

MILLORA DEL DISSENY DEL PROJECTE DE REFORÇ DEL DIC DE RECER DEL PORT D'ARENYS DE MAR

ANNEX 11 – IMPACTE PAISATGÍSTIC

ÍNDIX

1. INTRODUCCIÓ	1
2. METODOLOGIA D'ESTUDI	1
3. DESCRIPCIÓ DE L'ENTORN ON S'UBICA L'OBRA.....	2
3.1. CONTEXT TERRITORIAL: ARENYS DE MAR I EL LITORAL DEL MARESME	2
3.2. CONTEXT URBÀ I PATRIMONIAL	3
3.3. L'ENTORN IMMEDIAT DEL PORT D'ARENYS DE MAR	4
3.4. L'EXTREM DEL DIC DE RECER: SITUACIÓ ACTUAL	4
3.5. RELACIÓ VISUAL ENTRE EL PORT I LA FAÇANA URBANA.....	5
4. DEFINICIÓ DE LES CONQUES VISUALS.....	5
4.1. CONCEPTE I METODOLOGIA D'ANÀLISI	5
4.2. DESCRIPCIÓ DE LA CONCA VISUAL	5
4.2.1 COMPONENT MARINA (CONCA VISUAL CAP AL MAR)	5
4.2.1. COMPONENT TERRESTRE (CONCA VISUAL DES DE LA COSTA)	6
4.2.2. SECTORS EXCLOSOS DE LA CONCA VISUAL	6
4.2.3. SELECCIÓ DELS PUNTS DE VISTA	6
5. RESULTAT DE LA IMPLEMENTACIÓ.....	8
5.1. DESCRIPCIÓ DE LA SITUACIÓ FUTURA	8
5.2. ANÀLISIS COMPARTIVA PER PUNTS DE VISTA.....	8
5.2.1. PV01 – TURÓ DE DEL CEMENTIRI	8
5.2.2. PV02 – PLATJA DE PONENT	9
5.2.3. PV03 – CONTRADIC	10
5.2.4. PV04 – URBANITZACIÓ PORTIMAR	10
6. ANÀLISIS DELS IMPACTES	11
6.1. CRITERIS DE VALORACIÓ.....	11
6.2. IMPACTES EN FASE D'OBRA	11
6.3. IMPACTES EN FASE D'EXPLOTACIÓ.....	12

6.4. SÍNTESI DE LA VALORACIÓ DELS IMPACTES	12
7. INTEGRACIÓ EN EL PAISATGE PORTUARI EXISTENT	13
8. 7RELACIÓ AMB EL PAISATGE LITORAL I URBÀ.....	13
9. VALORACIÓ GLOBAL DE LA INTEGRACIÓ PAISATGÍSTICA.....	13
10. CONCLUSIONS	13

APÈNDIX 01 - GALERIA D'IMATGES

1. INTRODUCCIÓ

En el present annex es realitza un anàlisi sobre el impacte paisatgístic de l'actuació proposada en el present document sobre el seu entorn. Per a fer-ho, s'ha definit un entorn immediat, que és el propi port d'Arenys i un entorn més llunyà basat en punts de vista en el municipi des dels quals es pot veure l'actuació, resultats del estudi de les conques visuals.

S'ha de tenir en compte que l'actuació es realitza a l'extrem més allunyat de terra del port d'Arenys, i que la gran part de l'actuació es realitza en una zona on ja existeix una estructura de dic, i per tant l'actuació modifica de forma molt lleu el territori i el seu paisatge i ho fa en una punt on actualment ja s'hi disposa d'uns elements fixes d'infraestructura (bàsicament el dic de recer actual).

L'estudi actual es fa en fase definitiva de l'actuació, obviant la fase de construcció la qual serà temporal i que per tant no tindrà un efecte permanent sobre el paisatge.

2. METODOLOGIA D'ESTUDI

Per a la realització del present estudi paisatgístic s'ha seguit una metodologia estructurada en quatre fases seqüencials, dissenyada per garantir una anàlisi rigorosa i ordenada de l'impacte visual de l'actuació projectada. Aquesta seqüència permet fonamentar les conclusions en dades objectives i assegurar que les decisions relatives a la integració paisatgística del projecte es prenen sobre una base tècnica sòlida.

Les fases de la metodologia aplicada són les següents:

- **Estudi de la conca visual i selecció dels punts de vista.** Com a primer pas, s'ha delimitat l'àmbit territorial des del qual la intervenció és visible, determinant la conca visual del projecte. A partir d'aquesta delimitació, s'han seleccionat els punts de vista més representatius, atenent criteris de freqüentació, qualitat de la percepció visual i representativitat de les diferents unitats de paisatge de l'àmbit d'estudi.
- **Modelització de l'obra definitiva en imatges a gran resolució des dels punts de vista seleccionats.** A partir dels punts de vista escollits, s'ha procedit a la simulació visual de la intervenció en la seva situació futura. Aquesta simulació s'ha realitzat mitjançant fotomuntatges d'alta resolució, que integren el model tridimensional de la nova infraestructura sobre fotografies reals de l'entorn, representant l'aspecte definitiu de l'obra en condicions normals d'ús i amb les embarcacions tipus previstes.
- **Anàlisi de la diferència entre la situació actual i la futura, i identificació dels impactes.** Sobre la base de la comparació entre l'estat preexistent del paisatge i la situació projectada, s'han identificat i caracteritzat els impactes visuals generats per l'actuació, tant en la fase d'obra com en la fase d'explotació. Per a cada impacte s'han valorat la magnitud del canvi visual, la reversibilitat i la significança en el context del paisatge receptor.
- **Conclusions sobre l'impacte de l'actuació.** Finalment, a partir dels resultats de l'anàlisi anterior, s'han elaborat les conclusions de l'estudi, que sintetitzen la valoració global de l'impacte paisatgístic de la intervenció.

Aquesta metodologia s'ha escollit per la seva capacitat d'estructurar l'anàlisi de manera clara i progressiva, partint del coneixement del territori fins a arribar a les conclusions sobre l'impacte, passant per una fase de representació visual que permet objectivar la percepció dels canvis introduïts pel projecte. La utilització de fotomuntatges d'alta resolució com a eina central de l'estudi garanteix que l'avaluació es basi en una representació fidel i verificable de la situació futura, facilitant tant la presa de decisions tècniques com la comunicació dels resultats a tercers.

3. DESCRIPCIÓ DE L'ENTORN ON S'UBICA L'OBRA

La intervenció s'ubica al final de l'extrem del dic de recer del Port d'Arenys, i per tant el seu entorn immediat és el port i el municipi d'Arenys de Mar. En un context més ampli, el entorn es pot obrir a la zona del Maresme.



Figura 1. Vista en planta del port d'Arenys amb indicació de les diferents zones de l'entorn i la zona d'actuació.

3.1. CONTEXT TERRITORIAL: ARENYS DE MAR I EL LITORAL DEL MARESME

Arenys de Mar és un municipi de la comarca del Maresme, situat a la costa de la província de Barcelona, a uns 40 quilòmetres al nord-est de la capital catalana. El terme municipal limita al nord amb Arenys de Munt i Canet de Mar, al sud amb Sant Vicenç de Montalt i Caldes d'Estrac, i s'estén des de la línia de costa fins a les primeres estribacions de la serralada litoral, en una franja de territori marcadament allargada i estreta en sentit perpendicular a la costa.

El Maresme és una comarca litoral caracteritzada per una morfologia molt singular: una estreta plana al·luvial costera, d'entre 1 i 5 quilòmetres d'amplada, queda encaixada entre el mar Mediterrani i el massís del Montnegre-Corredor, que s'aixeca abruptament darrere dels municipis costaners assolint cotes superiors als 700 metres. Aquesta configuració geogràfica, determina un paisatge litoral de gran qualitat visual, on la proximitat entre el front marítim i les masses forestals de la serralada genera contrastos visuals molt marcats.

La costa del Maresme és en general baixa i rectilínia, amb platges de sorra fina flanquejades per passejos marítims que caracteritzen el front urbà de la majoria de municipis. La línia de costa ha estat significativament transformada al llarg del segle XX per l'acció de les infraestructures de transport —la via del tren i la carretera N-II discorren paral·leles a la costa, separant en alguns punts la façana marítima de la trama urbana interior— i per la implantació de ports esportius i pesquers que han introduït elements de gran format en el paisatge litoral.

La presència de la N-II i la via del tren sobretot, configuren i modifiquin el front marítim, i sobretot condicionen de forma abrupta el paisatge, de forma que la comarca no presenta un passeig marítim amb una visió totalment neta i clara del mar, més enllà dels passejants que estan físicament al propi passeig o al port.



Figura 2. Vista del port d'Arenys des de la Zona de Ponent, per a algú situat a la N-II. Es pot comprovar com la presència de la pròpia via del ferrocarril unit a que la cota del punt de vista és la mateixa que el dic, fa que la zona d'actuació tingui una canca visual poc clara i definida.

3.2. CONTEXT URBÀ I PATRIMONIAL

El nucli urbà d'Arenys de Mar s'estructura al voltant del centre històric, situat en un suau turó darrere la línia de costa, i d'un eixample costaner que s'ha anat consolidant al llarg del segle XX al voltant del passeig marítim. El municipi compta amb un patrimoni arquitectònic i cultural notable, entre el qual destaquen l'església parroquial de Santa Maria —el campanar de la qual és visible des del mar i constitueix un referent visual emblemàtic del port—, el mercat i la llotja del peix, i el conjunt de cases de pescadors i armadors que configuren la fesomia tradicional del nucli vell.

La tradició marinera d'Arenys és una de les més consolidades del litoral català. La vila fou un dels principals centres de construcció naval i d'activitat pesquera del Maresme durant els segles XVIII i XIX, i manté avui dia una flota pesquera artesanal activa, que conviu amb l'activitat nàutica esportiva al port. Aquesta identitat marinera és un element central de la cultura local i forma part de la imatge col·lectiva del municipi, tant des de la perspectiva dels habitants com dels visitants.

3.3. L'ENTORN IMMEDIAT DEL PORT D'ARENYS DE MAR

El port d'Arenys de Mar se situa a l'extrem meridional del nucli urbà, directament adossat a la línia de costa. És el port de referència de la comarca del Maresme i un dels ports esportius i pesquers més actius de la costa catalana. Gestionat per Ports de la Generalitat de Catalunya, el port acull una marina esportiva amb capacitat per a centenars d'embarcacions d'eslores diverses, una flota pesquera artesanal, instal·lacions de serveis nàutics (drassanes, taller mecànic, avituallament, llotja del peix) i equipaments complementaris (club nàutic, restauració, zones d'aparcament).

La morfologia del port respon a la tipologia clàssica de port tancat per un dic de recer i un contradic, amb una bocana orientada al sud-est per oferir protecció front als vents i onatge de component est. El dic de recer, de construcció progressiva al llarg del segle XX, s'estén en direcció nord-est des de la costa i constitueix el principal element estructurador del paisatge portuari, visible des de grans distàncies tant des de la façana marítima com des del mar obert.

3.4. L'EXTREM DEL DIC DE RECER: SITUACIÓ ACTUAL

L'extrem del dic de recer és la zona objecte de la intervenció projectada. En la situació actual, aquest extrem presenta un perfil de talús d'escullera a dues bandes, sense cap infraestructura d'atracada ni d'ús portuari específic.

Visualment, l'extrem del dic es percep com un element de remat del port en la seva projecció cap al mar: la massa de l'escullera, de textura rugosa i cromatisme grisenc-terros, remata la infraestructura portuària de manera austera i funcional, sense cap tractament formal específic. Des del passeig marítim i des del mar, l'extrem del dic és clarament identificable com el punt més avançat del port, i actua com a referent visual per als navegants que s'aproximen a la bocana.



***Imatge 1.** Vista de la zona d'actuació des del contradic del port. Aquesta visió és la més clara de tota l'actuació i la que té una conca visual directa.*

L'entorn immediat de l'extrem del dic és un espai de transició entre el recinte portuari i el mar obert: a la cara interior (orientada cap a la bocana) s'hi percep l'activitat del port, amb embarcacions amarrades i en maniobra; a la cara exterior, l'escullera és banyada directament per la mar oberta, amb les condicions d'onatge i de dinamisme propis de l'entorn marítim exposat.

3.5. RELACIÓ VISUAL ENTRE EL PORT I LA FAÇANA URBANA

El port d'Arenys de Mar manté una relació visual molt estreta amb la façana marítima urbana. El passeig marítim, que discorre paral·lel a la costa i flanqueja el recinte portuari per la banda sud, és el principal espai públic de relació entre la ciutat i el mar, i constitueix el punt d'observació des del qual la majoria dels residents i visitants perceben el port en el seu conjunt.

Des del passeig, la visió del dic de recer és frontal i directa, sense elements interposts d'importància. L'extrem del dic és clarament visible i constitueix el punt de màxima projecció del port cap al mar, reforçant la percepció del port com a infraestructura que «surt» de la línia de costa i s'avança cap a l'horitzó marí. Aquesta relació visual és un dels trets identitaris més reconeixibles del paisatge d'Arenys de Mar.

4. DEFINICIÓ DE LES CONQUES VISUALS

4.1. CONCEPTE I METODOLOGIA D'ANÀLISI

La conca visual d'una intervenció és el conjunt de punts del territori des dels quals aquella intervenció és total o parcialment visible.

Per a la delimitació de la conca visual de la intervenció a l'extrem del dic de recer del port d'Arenys de Mar, s'han combinat les tècniques següents:

- **Anàlisi visual sobre el terreny:** reconeixement de camp per identificar les zones des de les quals l'extrem del dic és visible.
- **Anàlisi cartogràfica:** estudi de la topografia de l'entorn, combinat amb la cartografia d'edificació i infraestructures, per determinar les zones d'ombra visual des del punt d'intervenció.

4.2. DESCRIPCIÓ DE LA CONCA VISUAL

La conca visual de la intervenció presenta una forma asimètrica, condicionada per la geometria del port i per la posició avançada de l'extrem del dic respecte a la línia de costa. Es distingeixen clarament dues components:

4.2.1 COMPONENT MARINA (CONCA VISUAL CAP AL MAR)

La component marina de la conca visual és la de major amplitud. Donat que l'extrem del dic es projecta cap al mar obert sense cap element d'ocultació en la seva projecció visual marítima, la intervenció és visible des de tota la franja marítima situada davant del port, en un arc d'aproximadament 180° en orientació est. L'abast de la visibilitat des del mar és superior als 2 quilòmetres en condicions de visibilitat atmosfèrica normal, i pot arribar als 5 quilòmetres o més en condicions de visibilitat excel·lent.

Des del mar, el dic serà percebut principalment per les embarcacions en trànsit per la ruta costanera i per les que s'aproximen al port. En condicions normals, les embarcacions que s'aproximen cap al port no veuran la

intervenció, atès que aquesta es trobarà oculta per el propi dic que ja configura el paisatge des d'aquest punt de vista.

4.2.1. COMPONENT TERRESTRE (CONCA VISUAL DES DE LA COSTA)

La component terrestre de la conca visual és més limitada i heterogènia, condicionada per l'edificació, la trama viària i les pròpies estructures del port. S'identifiquen les zones de visibilitat terrestre següents:

- **Passeig marítim i platja:** visibilitat directa i de qualitat alta des de la zona de ponent del passeig marítim i la platja. A l'extrem de llevant l'actuació no és visible ja que totalment tapada la visual per el dic de recer actual. És la zona de major freqüentació de la conca visual terrestre.
- **Entorn immediat del port:** zones de servei portuari, aparcament i accés al dic. Visibilitat molt propera i de detall, restringida als usuaris del port.
- **Trama urbana adjacent:** alguns carrers i edificis del nucli urbà proper al port presenten visions parcials de l'extrem del dic, generalment a través dels buits entre edificis o des de les plantes superiors. La visibilitat és fragmentada i de qualitat variable. L'únic lloc des d'on es veu l'actuació és des dels dos turons situats a llevant i ponent de la vila, a la zona de llevant hi trobem el turó que conforma una urbanització de cases aïllades. En els carrers que fan l'ascens des de la cota de la nacional II fins a la part més elevada de la urbanització, és la zona que presenta una conca visual més clara i nítida del dic i de l'actuació.
- **Platges veïnes:** les platges situades al nord i al sud del port (Caldes d'Estrac, Canet de Mar) poden tenir visions llunyanes de l'extrem del dic en condicions de bona visibilitat atmosfèrica, però la distància fa que la percepció sigui gairebé nul·la.

4.2.2. SECTORS EXCLOSOS DE LA CONCA VISUAL

Queden fora de la conca visual de la intervenció els sectors següents:

- **L'interior del recinte portuari** en les zones ocultes per l'edificació dels serveis i les instal·lacions del club nàutic: la visió de l'extrem del dic des d'aquestes zones és nul·la o molt parcial.
- **El nucli urbà interior d'Arenys de Mar:** la trama edificada del centre urbà oculta completament la visió del dic des de les zones allunyades de la façana marítima.
- **La serralada litoral (massís del Montnegre-Corredor):** des dels punts elevats de la serralada és teòricament possible una visió molt llunyana del conjunt portuari, però la distància (superior als 3 quilòmetres) i l'escala de la intervenció fan que l'impacte sobre aquesta conca sigui negligible.

4.2.3. SELECCIÓ DELS PUNTS DE VISTA

A partir de l'anàlisi de la conca visual, s'han seleccionat els punts de vista des dels quals es realitzaran les simulacions visuals (fotomuntatges) de la intervenció. Els criteris de selecció han estat: la freqüentació del punt (nombre de persones que hi accedeixen habitualment), la qualitat i la representativitat de la percepció visual, i la cobertura de les principals components de la conca visual (marina i terrestre).

Finalment, els punts escollits han estat 4 i es representen en la següent figura.



Figura 3. Vista en planta dels 4 punts de vista seleccionats per a realitzar el fotomuntatge i analitzar l'actuació.

Els punts de vista seleccionats son:

- **PV01 – Turó de ponent – sector cementiri** – Punt elevat amb una vista privilegiada sobre l'entorn. La freqüentació és baixa, component terrestre i percepció alta.
- **PV02 – Platja de ponent** – Punt amb percepció alta i freqüentació alta, punt de cota baixa. Aquesta platja és la zona de cota baixa de tot el municipi des d'on es pot veure l'actuació.
- **PV03 – Contradic** – Punt de percepció molt alta amb cota mitja i freqüentació baixa. Aquest punt és el lloc de tot el municipi que té una major percepció de l'obra, de totes formes atès que no és una zona de pas sinó que és un passeig elevat per sobre del contradic, la seva freqüentació és baixa.
- **PV04 – Urbanització Portimar – Av. Portinyol** – El carrer de l'avinguda de Portinyol presenta una vista molt clara del port d'Arenys atès que en les parcel·les de la banda mar no hi ha cap edificació. Un cop arribats a la cota superior de l'Av. Portinyol, el port deixa de fer-se visible.

Els punts de vista seleccionats responen a una elecció per criteris de freqüentació i conca visual clara a l'actuació, així s'han escollit dos punts elevats (PV01 i PV04) situats al municipi i que poden ser visibles per qualsevol ciutadà, i dos punts a la zona portuària de cota baixa però de molt bona visibilitat (PV-02 i PV-03) i que en conjunt permeten estudiar correctament l'impacte paisatgístic.

En el següent apartat es pot veure les imatges i la implementació realitzada de l'obra.

5. RESULTAT DE LA IMPLEMENTACIÓ

5.1. DESCRIPCIÓ DE LA SITUACIÓ FUTURA

La intervenció preveu la transformació de l'extrem del dic de recer del port d'Arenys de Mar, que passa d'un perfil de talús d'escullera a dues bandes a una nova línia de moll per a l'atracada d'embarcacions d'eslora de fins a 40 metres. La nova infraestructura ocupa el mateix emplaçament que el dic existent, sense modificar la planta general del port ni alterar la cota de coronació del dic, que es manté equivalent a la situació prèvia.

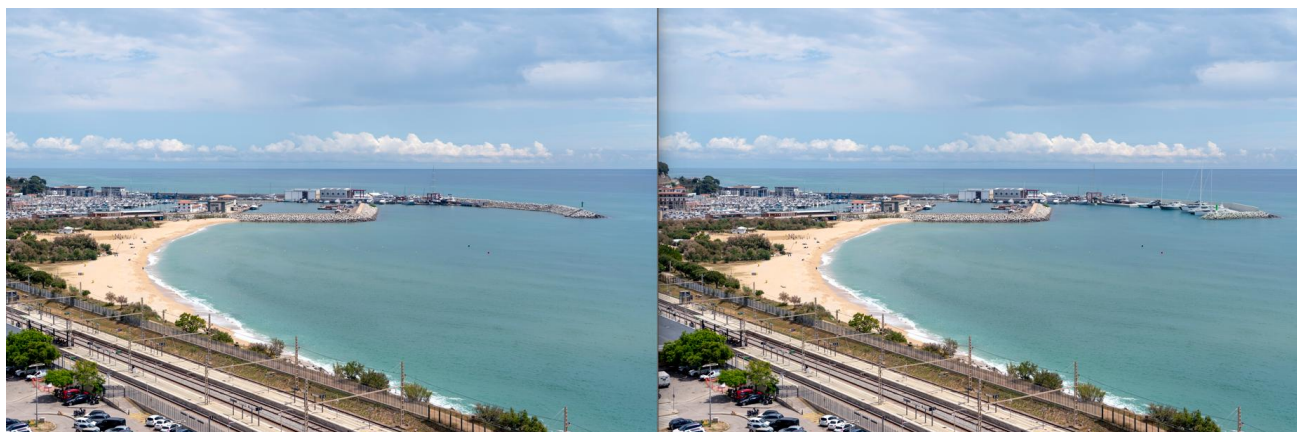
Els nous elements constructius —la façana vertical de moll, la llosa de coronació, els elements d'atracada (bolards, escales d'accés) i les instal·lacions auxiliars— s'integren en el volum general del dic sense generar cap element emergent que sobrepassi significativament la cota de coronació existent. Aquesta decisió de projecte és fonamental des del punt de vista paisatgístic, ja que garanteix que la nova infraestructura no alteri la silueta del dic visible des dels punts de vista exteriors.

5.2. ANÀLISIS COMPARTIVA PER PUNTS DE VISTA

5.2.1. PV01 – TURÓ DE DEL CEMENTIRI

Des d'aquest punt elevat, la comparació entre la situació actual i la futura mostra que la intervenció és clarament identificable a partir de les imatges de simulació: la nova línia de moll es distingeix de l'escullera preexistent pel canvi de textura i pel cromatisme propi del formigó nou. No obstant, en tractar-se d'elements portuaris que no superen la cota de coronació del dic existent i que presenten característiques volumètriques similars a la infraestructura actual, la percepció del canvi és reduïda en el context visual general del port.

L'observador des d'aquest punt percep la transformació com una millora en l'acabat i la regularitat de l'extrem del dic, sense que la nova infraestructura introdueixi elements de discontinuïtat visual o contrastos cridaners en la silueta del conjunt portuari.



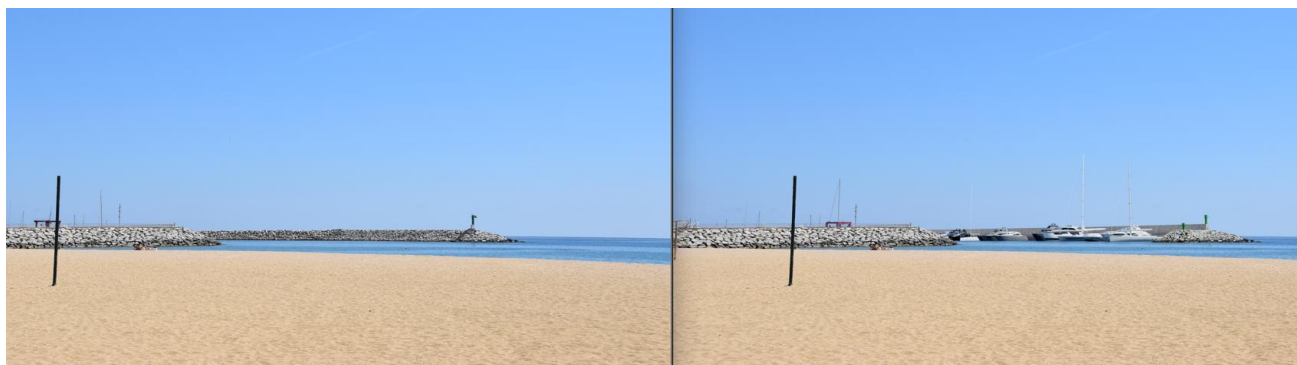
Imatge 2. Vista de la situació actual (esquerra) i de la situació futura (dreta) per al punt de vista PV-01



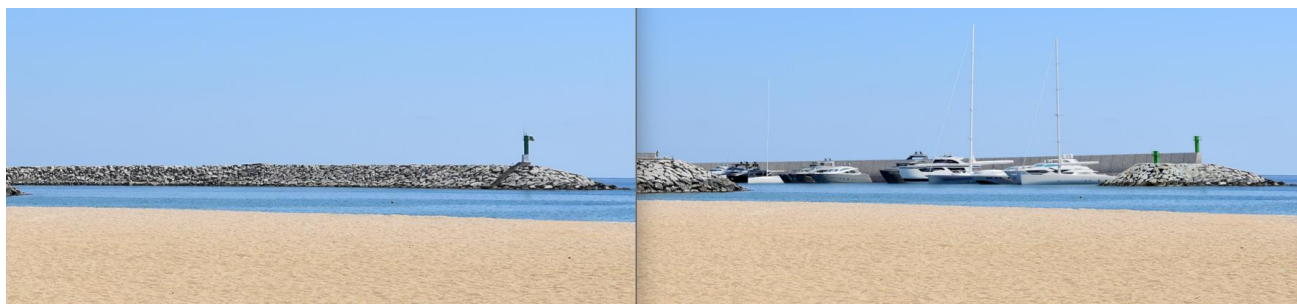
Imatge 3. Vista en zoom de la zona d'actuació des del punt de vista PV-01

5.2.2. PV02 – PLATJA DE PONENT

Des de la platja de ponent, punt de major freqüentació i de percepció horitzontal, la intervenció es presenta en perfil. Des d'aquesta cota, la nova línia de moll és visible i identificable, però la seva presència s'inscriu de manera natural en la silueta del dic, sense generar elements emergents que destaquin per sobre de la línia de coronació existent. La percepció del canvi, des d'aquesta posició, és la de menor intensitat visual de tots els punts analitzats, ja que la distància i l'angle de visió fan que la nova secció de moll s'integri en la massa visual general del dic.



Imatge 4. Vista actual i implementada des del punt de vista de la platja.



Imatge 5. Zoom en la zona de l'actuació des del punt de vista PV02 – platja de ponent.

5.2.3. PV03 – CONTRADIC

Des del contradic, el punt de vista de major proximitat i de percepció més directa, la intervenció és visible amb tot el detall: la nova façana de moll, la llosa de coronació i els elements d'atracada són perfectament identificables. Tanmateix, la lectura visual de la nova infraestructura és la d'un element portuari integrat en el context del port, coherent amb la tipologia i l'escala de les instal·lacions existents.

El fet que la cota de coronació no es modifiqui implica que, des d'aquest punt, la nova línia de moll no altera la relació visual entre el dic i l'horitzó marí, i que les embarcacions que eventualment hi atraquin seran l'element visual de major presència en la silueta de l'extrem del dic.



Imatge 6. Vista actual i implementada des del punt de vista des del contradic.



Imatge 7. Zoom en la zona d'actuació.

5.2.4. PV04 – URBANITZACIÓ PORTIMAR

Des d'aquest punt elevat, la comparació entre la situació actual i la futura mostra que la intervenció és clarament identificable a partir de les imatges de simulació: la nova línia de moll es distingeix de l'escullera preexistent pel canvi de textura i pel cromatisme propi del formigó nou. No obstant, en tractar-se d'elements portuaris que no superen la cota de coronació del dic existent i que presenten característiques volumètriques similars a la infraestructura actual, la percepció del canvi és reduïda en el context visual general del port.

L'observador des d'aquest punt percep la transformació com una millora en l'acabat i la regularitat de l'extrem del dic, sense que la nova infraestructura introdueixi elements de discontinuïtat visual o contrastos cridaners en la silueta del conjunt portuari.



Imatge 8. Vista actual i implementada des del punt de vista des de la urbanització Portimar.



Imatge 9. Zoom en la zona d'actuació.

6. ANÀLISIS DELS IMPACTES

6.1. CRITERIS DE VALORACIÓ

L'avaluació dels impactes visuals s'ha realitzat d'acord amb els criteris habituals en estudis d'impacte paisatgístic, considerant per a cada impacte identificat: la magnitud del canvi visual introduït (Baixa / Mitjana / Alta), la fase en la qual es produeix (obra o explotació), la reversibilitat (reversible / irreversible) i la significança global en el context del paisatge receptor (Compatible / Moderat / Sever / Crític).

La valoració de la magnitud i la significança dels impactes es basa en els resultats de les simulacions visuals realitzades des dels quatre punts de vista seleccionats, i pren com a referència la qualitat i la fragilitat visual del paisatge receptor, caracteritzades en els apartats precedents.

6.2. IMPACTES EN FASE D'OBRA

Durant la fase d'execució de les obres, els principals impactes visuals identificats són la presència de maquinària pesant i embarcacions auxiliars a l'entorn de l'extrem del dic, i l'alteració temporal de la silueta de

l'extrem durant les fases de demolició parcial i construcció. Tots dos impactes tenen caràcter temporal i desapareixeran en la seva totalitat un cop finalitzades les obres.

Atès que és de caràcter temporal i que es duran a terme en una zona del port que té un caràcter industrial, aquests impactes visuals es valoren com a temporals i de significança compatible i per tant no formen part de l'estudi actual.

6.3. IMPACTES EN FASE D'EXPLOTACIÓ

En la fase d'explotació, els impactes identificats i la seva valoració són els següents:

Impacte identificat	Àmbit	Fase	Magnitud	Reversibilitat	Significança
Canvi de textura i cromatisme de l'extrem del dic	Tots els PV	Explotació	Baixa	Irreversible	Compatible
Presència de vaixells de gran eslora atracats	Tots els PV	Explotació	Mitjana	Reversible	Compatible
Modificació de la silueta del dic (cota mantinguda)	Tots els PV	Explotació	Baixa	Irreversible	Compatible
Percepció del canvi des de punts elevats	PV-01, PV-04	Explotació	Baixa	Irreversible	Compatible
Impacte sobre el paisatge nocturn (si s'il·lumina)	Tots els PV	Explotació	Baixa-Mitjana	Reversible	Compatible

Taula 1. Impactes identificats i la seva valoració

6.4. SÍNTESI DE LA VALORACIÓ DELS IMPACTES

El conjunt dels impactes identificats en la fase d'explotació es valora com a Compatible. Aquesta valoració es fonamenta en tres factors determinants: en primer lloc, la decisió de projecte de mantenir la cota de coronació del dic existent, que evita qualsevol alteració de la silueta visible des dels punts d'observació exteriors; en segon lloc, la similitud tipològica i volumètrica entre la nova infraestructura i les instal·lacions portuàries existents, que afavoreix la integració visual de l'actuació en el context del port; i en tercer lloc, els resultats de les simulacions visuals, que confirmen que la percepció del canvi és reduïda des de tots els punts de vista analitzats.

7. INTEGRACIÓ EN EL PAISATGE PORTUARI EXISTENT

L'actuació projectada consisteix en la transformació de l'extrem del dic de recer en una nova línia de moll funcional, sense ampliar l'empremta en planta del port ni modificar la cota de coronació de la infraestructura. Aquest plantejament és, des del punt de vista paisatgístic, el que presenta un menor potencial d'impacte, ja que limita les modificacions visibles a les que es produeixen en la textura i el cromatisme de la façana de l'extrem del dic, sense alterar els paràmetres volumètrics que defineixen la silueta del port.

La nova línia de moll s'inscriu en la lògica constructiva i funcional del port existent: els materials emprats (formigó, acer), la tipologia dels elements d'atracada i la secció de la nova infraestructura responen als estàndards habituals de les instal·lacions portuàries modernes, i no introdueixen elements formals o cromàtics aliens al context visual del port d'Arenys de Mar.

8. RELACIÓ AMB EL PAISATGE LITORAL I URBÀ

Des de la perspectiva del paisatge litoral, l'actuació no modifica cap dels elements que defineixen la qualitat visual de l'entorn: l'horitzó marí, la silueta del conjunt portuari des del passeig i des del mar, la relació visual entre el port i la façana urbana d'Arenys de Mar, i la presència del campanar i del front edificat com a referents visuals del municipi des del mar es mantenen inalterats.

L'únic canvi perceptible en el paisatge litoral serà l'eventual presència de vaixells de gran eslora atracats a la nova línia de moll, element que, per la seva escala i mobilitat, tindrà una presència visual variable en funció de l'ocupació del moll. Aquesta presència, en tot cas, és coherent amb la identitat d'un port actiu i no genera cap impacte paisatgístic que no sigui propi i esperat d'una infraestructura d'aquestes característiques.

9. VALORACIÓ GLOBAL DE LA INTEGRACIÓ PAISATGÍSTICA

L'anàlisi paisatgístic de l'operació permet concloure que l'actuació presenta un grau d'integració paisatgística satisfactori. La decisió de mantenir la cota de coronació, la similitud tipològica amb les infraestructures existents i la posició de l'actuació en l'extrem del dic —un espai ja percebut com a infraestructura tècnica especialitzada— fan que la nova línia de moll s'incorpori al paisatge del port d'Arenys de Mar sense generar perturbacions visuals significatives.

Des del punt de vista normatiu, i d'acord amb els criteris establerts pel Decret 343/2006 i el Catàleg de paisatge del Maresme, l'actuació pot considerar-se paisatgísticament integrada, en tant que no altera de manera significativa els valors i la qualitat visual del paisatge receptor.

10. CONCLUSIONS

El present estudi paisatgístic analitza l'impacte visual de la nova línia de moll prevista a l'extrem del dic de recer del port d'Arenys de Mar, en el context d'un entorn litoral d'alta qualitat visual i freqüentació notable. A partir de la metodologia aplicada —delimitació de la conca visual, selecció de quatre punts de vista representatius, simulació visual mitjançant fotomuntatges i anàlisi comparativa entre la situació actual i la futura— s'extreuen les conclusions següents:

- La intervenció es localitza en un **àmbit de qualitat visual alta**, determinada per la presència del mar obert, la façana marítima urbana d'Arenys de Mar i la identitat marinera del port. La fragilitat visual de l'entorn és elevada, especialment des de la platja de ponent (PV-02) i des de les vistes de mar obert.
- La decisió de projecte **de mantenir la cota de coronació del dic existent és el factor paisatgístic determinant de l'estudi**. Aquesta decisió garanteix que la intervenció no alteri la silueta del port visible des dels punts d'observació exteriors, limitant els canvis visuals a la textura i el cromatisme de la façana de l'extrem del dic.
- **Les simulacions visuals** realitzades des dels quatre punts de vista (PV-01 Turó del cementiri, PV-02 platja de ponent, PV-03 contradic i PV-04 Urbanització Portimar) **confirmen que la percepció del canvi introduït per l'actuació és reduïda des de tots els punts analitzats**. Des dels punts elevats (PV-01 i PV-04), la intervenció és identificable però s'integra de manera coherent en el conjunt del port. Des de la proximitat del contradic (PV-03), la nova infraestructura és percebuda amb detall però resulta tipològicament coherent amb les instal·lacions portuàries existents. Des de la platja de ponent (PV-02), la percepció del canvi és mínima.
- **Els impactes en fase d'obra** (presència de maquinària, alteració temporal de la silueta) són temporals, reversibles i es valoren com a Compatible a Moderat. Desapareixeran completament en finalitzar les obres.
- **Els impactes en fase d'explotació es valoren en la seva totalitat com a Compatible**. Cap dels impactes identificats assoleix la categoria de Moderat, gràcies a la combinació de la continuïtat volumètrica amb el dic existent, la similitud tipològica amb les infraestructures del port i la manca d'elements emergents que alterin la silueta de la infraestructura.
- La presència eventual de vaixells de gran eslora atracats a la nova línia de moll és l'element visual de major presència potencial en el paisatge, però es considera un impacte inherent a la funció del moll i compatible amb la identitat visual d'un port actiu.

En síntesi, **l'actuació projectada —nova línia de moll a l'extrem del dic de recer del port d'Arenys de Mar— presenta un impacte paisatgístic Compatible i un grau d'integració en el paisatge litoral i portuari existent satisfactori**. L'estudi no identifica cap impacte visual que requereixi mesures correctores específiques més enllà de les bones pràctiques constructives habituals en obres portuàries.

APÈNDIX 01 – GALERIA IMATGES



Imatge 1. Vista de l'estat actual des del punt de vista PV01 – Turó del cementiri.



Imatge 2. Vista implementada de l'estat futur des del punt de vista PV01 – Turó del cementiri.



Imatge 3. Vista de l'estat actual des del punt de vista PV02 – Platja de ponent.



Imatge 4. Vista implementada de l'estat futur des del punt de vista PV02 – Platja de ponent.



***Imatge 5.** Vista
de l'estat actual
des del punt de
vista PV03 –
Contradic*



Imatge 6. Vista implementada de l'estat futur des del punt de vista PV03 – Contradic



Imatge 7. Vista de l'estat actual des del punt de vista PV04 – Urbanització Portimar.



Imatge 8. Vista implementada de l'estat futur des del punt de vista PV04 – Urbanització Portimor