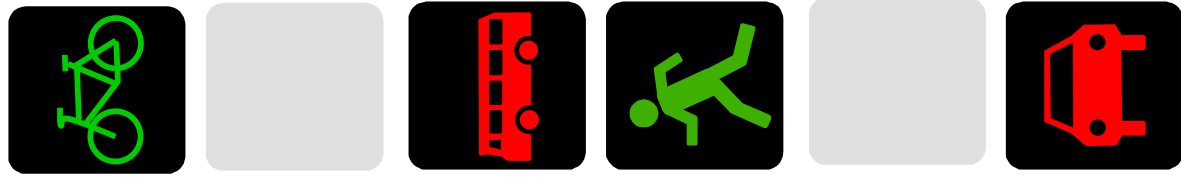


**PREMIÀ DE MAR**



**Pla de  
mobilitat  
urbana  
sostenible**

**2016 - 2021**



**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](http://www.premiademar.cat)



**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

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 Dominguez**

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

#### **Jordi Lluich**

Cap d'àrea de territori

#### **Josep M<sup>o</sup> Fabregat**

Arquitecte municipal

#### **Ramon Lozano**

Arquitecte tècnic, via pública

#### **Miquel Martineç**

Tècnic de via pública i mobilitat

Equip redactor

#### **INTRA SL**

##### **Jordi Parés Estela**

Enginyer de Camins, Canals i Ports

##### **Joan Esteveordeordal Flotats**

Planificador de mobilitat

##### **Àlia Ramellini Llorca**

Ambientòloga

##### **Armelle Ibáñez Daluzeau**

Ambientòloga

##### **Antonio Moyano Quirós**

Delineant

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	JPE
Per	JPE
Data	Maig 2016

**APROVAT INICIALMENTE 19.03.18**

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

**ÍNDEX**

<b>DOCUMENT I: MEMÒRIA</b> .....	<b>1</b>
<b>1. INTRODUCCIÓ</b> .....	<b>3</b>
1.1. JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ .....	3
1.2. ANTECEDENTS .....	3
1.3. OBJECTIU GÈNERIC DELS PMUS .....	3
1.4. ESTRUCTURA METODOLÒGICA .....	4
<b>2. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL</b> .....	<b>5</b>
2.1. TERRITORI I SOCIOECONOMIA .....	5
2.2. DEMANDA GLOBAL .....	17
2.3. EL MODE A PEU .....	29
2.4. EL MODE BICICLETA .....	36
2.5. EL MODE TRANSPORT PÚBLIC .....	39
2.6. EL MODE VEHICLE PRIVAT MOTORIZAT .....	46
2.7. APARCAMENT .....	55
2.8. LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES .....	61
2.9. EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT .....	63
<b>3. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ TENDENCIAL (PREVISTA)</b> .....	<b>69</b>
3.1. PLANEJAMENT MUNICIPAL I CREIXEMENTS PREVISTOS .....	69
3.2. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS .....	70
3.3. ESCENARI TENDENCIAL PREVIST A PREMIÀ DE MAR .....	79
<b>4. OBJECTIUS DEL PMUS</b> .....	<b>80</b>
4.1. EIXOS ESTRATÈGICS .....	80
4.2. OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMUS .....	80
<b>5. ESTUDI D'ALTERNATIVES</b> .....	<b>83</b>
5.1. DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ESCENARIS ALTERNATIUS .....	83
<b>6. PROPOSTES PARTICIPADES D'ACTUACIÓ DE L'ALTERNATIVA TRIADA</b> .....	<b>86</b>
6.1. MOBILITAT A PEU .....	88
6.2. MOBILITAT EN BICICLETA .....	97
6.3. MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU .....	101
6.4. MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORIZAT .....	103
6.5. APARCAMENT .....	109
6.6. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES .....	111
6.7. SEGURETAT VIÀRIA .....	112
6.8. ACTUACIONS AMBIENTALS .....	114
6.9. ACCÉS A ZONES INDUSTRIALS I CENTRES DE TREBALL .....	116
6.10. PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER L'ÚS DE MODOES SOSTENIBLES .....	117
6.11. CREACIÓ I/O MODIFICACIÓ DE NORMATIVES EXISTENTS .....	120
6.12. ACTUACIONS CORRESPONENTS A ALTRES ADMINISTRACIONS .....	121
6.13. MESURES DEL PDM ASSOCIADES AL PMUS .....	122
6.14. PARTICIPACIÓ CIUTADANA DEL PLA D'ACCIÓ .....	123
<b>7. INDICADORS DE SEGUIMENT</b> .....	<b>124</b>
<b>DOCUMENT II: PROGRAMA D'ACTUACIONS</b> .....	<b>127</b>
<b>8. FITXES D'ACTUACIÓ</b> .....	<b>129</b>

<b>9. PRIORITZACIÓ TEMPORAL DE LES ACTUACIONS</b> .....	<b>158</b>
<b>10. MARC TEMPORAL I PRESSUPOST ESTIMAT</b> .....	<b>160</b>
<b>PLÀNOLS</b> .....	<b>163</b>
<b>DOCUMENT III: ANNEXOS</b> .....	<b>165</b>
<b>IA: AFORAMENTS AUTOMÀTICS DE VEHICLES (INTRA)</b> .....	<b>165</b>
<b>IB: AFORAMENTS AUTOMÀTICS DE VEHICLES (AJUNTAMENT)</b> .....	<b>165</b>
<b>II: AFORAMENTS MANUAUS DE VEHICLES, VIANANTS I BICICLETES</b> .....	<b>165</b>
<b>III: MESURES DE VELOCITAT</b> .....	<b>165</b>
<b>IV: INVENTARI SENYALITZACIÓ INFORMATIVA</b> .....	<b>165</b>
<b>V: INFORMES DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ</b> .....	<b>165</b>
<b>DOCUMENT IV: SÍNTESI DEL PLA</b> .....	<b>167</b>
<b>DOCUMENT V: ESTUDI AMBIENTAL ESTRATÈGIC</b> .....	<b>169</b>

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

## ÍNDEX DE PLÀNOLS: DIAGNOSI

1. Localització geogràfica
2. Localització tipologies urbanes
3. Morfologia del terreny del municipi
4. Zonificació
5. Centres d'atracció i generació de viatges
6. Índex de motorització
7. Xarxa de vianants. Classificació
8. Xarxa de vianants. Amplada total de voreres
9. Xarxa principal de vianants. Amplada útil de voreres, passos de vianants i guais
10. Xarxa de vianants. Passos de vianants i guais
11. Xarxa de vianants. Pendants
12. Intensitat de vianants
13. Diagnosi de la mobilitat actual a peu: detecció de disfuncions
14. Xarxa de vies ciclistes i aparcaments
15. Xarxa de vies ciclistes. Pendants
16. Intensitat de bicicletes.
17. Diagnosi de la mobilitat actual en bicicleta: detecció de disfuncions
18. Xarxa de serveis de transport públic
19. Cobertura territorial dels serveis de transport públic
20. Cobertura territorial dels serveis de transport públic (per carretera o ferroviari) amb freqüència de pas no superior a 15 minuts
21. Tipologia de parades d'autobús
22. Diagnosi de la mobilitat actual en autobús: detecció de disfuncions
23. Jerarquització de la xarxa viària
24. Regulació de les vies
25. Sentits de circulació de les vies
26. Punts de recollida d'informació
27. Intensitat mitjana diària (IMD)
28. Nivell de servei i saturació de la xarxa
29. Diagnosi de la mobilitat actual en vehicle privat: detecció de disfuncions
30. Oferta d'aparcament. Tipus d'aparcament
31. Oferta d'aparcament. Total per barris
32. Demanda d'aparcament nocturna
33. Zones de rotació d'aparcament diürn
34. Balanç entre oferta i demanda nocturnes
35. Balanç entre oferta i demanda diürnes
36. Diagnosi de la situació actual de l'aparcament: detecció de disfuncions
37. Zones de càrrega i descàrrega a la via pública i itineraris de vehicles pesants
38. Planejament urbanístic
39. Planejament d'infraestructures i serveis de transport d'altres administracions que afectin el municipi

## ÍNDEX DE PLÀNOLS: PROPOSTA

40. Proposta d'itineraris de vianants i centres d'atracció
41. Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes
42. Proposta de xarxa de servei de transport públic
43. Proposta de jerarquització de xarxa viària
44. Proposta d'àrees ambientals de moderació de trànsit
45. Proposta d'aparcament

**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**

**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**

**DOCUMENT I: MEMÒRIA**



APROVAT INICIALMENT 19.03.18

## 1. INTRODUCCIÓ

### 1.1. Justificació de la redacció

Els Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (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.

Pel que fa a la normativa vigent, 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 la 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 assolixi aquests objectius garantint a tots el 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,
- Plans Directors de Mobilitat,
- Plans Específics
- Plans de Mobilitat Urbana Sostenible

Les Directrius Nacionals de Mobilitat constitueixen el marc orientador per a l'aplicació dels objectius d'aquesta Llei a tot el territori de Catalunya (art.6).

Els plans directors de mobilitat tenen per objecte el desenvolupament territorialitzat de les Directrius nacionals de mobilitat. En aquest sentit el Pla de mobilitat urbana sostenible ha d'incorporar les determinacions del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona d'acord amb el que disposa l'article 7 de la Llei 9/2003.

Els plans específics desenvolupen de forma sectorial les Directrius nacionals de mobilitat, per als diferents mitjans o infraestructures de mobilitat (art.8).

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.

Finalment, el Pla de mobilitat urbana sostenible (en endavant PMUS) de Premià de Mar, ha d'ésser un pla estratègic que aporti eines suficients per tal d'ordenar les xarxes dels diferents modes de transport i promogui la mobilitat sostenible i segura. També 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.

Actualment, i degut a la crisi financera i econòmica que travessa l'estat, els municipis i les persones, el PMUS esdevé una eina fonamental a l'hora d'optimitzar els recursos energètics consumits pel transport de mercaderies i persones (públic i privat). A més d'orientar la gestió de la mobilitat en el municipi d'una forma més eficient que permeti l'estalvi econòmic per part de les entitats públiques

En aquest sentit l'Ajuntament de Premià de Mar, amb el suport de la Diputació de Barcelona (DIBA) han portat a terme la iniciativa per l'elaboració del PMUS de Premià de Mar. Concretament, el present document correspon a la Memòria del PMUS.

### 1.2. Antecedents

Els antecedents de Premià de Mar que tenen relació amb la planificació i gestió de la mobilitat (mobilitat, accessibilitat, planejament urbanístic, camins escolars, etc) es relacionen a continuació:

- Estudi de la Ronda Urbana de bicicletes a Premià de Mar. 2014.
- Estudi de camins escolars a Premià de Mar. 2014.
- Pla local de seguretat viària de Premià de Mar. 2012.
- Pla d'ordenació urbana municipal (POUM) de Premià de Mar. 2010.
- Pla d'accessibilitat de Premià de Mar. 2010.
- 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 especial de modernització del nucli històric de Premià de Mar. 2000.

També s'han estudiat els documents amb efectes en les previsions futures de mobilitat:

- Pla de dinamització comercial de Premià de Mar. 2013.
- Pla director d'equipaments. 2011.

Les diverses àrees de l'ajuntament que tenen responsabilitats en l'àmbit de la mobilitat són:

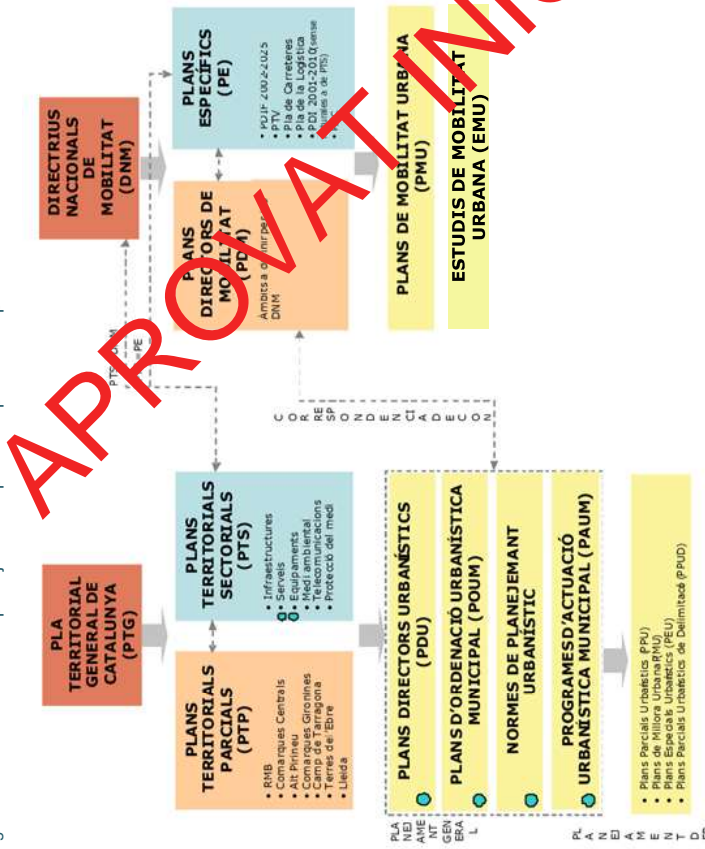
- Regidoria d'Urbanisme i Espais Públics
- Regidoria de Governació
- Regidoria de Medi Ambient

### 1.3. Objectiu genèric dels PMUS

La proposta d'aquest pla s'encara, primer de tot, en l'anàlisi i diagnòsi de la situació actual de la mobilitat a Premià de Mar. Seguidament, a partir d'aquesta diagnòsi, es generen uns objectius dels quals en derivem unes propostes de mesura i d'actuació, sota les premisses anteriorment detallades. Aquestes propostes estan encaminades a assolir una mobilitat més segura, més sostenible i més humana.

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. Aquestes relacions amb els instruments de planificació que es veuran a continuació es reflecteixen en el següent esquema:

Figura 1. Relacions entre planejament supramunicipal i municipal



Tots els Plans i Programes inclosos hauran de sotmetre's a una l'Avaluació Ambiental de Plans i Programes (AAPP) i a una l'Avaluació de la Mobilitat. Generada (EAMG)

Font: Guia bàsica per a l'elaboració de Plans de Mobilitat Urbana (2006), Departament de Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya.

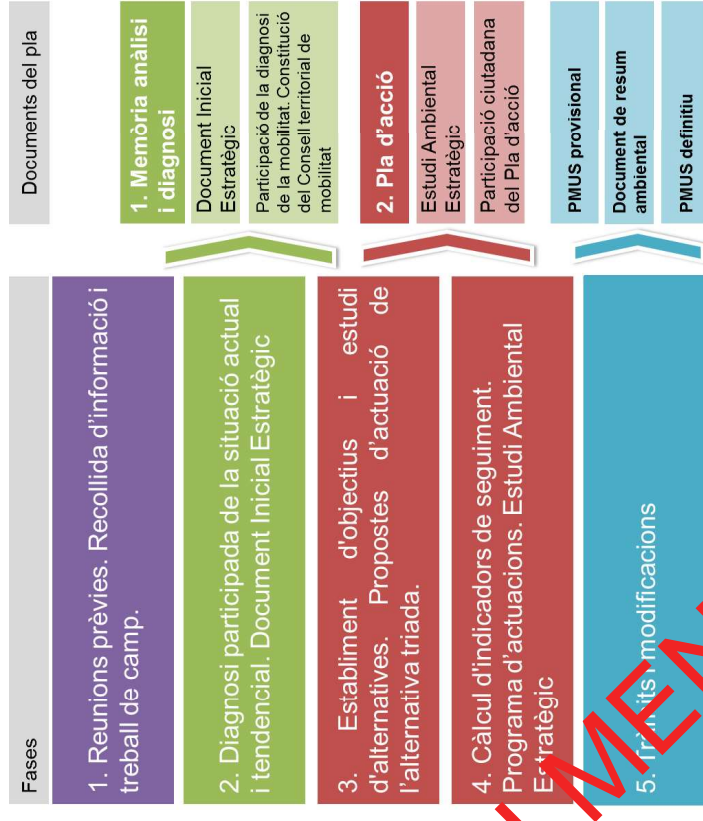
Les figures i plans de planejament superior que determinaran les mesures i objectius del PMUS són els següents:

- Directius nacionals de mobilitat
- Pla Territorial General de Catalunya
- Pla territorial metropolità de Barcelona
- Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)
- 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 director d'infraestructures a la Regió Metropolitana de Barcelona 2011-2020 (pdl)
- Pla director de la mobilitat de l'RMB (pdM) 2013-2018
- Pla de transport de viatgers de Catalunya (2020, prov).
- Pla Estratègic de la Bicicleta

## 1.4. Estructura metodològica

La redacció del PMUS es divideix en les següents fases d'acord amb el Plec de prescripcions tècniques particulars.

Figura 2. Fases de la redacció del PMUS



Font: Plec de Prescripcions tècniques particulars per la redacció del pla de mobilitat urbana sostenible de Premià de Mar. Diputació de Barcelona.

## 2. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

### 2.1. Territori i socioeconomia

Per tal de dur a terme la diagnosi de Pla de Mobilitat Urbana (PMUS), a banda dels aspectes relacionats directament amb les diverses modalitats de transport públic, transport privat i mobilitat a peu i en bicicleta -cal analitzar:

- Aspectes urbanístics i de morfologia del municipi. Consideracions sobre l'evolució de la forma del municipi i sobre el seu creixement. Diversos projectes d'intervenció al municipi. Situació actual, sectors en desenvolupament i en projecte i tendències futures de creixement.
- Dades poblacionals i socioeconòmiques. Evolució del creixement de la població. Situació actual i projeccions de l'evolució futura. I relacionant aquestes anàlisis amb les diverses inflexions i canvis de mobilitat.

#### 2.1.1. Situació geogràfica, 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 i 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 (vegeu pla nol 1 de localització).

Premià de Mar es caracteritza per la seva alta densitat urbana. Dintre del seu terme municipal de 2,1 km<sup>2</sup> 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/km<sup>2</sup>).

La seva línia de costa té una llargada de 2,7 km i en direcció mar-muntanya la màxim profunditat és d'1 km.

Aquesta reduïda dimensió del terme municipal té l'origen en la divisió de l'antic municipi de Sant Pere de Premià al 1836 en dos: Premià de Mar i Premià de Dalt. No obstant això, a Premià de Mar hi són presents una gran varietat de tipologies urbanes: un nucli antic d'origen marítim envoltat d'importants conjunts de patrimoni industrial, un eixample dels anys seixanta i zones de baixa densitat i industrials al voltant. Actualment els únics espais sense urbanitzar del terme municipal se situen a l'est, on encara hi ha algunes explotacions agràries.

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. 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 durant anys s'ha reivindicat l'obertura d'una segona al barri de Can Pou - Camp de Mar, però tot i construir-se un baixador al 1964, aquest mai ha entrat en funcionament.

A més a més, Premià de Mar disposa de 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.

#### 2.1.1.1. Localització de tipologies urbanes del municipi.

El municipi de Premià de Mar és format per sol nucli de població molt compacte, fruit del creixement urbanístic entre els anys 60 i 80 del segle passat.

Cap a finals del segle XIX i inicis del XX, a Premià de Mar començà a desenvolupar-se una important activitat industrial en el sectors tèxtil, metal·lúrgic i de la construcció, amb la implantació al poble d'algunes fàbriques importants com Lió, Can Za, La Propagadora de Gas o el Vapor Vell. Després de la Guerra Civil, l'activitat del sector serveis va anar guanyant terreny a mesura que Premià de Mar s'anava consolidant com un lloc d'estiu.

A partir de finals dels anys seixanta comença una extensió ràpida de la superfície urbanitzada, especialment cap a la banda de muntanya fins a enllaçar amb els barris perifèrics de Premià de Dalt al límit de l'autopista Barcelona-Mataró. També s'urbanitza la anomenada Gran Via on es construïren edificis d'apartaments i de més d'alçada. Paral·lelament en les zones més perifèriques tocant a mar van proliferar les construccions de torres d'estiu i habitatges unifamiliars. Entre mitjans i finals dels anys 80 es van acabar d'edificar els dos extrems nord i sud del poble, coneguts com Can Pou i El Palmar, edificant-se en el primer els instituts d'ensenyament secundari Serra de Marina i Cristòfol Ferrer.

El POU de Premià de Mar aprovat definitivament l'any 2009 és el resultat d'un intens procés de planificació i debat, afavorit per l'esgotament del sòl urbanitzable. Aquest esgotament ha obligat el municipi a iniciar la transformació del teixit urbà (indústries en desús, principalment) per donar resposta a les demandes socials (habitatge, equipament, zones verdes...).

Es diferencien diferents teixits urbans: nucli antic, eixample intensiu, polígons d'alta densitat, habitatges adossats i ciutat jardí de diferents intensitats.

Les zones que estableix el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal són les següents, i el pla nol 2 mostra la localització de tipologies urbanes.

Tipologia	Descripció
Nucli antic	Ambit que comprèn, per una banda, el nucli original de Premià de Mar i les anomenades "Cases Barates", i, per l'altra, el barri Banyeres. En aquesta zona es persegueix la conservació de l'estructura urbana i edificatòria, així com la preservació estricta de l'entorn.
Volumetria definida	Comprèn àrees de volumetria singular definida, ja sigui de plans parcials o d'ordenació d'illes definitivament aprovats, o de conjunts consolidats d'edificacions que no s'ajusten als tipus edificatoris que s'inclouen en el model urbanístic adoptat en el POU M o d'àrees sobre les quals el Pla defineix els volums concrets edificables.
Eixample	Zona on s'han fet edificacions, entre mitgeres i alineades a vial, formen illes obertes o tancades.
Ciutat jardí	Zona amb edificacions aïllades envoltades de jardí.
Industrial	Sòl destinat principalment a la ubicació d'indústries i magatzems, així com a la ubicació de serveis per a la indústria.
Terciari	Sòl destinat principalment a la ubicació de serveis privats i d'activitats econòmiques no industrials.
Front marítim	Illes situades a l'extrem sud-est del nucli urbà compacte de Premià de Mar, que representen la façana continua urbana de la carretera N-II i actuen com a ròtula entre la façana urbana i la zona de ciutat-jardí situada més a l'est.

2.1.1.2. **Morfologia del terreny del municipi**

Premià de Mar s'estén entre el nivell del mar i la Serralada Litoral: tot i no presentar pendents molt acusats internament al poble, les carreteres i el connexió amb els municipis d'interior sí mostren pendent, tal com s'observa al plànol 3.

El teixit urbà està configurat per una xarxa de carrers ortogonals, en direcció paral·lela i perpendicular al mar.

Un element condicionant de l'estructura urbana són les rieres i torrent que travessen el municipi (des de la Serralada cap a mar), element comú a diversos municipis del Maresme. El seu traçat ha condicionat el traçat dels carrers que s'han urbanitzat en aquestes aixos.

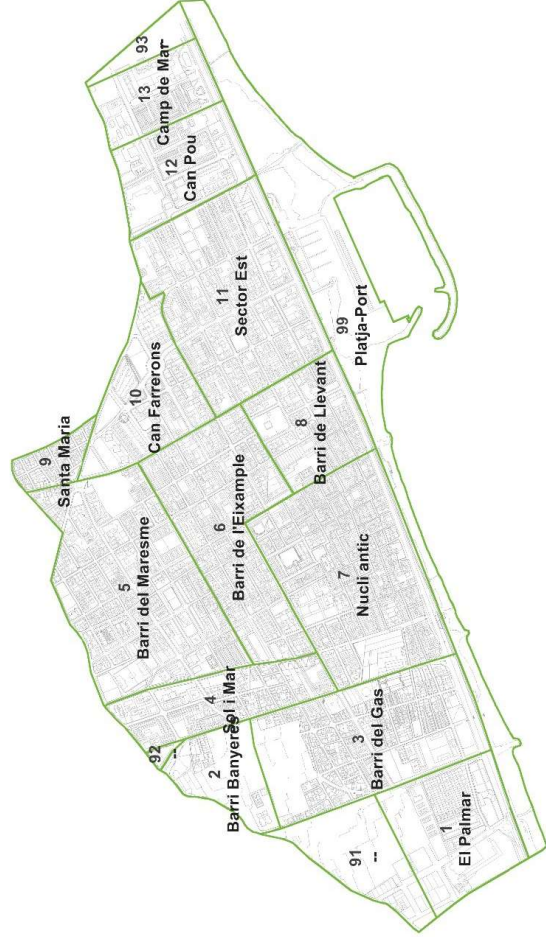
Aquestes rieres dividien antigament les partides del municipi de Solià, entre el límit amb el Masnou i el torrent de la Dona Morta; de Clapers, entre aquest torrent i els Castells; de Barraques, entre aquest torrent i la riera de Premià; dels Camps, Sant Pere, Pi i Trullas i Barraques, entre la riera i la carretera de Vilassar de Dalt; de les Travesseres, entre aquesta carretera i el torrent de Ca l'Amell, i de Codines, entre aquest torrent i el límit amb Vilassar de Mar.

2.1.1.3. **Divisions funcionals del territori municipal**

El municipi de Premià de Mar està dividit en tres districtes: el primer format per 3 seccions censals, el segon per 4 seccions i el tercer, per 9. Les seccions censals es fan en base 1.000 habitants. L'objectiu es aconseguir dividir el territori en àrees que tinguin un nombre similar d'habitants, però diferents distribucions dels teixits urbans.

El plànol 4 mostra la zonificació per barris.

Figura 3. Barris del municipi



Font: INTRA SL.

Als efectes d'aquest estudi la unitat de treball seran els barris del municipi:

- 1. El Palmar
- 2. Barri Banyeres
- 3. Barri del gas
- 4. Sol i Mar
- 5. Barri del Maresme
- 6. Barri de l'Eixample
- 7. Nucli antic
- 8. Barri de Llevant
- 9. Santa Maria
- 10. Can Farrerons
- 11. Sector est
- 12. Can Pou
- 13. Camp de Mar

La seva relació amb les seccions censals, és com segueix:

Taula 2. Seccions censals agrupades dins dels barris

Barri	Districte	Secció censal
1. El Palmar	01	001
2. Barri Banyeres	01	001
3. Barri del gas	01	001
4. Sol i Mar	01	003
5. Barri del Maresme	01	003
	02	003
	02	004
	03	004
	03	005
6. Barri de l'Eixample	01	003
	02	002
	03	001
	03	002
	03	003
7. Nucli antic	01	002
	02	001
8. Barri de Llevant	03	001
9. Santa Maria	03	005
10. Can Farrerons	03	004
	03	007
	03	008
11. Sector est	03	009
12. Can Pou	03	006
13. Camp de Mar	03	006

**TRETS MÉS DESTACATS DE LA SITUACIÓ GEOGRÀFICA**

- Molt alta densitat de població (13.435 habitants/km<sup>2</sup>) que respon a l'ocupació i consolidació urbana del municipi, un continuïtat compacta.
- Situat entre Barcelona i Mataró, connectat amb bones comunicacions amb tren de Rodalies i per carretera (C-32). Situat arran de Mar, com altres pobles costaners del Maresme, és travessat per la línia de ferrocarril (R1 Barcelona – Mataró), on disposa d'una parada (Premià de Mar) i per la carretera Nacional (N-1).
- Dues carreteres locals comuniquen Premià de Mar amb Premià de Dalt (BV-5024) i amb Vilassar de Dalt (BV-5023).
- El POU de Premià de Mar aprovat definitivament l'any 2009 conté les previsions de creixement i consolidació del poble, arrel de l'esgotament del sòl urbanitzable. Aquest esgotament ha obligat el municipi a iniciar la transformació del teixit urbà (indústries en desús, principalment) per donar resposta a les demandes socials (habitatge, equipament, zones verdes...).
- Premià de Mar s'estén entre el nivell del mar i la Serralada Litoral, tot i no presentar pendents molt acusats internament al poble, les carreteres de comunicació amb els municipis d'interior sí mostren pendent.
- El municipi es pot dividir en 12 barris.

**2.1.2. Estructura i distribució de la població****2.1.2.1. Creixement de la població**

A desembre de l'any 2014, segons dades de l'Idescat, Premià de Mar tenia una població de 28.163 habitants, que representen una densitat de 13.435 habitants/km<sup>2</sup>.

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.

Es tracta d'una densitat notablement superior a la dels municipis veïns del Masnou i Vilassar de Mar, amb una configuració urbanística similar. Mostra menys similituds amb altres municipis veïns del Maresme situats a l'interior (com Premià de Dalt o Vilassar de Dalt).

Figura 4. Comparativa de les densitats de població als municipis veïns (2014)

Municipi	Habitants	Superfície (km2)	Densitat (habitants/km2)
El Masnou	22.742	3,39	6.708,6
Vilassar de Mar	20.185	4,00	5.046,3
Mataró	124.280	22,53	5.516,2
Premià de Dalt	10.311	6,57	1.569,4
Vilassar de Dalt	8.882	8,86	1.002,5

Font: Idescat.

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, en prop de 2.700 persones (13,3%); creixement que es va mantenir entre 1991 i 2001 amb l'arribada de prop de 3.900 persones (14,5%); i entre 2001 i 2011 el creixement va ser de prop de 1.800 persones (6,2%). Les taxes de creixement

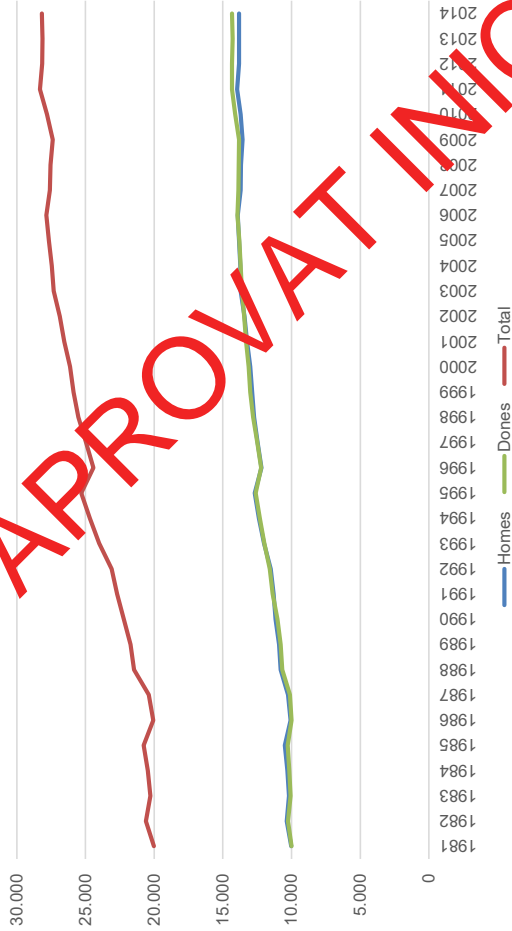
han estat molt més suaus els últims 10 anys, al voltant del 0,6% anual, mentre que entre els anys 90 i 2000 el promig havia estat de l'1,6% anual. En els últims anys s'ha observat un decreixement o manteniment associat a la situació de crisi econòmica. La taxa d'estrangeria és del 12,7%.

Taula 3. Evolució de la població. 1981-2014.

	Homes	Dones	Total	Increment anual	%
1981	10.039	9.995	20.034		
1982	10.342	10.263	20.605	571	2,9%
1983	10.195	10.084	20.279	-326	-1,6%
1984	10.304	10.177	20.481	202	1,0%
1985	10.490	10.284	20.774	293	1,4%
1986	10.072	9.996	20.068	-706	-3,4%
1987	10.266	10.133	20.399	331	1,6%
1988	10.797	10.681	21.478	1.079	5,3%
1989	10.914	10.806	21.720	242	1,1%
1990	11.168	11.041	22.209	489	2,3%
1991	11.318	11.381	22.699	490	2,2%
1992	11.533	11.574	23.107	408	1,8%
1993	12.003	11.999	24.002	895	3,9%
1994	12.365	12.326	24.691	689	2,9%
1995	12.689	12.611	25.300	609	2,5%
1996	12.205	12.215	24.420	-880	-3,5%
1997	12.470	12.505	24.975	555	2,3%
1998	12.735	12.794	25.529	555	2,2%
1999	12.877	13.005	25.882	353	1,4%
2000	13.005	13.125	26.130	248	1,0%
2001	13.244	13.311	26.555	425	1,6%
2002	13.436	13.453	26.889	334	1,3%
2003	13.710	13.616	27.326	437	1,6%
2004	13.799	13.725	27.464	138	0,5%
2005	13.843	13.810	27.653	189	0,7%
2006	13.918	13.942	27.860	207	0,7%
2007	13.721	13.869	27.590	-270	-1,0%
2008	13.694	13.851	27.545	-45	-0,2%
2009	13.567	13.832	27.399	-146	-0,5%
2010	13.707	14.095	27.802	403	1,5%
2011	13.963	14.447	28.310	508	1,8%
2012	13.819	14.326	28.145	-165	-0,6%
2013	13.834	14.362	28.196	-9	0,0%
2014	13.820	14.343	28.163	27	0,1%

Font: Idescat.

Figura 5. Creixement de població per al període comprès entre 1981 i 2014.



Font: Idescat.

Si s'analitza l'estimació de previsió de creixement de la població, basades en les projeccions Idescat fetes per la comarca del Maresme, mostra el creixement en tres escenaris: baix, mig i alt.

Taula 4. Estimació de previsió de creixement de població a Premià de Mar, 2014-2021.

	Escenari Baix	Escenari Mig	Escenari Alt
2014	28.163	28.163	28.163
2015	27.943	28.054	28.156
2016	27.709	27.966	28.185
2017	27.485	27.901	28.237
2018	27.283	27.869	28.320
2019	27.116	27.862	28.455
2020	26.974	27.877	28.629
2021	26.857	27.907	28.831

Font: Basat en Idescat. Projeccions de població 2013-2057.

L'estimació de creixement de població pel 2021 mostra en l'escenari més baix de creixement que la població decreixeria en 1.300 persones, en un escenari mig decreixeria en 260 persones i en un escenari alt creixeria en unes 700 persones.

Les dades del padró municipal amb data octubre 2015 registren una població de 28.214 habitants, que correspondria a un creixement similar al de l'escenari alt.

El Pla Director d'Equipaments plantejava un escenari de creixement fins al 2022 encara superior, tot i que es plantejava l'any 2011 en situació de crisi. En l'escenari de referència triat, Premià de Mar

passava dels 28.584 habitants al març de 2011 a 30.566 habitants l'any 2022. En l'escenari alt (Idescat), Premià de Mar no superaria el llindar dels 30.000 habitants fins l'any 2026.

### 2.1.2.2. Població estacional

A partir de la dècada del 1970 el creixement de la indústria i de la construcció féu que el poble esdevingués un lloc residencial i d'estiu. Amb els anys s'ha transformat i el poble ha passat de ser el lloc temporal de residència a lloc de primera residència.

En l'actualitat Premià de Mar rep un elevat nombre de persones durant l'estiu, que però s'hi desplacen de manera puntual per passar el dia a les platges.

*s en equivalència a temps complet anual (ETCA) mostren un còmput inferior al de la població resident censada. Es comprova que no existeix un augment estacional de població al llarg de l'any.*

Taula 5. Estimacions de població ETCA i de població estacional ETCA, Premià de Mar (2005-2014)

	Població estacional ETCA, no resident present	Població estacional ETCA, resident absent	Població estacional total	Població resident ETCA	Població ETCA (%)
2005	1.618	-4.335	-2.717	27.653	90,2
2006	1.701	-4.475	-2.774	27.860	90,0
2007	1.725	-4.537	-2.812	27.590	89,8
2008	1.678	-4.370	-2.692	27.545	90,2
2009	1.605	-4.075	-2.470	27.399	91,0
2010	1.582	-4.068	-2.486	27.802	91,1
2011	1.506	-4.023	-2.517	28.310	91,1
2012	1.502	-3.906	-2.404	28.145	91,5
2013	1.436	-3.860	-2.424	28.136	91,4
2014	1.296	-3.908	-2.612	28.163	90,7

Font: Idescat.

### 2.1.2.3. Distribució per sectors

Es mostra la distribució poblacional per sectors, facilitada per l'Ajuntament. Els barris de l'Eixample i del Maresme concentren, cada un, al voltant del 25% de la població del municipi.

Taula 6. Població per sectors (octubre 2015)

Sector	Població per sectors (octubre 2015)		Barris que engloba		
	Població	% sobre total			
01-001	2.368	8,4%	1. El Palmar	2. Barri Banyeres	3. Barri del gas
01-002	2.173	7,7%	7. Nuclí antic		
01-003	2.523	8,9%	4. Sol i Mar	5. Barri del Maresme	6. Barri de l'Eixample
02-001	1.975	7,0%	7. Nuclí antic		
02-002	2.355	8,3%	6. Barri de l'Eixample		
02-003	1.747	6,2%	5. Barri del Maresme		
02-004	1.905	6,8%	5. Barri del Maresme		
03-001	1.622	5,7%	6. Barri de l'Eixample	3. Barri de Llevant	
03-002	1.638	5,8%	6. Barri de l'Eixample		

Sector	Població	% sobre total	Barris que engloba
03-003	1.355	4,8%	6. Barri de l'Eixample
03-004	1.734	6,1%	5. Barri del Maresme
03-005	1.376	4,9%	5. Barri de Maresme
03-006	1.435	5,1%	12. Can Pou
03-007	1.448	5,1%	10. Can Farrerons
03-008	1.150	4,1%	10. Can Farrerons
03-009	1.410	5,0%	11. Sector est
Total	28.214	100,0%	

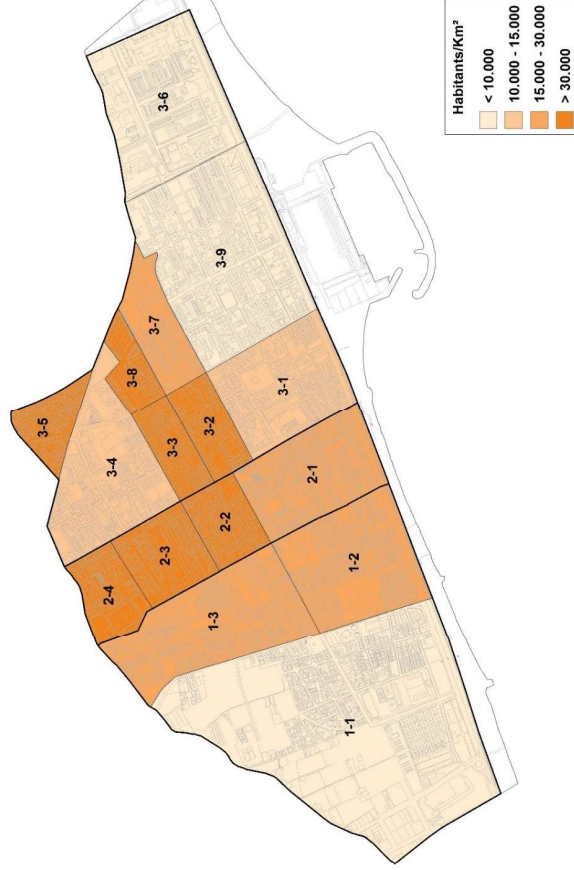
Font: Padró municipal d'habitants. Ajuntament de Premià de Mar

### 2.1.2.4. Densitat per sectors

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 el tipatge plurifamiliar (tipologia eixample).

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

Figura 6. Densitat de població per sectors. 2014



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

Taula 7. Densitat de població per sectors. 2014

Sector	Població	Km²	Densitat habitants/km2
01-001	2.368	0,47	5.057,4
01-002	2.173	0,13	16.745,6
01-003	2.523	0,15	16.981,2
02-001	1.975	0,11	18.466,0
02-002	2.355	0,04	53.525,1
02-003	1.747	0,06	30.029,5
02-004	1.905	0,05	41.387,3
03-001	1.622	0,12	13.936,4
03-002	1.638	0,04	38.762,5
03-003	1.355	0,04	36.930,2
03-004	1.734	0,13	13.101,4
03-005	1.376	0,04	38.246,9
03-006	1.435	0,16	8.876,2
03-007	1.448	0,05	26.623,2
03-008	1.150	0,03	39.080,1
03-009	1.410	0,23	6.114,6
Total		2,1	13.435,2

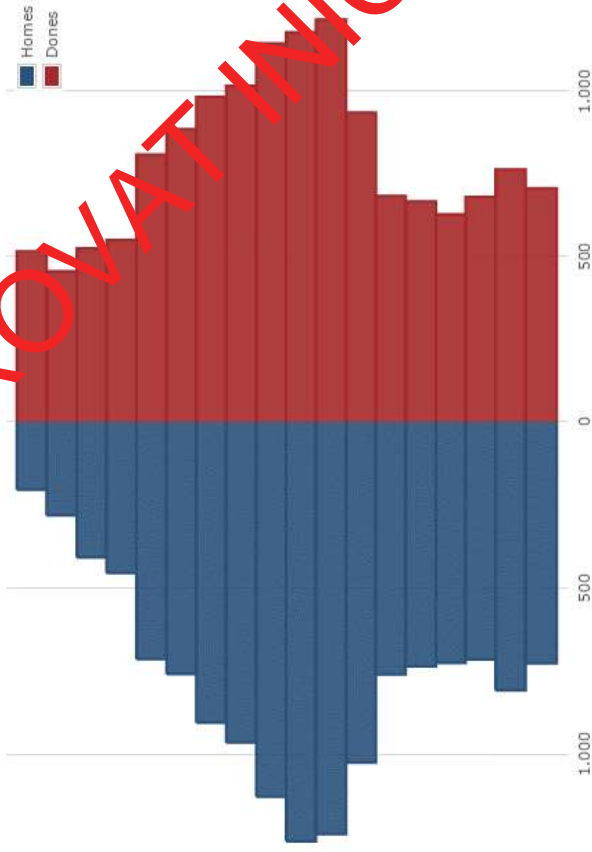
Font: Elaboració pròpia a partir del Padró municipal d'habitants.



2.1.2.5. Piràmide demogràfica

La piràmide d'edat indica que el 16% de la població del municipi es menor de 14 anys i un 18% supera el 65 anys. Els grups d'edat més nombrosos són els de 35 a 39 i de 40 a 44 anys. Hi ha un cert equilibri poblacional entre famílies i gent gran. L'edat mitjana del municipi és de 42 anys.

Figura 7. Piràmide de població de Premià de Mar, 2014.



Font: Idescat. Padró municipal d'habitants.

TRETS MÉS DESTACATS DE L'ESTRUCTURA I DISTRIBUCIÓ DE LA POBLACIÓ

- Premià de Mar té una població de 28.214 habitants, segons dades del padró municipal.
- S'ha produït un creixement mig anual de l'1,1% entre 1981 i 2014. L'últim quinquenni (10-14) el creixement mig ha estat del 0,6%.
- Els barris de l'Eixample i del Maresme concentren més del 50% de la població municipal. Tripliquen la densitat poblacional mitjana del municipi. En aquestes zones es concentra l'habitatge plurifamiliar (tipologia eixample).

2.1.3. Anàlisi econòmica

2.1.3.1. Habitatatge

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. La taxa de vivenda unipersonal l'any 2011 era del 22,4%.

Taula 8. Habitatges familiars (1991, 2011, 2011)

	1991	2001	2011
<b>principals</b>	<b>6.965</b>	<b>9.155</b>	<b>10.891</b>
<b>no principals</b>	<b>3.318</b>	<b>2.558</b>	<b>2.197</b>
secundaris	2.521	1.627	1132
vacants	792	887	1065
altres	5	44	0
<b>total</b>	<b>10.283</b>	<b>11.713</b>	<b>13.088</b>
<b>Habitatges col·lectius</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

Font: Idescat. Cens d'habitatges.

Hi ha un creixement del 13,9% del nombre d'habitatges a la dècada entre 1991 i 2001, i de l'11,7% entre 2001 i 2011.

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.

Figura 8. Distribució per tipologia d'habitatge (1991, 2011, 2011)



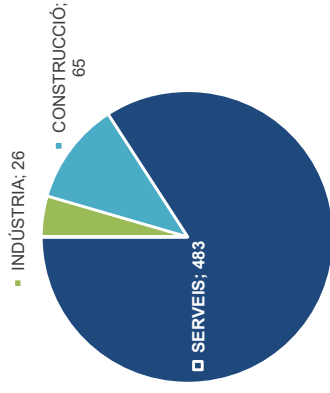
Font: Idescat. Cens d'habitatges.

Les previsions de creixement d'habitatge segons el POUM és de 662 nous habitatges: 476 habitatges lliures i 186 habitatges protegits. Destaca el sector de Can Torrents (màxim 300 noves vivendes), i Can Batlle (54 habitatges).

**2.1.3.2. 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%.

Figura 9. Nombre d'empreses per sector d'activitat (2015)

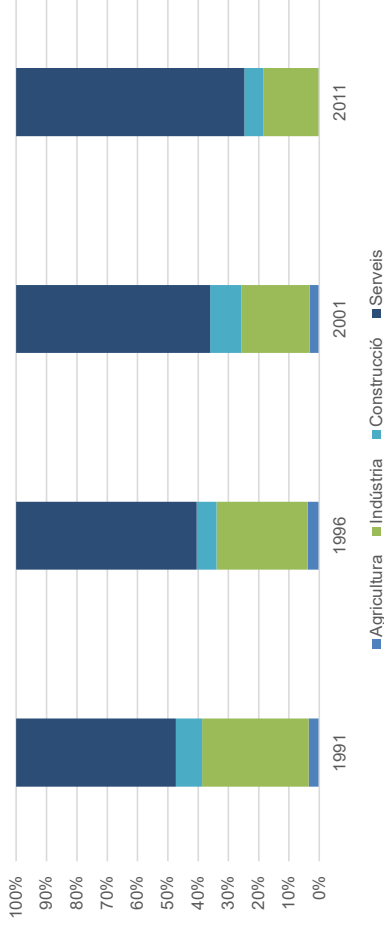


Font: Programa Hermes, Diputació de Barcelona (III Trimestre 2015)

Segons les darreres dades disponibles (Idescat 2011), prop d'un 74% de la població ocupada treballava en el sector dels serveis, entorn d'un 18% en indústria, un 6% en el sector de la construcció.

Aquesta situació ha evolucionat notablement des d'inici dels anys 90, amb pèrdua d'ocupació en el sector industrial i l'agricultura, i un fort creixement del sector de serveis.

Figura 10. Població ocupada segons sectors d'activitat (%)



Font: Programa Hermes, Diputació de Barcelona (III Trimestre 2015)

Analitzant 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.

Taula 9. Atur registrat per sectors, mitjana anual (2005-2014)

	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis	Sense ocupació anterior	Total
2005	26	275	116	679	53	1.149
2006	35	271	119	680	52	1.157
2007	36	263	107	686	37	1.129
2008	36	286	186	797	35	1.351
2009	36	406	350	1.185	48	2.015
2010	53	445	401	1.332	82	2.314
2011	83	433	410	1.518	126	2.570
2012	96	421	431	1.615	140	2.710
2013	101	363	416	1.687	138	2.756
2014	106	365	351	1.640	136	2.598

Font: Idescat, a partir de les dades del Departament d'Empresa i Ocupació.

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 10. Índexs d'autocontenció i d'autosuficiència. Comparativa, 2001.

Municipi	Índex d'autocontenció	Índex d'autosuficiència
Premià de Mar	97,72%	61,04%
El Masnou	37,07%	54,30%
Vilassar de Mar	37,67%	48,31%
Mataró	66,53%	74,17%
Premià de Dalt	24,49%	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.

Aquests índexs determinen la capacitat del municipi d'absorbir la força de treball de la ciutat, per tant, com més gran sigui l'índex més contenció laboral hi haurà a la ciutat respecte a la població ocupada que hi resideix. Els nivells de Premià de Mar són similars als de municipis veïns. No s'arriba, lògicament, als índexs de Mataró, capital de comarca.

**TRETS MÉS DESTACATS DE L'ANÀLISIS ECONÒMICA**

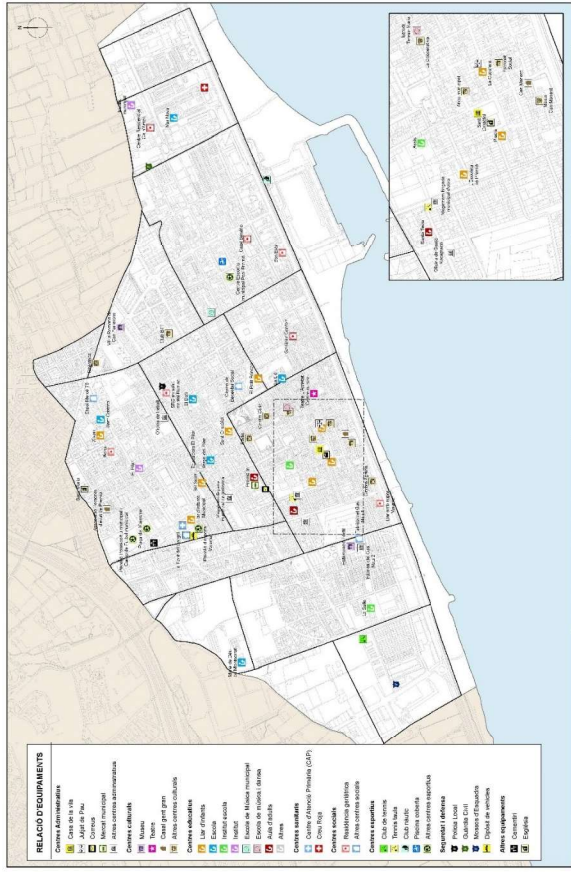
- L'any 2011 Premià de Mar disposava d'un parc d'habitatges de 10.891 edificis, dels quals el 83% són habitatge principal.
- El municipi té registrades 574 empreses. Aquestes pertanyen principalment al serveis (84% del total).
- Segons les darreres dades disponibles (Idescat 2011), prop d'un 74% de la població ocupada treballava en el sector dels serveis, entorn d'un 18% en indústria, un 6% en el sector de la construcció.
- L'índex d'autocontenció de Premià de Mar és de 27,7% i el d'autosuficiència de 61,0%.

**2.1.4. 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. Al plànol 5 (de centres de generació i atracció de viatges) resten gratuïts els llocs d'atracció de viatges: els equipaments públics i privats –culturals, docents, sanitaris, esportius, socials, administratius, tècnics i laborals...

Com es pot observar a la imatge, 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.



Font: INTRA SL

Es sintetitzen a continuació els principals centres d'atracció, amb detall dels barri on s'ubiquen. El municipi compta amb un Pla director d'equipaments, que analitza en detall l'oferta i demanda d'equipaments municipals (públics i privats).

Taula 11. Centres d'atracció i generació de viatges de Premià de Mar

Tipologia	Centre	Barri on està ubicat
Administratiu i Proveïment	Casa de la vila	Nucli antic
	Fàbrica del Gas. Nau 1	Barri del gas
	Edifici Can Roure La Nau - Juliat de Pau	Nucli antic
	Masia Can Salomó - Magatzem Brigada municipal de jardineria	Barri de l'Eixample
	Magatzem Brigada municipal d'obra	Nucli antic
	Oficina de treball de Premià de Mar	Barri del Maresme
	Oficina de Gestió i Recaptació. Diputació de Barcelona	Nucli antic
	Correus	Barri de l'Eixample
	Mercat municipal de Sant Joan	Barri de l'Eixample
	Museu de l'Estampació Tèxtil	Barri del gas
Cultural i Promoció social	Villa Romana de Can Farrerons	Can Farrerons
	Edifici La Festa - Arxiu municipal	Nucli antic
	Biblioteca municipal Martí Rosselló i Lloveras	Can Farrerons
	Teatre L'Amistat i Centre cultural	Nucli antic
	Patronat Social Pàmianenc	Nucli antic
	Centre Cívic	Nucli antic
	Edifici de la Cambra Agrària	Nucli antic

Figura 11. Detall del plànol 5, centres d'atracció de desplaçaments

	La Cooperativa Masia Can Manent Casal d'avis Can Manent Casalgeran (Associació Persones d'edat avançada) AA VV Barri Can Farrerons - Club BTT Radio Premià de Mar Centre de Belles Arts Social - Unió 40 Espai Mercè 3 Fàbrica del Gas. Nal 2 La Font del Carcol Casal Benèfic Premiarense Centre Residencial Can Pou Geriàtric Confort Residència Bon Estar Residència Anna Llar amb suport Voramar SRC en salut mental Burriac Centre d'Atenció Primària Creu Roja	Nucli antic Nucli antic Nucli antic Barri del Maresme Can Farrerons Nucli antic Barri de l'Eixample Barri del Maresme Barri del gas Barri del Maresme Sector est Can Pou Barri de Llevant Sector est Barri del Maresme Nucli antic Barri de l'Eixample Barri del Maresme Nucli antic Can Pou Barri del Maresme Nucli antic Barri de Llevant Barri Banyeres Barri de l'Eixample Barri del Maresme Can Pou Nucli antic Barri del gas Barri de l'Eixample Barri del Maresme Barri de l'Eixample Can Pou Nucli antic Sector est Nucli antic
Social	Llar d'infants municipal de Premià de Mar Llar d'infants privada Piscis Llar d'infants privada Xivarri Llar d'infants privada Sol Solet Llar d'infants privada La Cucafera Llar d'infants privada El Petit Princep L'Escoleta de Premià Escola El Dofi (infantil, primària) Escola La Lió (infantil, primària) Escola Mare de Déu de Montserrat (infantil, primària) Escola Sant Cristòfol - Gran Via (infantil) Escola Sant Cristòfol (primària) Escola Mar Nova (infantil, primària) Escola Assis (infantil, primària, secundària) Escola La Salle (infantil, primària, secundària) Escola Verge del Pilar Escola El Pilar 2 Educatadors El Pilar S.L./ Pilar Docent S.L. Institut municipal de Premià de mar Edifici Santa Tecla. Aula Formació d'Adults Escola de Música municipal Escola de Música i Dansa Estudi Teresa Maria Premià I	Barri del Maresme Nucli antic Barri del Maresme Sector est Can Pou Barri de l'Eixample Nucli antic Barri del Maresme Nucli antic Barri de l'Eixample Nucli antic Barri del Maresme Nucli antic Barri de l'Eixample Nucli antic Barri de l'Eixample Barri del Maresme Can Pou Nucli antic Sector est Nucli antic Barri de l'Eixample
Sanitari Assistencial		
Docent		

	Pavelló Poliesportiu municipal i Camp de Fútbol municipal de Premià de Mar Plaça del Maresme Pavelló d'esports Voramar Piscina coberta municipal Centre Esportiu municipal Pool Premià Associació Tennis Taula Premià de Mar Club Nàutic Premià de Mar Club de Tennis Premià Cementiri municipal Església Sant Cristòfol Església Santa Maria Caserna de la Guàrdia Civil Comissaria dels Mossos d'Esquadra Policia Local Dipòsit de vehicles	Barri del Maresme Barri del Maresme Barri del Maresme Sector est Sector est Nucli antic El Palmar Barri del Maresme Nucli antic Barri del Maresme Can Pou El Palmar Barri de l'Eixample Barri del Maresme
Esportiu		
Funerari		
Religiós		
Seguretat i Defensa		

Font: Pla Director d'Equipaments, Ajuntament de Premià de Mar.

#### 2.1.4.1. Principals 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 comerços, seguit del Nucli Antic amb un 24% -inclou el carrer de Sant Antoni, i també una part de la Gran Via i del Maresme amb un 20%. En canvi, hi ha poca activitat comercial a la N-II i al Passeig Marítim.

Aquestes zones són àrees d'important atracció de desplaçaments a peu.

Taula 12. Nombre de negocis comercials per barris de Premià de Mar

barri	nº negocis	%
El Palmar	2	0,4%
Gas	30	5,6%
Sol i Mar	5	0,9%
Maresme	107	20,0%
L'Eixample	136	34,7%
Nucli Antic	127	23,7%
Llevant	5	0,9%
Santa Maria	29	5,4%
Can Farrerons	20	4,9%
Sector est	7	1,3%
Can Pou	6	1,1%
Camp de Mar	6	1,1%

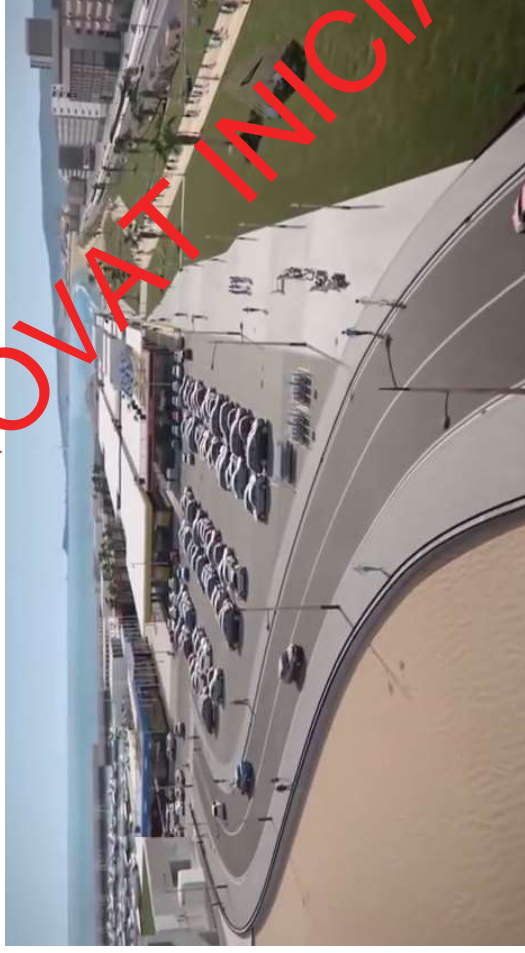
Font: Pla de dinamització comercial de Premià de Mar – 2013. Ajuntament de Premià de Mar.

### 2.1.4.2. El Port

El *Marina Port Premià* disposa de 55.000 m<sup>2</sup> d'arradors i compta amb un aparcament amb capacitat per a 350 vehicles.

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

Figura 12. El nou recinte comercial del port segons la redacció definitiva de Marina Port



Font: <https://premiannoticies.wordpress.com/>

### 2.1.4.3. Principals empreses atractores de desplaçaments

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

Les indústries que es troben dins de la zona del centre urbà han anat cessant les seves activitats i desplaçant-se en polgons 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 Poligon Industrial de Buvisa, que però pertany als termes municipals de Premià de Dalt i Teià.

### 2.1.4.4. 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 m<sup>2</sup> de sòl, no disponible a curt termini (a excepció de 2.325 m<sup>2</sup> de sòl de cessió del Pla parcial Industrial Torrent Malet).

### TRETS MÉS DESTACATS DE CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES

- El 70% dels equipaments municipals es situen al Nucli Antic i als barris de l'Eixample i el Maresme. El Nucli Antic concentra l'oferta d'equipaments administratius. L'estructura municipal facilita l'accés a peu en aquests equipaments.
- L'activitat econòmica està ubicada principalment als carrers de la Gran Via i Jacint Verdager, principal eix comercial del municipi.
- 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.
- El POUm preveu una potenciació del sector industrial i terciari del Ponent (Torrent Malet), on es situaria l'activitat productiva.

### 2.1.5. 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 30% (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%.

Taula 13. Evolució del parc de vehicles. 2005-2014

Any	Ciclomotors	Motocicletes	Turismes	Furgonetes	Camions	Autobusos	Tractors	Desconegut	Total
2005	997	1.228	10.855	882	299	8	101	113	14.483
2006	986	1.434	11.000	878	353	8	109	57	14.905
2007	957	1.579	11.088	873	454	8	42	78	15.179
2008	931	1.756	11.138	837	441	7	40	92	15.242
2009	872	1.859	11.091	805	452	7	43	81	15.210
2010	835	1.983	11.183	800	440	7	47	62	15.349
2011	804	2.040	11.107	800	427	9	44	49	15.280
2012	769	2.070	11.004	795	416	8	43	34	15.139
2013	727	2.145	10.939	780	408	8	40	36	15.083
2014	696	2.189	10.868	752	391	8	38	37	14.984

Font: Diputació de Barcelona i Ajuntament de Premià de Mar

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.

Taula 14. Índex de motorització. 2005-2014.

Any	Ciclomotors	Motocicletes	Turismes	Furgonetes	Camions	Autobusos	Tractors	Desconegut	Total
2005	36,1	44,4	392,5	37,9	10,8	0,3	3,7	4,1	523,7
2006	35,4	51,5	397,7	31,5	12,7	0,3	3,9	2,0	535,0
2007	34,7	57,2	405,5	31,6	16,5	0,3	1,5	2,8	550,2
2008	33,8	63,8	404,4	30,4	16,0	0,3	1,5	3,3	553,3
2009	31,8	67,8	404,9	29,3	16,5	0,3	1,6	3,0	555,1
2010	30,0	71,3	402,2	28,5	15,8	0,3	1,7	2,2	552,1
2011	28,4	72,1	392,3	28,3	15,1	0,3	1,6	1,7	539,7
2012	27,3	73,5	391,0	28,2	14,8	0,3	1,5	1,2	537,9
2013	25,8	76,2	388,8	27,7	14,5	0,3	1,4	1,3	536,1
2014	24,7	77,7	385,9	26,7	14,1	0,3	1,4	1,3	532,0

Font: Diputació de Barcelona, Ajuntament de Premià de Mar i Idescat

Les dades de motorització amb dades municipals varien respecte les dades disponibles a l'Idescat (on l'índex de motorització és més elevat).

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 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.

En general, Premià de Mar té una taxa inferior a la mitjana del Maresme i de Catalunya, si es compara amb les dades Idescat.

Taula 15. Índex de motorització. Comparativa, 2012.

Àmbit	Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes	Total
Premià de Mar	435,8	82,9	63,8	594,4
Ei Masnou	483,2	122,9	78,0	695,9
Vilassar de Mar	466,1	99,0	84,1	666,2
Premià de Dalt	500,05	128,00	104,58	755,37
Vilassar de Dalt	517,54	121,49	114,16	774,06
Mataró	392,5	85,1	81,4	572,1
Maresme	446,0	102,0	95,8	660,2
Catalunya	443,8	92,0	103,9	663,8

Font: Idescat, a partir de les dades de la DGT.

Nota: comparativa feia amb dades Idescat per uniformar les fonts de dades.

### 2.1.5.1. Índex de motorització per seccions

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. Aquesta conté informació de l'adreça fiscal dels vehicles, especificant el carrer i el número d'habitatge. Aquesta informació s'ha localitzat i zonificat per seccions censals, unitat per la que es disposa de les dades de població censada. El resultat es grafia al plànol 6.

S'han agregat les diferents tipologies de vehicles en 5 categories (vehicles motoritzats de dues rodes, turismes, furgonetes, camions, autobusos, i altres, excloent remolcs). 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 vivenda de Premià de Mar. Aquesta situació es dona en el 14,5% dels vehicles del parc.

Taula 16. Parc de vehicles i índex de motorització de les diferents zones de Premià de Mar (2014)

Seccions	Barris que afecta	VM2R	Turisme	Furgoneta	Camió	Autobús	Altres	Índex. Mot.
1-1	1. El Palmar	237	932	61	31	1	6	535,5
1-2	7. Nucli antic	174	720	41	26	7	10	450,1
1-3	4. Sol i Mar	192	852	51	25	0	10	447,9
2-1	7. Nucli antic	146	567	56	22	0	3	402,0
2-2	6. Eixample	159	650	37	19	0	3	388,6
2-3	5. Maresme	110	525	30	10	0	1	386,9
2-4	5. Maresme	125	508	41	24	0	1	366,9
3-1	6. Eixample	159	531	44	15	0	6	465,5
3-2	6. Eixample	105	439	42	11	0	2	365,7
3-3	6. Eixample	93	433	43	10	0	0	427,3
3-4	5. Maresme	143	695	44	15	0	2	518,5
3-5	5. Maresme	89	348	28	8	0	1	344,5
3-6	12. Can Pou	159	684	30	35	0	14	642,5
3-7	10. Can Farrerons	121	564	27	19	0	4	507,6
3-8	10. Can Farrerons	75	351	10	4	0	1	383,5
3-9	11. Sector est	141	538	26	22	0	2	517,0
	Global municipal (*)	2.339	9.337	611	296	8	66	444,7

Font: Ajuntament de Premià de Mar i INTRA SL

Nota: Els índexs de motorització per seccions són més baixos respecte la mitjana municipal calculada prèviament degut a dos factors: a) el percentatge de vehicles amb adreça fiscal fora del municipi, i que per tant no poden assignar-se (14,5%) b) el marge d'error en la localització SIG dels vehicles (1,7% addicional). Globalment, en aquest càlcul no s'inclouen el 16,3% dels vehicles respecte taules anteriors.

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 als índexs de motorització més baixos.

#### TRETS MÉS DESTACATS DEL PARC DE VEHICLES I MOTORITZACIÓ

- L'any 2014 el parc de vehicles de Premià de Mar és de 14.941, dels quals al voltant del 73% són turismes. D'aquest parc de vehicles, el 4,5% tenen adreça fiscal fora del municipi.
- El període de crisi econòmica ha comportat un decreixement del parc de vehicles, entre els anys 2011 i 2014.
- L'índex de motorització és de 532 vehicles per cada mil habitants i l'índex de turismes és de 386 turismes per cada mil habitants. L'any 2012 ambdós índexs es situaven per sota de la mitjana de municipis similars de la línia de costa del Maresme, i molt per sota dels municipis d'interior.
- El barri amb menor densitat habitativa (Camp de Mar i Can Pou, i les zones de ciutat jardí del Sector Est i barri del Maresme) mostren els índexs de motorització més alts del municipi (superiors a 500 vehicles per 1.000 habitants).

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

## 2.2. Demanda global

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.

El qüestionari és el mateix que el de l'EMEF 2014 i consta de dues parts diferenciades:

- la primera on es pregunten els desplaçaments realitzats el dia laborable anterior al dia de l'entrevista (dilluns es pregunta per divendres)
- i la segona sobre valoració i opinió de diferents aspectes de la mobilitat: polítiques municipals, ús i satisfacció de diferents mitjans de transport, motius d'ús i no ús dels diferents modes de transport, etc

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 mostrat 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 contemplen 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 contractat les dades amb l'EMQ 2006, detectant dos fluxos importants de residents a Barcelona i al Masnou.

### 2.2.1. La mobilitat en dia feiner

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 17. 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.

Nota: Els desplaçaments de connexió atrets (de forans al municipi) s'analitzaran en un apartat independent.

### 2.2.2. Tipologia d'enquestat i els motius dels desplaçaments

De tots els desplaçaments que es produeixen a Premià de Mar el 51,8% són realitzats per dones, i el 48,2% per homes. La distribució per edats s'observa en la següent taula.

Taula 18. Gènere i edat, 2015

Edat	Home	%	Dona	%
16-29 anys	8.082	19,1%	7.378	16,2%
30-64 anys	27.039	63,8%	29.270	64,2%
Més de 65 anys	7.232	17,1%	8.956	19,6%
Total	42.354	100,0%	45.604	100,0%

Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

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 i l'atur.

Taula 19. Situació laboral, 2015

Situació laboral	Desplaçaments	Percentatge
Actiu ocupat/da	49.112	55,8%
Actiu en atur	10.090	11,5%
Jubilat/pensionista/prejubilat	21.194	24,1%
Tasques de la llar	3.084	3,5%
Estudiant	4.478	5,1%
Total	87.958	100,0%

Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

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

### 2.2.3. El mode de transport

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 el 1,9% en bicicleta.

La mobilitat externa es considera de poca relevància, degut al baix volum que representa i la seva influència fora del territori municipal. No s'analitzaran en detall en els següents apartats, ja que aporten informació de poca utilitat a l'anàlisi en curs.

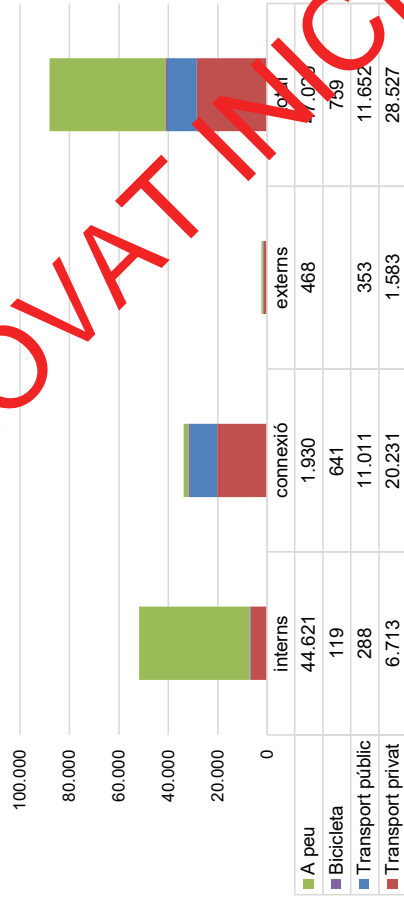
Globalment, l'enquesta indica que es realitzen en dia feiner a Premià de Mar més de 47.000 desplaçaments a peu i quasi 12.000 viatges en vehicle privat (desplaçaments dins del municipi o un tram dins d'un recorregut més llarg).



L'ús del transport públic es fixa al voltant dels 290 viatges en bus urbà (les dades de l'operador comptabilitzen entre 310 i 460 viatges) i en promig, segons els mesos de l'any 2015), uns 9.000 viatges en Rodalies, i uns 2.400 viatges amb altres mitjans.

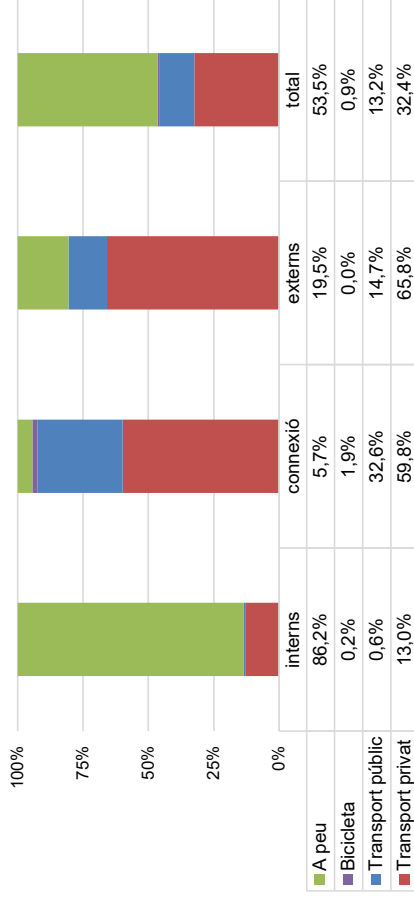
Es detecta un ús de la bicicleta al voltant dels 700 desplaçaments dia. El baix nombre de la mostra en aquest mitjà fa que els resultats no siguin tant significatius com ho són en les altres categories.

Figura 13. Desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport



Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

Figura 14. Distribució dels desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport (%)



Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

### 2.2.3.1. Multimodalitat

Un desplaçament es pot realitzar utilitzant un o diversos modes de transport. Els desplaçaments unimodals són aquells en els que només s'utilitza un mitjà de transport, mentre que els multimodals són aquells en els que se n'utilitza més d'un. Fins ara, la descripció dels desplaçaments s'ha realitzat a partir del mode de transport principal, però també és possible fer-ho des del punt de vista de la multimodalitat.

El 91,1% dels desplaçaments dels residents a Premià de Mar són unimodals, mentre que només un 8,9% utilitzen més d'un mitjà de transport (multimodals). Dels desplaçaments multimodals el més freqüent és la combinació entre caminar i el tren de rodalies, seguit per la combinació entre rodalies Renfe i metro.

Figura 15. Multimodalitat

	Interns		Connexió		Totals	
	N. desplaçaments	%	N. desplaçaments	%	N. desplaçaments	%
Unimodal	51.566	99,7	26.295	77,8	80.148	91,1
Bimodal	175	,3	4.320	12,8	4.553	5,2
Trimodal o més			3.199	9,5	3.257	3,7
Total	51.741	100,0	33.813	100,0	87.958	100,0

Font: EMQ 2006.

### 2.2.3.2. Mode de transport segons segment de població

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

- L'ús del transport públic urbà és quasi exclusivament de dones majors de 65 anys, amb un petit percentatge de dones joves.
- Hi ha deixament 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, ja que 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.

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 femelles és inportant 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 ocupen de les tasques de la llar (dones d'entre 30 i 64 anys, per a desplaçaments principalment de compres).

Figura 16. Desplaçaments interns per mode de transport segons gènere i edat



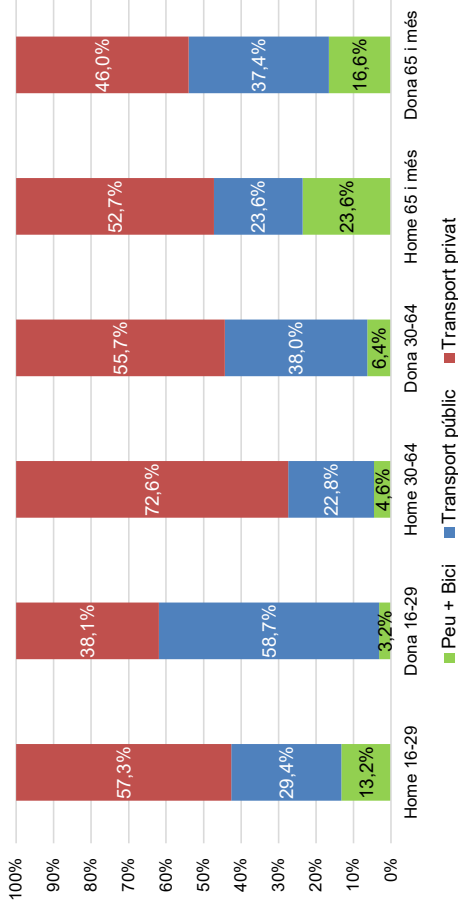
Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

Figura 17. Desplaçaments interns per mode de transport segons situació laboral



Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

Figura 18. Desplaçaments de connexió per mode de transport segons gènere i edat



Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

Figura 19. Desplaçaments de connexió per mode de transport segons situació laboral



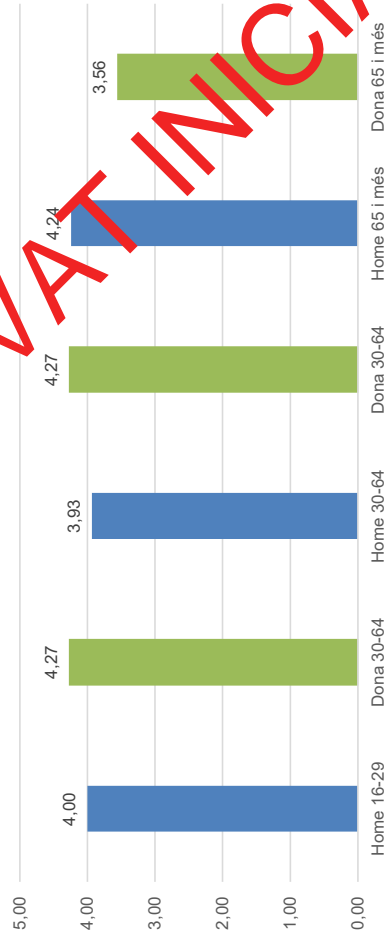
Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

### 2.2.4. Rati de desplaçaments/dia

De mitjana, cada persona a Premià de Mar realitza 4,04 desplaçaments al dia. Si s'agrupa per edats i gènere s'observa que el nombre de desplaçaments per dia és superior per a dones en edat de treballar. En canvi, els desplaçaments en majors de 65 anys són molt més nombrosos en el grup d'homes. Les dones majors de 65 anys mostren menys mobilitat.

Els homes realitzen una mitjana de 4,06 desplaçaments al dia mentre que en les dones el rati és de 4,03.

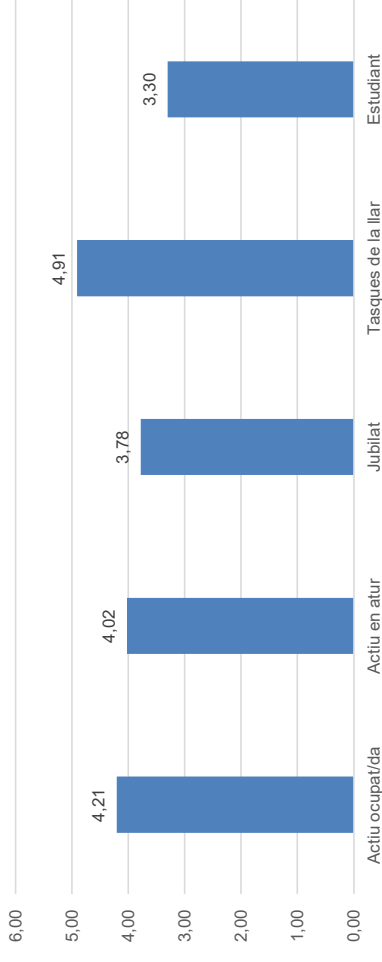
Figura 20. Rati de desplaçaments segons gènere i edat



Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

Si es classifica el rati segons la situació laboral, s'observa que les persones que realitzen les tasques de la llar són les que realitzen més desplaçaments al dia (quasi 5 al dia), seguit dels els actius ocupats. Els estudiants són els que tenen la ràtio més baixa, condicionat per una mobilitat pendular d'anada i tornada al lloc d'estudi.

Figura 21. Rati de desplaçaments segons situació professional



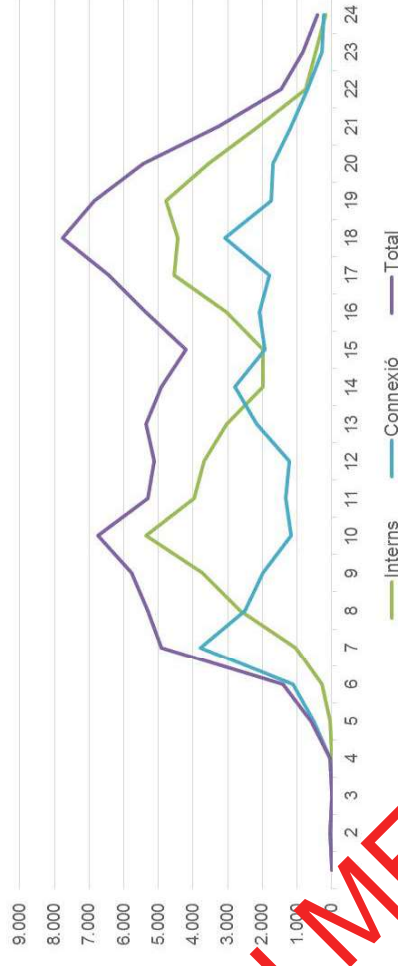
Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

### 2.2.5. Distribució horària dels desplaçaments

La distribució horària dels desplaçaments dels residents a Premià de Mar mostra diferències en els períodes punta entre desplaçaments interns i de connexió:

- En els desplaçaments interns la punta màxima es produeix en horari de matí. Entre les 10 i les 11h es produeixen el 10,3% dels desplaçaments diaris. En horari de tarda es detecten dues puntes entre les 17 i les 18h (8,8%) i entre les 19 i les 20h (9,3%).
- En els desplaçaments de connexió la punta més significativa també és en horari de matí, de 7 a 8h (11,2%). Es produeix tres hores abans respecte la punta de desplaçaments interns. Existeix una punta en horari de migdia, (a les 14h, 8,3%), i de tarda (18h, 9,1%).
- A nivell global implica un important pic en horari de tarda, amb quasi 8.000 desplaçaments al voltant de les 18h.

Figura 22. Distribució horària dels desplaçaments diaris segons el tipus de desplaçament



Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

Aquesta distribució està molt condicionada pel motiu del desplaçament i pel tipus de mode de transport. Es poden diferenciar els moviments del municipi al llarg del dia, segons la predominança dels modes de desplaçament:

- La mobilitat a peu és predominant al llarg de quasi tot el dia, amb un promig de 3.000 desplaçaments a peu/dia, entre les 7h i les 21h. El pic de matí, a les 10h, arriba als 5.000 desplaçaments, així com a les 19h a les 19h, que es situa per sobre dels 4.500.
- La mobilitat en transport públic mostra una important sortida a les 7h i a les 8h, i un retorn esglaonat.
- La mobilitat en vehicle privat mostra tres pics principals, a les 7h del matí (moviment de sortida per motius de feina), a les 16h i a les 18h.

Figura 23. Distribució horària dels desplaçaments diaris el mode de transport (desplaçaments totals)



Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

La durada mitjana declarada dels desplaçaments dels residents a Premià de Mar és de 22,8 minuts. Segons el mode de transport utilitzat i el tipus de desplaçament la durada varia.

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 al vehicle privat. Aquesta diferència és poc marcada en els desplaçaments interns, dada positiva en relació a la velocitat comercial del bus.

Taula 20. 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	9,8	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.

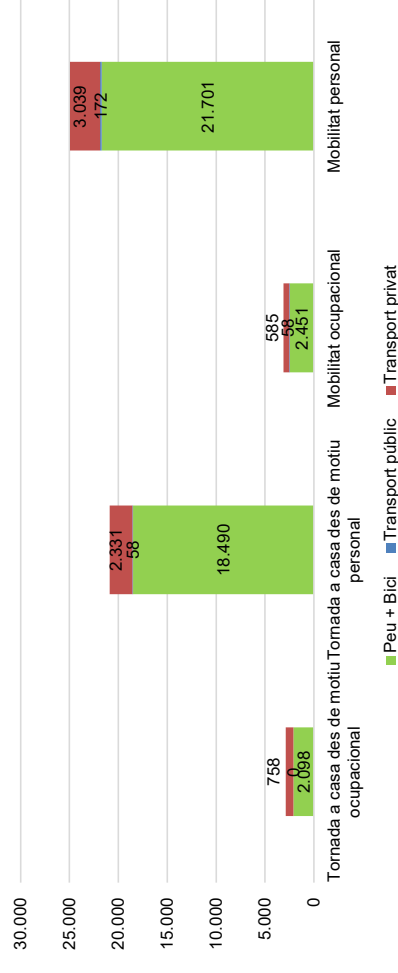
### 2.2.6. Motiu del desplaçament

El 88,5% dels desplaçaments interns a Premià de Mar es produeixen per motius personals (compres, anar al metge, visita amic o familiar, acompanyar persones...) i només l'11,5% és una mobilitat ocupacional (per motiu de treball o estudi).

El 87,8% dels desplaçaments personals interns es realitzen en modes no motoritzats, l'11,7% en vehicle privat, i el 0,5% en transport públic.

En la mobilitat ocupacional interna el 76,5% dels desplaçaments són no motoritzats, el 22,6% en vehicle privat (augmenta la quota respecte els de motiu personal), i només l'1% en transport públic.

Figura 24. Motiu de desplaçament i mode de transport (desplaçaments interns)



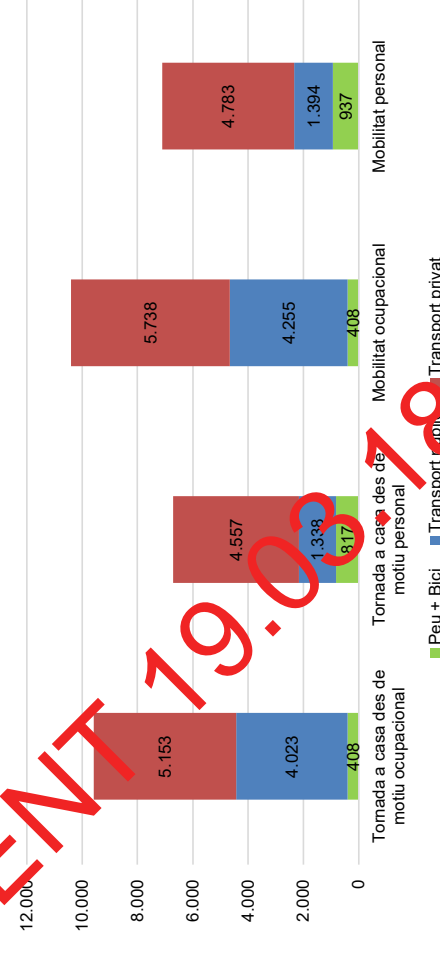
Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

En la mobilitat de connexió el 59,1% dels desplaçaments es deuen a motius ocupacionals, i el 40,9% a motius personals.

En tots els motius de desplaçament de connexió hi ha una elevada quota de desplaçament motoritzat privat. En els desplaçaments ocupacionals hi ha una quota del 54,5% en vehicle privat, un 41,4% en transport públic, i el 4,1% en modes no motoritzats.

En els desplaçaments personals el 67,6% són en vehicle privat, el 19,8% en transport públic, i el 12,7% en modes no motoritzats, un percentatge molt elevat per tractar-se de moviments de connexió. Els principals moviments a peu són amb el Masnou i Premià de Dalt, i en menor mesura amb Vilassar de Mar i Vilassar de Dalt.

Figura 25. Motiu de desplaçament i mode de transport (desplaçaments de connexió)



Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

### 2.2.7. Anàlisi de fluxos de residents

A partir de l'enquesta es poden conèixer les principals relacions territorials del municipi amb el seu entorn. Com ja s'ha esmentat, l'enquesta va proporcionar detall dels orígens i destins en la mobilitat interna (barris), per tant l'anàlisi de les relacions entre sectors del municipi es basarà en dades de treball de camp en l'àmbit del PMUS i en el coneixement dels responsables municipals.

En la mobilitat de connexió, els principals municipis amb els desplaçats en dia feiner els residents de Premià de Mar, són:

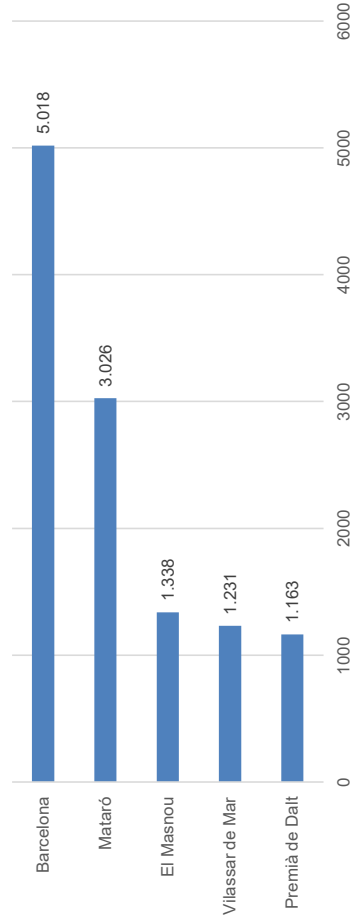
- El 29,4% tenen com destinació Barcelona (5.018 desplaçaments/dia d'anada, amb un volum semblant de tornada).
- El 17,8% cap a Mataró (3.026 desplaçaments).
- El 7,9% cap a els municipis veïns del Masnou, el 7,2% cap a Vilassar de Mar i el 6,8% cap a Premià de Dalt.

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

I el restant altres comarques.

Figura 26. Principals municipis destí de desplaçaments generats a Premià de Mar (%)



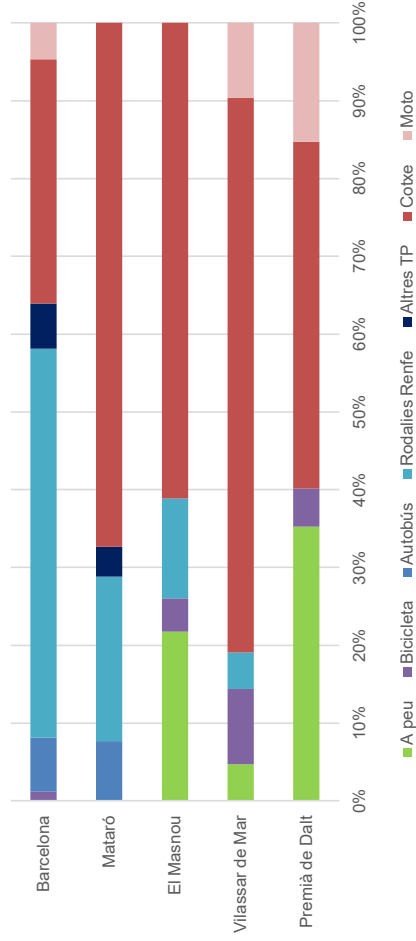
Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

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 27. 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 és trobat molt condicionat segons la zona del municipi on es dirigeixi 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 Maresme un cop es té allunyament del mar.

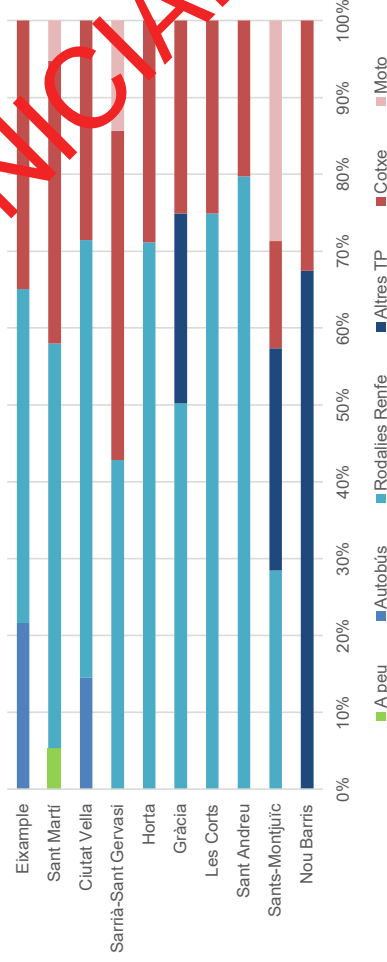
En ocasions l'ús del transport públic urbà sol ser d'aquell sector de la població sense accés al vehicle privat. Tanmateix, els desplaçaments es fan en vehicle privat. Els desplaçaments a peu cap a l'interior són difícils degut als desnivells.

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.

Figura 28. Districtes de Barcelona destí de desplaçaments generats a Premià de Mar (%)



Figura 29. Distribució modal dels desplaçaments segons el districte destí (%)



Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

S'han analitzat les eleccions d'aparcament en destí dels residents de Premià de Mar, destacant els tipus d'aparcament lliure (sense cost).

Taula 21. Desplaçaments en cotxe segons tipus d'aparcament en destí (%)

	Barcelona	Mataró	El Masnou	Vilassar de Mar	Premià de Dalt
En calçada	Al carrer: pagant (zona blava, verda, altra color)	12,2%	0,0%	8,3%	0,0%
	<b>Al carrer: sense pagar o lliure (placa indicada, vorera, etc.)</b>	<b>28,1%</b>	<b>58,5%</b>	<b>33,4%</b>	<b>40,0%</b>
Park&ride	Aparcament d'intercanvi de pagament (estació de tren o d'autobusos)	7,9%	0,0%	0,0%	0,0%
	Aparcament d'intercanvi gratuït (estació de tren o d'autobusos)	3,9%	0,0%	0,0%	0,0%
En destí	Aparcament de pagament reservat en destinació al carrer/subterrani	12,1%	10,4%	0,0%	0,0%
	<b>Aparcament de gratuït reservat en destinació al carrer/subterrani</b>	<b>27,9%</b>	<b>24,2%</b>	<b>41,6%</b>	<b>46,6%</b>
Fora de calçada	Aparcament en propietat, lloguer o concessió	0,0%	0,0%	0,0%	13,4%
	Pàrquing de pagament (per hores o minuts) fora de calçada	3,9%	3,5%	0,0%	0,0%
Parada	No aparca, només para un moment	4,0%	3,5%	16,7%	0,0%
	Altres llocs	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Taula 22. Desplaçaments en moto segons tipus d'aparcament en destí (%)

	Barcelona	Mataró	El Masnou	Vilassar de Mar	Premià de Dalt
Al carrer: sense pagar o lliure (placa indicada, vorera, etc.)	39,8%	-	-	100,0%	100,0%
Aparcament de gratuït reservat en destinació al carrer/subterrani	6,2%	-	-	0,0%	0,0%

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'aparcament lliure en els principals fluxos de mobilitat generada des de Premià de Mar.**

Figura 30. Relació entre % de desplaçaments en vehicle privat i % d'aparcament lliure/gratuit en calçada o reservat en destí



Font: Elaboració pròpia amb dades de l'enquesta.

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 premis 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.

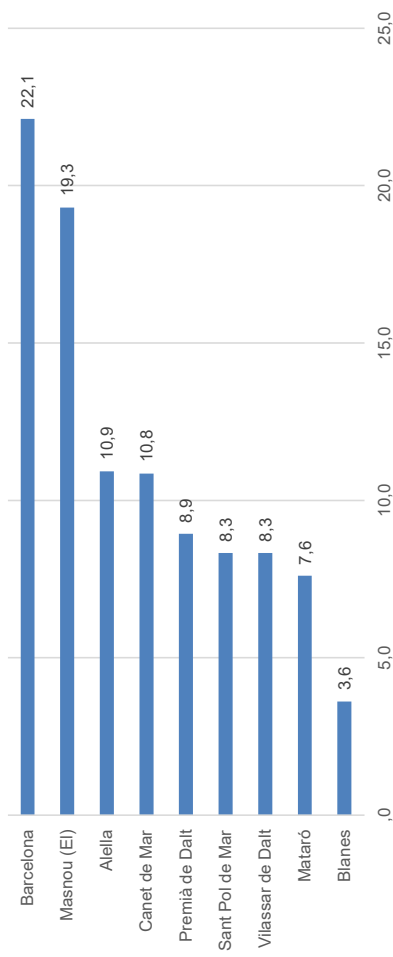
### 2.2.8. Anàlisi de fluxos de no residents (EMQ 2006)

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:

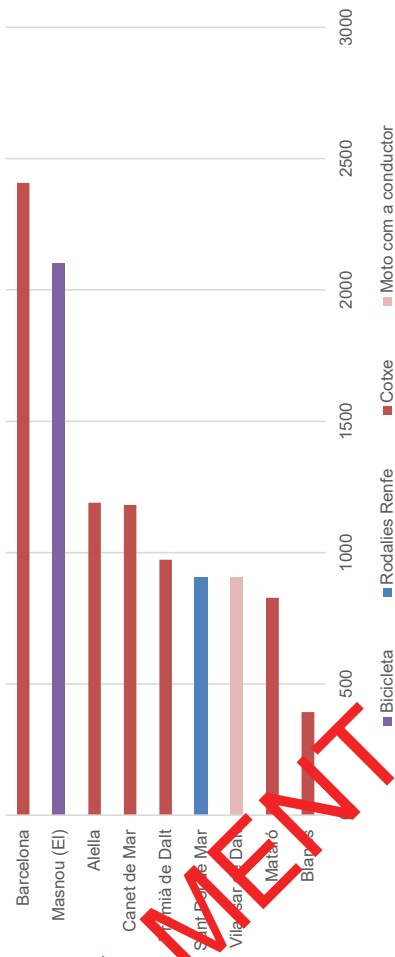
- La major part dels desplaçaments atrets són en vehicle privat motoritzat, excepte des del Masnou (bicicleta) i des de Sant Pol (tren).
- Els resultats mostren poca variabilitat (i relativa fiabilitat): només es realitzen en un sol mode segons municipis de procedència.

Figura 31. Municipis de residència dels usuaris dels desplaçaments atrets a Premià de Mar (%)



Font: EMQ 2006

Figura 32. Modes dels desplaçament segons orígens de connexió (n. desplaçaments)



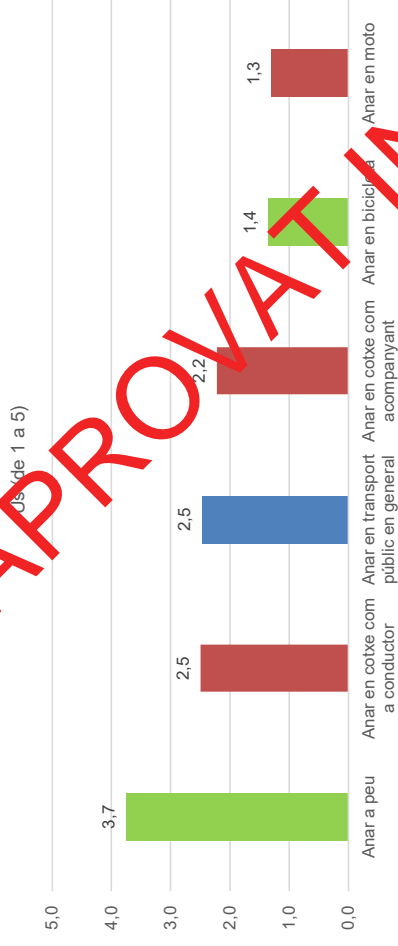
Font: EMQ 2006

### 2.2.9. Opinió del ciutadà sobre la mobilitat

L'altre apartat de l'enquesta mostra la informació qualitativa en relació a la mobilitat del municipi. Segons les enquestes els residents tenen un major d'ús d'anar a peu, seguit pel cotxe i el transport públic. Els vehicles amb menor ús són la bicicleta i la motocicleta.

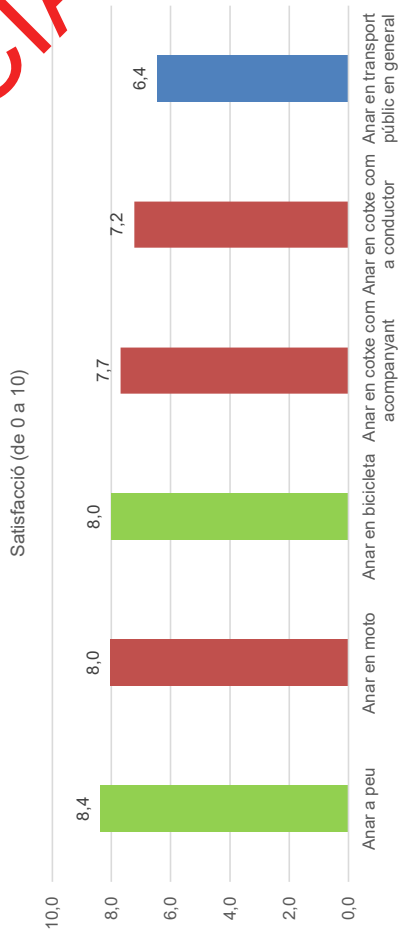
Atorguen el major índex de satisfacció l'anada a peu, seguit per l'ús de la motocicleta i la bicicleta. Segueix el cotxe, mentre que el transport públic obté la menor valoració en quant a satisfacció.

Figura 33. Rànquing d'ús segons els modes de transport



Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

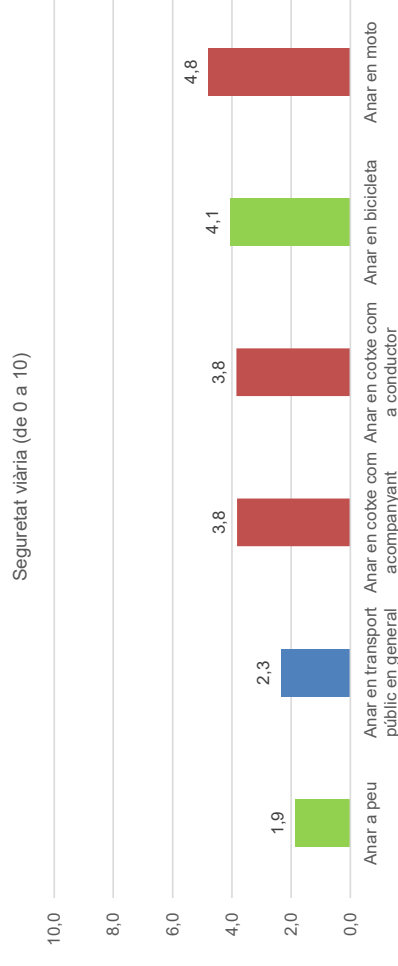
Figura 34. Rànquing de satisfacció segons els modes de transport



Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

Tot i aquesta valoració de satisfacció en ús, la motocicleta és percebuda com el vehicle amb més possibilitat de tenir un accident, seguit per la bicicleta. En canvi el mode a peu i el transport públic es perceben com els mitjans més segurs.

Figura 35. Rànquing de sensació de seguretat viària segons els modes de transport

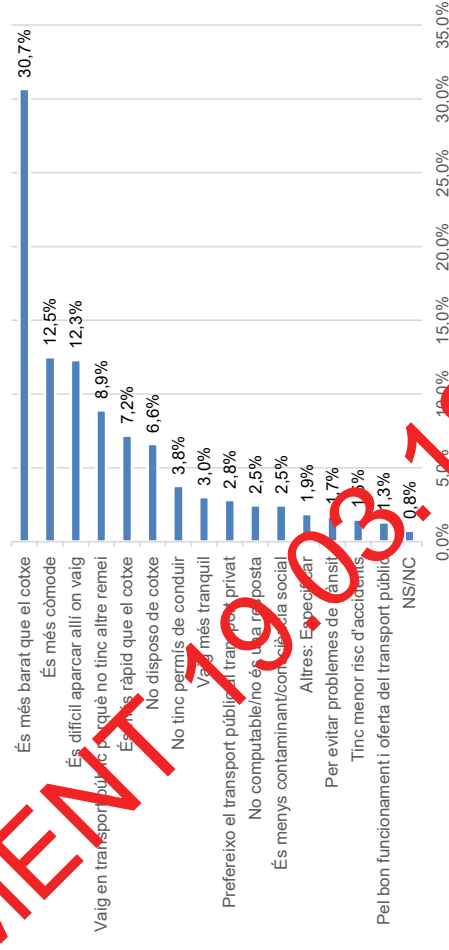


Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

### Ús del transport públic

Dins del transport públic, el motiu principal que declaren els usuaris del transport públic per fer-lo servir és l'estalvi econòmic que representa en front del vehicle privat (30,7% dels enquestats). En segon lloc es destaca la seva comoditat (12,5%), tot i que l'índex de satisfacció global era inferior al d'altres mitjans. En tercer lloc es situa la dificultat d'aparcar en destinació (12,3%).

Figura 36. Motius per què utilitza el mitjà públic (usuaris que només utilitzen el transport públic)

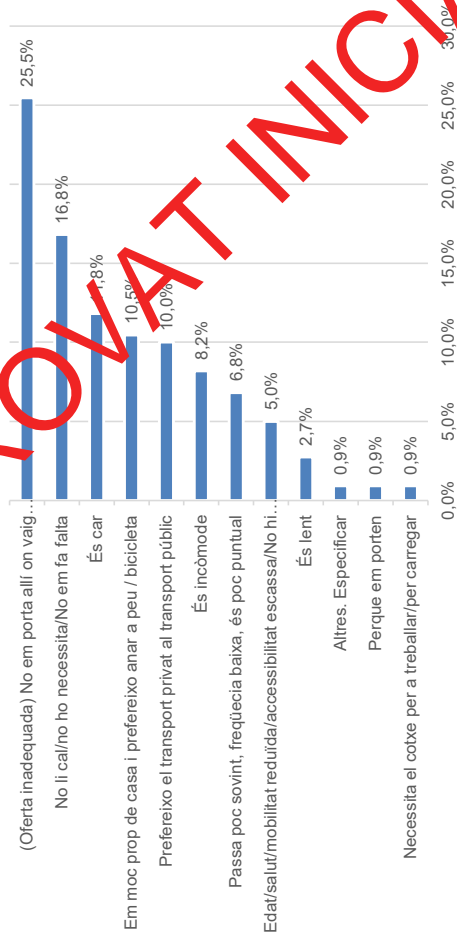


Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.



En contrapartida, els motius per els quals no s'utilitza el transport públic (per part d'usuaris que fan servir altres mitjans) són una oferta inadequada a les necessitats (25,5%), la no necessitat (per què es disposa d'altres mitjans més adequats, es pressuposa), i de nou un element econòmic.

Figura 37. Motius per què no s'utilitza el mitjà públic (usuaris d'altres mitjans)



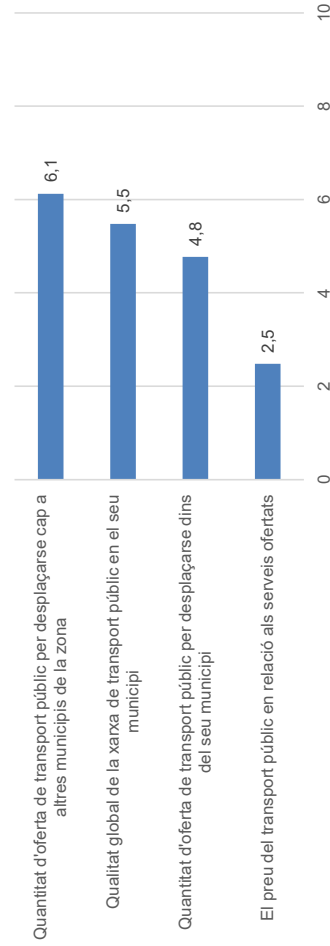
Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

### Valoració del transport públic

Els aspectes millor valorats del transport públic són l'oferta per desplaçar-se cap a municipis de la zona, i la qualitat global del transport urbà

En canvi, dos aspectes a millorar han de ser l'oferta de transport públic urbà i el preu en relació als serveis oferits, dos elements en que no aproven.

Figura 38. Valoració del transport públic

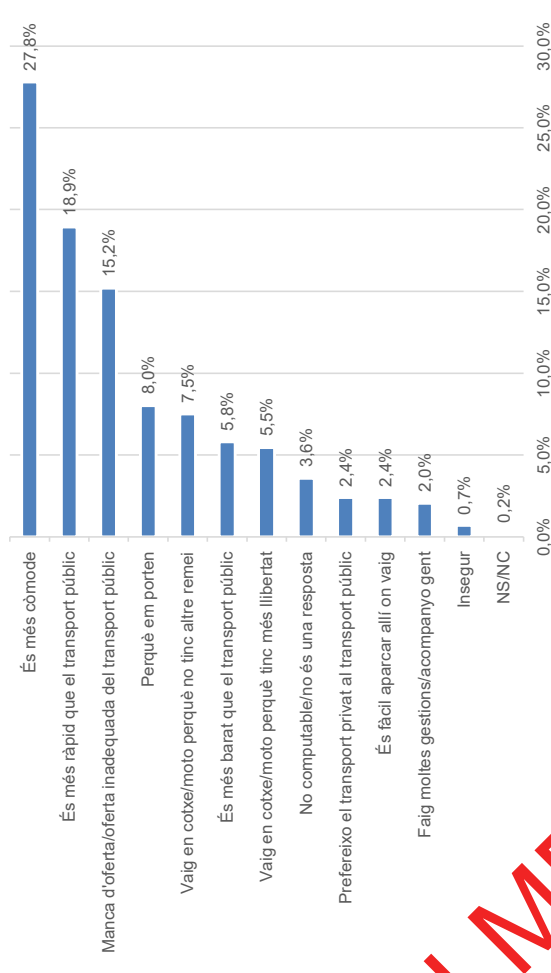


Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

### Ús del transport privat

Els motius més esmentats per usar el transport privat (i no un mitjà de transport públic) són la seva comoditat (27,8%) i la rapidesa (18,9%). Un 15,2% també afirmen anar amb vehicle privat perquè no disposa d'oferta adequada de transport públic. Aquestes respostes es relacionen amb els motius declarats per no utilitzar el transport públic.

Figura 39. Motius per què utilitza el vehicle privat (usuaris que només utilitzen el vehicle privat)



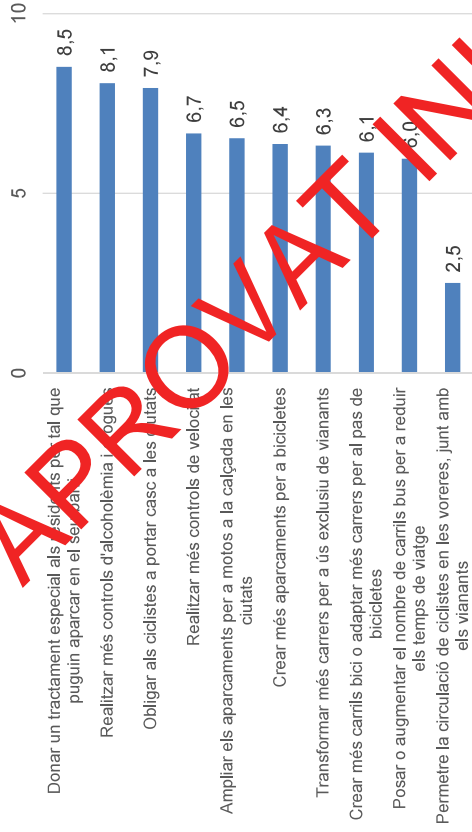
Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

### Valoració de mesures de mobilitat

Els tres aspectes de la mobilitat on els residents creuen que s'ha d'actuar són: donar un tractament especial als residents per tal que puguin aparcar en el seu barri, realitzar més controls d'alcoholèmia i drogues, i obligar als ciclistes a portar casc a les ciutats.

També estan d'acord en altres mesures a aplicar, relacionades amb la pacificació de la mobilitat. L'únic aspecte on estan d'acord a en permetre la circulació de bicicletes en vorera, junt amb vianants.

Figura 40. Prioritat de millores de mobilitat urbana a Premià de Mar



Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

### 2.2.10. Comparativa tendencial

Si es comparen els resultats actuals amb l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana realitzada al 2006 s'observa la següent evolució en 9 anys:

Figura 41. Comparació 2006 vs 2015 del nombre de desplaçaments segons tipus de recorregut i mode de transport

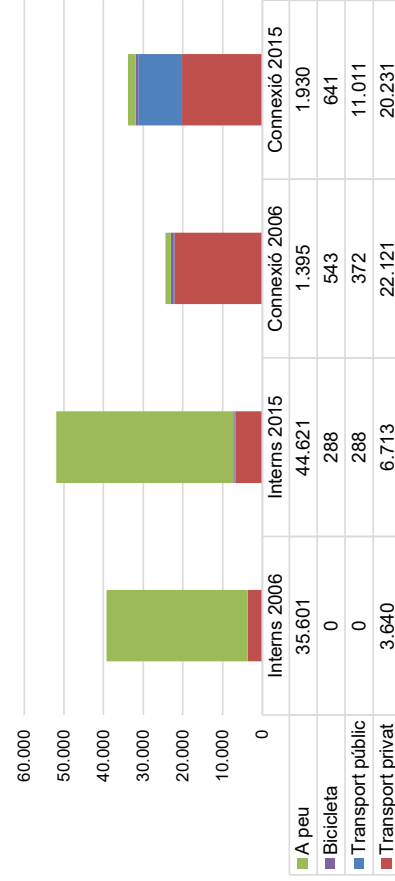
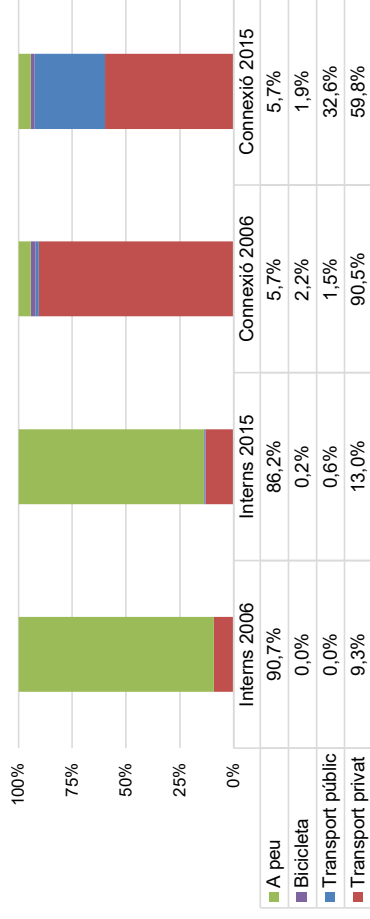


Figura 42. Comparació 2006 vs 2015 de distribució dels desplaçaments, tipus de recorregut i mode



Font: EMQ 2006 i Enquesta de mobilitat 2015.

Nota: Es comparen els desplaçaments de residents (exclusivament), per homogeneïtzar les dades.

En els desplaçaments interns es detecta un augment de la mobilitat en modes no motoritzats i de l'ús del vehicle privat, que ha comportat una pèrdua de quota modal dels desplaçaments a peu. Es destaca favorablement l'aparició de la bicicleta en la mobilitat quotidiana interna i l'ús del transport públic urbà (tot i amb baix percentatge d'ús).

Pel que fa als desplaçaments de connexió, l'hegemonia de l'ús del vehicle privat ha disminuït molt, tant en nombres absoluts com en termes relatius, traspasant desplaçaments al transport públic. Es manté cert volum de desplaçaments de connexió no motoritzats amb municipis veïns.

Per tant, l'evolució dels desplaçaments mostra una bona tendència en la mobilitat de connexió, però es manté cert volum de desplaçaments de connexió no motoritzats amb municipis veïns.

Es destaca una diferència entre la mobilitat de connexió generada (pels residents de Premià de Mar) i l'atret (de residents en altres municipis), que es detectava a l'EMQ 2006. En els desplaçaments dels residents a Premià de Mar cap a altres municipis hi havia una dependència del vehicle privat superior a la d'externs al municipi (90,5% vs 72,4%). També hi havia un ús del transport públic inferior (1,5% vs 8,3%). Des d'altres municipis hi havia un percentatge significatiu de mobilitat de connexió en bicicleta, que era molt inferior a Premià de Mar (des de on hi havia una major mobilitat a peu).

Figura 43. Comparativa dels desplaçaments generats i atrets, segons mode de transport. 2006.

	Connexió generats per residents	Connexió: atrets no residents	% Connexió generats	% Connexió atret
A peu	1.395	0	5,7%	0,0%
Bicicleta	543	2.101	2,2%	19,3%
Transport públic	372	606	1,5%	8,3%
Transport privat	22.121	7.876	90,5%	72,4%
Total	24.430	10.583	100,0%	100,0%

Font: EMQ 2006

#### TRETS MÉS DESTACATS DE LA MOBILITAT GLOBAL

- Al municipi de Premià de Mar es realitzen 87.958 desplaçaments diaris, dels que el 58,8% són interns, el 38,4% de connexió i el 3,7% externs.
- La mitjana és de 4,04 desplaçaments per persona i dia.
- Els desplaçaments interns són majoritàriament no motoritzats (86,2% a peu i 0,2% en bicicleta). El vehicle privat té una quota d'ús del 13%. El transport públic urbà té una baixa quota d'utilització, del 0,6%. L'ús del transport públic urbà és quasi exclusivament de dones majors de 65 anys, amb un petit percentatge de joves.
- Els desplaçaments de connexió de residents es realitzen en un 59,8% en modes motoritzats, i un 32,6% en transport públic. Un 5,7% es realitzen a peu i l'1,9% en bicicleta.
- Els desplaçaments en transport públic (tant interns com de connexió) són els que s'hi dedica més temps. El temps mitjà del desplaçament urbà en transport públic és semblant al del vehicle privat, dada positiva en relació a la velocitat comercial del bus.
- Els principals municipis on es desplacen en dia feiner els residents de Premià de Mar, són Barcelona (29,4%), Mataró (17,8%), el Masnou (7,9%), Vilassar de Mar (7,2%) i Premià de Dalt (6,8%). Globalment, el 51,5% dels desplaçaments tenen destí a altres municipis al Maresme i el 35,4% al Barcelonès.
- 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 tenir en compte les relacions amb Vilassar de Mar i Premià de Mar. Aquestes relacions mostren un marge de transvasament important cap al transport públic. 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 AMB EFECTE DE DRET A PARTIR DEL 19.03.18

## 2.3. El mode a peu

### 2.3.1. Xarxa de vianants

Premià de Mar presenta una alta densitat de població, una trama urbana molt compacta (particularment al casc antic) i un pendent sobre 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 zig-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.

Figura 44. Imatge d'un carrers del nucli antic, amb plataforma única



Font: INTRA SL

L'estació de Rodalies Renfe també exerceix de pol attractor 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 Lull 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 linearmet al llarg de la zona de costa.

### 2.3.1.1. Tipologia de vies

Tenint en compte els condicionants del municipi (centres d'atracció, potencial d'atracció a de desplaçaments a peu) es defineix la xarxa principal i la secundària de vianants, segons mostra la següent imatge.

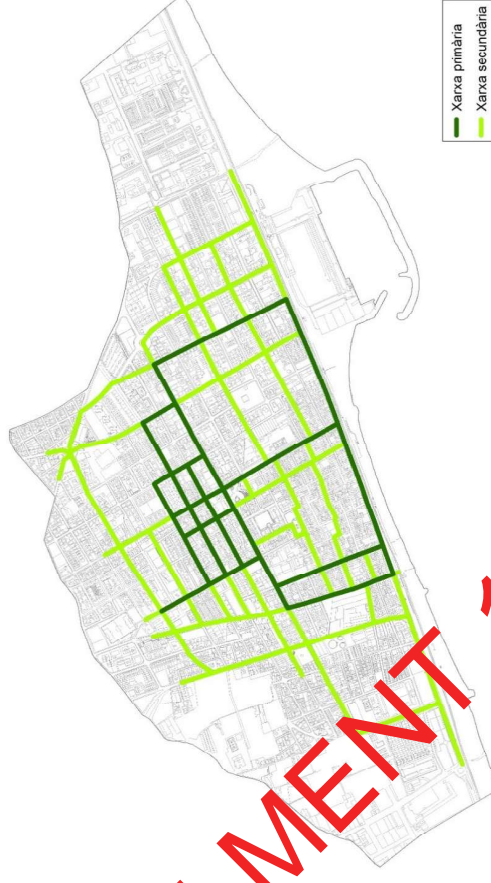
La xarxa principal s'estén per la zona del nucli antic i àrea comercial de Premià de Mar, i la façana marítima del municipi (camí Ral) i les carreteres de connexió amb nuclis veïns (carretera de Vilassar de Dalt). Està formada pels carrers Gran Via, Riera de Premià, Joan Prim, de la Plaça, Enric Granados, 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.

La xarxa secundària inclou les vies principals de ramificació cap als diversos barris del municipi. Té una longitud d'11,0 km.

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

Figura 45. Classificació funcional de la xarxa de vianants



Font: INTRA SL

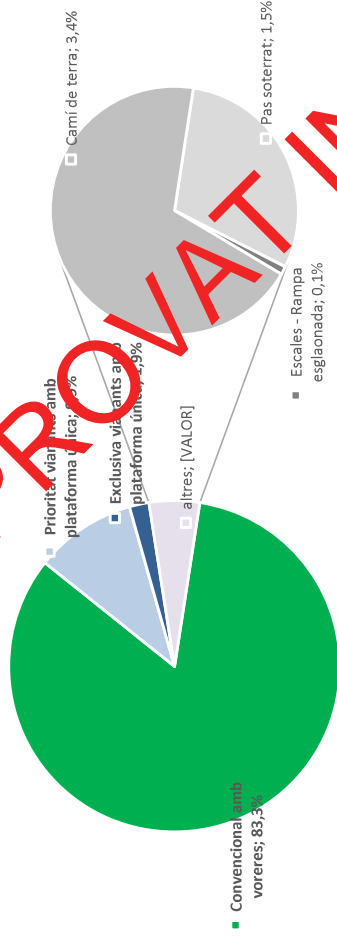
S'han analitzat diversos paràmetres a tota la xarxa de Premià de Mar: amplada útil de les zones per als vianants, passos de vianants (accessibilitat i posició), guials de vianants (grau d'accessibilitat) i pendents de la xarxa, així com l'amplada i l'ure d'obstacles a la xarxa principal de vianants.

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: 1,8 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. El plànol 7 mostra la xarxa dels itineraris de vianants sobre els principals punts d'atracció del municipi.

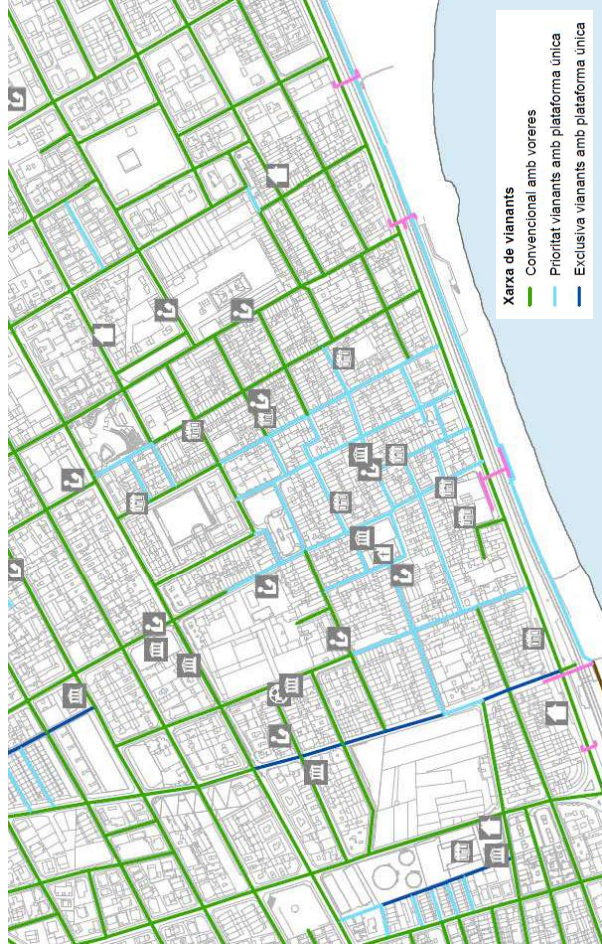
Figura 46. Distribució percentual de la xarxa principal de vianants segons tipologia de regulació



Font: INTRA SL

La zona de plataforma única, com ja s'ha esmentat, es localitza principalment al nucli antic. S'estén des de la Riera de Premià (exclusiva per a vianants en la major part del tram), al voltant de l'Ajuntament, fins al carrer de l'Eixample.

Figura 47. Detall del plànol 7 de xarxa de vianants (nucli antic)



Font: INTRA SL.

### 2.3.1.2. Amplada de les voreres

La mobilitat a peu per la via pública requereix disposar d'uns espais que garanteixin la seguretat i el confort en les activitats diàries d'aquells que es desplacen a peu.

L'aparició de noves normatives que afecten i condicionen les característiques que ha de disposar l'espai públic, i més concretament, els passos de vianants fan que aquests espais s'hagin d'anar actualitzant a les noves normes d'accessibilitat.

La Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat, entra en vigor el 4 de novembre 2014. Tot i així caldrà esperar dos anys abans no es redacti el nou decret de desplegament. Segueix actualment vigent el decret 135/1995 (Codi d'accessibilitat de Catalunya) i el RD 1734/2010 CTE SUA 9 Edificació i l'Ordre VIV/561/2010 d'espais públics urbanitzats.

Segons aquesta ordre del Ministeri d'Habitatge, els espais públics es projectaran, es construiran, es restauraran, es mantindran, s'utilitzaran i es reurbanitzaran, com a mínim, amb les condicions bàsiques descrites en ella. El règim d'aplicació de l'Ordre VIV/561/2010 va entrar en vigor a data del 12 de setembre del 2010 per tots aquells espais públics nous. En el cas dels espais públics existents la data d'entrada en vigor serà l'1 de gener del 2019.

L'any 2010 es va redactar un Pla d'Accessibilitat del municipi.

En relació a la distribució de l'espai públic, en aquest apartat s'analitzen les amplades totals de les voreres, a partir de la base topogràfica facilitada per l'Ajuntament de Premià de Mar, i l'amplada lliure de pas a la xarxa principal, a partir del treball de camp dut a terme.

Al plànol 8 es grafia l'amplada total de les voreres, i l'amplada lliure es grafia en el plànol 9 (junt amb les condicions de passos de vianants i guals) a la xarxa principal. Els plànols 10.1 fins a 10.9 mostren els guals i passos de vianants amb major detall per zones del municipi.

### Amplada total de voreres a la xarxa de vianants

Una part dels carrers tenen amplades inferiors a 1 metre (incloent trams de carrer sense vorera), vies on els vianants tindrà una amplada útil de pas no accessible.

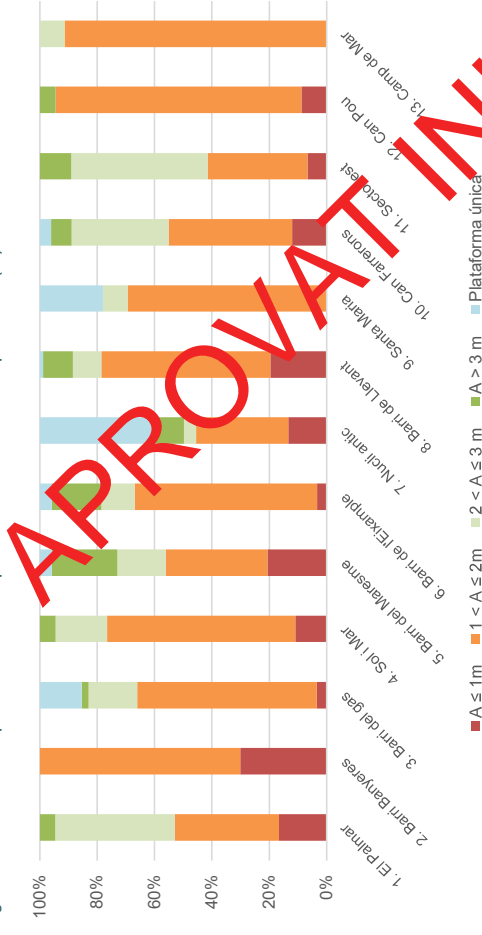
Taula 23. Distribució de les voreres segons l'amplada total

Amplada total	Km lineals	%
A ≤ 1m	10,3	12,3%
1 < A ≤ 2m	41,1	48,9%
2 < A ≤ 3 m	17,2	20,5%
A > 3 m	9,7	11,5%
Plataforma única	5,3	6,9%

Font: INTRA SL.

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, s'ha d'estudiar la progressiva implantació de plataformes.

Figura 48. Distribució percentual de l'amplada total de les voreres per barris (%)



Font: INTRA SL.

Figura 49. Imatge de carrers del nucli antic amb voreres estretes



Font: INTRA SL

### Amplada lliure de pas a la xarxa principal de vianants

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.

Taula 24. Distribució de les voreres segons l'amplada lliure de pas

Amplada lliure	Descripció	Km lineals	%
$A_{ll} \leq 0,9m$	No accessibles	1,7	16,8%
$0,9 < A_{ll} \leq 1,8m$	No accessibles segons l'Ordre VIV/561/2010	4,8	48,0%
$1,8 < A_{ll} \leq 2,5 m$	Accessibles, garanteixen l'encreuament de dos vianants	1,0	9,7%
$A_{ll} > 2,5 m$	Mínim per garantir un bon nivell de servei en xarxa principal de vianants de primera categoria	1,9	19,3%
Plataforma única	Carrers de plataforma única amb prioritat vianants o exclusius vianants	0,6	6,3%

Font: INTRA SL.

### 2.3.1.3. Passos i guals de vianants

S'ha dut a terme un inventari de les cruïlles i trams de carrer per tal d'avaluar el grau d'accessibilitat dels passos i guals de vianants segons els criteris definits al Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

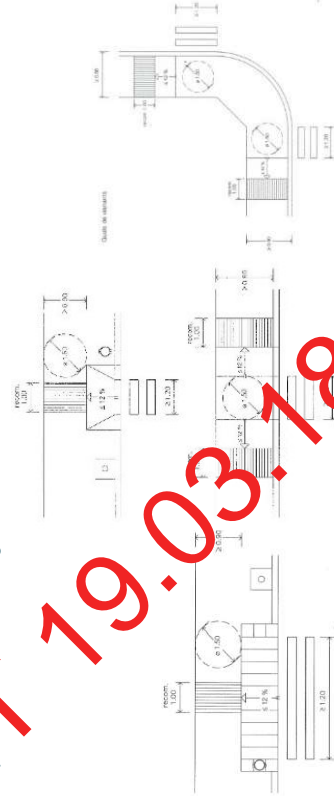
Al Codi d'Accessibilitat de Catalunya es descriu que un pas i gual de vianants és adaptat quan compleix els requisits següents:

- Salvar el desnivell entre la vorera i la calçada amb un gual de vianants adaptat.
- Quan travessi un il·lot intermedi a les calçades rodades, aquest es retallarà i quedarà rebaixat al mateix nivell de les calçades en una ampla igual a la del pas de vianants. El paviment de l'il·lot és diferenciador respecte al de la calçada.
- Quan el pas, per la seva longitud, es realitzi en dos temps amb parada intermèdia, l'il·lot tindrà una largada mínima d'1,50 m, una amplada igual a la del pas de vianants i el seu paviment quedarà enrasat amb el de la calçada quan la longitud de l'il·lot no superi els 4,00 m.

En la classificació, s'ha diferenciat tres tipus de guals de vianants:

- Gual adaptat: S'identifiquen aquells passos que compleixen totes les característiques descrites a la Llei d'Accessibilitat.

Figura 50. Esquemes de dimensions segons Llei d'Accessibilitat



Font: INTRA SL

- Gual practicable: S'identifiquen aquells passos que presenten alguna mancança lleu d'accessibilitat i és prioritària la seva millora per tal de que siguin passos accessibles.
- Gual no adaptats: S'identifiquen aquells passos que presenten una total mancança d'accessibilitat i és molt necessari el seu condicionament d'acord amb la Llei d'Accessibilitat. I dues tipologies de pas de vianants:
- Pas de vianants: S'identifiquen aquells passos que estan al mateix nivell que la calçada, i per tant és necessària l'habilitació de guals de vianants en vorera. D'aquests es determina els que estan situats correctament o no respecte la trajectòria natural dels vianants (correcte o desplaçat). També s'han identificat aquells punts on manquen passos que serien necessaris per a una completa dotació a cada cruïlla (4 en cruïlles en Y, 3 en cruïlles en T)
- Pas de vianants elevat: S'identifiquen aquells passos que el pas de vianants està a la mateixa cota que la vorera, més alçat que la calçada.

Tal i com es mostra als plànols 10.1 fins 10.9, 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 de pas (38% dels creuaments).

El 62% dels itineraris tenen passos pintats (un 1% són elevats). No es detecten passos de vianants 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, com es mostra més endavant.

Taula 25. Distribució de passos de vianants

Passos	Nombre	%
Correcte	588	61,0%
Elevat	10	1,0%
Inexistent	366	38,0%
Total	964	100,0%

Font: INTRA SL.

Els barris Can Pou i Camp de Mar són els que mostren major nombre de cruïlles amb passos no senyalitzats, mentre que les zones centríques mostren una major dotació de passos (Eixample, Maresme, Can Farrerons...). És una problemàtica que afecta en major mesura les zones residencials més allunyades del nucli.

A la xarxa principal de vianants es detecta un 15,1% de passos no pintats, i un 12,9% a la xarxa secundària, molt per sota respecte la mitjana de tota la xarxa de vianants (38%).

Taula 26. Distribució de passos de vianants, per barris

Barris	Correcte	Elevat	Inexistent	% de passos inexistent (no pintats)
1. El Palmar	14		5	26%
2. Barri Banyeres	6		2	25%
3. Barri del gas	57		72	56%
4. Sol i Mar	41	3	32	42%
5. Barri del Maresme	146	1	65	31%
6. Barri de l'Eixample	104	1	27	20%
7. Nucli antic	38		45	54%
8. Barri de Llevant	28		30	52%
9. Santa Maria	26	2	18	39%
10. Can Farrerons	50		8	14%
11. Sector est	65		24	27%
12. Can Pou	3	3	20	77%
13. Camp de Mar	2		11	85%

Font: INTRA SL.

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 inexistent (no existeix un gual accessible).

Taula 27. Accessibilitat dels guals de vianants

Passos	Nombre	%
Adaptat	846	44%
Practicable	306	16%
Practicable mal ubicat	35	2%
Inexistent i no adaptat	741	38%
Total general	1928	100%

Font: INTRA SL.

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 centríques (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).

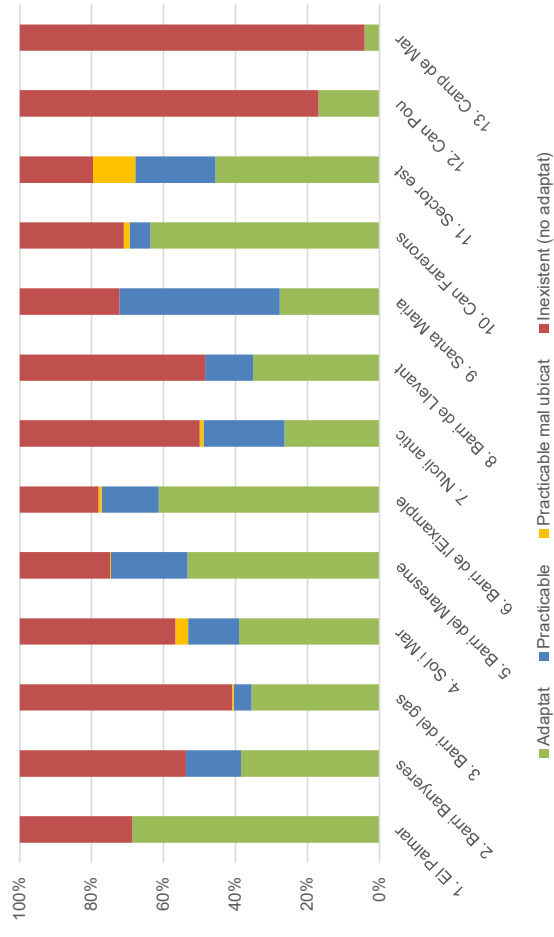
Es detecta un 50% de guals no adaptats a la zona del nucli antic, en els carrers que mantenen una secció diferenciada.

Taula 28. Accessibilitat dels guals de vianants, per barris

Barris	Adaptat	Practicable	Practicable mal ubicat	Inexistent (no adaptat)	% de guals no adaptats
1. El Palmar	22	2	10	10	31,3%
2. Barri Banyeres	5	2	6	6	46,2%
3. Barri del gas	92	13	153	153	59,1%
4. Sol i Mar	55	20	61	61	43,3%
5. Barri del Maresme	216	86	102	102	25,2%
6. Barri de l'Eixample	151	39	54	54	22,0%
7. Nucli antic	46	39	87	87	50,0%
8. Barri de Llevant	47	18	69	69	51,5%
9. Santa Maria	23	37	73	73	27,7%
10. Can Farrerons	77	7	2	2	28,9%
11. Sector est	78	38	35	35	20,5%
12. Can Pou	9	9	44	44	83,3%
13. Camp de Mar	1	1	23	23	95,8%

Font: INTRA SL.

Figura 51. Distribució percentual de l'accessibilitat dels guals de vianants per barris

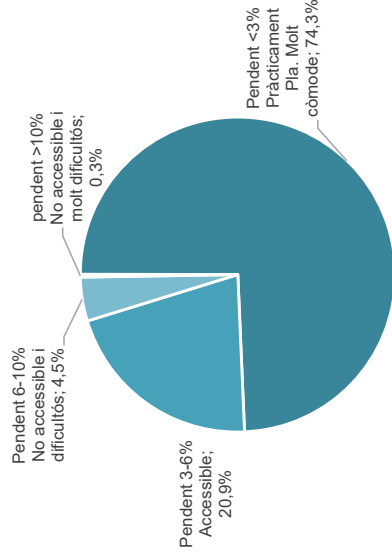


Font: INTRA SL.

### 2.3.1.4. Pendent

El següent gràfic mostra la distribució percentual de la longitud de la xarxa segons el pendent, tal i com es grafia al plànol 11, seguint les categories marcades.

Figura 52. Distribució percentual de la xarxa de vianants segons el pendent



Font: INTRA SL

El 95,2% de la xarxa de vianants presenta un pendent accessible, i només el 4,8% mostra pendents superiors al 6%. No es tracta d'un limitant greu de la mobilitat a peu.

Els barris amb major longitud de vies amb pendents superiors al 6% són el barri del Maresme i el barri del Gas.

### 2.3.1.5. Permeabilitat

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. El passeig marítim connecta amb els municipis veïns: en sentit sud arriba fins a Badalona, mentre que en sentit nord el passeig es veu tallat al final de Premià de Mar, tot i que a Vilassar de Mar es reprèn.

Els consistoris de Premià de Mar i de Vilassar de Mar han iniciat converses per fer una proposta conjunta per aconseguir de l'Estat la concessió del tram de passeig Marítim, des de la Riera de Vilassar fins al límit amb Premià de Mar, per connectar el passeig Marítim de Premià de Mar amb el de Vilassar de Mar.

D'altra banda, els consistoris veïns també estan d'acord en millorar el camí que, a la banda interior de la carretera N-II, uneix el barri de Can Pou-Camp de Mar de Premià de Mar amb el Mercat de Flor i Planta Ornamental de Catalunya, a Vilassar de Mar, un camí molt freqüentat sobretot els diumenges quan es fa el mercat a l'aire lliure a l'exterior de les instal·lacions del Mercat de Flor. Els consistoris volen consolidar aquest camí per tal de millorar la seguretat dels vianants que el transiten.

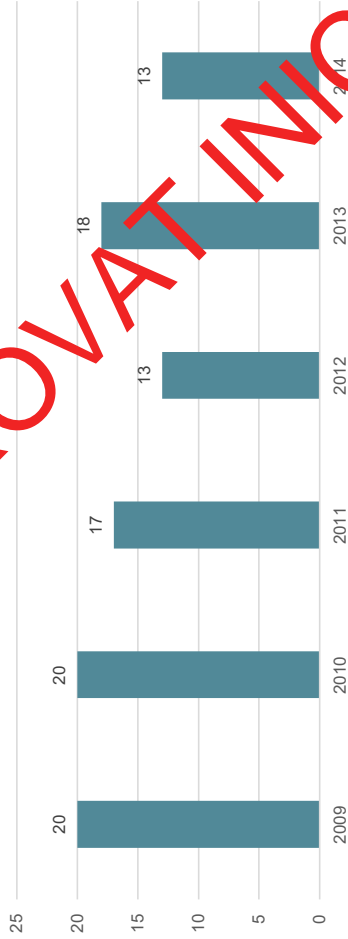
Existeixen 9 passos soterrats al llarg de la línia de ferrocarril del municipi, però dels quals **només un està adaptat (situat a la intersecció amb el carrer de la Plaça)**. Cal una millora clara en aquest aspecte.



### 2.3.1.6. Seguretat viària dels vianants

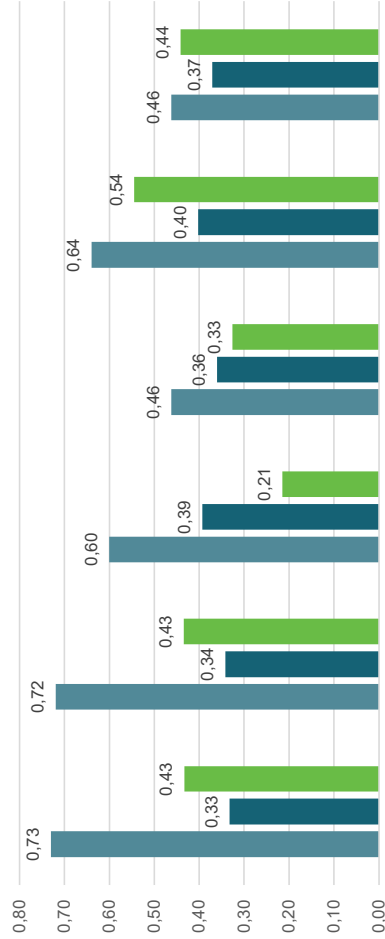
En els últims anys s'observa certa disminució del nombre d'atropellaments que es produeixen en zona urbana a Premià de Mar. Tot i així, existeix una certa fluctuació i la taxa d'atropellaments per 1.000 habitants a Premià de Mar es manté per sobre de la mitjana de municipis catalans de dimensions similars, així com la mitjana de tota Catalunya.

Figura 53. Nombre d'atropellaments amb víctimes a Premià de Mar (2007-2014)



Font: Policia Local de Premià de Mar

Figura 54. Atropellaments amb víctimes per 1.000 habitants (2007-2014)



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

### 2.3.2. Demanda a peu: intensitat de vianants

Com ja s'ha esmentat, les característiques urbanes del municipi de Premià de Mar faciliten una elevada mobilitat a peu.

A diferència del vehicle privat, la quantificació de vianants, i concretament, determinar el número de desplaçaments que es produeixen en un espai en un temps determinat és una de les tasques més complexes que aborden els PMUS. Per aquest motiu es prenen dues fonts d'informació:

- Enquesta de Mobilitat dels residents, de l'any 2015.
- Treball de camp: 64 hores d'aforament de vianants i bicicletes, en 16 punts d'aforament manual. Al plànol 26 de punts de recollida d'informació es mostra la localització dels aforaments.

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 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.

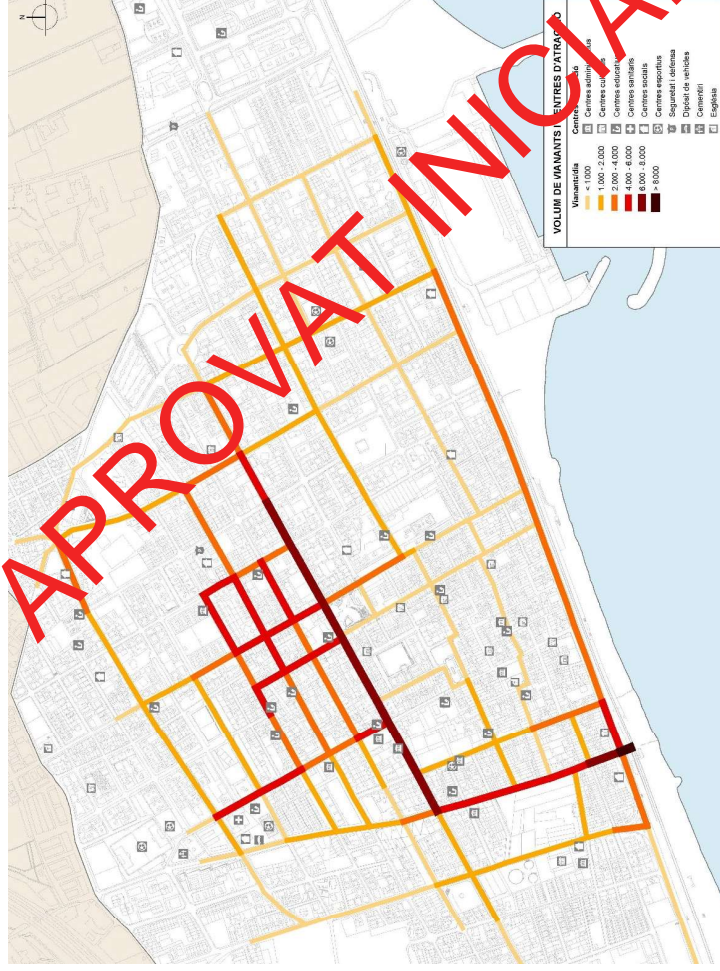
Els eixos que registren un major nombre de desplaçaments a peu són:

- **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 riera s'aconsegueix en el ciclo semaforic 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 de l'antic**, 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 Capitàs 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 Matxó.

Les intensitats de desplaçaments a peu es mostren al plànol 12.

El plànol 13 destaca aquells itineraris amb elevada intensitat de pas de vianants i les àrees de connexió amb equipaments que no compleixen uns requeriments mínims d'accessibilitat.

Figura 55. Detall del plànol 12 d'Intensitat de vianants



Font: INTRA SL

**TRETS MÉS DESTACATS DE LA XARXA DE VIANANTS**

- Premià de Mar té una alta densitat de població, una trama urbana molt compacta (particularment al casc antic) i un pendent suau cap al mar (només el 4,8% de la xarxa de vianants mostra pendents superiors al 6%). Aquests trets faciliten els desplaçaments a peu, tant longitudinalment al mar com en sentit mar-muntanya dins del nucli urbà.
- La xarxa urbana per a vianants del municipi s'estima en 48,8 km lineals. Un total de 5,7 km de vies estan pacificades i els vianants hi té prioritat de pas (11,8% de la xarxa).
- Un 12,3% dels carrers tenen amplades inferiors a 1 metre (incloent trams de carrer sense vorera), vies on els vianants tindrà una amplada útil de pas no accessible. Els barris amb més quilòmetres no accessibles són els del Maresme i el Nucli Antic. En aquest últim la implantació de carrers de plataforma única ha suposat una notable millora.
- A 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 VVV/561/2010 (64,8% de la xarxa principal).
- El 62% dels itineraris tenen passos pintats (un 1% són elevats). Hi ha 366 creuaments de vianants sense senyalització horitzontal del pas (38% dels creuaments).

- El 42% dels quals dels passos de vianants són adaptats o practicables (tot i amb un 2% mal ubicats respecte el pas de vianants), mentre que el 38% restant dels quals són inexistents.
- Aquestes mancances d'accessibilitat es concentren principalment als barris més perifèrics, mentre que al centre urbà s'observa un important esforç de millora de les condicions per als vianants.
- 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 1 està adaptat.
- S'observa certa disminució del nombre d'atropellaments en zona urbana a Premià de Mar entre 2009 i 2014. Es manté una taxa d'atropellaments per 1.000 habitants superior a la mitjana de municipis de dimensions similars, així com la mitjana de tota Catalunya.

**TRETS MÉS DESTACATS DE LA DEMANDA A PEU**

- Els residents a Premià de Mar realitzen un total de 44.621 desplaçaments interns a peu (que representen el 86,2% dels desplaçaments interns totals) i 1.930 de connexió (el 5,7% dels de connexió) amb municipis propers cada dia. Representen 46.552 desplaçaments diaris a peu, quasi el doble dels desplaçaments que es realitzen en vehicle privat (26.944 al dia).
- Una part important dels carrers del nucli antic de Premià de Mar formen una xarxa de prioritat invertida en plataforma única. 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.
- 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. En aquestes zones es detecten els principals fluxos a peu.
- Els eixos que registren un major nombre de desplaçaments a peu són:
  - Gran Via de Lluís Companys,
  - Plaça de Premià de Mar
  - 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.
  - Vorera del Camí Ral
  - Zona pacificada del nucli antic
  - Eixos de connexió entre el centre i els barris més allunyats

## 2.4. El mode bicicleta

### 2.4.1. Xarxa ciclista

El municipi de Premià de Mar s'han aplicat mesures basades en la convivència entre la bicicleta i altres mitjans a la xarxa viària, per progressivament introduir l'ús d'aquesta mitjà a la ciutat. Actualment es compta amb 15,6 km de carrers amb tipologies urbanes que faciliten la mobilitat amb bicicleta.

Al plànol 14 es mostra la infraestructura ciclista existent al municipi. Tant la xarxa de vies ciclistes com els aparcaments existents.

Taula 29. Distribució de la xarxa ciclista per tipologies, en quilòmetres

Tipologies	km	%
Camí de terra	1,7	10,6%
Via compartida amb trànsit motoritzat (bici-carril)	8,0	51,0%
Exclusiva vianants amb plataforma única	0,9	6,0%
Prioritat vianants amb plataforma única	4,6	29,5%
Pas soterrat	0,5	3,0%
Total	15,6	100,0%

Font: INTRA SL

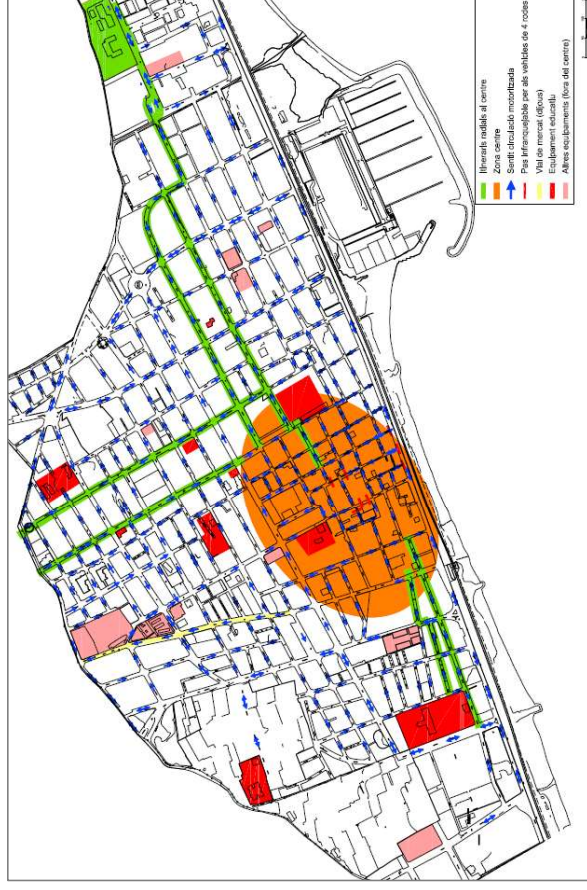
La bicicleta pot circular tant pels carrers de plataforma única pacificats al centre, així com en la resta de vies de la xarxa urbana on la velocitat està limitada a 30 km/h, compartint calçada amb el vehicle privat. Aquesta regulació hauria de permetre la convivència entre els vehicles motoritzats i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

Per millorar la visibilitat de la bicicleta a la xarxa viària, l'any 2014 es va redactar un estudi per a la creació d'una ronda urbana de bicicletes. La seva aplicació es va concretar l'any 2015 es va aplicar amb una senyalització específica en un seguit de carrers del sector est ("bici-carril").

Aquest no és pròpiament un carril bici, i en altres ciutats li han donat noms diferents. Es tracta de disposar una senyalització horitzontal específica, amb marques vials al centre del carril de circulació per alertar de la presència de ciclistes i per indicar que aquests han de circular preferentment pel centre del carril.

En una primera fase es van senyalitzar carrers des del nucli antic a Can Pou pensada pels alumnes de l'institut, i la intenció era que el carril també arribés a La Salle i acabés encerclant el municipi.

Figura 56. Possibles itineraris radials al centre on desenvolupar bici-carrils



Font: "Ronda urbana de bicicletes". DIBA, AMB, MCT (2014)

Figura 57. Imatges del bici-carril pintat i tram de carril bici segregat



Font: INTRA SL

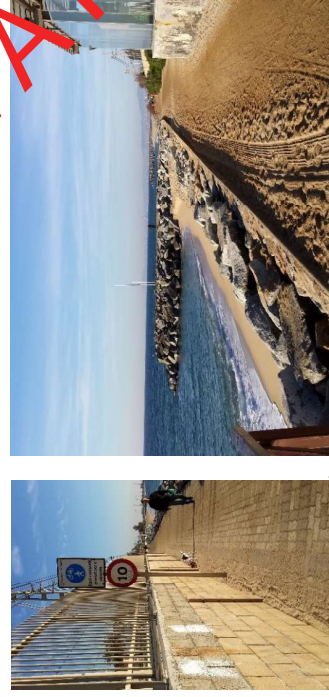
Les bicicletes també poden circular pel passeig marítim paral·lel a la platja, en el tram de Premià de Mar. Tot i que el passeig no té un carril bici específicament senyalitzat, es tracta d'una zona adequada per als desplaçaments amb bicicleta. La velocitat màxima en aquesta zona està limitada, ja que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

Aquest itinerari ressegueix la línia de costa dins del municipi, i alhora el connecta amb els municipis veïns. Cal considerar que en acabar el terme de Premià de Mar, un cop passat el port, aquest itinerari s'interromp. No es reiniciaria en el terme de Vilassar de Mar, passat el Mercat de la Flor.

Els consistoris de Premià de Mar i de Vilassar de Mar han iniciat converses per fer una proposta conjunta per aconseguir de l'Estat la concessió del tram de passeig Marítim, des de la Riera de Vilassar fins al límit amb Premià de Mar, per connectar el passeig Marítim de Premià de Mar amb el de Vilassar de Mar.

Per el costat de Montgat l'itinerari és continu fins a Badalona, però no es permet el pas de les bicicletes dins del tram del terme de Montgat, on han de continuar per la carretera.

Figura 58. Imatges del passeig Marítim



Font: INTRA SL

### 2.4.2. Aparcaments de bicicletes

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.

Taula 30. Places d'aparcament de bicicletes per proximitat a equipaments

Equipament	N. places
Estació de Rodalies	16+10
Ajuntament	6
Parc, plaça de Santa Rosa	4
Zona comercial Gran Via	16
Pavelló d'esports Voramar	4
Pollèsportiu--Camp de futbol	30+10
Biblioteca	6
Plaça Doctor Ferran	10
Escola el Dofí	6
Carrer de la Unió	8+8
<b>Total</b>	<b>134</b>

Font: INTRA SL

Existeixen aparcaments en U invertida, així com nous punts d'estacionament amb un sistema d'ancoratge propi del municipi, com es mostra a continuació.

S'està estenent la disponibilitat d'aparcaments a la zona comercial del centre. El mes de juliol de 2015 es van instal·lar a la Gran Via, al tram comprès entre els carrers Marina i Eixample, 8 aparcaments per a bicicletes. Està previst instal·lar-ne 5 més properament. Aquests aparcaments estan pensats per als usuaris de bicicletes que es vulguin desplaçar a la zona comercial de la Gran Via o als voltants. Permetran lligar-hi un total de 26 bicicletes (16 als aparcaments existents i 10 als que s'instal·laran properament) i tenen un disseny pensat per evitar un estacionament permanent de bicicletes que pugui derivar en un mal ús.

Figura 59. Imatges d'aparcaments de bicicletes (estació de rodalies) i nou model d'aparcament amb instruccions



Font: INTRA SL

### 2.4.3. Demanda en bicicleta: Intensitat de bicicletes

Segons l'enquesta de mobilitat es produeixen diàriament 119 desplaçaments en bicicleta de residència 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 lílndar de significació estadística, fet que atorga un caràcter orientatiu a la xifra.

Per altre banda, s'han realitzat 64 hores d'aforament de bicicletes, en 16 punts d'aforament manual (al plànol 26 el punt de recollida d'informació es mostra la localització dels aforaments).

Segons aquest aforament el registre de desplaçaments en bicicleta es detecten els principals eixos de desplaçament en bicicletes dins del nucli urbà, tant en sentit mar muntanya com longitudinals. Les dades d'intensitat de bicicletes es grafien al plànol 16.

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 principals al centre, on desenvolupar infraestructura ciclista. En el cas de l'itinerari a l'Institut es disposa d'assenyalització 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 té un paper en aquests fluxos.

En base a tota la informació prèvia disponible i les enquestes, s'ha dut a terme la construcció de les matrius de mobilitat a peu utilitzant el Sistema d'Informació Geogràfica transCAD.

Taula 31. Intensitat Mitjana en dia Laborable de bicicletes, per carrers

IML (vehICLES/DIA), per rangs	Carrers
Més de 200 bicicletes/dia	<p>passatge Marítim</p> <p>carrer Batlles</p> <p>carrer Rafael Casanova</p> <p>carrer Joan Prim</p>
Entre 100 i 200	<p>Camí Ral (N-II)</p> <p>carretera Vilassar de Dalt (BV-5023)</p> <p>carrer Riera de Premià</p> <p>Gran Via</p> <p>carrer Joan Prim</p> <p>carrer Rafael Casanova</p> <p>carrer Pintor Pau Roig</p> <p>carrer Capitans de Mar</p> <p>carrer Ramon de Penyafort</p>
Entre 50 i 100	<p>Camí Ral (N-II)</p> <p>carretera de Premià de Dalt (BV-5024)</p> <p>carrer Riera de Premià</p> <p>Gran Via</p> <p>carrer Joan Prim</p> <p>passatge Circumval·lació</p> <p>carrer Capitans de Mar</p> <p>carrer Francesc Mas i Abril</p> <p>carrer Llevant</p> <p>carrer Marina</p> <p>carrer Mercè</p> <p>carrer Pintor Pau Roig</p> <p>carrer Ramon de Penyafort</p> <p>carrer Santiago Rossinyol</p> <p>carrer Torrent de la Fontana</p> <p>carrer Unió</p> <p>passatge Sant Joan Baptista de la Salle</p>

Font: INTRA SL

El pla 17 detecta aquells fluxos principals que ara mateix es produeixen per eixos sense infraestructura específica per a vianants. Tot i així, en una situació de circulació a 30 km/h, bicicletes i vehicles podrien compartir la calçada sense conflictes.

Un altre disfunció detectada és la manca de permeabilitat entre la zona del poble i el passeig marítim, per l'escàs grau d'adaptació dels passos soterrats.

## 2.4.4. 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 tècniques viables per a la implantació d'un carril bici que discorri al llarg del front marítim del Maresme, d'una longitud d'uns 56 quilòmetres i que passarà per diferents termes municipals, inclosa Premià de Mar. L'amplada prevista per al carril bici serà de 3 metres, però adaptable i reduïble segons les condicions del terreny.

L'objectiu és connectar els carrils bici que ja existeixen en alguns municipis de la costa del Maresme en el seu front marítim, i estudiar la implantació de nous trams.

La via projectada serà preferentment d'ús exclusiu per a bicicletes, sempre i quan sigui tècnicament i econòmicament viable, tot i que pot ser que en alguns trams sigui d'ús compartit amb vianants o puntualment amb vehicles motoritzats. Sempre que l'orografia ho permeti, el carril bici es disposarà pel front marítim. En cas que no sigui possible el seu traçat discorrerà per l'interior.

S'analitzarà també l'estat dels carrils bici existents i es valorarà el seu condicionament en cas que sigui necessari. També caldrà estudiar quines són les previsions futures respecte vies ciclables desenvolupades o en fase de desenvolupament en els diversos estudis de mobilitat i planejaments urbanístics dels municipis involucrats.

Per als nous trams de carril bici s'estudiaran, si escau, diverses alternatives de traçat i/o diferents solucions o alternatives viables per al mateix tram que puguin ser executades en diferents terminis en funció del pressupost.

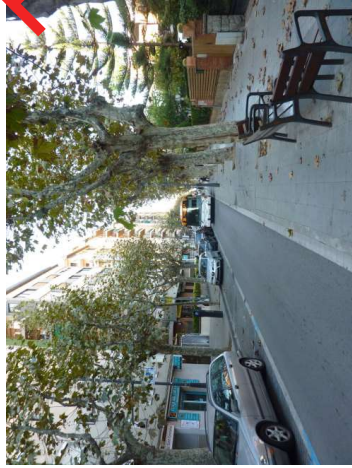
### TRETS MÉS DESTACATS DEL MODE BICICLETA

El municipi de Premià de Mar s'han aplicat mesures basades en la convivència entre la bicicleta i altres mitjans a la xarxa viària. 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 s'acompanyen 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 del 2015 es produeixen diàriament 119 desplaçaments en bicicleta de residents interns al municipi i 641 desplaçaments de connexió.
- La utilització d'aquest mode es troba en expansió al municipi, tant motivada per raons d'oci i esport, com a mode per desplaçaments quotidians, especialment en itineraris escolars.
- 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.
- 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 zones on es situen els principals equipaments del municipi. La ubicació dels aparcaments de bicicletes també respon en aquests fluxos.
- 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.

## 2.5. El mode 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 no turistes (N80, N81) i la línia de Rodalies de Catalunya (R1), amb parada en una estació al municipi. També hi ha servei de taxi.



Imatge 1. Autobús circulant per la Gran Via



Imatge 2. Estació de ferrocarril de Premià de Mar.

### 2.5.1. Xarxa de transport públic

A continuació es porta a terme una descripció de la oferta dels diferents serveis de transport públic sota la classificació anterior. D'aquesta manera s'aconsegueix reproduir una radiografia de l'estat actual del servei de transport públic al municipi de Premià de Mar així com de la connexió amb els municipis d'influència, amb l'objectiu final -junt amb l'anàlisi de la demanda- d'efectuar una diagnosi i facilitar una posterior etapa de propostes encaminades a optimitzar la quota d'ús del conjunt de serveis de transport públic.

#### 2.5.1.1. Autobús interurbà: C-14

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.

El servei està gestionat per l'empresa Casas i té la següent freqüència de pas:

Taula 32. Línies d'autobús urbà de Premià de Mar, expedicions

Línia	Expedicions diàries		
	DI-Dv.	Ds.	Dg.
C14	29	15	15*

Font: Empresa CASAS

\* Nota: Diumenges i festius dels mesos de Juliol i Agost.

Des del 21 de juliol de 2015, la línia d'autobús C14 Premià de Dalt-Premià de Mar modifica el recorregut i els horaris i s'inclouen dues noves parades: a la Ctra. de Vilassar de Dalt/Gran Via Lluís Companys (de pujada) i a la Ctra. de Premià de Dalt/Banyeres (de baixada).

Figura 60. Canvi de recorregut i dels horaris de la línia d'autobús C-14.



Sortides de Premià de Dalt (Forn)		Sortides de Premià de Mar (Estació Rodalies)	
Feiners (tot l'any)		Feiners (tot l'any)	
06.10	08.40	06.05(*)	08.30
06.40	09.10	06.30	09.00
07.10	09.40	07.00	09.30
07.40	10.20	07.30	10.10
08.10	11.00	08.00	10.50
			13.30
			16.00
			19.00
			21.30

Dissabtes (tot l'any) Diumenges i Festius (juliol i agost)		Dissabtes (tot l'any) Diumenges i Festius (juliol i agost)	
08.10	11.10	08.00	11.00
09.10	12.10	09.00	12.00
10.10	13.10	10.00	13.00
			16.00
			19.00
			21.00
			22.00

(\*) Inici a Illa Fantasia

Font: [www.sarfa.com](http://www.sarfa.com).

2.5.1.2. **Autobús interurbà: C-3/4 C-10, C30**

Un total de 4 línies d'autobús interurbà connecten amb les localitats veïnes de Vilassar de Mar i Vilassar de Dalt (línia C-30) i amb les ciutats de Mataró i Barcelona (línia C-10 i C3/4). D'altra banda, com ja s'ha fet esment, la línia C-10 també enllaça amb el municipi limítrof de Premià de Dalt.

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

La línia C-30 connecta els municipis de Vilassar de Mar i Vilassar de Dalt passant per Premià de Mar, fins a l'Hospital de Mataró.

La línia C3/4 és un conglomerat de dues línies. La major part d'expedicions inicien el trajecte a Vilassar de Dalt, passen per Premià de Mar (barri Cotet i Can Vial) i segueixen cap a Barcelona (Ronda Universitat) directes per l'autopista C-32. També hi ha algunes expedicions directes de Premià de Mar fins a Barcelona. La línia C10 enllaça Barcelona (estació de metro de La Pau, línies L2 i L4) amb Mataró per la N-II, realitzant 5 parades al municipi de Premià de Mar.

Hi ha també dues línies d'autobús nocturn, la N80 i la N81 que discorren pel municipi. La línia N80 enllaça Barcelona amb Mataró per la N-II i té una parada a l'estació de ferrocal de Premià. La N81 comunica Barcelona amb Vilassar de Dalt i té una única parada a Premià de Mar, també a l'estació de Rodalies.

Taula 33. Línies d'autobús de Premià de Mar, expedicions

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

Font: Empresa CASAS

**Accessibilitat de les parades d'autobús**

Un altre aspecte ha tenir en compte són les parades del servei de transport públic interurbà i les seves característiques. S'ha realitzat un inventari de les parades d'autobús del terme municipal per tal d'identificar-ne la tipologia i les condicions de cada una de les parades (veure plànol 21 de tipologies de parades d'autobús).

El municipi de Premià de Mar disposa de 19 parades d'autobús. Un total de 9 parades disposen de marquesina i 11 de pal·localitzador (en tots els casos disposen d'una de les dues estructures). Totes les parades estan per tant identificades i senyalitzades. De les parades amb pal·localitzador, 9 no disposen de banc d'espera.

Totes les parades disposen d'informació de línies i horaris.

Taula 34. Inventari de parades d'autobús (tipologia de parada)

	N. parades	%
Marquesines	9	47%
Pal·localitzador	11	58%
Banc	8	42%
Parades sense pal·localitzador ni marquesina	0	0%

Font: INTRA SL

El 47% de les parades es fan en el mateix carril de circulació i són accessibles, realitzant l'encotxament directament des de la vorera. Un 32% de les parades disposen d'apartadors exclusius (i en tots casos superiors als 25 m de llarg, permeten l'estacionament correcte del vehicle paral·lel a la vorera, fent accessible l'encotxament). Globalment, es considera que el 95% de les parades són accessibles.

Taula 35. Inventari de parades d'autobús (punt de parada)

En carril de circulació	N. parades		%
	Directament en vorera	Tram recte Tram en corba	
En plataforma prefabricada	0	0	0%
Apartador exclusiu	6	6	32%
Banda aparcament	3	3	16%
Fila	0	0	0%
Bateria	0	0	0%

Font: INTRA SL

Segons el **Coeficient d'accessibilitat de Catalunya** també s'ha de garantir un itinerari adaptat per accedir a la parada:

- Amplada lliure mínima de 0,90m i una alçada lliure d'obstacles de 2,10m
  - En canvis de direcció, l'amplada lliure de pas ha de permetre inscriure un cercle d'1,50m de diàmetre. En casos particulars s'acceptarà un diàmetre d'1,20m.
  - No incloure cap escala ni grauatallat
  - El pendent longitudinal no superior al 8%. Pendent transversal no superior al 2%
  - Paviment dur, no lliscant i sense irregularitats diferents dels propis del gravat de les peces.
  - Els elements d'urbanització i de mobiliari urbà hauran de ser adaptats.
  - Els passos de vianants seran adaptats incorporant, quan calgui, guals per a vianants.
- La normativa i criteris de disseny per a l'accessibilitat de les parades d'autobús* (Entitat Metropolitana del Transport) estableix que, cal crear un espai lliure de pas per darrera la marquesina de vianants d'1,60m (en voreres d'amplada limitada es pot prendre 1,20m). També s'estableix que en cas de voreres d'amplada inferior a 3,15 m amb plataforma d'embarcament es consideraran pals de parada (nuc-banc) enlloc de marquesines. En cas de parades sense plataforma d'embarcament, en voreres de menys de 3,3 m es consideraran pals de parada enlloc de marquesines.

En 7 parades (37%) del municipi hi ha voreres amb ampliades no accessibles en l'espai immediatament adjacent a la parada o on la presència de mobiliari urbà dins de la zona d'embarcament constitueix un obstacle per als itineraris.

Per a les unitats vehiculars, les línies C14, C30, N80 i N81 són adaptades per a persones amb mobilitat reduïda, mentre que les línies C34 i C10 no tenen només algunes expedicions adaptades.

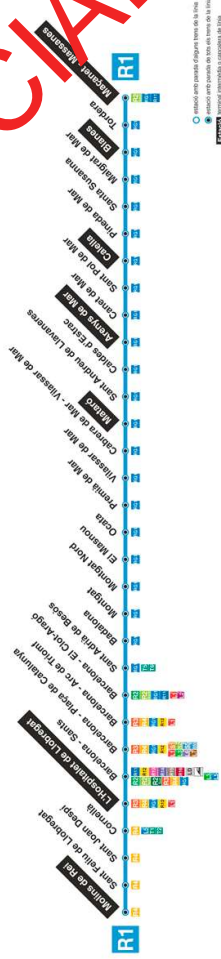
**2.5.1.3. Xarxa de ferrocarril**

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 setdit.

Segons dades de 2008, la línia comptava amb 102.2014 viatgers/dia, que representen 39,6 milions de viatgers l'any.

El gràfic següent mostra, esquemàticament, el recorregut i parades de les diverses línies.

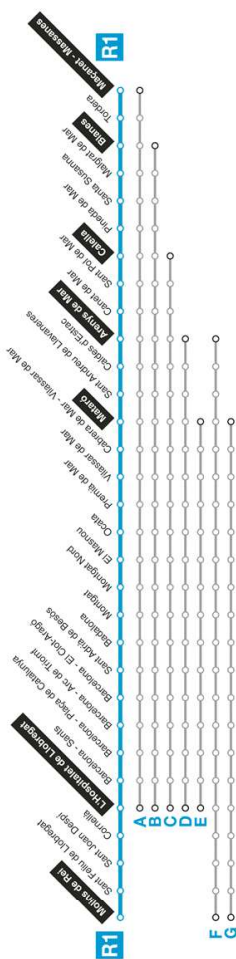
Figura 61. Esquema línia R1



Font: Trenscat.cat

L'R1 compta amb els següents recorreguts comercials i freqüències que varien tenint en compte si són hores punta, aquelles en què hi ha més passatgers coincidint amb els horaris de la jornada laboral, o hores vall, en les quals el nombre de passatges disminueix.

Figura 62. Gràfic de serveis de la R1



Font: Trenscat.cat

Taula 36. Freqüència R1 per trams

Molins de Rei/ L'Hospitalet de Llobregat – Mataró	Un tren cada 6 minuts en hora punta i 10 minuts en hora vall
L'Hospitalet de Llobregat – Calella	Un tren cada 15 minuts en hora punta i 30 en hora vall
L'Hospitalet de Llobregat – Blanes	Un tren cada 30 minuts
L'Hospitalet – Maçanet-Massanes	Un tren cada 60 minuts

Font: Rodalies de Catalunya.

Taula 37. Servei de la línia R1

Tram de servei	Recorregut i parades	Temps de viatge	Circula
A	L'Hospitalet de Llobregat - Maçanet-Massanes	1h50min	Diari
B	L'Hospitalet de Llobregat - Blanes. Para a totes les estacions	1h37min	Diari
C	L'Hospitalet de Llobregat - Calella. Para a totes les estacions	1h21min	Di-Dv
D	L'Hospitalet de Llobregat - Arenys de Mar. Para a totes les estacions	1h06min	Di-Dv
E	L'Hospitalet de Llobregat - Mataró. Para a totes les estacions	55min	Diari
F	Molins de Rei - Arenys de Mar. Para a totes les estacions	1h19min	Di-Dv
G	Molins de Rei - Mataró. Para a totes les estacions	1h09 min	Di-Dv

Font: Trenscat.cat

Taula 38. Intervals de pas aproximats de la línia R1

- Molins de Rei - L'Hospitalet: Di-Dv 30'
- L'Hospitalet - Mataró: Di-Dv 8' (punta), 10' (mitja), 12' (vall) | Ds-Dg 15'
- Mataró - Arenys de Mar: Di-Dv 8' (punta), 10' (mitja), 30' (vall) | Ds-Dg 30'
- Arenys de Mar - Calella: Di-Dv 15' (punta), 30' (vall) | Ds-Dg 30'
- Calella - Blanes: 30'
- Blanes - Maçanet: Di-Dv 120' | Ds-Dg 60'

Font: Trenscat.cat

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.

L'estació de Premià de Mar (PK 19,0) de la línia Barcelona-Mataró-Maçanet està situada a primera línia marítima, davant de la platja i just al costat de la N-II. Premià forma part de la primera línia ferroviària que es va construir a la Península entre Barcelona i Mataró l'any 1848, malgrat que va ser posada en servei més endavant.



L'estació està formada per les dues vies generals (vies 1 i 2) amb andanes laterals de 160 metres de longitud comunicades entre si per un pas a nivell a l'extrem costat Barcelona i un pas inferior, amb escales fixes i ascensors. L'edifici de viatgers es situa a l'esquerra de les vies, mirant cap a Mataró, i integra al seu interior el pas inferior entre andanes i l'entrada des del petit pas inferior d'accés des de la població i que discorre sota l'N-II, sota les vies per accedir a la platja.

L'edifici de viatgers disposa d'accesos directes tant des del petit pas inferior com des del nivell de la carretera N-II entre el vial i el ferrocarril. L'interior de l'edifici disposa de les barreres tarifàries, màquines de venda de bitllets i cafeteria. L'estació no té marquesines excepte un petit tram a la sortida de l'andana de la via 1.

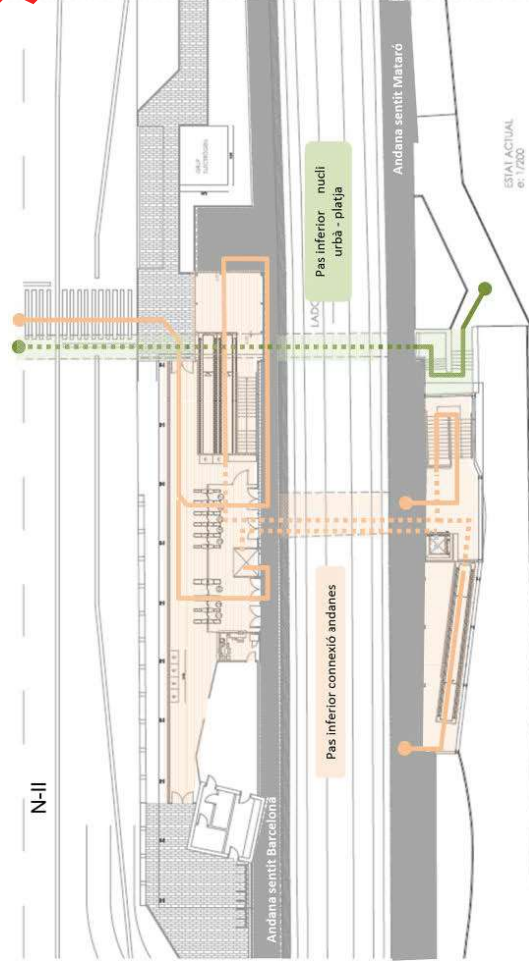
L'estació de ferrocarril de Premià exerceix de punt d'intercanvi modal per enllaçar amb els autobusos interurbans de Vilassar de Dalt i Premià de Dalt, que a la vegada realitzen un recorregut intern pel municipi de Premià de Mar.

### Accessibilitat de l'estació de ferrocarril

Respecte a l'accessibilitat interna, l'itinerari per accedir a l'andana sentit Mataró, comporta el pas per l'andana sentit Barcelona, amb la conseqüent interferència amb la mobilitat en aquesta andana, per retornar de nou al vestíbul.

Respecte a l'accessibilitat externa, el principal accés a l'estació des del nucli urbà de Premià de Mar es fa mitjançant un pas de vianants semaforitzat que creua la N-II. El pas inferior, que històricament donava accés a l'estació, actualment només connecta el nucli urbà amb la platja.

Figura 63. Situació actual de l'estació



Font. Ajuntament de Premià de Mar

Amb l'objectiu de simplificar i millorar l'itinerari d'accés a l'andana del costat Mataró, evitant el pas per andana costat Barcelona, s'estan realitzant actuacions de millora en l'àmbit de l'estació (en taronja):

- 1) Reubicació de les portes d'accés al vestíbul.
- 2) Reconfiguració de la barrera tarifària.
- 3) Ampliació de l'edicle de l'edifici.
- 4) Reubicació de les portes de l'andana i de l'ascensor.

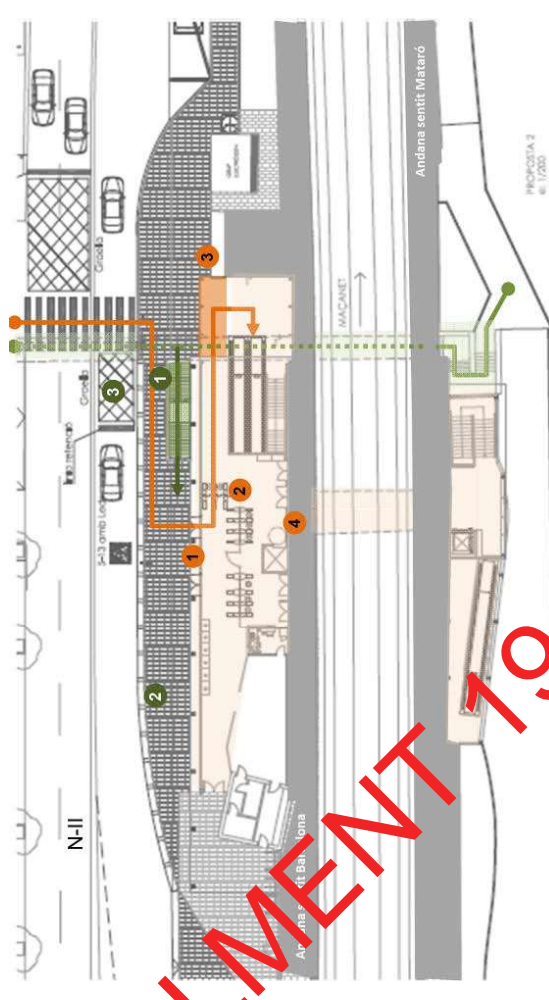
De forma preliminar el conjunt d'actuacions es valoren en uns 113.000 €.

Amb l'objectiu de millorar l'accessibilitat amb seguretat dels usuaris de l'estació, s'estan realitzant actuacions de millora en l'àmbit de l'espai públic (en verd):

- 1) Nova escala d'accés al costat mar de la N-II des del pas inferior per accedir a l'estació.
- 2) Ampliació de la vorera a l'entorn de l'estació.
- 3) Repintat de la línia de detenció del semafor i graella en direcció Mataró.

De forma preliminar, la nova escala i reurbanització es valoren en uns 100.000 €.

Figura 64. Actuacions de millora a l'estació



Font. Ajuntament de Premià de Mar

Renfe ha licitat les obres de millora a l'estació de Premià de Mar que permetran millorar la mobilitat dels viatgers en aquesta terminal. Aquestes actuacions disposen d'un termini d'execució de 3 mesos i està previst que s'iniciïn durant l'estiu de 2016.

Els principals treballs tenen com a objectiu millorar el flux de viatgers:

- Redistribució del vestíbul i dels controls d'accesos
- Nova sortida a l'exterior de l'estació per la part central
- Prolongació de la marquesina de coberta a la zona de final de l'escala mecànica

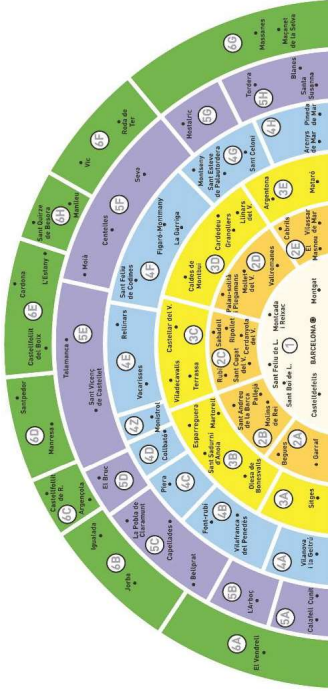
Diàriament, l'estació de Premià de Mar és utilitzada en dia laborable per 10.007 viatgers.

### Tarifes

Tant Rodalies de Catalunya com les línies d'autobús urbà i interurbà estan incloses a l'àrea d'integració tarifària de l'EMT de Barcelona, per tant resten sota la regulació d'aquest organisme supramunicipal. La integració tarifària permet el transbordament entre els diversos serveis de transport sense necessitat de canviar de bitllet, durant un temps determinat i segons la zonificació establerta.

El plànol de les zones d'integració tarifària en les quals Premià de Mar resta inclosa i que marca les tarifes aplicables en cada trajecte.

Figura 65. Zonificació de l'àmbit del sistema tarifari integrat, 2016



Font: ATM.

El cost del servei per al ciutadà i la tipologia de títols de transport es resumeixen en el gràfic següent:

Taula 39. Quadre de preus del sistema tarifari integrat de transport públic, 2016

	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones
T-10	9,95	19,60	26,75	34,45	39,55	42,05
T-50/30	42,50	-	-	-	-	-
T-70/30	59,50	86,05	118,00	144,50	165,50	179,50
T-Mes	52,75	71,00	99,60	122,00	140,00	150,00
T-Trimestre	142,00	192,00	269,00	329,50	378,00	405,00
T-Jove	105,00	142,00	199,20	244,00	280,00	300,00
T-Dia	7,60	12,00	15,25	17,15	19,30	21,70

Preus en €

Font: ATM

### 2.5.1.4. Taxi

A Premià de Mar compta amb una parada de taxi situada a la intersecció entre el Camí Ral i la Riera de Premià, al costat de l'estació de Rodalies del municipi.

### 2.5.2. La cobertura del transport públic

Un bon indicador per avaluar l'accessibilitat del transport públic és la cobertura del servei. En aquest sentit es consideren 450 metres de radi per a cada parada de bus interurbà i 1.000 metres per les estacions de ferrocarril interurbà. El resultat es detalla al plànol 19 de Xarxa de transport públic, mentre que el plànol 20 només inclou la coberta de mitjans amb freqüència de pas no superior a 15 minuts (en el cas de Premià de Mar, exclusivament el rodalies complex aquesta freqüència).

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.

Taula 40. Cobertura de les línies de bus interurbà i tren

Zona	Superfície de trama urbana (km2)	% cobertura bus interurbà	% cobertura tren
1. El Palmar	0,12	22,4%	100,0%
2. Barri Banyeres	0,06	100,0%	100,0%
3. Barri de Gas	0,20	100,0%	100,0%
4. Sol i Mar	0,09	100,0%	100,0%
5. Barri del Maresme	0,25	100,0%	71,2%
6. Barri de Veix mples	0,18	100,0%	100,0%
7. Nucli antic	0,24	100,0%	100,0%
8. Barri de Llevant	0,09	100,0%	100,0%
9. Santa Maria	0,03	100,0%	0,0%
10. Can Farrerons	0,11	100,0%	16,3%
11. Sector Est	0,23	100,0%	23,6%
12. Can Pou	0,09	100,0%	0,0%
13. Camp de Mar	0,07	100,0%	0,0%
<b>TOTAL</b>	<b>2,04</b>	<b>94,5%</b>	<b>78,6%</b>

Font: INTRA SL

### 2.5.3. 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.

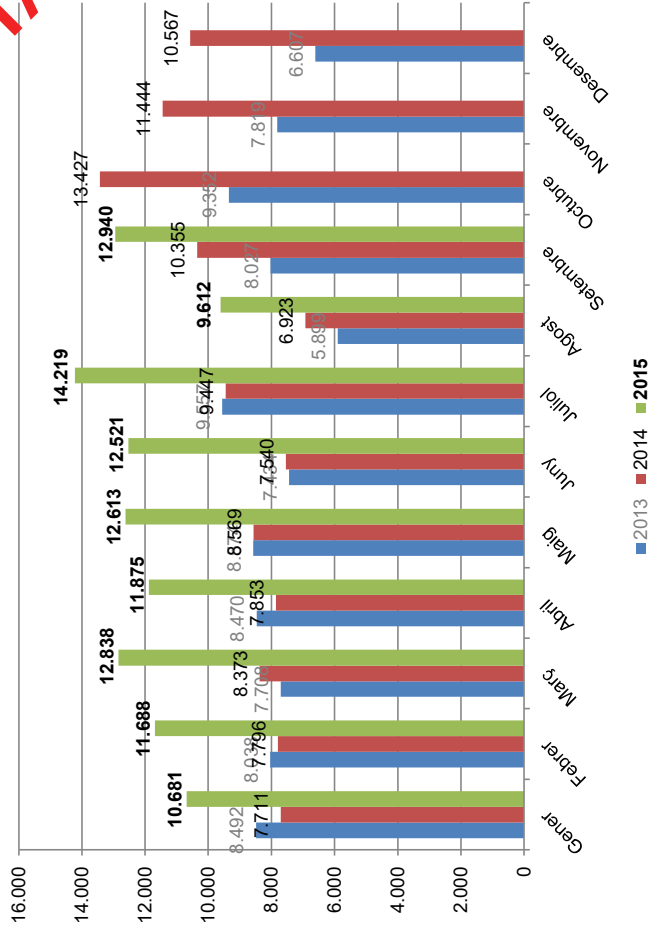
Segons dades de Rodalies de Catalunya l'estació de Premià de Mar és utilitzada en dia laborable per prop de 10.000 viatgers.

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 2011, 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 (+46,3% respecte any 2014, primers tres trimestres).

La variació mensual del transport urbà indica una demanda constant al llarg de tot l'any amb un pic el mes de juliol i una davallada en el mes d'agost. Aquest fet indicaria un augment d'ús en els mesos més càlids (que poden dificultar la mobilitat a peu d'alguns sectors de la població, especialment la gent gran) i que la demanda d'autobús és principalment interna i s'influeix en època de vacances.

Figura 66. Demanda de passatgers de la línia C-14 (2013-2015)



Font: Ajuntament de Premià de Mar, a través de l'operador.

### 2.5.4. Disfuncions detectades a la xarxa d'autobusos

L'operador de la xarxa d'autobusos interurbans a Premià de Mar (empresa Casas) detecta un seguit de disfuncions en el servei que afecten al temps de recorregut dins del municipi. Es detecten els següents punts febles en el servei:

- Gran Via de Lluís Companys (entre Joan Prim i Elisenda de Montcada). Degut a l'escàs ample del carril de circulació, quan hi ha algun camió fent càrrega/descàrrega, l'autobús de la línia C-30 (i alguns autobusos de servei escolar) no poden passar. Queden detinguts o en algun cas es veuen obligats a pujar a la vorera. Per fer front en aquesta situació es va reduir l'horari en que es poden realitzar operacions de càrrega i descàrrega en aquest punt (de 8 a 12h), però està pendent ampliar l'ample de la plaça a de càrrega i descàrrega (amb un petit retranqueig de la vorera), per evitar que els camions sobresurtin i envaeixin part del carril de circulació.
- L'actual configuració dels cicles semafòrics a la carretera de Premià de Dalt en sentit mar, fa acumular retards significatius a la línia C14. Per pocs segons, el bus encadena tots els semàfors en vermell, fet que pot fer perdre 5-8 minuts per expedició. Com que els semàfors d'aquest eix estan coordinats amb els de la carretera N-II, la seva modificació ha d'estar d'acord amb el titular de la via. En una situació futura en que s'eixamplés el tram estret de la carretera de Premià de Dalt (on es crea un embut de la circulació), aquesta qüestió també es resolndria.

També s'han detectat disfuncions en l'accessibilitat i comoditat de les parades.

- En la parada de l'estació de rodalies de Premià de Mar sentit Barcelona (on paren vehicles de la C-10 i C-14) es troben freqüentment detinguts vehicles privats, esperant usuaris del tren, o vehicles de càrrega i descàrrega. Els autobusos troben ocupat l'espai de parada i no poden efectuar correctament les maniobres d'encotxament i desencotxament, o perden temps detinguts esperant l'alliberament de l'espai de parada. Aquesta situació requereix una millora del control dels vehicles infractors, que es detenen en un espai no autoritzat.
- La parada situada dins de l'anella de la plaça Doctor Ferran es produeix en un tram de corba, dins de rotonda, i la part posterior del vehicle queda envaint el carrer Santiago Rusiñol. La configuració de l'espai no permet desplegar la rampa per a PMR. La detenció dins de rotonda està desaconsellada per les dificultats que implica en l'accés al vehicle i per les maniobres que genera dins d'un rotatori. Es recomana el seu desplaçament.
- Algunes parades no disposen de marquesina o banc d'espera, en alguns casos perquè les voreres són estretes i no podrien acollir un element de mobiliari sense quedar inaccessible. Els usuaris remarquen la parada del cementiri (línia C-30), amb elevat nombre de gent gran fent-ne ús.

#### TRETS MÉS DESTACATS DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

- La xarxa de transport públic a Premià de Mar es compon de la xarxa de Rodalies de Catalunya, amb 1 estació al municipi (Premià de Mar), la xarxa d'autobusos interurbans amb 4 línies diürnes i 2 nocturnes, i serveis de taxi.
- S'han inventariat les 19 parades d'autobusos interurbans. Un total de 9 parades disposen de marquesina i 11 de pal localitzador (en 3 casos o disposen de banc d'espera). Totes les parades estan identificades i senyalitzades. Totes les parades disposen informació de línies i horaris. El 95% de les zones de parades són accessibles, realitzant-se l'encotxament directament en vorera en tram recte, des de la vorera, en apartador exclusiu o en banda d'aparcament en fila. En 7 parades (37%) del municipi hi ha voreres amb amplades no accessibles.
- La línia R1 de Rodalies de Catalunya que connecta Maçanets del Massanes amb Molins de Rei té parada a Premià de Mar. En dies feiners hi tenen parada un total de 6 trens, suma dels dos sentits (Barcelona i Mataró). En dissabtes i festius hi paren 134 trens.
- L'estació de ferrocarril de Premià exerceix de punt d'intercanvi modal per enllaçar amb els autobusos interurbans de Vilassar de Dalt i Premià de Dalt, que a la vegada realitzen un recorregut intern pel municipi de Premià de Mar.
- La cobertura del bus interurbà és del 94,5% de la superfície urbana mentre que la del ferrocarril és del 78,6%. Els principals dèficits de cobertura es donen en ferrocarril als barris de Can Pou i Camp de Mar (sense servei), a Can Farrerons i Sector Est (cobertura menor al 25% del territori) i a la zona nord del barri del Maresme.
- Hi ha una parada de taxi al municipi, al costat de l'estació de Rodalies.

#### TRETS MÉS DESTACATS DE LA 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.
- Segons dades de Rodalies de Catalunya l'estació de Premià de Mar és utilitzada en dia laborable per prop de 10.000 viatgers.
- La demanda mitjana de la línia C-14 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).

APROBACIÓ PROVISIONALMENT 19.03.18

## 2.6. El mode vehicle privat motoritzat

### 2.6.1. Xarxa viària actual: jerarquització

La jerarquització del viari urbà ha de garantir que les diferents tipologies compleixen la seva funció. Al plànol 23 es representen les infraestructures viàries, segons la seva jerarquia d'usos.

#### 2.6.1.1. Xarxa viària externa o d'accés

La xarxa de connexió de Premià de Mar està constituïda pels 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.

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). La xarxa d'accessos i vies interurbanes de Premià de Mar inclou:

- L'**autopista C-32**, que passa per la zona de muntanya més enllà del límit nord del terme municipal i constitueix una de les vies d'accés principals a la localitat. La C-32 és una autopista de peatge que enllaça Barcelona amb Mataró i Blanes, amb una longitud (16-92) a Premià de Mar. L'accés a la localitat des de l'autopista es fa per la carretera BV-5023.
- La **carretera N-II** que des de Barcelona puja resseguint la franja costanera cap a Mataró, Girona i França. El vial constitueix la segona via d'accés principal a Premià de Mar i suporta una intensitat de trànsit molt elevada, de 35.000 vehicles (2015). De fet aquesta carretera, juntament amb la línia de ferrocarril, constitueix una barrera entre el nucli urbà i la franja costanera. Està previst convertir aquest vial en una carretera més ben integrada al nucli urbà, desviant el trànsit de pas per la futura ronda del Baix Maresme (sense calendari definit d'implantació).
- La **carretera BV-5023** creua el municipi de mar a muntanya per la zona nord-est i enllaça el litoral de Premià de Mar amb Vilassar de Dalt. La carretera BV-5023 és la que dóna accés a l'autopista C-32.
- La **carretera BV-5024** creua el municipi de mar a muntanya per la zona sud-oest i enllaça el litoral de Premià de Mar amb Premià de Dalt.

#### 2.6.1.2. 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:

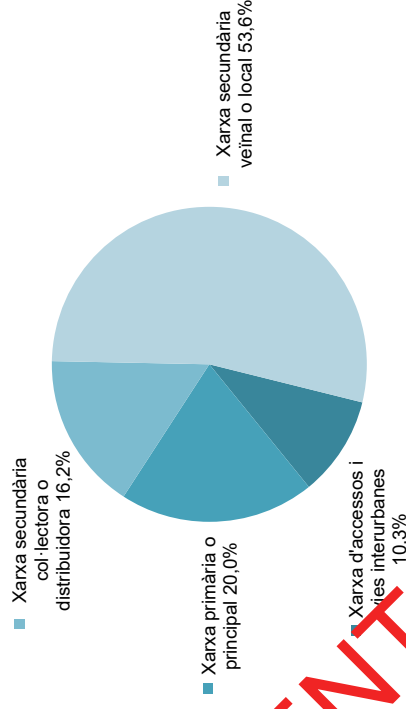
- Carrer Santiago Rusiñol
- Carrer Joan Prim
- Carrer de la Plaça
- Carrer Francesc Mas i Abril
- Carrer Can Pou
- Carrer Doctor Martí Casas
- carrer Enric Borràs

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 circulatoria interna en l'àmbit dels barris i dóna accés als garatges i edificis del casc urbà. Està composta per la resta de vies.

Figura 67. Distribució percentual segons metres de la jerarquia viària de Premià de Mar



Font: INTRA SL.

Pel que fa a la regulació de les vies, plànol 24, al municipi de Premià de Mar s'identifiquen 4 tipologies de regulació:

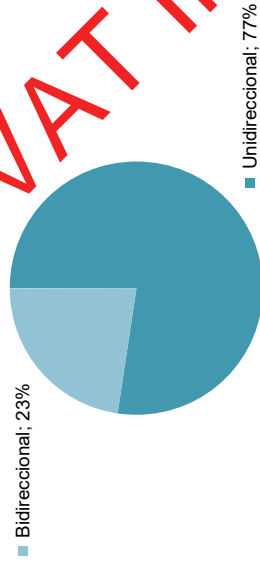
- Via de paviment únic de prioritat per a vianants amb limitació a 10 km/h pels vehicles motoritzats (senyalitzats amb senyal S-28 de carrer residencials i restricció addicional a 10 km/h).
- Via de regulació 30 km/h. La limitació a tots el casc urbà, segons senyalització situada als accessos al municipi és de 30 km/h. S'han diferenciat aquelles vies principals de les secundàries, tot i tenir la mateixa regulació de velocitat.
- Vies de regulació  $\geq 50$  km/h. Aquesta regulació afecta a les vies intermunicipals de Premià de Mar. En els trams més urbans o entorns de major demanda a peu, la velocitat es troba limitada a 40 km/h (trams de la carretera de Vilassar de Dalt i la carretera de Premià de Dalt).

2.6.1.3. **Sentits de circulació**

La xarxa viària de Premià de Mar està composta de diverses categories de vials. Aquests presenten alhora unes característiques particulars en relació a la direccionalitat (plànol 25).

Si considerem exclusivament la xarxa viària interna de Premià de Mar (principal, secundària i veïnal), s'observa com el 77% de la longitud de la xarxa es compon de vies unidireccionals, mentre que la resta (23%) són de sentit doble.

Figura 68. Sentits de circulació, sobre km de xarxa interna



Font: INTRA SL

Les vies de la xarxa primària que serveixen d'accés des dels carrers interurbans, són prioritàriament bidireccionals. En la xarxa secundària i veïnal hi ha una predominança de vies unidireccionals.

Taula 41. Sentits de circulació, sobre km, per tipus de xarxa

	Unidireccional	Bidireccional
Xarxa primària	46%	54%
Xarxa secundària	95%	5%
Xarxa veïnal	84%	16%

Font: INTRA SL

2.6.1.4. **Senyalització urbana orientativa**

La senyalització dels itineraris per al vehicle privat és un dels elements clau per a la gestió del trànsit a l'interior del municipi.

S'ha realitzat un inventari de la senyalització urbana orientativa existent a Premià de Mar a la xarxa principal, que s'inclou en l'annex de la memòria.

En total el nucli urbà de Premià de Mar disposa del voltant de 150 senyals orientatives. En general la senyalització orientativa presenta bon estat, però no estan actualitzades a la normativa del Manual de Senyalització Urbana d'orientació publicat per la Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

Es detecten algunes disfuncions predominants pel que fa a la senyalització informativa:

- **Codi direccional, i color**

El manual de senyalització urbana d'orientació especifica el codi direccional, les fletxes, els textos i els pictogrames, i se'ls assigna el color Blau RAL5011 (proper al color negre). El sistema de senyalització urbana d'orientació és fonamentalment monocromàtic, no s'han d'utilitzar altres colors, ni de les fletxes, de manera total o parcial.

En l'inventari realitzat a Premià de Mar s'observa una barreja generalitzada de diferents tipologies de colors en les fletxes d'orientació que caldrà corregir en el futur.

- **Orientació dels vehicles cap als aparcaments**

No està suficientment reforçada l'estratègia de orientar els conductor cap als aparcaments existents (9 mencions)

- **Criteris de classificació**

Un pol d'atracció és aquell que atrau el transit i a partir del qual es canalitza el moviment de les persones que condueixen. Els pols fan referència a localitats, son les zones d'activitat administrativa, cultural o econòmica, nucli urbà, nusos viaris i serveis.

No s'ha de concentrar el transit en zones d'alta densitat de viants. És el cas de l'Ajuntament, que apareix en 13 mencions en senyalització per a vehicles, sent una zona on no és desitjable un excés d'atracció de transit.

**Evaluació**

És prioritari definir objectius d'informació (centres d'atracció) i compensar el nombre de senyals entre diferents centres (per exemple, Policia Local està senyalitzat 10 vegades, en contraposició al centre urbà 1 cop)

- **Manteniment de la senyalització.**

És detecta una manca de manteniment en l'estat i el sistema d'ancoratge de la senyalització, algunes lames estan mogudes de la seva posició original.



### 2.6.2. Demanda en vehicle privat motoritzat

S'avalua continuació quin és la demanda actual de mobilitat en vehicle privat motoritzat. La informació extreta prové 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 11 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.

En base a tota la informació prèvia disponible s'ha dut a terme la construcció de les matrius de mobilitat per al transport privat motoritzat utilitzant el Sistema d'Informació Geogràfica transCAD.

A continuació es desenvolupen els apartats resultants de la demanda a la xarxa de vehicle privat.

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.

#### 2.6.2.1. Intensitats de trànsit

El plànol d'intensitats de trànsit mostra els volums totals diaris dels vials i carrers del municipi (plànol 27), permetent apreciar els recorreguts principals dels vehicles, així com efectuar càlculs dels nivells de servei (congestió, representat al plànol 28) i de les emissions de gasos contaminants. És l'eina bàsica per a la gestió del trànsit rodat al municipi.

Les dades en detall dels aforaments s'inclouen com annex.

D'aquesta aranya se'n desprenen diversos resultats.

**Entren diàriament al municipi al voltant de 15.500 vehicles.**

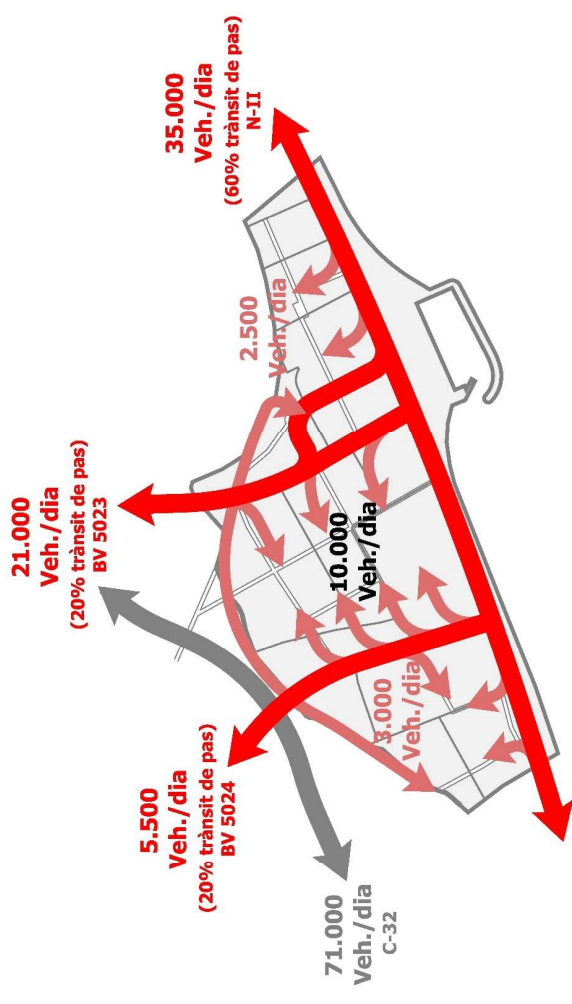
**Uns 10.000 vehicles accedeixen al nucli principal de Premià de Mar, 2.500 als sectors a est de la carretera BV-5023 i 3.000 al sector a l'oest de la BV-5024.**

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 69. Esquema de demanda de vehicle privat



Font: INTRA SL

El vies 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 Santíago 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.

**2.6.2.2. Origen-destí dels desplaçaments a Premià de Mar**

S'han efectuat un total 245 enquestes a conductors a 5 punts de la xarxa bàsica de Premià de Mar. Les enquestes s'han dut a terme en les hores punta: de 8 a 9, de 13 a 14 i de 17 a 19 hores.

- Punt 1: Carretera BV-5023, en proximitat a la plaça Calasparra (vehicle venent mar, abans d'entrar a la rotonda)
- Punt 2: Carretera BV-5024, intersecció amb passeig de Circumval·lació (sentit mar, abans del semàfor).
- Punt 3: N-II, intersecció amb carretera BV-5024 (carril de gir semaforitzat).
- Punt 4: Carretera BV-5023, intersecció amb carrer dels Capitans de Mar (sentit municipi).
- Punt 5: Gran Via de Lluís Companys, intersecció amb carretera BV-5023 (sentit sortida del nucli).

El 66% dels enquestats són homes i el 34% dones. El 55% dels enquestats no són residents al municipi. La distribució d'edats és la següent:

Taula 42. Edat dels enquestats

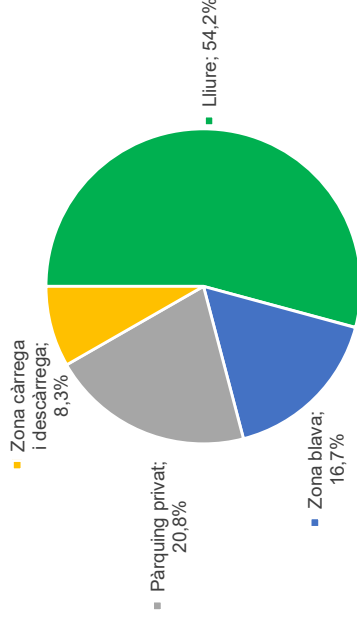
Grups d'edat	%
18-24	2%
25-34	24%
35-44	28%
45-54	27%
55-64	17%
>65	2%

Font: INTRA SL

El 87% dels vehicles eren turismes, l'11% furgonetes i el 2% camions. L'ocupació dels vehicles enquestats és d'1,4 passatgers/vehicle.

La disponibilitat d'estacionament lliure fa que la majoria de conductors tingui aquesta opció com la més còmode. Però, els conductors que tenen com a destí l'Eixample aparquen en major proporció a la zona blava.

Figura 70. Tipologia de l'estacionament utilitzat per l'enquestat.



Font: INTRA SL

A continuació es mostren les matrius origen-destí de les principals relacions detectades a l'enquesta.

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.

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

APROVAT INICIALMENT 19.03.18



**Anàlisi de les principals relacions origen-destí per a cada punt d'enquesta:**

**Punt 1, Carretera BV-5023, en proximitat a la plaça Calasparra (vehICLES en sentit mar, abans d'entrar a la rotonda)**

Aquest és un punt d'entrada al municipi des del poble veí de Vilassar de Mar, per una via de comunicació que és la carretera de Vilassar de Mar (BV-5023).

El 75% dels conductors enquestats no són residents a Premià de Mar, i el 100% tenen origen fora del municipi. Provenen principalment de Premià de Dalt (25%) i de Vilassar de Dalt (19%), i tenen com a destins principals el barri de l'Eixample (44%).

Segons les enquestes el 16% és trànsit de pas (amb origen i destí fora de Premià de Mar), és a dir, un volum aproximat de 1.600 vehicles diaris que utilitzen la carretera BV-5023 en sentit mar per enllaçar amb la N-II.

Taula 43. Relacions origen-destí del punt 1

	Can Farrerons	Sector Pou	Can Pou	Barri del Maresme	Barri de l'Eixample	Nucli antic	Barri de Llevant	Santa Maria	Masnou	Mataró	Vilassar de Dalt	Vilassar de Mar	Total
Alella					6%	3%							9%
Badalona					3%		3%						6%
Barcelona				3%	6%					3%			9%
Bianes													3%
Cabrils				3%									3%
Calella					3%								3%
Lluçà					3%								3%
Llinars					3%								3%
Mataró	3%				3%								6%
Palau de Plegamans						3%							3%
Premià Dalt		6%		3%	9%	3%			3%				25%
Sabadell					3%								3%
Terrassa							3%						3%
Vilassar Dalt	3%		3%		3%				3%			3%	19%
Total	6%	6%	3%	9%	44%	9%	3%	3%	3%	6%	3%	3%	100%

Font: INTRA SL

**Punt 2, Carretera BV-5024, intersecció amb passeig de Circumval·lació (sentit mar, abans del semàfor)**

Aquest punt també exerceix de porta d'entrada a la carretera BV-5024 des de Premià de Dalt. El 59% dels enquestats són no residents. El 86% dels desplaçaments tenen origen fora del municipi (el 45% a Premià de Dalt). Els principals destins són el barri de l'Eixample (28%), del Maresme (10%) i el Nucli antic (10%).

Taula 44. Relacions origen-destí del punt 2

	El Palmar	Sector Est	Cam de mar	Barri Banyeres	Barri del Maresme	Sol del Mar	Barri de Maresme	Barri de l'Eixample	Nucli antic	Barberà Vallès	Barcelona	Cabrera	Mataró	Vilassar de Mar	Total
El Palmar	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	3%
Barri Banyeres	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%
Alella	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%
Badalona	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
Barcelona	0%	0%	0%	0%	3%	0%	3%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	10%
Masnou	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
Mataró	3%	3%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	10%
Premià Dalt	0%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	17%	7%	3%	7%	0%	3%	3%	45%
Sabadell	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
Teià	0%	0%	0%	0%	3%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
Total	7%	3%	3%	3%	7%	3%	10%	28%	10%	3%	7%	3%	3%	7%	100%

Font: INTRA SL

Sabent que el ramal té una intensitat mitjana diària de 2.500 vehicles en aquest sentit de circulació, d'aquests el 21% és trànsit de pas, és a dir, 525 vehicles diaris.

**Punt 3, N-II, intersecció amb carretera BV-5024 (carril de gir semaforitzat)**

S'han pres les dades en el carril de gir semaforitzat des de la N-II cap a la carretera de Premià de Dalt. El 65% dels enquestats no són residents, i el 100% tenen origen fora del municipi, principalment provinents del Masnou i Barcelona. El 88% tenen com a destí Premià de Mar (50% Eixample i 10% barri del gas).

Hi ha un 12% de vehicles de pas, que van a Premià de Dalt i a Vilassar de Dalt per aquesta via.

Taula 45. Relacions origen-destí del punt 3

	Barri del gas	Sol del Mar	Barri del Maresme	Barri de l'Eixample	Nucli antic	Premià Dalt	Vilassar de Dalt	Total
Alella	0%	0%	3%	6%	0%	3%	0%	13%
Badalona	0%	0%	0%	6%	0%	0%	0%	6%
Barcelona	6%	0%	3%	16%	3%	0%	0%	28%
Masnou	3%	0%	3%	19%	3%	6%	3%	38%
Sant Cugat	0%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	3%
Santa Perpètua	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
Teià	3%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	6%
Terrassa	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
Total	16%	3%	9%	50%	9%	9%	3%	100%

Font: INTRA SL

**Punt 4, Carretera BV-5023, intersecció amb carrer dels Capitans de Mar (sentit muntanya)**

En aquest punt es troba el trànsit que s'accedeix des de la N-II cap a la carretera de Vilassar de Dalt, en sentit nord. Respecte els altres punts d'origen d'aquesta aquest és més intern al municipi, i s'aprecia una major proporció de conductors residents a Premià (60%). El 60% dels vehicles provenen de fora del municipi (principalment Masnou i Mataró, per tant dels costats de la N-II), i el 40% restant són de dins de Premià (principalment Can Pou). Els caps de Carretera de Mar funciona com a eix paral·lel a la costa d'enllaç entre la zona de nucli urbà i els barris de la carretera de BV-5023.

Els principals destins són el barri de l'Eixample (20%) i Barcelona (14%). La via condueix a l'accés de peatge de la carretera C-32.

Es detecta un trànsit de pas en sentit muntanya del 14%.

Taula 46. Relacions origen-destí del punt 4

	Can Farrerons	Can Pou	Barri del Maresme	Barri de l'Eixample	Nucli antic	Santa Maria	Barcelona	Cabrils	Granollers	Premià Dalt	Vilassar Dalt	Total
Sector est	3%	0%	3%	0%	0%	0%	6%	0%	0%	0%	0%	11%
Can Pou	0%	0%	3%	3%	0%	6%	0%	0%	0%	0%	0%	14%
Camp de mar	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
Sol i Mar	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	3%
Barri del Maresme	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	3%	6%
Nucli antic	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	3%
Alella	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
Badalona	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
Barcelona	3%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%
Cabrera	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%
Granollers	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
Masnou	0%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	6%	14%
Mataró	3%	3%	0%	0%	9%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%
Telà	0%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%
Vilassar Mar	0%	0%	0%	9%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	9%
Total	11%	3%	11%	20%	9%	9%	14%	3%	3%	9%	9%	100%

Font: INTRA SL

**Punt 5: Gran Via de Lluís Companys, intersecció amb carretera BV-5023 (sentit sortida del nucli)**

Aquest és un punt de sortida del trànsit del centre del municipi cap a la xarxa bàsica. El 58% dels enquestats són residents. El 46% dels vehicles provenen de la zona de l'Eixample i el 17% del nucli antic. Les principals destinacions són Barcelona i Mataró, fora del municipi (un 20% i un 10% respectivament), o dins del mateix municipi cap a Can Pou (15%).

Taula 47. Relacions origen-destí del punt 5

	Can Pou	Barri de l'Eixample	Santa Maria	Badalona	Barcelona	Cabrils	Canovelles	Girona	Llavors	Maresme	Masnou	Mataró	Montcada i Reixac	Pineda	Premià Dalt	Sant Cugat	Sant Joan de Vilatorrada	Sant Joan de Vilatorrada	Sant Joan de Vilatorrada	Terrassa	Vilassar Mar	Total		
Can Pou	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	
Barri de l'Eixample	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Santa Maria	0%	0%	2%	2%	5%	2%	2%	0%	0%	0%	0%	10%	2%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	2%	0%	46%
Badalona	0%	0%	0%	0%	2%	0%	2%	2%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	17%
Barcelona	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Cabrils	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Canovelles	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Girona	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Llavors	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Maresme	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Masnou	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Mataró	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Montcada i Reixac	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Pineda	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Premià Dalt	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Sant Cugat	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Sant Joan de Vilatorrada	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Terrassa	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Vilassar Mar	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Total	15%	2%	2%	2%	10%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	20%	2%	2%	7%	2%	2%	2%	2%	2%	7%	2%	100%	

Font: INTRA SL

Hi ha un 17% de vehicles de pas, un percentatge elevat que travessen per la via més cèntrica del municipi. Les relacions origen-destí d'aquests moviments de pas detectats són com segueix:

- Entre Premià de Dalt i: Barcelona - Mataró - Vilassar de Dalt - Abrera;
- Entre Vilassar de Dalt i: Mataró – Cerdanyola del Vallès (o Premià de Dalt, j. mencionat);
- Externes (Mataró-Sant Cugat)

**2.6.2.3. Vehicles-quilòmetre**

En total, dins de la xarxa viària de Premià de Mar es produeixen diàriament 137.00 vehicles-km. En total, si 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 de destacar aquesta mesura per tipologia de via.

Taula 48. 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	771	107.868	78,7%
Xarxa primària o principal	17.694	642	642	18.336	13,4%
Xarxa secundària col·lectora distribuïda	6.003	618	618	6.621	4,8%
Xarxa secundària veïnal i local	2.643	1.565	1.565	4.208	3,1%
Total	133.367	3.665	3.665	137.032	100,0%

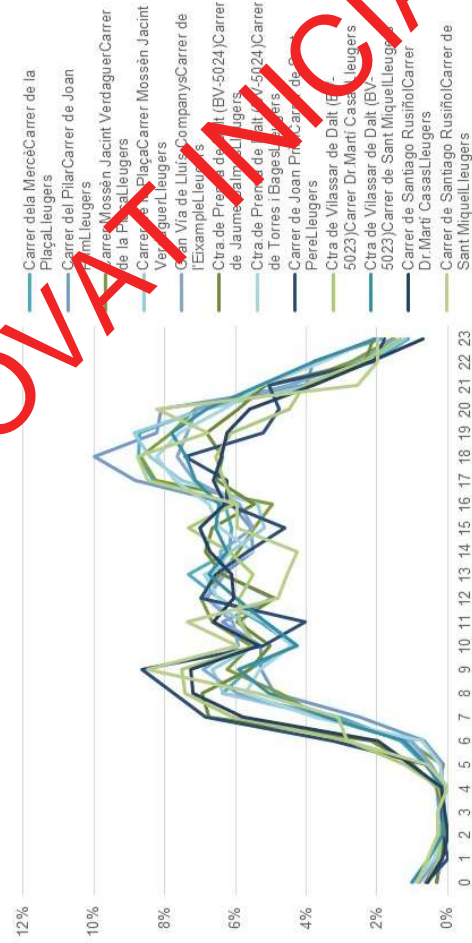
Font: INTRA SL

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.

### 2.6.2.4. Nivells de servei

Per al càlcul del nivell de servei d'una via és necessari disposar de la intensitat de vehicles en hora punta (en el cas de Premià de Mar, on 19h i 19h es registra el 7,8% del trànsit diari) i de la capacitat de la via. La primera dada s'obté a partir dels aforaments i les enquestes esmentades en l'apartat anterior, que confecciona el plaó d'IMD. Les dades d'aforaments 24 h donen les corbes horàries diferenciades per turismes i pesants, com s'observa a continuació.

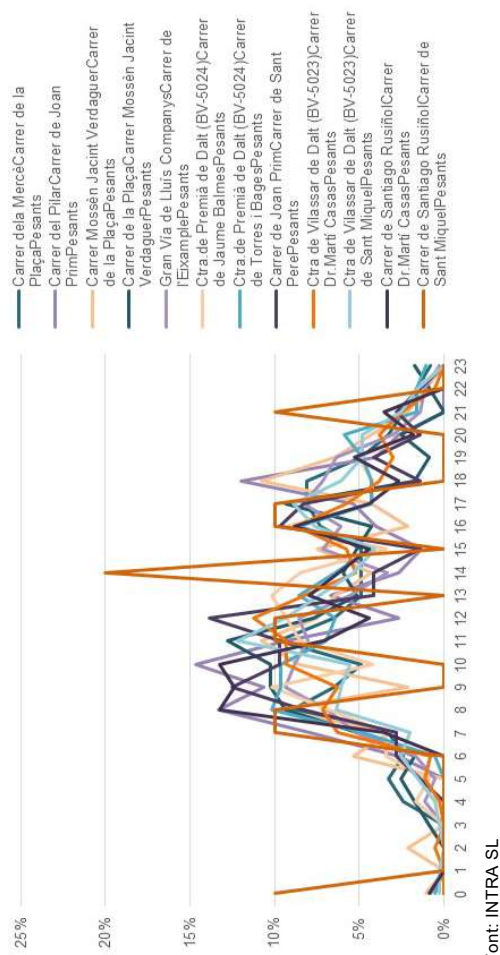
Figura 71. Corba horària en aforaments 24 h a Premià de Mar, vehicles lleugers, 2015



Font: INTRA SL

En les dades de vehicles pesants les fluctuacions són més acusades, degut a la menor mostra de vehicles. S'observa una acusada hora punta de matí (de 11 a 12h, amb el 9,5% dels vehicles) coincidint amb els horaris de distribució de mercaderies.

Figura 72. Corba horària en aforaments 24 h a Premià de Mar, vehicles pesants, 2015



Font: INTRA SL

La capacitat de la via (vehicles/hora) s'obté a partir dels carrils disponibles per sentit i les restriccions a la circulació (si hi ha semàfors, estacionament, etc.).

Les capacitats aplicades són les següents:

Jerarquia	Capacitat
Jerarquia	1.500
Xarxa d'accesos i vies interurbanes	1.400
Xarxa primària	1.200
Xarxa secundària	1.000
Xarxa veïnal	1.000
Xarxa zona industrial	1.200

Font: INTRA SL

Els rangs i valors dels nivells de servei, són els següents.

Figura 73. Llegendra nivells de servei

Color	Rang	Nivell de servei
Verd clar	0,0 - 0,3	Nivell A - Flúïdesa
Verd fosc	0,3 - 0,5	Nivell B
Orange	0,5 - 0,7	Nivell C
Verd fosc	0,7 - 0,9	Nivell D
Purpura	0,9 - 1,0	Nivell E
Blanc	> 1,0	Nivell F - Col·lapse

El resultat es grafia al plànol 28 de nivells de servei.

**Es detecten situacions de congestió que fa a la saturació de la xarxa viària en hora punta a la Nacional II, i a les carreteres BV-524 i BV-5023. Només es registra un nivell de servei E en els punts de detenció associats a semàfors a la N-II i a la rotonda d'accés.**

Dins de la xarxa urbana del municipi no es detecten conflictes importants, excepte en les detencions en hora punta en els semàfors de carrer Sarrià i Puigfollig cap a la N-II i Gran Via en la intersecció amb carrer Joan Prim.

Per tipologia de via, la taula següent ens mostra les intensitats mitjanes i els nivells de servei corresponents.

Taula 50. IMD i nivells de servei per tipologia de via

Tipologia	Longitud (km)	IMD mitjà	NS mitjà	NS mitjà (codi)
Xarxa d'accessos i vies interurbanes	4,6	10,469	0,55	C
Xarxa primària	8,9	1,340	0,1	A
Xarxa secundària	7,2	883	0,13	A
Xarxa veïnal	23,9	146	0,03	A

Font: INTRA SL

Segons la taula anterior, la saturació de les vies decreix en funció de la jerarquia de la mateixa, i el nivell de servei promig no mostra valors de col·lapse, tot i les situacions puntuals assenyalades. Les vies d'accés estan més saturades, mentre que en promig es detecta fluïdesa a la xarxa urbana. Aquesta relació es correspon amb la pròpia lògica de la jerarquització de vials.

#### 2.6.2.5. Velocitats

Dins de l'anàlisi de la xarxa viària del municipi s'ha fet una presa de velocitats de circulació en 5 eixos de la xarxa bàsica urbana, a més de les dades preses en 5 punts d'aforament automàtic (de l'Ajuntament de Premià de Mar, en l'àmbit del PMUS), en carrers de trama urbana.

En els carrers urbans de velocitat màxima 30 km/h hi ha una gran variabilitat. Ens els eixos distribuïdors amb trajectòries rectilínies, com Gran Via, Mercè, Joan Prim o Ramon Llull el percentatge d'infractors fluctua entre el 9% i el 18%. Les velocitats màximes detectades són poc superiors als 40 km/h (amb algun cas puntual de vehicle a 50 km/h).

A vies de menor secció i trams curts, el nivell d'infracció és molt baix. És el cas dels carrers Torrent Castells, Ramon de Peñafort, Rafael Casanovas o Joan XXIII.

En canvi, al Camí Ral, tram urbà de la N-II, s'observa un elevat percentatge d'infractors, del 95% dels vehicles. Les velocitats màximes registrades dupliquen la velocitat màxima de la via, de 50 km/h. Aquesta via suporta un molt elevat trànsit (majoritàriament de pas), i amb velocitats pròpies de zona interurbana. Es tracta de la via més crítica en termes de superacions de velocitats.

La carretera de Vilassar de Dalt en el tram mesurat té fixat límit 40 km/h, superat pel 38% dels vehicles, que mantenen velocitats superiors als 50 km/h (límit dels trams més centrals de la via).

Taula 51. Velocitats en eixos principals i vies urbanes (2015-2016)

Carrer	Sentit	Límit de velocitat (km/h)	% vehicles que sobrepassen el límit de velocitat	Velocitat mitjana	Velocitat màxima	Percentil 85% (velocitat en km/h)
Carrer de la Mercè	oest	30 km/h	9%	24	34	29
Gran Via	Est	30 km/h	18%	25	42	31
Camí Ral (N-II)	Mataró	50 km/h	95%	65	112	74
Joan Prim	mar	30 km/h	13%	24	41	30
Ctra Vilassar de Dalt (BV-5023)	mar	40 km/h	38%	37	55	45
Torrent Castells	doble	30 km/h	5%	22	45	26
Ramon de Peñafort	muntanya	30 km/h	2%	20	38	25
Radael Casanovas	doble	30 km/h	0,2%	12	52	15
Ramon Llull	mar	30 km/h	13,5%	25	50	30
Joan XXIII	est	30 km/h	4%	19	39	26

Font: INTRA SL i Ajuntament de Premià de Mar

Nota: El percentil 85 és la velocitat màxima que no és excedida per un 85% del conjunt de vehicles. Aquest valor permet detectar possibles disfuncions del disseny urbà, en aquells casos que s'observa una gran diferència entre la velocitat màxima teòrica i la velocitat real mitjana.

PROVAT INICIALMENT 19.03.18

#### TRETS MÉS DESTACATS DE LA XARXA DE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

- 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 nuclis dels límits.
- La carretera N-II que des de Barcelona puja desseguint la franja costanera cap a Mataró constitueix la segona via d'accés principal. Premià suporta una intensitat de trànsit elevada, de prop de 35.000 vehicles.
- Està previst convertir aquest vial en una carretera metropolitana integrada al nucli urbà, desviant el trànsit de pas per la futura ronda del Baix Maresme (segons calendari definit d'implantació).
- La xarxa viària interna de Premià mesura 40 quilòmetres i és predominantment veïnal (53,6%). Comprèn el sistema viari de distribució interna del municipi i de connexió entre els diferents barris: Gran Via de Lluís Companys, dels Batlles, del Mig, de la Mercè, passeig Circumval·lació, Rafael Casanova, Torrent Castells, Torrent Malet, Santiajo Rusiñol, Joan Prim, de la Plaça, Francesc Mas i Abril, Can Pou, Doctor Martí Casas, Enric Ebrill.

#### TRETS MÉS DESTACATS DE LA DEMANDA DE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

- Segons l'enquesta de l'any 2015 diàriament es produeixen 6.713 desplaçaments interns en vehicle privat, i 20.231 de connexió, de residents al municipi.
- Els aforaments permeten valorar conjuntament la demanda de vehicle privat de residents i no residents.
- 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.
- 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 Penyaforat (2.000 vehicles) i la rotonda de Torrent Malet (1.500 vehicles).
- S'estima un 20% de trànsit de pas a les carreteres BV-5024 i BV-5023 i del 60% a la N-II.
- Els vials que suporten la major intensitat de trànsit en dia laborable (IML) a Premià de Mar són les vies d'accés (N-II, BV-5023 i BV-5024) i vies principals: Gran Via de Lluís Companys, Carrer Santiago Rusiñol, Carrer de la Mercè, Torrent Malet, Carrer Batlles, Camí del Mig, Carrer de la Plaça.
- En total, dins de la xarxa viària de Premià de Mar es produeixen diàriament 137.000 vehicles-km. El 78,7% d'aquest es produeixen a la xarxa d'accessos, el 65,6% a la N-II.
- Es detecten situacions conflictives pel que fa a la saturació de la xarxa viària en hora punta (18-19h) a la N-II, BV-5023 i BV-5024, i en punts crítics de Gran Via i Santiago Rusiñol.
- Es detecten conflictes per excés de velocitats de circulació al Camí Ral, tram urbà de la N-II (95% d'infractors, les velocitats màximes registrades dupliquen la velocitat màxima de la via, de 50 km/h), i a la carretera de Vilassar de Dalt (el 38% dels vehicles superen el límit de 40 km/h).

APROVACIÓ MUNICIPALMENT 19.03.18

## 2.7. Aparcament

S'analitza en aquest apartat quina és la situació de Premià de Mar en quant a l'oferta i la demanda d'aparcament. La gestió de l'aparcament és un dels punts claus de la mobilitat.

### 2.7.1. Oferta d'aparcament

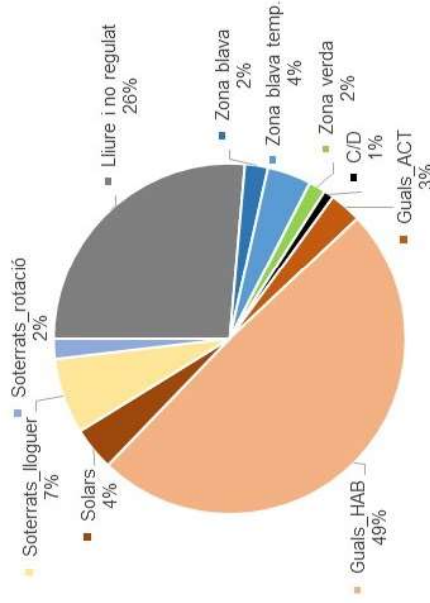
Per tal de quantificar l'aparcament existent en la situació actual a Premià de Mar, s'ha dut a terme un inventari d'aparcament, a la totalitat de la xarxa viària, analitzant diferents tipologies de places existents.

En el municipi de Premià de Mar es comptabilitzen al voltant de **4.800 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 apartaments i 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.

Figura 74. Distribució de l'oferta d'aparcament (2015)



Font: INTRA SL

**El 95% de les places estan destinades a turismes, el 4% a motocicletes i l'1% restant a vehicles de càrrega i descàrrega (camions, furgonetes o turismes que realitzin aquestes tasques).**

El còmput global a nivell municipal és com segueix.

Taula 52. Oferta de places d'aparcament al municipi de Premià de Mar (2015)

Regulació	Turismes		Motoc	C/D*	TOTAL
	Lliure i no regulat	Regulat			
A LA VIA PÚBLICA	Zona blava	313			313
	Zona blava de temporada	595			595
	Zona verda	227			227
	Càrrega i descàrrega		135		135
	Ús privat	435			435
	Ús privat	7.263			7.263
FORA DE LA VIA PÚBLICA	Ús públic	590			590
	Soterrats (places de lloguer)	1.028			1.028
	Soterrats (zona blava)	275			275
	<b>TOTAL</b>	<b>14.047</b>	<b>572</b>	<b>135</b>	<b>14.754</b>

\* 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.

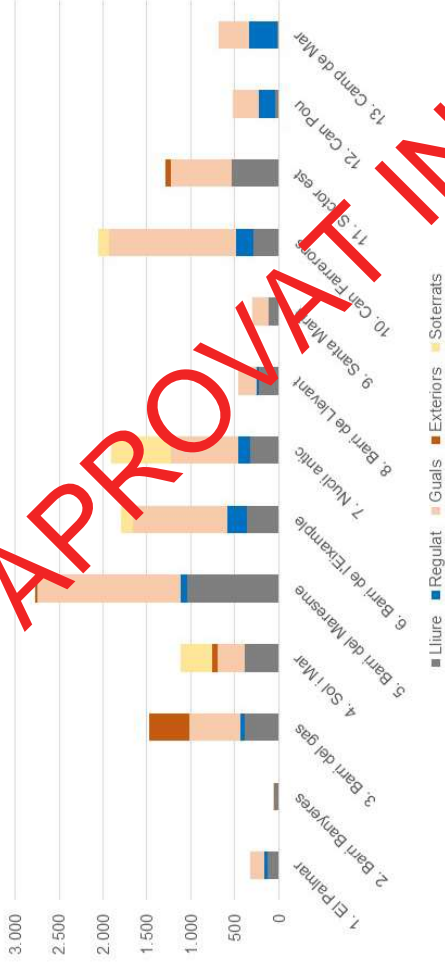
La informació està grafada al plànol 30 d'oferta d'aparcament, diferenciada per barris.

Taula 53. Oferta de places d'aparcament a Premià de Mar, per barris (2015)

Barri	EN CALÇADA										FORA DE CALÇADA						TOTAL
	Lliure		Regulat		Ús privat		Ús públic		Ús privat		Ús públic		Soterrat				
	Turismes	Moto	Zona Blava	Zona blava de temporada	Zona blava de temporada	C/D	Guals activats	Guals habitatge	Ús públic	Ús privat	Soterrat places lloguer	Soterrat zona blava	Ús públic	Ús privat			
1. Barri de l'Algar	123	0	0	0	43	0	0	0	0	30	130	0	0	0	0	326	
2. Barri de Banyoles	51	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	68		
3. Barri del gas	33	0	0	53	0	6	37	542	450	0	0	0	0	0	1.470		
4. Sol i Mar	32	5	0	0	0	6	17	290	55	353	9	9	9	1.117			
5. Barri del Maresme	86	15	50	0	0	30	42	1.583	25	0	0	0	0	2.769			
6. Barri de l'Eixample	250	119	97	0	80	42	91	979	0	139	0	0	0	1.797			
7. Nucli antic	246	74	100	0	0	31	111	654	0	414	266	0	0	1.902			
8. Barri de Llevant	198	23	0	0	25	2	23	188	0	0	0	0	0	459			
9. Santa Maria	104	13	0	0	0	2	7	176	0	0	0	0	0	302			
10. Can Farrerons	223	71	60	0	122	16	50	1.386	0	122	0	0	0	2.050			
11. Sector est	487	47	0	0	0	0	7	688	60	0	0	0	0	1.289			
12. Can Pou	22	14	0	185	0	0	18	279	0	0	0	0	0	518			
13. Camp de Mar	0	20	0	314	0	0	2	351	0	0	0	0	0	687			
Total	3.321	572	313	595	221	35	435	7.263	590	1.028	275	275	275	14.754			

Font: INTRA SL

Taula 54. Distribució de l'oferta de places d'aparcament a cada barri (2015)



Font: INTRA SL

Els barris amb major oferta d'aparcament són el barri del Maresme, l'Eixample, el nucli antic i Can Ferreres, 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.

### 2.7.1.1. Descripció de les tipologies d'aparcament

Les tipologies inventariades es descriuen breument a continuació, i que queden ubicades al plànol 30.

A la via pública (inventari in-situ):

- Lliure: places d'aparcament que no estan regulades per preu.
- Zona blava, blava de temporada i verda: places de pagament, de rotació.
- Reserva de C/D: places destinades a la càrrega i descàrrega de mercaderies.
- Reserva de motos: places destinades a l'estacionament de ciclomotors i motocicletes.

Fora de la via pública:

- Places d'ús privat (places en guals): places a l'interior de l'habitatge privat o activitats econòmiques.
- Exteriors: places d'aparcament no regulades i ubicades en solars.
- Aparcaments soterrats: amb places de lloguer d'ús privat i places de rotació d'ús públic.

### • La zona blava d'aparcament (en calçada i fora de calçada)

La zona blava d'aparcament funciona tot l'any segons els horaris següents:

- De dilluns a dissabtes, de 9 a 13:30 hores i de 17 a 30 hores.
- Resten exclosos tots els diumenges i dies festius.

Consta d'un total de 313 places. Està centrada a la zona de l'Eixample, Nucli Antic, barri del Maresme i Can Ferreres. A més dels carrers, a Premià de Mar hi ha places regulades mitjançant zona blava en aparcaments soterrats, a:

- la plaça Països Catalans,
- la plaça de la Sardana.

L'estacionament de vehicles a les zones senyalitzades com a zona blava al centre de la vila està limitat a un temps màxim de 120 minuts.

Taula 55. Preu zona blava (2015)

Temps	Cost (€)
6 min (mínim)	0,10
28 min	0,40
59 min	0,90
2 hores (màxim)	1,75

### • Les zones blaves de temporada

Del 15 de juny al 15 de setembre hi ha un seguit de carrers on l'aparcament es regula mitjançant les anomenades zones blaves de temporada, que són places d'aparcament ubicades en carrers propers a la costa del municipi destinades a usuaris de les platges. Compta amb unes 600 places als barris del Palmar, del Gas i a Can Pou i Camp de Mar.

Durant aquest període, de dijous a diumenge, festius inclosos, i de 9 a 20h, aquestes zones són de pagament per a les persones no residents a Premià de Mar.

Els veïns de la ciutat poden aparcar sense cost sempre i quan tinguin el distintiu corresponent (amb un cost de tramitació de 5 €).

Aquests distintius són per a vehicles de quatre rodes que no superin el 3.500 Kg de pes màxim autoritzat. El sol·licitant ha de complir una de les següents opcions: Estar empadronat a Premià de Mar i ser titular d'un vehicle en alta al patró de Impost sobre Vehicles de Tracció Mecànica. També s'inclouen les persones empadronades a Premià de Mar que disposin de vehicle d'empresa.

També inclou titulars de vehicles i d'immoble d'altre al·lotjament d'impost sobre Béns Immobles ubicat a la zona d'influència de Can Pou-Camp de Mar o del Palmar, i finalment, els titulars de vehicles que acreditin tenir lloc de treball a la zona d'influència.

El seu objectiu principal és facilitar l'aparcament als usuaris i usuàries de la platja en zones properes durant els mesos d'estiu, donant prioritat als veïns i veïnes de Premià de Mar davant les persones procedents d'altres municipis.

- **La zona verda**

Amb l'objectiu de millorar la mobilitat urbana de la població es va habilitar una zona d'estacionament regulat amb bonificació de l'aparcament pels veïns i veïnes residents de la zona, que poden gaudir d'unes tarifes econòmiques. Les zones verdes es troben a la zona de l'Eixample, Llevant i especialment a Can Farrerons. En global consta de 227 places.

Funciona tot l'any de dilluns a divendres, de 9 a 20:00 hores. Dissabtes, diumenges i festius és gratuït.

Taula 56. Preu zona verda (2015)

Temps	Cost (€)
5 min (mínim)	0,15
17 min	0,45
29 min	0,75
1h 28 min	2,25
2 hores (màxim)	3,05

- **Bosses d'aparcament**

A banda de les regulacions esmentades, hi ha diverses bosses d'aparcament a destacar, amb diferent regulació i tarifes:

- Bosses d'aparcament soterrat, amb places residencials en lloguer i en zona blava (ja esmentades):

- Plaça Països Catalans
  - Plaça La Sardana
  - Can Boter
  - Pàrquing Biblioteca Farrerons
- Bosses d'aparcament gratuït en superfície:
- Plaça Santa Maria
  - Plaça Francesc Macià "Can Fito"
  - Dues bosses properes a Sant Joan Baptista de la Salle

## 2.7.2. Demanda d'aparcament

L'anàlisi de la demanda d'aparcament s'ha dut a terme a terme a partir de tres variables:

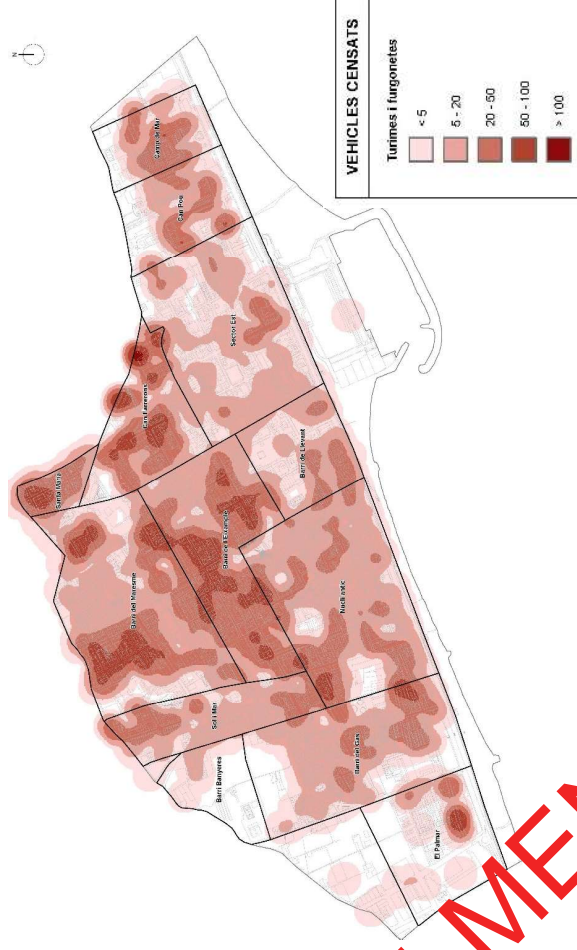
1. Estimació de la demanda residencial a partir de la motorització (amb dades del padró de vehicles).
2. Inspecció nocturna d'aparcament per detectar ocupació i il·legalitat nocturna.
3. Dades d'ocupació i de rotació d'aparcament diürna en 8 àrees amb major demanda.

### 2.7.2.1. Estimació de la demanda residencial

Pel càlcul de l'oferta es suma l'oferta de places fora de calçada i l'oferta en calçada. La tipologia de les places en calçada considerades en el balanç són les lliures en calçada, zona blava i verda, C/D (ja que aquestes poden ser ocupades pels residents durant la nit) i guals.

Pel càlcul de la demanda d'estacionament es sumen les categories de turismes i furgonetes censats, per seccions (plànol 32).

Figura 75. Demanda d'estacionament nocturn (plànol 32)



Font: INTRA SL.

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.

Un aspecte a considerar a l'hora d'anàlitzar els resultats obtinguts és en el cens de vehicles facilitat per l'Ajuntament de Premià de Mar l'any 2017: 17.000 vehicles amb domicili fiscal fora de Premià de Mar, i per tant no són atribuïbles a cap secció.

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

El superàvit de places d'aparcament de les zones limitrofes a àrees amb déficits provoca un efecte d'acollida dels vehicles que no troben aparcament i aquest és molt visible a Premià de Mar.

Taula 57. 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	29%	
3. Barri del gas	747	1.437	690	92%	97%
4. Sol i Mar	523	1.103	580	111%	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%	93%
10. Can Farrerons	1.052	1.979	927	53%	95%
11. Sector est	564	1.242	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.

El déficit d'aparcament residencial (nocturn) de turismes està grafiat al plànol 34 de balanç d'aparcament.

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.

Taula 58. Déficit d'infraestructura (2015)

SECCIÓ	Densitat (places/ha)		Déficit d'infraestructura	
	Amb plaça (1)	Sense plaça (2)	Amb plaça (1)	Pressió (vehicles/places en calçada)
6. Barri de l'Eixample	94,8	1.118	49%	2,3
7. Nucli antic	66,0	1.068	23%	0,8
8. Barri de Llevant	48,3	188	46%	0,7
9. Santa Maria	110,2	176	51%	1,7

(1) Nombre de vehicles que disposen de plaça d'aparcament fora de calçada

(2) % vehicles que no disposen de plaça d'aparcament fora de la calçada sobre el total

(3) Nombre de vehicles que no disposen de plaça de pàrquing per plaça d'aparcament en calçada.

Font: INTRA SL.

Aquest déficit implica un augment de la demanda en els barris propers. **Per tant, al barri de l'Eixample i a Santa Maria s'observa un fort déficit de places, que genera una forta pressió d'aparcament també en els barris limitrofs de Llevant, Maresme i barri del Gas, especialment.**

### 2.7.2.2. Observacions d'ocupació i indisciplina nocturna

A fi de validar les estimacions de la demanda d'aparcament nocturn s'ha realitzat un treball de camp in situ per observar l'indisciplina d'aparcament (sobre vorera o altres espais no autoritzats).

Es resumeixen a continuació les observacions més rellevants, tot i que ja han estat avançades:

- L'ocupació nocturna és generalment superior a l'ocupació diürna.
- No s'observa indisciplina nocturna per manca de possibilitats de l'infraestructura viària, però l'ocupació de places és elevada.

Taula 59. Principals característiques, per àmbits, de l'ocupació i il·legalitat nocturna (2016)

Barris	Diagnosi nocturna d'ocupació i indisciplina
Nucli antic/Llevant	L'àmbit presenta una alta ocupació propera al 98%, pràcticament sense indisciplina. Durant de l'inventari s'observen 2 vehicles estacionats de forma irregular a la Plaça Romà Piera i Arcaí, i 1 vehicle al carrer Pau Casals
Barri l'Eixample	La zona presenta una ocupació pràcticament del 99%. La indisciplina d'aparcament no és possible per l'estructura viària.
Barri del Maresme	El Barri presenta una ocupació del 97%, amb algunes places buides al carrer de la Mercè (10), carrer de Nuria (2), carrer Elis de Montcada (4), carrer de Ramón i Cajal (3). No s'observa indisciplina
Sol i Mar	L'ocupació és alta, estimació del 95%, però amb algunes places buides localitzades: carrer de Sant Ferran (6), carrer de Aribau (5), Riera de Premià (4), carretera de Premià de Dalt (4). En el passatge Circumval·lació hi trobem 3 vehicles sobre vorera.
Sector est/Can Farrerons	L'ocupació és alta, 95%, però amb places buides. A destacar: carrer Ramon de Penyaforat (6), carrer del Batlles (3), carrer de Santiago Rossinyol (1), carrer Pescadors (4)
Barri del Gas	Ocupació propera al 97% en el barri. No és possible la indisciplina d'aparcament per l'estructura viària. El solar d'aparcament del carrer d'Enric Borràs presenta una ocupació del 100% i l'aparcament solar del carrer Gran Via presenta una ocupació pràcticament del 100%
Santa Maria	L'ocupació pràcticament al 99%, algunes places amb indisciplina, carrer Mallorca, i carrer Aragó en els xamfrans (3).
Can Pou Camp del Mar	En aquest sector l'ocupació es relativament baixa, estimada a un 60%, amb aprox. 200 places lliures

Font: INTRA SL

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

2.7.2.3. Ocupació de l'estacionament a Premià de Mar

La utilització de l'estacionament es determina el funcionament i permet detectar problemàtiques concretes en l'estacionament residencial. S'han dut a terme inspeccions diürnes per a 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.

Al gràfic i taules següents es recull el resultat de l'ocupació de les places en caçada classificades tipus i àmbit, grafiat al plànol 35.

Figura 76. Zones de rotacions d'aparcament diürnes i ocupació diürna per trams



Font: INTRA SL

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 60. Ocupació diürna per zones (2015)

Zones	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	
1	Sector Est	28			96%			11						39%
2	Eixample	22	24		93%	82%		17	7					77%
3	Eixample	18		3	97%		89%	8						44%
4	Maresme	21		10	97%		70%	8						38%
5	Maresme	35		24	94%		51%	19		3				54%
6	Eixample	33			94%			16						48%
7	Nucli Antic	22		23	98%		86%	10		3				45%
8	Barri del Gas	21		11	94%		67%	6		3				29%

Taula 61. 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%
Eixample	73	24	3	94%	82%		41	7	0				56%
Maresme	56	0	34	95%			27		3				48%
Nucli Antic	22	0	23	98%			10		3				45%
Barri del Gas	21	0	11	94%			6		3				29%

Taula 62. Ocupació diürna agrupada per tipologia d'estacionament (2015)

Tipologia	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
Lliure	200	24	71	95%	82%	69%	95	7	9	48%	29%	13%

Les diferents deficiències en l'aparcament detectades en els balanços es representen conjugades en el plànol 36.

### 2.7.2.4. Índex de rotació

L'aprofitament d'una plaça d'estacionament es mesura a partir del índex de rotació, que indica el número de vehicles que estacionen en una plaça al llarg d'un dia.

L'ocupació d'una plaça es determina a partir de les hores que ha estat ocupada per un vehicle. Els baixos valors dels índex de rotació es corresponen amb els elevats valors de vehicles aparcats permanentment.

La zona lliure té uns valors de rotació normals en zones urbanes. 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 63. Índex de rotació per àmbits (vehICLES/plaça i dia)

Barri	Índex de rotació			% vehicles que es mouen en tot el dia		
	Lliure	Lliure dinàmiques	Z. verda	Z. blava	Lliure	Z. blava
Sector Est	1,9	2,4			39%	0%
Eixample	1,7	2,6	1,4	1,3	56%	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%

A mode d'indicador s'inclouen segons tipologies d'aparcament valors promig de rotació, obtinguts de diverses ciutats espanyoles. Aquestes dades ajuden a interpretar els valors de rotació del municipi.

Taula 64. Valors de referència en zones de funcionament normal (vehICLES/plaça i dia)

Tipologia de plaça	No regulada	Il·legal	Zona regulada	Càrrega i descàrrega	Aparcament d'ús privat	Aparcament públic
Vehicles/plaça	1,8	8	6	10	1,7	3,5

Font Polítiques tarifàries – Regulació de l'ús d'aparcament. Fundación Movilidad.

### TRETS MÉS DESTACATS DE L'APARCAMENT

#### OFERTA

- 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 apartaments soterrats on també hi ha places de rotació) segons el llistat de guais 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.
- També existeixen diferents tipologies d'aparcament regulat: zona blava, zona blava de temporada, zona verda i bosses d'aparcament (lliures en superfície o soterrades de lloguer i de rotació).
- 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.

#### DEMANDA

- La relació entre la demanda i l'oferta d'aparcament proporciona el dèficit o superàvit d'estacionament residencial. 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.
- Derivat de l'observació a peu de carrer de l'ocupació nocturna, s'observa una ocupació superior al 90% als barris centrals, tots ells perifèrics en el nucli on es detecta dèficit de places calculat. El dèficit del barri de l'Eixample i a Santa Maria genera una forta pressió d'aparcament en els barris limítrofs de Llevant, Maresme i barri del Gas, especialment.
- En els barris de l'Eixample i Santa Maria el 50% dels vehicles dels residents no disposen de plaça fora de calçada.
- L'ocupació de places lliures al llarg del dia és superior al 95% a l'Eixample, sector Est, Maresme, Nucli Antic i Barri del Gas.
- S'observa al voltant del 50% de places ocupades tot el dia als barris de l'Eixample i el Maresme, i baixos índexs de rotació.

#### CONCLUSIONS

- Hi ha un elevada ocupació d'aparcament en calçada a la via pública.
- Aquesta ocupació és manté durant el dia i la nit als barris centrals: es tracta per tant 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.

## 2.8. La distribució urbana de mercaderies

La gestió de les places de reserva és una importància significativa quan es tracta de la distribució urbana de mercaderies. Es pot tractar d'un punt de problemes per als responsables de la mobilitat (congestió de trànsit), pot provocar molèsties als vianants i comporta efectes mediambientals com el soroll o la contaminació atmosfèrica.

A Premià de Mar s'ha realitzat un inventari de l'oferta de les places de C i D a la via pública, amb un total de 135 places ubicades de forma disseminada al municipi (grafiadetes al plànol 37, junt amb els itineraris principals d'accés).

Taula 65. Places de C/D al Nucli Urbà per àmbits

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	-	
<b>Total</b>	<b>135</b>	<b>100%</b>

Font: INTRA SL

Al plànol també es determinen els principals itineraris de vehicles pesats, que mostra les vies més utilitzades per a la distribució de mercaderies. Prenen els aforaments automàtics i manuals com a font, i les zones d'aparcament de càrrega i descàrrega com a destí dels desplaçaments, s'observen les principals rutes.

Els carrers que suporten els principals fluxos de vehicles de mercaderies són alguns dels eixos principals d'accés al municipi i carrers principals en la mobilitat interna: Camí Ral, carretera de Vilassar de Dalt, carretera de Premià de Dalt, Gran Via de Lluís Companys, carrer Joan Prim, carrer Enric Granados, carrer Mossèn Jacint Verdaguer, carrer Plaça, passeig de la Circumval·lació, camí del Mig, entre d'altres.

Per tal d'avaluar la demanda de places de càrrega i descàrrega, així com de PMR, s'ha realitzat un inventari en horari laborable en 10 zones de càrrega i descàrrega disseminades pel municipi. En aquest inventari, s'ha obtingut l'ocupació de les places de reserva i s'ha detectat el nivell d'indisciplina per zones. Aquestes zones estan ubicades al plànol 33.

L'horari de les operacions de càrrega i descàrrega és generalment en feiners de 8-13h i de 16-20h (a algunes zones el temps limitat finalitza a les 19h). A la Gran Via (zona 10), el temps regulat és de 7 a 14h, i funciona com a zona blava de 17:30 a 20 h. El temps màxim d'estada és de 30 minuts.

Taula 66. Detall de les places de C/D estudiades

Zona	Carrer	N places	% d'ocupació		% places ocupades tot el dia pel mateix vehicle	% vehicles que superen temps màxim d'estada matí	% vehicles que superen temps màxim d'estada tarda
			matí	tarda			
1	Elisenda de Montcada	10	60%	80%	20%		
2	Unió, cruïlla Elisenda Montcada	2	88%	88%	50%	100%	100%
3	Gran Via, cruïlla Ramon Llull	3	25%	67%			67%
4	Joan Prim, cruïlla Enric Granados	3	92%	58%		29%	100%
5	Enric Granados, cruïlla Joan Prim	2	63%	38%			50%
6	Pilar	3	50%	42%			20%
7	Mercè	4	0%	75%			
8	Cisa (Sorti)	5	38%	56%			33%
9	Mossèn Jacint Verdaguer	4	25%	75%			
10	Gran Via, tram abans carrer de la Plaça	16	56%	-	6%		26%

Font: INTRA SL

Nota: El nombre de places totals és estimat, ja que els cordons de càrrega i descàrrega no estan subdividits en places. El percentatge és variable segons si estacionen vehicles de gran tonatge o turismes (autoritzats). El nombre total de places estimat és en relació a la mesura d'un turisme.

Es contou així:

- L'ocupació mitjana és del 57%. Les zones de càrrega i descàrrega situades al voltant del Nucli antic són les que mostren ocupacions més elevades (zones 1,2, 4 i 10, amb ocupacions entre el 60 i el 90%).
- S'observa certa indisciplina pel que fa a l'estacionament de vehicles que no respecten el temps màxim d'estada mitjana el 30% dels vehicles, amb importants diferències segons zones).
- També s'observa alguns vehicles que ocupen les places durant l'horari diürn, no complint amb les restriccions de càrrega i descàrrega.

#### TRETS MÉS DESTACATS DE LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

- A Premià de Mar es detecten 135 places de càrrega i descàrrega a la via pública, ubicades de forma disseminada al municipi, amb el major densitat als barris de l'eixample, nucli antic i barri del Maresme.
- Es determinen els principals itineraris de vehicles pesats, que mostra les vies més utilitzades per a la distribució de mercaderies. Els carrers que suporten els principals fluxos de vehicles de mercaderies són alguns dels eixos principals d'accés al municipi i carrers principals en la mobilitat interna.
- De les observacions en places de càrrega i descàrrega es determina que l'ocupació mitjana és del 57%. Les zones de càrrega i descàrrega situades al voltant del Nucli antic són les que mostren ocupacions més elevades.
- S'observa certa indisciplina pel que fa a l'estacionament de vehicles que no respecten el temps màxim d'estada (en mitjana el 30% dels vehicles, amb importants diferències segons zones).
- També s'observa alguns vehicles que ocupen les places durant l'horari diürn, no complint amb les restriccions de càrrega i descàrrega.

APROVA INICIALMENT 19.03.18

## 2.9. Externalitats del sistema de mobilitat

Entre diversos sectors que suposen un enorme consum energètic i que són responsables de gran part de les emissions, el transport ocupa un lloc destacat. Bona part de la demanda energètica i de les emissions dels països rics i, en particular de Catalunya, provenen del transport i, a més, la contribució relativa del transport mostra una tendència creixent, i es preveu que continuï sent així en els anys a venir. L'objectiu d'aquest apartat és realitzar una primera aproximació del consum d'energia i les emissions contaminants derivades de l'actual model de mobilitat de Premià de Mar.

L'objectiu principal és 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. Serà, per tant, la base que ha de traduir-se en objectius ambientals.

Aquest capítol analitza les principals externalitats ambientals i socials associades a la mobilitat motoritzada. Els aspectes considerats per la diagnosi inclouen:

1. Impactes socials:
  - L'accidentalitat;
2. Impactes ambientals:
  - El consum energètic del transport;
  - La contaminació atmosfèrica;
  - La contaminació acústica;
3. Costos derivats del model de mobilitat

Hi ha altres impactes ambientals derivats de la mobilitat que no s'analitzen en el present apartat, atès que l'objectiu és analitzar els aspectes ambientals més significatius i rellevants per l'àmbit de l'PMUS.

La metodologia de càlcul d'energia i emissions s'ha desenvolupat amb el suport de l'eina de càlcul AMBIMOB 2.0, facilitada pel Departament de Territori i Sostenibilitat, de la Generalitat de Catalunya. Les dades de partida d'aquest càlcul són els vehicles-quilòmetre recorreguts anualment dins del municipi, i els generats en els seus desplaçaments de connexió, diferenciats per cada tipologia de vehicle i per tipologia d'itinerari on es recorren.

### 2.9.1. 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 clau derivades del PSV.

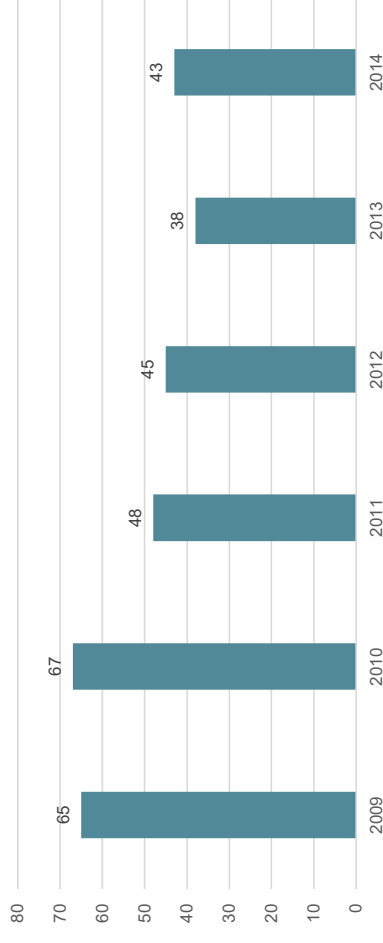
L'any 2012 es va redactar el Pla Local de Seguretat Viària al municipi de Premià de Mar, amb vigència 2013-2016. Aquest va ser revisat l'any 2015, i la seva avaluació i actualització està prevista per l'any 2018, segons el calendari de treball del Servei Català de Trànsit.

Els objectius fonamentals del Pla Local de Seguretat Viària de Premià de Mar 2013-2016, 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 77. Nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana



Font: Policia Local de Premià de Mar

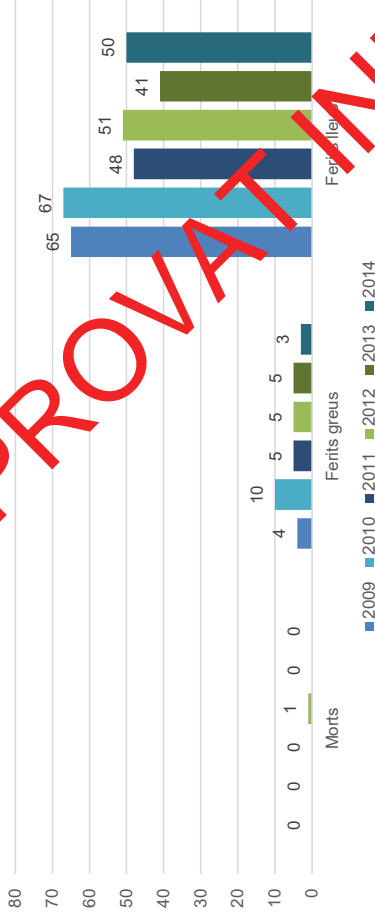
Figura 78. Nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana per 1.000 habitants, comparativa amb municipis de volum poblacional similar i Catalunya



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

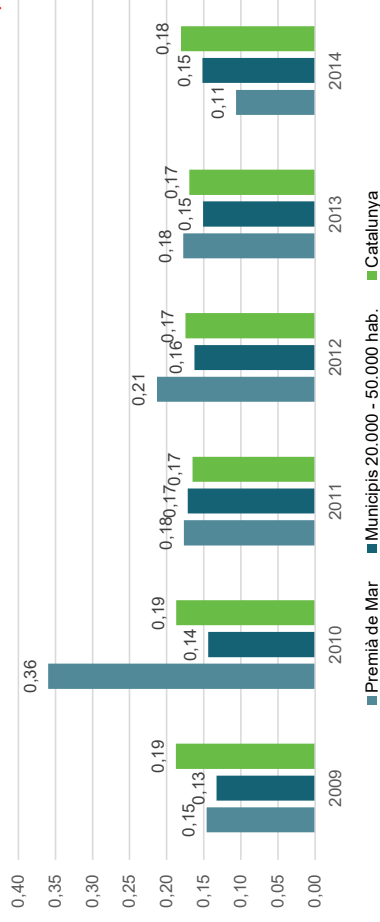
Durant aquest mateix període s'evidencia un balanç positiu en quant a la lesivitat de les víctimes, reduint-se el nombre de ferits greus i víctimes mortals.

Figura 79. Nombre de víctimes segons lesivitat en zona urbana



Font: Policia Local de Premià de Mar

Figura 80. 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 SIDAT, Servei Català de Trànsit

### 2.9.1.1. 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 FontSanta
- 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 mantenien 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 67. 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 FontSanta	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)

### 2.9.2. Medi ambient

S'ha avaluat el consum energètic i l'impacte en la contaminació atmosfèrica que genera la mobilitat a Premià de Mar, tant en els desplaçaments interns com de connexió, així com els impactes que rep el municipi com a conseqüència del trànsit de pas. Aquesta avaluació es duu a terme amb l'eina AMBIMOB 2.0, del Departament de Territori i Sostenibilitat, de la Generalitat de Catalunya.

En l'anàlisi ambiental es té en compte:

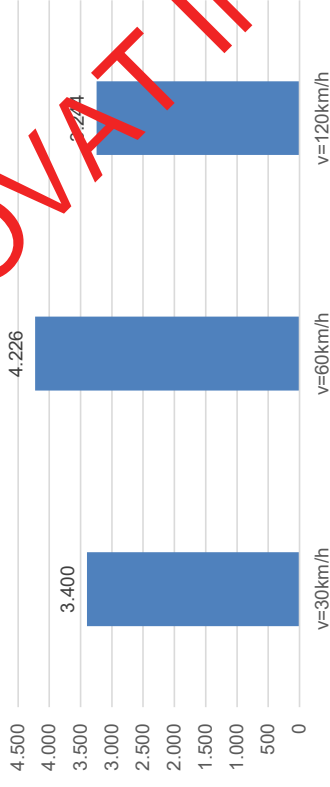
- Mobilitat en trama urbana dins del terme municipal: els vehicles-quilòmetre interns (incloent agitació), de connexió i de pas;
- Mobilitat en trama no urbana dins del terme municipal: els vehicles-quilòmetre interns, de connexió i de pas;
- Mobilitat de connexió efectuada fora del terme municipal.

Un cop identificades les diferents tipologies de mobilitat, es classifiquen de forma disponible en 3 rangs de velocitat disponibles: 30, 60 i 120 km/h.

**2.9.2.1. Consum energètic del transport**

Segons les dades disponibles que s'han caracteritzat 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 30 km/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 81. Consum d'energia final a Premià de Mar (tep/any)

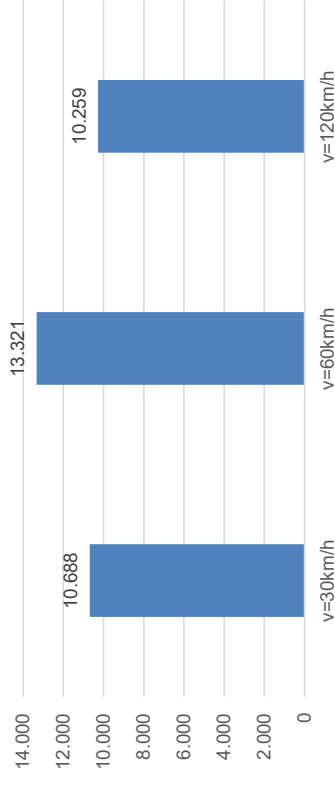


Font: INTRA SL, amb l'eina AMBIMOB 2.

**2.9.2.2. Contaminació atmosfèrica**

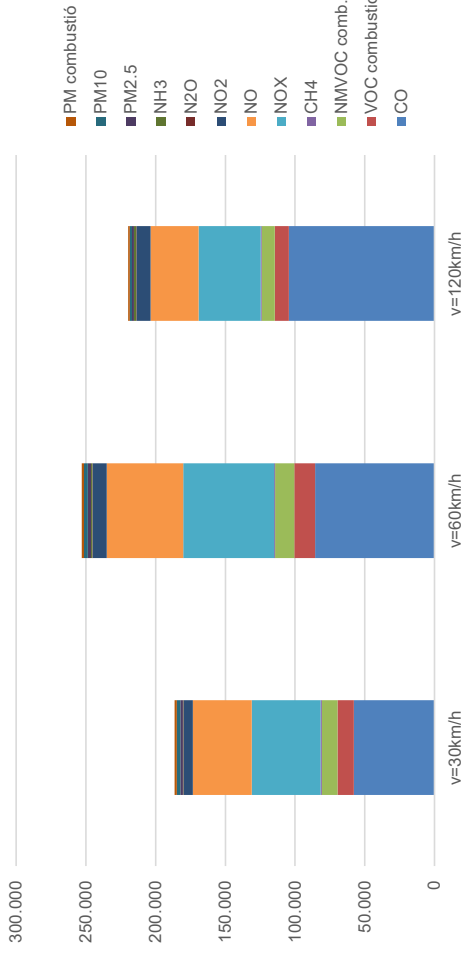
Dins d'aquest marc conceptual, es realitza el còmput global de les emissions de GEH derivades del transport a Premià de Mar, amb la metodologia de càlcul ja esmentada i amb dades referents al parc de vehicles, de mobilitat i de velocitat. L'any 2015 s'hauran emès un total de 34.270 t CO<sub>2</sub> equivalent. La mobilitat en xarxa urbana al municipi és responsable del 31% de les emissions.

Figura 82. Distribució de les emissions de CO2 a Premià de Mar (tones/any)



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

Figura 83. Distribució de les emissions de contaminants 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.

**2.9.2.3. 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 68. Detall de la Zona de Qualitat de l'Aire del Maresme

ZQA	Aglomeració	Nombre municipis	Superfície (km <sup>2</sup> )	Població hab.	Densitat hab/km <sup>2</sup>	Percentatge de població respecte Catalunya
7	Maresme	No	33	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 pel 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'arsenit, 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 líndar horari d'informació a la població a l'únic punt de mesurament d'aquesta zona. No s'ha detectat cap superació ni del líndar 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 líndar d'informació horari a la població amb les mesures d'ozó troposfèric. L'únic punt de mesurament d'aquesta zona. Aquest fet s'ha repetit l'any 2015.

#### 2.9.2.4. Contaminació acústica

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 incompleix 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 84. Mapa de capacitat acústica de Premià de Mar (2011)



Figura 85. Mapa de superacions diürnes a Premià de Mar (2011)

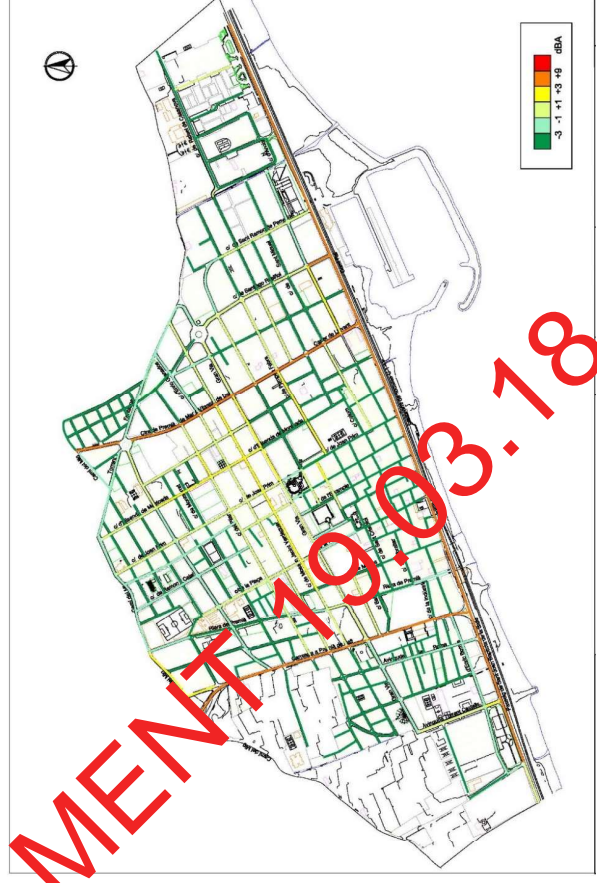


Figura 86. Mapa de superacions nocturnes a Premià de Mar (2011)



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 concentra 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 *Metalogema* 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 constatar una disminució important dels nivells acústics (de l'ordre de 3 dBA) 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 Parcials 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

## 2.9.3. Costos unitaris del transport

Per tal de comptar amb les directrius del PdM de la RMB, es realitza un anàlisi econòmic dels costos unitaris actuals dels principals modes de transport. Aquests costos seran la base per, posteriorment, conèixer l'evolució futura d'aquests costos en base al nombre de viatges previstos per mode de transport segons les propostes incorporades a l'PMUS.

Per a aquest càlcul s'utilitzen de referència les dades publicades per l'ATM sobre els costos unitaris per modes de transport i, a partir d'aquí, la fórmula següent s'ha realitzat en base a la metodologia emprada per l'ATM en l'elaboració del PdM 2013-2018, adaptada per a àmbits urbans, l'enquesta de mobilitat realitzada als residents de Premià de Mar al 2015 facilitada per la Diputació de Barcelona i els vehicles-km calculats al PMUS.

Per el càlcul dels costos unitaris interns i externs s'ha considerat el tram de desplaçament realitzat dins el terme municipal de Premià de Mar.

Es distingeixen entre costos interns i externs:

- Costos Interns. Costos suportats pels usuaris de les empreses operadores i concessionàries en situació de funcionament normal (no conges (6)).
- Costos Externs o Socials. Costos suportats per la societat, en situació de no conges (6).

La següent taula mostra els resultats dels costos interns del sistema de transport de Premià de Mar al 2015 segons la tipologia de modes de transport.

Taula 69. Costos interns del sistema de transport a Premià de Mar, 2015.

Mode de transport	Costos interns		Total
	Trama urbana	Trama interurbana	
Turisme	25.051.358,9	68.223.742,5	93.275.101,4
Motocicleta	3.427.523,0	761.492,7	8.189.015,6
Bicicleta	1.632.447,5	0,0	1.632.447,5
Total transport privat	30.111.329,3	72.055.235,2	103.096.564,5
RENFE Rodalies	0,0	980.453.506,3	980.453.506,3
Total transport públic	0,0	980.453.506,3	980.453.506,3

Font: INTRA SL

La següent taula mostra els resultats dels costos externs del sistema de transport de Premià de Mar al 2015 segons la tipologia de modes de transport.

Taula 70. Costos externs del sistema de transport a Premià de Mar, 2015.

Mode de transport	Costos externs		Total
	Trama urbana	Trama interurbana	
Turisme	1.090.954,7	4.470.834,8	5.561.789,4
Motocicleta	1.061.506,5	1.859.656,8	2.921.163,3
Bicicleta	61.708,3	0,0	61.708,3
Total transport privat	2.214.169,5	6.330.491,6	8.544.661,0
Autobús	0,0	1.109.866,4	1.109.866,4
RENFE Rodalies	0,0	8.681.647,6	8.681.647,6
Total transport públic	0,0	9.791.514,0	9.791.514,0

Font: INTRA SL

La següent taula mostra els resultats agregats dels costos interns i externs del sistema de transport de Premià de Mar al 2015 segons la tipologia de modes de transport.

Taula 71. Costos interns i externs del sistema de transport a Premià de Mar, 2015.

Mode de transport	Costos totals		Total
	Trama urbana	Trama interurbana	
Turisme	26.142.313,5	72.694.577,3	98.836.890,8
Motocicleta	4.489.029,4	6.621.149,5	11.110.178,9
Bicicleta	1.694.155,8	0,0	1.694.155,8
Total transport privat	32.325.498,8	79.315.726,8	111.641.225,5
Autobús	0,0	1.109.866,4	1.109.866,4
RENFE Rodalies	0,0	989.135.153,9	989.135.153,9
Total transport públic	0,0	990.245.020,3	990.245.020,3

Font: INTRA SL

### 3. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ TENDENCIAL (PREVISTA)

El creixement tendencial de la mobilitat a Premià de Mar està marcat pel planejament municipal vigent així com pel planejament aprovat per les administracions superiors en matèria de mobilitat.

A partir de les previsions de creixement urbanístic del municipi i resta de variables socioeconòmiques es fa una previsió de creixement tendencial de la mobilitat en l'horitzó del PMUS.

#### 3.1. Planejament municipal i creixements previstos

A nivell municipal hi ha diversos plans amb efecte sobre la mobilitat i utilització 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. 2006.
- 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 Comissió 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.

#### 3.1.1. Pla d'ordenació urbana municipal (POUM) de Premià de Mar

EL POUM planteja les següents directrius:

- En el sòl urbà, corresponent al 80% de la superfície del terme, cal concentrar actuacions de millora i reforma amb l'objecte d'esponjar els espais congestionats.
- En el sòl urbanitzable, corresponent al 9%, el POUM proposa que cal administrarlo convenientment, en tant que bé escàs i limitat, establint les determinacions següents:
  1. El 30% del sòl urbanitzable previst es destinarà a espais lliures i/o equipaments.
  2. També el 30% del sòl urbanitzable previst es destinarà per a usos no residencials, per equilibrar la base econòmica del municipi.
  3. El 10% es destinarà a usos residencials, amb l'objecte de completar àrees urbanes no acabades i implementar polítiques d'habitatge protegit.
  4. El 30% restant es destinarà a vialitat, per completar i racionalitzar la xarxa viària municipal.

- El sòl no urbanitzable correspon a menys del 1% de la superfície del terme i el 10% restant correspon al port i a les platges.

El nombre total de nous habitatges previst és de 662: 476 habitatges lliures i 186 habitatges protegits.

Les propostes del POUM pel que fa als futurs equipaments previstos, corresponents a 30.827m<sup>2</sup> de sòl, són:

- previsió d'un nou equipaments administratiu, de proveïment (ajuntament i mercat) i social cultural a Can Sanpere,

- per ampliar l'escola pública Mare de Déu de Montserrat,

- sòl per a equipament administratiu (per a magatzem de la brigada municipal) a ponent, cessió corresponent al Pla parcial Industrial Torrent Malet.

El POUM no determina la resta d'usos del sòl d'equipament previst, corresponents a 22.195m<sup>2</sup> de sòl.

En sòl urbà el POUM defineix els següents polígons d'actuació:

- P.A.1. Virgines – Metalogènia
- P.A.2. Balayeres
- P.A.3. Tarter - Fornells
- P.A.4. Escoda
- P.A.5. Gran Via Nord
- P.A.6. Riera de Premià

En sòl urbà no consolidat, els plans de millora urbana tindran per objecte completar el teixit urbà o bé acomplir operacions de rehabilitació de reforma interior, de remodelació urbana, de transformació d'usos, de reurbanització i ordenació del subsòl i altres de similars. El POUM defineix els següents plans de millora urbana:

- P.M.U.1. Can Sanpere – Ayda. Roma
- P.M.U.2. Can Batlle
- P.M.U.3. Can Faya

Instruments de planejament que mantenen la seva vigència:

- Pla parcial industrial del Torrell de Via et
- Pla especial del sector estació ferrocarril
- Pla especial de modernització de l'espai públic del nucli històric
- Pla especial d'ordenació d'usos del port
- Pla especial de l'equipament La Salle

Com a elements més destacats, el POUIM inclou:

- La creació de la zona industrial al voltant del torrell de Metel, que es cobriria i passaria a convertir-se en la via de comunicació amb Premià de Dalt, i el desenvolupament de la Gran Via fins a la fàbrica Metalogenia al límit municipal amb espai públic on hi ha projectada una important zona verda.
- La creació a l'àmbit de Can Sampere d'una gran zona verda i equipaments (com el nou ajuntament o un mercat municipal) que traslladaria l'edificabilitat d'aquest àmbit a les hortes de Ponent. En aquest àmbit, a més, es projecta gairebé la totalitat del plaix residencial amb 441 habitatges previstos (132 d'habitatges protegits) del potencial de 500 habitatges que estableix el POUIM i s'ubica el futur del camp de futbol per alliberar espai per a equipaments a l'actual emplaçament.
- La reforma de la plaça dels Patsos Catalans i la reconversió en equipaments de la fàbrica Escoda a la mateixa plaça.
- Una nova proposta per Can Batlle que amplia la zona verda prevista i redueix el nombre d'habitatges
- La creació a la finca de Can Burra d'una zona verda d'uns 3000 m<sup>2</sup>.

Els usos del sòl, plans desenvolupats i en desenvolupament segons el POUIM s'han grafiat al plànol 38.

### 3.2. Relació amb altres plans i programes conexas

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 directa en la mobilitat i que conseqüentment poden condicionar o afectar d'alguna manera el desenvolupament dels objectius establerts pel PMU.

**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.

A continuació es descriuen els principals plans que tenen una incidència en la mobilitat a escala municipal i supramunicipal.

#### 3.2.1. Planejament territorial i infraestructural supramunicipal:

El **Pla Territorial General de Catalunya** i el **Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PTMB)**, 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:

- En l'espai del litoral i al peu de mont, on l'ocupació de la façana marítima ha donat com a resultat un continu urbà, es proposen estratègies de continus urbans intermunicipals a desenvolupar mitjançant plans directors urbanístics, i que en la majoria de casos comportaran la creació de noves centralitats, per tal de respondre a la realitat urbana actual i a les noves oportunitats obertes pels traçats ferroviaris proposats en el Pla.
- Les propostes quant a la xarxa ferroviària es basen en quatre actuacions bàsiques.
  - la línia orbital ferroviària, que uneix Mataró amb la resta de grans ciutats de l'arc metropolità sense passar per Barcelona.
  - el **trasllat de la línia de rodalia Barcelona-Mataró a l'interior**, per tal d'incrementar la cobertura territorial d'aquesta línia sobre uns nuclis urbans que s'han anat estenent cap a l'interior tot millorant la qualitat ambiental de la façana costanera de les poblacions afectades.
  - al Maresme central entre Mataró i Calella actuar sobre la línia costanera per tal de superar l'impacte que aquesta línia genera sobre la façana litoral amb operacions de millora ambiental i variants ferroviàries locals o mitjançant un desplaçament de l'actual traçat
  - el desdoblament de la línia de rodalia a l'alt Maresme, necessari per incrementar les freqüències de pas

El traçat ferroviari i costaner que figura al PTMB respon a diversos estudis realitzats abans o al llarg del desenvolupament dels treballs del Pla i haurà de concretar-se amb la tramitació dels corresponents estudis d'informació matius sobre projectes a desenvolupar.

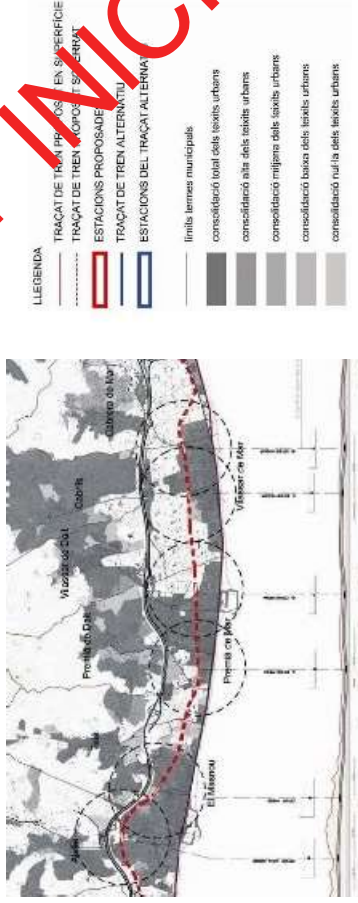
APPROVAL IN PRINCIPLE 19.03.18

Figura 87. Traçats alternatius de la línia de Ferrocarril a la comarca del Maresme



(Detall al municipi de Premià de Mar)

Llegendari



Font: Pla territorial metropolitana de Barcelona (abril 2010). Memòria general, propostes.

- Pel que fa a la xarxa viària, les actuacions proposades són bàsicament de millora interna 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**, túnel de la Conreria (B-500) per tal de connectar el sud del Maresme amb la plana del Vallès sense passar per Barcelona, i millora dels traçats de les carreteres d'Alella a Vilanova del Vallès i d'Arenys de Mar a Sant Celoni, amb variants a Arenys de Munt i Valldorguina.

- Per als municipis de la comarca del Maresme es desplegaran els plans directors urbanístics en nombre i abast territorial suficients per tal de coordinar el planejament urbanístic municipal en aquells aspectes que tenen unes clares implicacions supramunicipals. Aquests plans directors urbanístics es plantegen com a conjunt coordinat de planificació urbanística. Per l'estructura allargassada de la comarca, s'hi poden identificar quatre subàmbits principals. Per aquest PMUS és d'interès l'àmbit del **baix Maresme**, integrat pels municipis d'Alella, Cabriels, el Masnou, Premià de Mar, Premià de Dalt, Vilassar de Mar i Vilassar de Noya.

- 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**.

- A les vores urbanes, es desenvoluparan les ordenacions d'acabament de la ciutat i espais de transició a la muntanya a la plana agrícola i al litoral amb la localització dels usos més pertinents a establir.
- 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.

El Pla recull un conjunt de plataformes BUS-VAO situades a les vies d'alta capacitat d'entrada a Barcelona que han de permetre als autobusos que accedeixen a la ciutat assolir uns temps de viatge més competitius. Entre aquestes el carril BUS/VAO 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.

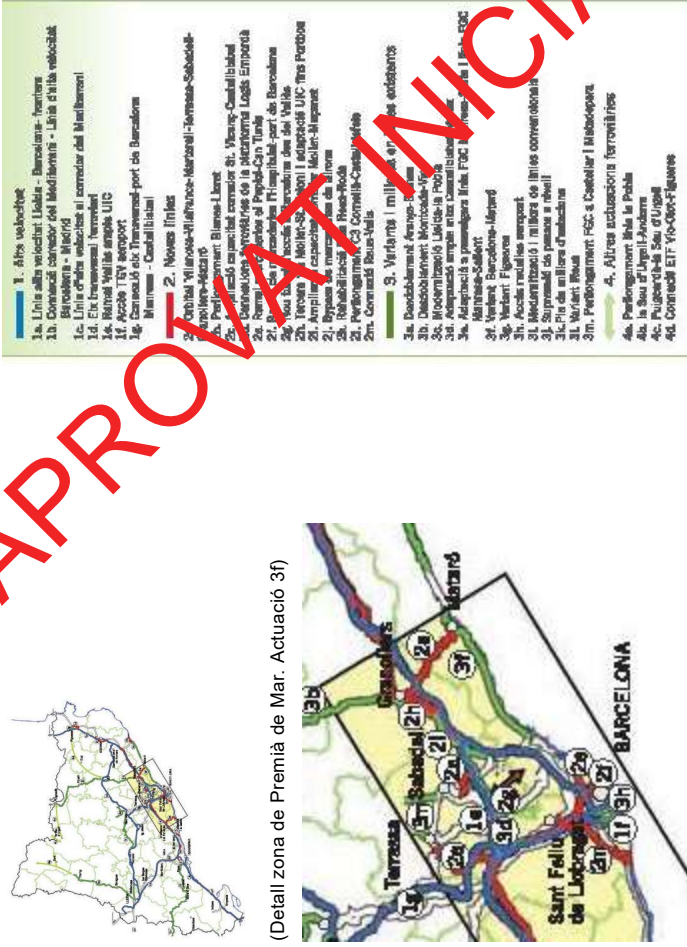
Les directrius que directament emmarquen el PITC són:

- 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 d'abril del 2004.
- A consagració de l'augment en un 12% dels quilòmetres de xarxa ferroviària per cada habitant, la xarxa 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.

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. L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 840 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

Figura 88. Actuacions ferroviàries proposades al PITC



Font: Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026

- El PITC té l'objectiu de recuperar la quota de mercat per al transport públic, i proposa un augment de la inversió en millores de la fiabilitat i velocitat comercial d'aquest mode. Per facilitar el transport públic per carretera es planteja la **creació de carrils específics per al bus als corredors d'entrada a Barcelona i a les entrades de les principals àrees urbanes**, i la configuració de corredors preferents d'autobús d'àmbit metropolità i vies express en els principals corredors viaris. En total es proposa actuar sobre 200 quilòmetres de carreteres per al transport públic. Aquestes mesures permetran un increment de capacitat per transportar viatgers en la xarxa viària (increment de capacitat estimat del 20%) i reducció del temps de viatge.

La inversió en nous carrils bus potencia aquest objectiu, ja que moltes de les carreteres catalanes per on circulen importants demandes de transport de viatgers estan saturades. El PITC proposa l'aplicació d'aquestes mesures en els accessos d'entrada a les principals àrees urbanes de Catalunya, entre ells a la **carretera C-31 un quilòmetre abans de la bifurcació amb la Pota Nord (B-20) fins a Mataró**. El pressupost per a totes aquestes actuacions de carrils bus dependrà molt de la tipologia final, però s'ha estimat en 355 M€.

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. Aquesta actuació estarà sotmesa a una avaluació ambiental prèvia del corredor previst per a les actuacions de la segona fase.

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-distribuidores, 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.

Les actuacions dels cinc programes d'actuació que es proposen al pdl 2011-2020, que són:

AX: Ampliació de la xarxa ferroviària (Metro i FGC) i de tramvia (subprograma XT)

XF: Desplegament de la xarxa ferroviària estatal

IN: Intercanviadors

PC: Infraestructures de transport per carretera

MM: Modificació i millora de les xarxes existents

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 **ta**q ests nous aparcaments és a **Premià de Mar**.

Figura 89. Aparcaments d'intercanvi a la xarxa de Rodalies



Font: Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu de la regió metropolitana de Barcelona 2011-2020 Programa d'actuacions.

**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.

Els eixos d'actuació del pdM són 9, i s'especifiquen a continuació les accions que poden generar un efecte en el sistema de mobilitat de Premià de Mar.

**EA1.1 Planificació coordinada de l'urbanisme i la mobilitat**

*Les mesures d'aquest eix promouen instruments de planificació amb efectes a mig i llarg termini. I afavorir el transvasament modal cap als modes més sostenibles i la millora de l'accessibilitat d'una manera especial en la mobilitat urbana, a través de l'impuls dels Plans de Mobilitat i Accessibilitat Urbana i de la modificació de la normativa referent a la mobilitat generada.*

EA1.1 Directrius de planejament urbanístic per reduir les necessitats de mobilitat motoritzada: **Desenvolupament del PDU del Maresme.**

EA1.3 Seguiment de les reserves de sòl per a infraestructures nodals de suport a la mobilitat.

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.

Figura 90. Seguiment de les reserves de sòl per a infraestructures nodals de suport a la mobilitat (Detall al municipi de Premià)



Font: Pla director de la mobilitat de l'RMB (pdM) 2013-2018

**EA1.4 Impulsar els Plans de Mobilitat Urbana.**

L'elaboració i l'aprovació dels PMU és obligatòria per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local, magin de prestar el servei de transport col·lectiu urbà de viatgers o bé d'acord amb el corresponent pdM. El pdM 2007-2012 va establir-ne l'obligatorietat als municipis de més de 20.000 habitants. Alhora, fins i tot era també obligatòria en aquells municipis inclosos dins l'àmbit del Pla de Millora de la Qualitat de l'Aire (PMQA).

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, ja que es troba fora de la zona de Millora de la Qualitat de l'Aire). Els PMU podran adaptar els indicadors als objectius fixats pel pdM a la seva escala territorial. Els nous indicadors s'hauran de consensuar amb l'ATM.



Figura 91. Delimitació dels valors objectiu en relació amb els subàmbits (variacions respecte a l'any 2012)

Objectiu	RMB 2012 - 2018
<b>OBJECTIU MARC 1.1:</b> Promoure un transvasament modal d'usuaris del vehicle privat vers els modes no motoritzats i el transport públic	%NM % TP % VP Reducció de la mobilitat en cotxe (veh·km)
<b>OBJECTIU MARC 1.2:</b> Potenciar el transvasament modal del transport de mercaderies vers el mode ferroviari	+1,5% Carretera +130% Ferrocarri
<b>OBJECTIU MARC 2.1:</b> Fomentar un ús més eficient del sistema de transport de passatgers, tant en vehicle privat com en transport públic i discrecional	+7,40% TP Viari +7,40 TP Ferroviari +6,60% Turisme
<b>OBJECTIU MARC 2.2:</b> Assolir un sistema més eficient de transport de mercaderies	-11%
<b>OBJECTIU MARC 3:</b> Minimitzar la distància de desplaçaments	-0,6%
<b>OBJECTIU MARC 4:</b> Garantir l'accessibilitat del sistema de transport públic	+44%
<b>OBJECTIU MARC 5:</b> Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat	14 (+311,1%)
<b>Objectiu ambiental 1.1:</b> Reduir el consum energètic	Consum energètic respecte a la mobilitat (tep/Mill veh·km) -8,5%
<b>Objectiu ambiental 1.2:</b> Reduir el consum de derivats del petroli	Consum de combustibles (tep/any) Gasolina: -2,4% Dièsel: -5,6% Alternatius: +16%
<b>Objectiu ambiental 2:</b> Reduir la contribució del sistema de mobilitat al canvi climàtic	Emissions de CO <sub>2</sub> Eq respecte a la mobilitat (gCO <sub>2</sub> /veh-km) -10,5%
<b>Objectiu ambiental 3.1:</b> Reduir l'emissió de contaminants atmosfèrics locals resultants del transport	Triany contaminants PM <sub>10</sub> : -23% NO <sub>2</sub> : -14% NO <sub>x</sub> : -25%
<b>Objectiu ambiental 3.2:</b> 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%

Font: Pla director de la mobilitat de l'RMB (pdM) 2013-2018

Propostes:

- Consolidar i estendre la xarxa pacificada i promoure zones de reducció prioritària de la mobilitat motoritzada prioritzant la disminució dels impactes ambientals, com les supermanyanes.
- Garantir la coherència amb les xarxes per a vianants i bicicletes d'interès intermunicipal.
- La inclusió dels serveis discrecionals.
- Millora de la mobilitat a polgons industrials i centres generadors de mobilitat i promoure la realització de PDE per a les empreses públiques o privades amb més de 500 treballadors.
- Promoure les noves tecnologies i nous combustibles, especialment amb la instal·lació d'una xarxa de punts de recàrrega elèctrica i amb mesures de discriminació positiva per als vehicles privats més eficients i menys contaminants.
- Millorar el seguiment dels plans i de les externalitats; en especial, instar els Ajuntaments a trametre a l'ATM els valors dels indicadors contemplats al pdM i a les DNM que fan referència a la mobilitat municipal
- La integració amb els instruments ja existents (Plans Locals de Seguretat Viària, Plans Locals d'Accessibilitat, Mapa de capacitat acústica, Plans d'Acció Energètica Sostenible, ...) continua essent un dels reptes importants.

Pe'l que fa als objectius, cal incloure objectius de millora relatius al soroll i l'ocupació de l'espai públic més enllà dels que l'ATM proposa per al conjunt del sistema.

Així mateix, no es pot oblidar que la mobilitat cap a l'àmbit del PMQA i determinades característiques del parc dels municipis de fora de l'àmbit del PMQA afecten la qualitat de l'àrea en aquest àmbit. Cal, doncs, que tots els municipis incorporin mesures que desincentivin l'ús ineficient del vehicle privat cap a aquesta àrea.

Els Plans de Mobilitat Urbana han d'incloure un Programa d'Actuacions i el càlcul pressupostari associat a les mesures, determinant per a cada acció els agents responsables de dur a terme la mesura.

EA1.5 Desenvolupament dels plans d'accessibilitat municipal.

El Pla d'accessibilitat municipal és un document de desenvolupament obligat per a tot els municipis de Catalunya establert per la Llei 20/191, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i el Decret 135/1995, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat.

Premià de Mar disposa de Pla d'Accessibilitat redactat l'any 2010.

EA2 Una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada

Les mesures d'aquest eix desenvolupen la xarxa d'infraestructures de mobilitat i pretén aconseguir una estructura de vies modals jerarquizada, segura i ben connectada a les polaritats residencials i econòmiques, que promogui la bicicleta i l'anar a peu com a modes de desplaçament i que garanteixi l'accessibilitat.

EA2.5 Garantir itineraris de vianants accessibles i segurs.

Es preveuen alguns nous itineraris de vianants entre nuclis de l'RMB distants menys de 3 km entre si. Aquests itineraris hauran de coincidir amb els de la xarxa interurbana de carril bici, adoptant-se mesures addicionals per garantir la bona convivència entre vianants i bicicletes.

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 cívil a les vies de l'estació de Renfe de Premià de Mar fins al centre generador de mobilitat constituït pel poligon industrial de la Buvisa, dels termes municipals de Premià de Dalt i Teià, i limitat a Premià de Mar.

APROVAT 19.03.18

Figura 92. Garantir itineraris de vianants accessibles i segurs (Detall al municipi de Premià de Mar)



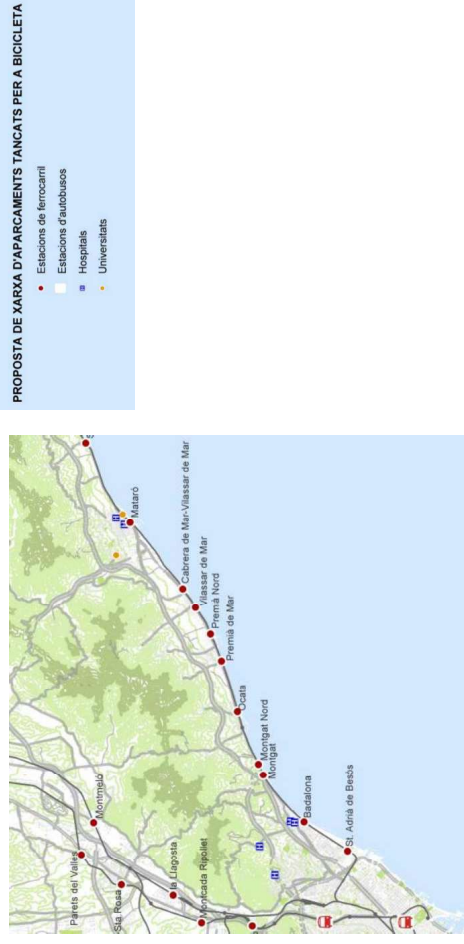
Font: Pla director de la mobilitat de l'RMB (pdM) 2013-2018

EA2.6 Desenvolupament d'una xarxa d'infraestructures per a la bicicleta

Desenvolupar la xarxa ciclable metropolitana de l'RMB és una tasca bàsica que cal dur a terme en els propers anys. Alhora, és necessari desenvolupar una xarxa d'aparcaments segurs per a bicicletes que preferentment inclogui les estacions de transport públic i els centres generadors de mobilitat com universitats, hospitals, centres comercials, grans empreses i els centres de l'Administració amb atenció al públic.

**Es preveu un aparcament tancat per a bicicletes a l'estació de Premià de Mar.**

Figura 93. Desenvolupament d'una xarxa d'infraestructures per a la bicicleta (Detall al municipi de Premià de Mar)



Font: Pla director de la mobilitat de l'RMB (pdM) 2013-2018

EA2.8 Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020

El pdM assumeix l'objectiu establert pel Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020 (PESV), elaborat pel SCT, de reducció del nombre de morts del 50% respecte el 2010. Així mateix integra els objectius del PSV 2011-2013 de reduir com a mínim el 15% de morts i ferits greus l'any 2013, respecte els registrats l'any 2010, així com els que marqui el nou PSV 2014-2016.

Cal que els municipis promoguin els objectius del PCSV, mitjançant el seu Pla local de seguretat viària (PLSV) i prevegin les accions que permetin aconseguir-los. **Premià de Mar va redactar el seu PLSV l'any 2010 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.**

També es proposa que, igual que l'ATM, els municipis de l'RMB s'adhereixin a la carta europea de la seguretat viària i els compromisos posteriors que se'n deriven.

Quant a la problemàtica dels accidents in itinere i en missió, amb el seu impacte sobre les persones i l'economia, cal promoure accions de conscienciació i plans específics allà on hi hagin grans concentracions de treballadors, si és possible dins dels PEM i dels PDE.

**EA3** Gestió de la mobilitat amb el transvasament modal com a prioritat

*A través d'actuacions en l'àmbit de la gestió de les infraestructures i la informació es pretén aconseguir una major eficiència i qualitat del sistema de transport i alhora promoure l'ús dels modes de transport més sostenibles tot utilitzant mesures de foment i, també, mesures que facin més evidents les ineficiències dels modes privats motoritzats.*

**EA3.3** Millora de l'accessibilitat al transport públic dels col·lectius amb risc d'exclusió social

Les polítiques tarifàries de suport als col·lectius amb risc d'exclusió social han tingut una notable acollida i han contribuït a posar el transport públic encara més al servei de la societat. Cal mantenir-les i avaluar-les per adaptar-les als canvis que es vagin produint.

Les millores de cobertura i accessibilitat en transport públic i dels serveis no motoritzats són accions que beneficien els col·lectius que han estat més castigats per la crisi.

Les tecnologies de la informació poden esdevenir una eina que faciliti l'ús del transport públic dels col·lectius més desafavorits, la qual cosa fa recomanable que els diferents projectes TIC incorporin la inclusió social entre els aspectes a considerar.

**Aquestes recomanacions s'han de tenir en compte en la planificació del transport públic urbà als municipis.**

**EA3.7** Gestió integrada de park and ride.

L'ATM ha elaborat l'estudi "Impuls dels P&R a les estacions de Rodalies de Catalunya" per valorar aquests déficits i plantejar una millora de la gestió dels P&R. A l'estudi es constata que avui en 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.

De cara a desenvolupar la mesura es proposa impulsar un nou model de gestió dels P&R basat en grups d'aparcaments de dissuasió associats a corredors de mobilitat integrats, si cal amb diversos operadors, i que conformin unitats de gestió que siguin econòmicament sostenibles.

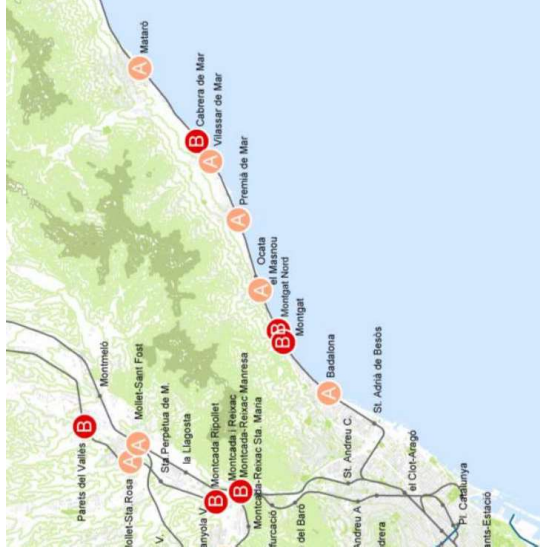
En els grups d'aparcaments on s'opti per incloure pagament, el sistema de tarifes s'haurà de relacionar amb l'ús del transport públic de tal manera que es premii el grau d'utilització i es tingui en compte la corona metropolitana on es troba cadascun. També caldria establir bonificacions per a VAO i ECO.

Es proposa estudiar la possibilitat d'implementar una tarificació variable segons el grau d'ocupació del P&R a fi de poder redistribuir els usuaris al llarg dels aparcaments d'un mateix corredor, ja siguin els P&R ferroviaris o els viaris. D'altra banda, els aparcaments han de gaudir progressivament de noves funcionalitats i serveis com són els aparcaments segurs de bicicletes, un sistema de senyalització variable que aporti informació a l'usuari sobre el seu estat d'ocupació, consignes de paqueteria i d'aplicatius que, a banda d'informar de totes les seves característiques, inclogui un consell sobre com arribar-hi i dades de l'estat de la xarxa viària, entre d'altres prestacions.

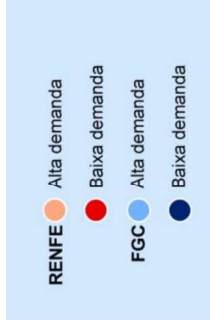
L'estació de Rodalies de Premià de Mar, com a aparcaments d'intercanvi modal es considera que té una "alta demanda insatisfeta", segons l'opinió de l'operador ferroviari.

Figura 94. Gestió integrada de park and ride

(Detall al municipi de Premià de Mar)



Llegenda:



Font: Pla director de la mobilitat de l'RMB (pdM) 2013-2018

**EA4** Un transport ferroviari de més qualitat

*Aquestes propostes d'acció de millora dels serveis de transport ferroviari optimitzant la xarxa per assolir increments de capacitat i freqüència quan cal i promovent millores en la qualitat i l'accés i l'habitabilitat de servei.*

**EA4.1** Increment de la capacitat a la xarxa ferroviària de rodalia

**EA4.5** Millora de l'accessibilitat a les Xarxes Ferroviàries. **L'estació de Premià de Mar no es troba 100% adaptada.**

**EA5** Transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient

*Aquest eix es centra en la millora de l'oferta de transport públic de bus que passa per una major integració i un seguiment i adaptació a les necessitats dels diversos àmbits territorials.*

**EA5.7** Millora de serveis específics de transport interurbà

El pdM 2013-2018 proposa fer un seguiment anual de la demanda de les línies interurbanes segons tipologia (radials, perimetral, de ròtula, express, 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 Mar i Vilassar de Dalt (amb connexió amb l'estació Renfe de Premià de Mar) estan incloses en aquesta proposta.**

Figura 95. Millora de serveis específics de transport interurbà

(Detall al municipi de Premià de Mar)



Legenda:



Font: Pla director de la mobilitat de l'RMB (pdM) 2013-2018

**EA6 Noves infraestructures en el marc d'un sistema logístic modern**

*Aquest eix aposta per un sistema logístic amb un conjunt de mesures que incideixin en la millora de les infraestructures i de la gestió del conjunt del sistema de transports amb l'objectiu d'incrementar-ne l'eficiència i afavorir la seva competitivitat i la sostenibilitat ambiental.*

**EA7 Un accés sostenible als centres generadors de mobilitat**

*Es proposen mesures que contribueixen de forma destacada al transvasament modal cap als modes més sostenibles en els desplaçaments d'accés als centres generadors de mobilitat.*

EA7.3 Optimitzar l'accessibilitat a les xarxes d'autobusos que donen servei als CGM. Aquesta mesura s'ha d'aplicar en relació a les zones de polígon industrial ubicats al terme municipal de Premià de Mar.

EA7.7 Actuacions de millora de la mobilitat a polígons petits i amb més dificultats d'accessibilitat

Els polígons que tenen un nombre reduït de treballadors veuen dificultada l'adopció de mesures "clàssiques" per millorar-ne l'accessibilitat, ja que la poca demanda no justificaria econòmicament la posada en funcionament de línies d'autobús específiques. Molts d'aquests polígons es troben situats de forma discontinua respecte a la trama urbana i no disposen d'una connexió adequada amb la xarxa per a vianants i bicicletes, fet que obliga en molts casos a accedir-hi amb modes motoritzats. Per tal d'incrementar l'accessibilitat d'aquests polígons, es proposa adoptar una sèrie de mesures específiques que garanteixin un equilibri entre el cost i el rendiment, apostant pels serveis amb vehicles petits, l'adaptació dels serveis regulars, els serveis concertats amb taxis i la coordinació entre diverses empreses.

**EA8 Eficiència energètica i ús de combustibles nets**

*S'agrupen en aquest eix mesures destinades a 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.*

EA8.2 Fomentar els vehicles elèctrics

EA8.3 Desenvolupament d'infraestructures vinculades al vehicle elèctric i combustibles alternatius

**Aquestes mesures es troben incloses al PAES de Premià de Mar.**

EA8.6 Foment dels cotxes multiusuari i de l'ocupació dels vehicles

Des dels Ajuntaments es poden promocionar diverses iniciatives de carsharing o carpooling:

- Integració de la informació sobre compartir el vehicle en un portal multiplataforma de referència que inclogui un web dinàmic de cotxe compartit
  - Difusió del portal multiplataforma entre agents i sectors estratègics pel volum d'usuaris potencials.
  - Foment de la cultura del carsharing i el carpooling proporcionant assessorament tècnic i informació a entitats, associacions ciutadanes, ens locals, etc.
  - Maximització de l'eficiència energètica i ambiental dels vehicles utilitzats en flotes de carsharing incorporant-los als programes dirigits a les empreses per a la selecció de vehicles eficients en les seves flotes respectives.
  - Estudi de la creació de targetes combinades per a l'ús de serveis de transport públic i carsharing o carpooling.
  - Creació d'una identificació pròpia de persona usuària de cotxe compartit i una oferta que afavoreixi la fidelització d'aquests usuaris.
  - Servei de gestió de l'aparcament d'alta ocupació i cotxe multiusuari en destinació vinculat a l'ocupació del vehicle.
  - Manteniment dels estímuls per al carpooling (descomptes en els peatges, aparcaments reservats, etc.)
- EA8.4 Pla de millora de la qualitat de l'aire. 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'entorn del PMQA, estan contribuint a elevar el seu nivell d'emissions de contaminant**

**EA9 Coneixement i participació en l'àmbit de la mobilitat**

*Aquest eix promou incentivar el coneixement sobre les pautes de mobilitat i les novetats tecnològiques tot incrementant els canals de comunicació i participació, en relació a la gestió de la mobilitat pel conjunt de modes de transport, dels usuaris i els ciutadans en general.*

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

### 3.2.2. Planejament sectorial supramunicipal:

#### 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 coordinació amb l'oferta dels serveis de transport públic a Catalunya i la gestió del conjunt del sistema.

El Pla conté les actuacions a desenvolupar per al manteniment i millora dels serveis de transport públic a Catalunya fins al 2020 a partir de la línia de treball ja iniciada en el Pla anterior pel que fa a la coordinació dels serveis de transport per ferrocarril per carretera. L'objectiu és configurar, en el conjunt del territori, una veritable xarxa de transport públic que atengui les demandes de mobilitat en cada corredor o pol de mobilitat amb una oferta adequada i sostenible, tant des del punt de vista econòmic com mediambiental, i amb unes condicions adequades d'accessibilitat.

Per a assolir aquest objectiu, el pla estableix un conjunt de directrius tant pel que fa a la quantificació i disseny de l'oferta de serveis com per a la gestió.

#### 3.2.3. Planejament ambiental i de seguretat viària a Catalunya:

**Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020.** Aporta les eines que han de permetre assolir l'objectiu fixat per la Unió Europea per al 2020 de reducció del 50% del nombre de morts en accidents de trànsit respecte de l'any 2000.

**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 reduir la mortalitat el 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 marítics 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:
  - Beequilibria l'actual repartiment modal propiciant modes de transport més sostenibles.
  - Impulsar i racionalitzar 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.

### 3.3. Escenari tendencial previst a Premià de Mar

L'escenari actual 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.

L'escenari tendencial que es projecta té en compte el creixement del PIB, corregit segons la ràtio de creixement de la mobilitat municipal (associada a les tendències poblacionals, l'evolució del parc de vehicles i el PIB, valorant els tendencials de l'RMB).

Es perfila un escenari tendencial al municipi amb una mobilitat interna en gran part basada en els modes no motoritzats, amb cert transvasament des del vehicle privat, i el manteniment de la baixa quota de transport públic. En la mobilitat de connexió es manté una elevada motorització, amb escàs creixement dels modes no motoritzats i transport públic.

La lleugera milloria del repartiment modal és atribuïble a l'actual tendència positiva del municipi (en relació a la seva mobilitat interna) i la resta de polítiques de mobilitat supramunicipal que s'apliquen al territori (previstes al pdM de l'RMB, que afectarien la mobilitat interna i de connexió de Premià de Mar).

Figura 96. Repartiment modal actual i tendencial previst (2015 – 2021)



Font: INTRA SL

**Amb aquests paràmetres, a Premià de Mar s'espera un creixement aproximat del 6% dels vehicles motoritzats per l'any 2018, i un 7% addicional fins l'any 2021.**

Tot i la lleugera millora del repartiment modal cap a un model més sostenible, s'espera un creixement de la mobilitat dels residents del 5,2% entre 2015 i 2021. És una taxa més suau de la que s'observava entre 2006 i 2015.

## 4. OBJECTIUS DEL PMUS

Per desenvolupar l'escenari futur de transport es necessita l'aplicació de diferents propostes d'actuació i mesures. Les següents propostes són la peça clau del PMUS per poder assolir els objectius marcats.

### 4.1. Eixos estratègics

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.

#### 4.1.1. 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.

#### 4.1.2. Mobilitat sostenible i saludable

Un model que reduïxi 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.

#### 4.1.3. Mobilitat segura

Un model que reduïxi 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.

#### 4.1.4. 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.

### 4.2. 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 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 substitueix un espàs 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 trànsit, o el 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 municipi, 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 1,9% 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 segreuen dificulten aquesta mobilitat. El mitjà de transport que potencialment podria acollir un major espai d'usuaris és el transport públic, el qual actualment té una quota d'utilització correcta per a Premià de Mar (32,6%). La millora del temps de viatge, les connexions amb municipis veïns i la millora de l'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 i vehicular 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 realitzen 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 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 con 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 tariflicació 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

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 llindar 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 tot els operadors de transport públic en els sistemes d'informació en temps real, i per això és proposat l'indicador pdM que permeti fer el seguiment d'aquest objectiu.

### 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 72. 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 % Transport públic % Vehicle privat	1,50% 10,00% -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: Δ%TP (autobús) Δ%TP (ferroviari)	7,40% 7,40%
Objectiu Marc 3: Minimitzar la distància de desplaçaments	Distància mitjana interurbana en vehicle privat	6,60%
Objectiu Marc 4: Garantir l'accessibilitat del sistema de transport públic	Estacions ferroviàries accessibles	-0,60% 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: Gasolina Dièsel Alternatius	-21% -8% 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 Emissions de NO2 Emissions de NOx	-17% -11,40% -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%

## 5. ESTUDI D'ALTERNATIVES

S'estableix una prioritat per als diferents modes de transport alhora de desenvolupar les propostes d'actuació. Aquesta jerarquia modal, de major a menor, regirà la preferència alhora d'implantar mesures d'actuació al Masnou. 1) Viatjants 2) Bicicletes 3) Transport públic 4) Vehicle privat.

### 5.1. Descripció i avaluació d'escenaris alternatius

L'avaluació d'alternatives de model de mobilitat futur del municipi de Premià de Mar inclou un **escenari tendencial** (situació futura en cas de continuïtat de la planificació existent, és a dir el mantenint de l'actual model de mobilitat del municipi), un **escenari** amb un important canvi modal (superior al fixat pel pdM) i un **escenari energètic** on es promou una important millora del parc de vehicles del municipi.

Un tercer escenari proposat avaluat combina el canvi modal i la millora del parc, definint l'**escenari objectiu del PMUS** en el que es desenvolupa un seguit de propostes per assolir els objectius ambientals.

Per cada escenari s'han avaluat els fluxos ambientals, amb l'ajuda de l'eina AMBIMOB-2.

Per al càlcul dels diferents escenaris s'han considerat 4 variables:

1. Projecció de la població resident
2. Projecció de la motorització
3. Projecció del PIB
4. Evolució del repartiment modal.

L'evolució percentual del repartiment modal entre el 2006 i el 2013 és clau per determinar el repartiment modal futur. El creixement poblacional i econòmic determinen el creixement en nombre de desplaçaments totals que es realitzaran al Masnou en el futur.

#### 5.1.1. Escenari tendencial

L'escenari actual 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.

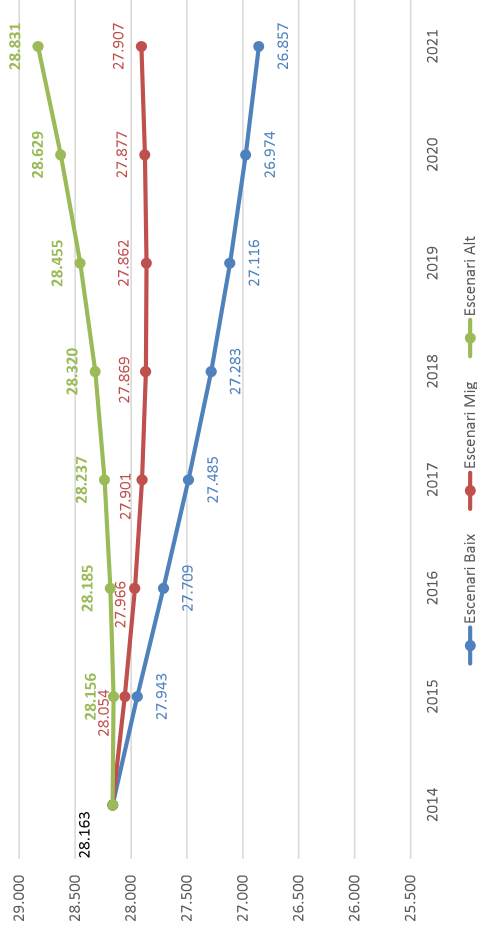
#### 1. Població

Per tal de poder establir la previsió de creixement de la mobilitat a Premià de Mar per als propers anys, en aquest apartat es fa una estimació del creixement poblacional del municipi per a l'horitzó 2021.

Si s'analiza l'estimació 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.

Tot i així, cal considerar que en els últims tres anys la població de Premià de Mar mostra un nou creixement, que podria indicar un canvi de les tendències.

Figura 97. Estimació de previsió de creixement de població al Masnou, 2014-2021.



Font: basat en Idescat. Projeccions de població 2013-2051.

## 2. Parc de vehicles

El creixement tendencial del parc de vehicles, censat i circulant, pels anys 2018 i 2021 es preveu com segueix:

Figura 73. Escenari tendencial de taxa de motorització

	2015		2021	
	Parc censat	Parc circulant	Parc censat	Parc circulant
TURISMES	11.634	11.668	12.579	12.579
FURGONES	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.

Es preveu un creixement de la taxa de motorització de 10,5% entre 2015 i 2021.

## 3. PIB per càpita

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.

#### 4. Evolució repartiment modal en funció de la mobilitat i el PIB

Per totes les alternatives es considera la mateixa evolució de la mobilitat. És a dir, al 2021 és realitzaran prop de 3.000 desplaçaments interns (un increment del 5,2%).

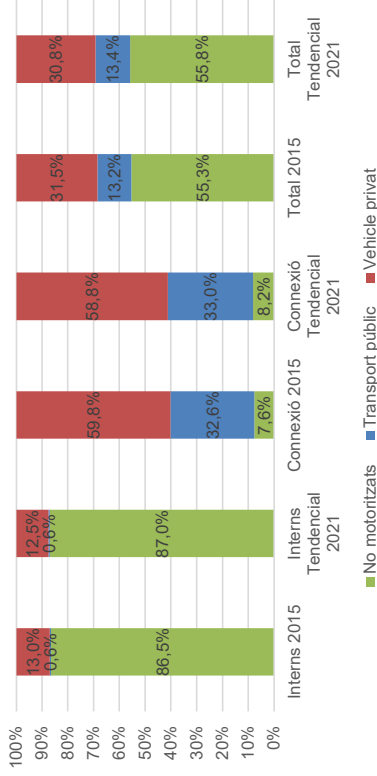
Taula 74. Repartiment modal actual i tendencial

	2015	2021
Interns	51.411	54.460
Connexió	33.173	34.867
Total	84.584	89.326

#### 5.1.2. Escenari 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 permetran que el repartiment modal pràcticament no varis 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 98. Repartiment modal actual i tendencial

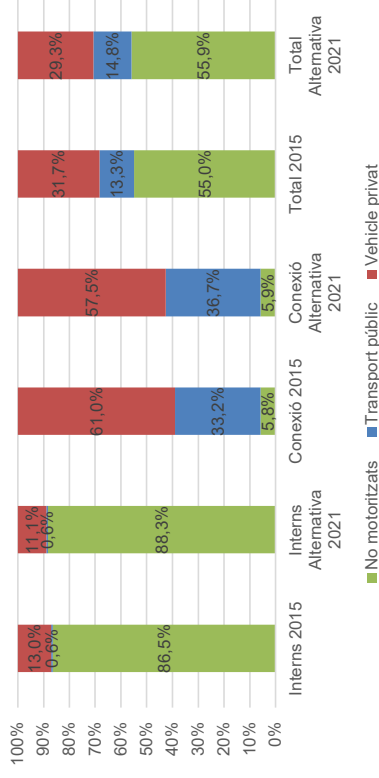


Font: INTRA SL

#### 5.1.3. Escenari alternatiu 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 99. Repartiment modal actual i alternatiu

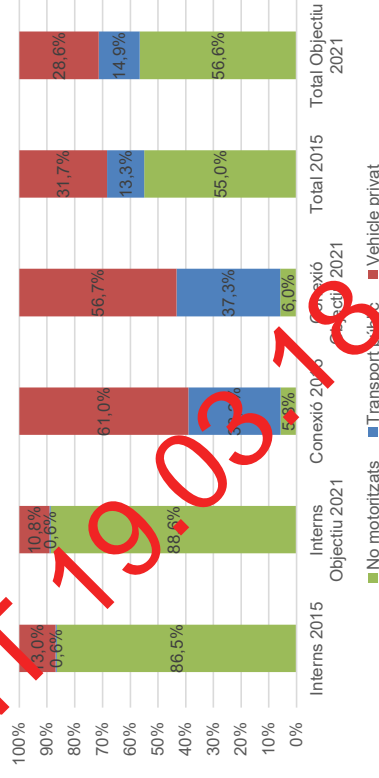


Font: INTRA SL

#### 5.1.4. Escenari objectiu

Es consideren actuacions més contundents (mesures push & pull) de dissuasió per racionalitzar l'ús del vehicle privat i promoure els desplaçaments en modes no motoritzats i en transport públic. Aquestes mesures afecten de forma directa 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 100. Repartiment modal actual i tendencial



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 75. Previsió de la mobilitat a l'escenari tendencial. Any 2021.

2021	Unitat	Actual 2015	Tendencial	Alternativa B	Objectiu
Turismes	veh.km	111.372,84	126.118.220	105.428.399	102.506.824
Furgonetes	veh.km	3.262,65	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	3.616,801	8.036.647	7.813.940
Cidomotors i motocicletes	veh.km	13.875,881	15.181,576	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 cada alternativa i comparativament amb l'escenari actual.

Taula 76. Emissions i consum energètic. Escenari actual 2015 i alternatives 2021.

	Actual 2015	Tendencial 2021	Alternativa B 2021	Objectiu 2021
CO	247.954	196.584	173.575	172.033
VOC combustió	36.771	28.039	23.935	23.766
NM VOC comb.	34.193	26.145	22.227	22.070
CH <sub>4</sub>	2.578	1.894	1.708	1.695
NO <sub>x</sub>	159.058	103.588	103.736	102.873
NO	131.420	83.183	84.547	83.868
NO <sub>2</sub>	27.128	19.667	18.821	18.638
N <sub>2</sub> O	570	746	479	475
NH <sub>3</sub>	2.666	2.810	2.544	2.512
PM <sub>2,5</sub>	5.589	4.049	3.909	3.876
PM <sub>10</sub>	6.853	5.472	4.855	4.815
PM combustió	4.157	2.435	2.790	2.768
Consum	10.871	12.213	8.535	8.457
CO <sub>2</sub>	34.268	38.492	26.925	26.681

Font: AMBIMOB 2.

Taula 77. 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
CO	247.954	-21%	-30%	-31%
VOC combustió	36.771	-24%	-35%	-35%
NM VOC comb.	34.193	-24%	-35%	-35%
CH <sub>4</sub>	2.578	-27%	-34%	-34%
NO <sub>x</sub>	159.058	-35%	-35%	-35%
NO	131.420	-37%	-36%	-36%
NO <sub>2</sub>	27.128	-29%	-31%	-31%
N <sub>2</sub> O	570	31%	-16%	-17%
NH <sub>3</sub>	2.666	5%	-5%	-6%
PM <sub>2,5</sub>	5.589	-28%	-30%	-31%
PM <sub>10</sub>	6.853	-29%	-30%	-30%
PM combustió	4.157	-41%	-33%	-33%
Consum	10.871	12%	-21%	-22%
CO <sub>2</sub>	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 CO<sub>2</sub>, 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> del 21%. Globalment la reducció de veh.-km es tradueix en una reducció considerable del consum energètic i emissions de CO<sub>2</sub>.

PROJECCIÓ 19.03.18

## 6. PROPOSTES PARTICIPADES D'ACTUACIÓ DE L'ALTERNATIVA TRIADA

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 78. 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 arranjat 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><b>Mobilitat de connexió intermunicipal en bicicleta</b></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>

Línies d'actuació	mesures
Mobilitat en transport col·lectiu	<p><b>Mobilitat interna en bicicleta</b></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> <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> <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>
Mobilitat en vehicle privat motoritzat	<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'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> <p>Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO<sub>2</sub>.</p> <p>Promoció de combustibles alternatius per al transport.</p> <p>Creació d'un punt de recarrega de vehicles elèctrics.</p> <p>Foment de la conducció eficient.</p> <p>Millors sobre la contorn acústica.</p>
Accés a zones industrials i centres de treball	<p>Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses.</p>

Línies d'actuació	Mesures
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles	<p>Implementar 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 normatives existents	<p>Modificar de l'Ordenança de circulació viària de Premià de Mar.</p>
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 (PTM).</p> <p>Actuacions corresponents al Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC).</p> <p>Actuacions corresponents al Pla Director d'Infraestructures de la Regió Metropolitana de Barcelona 2011-2020 (PD).</p> <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>
Mesures del PDM associades al PMUS	

## 6.1. Mobilitat a peu

Les característiques urbanes del municipi de Premià de Mar fan que el mitjà a peu sigui idoni per desplaçar-se pel casc urbà, al tractar-se d'un centre de mida compacte, amb una orografia que no presenta desnivells accentuats i amb un nucli pacificat amb prioritat pels vianants. Per aquest motiu, i les actuacions en aquest mode de desplaçament, s'han principalment en la millora del nucli antic i d'uns eixos bàsics de vianants de connexió amb els barris.

El PMUS de Premià de Mar aposta per augmentar la zona pacificada actual, creant un centre urbà amable i segur per a totes les persones, revitalitzant la vida comercial, aportant nous espais públics per l'animació i la convivència, disminuint la contaminació acústica i pacificant el trànsit.

La planificació de les mesures per a promoure els desplaçaments a peu estan adreçades a aconseguir millorar la qualitat de l'espai dels vianants.

- Entorn ben connectat amb xarxes de vianants que permetin un accés fàcil i segur als indrets d'interès del municipi.
- Caminar còmode, lliure de cotxes, lliure de sorolls excessius, amb una amplitud suficient de voreres per assegurar l'accessibilitat, evitar els elements de risc, etc.
- Xarxa de vianants adequada. Les cruïlles als carrers han de ser fàcil, segures i sense provocar excessives demores.
- Vies per a vianants netes d'obstacles, en bon estat de conservació, en la mesura del possible han de ser agradables a la vista i transmetre seguretat.
- L'espai ha de ser clar i visible: ben senyalitzat, amb rutes de vianants ben evidents, correctament il·luminat.

A les zones urbanitzades s'han d'identificar les principals xarxes a peu i treballar per què aquestes rutes siguin segures, accessibles, ben senyalitzades, il·luminades. El nucli antic és la principal zona de prioritat per a vianants de Premià de Mar, que s'estén cap al barri de l'Eixample, espai amb important densitat comercial.

### 6.1.1. Ampliar la zona pacificada del centre urbà

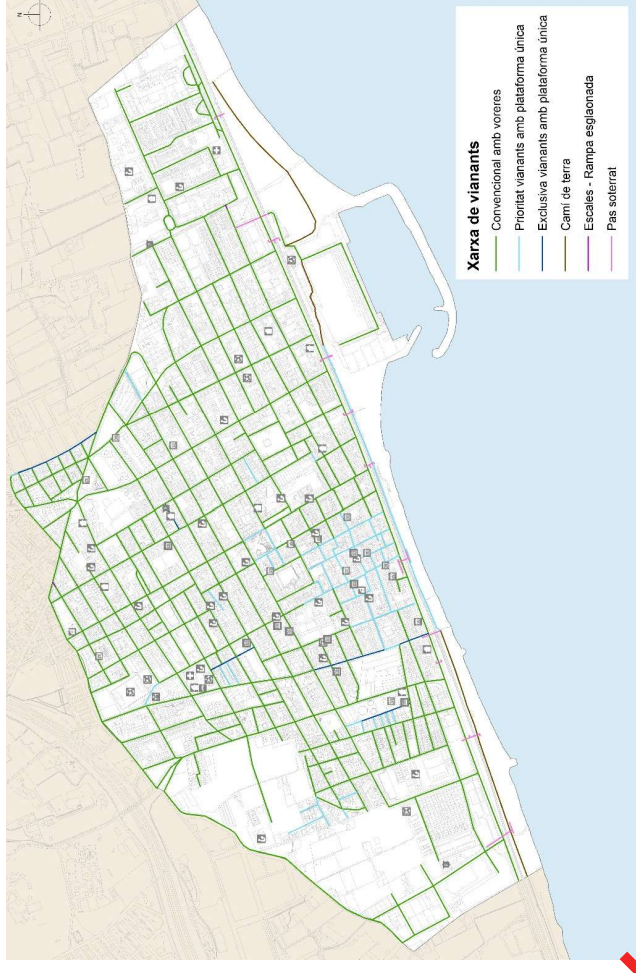
En l'actualitat, a la zona del nucli de Premià de Mar, des de la rambla de Premià fins al carrer de l'Eixample, i per sota de la Gran Via de Lluís Companys, existeix una xarxa de vies en plataforma única, amb prioritat per als vianants, velocitat màxima de circulació 10 km/h i prohibició d'estacionament.

En aquest espai s'han instal·lat elements moderadores de la velocitat (creant ziga-zagues per als vehicles motoritzats).

No existeix, però cap indicació d'accés restringit a veïns, i l'entrada és lliure.

Hi ha 5,7 km de xarxa viària exclusiva per a vianants o amb prioritat per a vianants, que representen l'11,8% de la xarxa viària municipal.

Figura 101. Tipologies de xarxa per als vianants, actual (2016)



EL PMUS inclou una **proposta d'ampliació de la zona pacificada**, englobant carrers propers amb una ampliació que no permet dues voreres suficientment amples (com és el cas del carrer del Nord i el carrer Joan Prim), o altres vies on la demanda de desplaçaments a peu fan recomanable una secció en plataforma única i una millora de l'espai de vianants.

Aquesta actuació ha de transformar-se progressivament per protegir els moviments a peu, tendint a reduir el trànsit motoritzat de pas. Acollirà bàsicament aquells vehicles de veïns a la zona i cap als comerços i guàrdies, i s'ha pacificarà la velocitat de pas. La configuració de les vies ha d'optar com a criteri general, per a plataforma única.

A llarg termini els carrers interns al nucli han de ser pacificats o veïnals, excloent dins de la zona vies de pas (primàries o secundàries).

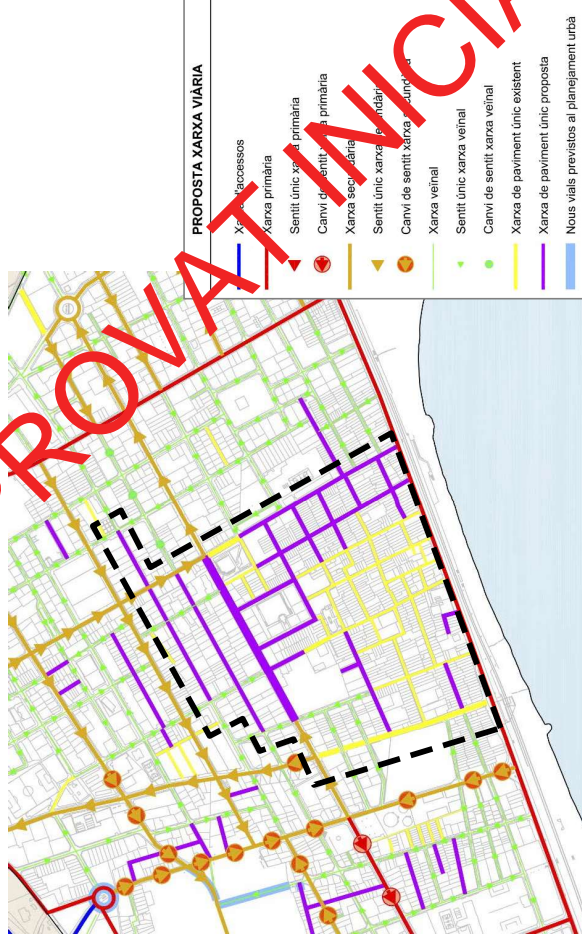
Aquesta nova zona pacificada inclou el **tram de la Gran Via de Lluís Companys, entre carrer de la Marina i Joan Prim**, on es començarà a utilitzar una intensitat de vianants superior als 8.000 desplaçaments al dia.

També es pacificarà el carrer Jacint Verdaguer en el tram entre el carrer de la Marina i Joan Prim, important eix comercial que actualment mostra una secció amb amples de vorera molt justos per l'important atracció de mobilitat a peu que concentra (al voltant dels 4.000 desplaçaments a peu diaris).

I el carrer Enric Granados, entre carrer de la plaça i Elisenda Montcada, també itinerari molt concorregut a peu (entre 4.000 i 6.000 desplaçaments a peu/dia).

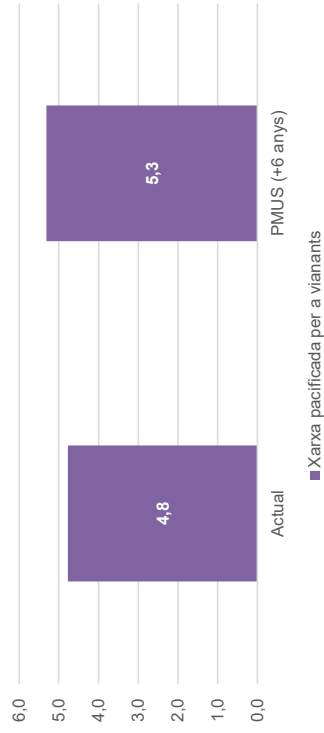
Fora d'aquest nucli central, hi ha altres carrers veïnals on també es vol establir plataforma única, establint una prioritat pel vianant. Es vol fer generalment de carrers de trànsit local, amb seccions estretes, que es veuran beneficiats de les mesures.

Figura 102. Detall del plànol de xarxa viària, amb la proposta de nucli pacificat delimitada



Aquesta actuació suposaria incrementar l'espai pacificat de Premià de Mar dels 4,8 km de vies actuals fins a 5,3 km, arribant a representar un 13% del total de la xarxa viària urbana.

Figura 103. Quilòmetres de xarxa pacificada per a vianants



Dins de la proposta es destaca la important transformació que representarà la pacificació del tram central de la Gran Via i del carrer Jacint Verdaguer, dins de l'espai urbà de Premià de Mar. Aquestes mesures impliquen la connexió entre la zona del nucli antic, on es troben els equipaments municipals i diverses places, i la zona comercial de l'Eixample.

Figura 104. Vista actual del tram central de la Gran Via de Lluís Companys

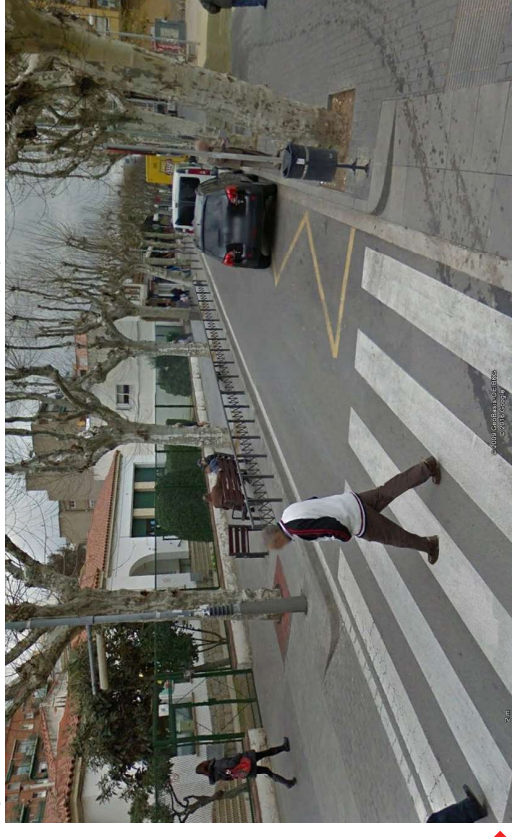


Figura 105. Fotomuntatge proposada del tram central de la Gran Via de Lluís Companys





Figura 106. Vista actual del carrer Jacint Verdaguer

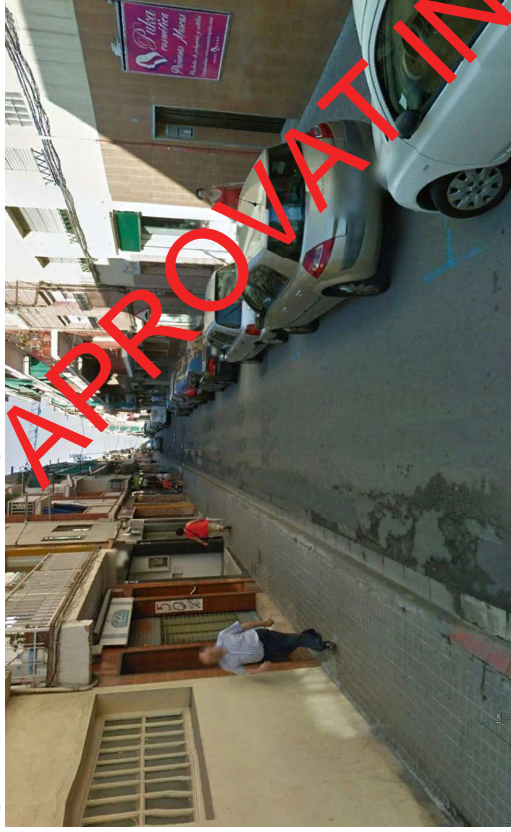
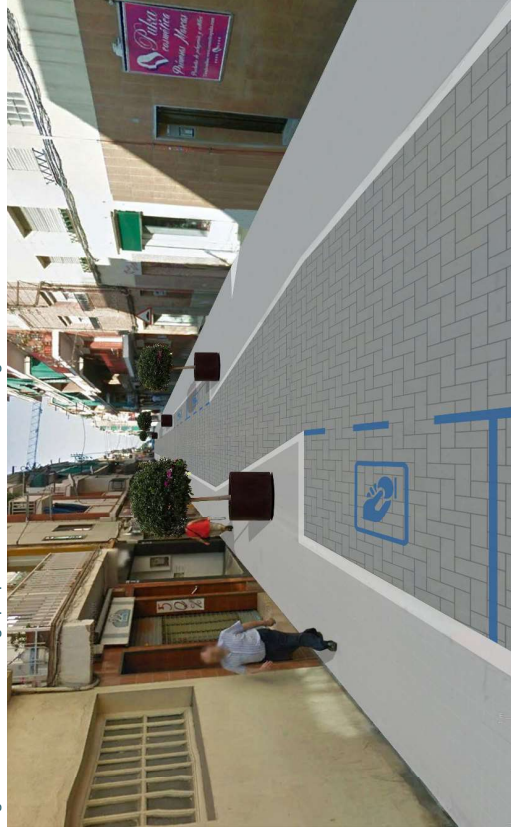


Figura 107. Fotomuntatge proposta del carrer Jacint Verdaguer



### 6.1.2. Millorar els itineraris de xarxa bàsica a peu, entre els principals punts del municipi.

La xarxa bàsica de vianants ha de facilitar l'accés als punts d'interès i principals equipaments del municipi, i connectar la zona del nucli antic amb els diferents barris del municipi, la xarxa de ferrocarril de Rodalies o per enllaçar els punts més importants del mateix nucli entre si.

S'ha seleccionat els trams incorporats a la xarxa principal de vianants a partir d'una sèrie de criteris fonamentals que es basen en característiques com per exemple si el carrer comunica llocs de molta concurrència de gent, o si passa per parcs i places. Quan sigui possible, es separaran els itineraris a peu de la xarxa primària de vehicles.

Els criteris de la xarxa bàsica de vianants són:

- Connectivitat
- Continuitat
- Zones verdes
- Paisatge urbà
- Espais oberts
- Qualitat ambiental

**Connectivitat:** L'èxit d'un eix de vianants depèn principalment de la seva utilitat, o sigui, que comuniqui llocs que són destins importants per a molts vianants, com escoles, mercats, centres cívics, biblioteques, empreses, institucions o parades de transport públic. És important que el mateix eix passi per espais d'entreteniment, com parcs, places, monuments, espais d'oci, etc. D'aquesta manera, el mateix vianant pot convertir els seus viatges obligats en un plaer.

El plànol 12 de la intensitat de la mobilitat de vianants (diagnosi) ofereix un esquema d'aquells itineraris més utilitzats pels vianants i també serveix per definir la xarxa d'itineraris.

La xarxa de vianants és sobretot una xarxa de connexió entre els centres d'interès principals dels barris.

**Continuitat:** Els eixos de vianants han de tenir continuïtat des del inici fins al final sense cap punt perillós, inòmode o poc atractiu. Significa que absolutament totes les cruïlles han de tenir passos segurs i accessibles.

**Zones verdes:** Les zones verdes i carrers arbrats no constitueixen en si mateix un pol d'atracció, però poden augmentar significativament l'atractiu d'un itinerari de vianants.

**Paisatge urbà:** Un altre element que augmenta l'atractiu d'un itinerari de vianants és l'entorn arquitectònic. Aquí no es pensa exclusivament en els grans monuments i els edificis singulars que en si mateix són pols d'atracció, sinó en carrers amb harmonia arquitectural que afavoreixen un bon ambient al carrer i un paisatge urbà agradable per la vista.

**Espais oberts:** Un eix guanyarà més valor afegit si el vianant al seu camí troba petits racons o places on pot seure a un banc per a descansar o gaudir d'alguna activitat (música de carrer, petanca, jocs infantils, etc.). Aquests llocs són importants per a assegurar que sempre hi hagi vida al carrer i que l'itinerari no es torni una via deserta durant algunes hores del dia.

**Qualitat ambiental:** La qualitat ambiental depèn principalment de la contaminació atmosfèrica i acústica i del volum de trànsit. Són tres elements íntimament relacionats que perjudiquen el benestar del vianant de tres maneres diferents. El soroll provoca una sensació de fatiga i li impedeix conversar amb un to normal al seu acompanyant. La contaminació atmosfèrica li provoca esternuts, ulls vermells i malestar al coll. I un excés de cotxes li provoca una sensació, real o subjectiva, d'inseguretat.

Un conjunt de **críters complementaris**, molt relacionats amb la qualitat de l'espai urbà, també serveixen per definir la xarxa de vianants. Més que uns criteris alhora de seleccionar l'itinerari, aquests defineixen com haurien d'ubicar-se els itineraris per tal de presentar unes característiques d'identitat pròpies.

- **Amplada de les voreres:** La llei d'accessibilitat vigent, dictamina una amplada mínima de 0,9 metres de les voreres. Els itineraris seleccionats hauran de tenir, com a mínim aquesta amplada. No obstant, el 2015 ha entrat en vigor la nova Llei 13/2015, del 30 d'octubre, d'Accessibilitat, on es preveu que l'exigència sigui superior i l'amplada mínima passi a ser d'1,8 metres.

Com a pauta general es considera raonable que l'espai reservat pels vianants constitueixi la meitat de l'amplada total d'una via. Als carrers amb menys de set metres d'amplada es recomana establir paviment únic amb preferència per als vianants assegurant que el nivell i el transit motoritzat sigui mínim.

- **Cruïlles segures i còmodes:** Creuar un carrer ha de ser segur i no pot significar que el camí del vianant s'allargui innecessàriament. Totes les cruïlles, a més, han de tenir els guals necessaris per què una persona amb mobilitat reduïda pugui creuar en les mateixes condicions que qualsevol altra persona.

A les cruïlles amb carrers secundaris, la vorera ha de ser contínua de manera que siguin els cotxes que creuen la vorera i no els vianants que creuen la calçada.

- **Pacificació del trànsit:** Una velocitat excessiva del trànsit motoritzat intimida als vianants, especialment als carrers sense barreres en forma de cotxes aparcats, arbres o carrils de bicicletes entre la vorera i la calçada. Per això, en aquests carrers, i especialment si tenen grans rectes sense parades, convé prendre mesures per a reduir la velocitat i sempre procurant que aquestes no perjudiquin als ciclistes.

- **Disciplina viària estàtica:** En alguns carrers és freqüent que l'estacionament de cotxes a les voreres impedeixi o dificulti el pas dels vianants. També es veuen sovint guals de passos de vianants inutilitzats per cotxes aparcats irregularment. És important impedir aquests actes amb elements com les pilones.

- **Fàcil accés al transport públic:** S'ha de reduir al mínim les barreres que impedeixen l'accés de les persones amb mobilitat reduïda a parades d'autobús, o taxi.

- **Il·luminació adequada:** Es vol donar importància a la il·luminació com element per a millorar l'atracció d'una via pels vianants i per augmentar la sensació de seguretat i benestar dels vianants.

- **Senyalització dirigida als vianants:** La senyalització de punts d'interès general com els museus, les estacions i els monuments acostuma a indicar la via més ràpida i directa per als cotxes oblidant que aquesta via no sempre és la més apta per als vianants. Convindria una senyalització dels punts d'interès dins de l'espai dels vianants dirigida explícitament a aquests.

- **Neteja i manteniment:** El manteniment de la il·luminació i dels semàfors, l'eliminació de *graffitis*, la neteja del paviment i el bon estat del mobiliari urbà són elements considerats molt importants per a aconseguir més viatges a peu al municipi.

- **Mobiliari urbà i paviment de qualitat:** S'ha de subratllar la importància d'aplicar un disseny de qualitat per al mobiliari urbà i el paviment dels espais de vianants. Els desplaçaments a peu poden augmentar amb una bona xarxa verda i de materials nobles per a tots els vianants, que combina el verd i el disseny urbà amb activitats d'estada i comercials.

S'ha grafiat aquesta xarxa d'itineraris destacant aquells que concentren una major intensitat de vianants. En aquestes vies s'ha de garantir la mobilitat a peu segura, còmode i accessible.

Els principals eixos de connexió de Premià de Mar seran:

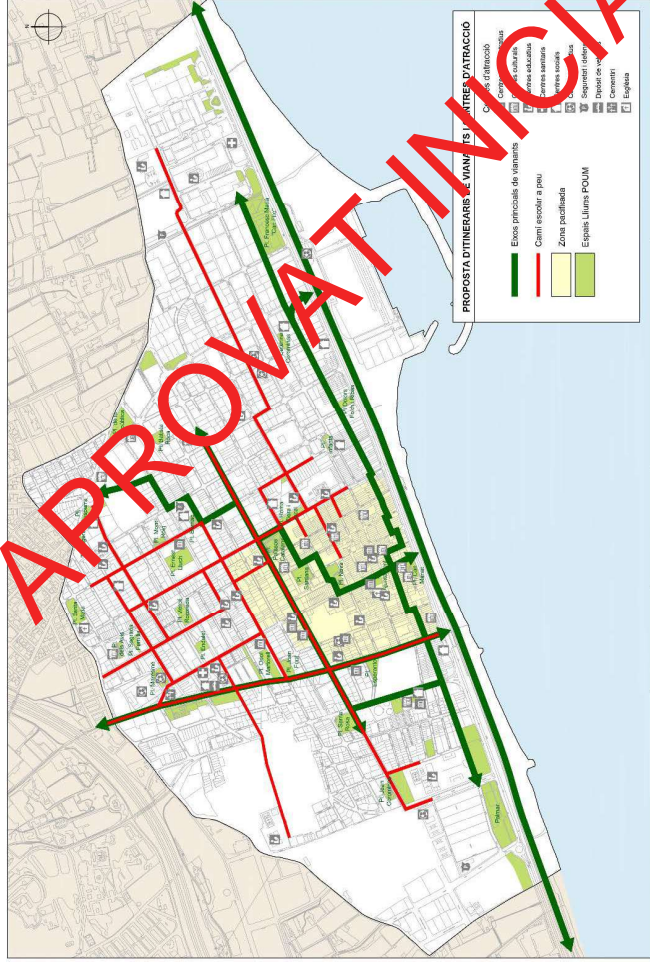
- Connexió est-oest entre la zona verda del Palmar, la zona escolar de la Salle, amb continuïtat pel nucli pacífic, Can Manent, pels carrers de Sant Francesc i Dr. Martí Casas fins la plaça Can Fitó.
- Connexió nord-sud entre el nucli pacífic, per la rambla de Premià, plaça Oriol Martorell fins la zona del pavelló d'esports i el camp de futbol, i la plaça del Maresme.
- Eix intern a la zona pacificada de connexió de les principals places i espais d'estada: entre la plaça de Can Manent, l'Ajuntament, plaça Nova, plaça de la Sardana, plaça de Països Catalans, plaça Montserrat Roig, fins a la plaça Calasparra i la biblioteca municipal.

Adicionalment en aquests itineraris, s'han identificat els camins escolars (*Informe Camins escolars als centres educatius (i poliesportius) de Premià de Mar, novembre 2014*) del centre del municipi, ampliats amb una proposta de connexió amb dos centres no inclosos en aquest informe (col·legi la Salle i l'IES).

També es destaquen les connexions a peu cap als municipis veïns tant pel passeig marítim (amb el Masnou i Vilassar de Mar), com per vies internes al municipi.

APROVAT MUNICIPALMENT 19.03.18

Figura 108. Xarxa d'itineraris bàsics per a vianants (Plànol 40)



### 6.1.3. Senyalitzar els itineraris a peu

Es proposa reforçar el sistema de senyalització per a vianants existent en l'actualitat. La seva finalitat és atorgar importància als eixos i permetre que qualsevol persona pugui orientar-se i saber en tot moment quin és el camí més directe per accedir a un centre d'atracció, o fer conscient al ciutadà del temps a peu existent entre els principals centres atractors.

- **Senyalització vertical d'orientació direccional**

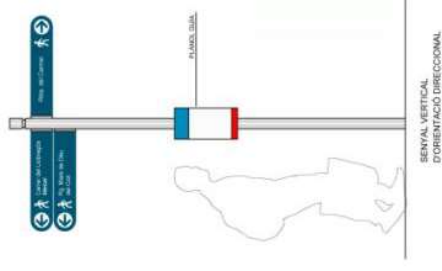
Es completarà la informació i revisarà que cada senyal disposi de:

Un plànol guia: Situat a una altura de 1,6 metres aproximadament, permet orientar a l'usuari mostrant-li la seva localització i la dels centres d'atracció més pròxims.

Uns panells indicatius: Col·locats a la direcció corresponents de senyalització, hi apareix escrit el nom dels centres d'atracció més important, dels carrers més rellevants i de la direcció dels eixos de la Xarxa Bàsica de Vianants.

Aquest senyals s'ubicaran a les cruïlles més importants de carrers i a les interseccions d'eixos.

Figura 109. Exemple de senyal vertical d'orientació direccional



Font: INTRA.

- **Tòtems verticals informatius**

Els tòtems informatius estan compostos pels següents elements:

El vianant: Tots els senyals estan clarament identificats per una franja groga, i el símbol d'un vianant a la part superior, de manera que siguin clarament visibles des d'una distància.

Informació direccional: S'utilitza de dues maneres principals: per mostrar el camí cap als carrers i carrers i per actuar com un far de recalada per als centres d'atracció.

Mapa de recorregut 15 minuts: Ajuda a orientar l'usuari mostrant la proximitat dels centres d'interès. Així mateix, dona confiança a l'usuari per intentar viatges més llargs per caminar.

Inclou un cercle de caminada de 15 minuts que indica els llocs que es poden assolir dins d'aquest temps, si es camina a un ritme normal.

Mapa de recorregut 5 minuts: És un mapa més detallat que l'anterior i compta amb una sèrie de punts de referència per ajudar a guiar a l'usuari cap als carrers i punts d'atracció específics.

Inclou un cercle de caminada de 5 minuts que indica els llocs que es poden assolir dins d'aquest temps, en caminar a un ritme normal.

Cercador de carrers i punts d'atracció: Els noms dels carrers s'enumeren en ordre alfabètic per ajudar les persones a localitzar carrers individuals.

Aquests tòtems s'ubicaran als centres d'atracció amb més afluència.

Figura 110. Exemple de tòtem vertical informatiu



Font: INTRA.

- **Senyalització horitzontal**

És una placa negra de material antilliscant on hi apareix gravat el nom i número de l'eix i la figura d'un vianant.

#### 6.1.4. Millorar i arranjat l'amplada i estat de les voreres

Tal com s'indica al *Codi d'accessibilitat de Catalunya*, la ubicació del mobiliari urbà ha de deixar sempre una banda de pas lliure mínima de 0,9 metres d'amplada i de 2,10 metres d'alçada en un carrer convencional. En el cas d'un carrer de plataforma única, la banda de pas lliure ha de ser de 3 metres, tant d'amplada com d'alçada. Respecte dels canvis de direcció, l'amplada lliure de pas ha de permetre incloure un cercle d'1,5 metres de diàmetre. Per altra banda, l'ordre VIV-2010 del Ministeri de Foment, indica 1,8 metres d'amplada lliure de pas i 2,20 metres d'alçada.

Al 2014, s'ha aprovat la nova Llei d'Accessibilitat de Catalunya, que redactarà el nou Codi d'Accessibilitat que entrarà en funcionament l'any 2017. Està previst que aquest nou codi contempli una amplada lliure de pas d'entre 1,5 i 1,8 metres.

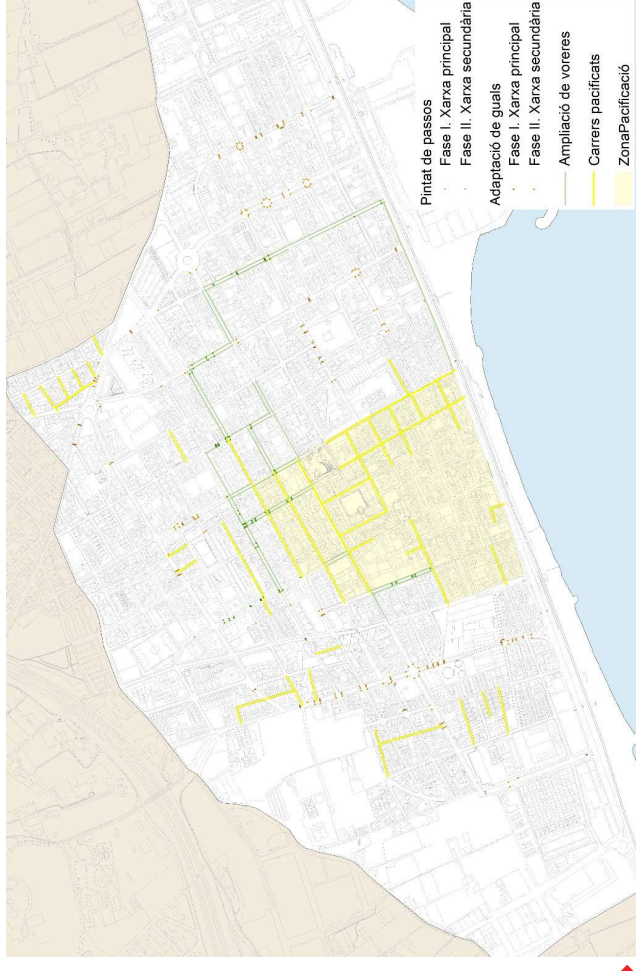
En el present estudi es contempla l'actuació sobre aquells carrers de la xarxa principal de vianants amb voreres inferiors a 0,9 metres a curt termini i de la resta de la xarxa de vianants a mig i llarg termini. D'aquests carrers, es recomana aplicar paviment únic en tots aquells carrers amb una secció inferior a 7 metres (que correspondrien a la zona d'estar del nucli urbà) i s'amplia la vorera a la resta de carrers. Es considera ampliar les voreres fins als 2 metres i garantir de mitjana una amplada d'1,5 metres lliure de pas.

**L'actuació preveu l'ampliació de voreres en 4,8 km lineals de carrer. En la zona on es preveu l'establiment de plataforma única no es solaparien les dues mesures.**

Aquestes mesures son especialment important en els eixos de vianants indicats com a prioritaris.

En alguns casos, la mesura d'ampliació de l'ample útil de la vorera es pot assolir desplaçant el mobiliari urbà mal situat que redueix l'espai de pas. Es contempla una mesura específica en aquest àmbit.

Figura 111. Vies de xarxa principal de vianants on cal ampliar voreres



Font: INTRA.

El present estudi recomana ampliar les voreres en les interseccions (orelles) per reduir la velocitat dels vehicles i augmentar-ne la seguretat.

#### 6.1.5. Adequar i implantar de nous passos de vianants

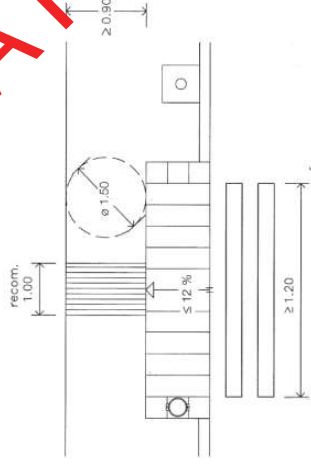
L'ús de la xarxa principal de vianants de Premià de Mar ha de contemplar les necessitats específiques de mobilitat de determinats col·lectius, especialment de les persones de tercera edat i les persones amb disminucions físiques o sensorials. Afavorir la seva condició de vianants exigeix suprimir les barres arquitectòniques existents i facilitar un trànsit còmode per la via pública amb la instal·lació de guials de fàcil accés a la vorera, la ubicació adequada de mobiliari urbà, la instal·lació de senyals de fàcil accés a la vorera, la ubicació adequada de mobiliari urbà, la instal·lació de senyals de fàcil accés a la vorera, etc.

Amb l'objectiu d'ajustar a un criteri únic totes les actuacions que es realitzin en el procés d'adaptació dels passos de vianants, qualsevol actuació en aquest àmbit es basarà en el Decret 135/1995, de 24 de març, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de les barres arquitectòniques i aprovació del Codi d'Accessibilitat de Catalunya; i, complementàriament, en l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer. Cal tenir en compte, que recentment s'ha aprovat la nova Llei d'Accessibilitat, el codi de la qual es troba en elaboració.

Segons la normativa vigent, es considera que el pas de vianants forma part d'un itinerari adaptat quan compleix, entre d'altres, els següents requisits:

- Salva el desnivell entre la vorera i la calçada amb un gual de vianants adaptat.
- Quan travessa un il·lot intermediet, les calçades rodades, aquest es retallarà i quedarà rebaixat al mateix nivell de les calçades en una amplada igual a la del pas de vianants.
- El paviment de l'illot és diferenciador respecte a la calçada.
- Quan el pas, per la seva longitud, es realitza en dos temps amb parada intermèdia, l'illot tindrà na llargada mínima d'1,50 metres, una amplada igual a la del pas de vianants i el seu paviment quedarà enrasat amb el de la calçada, que a la longitud de l'illot no superi els 4,00 metres.

Figura 112. Dimensions recomanades per al gual de vianants



Font: Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

També és necessari habilitar la senyal S-13 de pas de vianants en tots els passos de vianants de la xarxa principal de vianants.

Figura 113. Senyal informativa S-13 de pas de vianants



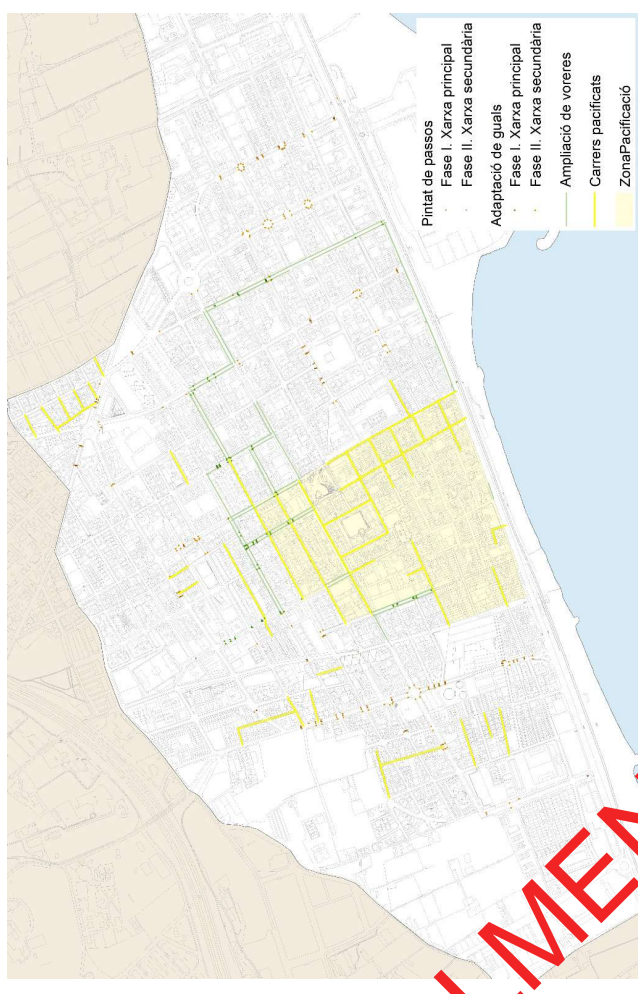
Font: Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

En una primera fase es contempla el pintat i l'adequació progressiva de passos de vianants de la xarxa principal, mesura que representa el pintat de 19 passos i adequació de 73 passos no adaptats. Dins de la zona pacificada no és necessària aquesta mesura, excepte en aquells eixos veïnals que mantindrien una separació entre vorera i calçada, on sí es preveuen.

En una segona fase aquesta mesura es fa extensiva a la xarxa secundària de vianants, amb el pintat de 57 passos i l'adaptació de 192 passos.

A l'hora de la implantació cal tenir en compte que un pas de vianants s'ha d'ubicar adequat-lo a l'itinerari natural del vianant, per evitar que aquest creui per fora o que hagi de donar una volta llarga i innecessària. Cal, a més a més, assegurar que els passos siguin ben visibles (no ubicar contenidors abans o apartament de vehicles sinó orelles o apartament de motocicletes, bicicletes, etc) i que tinguin una llargada acceptable o disposin de refugis de seguretat per a poder travessar sense perill.

Figura 114. Vies de xarxa principal i secundària de vianants on cal pintar passos i adaptar guals



Font: INTRA.

#### 6.1.6. Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants, i especialment entre el nucli urbà i la zona de costa.

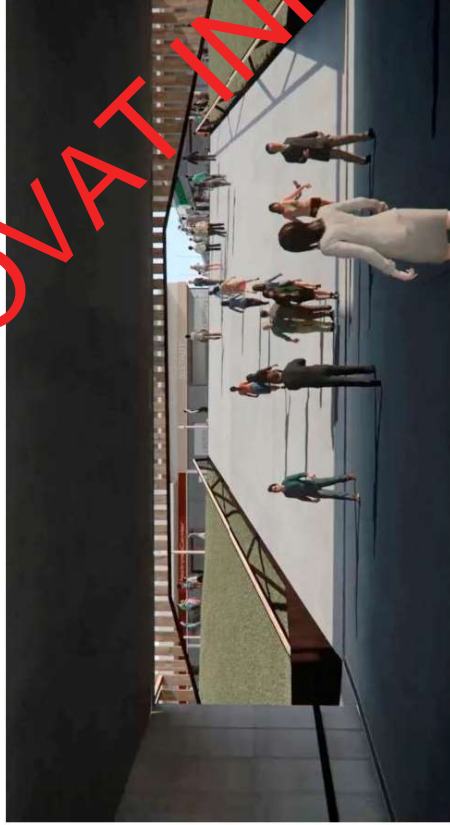
La discontinuïtat en les infraestructures és una de les principals problemàtiques en l'accessibilitat per a vianants. La presència d'infraestructures de comunicació de llarg abast ha provocat que alguns itineraris estiguin incomplets i que els vianants hagin d'augmentar el seu recorregut per a superar aquestes infraestructures. Aquest és el cas del camí Ral (N-II), que junt amb el traçat del ferrocarril separa el nucli urbà de Premià de Mar de la seva zona de costa.

Una de les mesures principals per reduir la sensació de fragmentació en aquest tipus de vies és proposar mesures per reduir la velocitat de la via, la seva intensitat de transit rodat, així com l'augment del nombre de passos de vianants i senters.

Per altra banda, l'accessibilitat dels passos de vianants soterrats és limitada, sent en molts casos passos estrets i no estant dotats amb rampes.

En aquest àmbit es troba con construcció el pas soterrat adaptat lligat a la millora del port de Premià de Mar, a l'alçada del carrer Santiago Rusiñol. Serà l'eix d'unió entre el Port de Premià de Mar i el casc urbà. A diferència dels dos passos existents, aquest serà accessible per a tots els ciutadans, inclosos aquells amb mobilitat reduïda. Actualment es pot accedir al port des del pas de vianants per escales de la zona verda de Ca Fitó que treu a sota de la NII i el tren i surt prop de l'antic baixador de Renfe. També es pot utilitzar un accés situat entre els carrers de Llevant i de Francisco Mas i Abril. Al port també es pot arribar a través de l'actual vial rodant.

Figura 115. Simulació del nou pas de vianants soterrat d'accés al Port



Font: Marina Port Premià.

Aquestes mesures d'accessibilitat s'han d'anar implantant en els passos on sigui viable, per garantir-ne l'accessibilitat. En el termini del Pla es comptarà amb un total de 4 passos accessibles:

- 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 ser una via unidireccional, amb sentits convergents des de la Gran Via de Lluís Companys. Aquesta mesura comporta eliminar-ne el trànsit de pas, i per tant disminuir-ne la intensitat de trànsit rodant, reduir-ne la secció i ampliar les voreres. Millorarà la permeabilitat a peu entre els barris amb que fa frontera (Nullí antic-barri del Gas, Sol i Mar-barri del Gas, Sol i Mar-barri Banyeres).

El trànsit de pas es desviarà per carrer Torrent Malet i avinguda Torrent Castells, fins enllaçar amb el Camí del Mig.

Figura 116. Vista actual de la carretera de Premià de Dalt, tram per sobre de la Gran Via



Figura 117. Fotomuntatge proposta de la carretera de Premià de Dalt



### 6.1.7. Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat

El mobiliari urbà, a part del seu ús funcional, aporta a l'espai públic d'una certa imatge de ciutat. El mobiliari urbà serveix també per guiar els usuaris de l'espai públic, separant espais, fent itineraris, tal com succeeix en els carrers de convivència. La funcionalitat del mobiliari urbà es pot veure compromesa si els criteris de selecció i ubicació no s'han tingut en compte l'accessibilitat dels vianants.

Tal com s'indica al Codi d'Accessibilitat de Catalunya<sup>1</sup>, la ubicació del mobiliari urbà ha de deixar sempre una banda de pas lliure mínima de 0,9 metres d'amplada i de 2,10 metres d'alçada en un carrer convencional. En el cas d'un carrer de plataforma única, la banda lliure de pas ha de ser de 3 metres, tant d'amplada com d'alçada. Pel que fa als canvis de direcció, l'amplada lliure de pas ha de permetre incloure un cercle de 1,5 metres de diàmetre. L'Ordre IV/361/2010, d'1 de febrer, assenyalava que la ubicació de tot element de mobiliari urbà no envainia l'itinerari de vianants accessible. Hi haurà d'haver un itinerari lliure d'obstacles fins a una alçada de 2,2m i es col·locaran preferiblement a un mínim de 0,40m, respecte la vorada. Els elements no tindran orlaments de més de 10cm i es detectaran a una alçada mínima de 15 cm. A més, tots els elements i rampes d'accessibilitat estaran senyalitzats. La Guia de recomanacions de mobilitat per al disseny urbà de Catalunya, fixa l'amplada lliure de vorera a 2 metres.

De forma general, el mobiliari urbà s'ha de situar a l'exterior de la vorera, en la mesura que sigui possible alineat amb la resta, i el disseny serà preferentment amb els caires arrodonits.

### 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

Per poder parlar de mobilitat universal cal garantir la mobilitat a tothom i posar especial atenció a tots aquells col·lectius que, d'una manera o altra, tenen majors dificultats per veure garantit el seu dret a moure's. La possibilitat d'establir uns canals de comunicació directa entre l'administració i aquests col·lectius ha de permetre disposar d'informació de primera mà als gestors municipals de les actuacions a realitzar en matèria d'accessibilitat.

Algunes de les actuacions a tractar poden ser orientades a garantir l'accessibilitat en els itineraris bàsics de vianants, allà on es troben discontinuïtats a la xarxa.

## 6.2. Mobilitat en bicicleta

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de Mobilitat i les Directrius Nacionals de la Mobilitat, marquen els compromisos de la Generalitat de Catalunya amb l'assoliment d'un model de mobilitat sostenible on es dona prioritat a la bicicleta, així com amb el transport públic o a l'anar a peu.

Les Directrius nacionals de la mobilitat estableixen l'objectiu de condicionar una xarxa urbana d'itineraris per bicicletes i una xarxa de rutes verdes interconnectades a tot el territori català.

El Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya promou l'ús de la bicicleta i estableix les eines de planificació pel desenvolupament d'aquest mitjà de transport, tenint en compte: la necessitat de cobrir la demanda d'ús, interconnexió amb altres mitjans de transport, resoldre els conflictes amb la resta de mitjans, dissenyar la xarxa i la seguretat del ciclista.

La bicicleta és un dels mitjans de transport que a l'actualitat està més utilitzat a molts del municipis catalans. A moltes ciutats europees un 25% dels desplaçaments interns fan en aquest mitjà de transport, als municipis mitjans de Catalunya però, els desplaçaments amb bicicleta representen menys d'un 1%.

Hi ha nombroses raons per les quals un ciutadà opta o no per a l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual. Algunes d'elles depenen de les característiques personals de l'usuari, altres són de tipus social o econòmic, i altres són condicionades pel medi ambient que es produeix el desplaçament. És en les condicions urbanístiques, de mobilitat i socioculturals on els ciutadans poden incidir decididament en la finalitat d'incrementar la utilització d'aquest mitjà de transport.

En matèria de transport amb bicicleta, mesures d'ordenació i normatives, així com campanyes de sensibilització, són les eines fonamentals per fomentar l'ús. En aquest sentit, és indispensable desenvolupar i aplicar les directrius i propostes del Pla Estratègic de la Bicicleta.

Per tal d'assolir l'escenari objectiu, cal augmentar els desplaçaments amb bicicleta i d'aquesta forma reduir la contaminació, guanyant en salut i qualitat de vida dels ciutadans.

Premià de Mar presenta un important potencial en l'ús de la bicicleta, tant dins de les zones pacificades del nucli, com en els desplaçaments cap a zones escolars. A més, la configuració del municipi com a zona de velocitat màxima 30 km/h permet la cohabitació amb el vehicle privat a la xarxa. També existeix un potencial de millora en la mobilitat de connexió amb municipis veïns, especialment els costaners.

També cal contemplar l'arribada de la bicicleta elèctrica com una possibilitat real per avançar en aquest mitjà.

Les accions proposades en aquest àmbit són:

### Mobilitat de connexió intermunicipal en bicicleta

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

### Mobilitat interna en bicicleta

- 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.
- Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes.

### 6.2.1. Millorar l'itinerari ciclista a la Marina Port Premià

Els treballs de millora de la Marina Port Premià, a la zona de terra del port, inclouen entre d'altres, 18.000 m<sup>2</sup> de zona comercial, 15.000 m<sup>2</sup> de passeig marítim, 1.000 places d'aparcament i un nou pas subterrani per a vianants. Les obres, començaren al maig de l'any 2016, han de durar 18 mesos.

El passeig Marítim es convertirà en un gran espai verd de 15 Km, que acollirà usos de passeig, joc, zona de descans i àrea de patinatge.

Actualment en aquest tram del carril bicicleta que connecta amb el municipi veí del Masnou i amb la zona del Barcelonès, es troba interromput. La nova zona del Port donarà continuïtat a l'itinerari cap a Vilassar de Mar, en un termini de temps breu, inclòs dins de la vigència del PMUS.

Aquest eix permet la millora de la mobilitat en bicicleta intermunicipal, amb un espai agradable i adaptat.

Adicionalment, les obres també suposaran la construcció d'un nou pas subterrani per a vianants que unirà el passeig marítim i el carrer Santiago Rusiñol passant per sota l'N-II i la via del tren. Aquest element millora la permeabilitat del passeig marítim amb la zona urbana per a vianants i bicicletes.

### 6.2.2. Millorar les connexions en bicicleta amb el Barcelonès a través de la Xarxa Pedalable Metropolitana o BiciVía

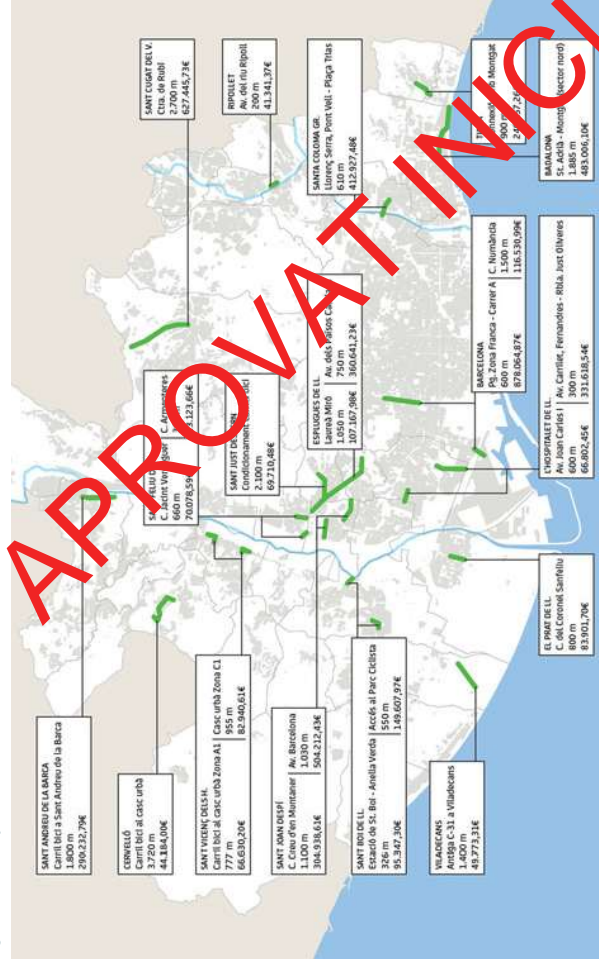
L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) ha donat llum verda per tirar endavant, entre 2016 i 2017, de la mà dels ajuntaments implicats, el cofinançament i la construcció de 24 projectes de carrils bici en 17 municipis metropolitans, que ajudaran a millorar la connectivitat de les vies pedalables a l'àrea metropolitana de Barcelona. Aquests projectes formaran part de la xarxa BiciVía, amb 9 grans eixos pedalables que connectaran, de forma directa i segura, tota la metròpolis. Es tracta de quatre eixos principals que travessaran la metròpolis de nord a sud i que es distribuïran seguint el curs fluvial de Llobregat i Besòs; i cinc d'horitzontals, dels quals quatre recorreran per la banda de la costa i un per la zona del Vallès.

La planificació de BiciVía preveu un total de 414 km de carrils bici, dividits en xarxa bàsica i en xarxa secundària. D'aquests 201 km corresponen a la xarxa bàsica (el 31% ja estan executats), mentre que la resta corresponen a la secundària (el 20% ja s'han dut a terme). Dels 24 projectes subvencionats per l'AMB, 12 coincideixen amb itineraris de la xarxa bàsica. La resta corresponen a itineraris de la xarxa secundària (5) i a itineraris més locals (7). També cal destacar que una quinzena dels projectes plantejats recorreguts connectats amb altres carrils bici.

En l'àmbit del PMUS de Premià de Mar el projecte destacat és la implantació del carril bici central a Badalona, entre Sant Adrià de Besòs i Montgat, que permetrà la connectivitat en bici al Barcelonès Nord. Actualment la connexió a través de Montgat es troba interrompuda, i no permet aquest enllaç.



Figura 118. Projectes dins de Bicivía



Font: AMB.

**6.2.3. Millorar l'itinerari ciclista pel passeig Marítim, dins del projecte de carril bici del Maresme**

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, d'una longitud d'uns 56 quilòmetres i que passarà pels termes municipals de Badalona, Montgat, Premià de Mar, Vilassar de Mar, Cabrera de Mar, Mataró, Sant Andreu de Lliavaneres, Sant Vicenç de Montalt, Caldes d'Estrac, Arenys de Mar, Canet de Mar, Sant Pol de Mar, Calella, Pineda de Mar, Santa Susanna, Malgrat de Mar, Blanes. L'amplada prevista per al carril bici serà de 3 metres, però adaptable i reduïble segons les condicions del terreny.

La continuïtat d'aquest itinerari de costa permetrà la comunicació amb els municipis veïns per una zona planera, incrementant-ne l'ús de la bicicleta d'oci però també de mobilitat quotidiana. Aquesta infraestructura engloba les dues millors previsions destacades, i resoldrà la situació actual d'interrupció de l'itinerari ciclable a Montgat (per prohibició de pas, que podria resoldre la Bicivía) i al port de Premià de Mar (per manca d'infraestructura, a resoldre's en curt termini dins del projecte Marina Port Premià).

**6.2.4. 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.**

Les mesures orientades a l'ampliació de la zona per a vianants del centre i la seva configuració com un espai continu de carrers pacificats, crearà un nucli on serà possible la circulació segura en bicicleta.

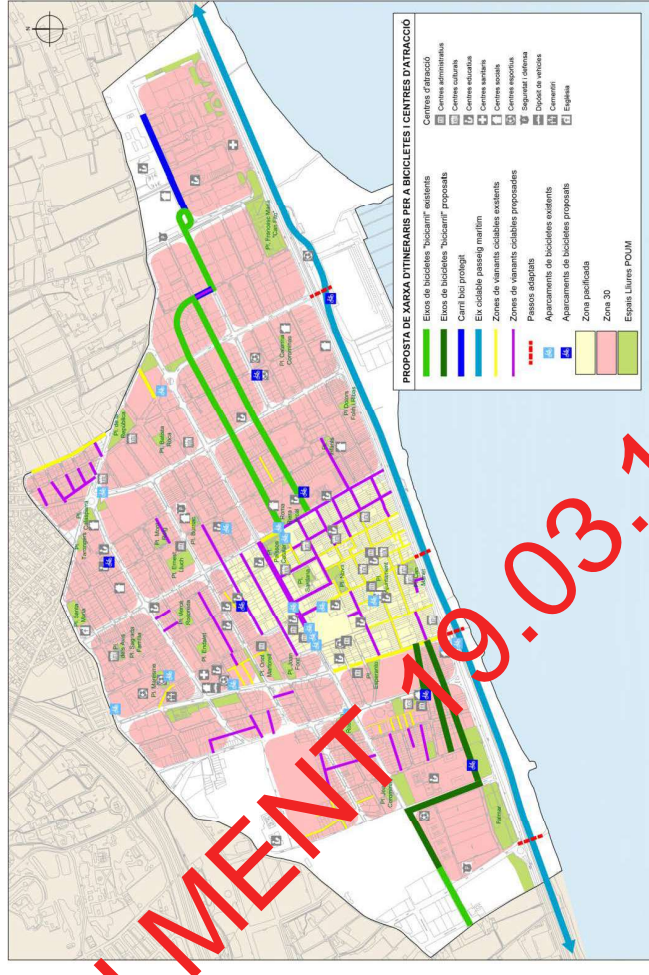
Així mateix aquesta proposta es complementa amb la creació d'illes residencials configurades com a zones 30, on la velocitat controlada del vehicle motoritzat permet la cohabitació amb la bicicleta.

Adicionalment, l'estudi de bici-carrils desenvolupat al municipi destacava dos itineraris de connexió del centre pacificat amb els centres escolars, on es donava visibilitat a la xarxa viària de l'existència d'un itinerari recomanat per a bicicletes. L'itinerari d'accés a l'IES ja es va executar, amb l'establiment de senyalització horitzontal a la calçada, i en l'àmbit del PMUS es preveu desenvolupar la connexió amb l'escola la Salle, al barri del Gas.

A partir dels itineraris de bicicletes existents, de la jerarquització viària proposada i de la localització dels principals punts d'atracció del municipi, al plànol 41 es defineix la xarxa bàsica de carrils ciclables del municipi.

L'aparició de la bicicleta elèctrica també planteja noves possibilitats, i nous reptes, en la planificació.

Figura 119. Proposta de xarxa de bicicletes. Zona pacificada i zones 30, i itineraris bici-carril (Plànol 41)



### Criteris de traçat i definició de la xarxa:

- **Connectivitat/continuitat.** La planificació dels nous trams busca la màxima connectivitat, rapidesa i comoditat.
- **Jerarquització viària/delimitació de zones pacificades.** La creació de carrils o espais específics per a bicicletes depèn d'una sèrie global de funcionament del trànsit al municipi. En carrers de trànsit reduït i baixa velocitat, la bicicleta i el cotxe poden conviure utilitzant la mateixa calçada sense necessitat d'enginyeria específica i amb un estalvi important per a l'administració local. En avingudes o carrers on el trànsit motoritzat és dens i/o ràpid, és a dir, a la xarxa bàsica és imprescindible la infraestructura específica per a la circulació ciclista.
- **Cobertura dels principals centres d'atracció.** La xarxa de bicicletes ha de cobrir els principals centres d'atracció del municipi: equipaments esportius, centres culturals, mercats, centres d'ensenyament, estacions de transport col·lectiu, edificis públics de l'administració, centres d'atenció primària, hospitals, edificis sindicals i polígons industrials.
- **Senyalització.** És necessari que ciclistes, automobilistes i vianants coneixin exactament quin espai del carrer està reservat per a la seva circulació i amb quins altres usuaris de la via poden o no compartir aquest espai.

La senyalització a més ha de servir per regular la circulació tant entre els propis ciclistes com amb la resta dels trànsits, sobretot en les interseccions. També és necessària per comunicar al ciclista advertències i indicacions de caràcter general (itineraris, direccions, serveis, etc.).

Les vies ciclistes queden definides a la Llei 19/2001 de 19 de desembre, de reforma del text aprovat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària (BOE núm. 304, de 20 de desembre):

70. *Via ciclista: via específicament condicionada per al trànsit de bicicletes amb la senyalització horitzontal i vertical corresponent, l'amplada de la qual permet el pas segur d'aquests vehicles.*
71. *Carril bici: via ciclista senyalitzada sobre vorera.*
72. *Carril bici protegit: carril bici amb elements laterals que el separen físicament de la resta de la calçada així com de la vorera.*
73. *Vorera bici: via ciclista senyalitzada sobre vorera.*
74. *Pista bici: via ciclista segregada del trànsit motoritzat, amb traçat independent de les carreteres.*
75. *Camí pedaleable: via per a vianants i ciclistes segregada del trànsit motoritzat que discorre per espais oberts, parcs, jardins i boscos.*

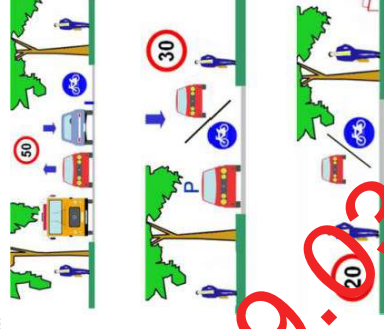
A part d'aquestes vies definides a la Llei 19/2001, hi ha altres vies que es poden incorporar dins dels itineraris ciclistes. Tot seguit s'incorpora un quadre amb el conjunt de vies que poden formar part d'un itinerari ciclista. Els criteris tècnics que fan referència a les característiques constructives, els serveis relacionats amb vies ciclistes, senyalització i abalisament o manteniment es remet al "Manual per al Disseny de vies ciclistes de Catalunya" editat pel departament de Política territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya:

Taula 79. Vies que es poden incorporar dins dels itineraris ciclistes

VIES CICLISTES INTERURBANES	Camí verd: via per a vianants i ciclistes, segregada o no del trànsit, que discorre per espais naturals i boscos. Independent de la xarxa viària. Cohabitació d'usuaris: amplada mínima 3 metres. Segregació d'usuaris: 1,5 m vianants i 2,5 m ciclistes.
	<b>Pista bici:</b> via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb traçat independent de les carreteres. Amplada mínima 2,5 m.
	<b>Pista bici:</b> via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb traçat independent de les carreteres. Amplada mínima 2,5 m.
	<b>Carril bici:</b> via per a ciclistes adossada a la calçada, separada de la resta de la circulació per marques viàries. Amplada mínima 1,5 m.
VIES CICLISTES URBANES	<b>Carrer zona 30:</b> via no segregada amb limitació a 30 km/h
	<b>Vorera bici:</b> Espai útil mínim de vorera 4 metres, 2,5 metres reservat a vianants i 1,5 metres la bicicleta. Velocitat restringida a 20 km/h. Paviment vermell en el carril bici per marcar la segregació d'espais.
	<b>Carrer de convivència:</b> via compartida amb els vianants i el trànsit amb limitació a 20 km/h i preferència pels vianants.
INTERSECCIONS	Les interseccions per ser espais on els diferents modes de transport entren en conflicte, han de reduir-se al nombre imprescindible. Els itineraris contemplaran aquells recorreguts on les interseccions siguin mínimes i, allà on es produeixin, la visibilitat ha de ser màxima. En les interseccions s'ha de fer visible per a tots els modes de transport que es tracta d'una zona de confluència. Les vies ciclistes en les interseccions es destacaran de la resta de la calçada per ser de color vermell delimitades per marques discontinues

La tipologia de la via ciclista és en funció de la jerarquització viària (proposta desenvolupada en l'apartat de vehicle privat motoritzat) tal i com es mostra a la següent imatge en forma d'esquema.

Figura 20. Tipologies de via ciclista



Font: INTRA SL.

Els carrils bici requereixen una amplada mínima de metre per sentit i 2,5 metres d'alçada lliure d'obstacles. El PMUS recomana seguir els criteris establerts al *Manual per al disseny de vies ciclistes a Catalunya* de la Generalitat de Catalunya.

### 6.2.5. Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes

Els aparcaments de bicicleta s'han anat implantant en els principals equipaments i en les proximitats de les parades de transport públic interurbà.

Aquest aspecte de la promoció de la bicicleta a Premià de Mar s'ha desenvolupat molt en els últims anys. L'extensió del bici-carril i de la zona pacífica ha d'anar acompanyat de polítiques de promoció de l'aparcament. Cal considerar-lo com a una actuació prioritària i prevenir-ne els robatoris.

A més, la necessitat d'aparcament comença ja al lloc d'origen dels desplaçaments. Cal potenciar que als edificis d'habitatges o a llocs molt propers es disposi d'espais per deixar bicicletes. Per això, es proposa estudiar les ordenances municipals d'edificació i d'aparcament per incloure les necessitats dels propietaris de bicicletes.

En destí, és imprescindible instal·lar aparcaments a cadascun dels centres d'atracció del municipi que encara no compten amb aquest servei (primant els centres esportius, centres d'ensenyament, mercats, centres culturals, el port...). Als nodes d'intermodalitat els aparcaments de bicicletes han de garantir la màxima seguretat per promoure els desplaçaments intermodals.

Una condició imprescindible per promoure els desplaçaments amb bicicleta és la dotació d'aparcaments còmodes i segurs, tant en el lloc d'origen com de destí dels desplaçaments.

**APROVAT AMBIALMENT 19.03.18**

### 6.3. Mobilitat en transport col·lectiu

Tal i com es posava de manifest a la diagnosi del PMUS, tres particularitats condicionen en gran mesura l'actual sistema de transport públic del municipi:

- Bona freqüència (6-10 minuts el feix) de la línia de tren R1 de Rodalies, que connecta Maçanet-Massanes amb Molins de Rei.
- Segons dades de Rodalies de Catalunya, l'estació de Premià de Mar és utilitzada en dia laborable per prop de 10.000 viatgers.
- Un total de 4 línies d'autobús interurbanes connecta amb les localitats veïnes de Vilassar de Mar i de Vilassar de Dalt (línia C-30) i amb les estacions de Mataró i Barcelona (línia C-10 i línia 3/4). La línia C-14 enllaça amb el municipi limítrof de Premià de Dalt, i dona servei urbà per la presència de diferents parades dins del terme municipal de Premià de Mar. Té una freqüència de pas de 30 minuts.
- La demanda mitjana de la línia C-14 va ser de 400 viatgers/dia l'any 2015, incloent usuaris de Premià de Mar i de Premià de Dalt.
- La cobertura del bus interurbà és del 94,5% de la superfície urbana mentre que la del ferrocarril és del 78,6%. Els principals déficits de cobertura es donen en el ferrocarril als barris de Can Pou i Camp de Mar (sense servei), a Can Farrerons i Sector Est (cobertura menor al 25% del territori) i a la zona nord del barri del Maresme.

El foment i promoció del transport públic és un requeriment indispensable per assolir els objectius fixats pel Pla de Mobilitat, d'una mobilitat segura, sostenible, equitativa i eficient. Per tal que així sigui, s'ha d'augmentar l'atractiu del transport públic, la qual es pot aconseguir incidint en les següents:

- Ampliar el traçat de la línia C-14 per estendre'n el servei als barris de Can Pou i Camp de Mar
- Millorar la velocitat comercial
- Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives
- Millorar la informació a l'usuari del transport públic urbà i interurbà
- Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat
- Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús i Rodalies

#### 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

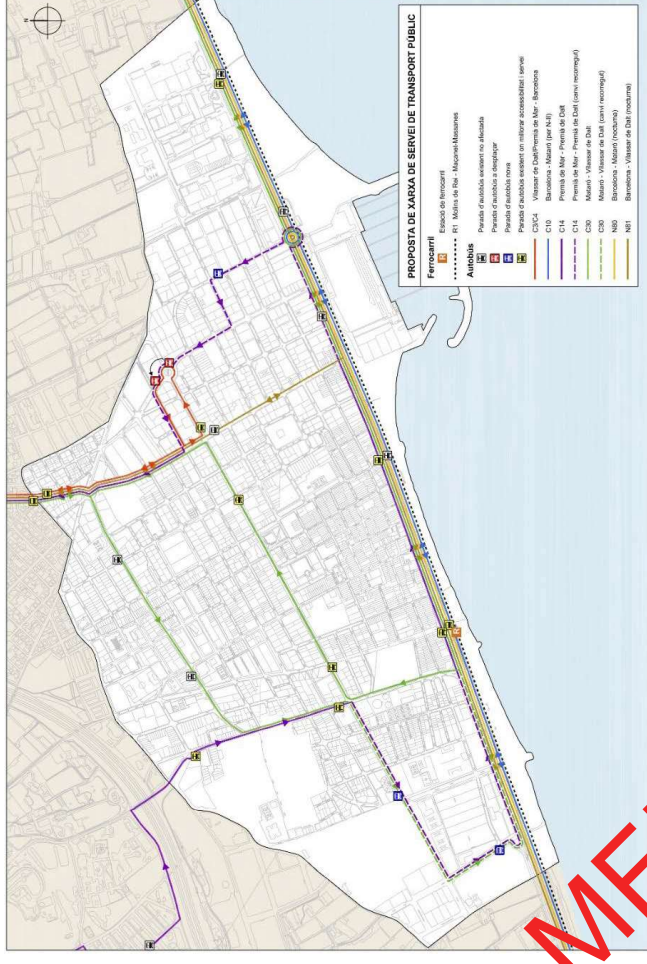
Es desenvolupa una proposta d'ampliació del traçat de la línia C-14, que connecta Premià de Mar amb Premià de Dalt, ampliant el seu recorregut fins a la rotonda del port, accedint al carrer Ramon de Penyafort, on es crearia un nou punt de parada, que doni servei als barris propers de Can Pou i Camp de Mar. Tot i que no arribi a circular-hi per dins, el radi de cobertura de la nova parada (si es consideren 450 m en el cas de parada des bus interurbà), engloba el barri de Can Pou (parcialment el de Camp de Mar), i especialment el centre residencial Ca n'Ameli. Aquesta residència actualment constata un déficit de connectivitat amb el centre, i cert volum d'usuaris potencials. S'han comprovat els radis de girs del nou traçat pel carrer Ramon de Penyafort i el carrer dels Batlles.

La modificació dels sentits a la carretera de Premià de Dalt també té efectes de modificació de traçat de les línies C-14 i C-30, que haurien de desviar-se per la Gran Via de Lluís Companys en

sentit Barcelona (quan aquest tram estigués construït) fins enllaçar amb carrer Torrent Malet. Des d'aquesta via s'incorporarien en rotonda a la N-II.

Aquests nous itineraris permeten establir noves parades en els barris més perifèrics. **La proposta desenvolupada fa que la cobertura del bus interurbà sigui del 100% del municipi.**

Figura 121. Proposta de xarxa de transport públic (Plànol 42)



#### 6.3.2. Actuacions per a la millora de la velocitat comercial del bus urbà

S'actuarà en la millora d'aquells punts en que l'empresa concessionària detecta problemes de circulació:

- Gran Via de Lluís Companys (entre Joan Prim i Elisenda de Montcada). Degut a l'escàs ample del carril de circulació, quan hi ha algun camió fent C/D, l'autobús de la línia C-30 (i alguns autobusos de servei escollar) no poden passar. Es té previst ampliar l'amplada del carril de C/D, amb un canvi de la vorera, per evitar la invasió de la calçada.
- L'actual configuració dels bucs es semafòrics a la carretera de Premià de Dalt en sentit mar, fa acumular retards significatius a la línia C-14. El canvi de circulació en aquests tram (amb la unidireccionalitat de la carretera) permeten aquesta situació. Tot i així s'amplia el recorregut de l'autobús i s'haurà d'estudiar la seva velocitat en el nou tram.
- En la parada de l'estació de Rodalies de Premià de Mar sentit Barcelona (on paren vehicles de la C-10 i C-14) es troben freqüentment detinguts vehicles privats. Cal efectuar un control del punt de la parada, sancionant els vehicles que s'hi detinguin. En cas de ser necessari es pot estudiar el control per càmera.

- La parada situada dins de l'anella de la plaça Doctor Ferran es produeix en un tram de corba, dins de rotonda, i la part posterior del vehicle queda envaint el carrer Santiago Rusiñol. Es pot estudiar el desplaçament de la parada cap al carrer Santiago Rusiñol (tram a nord de la rotonda) abans del gir cap a carrer Jacint Verdaguer.

### 6.3.3. Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús i Rodalies

La potenciació del transport públic inclou la millora de les parades d'autobús i rodalies, així com de les condicions d'accés a peu a aquestes. En aquest sentit es detectaven a la diagnosi algunes parades que no disposen de marquesina o banc d'espera en alguns casos perquè les voreres són estretes i no podrien acollir un element de mobiliari sense quedar inaccessibles. Altres mostraven problemes d'accessibilitat a la vorera circumdant a la parada, que en dificulta l'accés: en ocasions degut a voreres estretes o amb disfuncions com la presència de mobiliari urbà (entre ells, fitons) dins de la zona d'embarcament (zona de parada).

Cal estudiar les disfuncions d'aquestes parades i estudiar-ne les solucions de millora de l'accessibilitat.

A l'estació de Rodalies Renfe ja s'està actuant en la rehabilitació dels accessos i la dotació d'ascensors, amb l'objectiu de fer-la accessible.

Actualment no és possible saber quines expedicions de tren circulen amb vgons adaptats a l'AMR. Aquest és un element d'estudi conjunt amb Rodalies Renfe, per millorar la informació que permetri planificar els desplaçaments amb autonomia per a persones en cadira de rodes.

### 6.3.4. Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives

En el marc de treballar per una mobilitat sostenible, cal promoure l'ús de vehicles de transport públic que utilitzin electricitat i sistemes de tracció més sostenibles i menys nocius pel medi ambient i la salut de les persones.

Amb aquesta mesura es pretén reduir les emissions contaminants i els consums energètics de la flota d'autobusos urbans i interurbans, millorant així la qualitat de l'aire de Premià de Mar.

Comparacions entre l'autobús elèctric i l'autobús de motor:

1. Rendiment i aplicació
 

El preu de l'autobús elèctric és molt més alt que el de l'autobús de motor, a causa que els vehicles elèctrics necessiten d'un gran capital d'inversió inicial. L'autobús elèctric requereix menys despeses de manteniment això acompanyat de la seva llarga vida útil, permet que els gats de manteniment siguin inferiors que els d'un autobús de motor.
2. Zero pol·lució i zero soroll
 

L'autobús elèctric produeix zero contaminació en el medi ambient, la qual cosa fa d'aquest un vehicle ecològic. L'autobús de motor genera gasos d'escapament mentre està en funcionament. Com és sabut per tots, les partícules de CO, HC, NOX i altres contaminants produïts pels vehicles de motor poden accelerar el procés de formació de pluges àcides, boirina àcida i smog fotoquímic. L'autobús elèctric també genera menys soroll que els vehicles de motor.
3. Estalvi d'energia i alta eficiència

La investigació sobre l'autobús elèctric ens ha mostrat que l'eficiència elèctrica d'aquest vehicle és superior a la del vehicle de motor. L'autobús elèctric no consumeix electricitat quan aquesta detingut. Durant el procés de frenat el motor elèctric del vehicle pot convertir automàticament per a treballar com a generador, per realitzar el reciclatge de l'energia durant la frenada i la desacceleració.

#### 4. Estructura simple i un manteniment de forma convenient

Comparat amb un vehicle de motor, l'autobús es caracteritza per tenir una simple estructura, utilitzant menys parts i necessitant menys manteniment. Quan s'usa el motor d'inducció AC, el motor elèctric de l'autobús no requereix de manteniment. El més important és que és un vehicle molt fàcil de manejar.

### 6.3.5. Millorar la informació a l'usuari del transport públic urbà i interurbà

Per millorar la competitivitat del transport públic, cal que el servei tingui les característiques de comoditat i fiabilitat necessàries pels usuaris. La informació és un element fonamental per a l'usuari del transport públic i contribueix a fer el servei més atractiu. La implementació d'una informació completa, clara, actualitzada i accessible permet incrementar la quota d'ús del transport públic.

Les línies interurbanes, a càrrec de l'empresa Casas, incorporen un servei de geolocalització que permet saber en tot moment on es troben els vehicles, amb la qual cosa es podrà informar a través d'una aplicació per a dispositius mòbils sobre temes com els temps d'espera.

L'aplicació es troba operativa des del mes de juny 2016 (*Moventis*) i permet que les persones que s'ho instal·lin al telèfon mòbil puguin veure l'itinerari de l'autobús urbà i de la resta de línies interurbanes, veure on es troba l'autobús i saber el temps real d'espera que es queda, localitzar les parades més properes, marcar les parades i línies favorites i rebre alertes que avisen quan l'autobús estigui arribant a la parada.

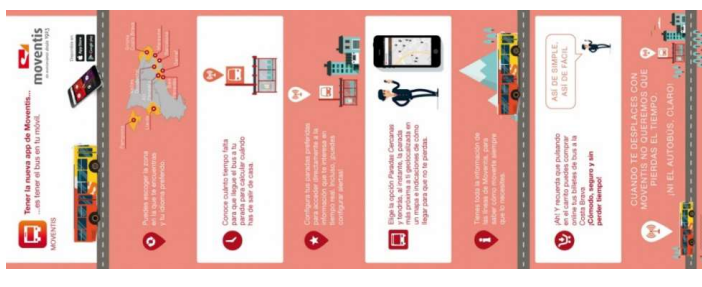
### 6.3.6. Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat

En els desplaçaments de connexió dels residents a Premià de Mar predomina l'ús del vehicle privat, amb un 56,3%, mentre que l'ús del transport públic és del 32,6% (el 26% en modalitat Renfe i el restant en altres mitjans), i els modes motoritzats el 7,6%.

L'objectiu del PMUS és augmentar el repartiment modal dels mitjans de transport públic en els fluxos de connexió amb altres municipis, especialment aquells que formen part del seu àmbit d'influència directa (amb els municipis veïns el mitjà predominant és el vehicle privat, cotxe o moto).

**Aquesta mesura ha de millorar la intermodalitat entre l'autobús interurbà i el ferrocarril, així com millorar la connectivitat amb els municipis veïns en transport públic.**

Figura 122. Funcionament de l'aplicació Moventis



## 6.4. Mobilitat en vehicle privat motoritzat

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat estableix, entre el seus objectius, l'anàlisi de les polítiques de planificació i la implantació d'infraestructures sota criteris de sostenibilitat, i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposi d'un àmbit adequat als principis de la Llei de la mobilitat.

Al mateix temps, la Llei estableix com a objectius la disminució de la congestió a les zones urbanes, la promoció dels mitjans de transport més ecològics, la definició de polítiques que permetin el desenvolupament harmònic i sostenible del transport de mercaderies i fomentar la reducció de l'accidentalitat. A les Directrius nacionals de mobilitat s'ordena de concretar aquests aspectes, es determina la necessitat de promoure estratègies de gestió i regulació de l'aparcament com a eina de regulació de la mobilitat en vehicle privat.

A continuació es presenten un conjunt de propostes relacionades amb el vehicle privat enfocades a assolir aquests objectius al municipi de Premià de Mar.

### 6.4.1. Actualitzar la jerarquizació viària i establir un Pla de circulació pel municipi reordenant el trànsit

El dimensionament dels carrers com a mera resposta a un càlcul dels desitjos futurs de mobilitat en l'automòbil, ha portat a un continu eixamplament de les mateixes rutes, i a crear un cercle viciós difícil de trencar: reforç dels mateixos eixos – increment del trànsit en aquests eixos – nou reforçament de l'eix, disminució de l'espai destinat al vianant. La present proposta dota al municipi de Premià de Mar d'una nova jerarquizació de la xarxa viària que ajudarà en la definició de les zones per a vianants, ciclistes i vehicles motoritzats. La proposta de jerarquizació és un aspecte clau per tal d'ajudar al consistori a decidir quines actuacions fa i com les fa segons el rang de la via.

La funció de la xarxa de vies principals urbanes és la de garantir les connexions a la xarxa viària territorial i les relacions amb els principals sectors i barris del municipi amb una circulació de trànsit el més fluida possible. L'establiment d'un ordre o jerarquia funcional en el viari està associada a l'objectiu de reduir l'impacte del trànsit en determinats àmbits, mitjançant la seva concentració en aquelles vies que suportin millor les intensitats de trànsit elevades. Les velocitats també s'adequen a les diverses situacions urbanes.

Per recuperar la multifuncionalitat del carrer i així abordar una política de gestió de l'espai públic coherent amb els principis de mobilitat sostenible i segura, s'ha de tornar espai al vianant i al ciclista. La jerarquizació viària persegueix aquests objectius, per tant es proposen les següents categories:

- **Xarxa d'accessos:** de caràcter interurbà, permet la connectivitat del nucli urbà amb els municipis de l'entorn;
- **Xarxa primària:** configura el suport dels trànsits de pas (els de relació de llarg recorregut i els interns);
- **Xarxa secundària:** suporta els trànsits interns entre les diferents zones dels barris.
- **Xarxa veïnal:** són les vies més capil·lars de la xarxa que permeten el final o l'inici del trajecte i que donen accés a les diferents activitats de territori, ja siguin de tipus residencial, industrial, comercial o de serveis.

- **Xarxa de vianants:** Són les illes de vianants, formades per places, paviments únics i altres tipus d'infraestructura on el vianant és el protagonista.

El disseny de la **xarxa primària** ha de seguir els següents criteris:

- Creuaments/cruïlles dissenyats amb criteris de seguretat, i amb passos de vianants.
- No es recomanable l'ús de bandes rugoses, elevacions de la calçada ni zones 30.
- Cal una vigilància prioritària de la seguretat viària.
- La mobilitat és un dels elements definidors de l'espai públic.

La **xarxa secundària** té la funció d'estructurar la mobilitat entre els diferents barris i sectors de Premià de Mar. Aquesta solució té com a finalitat la reducció del nombre i la gravetat dels accidents. L'experiència demostra que establir la limitació de 30 km/h, els accidents mortals entre vianants o ciclistes i els cotxes gairebé desapareixen.

- Es potenciarà els sentits únics i l'estacionament a un sol costat.
- Límit de velocitat a 30 km/h per tal de garantir la seguretat en la convivència de diferents modes de transport (cotxes, bicis, vianants...)
- Es reforçarà la imatge de vies pacífics amb senyalització horitzontal i vertical.

La **xarxa veïnal** (vies veïnals) té la funció de donar accés als habitatges i garatges. Aquesta solució té com a finalitat la reducció del nombre i la gravetat dels accidents.

- Es potenciarà els sentits únics i l'estacionament a un sol costat. Aplicant sentits únics per tal d'evitar recorreguts rectilinis i continus.
- Límit de velocitat a 30 km/h per tal de garantir la seguretat en la convivència de diferents modes de transport (cotxes, bicis, vianants...)
- Es reforçarà la imatge de vies pacífics amb senyalització horitzontal i vertical

La **xarxa de vianants** (zona amb paviment únic): Acció desenvolupada al bloc d'augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants.

- Aquesta inversió de prioritat imposa als vehicles una velocitat "de pas", és a dir, una velocitat de 20 km/h.
- No té elements físics de separació entre usuaris motoritzats i no motoritzats.
- L'entrada a aquestes zones es realitza mitjançant elements físics que actuen de transició entre les zones de circulació i les zones d'activitat social.

**L'estratègia de preservació del centre, que potenciarà la mobilitat a peu i en bicicleta a la zona, serà possible si es complementa amb el desenvolupament o la consolidació d'infraestructures dins d'un esquema de mobilitat que no pivoti sobre els vials del centre.**

El funcionament de la zona pacificada preveu que l'accés i sortida de vehicles s'efectuï des de la xarxa d'accessos cap a la xarxa bàsica definida per mitjà de barris de pas interns al nucli. La mobilitat dels barris s'articula a través de la xarxa secundària.

En aquest sentit, el Pla de circulació crea una anella exterior al nucli per a la mobilitat rodada, com segueix.

**Xarxa primària:**

- N-II, pacificant-ne la circulació.
- BV-5023, carretera de Vilassar de Dalt.
- Carrer Torrent Malet, donant accés des de la rotonda a la N-II fins al Camí del Mig.
- Camí del Mig, amb continuïtat en sentit oest-est, amb una nova rotonda a la intersecció amb la carretera de Premià de Dalt. Enllaçarà amb el carrer Torrent de la Font Sana fins a la carretera de Vilassar de Dalt, amb un tram que es connecta en bidireccional.

**Xarxa secundària, eixos estructuradors del trànsit a nivell de barri:**

- Carretera de Premià de Dalt, amb unidireccionalitat i discontinuïtat per evitar que segueixi funcionant com a via de pas. S'estableix sentit ascendent des de l'N-II fins a la Gran Via de Lluís Companys, i descendent entre la nova rotonda a nord del terme municipal i la Gran Via de Lluís Companys.
- Avinguda Torrent Castells.
- Gran Via de Lluís Companys en sentit est-oest, exclusivament en el tram fora del nucli urbà, entre la carretera de Premià de Dalt i carrer Torrent Malet.
- Carrer de la Mercè amb continuïtat al passeig de Circumval·lació, en sentit est-oest. Aquest eix enllaçarà en el futur amb carrer Antoni Gaudí fins arribar a avinguda Torrent Castells.
- Gran Via de Lluís Companys, fora de la zona pacificada, en sentit oest-est.
- Carrer del Pilar en sentit est-oest.
- Carrer de Narcís Monturiol, amb un tram de nova obertura per tal d'enllaçar el carrer de Torrent Malet amb la carretera de Premià de Dalt.
- Carrer Riera de Premià de Mar, amb continuïtat en sentit sud-nord entre Gran Via de Lluís Companys i Camí del Mig.
- Carrer de Joan Prim, en sentit nord-sud entre el Camí del Mig i Gran Via de Lluís Companys, no permetent el pas de trànsit de pas dins de la zona pacificada fins a la N-II.
- Carrer dels Batlles, de connexió amb els barris Can Pou i Camp de Mar.
- Carrer Ramon de Penyafort, d'accés des de la nova rotonda del Port, a la N-II, fins a carrer dels Batlles. En aquest punt es preveu tallar a la circulació un tram del carrer per impedir que funcioni com a via de pas pels vehicles que accedeixen al municipi (que es volen mantenir a la carretera de Vilassar de Dalt, xarxa primària).
- Carrer Dr. Martí Casas, d'accés al pas soterrat del Port.

**Aquesta proposta permet que en 6 anys el 13% de la xarxa viària de Premià de Mar estigui pacificada amb prioritat per als vianants.**

Per garantir un funcionament correcta de la zona a curt termini s'amplien els quilòmetres de xarxa secundària, degut a la configuració d'anelles creada. Tot i així, les anelles creades dissuadeixen de l'ús del vehicle privat per travessar el municipi, creant bons accessos des de la xarxa primària, però impedit els creuaments rectilinis dins del nucli.

A més llarg termini es preveu la finalització i connexió de noves infraestructures locals, que permetran una millor mobilitat local a través de la xarxa secundària.

Figura 123. Proposta de jerarquitització de la xarxa viària (Plànol 43)

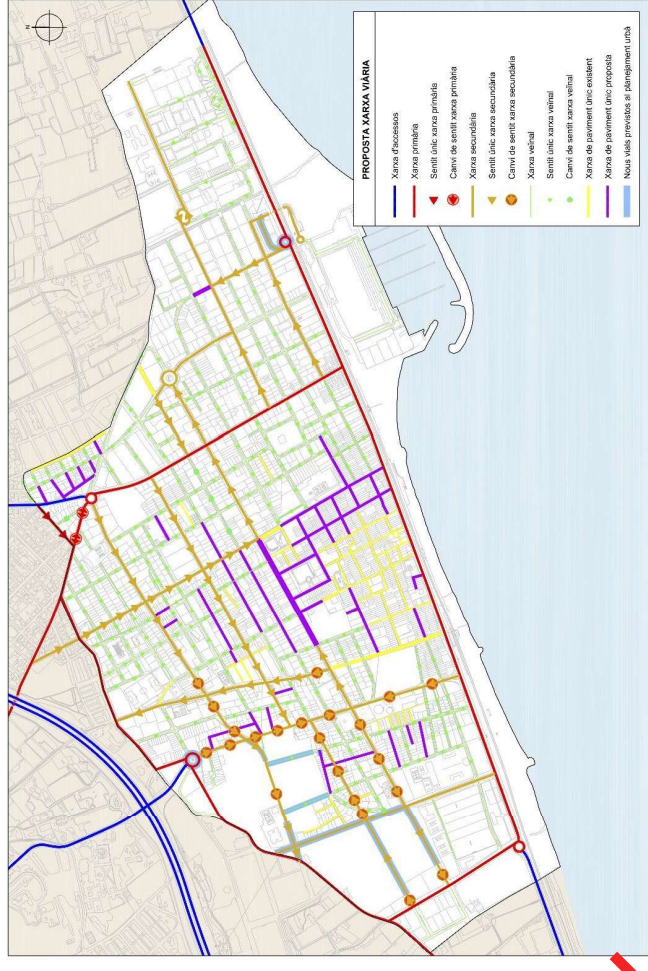
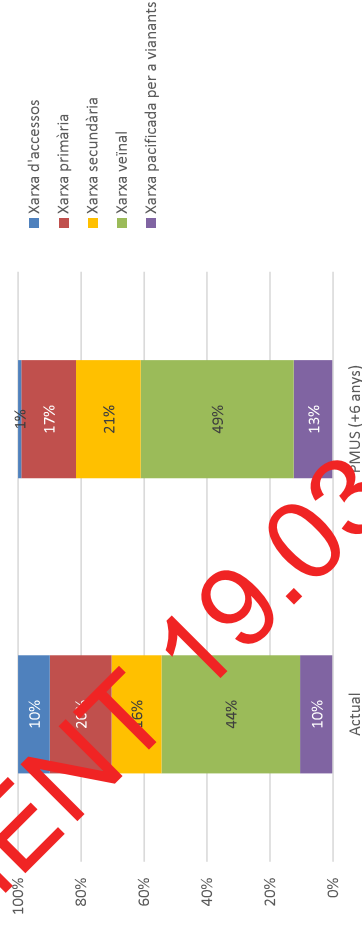


Figura 124. Distribució percentual de tipologia de vies segons jerarquitització



**6.4.2. Definir zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament: ampliar la zona pacificada i establir zones 30**

Una vegada implementat el nou esquema de circulació a partir de la jerarquització viària, cal que s'impulsi la creació d'àrees ambientals i que s'apliquin mesures de pacificació del trànsit.

Al nucli urbà, s'ha definit una àrea central amb paviment per als vianants, on es restringeix l'entrada als vehicles dels veïns o vehicles de càrrega i de càrrega limitada als 10 km/h i formada en la seva majoria per carrers amb paviment únic.

La resta del nucli urbà es divideix en diverses àrees definides com a zones 30 limitades per carrers de la xarxa primària o secundària. Es senyalitzaran les entrades i sortides d'aquests carrers. Per tal d'assegurar la limitació de velocitat en aquests carrers es proposa elevar algunes cruïlles i augmentar la senyalització horitzontal i vertical (Zones 30).

Figura 125. Zona pacificada i zones 30 (detall del Plànol 44)

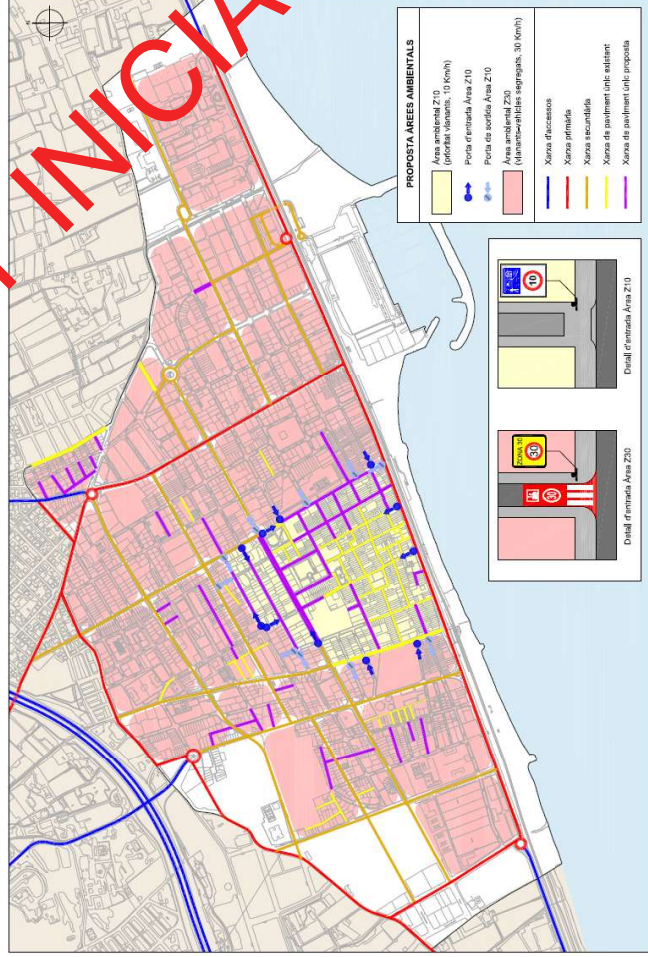
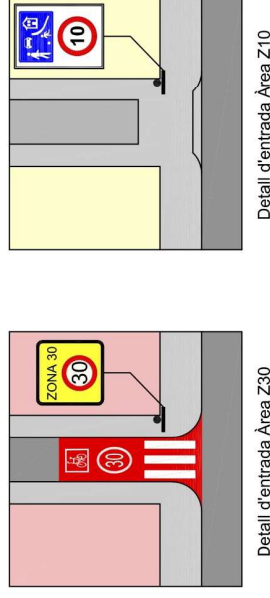


Figura 126. Detall de configuració de portes d'entrada a les zones pacificades



Font: INTRA SL.

El concepte d'àrea ambiental consisteix en àmbits compostats per conjunts de carrers en els que es configura una accessibilitat reduïda mitjançant la instal·lació de sentits únics de circulació, creació de carrers sense sortida, gir obligatori, etc de forma que es dissuadeix el trànsit de pas i es redueix al mínim l'impacte ambiental de la motorització.

El concepte de capacitat ambiental és el criteri mitjançant el qual es defineix el nombre, el tipus i les velocitats màximes dels vehicles que pot absorbir una determinada àrea per aconseguir bons nivells de qualitat ambiental.

Les àrees circumscrites dins de la xarxa bàsica han de rebre el següent tractament en funció de la seva capacitat ambiental:

**Àrea de convivència. Prioritat vianants:** En aquesta zona, la prioritat s'inverteix a favor dels vianants. Aquesta inversió de prioritat imposa als vehicles una velocitat màxima de 20 km/h i no permet elements físics de separació entre usuaris motoritzats i no motoritzats.

Figura 27. Senyalització àrea de convivència sense restricció (S-28)



Font: DGT.

- **Àrea pacificada de vianants i vehicles segregats zona 30:** Aquesta solució, menys restrictiva que l'anterior, té com a finalitat principal la reducció de la gravetat dels accidents. L'experiència demostra que establir en els carrers residencials la limitació de velocitat a 30 km/h, desapareixen quasi totalment els accidents mortals entre els vianants o ciclistes i els cotxes. En aquest tipus d'àrea, existeix una separació física més o menys accentuada entre els diferents usuaris del viari.



Figura 128. Senyalització àrea pacificada (S-30)



Font: DGT

- **Àrea industrial:** Està associada als polígons industrial. Es limita la velocitat a 50 km/h i es prenen mesures per facilitar la utilització de les vies bàsiques del trànsit per part dels vehicles pesants: carrils de circulació de 3,25-3,5 metres d'amplada i aparcaments per a camions. Es recomana que les voreres tinguin una amplada mínima de 2 metres.

Entre els elements físics per fer efectiva la pacificació d'aquestes àrees es troben els reductors de velocitat que obliguen als conductors a reduir la velocitat mitjançant la modificació del traçat de la calçada. Aquests elements tenen una eficàcia immediata en la reducció de la velocitat dels vehicles.

Els elements de moderació es poden classificar de manera següent:

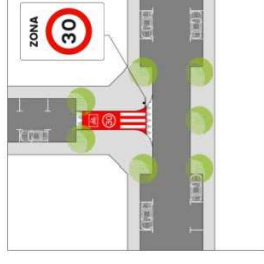
Taula 80. Elements de moderació de la velocitat

Dispositius per reduir els volums de trànsit	Obstacles transversals Obstacles a les cruïlles
Dispositius per reduir la velocitat	Estrenyiment de calçada Illots centrals (mitgeres o refugis) Estrenyiment lateral
	Desplaçament de l'eix de la trajectòria de la calçada xicana Desplaçament de l'eix de la trajectòria Desplaçament de l'eix de la trajectòria combinat amb places d'aparcament Desplaçament de l'eix de la trajectòria en la proximitat de la cruïlla
	Elevació de la calçada Passos de vianants amb ressalts o sobreelevats Plataformes elevades (en secció de carrer o en prolongació de vorera)

Font: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTOP

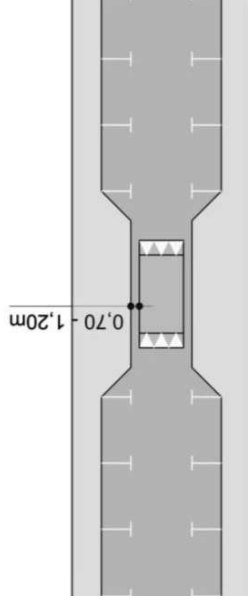
Es recomanen les següents configuracions en els elements reductors de velocitat: coixí berlínès (bandes, transversals, pas de vianants elevat i plataforma en intersecció (vegeu exemples a continuació).

Figura 129. Entrada zona 30



Font: INTRA SL.

Figura 130. Coixí berlínès



Font: Calmar el tráfico, M. de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.

Figura 131. Pas de vianants elevat



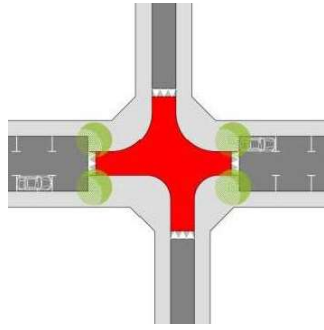
Font: Calmar el tráfico, M. de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.

Figura 132. Elements transversals de reducció de velocitat



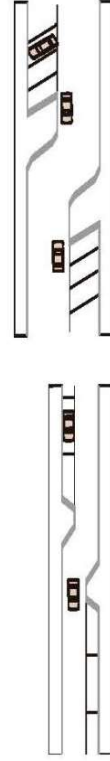
Font: *Calmar el tráfico. M. de Fomento, Dirección General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.*

Figura 133. Plataforma a la cruïlla



Font: INTRA SL.

Figura 134. Diverses possibilitats de combinació de places d'aparcament amb desplaçament de l'eix de la trajectòria



Font: *Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTOP.*

### 6.4.3. Completar infraestructures viàries

Algunes de les connexions de xarxa bàsica i secundària queden actualment tallades per la manca de trams de la xarxa, que podrien ajudar a distribuir el trànsit amb un plantejament d'anelles externes al nucli pacíficat.

Es plantegen com a noves infraestructures:

- Rotonda a la N-II amb carrer Ramon de Penyafort, i accés al port, actualment en construcció (2016).
- Rotonda a la carretera de Premià de Dalt amb camí del Mig (en projecte).
- Perllongament de l'avinguda Torrent Castells fins al camí del Mig.
- Enllaç del passeig Circumval·lació amb el carrer Antoni Gaudí, perllongant aquest últim fins a l'avinguda Torrent castells.
- Perllongament de la Gran Via de Lluís Companys i carrer Narcís Monturiol fins al carrer Torrent Malet.
- Enllaç de l'avinguda Roma i carrer de l'Abat Oliba fins a carrer Antoni Gaudí.

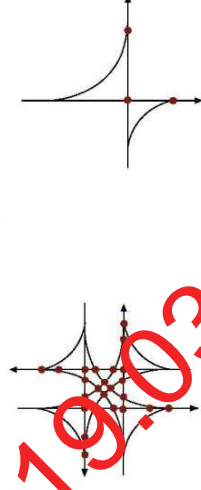
### 6.4.4. Pla de sentits únics de circulació

Actualment la major part de vials urbans secundaris i veïnals de Premià de Mar tenen doble sentit de circulació. Cal tenir en compte que el doble sentit de carrils comporta, en aquelles vies que no són preferents (és a dir, que no formen part de la xarxa primària), més inconvenients que no avantatges.

Premià de Mar vol promoure carrers tranquils, amb un ambient sostenible, que possibilitin la circulació de vehicles però també la seva convivència amb vianants i ciclistes. En aquesta línia una opció cabdal és l'establiment de sentits únics, adaptant la via i incorporant aparcament regulat.

En la mesura del possible s'evitaran els carrers amb doble sentit de circulació fora de la xarxa primària així com els gir a l'esquerra que envaeixen l'altre carril de circulació per tal de contribuir a una bona seguretat viària (es redueixen els accessos de velocitat i els punts de conflicte a les cruïlles).

Figura 135. Intel·leccions en la gestió dels moviments per reduir els punts de conflicte. A l'esquerra tots els moviments s'imesor amb 32 punts de conflicte. A la dreta intersecció amb sentits únics amb 3 punts de conflicte.



Font: *Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTOP.*

Establir sentits únics augmenta la seguretat viària, tant per a vehicles com per a vianants i ciclistes. A més a més, el nou espai vial aconseguirà pot ésser utilitzat per augmentar les places d'aparcament en calçada.

Una mesura addicional de seguretat en aquestes vies consisteix en alternar el costat d'aparcament, de manera que es trenqui la trajectòria dels vehicles. És una mesura eficaç per disminuir la velocitat de circulació i augmentar la seguretat. Es fa una proposta de configuració en alguns carrers de l'Eixample amb aquesta configuració (plànol d'ordenació de l'aparcament).

#### 6.4.5. Millorar la senyalització d'orientació

La senyalització dels itineraris per al vehicle privat és un dels elements clau per a la gestió del trànsit a l'interior del municipi.

La diagnosi detectava certes deficiències que es resoldran amb un nou pla de senyalització orientativa, actualitzada a la normativa del Manual de Senyalització Urbana d'orientació publicat per la Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

Els criteris d'aquest Pla de senyalització han de tenir en compte:

- Unificar configuració i colors a la normativa.
- Definir objectius d'informació (centres d'atracció) i compensar el nombre de senyals entre diferents centres.
- Es consideren pols de referència, objecte de la senyalització orientativa zones d'activitat administrativa, cultural o econòmica, nucli urbà, nusos viaris i serveis. Està prohibida qualsevol tipus de publicitat sobre els senyals o sobre els suports de senyalització, entre ells d'hoteles, restaurants...
- Estratègia d'orientar el conductor cap als aparcaments fora de calçada existents.
- No concentrar el trànsit cap a zones d'alta densitat de vehicles i vianants, o cap a l'àrea afectada pel pla de centre.
- Guiat preferentment dels vehicles pels itineraris de xarxa bàsica.

#### 6.4.6. Establir mesures de pacificació per la Nacional II

Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC) inclou certes recomanacions entre les que figura el trasllat de la N-II al corredor de la C-32. Aquesta mesura 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.

Està previst que la carretera C-32 mantingui els peatges fins l'any 2021.

En el PMUS es manté la voluntat municipal de comprometre's amb la pacificació de la N-II i la reducció de la velocitat de circulació, on es detecten excessos de velocitat per part dels vehicles.

Les propostes de jerarquització viària recullen aquesta voluntat transformant la N-II en part de la xarxa primària del municipi, i no es vial d'accés extern al municipi. El tram urbà de la nacional quedarà entre dues rotondes (l'actual rotonda amb carrer Torrent Malet i la rotonda en construcció d'accés al port), que han de servir per millorar la connectivitat entre la zona urbana i l'eix així com funcionar de portes d'entrada, disminuint la velocitat de circulació en el tram urbà.

## 6.5. Aparcament

La gestió de l'aparcament de vehicles privats és un repte complex que han d'abordar els ajuntaments, per tractar de reconciliar el benefici individual dels usuaris dels vehicles privats amb els costos socials del conjunt de residents. A més, l'aparcament és un element d'importància cabdal en la correcta planificació de la mobilitat.

Al municipi de Premià de Mar actualment hi ha 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%).**

L'ocupació de places lliures al llarg del dia és molt elevada, superior al 95% a l'Eixample, sector Est, Maresme, Nucli Antic i Barri del Gas. L'ocupació acostuma a peu de carrer també és superior al 90% als barris centrals, tots ells perifèrics en el nucli on es detecta déficit de places calculat. El déficit del barri de l'Eixample i a Santa Maria genera una forta pressió d'aparcament en els barris limítrofs de Llevant, Maresme i barri del Gas, especialment.

Hi ha, per tant actualment una elevada ocupació d'aparcament en calçada a la via pública. Es manté durant el dia i la nit als barris centrals, i es tracta per tant d'una demanda d'aparcament fonamentalment residencial, de vehicles que es mantenen estacionats llargs períodes. Posa de manifest la necessitat 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.

Així mateix els aparcaments soterrats en règim de concessió mostren taxes d'ocupació de les places baixes, que contrasta amb l'elevada ocupació de calçada. I també a la zona blava l'ocupació no arriba al 70% en alguns punts del municipi.

L'alta demanda d'aparcament generada per la població resident a l'anàlisi i diagnòsi de mobilitat, fa necessari prendre mesures valentes que solucionin el conflicte, garantint l'aparcament i el benestar dels veïns i veïnes del municipi i ajudant a augmentar la rotació en aquells punts on és necessari.

### 6.5.1. Aplicar progressivament una gestió integral de l'aparcament amb l'ampliació de zones regulades i senyalitzant tot l'aparcament urbà

Atès les dades, es proposa un pla integral de l'aparcament, que pot implantar-se en fases successives, prioritzant els àmbits amb major càrrega d'aparcament.

S'han d'implantar zones d'estacionament regulat als àmbits de Llevant, la zona no pacificada del Nucli antic, Can Farrerons i Santa Maria. En aquestes zones la gestió de les places (tarificació) ha de primar l'aparcament del veí i dissuadir de l'aparcament de rotació. Aquesta gestió redueix els problemes de saturació en l'aparcament i facilita l'estacionament del veïnat.

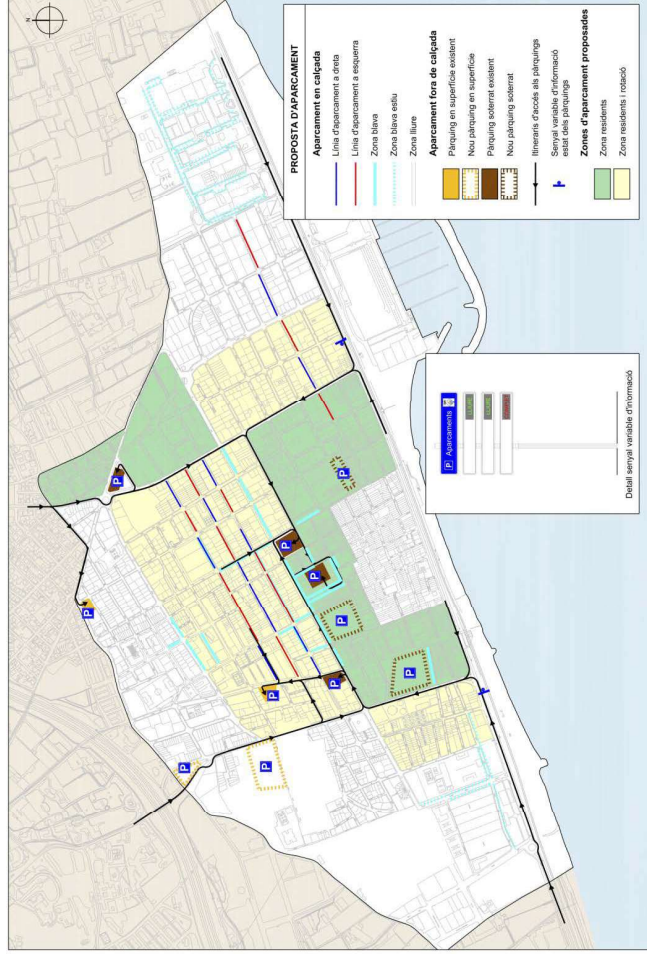
A les àrees d'aparcament veïnal es considerarà veí/veïna resident, el veí empadronat en l'àmbit definit per a cada zona, que disposi de vehicle i que pagui l'IVTM a Premià de Mar.

En els barris de l'Eixample, i parcialment al Maresme, al Sector Est, barri del Gas i Sol i Mar (en l'anella que formen al voltant del nucli central amb major demanda), s'ha de gestionar l'aparcament en calçada amb una tarifa que potencii l'estacionament del veí, però no exclougi l'aparcament en rotació allà on hi ha demanda de fora del barri (comercial, o lligada a equipaments). S'estableixen, per tant, tarifes diferenciades en funció dels usos.

A la zona pacificada no es preveu mantenir l'aparcament en calçada (amb excepcions puntuals en una primera fase en alguna via on es requereixi aparcament, com podria ser el carrer Jacint Verdaguer).

Al plànol 45 es mostra la proposta d'aparcament descrita en aquest capítol amb major detall.

Figura 136. Pla de gestió de l'aparcament (Plànol 45)



### 6.5.2. Augmentar l'estacionament fora de calçada

Paralel·lament a la regulació de l'aparcament en calçada, es preveu potenciar l'oferta de places d'aparcament fora de calçada.

A curt termini cal augmentar l'ocupació de places en concessió als aparcaments existents, estudiant les possibilitats tarifàries existents.

Per tal d'aconseguir aquest transvasament de l'aparcament en calçada cap a fora de calçada cal desenvolupar algunes mesures complementàries:

- les tarifes de la zona regulada de superfície han de ser superiors a les dels aparcaments fora de calçada
- cal desenvolupar mesures fiscals que afavoreixin l'aparcament dels residents fora de la calçada.

A més llarg termini, i en funció de les necessitats que es posin de manifest en una situació amb aparcament regulat i optimització de l'oferta fora de calçada actual, existeix la possibilitat de creació de tres nous aparcaments soterrats i un en superfície al voltant de la zona pacificada.

A curt termini, al costat oest de la carretera de Premià de Dalt, cruïlla amb carrer Antoni gaudi, existeix la possibilitat de crear una zona d'aparcament en superfície, amb capacitat per al voltant de 400 vehicles.

A més llarg termini (10+20 anys), els tres sectors delimitats per possibles aparcaments soterrats es troben al carrer Indústria, Sant Pere (aprox. 400 places), i carrer Colom.

La potenciació dels aparcaments públics fora de la calçada comportarà la recuperació d'espai a la calçada per a d'altres usos (preferentment per a vianants).

### 6.5.3. Senyalització dinàmica de l'aparcament de les zones de la xarxa d'accessos

El funcionament de les zones d'aparcament fora de calçada es pot complementar amb panells dinàmics que informin de l'estat d'ocupació als vehicles que s'hi aproximem. La seva ubicació a la xarxa d'accessos permet el conductor preveure millor el seu itinerari final del viatge, orientar-lo cap als espais soterrats i evitar els moviments interns al nucli en cercar l'aparcament.

Es realitza un millor guiat dels vehicles de visitants per la xarxa pública, evitant aquells punts crítics definits a la proposta de pacificació i es redueix la distància dels desplaçaments interns al nucli.

### 6.5.4. Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública

L'indisciplina en l'aparcament per un breu espai de temps (per compres petites o altres gestions personals), és una pràctica freqüent que s'ha de corregir. Si existeix un equipament suficient en aparcament de rotació o si el transport públic és l'adequat, les salvaguardes per evitar que no s'aparqui són molt més grans.

Per assegurar el correcte flux dels vehicles als carrils no destinats a l'aparcament, la rotació planificada als aparcaments amb limitació horària, cal implantar un sistema eficaç de disciplina viària. En aquest sentit, cal una estreta col·laboració de la policia local amb l'acció administrativa política i de planificació.

S'ha de treballar per assolir una coordinació eficient per evitar que es desacrediti la policia local i de les polítiques de mobilitat, assegurant una correcta tramitació del cobrament de les infraccions i unes mesures d'actuació implantades amb un seguiment adient.

### 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

Segons l'article 15.2 del Codi d'Accessibilitat de Catalunya en les zones d'aparcament que serveixin específicament a equipaments i espais d'ús públic, es reservaran permanentment, tant a prop com sigui possible dels accessos de vianants, places adaptades en la proporció següent:

- Fins a 200 places: 1 plaça adaptada cada 40 places o fracció
- De 201 a 1.000 places: 1 plaça adaptada més cada 100 places o fracció.
- De 1.001 a 2.000 places: 1 plaça adaptada més cada 200 places o fracció.

Paral·lelament, i per tal de regular les modalitats de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat, també s'ha de considerar els requeriments que la Generalitat va fer sobre aquestes qüestions mitjançant el Decret, 97/2002, de 5 de març, sobre la targeta per a persones amb disminució i altres mesures adreçades a facilitar el desplaçament amb persones de mobilitat reduïda.

Es recomana estudiar on establir places a la via pública adreçades als vehicles que portin persones titulars d'una targeta d'aparcament (especialment a les zones de públic concurrent) d'acord amb el que estableix a l'article 15.2 del Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

D'altra banda i, pel que respecta a l'ús de l'estacionament que en fan de les persones titulars de la targeta d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda, es redactarà una ordenança que reguli l'ús de les reserves d'aparcament, tenint com a referència les disposicions establertes a l'article 5 del Decret 97/2002, de 5 de març, sobre la targeta d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda i altres mesures adreçades a facilitar el desplaçament de les persones amb mobilitat reduïda. En concret, inclourà l'ús que en poden fer de les zones blaves, de les zones de càrrega i descàrrega, de les zones d'estar, entre d'altres, per tal de facilitar el desplaçament de les persones titulars de la targeta garantint sempre la màxima tolerància i permissibilitat en el règim de parada i estacionament del vehicle. L'Ajuntament també haurà de veïllar perquè es respectin les reserves d'aparcament, públiques i privades, establint i executant les corresponents mesures sancionadores.

## 6.6. Distribució urbana de mercaderies

### 6.6.1. Millorar la distribució urbana de mercaderies

Les solucions aplicables a la distribució urbana de mercaderies requereixen de nous plantejaments i en general d'una estratègia innovadora que sàpiga donar resposta als problemes generats per una distribució poc eficient. De fet, el temps de distribució en zona urbana respecte el total en la cadena de distribució sol ser desproporcionat i s'estima que el cost d'aquesta distribució suposa un 30% del cost global de la cadena de distribució.

En total el municipi disposa de 135 places de càrrega i descàrrega.

El PMUS proposa un seguit de mesures amb l'objectiu d'optimitzar la distribució urbana de mercaderies.

- Increment de les places reservades per a C/D (allà on sigui viable tècnicament). Al mateix temps, s'haurà de tenir en compte els nous patrons i hàbits de consum i creixement de la compra per internet i de l'entrega a domicili, per exemple) per reservar places de C/D en horaris de tarda i nocturn en zones residencials on fins ara no hi havia places reservades per C/D.
- Establir els millors itineraris pels vehicles pesants.
- Habilitar zones de 15 minuts de càrrega i descàrrega.

## 6.7. Seguretat viària

### 6.7.1. Millorar la seguretat a les cruïlles

Les cruïlles de carrers, pel fet de ser llocs de confluència de diferents mitjans de transport, són zones de conflicte on la seguretat del desplaçament és veu més compromesa.

El PMUS segueix les recomanacions del PLSV de Premià de Mar (2013-2016) i intervenir en les cruïlles de carrers per minimitzar els factors de risc que poden provocar algun accident. Es prioritzaran les cruïlles més problemàtiques detectades i es treballarà amb els següents criteris:

- **Llegibilitat:** Instal·lar o reforçar la senyalització d'encavallament. Instal·lar passos de vianants en totes les cruïlles i modificar el perfil transversal del carrer, en els casos que sigui necessari.
- **Visibilitat:** L'aparcament de vehicles, el mobiliari urbà o la vegetació no poden impedir la correcta visibilitat de conductors, ciclistes ni vianants en els encreueraments. Cal evitar qualsevol obstacle que impedeixi la visibilitat de la senyalització.
- **Semaforització:** Instal·lar semàfors en aquelles cruïlles amb una intensitat elevada de trànsit, en cruïlles amb visibilitat reduïda i prop de centres que mereixen atenció especial (escoles, centres sanitaris, zones comercials, centres d'oci, equipaments culturals, etc.). En aquelles cruïlles sense regulació semafòrica és necessari instal·lar senyals verticals que regulin la prioritat de pas dels vehicles, en cas de bona visibilitat senyal de cedir el pas, i senyal d'stop en cas de mala visibilitat.

- **Rotondes:** Garantir la permeabilitat de les rotondes per part dels vianants a través de passos de vianants.

El PLSV de Premià de Mar contempla actuacions als següents punts i trams de concentració d'accidents, i en un punt amb sensació d'inseguretat:

- 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 Fontsaeta.
- 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.

### 6.7.2. Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat

La gravetat dels accidents que impliquen vianants està lligada a la velocitat dels vehicles. Una col·lisió a 50 km/h equival a una caiguda des de 10 metres, mentre que a 30 km/h equival a una caiguda des de 3,6 metres. A més, la capacitat d'evitar el xoc és més elevada a velocitats baixes, ja que el camp de visió és més ampli i es pot percebre un vianant apareixent pel lateral, al mateix temps que la distància de frenada disminueix de manera exponencial.

Hi ha dos tipus d'elements de reducció de la velocitat: els elements físics reductors de velocitat i els elements d'avis de perill.

Els elements físics obliguen a una reducció immediata del 20 i el 30%. Tot i així, es requereix del compliment d'un conjunt de regles quan a la tipologia de les vies com del trànsit. La seva incomoditat ha de ser acceptable (el soroll que poden produir és important), i no han de constituir un perill. Aquests elements estan especialment indicats per als carrers de la xarxa de prioritat invertida i les àrees de zona 30. Els elements més usuals són l'esquena d'ase, el pas de vianants elevat, la plataforma i el coixí berlínès.

Per altra banda, a la xarxa viària principal i la xarxa local, on les velocitats solen ser més elevades, es poden implantar elements d'avis de perill. Aquests elements poden no tenir la mateixa efectivitat sota el risc que els usuaris habituals s'hi acostumin. Per tant han d'estar sempre col·locats de forma visible en el lloc on el perill és real i l'usuari no el percep de manera evident.

Cal subratllar que les marques viàries transversals no provoquen perjudicis als habitants per molèsties de soroll, al contrari que les bandes sonores. Aquestes mesures poden ser complementàries amb elements físics reductors de la velocitat.

Seleccionar un determinat element i decidir la implantació ha de ser el resultat d'una anàlisi previ que comprengui els mesuraments de velocitat, l'observació dels comportaments i dels riscos potencials dels usuaris, l'anàlisi del trànsit, els accidents, la localització de llocs sensibles, etc.

Tal com s'ha esmentat en la proposta d'àrees ambientals, s'incrementarà la senyalització vertical d'entrada i sortida de zona 30, així com el nombre d'elements reductors de velocitat, que es traduirà en un augment de les plataformes elevades.

### 6.7.3. Actualització del Pla Local de Seguretat Viària

En matèria de seguretat viària és el PLSV el document competent per fer les propostes esmentades. Tot i això, moltes de les propostes d'altres línies estratègiques del PMUS tindran un efecte positiu sobre els indicadors de sinistralitat.

El Pla local de seguretat viària de Premià de Mar, redactat l'any 2012 i amb un període de vigència 2013-2016, proposant les següents mesures estratègiques per reduir l'accidentalitat i augmentar el nivell de seguretat viària del municipi:

mesures físiques

- Adequar la configuració de les vies amb criteris de seguretat viària, segons les funcions assignades en la jerarquia funcional de la xarxa viària desenvolupada pel municipi.
- Aplicar mesures de seguretat orientades a la protecció dels vianants, amb l'objectiu de prevenir atropellaments.
  - Consolidar la xarxa existent de carrers per a vianants o de prioritat invertida al nucli antic.
  - Establir com a criteri habilitador la regulació amb semàfor o l'establiment de refugis físics als passos de vianants per a crear les vies bàsiques.
  - Aplicar els criteris dictats pel Codex d'Accessibilitat de Catalunya en la configuració dels espais per a vianants. Ampliar espais i creures a amplades mínimes transitables. Adaptar la xarxa per a persones amb mobilitat reduïda.

- Millorar la visibilitat i seguretat en passos de vianants amb deficiències o amb un nivell superior de risc, mitjançant accions contra l'estacionament indegut: amb mesures físiques, o eliminar l'aparcament de cotxes o substituir-lo per aparcament de motos i/o bicicletes o per augmentar la visibilitat.
- Crear una xarxa bàsica de carrils de bicicleta a demarcació municipal aplicant criteris de seguretat viària en la seva configuració i traçat.
- Millorar el disseny i la disposició dels elements productors de velocitat.
- Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit a les botifonades i banes.
- Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit en entorns sensibles: espais urbans amb activitats socials amb diversitat d'usos de la via pública, centres d'ensenyament, residències de gent gran, centres de salut, àrees comercials...
- Actuar sobre els punts de concentració d'accidents, millorant la configuració dels indrets més conflictius per tal de reduir el nombre d'accidents.

#### Mesures de gestió

- Mantenir actualitzada la base de dades d'accidents amb víctimes per assolir un sistema de gestió àgil i que permeti l'anàlisi més completa possible dels accidents registrats. Unificar els criteris de registre de la base de dades municipal amb els camps del programa SIDAT del Servei Català de Trànsit. Transmetre anualment la totalitat de les dades d'accidents amb víctimes al SCT.
- Crear la figura d'un Responsable del Pla local de seguretat viària dins de l'Ajuntament amb la formació necessària i continua en aquest tema.
  - Campanyes preventives de control
- Fer un seguiment continu del Pla municipal de controls preventius.
- Augmentar el nombre de denúncies per infraccions en moviment sobre el total de denúncies
- Augmentar la recaptació efectiva de les sancions imposades.

#### Educació per a la mobilitat segura

- Crear un Pla municipal d'educació per a la mobilitat segura, mantenint o augmentant la bona difusió actual de les activitats.
- Promoure cicles de formació d'agents de la policia local en temes de seguretat.

EL PLSV ha de ser actualitzat l'any 2018 conjuntament amb el Servei Català de Trànsit, analitzant la situació de seguretat viària un cop transcorregut el primer termini. L'actualització del Pla, amb vigència 2019-2022 ha d'incloure noves mesures de reducció de l'accidentalitat.

APROVAT INICIALMENT 19.03.18



## 6.8. Actuacions ambientals

Tot i que la major part de les mesures anteriorment descrites (pacificació del trànsit, millora dels itineraris de vianants i ciclistes, promoció del transport públic...) contribuiran a la millora de la qualitat ambiental i a la reducció del consum energètic, també és considerada necessària l'aplicació de les següents accions específiques:

- Promoció de vehicles eficients, amb baix consum energètic i reduïdes emissions de CO<sub>2</sub>.
- Promoció de combustibles alternatius per al transport.
- Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics.
- Foment de la conducció eficient.
- Aplicar millores sobre la contaminació acústica.

### 6.8.1. Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO<sub>2</sub>

El sector del transport és el principal consumidor d'energia de Catalunya, representant el 37% del consum d'energia primària i amb una dependència pràcticament exclusiva dels combustibles fòssils. Aquest consum suposa el 29% de les emissions de CO<sub>2</sub> causants de l'efecte hivernacle i la principal font d'altres contaminants atmosfèrics com els NO<sub>x</sub>, les partícules en suspensió i el CO<sub>2</sub>.

En aquest sentit, es proposa que l'Ajuntament de Premià de Mar promogui i doni suport a canviar als ciutadans i ciutadanes la possibilitat d'adquirir vehicles més eficients energèticament mitjançant:

- 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.

Actualment els tipus de vehicles, propulsions, combustibles i emissions que poden obtenir la classificació de vehicle ECO són:

- Tots els vehicles de tipus M1 i N1 elèctrics purs, elèctrics d'autonomia estesa, d'hidrogen i híbrids endollables amb autonomia elèctrica mínima de 40 km.
- Vehicles de gas natural, GLP o biogàs de tipologies M1 o N1 classe I que siguin EURO 5, EURO 6 o superior amb emissions inferiors o iguals a 60mg NOx /km i emissions inferiors o iguals a 140g CO<sub>2</sub>/km.
- Vehicles de benzina, bioetanol, gasoil i biodiesel de tipologies M1 i N1 que siguin EURO 5, EURO 6 o superior amb emissions inferiors o iguals a 60mg NOx /km i emissions inferiors o iguals a 100g CO<sub>2</sub>/km.

La DGT ha classificat la totalitat del parc de vehicles en virtut del seu potencial contaminant. Aquesta mesura té com a objectiu discriminar positivament als vehicles més respectuosos amb el medi ambient, i ser un instrument eficaç per establir polítiques municipals que sigui útil en episodis d'alta contaminació, permeti establir zones de baixes d'emissions als centres urbans i contribueixi al mateix temps a la promoció de vehicles propulsats per energies alternatives.

#### -Zero emissions:



Vehicles elèctrics de bateria (BEV), vehicle elèctric d'autonomia estesa (REEV), vehicle elèctric híbrid endollable (PHEV) amb una autonomia mínima de 40 quilòmetres o vehicles de pila de combustible.

#### -ECO:



Vehicles híbrids endollables amb autonomia <40km, vehicles híbrids no endollables (HEV), vehicles propulsats per gas natural, vehicles propulsats per gas natural (GNC i GNL) o gas líquid del petroli (GLP). En tot cas, hauran de complir els criteris de l'etiqueta C.

#### -C:



Turismes i furgonetes lleugeres de gasolina matriculades a partir de gener de 2006 i dièsel a partir de 2014. Vehicles de més de 8 places i pesats, tant de gasolina com de dièsel, matriculats a partir de 2014. Per tant, els de gasolina han de complir la norma Euro 4, 5 i 6 i en Dièsel l'Euro 6.

#### -B:



Turismes i furgonetes lleugeres de gasolina matriculades a partir de gener de l'any 2000 i de dièsel a partir de gener de 2006. Vehicles de més de 8 places i pesats tant de gasolina com de dièsel matriculats a partir de 2005. Per tant, els de gasolina han de complir la norma Euro 3 i en Dièsel l'Euro 4 i 5.

Es proposa incloure la previsió d'aquests criteris a l'hora de renovar les flotes de vehicles de policia i altres serveis municipals.

### 6.8.2. Promoció de combustibles alternatius per al transport

La Unió Europea en el llibre verd "Cap a una estratègia europea de seguretat de l'abastament energètic" fixa els objectius de diversificació energètica del sector transport fins al 20% l'any 2020.

La política d'introducció dels biocombustibles possiblement és la que està incidint amb més força a la UE a través de la Directiva 2003/30/CE relativa al foment dels biocombustibles i altres combustibles renovables en el transport.

Per la seva part, el Pla de l'energia de Catalunya 2015 fixa l'objectiu de substitució del 18% de gasoil per biodièsel i estableix que el 5% de les benzines sigui ETBE i etanol d'origen renovable de cara al 2015.

En aquest sentit l'Ajuntament hauria de promocionar els biocarburants (biodièsel i/o bioetanol) aplicant les següents mesures:

- Bonificant els vehicles que garanteixen en les especificacions tècniques que el vehicle pot funcionar amb biodièsel en percentatges superiors al 20%.
- Promocionant i impulsant estacions de servei que subministrin biodièsel dins l'entorn urbà del municipi.
- Bonificant l'ús i promocionant i impulsant estacions de recàrrega de bioetanol.

### 6.8.3. Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics

La demanda de l'ús de vehicles que utilitzin energies no dependents de combustibles fòssils és creixent, particularment dels vehicles elèctrics o híbrids. La promoció i l'extensió de l'ús d'aquests vehicles previst pels propers anys requereix disposar d'instal·lacions adequades per la seva recàrrega en l'espai públic.

Es proposa estudiar la reserva de places d'aparcament pels vehicles elèctrics en un aparcament públic cèntric del municipi. Aquestes places haurien de disposar de la infraestructura necessària per poder carregar les bateries dels vehicles mentre aquests estan estacionats. La instal·lació consisteix en un punt de subministrament de 220 volts estàndard per mitjà d'un endoll de seguretat. En funció dels resultats obtinguts aquests tipus de punts s'ampliaran a diverses zones del municipi.

### 6.8.4. Foment de la conducció eficient

Altra mesura per tal de fomentar l'estalvi energètic en el sector del transport és la promoció de la conducció eficient.

Les tècniques de conducció eficient parteixen de la base de que el conductor amb el seu comportament té una gran influència sobre el consum de carburant del vehicle.

Mitjançant un conjunt de tècniques de conducció es pot aconseguir un estalvi mitjà del 20% de combustible, així com una reducció en les emissions de gasos contaminants: -50% de CO<sub>2</sub>, -78% de monòxid de carboni, -50% d'òxid de nitrogen i menys contaminació acústica.

Amb la seva promoció també es contribueix a:

- Disminuir el risc d'accidents d'entre el 10 i el 25%.
- Reduir en la despesa de manteniment del vehicle: frens, embragatge, caixa de canvis i motor.
- Augmentar la comoditat per al conductor, menys estrès.

S'aconsella promoure la conducció eficient a través de campanyes informatives o convidant a la realització de cursos, col·laboracions i formació en les autoescoles del municipi.

Figura 137. Exemple d'una campanya de promoció de la conducció eficient



Font: RACC.

### 6.8.5. Millores sobre la contaminació acústica

La contaminació acústica pertorba les distintes activitats, interfereix la comunicació, la son, el descans i el que és més greu, crea estats de tensió i cansament que poden degenerar en malalties de tipus nerviós i cardiovascular.

Premià de Mar disposa d'una Ordenança municipal reguladora del Soroll i les Vibracions, i d'un mapa de capacitat acústica del municipi, de l'any 2011, i un mapa de soroll. Amb aquestes dues eines es disposa dels mapes de desviacions diürnes i nocturnes, que representen on la situació acústica actual incommpleix els nivells de capacitat acústica de la zona. La Llei de protecció contra la contaminació acústica recomana com a nivell acceptable d'exposició 65 dB (A).

Les conclusions de l'estudi identificaven com a principal font de soroll a Premià de Mar el trànsit de vehicles. Aquest es concentra principalment a les infraestructures viàries que el travessen: la carretera N-11, 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.

Evidentment, la disminució de l'ús de l'automòbil a partir del traspàs de viatges a altres modes de transport, la pacificació del trànsit i una major fluidesa del trànsit són mesures que aconseguiran reduir els nivells de soroll. Especialment es veurà millorada la situació acústica a la carretera de Premià de Dalt, per canvi de secció i de trànsit que s'hi preveu.

Així mateix, l'ampliació de la zona pacificada implica disminucions de soroll de trànsit a la zona (com ja s'observava a la zona pacificada l'any 2004).

## 6.9. Accés a zones industrials i centres de treball

### 6.9.1. Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses

El pdM de l'RMB inclou entre les millores a desenvolupar en els Plans de mobilitat, en l'àmbit de la seva aplicació, la millora de la mobilitat a polígons industrials i centres generadors de mobilitat i promoure la realització de PDE per a les empreses públiques o privades amb més de 500 treballadors.

Els Plans de Desplaçaments d'Empresa (PDE) defineixen un conjunt d'actuacions que pretenen promoure la mobilitat sostenible i segura entre els treballadors de les empreses. La metodologia per realitzar aquests plans es recull en la guia metodològica *Interactiva* per a la redacció de PDE elaborada per l'ATM i el Departament de Territori i Sostenibilitat.

Es proposa que es redactin aquests plans en els àmbits i empreses que determini el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire horitzó 2015 així com a totes les empreses de l'RMB amb més de 500 treballadors o visitants habituals que es trobin dins del perímetre d'un PME de CGM.

Així mateix, els PME podran determinar raonadament altres empreses dels polígons que han de fer un PDE. Es considera igualment necessari, en l'àmbit de l'RMB, que totes les empreses públiques de més de 500 treballadors elaborin un PDE.

Tot i les subvencions que va establir l'ICAEN i les bonificacions previstes en el Reial decret 404/2010, de 31 de març, *"por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral"*, un nombre molt significatiu d'empreses obligades a redactar un PDE no l'han elaborat, la qual cosa fa necessari crear una campanya de conscienciació i promoure algunes accions de promoció.

D'altra banda aquests plans poden ser la porta d'entrada d'algunes empreses al programa d'acords voluntaris per a la reducció de les emissions de CO<sub>2</sub> que lidera l'Oficina catalana del canvi climàtic.

Pel que fa a seguretat viària poden aportar mesures sobre l'accidentalitat in itinere i en missió, aspecte de la seguretat viària encara no ben resolt en moltes empreses.

Les propostes d'actuació més recurrents recollides en els PDE ja elaborats són la promoció del cotxe compartit i el proveïment d'informació sobre l'oferta de transport públic així com d'aparcaments segurs per a les bicicletes dels treballadors i visitants.

Però resten encara moltes altres accions sobre accessibilitat, prioritat d'aparcament per vehicles no contaminants, augment d'eficiència dels viatges en missió, etc. que també són molt efectives. D'altres accions a promoure són:

- Incorporar en l'expedició del certificat ISO 14001 els criteris de mobilitat sostenible, i com instrument per garantir l'acompliment d'aquests criteris, la redacció de PDE.
- Establir mecanismes d'ajuda tècnica per a redactar PDE.
- Incorporar en les ordenances fiscals municipals sobre l'Impost d'Activitats Econòmiques (IAE) bonificacions per a promoure la redacció de PDE.
- Establir un mecanisme senzill de seguiment de les actuacions executades i crear un premi que valori el pla o l'execució de les seves mesures.

Els PDE s'han d'elaborar d'una manera concertada. L'ATM com a autoritat territorial de la mobilitat és l'organisme encarregat de la seva aprovació.

### 6.10. Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles

La promoció de l'educació ambiental en matèria de mobilitat és un eix bàsic per millorar la convivència, el respecte i la seguretat dels usuaris de l'espai públic. De la mateixa manera, és bàsic difondre la informació en relació a aquestes aspectes a la ciutadania.

Les campanyes de comunicació i divulgació, les activitats a les escoles o altres actuacions, ajuden a sensibilitzar l'opinió pública i poden incidir a nivell de ciutadania i de manera més segura, responsable i sostenible.

En relació a aquest fet, es presenten un seguit d'actuacions i caminades a promoure l'educació i la difusió de la mobilitat, per aconseguir un major respecte entre tots els usuaris dels modes de transport i vetllar per la protecció dels més vulnerables: viarers, infants, gent gran i ciclistes.

#### 6.10.1. Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars

Desplaçar-se a peu és el més habitual a Premià de Mar. De fet, més de dos terços dels desplaçaments interns són en mode no motoritzat, dels quals la major part es realitzen a peu.

Per aquest motiu, cal garantir que aquests desplaçaments es facin amb les màximes garanties de seguretat, accessibilitat, continuïtat i comoditat per tota la població però donant especial atenció als col·lectius més dèbils com poden ser els escolars, la gent gran o les persones amb mobilitat reduïda (PMR).

El disseny d'una xarxa d'itineraris segurs i accessibles per cada centre escolar així com les actuacions de millora en el disseny del viari i de la senyalització necessàries han de permetre que el camí d'anada i tornada a l'escola sigui percebut com més segur pels membres que formen part de la comunitat educativa (alumnat, pares i mares i docents).

L'objectiu dels camins escolars és convertir el trajecte d'anar a peu o en bicicleta a l'escola en una activitat quotidiana agradable, saludable i segura per tal que els nens i les nenes puguin fer el trajecte sols. Es pot dissenyar a través d'un procés participatiu per part dels propis alumnes, i on s'involucri a professors, famílies, administració municipal, associacions i, si cal, els establiments del barri, constituint així també una eina d'educació important.

Els programes incorporen, en general, un conjunt de propostes relacionades amb: la modificació de la secció d'alguns carrers, la millora de la senyalització i senyalització específica, la gestió de l'aparcament, la millora de l'accessibilitat o la realització de tallers, campanyes i activitats diverses.

L'any 2014, l'Ajuntament de Premià de Mar amb la col·laboració de la Diputació de Barcelona va realitzar un treball per analitzar i definir la xarxa dels itineraris utilitzats pels nens i nenes per desplaçar-se fins a les escoles **La Lió** (barri de Llevant), **Montserrat** (barri de Banyeres), **El Pilar** (amb dos edificis, al barri del Maresme i de l'Eixample), i **Sant Cristòfol** (també amb dos edificis, al barri de l'Eixample, i l'altre al barri del Maresme). Aquests centres educatius s'hi ha afegit, per acord de la comissió de camins escolars, dos centres poliesportius utilitzats habitualment pels alumnes d'aquests centres bé sigui en horari lectiu o per a realitzar-hi activitats extraescolars: el Pavelló municipal esportiu de Premià de Mar i el Pavelló d'esports Voramar, tots dos situats al barri del Maresme.

L'*Estudi de Camins escolars a Premià de Mar* té el propòsit de consensuar i habilitar una xarxa de camins escolars que promoguin i facilitin que els nens i nenes en edat escolar que quotidianament es desplacen als centres escolars ho puguin fer preferentment a peu o en bicicleta, de manera autònoma i segura, sense l'acompanyament d'adults.

Els objectius genèrics ara exposats es concreten, al seu torn, en objectius més específics:

- Garantir l'accés dels escolars als diferents centres educatius amb les màximes condicions de seguretat.
- Minimitzar els efectes que els desplaçaments dels escolars puguin comportar a l'entorn del centre educatiu.

Els treballs realitzats han estat:

- Anàlisi territorial i socioeconòmic de l'àmbit d'estudi per a encaixar les dinàmiques pròpies de la població escolar amb les del conjunt del municipi.
- Diagnosi de la mobilitat escolar assenyalant-ne els trets característics principals.
- Auditoria tècnica de l'entorn dels centres posant de manifest els principals punts febles pel que fa a l'accessibilitat i la seguretat dels carrers de l'entorn dels centres.

- Proposició d'actuacions urbanístiques i sobre el viari públic per tal de corregir les deficiències detectades i complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat i accessibilitat.

- Proposició d'actuacions educadores i de difusió del camí escolar amb l'objectiu de potenciar la mobilitat sostenible i segura.

- Formular un programa d'actuacions amb les fases d'implementació i els costos associats.

El PMUS ha inclòs aquests itineraris escolars dins de la xarxa bàsica per a vianants (plànol 40), per tal que s'hi potencii de forma prioritària la mobilitat a peu segura.

#### 6.10.2. Moderar el trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars

Per tal de millorar la seguretat i reduir el risc d'accidentalitat dels escolars en el seu camí cap a i des de l'escola, es proposa realitzar diferents actuacions que limitin de manera efectiva el trànsit i la velocitat dels vehicles a motor així com la invasió de les voreres i passos de vianants.

Se'n proposen diferents mesures relacionades amb els camins escolars. Entre altres:

- Instal·lació de senyalització dels itineraris per augmentar la seguretat dels usuaris.
- Instal·lació d'elements que impedeixen l'estacionament dels vehicles sobre les voreres
- Ampliació de les voreres
- Tancament de carrers en els horaris d'entrada i sortida dels centres escolars
- Alternar el costat d'aparcament a cada cruïlla per obligar a reduir la velocitat de circulació (ziga-zaga)

#### 6.10.3. Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres

Els desplaçaments a peu o en bicicleta són modes adequats per fer els desplaçaments des dels domicilis dels membres que formen part de la comunitat educativa (escolars, professorat, personal administratiu, pares i mares, etc.) fins a les escoles, ja que no contaminen i l'espai públic que ocupen és mínim comparat amb el que necessita el vehicle privat.

Tot sovint, però, els pares dels escolars són les persones més reticents a que els seus fills/es vagin sols a peu fins a l'escola i, encara menys, en transport públic i en bicicleta. Per aquest motiu, és necessari donar a conèixer les possibilitats i beneficis que dóna aquesta pràctica així com vetllar perquè el desplaçament es realitzi en les millors condicions.

#### 6.10.4. Promocionar la mobilitat sostenible

Per tal de promoure un canvi en els hàbits de mobilitat de la ciutadania i que aquests siguin interrioritzats per la població és necessari reforçar els missatges que es volen transmetre. Per aquest motiu és requerida la realització de campanyes continuades al llarg de l'any. Aquestes poden ser específiques de temes diversos relacionats amb la mobilitat sostenible i segura.

Organització i promoció de campanyes relacionades amb:

- El transport públic
- L'ús de la bicicleta com un mitjà de transport quotidià
- L'hàbit de caminar i els seus beneficis per a la salut
- Aparcar correctament (respectant els passos de viatgers, les places reservades per PMR, etc.)
- Donar a conèixer el servei de cotxe multiusuari i de compartir cotxe
- Donar a conèixer les diferents ordenances municipals relacionades amb la mobilitat: soroll, circulació, aparcament, bicicleta, etc. i tenir especial cura en el seu compliment.

#### 6.10.5. Promocionar el cotxe compartit

Des de l'any 2003 diversos ajuntaments s'han adherit al servei de [www.compartircotxe.com](http://www.compartircotxe.com) amb la voluntat d'incidir en la població en una altra manera de viatjar. Es tracta de compartir el cotxe tant a l'hora de fer un viatge com per als desplaçaments diaris a la feina.

La pàgina principal del portal ofereix diverses possibilitats de desplaçaments. Cada ajuntament decideix en quins grans blocs vol organitzar la recerca dels compartidors de vehicle, tot i que els més habituals solen ser per anar a treballar, anar a la universitat i anar de viatge.

Actualment hi ha 42 ajuntaments o entitats que participen del projecte: 33 són municipis catalans, als qual s'hi afegeix el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona. La resta són de fora de Catalunya i s'hi poden trobar municipis del País Basc, la Comunitat de Madrid, Andorra i també el Parque Empresarial Zuatzu.

De moment la iniciativa ha generat 55.000 viatges anuals, suposant un estalvi aproximat de 100.000 trajectes. Si la mitjana d'ocupació general és d'1,2 persones per vehicle, els desplaçaments compartits tenen una mitjana de 2,8.

De l'experiència resultant al conjunt de tots els municipis que comparteixen la iniciativa s'extreu que la major part dels usuaris són persones que desitgen desplaçar-se cada dia al treball. El 44% demanen o ofereixen recorreguts amb una freqüència diària; el 17% setmanal i el 16% mensual.

En algun dels municipis on s'ha implantat el servei de "Compartir cotxe" també s'ha posat en marxa el servei de compartir aparcament, consistent en oferir una plaça que durant unes hores és buida.

En l'àmbit de Premià de Mar, el PMUS proposa millorar l'ocupació dels vehicles privats que accedeixen al centre urbà.

El mecanisme d'implantació del cotxe compartit es basa fonamentalment en una base de dades amb la informació referent als usuaris que es pot consultar per Internet o Intranet.

Amb l'ús d'aquests mitjans és possible permetre un contacte ràpid i dinàmic entre els interessats. El sistema inclou les dades referents a cada participant i les pròpies de la destinació:

- Nom, sexe, edat, telèfon, e-mail, adreça particular, fumador, conductor
- Característiques del vehicle
- Empresa i horari d'entrada o sortida en Hores i Minuts

En petites empreses o companyies amb menys demanda prevista de cotxe compartit el sistema de contacte es pot realitzar manualment. La gent interessada pot donar les seves dades personals al coordinador de Recursos Humans (o altra figura responsable), a la revista de l'empresa (si n'hi ha) o penjar-ho al menjador. Les persones que s'avinguin a compartir es posaran en contacte a través del mitjà que hagin escollit.

Existeixen 3 maneres diferents de portar a la pràctica un sistema de Cotxe Compartit.

- Des de l'Ajuntament
- Des de l'àmbit de l'empresa
- Des de l'àmbit del polígon o agrupació de polígons.

Per al primer dels casos solament cal inscriure's en un sistema obert d'Internet. En els altres dos, emmarcats en l'àmbit del sector privat, és important considerar altres aspectes a l'hora d'executar el projecte:

- Creació d'una base de dades amb sortida en forma de sistema de contactes a través de la Intranet de l'empresa o d'Internet en el cas dels polígons.
- Realitzar una campanya de promoció.
- Incentius econòmics per als treballadors que comparteixin. Per exemple, en forma d'una reparació anual gratuïta del vehicle.
- Facilitats (econòmiques i d'accés) d'aparcament al recinte de l'empresa.
- Suport en la formalització de pactes, compromisos i normes de convivència.
- Possibilitat de facilitar el retorn garantit en cas d'imprevistos

#### 6.10.6. Consolidar la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura

La celebració de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura ha de ser un espai per reforçar la reflexió entre la ciutadania sobre el model de mobilitat que es vol pel municipi, amb l'objectiu d'adoptar canvis cap a formes més sostenibles de desplaçament en els hàbits de mobilitat.

Celebrar diferents activitats a llarg d'una setmana al voltant de la sensibilització i de promoció de les formes de mobilitat sostenible i segura. Algunes d'aquestes activitats poden ser:

- Cursa dels transports
- Exposicions sobre qüestions relacionades amb la mobilitat
- Campanya de multes simbòliques
- Habilitar únicament per a vianants per una setmana, alguns carrers del municipi
- Realitzar prova pilot d'un servei de lloguer de bicicletes públiques
- Donar a conèixer el sistema de cotxe multiusuari i de cotxe compartit
- Bicietada popular
- Concurs fotogràfic sobre la mobilitat sostenible
- Programació d'un Cicle de cinema relacionat amb la sostenibilitat i la mobilitat
- Promocions escolars per institucions superiors

### 6.10.7. Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Premià de Mar

En els darrers anys, internet s'ha mostrat com una de les eines més potents d'accés a la informació per part de la ciutadania. Disposar en un únic web de tota la informació relacionada amb la mobilitat a Premià de Mar ha de permetre a la ciutadania la possibilitat de triar la millor opció segons les circumstàncies de cada moment.

Millorar els continguts actuals a la web de l'Ajuntament de Premià de Mar dedicats a l'àmbit de la mobilitat amb informació a dos nivells: una estàtica amb els mateixos continguts que apareixerien a la guia de la mobilitat i, un segon apartat amb informació dinàmica que es va actualitzant permanentment:

- Afectacions de la via pública (talls de circulació, obres, etc)
- Informació sobre possibles incidències a la xarxa de transport públic
- Informació sobre el desenvolupament del Pla de Mobilitat Urbana (actes, comissions, documents de treball, etc)
- Possibilitat de consultar el millor itinerari en transport públic des d'un punt de Premià de Mar a un altre, aplicatiu informàtic similar al Vull anar...
- Enllaços a les pàgines web d'operadors o altres institucions relacionades amb el transport
- Apartat específic per les obres d'infraestructures i projectes de mobilitat que afecten al municipi
- Informació relacionada a la xarxa de transport públic (autobús urbà, autobús interurbà)

### 6.10.8. Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta

La bicicleta es configura com un dels mitjans de transport amb potencial en els propers anys per al municipi de Premià de Mar. Per això es realitzaran un conjunt d'actuacions que milloraran la xarxa (ampliació d'espais per a la circulació de bicicletes, aparcaments, etc.).

La convivència amb els altres mitjans de transport i usuaris de l'espai públic requereix que els ciclistes potencials guanyin en confiança i en seguretat en sí mateixos i coneguin les normes bàsiques de circulació i convivència amb altres mitjans, de manera que es faciliti que més gent opti per desplaçar-se en bicicleta habitualment i ho faci de forma segura.

El PMU proposa organitzar cursos de circulació en bicicleta a dos nivells; un primer d'iniciació per aquelles persones que no han circulat mai en bicicleta, de manera que es familiaritzin amb els diferents components mecànics d'aquesta, practiquin l'arrencada, l'equilibri, la frenada, etc. en un entorn tancat a la circulació.

Un segon curs de nivell més avançat estaria adreçat a aquelles persones que volen aprendre a circular de forma segura en bicicleta per Premià de Mar, tot compartint l'espai amb la resta d'usuaris de l'espai públic. Es faria especial èmfasi en qüestions referides als drets i deures com a ciclistes i al coneixement de la normativa de circulació que regula la circulació de les bicicletes.

### 6.10.9. Difondre l'oferta dels modes no motoritzats

Amb la intenció d'augmentar el número de desplaçaments que es realitzen amb modes no motoritzats és necessari donar a conèixer les diferents opcions existents així com els aspectes positius de la seva pràctica quotidiana.

Caldrà donar a conèixer mitjançant diferents canals (revista municipal, web de la mobilitat, etc.) tota la informació que pugui estar relacionada amb els modes no motoritzats per tal de fer-ne promoció entre la ciutadania. La informació faria referència a propostes d'itineraris, consells, activitats, etc.

### 6.11. Creació i/o modificació de normatives existents

En els Plans de Mobilitat Urbana i Sostenible, una part de les actuacions proposades requereixen l'adaptació d'ordenances, plans i altres instruments municipals existents. Per tant, és convenient acompanyar les actuacions fins ara proposades amb les corresponents propostes de modificació de normatives existents, o crear-ne de noves.

D'altra banda, és important que el PMUS proposi millores d'accessibilitat dels principals centres generadors com ho són els polígons industrials o centres educatius i sanitaris. Aquestes actuacions s'hauran de realitzar sempre en col·laboració amb la Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona, ATM de Barcelona i també amb les empreses que s'hi localitzin.

A continuació es presenten un conjunt d'actuacions relacionades amb les ordenances municipals i també en tot allò que permeti millorar la mobilitat dels centres generadors de mobilitat de Premià de Mar.

#### 6.11.1. Modificar l'Ordenança de circulació viària de Premià de Mar

La normativa aplicable a Premià de Mar és el propi Reglament general de circulació amb les seves modificacions (Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, del *Reglamento General de Circulación* para la aplicació y desenvolupament del text articulat de la *Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*, aprovat per el Reial Decret Legislatiu 339/1990, de 2 de març)

Tenint en compte que el reglament és un marc regulador de caràcter comú per al conjunt d'Espanya, generalment els municipis de major població disposen d'una normativa específica que regula aspectes més específics de la mobilitat urbana (Reglament del servei públic municipal de transport col·lectiu urbà de viatgers). En aquest sentit, es fa necessari que l'Ajuntament actualitzi l'ordenança d'acord amb els nous requeriments de mobilitat. Particularment, que englobi aspectes relacionats amb la circulació de vehicles a motor, les bicicletes, l'estacionament, els vianants i la seguretat viària, entre d'altres.

Modificació de l'ordenança actual per tal d'incorporar, entre d'altres, dels següents elements:

- Els nous requeriments establerts en el Reglament general de circulació
- Nous mitjans de transport
- Circulació dels vianants
- Senyalització i condicions de circulació de les àrees ambientals

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

## 6.12. Actuacions corresponents a altres administracions

Prèviament s'han revisat les actuacions definides en els plans territorials de nivell jeràrquic superior al PMUS i que afectin al municipi de Premià de Mar. S'inclou una síntesi a continuació:

### 6.12.1. Actuacions corresponents al Pla Territorial General de Catalunya i el Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PTGR i PTPR).

- Trasllet de la línia de rodalia Barcelona-Mataró a l'interior
- 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 tram.

### 6.12.2. Actuacions corresponents al Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)

- 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.
- 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 trasllat de la N-II al corredor de la C-32.
- I propostes per al període de transició 2006/2016: introducció d'un peatge tou a la C-32 i la construcció de l'alternativa a l'N-II.

### 6.12.3. Actuacions corresponents al Pla Director d'Infraestructures de la Regió Metropolitana de Barcelona 2011-2020 (pdl)

- L'acció IN07 preveu la construcció de 5 aparcaments (o ampliació de capacitat) a la línia R1. 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.



### 6.13. Mesures del PDM associades al PMUS

Les Directrius nacionals de mobilitat constitueixen el marc per a l'aplicació dels objectius de mobilitat fixats per la Llei de mobilitat 9/2003. Aquesta llei, juntament amb el Decret 466/2004, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat defineixen el marc per a la redacció dels Plans Directors de Mobilitat.

La Llei de Mobilitat té per objecte establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assolixi els objectius esmentats, per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

El pDM de la Regió Metropolitana de Barcelona va ser el primer document d'aquestes característiques que es va redactar a Catalunya i és l'antecedent dels plans directors de mobilitat que promouen la resta de consorcis de transport públic que existeixen a Catalunya.

Segons la Llei de Mobilitat, els plans directors són l'aplicació concreta a cada àmbit territorial d'allò que disposen les Directrius Nacionals de Mobilitat i han de recollir, principis i altres aspectes següents:

- Seguir i gestió de la mobilitat de la zona
- Ordenació del transport interurbà
- Promoció del transport públic col·lectiu
- Foment de l'ús de la bicicleta i dels desplaçaments a peu
- Ordenació i explotació de la xarxa viària principal de la zona
- Organització de l'aparcament
- Transport i distribució de mercaderies

#### 6.13.1. Actuacions a la xarxa de carreteres

- Pla de seguretat viària 2018-2021.

#### 6.13.2. Actuacions a la xarxa ferroviària

- 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.
- Millora de l'accessibilitat a les Xarxes Ferroviàries. L'estació de Premià de Mar no es troba 100% adaptada.

#### 6.13.3. Actuacions a la xarxa d'autobusos

- Seguiment anual de la demanda de les línies interurbanes segons tipologia: 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.

#### 6.13.4. Actuacions de millora d'accés als centres de treball

Es tracta de connectar, mitjançant una xarxa de petites vies per a vianants i bicicletes, els polígons industrials i altres centres generadors de mobilitat amb les estacions de tren i els nuclis urbans dels municipis més propers.

- Creació d'un itinerari ciclable des de l'estació de Renfe de Premià de Mar fins al centre generador de mobilitat constituït pel polígon industrial de la Buvisa, dels termes municipals de Premià de Dalt i Teià, i limitrof a Premià de Mar.

#### 6.13.5. Actuacions a la xarxa de vies ciclistes

- 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.
- Es preveu un aparcament tancat per a bicicletes a l'estació de Premià de Mar.

PROVINCIALMENT 19.03.18

## 6.14. Participació ciutadana del Pla d'Acció

El procés de participació ciutadana del PMUS de Premià de Mar s'ha estructurat en 3 jornades participatives:

- Sessió debat de la diagnosi del Pla de Mobilitat (15 de setembre de 2016)
- Sessió MOU-TE Pla de Mobilitat (26 de novembre de 2016)
- **Sessió de debat de mesures i aportacions a l'espai web (4 de març de 2017)**

### 6.14.1. Sessió debat sobre mesures

En el marc del procés d'elaboració del Pla de mobilitat urbana sostenible (PMUS) de Premià de Mar es va realitzar un taller participatiu obert a tota la ciutadania del municipi per presentar la proposta tècnica de PMUS i realitzar propostes de millora respecte la mobilitat a Premià de Mar. La sessió de treball es va organitzar el 4 de març de 2017.

De les aportacions realitzades pels assistents destaquen les següents:

- Ampliar la zona pacificada al centre urbà.
- Millorar els itineraris de xarxa bàsica a peu entre els principals del municipi.
- Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants, i especialment la connexió entre el nucli urbà i la zona de costa.
- 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.
- Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes.
- Ampliar el traçat de la línia C-14 per estendre'm el servei als barris de Can Pou i Camp de Mar
- Millorar la informació a l'usuari del transport públic urbà i interurbà.
- Incloure l'avinguda Torrent Castells i la Gran Via de Lluís Companys a la xarxa viària secundària, al seu pas pel barri del Gas.
- Distribució del trànsit a l'entorn de la confluència entre BV-5024 i Camí del Mig.
- Doble sentit al tram de la BV-5024 entre la N-II i el carrer Sant Lluís.
- Nou aparcament dissuasiu en superfície.

Tota la informació referent a la participació es troba annexada al PMUS.

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

## 7. INDICADORS DE SEGUIMENT

Els següent quadre d'indicadors es permet fer una avaluació sobre l'adequació del sistema de mobilitat als criteris proposats de sostenibilitat, seguretat, eficiència i equitat, així com als objectius sectorials.

Es tracta de més de 50 indicadors, molts d'ells relacionats per les Directrius nacionals de mobilitat, que permeten fer la funció d'Observatori de la Mobilitat com a instrument de seguiment i control dels objectius del PMUS.

Amb la finalitat d'avaluar el grau de compliment possible de la implementació de mesures correctores, s'assignen valors per a l'escenari objectiu de l'any 2021 coincidint en el període de vigència del PMUS.

Nom indicador	Valor actual (2015)	Valor tendencial (2021)	Valor objectiu (2021)
<b>1. Global</b>			
<b>1.1. Repartiment modal total</b>			
1.1.1. A peu i en bicicleta	55,3%	55,8%	56,1%
1.1.2. En transport públic	13,2%	13,4%	13,3%
1.1.3. En vehicle privat motoritzat	31,5%	30,8%	27,6%
<b>1.2. Repartiment modal intern</b>			
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%
<b>1.3. Repartiment modal connexió (mobilitat generada-atreta)</b>			
1.3.1. A peu i en bicicleta	7,6%	8,2%	8,7%
1.3.2. En transport públic	32,6%	33,0%	37,0%
1.3.3. En vehicle privat motoritzat	59,8%	58,8%	54,3%
<b>1.4. Autocontenció</b>			
1.4.1. Autocontenció municipal	27,7%	27,0%	28,8%
<b>2. Vianants</b>			
2.1 Prioritat per a vianants (%xarxa viària exclusiva vianants o convivència/xarxa viària total)	11,8%	12,0%	13,0%
2.2 Dèficit per a vianants (% vorera < 0,9 m) (NU)	12,3%	12,0%	7,0%
2.3 Passos de vianants senyalitzats/necessaris	61%	70%	100%
2.4 Passos de vianants adaptats/senyalitzats	44%	50%	100%
<b>3. Bicicletes</b>			
3.1.Xarxa ciclistes (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
<b>4. Transport Públic</b>			
4.1. Adaptació PMR autobusos	80%	80%	100%
4.2. Adaptació a PMR estacions TP	60%	65%	100%

Nom indicador	Valor actual (2015)	Valor tendencial (2021)	Valor objectiu (2021)
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%
4.8. Parades amb plataforma d'accés / senyalització horitzontal	95%	95%	95%
<b>5. Vehicle Privat Motoritzat</b>			
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%
<b>6. Aparcament</b>			
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%
<b>7. Distribució de mercaderies</b>			
7.1. Espai distribució urbana de mercaderies	0	0	0
7.2. Zones de càrrega i descàrrega	13	13	15
<b>8. Seguretat viària</b>			
8.1. Víctimes mortals en accidents de trànsit	0	0	0
8.2. Accidents amb víctimes zona urbana (acc./100 hab.)	1,5	0	0
8.3. Víctimes vianants / Víctimes totals	30%	30%	24%
<b>9. Pla de rectoria i mobilitat de la RMB</b>			
<b>Reducció Cost del viatge</b>			
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
<b>Minimitzar distància mitjana de desplaçament</b>			
9.3. Distància mitjana dels desplaçaments interurbans	15,7	15,7	15,7
<b>Potenciar canvi modal de la mobilitat metropolitana</b>			
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%
<b>Reduir externalitats de sistema metropolità de transports</b>			
9.7. Costos externs totals del transport (M€)	15,7	-	-
<b>Moderar el consum i reduir intensitat energètica del transport a l'RMB</b>			
9.8. Consum energètic del transport (tep/any)	11.370	11.794	9.957
<b>Reduir contribució al canvi climàtic</b>			

Nom indicador	Valor actual (2015)	Valor tendencial (2021)	Valor objectiu (2021)
9.9. Emissió de gasos d'efecte hivernacle (Janvier)	34.270	37.187	31.383
<b>Reduir contaminació atmosfèrica resultant del transport</b>			
9.10. Emissió PM10 (t/any)	6,8	5,5	4,8
9.11. Emissions NOx (t/any)	159,0	103,7	102,8
<b>Reduir contaminació acústica resultant del transport</b>			
9.12. Zones exposades >65 dB	*		
<b>Reduir ocupació espai públic pels vehicles</b>			
9.13. Carrers amb prioritat per a vianants	11,8%	12%	15%
<b>Reduir l'accidentalitat</b>			
9.14. Nombre d'accidents amb víctimes per cada 10 <sup>8</sup> veh-km anuals	170	170	148

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18


**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**

## **DOCUMENT II: PROGRAMA D'ACTUACIONS**

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

## 8. FITXES D'ACTUACIÓ

Aquest capítol recull les fitxes de cada actuació descrita anteriorment. Cada una de les actuacions descrites entre els capítols 6.1 i 6.12 es resumeixen a continuació en cada una de les següents fitxes. La numeració d'aquestes respon a la numeració de les actuacions.

<b>1.1</b>	<b>Ampliar la zona pacificada al centre urbà</b>
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat a peu
<b>2. Objectius</b>	Protegir els itineraris a peu i reduir el trànsit motoritzat de pas.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Ampliar la zona pacificada englobant carrers propers amb una amplada que no permet dues voreres suficientment amples, o altres vies on la demanda de desplaçaments a peu fan recomanable una secció en plataforma única i una millora de l'espai de vianants.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi.
<b>8. Cost (€)</b>	Cost indefinit
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-12 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Quota de desplaçaments no motoritzats
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	

## 1.2 Millorar els itineraris de la xarxa bàsica a peu

### 1. Àmbit d'actuació

Mobilitat a peu

### 2. Objectius

Els itineraris de la xarxa bàsica de vianants han de complir una sèrie de criteris per tal de facilitar l'accés als punts d'interès i principals equipaments del municipi, i connectar la zona del nucli antic amb els diferents barris del municipi.

### 3. Descripció de l'actuació

Millorar les condicions d'accessibilitat als itineraris de la xarxa de vianants i realització d'un estudi pel desenvolupament de la xarxa de vianants.

### 4. Zona d'actuació

Tot el municipi.

### 8. Cost (€)

Estudi desenvolupament de la xarxa de vianants d'itineraris: **3.600€**.

### 5. Documentació gràfica de referència



### 6. Fase

De 0-12 anys

### 7. Prioritat

Alta

### 9. Responsable

Ajuntament de Premià de Mar

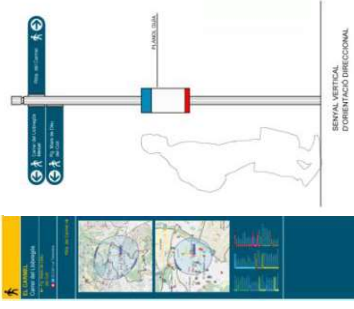
### 10. Possibles fonts de finançament

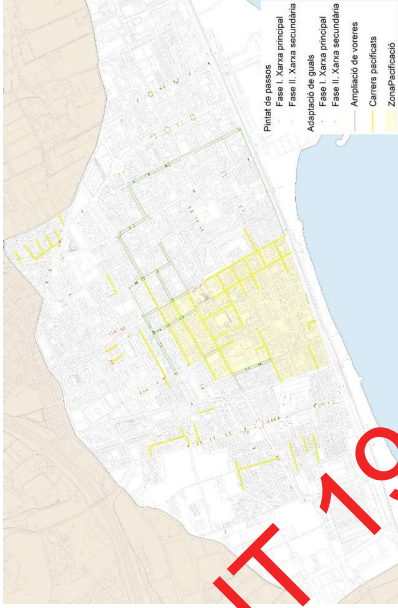
Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat, ONCE, ICAEN, ...

### 11. Indicador d'avaluació de la proposta

% d'espai per a vianants, % de voreres accessibles, % de passos accessibles, quota de desplaçaments no motoritzats



1.3 Senyalitzar els itineraris a peu	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat a peu
<b>2. Objectius</b>	Fomentar els desplaçaments a peu a través d'una xarxa d'itineraris per a vianants eficient, útil, pacífica i còmode.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Es proposa reforçar el sistema de senyalització existent amb la finalitat d'atorgar importància als eixos i permetre que qualsevol persona pugui orientar-se i saber en tot moment quin és el camí més directe per accedir a un pol generador d'atracció.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi.
<b>8. Cost (€)</b>	6 senyals vertical x 215€/senyal: <b>1.290€</b> 3 tòtem vertical x 750€/tòtem: <b>2.250€</b> 25 unitats de senyalització horitzontal x 30€/senyal horitzontal: <b>750€</b>
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	 <p>El diagrama mostra un sistema de senyalització amb un tòtem vertical que inclou senyals de senyalització vertical i horitzontal, i un senyal de senyalització vertical i horitzontal. També s'indica la senyalització de senyalització vertical i horitzontal.</p>
<b>6. Fase</b>	De 0-3 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat, ONCE, ICAEN,...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Número de desplaçament de vianants Metres d'itinerari de vianants

1.4 Millorar i arranjar l'amplada i estat de les voreres	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat a peu
<b>2. Objectius</b>	Eliminar progressivament les barres arquitectòniques i millorar l'accessibilitat de l'espai públic actuant sobre els carrers que no compleixen el Codi d'accessibilitat de Catalunya.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	L'actuació preveu l'ampliació de voreres en 4,8 km lineals de carrer en dues fases: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fase 1 (curt termini): xarxa principal de vianants amb voreres inferiors a 0,9m.</li> <li>• Fase 2 (mig i llarg termini): Resta de carrers de la xarxa de vianants.</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi.
<b>8. Cost (€)</b>	4.800ml x 125€/ml (vorera panot, vorada): <b>600.000€</b>
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	 <p>El mapa mostra la zona d'actuació amb zones de pasos i zones de vianants. Les zones de pasos estan classificades en Fase I (Xarxa principal) i Fase II (Xarxa secundària). Les zones de vianants estan classificades en Fase I (Xarxa principal) i Fase II (Xarxa secundària). També s'indica la zona de vianants i la zona de vianants.</p>
<b>6. Fase</b>	De 0-12 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat, ONCE, ICAEN,...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Percentatge de superfície per a vianants i amplada de voreres

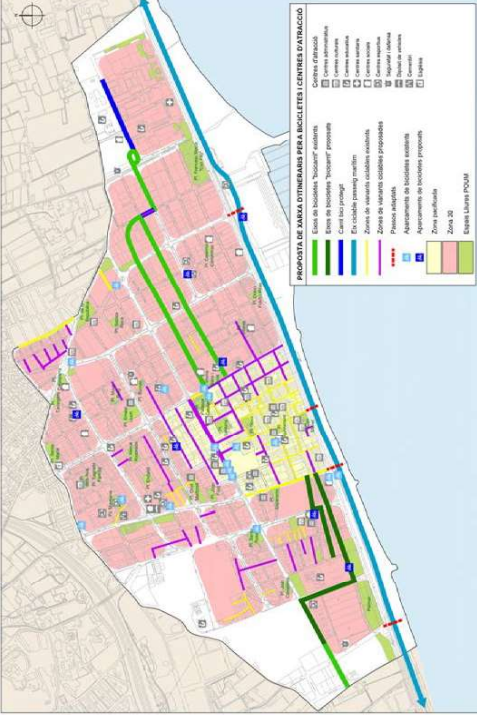
1.5 Adequar i implantar nous passos de vianants	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat a peu
<b>2. Objectius</b>	Ajustar a un criteri únic totes les actuacions que es realitzin en el procés d'adaptació dels passos de vianants. Qualsevol actuació es basarà en el l'Ordre d'accessibilitat de Catalunya Decret 135/1995 i en l'Ordre VIV/561/2010.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	L'actuació preveu l'adequació en dues fases: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fase 1 (curt termini): pintat i adequació progressiva de passos de vianants de la xarxa principal, pintat de 19 passos de vianants i adequació de 77 passos no adaptats.</li> <li>• Fase 2 (mig i llarg termini): Fer la mesura extensiva a la xarxa secundària de vianants amb el pintat de 57 passos i l'adequació de 192 passos.</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi.
<b>8. Cost (€)</b>	Pintar pas de vianants x 750€/pas Adequar pas de vianants x 2.000€/pas Fase I: Pintar 19 passos i adequar 73 passos <b>160.250€</b> Fase II: Pintar 57 passos i adequar 192 passos <b>426.750€</b>
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-12 anys
<b>7. Prioritat</b>	Mitjana
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat, ONCE, ICAEN,....
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Percentatge i número de passos de vianants adaptats

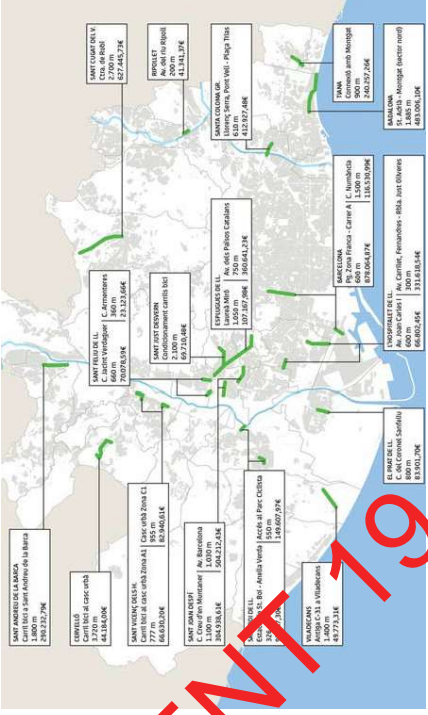
1.6 Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat a peu
<b>2. Objectius</b>	Reduir la sensació de fragmentació dels itineraris a peu degut a les infraestructures barrera com la N-II o les vies del ferrocarril.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Es contempla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

<b>1.7</b>	<b>Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat</b>
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat a peu
<b>2. Objectius</b>	Unificar els criteris d'ubicació del mobiliari urbà per complir el Codi d'Accessibilitat de Catalunya i l'Ordre VI/561/2010.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	De forma general, el mobiliari urbà s'ha de situar a l'exterior de la vorera, en la mesura del possible alineat amb la resta, i el disseny serà preferiblement amb caires arrodonits.
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>8. Cost (€)</b> Costos imputats als serveis de l'ajuntament
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	Tot el municipi.
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b> Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b> Mobiliari urbà adaptat als criteris d'accessibilitat

<b>1.8</b>	<b>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</b>
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat a peu
<b>2. Objectius</b>	Coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat amb els col·lectius amb majors dificultats per veure garantit el seu dret a moure's.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Establir canals de comunicació directa entre l'administració i aquests col·lectius per disposar d'informació addicional a l'hora de realitzar actuacions en matèria d'accessibilitat
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>8. Cost (€)</b> Costos imputats als serveis de l'ajuntament
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	Tot el municipi.
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b> Baixa
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

<b>2.1 Millorar l'itinerari ciclista a la Marina Port Premià</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat en bicicleta
<b>2. Objectius</b>	Crear un eix que permeti la mobilitat en biciset intermunicipal.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Creació d'un itinerari ciclista que doni continuïtat cap a la zona del Barcelonès i cap a Vilassar de Mar.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Marina Port Premià
<b>8. Cost (€)</b>	Inclòs dins dels treballs de millora Port Premià.
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-12 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat,...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Quota d'ús de la bicicleta m/1.000 habitants de malia ciclable

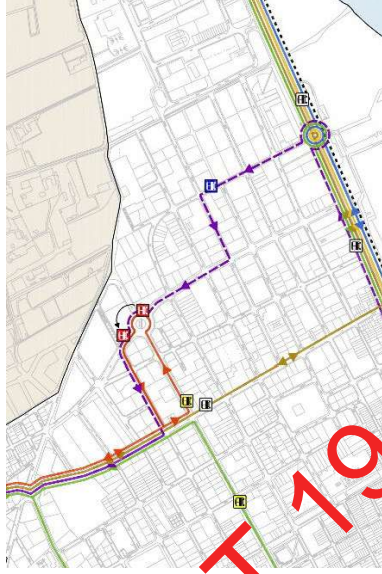
<b>2.2 Millorar les connexions en bicicleta amb el Barcelonès a través de la Xarxa Pedalable Metropolitana o Bicivía</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat en bicicleta
<b>2. Objectius</b>	Disposar de la connexió amb la xarxa Bicivía que uneix Premià de Mar amb el Barcelonès Nord.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Implantació del carril bici central a Badalona, entre Sant Adrià de Besòs i Montgat, que permetrà la connectivitat en bici. Actualment la connexió a través de Montgat es troba interrompuda.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Barcelonès Nord
<b>8. Cost (€)</b>	Cost indefinit
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-3 anys
<b>7. Prioritat</b>	Mitja
<b>9. Responsable</b>	AMB
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	AMB, Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Quota d'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians

APROVAT INICIALMENTE 1903

<b>2.3 Millorar l'itinerari ciclista pel passeig Marítim, dins del projecte de canalització del Maresme</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat en bicicleta
<b>2. Objectius</b>	Continuïtat del carril bici del Maresme, entre Badalona i Blanes.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Redacció de l'estudi previ del carril bici del maresme que passa pels termes municipals de Badalona, Montgat, Premià de Mar, Vilassar de Mar, Cabrera de Mar, Mataró, Sant Andreu de Llavaneres, Sant Vicenç de Montalt, Caldes d'Estrac, Arenys de Mar, Canet de Mar, Sant Pol de Mar, Calella, Pineda de Mar, Santa Susana, Malgrat de Mar i Blanes.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Maresme
<b>8. Cost (€)</b>	Inclòs dins dels treballs del Departament de Territori i Sostenibilitat
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-12 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Generalitat de Catalunya, Departament de Territori i Sostenibilitat
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat,...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Quota d'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians interns. m/1.000 habitants de malla ciclable

<b>2.4 Ampliar la zona pacificada del nucli antic de Premià de Mar i crear zones 30</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat en bicicleta
<b>2. Objectius</b>	Ampliar els itineraris recomanats per a bicicletes mitjançant la pacificació de carrers, en especial aquells que conformen el nucli antic del municipi.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Ampliació de la zona de vianants del centre on sigui possible la circulació segura de bicicletes. A més, al municipi es creen illes residuals configurades com a zones 30 on es permeti la cohabitació entre cotxes i bicicletes.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost indefinit
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
	
<b>6. Fase</b>	De 0-12 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat,...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Quota d'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians interns m/1.000 habitants de malla ciclable

2.5 Incrementar la dotació d'aparcament per a bicicletes	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat en bicicleta
<b>2. Objectius</b>	Disposar d'una dotació suficient d'aparcament de bicicletes còmodes i segurs, tant en el lloc d'origen com de destí dels desplaçaments.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Potenciar espais per deixar la bicicletes al lloc d'origen dels desplaçaments (edificis d'habitatges o llocs molt propers) i instal·lar aparcaments a cada un dels centres d'atracció del municipi que encara no en disposen. S'ha de prioritzar la instal·lació de nous aparcaments de bicicleta a centres esportius, centres d'ensenyament, mercats, centres culturals, al port i als nodes d'intermodalitat. En aquests últims s'ha de garantir un aparcament segur per fomentar els desplaçaments intermodals.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost indefinit
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Consell Comarcal, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat,...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Quota d'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians Ocupació dels aparcaments de bicicleta

3.1 Ampliar el traçat de la línia C-14 per estendre'n el servei als barris de Can Pou i Camp de Mar	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat en transport col·lectiu
<b>2. Objectius</b>	Establir parades en els barris més perifèrics per millorar la cobertura del transport públic en tot el municipi.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Ampliar el recorregut de la línia C-14, que connecta Premià de Mar amb Premià de Dalt mitjançant un nou punt de parada que doni servei als barris de Can Pou i Camp de Mar. La modificació dels sentits de circulació contemplats en el Pla té efectes sobre la modificació del traçat de les línies C-14 i C-30.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost del servei contemplat a la concessió
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
	
<b>6. Fase</b>	De 0-3 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar i Ajuntament de Premià de Dalt
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament de Premià de Mar i Ajuntament de Premià de Dalt
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Quota anuals en transport públic. Quota d'ús del transport públic

<b>3.2 Actuacions per a la millora de la velocitat comercial del bus urbà</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat en transport col·lectiu
<b>2. Objectius</b>	Millorar la velocitat comercial del bus urbà.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	S'actuarà en els punts on l'empresa concessionària ha detectat problemes: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gran Via de Lluís Companys, entre Joan Prim i Elisenda de Montcada</li> <li>• Actual configuració semafòrica de la carretera de Premià de Dalt</li> <li>• Estacionament indegut de vehicles privats a la parada de l'estació de Rodalies</li> <li>• Parada de la plaça Doctor Ferran</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost indefinit
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-12 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat, ICAEN, IDAE,....
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Velocitat comercial de transport públic urbà

<b>3.3 Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús i Rodalies</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat en transport col·lectiu
<b>2. Objectius</b>	Millorar les condicions d'accés a peu a les parades d'autobús i Rodalies per tal de potenciar l'ús del transport públic.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Estudiar les disfuncions d'aquestes parades i estudiar-ne les solucions de millora de l'accessibilitat.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost indefinit
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar, ADIF
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat, ...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Viatges anuals en transport públic i quota d'ús del transport públic

<b>3.4 Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat en transport col·lectiu
<b>2. Objectius</b>	Millorar la qualitat de l'aire del municipi reduint les emissions de GEH i els consums energètics de la flota d'autobusos urbans.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Promoure l'ús de vehicles de transport públic que utilitzin electricitat o altres sistemes de tracció més sostenibles i menys nocius pel medi ambient i la salut de les persones.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Flota d'autobusos
<b>8. Cost (€)</b>	Cost indefinit
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-12 anys
<b>7. Prioritat</b>	Mitja
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat, ICAEN, IDAE,...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	% de vehicles de la flota d'autobusos que utilitzen sistemes de tracció sostenibles Contaminació atmosfèrica

<b>3.5 Millorar la informació a l'usuari del transport públic urbà i interurbà</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat en transport col·lectiu
<b>2. Objectius</b>	Millorar la competitivitat i qualitat dels serveis de transport públic, tot millorant la informació a les parades i a Internet en temps real.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Promocionar l'ús de l'aplicació mòbil actual, <i>Movementis</i> , operativa des de juny del 2016 i millorar-ne les prestacions i l'atractiu de cara als usuaris.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost del servei contemplat a la concessió
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Consell Comarcal, ATM, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat, ICAEN, IDAE,...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Viatges anuals en transport públic i quota d'ús del transport públic

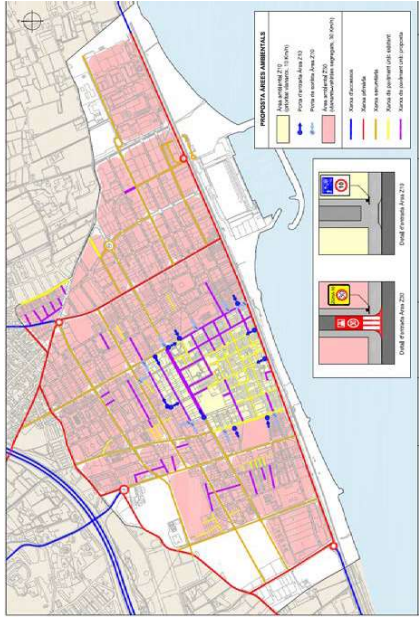


APROVAT INICIALMENT 19.03.18



<b>3.6</b>	<b>Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat</b>
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat en transport col·lectiu
<b>2. Objectius</b>	Millorar el servei de transport públic amb autobús interurbà i així augmentar el repartiment modal d'aquests mitjans en els fluxos de connexió amb altres municipis.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Promoure la participació de l'ajuntament en la definició de la millora del transport públic interurbà per carretera. Aquesta mesura ha de millorar la intermodalitat entre l'autobús interurbà i urbà, així com millorar la connectivitat amb els municipis veïns en transport públic.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Terme municipal i municipis veïns
<b>8. Cost (€)</b>	Cost imputat als serveis de l'Ajuntament
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar, ATM
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Reunions entre l'Ajuntament, els operadors i altres administracions
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	

<b>4.1</b>	<b>Actualitzar la jerarquització viària i establir un Pla de circulació pel municipi reordenant el trànsit</b>
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat en vehicle privat motoritzat
<b>2. Objectius</b>	Reduir l'impacte del trànsit en determinants àmbits mitjançant la seva concentració en aquelles vies que suportin millor les intensitats de trànsit elevades. Recuperar la multifuncionalitat del carrer i així abordar una política de gestió de l'espai públic coherent amb els principis de mobilitat sostenible i segura.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Definició de la nova jerarquització viària al municipi (veure plànol 43).
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost indefinit
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat, Ministerio de Fomento,...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Queda d'ús del transport privat en els desplaçaments de connexió quotidians, IMD mitjana de la xarxa viària bàsica

<b>4.2 Definir zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el desenvolupament</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat en vehicle privat motoritzat
<b>2. Objectius</b>	Definir zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament mitjançant l'ampliació de zones pacificades i establint zones...
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Una vegada implementat el nou esquema de circulació a partir de la jerarquització viària, cal que s'impulsi la creació d'àrees ambientals i que s'apliquin mesures de pacificació del trànsit. (veure plànol 44).
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost indefinit
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat, Ministerio de Fomento,...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Superfície pacificada

<b>4.3 Complementar infraestructures viàries</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat en vehicle privat motoritzat i mercaderies
<b>2. Objectius</b>	Completar la xarxa viària.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Es plantegen com a noves infraestructures: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rotonda a la N-II amb carrer Ramon de Penyafort, i accés al port, actualment en construcció (2016).</li> <li>• Rotonda a la carretera de Premià de Dalt amb camí del Mig (en projecte).</li> <li>• Perllongament de l'avinguda Torrent Castells fins al camí del Mig.</li> <li>• Enllaç del passeig Circumval·lació amb el carrer Antoni Gaudí, perllongant aquest últim fins a l'avinguda Torrent castells.</li> <li>• Perllongament de la Gran Via de Lluís Companys i carrer Narcís Monturiol fins al carrer Torrent Malet.</li> <li>• Enllaç de l'avinguda Roma i carrer de l'Abat Oliba fins a carrer Antoni Gaudí.</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost indefinit
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat, Ministerio de Fomento,...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Infraestructures completades

4.4 Pla de sentits de circulació	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat en vehicle privat motoritzat, aparcament i mercaderies
<b>2. Objectius</b>	Augmentar la seguretat viària i augmentar l'espai destinat als vianants o gestió de l'estacionament.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Es Establir sentits únics augmenta la seguretat viària, tant per a vehicles com per a vianants i ciclistes. A més a més, el nou espai vial aconseguit pot ésser utilitzat per augmentar les places d'aparcament en calçada.
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>8. Cost (€)</b> Cost indefinit
Tot el municipi	
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>
De 0-12 anys	Alta
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>
Ajuntament i Diputació	% vials de sentit únic

4.5 Millorar la senyalització d'orientació	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat en vehicle privat motoritzat, aparcament i mercaderies
<b>2. Objectius</b>	Augmentar l'eficiència dels desplaçaments en vehicle privat motoritzat.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Elaborar un Pla de senyalització orientativa actualitzat a la normativa vigent. Aquest Pla ha de tenir en compte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Unificar configuració i colors a la normativa.</li> <li>• Definir objectius d'informació (centres d'atracció) i compensar el nombre de senyals entre diferents centres.</li> <li>• Es consideren pols de referència, objecte de la senyalització orientativa zones d'activitat administrativa, cultural o econòmica, nucli urbà, nusos viaris i serveis. Està prohibida qualsevol tipus de publicitat sobre els senyals o sobre els suports de senyalització, entre ells d'hotels, restaurants...</li> <li>• Estratègia d'orientar els conductor cap als aparcaments fora de calçada existents.</li> <li>• No concentrar el trànsit cap a zones d'alta densitat de vehicles i vianants, o cap a l'àrea afectada pel pla de centre.</li> <li>• Guiat preferentment dels vehicles pels itineraris de xarxa bàsica.</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>8. Cost (€)</b> Pla de senyalització orientativa: <b>24.000€</b>
Tot el municipi	
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>
De 0-12 anys	Alta
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>
Ajuntament i Diputació	Veh-km a la xarxa viària

<b>4.6</b>	<b>Establir mesures de pacificació per la Nacional II</b>
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mobilitat en vehicle privat motoritzat
<b>2. Objectius</b>	Integrar l'actual N-II a la xarxa urbana i eliminar el seu efecte barrera.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC) inclou la recomanació del trasllat de la N-II al corredor de la C-32. El TMUS manté la voluntat de pacificar la N-II i reduir la velocitat de circulació. La jerarquització proposada al Pla i les noves rotondes planificades han de servir per millorar la connectivitat amb la zona urbana, funcionar com a portes d'entrada i reduir la velocitat de circulació en el tram urbà.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost indefinit
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-3 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ministeri de Foment
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	% de vials pacificats

<b>5.1</b>	<b>Aplicar progressivament una gestió integral de l'aparcament amb l'ampliació de zones regulades i senyalitzant tot l'aparcament urbà</b>
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Aparcament i mobilitat en vehicle privat motoritzat
<b>2. Objectius</b>	Definir l'estratègia per a la gestió integral de l'aparcament.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Implementar zones d'estacionament regulat als àmbits de Llevant; la zona no pacificada del Nucli antic, Can Farrerons i Santa Maria. S'ha de gestionar l'aparcament en calçada amb una tarifa que potenciï l'estacionament en funció dels usos (comercial o residencial). A la zona pacificada no es preveu mantenir l'aparcament en calçada (amb excepcions puntuals en una primera fase en alguna via on es requereixi aparcament, com podria ser el carrer Jacint Verdaguer).
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost indefinit
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-12 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	% de turismes per places d'aparcament en calçada, ocupació de les places, variació de l'ús dels aparcaments públics

5.2 Augmentar l'estacionament fora de calçada	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Aparcament
<b>2. Objectius</b>	Definir l'estratègia per a la gestió integral de l'aparcament. Potenciar l'oferta de places d'aparcament fora de calçada.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	<p>A curt termini cal augmentar l'ocupació de les places fora de calçada existents estudiant les possibilitats tarifàries. Per tal d'aconseguir aquest transvasament de l'aparcament en calçada cap a fora de calçada cal desenvolupar algunes mesures complementàries:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les tarifes de la zona regulada de superfície han de ser superiors a les dels aparcaments fora de la calçada</li> <li>- cal desenvolupar mesures fiscals que afavoreixin l'aparcament dels residents fora de la calçada.</li> </ul> <p>A curt termini, al costat oest de la carretera de Premià de Dalt, cruïlla amb carrer Antoni gaudí, existeix la possibilitat de crear una zona d'aparcament en superfície, amb capacitat per al voltant de 400 vehicles.</p> <p>A més llarg termini (10-20 anys), els tres sectors delimitats per possibles aparcaments soterrats es troben al carrer Indústria, Sant Pere (aprox. 400 places), i carrer Colom.</p>
<b>4. Zona d'actuació</b>	<p>Tot el municipi</p> <p><b>8. Cost (€)</b> Cost indefinit</p>
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-12 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Rati de turismes per places d'aparcament en calçada, ocupació de les places, variació de l'ús dels aparcaments públics

5.3 Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Aparcament i mobilitat en vehicle privat motoritzat
<b>2. Objectius</b>	Reduir la distància dels desplaçaments interns al nucli.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Implementar senyalització dinàmica que informi de l'estat d'ocupació dels aparcaments als vehicles que s'hi aproximen. La seva ubicació a la xarxa d'accessos permet als conductors preveure el destí final del viatge i orientar-lo cap als aparcaments disponibles.
<b>4. Zona d'actuació</b>	<p>Tot el municipi</p> <p><b>8. Cost (€)</b> Senyalització dinàmica: <b>170.000€</b></p>
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<p>Detall senyal variable d'informació</p>	
<b>6. Fase</b>	De 0-12 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Rati de turismes per places d'aparcament en calçada, ocupació de les places, variació de l'ús dels aparcaments públics

<b>5.4 Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Aparcament, mercaderies i mobilitat en vehicles privat motoritzat
<b>2. Objectius</b>	Establir mesures que permetin reduir la indisciplina de vehicles de diferents vessants.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Implementar un sistema eficaç de disciplina viària. Treballar per assolir una coordinació eficient entre les accions de la policia local, de l'administració, de planificació i dels grups polítics per evitar que es desacreditin les polítiques de mobilitat.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost imputat als serveis municipals
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar, Policia Local
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Aparcament il·legal segons tipus d'usuari implicat Aparcament il·legal segons tipus d'espai afectat
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	

<b>5.5 Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptat per a persones de mobilitat reduïda</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Aparcament
<b>2. Objectius</b>	Reduir la distància dels desplaçaments interns al nucli.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Implementar senyalització dinàmica que informi de l'estat d'ocupació dels aparcaments als vehicles que s'hi aproximen. La seva ubicació a la xarxa d'accesos permet als conductors preveure el destí final del viatge i orientar-lo cap als aparcaments disponibles.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Senyalització dinàmica: <b>170.000€</b>
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-12 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Rati de turismes per places d'aparcament en calçada, ocupació de les places, variació de l'ús dels aparcaments públics


6.1 Millorar la distribució urbana de mercaderies	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Mercaderies, aparcament i mobilitat en vehicle privat.
<b>2. Objectius</b>	Millorar la gestió de la distribució urbana de mercaderies
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	<p>El PMUS proposa un seguit de mesures amb l'objectiu d'actuar sobre la distribució urbana de mercaderies.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Increment de les places reservades per a C/D (allà on sigui viable tècnicament). Al mateix temps, s'haurà de tenir en compte els nous patrons i hàbits de consum (creixement de la compra per internet i de l'entrega a domicili, per exemple) per reservar places de C/D en horaris de tarda i nocturn en zones residencials on fins ara no hi havia places reservades per C/D.</li> <li>• Establir els millors itineraris pels vehicles pesants.</li> <li>• Habilitar zones de 15 minuts de càrrega i descàrrega.</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Nucli urbà
<b>8. Cost (€)</b>	Cost indefinit
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Nombre de places de C/D per districte. Número d'operacions fora de la zona reservada a C/D (il·legals)

7.1 Millora de la seguretat en les cruïlles	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Seguretat viària
<b>2. Objectius</b>	Pacificar el trànsit en els carrers que integren la xarxa veïnal i local així com altres mecanismes que permeten la reducció de la velocitat en els trams de major concentració d'accidents a la xarxa viària bàsica i a les travesseres.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	<p>El PMUS segueix les recomanacions del PLSV de Premià de Mar (2013-2016) i, atenent a criteris de llegibilitat, visibilitat, semaforització i configuració de rotondes, es treballarà en millorar les cruïlles següents:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TCA 1. Carretera de Vilassar de Dalt, entre c. Mossèn Jacint Verdaguer i c. Unió.</li> <li>• PCA 1. Plaça de Calasparra, ctra. de Vilassar de Dalt amb carrer Torrent de Fontssanta.</li> <li>• PCA 2. Intersecció entre carrers Elisenda Montcada i Mossèn Jacint Verdaguer.</li> <li>• PCA 3. Intersecció entre carrers Sant Ramon de Penyafort i Batlles.</li> <li>• PCA 4. Intersecció entre ctra. de Vilassar de Dalt i carrer Doctor Martí Casas.</li> <li>• PCA 5. Intersecció entre carrers Ramon Llull i Pilar.</li> <li>• PCA 6. Intersecció entre carretera de Premià de Dalt i camí del Mig.</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Nucli urbà
<b>8. Cost (€)</b>	Cost imputat al Pla Local de Seguretat Viària
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	% carrers pacificats

7.2 Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Seguretat viària
<b>2. Objectius</b>	Pacificar el trànsit en els carrers que integren la xarxa veïnal i local així com altres mecanismes que permeten la reducció de la velocitat en els trams de major concentració d'accidents a la xarxa viària bàsica i a les travesseres.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Establir un conjunt de criteris tècnics (materials, geometria, senyalització, etc.) que afavoreixin la homogeneïtzació dels elements reductors de la velocitat com ho són: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bandes rugoses</li> <li>• Passos de vianants elevats d'accés a les zones 30</li> <li>• Coixins berlinesos</li> <li>• Criteris tècnics per afavorir la seguretat a les cruïlles</li> <li>• Trencament de la trajectòria</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost imputat als serveis municipals
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-3 anys
<b>7. Prioritat</b>	Mitja
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	% carrers pacificats
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	


7.3 Actualització del Pla Local de Seguretat Viària	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Seguretat viària
<b>2. Objectius</b>	Reduir les infraccions i així augmentar la seguretat viària.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	EL PLSV ha de ser actualitzat l'any 2018 conjuntament amb el Servei Català de Trànsit, analitzant la situació de seguretat viària un cop transcorregut el primer termini. L'actualització del Pla, amb vigència 2019-2022 ha d'incloure noves mesures de reducció de l'accidentalitat.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost imputat al PLSV
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-3 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Servei Català de Trànsit
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Indicadors dels PLSV



<b>8.1 Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO<sub>2</sub></b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Qualitat ambiental i estalvi energètic
<b>2. Objectius</b>	Promoure i donar a conèixer als ciutadans i ciutadanes la possibilitat d'adquirir vehicles més eficients energèticament.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	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.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost imputat als serveis municipals
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-12 anys
<b>7. Prioritat</b>	Mitja
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	% vehicles sostenibles respecte al parc total de vehicles
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	% vehicles sostenibles respecte al parc total de vehicles

<b>8.2 Promoció de combustibles alternatius per al transport</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Qualitat ambiental i estalvi energètic
<b>2. Objectius</b>	Promoure l'ús d'energies menys contaminants per reduir les emissions de CO <sub>2</sub> .
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Promocionar l'ús de biocarburants mitjançant: <ul style="list-style-type: none"> <li>Bonificar els vehicles que garanteixin en les especificacions tècniques que el vehicle pot funcionar amb biodièsel en percentatges superiors al 20%.</li> <li>Promocionar i impulsar estacions de servei que subministrin biodièsel dins l'entorn urbà del municipi.</li> <li>Bonificant l'ús i promocionant i impulsant estacions de recàrrega de bioetanol.</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost imputat als serveis municipals
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-12 anys
<b>7. Prioritat</b>	Baixa
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	% vehicles que utilitzen bioetanol i biodièsel
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	% vehicles que utilitzen bioetanol i biodièsel

8.3 Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Qualitat ambiental i estalvi energètic
<b>2. Objectius</b>	Promoure l'ús d'energies menys contaminants i per reduir les emissions de CO <sub>2</sub> .
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Es proposa estudiar la reserva de places d'aparcament per a vehicles elèctrics en un aparcament públic cèntric del municipi. Aquestes places haurien de disposar de la infraestructura necessària per poder carregar les bateries dels vehicles mentre aquests estan estacionats. La instal·lació consisteix en un punt de subministrament de 220 volts estàndard per mitjà d'un endoll de seguretat. En funció dels resultats obtinguts aquests tipus de punts s'ampliaran a diverses zones del municipi.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Aparcaments públics i nucli urbà
<b>8. Cost (€)</b>	Instal·lació de punts de recàrrega a la via pública prova pilot: <b>15.000€</b>
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-3 anys
<b>7. Prioritat</b>	Mitja
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar Diputació de Barcelona
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Diputació, ...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Número de punts de càrrega de vehicles elèctrics

8.4 Foment de la conducció eficient	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Qualitat ambiental i estalvi energètic
<b>2. Objectius</b>	Reduir les emissions de CO <sub>2</sub> .
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Promoure la conducció eficient a través de campanyes informatives o convidant a la realització de cursos, col·laboracions i formació en les autoescoles del municipi.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Promoció de cursos de conducció eficient: <b>9.500€</b>
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Diputació, Departament de Territori i Sostenibilitat, ICE, Ministeri de Foment, RACC, ...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Número de participants als cursos realitzats

8.5 Millores sobre la contaminació acústica	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Qualitat ambiental i estalvi energètic
<b>2. Objectius</b>	Reduir la contaminació acústica.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	<p>Premià de Mar disposa d'una Ordenança municipal reguladora del Soroll i les Vibracions, i d'un mapa de capacitat acústica del municipi, de l'any 2011, un mapa de soroll. Amb aquestes dues eines es disposa dels mapes de desviacions diurnes i nocturnes, que representen on la situació acústica actual incompleix els nivells de capacitat acústica de la zona.</p> <p>Les conclusions de l'estudi identificaven com a principal font de soroll a Premià de Mar el trànsit de vehicles. Aquest es concentra 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.</p> <p>Evidentment, la disminució de l'ús de l'automòbil a partir del traspass de viatges a altres modes de transport, la pacificació del trànsit i una major fluïdesa del trànsit són mesures que aconseguiran reduir els nivells de soroll. Especialment es veurà millorada la situació acústica a la carretera de Premià de Dalt, pel canvi de secció i de trànsit que s'hi preveu. Així mateix, l'ampliació de la zona pacificada implica disminucions de soroll de trànsit a la zona (com ja s'observava a la zona pacificada l'any 2004).</p>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Costos imputats als projectes de noves infraestructures
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-12 anys
<b>7. Prioritat</b>	Mitja
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	% zones exposades >65 dB
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	

9.1 Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Accés a zones industrials i centres de treball
<b>2. Objectius</b>	Promoure la mobilitat sostenible i segura entre els treballadors de les empreses.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	<p>Les propostes d'actuació més recurrents recollides en els PDE ja elaborats són la promoció del cotxe compartit i el proveïment d'informació sobre l'oferta de transport públic així com d'aparcaments segurs per a les bicicletes dels treballadors i visitants.</p> <p>Però resten encara moltes altres accions sobre accessibilitat, prioritat d'aparcament per vehicles no contaminants, augment d'eficiència dels viatges en missió, etc. que també són molt efectives. D'altres accions a promoure són:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incorporar en l'expedició del certificat ISO 14001 els criteris de mobilitat sostenible, i com instrument per garantir l'acompliment d'aquests criteris, la redacció de PDE.</li> <li>• Establir mecanismes d'ajuda tècnica per a redactar PDE.</li> <li>• Incorporar en les ordenances fiscals municipals sobre l'Impost d'Activitats Econòmiques (IAE) bonificacions per a promoure la redacció de PDE.</li> <li>• Establir un mecanisme senzill de seguiment de les actuacions executades i crear un premi que valori el pla o l'execució de les seves mesures.</li> </ul> <p>Es PDE s'han d'elaborar d'una manera concertada. L'ATM com a autoritat territorial de la mobilitat es l'organisme encarregat de la seva aprovació.</p>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost indefinit
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-12 anys
<b>7. Prioritat</b>	Mitja
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar, ATM
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, ATM, ICAEN,...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Núm. de PDE realitzats al municipi

10.1	Implantar actuacions de millorar d'itineraris de camins escolars
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes de transport sostenibles
<b>2. Objectius</b>	L'objectiu dels camins escolars és convertir el trajecte d'anar a peu o en bicicleta a l'escola en una activitat quotidiana agradable, saludable i segura per tal que els nens i les nenes puguin fer el trajecte sols.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	El PMUS ha inclòs els itineraris marcats en l'Estudi de Camins escolars a Premià de Mar (2014) com a part de la xarxa de vianants. En aquests itineraris s'ha de potenciar de forma prioritària la mobilitat a peu segura.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Centres educatius i esportius del municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Imputat a l'estudi de Camí Escolar
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar, Diputació de Barcelona
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Diputació de Barcelona, Consell Comarcal, ...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Evolució del número d'escolars que accedeixen a peu fins a l'escola

10.2	Moderar el trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes de transport sostenibles
<b>2. Objectius</b>	Millorar la seguretat i reduir el risc d'accidentalitat dels escolars en el seu camí cap a i des de l'escola.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	S'aplicaran diferents mesures relacionades amb els camins escolars. Entre altres: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Instal·lació de senyalització dels itineraris per augmentar la seguretat dels usuaris.</li> <li>• Instal·lació d'elements que impedeixen l'estacionament dels vehicles sobre les voreres.</li> <li>• Ampliació de les voreres.</li> <li>• Tancament de carrers en els horaris d'entrada i sortida dels centres escolars.</li> <li>• Alternar el costat d'aparcament a cada cruïlla per obligar a reduir la velocitat de circulació (ziga-zaga).</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Camins escolars
<b>8. Cost (€)</b>	Imputat a l'estudi de Camí Escolar
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-3 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Diputació de Barcelona, Consell Comarcal, ...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Evolució de l'índex d'accidentalitat i d'atropellaments Evolució de l'índex del soroll vinculat als vehicles a motor Reducció de la velocitat mitjana en els camins intervinguts

<b>10.3 Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres escolars</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes de transport sostenibles
<b>2. Objectius</b>	Donar a conèixer les possibilitats i beneficis d'anar a peu als centres escolars així com vetllar perquè el desplaçament es realitzi en les millors condicions.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Realitzar campanyes de sensibilització i de promoció de la mobilitat sostenible.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Centres escolars
<b>8. Cost (€)</b>	Realització de campanyes: <b>24.000€</b>
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-3 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Diputació de Barcelona, Consell Comarcal, ...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Places d'aparcament per bicicletes instal·lades en els diferents equipaments i centres educatius Accidentalitat als entorns dels centres escolars Distribució modal de viatges a l'escola

<b>10.4 Promocionar la mobilitat sostenible</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes de transport sostenibles
<b>2. Objectius</b>	Promoure un canvi en els hàbits de mobilitat de la ciutadania i que aquests siguin interioritzats per la població.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Organització i promoció de campanyes relacionades amb: <ul style="list-style-type: none"> <li>• El transport públic</li> <li>• L'ús de la bicicleta com un mitjà de transport quotidià</li> <li>• L'hàbit de caminar i els seus beneficis per a la salut</li> <li>• Aparcar correctament (respectant els passos de vianants, les places reservades per PMR, etc.)</li> <li>• Donar a conèixer el servei de cotxe multiusuari i de compartir cotxe</li> <li>• Donar a conèixer les diferents ordenances municipals relacionades amb la mobilitat: soroll, circulació, aparcament, bicicleta, etc. I tenir especial cura en el seu compliment</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Organització i promoció de campanyes: <b>24.000€</b>
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament, Diputació de Barcelona, Departament de Territori i Sostenibilitat, ...
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Evolució de les xifres d'IMD en diferents punts de mesura Evolució del número d'usuaris del transport públic i bicicleta

10.5 Promoure el cotxe compartit	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes de transport sostenibles
<b>2. Objectius</b>	Augmentar l'ocupació dels vehicles en el trajecte cap a la feina i així reduir el nombre de vehicles quilòmetre.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	<p>Existeixen 3 maneres diferents de portar a la pràctica un sistema de Cotxe Compartit.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Des de l'Ajuntament</li> <li>Des de l'àmbit de l'empresa</li> <li>Des de l'àmbit del polígon o agrupació de polígons.</li> </ul> <p>Per al primer dels casos solament cal inscriure's en un sistema obert d'Internet. En els altres dos, emmarcats en l'àmbit del sector privat, és important considerar altres aspectes a l'hora d'executar el projecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Creació d'una base de dades amb sortida en forma de sistema de contactes a través de la</li> <li>Intranet de l'empresa o d'Internet en el cas dels polígons.</li> <li>Realitzar una campanya de promoció.</li> <li>Incentius econòmics per als treballadors que comparteixin. Per exemple, en forma d'una</li> <li>reparació anual gratuïta del vehicle.</li> <li>Facilitats (econòmiques i d'accés) d'aparcament al recinte de l'empresa.</li> <li>Suport en la formalització de pactes, compromisos i normes de convivència.</li> <li>Possibilitat de facilitar el retorn garantit en cas d'imprevistos</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	<b>9.500€</b>
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>
De 0-12 anys	Mitja
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	
Ajuntament, Diputació de Barcelona, Nombre d'usuaris que utilitzen el servei i Departament de Territori i Sostenibilitat, ... index d'ocupació dels vehicles	

10.6 Consolidar la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes de transport sostenibles
<b>2. Objectius</b>	Consolidar l'espai de reflexió entre la ciutadania sobre el model de mobilitat que es vol pel municipi, que és la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Celebrar diferents activitats al llarg de la setmana al voltant de la sensibilització i de promoció de les formes de mobilitat sostenible i segura.
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Organització i promoció: <b>24.000€</b>
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>
De 0-12 anys	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	
Ajuntament, Diputació de Barcelona, Evolució de la intensitat mitjana de vehicles al Departament de Territori i Sostenibilitat, ... llarg de la setmana i comparació amb altres setmanes	
Préstec de bicicletes realitzats	
Usuaris del transport públic urbà a les setmanes següents a la celebració de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura	
Participants en les diferents activitats programades	

<b>10.7 Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Premià de Mar</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes de transport sostenibles
<b>2. Objectius</b>	Que la ciutadania disposi d'una manera clara i entenedora de la millor informació possible.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	<p>Millorar els continguts actuals a la web de l'Ajuntament de Premià de Mar dedicats a l'àmbit de la mobilitat amb informació a dos nivells: una estàtica amb els mateixos continguts que apareixerien a la guia de la mobilitat i, un segon apartat amb informació dinàmica que es va actualitzant permanentment:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afectacions de la via pública (talls de circulació, obres, etc)</li> <li>• Informació sobre possibles incidències a la xarxa de transport públic</li> <li>• Informació sobre el desenvolupament del Pla de Mobilitat Urbana (actes, comissions, documents de treball, etc)</li> <li>• Possibilitat de consultar el millor itinerari en transport públic des d'un punt de Premià de Mar a un altre, aplicatiu informàtic similar al Vull anar...</li> <li>• Enllaços a les pàgines web d'operadors o altres institucions relacionades amb la mobilitat</li> <li>• Apartat específic per les obres d'infraestructures i projectes de mobilitat que afecten al municipi</li> <li>• Informació relacionada a la xarxa de transport públic (autobús urbà, autobús interurbà)</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Millora de la web: <b>15.000€</b>
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	
De 0-6 anys	Alta
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Ajuntament, Diputació de Barcelona, Nombre de visites a la pàgina web Departament de Territori i Sostenibilitat, ...

<b>10.8 Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes de transport sostenibles
<b>2. Objectius</b>	Donar a conèixer les normes bàsiques de circulació als ciclistes potencials perquè guanyin en confiança i seguretat en si mateixos.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	<p>Organitzar cursos de circulació en bicicleta a dos nivells:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nivell d'iniciació per aquelles persones que no han circulat mai en bicicleta.</li> <li>• Nivell avançat per aquelles persones que volen aprendre a circular de forma segura per Premià de Mar.</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Realització de cursos: <b>9.000€</b>
Tot el municipi	
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	
De 0-6 anys	Alta
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Núm. de persones inscrites en els cursos Evolució de l'accidentalitat associada a la mobilitat ciclista

10.9	Difondre l'oferta dels modes no motoritzats
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Promoció, educació i sensibilització per l'ús dels modes de transport sostenibles
<b>2. Objectius</b>	Augmentar el nombre de desplaçaments realitzats amb modes no motoritzats.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Donar a conèixer mitjançant diferents canals (revista municipal, web de la mobilitat, etc.) tota la informació que pugui estar relacionada amb els modes no motoritzats per tal de fer-ne promoció entre la ciutadania. La informació faria referència a propostes d'itineraris, consells, activitats, etc.
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>8. Cost (€)</b> Promoció: <b>10.000€</b>
Tot el municipi	
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>
De 0-12 anys	Alta
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>
Ajuntament, Diputació de Barcelona, Departament de Territori i Sostenibilitat, ...	Quota de desplaçaments interns amb modes no motoritzats

11.1	Modificar l'Ordenança de circulació viària de Premià de Mar
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Creació i/o modificació de normatives existents
<b>2. Objectius</b>	Actualitzar el Reglament general de circulació de Premià de Mar d'acord amb els nous requeriments de mobilitat.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	<p>Modificació de l'ordenança actual per tal d'incorporar, entre d'altres, dels següents elements:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Els nous requeriments establerts en el Reglament general de circulació</li> <li>• Nous mitjans de transport</li> <li>• Circulació dels vianants</li> <li>• Senyalització i condicions de circulació de les àrees ambientals</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>8. Cost (€)</b>
Tot el municipi	Cost imputat als serveis municipals
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>
De 0-3 anys	Alta
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>
	Ajuntament de Premià de Mar



12.1 Actuacions corresponents al Pla Territorial General de Catalunya i al Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PTMB)	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Xarxa d'infraestructures del transport al municipi
<b>2. Objectius</b>	Coordinar les actuacions corresponents a plans d'ordre jeràrquic superior.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trasllat de la línia de rodalia Barcelona-Mataró a l'interior</li> <li>• 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.</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost imputat al PTMB
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Generalitat de Catalunya
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Quota d'ús del vehicle privat als desplaçaments de connexió

12.2 Actuacions corresponents al Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Xarxa d'infraestructures del transport al municipi
<b>2. Objectius</b>	Coordinar les actuacions corresponents a plans d'ordre jeràrquic superior.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 ferrocarriil respecte a l'accés al mar.</li> <li>• 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</li> <li>• El trasllat de la N-II al corredor de la C-32.</li> <li>• I propostes per al període de transició 2006/2016: introducció d'un peatge tou a la C-32 i la construcció de l'alternativa a l'N-II.</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost imputat al PITC
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Generalitat de Catalunya
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	Quota d'ús del vehicle privat als desplaçaments de connexió Quota d'ús del transport ferroviari

12.3	Actuacions corresponents al Pla Director d'Infraestructures de la Regió Metropolitana de Barcelona 2017-2020 (PDI)
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Xarxa d'infraestructures del transport al municipi
<b>2. Objectius</b>	Coordinar les actuacions corresponents a plans d'ordre jeràrquic superior.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'acció IN07 preveu la construcció de 5 aparcaments (o ampliació de capacitat) a la línia R1. La construcció dels nous aparcaments d'intercanvi inclourà un anàlisi relatiu a la incorporació d'un sistema segur de bicicletes. En d'aquests nous aparcaments és a Premià de Mar.</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>8. Cost (€)</b> Cost imputat al PDI
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>
De 0-6 anys	Alta
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	<b>9. Responsable</b>
Ajuntament	Generalitat de Catalunya
	<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>
	Quota d'ús del vehicle privat als desplaçaments de connexió Quota d'ús del transport ferroviari

13.1	Mesures del PDM associades al PMUS; Actuacions a la xarxa de carreteres
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Xarxa d'infraestructures del transport al municipi
<b>2. Objectius</b>	Coordinar les actuacions corresponents a plans d'ordre jeràrquic superior.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pla de seguretat viària 2018-2021</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	<b>8. Cost (€)</b> Cost imputat al PDM
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	<b>7. Prioritat</b>
De 0-6 anys	Alta
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	<b>9. Responsable</b>
Ajuntament	Generalitat de Catalunya
	<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>

APROVAT PRELIMINARMENT 19.03.18

<b>13.2 Mesures del PDM associades al PMUS; Actuacions a la xarxa ferroviària</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Xarxa d'infraestructures del transport al municipi
<b>2. Objectius</b>	Coordinar les actuacions corresponents a plans d'ordre jeràrquic superior.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>P&amp;R a les proximitats de les estacions i capçaleres de les Línies d'autobús interurbanas. Un d'aquests punts es situaria a l'estació de Rodalies Renfe de Premià de Mar.</li> <li>Millora de l'accessibilitat a les Xarxes Ferroviàries. L'estació de Premià de Mar no es troba 100% adaptada.</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost imputat al PDM
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Generalitat de Catalunya ADIF
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	

<b>13.3 Mesures del PDM associades al PMUS; Actuacions a la xarxa d'autobusos</b>	
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Xarxa d'infraestructures del transport al municipi
<b>2. Objectius</b>	Coordinar les actuacions corresponents a plans d'ordre jeràrquic superior.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Seguiment anual de la demanda de les línies interurbanes segons tipologia: 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.</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost imputat al PDM
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar Generalitat de Catalunya
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	

13.4	Mesures del PDM associades al PMUS; Actuacions de millora d'accés als centres de treball
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Xarxa d'infraestructures del transport al municipi
<b>2. Objectius</b>	Coordinar les actuacions corresponents a plans d'ordre jeràrquic superior.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	Es tracta de connectar, mitjançant una xarxa de petites vies per a vianants i bicicletes, els polígons industrials i altres centres generadors de mobilitat amb les estacions de tren i els nuclis urbans dels municipis més propers. <ul style="list-style-type: none"> <li>Creació d'un itinerari ciclable des de l'estació de Renfe de Premià de Mar fins al centre generador de mobilitat constituït pel polígon industrial de la Borsa dels termes municipals de Premià de Dalt i Teià, i limitrof a Premià de Mar.</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost imputat al PDM
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar Generalitat de Catalunya
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	

13.5	Mesures del PDM associades al PMUS; Actuacions a la xarxa de vies ciclistes
<b>1. Àmbit d'actuació</b>	Xarxa d'infraestructures del transport al municipi
<b>2. Objectius</b>	Coordinar les actuacions corresponents a plans d'ordre jeràrquic superior.
<b>3. Descripció de l'actuació</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Es preveu un aparcament tancat per a bicicletes a l'estació de Premià de Mar.</li> </ul>
<b>4. Zona d'actuació</b>	Tot el municipi
<b>8. Cost (€)</b>	Cost imputat al PDM
<b>5. Documentació gràfica de referència</b>	
<b>6. Fase</b>	De 0-6 anys
<b>7. Prioritat</b>	Alta
<b>9. Responsable</b>	Ajuntament de Premià de Mar Diputació de Barcelona
<b>10. Possibles fonts de finançament</b>	Ajuntament
<b>11. Indicador d'avaluació de la proposta</b>	

APROVAT PRELIMINARMENT 19.03.18

## 9. PRIORITZACIÓ TEMPORAL 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 81. Canvi modal i prioritat PMUS i ambiental

Nº	Mesures	Canvi modal	Objectiu específic	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental
6.1	<b>MOBILITAT A PEU</b>				
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 arranjat 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	Alta
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 promoguin l'accessibilitat	-	7	Baixa	Baixa
6.2	<b>MOBILITAT EN BICICLETA</b>				
6.2.1	Millorar l'itinerari ciclista a la Marina Port Premià Viassart i Badalona	Fluxes conxexió amb Montgat, Premià, Viassart 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 Marne	Fluxes conxexió amb Montgat, Premià, Viassart 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 Fediatibe Metropolitana o BiciViva	Fluxes conxexió amb Montgat, Premià, Viassart 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
6.3	<b>MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU</b>				
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

Nº	Mesures	Canvi modal	Objectiu específic	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental
6.3.3	Millora de l'accessibilitat de les parades d'autobús i Rodalies	Fluxes interns i conxexió de veh. a TP	7	Alta	Baixa
6.3.4	Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives	Fluxes interns i conxexió de veh. a TP	9	Mitja	Alta
6.3.5	Millorar la informació a l'usuari del transport públic urbà i interurbà	Fluxes interns i conxexió 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 conxexió de veh. a TP	1, 2 i 6	Alta	Baixa
6.4	<b>MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORIZAT</b>				
6.4.1	Actualitzar la jerarquització viària, i establir el Pla de circulació pel municipi, reordenant el trànsit	Fluxes interns i de conxexió	2, 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 conxexió amb Teià, 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 conxexió	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	<b>APARCAMENT</b>				
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 càrrega	Fluxes de conxexió de veh. a peu	8	Alta	Alta
6.5.3	Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos	Fluxes de conxexió	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	Permetre el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per assegurar garantint l'oferta d'aparcament en cada parada per a persones de mobilitat reduïda	Fluxes interns de veh. a peu	7	Alta	Mitja
6.6	<b>DISTRIBUCIÓ D'ESPANA DE MERCADERIES</b>				
6.6.1	Millorar la distribució d'espana de mercaderies	Fluxes de conxexió	2 i 9	Alta	Mitja
6.7	<b>SEGURETAT VIÀRIA</b>				
6.7.1	Millorar la seguretat a les cruïlles amb major sinistralitat i sensació d'inseguretat	Fluxes interns i de conxexió	4, 5, 7 i 9	Alta	Baixa
6.7.2	Definir criteris per la instal·lació d'aparcaments per al control de la velocitat	Fluxes interns i de conxexió	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	<b>ACTUACIONS AMBIENTALS</b>				
6.8.1	Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO <sub>2</sub>	-	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	<b>ACCÉS A ZONES INDUSTRIALS I CENTRES DE TREBALL</b>				

Nº	Medures	Canvi modal	Objectiu específic	Prioritat PMUS	Prioritat ambiental
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
<b>6.10</b>	<b>PROMOCIÓ, EDUCACIÓ I SENSIBILITZACIÓ PER LA DE MODES SOSTENIBLES</b>				
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, 3, 5, 6, 7, 9 i 10	Alta	Alta
6.10.5	Promoure el cotxe compartit	Augment de la ocupació dels veh.	3 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
<b>6.11</b>	<b>CREACIÓ I/O MODIFICACIÓ DE NORMATIVES EXISTENTS</b>				
6.11.1	Modificar l'Ordenança de circulació viària de Premià de Mar	-	-	Alta	Baixa
<b>6.12</b>	<b>ACTUACIONS CORRESPONENTS A ALTRES ADMINISTRACIONS</b>				
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
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
<b>6.13</b>	<b>MESURES DEL PDM ASSOCIADES AL PMUS</b>				
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

A les taules anteriors destaquen aquelles accions que tenen una prioritat 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 dels 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 col·laborar 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 alhora de disminuir i millorar la fluidesa del trànsit motoritzat i desincentivar l'ús del cotxe.

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 jerarquizació 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, tot i que 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.

## 10. MARC TEMPORAL I PRESSUPOST ESTIMAT

En coherència amb la prioritització amb el pla de mesures, s'ha establert el marc temporal d'execució de les mesures, en període de tres anys dins del pla de desenvolupament de l'Agència 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 en 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 el "cost indefinit". També es considera que algunes actuacions el cost està imputat en un pla relacionat 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 82. Pressupost i calendari d'implementació del PMUS

Nº	Mesures	Calendari d'implementació		Pressupost
		2018	2021	
6.1	<b>MOBILITAT A PEU</b>			1.34.890,00 €
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 la zona de costa			Cost indefinit
6.1.7	Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat			Cost imputat als 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 als serveis de l'Ajuntament
6.2	<b>MOBILITAT EN BICICLETA</b>	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 BiciVia			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	<b>MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU</b>	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

Nº	Mesures	Calendari d'implementació		Pressupost
		2018	2021	
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	<b>MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORIZAT</b>	2018	2021	24.000,00 €
6.4.1	Actualitzar la jerarquizació 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	<b>APARCAMENT</b>	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	Canviar el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones amb mobilitat reduïda			Cost imputat als serveis de l'Ajuntament
6.6	<b>DISTRIBUCIÓ D'UBS I DE MERCADERIES</b>	2018	2021	- €
6.6.1	Millorar la distribució urbana de mercaderies			Cost indefinit
6.7	<b>SEGURETAT VIÀRIA</b>	2018	2021	- €
6.7.1	Millorar la seguretat a les cruïlles mitjançant el millorament i sensació d'inseguretat			Cost imputat al PLSV
6.7.2	Definir criteris per la instal·lació d'aparcaments 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	<b>ACTUACIONS AMBIENTALS</b>	2018	2021	24.500,00 €
6.8.1	Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reducció d'emissions de CO <sub>2</sub>			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'una punt de recàrrega de vehicles elèctrics			15.000,00 €

Nº	Mesures	Calendari d'implantació	Pressupost
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 MODS 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 cobe compartit		9.500,00 €
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



APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# PLÀNOLS

**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**

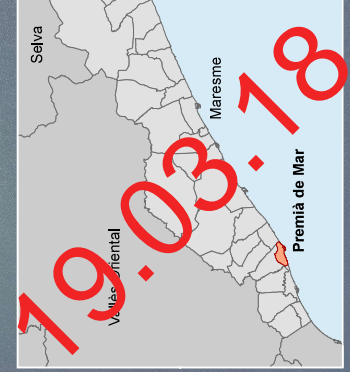
APROVAT INICIALMENT 19.03.18



Premià de Dalt

Vilassar de Mar

APROVAT INICIALMENT



Camp de Mar

Can Pou

Can Farrerons

Santa Maria

Barri del Maresme

Barri de l'Eixample

Barri de l'levant

Nucli antic




Sol i Mar

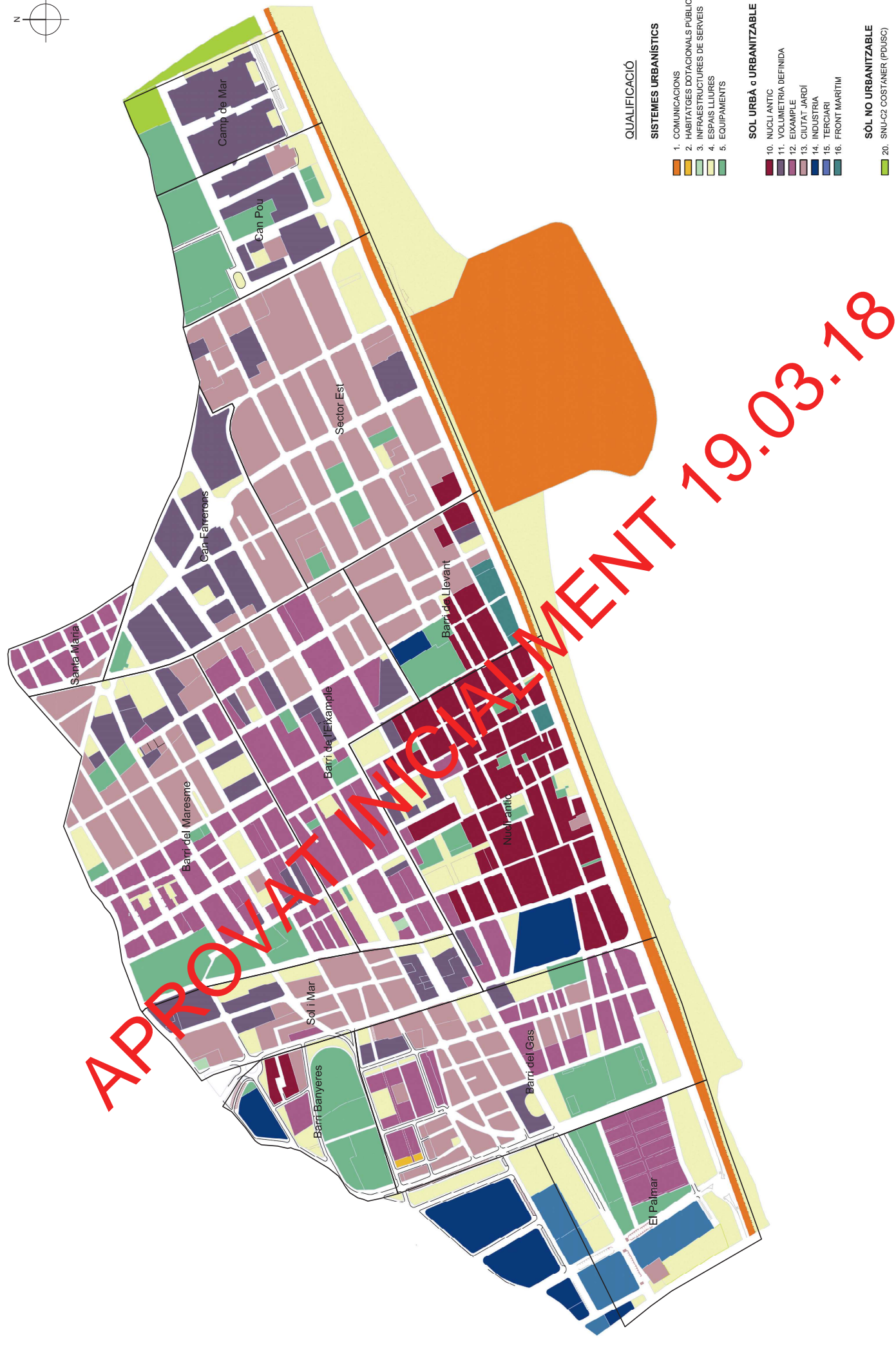
Barri Banyeres

Barri del Gas

El Palmar

Sector Est

<p><b>Titul del plànol</b></p> <p>LOCALITZACIÓ GEOGRÀFICA</p>	<p><b>Plànol</b></p> <p>1</p>
<p><b>Titul de l'estudi</b></p> <p>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIÀ DE MAR</p>	<p><b>Escala</b></p> <p>A-3 1/7.000</p>
<p><b>Direcció de l'estudi</b></p> <p>Peloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques</p>	<p><b>Empresa consultora</b></p> 
<p><b>Data</b></p> <p>ABRIL 2016</p>	<p><b>Full</b></p> <p>1 de 1</p>
<p><b>Ajuntament de Premià de Mar</b></p>  <p>www.premiademar.cat</p>	<p><b>Diputació Barcelona</b></p> <p>Àrea de Territori i Sostenibilitat</p> 



**QUALIFICACIÓ**

**SISTEMES URBANÍSTICS**

- 1. COMUNICACIONS
- 2. HABITATGES DOTACIONALS PÚBLICS
- 3. INFRAESTRUCTURES DE SERVEIS
- 4. ESPAIS LLIBRES
- 5. EQUIPAMENTS




**SOL URBA c URBANITZABLE**

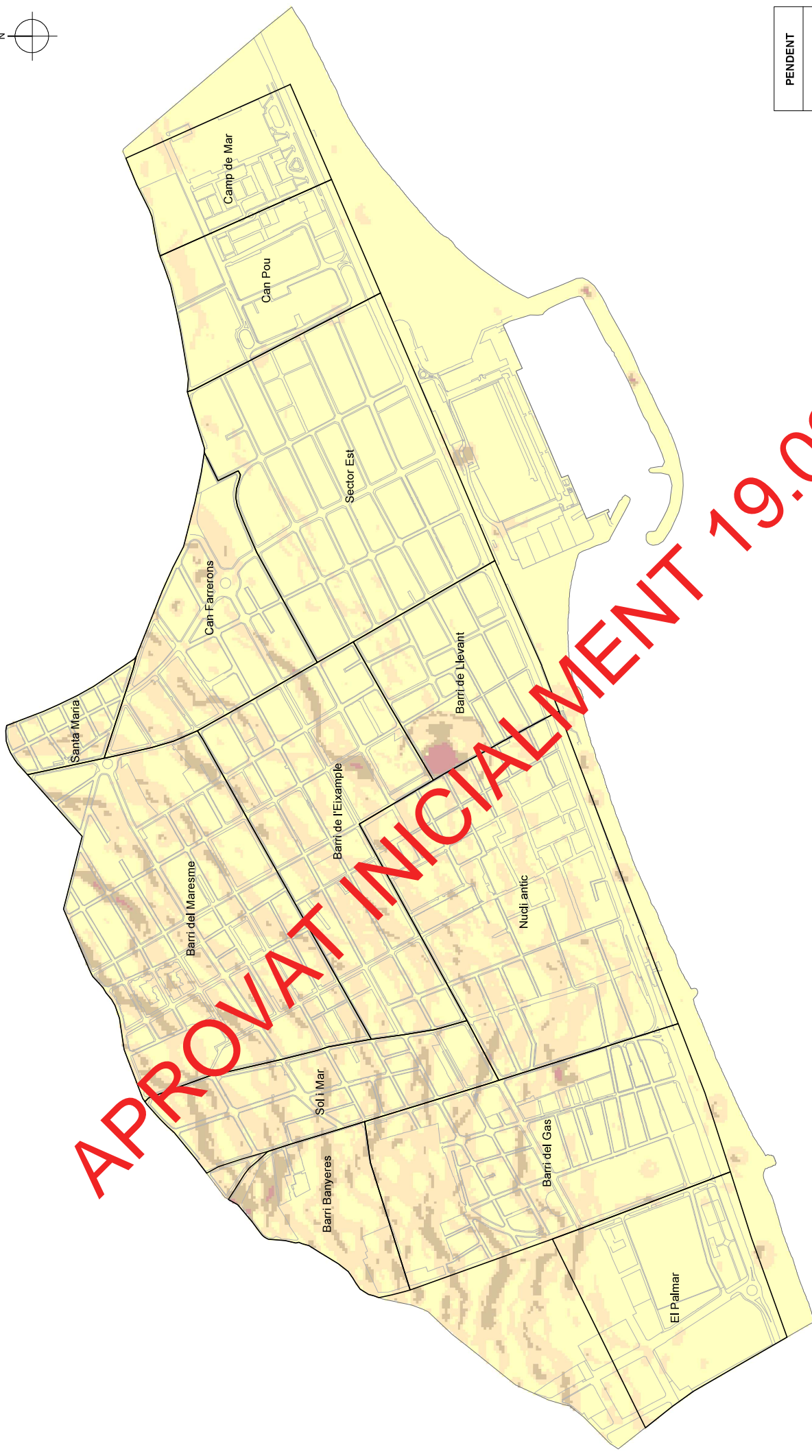
- 10. NUCLI ANTIC
- 11. VOLUMETRIA DEFINIDA
- 12. EXAMPLE
- 13. CIUTAT JARDI
- 14. INDÚSTRIA
- 15. TERCIARI
- 16. FRONT MARÍTIM

**SÒL NO URBANITZABLE**

- 20. SNU-C2 COSTANER (PDU5C)




APROVAT INICIALMENT 19.03.18

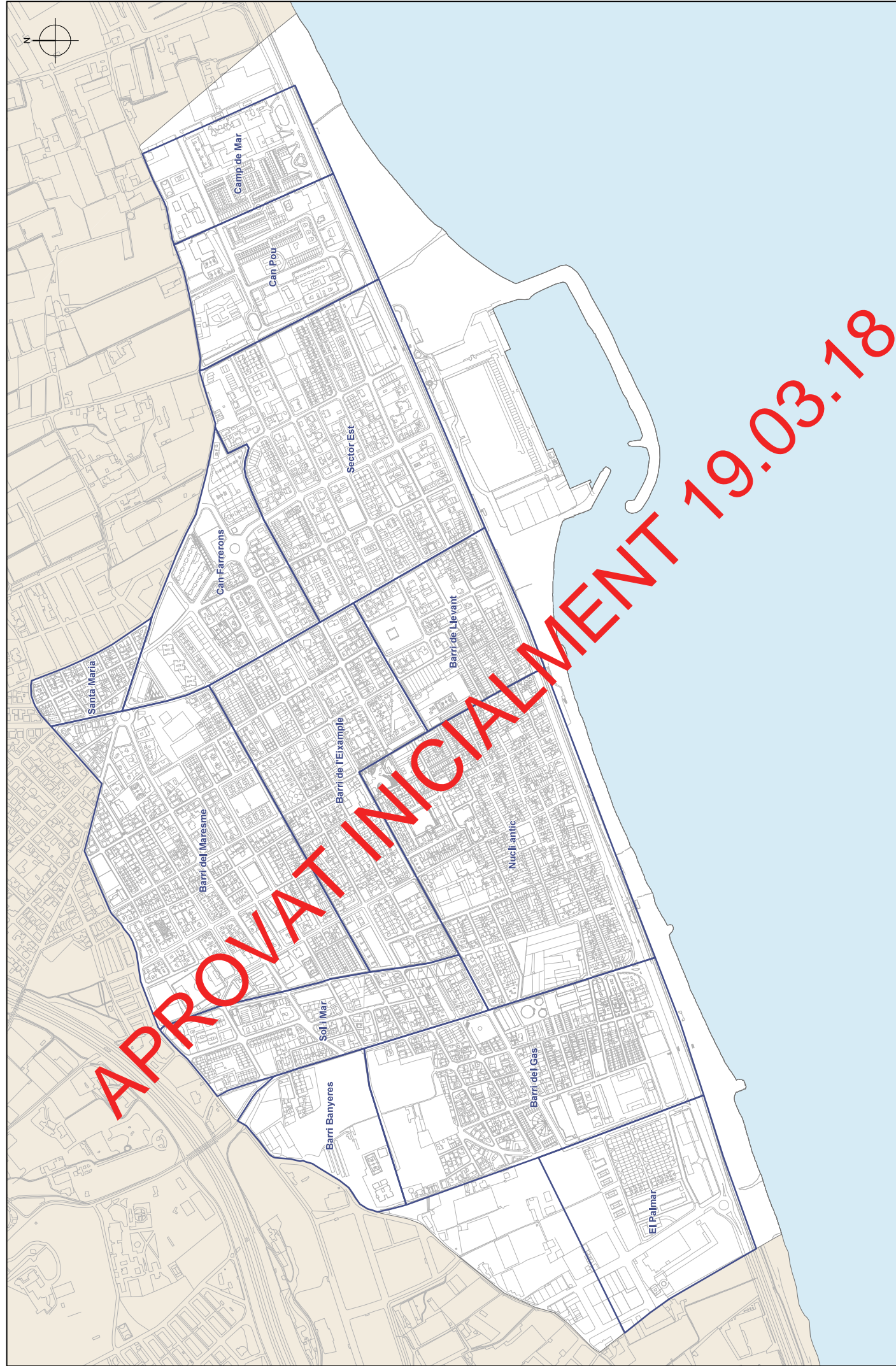
 <b>Diputació Barcelona</b>   Àrea de Territori i Sostenibilitat	 <b>Ajuntament de Premià de Mar</b> <small>www.premiademarc.cat</small>	<b>Empresa consultora</b> 	<b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Contador Escudero <small>Enginyera de camins, Canals i Ports</small> Hugo Moreno Moreno <small>Enginyer Tècnic d'Obres Públiques</small>	<b>Títol de l'estudi</b> <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIÀ DE MAR</b>	<b>Títol del plànol</b> LOCALITZACIÓ DE TIPOLOGIES URBANES	<b>Plànol</b> 2
			<b>Escala</b> SENSE ESCALA	<b>Data</b> ABRIL 2016	<b>Full</b> 1 de 1	






PENDENT	
	< 5%
	5% - 10%
	10% - 20%
	>20%

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

 <b>Diputació Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat	 <b>Ajuntament de Premià de Mar</b> <small>www.premiademar.cat</small>	<b>Empresa consultora</b> 	<b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Cortador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol de l'estudi</b> PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR	<b>Títol del plànol</b> MORFOLOGIA DEL TERRENY	<b>Plànol</b> 3
				<b>Escala</b> A-3 1/7.000	<b>Data</b> ABRIL 2016	<b>Full</b> 1 de 1








APROVAT INICIALMENT 19.03.18





 <b>Diputació Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat	 <b>Ajuntament de Premià de Mar</b> <small>www.premiademar.cat</small>	<b>Empresa consultora</b> 	<b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Cortador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol de l'estudi</b> PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR	<b>Títol del plànol</b> ZONIFICACIÓ PER BARRIS	<b>Plànol</b> 4
				<b>Data</b> ABRIL 2016	<b>Escala</b> A-3 1/7.000	<b>Full</b> 1 de 1

**RELACIÓ D'EQUIPAMENTS**





**Centres Administratius**

-  Casa de la vila
-  Juliat de Pau
-  Correus
-  Mercat municipal
-  Altres centres administratius

**Centres culturals**

-  Museu
-  Teatre
-  Casal gent gran
-  Altres centres culturals


**Centres educatius**

-  Llar d'infants
-  Escola
-  Institut escola
-  Institut
-  Escola de Música municipal
-  Escola de música i dansa
-  Aula d'adults
-  Altres






**Centres sanitaris**

-  Centre d'Atenció Primària (CAP)
-  Creu Roja





**Centres socials**

-  Residència geriàtrica
-  Altres centres socials

**Centres esportius**

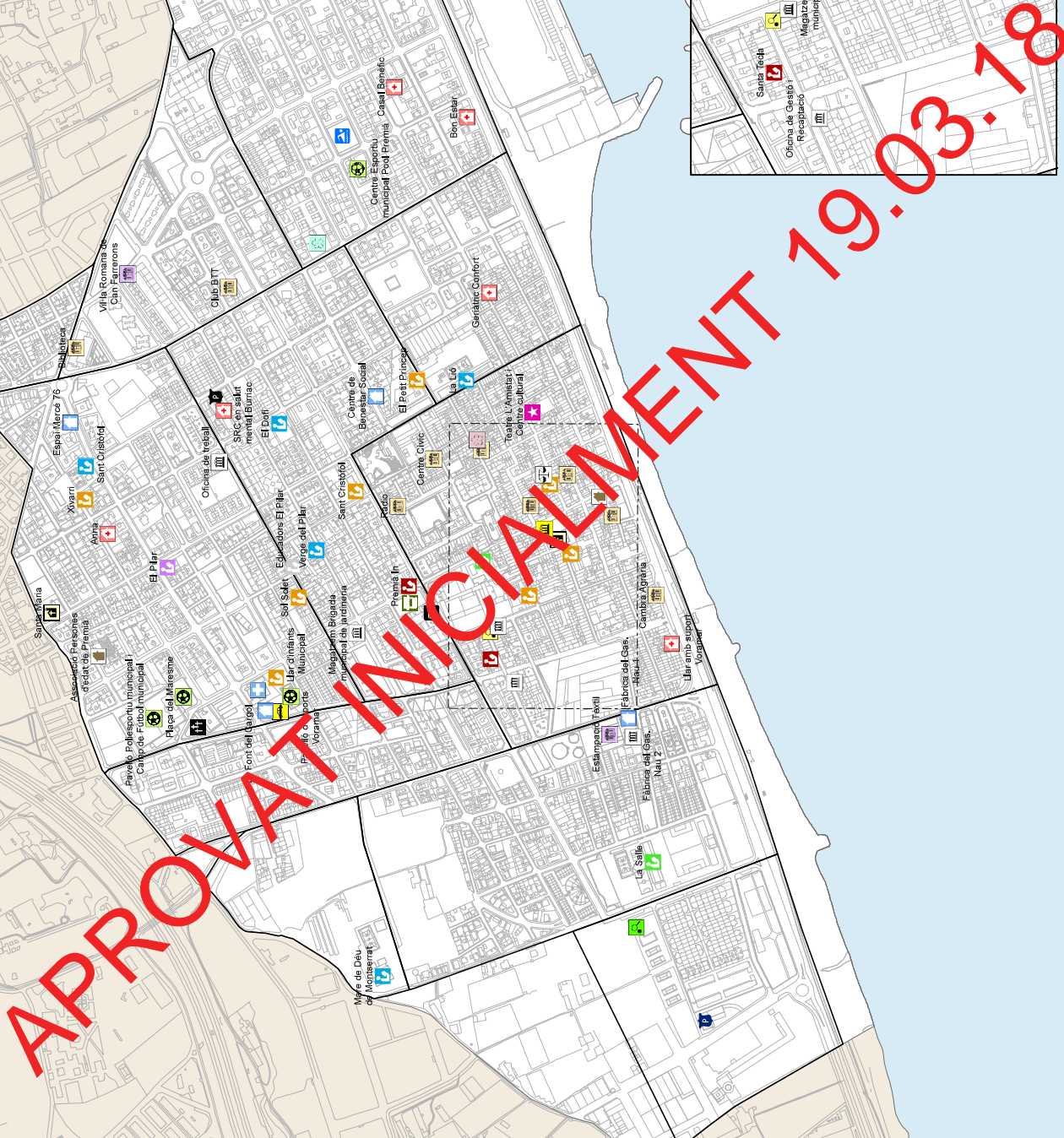
-  Club de tennis
-  Tennis taula
-  Club nàutic
-  Piscina coberta
-  Altres centres esportius

**Seguretat i defensa**

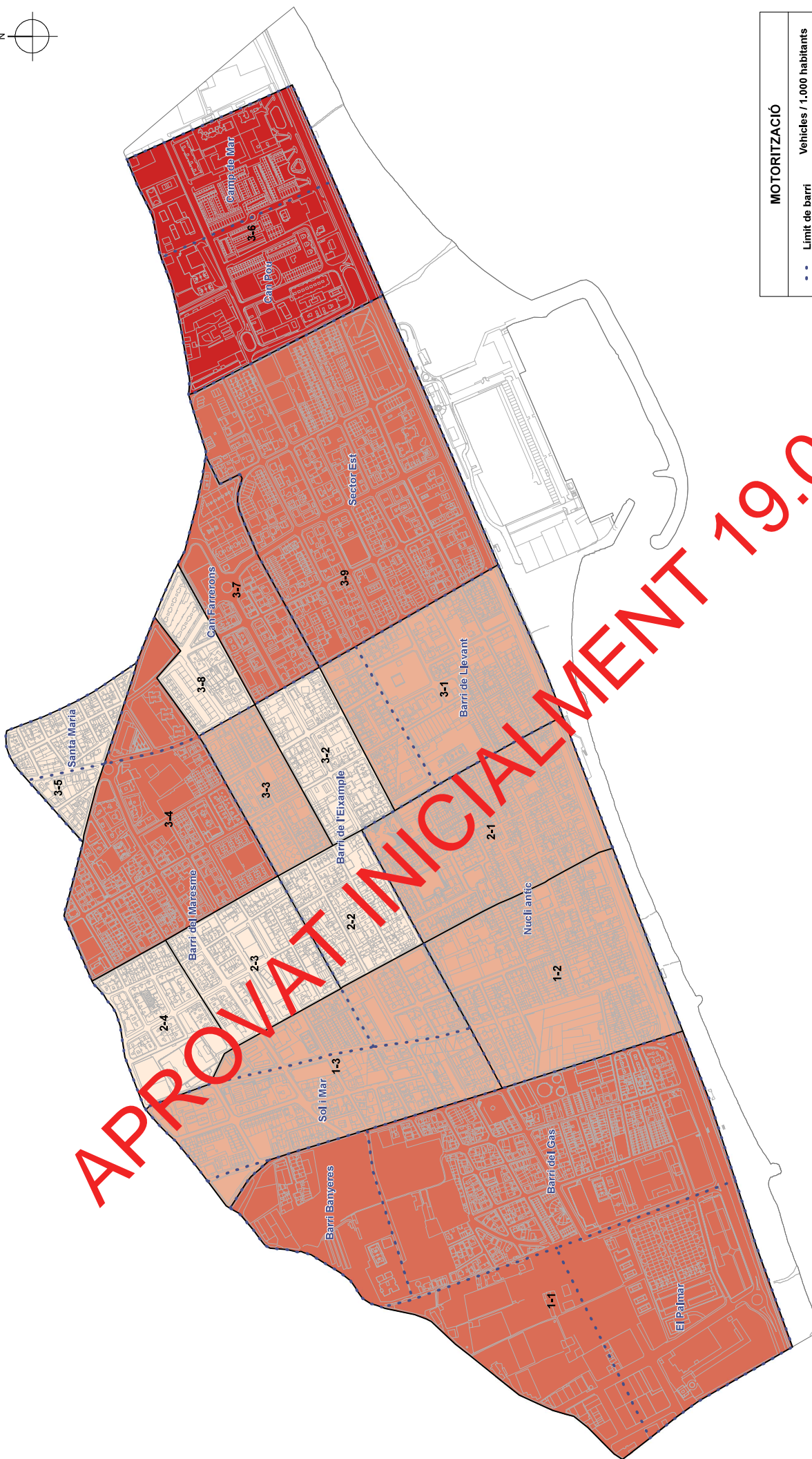
-  Policia Local
-  Guàrdia Civil
-  Mossos d'Esquadra
-  Dipòsit de vehicles

**Altres equipaments**

-  Cementiri
-  Església










MOTORIZACIÓ	
•	Límit de barri
—	Límit de secció
	Vehicles / 1,000 habitants
	< 400
	400 - 500
	500 - 600
	> 600

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

 Diputació Barcelona Àrea de Territori i Sostenibilitat	 Ajuntament de Premià de Mar www.premiademar.cat	Empresa consultora 	Direcció de l'estudi Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Títol de l'estudi <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</b>	Títol del plànol <b>ÍNDEX DE MOTORIZACIÓ</b>	Plànol <b>6</b>
				Escala A-3 1/7.000	Data ABRIL 2016	Full 1 de 1

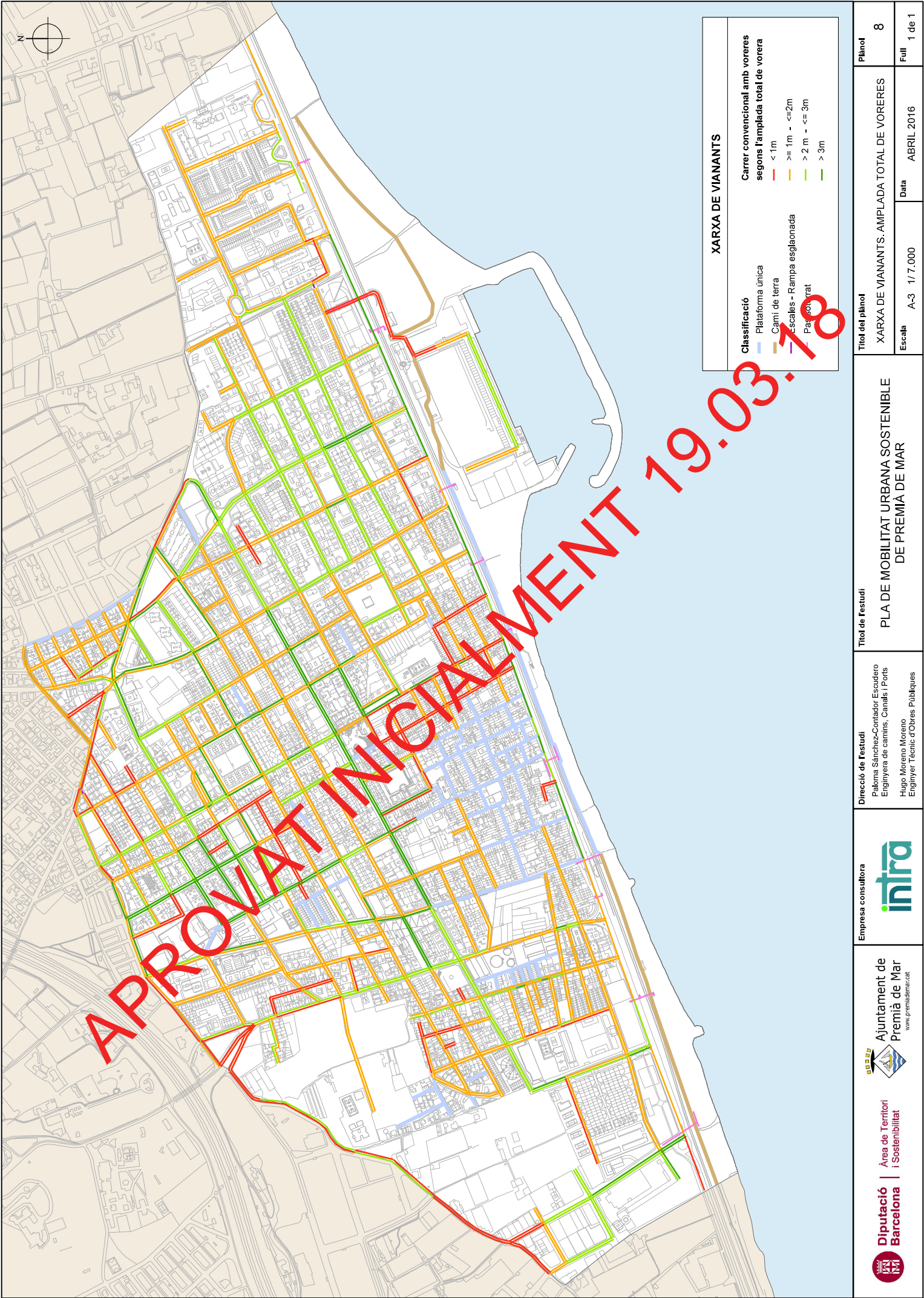
**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**



TIPOLOGIA DE VIES I CENTRES D'ATRACCIÓ	
<b>Xarxa de vianants</b>	<b>Centres d'atracció</b>
Conventional amb voreres	Centres administratius
Prioritat vianants amb plataforma única	Centres culturals
Exclusiva vianants amb plataforma única	Centres educatius
Cami de terra	Centres sanitaris
Escaleres - Rampa esglaonada	Centres socials
Pas soterrat	Centres esportius
	Seguretat i defensa
	Dipòsit de vehicles
	Cementiri
	Església

<b>Diputació Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat	<b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat	<b>Empresa consultora</b> <b>intra</b>	<b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol del plànol</b>	<b>Plànol</b>
				<b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</b>	<b>7</b>
				<b>Escala</b>	<b>Full</b>
				A-3 1/7.000	1 de 1
				<b>Data</b>	<b>ABRIL 2016</b>

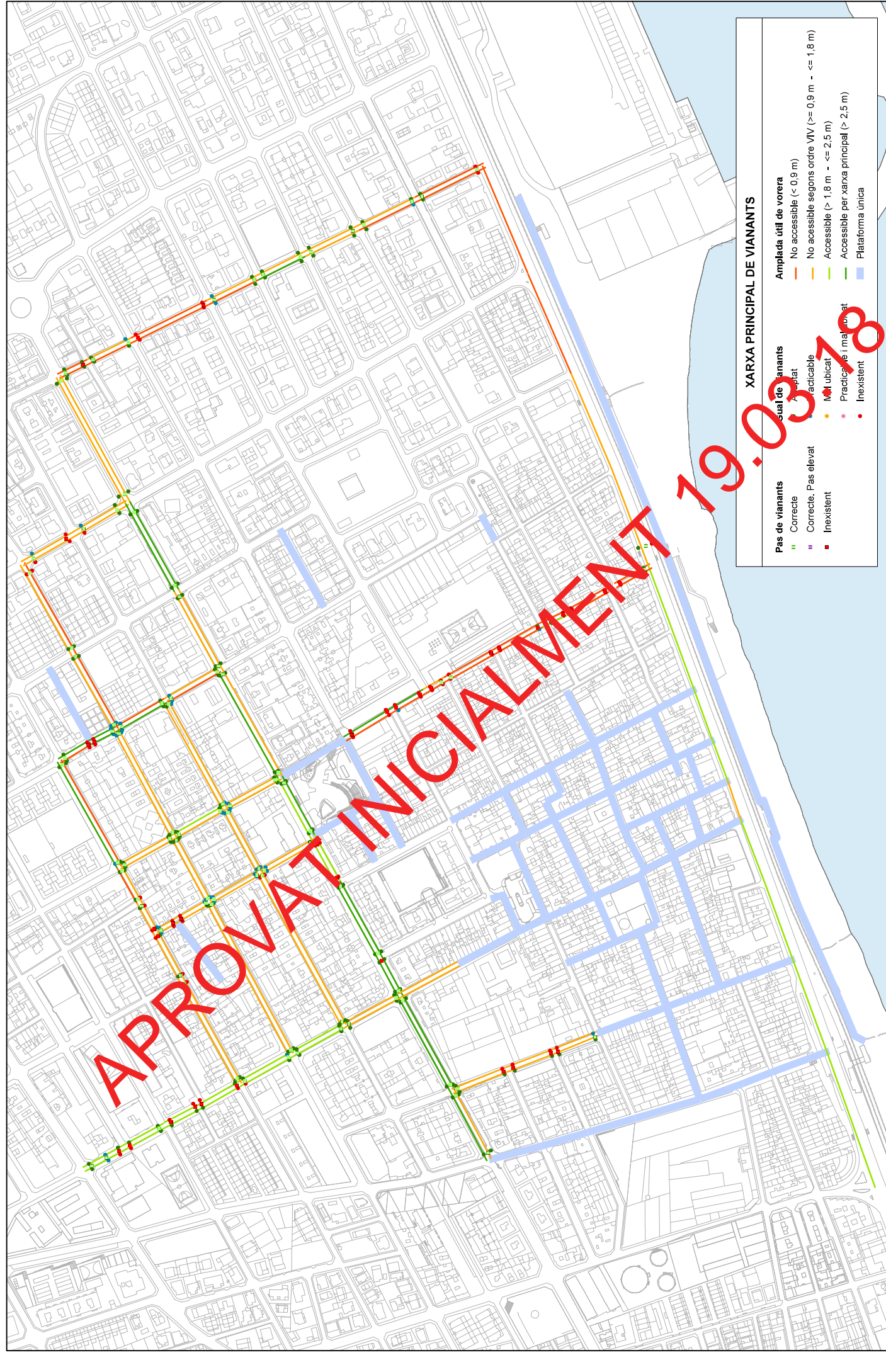
**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**



XARXA DE VIANANTS	
<b>Classificació</b>	<b>Carrer convencional amb voreres segons l'amplada total de vorera</b>
Plataforma única	< 1m
Camí de terra	>= 1m - <= 2m
Escalles - Rampa esglaonada	> 2 m - <= 3m
Pas soterrat	> 3m

<b>Diputació Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat	<b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat	<b>Empresa consultora</b> intra	<b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol de l'estudi</b>	<b>Títol del plànol</b>	<b>Plànol</b>
				<b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</b>	<b>XARXA DE VIANANTS. AMPLADA TOTAL DE VORERES</b>	<b>8</b>
				<b>Escala</b>	<b>Data</b>	<b>Full</b>
				A-3	1/7.000	ABRIL 2016
						1 de 1

**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**

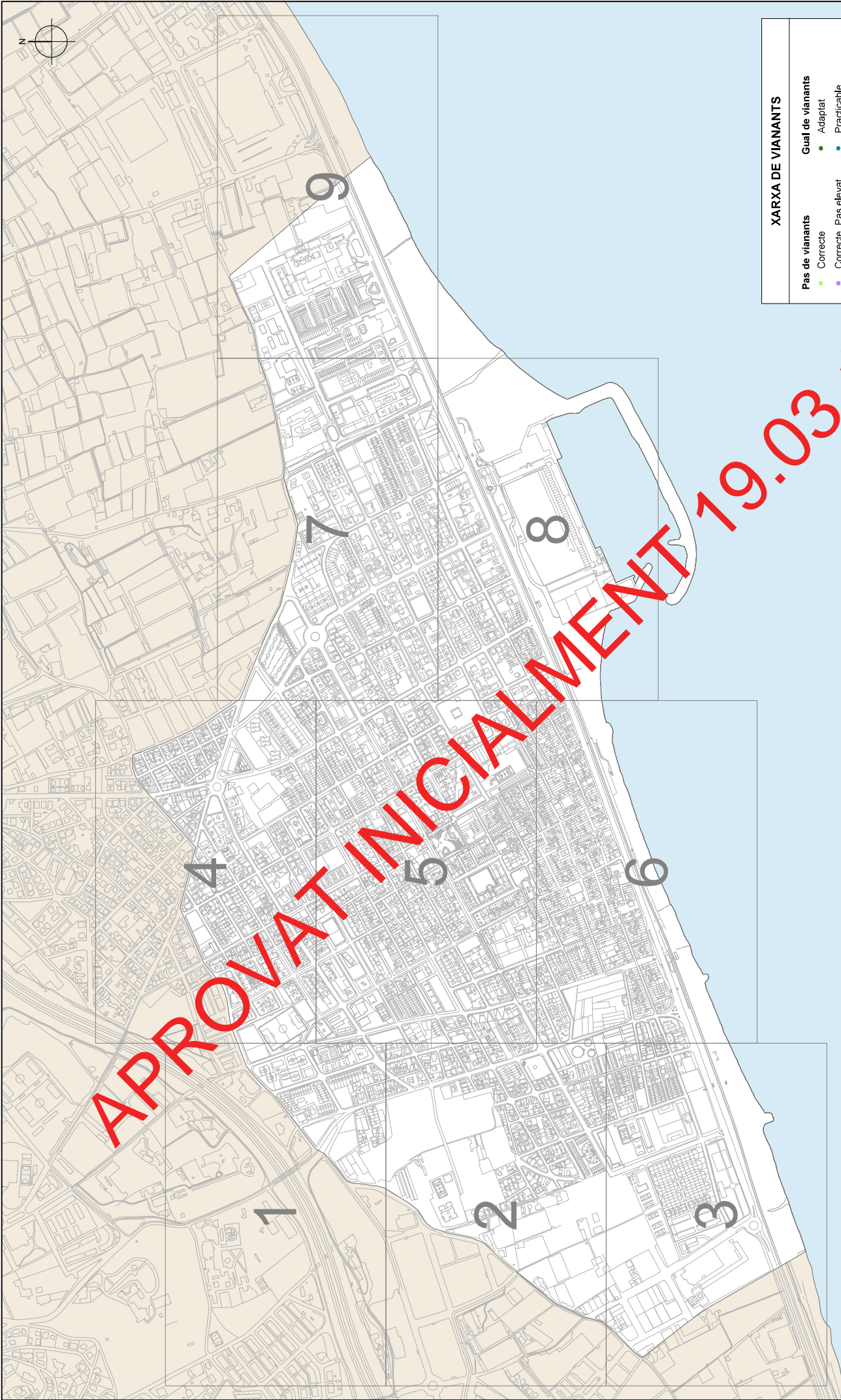


### XARXA PRINCIPAL DE VIANANTS

Pas de vianants	Amplada útil de vorera
■ Correcte	— No accessible (< 0,9 m)
■ Correcte, Pas elevat	— No accessible segons ordre VV (>= 0,9 m - <= 1,8 m)
■ Inexistent	— Accessible (> 1,8 m - <= 2,5 m)
● IM ubicat	— Accessible per xarxa principal (> 2,5 m)
● Pràcticable i mal ubicat	— Plataforma única
● Inexistent	

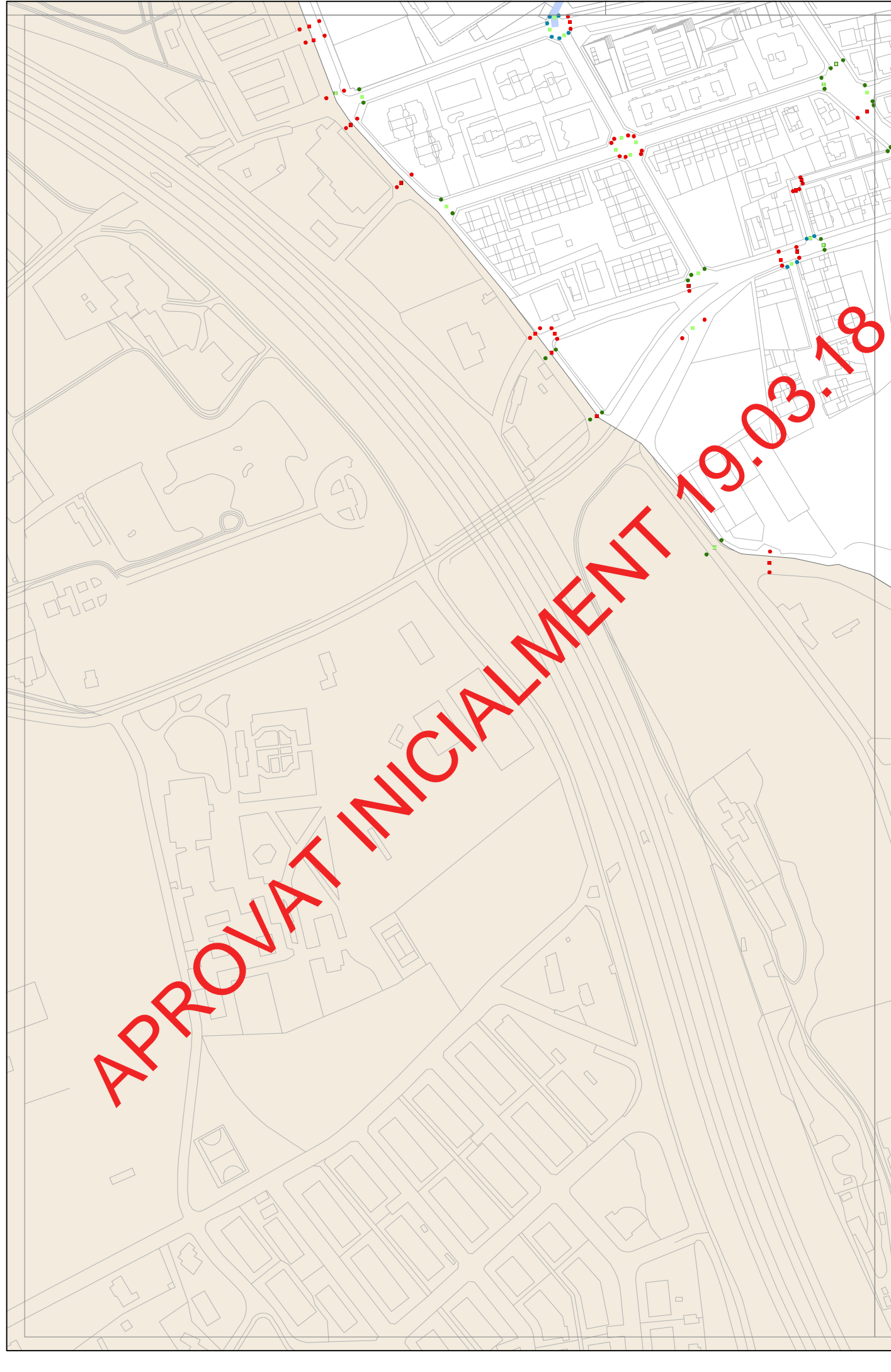
<b>Diputació Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat	<b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat	<b>Empresa consultora</b> <b>intra</b>	<b>Direcció de l'estudi</b> Palmira Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol del plànol</b> XARXA PRINCIPAL AMPLADA ÚTIL DE VORERES, GUALS I PASSOS DE VIANANTS	<b>Plànol</b> 9
			<b>Escala</b> A-3 1/3.300	<b>Data</b> ABRIL 2016	<b>Full</b> 1 de 1




**APPROVAT INICIALMENT 19.03.18**



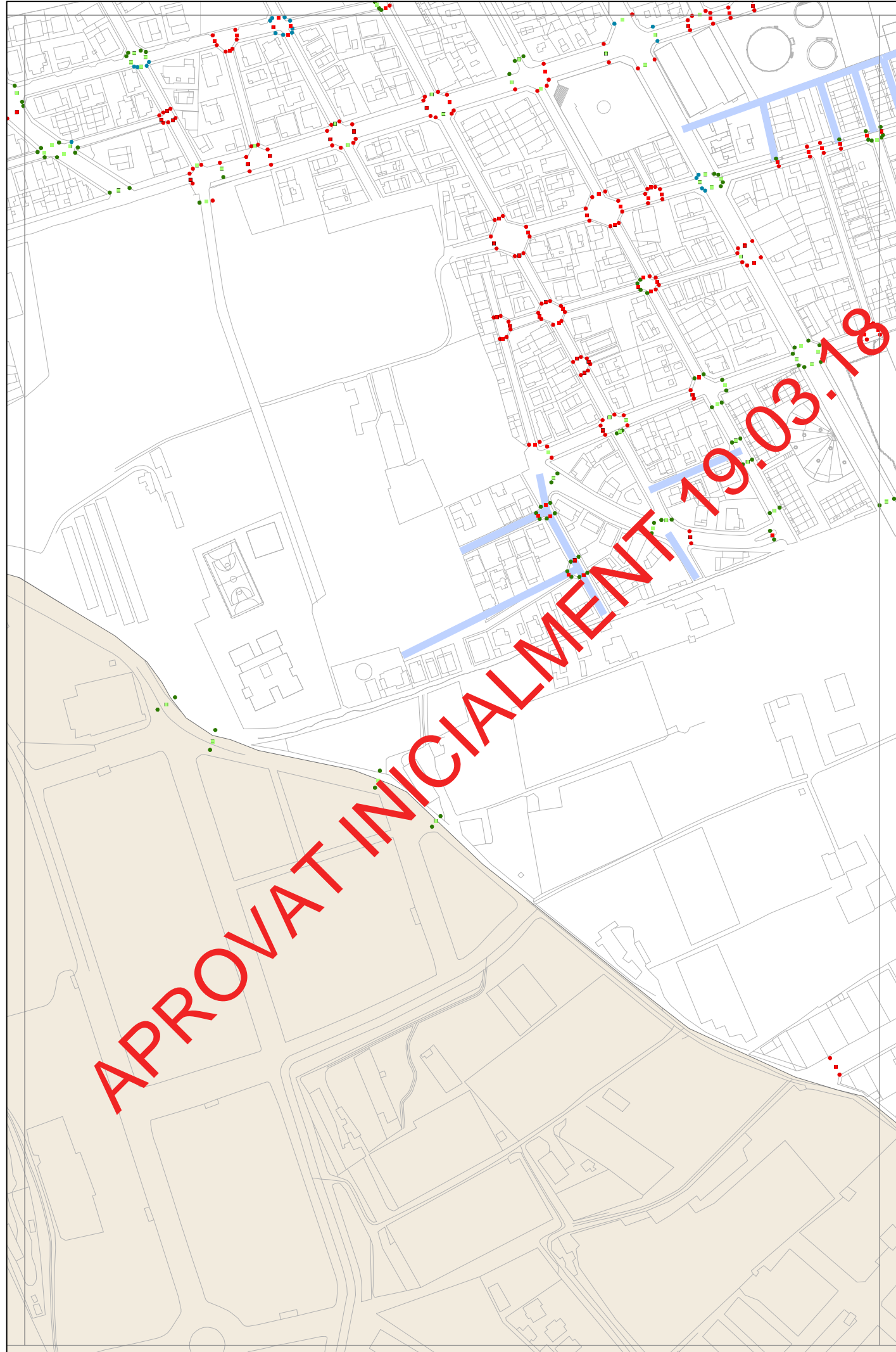
<b>Diputació Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat		<b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat		<b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Cortador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol del plànol</b>	<b>Plànol</b>
					<b>PASSOS DE VIANANTS IGUALS</b>	<b>10.0</b>
				<b>Data</b>	<b>Full</b>	
				A-3 1/8.000	ABRIL 2016	1 de 1




APROVAT INICIALMENT 19.03.18



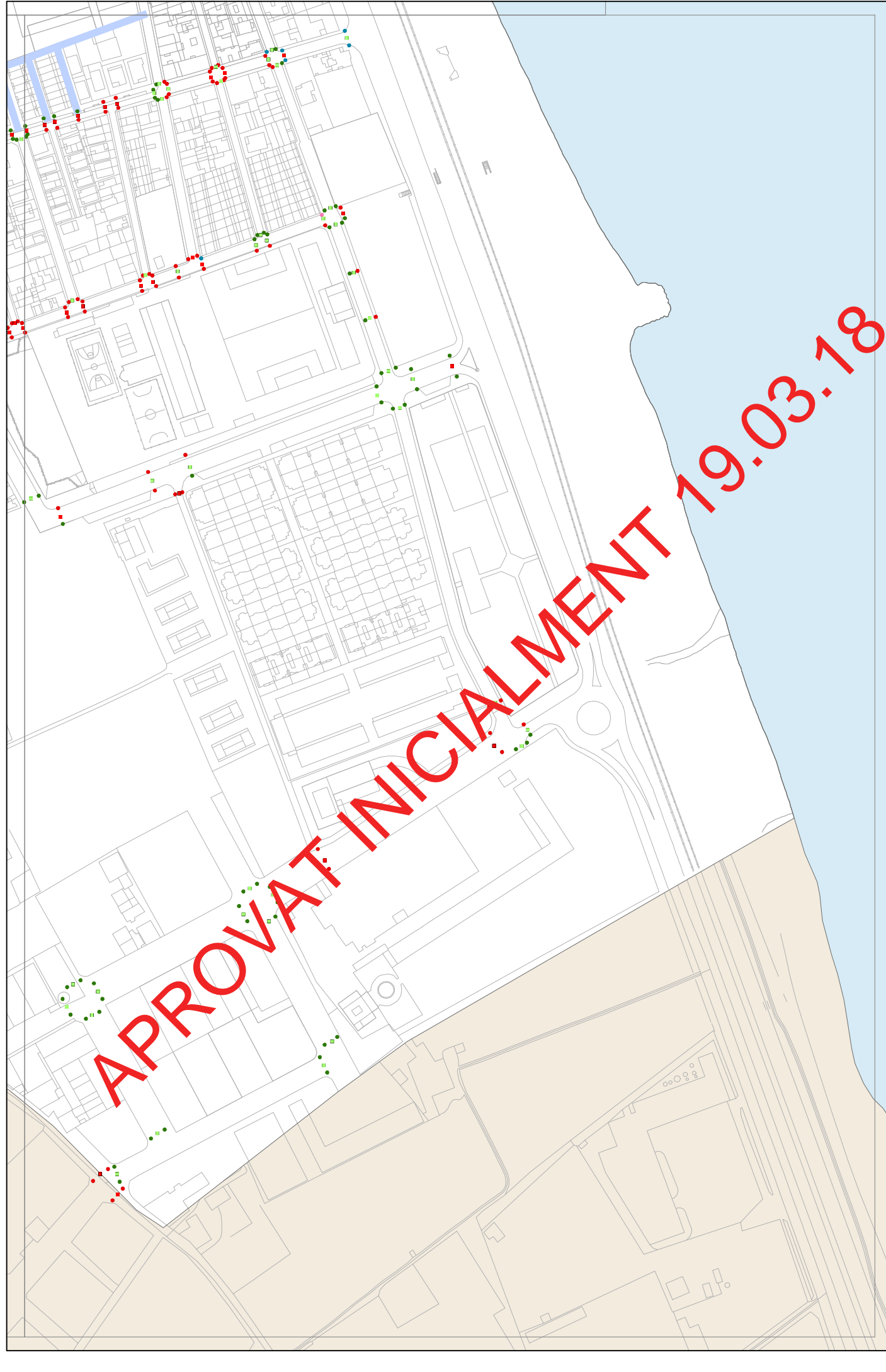
 <b>Diputació Barcelona</b>   Àrea de Territori i Sostenibilitat	 <b>Ajuntament de Premià de Mar</b> <a href="http://www.premiademar.cat">www.premiademar.cat</a>	<b>Empresa consultora</b>  <b>intra</b>	<b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol de l'estudi</b> <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</b>	<b>Títol del plànol</b> PASSOS DE VANANTS I GUALS Escala: A-3 1/2.000 Data: ABRIL 2016	<b>Plànol</b> 10.1 Full 1 de 1
---	--	---	---	--	---	--------------------------------------




APROVAT INICIALMENT 19.03.18



 <b>Diputació Barcelona</b>   Àrea de Territori i Sostenibilitat	 <b>Ajuntament de Premià de Mar</b> <a href="http://www.premiademar.cat">www.premiademar.cat</a>	<b>Empresa consultora</b>  <b>intra</b>	<b>Direcció de l'estudi</b> Patricia Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol de l'estudi</b> <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIÀ DE MAR</b>	<b>Títol del plànol</b> PASSOS DE VANANTS I GUALS A-3 1/2.000 Data ABRIL 2016	<b>Plànol</b> 10.2 Full 1 de 1
--	--	---	---	--	--	--------------------------------------

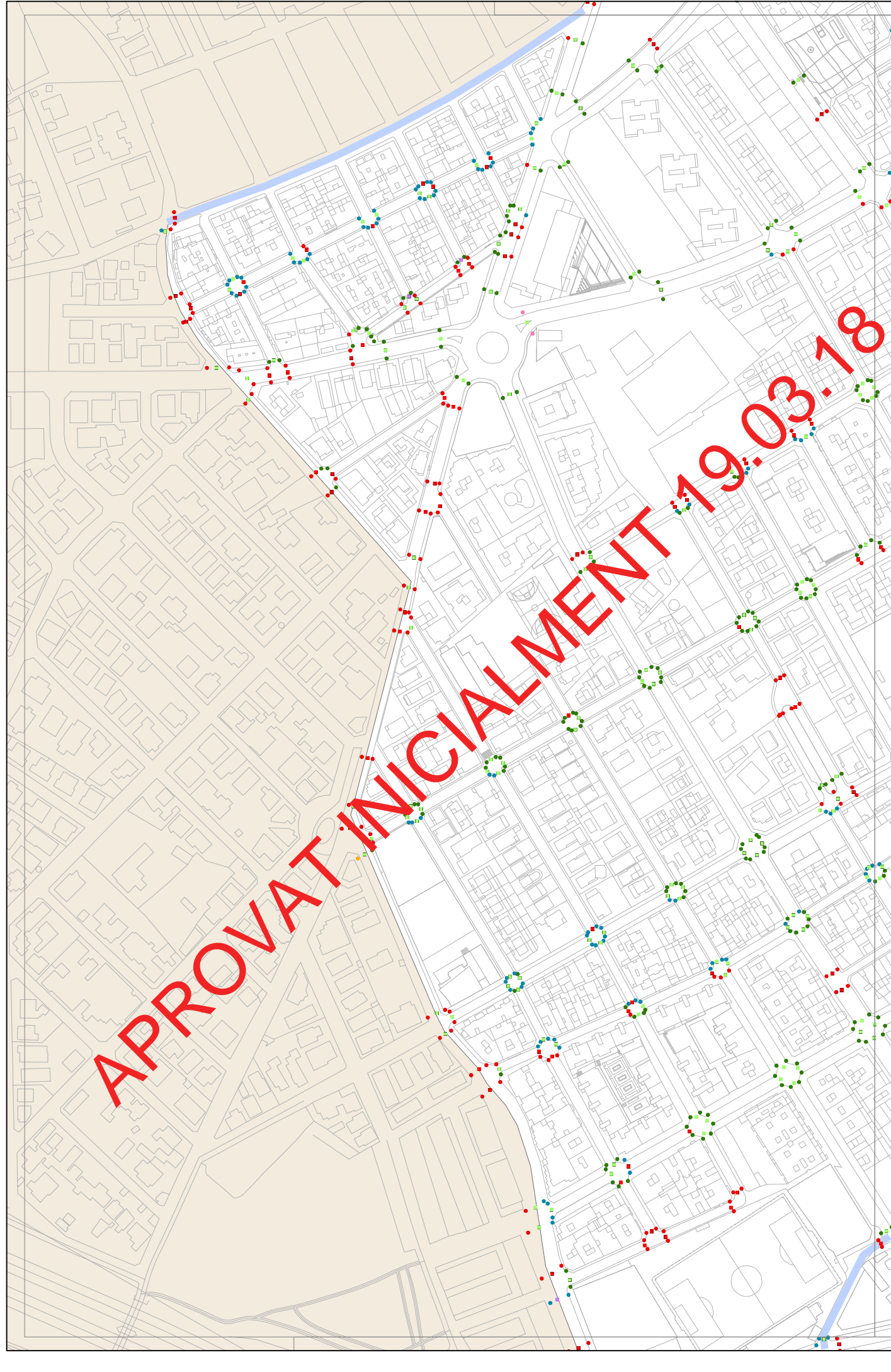
**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**






 <b>Diputació Barcelona</b>   Àrea de Territori i Sostenibilitat	 <b>Ajuntament de Premià de Mar</b> <a href="http://www.premiademar.cat">www.premiademar.cat</a>	 <b>intra</b> Empresa consultora	<b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques		<b>Títol de l'estudi</b> <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</b>		<b>Títol del plànol</b> PASSOS DE VIANTS I GUALS		<b>Plànol</b> 10.3
			<b>Data</b> ABRIL 2016		<b>Escala</b> A-3 1/2.000	<b>Full</b> 1 de 1			

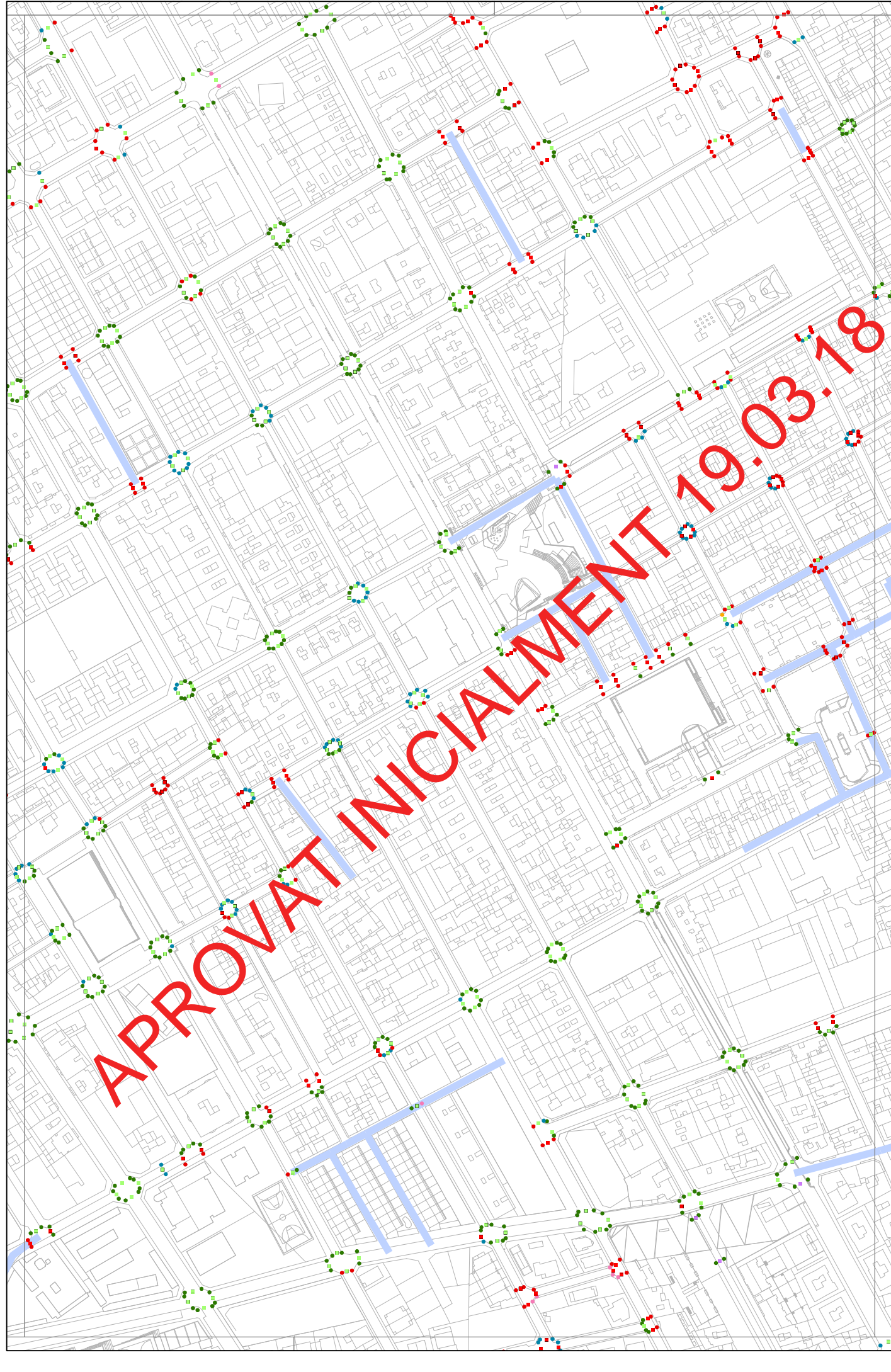


**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**



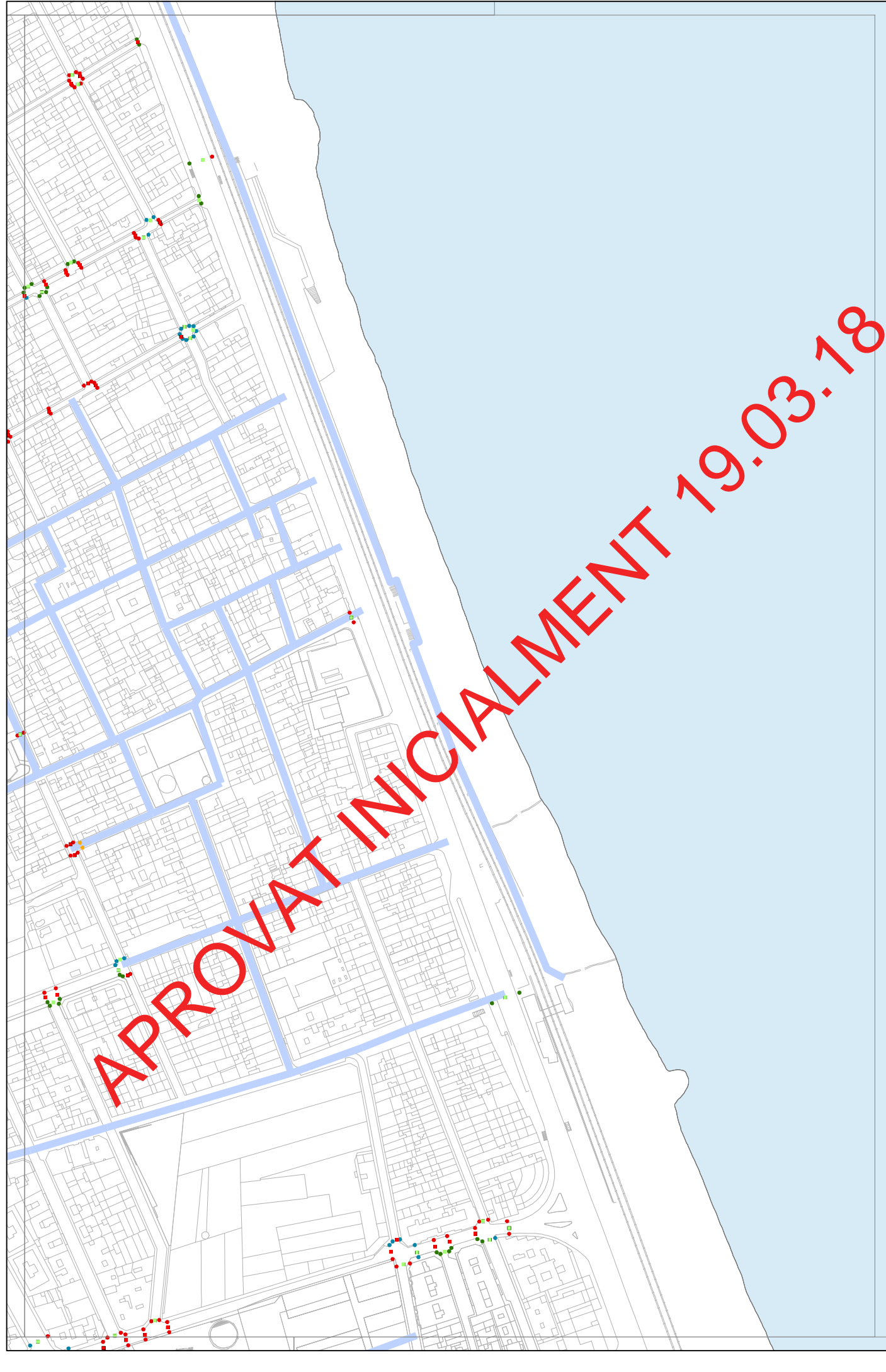
 <b>Diputació Barcelona</b>   Àrea de Territori i Sostenibilitat	 <b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat	<b>Empresa consultora</b>  <b>intra</b>	<b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol de l'estudi</b> <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</b>	<b>Títol del plànol</b> PASSOS DE VIANANTS I GUALS A-3 1/2.000 Data ABRIL 2016 Escala	<b>Plànol</b> 10.4 Full 1 de 1
---	---	---	---	--	---	--------------------------------------




APROVAT INICIALMENT 19.03.18



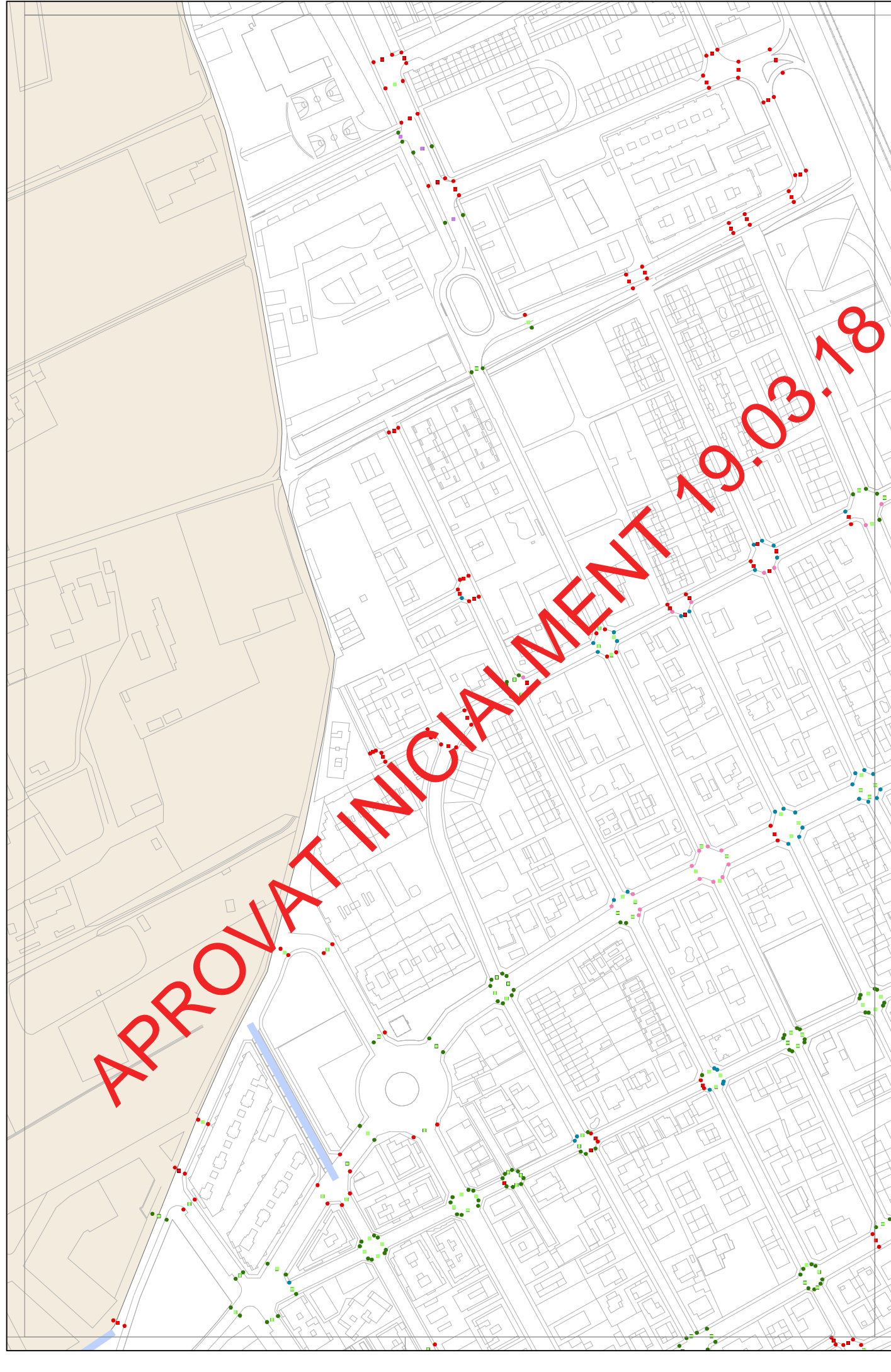
Diputació Barcelona	Àrea de Territori i Sostenibilitat		Ajuntament de Premià de Mar <a href="http://www.premiademar.cat">www.premiademar.cat</a>	Empresa consultora 	Direcció de Festius Paloma Sánchez-Cortador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Titol del plànol		Plànol	
						Escala A-3	Data ABRIL 2016	10.5	Full 1 de 1
Titol de l'estudi					PASSOS DE VIANANTS IGUALS				
Titol de l'estudi					PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIÀ DE MAR				




APROVAT INICIALMENT 19.03.18



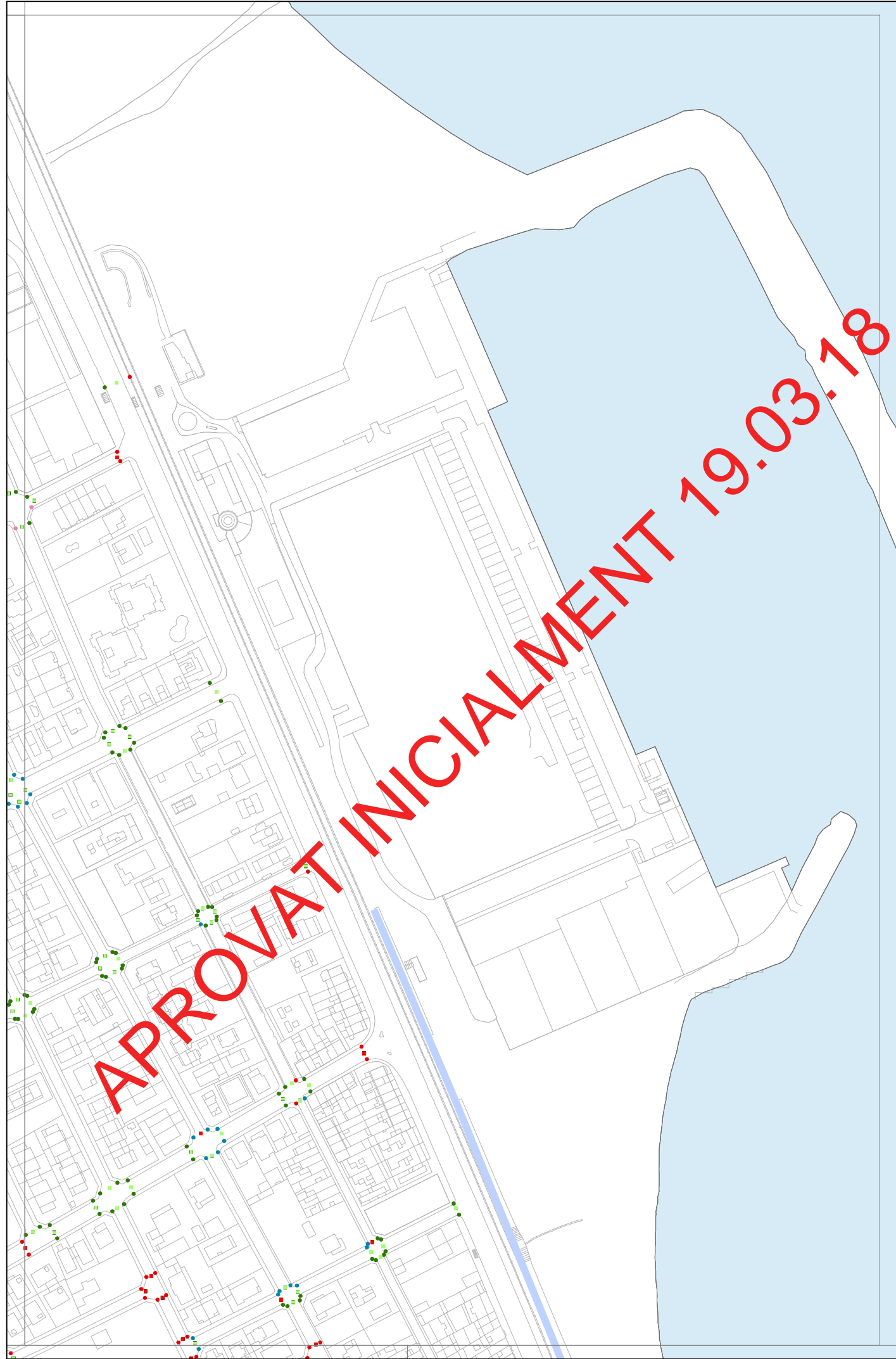
 Diputació de Barcelona Àrea de Territori i Sostenibilitat	 Ajuntament de Premià de Mar www.premiademar.cat	 Empresa consultora	Direcció de l'estudi Pablo Sánchez-Cortador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Títol de l'estudi PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR		Títol del plànol PASSOS DE VIANTS I GUALS		Plànol 10.6
				Escala A-3 1/2.000		Data ABRIL 2016	Full 1 de 1	




APROVAT INICIALMENT 19.03.18



 <b>Diputació Barcelona</b>   Àrea de Territori i Sostenibilitat	 <b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat	 <b>intra</b> Empresa consultora	<b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol de l'estudi</b> PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR	<b>Títol del plànol</b> PASSOS DE VANANTS I GUALS	<b>Plànol</b> 10.7
				<b>Escala</b> A-3	<b>Data</b> ABRIL 2016	<b>Full</b> 1 de 1

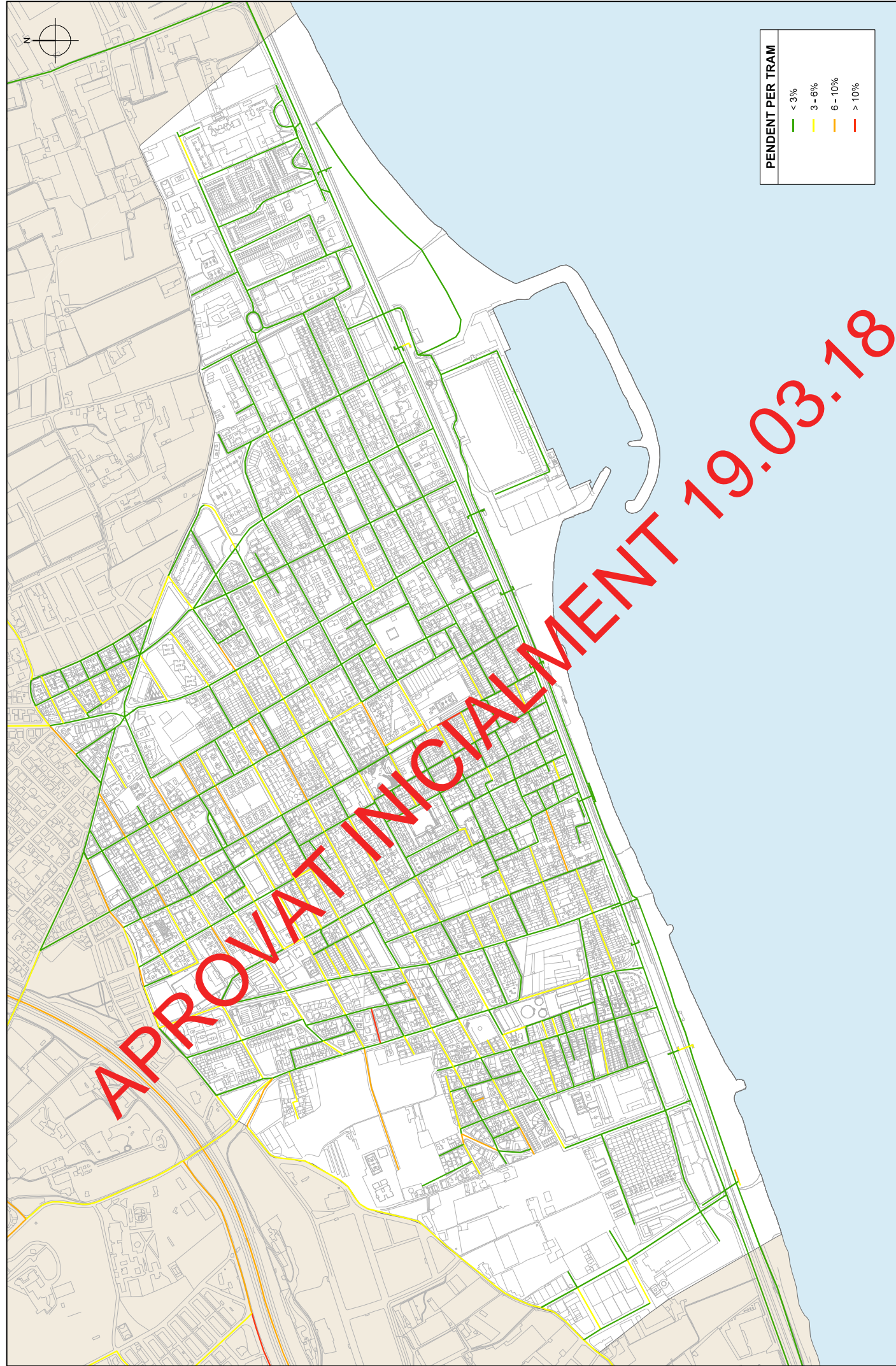
**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**



 <b>Diputació Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat	 <b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat	 <b>Empresa consultora intram</b>	<b>Direcció de l'estudi</b> Paueta Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol de l'estudi</b> PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR	<b>Títol del plànol</b> PASSOS DE VANANTS I GUALS Escala A-3 1/2.000	<b>Plànol</b> 10.8 Full 1 de 1
				<b>Data</b> ABRIL 2016		

**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**




<b>Diputació Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat	<b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat	<b>Empresa consultora</b> <b>intra</b>	<b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol de l'estudi</b>	<b>Títol del plànol</b>	<b>Plànol</b>
				<b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</b>	<b>PASSOS DE VIANANTS I GUALS</b>	<b>10.9</b>
				<b>Escala</b>	<b>Data</b>	<b>Full</b>
				A-3	1/2.000	ABRIL 2016
						1 de 1



**PENDENT PER TRAM**

<span style="color: green;">—</span>	< 3%
<span style="color: yellow;">—</span>	3 - 6%
<span style="color: orange;">—</span>	6 - 10%
<span style="color: red;">—</span>	> 10%

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

<p><b>Diputació Barcelona</b>   Àrea de Territori i Sostenibilitat</p> 	<p><b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat</p> 	<p><b>Empresa consultora</b> <b>intra</b></p> 	<p><b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Cortador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques</p>	<p><b>Títol de l'estudi</b> PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</p>	<p><b>Títol del plànol</b> PENDENTS DE LA XARXA DE VIANANTS</p>	<p><b>Plànol</b> 11</p>
			<p><b>Escala</b> A-3 1/7.000</p>	<p><b>Data</b> ABRIL 2016</p>	<p><b>Full</b> 1 de 1</p>	

APROVA TANCIALMENT 19.03.18



**VOLUM DE VIANANTS I CENTRES D'ATRACCIÓ**

Vianants/dia	Centres d'atracció
< 1.000	Centres administratius
1.000 - 2.000	Centres culturals
2.000 - 4.000	Centres educatius
4.000 - 6.000	Centres sanitaris
6.000 - 8.000	Centres socials
> 8.000	Centres esportius
	Seguretat i defensa
	Dipòsit de vehicles
	Cementiri
	Església

<b>Diputació Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat	<b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat	<b>Empresa consultora</b> <b>intra</b>	<b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol del plànol</b> INTENSITAT DE VIANANTS	<b>Plànol</b> 12
					<b>Escala</b> A-3 1/5.000

**PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR**



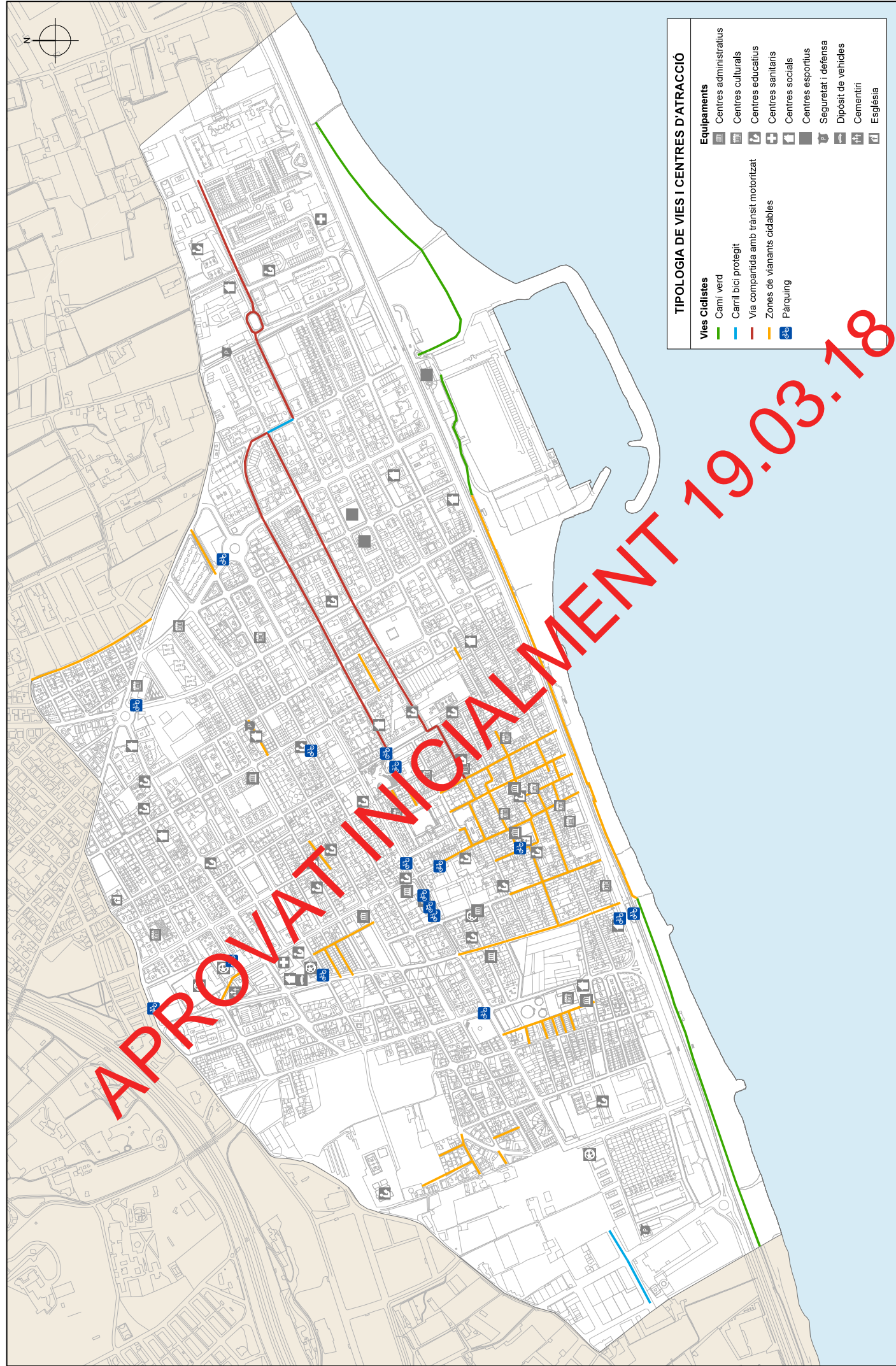
**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**



PARÀMETRES	
---	Volum de vianants superior als 2.000/dia
—	Plataforma única
—	Voreres amb ample total < 1 m
—	Àrea influència dels equipaments (100 metres)

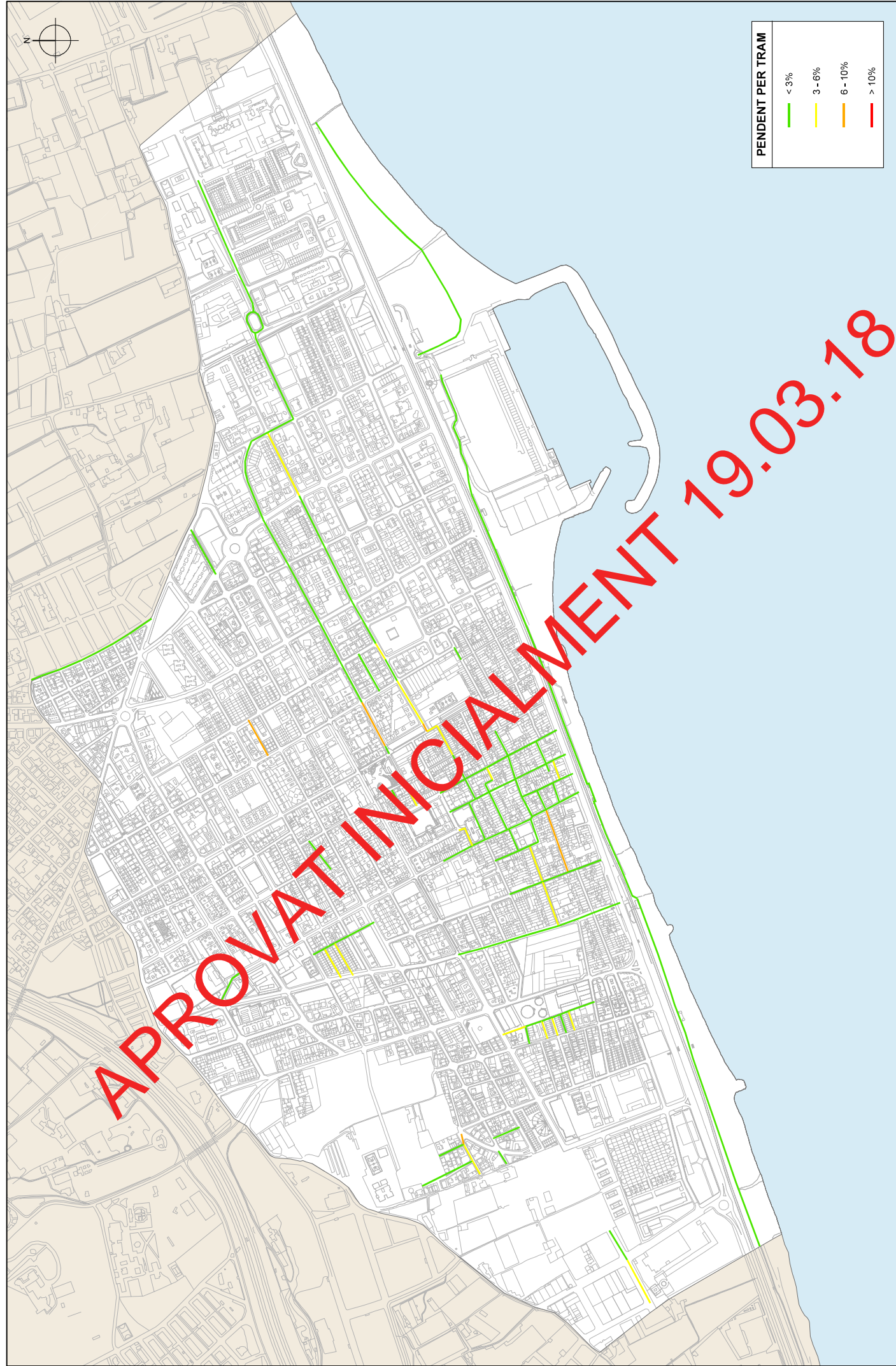
	Diputació Barcelona i Sostenibilitat	Àrea de Territori i Sostenibilitat		Ajuntament de Premià de Mar www.premiademar.cat		Empresa consultora	Direcció de l'estudi Patima Sánchez-Contador Escudero Enginyera de camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Títol de l'estudi PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR	Escala A-3 1/7.000	Data ABRIL 2016	Plànol	13
											Full	1 de 1

APROVAT INICIALMENT 19.03.18






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

<b>Diputació Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat	 Ajuntament de Premià de Mar www.premiademar.cat	<b>Empresa consultora</b>  intra	<b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Cortador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol de l'estudi</b> PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR	<b>Títol del plànol</b> XARXA DE VIES CICLISTES I APARCAMENTS	<b>Plànol</b> 14
				<b>Escala</b> A-3 1/7.000	<b>Data</b> ABRIL 2016	<b>Full</b> 1 de 1

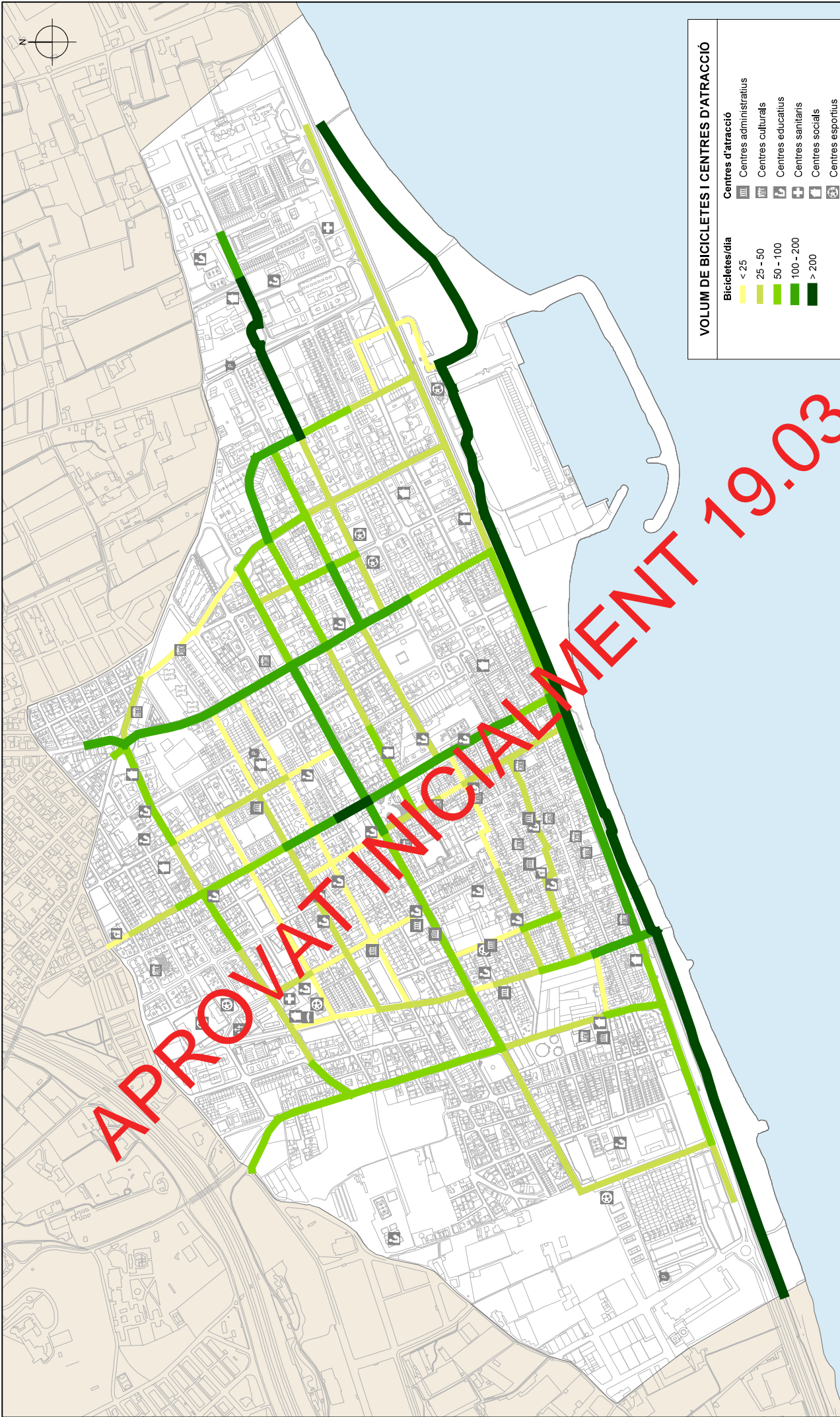


PENDENT PER TRAM	
—	< 3%
—	3 - 6%
—	6 - 10%
—	> 10%

APROVAT INICIALMENT 19.03.18




 <b>Diputació de Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat	 <b>Ajuntament de Premià de Mar</b> <a href="http://www.premiademar.cat">www.premiademar.cat</a>	<b>Empresa consultora</b> 	<b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Cortador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol de l'estudi</b> PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR	<b>Títol del plànol</b> XARXA DE VIES CICLISTES: PENDENTS	<b>Plànol</b> 15
			<b>Data</b> ABRIL 2016	<b>Escala</b> A-3 1/7.000	<b>Full</b> 1 de 1	

**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**

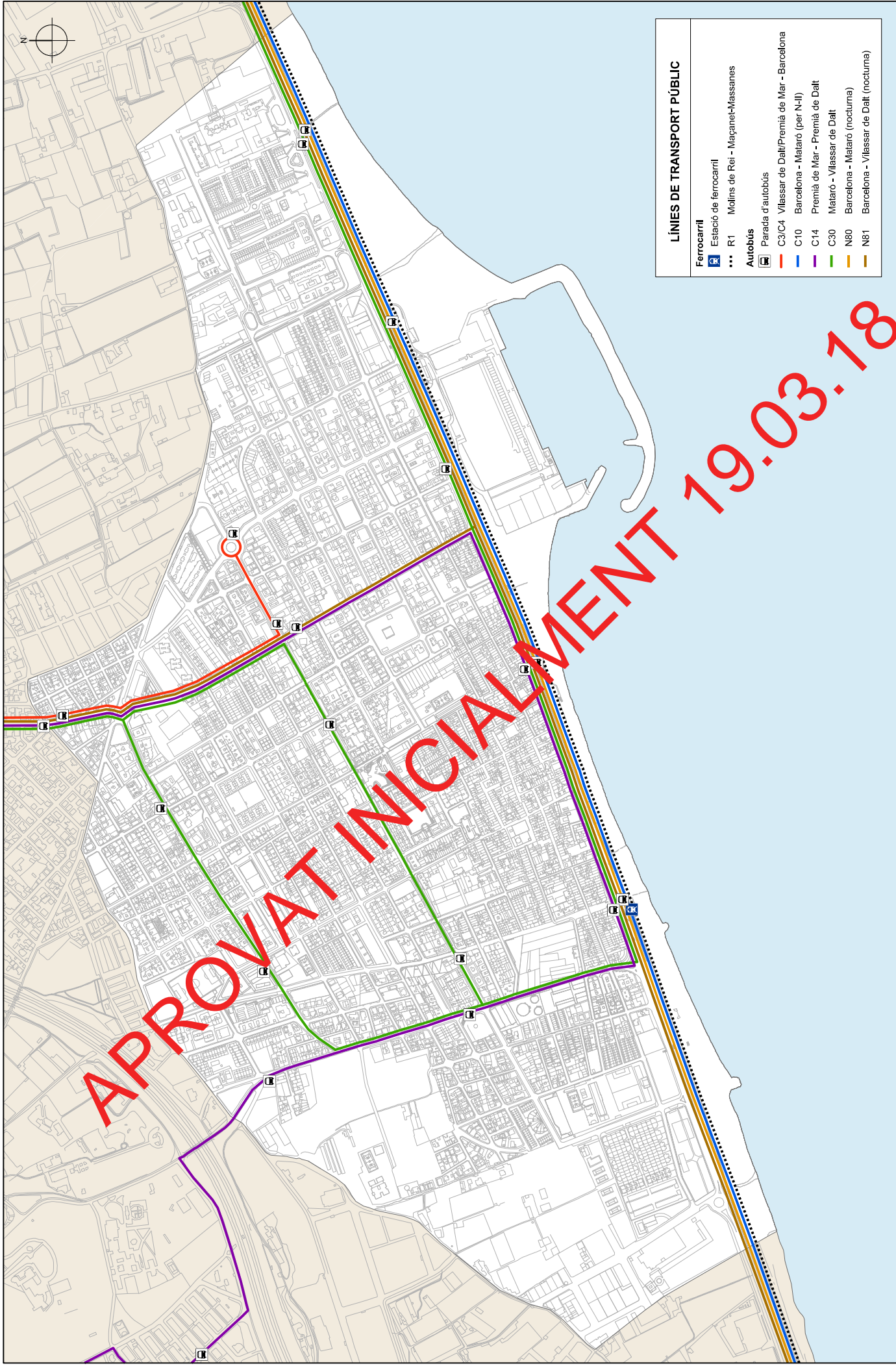


**VOLUM DE BICICLETES I CENTRES D'ATRACCIÓ**

Bicicletes/dia	Centres d'atracció
< 25	Centres administratius
25 - 50	Centres culturals
50 - 100	Centres educatius
100 - 200	Centres sanitaris
> 200	Centres socials
	Centres esportius
	Seguretat i defensa
	Dipòsit de vehicles
	Cementiri
	Església

 <b>Diputació Barcelona</b>   Àrea de Territori i Sostenibilitat	 <b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat	 <b>intra</b> Empresa consultora	Direcció de l'estudi Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Títol de l'estudi <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</b>	Escala A-3 1/7.000	Intensitat de bicicletes	Plànol
						Data ABRIL 2016	Full 1 de 1





APROVAT INICIALMENT 19.03.18

<b>Diputació Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat 	<b>Ajuntament de Premià de Mar</b>  <a href="http://www.premiademar.cat">www.premiademar.cat</a>	<b>Empresa consultora</b> 	<b>Direcció de l'estudi:</b> Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol de l'estudi</b> PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIÀ DE MAR	<b>Títol del plànol</b> XARXA DE SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC	<b>Plànol</b> 18
			<b>Data</b> ABRIL 2016	<b>Escala</b> A-3 1/7.000	<b>Data</b> ABRIL 2016	<b>Full</b> 1 de 1



APROVAT INICIALMENT 19.03.18

**LÍNIES DE TRANSPORT PÚBLIC**

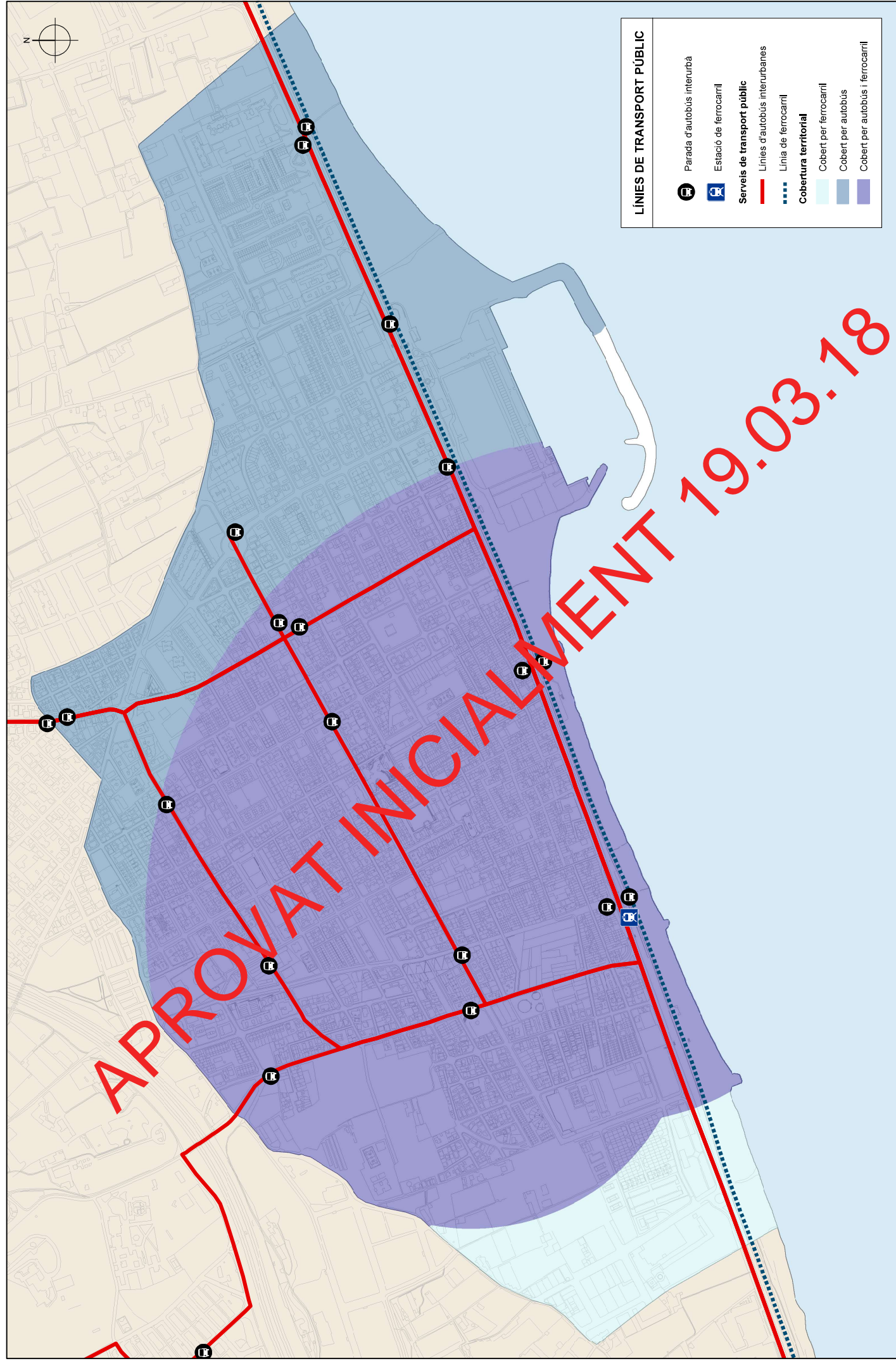
- Parada d'autobus interurbà
- Estació de ferrocarril




**Serveis de transport públic**

- Línies d'autobus interurbanes
- Línia de ferrocarril

**Cobertura territorial**

- Cobert per ferrocarril
- Cobert per autobus
- Cobert per autobus i ferrocarril









<p><b>Titol del plànol</b></p> <p>COBERTURA TERRITORIAL DELS SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC</p>	<p><b>Plànol</b></p> <p>19</p>
<p><b>Titol de l'estudi</b></p> <p>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIÀ DE MAR</p>	<p><b>Data</b></p> <p>ABRIL 2016</p>
<p><b>Escaleta</b></p> <p>A-3 1/7.000</p>	<p><b>Full</b></p> <p>1 de 1</p>
<p><b>Direcció de l'estudi</b></p> <p>Peloma Sánchez-Cortador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques</p>	<p><b>Empresa consultora</b></p> 
<p><b>Ajuntament de Premià de Mar</b></p>  <p>www.premiademar.cat</p>	<p><b>Diputació Barcelona</b></p>  <p>Àrea de Territori i Sostenibilitat</p>



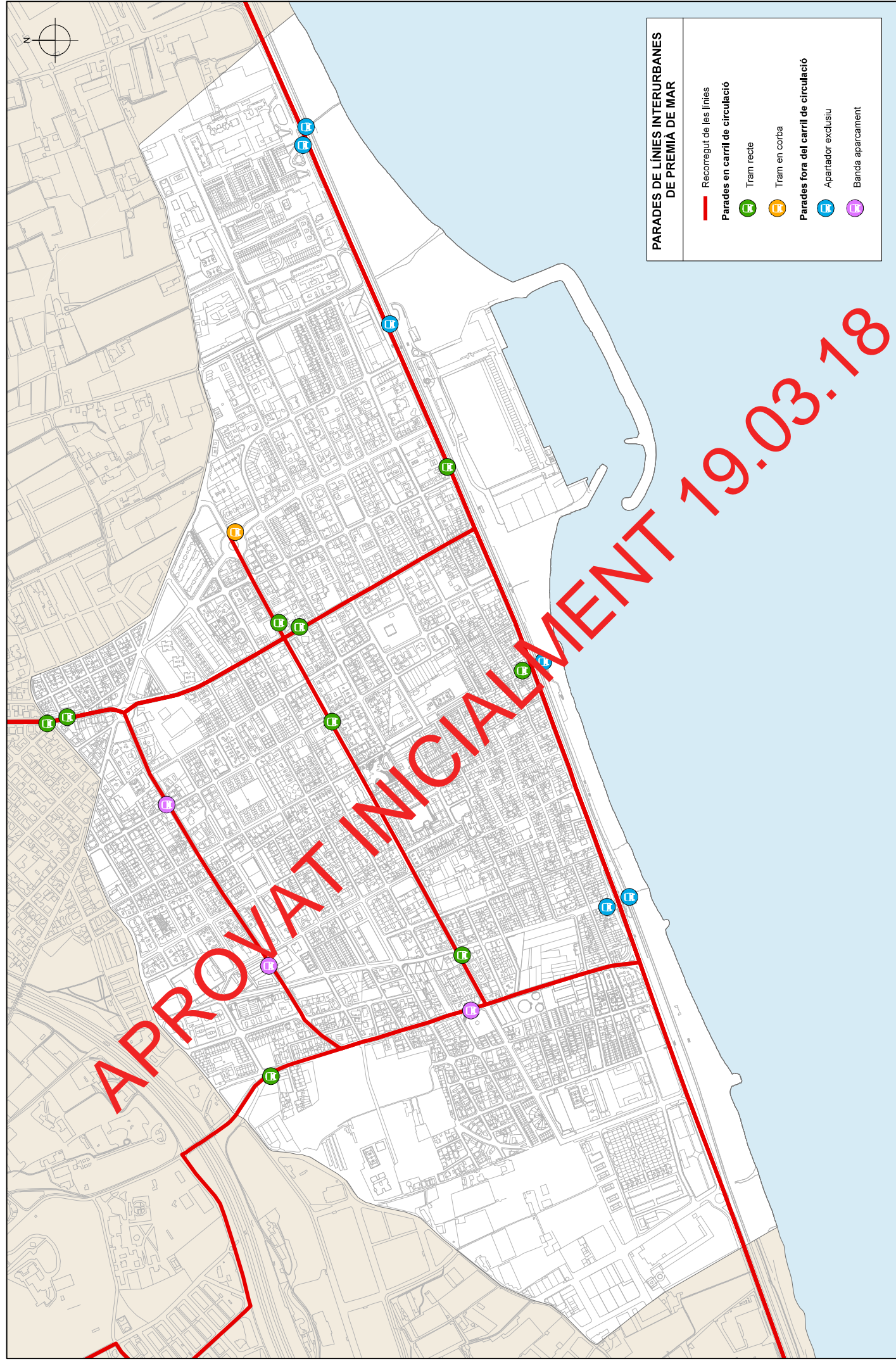
**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**

**SERVEIS AMB FREQUÈNCIA DE PAS  
NO SUPERIOR A 15 MIN**

-  Estació de ferrocarril
-  Línia de ferrocarril
-  Cobertura territorial

<b>Titol del plànol</b> COBERTURA TERRITORIAL DELS SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC	<b>Titol de l'estudi</b> PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR	<b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Empresa consultora</b> 	 Ajuntament de Premià de Mar <small>www.premiademar.cat</small>	 Diputació Barcelona   Àrea de Territori i Sostenibilitat
<b>Plànol</b> 20	<b>Data</b> ABRIL 2016	<b>Escala</b> A-3 1/7.000			
<b>Full</b> 1 de 1					





**PARADES DE LÍNIES INTERURBANES DE PREMIÀ DE MAR**










- Recorregut de les línies
- Parades en carril de circulació
- Tram recte
- Tram en corba
- Parades fora del carril de circulació
- Apartador exclusiu
- Banda aparcament




<p><b>Diputació Barcelona</b>   Àrea de Territori i Sostenibilitat</p>	<p><b>Ajuntament de Premià de Mar</b></p> <p>www.premiademar.cat</p>	<p><b>Empresa consultora</b></p>	<p><b>Direcció de l'estudi</b></p> <p>Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports</p> <p>Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques</p>	<p><b>Títol de l'estudi</b></p> <p>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIÀ DE MAR</p>	<p><b>Títol del plànol</b></p> <p>TIPOLOGIA DE PARADES D'AUTOBÚS</p>	<p><b>Plànol</b></p> <p>21</p>
			<p><b>Escala</b></p> <p>A-3 1/7.000</p>	<p><b>Data</b></p> <p>ABRIL 2016</p>	<p><b>Full</b></p> <p>1 de 1</p>	



APROVAT INICIALMENT 19.03.18

**PARÀMETRES**

-  Recorregut de les línies
-  Parades d'autobús
-  Correcte
-  Sense marquesina ni banc
-  Parades amb itinerari no accessible
-  Parades en carril en corba
- Disfuncions en el recorregut**
-  Escàs ample carril de circulació durant operacions C/D
-  Fases semaforiques no coordinades
-  Ocupació de l'apartador del bus per vehicles privats

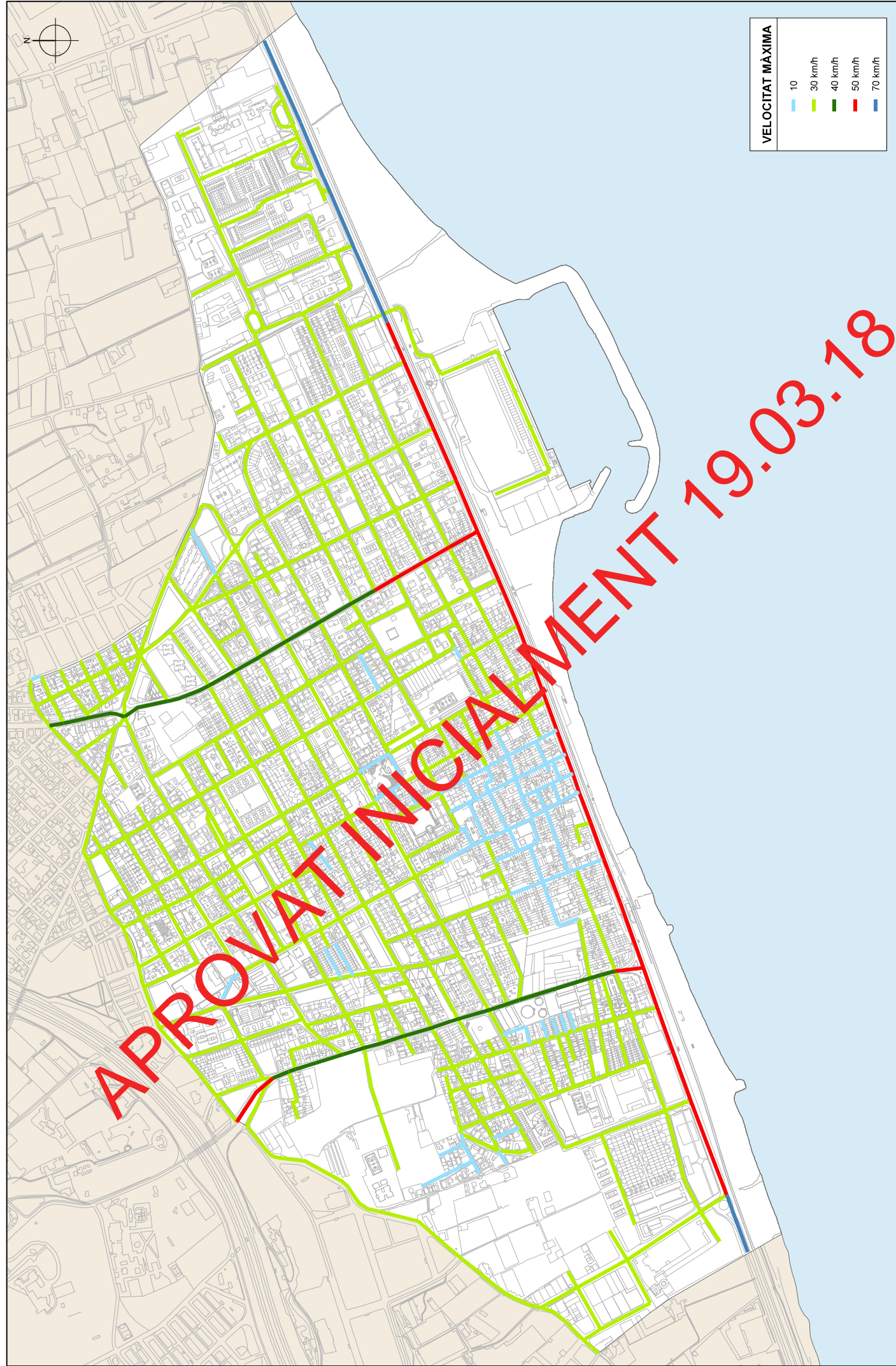
 Diputació Barcelona Àrea de Territori i Sostenibilitat	 Ajuntament de Premià de Mar www.premiademar.cat	Empresa consultora 	Direcció de l'estudi Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Títol de l'estudi <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</b>	Títol del plànol <b>DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ACTUAL EN TRANSPORT PÚBLIC. DETECCIÓ DE DISFUNCIONS</b>	Plànol <b>22</b>
				Escala A-3 1/7.000	Data ABRIL 2016	Full 1 de 1

APROVAT INICIALMENT 19.03.18



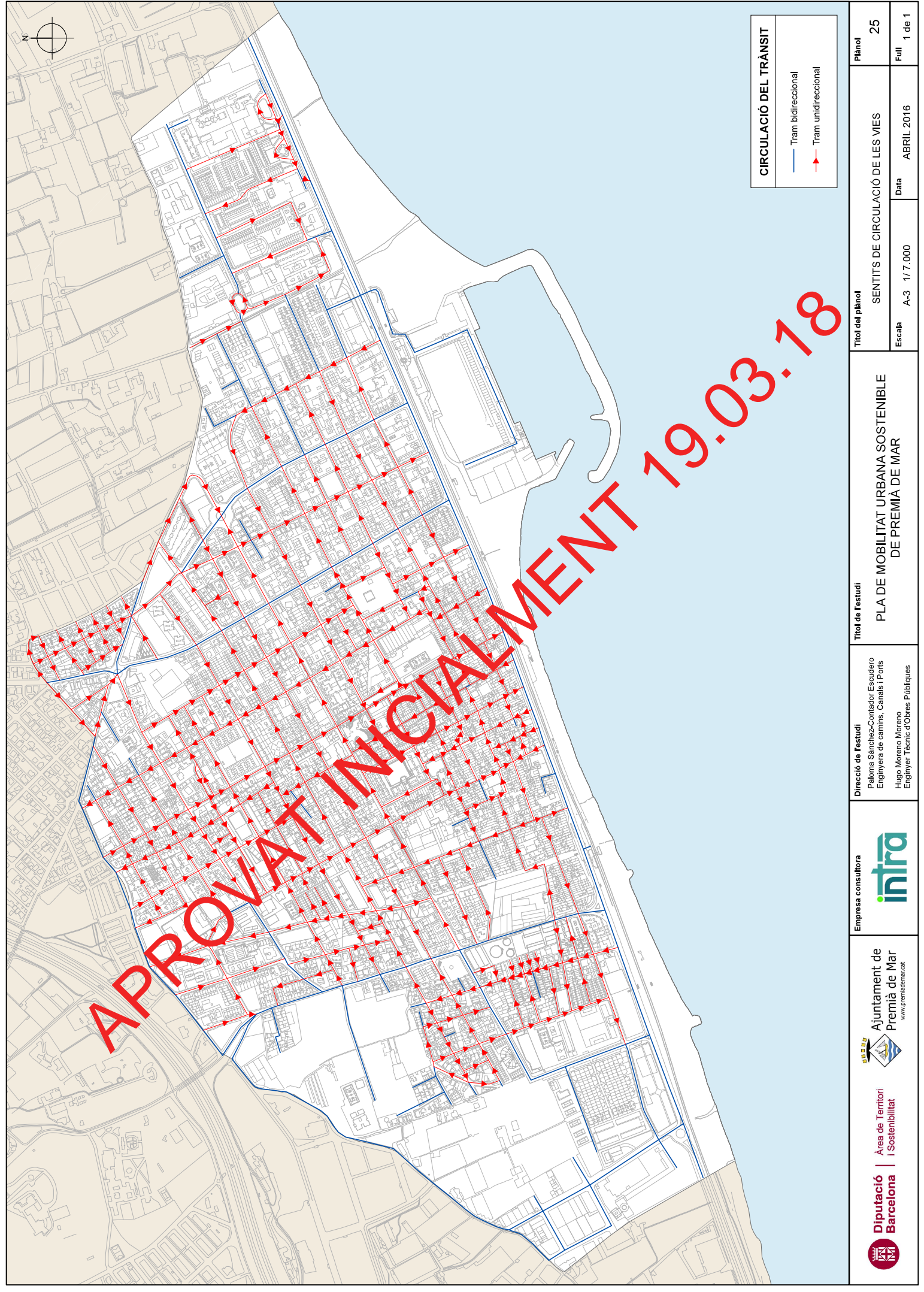
XARXA VIÀRIA	
	Xarxa d'accesos i vies interurbanes
	Xarxa primària o principal
	Xarxa secundària col·lectora o distribuïdora
	Xarxa secundària veïnal o local

	Àrea de Territori i Sostenibilitat		Empresa consultora		Direcció de l'estudi Pau Serra-Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Títol de l'estudi				
						PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIÀ DE MAR	JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA			
					Escala	A-3 1/7.000	Data	ABRIL 2016	Plànol	23
							Full	1 de 1		



VELOCITAT MÀXIMA	
10	30 km/h
40	50 km/h
70	

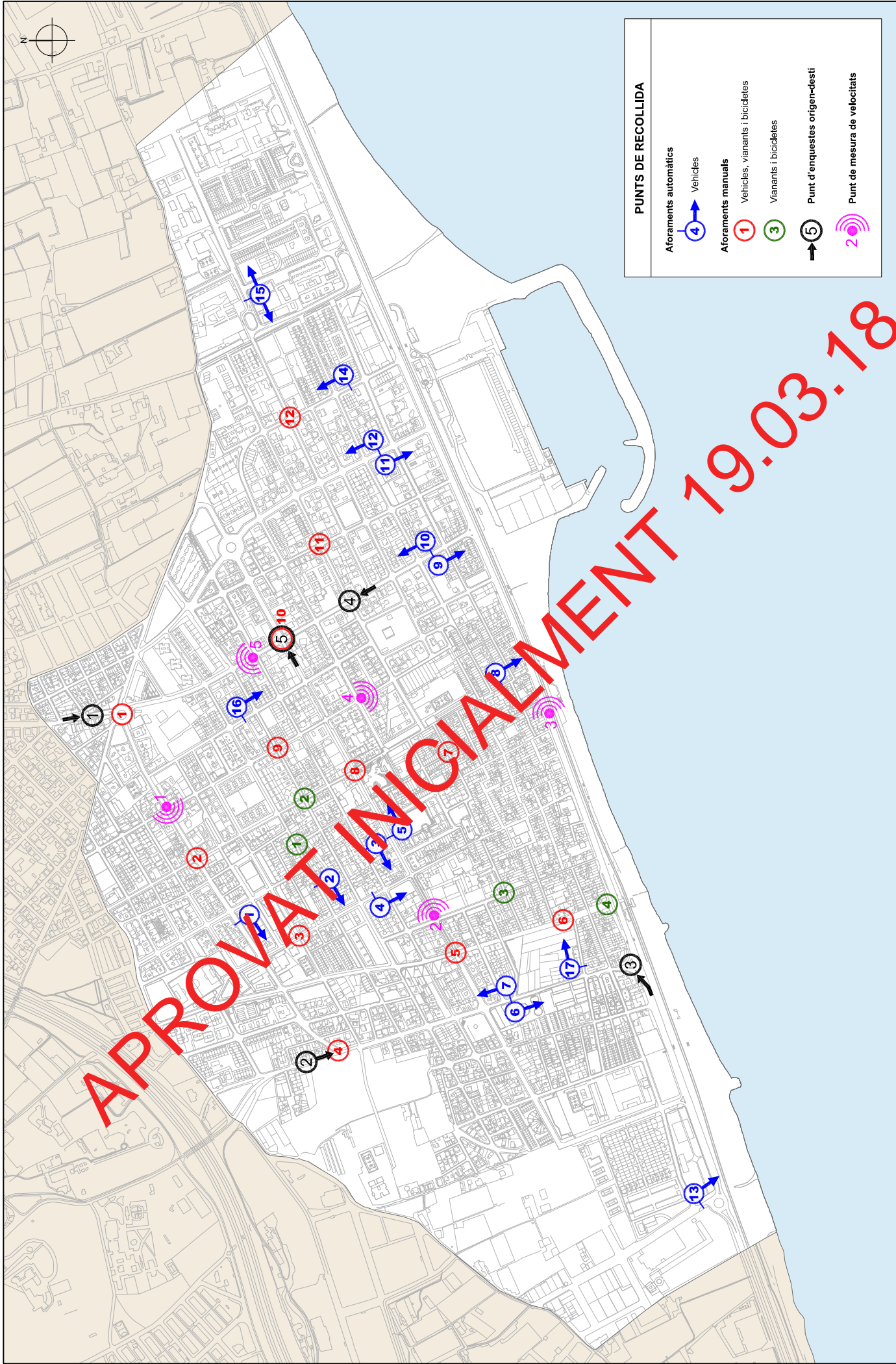
<p><b>Diputació Barcelona</b>   Àrea de Territori i Sostenibilitat</p>	<p><b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat</p>	<p><b>Empresa consultora</b> <b>intra</b></p>	<p><b>Direcció de l'estudi</b> Palmes Sánchez-Cortador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques</p>	<p><b>Títol de l'estudi</b> PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</p>	<p><b>Títol del plànol</b> REGULACIÓ DE LES VIES</p>	<p><b>Plànol</b> 24</p>
				<p><b>Escala</b> A-3 1/7.000</p>	<p><b>Data</b> ABRIL 2016</p>	<p><b>Full</b> 1 de 1</p>



CIRCULACIÓ DEL TRÀNSIT	
	Tram bidireccional
	Tram unidireccional

**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**

<b>Diputació Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat	 Ajuntament de Premià de Mar www.premiademar.cat	Empresa consultora  intra	Direcció de l'estudi Paloma Sánchez-Cortador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Títol de l'estudi <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</b>	Títol del plànol <b>SENTITS DE CIRCULACIÓ DE LES VIES</b>	Plànol <b>25</b>
				Escala A-3 1/7.000	Data ABRIL 2016	Full 1 de 1



**PUNTS DE RECOLLIDA**

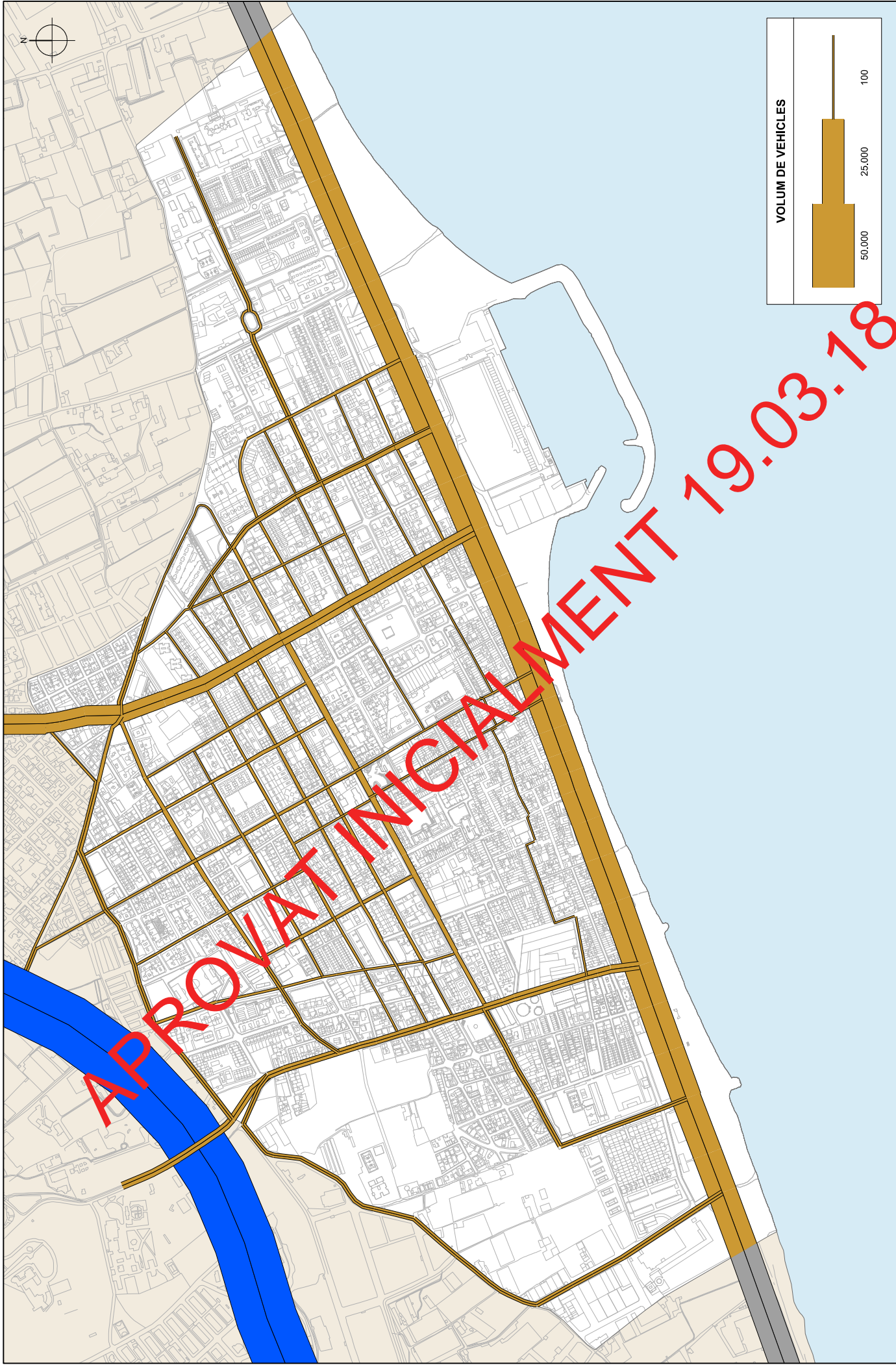
**Aforaments automàtics**  
 4 Vehicles

**Aforaments manuals**  
 1 Vehicles, vianants i bicicletes  
 3 Vianants i bicicletes

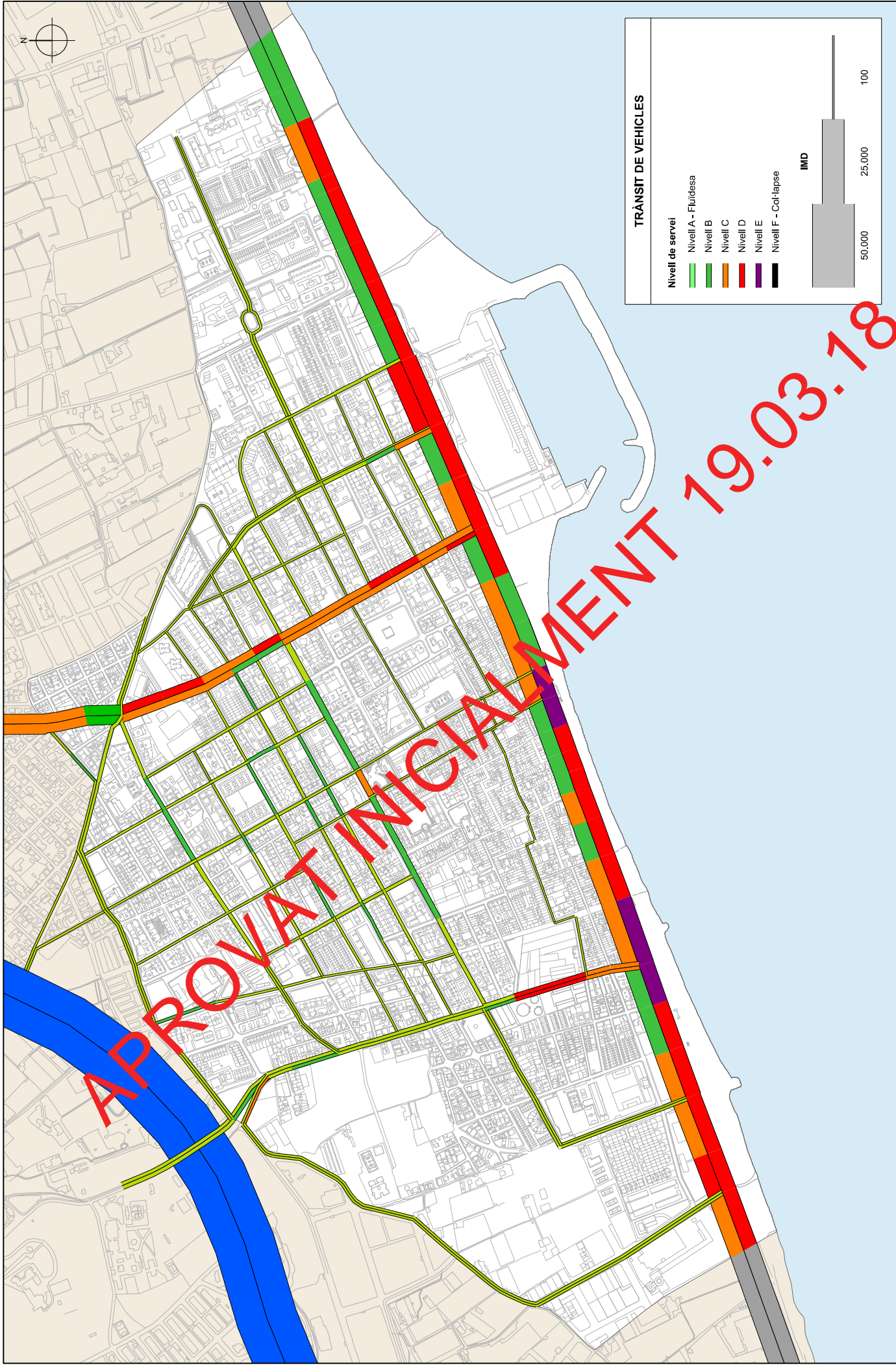
5 Punt d'enquestes origen-destí  
 2 Punt de mesura de velocitats

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

Diputació Barcelona Àrea de Territori i Sostenibilitat	Ajuntament de Premià de Mar www.premiademar.cat	Empresa consultora 	Direcció de l'estudi: Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Títol de l'estudi <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</b>	Títol del plànol <b>PUNTS DE RECOLLIDA D'INFORMACIÓ</b>	Plànol <b>26</b>
				Escala A-3 1/7.000	Data ABRIL 2016	Full 1 de 1



<p><b>Diputació Barcelona</b>   Àrea de Territori i Sostenibilitat</p>	<p><b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat</p>	<p><b>Empresa consultora</b></p>	<p><b>Direcció de l'estudi:</b> Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques</p>	<p><b>Títol de l'estudi</b> PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</p>	<p><b>Títol del plànol</b> INTENSITAT MITJANA DIÀRIA (IMD)</p>	<p><b>Plànol</b> 27</p>
			<p><b>Data</b> ABRIL 2016</p>	<p><b>Escala</b> A-3 1/7.000</p>	<p><b>Full</b> 1 de 1</p>	



**TRÀNSIT DE VEHICLES**



**Nivell de servei**

- Nivell A - Fluidesa
- Nivell B
- Nivell C
- Nivell D
- Nivell E
- Nivell F - Col·lapse

**IMD**

50.000      25.000      100

APROVAT INICIALMENT 19.03.18




<p><b>Titol del plànol</b></p> <p>NIVELL DE SERVEI I SATURACIÓ DE LA XARXA</p>		<p><b>Plànol</b></p> <p>28</p>
<p><b>Escala</b></p> <p>A-3 1/7.000</p>	<p><b>Data</b></p> <p>ABRIL 2016</p>	<p><b>Full</b></p> <p>1 de 1</p>
<p><b>Titol de l'estudi</b></p> <p>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</p>		
<p><b>Direcció de l'estudi</b></p> <p>Paloma Sánchez-Contador Escudero          Enginyera de Camins, Canals i Ports          Hugo Moreno Moreno          Enginyer Tècnic d'Obres Públiques</p>		
<p><b>Empresa consultora</b></p> <p></p>		
<p><b>Ajuntament de Premia de Mar</b>  <a href="http://www.premiademar.cat">www.premiademar.cat</a></p>		
<p><b>Diputació Barcelona</b>   Àrea de Territori i Sostenibilitat</p> <p></p>		





**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**

PARÀMETRES	
	Vies interurbanes amb trànsit de pas dins del nucli
	Xarxa secundària a jerarquitzar (Eixample)
	Saturació de la via
	Dificultat de la secció viària
	Infracció del límit de velocitat
	Nucli a pacificar (a la creta de l'actual)
	Punts i trams de concentració d'accidents (PLSV)

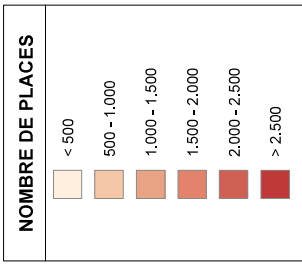
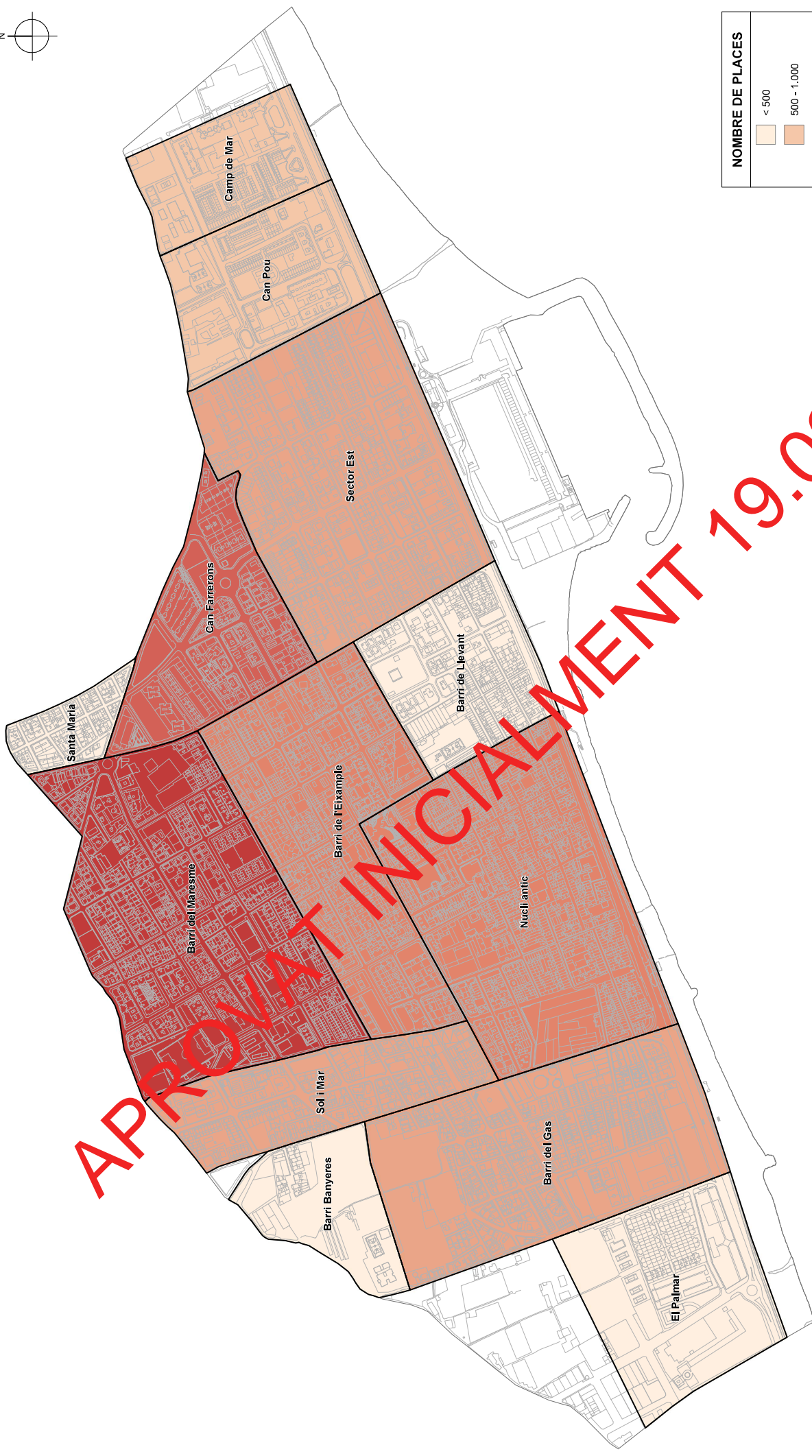
 <b>Diputació Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat	 <b>Ajuntament de Premià de Mar</b> <small>www.premiademar.cat</small>	<b>Empresa consultora</b> 	<b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol de l'estudi</b> <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</b>	<b>Títol del plànol</b> <b>DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ACTUAL EN VEHICLE PRIVAT: DETECCIÓ DE DISFUNCIONS</b>	<b>Plànol</b> 29
			<b>Escala</b> A-3 1/7.000	<b>Data</b> ABRIL 2016	<b>Full</b> 1 de 1	

**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**






OFERTA D'APARCAMENT	
<b>Aparcament en calçada</b>	<b>Aparcament fora de calçada</b>
— Zona Verda	■ Pàrquing en superfície
— Zona Blava	■ Pàrquing soterrat
— Zona Blava Temporal	— Places per motos
— Zona Lliure	

<b>Diputació Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat	<b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat	<b>Empresa consultora</b> <b>intra</b>	<b>Direcció de l'estudi</b> Patricia Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol del plànol</b>	<b>Plànol</b>
				<b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIÀ DE MAR</b>	<b>OFERTA D'APARCAMENT. TIPUS D'APARCAMENT</b>
				<b>Escala</b> A-3 1/7.000	<b>Data</b> ABRIL 2016
					<b>Full</b> 1 de 1

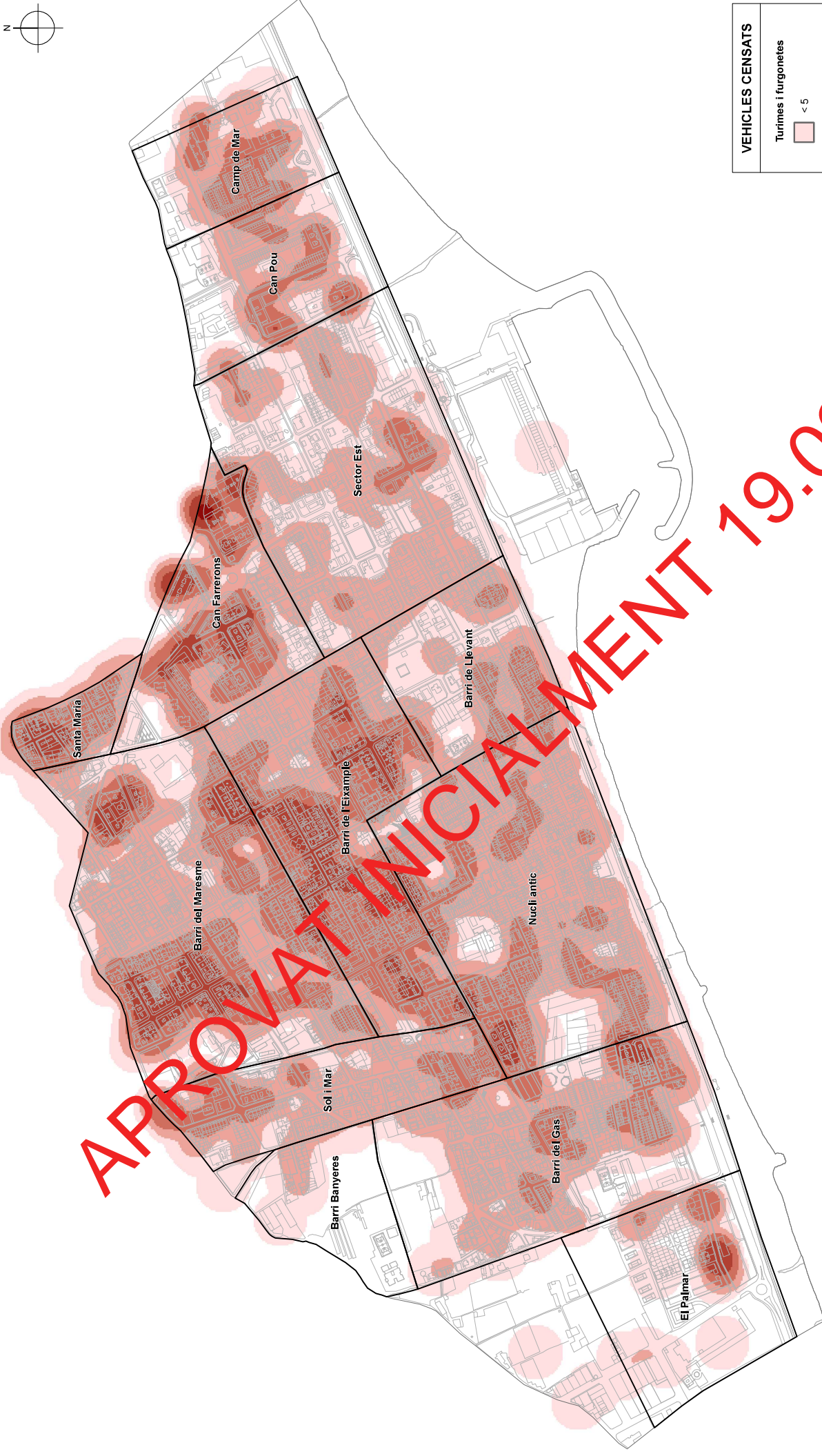


APROVAT INICIALMENT 19.03.18



 Diputació Barcelona Àrea de Territori i Sostenibilitat	 Ajuntament de Premia de Mar www.premiademar.cat	Empresa consultora 	Direcció de l'estudi Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Títol de l'estudi <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</b>	Títol del plànol OFERTA APARCAMENT. TOTAL PER BARRI	Plànol <b>31</b>
			Escala A-3 1/7.000	Data ABRIL 2016	Full 1 de 1	



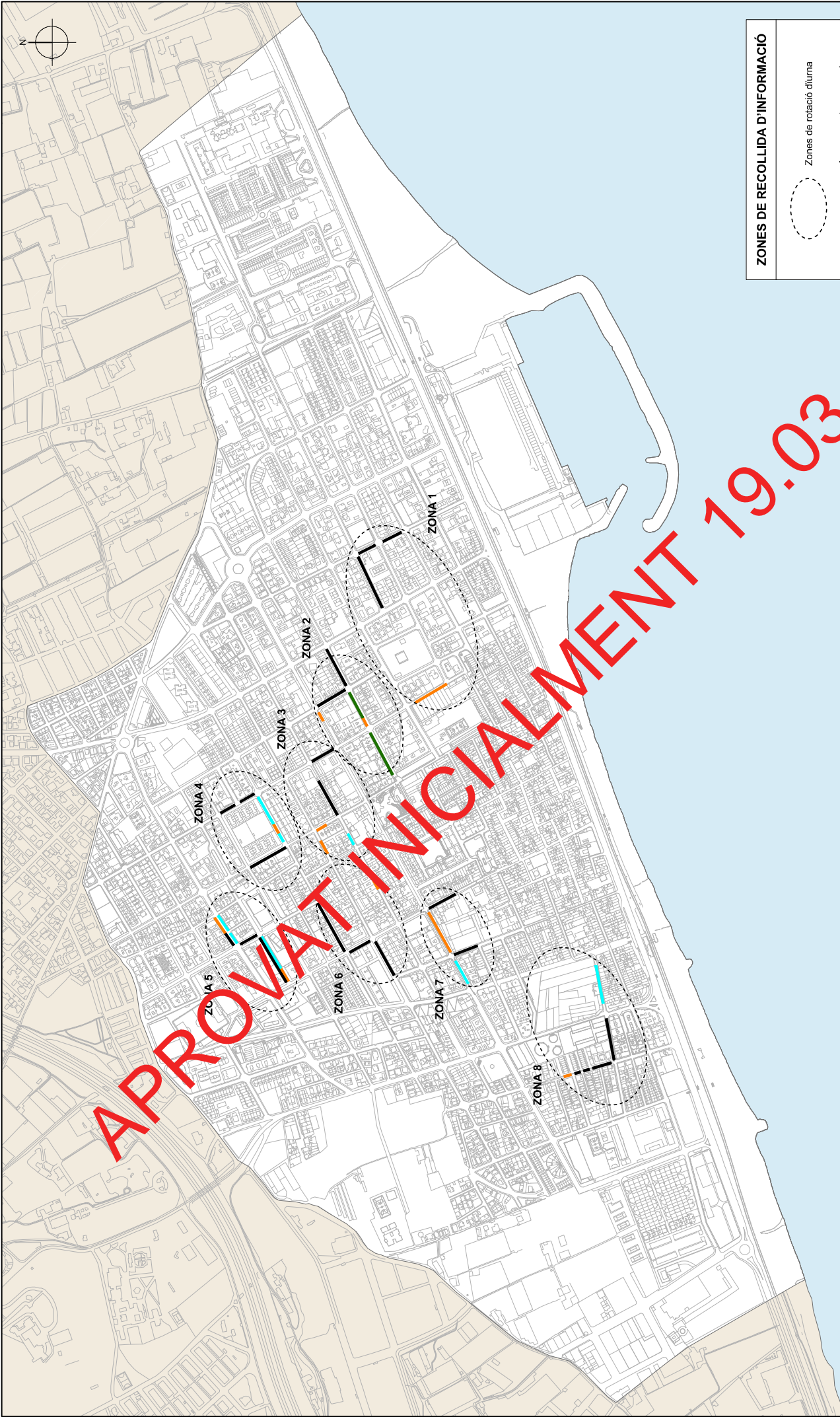
APROVAT INICIALMENT 19.03.18



VEHICLES CENSATS	
Turimes i furgonetes	
	< 5
	5 - 20
	20 - 50
	50 - 100
	> 100

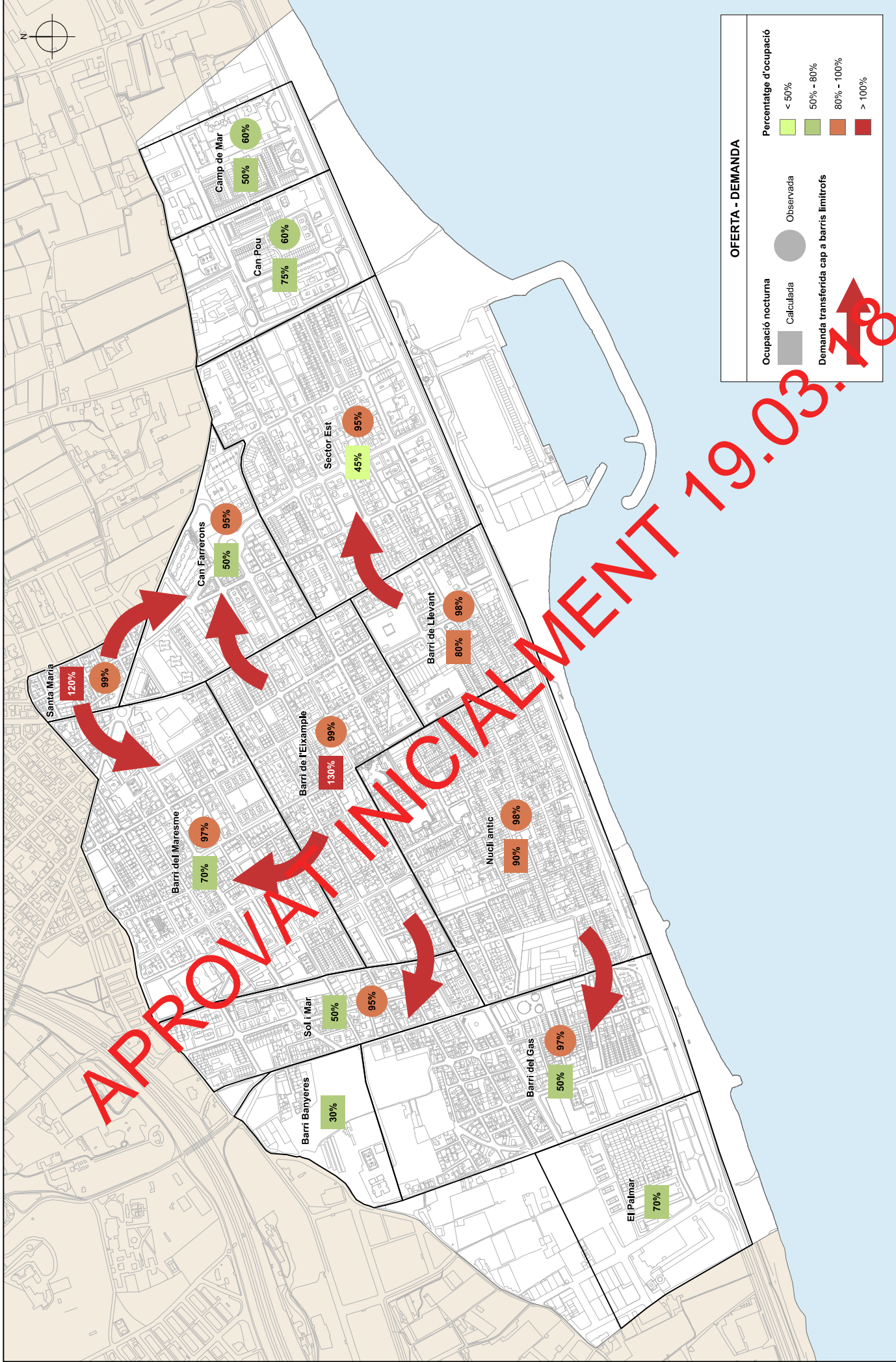
 Diputació Barcelona	Àrea de Territori i Sostenibilitat	 Ajuntament de Premià de Mar <a href="http://www.premiademar.cat">www.premiademar.cat</a>	Empresa consultora <b>intra</b>	Direcció de l'estudi Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Títol de l'estudi <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</b>	Títol del plànol DEMANDA D'APARCAMENT NOCTURNA	Plànol <b>32</b>
					Escala A-3 1/7.000	Data ABRIL 2016	Full 1 de 1

**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**



ZONES DE RECOLLIDA D'INFORMACIÓ	
	Zones de rotació diürna
	Aparcament zona verda
	Aparcament zona blava
	Aparcament lliure
	Càrrega i descàrrega

	Àrea de Territori i Sostenibilitat		Empresa consultora		Direcció de l'estudi Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Títol de l'estudi		Títol del plànol	
						PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIÀ DE MAR		ZONES DE ROTACIÓ D'APARCAMENT DIÛRN	
		Escala		Data		Full		Plànol	
		A-3		1/7.000		ABRIL 2016		33	
								1 de 1	



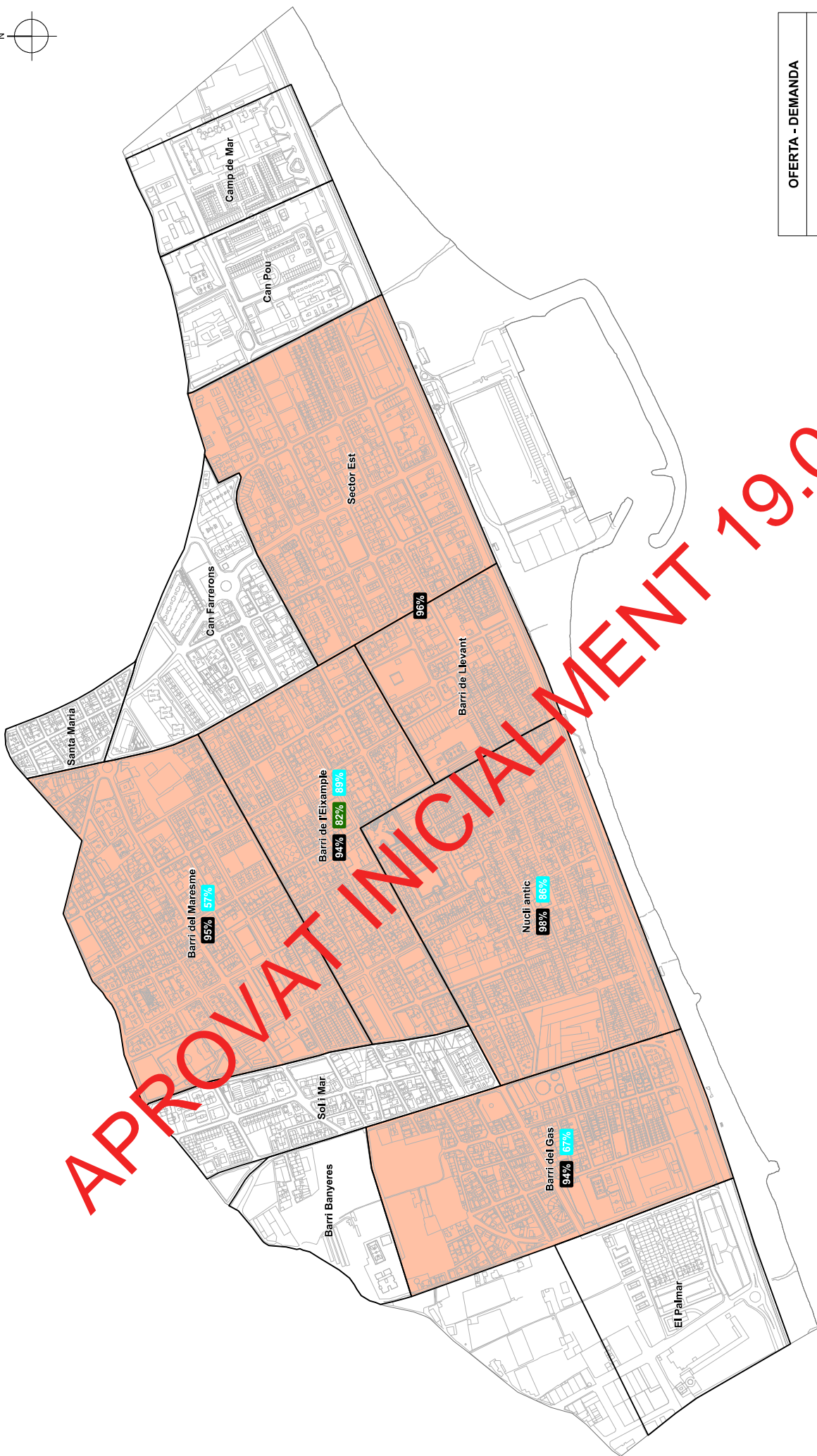
**OFERTA - DEMANDA**

Ocupació nocturna:   
 ■ Calculada (gris) ■ Observada (negre)

Percentatge d'ocupació:   
 ■ < 50% (verd clar) ■ 50% - 80% (verd) ■ 80% - 100% (verd fosc) ■ > 100% (roig)

Demanda transferida cap a barris limitrofs (fletxa vermella)

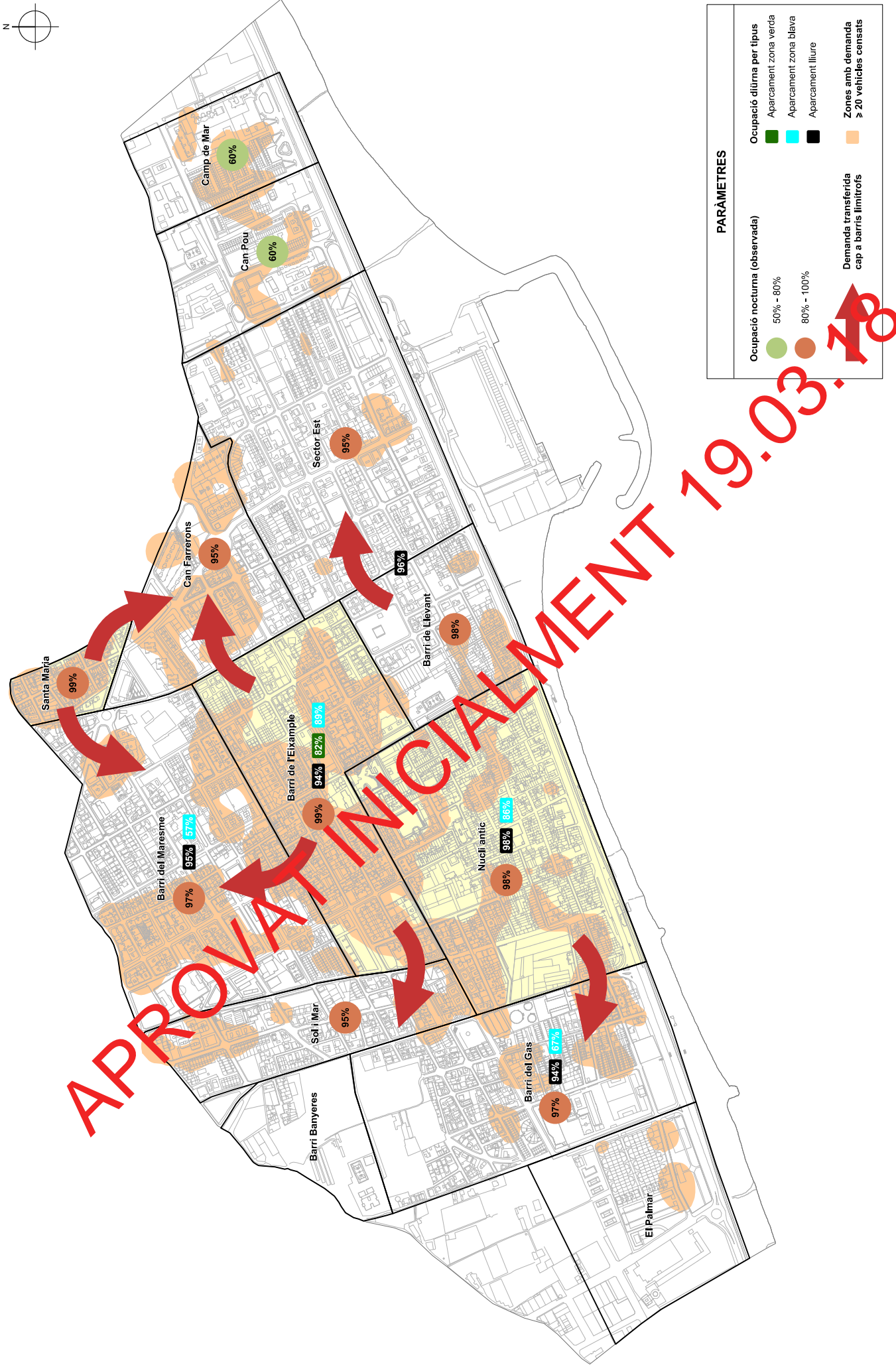
Diputació Barcelona   Àrea de Territori i Sostenibilitat		Ajuntament de Premià de Mar <a href="http://www.premiademar.cat">www.premiademar.cat</a>		Empresa consultora <b>intra</b>		Direcció de l'estudi: Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques		Títol de l'estudi <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</b>		Títol del plànol <b>BALANÇ ENTRE OFERTA I DEMANDA NOCTURNES</b>		Plànol <b>34</b>	
Escala A-3 1/7.000		Data ABRIL 2016		Full 1 de 1									



OFERTA - DEMANDA	
<span style="color: orange;">■</span>	Barris amb dades de rotació diürna
<span style="color: green;">■</span>	Percentatge d'ocupació
<span style="color: cyan;">■</span>	Aparcament zona verda
<span style="color: black;">■</span>	Aparcament zona blava
<span style="color: black;">■</span>	Aparcament lliure

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

<b>Diputació Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat	<b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat	<b>Empresa consultora</b> 	<b>Direcció de l'estudi:</b> Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol de l'estudi</b> PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR	<b>Títol del plànol</b> BALANÇ ENTRE OFERTA I DEMANDA DIÛRNES	<b>Plànol</b> 35
				<b>Data</b> ABRIL 2016	<b>Escala</b> A-3 1/7.000	<b>Full</b> 1 de 1



PARÀMETRES	
Occupació diürna (observada)	Occupació diürna per tipus
● 50% - 80%	● Aparcament zona verda
● 80% - 100%	● Aparcament zona blava
	● Aparcament lliure
	● Zones amb demanda ≥ 20 vehicles censats
	Demanda transferida cap a barris limitrofs

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

<b>Diputació Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat	<b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat	<b>Empresa consultora</b> 	<b>Direcció de l'estudi:</b> Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol de l'estudi</b> PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR	
				<b>Títol del plànol</b> DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL DE L'APARCAMENT: DETECCIÓ DE DISFUNCIONS	
		Escala A-3 1/7.000	Data ABRIL 2016	Plànol 36	Full 1 de 1






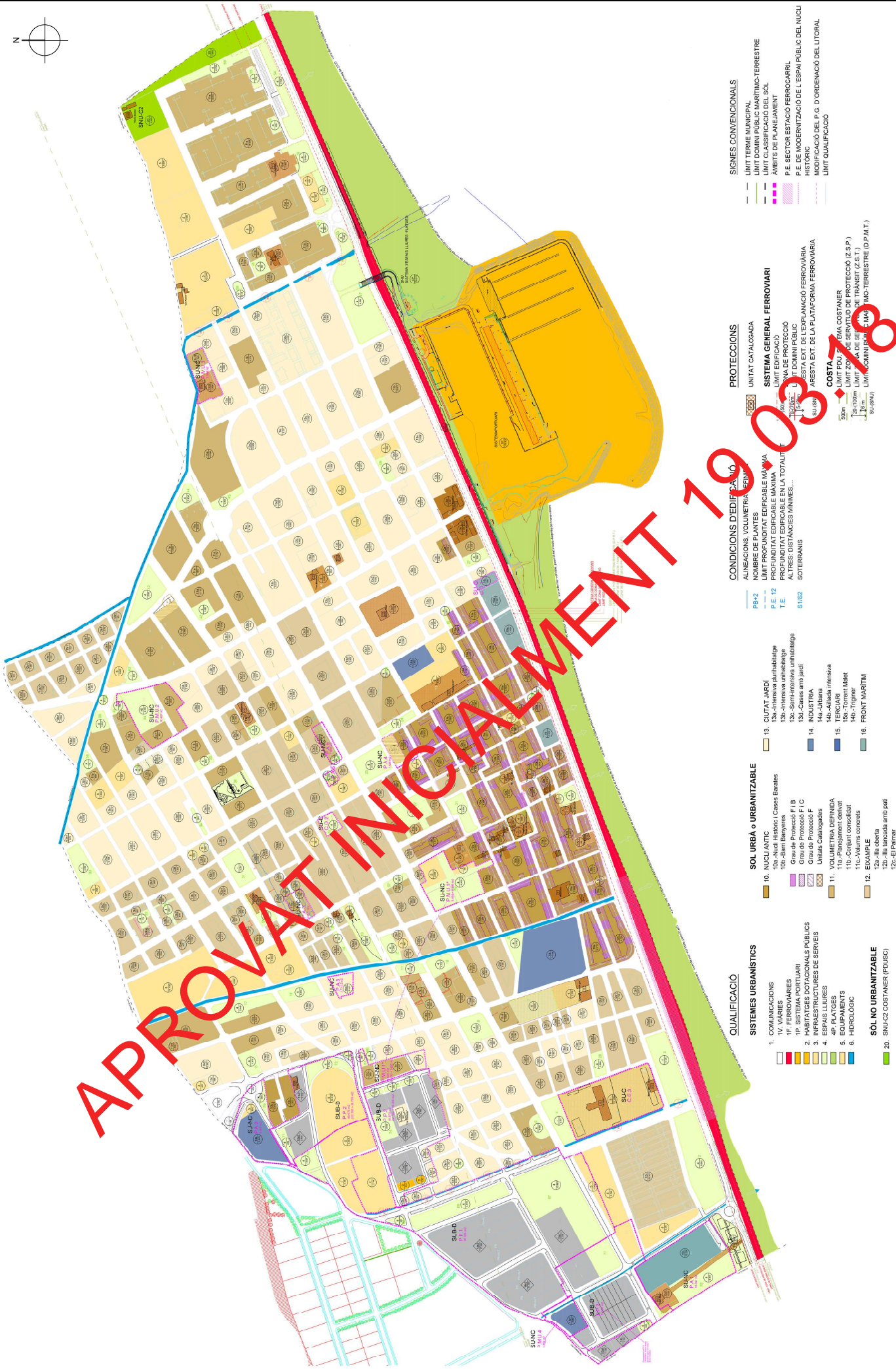
**APROVAT INICIALMENT 19.03.18**



**CÀRREGA I DESCÀRREGA**

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

 <b>Diputació Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat	 <b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat	 <b>Empresa consultora intra</b>	<b>Direcció de l'estudi</b> Paloma Sánchez-Cortador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	<b>Títol de l'estudi</b> PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR	<b>Títol del plànol</b> DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	<b>Plànol</b> 37
				<b>Escala</b> A-3 1/7.000	<b>Data</b> ABRIL 2016	<b>Full</b> 1 de 1



- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/152
- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/152

- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/152
- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/152

- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/152
- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/152

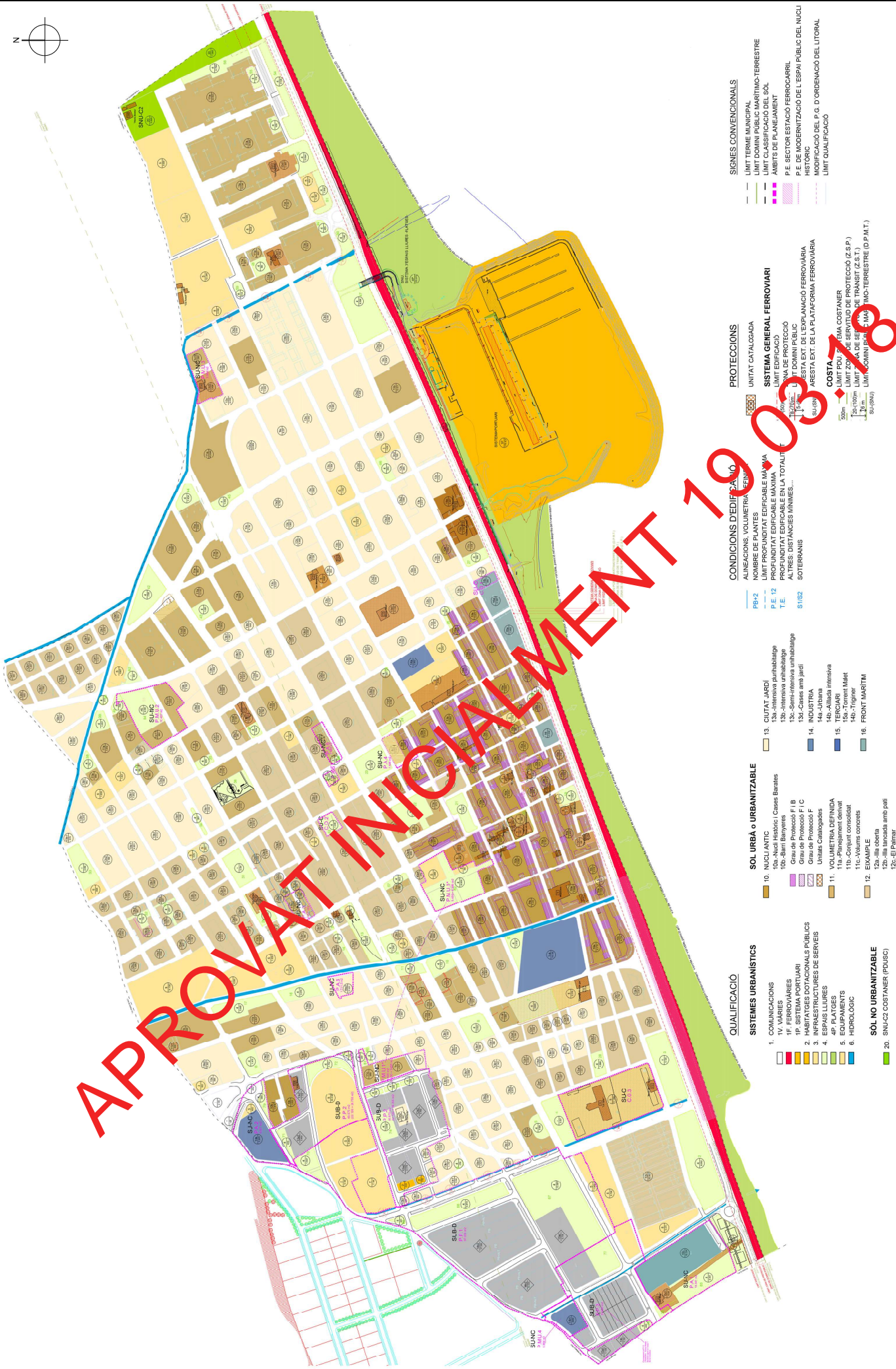
- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/152
- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/152

- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/152
- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/152

- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/152
- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/152

- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/152
- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/152

<p><b>Diputació Barcelona</b></p> <p>Àrea de Territori i Sostenibilitat</p>	<p><b>Ajuntament de Premià de Mar</b></p> <p>www.premiademar.cat</p>	<p><b>Empresa consultora</b></p> <p><b>intra</b></p>	<p><b>Direcció de l'estudi</b></p> <p>Palomà Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques</p>	<p><b>Títol de l'estudi</b></p> <p>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</p>	<p><b>Títol del plànol</b></p> <p>PLANEJAMENT URBANÍSTIC</p>	<p><b>Plànol</b></p> <p>38</p>
				<p><b>Data</b></p> <p>ABRIL 2016</p>	<p><b>Escala</b></p> <p>SENSE ESCALA</p>	<p><b>Full</b></p> <p>1 de 1</p>



- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/162

- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/162

- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/162

- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/162

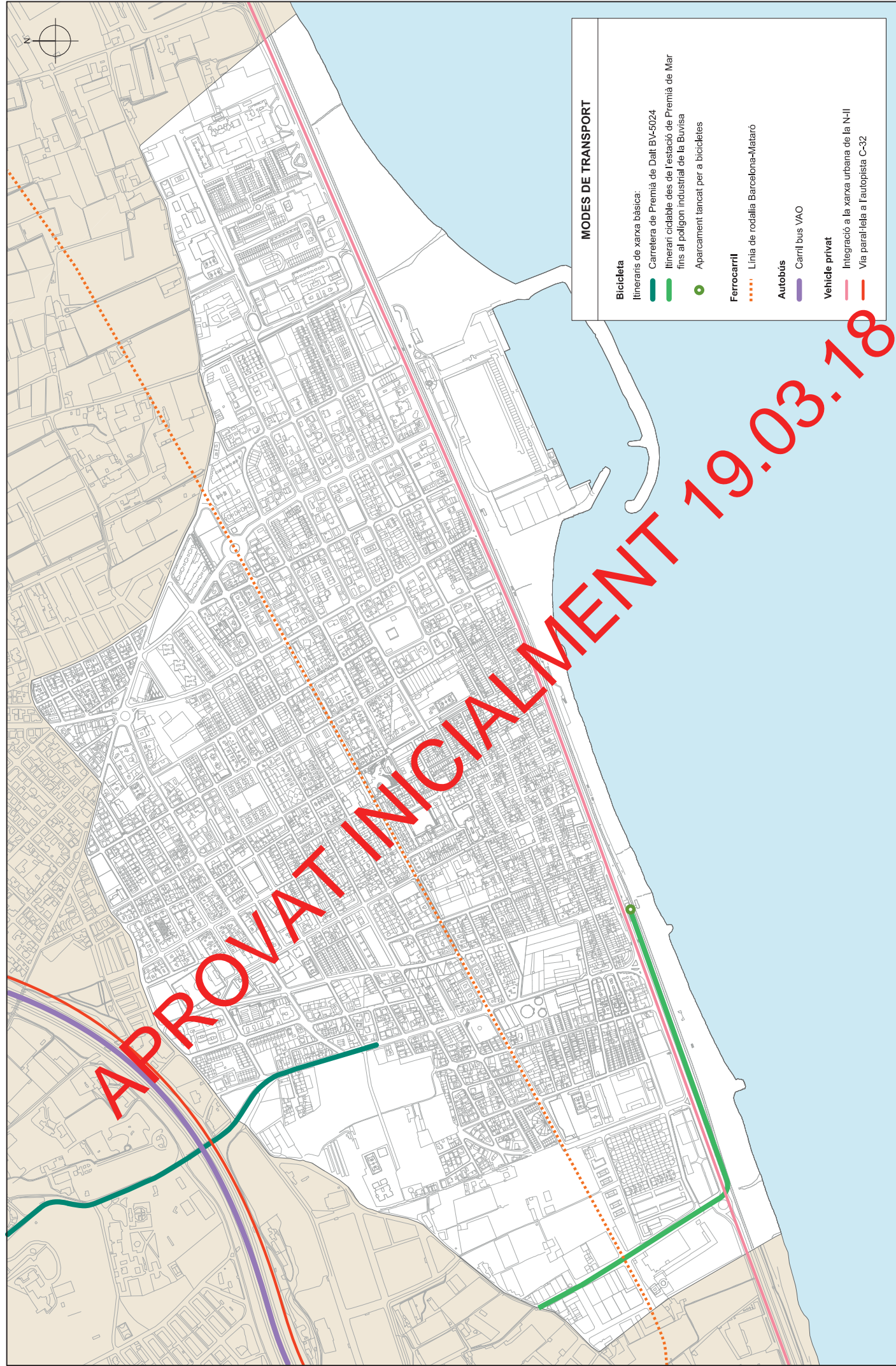
- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/162

- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/162

- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/162

- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- ANEXACIONS VOLUMÈTRICA
  - P.E. 12
  - P.E. 13
  - T.E.
  - S/162

<p><b>Diputació Barcelona</b>   Àrea de Territori i Sostenibilitat</p> <p><b>Ajuntament de Premià de Mar</b> www.premiademar.cat</p>	<p><b>Empresa consultora</b></p> <p><b>intra</b></p>	<p><b>Directió de l'estudi</b></p> <p>Pedro Sánchez-Contador Escudero Enginyera de camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques</p>	<p><b>Títol de l'estudi</b></p> <p>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIA DE MAR</p>	<p><b>Títol del pla</b></p> <p>PLANEJAMENT URBANÍSTIC</p>	<p><b>Plànol</b></p> <p>38</p>
			<p><b>Escala</b></p> <p>SENSE ESCALA</p>	<p><b>Data</b></p> <p>ABRIL 2016</p>	<p><b>Foll</b></p> <p>1 de 1</p>



**MODES DE TRANSPORT**

**Bicicleta**  
 Itineraris de xarxa bàsica:  
 Carretera de Premià de Dalt BV-5024  
 Itinerari cicleable des de l'estació de Premià de Mar fins al polígon industrial de la Buvisa  
 Aparcament tancat per a bicicletes

**Ferrocarril**  
 Línia de rodalia Barcelona-Mataró

**Autobús**  
 Carril bus VAO

**Vehicle privat**  
 Integració a la xarxa urbana de la N-II  
 Via paral·lela a l'autopista C-32

**Títol de l'estudi**  
 PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIÀ DE MAR

**Direcció de l'estudi**  
 Paloma Sánchez-Contador Escudero  
 Enginyera de camins, Canals i Ports  
 Hugo Moreno Moreno  
 Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

**Empresa consultora**

Ajuntament de Premià de Mar  
 www.premiademar.cat

Diputació Barcelona | Àrea de Territori i Sostenibilitat

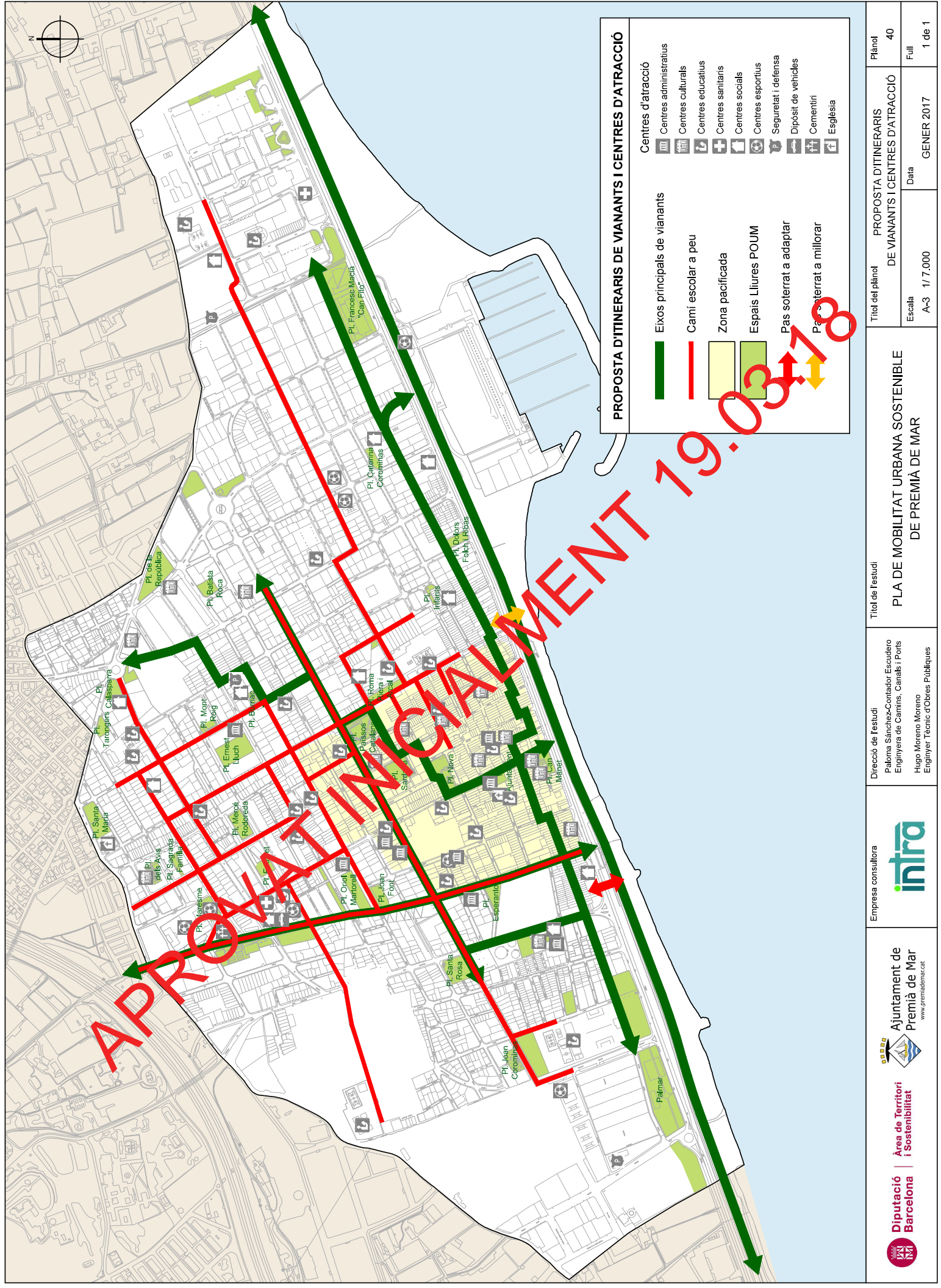
**Títol del plànol**  
 PLANEJAMENT D'INFRAESTRUCTURES I SERVEIS DE TRANSPORT

**Escala**  
 A-3 1/7.000

**Data**  
 ABRIL 2016

**Plànol**  
 39

**Full**  
 1 de 1



**PROPOSTA D'ITINERARIS DE VIANANTS I CENTRES D'ATRACCIÓ**

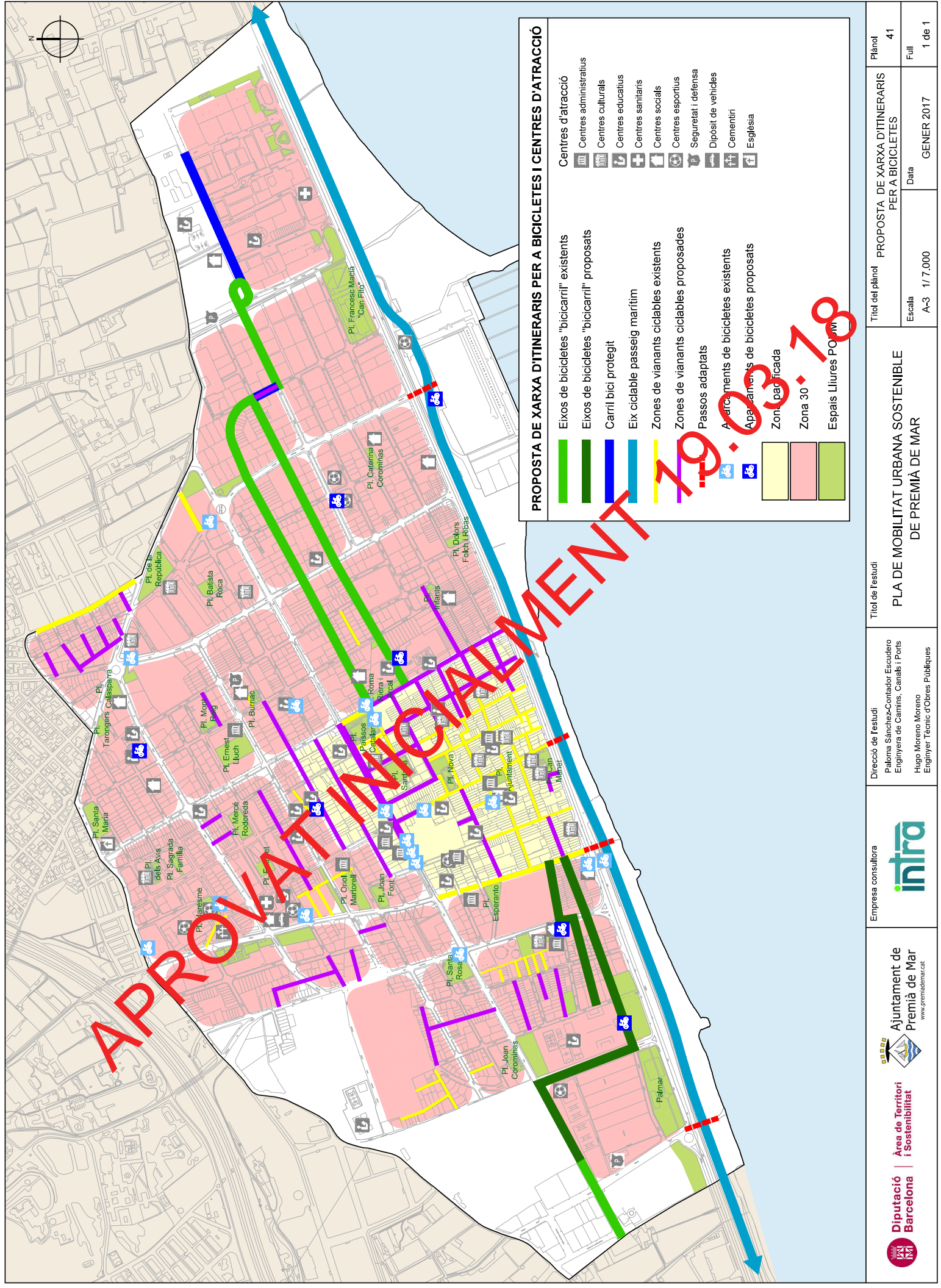
	Eixos principals de vianants		Espais Lliures POUM
	Camí escolar a peu		Pas soterrat a adaptar
	Zona pacificada		Pas soterrat a millorar

**Centres d'atracció**

	Centres administratius		Centres culturals
	Centres educatius		Centres sanitaris
	Centres socials		Centres esportius
	Seguretat i defensa		Dipòsit de vehicles
	Cementiri		Església

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

Diputació <b>Barcelona</b> Àrea de Territori i Sostenibilitat	Ajuntament de <b>Premià de Mar</b> <small>www.premiademar.cat</small>	Empresa consultora 	Direcció de l'estudi: Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Títol de l'estudi <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE          DE PREMIÀ DE MAR</b>	
				Escala A-3 1/7.000	Data GENER 2017
PROPOSTA D'ITINERARIS DE VIANANTS I CENTRES D'ATRACCIÓ			Planol 40	Full 1 de 1	

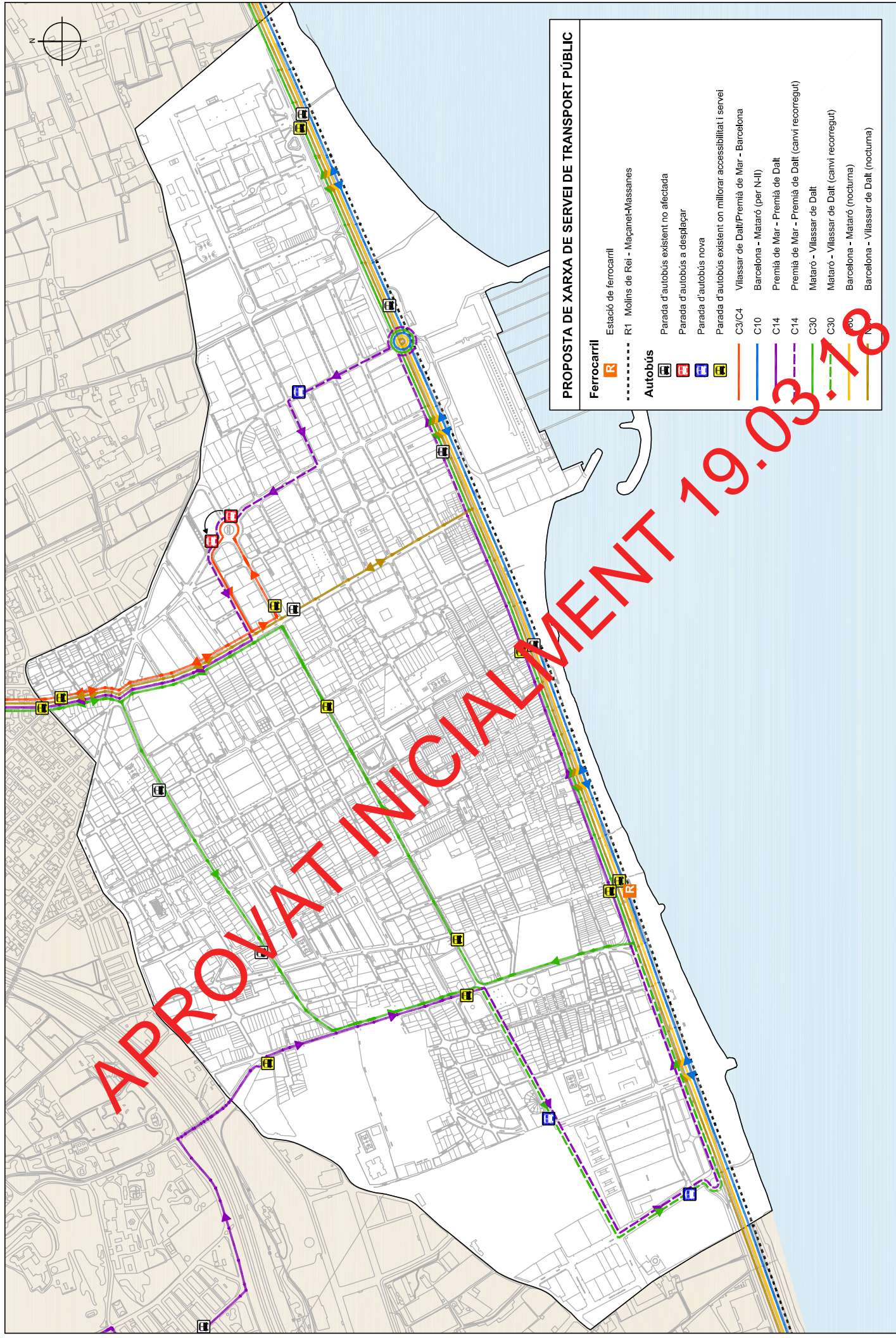


**PROPOSTA DE XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES I CENTRES D'ATRACCIÓ**

	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
	Passos adaptats		Centres esportius
	Aparcaments de bicicletes existents		Seguretats i defensa
	Aparcaments de bicicletes proposats		Dipòsit de vehicles
	Zona d'aparcada		Cementiri
	Zona 30		Església
	Espais Lliures POMA		

APPROVAT INICIALMENT 79.03.18

Diputació Barcelona Àrea de Territori i Sostenibilitat	Ajuntament de Premià de Mar www.premiademar.cat	Empresa consultora 	Direcció de l'estudi: Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Títol de l'estudi <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIÀ DE MAR</b>	Escala A-3 1/7,000	Data GENER 2017	Full 1 de 1
				Titol del plànol PROPOSTA DE XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES	Plànol 41		



**PROPOSTA DE XARXA DE SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC**

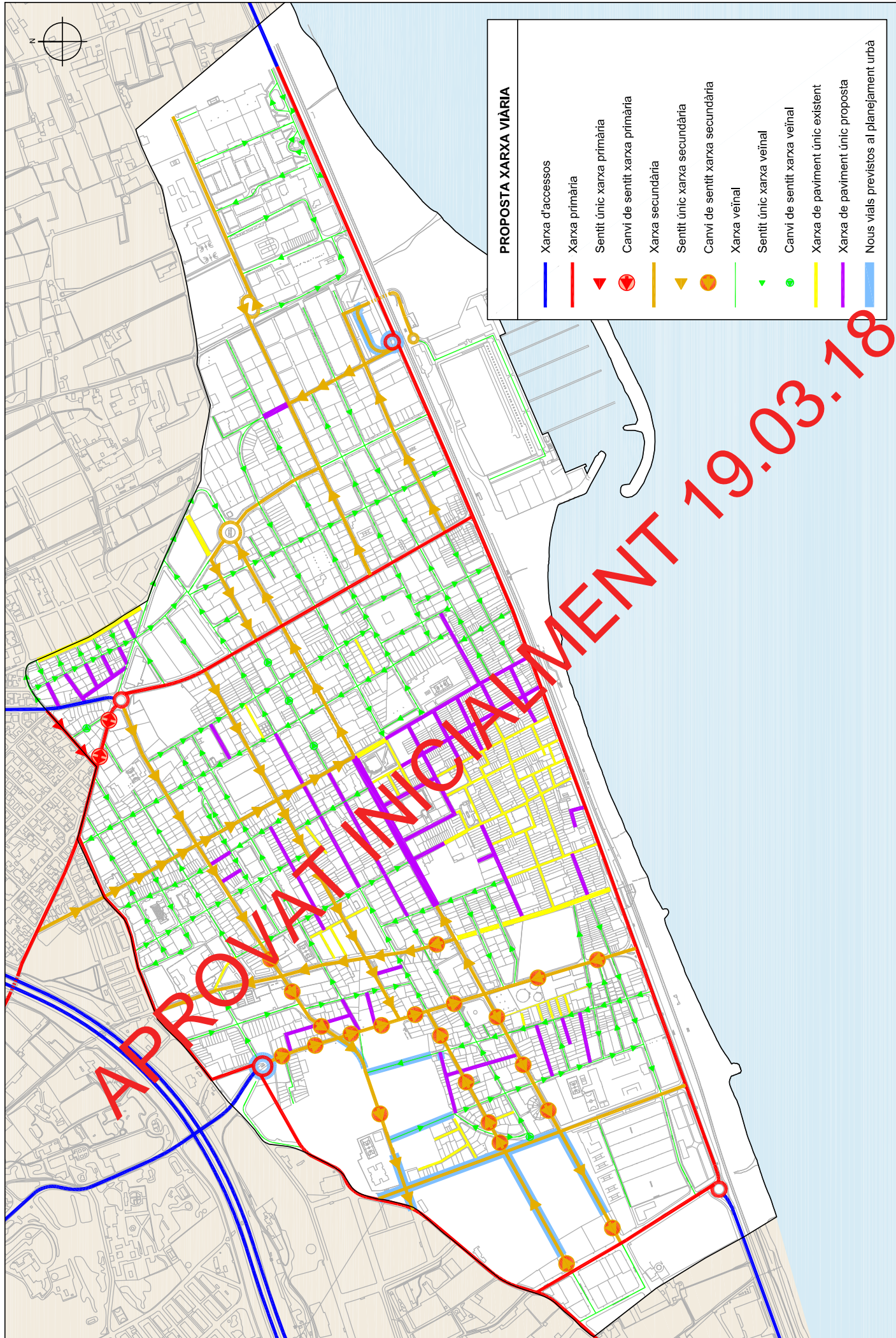
**Ferrocarril**

- 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
- C30 Mataró - Vilassar de Dalt (canvi recorregut)
- Barcelona - Mataró (nocturna)
- Barcelona - Vilassar de Dalt (nocturna)




<p><b>Diputació Barcelona</b>   Àrea de Territori i Sostenibilitat</p> <p>Ajuntament de Premià de Mar www.premiademar.cat</p>	<p><b>Empresa consultora</b></p>	<p><b>Directòria de l'estudi</b></p> <p>Patrona Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports</p> <p>Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques</p>	<p>Títol del plànol</p> <p><b>XARXA DE SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC</b></p>	<p>Plànol</p> <p>42</p>
			<p>Escales</p> <p>A-3 1/7.000</p>	<p>Data</p> <p>GENER 2017</p>



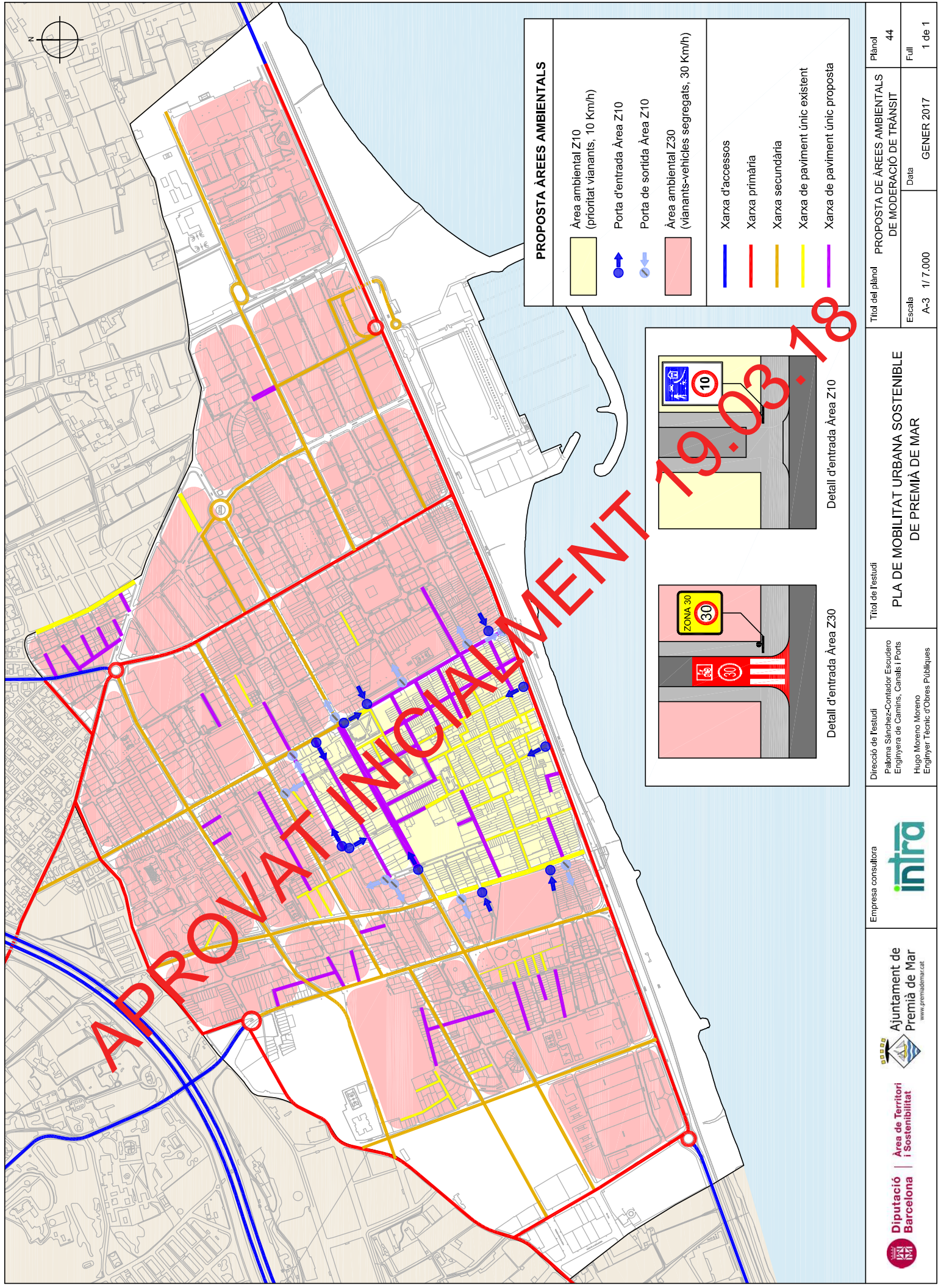
**PROPOSTA XARXA VIÀRIA**

- Xarxa d'accessos
- Xarxa primària
- Sentit únic xarxa primària
- Canvi de sentit xarxa primària
- Xarxa secundària
- Sentit únic xarxa secundària
- Canvi de sentit xarxa secundària
- Xarxa veïnal
- Sentit únic xarxa veïnal
- Canvi de sentit xarxa veïnal
- Xarxa de paviment únic existent
- Xarxa de paviment únic proposada
- Nous vials previstos al planejament urbà

APPROVAT INICIALMENT 19.03.18

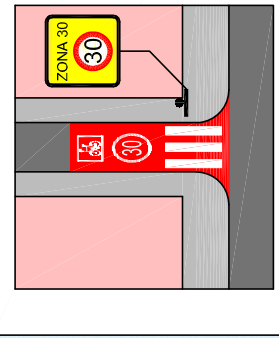
Títol de l'estudi <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIÀ DE MAR</b>	Títol del plànol PROPOSTA DE JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA	Plànol 43
	Escala A-3 1/7.000	Data GENER 2017
Direcció de l'estudi Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Empresa consultora 	 Ajuntament de Premià de Mar <a href="http://www.premiademar.cat">www.premiademar.cat</a>
 Diputació Barcelona   Àrea de Territori i Sostenibilitat		





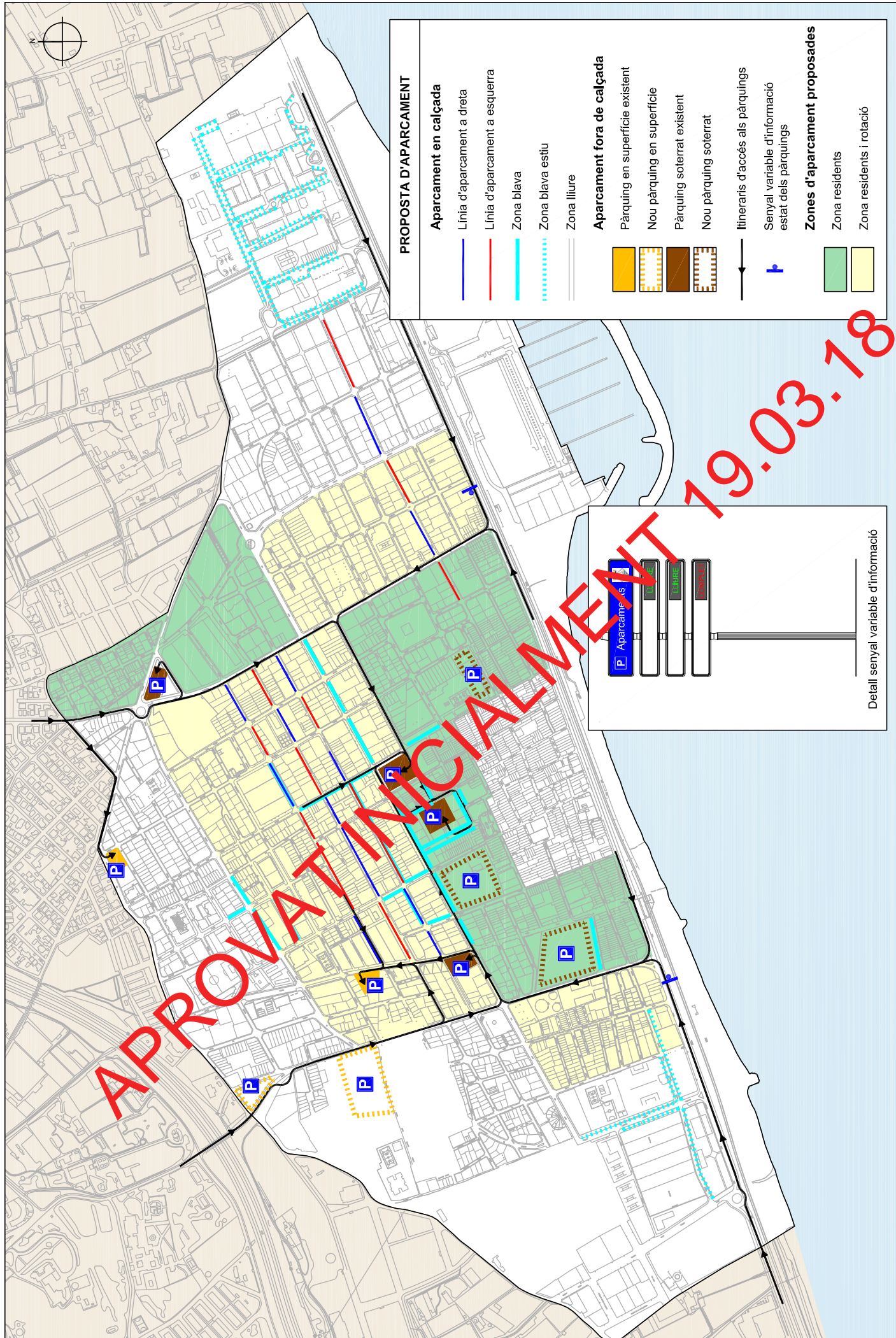
**PROPOSTA ÀREES AMBIENTALS**

	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



Títol del plànol A-3 1/7.000 Escala	Data GENER 2017	Full 1 de 1	Plànol 44
			PROPOSTA DE ÀREES AMBIENTALS DE MODERACIÓ DE TRANSIT
Títol de l'estudi PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIÀ DE MAR		Direcció de l'estudi Paloma Sánchez-Cortador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	
Empresa consultora 		Ajuntament de Premià de Mar  <a href="http://www.premiademar.cat">www.premiademar.cat</a>	
Diputació Barcelona 		Àrea de Territori i Sostenibilitat 	

APROVAT INICIALMENT 19.03.18



**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

**Detall senyal variable d'informació**

 Diputació Barcelona	 Ajuntament de Premià de Mar	Empresa consultora		Direcció de Festivitat Paloma Sánchez-Contador Escudero Enginyera de Camins, Canals i Ports	Títol del estudi <b>PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE PREMIÀ DE MAR</b>	Títol del plànol PROPOSTA D'APARCAMENT	Plànol 45
				Hugo Moreno Moreno Enginyer Tècnic d'Obres Públiques	Escala A-3 1/7.000	Data GENER 2017	Full 1 de 1

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

**APROVAT INICIALMENTE 19.03.18**

## DOCUMENT III: ANNEXOS

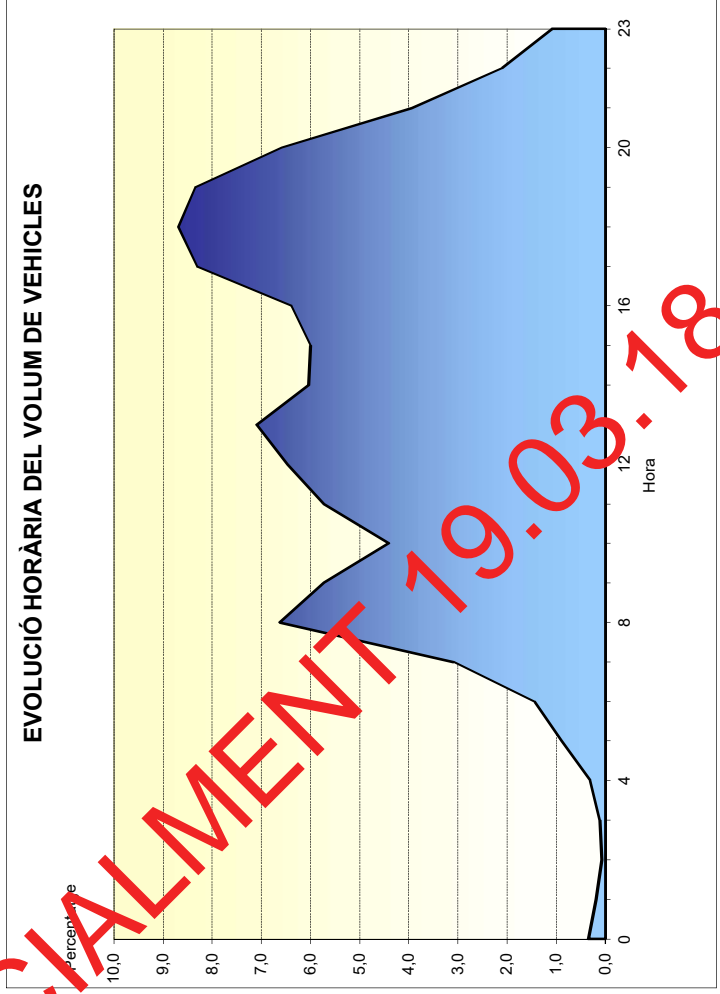
- Ia: Aforaments automàtics de vehicles (INTRA)
- Ib: Aforaments automàtics de vehicles (Ajuntament)
- II: Aforaments manuals de vehicles, vianants i bicicletes
- III: Mesures de velocitat
- IV: Inventari senyalització informativa
- V: Informes del procés de participació

### COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

**Carrer:** Carrer de la Mercè  
**Sentit:** Carrer de la Plaça  
**Carrils:** 1  
**Tipus de vehicle:** Turismes / Pesants  
**Data:** dimecres, 18 / novembre / 2015  
**Punt de control:** 1  
**Observació núm.:** 0

HORA	Turismes	Pesants	Total	%
0 a 1	8	1	9	0,4
1 a 2	5	0	5	0,2
2 a 3	2	0	2	0,1
3 a 4	3	0	3	0,1
4 a 5	5	3	8	0,3
5 a 6	19	4	23	0,9
6 a 7	34	3	37	1,4
7 a 8	75	4	79	3,1
8 a 9	159	11	170	6,6
9 a 10	139	8	147	5,7
10 a 11	107	6	113	4,4
11 a 12	135	12	147	5,7
12 a 13	158	8	166	6,5
13 a 14	176	6	182	7,1
14 a 15	149	6	155	6,0
15 a 16	148	6	154	6,0
16 a 17	155	9	164	6,4
17 a 18	203	10	213	8,3
18 a 19	213	10	223	8,7
19 a 20	208	6	214	8,3
20 a 21	165	4	169	6,6
21 a 22	98	3	101	3,9
22 a 23	52	2	54	2,1
23 a 24	27	1	28	1,1
<b>TOTAL DIA</b>	<b>2.443</b>	<b>123</b>	<b>2.566</b>	

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	1.387	54,05
Matí (9 a 13 h.)	573	22,33
Tarda (16 a 20 h.)	814	31,72
16 hores (6 a 22 h.)	2.434	94,86
Hora punta sencera	223	8,69 (18:00 a 19:00)
Índex de variació		18%
% de vehicles pesants		4,79%



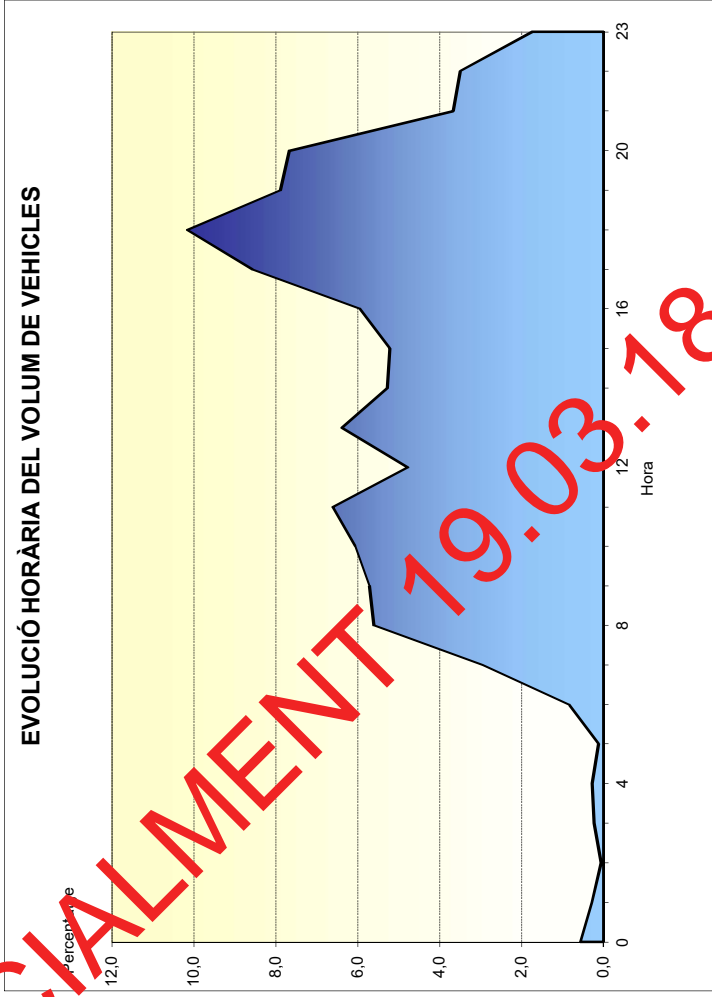
### COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

**Carrer:** Carrer de Pilar  
**Sentit:** Carrer de Joan Prim  
**Carrils:** 1  
**Tipus de vehicle:** Turismes Pesants  
**Data:** dimecres, 18 / novembre / 2015  
**Punt de control:** 2  
**Observació núm.:** 0

HORA	Turismes	Pesants	Total	%
0 a 1	10	0	10	0,6
1 a 2	5	0	5	0,3
2 a 3	1	0	1	0,1
3 a 4	4	0	4	0,2
4 a 5	5	0	5	0,3
5 a 6	2	0	2	0,1
6 a 7	13	2	15	0,8
7 a 8	47	6	53	2,9
8 a 9	91	10	101	5,6
9 a 10	95	8	103	5,7
10 a 11	98	11	109	6,1
11 a 12	112	7	119	6,6
12 a 13	84	2	86	4,8
13 a 14	110	5	115	6,4
14 a 15	93	2	95	5,3
15 a 16	93	1	94	5,2
16 a 17	104	3	107	5,9
17 a 18	150	4	154	8,6
18 a 19	174	9	183	10,2
19 a 20	139	3	142	7,9
20 a 21	136	2	138	7,7
21 a 22	66	0	66	3,7
22 a 23	63	0	63	3,5
23 a 24	31	0	31	1,7
<b>TOTAL DIA</b>	<b>1.726</b>	<b>75</b>	<b>1.801</b>	

### RESUM ESTADÍSTIC

	Vehicles	%
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	1.003	55,69
Matí (9 a 13 h.)	417	23,15
Tarda (16 a 20 h.)	586	32,54
16 horas (6 a 22 h.)	1.680	93,28
Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	183	10,16
Índex de variació		15%
% de vehicles pesants		4,16%



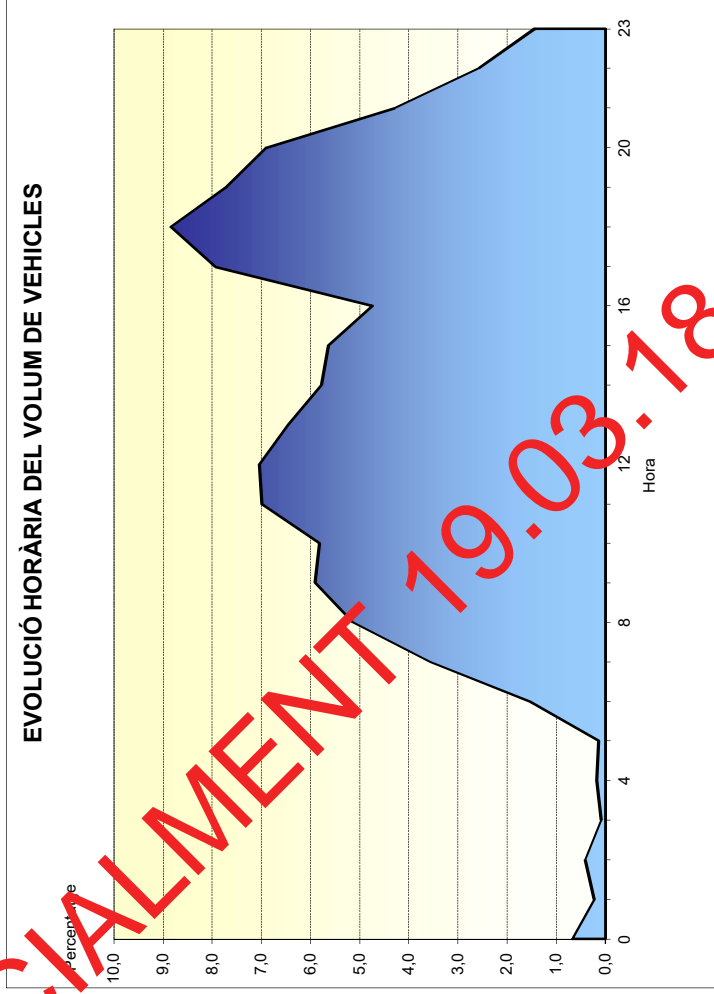
APROVAT INICIALMENT 19.03.18

### COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

**Carrer:** Carrer Mossèn Jacint Verdaguer  
**Sentit:** Carrer de la Plaça  
**Carrils:** 1  
**Tipus de vehicle:** Turismes / Pesants  
**Data:** dimecres, 18 / novembre / 2015  
**Punt de control:** 3  
**Observació núm.:** 0

HORA	Turismes	Pesants	Total	%
0 a 1	14	1	15	0,7
1 a 2	5	0	5	0,2
2 a 3	7	2	9	0,4
3 a 4	2	0	2	0,1
4 a 5	4	0	4	0,2
5 a 6	3	0	3	0,1
6 a 7	29	5	34	1,5
7 a 8	76	3	79	3,6
8 a 9	105	9	114	5,1
9 a 10	129	2	131	5,9
10 a 11	121	8	129	5,8
11 a 12	145	10	155	7,0
12 a 13	149	7	156	7,0
13 a 14	137	6	143	6,5
14 a 15	124	4	128	5,8
15 a 16	118	7	125	5,6
16 a 17	103	2	105	4,7
17 a 18	172	4	176	7,9
18 a 19	186	10	196	8,8
19 a 20	165	6	171	7,7
20 a 21	149	4	153	6,9
21 a 22	93	2	95	4,3
22 a 23	56	1	57	2,6
23 a 24	32	0	32	1,4
<b>TOTAL DIA</b>	<b>2.124</b>	<b>93</b>	<b>2.217</b>	

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	1.219	54,98
Matí (9 a 13 h.)	571	25,76
Tarda (16 a 20 h.)	648	29,23
16 horas (6 a 22 h.)	2.090	94,27
Hora punta sencera	196	8,84 (18:00 a 19:00)
Índex de variació		18%
% de vehicles pesants		4,19%



APROVAT INICIALMENT 19.03.18

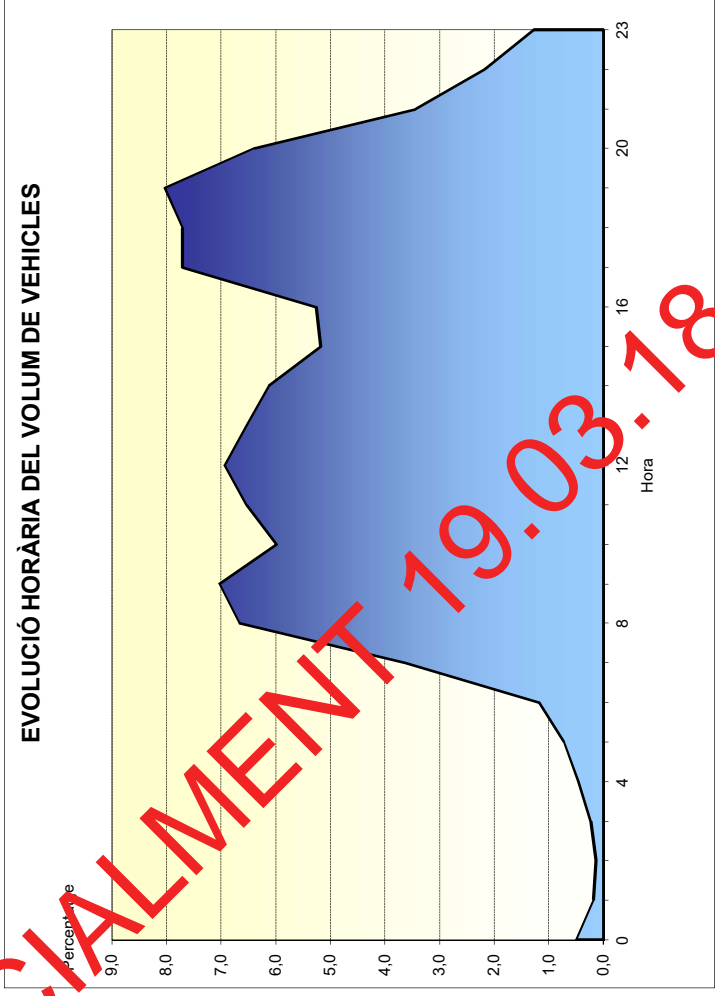
### COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

**Carrer:** Carrer de la Plaça  
**Sentit:** Carrer Mossèn Jacint Verdaguer  
**Carrils:** 1  
**Tipus de vehicle:** Turismes / Pesants  
**Data:** dimecres, 18 / novembre / 2015  
**Punt de control:** 4  
**Observació núm.:** 0

HORA	Turismes	Pesants	Total	%
0 a 1	11	0	11	0,5
1 a 2	4	0	4	0,2
2 a 3	3	0	3	0,1
3 a 4	4	1	5	0,2
4 a 5	8	2	10	0,5
5 a 6	13	3	16	0,7
6 a 7	24	2	26	1,2
7 a 8	74	6	80	3,6
8 a 9	136	11	147	6,7
9 a 10	143	12	155	7,0
10 a 11	120	12	132	6,0
11 a 12	129	15	144	6,5
12 a 13	144	9	153	6,9
13 a 14	138	6	144	6,5
14 a 15	128	7	135	6,1
15 a 16	108	6	114	5,2
16 a 17	111	5	116	5,3
17 a 18	159	11	170	7,7
18 a 19	168	2	170	7,7
19 a 20	176	1	177	8,0
20 a 21	138	3	141	6,4
21 a 22	76	0	76	3,4
22 a 23	47	1	48	2,2
23 a 24	26	2	28	1,3
<b>TOTAL DIA</b>	<b>2.088</b>	<b>117</b>	<b>2.205</b>	

### RESUM ESTADÍSTIC

	Vehicles	%
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	1.217	55,19
Matí (9 a 13 h.)	584	26,49
Tarda (16 a 20 h.)	633	28,71
16 horas (6 a 22 h.)	2.080	94,33
Hora punta sencera	177	8,03 (19:00 a 20:00)
Índex de variació		18%
% de vehicles pesants		5,31%





### COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

**Carrer:** Gran Via de N. S. Companyans

**Sentit:** Carrer de l'Eixample

**Carrils:** 1

**Tipus de vehicle:** Turismes Pesants

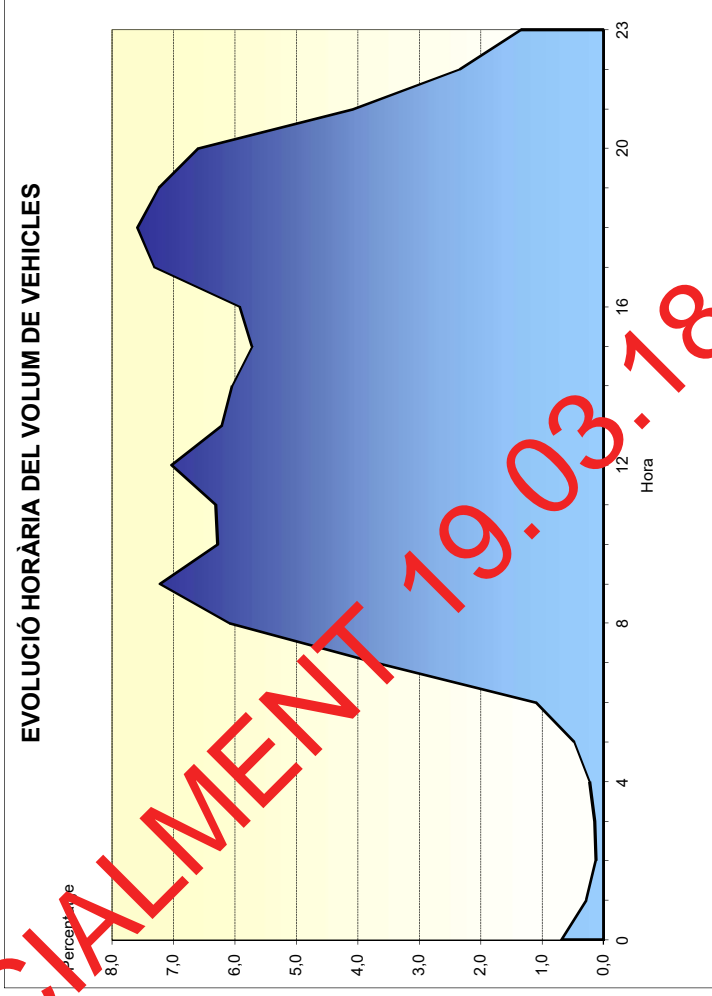
**Data:** dimecres, 18 / novembre / 2015

**Punt de control:** 5

**Observació núm.:** 0

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	3.147	54,88
Matí (9 a 13 h.)	1.539	26,84
Tarda (16 a 20 h.)	1.608	28,04
16 horas (6 a 22 h.)	5.413	94,40
Hora punta sencera	435	7,59 (18:00 a 19:00)
Índex de variació		21%
% de vehicles pesants		6,31%

HORA	Turismes	Pesants	Total	%
0 a 1	39	0	39	0,7
1 a 2	16	0	16	0,3
2 a 3	7	0	7	0,1
3 a 4	8	0	8	0,1
4 a 5	9	4	13	0,2
5 a 6	25	2	27	0,5
6 a 7	57	6	63	1,1
7 a 8	193	19	212	3,7
8 a 9	324	25	349	6,1
9 a 10	380	34	414	7,2
10 a 11	328	32	360	6,3
11 a 12	333	29	362	6,3
12 a 13	372	31	403	7,0
13 a 14	336	20	356	6,2
14 a 15	334	12	346	6,0
15 a 16	302	26	328	5,7
16 a 17	317	22	339	5,9
17 a 18	389	30	419	7,3
18 a 19	409	26	435	7,6
19 a 20	392	23	415	7,2
20 a 21	367	11	378	6,6
21 a 22	229	5	234	4,1
22 a 23	130	4	134	2,3
23 a 24	76	1	77	1,3
<b>TOTAL DIA</b>	<b>5.372</b>	<b>362</b>	<b>5.734</b>	



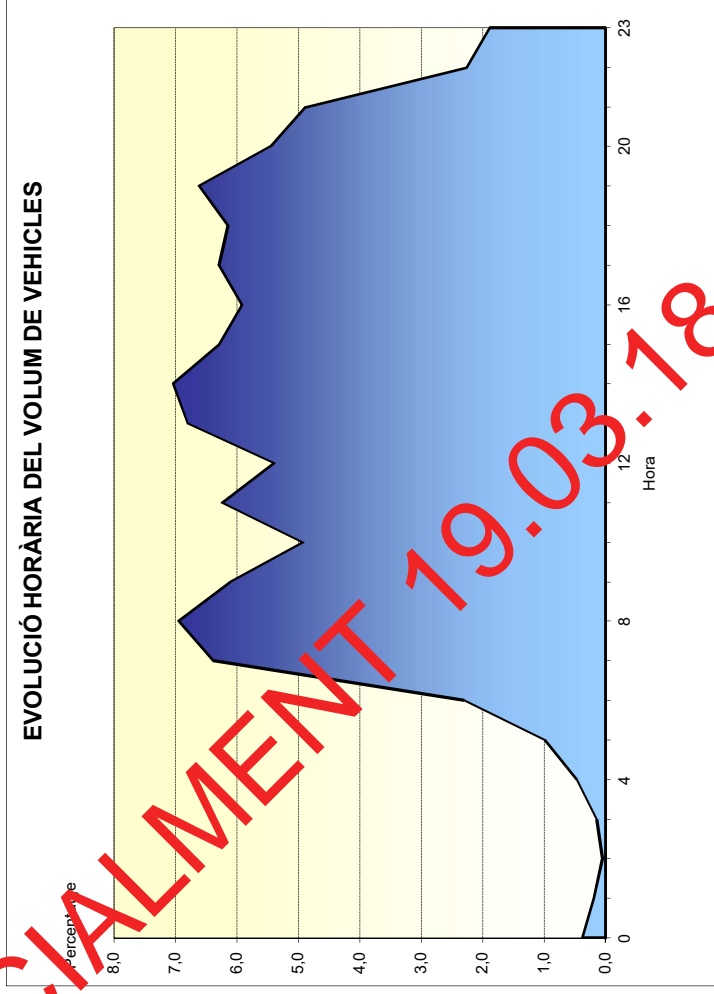
APROVAT INICIALMENT 19.03.18

### COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

**Carrer:** Ctra.de Penya de Dalt (BV-5024)  
**Sentit:** Carrer de Jaume Balmes  
**Carrils:** 1  
**Tipus de vehicle:** Turismes Pesants  
**Data:** dimecres, 18 / novembre / 2015  
**Punt de control:** 6  
**Observació núm.:** 0

HORA	Turismes	Pesants	Total	%
0 a 1	7	1	8	0,4
1 a 2	4	0	4	0,2
2 a 3	1	0	1	0,0
3 a 4	3	0	3	0,1
4 a 5	8	2	10	0,5
5 a 6	20	1	21	1,0
6 a 7	45	4	49	2,3
7 a 8	132	4	136	6,4
8 a 9	140	8	148	6,9
9 a 10	118	12	130	6,1
10 a 11	100	5	105	4,9
11 a 12	123	10	133	6,2
12 a 13	104	11	115	5,4
13 a 14	133	12	145	6,8
14 a 15	140	10	150	7,0
15 a 16	130	4	134	6,3
16 a 17	115	11	126	5,9
17 a 18	129	5	134	6,3
18 a 19	126	5	131	6,1
19 a 20	135	6	141	6,6
20 a 21	114	2	116	5,4
21 a 22	101	3	104	4,9
22 a 23	46	2	48	2,3
23 a 24	40	0	40	1,9
<b>TOTAL DIA</b>	<b>2.014</b>	<b>118</b>	<b>2.132</b>	

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	1.015	47,61
Matí (9 a 13 h.)	483	22,65
Tarda (16 a 20 h.)	532	24,95
16 horas (6 a 22 h.)	1.997	93,67
Hora punta sencera	150	7,04 (14:00 a 15:00)
Índex de variació		22%
% de vehicles pesants		5,53%



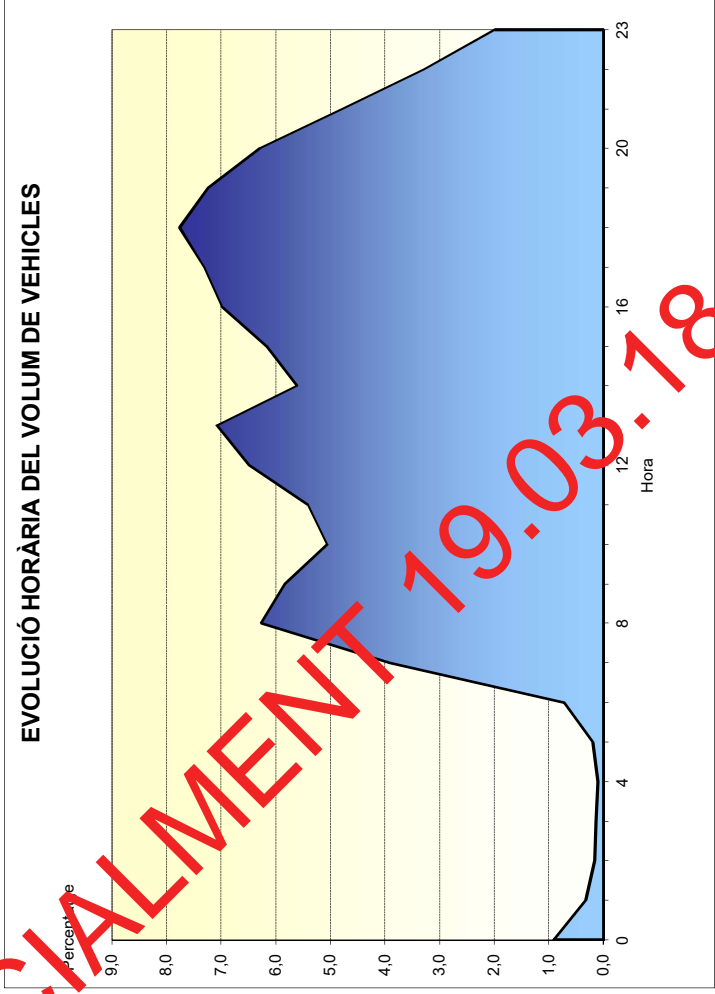
APROVAT INICIALMENT 19.03.18

## COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

**Carrer:** Ctra.de Penya de Dalt (BV-5024)  
**Sentit:** Carrer de Torres de Bages  
**Carrils:** 1  
**Tipus de vehicle:** Turismes / Pesants  
**Data:** dimecres, 18 / novembre / 2015  
**Punt de control:** 7  
**Observació núm.:** 0

HORA	Turismes	Pesants	Total	%
0 a 1	27	1	28	0,9
1 a 2	10	0	10	0,3
2 a 3	5	0	5	0,2
3 a 4	4	0	4	0,1
4 a 5	3	0	3	0,1
5 a 6	6	0	6	0,2
6 a 7	21	1	22	0,7
7 a 8	111	9	120	3,9
8 a 9	173	19	192	6,3
9 a 10	161	18	179	5,8
10 a 11	137	18	155	5,1
11 a 12	153	13	166	5,4
12 a 13	187	12	199	6,5
13 a 14	201	16	217	7,1
14 a 15	160	12	172	5,6
15 a 16	181	8	189	6,2
16 a 17	198	16	214	7,0
17 a 18	216	8	224	7,3
18 a 19	230	8	238	7,8
19 a 20	213	9	222	7,2
20 a 21	182	11	193	6,3
21 a 22	144	3	147	4,8
22 a 23	98	3	101	3,3
23 a 24	59	2	61	2,0
<b>TOTAL DIA</b>	<b>2.880</b>	<b>187</b>	<b>3.067</b>	

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	1.597	52,07
Matí (9 a 13 h.)	699	22,79
Tarda (16 a 20 h.)	898	29,28
16 horas (6 a 22 h.)	2.849	92,89
Hora punta sencera (18:00 a 19:00)	238	7,76
Índex de variació		19%
% de vehicles pesants		6,10%

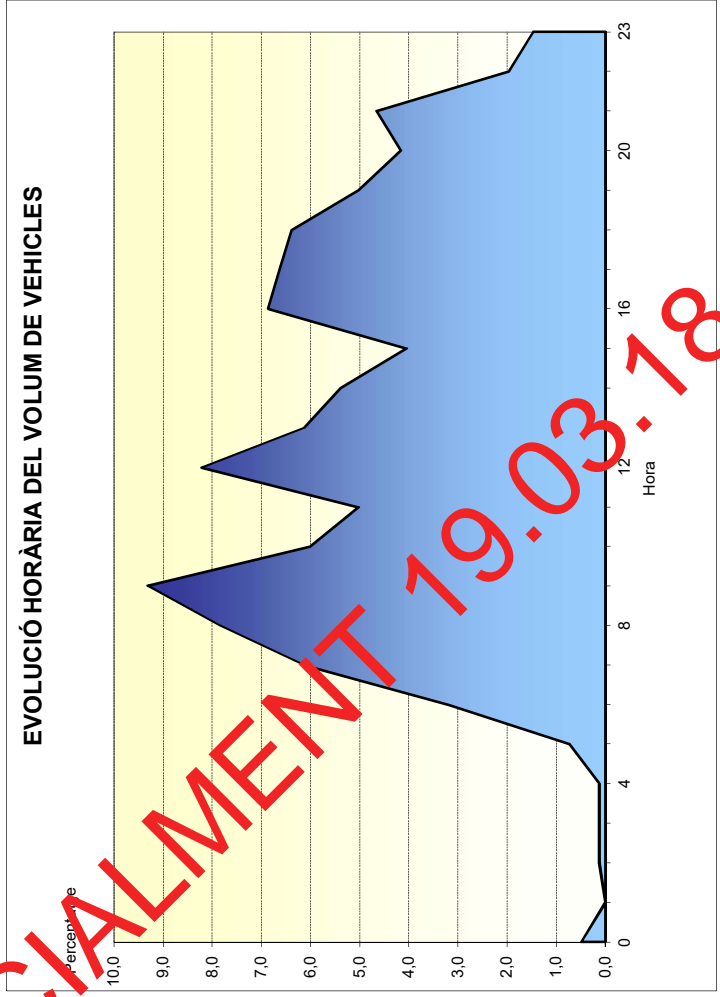


### COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

**Carrer:** Carrer de Joan Miró  
**Sentit:** Carrer de Sant Pere  
**Carrils:** 1  
**Tipus de vehicle:** Turismes / Pesants  
**Data:** dimecres, 18 / novembre / 2015  
**Punt de control:** 8  
**Observació núm.:** 0

HORA	Turismes	Pesants	Total	%
0 a 1	4	0	4	0,5
1 a 2	0	0	0	0,0
2 a 3	1	0	1	0,1
3 a 4	1	0	1	0,1
4 a 5	1	0	1	0,1
5 a 6	5	1	6	0,7
6 a 7	24	2	26	3,2
7 a 8	48	2	50	6,1
8 a 9	58	6	64	7,8
9 a 10	67	9	76	9,3
10 a 11	42	7	49	6,0
11 a 12	34	7	41	5,0
12 a 13	57	10	67	8,2
13 a 14	47	3	50	6,1
14 a 15	41	3	44	5,4
15 a 16	32	1	33	4,0
16 a 17	49	7	56	6,9
17 a 18	48	6	54	6,6
18 a 19	51	1	52	6,4
19 a 20	38	3	41	5,0
20 a 21	33	1	34	4,2
21 a 22	36	2	38	4,7
22 a 23	15	1	16	2,0
23 a 24	12	0	12	1,5
<b>TOTAL DIA</b>	<b>744</b>	<b>72</b>	<b>816</b>	

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	436	53,43
Matí (9 a 13 h.)	233	28,55
Tarda (16 a 20 h.)	203	24,88
16 horas (6 a 22 h.)	775	94,98
Hora punta sencera (9:00 a 10:00)	76	9,31
Índex de variació		18%
% de vehicles pesants		8,82%



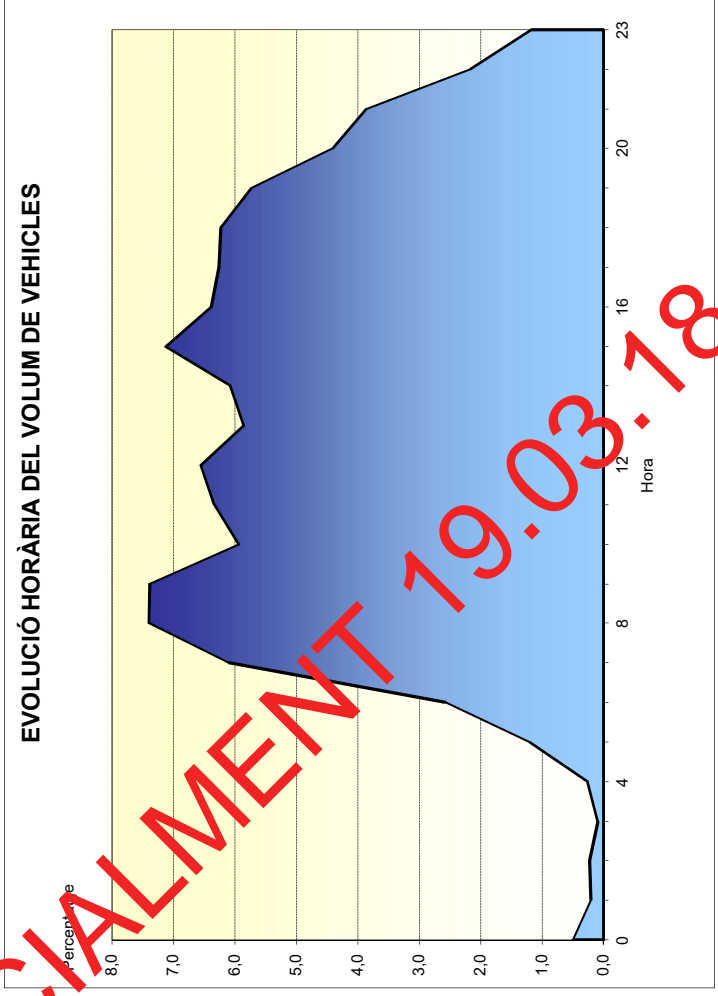
### COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

**Carrer:** Ctra de Vilasar de Dalt (BV-5023)  
**Sentit:** Carrer Dr. Martí Cases  
**Carrils:** 1  
**Tipus de vehicle:** Turismes Pesants  
**Data:** dimecres, 25 / novembre / 2015  
**Punt de control:** 9  
**Observació núm.:** 0

HORA	Turismes	Pesants	Total	%
0 a 1	29	0	29	0,5
1 a 2	12	0	12	0,2
2 a 3	11	2	13	0,2
3 a 4	5	0	5	0,1
4 a 5	14	1	15	0,3
5 a 6	66	4	70	1,2
6 a 7	146	3	149	2,6
7 a 8	331	23	354	6,1
8 a 9	403	26	429	7,4
9 a 10	405	23	428	7,4
10 a 11	310	34	344	5,9
11 a 12	333	34	367	6,3
12 a 13	339	41	380	6,6
13 a 14	309	30	339	5,8
14 a 15	333	19	352	6,1
15 a 16	392	21	413	7,1
16 a 17	338	32	370	6,4
17 a 18	342	21	363	6,3
18 a 19	347	14	361	6,2
19 a 20	321	11	332	5,7
20 a 21	241	14	255	4,4
21 a 22	215	9	224	3,9
22 a 23	124	2	126	2,2
23 a 24	68	0	68	1,2
<b>TOTAL DIA</b>	<b>5.434</b>	<b>364</b>	<b>5.798</b>	

### RESUM ESTADÍSTIC

	Vehicles	%
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	2.945	50,79
Matí (9 a 13 h.)	1.519	26,20
Tarda (16 a 20 h.)	1.426	24,59
16 horas (6 a 22 h.)	5.460	94,17
Hora punta sencera	429	7,40 (8:00 a 9:00)
Índex de variació		21%
% de vehicles pesants		6,28%



APROVAT INICIALMENT 19.03.18

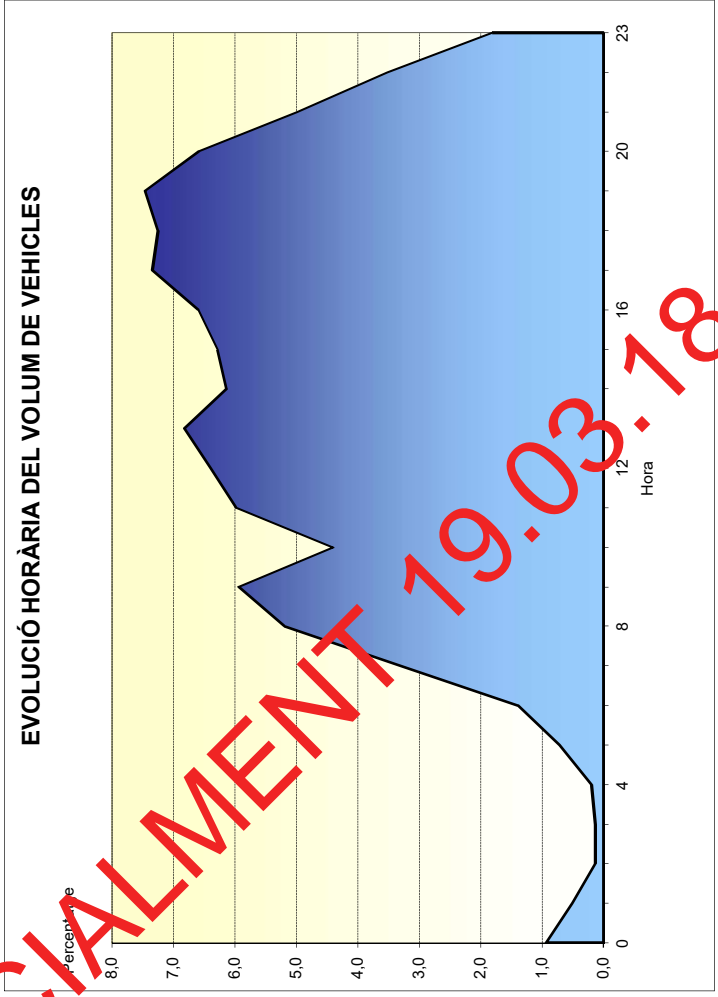
### COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

**Carrer:** Ctra de Vilasar de Dalt (BV-5023)  
**Sentit:** Carrer de Sant Miquel  
**Carrils:** 1  
**Tipus de vehicle:** Turismes / Pesants  
**Data:** dimecres, 25 / novembre / 2015  
**Punt de control:** 10  
**Observació núm.:** 0

HORA	Turismes	Pesants	Total	%
0 a 1	61	1	62	0,9
1 a 2	33	1	34	0,5
2 a 3	9	0	9	0,1
3 a 4	8	1	9	0,1
4 a 5	11	2	13	0,2
5 a 6	42	6	48	0,7
6 a 7	83	10	93	1,4
7 a 8	212	8	220	3,3
8 a 9	322	25	347	5,2
9 a 10	372	24	396	5,9
10 a 11	272	22	294	4,4
11 a 12	351	48	399	6,0
12 a 13	390	37	427	6,4
13 a 14	426	29	455	6,8
14 a 15	388	21	409	6,1
15 a 16	403	16	419	6,3
16 a 17	410	30	440	6,6
17 a 18	455	35	490	7,3
18 a 19	460	24	484	7,3
19 a 20	479	19	498	7,5
20 a 21	420	19	439	6,6
21 a 22	323	10	333	5,0
22 a 23	229	6	235	3,5
23 a 24	121	0	121	1,8
<b>TOTAL DIA</b>	<b>6.280</b>	<b>394</b>	<b>6.674</b>	

### RESUM ESTADÍSTIC

	Vehicles	%
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	3.428	51,36
Matí (9 a 13 h.)	1.516	22,72
Tarda (16 a 20 h.)	1.912	28,65
16 horas (6 a 22 h.)	6.143	92,04
Hora punta sencera	498	7,46 (19:00 a 20:00)
Índex de variació		20%
% de vehicles pesants		5,90%



### COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

**Carrer:** Carrer de Santiago Rusiñol

**Sentit:** Carrer Dr. Martí Cases

**Carrils:** 1

**Tipus de vehicle:** Turismes Pesants

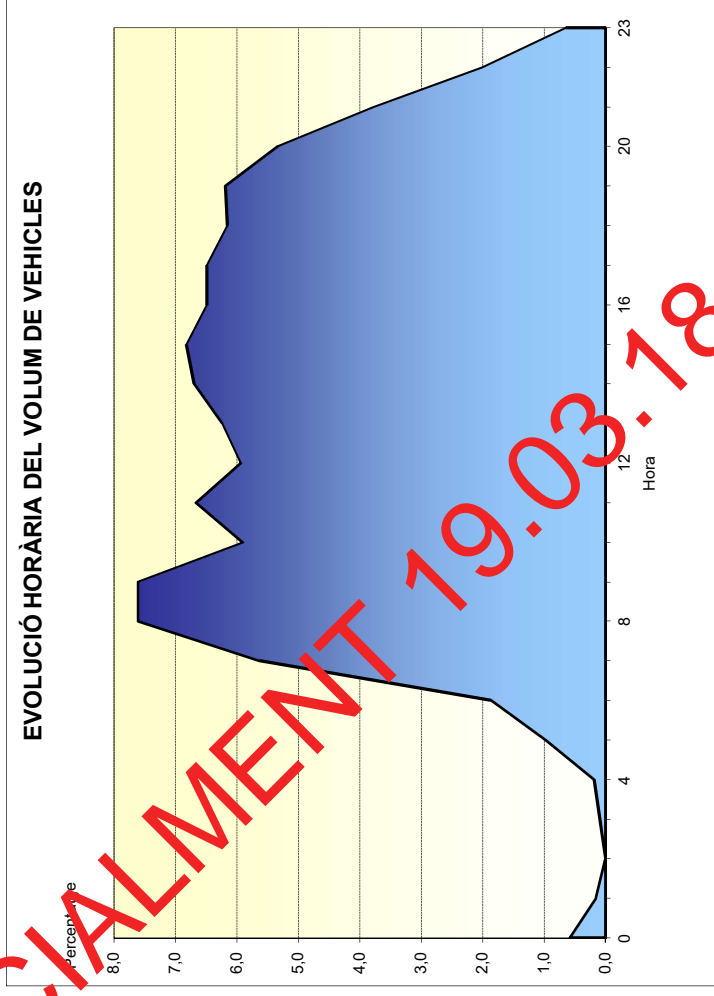
**Data:** dimecres, 25 / novembre / 2015

**Punt de control:** 11

**Observació núm.:** 0

RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	1.689	51,42
Matí (9 a 13 h.)	858	26,12
Tarda (16 a 20 h.)	831	25,30
16 hores (6 a 22 h.)	3.133	95,37
Hora punta sencera	250	7,61 (9:00 a 10:00)
Índex de variació		21%
% de vehicles pesants		3,44%

HORA	Turismes	Pesants	Total	%
0 a 1	18	1	19	0,6
1 a 2	5	0	5	0,2
2 a 3	0	0	0	0,0
3 a 4	3	0	3	0,1
4 a 5	6	0	6	0,2
5 a 6	32	0	32	1,0
6 a 7	61	0	61	1,9
7 a 8	181	4	185	5,6
8 a 9	235	15	250	7,6
9 a 10	236	14	250	7,6
10 a 11	179	15	194	5,9
11 a 12	211	8	219	6,7
12 a 13	190	5	195	5,9
13 a 14	196	9	205	6,2
14 a 15	213	7	220	6,7
15 a 16	219	5	224	6,8
16 a 17	203	10	213	6,5
17 a 18	208	5	213	6,5
18 a 19	199	3	202	6,1
19 a 20	197	6	203	6,2
20 a 21	173	2	175	5,3
21 a 22	120	4	124	3,8
22 a 23	66	0	66	2,0
23 a 24	21	0	21	0,6
<b>TOTAL DIA</b>	<b>3.172</b>	<b>113</b>	<b>3.285</b>	



APROVAT INICIALMENT 19.03.18

**COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES**

**Carrer:** Carrer de Santiago Rusiñol

**Sentit:** Carrer de Sant Miquel

**Carrils:** 1

**Tipus de vehicle:** Turismes / Pesants

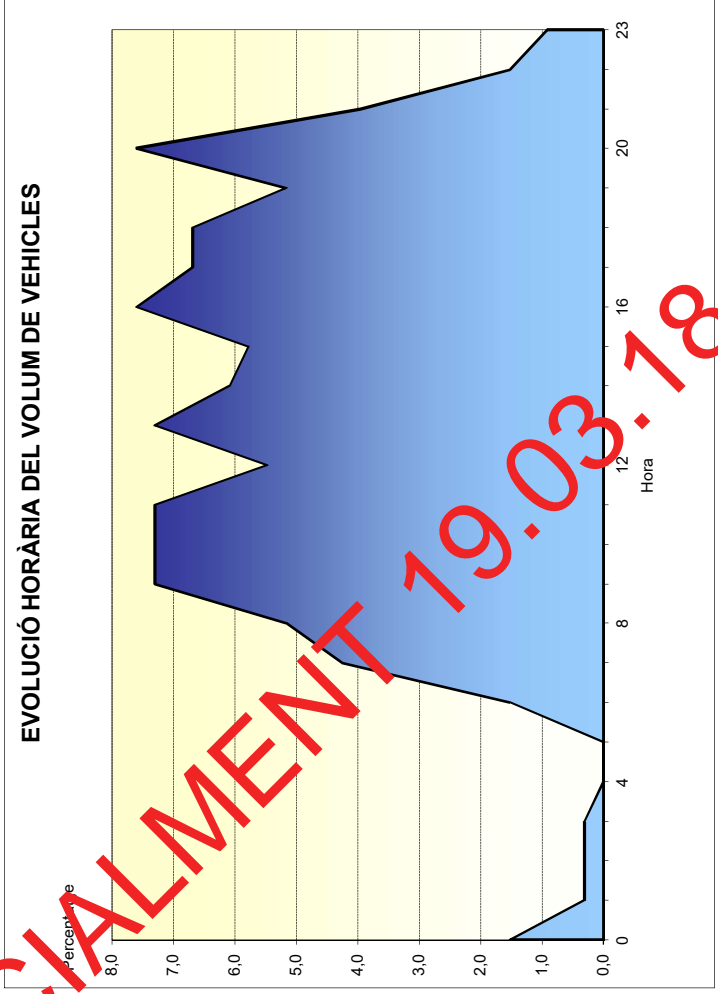
**Data:** dimecres, 25 / novembre / 2015

**Punt de control:** 12

**Observació núm.:** 0

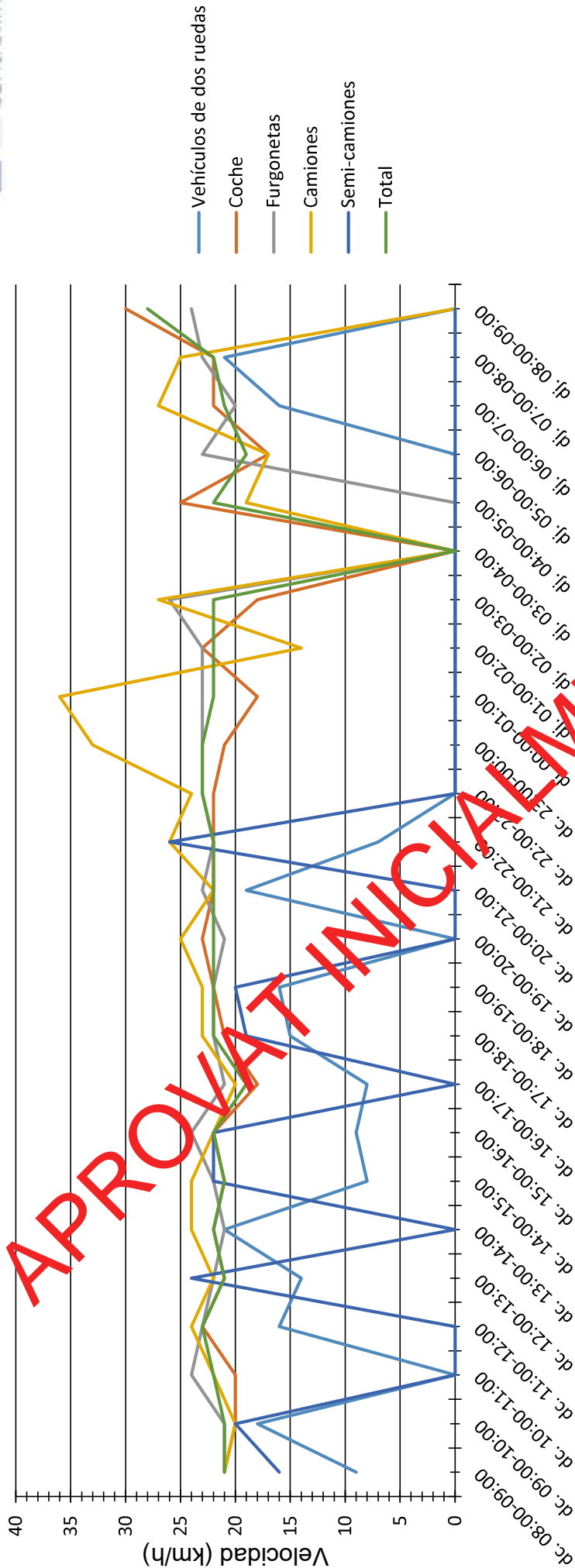
RESUM ESTADÍSTIC	Vehicles	%
8 hores (9-13 i 16-20 h.)	176	53,50
Matí (9 a 13 h.)	90	27,36
Tarda (16 a 20 h.)	86	26,14
16 horas (6 a 22 h.)	313	95,14
Hora punta sencera	25	7,60 (20:00 a 21:00)
Índex de variació		20%
% de vehicles pesants		2,13%

HORA	Turismes	Pesants	Total	%
0 a 1	5	0	5	1,5
1 a 2	1	0	1	0,3
2 a 3	1	0	1	0,3
3 a 4	1	0	1	0,3
4 a 5	0	0	0	0,0
5 a 6	0	0	0	0,0
6 a 7	5	0	5	1,5
7 a 8	12	2	14	4,3
8 a 9	16	1	17	5,2
9 a 10	24	0	24	7,3
10 a 11	24	0	24	7,3
11 a 12	24	0	24	7,3
12 a 13	17	1	18	5,5
13 a 14	22	2	24	7,3
14 a 15	20	0	20	6,1
15 a 16	19	0	19	5,8
16 a 17	24	1	25	7,6
17 a 18	22	0	22	6,7
18 a 19	22	0	22	6,7
19 a 20	17	0	17	5,2
20 a 21	25	0	25	7,6
21 a 22	13	0	13	4,0
22 a 23	5	0	5	1,5
23 a 24	3	0	3	0,9
<b>TOTAL DIA</b>	<b>322</b>	<b>7</b>	<b>329</b>	





# Secuencia Velocidad media



Velocidad (km/h)	dc: 08:00-09:00	dc: 09:00-10:00	dc: 10:00-11:00	dc: 11:00-12:00	dc: 12:00-13:00	dc: 13:00-14:00	dc: 14:00-15:00	dc: 15:00-16:00	dc: 16:00-17:00	dc: 17:00-18:00	dc: 18:00-19:00	dc: 19:00-20:00	dc: 20:00-21:00	dc: 21:00-22:00	dc: 22:00-23:00	dc: 23:00-00:00	di: 00:00-01:00	di: 01:00-02:00	di: 02:00-03:00	di: 03:00-04:00	di: 04:00-05:00	di: 05:00-06:00	di: 06:00-07:00	di: 07:00-08:00	di: 08:00-09:00	
Vehículos de dos ruedas	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15
Coche	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20
Furgonetas	20	25	20	25	20	25	20	25	20	25	20	25	20	25	20	25	20	25	20	25	20	25	20	25	20	25
Camiones	25	30	25	30	25	30	25	30	25	30	25	30	25	30	25	30	25	30	25	30	25	30	25	30	25	30
Semi-camiones	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15	10	15
Total	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20	15	20

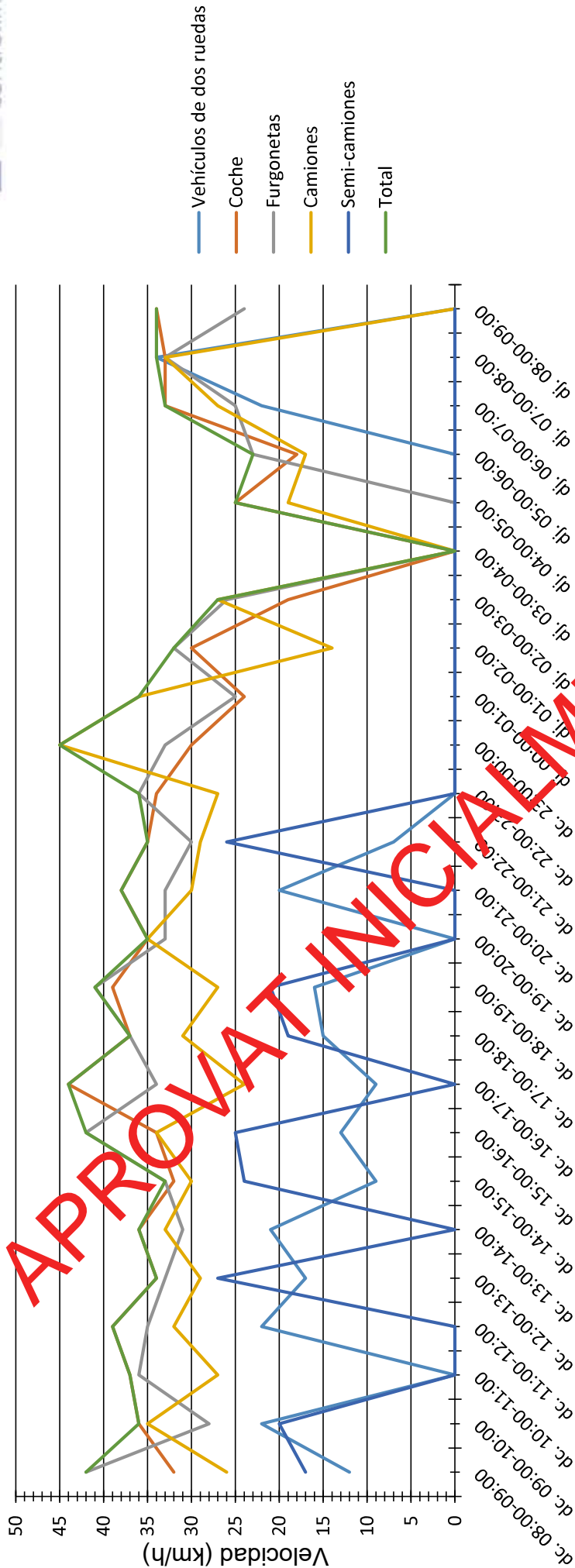
Tiempo de evaluación		dimecres, 10 / febrer / 2016,08:00 - dijous, 11 / febrer / 2016,08:00			
Limite de velocidad	30 km/h	Contra	Coicidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	5,49 %	34	13	34	20
Tiempo medio de brecha	32,38 s	1150	21	44	26
Colas de tránsito	17,73 %	771	22	42	26
ADT	2047	160	23	45	28
AYT	747155	17	20	27	25
Cuota de tráfico LGV	8,30 %				
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones		2132	22	45
Adaptador :	TORRENT CASTELLS				
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

APROBATA INICIALMENTE 19.03.18

Fecha	culos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
dc. 08:00-09:00	9	21	21	21	16	21
dc. 09:00-10:00	18	20	21	20	20	21
dc. 10:00-11:00		20	24	22		22
dc. 11:00-12:00	16	23	23	24		23
dc. 12:00-13:00	14	21	22	22	24	21
dc. 13:00-14:00	21	22	21	24		22
dc. 14:00-15:00	8	21	22	24	22	21
dc. 15:00-16:00	9	22	24	22	22	22
dc. 16:00-17:00	8	18	21	20		19
dc. 17:00-18:00	15	21	22	23	19	22
dc. 18:00-19:00	16	22	22	23	20	22
dc. 19:00-20:00		23	21	25		22
dc. 20:00-21:00	19	22	23	22		22
dc. 21:00-22:00	7	22	22	26	26	22
dc. 22:00-23:00		22	23	24		23
dc. 23:00-00:00		21	23	33		23
dj. 00:00-01:00		18	23	36		22
dj. 01:00-02:00		23	23	14		22
dj. 02:00-03:00		18	26	27		22
dj. 03:00-04:00						
dj. 04:00-05:00		25		19		22
dj. 05:00-06:00		17	23	17		19
dj. 06:00-07:00	16	22	20	27		21
dj. 07:00-08:00	21	22	23	25		22
dj. 08:00-09:00		30	24			28

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# Secuencia Velocidad máxima



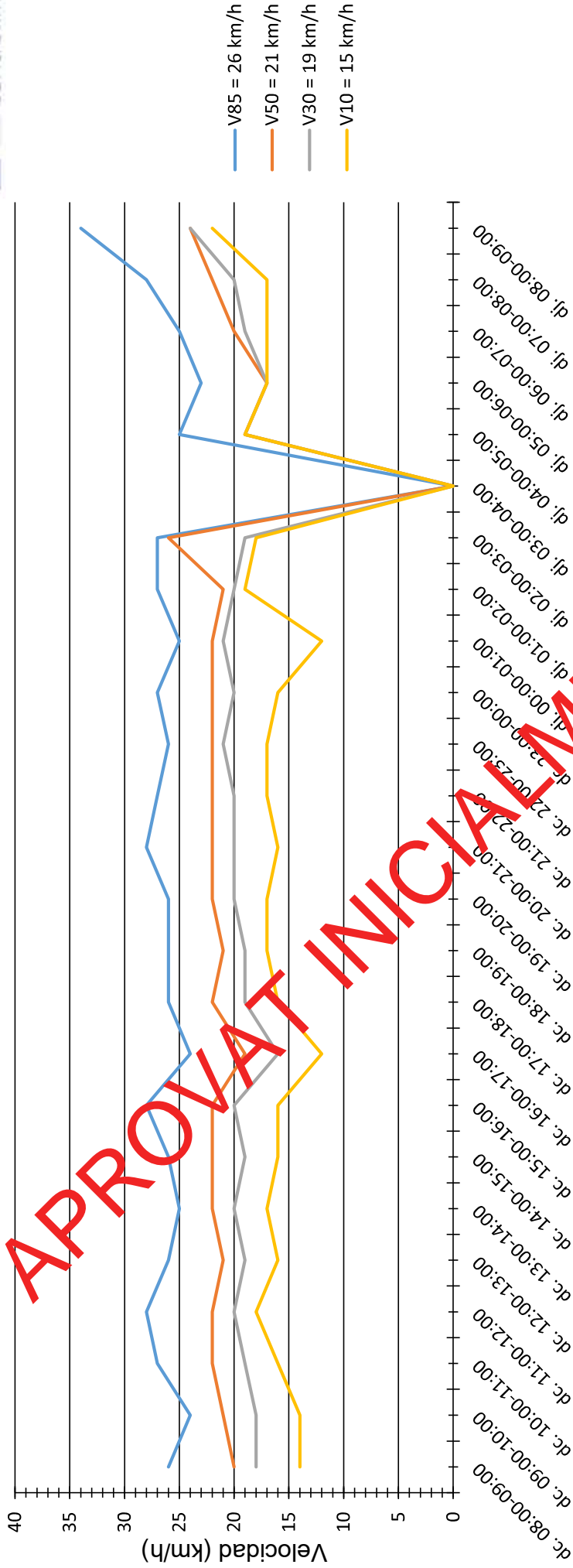
Tiempo de evaluación		dimecres, 10 / febrer / 2016,08:00 - dijous, 11 / febrer / 2016,09:00			
Ítem	Valor	Contador	Velocidad Media [km/h]	Vmax [km/h]	V85 [km/h]
Limite de velocidad	30 km/h				
Excesos de velocidad	5,49 %	34	13	34	20
Tiempo medio de brecha	32,38 s	1150	21	44	26
Colas de tránsito	17,73 %	771	22	42	26
ADT	2047	160	23	45	28
AYT	747155	17	20	27	25
Cuota de tráfico LGV	8,30 %				
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones				
Adaptador :	TORRENT CASTELLS				
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					
<b>Total</b>		<b>2132</b>	<b>22</b>	<b>45</b>	<b>26</b>

APROVAT INCIALMENTE 19.03.18

Fecha	culos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
dc. 08:00-09:00	12	32	42	26	17	42
dc. 09:00-10:00	22	36	28	35	20	36
dc. 10:00-11:00		37	36	27		37
dc. 11:00-12:00	22	39	35	32		39
dc. 12:00-13:00	17	34	33	29	27	34
dc. 13:00-14:00	21	36	31	33		36
dc. 14:00-15:00	9	32	33	30	24	33
dc. 15:00-16:00	13	34	42	34	25	42
dc. 16:00-17:00	9	44	34	24		44
dc. 17:00-18:00	15	37	37	31	19	37
dc. 18:00-19:00	16	39	41	27	21	41
dc. 19:00-20:00		35	33	35		35
dc. 20:00-21:00	20	38	33	30		38
dc. 21:00-22:00	7	35	30	29	26	35
dc. 22:00-23:00		34	36	27		36
dc. 23:00-00:00		30	33	45		45
dj. 00:00-01:00		24	25	36		36
dj. 01:00-02:00		30	32	14		32
dj. 02:00-03:00		19	26	27		27
dj. 03:00-04:00						
dj. 04:00-05:00		25		19		25
dj. 05:00-06:00		18	23	17		23
dj. 06:00-07:00	22	33	25	27		33
dj. 07:00-08:00	34	33	33	33		34
dj. 08:00-09:00		34	24			34

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# Secuencia Percentiles de velocidad

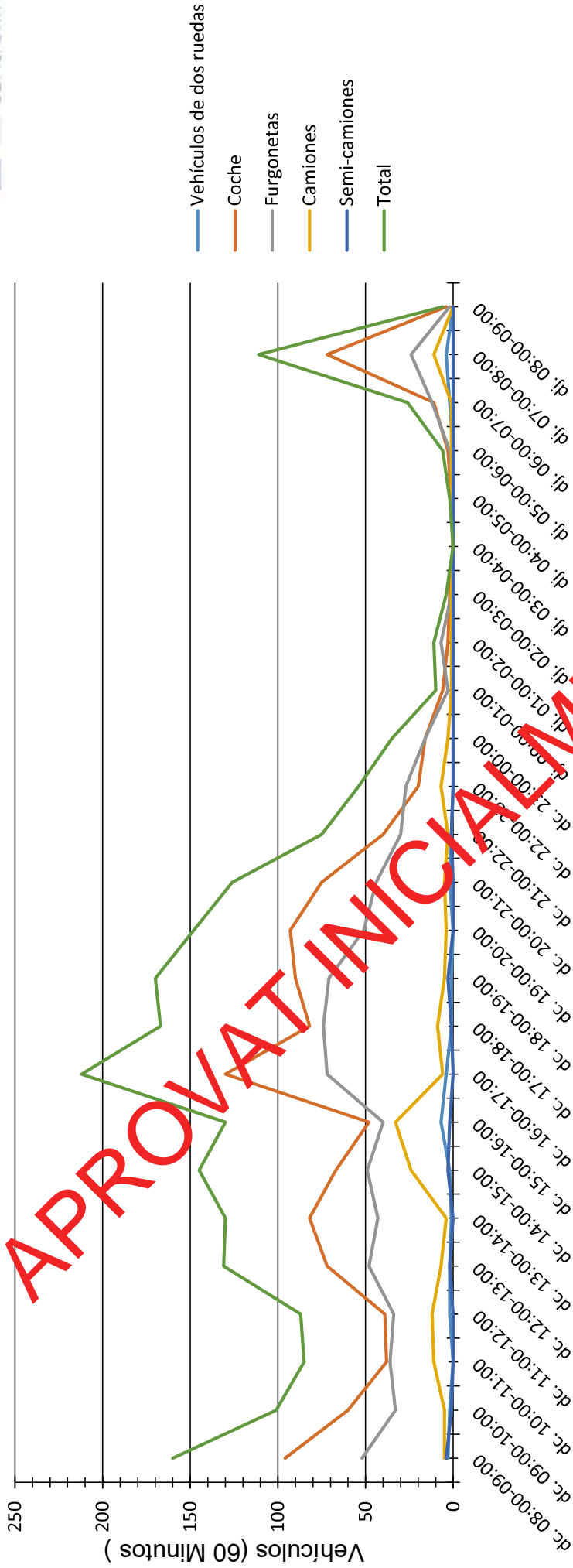


Tiempo de evaluación		dimecres, 10 / febrer / 2016,08:00 - dijous, 11 / febrer / 2016,08:00			
Ítem	Valor	Conte	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
límite de velocidad	30 km/h				
Excesos de velocidad	5,49 %	34	13	34	20
Tiempo medio de brecha	32,38 s	1150	21	44	26
Colas de tránsito	17,73 %	771	22	42	26
ADT	2047	160	23	45	28
AYT	747155	17	20	27	25
Cuota de tráfico LGV	8,30 %				
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones		22	45	26
Adaptador :	TORRENT CASTELLS				
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

Fecha	V85	V50	V30	V10
dc. 08:00-09:00	26	20	18	14
dc. 09:00-10:00	24	21	18	14
dc. 10:00-11:00	27	22	19	16
dc. 11:00-12:00	28	22	20	18
dc. 12:00-13:00	26	21	19	16
dc. 13:00-14:00	25	22	20	17
dc. 14:00-15:00	26	22	19	16
dc. 15:00-16:00	28	22	20	16
dc. 16:00-17:00	24	19	16	12
dc. 17:00-18:00	26	22	19	16
dc. 18:00-19:00	26	21	19	17
dc. 19:00-20:00	26	22	20	17
dc. 20:00-21:00	28	22	20	16
dc. 21:00-22:00	27	22	20	17
dc. 22:00-23:00	26	22	21	17
dc. 23:00-00:00	27	22	20	16
dj. 00:00-01:00	25	22	21	12
dj. 01:00-02:00	27	21	20	15
dj. 02:00-03:00	27	26	19	18
dj. 03:00-04:00				
dj. 04:00-05:00	25	19	19	19
dj. 05:00-06:00	23	17	17	17
dj. 06:00-07:00	25	20	19	17
dj. 07:00-08:00	28	22	20	17
dj. 08:00-09:00	34	24	24	22

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# Secuencia Número de vehículos



Tiempo de evaluación		dimecres, 10 / febrer / 2016,08:00 - dijous, 11 / febrer / 2016,09:00		
30 km/h	Contra	Coctidat Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Vehículos de dos rued	34	13	34	20
Coche	1150	21	44	26
Furgonetas	771	22	42	26
Camiones	160	23	45	28
Semi-camiones	17	20	27	25
<b>Total</b>	<b>2132</b>	<b>22</b>	<b>45</b>	<b>26</b>

Excesos de velocidad	5,49 %
Tiempo medio de brecha	32,38 s
Colas de tránsito	17,73 %
ADT	2047
AYT	747155
Cuota de tráfico LGV	8,30 %
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones
Adaptador :	TORRENT CASTELLS
Comentario:	
Ubicación:	
Llegando los vehículos de:	
Saliendo vehículos a:	

Fecha	culos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
dc. 08:00-09:00	3	96	52	5	4	160
dc. 09:00-10:00	2	60	33	5	1	101
dc. 10:00-11:00	0	38	36	11	0	85
dc. 11:00-12:00	2	39	34	12	0	87
dc. 12:00-13:00	2	72	48	7	2	131
dc. 13:00-14:00	1	82	43	4	0	130
dc. 14:00-15:00	2	67	49	24	3	145
dc. 15:00-16:00	7	48	40	33	2	130
dc. 16:00-17:00	4	130	72	6	0	212
dc. 17:00-18:00	1	82	74	9	1	167
dc. 18:00-19:00	1	90	71	5	3	170
dc. 19:00-20:00	0	93	51	4	0	148
dc. 20:00-21:00	2	75	44	5	0	126
dc. 21:00-22:00	1	40	30	3	1	75
dc. 22:00-23:00	0	20	27	7	0	54
dc. 23:00-00:00	0	16	16	3	0	35
dj. 00:00-01:00	0	6	3	1	0	10
dj. 01:00-02:00	0	3	7	1	0	11
dj. 02:00-03:00	0	2	1	1	0	4
dj. 03:00-04:00	0	0	0	0	0	0
dj. 04:00-05:00	0	1	0	1	0	2
dj. 05:00-06:00	0	3	2	1	0	6
dj. 06:00-07:00	2	11	12	1	0	26
dj. 07:00-08:00	4	72	24	11	0	111
dj. 08:00-09:00	0	4	2	0	0	6

APROVAT INICIALMENT 19.03.18



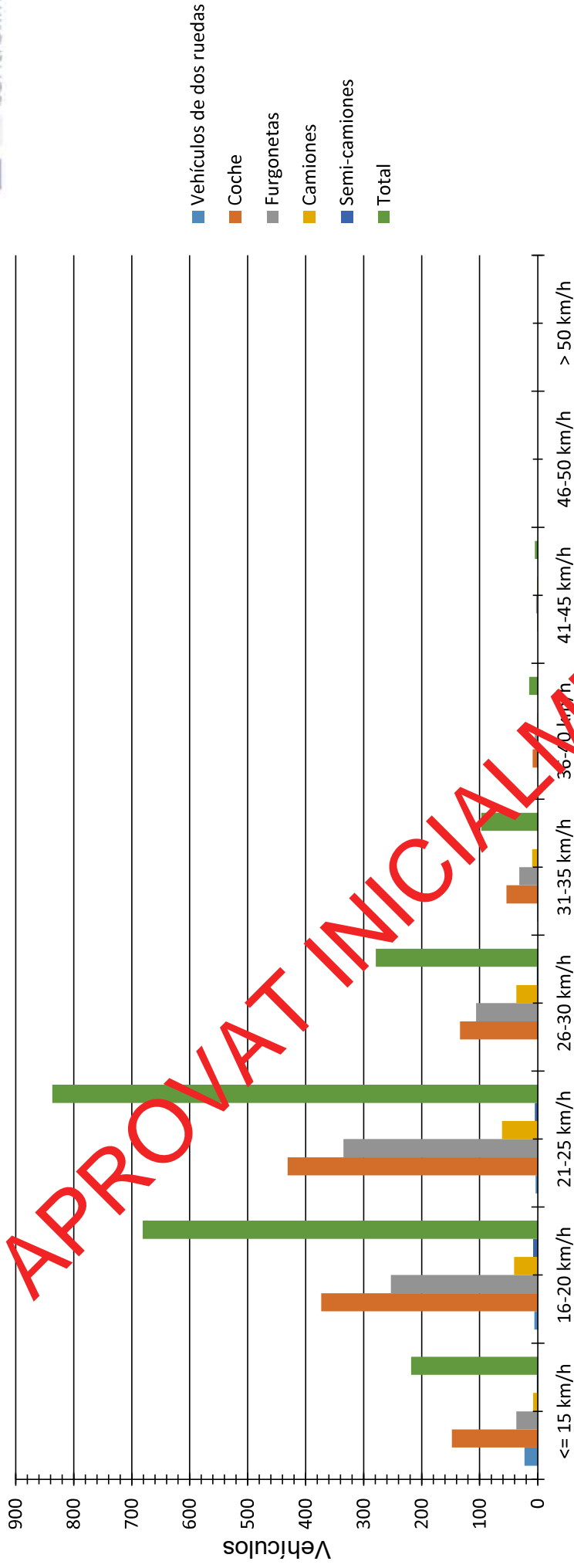
APROVAT INICIALMENT 19.03.18



**Ambas direcciones**

Tiempo	Número de vehículos							Velocidad media							Velocidad máxima							Percentiles					
	lulos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	semi-camiones	Total	lulos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	semi-camiones	Total	lulos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	semi-camiones	Total	lulos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	semi-camiones	Total	V85	V10	
<b>10/02/2016</b>																											
00:00 - 09:00	3	96	52	5	4	160	9	21	21	21	16	21	12	32	42	42	17	42	12	32	42	42	17	42	26	14	
06:00 - 20:00	25	897	603	125	16	1666	12	21	21	23	20	21	22	44	42	35	27	44	22	44	42	35	27	44	26	15	
15:00 - 19:00	13	350	257	53	6	679	10	20	20	20	20	21	16	44	42	34	25	44	16	44	42	34	25	44	26	14	
19:00 - 00:00	3	244	168	22	1	438	15	22	22	26	26	22	20	38	36	45	26	45	20	38	36	45	26	45	27	17	
00:00 - 00:00	28	1048	720	143	17	1956	12	21	22	23	20	21	22	44	42	45	27	45	22	44	42	45	27	45	26	15	
<b>11/02/2016</b>																											
00:00 - 09:00	6	102	51	17	0	176	20	22	22	24	20	22	34	34	33	36	0	36	34	34	33	33	0	36	27	17	
06:00 - 20:00	6	87	38	12	0	143	20	22	22	25	25	22	34	34	33	33	0	34	34	34	33	33	0	34	27	17	
15:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
19:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
00:00 - 00:00	6	102	51	17	0	176	20	22	22	24	20	22	34	34	33	36	0	36	34	34	33	33	0	36	27	17	

# Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación		10 / febrer / 2016,08:00 - dijous, 11 / febrer / 2016,08:00			
Limite de velocidad	30 km/h	Contra	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	5,49 %	34	13	34	20
Tiempo medio de brecha	32,38 s	1150	21	44	26
Colas de tránsito	17,73 %	771	22	42	26
ADT	2047	160	23	45	28
AYT	747155	17	20	27	25
Cuota de tráfico LGV	8,30 %				
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones		22	45	26
Adaptador :	TORRENT CASTELLS				
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

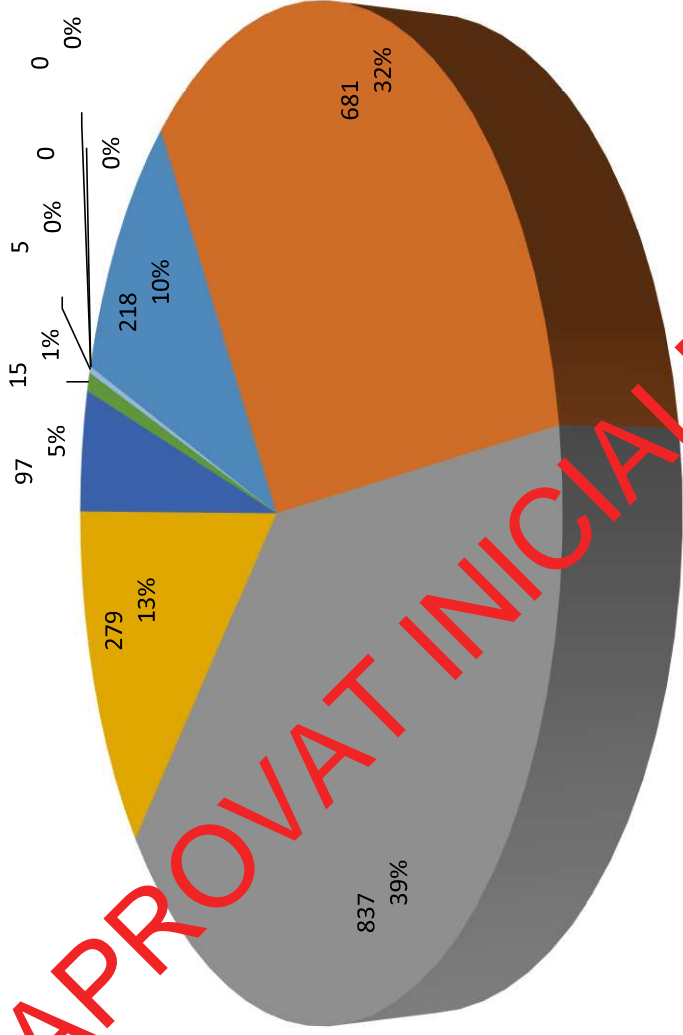
**Absoluto (Número de vehículos)**

Vehículos de dos ru		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	23	148	37	8	2	218
16-20 km/h	6	373	253	41	8	681
21-25 km/h	4	431	335	62	5	837
26-30 km/h	0	134	106	27	2	279
31-35 km/h	1	54	32	16	0	97
36-40 km/h	0	9	5	1	0	15
41-45 km/h	0	1	3	1	0	5
46-50 km/h	0	0	0	0	0	0
> 50 km/h	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>1150</b>	<b>777</b>	<b>160</b>	<b>17</b>	<b>2132</b>

**Porcentaje (%)**

Vehículos de dos ru		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	67,65	12,87	4,80	5,00	11,76	10,23
16-20 km/h	17,65	32,43	32,81	25,63	47,06	31,94
21-25 km/h	11,76	37,48	43,45	38,75	29,41	39,26
26-30 km/h	0,00	11,65	13,75	23,13	11,76	13,09
31-35 km/h	2,94	4,70	4,15	6,25	0,00	4,55
36-40 km/h	0,00	0,78	0,65	0,63	0,00	0,70
41-45 km/h	0,00	0,09	0,39	0,63	0,00	0,23
46-50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
> 50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>1,59</b>	<b>53,94</b>	<b>36,16</b>	<b>7,50</b>	<b>0,80</b>	<b>100,00</b>

# Distribución de velocidad



- <= 15 km/h
- 16-20 km/h
- 21-25 km/h
- 26-30 km/h
- 31-35 km/h
- 36-40 km/h
- 41-45 km/h
- 46-50 km/h
- > 50 km/h

APROVAT INICIALMENTE 19.03.18

Tiempo de evaluación dimecres, 10 / febrer / 2016,08:00 - dijous, 11 / febrer / 2016,08:00		Contra	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
<b>Límite de velocidad</b>	30 km/h	34	13	34	20
<b>Excesos de velocidad</b>	5,49 %	1150	21	44	26
<b>Tiempo medio de brecha</b>	32,38 s	771	22	42	26
<b>Colas de tránsito</b>	17,73 %	160	23	45	28
<b>ADT</b>	2047	17	20	27	25
<b>AYT</b>	747155				
<b>Cuota de tráfico LGV</b>	8,30 %				
<b>Dirección de Evaluación</b>	Ambas direcciones	2132	22	45	26
<b>Adaptador :</b>	TORRENT CASTELLS				
<b>Comentario:</b>					
<b>Ubicación:</b>					
<b>Llegando los vehículos de:</b>					
<b>Saliendo vehículos a:</b>					

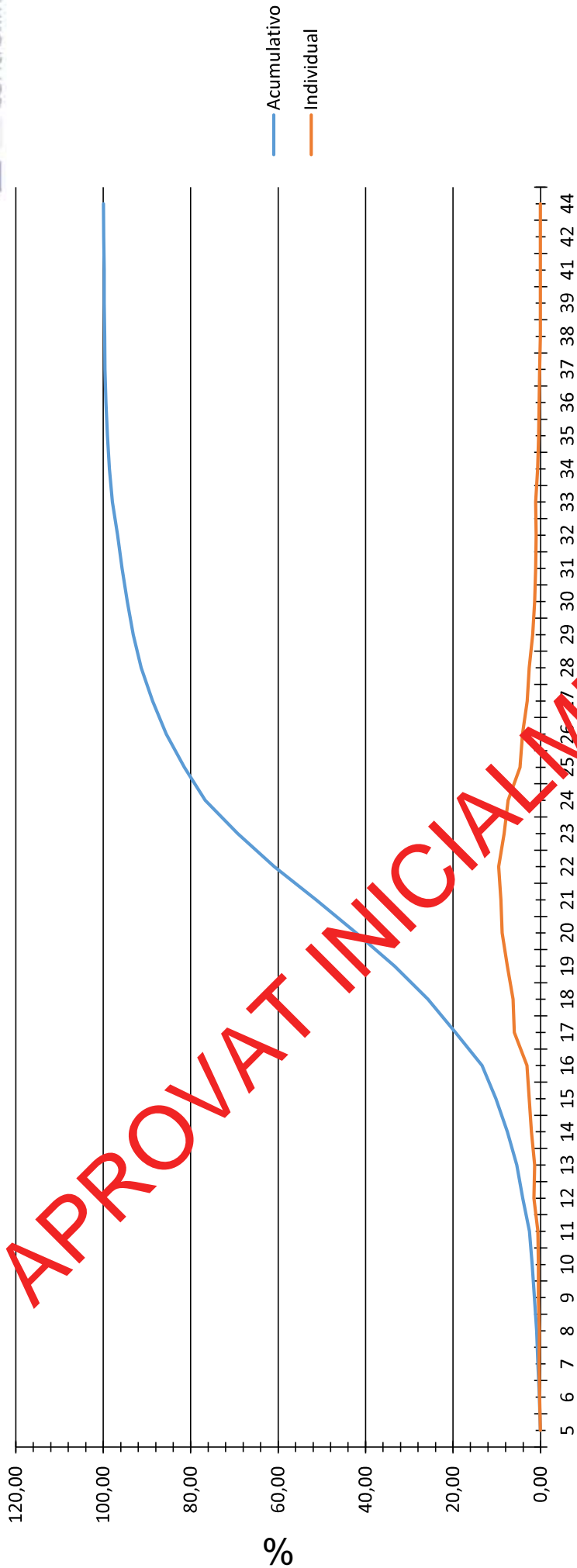
**Absoluto (Número de vehículos)**

Vehículos de dos ru		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	23	148	37	8	2	218
16-20 km/h	6	373	253	41	8	681
21-25 km/h	4	431	335	62	5	837
26-30 km/h	0	134	106	27	2	279
31-35 km/h	1	54	32	16	0	97
36-40 km/h	0	9	5	1	0	15
41-45 km/h	0	1	3	1	0	5
46-50 km/h	0	0	0	0	0	0
> 50 km/h	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>1150</b>	<b>777</b>	<b>160</b>	<b>17</b>	<b>2132</b>

**Porcentaje (%)**

Vehículos de dos ru		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	67,65	12,87	4,80	5,00	11,76	10,23
16-20 km/h	17,65	32,43	32,81	25,63	47,06	31,94
21-25 km/h	11,76	37,48	43,45	38,75	29,41	39,26
26-30 km/h	0,00	11,65	13,75	23,13	11,76	13,09
31-35 km/h	2,94	4,70	4,15	6,25	0,00	4,55
36-40 km/h	0,00	0,78	0,65	0,63	0,00	0,70
41-45 km/h	0,00	0,09	0,39	0,63	0,00	0,23
46-50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
> 50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>1,59</b>	<b>53,94</b>	<b>36,16</b>	<b>7,50</b>	<b>0,80</b>	<b>100,00</b>

# Distribución de velocidad



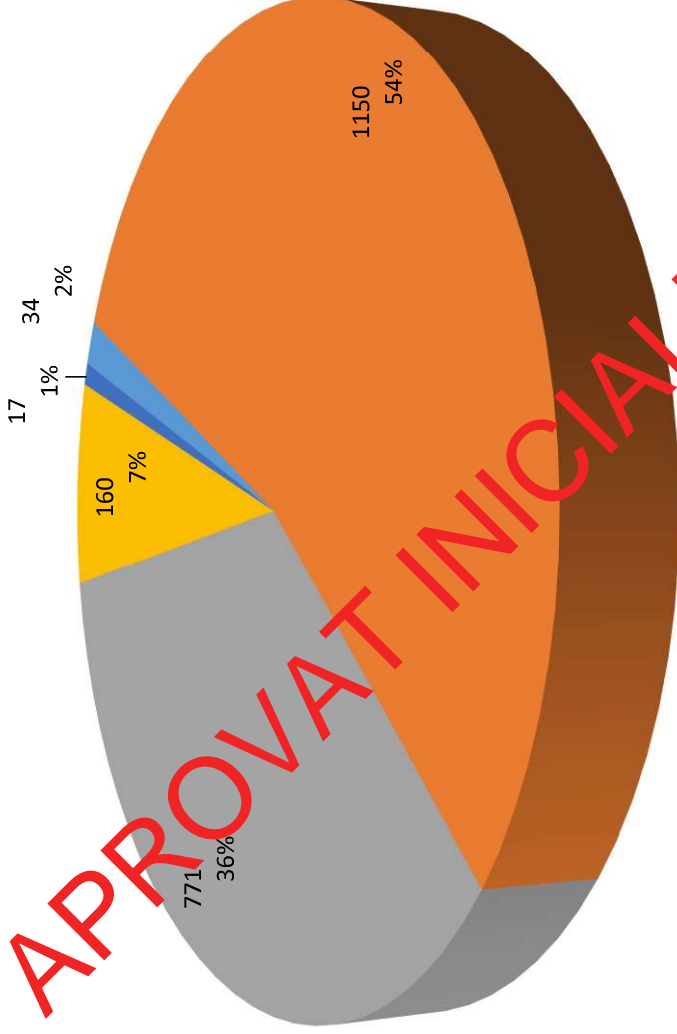
APROVAT INICIALMENTE 19.03.18

Tiempo de evaluación dimecres, 10 / febrer / 2016,08:00 - dijous, 11 / febrer / 2016,08:00		Confecció		Velocidad Media[km/h]		Vmax[km/h]		V85 [km/h]	
30 km/h									
Excesos de velocidad	5,49 %	Vehículos de dos rued	34		13		34		20
Tiempo medio de brecha	32,38 s	Coche	1150		21		44		26
Colas de tránsito	17,73 %	Furgonetas	771		22		42		26
ADT	2047	Camiones	160		23		45		28
AYT	747155	Semi-camiones	17		20		27		25
Cuota de tráfico LGV	8,30 %	Total	2132		22		45		26
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones								
Adaptador :	TORRENT CASTELLS								
Comentario:									
Ubicación:									
Llegando los vehículos de:									
Saliendo vehículos a:									

Velocidad	Acumulativo	Individual
5	0,05	0,05
6	0,28	0,23
7	0,66	0,38
8	0,94	0,28
9	1,45	0,52
10	1,97	0,52
11	2,58	0,61
12	4,13	1,55
13	5,49	1,36
14	7,60	2,11
15	10,23	2,63
16	13,37	3,14
17	19,42	6,05
18	25,75	6,33
19	33,35	7,60
20	42,17	8,82
21	51,27	9,10
22	60,88	9,62
23	69,23	8,35
24	76,69	7,46
25	81,43	4,74
26	85,60	4,17
27	88,70	3,10
28	91,32	2,63
29	93,15	1,83
30	94,51	1,36
31	95,68	1,17
32	96,72	1,03
33	97,89	1,17
34	98,59	0,70
35	99,05	0,47
36	99,33	0,33
37	99,62	0,23
38	99,67	0,05
39	99,77	0,09
41	99,81	0,05
42	99,91	0,09
44	99,95	0,05
45	100,00	0,05

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# Distribución de vehículos



- Vehículos de dos ruedas
- Coche
- Furgonetas
- Camiones
- Semi-camiones

APROVAT INICIALMENTE 19.03.18

Tiempo de evaluación dimecres, 10 / febrer / 2016,08:00 - dijous, 11 / febrer / 2016,08:00		Contra	
30 km/h	30 km/h	Coche	V85 [km/h]
Límite de velocidad	5,49 %	34	13
Excesos de velocidad	32,38 s	1150	21
Tiempo medio de brecha	17,73 %	771	22
Colas de tránsito	2047	160	23
ADT	747155	17	20
AYT	8,30 %		27
Cuota de tráfico LGV			
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones	2132	22
<b>Total</b>			<b>45</b>
<b>Adaptador :</b> TORRENT CASTELLS <b>Comentario:</b> <b>Ubicación:</b> <b>Llegando los vehículos de:</b> <b>Saliendo vehículos a:</b>			



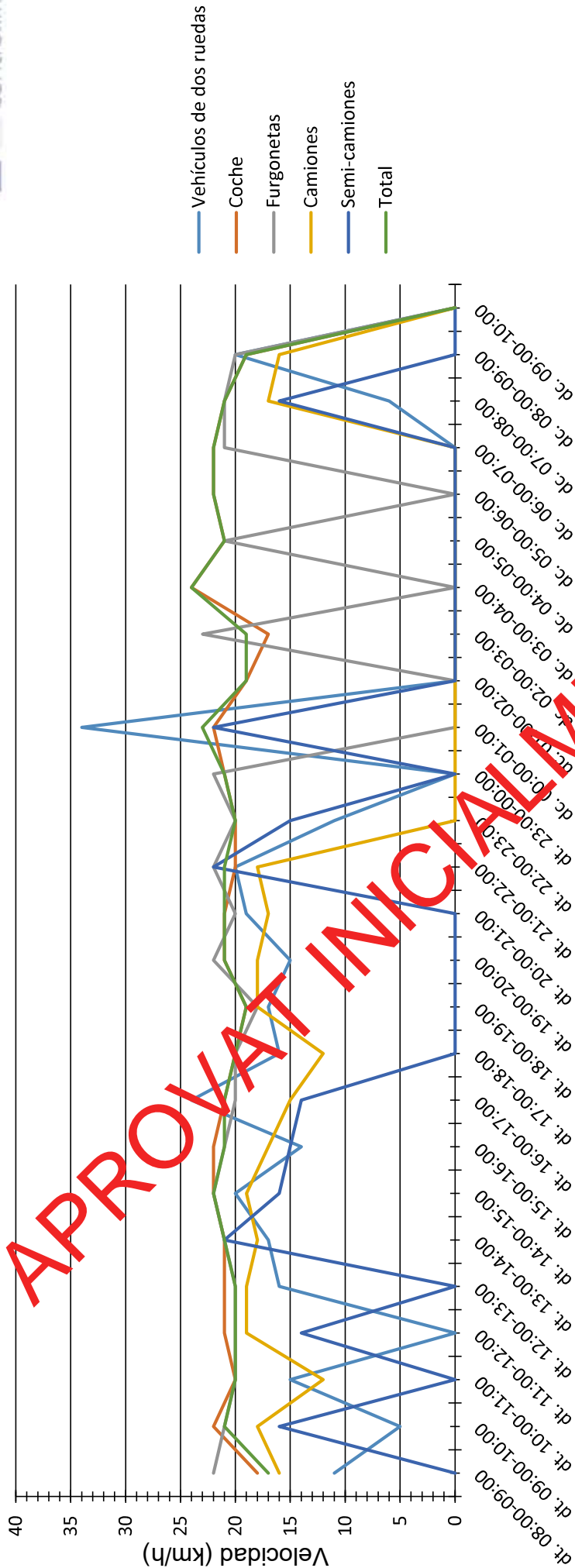
**Absoluto (Número de vehículos)**

Vehículos de dos ru		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	23	148	37	8	2	218
16-20 km/h	6	373	253	41	8	681
21-25 km/h	4	431	335	62	5	837
26-30 km/h	0	134	106	27	2	279
31-35 km/h	1	54	32	10	0	97
36-40 km/h	0	9	5	1	0	15
41-45 km/h	0	1	3	1	0	5
46-50 km/h	0	0	0	0	0	0
> 50 km/h	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>1150</b>	<b>777</b>	<b>160</b>	<b>17</b>	<b>2132</b>

**Porcentaje (%)**

Vehículos de dos ru		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	67,65	12,87	4,80	5,00	11,76	10,23
16-20 km/h	17,65	32,43	32,81	25,63	47,06	31,94
21-25 km/h	11,76	37,48	43,45	38,75	29,41	39,26
26-30 km/h	0,00	11,65	13,75	23,13	11,76	13,09
31-35 km/h	2,94	4,70	4,15	6,25	0,00	4,55
36-40 km/h	0,00	0,78	0,65	0,63	0,00	0,70
41-45 km/h	0,00	0,09	0,39	0,63	0,00	0,23
46-50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
> 50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>1,59</b>	<b>53,94</b>	<b>36,16</b>	<b>7,50</b>	<b>0,80</b>	<b>100,00</b>

# Secuencia Velocidad media



Fecha y Hora	Vehículos de dos ruedas	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
dt. 08:00-09:00	0	15	15	15	15	15
dt. 09:00-10:00	0	15	15	15	15	15
dt. 10:00-11:00	0	15	15	15	15	15
dt. 11:00-12:00	0	15	15	15	15	15
dt. 12:00-13:00	0	15	15	15	15	15
dt. 13:00-14:00	0	15	15	15	15	15
dt. 14:00-15:00	0	15	15	15	15	15
dt. 15:00-16:00	0	15	15	15	15	15
dt. 16:00-17:00	0	15	15	15	15	15
dt. 17:00-18:00	0	15	15	15	15	15
dt. 18:00-19:00	0	15	15	15	15	15
dt. 19:00-20:00	0	15	15	15	15	15
dt. 20:00-21:00	0	15	15	15	15	15
dt. 21:00-22:00	0	15	15	15	15	15
dt. 22:00-23:00	0	15	15	15	15	15
dt. 23:00-00:00	0	15	15	15	15	15
dt. 00:00-01:00	0	15	15	15	15	15
dt. 01:00-02:00	0	15	15	15	15	15
dt. 02:00-03:00	34	15	15	15	15	15
dt. 03:00-04:00	34	15	15	15	15	15
dt. 04:00-05:00	34	15	15	15	15	15
dt. 05:00-06:00	34	15	15	15	15	15
dt. 06:00-07:00	34	15	15	15	15	15
dt. 07:00-08:00	34	15	15	15	15	15
dt. 08:00-09:00	34	15	15	15	15	15
dt. 09:00-10:00	34	15	15	15	15	15

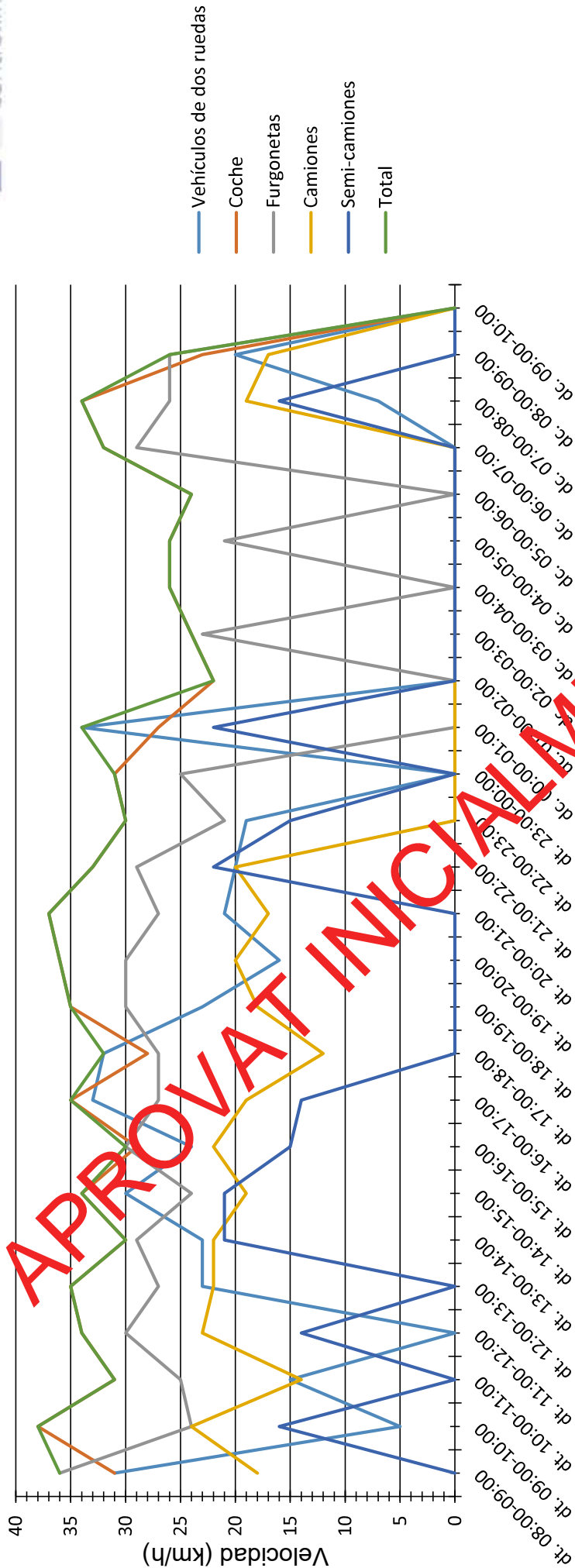
Tiempo de evaluación dimarts, 2 / febrer / 2016,08:00 - dimecres, 3 / febrer / 2016,10:00		Contra	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
límite de velocidad	30 km/h				
Excesos de velocidad	2,03 %				
Tiempo medio de brecha	30,23 s				
Colas de tránsito	15,71 %				
ADT	2003				
AYT	731095				
Cuota de tráfico LGV	2,86 %				
Dirección de Evaluación	Llegando				
		Vehículos de dos ruedas	49	15	23
		Coche	1788	21	25
		Furgonetas	271	20	24
		Camiones	50	17	21
		Semi-camiones	12	17	21
		Total	2170	20	25
Adaptador :	RAMOM DE PEÑAFORT				
Comentario:	P-2 AFORAMIENTO				
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

APROBATA INICIALMENTE 19.03.18

Fecha	culos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
dt. 08:00-09:00	11	18	22	16		17
dt. 09:00-10:00	5	22	21	18	16	21
dt. 10:00-11:00	15	20	20	12		20
dt. 11:00-12:00		21	20	19	14	20
dt. 12:00-13:00	16	21	20	19		20
dt. 13:00-14:00	17	21	21	18	21	21
dt. 14:00-15:00	20	22	22	19	16	22
dt. 15:00-16:00	14	22	21	17	15	21
dt. 16:00-17:00	24	21	20	15	14	21
dt. 17:00-18:00	16	20	20	12		20
dt. 18:00-19:00	17	19	18	18		19
dt. 19:00-20:00	15	21	22	18		21
dt. 20:00-21:00	19	21	20	17		21
dt. 21:00-22:00	20	20	22	18	22	21
dt. 22:00-23:00	11	20	20		15	20
dt. 23:00-00:00		21	22			21
dc. 00:00-01:00	34	22			22	23
dc. 01:00-02:00		19				19
dc. 02:00-03:00		17	23			19
dc. 03:00-04:00		24				24
dc. 04:00-05:00		21	21			21
dc. 05:00-06:00		22				22
dc. 06:00-07:00		22	21			22
dc. 07:00-08:00	6	21	21	17	16	21
dc. 08:00-09:00	20	19	20	16		19
dc. 09:00-10:00						

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# Secuencia Velocidad máxima

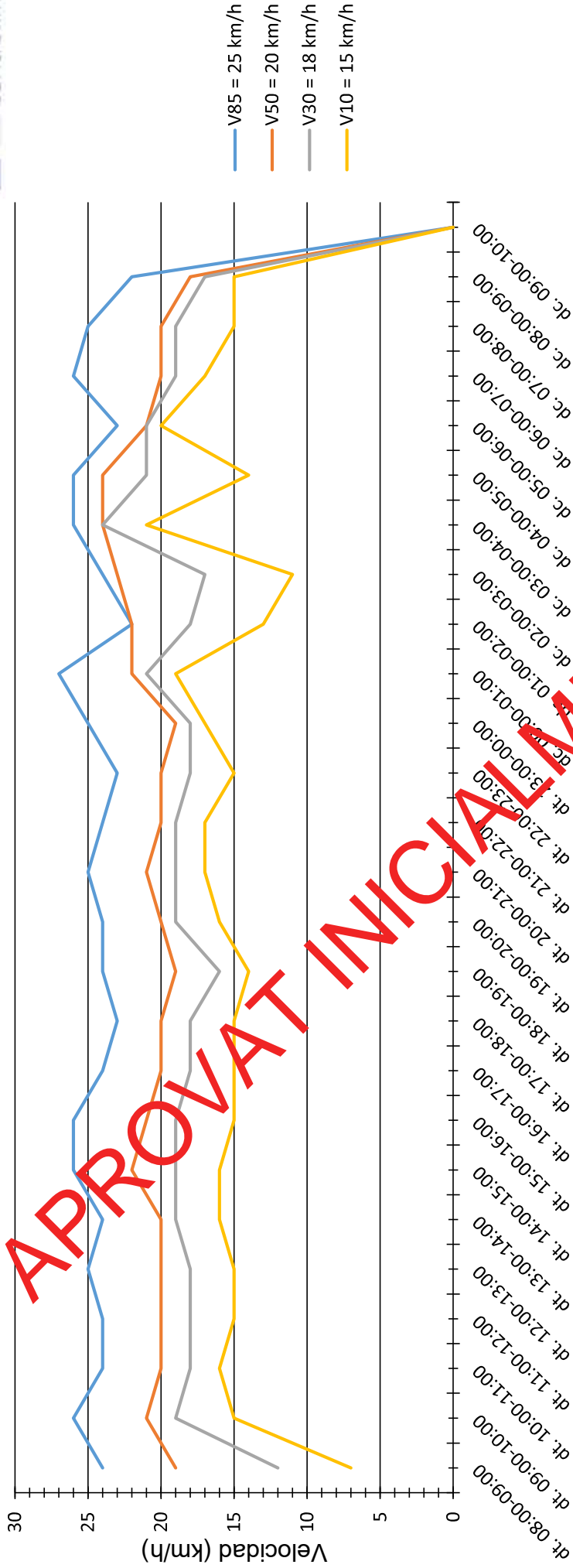


Tiempo de evaluación dimarts, 2 / febrer / 2016,08:00 - dimecres, 3 / febrer / 2016,10:00		Conductividad	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
límite de velocidad	30 km/h				
Excesos de velocidad	2,03 %		15	34	23
Tiempo medio de brecha	30,23 s		21	38	25
Colas de tránsito	15,71 %		20	36	24
ADT	2003		17	24	21
AYT	731095		17	22	21
Cuota de tráfico LGV	2,86 %				
Dirección de Evaluación	Llegando		20	38	25
Adaptador :	RAMOM DE PEÑAFORT				
Comentario:	P-2 AFORAMIENTO				
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

Fecha	culos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
dt. 08:00-09:00	31	31	36	18		36
dt. 09:00-10:00	5	38	24	24	16	38
dt. 10:00-11:00	15	31	25	14		31
dt. 11:00-12:00		34	30	23	14	34
dt. 12:00-13:00	23	35	27	22		35
dt. 13:00-14:00	23	30	29	22	21	30
dt. 14:00-15:00	30	34	24	19	21	34
dt. 15:00-16:00	24	29	30	22	15	30
dt. 16:00-17:00	33	35	27	19	14	35
dt. 17:00-18:00	32	28	27	12		32
dt. 18:00-19:00	23	35	30	18		35
dt. 19:00-20:00	16	36	30	20		36
dt. 20:00-21:00	21	37	27	17		37
dt. 21:00-22:00	20	33	29	20	22	33
dt. 22:00-23:00	19	30	21		15	30
dt. 23:00-00:00		31	25			31
dc. 00:00-01:00	34	27			22	34
dc. 01:00-02:00		22				22
dc. 02:00-03:00		24	23			24
dc. 03:00-04:00		26				26
dc. 04:00-05:00		26	21			26
dc. 05:00-06:00		24				24
dc. 06:00-07:00		32	29			32
dc. 07:00-08:00	7	34	26	19	16	34
dc. 08:00-09:00	20	23	26	17		26
dc. 09:00-10:00						

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# Secuencia Percentiles de velocidad



Tiempo de evaluación dimarts, 2 / febrer / 2016,08:00 - dimecres, 3 / febrer / 2016,10:00		Contra	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
límite de velocidad	30 km/h	49	15	34	23
Excesos de velocidad	2,03 %	1788	21	38	25
Tiempo medio de brecha	30,23 s	271	20	36	24
Colas de tránsito	15,71 %	50	17	24	21
ADT	2003	12	17	22	21
AYT	731095				
Cuota de tráfico LGV	2,86 %				
Dirección de Evaluación	Llegando	2170	20	38	25
Adaptador :	RAMOM DE PEÑAFORT				
Comentario:	P-2 AFORAMIENTO				
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

Fecha	V85	V50	V30	V10
dt. 08:00-09:00	24	19	12	7
dt. 09:00-10:00	26	21	19	15
dt. 10:00-11:00	24	20	18	16
dt. 11:00-12:00	24	20	18	15
dt. 12:00-13:00	25	20	18	15
dt. 13:00-14:00	24	20	19	16
dt. 14:00-15:00	26	22	19	16
dt. 15:00-16:00	26	21	19	15
dt. 16:00-17:00	24	20	18	15
dt. 17:00-18:00	23	20	18	15
dt. 18:00-19:00	24	19	16	14
dt. 19:00-20:00	24	20	19	16
dt. 20:00-21:00	25	21	19	17
dt. 21:00-22:00	24	20	19	17
dt. 22:00-23:00	23	20	18	15
dt. 23:00-00:00	25	19	18	17
dc. 00:00-01:00	27	22	21	19
dc. 01:00-02:00	22	22	18	15
dc. 02:00-03:00	24	23	17	11
dc. 03:00-04:00	26	24	24	21
dc. 04:00-05:00	26	24	21	14
dc. 05:00-06:00	23	21	21	20
dc. 06:00-07:00	26	20	19	17
dc. 07:00-08:00	25	20	19	15
dc. 08:00-09:00	22	18	17	15
dc. 09:00-10:00				

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# Secuencia Número de vehículos



Tiempo de evaluación dimarts, 2 / febrer / 2016,08:00 - dimecres, 3 / febrer / 2016,10:00		Contra	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Limite de velocidad	30 km/h				
Excesos de velocidad	2,03 %				23
Tiempo medio de brecha	30,23 s				25
Colas de tránsito	15,71 %				24
ADT	2003				21
AYT	731095				21
Cuota de tráfico LGV	2,86 %				
Dirección de Evaluación	Llegando				
		Vehículos de dos rued	15	34	
		Coche	21	38	
		Furgonetas	20	36	
		Camiones	17	24	
		Semi-camiones	12	22	
		Total	2170	38	25
Adaptador :	RAMOM DE PEÑAFORT				
Comentario:	P-2 AFORAMIENTO				
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					



Fecha	culos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
dt. 08:00-09:00	10	67	7	2	0	86
dt. 09:00-10:00	1	95	11	4	1	112
dt. 10:00-11:00	1	80	15	2	0	98
dt. 11:00-12:00	0	115	20	8	1	144
dt. 12:00-13:00	6	137	19	5	0	167
dt. 13:00-14:00	3	131	21	4	1	160
dt. 14:00-15:00	3	130	18	1	3	155
dt. 15:00-16:00	3	100	19	6	1	129
dt. 16:00-17:00	2	97	17	5	1	122
dt. 17:00-18:00	3	147	17	1	0	168
dt. 18:00-19:00	3	138	30	1	0	172
dt. 19:00-20:00	3	120	12	2	0	137
dt. 20:00-21:00	2	109	17	1	0	129
dt. 21:00-22:00	1	95	13	2	1	112
dt. 22:00-23:00	4	56	4	0	1	65
dt. 23:00-00:00	0	17	2	0	0	19
dc. 00:00-01:00	1	12	0	0	1	14
dc. 01:00-02:00	0	4	0	0	0	4
dc. 02:00-03:00	0	3	1	0	0	4
dc. 03:00-04:00	0	3	0	0	0	3
dc. 04:00-05:00	0	3	1	0	0	4
dc. 05:00-06:00	0	5	0	0	0	5
dc. 06:00-07:00	0	29	1	0	0	33
dc. 07:00-08:00	2	84	15	4	1	106
dc. 08:00-09:00	1	11	8	2	0	22
dc. 09:00-10:00	0	0	0	0	0	0

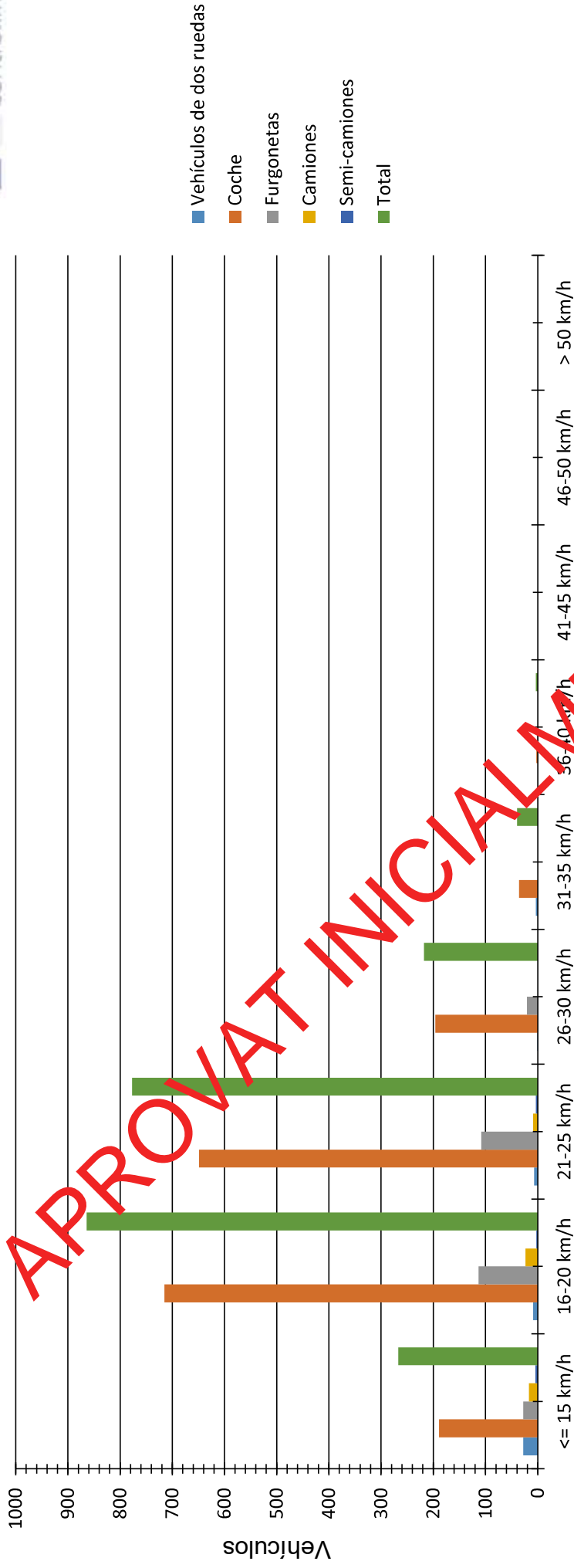
APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

### Llegando

Tiempo	Número de vehículos					Velocidad media					Velocidad máxima					Percentiles					
	lulos de dos r <sup>i</sup>	Coche	Furgonetas	Camiones	semi-camiones	Total	lulos de dos r <sup>i</sup>	Coche	Furgonetas	Camiones	semi-camiones	Total	lulos de dos r <sup>i</sup>	Coche	Furgonetas	Camiones	semi-camiones	Total	V85	V10	
02/02/2016																					
00:00 - 09:00	10	67	7	2	0	86	11	18	22	16	0	17	31	31	36	18	0	36	24	7	
06:00 - 20:00	38	1357	206	41	8	1650	15	21	20	17	16	20	33	38	36	24	21	38	25	15	
15:00 - 19:00	11	482	83	13	2	591	17	20	26	16	14	20	33	35	30	22	15	35	24	14	
19:00 - 00:00	10	397	48	5	2	462	15	21	21	18	18	21	21	37	30	20	22	37	25	16	
00:00 - 00:00	45	1634	242	44	10	1975	15	21	20	16	16	20	33	38	36	24	22	38	25	15	
03/02/2016																					
00:00 - 09:00	4	154	29	6	2	195	16	21	21	17	17	21	34	34	29	19	22	34	25	15	
06:00 - 20:00	3	124	27	6	1	161	10	21	20	17	15	21	20	34	29	19	16	34	25	15	
15:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
19:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
00:00 - 00:00	4	154	29	6	2	195	16	21	21	17	19	21	34	34	29	19	22	34	25	15	

# Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación dimarts, 2 / febrer / 2016,08:00 - dimecres, 3 / febrer / 2016,10:00		Concentració	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
<b>Límite de velocidad</b>	30 km/h				
<b>Excesos de velocidad</b>	2,03 %	49	15	34	23
<b>Tiempo medio de brecha</b>	30,23 s	1788	21	38	25
<b>Colas de tránsito</b>	15,71 %	271	20	36	24
<b>ADT</b>	2003	50	17	24	21
<b>AYT</b>	731095	12	17	22	21
<b>Cuota de tráfico LGV</b>	2,86 %				
<b>Dirección de Evaluación</b>	Llegando	2170	20	38	25
<b>Adaptador :</b>	RAMOM DE PEÑAFORT				
<b>Comentario:</b>	P-2 AFORAMIENTO				
<b>Ubicación:</b>					
<b>Llegando los vehículos de:</b>					
<b>Saliendo vehículos a:</b>					

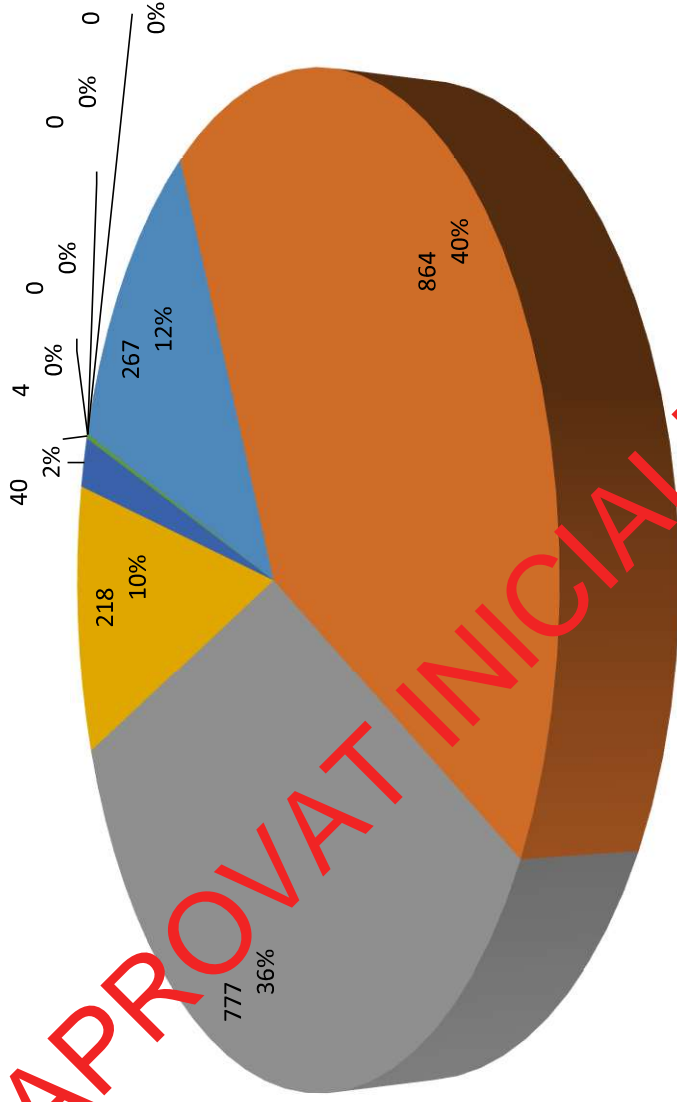
**Absoluto (Número de vehículos)**

Vehículos de dos ru		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	28	189	28	17	5	267
16-20 km/h	9	715	113	24	3	864
21-25 km/h	7	649	108	9	4	777
26-30 km/h	1	196	21	0	0	218
31-35 km/h	4	36	0	0	0	40
36-40 km/h	0	3	1	0	0	4
41-45 km/h	0	0	0	0	0	0
46-50 km/h	0	0	0	0	0	0
> 50 km/h	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>49</b>	<b>1788</b>	<b>271</b>	<b>50</b>	<b>12</b>	<b>2170</b>

**Porcentaje (%)**

Vehículos de dos ru		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	57,14	10,57	10,33	34,00	41,67	12,30
16-20 km/h	18,37	39,99	41,70	48,00	25,00	39,82
21-25 km/h	14,29	36,30	39,85	18,00	33,33	35,81
26-30 km/h	2,04	10,96	7,75	0,00	0,00	10,05
31-35 km/h	8,16	2,01	0,00	0,00	0,00	1,84
36-40 km/h	0,00	0,17	0,37	0,00	0,00	0,18
41-45 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
46-50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
> 50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>2,26</b>	<b>82,40</b>	<b>12,49</b>	<b>2,30</b>	<b>0,55</b>	<b>100,00</b>

# Distribución de velocidad



- <= 15 km/h
- 16-20 km/h
- 21-25 km/h
- 26-30 km/h
- 31-35 km/h
- 36-40 km/h
- 41-45 km/h
- 46-50 km/h
- > 50 km/h

APROVAT INICIALMENTE 19.03.18

Tiempo de evaluación dimarts, 2 / febrer / 2016,08:00 - dimecres, 3 / febrer / 2016,10:00		Contador	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
<b>Límite de velocidad</b>	30 km/h	49	15	34	23
<b>Excesos de velocidad</b>	2,03 %	1788	21	38	25
<b>Tiempo medio de brecha</b>	30,23 s	271	20	36	24
<b>Colas de tránsito</b>	15,71 %	50	17	24	21
<b>ADT</b>	2003	12	17	22	21
<b>AYT</b>	731095				
<b>Cuota de tráfico LGV</b>	2,86 %				
<b>Dirección de Evaluación</b>	Llegando	2170	20	38	25
<b>Adaptador :</b>	RAMOM DE PEÑAFORT				
<b>Comentario:</b>	P-2 AFORAMIENTO				
<b>Ubicación:</b>					
<b>Llegando los vehículos de:</b>					
<b>Saliendo vehículos a:</b>					

**Absoluto (Número de vehículos)**

Vehículos de dos ru		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	28	189	28	17	5	267
16-20 km/h	9	715	113	24	3	864
21-25 km/h	7	649	108	9	4	777
26-30 km/h	1	196	21	0	0	218
31-35 km/h	4	36	0	0	0	40
36-40 km/h	0	3	1	0	0	4
41-45 km/h	0	0	0	0	0	0
46-50 km/h	0	0	0	0	0	0
> 50 km/h	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>49</b>	<b>1788</b>	<b>271</b>	<b>50</b>	<b>12</b>	<b>2170</b>

**Porcentaje (%)**

Vehículos de dos ru		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	57,14	10,57	10,33	34,00	41,67	12,30
16-20 km/h	18,37	39,79	41,70	48,00	25,00	39,82
21-25 km/h	14,29	36,30	39,85	18,00	33,33	35,81
26-30 km/h	2,04	10,96	7,75	0,00	0,00	10,05
31-35 km/h	8,16	2,01	0,00	0,00	0,00	1,84
36-40 km/h	0,00	0,17	0,37	0,00	0,00	0,18
41-45 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
46-50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
> 50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>2,26</b>	<b>82,40</b>	<b>12,49</b>	<b>2,30</b>	<b>0,55</b>	<b>100,00</b>

# Distribución de velocidad



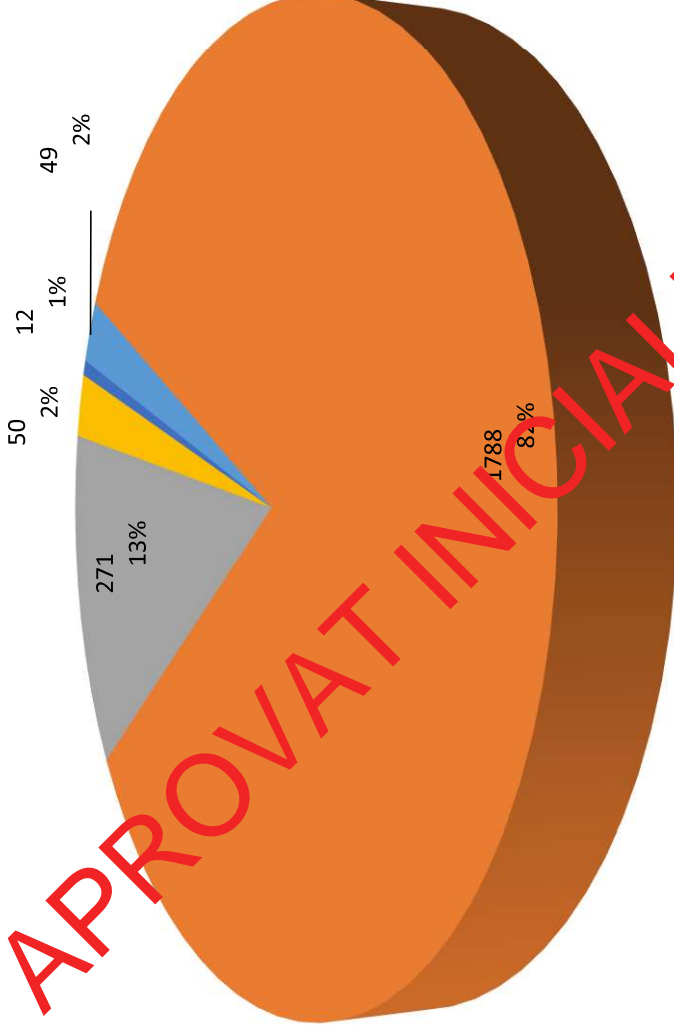
Tiempo de evaluación dimarts, 2 / febrer / 2016,08:00 - dimecres, 3 / febrer / 2016,10:00		Contra	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
límite de velocidad	30 km/h		15	34	23
Excesos de velocidad	2,03 %	49			
Tiempo medio de brecha	30,23 s	1788	21	38	25
Colas de tránsito	15,71 %	271	20	36	24
ADT	2003	50	17	24	21
AYT	731095	12	17	22	21
Cuota de tráfico LGV	2,86 %				
Dirección de Evaluación	Llegando				
<b>Total</b>		<b>2170</b>	<b>20</b>	<b>38</b>	<b>25</b>
Adaptador :	RAMOM DE PEÑAFORT				
Comentario:	P-2 AFORAMIENTO				
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

Velocidad	Acumulativo	Individual
4	0,09	0,09
5	0,37	0,28
6	0,60	0,23
7	0,92	0,32
8	1,29	0,37
9	1,75	0,46
10	2,17	0,41
11	2,44	0,28
12	3,32	0,88
13	4,84	1,52
14	7,88	3,04
15	12,30	4,42
16	16,59	4,29
17	23,09	6,50
18	31,75	8,66
19	42,49	10,74
20	52,12	9,63
21	61,75	9,63
22	70,92	9,17
23	78,34	7,42
24	83,92	5,58
25	87,93	4,01
26	90,97	3,04
27	94,01	3,04
28	95,76	1,75
29	97,19	1,43
30	97,97	0,78
31	98,62	0,65
32	99,22	0,60
33	99,40	0,18
34	99,68	0,28
35	99,82	0,14
36	99,91	0,09
37	99,95	0,05
38	100,00	0,05

APROVAT INICIALMENT 19.03.18



## Distribución de vehículos



- Vehículos de dos ruedas
- Coche
- Furgonetas
- Camiones
- Semi-camiones

Tiempo de evaluación dimarts, 2 / febrer / 2016,08:00 - dimecres, 3 / febrer / 2016,10:00		Contra	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
<b>Límite de velocidad</b>	30 km/h		15	34	23
<b>Excesos de velocidad</b>	2,03 %	49			
<b>Tiempo medio de brecha</b>	30,23 s	1788	21	38	25
<b>Colas de tránsito</b>	15,71 %	271	20	36	24
<b>ADT</b>	2003	50	17	24	21
<b>AYT</b>	731095	12	17	22	21
<b>Cuota de tráfico LGV</b>	2,86 %				
<b>Dirección de Evaluación</b>	Llegando	2170	20	38	25
<b>Adaptador :</b>	RAMOM DE PEÑAFORT				
<b>Comentario:</b>	P-2 AFORAMIENTO				
<b>Ubicación:</b>					
<b>Llegando los vehículos de:</b>					
<b>Saliendo vehículos a:</b>					

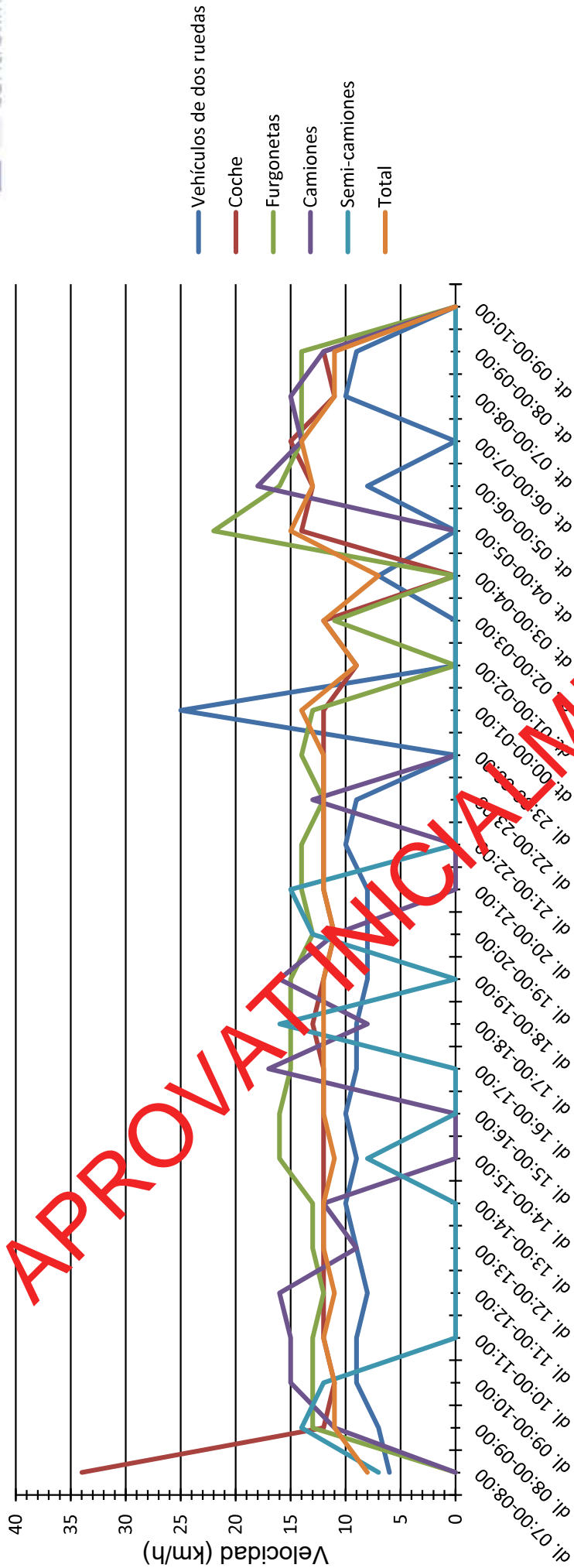
**Absoluto (Número de vehículos)**

Vehículos de dos ru		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	28	189	28	17	5	267
16-20 km/h	9	715	113	24	3	864
21-25 km/h	7	649	108	9	4	777
26-30 km/h	1	196	21	0	0	218
31-35 km/h	4	36	0	0	0	40
36-40 km/h	0	3	1	0	0	4
41-45 km/h	0	0	0	0	0	0
46-50 km/h	0	0	0	0	0	0
> 50 km/h	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>49</b>	<b>1788</b>	<b>27</b>	<b>50</b>	<b>12</b>	<b>2170</b>

**Porcentaje (%)**

Vehículos de dos ru		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	57,14	10,57	10,33	34,00	41,67	12,30
16-20 km/h	18,37	39,99	41,70	48,00	25,00	39,82
21-25 km/h	14,29	36,30	39,85	18,00	33,33	35,81
26-30 km/h	2,04	10,96	7,75	0,00	0,00	10,05
31-35 km/h	8,16	2,01	0,00	0,00	0,00	1,84
36-40 km/h	0,00	0,17	0,37	0,00	0,00	0,18
41-45 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
46-50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
> 50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>2,26</b>	<b>82,40</b>	<b>12,49</b>	<b>2,30</b>	<b>0,55</b>	<b>100,00</b>

# Secuencia Velocidad media



Tiempo de evaluación dilluns, 1 / febrer / 2016,07:00 - dimarts, 2 / febrer / 2016,10:00		Contra	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Limite de velocidad	30 km/h				
Excesos de velocidad	0,17 %	Vehículos de dos rued	9	41	12
Tiempo medio de brecha	50,38 s	Coche	12	52	15
Colas de tránsito	14,70 %	Furgonetas	14	24	17
ADT	2068	Camiones	14	22	18
AYT	754820	Semi-camiones	12	16	15
Cuota de tráfico LGV	2,41 %				
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones	Total	12	52	15
Adaptador :	RAFAEL DE CASANOVAS - CAN POU				
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

Fecha	culos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
dl. 07:00-08:00	6	34			7	8
dl. 08:00-09:00	7	12	13	11	14	11
dl. 09:00-10:00	9	11	13	15	12	11
dl. 10:00-11:00	9	12	13	15		12
dl. 11:00-12:00	8	12	12	16		11
dl. 12:00-13:00	9	12	13	9		12
dl. 13:00-14:00	10	12	13	12		12
dl. 14:00-15:00	9	12	16		8	11
dl. 15:00-16:00	10	12	16			12
dl. 16:00-17:00	9	12	15	17		12
dl. 17:00-18:00	9	13	15	8	16	12
dl. 18:00-19:00	8	12	15	16		12
dl. 19:00-20:00	8	11	13	11	13	11
dl. 20:00-21:00	8	12	14		15	12
dl. 21:00-22:00	10	12	14			12
dl. 22:00-23:00	9	12	12	13		12
dl. 23:00-00:00		12	14			12
dt. 00:00-01:00	25	12	13			14
dt. 01:00-02:00		9				9
dt. 02:00-03:00		12	11			12
dt. 03:00-04:00	7					7
dt. 04:00-05:00		14	22			15
dt. 05:00-06:00	8	13	16	18		13
dt. 06:00-07:00		15	14	14		14
dt. 07:00-08:00	10	11	14	15		11
dt. 08:00-09:00	9	11	14	12		11
dt. 09:00-10:00						

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# Secuencia Velocidad máxima



Tiempo de evaluación		dilluns, 1 / febrer / 2016,07:00 - dimarts, 2 / febrer / 2016,10:00			
30 km/h	Contra	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]	
Vehículos de dos rued	331	9	41	12	
Coche	1755	12	52	15	
Furgonetas	185	14	24	17	
Camiones	49	14	22	18	
Semi-camiones	7	12	16	15	
<b>Total</b>	<b>2327</b>	<b>12</b>	<b>52</b>	<b>15</b>	

Excesos de velocidad	0,17 %
Tiempo medio de brecha	50,38 s
Colas de tránsito	14,70 %
ADT	2068
AYT	754820
Cuota de tráfico LGV	2,41 %
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones
Adaptador :	RAFAEL DE CASANOVAS - CAN POU
Comentario:	
Ubicación:	
Llegando los vehículos de:	
Saliendo vehículos a:	



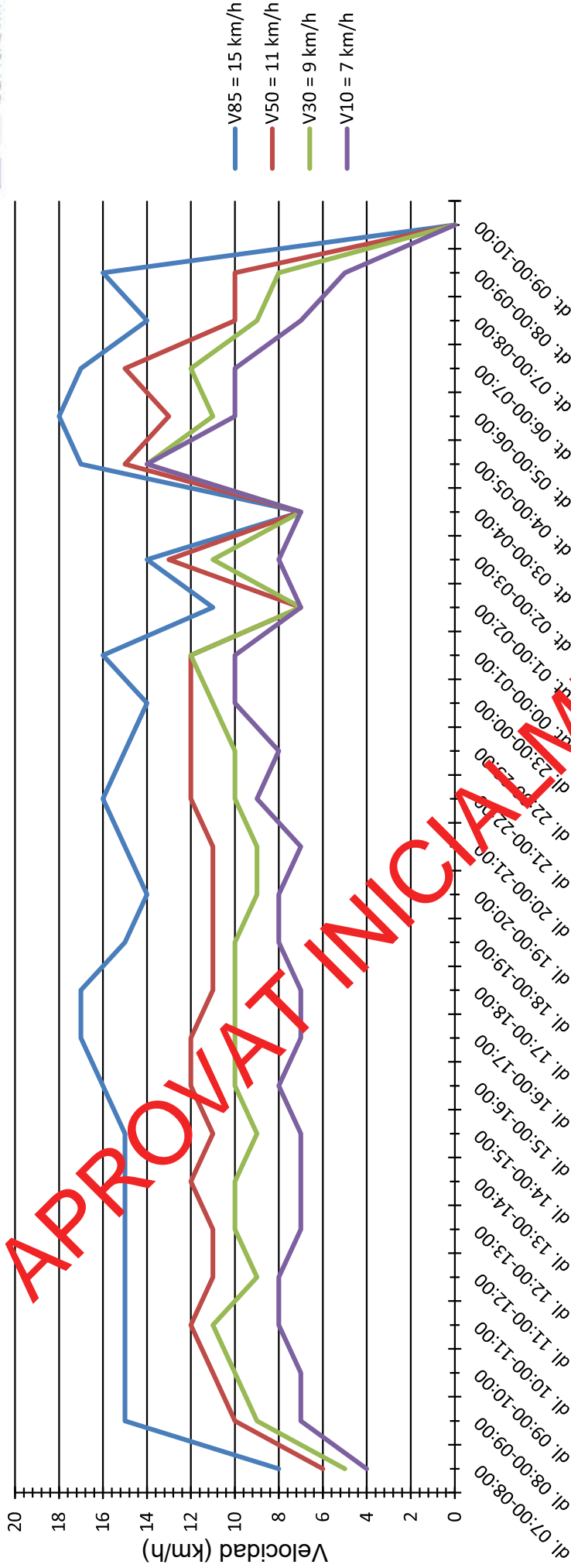
Fecha	Vehículos de dos ruedas	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones
dl. 07:00-08:00	12	52			7
dl. 08:00-09:00	11	23	19	14	14
dl. 09:00-10:00	17	19	23	20	12
dl. 10:00-11:00	13	20	19	22	
dl. 11:00-12:00	16	22	17	16	
dl. 12:00-13:00	41	25	18	10	
dl. 13:00-14:00	38	22	17	16	
dl. 14:00-15:00	17	27	23		
dl. 15:00-16:00	21	21	22		
dl. 16:00-17:00	21	24	20	20	
dl. 17:00-18:00	20	31	23	9	16
dl. 18:00-19:00	13	28	24	18	
dl. 19:00-20:00	16	28	17	12	13
dl. 20:00-21:00	15	25	18		15
dl. 21:00-22:00	16	20	17		
dl. 22:00-23:00	22	22	15	13	
dl. 23:00-00:00		18	14		
dt. 00:00-01:00	25	13	16		
dt. 01:00-02:00		11			
dt. 02:00-03:00		14	11		
dt. 03:00-04:00	7				
dt. 04:00-05:00		17	22		
dt. 05:00-06:00	10	16	20	18	
dt. 06:00-07:00		20	16	17	
dt. 07:00-08:00	18	20	20	21	
dt. 08:00-09:00	20	23	14	14	
dt. 09:00-10:00					

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

Total  
52  
23  
23  
22  
22  
41  
38  
27  
22  
24  
31  
28  
28  
25  
20  
22  
18  
25  
11  
14  
7  
22  
20  
26  
21  
23

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# Secuencia Percentiles de velocidad



Tiempo de evaluación		2 / febrer / 2016,07:00 - dimarts, 2 / febrer / 2016,10:00			
Ítem	Valor	Contra	Velocidad Media [km/h]	Vmax [km/h]	V85 [km/h]
Limite de velocidad	30 km/h				
Excesos de velocidad	0,17 %	331	9	41	12
Tiempo medio de brecha	50,38 s	1755	12	52	15
Colas de tránsito	14,70 %	185	14	24	17
ADT	2068	49	14	22	18
AYT	754820	7	12	16	15
Cuota de tráfico LGV	2,41 %				
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones				
<b>Total</b>		<b>2327</b>	<b>12</b>	<b>52</b>	<b>15</b>
Adaptador :	RAFAEL DE CASANOVAS - CAN POU				
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					



Fecha	V85	V50	V30	V10
dl. 07:00-08:00	8	6	5	4
dl. 08:00-09:00	15	10	9	7
dl. 09:00-10:00	15	11	10	7
dl. 10:00-11:00	15	12	11	8
dl. 11:00-12:00	15	11	9	8
dl. 12:00-13:00	15	11	10	7
dl. 13:00-14:00	15	12	10	7
dl. 14:00-15:00	15	11	9	7
dl. 15:00-16:00	16	12	10	8
dl. 16:00-17:00	17	12	10	7
dl. 17:00-18:00	17	11	10	7
dl. 18:00-19:00	15	11	10	8
dl. 19:00-20:00	14	11	9	8
dl. 20:00-21:00	15	11	9	7
dl. 21:00-22:00	16	12	10	9
dl. 22:00-23:00	15	12	10	8
dl. 23:00-00:00	14	12	11	10
dt. 00:00-01:00	16	12	12	10
dt. 01:00-02:00	11	7	7	7
dt. 02:00-03:00	14	13	11	8
dt. 03:00-04:00	7	7	7	7
dt. 04:00-05:00	17	15	14	14
dt. 05:00-06:00	18	13	11	10
dt. 06:00-07:00	17	15	12	10
dt. 07:00-08:00	14	10	9	7
dt. 08:00-09:00	16	11	8	5
dt. 09:00-10:00				

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# Secuencia Número de vehículos



Tiempo de evaluación dilluns, 1 / febrer / 2016,07:00 - dimarts, 2 / febrer / 2016,10:00		Contra	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Limite de velocidad	30 km/h		9	41	12
Excesos de velocidad	0,17 %	Vehículos de dos rued	1755	52	15
Tiempo medio de brecha	50,38 s	Coche	185	24	17
Colas de tránsito	14,70 %	Furgonetas	49	22	18
ADT	2068	Camiones	7	16	15
AYT	754820	Semi-camiones			
Cuota de tráfico LGV	2,41 %	Total	2327	52	15
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones				
Adaptador :	RAFAEL DE CASANOVAS - CAN POU				
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

Fecha	culos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
dl. 07:00-08:00	22	2	0	0	1	25
dl. 08:00-09:00	27	106	17	4	1	155
dl. 09:00-10:00	25	67	32	8	1	133
dl. 10:00-11:00	13	47	16	10	0	86
dl. 11:00-12:00	19	87	7	1	0	114
dl. 12:00-13:00	23	123	19	2	0	167
dl. 13:00-14:00	20	128	8	3	0	159
dl. 14:00-15:00	37	172	7	0	1	217
dl. 15:00-16:00	13	84	8	0	0	105
dl. 16:00-17:00	14	95	15	2	0	126
dl. 17:00-18:00	12	130	7	2	1	152
dl. 18:00-19:00	14	116	10	4	0	144
dl. 19:00-20:00	16	130	3	2	1	152
dl. 20:00-21:00	17	142	6	0	1	166
dl. 21:00-22:00	9	80	6	0	0	95
dl. 22:00-23:00	6	33	4	1	0	44
dl. 23:00-00:00	0	18	2	0	0	20
dt. 00:00-01:00	1	3	2	0	0	6
dt. 01:00-02:00	0	2	0	0	0	2
dt. 02:00-03:00	0	3	1	0	0	4
dt. 03:00-04:00	1	0	0	0	0	1
dt. 04:00-05:00	0	7	1	0	0	8
dt. 05:00-06:00	2	5	2	1	0	10
dt. 06:00-07:00	0	23	5	2	0	30
dt. 07:00-08:00	31	119	6	4	0	160
dt. 08:00-09:00	9	33	1	3	0	46
dt. 09:00-10:00	0	0	0	0	0	0

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18



**Ambas direcciones**

Tiempo	Número de vehículos										Velocidad media										Velocidad máxima										Percentiles	
	lulos de dos r		Coche	Furgonetas	Camiones	semi-camiones	Total	lulos de dos r		Coche	Furgonetas	Camiones	semi-camiones	Total	lulos de dos r		Coche	Furgonetas	Camiones	semi-camiones	Total	lulos de dos r		Coche	Furgonetas	Camiones	semi-camiones	Total	V85	V10		
01/02/2016	00:00 - 09:00		49	108	17	4	2	180	7	12	13	11	10	11	11	12	13	14	14	14	14	11	12	12	12	12	12	12	12	12	52	15
	06:00 - 20:00		255	1287	149	38	6	1735	9	12	14	14	12	12	12	21	41	52	24	22	16	12	12	24	24	22	16	16	52	15		
	15:00 - 19:00		53	425	40	8	1	527	9	12	15	14	16	16	12	21	31	31	24	20	16	12	22	22	18	13	15	31	16			
	19:00 - 00:00		48	403	21	3	2	477	9	12	13	14	14	14	12	22	22	28	18	13	15	12	22	22	24	22	16	28	15			
	00:00 - 00:00		287	1560	167	39	7	2060	9	12	14	14	12	12	12	41	52	24	24	22	16	12	41	52	24	22	16	52	15			
02/02/2016	00:00 - 09:00		44	195	18	10	0	267	10	12	14	14	14	14	12	25	26	26	22	21	0	12	25	26	22	21	0	26	16			
	06:00 - 20:00		40	175	12	9	0	236	9	12	14	14	14	14	11	20	26	20	20	21	0	11	20	26	20	21	0	26	15			
	15:00 - 19:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	19:00 - 00:00		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	00:00 - 00:00		44	195	18	10	0	267	10	12	14	14	14	14	12	25	26	26	22	21	0	12	25	26	22	21	0	26	16			

# Distribución de velocidad



APROVAT INICIALMENTE 19.03.18

Tiempo de evaluación		dimarts, 2 / febrer / 2016, 10:00				
Límite de velocidad		30 km/h	Concentración	Velocidad Media [km/h]	Vmax [km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	0,17 %		331	9	41	12
Tiempo medio de brecha	50,38 s		1755	12	52	15
Colas de tránsito	14,70 %		185	14	24	17
ADT	2068		49	14	22	18
AYT	754820		7	12	16	15
Cuota de tráfico LGV	2,41 %					
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones		2327	12	52	15
Adaptador :	RAFAEL DE CASANOVAS - CAN POU					
Comentario:						
Ubicación:						
Llegando los vehículos de:						
Saliendo vehículos a:						

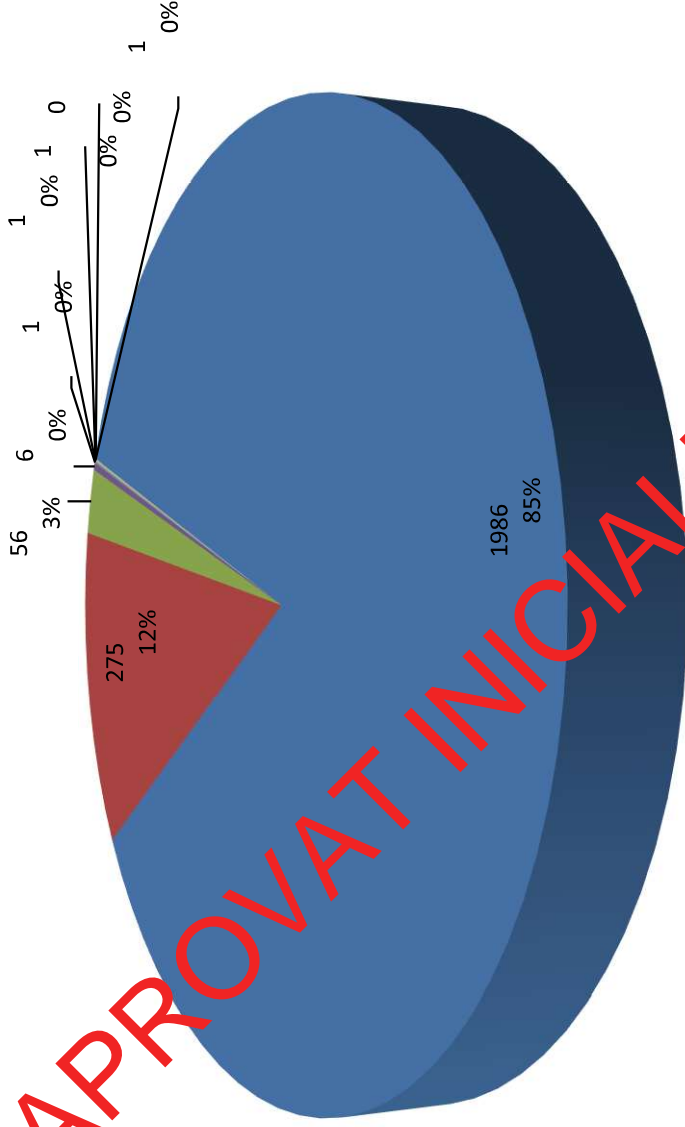
**Absoluto (Número de vehículos)**

	Vehículos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	314	1510	125	31	6	1986
16-20 km/h	11	197	52	14	1	275
21-25 km/h	4	40	8	4	0	56
26-30 km/h	0	6	0	0	0	6
31-35 km/h	0	1	0	0	0	1
36-40 km/h	1	0	0	0	0	1
41-45 km/h	1	0	0	0	0	1
46-50 km/h	0	0	0	0	0	0
> 50 km/h	0	1	0	0	0	1
<b>Total</b>	<b>331</b>	<b>1755</b>	<b>181</b>	<b>49</b>	<b>7</b>	<b>2327</b>

**Porcentaje (%)**

	Vehículos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	94,86	86,04	67,57	63,27	85,71	85,35
16-20 km/h	3,32	11,23	28,11	28,57	14,29	11,82
21-25 km/h	1,21	2,28	4,32	8,16	0,00	2,41
26-30 km/h	0,00	0,34	0,00	0,00	0,00	0,26
31-35 km/h	0,00	0,06	0,00	0,00	0,00	0,04
36-40 km/h	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
41-45 km/h	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
46-50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
> 50 km/h	0,00	0,06	0,00	0,00	0,00	0,04
<b>Total</b>	<b>14,22</b>	<b>75,42</b>	<b>7,95</b>	<b>2,11</b>	<b>0,30</b>	<b>100,00</b>

# Distribución de velocidad



- <= 15 km/h
- 16-20 km/h
- 21-25 km/h
- 26-30 km/h
- 31-35 km/h
- 36-40 km/h
- 41-45 km/h
- 46-50 km/h
- > 50 km/h

APROVAT INICIALMENTE 19.03.18

Tiempo de evaluación dilluns, 1 / febrer / 2016,07:00 - dimarts, 2 / febrer / 2016,10:00		Contra	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
<b>Límite de velocidad</b>	30 km/h		9	41	12
<b>Excesos de velocidad</b>	0,17 %	331			
<b>Tiempo medio de brecha</b>	50,38 s	1755	12	52	15
<b>Colas de tránsito</b>	14,70 %	185	14	24	17
<b>ADT</b>	2068	49	14	22	18
<b>AYT</b>	754820	7	12	16	15
<b>Cuota de tráfico LGV</b>	2,41 %				
<b>Dirección de Evaluación</b>	Ambas direcciones	2327	12	52	15
<b>Adaptador :</b>	RAFAEL DE CASANOVAS - CAN POU				
<b>Comentario:</b>					
<b>Ubicación:</b>					
<b>Llegando los vehículos de:</b>					
<b>Saliendo vehículos a:</b>					

**Absoluto (Número de vehículos)**

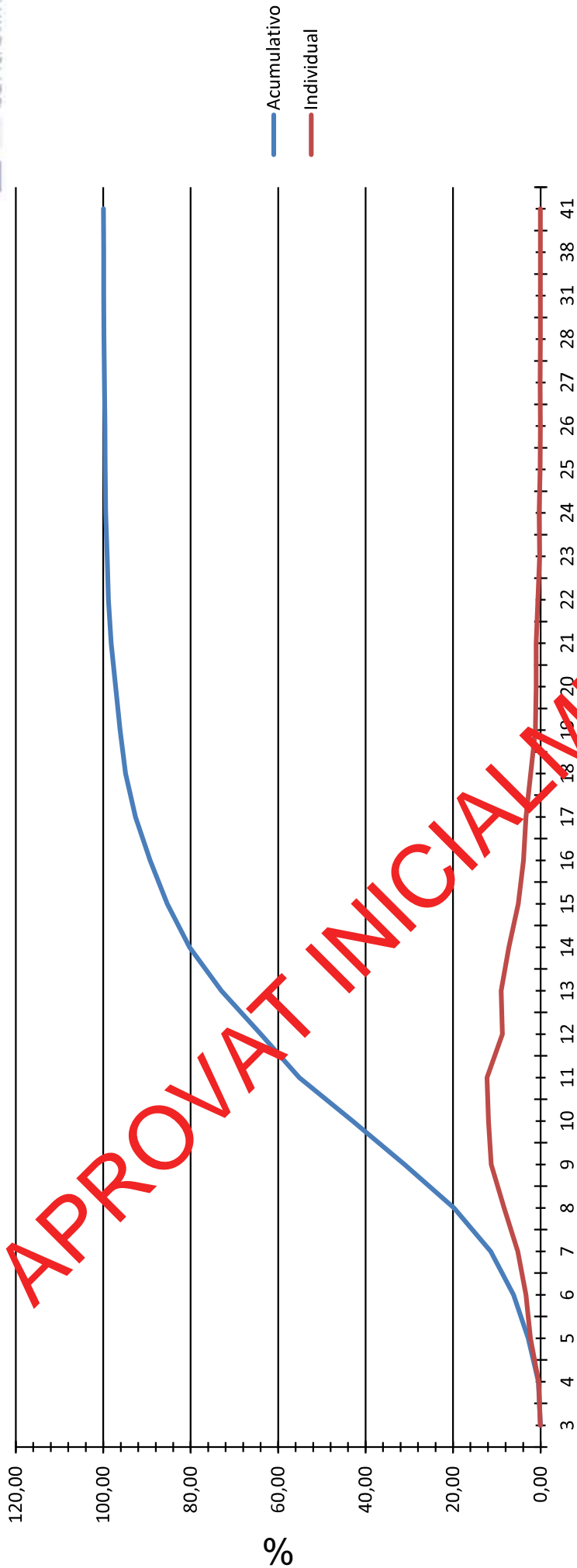
	Vehículos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	314	1510	125	31	6	1986
16-20 km/h	11	197	52	14	1	275
21-25 km/h	4	40	8	4	0	56
26-30 km/h	0	6	0	0	0	6
31-35 km/h	0	1	0	0	0	1
36-40 km/h	1	0	0	0	0	1
41-45 km/h	1	0	0	0	0	1
46-50 km/h	0	0	0	0	0	0
> 50 km/h	0	1	0	0	0	1
<b>Total</b>	<b>331</b>	<b>1755</b>	<b>185</b>	<b>49</b>	<b>7</b>	<b>2327</b>

**Porcentaje (%)**

	Vehículos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	94,86	86,04	67,57	63,27	85,71	85,35
16-20 km/h	3,32	11,23	28,11	28,57	14,29	11,82
21-25 km/h	1,21	2,28	4,32	8,16	0,00	2,41
26-30 km/h	0,00	0,34	0,00	0,00	0,00	0,26
31-35 km/h	0,00	0,06	0,00	0,00	0,00	0,04
36-40 km/h	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
41-45 km/h	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
46-50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
> 50 km/h	0,00	0,06	0,00	0,00	0,00	0,04
<b>Total</b>	<b>14,22</b>	<b>75,42</b>	<b>7,95</b>	<b>2,11</b>	<b>0,30</b>	<b>100,00</b>



# Distribución de velocidad

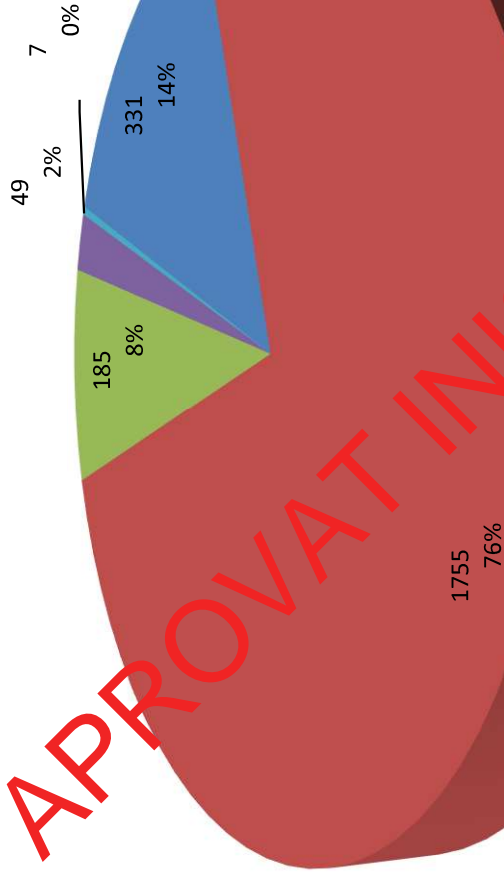


Tiempo de evaluación dilluns, 1 / febrer / 2016,07:00 - dimarts, 2 / febrer / 2016,10:00		Conte	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
límite de velocidad	30 km/h	331	9	41	12
Excesos de velocidad	0,17 %	1755	12	52	15
Tiempo medio de brecha	50,38 s	185	14	24	17
Colas de tránsito	14,70 %	49	14	22	18
ADT	2068	7	12	16	15
AYT	754820				
Cuota de tráfico LGV	2,41 %				
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones	2327	12	52	15
Adaptador :	RAFAEL DE CASANOVAS - CAN POU				
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

Velocidad	Acumulativo	Individual
3	0,04	0,04
4	0,52	0,47
5	2,84	2,32
6	6,19	3,35
7	11,43	5,24
8	19,77	8,34
9	31,07	11,30
10	42,93	11,86
11	55,18	12,25
12	63,94	8,77
13	72,97	9,02
14	80,23	7,26
15	85,35	5,11
16	89,30	3,95
17	92,65	3,35
18	94,93	2,28
19	96,13	1,20
20	97,16	1,03
21	98,20	1,03
22	98,84	0,64
23	99,10	0,26
24	99,44	0,34
25	99,57	0,13
26	99,61	0,04
27	99,74	0,13
28	99,83	0,09
31	99,87	0,04
38	99,91	0,04
41	99,96	0,04
52	100,00	0,04

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# Distribución de vehículos



- Vehículos de dos ruedas
- Coche
- Furgonetas
- Camiones
- Semi-camiones

APROVAT INICIALMENTE 19.03.18

Tiempo de evaluación dilluns, 1 / febrer / 2016,07:00 - dimarts, 2 / febrer / 2016,10:00		Contra	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
<b>Límite de velocidad</b>	30 km/h		9	41	12
<b>Excesos de velocidad</b>	0,17 %	331			
<b>Tiempo medio de brecha</b>	50,38 s	1755	12	52	15
<b>Colas de tránsito</b>	14,70 %	185	14	24	17
<b>ADT</b>	2068	49	14	22	18
<b>AYT</b>	754820	7	12	16	15
<b>Cuota de tráfico LGV</b>	2,41 %				
<b>Dirección de Evaluación</b>	Ambas direcciones		12	52	15
<b>Total</b>		2327			
<b>Adaptador :</b>	RAFAEL DE CASANOVAS - CAN POU				
<b>Comentario:</b>					
<b>Ubicación:</b>					
<b>Llegando los vehículos de:</b>					
<b>Saliendo vehículos a:</b>					

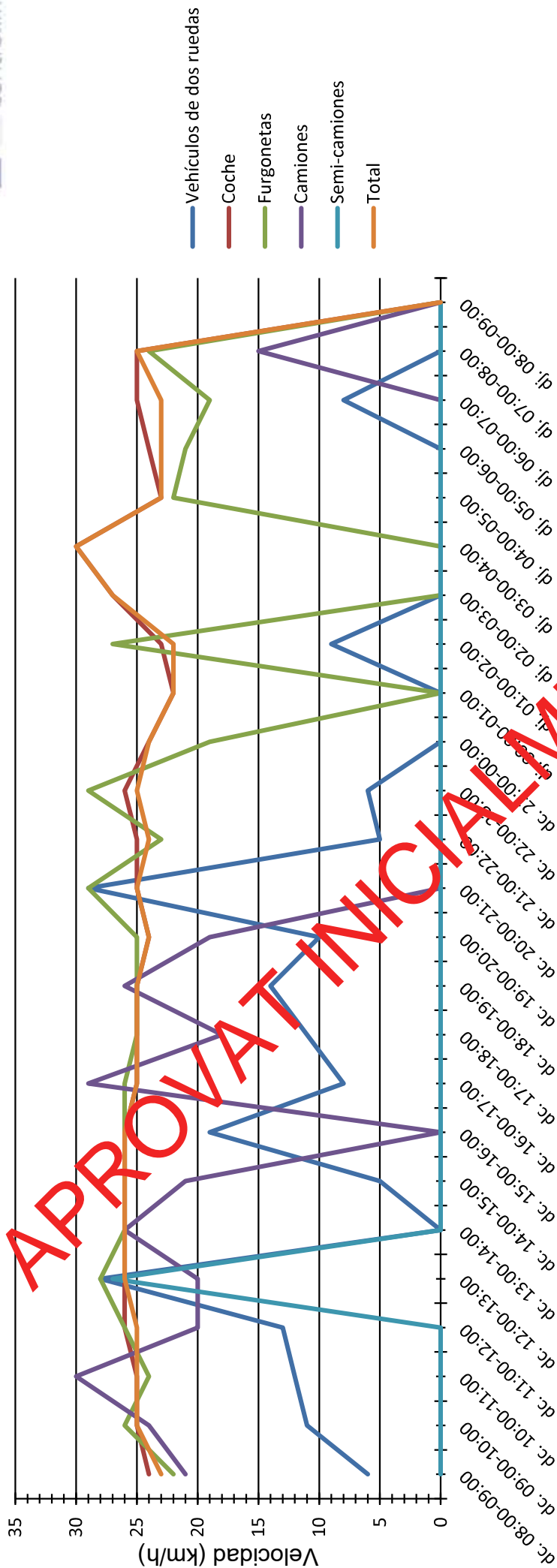
**Absoluto (Número de vehículos)**

	Vehículos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	314	1510	125	31	6	1986
16-20 km/h	11	197	52	14	1	275
21-25 km/h	4	40	8	4	0	56
26-30 km/h	0	6	0	0	0	6
31-35 km/h	0	1	0	0	0	1
36-40 km/h	1	0	0	0	0	1
41-45 km/h	1	0	0	0	0	1
46-50 km/h	0	0	0	0	0	0
> 50 km/h	0	1	0	0	0	1
<b>Total</b>	<b>331</b>	<b>1755</b>	<b>185</b>	<b>49</b>	<b>7</b>	<b>2327</b>

**Porcentaje (%)**

	Vehículos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	94,86	86,04	67,57	63,27	85,71	85,35
16-20 km/h	3,32	11,23	28,11	28,57	14,29	11,82
21-25 km/h	1,21	2,28	4,32	8,16	0,00	2,41
26-30 km/h	0,00	0,34	0,00	0,00	0,00	0,26
31-35 km/h	0,00	0,06	0,00	0,00	0,00	0,04
36-40 km/h	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
41-45 km/h	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
46-50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
> 50 km/h	0,00	0,06	0,00	0,00	0,00	0,04
<b>Total</b>	<b>14,22</b>	<b>75,42</b>	<b>7,95</b>	<b>2,11</b>	<b>0,30</b>	<b>100,00</b>

# Secuencia Velocidad media

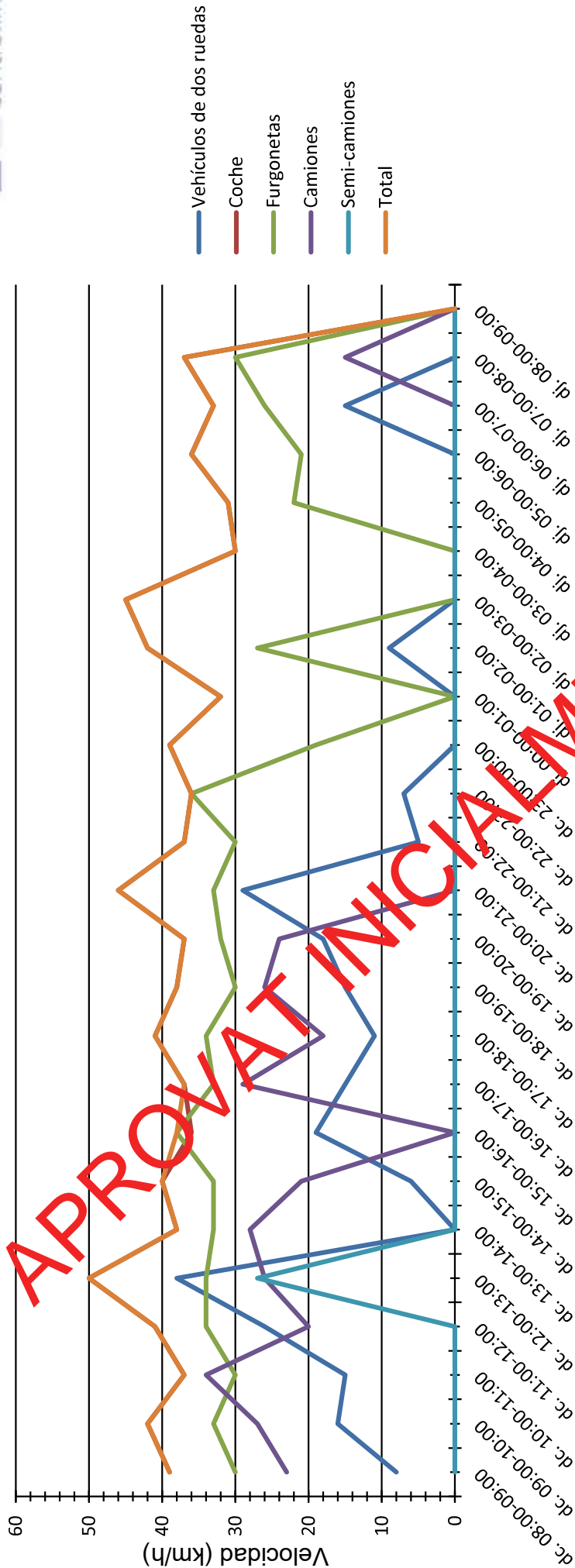


Tiempo de evaluación		dimecres, 27 / gener / 2016,08:00 - dijous, 28 / gener / 2016,09:00			
Limite de velocidad	30 km/h	Cuota	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	13,53 %	Vehículos de dos ruedas	38	38	16
Tiempo medio de brecha	37,25 s	Coche	1540	50	30
Colas de tránsito	10,79 %	Furgonetas	257	38	30
ADT	1788	Camiones	27	34	26
AYT	652620	Semi-camiones	1	27	27
Cuota de tráfico LGV	1,50 %	Total	1863	50	30
Dirección de Evaluación	Llegando				
Adaptador :					
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

Fecha	culos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
dc. 08:00-09:00	6	24	22	21		23
dc. 09:00-10:00	11	25	26	24		25
dc. 10:00-11:00	12	25	24	30		25
dc. 11:00-12:00	13	26	26	20		25
dc. 12:00-13:00	28	26	28	20	27	26
dc. 13:00-14:00		26	26	26		26
dc. 14:00-15:00	5	26	26	21		26
dc. 15:00-16:00	19	26	26			26
dc. 16:00-17:00	8	25	26	29		25
dc. 17:00-18:00	11	25	25	18		25
dc. 18:00-19:00	14	25	25	26		25
dc. 19:00-20:00	10	24	25	19		24
dc. 20:00-21:00	29	25	29			25
dc. 21:00-22:00	5	25	23			24
dc. 22:00-23:00	6	26	29			25
dc. 23:00-00:00		24	19			24
dj. 00:00-01:00		22				22
dj. 01:00-02:00	9	23	27			22
dj. 02:00-03:00		27				27
dj. 03:00-04:00		30				30
dj. 04:00-05:00		23	22			23
dj. 05:00-06:00		24	21			23
dj. 06:00-07:00	8	25	19			23
dj. 07:00-08:00		25	24	15		25
dj. 08:00-09:00						

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# Secuencia Velocidad máxima



Tiempo de evaluación		dimecres, 27 / gener / 2016,08:00 - dijous, 28 / gener / 2016,09:00			
Limite de velocidad	30 km/h	Contra	Coicidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	13,53 %	38	11	38	16
Tiempo medio de brecha	37,25 s	1540	25	50	30
Colas de tránsito	10,79 %	257	25	38	30
ADT	1788	27	22	34	26
AYT	652620	1	27	27	27
Cuota de tráfico LGV	1,50 %				
Dirección de Evaluación	Llegando				
Adaptador :					
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					
<b>Total</b>		<b>1863</b>	<b>25</b>	<b>50</b>	<b>30</b>

APROVAT INC 19.03.18

Fecha	culos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
dc. 08:00-09:00	8	39	30	23		39
dc. 09:00-10:00	16	42	33	27		42
dc. 10:00-11:00	15	37	30	34		37
dc. 11:00-12:00	26	41	34	20		41
dc. 12:00-13:00	38	50	34	26	27	50
dc. 13:00-14:00		38	33	28		38
dc. 14:00-15:00	6	40	33	21		40
dc. 15:00-16:00	19	36	38			38
dc. 16:00-17:00	15	37	33	29		37
dc. 17:00-18:00	11	41	34	18		41
dc. 18:00-19:00	15	38	30	26		38
dc. 19:00-20:00	18	37	32	24		37
dc. 20:00-21:00	29	46	33			46
dc. 21:00-22:00	5	37	30			37
dc. 22:00-23:00	7	36	36			36
dc. 23:00-00:00		39	19			39
dj. 00:00-01:00		32				32
dj. 01:00-02:00	9	42	27			42
dj. 02:00-03:00		45				45
dj. 03:00-04:00		30				30
dj. 04:00-05:00		31	22			31
dj. 05:00-06:00		36	21			36
dj. 06:00-07:00	15	33	26			33
dj. 07:00-08:00		37	30	15		37
dj. 08:00-09:00						

APROVAT INICIALMENT 19.03.18



# Secuencia Percentiles de velocidad

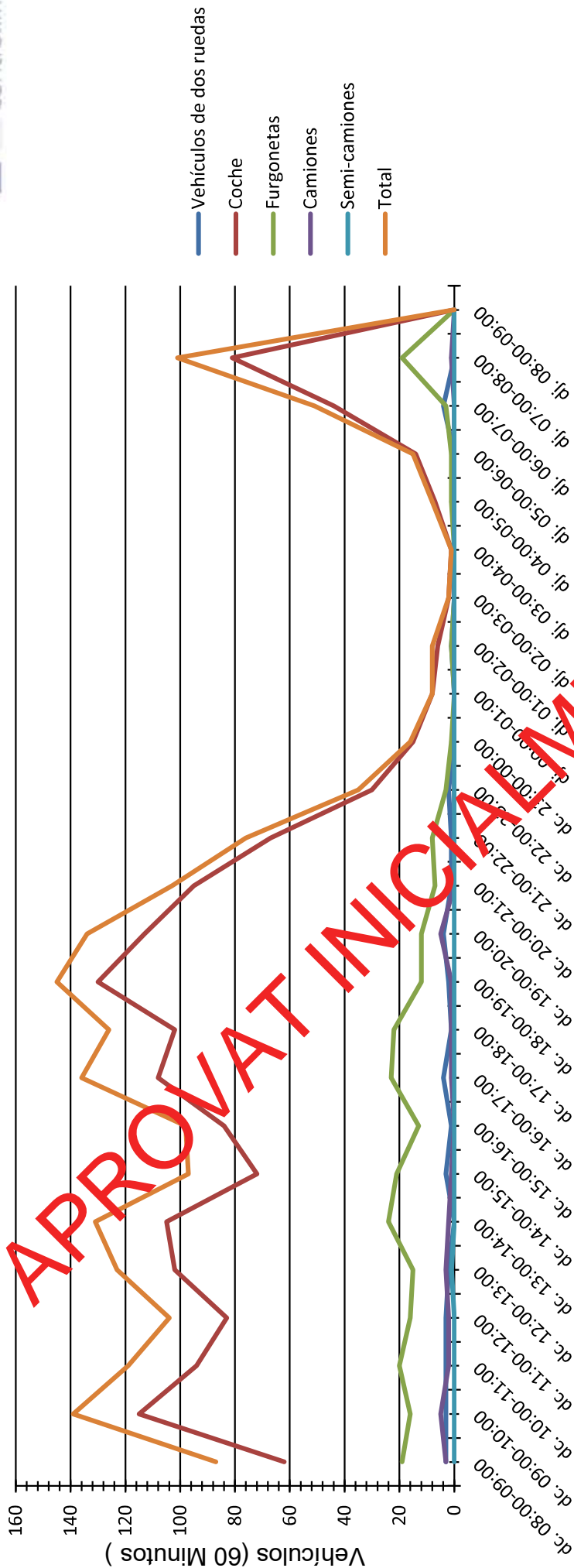


Tiempo de evaluación		dimecres, 27 / gener / 2016,08:00 - dijous, 28 / gener / 2016,09:00			
Limite de velocidad	30 km/h	Contra	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	13,53 %	38	11	38	16
Tiempo medio de brecha	37,25 s	1540	25	50	30
Colas de tránsito	10,79 %	257	25	38	30
ADT	1788	27	22	34	26
AYT	652620	1	27	27	27
Cuota de tráfico LGV	1,50 %				
Dirección de Evaluación	Llegando				
<b>Total</b>		<b>1863</b>	<b>25</b>	<b>50</b>	<b>30</b>
Adaptador :					
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

Fecha	V85	V50	V30	V10
dc. 08:00-09:00	29	24	22	12
dc. 09:00-10:00	31	25	23	16
dc. 10:00-11:00	29	24	22	19
dc. 11:00-12:00	32	25	23	19
dc. 12:00-13:00	31	25	24	20
dc. 13:00-14:00	31	26	23	20
dc. 14:00-15:00	30	26	25	20
dc. 15:00-16:00	30	25	23	19
dc. 16:00-17:00	31	25	23	17
dc. 17:00-18:00	30	25	23	19
dc. 18:00-19:00	29	26	23	20
dc. 19:00-20:00	29	24	21	16
dc. 20:00-21:00	30	25	23	19
dc. 21:00-22:00	30	24	21	19
dc. 22:00-23:00	32	25	23	20
dc. 23:00-00:00	31	25	19	16
dj. 00:00-01:00	29	24	20	15
dj. 01:00-02:00	27	20	17	12
dj. 02:00-03:00	45	9	9	9
dj. 03:00-04:00	30	30	30	30
dj. 04:00-05:00	26	23	22	20
dj. 05:00-06:00	30	24	21	12
dj. 06:00-07:00	30	24	21	15
dj. 07:00-08:00	29	25	22	19
dj. 08:00-09:00				

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# Secuencia Número de vehículos



Tiempo de evaluación		dimecres, 27 / gener / 2016,08:00 - dijous, 28 / gener / 2016,09:00				
Limite de velocidad	30 km/h	Conte	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]	
Excesos de velocidad	13,53 %	Vehículos de dos rued	38	11	38	16
Tiempo medio de brecha	37,25 s	Coche	1540	25	50	30
Colas de tránsito	10,79 %	Furgonetas	257	25	38	30
ADT	1788	Camiones	27	22	34	26
AYT	652620	Semi-camiones	1	27	27	27
Cuota de tráfico LGV	1,50 %	Total	1863	25	50	30
Dirección de Evaluación	Llegando					
Adaptador :						
Comentario:						
Ubicación:						
Llegando los vehículos de:						
Saliendo vehículos a:						

Fecha	culos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
dc. 08:00-09:00	3	62	19	3	0	87
dc. 09:00-10:00	3	115	16	5	0	139
dc. 10:00-11:00	3	94	20	2	0	119
dc. 11:00-12:00	3	83	16	2	0	104
dc. 12:00-13:00	2	102	15	3	1	123
dc. 13:00-14:00	0	105	24	2	0	131
dc. 14:00-15:00	3	72	21	1	0	97
dc. 15:00-16:00	1	84	13	0	0	98
dc. 16:00-17:00	4	108	23	1	0	136
dc. 17:00-18:00	1	102	22	1	0	126
dc. 18:00-19:00	2	130	12	1	0	145
dc. 19:00-20:00	4	113	12	5	0	134
dc. 20:00-21:00	1	95	7	0	0	103
dc. 21:00-22:00	1	67	8	0	0	76
dc. 22:00-23:00	2	30	3	0	0	35
dc. 23:00-00:00	0	15	1	0	0	16
dj. 00:00-01:00	0	8	0	0	0	8
dj. 01:00-02:00	1	6	1	0	0	8
dj. 02:00-03:00	0	2	0	0	0	2
dj. 03:00-04:00	0	1	0	0	0	1
dj. 04:00-05:00	0	7	1	0	0	8
dj. 05:00-06:00	0	14	1	0	0	15
dj. 06:00-07:00	4	44	3	0	0	51
dj. 07:00-08:00	0	81	19	1	0	101
dj. 08:00-09:00	0	0	0	0	0	0

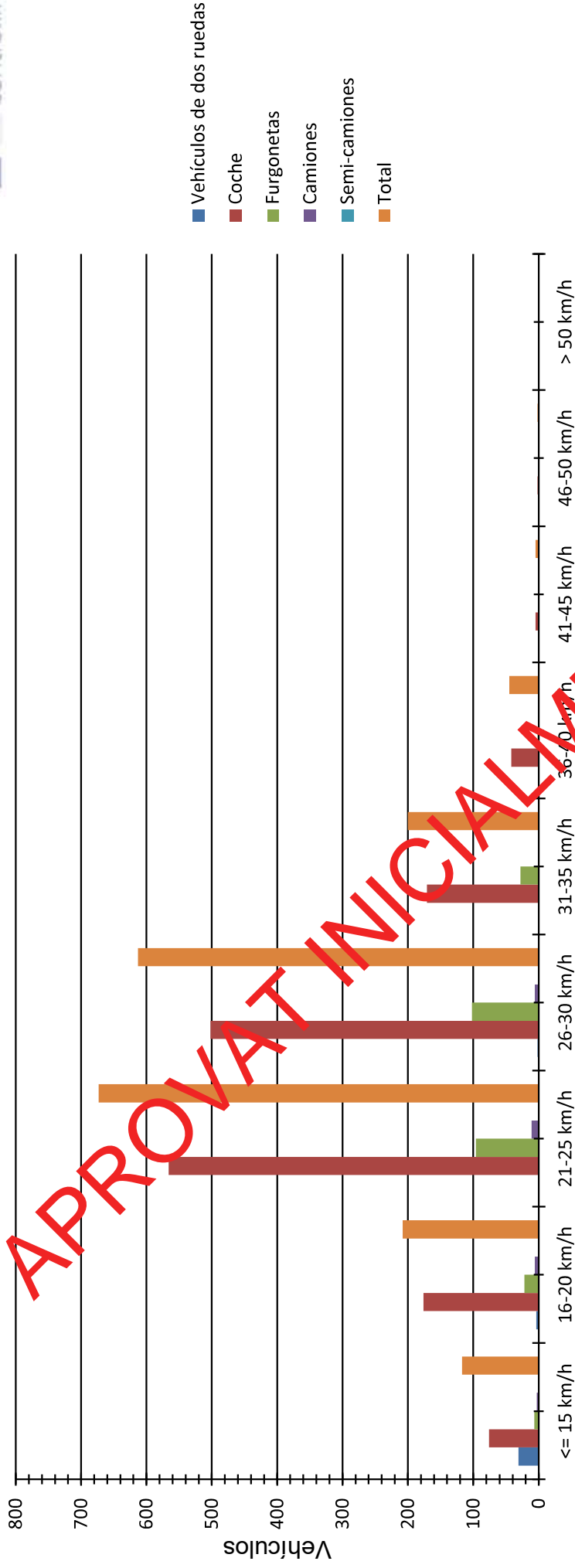
APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18



Llegando Tiempo	Número de vehículos										Velocidad media					Velocidad máxima					Percentiles				
	lulos de dos r		Coche		Furgonetas		Camiones		semi-camiones		Total	lulos de dos r		Coche		Furgonetas		Camiones		semi-camiones		Total	V85	V10	
<b>27/01/2016</b>																									
00:00 - 09:00	3	62	19	3	0	87	6	24	22	21	0	23	8	8	39	30	23	0	39	29	12	39	29	12	
06:00 - 20:00	29	1170	213	26	1	1439	11	25	6	23	27	25	38	50	38	38	34	27	50	30	18	50	30	18	
15:00 - 19:00	8	424	70	3	0	505	11	25	26	24	0	25	19	41	38	38	29	0	41	30	19	41	30	19	
19:00 - 00:00	8	320	31	5	0	364	11	25	26	19	0	24	29	46	36	36	24	0	46	30	18	46	30	18	
00:00 - 00:00	33	1377	232	26	1	1669	11	25	26	23	27	25	38	50	38	38	34	27	50	30	18	50	30	18	
<b>28/01/2016</b>																									
00:00 - 09:00	5	163	25	1	0	194	8	25	24	15	0	24	15	45	30	30	15	0	45	30	15	45	30	15	
06:00 - 20:00	4	125	22	1	0	152	8	25	24	15	0	24	15	37	30	30	15	0	37	29	17	37	29	17	
15:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
19:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
00:00 - 00:00	5	163	25	1	0	194	8	25	24	15	0	24	15	45	30	30	15	0	45	30	15	45	30	15	

# Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación		dijous, 28 / gener / 2016, 09:01				
Límite de velocidad		30 km/h	Contador	Velocidad Media [km/h]	Vmax [km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	13,53 %		38	11	38	16
Tiempo medio de brecha	37,25 s		1540	25	50	30
Colas de tránsito	10,79 %		257	25	38	30
ADT	1788		27	22	34	26
AYT	652620		1	27	27	27
Cuota de tráfico LGV	1,50 %					
Dirección de Evaluación	Llegando		1863	25	50	30
Adaptador :						
Comentario:						
Ubicación:						
Llegando los vehículos de:						
Saliendo vehículos a:						

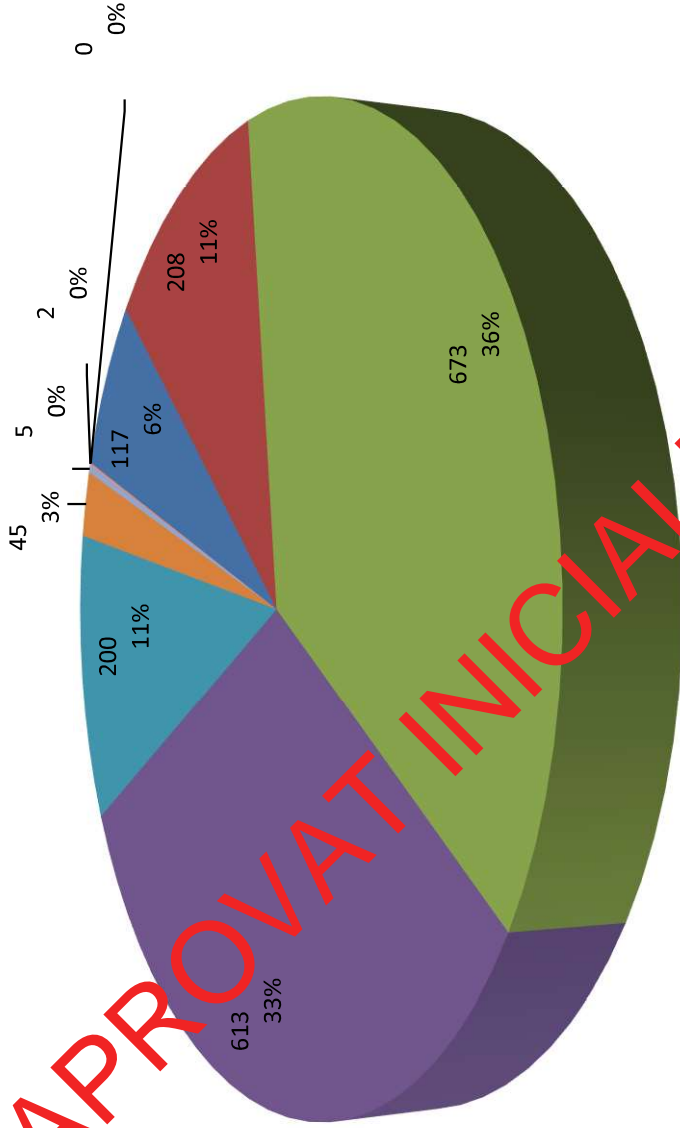
**Absoluto (Número de vehículos)**

	Vehículos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	31	76	7	3	0	117
16-20 km/h	4	176	22	6	0	208
21-25 km/h	0	566	96	11	0	673
26-30 km/h	2	502	102	3	1	613
31-35 km/h	0	171	28	1	0	200
36-40 km/h	1	42	2	0	0	45
41-45 km/h	0	5	0	0	0	5
46-50 km/h	0	2	0	0	0	2
> 50 km/h	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>1540</b>	<b>251</b>	<b>27</b>	<b>1</b>	<b>1863</b>

**Porcentaje (%)**

	Vehículos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	81,58	4,94	2,72	11,11	0,00	6,28
16-20 km/h	10,53	11,43	8,56	22,22	0,00	11,16
21-25 km/h	0,00	36,75	37,35	40,74	0,00	36,12
26-30 km/h	5,26	32,60	39,69	22,22	100,00	32,90
31-35 km/h	0,00	11,10	10,89	3,70	0,00	10,74
36-40 km/h	2,63	2,73	0,78	0,00	0,00	2,42
41-45 km/h	0,00	0,32	0,00	0,00	0,00	0,27
46-50 km/h	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,11
> 50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>2,04</b>	<b>82,66</b>	<b>13,79</b>	<b>1,45</b>	<b>0,05</b>	<b>100,00</b>

# Distribución de velocidad



- <= 15 km/h
- 16-20 km/h
- 21-25 km/h
- 26-30 km/h
- 31-35 km/h
- 36-40 km/h
- 41-45 km/h
- 46-50 km/h
- > 50 km/h

APROVAT INICIALMENTE 19.03.18

Tiempo de evaluación dimecres, 27 / gener / 2016,08:00 - dijous, 28 / gener / 2016,09:00		Conductividad Media [km/h]	Vmax [km/h]	V85 [km/h]
<b>Límite de velocidad</b>	30 km/h	11	38	16
<b>Excesos de velocidad</b>	13,53 %	38	38	16
<b>Tiempo medio de brecha</b>	37,25 s	1540	50	30
<b>Colas de tránsito</b>	10,79 %	257	38	30
<b>ADT</b>	1788	27	34	26
<b>AYT</b>	652620	1	27	27
<b>Cuota de tráfico LGV</b>	1,50 %			
<b>Dirección de Evaluación</b>	Llegando	1863	50	30
<b>Adaptador :</b>				
<b>Comentario:</b>				
<b>Ubicación:</b>				
<b>Llegando los vehículos de:</b>				
<b>Saliendo vehículos a:</b>				



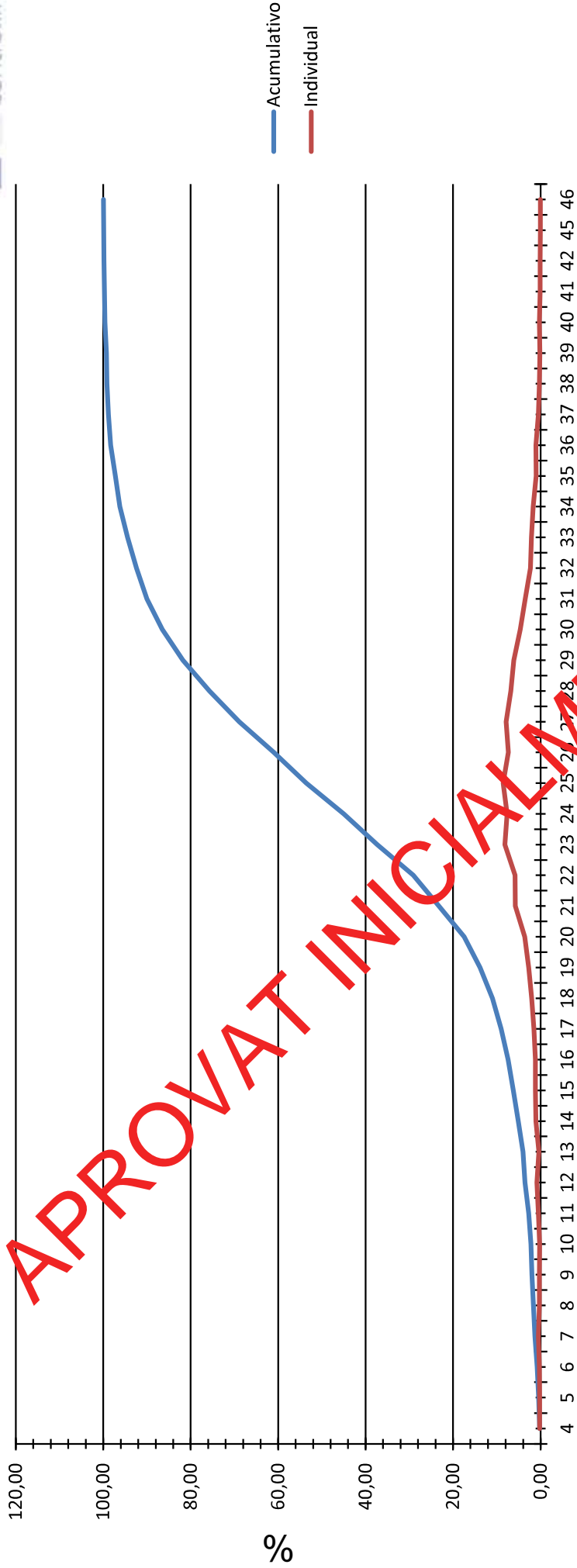
**Absoluto (Número de vehículos)**

	Vehículos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	31	76	7	3	0	117
16-20 km/h	4	176	22	6	0	208
21-25 km/h	0	566	96	11	0	673
26-30 km/h	2	502	102	5	1	613
31-35 km/h	0	171	28	1	0	200
36-40 km/h	1	42	2	0	0	45
41-45 km/h	0	5	0	0	0	5
46-50 km/h	0	2	0	0	0	2
> 50 km/h	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>1540</b>	<b>251</b>	<b>27</b>	<b>1</b>	<b>1863</b>

**Porcentaje (%)**

	Vehículos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	81,58	4,94	2,72	11,11	0,00	6,28
16-20 km/h	10,53	11,43	8,56	22,22	0,00	11,16
21-25 km/h	0,00	36,75	37,35	40,74	0,00	36,12
26-30 km/h	5,26	32,60	39,69	22,22	100,00	32,90
31-35 km/h	0,00	11,10	10,89	3,70	0,00	10,74
36-40 km/h	2,63	2,73	0,78	0,00	0,00	2,42
41-45 km/h	0,00	0,32	0,00	0,00	0,00	0,27
46-50 km/h	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,11
> 50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>2,04</b>	<b>82,66</b>	<b>13,79</b>	<b>1,45</b>	<b>0,05</b>	<b>100,00</b>

# Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación dimecres, 27 / gener / 2016,08:00 - dijous, 28 / gener / 2016,09:00		Contra	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Limite de velocidad	30 km/h	38	11	38	16
Excesos de velocidad	13,53 %	1540	25	50	30
Tiempo medio de brecha	37,25 s	257	25	38	30
Colas de tránsito	10,79 %	27	22	34	26
ADT	1788	1	27	27	27
AYT	652620				
Cuota de tráfico LGV	1,50 %				
Dirección de Evaluación	Llegando	1863	25	50	30
Adaptador :					
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

Velocidad	Acumulativo	Individual
4	0,27	0,27
5	0,48	0,21
6	0,81	0,32
7	1,34	0,54
8	1,66	0,32
9	1,99	0,32
10	2,20	0,21
11	2,74	0,54
12	3,60	0,86
13	4,03	0,43
14	5,10	1,07
15	6,28	1,18
16	7,46	1,18
17	9,02	1,56
18	11,06	2,04
19	13,79	2,74
20	17,44	3,65
21	23,24	5,80
22	29,09	5,85
23	37,31	8,21
24	44,98	7,68
25	53,57	8,59
26	60,98	7,41
27	68,87	7,89
28	75,68	6,82
29	81,80	6,12
30	86,47	4,67
31	90,02	3,54
32	92,38	2,36
33	94,47	2,09
34	96,19	1,72
35	97,21	1,02
36	98,28	1,07
37	98,82	0,54
38	99,14	0,32
39	99,30	0,16
40	99,62	0,32
41	99,73	0,11
42	99,84	0,11
45	99,89	0,05
46	99,95	0,05
50	100,00	0,05

APROVAT INICIALMENT 19.03.18



**Absoluto (Número de vehículos)**

	Vehículos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	31	76	7	3	0	117
16-20 km/h	4	176	22	6	0	208
21-25 km/h	0	566	96	11	0	673
26-30 km/h	2	502	102	3	1	613
31-35 km/h	0	171	28	1	0	200
36-40 km/h	1	42	2	0	0	45
41-45 km/h	0	5	0	0	0	5
46-50 km/h	0	2	0	0	0	2
> 50 km/h	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>1540</b>	<b>251</b>	<b>27</b>	<b>1</b>	<b>1863</b>

**Porcentaje (%)**

	Vehículos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	81,58	4,94	2,72	11,11	0,00	6,28
16-20 km/h	10,53	11,43	8,56	22,22	0,00	11,16
21-25 km/h	0,00	36,75	37,35	40,74	0,00	36,12
26-30 km/h	5,26	32,60	39,69	22,22	100,00	32,90
31-35 km/h	0,00	11,10	10,89	3,70	0,00	10,74
36-40 km/h	2,63	2,73	0,78	0,00	0,00	2,42
41-45 km/h	0,00	0,32	0,00	0,00	0,00	0,27
46-50 km/h	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,11
> 50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>2,04</b>	<b>82,66</b>	<b>13,79</b>	<b>1,45</b>	<b>0,05</b>	<b>100,00</b>



Fecha	culos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
dj. 08:00-09:00	6	20		16		18
dj. 09:00-10:00		17	28	24		18
dj. 10:00-11:00	14	20	28	17		20
dj. 11:00-12:00	5	18	24	18		18
dj. 12:00-13:00	10	18	22		13	18
dj. 13:00-14:00	13	21	14	26		20
dj. 14:00-15:00	12	17	22	21		17
dj. 15:00-16:00	21	22	25	22		22
dj. 16:00-17:00	18	18				18
dj. 17:00-18:00	12	18	19			18
dj. 18:00-19:00	11	22	24	23		22
dj. 19:00-20:00	10	20	21	25		19
dj. 20:00-21:00	29	21	23	22		22
dj. 21:00-22:00		21	18			20
dj. 22:00-23:00		25	22	18		23
dj. 23:00-00:00		27	31			28
dv. 00:00-01:00		21				21
dv. 01:00-02:00						
dv. 02:00-03:00						
dv. 03:00-04:00		27				27
dv. 04:00-05:00						
dv. 05:00-06:00		18		27		21
dv. 06:00-07:00		16	23			18
dv. 07:00-08:00	12	19	20			19
dv. 08:00-09:00						
dv. 09:00-10:00						

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# Secuencia Velocidad máxima



Tiempo de evaluación dijous, 28 / gener / 2016,08:00 - divendres, 29 / gener / 2016,10:00		Contra	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
límite de velocidad	30 km/h			29	21
Excesos de velocidad	4,16 %			39	25
Tiempo medio de brecha	144,26 s			31	28
Colas de tránsito	3,38 %			35	27
ADT	355			13	13
AYT	129575			19	13
Cuota de tráfico LGV	4,94 %			39	26
Dirección de Evaluación	Llegando				
Adaptador :					
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

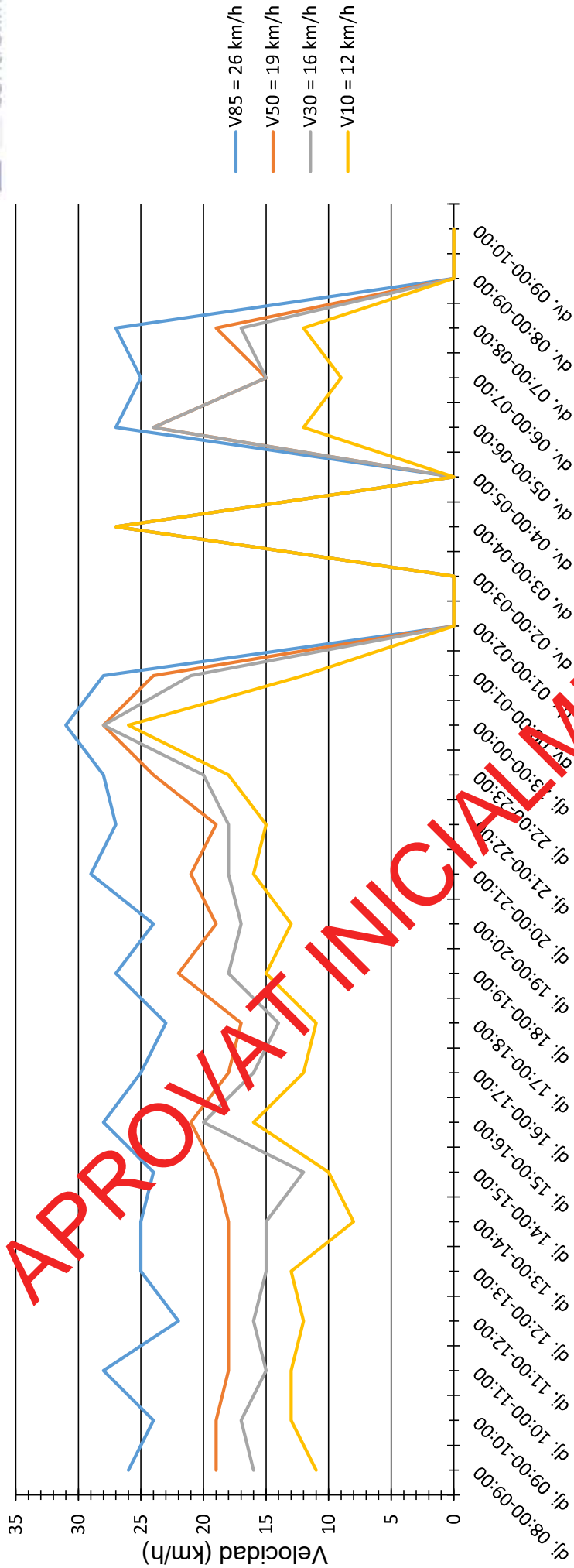
APROBADO INICIALMENTE 19.03.18



Fecha	culos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
dj. 08:00-09:00	6	30		21		30
dj. 09:00-10:00		24	29	24		29
dj. 10:00-11:00	16	32	28	21		32
dj. 11:00-12:00	5	25	31	18		31
dj. 12:00-13:00	11	30	31		13	31
dj. 13:00-14:00	25	39	17	35		39
dj. 14:00-15:00	24	25	25	21		25
dj. 15:00-16:00	21	35	28	27		35
dj. 16:00-17:00	25	29				29
dj. 17:00-18:00	15	27	24			27
dj. 18:00-19:00	11	36	27	23		36
dj. 19:00-20:00	13	31	25	25		31
dj. 20:00-21:00	29	31	25	27		31
dj. 21:00-22:00		27	18			27
dj. 22:00-23:00		31	30	21		31
dj. 23:00-00:00		28	31			31
dv. 00:00-01:00		28				28
dv. 01:00-02:00						
dv. 02:00-03:00						
dv. 03:00-04:00		27				27
dv. 04:00-05:00						
dv. 05:00-06:00		24		27		27
dv. 06:00-07:00		26	25			26
dv. 07:00-08:00	12	27	31			31
dv. 08:00-09:00						
dv. 09:00-10:00						

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# Secuencia Percentiles de velocidad

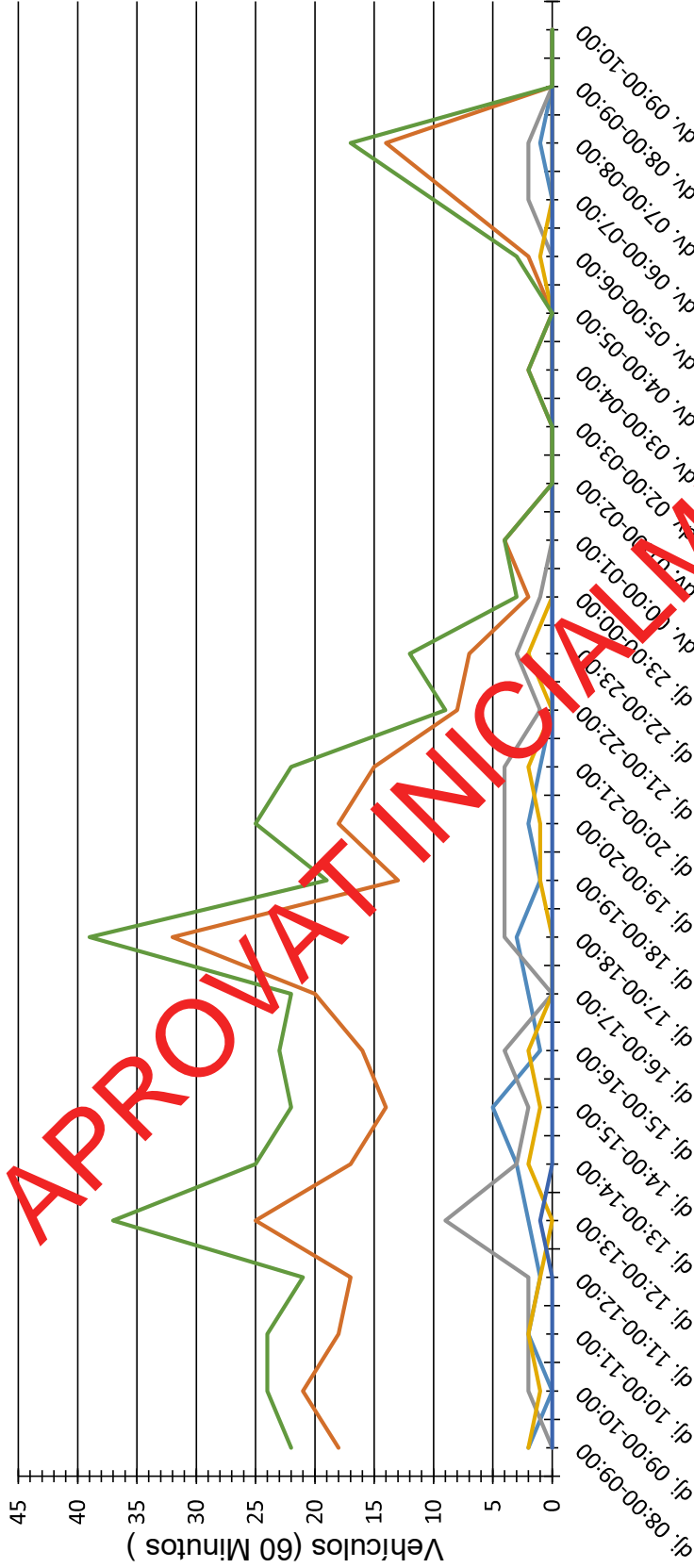


Tiempo de evaluación dijous, 28 / gener / 2016,08:00 - divendres, 29 / gener / 2016,10:00		Conte	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Limite de velocidad	30 km/h	26	13	29	21
Excesos de velocidad	4,16 %	291	19	39	25
Tiempo medio de brecha	144,26 s	49	22	31	28
Colas de tránsito	3,38 %	18	21	35	27
ADT	355	1	13	13	13
AYT	129575				
Cuota de tráfico LGV	4,94 %				
Dirección de Evaluación	Llegando	385	19	39	26
<b>Vehículos de dos rued</b> Coche Furgonetas Camiones Semi-camiones <b>Total</b>					
Adaptador :					
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

Fecha	V85	V50	V30	V10
dj. 08:00-09:00	26	19	16	11
dj. 09:00-10:00	24	19	17	13
dj. 10:00-11:00	28	18	15	13
dj. 11:00-12:00	22	18	16	12
dj. 12:00-13:00	25	18	15	13
dj. 13:00-14:00	25	18	15	8
dj. 14:00-15:00	24	19	12	10
dj. 15:00-16:00	28	21	20	16
dj. 16:00-17:00	25	18	16	12
dj. 17:00-18:00	23	17	14	11
dj. 18:00-19:00	27	22	18	15
dj. 19:00-20:00	24	19	17	13
dj. 20:00-21:00	29	21	18	16
dj. 21:00-22:00	27	19	18	15
dj. 22:00-23:00	28	24	20	18
dj. 23:00-00:00	31	28	28	26
dv. 00:00-01:00	28	24	21	12
dv. 01:00-02:00				
dv. 02:00-03:00				
dv. 03:00-04:00	27	27	27	27
dv. 04:00-05:00				
dv. 05:00-06:00	27	24	24	12
dv. 06:00-07:00	25	15	15	9
dv. 07:00-08:00	27	19	17	12
dv. 08:00-09:00				
dv. 09:00-10:00				

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# Secuencia Número de vehículos



- Vehículos de dos ruedas
- Coche
- Furgonetas
- Camiones
- Semi-camiones
- Total

Tiempo de evaluación dijous, 28 / gener / 2016,08:00 - divendres, 29 / gener / 2016,10:00		Contra	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Limite de velocidad	30 km/h			29	21
Excesos de velocidad	4,16 %			39	25
Tiempo medio de brecha	144,26 s			31	28
Colas de tránsito	3,38 %			35	27
ADT	355			13	13
AYT	129575				
Cuota de tráfico LGV	4,94 %				
Dirección de Evaluación	Llegando				
Adaptador :					
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					
		Vehículos de dos ruedas	26	29	21
		Coche	291	39	25
		Furgonetas	49	31	28
		Camiones	18	35	27
		Semi-camiones	1	13	13
		Total	385	39	26

APROXIMATIVO 19.03.18

Fecha	culos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
dj. 08:00-09:00	2	18	0	2	0	22
dj. 09:00-10:00	0	21	2	1	0	24
dj. 10:00-11:00	2	18	2	2	0	24
dj. 11:00-12:00	1	17	2	1	0	21
dj. 12:00-13:00	2	25	9	0	1	37
dj. 13:00-14:00	3	17	3	2	0	25
dj. 14:00-15:00	5	14	2	1	0	22
dj. 15:00-16:00	1	16	4	2	0	23
dj. 16:00-17:00	2	20	0	0	0	22
dj. 17:00-18:00	3	32	4	0	0	39
dj. 18:00-19:00	1	13	4	1	0	19
dj. 19:00-20:00	2	18	4	1	0	25
dj. 20:00-21:00	1	15	4	2	0	22
dj. 21:00-22:00	0	8	1	0	0	9
dj. 22:00-23:00	0	7	3	2	0	12
dj. 23:00-00:00	0	2	1	0	0	3
dv. 00:00-01:00	0	4	0	0	0	4
dv. 01:00-02:00	0	0	0	0	0	0
dv. 02:00-03:00	0	0	0	0	0	0
dv. 03:00-04:00	0	2	0	0	0	2
dv. 04:00-05:00	0	0	0	0	0	0
dv. 05:00-06:00	0	2	0	1	0	3
dv. 06:00-07:00	0	8	2	0	0	10
dv. 07:00-08:00	1	14	2	0	0	17
dv. 08:00-09:00	0	0	0	0	0	0
dv. 09:00-10:00	0	0	0	0	0	0

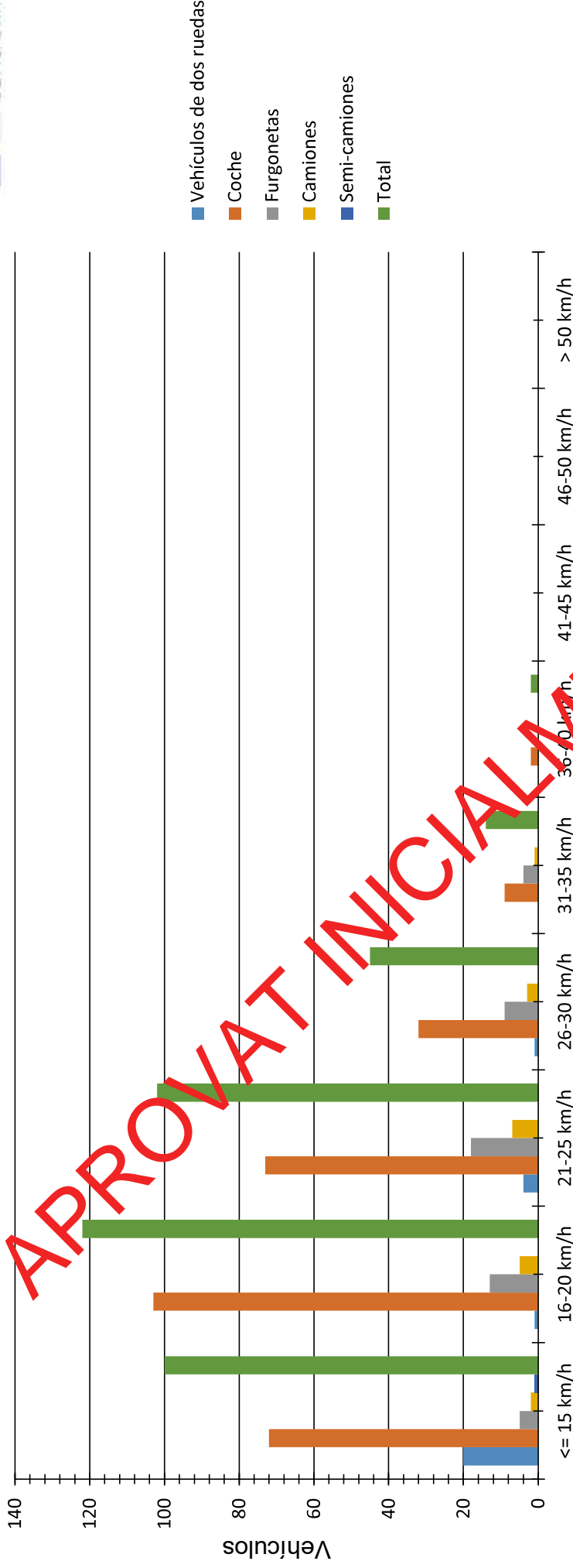
APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

### Llegando

Tiempo	Número de vehículos						Velocidad media						Velocidad máxima						Percentiles		
	lulos de dos r <sup>i</sup>	Coche	Furgonetas	Camiones	semi-camiones	Total	lulos de dos r <sup>i</sup>	Coche	Furgonetas	Camiones	semi-camiones	Total	lulos de dos r <sup>i</sup>	Coche	Furgonetas	Camiones	semi-camiones	Total	V85	V10	
28/01/2016																					
00:00 - 09:00	2	18	0	2	0	22	6	20	0	16	0	18	6	30	0	21	0	30	26	11	
06:00 - 20:00	24	229	36	13	1	303	12	19	2	11	13	19	25	39	31	35	13	39	25	12	
15:00 - 19:00	7	81	12	3	0	103	15	20	0	22	0	20	25	36	28	27	0	36	26	12	
19:00 - 00:00	3	50	13	5	0	71	16	21	0	22	0	21	29	31	31	27	0	31	28	15	
00:00 - 00:00	25	261	45	17	1	349	13	19	22	11	13	19	29	39	31	35	13	39	26	12	
29/01/2016																					
00:00 - 09:00	1	30	4	1	0	36	12	19	22	27	0	19	12	28	31	27	0	31	27	12	
06:00 - 20:00	1	22	4	0	0	27	12	18	22	0	18	18	12	27	31	0	0	31	25	11	
15:00 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
19:00 - 00:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
00:00 - 00:00	1	30	4	1	0	36	12	19	22	27	0	19	12	28	31	27	0	31	27	12	

# Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación dijous, 28 / gener / 2016,08:00 - divendres, 29 / gener / 2016,10:00		Conductividad	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
<b>Límite de velocidad</b>	30 km/h	Vehículos de dos rued	13	29	21
<b>Excesos de velocidad</b>	4,16 %	Coche	19	39	25
<b>Tiempo medio de brecha</b>	144,26 s	Furgonetas	22	31	28
<b>Colas de tránsito</b>	3,38 %	Camiones	21	35	27
<b>ADT</b>	355	Semi-camiones	13	13	13
<b>AYT</b>	129575	<b>Total</b>	19	39	26
<b>Cuota de tráfico LGV</b>	4,94 %				
<b>Dirección de Evaluación</b>	Llegando				
<b>Adaptador :</b>					
<b>Comentario:</b>					
<b>Ubicación:</b>					
<b>Llegando los vehículos de:</b>					
<b>Saliendo vehículos a:</b>					

**Absoluto (Número de vehículos)**

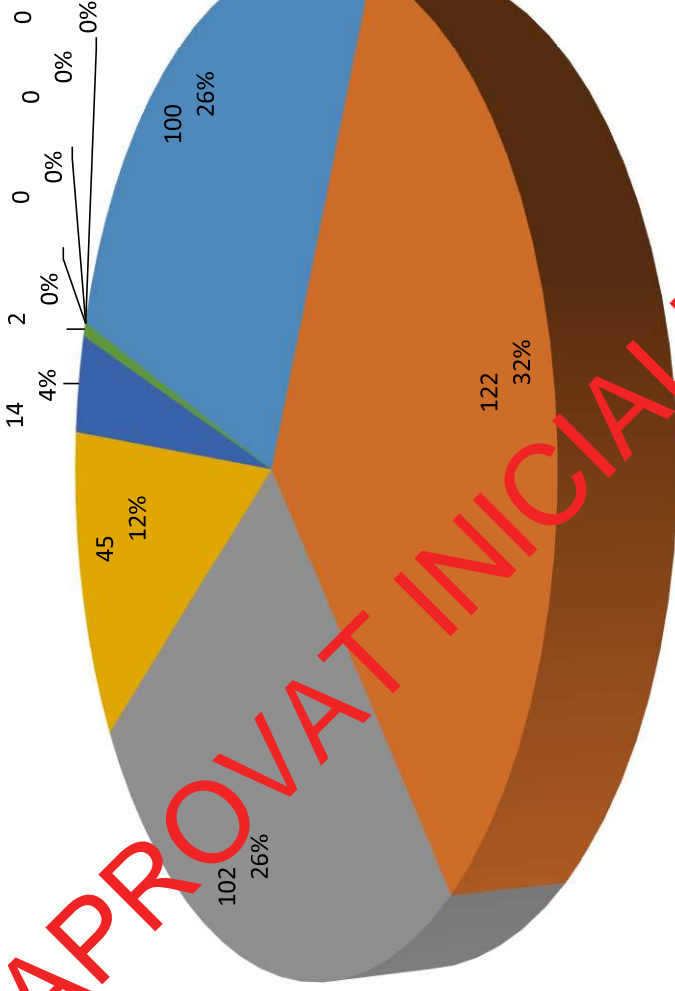
Vehículos de dos ruedas		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	20	72	5	2	1	100
16-20 km/h	1	103	13	5	0	122
21-25 km/h	4	73	18	7	0	102
26-30 km/h	1	32	9	3	0	45
31-35 km/h	0	9	4	1	0	14
36-40 km/h	0	2	0	0	0	2
41-45 km/h	0	0	0	0	0	0
46-50 km/h	0	0	0	0	0	0
> 50 km/h	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>26</b>	<b>291</b>	<b>49</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>385</b>

**Porcentaje (%)**

Vehículos de dos ruedas		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	76,92	24,74	10,20	11,11	100,00	25,97
16-20 km/h	3,85	35,40	26,53	27,78	0,00	31,69
21-25 km/h	15,38	25,09	36,73	38,89	0,00	26,49
26-30 km/h	3,85	11,00	18,37	16,67	0,00	11,69
31-35 km/h	0,00	3,09	8,16	5,56	0,00	3,64
36-40 km/h	0,00	0,69	0,00	0,00	0,00	0,52
41-45 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
46-50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
> 50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>6,75</b>	<b>75,58</b>	<b>12,73</b>	<b>4,68</b>	<b>0,26</b>	<b>100,00</b>



# Distribución de velocidad



- <= 15 km/h
- 16-20 km/h
- 21-25 km/h
- 26-30 km/h
- 31-35 km/h
- 36-40 km/h
- 41-45 km/h
- 46-50 km/h
- > 50 km/h

Tiempo de evaluación dijous, 28 / gener / 2016,08:00 - divendres, 29 / gener / 2016,10:00		Contra	
Límite de velocidad	30 km/h	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]
Excesos de velocidad	4,16 %	13	29
Tiempo medio de brecha	144,26 s	19	39
Colas de tránsito	3,38 %	22	31
ADT	355	21	35
AYT	129575	13	13
Cuota de tráfico LGV	4,94 %	19	39
Dirección de Evaluación	Llegando	19	39
<b>Total</b>			
Vehículos de dos rued		26	29
Coche		291	39
Furgonetas		49	31
Camiones		18	35
Semi-camiones		1	13
Total		385	39
Adaptador : Comentario: Ubicación: Llegando los vehículos de: Saliendo vehículos a:			

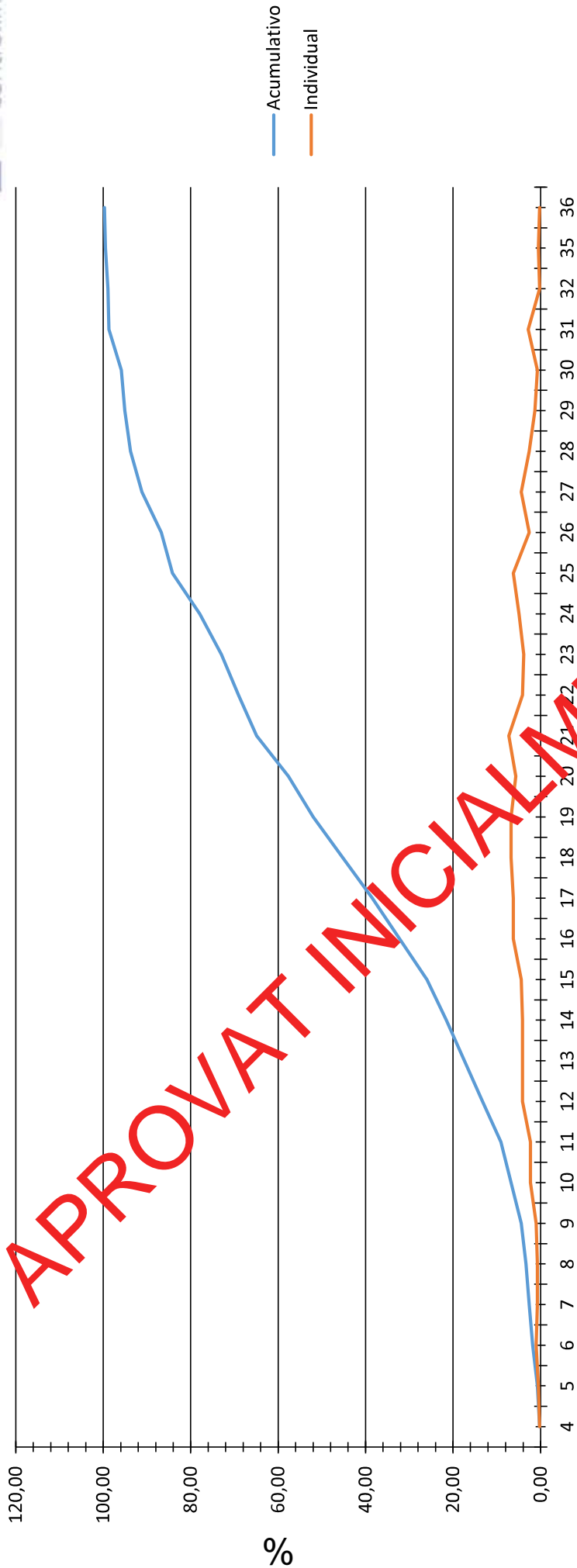
**Absoluto (Número de vehículos)**

Vehículos de dos ru		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	20	72	5	2	1	100
16-20 km/h	1	103	13	5	0	122
21-25 km/h	4	73	18	7	0	102
26-30 km/h	1	32	9	3	0	45
31-35 km/h	0	9	4	1	0	14
36-40 km/h	0	2	0	0	0	2
41-45 km/h	0	0	0	0	0	0
46-50 km/h	0	0	0	0	0	0
> 50 km/h	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>26</b>	<b>291</b>	<b>49</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>385</b>

**Porcentaje (%)**

Vehículos de dos ru		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	76,92	24,74	10,20	11,11	100,00	25,97
16-20 km/h	3,85	35,40	26,53	27,78	0,00	31,69
21-25 km/h	15,38	25,09	36,73	38,89	0,00	26,49
26-30 km/h	3,85	11,00	18,37	16,67	0,00	11,69
31-35 km/h	0,00	3,09	8,16	5,56	0,00	3,64
36-40 km/h	0,00	0,69	0,00	0,00	0,00	0,52
41-45 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
46-50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
> 50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>6,75</b>	<b>75,58</b>	<b>12,73</b>	<b>4,68</b>	<b>0,26</b>	<b>100,00</b>

# Distribución de velocidad

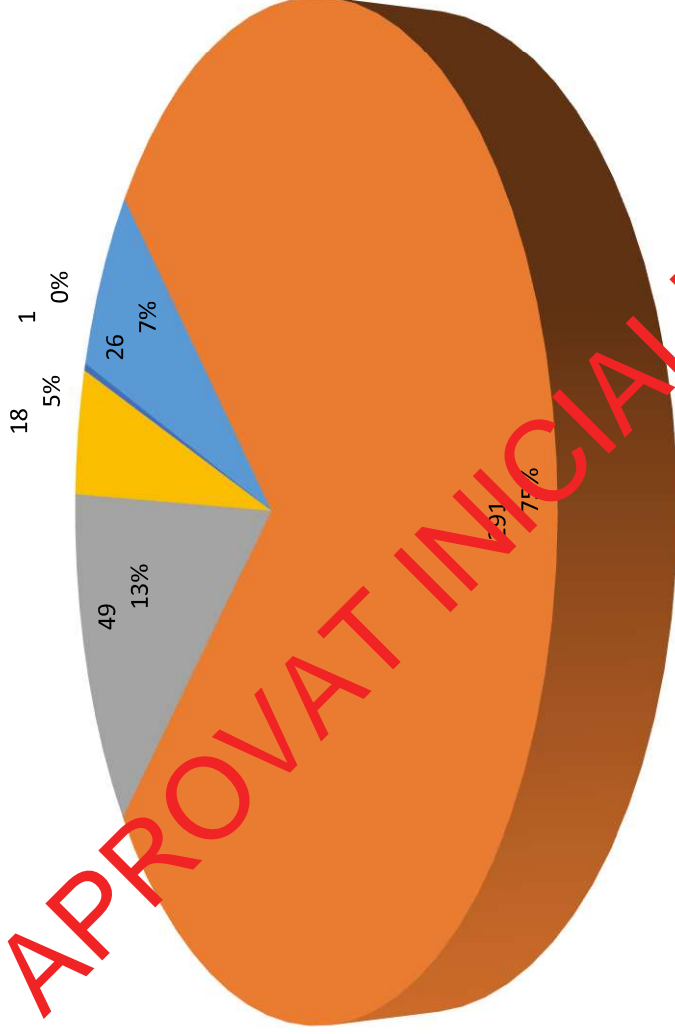


Tiempo de evaluación dijous, 28 / gener / 2016,08:00 - divendres, 29 / gener / 2016,10:00		Contra	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Limite de velocidad	30 km/h	26	13	29	21
Excesos de velocidad	4,16 %	291	19	39	25
Tiempo medio de brecha	144,26 s	49	22	31	28
Colas de tránsito	3,38 %	18	21	35	27
ADT	355	1	13	13	13
AYT	129575				
Cuota de tráfico LGV	4,94 %				
Dirección de Evaluación	Llegando	385	19	39	26
Adaptador :					
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

Velocidad	Acumulativo	Individual
4	0,26	0,26
5	0,78	0,52
6	1,82	1,04
7	2,60	0,78
8	3,38	0,78
9	4,42	1,04
10	6,75	2,34
11	9,09	2,34
12	13,25	4,16
13	17,40	4,16
14	21,56	4,16
15	25,97	4,42
16	32,21	6,23
17	38,44	6,23
18	45,19	6,75
19	51,95	6,75
20	57,66	5,71
21	64,94	7,27
22	69,09	4,16
23	72,99	3,90
24	77,92	4,94
25	84,16	6,23
26	86,75	2,60
27	91,17	4,42
28	93,77	2,60
29	95,06	1,57
30	95,84	0,78
31	98,70	2,86
32	98,96	0,26
35	99,48	0,52
36	99,71	0,26
39	100,00	0,26

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

# Distribución de vehículos



- Vehículos de dos ruedas
- Coche
- Furgonetas
- Camiones
- Semi-camiones

Tiempo de evaluación dijous, 28 / gener / 2016,08:00 - divendres, 29 / gener / 2016,10:00		Contador	Velocidad Media[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
<b>Límite de velocidad</b>	30 km/h	26	13	29	21
<b>Excesos de velocidad</b>	4,16 %	291	19	39	25
<b>Tiempo medio de brecha</b>	144,26 s	49	22	31	28
<b>Colas de tránsito</b>	3,38 %	18	21	35	27
<b>ADT</b>	355	1	13	13	13
<b>AYT</b>	129575				
<b>Cuota de tráfico LGV</b>	4,94 %				
<b>Dirección de Evaluación</b>	Llegando	385	19	39	26
<b>Adaptador :</b>					
<b>Comentario:</b>					
<b>Ubicación:</b>					
<b>Llegando los vehículos de:</b>					
<b>Saliendo vehículos a:</b>					

**Absoluto (Número de vehículos)**

Vehículos de dos ru		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	20	72	5	2	1	100
16-20 km/h	1	103	13	5	0	122
21-25 km/h	4	73	18	7	0	102
26-30 km/h	1	32	9	3	0	45
31-35 km/h	0	9	4	1	0	14
36-40 km/h	0	2	0	0	0	2
41-45 km/h	0	0	0	0	0	0
46-50 km/h	0	0	0	0	0	0
> 50 km/h	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>26</b>	<b>291</b>	<b>49</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>385</b>

**Porcentaje (%)**

Vehículos de dos ru		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
<= 15 km/h	76,92	24,74	10,20	11,11	100,00	25,97
16-20 km/h	3,85	35,40	26,53	27,78	0,00	31,69
21-25 km/h	15,38	25,09	36,73	38,89	0,00	26,49
26-30 km/h	3,85	11,00	18,37	16,67	0,00	11,69
31-35 km/h	0,00	3,09	8,16	5,56	0,00	3,64
36-40 km/h	0,00	0,69	0,00	0,00	0,00	0,52
41-45 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
46-50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
> 50 km/h	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>6,75</b>	<b>75,58</b>	<b>12,73</b>	<b>4,68</b>	<b>0,26</b>	<b>100,00</b>

# COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi:	Premià de Mar	Punt:	1	Intersecció:	Plaça Calasparra
-----------	---------------	-------	---	--------------	------------------

Clima:	Sol	Dia:	27/11/2015
Hora inici:	9:10	Hora final:	13:10



RAMAL	LLEUGERS	PESANTS
A → B	140	0
A → C	1052	67
A → D	382	17
A → E		
B → A	249	0
B → C	23	0
B → D	47	0
B → E		
C → A	146	200
C → B	0	0
C → D	117	0
C → E		
D → A		
D → B		
D → C		
D → E		
E → A	288	50
E → B	78	0
E → C	94	0
E → D	47	0

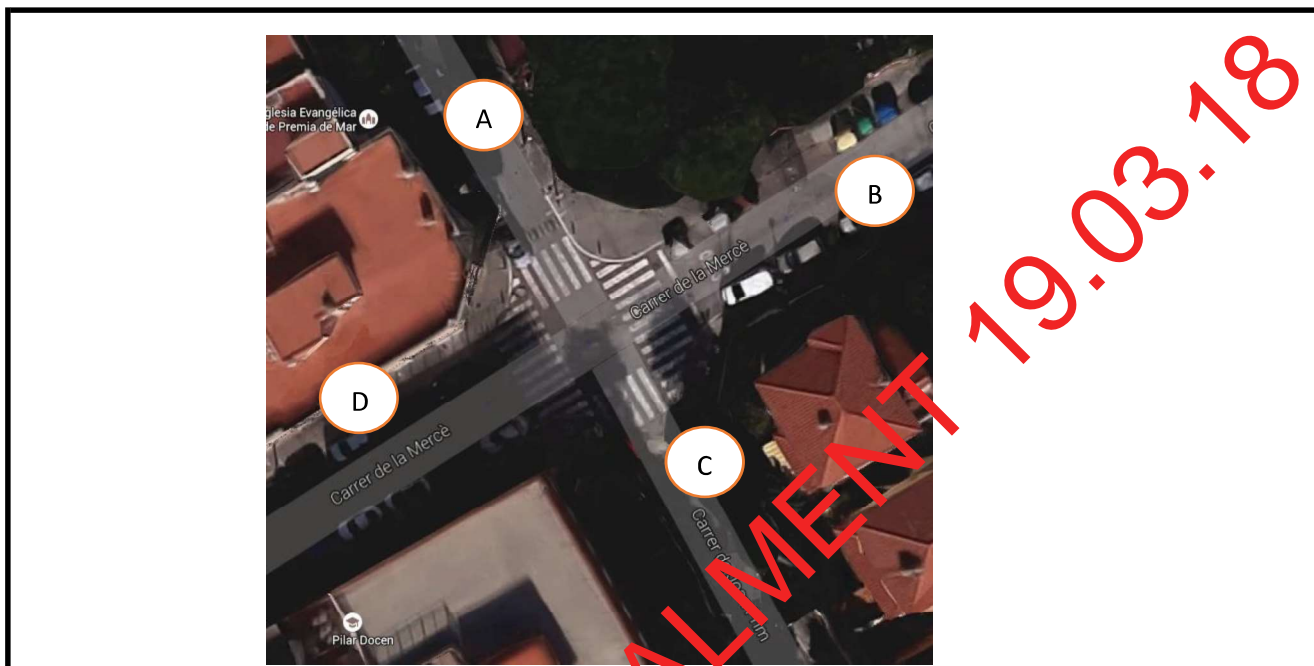
BICICLETES	VIANANTS
0	46
0	37
18	157
0	37
28	18
0	18
0	65
0	55
0	55
0	37
9	194
37	46
0	46
0	37
9	240
9	65
0	83
0	18
0	18
0	55

# COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi: <b>Premià de Mar</b>	Punt: <b>2</b>	Intersecció: <b>Carrer de la Mercè, cruïlla amb Joan Prim</b>
--------------------------------	----------------	---

Clima: <b>Sol</b>	Dia: <b>25/11/2015</b>
Hora inici: <b>9:00</b>	Hora final: <b>13:00</b>



moviment	LLEUGERS	PESANTS
A → B		
A → C	261	29
A → D	83	0
B → A		
B → C	119	8
B → D	592	41
C → A		
C → B		
C → D		
D → A		
D → B		
D → C		

BICICLETES	VIANANTS
0	22
3	132
0	16
0	22
0	47
6	153
13	69
0	13
0	56
0	19
0	144
0	81

APPROVAT INICIALMENT 19.03.18



# COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi: Premià de Mar	Punt: 3	Intersecció: Carrer de la Plaça, cruïlla amb carrer de Montserrat
-------------------------	---------	---

Clima: Sol	Dia: 23/11/2015
Hora inici: 9:10	Hora final: 13:10



moviment	LLEUGERS	PESANTS
A → B	152	13
A → C	335	29
A → D		
B → A		
B → C		
B → D		
C → A		
C → B		
C → D		
D → A		
D → B	82	13
D → C	8	0

BICICLETES	VIANANTS
0	32
9	530
5	18
0	18
5	101
0	65
5	608
0	88
0	18
0	111
0	60
0	23

# COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi: Premià de Mar	Punt: 4	Intersecció: Carretera de Premià de Dalt BV-5024, cruïlla amb passeig de la Circumval·lació
-------------------------	---------	---

Clima: Sol	Dia: 23/11/2015
Hora inici: 9:40	Hora final: 13:40



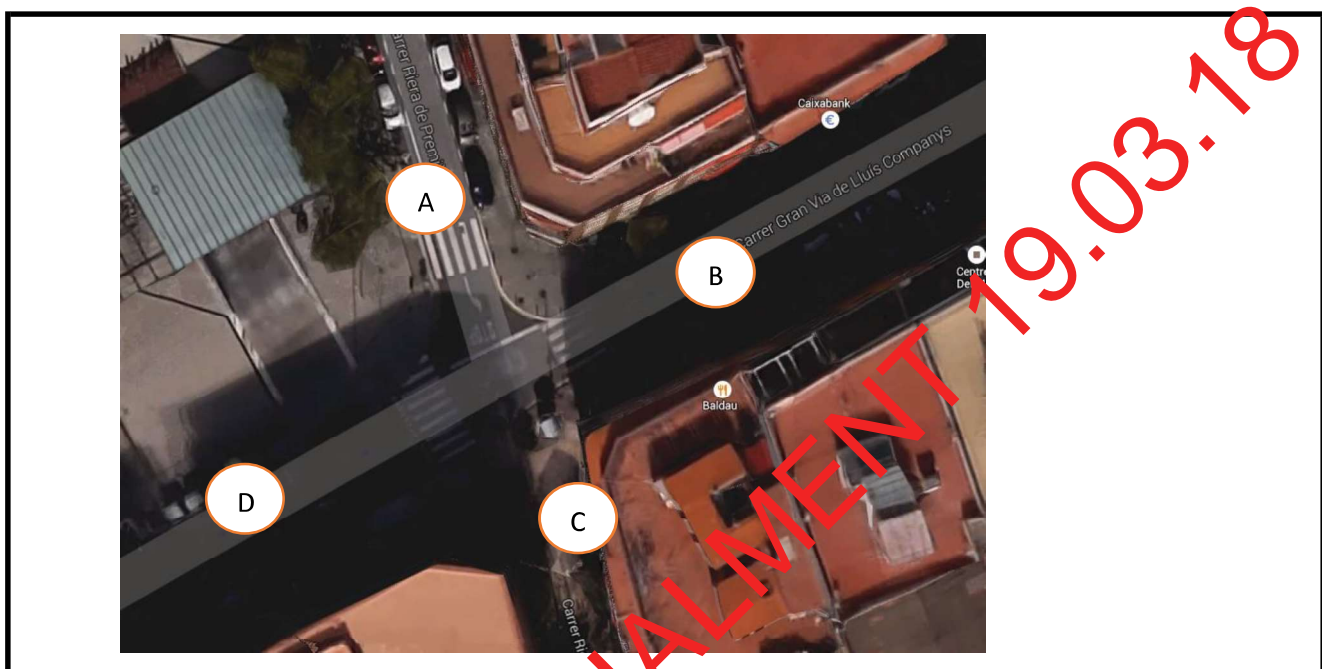
moviment	LLEUGERS	PESANTS	BICICLETES	VIANANTS	Total
A → B	38	5	0	22	
A → C	357	38	0	49	
B → A	53	0	11	0	
B → C	79	16	0	27	
C → A	290	22	0	38	
C → B	34	0	0	11	

# COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi: Premià de Mar	Punt: 5	Intersecció: Carrer Gran Via de Lluís Companys, cruïlla amb Riera de Premià
-------------------------	---------	---

Clima: Sol	Dia: 23/11/2015
Hora inici: 9:20	Hora final: 13:20



moviment	LLEUGERS	PESANTS
A → B	139	0
A → C		
A → D		
B → A		
B → C		
B → D		
C → A		
C → B		
C → D		
D → A		
D → B	620	20
D → C		

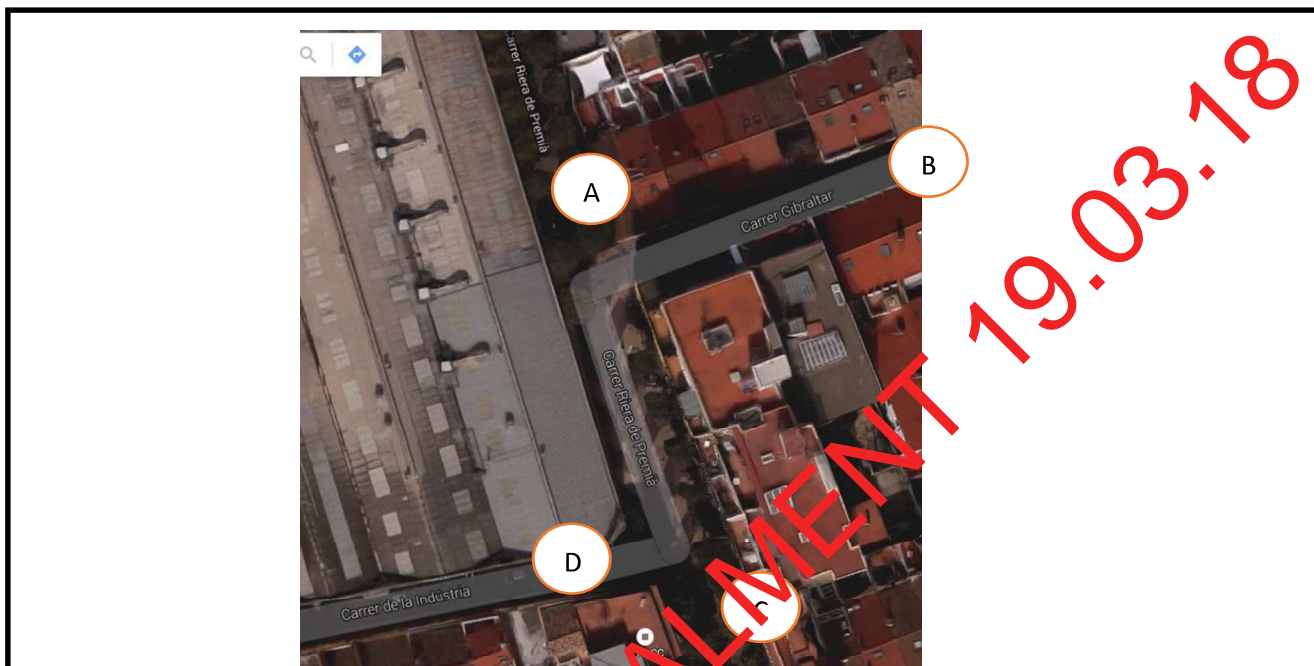
BICICLETES	VIANANTS
3	148
0	144
0	7
3	165
0	488
0	258
3	299
0	790
0	48
3	24
14	241
0	27

# COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi:	Premià de Mar	Punt:	6	Intersecció:	Riera de Premià, amb carrer Gibraltar i carrer Indústria
-----------	---------------	-------	---	--------------	--

Clima:	Sol	Dia:	24/11/2015
Hora inici:	11:40	Hora final:	12:40



moviment	LLEUGERS	PESANTS
A → B		
A → C		
A → D		
B → A		
B → C		
B → D		
C → A		
C → B		
C → D		
D → A		
D → B	27	5
D → C		

BICICLETES	VIANANTS	Total
2	5	
2	114	
0	23	
1	5	
0	22	
0	8	
1	107	
0	20	
0	21	
0	29	
0	7	
1	11	

APPROVAT INICIALMENT 19.03.18

# COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi: Premià de Mar	Punt: 7	Intersecció: Carrer del Nord amb carrer de l'Aurora
-------------------------	---------	---

Clima: Sol	Dia: 24/11/2015
Hora inici: 8:45	Hora final: 12:45



moviment	LLEUGERS	PESANTS
A → B		
A → C		
A → D		
B → A		
B → C		
B → D		
C → A	64	16
C → B	19	0
C → D		
D → A	15	11
D → B	15	5
D → C	0	0

BICICLETES	VIANANTS
0	22
5	109
0	16
0	5
0	5
0	71
0	87
5	11
0	16
0	33
0	136
0	16

APPROVAT INICIALMENT 19.03.18

# COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi: Premià de Mar	Punt: 8	Intersecció: Carrer Gran Via de Lluís Companys, cruïlla amb carrer Joan Prim
-------------------------	---------	--

Clima: Sol	Dia: 24/11/2015
Hora inici: 9:00	Hora final: 13:00



moviment	LLEUGERS	PESANTS
A → B	199	0
A → C	76	5
<del>A → D</del>	<del></del>	<del></del>
<del>B → A</del>	<del></del>	<del></del>
<del>B → C</del>	<del></del>	<del></del>
<del>B → D</del>	<del></del>	<del></del>
<del>C → A</del>	<del></del>	<del></del>
<del>C → B</del>	<del></del>	<del></del>
<del>C → D</del>	<del></del>	<del></del>
<del>D → A</del>	<del></del>	<del></del>
D → B	897	69
D → C	76	5

BICICLETES	VIANANTS
17	210
52	183
0	323
0	236
0	79
35	777
9	271
0	122
0	183
0	341
9	882
0	166

# COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi: Premià de Mar	Punt: 9	Intersecció: Carrer Enric Granados, cruïlla amb Elisenda Montcada
-------------------------	---------	---

Clima: Sol	Dia: 25/11/2015
Hora inici: 8:45	Hora final: 12:45



19.03.18

moviment	LLEUGERS	PESANTS
A → B		
A → C		
A → D		
B → A		
B → C		
B → D		
C → A	395	16
C → B	45	11
C → D		
D → A	339	22
D → B	308	27
D → C		

BICICLETES	VIANANTS
5	27
0	327
0	196
0	33
0	71
0	158
5	414
0	44
0	82
0	371
0	322
0	114

APPROVAT INICIALMENT

# COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi: <b>Premià de Mar</b>	Punt: <b>10</b>	Intersecció: <b>Carrer Gran Via de Lluís Companys, cruïlla amb carretera de Vilassar de Dalt</b>
--------------------------------	-----------------	--

Clima: <b>Sol</b>	Dia: <b>27/11/2015</b>
Hora inici: <b>9:00</b>	Hora final: <b>13:00</b>



moviment	LLEUGERS	PESANTS
A → B	68	11
A → C	1040	53
A → D		
B → A		
B → C		
B → D		
C → A	1299	74
C → B	0	0
C → D		
D → A	470	16
D → B	335	5
D → C	235	0

BICICLETES	VIANANTS
0	70
9	131
0	279
17	61
0	44
17	603
17	157
17	17
0	114
9	341
9	445
0	140

APPROVAT INICIALMENT 19.03.18



# COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi: Premià de Mar	Punt: 11	Intersecció: Carrer Capitans de Mar, cruïlla carrer Francesc Mas i Abril
-------------------------	----------	--

Clima: Sol	Dia: 26/11/2015
Hora inici: 9:00	Hora final: 13:00



moviment	LLEUGERS	PESANTS
A → B	24	5
A → C	128	11
A → D		
B → A		
B → C		
B → D		
C → A		
C → B		
C → D		
D → A		
D → B	80	0
D → C	8	0

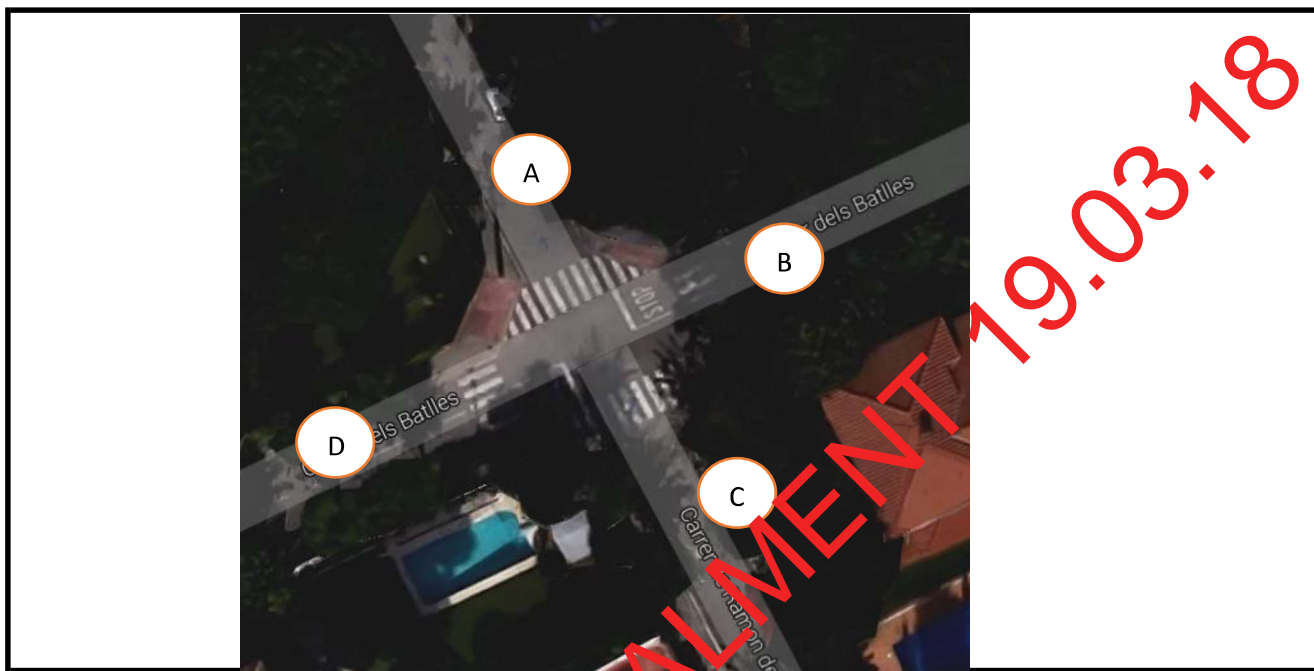
BICICLETES	VIANANTS
0	26
17	175
0	9
0	17
0	52
9	218
0	245
0	9
0	44
0	17
0	131
26	26

# COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi: Premià de Mar	Punt: 12	Intersecció: Carrer de Batlles, cruïlla amb carrer Ramon de Penyafort
-------------------------	----------	---

Clima: Sol	Dia: 25/11/2015
Hora inici: 8:50	Hora final: 12:50



moviment	LLEUGERS	PESANTS
A → B		
A → C		
A → D		
B → A	176	8
B → C		
B → D	93	8
C → A	172	13
C → B	79	4
C → D	1	0
D → A	7	0
D → B	330	13
D → C		

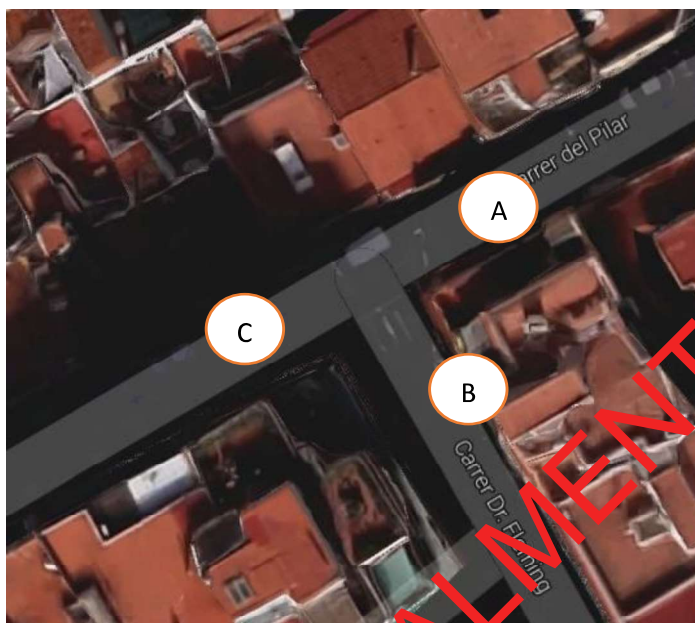
BICICLETES	VIANANTS
27	36
0	32
0	0
14	59
0	0
5	59
0	45
18	5
0	5
0	5
9	54
0	5

# COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi: Premià de Mar	Punt: 1	Intersecció: Carrer del Pilar, cruïlla amb carrer Dr Fleming
-------------------------	---------	--

Clima: Sol	Dia: 26/11/2015
Hora inici: 8:50	Hora final: 12:50



19.03.18

moviment	BICICLETES	VIANANTS
A → B	5	221
A → C	5	327
B → A	5	336
B → C	5	433
C → A	0	378
C → B	0	415

APROVAT INICIALMENT

# COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi: Premià de Mar	Punt: 2	Intersecció: Carrer Joan Prim, cruïlla amb carrer d'Enric Granados
-------------------------	---------	--

Clima: Sol	Dia: 25/11/2015
Hora inici: 11:15	Hora final: 12:15



moviment	BICICLETES	VIANANTS
A → B	0	74
A → C	0	391
A → D	0	156
B → A	0	136
B → C	0	234
B → D	0	308
C → A	0	514
C → B	0	288
C → D	0	173
D → A	0	160
D → B	4	329
D → C	0	271

# COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi: Premià de Mar	Punt: 3	Intersecció: Carrer de la Marina, cruïlla amb carrer de Sant Cristòfol
-------------------------	---------	--

Clima: Sol	Dia: 24/11/2015
Hora inici: 8:40	Hora final: 9:40



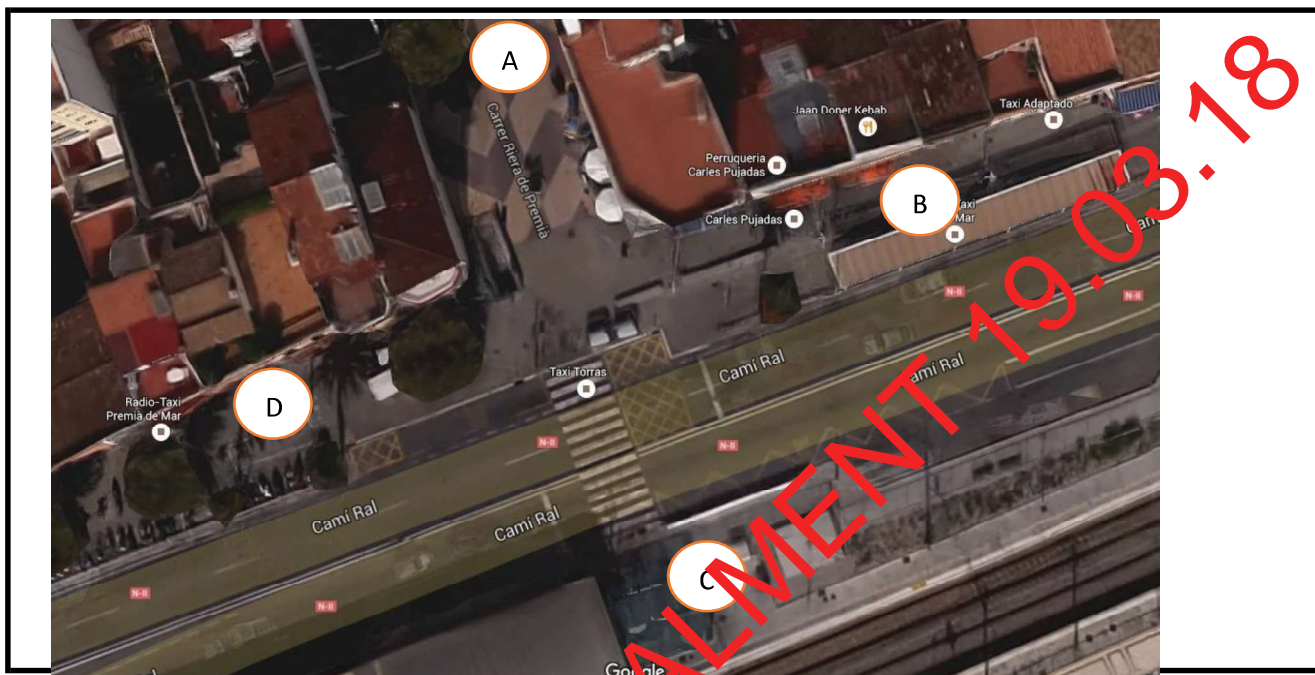
moviment	BICICLETES	VIANANTS
A → B	0	107
A → C	0	136
A → D	0	45
B → A	0	70
B → C	4	62
B → D	4	177
C → A	4	115
C → B	1	25
C → D	4	25
D → A	0	25
D → B	0	123
D → C	0	21

# COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi: Premià de Mar	Punt: 4	Intersecció: Carrer Riera de Premià, i accés a l'estació Renfe
-------------------------	---------	--

Clima: Sol	Dia: 23/11/2015
Hora inici: 8:20	Hora final: 9:20



moviment	BICICLETES	VIANANTS
A → B	12	119
A → C	0	106
A → D	4	82
B → A	0	95
B → C	8	440
B → D	4	66
C → A	8	251
C → B	1	132
C → D	0	41
D → A	0	86
D → B	0	66
D → C	4	144

## REGISTRE DE VELOCITATS RADAR

### Localizació

**Punt:** 1  
**Carrer:** Carrer de la Mercè

Municipio: Premià de Mar  
Comarca: Maresme  
Provincia: Barcelona

### Data i hora

Data: 24/11/2015  
Hora inici: 15:00  
Hora final: 0

### ESTADÍSTICAS GENERALS

Velocitat mitjana (Km/h)	24
Desviació típica (Km/h)	4,0
Velocitat màxima (Km/h)	34
Velocitat mínima (Km/h)	17
Mostra	100

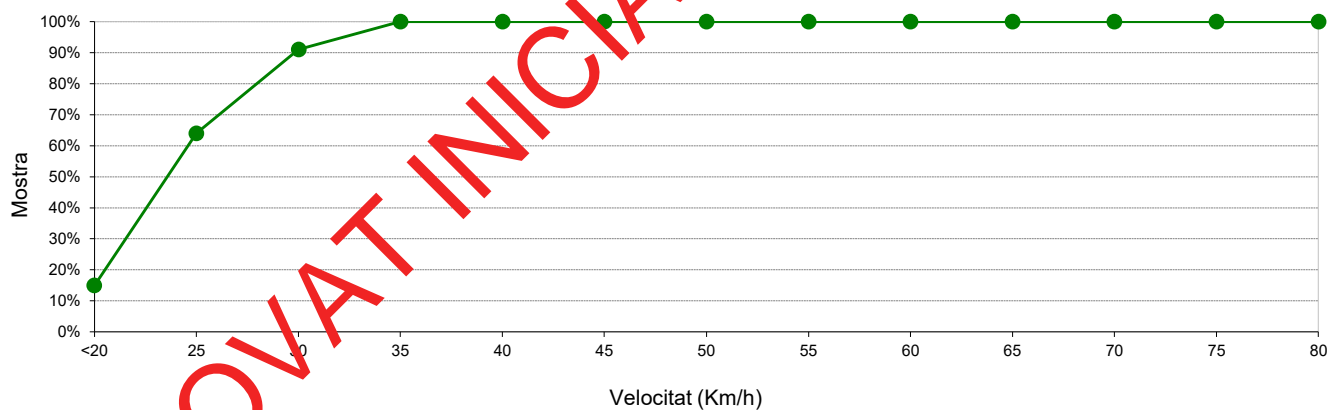
### Sentit: Camp de futbol

% vehicles que excedeixen el límit	9,0
Percentil 85% (velocitat en km/h)	29
Mitjana (percentil 50%) (Km/h)	24
Percentil 15% (velocitat en km/h)	21

### LOCALIZACIÓ PUNT



### DISTRIBUCIÓ ACUMULADA DE VELOCITATS



APROVAT INICIALMENT 19.03.18

## REGISTRE DE VELOCITATS RADAR

### Localizació

**Punt: 2**  
**Carrer: Carrer Gran Via de Lluís Companys**

Municipio: Premià de Mar  
 Comarca: Maresme  
 Província: Barcelona

### Data i hora

Data: 24/11/2015  
 Hora inici: 17:00  
 Hora final: 0

### ESTADÍSTICAS GENERALS

Velocitat mitjana (Km/h)	<b>25</b>
Desviació típica (Km/h)	5,7
Velocitat màxima (Km/h)	<b>42</b>
Velocitat mínima (Km/h)	<b>16</b>
Mostra	<b>100</b>

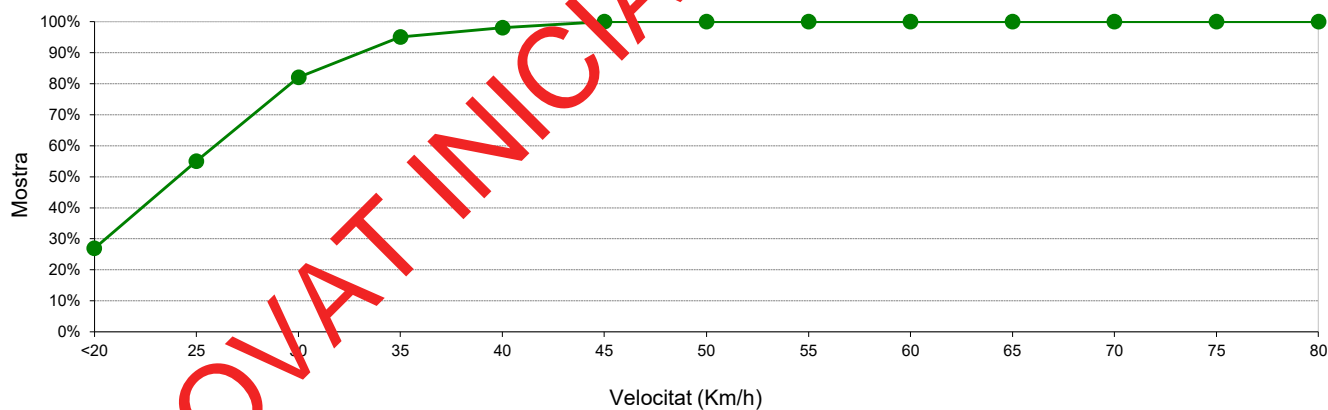
### Sentit: Pl. Dr. Ferran

% vehicles que excedeixen el límit	<b>18,0</b>
Percentil 85% (velocitat en km/h)	31
Mitjana (percentil 50%) (Km/h)	25
Percentil 15% (velocitat en km/h)	19

### LOCALIZACIÓ PUNT



### DISTRIBUCIÓ ACUMULADA DE VELOCITATS



APROVAT INICIALMENT 19.03.18



## REGISTRE DE VELOCITATS RADAR

### Localizació

**Punt: 3**  
**Carrer: N-II - C/ de Llevant**

Municipio: Premià de Mar  
 Comarca: Maresme  
 Provincia: Barcelona

### Data i hora

Data: 24/11/2015  
 Hora inici: 16:00  
 Hora final:

### ESTADÍSTICAS GENERALS

Velocitat mitjana (Km/h)	<b>65</b>
Desviació típica (Km/h)	11,6
Velocitat màxima (Km/h)	<b>112</b>
Velocitat mínima (Km/h)	<b>39</b>
Mostra	<b>200</b>

### Sentit: Barcelona

% vehicles que excedeixen el límit	<b>95,0</b>
Percentil 85% (velocitat en km/h)	78
Mitjana (percentil 50%) (Km/h)	65
Percentil 15% (velocitat en km/h)	56

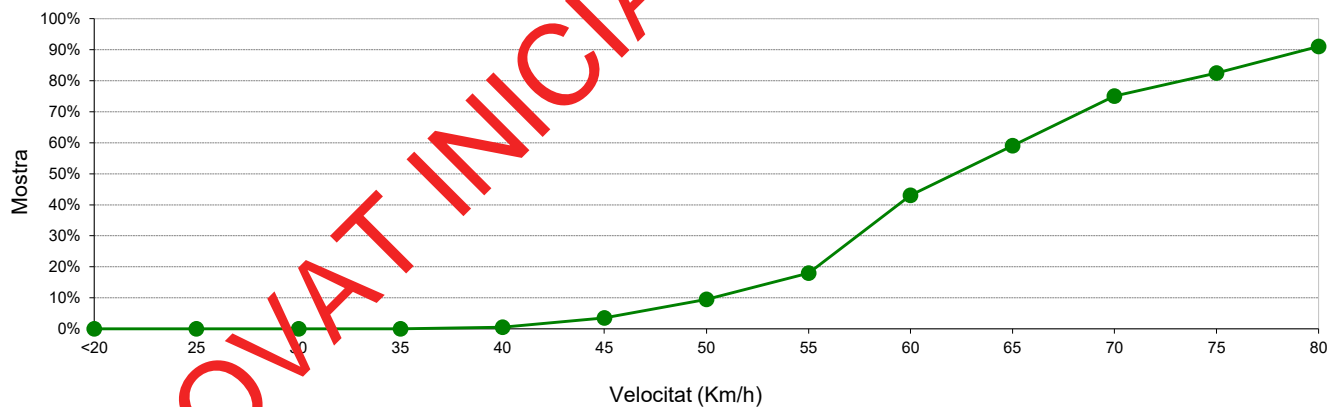
### Sentit: Mataró

% vehicles que excedeixen el límit	<b>86,0</b>
Percentil 85% (velocitat en km/h)	74
Mitjana (percentil 50%) (Km/h)	64
Percentil 15% (velocitat en km/h)	53

### LOCALIZACIÓ PUNT



### DISTRIBUCIÓ ACUMULADA DE VELOCITATS



## REGISTRE DE VELOCITATS RADAR

### Localizació

**Punt: 4**  
**Carrer: C/ Joan Prim (amb c/ Unió)**

Municipio: Premià de Mar  
 Comarca: Maresme  
 Província: Barcelona

### Data i hora

Data: 24/11/2015  
 Hora inici: 16:00  
 Hora final: 0

### ESTADÍSTICAS GENERALS

Velocitat mitjana (Km/h)	<b>24</b>
Desviació típica (Km/h)	5,0
Velocitat màxima (Km/h)	<b>41</b>
Velocitat mínima (Km/h)	<b>15</b>
Mostra	<b>100</b>

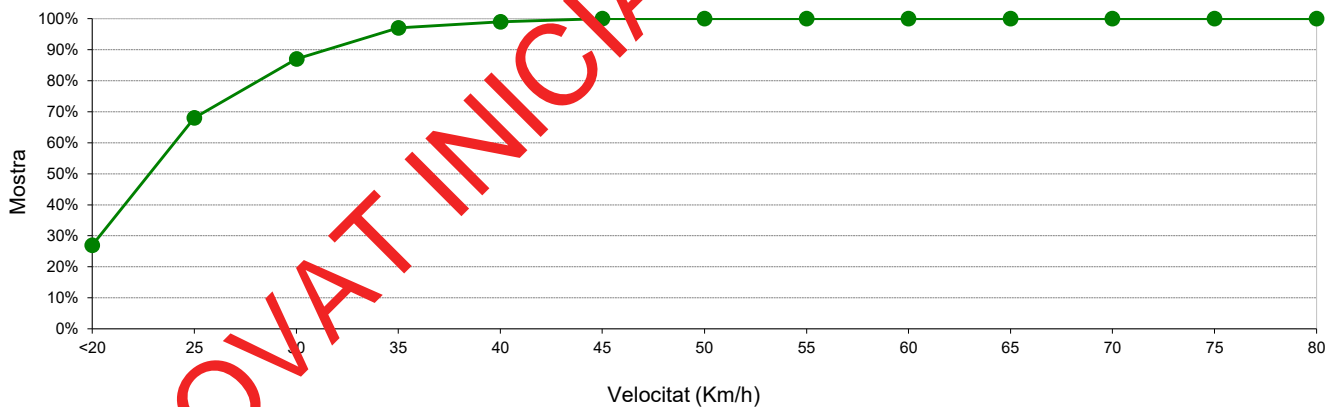
### Sentit: Mar

% vehicles que excedeixen el límit	<b>13,0</b>
Percentil 85% (velocitat en km/h)	30
Mitjana (percentil 50%) (Km/h)	23
Percentil 15% (velocitat en km/h)	19

### LOCALIZACIÓ PUNT



### DISTRIBUCIÓ ACUMULADA DE VELOCITATS



APROVAT INICIALMENT 19.03.18

## REGISTRE DE VELOCITATS RADAR

### Localizació

**Punt: 4**  
**Carrer: C/ Joan Prim (amb c/ Unió)**

Municipio: Premià de Mar  
 Comarca: Maresme  
 Província: Barcelona

### Data i hora

Data: 24/11/2015  
 Hora inici: 16:00  
 Hora final: 0

### ESTADÍSTICAS GENERALS

Velocitat mitjana (Km/h)	<b>37</b>
Desviació típica (Km/h)	6,0
Velocitat màxima (Km/h)	<b>55</b>
Velocitat mínima (Km/h)	<b>21</b>
Mostra	<b>200</b>

### Sentit: Muntanya

% vehicles que excedeixen el límit	<b>21,0</b>
Percentil 85% (velocitat en km/h)	41
Mitjana (percentil 50%) (Km/h)	36
Percentil 15% (velocitat en km/h)	29

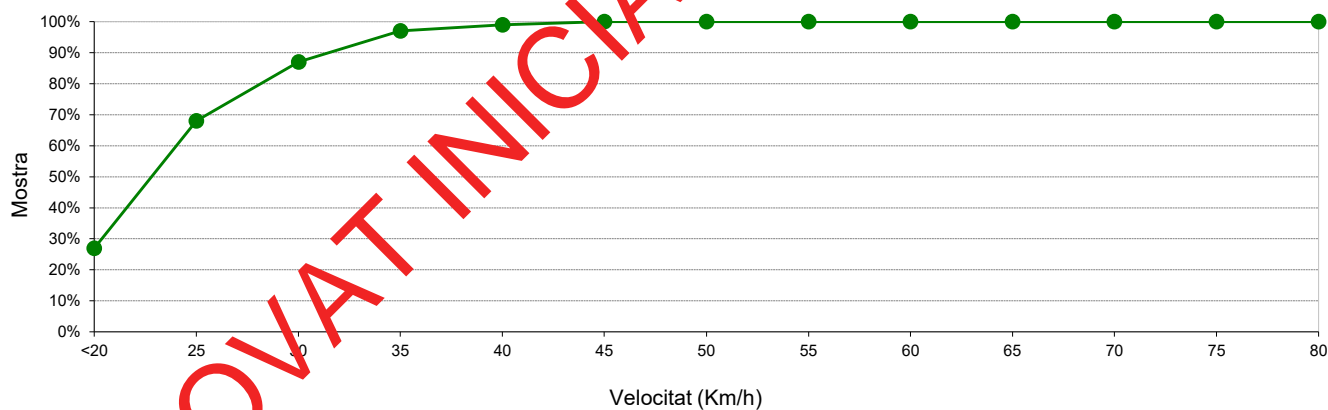
### Sentit: Mar

% vehicles que excedeixen el límit	<b>38,0</b>
Percentil 85% (velocitat en km/h)	45
Mitjana (percentil 50%) (Km/h)	39
Percentil 15% (velocitat en km/h)	34

### LOCALIZACIÓ PUNT



### DISTRIBUCIÓ ACUMULADA DE VELOCITATS



APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

**CONTINGUT****N. MENCIONS**

<b>N-II MATARÓ - GIRONA</b>	1
PREMIÀ DE MAR	1
PREMIÀ DE DALT	1
<b>N-II EL MASNOU - BARCELONA</b>	1
MUSEU	3
CENTRE CÍVIC	13
PAVELLÓ D'ESPORTS	5
CREU ROJA	5
DEIXALLERIA	5
AJUNTAMENT	13
CENTRE URBÀ	1
AMBULATORI	1
CEMENTIRI	2
CAMP DE FÚTBOL	4
MERCAT DE FLOR I PLANTA ORNAMENTAL DE CATALUNYA	4
BARCELONA A-19	1
MATARÓ A-19	1
VILASSAR DE DALT	2
POLICIA LOCAL	10
BARRI CAN FARRERONS	1
PREMIÀ CENTRE COMERCIAL	5
BARRI LLEVANT	3
PAISOS CATALANS (PARKING)	2
GUARDIA CIVIL	6
PISCINA MUNICIPAL	2
CENTRE RESIDENCIAL CA N'AMELL	2
<b>N-II BARCELONA</b>	4
<b>N-II GIRONA</b>	1
<b>N-II MATARÓ</b>	6
PORT ESPORTIU / MARINA PREMIÀ	7
CENTRE CIUTAT	7
CRISTÒFOL FERRER	3
IES SERRA MARINA	5
BARRI CAN POU I CAMP DE MAR	3
AREA D'ATENSIÓ AL CIUTADÀ	2
LA SARDANA (PARKING)	4
PAÏSO CATALANS (PARKING)	3
JUTJAT DE PAU	2
MERCAT MUNICIPAL	2
MOSSO D'ESQUADRE	1
C.A.P	1
BARRI MARESME	1
FARMACIA	1

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18



Premià de Mar 01.jpg



Premià de Mar 02.jpg



Premià de Mar 03.jpg



Premià de Mar 04.jpg



Premià de Mar 05.jpg



Premià de Mar 06.jpg



Premià de Mar 07.jpg



Premià de Mar 08.jpg



Premià de Mar 09.jpg



Premià de Mar 10.jpg



Premià de Mar 11.jpg



Premià de Mar 12.jpg



Premià de Mar 13.jpg



Premià de Mar 14.jpg



Premià de Mar 15.jpg



Premià de Mar 16.jpg



Premià de Mar 17.jpg



Premià de Mar 18.jpg



Premià de Mar 19.jpg



Premià de Mar 20.jpg



Premià de Mar 21.jpg



Premià de Mar 22.jpg



Premià de Mar 23.jpg



Premià de Mar 24.jpg



Premià de Mar 25.jpg



Premià de Mar 26.jpg



Premià de Mar 27.jpg



Premià de Mar 28.jpg



Premià de Mar 29.jpg



Premià de Mar 30.jpg



Premià de Mar 31.jpg



Premià de Mar 32.jpg



Premià de Mar 33.jpg



Premià de Mar 34.jpg



Premià de Mar 35.jpg

APROVAT INICIALMENTE 19.03.18

APROVAT INICIALMENT 19.03.18

