2010/40740/B-
257-344 271
26/4/10

formaplan

257

Aprovat provisionalment pel Ple de l'Ajuntament
el dia 07 ABR. 2010
El Secretari,

Ajuntament de
Premià de Mar

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme

Aprovat definitivament per la Comissió
Territorial d'Urbanisme de Barcelona
en sessió de 22 JUL. 2010
amb les prescripcions d'ofici, esmentades
a l'acord

La secretària

M. Teresa Manté i Prats

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA RELATIU AL PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DE TERRA DEL PORT DE PREMIÀ DE MAR

Març de 2010

258

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ 3

2. CARACTERÍSTIQUES DEL NOU SECTOR 4

2.1. Àmbit d'estudi 4

2.2. Encaix envers al conjunt del municipi i topografia dels terrenys 5

3. ESTIMACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA EN EL NOU SECTOR 7

3.1. Generació de viatges de les activitats desagregades 7

3.2. Generació de viatges de les activitats agrupades 10

4. INDICADORS DE GÈNERE 11

5. XARXA D'ITINERARIS DE VIANANTS I BICICLETES 15

5.1. Xarxa actual 15

5.2. Xarxa proposada 20

6. XARXA D'ITINERARIS DE TRANSPORT PÚBLIC 24

6.1. Existent 24

6.2. Xarxa futura 27

7. XARXA DE VEHICLES MOTORITZATS 28

7.1. Existent 28

7.2. Xarxa proposada 34

8. FINANÇAMENT 44

9. CONCLUSIONS 45

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

259

1. INTRODUCCIÓ

Seguint les directrius establertes en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, **Mileto Consultors Urbanistes, S.L.** es posa en contacte amb **Forma-plan, S.L.** per tal que elabori un estudi d'avaluació de la mobilitat generada per al Pla Especial d'Ordenació de l'àmbit de terra del Port de Premià de Mar..

El Decret 344/2006 concreta, entre d'altres, l'estructura, el contingut i la tramitació necessària d'aquests estudis. El desenvolupament del Pla Especial que aquí ens ocupa entra dins la categoria definida com figura del planejament urbanístic derivat, i és per això que el document present s'ha basat i centrat en l'estructura que el Decret fixa en el seu article 13. Tanmateix, s'estima que el desenvolupament del nou sector comportarà la generació de forma recurrent d'un nombre de viatges al dia superior a 5.000, pel que, a més, s'han inclòs els aspectes exigits per a implantacions singulars (article 14).

A grans trets, aquest estudi avalua l'adequació de la gestió de la mobilitat del nou sector per tal que el seu desenvolupament no representi impactes negatius sobre les xarxes existents. Per tant, es posa l'accent en crear xarxes coherents que integrin el nou desenvolupament a la resta del municipi i a les vialitats dels termes veïns.

Els objectius principals d'aquest estudi són:

- L'estudi de la futura mobilitat generada al sector i la representació gràfica de com funcionarà.
- L'encaix i definició dels nodes d'unió amb la xarxa general del municipi.
- La diagnosi i la representació gràfica en el plànol de la xarxa viària del document urbanístic de les diferents xarxes/itineraris principals (vianants, bicicletes, transport públic, estacions de transport col·lectiu...) existents i proposades.
- L'orientació en el nombre i ubicació de places d'aparcament de bicicletes i turismes, tant privades com en superfície.
- La proposta de mesures correctores en cas que siguin necessàries.
- La proposta d'eines de finançament dels costos de l'increment de la mobilitat associada a la nova actuació urbanística.

Per últim, recordar que tal com es recull en el Decret, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en la tramitació del pla parcial. Aquest estudi s'haurà d'incorporar al pla i sotmetre's, conjuntament, a informació pública. De forma simultània, l'estudi s'haurà de sotmetre a informe de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

2. CARACTERÍSTIQUES DEL NOU SECTOR

2.1. Àmbit d'estudi

Situat entre el terme municipal del Masnou i el de Vilassar de Mar, Premià de Mar limita per la banda de muntanya amb Premià de Dalt. El municipi s'insereix dins de la tercera corona de la Regió Metropolitana de Barcelona, en un corredor estructurat al voltant de l'autopista C-32, fet que possibilita unes comunicacions fluïdes envers Barcelona i la capital de comarca, Mataró.

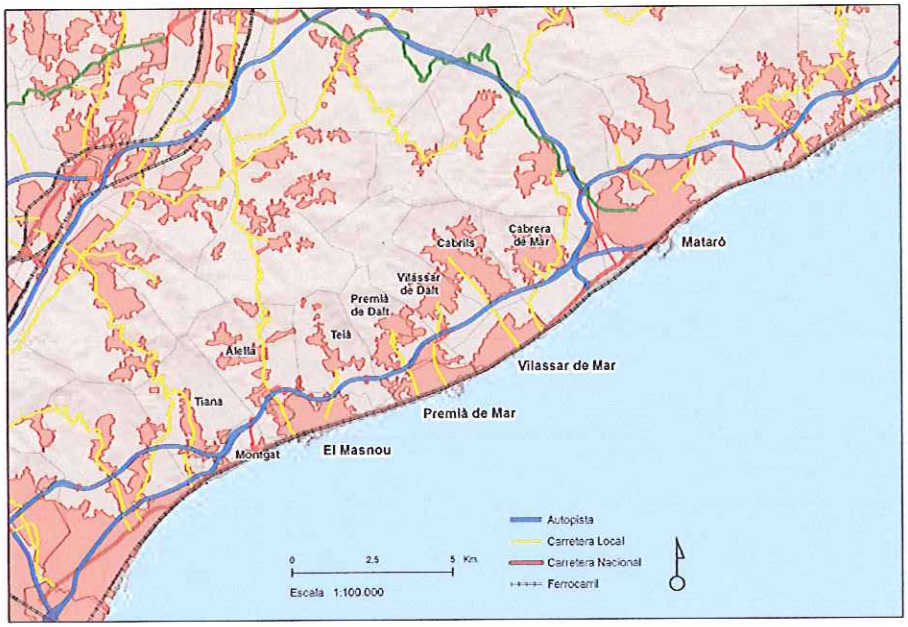


Figura 1 *Situació geogràfica de Premià de Mar*

El Pla Especial d'Ordenació afecta als terrenys del sistema general portuari, situat al sector nord del municipi, proper als barris de Can Pou – Camp de Mar. Els terrenys inclosos en el pla representen una superfícies total de prop de 81.700 m2.

El port s'ha construït en dues fases, una inicial dels anys 70 i una ampliació dels anys 90. Actualment consta d'uns 300 amarradors, algunes instal·lacions tècniques, l'estructura i coberta d'una línia de locals, l'edifici de Capitania i alguns instal·lacions nàutiques i esportives.

Pel que fa a la vialitat existent, l'àmbit disposa d'alguns carrers urbanitzats de la primera fase del "Pla d'Ordenació d'Usos del port de Premià de Mar" del 2001.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

261

Figura 2 *Estat actual de l'àmbit d'estudi*

2.2. Encaix envers al conjunt del municipi i topografia dels terrenys

En l'actualitat, està pendent d'aprovació l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Planejament Urbanístic General de Premià de Mar. Tot i la seva provisionalitat, s'han considerat les línies generals dels document quant a vertebració de la mobilitat municipal.

El Pla Especial estudiat, a més de tenir com a objectiu garantir el funcionament eficaç de la zona portuària, com es veurà més endavant, posa l'accent en reduir la tradicional discontinuïtat que pateix el sector envers al nucli urbà.

La xarxa viària s'adapta a la forma del territori, de tal manera que la formació de les infraestructures viàries representa una alteració mínima del relleu natural.

El Decret 344/2006 determina que el pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%. A més el decret fixa que el pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general el 5%. Només en supòsits excepcionals aquest pendent pot arribar al 8%.

Per tal d'avaluar l'adequació de les propostes a l'orografia de l'àmbit estudiat s'ha realitzat un model digital d'elevació del terreny a partir del mapa topogràfic. Aquest procés ha comportat un procés de rasterització mitjançant la conversió de la capa topogràfica en TIN (triangulated irregular network) que converteix les línies vectorials en triangles aconseguint donar el valor del l'altitud continuament a tot el mapa. El següent mapa de pendents del terme municipal de Premià de Mar s'ha elaborat a partir d'un MDET de 5 x 5, obtenint així un alt grau de precisió.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

262

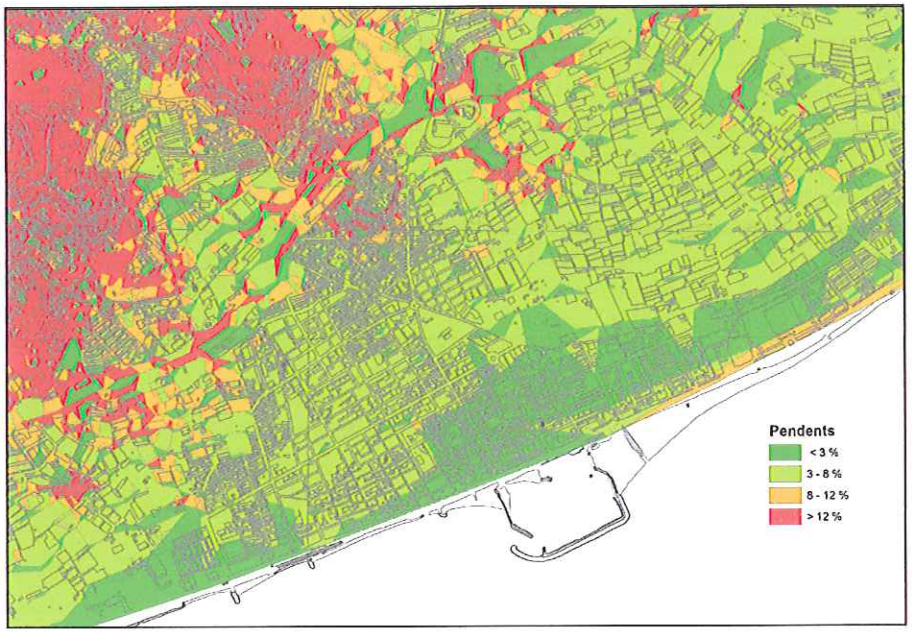


Figura 3 Mapa de nivells de l'àmbit d'estudi

Del mapa de nivells, se'n desprèn que l'orografia no representa una barrera important a l'hora d'establir itineraris de connexió entre l'àmbit d'estudi i el nucli urbà. A la major part del terme no es supera el 3% de desnivell, arribant a superar-lo (sota el llindar del 8%) a l'extrem nord del municipi.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

263

3. ESTIMACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA EN EL NOU SECTOR

3.1. Generació de viatges de les activitats desagregades

Tal com es recull en l'article 8 del Decret 344/2006, d'avaluació d'estudis de mobilitat generada, cal fer una estimació del nombre de desplaçaments que generaran els diferents àmbits del pla en funció de les seves superfícies i usos permesos. Per la realització d'aquesta estimació cal considerar els ràtios continguts en l'Annex 1 del citat decret.

A continuació es mostren els càlculs de generació de mobilitat en funció dels diferents usos projectats en el nou sector:

A. Amarratges

B. Ús comercial

C. Marina seca

D. Àrea tècnica

E. Club nàutic

F. Dotació municipal

G. Capitania

H. Zona verda

Cal tenir en compte que part dels usos projectats en el port no queden recollits en el Decret 344/2006. Per tal de conèixer amb major profunditat les seves característiques s'ha contactat amb la capitania del port esportiu de Premià de Mar. Gràcies a aquestes informacions s'ha realitzat les estimacions de mobilitat generada relatives a la marina seca l'àrea tècnica, la mateixa capitania i els amarratges.

A. Amarratges

En primer lloc, s'ha considerat la mobilitat generada pels amarratges. Segons capitania, actualment el port disposa de 554 amarradors. En un dia tipus únicament s'usa un 10% de les embarcacions. Considerant el caràcter pendular (un viatge d'anada i un viatge de tornada) també en aquest tipus de viatge, s'estima que els amarratges estan generant uns 110 viatges/dia.

	Nombre d'amarratges	Mitjana utilització de les barques dissabte tipus	Viatges generats
Amarratges	554	55	110

Taula 1 Estimació de la mobilitat generada pels amarratges

B. Ús comercial

La zona d'edificació, desenvolupada al bell mig del sector, entre el passeig Marítim i l'avinguda del port tindrà un caràcter comercial eminentment relacionat amb activitats nàutiques. Així es preveu que els locals siguin destinats a activitats del següents tipus: compraventa d'embarcacions, assessoria nàutica, manteniment d'embarcacions, venta de components i material nàutic, i també, activitats relatives a la restauració. A aquests usos es destinen 16.690 m2 de sostre.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

Prenent la ràtio de 50 viatges per cada 100 m2 de sostre, contingut en el Decret, els usos comercials a l'àrea del port representaran la generació de prop de 8.350 viatges al dia.

	Sostre (m2)	Ràtio Decret	Viatges generats total
Ús comercial	16.690	50	8.345

Taula 2 *Estimació de la mobilitat generada per la zona d'edificació (usos comercials)*

C. Marina seca

S'ha projectat la construcció de magatzems mecanitzats destinats a l'emmagatzematge de vaixells que s'ubicaran a l'extrem de ponent del port. Aquests magatzems tindran uns 6.200 m2 de superfície, pel que es preveu que tindran una capacitat propera a les 250 posicions.

De les converses amb capitania, s'ha conegut que pel funcionament d'un tipus de marina seca com la projectada es requereix l'activitat simultània de dos treballadors. Considerant que el desplaçament dels treballadors serà de tipus pendular, a l'inici i al final de la jornada, s'estima la generació de 4 desplaçaments.

Pel que fa a la mobilitat generada per l'ús dels vaixells emmagatzemats en la marina seca s'ha considerat la mateixa pauta que en el cas dels amarratges, és a dir, un ús del 10% del total en dia punta. Per tant, tenint en compte la capacitat per a 250 embarcacions, es preveu que aquest ús atragui diàriament 25 usuaris el que representarà uns 50 viatges/dia.

Per altra banda, s'ha considerat una generació màxima de 4 desplaçaments (2 d'anada i 2 de tornada) relativa al transport d'embarcacions i components. Per tant, s'estima que el funcionament de la marina seca comportarà la generació diària de 58 viatges.

	Sòl (m2)	Nombre de treballadors	Nombre d'usuaris	Camions generats	Viatges generats
Marina Seca	6.220	2	25	2	58

Taula 3 *Estimació de la mobilitat generada per la marina seca*

D. Àrea tècnica

Adjacent a la marina seca, s'ubicarà un sector d'uns altres 6.000 m2, destinat a l'àrea tècnica. S'estima que pel funcionament d'aquest servei, en un dia punta tipus (cap de setmana de primavera/tardor) caldrà la presència d'uns 20 treballadors. Aplicant el mateix criteri que l'esmentat anteriorment, es generen 40 viatges.

A aquests desplaçaments se'ls suma el dels vehicles de mercaderies relacionades amb l'ús estudiat (8 camions), donant com a resultat una generació total de 56 viatges.

	Sòl (m2)	Nombre de treballadors	Camions generats	Viatges generats
Àrea tècnica	6.066	20	8	56

Taula 4 *Estimació de la mobilitat generada per l'àrea tècnica*

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

E. Club Nàutic

El Club Nàutic de Premià de Mar en l'actualitat s'ubica en un edifici construït en la dècada dels 70 al nord de l'àmbit portuari. El Pla Especial d'Ordenació preveu la seva reubicació en l'extrem sud-est, de manera que l'àrea de varada per a la vela lleugera s'insereixi dins del mateix conjunt.

El Club Nàutic ofereix serveis del tipus bar-restaurant, piscina, gimnàs, amarratges, a més de les diverses activitats que es realitzen com vela, pesca, concursos, regates, actes socials... Per tant, a efectes del Decret, s'ha optat per considerar l'ús d'aquest conjunt com a equipament pel que s'ha aplicat la ràtio de 15 viatges per 100 m2 de sostre. S'estima, doncs, que el Club Nàutic generarà uns 180 viatges/dia.

	Sostre (m2)	Ràtio Decret	Viatges generats
Club Nàutic	1.200	15	180

Taula 5 *Estimació de la mobilitat generada pel club nàutic*

F. Dotació municipal

En l'àmbit també s'hi preveu dues reserves per a dotació municipal:

- Una de 700 m2 de sostre, a l'extrem sud-oest del sector portuari.
- Un altre, a l'actual edifici on s'ubica el club nàutic de Premià de Mar del que es mantindrà una part de l'estructura consistent en una torre característica.

Ara per ara, no s'ha especificat la tipologia de l'equipament pel que s'ha aplicat la ràtio genèrica de 20 viatges per 100 m2 de sostre d'equipament (continguda en l'annex 1 del Decret 344/2006).

De l'aplicació d'aquesta ràtio se'n deriva que ambdues edificacions generaran diàriament un total de 210 desplaçaments.

	Sostre (m2)	Ràtio Decret	Viatges generats total
Dotació municipal sud-est	700	20	140

Taula 6 *Estimació de la mobilitat generada per la dotació municipal al sud-est*

	Sostre(m2)	Ràtio Decret (viatges/ 100 m2 sostre)	Viatges generats
Dotació municipal torre	350	20	70

Taula 7 *Estimació de la mobilitat generada per la dotació municipal a la torre*

G. Capitania

El nou edifici destinat a capitania tindrà uns 250 m2 i s'ubicarà a tocar dels amarratges. Actualment compta amb una plantilla de 8 treballadors, distribuïts per tons, de manera que el nombre màxim de treballadors en cap de setmana serà de 3 treballadors i els laborables de 6. Es preveu incrementar en 2 treballadors la plantilla. S'estima, doncs, que un dia tipus de cap de setmana l'edifici de capitania generarà 10 viatges.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

266

	Sostre (m2)	Nombre de treballadors	Viatges generats
Capitania	250	5	10

Taula 8 Estimació de la mobilitat generada per capitania

H. Zona verda

Per últim, el Pla proposta una gran zona verda, de prop de 21.600 m2 entorn al passeig Marítim i el passeig del Contradic, en el llindar nord i oest de l'àrea d'edificació.

Aplicant la ràtio de 5 viatges per 100 m2 de sòl del Decret, s'estima que la zona verda generarà diàriament uns 1.100 viatges.

	Sòl (m2)	Ràtio Decret (viatges/ 100 m2 sòl)	Viatges generats
Zona Verda	21.552	5	1.078

Taula 9 Estimació de la mobilitat generada per la zona verda

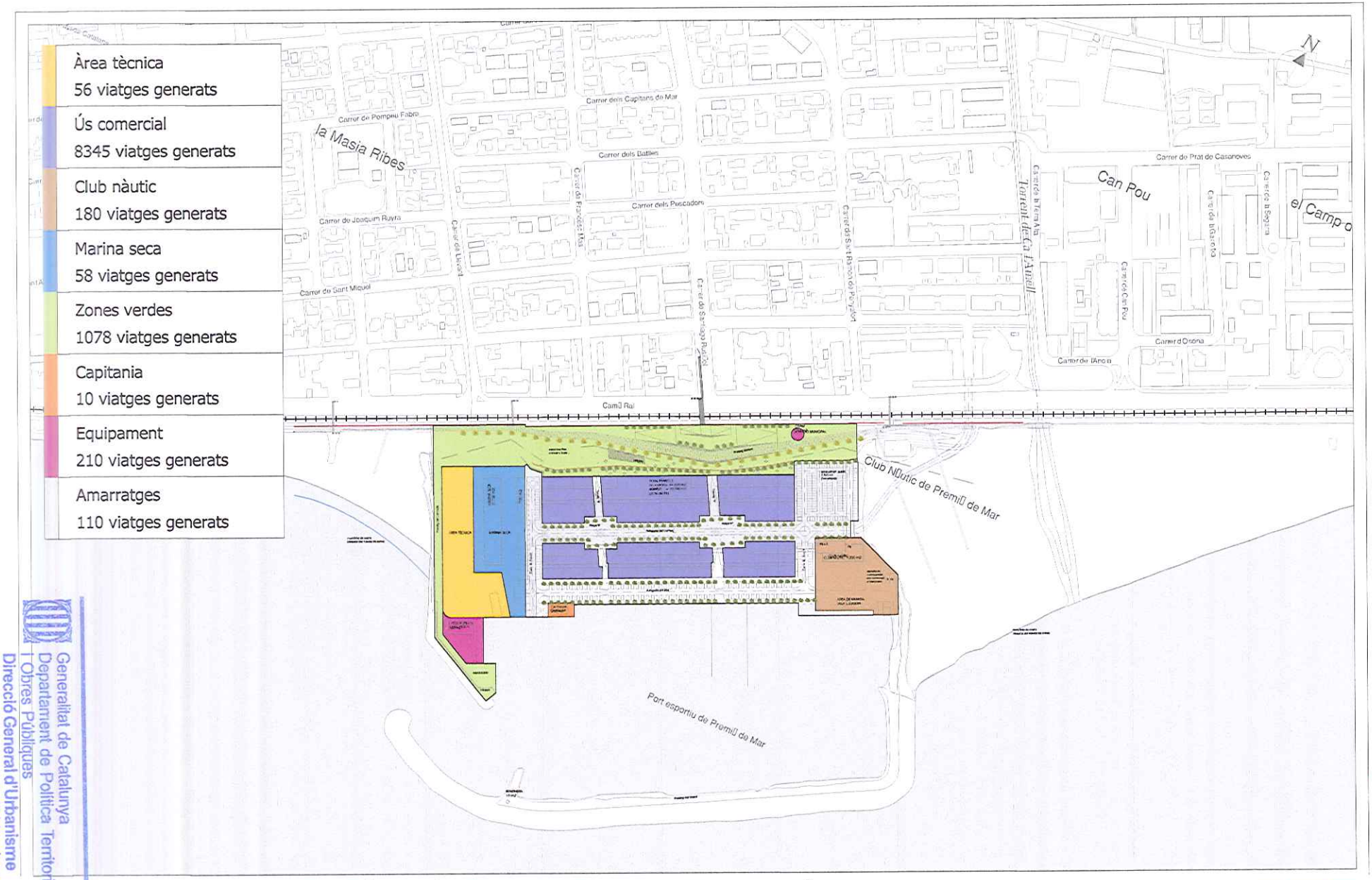
3.2. Generació de viatges de les activitats agrupades

El resultat del sumatori dels viatges generats per cadascuna de les activitats que es desenvoluparan en el nou sector és de 10.050, eminentment generats pels usos comercials.

Ús	Viatges generats
Amarratges	110
Ús comercial	8.345
Marina Seca	58
Àrea tècnica	56
Club Nàutic	180
Dotació municipal	210
Capitania	10
Zona Verda	1.078
Total	10.047

Taula 10 Sumatori dels viatges generats per les activitats desenvolupades en el sector

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DE TERRA DEL PORT DE PREMIÀ DE MAR

Escala: 1/5.000

Mobilitat generada per usos del sòl

Data: Març 2010

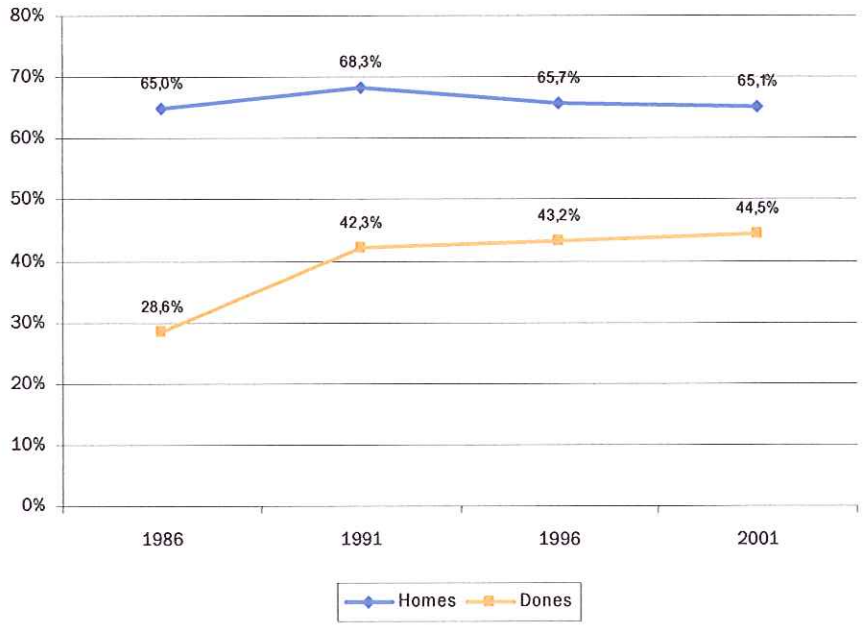
formaplan

287

4. INDICADORS DE GÈNERE

Tal com s'ha publicat en diversos estudis demogràfics, en els darrers anys s'ha experimentat profunds canvis en la inserció de la dona dins del món del treball.

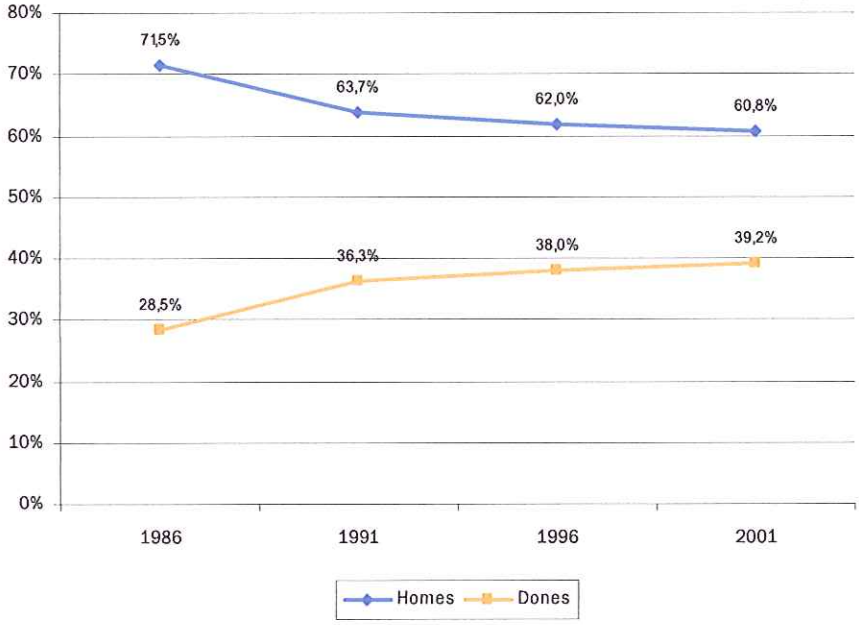
Observant el gràfic d'evolució de la taxa d'activitat a Premià de Mar, es fa palès que els canvis operats en l'estructura sociolaboral dels anys 80 es deixen notar a partir dels 90, quan la taxa d'activitat masculina comença a ser més o menys d'alta intensitat (entre el 65% i el 70%), mentre que la taxa d'activitat femenina comença un procés ascendent, especialment marcat a la fi de la dècada dels vuitanta, i culmina en una mitjana intensitat d'activitat, amb una taxa del 45%, experimentant-se una reducció de les diferències relatives de l'orde dels 16 punts.



Gràfic 1 *Evolució de les taxes d'activitat masculina i femenina a Premià de Mar (1986-2001)*

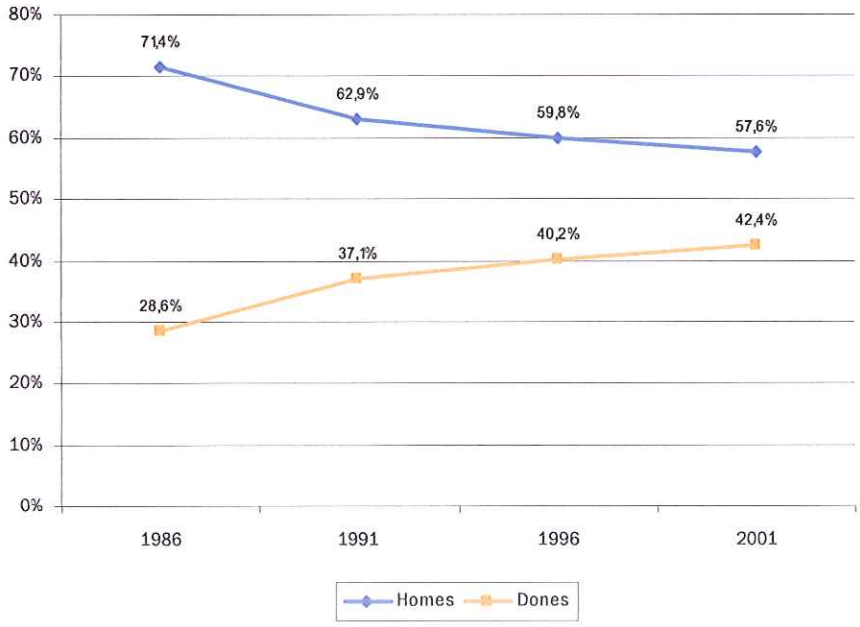
En el mateix sentit, les dades relatives a l'Enquesta de Mobilitat Obligada associada al Cens de 2001 demostren que la mobilitat obligada per raons laborals, a Premià de Mar (com a la resta de Catalunya), cada cop tendeix a equilibrar-se més entre homes i dones. Si en el 1986, dels desplaçaments tabulats a les fonts estadístiques, només un de cada tres corresponia a les dones, el 2001 ja són el 39% dels desplaçaments, els que tenen com a protagonista una dona.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



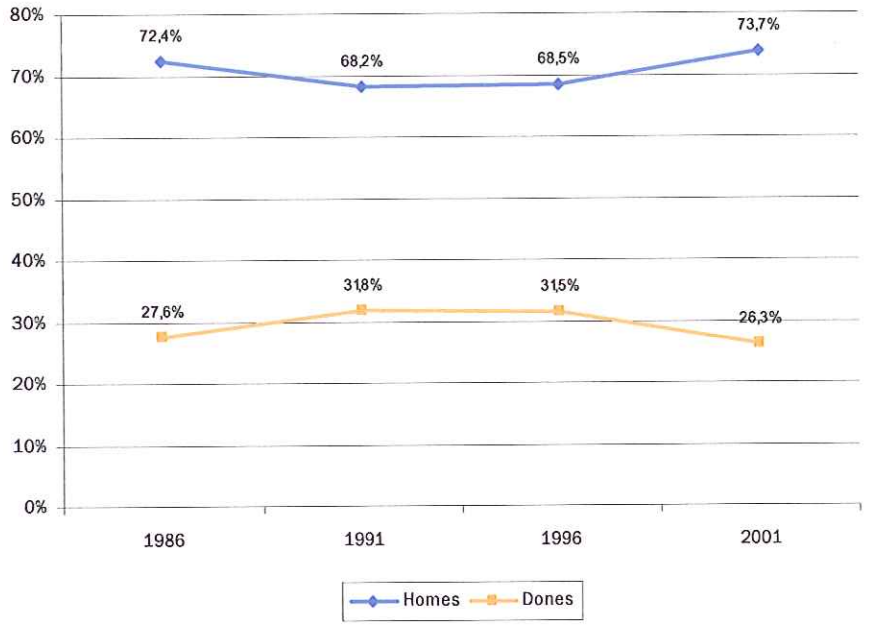
Gràfic 2 *Evolució del pes relatiu del conjunt dels desplaçaments residència-treball a Premià de Mar segons gènere (període 1986-2001)*

Tanmateix si s'observa la tipologia de desplaçament en funció de la seva destinació es fa palès que l'augment del pes de la dona en els desplaçaments per raó de treball s'ha produït només en els de caràcter interior i no en els desplaçaments interurbans.



Gràfic 3 *Evolució del pes relatiu dels desplaçaments residència-treball de caràcter intern a Premià de Mar segons gènere (període 1986-2001)*

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



Gràfic 4 *Evolució del pes relatiu dels desplaçaments residència-treball amb destinació fora del municipi a Premià de Mar segons gènere (període 1986-2001)*

Els resultats obtinguts a partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de l'any 2006, denoten que, tot i que l'índex de motorització general està experimentant un creixement interanual constant, encara existeixen diferències molt significatives en funció del gènere. Així, mentre que durant els dies laborables els homes realitzen un 52% de desplaçaments per motiu ocupacional, les dones, fan un 62% de desplaçaments per motiu personal. Unes diferències que es mantenen pel que fa a la utilització dels modes de transport, amb una utilització majoritària del vehicle privat per part dels homes ocupats; mentre que les dones, solen fer més ús del transport públic i dels modes no motoritzats.

Feiner									
Gènere	No motor	Tr. públic	Tr. privat	Total	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal	Tornada a casa	Total	Mitjana desplaç
Home	39,8%	16,0%	44,2%	100%	28,9%	26,0%	45,1%	100%	3,39
Dona	51,0%	21,1%	27,9%	100%	20,8%	34,1%	45,1%	100%	3,42
Total	45,5%	18,6%	35,8%	100%	24,7%	30,2%	45,1%	100%	3,41

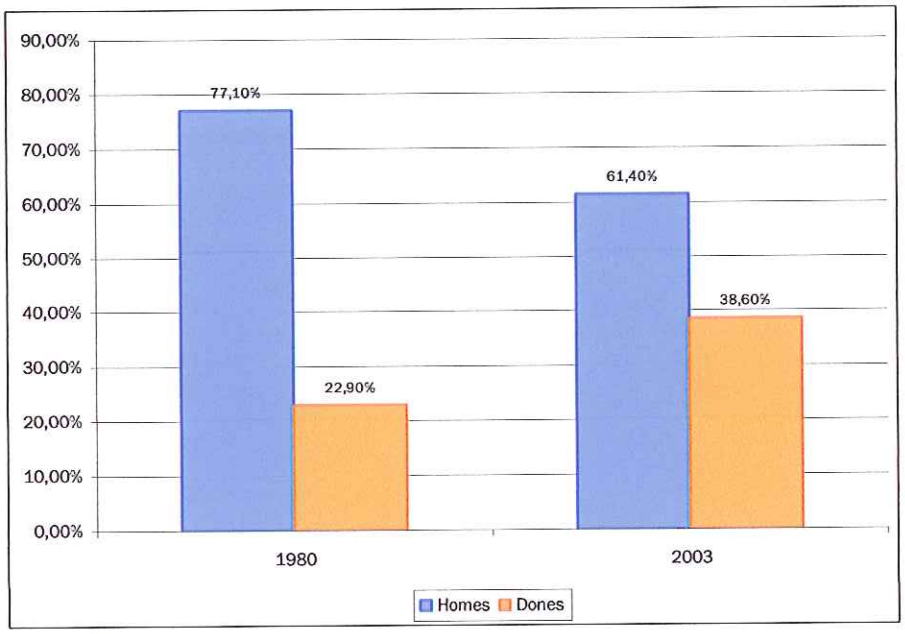
Taula 11 *Pautes de mobilitat segons gènere en dia feiner (EMQ 2006)*

Un element altament condicionant de la mobilitat és la tinença de permís de conduir i, especialment, la disponibilitat de vehicle privat, situació en què només es troba la meitat de la població. La següent figura permet veure clarament la dominància masculina quant a la possessió del carnet de conduir. Aquest fet indica la potencial marginació del gènere femení per poder adaptar-se a les necessitats de mobilitat actuals basades, principalment, en el vehicle motoritzat privat. Aquest fet és especialment rellevant i més discriminador en aquelles àrees urbanes, semi urbanes o

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

271

rurals amb una dispersió d'usos del territori i sense una xarxa de transport col·lectiu efectiva.



Gràfic 5 *Distribució de la possessió del carnet de conduir segons el gènere. Font: Mobilitat i Gènere, SAM Mobilitat Obligada, Desembre 2005, pp. 58.*

Les persones que no poden usar el vehicle privat es troben amb un mercat de treball retallat, territorialment limitat, i, per tant, l'abast per aconseguir una feina se centrarà primer en l'entorn proper, en l'espai on és possible arribar sense necessitat de disposar de mitjans de transport motoritzats. Per això, l'existència de recorreguts segurs per a vianants i de diferents usos urbans en un territori afavoreixen la integració social dels grups que tenen uns hàbits de mobilitat diferents als hegemònics. Però, en segon terme, la possibilitat de connexió amb àrees més allunyades amb mitjans de transport d'ús col·lectiu, és important en tant que permet tancar l'empresonament dins l'entorn més proper i ampliar el mercat laboral més enllà de l'espai estricte on es pot arribar caminant en un temps raonable.

Partint del principi que el dret de la mobilitat engloba a tots els ciutadans, es fa necessari cercar indicadors que puguin fotografiar l'estat actual d'aquesta qüestió a l'entorn del sector així com la possibilitat de continuar avaluant-la per poder adequar mesures de correcció en cas de ser necessàries. És per això que el Decret 344/2006 estableix la necessitat d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitatius que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

272

5. XARXA D'ITINERARIS DE VIANANTS I BICICLETES

Tal i com es requereix en el Decret 344/2006, és necessari estudiar la xarxa d'itineraris per vianants i bicicletes existent en l'àmbit d'estudi per tal de poder proposar una xarxa d'itineraris vertebradora, interrelacionada amb els nuclis principals i segura per als usuaris. Més en concret, pel cas que aquí ens ocupa, al ser un sector de nova creació, necessitem assegurar la connexió i cobertura municipal de la xarxa.

5.1. Xarxa actual

Necessitats de connectivitat

Si tenim en compte que el projecte no inclou usos de caràcter residencial, les principals necessitats de connectivitat s'han considerat respecte a les estacions i parades de transport públic. Tanmateix, s'ha considerat també la relació del nou sector envers als equipaments municipals i comerços pel caràcter triangular que poden tenir alguns viatges de relació amb el port.

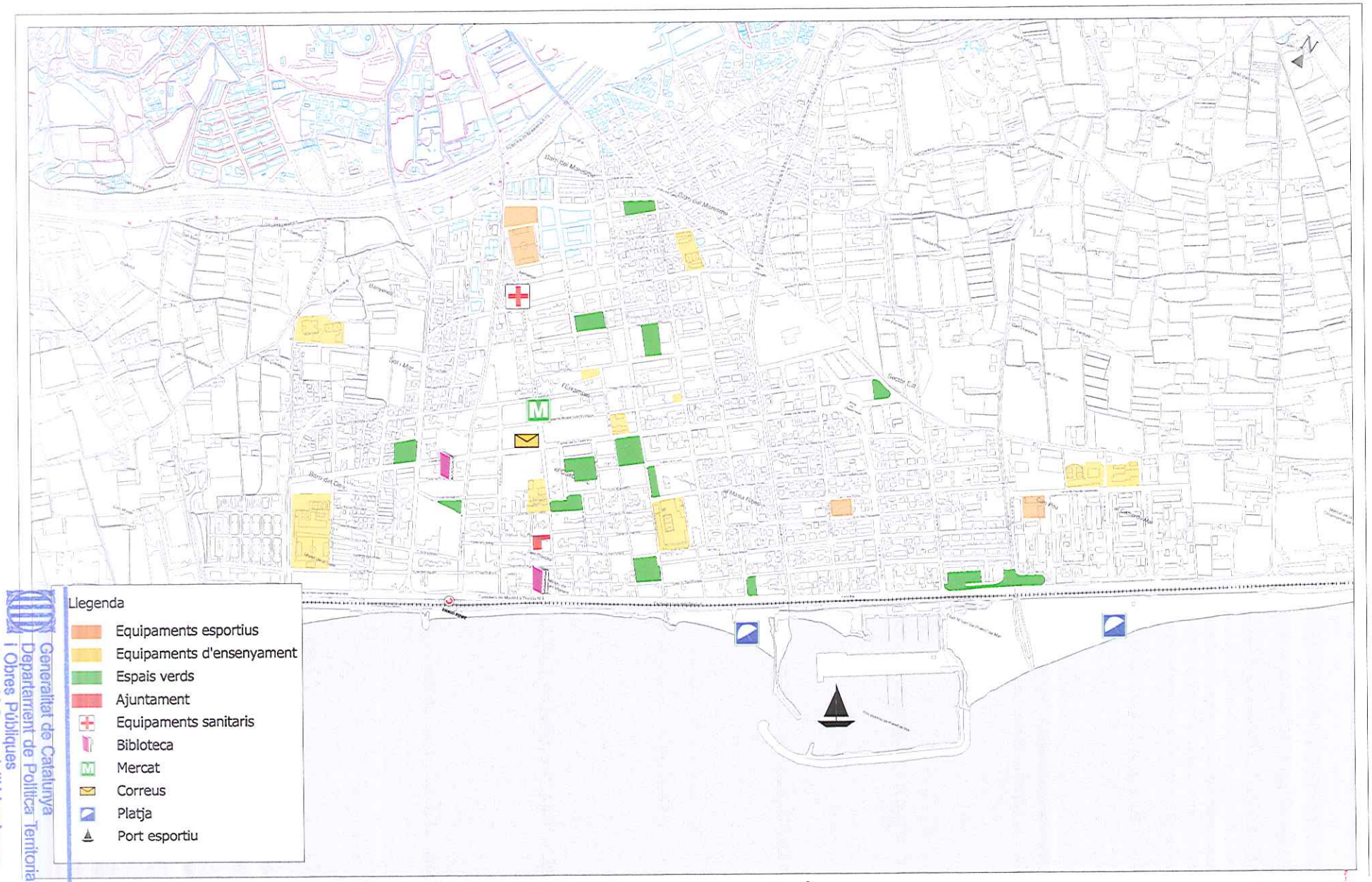
Transport públic:

- En l'actualitat l'estació de RENFE més propera és la de Premià de Mar ubicada a uns 1.450 m de distància del nou sector.
- Així mateix, hi ha dues parades d'autobús interurbà en les immediacions del nou sector: ambdues a peu de la carretera N-II, una a l'alçada del carrer de Sant Ramon de Penyafort, i l'altra propera al carrer Llevant.
- El funcionament dels transport públic es detalla en el capítol 6.

- Equipaments:
  - Equipaments dins del sector: encara no s'ha definit a que es destinarà el sòl reservat per a equipaments.
  - Equipaments de la resta de Premià: aquests equipaments es mostren en el plànol de la següent pàgina.

- Comerços:
  - Comerços dins del sector: caldrà considerar els comerços localitzats en l'avinguda del Comerç i l'avinguda del Moll.
  - Comerços fora del sector: donada la seva oferta comercial i accessibilitat caldrà considerar els comerços del centre de Premià de Mar.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DE TERRA DEL PORT DE PREMIÀ DE MAR

Escala: 1/5.000

Localització d'equipaments

Data: Març 2010

formaplan

274

Anàlisi de la connectivitat

Si bé, com s'ha vist anteriorment, l'orografia no representa un factor significatiu pel que fa a la connectivitat entre el sector portuari i el nucli urbà de Premià de Mar, no es pot dir el mateix de la localització de infraestructures del transport. Ambdós sectors es troben separats per una doble barrera conformada per la carretera N-II i per la via del tren. En l'actualitat existeixen quatre accessos en les immediacions del port que es passen a descriure a continuació.

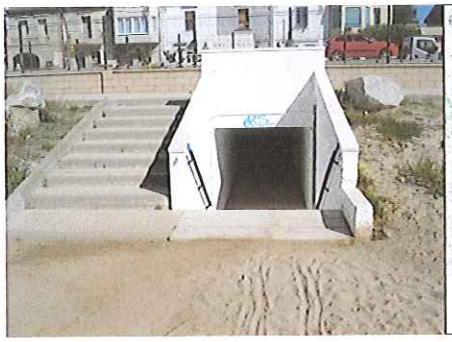
L'actual vial d'accés al port s'ubica a l'alçada del parc de la urbanització Can Fitó, molt proper al torrent Amell. Aquest presenta únicament una vorera amb una amplada inferior als 0,9 m en un dels seus dos costats. A més aquesta vorera presenta una elevació molt marcada i no disposa de guals per accedir-hi.

A la zona verda de Can Fitó hi ha un pas soterrani que travessa per sota la N-II i el tren i surt prop de l'antic abaixador de RENFE a una distància de 30 m a llevant de l'àmbit d'actuació del pla. Aquest pas no disposa de cap rampa que el faci accessible per a persones amb mobilitat reduïda. A més, part dels graons de l'escala estan en mal estat i els punts de llum en el seu interior s'estimen insuficients.

Entre els carrers de Llevant i de Francesc Mas i Abril, també existeix un pas subterrani que va a parar a l'extrem de ponent de l'àmbit d'actuació. Aquest pas tampoc està adaptat per a PMRs.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

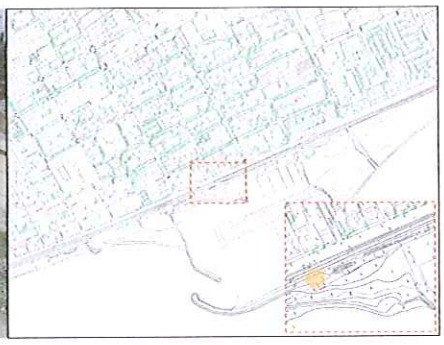
275



A uns 100 m al sud-oest existeix un altre pas subterrani. Aquest és el que es troba en pitjors condicions dels de la zona i presenta vàries deficiències començant per la seva pròpia estructura ja que té tant sols una alçada de 1,90 m. A més, cal esmentar que no està adaptat, no disposa d'il·luminació i té problemes de drenatge de les aigües pluvials.

Anàlisi de l'accessibilitat

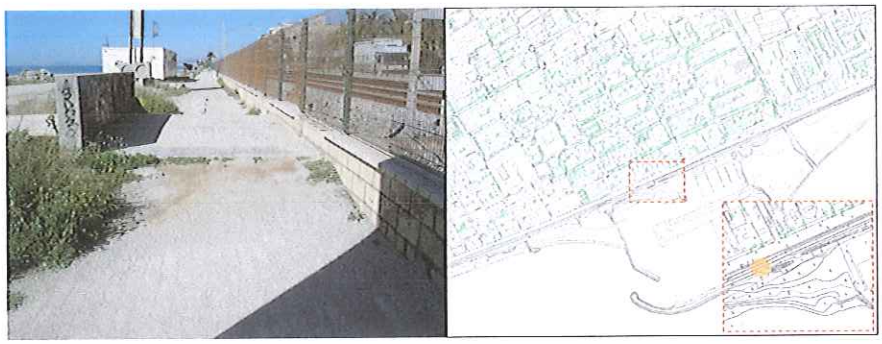
La connexió del port amb els passos subterranis i els altres sectors ubicats en el front marítim es realitza mitjançant un passeig marítim pavimentat mitjançant llambordins que té uns quatre metres d'amplada.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

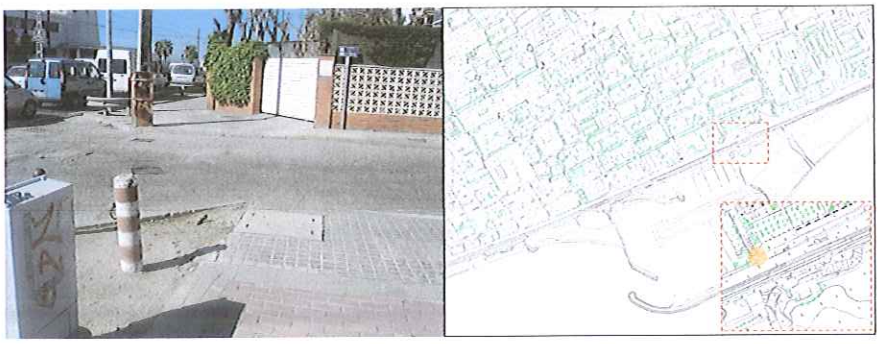
276

El passeig marítim presenta alguns problemes d'accessibilitats com el que es contempla en la següent foto, on el paviment no està ben enrasat amb la placa de formigó que s'ha utilitzat per la construcció del pas de vianants.



A l'altra banda de la carretera, l'itinerari transcorre per la zona verda de Can Fitó sense problemes d'accessibilitat.

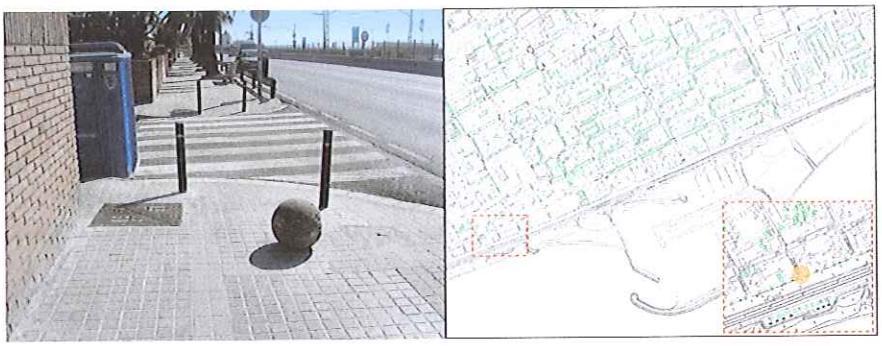
No obstant, la continuïtat entre el parc de Can Fitó i el Camí Ral queda interrompuda a l'alçada del carrer Ramon de Penyafort ja que, com es veu a la foto, no existeix cap pas de vianants.



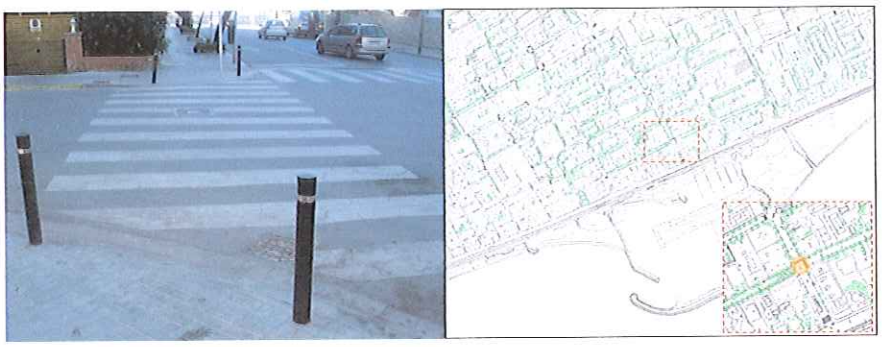
La resta de l'itinerari pel Camí Ral presenta passos de vianants en cadascuna de les interseccions per les que passa. Tots els passos de vianants estan adaptats tot i que s'hi troben alguns elements no recomanables, en termes d'accessibilitat, com la bola de granit de la següent foto.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

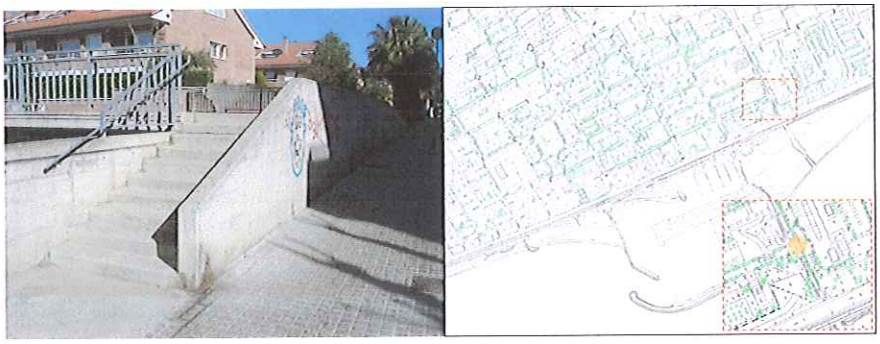
277



Les principals interseccions fins arribar a la Gran Via de Lluís Companys presenten passos de vianants adaptats.

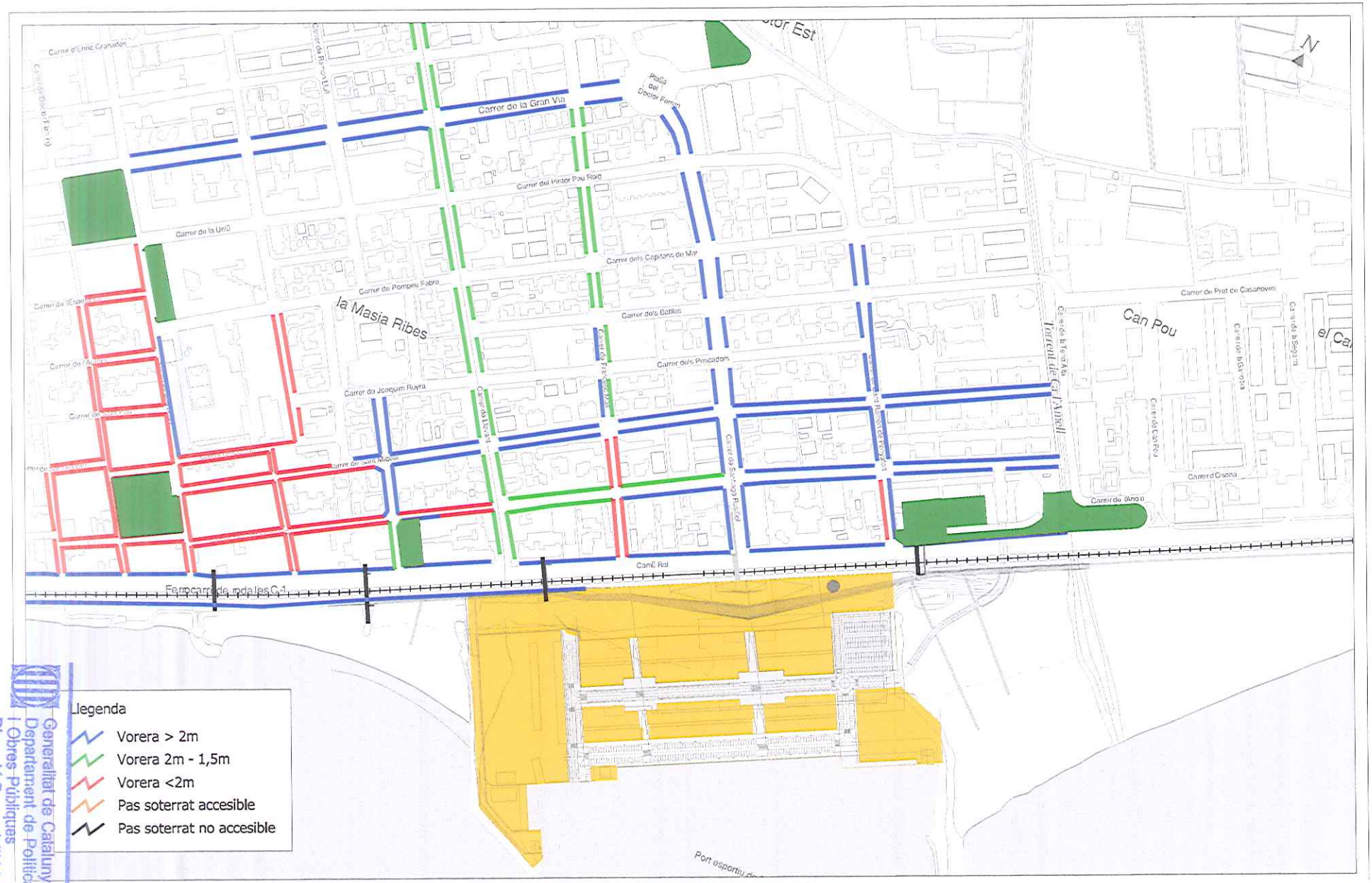


Pel que fa a la connexió envers al barri de Can Pou cal comentar que a l'alçada del torrent Amell es produeix un canvi de cota entre les vialitats d'un i altre extrem. Aquest desnivell és superat mitjançant una pasarella i una escala que constitueix una barrera arquitectònica per a persones amb mobilitat reduïda.



S'han analitzat també les característiques geomètriques de les voreres de l'entorn de l'àmbit d'estudi. En el següent plànol es mostren les amplades de voreres en funció de les recomanacions del Codi d'accessibilitat (amplada mínima de 1,5 m) i de les Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà de Catalunya editat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques (amplada mínima de 2m). Es fa palès que les condicions per al trànsit de vianants pel continu urbà a l'altra banda de la via s'adequa a les necessitats de connectivitat

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DE TERRA DEL PORT DE PREMIÀ DE MAR

Escala: 1/5.000

Accesibilitat vianants

Data: Març 2010

formaplan

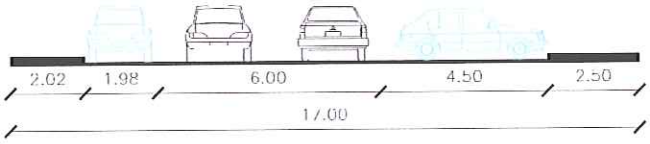
5.2. Xarxa proposada

Vialiltat interna

La calçada portuària es compon bàsicament de quatre vials, dos longitudinals (avinguda del Comerç i avinguda del Moll) i dos transversals (carrer de Ponent i carrer de Llevant) respecte de la costa. A més d'aquests vials, la mobilitat no motoritzada també s'articula a partir de dos passatges que enllacen el passeig Marítim amb l'avinguda del Comerç.

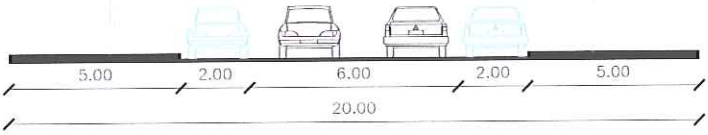
A continuació es mostren les seccions proposades pels vials que alberguen també trànsit motoritzat (la localització d'aquestes seccions pot ser consultada en el plànol següent).

El carrer de Ponent presenta una amplada de 17 metres amb voreres a banda i banda de 2 i 2,5 metres respectivament. L'espai de calçada es reparteix entre dos carrils de circulació (un en cada sentit) un cordó a la banda esquerra i una bateria, a la dreta.



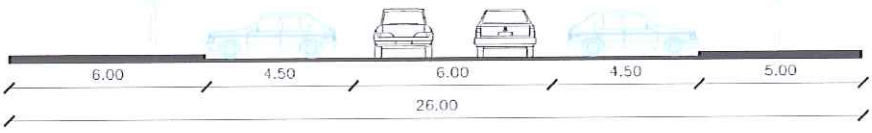
A-A'

L'avinguda del Comerç de 20 metres d'amplada, presenta dues voreres espaioses de 5 metres. La ubicació de la línia d'arbrat al bell mig de la vorera possibilita que a banda i banda restin carrils per al pas de vianants de més de 2 metres (considerant un escocell de 0,8 m). També té dos carrils de circulació i cordó d'aparcament a banda i banda.



B-B'

L'avinguda del Moll presenta una amplada de 26 metres. S'hi habiliten dues voreres de 5 i 6 metres, la primera amb les mateixes característiques que l'avinguda del Comerç i la segona amb l'alineació de l'arbrat desplaçada cap a la calçada de manera que es possibilita un espai hàbil de pas de prop de 4 metres. Té, també, dos carrils i dues bateries d'aparcament.

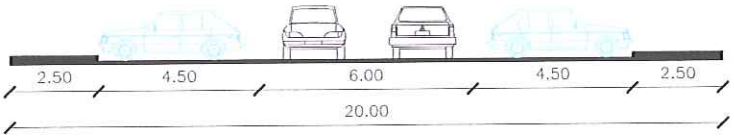


C-C'

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

280

Per últim, el carrer Llevant de 20 metres té voreres de 2,5 metres i una calçada repartida entre dos carrils de circulació de 3 metres i dues bateries d'aparcament.



D-D'

Vialitat externa

Per solventar els problemes existents de connectivitat, en el Pla Especial es proposa un nou accés soterrat al carrer de Santiago Russiñol. Aquest pas disposarà d'una rampa del 8% en el tram del carrer de Santiago Russiñol i de rampes del 2,5% dins del port, fet que possibilitarà que aquest accés pugui ser utilitzat tant per a persones amb mobilitat reduïda com per a bicicletes. El pas, en la zona soterrada tindrà una amplada de 5 metres i s'aprofitarà la diferència de cota perquè la sortida del pas cap al port presenti un desnivell mínim.

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Planejament Urbanístic General de Premià de Mar, marca les grans línies, del que es coneix que és la intenció de l'Ajuntament, de dissenyar una xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes que aniria per la Gran Via des del Torrent Castells fins al municipi de El Masnou. En aquest sentit els carrers de Ramon de Penyafort esdevé un eix preferencial a l'hora d'articular la mobilitat no motoritzada del sector. El nou pas subterrani esdevé un complement de gran interès per donar continuïtat a aquest eix, possibilitant l'arribada al front marítim i al passeig Marítim. Per tal de garantir la seguretat en el trànsit ciclista en aquest tram caldrà que el pas sigui degudament senyalitzat com a zona 30. Es proposa instal·lar-hi senyals de reglamentació de velocitat màxima a 30 km/h i senyals d'advertència de perill per la presència de ciclistes (senyal P-22). Complementàriament, es recomana aplicar un tractament específic a ambdues entrades del pont, amb una pintura diferenciada i bandes rugoses.

Figura 4 Exemple d'entrada a una zona 30 (c/Olivera, Barcelona)

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

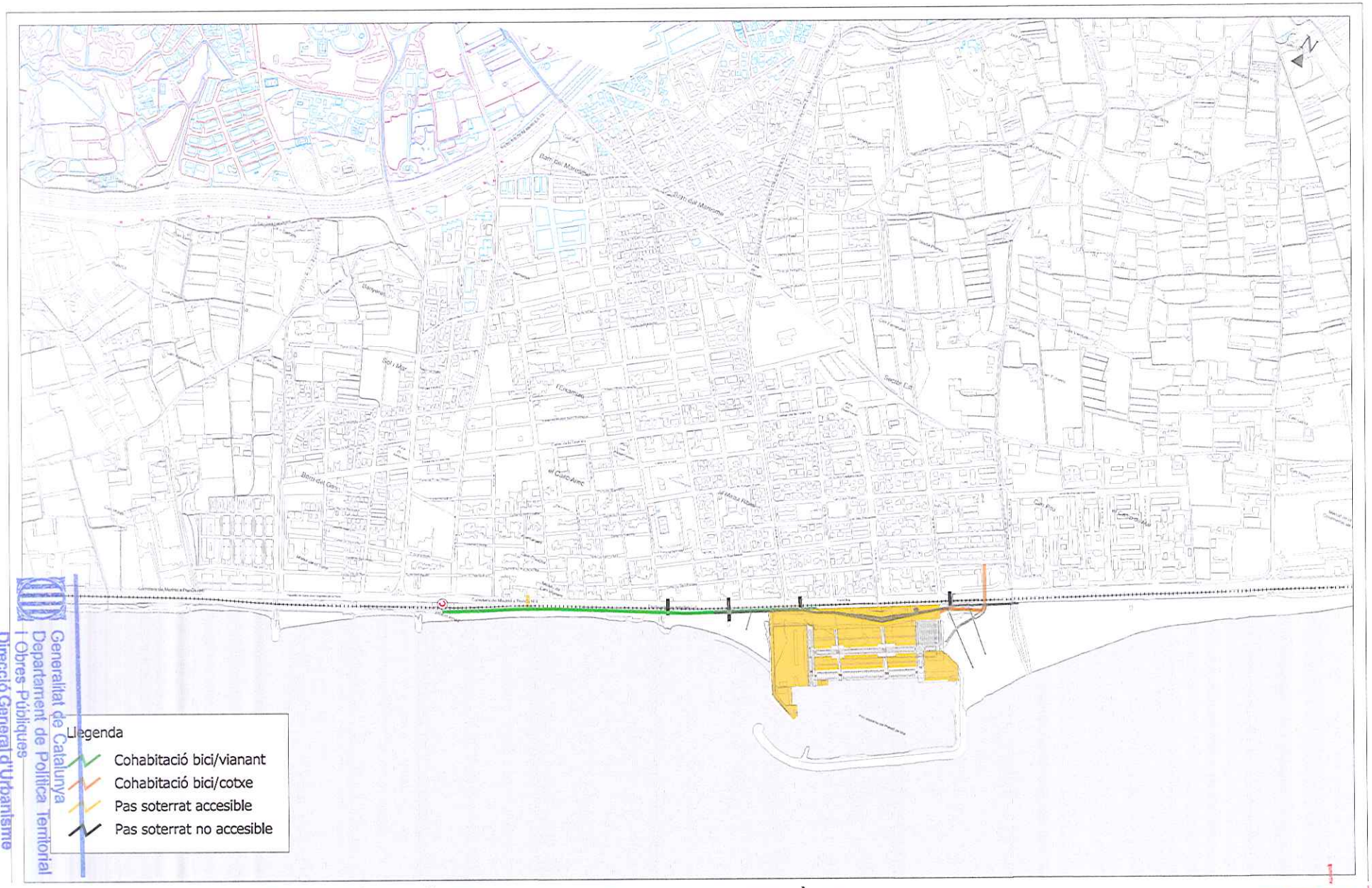
281

La distància de 50 metres de la línia dels locals respecte a la via del tren permetrà crear un passeig marítim esponjat i agradable. El tram de passeig davant del port s'urbanitzarà amb un paviment de fusta i amplades d'entre 6 i 12 metres. Més enllà de l'àmbit, el pla proposa utilitzar paviment de sauló. A més, des del passeig Marítim, sortiran perpendicularment passarel·les de fusta que permetran arribar fins a les platges.

El pla també presenta mesures per a la moderació del trànsit en la zona de cohabitació entre vianants i automòbils. La part de l'accés rodat al port es construirà amb travesses de formigó per tal de forçar als vehicles a una reducció de la velocitat, i d'aquesta manera, que el creuament de la via per part dels vianants es pugui realitzar de forma segura.

Per últim, cal indicar que el pla ha de venir acompanyat per algunes mesures encaminades a millorar la mobilitat dels vianants a les zones properes a l'àmbit d'estudi: arranjament del paviment del passeig marítim i puntura i senyalització de passos de vianants a l'entorn del parc de Can Fitó.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DE TERRA DEL PORT DE PREMIÀ DE MAR

Escala: 1/5.000

Accesibilitat bici

Data: Març 2010

formaplan

282

283

Proposta d'aparcaments per a bicicletes

Pel que fa a l'aparcament per a bicicletes, el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada preveu la següent dotació d'aparcament per a bicicletes situades a fora de la via pública:

Zona	Sup. sostre	Us	Ràtio 344/2006 (placa/100 m2 de sostre o fracció)	Places per a bicicleta
Ús comercial	18.197	Comercial	1	182
Marina Seca	6.220	-	-	-
Àrea tècnica	6.066	-	-	-
Club nàutic	5.373	Equipaments	1	54
Capitania	360	Oficines	1	4
Zona verda	21.674	Zones verdes	1	217
Equipaments	1.050	Altres equipaments públics	1	11
Total	59.378	-	-	468

Taula 12 Estimació de les places d'aparcament necessàries per a bicicleta segons Decret 344/2006

El resultat de l'aplicació de la ràtio del decret és la necessitat d'habilitar 468 places d'aparcament destinades a bicicletes.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

6. XARXA D'ITINERARIS DE TRANSPORT PÚBLIC

6.1. Existent

Ferrocarril

La línia C1 de Rodalies RENFE, que connecta amb Barcelona, ofereix més de 100 expedicions diàries tant en sentit Mataró (Blanes i Maçanet) com en sentit Barcelona (l'Hospitalet).

Premià de Mar disposa d'una sola estació operativa situada davant del centre urbà. Aquesta estació queda a una distància de 1.100 metres respecte el centre del port.

Figura 5 *Estació de RENFE de Premià de Mar*

A tocar del port s'hi troba un abaixador construït a mitjans dels anys 60 que mai ha entrat en funcionament.

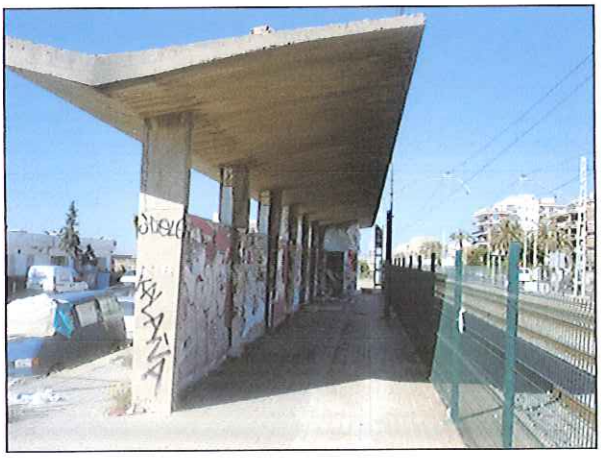


Figura 6 *Baixador sense funcionament en les immediacions del port*

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Autobús interurbà

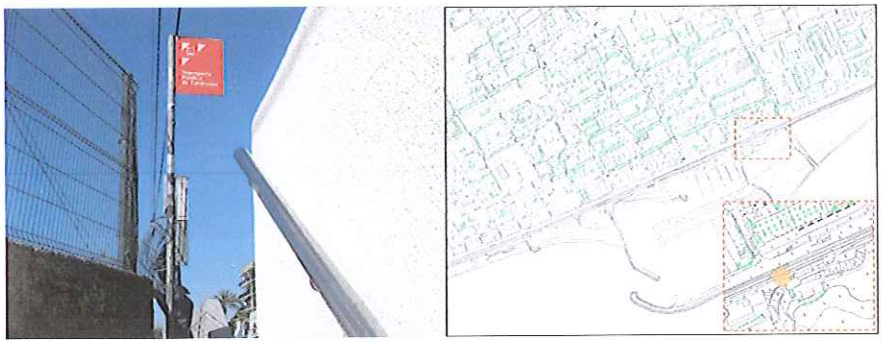
La línia C-31, que uneix Premià de Mar amb Premià de Dalt, té característiques de servei públic urbà ja que disposa de més de 10 parades dins del nucli urbà i presenta una elevada freqüència mitjana de pas (30 minuts entre les 6:30 i les 21:30).

Altres línies interurbanes amb pes són la línia C-10, de Barcelona a Mataró per l'N-II, i la línia C-14, de Premià de Mar a Premià de Dalt, ambdues amb 62 expedicions en dia feiner i una freqüència de pas d'aproximadament de 30 minuts.

Línia		Parada més propera	Distància parada (m)	Expedicions			Freqüència		
				Fei	Dis	Diu	Fei	Dis	Diu
C-3 / C-4	Vilassar de Dalt / Premià de Mar - Barcelona	Doctor Ferran	750	53	20	18	30'	60'	70'
C-10	Barcelona – Mataró per N II	Club Nàutic	200	62	32	28	30'	60'	60'
C-14	Premià de Dalt – Premià de Mar	Club Nàutic	200	62	0	0	30'	0	0
C-30	Mataró – Vilassar de Dalt	Club Nàutic	200	36	14	14	60'	120'	120'
C-31	Vilassar de Dalt – Estació de Premià de Mar	Ctra. Vilassar de Dalt / Gran Via	870	52	0	0	30'	0	0
N-80	Barcelona – Mataró (servei nocturn)	Estació de RENFE	1.450	8	8	8	60'	60'	60'

Tant la línia C-31 com la C-10 i la C-14 disposen de dues parades properes al sector del port:

- una primera, a peu de la carretera N-II, davant de la zona blava de Can Fitó, a uns 200 metres respecte el centre del sector portuari,

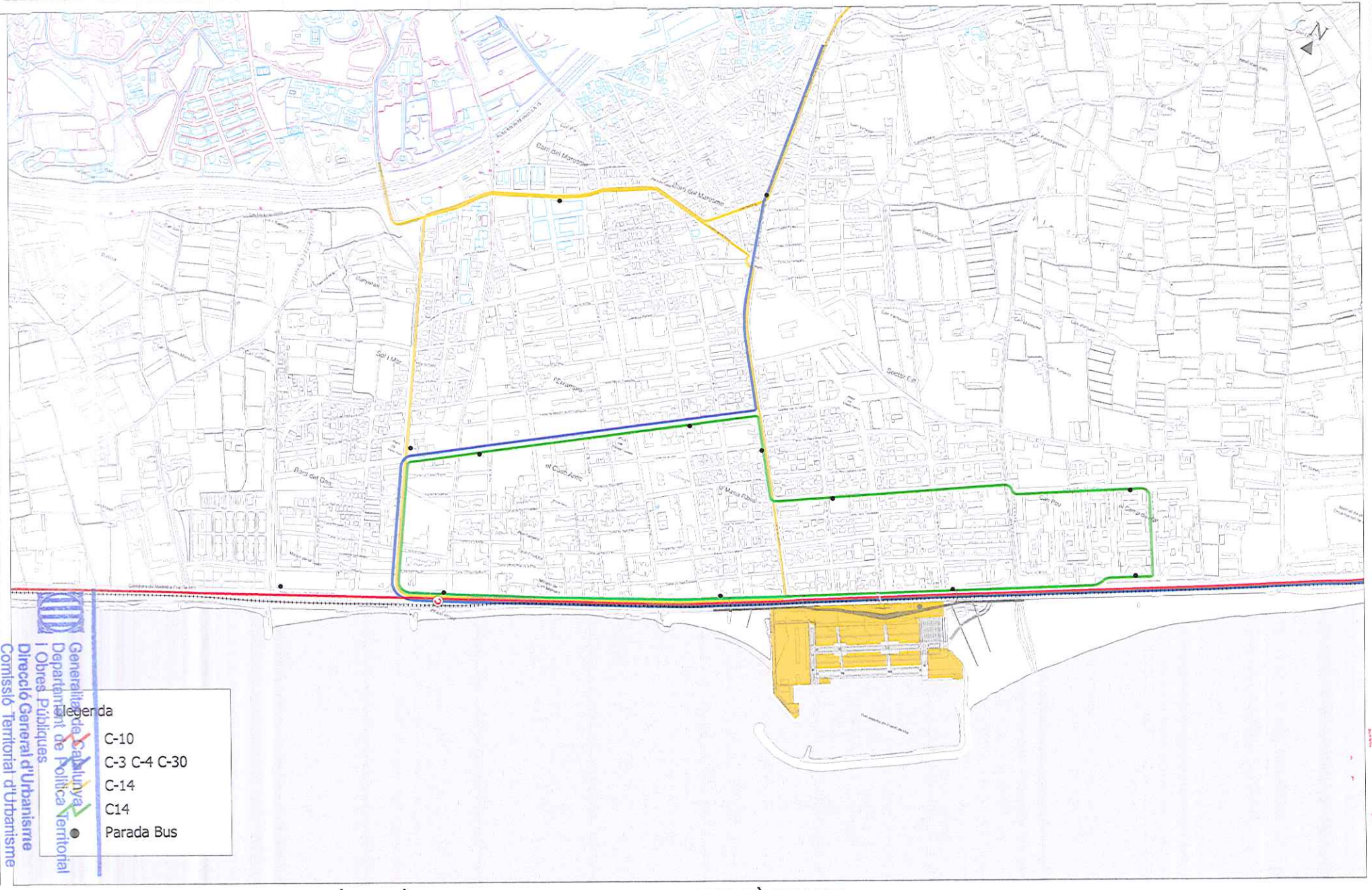


- una segona, també a peu de carretera, davant del carrer Francesc Mas i Abril, a uns 250 metres respecte al centre del port.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

286

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DE TERRA DEL PORT DE PREMIÀ DE MAR

Escala: 1/5.000

Oferta de transport públic actual

Data: Marc 2010

formaplan

6.2. Xarxa futura

Ferrocarril

El baixador de RENFE de Can Pou-Camp de Mar és una infraestructura recollida en els pressupostos de l'estat dels anys 2004, 2005 i 2006. El Congrés dels Diputacions l'any 2006 va ratificar una partida d'1.200.000 euros per a la seva construcció. A mitjans de l'any passat l'Ajuntament de Premià de Mar es va reunir amb el secretari d'Estat d'Infraestructures i Planificació, Victor Morlán, per tal d'abordar el tema.

Aquesta infraestructura quedarà inserida a menys de 500 metres de distància del port, tal com s'exigeix en el Decret 344/2006 en els casos de desenvolupament d'implantacions singulars.

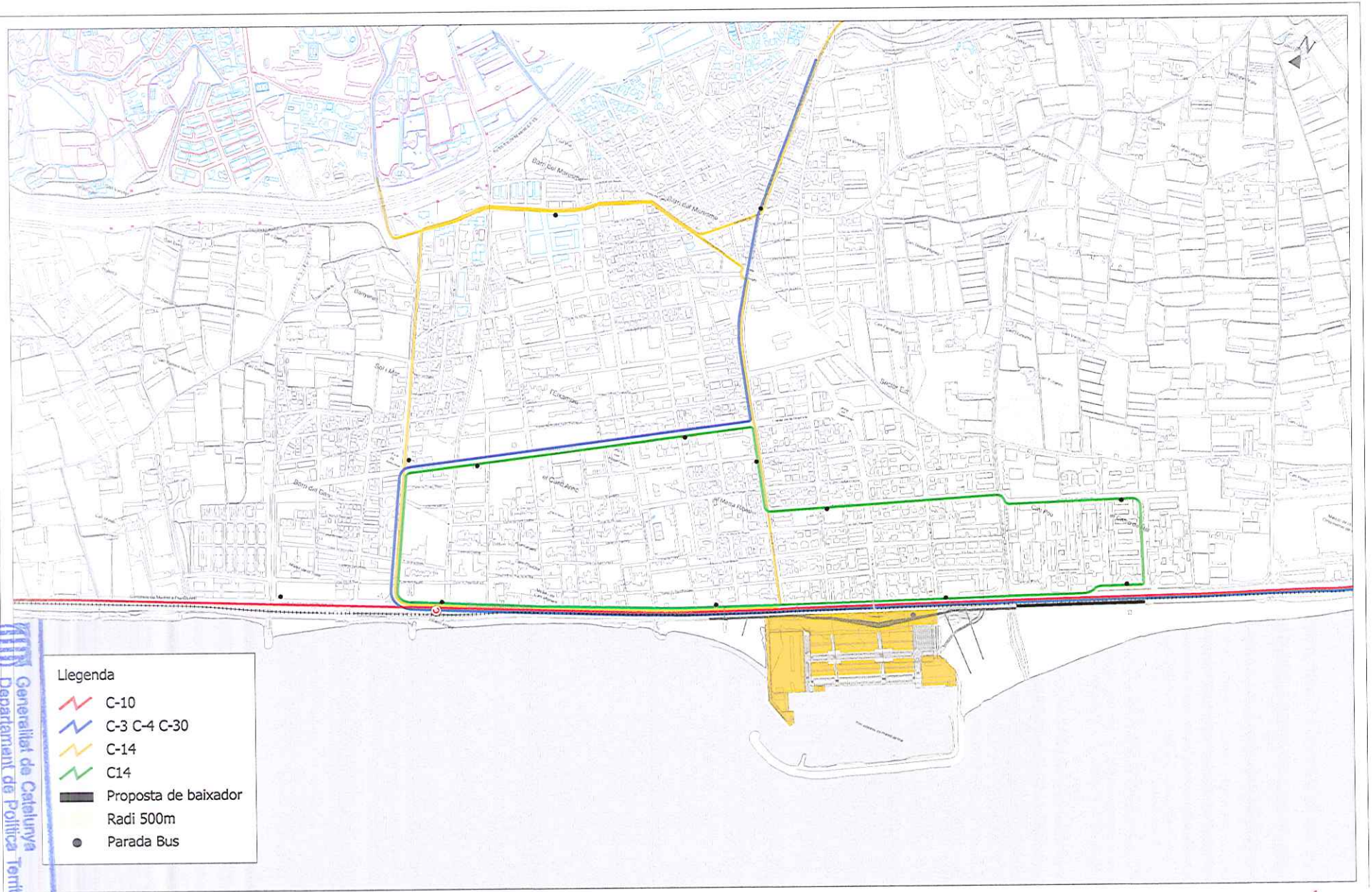
Cal assenyalar que aquest baixador no només beneficiaria el sector del port i els barris de Can Fitó, Can pou i Camp de Mar sinó que a més permetrà aprofitar les sinèrgies amb les diferents línies d'autobús per donar servei a la població de Vilassar de Dalt i, en menor mesura (per la seva ubicació més propera a l'estació del centre urbà) Premià de Dalt.

Transport públic per carretera

L'any 2007 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va acordar amb el Consell comarcal del Maresme i els ajuntaments del baix Maresme impulsar un Pla de millora del transport públic urbà i interurbà a la comarca. El Pla preveu millorar la xarxa de transport públic a la zona ampliant l'oferta actual i creant nous serveis. Premià de Mar es veurà beneficiada amb la creació de la línia Vilassar de Dalt - Premià de Dalt – Premià de Mar.

S'estima que amb els projecte pendents d'executar el sector del port gaudirà d'una oferta de transport públic que absorbirà en escreix la demanda generada.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DE TERRA DEL PORT DE PREMIÀ DE MAR

Escala: 1/5.000

Oferta de transport públic proposat

Data: Març 2010

formaplan

289

7. XARXA DE VEHICLES MOTORITZATS

7.1. Existent

Xarxa d'accés

La vila de Premià de Mar es troba inserida entre dues importants vies de comunicació: la carretera N-II i l'autopista C-32, vies que transcorren longitudinalment per la banda sud i nord del municipi. Com a vies de comunicació amb els municipis de la banda de muntanya de Vilassar de Dalt i Premià de Dalt hi ha les carreteres BV-5023 i BV-5024.

Autopista C-32

L'autopista C-32 és una autopista de peatge que transcorre per diverses comarques catalanes paral·lela a la costa del mediterrani. El ramal nord, transcorre de Barcelona a Palafolls, i comença en l'enllaç 31 de l'AP-7 i acaba en la N-II al terme de Palafolls. Aquesta autopista permet connectar Premià de Mar amb Barcelona i Mataró.

Carretera N-II

La carretera nacional II (N-II) és una carretera radial que uneix Madrid i el pas fronterer de la Jonquera passant per localitats com Guadalajara, Saragossa, Lleida, Barcelona i Girona. En l'actualitat gran part del traçat s'ha transformat passant a anomenar-se A-2. Tanmateix, diversos trams, entre el que s'inclou la travessera de la N-II de Premià de Mar, no han estat desdoblats.

A finals d'abril del present any es va signar entre la Generalitat i el Ministeri de Foment el traspàs de la N-II en el Maresme. Aquest fet implicarà l'inici d'un replanteig integral de la infraestructura.

Carretera de Vilassar de Dalt (BV-5023)

La carretera BV-5023, competència de la Diputació de Barcelona, comunica Premià de Mar amb el barri de Santa Anna de Premià de Dalt i amb Vilassar de Dalt. Aquest eix, a més, vehicula les entrades i sortides de l'autopista C-32.

Carretera de Premià de Dalt (BV-5024)

La carretera BV-5024, també competència de la Diputació de Barcelona, permet la connexió amb el nucli urbà de Premià de Dalt.

Xarxa bàsica municipal

L'entramat de carrers de Premià de Mar es defineix per una xarxa ortogonal, en direccions paral·lela i perpendicular a la costa.

Segons l'EAMG del Planejament Urbanístic General de Premià de Mar la xarxa viària del municipi s'estructura de la següent manera:

- La xarxa bàsica principal, conformada per l'autopista C-32 i la carretera N-II.
- La xarxa bàsica secundària, articulada per les vies que connecten Premià de Mar amb les poblacions interiors de Premià de Dalt (BV-5024) i Vilassar de Dalt (BV-5023).
- La xarxa local principal, constituïda per la Gran Via de Lluís Companys, el torrent de la Fontsana, el carrer de la Plaça, el passeig de Circumvalació, la riera de Premià, el carrer Joan Prim i el camí del Mig.

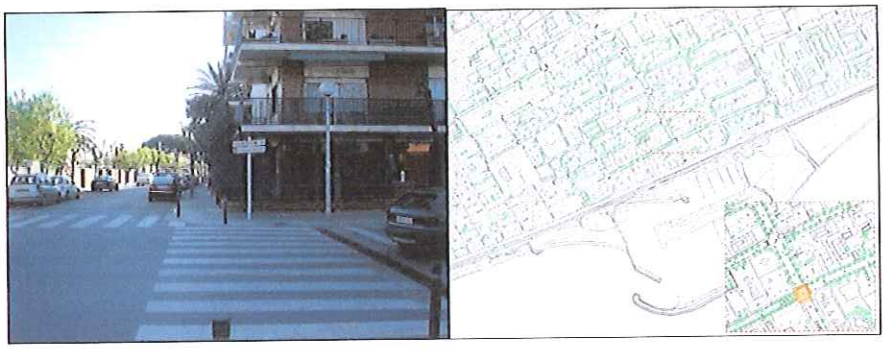
Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

291

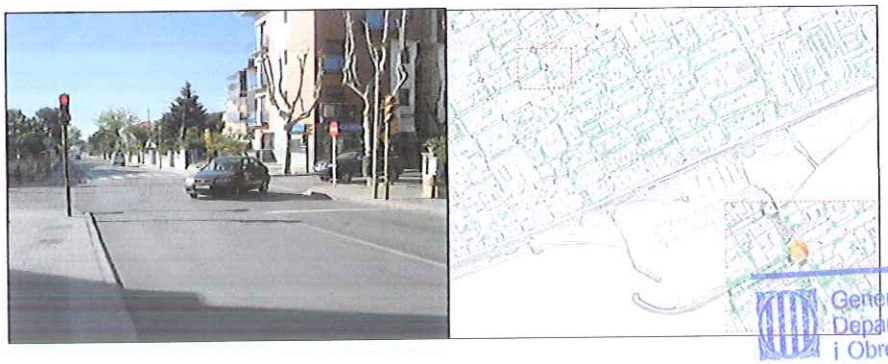
Itineraris d'accés al port

La carretera de Vilassar de Dalt en el seu pas pel nucli urbà de Premià de Mar rep el nom de carrer de Llevant. La sortida cap a la N-II només permet el moviment en direcció Barcelona. La sortida en sentit Mataró es vehicula a partir del carrer Santiago Russiñol, al que s'hi accedeix mitjançant el carrer del Doctor Martí Casas. La senyalització informativa d'aquest itinerari inclou senyals del port.

A la cruïlla entre els carrers Doctor Martí Casas i el carrer Santiago Russiñol, conté senyals informatius que indiquen l'itinerari a la N-II (a la dreta) i al port (seguint recte).



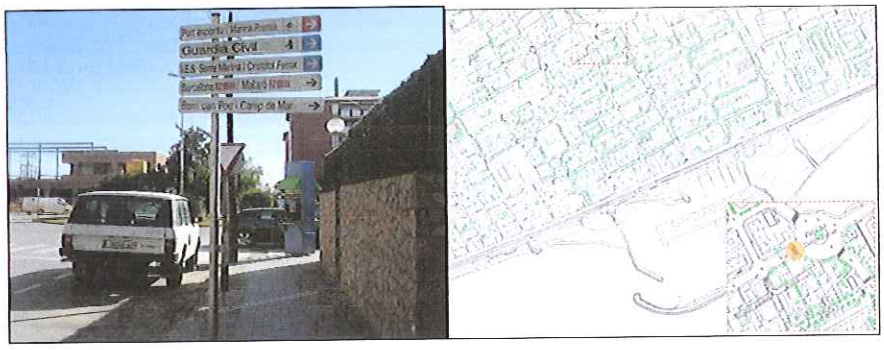
Un altre itinerari que permet l'accés al port des de la carretera de Vilassar de Dalt és el que pren la Gran Via de Lluís Companys, el carrer Santiago Russiñol i el carrer Doctor Martí Casas. Tanmateix la intersecció entre la carretera de Vilassar de Dalt i la Gran Via, tot i estar semaforitzada, no disposa d'una fase pròpia per efectuar el gir en direcció est, pel que aquest esdevé problemàtic.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

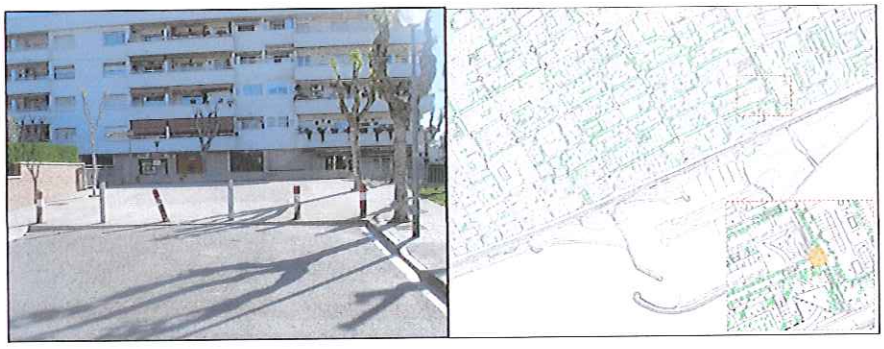
292

Com es pot observar a la següent foto, entre la Gran Via i Santiago Rusiñol existeix també un senyal indicatiu cap al port esportiu.



Continuant pel carrer Doctor Martí Casas s'arriba al sector de la zona verda de Can Fitó, on es localitza l'accés al port esportiu. Tanmateix l'entrada al tram de carrer queda restringida al gruix del trànsit, permetent-se tan sols l'accés a vehicles autoritzats.

El carrer Doctor Martí Casas quan arriba al torrent Amell (passat el parc) queda interromput per diversos fitons. En aquest punt es produeix un salt de cota que es ressol per als vianants mitjançant unes escales.



Els diferents itineraris d'accés al port poden ser consultats en el plànol següent.

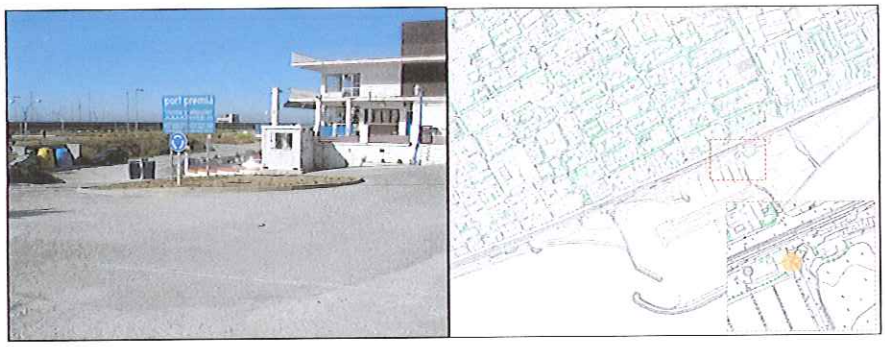
Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

293

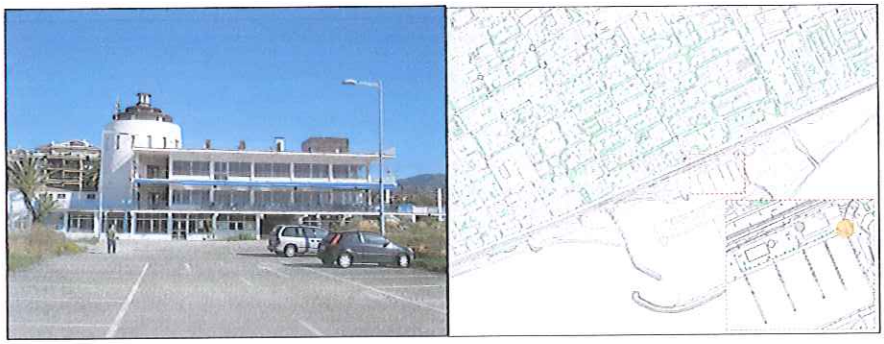
Xarxa portuària

L'actual vial d'accés al port es va executar l'any 1992 a carrer del concessionari del port. Es realitza per un pas sota la N-II i el ferrocarril que s'agafa des del carrer Doctor Martí Casas i passa per sota el parc de Can Fitó.

A l'altra banda de la via, la sortida del túnel dóna accés directament a la calçada portuària. L'entrada del port presenta una rotonda d'uns 25 metres de diàmetre exterior.

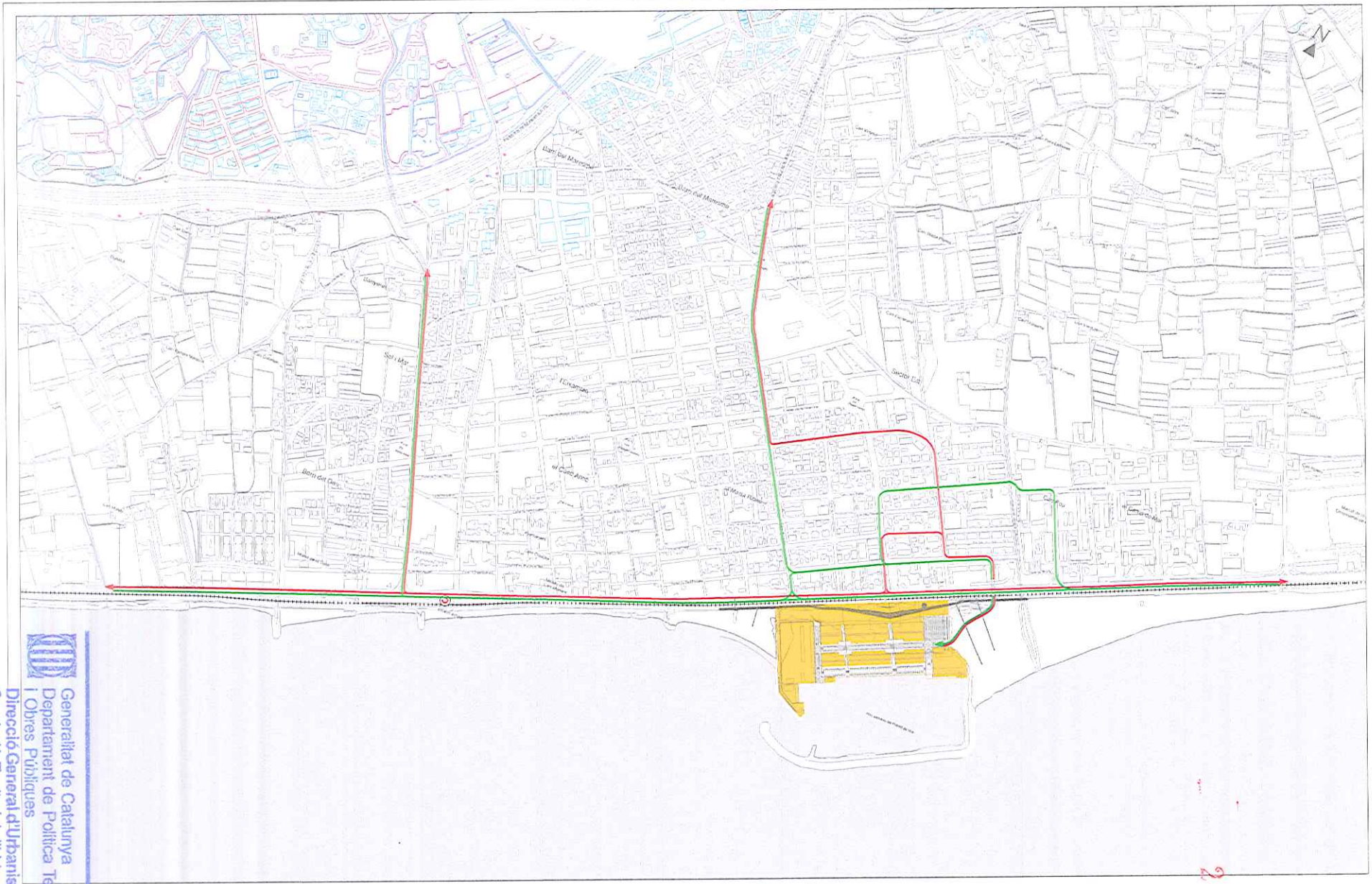


A la fotografia es pot observar l'estat actual del carrer de Llevant i l'actual edifici del club nàutic que es preveu que s'enderroqui. La seva secció es mostra en l'apartat 5.2.



El port, actualment, també disposa de l'avinguda del Moll urbanitzada. Les seves dimensions poden ser consultades, també, en l'apartat 5.2.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DE TERRA DEL PORT DE PREMIÀ DE MAR

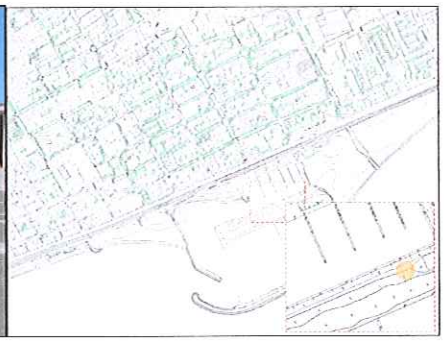
Escala: 1/5.000

Data: Març 2010

Accessos actuals

294

formaplan



Elaboració del graf d'intensitats de trànsit de l'escenari actual

Per a l'elaboració del graf d'intensitats mitjanes de trànsit de l'escenari actual s'han recopilat les dades d'aforament proporcionades per les diferents administracions que tenen competència sobre les carreteres que passen pel/ prop del terme de Premià de Mar. Les dades complertes dels aforaments s'adjunten en l'annex 2.

Autopista C-32

L'autopista C-32 és competència de la Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya. A continuació es mostren les dades relatives a l'aforament realitzat al 2005 i localitzat al punt quilomètric 90,230 de l'autopista, en el terme municipal d'Alella.

	IMDll	IMDp	IMD	% IH (12h)	IH (12h)
Girona	39720	1811	41531	6,01%	2496
Barcelona	42273	1927	44200	6,36%	2811

Taula 13 *Dades de trànsit de l'estació del p.k. 90,230 de la C-32*

Carretera N-II

El tram de la carretera N-II , històricament ha pertanyut a l'Administració Central tot i que a finals del mes d'abril del present any va ser traspassada a la Generalitat de Catalunya. De moment, es disposen de dades de 2005, recopilades per la Dirección General de Carreteras relatiu al Ministerio de Fomento. Concretament, les dades en qüestió s'han extret de l'estació situada al punt quilomètric 636,400, a l'extrem nord del municipi del Masnou.

	IMDll	IMDp	IMD	% IH (12h)	IH (12h)
Girona	19887	1002	20889	6,27%	1310
Barcelona	14696	118	14814	6,78%	1004

Taula 14 *Dades de trànsit de l'estació del p.k.636,400 de la N-II*

Carretera BV-5023 i BV-5024

La carretera de Vilassar de Dalt (BV-5023) i la carretera de Premià de Dalt (BV-5024) són competència de la Diputació de Barcelona. Es disposen de dades de 2005 relatives a les estacions situades en el punt quilomètric 1,700 de la BV-5023 i en el 1,250 de la BV-5024, ambdues en terme municipal de Premià de Dalt.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

	IMDll	IMDp	IMD	% IH (12h)	IH (12h)
Vilassar de Dalt	8461	225	8686	7,29%	633
Premià de Mar	8023	256	8279	7,14%	591

Taula 15 Dades de trànsit de l'estació del p.k. 1,700 de la BV-5023

	IMDll	IMDp	IMD	% IH (12h)	IH (12h)
Premià de Dalt	1771	18	1789	5,69%	102
Premià de Mar	2406	48	2454	6,01%	147

Taula 16 Dades de trànsit de l'estació del p.k. 1,250 de la BV-5024

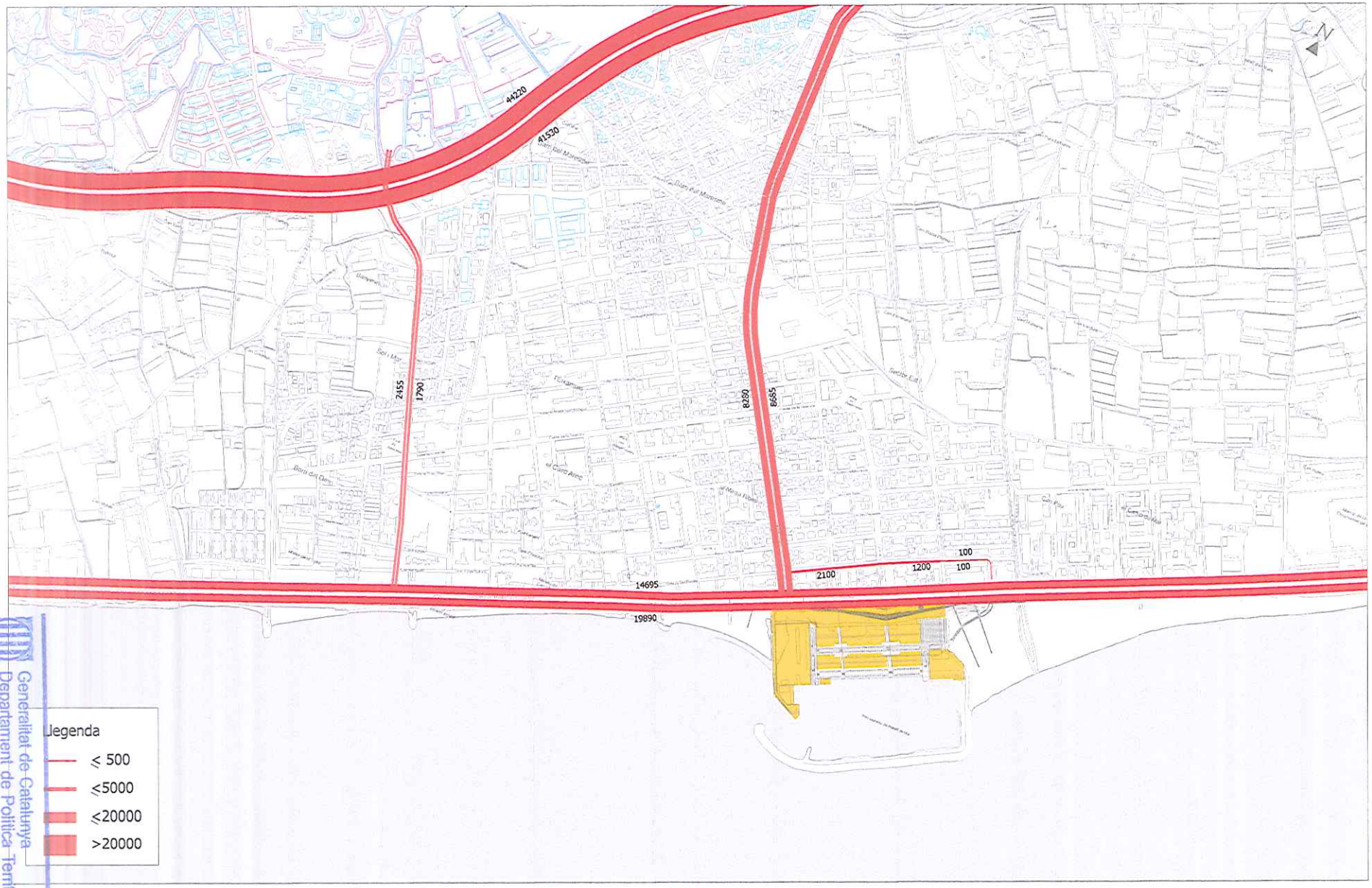
Complementàriament als aforaments oficials, s'han realitzat aforaments manuals en dues interseccions de l'entorn del port:

- La carretera de Vilassar de Dalt amb el carrer del Doctor Martí Casas.
- El carrer Santiago Rusiñol amb el carrer del Doctor Martí Casas.

L'actual restricció d'accés provoca que el port estigui rebent unes intensitats de trànsit molt baixes, de l'ordre dels 200 vehicles/dia.

A continuació es mostra el graf d'IMD relatiu a l'escenari actual.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DE TERRA DEL PORT DE PREMIÀ DE MAR

Escala: 1/5.000

IMD actual

Data: Març 2010

formaplan

297

7.2. Xarxa proposada

La transformació de la carretera N-II

Com s'ha comentat en anterioritat, la carretera N-II que transcorre per la costa del Maresme és dels pocs trams de la Carretera del Nord-est que encara no ha estat desdoblat. El conveni per al traspàs de la N-II en el Maresme, signat a l'abril de 2008, implica que poden iniciar-se les obres d'ampliació de la via i la modificació del seu traçat.

El Consell Comarcal del Maresme i l'agència Barcelona Regional, a inicis de 2007, varen publicar un estudi que avaluava diferents alternatives de traçat.

Al mateix temps, el Ministerio de Fomento està redactant el document "Estudio Informativo mejora de la carretera N-II en el Maresme (autovia urbana)".

Tant en un com altre estudi es conclou que per les característiques lineals, d'ocupació del territori, espais naturals i relleu permeten un únic corredor de pas per al trasllat de la N-II. Aquest corredor discorre més o menys paral·lel a l'actual autopista C-32.

En qualsevol cas, sembla clar que l'actual N-II experimentarà una transformació profunda de manera que passarà d'albergar més de 35.000 vehicles/dia a ser una via local que unirà els diferents municipis costaners.

Traçat de la N-II considerat

Per l'elaboració del graf futur s'ha considerat una de les propostes de l'estudi de traçat que en l'entorn de Premià de Mar que presenta les següents característiques:

- La carretera N-II proposada té un rasant semblant a la projecció de l'autopista de tal manera que passaria per sota del pont actual de la BV-5024 que travessa l'autopista per sobre.

- L'enllaç amb la carretera BV-5024 de Premià de Mar a Premià de Dalt s'ha fet tenint en compte la previsió que aquesta via no serà la connexió principal entre el dos nuclis. Així, s'ha fet una sortida i entrada per als vehicles sentit Mataró, mentre que els vehicles sentit Barcelona hauran de fer un canvi de sentit a la rotonda anterior o posterior per poder sortir o entrar en aquest punt. La sortida/entrada unidireccional sentit Mataró connecta amb una rotonda projectada dins el terme de Premià de Mar a l'altura del carrer del Maresme que permet entrar al nucli urbà o bé pujar per la BV-5024.

- L'enllaç amb la carretera de Premià de Mar a Vilassar de Dalt (BV-5023) i el peatge s'ha fet a diferent nivell ja que en aquest punt, una rotonda al mateix nivell on hi confluïssin totes les vies previstes (nova N-II, BV-5023 i accés al peatge) no hauria absorbit els diferents trànsits que arriben. En aquest sentit, s'ha plantejat una rotonda a la intersecció de la BV-5023 i l'accés al peatge on també hi conflueixen els quatre ramals procedents de la N-II (ramals d'entrada i sortida en direcció Barcelona i Mataró). La rotonda proposada és més gran que la que existeix actualment ja que aquesta última no preveu la presència de la N-II. Els vehicles procedents de Vilassar de Dalt podran enllaçar directament amb la N-II en direcció Barcelona sense passar per la rotonda gràcies a un ramal situat després de passar el pont sota la C-32. La rotonda actual d'accés a l'Illa Fantasia no es modifica.

- Al pas per la zona del peatge, la carretera N-II passaria per sobre del ramal d'entrada en direcció Barcelona i per sobre la BV-5023 amb un pont paral·lel a l'actual pont de l'autopista.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

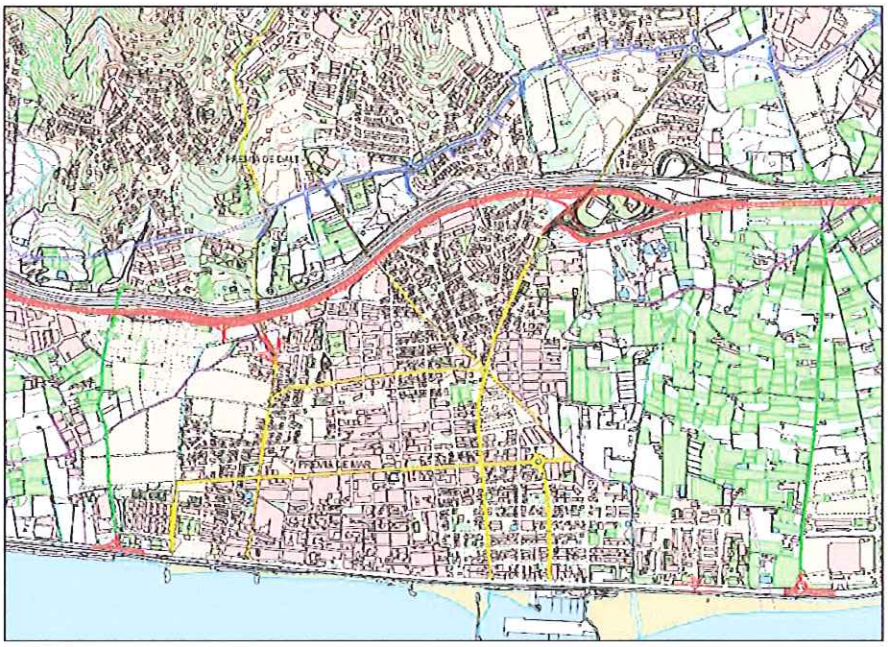


Figura 7 *Proposta de traçat de l'N-II contemplada en l'estudi del Consell Comarcal*

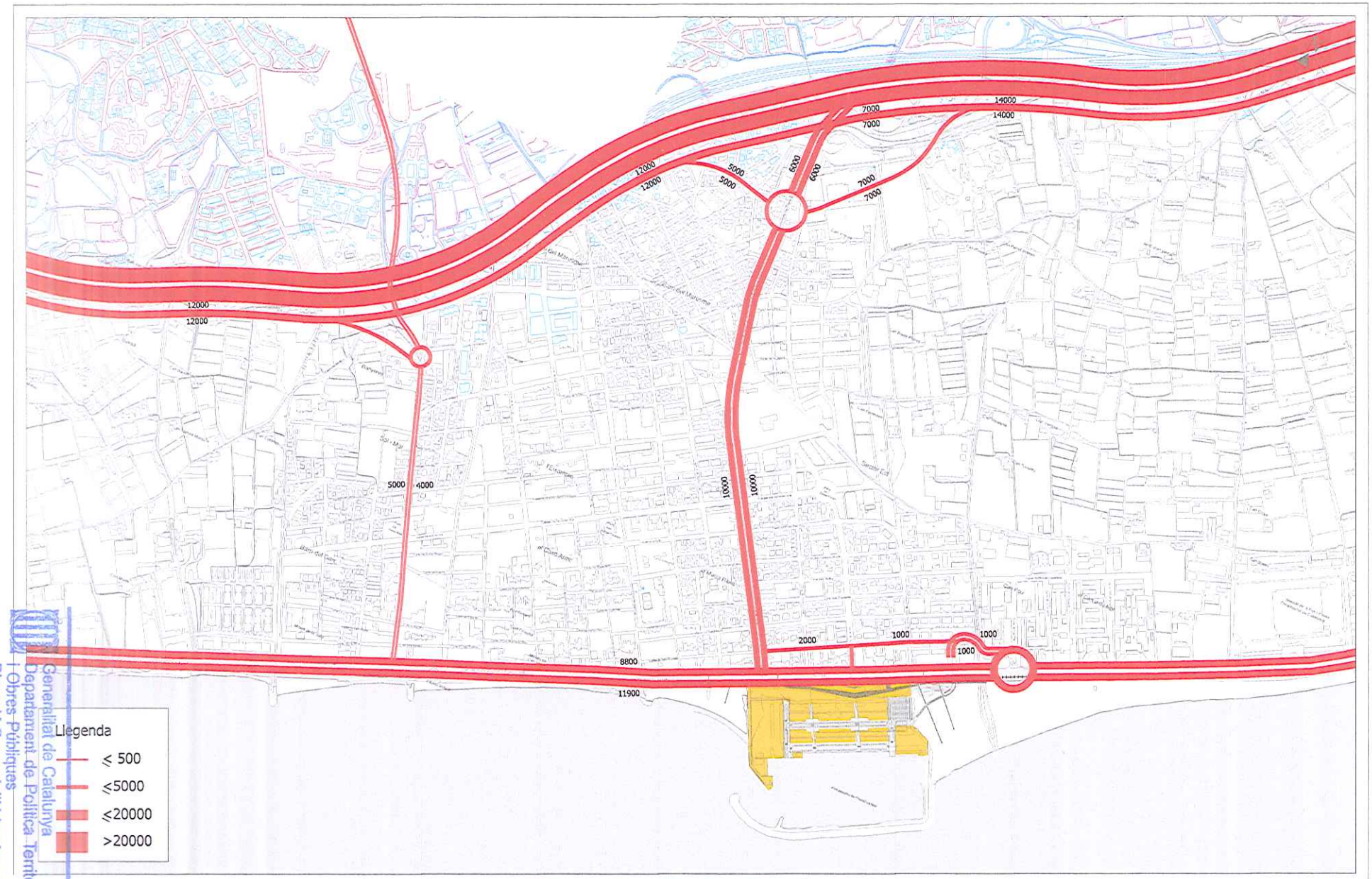
Afectació sobre les IMDs existents

L'Estudi de traçat de la N-II entre Montgat i Cabrera de Mar conté un annex de trànsit en el que s'ha estimat que es produirà una derivació de trànsit cap al nou traçat de la N-II de l'ordre del 60%.

Per altra banda, no s'han considerat increments significatius en la demanda de trànsit de la xarxa local ja que el Pla Generala de Premià de Mar no incorpora cap sector de creixement important, sinó que presenta, més aviat, un esponjament de la densitats dels teixits urbans existents.

A continuació es mostra el graf corresponent al nou traçat de la N-II.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DE TERRA DEL PORT DE PREMIÀ DE MAR

Escala: 1/5.000

IMD futura

Data: Març 2010

formaplan

300

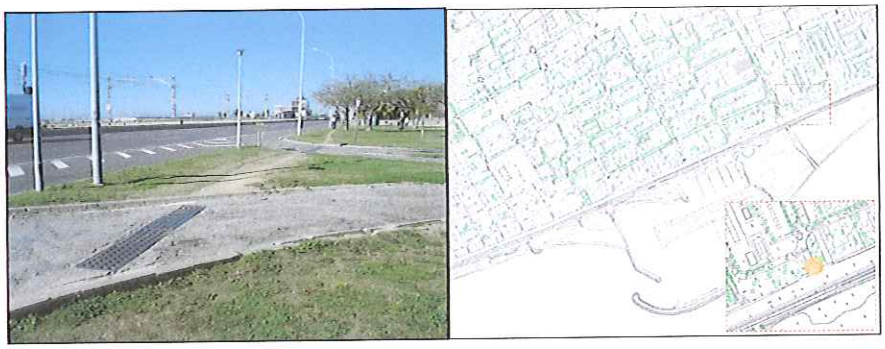
301

Proposta de nova rotonda

La necessitat d'una rotonda en el sector de llevant de Premià de Mar ja és contemplat pel POUM Premià de Mar de 2001 (actualment en procés de tramitació) amb l'objectiu de facilitar el gir a l'esquerra dels vehicles provinents de Barcelona per accedir al sector i al túnel sota la N-II que condueix al port. En el pla es contempla que aquesta modificació s'executi en el tram comprès entre el carrer de Ramon de Penyafort i el límit del centre municipal.

A inicis de 2007 el Ministerio de Fomento va publicar un estudi d'ordenació de la carretera nacional II en el tram que va des de el Masnou a Vilassar de Mar. En aquest estudi es plantejava la construcció de vuit nous giratoris, entre els que s'incloïa un en el sector de Can Pou – Camp de Mar.

En l'actualitat a l'alçada del carrer de Can Pou existeix uns accessos que permeten vehicular els moviments d'entrada des de Mataró i de sortida cap a Barcelona. El Pla Especial contempla la transformació d'aquests accessos en una rotonda de grans dimensions que combinada amb l'arranjament de l'enllaç entre les calçades dels carrers Terra Alta i Doctor Martí Casas permetria obtenir un nou itinerari d'entrada i sortida del port. Aquest nou itinerari permetria minimitzar l'impacte del trànsit sobre els vials del nucli urbà, a més de millorar l'accés per als veïns dels barris de Can Pou, Can Fitó i Camp de Mar.



A continuació es mostren les dimensions de la rotonda proposada. Es tracta d'una gran rotonda de 42 metres de diàmetre exterior amb illots deflectors ben dimensionats en cadascun dels ramals i doble carrils d'entrada i sortida en els braços corresponents a la carretera N-II.

El sistema d'accessos proposat es mostra en el plànol següent.

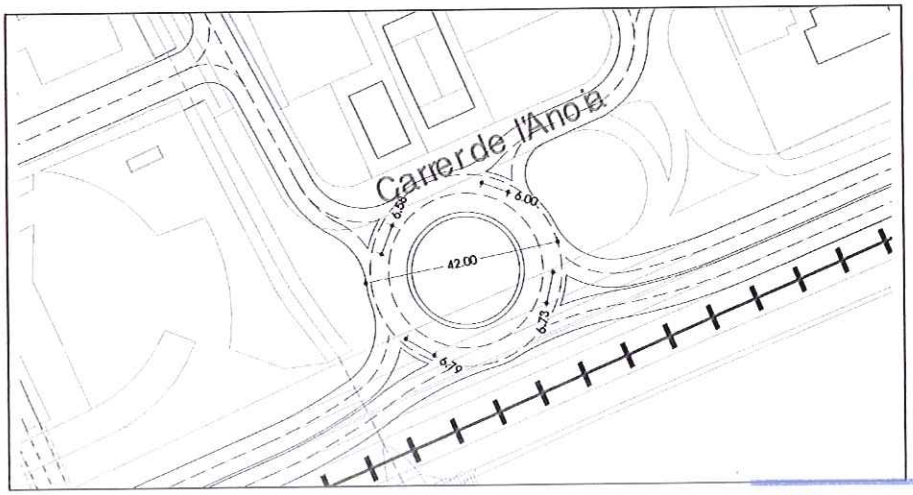
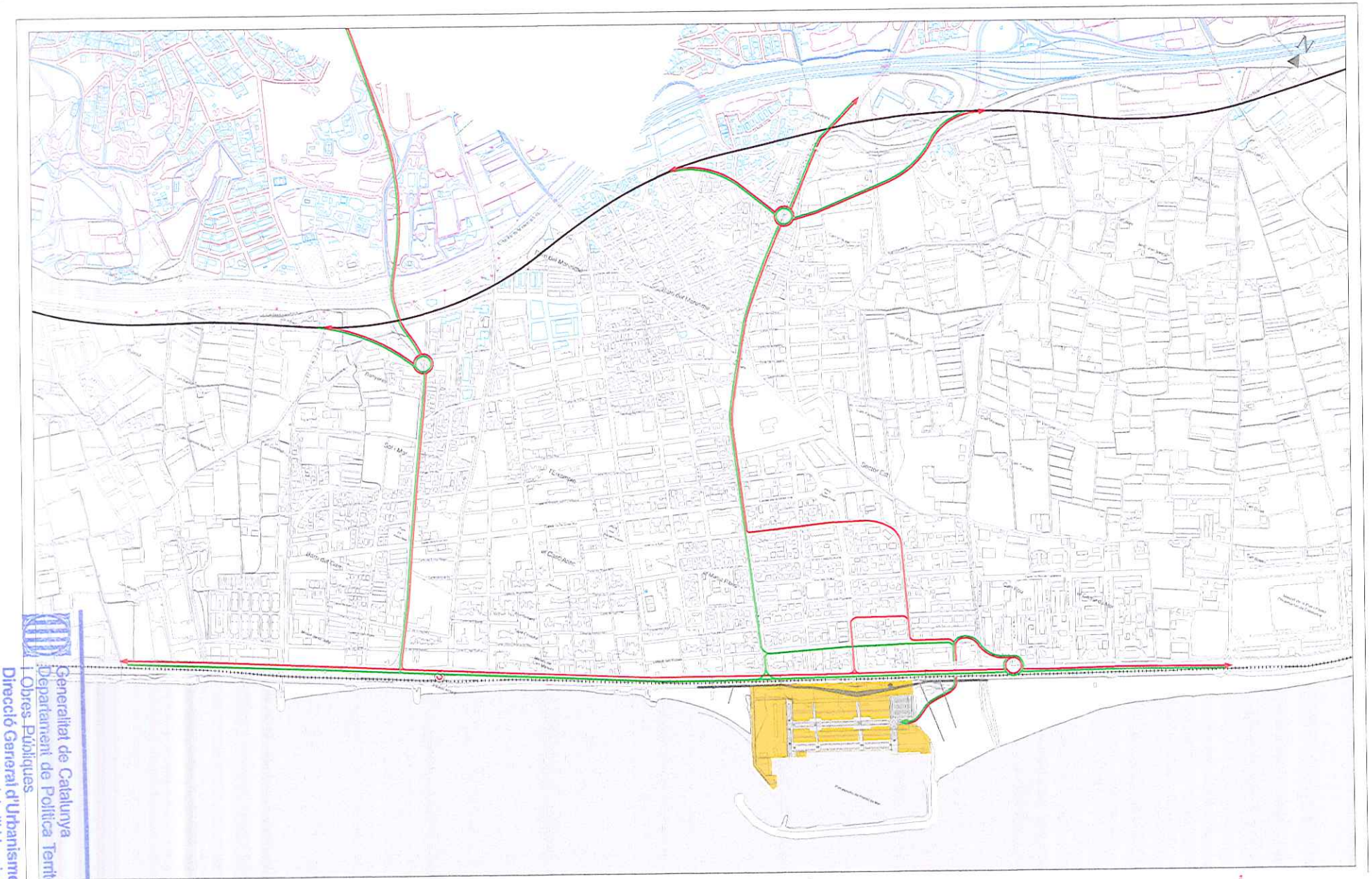


Figura 8 *Rotonda proposada davant de Can Pou*

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DE TERRA DEL PORT DE PREMIÀ DE MAR

Escala: 1/5.000

Data: Març 2010

formaplan

Accessos futurs

302

Propostes relatives a la xarxa viària interna

El Pla Especial proposa mantenir al màxim l'actual infraestructura del port, inserint un carrer nou, paral·lel a l'avinguda del Moll (l'avinguda del Comerç).

Es contemplen els següents canvis respecte l'estat actual:

- Es substitueix l'actual rampa de pujada del pas soterrat sota el parc de Can Fitó per un nou traçat més allargat i amb una pendent menor (de l'ordre del 12%) i un radi major (de 15 m).
- El punt d'accés al port es realitza a 100 m de la línia del tren, per deixar pas al passeig marítim.
- A 45 m de l'entrada del port s'hi incorpora una nova rotonda amb l'objectiu d'organitzar la mobilitat interna.
- Es contemplen elements de moderació del trànsit en els punts que s'estimen sensibles.

Estimació dels vehicles generats

A partir dels càlculs de generació de la mobilitat pels diferents usos contemplats pel pla, s'han realitzat diferents estimacions encaminades a quantificar quin serà l'efecte del trànsit atret pel port. Les diferents hipòtesis i els càlculs resultants es presenten en l'annex 1.

Ús comercial

S'ha diferenciat la composició del trànsit dels vehicles generats pels usos comercials del port. Per extreure el pes dels vehicles associats al transport de mercaderies, s'ha considerat la ràtio d'1 plaça destinada a càrrega i descàrrega per cada 1000 m2 de superfície comercial. Prenent una hipòtesi d'una rotació tipus de 8 vehicles per plaça, s'estima la generació de 146 vehicles (que generaran 267 viatges d'anada i tornada).

Els viatges relatius als vehicles de càrrega i descàrrega s'han restat del total de la generació de viatges per usos comercials. Als viatges restants se'ls ha aplicat el repartiment modal relatiu a mobilitat personal a dia de dissabte a la Regió Metropolitana de Barcelona, continguda en l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006.

S'ha considerat una ràtio d'ocupació d'1,8 ocupants/vehicle per tal d'estimar el trànsit que comportaran els viatges realitzats en vehicles privat.

Marina seca

S'ha considerat els vehicles pesants relacionats amb el transport d'embarcacions i els viatges en vehicle privat dels treballadors i dels usuaris de les embarcacions que hi seran guardades (aplicant el repartiment modal de mobilitat ocupacional de dissabte a la RMB i una ràtio d'ocupació d'1,1 ocupants/vehicle).

Àrea tècnica

S'han utilitzat les mateixes hipòtesis que en el cas de la Marina Seca.

Club nàutic

S'ha considerat el repartiment modal relatiu a mobilitat personal a dia de dissabte a la RMB i una ràtio d'ocupació de 1,4 ocupants/vehicle.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

304

Equipament

En el cas de la dotació municipal s'han tingut en compte les mateixes hipòtesis que s'han aplicat al club nàutic.

Capitania

S'ha aplicat als viatges dels treballadors el mateix repartiment modal i ràtio d'ocupació de tipus ocupacional.

Zona Verda

Donada la naturalesa d'aquest tipus de desplaçament, s'ha considerat un pes del vehicle privat molt reduït, de l'ordre del 5%, i una ràtio d'ocupació de 1,4 ocupants/vehicle.

Amarratges

S'han considerat els mateixos criteris que en el cas del Club Nàutic.

Taula resum

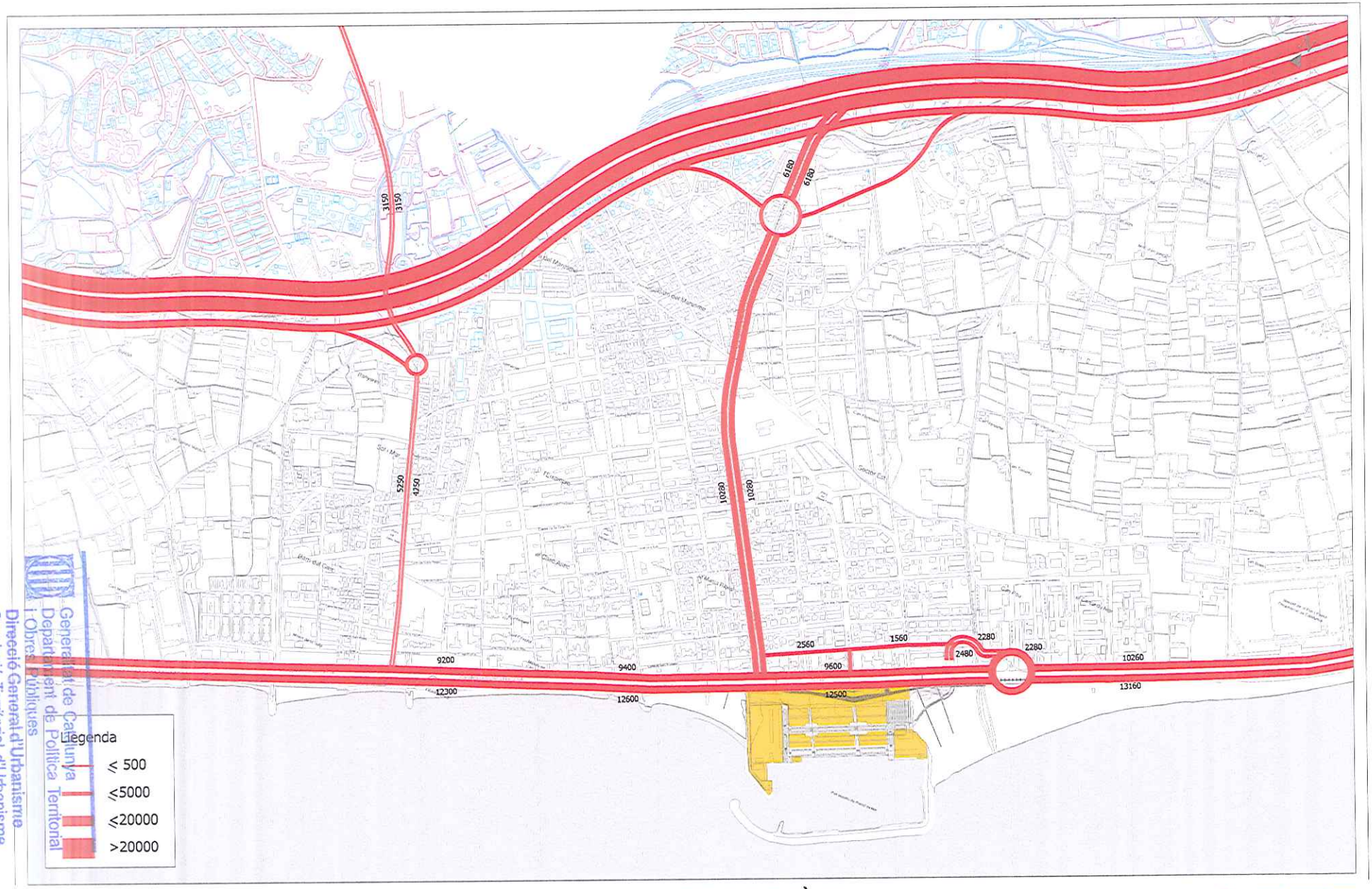
A continuació es presenta una taula resum amb la generació de mobilitat, generació de viatges realitzats en vehicle privat i vehicles generats per a cada ús del sòl del sector.

Ús del sòl	Viatges/dia	Viatges en VP/dia	Vehicles/dia		
			Lleugers	Pesants	Total
Amarratges	110	47	34	0	34
Comercial	8.345	3724	1921	267	2188
Marina seca	58	51	47	4	51
Àrea tècnica	56	39	21	16	37
Club nàutic	180	77	55	0	55
Equipament municipal	210	90	90	0	90
Capitania	10	6	5	0	5
Zona verda	1.078	54	38	0	38
Total	10.047	4.088	2.211	287	2.498

Taula 17 *Viatges generats, viatges generats en vehicle privat i vehicles generats per tipologia d'ús*

Es fa palès que el gruix del trànsit generat pel desenvolupament del Pla Especial estarà associat a les activitats comercials que s'hi desenvoluparan.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DE TERRA DEL PORT DE PREMIÀ DE MAR

Escala: 1/5.000

IMD futura amb trànsit generat per les noves activitats

Data: Març 2010

formaplan

305

306

Origen dels desplaçaments

En primer lloc s'ha definit l'àrea d'influència de la infraestructura. Tant el municipi del Masnou com la ciutat de Mataró disposen de ports esportius, amb funcions similars, al que es projectarà a Premià de Mar. Partint que l'ús d'un i altre port dependrà d'un criteri de proximitat, s'ha marcat una àrea d'influència limitada pels *buffers* corresponents als port veïns.

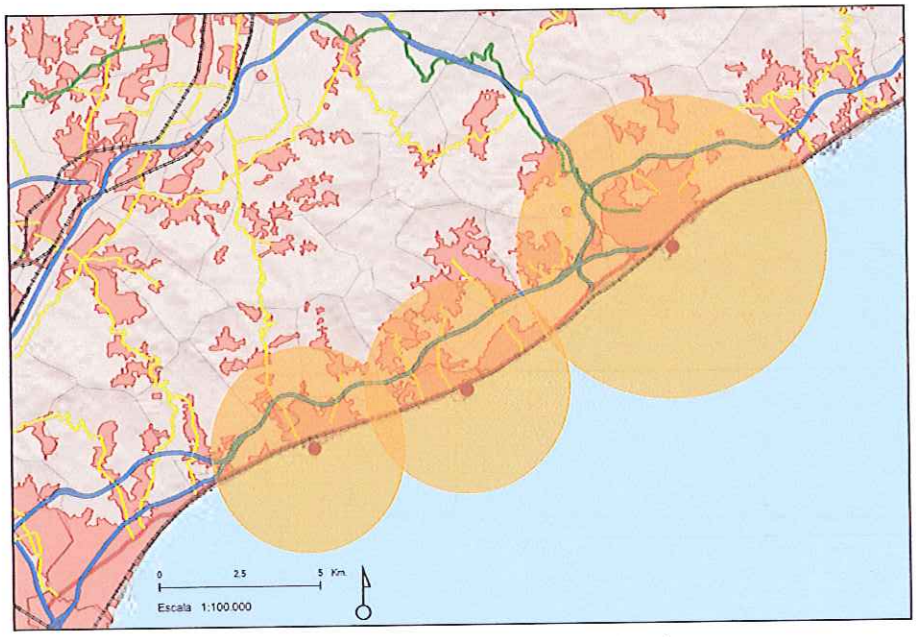


Figura 9 *Àrees d'influència dels ports de El Masnou, Premià de Mar i Mataró*

Aquesta àrea d'influència abastaria les viles de Premià de Mar, Premià de Dalt, Vilassar de Mar, Vilassar de Dalt i Cabrils.

Al desconèixer les característiques pròpies dels desplaçaments generats per cadascun dels usos del port, s'ha optat assignar l'origen dels viatges en funció del pes població de cadascun dels sectors inserits en l'àrea d'influència. En la següent figura es mostra el nombre d'habitants per cada districte.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

307

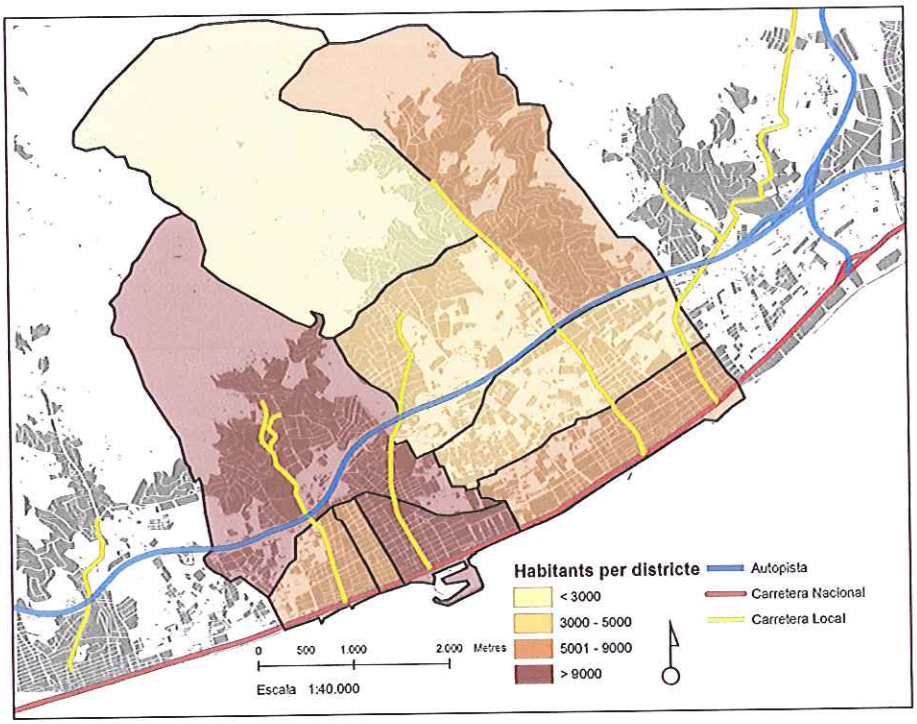
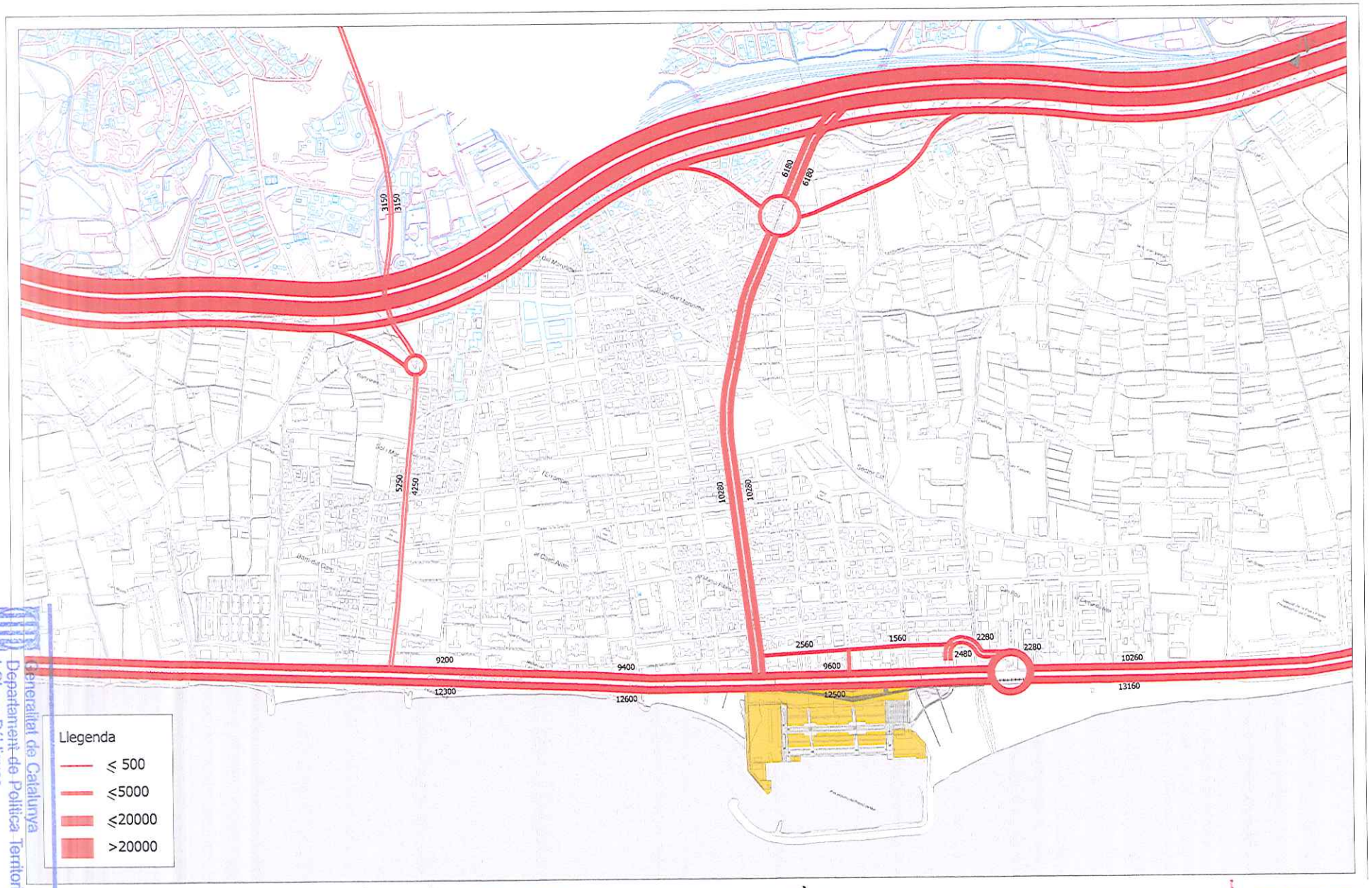


Figura 10 Nombre d'habitants per districtes censals

Graf d'IMD futur

S'han assignat les noves càrregues de trànsit generades pel port al graf de l'escenari futur (tenint en compte la construcció dels nous laterals de la C-32 i de la gran rotonda de Can Pou). El graf resultant es mostra en el següent plànol.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DE TERRA DEL PORT DE PREMIÀ DE MAR

Escala: 1/5.000

IMD futura amb trànsit generat per les noves activitats

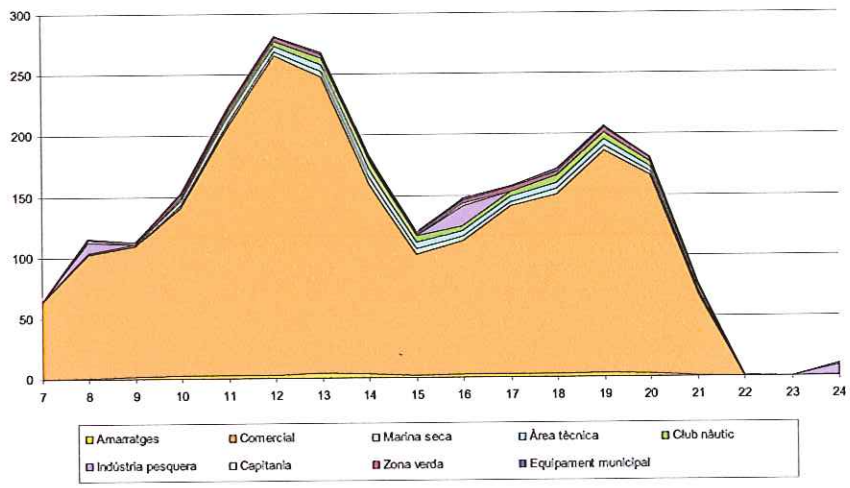
Data: Març 2010

formaplan

308

Distribució horària

S'han considerat diferents hipòtesis de distribució horària en funció de les característiques del desplaçament. A continuació es mostra la distribució horària per cada ús del sòl i una taula on es diferencia l'entrada i la sortida segons franja horària. Les hipòtesis i resultats relatius als horaris d'entrada i sortida de cadascun dels usos localitzats al port es mostren en l'annex 1.



Gràfic 6 *Distribució horària de les entrades i sortides del sector*

Hora	Entrades	Sortides	Total
7h	36	27	63
8h	78	37	115
9h	81	31	113
10h	96	56	153
11h	110	114	224
12h	119	163	282
13h	103	165	268
14h	88	95	184
15h	55	65	120
16h	82	66	147
17h	91	67	158
18h	91	80	171
19h	84	122	207
20h	72	109	181
21h	49	29	78
22h	0	1	1
23h	0	0	0
24h	1	9	10
Total	1.237	1.237	2.473

Taula 18 *Vehicles generats segons entrada i sortida i distribució horària*

Es fa palès que l'hora on es produeix una major intensitat de trànsit correspon a les 12h, quan coincideixen 120 vehicles entrant i 163 vehicles sortint del sector.

Graf d'intensitats en hora punta futur

Per elaborar el graf d'intensitats en hora punta futur s'ha considerat l'escenari de nou traçat de la N-II sobre el que s'ha aplicat la distribució horària corresponent a les estacions d'aforament actuals, amb unes intensitats horàries recollides a les 12h del migdia de dissabte del 7%. A continuació s'hi han assignat les noves càrregues de trànsit corresponents al port.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

PLA ESPECIAL D'ORDENACIÓ DE L'ÀMBIT DE TERRA DEL PORT DE PREMIÀ DE MAR

Escala: 1/5.000

IMH futura (dissabte 12h) amb trànsit generat per les noves activitats

Data: Març 2010

formaplan

310

311

Anàlisi de la capacitat en hora punta

S'ha estudiat quina capacitat presentarà la rotonda proposada a Can Pou en funció de les seves característiques geomètriques:

- Rotonda circular amb un diàmetre exterior de 42 m.
- Illot central de 24 m sense gorgera i illots elevats en els braços per segregar els sentits.
- Calçada anular de 8 metres dividida en 2 carrils de forma que permet el gir d'un vehicle articulat amb semi-remolc.
- Entrades i sortides de 2 carrils en els ramals de la N-II, i amb 1 entrada i 1 sortida en els ramals del carrer Terra Alta i del carrer Anoia.

Aquest càlcul de capacitat es realitza mitjançant la formula suïssa (que en realitat és l'evolució de la fórmula francesa del CERTU, que deriva del mètode gràfic del SETRA).

La definició del factor α es realitza mitjançant la variable b. Aquest factor depèn de la distància entre els punts de conflicte. En el cas de la rotonda proposada, en el tram amb menor distància entre ramals, b equival a 22 m, el que comporta que el factor sigui mínim, de l'ordre de 0,1.

Donat que la rotonda es dimensiona amb doble carril de circulació en la seva anella el factor β se situa en 0,8.

Així mateix, el doble carril d'entrada des de la N-II es tradueixen en una γ equivalent a 0,7 mentre que els dels carrers Anoia i Terra Alta, a 1.

A partir d'aquestes dades, coneixent les demandes horàries de dimensionament per cadascun dels ramals (trànsit d'entrada, de sortida i anular) es calculen els índex de saturació en cada ramal d'entrada i en els respectius punts de conflicte.

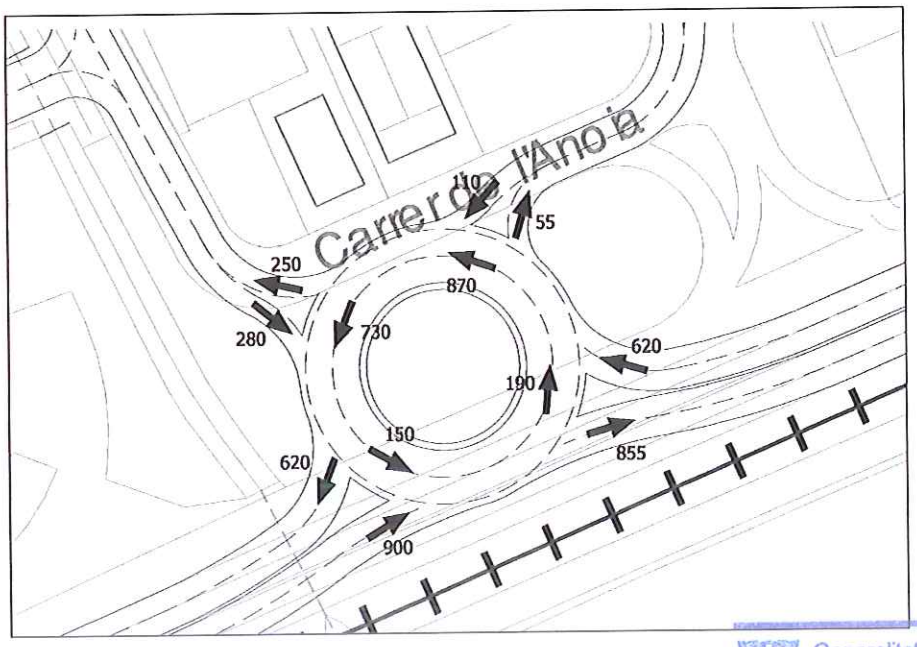


Figura 11 *Intensitats en hora punta a la rotonda de Can Pou*

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

312

		Coeficients			Càlculs [uv/h]			TCe	TCc
		α	β	γ	Qm	Ce	Qe		
Entrada	N-II W	0,1	0,8	0,7	182	1338	630	47,1	52,8
	N-II E	0,1	0,8	0,7	238	1289	434	33,7	43,0
	C/ Anoia	0,1	0,8	1	702	876	110	12,6	48,9
	C/ Terra Alta	0,1	0,8	1	609	959	280	29,2	54,8

Taula 19 *Càlcul de capacitat de la rotonda entre la carretera N-II i el carrer Anoia*

Dels càlculs realitzats se'n desprèn que la rotonda proposada suportarà perfectament les intensitats recollides en hora punta.

Aparcament

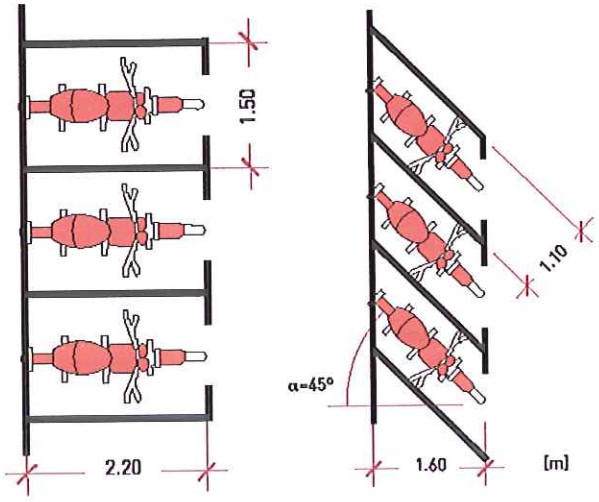
En el pla no s'hi preveuen usos d'habitatge ni cap estació de transport públic que comportin reserves mínimes d'aparcament fora de la via pública.

No obstant, el projecte contempla l'habilitació d'un gran aparcament a l'extrem nord-est del sector amb una capacitat per a 166 places. A més, es preveu una oferta de 328 places d'aparcament en calçada.

Localització de les places d'aparcament	Places d'aparcament
En calçada	328
Fora de calçada	166
Total	494

Taula 20 *Oferta de places d'aparcament contemplada en el projecte*

Caldrà crear aparcaments en bateria o semi-bateria per a motocicletes de manera diversificada i no allunyada dels principals pols atractors de mobilitat. Es recomana que aquestes places es realitzin seguint les prescripcions tècniques contingudes en el manual "Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà" editat per la Secretaria de Mobilitat de la DPTOP que s'adjunten a continuació.



Finalment, caldrà contemplar totes les mesures necessàries per a evitar que les motocicletes aparquin a la vorera o en els espais reservats a les bicicletes.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

313

8. FINANÇAMENT

El Decret 344/2006 estableix l'obligació del promotor de costejar totes les mesures de millora de la mobilitat dins del sector així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic.

El promotor també haurà d'assumir totes les obres necessàries per a garantir que el vial de connexió en el recorregut de cohabitació entre la bicicleta i el vehicle privat tingui la consideració de zona 30.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

314

9. CONCLUSIONS

El Pla Especial d'Ordenació esdevé una bona oportunitat per recuperar un espai en desús com és actualment el sector portuari de Premià de Mar .

Cal apuntar que aquest pla ve acompanyat per una sèrie de projectes que canviaran d'arrel les pautes en les que es desenvolupa actualment la mobilitat a Premià de Mar. El recent signat conveni per al traspàs de competències entre el Ministerio de Fomento i la Generalitat obra les portes a una profunda transformació de la carretera N-II. Complementàriament, sembla imminent un desencallament en l'execució del que ha estat una reivindicació històrica per part dels premianencs, el baixador de Can Pou.

El pla encaixa a la perfecció en aquest nou escenari: el desenvolupament de la rotonda de Can Pou contribuirà a potenciar l'objectiu de fer més urbana, una N-II que tradicionalment s'ha caracteritzat per l'excés de trànsit i velocitats. El desenvolupament del nou passeig marítim, atractiu per si mateix com a zona d'esbarjo, permetrà recuperar el front marítim i millorar la connectivitat envers les platges de Premià. La proposta de pas de vianants soterrat permetrà relligar el sector a la resta del nucli superant la barrera ferroviària.

La localització a escassos 500 metres del nou baixador dotarà al sector d'una estació de gran capacitat, que permetrà competir amb els desplaçament de llarg recorregut en vehicle privat. Caldrà, òbviament, que el projecte de construcció del baixador incorpori bones connexions a peu i en bicicleta, tant respecte al nucli urbà com respecte al sector portuari.

Pel que fa a les característiques de la xarxa viària interna en el sector, aquestes presenten unes característiques funcionals adequades i s'arriben a habilitar espais d'interès per la mobilitat no motoritzada com són el passeig Marítim i el passeig del Contradic. L'accés a peu i en bicicleta es diversifica mitjançant varies entrades provinents del passeig Marítim..

Per últim, apuntar que l'oferta d'aparcament també s'estima suficient i compleix amb els requisits estipulats en el Decret 344/2006. Així mateix en el cas de l'aparcament per a bicicletes.

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

315

ANNEX 1: CÀLCULS DE GENERACIÓ DE TRÀNSIT

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

316

Amarratges

	Nombre d'amarratges	Mitjana utilització de les barques dissabte tipus	Viatges generats	Hipòtesis		Viatges generats	
				Entrades	Sortides	Entrades	Sortides
Amarratges	554	55	110	50%	50%	55	55

Horari	Hipòtesis		Viatges generats		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Total
8	5%	0%	3	0	3
9	10%	0%	5	0	5
10	15%	0%	8	0	8
11	15%	0%	8	0	8
12	15%	0%	8	0	8
13	5%	20%	3	11	14
14	5%	15%	3	8	11
15	5%	5%	3	3	5
16	10%	5%	5	3	8
17	5%	10%	3	5	8
18	5%	10%	3	5	8
19	5%	15%	3	8	11
20	0%	15%	0	8	8
21	0%	5%	0	3	3
22	0%	0%	0	0	0
23	0%	0%	0	0	0
24	0%	0%	0	0	0
1	0%	0%	0	0	0
2	0%	0%	0	0	0
3	0%	0%	0	0	0
4	0%	0%	0	0	0
5	0%	0%	0	0	0
6	0%	0%	0	0	0
7	0%	0%	0	0	0
Total	100%	100%	55	55	110

VP	42,80%
TP	10,50%
NM	46,70%

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
8	1	0	1
9	2	0	2
10	4	0	4
11	4	0	4

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
12	4	0	4
13	1	5	6
14	1	4	5
15	1	1	2
16	2	1	4
17	1	2	4
18	1	2	4
19	1	4	5
20	0	4	4
21	0	1	1
22	0	0	0
23	0	0	0
24	0	0	0
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0
Total	23	23	47

Ocupació vehicle	1,4

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
8	1	0	1
9	2	0	2
10	3	0	3
11	3	0	3
12	3	0	3
13	1	3	4
14	1	3	3
15	1	1	2
16	2	1	3
17	1	2	3
18	1	2	3
19	1	3	3
20	0	3	3
21	0	1	1
22	0	0	0
23	0	0	0
24	0	0	0
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0
Total	17	17	34

Ús comercial

Generació de vehicles pesants

	Sostre (m2)	Ràtio places C/D per 1000 m2	Dotació de places de C/D	Hipòtesi rotació dia	Estimació vehicles estacionats	Viatges generats	
						Entrades	Sortides
Ús comercial	16690	1	17	8	134	134	134

Horari	Hipòtesis		Viatges generats		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Total
8	20%	20%	27	27	53
9	15%	15%	20	20	40
10	5%	5%	7	7	13
11	5%	5%	7	7	13
12	5%	5%	7	7	13
13	5%	5%	7	7	13
14	5%	5%	7	7	13
15	5%	5%	7	7	13
16	5%	5%	7	7	13
17	5%	5%	7	7	13
18	5%	5%	7	7	13
19	0%	0%	0	0	0
20	0%	0%	0	0	0
21	0%	0%	0	0	0
22	0%	0%	0	0	0
23	0%	0%	0	0	0
24	0%	0%	0	0	0
1	0%	0%	0	0	0
2	0%	0%	0	0	0
3	0%	0%	0	0	0
4	0%	0%	0	0	0
5	0%	0%	0	0	0
6	0%	0%	0	0	0
7	20%	20%	27	27	53
Total	100%	100%	134	134	267

Generació de vehicles lleugers

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

319

	Sostre (m2)	Ràtio Decret	Viatges generats total	Viatges vehicles pesants	Viatges lleugers	Hipòtesis		Viatges generats	
						Entrades	Sortides	Entrades	Sortides
Ús comercial	16690	50	8345	267	8078	50%	50%	4039	4039

Horari	Hipòtesis		Viatges generats		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Total
8	4%	1%	162	40	202
9	6%	1%	242	40	283
10	8%	5%	323	202	525
11	9%	11%	364	444	808
12	10%	16%	404	646	1050
13	9%	15%	364	606	969
14	7%	8%	283	323	606
15	4%	5%	162	202	364
16	6%	4%	242	162	404
17	8%	5%	323	202	525
18	8%	6%	323	242	565
19	8%	11%	323	444	767
20	7%	10%	283	404	687
21	5%	2%	202	81	282
22	0%	0%	0	0	0
23	0%	0%	0	0	0
24	0%	0%	0	0	0
1	0%	0%	0	0	0
2	0%	0%	0	0	0
3	0%	0%	0	0	0
4	0%	0%	0	0	0
5	0%	0%	0	0	0
6	0%	0%	0	0	0
7	1%	0%	40	0	40
Total	100%	100%	4039	4039	8078

Vehicle privat	42,80%
Transport públic	10,50%
Modes no motoritzats	46,70%

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
8	69	17	86
9	104	17	121
10	138	86	225
11	156	190	346
12	173	277	449

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
13	156	259	415
14	121	138	259
15	69	86	156
16	104	69	173
17	138	86	225
18	138	104	242
19	138	190	328
20	121	173	294
21	86	35	121
22	0	0	0
23	0	0	0
24	0	0	0
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	17	0	17
Total	1729	1729	3457

Ocupació vehicle	1,8

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
8	38	10	48
9	58	10	67
10	77	48	125
11	86	106	192
12	96	154	250
13	86	144	230
14	67	77	144
15	38	48	86
16	58	38	96
17	77	48	125
18	77	58	134
19	77	106	182
20	67	96	163
21	48	19	67
22	0	0	0
23	0	0	0
24	0	0	0
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

321

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
5	0	0	0
6	0	0	0
7	10	0	10
Total	960	960	1921

Marina seca

Vehicles pesants

	Sostre (m2)	Camions generats	Viatges generats	Hipòtesis		Viatges generats	
				Entrades	Sortides	Entrades	Sortides
Marina Seca	6220	2	4	50%	50%	2	2

Horari	Hipòtesis		Viatges generats		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Total
8	8%	0%	0	0	0
9	8%	8%	0	0	0
10	8%	8%	0	0	0
11	8%	8%	0	0	0
12	8%	8%	0	0	0
13	8%	8%	0	0	0
14	8%	8%	0	0	0
15	8%	8%	0	0	0
16	8%	8%	0	0	0
17	8%	8%	0	0	0
18	8%	8%	0	0	0
19	8%	8%	0	0	0
20	0%	8%	0	0	0
21	0%	0%	0	0	0
22	0%	0%	0	0	0
23	0%	0%	0	0	0
24	0%	0%	0	0	0
1	0%	0%	0	0	0
2	0%	0%	0	0	0
3	0%	0%	0	0	0
4	0%	0%	0	0	0
5	0%	0%	0	0	0
6	0%	0%	0	0	0
7	0%	0%	0	0	0
Total	100%	100%	2	2	4

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Vehicles lleugers

Treballadors

	Sostre (m2)	Nombre de treballadors	Viatges generats	Hipòtesis		Viatges generats	
				Entrades	Sortides	Entrades	Sortides
Marina Seca	6220	2	4	50%	50%	2	2

Horari	Hipòtesis		Viatges generats		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Total
8	50%	25%	1	0,5	1,5
9	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0
14	0	0	0	0	0
15	0	0	0	0	0
16	25%	50%	0,5	1	1,5
17	0	0	0	0	0
18	0	0	0	0	0
19	0	0	0	0	0
20	0	0	0	0	0
21	0	0	0	0	0
22	0	0	0	0	0
23	0	0	0	0	0
24	25%	25%	0,5	0,5	1
1	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	0
Total	100%	100%	2	2	4

VP	57,90%
TP	19,60%
NM	22,50%

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
8	1	0	1
9	0	0	0
10	0	0	0
11	0	0	0
12	0	0	0

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
13	0	0	0
14	0	0	0
15	0	0	0
16	0	1	1
17	0	0	0
18	0	0	0
19	0	0	0
20	0	0	0
21	0	0	0
22	0	0	0
23	0	0	0
24	0	0	1
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0
Total	1	1	2

Ocupació vehicle	1,1

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
8	1	0	1
9	0	0	0
10	0	0	0
11	0	0	0
12	0	0	0
13	0	0	0
14	0	0	0
15	0	0	0
16	0	1	1
17	0	0	0
18	0	0	0
19	0	0	0
20	0	0	0
21	0	0	0
22	0	0	0
23	0	0	0
24	0	0	1
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0
Total	1	1	2

Usuaris

	Sostre (m2)	Nombre d'usuaris	Viatges generats	Hipòtesis		Viatges generats	
				Entrades	Sortides	Entrades	Sortides
Marina Seca	6220	25	50	50%	50%	25	25

Horari	Hipòtesis		Viatges generats		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Total
8	0%	0%	0	0	0
9	0%	0%	0	0	0
10	10%	0%	3	0	3
11	15%	0%	4	0	4
12	15%	0%	4	0	4
13	10%	10%	3	3	5
14	15%	10%	4	3	6
15	10%	10%	3	3	5
16	5%	10%	1	3	4
17	5%	10%	1	3	4
18	5%	15%	1	4	5
19	5%	15%	1	4	5
20	5%	10%	1	3	4
21	0%	10%	0	3	3
22	0%	0%	0	0	0
23	0%	0%	0	0	0
24	0%	0%	0	0	0
1	0%	0%	0	0	0
2	0%	0%	0	0	0
3	0%	0%	0	0	0
4	0%	0%	0	0	0
5	0%	0%	0	0	0
6	0%	0%	0	0	0
7	0%	0%	0	0	0
Total	100%	100%	25	25	50

VP	90,00%
TP	5,00%
NM	5,00%

Horari	Viatges generats VP

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

325

	Entrades	Sortides	Total
8	0	0	0
9	0	0	0
10	2	0	2
11	3	0	3
12	3	0	3
13	2	2	5
14	3	2	6
15	2	2	5
16	1	2	3
17	1	2	3
18	1	3	5
19	1	3	5
20	1	2	3
21	0	2	2
22	0	0	0
23	0	0	0
24	0	0	0
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0
Total	23	23	45

Ocupació vehicle	1,1

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
8	0	0	0
9	0	0	0
10	2	0	2
11	3	0	3
12	3	0	3
13	2	2	4
14	3	2	5
15	2	2	4
16	1	2	3
17	1	2	3
18	1	3	4
19	1	3	4
20	1	2	3
21	0	2	2
22	0	0	0
23	0	0	0
24	0	0	0

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

326

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0
Total	20	20	41

Àrea tècnica

Vehicles pesants

	Sostre (m2)	Camions generats	Viatges generats	Hipòtesis		Viatges generats	
				Entrades	Sortides	Entrades	Sortides
Àrea tècnica	6066	8	16	50%	50%	8	8

Horari	Hipòtesis		Viatges generats		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Total
8	8%	0%	1	0	1
9	8%	8%	1	1	1
10	8%	8%	1	1	1
11	8%	8%	1	1	1
12	8%	8%	1	1	1
13	8%	8%	1	1	1
14	8%	8%	1	1	1
15	8%	8%	1	1	1
16	8%	8%	1	1	1
17	8%	8%	1	1	1
18	8%	8%	1	1	1
19	8%	8%	1	1	1
20	0%	8%	0	1	1
21	0%	0%	0	0	0
22	0%	0%	0	0	0
23	0%	0%	0	0	0
24	0%	0%	0	0	0
1	0%	0%	0	0	0
2	0%	0%	0	0	0
3	0%	0%	0	0	0
4	0%	0%	0	0	0
5	0%	0%	0	0	0
6	0%	0%	0	0	0
7	0%	0%	0	0	0

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Horari	Hipòtesis		Viatges generats		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Total
Total	100%	100%	8	8	16

Vehicles lleugers

	Sostre (m2)	Nombre de treballadors	Viatges generats	Hipòtesis		Viatges generats	
				Entrades	Sortides	Entrades	Sortides
Àrea tècnica	6066	20	40	50%	50%	20	20

Horari	Hipòtesis		Viatges generats		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Total
8	50%	25%	10	5	15
9	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0
14	0	0	0	0	0
15	0	0	0	0	0
16	25%	50%	5	10	15
17	0	0	0	0	0
18	0	0	0	0	0
19	0	0	0	0	0
20	0	0	0	0	0
21	0	0	0	0	0
22	0	0	0	0	0
23	0	0	0	0	0
24	25%	25%	5	5	10
1	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	0
Total	100%	100%	20	20	40

VP	57,90%
TP	19,60%
NM	22,50%

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
8	6	3	9
9	0	0	0

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
10	0	0	0
11	0	0	0
12	0	0	0
13	0	0	0
14	0	0	0
15	0	0	0
16	3	6	9
17	0	0	0
18	0	0	0
19	0	0	0
20	0	0	0
21	0	0	0
22	0	0	0
23	0	0	0
24	3	3	6
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0
Total	12	12	23

Ocupació vehicle	1,1

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
8	5	3	8
9	0	0	0
10	0	0	0
11	0	0	0
12	0	0	0
13	0	0	0
14	0	0	0
15	0	0	0
16	3	5	8
17	0	0	0
18	0	0	0
19	0	0	0
20	0	0	0
21	0	0	0
22	0	0	0
23	0	0	0
24	3	3	6
1	0	0	0

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0
Total	11	11	21

Club Nàutic

	Sostre (m2)	Ràtio Decret	Viatges generats	Hipòtesis		Viatges generats	
				Entrades	Sortides	Entrades	Sortides
Club Nàutic	1200	15	180	50%	50%	90	90

Horari	Hipòtesis		Viatges generats		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Total
8	0%	0%	0	0	0
9	0%	0%	0	0	0
10	10%	0%	9	0	9
11	15%	0%	14	0	14
12	15%	0%	14	0	14
13	10%	10%	9	9	18
14	15%	10%	14	9	23
15	10%	10%	9	9	18
16	5%	10%	5	9	14
17	5%	10%	5	9	14
18	5%	15%	5	14	18
19	5%	15%	5	14	18
20	5%	10%	5	9	14
21	0%	10%	0	9	9
22	0%	0%	0	0	0
23	0%	0%	0	0	0
24	0%	0%	0	0	0
1	0%	0%	0	0	0
2	0%	0%	0	0	0
3	0%	0%	0	0	0
4	0%	0%	0	0	0
5	0%	0%	0	0	0
6	0%	0%	0	0	0
7	0%	0%	0	0	0
Total	100%	100%	90	90	180

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

330

VP	42,80%
TP	10,50%
NM	46,70%

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
8	0	0	0
9	0	0	0
10	4	0	4
11	6	0	6
12	6	0	6
13	4	4	8
14	6	4	10
15	4	4	8
16	2	4	6
17	2	4	6
18	2	6	8
19	2	6	8
20	2	4	6
21	0	4	4
22	0	0	0
23	0	0	0
24	0	0	0
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0
Total	39	39	77

Ocupació vehicle	1,4

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
8	0	0	0
9	0	0	0
10	3	0	3
11	4	0	4
12	4	0	4
13	3	3	6
14	4	3	7
15	3	3	6
16	1	3	4
17	1	3	4
18	1	4	6

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

331

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
19	1	4	6
20	1	3	4
21	0	3	3
22	0	0	0
23	0	0	0
24	0	0	0
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0
Total	28	28	55

Equipament

	Sostre (m2)	Ràtio Decret	Viatges generats	Hipòtesis		Viatges generats	
				Entrades	Sortides	Entrades	Sortides
Dotació municipal	1050	20	210	50%	50%	105	105

Horari	Hipòtesis		Viatges generats		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Total
8	0%	0%	0	0	0
9	0%	0%	0	0	0
10	10%	0%	11	0	11
11	15%	0%	16	0	16
12	15%	0%	16	0	16
13	10%	10%	11	0	11
14	15%	10%	16	0	16
15	10%	10%	11	0	11
16	5%	10%	5	0	5
17	5%	10%	5	0	5
18	5%	15%	5	0	5
19	5%	15%	5	0	5
20	5%	10%	5	0	5
21	0%	10%	0	0	0
22	0%	0%	0	0	0
23	0%	0%	0	0	0
24	0%	0%	0	0	0
1	0%	0%	0	0	0
2	0%	0%	0	0	0
3	0%	0%	0	0	0
4	0%	0%	0	0	0
5	0%	0%	0	0	0

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

Horari	Hipòtesis		Viatges generats		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Total
6	0%	0%	0	0	0
7	0%	0%	0	0	0
Total	100%	100%	105	105	210

VP	42,80%
TP	10,50%
NM	46,70%

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
8	0	0	0
9	0	0	0
10	4	0	4
11	7	0	7
12	7	0	7
13	4	0	4
14	7	0	7
15	4	0	4
16	2	0	2
17	2	0	2
18	2	0	2
19	2	0	2
20	2	0	2
21	0	0	0
22	0	0	0
23	0	0	0
24	0	0	0
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0
Total	45	45	90

Ocupació vehicle	1,4

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
8	0	0	0
9	0	0	0
10	3	0	3
11	5	0	5

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

333

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
12	5	0	5
13	3	0	3
14	5	0	5
15	3	0	3
16	2	0	2
17	2	0	2
18	2	0	2
19	2	0	2
20	2	0	2
21	0	0	0
22	0	0	0
23	0	0	0
24	0	0	0
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0
Total	32	32	64

Capitania

	Sostre (m2)	Nombre de treballadors	Viatges generats	Hipòtesis		Viatges generats	
				Entrades	Sortides	Entrades	Sortides
Capitania	360	5	10	50%	50%	5	5

Horari	Hipòtesis		Viatges generats		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Total
8	60%	20%	3	1	4
9	0%	0%	0	0	0
10	0%	0%	0	0	0
11	0%	0%	0	0	0
12	0%	0%	0	0	0
13	0%	0%	0	0	0
14	0%	0%	0	0	0
15	0%	0%	0	0	0
16	20%	60%	1	3	4
17	0%	0%	0	0	0
18	0%	0%	0	0	0
19	0%	0%	0	0	0
20	0%	0%	0	0	0
21	0%	0%	0	0	0
22	0%	0%	0	0	0
23	0%	0%	0	0	0

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Horari	Hipòtesis		Viatges generats		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Total
24	20%	20%	1	1	2
1	0%	0%	0	0	0
2	0%	0%	0	0	0
3	0%	0%	0	0	0
4	0%	0%	0	0	0
5	0%	0%	0	0	0
6	0%	0%	0	0	0
7	0%	0%	0	0	0
Total	100%	100%	5	5	10

VP	57,90%
TP	19,60%
NM	22,50%

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
8	2	1	2
9	0	0	0
10	0	0	0
11	0	0	0
12	0	0	0
13	0	0	0
14	0	0	0
15	0	0	0
16	1	2	2
17	0	0	0
18	0	0	0
19	0	0	0
20	0	0	0
21	0	0	0
22	0	0	0
23	0	0	0
24	1	1	1
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0
Total	3	3	6

Ocupació vehicle	1,1

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
8	2	1	2
9	0	0	0
10	0	0	0
11	0	0	0
12	0	0	0
13	0	0	0
14	0	0	0
15	0	0	0
16	1	2	2
17	0	0	0
18	0	0	0
19	0	0	0
20	0	0	0
21	0	0	0
22	0	0	0
23	0	0	0
24	1	1	1
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0
Total	3	3	5

Zona verda

	Sòl (m2)	Ràtio Decret (viatges/ 100 m2 sòl)	Viatges generats	Hipòtesis		Viatges generats	
				Entrades	Sortides	Entrades	Sortides
Zona Verda	21552	5	1078	50%	50%	539	539

Horari	Hipòtesis		Viatges generats		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Total
8	5%	0%	27	0	27
9	5%	5%	27	27	54
10	10%	5%	54	27	81
11	10%	5%	54	27	81
12	5%	10%	27	54	81
13	5%	10%	27	54	81
14	5%	5%	27	27	54
15	5%	5%	27	27	54
16	10%	5%	54	27	81
17	10%	10%	54	54	108

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Horari	Hipòtesis		Viatges generats		
	Entrades	Sortides	Entrades	Sortides	Total
18	10%	10%	54	54	108
19	10%	10%	54	54	108
20	5%	10%	27	54	81
21	5%	5%	27	27	54
22	0%	5%	0	27	27
23	0%	0%	0	0	0
24	0%	0%	0	0	0
1	0%	0%	0	0	0
2	0%	0%	0	0	0
3	0%	0%	0	0	0
4	0%	0%	0	0	0
5	0%	0%	0	0	0
6	0%	0%	0	0	0
7	0%	0%	0	0	0
Total	100%	100%	539	539	1078

VP	5,00%
TP	10,00%
NM	85,00%

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
8	1	0	1
9	1	1	3
10	3	1	4
11	3	1	4
12	1	3	4
13	1	3	4
14	1	1	3
15	1	1	3
16	3	1	4
17	3	3	5
18	3	3	5
19	3	3	5
20	1	3	4
21	1	1	3
22	0	1	1
23	0	0	0
24	0	0	0
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
Total	27	27	54

Ocupació vehicle	1,4

Horari	Viatges generats VP		
	Entrades	Sortides	Total
8	1	0	1
9	1	1	2
10	2	1	3
11	2	1	3
12	1	2	3
13	1	2	3
14	1	1	2
15	1	1	2
16	2	1	3
17	2	2	4
18	2	2	4
19	2	2	4
20	1	2	3
21	1	1	2
22	0	1	1
23	0	0	0
24	0	0	0
1	0	0	0
2	0	0	0
3	0	0	0
4	0	0	0
5	0	0	0
6	0	0	0
7	0	0	0
Total	19	19	38

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

ANNEX 2: FULLS D'AFORAMENT

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Diputació Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Unitat d'Estadística i Suport Cartogràfic

INTENSITATS DE TRÀNSIT

BV-5024

Data del llistat: *2/02/2006*

339

Codi d'estació: **EA00437** PQ Inicial: **0** PQ Aforament: **1.250** PQ Final: **1.838** IFA: 100%
Secundària

ANY: **2004**	gener	febrer	març	abril	maig	juny	juliol	agost	set.	octubre	nov.	des.	total
DIES AFORATS													
dies d'aforament	0	0	0	0	7	0	0	0	0	7	0	0	14
dl. a dv.	0	0	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	10
dissabtes	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	2
diumenges	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	2
INTENSITATS MITJANES													**IMD**
IMD	0	0	0	0	5.353	0	0	0	0	5.188	0	0	5.270
IMD dl.a dv.	0	0	0	0	5.888	0	0	0	0	5.761	0	0	5.824
IMD dissabtes	0	0	0	0	4.405	0	0	0	0	4.080	0	0	4.243
IMD diumenges	0	0	0	0	3.628	0	0	0	0	3.428	0	0	3.528
INTENSITATS MITJANES DE PESANTS													**IDM**
IDM	0	0	0	0	3	0	0	0	0	259	0	0	131
IDM dl.a dv.	0	0	0	0	4	0	0	0	0	326	0	0	165
IDM dissabtes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	132	0	0	66
IDM diumenges	0	0	0	0	0	0	0	0	0	55	0	0	28
FACTORS													
Factor L					0,9893					1,0110			1,0000
Factor S													0,9049
FACTORS DE PESANTS													
Factor L					41,2250					0,5061			1,0000
Factor S													0,7953
VOLUM PER SENTIT			**Sentit A: Premià de Dalt**					**Sentit B: Premià de Mar**					
Sentit A					36,58%					47,91%			42,16%
Sentit B					63,42%					52,09%			57,84%
VOLUM DE PESANTS PER SENTIT			**Sentit A: Premià de Dalt**					**Sentit B: Premià de Mar**					
Sentit A					70,00%					26,71%			27,18%
Sentit B					30,00%					73,29%			72,82%
VOLUM PER DIA DE LA SETMANA													
dilluns					15,20%					15,12%			15,16%
dimarts					15,58%					15,83%			15,71%
dimecres					15,51%					15,78%			15,64%
dijous					15,59%					16,25%			15,91%
divendres					16,68%					16,35%			16,52%
dissabte					11,76%					11,24%			11,50%
diumenge					9,68%					9,44%			9,56%
VOLUM DE PESANTS PER DIA DE LA SETMANA													
dilluns					5,00%					16,57%			16,45%
dimarts					0,00%					19,38%			19,17%
dimecres					90,00%					14,81%			15,63%
dijous					0,00%					19,16%			18,95%
divendres					5,00%					19,77%			19,61%
dissabte					0,00%					7,27%			7,19%
diumenge					0,00%					3,03%			3,00%
CLASSIFICACIÓ DELS VEHICLES													
Classe A:tme,frg,4x4					99,91%					93,07%			96,55%
Classe B: 2 e. rígids					0,03%					4,20%			2,08%
Classe C:arti. lleugers.					0,01%					0,40%			0,20%
Classe D:arti. pesants					0,00%					0,05%			0,03%
Classe E:autob.autocars					0,01%					0,36%			0,18%
Classe F:sense clas.					0,03%					1,93%			0,97%
Classe G:bic. mtos lleug					0,00%					0,00%			0,00%
HORA PUNTA													
Dia					25					15			15
Hora					09					09			09
Volum					490					494			494
HORES 30 - 50 - 100													
Hora 30			Data: 25/05				Hora: 20		Volum:	419			
Hora 50			Data: 14/10				Hora: 10		Volum:	385			
Hora 100			Data: 20/05				Hora: 13		Volum:	338			
VELOCITATS													
0 - 50					99,60%					22,74%			61,77%
51 - 90					0,39%					74,05%			36,64%
91 - 100					0,01%					2,34%			1,15%
101 - 120					0,00%					0,75%			0,37%
> 120					0,01%					0,12%			0,06%

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

Diputació Barcelona
xarxa de municipis
Àrea d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge
Unitat d'Estadístiques i Suport Cartogràfic

INTENSITATS DE TRÀNSIT

BV-5023

Data del llistat: *2/02/2006*

340

Codi d'estació: **EA00436** PQ Inicial: **1.460** PQ Aforament: **1.700** PQ Final: **2.250** IFA: 95%
Primària

ANY: 2004	gener	febrer	març	abril	maig	juny	juliol	agost	set.	octubre	nov.	des.	total
DIES AFORATS													
dies d'aforament	7	0	7	0	5	2	9	0	10	0	7	0	47
dl. a dv.	5	0	5	0	3	2	5	0	6	0	5	0	31
dissabtes	1	0	1	0	1	0	2	0	2	0	1	0	8
diumenges	1	0	1	0	1	0	2	0	2	0	1	0	8
INTENSITATS MITJANES													**IMD**
IMD	20.952	0	21.838	0	22.523	17.667	22.066	0	22.180	0	24.171	0	22.227
IMD dl.a dv.	23.386	0	24.423	0	25.371	24.734	24.751	0	25.251	0	27.285	0	25.031
IMD dissabtes	16.813	0	16.982	0	18.082	0	17.080	0	15.605	0	18.471	0	16.965
IMD diumenges	12.924	0	13.765	0	12.724	0	13.629	0	13.399	0	14.298	0	13.471
INTENSITATS MITJANES DE PESANTS													**IDM**
IDM	1.436	0	1.339	0	1.650	1.575	1.262	0	1.250	0	1.314	0	1.364
IDM dl.a dv.	1.862	0	1.743	0	2.088	2.205	1.644	0	1.625	0	1.652	0	1.761
IDM dissabtes	479	0	428	0	734	0	421	0	384	0	596	0	481
IDM diumenges	264	0	228	0	375	0	191	0	241	0	340	0	259
FACTORS													
Factor L	1,0704		1,0249		0,9866	1,0120	1,0113		0,9913		0,9174		1,0000
Factor S													0,8880
FACTORS DE PESANTS													
Factor L	0,9459		1,0106		0,8438	0,7989	1,0713		1,0838		1,0663		1,0000
Factor S													0,7742
VOLUM PER SENTIT			**Sentit A: Vilassar de Dalt**						**Sentit B: Premià de Mar**				
Sentit A	49,63%		49,48%		49,94%	50,11%	52,59%		52,35%		52,20%		51,20%
Sentit B	50,37%		50,52%		50,06%	49,89%	47,41%		47,65%		47,80%		48,80%
VOLUM DE PESANTS PER SENTIT			**Sentit A: Vilassar de Dalt**						**Sentit B: Premià de Mar**				
Sentit A	50,33%		47,18%		38,07%	40,27%	49,94%		51,13%		42,42%		46,71%
Sentit B	49,67%		52,82%		61,93%	59,73%	50,06%		48,87%		57,58%		53,29%
VOLUM PER DIA DE LA SETMANA													
dilluns	15,50%		16,04%		15,47%	0,00%	13,05%		23,46%		15,58%		16,03%
dimarts	15,91%		16,11%		0,00%	49,91%	13,10%		11,88%		15,31%		14,63%
dimecres	15,97%		16,11%		0,00%	50,09%	13,17%		11,91%		16,36%		14,85%
dijous	16,26%		15,63%		25,83%	0,00%	13,70%		12,08%		16,41%		14,97%
divendres	16,09%		16,00%		26,77%	0,00%	13,82%		12,98%		16,98%		15,39%
dissabte	11,46%		11,11%		18,74%	0,00%	18,45%		14,90%		10,92%		13,45%
diumenge	8,81%		9,00%		13,19%	0,00%	14,72%		12,79%		8,45%		10,68%
VOLUM DE PESANTS PER DIA DE LA SETMANA													
dilluns	17,68%		18,34%		12,55%	0,00%	16,89%		29,58%		18,07%		18,09%
dimarts	19,54%		18,07%		0,00%	48,75%	17,27%		14,26%		18,19%		17,95%
dimecres	18,73%		18,46%		0,00%	51,25%	17,63%		15,51%		17,11%		18,17%
dijous	19,01%		19,54%		32,87%	0,00%	17,80%		14,70%		18,02%		17,95%
divendres	17,64%		18,59%		36,23%	0,00%	17,46%		14,60%		18,43%		17,90%
dissabte	4,76%		4,57%		12,15%	0,00%	8,91%		6,97%		6,48%		6,46%
diumenge	2,63%		2,43%		6,21%	0,00%	4,04%		4,37%		3,70%		3,48%
CLASSIFICACIÓ DELS VEHICLES													
Classe A:tme,frg,4x4	90,95%		91,03%		92,23%	89,31%	93,93%		93,44%		91,90%		92,23%
Classe B: 2 e. rígids	5,06%		4,27%		4,89%	6,78%	3,69%		3,96%		4,10%		4,37%
Classe C:arti. lleugers.	0,46%		0,56%		0,28%	0,47%	0,49%		0,32%		0,25%		0,40%
Classe D:arti. pesants	0,29%		0,33%		0,18%	0,28%	0,20%		0,16%		0,23%		0,23%
Classe E:autob.autocars	1,05%		0,96%		0,90%	1,38%	0,71%		0,81%		0,86%		0,90%
Classe F:sense clas.	2,19%		2,84%		1,50%	1,77%	0,97%		1,30%		2,66%		1,87%
Classe G:bic. mtos lleug	0,00%		0,00%		0,00%	0,00%	0,00%		0,00%		0,00%		0,00%
HORA PUNTA													
Dia	12		17		27	01	19		16		04		04
Hora	19		09		09	20	20		19		10		10
Volum	1895		2021		1883	1982	2017		2173		2806		2806
HORES 30 - 50 - 100													
Hora 30			Data: 05/11				Hora: 11		Volum:	1.954			
Hora 50			Data: 16/09				Hora: 09		Volum:	1.893			
Hora 100			Data: 09/11				Hora: 21		Volum:	1.764			
VELOCITATS													
0 - 50	11,33%		12,91%		11,25%	13,95%	27,37%		22,70%		32,33%		20,51%
51 - 90	73,22%		76,50%		70,74%	72,45%	63,25%		66,14%		57,40%		67,49%
91 - 100	11,69%		7,88%		13,35%	10,17%	7,29%		8,71%		7,30%		9,03%
101 - 120	3,10%		1,98%		3,95%	2,64%	1,72%		2,13%		2,40%		2,42%
> 120	0,66%		0,73%		0,72%	0,79%	0,37%		0,32%		0,56%		0,55%

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

341

Estación	08-9072-0 (Permanente)	**Nombre**	EL MASNOU
Calzada 1	GIRONA ASC		
Calzada 2	BARCELONA DESC		

Denominación antigua **Denominación nueva**

Carretera	N-2
P.K.	636,10

	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO			
Año	**Total**	**Motos**	**Ligeros**	**Buses**	**Camión**	**Pesados**	**% pesados**	**Total**	**Motos**	**Ligeros**	**Buses**	**Camión**	**Pesados**	**Nº días**	**%**	**Ref. en el año**	**Grado comparación**
2005	38530	1857	34374	127	2172	2299	05.96	-7.21	15.62	-9.75	73.97	23.83	25.83	363	99,45		
2004	41524	1606	38091	73	1754	1827	04.39	-0.59	-6.89	-0.73	-13.09	10.24	9.07	350	95,89		
2003	41772	1725	38372	84	1591	1675	04.00	-0.35	-1.82	-0.36	7.69	1.27	1.57	353	96,71		
2002	41920	1757	38514	78	1571	1649	03.93	-3.07	9.67	-0.82	-47.29	-41.05	-41.37	362	99,17		NC
2001	43249	1602	38834	148	2665	2813	06.50	-0.91	-17.12	0.01	-10.30	-2.05	-2.52	365	100		
2000	43649	1933	38830	165	2721	2886	06.61	-3.00	10.58	-3.68	22.22	-2.78	-1.63	365	100		
1999	44999	1748	40317	135	2799	2934	06.52	1.47	23.70	-1.31	-7.53	44.95	41.26	356	97,53		
1998	44343	1413	40853	146	1931	2077	04.68	-1.80	-8.00	-1.34	-14.11	-5.43	-6.10	349	95,61		
1997	45157	1536	41409	170	2042	2212	04.89	-1.70	29.29	-2.35	11.84	-6.88	-5.67	361	98,9		
1996	45942	1188	42409	152	2193	2345	05.10	-0.97	-16.16	-0.51	-25.12	2.28	-0.08	341	93,42		
1995	46394	1417	42630	203	2144	2347	05.05	-0.72	-16.59	0.37	4.63	-9.49	-8.42	297	81,36		
1994	46732	1699	42470	194	2369	2563	05.48	-1.60	0.71	-1.40	23.56	-8.00	-6.18	351	96,16		
1993	47495	1687	43076	157	2575	2732	05.75	5.24	22.24	4.57	9.79	6.71	6.88	286	78,35		
1992	45129	1380	41193	143	2413	2556	05.66	2.94	-5.73	2.93	-17.81	10.48	8.39	365	100		
1991	43840	1464	40018	174	2184	2358	05.37	-1.84	22.00	-2.56	-2.79	-1.22	-1.33	365	100		
1990	44663	1200	41073	179	2211	2390	05.35	5.85	5.72	4.78	10.49	30.21	28.49	365	100		
1989	42194	1135	39199	162	1698	1860	04.40	-2.80	23.50	-2.48	-27.02	-18.16	-19.02	365	100		
1988	43412	919	40196	222	2075	2297	05.29	4.05	22.53	3.66	0.00	-5.59	4.50	365	100		
1987	41722	750	38774	0	2198	2198	05.26	0.74	-4.58	0.55	0.00	6.18	6.18	365	100		

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

342

Estación	08-9072-0 (Permanente)	**Nombre**	EL MASNOU
Calzada 1	GIRONA ASC		
Calzada 2	BARCELONA DESC	**Denominación antigua**	**Denominación nueva**
		Carretera	N-2
		P.K.	636,10

	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO			
Año	**Total**	**Motos**	**Ligeros**	**Buses**	**Camión**	**Pesados**	**% pesados**	**Total**	**Motos**	**Ligeros**	**Buses**	**Camión**	**Pesados**	**Nº días**	**%**	**Ref. en el año**	**Grado comparación**
1986	41415	786	38559	0	2070	2070	04.99	-4.36	-4.37	-2.27	0.00	-31.61	-31.61	365	100		
1985	43305	822	39456	0	3027	3027	06.98	-1.04	-14.55	0.39	0.00	-13.53	-13.53	365	100		
1984	43763	962	39300	0	3501	3501	07.99	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	365	100		
1983	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	365	100		
1982	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	365	100		
1981	0	0	0	0	0	0	00.00	-100.00	-100.00	-100.00	0.00	-100.00	-100.00	365	100		
1980	35240	810	31717	0	2713	2713	07.69	-1.57	2.92	-0.69	0.00	-11.88	-11.88	365	100		
1979	35805	787	31939	0	3079	3079	08.59	13.76	8.85	14.40	0.00	8.72	8.72	365	100		
1978	31473	723	27918	0	2832	2832	08.99	-6.08	-13.62	-2.56	0.00	-29.56	-29.56	365	100		
1977	33512	837	28654	0	4021	4021	11.99	14.64	10.27	13.98	0.00	20.67	20.67	365	100		
1976	29230	759	25139	0	3332	3332	11.39	-7.68	-20.02	-6.37	0.00	-13.74	-13.74	365	100		
1975	31664	949	26852	0	3863	3863	12.19	0.32	15.73	0.79	0.00	-5.82	-5.82	365	100		
1974	31561	820	26639	0	4102	4102	12.99	2.99	-10.77	26.90	0.00	-53.02	-53.02	365	100		
1973	30644	919	20992	0	8733	8733	28.49	1.06	-27.80	-14.21	0.00	90.76	90.76	365	100		
1972	30321	1273	24470	0	4578	4578	15.09	6.86	-8.41	8.75	0.00	2.11	2.11	365	100		
1971	28374	1390	22501	0	4483	4483	15.79	13.26	-14.61	18.65	0.00	0.53	0.53	365	100		
1970	25051	1628	18964	0	4459	4459	17.79	0.00	-26.96	2.16	0.00	4.72	4.72	365	100		
1969	25050	2229	18563	0	4258	4258	16.99	13.46	-1.93	12.55	0.00	28.60	28.60	365	100		
1968	22077	2273	16493	0	3311	3311	14.99	3.60	-12.54	6.64	0.00	2.03	2.03	365	100		
1967	21309	2599	15465	0	3245	3245	15.22	3.85	-18.27	11.16	0.00	-5.28	-5.28	365	100		
1966	20518	3180	13912	0	3426	3426	16.69	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	365	100		
1965	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	365	100		
1964	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	365	100		

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

Estación	08-9072-0 (Permanente)	**Nombre**	EL MASNOU
Calzada 1	GIRONA ASC		
Calzada 2	BARCELONA DESC		

Denominación antigua **Denominación nueva**

Carretera	N-2
P.K.	636,10

	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO			
Año	**Total**	**Motos**	**Ligeros**	**Buses**	**Camión**	**Pesados**	**% pesados**	**Total**	**Motos**	**Ligeros**	**Buses**	**Camión**	**Pesados**	**Nº días**	**%**	**Ref. en el año**	**Grado comparación**
1963	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	365	100		
1962	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	365	100		
1961	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	365	100		
1960	0	0	0	0	0	0	00.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	365	100		

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona

344

INTENSIDADES DIARIAS MEDIAS, MÁXIMAS Y MÍNIMAS EN LOS 7 DÍAS DE LA SEMANA MEDIA DEL AÑO 2005

Estación 9072 **Tipo** Permanente **Carretera** N-2 **P.K.** 636,10 **Provincia** B - BARCELONA

Titularidad RCE **Población próx** EL MASNOU **Sentido C-1** A - GIRONA **Sentido C-2** D - BARCELONA

		Intensidad Diaria Media			Intensidad Diaria Máxima			Intensidad Diaria Mínima		
Estación	Día de Semana	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados	Total	Ligeros	Pesados
0890720	LUNES	38.163	35.424	2.739	43.321	40.200	3.121	25.018	24.213	805
0890720	MARTES	38.947	36.056	2.891	43.223	40.071	3.152	24.912	23.855	1.057
0890720	MIERCOLES	39.617	36.648	2.969	43.623	40.538	3.085	25.083	24.365	718
0890720	JUEVES	39.794	36.873	2.921	44.610	41.420	3.190	26.328	25.968	360
0890720	VIERNES	40.405	37.637	2.768	46.357	43.121	3.236	23.126	21.750	1.376
0890720	SABADO	35.747	34.605	1.142	41.877	40.706	1.171	23.300	23.021	279
0890720	DOMINGO	30.582	29.888	694	37.459	36.605	854	23.989	23.231	758
0890720	Todos	38.530	34.374	2.299	46.357	43.121	3.236	23.126	21.750	1.376

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona