



Ajuntament de
Premià de Mar
www.premiademar.cat



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

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

Març 2017

Realitzat per:



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

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

Direcció tècnica del procés i redacció de l'informe:

Manel Gil

Dinamització del grup de treball i buidament de resultats:

Manel Gil

Carmen Garrido

Marta Vall-Ilovera

Suport tècnic en mobilitat:

Pau Hosta



Direcció facultativa:



Amb el suport de:



Índex

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

1. Introducció

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

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

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

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

2. Aspectes metodològics

2.1. DIFUSIÓ, CONVOCATÒRIA I ASSISTÈNCIA REGISTRADA

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

- Pàgina web municipal

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

The screenshot shows the 'GOVERN OBERT' website for the Ajuntament de Premià de Mar. The navigation bar includes 'INICI', 'TRANSPARÈNCIA', 'PARTICIPACIÓ', 'ENTRA', and 'REGISTRAR-SE'. The main content area features a banner with the text 'PARTICIPACIÓ ► PROCESSOS DE DEBAT PÚBLIC I CONSULTES POPULARS ► Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)'. Below the banner is a horizontal menu with 'PRESENTACIÓ', 'DEBAT', and 'RESULTATS'. A secondary menu below that lists 'Què és el Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible (PMUS)' and 'Accions desenvolupades'. A blue information box contains the following text:

Fes aquí les teves propostes de millora de la mobilitat a Premià de Mar!

Propera sessió:

Debat sobre les propostes del Pla de Mobilitat.
4 de març de 2017 a les 10 h
Centre Cívic (c/Esperança, 19)

Es debatrà sobre el següent document que conté les propostes elaborades per l'equip tècnic redactor del Pla de Mobilitat i en el qual s'afegiran les aportacions ciutadanes.

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

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

2.2. ORDRE DEL DIA DE LA SESSIÓ DE DEBAT

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

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

2.3. CONTINGUT I ORGANITZACIÓ DEL DEBAT

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

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

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

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

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

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

3. Resultats de la sessió de debat de mesures

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

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

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

ÀMBIT 1: MOBILITAT A PEU

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

- **Altres qüestions**

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



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

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

ÀMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

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

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



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

- **Altres qüestions**

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

ÀMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ÀMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

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

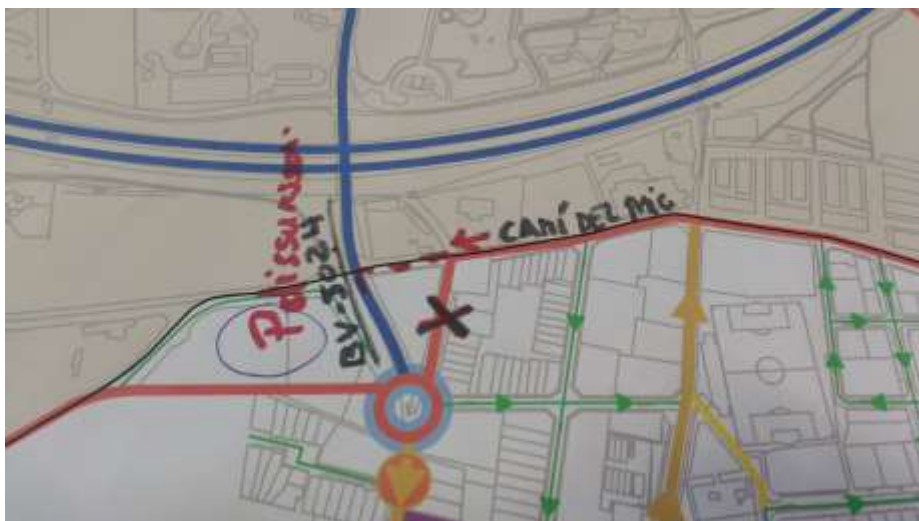
- El plantejament general de les mesures es considerada adient, tot i que hi ha aspectes de detall amb els que algunes de les persones participants mostren el seu desacord. Especialment, es recull la disconformitat d'un dels participants veí del barri del Gas respecte a com afecta la proposta al seu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

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



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

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



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

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



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

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

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

ÀMBIT 5: APARCAMENT

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

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

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

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

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

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



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



Altres qüestions

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

ALTRES QÜESTIONS

Aspectes generals:

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

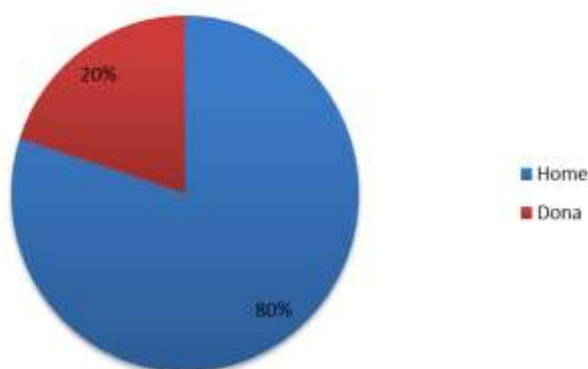
4. Valoració del taller de debat

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

4.1. PERFIL DE LES PERSONES PARTICIPANTS

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

1. Sexe (en %)

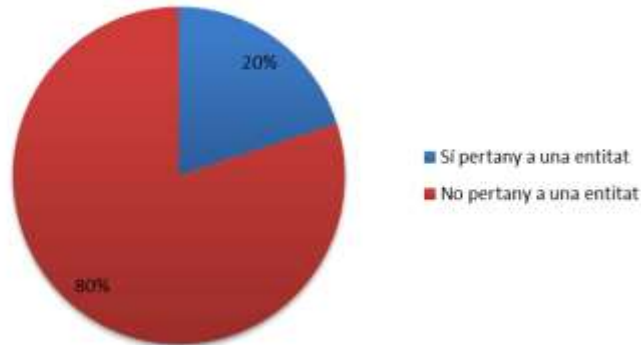


Base: 5 participants

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

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

2. Pertinença a alguna entitat associativa (en %)



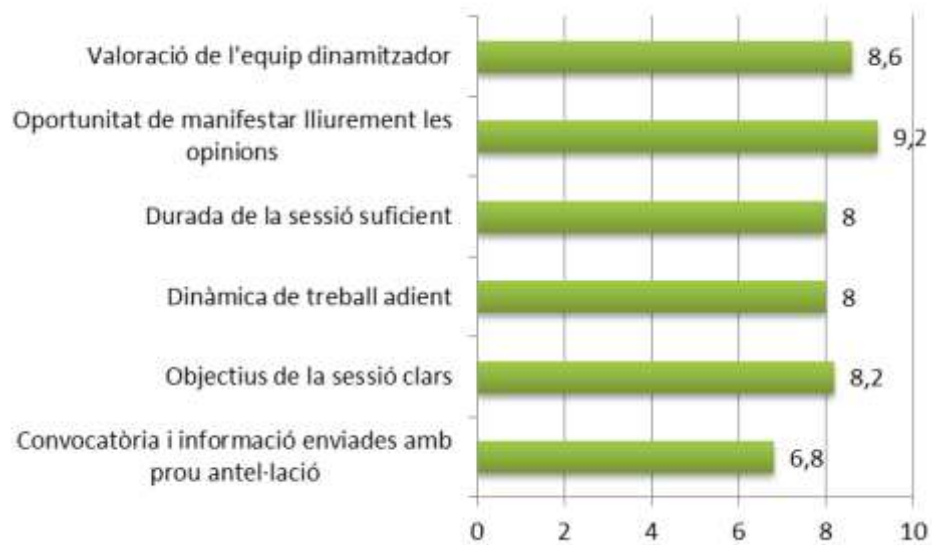
Base: 5 participants

4.2. VALORACIONS DE LA SESSIÓ

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

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

3. Opinions sobre el tallers (mitjana)



Base: 5 participants

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

5. Aportacions en el web del procés

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

Stop&Go estació de tren

03/03/2017 22:46h · Manel

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

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

03/03/2017 22:30h · Manel

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

Impedir el pas de motocicletes per la vorera del carrer Ponent

03/03/2017 22:18h · Manel

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

Carretera de Vilassar de Dalt

03/03/2017 22:06h · Manel

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

Carrer Abat Oliva

03/03/2017 21:52h · Manel

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

Actuacions Torrent Castells

03/03/2017 21:48h · Manel

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

M'imagino

12/02/2017 23:26h · judithsunyer

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

Més miralls als encreuaments!!

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

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

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

Fomentar l'ús de la bicicleta

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

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

Ampliació d'aceres (o carrers peatonals)

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

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

Proposta pla mobilitat Premià de Mar

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

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

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

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

Goals - Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)

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

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

Zones de parada per vehicles de persones amb mobilitat reduïda

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

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