

**PROCÉS PARTICIPATIU
DEL PMUS DE PREMIÀ DE MAR
FASE D'ANÀLISI - DIAGNOSI**

**Informe de resultats i aportacions
de la sessió de presentació i debat de la
diagnosi de mobilitat**

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

Setembre 2016

Realitzat per:



Rambla Guipúscoa, 77-79, Bx.1ª 08020 Barcelona
Tel: 93 278 19 82 Web: www.edas.cat

Direcció tècnica del procés i redacció de l'informe:

Manel Gil

Dinamització dels grups de treball i buidament de resultats:

Obdulia Domínguez

Manel Gil

Amb el suport tècnic en mobilitat de:



Direcció facultativa:



Amb el suport de:



APROVAT INICIALMENT 19.03.18

Índex

Índex	2
1. Introducció	4
2. Aspectes metodològics	6
3. Resultat del debat als grups.....	10
4. Síntesi de resultats dels grups de debat	28
5. Avaluació de la sessió.....	32

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

1. Introducció

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, és el document bàsic per a la planificació de les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis i com a tal, ha de consensuar i definir les estratègies i accions a desenvolupar en els 6 anys posteriors a la seva aprovació.

Més enllà de les consideracions legals, ha de constituir-se com una eina útil per a la reflexió compartida de l'administració i la ciutadania en el procés de planificació de les accions necessàries per a fer més sostenible, social, ambiental i econòmicament, la mobilitat del municipi. En aquest sentit, la *Guia bàsica per a l'elaboració de plans de mobilitat urbana* elaborada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, estableix els continguts i els processos bàsics que han de donar forma a aquests elements de planificació.

Entre els mateixos, recull la necessitat d'implicar la ciutadania en la planificació de la mobilitat, a través de fórmules participatives que permetin incorporar els seus punts de vista i implicar-se en la presa de decisions. En aquest sentit, l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Premià de Mar incorpora el disseny i implementació d'un procés de participació ciutadana que es desenvolupa de manera paral·lela als diferents moments de la seva redacció.

Aquest document recull els resultats obtinguts a la Sessió de presentació i debat de la prediagnosi sobre mobilitat. Aquest ha estat un dels mecanismes de participació directa posat a l'abast dels ciutadans i ciutadanes de Premià de Mar en la fase de formulació de la diagnosi de mobilitat del municipi.

El document que teniu a les mans s'estructura en cinc blocs:

- Introducció
- Presentació dels aspectes metodològics de la sessió
- Presentació dels resultats del debat en els grups de treball en relació a la prediagnosi
- Síntesi dels resultats
- Valoració de la sessió

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

2. Aspectes metodològics

2.1. DIFUSIÓ, CONVOCATÒRIA I ASSISTÈNCIA REGISTRADA

La celebració de la *Sessió de presentació i debat de la prediagnosi sobre mobilitat* ha comptat amb una difusió prèvia a la celebració de la mateixa, que s'ha articulada a través dels següents mecanismes:

- Dedicació d'un espai específic al web municipal que engloba els processos participatius al municipi <http://governobert.pdm.cat/participacio/proces-de-debat/39/pla-de-mobilitat-urbana-sostenible-pmus/>



- Convocatòria genèrica convidant la ciutadania a la participació a través de la pàgina web municipal i xarxes socials municipals.



- Invitació a participar a les entitats del teixit associatiu del municipi, especialment les vinculades a la mobilitat, i a persones incloses en el registre ciutadà de participació.
- Seguiment telefònic a les entitats del municipi.
- Com a part de la difusió del procés participatiu, l'Ajuntament ha encarregat el disseny d'una imatge gràfica específica que ha permès fer difusió del mateix i de la jornada en suport paper (cartells)



Com a resultat d'aquest esforç de difusió, s'ha assolit l'assistència de 32 persones a la sessió.

2.3. ORDRE DEL DIA DE LA SESSIÓ

La sessió s'ha celebrat el dia 15 de Setembre de 2016 al Centre Cívic de Premià de Mar, entre les 19:30h i les 21:30h, amb el següent ordre del dia

- 19:15h Recepció assistents.
- 19:30h Presentació institucional de la sessió, del procés de redacció del PMUS i del procés participatiu. Ajuntament de Premià de Mar.
- 19:40h Presentació dels espais i moments del procés participatiu. EDAS.
- 19:50h Presentació de la diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible a càrrec de l'empresa redactora, INTRA.
- 20:15h Tallers de participació per a la resolució de dubtes i validació de la diagnosi. EDAS.
 - 20:15h - 20:30h Resolució de dubtes
 - 20:30h - 21:15h Validació diagnosi i dels objectius de millora
- 21:15h Sessió plenària de resum de les aportacions fetes a cada taller. EDAS.

2.4. CONTINGUT I ORGANITZACIÓ DEL DEBAT

La sessió s'ha organitzat en dos moments principals amb les següents finalitats:

- a) Per una banda ha estat un mecanisme per difondre els resultats de l'estudi de diagnosi de la mobilitat del municipi. La presentació ha estat realitzada per tècnics de l'empresa Intra en un plenari inicial.
- b) Per una altra banda, s'ha organitzat una dinàmica de treball en grups amb les persones assistents, per tal de recollir el seu posicionament respecte la informació facilitada sobre la diagnosi de mobilitat, facilitant l'aportació d'informació que pugui ser incorporada a la diagnosi.

Segons això, la vessant deliberativa de la sessió ha tingut els següents moments:

1. Distribució de les persones assistents en grups heterogenis (perfil barrejats). S'han organitzat dos grups de treball, cada un d'ells facilitat per un/a tècnica del nostre equip i amb el suport tècnic en aspectes relacionat amb la mobilitat amb personal tècnic de l'equip redactor del PMUS, l'empresa INTRA.
2. Resolució de dubtes sobre l'exposició de la diagnosi.
3. Debat al voltant dels aspectes destacats per la diagnosi en relació als diferents modes de mobilitat: vianants, bicicleta, transport públic i vehicle privat.
4. Plenari de posada en comú dels aspectes sorgits durant el debat
5. Cloenda.

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

3. Resultat del debat als grups

3.1. APORTACIONS A LA DIAGNOSI DE MOBILITAT

En aquest apartat es presenten les aportacions realitzades en els dos grups de treball organitzats, agrupades en àmbits temàtics. La facilitació del debat no ha cercat construir un consens del discurs dins del grup, sinó que s'ha permès que el debat fluís en una pluja d'idees, donat que l'objectiu era ampliar informació sobre la diagnosi de mobilitat. Així doncs, en general es relaten aportacions particulars realitzades per alguna de les persones participants, a no ser que s'indiqui el contrari.

En general, els participants s'han mostrat d'acord amb els resultats presentats respecte la diagnosi de mobilitat del municipi. Tot i així, durant el debat en els grups s'han pogut plantejar alguns matisos, dubtes i aportacions que confirmen, complementen i enriqueixen les dades aportades tècnicament. Seguidament s'exposen els principals aspectes destacats en cada un dels àmbits temàtics treballats durant la sessió, dins de cada un dels grups de treball.

GRUP DE TREBALL BEAUS

El debat al grup s'ha iniciat amb l'exposició, per part de les persones participants, de situacions concretes que es donen en el dia a dia del municipi, especialment en relació a la mobilitat amb vehicle privat i la seva relació amb el vianant.

Posteriorment el debat s'ha pogut canalitzar de manera que s'han recollit múltiples aportacions sobre els diferents modes de mobilitat:

AMBIT 1: MOBILITAT A PEU

En relació a la mobilitat dels vianants s'ha considerat:

Peatonalització

Es manifesta interès general perquè l'àrea del casc antic esdevingui una zona de vianants, on només puguin accedir els vehicles dels residents. Existeixen però, dificultats manifestes derivades de la manca d'aparcaments. Es denuncia que existeixen persones foranies del municipi que accedeixen als espais pacificats en vehicle privat i que fins i tot hi ha trams que els fan en contra direcció.

Es recull la demanda que el C/ Virgen del Pilar que s'integri a la xarxa de camins escolars.

Passos de vianants

Una de les persones participants exposa que a l'Avinguda Torrent Castells el pas de vianants no està situat davant de la sortida de l'escola, sinó a l'alçada del club de tennis. A més es considera que aquest carrer és perillós perquè els cotxes van molt ràpids. Segons això es demana desplaçar el pas de vianants a la sortida de l'escola.



Imatge: Google Maps

En aquest punt, les persones participants inicien un debat al voltant dels passos de vianants de la N-II. Una part dels participants considera que s'haurien d'eliminar perquè consideren que aquests passos al mig de la carretera són perillosos, donat que els cotxes van a velocitat elevada, existeix un nivell de trànsit molt elevat, i en ocasions, tot i que hi ha semàfors, alguns vehicles no els respecten i es provoquen accidents i atropellaments.

En canvi, una altra part de les persones participants exposen que és necessari perquè facilita l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda i que aquests passos de vianants són d'un accés més còmode. En relació a aquest argument es manifesta la necessitat que els passos soterrats disposin d'un ascensor, el que podria facilitar l'eliminació dels passos de vianants de superfície. No s'acaba recollint una postura d'acceptació consensuada.



Imatge: Google Maps

Voreres

Es manifesta que les voreres de bona part del municipi són estretes i dificulten la mobilitat a peu, especialment per a aquelles persones amb mobilitat reduïda o que porten cotxet. Com a exemple es destaca la zona propera a La Salle.



Imatge: Google Maps

També es denuncia que hi ha carrers on a més el paviment de les voreres està en pèssimes condicions. Alguns altres elements que han estat assenyalats com aspectes que dificulten la mobilitat dels vianants a les voreres són: pilons, fanals, arbres i escocells situats a les voreres.



Imatge: Google Maps

AMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

Entre els usuaris de la bicicleta es manifesta que la convivència del vehicle a motor i de la bicicleta en algunes vies del municipi no funciona de manera correcta, sobretot perquè les persones usuàries del cotxe no sempre respecten la preferència de la bicicleta en aquells carrers on comparteixen espai. Es considera que per evitar accidents caldria que l'espai de la bicicleta estigués segregat.

També es recull la demanda s'exposa que el casc antic i la Gran Via haurien d'estar tancats al trànsit de cotxes per permetre un major ús de la bicicleta.

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

En el grup no s'han recollit aportacions en relació al transport públic.

AMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

En relació a la mobilitat en transport de vehicle privat, es destaquen els següents elements:

- Es manifesta que existeix un excés de velocitat dels vehicles a motor a tot el municipi. A aquest excés de velocitat cal afegir la manca de respecte als límits de velocitat establerts, sobretot als carrers pacificats o amb limitació entre 10 Km/h i 30 Km/h. Com a exemple d'aquesta situació s'esmenta l'Eixample, o el C/ Mercè, on hi ha aquesta limitació i els cotxes no el respecten. Al C/ Mercè hi ha el Centre d'Atenció Primària (CAP) i a més coincideix que va cap a la carretera, a Barcelona aspectes que fan que hi hagi molt de trànsit. Aquesta situació també s'observa a la Gran Via.
- Algunes de les persones del grup assenyalen que l'excés de velocitat dels vehicles es veu agreujat perquè consideren que no hi ha una suficient presència policial per controlar aquest aspecte. Valoren que la policia local es preocupa per captar les infraccions d'aparcament i la grua, i no per controlar l'excés de velocitat dels vehicles.
- Es planteja que la velocitat es pot controlar a través d'elements reductors de la velocitat a l'àmbit urbà. Un carrer on es considera que seria necessari implantar elements reductors de

velocitat és el C/ Enric Granados, on els cotxes agafen velocitats elevades.

- Els participants també relacionen l'excés de velocitat amb la manca o deteriorament dels senyals de trànsit. Així, es manifesta que a Premià de Mar una bona part dels senyals són petits i no compleixen la seva funció dissuasiva perquè gairebé no són percebudes pels conductors, o estan tapats per arbres. Com a exemple d'aquesta situació s'assenyala el C/ St. Cristòfol, on es manifesta que els conductors no paren i no es respecten les prioritats.



Imatge: Google Maps

- Els carrers de la Gran Via i Enric Granados són les dues grans vies en direcció cap a Mataró. S'assenyala que quan hi ha problemes en alguna d'aquestes vies, es produeix un col·lapse circulatori que afecta a tot el municipi.
- Es manifesta que a la carretera de Premià de Dalt hi ha dos semàfors que estan sincronitzats amb la N-II per facilitar la incorporació, però això dona lloc a que els vehicles entrin en el casc urbà a velocitats força elevades.
- S'assenyala que al barri del Cos només hi ha tres sortides i aquestes es col·lapsen sovint.
- En relació a la presència de camions a l'àmbit urbà es recullen diferents manifestacions:
 - o Per una banda es denuncia l'entrada al poble de camions de gran tonatge que a més de generar problemes de col·lapse del tràfic rodat, genera inseguretats i molèsties entre el veïnatge. Es considera que aquestes situacions es produeixen per la manca de senyalització que indiquin la prohibició d'entrar al municipi a aquests camions.

- Per altra banda, s'apunta que el creixement del comerç a la Gran Via ha generat una major circulació de camions que serveixen a aquests comerços (càrrega i descàrrega).
- Es considera que els camions d'escombraries són molt grans i generen moltes molèsties: per exemple fan malbé el paviment de la calçada i també suposen un risc per als vehicles aparcats a la via pública. En aquest punt es genera certa polèmica entre les persones participants sobre l'horari de recollida d'escombraries: mentre que una de les persones participants considera que les franges horàries de recollida no són apropiades, altres persones manifesten que la recollida és molt àmplia a causa de la recollida selectiva i que l'horari va ser escollit després d'un estudi que va valorar quin era el que tenia un menor impacte sobre la vida i el descans dels veïns de Premià de Mar.

El debat en el grup respecte el vehicle a motor ha portat a avançar algunes possibles solucions i actuacions a dur a terme:

- Senyalitzar visiblement els passos de vianants.
- Senyalització de rutes a seguir pels camions de gran tonatge alternatives a l'entrada al municipi.
- Canviar el format dels senyals de trànsit per un de majors dimensions que faciliti la seva visibilitat.
- Es recull la demanda que es pugui pujar per l'Eixample fins al carrer Esperança i després poder anar cap a la dreta i l'esquerra.
- S'apunta a que al Carrer Gran via caldria col·locar elements reductors de la velocitat per que els cotxes suavitzin la velocitat.
- S'apunta que l'Eixample en un moment anterior no era accessible des de la carretera, i es considera que potser caldria valorar de nou impedir l'accés dels vehicles a motor.

AMBIT 5: APARCAMENT

Aquest és un tema especialment sensible, que preocupa a gran part de les persones del grup. En el cas del Casc antic, es recull un posicionament d'acord amb el fet que estigui reservat als vianants. Aquesta mesura, però ha portat a l'eliminació de places d'aparcament, i no s'han generat d'alternatives, el que es considera que provoca dèficit a les zones properes. En aquest sentit s'apunta que seria convenient crear aparcaments dissuasius a la perifèria, que puguin estar connectats al casc antic per itineraris per a vianants i transport públic.

D'altra banda, s'observa que hi ha gent que deixa el cotxe al carrer tot el dia, el que dificulta la rotació en

l'aparcament.

Guals

S'observa l'existència de guals que donen accés a aparcaments privats amb capacitat per a un únic vehicle, de manera que si la família té més d'un cotxe, han d'estacionar-los a la via pública.

Les persones participants consideren que la normativa municipal no permet els guals per a un únic vehicle, sinó que han de tenir un mínim de dos aparcaments a casa per poder-lo tenir. En aquest sentit es considera que no s'hauria de permetre la renovació del gual en aquests casos.

ALTRES QÜESTIONS

Durant el debat han sorgit altres qüestions que poden afectar a la mobilitat de persones i vehicles, però que potser no són objecte del PMUS i han de ser abordades des d'altres àrees de la gestió municipal. Entre aquestes, s'apunta especialment a la demanda d'actuació sobre la vegetació d'habitatges privats que es denuncia que en moltes ocasions envaeixen la via pública, sobretot a les zones més residencials del municipi. En aquest sentit els representants de l'equip redactor manifesta que la mesura de les voreres ja té en compte aquest fet.

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

GRUP DE TREBALL VERD

El debat en el grup ha estat viu. S'ha iniciat plantejant alguns dubtes sobre l'exposició de la diagnosi per després tractar els diferents modes de mobilitat, així com els objectius de millora plantejats a cada un d'ells. Durant el debat s'han recollit alguns comentaris de caràcter general que conviden a la reflexió abans de planificar millores en mobilitat.

Per una banda es recull un testimoni que manifesta que cal tenir en compte les característiques actuals de Premià de Mar: ha esdevingut una ciutat dormitori donat que molta població treballa fora. A més, el territori està congestionat i amb una elevada ocupació, tant el propi del municipi com el dels municipis propers. Per tant ha esdevingut en un emissor/receptor de mobilitat i un **territori de pas** per accedir a d'altres poblacions. En aquest sentit, es reflexiona que les mesures a implantar no poden suposar una barrera a aquesta necessitat de pas i de trànsit.

Un dels participants manifesta que en l'explicació de la diagnosi ha trobat a faltar projeccions de creixement de l'índex de motorització i també de població. Es pregunta si aquestes variables es tenen en compte per tal de planificar en conseqüència, per adaptar els usos de l'espai. Des de l'equip redactor es respon que si es tenen en compte i en funció de les mateixes es realitzen diferents escenaris de futur per realitzar propostes de millora. De tota manera, s'apunta que tot i que es poden realitzar propostes vàlides tècnicament, la normativa obliga. En aquest sentit es fa notar que el PMUS té com a finalitat promoure els modes de transport més sostenibles: vianant, bicicleta i transport públic, en detriment dels més contaminants.

Un altre participant manifesta que la normativa de planejament urbanístic de Premià de Mar és origen de molts dels mals de la seva mobilitat, i que els problemes de mobilitat haurien de ser entomats des d'un urbanisme que tingui en compte a les persones. En aquest sentit, es posa com a exemple casos com el del Passeig de Circumval·lació, que no està desenvolupat en tota la seva extensió i no uneix els punts que estava previst, afectant a la mobilitat general.



Imatge: Google Maps

Per altra banda, s'han recollit múltiples aportacions sobre els diferents modes de mobilitat:

AMBIT 1: MOBILITAT A PEU

En relació a la mobilitat dels vianants es considera:

Peatonalització

Una de les persones participants considera que les zones de vianants desenvolupades han afectat negativament al comerç del municipi. Altres persones del grup consideren que aquesta suposada davallada del comerç no es pot relacionar directament amb la conversió de carrers en exclusius per a vianants, donat que segons la diagnosi el 80% dels desplaçaments interns es realitzen a peu. Es considera que aquest és un indicador del fet que la població del municipi circula a peu per les zones comercials. En aquest sentit, en el debat en plenari, s'apunta que potser el problema del comerç es troba més en el model de consum que està lligat a l'oci, de manera que molta població s'adreça a comprar principalment a zones comercials que tenen oferta lúdica i d'oci.

En relació a les zones de vianants es manifesta que les zones que són limítrofes pateixen efectes no desitjats. Per exemple, en aquestes zones limítrofes es detecta una major ocupació de places d'aparcament per part de no residents: per una banda, els vehicles dels residents de les zones de vianants, que han vist expulsat el seu vehicle de la zona on viuen; per altra banda, hi ha persones que han d'accedir per comprar o per feina a les zones exclusives per a vianants, que s'atansen en vehicle

privat i l'han de deixar en aquestes zones limítrofes. Això implica una major pressió de l'automòbil sobre els residents de les zones limítrofs i una reducció de l'accés a aparcament lliure en superfície.

Voreres

Es manifesta que hi ha diferents zones del municipi on caldria ampliar les voreres. També es denuncia que en molts carrers, a més, el paviment de les voreres està en pèssimes condicions ("les voreres estan trinxades"). Es comenta que el nou Sorli té una vorera de 60 cm, aspecte que es considera inadmissible

S'apunta que a molts carrers es troben **elements de mobiliari urbà** a les voreres que dificulten el trànsit dels vianants. Com a exemples es recullen les següents aportacions:

- Pilonos (Passatge General Prim, prop de la Plaça Mercè Rodoreda)



Imatge: Google Maps

- Escocells dels arbres

Es manifesta que els escocells dels arbres són un perill per als vianants, perquè estan ensotats, no estan a nivell del terra. Això pot provocar caigudes, sobretot en carrers estrets. En relació a l'arbrat com a obstacle per a la mobilitat dels vianants es destaca com a exemple l'arbrat del carrer Ramon Mulla, que ocupa l'espai destinat als vianants, i dificulta el pas, sobretot a les persones amb mobilitat reduïda.



Imatge: Google Maps

- Pals de llum, fanals. Per exemple al Carrer Pilar amb Carrer Joan Vilano



Imatge: Google Maps



Imatge: Google Maps

Passos de vianants adaptats

Es manifesta que no tots els passos de vianants són adaptats. Com a exemple s'indica que a la Carretera de Vilassar de Dalt es manifesta que hi ha molts passos de vianants, però no tots estan adaptats.

Persones amb mobilitat reduïda

Les dificultats que es poden copsar en relació a la mobilitat a peu afecten de manera particular a les persones amb mobilitat reduïda.

S'identifica un punt perillós per a les persones que van en cadira de rodes o en cotxets, en la rotonda propera a la biblioteca, a la Plaça Calasparra. Existeix un pas de vianants adaptat que té un for pendent que fa que les cadires de rodes i els cotxets se'n vagin del pas de vianants.



Imatge: Google Maps



Imatge: Google Maps

A la zona de Gran Via es denuncia que les **terrasses** dels bars ocupen molt d'espai, el que dificulta el trànsit de les persones, sobretot d'aquelles que tenen mobilitat reduïda. En aquest sentit s'apunta que caldria fer complir la normativa vigent a les terrasses.

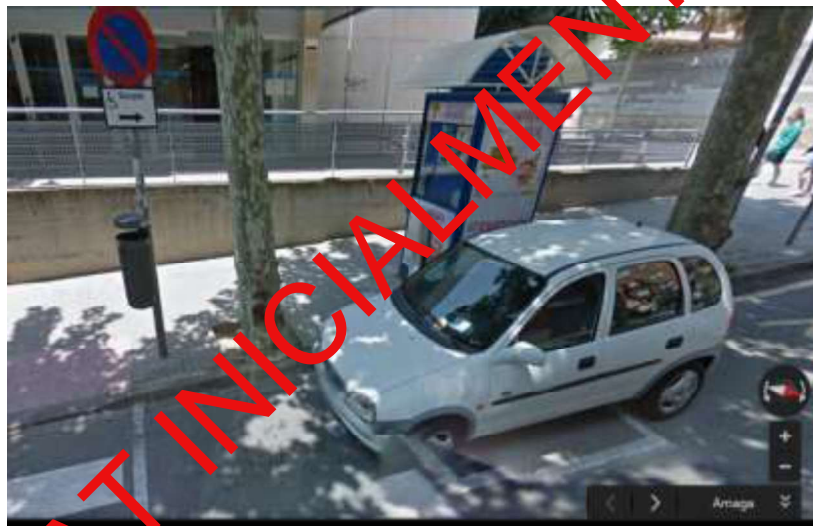
Altres dificultats que es manifesten de les persones amb mobilitat reduïda és la manca d'un **transport públic adaptat**, tant en el cas dels autobusos com del ferrocarril.

També s'apunta que han estat eliminades algunes **places de zona blava destinades a persones amb mobilitat reduïda**, sobretot a la zona de la Gran Via. Es pregunta per quina raó han estat suprimides. S'aventura que possiblement l'Ajuntament les ha suprimit perquè eren utilitzades per vehicles de persones sense mobilitat reduïda. De totes maneres, es reclama recuperar-les per facilitar la mobilitat d'aquestes persones.

A la Gran Via hi ha alguna plaça per a persones amb mobilitat reduïda que no són prou accessibles o que no faciliten l'accés dels conductors a la vorera

Es reclamen zones de descotxament properes a equipaments públics, amb limitació de temps, especialment per a persones que tenen especials dificultats per a accedir-hi.

Es denuncia que existeix una plaça reservada per a discapacitats davant del Cap que no és accessible, perquè està envoltada de diferents elements de mobiliari urbà.



Imatge: Google Maps

AMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

No s'han recollit valoracions de diagnosi en relació a la mobilitat en bicicleta.

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

En relació a la mobilitat en transport públic, es destaquen els següents elements:

- L'oferta de transport públic hauria de ser millor per fer que la població no tingués dependència del vehicle privat, sobretot per qüestions laborals.
- Es considera que caldria tenir en compte que l'estació de tren dona servei al municipi i també a altres municipis del voltant. En aquest sentit es considera que l'aparcament disponible per aquelles persones que venen en vehicle privat per realitzar un canvi de mode de transport és insuficient.
- Les persones amb mobilitat reduïda reclamen millores en relació a l'accés adaptat al transport públic, tant dels autobusos, com del tren.

AMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

En relació a la mobilitat en transport vehicle motoritzat, es destaquen els següents elements:

- Es denuncia un excés de velocitat dels vehicles a la Carretera de Vilassar de Dalt. Sobretot es detecta que la gent que va des de la Nacional II es troben els semàfors en verd (onada verda) i això fa que els vehicles agafin una velocitat superior a la permesa.
- S'apunta que una possible solució per millora el trànsit a la població seria generar un corredor que unís els extrems del nucli (carretera de Vilassar de Dalt i Carretera de Premià de Dalt), per dalt (Gran Via) i per baix (Nacional II)



Imatge: Google Maps

La qüestió de l'estacionament és un tema especialment sensible, que preocupa a totes les persones del grup. En relació a les dades de l'estudi de diagnosi es manifesta que hi ha zones en les que l'ocupació nocturna de les places d'aparcament en superfície és fins i tot superior al 100% perquè es detecten casos de persones que estacionen el vehicle a sobre de la vorera. Per exemple al barri del Maresme.

En el grup genera certa polèmica el plantejament que el vehicle és un bé privat que ocupa un espai públic. L'hàbit estès, i encara vigent, d'ocupar l'espai públic amb el vehicle privat es considera per part de la ciutadania com un dret adquirit i fer canvis en aquest sentit genera resistències. Fins i tot, persones que no disposen de vehicle privat consideren que és un "dret" dels propietaris el deixar el cotxe a la via pública. També es recull el testimoni de persones que creuen que el fet de pagar l'impost de circulació dóna dret a l'aparcament lliure en superfície. Les alternatives que suposen una despesa per al particular per guardar el cotxe en aparcaments no són ben rebudes.

De tota manera, es considera que la presència del vehicle privat i del problema de l'aparcament és una qüestió estructural d'un municipi que aplega prop de 30.000 habitants en 2 km quadrats. Per això, es considera que aquesta qüestió s'ha de gestionar amb solucions imaginatives que evitin que el municipi esdevingui un aparcament públic. En aquest sentit, s'apunten possibles solucions, com per exemple la creació d'aparcaments dissuasius als afores del municipi que siguin per a residents a Premià de Mar (zona de Can Buscarons, per exemple). També s'apunta a la possibilitat que s'ofereixin tarifes reduïdes als residents en els aparcaments municipals soterrats que tenen places en lloguer. Es considera que si es fessin tarifes atractives hi hauria més gent que llogaria places d'aparcament. Una altra possibilitat seria poder oferir d'alguna manera les places d'aparcament privades que estan buides de manera que puguin ser utilitzades pels usuaris que tenen necessitat d'aparcament.

També s'ajunta al fet que el 2017 està previst obrir el nou port i que allà està previst disposar de 2.500 places d'aparcament que podrien ser utilitzades pels residents¹

Aparcament per a motos

Es manifesta que manquen aparcaments per a motos a tot el municipi, excepte a la zona del centre.

¹ A la pàgina web de l'Ajuntament i a premsa escrita es fa referència a una disponibilitat de 1.000 places d'aparcament <http://www.premiademar.cat/document.php?id=11934>

Guals

Es recull que existeixen guals en els que no hi ha possibilitat d'entrar un cotxe perquè hi ha un esglaó. En aquest sentit es manifesta que existeixen guals que no s'utilitzen per guardar cotxes.

Per altra banda es denuncia que hi ha molts guals que només permeten guardar un vehicle. Es considera que en el moment que l'Ajuntament renova aquest guals, no es compleix la normativa que obliga a que cada habitatge disposi de dues places d'aparcament.

ALTRES QÜESTIONS

Durant el debat s'han plantejat qüestions i demandes que tot i que poden tenir a veure amb la mobilitat de les persones, segurament no s'inclouen en la planificació de la mobilitat, perquè tenen un altre tipus de tractament, més específic. Entre les mateixes s'apunten les següents demandes:

Accessibilitat

En el grup es manifesta preocupació per la falta d'accessibilitat en alguns comerços i equipaments i es pregunta si això és objecte del PMUS. En aquest sentit es respon que aquesta qüestió no està contemplada pel Pla de mobilitat perquè és objecte d'un Pla d'Accessibilitat.

Vehicles elèctrics

També es mostra interès per conèixer si existeix o existirà una ordenança específica que reguli l'ús de vehicles elèctrics per al via pública, com per exemple segways o patinets elèctrics.

Vegetació d'habitatges privats

Es denuncia que hi ha vegetació que surt dels habitatges i que envaeixen la via pública, sobretot a les zones més residencials del municipi.

Mobiliari urbà específic per a gent gran

Es manifesta que caldria que el municipi disposés de una major quantitat de bancs i espais destinats a que la gent gran pugui descansar quan passeja pel poble. Per altra banda, es manifesta que els bancs existents són d'una alçada reduïda, i que no faciliten a les persones grans el reincorporar-se de manera autònoma un cop s'han assegut.

També es recull la demanda que el municipi pugui comptar amb un parc en el qual hi hagi aparells adaptats que permetin a la gent gran realitzar exercici físic (Parcs Urbans de Salut).

3.2. VALORACIONS RESPECTE ELS OBJECTIUS DE MILLORA PLANTEJATS

En relació als objectius de millora plantejats per l'equip redactor a cada un dels diferents modes de mobilitat, a partir de les manifestacions de les persones en els grups de treball, s'han recollit les següents valoracions:

3.2.1. MOBILITAT A PEU

3.2.1.1. Carrers del centre amb voreres inaccessibles on es podria establir plataforma única

En general es manifesta acord amb aquesta mesura. Fins i tot es recullen demandes puntuals d'ampliar-la a d'altres zones del municipi.

3.2.1.2. Carrers de l'eixample amb comerç on interessa millorar l'espai pels vianants.

Es manifesta acord amb aquesta mesura. En aquest sentit es comenta que caldria fer complir la normativa de terrasses per tal de minimitzar les molèsties a la mobilitat dels vianants

3.2.2. MOBILITAT EN BICICLETA

3.2.2.1. Millorar la permeabilitat cap a la zona de la costa

En general es manifesta acord amb aquesta mesura.

3.2.2.2. Potenciar l'ús compartit de la via en els eixos amb més demanda.

En aquest punt el posicionament dels integrants dels dos grups de treball ha estat diferent. Mentre les persones participants en el grup verd manifesten en seu acord amb que la calçada sigui l'espai a compartir per vehicle a motor i bicicleta, en el grup blau es destaca que la convivència no sempre és pacífica i es reclamen vies segregades per a la bicicleta. Es un tema a debatre.

3.2.3. TRANSPORT PÚBLIC

3.2.3.1. Millorar el servei en els barris amb menor cobertura

En general es manifesta acord amb aquesta mesura.

3.2.3.2. Millores de parades i accessibilitat

Es manifesta acord amb aquesta mesura. Especialment es reclamen mesures que millorin l'accessibilitat al transport públic per a persones amb mobilitat reduïda.

3.2.4. VEHICLE PRIVAT

3.2.4.1. Jerarquització de vies (Eixample)

Objectiu no valorat

3.2.4.2. Reordenació del trànsit i millora de la senyalització d'orientació

Es manifesta acord amb aquesta mesura. Especialment en relació a les mesures de millora de la senyalització.

3.2.4.3. Completar infraestructures

Objectiu no valorat

3.2.4.4. Gestionar el trànsit de pas

Objectiu no valorat

3.2.4.5. Resoldre punts de dificultats en la secció viària

Objectiu no valorat

3.2.4.6. Gestió de la velocitat (N-II)

Es recull acord amb aquest objectiu

3.2.4.7. Augment de la zona pacificada (Zona Llevant)

Objectiu no valorat

3.2.5. ESTACIONAMENT

3.2.5.1. Gestió de zones d'alta demanda residencial

3.2.5.2. Gestió de l'aparcament sense rotació (vehicles que no es mouen en tot el dia)

En general es manifesta acord amb la implantació de mesures imaginatives per a una gestió eficient de l'estacionament.

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

4. Síntesi de resultats dels grups de debat

En aquest apartat es presenten de manera resumida els principals posicionaments i idees-força, desenvolupats per les persones participants durant la sessió de debat de la diagnosi. La major part d'elles són en bona mesura compartides per bona part de les participants en el conjunt de sessions realitzades.

AMBIT 1: MOBILITAT A PEU

Les principals qüestions sorgides del debat tenen a veure amb:

Peatonalització

Es manifesta interès general perquè l'àrea del casc antic esdevingui una zona de vianants, on només puguin accedir els vehicles dels residents. Caldria, però, donar solució a la problemàtica que es genera per la impossibilitat d'aparcar en aquesta zona, i que afecta sobretot als residents de les zones limítrofes, creant, per exemple aparcaments dissuasius a la perifèria.

Passos de vianants

Es detecten diferents punts en els quals caldria crear passos de vianants, o que caldria adaptar per facilitar l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda.

Persones amb mobilitat reduïda

Les dificultats que es poden copsar en relació a la mobilitat a peu afecten de manera particular a les persones amb mobilitat reduïda. S'identifica algun punt perillós (Plaça Calasparra). També la necessitat de fer complir la normativa de les terrasses de bars per facilitar el trànsit de vianants.

Altres dificultats que es manifesten de les persones amb mobilitat reduïda és la manca d'un transport públic adaptat, tant en el cas dels autobusos com del ferrocarril. També s'apunta que han estat eliminades algunes places de zona blava destinades a persones amb mobilitat reduïda, sobretot a la zona de la Gran Via, o la manca d'accessibilitat d'alguna de les existents. Es reclamen zones de descotxament properes a equipaments públics, amb limitació de temps, especialment per a persones que tenen especials dificultats per a accedir-hi.

Voreres

En relació a les voreres es destaquen els següents aspectes a millorar:

- Es manifesta que les voreres de bona part del municipi són estretes i dificulten la mobilitat a peu, especialment per a aquelles persones amb mobilitat reduïda o que porten cotxet.

- Hi ha carrers en els quals el paviment de les voreres està en males condicions.
- Existeixen elements del mobiliari urbà que han estat assenyalats com aspectes que dificulten la mobilitat dels vianants a les voreres: pilones, fanals, pals de llum, arbres i escocells.

AMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

En relació a la bicicleta el posicionament recollit ha estat dispar en un i altre grup:

- En el grup blau es denuncia que la convivència entre vehicle a motor i bicicleta en aquelles vies que comparteixen espai no és sempre pacífica. Per això veurien bé implantar carrils segregats per a cada mode de mobilitat.
- En canvi al grup verd es veu positivament el fet que els dos modes de transport comparteixin la calçada.

AMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

Les principals qüestions sorgides del debat tenen a veure amb:

- Millorar l'oferta de transport públic per evitar que la població tingui dependència del vehicle privat, sobretot per qüestions laborals.
- Es considera que caldria tenir en compte que l'estació de tren dona servei al municipi i també a altres municipis del voltant. En aquest sentit es considera que l'aparcament disponible per aquelles persones que venen en vehicle privat per realitzar un canvi de mode de transport és insuficient.
- Les persones amb mobilitat reduïda reclamen millores en relació a l'accés adaptat al transport públic, tant dels autobusos, com del tren.

AMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

Les principals qüestions sorgides del debat tenen a veure amb:

- Es manifesta que existeix un excés de velocitat dels vehicles a motor a molts carrers del municipi, especialment als carrers que connecten amb altres municipis i també als carrers amb limitació per sota de 30 km/h.

- Com a mesures que permetin la reducció de la velocitat s'apunten: major pressió policial sobre les persones infractores, ubicació d'elements reductors de la velocitat a l'àmbit urbà, millora de la senyalització de trànsit, modificació en la regulació semafòrica.

Es detecta manca de senyalització que indiqui la prohibició de camions de gran tonatge al nucli urbà.

AMBIT 5: APARCAMENT

Les principals qüestions sorgides del debat tenen a veure amb:

- Bona part de les persones assistents consideren que existeix un dèficit d'aparcament al municipi i que aquest pot augmentar en el futur.
- Es considera que hi ha zones del municipi que superen el 100% d'ocupació de l'estacionament en superfície (barri del Maresme)
- S'observa que hi ha gent que deixa el cotxe al carrer tot el dia, el que dificulta la rotació en l'aparcament.
- Com a mesures que puguin pal·liar aquest dèficit s'apunten: generar espais d'aparcament dissuasiu a la perifèria per pal·liar el dèficit d'aparcament que pateixen els residents de les zones limítrofes a les zones peatonalitzades del casc antic; oferir tarifes reduïdes als residents en els aparcaments municipals soterrats que tenen places en lloguer.
- Es detecta que hi ha aparcaments privats amb gual que no compleixen la normativa municipal que segons es considera, obliga a que cada aparcament particular doni cabuda a més d'un vehicle.
- Es manifesta que manquen aparcaments per a motos a tot el municipi, excepte a la zona del centre. En relació a l'aparcament es considera:

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

5. Avaluació de la sessió

Tot mecanisme participatiu representa un procés educatiu en el que els agents implicats posen en pràctica una nova forma de treballar i relacionar-se per tal de construir conjuntament. Aquesta vessant educativa del procés suposa també, entre d'altres aspectes, un aprenentatge continu sobre la manera d'organitzar i conduir el procés per assolir els objectius marcats prèviament. Per aquesta raó copsar la percepció dels participants mitjançant mecanismes d'avaluació de les sessions deliberatives és un dels mecanismes que permeten recollir indicadors de la seva qualitat i així implementar millores en els processos participatius. L'objectiu de l'avaluació és doncs, identificar aspectes de millora en les dinàmiques desenvolupades.

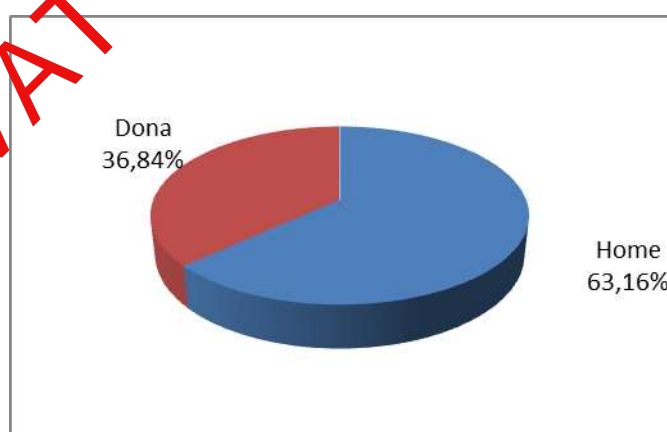
Amb aquesta intenció s'ha dissenyat un qüestionari que, complimentat voluntàriament pels participants a l'acabament del taller ens permet avaluar diferents aspectes del mateix.

PERFIL DELS PARTICIPANTS

S'han recollit les valoracions d'un total de 19 persones, tant representants d'entitats del municipi, com també persones que han assistit a títol individual.

- Sexe

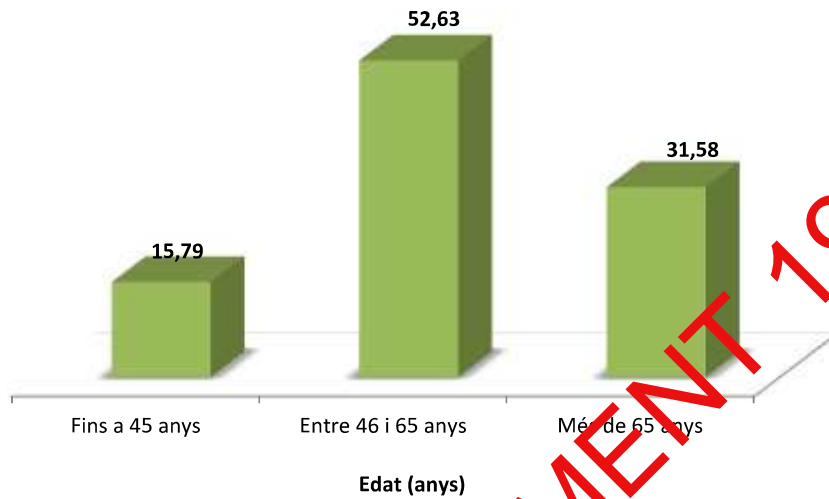
El 36,84% de les persones que han participat i han fet valoració del taller han estat dones, mentre que el 63,16% han estat homes.



Base: 19 persones

- **Edat**

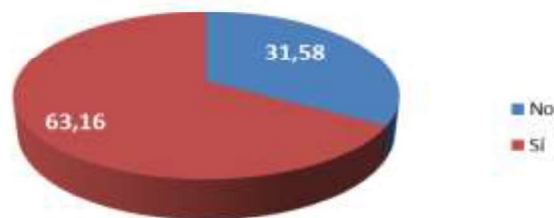
En relació a l'edat de les persones que han completat el qüestionari de valoració, la mitjana d'edat ha estat de 59 anys, en una forquilla que va entre els 37 i els 78 anys.



Base: 19 persones

- **Pertinença a entitats**

El 63,16% dels participants són representants d'entitats del teixit associatiu de Premià de Mar.



Base: 19 persones

VALORACIONS DELS PARTICIPANTS

- Valoracions mitjanes

El següent gràfic recull les valoracions mitjanes assolides per cada un dels aspectes avaluats pels participants en una escala compresa entre 0 i 10 punts:



Base: 19 persones

Totes les mitjanes de les variables avaluades han assolit resultants que superen els 7 punts en l'escala compresa entre 0 i 10 punts. La puntuació més baixa ha estat la valoració de la **Durada de la sessió de treball** que ha assolit una nota mitjana de 7,05 punts.

L'aspecte que ha rebut una millor valoració ha estat la **Possibilitat de manifestar lliurement les pròpies idees**, assolint una nota mitjana de 8,32 punts. En segon lloc apareix la **Claredat en l'exposició dels objectius de la sessió i La convocatòria i informació prèvia** en tercer lloc.

La **valoració global** dels participants en relació amb el fet d'haver pres part en els tallers deliberatius ha estat positiva, assolint una nota mitjana de 8,17 punts sobre 10 punts possibles.

PROCÉS PARTICIPATIU DEL PLA DE MOBILITAT SOSTENIBLE DE PREMIÀ DE MAR

Informe de resultats del taller de diagnosi:

MOU-TE!

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

Novembre 2016

Realitzat per:



Rambla Guipúscoa, 77-79, Bx.1ª 08020 Barcelona
Tel: 93 278 19 82 Web: www.edas.cat

Direcció facultativa i suport tècnic:



Amb el suport de:



APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

Index

Índex.....	2
1. Introducció	4
2. Organització de la jornada participativa	6
3. Síntesi de resultats.....	10

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

1. Introducció

El present document recull els resultats obtinguts a la *Sessió de diagnosi sobre mobilitat: MOU-TE!*. Aquest ha estat un mecanisme de participació directa complementari a la sessió de presentació i debat de la diagnosi sobre mobilitat realitzada el dia 15 de setembre de 2016.

El document que teniu a les mans, s'estructura en dos blocs:

- Presentació dels aspectes metodològics de la sessió
- Presentació dels principals resultats de les aportacions ciutadanes elaborades en els diferents itineraris de diagnosi.

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

2. Organització de la jornada participativa

Plantejament inicial i objectius de la jornada

Per tal de complementar l'estudi de diagnosi de la mobilitat realitzat per l'equip redactor, i de manera complementària als mecanismes endegats fins el moment, s'ha plantejat la realització d'una jornada de diagnosi de la mobilitat sobre el terreny.

La sessió, celebrada el 26 de novembre, plantejava inicialment la realització de dos itineraris en grup pel municipi, en els que les persones participants a la jornada, acompanyades de personal tècnic municipal i extern, poguessin comprovar sobre el terreny allò destacat per l'estudi de diagnosi de la mobilitat (prèviament presentat públicament el dia 15 de setembre i accessible a <http://governobert.pdm.cat/participacio/proces-de-debat/39/pla-de-mobilitat-urbana-sostenible-pmus>), i també realitzar noves incorporacions al mateix.

Difusió, convocatòria i assistència registrada

La celebració de la *Sessió de diagnosi sobre mobilitat: MOU-TE!* ha estat difosa a través dels diferents mitjans de comunicació disposats per l'Ajuntament de Premià de Mar, per a fer difusió del procés participatiu i dels seus resultats. Entre ells cal destacar l'espai web del procés participatiu a la pàgina web municipal. La convocatòria a la sessió s'ha complementat amb la convocatòria directa per correu electrònic i/o contacte telefònic de les entitats, associacions i col·lectius amb una major relació amb l'àmbit de la mobilitat al municipi. Per assistir a la sessió participativa s'ha requerit inscripció prèvia a través del correu electrònic del procés, indicant nom i cognoms, edat i en quin recorregut dels tres proposats es volia participar.

Inicialment s'ha previst realitzar dos itineraris per diferents espais del municipi, un a peu i un altre a bicicleta que partien de la plaça de La Sardana i acabaven al Centre Cívic. L'assistència a la sessió ha estat baixa, i tant sols han participat dues persones en el recorregut a peu.

Dinàmica de treball desenvolupada

- La tasca desenvolupada ha consistit en seguir un recorregut prèviament establert i fer valoracions per part de les persones participants sobre aspectes a millorar o potenciar,

en relació al mode de transport emprat (a peu o en bici, així com de la relació amb la resta d'usuaris.

- Les persones participants han estat acompanyades per personal municipal i per un especialista de l'equip d'EDAS que ha pres nota de les aportacions realitzades. També s'han pres fotografies per il·lustrar les mateixes.
- Els itineraris proposats eren orientatius, de manera que en aquells casos que els participants del grup han volgut desviar-se per apropar-se a algun lloc que han considerat d'interès per mostrar-lo, s'ha pogut fer.
- Durant el recorregut les persones de l'equip de participació externa encarregades de la dinamització han animat a les persones participants a fer valoracions i destacar aspectes a millorar o a potenciar en relació a la mobilitat. També se'ls animava a prendre fotos que puguin il·lustrar la seva explicació, o bé han estat preses per les pròpies persones dinamitzadores.
- Cada cert temps, en funció del tram recorregut i les característiques del mateix, s'han anat realitzant diferents aturades, en les quals la persona encarregada de la dinamització preguntava a les persones participants sobre els aspectes del tram recorregut que volien destacar, i s'ha pres nota.
- En els diferents punts d'aturada s'ha pres nota de les intervencions, potenciant el fet que el procés està en fase de diagnosi i que per tant calia prioritzar la identificació d'aspectes a millorar i d'elements a potenciar, més que no pas fer propostes d'actuació, que seran objecte d'una fase posterior del procés.

APROVAT INICIALMENT 19/03/18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

3. Síntesi de resultats de l'itinerari ciutadà

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

3.1. ITINERARI A PEU

L'itinerari a peu ha transcorregut per diferents carrers del municipi, en funció de l'interès de les persones participants, tot i que inicialment s'havia establert el següent recorregut orientatiu:



Les valoracions i aportacions recollides durant el recorregut han estat majoritàriament centrades en la identificació de diferents elements que no permeten garantir l'accessibilitat total per a persones amb mobilitat reduïda, i fan referència tant dels carrers visitats, com d'altres zones del municipi.

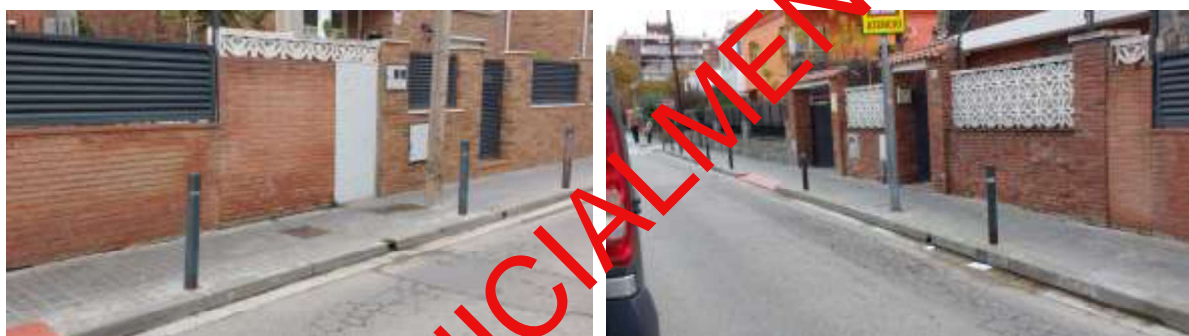
Voreres estretes

Durant el recorregut les persones participants en el grup han identificat dificultats per l'accessibilitat de persones amb mobilitat reduïda a diferents carrers, tant per l'amplada insuficient de les voreres, com per la presència d'elements de mobiliari urbà, pilones, fanals, pals de telèfon i altres.

Un exemple és el Carrer Núria, com es pot observar a les següents imatges:

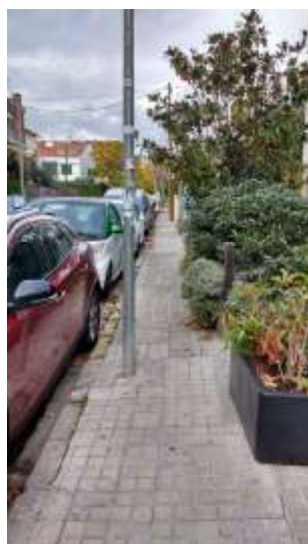


Al mateix carrer s'observa que existeix una residència de gent gran els usuaris de la qual no tenen garantida una correcta accessibilitat en cas d'accedir amb cadira de rodes, donat que a banda i banda de la porta hi ha fanals o pals de telèfons sobre la vorera

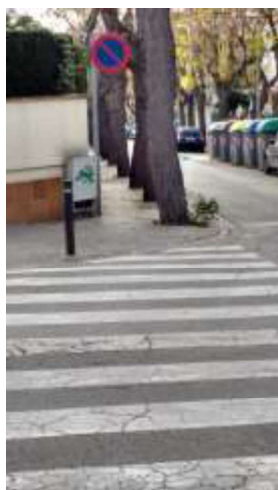


Altres exemple de carrers amb voreres estretes i amb mobiliari urbà els podem trobar a:

- Carrer Ramon Llull (a l'alçada de la Gran Vía de Lluís Companys).



- Carrer Joan Prim



- C/ Colom i carrers adjacents



Font: Google Maps

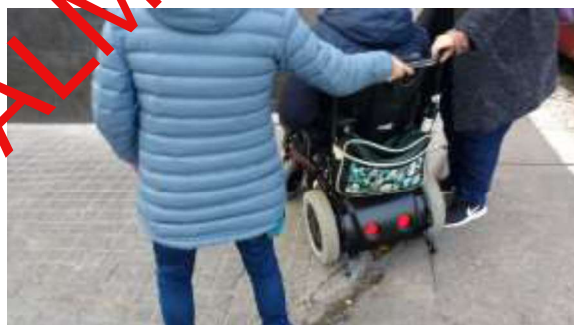
- **Guals i passos de vianants**

També s'identifiquen diferents mancances en els passos de vianants. S'identifiquen guals que dificulten l'accés als vianants, i que fins i tot poden arribar provocar accidents, provocant caigudes per la seva inclinació respecte la vorera.

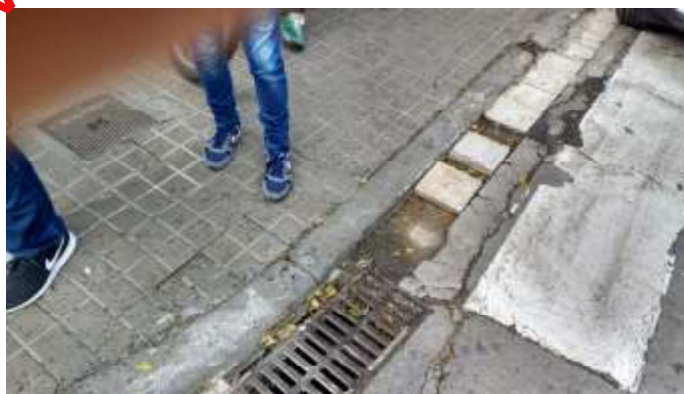
- Rebaix insuficient de l'accés a la vorera al Carrer Núria...



- i també al Carrer Joan Prim



- Inexistència de pas accessible, i manca de manteniment al Carrer Joan Prim



- Aquesta situació també es detecta en alguns passos de vianants, en els quals la rampa d'accés té una forta pendent.

- C/ Joan Prim amb C/ Montserrat

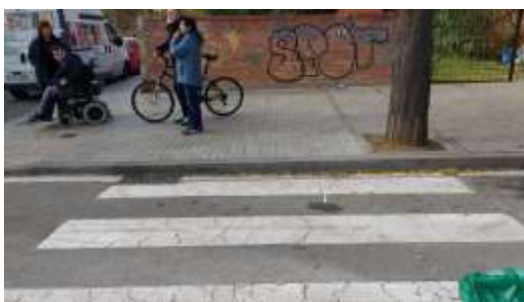


- Davant de la Biblioteca municipal, a la carretera de Vilassar



- També existeixen encreuaments de carrers sense passos de vianants, i també de passos de vianants sense adaptar, com per exemple:

- C/ Joan Prim

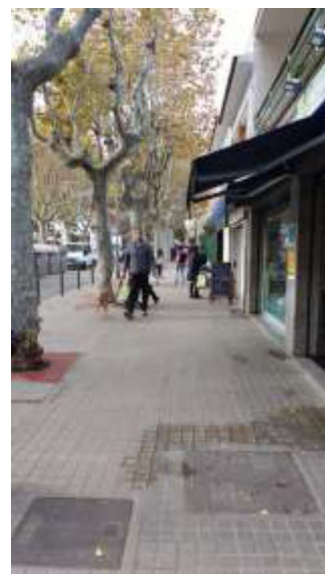


- C/Jacint Verdaguer amb Carretera Vilassar de Dalt



En canvi hi ha altres carrers i zones on aquest aspecte està ben resolt:

- Gran Via de l'Luís Companys



- Carretera de Vilassar a partir del Carrer Enric Granados



Font: Google maps



- Respecte als pas de vianants es recull una proposta concreta: seria convenient fer una plataforma al nivell de la vorera pas de vianants que existeix a la Carretera de Vilassar a l'alçada de la rotonda que hi davant de la Biblioteca municipal, per reduir pendent i per fer reduir la velocitat dels vehicles.

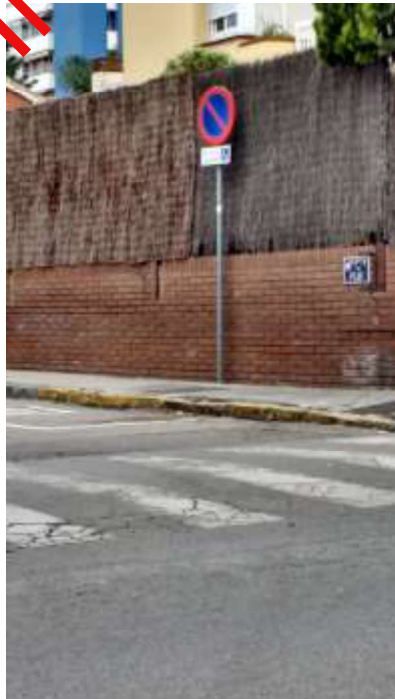


- **Indisciplina en l'aparcament**

Durant el recorregut també s'ha identificat situacions d'indisciplina en l'aparcament, amb cotxes aturats sobre dels passos de vianants, que afecten a la mobilitat de les persones.



- La senyalització a vegades tampoc ajuda a que les persones amb mobilitat reduïda pugui fer efectius els seus drets, com és el cas d'aquest senyal que només prohibeix l'estacionament a sobre d'una plaça d'aparcament reservada, però no prohibeix l'aturada sobre la mateixa (Carrer del Pilar).



- **Ocupació de la vorera per terrasses de bar**

Un altre aspecte que preocupa als vianants és la ocupació que fan determinades terrasses de bar sobre la via pública.



- **Dificultats d'accés a espais públics**

També es detecten places i espais verds amb manca d'accessibilitat com per exemple la Plaça Sagrada Família, que no és accessible des del carrer Núria



APROVAT INICIALMENT 19.03.18



PROCÉS PARTICIPATIU DEL PMUS DE PREMIÀ DE MAR FASE DE PROPOSTA DE MESURES

Informe de resultats
dels espais participatius desenvolupats:
sessió de debat de propostes de mesures i
aportacions a l'espai web

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

Realitzat per:



Rambla Guipúscoa, 77-79, Bx.1ª 08020 Barcelona

Tel: 93 278 19 82 Web: www.edas.cat

Direcció tècnica del procés i redacció de l'informe:

Manel Gil

Dinamització del grup de treball i buidament de resultats:

Manel Gil

Carmen Garrido

Marta Vall-Ilovera

Suport tècnic en mobilitat:

Pau Hosta



Direcció facultativa:



Amb el suport de:



APROVAT INICIALMENT 19.03.18

Índex

Índex	2
1. Introducció	4
2. Aspectes metodològics.....	6
2.1. Difusió, convocatòria i assistència registrada	7
2.2. Ordre del dia de la sessió de debat.....	8
2.3. Contingut i organització del debat	9
3. Resultats de la sessió de debat de mesures	9
Àmbit 1: Mobilitat a peu.....	10
Àmbit 2: Mobilitat en bicicleta.....	13
Àmbit 3: Mobilitat en transport col·lectiu.....	14
Àmbit 4: Mobilitat en vehicle motoritzat	15
Àmbit 5: Aparcament	18
Altres qüestions.....	20
4. Valoració del taller de debat	21
4.1. Perfil de les persones participants.....	22
4.2. Valoracions de la sessió	23
5. Aportacions en el web del procés.....	25

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

1. Introducció

Aquest document recull els resultats obtinguts a la sessió de presentació i debat de les propostes de mesures a incorporar al futur pla de mobilitat sostenible de Premià de Mar, realitzada el dia 4 de Març de 2017.

També s'incorporen els comentaris i propostes recollits a través de l'espai web del procés participatiu <http://governobert.pdm.cat/participacio/proces-de-debat/39/pla-de-mobilitat-urbana-sostenible-pmus/>

El document que teniu a les mans, s'estructura en quatre blocs:

- Introducció
- Presentació dels aspectes metodològics de la sessió de debat
- Presentació dels resultats del debat en els grups de treball
- Valoracions del taller participatiu
- Recull d'aportacions al web del procés participatiu

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

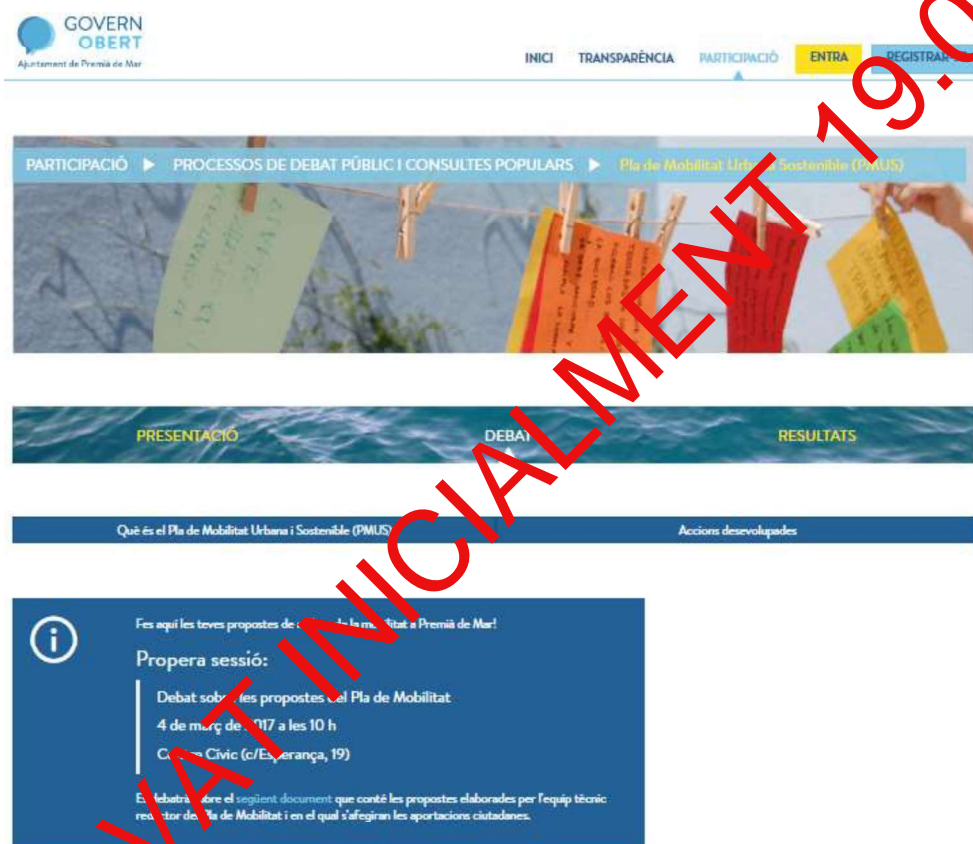
2. Aspectes metodològics

2.1. DIFUSIÓ, CONVOCATÒRIA I ASSISTÈNCIA REGISTRADA

La celebració de la *Sessió de Debat de les propostes del Pla de Mobilitat* ha comptat amb una difusió prèvia a la celebració de la mateixa, que s'ha articulat a través dels mecanismes a l'abast de l'Ajuntament de Premià de Mar:

- Pàgina web municipal

<http://governobert.pdm.cat/participacio/proces-de-debat/39/pla-de-mobilitat-urbana-sostenible-pmus/>



- Convocatòria genèrica convidant la ciutadania a la participació a través de la pàgina web municipal i xarxes socials municipals.
- Invitació a participar a les entitats del teixit associatiu del municipi, especialment les vinculades a la mobilitat, i a persones incloses en el registre ciutadà de participació.

L'assistència registrada a la sessió deliberativa ha estat de 9 persones.

2.2. ORDRE DEL DIA DE LA SESSIÓ DE DEBAT

La sessió s'ha celebrat el dia 4 de Març de 2017 al Centre Cívic del municipi amb el següent ordre del dia:

- 9:50 h (15') Recepció de les persones assistents
- 10:05 h(5') Presentació institucional. Ajuntament de Premià de Mar
- 10:10h (5') Presentació de la dinàmica a desenvolupar durant la sessió. EDAS
- 10:15 h(15') Presentació de les propostes de mesures del PMUS. Intra
- 10:30 h(5') Distribució de les persones assistents en grups de treball. EDAS
- 10:35 h(125') Debat de les propostes de mesures. EDAS
- 12:40 h(20') Posada en comú. EDAS
- 13:00h Tancament de la jornada.

2.3. CONTINGUT I ORGANITZACIÓ DEL DEBAT

La sessió s'ha organitzat en dos moments principals amb les següents finalitats:

1. Breu presentació per part de l'equip redactor per recordar els aspectes més destacables de la proposta tècnica d'avanç del PMUS. Aquest ha estat el contingut base per al debat posterior. Aquesta informació es va fer accessible a la pàgina web municipal, abans de la celebració de la sessió de debat.
2. Treball en un grup dinamitzat per personal de l'equip d'EDAS, per tal de debatre la proposta tècnica presentada prèviament. El debat va comptar amb el suport tècnic de l'equip redactor del PMUS en aspectes relacionats amb la mobilitat.

El treball desenvolupat en els grups es va centrar en debatre les estratègies concretes i solucions plantejades en cada àmbit de la mobilitat, recollint les esmenes i suggeriments que es puguin presentar. Com a suport pel debat cada un dels grups s'ha disposat de plànols en els quals estaven representades gràficament les propostes definides a l'avanç del PMUS.

Els àmbits i temes sobre els quals es va centrar el debat són:

- Mobilitat a peu;
- Mobilitat amb bicicleta;
- Mobilitat amb transport públic;
- Mobilitat amb vehicle privat (inclou jerarquització viària, aparcament i mercaderies).

Altres aspectes com la seguretat viària o les mesures ambientals s'han tractat de manera transversal en tots els blocs.

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

3. Resultats de la sessió de debat de mesures

En aquest apartat es presenten les aportacions realitzades el grup de debat organitzat durant la sessió participativa, agrupades en àmbits temàtics. Totes les aportacions recollides en aquest apartat són de persones participants en el taller amb l'objectiu de complementar, ampliar o plantejar alternatives a les propostes realitzades per l'equip redactor.

Les propostes han estat realitzades generalment de manera individual, i han estat acceptades per la resta de participants, si no s'indica el contrari.

El debat en el grup ha estat viu i ha permès recollir múltiples aportacions sobre els diferents modes de mobilitat:

ÀMBIT 1: MOBILITAT A PEU

Les principals propostes de mesures en l'àmbit de la mobilitat a peu debatudes han estat:

- **Ampliar la zona pacificada del centre urbà**
- Es recullen diferents posicionaments al voltant de la pacificació ja realitzada al centre urbà de Premià de Mar. Alguns participants consideren que els efectes de la mateixa no han estat positius en alguns aspectes:
 - N'hi ha participants que relacionen la pacificació realitzada fins ara amb la davallada del comerç de la zona, que ha portat al tancament de diversos comerços. En aquest sentit, aquestes persones consideren que el fet de limitar l'accés en vehicle privat ha donat lloc a un descens en l'afluència de potencials compradors al comerç de la zona i ha influït en la crisi del sector comercial a la zona.
 - També es relaciona la pacificació amb un descens de la vitalitat social a la via pública, de manera que hi ha menys persones al carrer.
 - També es recull l'opinió que la reducció de places d'aparcament ha provocat una excessiva pressió a les zones limítrofes, on els veïns i veïnes han vist reduïda la disponibilitat de places d'aparcament i una major presència de vehicles que no són de veïns/es.
 - En un cas puntual, una de les persones participants, fins i tot relaciona la pacificació del centre amb una potencial transformació del municipi en poble dormitori. Davant d'aquesta opinió es recullen posicionaments que matisen que

aquest perill està més aviat motivat per altres qüestions inherents al sistema econòmic actual, principalment relacionades amb la situació laboral i les característiques del mercat laboral de les persones que hi resideixen.

- Tot i així, també es recullen posicionaments positius envers la proposta d'ampliació de la zona pacificada, tot i les reserves plantejades sobre els possibles efectes sobre el comerç i el dinamisme ciutadà a la zona.

- **Millorar els itineraris de xarxa bàsica a peu, entre els principals punts del municipi.**

- En general es manifesta acord amb la proposta d'itineraris i centre d'atracció plantejada.
- En relació a la proposta de camins escolars es recull l'apreciació que el carrer Sant Agustí, i la seva continuació carrer Enric Borràs, que estan marcats com a un eix principal de vianants, caldria que fossin inclosos a la xarxa de camins escolars. En relació a aquest carrer una de les persones participants adverteix que, segons les propostes del PMUS, aquest podria esdevenir un carrer que molta gent podria fer servir d'alternativa per sortir del municipi. En aquest sentit caldria preveure aquesta potencial situació en que un eix principal per a vianants no esdevingui a la vegada un espai utilitzat com a via de sortida per als vehicles a motor. Un altre dels participants apunta a que com a possible alternativa es podria fer que el carrer Marina pogués esdevenir una via de sortida cap a la N-II.



Imatge: Assenyalat al mapa de treball en vermell el carrer Sant Agustí com a possible carrer de la xarxa de camins escolars.

- **Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants, i especialment la connexió entre el nucli urbà i la zona de costa.**

- El grup exposa que és necessari permeabilitzar la carretera de Premià de Dalt perquè pugui millorar-se la mobilitat i seguretat dels vianants que la creuen.

- Es comenta caldria adaptar l'accés a la platja de la Descàrrega (carretera de Premià/carrer Abat Oliva) per persones amb mobilitat reduïda.
- El grup manifesta acord amb la proposta de disposar de 4 passos soterrats per a garantir l'accessibilitat dels vianants entre el nucli i la platja, tot i que s'apunta que cal una millora dels mateixos.

- **Altres qüestions**

- Es posa en comú la problemàtica generada al Camí Ral que es fa servir per anar al mercat els diumenges. Aquest camí té un tram, a l'alçada del canvi de terme municipal amb la població de Vilassar de Mar, amb una estretor de 60 cm que fa molt difícil que la gent que va amb carros de la compra o altres embalums hi pugui circular fàcilment ja que, a més, es tracta d'un camí de sorra. Es considera necessari un arranjament i una ampliació d'aquest pas.



Imatge: Assenyalat al mapa de treball el pas de 60 cm.

No es recullen aportacions en relació a la resta de temes d'aquest àmbit.

ÀMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

Les aportacions en relació a les propostes de la mobilitat en bicicleta s'han centrat en els següents aspectes:

- **Ampliar la zona pacificada del nucli antic de Premià de Mar i crear de zones 30, amb convivència de la bicicleta. Ampliar els itineraris de bici-carril, recomanats per a bicicletes.**
- Es recullen valoracions positives envers al fet que no es preveu generar una xarxa de vies segregades per a les bicicletes. Es valora positivament que el PMUS plantegi que la bicicleta comparteixi la calçada amb els vehicles motoritzats a les zones pacificades (*Ampliar la zona pacificada del nucli antic de Premià de Mar i crear de zones 30, amb convivència de la bicicleta*). En aquest sentit, es recullen testimonis de persones que han viscut a altres municipis (Barcelona) a creació de vies segregades per a la bicicleta, el que ha reduït l'espai per altres usos de la via pública (especialment aparcament), i que en darrer terme no han estat utilitzades pels usuaris de la bicicleta, els quals circulen per tot arreu. Per aquest motiu, es considera adient la proposta genèrica del PMUS.
- **Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes**
- En relació a aquest àmbit de mesures es recull la proposta d'instal·lar un aparcament de bicicletes al pas del Palmar.



Imatge: Proposta d'ubicació d'un aparcament per a bicicletes a l'alçada del pas soterrat del Palmar

- **Altres qüestions**

- En la vessant de comunicació, es recull una proposta d'incloure la problemàtica del robatori de bicicletes a les futures campanyes de comunicació i sensibilització que sobre aspectes relatius a la mobilitat es duguin a terme al municipi.
- Per últim, es recull el comentari d'una persona que considera que bàsicament la majoria de desplaçaments en bicicleta es realitzen principalment al camí de la platja.

ÀMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

El debat en relació a les propostes de mesures presentades en relació al transport col·lectiu s'ha desenvolupat al voltant dels següents temes:

- **Ampliar el traçat de la línia C-14 per estendre'n el servei als barris de Can Pou i Camp de Mar. Noves parades.**

Respecte de la proposta de l'equip redactor de la modificació del trajecte de la línia C-14 per fer-la arribar més a prop de l'institut els participants, en general, la troben adient. Tot i així, hi ha qui apunta la possibilitat de fer arribar la línia encara més a prop de l'institut o fer que aquesta connecti amb la biblioteca, la piscina i el poliesportiu.

Davant d'aquesta proposta s'adverteix que ampliar encara més l'abast de la línia repercutiria negativament en la freqüència o que s'hauria d'ampliar la flota i això encarriria molt el cost pel municipi.

En aquest punt es generà un viu debat centrat en la impossibilitat que la xarxa de transport públic intermunicipal doni un servei adequat a les necessitats de la població de Tremà de Mar. Principalment pel fet que les línies no ofereixen la possibilitat de sortir i tornar a un mateix punt del municipi d'una manera ràpida, sense haver de realitzar un recorregut molt llarg que els obliga a passar per altres municipis, abans de tornar al punt d'origen. Especialment la C-14 en el passat era una línia que tenia un trajecte d'anada i tornada pel mateix carrer, fet que afavoria que el veïnat d'aquella zona utilitzessin en major mesura aquest mitjà de transport per desplaçar-se a l'estació de tren. Actualment aquests desplaçaments es realitzen en vehicle privat. També es comenta que l'anterior traçat permetia connectar l'estació de tren amb el poliesportiu, fet que afavoria que les

persones que acudien al municipi els caps de setmana per jugar lligues (futbol, etc.) no tinguessin la necessitat de fer-ho en cotxe.

Una de les persones participants considera que la proposta en relació al transport públic tampoc cobreix de manera adequada la zona que queda per sobre del Carrer de la Mercè, per on circula la C30.

Per tot plegat, una part dels participants consideren que per disposar d'un servei que sigui adequat per a la població, caldria que el servei fos de caràcter municipal.

Aquest posicionament no és compartit per tots els participants com una necessitat real per al municipi. Es planteja que és relativa la necessitat de connectar de manera directa diferents punts del municipi, quan les distàncies a recórrer pot ser que no superin el quilòmetre i mig.

- **Millorar la informació a l'usuari del transport públic urbà i interurbà**

Una de les persones participants comenta que seria convenient disposar d'informació actualitzada sobre els itineraris i freqüències de pas dels autobusos, així com poder consultar de manera fiable quanta estona manca perquè passi un bus. Apunta que això es podria solucionar posant un sistema de GPS a cada vehicle.

ÀMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

Respecte a l'actualització de la jerarquització viària, la reordenació del trànsit i altres mesures en relació al vehicle motoritzat es recullen els següents comentaris:

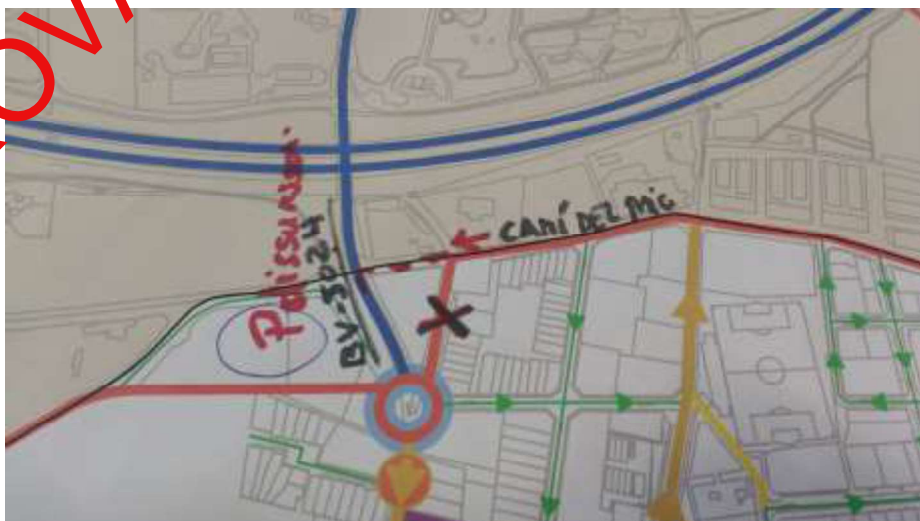
- El plantejament general de les mesures es considerada adient, tot i que hi ha aspectes de detall amb els que algunes de les persones participants mostren el seu desacord. Especialment, es recull la disconformitat d'un dels participants veí del barri del Gas respecte a com afecta la proposta al seu barri. Considera que la proposta feta per l'equip redactor fa que el barri estigui creuat i partit en quatre per dues vies de la xarxa viària primària. A més, destaca que és l'únic barri que es veu afectat d'aquesta manera, el que considera un greuge comparatiu, i reivindica que vol un barri pacificat com la resta de Premià de Mar. Per tal de modificar aquesta proposta, planteja com alternativa que l'Avinguda Torrent Castells i el tram de Gran Via de Lluís Companys que travessa el barri siguin

incloses dins de la xarxa viària secundària, i no pas a la primària com planteja la proposta de l'equip redactor.



Imatge: Proposta d'incloure l'Av. Torrent Castells i La Gran Via de Lluís Companys a la xarxa viària secundària, al seu pas pel barri del Gas.

- En relació a la proposta de distribució del trànsit en la confluència entre Carretera de Premià de Dalt, el Camí del Mig i la BV-5024, amb la ubicació d'una rotonda, es recull una proposta alternativa. Un dels veïns considera que seria més convenient que el Camí del Mig es prolongués com a part de la xarxa primària fins arribar a la BV-5024 i no pas dirigir el trànsit cap a la nova rotonda proposada per la Carretera de Premià de Dalt. Considera que aquesta via no té la capacitat necessària per absorbir el volum de trànsit que es generaria, perquè es tracta d'un carreró.



Imatge: Proposta alternativa de distribució del trànsit a l'entorn de la confluència entre BV-5024 i Camí del Mig.

- Es recull la proposta d'estudiar que la Carretera BV-5024 en el tram entre el Carrer Sant Lluís i la N-II pugui ser de doble sentit de circulació. Es considera que d'aquesta manera els veïns i veïnes que vinguin de la zona pacificada del centre i que vulguin sortir de Premià tindran una sortida cap a la N-II més directa. Es planteja que davant de la proposta actual que preveu distribuir el trànsit de sortida fent-lo pujar per la BV-5024 i després cap a la Gran Via de Lluís Companys en direcció Barcelona, la gent evitaria fer aquest trajecte i buscaria una ruta alternativa pel Carrer Sant Lluís. Això provocaria que aquest carrer que s'integra dins de la xarxa veïnal hagi de suportar un elevat volum de trànsit. Es considera que si la BV_5024 en aquest tram fos de doble direcció es podria donar solució a aquesta potencial situació.



Imatge: Proposta de doble sentit al tram de la BV-5024 entre la N-II i C/ Sant Lluís.

- **Altres qüestions: Zona de càrrega i descàrrega**

Els participants veuen amb bons ulls que s'habiliti una zona de càrrega i descàrrega a prop del Condis de la Gran Via per tal de solucionar el fet que afecta actualment al servei d'autobusos, que obliga a als vehicles de transport públic a esperar quan hi ha un camió duent a terme tasques de càrrega i/o descàrrega.

ÀMBIT 5: APARCAMENT

L'àmbit de l'aparcament és el que més inquietud i comentaris genera entre les persones participants.

Es pot concloure que cap dels participants veu amb bons ulls la supressió de places d'aparcament al centre del municipi. S'apunta que es poden pacificar carrers però sent molt curiosos amb la supressió de places d'aparcament. Es comenta que l'aparcament del municipi és una qüestió que s'ha d'abordar amb molta cura i que s'hauria de tenir en compte que Premià de Mar és la cinquena població més densa de Catalunya i per tant té molta necessitat d'aparcament. Fins i tot es recullen referències a l'existència de protestes veïnals davant la possibilitat de reducció de places d'aparcament a una zona del municipi. En aquest sentit es recull la voluntat que els veïns i veïnes puguin disposar d'aparcament lliure en superfície a prop de l'habitatge de cadascú.

Així doncs, els participants consideren que avui dia els veïns i les veïnes de Premià de Mar ja tenen un problema d'aparcament al seu municipi, i per tant els sembla inviable que s'estigui plantejant la supressió de tant de places en superfície. A més es plantegen dubtes sobre la capacitat dels nous aparcaments proposats i fins i tot del seu desenvolupament final.

Es recull el plantejament que per tal que la zona blava no s'hagués d'encarir encara més, caldria abaratir les opcions d'aparcament soterrat i/o en superfície que siguin de cobrament.

Respecte a l'aparcament es recullen dues propostes per tal de valorar la creació de nous aparcaments dissuasius en superfície als accessos del municipi:

- Un possible espai per ubicar un nou aparcament en superfície seria la pastilla de terreny que queda delimitada per la BV-5024 i el vial que es proposa com a part de la solució de la nova rotonda de connexió de la BV-5024 (prolongació del Carrer Maresme).



- Un altre possible espai per ubicar un nou aparcament en superfície seria la pastilla de terreny que queda delimitada pel Torrent Malet i el Camí del Mig.



Altres qüestions

- Es comenta que s'hauria de mirar d'agilitzar els tràmits per poder retirar un cotxe abandonat a la via pública.
- Un altre veí demana que es tingui en compte que l'estació de tren de Premià de Mar és un reclam per les persones de pobles d'interior que s'apropen en cotxe fins l'estació i aparquen allà, per tant ha d'haver-hi un aparcament dimensionat adequadament a tal efecte.

ALTRES QÜESTIONS

Aspectes generals:

Durant el debat la majoria dels participants expressen la voluntat de que Premià de mar sigui una ciutat on s'hi pugui fer vida durant les 24 hores i no pas una ciutat dormitori, doncs es considera que es tracta d'un municipi amb molt de potencial que es podria explotar.

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

4. Valoració del taller de debat

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

L'objectiu de l'avaluació és identificar aspectes de millora en les dinàmiques desenvolupades. Amb aquesta intenció s'ha dissenyat un qüestionari que, complimentat voluntàriament pels participants a l'acabament del taller ens permet avaluar diferents aspectes del mateix.

4.1. PERFIL DE LES PERSONES PARTICIPANTS

En relació a la distribució de les persones participants segons el **sexe**, de la mateixa manera que a la sessió de debat de la diagnosi, es registra una major participació masculina que femenina.

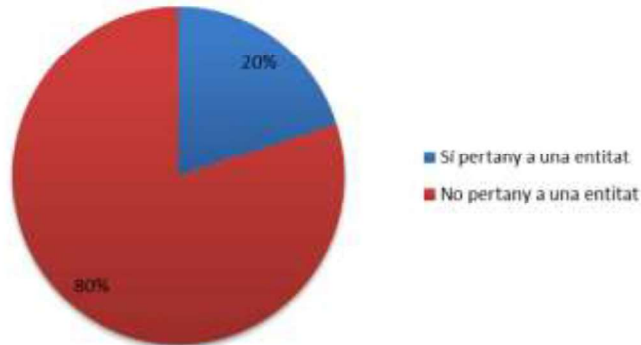
1. Sexe (en %)



L'edat mitjana dels participants ha estat de 55,2 anys.

Finalment, en relació a la **pertinença dels participants al teixit associatiu**, la majoria dels participants no pertanyen a una entitat associativa.

2. Pertinença a alguna entitat associativa (en %)



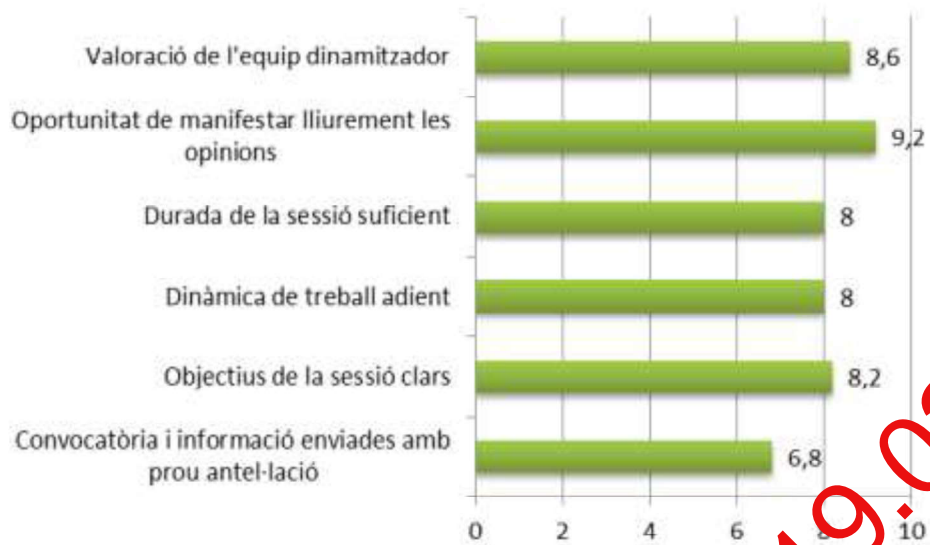
Base: 5 participants

4.2. VALORACIONS DE LA SESSIÓ

En conjunt, la valoració recollida entre els/les participants a la jornada de participació reflecteix una elevada satisfacció dels mateixos, sent la satisfacció global mitjana de 8,2 punts sobre 10 punts possibles.

En el següent gràfic és possible observar quines han estat les mitjanes assolides respecte cada un dels aspectes avaluats, i es comprova que totes les valoracions superen el 6 punts. La puntuació més elevada l'assoleix el fet que tothom ha tingut **oportunitat per manifestar les seves opinions**, i el aspecte que ha assolit una menor valoració ha estat la **convocatòria i informació enviades amb prou antelació**.

3. Opinions sobre el taller (mitjana)



Base: 5 participants

El qüestionari permetia a les persones participants afegir aspectes no tractats durant el debat. En aquest sentit s'ha recollit una aportació referent a que és necessari fer incidència en l'educació dels més joves en la primària i la secundària per fomentar bons hàbits i bona educació de convivència viària.

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

5. Aportacions en el web del procés

El procés participatiu s'ha complementat amb aportacions que han estat adreçades a través del correu electrònic i que afegim a continuació:

Stop&Go estació de tren

03/03/2017 22:46h · Manel

A molta gent la baixen i la venen a recollir a l'estació en cotxe. Això implica parar a la parada de bus, degut que no hi ha cap altre zona habilitada per fer-ho en condicions segures i sense haver de molestar els transits de la N-II, però impedeix al bus fer les seves funcions. S'hauria de buscar una solució per donar cabuda a una zona habilitada per poder fer un Stop&Go. Tipus parada de taxis (2-3 cotxes en fila) on els cotxes puguin deixar la gent que agafi el tren, però no es puguin eternitzar esperant a recollir a la gent que baixa del tren.

Rotonda a la N-II amb la carretera de Premià de Dalt

03/03/2017 22:30h · Manel

Cada dia varis cotxes que van direcció BCN per la N-II fan servir la carretera de Premià de Dalt per fer un canvi de sentit. Això implica saltar-se la línia continua de la carretera de Premià de Dalt (Més d'un es confon i posa en contra direcció pel carril habilitat per pujar). - Les possibles solucions passen per habilitar una rotonda petita en aquesta cruïlla (Si es vol regulada per senyals com la rotonda de l'estació de Mataró). - Allargar la vorera enjardinada que serveix per delimitar els carrils a la carretera de premià de dalt, de manera que s'impedeixi físicament cometre aquesta infracció.

Impedir el pas de motocicletes per la vorera del carrer Ponent

03/03/2017 22:18h · Manel

Moltes motocicletes que baixen per la carretera de Premià de Dalt i que volen anar al pàrquing de motos que hi ha davant l'estació de tren es veuen obligades a circular per la vorera del carrer Ponent, posant en risc als peatons degut a les presses que acostumen a portar i a la manca de visibilitat que hi ha. La idea seria trobar una manera d'impedir el pas de motocicletes sense impedir el pas de cotxets per nadons ni de cadires de rodes. Això es pot aconseguir amb una tanca metàl·lica en forma de zig-zag, els cotxets i les cadires poden girar, però les motos degut a que són més llargues no poden fer bé el gir. O bé, amb una tanca i un torn (porta) giratori gran que permeti el pas de les cadires.

Carretera de Vilassar de Dalt

03/03/2017 22:06h · Manel

La carretera de Vilassar de Dalt té molts problemes de mobilitat degut a la gent que vol girar i ha d'envair el sentit contrari (girar a l'esquerra). Una possible millora seria fer els carrils més estrets, de manera que virtualment hi capiguessin 3. El carril del mig naixeria al tram final de cada intersecció de carrers, i acabaria al final de cada cruïlla i serviria per esperar a poder fer el gir en condicions segures sense obstaculitzar el pas als vehicles que passen per darrera. (15 metres). Un exemple del que explico està fet a la N-II a la rotonda de Montgat a l'alçada de la empresa Alcón-Cusí: Direcció BCN només hi ha un carril, però per entrar a la rotonda n'hi ha dos, en canvi, per sortir de la rotonda direcció Premià hi ha només un carril, i 200 metres més enllà la carretera passa a tenir 2 carrils.

Carrer Abat Oliva

03/03/2017 21:52h · Manel

L'últim tram del carrer Abat Oliva hauria de ser de doble sentit entre l'aparcament de sorra i el carrer de Sant Mateu.

Actuacions Torrent Castells

03/03/2017 21:48h · Manel

Fer l'avinguda Torrent Castells d'aparcament en semi bateria per tal de que hi càpiguen més cotxes. Per fer-ho s'hauria de reduir l'amplada del carrils i amb aquesta mesura també es reduiria la velocitat dels cotxes, que hauria de ser una zona 30 degut a que es troba al costat de l'escola La Salle.

M'imagino

12/02/2017 23:26h · judithsunyer

La meua proposta és agorçada. imagino un Premià amb un passeig marítim, agermanat amb la mar, i tren i tràfic passant per dalt del poble, paral·lelament a l'autopista. També m'imagino passejant i comprant, dissabtes i diumenges al llarg de tota la Gran Via, amb el tràfic de cotxes aturat en horari comercial. I el no tenir cotxes aparcats al Passatge Pintor Fortuny, una vegada hagi estat reformat, permetria viure sense molèsties ni desperfectes ni brutícies causats pels cotxes

Més miralls als encreuaments!!

19/01/2017 19:51h · Admin (Traslladat des de l'apartat Digueu la teva)

Hola! Sóc Míriam veïna de Premià de Mar des de fa 21 anys i tinc el carnet de conduir des de fa 4 anys i mig. Premià de Mar és considerat un poble, però hi ha una gran densitat de població, és a dir, que el volum de vehicles

motoritzats augmenta any rere any. A Premià de Mar com a Premià de Dalt (el barri Cotet) hi ha molts encreuaments que la visibilitat per travessar els carrers en vehicles motoritzats, i fins i tot, caminant, és baixa o nul·la. Tant és així, que fa uns anys hi havien col·locats més miralls a encreuaments que no pas ara; és més, els pocs que n'hi han tenen el vidre trencat. Dit això, fa uns 4 anys vaig tenir un accident en un d'aquests "punts negres" dins del barri Cotet i veïns del barri, en el moment de l'accident, es queixaven de que no era la primera ni seria l'última vegada que veurien un accident en aquell punt per la absència d'un mirall. Per aquest motiu, agrairia que el/s responsable/s tant de la seguretat civil com vial, posin més miralls a aquells "punts negres" repartits per tota la població de Premià de Mar i Premià de Dalt (barri Cotet), ja que crec que no hi ha dret a que cada vegada que haguem de sortir al carrer, haguem d'anar amb por de no atropellar a ningú o de no ser atropellats per altres persones en molts dels encreuaments. Alguns dels "punts negres" que necessitarien que hi hagués un mirall per a poder fer l'stop sense causar cap accident són: - Carrer Lleida amb carrer Girona (41.497167, 2.360984). - Carrer Ramon Llull amb carrer Mossèn Jacint Verdaguer (41.494198, 2.360065). - Passatge del General Prim amb carrer de la Mercè (41.495406, 2.355618). Us adjunto fotografies d'aquests encreuaments en concret. Em poso a l'espera d'una resposta que pugui posar punt final a aquests maleïts "punts negres" amb la col·locació de més miralls. Gràcies per la vostra atenció d'avant mà. Atentament, Míriam, una veïna de Premià de Mar.

Fomentar l'ús de la bicicleta

19/01/2017 19:48h · Admin (Traslladat des de l'apartat Digues la teva)

Aprofitant que Premià de Mar és força pla i tenint en compte la condensació de cotxes, es podria incentivar amb una campanya i la creació de 4 estacions de bicicleta en règim de lloguer distribuïdes pels punts estratègics del poble i amb un carril que unís aquests punts. Potser pels més joves i pels que fem moviments interns pel municipi seria de gran ajuda.

Ampliació d'aceres (o carrers peatonals)

19/01/2017 19:30h · Admin (Traslladat des de l'apartat Digues la teva)

Hola, Actualment a Premià existeixen un munt de carrers on transitar amb algun tipus de carret de la compra o de nens és pràcticament impossible. Les dimensions dels carrers estan pensades només per una persona en una direcció, i assumint que no s'ensopegarà amb algú que surti d'algun portal... I assumint que ningú, petit o gran, ensopega i cau sota un cotxe... Jo crec que cal definir un mínim espai peatonal a tots els carrers que ha de ser de aproximadament 2m, com a mínim a una de les aceres del carrer. Se que això eliminarà moltes places d'aparcament... però segurament es poden guanyar places a carrers més amples i sobretot es poden fer pàrquings públics. Gràcies, Albert

Proposta pla mobilitat Premià de Mar

19/01/2017 19:28h · Admin (Traslladat des de l'apartat Digues la teva)

Després de llegir la proposta del pla de mobilitat, m'agradaria fer suggeriments: (ja que a data d'avui no està oberta la pestanya debat)

Petició: Conversió en zona peatonal transitable amb vehicle la part no condicionada del carrer Sant Cristòfol. Argument: - Segons el propi estudi és un àrea peatonal amb transit de persones moderat. - Permetria accedir de forma directa a la plaça nova, a la part inferior de Can Sempere des de la Riera de Premià (zona de gran circulació) i afavoriria evitar la saturació de la Gran Via, que per cadires de rodes, cotxets de nen... és un recorregut incòmode per la presència de terrasses, gossos i multitud de gent. Cal recordar que al mateix carrer hi ha una escola bressol, una ortopèdia i un centre educatiu privat i diversos negocis de salut... i que l'estat actual de les voreres és deplorable. - Vitalitzaria el comerç del casc antic ja que amb la configuració actual i la proposada el pas per la gran Via, és pràcticament obligat. D'aquesta manera, el luxe de gent quedaria més repartit. -

Permetria fer un "eix paral·lel" a la gran Via que comunicaria la nova Plaça Salvador Moragues, amb la Plaça de l'Esperanto (potencialment ampliada després de l'enderrocament de Transmeta), els espais de Can Sempere i la Plaça Nova. Seria una zona de passeig agradable i tranquil alternatiu a "l'stress" de la Gran Via.

Goals - Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)

19/01/2017 19:16h · Admin (Traslladat des de l'apartat Digues la teva)

A la jornada al centre cívic no es va parlar però creiem que és interessant fer una revisió de goals que no hi tinguin al menys 2 vehicles registrats al padró de vehicles de Premià per que estan traient 1 o 2 places d'aparcament per només un cotxe Gracies

Zones de parada per vehicles de persones amb mobilitat reduïda

19/01/2017 19:13h · Admin (Traslladat des de l'apartat Digues la teva)

Proveir de zones d'estacionament del cotxe de fins a dues hores trenta minuts en la zona peatonal del casc antic, a fi de que les persones amb mobilitat reduïda puguin tenir accés a conferències, espectacles, cursos, exposicions, església, ajuntament, centre cívic, restauració, etc., con qualsevol altra persona.

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

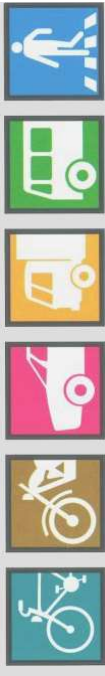
APROVAT INICIALMENT 19.03.18

DOCUMENT IV: SÍNTESI DEL PLA

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18



APROVAT NÚNCIAMENT 19.03.18

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible

Premià de Mar 2016-2021

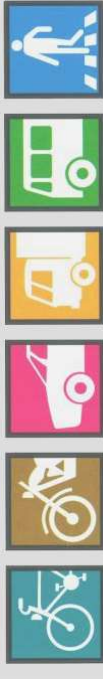


Ajuntament de
Premià de Mar
www.premiademar.cat



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





“El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) representa una oportunitat per **reflexionar sobre el model urbà**, com un **instrument de planificació** de les polítiques ja empreses per l'Ajuntament, amb l'objectiu de **definir estratègies de futur** que estiguin en consonància amb el foment dels modes de desplaçaments **més sostenibles (a peu, bicicleta i transport públic)**, la cohesió social i la defensa del medi ambient, garantint una millor qualitat de vida per a tots els que resideixen, treballen i desenvolupen les seves activitats al municipi.”

Marc de referència



MARC EUROPEU

Estratègia Europea 2020

- ✓ Reducció del 20% de les emissions GEH.
- ✓ Un 20% de l'energia ha de ser renovable.
- ✓ Augment del 20% de l'eficiència energètica.

PREMIÀ DE MAR

- ✓ Pactes d'alcaldes/esses per l'energia
- ✓ Agenda 21
- ✓ Setmana de la mobilitat
- ✓ POUM (2010)
- ✓ Pla de seguretat viària (2012)
- ✓ Estudi Ronda Urbana de bicicletes (2014)
- ✓ Estudi camins escolars (2014)

MARC CATALÀ

- ✓ Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya
- ✓ Pla Director de Mobilitat RMB 2013-2018
- ✓ Pla Director d'Infraestructures 2011-2020
- ✓ Pla Territorial Metropolità
- ✓ Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026
- ✓ Pla de Transport de Viatgers de Catalunya 2007-2012 i actualització
- ✓ Estratègia per al desenvolupament sostenible de Catalunya
- ✓ Pla de l'energia de Catalunya 2006-2015
- ✓ Pla de l'Energia i Canvi climàtic de Catalunya 2012-2020
- ✓ Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic 2013-2020
- ✓ Plans d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire
- ✓ Pla estratègic metropolità de Barcelona 2010-2020
- ✓ Pla estratègic de la Bicicleta
- ✓ Pla interdepartamental de Salut Pública

OBJECTIU: Lluitar contra el canvi climàtic



Planejament territorial i urbanístic

Decret 1/2005, text refós de la Llei d'urbanisme

Planejament territorial i urbanístic

Mobilitat i accessibilitat

Llei 9/2003, de 10 de juny, de la mobilitat

Decret 344/2006, dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

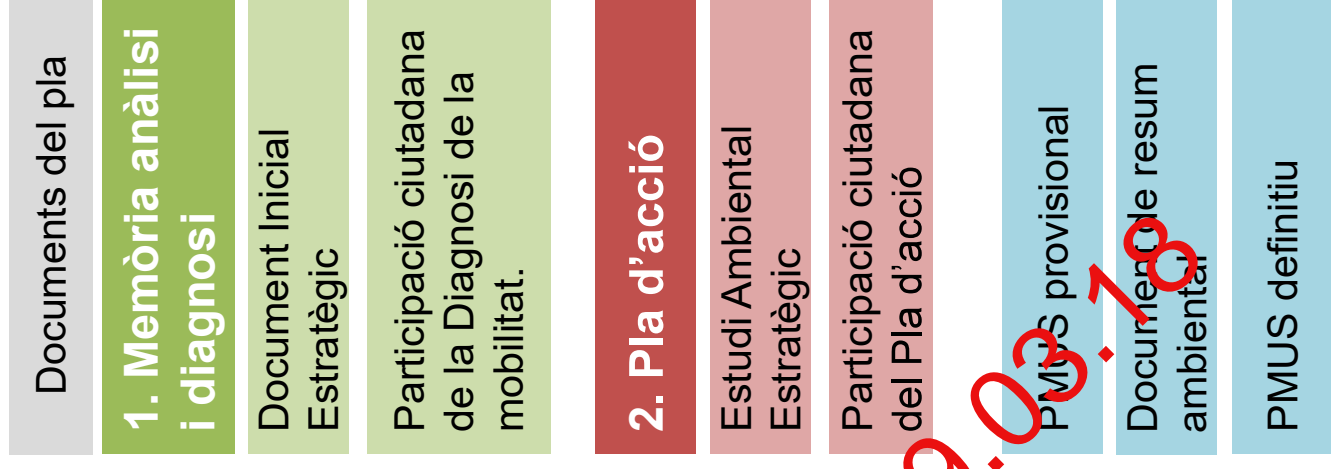
Decret 135/1995, Codi d'Accessibilitat de Catalunya

Medi Ambient

Llei 6/2009 d'avaluació Ambiental de Plans i Programes

Llei 16/2002 de contaminació acústica

- El PMUS és fruit d'un treball tècnic i del consens ciutadà, mitjançant la participació ciutadana.
- El període de vigència del PMUS és de 6 anys.



FASE 1: Recollida d'informació i treball de camp



Fases

1. Reunions prèvies. Recollida d'informació i treball de camp.

2. Diagnosi participada de la situació actual i tendencial. Document Inicial Estratègic

3. Establiment d'objectius i estudi d'alternatives. Propostes d'actuació de l'alternativa triada.

4. Càlcul d'indicadors de seguiment. Programa d'actuacions. Estudi Ambiental Estratègic

5. Tràmits i modificacions

Documents del pla

1. Memòria anàlisi i diagnosi

Document Inicial Estratègic

Participació ciutadana de la Diagnosi de la mobilitat.

2. Pla d'acció

Estudi Ambiental Estratègic

Participació ciutadana del Pla d'acció

PMUS provisional

Document de resum ambiental

PMUS definitiu

FASE 1: Recollida d'informació i treball de camp

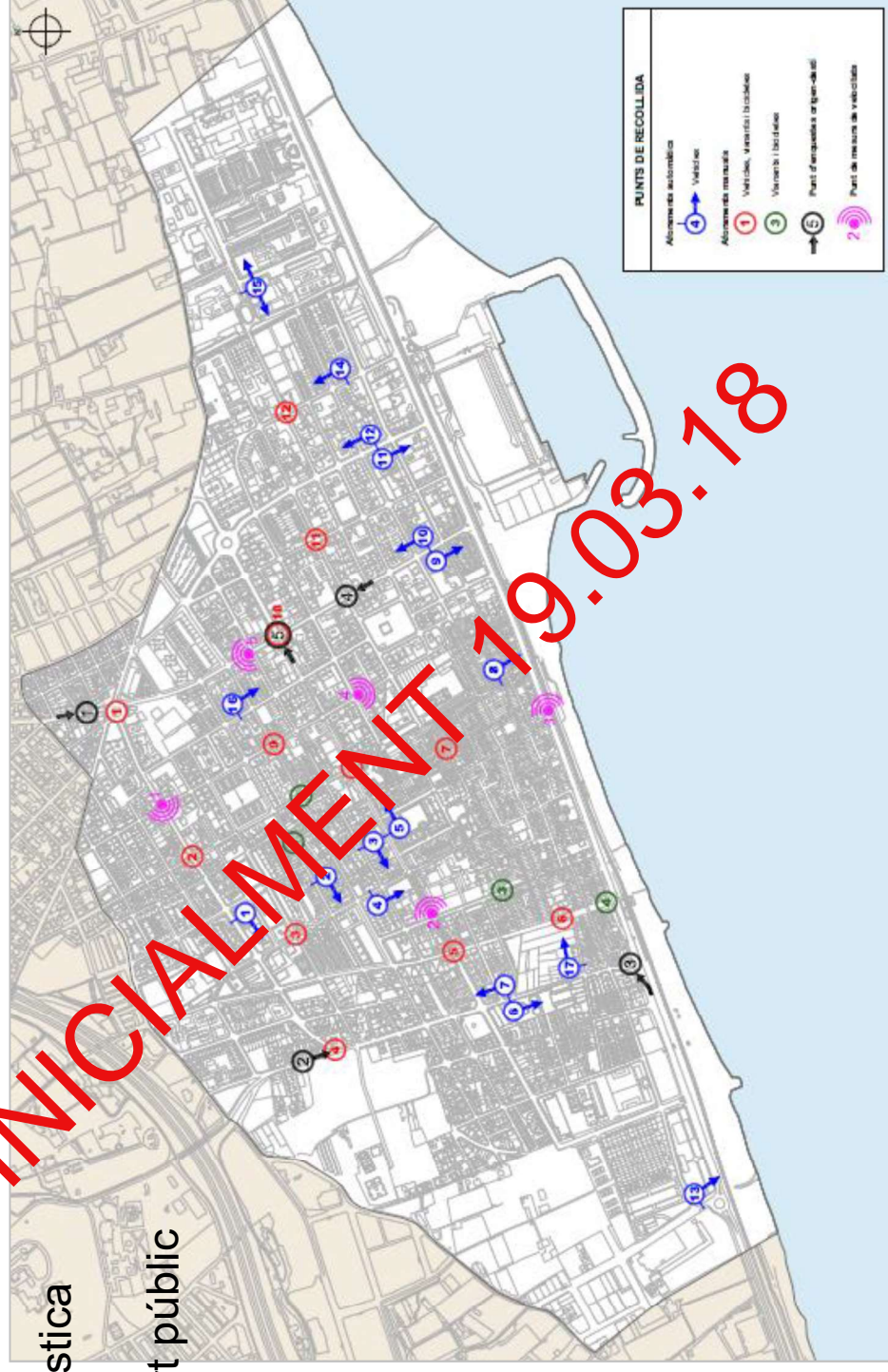


Recollida d'informació

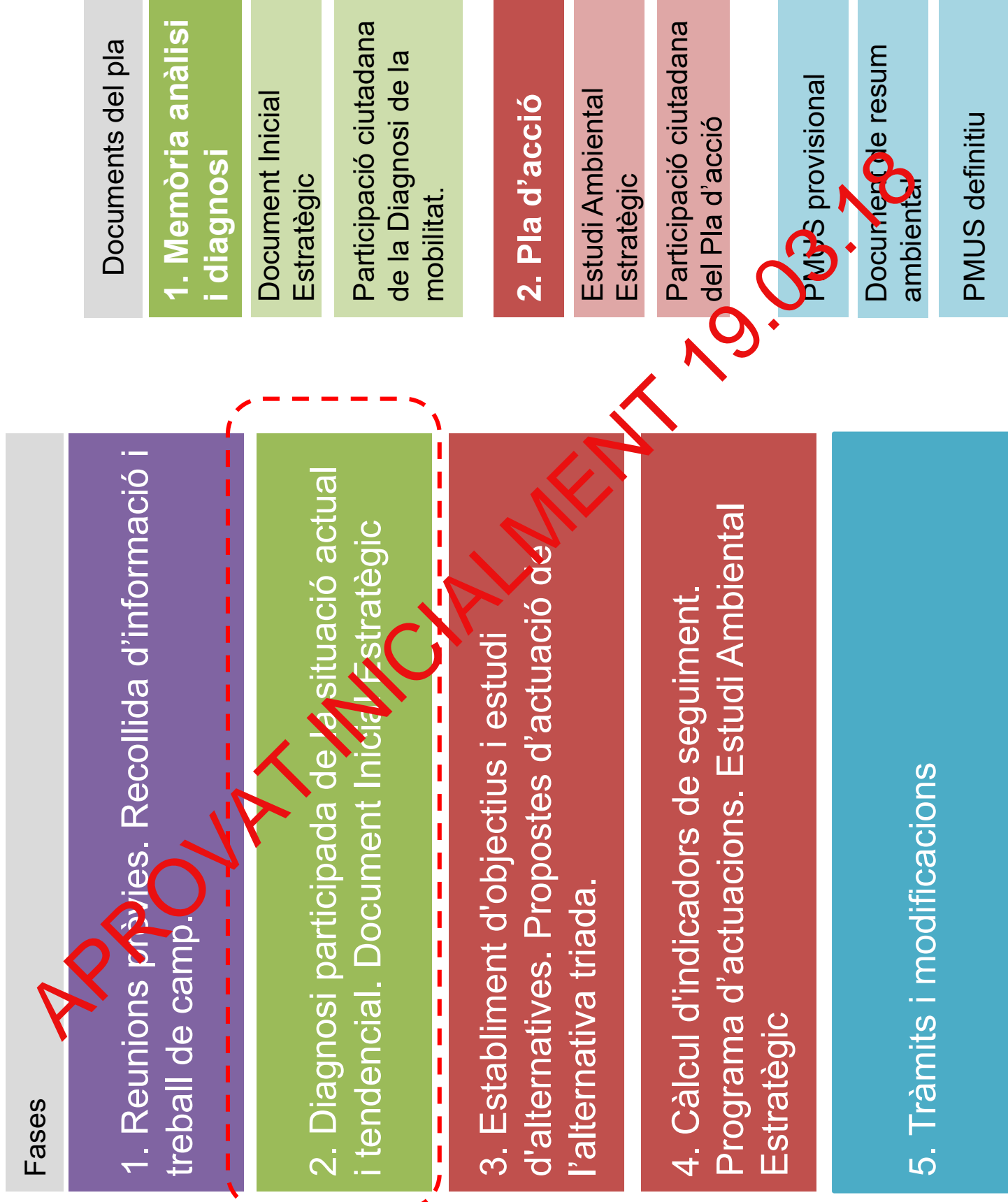
- Dades socioeconòmiques
- Motorització
- Cartografia
- Inventari del viari
- Dades d'estacionament
- Equipaments
- Planificació urbanística
- Nous creixements
- Dades de transport públic
- Camins escolars
- Comerç

Treball de camp

- Vianants i ciclistes
- Transport públic
- Vehicle privat, aparcament, C/D



FASE 2: Anàlisi - Diagnosi

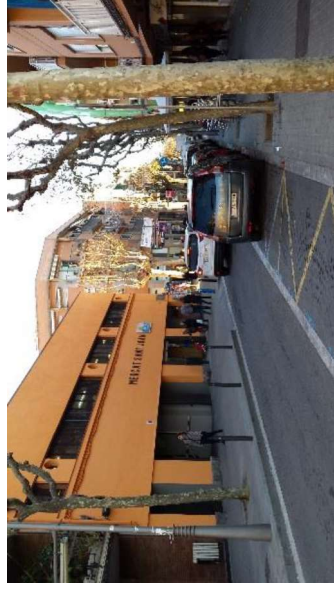
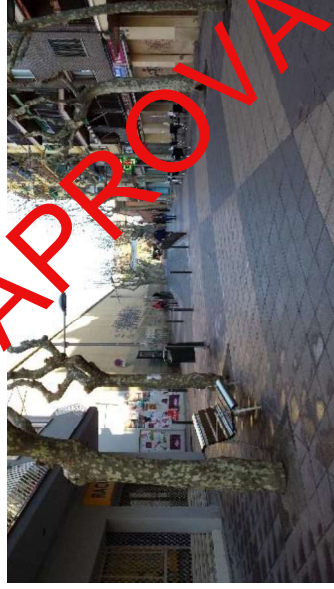


APPROVAT INICIALMENT 19.03.18



- OFERTA DE MOBILITAT
- ANÀLISI DE LA DEMANDA

- El territori
- El municipi
- Els desplaçaments
- Els viants
- Les bicicletes
- El transport públic
- El vehicle privat
- L'aparcament
- La distribució urbana de mercaderies
- Externalitats del transport





El territori

El municipi

Els desplaçaments

Els vianants

Les bicicletes

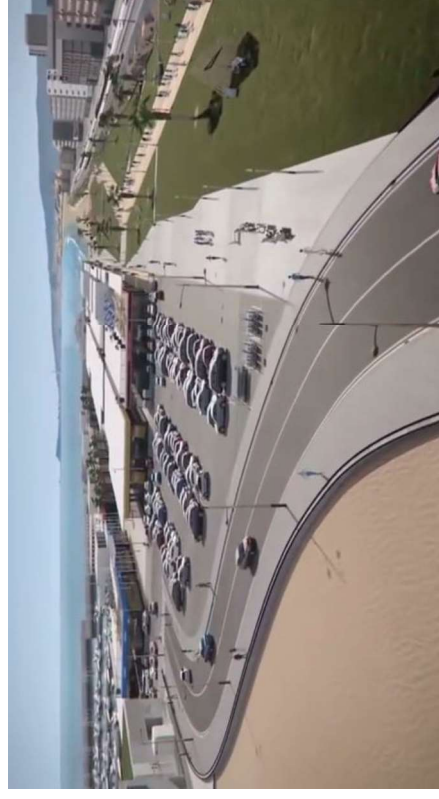
El transport públic

El vehicle privat

L'aparcament

La distribució urbana de mercaderies

Externalitats del transport



APPROVAT INICIALMENT 19.03.18



La ciutat avui (2015)

Alta qualitat ambiental, proximitat amb Barcelona i bona comunicació

Població:

- 28.163 residents, padró 2014 (creixement 0'6% anual, últims 10 anys).
- Densitat de població alta (mitjana 13.435 hab./km²)

Els barris de l'Eixample i del Maresme concentren, cada un, al voltant del 25% de la població del municipi.

- 13.068 habitatges. 83% són primera residència (2011)

Motorització:

- Parc vehicles: 14.941 vehicles (73% turismes).
- Taxa de motorització: 532 turismes/1.000 hab. (Cat. 443,8 - Maresme 446)

Estructura Econòmica:

- 574 empreses: 84,1% pertanyen al sector serveis.
- Índex d'autocontenció 28%, autosuficiència 61%. (Mataró 66%-74%)

Població:

- +2,5% població, respecte 2015, en un escenari de creixement alt

Motorització:

- +10,5% del parc de vehicles, respecte 2015





El territori

El municipi

Els desplaçaments

Els vianants

Les bicicletes

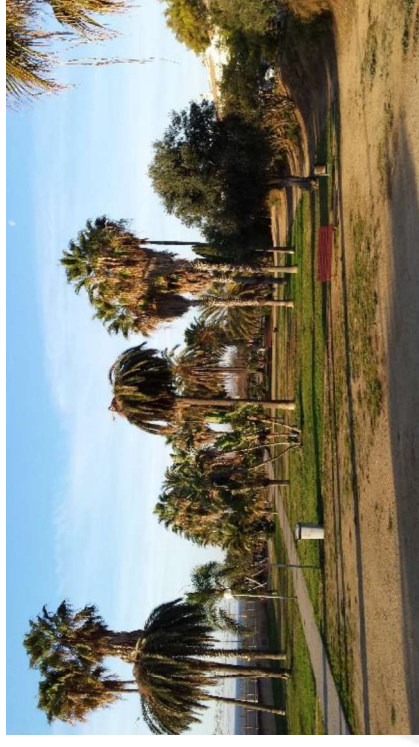
El transport públic

El vehicle privat

L'aparcament

La distribució urbana de mercaderies

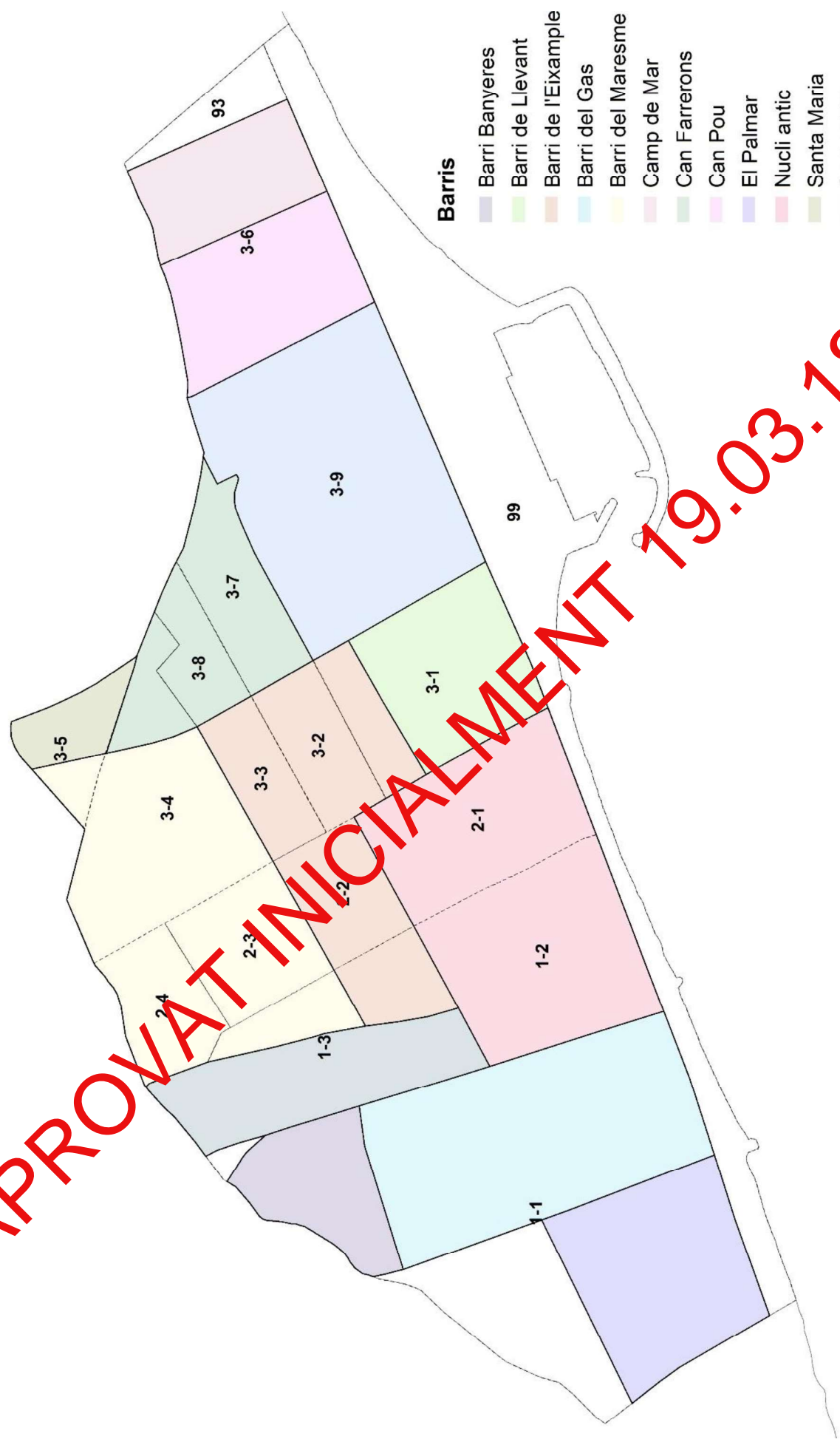
Externalitats del transport



APPROVAT INICIALMENT 19.03.18



APROVAT INICIALMENT 19.03.18



Barris

- Barri Banyeres
- Barri de Llevant
- Barri de l'Eixample
- Barri del Gas
- Barri del Maresme
- Camp de Mar
- Can Farrerons
- Can Pou
- El Palmar
- Nucli antic
- Santa Maria
- Sector Est
- Sol i Mar



El territori

El municipi

Els desplaçaments

Els vianants

Les bicicletes

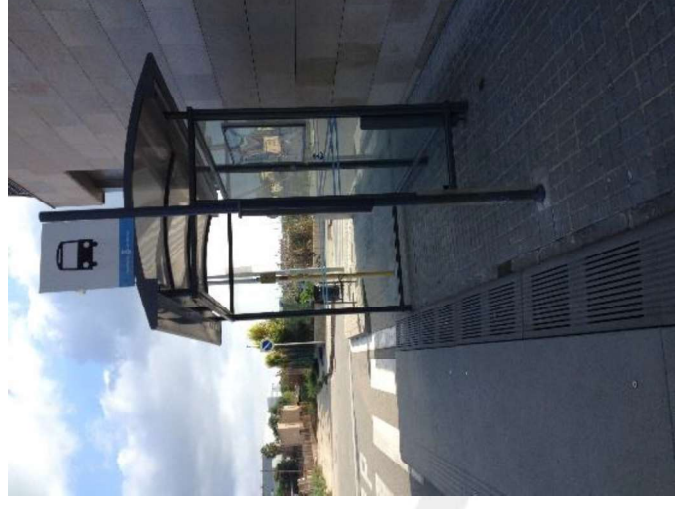
El transport públic

El vehicle privat

L'aparcament

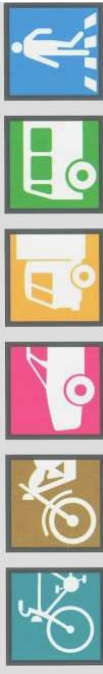
La distribució urbana de mercaderies

Externalitats del transport



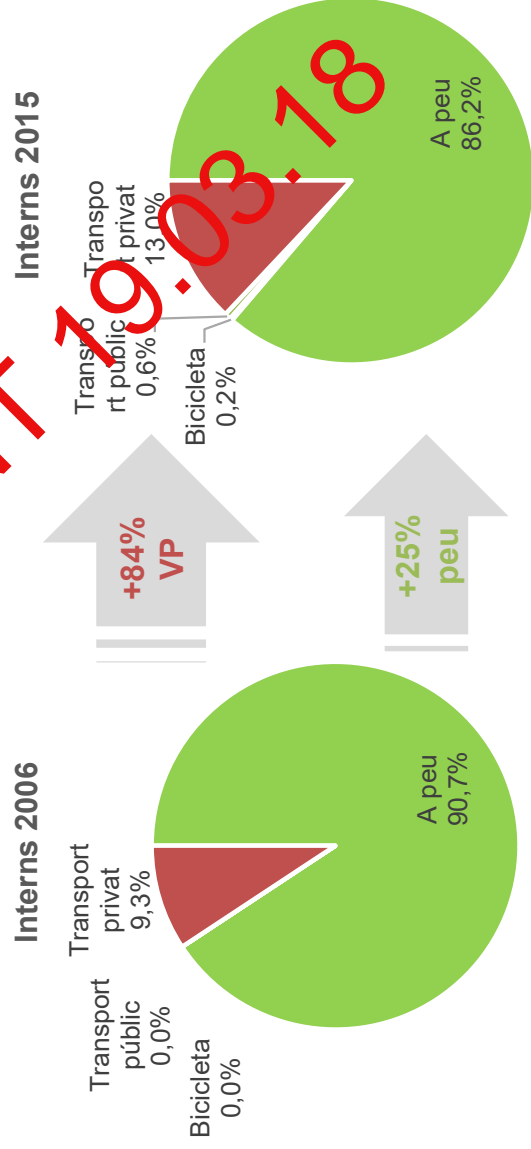
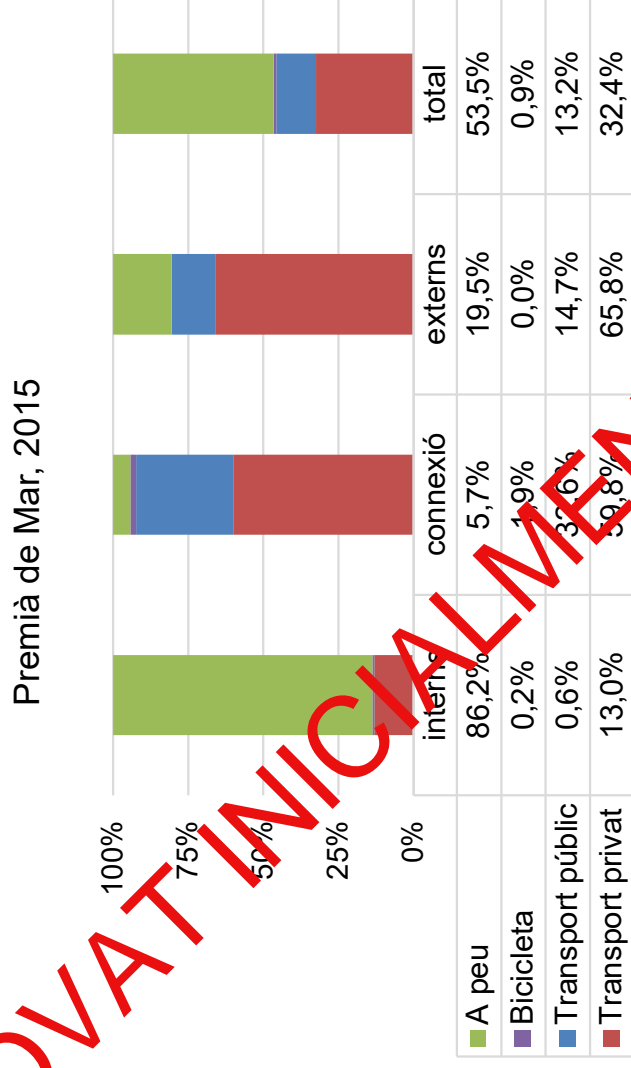
APPROVAT INICIALMENT 19.03.18

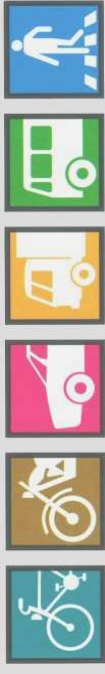




El residents al municipi de Premià de Mar realitzen 88.000 desplaçaments diaris, dels quals el 59% són interns, el 38% de connexió i el 3% externs.

La mitjana és de 4,04 desplaçaments per persona i dia.





Els residents es mouen diàriament

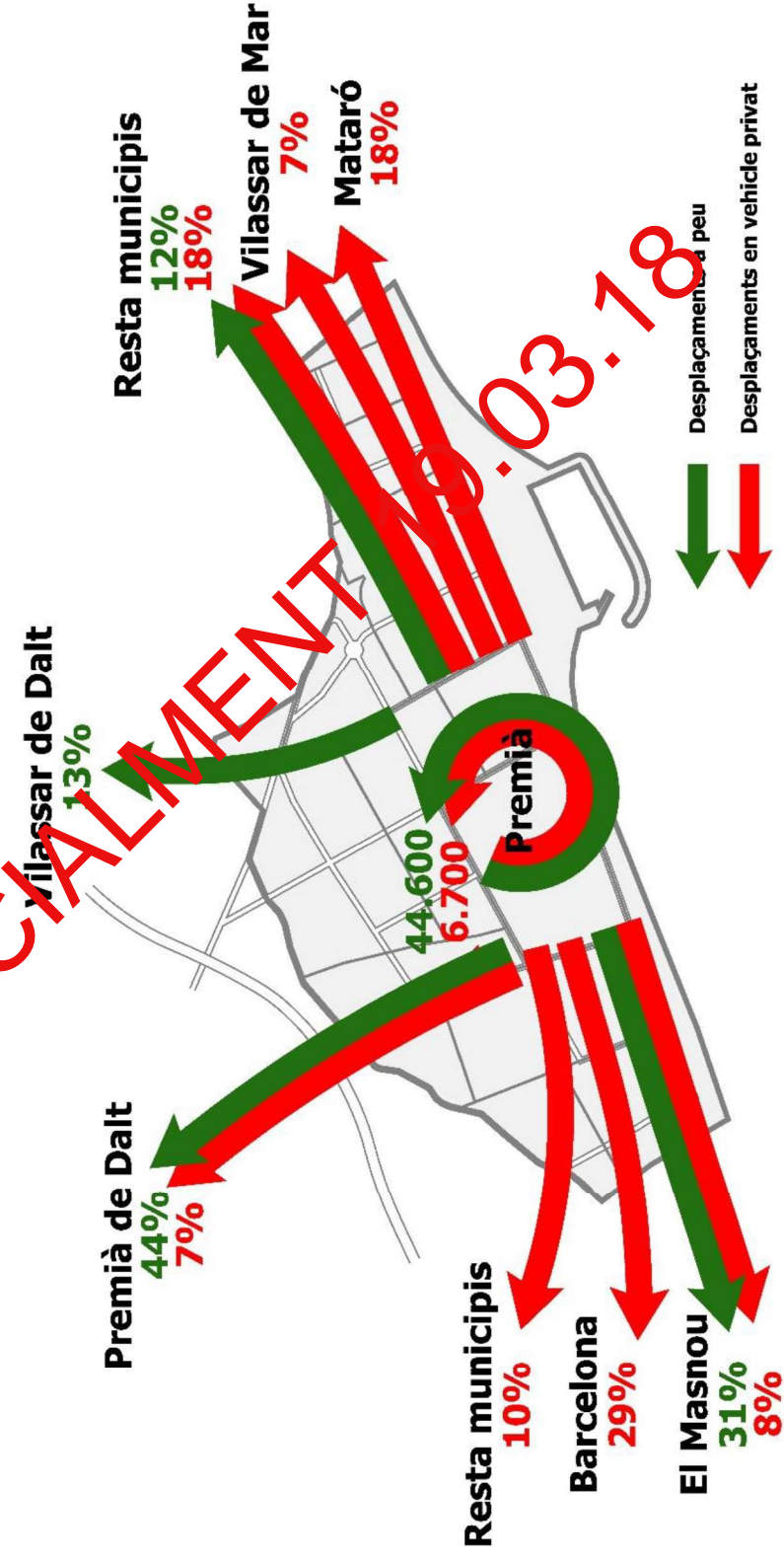


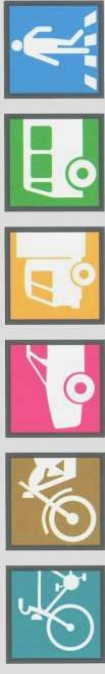
44.600 interns
1.900 de connexió



6.700 interns
20.200 de connexió

46.500 desplaçaments a peu vs. 26.900 desplaç. en vehicle





El territori

El municipi

Els desplaçaments

Els vianants

Les bicicletes

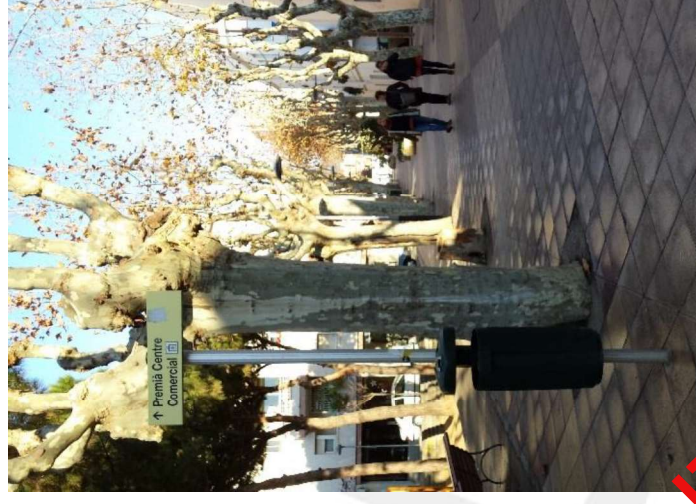
El transport públic

El vehicle privat

L'aparcament

La distribució urbana de mercaderies

Externalitats del transport

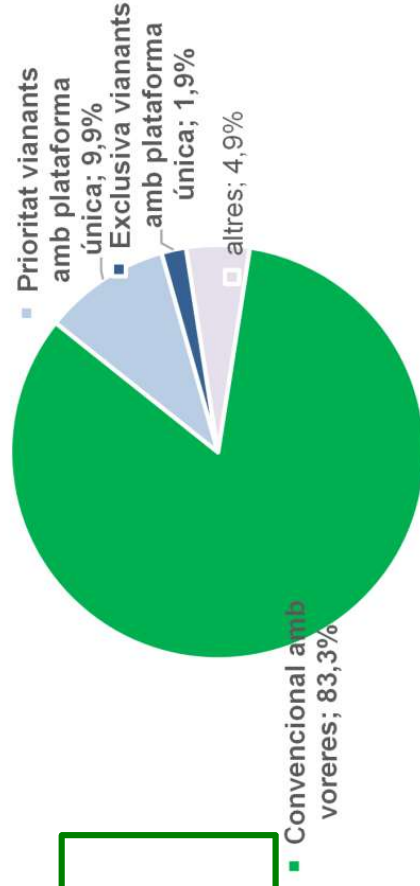


APROVAT INICIALMENT 19.03.18



Xarxa de vianants de 48,8 km

- Exclusiva per a vianants: 0,9 km (1,9%)
- Prioritat per a vianants: 4,8 km (9,9%)
- Vies convencional: 40,6 km (83,3%)



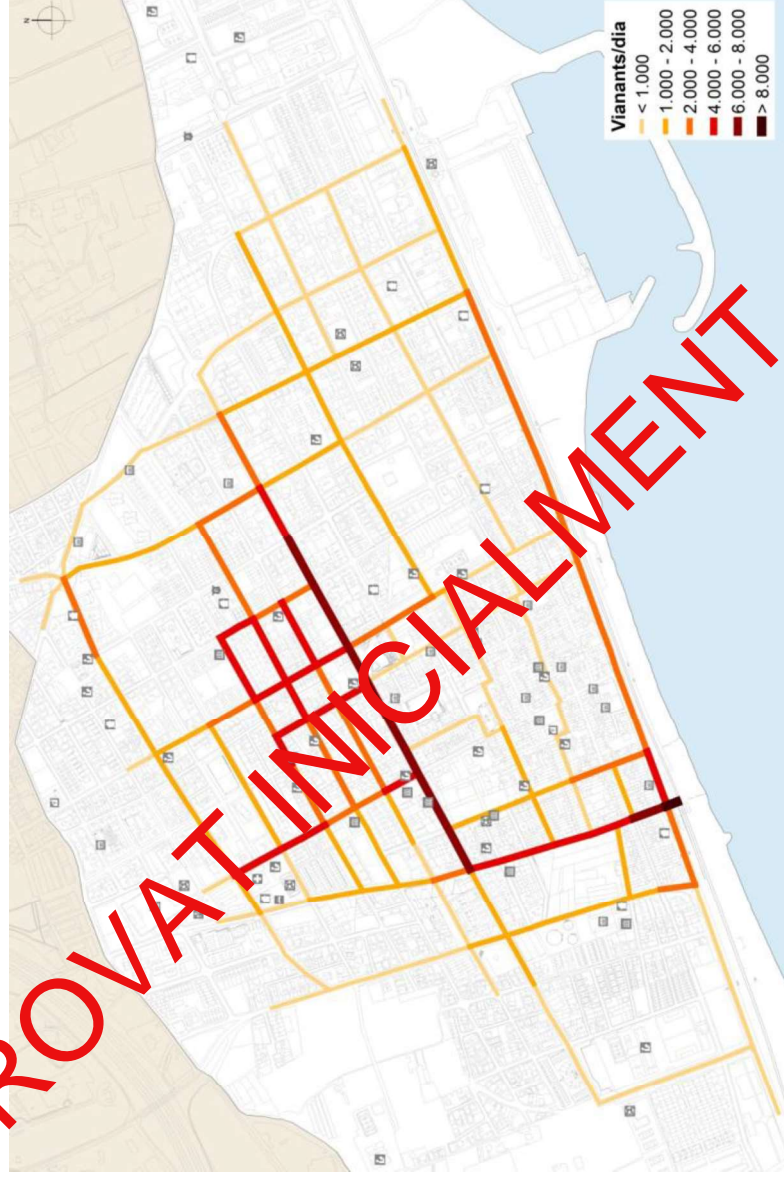
El 12,3% dels carrers (10,3 km) vies on l'amplada útil de pas no és accessible (voreres inferiors a 1m o sense vorera)



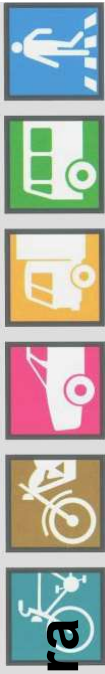
El 38% dels encreuaments sense pas pintat (manquen 366 passos)
El 38% dels quals no estan adaptats



44.600 desplaçaments interns a peu
i 1.900 de connexió amb municipis propers



- Gran Via de Lluís Companys: 6.000 i 8.000 desplaçaments a peu al dia.
- Riera de Premià de Mar, accés a l'estació: més de 8.000 desp./dia
- Carrers principals de l'Eixample, comercial: 4.000-6.000 desp./dia
- Vorera del Camí Ral
- Vies de connexió principals de la zona centre amb els barris





El territori

El municipi

Els desplaçaments

Els vianants

Les bicicletes

El transport públic

El vehicle privat

L'aparcament

La distribució urbana de mercaderies

Externalitats del transport



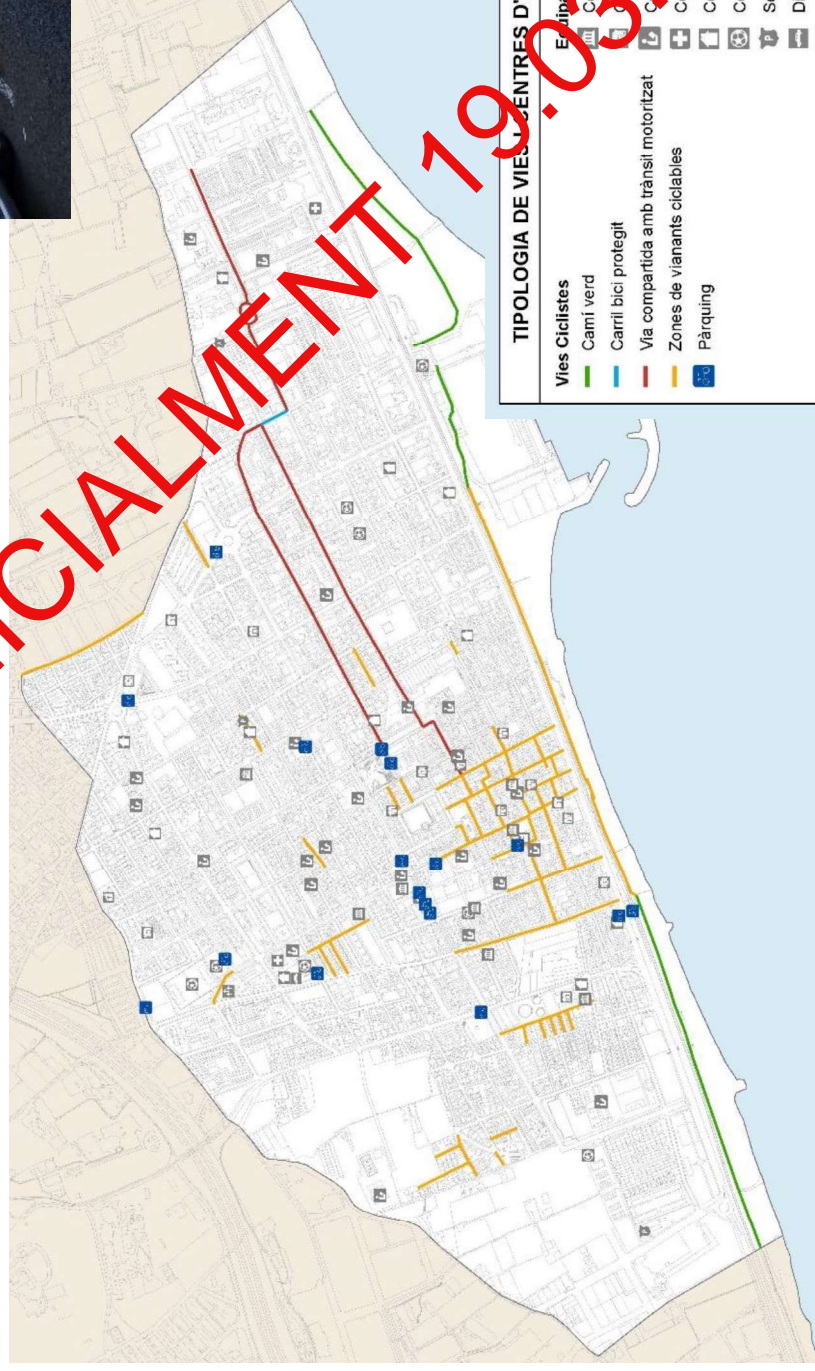
APROVAT INICIALMENT 19.03.18



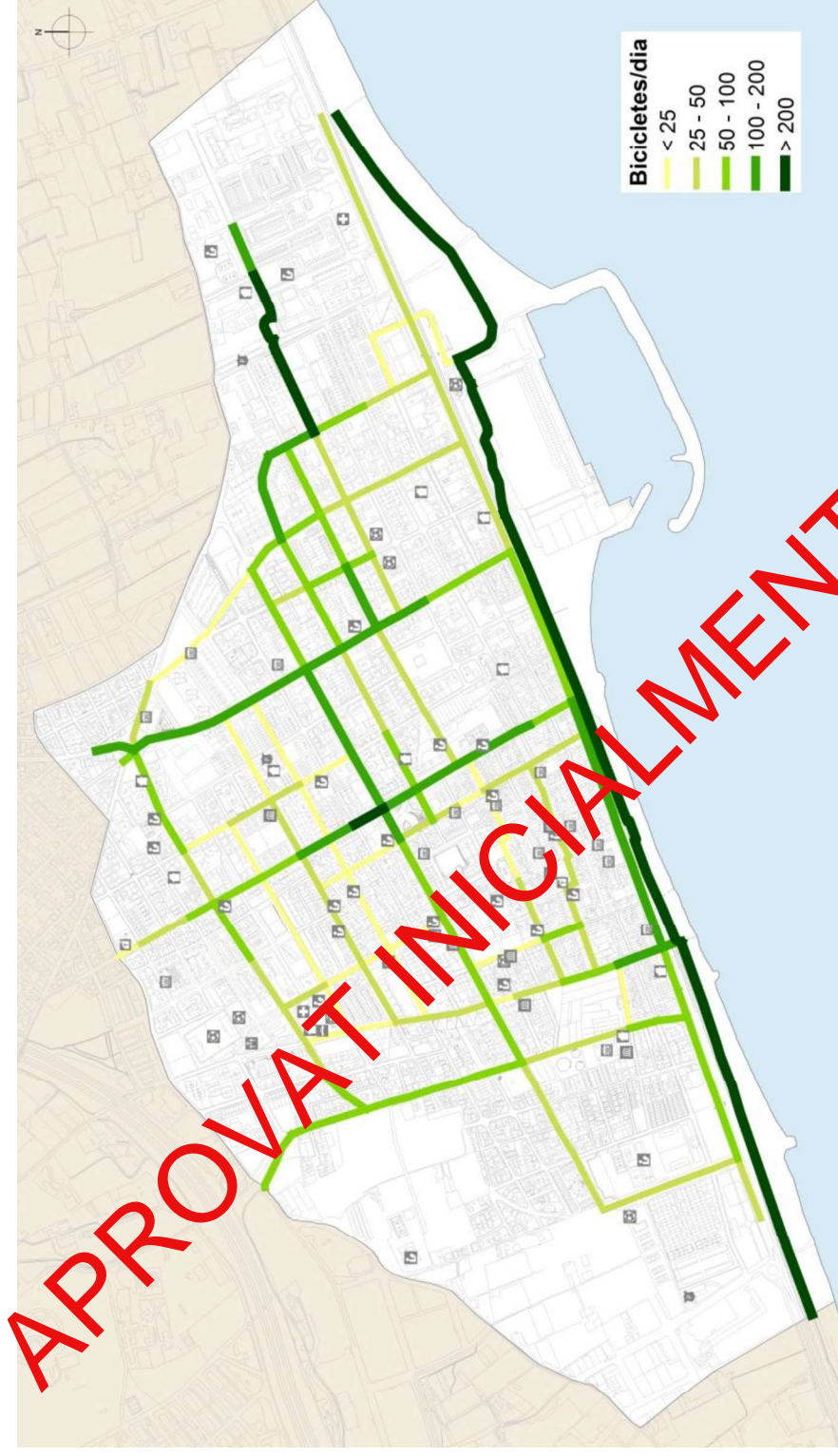
15,6 km de vies que poden ser usades pels ciclistes, majoritàriament en espais compartits

- "Ronda urbana": 8 km
- Prioritat per a vianants: 5,5 km
- Camí verd: 1,7 km

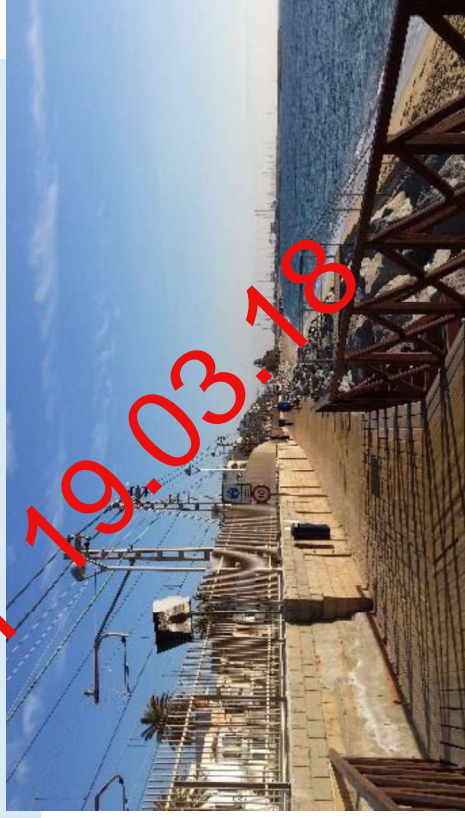
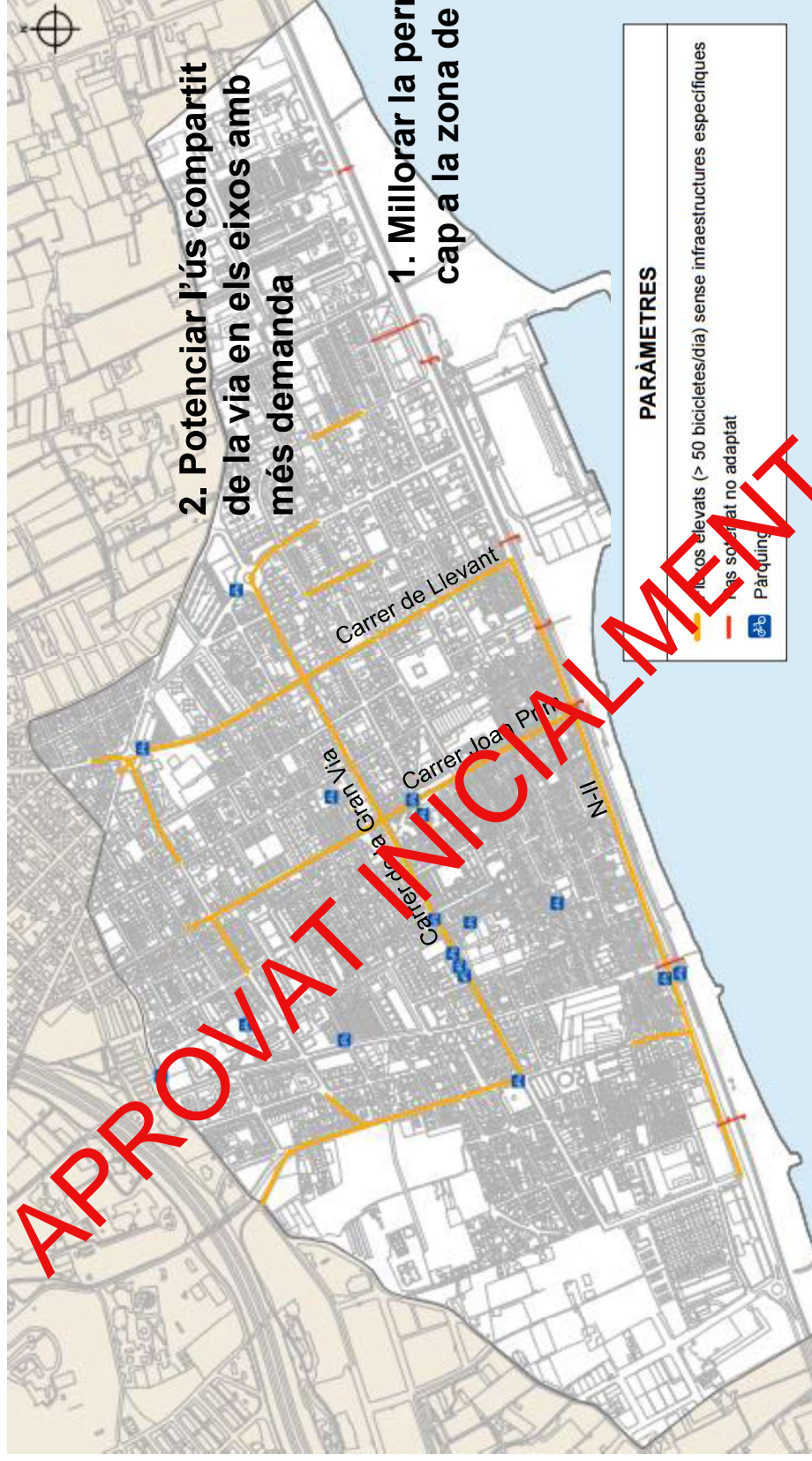
17 punts d'aparcament – 134 places



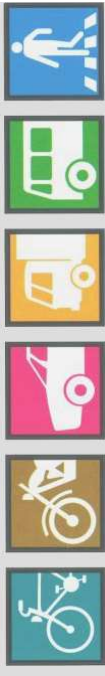
TIPOLOGIA DE VIES I CENTRES D'ATRACCIÓ	
Vies Ciclistes	Equipaments
— Camí verd	Centres administratius
— Carril bici protegit	Centres culturals
— Via compartida amb trànsit motoritzat	Centres esportius
— Zones de vianants ciclables	Centres sanitaris
— Pàrquing	Centres socials
	Centres esportius
	Seguretat i defensa
	Dipòsit de vehicles
	Cementiri
	Església



- **Fluxos interns de connexió amb equipaments:**
 - Principals vies de la xarxa bàsica: Gran Via de Lluís Companys, carreteres de Vilassar de Dalt i de Premià de Dalt, Joan Prim, i itineraris cap a l'IES
- **Eix de la costa (pel passeig marítim)**
- **Ús d'oci: Camí Ral (N-II).**



79.03.18



El territori

El municipi

Els desplaçaments

Els vianants

Les bicicletes

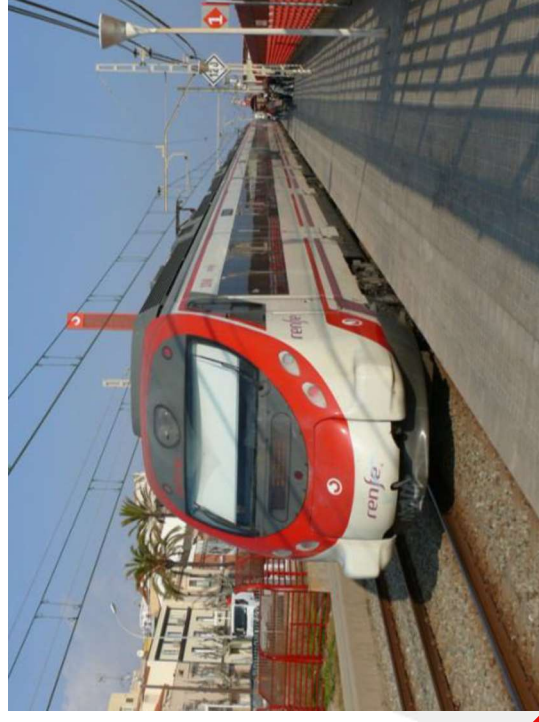
El transport públic

El vehicle privat

L'aparcament

La distribució urbana de mercaderies

Externalitats del transport

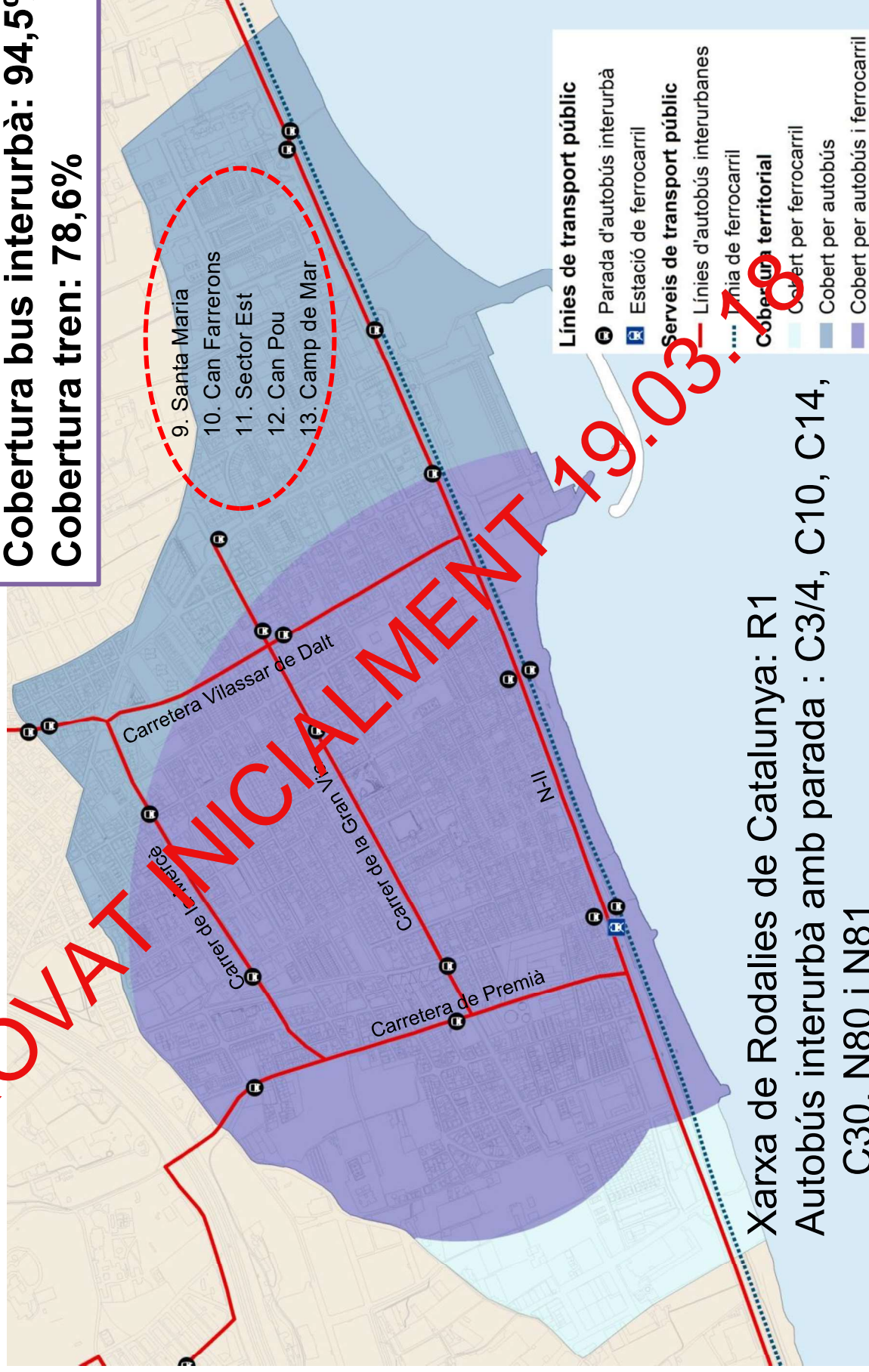


APPROVAT INICIALMENT 19.03.18

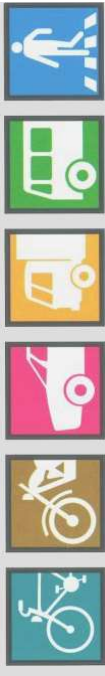


Els residents realitzen diàriament 288 viatges interns en transport públic i 11.011 de connexió (80% tren de rodalies)

Cobertura bus interurbà: 94,5%
Cobertura tren: 78,6%



Xarxa de Rodalies de Catalunya: R1
Autobús interurbà amb parada : C3/4, C10, C14,
C30, N80 i N81



El territori

El municipi

Els desplaçaments

Els vianants

Les bicicletes

El transport públic

El vehicle privat

L'aparcament

La distribució urbana de mercaderies

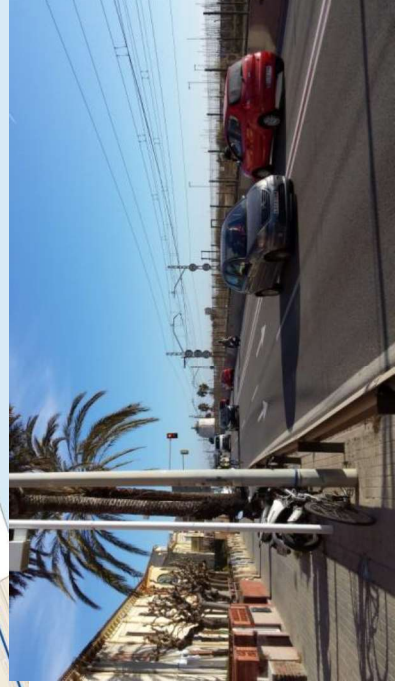
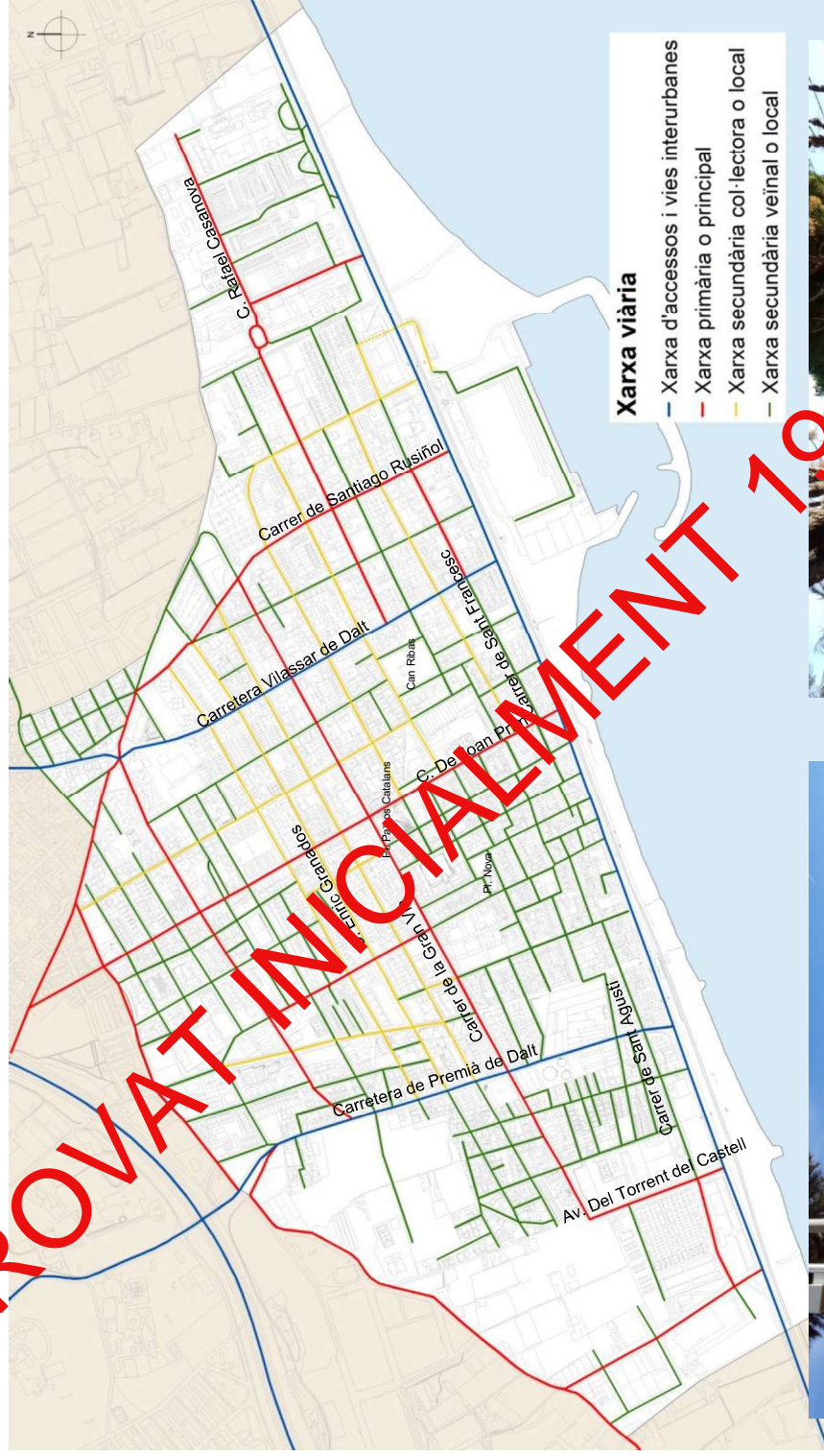
Externalitats del transport

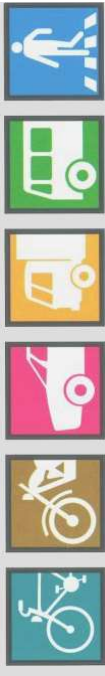


APPROVAT INICIALMENT 19.03.18

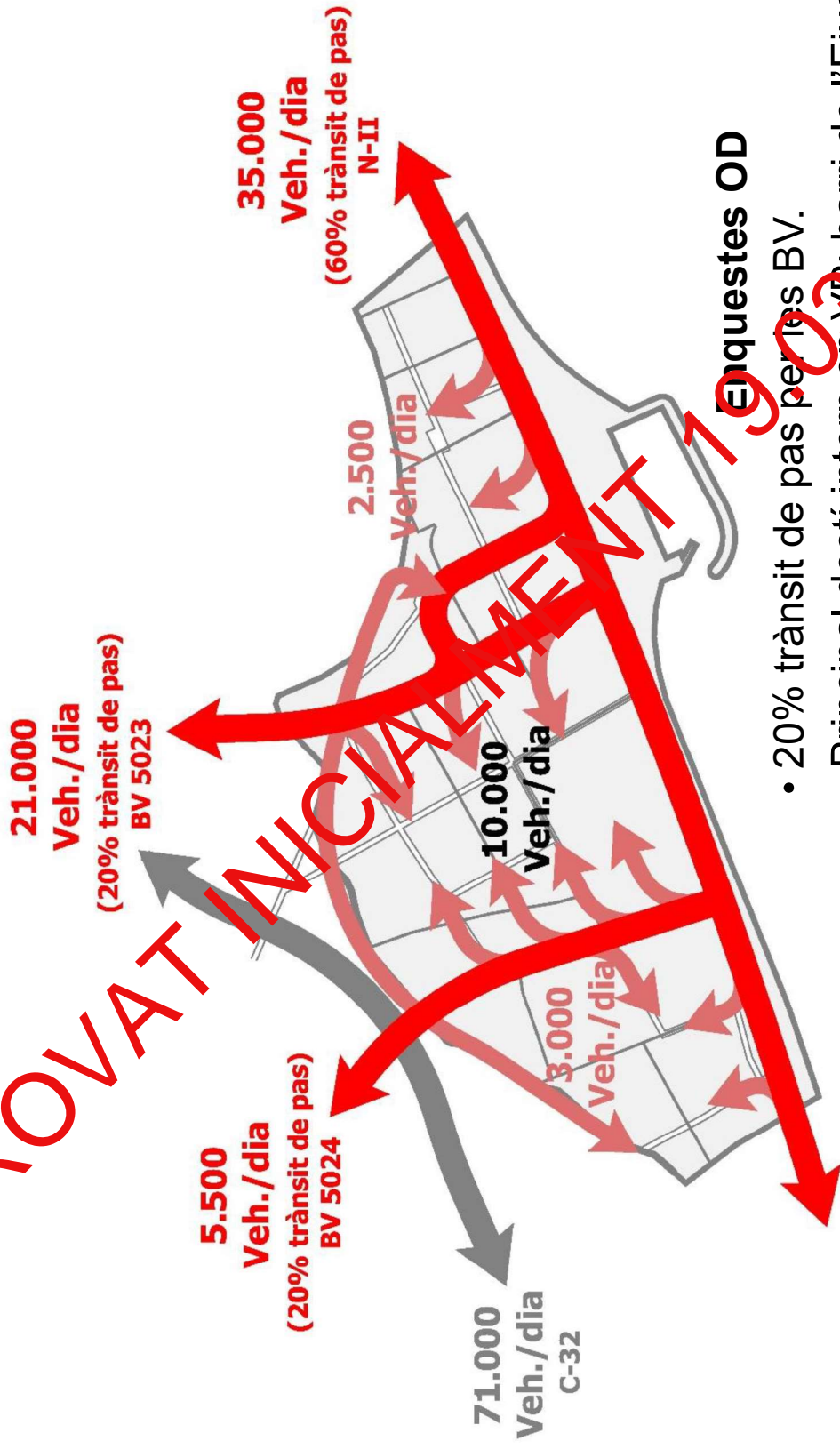


La xarxa viària de Premià de Mar és de 44,6 km,
4,6 de xarxa interurbana i 40 km de xarxa urbana



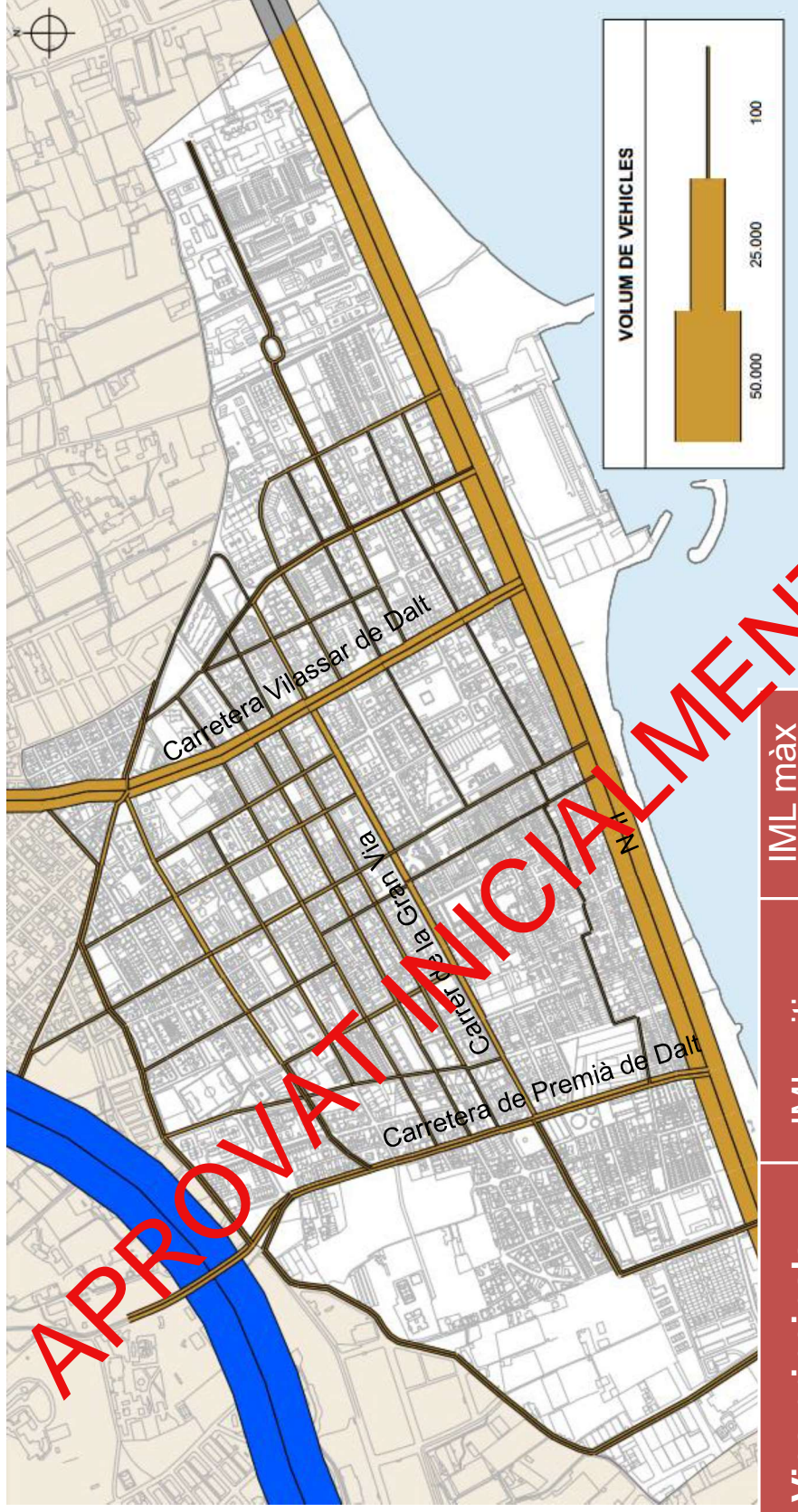
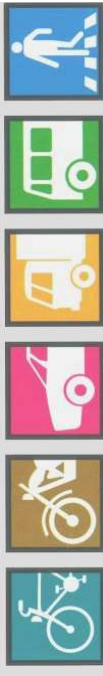


Entren diàriament al municipi al voltant de 15.500 vehicles.
A més es ven afectat pel trànsit de pas de l'N-II, BV-5023 i BV-5024.



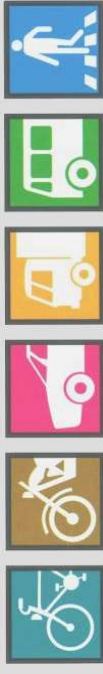
- 20% trànsit de pas per BV.
- Principal destí intern en VP: barri de l'Eixample (des de Premià de Dalt, el Masnou, Vilassar de Mar, Barcelona)
- 17% de trànsit de pas per Gran Via (amb origen a Premià de Dalt i Vilassar de Dalt)

MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT: Intensitats

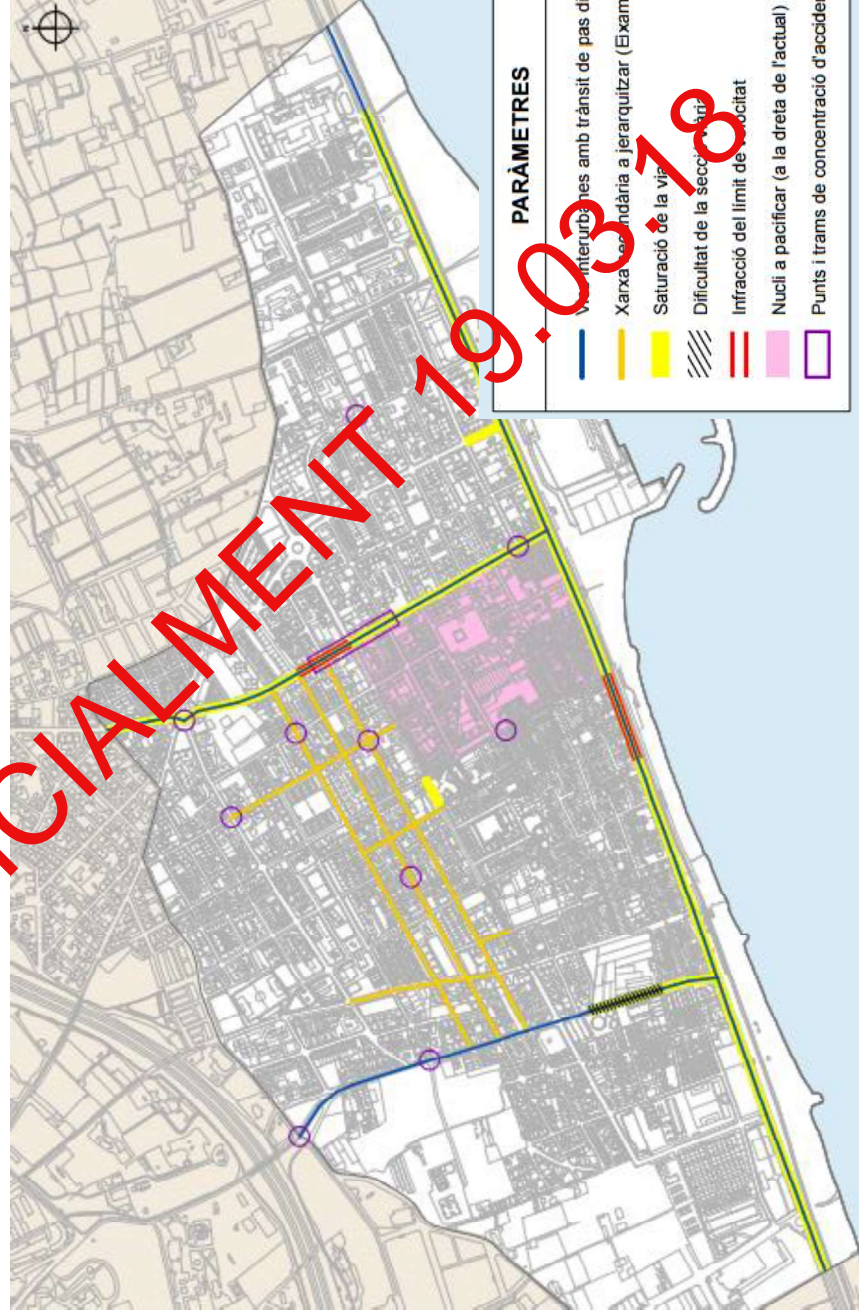


Vies principals	IML mitjana	IML màx trams
Gran Via	3.000	5.600
Santiago Rusiñol	2.700*	4.400
Mercè	2.500	3.800
Torrent Malet	2.600*	1.450
Batles	2.000*	1.450
Plaça	1.800	2.200
Camí del Mig	1.800	-
Torrent de la Fontana	1.400	2.500
Joan Prim	1.200	2.300

Vies secundàries	IML mitjana	IML màx trams
Ramon de Penyerfort	1.700	2.300
Enric Granados	1.500	2.200
Mossèn Jacint Verdaguer	1.400	2.300
Elisenda de Montcada	1.200	2.400



1. Jerarquització de vies (Eixample)
2. Reordenació del trànsit, i millora de la senyalització d'orientació
3. Completar infraestructures
4. Gestionar el trànsit de pas
5. Resoldre punts de dificultats en la secció viària
6. Gestió de la velocitat (N-II)
7. Augment de la zona pacificada (Zona Llevant)





El territori

El municipi

Els desplaçaments

Els vianants

Les bicicletes

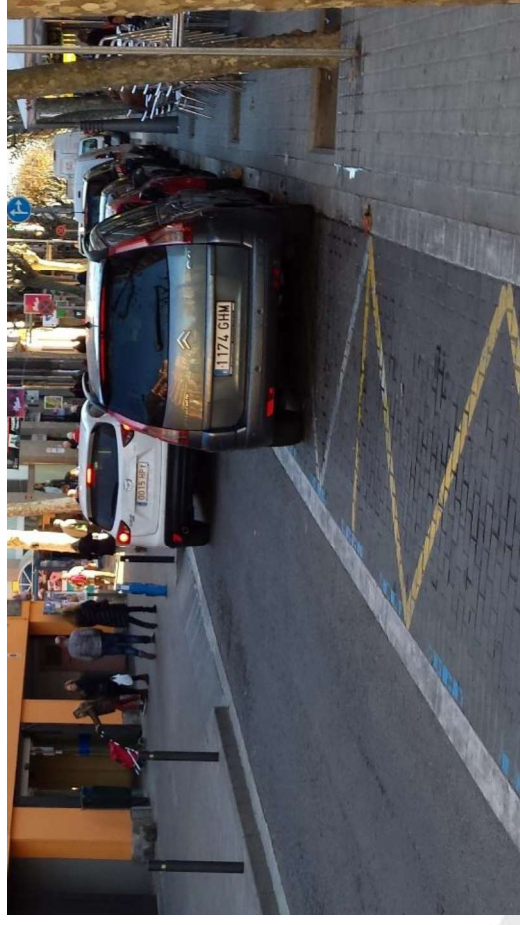
El transport públic

El vehicle privat

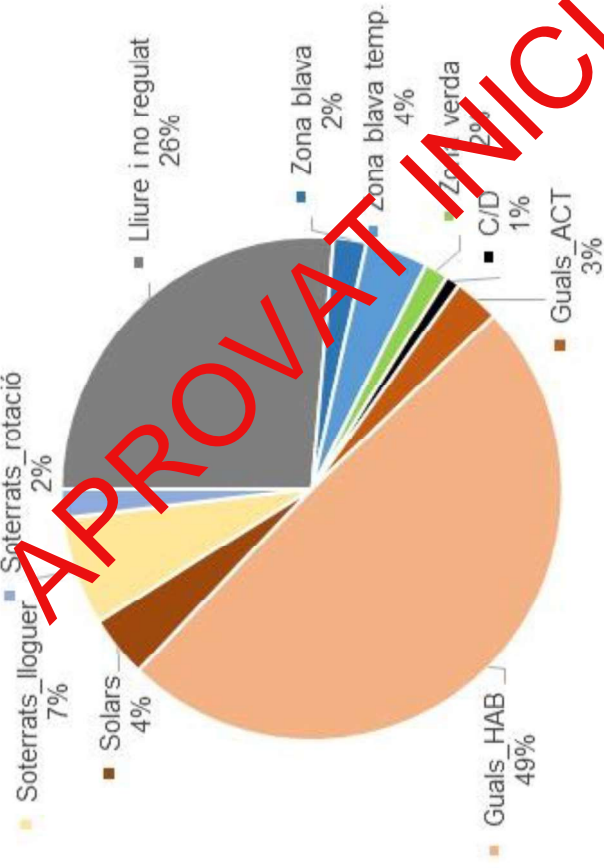
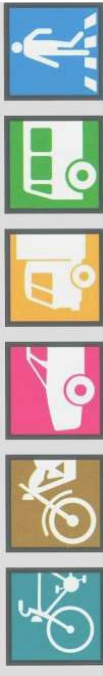
L'aparcament

La distribució urbana de mercaderies

Externalitats del transport



APPROVAT INICIALMENT 19.03.18

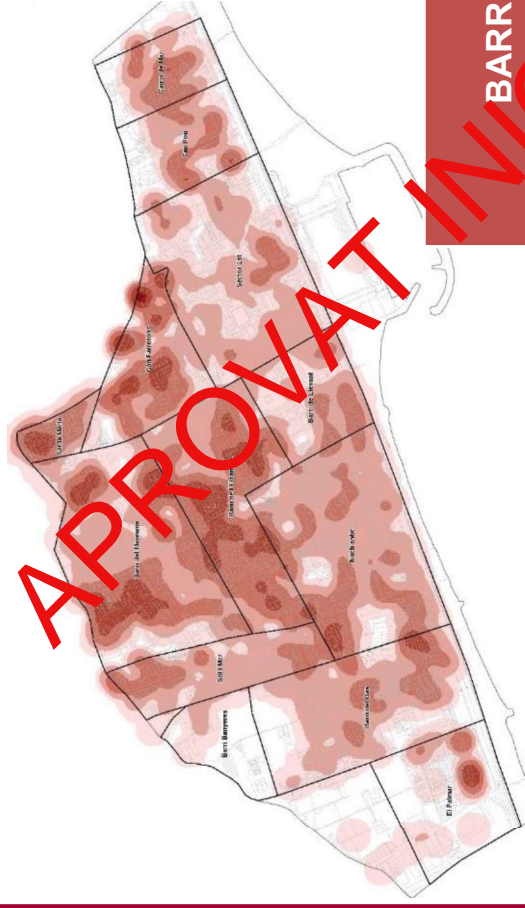
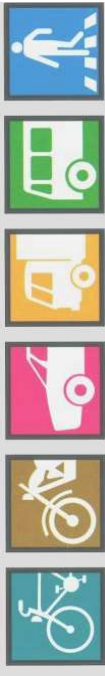


Al municipi es comptabilitzen **14.800 places d'aparcament: 5.200 a la via pública (35%) i 9.600 fora de calçada (65%).**



APROVAT INICIALMENT 19.03.2020

ESTACIONAMENT: Demanda nocturna (residents)

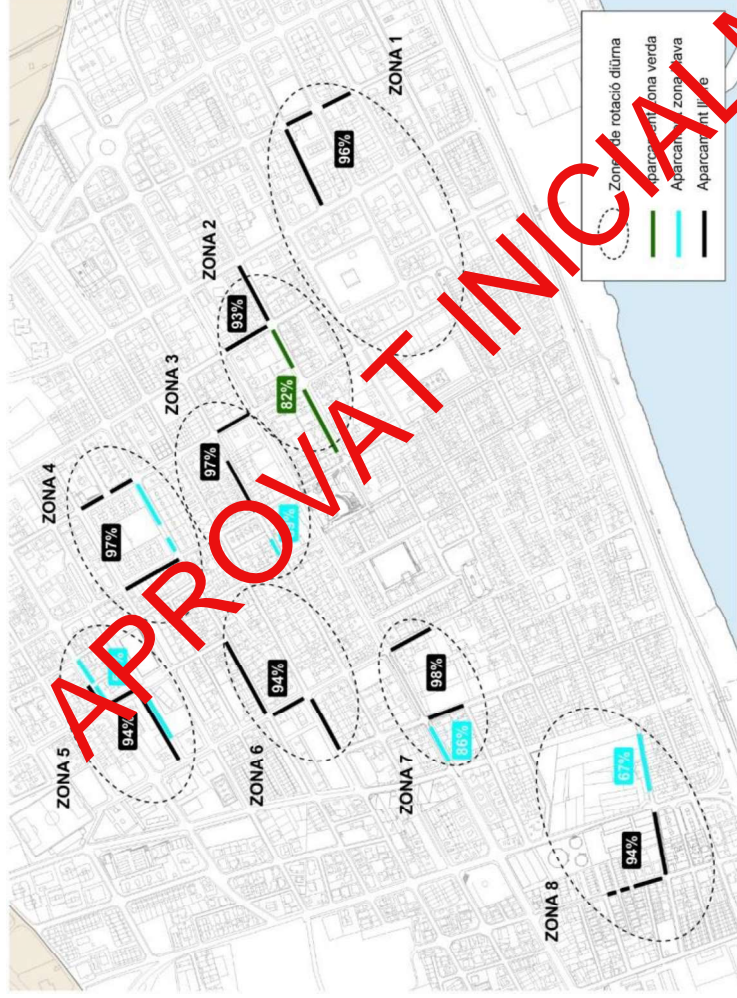
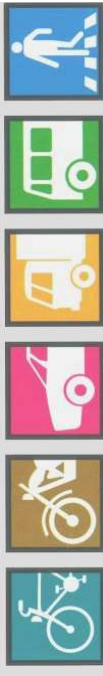


Hi ha una demanda de 9.960 turismes i furgonetes de residents (2.178 vehicles amb domicili fiscal fora de Premià de Mar)



BARRI	Balanç nocturn	Ocupació nocturna calculada	Ocupació nocturna observada
1. El Palmar	107	67%	
2. Barri Banyseres	48	29%	
3. Barri del gas	690	52%	97%
4. Sol i Mar	580	47%	95%
5. Barri del Maresme	801	69%	97%
6. Barri de l'Eixample	-514	131%	99%
7. Nucli antic	178	89%	98%
8. Barri de Llevant	85	81%	98%
9. Santa Maria	-67	123%	99%
10. Can Farrerons	927	53%	95%
11. Sector est	678	45%	95%
12. Can Pou	129	74%	60%
13. Camp de Mar	328	51%	60%
Total	3.957	72%	





- Ocupació de places lliures al llarg del dia superior al 95% a l'Eixample, sector Est, Maresme, Nucli Antic i Barri del Gas.
- Al voltant del 50% de places ocupades tot el dia als barris de l'Eixample i el Maresme, i baixos índexs de rotació.

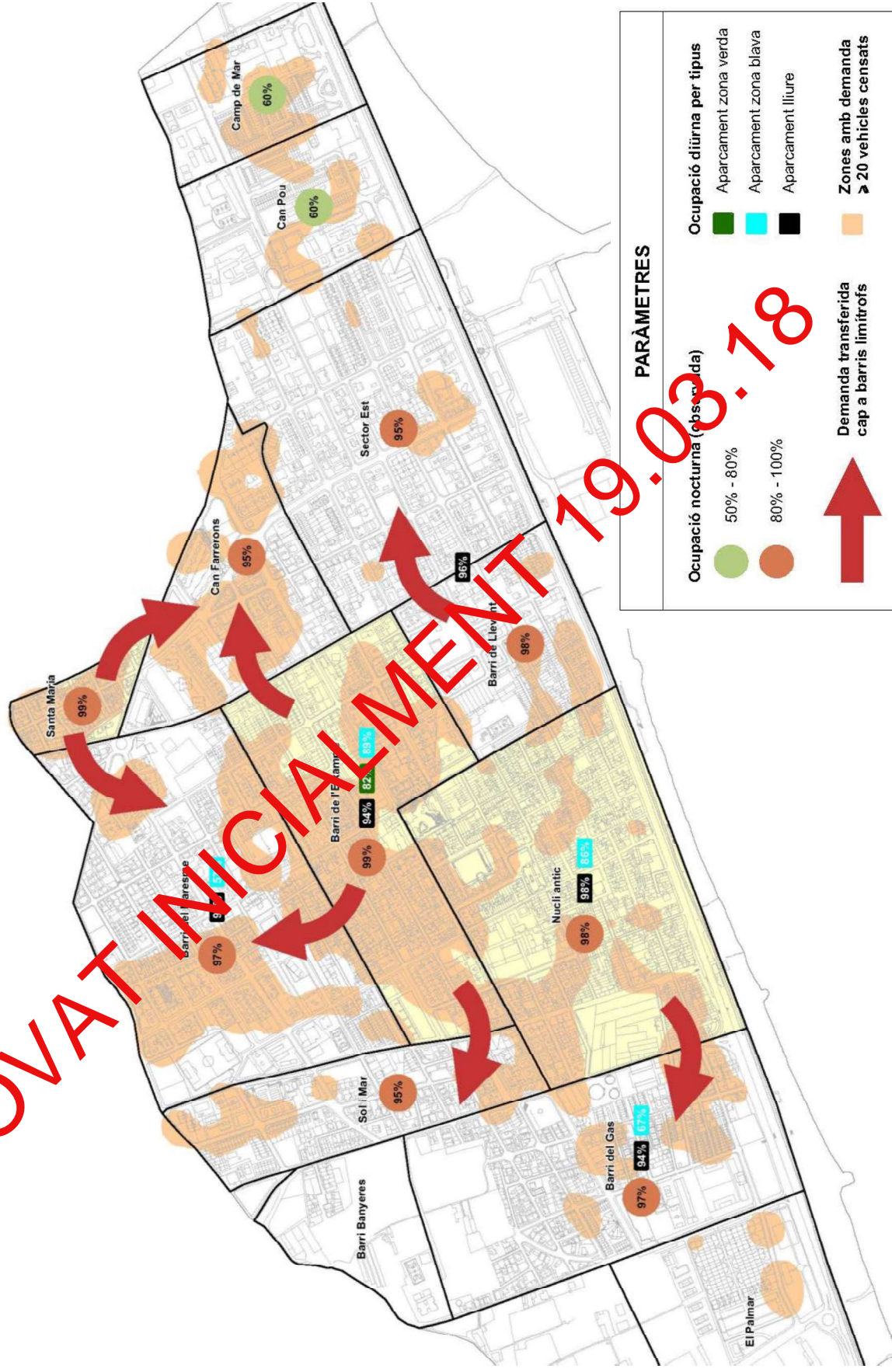
Barri	Ocupació				% vehicles que no es mouen en tot el dia		
	Lliure	Z. verda	Z. blava	Lliure	Z. verda	Z. blava	
Sector Est	96%	82%	89%	39%	0%	0%	
Eixample	94%	82%	89%	56%	29%	0%	
Maresme	95%	57%	57%	48%	9%	9%	
Nucli Antic	98%	86%	86%	45%	13%	13%	
Barri del Gas	94%	67%	67%	29%	27%	27%	
Total	95%	82%	69%	48%	48%	48%	

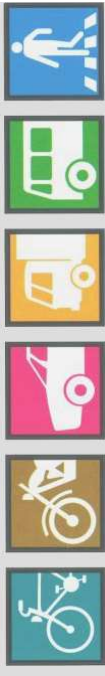
19.03.18



1. Gestió de zones d'alta demanda residencial
2. Gestió de l'aparcament sense rotació (vehICLES que no es mouen en tot el dia).

APROVAT INICIALMENT 19.03.18





El territori

El municipi

Els desplaçaments

Els vianants

Les bicicletes

El transport públic

El vehicle privat

L'aparcament

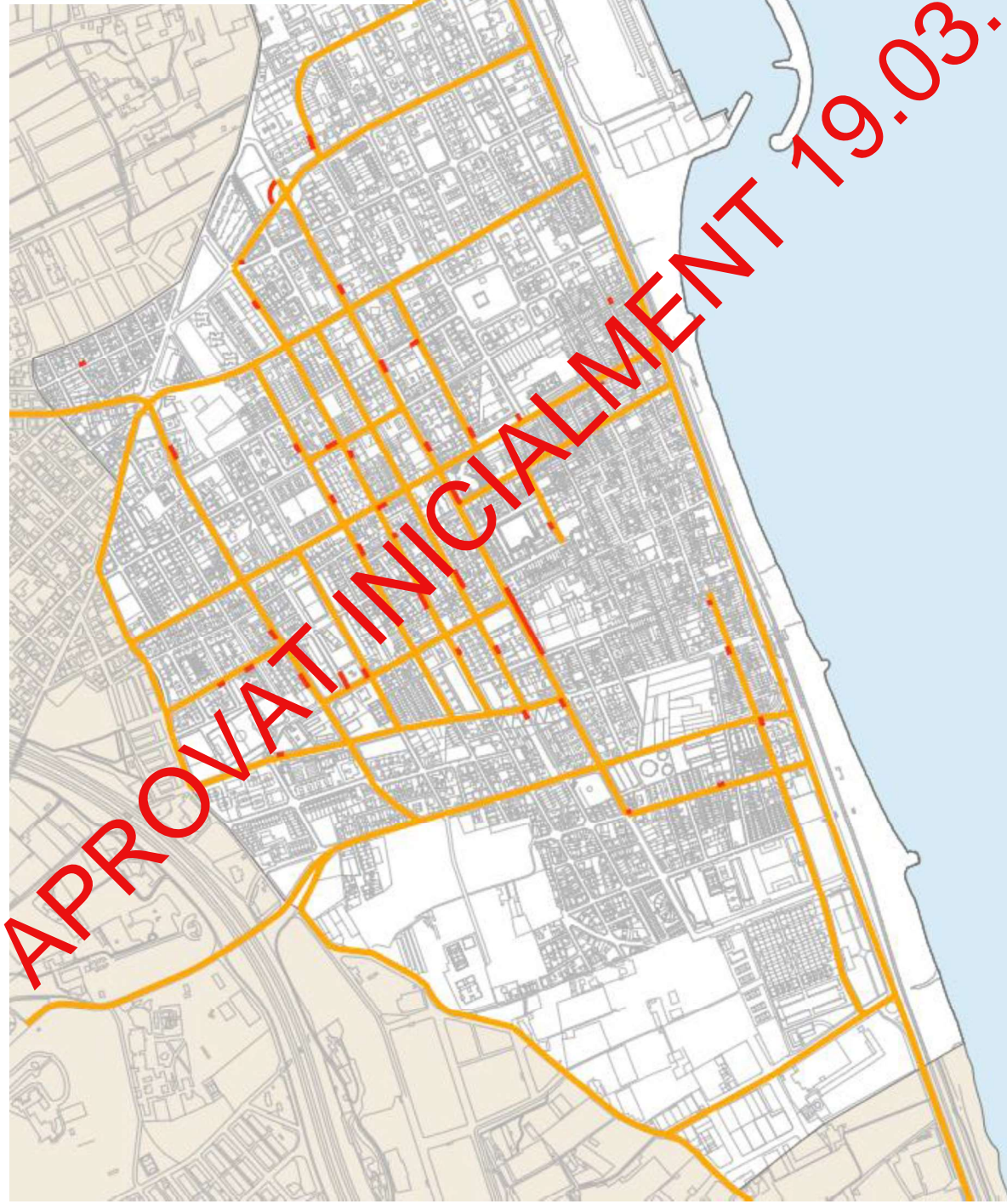
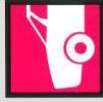
La distribució urbana de mercaderies

Externalitats del transport



APPROVAT INICIALMENT 19.03.18

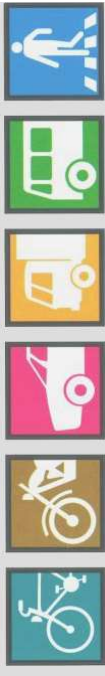
Zones de càrrega i descàrrega



Àmbit	Número de places C/D	%
1. El Palmar	-	
2. Barri Banyeres	-	
3. Barri del gas	6	4%
4. Sol i Mar	6	4%
5. Barri del Maresme	30	22%
6. Barri de l'Eixample	42	31%
7. Nucli antic	31	23%
8. Barri de Llevant	2	1%
9. Santa Maria	2	1%
10. Can Farrerons	16	12%
11. Sector est	-	
12. Can Pou	-	
13. Camp de Mar	-	
Total	135	100%

CÀRREGA I DESCÀRREGA

- Zones de càrrega i descàrrega
- Itinerari de vehicles de mercaderies



El territori

El municipi

Els desplaçaments

Els vianants

Les bicicletes

El transport públic

El vehicle privat

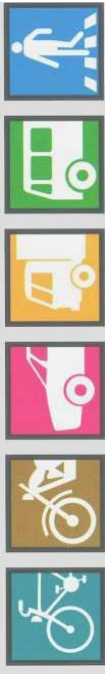
L'aparcament

La distribució urbana de mercaderies

Externalitats del transport

APROVAT INICIALMENT 19.03.18





Accidents amb víctimes per cada 1.000 habitants:



Morts i ferits greus per cada 1.000 habitants:

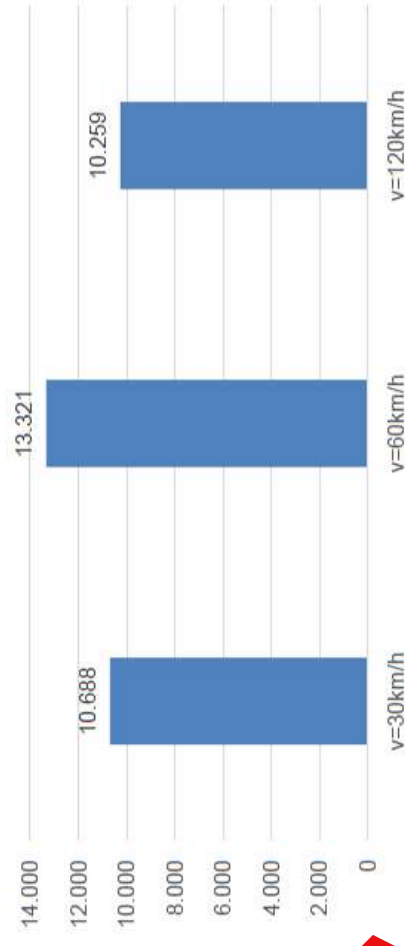




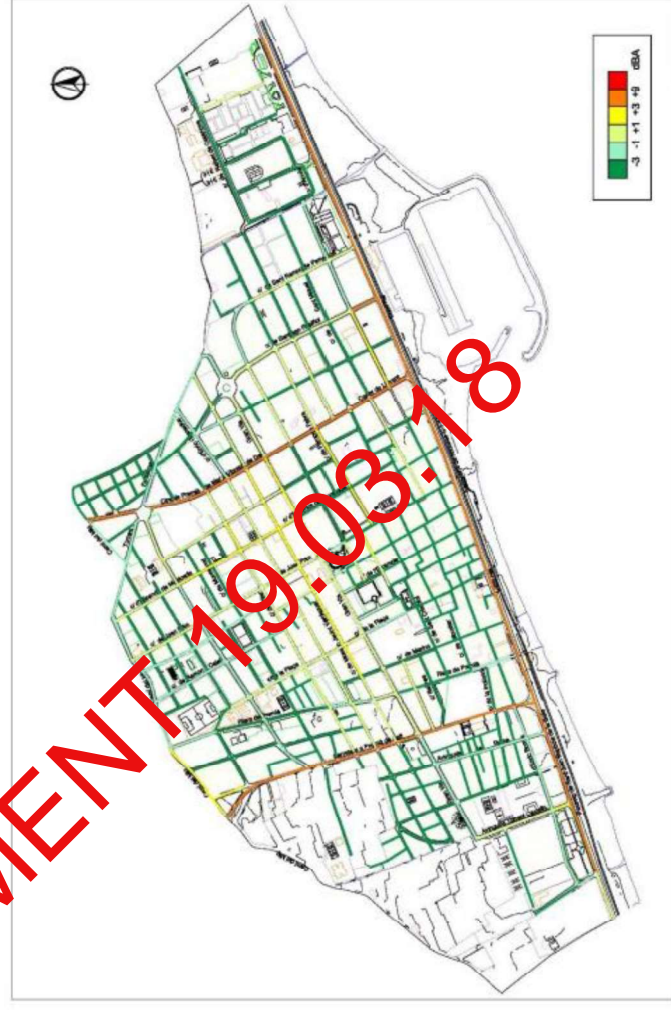
Energia final consumida en la mobilitat urbana i interurbana: 10.870 tep any 2015. La mobilitat dins de la xarxa urbana al municipi és responsable del 31% del consum.



Emissions de GEH derivades del transport: 34.270 t CO₂ any 2015.



La principal font de soroll a Premià de Mar és el trànsit.



FASE 3: Objectius i propostes d'actuació



APPROVAT INICIALMENT 19.03.18



Mobilitat equitativa: Garantir el dret a la mobilitat a totes les persones

- Millorar l'accessibilitat de persones amb problemes de mobilitat reduïda.
- Garantir el dret a la mobilitat per a tots els col·lectius.
- Garantir la cobertura territorial i horària del transport públic.
- Adequar l'oferta de transport públic a les necessitats canviants de la mobilitat.

Mobilitat sostenible i saludable: Reduir la dependència del vehicle privat

- Promoure els desplaçaments a peu i en bicicleta.
- Aconseguir un transport públic de qualitat i integrat.
- Reduir la contaminació atmosfèrica: reduir l'emissió dels gasos causants de l'efecte hivernacle.
- Disminuir la dependència de fonts d'energia no renovables.

Mobilitat Segura: Reduir l'accidentalitat i augmentar la seguretat

- Reduir el nombre d'accidents.
- Disminuir la velocitat de circulació.
- Protegir a vianants i ciclistes.
- Controlar el compliment de les sancions.

Mobilitat eficient: Reduir els costos econòmics i de congestió del sistema de transport

- Aconseguir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada.
- Augmentar el nombre de vehicles estacionats fora de calçada.
- Reduir el temps de desplaçament i la congestió
- Potenciar la qualitat dels mitjans de transport i la intermodalitat.
- Augmentar l'ocupació dels vehicles de transport.

OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMUS



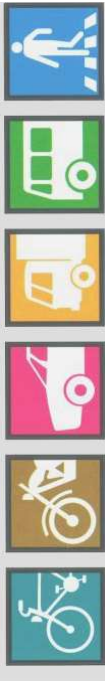
1. Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic
2. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat)
3. Minimitzar la distància dels desplaçaments
4. Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants
5. Fomentar la mobilitat en bicicleta
6. Fomentar l'ús del transport col·lectiu
7. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat
8. Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació
9. Reduir les externalitats dels sistemes de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat
10. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat

Estratègies push&pull: grups d'actuacions encaminats a variar els hàbits ciutadans sobre un determinat aspecte, que conformen una dualitat.

- **PUSH:** Enfocades a dissuadir d'un determinat comportament que es considera que va en contra de l'interès general, restringint o dificultant les possibilitats de dur-la a terme.
- **PULL:** Les que per contra pretenen incentivar un nou ús considerat més racional i/o eficient pel conjunt de la societat.



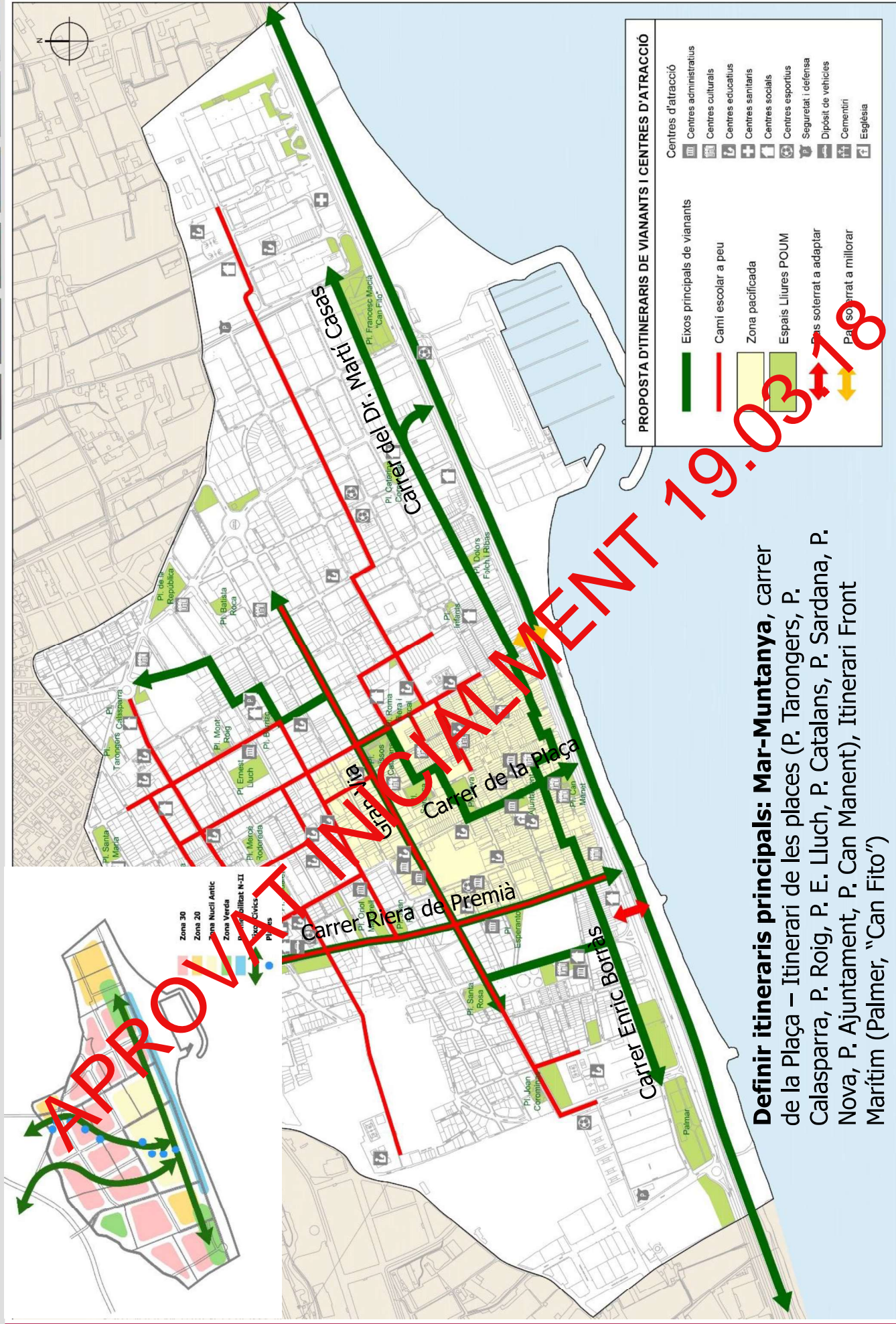
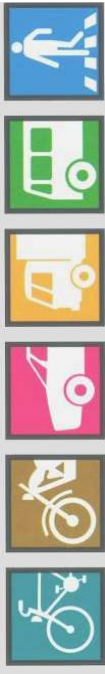
PROPOSTES D'ACTUACIÓ



- Mobilitat a peu
- Mobilitat en bicicleta
- Mobilitat en transport públic col·lectiu
- Mobilitat en vehicle privat motoritzat
- Aparcament
- Distribució urbana de mercaderies
- Seguretat viària
- Actuacions ambientals
- Accés a zones industrials i centres de treball
- Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles
- Creació i/o modificació de normatives existents
- Actuacions corresponents a altres administracions
- Mesures del PDM associades al PMUS



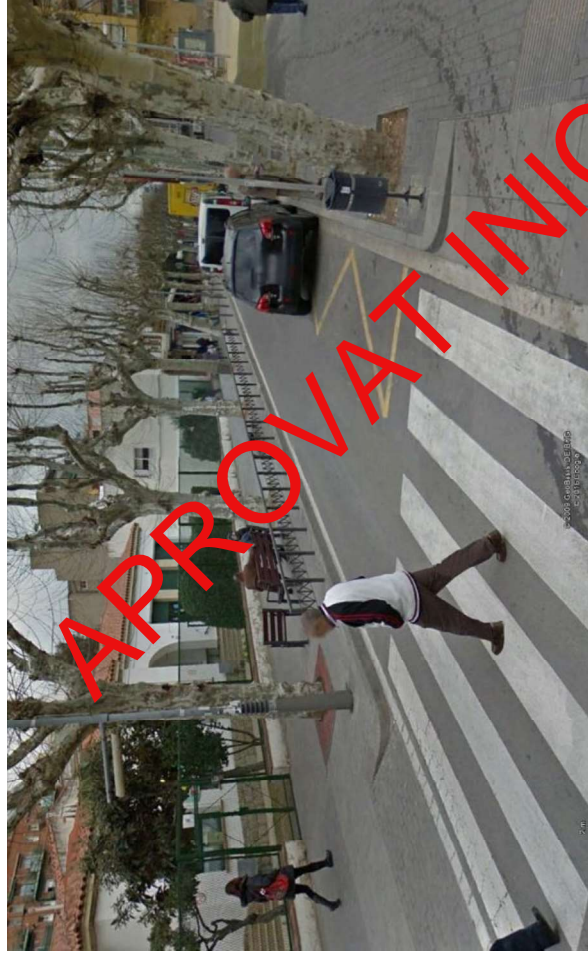
1. Ampliar la zona pacificada del centre urbà.
2. Millorar els itineraris de xarxa bàsica a peu, entre els principals punts del municipi.
3. Senyalitzar els itineraris a peu.
4. Millorar i arranjar l'amplada i estat de les voreres.
5. Adequar i implantar nous passos de vianants.
6. Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants, i especialment la connexió entre el nucli urbà i la zona de costa.
7. Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat.
8. Establir convenis entre l'Ajuntament de Premià de Mar i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat.



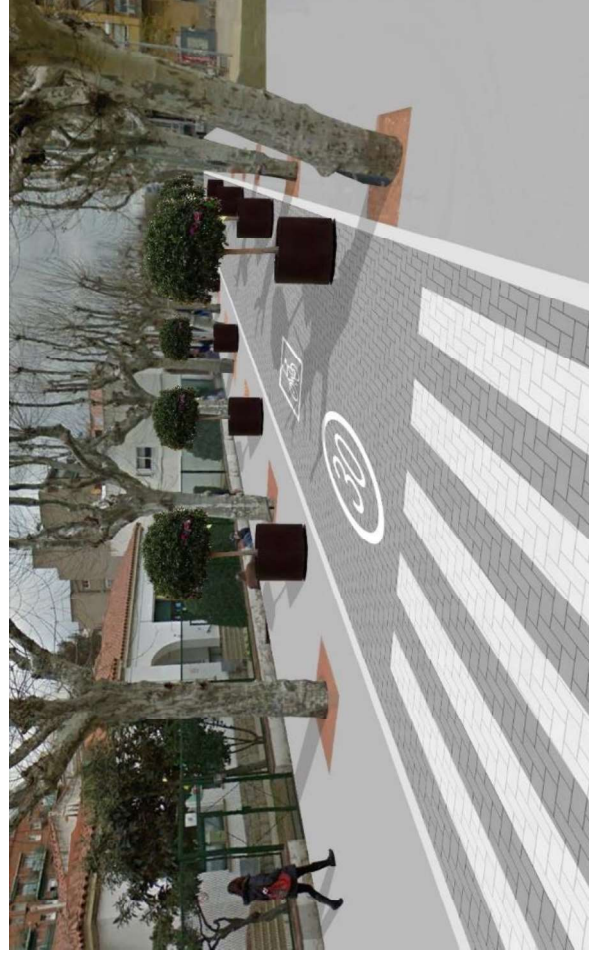
PROPOSTA D'ITINERARIS DE VIANANTS I CENTRES D'ATRACCIÓ

	Eixos principals de vianants		Centres d'atracció
	Cami escolar a peu		Centres administratius
	Zona pacificada		Centres culturals
	Espais Lliures POUM		Centres educatius
	Per sol·licitat a adaptar		Centres sanitaris
	Per sol·licitat a millorar		Centres socials
			Centres esportius
			Seguretat i defensa
			Dipòsit de vehicles
			Cementiri
			Església

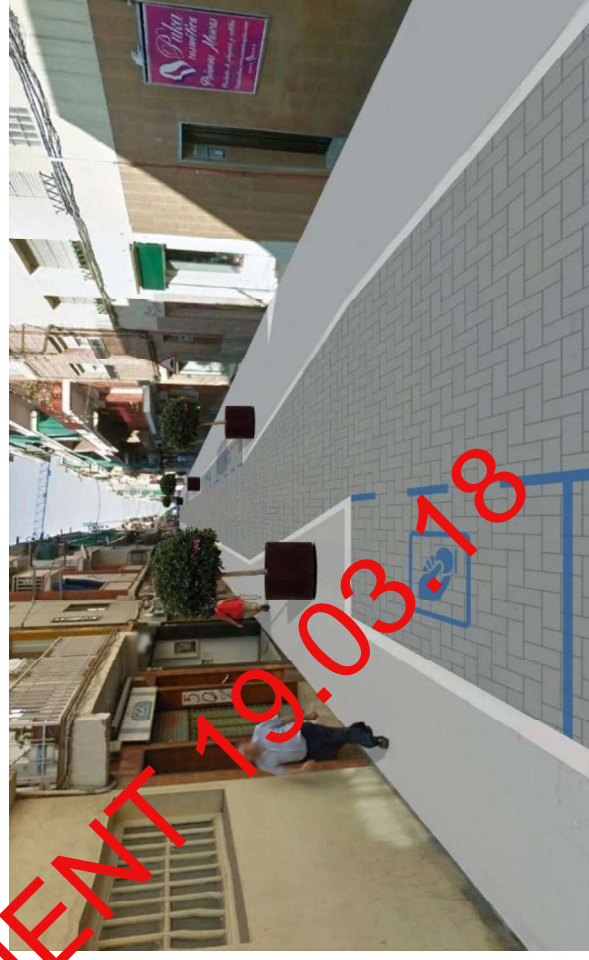
Definir itineraris principals: Mar-Muntanya, carrer de la Plaça – Itinerari de les places (P. Tarongers, P. Calasparra, P. Roig, P. E. Lluch, P. Catalans, P. Sardana, P. Nova, P. Ajuntament, P. Can Manent), Itinerari Front Marítim (Palmer, "Can Fito")



Tram central de la Gran Via de Lluís Companys



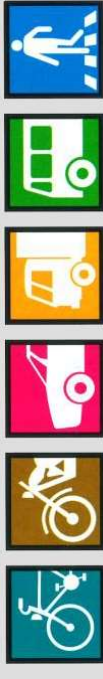
Carrer Jacint Verdaguer





Carretera de Premià de Dalt



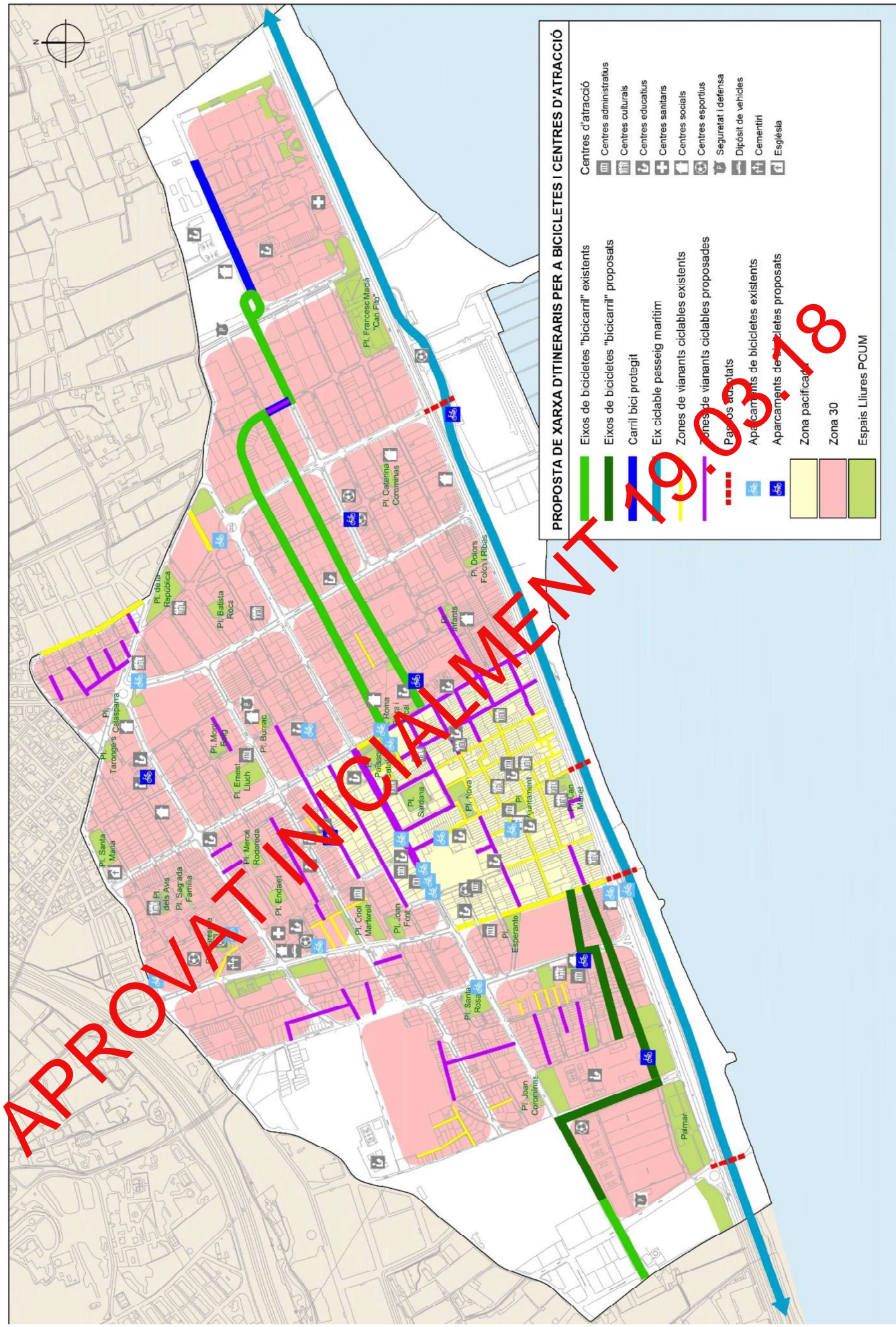
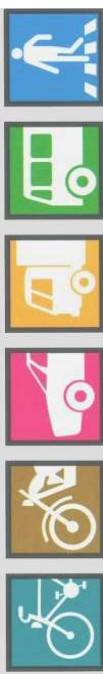


Mobilitat de connexió intermunicipal en bicicleta

1. Millorar l'itinerari ciclista a la Marina Port Premià.
2. Millorar l'itinerari ciclista pel passeig Marítim, dins del projecte de carril bici del Maresme.
3. Millorar les connexions en bicicleta amb el Barcelonès a través de la Xarxa Pedalable Metropolitana o Bicivia.

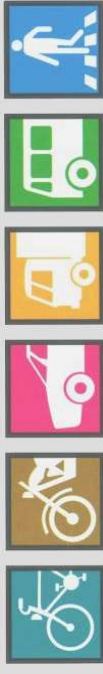
Mobilitat interna en bicicleta

4. Ampliar la zona pacificada del nucli de Premià de Mar i crear zones 30, amb convivència de la bicicleta. Ampliar els itineraris de bici-carril, recomanats per a bicicletes.
5. Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes.



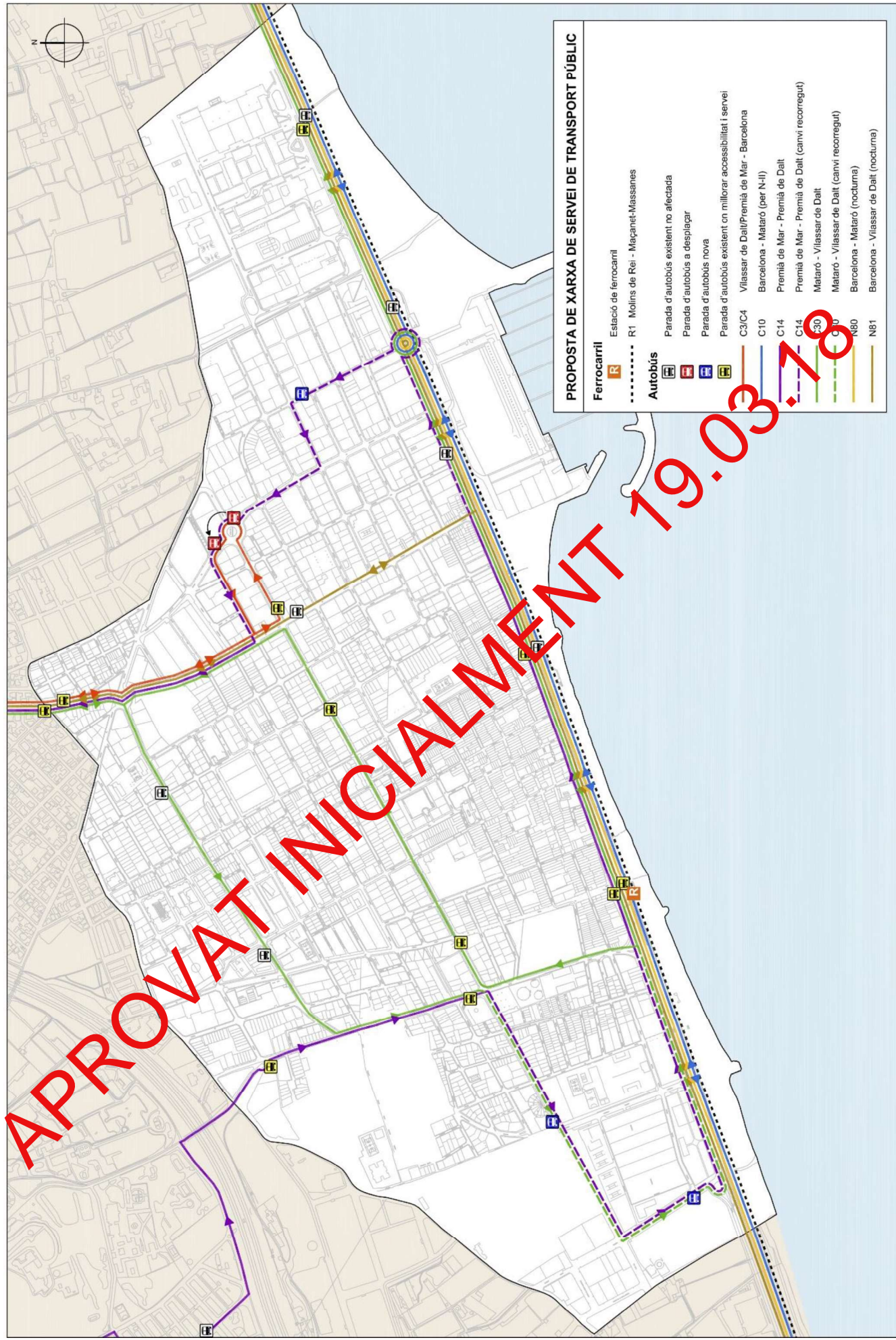
PROPOSTA DE XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES | CENTRES D'ATRACCIÓ

	Eixos de bicicletes "bicicarril" existents		Centres d'atracció
	Eixos de bicicletes "bicicarril" proposats		Centres administratius
	Carril bici protegit		Centres culturals
	Eix ciclable passeig marítim		Centres educatius
	Zones de vianants ciclables existents		Centres sanitaris
	Zones de vianants ciclables proposades		Centres socials
	Pavos associats		Centres esportius
	Aparcaments de bicicletes existents		Seguretat i defensa
	Aparcaments de bicicletes proposats		Dipòsit de vehicles
	Zona pacificada		Cementiri
	Zona 30		Església
	Espais Lliures PCUM		



1. Ampliar el traçat de la línia C-14 per estendre'n el servei als barris de Can Pou i Camp de Mar. Establir noves parades. (Cobertura del 94,5%)
2. Millorar la velocitat comercial dels autobusos.
3. Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús i Rodalies. (9/19 sense banc 5% no accessibles)
4. Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives.
5. Millorar la informació a l'usuari del transport públic urbà i interurbà.
6. Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat.

APROVAT INICIALMENTE 19.03.18



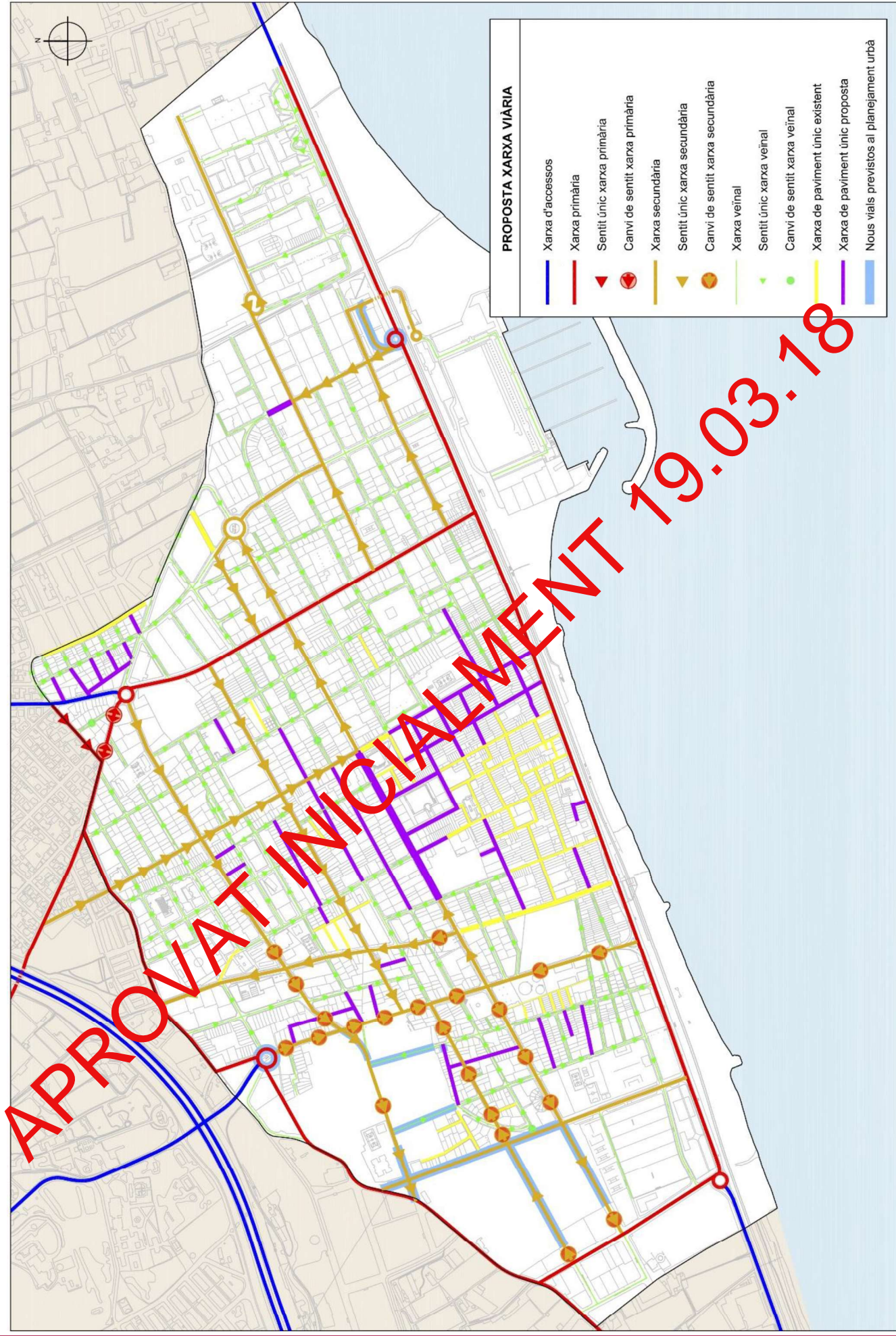
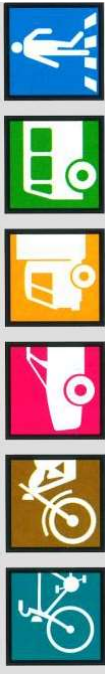
PROPOSTA DE XARXA DE SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC

- Ferrocarril**
- R Estació de ferrocarril
 - R1 Molins de Rei - Maçanet-Massanes
- Autobús**
- Parada d'autobús existent no afectada
 - Parada d'autobús a desplaçar
 - Parada d'autobús nova
 - Parada d'autobús existent on millorar accessibilitat i servei
- C3/C4 Vilassar de Dalt/Premià de Mar - Barcelona
 - C10 Barcelona - Mataró (per N-II)
 - C14 Premià de Mar - Premià de Dalt
 - C14 Premià de Mar - Premià de Dalt (canvi recorregut)
 - C30 Mataró - Vilassar de Dalt
 - C10 Mataró - Vilassar de Dalt (canvi recorregut)
 - N80 Barcelona - Mataró (nocturna)
 - N81 Barcelona - Vilassar de Dalt (nocturna)



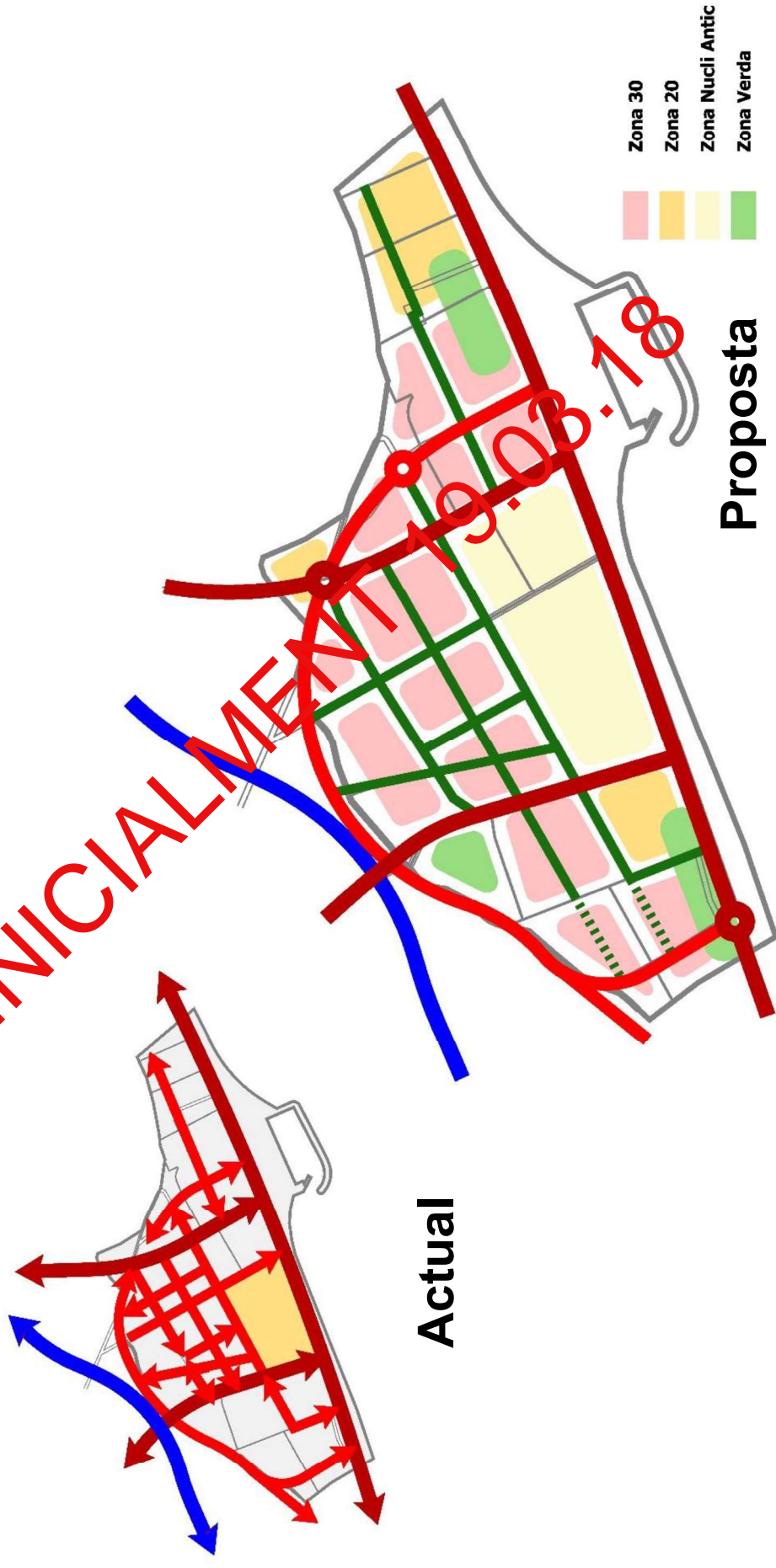
APPROVA INICIALMENT 19.03.18

1. Actualitzar la jerarquització viària, i establir un Pla de circulació pel municipi, reordenant el trànsit.
2. Definir zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament: ampliar la zona pacificada i establir zones 30.
3. Completar infraestructures viàries.
4. Pla de sentits únics de circulació.
5. Millorar la senyalització d'orientació.
6. Establir mesures de pacificació per la Nacional II

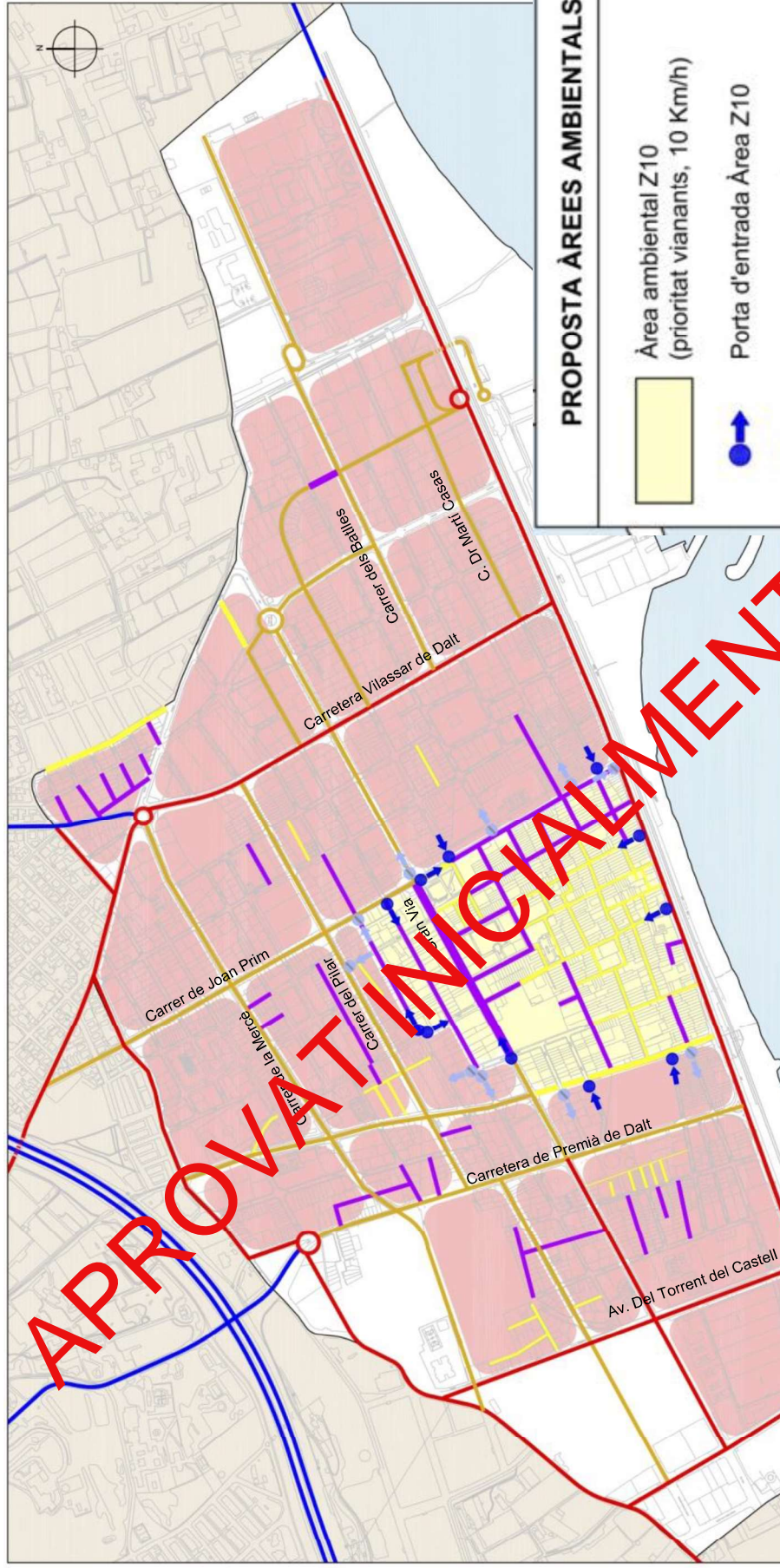
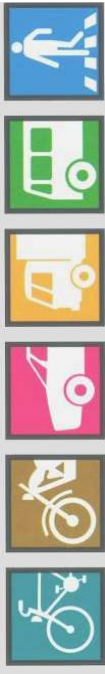




- Pacificació del Barri Llevant, i continuïtat amb el Nucli Antic
- Zones pacificades al barri del Gas, Santa Maria i Can Pou-Camp de Mar
- Zones 30 (Barri Fíxample, Maresme...), i jerarquització viària
- Completar infraestructures (Gran Via, Narcís Monturiol...)
- Reordenació del trànsit, i millora de la senyalització d'orientació



VEHICLE PRIVAT: Zones de pacificació del transit



PROPOSTA ÀREES AMBIENTALS

Àrea ambiental Z10
(prioritat vianants, 10 Km/h)

Porta d'entrada Àrea Z10

Porta de sortida Àrea Z10

Àrea ambiental Z30
(vianants-vehicles segregats, 30 Km/h)

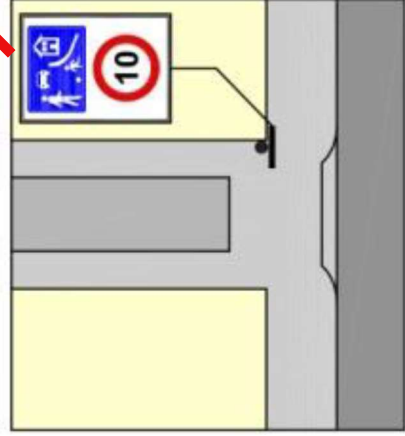
Xarxa d'accessos

Xarxa primària

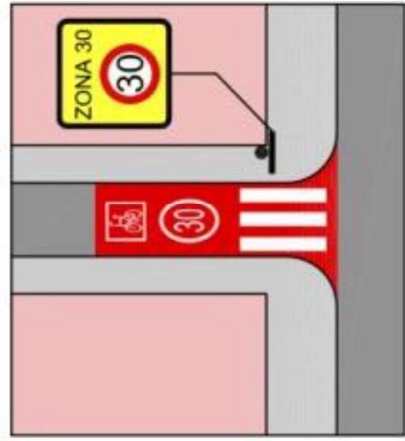
Xarxa secundària

Xarxa de paviment únic existent

Xarxa de paviment únic proposta



Detall d'entrada Àrea Z10

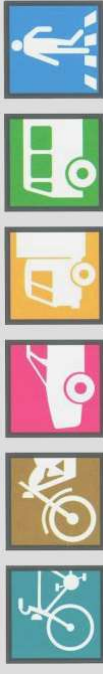


Detall d'entrada Àrea Z30

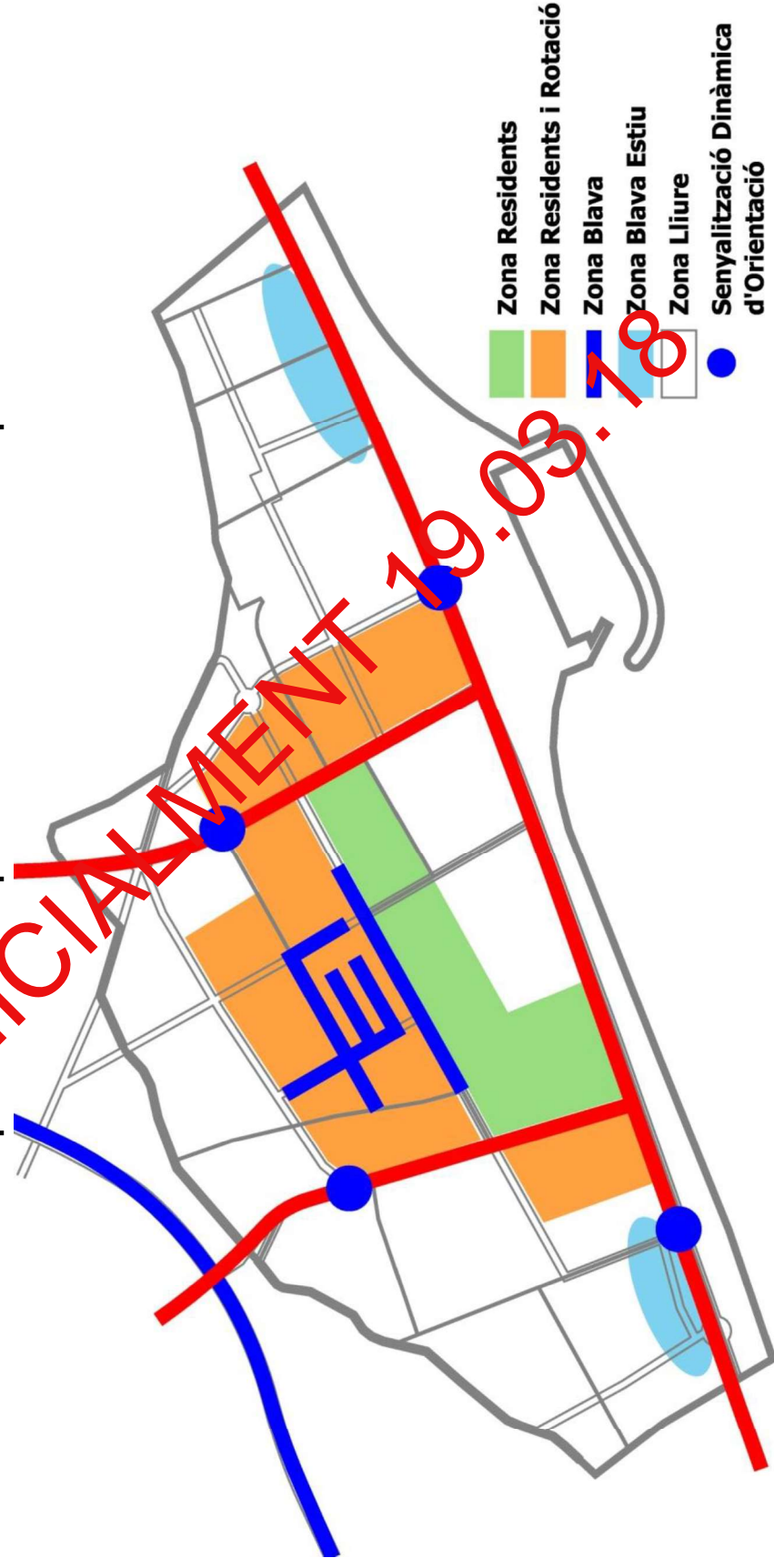


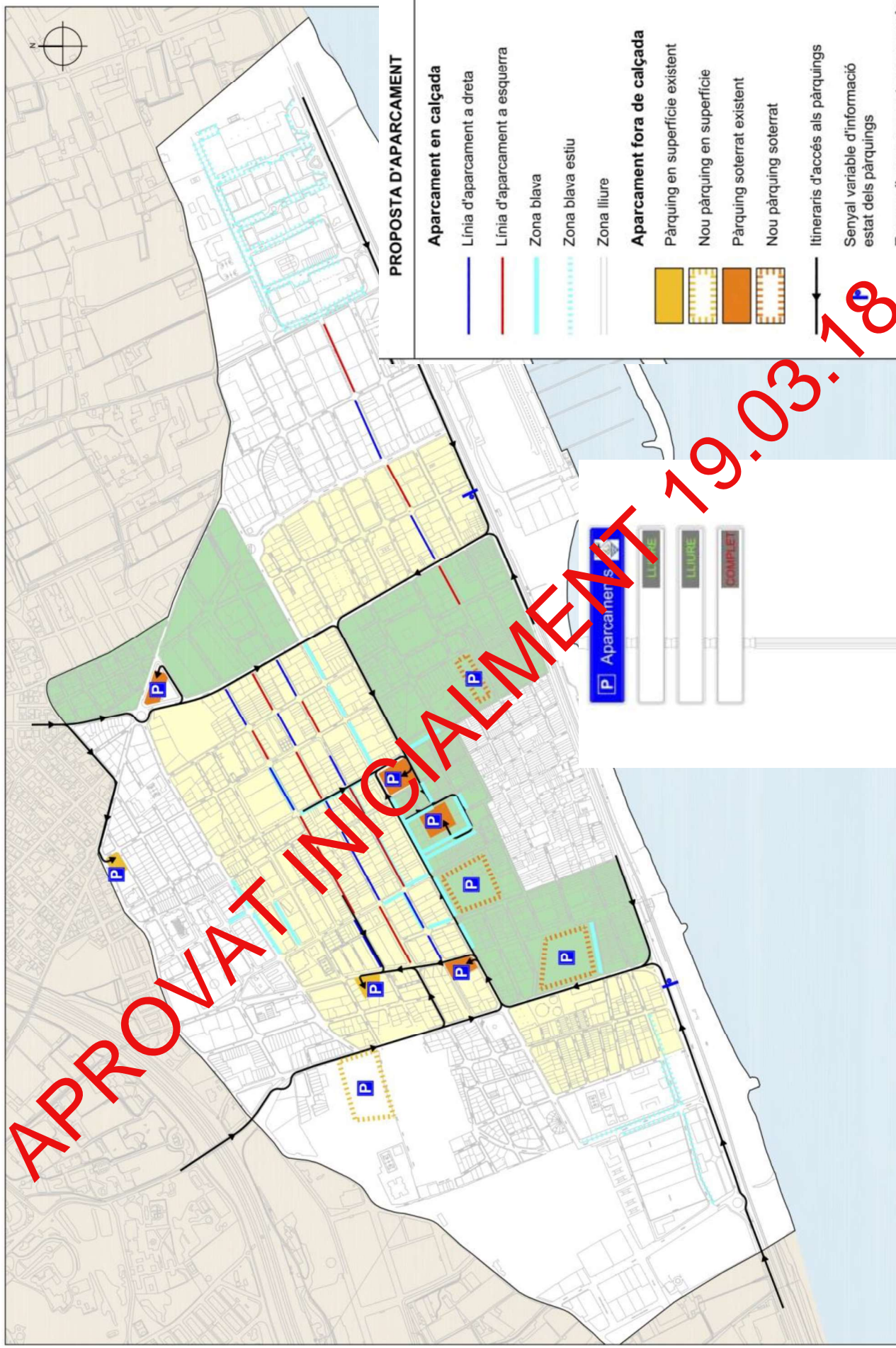
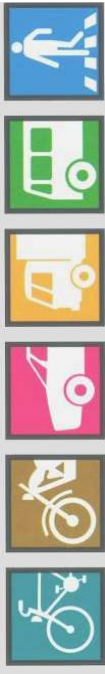
1. Aplicar progressivament una gestió integral de l'aparcament amb l'ampliació de zones regulades i senyalitzant tot l'aparcament urbà.
2. Augmentar l'estacionament fora de calçada.
3. Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos.
4. Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública.
5. Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda.

APPROVA I NICIALMENT 19.03.18



- Regulació i senyalització de l'aparcament urbà.
- Optimització de l'ús de places fora de calçada.
- Augment de la rotació en places en calçada. (ocupació >90%, 48% de veh que no es mouen)
- Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accesos.
- Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública.





PROPOSTA D'APARCAMENT

Aparcament en calçada

- Línia d'aparcament a dreta
- Línia d'aparcament a esquerra
- Zona blava
- Zona blava estiu
- Zona lliure

Aparcament fora de calçada

- Pàrquing en superfície existent
- Nou pàrquing en superfície
- Pàrquing soterrat existent
- Nou pàrquing soterrat

- Itineraris d'accés als pàrquings
- Senyal variable d'informació estat dels pàrquings

Zones d'aparcament proposades

- Zona residents
- Zona residents i rotació

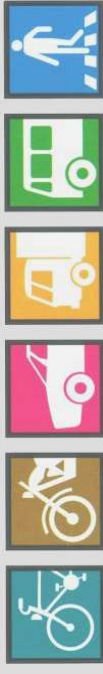
P Aparcament S

LIBRE

LIBRE

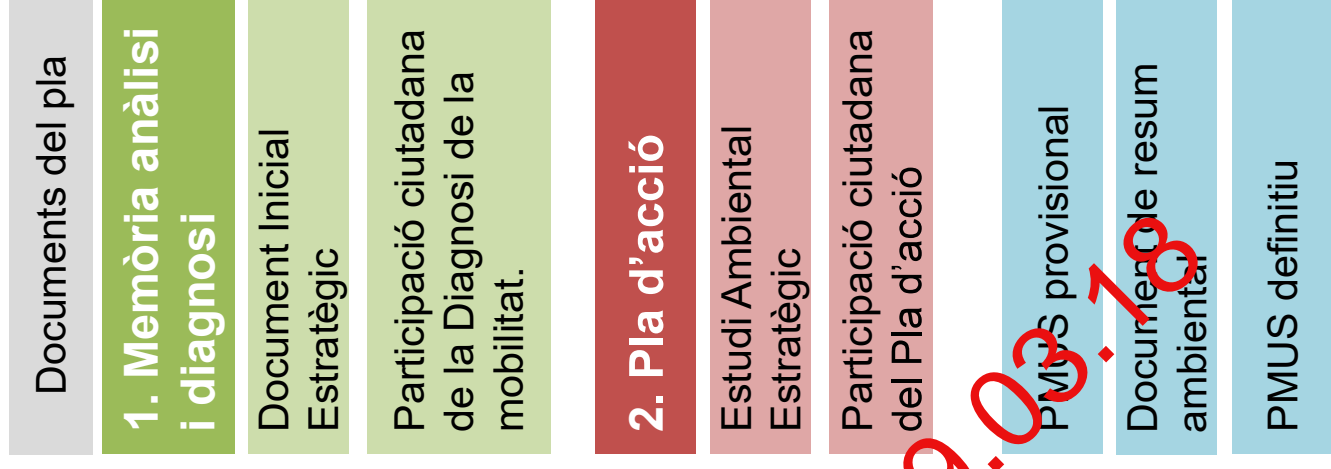
COMPLET

Detall senyal variable d'informació

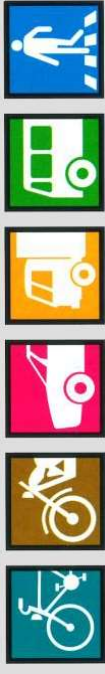


Distribució urbana de mercaderies	Millorar la distribució urbana de mercaderies.
Seguretat viària	Millorar la seguretat a les cruïlles amb major sinistralitat i sensació d'inseguretat. Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat. Actualització del Pla local de Seguretat Viària.
Actuacions ambientals	Promoció de vehicles eficients, de baix consum energètic i reduïdes emissions de CO ₂ . Promoció de combustibles alternatius per al transport. Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics. Foment de la conducció eficient. Millores sobre la contaminació acústica.
Accés a zones industrials i centres de treball	Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses.
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles	Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars. Moderar el trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars. Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres. Promocionar la mobilitat sostenible. Promocionar el cotxe compartit. Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura. Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Premià de Mar. Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta Difondre l'oferta dels modes no motoritzats.
Creació i/o modificació de normatives existents	Modificar de l'Ordenança de circulació viària de Premià de Mar.
Actuacions corresponents a altres administracions	Actuacions corresponents al Pla Territorial General de Catalunya i el Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PTMB). Actuacions corresponents al Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC). Actuacions corresponents al Pla Director d'Infraestructures a la Regió Metropolitana de Barcelona 2011-2020 (PDI).
Mesures del PDM associades al PMUS	Actuacions a la xarxa de carreteres. Actuacions a la xarxa ferroviària. Actuacions a la xarxa d'autobusos. Actuacions de millora d'accés als centres de treball. Actuacions a la xarxa de vies ciclistes.

FASE 4: Indicadors, fitxes d'actuació i EAE

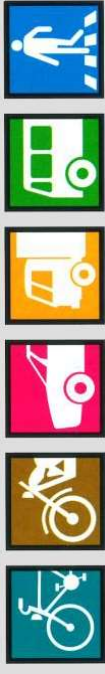


INDICADORS





Nom indicador	Valor actual (2015)	Valor tendencial (2021)	Valor objectiu (2021)
1. Global			
1.1. Repartiment modal total			
1.1.1. A peu i en bicicleta	55,3%	55,8%	56,1%
1.1.2. En transport públic	13,2%	13,4%	15,3%
1.1.3. En vehicle privat motoritzat	31,5%	30,8%	28,6%
1.2. Repartiment modal intern			
1.2.1. A peu i en bicicleta	86,4%	87,0%	88,2%
1.2.2. En transport públic	0,6%	0,6%	0,6%
1.2.3. En vehicle privat motoritzat	13,0%	12,4%	11,2%
1.3. Repartiment modal connexió (mobilitat generada-atreta)			
1.3.1. A peu i en bicicleta	7,6%	8,2%	8,7%
1.3.2. En transport públic	32,6%	37,0%	37,0%
1.3.3. En vehicle privat motoritzat	59,8%	54,8%	54,3%
1.4. Autocontenció			
1.4.1. Autocontenció municipal	27,7%	27,5%	28,8%
2. Vianants			
2.1. Prioritat per a vianants (%xarxa viària exclusiva vianants o convivencial/xarxa viària total)	11,8%	12,0%	13,0%
2.2. Dèficit per a vianants (% vorera < 0,9 m) (NU)	12,3%	12,0%	10,0%
2.3. Passos de vianants senyalitzats/necessaris	61%	70%	100%
2.4. Passos de vianants adaptats/senyalitzats	44%	50%	100%
3. Bicicletes			
3.1. Xarxa bicicletes (km carrils ciclables o zona30/1000 habitants)	0,55	0,56	1,34
3.2. Xarxa ciclable (km carrils ciclables o zona 30/xarxa viària total)	35%	35%	60%
3.3. Aparcaments bicicleta / 1000 habitants	4,8	5	7,2
4. Transport Públic			
4.1. Adaptació PMR autobusos	80%	80%	100%
4.2. Adaptació a PMR estacions TP	60%	65%	100%
4.3. Velocitat comercial de transport públic (km/h)	15	15	16
4.4. Integració tarifària	100%	100%	100%
4.5. Cobertura del transport públic	94,5%	94,5%	100%
4.6. Freqüència mitjana de pas (min hora punta)	30	30	30
4.7. Parades amb marquesina	47%	47%	47%
5. Vehicle Privat Motoritzat			
5.1. Turismes per cada 1.000 habitants	386	450	450
5.2. Motos per cada 1.000 habitants	78	100	100
5.3. Saturació xarxa viària	2%	5%	0,5%
5.4. Xarxa primària o bàsica (respecte el total)	20%	20%	10%
5.5. Zones 30 (al Nucli Urbà)	50%	55%	60%

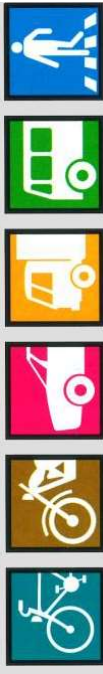
Nom indicador	Valor actual (2015)	Valor tendencial (2021)	Valor objectiu (2021)
6. Aparcament			
6.1. Aparcament regulat en calçada	9%	10%	20%
6.2. Cobertura aparcament via pública	90%	90%	90%
6.3. Cobertura aparcament fora via pública	40%	40%	50%
7. Distribució de mercaderies			
7.1. Espai distribució urbana de mercaderies	0	0	0
7.2. Zones de càrrega i descàrrega	13	13	15
8. Seguretat viària			
8.1. Victimes mortals en accidents de trànsit	0	0	0
8.2. Accidents amb víctimes zona urbana (acc./1000 hab.)	1,5	0	0
8.3. Victimes vianants / Victimes totals	30%	30%	24%
9. Pla director de mobilitat de la RMB			
Reducció cost del viatge			
9.1. Costos interns i externs del viatge en TP (M€)	990,2	1.118,9	920,8
9.2. Costos interns i externs del viatge en VP (M€)	111,6	126,2	103,8
Minimitzar distància mitjana de desplaçament			
9.3. Distància mitjana dels desplaçaments interurbans	15,7	15,7	15,7
Potenciar canvi modal de la mobilitat metropolitana			
9.4. % desplaçaments intra+ intermunicipals a peu i bicicleta	53,3%	55,8%	56,6%
9.5. % desplaçaments intra+ intermunicipals en TP	13,2%	13,4%	14,9%
9.6. % desplaçaments intra+ intermunicipals en VP	31,5%	30,8%	28,6%
Reduir costos dels sistemes de transport			
9.7. Costos externs totals del transport (M€)	18,3	-	-
Moderar el consum i reduir intensitat energètica del transport a l'RMB			
9.8. Consum energètic del transport (tep/any)	10.870	11.794	9.957
Reduir contribució al canvi climàtic			
9.9. Emissió de gasos d'efecte hivernacle (t/any)	34.270	37.187	31.383
Reduir contaminació atmosfèrica resultant del transport			
9.10. Emissió PM10 (t/any)	6,8	5,5	4,8
9.11. Emissions NOx (t/any)	159,0	103,7	102,8
Reduir contaminació acústica resultant del transport			
9.12. Zones exposades >65 dB	*		
Reduir ocupació espai públic pels vehicles			
9.13. Carrers amb prioritat per a vianants	11,8%	12%	15%
Reduir l'accidentalitat			
9.14. Nombre d'accidents amb víctimes per cada 10 ⁸ veh-km anuals	170	170	148



Exemple de fitxes d'actuació, Document II del PMUS

1.6	Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants
1. Àmbit d'actuació	Mobilitat a peu
2. Objectius	Reduir la sensació de fragmentació dels itineraris a peu respecte a les infraestructures barrera com la N-II o les vies del ferrocarril.
3. Descripció de l'actuació	Es contempla actuar en quatre passos: <ul style="list-style-type: none"> • Pas de la rotonda amb Torrent Malet • Pas de l'estació de Premià de Mar • Pas del carrer de la Plaça • Pas del carrer Santiago Rusiñol, accés al Port També es treballarà la permeabilització de la carretera de Premià de Dalt, que passa a sobre un avia unidireccional.
4. Zona d'actuació	Tot el municipi.
8. Cost (€)	Cost indefinit
5. Documentació gràfica de referència	
6. Fase	De 0-6 anys
7. Prioritat	Alta
9. Responsable	Ajuntament de Premià de Mar, ADIF
10. Possibles fonts de finançament	Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat, ONCE, ICAEN,...
11. Indicador d'avaluació de la proposta	Velocitat mitjana dels vehicles a les travesseres urbanes Aforament dels vianants a les cruïlles de les travesseres urbanes

8.1	Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO₂
1. Àmbit d'actuació	Qualitat ambiental i estalvi energètic
2. Objectius	Promoure i donar a conèixer als ciutadans i ciutadanes la possibilitat d'adquirir vehicles més eficients energèticament.
3. Descripció de l'actuació	Estudiar la modificació de l'ordenança corresponent per contemplar una bonificació de l'impost de matriculació per a aquells vehicles etiquetats ECO. El Govern de la Generalitat ha creat l'etiqueta "vehicle ECO" per dissenyar i aplicar polítiques que orientin la demanda de vehicles d'automoció cap a models més nets, de molt baixes emissions, amb una atenció especial cap al vehicle elèctric. Incloure la previsió d'aquests criteris a l'hora de renovar les flotes de vehicles de policia i altres serveis municipals.
4. Zona d'actuació	Tot el municipi
8. Cost (€)	Cost imputat als serveis municipals
5. Documentació gràfica de referència	
6. Fase	De 0-12 anys
7. Prioritat	Mitja
9. Responsable	Ajuntament de Premià de Mar
10. Possibles fonts de finançament	Ajuntament de Premià de Mar
11. Indicador d'avaluació de la proposta	% vehicles sostenibles respecte al parc total de vehicles



Indicadors EAE

Indicador	Urbà	Interurbà	Total
Consum energètic del transport per carretera (tep/any)	3.400	7.470	10.870
Total d'emissions de CO ₂ (t/any)	10.688	23.580	34.270
Total d'emissions de PM _{2,5} (kg/any)	1.967	3.621	5.588
Total d'emissions de PM ₁₀ (kg/any)	2.485	4.367	6.853
Total d'emissions d'NOx (kg/any)	49.308	109.750	159.058
% de població en zones >65 dB L _{Aeq} (diürn)	*	-	-
% de població en zones >55 dB L _{Aeq} (nocturn)	**	-	-
Repartiment modal (veh. privat - transport col·lectiu - a peu i bici)	13,0%-0,6%-86,4%	59,8%-32,6%-7,8%	32,4%-13,2%-54,4%
Nivell d'autocontenció dels desplaçaments interns/total desplaçaments realitzats per residents)	58,8%	-	-
Distància mitjana dels desplaçaments (km)	1,3	15,7	-
Ràtio de població dels cotxes	1,14	1,16	-
% d'espai públic destinat als vehicles motoritzats (circulars i aparcament)	58,5%	72,5%	-
% d'espai públic d'ús exclusiu per a vianants o bicicletes	5%	-	-
% d'espai públic amb mesures de pacificació del trànsit	4%	-	-
Infraestructura específica per a bicicletes (km)	9 km (15,6 km si en comptem espais compartits)	-	-
Cobertura de transport urbà i interurbà	-	94,5% bus interurbà-78,6% tren	-
Nombre de places d'aparcament (en calçada i fora de calçada) per a vehicles motoritzats	9.600 places	-	-
Modernització de vehicles municipals	-	-	-
Nombre d'accidents anuals amb víctimes a la xarxa vial	43 (2014)	-	-
% d'accidents anuals amb vianants o ciclistes implicats	30% (any 2014)	-	-
Accidents anuals amb víctimes per 10 ⁵ veh-km (urbans)	1,7	-	-

Pla de mobilitat urbana sostenible de Premià de Mar, 2016-2021

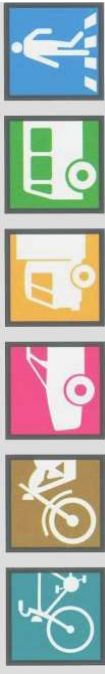
Document IV. Estudi Ambiental Estratègic



Maig 2017

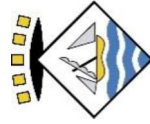
Fluxos ambientals:

	Escenari actual (2012)	Escenari tendencial (2018)	Escenari objectiu (2018)	Δ% objectiu respecte 2012
Consum energètic (tep/any)	10.871	12.213	8.457	-22%
Emissions de GEH (t CO ₂ eq/any)	34.268	38.492	26.681	-22%
Emissions PM10 (t/any)	6.853	5.472	4.815	-30%
Emissions NOx (t/any)	159.058	103.588	102.873	-35%



Gràcies per la vostra atenció!

APROVAT INICIALMENT 19.03.18



Ajuntament de
Premià de Mar
www.premiademar.cat



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

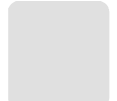
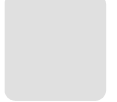
intra

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

**DOCUMENT V: ESTUDI
AMBIENTAL ESTRATÈGIC**

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

Pla de mobilitat urbana sostenible de Premià de Mar, 2016–2021



Document IV. Estudi Ambiental Estratègic



Maig 2017



Diputació
Barcelona

Àrea de Territori i Sostenibilitat

Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local



Ajuntament de
Premià de Mar

www.premiademar.cat

intra

APPROVAT INICIALMENT 19.03.17

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Paloma Sánchez-Contador Escudero

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

Hugo Moreno Moreno

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

Susana Aladro Domínguez

Enginyera tècnica d'Obres Públiques
Tècnica de l'Oficina de Mobilitat i Seguretat Viària Local
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Ajuntament de Premià de Mar

Antoni Subirà

Regidor d'urbanisme i espai públic

Josep M^a Fabregat

Arquitecte municipal

Ramon Lozano

Arquitecte tècnic, via pública

Miquel Martínez

Tècnica de via pública i mobilitat

Equip redactor

INTRA SL

Jordi Parés Estela

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Joan Estevedeordal Flotats

Planificador de mobilitat

Maria Ramellini

Ambientòloga

Armelle Ibáñez

Ambientòloga

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	JPE
Data	Maig 2017

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	1
1.1. EL PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL DE PLANS I PROGRAMES	1
1.2. LEGISLACIÓ AMBIENTAL APLICABLE	2
2. CONTINGUT I OBJECTIUS DEL PMUS DE PREMIÀ DE MAR	3
2.1. OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMUS	4
3. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS	9
4. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA	15
4.1. SITUACIÓ GEOGRÀFICA I ESTRUCTURA TERRITORIAL I MORFOLOGIA DEL TERRENY	15
4.2. ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ	15
4.3. HABITATGE.....	16
4.4. ACTIVITAT ECONÒMICA.....	17
4.5. CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES	17
4.6. PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ.....	19
5. ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT	21
5.1. XARXA DE VIANANTS	21
5.2. XARXA DE CICLISTES.....	23
5.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	25
5.4. XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS	26
5.5. APARCAMENT	29
5.6. SEGURETAT VIÀRIA	32
6. MOBILITAT URBANA DE PREMIÀ DE MAR	36
6.1. REPARTIMENT MODAL	36
6.2. ANÀLISI DE FLUXOS.....	39
6.2.1. Anàlisi de fluxos intermunicipals de l'enquesta	42
6.2.2. Anàlisi de fluxos de no residents (EMQ 2006)	44
7. DIAGNOSI DELS FLUXOS AMBIENTALS	47
7.1. QUALITAT DE L'AIRE	47
7.2. CONTAMINACIÓ ACÚSTICA	48
7.3. IMPACTES POTENCIALS SOBRE EL CANVI CLIMÀTIC.....	51
8. OBJECTIUS AMBIENTALS	53
9. INDICADORS PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DELS PMUS	59
10. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES	61
10.1. DESCRIPCIÓ DE LES ALTERNATIVES	62
11. OBJECTIUS AMBIENTALS I GRAU D'ASSOLIMENT	67
11.1. OBJECTIUS AMBIENTALS GENERALS	67
11.1.1. Mobilitat equitativa.....	67
11.1.2. Mobilitat sostenible i saludable	67
11.1.3. Mobilitat segura	68

APPROVAT INICIALMENT 19.03.18

11.1.4. Mobilitat eficient.....	68
11.2. OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMUS	68
12. PROPOSTES PARTICIPADES D'ACTUACIÓ DE L'ALTERNATIVA TRIADA DEL PMUS.....	73
13. PRIORITZACIÓ AMBIENTAL DE LES ACTUACIONS.....	79
13.1. INCIDÈNCIA DE LES MESURES ELS PRINCIPALS FLUXOS	83
14. MARC TEMPORAL D'EXECUCIÓ DE LES MESURES I ACTUACIONS PROPOSADES.....	84
15. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PMU.....	87
16. MESURES DE SEGUIMENT I SUPERVISIÓ	89
17. SÍNTESI	90
17.1. OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMUS	90
17.2. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES	91
17.3. ANÀLISIS TERRITORIAL I SOCIOECONOMICA	92
17.4. ANÀLISIS DE LES XARXES DE TRANSPORT	92
17.5. ACCIDENTALITAT	94
17.6. MOBILITAT URBANA	94
17.7. INDICADORS PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DEL PMUS.....	97
17.8. ESCENARIS DE MOBILITAT I ALTERNATIVA ESCOLLIDA	98
17.9. ACTUACIONS PREVISTES AL PMUS.....	101

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

1. INTRODUCCIÓ

1.1. EL PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL DE PLANS I PROGRAMES

Els instruments de planificació previstos a la Llei de Mobilitat de 9/2003 s'han de sotmetre a una avaluació estratègica ambiental, d'acord amb l'òrgan ambiental i amb el que estableix la legislació comunitària. Per tant, el present Estudi Ambiental Estratègic es formula en el marc de la Llei 21/2013, d'avaluació ambiental de plans i programes, que regula l'avaluació ambiental dels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS).

L'objectiu de l'avaluació ambiental és garantir que les repercussions sobre el medi ambient dels plans i programes siguin considerades i integrades adequadament des de l'inici, durant tot el procés d'elaboració, tramitació, execució i desenvolupament. Per tant, l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) ha d'identificar, descriure i avaluar els probables efectes significatius sobre el medi ambient i la salut humana que es puguin derivar de l'aplicació del pla corresponent, amb l'objectiu de posar de manifest com s'han integrat els aspectes ambientals en l'elaboració del pla.

D'acord amb la Llei 21/2013, el procediment d'avaluació ambiental dels plans i programes inclou les següent actuacions:

1. Redacció del Document Inicial Estratègic (DIE). L'objectiu del DIE és identificar, descriure i avaluar els probables efectes significatius sobre el medi ambient i la població que es puguin derivar de l'aplicació del pla corresponent, amb l'objectiu de posar de manifest com s'han integrat els aspectes ambientals en la redacció i en l'elaboració del pla.
2. Consulta sobre l'abast del DIE. El Departament de Territori i Sostenibilitat identifica les administracions públiques afectades i el públic interessat que han de ser consultades.
3. Emissió del Document d'abast per part de l'òrgan ambiental. Aquest document determina el contingut de la informació que cal tenir en compte a l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE).
4. Elaboració de l'EAE per part del promotor.
5. Consultes i informació pública. La versió preliminar del PMUS i l'EAE s'ha de sotmetre a informació pública pel seu promotor, després de la seva aprovació inicial, mitjançant un tràmit d'informació pública durant un termini mínim de 45 dies.
6. Elaboració del Document Resum Ambiental per part del promotor.
7. Acord de l'òrgan ambiental sobre el Document Resum Ambiental. Si el Document Resum Ambiental i la documentació presentada integren adequadament els continguts que ha de contemplar el document, l'òrgan ambiental dicta una resolució on es manifesta el seu acord amb el Document Resum Ambiental.
8. Aprovació del PMUS per part del promotor. Finalment, es realitza l'aprovació final del PMUS i del Document Resum Ambiental corresponent. El PMUS ha d'incloure el document d'anàlisi i diagnòstic de la mobilitat, el document d'objectius i escenaris, el programa d'actuacions i el Document Resum Ambiental.

1.2. LEGISLACIÓ AMBIENTAL APLICABLE

La transversalitat dels PMUS en molts dels aspectes ambientals com ara qualitat de l'aire, soroll i energia, fa que, a més a més de tenir en compte la legislació de rang superior vinculada al transport, sigui important tenir en compte la normativa ambiental i donar-hi compliment.

Principalment, en relació als PMUS es tindrà en compte la següent legislació:

Europea:

- Directiva 2008/50/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 21 de maig de 2008, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa.
- Directiva 2004/107/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 15 de desembre de 2004, relativa a l'arsènic, el cadmi, el mercuri, el níquel i els hidrocarburs aromàtics policíclics de l'aire ambient.

Estatal:

- Reial decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire.
- Llei 34/2007, de 15 de novembre, de qualitat de l'aire i protecció de l'atmosfera.

Autonòmica:

- Llei 22/1983, de 21 de novembre, de Protecció de l'ambient Atmosfèric.
- Decret 322/1987, de 23 de setembre, de desplegament de la Llei 22/1983.
- Acord GOV/127/2014, de 23 de setembre, pel qual s'aprova el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, que deroga el Decret 152/2007, de 10 de juliol, d'aprovació del pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric.
- Llei 16/2002, de protecció contra la contaminació acústica.
- Decret 245/2005, de 8 de novembre, pel qual es fixen criteris per a l'elaboració dels mapes de capacitat acústica.
- Decret 176/2009, de 10 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei 16/2002, de 28 de juny, i se n'adapten els annexos.

2. CONTINGUT I OBJECTIUS DEL PMUS DE PREMIÀ DE MAR

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, té per objecte establir els principis i objectius (articles 2 i 3 respectivament) als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies. Es dirigeix a la sostenibilitat i la seguretat, i vol determinar els instruments necessaris perquè la societat assoleixi aquests objectius garantint a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

En el seu capítol II, la Llei de la mobilitat, estableix quins són els instruments de planificació que han de concretar l'aplicació d'aquests principis. S'estableixen els instruments de planificació següents:

- Directrius Nacionals de Mobilitat,
- Pla Directors de Mobilitat,
- plans específics i,
- plans de mobilitat urbana.

A l'art.9, s'especifica que en l'àmbit local, correspon als plans de mobilitat urbana ser els instruments de planificació que configuren les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya.

Els PMUS són una eina d'importància cabdal per a les administracions locals en la planificació integrada de les diferents xarxes que conformen el sistema de transport. Pel caràcter transversal que juga la mobilitat en la nostra societat, les aportacions del PMUS contribueixen també a la millora del medi ambient, de l'entorn urbanístic i del nivell socioeconòmic dels municipis.

El PMUS de Premià de Mar guarda una interrelació amb altres plans i programes de caire territorial (planejament territorial) i urbanístic (planejament urbanístic) que tenen una incidència directe en la mobilitat i que conseqüentment poden condicionar o afectar d'alguna manera el desenvolupament dels objectius establerts pel PMUS.

L'elaboració i aprovació dels PMUS es obligatòria en els municipis que hagin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers i també en aquells que ho determini el corresponent Pla director de mobilitat. També han de redactar el PMUS els 40 municipis definits pel Decret 226/2006, de 23 de maig, pel qual es declaren Zones de Protecció Especial de l'Ambient Atmosfèric (ZPEAA). Premià de Mar no es troba inclòs en aquesta regulació.

El PMUS de Premià de Mar es planteja amb un **període de vigència de sis anys, en el termini 2016-2021** (any base 2015), i es podria complementar amb mesures a més llarg termini si s'escaigués.

Amb el PMUS de Premià de Mar s'espera poder aconseguir un planejament molt més coherent en el desenvolupament del municipi, així com molt més efectiu pel que fa a la seva execució. **És objecte del Pla de Mobilitat Urbana de Premià de Mar, mantenint un criteri de mobilitat sostenible i segura, assolir els següents objectius:**

- Caracteritzar el sistema de mobilitat existent en l'actualitat al municipi de Premià de Mar
- Realitzar una diagnosi tècnica del sistema on es posen de manifest els seus punts forts i febles.
- Caracteritzar el sistema de mobilitat futur, especialment a les noves àrees de creixement previstes pel planejament.
- Proposar mesures per tal de potenciar la mobilitat sostenible i segura i complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat

- Formular un programa de actuacions amb les fases d'implementació i costos.
- Calcular els indicadors actuals i objectius per tal d'avaluar el grau d'aplicació de les propostes.

Per dur a terme aquests objectius s'analitzen l'accessibilitat i la mobilitat de les persones (a peu, en bicicleta i en vehicle a motor) i dels béns (públic i privat); la circulació i seguretat viària; el transport públic de viatgers (col·lectiu i el servei de taxi); els aparcaments; les activitats econòmiques; el soroll, el consum energètic i les emissions associades dels vehicles.

Es defineix un model futur de mobilitat sostenible amb un horitzó de 6 anys basat en la qualitat de vida, la integració social, un desenvolupament econòmic sostenible i en la minimització dels consums energètics del conjunt del sistema de transport.

El PMUS del Premià de Mar s'estructura en 10 apartats:

1. Introducció
2. Diagnosi de la situació actual
3. Diagnosi de la situació tendencial (prevista)
4. Objectius del PMUS
5. Estudi d'alternatives
6. Propostes participades d'actuació de l'alternativa triada
7. Indicadors de seguiment
8. Fitxes d'actuació
9. Priorització temporal de les actuacions
10. Pressupost

2.1. OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMUS

Producte de les reunions que s'han celebrat amb l'Ajuntament de Premià de Mar vinculades a la mobilitat, es desprenen les següents línies estratègiques bàsiques de treball en 10 objectius:

1. Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic
2. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat)
3. Minimitzar la distància dels desplaçaments
4. Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants
5. Fomentar la mobilitat en bicicleta
6. Fomentar l'ús del transport col·lectiu
7. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat
8. Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació
9. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat
10. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.

Objectiu 1 PMUS: Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic

La principal mesura per racionalitzar la qualitat de la mobilitat a Premià de Mar és un canvi modal que suposi un traspàs d'usuaris des de mitjans de transport privats i mecanitzats, com els cotxes o les motocicletes, cap a mitjans de transport no motoritzats, com els viatges a peu o en bicicleta, o col·lectius, el transport públic.

El canvi modal serà una de les eines essencials per a definir els escenaris futurs i cap a la que es dirigeixen la majoria de les propostes del PMU.

El repartiment modal intern a Premià de Mar és del 86,2% per als desplaçaments a peu, 0,2% en bicicleta, 13% pels viatges en transport privat motoritzat i un 0,6% en transport públic. La major part dels viatges interns, dins del nucli, es realitzen a peu, i l'estructura compacta del municipi també facilita la connexió entre barris a peu. Es considera que els mitjans no mecànics, bàsicament els desplaçaments a peu, gairebé han assolit la seva màxima potencialitat en els viatges a l'interior del nucli. En canvi, existeix una important potencialitat de la bicicleta, especialment lligada als desplaçaments a l'escola, i del transport públic cap als barris més allunyats de la zona centre.

En aquests, l'objectiu principal és assolir un transvasament dels desplaçaments en vehicle privat cap a la bicicleta i el transport públic, en els desplaçaments de major distància interna. Caldrà evitar els possibles efectes indesitjables, de succió de desplaçaments a peu cap a la bicicleta o el transport públic.

En els viatges intermunicipals, els desplaçaments a peu o amb bicicleta hi estan més limitats (5,7% a peu, i 11,9% en bicicleta) a causa de les distàncies majors, tot i que es podria donar el transvasament entre mitjans especialment amb la bicicleta cap als municipis veïns. Actualment les interrupcions en els itineraris segregats dificulten aquesta mobilitat. El mitjà de transport que potencialment podria acollir un major traspàs d'usuaris és el transport públic, el qual actualment té una quota d'utilització correcta però millorable (32,6%). La millora del temps de viatge, les connexions amb municipis veïns i la millora de la intermodalitat són alguns aspectes a tractar. La major part dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat (59,8%), tot i que en un grau inferior al de municipis veïns, evidenciant una bona predisposició al canvi d'hàbits de mobilitat.

Objectiu 2 PMUS: Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat)

Per assolir aquest objectiu, el pdM fixa com a criteri la millora de l'ocupació dels modes motoritzats. L'objectiu proposat és d'un increment del 7,4% de l'ocupació del transport públic i el 6,6% del transport privat, en la línia de d'allò establert en el pdI 2011-2020.

Objectiu 3 PMUS: Minimitzar la distància dels desplaçaments

El pdM considera que escurçar la distància dels desplaçaments permet reduir els impactes de la mobilitat ja que d'una banda augmenta la proporció de desplaçaments curts, susceptibles de fer-se a peu o en modes no mecànics, i d'altra banda disminueix la distància dels que es continuen fent en modes motoritzats.

Objectiu 4 PMUS: Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants

Dins dels objectius específics del PMUS la millora de la qualitat de l'espai públic per a vianants és una prioritat a Premià de Mar, donant continuïtat a les mesures que ja es venen implantant al municipi. Aquesta mesura articula el transvasament modal cap a una mobilitat no motoritzada (mesura pull).

Objectiu 5 PMUS: Fomentar la mobilitat en bicicleta

Un dels modes amb major potencial, i que ha de ser objectiu del PMUS és la bicicleta. Així s'estableix un objectiu d'increment de la seva quota modal tant en la mobilitat interna com de connexió.

Objectiu 6 PMUS: Fomentar l'ús del transport col·lectiu

Un altre aspecte és la potenciació del transport públic, on es detecten importants potencialitats de millora.

Objectiu 7 PMUS: Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat

L'accessibilitat suposa un dels elements essencials per garantir un sistema de mobilitat que pugui ser utilitzat per tots els ciutadans en les mateixes condicions.

L'escenari objectiu preveu un creixement del 100% del nombre d'estacions accessibles (assolint una accessibilitat del 100% a l'estació ferroviària de Premià de Mar).

Objectiu 8 PMUS: Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació

Un element essencial de les mesures push o de dissuasió per racionalitzar l'ús del vehicle privat, és la gestió de l'aparcament, integrat amb la resta de mesures de jerarquització, senyalització i pacificació de la xarxa viària. L'objectiu és definir una gestió integral de l'aparcament, on les tipologies d'estacionament i la tarificació determinin els usos de l'espai públic.

Objectiu 9 PMUS: Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat

Les externalitats, enteses com a costos del sistema de transport assumits per la col·lectivitat i no per qui els genera, han d'avaluar-se i a poc a poc, repercutir aquest cost sobre el seu causant.

Aquest objectiu inclou: reduir la contribució de la mobilitat al canvi climàtic, reduir l'impacte atmosfèric de la mobilitat i reduir l'accidentalitat.

Canvi climàtic

Un dels principals sectors responsables de l'emissió de gasos amb efecte hivernacle (GEH) a l'RMB és el del transport, en especial el que utilitza vehicles amb combustible fòssil. Cal, per tant, reduir la contribució que el sistema de mobilitat de l'RMB fa al canvi climàtic, a través de la millora de la tecnologia i la reducció del consum energètic. L'escenari tendencial marca un augment del 9% de les emissions de CO2 equivalent i el PDM marca un 6% com a objectiu.

El pdM es proposa moderar el consum total del sistema fent esment especial en els combustibles fòssils. Des del punt de vista de la intensitat energètica, s'ha establert com objectiu el consum unitari del transport per carretera. El pdM proposa una millora exigent establint una reducció a l'entorn del 2,7%.

Emissions contaminants

A l'RMB, el trànsit rodat constitueix una important font emissora a l'atmosfera de partícules en suspensió (PM10) i òxids de nitrogen (NOX), entre els quals el diòxid de nitrogen (NO2). Els valors fixats per la legislació europea i pel Reial Decret 1073/2002 sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient són: 40 µg/m3 per als PM10 i 40 µg/m3 per als NOX.

A l'escenari tendencial es consolida la reducció de PM10 i NOX en valors a l'entorn del 19% en el primer cas i del 29% en el segon. Pel que fa a l'NO2 l'escenari tendencial assoleix reduir un 20% les emissions quan l'objectiu proposat és a l'entorn del 11%.

Accidentalitat

L'accidentalitat és un dels problemes associats a la mobilitat amb conseqüències directes i contundents sobre la població. Per aquest motiu els objectius fonamentals del Pla Local de Seguretat Viària de Premià de Mar 2012-2015 eren una reducció del 20% en el nombre d'accidents amb víctimes i en el nombre de víctimes l'any 2016 respecte de l'any 2011. Així doncs el llinar d'accidents a assolir per l'any 2016 es xifra en 38 accidents i 42 víctimes.

L'any 2014 el nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana va ser de 43. Encara que se situa dins dels marges esperats, la xifra de víctimes es considera molt elevada i el canvi de tendència pot allunyar el municipi dels objectius establerts pel Pla.

Objectiu 10 PMUS: Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.

La incorporació de les noves tecnologies aplicades a la mobilitat és un dels grans reptes dels propers anys per a tots els sistemes de mobilitat, però sobretot per al sistema públic de transport. Cal esmerçar esforços per incloure tots els operadors de transport públic en els sistemes d'informació en temps real, i per això es proposa l'indicador pdM que permeti fer el seguiment d'aquest objectiu.

Les actuacions contemplades al present PMU han de permetre l'assoliment dels objectius generals i específics. A continuació es presenta una taula on es classifiquen els objectius específics d'acord amb la prioritització dels mateixos per tal de desenvolupar actuacions per al seu assoliment efectiu.

Taula 1. Priorització ambiental dels objectius específics

	Objectius específics
Priorització Alta	1, 2, 8, 9
Priorització Mitjana	3, 4, 5, 6
Priorització baixa	7, 10

Aquests objectius específics inclouen els del pdM de l'RMB, ATM i els del document de referència emès per la Generalitat de Catalunya per a l'avaluació ambiental.

Els PMU han d'assolir els objectius fixats en el subàmbit al qual pertanyen, quan sigui diferent al fixat per al conjunt de l'RMB (en el cas de Premià de Mar, els objectius a assumir són els fixats per al conjunt de la RMB, amb alguns objectius adaptats al fet de trobar-se a la segona corona).

D'una banda s'ha de donar compliment als Objectius marc del pdM 2013-2018 amb especial incidència ambiental i per altra banda, tota una sèrie d'objectius ambientals específics per al procés d'avaluació ambiental.

Així el pdM fixa els següents objectius marc:

- Objectiu marc 1: Afavorir un transvasament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles.
- Objectiu marc 2: Fomentar un ús més eficient del vehicle privat.
- Objectiu marc 3: Minimitzar la distància de desplaçaments
- Objectiu marc 4: Reduir el cost unitari dels viatges
- Objectiu marc 5: Reduir les externalitats del sistema de transports

- Objectiu marc 6: Fomentar una distribució més eficient de les mercaderies

I com a objectius ambientals específics pel pdM 2013 - 2018 es proposen els següents:

- Objectiu ambiental 1: Moderar el consum d'energia i reduir la intensitat energètica del transport a l'RMB
- Objectiu ambiental 2: Reduir la contribució que el sistema de mobilitat de l'RMB fa al canvi climàtic
- Objectiu ambiental 3: Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport
- Objectiu ambiental 4: Disminuir la contaminació acústica resultant dels sistemes de transport

Aquests objectius pròpiament ambientals, i que per tant es considera que han de ser el cos del procés d'avaluació ambiental, es veuran complementats amb tot un seguit d'objectius operatius, els quals seran integrats en la proposta del pdM i que definiran aquells objectius lligats amb la mobilitat que es consideren necessaris per a donar compliment als objectius marc i als objectius ambientals.

Taula 2. Escenari objectiu PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona

Objectiu	Indicador	RMB Δ2012-2018
Objectiu Marc 1: Promoure un transvasament modal d'usuaris del vehicle privat vers els modes no motoritzats i el transport públic	Pes relatiu per modes de la mobilitat:	1,50%
	% No motoritzats	
	% Transport públic	10,00%
	% Vehicle privat	-9,00%
Objectiu Marc 2: Fomentar un ús més eficient del sistema de transport de passatgers, tant en vehicle privat com transport públic i discrecional.	Ocupació per modes:	7,40%
	Δ%TP (autobús)	7,40%
	Δ%TP (ferroviari)	7,40%
	Δ% Turismes	6,60%
Objectiu Marc 3: Minimitzar la distància de desplaçaments	Distància mitjana interurbana en vehicle privat	-0,60%
Objectiu Marc 4: Garantir l'accessibilitat del sistema de transport públic	Estacions ferroviàries accessibles	44,00%
Objectiu Marc 5: Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat	Nº d'operadors de transport públic	311,10%
Objectiu ambiental 1.1: Reduir el consum energètic	Consum unitari del transport per carretera kwh/km	-2,70%
Objectiu ambiental 1.2: Reduir el consum de derivats del petroli	Consum dels combustibles fòssils:	-21%
	Gasolina	
	Dièsel	-8%
	Alternatius	16%
Objectiu ambiental 2: Reduir la contribució del sistema de mobilitat al canvi climàtic	Emissions globals de CO2 eq	-6%
Objectiu ambiental 3.1: Reduir l'emissió de contaminants atmosfèrics locals resultants del transport	Emissions de PM10	-17%
	Emissions de NO2	-11,40%
	Emissions de NOx	-17%
Objectiu ambiental 3.2: Disminuir l'impacte de la contaminació acústica derivada del sistema de transport	Municipis obligats a fer PMU amb Pla aprovat, o redactat en els darrers 6 anys	100%

3. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS

El PMUS de Premià de Mar guarda relació amb altres plans, tant per l'àmbit territorial de la planificació, com pels sectors de la planificació. Entre aquests plans cal destacar:

Les **Directrius nacionals de mobilitat**. Són l'instrument de planificació de la mobilitat de major rang i constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de mobilitat de la Llei 9/2003, emmarcant entre d'altres el present Pla de Mobilitat Urbana. El seu propòsit bàsic és millorar l'accessibilitat i reduir els impactes negatius del transport.

Aquesta estratègia es desplega en tres objectius principals:

- Organitzar els usos del territori i la xarxa d'infraestructures de tal manera que minimitzin la distància dels desplaçaments, és a dir, que calguin desplaçaments de menor distància per satisfer totes les funcions socials i econòmiques: Reduir passatger - quilòmetres i vehicle - quilòmetres.
- Traspasar desplaçaments als mitjans de transport més adients a cada àmbit, entenent que són aquells que aporten una accessibilitat més universal i generen uns impactes socials i ambientals més petits: Traspasar passatger- quilòmetres i vehicle – quilòmetres entre modes de transport.
- Millorar l'eficiència pròpia de cada mitjà de transport, o sigui, reduir els seus costos externs unitaris: Reduir el impacte de cada passatger – quilòmetres i vehicle – quilòmetres realitzat.

El **Pla Territorial General de Catalunya** i el **Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona**, als quals cal supeditar especialment les prognosis de creixements socioeconòmics i la distribució de les activitats al territori.

Per l'àrea del Maresme, el PTPM contempla:

- Estratègies de continus urbans intermunicipals a desenvolupar mitjançant plans directors urbanístics.
- Línia orbital ferroviària, que uneix Mataró amb la resta de grans ciutats de l'arc metropolità sense passar per Barcelona.
- **Trasllat de la línia de rodalia Barcelona-Mataró a l'interior.**
- Millora interna de la xarxa viària i de millora de connexió amb el Vallès: creació d'un **nou sistema de distribució dels trànsits interiors de la comarca en paral·lel a l'autopista C-32 entre Montgat i Pineda amb diferents opcions alternatives per trams.**
- Al litoral, es posarà especial atenció en el tractament conjunt dels diferents trams de la façana marítima urbana i agrícola de la comarca del Maresme un cop **alliberada de les servituds infraestructurals, N-II i ferrocarril, tal com el Pla territorial estableix.**
- Pel que fa a les infraestructures de transport, el pla director, de forma coordinada amb els projectes d'infraestructures, concretarà les **condicions dels projectes de viari comarcal complementari a l'actual autopista, accessos viaris a les xarxes urbanes de carrers, reconversions de l'actual N-II i plataformes ferroviàries a alliberar** i nou traçat ferroviari, especialment pel que fa a les noves estacions i els seus entorns urbans.
- Plataformes BUS-VAO situades a les vies d'alta capacitat d'entrada a Barcelona, entre elles a la **C-31 entre Barcelona i Mataró.**

Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC). És el pla territorial sectorial que permet el desenvolupament coordinat de les xarxes viàries, ferroviàries i logístiques a Catalunya, tant pel transport de viatgers com de mercaderies.

Les directrius que directament emmarquen el PITC són:

- El transport públic ha de créixer en els primers sis anys a un ritme d'un 6% cada any.
- El transport en vehicle privat ha de créixer un 3%.
- El nombre de cotxes per cada 1.000 habitants s'ha de reduir en un 5% passant de 543 vehicles el 2004 a 430 el 2012.
- Les víctimes mortals d'accidents de trànsit han de baixar de 571 a 360 el 2012, fet que representa un 37%. Els accidents amb víctimes ho faran un 15%.
- Hi haurà un augment del 10% en la velocitat comercial dels autobusos urbans i del 15% en la dels autobusos interurbans, com a element indispensable per assolir un increment del 12% dels viatges intramunicipals en transport públic.
- Cal aconseguir l'augment d'un 10% en l'ocupació per persones dels vehicles privats respecte a les 1,18 del 2004.
- A conseqüència de l'augment en un 12% dels quilòmetres de xarxa ferroviària per cada habitant, la càrrega global transportada per carretera hauria de descendir un 10% fins al 72%; el volum de productes distribuïts per tren ha de créixer un 8,5% cada any, mentre que les mercaderies carregades en camions ho faran un 3,1%.
- Els quilòmetres de vies ciclistes, especialment la xarxa bàsica ciclista, experimentaran un notable augment, fins a situar-se al voltant dels 1.300 Km.

Les propostes del PITC a l'àmbit metropolità de Barcelona se subordinen a les concrecions que es realitzin en el Pla territorial metropolità i el Pla de mobilitat de la Regió Metropolitana i la revisió del PDI.

Per la xarxa viària i ferroviària amb influència al municipi de Premià de Mar, es preveu:

- **Variant Barcelona – Mataró.** Crear una variant de l'actual línia ferroviària Barcelona-Mataró que permeti donar centralitat a les estacions i eliminar la barrera que actualment suposa el ferrocarril respecte a l'accés al mar. Incorpora la variant de Badalona.
- **Creació de carrils específics per al bus als corredors d'entrada a Barcelona i a les entrades de les principals àrees urbanes.** Entre ells a la carretera C-31 un quilòmetre abans de la bifurcació amb la Pota Nord (B-20) fins a Mataró.

El PITC no pot precisar les propostes per a tots els àmbits i escales geogràfiques. En aquest sentit i atès la seva complexitat, les propostes del PITC a l'àmbit metropolità de Barcelona se subordinen a les concrecions que es realitzin en el Pla territorial metropolità i el Pla de mobilitat de la Regió Metropolitana i la revisió del PDI. Això no obstant, inclou certes recomanacions perquè siguin recollides en els plans esmentats anteriorment. Entre ells s'inclou:

- N-II al Maresme. **El trasllat de la N-II al corredor de la C-32** ha de significar una millora en l'accessibilitat als nuclis urbans, amb una funció bàsica de comunicació intracomarcal, i una reconfiguració del model de mobilitat al baix Maresme, permetent d'integrar l'actual N-II a la xarxa urbana i eliminar-la com a barrera.

Dins de les propostes per al període de transició 2006/2016 hi ha la creació del fons de gestió o de transició, que inclou:

- Acord territorial al Maresme per a la introducció d'un **peatge tou a la C-32 i la construcció de l'alternativa a l'N-II**. L'alternativa del PITC per trobar una solució als problemes de mobilitat del Maresme passa per incrementar l'oferta de transport públic. L'alternativa a l'actual N-II passa per la construcció d'una via metropolitana de quatre carrils en forma de vies col·lectores-distribuïdores, amb característiques tècniques adients dotada de més enllaços de forma que es garanteixi una bona integració amb la malla urbana. La C-32 hauria de suprimir barreres i introduir sistemes de telepeatge, ajustant i rebaixant les tarifes per adequar-les a aquesta nova situació.

Pla director d'infraestructures a la Regió Metropolitana de Barcelona 2011-2020 (pdl), que recull totes les actuacions en infraestructura de transport públic per al decenni a l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona, amb independència de l'Administració.

- L'acció IN07 preveu la construcció de 5 aparcaments (o ampliació de capacitat) a la línia R1, 12 nous aparcaments a la línia R2, 7 a la línia R3, 18 a la línia R4 i 4 a la línia R8, amb un total de 46 noves instal·lacions o ampliació de les existents.
- La construcció dels nous aparcaments d'intercanvi inclourà un anàlisi relatiu a la incorporació d'un sistema segur de bicicletes. Un d'aquests nous aparcaments és a **Premià de Mar**.

Pla director de la mobilitat de l'RMB (pdM) 2013-2018, que abasta la mobilitat del conjunt de l'àrea tenint en compte tots els modes de transport, tant de passatgers com de mercaderies, i fomenta els modes no motoritzats i en transport públic, amb la voluntat de garantir l'accessibilitat de la ciutadania, aconseguir uns desplaçaments sostenibles i segurs, i millorar l'eficiència del sistema en l'horitzó de l'any 2018.

Per l'àrea d'influència del municipi, contempla.

- EA1.3. Es proposa garantir reserves de sòl de plataformes logístiques, intercanviadors i P&R. Entre aquests intercanviadors hi ha els **P&R a les proximitats de les estacions** i capçaleres de les línies d'autobús interurbanes. Un d'aquests punts es situaria a **l'estació de Rodalies Renfe de Premià de Mar**.
- EA2.5. En l'àmbit d'influència de Premià de Mar es preveuen itineraris de xarxa bàsica per a bicicletes a la carretera de Premià de Dalt BV-5024 fins connectar amb la xarxa urbana. I un itinerari ciclable des de l'estació de Renfe de Premià de Mar fins al centre generador de mobilitat construït pel polígon industrial de la Buvisa, dels termes municipals de Premià de Dalt i Teià, i limítrof a Premià de Mar.
- EA2.8. Cal que els municipis promoguin els objectius del Pla Català de Seguretat Viària, mitjançant el seu Pla local de seguretat viària (PLSV). Premià de Mar va redactar el seu PLSV l'any 2012 en col·laboració amb el Servei Català de Trànsit, i n'està aplicant les directrius d'acord amb l'informe de seguiment redactat l'any 2015.
- EA3.7 L'ATM ha elaborat l'estudi "Impuls dels P&R a les estacions de Rodalies de Catalunya" per avaluar aquests dèficits i plantejar una millora de la gestió dels P&R. A l'estudi es constata que avui dia els P&R són majoritàriament gratuïts i d'accés lliure, i que els pocs que són de pagament presenten a cops ocupacions baixes que van acompanyades de bosses d'aparcament il·legal o al·legal en zones adjacents no regulades. L'estació de Rodalies de Premià de Mar, com a aparcaments d'intercanvi modal es considera que té una "alta demanda insatisfeta", segons l'opinió de l'operador ferroviari.
- EA5.7 El pdM proposa fer un seguiment anual de la demanda de les línies interurbanes segons tipologia (radials, perimetrals, de rötula, exprés, d'aportació a estacions de ferrocarril, de servei a CGM i nocturns). Cal, doncs, un seguiment de cadascuna de les tipologies i emprendre accions de millora quan escaigui. Les línies de Premià de Dalt i Vilassar de Dalt (amb connexió amb l'estació Renfe de Premià de Mar) estan incloses en aquesta proposta.
- EA8.3. Millorar l'eficiència del sistema de mobilitat a partir de la introducció de la tecnologia en els vehicles i les infraestructures, promovent l'eficiència energètica, l'ús adequat de les noves tecnologies i l'ús eficient dels vehicles. Aquestes mesures es troben incloses al PAES de Premià de Mar, tot i que aquest no ha estat aprovat per l'Ajuntament.
- **Tots** els municipis de l'RMB han de promoure la millora de la qualitat de l'aire, i més quan els seus ciutadans, en desplaçar-se amb vehicle privat motoritzat a

l'àmbit del Pla de millora de la qualitat de l'aire, estan contribuint a elevar el seu nivell d'emissions de contaminants.

Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2020 (PTVC), actualment en informació pública.

El Pla de Transports de Viatgers de Catalunya és el Pla territorial sectorial que defineix les directrius i les línies d'actuació per als propers anys en relació amb l'oferta dels serveis de transport públic a Catalunya i la gestió del conjunt del sistema.

Definirà les directrius i les accions que articulen la política de transport públic col·lectiu fins a l'any 2020, abastant el conjunt de serveis públics de transport col·lectiu interurbà de Catalunya, particularment els serveis ferroviaris de rodalies i regionals, el de viatgers per carretera i els serveis a la demanda. El pla incorporarà línies d'actuació específiques per tal de millorar la gestió i coordinació dels diferents modes de transport públic del país.

Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020, que té com a objectiu central situar Catalunya en el nivell d'altres països europeus amb menys nombre de morts per milió d'habitants, amb una reducció del nombre de morts en accidents de trànsit en un 50% respecte del 2010.

Pla de seguretat viària 2014-2016. Fixa els objectius a mitjà i llarg termini per a la mobilitat segura, d'acord amb el nou mandat europeu. El Pla concreta un centenar llarg d'accions específiques per tal de retallar la mortalitat al 30% respecte del 2010.

Pla de l'energia i el canvi climàtic de Catalunya 2012-2020. Aquest Pla aborda la nova orientació a la política energètica catalana, integrant-ne aquells aspectes de la mitigació del canvi climàtic relacionats amb l'energia, per tal d'assumir els objectius fixats per la Unió Europea en matèria d'energia i canvi climàtic en aquest horitzó (objectiu "20-20-20").

Preveu entre les seves estratègies i planificacions sectorials, els següents elements vinculats a la mobilitat:

- Actuacions vers la reducció de la demanda de transport i de la mobilitat.
- Actuacions vers la gestió de la demanda i la mobilitat:
- Modelitzar la mobilitat energèticament eficient
- Planificar la mobilitat amb criteris d'eficiència energètica
- Actuacions a la mobilitat empresarial i de les flotes de transport
- Gestió energètica a les flotes de transport
- Ús eficient dels mitjans de transport i millora de les seves infraestructures
- Fomentar els mitjans de transport no motoritzat
- Fomentar l'ús del transport col·lectiu
- Implantar un model de mobilitat urbana i interurbana energèticament més eficient
- Millorar l'eficiència energètica del parc de vehicles
- Diversificació energètica del sector
- Aposta pel vehicle elèctric
- Ús eficient del vehicle privat

Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic 2013-2020. L'objectiu estratègic de l'ESCACC és esdevenir menys vulnerables als impactes del canvi climàtic.

L'Estratègia proposa una sèrie de mesures d'adaptació d'acord amb el grau de vulnerabilitat dels sectors i sistemes. L'Estratègia defineix els sectors socioeconòmics i/o sistemes que seran (són ja, en part) susceptibles de patir els impactes del canvi climàtic, d'entre els quals la mobilitat i infraestructures de transport.

Així, es considera que el sistema de mobilitat és molt vulnerable als impactes climàtics associats a fenòmens meteorològics extrems per:

- Afectacions en el transport viari: increment en la despesa de manteniment de les carreteres pel progressiu deteriorament (afectació de la superfície de l'asfalt per les altes temperatures i desgast de materials per la intensitat violenta de les tempestes).
- Afectacions en el transport ferroviari: amb talls de subministrament elèctric, inundacions i efectes dels temporals marítims en les xarxes properes a la línia de costa, així com talls de circulació prop de zones forestals afectades per tempestes intenses o incendis.
- Implicacions econòmiques sobre el sector del transport més que considerables pels costos correctius degut a les afectacions (tant materials com sobre l'economia productiva i afectacions socials) i el cost de les noves infraestructures projectades.

La proposta de mesures d'adaptació pel sector consta de:

- Definir programes d'actuacions específics davant situacions d'emergència en cas de fenòmens meteorològics extrems.
- Apostar per l'execució d'infraestructures ferroviàries estratègiques.
- Impulsar el desenvolupament de les eines d'avaluació específiques per tal de conèixer quines són les infraestructures de transport de Catalunya més vulnerables.
- Incorporar el canvi climàtic i dels seus possibles impactes en la futura planificació d'infraestructures de transport i en els projectes executius.
- Incorporar en el disseny d'infraestructures criteris preventius davant els impactes definits.
- Impulsar el desenvolupament de sistemes de monitoratge, sistemes de rescat i d'alerta.
- Fomentar la recerca i coneixement de nous materials de construcció d'infraestructures més resistents als fenòmens climàtics adversos.

Finalment, es destaquen dues recomanacions de l'Informe General:

- Reequilibrar l'actual repartiment modal propiciant modes de transport més sostenibles.
- Impulsar decididament el transport ferroviari de rodalies pel transport de persones i continuar potenciant el Pla Estratègic per l'impuls del transport ferroviari de mercaderies (2010-2020).

Pla d'Espais d'Interès Natural de Catalunya (PEIN). Estableix la xarxa d'espais naturals protegits a Catalunya, amb l'objectiu de conservar el patrimoni geològic, els hàbitats i els ecosistemes més representatius i més ben conservats del país.

A nivell municipal hi ha diversos plans amb efecte sobre l'actualització del PMUS:

- Pla d'ordenació urbana municipal (POUM) de Premià de Mar. 2010.
- Pla d'accessibilitat de Premià de Mar. 2010.

- Pla local de seguretat viària de Premià de Mar. 2012.
- Pla especial de modernització del nucli històric de Premià de Mar. 2000.
- Estudi de la Ronda Urbana de bicicletes a Premià de Mar. 2014.
- Estudi de camins escolars a Premià de Mar. 2014.
- Estudi d'avaluació de la mobilitat generada relatiu al Pla especial d'ordenació de l'àmbit de terra del Port de Premià de Mar. 2010.
- Pla de dinamització comercial de Premià de Mar. 2013.
- Pla director d'equipaments. 2011.
- El municipi va signar el **Pacte d'Alcaldes i Alcaldesses per l'energia**. El Pacte d'alcaldes i alcaldesses pretén impulsar els ambiciosos objectius de la Comissió Europea en matèria d'estalvi energètic i foment de les energies renovables establerts per al 2020. La CE ha reconegut que la fita de reduir un 20% les emissions d'efecte hivernacle a través de plans d'energia renovable només és possible a través de l'acció local.

El Pacte pretén impulsar els ambiciosos objectius de la Comissió Europea en matèria d'estalvi energètic i foment de les energies renovables establerts per al 2020. La CE ha reconegut que la fita de reduir un 20% les emissions d'efecte hivernacle a través de plans d'energia renovable només és possible a través de l'acció local.

L'objectiu és aconseguir una reducció d'emissions superior al 20% per a l'any 2020. L'any base establert per la Diputació de Barcelona és el 2005. La reducció d'emissions correspon a tot el municipi, per la qual cosa s'inclouen tots els sectors (serveis, domèstic, transport, residus), encara que s'exclou de l'àmbit d'actuació als sectors primari i industrial.

L'adhesió al Pacte d'Alcaldes comporta el compromís de realització, en el termini màxim d'un any, d'un **Pla d'Acció d'Energia Sostenible (PAES)** i a efectuar-ne el seguiment biennal.

Es preveu que cada dos anys hi hagi un seguiment relatiu al grau d'execució de les accions i cada quatre anys serà necessari presentar un informe de seguiment que també incorpori un nou inventari d'emissions.

El PAES es va redactar pel municipi de Premià de Mar, amb la col·laboració de la Diputació de Barcelona, i es troba en aplicació.

APROVAT INICIALMENT 190318

4. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMICA

4.1. SITUACIÓ GEOGRÀFICA I ESTRUCTURA TERRITORIAL I MORFOLOGIA DEL TERRENY

El terme municipal de Premià de Mar està situat a la comarca del Maresme, i forma part de la 2a corona de la regió metropolitana de Barcelona. Limita al nord amb Premià de Dalt, a l'oest amb els termes del Masnou i Teià, a l'est amb el de Vilassar de Mar (i parcialment amb Vilassar de Dalt) i al sud amb el mar Mediterrani. La seva línia de costa té una llargada de 2,7 km i en direcció mar-muntanya la màxim profunditat és d'1km.

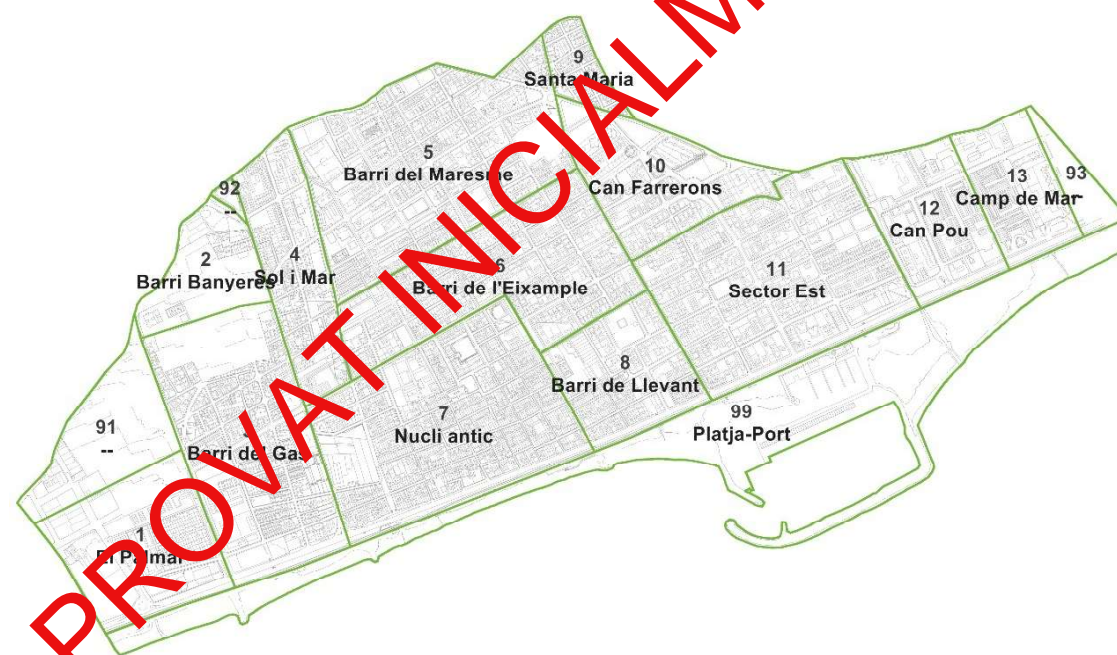
Es tracta d'un poble típic de la zona costanera Maresme per les seves característiques físiques, on la major part del seu territori voreja el mar. No presenta pendents molt acusats internament al poble, només a les carreteres de connexió amb els municipis d'interior. El teixit urbà està configurat per una xarxa de carrers ortogonals, en direcció paral·lela i perpendicular al mar.

Es troba en una posició intermitja entre Barcelona com de Mataró i compta amb bones comunicacions amb tren de Rodalies (R1) i per carretera (C-32). Dues carreteres locals comuniquen Premià de Mar amb Premià de Dalt (BV-5024) i amb Vilassar de Dalt (BV-5023).

Disposa d'una estació de Rodalies, Premià de Mar, i 7 línies d'autobús (5 de diürnes i 2 de nocturnes) que connecten el municipi amb les localitats de la rodalia i també amb les principals ciutats de la regió.

El municipi es pot dividir en 13 barris.

Figura 1. Divisió per barris del municipi de Premià de Mar



Font: INTRA SL

4.2. ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ

Premià de Mar es caracteritza per la seva alta densitat urbana. Dintre del seu terme municipal de 2,1 km² concentra una població de 28.214 habitants (2014), per la qual cosa és el segon municipi més poblat de la comarca i el de major densitat (13.435 habitants/km²). A mode de comparació, la densitat mitjana del

Maresme és de 1.098,8 hab/km2 per aquest mateix any, i la de l'àmbit metropolità és de 1.937,4 hab./km2.

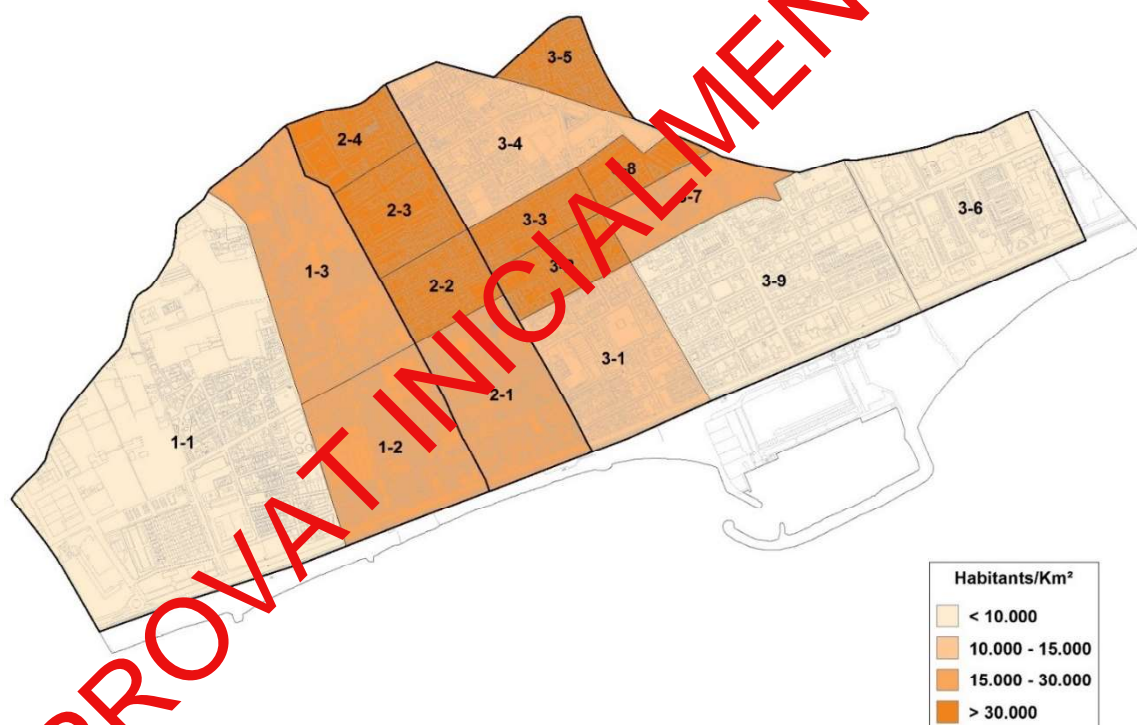
Es tracta del segon municipi més habitat del Maresme, per darrera de Mataró, però el segon més petit en quant superfície, fet que explica la seva elevada densitat en relació a la comarca.

A principis de la dècada dels 80 a Premià de Mar vivien prop de 20.000 persones. Entre 1981 i 1991, la població del municipi es va incrementar fortament, creixement que es va mantenir entre 1991 i 2001. Les taxes de creixement han estat molt més suaus els últims 10 anys, al voltant del 0,6% anual. En els últims anys s'ha observat un decreixement o manteniment associat a la situació de crisi econòmica. La taxa d'estrangeria és del 12,7%.

Els barris de l'Eixample i del Maresme concentren, cada un, al voltant del 25% de la població del municipi. La densitat de població al barri de l'Eixample triplica la mitjana del municipi, així com la zona nord del barri del Maresme i Santa Maria. En aquestes zones es concentra l'habitatge plurifamiliar (tipologia eixample).

En canvi, el Sector Est i el barri del Gas tenen un predomini de vivenda unifamiliar (platajardí), i tenen una densitat poblacional baixa. També els barris de Can Pou i Camp de Mar mostren baixa densitat habitativa.

Figura 1. Densitat de població per sectors. 2014



Font: Elaboració pròpia a partir del Padró municipal d'habitants.

3. HABITATGE

Segons les dades disponibles més actuals, referents a l'any 2011, el parc d'habitatges de Premià de Mar és de 13.088 habitatges, dels quals prop d'un 83% eren habitatges principals, mentre que el 17% restant eren habitatges secundaris.

Aquesta proporció d'habitatges principals ha anat augmentant en les últimes dues dècades, avalant l'anàlisi realitzat de transformació de Premià de Mar des de poble d'estiu a poble de primeres residències.

4.4. ACTIVITAT ECONÒMICA

Actualment a Premià de Mar hi ha registrades 574 empreses (Informe Hermes - DIBA, 3r trimestre 2015). Com en molts altres municipis de Catalunya, ha anat augmentant progressivament el pes del sector terciari en l'economia i el mercat de treball. Si s'analitza l'activitat empresarial, el 84,1% de les empreses registrades en el municipi pertanyen al sector dels serveis a persones i empreses. El sector de la construcció representa l'11,3% i el sector industrial un 4,5%.

Analizant el mercat laboral de Premià de Mar amb les dades d'octubre 2015, la població activa del municipi és de 13.337 persones, amb 2.285 persones aturades. L'atur ha disminuït un 0,06% respecte el tercer trimestre de l'any 2014.

Pel que respecta els sectors d'ocupació el 63% de l'atur de l'any 2014 es registrava al sector de serveis.

La Renda Familiar Disponible Bruta al 2014 (Hermes, DIBA) a Premià de Mar era de 374.695 milers d'euros, que representa una mitjana de la renda bruta per càpita de 13.300 €.

Segons les dades de l'IDESCAT del 2001, l'índex d'autocontenció era de 27,72; i l'índex d'autosuficiència era de 61,04. La taula següent compara aquests índexs amb altres municipis de l'entorn.

Taula 3. Índexs d'autocontenció i d'autosuficiència. Comparativa 2001.

Municipi	Índex d'autocontenció	Índex d'autosuficiència
Premià de Mar	27,72%	61,04%
El Masnou	31,07%	54,30%
Vilassar de Mar	31,37%	48,31%
Mataró	66,58%	74,17%
Premià de Dalt	24,89%	50,52%
Vilassar de Dalt	36,79%	43,08%

Font: Diputació de Barcelona a partir de dades del cens de població.

Índex d'autocontenció: Població ocupada que resideix i treballa al municipi respecte el total de població ocupada del municipi.

Índex d'autosuficiència: Població ocupada que resideix i treballa al municipi respecte el total de llocs de treball del municipi.

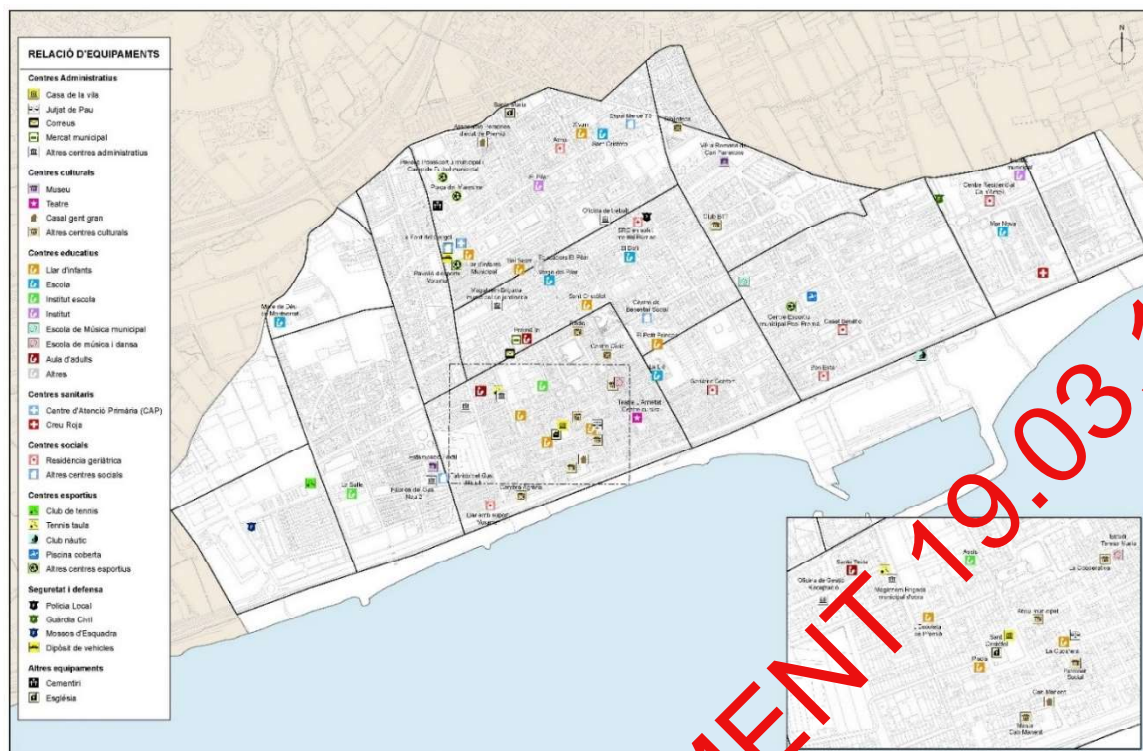
4.5. CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES

Les àrees on es localitzen edificis terciaris i de serveis, són zones amb una gran capacitat per atreure desplaçaments.

A Premià de Mar hi ha certa concentració d'equipaments (especialment administratius) a voltant de l'Ajuntament, a la zona del Nucli Antic. En aquest barri i l'Eixample es localitzen nombrosos equipaments escolars, així com al barri del Maresme, on també s'hi troba l'oferta d'equipaments esportius municipals i el centre de salut.

L'estació de rodalies també crea una important polaritat de desplaçaments.

Figura 2. Centres d'atracció i generació de viatges



Font: INTRA SL

Zones comercials

Premià de Mar és de les poblacions de la comarca que té més oferta comercial urbana, amb comerços de reduïdes dimensions, per sota de la mitjana catalana i comarcal. Segons els resultats del Pla de dinamització comercial de Premià de Mar, el teixit empresarial és principalment de micro-petita (75% dels assalariats) i de mitjana (25%) empresa.

L'activitat econòmica està ubicada principalment al barri de l'Eixample -on estan ubicats els carrers de la Gran Via i Jacint Verdaguer, principal eix comercial del municipi-, amb un 35% dels negocis, seguit del Nucli Antic amb un 24% -inclou el carrer de Sant Antoni, i també una part de la Gran Via- i el Maresme amb un 20%. En canvi, hi ha poca activitat comercial a la N-II i al Passeig Marítim.

El Marina Port Premià disposa de 554 amarradors i compta amb un aparcament amb capacitat per a 350 vehicles.

Existeix un Pla especial d'ordenació de l'àmbit de terra del Port que preveu potenciar aquesta zona, amb un increment de l'oferta comercial.

Principals empreses atradores de desplaçaments

Premià de Mar compta amb 4 Polígons d'Activitat Econòmica (11,34 ha), segons el Pla Estratègic de Desenvolupament Econòmic del Maresme 2015-2019.

Les indústries que es trobaven dins de la zona del centre urbà han anat cessant les seves activitats i desplaçant-se en polígons fora del municipi.

El POUM preveu una potenciació del sector industrial i terciari del Ponent (Torrent Malet), on es situaria l'activitat productiva. A nord d'aquest emplaçament es troba el Polígon Industrial de Buvisa, que però pertany als termes municipals de Premià de Dalt i Teià.

Pla director d'equipaments de Premià de Mar

Aquest document redactat l'any 2011 inclou un inventari de tots els equipaments municipals, i identifica les necessitats del municipi pels propers anys. Conclou que en general els equipaments municipals de Premià de Mar presten de manera adequada els serveis a la ciutadania. Els dèficits que destaca són:

- L'edifici del Mercat municipal de Sant Joan no garanteix les condicions de seguretat vigents. La previsió del seu trasllat a Can Sanpere no és a curt termini.
- La dificultat d'executar les propostes pendents previstes pel Mapa d'instal·lacions esportives municipal (horitzó temporal l'any 2015) en sòl urbanitzable delimitat, en tant que no es preveu la cessió d'aquest sòl a favor de l'ajuntament a curt termini.
- Mancances pel que fa a la optimització dels espais disposats pels serveis municipals administratius, socials i culturals.
- El municipi no garanteix la prestació obligatòria de servei de cementiri per falta de capacitat del cementiri existent i no existeix previsió de sòl per a un nou cementiri.

Pel que fa al sòl disponible per a equipament, Premià de Mar disposa d'un únic solar d'equipament de propietat privada i d'una important reserva de sòl per a equipament en àmbits de planejament, 30.827 m² de sòl, no disponible a curt termini (a excepció de 2.325 m² de sòl de cessió del Pla parcial Industrial Torrent Malet).

4.6. PARC DE VEHICLES I DADES DE MOTORITZACIÓ

Segons dades de l'Ajuntament de Premià de Mar, referides a l'any 2014, Premià de Mar disposa d'un parc automobilístic de 14.984 vehicles (no es comptabilitzen remolcs), dels quals 10.868 són turismes (aproximadament un 73%). En la última dècada s'ha produït un creixement del parc de vehicles del 3,6% (amb un pic l'any 2010, i posterior decreixement marcat per la crisi econòmica). En el període 2010-2014 la motorització ha caigut un -2,4%.

L'índex de motorització a Premià de Mar es situa, l'any 2014, en 532 vehicles per cada mil habitants, i 386 turismes per cada mil habitants.

Si comparem aquestes dades amb els municipis de l'entorn, la comarca i el conjunt de Catalunya, s'observa que l'índex global de motorització a Premià de Mar és inferior al d'una vila similar com és el Masnou o Vilassar de Mar. També és notablement inferior a la de municipis veïns situats a l'interior (sense estació pròpia de rodalies), que mostren una motorització molt superior.

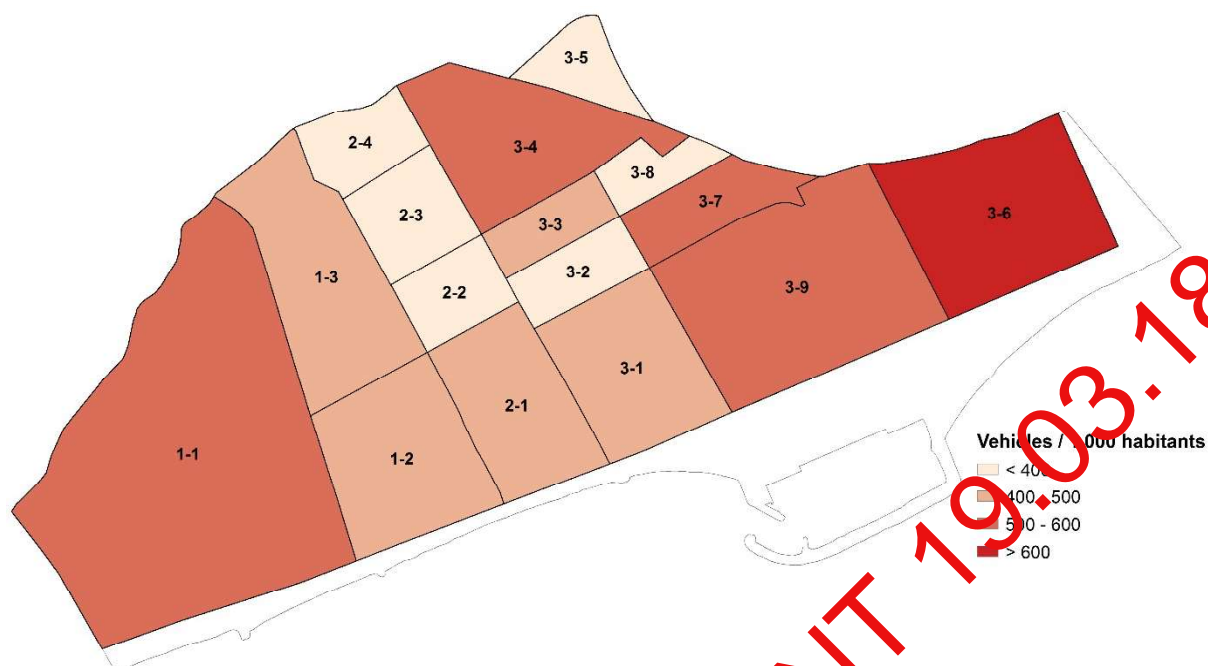
Per tal d'aprofundir en l'anàlisi de la motorització i altres aspectes relacionats s'han analitzat les dades del parc de vehicles facilitada per l'ajuntament.

Cal considerar que un percentatge dels vehicles tot i ser de residents a Premià de Mar encara mantenen una adreça fiscal en un altre municipi, i per tant no poden ser localitzats en una vivència de Premià de Mar. Aquesta situació es dona en el 14,5% dels vehicles.

Com es mostra a la taula, l'índex de motorització creix en els barris amb menor densitat habitativa (Camp de Mar i Can Pou, i les zones de ciutat jardí del Sector Est i barri del Maresme), que són també les zones més allunyats del Nucli antic i de les zones comercials del centre. L'índex de motorització també és elevat a la zona industrial del Palmar, on es troben diversos vehicles censats lligats a l'activitat productiva.

Els barris més densament habitats de l'Eixample tenen els índexs de motorització més baixos.

Figura 3. Índex de motorització per barris (2015)



Font: INTRA SL.

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

5. ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT

5.1. XARXA DE VIANANTS

Premià de Mar presenta una alta densitat de població, una trama urbana molt compacta (particularment al casc antic) i un pendent suau cap al mar. La majoria dels carrers, tant els perpendiculars com els paral·lels al mar, tenen un pendent baix inferior al 6%. Entre el barri del Palmar (situat a l'inici del terme) fins al punt més allunyat del barri Camp de Mar, resseguint la línia de costa hi ha una distància d'uns 2,6 km.

Aquests trets característics faciliten els desplaçaments a peu, tant longitudinalment al mar com en sentit mar-muntanya dins del nucli urbà.

Una part important dels carrers del nucli antic de Premià de Mar formen una xarxa de prioritat invertida en plataforma única, on el vianant té prioritat per sobre del vehicle. Aquesta zona es va començar a habilitar l'any 2002, i mostra una pavimentació diferenciada en colors salmó i gris. No hi està permès l'estacionament, i s'han disposat elements de mobiliari creant ziga-zagues en el traçat per obligar els vehicles a mantenir una baixa velocitat de circulació. Aquest nucli és un important pol d'atracció de desplaçaments a peu.

L'estació de Rodalies Renfe també exerceix de pol atractor de desplaçaments a peu, així com les zones comercials.

Segons el Pla de dinamització comercial del municipi, l'activitat econòmica a Premià es concentra en un centre vertebrat per la Gran Via i Jacint Verdaguer i un subcentre vinculat que és el Nucli Antic; i un nucli al barri del Maresme amb característiques pròpies que, no obstant, tampoc està massa allunyat del centre. Això significa un gran espai central comercial que va de Sant Antoni al camí del mig i de la Riera al carrer Ramon Llull amb un subcentre del Nucli Antic i el barri del Maresme. Altres barris amb certa activitat econòmica són Can Farrerons, Santa Maria i el Gas. En aquestes zones es detecten els principals fluxos a peu.

Cal destacar que la N-II i el traçat ferroviari creen una barrera important entre la zona urbana i la platja i el passeig peatonal i ciclable situat linealment al llarg de la zona de costa.

El total de la xarxa urbana per a vianants del municipi s'estima en 48,8 km lineals.

La xarxa de vianants està formada per les següents tipologies de vies, i l'espai es distribueix com segueix:

- Exclusiva per a vianants, amb plataforma única: 0,9 km, 1,9% de les vies del municipi
- Prioritat per a vianants, amb plataforma única: 4,8 km, 9,9% de les vies del municipi
- Vies convencional, amb voreres a diferent nivell: 40,6 km, 83,3% de les vies del municipi

Altres carrers tenen configuracions camins de terra, escales o passos soterrats.

La xarxa principal s'estén per la zona del nucli antic i àrea comercial de Premià de Mar, i la façana marítima del municipi (camí Ral) i les carreteres de connexió amb nuclis veïns (carretera de Vilassar de Dalt). Està formada pels carrers Gran Via, Riera de Premià, Joan Prim, de la Plaça, Enric Granados, Mossèn Jacint Verdaguer, Pilar, Marina, Doctor Fleming, Francesc Mas i Abril i Elisenda de Montcada. La xarxa té una longitud total de 5,7 km de recorregut.

Accessibilitat de la xarxa de vianants

- Un 12,3% dels carrers tenen amplades inferiors a 1 metre (incloent trams de carrer sense vorera), vies on el vianant tindrà una amplada útil de pas no accessible.

- Els barris amb més quilòmetres no accessibles són els del Maresme i el Nucli Antic, condicionat per l'estructura urbanística dels mateixos. En aquest últim la progressiva implantació de carrers de plataforma única ha permès una notable millora de l'accessibilitat. Tot i així encara romanen diversos carrers amb amplada de voreres inaccessible, on s'ha d'estudiar la progressiva implantació de plataformes.
- Dins de la xarxa principal es detecten 1,7 km de voreres amb amplades que no compleixen el Codi d'Accessibilitat de Catalunya i 4,8 km que serien susceptibles a ser revisades segons l'Ordre VIV/561/2010. Només el 35,2% de les voreres de la xarxa principal són accessibles segons la normativa.
- Existeixen un total de 598 passos de vianants a Premià de Mar. Una dotació completa de passos pintats a totes les cruïlles implicaria tenir 964 passos: és a dir, hi ha 366 creuaments de vianants sense senyalització horitzontal del pas (38% dels creuaments).
- El 62% dels itineraris tenen passos pintats (un 1% són elevats). No es detecten passos desviats de l'itinerari natural dels vianants, ja que el municipi ha realitzat una feina extensiva de compactació de les cruïlles urbanes. En canvi, sí es detecten guals mal ubicats respecte on es troba pintat el pas de vianants.
- Pel que fa a l'accessibilitat dels guals dels passos de vianants, el 42% són adaptats o practicables (tot i amb un 2% mal ubicats respecte el pas de vianants), mentre que el 38% restant dels guals són inexistents (no existeix un gual accessible).
- Així com succeïa amb els passos, els barris de Can Pou i Camp de mostren un baix grau d'adaptació, mentre que les zones més cèntriques (amb major demanda de vianants i per tant prioritàries) tenen un percentatge de passos no adaptats menor (del voltant del 25% als barris del Maresme i Eixample).
- Es detecta un 50% de guals no adaptats a la zona del nucli antic, en els carrers que mantenen una secció diferenciada.
- La permeabilitat entre el poble i el passeig a la costa es veu dificultada per la presència de la carretera N-II i la línia de tren. Existeixen diversos passos soterrats al llarg de la línia del municipi, però dels quals només un està adaptat.

Demanda a peu: intensitat de vianants

Segons l'enquesta de mobilitat a Premià de Mar es realitzen un total de 44.621 desplaçaments interns a peu (que representen el 86,2% dels desplaçaments interns totals) i 1.930 de connexió amb municipis propers (el 5,7% dels de connexió). Representen 46.552 desplaçaments diaris a peu, quasi el doble dels desplaçaments que es realitzen en vehicle privat (26.944 al dia). Aquesta xifra no té en compte els desplaçaments a peu realitzats per residents fora de Premià de Mar, per tant està infraestimada respecte els aforaments a peu de carrer.

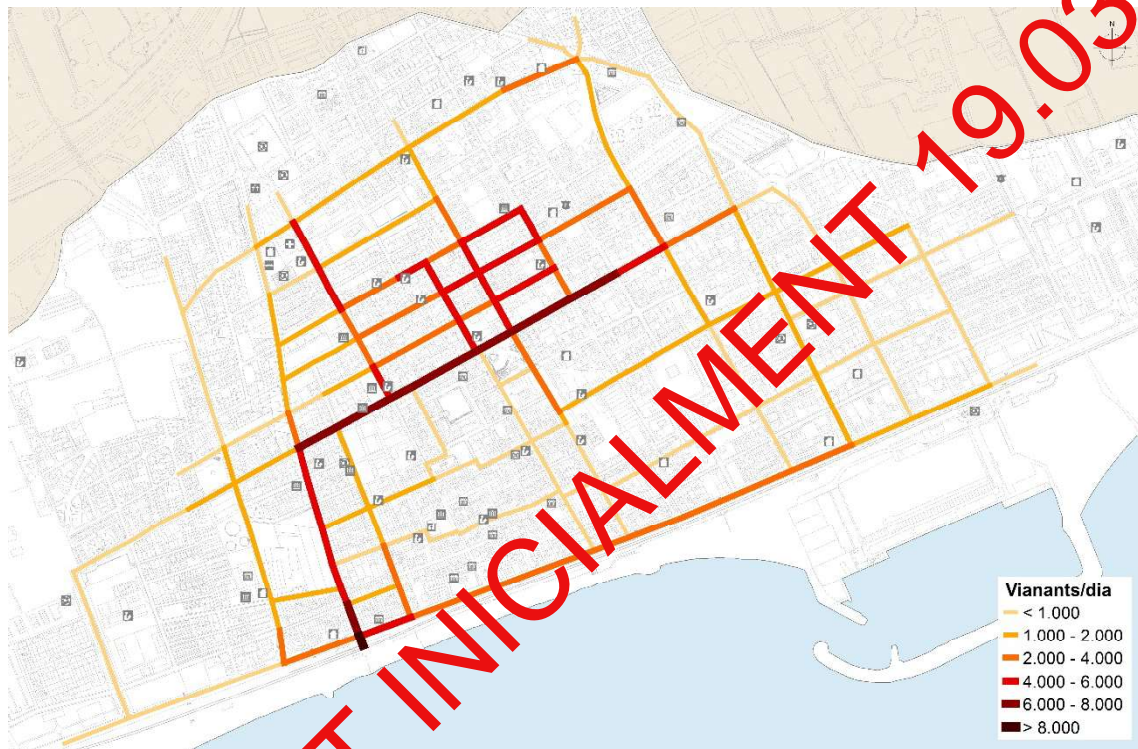
Els aforaments realitzats permeten estimar els fluxos de vianants als principals eixos del municipi. Aquest mètode considera tots els usuaris, independentment de la zona de residència.

Els eixos que registren un major nombre de desplaçaments a peu són:

- **Gran Via de Lluís Companys**, on es registren entre 6.000 i 8.000 desplaçaments a peu al dia. Es tracta de l'eix vertebrador en sentit est-oest del municipi, així com principal zona d'atracció comercial. L'amplada útil de la vorera, deguda als usos que s'hi acullen, pot ser millorable en algun tram per permetre el pas còmode dels vianants.
- **Riera de Premià de Mar**. El tram amb major confluència és l'accés a l'estació de rodalies, al voltant de 6.000-8.000 desplaçaments al dia. La seva configuració com a eix exclusiu per a vianants dona cabuda en aquesta demanda de desplaçaments. El pas de vianants sobre la N-II acull un volum molt elevat de desplaçaments, fet que ha de motivar uns temps d'espera adequats en el cicle semafòric i mesures de seguretat suficients.

- **Carrers principals de l'eixample**, com carrer Enric Granados, carrer Mossèn Jacint Verdaguer, carrer Plaça, carrer Joan Prim, carrer Doctor Fleming, carrer Elisenda de Montcada, carrer Pilar. Tenen intensitats a peu d'entre 4.000 i 6.000 vianants/dia.
- La **vorera del Camí Ral** també mostra intensitats elevades en la zona que voreja el nucli antic.
- A la zona pacificada del nucli antic es detecten intensitats de vianants al voltant dels 1.000 vianants dia, en els carrers principals.
- Als eixos de connexió entre el centre i els barris més allunyats també s'observen importants intensitats a peu. És el cas del carrer Capitans de Mar, de connexió amb Can Farrerons i el Sector est, el tram de la Gran Via que connecta amb el barri del Gas, o els eixos de connexió en sentit nord amb el barri del Maresme.

Figura 2. Detall del plànol d'intensitat de vianants



Font: INTRA SL

5.2. XARXA DE CICLISTES

Al municipi de Premià de Mar s'han aplicat mesures basades en la convivència entre la bicicleta i altres mitjans de la xarxa viària, per progressivament introduir l'ús d'aquesta mitjà a la ciutat. Actualment es compten amb 15,6 km de carrers amb tipologies urbanes que faciliten la mobilitat amb bicicleta. El 51,0% d'aquesta xarxa són vies on comparteixen espai amb el trànsit motoritzat, on s'ha disposat una senyalització horitzontal específica ("bici-carril"), amb marques vials al centre del carril de circulació per alertar de la presència de ciclistes. El 29,5% són carrers del nucli antic amb prioritat invertida.

La bicicleta pot circular tant pels carrers de plataforma única pacificats al centre, així com en la resta de vies de la xarxa urbana on la velocitat està limitada a 30 km/h, compartint calçada amb el vehicle privat. Aquesta regulació hauria de permetre la convivència entre els vehicles motoritzats i les bicicletes, sempre que els vehicles respectin els límits de velocitat establerts.

Les bicicletes també poden circular pel passeig marítim paral·lel a la platja, en el tram de Premià de Mar. Tot i que el passeig no té un carril bici específicament senyalitzat, es tracta d'una zona adequada per als desplaçaments amb bicicleta. La velocitat màxima en aquesta zona està limitada, ja que és una zona compartida amb els vianants i on els vianants tenen la prioritat.

Es detecten 17 punts d'aparcament de bicicletes, amb una disponibilitat de 134 places, a prop dels principals equipaments municipals: a l'estació de rodalies, Ajuntament, centres escolars, zones esportives, places i zones comercials. Alguns equipaments com l'Institut, tenen zones d'aparcament de bicicletes internes al recinte.

Demanda en bicicleta: Intensitat de bicicletes

Segons l'enquesta de mobilitat es produeixen diàriament 119 desplaçaments en bicicleta de residents interns al municipi (representen el 0,2% dels desplaçaments interns) i 641 desplaçaments de connexió (1,9% dels desplaçaments de connexió). No obstant, la submostra de desplaçaments pot no superar el llindar de significació estadística, fet que atorga un caràcter orientatiu a la xifra.

Dins del municipi s'observa un important flux a les principals vies de la xarxa bàsica: Gran Via de Lluís Companys, les carreteres de Vilassar de Dalt i de Premià de Dalt, Joan Prim, així com en els itineraris cap a l'Institut d'educació secundària. Aquestes vies també es detectaven en l'estudi de la ronda urbana de bicicletes com a itineraris radials al centre, on desenvolupar infraestructura ciclista. En el cas de l'itinerari a l'Institut es disposa de senyalització específica en calçada per a bicicletes.

A l'eix de la costa (pel passeig marítim) es registren entre més 200 bicicletes al dia, fonamentalment en desplaçaments per motiu d'oci i/o esport, així com pel Camí Ral (N-II).

Els fluxos detectats connecten amb les zones on es situen els principals equipaments del municipi. La ubicació dels aparcaments de bicicletes també respon en aquests fluxos.

Figura 4. Detall del plànol d'Intensitat de ciclistes



Font: INTRA SL

Previsions de futur

El Departament de Territori i Sostenibilitat ha adjudicat la redacció de l'estudi previ del carril bici del Maresme, entre Badalona i Blanes. En aquest estudi es desenvoluparan les alternatives tècnicament viables per a la implantació d'un carril bici que discorri al llarg del front marítim del Maresme.

5.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

La xarxa de transport públic de Premià de Mar la conformen 4 línies d'autobús interurbanes (C3/4, C10, C14, C30), 2 línies d'autobús nocturnes (N80, N81) i la línia de Rodalies de Catalunya (R1), amb parada en una estació al municipi. També hi ha servei de taxi.

Un total de 4 línies d'autobús interurbanes connecten amb les localitats veïnes de Vilassar de Mar (C-30) i de Vilassar de Dalt (línia C-30) i amb les ciutats de Mataró i Barcelona (línies C-10 i C3/4, respectivament). La línia C-14 Premià de Mar – Premià de Dalt tot i ser una línia interurbana, té un caràcter essencialment urbà i efectua 6 parades dins del nucli del municipi. Uneix Premià de Dalt amb l'estació de Rodalies de Premià de Mar, i per tant és una expedició interurbana.

Les línies d'autobús estan gestionades per l'empresa Casas.

Taula 4. Línies d'autobús de Premià de Mar, expedicions

Línia	Recorregut	Expedicions diàries		
		DI- Dv	Ds.	Dg
C3/4	Vilassar de Dalt/Premià de Mar- Barcelona	29 (3 directes)	10	9
C10	Barcelona- Mataró (per N-II)	31	14	12
C14	Premià de Mar- Premià de Dalt	29	15	15*
C30	Mataró-Vilassar de Dalt	17	7	6
N80	Barcelona- Mataró (nocturna)	4	4	4
N81	Barcelona- Vilassar de Dalt (nocturna)	2 (DI.-Dj.) 4 (Dv.)	4	2

Font: Empresa CASAS

Premià de Mar té una estació situada al centre de la població a la franja litoral, que es troba remodelada i és accessible. Per aquesta estació hi circula la línia R1 de Rodalies de Catalunya que connecta Maçanet-Massanes amb Molins de Rei, comunicant el Baix Llobregat, Barcelona, el Maresme i la Selva. Discorre en la seva major part per la franja litoral amb una longitud total de 90 km. Compta amb 31 parades en el seu recorregut. Hi ha 9 trens per sentit en hora punta i 6 trens en hora vall. Els dissabtes i festius el servei és de 4 trens per hora i sentit.

Segons dades de 2003, la línia comptava amb 102.2014 viatgers/dia, que representen 39,6 milions de viatgers l'any.

En dies feiners a l'estació de Premià de Mar hi tenen parada un total 216 trens, suma dels dos sentits (Barcelona i Mataró). En dissabtes i festius hi paren 134 trens.

Demanda en transport públic

Segons l'enquesta, els residents a Premià de Mar realitzen diàriament en transport públic 288 viatges interns i 11.011 de connexió. D'aquests, 8.802 es realitzen en tren de rodalies, 1.454 en autobusos i autocars, i la resta en altres mitjans amb els que connecten.

Es disposa de dades de viatgers interurbans de la línia C-14, facilitades per l'operador del servei. La demanda mitjana de la línia va ser de 400 viatgers/dia l'any 2015, incloent usuaris de Premià de Mar i de Premià de Dalt que es dirigeixen al municipi veí i a l'estació de rodalies.

L'evolució dels passatgers mostra un increment de passatgers de la línia durant el període 2013-2015: els 110.015 passatgers de 2014 superen en un 14,6% als registrats l'any anterior (95.977). L'augment esdevingut durant el darrer any 2015 encara és més elevat (+46,2% respecte any 2014, primers tres trimestres).

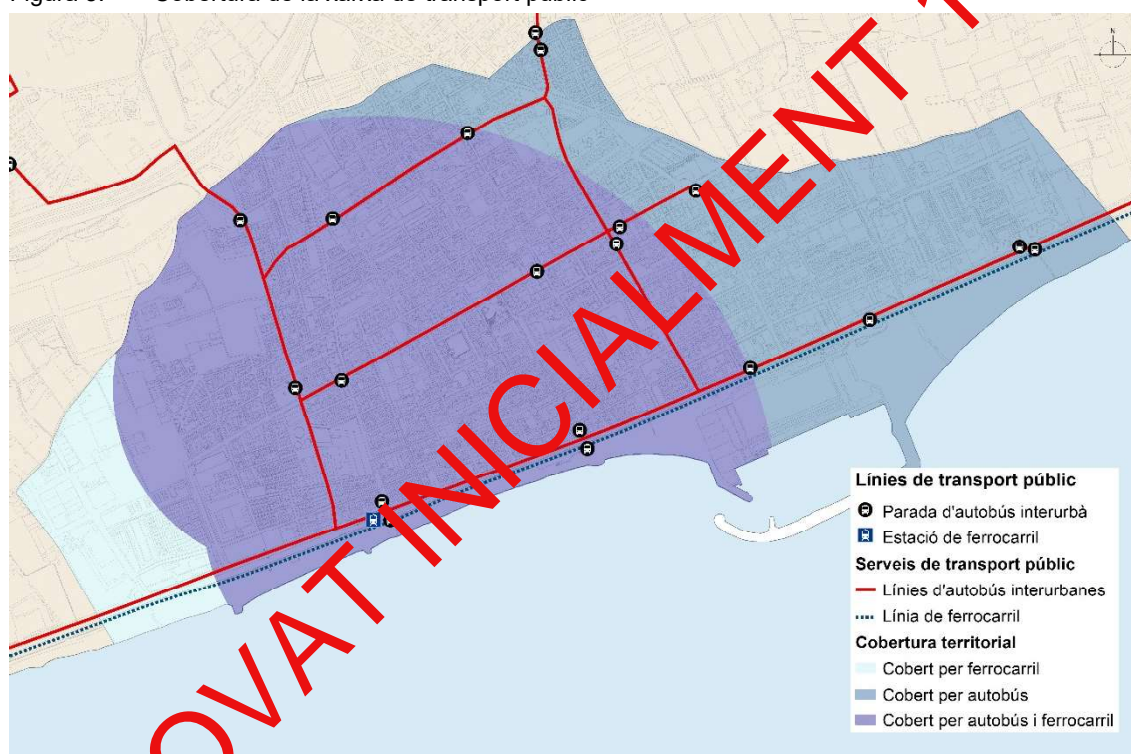
La cobertura del transport públic

La cobertura del bus interurbà és del 94,5% de la superfície del municipi. Només la zona més perifèrica del barri del Palmar té mancances de cobertura.

La cobertura del ferrocarril és del 78,6% de la zona urbana. Els barris de Can Pou i Camp de Mar queden totalment fora de l'àrea de servei, mentre que els barris de Can Farrerons i Sector Est reben una cobertura menor al 25% del territori. La zona nord del barri del Maresme també queda fora de cobertura.

L'accés d'aquests barris al servei de Rodalies requereix un transbordament entre modes de transport. La bicicleta pot ser una bona opció de connexió en molts casos.

Figura 5. Cobertura de la xarxa de transport públic



Font: INTXAS

3.4 XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS

La jerarquització del viari urbà ha de garantir que les diferents tipologies compleixen la seva funció.

Xarxa viària externa o d'accés

La xarxa de connexió de Premià de Mar està constituïda dos eixos viaris d'abast català que travessen el terme municipal: l'autopista C-32 (amb itinerari extern al perímetre municipal) i la carretera N-II. La xarxa d'autopistes es complementa per una xarxa de vials interurbans que comuniquen el terme municipal amb els municipis limítrofs: carretera BV-5023 i carretera BV-5024.

La xarxa viària del municipi té una longitud total de 44,6 quilòmetres, de la qual 4,6 són de xarxa viària d'accés al municipi i vies interurbanes (el 10,3% de la xarxa viària).

Xarxa viària interna

En conjunt, la xarxa viària interna de Premià de Mar mesura 40 quilòmetres i és predominantment veïnal (53,6%).

La jerarquització del viari urbà es divideix en 4 categories:

- **Xarxa primària:** comprèn el sistema viari de distribució interna del municipi i de connexió entre els diferents barris.

Les vies de connexió interna mar- muntanya són:

- Carrer Santiago Rusiñol
- Carrer Joan Prim
- Carrer de la Plaça
- Carrer Francesc Mas i Abril
- Carrer Can Pou
- Carrer Doctor Martí Casas
- carrer Enric Borràs

Les vies de connexió interna llevant- ponent són:

- Gran Via de Lluís Companys
- Carrer dels Batlles
- Camí del Mig
- Carrer de la Mercè
- Passeig Circumval·lació
- Carrer Rafael Casanova
- Torrent Castells
- Torrent Malet

- **Xarxa secundària:** comprèn les vies exclusivament urbanes que connecten internament els grans quadrants de la trama urbana definits per la xarxa arterial i que són, principalment, vies que connecten l'interior de la trama urbana.
- **Xarxa veïnal:** comprèn la xarxa de distribució veïnal, que té una funció circulatòria interna en l'àmbit dels barris i dona accés als garatges i edificis del casc urbà. Està composta per la resta de vies.

Demanda en vehicle privat motoritzat

S'avalua la demanda actual de mobilitat en vehicle privat motoritzat amb informació extreta de:

- Aforaments automàtics de vehicles (12 punts d'aforament, 24h) a vies principals del municipi, el mes de novembre 2015.
- Aforaments automàtics de vehicles (5 punts d'aforament, 24h) a vies secundàries del municipi, el mes de gener 2016.
- Aforaments manuals de composició (4h) a 12 interseccions de la xarxa viària. El mes de novembre 2015.
- Es disposa de dades d'aforaments de les administracions titulars de la xarxa viària supramunicipal.
- Enquestes O/D a conductors en 5 punts d'aforament de la xarxa d'accessos.
- Mesures de velocitat de vehicles.
- Anàlisi dels sentits de circulació.

L'enquesta de mobilitat de 2015 detectava 6.713 desplaçaments interns amb vehicle privat, 20.231 de connexió, és a dir prop de 27.000 desplaçaments dia en vehicle privat.

Del plànol d'intensitats de trànsit mostra els volums totals diaris dels vials i carrers del municipi se'n desprenen diversos resultats.

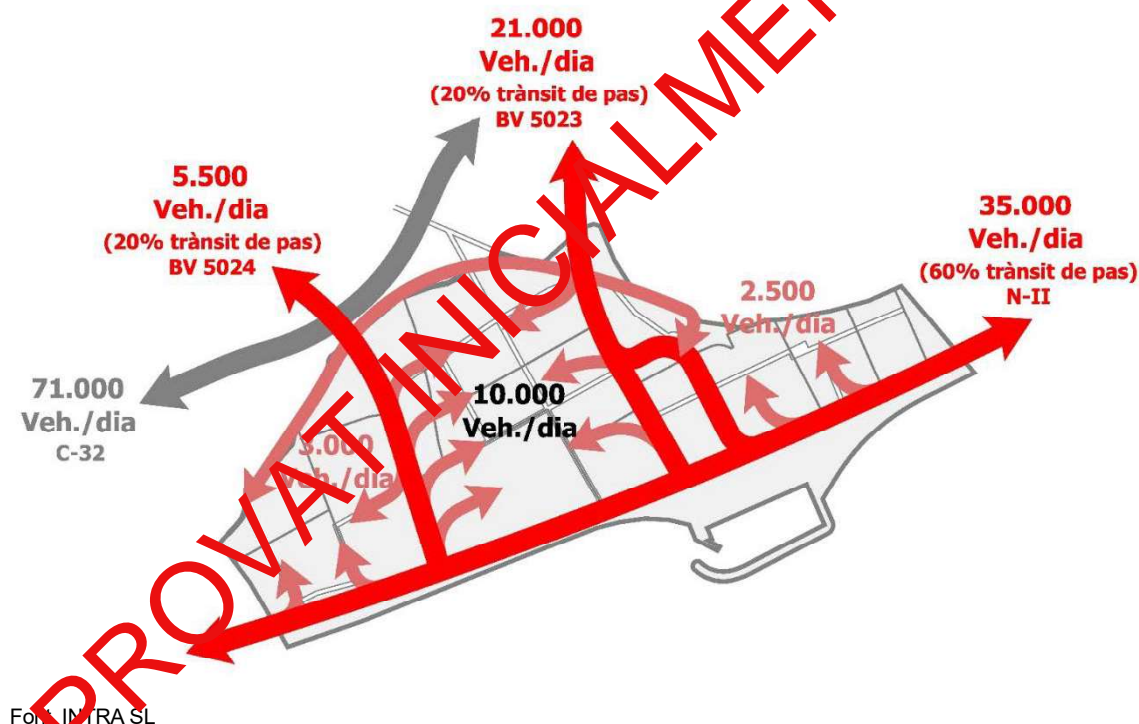
Entren diàriament al municipi al voltant de 15.500 vehicles. Uns 10.000 vehicles accedeixen al nucli principal de Premià de Mar, 2.500 als sectors a est de la carretera BV-5023 i 3.000 al sector a l'oest de la BV-5024.

Es comptabilitzen al voltant de 14.600 vehicles/dia que accedeixen al municipi des de la N-II principalment per les entrades de la carretera BV-5023 (6.000 vehicles), BV-5024 (3.500 vehicles), Ramon de Penyafort (2.000 vehicles) i la rotonda de Torrent Malet (1.500 vehicles).

Part d'aquests vehicles no tenen com a destí el nucli de Premià, si no que travessen per les carreteres fins a altres municipis. S'estima un 20% de trànsit de pas a les dues vies, representant uns 4.000 vehicles dia de pas per la carretera BV-5023 i uns 1.000 vehicles dia a la BV-5024.

El municipi també suporta un intens trànsit de pas per la N-II amb 30.000 vehicles dia dels que el 60% és trànsit de pas. Aquestes vies de titularitat superior tenen un important efecte en la salut i la qualitat ambiental del municipi, i són condicionants del model de mobilitat actual.

Figura 3. Esquema de demanda de vehicle privat



Fon. INTRA SL

Es vials que suporten la major intensitat de trànsit en dia laborable (IML) a Premià de Mar són:

Vies d'accés : N-II, BV-5023 i BV-5024

Vies principals:

- Gran Via de Lluís Companys: 3.000 veh/dia (valor promig en el tram, amb trams de fins a 5.600 vehicles/dia)

- Carrer Santiago Rusiñol: 2.700 veh/dia (valor promig en el tram, amb trams de fins a 4.400 vehicles/dia)
- Carrer de la Mercè: 2.500 veh/dia, amb trams de fins a 3.800 vehicles dia.
- Torrent Malet: 2.600 veh/dia (promig del tram, suma dels dos sentits).
- Carrer Batlles: 2.000 veh/dia (promig del tram, suma dels dos sentits), amb trams de fins a 1.450 veh/dia.
- Camí del Mig: 1.800 veh/dia (promig del tram, suma dels dos sentits)
- Carrer Plaça, promig de 1.800 vehicles/dia, amb trams de fins a 2.200 vehicles dia.
- Carrer Torrent de la Fontana: 1.400 veh/dia, amb trams de fins a 2.500 vehicles dia.
- Carrer Joan Prim, promig de 1.200 vehicles/dia, amb trams de fins a 2.300 vehicles dia.

Vies secundàries:

- carrer Ramon de Penyafort, promig de 1.700 vehicles/dia, amb trams de fins a 2.300 vehicles dia.
- carrer Enric Granados, promig de 1.500 vehicles/dia, amb trams de fins a 2.200 vehicles dia.
- carrer Mossèn Jacint Verdaguer, promig de 1.400 vehicles/dia, amb trams de fins a 2.300 vehicles dia.
- Carrer Elisenda de Montcada, promig de 1.200 vehicles/dia, amb trams de fins a 2.400 vehicles dia.

Vehicles-quilòmetre

En total, dins de la xarxa viària de Premià de Mar es produeixen diàriament 137.00 vehicles-km. En l'anàlisi es consideren tots aquells desplaçaments dins de la xarxa viària de Premià de Mar, incloent aquells trams de la xarxa interurbana que el travessen (inclou per tant, trànsit de pas).

S'ha desglossat aquesta mesura per tipologia de via.

Taula 5. Distribució percentual dels veh-km segons la jerarquia de la via (dia feiner)

Descripció	veh-km veh. lleugers	veh-km veh. pesants	Veh-km veh. totals	Percentatge per tipus de via
Xarxa d'accessos i vies interurbanes	107.097	71	107.868	78,7%
Xarxa primària o principal	17.304	642	18.336	13,4%
Xarxa secundària col·lectora o distribuïdora	6.033	618	6.621	4,8%
Xarxa secundària veïnal o local	2.643	1.565	4.208	3,1%
Total	133.367	3.665	137.032	100,0%

Font: INTRA SL

El 78,7% dels vehicles-km es produeixen a la xarxa d'accessos i vies interurbanes. Reforçant la lògica supramunicipal que té Premià de Mar pels desplaçaments en vehicle privat, mentre que la mobilitat interna és predominantment no motoritzada. També cal considerar que el 83,3% dels veh-km calculats es produeixen a l'eix de la N-II, sent per tant es gran mesura causats pel trànsit de pas.

5.5. APARCAMENT

Oferta d'aparcament

Per tal de quantificar l'aparcament existent en la situació actual a Premià de Mar, s'ha dut a terme un inventari d'aparcament, a la totalitat de la xarxa viària, analitzant diferents tipologies de places existents.

En el municipi de Premià de Mar es comptabilitzen al voltant de **14.800 places d'aparcament. Un total de 5.200 són a la via pública (35%) i 9.600 fora de calçada (65%).**

Existeix un volum molt significatiu de places d'aparcament privades per ús d'habitatge, unes 7.260 en tot el municipi (sense incloure les places de lloguer en aparcaments soterrats on també hi ha places de rotació) segons el llistat de guals de que disposa l'Ajuntament de Premià de Mar.

També es comptabilitza una important oferta d'aparcament lliure en calçada, al voltant de 3.900 places en tot el terme municipal.

Taula 6. Oferta de places d'aparcament al municipi de Premià de Mar (2015)

Regulació		Turismes	Motos	C/D*	TOTAL	
A LA VIA PÚBLICA	Lliure i no regulat	3.321	572		3.893	
	Regulat	Zona blava	313			313
		Zona blava de temporada	595			595
		Zona verda	227			227
		Càrrega i descàrrega			135	135
FORA DE LA VIA PÚBLICA	Ús privat	Guals d'activitats	435		435	
	Ús privat	Guals d'habitatge	7.263		7.263	
	Ús públic	Exteriors (lliures)	590		590	
	Ús privat	Soterrats (places de lloguer)	1.028		1.028	
	Ús públic	Soterrats (zona blava)	275		275	
	TOTAL		14.077	572	135	14.754

* Places que podrien incloure tot tipus de vehicles, inclosos turismes

Nota: Pel càlcul de les places d'ús privat (guals) es disposa d'un llistat amb les llicències, on s'especifica el nombre de places, el seu ús, així com els metres de calçada ocupat pel gual.

Els barris amb major oferta d'aparcament són el barri del Maresme, l'Eixample, el nucli antic i Can Farrerons, barris amb major densitat de població i vehicles censats. És en aquests barris on s'han establert zones regulades d'estacionament (zona blava) i existeixen aparcaments soterrats.

La major oferta de places lliures es localitza als barris amb ciutat jardí: barri del Maresme, Sector est i Sol i Mar.

Les bosses d'aparcament exteriors donen una elevada oferta de places lliures al barri del Gas. Altres bosses més petites es situen al sector Est i Sol i Mar.

L'estació de Rodalies disposa d'una petita zona d'aparcament amb 8 places (i 2 reserves PMR).

Hi ha aparcament de motocicletes a tots els barris del municipi, amb una oferta superior als barris del Maresme i l'Eixample.

També hi ha zones de càrrega i descàrrega a tots els barris, amb una major oferta a les zones comercials centrals, Eixample, Nucli antic i Maresme.

Demanda residencial d'aparcament (nocturna)

La relació entre la demanda i l'oferta d'aparcament proporciona el dèficit o superàvit d'estacionament residencial. S'ha de tenir en compte que, a vegades, la divisió per zones pot mostrar situacions no del tot

reals, en el sentit que no és el mateix una zona amb dèficit d'aparcament, però contigua a una altra zona amb superàvit, que si està contigua a altres zones també amb dèficit. Per corregir aquests resultats es disposa de la informació de l'inventari nocturn.

Globalment, Premià de Mar presenta un superàvit d'aparcament residencial de 3.960 places. Com mostra la taula, el dèficit d'estacionament residencial calculat es concentra al barri de l'Eixample, amb 500 vehicles sense plaça, i al barri de Santa Maria, amb 70 vehicles sense plaça. També s'observa una ocupació elevada als barris del Nucli antic i Llevant.

Tot i aquestes dades calculades, hi ha un fort contrast de dades amb les derivades de l'observació a peu de carrer de l'ocupació nocturna. Les observacions mostren ocupacions superiors al 90% als barris centrals, tots ells perifèrics en el nucli on es detectava dèficit de places calculat.

El superàvit de places d'aparcament de les zones limítrofes a àrees amb dèficits provoca un efecte d'acollida dels vehicles que no troben aparcament. Aquest és molt visible a Premià de Mar.

Taula 7. Balanç d'aparcament nocturn (2015)

BARRI	Demanda	Oferta	Balanç nocturn	Ocupació nocturna calculada	Ocupació nocturna observada
1. El Palmar	219	326	107	67%	
2. Barri Banyeres	20	68	48	24%	
3. Barri del gas	747	1.437	690	52%	97%
4. Sol i Mar	523	1.103	580	47%	95%
5. Barri del Maresme	1.815	2.616	801	69%	97%
6. Barri de l'Eixample	2.192	1.678	-514	131%	99%
7. Nucli antic	1.384	1.562	178	89%	98%
8. Barri de Llevant	351	436	85	81%	98%
9. Santa Maria	356	289	-67	123%	99%
10. Can Farrerons	1.052	1.179	127	53%	95%
11. Sector est	564	1.212	678	45%	95%
12. Can Pou	375	504	129	74%	60%
13. Camp de Mar	339	667	328	51%	60%
Total	9.950	13.907	3.957	72%	

Font: INTRA SL.

A l'Eixample i a Santa Maria s'estima que al voltant del 50% dels vehicles no disposen de plaça d'aparcament fora de calçada, fet que suposa una major demanda d'aparcament fora de calçada. La pressió de la demanda residencial és al voltant de 2,3 vehicles per plaça a l'Eixample, i d'1,7 vehicles/plaça a Santa Maria.

Demanda diürna d'aparcament

S'han dut a terme inspeccions diürnes per tal de determinar l'ocupació en 8 zones del municipi, prioritzant aquells barris amb major pressió d'estacionament i incloent zones d'aparcament lliure i zones de rotació.

La mitjana d'ocupació al llarg del dia és del 95% a la zona lliure, del 82% a la zona verda i del 69% a la zona blava.

La zona amb ocupació superior és la del nucli antic, amb una ocupació del 98% de la zona lliure. La zona blava amb l'ocupació més elevada es situa a l'Eixample, amb un 89%.

En promig hi ha un 48% de vehicles que no es mouen en tot el dia de la seva plaça. Aquesta dada arriba fins al 56% a l'Eixample.

Taula 8. Ocupació diürna agrupada per barris(2015)

Barri	Places			Ocupació			Vehicles que no es mouen en tot el dia			% vehicles que no es mouen en tot el dia		
	Lliure	Z. verda	Z. blava	Lliure	Z. verda	Z. blava	Lliure	Z. verda	Z. blava	Lliure	Z. verda	Z. blava
Sector Est	28	0	0	96%			11			39%		0%
Eixample	73	24	3	94%	82%	89%	41	7	0	56%	29%	0%
Maresme	56	0	34	95%		57%	27		3	48%		9%
Nucli Antic	22	0	23	98%		86%	10		3	45%		13%
Barri del Gas	21	0	11	94%		67%	6		3	29%		27%

Font: INTRA SL.

La zona lliure té uns valors de rotació normals en zona urbana. L'Eixample és el barri on es detecta menys rotació i major proporció de vehicles estacionats tot el dia (més de la meitat). Cal considerar que és un dels barris amb major demanda residencial i majors percentatges d'ocupació.

La rotació detectada en zona blava és molt baixa. El barri amb major rotació és el Maresme, tot i que els valors màxims per trams arriben només a 4,3 vehicles per plaça i dia (per sota del valor òptim de 6 vehicles).

Taula 9. Índex de rotació per àmbits (vehicles/plaça i dia)

Barri	Índex de rotació				% vehicles que no es mouen en tot el dia		
	Lliure	Lliure dinàmiques	Z. verda	Z. blava	Lliure	Z. verda	Z. blava
Sector Est	1,9	2,4			39%		0%
Eixample	1,7	2,6	1,4	1,3	56%	29%	0%
Maresme	1,9	2,6		3,2	48%		9%
Nucli Antic	1,8	2,5		1,1	45%		13%
Barri del Gas	1,8	2,1		1,0	29%		27%

Font: INTRA SL.

Conclusions del balanç d'aparcament

- Hi ha un elevada ocupació d'aparcament en calçada a la via pública.
- Els barris que no poden satisfer la demanda traslladen el seu superàvit als barris veïns. Aquest efecte també es produeix amb el municipi veí de Premià de Dalt.
- L'elevada ocupació és manté durant el dia i la nit als barris centrals: es tracta per d'una demanda d'aparcament fonamentalment residencial, de vehicles que es mantenen estacionats llargs períodes.
- S'ha de gestionar l'aparcament residencial a les zones del centre de Premià de Mar, evitant l'ocupació estàtica de la via pública per a ús d'aparcament.

5.6. SEGURETAT VIÀRIA

L'accidentalitat és una de les externalitats més directes dels models de mobilitat actuals. Conscient d'aquesta realitat, el Servei Català de Trànsit, en el seu Pla de Seguretat Viària 2014-2016 (PSV) manifesta la necessitat de seguir treballant per un espai continu de seguretat viària, tant en zona urbana com interurbana. En aquest sentit l'extensió del desenvolupament dels Plans Locals de Seguretat Viària és una de les accions claus derivades del PSV.

L'any 2012 es va redactar el Pla Local de Seguretat Viària al municipi de Premià de Mar, amb vigència 2013-2016. Aquest va ser revisat l'any 2015, i la seva avaluació i actualització està prevista per l'any 2018, segons el calendari de treball del Servei Català de Trànsit.

Els objectius fonamentals del Pla Local de Seguretat Viària de Premià de Mar 2012-2015, que es van fixar, és una reducció del 20% en el nombre d'accidents amb víctimes i en el nombre de víctimes l'any 2016 respecte de l'any 2010. Així doncs el llindar d'accidents a assolir per l'any 2016 es xifra en 38 accidents i 42 víctimes.

El nombre d'accidents es resumeixen en el següent gràfic. Posteriorment a l'any de redacció s'ha produït una disminució de l'accidentalitat, tot i que el repunt de l'any 2014 pot allunyar el municipi dels objectius establerts pel Pla.

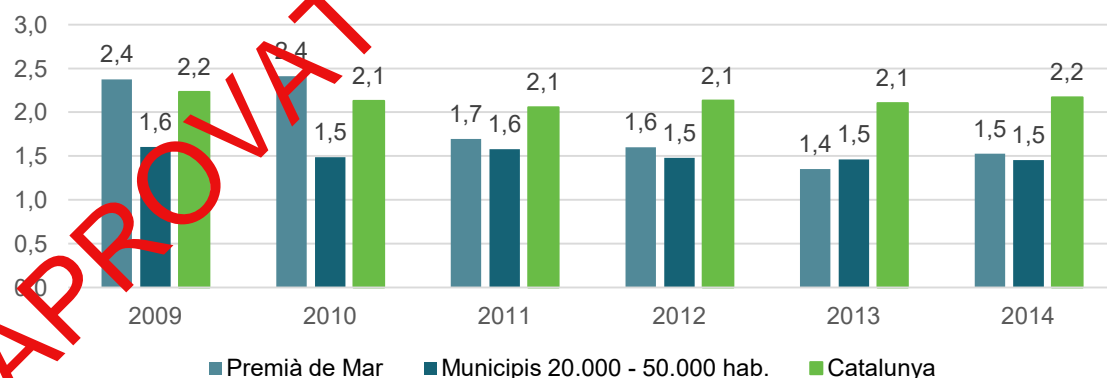
Tot i aquest augment puntual, el volum d'accidents de Premià de Mar per càpita es manté en la línia al de municipis de població similar, i per sota de la mitjana catalana.

Figura 6. Nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana



Font: Policia Local de Premià de Mar

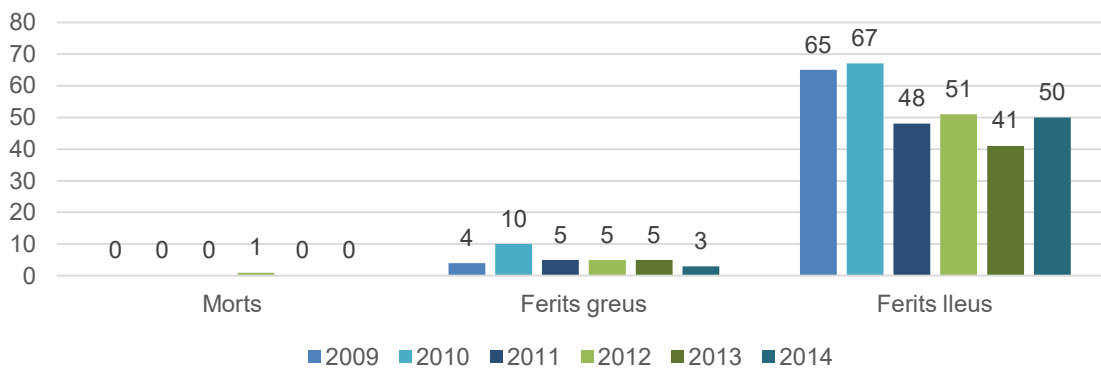
Figura 4. Nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana per 1.000 habitants, comparativa amb municipis de volum poblacional similar i Catalunya



Font: Policia Local de Premià de Mar i SIDAT, Servei Català de Trànsit

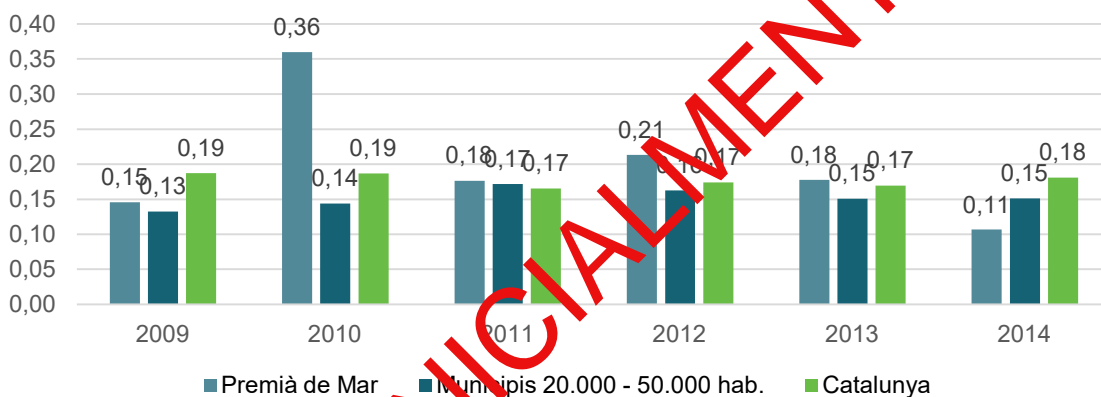
Durant aquest mateix període s'evidencia un balanç positiu en quant a la lesivitat de les víctimes, reduint-se el nombre de ferits greus i víctimes mortals.

Figura 5. Nombre de víctimes segons lesivitat en zona urbana



Font: Policia Local de Premià de Mar

Figura 6. Nombre de morts i ferits greus per 1.000 habitants en zona urbana, comparativa amb municipis de volum poblacional similar i Catalunya



Font: Policia Local de Premià de Mar i SIDA i Servei Català de Trànsit

Entorns de concentració d'accidents a Premià de Mar

El Pla d'actuació del PLSV preveia actuar sobre els punts i trams de concentració d'accidents i entorns insegurs, alhora que proposava actuacions de millora de les mesures físiques i de gestió, controls i de l'educació per a la mobilitat segura. La definició dels entorns es dur a terme a partir de l'anàlisi de les dades dels accidents amb víctimes proporcionades per la Policia Local de Premià de Mar.

En el PLSV de Premià de Mar es va consensuar l'estudi prioritari d'un total de 1 tram de concentració d'accidents (TCA), 6 punts (PCA):

- TCA 1. Carretera de Vilassar de Dalt, entre c. Mossèn Jacint Verdaguer i c. Unió
- PCA 1. Plaça de Calasparra, ctra. de Vilassar de Dalt amb carrer Torrent de Font Santa
- PCA 2. Intersecció entre carrers Elisenda Montcada i Mossèn Jacint Verdaguer
- PCA 3. Intersecció entre carrers Sant Ramon de Penyafort i Batlles
- PCA 4. Intersecció entre ctra. de Vilassar de Dalt i carrer Doctor Martí Casas
- PCA 5. Intersecció entre carrers Ramon Llull i Pilar
- PCA 6. Intersecció entre carretera de Premià de Dalt i camí del Mig

L'informe de seguiment del Pla redactat l'any 2015 detectava que L'accidentalitat amb víctimes en els TCA i PCA estudiats es reduïa i mantenia en nivells molt reduïts (4 accidents anuals l'any 2014). L'any 2009 representava el 25% de l'accidentalitat en zona urbana, proporció que s'ha reduït fins al 9%.

Taula 10. Evolució del nombre d'accidents en TCA i PCA (2009-2014)

Trams de concentració d'accidents		2009	2010	2011	2012	2013	2014	Evolució	Actuacions
TCA 1	Carretera de Vilassar de Dalt, entre c. Mossèn Jacint Verdaguer i c. Unió	4	2	3	3	2	0	Reducció	No s'ha actuat
Punts de concentració d'accidents		2009	2010	2011	2012	2013	2014	Evolució	Actuacions
PCA 1	Plaça de Calasparra, ctra. de Vilassar de Dalt amb carrer Torrent de Font Santa	1	3	2	1	1	1	Reducció	S'ha actuat
PCA 2	Intersecció entre carrers Elisenda Montcada i Mossèn Jacint Verdaguer	3	1	1	0	0	1	Es manté	S'ha actuat
PCA 3	Intersecció entre carrers Sant Ramon de Penyafort i Batlles	2	2	1	1	1	0	Reducció	S'ha actuat
PCA 4	Intersecció entre ctra. de Vilassar de Dalt i carrer Doctor Martí Casas	1	0	2	1	1	0	Reducció	S'ha actuat
PCA 5	Intersecció entre carrers Ramon Llull i Pilar	0	2	1	0	1	2	Augment	S'ha actuat
PCA 6	Intersecció entre carretera de Premià de Dalt i camí del Mig	1	0	2	0	0	0	Reducció	S'ha actuat
Total PCA		8	8	9	3	4	4	Reducció global	

Font: Informe de seguiment del Pla local de seguretat viària de Premià de Mar (INTRA i SCT, 2015)

6. MOBILITAT URBANA DE PREMIÀ DE MAR

Aquest apartat sintetitza breument els aspectes més rellevants de la mobilitat actual del municipi de Premià de Mar, punt de partida de la diagnosi del Pla. Aquests elements defineixen la situació actual de la mobilitat del municipi, que condicionarà la situació ambiental actual (que es diagnosticarà en l'apartat successiu), així com de la seva probable evolució en cas que no sigui d'aplicació el Pla.

6.1. REPARTIMENT MODAL

Per realitzar una anàlisi global de la mobilitat quotidiana al municipi de Premià de Mar es va realitzar una enquesta telefònica durant el mesos de maig-juny 2015, promoguda per la Diputació de Barcelona. L'enquesta tenia com a objectiu analitzar les pautes de mobilitat en dia feiner de les persones de 16 i més anys residents a Premià de Mar.

Es van enquestar 373 persones, que donat el volum poblacional de Premià de Mar representa un error del 5,14%. No es coneix el districte de residència dins del municipi, ja que per aquest volum mostral l'error hagués estat excessiu en l'explotació diferenciada. Per tant, no es poden treballar els orígens i destins dels fluxos interns a partir de l'enquesta, i s'haurà de treballar amb altres dades recollides durant el treball de camp.

Cal tenir present que els resultats només contempen la mobilitat en dia feiner dels residents. Per tant, no mostra els desplaçaments realitzats per la població d'altres municipis externs cap a Premià de Mar. Per tal de detectar possibles fluxos de mobilitat atreta de forans, s'han contrastat les dades amb l'EMQ 2006, detectant dos fluxos importants de residents a Barcelona i al Masnou.

En dia feiner es realitzen un total de 87.958 desplaçaments de residents al municipi de Premià de Mar. La mitjana és de 4,04 desplaçaments per persona i dia, una xifra elevada.

Més de la meitat dels desplaçaments (59%) són de caracter intern, és a dir, tenen origen i destinació a Premià de Mar. Els moviments de connexió representen el 38%, i el 3% restant són desplaçaments externs al terme municipal.

Taula 11. Fluxos dia feiner, residents a Premià de Mar, 2015

Tipus de fluxos	Desplaçaments	Percentatge
Interns	51.741	58,8%
Connexió	33.813	38,4%
Externs	2.404	2,7%
Total	87.958	100,0%

Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

De tots els desplaçaments que es produeixen a Premià de Mar el 51,8% són realitzats per dones, i el 48,2%, per homes.

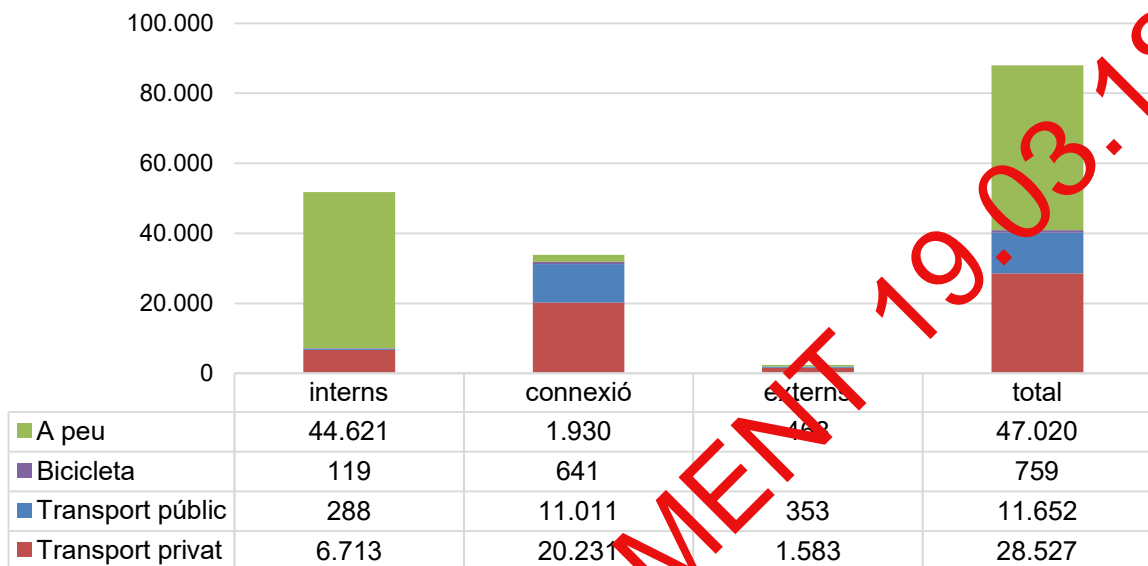
El 55,8% de persones desplaçades estan en actiu i ocupades i el 5,1% són estudiants. El 24,1% són jubilats o pensionistes, i el restant persones que realitzen tasques de la llar o bé persones en actiu a l'atur.

El 30,4% dels desplaçaments són originats per motius ocupacionals, i un 69,6% per motius personals.

En la mobilitat interna al municipi, la major part dels desplaçaments (86,2%) es realitzen a peu, el 13% en vehicle privat, un percentatge minoritari en transport públic urbà (0,6%) o en bicicleta (0,2%).

En la mobilitat de connexió hi ha una predominança del vehicle privat (59,8% dels desplaçaments generats). Un 32,6% dels desplaçaments es fan en transport públic (el 26% en Rodalies Renfe i el restant en altres mitjans), un 5,7% a peu i l'1,9% en bicicleta.

Figura 7. Desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport



Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

Globalment, l'enquesta indica que es realitzen en dia feiner a Premià de Mar

- Més de 47.000 desplaçaments a peu.
- Quasi 12.000 viatges en vehicle privat (desplaçaments dins del municipi o un tram dins d'un recorregut més llarg).
- 290 viatges en bus urbà (les dades de l'operador comptabilitzen entre 310 i 460 viatgers/dia en promig, segons els mesos de l'any 2015), uns 9.000 viatges en Rodalies, i uns 2.400 viatges amb altres mitjans.
- Al voltant dels 700 desplaçaments dia en bicicleta. El baix nombre de la mostra en aquest mitjà fa que els resultats no siguin tant rigorosos com ho són en les altres categories.

Del creuament de la distribució modal amb les característiques dels usuaris, s'observa que en relació a la mobilitat interna:

- Hi ha decreixement dels desplaçaments a peu en els anys intermedis de vida, coincidint amb anys actius laboralment. Aquest fet es confirma analitzant aquesta informació en relació a la situació laboral. La gent a l'atur i jubilats caminen més que la població activa.
- L'ús del vehicle privat en desplaçaments interns està associat a la població ocupada i estudiants, més que altres grups. Tot i així, el seu ús és molt baix.
- L'ús del transport públic urbà és quasi exclusivament de dones majors de 65 anys, amb un petit percentatge de dones joves.

En la mobilitat de connexió:

- La dependència del vehicle privat incrementa molt en tots els grups d'edat. Els màxims d'ús es donen en homes d'entre 30 i 64 anys, amb un ampli marge de diferència amb altres grups d'edat. En tots els grups s'observa una diferència entre gèneres, sent les dones les que fan més ús el transport públic en detriment del privat.
- L'ús del transport públic en feiners és important en els grups d'estudiants i població a l'atur. És més baix en la població activa. Es destaca una gran dependència del vehicle privat en moviments de connexió de les persones que s'ocupen de les tasques de la llar (dones d'entre 30 i 64 anys, per a desplaçaments principalment de compres).

Els desplaçaments interns són els de menor durada (mobilitat de proximitat). En els desplaçaments en transport públic (tant interns com de connexió) se'ls hi dedica més temps. Aquesta dada pot indicar que, en certa mesura, el desplaçament en transport públic és menys competitiu respecte el vehicle privat. Aquesta diferència és poc marcada en els desplaçaments interns, dada positiva en relació a la velocitat comercial del bus.

Taula 12. Durada dels desplaçaments segons mode de transport i tipus de desplaçament (minuts)

Durada del desplaçament segons mode de transport utilitzat	Interns	Connexió	Totals
No motoritzat	14,2	36,0	15,5
Transport públic	5,8	57,4	57,4
Transport privat	7,9	25,7	21,1
Mitjana total	13,4	36,8	22,8

Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

Taula 13. Distància mitjana en km dels desplaçaments

Distància (km) del desplaçament segons mode de transport utilitzat	Interns	Connexió	Totals
No motoritzat	1,6	4,0	1,7
Transport públic	1,1	6,3	6,3
Transport privat	0,9	2,8	2,3
Mitjana total	1,5	4,0	2,5

Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

A continuació s'adjunta una taula amb els veh.-km o pax.-km anuals per a cada mode de transport i tipus de mobilitat. La desagregació de la mobilitat en funció de la tipologia posa de manifest com la influència de les vies d'alta capacitat té una elevada importància ambiental al municipi.

Taula 14. Mobilitat urbana i de connexió dins terme municipal

2015	Unitat	xarxa v=30 km/h*	xarxa v=60km/h	xarxa v=120 km/h
Turismes	veh·km/any	14.561.452	41.336.569	95.650.919
Furgonetes	veh·km/any	1.624.860	4.024.248	3.726.877
Camions	veh·km/any	379.444	1.039.799	867.595
Autobusos i autocars	veh·km/any	126.481	354.175	2.152.610
Ciclomotors i motocicletes	veh·km/any	4.938.471	12.294.391	12.058.879
A peu (total)	pax·km/any	7.397.875		
Bicicleta (total)	pax·km/any	343.928		

Taula 15. Resum de la mobilitat a l'escenari actual 2015.

2015	Unitat	Mobilitat Urbana	Mobilitat interurbana
Turismes	veh·km/any	14.561.452	41.336.569
Furgonetes	veh·km/any	1.624.860	4.024.248
Camions	veh·km/any	379.444	1.039.799
Autobusos i autocars	veh·km/any	126.481	354.175
Ciclomotors i motocicletes	veh·km/any	4.938.471	12.294.391
A peu (total)	pax·km/any	7.249.917	147.957
Bicicleta (total)	pax·km/any	337.050	6.273

6.2. ANÀLISI DE FLUXOS

A partir de l'enquesta es poden conèixer les principals relacions territorials del municipi amb el seu entorn. Però com ja s'ha esmentat, l'enquesta no inclou detall dels orígens i destinis en la mobilitat interna (barris), per tant l'anàlisi de les relacions entre sectors del municipi es basa en dades de treball de camp en l'àmbit del PMUS i en el coneixement dels consultors.

Desplaçaments a peu:

Els aforament realitzats permeten estimar els fluxos de vianants als principals eixos del municipi. Aquest mètode considera tots els usuaris, independentment de la zona de residència. Els eixos que registren un major nombre de desplaçaments a peu són:

- **Gran Via de Lluís Companys**, on es registren entre 6.000 i 8.000 desplaçaments a peu al dia. Es tracta de l'eix vertebrador en sentit est-oest del municipi, així com principal zona d'atracció comercial. L'amplada útil de la vorera, deguda als usos que s'hi acullen, pot ser millorable en algun tram per permetre el pas còmode dels vianants.
- **Riera de Premià de Mar**. El tram amb major confluència és l'accés a l'estació de rodalies, al voltant de 6.000-8.000 desplaçaments al dia. La seva configuració com a eix exclusiu per a vianants dona cabuda en aquesta demanda de desplaçaments. El pas de vianants sobre la N-II acull un volum molt elevat de desplaçaments, fet que ha de motivar uns temps d'espera adequats en el cicle semafòric i mesures de seguretat suficients.
- **Carrers principals de l'eixample**, com carrer Enric Granados, carrer Mossèn Jacint Verdaguer, carrer Plaça, carrer Joan Prim, carrer Doctor Fleming, carrer Elisenda de Montcada, carrer Pilar. Tenen intensitats a peu d'entre 4.000 i 6.000 vianants/dia.
- La **vorera del Camí Ral** també mostra intensitats elevades en la zona que voreja el nucli antic.
- A la zona pacificada del nucli antic es detecten intensitats de vianants al voltant dels 1.000 vianants o/a, en els carrers principals.
- Als eixos de connexió entre el centre i els barris més allunyats també s'observen importants intensitats a peu. És el cas del carrer Capitans de Mar, de connexió amb Can Ferrerons i el Sector est, el tram de la Gran Via que connecta amb el barri del Gas, o els eixos de connexió en sentit nord amb el barri del Maresme.

Desplaçaments en bicicleta:

El nombre de desplaçaments en bicicleta es concentra fonamentalment a:

- Principals vies de la xarxa bàsica: Gran Via de Lluís Companys, les carreteres de Vilassar de Dalt i de Premià de Dalt, Joan Prim, així com en els itineraris cap a l'Institut d'educació secundària.
- A l'eix de la costa (pel passeig marítim) es registren entre més 200 bicicletes al dia, fonamentalment en desplaçaments per motiu d'oci i/o esport, així com pel Camí Ral (N-II).

- Els fluxos detectats connecten amb les zones on es situen els principals equipaments del municipi. La ubicació dels aparcaments de bicicletes també respon en aquests fluxos.

Desplaçaments en transport públic:

Es disposa de dades de viatgers interurbans de la línia C-14, facilitades per l'operador del servei. La demanda mitjana de la línia va ser de 400 viatgers/dia l'any 2015, incloent usuaris de Premià de Mar i de Premià de Dalt que es dirigeixen al municipi veí i a l'estació de rodalies.

Desplaçaments en vehicle privat:

Les enquestes d'origen-destí realitzades als conductors permeten conèixer els principals fluxos de desplaçament interns i de connexió.

Donat el tipus de vies on s'han realitzat les enquestes (vies de xarxa bàsica que enllacen amb els nuclis de població propers), un volum important de vehicles són de fora del municipi, i també s'aprecien percentatges significatius de trànsit de pas. Es tracta de punts d'accés al municipi des de la zona de costa (N-II) o des dels municipis situats a nord de Premià de Mar.

Només el 7% dels fluxos detectats són interns, el 77% de connexió i el 16% trànsit de pas.

Destaca el barri de l'Eixample com a fort nucli atractor de desplaçaments en vehicle privat, segons les enquestes.

- En els fluxos interns es destaca el flux entre el barri de Banyeres en direcció a l'Eixample

Taula 16. Fluxos O/D interns al municipi

ORIGEN	DESTINACIÓ						Total
	Can Farrerons	Can Pou	Camp de mar	Barri del Maresme	Barri de l'Eixample	Santa Maria	
Sector est	8%	0%	0%	8%	0%	0%	17%
Can Pou	0%	0%	0%	8%	8%	8%	25%
Camp de mar	0%	0%	0%	8%	0%	0%	8%
Banyeres	0%	0%	8%	0%	17%	0%	25%
Eixample	0%	8%	0%	0%	0%	8%	17%
Nucli antic	0%	8%	0%	0%	0%	0%	8%
Total	8%	17%	8%	25%	25%	17%	100%

Font: INTRA SL

En els fluxos generats des de Premià de Mar cap a altres municipis destaca:

- L'Eixample, com a principal barri generador de desplaçaments, seguit pel nucli antic.
- Barcelona i Mataró com a principals destinacions de desplaçaments.

Taula 17. Fluxos O/D de connexió (origen al municipi)

	Barcelona	Barcelona	Cabrera	Cabrils	Canovelles	Girona	Granollers	Llinars Vallès	Manresa	Masnou	Mataró	Montcada i Reixac	Pineda	Premià Dalt	Sant Cebrià de Vallalta	Sant Feliu de Llobregat	Terrassa	Vilassar Dalt	Vilassar Mar	
El Prat	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Sector est	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Can Pou	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Sol Fuster	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Barri del Maresme	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%
Eixample	1%	2%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	3%	1%	1%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%
Nucli antic	0%	1%	0%	0%	1%	1%	0%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%

Font: INTRA SL

En els fluxos atrets cap a Premià de Mar des d'altres municipis destaca:

- Barcelona i Premià de Dalt, com a principals municipis generador de desplaçaments, seguits pel Masnou i Mataró.

- L'Eixample i el Nucli antic com a principals barris destinació de desplaçaments.

Taula 18. Fluxos O/D de connexió (destí al municipi)

	El Palmar	Can Farrerons	Sector est	Can Pou	Barri Banyeres	Barri del gas	Sol i Mar	Barri del Maresme	Barri de l'Eixample	Nucli antic	Barri de Llevant	Santa Maria
Alella	0%	1%	0%	1%	0%	0%	1%	1%	4%	1%	0%	0%
Badalona	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	2%
Barcelona	0%	1%	0%	0%	0%	2%	0%	2%	6%	2%	0%	0%
Cabrera	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	1%
Cabrils	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%
Calella	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
Lliçà	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
Linars	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
Masnou	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	1%	6%	1%	0%	0%
Mataró	1%	2%	1%	1%	0%	0%	0%	1%	1%	2%	0%	0%
Palau de Plegamans	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%
Premià Dalt	0%	0%	2%	1%	1%	0%	0%	1%	6%	2%	0%	0%
Sabadell	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	0%
Sant Cugat	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
Santa Perpètua	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Teià	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	1%	1%	0%	0%	0%
Terrassa	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	0%
Vilassar Dalt	0%	1%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%
Vilassar Mar	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%

Font: INTRA SL

Els principals fluxos de trànsit de pas són:

- Entre Premià de Dalt i: Barcelona o Mataró o el Masnou
- Entre Vilassar de Dalt i: Mataró o el Masnou.

Taula 19. Fluxos O/D de trànsit de pas

		DESTINACIÓ											
		Barberà Vallès	Barcelona	Cabrils	Masnou	Mataró	Premià Dalt	Sant Cugat	Teià	Vilassar Dalt	Vilassar Mar	Total	
ORIGEN	Abrera	0%	0%	0%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	0%	4%	
	Alella	0%	0%	0%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	0%	4%	
	Badalona	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	4%	
	Blanes	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	0%	0%	4%	
	Cerdanyola	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	0%	4%	
	Granollers	0%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	
	Masnou	0%	0%	4%	0%	0%	11%	0%	0%	11%	0%	26%	
	Mataró	0%	0%	0%	0%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	4%	
	Premià Dalt	4%	11%	0%	0%	11%	0%	0%	0%	0%	4%	30%	
	Vilassar Dalt	0%	0%	0%	4%	7%	4%	0%	0%	0%	4%	19%	
	Total	4%	15%	4%	4%	19%	22%	4%	4%	15%	11%	100%	

Font: INTRA SL

Globalment, s'observa:

- Un elevat nombre de desplaçaments no motoritzats dins del municipi, a l'accés de l'estació de rodalies i la zona pacificada al voltant de l'Ajuntament, així com als eixos comercials del municipi.
- Un ús creixent de la bicicleta com a mode de mobilitat interna al municipi i de connexió amb municipis veïns.
- Un ús minoritari de l'autobús interurbà, i un importat ús del tren de Rodalies.

- Poca dependència del vehicle privat en desplaçaments interns a Premià de Mar, però un ús important en els desplaçaments de connexió, especialment des de municipis veïns (Premià de Dalt i Vilassar de Dalt). Els desplaçaments des d'aquests municipis tenen destí a Premià de Mar o hi transiten de pas cap a altres municipis.

El potencial de transvasament s'observa clarament cap a la bicicleta, que pot acollir diversos usos i usuaris: com a mitjà d'accés als tren (principal transport públic de connexió), com a mitjà per a l'accés als instituts, o per accedir a les zones comercials.

També s'observa un potencial de creixement dels desplaçaments a peu en cas d'ampliació de les zones accessibles al municipi (tant de plataforma única com voreres transitables).

L'elevada ocupació de l'aparcament i l'important percentatge de vehicles aparcats tot el dia pesa de manifest la necessitat de mesures de transvasament cap a altres modes en la mobilitat no quotidiana. Caldrien mesures d'incentiu de l'aparcament fora de calçada i de discursió (o major rotació) en les places en calçada.

6.2.1. ANÀLISI DE FLUXOS INTERMUNICIPALS DE L'ENQUESTA

Les dades de fluxos intermunicipals que ens dona l'enquesta de 2015 només són de residents a Premià de Mar, però tenen un major abast respecte les enquestes d'origen-destí a conductors. S'han inclòs els resultats, complementàriament.

Anàlisi de fluxos de residents

En la mobilitat de connexió, els principals municipis on es desplaça en un dia feiner els residents de Premià de Mar, són:

- El 29,4% tenen com destinació Barcelona (5.018 desplaçaments/dia d'anada, amb un volum semblant de tornada).
- El 17,8% cap a Mataró (3.026 desplaçaments).
- El 7,9% cap a els municipis veïns del Masnou, el 7,2% cap a Vilassar de Mar i el 6,8% cap a Premià de Dalt.

En xifres globals:

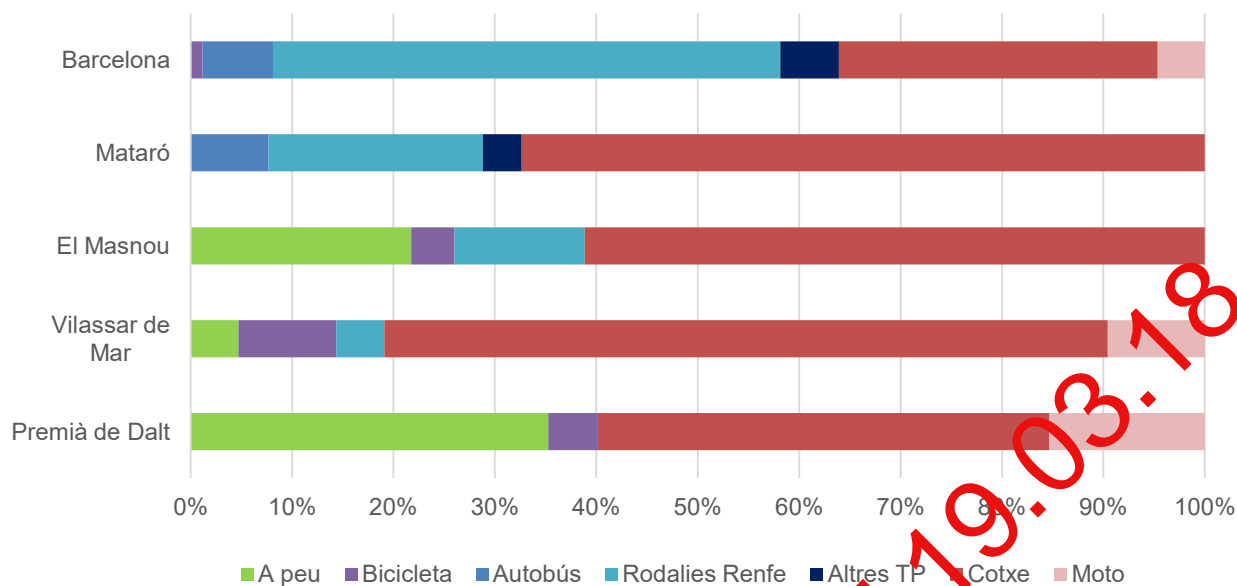
- El 51,5 % tenen destí altres municipis del Maresme
- El 35,4% el Barcelonès
- El 4,8% cap al Baix Llobregat
- El 3,8% cap al Vallès Occidental
- El 3,5% cap al Vallès Oriental

Entre els principals municipis amb que els residents de Premià de Mar es relacionen més, l'ús del transport públic té major participació en la relació amb Barcelona (62,8% dels desplaçaments cap a la ciutat), amb Mataró (32,7%) i el Masnou (12,8%).

Amb excepció de la relació amb Barcelona, el mitjà predominant és el vehicle privat, cotxe o moto. Aquesta dependència s'accentua amb els municipis d'interior, sense tren (com és el cas de la relació amb Premià de Dalt).

Es constata un percentatge de desplaçaments a peu i en bicicleta, especialment amb els municipis amb qui té continuïtat urbanística, com Premià de Dalt, però també amb el Masnou (entre els que existeix un passeig vora al mar continu), o amb Vilassar de Mar (molt menor, aquesta itinerari per la platja s'interromp al final del municipi de Premià).

Figura 8. Distribució modal dels desplaçaments als principals destins de connexió (%)



Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

Aquestes relacions mostren un marge de transvasament important cap al transport públic. Aquest es troba molt condicionat segons la zona del municipi on es dirigeix l'enquestat (ja que les connexions principals són les del Rodalies, amb bon servei a la zona més propera a la costa). Els desplaçaments cap a les zones interiors resulten més ràpids i còmodes en vehicle privat, considerant a més els desnivells que es manifesten ràpidament en els municipis del Marisme un cop ens allunyem del mar.

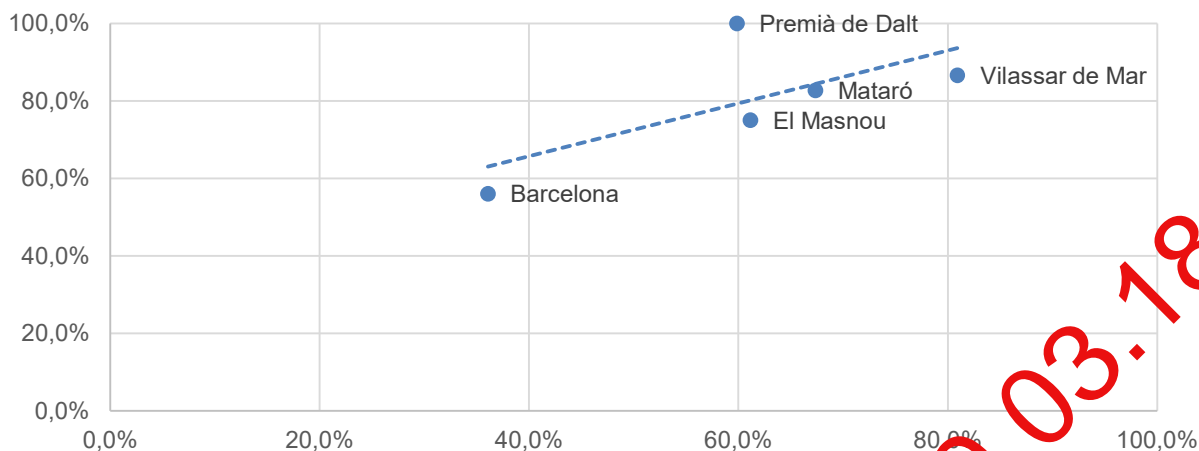
En ocasions l'ús del transport públic urbà són ser aquell sector de la població sense accés al vehicle privat. Tendencialment, els desplaçaments es fan en vehicle privat. Els desplaçaments a peu cap a l'interior són difícils degut als desnivells.

Respecte els desplaçaments dirigits a Barcelona, aquests es concentren principalment cap a l'Eixample (26,7%) i el districte de Sant Martí (22,1%). Els fluxos tenen una distribució modal equilibrada entre vehicle privat i transport públic, exceptuant cap al districte de Sarrià.

S'ha relacionat el percentatge de desplaçaments que es realitzen en vehicle privat, amb el percentatge d'usuaris que estacionen en zona de no pagament. **Hi ha una relació directa entre una major taxa de motorització i la possibilitat d'aparcar lliurement en els principals fluxos de mobilitat generada des de Premià de Mar.**

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

Figura 9. Relació entre % de desplaçaments en vehicle privat i % d'aparcament lliure/gratuït en calçada o reservat en destí



Font: Elaboració pròpia amb dades de l'enquesta 2015.

Dos elements concrets a destacar són:

- L'aparcament de motocicletes en tots els destins analitzats sempre és lliure i gratuït. Aquest fet, entre altres factors, ha portat a un important increment de l'ús de la moto en molts municipis de l'RMB.
- Un element important a regular a l'RMB per forçar el canvi modal és l'aparcament en destí reservat (generalment lligat amb empreses amb aparcament propi). La comoditat del desplaçament en vehicle privat junt amb la possibilitat d'aparcar en el lloc de treball són determinants per en l'elecció d'un mitjà front un altre.

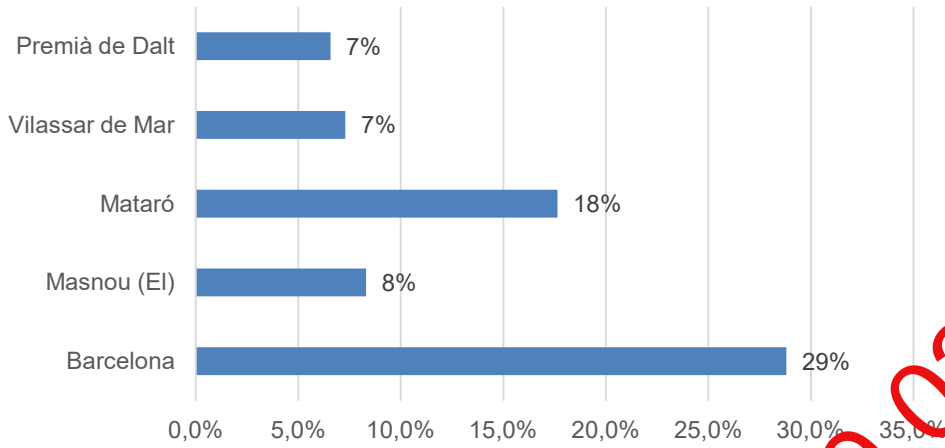
6.2.2. ANÀLISI DE FLUXOS DE NO RESIDENTS (EMQ 2006)

S'ha comprovat amb l'enquesta EMQ2006 si existeixen fluxos significatius amb destí a Premià de Mar realitzats per residents en altres municipis. Es detectaven al voltant de 10.900 desplaçaments diaris atrets a Premià de Mar, de residents en altres municipis. D'aquests, més del 60% són moviments de residents a Barcelona, el Masnou, Alella i Canet de Mar.

Es destaca:

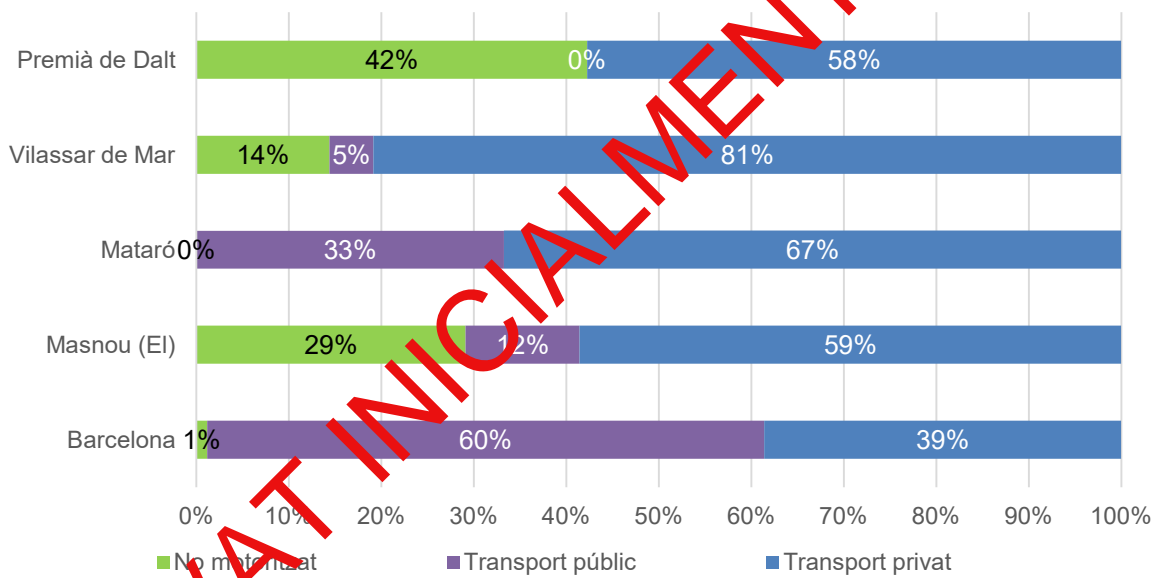
- La major part dels desplaçaments atrets són en vehicle privat motoritzat, excepte des del Masnou (bicicleta) i des de Sant Pol (tren).
- Els resultats mostren poca variabilitat (i relativa fiabilitat): només es realitzen en un sol mode segons municipis de procedència.

Figura 10. Municipis de residència dels usuaris dels principals desplaçaments atrets a Premià de Mar



Font: EMQ 200

Figura 11. Distribució modal dels desplaçaments dels principals orígens de connexió (%)



Font: EMQ 2006

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

Taula 20. Anàlisi de fluxos intramunicipals i intermunicipals (desplaçaments/dia) amb origen o destí Premià de Mar (residents)

Fluxos de mobilitat	APEL·LADA		EN BICICLETA		TP (tren)		TP (bus)		VP		pes relatiu	Oportunitats de canvi modal					
	f	Q (%)	f	Q (%)	f	Q (%)	f	Q (%)	f	Q (%)							
Dia feiner	ft																
INTERNA	51.741	44,621	11,4	0,2%	10	57	0,1%	15	58	0,1%	10	6.886	13,3%	7,9	1,16	60,5%	Transvasament cap a peu i bici
DE CONNEXIÓ	33.814	1.930	5,7%	38,6	641	1,9%	9.383	27,7%	56,4	1.454	4,3%	20.406	60,3%	25,7	1,14	39,5%	Transvasament cap a TP
Barcelona	9.862	0	0,0%	116	1,2%	5.452	53,3%	814	8,3%	3.680	37,3%					11,5%	Transvasament cap a TP (moderat)
Mataró	5.993	0	0,0%	0	0,0%	1.200	1,4%	521	8,7%	4.192	69,9%					7,0%	Transvasament cap a TP (alt)
El Masnou	2.735	641	23,4%	114	4,2%	344	12,6%	0	0,0%	1.636	59,8%					3,2%	Transvasament cap a TP i no motoritzats
Vilassar de Mar	2.459	116	4,7%	238	9,7%	116	4,7%	0	0,0%	1.989	80,9%					2,9%	Transvasament cap a TP i no motoritzats
Premià de Dalt	2.268	820	36,2%	114	5,0%	0	0,0%	0	0,0%	1.334	58,8%					2,7%	Transvasament cap a TP i no motoritzats
TOTAL	85.555	46.551	54,4%	760	0,9%	9.440	11,0%	1.512	1,8%	27.292	31,9%					100,0%	

ft= flux total (desplaçaments/dia) - Q=Quota (%) - t= temps mitjà per desplaçament (min) - o=ocupació mitjana (passatgers/vehicle)

Font: Enquesta de mobilitat, 2015.

7. DIAGNOSI DELS FLUXOS AMBIENTALS

La diagnosi ambiental del PMUS de Premià de Mar té per objectiu analitzar l'actual situació ambiental del municipi, amb vista a poder definir un model de mobilitat que corregeixi la tendència manifestada en els impactes ambientals derivats.

L'objectiu d'aquesta diagnosi és formular les bases que han de traduir-se en objectius ambientals.

7.1. QUALITAT DE L'AIRE

Dins del marc de la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de protecció de l'ambient atmosfèric, es va crear a Catalunya la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA), sistema de detecció dels nivells d'immissió dels principals contaminants.

Dins aquest context normatiu es va dividir el territori en zones de qualitat de l'aire (ZQA) per les que s'estableixen punts de mesura de la qualitat de l'aire, amb valors representatius per a la totalitat de la zona.

Premià de Mar es troba situat dins de la zona de qualitat de l'aire de Maresme.

Taula 21. Detall de la Zona de Qualitat de l'Aire del Maresme

ZQA	Aglomeració	Nombre municipis	Superfície km ²	Població hab.	Densitat hab/km ²	Percentatge de població respecte Catalunya	
7	Maresme	No	33	503	521.517	1.036	5

Font: Pla d'Actuació per la Millora de la Qualitat de l'Aire

Segons l'avaluació de qualitat de l'aire de la Direcció General de Qualitat Ambiental, a la Zona de Qualitat de l'Aire 7, Maresme, l'any 2015:

- Els nivells mesurats de diòxid de nitrogen, el diòxid de sofre, les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres, les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 2.5 micres, el monòxid de carboni, el benzè i el plom estan per sota dels valors límit vigents.
- Pel que fa als nivells mesurats d'arsènic, cadmi, níquel i benzo(a)pirè, no s'han superat els valors objectiu establerts a la legislació.
- En relació amb les mesures d'ozó troposfèric s'han detectat 2 superacions del llindar horari d'informació a la població a l'únic punt de mesurament d'aquesta zona. No s'ha detectat cap superació ni del llindar d'alerta, ni del valor objectiu per a la protecció de la salut humana en aquesta zona, ni del valor objectiu per a la protecció de la vegetació.
- Respecte a l'avaluació dels nivells de la resta de contaminants, d'acord amb l'inventari d'emissions i les condicions de dispersió de la zona, s'estima que els nivells compleixen els objectius de qualitat de l'aire establerts a la normativa vigent.

L'any 2014 no s'havien detectat superacions. L'any 2013 s'havien detectat 2 superacions del llindar d'informació horari a la població en relació amb les mesures d'ozó troposfèric, a l'únic punt de mesurament d'aquesta zona. Aquest fet s'ha repetit l'any 2015.

7.2. CONTAMINACIÓ ACÚSTICA

La Llei de Protecció contra la Contaminació Acústica, que va aprovar el Parlament l'any 2002, preveu que tots els municipis catalans han de tenir un estudi i mapa de sorolls, que s'ha d'anar revisant i actualitzant periòdicament a mitjà termini, tenint en compte les variacions que es produeixen en el municipi pel que fa a hàbits de circulació de vehicles i altres.

Tenir un mapa sònic és un pas imprescindible perquè l'Ajuntament pugui aplicar l'ordenança municipal reguladora de sorolls.

L'Ajuntament de Premià de Mar disposa d'un mapa de capacitat acústica del municipi, que dona resposta a la Llei 16/2002 amb la elaboració, redacció i posterior proposta de mapa de capacitat acústica del municipi, tenint en compte la normativa vigent en matèria de contaminació acústica.

El mapa de capacitat acústica té com a principal objectiu establir els límits d'immissió com a objectius de qualitat en un territori determinat.

Així mateix, el mapa acústic ha de servir com a referència per a posteriors actuacions en matèria de protecció contra el soroll, i permet disposar d'una zonificació acústica que s'adeqüi a la realitat del municipi.

Paral·lelament el municipi va elaborar un mapa de soroll al municipi. Amb aquestes dues eines (el mapa de capacitat acústica i el mapa de soroll) permeten disposar dels mapes de desviacions diürnes i nocturnes, que representen on la situació acústica actual compleix els nivells de capacitat acústica de la zona.

L'actualització del mapa de sorolls i del mapa de capacitat acústica del municipi és de novembre de 2011.

Figura 12. Mapa de capacitat acústica de Premià de Mar (2011)



Font: Ajuntament del Premià de Mar

Figura 13. Mapa de superacions diürnes a Premià de Mar (2011)



Font: Ajuntament de Premià de Mar

Figura 14. Mapa de superacions nocturnes a Premià de Mar (2011)



Font: Ajuntament de Premià de Mar

Les conclusions de l'estudi identificaven com a principal font de soroll a Premià de Mar el trànsit de vehicles. Aquest es concentrava principalment a les infraestructures viàries que el travessen: la

carretera N-II, la carretera BV-5024 de Premià de Dalt a Premià de Mar i la carretera BV-5023 de Vilassar de Dalt a Premià de Mar.

En determinades àrees existeixen altres fonts de soroll com són l'activitat comercial i veïnal.

Als sectors delimitats pels carrers Balmes, Riera de Premià i Indústria i pels carrers Pompeu Fabra, Elisenda de Montcada i Colom on coexisteixen els habitatges amb l'activitat industrial, al soroll del trànsit s'hi afegeix el de les indústries. Els habitatges propers a l'empresa *Metalogenia* es veuen afectats pel soroll que genera aquesta activitat.

La revisió parcial del Mapa de Sorolls per determinar si la transformació d'alguns carrers del casc antic en vies de prioritat invertida havia comportat una variació dels nivells de soroll de la zona mostrava que la majoria de les vies tenien valors del mateix ordre o inferiors als de l'any 2004. Les disminucions més importants s'havien produït als carrers Marina, Eixample, del Nord i Joan Prim.

També es va constatat una disminució important dels nivells acústics (de l'ordre de 3 dB_A) al Camí Ral.

Es va analitzar el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal per determinar l'ús predominant del sòl a les diferents vies o àrees del municipi, així com als espais públics: àrees amb predomini d'ús residencial, centres docents, àrees sanitàries, infraestructures de transport, També es van estudiar les zones afectades per futures actuacions urbanístiques (Plans de Millora Urbana, Polígons d'Actuació Urbanística i Plans Parcial Urbanístics). A partir d'aquesta informació, es van assignar les corresponents zones acústiques a les àrees urbanitzades existents i als sectors que està previst urbanitzar en un futur d'acord amb els criteris que estableix el *Decret 176/2009, de 10 de novembre*.

De cara a aconseguir reduir l'impacte acústic de les vies més sorolloses i mantenir el clima sonor del municipi, es proposava l'aplicació de les següents mesures:

- Control del soroll emès pels vehicles privats (turismes, motos i camions) que circulen pel municipi.
- Manteniment del bon estat del paviment i aplicació de paviments sonoreductors a les vies amb més trànsit.
- Implantació de mecanismes que obliguin a reduir la velocitat de circulació dels vehicles a les artèries principals.
- Planificació del trànsit.
- Regulació semafòrica.
- Reducció de les emissions sonores produïdes per la circulació i l'activitat dels vehicles de neteja viària i de recollida d'escombraries i de transport públic.
- Incorporació de criteris acústics en el planejament d'obres en la via pública.

Control del soroll produït per les activitats.

Exigir el compliment del *DB-HR de Protecció enfront el soroll* del Codi Tècnic de l'Edificació, d'octubre de 2007, en allò referit a l'aïllament acústic, per als habitatges de nova construcció.

- Aïllament dels receptors.
- Campanyes de sensibilització ciutadana i a les escoles per fomentar conductes menys sorolloses.
- Estudi de la percepció del soroll pels ciutadans.
- Actualització de l'Ordenança de Control de Sorolls

7.3. IMPACTES POTENCIALS SOBRE EL CANVI CLIMÀTIC

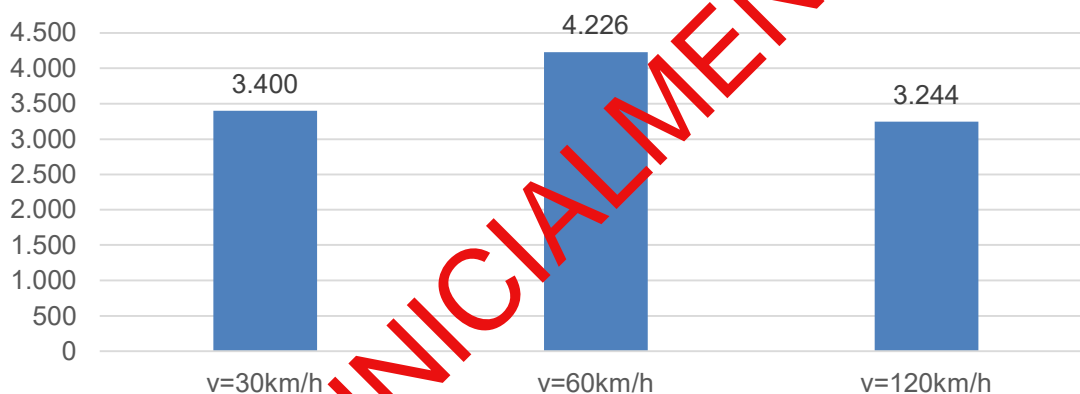
El 80% de les polítiques per fer front al repte del canvi climàtic s'implanten dins dels governs regionals i locals. Una de les iniciatives més destacades ha estat el Pacte d'Alcaldes, constituït formalment per la Comissió Europea el 29 de gener del 2008, per tal d'aconseguir objectius de reducció ambiciosos de cara al 2020.

Els plans de mobilitat urbana són una de les eines que treballen per a assolir els objectius fixats dins del pacte d'alcaldes.

S'ha avaluat l'impacte que el sistema actual de mobilitat té sobre els vectors atmosfèrics, i el seu desenvolupament probable en mantenir la tendència actual. Específicament s'estudia l'impacte local en relació als gasos d'efecte hivernacle. L'eina empleada és l'aplicatiu AMBIMOB v2.0, del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya.

Segons les dades disponibles que caracteritzen el model de mobilitat de Premià de Mar, l'energia final consumida en la mobilitat urbana i interurbana va ser de 10.870 tep l'any 2015. La mobilitat dins de la xarxa urbana al municipi (velocitat 30km/h) és responsable del 31% del consum. El 88% restant del consum energètic es produeix a la xarxa interurbana (incloent l'itinerari total dels desplaçaments de connexió i el trànsit de pas).

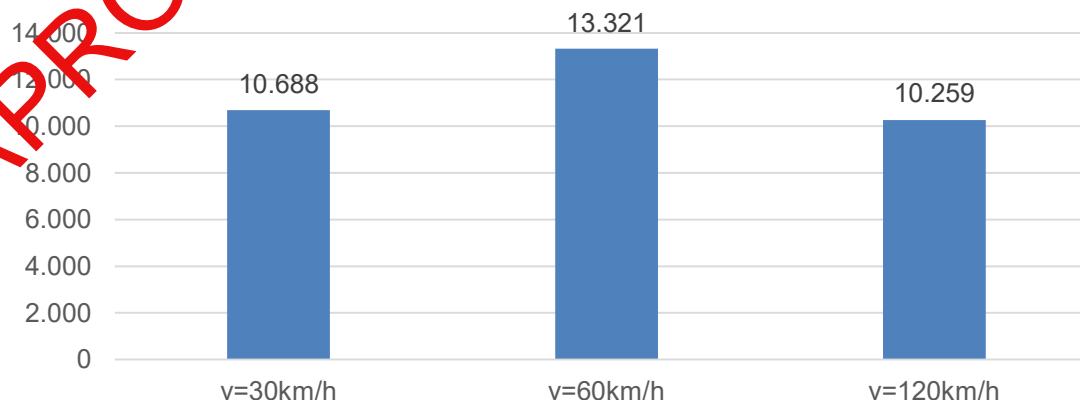
Figura 15. Consum d'energia final a Premià de Mar (tep/any)



Font: INTRA SL, amb l'eina AMBIMOB 2.

Les emissions de GEN derivades del transport a Premià de Mar, són de 34.270 t CO₂ equivalent. La mobilitat en xarxa urbana al municipi és responsable del 31% de les emissions.

Figura 16. Distribució de les emissions de CO₂ a Premià de Mar (tones/any)

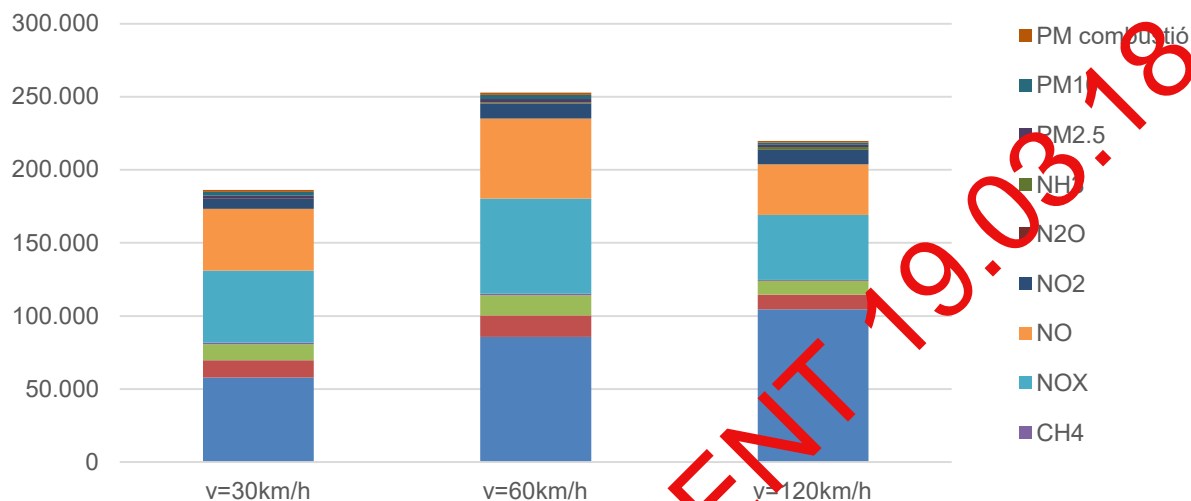


Font: INTRA SL, amb l'eina AMBIMOB 2.

El sistema de càlcul no contempla les emissions causades pel consum energètic del ferrocarril. Es desconeix les fraccions d'origen de l'electricitat utilitzada, i les emissions queden associades al punt de producció.

El principal contaminant emès en els desplaçaments en trama urbana són el monòxid de carboni (CO) i els òxids de nitrogen. El CO és un gas precursor de l'ozó i del CO₂, per tant amb afectació a l'efecte hivernacle.

Figura 17. Distribució de les emissions de contaminants a Premià de Mar (tones/any)



Font: INTRA SL, amb l'eina AMBIMOB 2.

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

8. OBJECTIUS AMBIENTALS

Un dels objectius dels PMU és aconseguir ciutats més sostenibles i reduir els impactes de la mobilitat en el medi ambient i en les persones. Per tant, aquests plans han d'establir uns objectius ambientals que han d'orientar tot el procés de presa de decisions que comporta la formulació del pla i que s'han de tenir en compte durant la seva avaluació.

Els objectius ambientals han d'estar d'acord amb el marc legal vigent a nivell local, català, espanyol i internacional, i han de partir del coneixement dels impactes derivats de la mobilitat actual.

A continuació s'exposen els objectius ambientals específics d'aquest Pla, elaborats d'acord amb la normativa de referència i en base les consideracions establertes en la diagnosi i descripció dels aspectes rellevants del PMUS. Els objectius ambientals que es consideren en el present document són:

1. Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic
2. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat)
3. Minimitzar la distància dels desplaçaments
4. Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants
5. Fomentar la mobilitat en bicicleta
6. Fomentar l'ús del transport col·lectiu
7. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat
8. Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació
9. Reduir les externalitats dels sistemes de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat
10. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.

Objectiu 1 PMUS: Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic

La principal mesura per racionalitzar la qualitat de la mobilitat a Premià de Mar és un canvi modal que suposi un traspàs d'usuaris des de mitjans de transport privats i mecanitzats, com els cotxes o les motocicletes, cap a mitjans de transport no motoritzat, com els viatges a peu o en bicicleta, o col·lectius, el transport públic.

El canvi modal serà una de les eines essencials per a definir els escenaris futurs i cap a la que es dirigeixen la majoria de les propostes del PMU.

El repartiment modal intern a Premià de Mar és del 86,2% per als desplaçaments a peu, 0,2% en bicicleta, 13% pels viatges en transport privat motoritzat i un 0,6% en transport públic. La major part dels viatges interns, dins del nucli, es realitzen a peu, i l'estructura compacta del municipi també facilita la connexió entre barris a peu. Es considera que els mitjans no mecànics, bàsicament els desplaçaments a peu, gairebé han assolit la seva màxima potencialitat en els viatges a l'interior del nucli. En canvi, existeix una important potencialitat de la bicicleta, especialment lligada als desplaçaments a l'escola, i del transport públic cap als barris més allunyats de la zona centre.

En aquests, l'objectiu principal és assolir un transvasament dels desplaçaments en vehicle privat cap a la bicicleta i el transport públic, en els desplaçaments de major distància interna. Caldrà evitar els possibles efectes indesitjables, de succió de desplaçaments a peu cap a la bicicleta o el transport públic.

En els viatges intermunicipals, els desplaçaments a peu o amb bicicleta hi estan més limitats (5,7% a peu, i 11,9% en bicicleta) a causa de les distàncies majors, tot i que es podria donar el transvasament entre mitjans especialment amb la bicicleta cap als municipis veïns. Actualment les interrupcions en els itineraris segregats dificulten aquesta mobilitat. El mitjà de transport que potencialment podria acollir un major traspàs d'usuaris és el transport públic, el qual actualment té una quota d'utilització correcta però millorable (32,6%). La millora del temps de viatge, les connexions amb municipis veïns i la millora de la intermodalitat són alguns aspectes a tractar. La major part dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat (59,8%), tot i que en un grau inferior al de municipis veïns, evidenciant una bona predisposició al canvi d'hàbits de mobilitat.

Objectiu 2 PMUS: Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat)

Per assolir aquest objectiu, el pdM fixa com a criteri la millora de l'ocupació dels modes motoritzats. L'objectiu proposat és d'un increment del 7,4% de l'ocupació del transport públic i el 6,6% del transport privat, en la línia de d'allò establert en el pdI 2011-2020.

Objectiu 3 PMUS: Minimitzar la distància dels desplaçaments

El pdM considera que escurçar la distància dels desplaçaments permet reduir els impactes de la mobilitat ja que d'una banda augmenta la proporció de desplaçaments curts susceptibles de fer-se a peu o en modes no mecànics, i d'altra banda disminueix la distància dels que es continuen fent en modes motoritzats.

Objectiu 4 PMUS: Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants

Dins dels objectius específics del PMUS la millora de la quantitat de l'espai públic per a vianants és una prioritat a Premià de Mar, donant continuïtat a les mesures que ja es venen implantant al municipi. Aquesta mesura articula el transvasament modal cap una mobilitat no motoritzada (mesura pull).

Objectiu 5 PMUS: Fomentar la mobilitat en bicicleta

Un dels modes amb major potencial, i que ha de ser objectiu del PMUS és la bicicleta. Així s'estableix un objectiu d'increment de la seva quota modal tant en la mobilitat interna com de connexió.

Objectiu 6 PMUS: Fomentar l'ús del transport col·lectiu

Un altre aspecte és la potenciació del transport públic, on es detecten importants potencialitats de millora.

Objectiu 7 PMUS: Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat

L'accessibilitat suposa un dels elements essencials per garantir un sistema de mobilitat que pugui ser utilitzat per tots els ciutadans en les mateixes condicions.

L'escenari objectiu preveu un creixement del 100% del nombre d'estacions accessibles (assolint una accessibilitat del 100% a l'estació ferroviària de Premià de Mar).

Objectiu 8 PMUS: Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació

Un element essencial de les mesures push o de dissuasió per racionalitzar l'ús del vehicle privat, és la gestió de l'aparcament, integrat amb la resta de mesures de jerarquització, senyalització i pacificació de la xarxa viària. L'objectiu és definir una gestió integral de l'aparcament, on les tipologies d'estacionament i la tarificació determinin els usos de l'espai públic.

Objectiu 9 PMUS: Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat

Les externalitats, enteses com a costos del sistema de transport assumits per la col·lectivitat i no per qui els genera, han d'avaluar-se i, a poc a poc, repercutir aquest cost sobre el seu causant.

Aquest objectiu inclou: reduir la contribució de la mobilitat al canvi climàtic, reduir l'impacte atmosfèric de la mobilitat i reduir l'accidentalitat.

Canvi climàtic

Un dels principals sectors responsables de l'emissió de gasos amb efecte hivernacle (GEH) a l'RMB és el del transport, en especial el que utilitza vehicles amb combustible fòssil. Cal, per tant, reduir la contribució que el sistema de mobilitat de l'RMB fa al canvi climàtic, a través de la millora de la tecnologia i la reducció del consum energètic. L'escenari tendencial marca un augment del 9% de les emissions de CO2 equivalent i el PDM marca un 6% com a objectiu.

El pdM es proposa moderar el consum total del sistema fent esment especial en els combustibles fòssils. Des del punt de vista de la intensitat energètica, s'ha establert com objectiu el consum unitari del transport per carretera. El pdM proposa una millora exigent establint una reducció a l'entorn del 2,7%.

Emissions contaminants

A l'RMB, el trànsit rodat constitueix una important font emissora a l'atmosfera de partícules en suspensió (PM10) i òxids de nitrogen (NOX), entre els quals el diòxid de nitrogen (NO2). Els valors fixats per la legislació europea i pel Reial Decret 1073/2002 sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient són: 40 µg/m3 per als PM10 i 40 µg/m3 per als NOX.

A l'escenari tendencial es consolida la reducció de PM10 i NOX en valors a l'entorn del 19% en el primer cas i del 29% en el segon. Pel que fa a l'NO2 l'escenari tendencial assoleix reduir un 20% les emissions quan l'objectiu proposat és a l'entorn del 11%.

Accidentalitat

L'accidentalitat és un dels problemes associats a la mobilitat amb conseqüències directes i contundents sobre la població. Per aquest motiu els objectius fonamentals del Pla Local de Seguretat Viària de Premià de Mar 2012-2016 eren una reducció del 20% en el nombre d'accidents amb víctimes i en el nombre de víctimes l'any 2016 respecte de l'any 2011. Així doncs el llinar d'accidents a assolir per l'any 2016 és xifra en 38 accidents i 42 víctimes.

L'any 2014 el nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana va ser de 43. Encara que se situa dins dels marges esperats, la xifra de víctimes es considera molt elevada i el canvi de tendència pot allunyar el municipi dels objectius establerts pel Pla.

Objectiu 10 PMUS: Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.

La incorporació de les noves tecnologies aplicades a la mobilitat és un dels grans reptes dels propers anys per a tots els sistemes de mobilitat, però sobretot per al sistema públic de transport. Cal esmerçar esforços per incloure tots els operadors de transport públic en els sistemes d'informació en temps real, i per això es proposa l'indicador pdM que permeti fer el seguiment d'aquest objectiu.

Les actuacions contemplades al present PMU han de permetre l'assoliment dels objectius generals i específics. A continuació es presenta una taula on es classifiquen els objectius específics d'acord amb la prioritització dels mateixos per tal de desenvolupar actuacions per al seu assoliment efectiu.

Taula 22. Priorització ambiental dels objectius específics

	Objectius específics
Priorització Alta	1, 2, 8 i 9
Priorització Mitjana	3, 4, 5 i 6
Priorització baixa	7 i 10

Aquests objectius específics inclouen els del pdM de l'RMB i els del document de referència emès per a la Generalitat de Catalunya per a l'avaluació ambiental.

Els PMU han d'assolir els objectius fixats en el subàmbit al qual pertanyen, quan sigui diferent al fixat per al conjunt de l'RMB (en el cas de Premià de Mar, els objectius a assumir són els fixats per al conjunt de la RMB, amb alguns objectius adaptats al fet de trobar-se a la segona corona).

D'una banda s'ha de donar compliment als Objectius marc del pdM 2013-2018 amb especial incidència ambiental i per altra banda, tota una sèrie d'objectius ambientals específics per al procés d'avaluació ambiental.

Així el pdM fixa els següents objectius marc:

- Objectiu marc 1: Afavorir un transvasament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles.
- Objectiu marc 2: Fomentar un ús més eficient del vehicle privat.
- Objectiu marc 3: Minimitzar la distància de desplaçaments.
- Objectiu marc 4: Reduir el cost unitari dels viatges.
- Objectiu marc 5: Reduir les externalitats del sistema de transports.
- Objectiu marc 6: Fomentar una distribució més eficient de les mercaderies.

I com a objectius ambientals específics pel pdM 2013 - 2018 es proposen els següents:

- Objectiu ambiental 1: Moderar el consum d'energia i reduir la intensitat energètica del transport a l'RMB.
- Objectiu ambiental 2: Reduir la contribució que el sistema de mobilitat de l'RMB fa al canvi climàtic.
- Objectiu ambiental 3: Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport
- Objectiu ambiental 4: Disminuir la contaminació acústica resultant dels sistemes de transport.

Aquests objectius pròpiament ambientals, i que per tant es considera que han de ser el cos del procés d'avaluació ambiental, es veuran complementats amb tot un seguit d'objectius operatius, els quals seran integrats en la proposta del pdM i que definiran aquells objectius lligats amb la mobilitat que es consideren necessaris per a donar compliment als objectius marc i als objectius ambientals.

Taula 23. Escenari objectiu PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona

Objectiu	Indicador	RMB Δ2012-2018
Objectiu Marc 1 Promoure un transvasament modal d'usuaris del vehicle privat vers els modes no motoritzats i el transport públic	Pes relatiu per modes de la mobilitat:	
	% No motoritzats	1,50%
	% Transport públic	10,00%
Objectiu Marc 2: Fomentar un ús més eficient del sistema de transport de passatgers, tant en vehicle privat com transport públic i discrecional.	Ocupació per modes:	
	Δ%TP (autobús)	7,40%
	Δ%TP (ferroviari)	7,40%
Objectiu Marc 3: Minimitzar la distància de desplaçaments	Δ% Turismes	6,60%
Objectiu Marc 4: Garantir l'accessibilitat del sistema de transport públic	Distància mitjana interurbana en vehicle privat	-0,60%
Objectiu Marc 5: Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat	Estacions ferroviàries accessibles	44,00%
Objectiu ambiental 1.1: Reduir el consum energètic	Nº d'operadors de transport públic	311,10%
Objectiu ambiental 1.2: Reduir el consum de derivats del petroli	Consum unitari del transport per carretera kwh/km	
	Consum dels combustibles fòssils:	
	Gasolina	-21%
	Dièsel	-8%

	Alternatius	16%
Objectiu ambiental 2: Reduir la contribució del sistema de mobilitat al canvi climàtic	Emissions globals de CO2 eq	-6%
Objectiu ambiental 3.1: Reduir l'emissió de contaminants atmosfèrics locals resultants del transport	Emissions de PM10	-17%
	Emissions de NO2	-11,40%
	Emissions de NOx	-17%
Objectiu ambiental 3.2: Disminuir l'impacte de la contaminació acústica derivada del sistema de transport	Municipis obligats a fer PMU amb Pla aprovat, o redactat en els darrers 6 anys	100%

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

9. INDICADORS PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DELS PMUS

S'inclou a continuació el càlcul dels indicadors establerts, en la situació actual (any 2015).

Indicador	Urbà	Interurbà	Total
Consum energètic del transport per carretera (tep/any)	3.400	7.470	10.870
Total d'emissions de CO ₂ (t/any)	10.688	23.580	34.270
Total d'emissions de PM _{2,5} (kg/any)	1.967	3.621	5.589
Total d'emissions de PM ₁₀ (kg/any)	2.485	4.367	6.853
Total d'emissions d'NOx (kg/any)	49.308	109.750	159.058
% de població en zones >65 dB L _{AR} (diürn)	*	-	-
% de població en zones >55 dB L _{AR} (nocturn)	**	-	-
Repartiment modal (veh. privat – transport col·lectiu – a peu i bici)	13,0%-0,6%-86,4%	59,8%-32,6%-7,4%	32,4%-13,2%-54,4%
Nivell d'autocontenció dels desplaçaments (desplaçament interns/total desplaçaments realitzats per residents)	58,8%		
Distància mitjana dels desplaçaments (km)	1,3	15,7	
Ràtio d'ocupació dels cotxes	1,14	1,16	
% d'espai públic destinat als vehicles motoritzats (circulació i aparcament)	58,5%	72,5%	
% d'espai públic d'ús exclusiu per a vianants o bicicletes	5%	-	
% d'espai públic amb mesures de pacificació del trànsit	4%	-	
Infraestructura específica per a bicicletes (km)	9 km (15,6 km si en comptem espais compartits)	-	
Cobertura de transport urbà i interurbà	-	94,5% bus interurbà-78,6% tren	
Nombre de places d'aparcament (en calçada i fora de calçada) per a vehicles motoritzats	5.200 en calçada 9.600 fora calçada	-	
Modernització de vehicles municipals	-		
Nombre d'accidents anuals amb víctimes a la xarxa vial	43 (2014)	-	
% d'accidents anuals amb vianants o ciclistes implicats	30% (any 2014)	-	
Accidents anuals amb víctimes per 10 ⁶ veh-km (urbans)	1,7	-	

* Durant el període diürn la major part del municipi té nivells com a mínim 1 dBA inferiors al límit de la seva zona acústica.

Se superen d'entre 1 i 3 dBA els valors límit al Camí del Mig entre la Carretera de Premià de Dalt i la Riera de Premià, al carrer Elisenda de Montcada entre la Gran Via i el carrer de la Mercè, als trams de la Gran Via i el carrer Pompeu Fabra entre Joan Prim i la carretera de Vilassar de Dalt, al carrer Mossen Jacint Verdaguer entre els carrers Marina i Ramon Llull, al tram del carrer Doctor Martí Casas entre Llevant i Santiago Rusiñol i a un tram del carrer del Pilar i del carrer de l'Esperança.

Les superacions més grans, per sobre de 3 dBA, es donen a la carretera de Premià de Dalt, al Passeig Sant Joan Baptista de la Salle i al Camí Ral (carretera N-II) i a l'eix carrer Llevant-carretera de Vilassar de Dalt.

** Durant el període nocturn al Passeig Sant Joan Baptista de la Salle i al Camí Ral (carretera N-II) se supera el valor límit de la zona acústica de més de 9 dBA. A la Gran Via, el Torrent Castells i el carrer Mossen Jacint Verdaguer se supera d'entre 1 i 3 dBA.

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

10. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES

L'Estudi Ambiental Estratègic ha d'identificar i avaluar els probables efectes significatius sobre el medi ambient que es puguin derivar de l'aplicació del PMUS. Per això i, segons estableix la Llei 6/2009, es consideren tres alternatives, la zero (si no es realitza el Pla) i dues on s'apliquen diferents models de mobilitat:

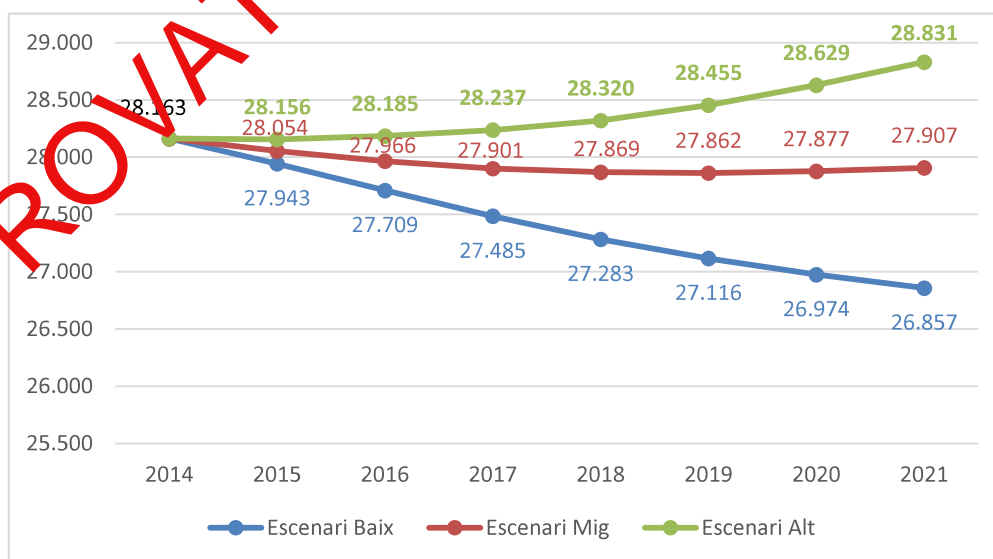
- **Escenari tendencial:** Alternativa fruit de no realitzar el pla; l'alternativa zero o escenari tendencial. Aquesta alternativa permet visualitzar les tendències futures tendencials en cas de continuïtat de la planificació existent o de la manca de planificació, és a dir el mantenint de l'actual model de mobilitat del municipi.
- **Alternativa B (sense gestió integral de l'aparcament):** Aquest escenari preveu les mesures de l'escenari objectiu a excepció de la gestió de l'aparcament. En aquest sentit el canvi en el repartiment modal és significatiu i semblant al de l'escenari objectiu.
- **Alternativa C (objectiu):** Es consideren actuacions més contundents pel que fa a la millora de l'espai públic urbà, el planejament estratègic de la mobilitat en vehicle privat i la gestió integral de l'aparcament. També, influint amb els desplaçaments de connexió que no es poden resoldre amb els modes no motoritzats per la distància.

Totes les alternatives es plantegen com a objectiu millorar el repartiment modal dels desplaçaments en transport públic, bicicleta i sobre tot a peu, reduint apreciablement la quota modal del vehicle privat.

Per cada escenari s'han avaluat els fluxos ambientals, amb l'ajuda de l'eina AMBIMOB-2 i s'han considerat 4 variables:

- **Projecció de la població resident:** Si s'analitza l'estimació de previsió de creixement de la població, basades en les projeccions comarcals de l'Idescat, mostra el creixement en tres escenaris: baix, mig i alt. L'estimació de creixement de població pel 2021 mostra en l'escenari més baix de creixement que la població decreixeria en 1.086 persones, en un escenari mig decreixeria en 146 persones i en un escenari alt creixeria en unes 670 persones.

Figura 18. Projeccions de població



Font: basat en Idescat. Projeccions de població 2013-2051.

- **Projecció de la motorització:** El creixement del parc de vehicles, censat i circulant, pels anys 2018 i 2021 es preveu com segueix:

Taula 24. Taxa de motorització

	2015		2021	
	Parc censat	Parc circulant	Parc censat	Parc circulant
TURISMES	11.634	11.668	12.579	12.579
FURGONETES	1.635	1.635	1.807	1.807
CAMIONS	57	57	67	67
AUTOBUSOS	9	9	9	9
CICLOMOTORS	878	878	1.057	1.057
MOTOCICLETES	2.313	2.313	2.786	2.786
TOTAL	16.526	16.560	18.305	18.305

Font: AMBIMOB 2.

- **Projecció del PIB:** L'activitat econòmica del territori incideix directament en la mobilitat i nombre de desplaçaments de la població. Es considera el creixement del PIB d'acord amb les estimacions oficials.
- **Projecció de la mobilitat:** Per totes les alternatives es considera la mateixa evolució de la mobilitat. És a dir, al 2021 es realitzaran prop de 3.000 desplaçaments més (un increment del 5,2%).

Taula 25. Evolució de la mobilitat

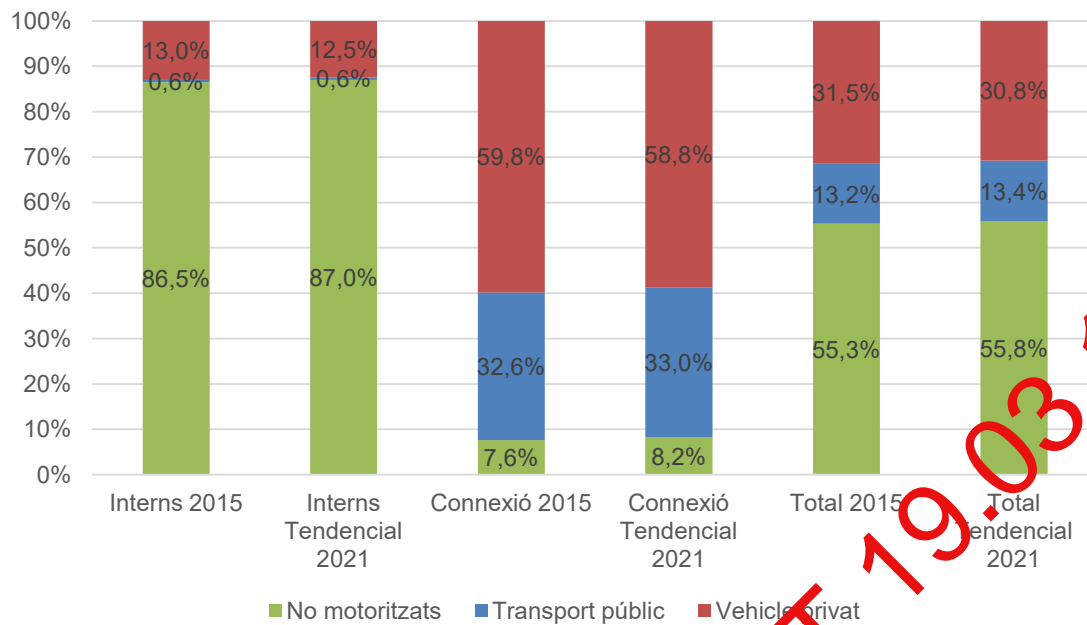
	2015	2021
Interns	51.741	54.460
Connexió	33.173	34.867
Total	84.913	89.326

Font: INTRA SL

10.1. DESCRIPCIÓ DE LES ALTERNATIVES

- **Tendencial:** El repartiment modal es manté molt semblant al del 2015. Es creu que les dinàmiques pròpies de la RMB i les actuacions que l'ajuntament realitza en aquest sentit permetrien que el repartiment modal pràcticament no varies en els propers 6 anys. Exceptuant un petit increment de la utilització dels modes no motoritzats i reducció dels vehicle privat. L'augment més fort es dona als desplaçaments de connexió amb modes no motoritzats (degut al desplegament de la xarxa ciclista supramunicipal). L'ús del transport públic es manté. Pel que fa al vehicle privat, l'increment és poc significatiu en els desplaçaments interns i moderat en els desplaçaments de connexió.

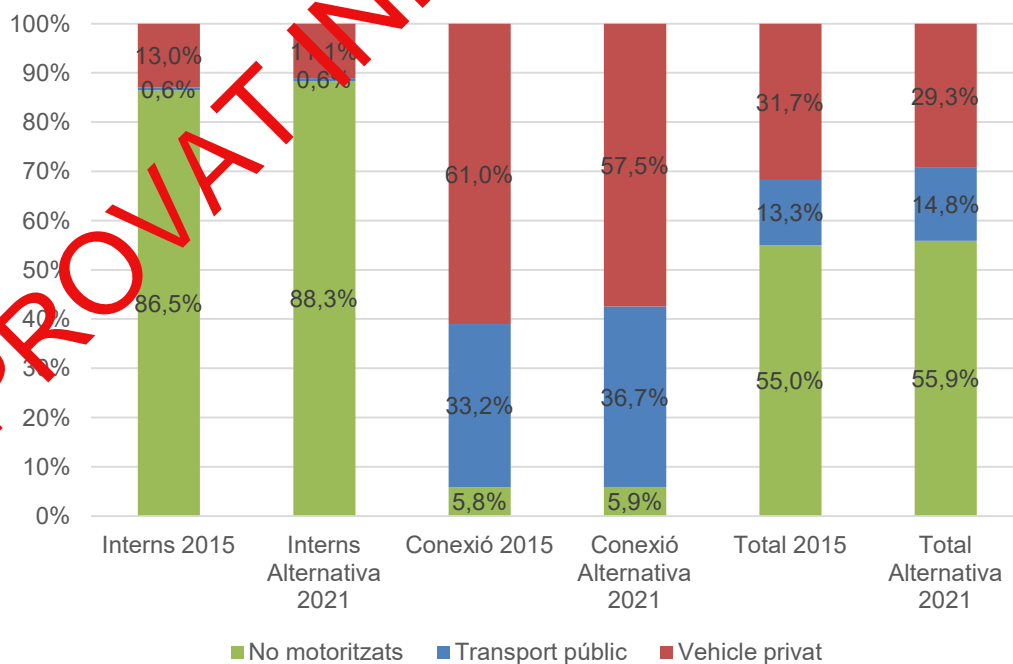
Figura 19. Repartiment modal actual i tendencial



Font: INTRA SL

- Alternativa B ((sense gestió integral de l'aparcament):** El repartiment modal varia respecte l'escenari tendencial. Les mesures aplicades en l'escenari alternatiu es centren en la millora de l'espai públic urbà, el planejament estratègic de la mobilitat en vehicle privat per promoure un transvasament del vehicle privat cap al transport públic i mitjans no motoritzats. En aquest sentit s'obté un major transvasament en els moviments interns per la millora d'itineraris ciclistes, de vianants i la xarxa de transport públic.

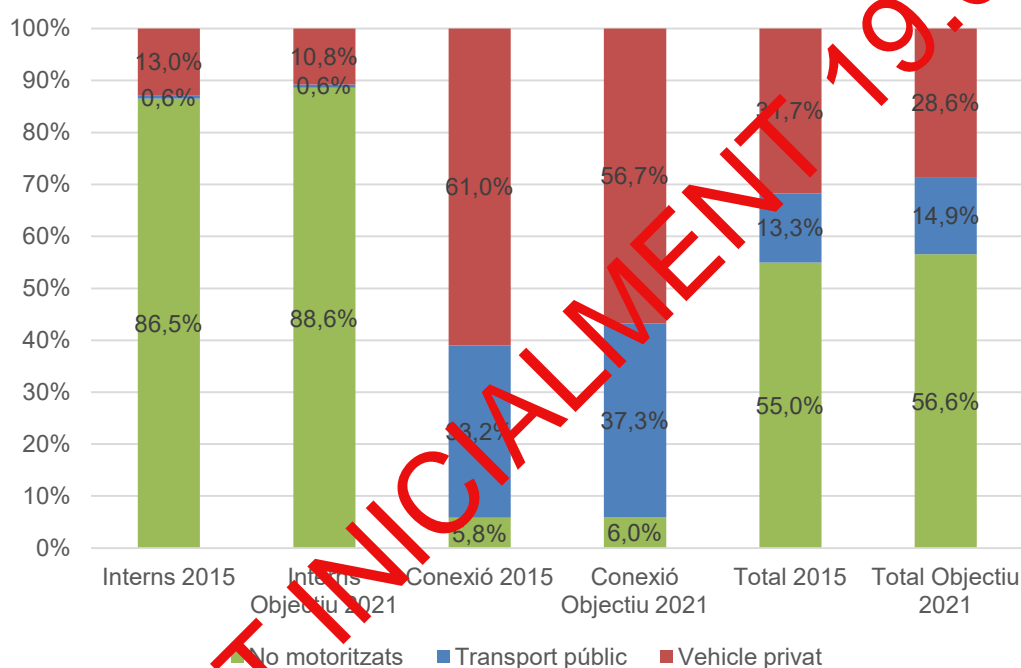
Figura 20. Repartiment modal actual i tendencial



Font: INTRA SL

- Alternativa C (Objectiu):** Es consideren actuacions més contundents (mesures push & pull) de dissuasió per racionalitza l'ús del vehicle privat i promoure els desplaçaments en modes no motoritzats i en transport públic. Aquestes mesures afecten de forma directe als desplaçaments interns realitzats en vehicle privat i els desplaçaments de connexió que no es poden resoldre amb els modes no motoritzats per la distància. Per a la consecució d'aquest objectiu és necessari realitzar mesures per desincentivar l'ús del vehicle privat, fet que ajuda també a un augment més acusat de la mobilitat no motoritzada. Com a resultat, es redueix un 5,3% de la distribució modal en vehicle privat (reducció del 12% en els desplaçaments interns i del 3% de connexió en vehicle privat) respecte al 2015. Així mateix, els modes no motoritzats augmenten fins el 8,2% en els desplaçaments tant interns com de connexió i el transport públic fins el 17,3%.

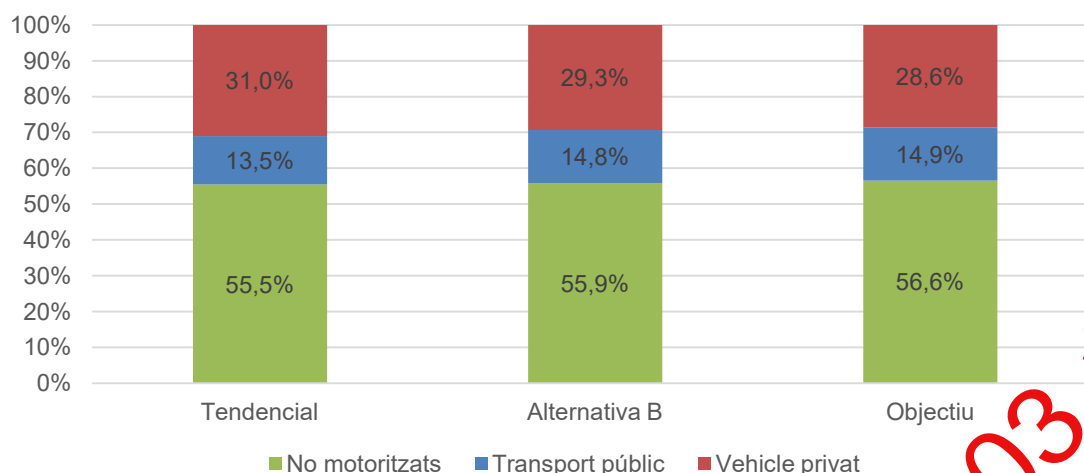
Figura 21. Repartiment modal actual i tendencial



Font: INTRA SL

A continuació es mostra la comparativa del repartiment modal total segons cada escenari per l'any 2021. Cal tenir en compte l'escenari objectiu contempla una reducció de l'11% del total del nombre de desplaçaments realitzats en vehicle privat motoritzat.

Figura 22. Comparativa del repartiments modal total per l'any 2021.



Font: INTRA SL

A continuació s'adjunta una taula amb els veh.-km o pax.-km anuals per a cada mode de transport i tipus de mobilitat segons cada alternativa.

Taula 26. Previsió de la mobilitat a l'escenari tendencial. Any 2021.

2021	Unitat	Actual 2015	Tendencial	Alternativa B	Objectiu
Turismes	veh·km	111.333.184	120.418.220	105.428.399	102.506.824
Furgonetes	veh·km	3.282.631	3.718.394	3.108.530	3.022.388
Camions	veh·km	9.165.848	10.383.072	8.679.719	8.439.191
Autobusos i autocars	veh·km	8.486.760	9.613.801	8.036.647	7.813.940
Ciclomotors i motocicletes	veh·km	13.873.804	15.718.596	13.139.945	12.775.818
A peu (total)	pax·km	10.174.417	11.638.406	10.367.660	10.467.050
Bicicleta (total)	pax·km	517.687	586.436	522.406	527.414

Font: INTRA SL

Pel que fa les emissions i consum energètic a continuació es mostren per a cada alternativa i comparativament amb l'escenari actual.

Taula 27. Emissions i consum energètic. Escenari actual 2015 i alternatives 2021.

		Actual 2015	Tendencial 2021	Alternativa B 2021	Objectius 2021
(g/any)	CO	247.954	196.584	173.575	172.039
	VOC combustió	36.771	28.039	23.935	23.766
	NMVOC comb.	34.193	26.145	22.227	22.070
	CH ₄	2.578	1.894	1.708	1.695
	NO _x	159.058	103.588	103.736	102.873
	NO	131.420	83.183	84.547	83.868
	NO ₂	27.128	19.667	18.821	18.638
	N ₂ O	570	746	479	475
	NH ₃	2.666	2.810	2.544	2.512
	PM _{2,5}	5.589	4.049	3.909	3.876
	PM ₁₀	6.853	5.472	4.855	4.815
	PM combustió	4.157	2.435	2.790	2.768
(tep/any)	Consum	10.871	12.213	8.535	8.457
(tep/any)	CO ₂	34.268	38.492	26.925	26.681

Font: AMBIMOB 2.

Taula 28. Diferència percentual de les emissions i consum energètic de les alternatives al 2021 respecte l'any 2015. .

		Actual 2015	Tendencial 2021	Alternativa B 2021	Objectiu 2021
(kg/any)	CO	247.954	-21%	-30%	-31%
	VOC combustió	36.771	-24%	-35%	-35%
	NMVOC comb.	34.193	-24%	-35%	-35%
	CH ₄	2.578	-27%	-34%	-34%
	NO _x	159.058	-35%	-35%	-35%
	NO	131.420	-37%	-36%	-36%
	NO ₂	27.128	-28%	-31%	-31%
	N ₂ O	570	31%	-16%	-17%
	NH ₃	2.666	5%	-5%	-6%
	PM _{2,5}	5.589	-28%	-30%	-31%
	PM ₁₀	6.853	-20%	-29%	-30%
	PM combustió	4.157	-41%	-33%	-33%
(tep/any)	Consum	10.871	12%	-21%	-22%
(tep/any)	CO ₂	34.268	12%	-21%	-22%

Font: AMBIMOB 2.

Globalment, l'escenari objectiu representa un augment de pax.-km dels modes no motoritzats del 1,9%. Pel que fa al vehicle privat, la reducció dels veh.-km entre el 2015 i el 2021 és del 7,9%.

L'escenari tendencial mostra, per l'any 2021, un augment del consum energètic global i les emissions de CO₂, al voltant del 12%. En canvi hi hauria un decreixement tendencial d'altres contaminants (òxids de nitrogen, partícules), degut a la millora esperable en el parc de vehicles tendencial.

L'alternativa B mostra, per l'any 2021, una reducció del consum energètic global i les emissions de CO₂ del 21%. Al considerar una fora renovació del parc motor i elevat ús del vehicle elèctric es produeix un decreixement destacat d'altres contaminants (òxids de nitrogen, partícules).

L'escenari objectiu mostra, per l'any 2021, una reducció del consum energètic global i les emissions de CO₂ del 22%. Globalment la reducció de veh.-km es tradueix en una reducció considerable del consum energètic i emissions de CO₂.

11. OBJECTIUS AMBIENTALS I GRAU D'ASSOLIMENT

Un dels objectius dels PMUS és aconseguir ciutats més sostenibles i reduir els impactes de la mobilitat en el medi ambient i en les persones. Per tant, aquests plans han d'establir uns objectius ambientals que han d'orientar tot el procés de presa de decisions que comporta la formulació del pla i que s'han de tenir en compte durant la seva avaluació.

Els objectius ambientals han d'estar d'acord amb el marc legal vigent a nivell local, català, espanyol i internacional, i han de partir del coneixement dels impactes derivats de la mobilitat actual.

Tal i com preveu la guia per a l'Avaluació ambiental dels PMUS editada pel Departament de Territori i Sostenibilitat, és complex avaluar quantitativament, des del punt de vista del model de mobilitat i de sostenibilitat, cada una de les mesures individuals que es proposen en un pla. L'efectivitat de cada mesura vindrà condicionada per les particularitats tècniques de cada una d'elles, de la percepció de l'usuari potencial i del context en què es desenvolupi la mesura.

Tanmateix, des de la Secretaria de Medi Ambient i Sostenibilitat s'ha facilitat una nova eina per a l'avaluació ambiental de les mesures dels Plans de Mobilitat Urbana, que s'ha treballat conjuntament amb la Diputació de Barcelona, l'Autoritat del Transport Metropolità i l'Àrea Metropolitana de Barcelona, i que s'ha utilitzat per a l'avaluació ambiental de les propostes.

11.1. OBJECTIUS AMBIENTALS GENERALS

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els instruments de planificació de la mobilitat, com el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDM), que marca les directrius i estableix les propostes en l'àmbit de la RMB.

Els eixos estratègics per aconseguir l'objectiu principal de la Llei de mobilitat, que es pot resumir en la **necessitat de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport**, són: una mobilitat equitativa, sostenible, segura i eficient.

11.1.1. MOBILITAT EQUITATIVA

S'aposta per un model de mobilitat que promogui la cohesió social i garanteixi el dret a la mobilitat al conjunt de la ciutadania.

- Millorar l'accessibilitat de persones amb problemes de mobilitat reduïda.
- Garantir el dret a la mobilitat per a tots els col·lectius.
- Garantir la cobertura territorial i horària del transport públic.
- Adequar l'oferta de transport públic a les necessitats canviants de la mobilitat.

11.1.2. MOBILITAT SOSTENIBLE I SALUDABLE

Un model que redueixi els perjudicis de la mobilitat i les seves externalitats sobre els residents i els usuaris de l'espai públic i optimitzi la gestió i la utilització dels recursos.

- Promoure els desplaçaments a peu i en bicicleta.
- Aconseguir un transport públic de qualitat i integrat.
- Reduir la contaminació atmosfèrica: reduir l'emissió dels gasos causants de l'efecte hivernacle.
- Disminuir la dependència de fonts d'energia no renovables.

11.1.3. MOBILITAT SEGURA

Un model que redueixi l'accidentalitat i millori la seguretat viària.

- Reduir el nombre d'accidents.
- Disminuir la velocitat de circulació.
- Protegir a vianants i ciclistes.
- Controlar el compliment de les sancions.

11.1.4. MOBILITAT EFICIENT

Un model que ordeni eficientment el territori i les activitats que s'hi desenvolupen amb vista a reduir la congestió i cerqui l'equilibri entre els diferents modes de mobilitat.

- Aconseguir una distribució urbana de mercaderies àgil i ordenada.
- Augmentar el nombre de vehicles estacionats fora de calçada.
- Reduir el temps de desplaçament i la congestió
- Potenciar la qualitat dels mitjans de transport i la intermodalitat.
- Augmentar l'ocupació dels vehicles de transport.

11.2. OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMUS

Producte de les reunions que s'han celebrat amb l'Ajuntament de Premià de Mar vinculades a la mobilitat, es desprenen les següents línies estratègiques bàsiques de treball en 9 objectius:

1. Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic
2. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat)
3. Minimitzar la distància dels desplaçaments
4. Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants
5. Fomentar la mobilitat en bicicleta
6. Fomentar l'ús del transport col·lectiu
7. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat
8. Gestionar l'oferta i demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació
9. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat
10. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.

Objectiu 1 PMUS: Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic

La principal mesura per racionalitzar la qualitat de la mobilitat a Premià de Mar és un canvi modal que suposi un traspàs d'usuaris des de mitjans de transport privats i mecanitzats, com els cotxes o les motocicletes, cap a mitjans de transport no motoritzat, com els viatges a peu o en bicicleta, o col·lectius, el transport públic.

El canvi modal serà una de les eines essencials per a definir els escenaris futurs i cap a la que es dirigeixen la majoria de les propostes del PMU.

El repartiment modal intern a Premià de Mar és del 86,2% per als desplaçaments a peu, 0,2% en bicicleta, 13% pels viatges en transport privat motoritzat i un 0,6% en transport públic. La major part dels viatges interns, dins del nucli, es realitzen a peu, i l'estructura compacta del municipi

també facilita la connexió entre barris a peu. Es considera que els mitjans no mecànics, bàsicament els desplaçaments a peu, gairebé han assolit la seva màxima potencialitat en els viatges a l'interior del nucli. En canvi, existeix una important potencialitat de la bicicleta, especialment lligada als desplaçaments a l'escola, i del transport públic cap als barris més allunyats de la zona centre.

En aquests, l'objectiu principal és assolir un transvasament dels desplaçaments en vehicle privat cap a la bicicleta i el transport públic, en els desplaçaments de major distància interna. Caldrà evitar els possibles efectes indesitjables, de succió de desplaçaments a peu cap a la bicicleta o el transport públic.

En els viatges intermunicipals, els desplaçaments a peu o amb bicicleta hi estan més limitats (5,7% a peu, i 11,9% en bicicleta) a causa de les distàncies majors, tot i que es podria donar el transvasament entre mitjans especialment amb la bicicleta cap als municipis veïns. Actualment les interrupcions en els itineraris segregats dificulten aquesta mobilitat. El mitjà de transport que potencialment podria acollir un major traspàs d'usuaris és el transport públic, el qual actualment té una quota d'utilització correcta però millorable (32,6%). La millora del temps de viatge, les connexions amb municipis veïns i la millora de la intermodalitat són alguns aspectes a tractar. La major part dels desplaçaments es realitzen en vehicle privat (59,8%), tot i que en un grau inferior al de municipis veïns, evidenciant una bona predisposició al canvi d'hàbits de mobilitat.

Objectiu 2 PMUS: Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat)

Per assolir aquest objectiu, el pdM fixa com a criteri la millora de l'ocupació dels modes motoritzats. L'objectiu proposat és d'un increment del 7,4% de l'ocupació del transport públic i el 6,6% del transport privat, en la línia de d'allò establert en el pdl 2011-2020.

Objectiu 3 PMUS: Minimitzar la distància dels desplaçaments

El pdM considera que escurçar la distància dels desplaçaments permet reduir els impactes de la mobilitat ja que d'una banda augmenta la proporció de desplaçaments curts, susceptibles de fer-se a peu o en modes no mecànics, i d'altra banda disminueix la distància dels que es continuen fent en modes motoritzats.

Objectiu 4 PMUS: Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants

Dins dels objectius específics del PMUS la millora de la qualitat de l'espai públic per a vianants és una prioritat a Premià de Mar, donant continuïtat a les mesures que ja es venen implantant al municipi. Aquesta mesura articula el transvasament modal cap a una mobilitat no motoritzada (mesura pull).

Objectiu 5 PMUS: Fomentar la mobilitat en bicicleta

Un dels modes amb major potencial, i que ha de ser objectiu del PMUS és la bicicleta. Així s'estableix un objectiu d'increment de la seva quota modal tant en la mobilitat interna com de connexió.

Objectiu 6 PMUS: Fomentar l'ús del transport col·lectiu

Un altre aspecte és la potenciació del transport públic, on es detecten importants potencialitats de millora.

Objectiu 7 PMUS: Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat

L'accessibilitat suposa un dels elements essencials per garantir un sistema de mobilitat que pugui ser utilitzat per tots els ciutadans en les mateixes condicions.

L'escenari objectiu preveu un creixement del 100% del nombre d'estacions accessibles (assolint una accessibilitat del 100% a l'estació ferroviària de Premià de Mar).

Objectiu 8 PMUS: Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació

Un element essencial de les mesures push o de dissuasió per racionalitzar l'ús del vehicle privat, és la gestió de l'aparcament, integrat amb la resta de mesures de jerarquització, senyalització i pacificació de la xarxa viària. L'objectiu és definir una gestió integral de l'aparcament, on les tipologies d'estacionament i la tarificació determinin els usos de l'espai públic.

Objectiu 9 PMUS: Reduir les externalitats dels sistema de transport. Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat

Les externalitats, enteses com a costos del sistema de transport assumits per la col·lectivitat i no per qui els genera, han d'avaluar-se i, a poc a poc, repercutir aquest cost sobre el seu causant.

Aquest objectiu inclou: reduir la contribució de la mobilitat al canvi climàtic, reduir l'impacte atmosfèric de la mobilitat i reduir l'accidentalitat.

Canvi climàtic

Un dels principals sectors responsables de l'emissió de gasos amb efecte hivernacle (GEH) a l'RMB és el del transport, en especial el que utilitza vehicles amb combustible fòssil. Cal, per tant, reduir la contribució que el sistema de mobilitat de l'RMB fa al canvi climàtic, a través de la millora de la tecnologia i la reducció del consum energètic. L'escenari tendencial marca un augment del 9% de les emissions de CO2 equivalent i el pdM marca un 6% com a objectiu.

El pdM es proposa moderar el consum total del sistema fent esment especial en els combustibles fòssils. Des del punt de vista de la intensitat energètica, s'ha establert com objectiu el consum unitari del transport per carretera. El pdM proposa una millora exigent establint una reducció a l'entorn del 2,7%.

Emissions contaminants

A l'RMB, el trànsit rodat constitueix una important font emissora a l'atmosfera de partícules en suspensió (PM10), òxids de nitrogen (NOX), entre els quals el diòxid de nitrogen (NO2). Els valors fixats per la legislació europea i pel Reial Decret 1073/2002 sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient són: 40 µg/m3 per als PM10 i 40 µg/m3 per als NOX.

A l'escenari tendencial es consolida la reducció de PM10 i NOX en valors a l'entorn del 19% en el primer cas i del 29% en el segon. Pel que fa a l'NO2 l'escenari tendencial assoleix reduir un 20% les emissions quan l'objectiu proposat és a l'entorn del 11%.

Accidentalitat

L'accidentalitat és un dels problemes associats a la mobilitat amb conseqüències directes i contundents sobre la població. Per aquest motiu els objectius fonamentals del Pla Local de Seguretat Viària de Premià de Mar 2013-2016 eren una reducció del 20% en el nombre d'accidents amb víctimes i en el nombre de víctimes l'any 2016 respecte de l'any 2010.

L'any 2014 el municipi s'ha allunyat de l'assoliment d'aquest objectiu. Així doncs, l'objectiu principal és assolir una tendència decreixent durant els propers anys.

Objectiu 10 PMUS: Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.

La incorporació de les noves tecnologies aplicades a la mobilitat és un dels grans reptes dels propers anys per a tots els sistemes de mobilitat, però sobretot per al sistema públic de transport. Cal esmerçar esforços per incloure tots els operadors de transport públic en els sistemes d'informació en temps real, i per això es proposa l'indicador pdM que permeti fer el seguiment d'aquest objectiu.

Les actuacions contemplades al present PMU han de permetre l'assoliment dels objectius generals i específics. A continuació es presenta una taula on es classifiquen els objectius específics d'acord amb la prioritització dels mateixos per tal de desenvolupar actuacions per al seu assoliment efectiu.

Taula 29. Priorització ambiental dels objectius específics

	Objectius específics
Priorització Alta	1, 2, 8 i 9
Priorització Mitjana	3, 4, 5 i 6
Priorització baixa	7 i 10

Aquests objectius específics inclouen els del pdM de l'RMB, AUM i els del document de referència emès per a la Generalitat de Catalunya per a l'avaluació ambiental.

Els PMU han d'assolir els objectius fixats en el subàmbit al qual pertanyen, quan sigui diferent al fixat per al conjunt de l'RMB (en el cas de Premià de Mar, els objectius a assumir són els fixats per al conjunt de la RMB, amb alguns objectius adaptats a les condicions de trobar-se a la segona corona).

D'una banda s'ha de donar compliment als Objectius marc del pdM 2013-2018 amb especial incidència ambiental i per altra banda, tota una sèrie d'objectius ambientals específics per al procés d'avaluació ambiental.

Així el pdM fixa els següents objectius marc:

- Objectiu marc 1: Afavorir un transvasament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles.
- Objectiu marc 2: Fomentar un ús més eficient del vehicle privat.
- Objectiu marc 3: Minimitzar la distància de desplaçaments
- Objectiu marc 4: Reduir el cost unitari dels viatges
- Objectiu marc 5: Reduir les externalitats del sistema de transports
- Objectiu marc 6: Fomentar una distribució més eficient de les mercaderies

I com a objectius ambientals específics pel pdM 2013 - 2018 es proposen els següents:

- Objectiu ambiental 1: Moderar el consum d'energia i reduir la intensitat energètica del transport a l'RMB
- Objectiu ambiental 2: Reduir la contribució que el sistema de mobilitat de l'RMB fa al canvi climàtic
- Objectiu ambiental 3: Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport
- Objectiu ambiental 4: Disminuir la contaminació acústica resultant dels sistemes de transport

Aquests objectius pròpiament ambientals, i que per tant es considera que han de ser el cos del procés d'avaluació ambiental, es veuran complementats amb tot un seguit d'objectius operatius, els quals seran integrats en la proposta del pdM i que definiran aquells objectius lligats amb la mobilitat que es consideren necessaris per a donar compliment als objectius marc i als objectius ambientals.

Taula 30. Comparativa entre els objectius del pdM i del PMUS per cada alternativa

		Unitat	Actual	Tenden.	Alternati va B	Objectiu PMUS	Objectiu pdM
Objectiu 1	Pes relatiu per modes de la mobilitat						
	No motoritzats	%	55,0%	55,5%	55,9%	56,6%	+1,5%
	Transport públic	%	13,3%	13,5%	14,8%	14,9%	+10,0%
	Vehicle privat	%	31,7%	31,0%	29,3%	28,6%	-9%
Objectiu 2	Ocupació per modes						
	TP (autobús)	Usuaris/ exp	11,5	11,5	11,5	15	+7,4%
	TP (ferroviari)	Usuaris/ exp	-	-	-	-	+7,4%
	Turismes	Usuaris/ veh	1,2	1,2	1,2	1,8	+6,6%
Objectiu 3	Distància mitjana interurbana en vehicle privat						
	Distància mitjana interurbana en vehicle privat	km	15,7	15,7	15,7	14,3	-0,6%
Objectiu 4	Costos de les externalitats						
	Costos total	M€	1.101,8	1.245,0	1.244,0	1.224,6	-4,1%
Objectiu 5	Consum dels combustibles fòssils						
	Gasolina	-	-	-	-	-	-21%
	Gas-oil	-	-	-	-	-	-8%
	Alternatius	-	-	-	-	-	16%
	Intensitat energètica del transport	-	-	-	-	-	
	kwh/km	-	-	-	-	-	
	Consum unitari del transport per carretera	-	-	-	-	-	-2,70%
Objectiu 6	Emissions de gasos efecte hivernacle						
	Emissions globals de CO2 eq	Tons/a any	34.268	38.492	26.925	26.681	-6%
Objectiu 7	Emissions de contaminants						
	Emissions de PM10	Kg/any	6.853	5.472	4.855	4.815	-17%
	Emissions de NO2	Kg/any	27.128	19.667	18.821	18.638	-11,40%
	Emissions de Nox	Kg/any	159.058	103.588	103.736	102.873	-17%
Objectiu 8	Accidentalitat en vies interurbanes						
	Nombre de morts		0	0	0	0	-36,20%
	Nombre de morts per mM veh*km		0	0	0	0	-36,19%
Objectiu 9	Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat						
	Estacions ferroviàries accessibles	%	50%	100%	100%	100%	92%
	Parades d'autobús accessibles dins la zona urbana	%	60%	65%	65%	100%	75%
Objectiu 10	Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat						
	Operadors amb informació en temps real (%)						
	Nombre de plafons amb informació sobre la previsió d'arribada de l'autobús a la parada en temps real		0	0	0	15%	Δ

12. PROPOSTES PARTICIPADES D'ACTUACIÓ DE L'ALTERNATIVA TRIADA DEL PMUS

La diagnosi del PMUS posava de manifest unes deficiències principals, i els potencial de transvasaments des dels viatges en vehicle privat cap a la resta de mitjans.

Tot i el baix grau de desenvolupament de les propostes de millora del PMUS (actualment en treball), hi ha 3 temàtiques principals que es valoraran en el pla d'acció:

- Millora de l'accessibilitat i qualitat de l'**espai públic urbà**. L'objectiu és millorar la qualitat de la xarxa per a desplaçaments en mitjans no motoritzats, la seva accessibilitat i seguretat, per promoure un canvi modal cap aquests modes.
- Plantejament estratègic de la **mobilitat en vehicle privat**. Premià de Mar requereix un replantejament dels itineraris de circulació en vehicle privat, per tal de reduir la mobilitat dins de la xarxa més urbana, i protegir els entorns residencials.
- Gestió integral de l'**aparcament**. Cal definir a les diverses àrees d'estacionament quins usuaris són prioritaris, i establir la regulació corresponent.

Dins d'aquestes eixos principals, hi ha un seguit d'accions a desenvolupar, amb un plantejament push&pull (incentivant els modes més sostenibles i alhora gestionant l'ús dels vehicle privat motoritzat). El grau i mode d'implantació d'aquestes mesures encara es troba en discussió. Es definirà un escenari objectiu que maximitzi la millora ambiental alhora que pugui ser assumit pel municipi.

1. ESPAI PÚBLIC URBÀ: ACCESSIBILITAT I QUALITAT

Accions prioritàries:

- Millorar l'accessibilitat a la xarxa de vianants
- Ampliar el nucli central pacificat
- Definir itineraris principals per a vianants: Mar-Muntanya, carrer de la Plaça – Itinerari de les places (P. Tarongers, P. Calasparra, P. Roig, P. E. Lluch, P. Catalans, P. Sardana, P. Nova, P. Ajuntament, P. Can Manent), Itinerari Front Marítim (Palmer, "Can Fito")
- Augmentar la permeabilitat entre el poble i la zona de platja

Figura 7. Gràfic orientat d'elements de proposta del PMUS (espai públic urbà)



Font: INTRA SL

2. VEHICLE PRIVAT: PLANTEJAMENT ESTRATÈGIC

Accions prioritàries:

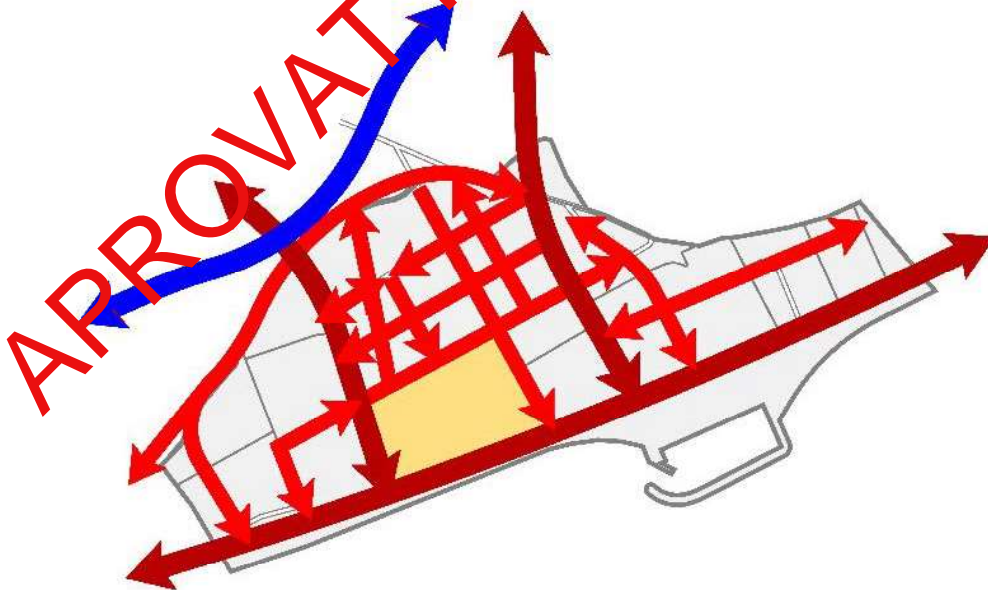
- Pacificació del Barri Llevant, en continuïtat amb el Nucli Antic actualment pacificat
- Noves zones pacificades al barri del Gas, Santa Maria i Can Pou-Camp de Mar
- Zones 30 (Barri Eixample, Maresme) i jerarquització de vies internes als barris
- Completar infraestructures (Gran Via, Narcís Monturiol...). "Ronda" pel Camí del Mig
- Reordenació del trànsit, i millora de la senyalització d'orientació

Figura 8. Gràfic orientatiu d'elements de proposta del PMUS (vehicle privat)



Font: INTRA SL

Figura 9. Gràfic orientatiu de la situació actual de mobilitat privada (en contraposició a la proposta)



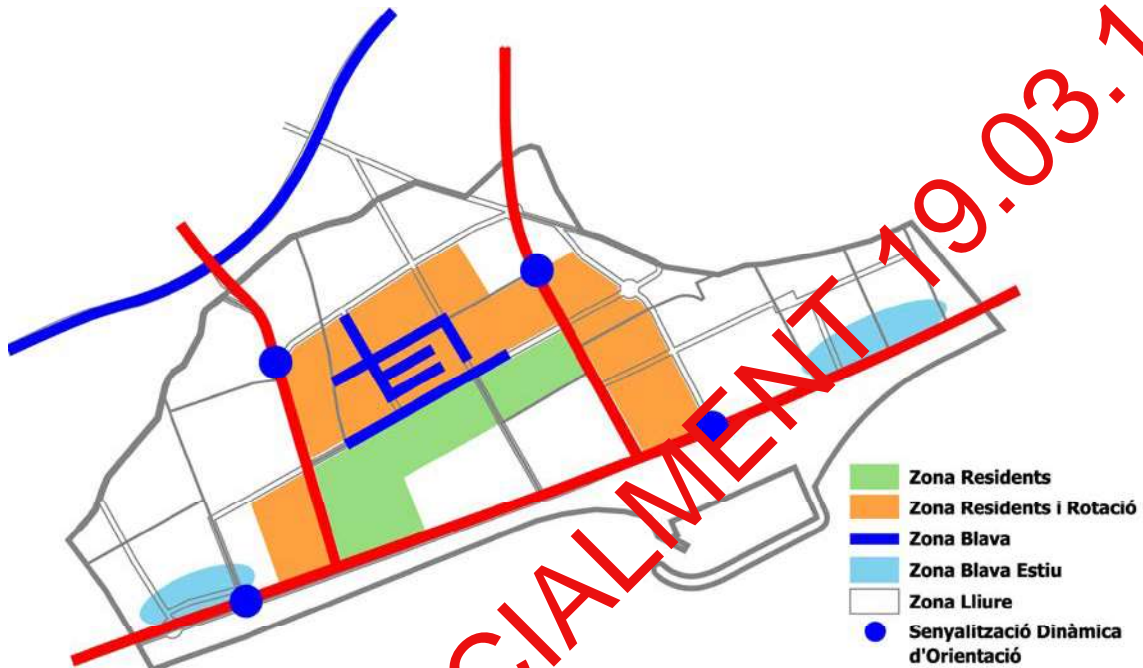
Font: INTRA SL

3. APARCAMENT: GESTIÓ INTEGRAL

Accions prioritàries:

- Regulació i senyalització de l'aparcament urbà
- Optimització de l'ús de places fora de calçada
- Augment de la rotació en places en calçada, ampliació de zones regulades
- Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos

Figura 10. Gràfic orientatiu d'elements de proposta del PMUS (gestió de l'aparcament)



Font: INTRA SL

Per assolir el model de mobilitat que es desitja per al municipi de Premià de Mar és necessària la implantació d'un seguit de propostes d'actuació que es descriuen a continuació. Aquestes accions han de permetre derivar des de la situació actual cap a l'escenari objectiu anteriorment descrit.

El PMUS ha de constituir un sistema global que integri totes les modalitats o sectors que intervenen en la mobilitat. Així, el nou model de mobilitat es fonamenta en 8 àmbits d'actuació on es despleguen les diferents propostes i mesures del pla d'acció:

- Mobilitat a peu
- Mobilitat en bicicleta
- Mobilitats en transport col·lectiu
- Mobilitat en vehicle privat motoritzat
- Aparcament
- Distribució urbana de mercaderies
- Seguretat viària
- Actuacions ambientals
- Accés a zones industrials i centres de treball
- Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles
- Creació i/o modificació de normatives existents
- Actuacions corresponents a altres administracions
- Mesures del PDM associades al PMUS

Cadascun d'aquests àmbits es concreten en un seguit de mesures conforme es presenta a la taula següent:

Taula 31. Resum de les línies i mesures d'actuació del PMUS

Línies d'actuació	Mesures
Mobilitat a peu	<p>Ampliar la zona pacificada del centre urbà.</p> <p>Millorar els itineraris de xarxa bàsica a peu, entre els principals punts del municipi.</p> <p>Senyalitzar els itineraris a peu.</p> <p>Millorar i arranjar l'amplada i estat de les voreres.</p> <p>Adequar i implantar de nous passos de vianants.</p> <p>Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants, i especialment entre el nucli urbà i la zona de costa.</p> <p>Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat.</p> <p>Establir convenis entre l'Ajuntament de Premià de Mar i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat.</p>
Mobilitat en bicicleta	<p>Mobilitat de connexió intermunicipal en bicicleta</p> <p>Millorar l'itinerari ciclista a la Marina Port Premià.</p> <p>Millorar l'itinerari ciclista del passeig Marítim, dins del projecte de carril bici del Maresme.</p> <p>Millorar les connexions en bicicleta amb el Barcelonès a través de la Xarxa Pedalable Metropolitana o Bicivia.</p> <p>Mobilitat interna en bicicleta</p> <p>Ampliar la zona pacificada del nucli antic de Premià de Mar i crear de zones 30, amb convivència de la bicicleta. Ampliar els itineraris de bic-carril, recomanats per a bicicletes.</p> <p>Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes.</p>
Mobilitat en transport col·lectiu	<p>Ampliar el traçat de la línia C-14 per estendre'n el servei als barris de Can Pou i Camp de Mar.</p> <p>Millorar la velocitat comercial.</p> <p>Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives.</p> <p>Millorar la informació a l'usuari del transport públic urbà i interurbà.</p> <p>Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat.</p> <p>Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús i Rodalies.</p>
Mobilitat en vehicle privat motoritzat	<p>Actualitzar la jerarquització viària, i establir un Pla de circulació pel municipi, reordenant el trànsit.</p> <p>Definir zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament: ampliar la zona pacificada i establir zones 30.</p> <p>Completar infraestructures viàries.</p>

Línies d'actuació	Mesures
	<p>Pla de sentits únics de circulació.</p> <p>Millorar la senyalització d'orientació.</p> <p>Establir mesures de pacificació per la Nacional II.</p>
Aparcament	<p>Aplicar progressivament una gestió integral de l'aparcament, amb l'ampliació de zones regulades, i senyalitzant tot l'aparcament urbà.</p> <p>Augmentar l'estacionament fora de calçada.</p> <p>Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accesos.</p> <p>Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública.</p> <p>Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda.</p>
Distribució urbana de mercaderies	<p>Millorar la distribució urbana de mercaderies.</p>
Seguretat viària	<p>Millorar la seguretat a les cruïlles amb major sinistralitat i sensació d'inseguretat.</p> <p>Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat.</p> <p>Actualització del Pla Local de Seguretat Viària.</p>
Actuacions ambientals	<p>Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO₂.</p> <p>Promoció de combustibles alternatius per al transport.</p> <p>Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics.</p> <p>Foment de la conducció eficient.</p> <p>Milloras sobre la contaminació acústica.</p>
Accés a zones industrials i centres de treball	<p>Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses.</p>
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles	<p>Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars.</p> <p>Moderar el trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars.</p> <p>Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres.</p> <p>Promocionar la mobilitat sostenible.</p> <p>Promocionar el cotxe compartit.</p> <p>Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura.</p> <p>Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Premià de Mar.</p> <p>Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta</p> <p>Difondre l'oferta dels modes no motoritzats.</p>
Creació i/o modificació de	<p>Modificar de l'Ordenança de circulació viària de Premià de Mar.</p>

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

Línies d'actuació	Mesures
normatives existents	
Actuacions corresponents a altres administracions	<p>Actuacions corresponents al Pla Territorial General de Catalunya i el Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PTMB).</p> <p>Actuacions corresponents al Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC).</p> <p>Actuacions corresponents al Pla director d'infraestructures a la Regió Metropolitana de Barcelona 2011-2020 (PDI).</p>
Mesures del PDM associades al PMUS	<p>Actuacions a la xarxa de carreteres.</p> <p>Actuacions a la xarxa ferroviària.</p> <p>Actuacions a la xarxa d'autobusos.</p> <p>Actuacions de millora d'accés als centres de treball.</p> <p>Actuacions a la xarxa de vies ciclistes.</p>

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

13. PRIORITZACIÓ AMBIENTAL DE LES ACTUACIONS

Per a cada una de les mesures s'ha avaluat la capacitat de produir canvis en el model de mobilitat, contribuint al compliment de cada un dels objectius, generals i específics, previstos al PMUS, i les possibles relacions entre actuacions, la implementació de les quals ha d'anar sincronitzada.

Pel que fa a la **Priorització ambiental**, s'expliciten els objectius afectats i el seu gran de millora segons la següent escala:

Alta, Mitja, Baixa

Taula 32. Canvi modal i prioritat PMUS i ambiental

Nº	Mesures	Canvi modal	Objectiu específic	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental
6.1	MOBILITAT A PEU				
6.1.1	Ampliar la zona pacificada del centre urbà	Fluxes interns de veh. a peu	1, 2 i 4	Alta	Alta
6.1.2	Millorar els itineraris de xarxa bàsica a peu, entre els principals punts del municipi	Fluxes interns de veh. a peu	1, 2 i 4	Alta	Mitja
6.1.3	Senyalització d'itineraris a peu	Fluxes interns de veh. a peu	1, 2 i 4	Alta	Baixa
6.1.4	Millorar i arranjar l'amplada i estat de les voreres	Fluxes interns de veh. a peu	1, 2 i 4	Alta	Mitja
6.1.5	Adequació i implantació de nous passos de vianants	Fluxes interns de veh. a peu	1, 2 i 4	Mitja	Mitja
6.1.6	Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants, especialment entre el nucli urbà i la zona de costa	Fluxes interns de veh. a peu	1, 2 i 4	Alta	Mitja
6.1.7	Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat	Fluxes interns de veh. a peu	4	Alta	Baixa
6.1.8	Establir convenis entre l'Ajuntament de Premià de Mar i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promouin l'accessibilitat	-	7	Baixa	Baixa
6.2	MOBILITAT EN BICICLETA				
6.2.1	Millorar l'itinerari ciclista a la Marina Port Premià	Fluxes connexió amb Montgat, Premià, Vilassar i Badalona	1, 2, 5 i 9	Alta	Alta
6.2.2	Millora de l'itinerari ciclista pel passeig Marítim, dins del projecte de carril bici del Maresme	Fluxes connexió amb Montgat, Premià, Vilassar i Badalona	1, 2, 5 i 9	Alta	Alta
6.2.3	Millora de les connexions en bicicleta amb el Barcelonès a través de la Xarxa Pedalable Metropolitana o Bicivia	Fluxes connexió amb Montgat, Premià, Vilassar i Badalona	1, 2, 5 i 9	Mitja	Alta
6.2.4	Ampliar la zona pacificada del nucli antic de Premià de Mar i crear zones 30, amb convivència de la bicicleta. Ampliar els itineraris de bici-carril, recomanats per a bicicletes	Fluxes interns de veh. a bici	1, 2, 5 i 9	Alta	Alta
6.2.5	Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes	Fluxes interns de veh. a bici	1, 2, 5 i 9	Alta	Mitja

Nº	Mesures	Canvi modal	Objectiu específic	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental
6.3	MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU				
6.3.1	Ampliar el traçat de la línia C-14 per estendre'n el servei als barris de Can Pou i Camp de Mar	Fluxes interns de veh. a TP	1, 2 i 6	Alta	Mitja
6.3.2	Millorar la velocitat comercial	Fluxes interns de veh. a TP	1, 2, 6 i 10	Alta	Mitja
6.3.3	Millora de l'accessibilitat de les parades d'autobús i Rodalies	Fluxes interns i connexió de veh. a TP	7	Alta	Baixa
6.3.4	Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives		9	Mitja	Alta
6.3.5	Millorar la informació a l'usuari del transport públic urbà i interurbà	Fluxes interns i connexió de veh. a TP	1, 2, 6, 7 i 10	Alta	Mitja
6.3.6	Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat	Fluxes de connexió de veh. a TP	1, 2 i 6	Alta	Baixa
6.4	MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT				
6.4.1	Actualitzar la jerarquització viària, i establir el Pla de circulació pel municipi, reordenant el trànsit	Fluxes interns i de connexió	1, 3 i 4	Alta	Mitja
6.4.2	Definir zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament: ampliar la zona pacificada i establir zones 30	Fluxes interns	2, 3 i 4	Alta	Alta
6.4.3	Completar infraestructures viàries	Fluxes de connexió amb Cerdà, Alella, Montgat i Premià	2, 3 i 4	Alta	Baixa
6.4.4	Pla de sentits de circulació	Fluxes interns	1 i 4	Alta	Mitja
6.4.5	Millorar la senyalització d'orientació	Fluxes de connexió	2, 3 i 10	Alta	Mitja
6.4.6	Mesures de pacificació per la Nacional II	Fluxes interns	4, 7 i 9	Alta	Baixa
6.5	APARCAMENT				
6.5.1	Aplicar progressivament una gestió integral de l'aparcament, amb l'ampliació de zones regulades, i senyalitzant tot l'aparcament urbà	Fluxes interns de veh. a peu	2, 3, 8, 9 i 10	Alta	Alta
6.5.2	Augment de l'estacionament fora de calçada	Fluxes de connexió de veh. a peu	8	Alta	Alta
6.5.3	Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos	Fluxes de connexió	2, 3, 8, 9 i 10	Alta	Mitja
6.5.4	Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública	Fluxes interns de veh. a peu	4 i 8	Alta	Mitja
6.5.5	Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda	Fluxes interns de veh. a peu	7	Alta	Mitja
6.6	DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES				
6.6.1	Millorar la distribució urbana de mercaderies	Fluxes de connexió	2 i 9	Alta	Mitja
6.7	SEGURETAT VIÀRIA				
6.7.1	Millorar la seguretat a les cruïlles amb major sinistralitat i sensació d'inseguretat	Fluxes interns i de connexió	4, 5, 7 i 9	Alta	Baixa

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

Nº	Mesures	Canvi modal	Objectiu específic	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental
6.7.2	Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat	Fluxes interns i de connexió	4, 5, 7 i 9	Mitja	Alta
6.7.3	Actualització del Pla Local de Seguretat Viària	-	4, 5, 7 i 9	Alta	Baixa
6.8	ACTUACIONS AMBIENTALS				
6.8.1	Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO ₂	-	9 i 10	Mitja	Alta
6.8.2	Promoció de combustibles alternatius per al transport	-	9	Baixa	Alta
6.8.3	Creació d'una punt de recàrrega de vehicles elèctrics	-	9 i 10	Mitja	Baixa
6.8.4	Foment de la conducció eficient	-	9	Alta	Mitja
6.8.5	Millores sobre la contaminació acústica	-	9	Mitja	Mitja
6.9	ACCÉS A ZONES INDUSTRIALS I CENTRES DE TREBALL				
6.9.1	Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses	Fluxes interns i de connexió de veh. a peu	1, 2, 5, 6, 7, 9 i 10	Mitja	Alta
6.10	PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES				
6.10.1	Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars	Fluxes interns de veh. a peu	1, 2, 4, 5, 6, 7, 9 i 10	Alta	Mitja
6.10.2	Moderar el trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars	Fluxes interns de veh. a peu	9	Alta	Baixa
6.10.3	Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres escolars	Fluxes interns i de connexió de veh. a peu i TP	1, 2, 4, 5, 6, 7, 9 i 10	Alta	Alta
6.10.4	Promocionar de la mobilitat sostenible	Fluxes interns i de connexió de veh. a peu i TP	1, 2, 4, 5, 6, 7, 9 i 10	Alta	Alta
6.10.5	Promoure el cotxe compartit	Augment de la ocupació dels veh.	9 i 10	Mitja	Mitja
6.10.6	Consolidar la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura	Fluxes interns i de connexió de veh. a peu i TP	9	Alta	Baixa
6.10.7	Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Premià de Mar	-	7 i 9	Alta	Baixa
6.10.8	Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta	-	9	Alta	Baixa
6.10.9	Difondre l'oferta dels modes no motoritzats	Fluxes interns i de connexió de veh. a peu i TP	1, 2, 4, 5, 6, 7, 9 i 10	Alta	Baixa
6.11	CREACIÓ I/O MODIFICACIÓ DE NORMATIVES EXISTENTS				
6.11.1	Modificar l'Ordenança de circulació viària de Premià de Mar	-	-	Alta	Baixa
6.12	ACTUACIONS CORRESPONENTS A ALTRES ADMINISTRACIONS				
6.12.1	Actuacions corresponents al Pla Territorial General de Catalunya i el Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PTMB)	Fluxes de connexió a no mot. i TP	1, 2, 3, 5, 6, 7, 9 i 10	Alta	Alta

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

Nº	Mesures	Canvi modal	Objectiu específic	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental
6.12.2	Actuacions corresponents al Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)	Fluxes de connexió a no mot. i TP	1, 2, 3, 5, 6, 7, 9 i 10	Alta	Alta
6.12.3	Actuacions corresponents al Pla director d'infraestructures a la Regió Metropolitana de Barcelona 2011-2020 (PDI)	Fluxes de connexió a no mot. i TP	1, 2, 3, 5, 6, 7, 9 i 10	Alta	Alta
6.13	MESURES DEL PDM ASSOCIADES AL PMUS				
6.13.1	Actuacions a la xarxa de carreteres	Fluxes de connexió	3	Alta	Baixa
6.13.2	Actuacions a la xarxa ferroviària	Fluxes de connexió a TP	6	Alta	Alta
6.13.3	Actuacions a la xarxa d'autobusos	Fluxes de connexió a TP	6	Alta	Alta
6.13.4	Actuacions de millora d'accés als centres de treball	Fluxes interns i de connexió de veh. no mot. i TP	2	Alta	Mitja
6.13.5	Actuacions a la xarxa de vies ciclistes	Fluxes interns i de connexió de veh. a bici	1 i 2	Alta	Alta

Taula 33. Resum de la prioritació temporal de mesures en relació als fluxos

Prioritat ambiental	Mesures				
Alta	6.1.1	6.3.4	6.8.1	6.12.1	6.13.5
	6.2.1	6.4.2	6.9.2	6.12.2	
	6.2.2	6.5.1	6.9.1	6.12.3	
	6.2.3	6.5.2	6.10.3	6.13.2	
	6.2.4	6.7.2	6.10.4	6.13.3	
Mitja	6.1.2	6.3.1	6.4.5	6.8.4	
	6.1.4	6.3.2	6.5.3	6.8.5	
	6.1.5	6.3.5	6.5.4	6.10.1	
	6.1.6	6.4.1	6.5.5	6.10.5	
	6.2.5	6.4.4	6.6.1	6.13.4	
Baixa	6.1.3	6.4.3	6.10.2	6.11.1	
	6.1.7	6.4.6	6.10.6	6.13.1	
	6.1.8	6.7.1	6.10.7		
	6.3.3	6.7.3	6.10.8		
	6.3.6	6.8.3	6.10.9		

13.1. INCIDÈNCIA DE LES MESURES ELS PRINCIPALS FLUXOS

A les taules anteriors destaquen aquelles accions que tenen una prioritats més elevada tant des del punt de vista de la mobilitat com mediambiental. A mode de resum s'observa:

- Tot i que un volum molt important dels residents ja es desplacen habitualment a peu per dins del municipi, encara hi ha accions a portar a terme per tal de poder fer còmode aquestes desplaçaments, el que repercutirà en una millora de la qualitat de vida pels ciutadans.
- Una petita part dels desplaçaments interns es realitzen en vehicle privat, principalment amb destinació el Barri de l'Eixample.
- La bicicleta té un gran potencial de creixement a Premià de Mar, ja que pot acollir diversos usos i usuaris: com a mitjà d'accés al tren, als instituts o a zones comercials. Serà molt important portar a terme accions de millora de la xarxa tant a nivell intern del municipi com de connexió amb les poblacions veïnes. Aquest mode pot contribuir a reduir la dependència del vehicle privat en aquests desplaçaments de connexió.
- L'adaptació de l'estació de Premià de Mar i la millora de l'accessibilitat a la xarxa ferroviària, conjuntament a les millores del servei d'autobús interurbà fomentarà l'ús del transport públic pels desplaçaments de connexió. Sobretot els que es realitzen en vehicle privat a Mataró i municipis veïns com Vilassar de Mar, Premià de Dalt o El Masnou.
- La regulació de l'aparcament seran importants a l'hora de disminuir i millorar la fluïdesa del trànsit motoritzat i desincentivar l'ús del vehicle privat.

En resum:

- Fluxos interns en vehicle privat (6.713 dsp/dia): Mesures de potenciació de la mobilitat a peu i en bicicleta, com la creació de zones pacificades i eixos per a vianants, conjuntament amb mesures de jerarquització dels espais del vehicle privat i de gestió de l'aparcament. L'oferta de noves zones per a vianants i ciclistes ha de ser combinada amb la desincentivació de l'ús del vehicle privat en les zones cèntriques, així com l'establiment d'aparcaments perifèrics, externs al nucli més urbà.
- Fluxos de connexió en vehicle privat (20.231 dsp/dia): Mesures de potenciació del transport públic, conjuntament amb mesures de gestió de l'aparcament en les zones atractores de desplaçaments i centres d'activitat. La millora de la intermodalitat en el transport públic pot atreure desplaçaments en aquests mitjans.
- En general, totes les mesures de potenciació de la mobilitat sostenible, amb mesures d'educació ciutadana i campanyes, així com mesures normatives de suport a la mobilitat dels més vulnerables seran eines fonamentals per assolir els objectius del PMUS de Premià de Mar.

14. MARC TEMPORAL D'EXECUCIÓ DE LES MESURES I ACTUACIONS PROPOSADES

En coherència amb la prioritització ambiental de mesures, s'ha establert el marc temporal d'execució de les mesures, en període de tres anys dins del període de vigència del Pla.

També s'inclou el cost pressupostat d'aquestes mesures, evidenciant la prioritat d'inversió en aquells àmbits amb prioritat ambiental.

Del pressupost estimat de implantació del PMU és de 1,5 M€. Cal assenyalar que algunes de les actuacions no són quantificables econòmicament al tractar-se d'un document estratègic i no de cap cas executiu. L'aproximació d'una quantitat seria poc rigorosa i segurament errònia. És per això que s'han quantificat econòmicament aquelles actuacions que ha estat possible i en les que no s'ha assenyalat com "cost indefinit". També es considera que algunes actuacions el cost està imputat en un pla relacionant o a serveis que actualment ja es duen a terme.

En qualsevol cas, cal afegir que, la quantificació econòmica és aproximada i l'execució de les propostes està subjecte a la situació econòmica i disponibilitat pressupostària de l'Ajuntament en cada moment.

Taula 34. Pressupost i calendari d'implementació del PMUS

Nº	Mesures	Calendari d'implementació		Pressupost
		2018	2021	
6.1	MOBILITAT A PEU			1.194.890,00 €
6.1.1	Ampliar la zona pacificada del centre urbà			Cost indefinit
6.1.2	Millorar els itineraris de xarxa bàsica a peu, entre els principals punts del municipi			3.600,00 €
6.1.3	Senyalització d'itineraris a peu			4.290,00 €
6.1.4	Millorar i arranjar l'amplada i estat de les voreres			600.000,00 €
6.1.5	Adequació i implantació de nous passos de vianants			587.000,00 €
6.1.6	Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants, especialment entre el nucli urbà i zona de costa			Cost indefinit
6.1.7	Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat			Cost imputat al serveis de l'ajuntament
6.1.8	Establir convenis entre l'Ajuntament de Premià de Mar i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat			Cost imputat al serveis de l'ajuntament
6.2	MOBILITAT EN BICICLETA	2018	2021	- €
6.2.1	Millorar l'itinerari ciclista a la Marina Port Premià			Inclòs dins dels treballs de Millora Port Premià
6.2.2	Millora de les connexions en bicicleta amb el Barcelonès a través de la Xarxa Pedalable Metropolitana o Bicipia			Cost indefinit
6.2.3	Millora de l'itinerari ciclista pel passeig Marítim, dins del projecte de carril bici del Maresme			Cost indefinit
6.2.4	Ampliar la zona pacificada del nucli antic de Premià de Mar i crear zones 30, amb convivència de la bicicleta. Ampliar els itineraris de bici-carril, recomanats per a bicicletes			Cost indefinit
6.2.5	Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes			Cost indefinit
6.3	MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU	2018	2021	- €
6.3.1	Ampliar el traçat de la línia C-14 per estendre'n el servei als barris de Can Pou i Camp de Mar			Cost a contemplar en la concessió

6.3.2	Millorar la velocitat comercial			Cost indefinit
6.3.3	Millora de l'accessibilitat de les parades d'autobús i Rodalies			Cost indefinit
6.3.4	Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives			Cost indefinit
6.3.5	Millorar la informació a l'usuari del transport públic urbà i interurbà			Cost a contemplar en la concessió
6.3.6	Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat			Cost indefinit
6.4	MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT	2018	2021	24.000,00 €
6.4.1	Actualitzar la jerarquització viària, i establir el Pla de circulació pel municipi, reordenant el trànsit			Cost indefinit
6.4.2	Definir zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament: ampliar la zona pacificada i establir zones 30			Cost indefinit
6.4.3	Completar infraestructures viàries			Cost indefinit
6.4.4	Pla de sentits de circulació			Cost indefinit
6.4.5	Millorar la senyalització d'orientació			24.000,00 €
6.4.6	Mesures de pacificació per la Nacional II			Cost indefinit
6.5	APARCAMENT	2018	2021	170.000,00 €
6.5.1	Aplicar progressivament una gestió integral de l'aparcament, amb l'ampliació de zones regulades, i senyalitzant tot l'aparcament urbà			Cost indefinit
6.5.2	Augment de l'estacionament fora de calçada			Cost indefinit
6.5.3	Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos			170.000,00 €
6.5.4	Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública			Cost imputat als serveis de l'ajuntament
6.5.5	Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda			Cost imputat als serveis de l'ajuntament
6.6	DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	2018	2021	- €
6.6.1	Millorar la distribució urbana de mercaderies			Cost indefinit
6.7	SEGURETAT VIÀRIA	2018	2021	- €
6.7.1	Millorar la seguretat a les cruïlles amb major sinistralitat i sensació d'inseguretat			Cost imputat al PLSV
6.7.2	Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat			Cost imputat als serveis de l'Ajuntament
6.7.3	Actualització del Pla Local de Seguretat Viària			Cost imputat PLSV
6.8	ACTUACIONS AMBIENTALS	2018	2021	24.500,00 €
6.8.1	Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO ₂			Cost imputat als serveis de l'Ajuntament
6.8.2	Promoció de combustibles alternatius per al transport			Cost imputat als serveis municipals
6.8.3	Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics			15.000,00 €
6.8.4	Foment de la conducció eficient			9.500,00 €
6.8.5	Millores sobre la contaminació acústica			Cost imputat a les noves infraestructures

6.9	ACCÉS A ZONES INDUSTRIALS I CENTRES DE TREBALL	2018	2021	- €
6.9.1	Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses			Cost indefinit
6.10	PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODES SOSTENIBLES	2018	2021	115.500,00 €
6.10.1	Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars			Imputat als estudis d'entorns escolars
6.10.2	Moderar el trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars			Imputat als estudis d'entorns escolars
6.10.3	Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres escolars			24.000,00 €
6.10.4	Promocionar de la mobilitat sostenible			24.000,00 €
6.10.5	Promoure el cotxe compartit			3.500,00 €
6.10.6	Consolidar la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura			24.000,00 €
6.10.7	Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Premià de Mar			15.000,00 €
6.10.8	Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta			9.000,00 €
6.10.9	Difondre l'oferta dels modes no motoritzats			10.000,00 €
6.11	CREACIÓ I/O MODIFICACIÓ DE NORMATIVES EXISTENTS	2018	2021	- €
6.11.1	Modificar l'Ordenança de circulació viària de Premià de Mar			Cost imputat als serveis de l'Ajuntament
6.12	ACTUACIONS CORRESPONENTS A ALTRES ADMINISTRACIONS	2018	2021	- €
6.12.1	Actuacions corresponents al Pla Territorial General de Catalunya i el Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PTMB)			Cost imputat al PTMB
6.12.2	Actuacions corresponents al Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)			Cost imputat al PITC
6.12.3	Actuacions corresponents al Pla director d'infraestructures a la Regió Metropolitana de Barcelona 2011-2020 (PDI)			Cost imputat al PDI
6.13	MESURES DEL PDM ASSOCIADES AL PMUS	2018	2021	- €
6.13.1	Actuacions a la xarxa de carreteres			Cost imputat al PDM
6.13.2	Actuacions a la xarxa ferroviària			Cost imputat al PDM
6.13.3	Actuacions a la xarxa d'autobusos			Cost imputat al PDM
6.13.4	Actuacions de millora d'accés als centres de treball			Cost imputat al PDM
6.13.5	Actuacions a la xarxa de vies ciclistes			Cost imputat al PDM

15. AVALUACIÓ GLOBAL DEL PMU

Un cop analitzat el grau d'assoliment dels objectius socioambientals per part del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Premià de Mar es considera que aconsegueix satisfactòriament els objectius prioritaris:

- Reduir l'impacte de la contaminació atmosfèrica sobre la salut de la població del municipi
- Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle (emissions tones CO₂ eq)
- Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica
- Reduir el consum final d'energia associat al transport

El PMUS aconsegueix amb els objectius marcats al PdM i amb la resta de normativa europea, estatal i catalana detallades als capítols corresponents.

En aquest sentit, tal com estableix el Document d'Abast de la Generalitat de Catalunya, s'aconsegueixen els objectius ambientals i la resta dels especificats al PdM de la RMB, els objectius sobre els contaminants i s'identifiquen i es realitzen propostes de resolució de la mobilitat als principals fluxos de mobilitat. No obstant, s'assenyala aquí la conveniència de què es porti a terme la periodificació assumida pel PMUS sobre les actuacions a nivell supramunicipal, que constitueixen una part molt important en la millora dels modes de transport públics més competius respecte al vehicle privat.

L'aplicació de les mesures del pla donen lloc a una disminució del consum d'energia i de les emissions en la mobilitat respecte l'escenari 2015. Mentre que les mesures aconseguirien actuar de forma significativa en la mobilitat interna, les mesures actuant en la mobilitat de connexió estan orientades al transvasament d'usuaris al transport urbà, amb mesures d'àmbit supramunicipal, que requerirà un gran esforç perquè puguin ser operatives l'any 2021 i on depenen de més factors a banda de la voluntat municipal de Premià de Mar.

Tal i com es mostra a les següents taules, es millora la situació projectada en l'escenari tendencial en tots els consums i emissions i es preveu una reducció considerable del NOx i PM10 assolint els objectius de referència.

Taula 35 Fluxos ambientals de la mobilitat total

	Escenari actual (2012)	Escenari tendencial (2018)	Escenari objectiu (2018)	Δ% objectiu respecte 2012
Consum energètic (tep/any)	10.871	12.213	8.457	-22%
Emissions de GEH (t CO ₂ eq/any)	34.268	38.492	26.681	-22%
Emissions PM10 (t/any)	6.853	5.472	4.815	-30%
Emissions NOx (t/any)	159.058	103.588	102.873	-35%

Pel que fa a les dificultats trobades en la realització de l'avaluació i que hagin pogut condicionar l'avaluació ambiental del PMUS cal assenyalar que la dilatació en el temps de la redacció del Pla i la determinació del detall d'anàlisis dels diferents aspectes són, potser, les dues principals dificultats.

El PMUS analitza una gran quantitat de dades a diferents escales, és aquest un dels aspectes més dificultosos, potser. Determinar en quin grau de concreció (escala) s'ha d'assolir als diferents apartats que contempla el PMUS així com també la DIE i EAE és difícil i, a vegades, confús. No obstant, la voluntat del municipi de tirar endavant i disposar d'un pla ha sigut determinant per l'assoliment del mateix.

Pel que fa al càlcul de contaminants l'eina AMBIMOB 2.0 és excel·lent. Cal afegir però, que la superposició de diferents indicadors de diferents administracions dona lloc a un entramat complex alhora de determinar el càlcul d'aquests i la forma en que s'apliquen. També cal tenir present que bona part de la contaminació es produeix en els desplaçaments de connexió, al fer de que el PMUS sigui competència municipal dificulta, encara més, la concreció de mesures en aquest sentit.

Altres aspectes a assenyalar són:

- No es disposava de les distàncies mitjanes de desplaçaments i s'han estimat.
- En la confecció dels escenaris de mobilitat es requereix fer nombroses estimacions que provoquen una reducció de la precisió.
- El major impacte ambiental rau en la mobilitat de connexió, mentre que el PMUS té un clar caràcter local. Tot i que el PMUS contempla la col·laboració entre administracions i la supervisió dels plans i programes fa que l'assoliment dels objectius sigui més complicat.
- És poc precís avaluar quantitativament l'efecte ambiental de cada una de les actuacions del PMUS.
- El procés d'avaluació ambiental ha alentit el tràmit d'aprovació del PMUS, fet que causa dificultats en la gestió municipal.

16. MESURES DE SEGUIMENT I SUPERVISIÓ

El seguiment ambiental del Pla s'ha d'integrar en els mecanismes de seguiment propis del PMUS. El seguiment comportarà, com a mínim, la realització d'informes als 3 i als 6 anys des de l'aprovació del Pla.

Els informes de seguiment es transmetran a la Subdirecció general d'avaluació ambiental qui, en cas necessari, emetrà un informe valoratiu. Aquest òrgan ambiental és el responsable de la supervisió dels efectes ambientals de l'aplicació dels plans i programes, de rebre els informes periòdics de seguiment i d'identificar els efectes adversos.

Els informes de seguiment han de constar, com a mínim, de la següent informació:

- L'estat d'execució de les diverses mesures en relació amb el programa d'actuació establert.
- El seguiment dels objectius ambientals, que ha de comportar el càlcul dels indicadors corresponents als objectius.
- En cas necessari, l'establiment de noves actuacions i/o directrius per tal d'assegurar l'assoliment dels objectius fixats.

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

17. SÍNTESI

Els instruments de planificació previstos a la Llei de Mobilitat de 9/2003 s'han de sotmetre a una avaluació estratègica ambiental, d'acord amb l'òrgan ambiental i amb el que estableix la legislació comunitària. Per tant, el present Estudi Ambiental Estratègic es formula en el marc de la Llei 21/2013, d'avaluació ambiental de plans i programes, que regula l'avaluació ambiental dels Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS).

El PMU de Premià de Mar es planteja amb un període de vigència de sis anys, en el termini 2016-2021 (any base 2015), i es podria complementar amb mesures a més llarg termini si s'escaigués.

Amb el PMU de Premià de Mar s'espera poder aconseguir un planejament molt més coherent en el desenvolupament del municipi, així com molt més efectiu pel que fa a la seva execució. És objecte del Pla de Mobilitat Urbana de Premià de Mar, mantenint un criteri de mobilitat sostenible i segura, assolir els següents objectius:

- Caracteritzar el sistema de mobilitat existent en l'actualitat al municipi de Premià de Mar
- Realitzar una diagnosi tècnica del sistema on es posen de manifest els seus punts forts i febles.
- Caracteritzar el sistema de mobilitat futur, especialment a les noves àrees de creixement previstes pel planejament.
- Proposar mesures per tal de potenciar la mobilitat sostenible i segura i complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat
- Formular un programa de actuacions amb les fases d'implementació i costos.
- Calcular els indicadors actuals i objectius per tal d'avaluar el grau d'aplicació de les propostes.

Per dur a terme aquests objectius s'analitzen l'accessibilitat i la mobilitat de les persones (a peu, en bicicleta i en vehicle a motor) i dels béns (públic i privat); la circulació i seguretat viària; el transport públic de viatgers (col·lectiu i el servei de taxi); els aparcaments; les activitats econòmiques; el soroll, el consum energètic i les emissions associades dels vehicles.

Es defineix un model futur de mobilitat sostenible amb un horitzó de 6 anys basat en la qualitat de vida, la integració social, un desenvolupament econòmic sostenible i en la minimització dels consums energètics del conjunt del sistema de transport.

17.1 OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMUS

En dupte de les reunions que s'han celebrat amb l'Ajuntament de Premià de Mar vinculades a la mobilitat, participació ciutadana i treball tècnic, es desprenen les següents línies estratègiques bàsiques de treball en 9 objectius:

1. Transvasament modal del vehicle privat als modes no motoritzats i transport públic
2. Reduir la mobilitat motoritzada (veh-km recorreguts en vehicle privat)
3. Minimitzar la distància dels desplaçaments
4. Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants
5. Fomentar la mobilitat en bicicleta
6. Fomentar l'ús del transport col·lectiu

7. Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat
8. Gestionar l'oferta-demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació
9. Reduir les externalitats dels sistema de transport: Emissions GEH, contaminants atmosfèrics i reduir l'accidentalitat
10. Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat.

Aquests objectius específics inclouen els del pdM de l'RMB, ATM i els del document de referència emès per a la Generalitat de Catalunya per a l'avaluació ambiental.

Així el pdM fixa els següents objectius marc:

- Objectiu marc 1: Afavorir un transvasament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles.
- Objectiu marc 2: Fomentar un ús més eficient del vehicle privat.
- Objectiu marc 3: Minimitzar la distància de desplaçaments
- Objectiu marc 4: Reduir el cost unitari dels viatges
- Objectiu marc 5: Reduir les externalitats del sistema de transports
- Objectiu marc 6: Fomentar una distribució més eficient de les mercaderies

I com a objectius ambientals específics pel pdM 2013 - 2018 es proposen els següents:

- Objectiu ambiental 1: Moderar el consum d'energia i reduir la intensitat energètica del transport a l'RMB
- Objectiu ambiental 2: Reduir la contribució que el sistema de mobilitat de l'RMB fa al canvi climàtic
- Objectiu ambiental 3: Reduir la contaminació atmosfèrica resultant del transport
- Objectiu ambiental 4: Disminuir la contaminació acústica resultant dels sistemes de transport

17.2. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMAES

El PMU de Premià de Mar guarda relació amb altres plans, tant per l'àmbit territorial de la planificació, com pels sectors de la planificació. Entre aquests plans cal destacar:

- Les Directrius nacionals de mobilitat
- El Pla Territorial General de Catalunya i el Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona,
- Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)
- Pla director d'infraestructures a la Regió Metropolitana de Barcelona 2011-2020 (pdM)
- Pla director de la mobilitat de l'RMB (pdM) 2013-2018
- Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2020 (PTVC), actualment en informació pública.
- Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020
- Pla de seguretat viària 2014-2016
- Pla de l'energia i el canvi climàtic de Catalunya 2012-2020
- Estratègia Catalana d'Adaptació al Canvi Climàtic 2013-2020
- Pla d'Espais d'Interès Natural de Catalunya (PEIN)
- Planejament municipis veïns amb afectació al PMUS de Premià de Mar.

17.3. ANÀLISIS TERRITORIAL I SOCIOECONOMICA

Premià de Mar es caracteritza per la seva alta densitat urbana. Dintre del seu terme municipal de 2,1 km² concentra una població de 28.214 habitants (2014), per la qual cosa és el segon municipi més poblat de la comarca i el de major densitat (13.435 habitants/km²). A mode de comparació, la densitat mitjana del Maresme és de 1.098,8 hab/km² per aquest mateix any, i la de l'àmbit metropolità és de 1.937,4 hab./km².

Es tracta del segon municipi més habitat del Maresme, per darrera de Mataró, però el segon més petit en quant superfície, fet que explica la seva elevada densitat en relació a la comarca.

Les àrees on es localitzen edificis terciaris i de serveis, són zones amb una gran capacitat per atreure desplaçaments.

A Premià de Mar hi ha certa concentració d'equipaments (especialment administratius) a voltant de l'Ajuntament, a la zona del Nucli Antic. En aquest barri i l'Eixample es localitzen nombrosos equipaments escolars, així com al barri del Maresme, on també s'hi troba l'oferta d'equipaments esportius municipals i el centre de salut.

L'estació de rodalies també crea una important polaritat de desplaçaments.

L'activitat econòmica està ubicada principalment al barri de l'Eixample -on estan ubicats els carrers de la Gran Via i Jacint Verdaguer, principal eix comercial del municipi-, amb un 35% dels negocis, seguit del Nucli Antic amb un 24% -inclou el carrer de Sant Antoni, i també una part de la Gran Via- i el Maresme amb un 20%. En canvi, hi ha poca activitat comercial a la N-II i al Passeig Marítim.

Segons dades de l'Ajuntament de Premià de Mar, referides a l'any 2014, Premià de Mar disposa d'un parc automobilístic de 14.984 vehicles (no es comptabilitzen remolcs), dels quals 10.868 són turismes (aproximadament un 73%). En la última dècada s'ha produït un creixement del parc de vehicles del 3,6% (amb un pic l'any 2010, i posterior decreixement marcat per la crisi econòmica). En el període 2010-2014 la motorització ha caigut un -2,4%.

17.4. ANÀLISIS DE LES XARXES DE TRANSPORT

La xarxa de vianants està formada per les següents tipologies de vies, i l'espai es distribueix com segueix:

- Exclusiva per a vianants, amb plataforma única: 0,9 km, 1,9% de les vies del municipi
- Prioritat per a vianants, amb plataforma única: 4,8 km, 9,9% de les vies del municipi
- Vies convencional, amb voreres a diferent nivell: 40,6 km, 83,3% de les vies del municipi

Pel que fa a l'accessibilitat dels guals dels passos de vianants, el 42% són adaptats o practicables (tot i amb un 2% mal ubicats respecte el pas de vianants), mentre que el 38% restant dels guals són inexistents (no existeix un gual accessible).

La permobilitat entre el poble i el passeig a la costa es veu dificultada per la presència de la carretera N-II i la línia de tren. Existeixen diversos passos soterrats al llarg de la línia del municipi, però dels quals només un està adaptat.

Segons l'enquesta de mobilitat a Premià de Mar es realitzen un total de 44.621 desplaçaments interns a peu (que representen el 86,2% dels desplaçaments interns totals) i 1.930 de connexió amb municipis propers (el 5,7% dels de connexió). Representen 46.552 desplaçaments diaris a peu, quasi el doble dels desplaçaments que es realitzen en vehicle privat (26.944 al dia). Aquesta xifra no té en compte els desplaçaments a peu realitzats per residents fora de Premià de Mar, per tant està infraestimada respecte els aforaments a peu de carrer.

Els eixos que registren un major nombre de desplaçaments a peu són:

- **Gran Via de Lluís Companys**, on es registren entre 6.000 i 8.000 desplaçaments a peu al dia.
- **Riera de Premià de Mar**. El tram amb major confluència és l'accés a l'estació de rodalies, al voltant de 6.000-8.000 desplaçaments al dia.
- **Carrers principals de l'eixample**, com carrer Enric Granados, carrer Mossèn Jacint Verdaguer, carrer Plaça, carrer Joan Prim, carrer Doctor Fleming, carrer Elisenda de Montcada, carrer Pilar. Tenen intensitats a peu d'entre 4.000 i 6.000 vianants/dia.
- La **voreja del Camí Ral** també mostra intensitats elevades en la zona que voreja el nucli antic.
- A la zona pacificada del nucli antic es detecten intensitats de vianants al voltant dels 1.000 vianants dia, en els carrers principals.
- Als eixos de connexió entre el centre i els barris més allunyats també s'observen importants intensitats a peu.

La **xarxa ciclista** actualment es compta amb 15,6 km de carrers amb tipologies urbanes que faciliten la mobilitat amb bicicleta. El 51,0% d'aquesta xarxa són vies on comparteixen l'espai amb el trànsit motoritzat, on s'ha disposat una senyalització horitzontal específica ("bici-carril"), amb marques vials al centre del carril de circulació per alertar de la presència de ciclistes. El 29,5% són carrers del nucli antic amb prioritat invertida

Segons l'enquesta de mobilitat es produeixen diàriament 113 desplaçaments en bicicleta de residents interns al municipi (representen el 0,2% dels desplaçaments interns) i 641 desplaçaments de connexió (1,9% dels desplaçaments de connexió). No obstant, la submostra de desplaçaments pot no superar el llindar de significació estadística, fet que atorga un caràcter orientatiu a la xifra.

La **xarxa de transport públic** de Premià de Mar conformen 4 línies d'autobús interurbanes (C3/4, C10, C14, C30), 2 línies d'autobús nocturnes (N80, N81) i la línia de Rodalies de Catalunya (R1), amb parada en una estació al municipi. També hi ha servei de taxi.

La cobertura del bus interurbà és del 34,5% de la superfície del municipi. Només la zona més perifèrica del barri del Palmar té mancances de cobertura.

La cobertura del ferrocarril és del 78,6% de la zona urbana. Els barris de Can Pou i Camp de Mar queden totalment fora de l'àrea de servei, mentre que els barris de Can Farrerons i Sector Est reben una cobertura menor al 25% del territori. La zona nord del barri del Maresme també queda fora de cobertura.

Pel que fa la **xarxa de vehicle privat motoritzat**, la jerarquització del viari urbà es divideix en 3 categories:

- **Xarxa primària:** comprèn el sistema viari de distribució interna del municipi i de connexió entre els diferents barris.
- **Xarxa secundària:** comprèn les vies exclusivament urbanes que connecten internament els grans quadrants de la trama urbana definits per la xarxa arterial i que són, principalment, vies que connecten l'interior de la trama urbana.
- **Xarxa veïnal:** comprèn la xarxa de distribució veïnal, que té una funció circulatòria interna en l'àmbit dels barris i dona accés als garatges i edificis del casc urbà. Està composta per la resta de vies.

La demanda en vehicle privat mostra com entren diàriament al municipi al voltant de 15.500 vehicles. Uns 10.000 vehicles accedeixen al nucli principal de Premià de Mar, 2.500 als sectors a est de la carretera BV-5023 i 3.000 al sector a l'oest de la BV-5024.

Taula 36. Distribució percentual dels veh-km segons la jerarquia de la via (dia feiner)

Descripció	veh-km veh. lleugers	veh-km veh. pesants	Veh-km veh. totals	Percentatge per tipus de via
Xarxa d'accessos i vies interurbanes	107.097	771	107.868	78,7%
Xarxa primària o principal	17.694	642	18.336	13,4%
Xarxa secundària col·lectora o distribuïdora	6.003	618	6.621	4,8%
Xarxa secundària veïnal o local	2.643	1.565	4.208	3,1%
Total	133.367	3.665	137.032	100,0%

Font: INTRA SL

L'oferta d'aparcament al municipi de Premià de Mar es comptabilitzen al voltant de 14.800 places d'aparcament. Un total de 5.200 són a la via pública (35%) i 9.600 fora de calçada (65%).

La mitjana d'ocupació al llarg del dia és del 95% a la zona lliure, del 82% a la zona verda i del 69% a la zona blava.

17.5. ACCIDENTALITAT

En el PLSV de Premià de Mar es va consensuar l'estudi prioritari d'un total de 1 tram de concentració d'accidents (TCA), 6 punts (PCA):

- TCA 1. Carretera de Vilassar de Dalt, entre c. Mossèn Jacint Verdaguer i c. Unió
- PCA 1. Plaça de Calasparra, ctra. de Vilassar de Dalt amb carrer Torrent de Font Santa
- PCA 2. Intersecció entre carrers Elisenda Montcada i Mossèn Jacint Verdaguer
- PCA 3. Intersecció entre carrers Sant Ramon de Penyafort i Batlles
- PCA 4. Intersecció entre ctra. de Vilassar de Dalt i carrer Doctor Martí Casas
- PCA 5. Intersecció entre carrers Ramon d'ull i Pilar
- PCA 6. Intersecció entre carretera de Premià de Dalt i camí del Mig

17.6. MOBILITAT URBANA

En dia feiner es realitzen un total de 87.958 desplaçaments de residents al municipi de Premià de Mar. La mitjana és de 4,04 desplaçaments per persona i dia, una xifra elevada.

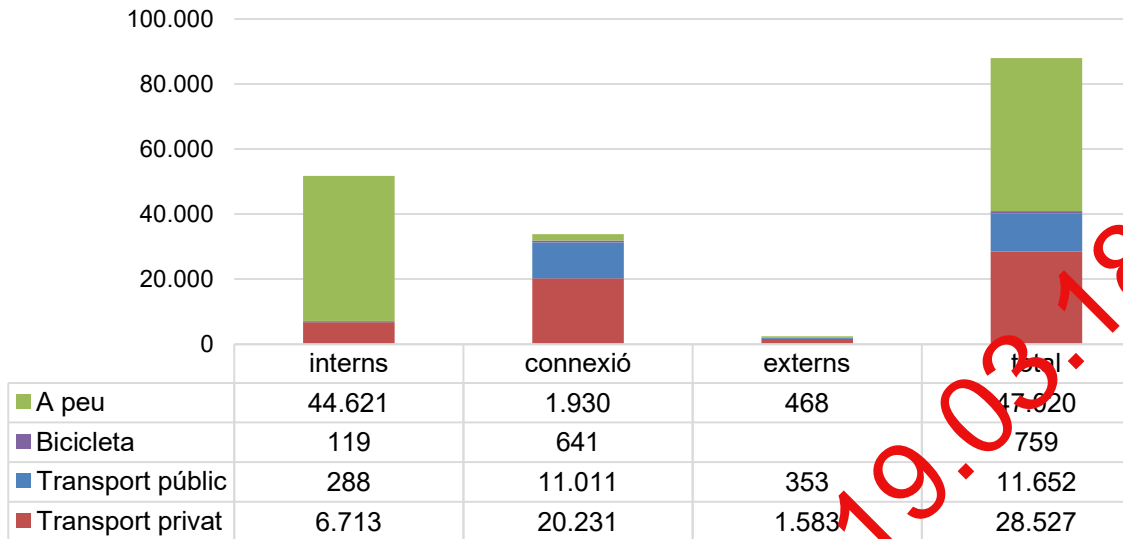
Més de la meitat dels desplaçaments (59%) són de caràcter intern, és a dir, tenen origen i destinació a Premià de Mar. Els moviments de connexió representen el 38%, i el 3% restant són desplaçaments externs al terme municipal.

Taula 37. Fluxos dia feiner, residents a Premià de Mar, 2015

Tipus de fluxos	Desplaçaments	Percentatge
Interns	51.741	58,8%
Connexió	33.813	38,4%
Externs	2.404	2,7%
Total	87.958	100,0%

Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

Figura 23. Desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport



Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

Globalment, l'enquesta indica que es realitzen en dia feiner a Premià de Mar

- Més de 47.000 desplaçaments a peu
- Quasi 12.000 viatges en vehicle privat (desplaçaments dins del municipi o un tram dins d'un recorregut més llarg).
- 290 viatges en bus urbà (les dades de l'operador comptabilitzen entre 310 i 460 viatgers/dia en promig, segons els mesos de l'any 2015), uns 9.000 viatges en Rodalies, i uns 2.400 viatges amb altres mitjans.
- Al voltant dels 760 desplaçaments dia en bicicleta. El baix nombre de la mostra en aquest mitjà fa que els resultats no siguin tant rigorosos com ho són en les altres categories.

Del creuament de la distribució modal amb les característiques dels usuaris, s'observa que en relació a la mobilitat interna:

- Hi ha decreixement dels desplaçaments a peu en els anys intermedis de vida, coincidint amb anys actius laborals. Aquest fet es confirma analitzant aquesta informació en relació a la situació laboral. La gent a l'atur i jubilats caminen més que la població activa.
- L'ús del vehicle privat en desplaçaments interns està associat a la població ocupada i estudiants, més que altres grups. Tot i així, el seu ús és molt baix.
- L'ús del transport públic urbà és quasi exclusivament de dones majors de 65 anys, amb un petit percentatge de dones joves.

En la mobilitat de connexió:

- La dependència del vehicle privat incrementa molt en tots els grups d'edat. Els màxims d'ús es donen en homes d'entre 30 i 64 anys, amb un ampli marge de diferència amb altres grups d'edat. En tots els grups s'observa una diferència entre gèneres, sent les dones les que fan més ús el transport públic en detriment del privat.
- L'ús del transport públic en feiners és important en els grups d'estudiants i població a l'atur. És més baix en la població activa. Es destaca una gran dependència del vehicle privat en moviments de connexió de les persones que s'ocupen de les tasques de la llar (dones d'entre 30 i 64 anys, per a desplaçaments principalment de compres).

Els desplaçaments interns són els de menor durada (mobilitat de proximitat). En els desplaçaments en transport públic (tant interns com de connexió) se'ls hi dedica més temps. Aquesta dada pot indicar que, en certa mesura, el desplaçament en transport públic és menys competitiu respecte el vehicle privat. Aquesta diferència és poc marcada en els desplaçaments interns, dada positiva en relació a la velocitat comercial del bus.

A continuació s'adjunta una taula amb els veh.-km o pax.-km anuals per a cada mode de transport i tipus de mobilitat. La desagregació de la mobilitat en funció de la tipologia posa de manifest com la influència de les vies d'alta capacitat té una elevada importància ambiental al municipi.

Taula 38. Resum de la mobilitat a l'escenari actual 2015.

2015	Unitat	xarxa v=30 km/h*	xarxa v=60km/h	xarxa v=120 km/h
Turismes	veh·km/any	9.723.303	45.896.073	55.713.808
Furgonetes	veh·km/any	1.084.988	2.197.643	
Camions	veh·km/any	8.981.429	184.419	
Autobusos i autocars	veh·km/any	665.291	7.821.469	
Ciclomotors i motocicletes	veh·km/any	3.297.628	6.679.341	5.898.912
A peu (total)	pax·km/any		10.274.017	
Bicicleta (total)	pax·km/any		517.687	

Taula 39. Mobilitat urbana i de connexió dins terme municipal

2015	Unitat	Mobilitat Urbana	Mobilitat interurbana
Turismes	veh·km/any	9.723.303	45.896.073
Furgonetes	veh·km/any	1.084.988	2.197.643
Camions	veh·km/any	8.981.429	184.419
Autobusos i autocars	veh·km/any	665.291	7.821.469
Ciclomotors i motocicletes	veh·km/any	3.297.628	6.679.341
A peu (total)	pax·km/any	9.847.966	426.051
Bicicleta (total)	pax·km/any	81.025	436.662

Globalment, s'observa:

- Un elevat nombre de desplaçaments no motoritzats dins del municipi, a l'accés de l'estació de rodalies i la zona pacificada al voltant de l'Ajuntament, així com als eixos comercials del municipi.
- Un ús creixent de la bicicleta com a mode de mobilitat interna al municipi i de connexió amb municipis veïns.
- Un ús minoritari de l'autobús interurbà, i un importat ús del tren de Rodalies.
- Poca dependència del vehicle privat en desplaçaments interns a Premià de Mar, però un ús important en els desplaçaments de connexió, especialment des de municipis veïns (Premià de Dalt i Vilassar de Dalt). Els desplaçaments des d'aquests municipis tenen destí a Premià de Mar o hi transiten de pas cap a altres municipis.

El potencial de transvasament s'observa clarament cap a la bicicleta, que pot acollir diversos usos i usuaris: com a mitjà d'accés als tren (principal transport públic de connexió), com a mitjà per a l'accés als instituts, o per accedir a les zones comercials.

També s'observa un potencial de creixement dels desplaçaments a peu en cas d'ampliació de les zones accessibles al municipi (tant de plataforma única com voreres transitables).

L'elevada ocupació de l'aparcament i l'important percentatge de vehicles aparcats tot el dia posa de manifest la necessitat de mesures de transvasament cap a altres modes en la mobilitat no quotidiana. Caldrien mesures d'incentiu de l'aparcament fora de calçada i de dissuasió (o major rotació) en les places en calçada.

17.7. INDICADORS PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL DELS PMUS

S'inclou a continuació el càlcul dels indicadors establerts, en la situació actual (any 2015).

Indicador	Urbà	Interurbà	Total
Consum energètic del transport per carretera (tep/any)	3.400	7.470	10.870
Total d'emissions de CO ₂ (t/any)	10.688	23.580	34.270
Total d'emissions de PM _{2,5} (kg/any)	1.967	3.621	5.589
Total d'emissions de PM ₁₀ (kg/any)	2.485	4.367	6.853
Total d'emissions d'NOx (kg/any)	49.308	109.750	159.058
% de població en zones >65 dB L _{AR} (diürn)	*	-	-
% de població en zones >55 dB L _{AR} (nocturn)	**	-	-
Repartiment modal (veh. privat – transport col·lectiu – a peu i bici)	13,0%-0,6%-86,4%	59,8%-52,6%-7,6%	32,4%-13,2%-54,4%
Nivell d'autocontenció dels desplaçaments (desplaçament interns/total desplaçaments realitzats per residents)	58,8%		
Distància mitjana dels desplaçaments (km)	1,3	15,7	
Ràtio d'ocupació dels cotxes	1,14	1,16	
% d'espai públic destinat als vehicles motoritzats (circulació i aparcament)	59,5%	72,5%	
% d'espai públic d'ús exclusiu per a vianants o bicicletes	3%	-	
% d'espai públic amb mesures de pacificació del trànsit	4%	-	
Infraestructura específica per a bicicletes (km)	9 km (15,6 km si en comptem espais compartits)	-	
Cobertura de transport urbà i interurbà	-	94,5% bus interurbà-78,6% tren	
Nombre de places d'aparcament (en calçada i fora de calçada) per a vehicles motoritzats	5.200 en calçada 9.600 fora calçada	-	
Modernització de vehicles municipals	-		
Nombre d'accidents anuals amb víctimes a la xarxa vial	43 (2014)	-	
% d'accidents anuals amb vianants o ciclistes implicats	30% (any 2014)	-	
Accidents anuals amb víctimes per 10 ⁶ veh-km (urbans)	1,7	-	

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

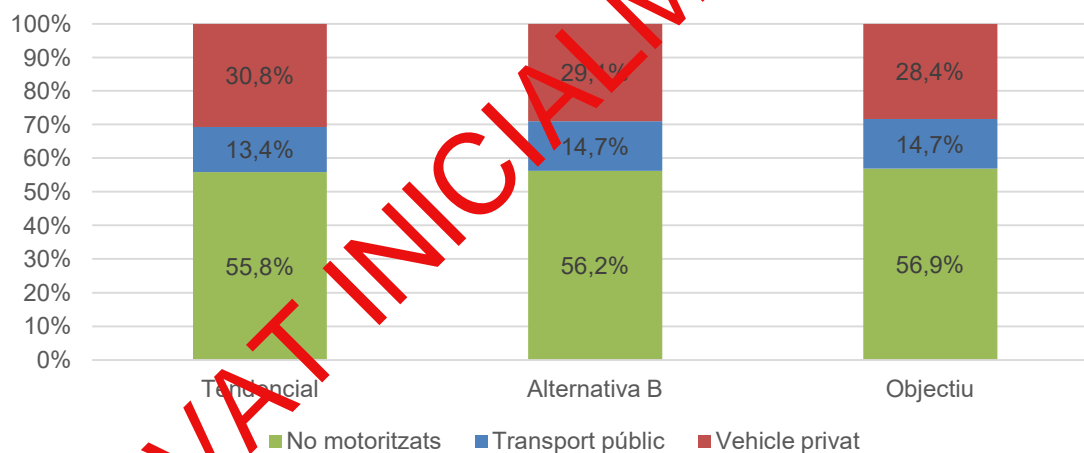
17.8. ESCENARIS DE MOBILITAT I ALTERNATIVA ESCOLLIDA

L'Estudi Ambiental Estratègic ha d'identificar i avaluar els probables efectes significatius sobre el medi ambient que es puguin derivar de l'aplicació del PMUS. Per això i, segons estableix la Llei 6/2009, es consideren tres alternatives, la zero (si no es realitza el Pla) i dues on s'apliquen diferents models de mobilitat:

- **Escenari tendencial:** Alternativa fruit de no realitzar el pla; l'alternativa zero o escenari tendencial. Aquesta alternativa permet visualitzar les tendències futures tendencials en cas de continuïtat de la planificació existent o de la manca de planificació, és a dir el mantenint de l'actual model de mobilitat del municipi.
- **Alternativa B (sense gestió integral de l'aparcament):** Aquest escenari preveu les mesures de l'escenari objectiu a excepció de la gestió de l'aparcament. En aquest sentit el canvi en el repartiment modal és significatiu i semblant al de l'escenari objectiu.
- **Alternativa C (objectiu):** Es consideren actuacions més contundents per a la millora de l'espai públic urbà, el planejament estratègic de la mobilitat en vehicle privat i la gestió integral de l'aparcament. També, influint amb els desplaçaments de connexió que no es poden resoldre amb els modes no motoritzats per la distància.

A continuació es mostra la comparativa del repartiment modal total segons cada escenari per l'any 2021. Cal tenir en compte l'escenari objectiu contempla una reducció de l'11% del total del nombre de desplaçaments realitzats en vehicle privat motoritzat.

Figura 24. Comparativa del repartiments modal total per l'any 2021.



Font: INTRA SL

A continuació s'adjunta una taula amb els veh.-km o pax.-km anuals per a cada mode de transport i tipus de mobilitat segons cada alternativa.

Taulela 40. Previsió de la mobilitat a l'escenari tendencial. Any 2021.

2021	Unitat	Actual 2015	Tendencial	Alternativa B	Objectiu
Turismes	veh·km	111.333.184	126.118.220	105.428.399	102.506.824
Furgonetes	veh·km	3.282.631	3.718.564	3.108.530	3.022.388
Camions	veh·km	9.165.848	10.383.072	8.679.719	8.439.191
Autobusos i autocars	veh·km	8.486.760	9.613.801	8.036.647	7.813.940
Ciclomotors i motocicletes	veh·km	13.875.881	15.718.596	13.139.945	12.775.818
A peu (total)	pax·km	10.274.017	11.638.406	10.367.660	10.467.050
Bicicleta (total)	pax·km	517.687	586.436	522.406	527.414

Font: INTRA SL

Pel que fa les emissions i consum energètic a continuació es mostren per a cada alternativa i comparativament amb l'escenari actual.

Taula 41. Emissions i consum energètic. Escenari actual 2015 i alternatives 2021.

		Actual 2015	Tendencial 2021	Alternativa B 2021	Objectius 2021
(kg/any)	CO	247.954	196.584	173.575	172.039
	VOC combustió	36.771	28.039	23.935	23.766
	NM VOC comb.	34.193	26.145	22.227	22.070
	CH ₄	2.578	1.894	1.708	1.695
	NO _x	159.058	103.588	103.736	102.873
	NO	131.420	83.183	84.547	83.868
	NO ₂	27.128	19.667	18.821	18.638
	N ₂ O	570	746	479	475
	NH ₃	2.666	2.810	2.544	2.322
	PM _{2,5}	5.589	4.049	3.909	3.876
	PM ₁₀	6.853	5.472	4.855	4.815
		PM combustió	4.157	2.435	2.790
(tep/any)	Consum	10.871	12.213	8.535	8.457
(tep/any)	CO ₂	34.268	38.492	26.925	26.681

Font: AMBIMOB 2.

Taula 42. Diferència percentual de les emissions i consum energètic de les alternatives al 2021 respecte l'any 2015.

		Actual 2015	Tendencial 2021	Alternativa B 2021	Objectiu 2021
(kg/any)	CO	247.954	-21%	-30%	-31%
	VOC combustió	36.771	-24%	-35%	-35%
	NM VOC comb.	34.193	-24%	-35%	-35%
	CH ₄	2.578	-27%	-34%	-34%
	NO _x	159.058	-35%	-35%	-35%
	NO	131.420	-37%	-36%	-36%
	NO ₂	27.128	-28%	-31%	-31%
	N ₂ O	570	31%	-16%	-17%
	NH ₃	2.666	5%	-5%	-6%
	PM _{2,5}	5.589	-28%	-30%	-31%
	PM ₁₀	6.853	-20%	-29%	-30%
		PM combustió	4.157	-41%	-33%
(tep/any)	Consum	10.871	12%	-21%	-22%
(tep/any)	CO ₂	34.268	12%	-21%	-22%

Font: AMBIMOB 2.

Globalment, l'escenari objectiu representa un augment de pax.-km dels modes no motoritzats del 1,9%. Pel que fa al vehicle privat, la reducció dels veh.-km entre el 2015 i el 2021 és del 7,9%.

L'escenari tendencial mostra, per l'any 2021, un augment del consum energètic global i les emissions de CO₂, al voltant del 12%. En canvi, hi hauria un decreixement tendencial d'altres contaminants (òxids de nitrogen, partícules), degut a la millora esperable en el parc de vehicles tendencial.

L'alternativa B mostra, per l'any 2021, una reducció del consum energètic global i les emissions de CO₂ del 21%. Al considerar una fora renovació del parc motor i elevat ús del vehicle elèctric es produeix un decreixement destacat d'altres contaminants (òxids de nitrogen, partícules).

L'escenari objectiu mostra, per l'any 2021, una reducció del consum energètic global i les emissions de CO₂ del 22%. Globalment la reducció de veh.-km es tradueix en una reducció considerable del consum energètic i emissions de CO₂.

Taula 43. Comparativa entre els objectius del pdM i del PMUS per cada alternativa

		Unitat	Actual	Tenden.	Alternati va B	Objectiu PMUS	Objectiu pdM
Objectiu 1	Pes relatiu per modes de la mobilitat						
	No motoritzats	%	55,0%	55,5%	55,9%	56,6%	+1,5%
	Transport públic	%	13,3%	13,5%	14,8%	14,9%	+10,0%
	Vehicle privat	%	31,7%	31,0%	29,3%	28,6%	-9%
Objectiu 2	Ocupació per modes						
	TP (autobús)	Usuaris/ exp	11,5	11,5	11,5	15	+7,4%
	TP (ferroviari)	Usuaris/ exp	-	-	-	-	+7,4%
	Turismes	Usuaris/ veh	1,2	1,2	1,2	1,8	+6,6%
Objectiu 3	Distància mitjana interurbana en vehicle privat						
	Distància mitjana interurbana en vehicle privat	km	15,7	15,7	15,7	14,3	-0,6%
Objectiu 4	Costos de les externalitats						
	Costos total	M€	1.101,8	1.245,0	1.244,0	1.224,6	-4,1%
Objectiu 5	Consum dels combustibles fòssils						
	Gasolina	-	-	-	-	-	-21%
	Gas-oil	-	-	-	-	-	-8%
	Alternatius	-	-	-	-	-	16%
	Intensitat energètica del transport	-	-	-	-	-	
	kwh/km	-	-	-	-	-	
	Consum unitari del transport per carretera	-	-	-	-	-	-2,70%
Objectiu 6	Emissions de gasos efecte hivernacle						
	Emissions globals de CO2 eq	Tons/a any	34.268	38.492	26.925	26.681	-6%
Objectiu 7	Emissions de contaminants						
	Emissions de PM10	Kg/any	6.853	5.472	4.855	4.815	-17%
	Emissions de NO2	Kg/any	27.128	19.667	18.821	18.638	-11,40%
	Emissions de Nox	Kg/any	159.058	103.588	103.736	102.873	-17%
Objectiu 8	Accidentalitat en vies interurbanes						
	Nombre de morts		0	0	0	0	-36,20%
	Nombre de morts per mM veh*km		0	0	0	0	-36,19%
Objectiu 9	Garantir l'accessibilitat al sistema de mobilitat						
	Estacions ferroviàries accessibles	%	50%	100%	100%	100%	92%
	Parades d'autobús accessibles dins la zona urbana	%	60%	65%	65%	100%	75%
Objectiu 10	Incorporar noves tecnologies en la gestió de la mobilitat						
	Operadors amb informació en temps real (%)						
	Nombre de plafons amb informació sobre la previsió d'arribada de l'autobús a la parada en temps real		0	0	0	15%	Δ

17.9. ACTUACIONS PREVISTES AL PMUS

Per assolir el model de mobilitat que es desitja per al municipi de Premià de Mar és necessària la implantació d'un seguit de propostes d'actuació que es descriuen a continuació. Aquestes accions han de permetre derivar des de la situació actual cap a l'escenari objectiu anteriorment descrit.

El PMUS ha de constituir un sistema global que integri totes les modalitats o sectors que intervenen en la mobilitat. Així, el nou model de mobilitat es fonamenta en 8 àmbits d'actuació on es despleguen les diferents propostes i mesures del pla d'acció:

- Mobilitat a peu
- Mobilitat en bicicleta
- Mobilitats en transport col·lectiu
- Mobilitat en vehicle privat motoritzat
- Aparcament
- Distribució urbana de mercaderies
- Seguretat viària
- Actuacions ambientals
- Accés a zones industrials i centres de treball
- Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles
- Creació i/o modificació de normatives existents
- Actuacions corresponents a altres administracions
- Mesures del PDM associades al PMUS

Cadascun d'aquests àmbits es concreten en un seguit de mesures conforme es presenta a la taula següent:

Taula 44. Resum de les línies i mesures d'actuació del PMUS

Línies d'actuació	Mesures
Mobilitat a peu	<p>Ampliar la zona pacificada del centre urbà.</p> <p>Millorar els itineraris de xarxa bàsica a peu, entre els principals punts del municipi.</p> <p>Converteix els itineraris a peu.</p> <p>Millorar i arranjar l'amplada i estat de les voreres.</p> <p>Adequar i implantar de nous passos de vianants.</p> <p>Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants, i especialment entre el nucli urbà i la zona de costa.</p> <p>Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat.</p> <p>Establir convenis entre l'Ajuntament de Premià de Mar i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat.</p>
Mobilitat en bicicleta	<p>Mobilitat de connexió intermunicipal en bicicleta</p> <p>Millorar l'itinerari ciclista a la Marina Port Premià.</p> <p>Millorar l'itinerari ciclista pel passeig Marítim, dins del projecte de carril bici del Maresme.</p> <p>Millorar les connexions en bicicleta amb el Barcelonès a través de la Xarxa Pedalable Metropolitana o Bicivia.</p> <p>Mobilitat interna en bicicleta</p> <p>Ampliar la zona pacificada del nucli antic de Premià de Mar i crear de zones 30, amb convivència de la bicicleta. Ampliar els itineraris de bici-carril, recomanats per a bicicletes.</p> <p>Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes.</p>

Línies d'actuació	Mesures
Mobilitat en transport col·lectiu	<p>Ampliar el traçat de la línia C-14 per estendre'n el servei als barris de Can Pou i Camp de Mar.</p> <p>Millorar la velocitat comercial.</p> <p>Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives.</p> <p>Millorar la informació a l'usuari del transport públic urbà i interurbà.</p> <p>Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat.</p> <p>Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús i Rodalies.</p>
Mobilitat en vehicle privat motoritzat	<p>Actualitzar la jerarquització viària, i establir un Pla de circulació pel municipi, reordenant el trànsit.</p> <p>Definir zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament: ampliar la zona pacificada i establir zones 30.</p> <p>Completar infraestructures viàries.</p> <p>Pla de sentits únics de circulació.</p> <p>Millorar la senyalització d'orientació.</p> <p>Establir mesures de pacificació per la Nacional II.</p>
Aparcament	<p>Aplicar progressivament una gestió integral de l'aparcament, amb l'ampliació de zones regulades, i senyalitzant tot l'aparcament urbà.</p> <p>Augmentar l'estacionament fora de càrrega.</p> <p>Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos.</p> <p>Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública.</p> <p>Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda.</p>
Distribució urbana de mercaderies	<p>Millorar la distribució urbana de mercaderies.</p>
Seguretat viària	<p>Millorar la seguretat a les cruïlles amb major sinistralitat i sensació d'insseguretat.</p> <p>Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat.</p> <p>Actualització del Pla local de Seguretat Viària.</p>
Actuacions ambientals	<p>Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO2.</p> <p>Promoció de combustibles alternatius per al transport.</p> <p>Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics.</p> <p>Foment de la conducció eficient.</p> <p>Millores sobre la contaminació acústica.</p>
Accés a zones industrials i centres de treball	<p>Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses.</p>
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles	<p>Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars.</p> <p>Moderar el trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars.</p> <p>Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres.</p> <p>Promocionar la mobilitat sostenible.</p> <p>Promocionar el cotxe compartit.</p> <p>Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura.</p> <p>Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Premià de Mar.</p> <p>Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta</p> <p>Difondre l'oferta dels modes no motoritzats.</p>

Línies d'actuació	Mesures
Creació i/o modificació de normatives existents	Modificar de l'Ordenança de circulació viària de Premià de Mar.
Actuacions corresponents a altres administracions	Actuacions corresponents al Pla Territorial General de Catalunya i el Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PTMB). Actuacions corresponents al Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC). Actuacions corresponents al Pla director d'infraestructures a la Regió Metropolitana de Barcelona 2011-2020 (pdl).
Mesures del PDM associades al PMUS	Actuacions a la xarxa de carreteres. Actuacions a la xarxa ferroviària. Actuacions a la xarxa d'autobusos. Actuacions de millora d'accés als centres de treball. Actuacions a la xarxa de vies ciclistes.

Taula 45. Resum de la prioritització temporal de mesures en relació als fluxos

Prioritat ambiental	Mesures				
Alta	6.1.1	6.3.4	6.8.1	6.12.1	6.13.5
	6.2.1	6.4.2	6.8.2	6.12.2	
	6.2.2	6.5.1	6.9.1	6.12.3	
	6.2.3	6.5.2	6.10.3	6.13.3	
	6.2.4	6.7.2	6.10.4	6.13.3	
Mitja	6.1.2	6.3.1	6.4.5	6.8.4	
	6.1.4	6.3.2	6.5.3	6.9.5	
	6.1.5	6.3.5	6.5.4	6.10.1	
	6.1.6	6.4.1	6.5.5	6.10.5	
	6.2.5	6.4.4	6.6.1	6.13.4	
Baixa	6.1.3	6.4.3	6.10.2	6.11.1	
	6.1.7	6.4.6	6.10.6	6.13.1	
	6.1.8	6.7.1	6.10.7		
	6.3.3	6.7.3	6.10.8		
	6.3.6	6.8.3	6.10.9		

En resum:

- Fluxos interns en vehicle privat (6.713 dspl/dia): Mesures de potenciació de la mobilitat a peu i en bicicleta, com la creació de zones pacificades i eixos per a vianants, conjuntament amb mesures de jerarquització dels espais del vehicle privat i de gestió de l'aparcament. L'oferta de noves zones per a vianants i ciclistes ha de ser combinada amb la desincentivació de l'ús del vehicle privat en les zones cèntriques, així com l'establiment d'aparcaments perifèrics, externs al nucli més urbà.
- Fluxos de connexió en vehicle privat (20.231 dspl/dia): Mesures de potenciació del transport públic, conjuntament amb mesures de gestió de l'aparcament en les zones atractores de desplaçaments i centres d'activitat. La millora de la intermodalitat en el transport públic pot atreure desplaçaments en aquests mitjans.

- En general, totes les mesures de potenciació de la mobilitat sostenible, amb mesures d'educació ciutadana i campanyes, així com mesures normatives de suport a la mobilitat dels més vulnerables seran eines fonamentals per assolir els objectius del PMUS de Premià de Mar.

Un cop analitzat el grau d'assoliment dels objectius socioambientals per part del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Premià de Mar es considera que aconsegueix satisfactòriament els objectius prioritaris:

- Reduir l'impacte de la contaminació atmosfèrica sobre la salut de la població del municipi
- Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle (emissions tones CO₂ eq)
- Assolir els paràmetres legals en relació a la contaminació acústica
- Reduir el consum final d'energia associat al transport

El PMUS aconsegueix amb els objectius marcats al PdM i amb la resta de normativa europea, estatal i catalana detallades als capítols corresponents.

En aquest sentit, tal com estableix el Document d'Abast de la Generalitat de Catalunya, s'aconsegueixen els objectius ambientals i la resta dels especificats al PdM de la RMB, els objectius sobre els contaminants i s'identifiquen i es realitzen propostes de resolució de la mobilitat als principals fluxos de mobilitat. No obstant, s'assenyala aquí la conveniència de què es porti a terme la periodificació assumida pel PMUS sobre les actuacions a nivell supramunicipal, que constitueixen una part molt important en la millora dels modes de transport públics més competitius respecte al vehicle privat.

L'aplicació de les mesures del pla donen lloc a una disminució del consum d'energia i de les emissions en la mobilitat respecte l'escenari 2015. Mentre que les mesures aconseguirien actuar de forma significativa en la mobilitat interna, les mesures actuant en la mobilitat de connexió estan orientades al transvasament d'usuaris al transport urbà, amb mesures d'àmbit supramunicipal, que requerirà un gran esforç perquè puguin ser operatives l'any 2021 i on depenen de més factors a banda de la voluntat municipal de Premià de Mar.

Tal i com es mostra a les següents taules, es millora la situació projectada en l'escenari tendencial en tots els consums i emissions i es preveu una reducció considerable del NO_x i PM₁₀ assolint els objectius de referència.

Taula 46. Fluxos ambientals de la mobilitat total

	Escenari actual (2012)	Escenari tendencial (2018)	Escenari objectiu (2018)	Δ% objectiu respecte 2012
Consum energètic (tep/any)	10.871	12.213	8.457	-22%
Emissions de GEH (t CO ₂ eq/any)	34.268	38.492	26.681	-22%
Emissions PM10 (t/any)	6.853	5.472	4.815	-30%
Emissions NO _x (t/any)	159.058	103.588	102.873	-35%