROPOSTA :

La proposta té per objecte fonamentar les actuacions en matèria de vialitat i mobilitat urbana a Calella que es volen portar a terme, dins el Pla d'Etapes de remodelació de carrers i renovació de voreres.

#### ANTECEDENTS :

L'ús de l'espai públic des de la introducció del vehicle a principis de segle, va patir una transformació radical, a les nostres ciutats, que no estaven dissenyades per a aquella nova situació.

L'última referència de com havia de ser l'espai urbà, dimensionant la seva secció, la seva tipologia i altres característiques, la trobem en el Pla d'Alineacions Urbanes de 1894, i posteriorment en la urbanització de les zones hoteleres, però d'una manera menys programada.

El Pla de 1894 aplicava bàsicament a nivell d'urbanització superficial el concepte de voreres de 0,80m a banda i banda i la resta al pas de vehicles, secció que funcionava quan el trànsit era quasi esporàdic, i quan les voreres eren un punt de protecció pavimentat, respecte la calçada de terra, en cas de pluges... El Pla, clarament higienista, ja projectava el nou eixample de ciutat amb carrers amb major amplada i diferenciava els vials principals dels secundaris, àdhuc amb la incorporació de l'element arbrat en les vies que anomenava passeig o ronda.

Les urbanitzacions de la zona hotelera, també incorporaren aquestes premisses, però a escala major, tot i que continuaren deixant en segon terme l'espai destinat al vianant, respecte al destinat al pas de vehicles.

#### PLÀNOLS DE TREBALL :

La proposta pretén valorar la morfologia dels carrers actualment i els paràmetres d'ús de les vies urbanes, i en base a això dimensionar correctament la seva secció constructiva.

.- **Morfologia de carrers.**- Plànol que diferencia els carrers segons les seves amplades, fins a 5,80m (nivell únic), 5,80-7,80m (pas de vehicles), 7,80-10m (pas i aparcament de vehicles) i >10m (pas i aparcament doble de vehicles).

.- **Proposta tipologies de carrers** .- Plànol que proposa la tipologia de les vies i la seva configuració partint de l'anàlisi de la situació actual, la morfologia dels carrers, els fluxes que hi circulen i la classificació de les vies urbanes, utilització de les mateixes.

## PROPOSTA :

La proposta que es vol aplicar dins l'àmbit assenyalat del casc urbà pretén solucionar la problemàtica dels carrers de Calella, corregint la situació actual, en la que els elements que conformen la via pública, no responen a les necessitats de cada situació, estant la majoria dels casos mal dimensionats.

### TIPOLOGIES DE CARRER SEGONS MORFOLOGIA (DIMENSIONS) :

La proposta es basa en el criteri bàsic de no tenir voreres inferiors a 1,50m, vials de 2,80-3m i aparcaments en línia de 1,80-2m. D'aquesta manera s'estableixen tres categories de carrers depenent de la seva morfologia :

- A.- Nivell únic  
Carrers inferiors a 5,80m d'amplada
- B.- Voreres >1,50m i pas de vehicles  
Carrers entre 5,80 i 7,80m d'amplada ( $1,5+2,8+1,5=5,8m$ )
- C.- Voreres >1,50m pas i aparcament de vehicles  
Carrers entre 7,80 i 10m d'amplada ( $1,5+2+2,8+1,5=7,8m$ )

### TIPOLOGIES DE CARRER SEGONS ÚS :

- A.- Illes de vianants : via pública reservada expressament a la circulació de vianants.
- B.- Vies de prioritat invertida : via pública o part de la mateixa, preferentment de nivell únic, que dona prioritat al vianant, sobre la funció circulatòria.
- C.- Vies de lliure circulació : via pública, amb separació física entre l'espai de pas de vehicles i el pas de vianants que es produeix simultàniament, on la circulació i estacionament de vehicles només queda restringit en funció de les seves dimensions i pes màxim autoritzat. Les vies de lliure circulació es poden classificar en :
  - a) Pas de vehicles en un sentit
  - b) Pas i estacionament de vehicles en un sentit. (1 banda o 2 bandes)
  - c) Pas de vehicles en dos sentits
  - d) Pas i estacionament de vehicles en dos sentits (1 banda o 2 bandes)

## CONCLUSIONS

Atenent als criteris d'amplades de carrers de manera automàtica i estricta, tindriem una proposta de tipologies de carrers coincident només amb el plànol de morfologia. El

resultat final, o plànol de proposta no només depèn bàsicament d'aquest criteri, sinó de la superposició dels plànols d'utilització actual i futura de les vies, que fan que alguns carrers presentin contradiccions que facin adoptar estratègies diferents.

D'aquesta manera trobem carrers, on tots els paràmetres morfològics i d'ús conflueixen en un mateix punt, no tenint cap mena de dificultat en la decisió en quan a la seva tipologia; però trobem, en canvi, carrers on la seva morfologia entra en contradicció amb l'ús que se'n fa, o diferents usos simultanis que s'hi desenvolupen, i aquests han de ser valorats.

#### TRACTAMENT CRUÏLLES/ FORMACIO APARCAMENT :

CRUÏLLES : Queden exclosos d'aquest apartat els carrers de nivell únic, que no presenten aquestes situacions.

A les cruïlles les voreres es resolen en punt rodó, amb radis que oscil·len entre 3-6m en funció de les vies que uneixen.

El radi usual en tot l'entramat de carrers interns serà el de 4m; el radi de 3m només s'utilitzarà en cantonades on l'amplada de carrer o la falta de xamfrà no permeti la utilització del de 4m. El radi de 5-6m s'utilitzarà en l'enllaç d'alguns carrers transversals amb el carrer Sant Jaume, per facilitar-ne l'accés.

Les voreres en punt rodó aniran enfonsades en tota la part circular, i tindran 2m de transició a l'alçària normal de vorera mai inferior a 14-15cm.(supressió de barreres arquitectòniques)

APARCAMENT : No es contempla el canvi quinzenal en l'aparcament de vehicles, quedant aquest fixat sempre a un costat, en funció de la circulació, ubicació de guais, girs de vehicles, tipus d'establiments...

L'aparcament anirà emmarcat a les cantonades, deixant aquí l'estricta amplada pel pas de vehicles; d'aquesta manera a les cantonades es deixa una àmplia superfície de vorera que possibiliti la ubicació d'elements del mobiliari urbà (papereres, senyalització....), impedeixi l'aparcament de vehicles en cantonada, així com redueix el tram d'irrupció del vianant a la calçada per travessar el carrer disminuint el risc d'atropellament.

Dins la zona d'aparcament clarament delimitada, es disposaran espais de contenidors soterrats, i de càrrega i descàrrega que quedaran totalment integrats.

#### ACCIONS PRÈVIAS A TENIR EN COMPTE :

El Pla d'Etapes de remodelació de carrers i renovació de voreres, comporta la reducció de places d'aparcament dins el casc urbà, així com el canvi en el comportament tant dels vehicles, com dels vianants, cosa que fa variar els fluxes i en conseqüència el sentit de circulació d'alguns carrers.

Es perden places d'aparcament a determinats carrers que passen de ser de pas i aparcament a ser de nivell únic o només de pas de vehicles. Aquestes places perdudes, han de ser recuperades i fins i tot incrementades, en bosses d'aparcament estratègicament situades, que el planejament urbanístic ha de preveure, i sense les quals, les operacions de remodelació d'alguns carrers, encara no es poden iniciar.

Calella 30 d'abril de 2004

L'arquitecte dels Serveis Tècnics  
Ramon Mas Arnijas

ANNEX 3

**ASPECTES RELATIUS A LA MOBILITAT QUE ES CONTEMPLA AL PLA  
D'ORDENACIÓ URBANA MUNICIPAL)**

## **7. PROPOSTA D'ORDENACIÓ DEL POUM DE CALELLA**

### **7.2. Propostes de caràcter general.**

#### 7.2.1. Estructura general viària

L'estreta franja litoral que resta entre el mar i les estribacions rocalloses de la Serralada litoral, està ocupada en la seva totalitat per l'àrea urbana edificada, que ha atrapat dins el seu creixement les infraestructures de pas i accés a la població, en especial la carretera N-II, i la via del ferrocarril, reduint-ne la seva funcionalitat i augmentat progressivament la seva incidència i perillositat.

La carretera N-II es, encara en la actualitat, una via de trànsit de pas que travessa la ciutat. Es va concebre a principis del segle XX, com alternativa per a substituir el camí vell que discorria per la traça del actual carrer Jovara.

La recerca de una traça alternativa per a la N-II al seu pas pel Maresme, no sembla possible en la majoria dels termes municipals, i partiríem doncs com a criteri, que la substitució de tot el trànsit de pas ha d'acabar absorbit per l'actual autopista C-32, que en cas necessari s'ha de poder ampliar en un futur, i que en qualsevol cas haurà d'ésser més permeable, amb major nombre d'accessos i haurà de donar major servei com a distribuïdor de trànsit a tot el llarg del seu recorregut.

La carretera N-II en el seu pas per la ciutat, s'ha convertit amb la via principal de trànsit de vehicles de l'estructura urbana. En ella es concentra la major part del trànsit urbà de distribució a les diferents àrees urbanes, i continua essent l'única via d'accés per a moltes parts del municipi.

La barreja d'aquestes funcions, amb el trànsit de pas que li es més propi, juntament amb l'increment de la mobilitat, ha acabat

comportant pràcticament el seu col·lapse en les puntes de tràfic estiuenc.

A més d'aquest problema funcional de saturació de la seva capacitat de trànsit, cal afegir-hi les interferències que el trànsit de pas i el propi disseny de la via, comporta en el funcionament quotidià de la vida urbana.

Cal doncs, plantejar una redefinició d'aquesta important via per a la ciutat. Per una banda buscar altres alternatives viàries a la distribució del tràfic d'accés i de distribució als diferents sectors urbans, i per una altra incorporar, en la mesura que sigui possible, un disseny d'aquesta via més adequat a l'estructura urbana i funcional de la ciutat.

El pas de la via del ferrocarril pel front de mar, ha esdevingut per la ciutat un element determinant en el seu desenvolupament, la seva funcionalitat, i la configuració de tota l'àrea propera a la façana de mar.

A més de l'efecte barrera que ha suposat al llarg dels anys, ha esdevingut un front de molèsties i perillositat, i en l'actualitat la seva supressió es un element clau per a la millora de la qualitat urbana i mediambiental de tota l'àrea urbana.

L'alternativa per aquest soterrament, podria buscar-se en el límit de la plana sorrenca amb les primeres estribacions de la muntanya, per tal d'assolir cota per damunt del nivell freàtic, permetre el pas d'escorrentia de les rieres, i trobar terreny adient per a perforar.

D'acord amb les anteriors consideracions, l'objectiu pel que fa a la vialitat, és estructurar una xarxa viària que no depengui exclusivament de l'actual carretera N-II, a partir bàsicament de habilitar un nou accés, que sortint de l'actual accés a l'autopista permeti accedir directament a l'àrea hotelera a través de la riera de Capaspre que s'ha de reconvertir en un nou eix central de la ciutat.

Aquest nou eix urbà, concebut com una rambla urbana, haurà d'assolir funcions d'eix cívic sobre el que graviten els nous creixements, i que amb una alta qualitat d'urbanització, i la cobertura del tram final, d'arriba fins al mar.

La configuració d'aquest eix, juntament amb la remodelació del front de mar, a partir de la supressió de la via del ferrocarril, poden esdevenir les operacions urbanístiques més importants, i sobre elles es recolzarà l'evolució futura i la transformació urbana de la ciutat.

En resum, la primera proposta del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal és, l'adequació de les infraestructures viàries i del ferrocarril, a la situació urbana actual i a les previsions futures:

- Preveient dues alternatives de posició de la via del ferrocarril.
- Integrant la carretera N-II a la xarxa viària local a través d'actuacions per recuperar el seu caràcter urbà i millorant la connectivitat amb el municipi de Pineda de Mar amb una alternativa d'acés al seu polígon industrial.
- Millorant la connexió de la sortida de l'autopista C-32 amb la nova xarxa viària amb un nou vial pel nord fins la riera de Capaspre.
- Superposant una trama de passeigs de vianants, en els principals recorreguts i àrees amb una vocació paisatgística latent.
- Considerant l'extensió de l'illa de vianants a la major part del casc antic.

.....

### **7.3. Propostes específiques de sistemes i diferents àrees urbanes.**

#### 7.3.1 Sistema d'espais lliures i equipaments

La potència comercial de Calella, de la que es fa esment especial a l'estudi soci-econòmic, amb un abast territorial que sobrepassa

l'estrictament municipal, justifica una extensió de l'illa de vianants restringint l'accés als vehicles.

El municipi ja disposa de diferents zones d'equipaments i d'espais lliures, la major part d'ells fruit de l'herència en actuacions antigues com el passeig de Manuel Puigvert o el Parc Dalmau.

La relació entre els equipaments i la superfície dels espais lliures de que disposava històricament el municipi i la quantitat de població a que anaven destinats s'han anat reduïnt progressivament.

El Pla proposa retornar la ciutat a un nivell adequat de dotacions i espais lliures, també exigència legal de la Llei de l'Urbanisme en establir que s'ha d'equilibrar el sostre residencial i els espais lliures en una proporció de 5 m<sup>2</sup> d'espai lliure per cada 25 m<sup>2</sup> de sostre, relació que no s'acompleix a les zones de casc antic ni d'eixample tradicional.

Amb aquesta finalitat, són els nous sectors en sòl urbanitzable els que preveuen una cessió de terrenys per sistema general d'espais lliures suficient per complir l'exigència legal, al mateix temps que es preserven les arbredes des turons i les parts més elevades topogràficament que envolten la població i en configuren el paisatge. Aquest conjunt de nous parcs, juntament amb els ja existents, es connectaran a través de la nova xarxa de recorreguts de vianants.

Una part del casc antic al llarg dels carrers Església i St. Josep ja funciona com una àrea peatonal, al voltant de una gran àrea comercial a cel obert. L'ampliació d'aquesta zona, i la seva reurbanització ha de servir per recolzar el sector comercial, i millorar-ne les condicions i la qualitat urbana de la zona.

En el cas de Calella, i afegint-se a l'anterior àrea esmentada, es proposa incorporar el nou eix de la riera de Capaspre com un element urbà important, tan des del punt de vista funcional, com de fita del paisatge urbà amb un marcat caràcter de passeig per a

vianants. Amb la hipòtesi de l'eliminació de la via del ferrocarril del front de mar, permetria completar aquesta xarxa de recorreguts, amb un nou i ampliat passeig marítim.

El dèficit detectat en alguns equipaments com ara els esportius es corregeix reservant a l'àrea de creixement una superfície prou gran per acollir unes activitats que no solament es destinin a la població resident, sinó que a més serveixin com a oferta complementària davant dels visitants.

#### 7.3.2. El casc antic i l'eixample tradicional

Calella, com tots els pobles i ciutats, té un nucli central que va ser l'originari en la seva formació. És aquí on d'una banda hi ha una acumulació major d'edificis antics i representatius i d'altra banda acull una concentració d'activitats comercials, de lleure o terciàries, molt major que la resta de la població.

La configuració física d'aquest centre urbà no va ser pensada per que la mobilitat de les persones estigués basada en l'automòbil ni que les mercaderies es transportarien en vehicles de grans dimensions. El casc antic i l'eixample tradicional, té evidents problemes d'accés per part dels vehicles, i pateix de manca d'aparcaments.

La trama viària de l'eixample tradicional està formada per carrers de dimensió molt reduïda, qüestió que a més del trànsit també afecta a l'assolellament dels edificis que hi donen front.

En conseqüència el Pla adapta la normativa a les possibilitats reals de continuar densificant aquest nucli urbà, sense que afecti negativament a la qualitat de vida dels seus habitants.

Per reequilibrar el dèficit d'aparcaments del centre urbà, el pla preveu la redacció de diversos plans de millora urbana que se situen al llarg de la carretera N-II, emplaçament òptim per la reserva d'aparcaments al subsòl.

#### 7.3.3. Àrees de nou creixement

Es proposa com a àrees de creixement residencial i hotel·ler, les situades al voltant de la riera de Capaspre i les zones confrontants amb terrenys planers o pendents suaus. És la zona que permet amb major facilitat relligar amb l'estructura urbana actual, i possibilita la millora de la xarxa viària, facilitant l'obertura d'un nou accés al nucli urbà. Aproximadament l'àrea apta per a ser urbanitzada és d'unes 47,54 Ha, que comprèn les planes dels fons de les valls i la part de les carenes protegides més properes al nucli urbà.

Es preveu, així mateix, a partir de l'accessibilitat que conferiria el nou accés, un desenvolupament industrial, de serveis o comercial, en un àmbit d'unes 35,86 Ha.

## 8. MESURES ADOPTADES PER FACILITAR L'ASSOLIMENT D'UNA MOBILITAT SOSTENIBLE.

### 8.1. Anàlisi de la mobilitat en relació al planejament vigent

Les Normes subsidiàries de planejament vigent preveuen la possibilitat d'assolir la xifra de 15.924 habitatges, amb una estructura viària basada en la carretera N-II com a distribuïdora del transit rodat, ja que travessa longitudinalment la població.

Amb el Planejament vigent, els creixements en els nous sectors urbanitzables, especialment el PP2 "Riera de Capaspre" i el PP3 "Polígon Industrial", se situen en unes àrees en que les comunicacions amb les infraestructures territorials es produeixen exclusivament a través de la minsa xarxa viària local existent i la carretera N-II.

Com a obres de millora previstes sobre la carretera N-II hi ha la construcció de dos giratoris, un a l'indret conegut com Apartaments Codina i l'altre sobre la riera Capaspre. Els dos projectes estan encara pendents d'execució.

### 8.2. Anàlisi de la mobilitat actual en relació a la carretera N-II<sup>1</sup>

#### INTRODUCCIÓ

Amb l'objectiu d'obtenir dades suficients que permetin conèixer la funcionalitat de la N-II, dins de l'esquema de mobilitat de la ciutat, i a partir d'aquí definir la morfologia i tipologia urbanística de la N-II s'ha realitzat el present estudi. Així, la realització d'enquestes origen/destinació per part de la Fundació RACC, conjuntament amb els aforaments efectuats pels serveis municipals ha permès caracteritzar qualitativa i quantitativament la demanda en vehicle privat que utilitza la N-II.

En definitiva l'estudi pretén determinar si la mobilitat d'aquesta via és de pas, i per tant, la realització d'una variant podria disminuir de forma efectiva la seva utilització, o pel contrari és una mobilitat generada bàsicament pel municipi.

La enquesta efectuada permet, paral·lelament, caracteritzar la tipologia de la demanda: motiu del viatge, freqüència, disponibilitat de mitjans alternatius, lloc d'estacionament, etc. Aquests aspectes són importants per a determinar la factibilitat d'un canvi de mode de transport.

#### METODOLOGIA I RECOLLIDA D'INFORMACIÓ

La recollida d'informació ha consistit en la realització d'un total de 292 enquestes. Les enquestes es van realitzar el dia 8 de maig entre les 8h 30' i les 12h 30' pel matí i entre les 16h i les 20h per la tarda.

	Enquestes	Vehicles/dia (1)	%
Oficina d'informació turística (sentit Barcelona)	154	14.718	1,0
Pl. de les Roses (sentit Girona)	138	12.294	1,1
TOTAL	292	27.012	1,1

Mitjana dia feiner tipus:

Sentit Barcelona: comptatges efectuats entre el 6-04-03 i el 5-05-03

Sentit Girona: comptatges efectuats entre el 25-09-02 i el 2-10-02

Per a un interval de confiança del 95%, l'error de mostra és del 5,70%

El tractament de les enquestes s'ha realitzat amb el programa estadístic SPSS, que ens ha permès segmentar les enquestes en

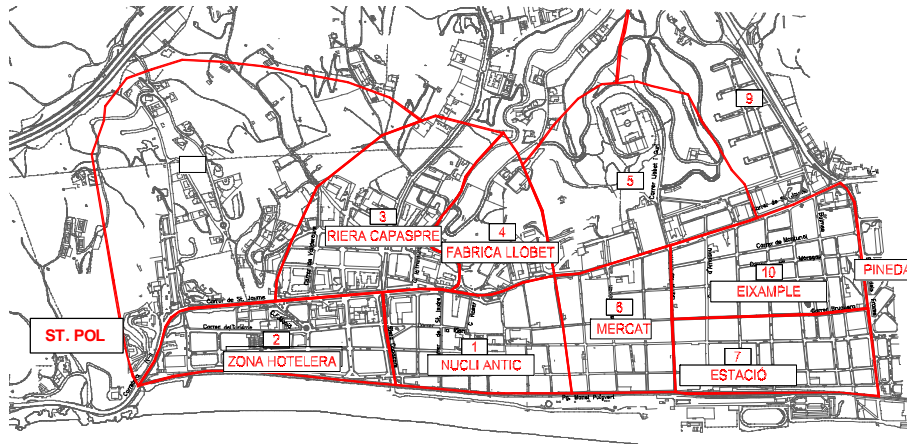
<sup>1</sup> L'estudi l'ha realitzat la Fundació RACC i s'ha incorporat íntegrament

funció de determinats aspectes com pot ésser el motiu i la destinació del viatge.

Els resultats de les enquestes es detallen a l'annex I, que inclou el model d'enquesta utilitzat.

Per a expandir els resultats de les enquestes s'han utilitzat les dades d'aforaments facilitades pels serveis tècnics municipals i que es detallen a l'annex II.

A continuació es mostra un plànol amb la zonificació interna considerada a la matriu:



Per a definir la zonificació externa s'han considerat de manera individual les poblacions més properes, les més allunyades agrupades per comarques.

Tot seguit es mostra la zonificació externa considerada:

11. Resta Pineda
12. Poblenou (Pineda)
13. Sta. Susanna
14. Malgrat

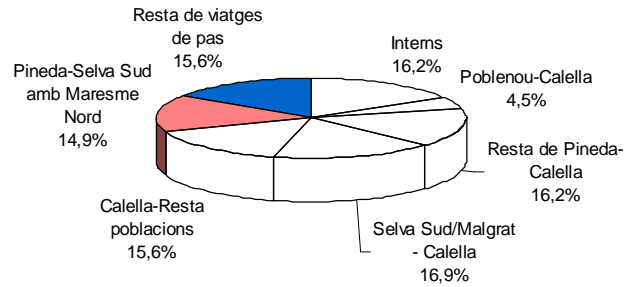
15. Palafolls
16. Blanes
17. Lloret de Mar
18. Tordera
19. St. Cebrià
20. St. Pol de Mar
21. St. Iscle de Vallalta
22. Canet de Mar
23. Arenys de Munt
24. Arenys de Mar
25. St. Vicenç de Montalt
26. Caldes d'Estrac
27. St. Andreu de Llavaneres

28. Mataró
29. Maresme Sud
30. Barcelonès-Baix Llobregat
31. El Vallès
32. Girona
33. Resta de Catalunya
34. Resta d'Espanya
35. França

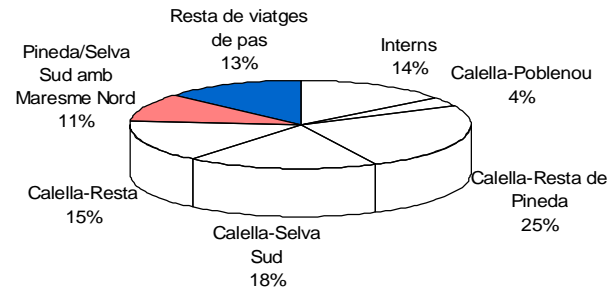
### 3. RELACIONS DE MOBILITAT

El tractament de les enquestes ha permès confeccionar la matriu origen/destinació de cadascú dels punts. Els resultats es mostren a les gràfiques i taules següents:

**DISTRIBUCIÓ DELS VIATGES (OFICINA D'INFORMACIÓ TURÍSTICA, SENTIT BARCELONA)**



**DISTRIBUCIÓ DELS VIATGES (PL. DE LES ROSES, SENTIT GIRONA)**



Matriu origen/destinació:

Ctra. N-II, a l'altura de la oficina d'informació turística (sentit barcelona):

ORIGEN	DESTINACIÓ														Total
	1	2	3	4	7	8	19	20	22	24	26	28	30	34	
1	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	2,6%	0,6%	0,6%	0,0%	0,0%	5,2%
5	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%
6	0,6%	0,6%	0,0%	0,6%	0,0%	1,3%	0,0%	1,3%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,2%
7	0,0%	1,3%	0,6%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	2,6%	0,0%	0,6%	0,0%	0,6%	0,6%	0,0%	7,8%
10	3,2%	2,6%	0,0%	1,9%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,6%	0,6%	0,0%	10,4%
11	0,6%	5,2%	0,6%	9,1%	0,0%	0,6%	0,0%	5,2%	1,3%	1,9%	0,6%	1,9%	0,6%	0,0%	27,9%
12	0,6%	0,6%	0,0%	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	5,8%
13	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,2%
14	0,0%	0,6%	0,0%	3,9%	0,6%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	0,6%	0,0%	0,6%	1,3%	0,0%	9,1%
15	1,3%	0,6%	0,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,6%	0,0%	5,8%
16	0,0%	0,6%	0,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,6%	0,0%	0,6%	0,6%	0,0%	5,2%
17	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	1,3%	1,9%	0,6%	5,2%
18	0,0%	0,0%	0,0%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	3,2%
32	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,9%
35	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%
<b>Total</b>	7,1%	13,0%	1,9%	29,2%	0,6%	3,9%	0,6%	13,6%	3,9%	7,1%	1,9%	7,1%	9,1%	0,6%	100,0%

Ctra. N-II, a l'altura de la pl. De les roses (sentit girona):

ORIGEN	DESTINACIÓ														Total				
	7	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	22	24		28	30	32	35
1	2,2%	0,0%	2,9%	7,2%	0,7%	0,7%	0,7%	0,0%	0,7%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	16,7%
2	1,4%	0,0%	0,7%	2,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,1%
3	0,0%	0,0%	0,7%	2,2%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	4,3%
4	0,0%	0,0%	0,0%	2,9%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,5%
5	0,0%	0,7%	0,7%	0,0%	1,4%	1,4%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,8%
6	0,0%	0,0%	1,4%	3,6%	0,0%	1,4%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,7%
7	0,7%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,7%	0,7%	0,7%	2,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,5%
8	0,0%	0,7%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,2%
9	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,7%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,9%
10	0,0%	0,0%	1,4%	2,9%	0,7%	0,0%	0,7%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,7%	0,0%	8,7%
19	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
20	0,0%	0,0%	0,7%	1,4%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,6%
21	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
22	1,4%	0,0%	1,4%	1,4%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,5%
23	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
24	0,7%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,7%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,9%
25	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
27	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
28	0,0%	0,0%	0,0%	2,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,9%
29	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%
30	0,0%	0,0%	1,4%	0,7%	0,0%	0,0%	0,7%	1,4%	2,2%	2,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,2%	0,0%	10,9%
31	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%
<b>Total</b>	8,7%	1,4%	13,0%	31,9%	4,3%	5,1%	8,7%	4,3%	6,5%	3,6%	3,6%	0,7%	7,1%	1,4%	1,4%	0,7%	2,9%	0,7%	100%

Les conclusions que es desprenen d'aquesta anàlisi són les següents:

- Entre un 24% (sentit Girona) i un 30% (sentit Barcelona) dels viatges són de pas, és a dir, com a màxim, aquests serien els percentatges de disminució de trànsit en el cas de fer-se una variant.

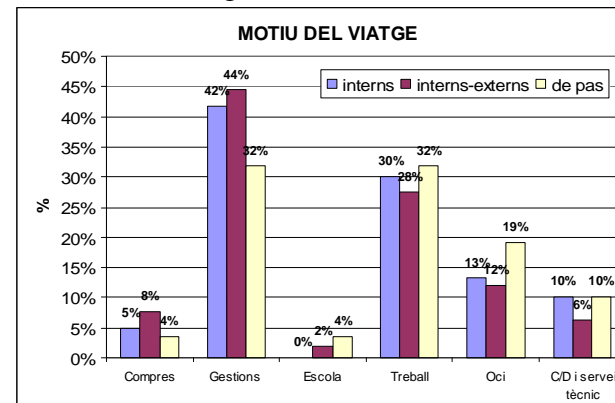
2. Tot i això, gairebé la meitat d'aquest trànsit de pas correspon a viatges que difícilment utilitzaran una altra via que no sigui la N-II. Es tracta de desplaçaments de la Selva Sud, Malgrat i Pineda amb municipis del Maresme Nord com Canet o Sant Pol, i per tant, la N-II constitueix l'eix més curt i accessible. Cal indicar que en sentit Barcelona un 6% del total de viatges són entre Pineda i Sant Pol. Per tant, el trànsit de pas desviable cap altres vies difícilment superarà el 20%.
3. S'observa un elevat percentatge de viatges interns (un 15%). Si afegim els viatges procedents de Poblenou, aquest percentatge s'eleva a un 19%. Cal indicar que es tracta de viatges que rarament superen els 2 km (30' caminat o 6' en bicicleta).
4. Cal indicar que un 20% d'aquests viatges són entre l'Eixample i el Nucli Antic, desplaçaments que es podrien fer còmodament a peu. Altres relacions majoritàries també tenen una reduïda longitud; Eixample-Hospital (12%) o Nucli Antic-Estació (16%)
5. Dels viatges interns/externs, predomina la relació amb el Nord (Selva Sud, Pineda i Malgrat de Mar ) amb un 38% en sentit Barcelona i un 47% en sentit Girona del total de viatges. En concret, la principal relació és amb Pineda (entre un 20 i un 29%) del total de viatges, confirmant la elevada interrelació entre ambdós municipis. Cal indicar que existeix un servei de bus que permet una connexió entre els dos municipis. Les altres relacions internes-externes només suposen un 15% del total de viatges.
6. En sentit Girona els viatges procedents del Nucli Antic suposen un 17% del total de viatges ja que és fàcil accedir-hi mitjançant girs a la dreta. En sentit contrari (Barcelona) els usuaris amb origen o destinació el Centre només suposen un 5% del total. La dificultat d'accés (girs a l'esquerra) i el fet de disposar del c. Anselm Clavé com alternativa són les causes.

7. En definitiva, de les enquestes efectuades es desprèn que **més del 70% de la mobilitat de la N-II la genera el propi municipi de Calella i aproximadament un 15% és trànsit de pas entre municipis propers.** Per tant, la N-II no és una via de pas en sentit estricte sinó una via urbana de primer ordre que comunica el municipi amb l'exterior i en menor mida facilita les relacions del continuum urbà St. Pol-Calella-Pineda.

#### CARACTERÍSTIQUES DE LA DEMANDA

A més de l'origen i la destinació del viatge, hi ha altres factors, com el motiu del viatge o la freqüència, tipus de vehicle, etc. que permeten analitzar la factibilitat d'un canvi modal en el cas de la potenciació de modes de transport alternatius.

#### A/ Motiu de viatge

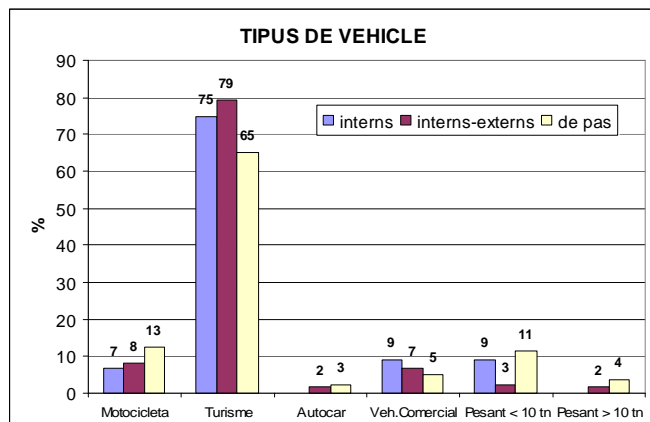


S'ha observat que existeix un important percentatge de viatges per motiu treball: al voltant del 30% quan habitualment aquest percentatge rarament supera el 20%. En el cas dels viatges interns es pot considerar un factor greu, ja que tal i com hem indicat amb anterioritat molts d'aquests viatges es poden fer a peu.

Paral·lelament l'elevat percentatge de gestions en el cas dels viatges interns i dels interns-externs, fa difícil reconduir aquest tipus de mobilitat cap al transport públic, ja que habitualment impliquen una sèrie de desplaçaments curts i ràpids on el vehicle privat és el mitjà més competitiu. En el mateix sentit, cal indicar que un 10% utilitzen el vehicle privat com a mitjà de treball (càrrega i descàrrega i serveis tècnics)

#### B/ Tipus i ocupació del vehicle

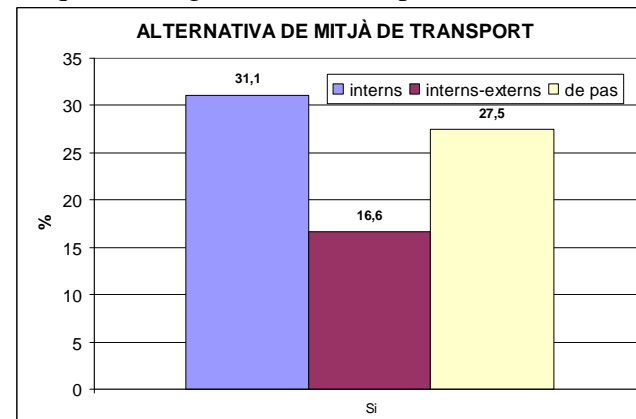
Tot i que el turisme és el vehicle majoritari en tots els casos, els viatges de pas només suposa un 65%. Entre aquests últims s'observa un elevat pes de les motocicletes (13%) i dels camions (15%), vehicles, principalment els primers, que habitualment no acostumen a utilitzar l'autopista.



L'ocupació és de 1,6 persones/vehicle, lleugerament superior a la mitjana de les ciutats analitzades i de la Regió Metropolitana (1,3 persones/vehicles). No s'observen excessives diferències entre els viatges interns i externs.

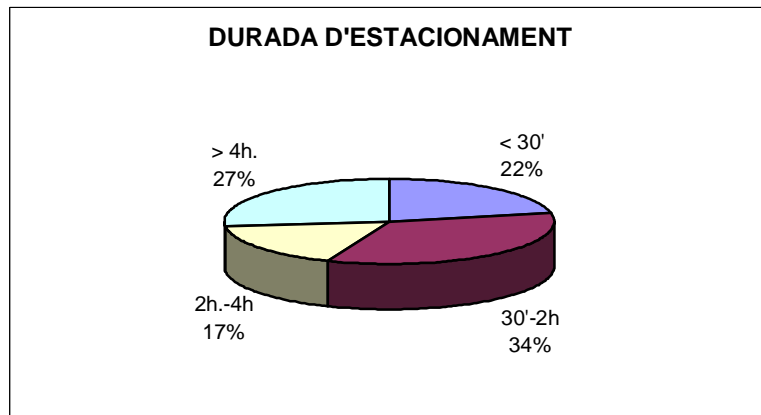
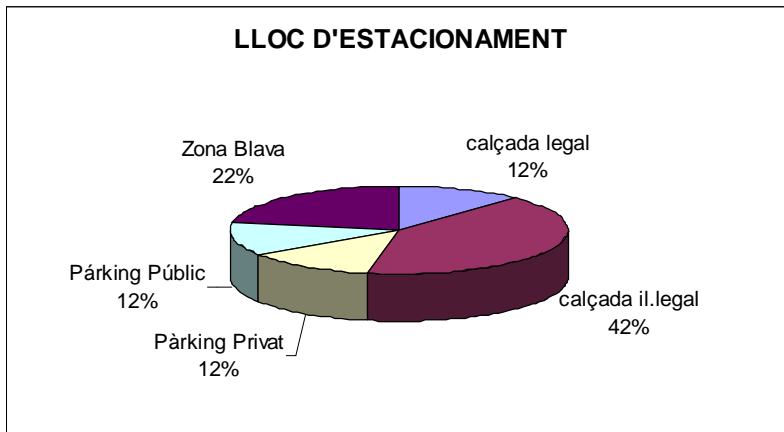
#### C/ Mitjà de transport alternatiu

Només un 31% dels usuaris que realitzen desplaçaments interns manifesten disposar d'un mitjà de transport alternatiu, tot i que la majoria es podrien realitzar a peu. Aquest percentatge es redueix a un 17% en el cas dels viatges interns-externs. El mitjà alternatiu tant d'aquests viatges com dels de pas és el tren.



#### D/ Lloc i durada d'estacionament dels usuaris forans amb destinació Calella.

Un dels factors més destacables negativament és que pràcticament un 42% dels enquestats manifesten la seva predisposició a aparcar de forma il·legal. Pel contrari només un 36% manifesta que utilitzaria una oferta de pagament ja sigui en calçada o fora de la calçada. S'observa un elevat pes de les llargues durades d'estacionament, ja que un 27% dels usuaris indica que aparcarà per un període superior a 4 hores.



En definitiva, l'elevada mobilitat interna i bona part de la interna-externa pot estar motivada per les expectatives d'estacionament il·legal. Així, si s'aconsegueix desviar el trànsit de pas que actualment circula per la N-II, i no s'articulen els mecanismes de control de l'estacionament il·legal en destinació, l'espai de la N-II

recuperat serà utilitzat per la mobilitat interna. En aquest sentit, és bàsica una bona regulació de l'estacionament en destinació com a mitjà de control de la demanda amb destinació al propi municipi.

#### PROPOSTES D'ACTUACIÓ

Caracteritzat el trànsit de vehicles que utilitza la N-II, tant qualitativa com quantitativament, a continuació s'exposen les mesures que caldria explicar per aconseguir una reducció dels vehicles que hi circulen.

Potenciació de mitjans de transport alternatius:

Augmentar l'oferta per a vianants al nucli amb l'objectiu d'afavorir el mitjà peu en els desplaçaments interns. Es proposa com a objectiu disminuir la mobilitat interna en vehicle privat en un 33% (un 5% del total de trànsit de la N-II).

Millora del transport públic, especialment amb Pineda. Es planteja com a objectiu passar al transport públic un 20% dels viatges que es realitzen entre Pineda i Calella (equivaldria a un 5% del trànsit de la N-II).

Control de la mobilitat en vehicle privat:

Disminuir un 67% del trànsit de pas (un 20% del total de trànsit de la N-II) mitjançant una permeabilització de l'autopista amb la Riera Capaspre i més accessos amb la resta de poblacions, una variant, reforç de la senyalització i tractament urbà de la travessera.

Control de l'estacionament en destinació (zona blava i control de la indisciplina d'estacionament) per a evitar l'augment del trànsit intern i del intern-extern.

En definitiva, l'objectiu és reduir en un 30% el trànsit de la N-II, passant de 15.000 veh./dia i sentit a 10.500 veh./dia i sentit. Per absorbir aquest volum de trànsit 1 carril de circulació seria suficient sempre i quan:

La fase verda de les cruïlles semaforitzades fos igual o superior al 55%. Es considera una capacitat per carril de 1.500 veh./hora i un percentatge d'hora punta del 7,5%, i  
Els girs a l'esquerra es realitzin únicament amb carril específic.

### 8.8. Propostes del POUM per millorar la xarxa viària

El POUM preveu una ordenació que és més eficaç des del punt de vista de la mobilitat sostenible, ja que d'una banda redueix el potencial residencial global del municipi, d'acord amb el següent quadre resum:

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE CALELLA	
POTENCIAL RESIDENCIAL	
CENTRE URBÀ	8.173
RESTA DE ZONES	3.000
PA I PMU	668
SUD	2.416
<b>TOTAL MUNICIPI<sup>2</sup></b>	<b>14.257</b>

I de l'altra es proposa una distribució dels usos en el territori de tal manera que es facilita el seu accés, amb una connexió directa per la part nord entre les zones de nou creixement i els accessos a l'autopista C-32.

Especial importància, fins i tot a nivell supramunicipal, tindrà la connexió proposada entre el polígon industrial de Pineda de Mar i els accessos a l'autopista C-32, que a més de facilitar els viatges entre

---

<sup>2</sup> si es compara l'actual nombre d'habitatsges (7.500) i el nombre d'habitants (17.000), es constata que la proporció és de poc més de 2 habitants per habitatge, per tant el nombre d'habitants final estarà molt probablement entre 25.000 i 30.000.

aquest polígon i els sectors residencials de Calella, alliberarà a la carretera N-II al seu tram dis del terme municipal de Pineda de Mar. Totes aquestes actuacions es finançaran íntegrament a través de les plusvàlues que generaran els nous sectors urbanitzables. Per tant se'n podrà disposar des del seu inici.

Mesures complementàries per garantir l'eficàcia del sistema en totes les seves fases són les condicions que s'imposen sobre els sectors urbanitzables més perifèrics, que no es podran desenvolupar si prèviament no s'executen les esmentades connexions viàries generals d'accés.

L'escenari final del POUM en relació al planejament vigent serà el d'un municipi amb un nombre menor d'habitants i dotat d'unes infraestructures viàries més capaces de distribuir el trànsit tant a l'interior com en relació a les infraestructures territorials.

### 8.9. Altres propostes del POUM per millorar la mobilitat sostenible

La mobilitat sostenible a qualsevol municipi passa necessàriament per la potenciació del transport públic en front del privat i per un disseny adequat del sistema de comunicacions.

Si bé l'objectiu de millorar la xarxa viària és assolible en qualsevol cas, siguin quines siguin les característiques del municipi, la implantació del transport públic local en municipis de la dimensió de Calella de moment és inviable econòmicament.

La prestació del servei de transport col·lectiu urbà de viatgers té al municipi de Calella una escassa incidència, essencialment perquè els moviments de la població amb vehicle es produeixen de forma majoritària a nivell intermunicipal. Prova d'això és la recent inauguració del servei d'autobusos entre els municipis de Calella i Pineda de Mar, que se suma al ferrocarril i a altres serveis d'autobusos de major abast.

La més moderada demanda de moviments interns al municipi en relació als intermunicipals fa que l'oferta del servei es limiti als taxis, amb bases a l'estació del ferrocarril i l'hospital, i a vehicles articulats de caire turístic en temporada estival, que no són aptes per circular fora dels carrers interiors. Aquesta demanda té un creixement especial per l'afluència de turistes, entre les parades d'autobusos i els hotels de l'interior del nucli, per la impossibilitat física de que aquests vehicles hi accedeixin, encara que són els propis establiments hotelers els que organitzen el transport.

La configuració física del nucli urbà, amb una marcada component longitudinal en la que la única via clarament apta per acollir el transport públic urbà és la carretera N-II fan essencial un tractament d'aquesta via que permeti implantar un servei municipal de transport públic eficaç.

L'alliberament de gran part de circulació de vehicles de pas a través de Calella per la carretera N-II, per la nova estructura viària perifèrica proposada en el pla, permetrà recuperar aquest eix com a vial urbà, en el que la posició dels principals equipaments, com la fàbrica Llobet, les escoles públiques de la Minerva (o les privades com Lestonnac), el mercat municipal, l'hospital de Sant Jaume i les piscines, constituirà un recorregut essencial per al transport públic.

En aquest sentit, a més del tractament de la pròpia via, el pla preveu la reserva d'espais per a estació d'autobusos al costat de la N-II, al nou PMU-5 "Tramuntana", espais que complementen les parades al llarg de la N-II (la Granja, Parquinsol, Mercat, etc...).

En qualsevol cas, les característiques del nucli urbà pel que fa a la seva dimensió moderada i plana fan potenciar els carrers amb prioritat invertida a les zones de casc antic i d'eixample tradicional, amb l'ampliació de l'illa de vianants i la creació de la xarxa de recorreguts i passeigs de peatonals

Aquesta situació dificultarà encara més el transport amb vehicles privats, i l'eficàcia en el transport quedarà gairebé reservada al transport públic, per la seva major compatibilitat i possibilitat d'integrar-se al casc antic i l'eixample tradicional.

En resum, les mesures del POUM de Calella per facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible són:

- La reserva viària per la variant de la carretera N-II fora de la població.
- El posicionament sobre una alternativa soterrada a l'actual traçat del ferrocarril, que permeti el desdoblament de la via.
- La creació d'un nou accés nord des de les vies territorials (C-32 i N-II) fins l'eix viari de la riera Capaspre, que no solament serveixi per l'accés als nous sectors de creixement, sinó que millori l'accessibilitat a la zona hotelera.
- La previsió d'una nova connexió amb el polígon industrial de Pineda de Mar que alliberi trànsit del carrer Sant Jaume (actual N-II)
- La reserva d'espais per a estació d'autobusos al costat de la carretera N-II al PMU-5 "Tramuntana".
- L'ampliació de l'illa de vianants.
- La creació d'una xarxa de recorreguts i passeigs de vianants.
- La disposició de noves àrees d'aparcament al perímetre del nucli urbà, especialment als nous PMU.

L'ampliació de l'aparcament de l'estació de RENFE, potenciant la seva funció de park & ride (PMU-3 Estació).

**PROPOSTA SOBRE NORMALITZACIÓ I REGULACIÓ DE LES ZONES DE CÀRREGA I DESCÀRREGA DE LA POBLACIÓ.**

Que al llarg d'un mes s'ha observat i estudiat la problemàtica que genera la càrrega i descàrrega a la població sobre tot, a la zona centre. Els motius més importants , alguns d'ells prou coneguts per tothom, són:

- La trama urbana: Carrers estrets que no permeten l'aparcament de vehicles de repartiment, ni tant sols, l'aparcament en sí.
- La distribució territorial de les zones destinades a la càrrega i descàrrega: Espais o zones mal dimensionades i distribuïdes en el territori.
- La senyalització dels espais reservats: Deficient i confusa, senyals blincats, mal col·locats, poc visibles. Una senyalització horitzontal deficient o inexistent...
- La optimització dels espais reservats: Mal optimitzats, horaris diferents, mal especificats, confusos, poc visibles, no adequats a les necessitats reals.
- La informació als afectats: Manca d'informació clara de les zones i els horaris als repartidors, transportistes, comerciants i veïns de les zones.
- El control policial de les infraccions: Poc control dels infractors i poca prevenció per evitar infraccions i per millorar la utilització dels espais.

A continuació es proposen un seguit de mesures encaminades a millorar la problemàtica expressada anteriorment.

1. Redistribuir els espais de càrrega i descàrrega de forma que cobreixin les necessitats reals. Això comportarà el fet d'haver de traslladar, modificar o fins i tot, ampliar algunes de les zones actuals (caldrà fer un estudi de camp). Es proposa també la creació de tres àmplies zones amb un horari específic de 8'00 a 20'00 hores ubicades a tres sectors de la població: aparcament del mercat, riera Capaspre i pl Bernat II per donar una àmplia cobertura sense que això representi una distorsió a les zones per a vianants o barri vell.
2. Senyalitzar amb elements homologats tots els espais reservats col·locant un senyal a l'inici i un altre al final de cada zona indicant amb una fletxa l'inici i la fi de l'espai perquè no hi pugui haver cap mena de confusió pels usuaris. Per altra banda i de forma paral·lela, caldrà senyalitzar a terra amb groc i, amb forma de ziga-zaga, totes les zones reservades. En definitiva, la senyalització vertical i horitzontal esdevenen imprescindibles per millorar l'ús dels espais.
3. Homogeneïtzar, de forma general, els horaris de càrrega i descàrrega a tota la població. Es proposa l' horari general de 8'00 a 11'00 hores i de

14'00 a 17'00 h de dilluns a divendres i de 8'00 a 11'00 hores els dissabtes. El temps màxim per dur a terme la maniobra es limitarà a 15 minuts per donar la màxima rotació als espais. De forma puntual es poden establir altres horaris que tinguin en compte les característiques d'algunes zones determinades però, com més generalitzat sigui l'horari menys confusió. Aquest horari ha de ser d'aplicació també a la zona del carrer Església, Jovara i zona per a vianants (aquesta mesura ha d'anar lligada a l'estudi de la zona per a vianants). Cal tenir present que fora dels horaris establerts i fora dels carrers per a vianants, els espais reservats es poden utilitzar com aparcaments gratuïts.

4. Els transportistes i repartidors han de conèixer clarament els horaris que poden efectuar les maniobres de càrrega i descàrrega i la ubicació dels espais reservats a tal efecte. Caldrà doncs elaborar un díptic informatiu amb el plànol de Calella en el que hi constin les zones de càrrega i descàrrega, els itineraris principals per arribar-hi i els horaris d'utilització. Caldrà demanar-los la seva complicitat perquè el sistema funcioni correctament.
5. A partir d'aquí només queda que la policia local vetlli pel compliment de la normativa i faci respectar els espais reservats.

Atentament,

Joan Vilademat i Llopart

Calella a 15 de maig de 2004

## **PROPOSTA PER CONVERTIR UNA PART DEL CASC ANTIC EN ZONA PER A VIANANTS**

### **Introducció:**

Les zones per a vianants s'han implantat en la majoria de ciutats per afavorir el trànsit de vianants, reduir la circulació de vehicles amb el que això comporta (menys contaminació ambiental i acústica, menys brutícia, menys perill, menys accidents, etc.) i crear espais on es pugui passejar, comprar, xerrar, etc. sense patir pels vehicles. Normalment aquestes zones s'estableixen en els cascs antics o barris vells de les ciutats ja que la xarxa viària i les condicions urbanístiques ho propicien. No hi ha aparcament, els carrers són estrets, les voreres són intransitables, hi ha gran concentració d'establiments comercials i de serveis, la densitat de vianants és molt elevada, etc.

La nostra ciutat, com molt bé sabem té unes característiques urbanístiques especials amb una xarxa viària molt complicada, sobre tot en la part compresa entre la riera Capaspre i el carrer Ànimes. La majoria de carrers, per la seva amplada de menys de cinc metres, no permeten l'aparcament i la circulació simultània. Encara que en alguns carrers s'hi permet l'aparcament per necessitats d'espai per aparcar ja que el dèficit de places en superfície és important, l'estructura viària i les normes de seguretat vial no ho permetrien. Els vianants han de passar pels carrers, els vehicles que circulen toquen els miralls dels que estan aparcats, si aparca algun furgó ja no es passa, etc. Per això afirmem que tenim una xarxa viària complicada i que cal racionalitzar l'espai i, inevitablement, cercar solucions que millorin els espais.

La proposta que s'anirà desenvolupant a continuació passa per tancar al trànsit rodat els següents carrers (proposta A):

- Carrer Jovara d'Anselm Clavé a St. Joan
- Carrer Església de Romaní a St. Joan i de St. Joan a Cervantes.
- Carrer Riera de riera Capaspre a pl Constitució
- Carrer Roser
- pl Constitució
- Carrer Escoles Pies
- Carrer Bisbe Sivilla
- Carrer Romani del parking fins a Jovara
- Carrer Batlle
- Carrer Creus
- Carrer Sant Josep de Bruguera a Anselm Clavé

I dels següents carrers (proposta B)

-Romaní de Bruguera a Jovara  
-St. Joan de Bruguera a Anselm Clavé

### **Objectius que es pretenen:**

1. Augmentar la seguretat viària i reduir els accidents.

Hi ha carrers que no disposen de voreres fet que genera una gran desprotecció per als vianants ja que la seva amplada és molt justa i els vehicles passen arran de les vores. Els veïns que surten dels seus habitatges també queden desprotegits perquè surten directament a la via i els conductors no els poden veure amb antelació.

Fins a finals de setembre hi ha hagut un total de 28 accidents de trànsit (topades, abastaments i atropellaments) en el sector objecte de tancament.

2. Crear un espai per a vianants.

Crear una zona on els vianants trobin un espai sense trànsit i puguin passejar, comprar, fer gestions, etc. amb tranquil·litat sense haver de patir pels vehicles. En aquest espai, la mainada també trobarà un lloc per romandre-hi sense perill.

3. Fomentar l'hàbit d'aparcar en zones estratègicament ubicades i anar al centre a peu.

Com ja s'ha esmentat, la complicació de la xarxa viària i la manca d'espais d'aparcament en els mateixos carrers cèntrics ha motivat que es creessin bosses d'aparcament perimetrals al centre. Si els conductors saben que hi ha uns carrers tancats al trànsit, aquests cercaran amb més fonament les bosses d'aparcament i aniran a peu.

4. Ajudar a millorar el comerç .

Està plenament demostrat que, si els ciutadans i ciutadanes poden passejar tranquil·lament per les zones comercials i poden mirar, comparar, triar, etc. repercuteix de forma directa en el sector comercial. Segurament tot passejant es poden veure i sentir-se atrets per molts articles i productes que d'una altra forma no seria així.

Es probable que els responsables dels establiments comercials inverteixin en la millora dels aparadors i dels propis comerços per atraure a més clients doncs aquests tenen temps per mirar i comparar l'oferta amb calma i tranquil·litat sense haver de patir pel trànsit rodat i, en conseqüència, per la seva seguretat.

### **Senyalització i sistema tècnic de tancament de la zona.**

Està clar que per poder tancar al trànsit una zona determinada, sobre tot com la que ens ocupa, s'ha de dotar d'una bona senyalització vertical i horitzontal i d'un bon sistema de tancament.

- Senyalització.

- Millorar la senyalització existent sobre els sentits de la circulació (stops, direccions prohibides i direccions obligatòries).
- Senyalitzar les entrades dels carrers esmentats la prohibició de la circulació de vehicles de més de 3'5 Kg i els horaris de càrrega i descàrrega.
- Senyalitzar la prohibició de circular: Horari d'estiu (juny-setembre) de les 8'00 a 11'00 h del matí i de les 14'00 a les 16'00 hores tarda. Horari d'hivern (resta d'any) de les 8'00 a les 12'00 i de 14 a 16'30. Mentre resta oberta la zona hi poden accedir els vehicles autoritzats (-3,500 kg) per carregar i descarregar.
- Senyalitzar la prohibició d'aparcar a tota la zona.
- Senyalitzar amb unitats indicatives de zona per a vianants a: Jovara amb Anselm Clavé, pl. Església, St. Josep amb Bruguera, Roser amb Bernat II.

- Tancaments

### Problemàtica actual.

El sistema actual provoca un munt de problemes derivats del mal funcionament del mateix i obliga a la policia a estar pendents de l'hora d'obrir i tancar (4 vegades al dia). Quan es produeixen retards en els tancaments o obertures, alguns comerciants presenten les seves queixes.

### 1. Nou sistema de tancament dels accessos principals

Per tancar de forma física els accessos principals a la zona indicada, es proposa la instal·lació d'un sistema automatitzat el qual permeti programar horaris, obrir i tancar de forma automàtica mitjançant tarja o comandament a distància i que estalviï les més de dues hores diàries que hi ha dedicar una patrulla policial.

Es proposa un tancament amb fitons automàtics accionats amb comandament a distància des de l'interior del vehicle. Els comandaments es poden sectorialitzar perquè només obrin els fitons programats. Així, uns comandaments es programen per accedir al carrer Jovara, uns altres per accedir al carrer St. Josep, etc. A part hi haurà uns comandaments universals que obriran tots els fitons.

### **1. PROPOSTA A)**

#### Tancament dels accessos principals:

El tancament de la zona proposada manté un eix obert que la travessa per facilitar la utilització del parking Bartrina permetent la circulació pel carrer Bruguera, Romaní, parking Bartrina, carrer Bartrina i sortida cap l'Anselm Clavé.

-Els fitons automàtics es col·locaran a l'entrada dels carrers relacionats a continuació:

- Jovara amb Anselm Clavé
- Jovara amb St. Isidre
- Jovara amb Bartrina
- St. Josep amb Bruguera
- Roser (al principi del carrer)
- Riera amb St. Isidre
- Riera amb Colom

Juntament amb els fitons s'instal·larà un semàfor complementari el qual es posarà vermell quan el fito sigui a dalt i verd quan sigui a baix i es pugui passar.

El sistema de tancament automatitzat proposat representa un gran avantatge vers els sistemes manuals:

- Estalvia temps i diners a l'Administració ja que la policia no ha d'obrir i tancar.
- Possibilita que els veïns que tenen garatges puguin accedir-hi , si així s'acorda, amb un comandament a distància (clau).
- Al tractar-se d'un sistema automatitzat, permet diferents combinacions programaries per regular els accessos de forma puntual.
- Es pot centralitzar el control del sistema directament a la Comissaria de la policia local.

### Tancament dels accessos secundaris

Per tancar els accessos secundaris a la zona, entenent com a tal aquells que s'obriran de forma molt esporàdica, es proposa la re-utilització dels fitons retràctils manuals els quals estan ja instal·lats en alguns punts determinats. Els llocs on es proposa la seva ubicació són:

- pl. Constitució amb Riera (ja hi és)
- Bisbe Sivilla amb Romaní (ja hi és)
- Bartrina (al costat del parking)
- Romaní (al costat del parking Bartrina)

A part dels tancaments físics esmentats, cal tenir en compte que la majoria de tancaments s'aconsegueixen amb els sentits de la pròpia circulació, així esdevé necessari i imprescindible establir els sentits de la circulació tal i com es recomana en el plànol adjunt. També és imprescindible senyalitzar, com ja s'ha dit al principi, de

forma vertical i horitzontal col·locant els senyals de direcció prohibida i stops corresponents per evitar males interpretacions i perquè quedi completament evidenciat si algun usuari no respecta els senyals de trànsit.

## **2. PROPOSTA B)**

A continuació es presenta una segona proposta de tancament de la zona la qual presenta una variant important vers la primera. **Es tanca l'accés a l'aparcament Bartrina i es tanca l'accés al carrer St. Joan a partir de Bruguera.**

Aquesta opció permet disposar d'una zona de vianants més compacta ja que no hi ha cap via de circulació que la travessi. Per altra banda es perd la zona blava que hi ha actualment en favor d'altres sistemes de gestió de l'aparcament com poden ser: aparcament per a residents de nit i zona central de càrrega i descàrrega de dia. Aquesta última condició permetria centralitzar la zona de càrrega i descàrrega i obligar a una gran part dels repartidors i distribuïdors perquè la fessin servir com a centre d'operacions pels vehicles i utilitzar carretons manuals per a la distribució a comerços i botigues. Aquesta mesura ajudaria a reduir notablement la problemàtica actual sobre la càrrega i descàrrega al centre.

A més, aquesta opció preveu el tancament del carrer de Sant Joan a l'alçada del carrer de la Bruguera. Els vehicles es podrien desviar cap a St. Antoni, els que vulguin anar cap el nord i, cap a Bruguera, els que vulguin anar cap el sud. El carrer St. Joan esdevé un punt comercial que aplega molts vianants els quals es veuen amenaçats constantment pels vehicles que hi passen i per aquells que hi aparquen de forma indeguda.

### **Tancament accessos principals**

Els fitons automàtics es col·locaran a l'entrada dels carrers relacionats a continuació:

- Jovara amb Anselm Clavé
- Jovara amb St. Isidre
- St. Josep amb Bruguera
- Roser (al principi del carrer)
- Riera amb St. Isidre
- Riera amb Colom
- St. Joan amb Bruguera
- Romaní amb Bruguera

### **Tancament dels accessos secundaris amb fitons manuals:**

- pl. Constitució amb Riera (ja hi és)
- Bisbe Sivilla amb Romaní (ja hi és)

### **Cost econòmic:**

Segurament haurà de ser Gestvia qui haurà d'encarregar-se de la valoració del cost de l'obra. Per acometre-la serà necessari:

- Adquirir els fitons automàtics a una empresa especialitzada (actualment hi ha varies d'empreses que s'hi dediquen). Caldrà que l'empresa doni un servei postvenda de manteniment i reparació ràpida. A més caldrà valorar la necessitat de centralitzar els dispositius per tenir-ne el control operatiu.
- Executar l'obra civil de col·locació dels fitons automàtics els quals s'han de soterrar i s'han de connectar a la xarxa elèctrica.
- Adquirir els fitons fixes que s'hauran de col·locar al costat dels fitons automàtics. El nombre d'aquests dependrà de l'amplada del carrers.
- Adquirir la senyalització vertical necessària per senyalitzar les direccions dels carrers inclosos dins del tancament (bàsicament senyals d'estop, direcció prohibida i direcció obligatòria...)
- La senyalització vertical pot anar a càrrec de Gestvia mitjançant el procediment habitual.
- Adquirir els senyals que s'hauran de col·locar als accessos esmentats els quals indiquen les entrades a la zona així com les seves restriccions.

Atentament,

Joan Vilademat i Llopart  
inspector cap  
Calella a, 2 de novembre de 2004

## PROBLEMÀTICA DEL RÈGIM D'APARCAMENTS QUINZENALS

### *“ Introducció:*

*A la nostra ciutat encara queden alguns trams de carrers que resten afectats pel règim d'aparcament quinzenal, això és aparcar quinze dies a cada costat de carrer. Aquesta dinàmica sobre el tractament de l'aparcament resta totalment obsoleta gairebé a tot arreu. Els ajuntaments han anat suprimint l'aparcament quinzenal emparats per una sèrie d'argumentacions tècniques que avalen el fet que aquest tipus de regulació del tràfic urbà no s'ajusta als paràmetres d'equitat i benefici general de la població i dels seus visitants.*

### *Argumentació:*

*Són molts els punts que deixen clar que s'han de suprimir totes les zones d'aparcament quinzenal de la ciutat.*

#### *1. En termes de regulació del trànsit.*

- *Augmenta el risc d'accidents de trànsit doncs els conductors no s'habituen amb l'entorn ja que una temporada els vehicles estan aparcats a l'esquerra i l'altre a la dreta. Afecta també la visibilitat a les cruïlles i la sortida de les persones dels habitatges ja que una temporada tenen vehicles aparcats davant i l'altra no. També fa confondre als conductors perquè els senyals estan duplicats i no es distingeixen correctament.*
- *Gran perjudici al servei del bus urbà ja que, segons el costat que hi hagi aparcats els vehicles, té grans dificultats per girar i ha de fer rutes alternatives fent augmentar la freqüència dels viatges. Al mateix temps els dies de canvi li és gairebé impossible de circular.*

#### *2. En termes d'equitat i benefici general.*

- *Perjudica a la gran majoria doncs provoca que a cada canvi s'hagin de enretirar vehicles que es descuiden de fer el canvi inclosos els dels propis veïns afectats.*
- *Provoca tensions i discussions entre la policia i els afectats, sobre tots els visitants ja que no es fixen amb els senyals donat que aquesta política de regulació del trànsit no es du a terme gairebé enlloc.*
- *Provoca problemes amb els conductors que obtenen tiquets de la zona blava el dia abans del canvi quinzenal i els dona temps d'aparcament per l'endemà però no els adverteix que han de canviar el vehicle de costat. Si no ho fan la grua s'ha d'endur el vehicle amb totes les conseqüències que això suposa (aparcament autoritzat previ pagament de la zona blava i incompliment*

3. *En termes de relació administració-ciudadà.*

- *Critiques constants i reiterades sobre l'afany recaptador de l'administració que, segons els afectats, manté un sistema obsolet i totalment enganyós per poder enretirar vehicles amb la grua.*
- *Aquests fets provoquen una erosió innecessària entre l'administració i els ciutadans.*

4. *En temes d'ocupació de la via pública.*

- *Perjudica les ocupacions de la via pública doncs a cada canvi han de moure o enretirar els objectes o materials del carrer afectat i passar-los a l'altre costat. En els casos d'obres de gran envergadura, s'ha de suprimir el canvi quinzenal mentre dura l'obra.*
- *Perjudica l'establiment dels contenidors i demás elements fixes que han de romandre en punts determinats de la via pública.*

5. *En termes econòmics.*

- *Aquest règim d'aparcament obliga a duplicar la senyalització ja que s'han de col·locar senyals verticals i horitzontals a cada costat del carrer. Aquesta circumstància provoca un "galimaties" de senyalització cosa que repercuteix a la seguretat viària i a la confusió dels propis conductors. Doble despesa econòmica.*
- *Possiblement les dificultats del bus en mantenir les freqüències per problemes de trànsit repercutiran en haver de posar en marxa una tercera unitat per garantir dites freqüències amb les conseqüents despeses econòmiques.*

*Argumentacions tal com: voreres estretes (són estretes a cada costat); no volem els vehicles aparcats sempre davant del nostre habitatge; etc. no són suficients per continuar amb un règim d'aparcament totalment obsolet. Cal tenir en compte que la majoria de carrers que tenien canvi quinzenal, ara només en conserven alguns trams doncs per raons vàries s'han anat suprimint.*

**Proposta:**

*Per tant, proposo que es convoqui el Consell de Mobilitat si s'escau a fi i efecte de plantejar un nou enfoc dels criteris de planificació del trànsit ajustat a las necessitats globals de la població. El primer pas ha de ser la supressió dels canvis quinzenals a tota la població i l'establiment dels aparcaments de forma fixa a un dels dos costats dels carrers afectats tenint en compte les premisses descrites a continuació:*

1. *Establir l'aparcament en el costat que causi el menor perjudici possible als veïns i comerciants (que hi hagi menys guals i menys establiments comercials).*

2. *Implantació de l'aparcament en forma de ziga zaga, e a dir dreta esquerra per tal que no es puguin agafar velocitats més elevades que les establertes legalment.*
3. *Col·locació de bandes reductores de velocitat a aquells carrers que es comprovi que els vehicles que hi circulen superen la velocitat màxima.*
4. *Senyalitzar les places d'aparcament, les zones de càrrega i descàrrega, la ubicació de contenidors, els aparcaments de vehicles de dues rodes i els guais permanents."*