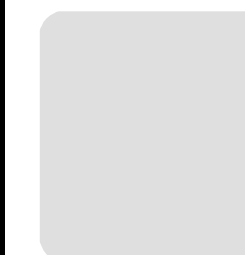
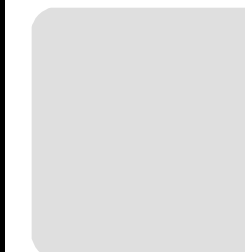
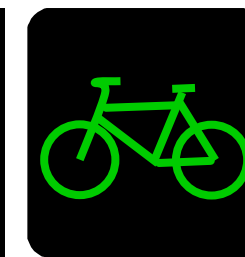




Pla de mobilitat urbana sostenible

2016 - 2021

Document 1. Memòria de la diagnosi



CRÈDITS

Direcció facultativa

Diputació de Barcelona

Paloma Sánchez-Contador Escudero

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

Hugo Moreno Moreno

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

Susana Aladro Domínguez

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

Ajuntament de Premià de Mar

Antoni Subirà

Regidor d'urbanisme i espai públic

Josep M^a Fabregat

Arquitecte municipal

Ramon Lozano

Arquitecte tècnic, via pública

Miquel Martínez

Tècnica de via pública i mobilitat

Equip redactor

INTRA SL

Jordi Parés Estela

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Joan Estevadeordal Flotats

Planificador de mobilitat

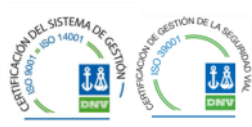
Àlia Ramellini Llorca


Ambientòloga

Armelle Ibáñez Daluzeau

Ambientòloga

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA



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

ÍNDEX

DOCUMENT I: MEMÒRIA 1

1. INTRODUCCIÓ 3

1.1. JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ 3

1.2. ANTECEDENTS 3

1.3. OBJECTIU GENÈRIC DELS PMUS 3

1.4. ESTRUCTURA METODOLÒGICA 4

2. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL 5

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 MOTORITZAT 45

2.7. APARCAMENT 54

2.8. LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES..... 60

2.9. EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT 62

3. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ TENDENCIAL (PREVISTA) 69

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..... 78

4. OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMUS 81

4.1. EIXOS ESTRATÈGICS 81

PLÀNOLS

ANNEX

- 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

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 guals
10. Xarxa de vianants. Passos de vianants i guals
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

DOCUMENT I: MEMÒRIA

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 assoleixi 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 porti 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

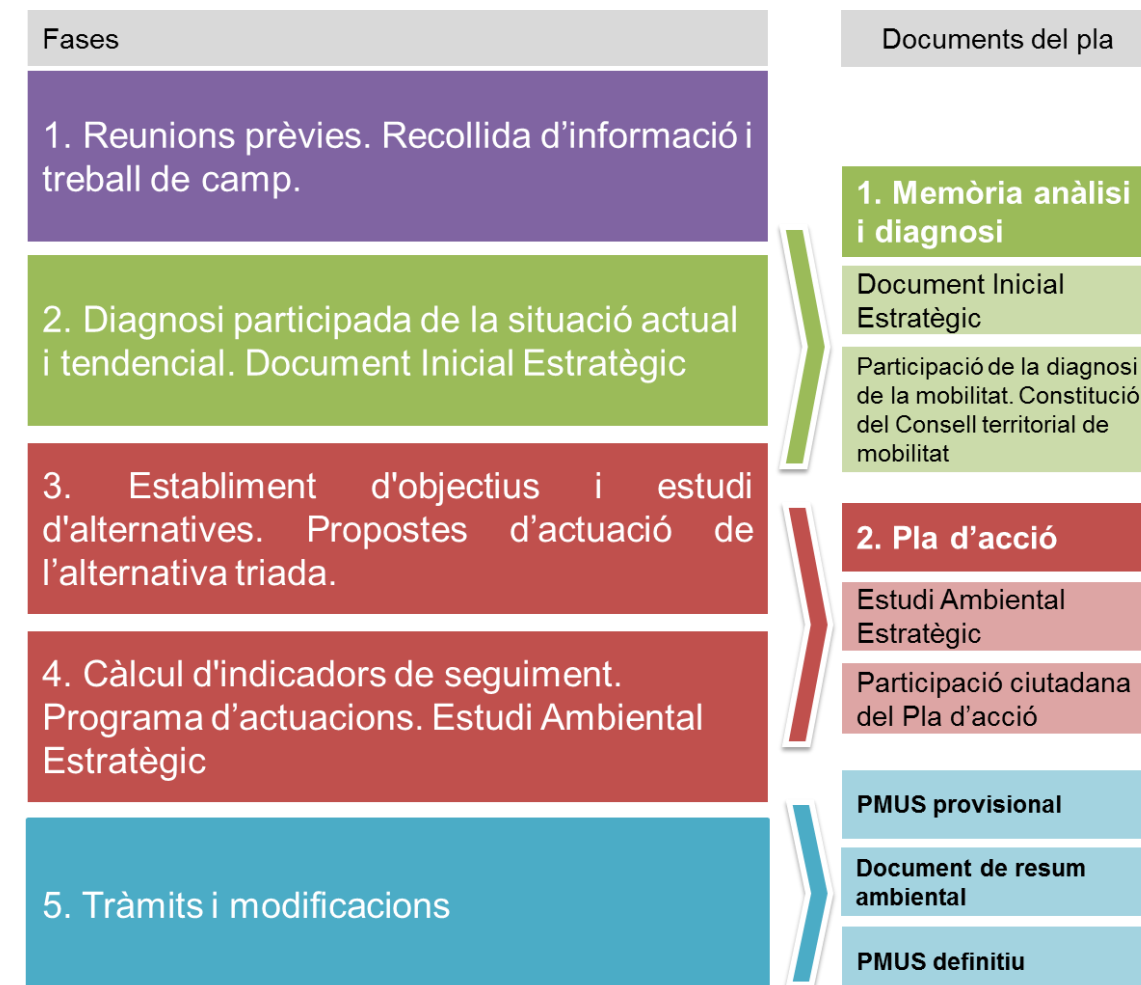
1.3. Objectiu genèric dels PMUS

La proposta d'aquest pla s'encara, primer de tot, en l'anàlisi i diagnòstic de la situació actual de la mobilitat a Premià de Mar. Seguidament, a partir d'aquesta diagnosi, es generen uns objectius dels quals en deriven 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 directa 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:

1.4. Estructura metodològica

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.

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

- Directrius 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

2. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

2.1. Territori i socioeconomia

Per tal de dur a terme la diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana (PMUS), a banda dels aspectes relacionats directament amb les diverses mobilitats –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, 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 plànol 1 de localització).

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

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

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'estiueig.

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'estiueig 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 POUM 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 plànol 2 mostra la localització de tipologies urbanes.

Taula 1. Tipologies urbanes, POUM Premià de Mar

Tipologia	Descripció
Nucli antic	Àmbit 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 POUM o d'àrees sobre les quals el Pla defineix els volums concrets edificables.
Eixample	Zona on les 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 de 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 aquests eixos.

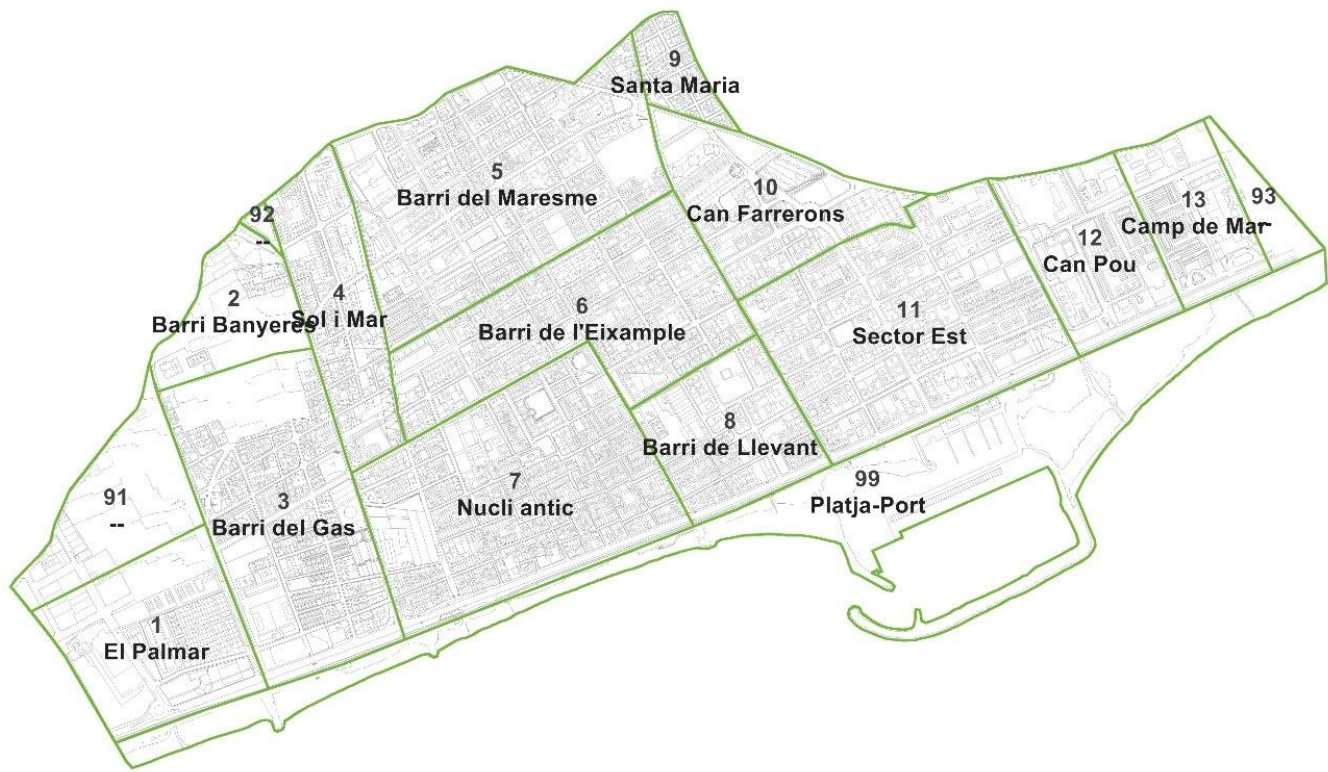
Aquestes rieres dividien antigament les partides del municipi: de Solijà, entre el límit amb el Masnou i el torrent de la Dona Morta; de Clapers, entre aquest torrent i el de Castells; de Barraques, entre aquest torrent i la riera de Premià; dels Camps, Sant Pere, Pi i Trullars i Botigues, entre la riera 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
<ul style="list-style-type: none">Molt alta densitat de població (13.435 habitants/km²) que respon a l'ocupació i consolidació urbana del municipi, un continu urbà compacte.Situat entre Barcelona i Mataró, compta 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 parades (Premià de Mar) i per la carretera Nacional-II.Dues carreteres locals comuniquen Premià de Mar amb Premià de Dalt (BV-5024) i amb Vilassar de Dalt (BV-5023).El POUM 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,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/km².

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

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

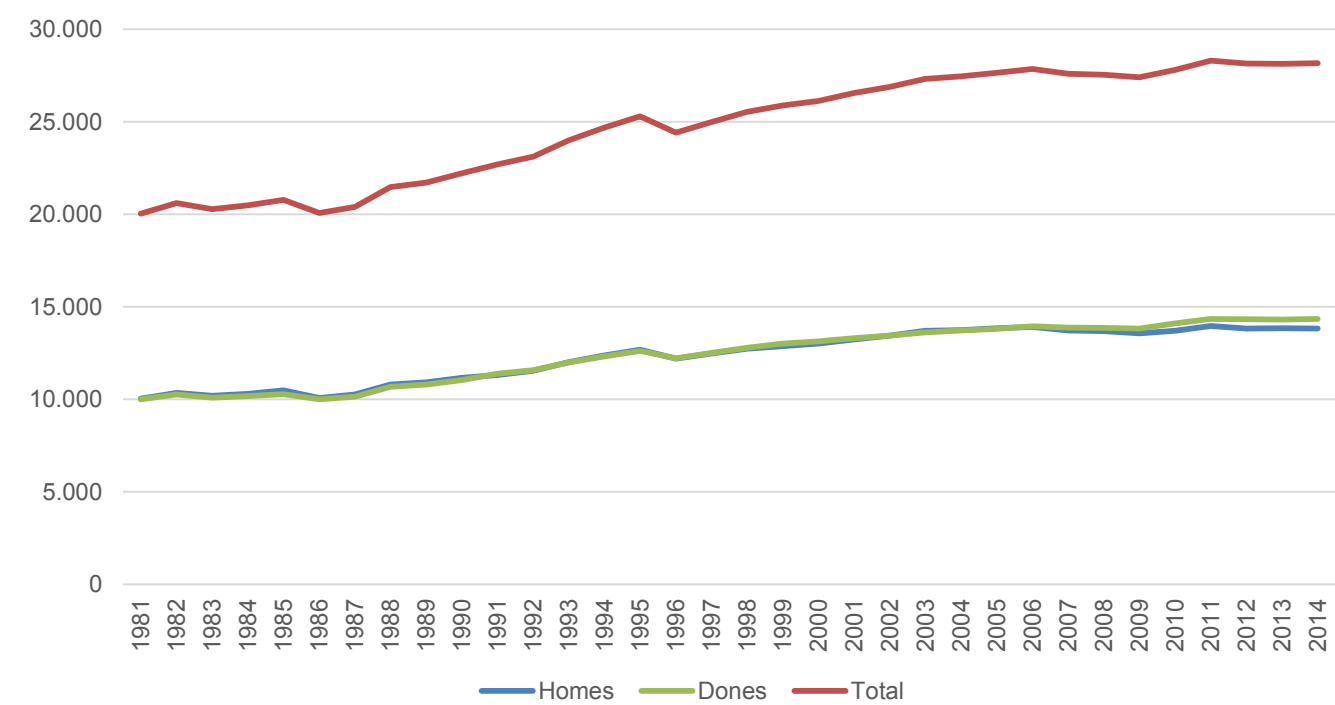
més suaus els últims 10 anys, al voltant del 0,6% anual, mentre que entre els anys 90 i 2000 el promig havia estat de l'1,6% anual. En els últims anys s'ha observat un decreixement o manteniment associat a la situació de crisi econòmica. La taxa d'estrangeria és del 12,7%.

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	13.739	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	14.347	28.310	508	1,8%
2012	13.819	14.326	28.145	-165	-0,6%
2013	13.834	14.302	28.136	-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 2013-2051.

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'estiueig. 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.

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 ETCA. total	Població resident	Població ETCA	Població ETCA (%)
2005	1.618	-4.335	-2.717	27.653	24.936	90,2
2006	1.701	-4.475	-2.774	27.860	25.086	90,0
2007	1.725	-4.537	-2.812	27.590	24.778	89,8
2008	1.678	-4.370	-2.692	27.545	24.853	90,2
2009	1.605	-4.075	-2.470	27.399	24.929	91,0
2010	1.582	-4.068	-2.486	27.802	25.316	91,1
2011	1.506	-4.023	-2.517	28.310	25.793	91,1
2012	1.502	-3.906	-2.404	28.145	25.741	91,5
2013	1.436	-3.860	-2.424	28.136	25.712	91,4
2014	1.296	-3.908	-2.612	28.163	25.551	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	% sobre total	Barris que engloba		
01-001	2.368	8,4%	1. El Palmar	2. Barri Banyeres	3. Barri del gas
01-002	2.173	7,7%	7. Nucli 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. Nucli 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	8. Barri de Llevant	
03-002	1.638	5,8%	6. Barri de l'Eixample		
03-003	1.355	4,8%	6. Barri de l'Eixample		

Sector	Població	% sobre total	Barris que engloba		
03-004	1.734	6,1%	5. Barri del Maresme	10. Can Farrerons	
03-005	1.376	4,9%	5. Barri del Maresme	9. Santa Maria	
03-006	1.435	5,1%	12. Can Pou	13. Camp de Mar	
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%			

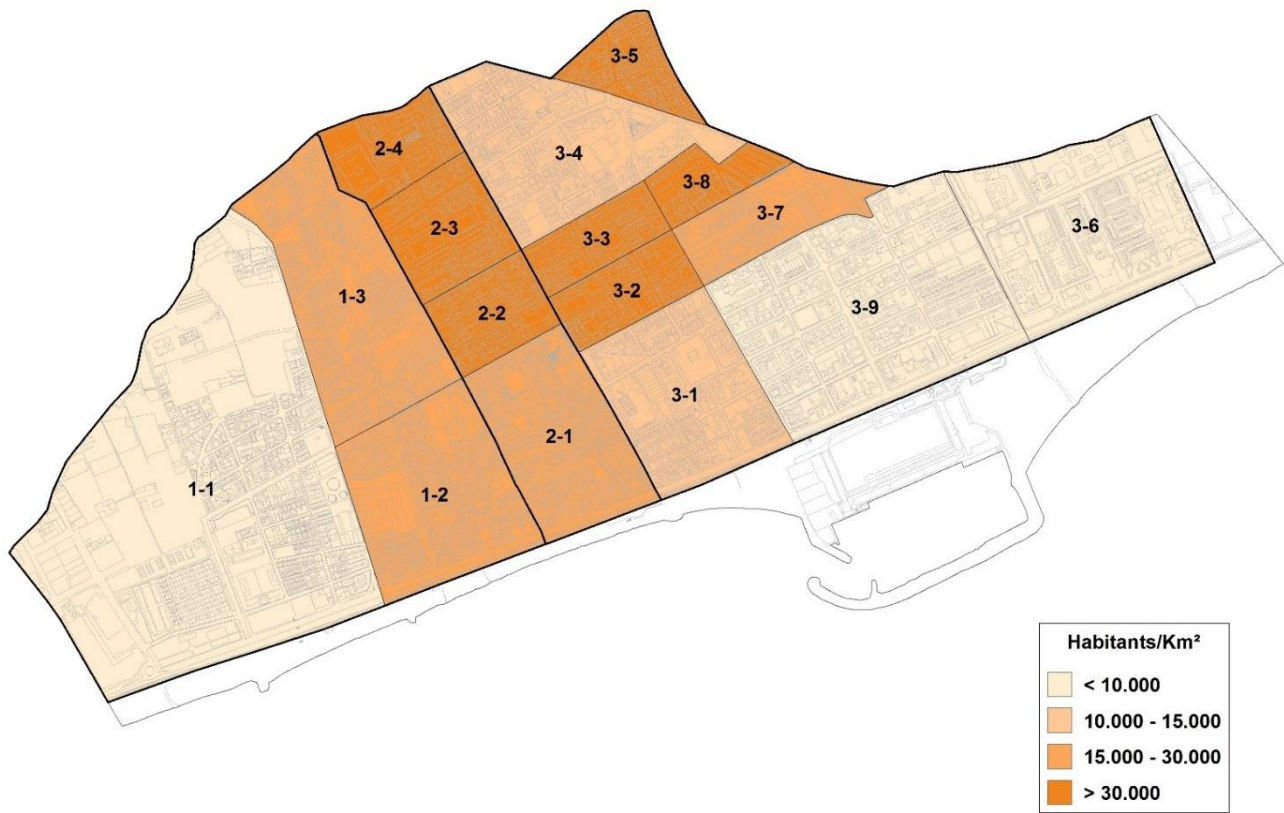
Font: Padró municipal d'habitants. Ajuntament de Premià de Mar

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 l'habitatge plurifamiliar (tipologia eixample).

En canvi, el Sector Est i el barri del Gas tenen un predomini de vivenda unifamiliar (ciutat jardí), 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

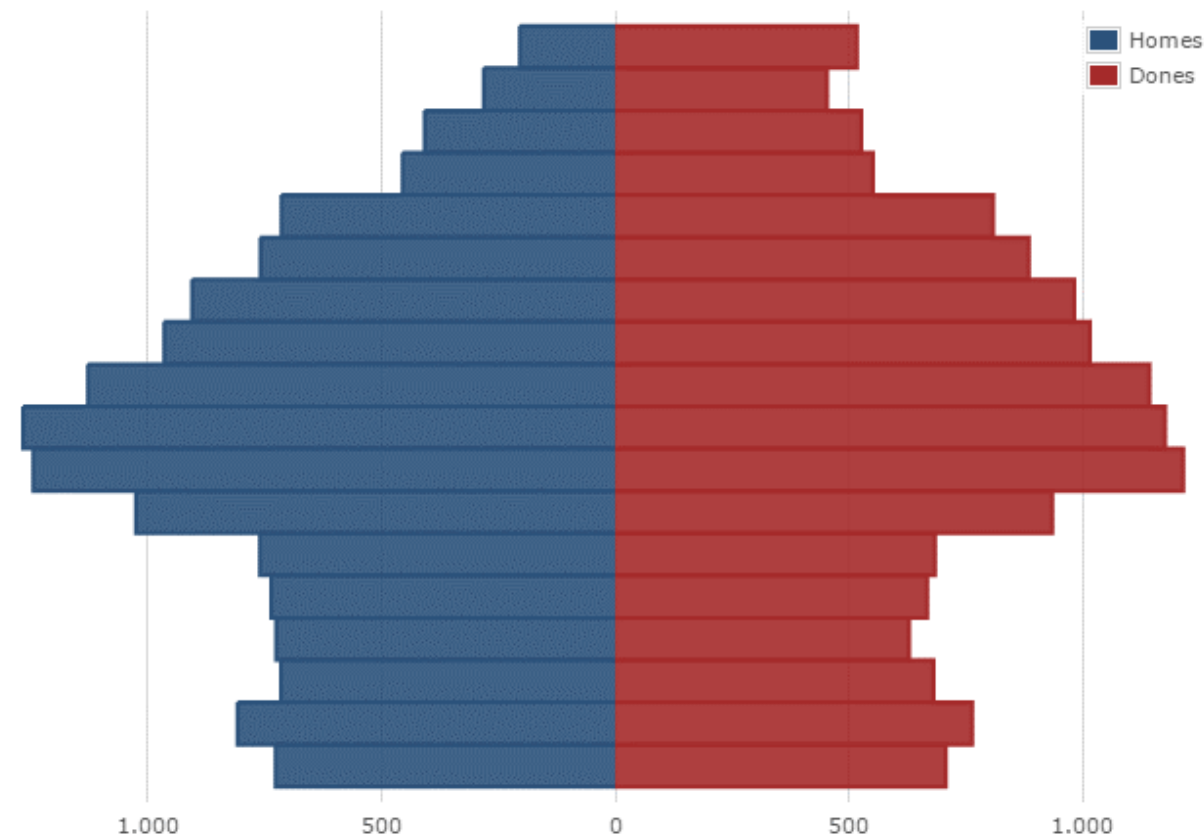
Sector	Població	Km²	Densitat habitants/km2
01-001	2.368	0,47	5.057,4
01-002	2.173	0,13	16.745,6
01-003	2.523	0,15	16.981,2
02-001	1.975	0,11	18.466,0
02-002	2.355	0,04	53.525,1
02-003	1.747	0,06	30.029,5
02-004	1.905	0,05	41.387,3
03-001	1.622	0,12	13.936,4
03-002	1.638	0,04	38.762,5
03-003	1.355	0,04	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
<ul style="list-style-type: none">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. Habitatge

Segons les dades disponibles més actuals, referents a l'any 2011, el parc d'habitatges de Premià de Mar és de 13.088 habitatges, dels quals prop d'un 83% eren habitatges principals, mentre que el 17% restant eren habitatges secundaris. La taxa de vivenda unipersonal l'any 2011 era del 22,4%.

Taula 8. Habitatges familiars (1991, 2001, 2011)

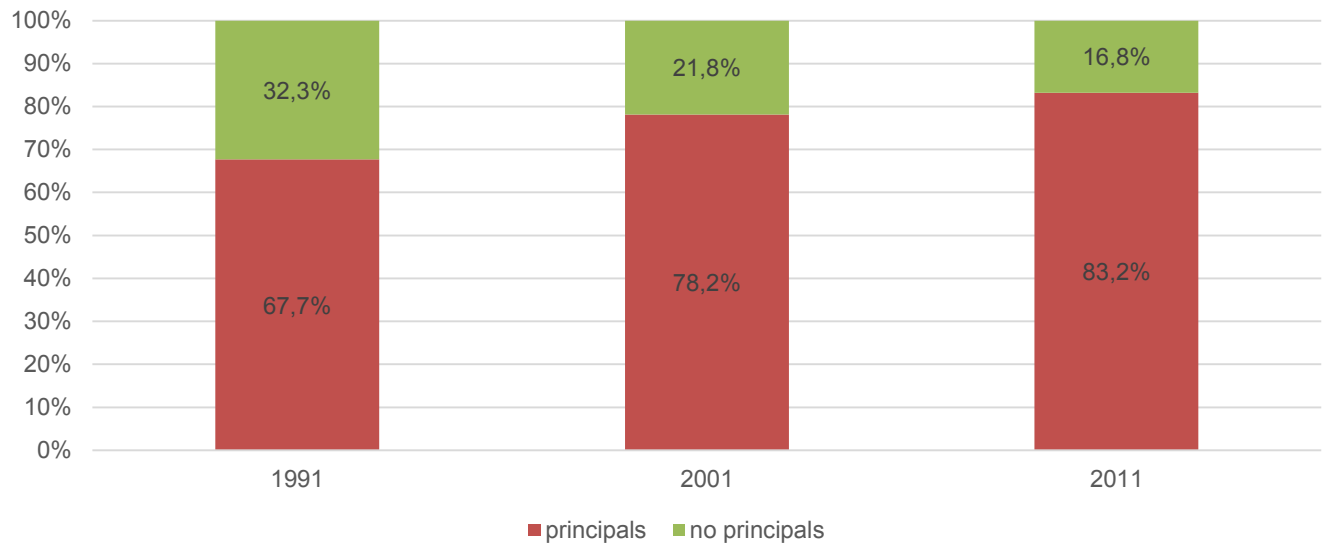
	1991	2001	2011
principals	6.965	9.155	10.891
no principals	3.318	2.558	2.197
secundaris	2.521	1.627	1132
vacants	792	887	1065
altres	5	44	0
total	10.283	11.713	13.088
Habitatges col·lectius	8	3	3

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'estiueig a poble de primeres residències.

Figura 8. Distribució per tipologia d'habitatge (1991, 2001, 2011)



Font: Idescat. Cens d'habitatges.

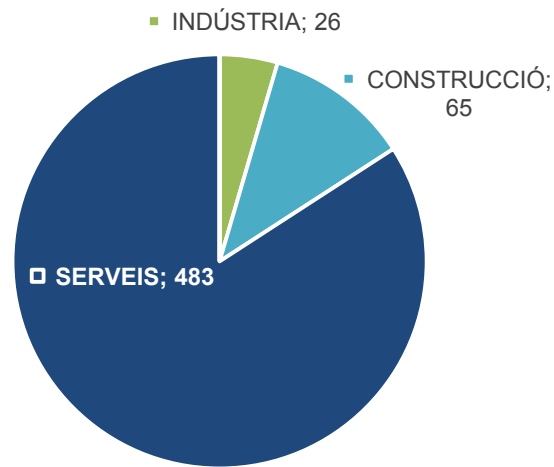
Les previsions de creixement d'habitatge segons el POUM és de 662 nous habitatges: 476 habitatges lliures i 186 habitatges protegits. Destaca el sector de Can Torrents (màxim 300 noves vivendes), i Can Batlle (54 habitatges).

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%.

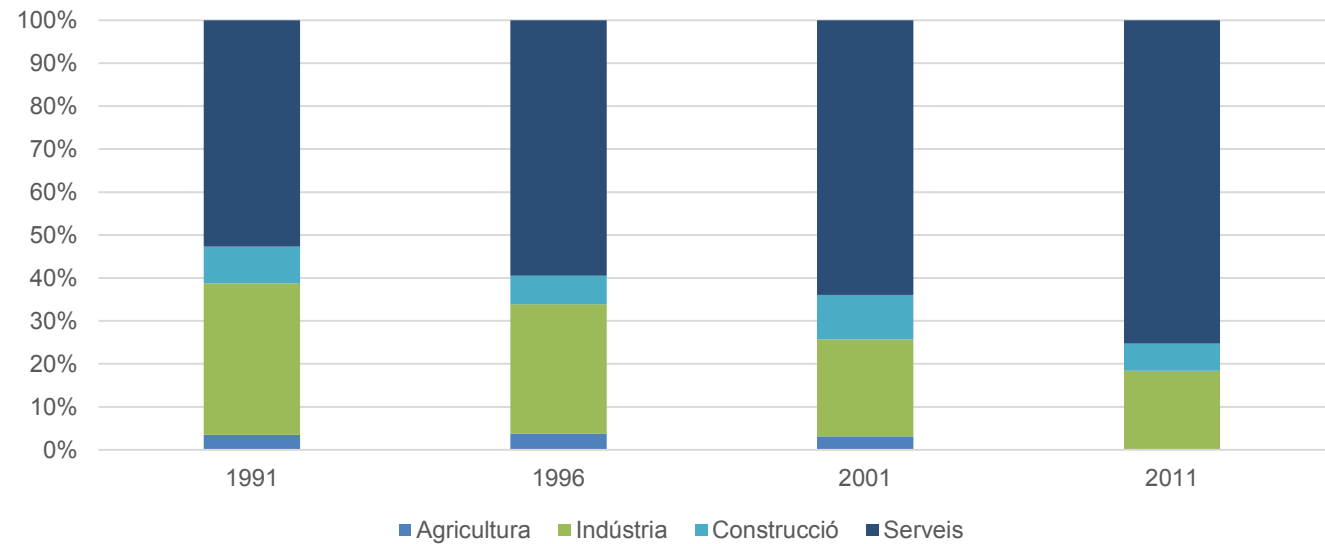
Figura 9. Nombre d'empreses per sector d'activitat (2015)



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 trimestres de l'any 2014.

Pel que respecta els sector 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	46	286	186	797	35	1.351
2009	26	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	427	431	1.615	140	2.710
2013	101	413	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	27,72%	61,04%
El Masnou	31,07%	54,30%
Vilassar de Mar	31,37%	48,31%
Mataró	66,58%	74,17%
Premià de Dalt	24,89%	50,52%
Vilassar de Dalt	36,79%	43,08%

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

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

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

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
<ul style="list-style-type: none">L'any 2011 Premià de Mar disposava d'un parc d'habitatges de 10.891 edificis, dels qual 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%.

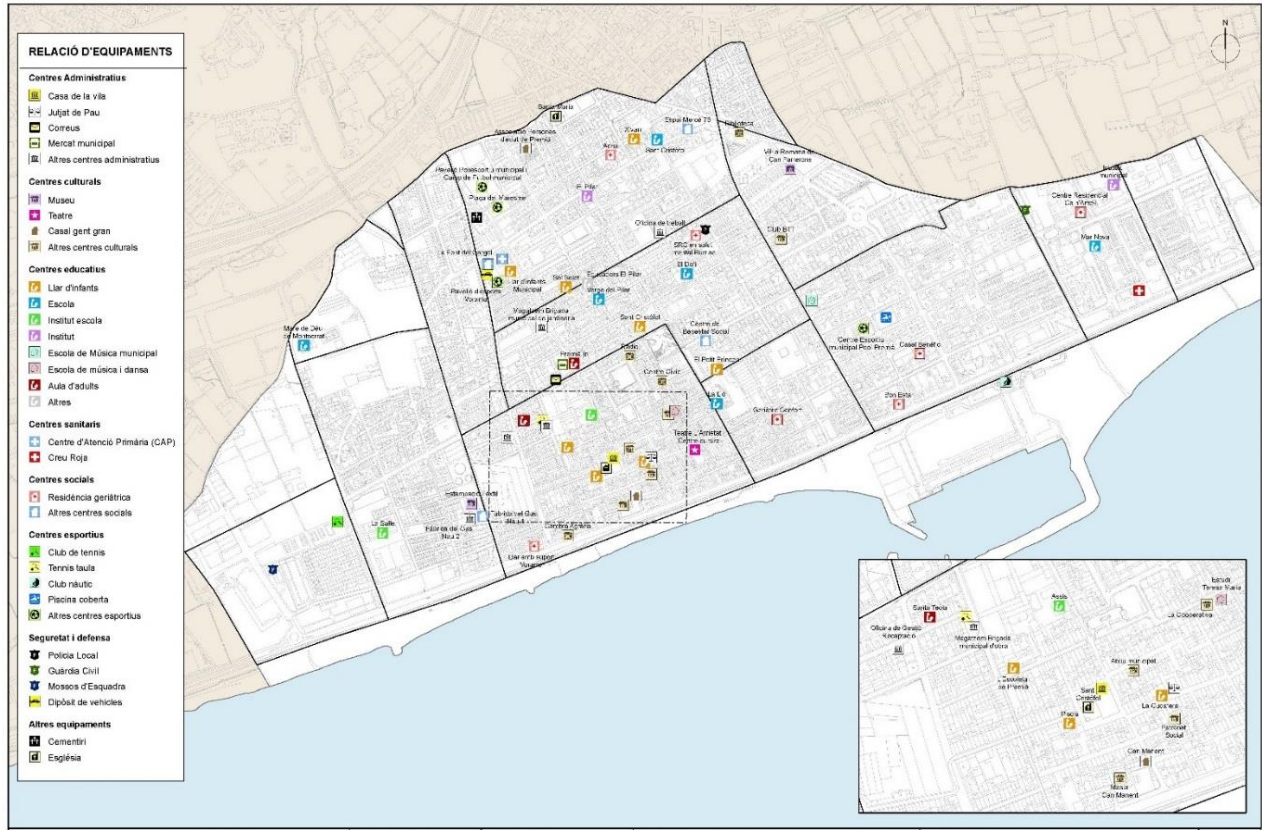
2.1.4. Centres d'atracció i generació de viatges

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 grafats 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.

Figura 11. Detall del plànol 5, centres d'atracció 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 - Jutjat 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
Cultural i Promoció social	Mercat municipal de Sant Joan	Barri de l'Eixample
	Museu de l'Estampació Tèxtil	Barri del gas
	Vil.la 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 Premianenc	Nucli antic
	Centre Cívic	Nucli antic
	Edifici de la Cambra Agrària	Nucli antic
	La Cooperativa	Nucli antic
	Masia Can Manent	Nucli antic
	Casal d'avis Can Manent	Nucli antic
	Casal gent gran - Associació Persones d'edat de Premià	Barri del Maresme
	AA VV Barri Can Farrerons - Club BTT	Can Farrerons
Social	Ràdio Premià de Mar	Nucli antic
	Centre de Benestar Social - Unió 40	Barri de l'Eixample
	Espai Mercé 76	Barri del Maresme
	Fàbrica del Gas. Nau 2	Barri del gas
	La Font del Cargol	Barri del Maresme
	Casal Benèfic Premiarenç	Sector est
	Centre Residencial Ca n'Amell	Can Pou
	Geriàtric Confort	Barri de Llevant
	Residència Bon Estar	Sector est
	Residència Anna	Barri del Maresme
	Llar amb suport Voramar	Nucli antic
	SRC en salut mental Burriac	Barri de l'Eixample
	Centre d'Atenció Primària	Barri del Maresme
	Creu Roja	Can Pou
Sanitari Assistencial	Llar d'infants municipal de Premià de Mar	Barri del Maresme

Docent	Llar d'infants privada Piscis	Nucli antic
	Llar d'infants privada Xivarri	Barri del Maresme
	Llar d'infants privada Sol Solet	Barri del Maresme
	Llar d'infants privada La Cucafera	Nucli antic
	Llar d'infants privada El Petit Príncep	Barri de l'Eixample
	L'Escoleta de Premià	Nucli antic
	Escola El Dofi (infantil, primària)	Barri de l'Eixample
	Escola La Lió (infantil, primària)	Barri de Llevant
	Escola Mare de Déu de Montserrat (infantil, primària)	Barri Banyeres
	Escola Sant Cristòfol - Gran Via (infantil)	Barri de l'Eixample
	Escola Sant Cristòfol (primària)	Barri del Maresme
	Escola Mar Nova (infantil, primària)	Can Pou
	Escola Assís (infantil,primaria, secundaria)	Nucli antic
	Escola La Salle (infantil,primaria, secundaria)	Barri del gas
	Escola Verge del Pilar	Barri de l'Eixample
	Escola El Pilar 2	Barri del Maresme
	Educadors El Pilar S.L./ Pilar Docent S.L.	Barri de l'Eixample
	Institut municipal de Premià de mar	Can Pou
	Edifici Santa Tecla. Aula Formació d'Adults	Nucli antic
	Escola de Música municipal	Sector est
	Escola de Música i Dansa Estudi Teresa Maria	Nucli antic
	Premià I	Barri de l'Eixample
	Pavelló Poliesportiu municipal i Camp de Fútbol municipal de Premià de Mar	Barri del Maresme
	Plaça del Maresme	Barri del Maresme
	Pavelló d'esports Voramar	Barri del Maresme
Esportiu	Piscina coberta municipal	Sector est
	Centre Esportiu municipal Pool Premià	Sector est
	Associació Tennis Taula Premià de Mar	Nucli antic
	Club Nàutic Premià de Mar	Port
	Club de Tennis Premià	El Palmar
Funerari	Cementiri municipal	Barri del Maresme
Religió	Església Sant Cristòfol	Nucli antic
	Església Santa Maria	Barri del Maresme
Seguretat i Defensa	Caserna de la Guàrdia Civil	Can Pou
	Comissaria dels Mossos d'Esquadra	El Palmar
	Polícia Local	Barri de l'Eixample
	Dipòsit de vehicles	Barri del Maresme

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

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	186	34,7%
Nucli Antic	127	23,7%
Llevant	5	0,9%
Santa Maria	29	5,4%
Can Farrerons	26	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 554 amarradors i compta amb un aparcament amb capacitat per a 350 vehicles.

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

Figura 12. El nou recinte comercial del port segons la recreació virtual de Marina Port



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

2.1.4.3. Principals empreses atractores de desplaçaments

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

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

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

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 m2 de sòl, no disponible a curt termini (a excepció de 2.325 m2 de sòl de cessió del Pla parcial Industrial Torrent Malet).

TRETS MÉS DESTACATS DE CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE VIATGES
<ul style="list-style-type: none">• 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 Verdaguer, 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 3,6% (amb un pic l'any 2010, i posterior decreixement marcat per la crisi econòmica). En el període 2010-2014 la motorització ha caigut un -2,4%.

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	11.080	878	353	8	109	57	14.905
2007	957	1.579	11.188	873	454	8	42	78	15.179
2008	931	1.756	11.138	837	441	7	40	92	15.242
2009	872	1.859	11.094	802	452	7	43	81	15.210
2010	835	1.983	11.183	792	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	396	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	31,9	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	1,3	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 és el Masnou o Vilassar de Mar. També és notablement inferior a la de municipis veïns situats a l'interior (sense estació pròpia de rodalies), que mostren una motorització molt superior.

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
El 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 feta 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	VM2 R	Turisme	Furgoneta	Camió	Autobús	Altres	Índex. Mot.
1-1	1. El Palmar 2.Banyeres 3. Del gas	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 5.Maresme 6. Eixample	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	368,6
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 8.Llevant	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 10.Can Farrerons	143	695	44	15	0	2	518,5
3-5	5. Maresme 9.Santa Maria	89	348	28	8	0	1	344,5
3-6	12. Can Pou 13.Camp de Mar	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 (*)	2.228	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 els índexs de motorització més baixos.

TRETS MÉS DESTACATS DEL PARC DE VEHICLES I MOTORITZACIÓ
<ul style="list-style-type: none">• 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 14,5% 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 barris 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).

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 mostral l'error hagués estat excessiu en l'explotació diferenciada. Per tant, no es poden treballar els orígens i destins dels fluxos interns a partir de l'enquesta, i s'haurà de treballar amb altres dades recollides durant el treball de camp.

Cal tenir present que els resultats només 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 a 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 30,4% dels desplaçaments són originats per motius ocupacionals, i un 69,6% per motius personals.

2.2.3. El modes 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 l'1,9% en bicicleta.

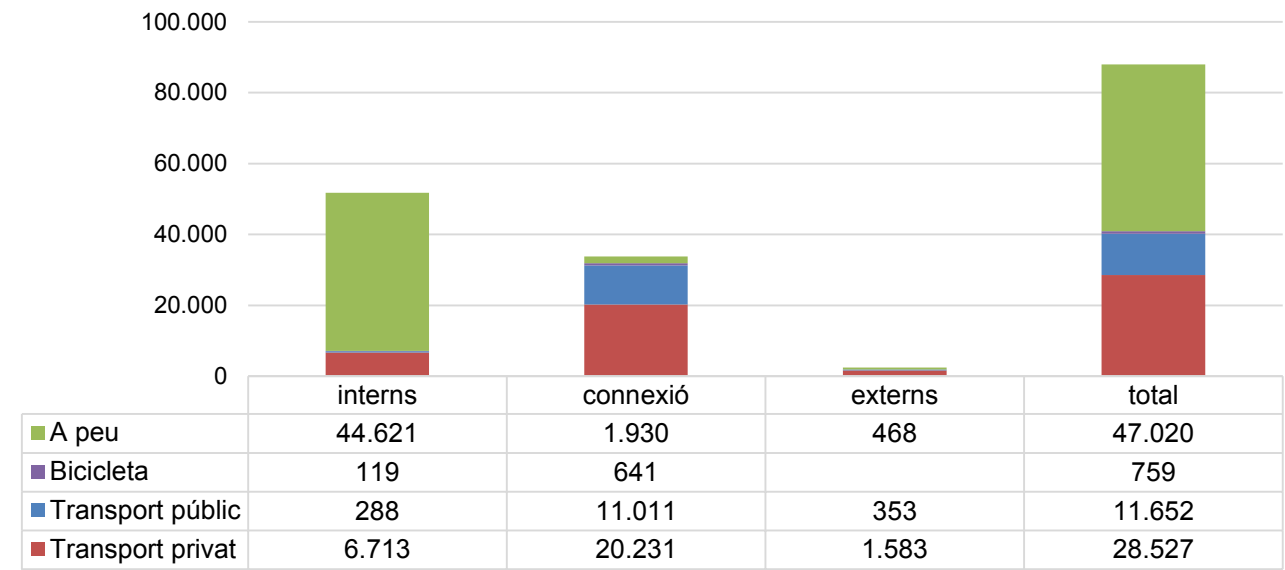
La mobilitat externa es considera de poca rellevància, degut al baix volum que representa i la seva influència fora del territori municipal. No s'analitzaran en detall en els següents apartats, ja que aporten informació de poca utilitat a l'anàlisi en curs.

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 viatgers/dia en promig, segons els mesos de l'any 2015), uns 9.000 viatges en Rodalies, i uns 2.400 viatges amb altres mitjans.

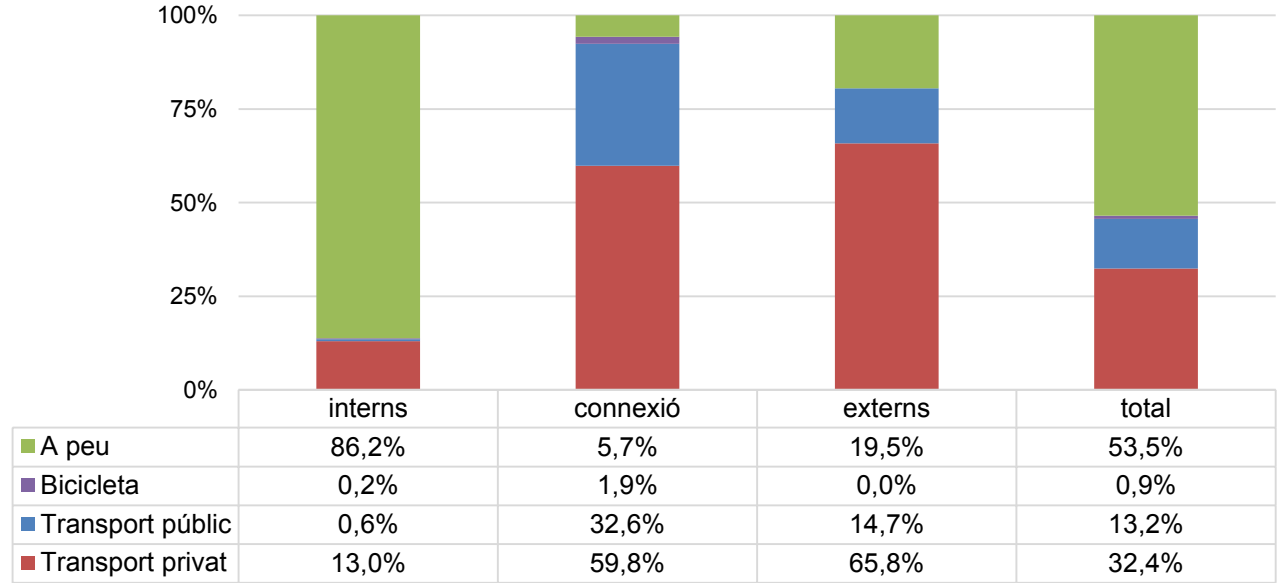
Es detecta un ús de la bicicleta al voltant dels 760 desplaçaments dia. El baix nombre de la mostra en aquest mitjà fa que els resultats no siguin tant rigorosos com ho són en les altres categories.

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

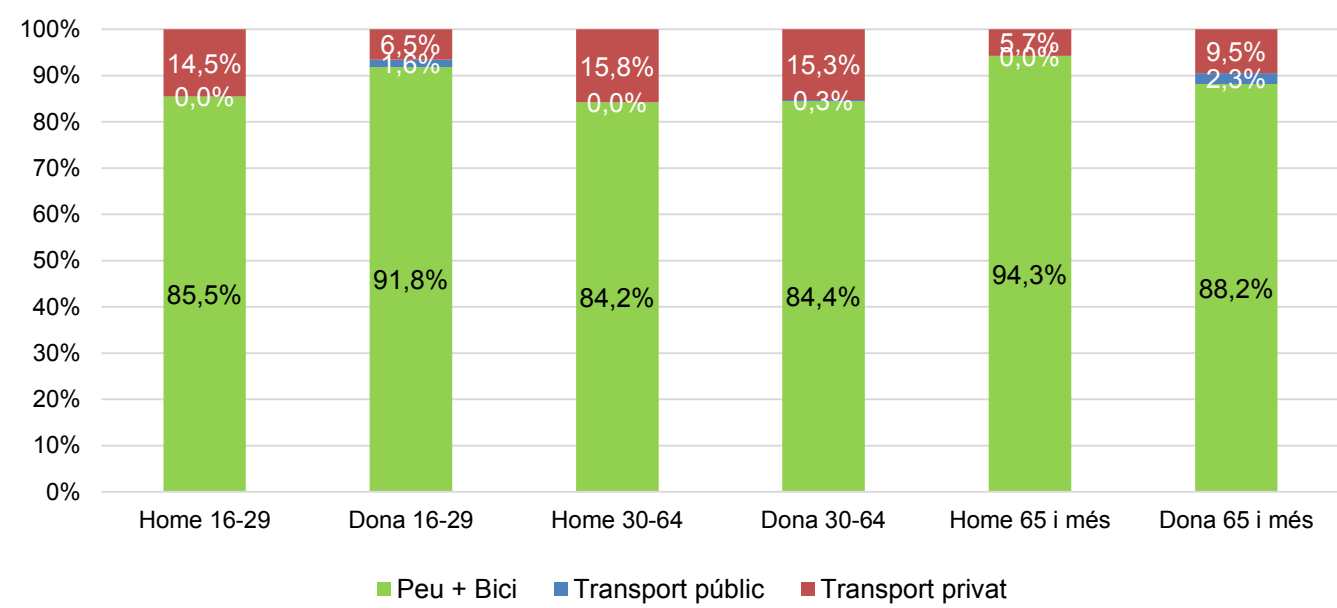
Del creuament de la distribució modal amb les característiques dels usuaris, s'observa que en relació a la mobilitat interna

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

En la mobilitat de connexió:

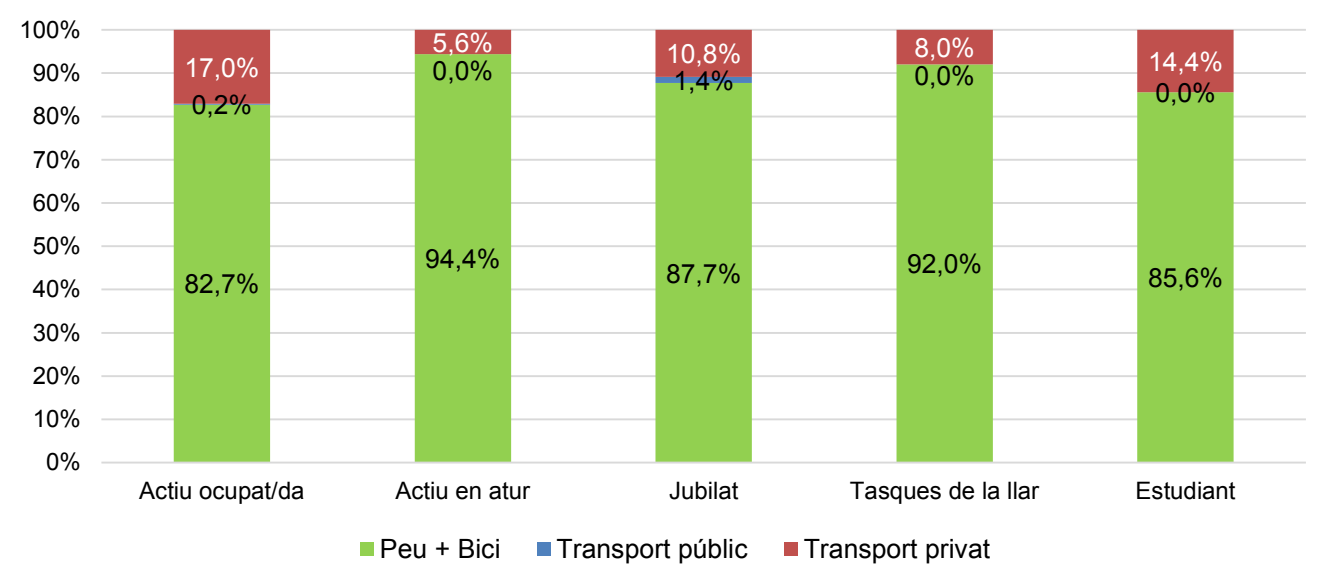
- La dependència del vehicle privat incrementa molt en tots els grups d'edat. Els màxims d'ús es donen en homes d'entre 30 i 64 anys, amb un ampli marge de diferència amb altres grups d'edat. En tots els grups s'observa una diferència entre gèneres, sent les dones les que fan més ús el transport públic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

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



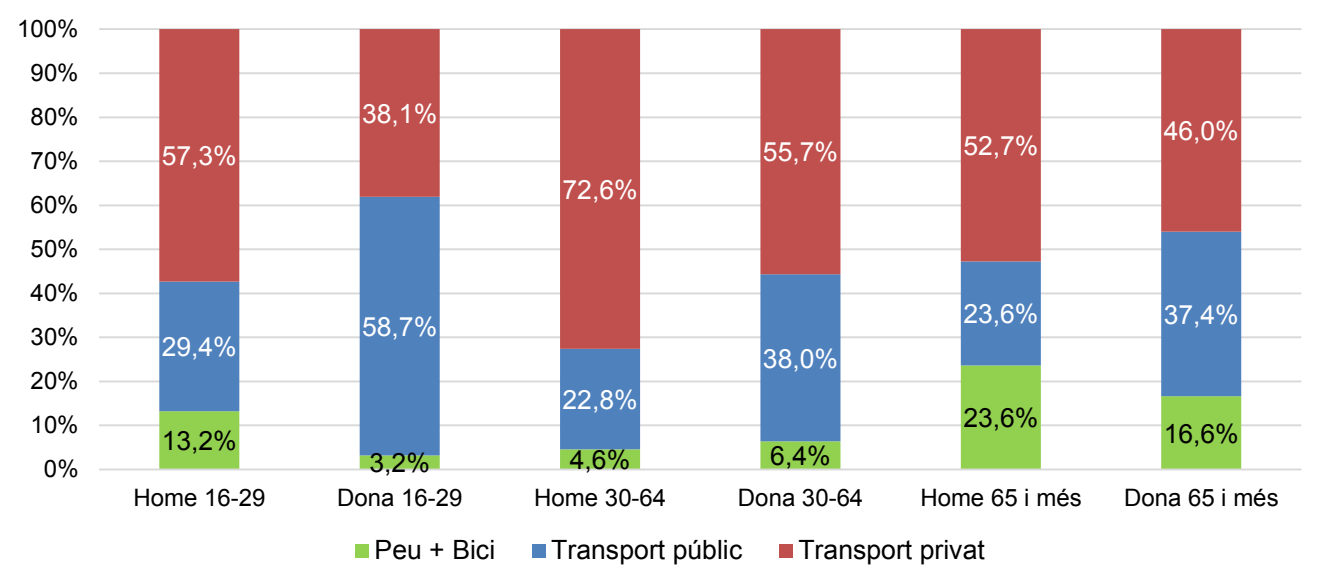
Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

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



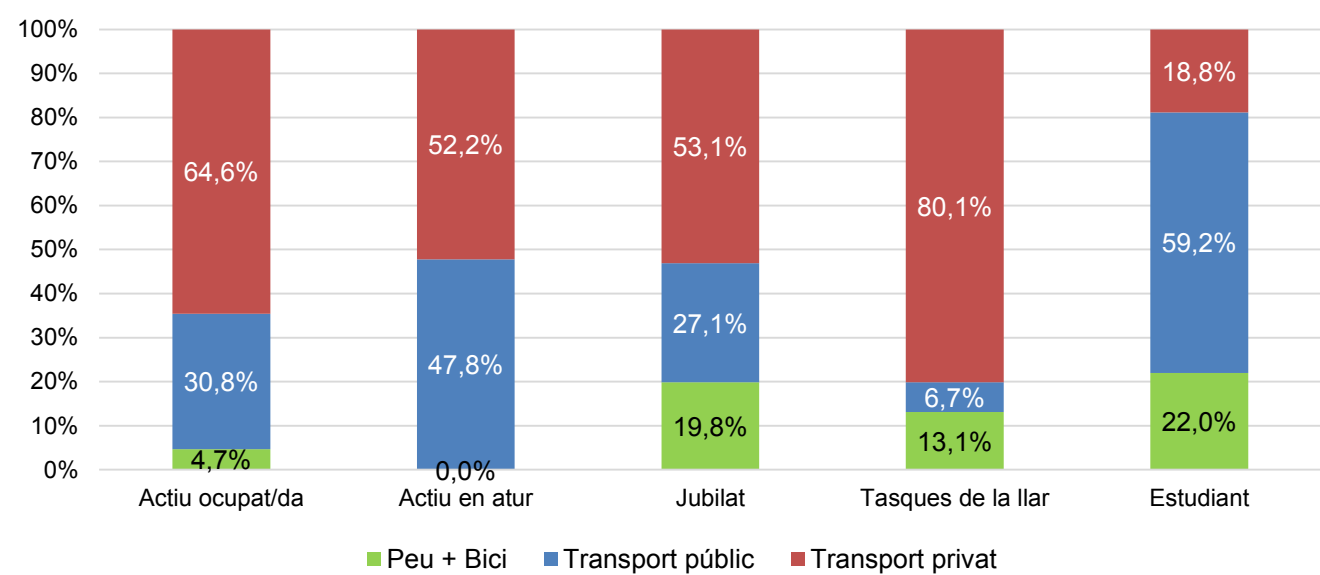
Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

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



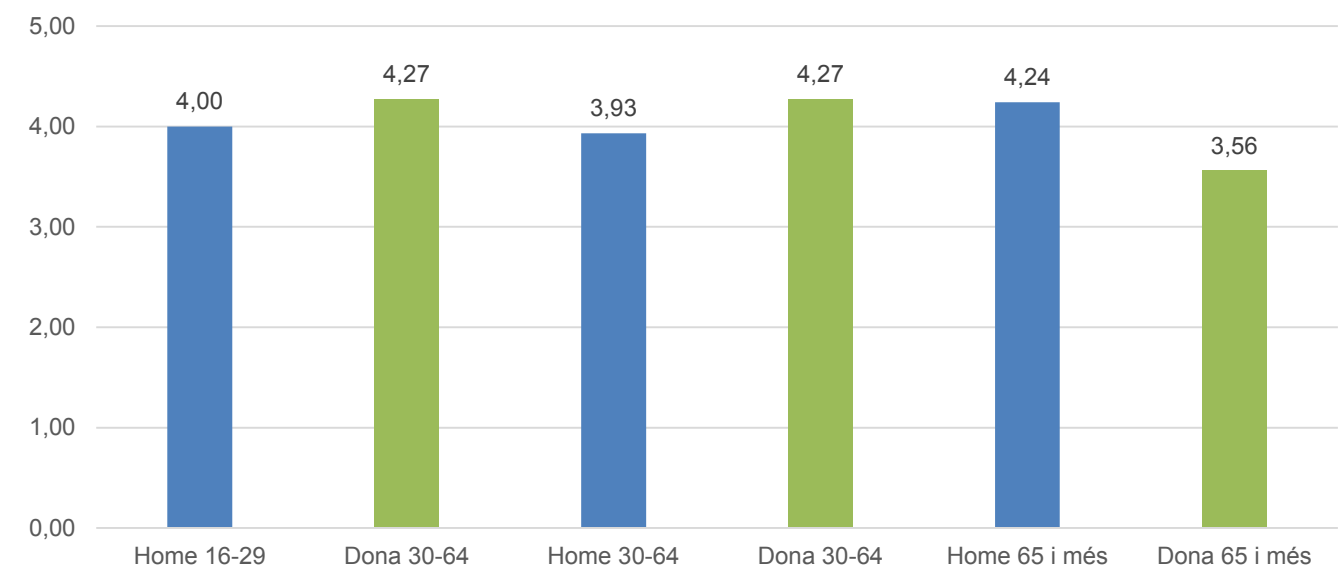
Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

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 molt menor mobilitat.

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

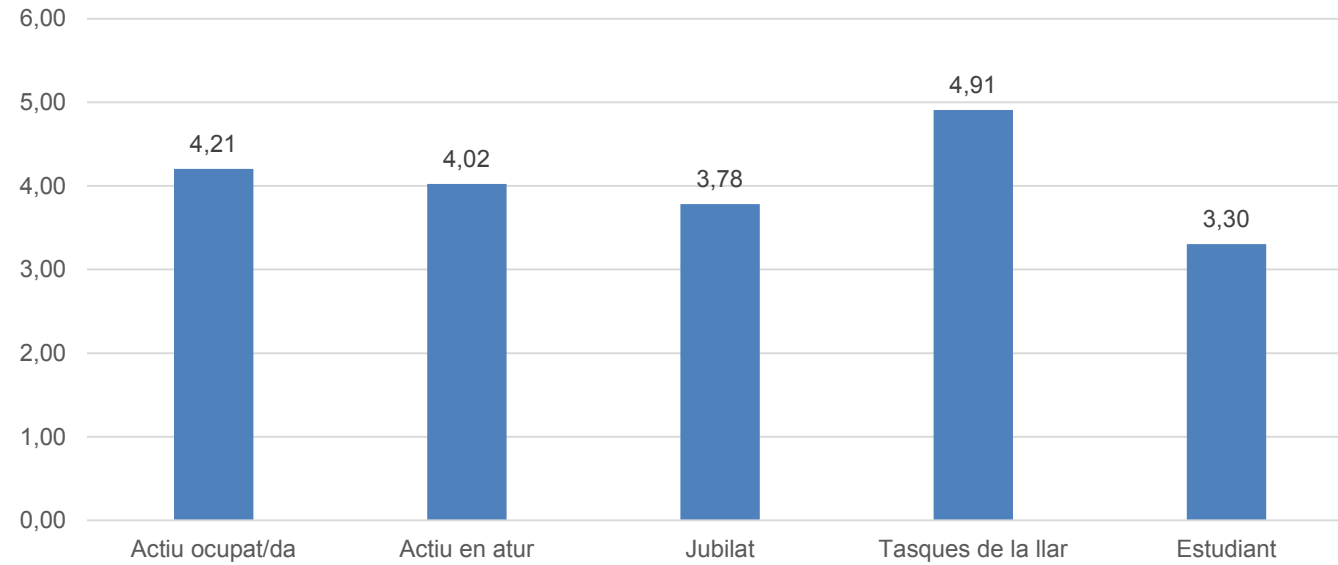
Figura 20. Rati de desplaçaments segons gènere i edat



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 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



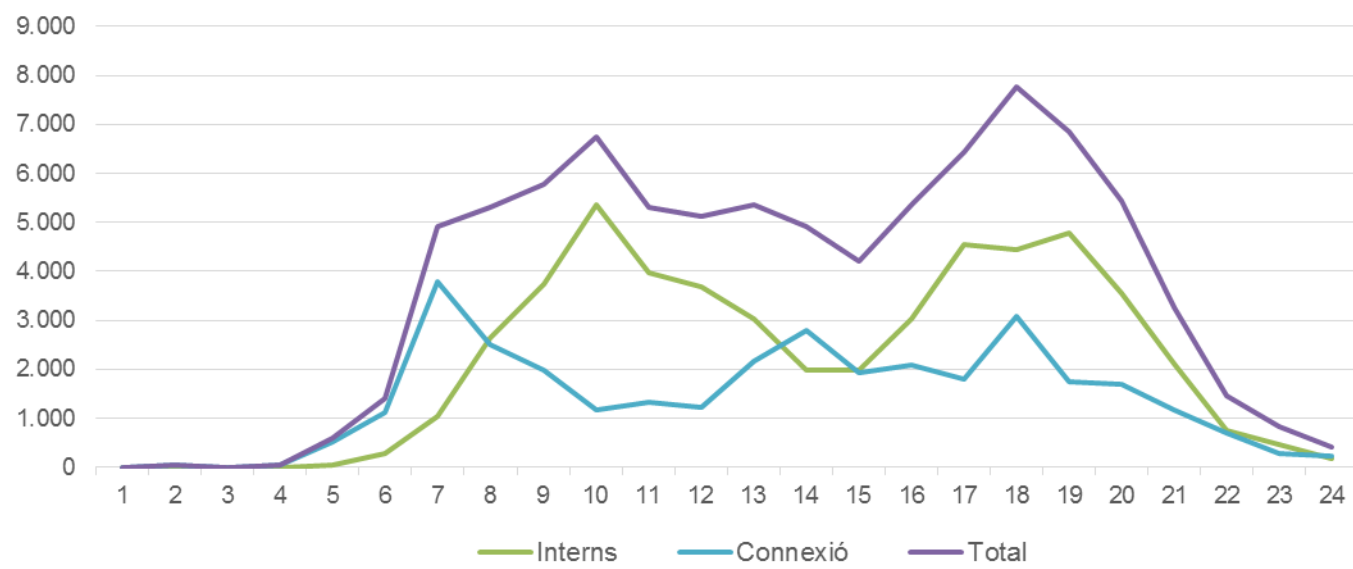
Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

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

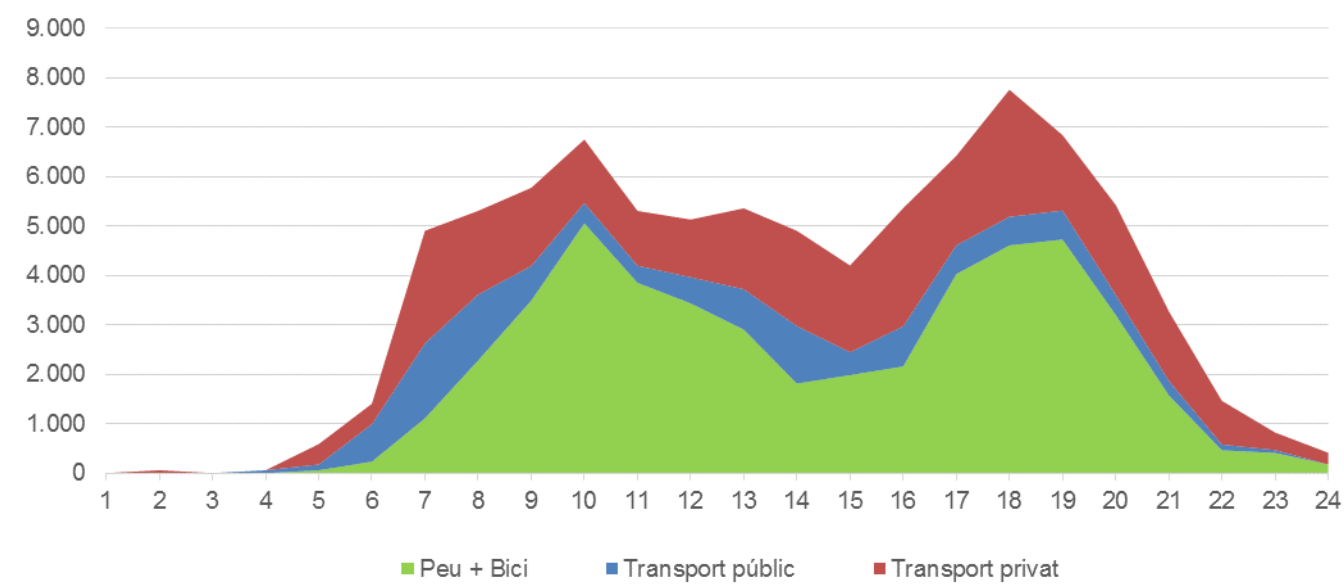


Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

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/hora, entre les 7h i les 21h. El pic de matí, a les 10h, arriba als 5.000 desplaçaments, així com a les 18h i 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 23 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 el 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.

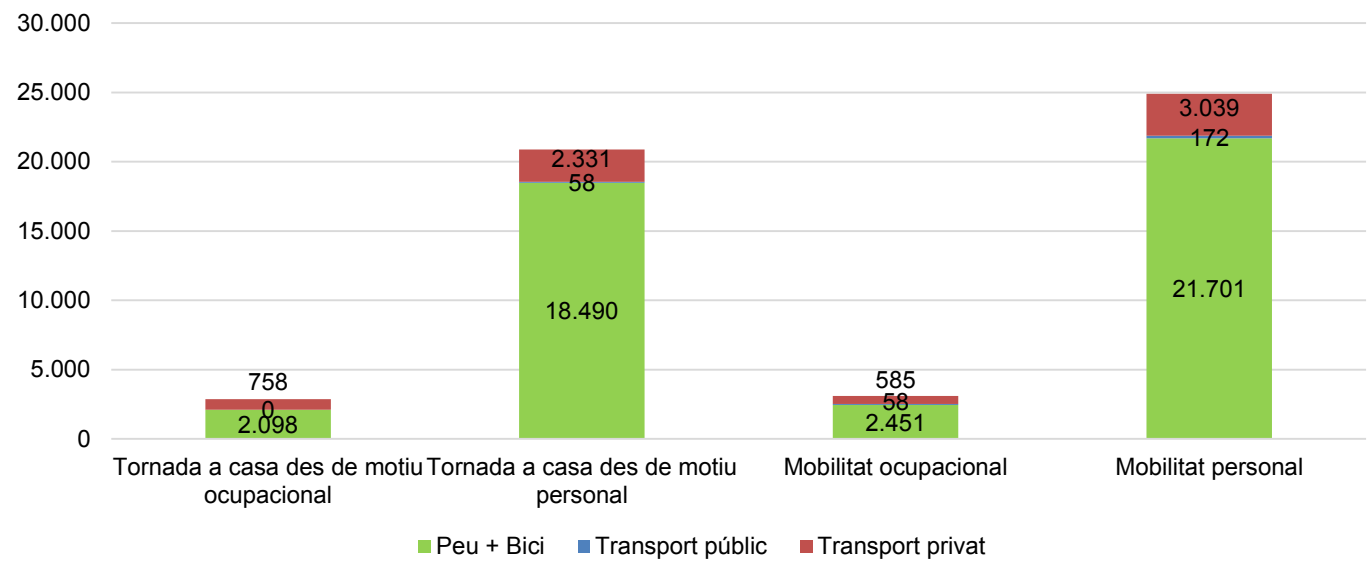
2.2.6. Motiu del desplaçament

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)



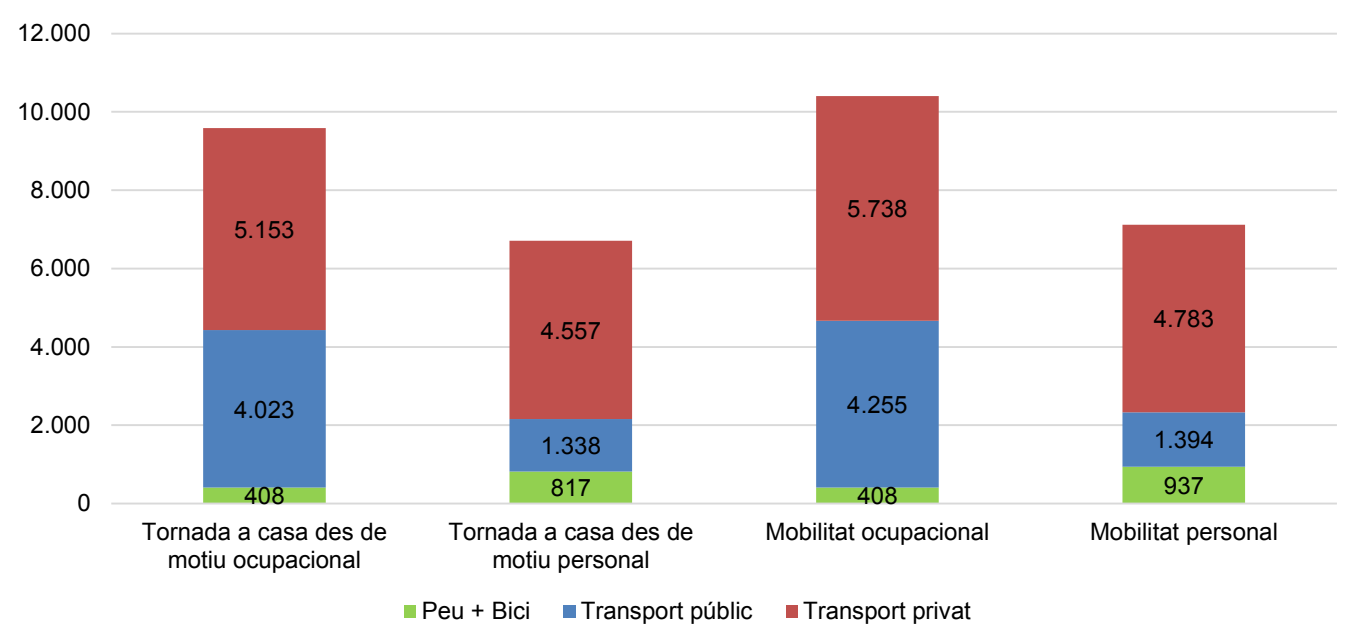
Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

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 no inclou 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 on es desplacen en dia feiner els residents de Premià de Mar, són:

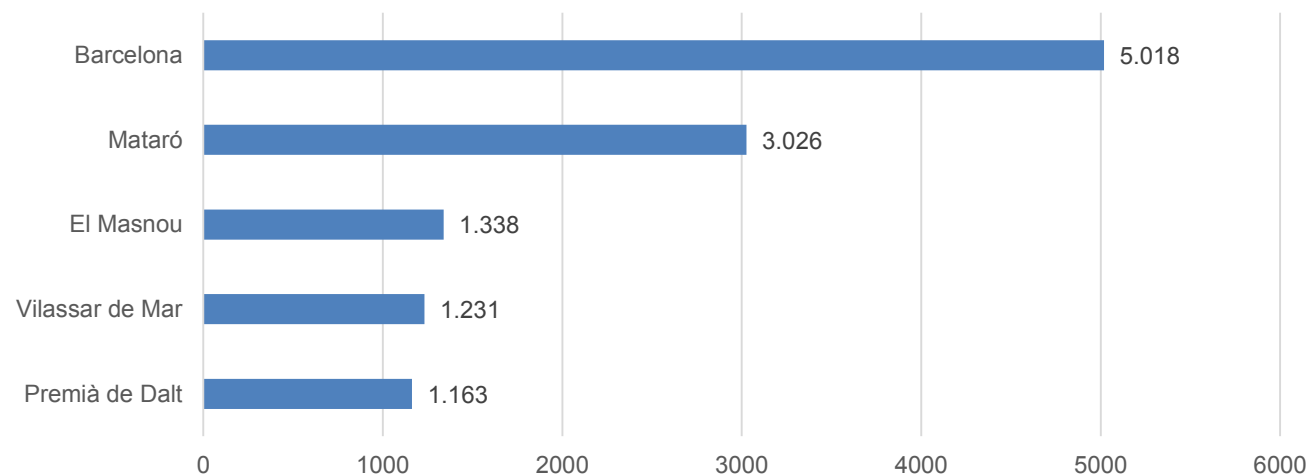
- El 29,4% tenen com destinació Barcelona (5.018 desplaçaments/dia d'anada, amb un volum semblant de tornada).
- El 17,8% cap a Mataró (3.026 desplaçaments).
- El 7,9% cap a els municipis veí del Masnou, el 7,2% cap a Vilassar de Mar i el 6,8% cap a Premià de Dalt.

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 (%)



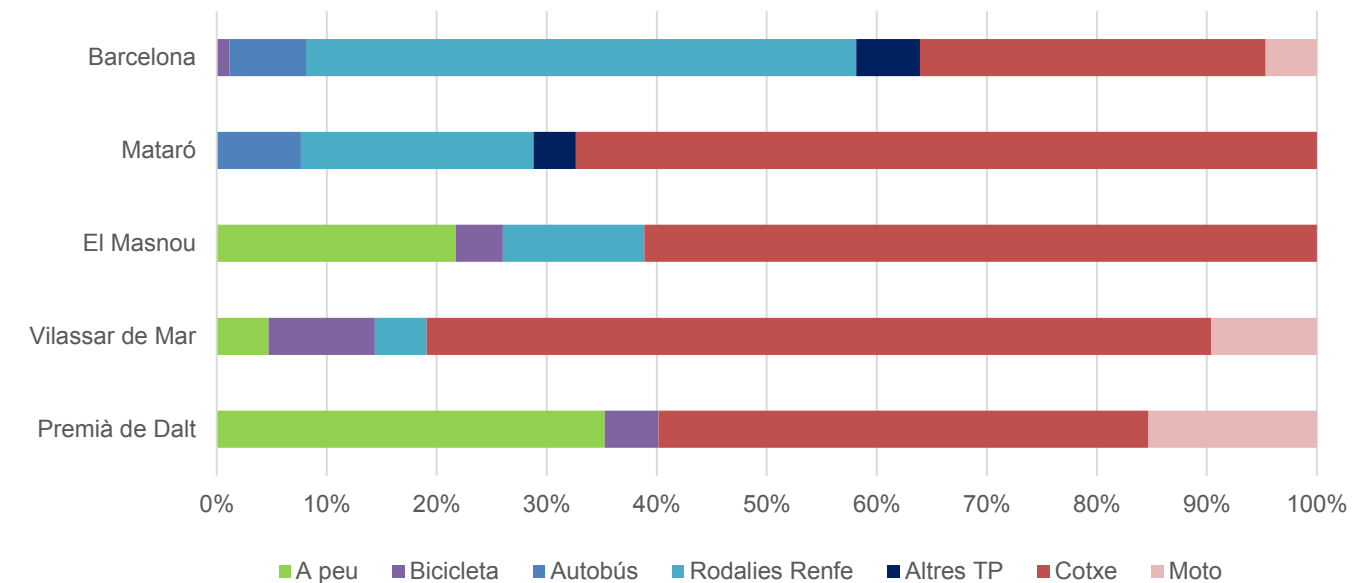
Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

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 es troba molt condicionat segons la zona del municipi on es dirigeixi l'enquetat (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 ens allunyem del mar.

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

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

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

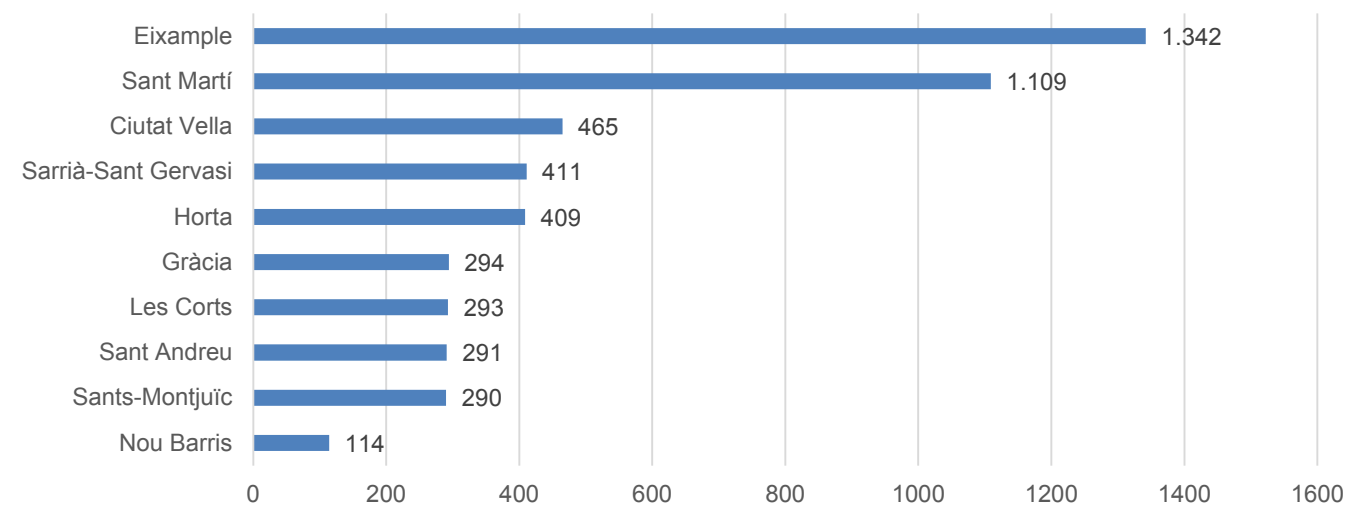
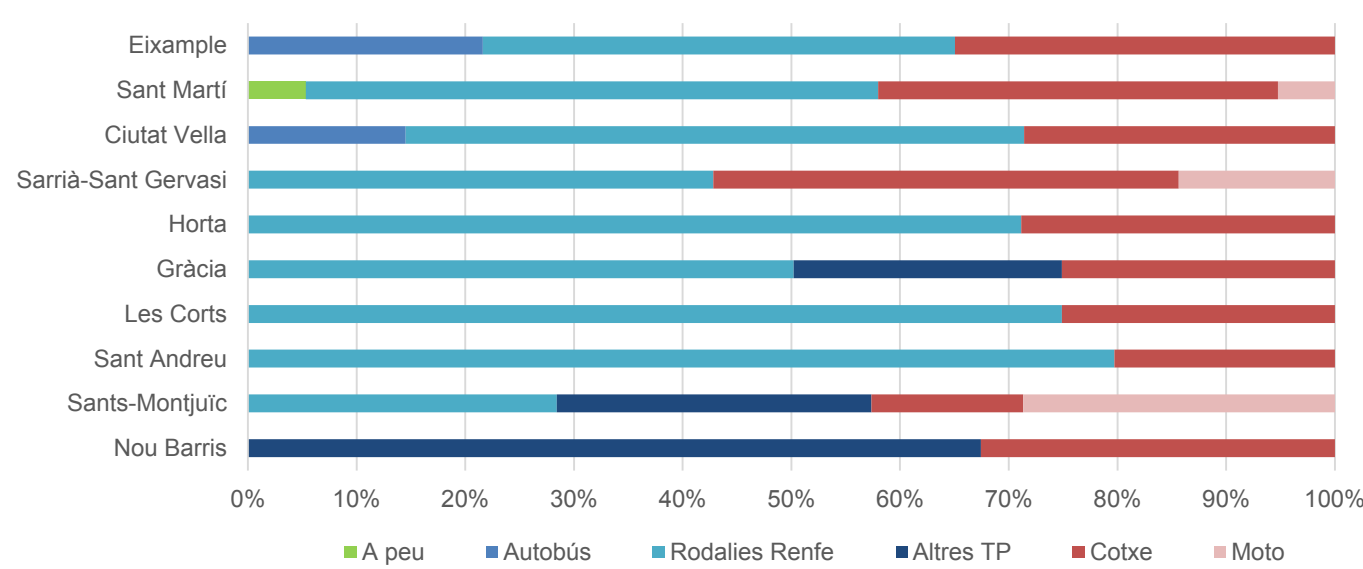


Figura 29. Distribució modal dels desplaçaments segons el districte destí (%)



Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

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

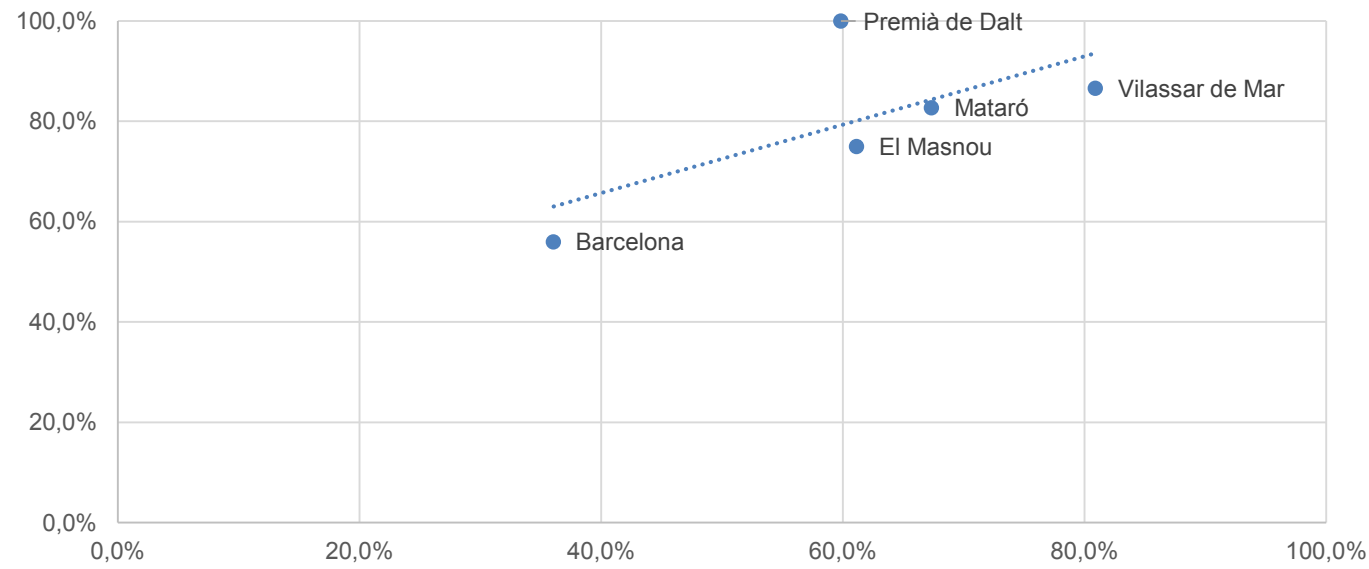
		Barcelona	Mataró	El Masnou	Vilassar de Mar	Premià de Dalt
En calçada	Al carrer: pagant (zona blava, verda, altra color)	12,2%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%
	Al carrer: sense pagar o lliure (plaça indicada, vorera, etc.)	28,1%	58,5%	33,4%	40,0%	100,0%
Park&ride	Aparcament d'intercanvi de pagament (estació de tren o d'autobusos)	7,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Aparcament d'intercanvi gratuït (estació de tren o d'autobusos)	3,9%	0,0%	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%	0,0%
	Aparcament de gratuït reservat en destinació al carrer/subterrani	27,9%	24,2%	41,6%	46,6%	0,0%
Fora de calçada	Aparcament en propietat, lloguer o concessió	0,0%	0,0%	0,0%	13,4%	0,0%
	Pàrquing de pagament (per hores o minuts) fora de calçada	3,9%	3,5%	0,0%	0,0%	0,0%
Parada	No aparca, només para un moment	4,0%	3,5%	16,7%	0,0%	0,0%
Altres llocs		0,0%	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 (plaça indicada, vorera, etc.)	39,8%	-	-	100,0%	100,0%
Aparcament de gratuït reservat en destinació al carrer/subterrani	60,2%	-	-	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'aparcar lliurement 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/gratuït 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 molts municipis de l'RMB.
- Un element important a regular a l'RMB per forçar el canvi modal és l'aparcament en destí reservat (generalment lligat amb empreses amb aparcament propi). La comoditat del desplaçament en vehicle privat junt amb la possibilitat d'aparcar en el lloc de treball són determinants per en l'elecció d'un mitjà front un altre.

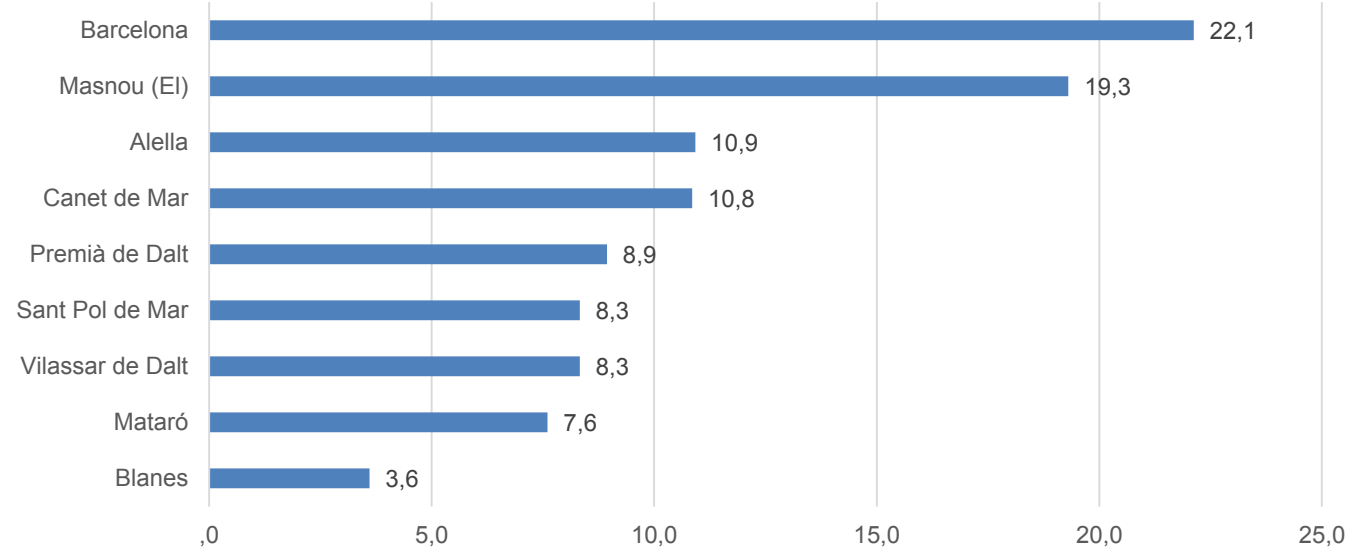
2.2.8. Anàlisi de fluxos de no residents (EMQ 2006)

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:

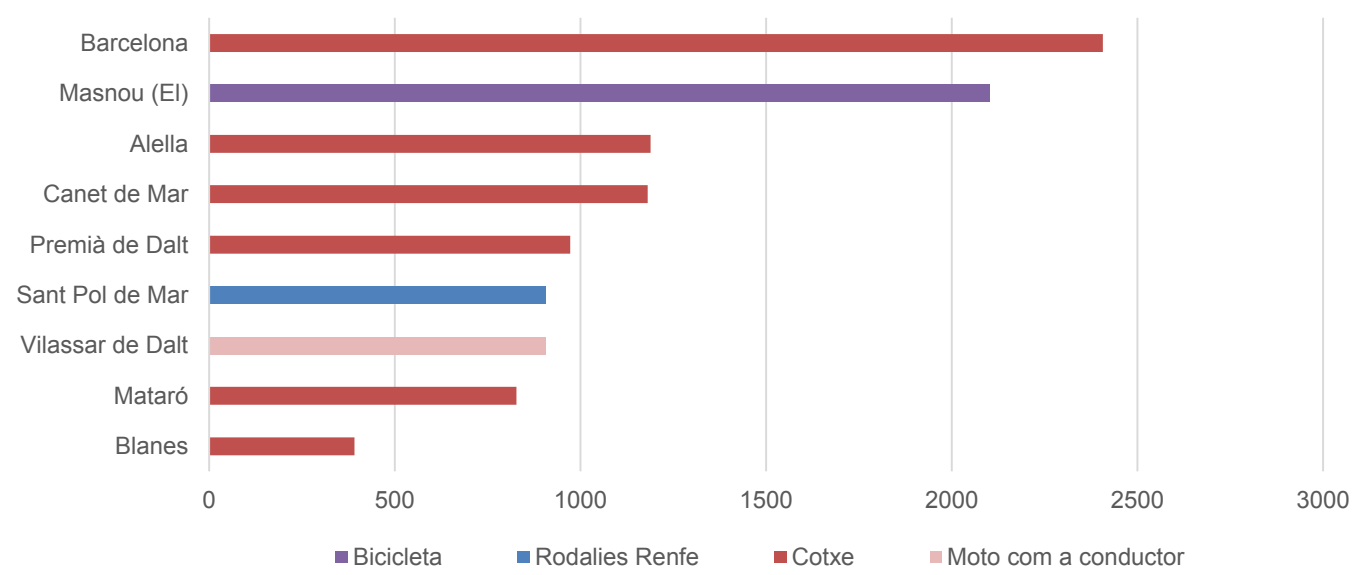
- La major part dels desplaçaments atrets són en vehicle privat motoritzat, excepte des del Masnou (bicicleta) i des de Sant Pol (tren).
- Els resultats mostren poca variabilitat (i relativa fiabilitat): només es realitzen en un sol mode segons municipis de procedència.

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)

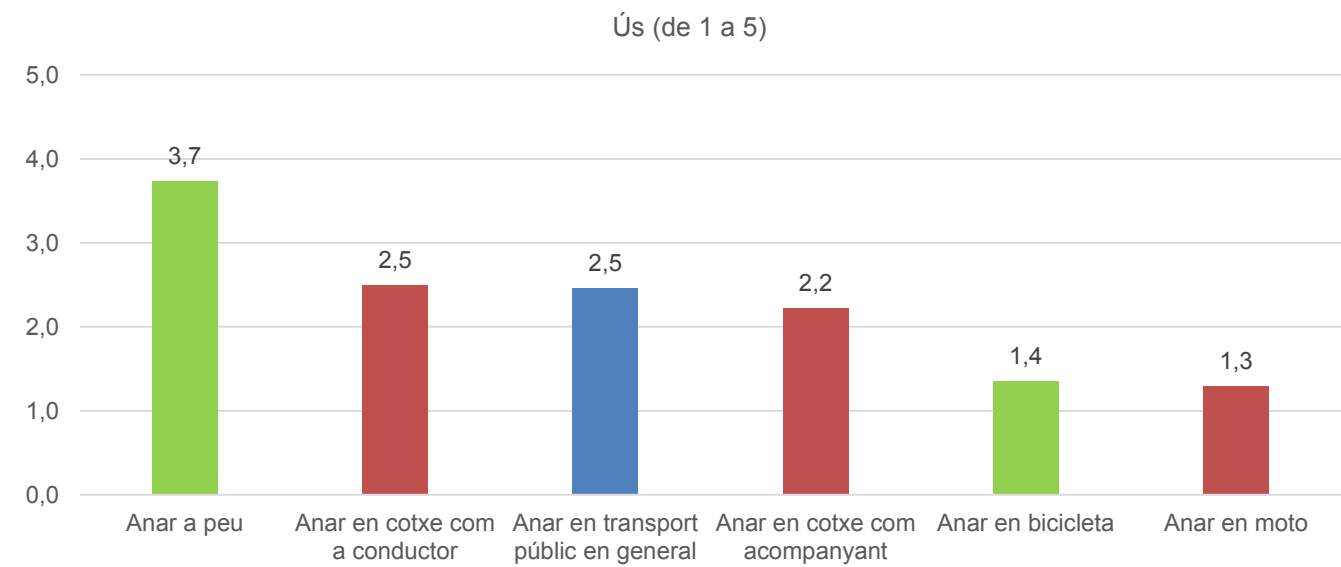


Font: EMQ 2006

2.2.9. Opinió del ciutadà sobre la mobilitat

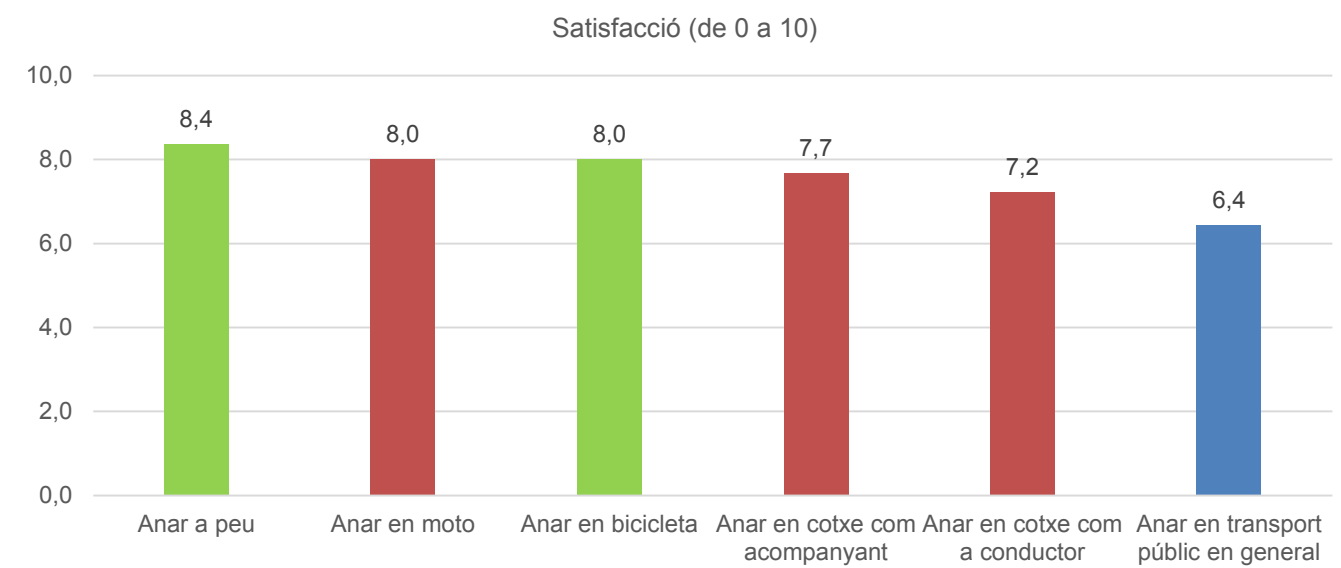
L'altre apartat de l'enquesta mostra la informació qualitativa en relació a la mobilitat del municipi. Segons les enquestes els residents fan un major d'ús d'anar a peu, seguit pel cotxe i el transport públic. Els vehicles amb menor ús són la bicicleta i la motocicleta. Atorguen el major índex de satisfacció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

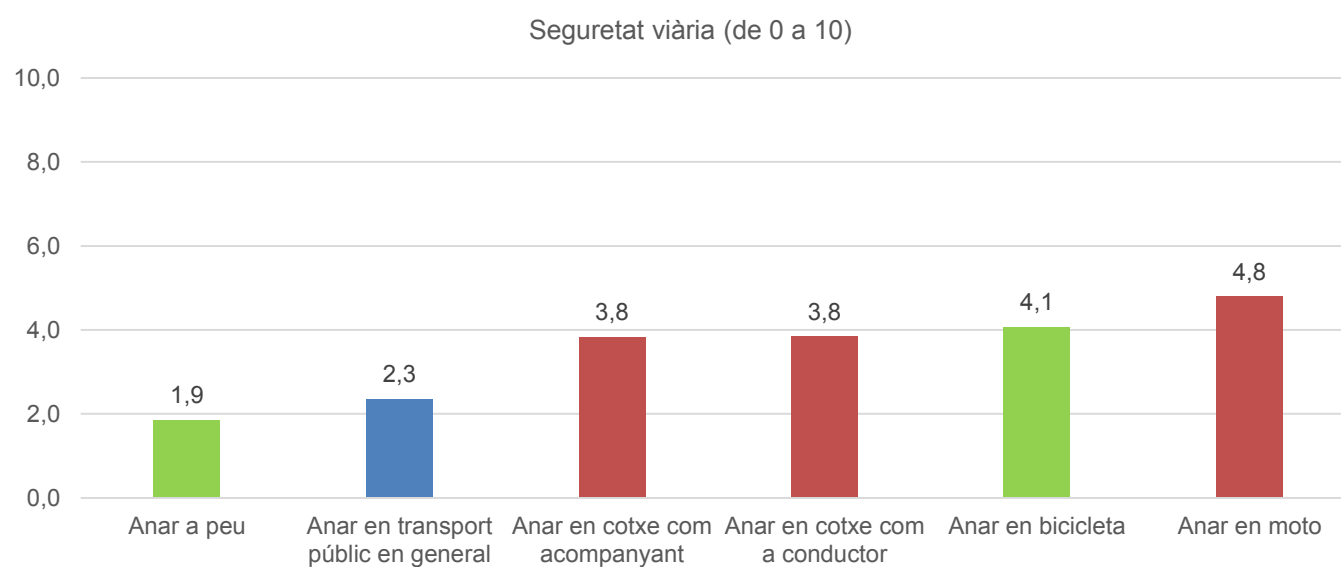
Figura 34. Rànquing de satisfacció segons els modes de transport



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

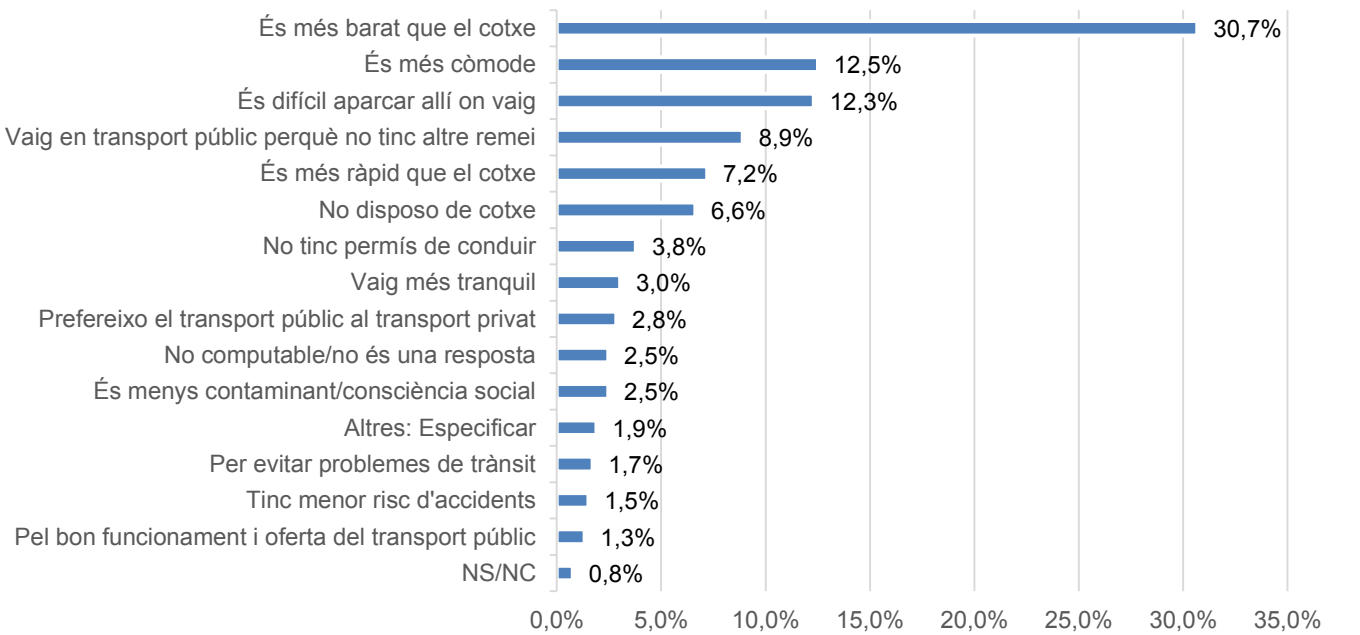


Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

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%).

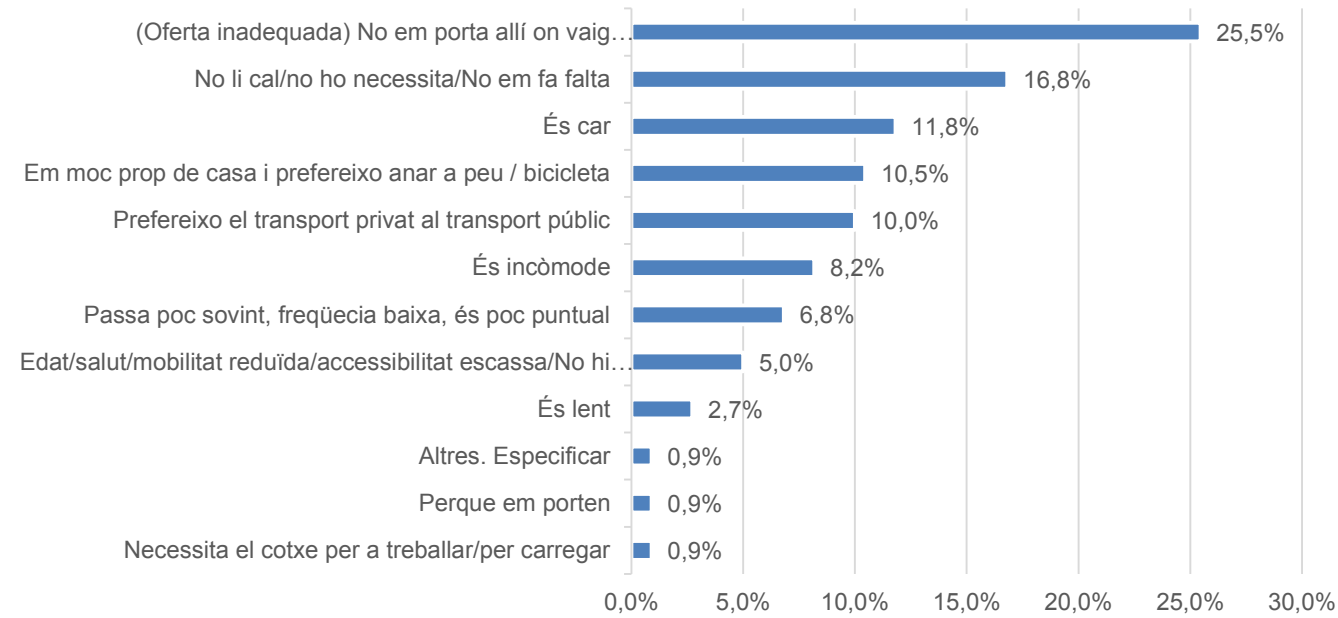
Figura 36. Motius per què utilitza el mitjà públic (usuaris que només utilitzen el transport públic)



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)



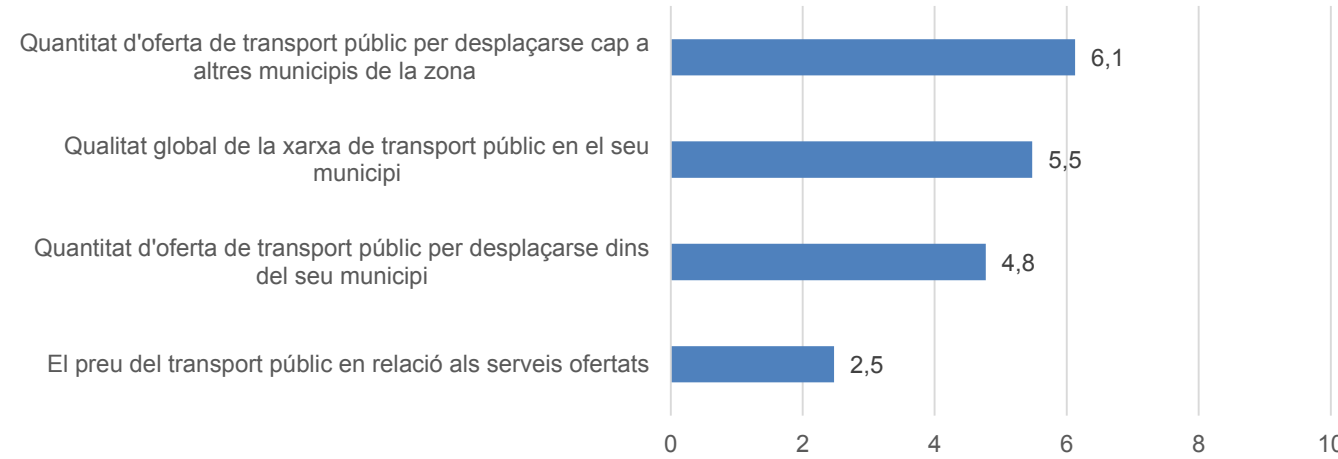
Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

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

Figura 38. Valoració del transport públic

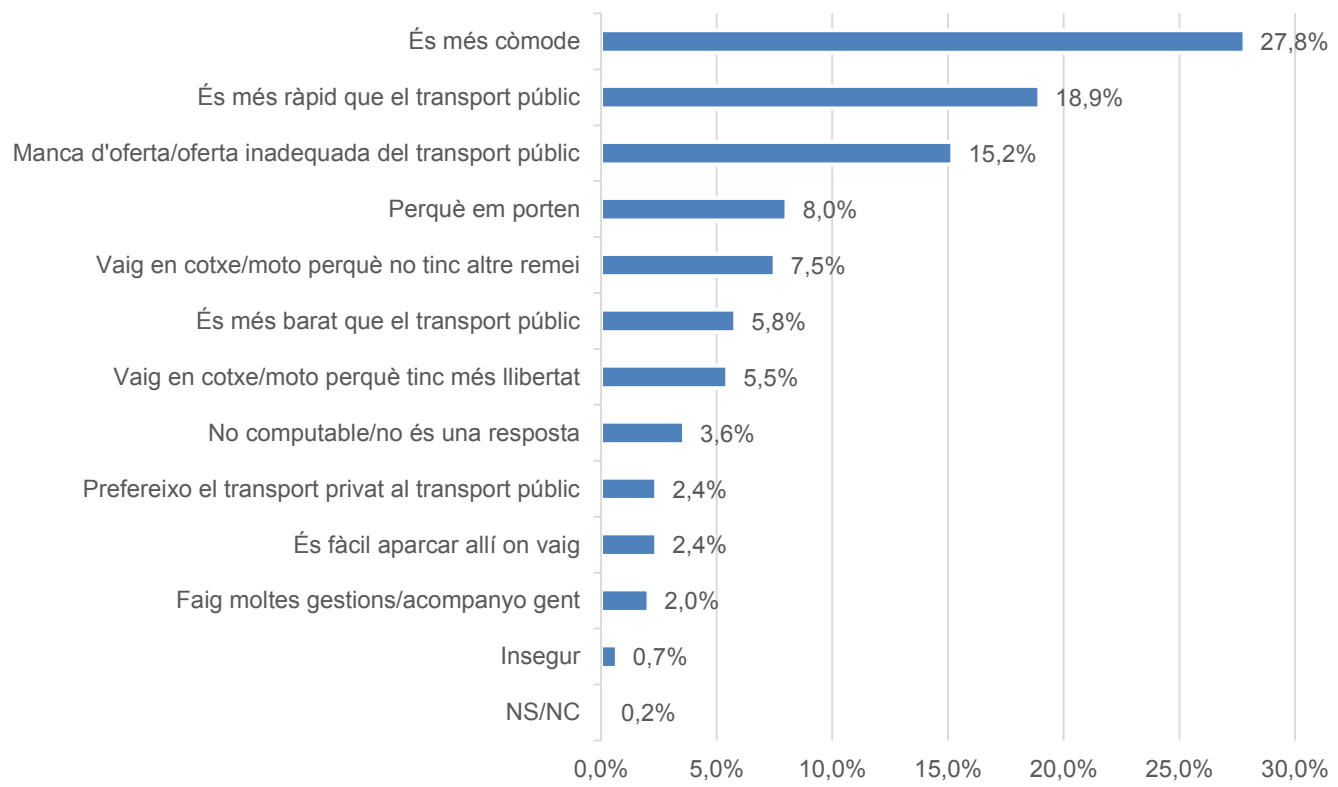


Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

Ús del transport privat

Els motius més esmentat 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)



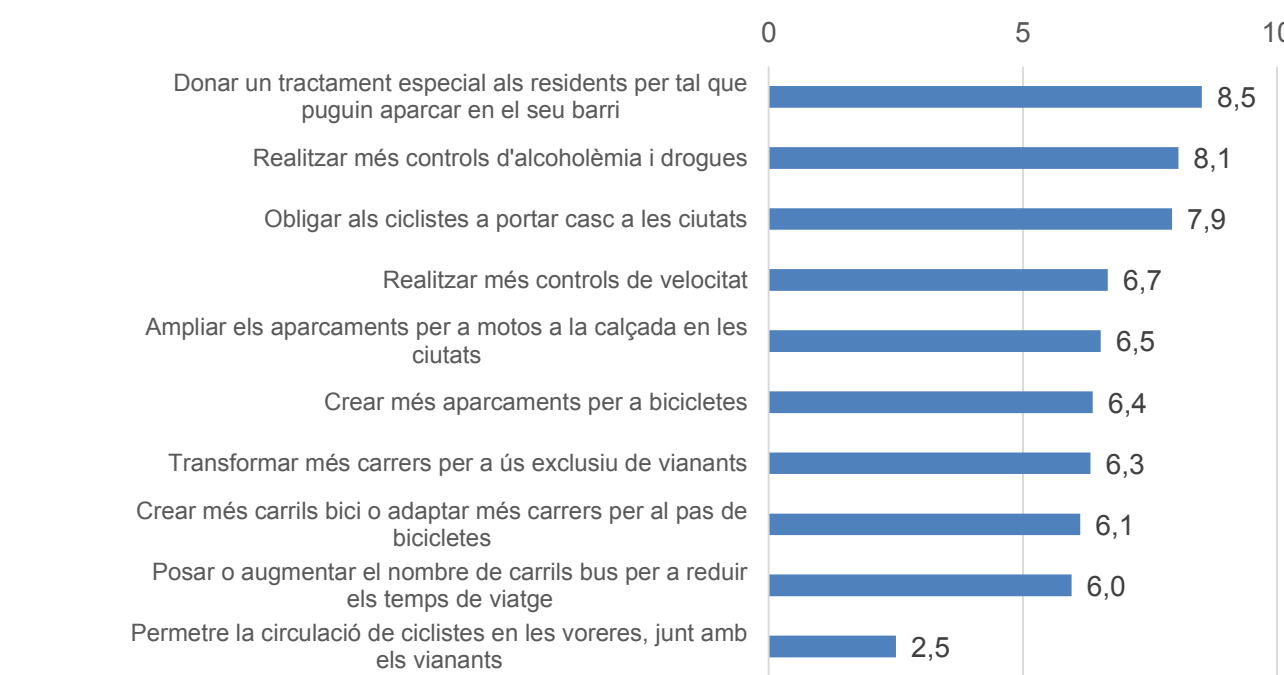
Font: Enquesta de mobilitat 2015, Diputació de Barcelona.

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 és 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

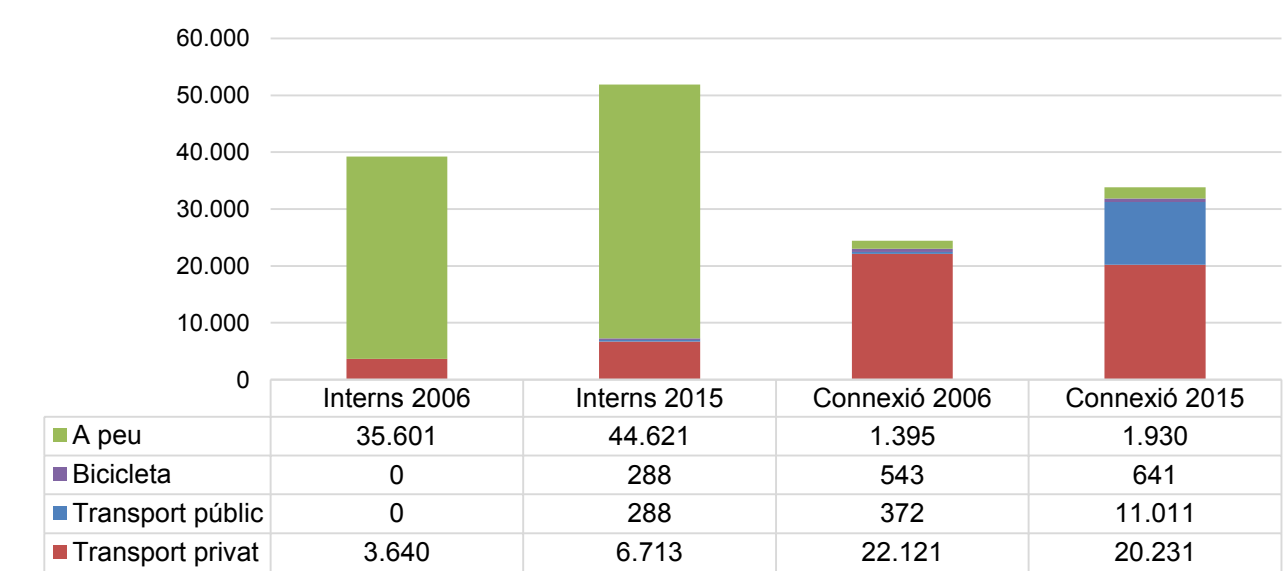
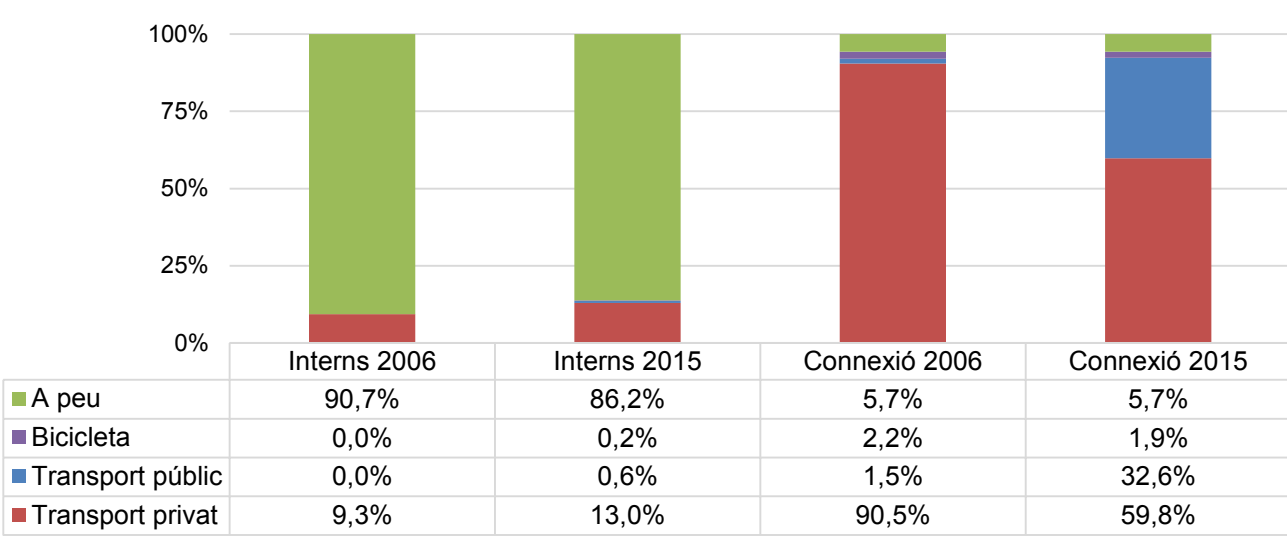


Figura 42. Comparació 2006 vs 2015 de distribució dels desplaçaments, tipus de recorregut i mode



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, traspassant 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 cert augment de la motorització en la mobilitat interna. Tot i així, es manté una bona taxa de desplaçaments interns no motoritzats.

Es destaca certa diferència entre la mobilitat de connexió generada (pels resident de Premià de Mar) i l'atreta (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	906	1,5%	8,3%
Transport privat	22.121	7.876	90,5%	72,4%
Total	24.430	10.884	100,0%	100,0%

Font: EMQ 2006

TRETS MÉS DESTACATS DE LA MOBILITAT GLOBAL
<ul style="list-style-type: none">• 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 2,7% 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 què 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 tren. 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.

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

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

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

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



Font: INTRA SL

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

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

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

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

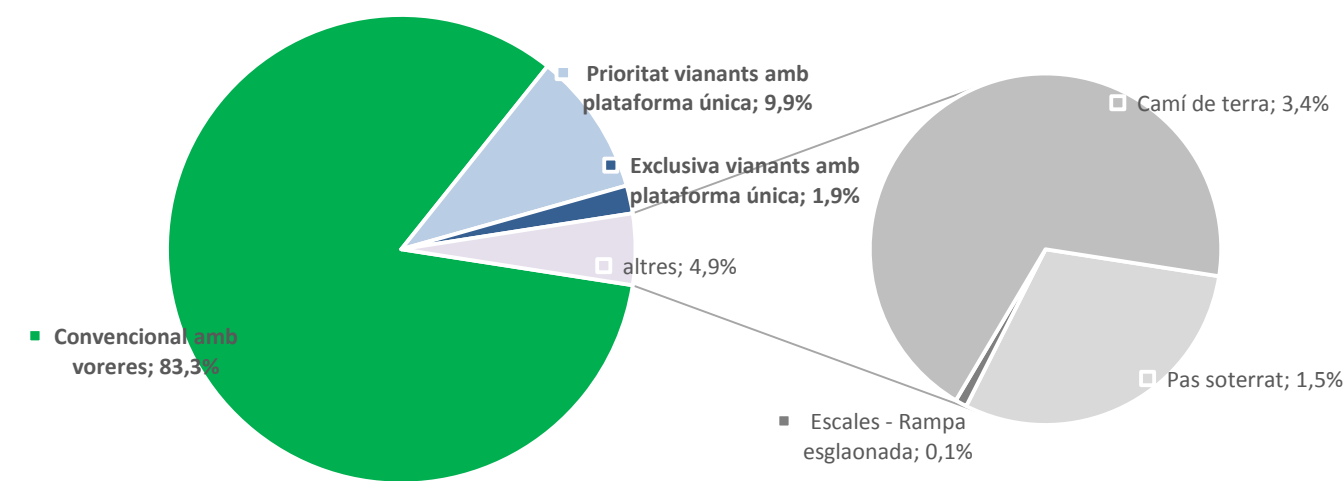
S'han analitzat diversos paràmetres a tota la xarxa de Premià de Mar: amplada útil de les zones per als vianants, passos de vianants (accessibilitat i posició), guals de vianants (grau d'accessibilitat) i pendents de la xarxa, així com l'amplada lliure d'obstacles a la xarxa principal de vianants.

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: 4,8 km, 9,9% de les vies del municipi
- Vies convencional, amb voreres a diferent nivell: 40,6 km, 83,3% de les vies del municipi

Altres carrers tenen configuracions camins de terra, escales o passos soterrats. El plànol 7 mostra la xarxa dels itineraris de vianants sobre els principals punts d'atracció del municipi.

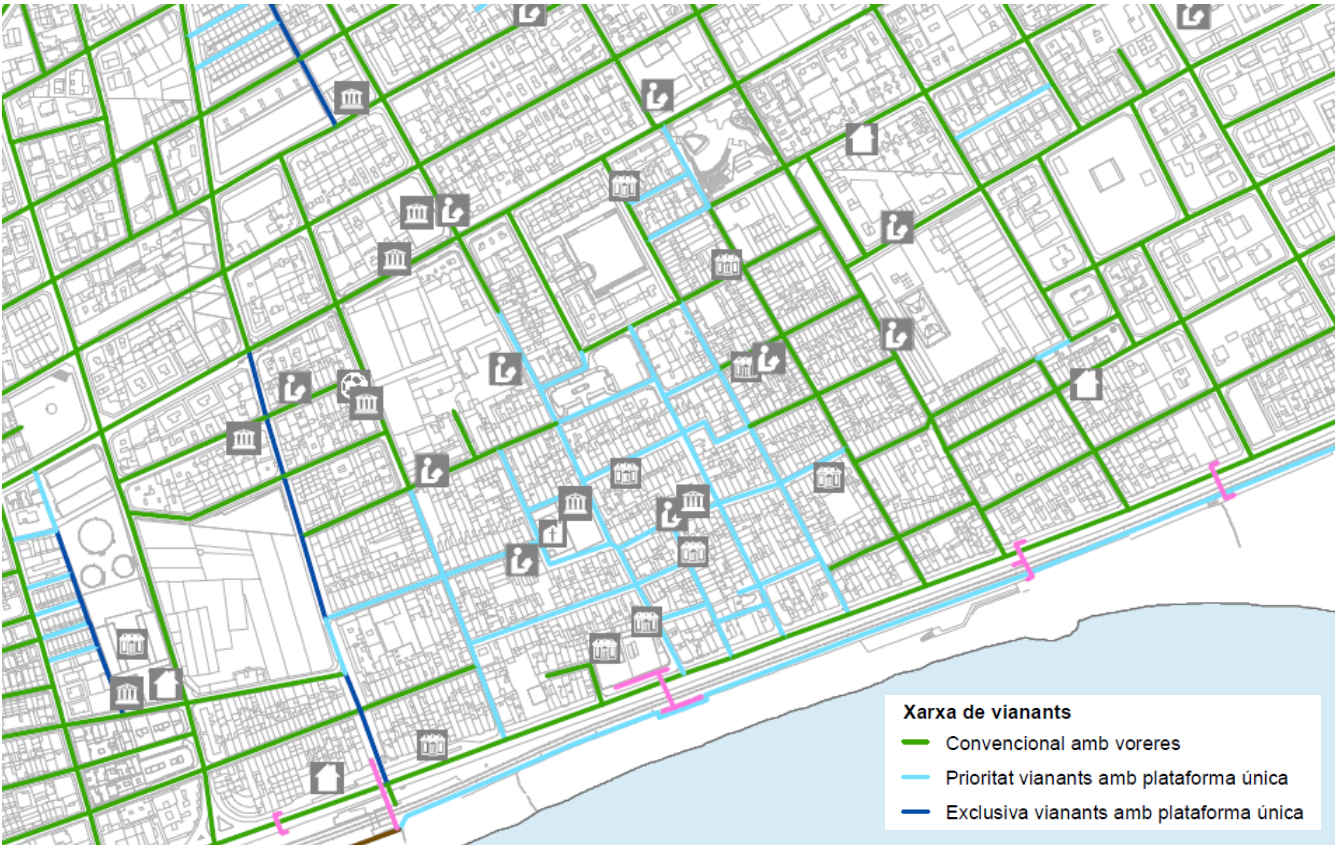
Figura 46. Distribució percentual de la xarxa principal de vianants segons tipologia de regulació



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 espai 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 públic 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 públic 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

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

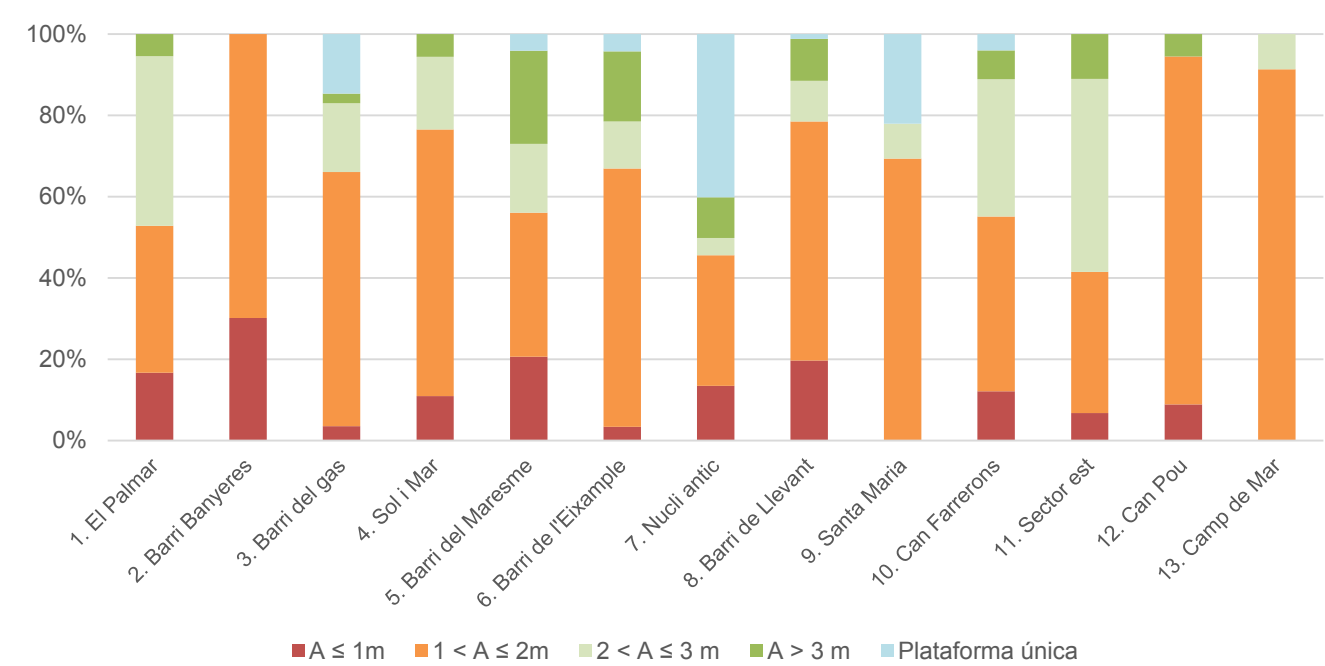
Taula 23. Distribució de les voreres segons l’amplada total

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	5,8	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, on 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.

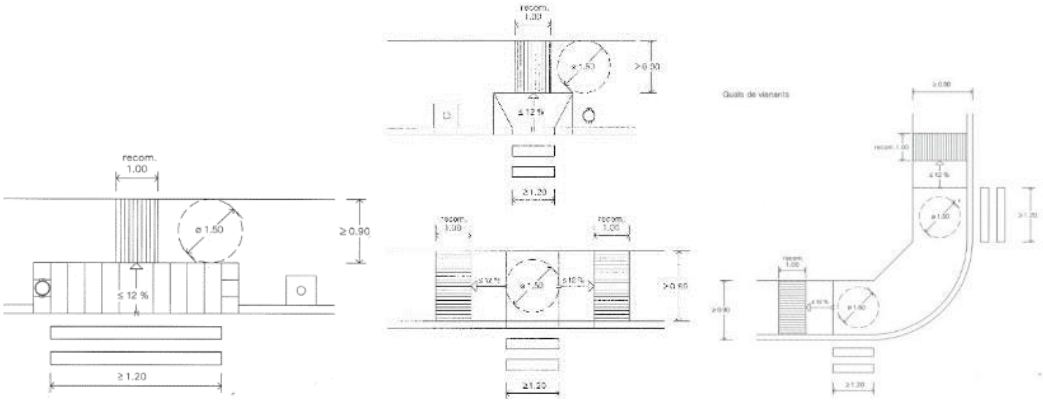
Al Codi d'Accessibilitat de Catalunya es descriu que un pas i gual de vianants és adaptat quan compleix els requisits següents:

- Salvar el desnivell entre la vorera i la calçada amb un gual de vianants adaptat.
- Quan travessi un illot 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'illot és diferenciador respecte al de la calçada.
- Quan el pas, per la seva longitud, es realitzi en dos temps amb parada intermèdia, l'illot tindrà una llargada 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'illot 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 manca 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 X i 3 n 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 del pas (38% dels creuaments).

El 62% dels itineraris tenen passos pintats (un 1% són elevats). No es detecten passos desviats de l'itinerari natural dels vianants, ja que el municipi ha realitzat una feina extensiva de compactació de les cruïlles urbanes. En canvi, sí es detecten guals mal ubicats respecte on es troba pintat el pas de vianants, 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 cèntriques 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 inexistents (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 inexistents (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 - 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 cèntriques (amb major demanda de vianants i per tant prioritàries) tenen un percentatge de passos no adaptats menor (del voltant del 25% als barris del Maresme i Eixample).

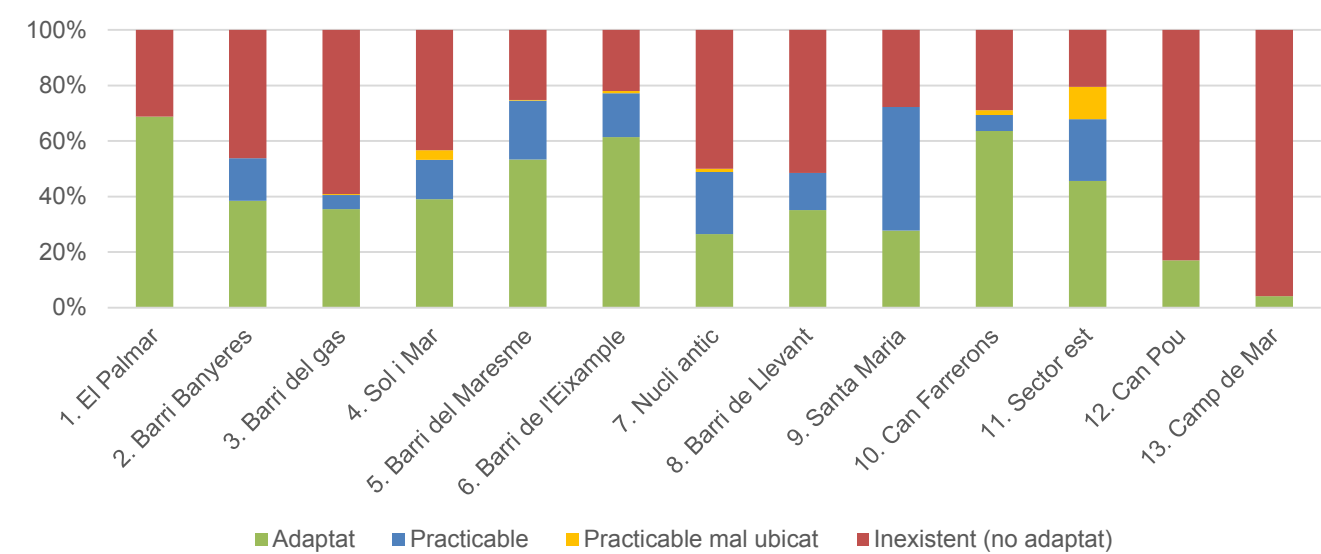
Es detecta un 50% de guals no adaptats a la zona del nucli antic, en els carrers que mantenen una secció diferenciada.

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			10	31,3%
2. Barri Banyeres	5	2		6	46,2%
3. Barri del gas	92	13	1	153	59,1%
4. Sol i Mar	55	20	5	61	43,3%
5. Barri del Maresme	216	86	1	102	25,2%
6. Barri de l'Eixample	151	39	2	54	22,0%
7. Nucli antic	46	39	2	87	50,0%
8. Barri de Llevant	47	18		69	51,5%
9. Santa Maria	23	37		23	27,7%
10. Can Farrerons	77	7	2	35	28,9%
11. Sector est	78	38	20	35	20,5%
12. Can Pou	9			44	83,0%
13. Camp de Mar	1			23	95,8%

Font: INTRA SL.

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

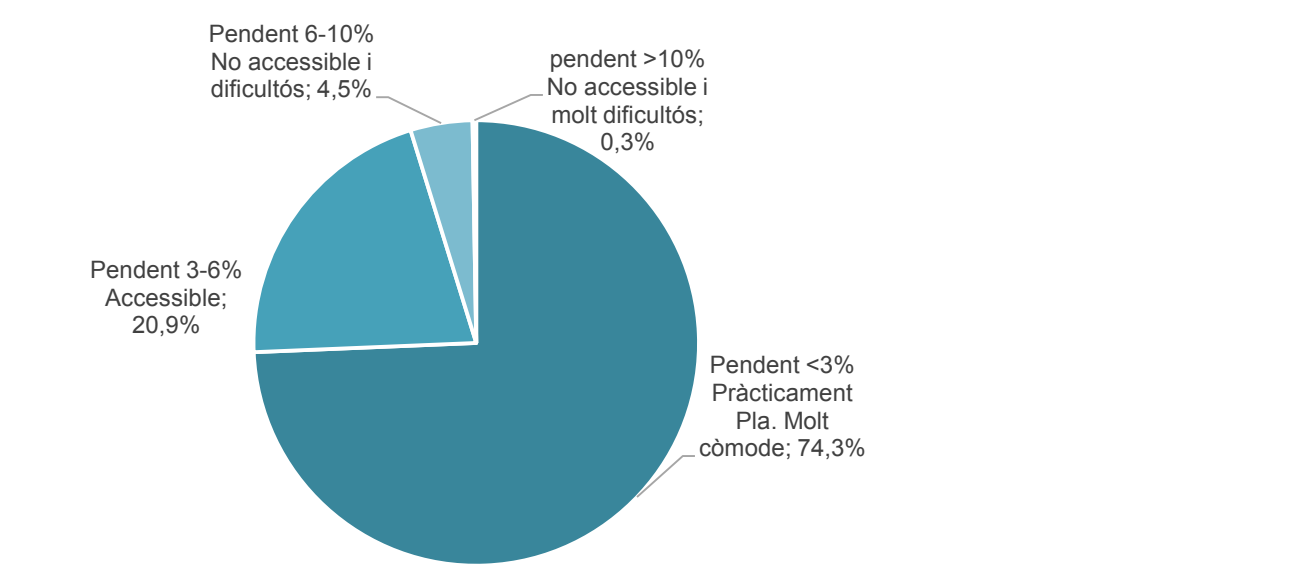


Font: INTRA SL.

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.

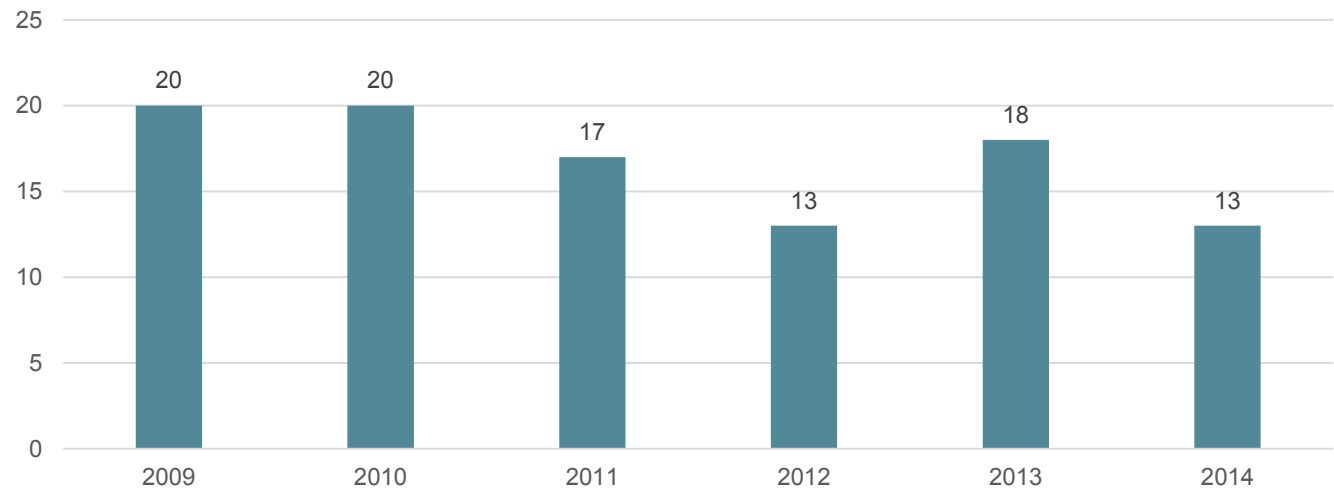
Existeixen 9 passos soterrats al llarg de la línia del municipi, però dels quals **només un està adaptat (situat a la intersecció amb el carrer de la Plaça)**. Cal una millora clara en aquest aspecte.

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 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.

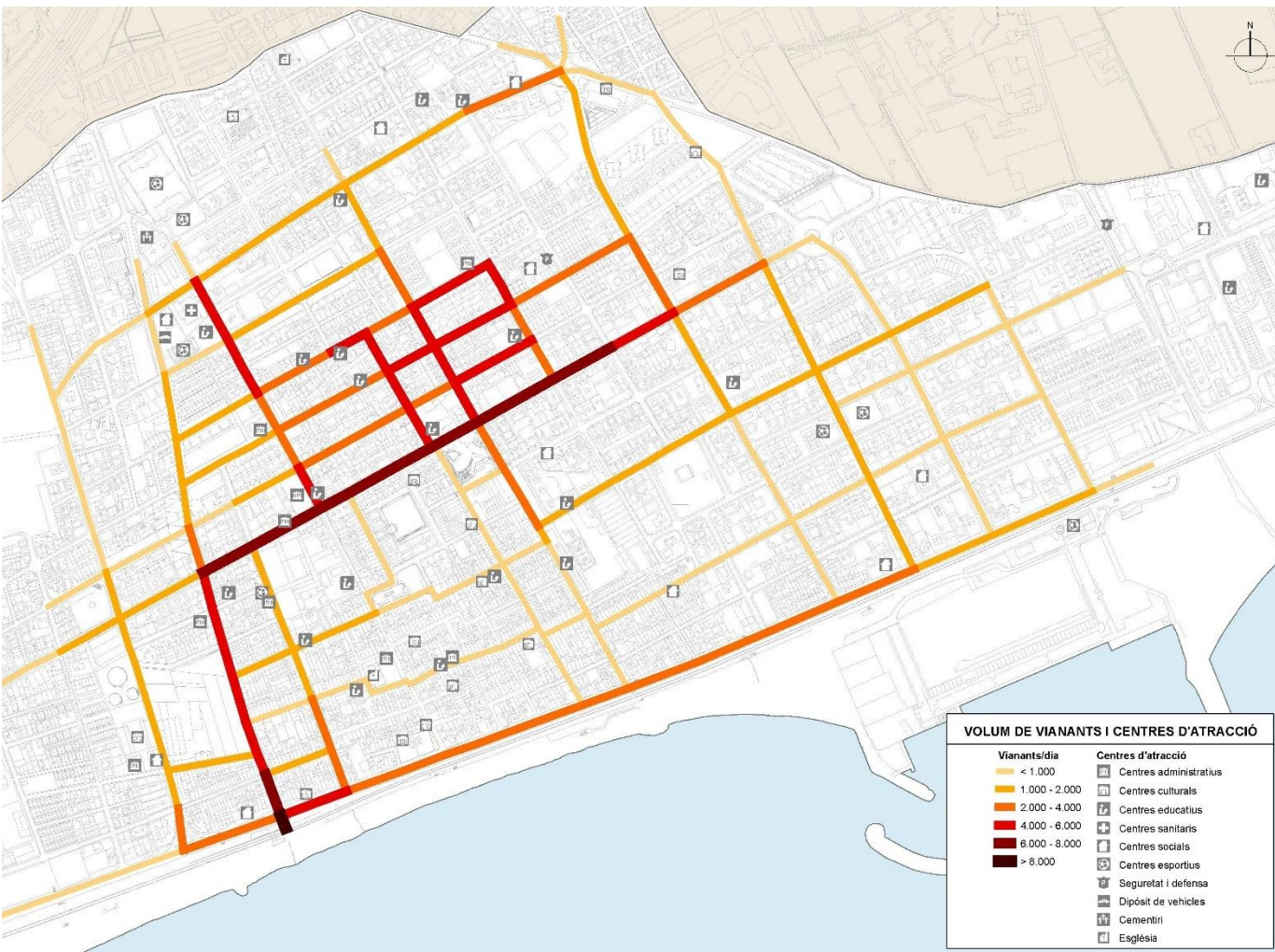
Els eixos que registren un major nombre de desplaçaments a peu són:

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

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
<ul style="list-style-type: none">• 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 el 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 el 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 VIV/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 guals 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 guals 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
<ul style="list-style-type: none">• 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:<ul style="list-style-type: none">○ Gran Via de Lluís Companys,○ Riera 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

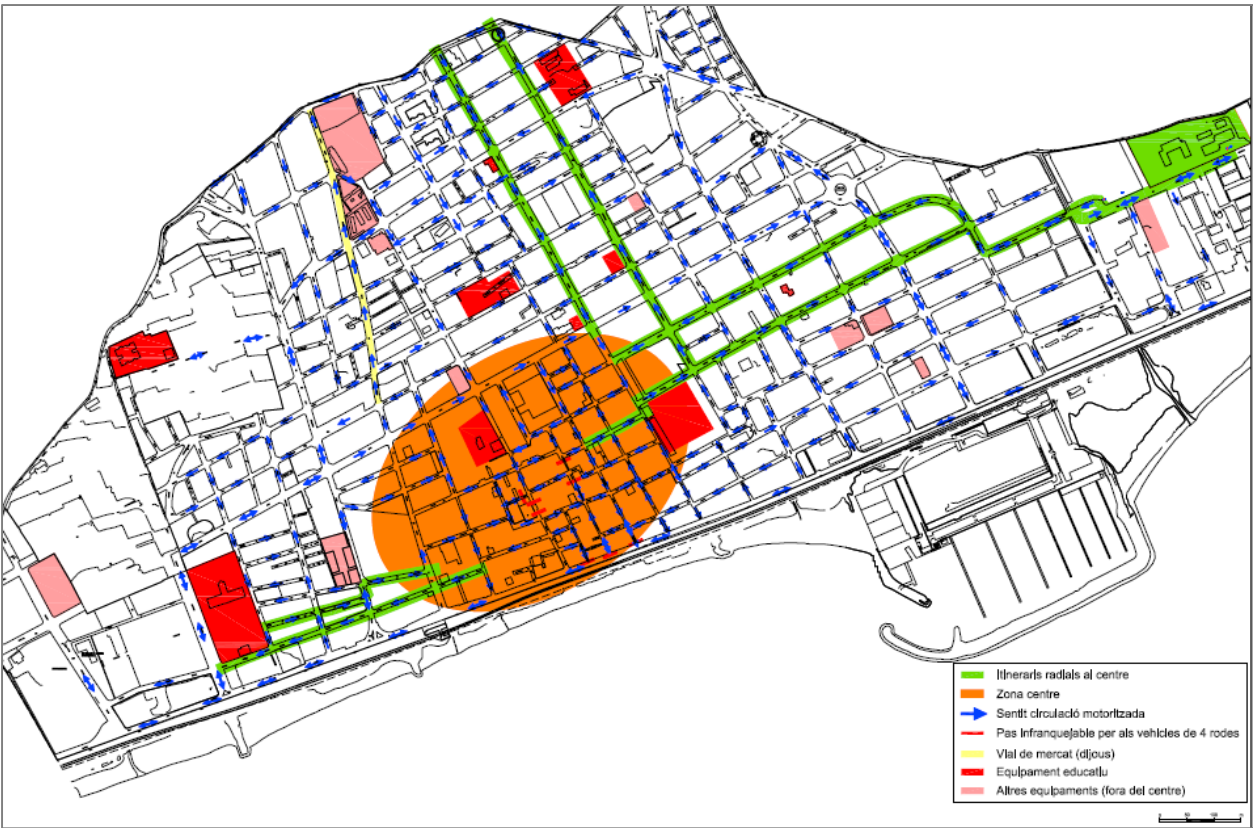
La bicicleta pot circular tant pels carrers de plataforma única pacificats al centre, així com en la resta de vies de la xarxa urbana on la velocitat està limitada a 30 km/h, compartint calçada amb el vehicle privat. Aquesta regulació hauria de permetre la convivència entre els vehicles motoritzats i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

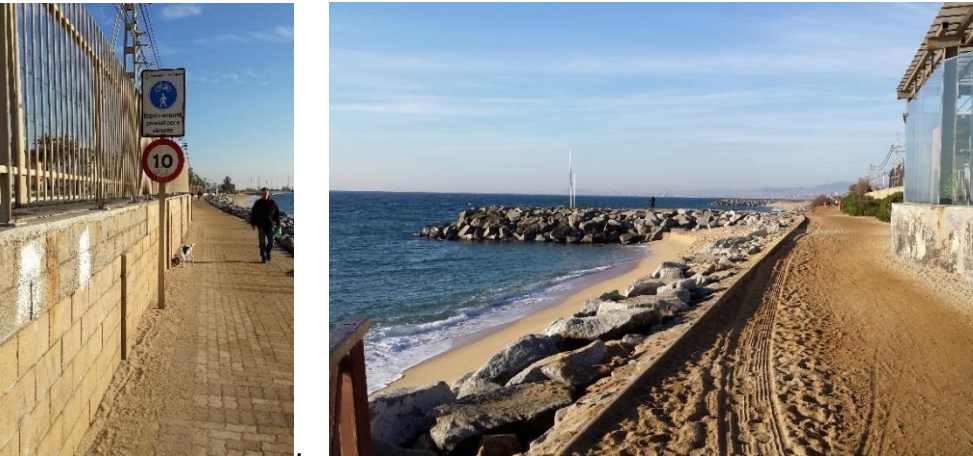
Les bicicletes també poden circular pel passeig marítim paral·lel a la platja, en el tram de Premià de Mar. Tot i que el passeig no té un carril bici específicament senyalitzat, es tracta d’una zona adequada per als desplaçaments amb bicicleta. La velocitat màxima en aquesta zona està limitada, ja que 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 reinicia fins 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 circular 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
Poliesportiu-Camp de futbol	30+10
Biblioteca	6
Plaça Doctor Ferran	10
Escola el Dofí	6
Carrer de la Unió	8+8
Total	134

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 residents interns al municipi (representen el 0,2% dels desplaçaments interns) i 641 desplaçaments de connexió (1,9% dels desplaçaments de connexió). No obstant, la submostra de desplaçaments pot no superar el llindar de significació estadística, fet que atorga un caràcter orientatiu a la xifra.

Per altre banda, s'han realitzat 64 hores d'aforament de bicicletes, en 16 punts d'aforament manual (al plànol 26 de punts 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 bicicleta 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 radials al centre, on desenvolupar infraestructura ciclista. En el cas de l'itinerari a l'Institut es disposa de senyalització específica en calçada per a bicicletes.

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

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

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	passeig Marítim carrer Batlles carrer Rafael Casanova carrer Joan Prim
Entre 100 i 200	Camí Ral (N-II) carretera Vilassar de Dalt (BV-5023) carrer Riera de Premià Gran Via carrer Joan Prim carrer Rafael Casanova carrer Pintor Pau Roig carrer Capitans de Mar carrer Ramon de Penyafort
Entre 50 i 100	Camí Ral (N-II) carretera de Premià de Dalt (BV-5024) carrer Riera de Premià Gran Via carrer Joan Prim passeig Circumval·lació carrer Capitans de Mar carrer Francesc Mas i Abril carrer Llevant carrer Marina carrer Mercè carrer Pintor Pau Roig carrer Ramon de Penyafort carrer Santiago Rossinyol carrer Torrent de la Fontsana carrer Unió passeig Sant Joan Baptista de la Salle

Font: INTRA SL

El plànol 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 altres 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 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 per diferents termes municipals, inclòs 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
<ul style="list-style-type: none">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 comparteixen espai amb el trànsit motoritzat, on s’ha disposat una senyalització horitzontal específica (“bici-carril”), amb marques vials al centre del carril de circulació per alertar de la presència de ciclistes. El 29,5% són carrers del nucli antic amb prioritat invertida.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 pels 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 les 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 nocturnes (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	Recorregut	Expedicions diàries		
		DI- Dv.	Ds.	Dg.
C14	Premià de Mar- Premià de Dalt	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	11.40	14.10	16.40	19.40	06.05(*)	08.30	11.30	14.00	16.30	19.30
06.40	09.10	12.10	14.40	17.20	20.10	06.30	09.00	12.00	14.30	17.10	20.00
07.10	09.40	12.40	15.10	18.00	20.40	07.00	09.30	12.30	15.00	17.50	20.30
07.40	10.20	13.10	15.40	18.40	21.10	07.30	10.10	13.00	15.30	18.30	21.00
08.10	11.00	13.40	16.10	19.10		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	14.10	17.10	20.10		08.00	11.00	14.00	17.00	20.00	
09.10	12.10	15.10	18.10	21.10		09.00	12.00	15.00	18.00	21.00	
10.10	13.10	16.10	19.10	22.10		10.00	13.00	16.00	19.00	22.00	

(*) Inici a Illa Fantasia

Font: www.sarfa.com.

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

Un total de 4 línies d'autobús interurbanes connecten amb les localitats veïnes de Vilassar de Mar (C-30) i de Vilassar de Dalt (línia C-30) i amb les ciutats de Mataró i Barcelona (línies C-10 i C3/4, respectivament). D'altra banda, com ja s'ha fet esment, la línia urbana C-14 també enllaça amb el municipi limítrofa 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 Gran Via) 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 recorren pel municipi. La línia N80 enllaça Barcelona amb Mataró per la N-II i té una parada a l'estació de ferrocarril 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		
		DI- Dv.	Ds.	Dg
C3/4	Vilassar de Dalt/Premià de Mar- Barcelona	29 (3 directes)	10	9
C10	Barcelona- Mataró (per N-II)	31	14	12
C30	Mataró-Vilassar de Dalt	17	7	6
N80	Barcelona- Mataró (nocturna)	4	4	4
N81	Barcelona- Vilassar de Dalt (nocturna)	2 (DI.-Dj.) 4 (Dv.)	4	2

Font: Empresa CASAS

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)

			N. parades	%
En carril de circulació	Directament en vorera	Tram recte	9	47%
		Tram en corba	1	5%
	En plataforma prefabricada		0	0%
Fora del carril de circulació	Apartador exclusiu		6	32%
	Banda aparcament	Fila	3	16%
		Bateria	0	0%

Font: INTRA SL

Segons el Codi 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 puntuals s'acceptarà un diàmetre d'1,20m.
- No incloure cap escala ni graó aïllat
- El pendent longitudinal no superarà el 8%. Pendent transversal no superior al 2%
- Paviment dur, no lliscant i sense reguixos 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 deixar 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 (més 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 amplades 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 en els itineraris.

Pel que fa les unitats vehiculars, les línies C14, C30, N80 i N81 són adaptades per a persones amb mobilitat reduïda, mentre que les línies C3/4 i C10 tenen només algunes expedicions adaptades.

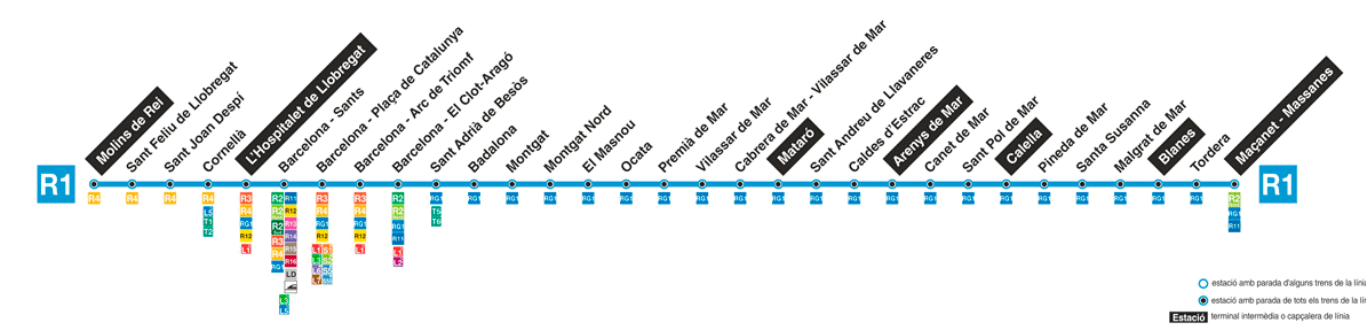
2.5.1.3. Xarxa de ferrocarril

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 sentit.

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.

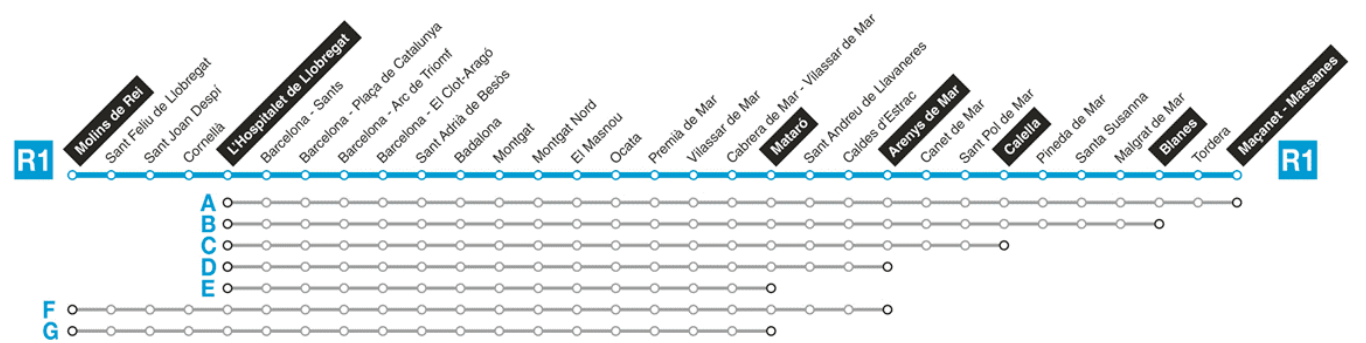
Figura 61. Esquema línia R1



Font: Trens.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 passatgers disminueix.

Figura 62. Gràfic de serveis de la R1



Font: Trens.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: Trens.cat

Taula 38. Intervals de pas aproximat 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: DI-DV 8' (punta), 10' (mitja), 30' (vall) | Ds-Dg 30'
- Arenys - Calella: DI-DV 15' (punta), 30' (vall) | Ds-Dg 30'
- Calella - Blanes: 30'
- Blanes - Maçanet: DI-DV 120' | Ds-Dg 60'

Font: Trens.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 sí 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 la N-II i sota les vies per accedir a la platja.

L'edifici de viatgers disposa d'accessos 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.

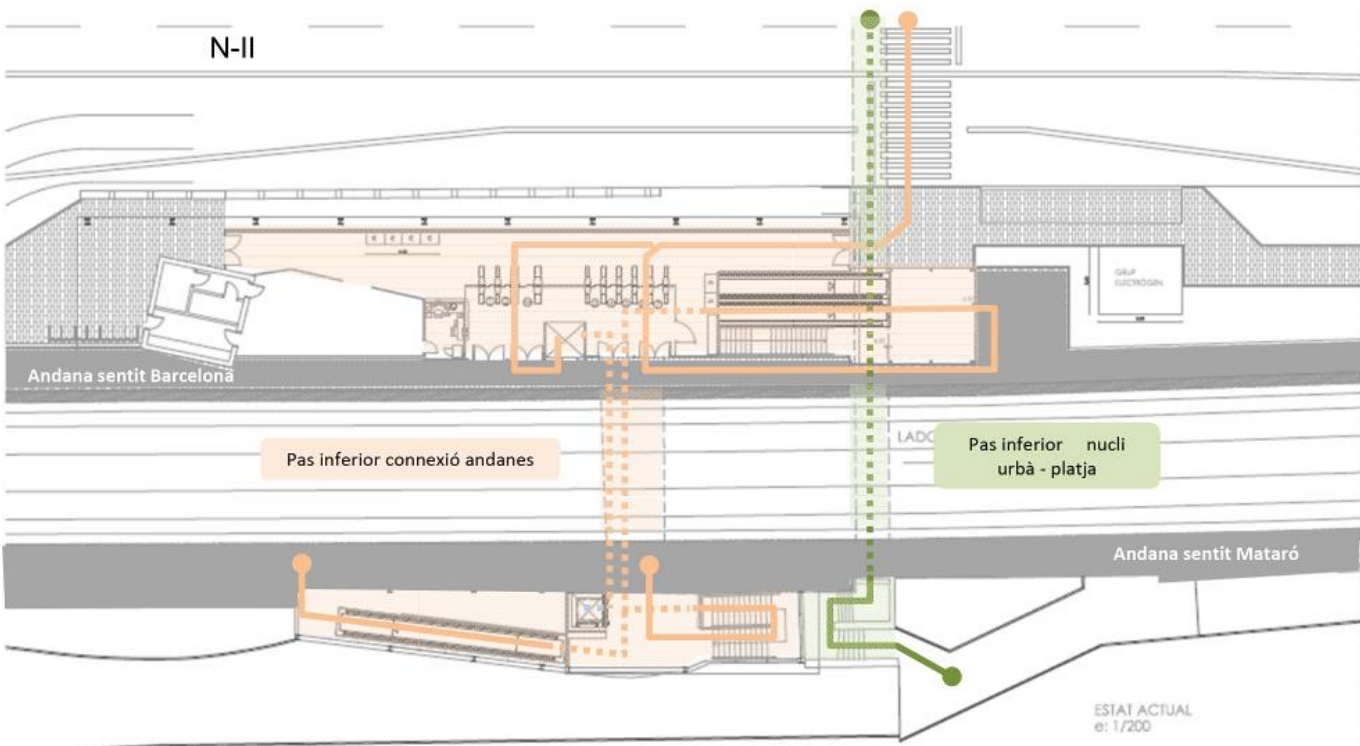
L'estació de ferrocarril de Premià exerceix de punt d'intercanvi modal per enllaçar amb els autobusos interurbans de Vilassar de Dalt i Premià de Dalt, que a la vegada realitzen un recorregut intern pel municipi de Premià de Mar.

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 d'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.

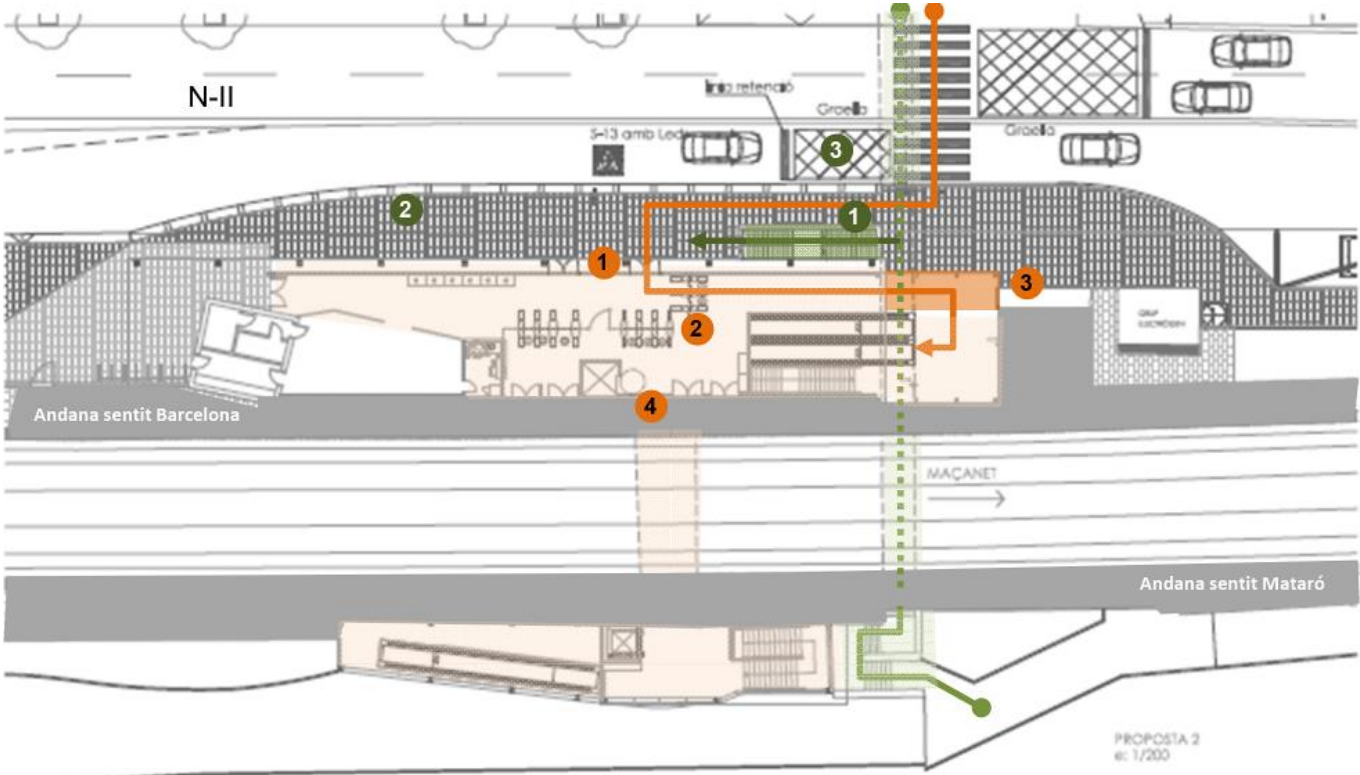
De forma preliminar el conjunt d'actuacions es valoren en uns 113.000 €.

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 semàfor 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



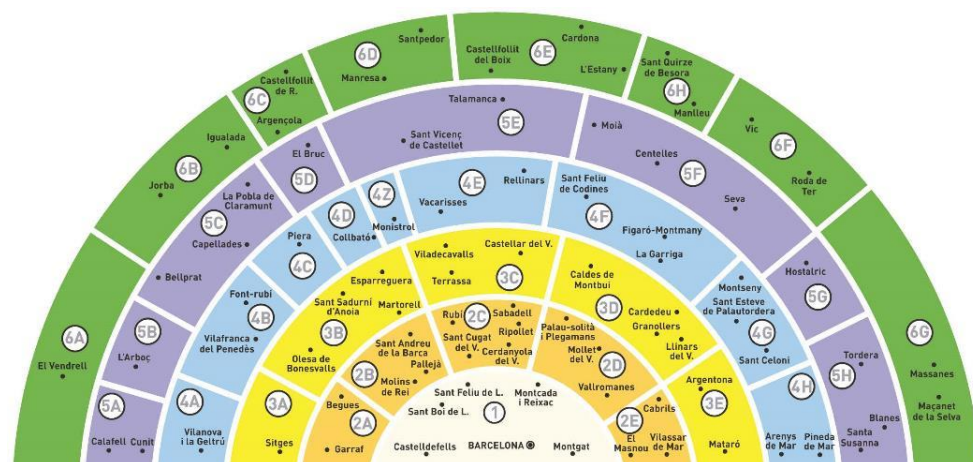
Font. Ajuntament de Premià de Mar

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 inclòs 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 compleix 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 del 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 l'Eixample	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%
TOTAL	2,04	94,5%	78,6%

Font: INTRA SL

2.5.3. Demanda en transport públic

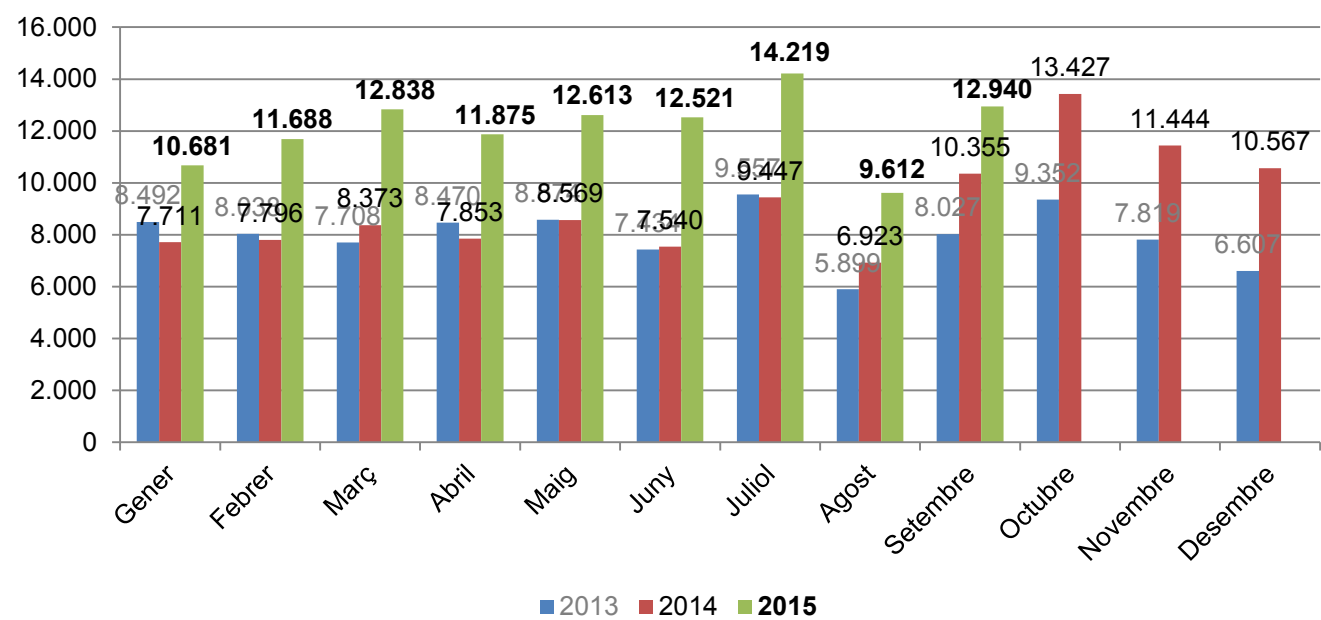
Segons l'enquesta, els residents a Premià de Mar realitzen diàriament en transport públic 288 viatges interns i 11.011 de connexió. D'aquests, 8.802 es realitzen en tren de rodalies, 1.454 en autobusos i autocars, i la resta en altres mitjans amb els que connecten.

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

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

La 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 disminueix 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 serveis:

- 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 resoldria.

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 servei de taxi.
- S'han inventariat les 19 parades d'autobús interurbà. Un total de 9 parades disposen de marquesina i 11 de pal localitzador (en 9 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 plataforma, 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 Maçanet-Massanes amb Molins de Rei té parada a Premià de Mar. En dies feiners 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 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 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.
- 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.
- 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).

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

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 sortida (la 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 dona 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

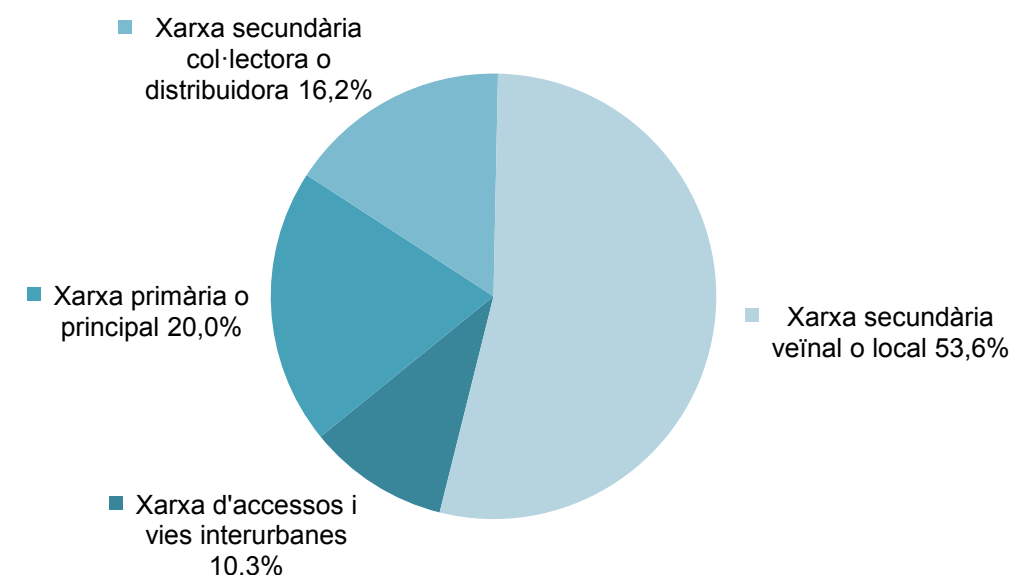
- Carrer Doctor Martí Casas
- carrer Enric Borràs

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 circulatòria interna en l'àmbit dels barris i dona 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.

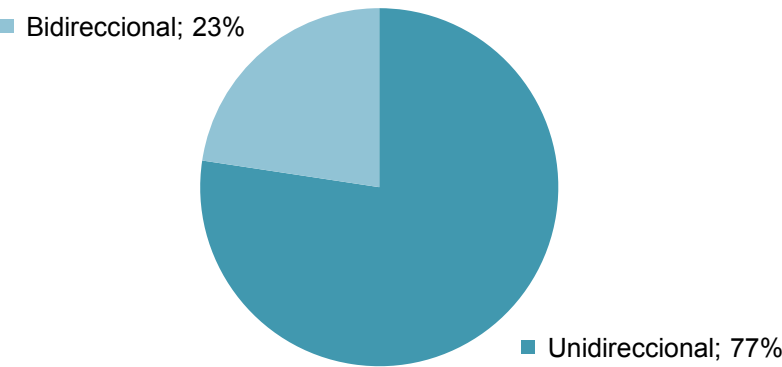
- Vies de regulació $\geq 50\text{km/h}$. Aquesta regulació afecta a les vies intermunicipals de Premià de Mar. En els trams més urbans o entorns de major demanda a peu, la velocitat es troba limitada a 40 km/h (trams de la carretera de Vilassar de Dalt i la carretera de Premià de Dalt).

2.6.1.3. Sentits de circulació

La xarxa viària de Premià de Mar es compon de diverses categories de vials. Aquests presenten alhora unes característiques particulars en quant 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 esta 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 trànsit en zones d’alta densitat de vianants. 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 trànsit.

• Equilibri

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 quina 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 12 interseccions de la xarxa viària. El mes de novembre 2015.
- Es disposa de dades d'aforaments de les administracions titulars de la xarxa viària supramunicipal.
- Enquestes O/D a conductors en 5 punts d'aforament de la xarxa d'accessos.
- Mesures de velocitat de vehicles.
- Anàlisi dels sentits de circulació.

En base a tota la informació prèvia disponible s'ha dut a terme la construcció de les matrius de mobilitat per al el 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.

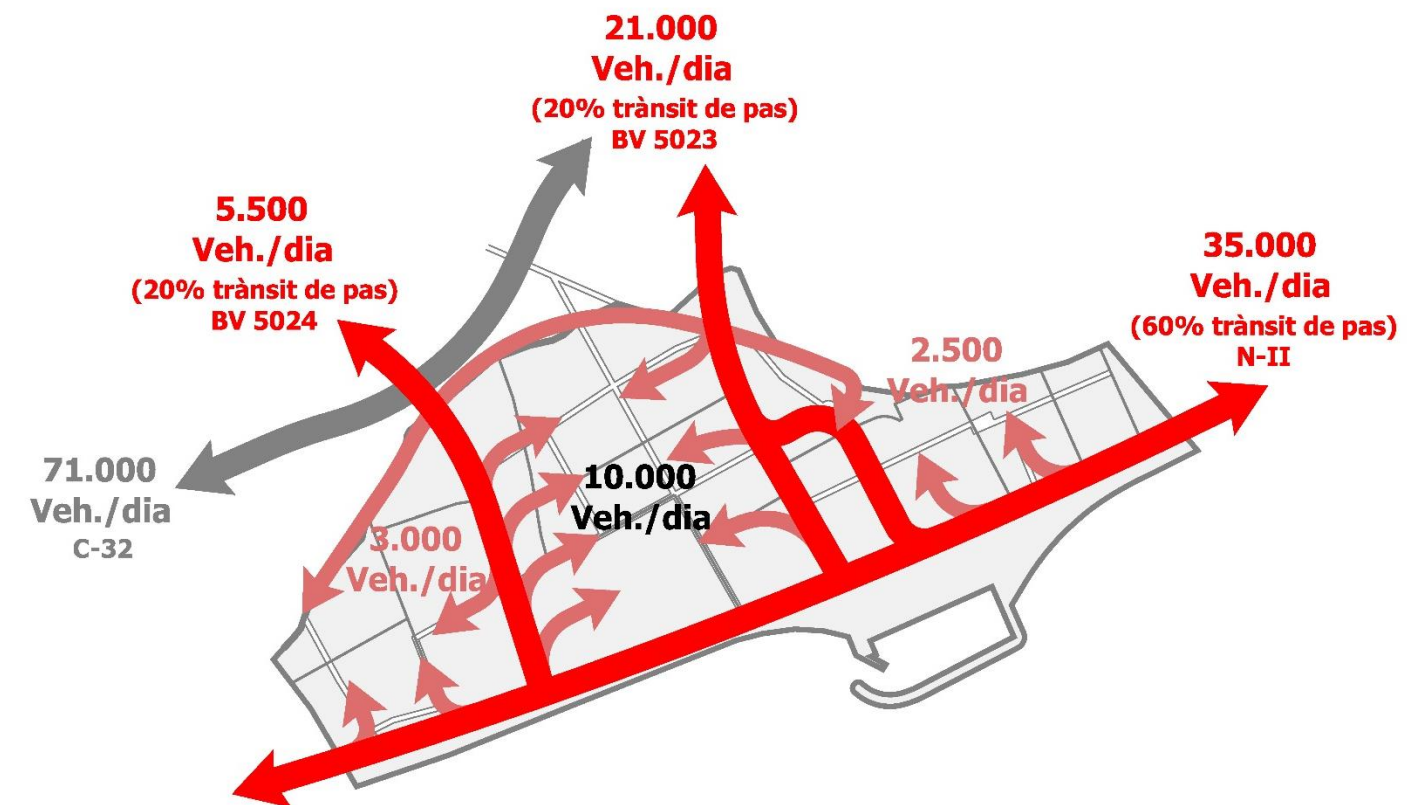
Uns 10.000 vehicles accedeixen al nucli principal de Premià de Mar, 2.500 als sectors a est de la carretera BV-5023 i 3.000 al sector a l'oest de la BV-5024.

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

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

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

Vies principals:

- Gran Via de Lluís Companys: 3.000 veh/dia (valor promig en el tram, amb trams de fins a 5.600 vehicles/dia)
- Carrer Santiago Rusiñol: 2.700 veh/dia (valor promig en el tram, amb trams de fins a 4.400 vehicles/dia)
- Carrer de la Mercè 2.500 veh/dia, amb trams de fins a 3.800 vehicles dia.
- Torrent Malet: 2.600 veh/dia (promig del tram, suma dels dos sentits).
- Carrer Batlles: 2.000 veh/dia (promig del tram, suma dels dos sentits), amb trams de fins a 1.450 veh/dia.
- Camí del Mig: 1.800 veh/dia (promig del tram, suma dels dos sentits)
- Carrer Plaça, promig de 1.800 vehicles/dia, amb trams de fins a 2.200 vehicles dia.
- Carrer Torrent de la Fontsana: 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 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 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 (vehicles en sentit 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 muntanya).
- 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

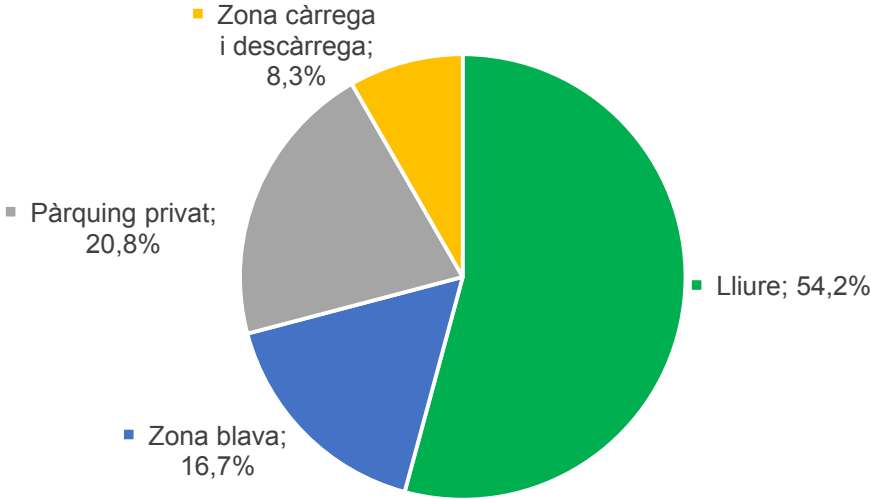
Grups d’edat	%
18-24	2%
25-34	24%
35-44	28%
45-54	27%
55-64	17%
>65	2%

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.

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 est	Can Pou	Barri del Maresme	Barri de l'Eixample	Nucli antic	Barri de Llevant	Santa Maria	Masnou	Mataró	Teià	Vilassar Mar	Total
Alella					6%	3%							9%
Badalona					3%			3%					6%
Barcelona				3%	6%								9%
Blanes											3%		3%
Cabrils				3%									3%
Calella					3%								3%
Lliçà					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%		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	Camp de mar	Barri Banyeres	Barri del gas	Sol i Mar	Barri del Maresme	Barri de l'Eixample	Nucli antic	Barberà Vallès	Barcelona	Cabrer	Mataró	Vilassar 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%	3%	3%
Barcelona	0%	0%	0%	0%	3%	0%	3%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	10%
Masnou	0%	0%	0%	0%	3%	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%	0%	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 mitja 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, 16% 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 i Mar	Barri del Maresme	Barri de l'Eixample	Nucli antic	Premià Dalt	Vilassar 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 accedeix des de la N-II cap a la carretera de Vilassar de Dalt, en sentit nord. Respecte els altres punts d'enquesta 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 dos costats de la N-II), i el 40% restant són de dins de Premià (principalment Can Pou). El carrer Capitans de Mar funciona com a eix paral·lel a la costa d'enllaç entre la zona de nucli urbà i els barris a est 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%	3%	6%	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%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	6%
Granollers	0%	0%	0%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	0%	3%
Masnou	0%	0%	0%	3%	0%	0%	0%	3%	0%	3%	6%	14%
Mataró	3%	3%	0%	0%	9%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	14%
Teià	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	Cabrera	Cabrils	Canovelles	Girona	Llinars Vallès	Manresa	Masnou	Mataró	Montcada i Reixac	Pineda	Premià Dalt	Sant Cebrià de Vallalta	Sant Cugat	Sant Feliu de Llobregat	Terrassa	Vilassar Dalt	Vilassar Mar	Total
Can Pou	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Barri del Maresme	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	5%
Barri de l'Eixample	2%	0%	2%	2%	5%	2%	2%	0%	0%	0%	2%	2%	10%	2%	2%	0%	0%	0%	2%	2%	2%	2%	46%
Nucli antic	2%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	2%	2%	2%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	17%
Abrera	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Alella	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Badalona	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%
Cerdanyola	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	2%
Masnou	0%	2%	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%	2%	0%	0%	0%	0%	2%
Premià Dalt	2%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%
Vilassar Dalt	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7%
Total	15%	2%	2%	2%	10%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	20%	2%	2%	7%	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 l'anàlisi es consideren tots aquells desplaçaments dins de la xarxa viària de Premià de Mar, incloent aquells trams de la xarxa interurbana que el travessen (inclou, per tant, trànsit de pas).

S'ha desglossat aquesta mesura per tipologia de via.

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

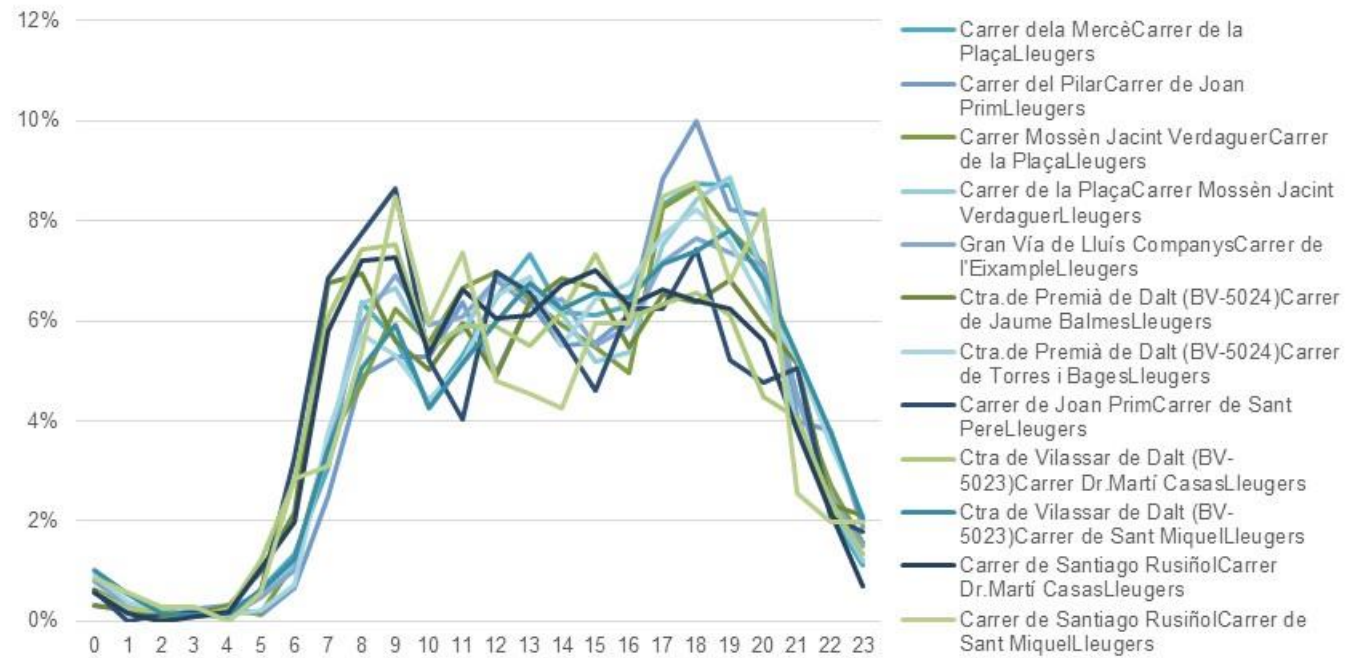
Font: INTRA SL

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, de 18h a 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 plànol d'IMD. Les dades d'aforaments 24 h donen les corbes horàries diferenciades per turismes i pesants, com segueix.

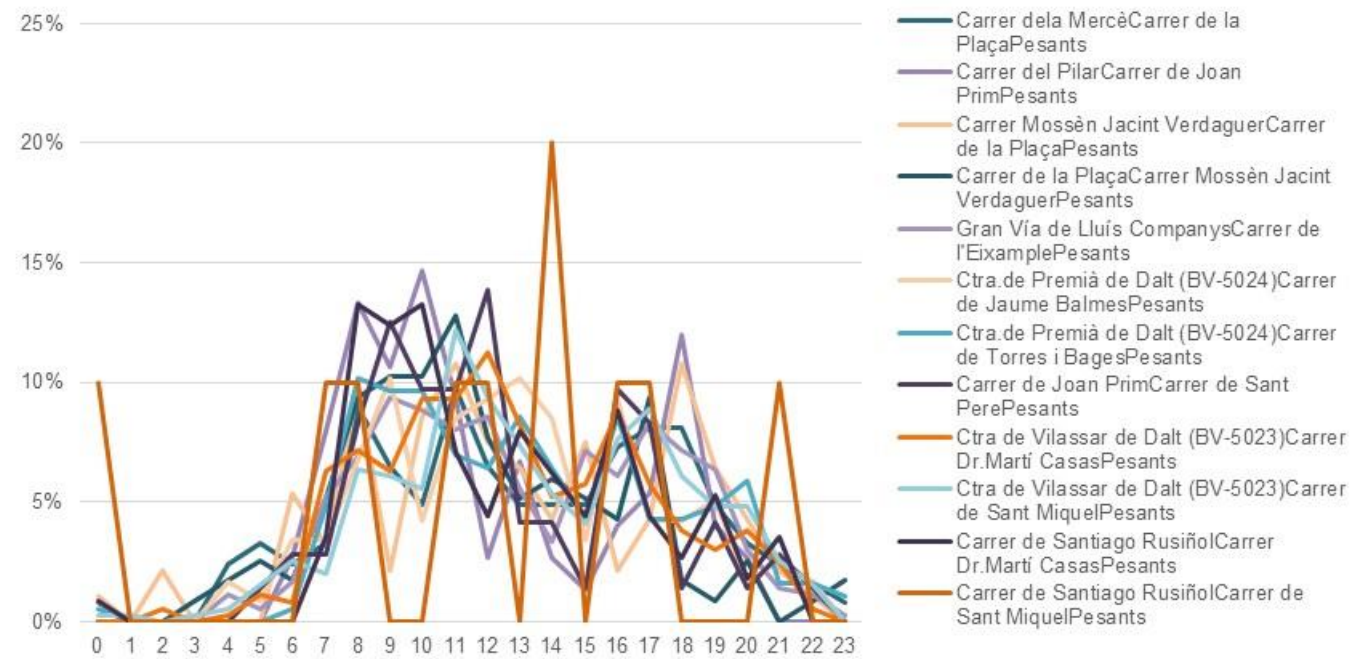
Figura 71. Corba horària en aforaments 24 h a Premià de Mar, vehicles lleugers, 2015



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:

Taula 49. Capacitat màxima per carril, segons jerarquia de via

Jerarquia	Capacitat
Xarxa d'accessos i vies interurbanes	1.500
Xarxa primària	1.400
Xarxa secundària	1.200
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. Llegendat nivells de servei

Color	Rang	Nivell de servei
Verd clar	0,0 - 0,3	Nivell A - Flúidesa
Verd fosc	0,3 - 0,5	Nivell B
Orange	0,5 - 0,7	Nivell C
Verd fosc	0,7 - 0,9	Nivell D
Púrpura	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 conflicte pel que fa a la saturació de la xarxa viària en hora punta a la Nacional II, i a les carreteres BV-5024 i BV-5023 Només es registra un nivell de servei E en els punts de detenció associats a semàfors a la N-II i 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 Santiago Rusiñol 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 mitjana	NS mitjà	NS mitjà (codi)
Xarxa d'accessos i vies interurbanes	4,6	10.469	0,55	C
Xarxa primària	8,9	1.340	0,11	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	dobles	30 km/h	5%	22	45	26
Ramon de Peñafort	muntanya	30 km/h	2%	20	38	25
Radael Casanovas	dobles	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.

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 municipis limítrofs..
- La carretera N-II que des de Barcelona puja resseguint la franja costanera cap a Mataró constitueix la segona via d'accés principal a Premià i suporta una intensitat de trànsit elevada, de prop de 35.000 vehicles.
- 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 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, Santiago Rusiñol, Joan Prim, de la Plaça, Francesc Mas i Abril, Can Pou, Doctor Martí Casas, Enric Borràs.

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 Penyafort (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).

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

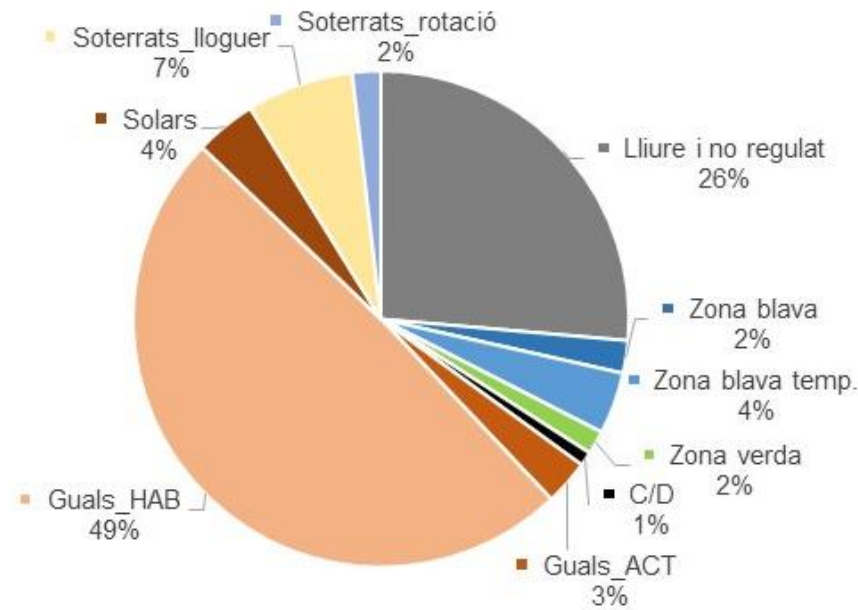
Per tal de quantificar l'aparcament existent en la situació actual a Premià de Mar, s'ha dut a terme un inventari d'aparcament, a la totalitat de la xarxa viària, analitzant diferents tipologies de places existents.

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

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

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

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	Motos	C/D*	TOTAL
A LA VIA PÚBLICA	Lliure i no regulat		3.321	572		3.893
	Regulat	Zona blava	313			313
		Zona blava de temporada	595			595
		Zona verda	227			227
		Càrrega i descàrrega			135	135
FORA DE LA VIA PÚBLICA	Ús privat	Guals d'activitats	435			435
	Ús privat	Guals d'habitatge	7.263			7.263
	Ús públic	Exteriors (lliures)	590			590
	Ús privat	Soterrats (places de lloguer)	1.028			1.028
	Ús públic	Soterrats (zona blava)	275			275
		TOTAL	14.047	572	135	14.754

* Placess 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.

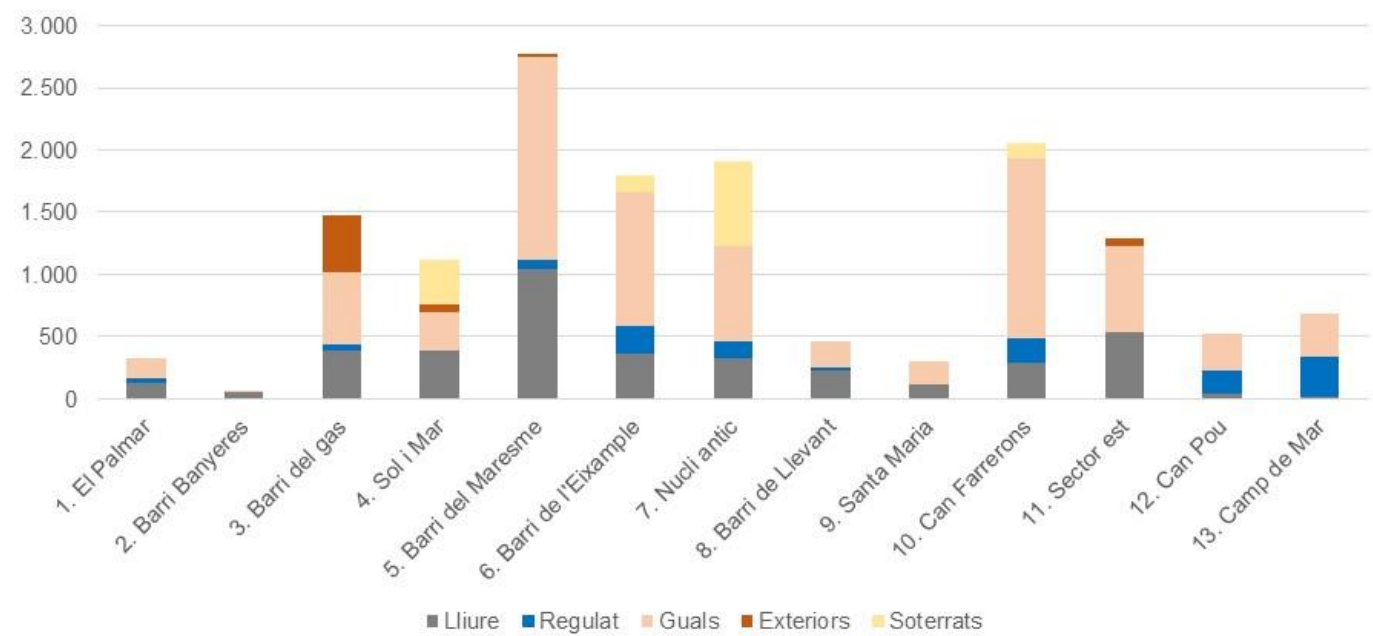
La informació està grafiada al plànol 30 d'oferta d'aparcament, diferenciada per barris.

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

EN CALÇADA							FORA DE CALÇADA					TOTAL
Lliure			Regulat				Ús privat	Ús privat	Ús públic	Ús privat	Ús públic	
Barri	Turismes	Moto	Zona Blava	Zona blava de temporada	Zona verda	C/D	Guals activita	Guals habitatge	Exterior lliure	Soterrat places lloguer	Soterrat zona blava	
1. El Palmar	123	0	0	43	0	0	30	130	0	0	0	326
2. Barri Banyeres	51	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	68
3. Barri del gas	349	33	0	53	0	6	37	542	450	0	0	1.470
4. Sol i Mar	382	5	0	0	0	6	17	290	55	353	9	1.117
5. Barri del Maresme	886	153	50	0	0	30	42	1.583	25	0	0	2.769
6. Barri de l'Eixample	250	119	97	0	80	42	91	979	0	139	0	1.797
7. Nucli antic	246	74	106	0	0	31	111	654	0	414	266	1.902
8. Barri de Llevant	198	23	0	0	25	2	23	188	0	0	0	459
9. Santa Maria	104	13	0	0	0	2	7	176	0	0	0	302
10. Can Farrerons	223	71	60	0	122	16	50	1.386	0	122	0	2.050
11. Sector est	487	47	0	0	0	0	7	688	60	0	0	1.289
12. Can Pou	22	14	0	185	0	0	18	279	0	0	0	518
13. Camp de Mar	0	20	0	314	0	0	2	351	0	0	0	687
Total	3.321	572	313	595	227	135	435	7.263	590	1.028	275	14.754

Font: INTRA SL

Taula 54. Distribució de l’oferta de places d’aparcament a cada barris (2015)



Font: INTRA SL

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

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

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

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

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

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

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 Farrerons. 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 a 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 i 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 dilluns a diumenge, festius inclosos, i de 9 a 20h, aquestes zones son 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 padró 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’alta al padró 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 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 20:30 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 partir de tres variables:

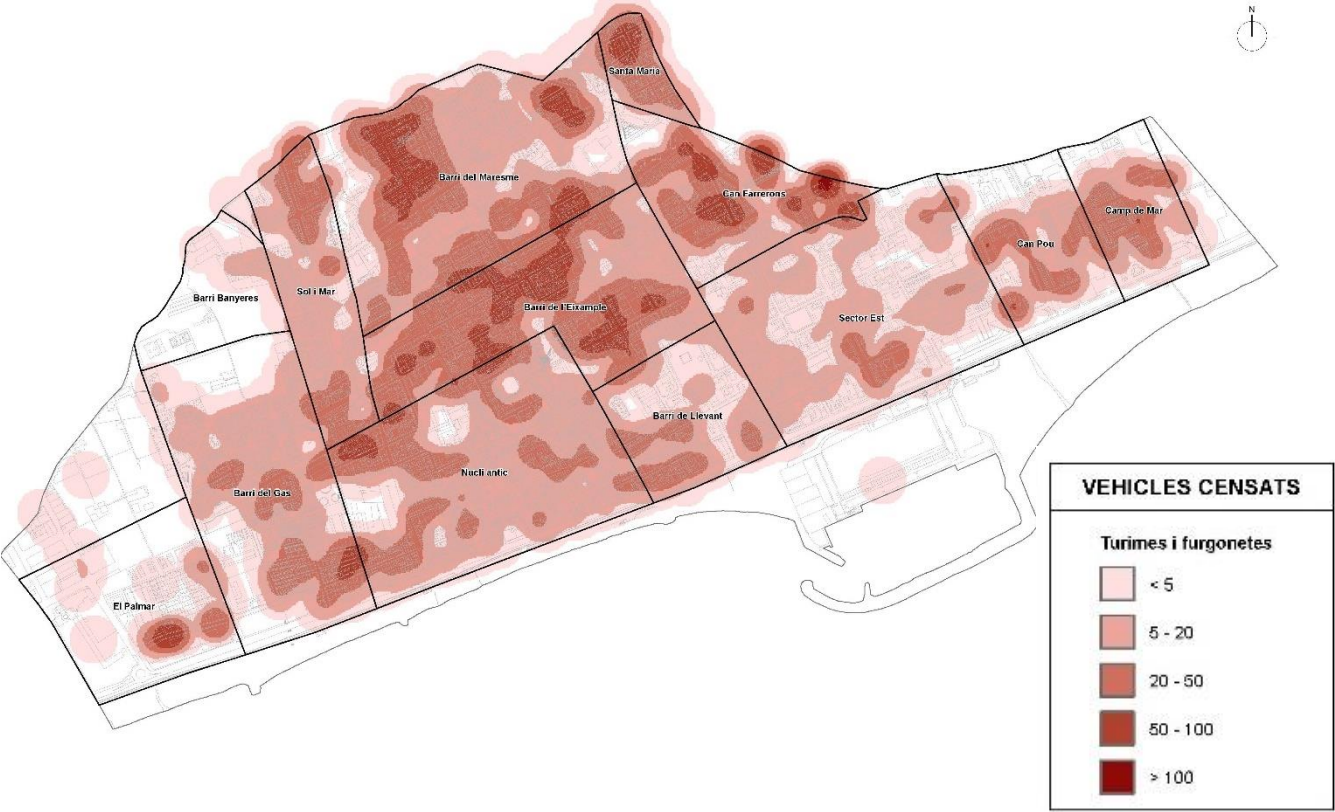
1. Estimació de la demanda residencial a partir de la motorització (amb dades del padró de vehicles),
2. Inspecció nocturna d'aparcament per detectar ocupació i il·legalitat nocturna,
3. Dades d'ocupació i de rotació d'aparcament diürna en 8 àrees amb major demanda.

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)



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'analitzar els resultats obtinguts és en el cens de vehicles facilitat per l'Ajuntament de Premià de Mar hi ha 2.178 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 calculat es concentra al barri de l'Eixample, amb 500 vehicles sense plaça, i al barri de Santa Maria, amb 70 vehicles sense plaça. També s'observa una ocupació elevada als barris del Nucli antic i Llevant.

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

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

Taula 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	52%	97%
4. Sol i Mar	523	1.103	580	47%	95%
5. Barri del Maresme	1.815	2.616	801	69%	97%
6. Barri de l'Eixample	2.192	1.678	-514	131%	99%
7. Nucli antic	1.384	1.562	178	89%	98%
8. Barri de Llevant	351	436	85	81%	98%
9. Santa Maria	356	289	-67	123%	99%
10. Can Farrerons	1.052	1.979	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 dèficit 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. Dèficit d'infraestructura (2015)

SECCIÓ	Densitat (places/ha)	Dèficit d'infraestructura		
		Amb plaça (1)	Sense plaça (2)	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 dèficit 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 dèficit de places, que genera una forta pressió d'aparcament també en els barris limítrofs de Llevant, Maresme i bari 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 Arcal, 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 Ferrerons	L'ocupació és alta, 95%, però amb places buides. A destacar: carrer Ramón de Penyafort (6), carrer del Batlles (3), carrer de Santiago Rossinyol (11), carrer Pescadors (4)
Barri 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 70%, i l'aparcament solar del carrer Gran Via presenta una ocupació pràcticament del 100%
Santa Maria	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

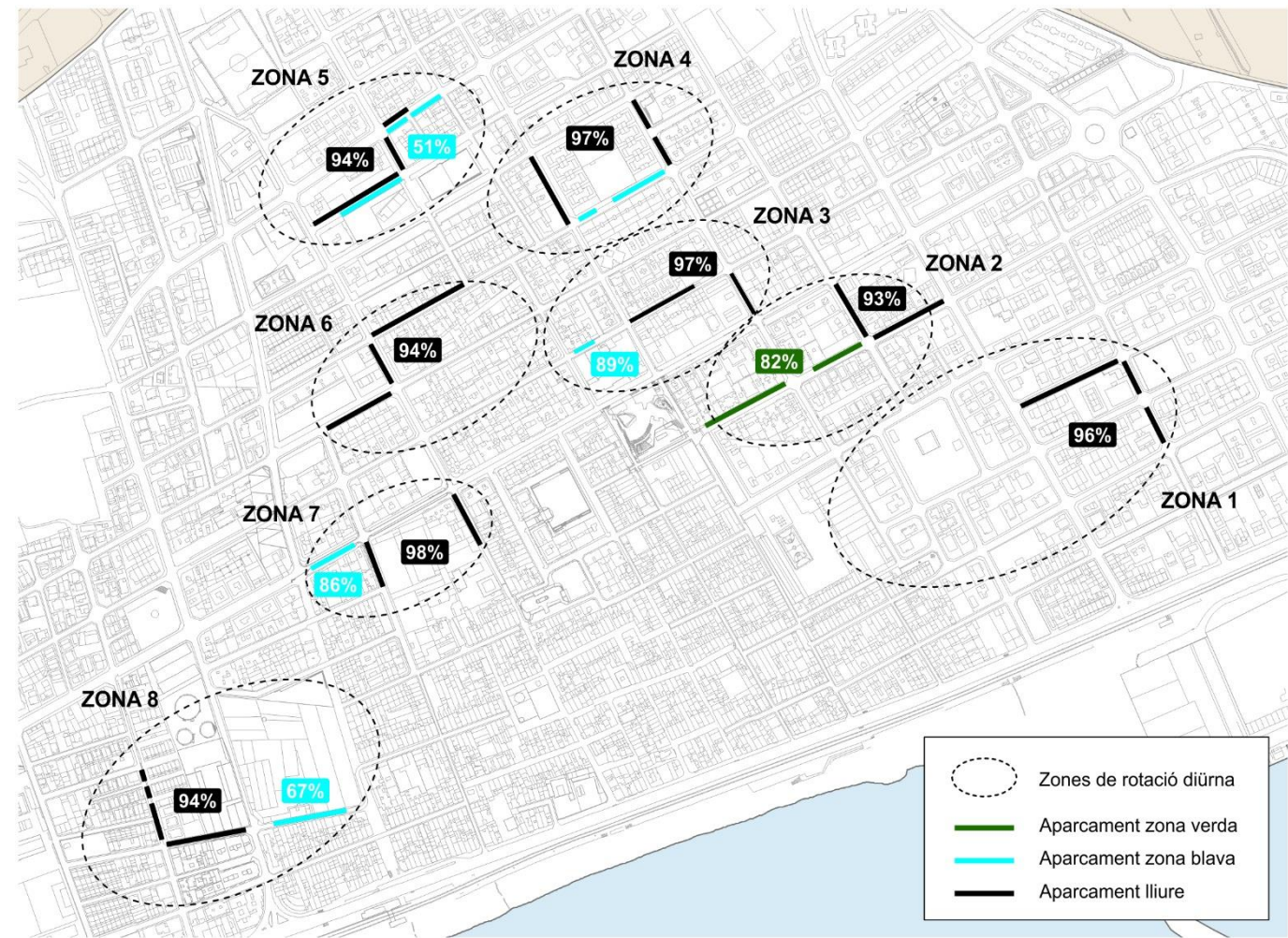
2.7.2.3. Ocupació de l'estacionament a Premià de Mar

La utilització de l'estacionament en determina el funcionament i permet detectar problemàtiques concretes en l'estacionament residencial.

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

Al gràfic i taules següents es recull el resultat de l'ocupació de les places en calçada 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%	29%	
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%		13%
6	Eixample	33			94%			16			48%		
7	Nucli Antic	22		23	98%		86%	10		3	45%		13%
8	Barri del Gas	21		11	94%		67%	6		3	29%		27%

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%		0%
Eixample	73	24	3	94%	82%	89%	41	7	0	56%	29%	0%
Maresme	56	0	34	95%		57%	27		3	48%		9%
Nucli Antic	22	0	23	98%		86%	10		3	45%		13%
Barri del Gas	21	0	11	94%		67%	6		3	29%		27%

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

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

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

Taula 63. Índex de rotació per àmbits (vehicles/plaça i dia)

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

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 <ul style="list-style-type: none">En el municipi de Premià de Mar es comptabilitzen al voltant de 14.800 places d'aparcament. Un total de 5.200 són a la via pública (35%) i 9.600 fora de calçada (65%).Existeix un volum molt significatiu de places d'aparcament privades per ús d'habitatge, unes 7.260 en tot el municipi (sense incloure les places de lloguer en aparcaments soterrats on també hi ha places de rotació) segons el llistat de guals de que disposa l'Ajuntament de Premià de Mar.També es comptabilitza una important oferta d'aparcament lliure en calçada, al voltant de 3.900 places en tot el terme municipal.

<ul style="list-style-type: none">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 <ul style="list-style-type: none">La relació entre el la demanada 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 superiors 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 bari 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 <ul style="list-style-type: none">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 té una importància significativa quan es tracta de la distribució urbana de mercaderies. Es pot tractar d'una font 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 (grafiades 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	-	
Total	135	100%

Font: INTRA SL

Al plànol també es determinen els principals itinerari 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 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	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 Ramón 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 (Sorli)	5	38%	56%		33%	20%
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. L'espai 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 conclou 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 (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 (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.

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 major densitat als barris de l'eixample, nucli antic i barri del Maresme.
- Es determinen els principals itinerari 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.

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 claus derivades del PSV.

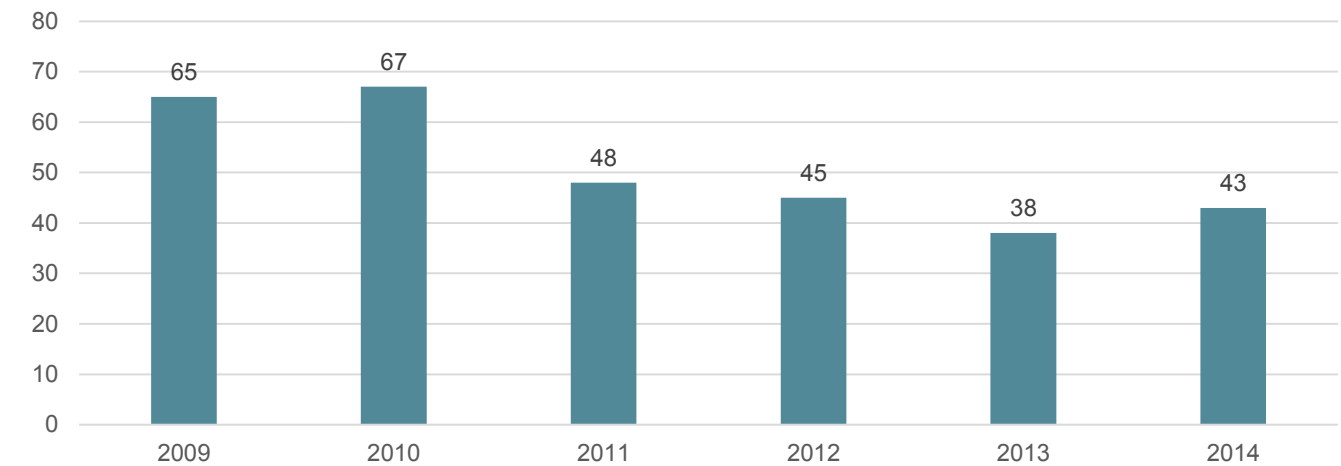
L'any 2012 es va redactar el Pla Local de Seguretat Viària al municipi de Premià de Mar, amb vigència 2013-2016. Aquest va ser revisat l'any 2015, i la seva avaluació i actualització està prevista per l'any 2018, segons el calendari de treball del Servei Català de Trànsit.

Els objectius fonamentals del Pla Local de Seguretat Viària de Premià de Mar 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 llinar 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.

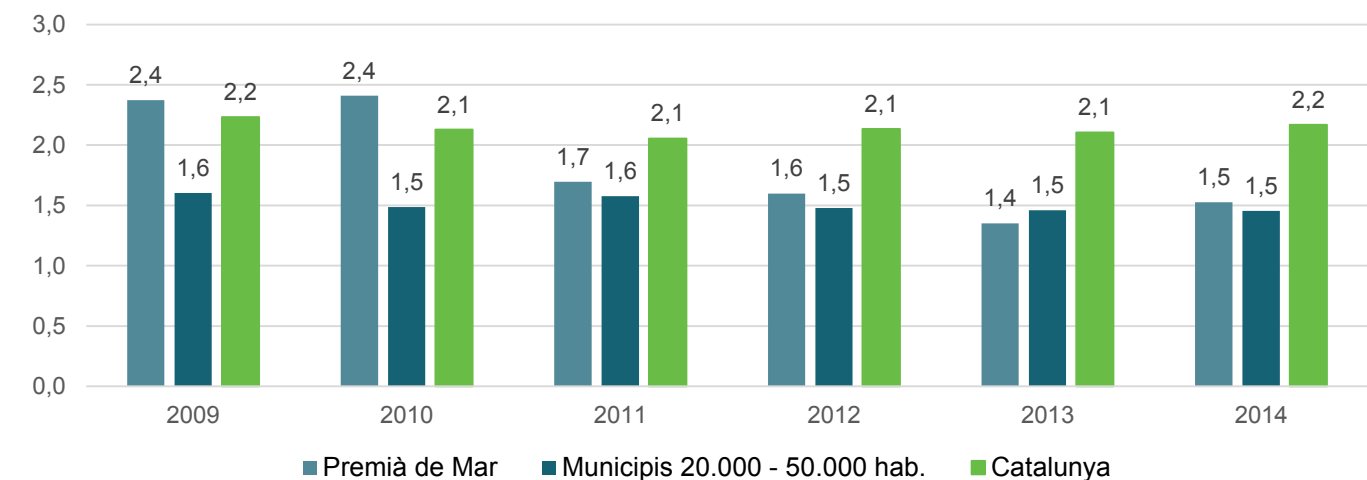
Tot i aquest augment puntual, el volum d'accidents de Premià de Mar per càpita es manté en la línia al de municipis de població similar, i per sota de la mitjana catalana.

Figura 77. Nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana



Font: Policia Local de Premià de Mar

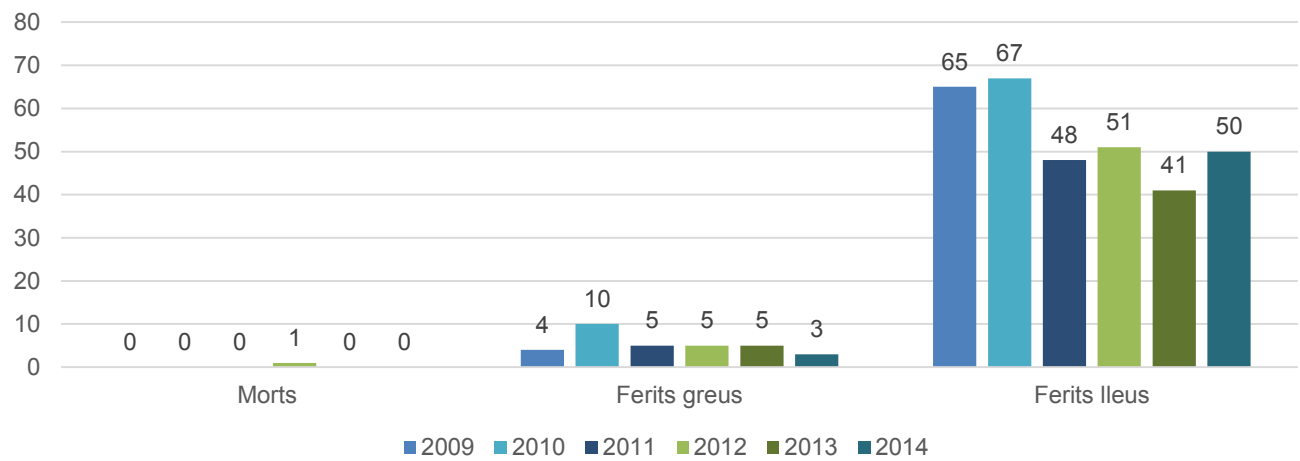
Figura 78. Nombre d'accidents amb víctimes en zona urbana per 1.000 habitants, comparativa amb municipis de volum poblacional similar i Catalunya



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

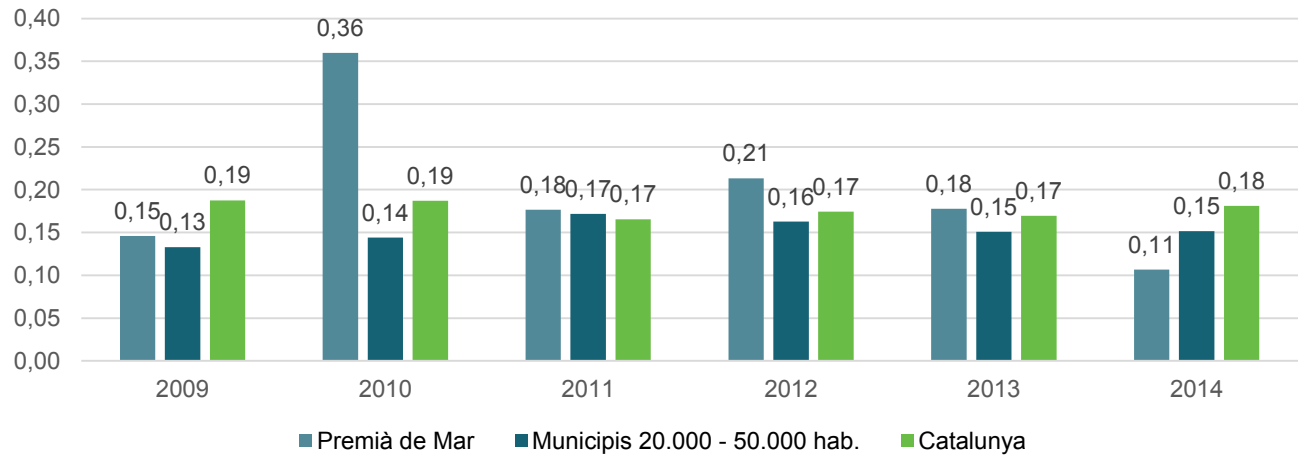
Durant aquest mateix període s'evidencia un balanç positiu en quant a la lesivitat de les víctimes, reduint-se el nombre de ferits greus i víctimes mortals.

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 Font Santa
- PCA 2. Intersecció entre carrers Elisenda Montcada i Mossèn Jacint Verdaguer
- PCA 3. Intersecció entre carrers Sant Ramon de Penyafort i Batlles
- PCA 4. Intersecció entre ctra. de Vilassar de Dalt i carrer Doctor Martí Casas

- PCA 5. Intersecció entre carrers Ramon Llull i Pilar
- PCA 6. Intersecció entre carretera de Premià de Dalt i camí del Mig

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

Taula 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 Font Santa	1	3	2	1	1	1	Reducció	S'ha actuat
PCA 2	Intersecció entre carrers Elisenda Montcada i Mossèn Jacint Verdaguer	3	1	1	0	0	1	Es manté	S'ha actuat
PCA 3	Intersecció entre carrers Sant Ramon de Penyafort i Batlles	2	2	1	1	1	0	Reducció	S'ha actuat
PCA 4	Intersecció entre ctra. de Vilassar de Dalt i carrer Doctor Martí Casas	1	0	2	1	1	0	Reducció	S'ha actuat
PCA 5	Intersecció entre carrers Ramon Llull i Pilar	0	2	1	0	1	2	Augment	S'ha actuat
PCA 6	Intersecció entre carretera de Premià de Dalt i camí del Mig	1	0	2	0	0	0	Reducció	S'ha actuat
Total PCA		8	8	9	3	4	4	Reducció global	

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

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.

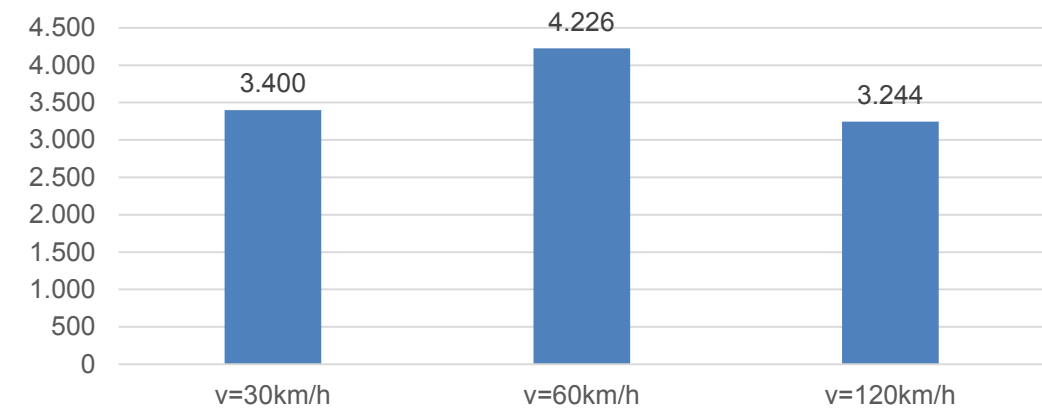
Un cop identificades les diferents tipologies de mobilitat, es classifiquen de forma disponible en 3 rangs de velocitat disponibles: 30, 60 i 120 km/h.

2.9.2.1. Consum energètic del transport

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

consum energètic es produeix a la xarxa interurbana (incloent l'itinerari total dels desplaçaments de connexió i el trànsit de pas).

Figura 81. Consum d'energia final a Premià de Mar (tep/any)

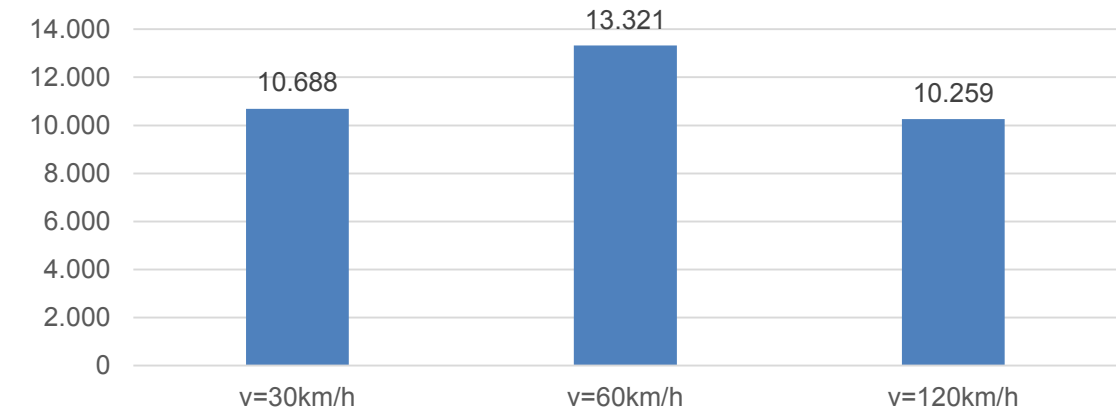


Font: INTRA SL, amb l'eina AMBIMOB 2.

2.9.2.2. Contaminació atmosfèrica

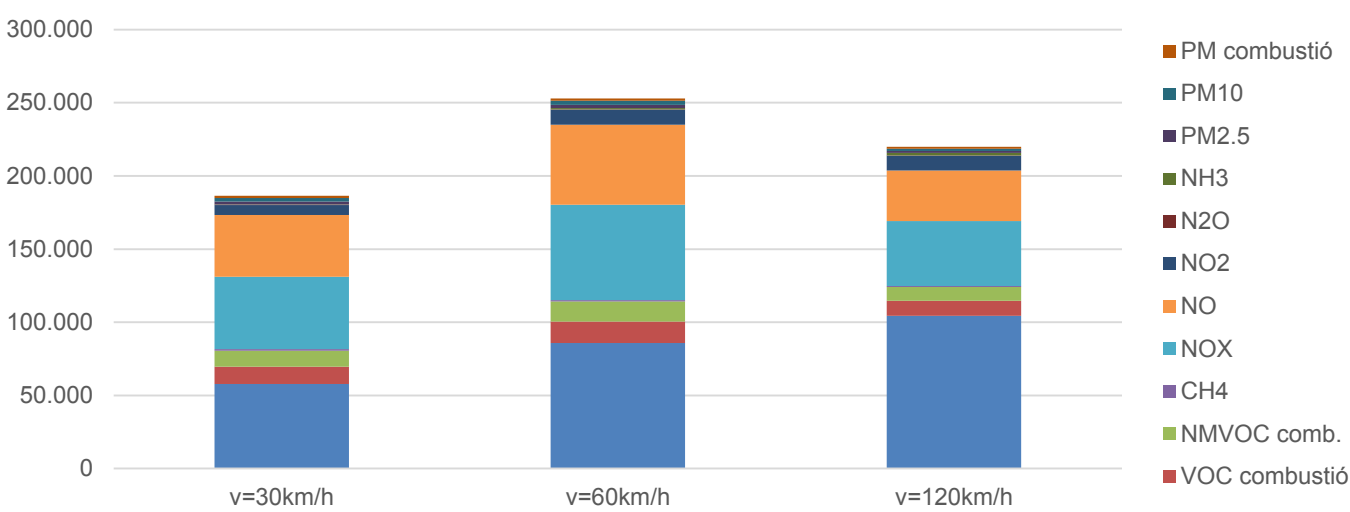
Dins d'aquest marc conceptual, es realitza el còmput global de les emissions de GEH derivades del transport a Premià de Mar, amb la metodologia de càlcul ja esmentada i amb dades referents al parc de vehicles, de mobilitat i de velocitat. L'any 2015 s'hauran emès un total de 34.270 t CO₂ equivalent. 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 km²	Població hab.	Densitat hab/km²	Percentatge de població respecte Catalunya
7	Maresme	No	33	503	521.517	1.036	5

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

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

- Els nivells mesurats 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'arsènic, cadmi, níquel i benzo(a)pirè, no s'han superat els valors objectiu establerts a la legislació.

- En relació amb les mesures d'ozó troposfèric s'han detectat 2 superacions del llindar horari d'informació a la població a l'únic punt de mesurament d'aquesta zona. No s'ha detectat cap superació ni del llindar d'alerta, ni del valor objectiu per a la protecció de la salut humana en aquesta zona, ni del valor objectiu per a la protecció de la vegetació.
- Respecte a l'avaluació dels nivells de la resta de contaminants, d'acord amb l'inventari d'emissions i les condicions de dispersió de la zona, s'estima que els nivells compleixen els objectius de qualitat de l'aire establerts a la normativa vigent.

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

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)

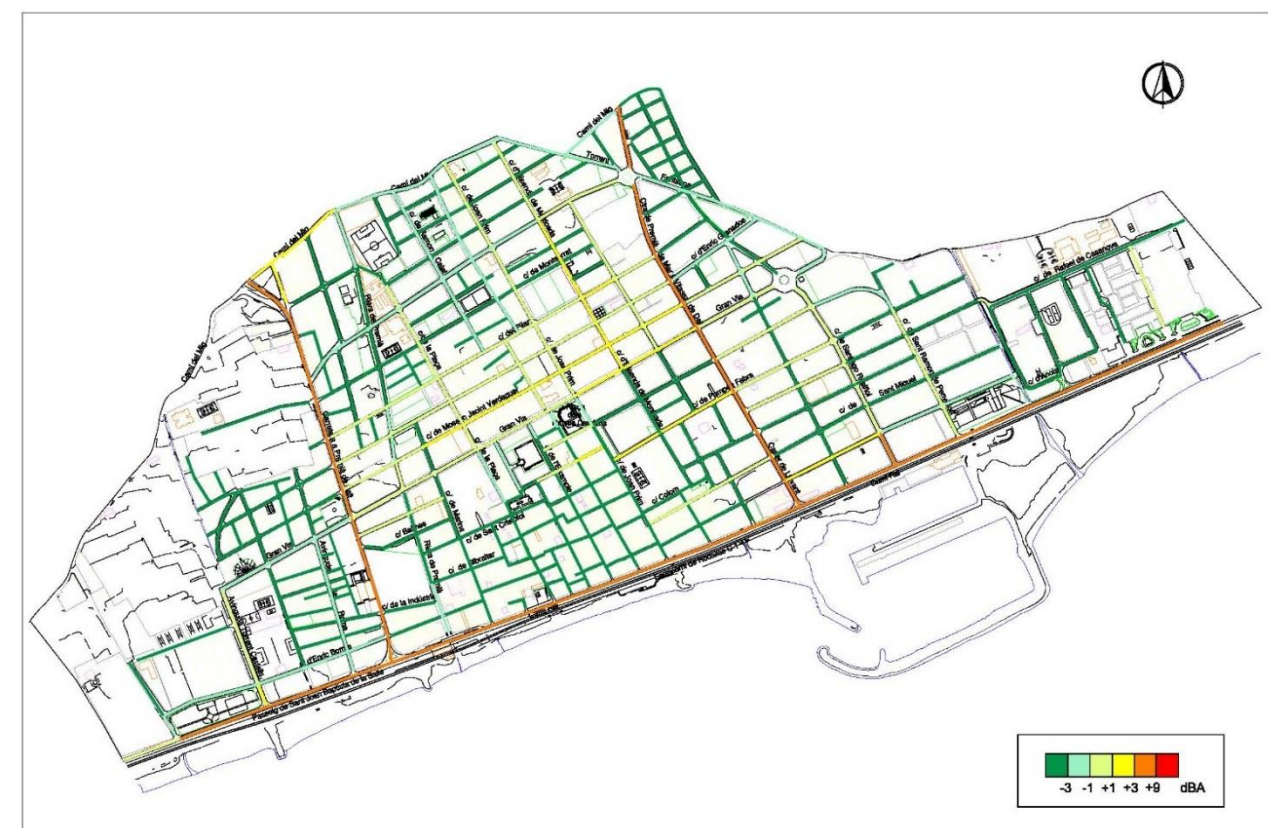


Figura 86. Mapa de superacions nocturnes a Premià de Mar (2011)



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 concentrava principalment a les infraestructures viàries que el travessen: la carretera N-II, la carretera BV-5024 de Premià de Dalt a Premià de Mar i la carretera BV-5023 de Vilassar de Dalt a Premià de Mar.

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

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

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

També es va constatat una disminució important dels nivells acústics (de l'ordre de 3 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 Parcial Urbanístics). A partir d'aquesta informació, es van assignar les

corresponents zones acústiques a les àrees urbanitzades existents i als sectors que està previst urbanitzar en un futur d'acord amb els criteris que estableix el *Decret 176/2009, de 10 de novembre*.

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

- Control del soroll emès pels vehicles privats (turismes, motos i camions) que circulen pel municipi.
- Manteniment del bon estat del paviment i aplicació de paviments sonoredactors 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 complir 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 urbà. La taula 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 interurbans 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; empreses operadores i concessionàries en situació de funcionament normal (no congestió).
- Costos Externs o Socials. Costos suportats per la societat, en situació de no congestió.

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		
	Trama urbana	Trama interurbana	Total
Turisme	25.051.358,9	68.223.742,5	93.275.101,4
Motocicleta	3.427.523,0	4.761.492,7	8.189.015,6
Bicicleta	1.632.447,5	0,0	1.632.447,5
Total transport privat	30.111.329,3	72.985.235,2	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		
	Trama urbana	Trama interurbana	Total
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		
	Trama urbana	Trama interurbana	Total
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 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 l'actualització del PMUS:

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

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

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

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

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

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

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 administrar-lo 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 30.827m² de sòl, són:

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

- sòl 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 22.195m² de sòl.

En sòl urbà el P.O.U.M. defineix els següents polígons d'actuació:

P.A.1. Triginer – Metalogènia

P.A.2. Banyeres

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, d'ordenació del subsòl i altres de similars. El POUM defineix els següents plans de millora urbana:

P.M.U.1. Can Sanpere – Avda. Roma

P.M.U.2. Can Batlle

P.M.U.3. Can Fayà

Instruments de planejament que mantenen la seva vigència:

- Pla parcial industrial del Torrent Malet
- 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 POUM inclou:

- La creació de la zona industrial al voltant del torrent Malet, que es cobriria i passaria a convertir-se en la via de comunicació amb Premià de Dalt, i el perllongament de la Gran via fins a la fàbrica Metalogenia al límit municipal amb el Masnou 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 creixement residencial amb 441 habitatges previstos (132 d'habitatges protegits) del potencial de 500 habitatges que estableix el POUM 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 Països 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 m².

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

3.2. Relació amb altres plans i programes connexos

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:

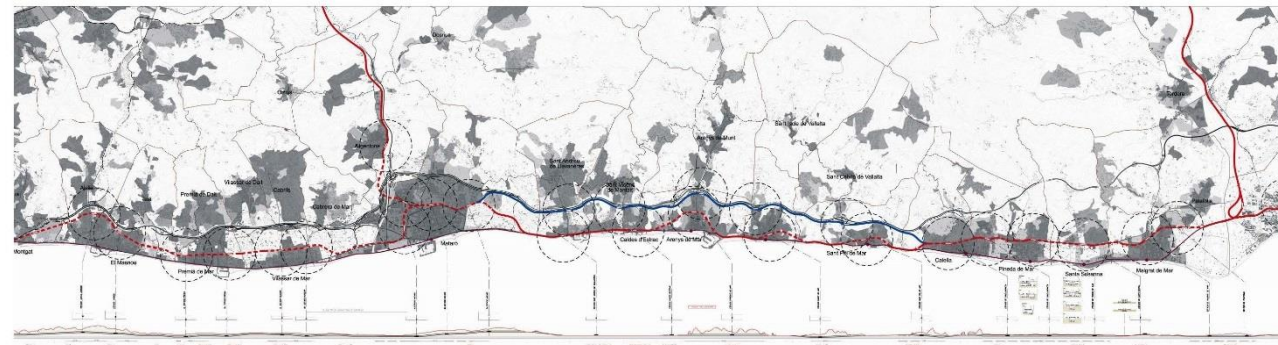
El **Pla Territorial General de Catalunya** i el **Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PTMB)**, als quals cal supeditar especialment les prognosis de creixements socioeconòmics i la distribució de les activitats al territori.

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

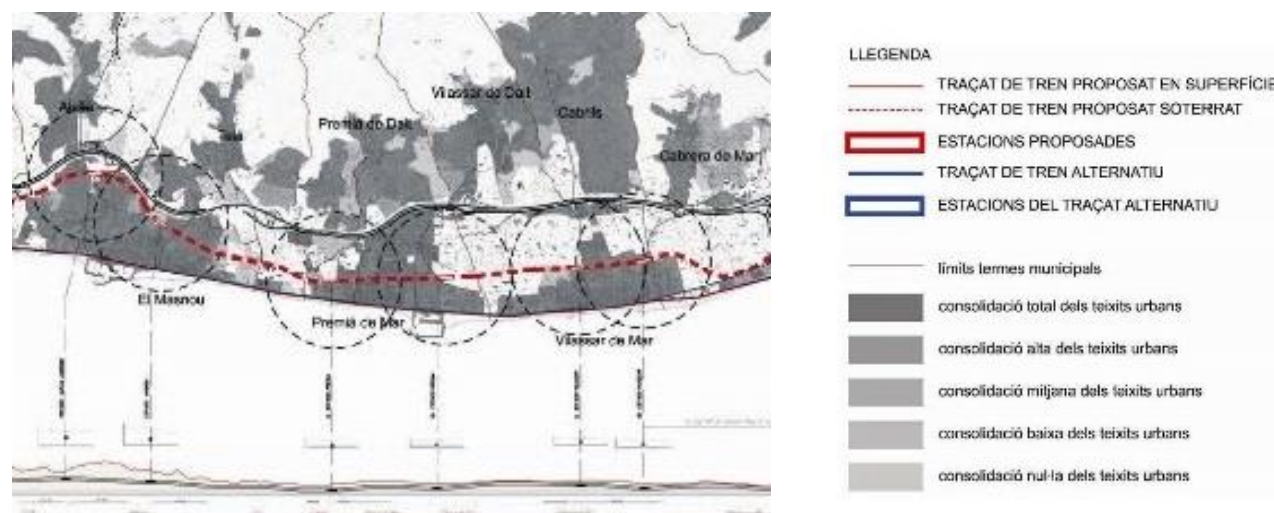
El traçat ferroviari costaner que figura al PTMB respon a diversos estudis realitzats abans o al llarg del desenvolupament dels treballs del Pla i haurà de concretar-se amb la tramitació dels corresponents estudis informatius sobre projectes a desenvolupar.

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



(Detall al municipi de Premià de Mar)

Llegenda:



Font: Pla territorial metropolità 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 Vallgorguina.
- 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, Cabrils, el Masnou, Premià de Dalt, **Premià de Mar**, Teià, Vilassar de Dalt i Vilassar de Mar.

- 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.

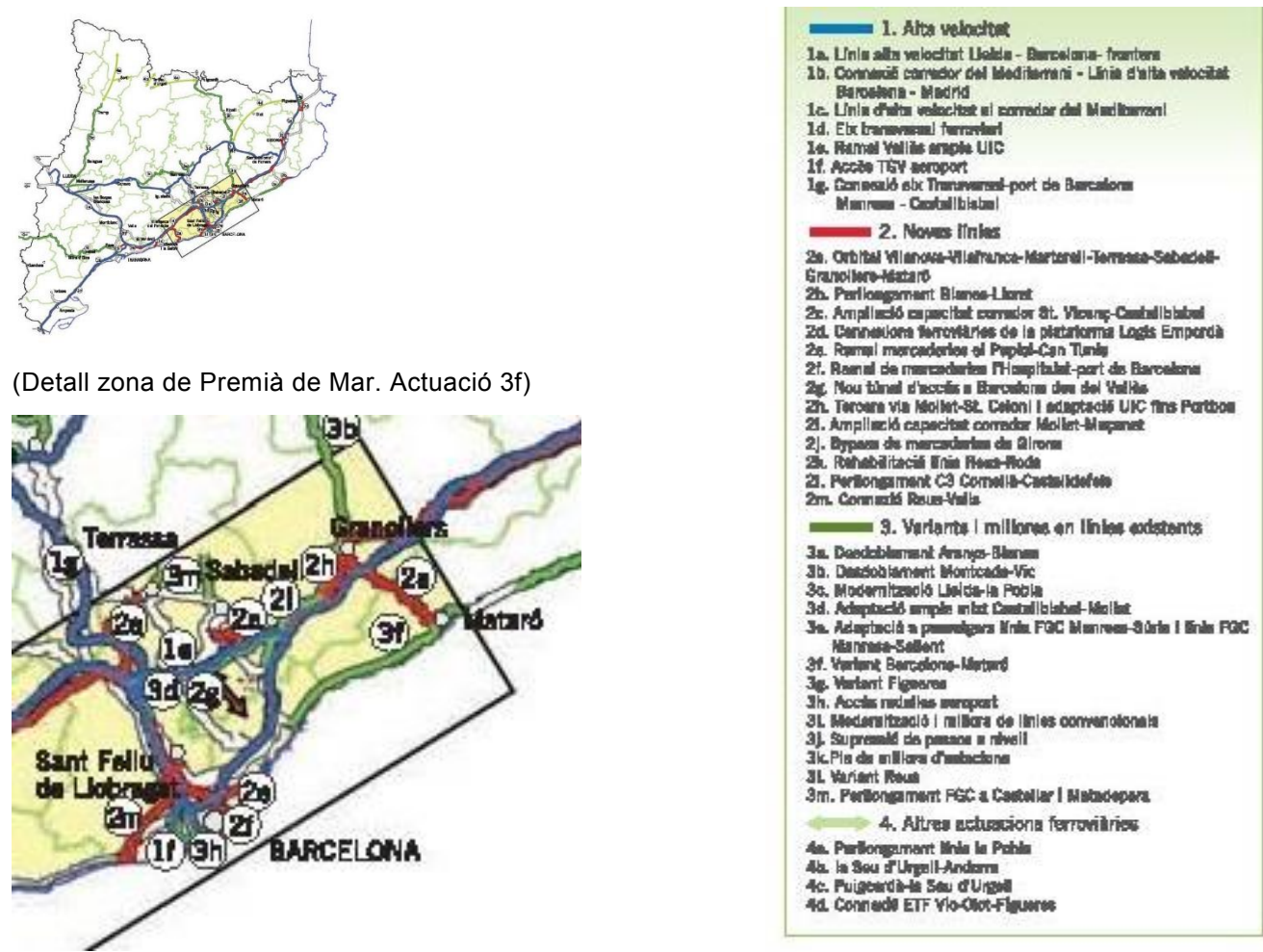
Les directrius que directament emmarquen el PITC són:

- 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 1,18 del 2004.
- A conseqüència de l'augment en un 12% dels quilòmetres de xarxa ferroviària per cada habitant, la càrrega global transportada per carretera hauria de descendir un 10%, fins al 72%; el volum de productes distribuïts per tren ha de créixer un 8,5% cada any, mentre que les mercaderies carregades en camions ho faran un 3,1%.
- Els quilòmetres de vies ciclistes, especialment la xarxa bàsica ciclista, experimentaran un notable augment, fins a situar-se al voltant dels 1.300 Km.

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 exprés 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 (pdi), 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 pdi 2011-2020, que són:

- AX: Ampliació de la xarxa ferroviària (Metro i FGC) i de tramvia (subprograma XT)
- XE: Desplegament de la xarxa ferroviària estatal
- IN: Intercanviadors
- TPC: Infraestructures de transport per carretera
- MM: Modernització 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 d'aquests 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 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)

Llegenda:



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, hagin 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 ara 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 dels 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	Indicador	RMB Δ 2012 - 2018
OBJECTIU MARC 1.1: Promoure un transvasament modal d'usuaris del vehicle privat vers els modes no motoritzats i el transport públic	%NM	NM: +1,5%
	% TP	TP: +10%
	% VP	VP: -9%
	Reducció de la mobilitat en cotxe (veh*km)	-5,8%
OBJECTIU MARC 1.2: Potenciar el transvasament modal del transport de mercaderies vers el mode ferroviari	% Carretera	+1,5% Carretera
	% Ferrocarril	+130% Ferrocarril
OBJECTIU MARC 2.1: Fomentar un ús més eficient del sistema de transport de passatgers, tant en vehicle privat com en transport públic i discrecional	Ocupació	+7,40% TP Viari
	Δ% TP Viari	+7,40 TP Ferroviari
	Δ% TP Ferroviari	+6,60% Turisme
	Δ% Turisme (dia feiner)	
OBJECTIU MARC 2.2: Assolir un sistema més eficient de transport de mercaderies	Cost unitari €/t*km	-11%
OBJECTIU MARC 3: Minimitzar la distància de desplaçaments	Distància mitjana interurbana en vehicle privat (km)	-0,6%
OBJECTIU MARC 4: Garantir l'accessibilitat del sistema de transport públic	Estacions ferroviàries accessibles	+44%
OBJECTIU MARC 5: Incorporar les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat	Nº d'operadors de transport públic	74 (+311,1%)
Objectiu ambiental 1.1: Reduir el consum energètic	Consum energètic (TEP/any)	-8,5%
	Consum energètic respecte a la mobilitat (tep/Mil veh*km)	-10,8%
Objectiu ambiental 1.2: Reduir el consum de derivats del petroli	Consum de combustibles (tep/any)	Gasolina: -21%
	Gasolina	Dièsel: -8%
	Dièsel	Alternatius: +16%
	Alternatius	
Objectiu ambiental 2: Reduir la contribució del sistema de mobilitat al canvi climàtic	Emissions de CO ₂ Eq (Tn/any)	-13%
	Emissions de CO ₂ Eq respecte a la mobilitat (gCO ₂ /veh-km)	-10,5%
Objectiu ambiental 3.1: Reduir l'emissió de contaminants atmosfèrics locals resultants del transport	Tn/any contaminants	PM ₁₀ : -23%
		NO ₂ : -14%
		NO _x : -25%
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%

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 supermançanes.
- Garantir la coherència amb les xarxes per a vianants i bicicletes d'interès intermunicipal.
- La inclusió dels serveis discrecionals.
- 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.
- 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.

Pel 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 jerarquitzada, 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.

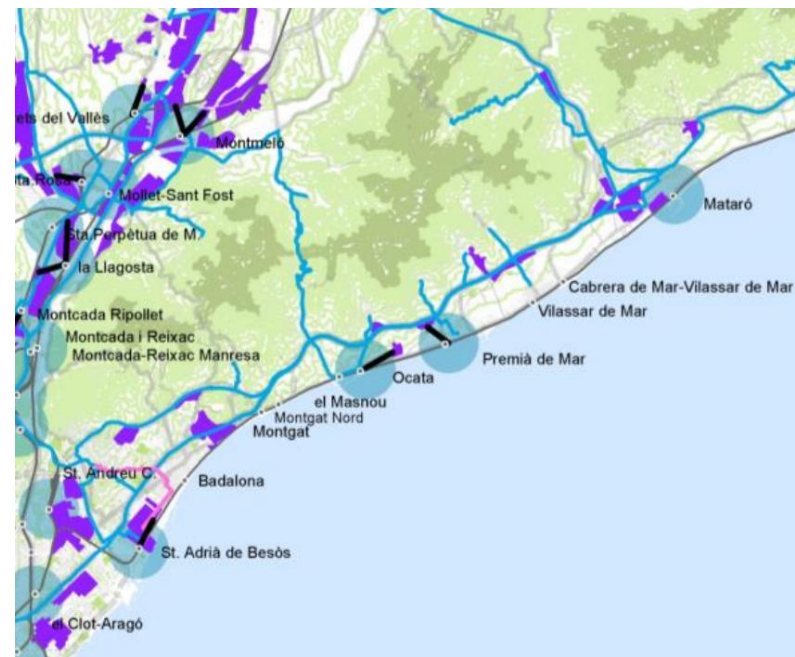
EA2.5 Garantir itineraris de vianants accessibles i segurs.

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 adients 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 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 limítrof a Premià de Mar.

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



Llegenda:



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)



Llegenda:



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 2012 en col·laboració amb el Servei Català de Trànsit, i n'està aplicant les directrius d'acord amb l'informe de seguiment redactat l'any 2015.**

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 activitats 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 més necessitats 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 modes 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 desfavorits, 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 avaluar aquests dèficits i plantejar una millora de la gestió dels P&R. A l'estudi es constata que avui dia els P&R són majoritàriament gratuïts i d'accés lliure, i que els pocs que són de pagament presenten a cops ocupacions baixes que van acompanyades de bosses d'aparcament il·legal o al·legal en zones adjacents no regulades.

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 premiï 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 porti 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)



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

EA4 Un transport ferroviari de més qualitat

Aquest eix proposa accions 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'accessibilitat 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, perimetrals, de ròtula, exprés, d'aportació a estacions de ferrocarril, de servei a CGM i nocturns). Cal, doncs, un seguiment de cadascuna de les tipologies i emprendre accions de millora quan escaigui.

Les línies de Premià de Dalt i Vilassar de Dalt (amb connexió amb l'estació Renfe de Premià de Mar) estan incloses en aquesta proposta.

Figura 95. Millora de serveis específics de transport interurbà

(Detall al municipi de Premià de Mar)



Llegenda:



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 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.)

EA8.8 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'àmbit del PMQA, estan contribuint a elevar el seu nivell d'emissions de contaminants.**

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.

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 relació 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 i 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'accés.

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 retallar 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 marítims en les xarxes properes a la línia de costa, així com talls de circulació prop de zones forestals afectades per tempestes intenses o incendis.
- Implicacions econòmiques sobre el sector del transport més que considerables pels costos correctius degut a les afectacions (tant materials com sobre l'economia productiva i afectacions socials) i el cost de les noves infraestructures projectades.
- La proposta de mesures d'adaptació pel sector consta de:
- Definir programes d'actuacions específics davant situacions d'emergència en cas de fenòmens meteorològics extrems.
- Apostar per l'execució d'infraestructures ferroviàries estratègiques.
- Impulsar el desenvolupament de les eines d'avaluació específiques per tal de conèixer quines són les infraestructures de transport de Catalunya més vulnerables.
- Incorporar el canvi climàtic i dels seus possibles impactes en la futura planificació d'infraestructures de transport i en els projectes executius.
- Incorporar en el disseny d'infraestructures criteris preventius davant els impactes definits.
- Impulsar el desenvolupament de sistemes de monitoratge, sistemes de rescat i d'alerta.
- Fomentar la recerca i coneixement de nous materials de construcció d'infraestructures més resistents als fenòmens climàtics adversos.
- Finalment, es destaquen dues recomanacions de l'Informe General:
- Reequilibrar l'actual repartiment modal propiciant modes de transport més sostenibles.
- Impulsar decididament el transport ferroviari de rodalies pel transport de persones i continuar potenciant el Pla Estratègic per l'impuls del transport ferroviari de mercaderies (2010-2020).

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

3.3. Escenari tendencial previst a Premià de Mar

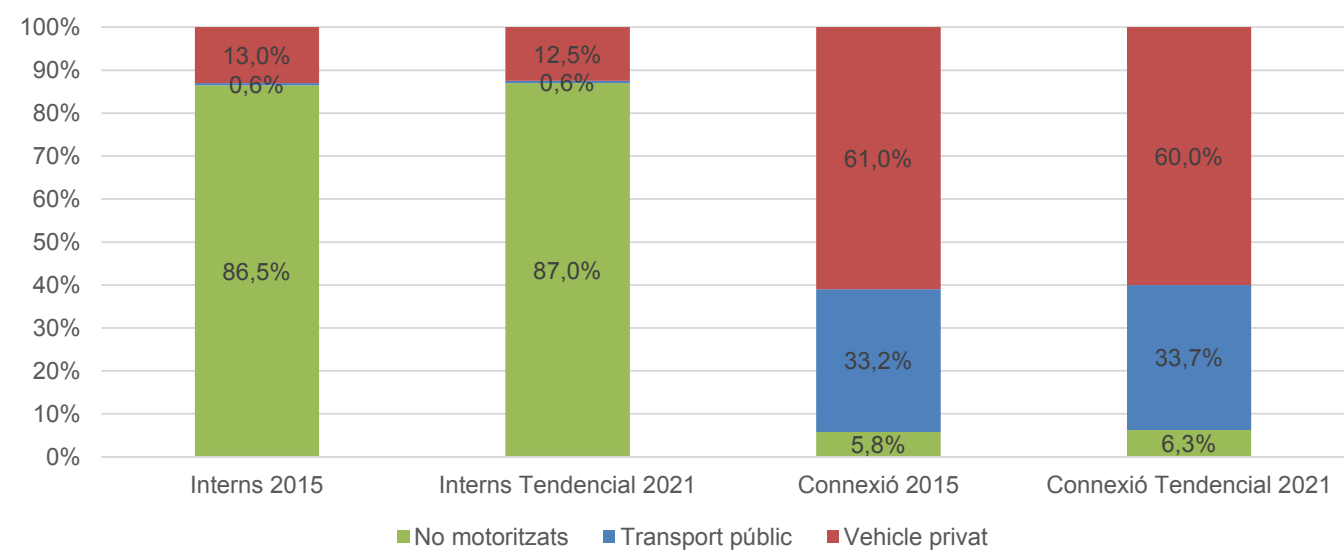
L'escenari actual permet visualitzar les tendències futures tendencials en cas de continuïtat de la planificació existent o de la manca de planificació, és a dir el mantenint de l'actual model de mobilitat del municipi.

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 veh-km 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 ESPECÍFICS DEL PMUS

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

Producte de les reunions i sessions de participació que s'han celebrat amb els veïns i els sectors i entitats de Premià de Mar vinculades a la mobilitat, es desprenen les següents línies estratègiques bàsiques de treball en 6 objectius:

1. Augmentar la superfície i la qualitat de la xarxa de vianants
2. Fomentar els desplaçaments segurs amb bicicleta.
3. Fomentar l'ús del transport col·lectiu.
4. Reduir la mobilitat motoritzada i augmentar la seguretat.
5. Gestionar l'oferta/demanda d'estacionament per reduir el trànsit d'agitació
6. Augmentar la seguretat en els desplaçaments al municipi i reduir l'accidentalitat

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 a Premià de Mar. 1) Vianants 2) Bicicletes 3) Transport públic 4) Vehicle privat.

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 redueixi els perjudicis de la mobilitat i les seves externalitats sobre els residents i els usuaris de l'espai públic i optimitzi la gestió i la utilització dels recursos.

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

4.1.3. Mobilitat segura

Un model que redueixi l'accidentalitat i millori la seguretat viària.

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

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.

PLÀNOLS



**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

**PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
DE PREMIÀ DE MAR**

Títol del plànol

LOCALITZACIÓ GEOGRÀFICA

Escala

A-3 1/ 7.000

Data

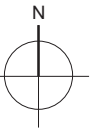
ABRIL 2016

Plànol

1

Full

1 de 1



QUALIFICACIÓ

SISTEMES URBANÍSTICS

- 1. COMUNICACIONS
- 2. HABITATGES DOTACIONALS PÚBLICS
- 3. INFRAESTRUCTURES DE SERVEIS
- 4. ESPAIS LLIURES
- 5. EQUIPAMENTS

SOL URBÀ o URBANITZABLE

- 10. NUCLI ANTIC
- 11. VOLUMETRIA DEFINIDA
- 12. EIXAMPLE
- 13. CIUTAT JARDÍ
- 14. INDÚSTRIA
- 15. TERCARI
- 16. FRONT MARÍTIM

SÒL NO URBANITZABLE

- 20. SNU-C2 COSTANER (PDUSC)



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

PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
DE PREMIÀ DE MAR

Títol del plànol

LOCALITZACIÓ DE TIPOLOGIES URBANES

Escala

SENSE ESCALA

Data

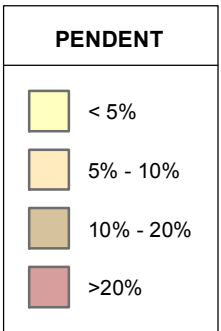
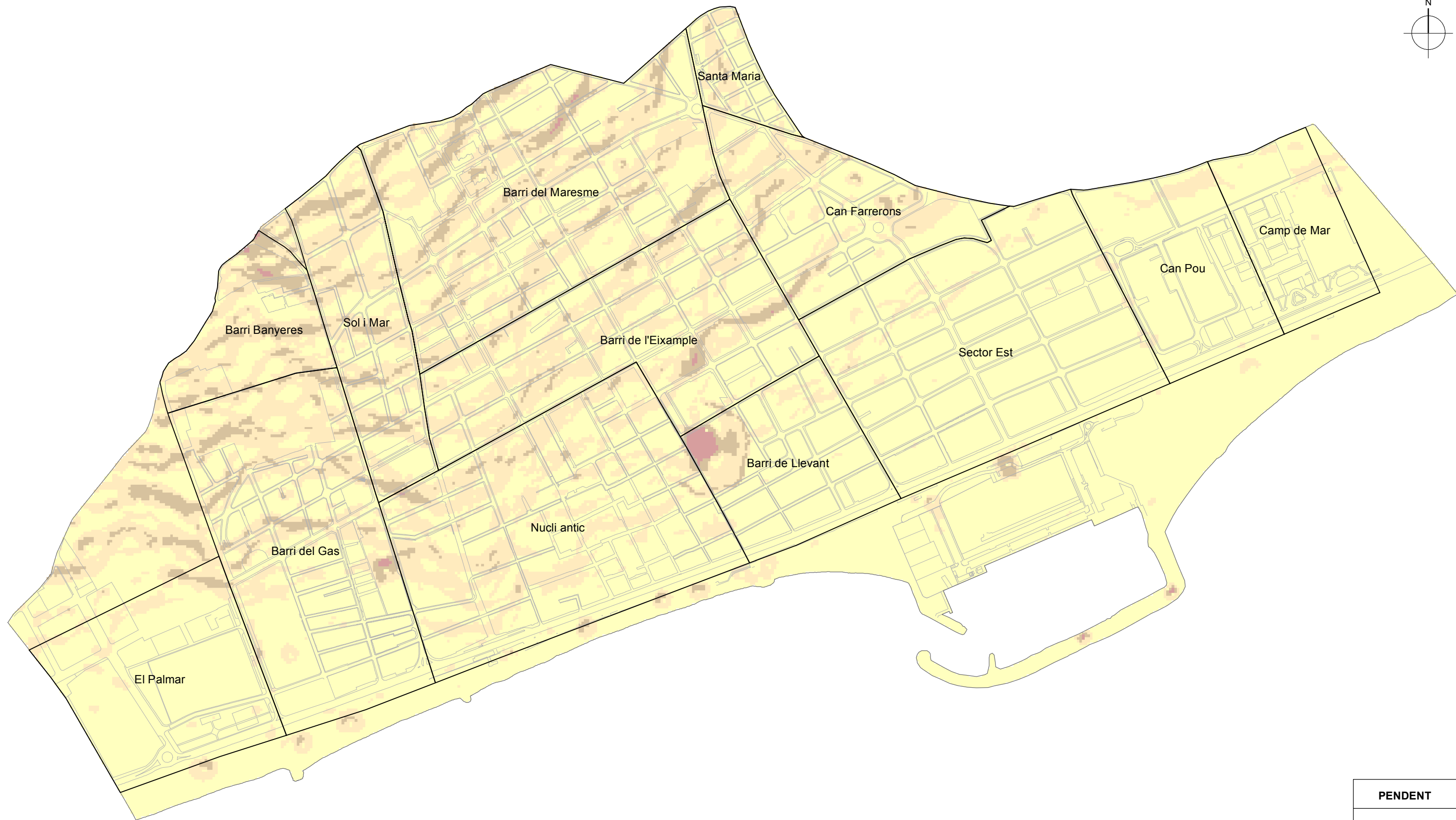
ABRIL 2016

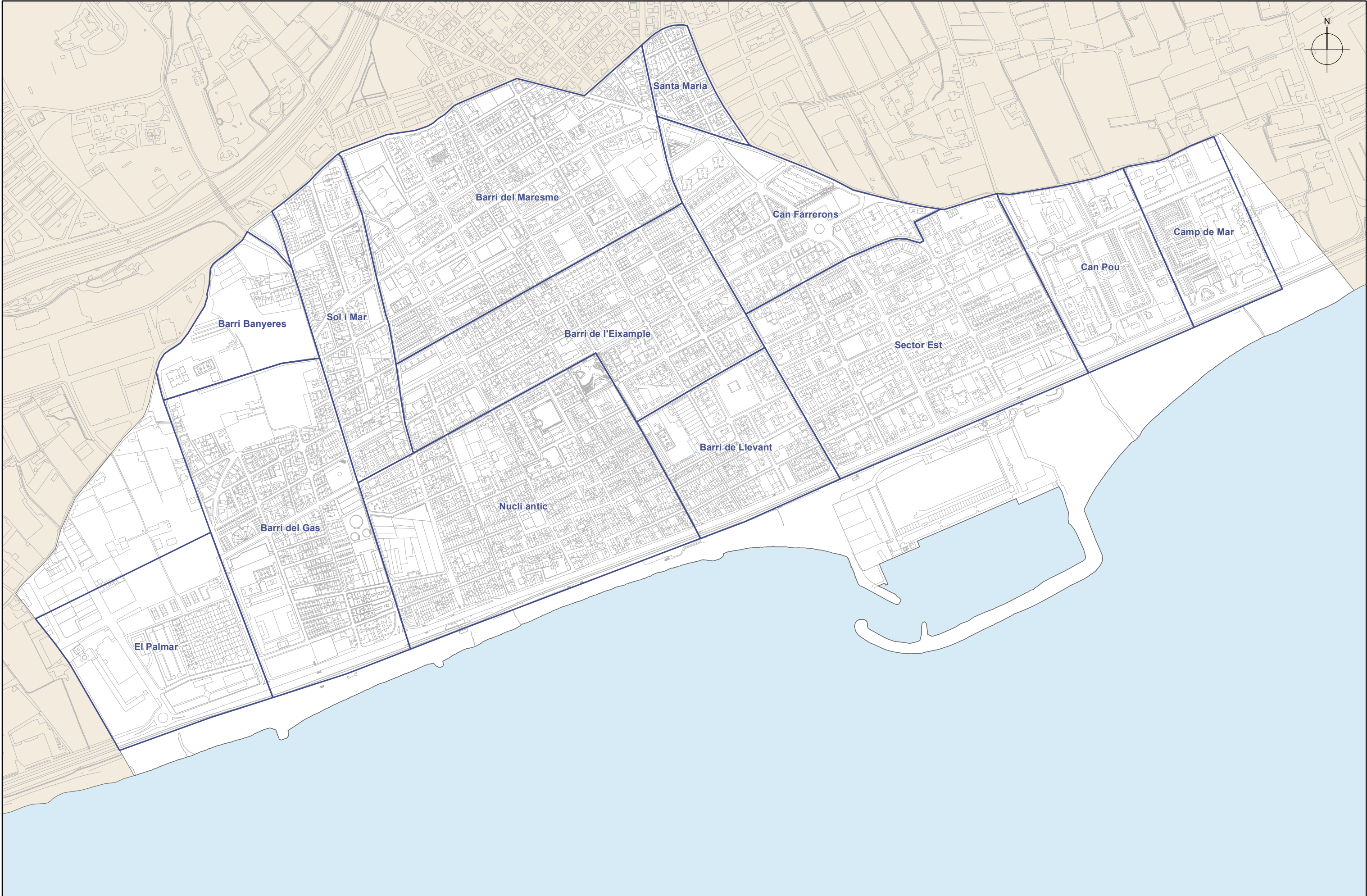
Plànol

2

Full

1 de 1





RELACIÓ D'EQUIPAMENTS

Centres Administratius

Casa de la vila

Jutjat 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

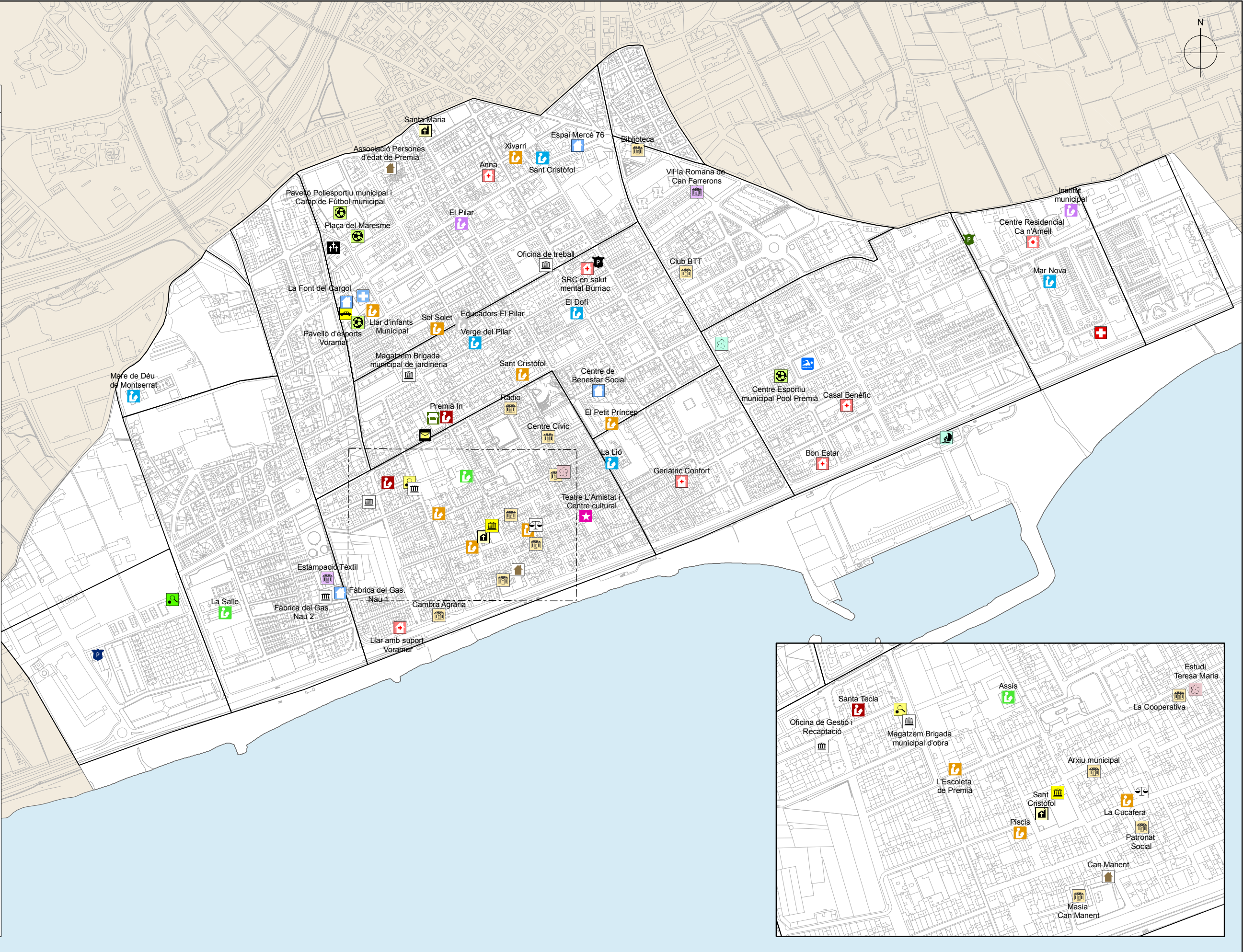
Mossos d'Esquadra

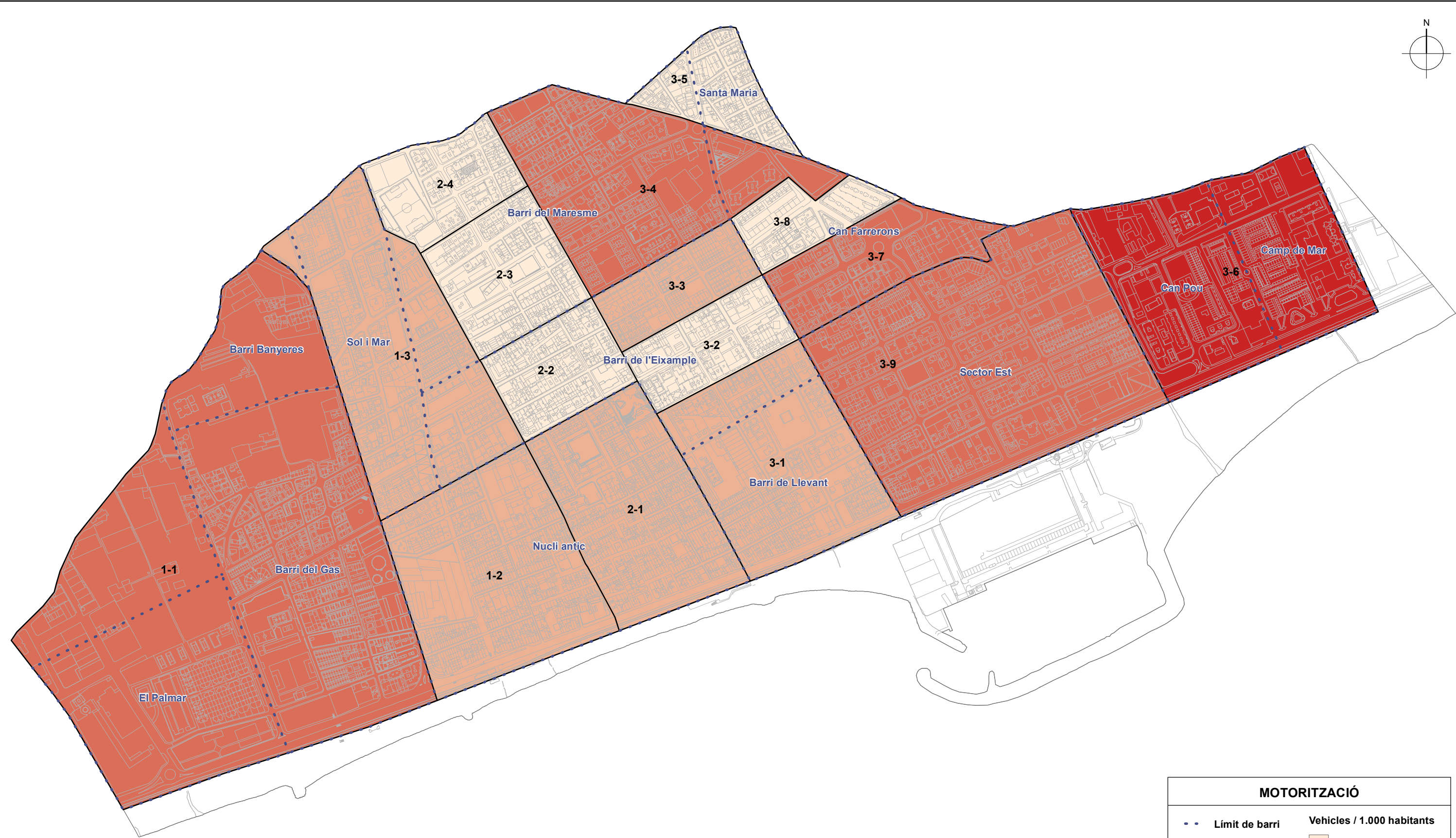
Dipòsit de vehicles







Altres equipaments

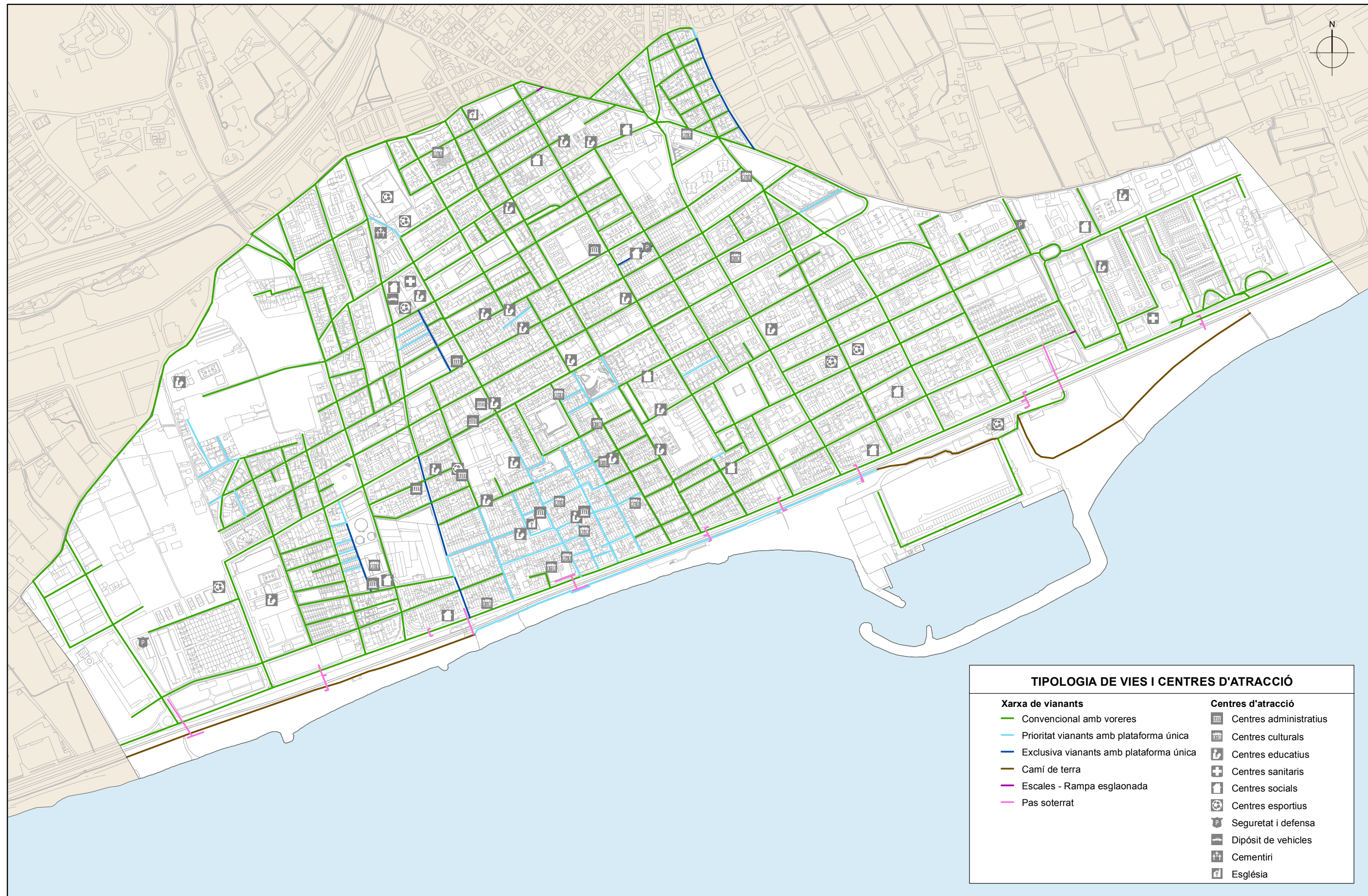
Cementiri

Església

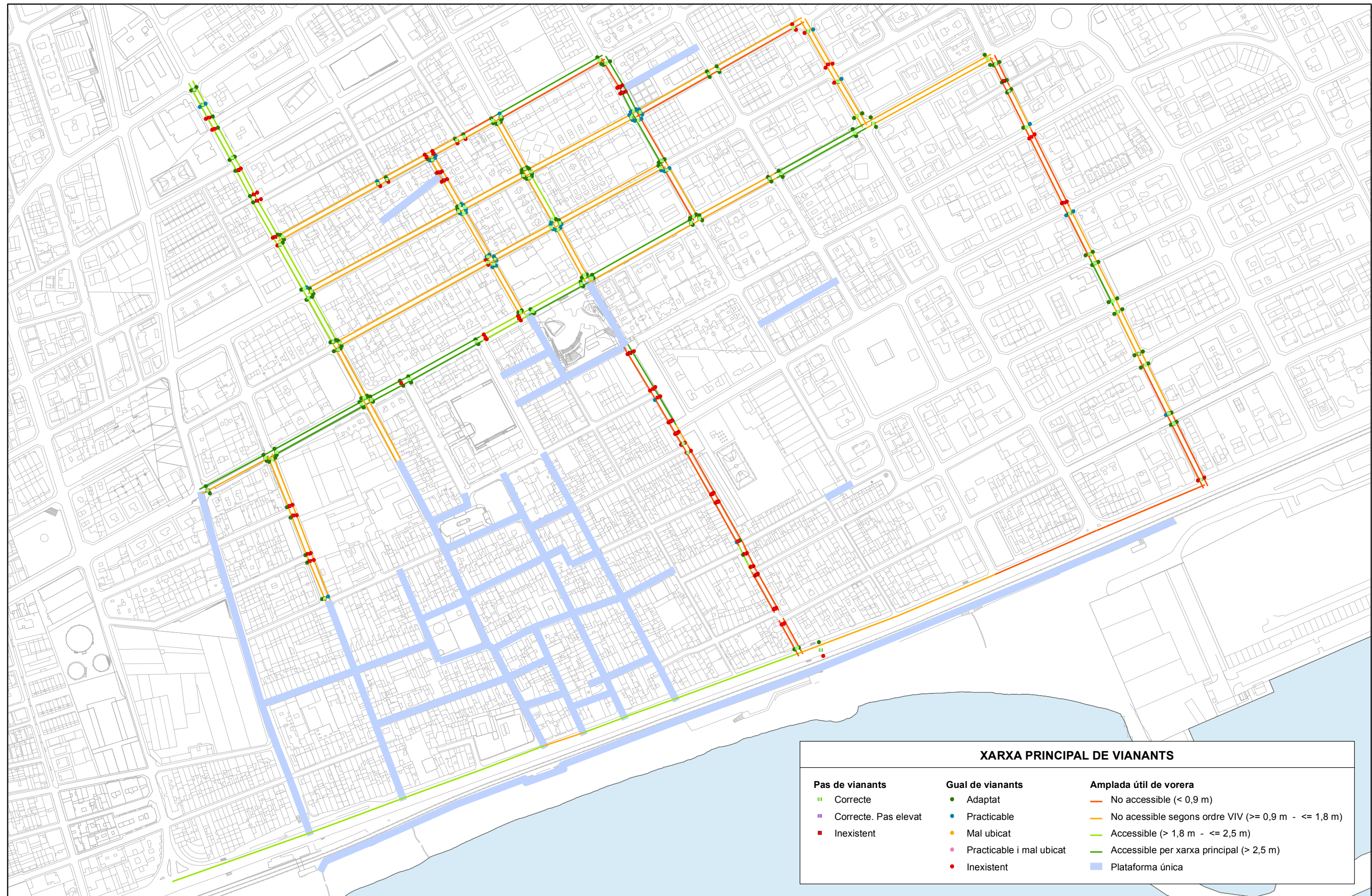




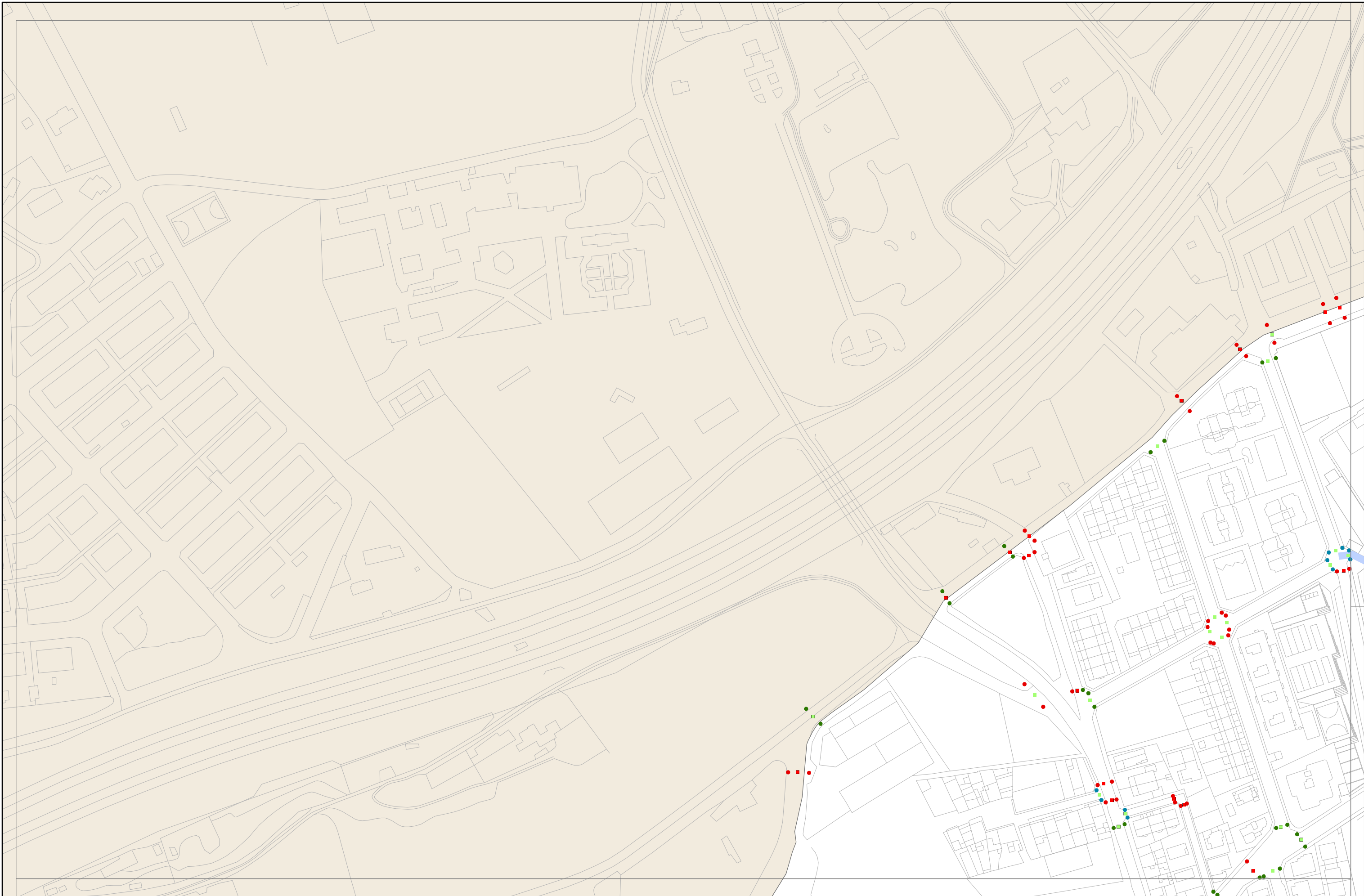
MOTORITZACIÓ	
 Límit de barri	Vehicles / 1.000 habitants  < 400  400 - 500  500 - 600  > 600
 Límit de secció	

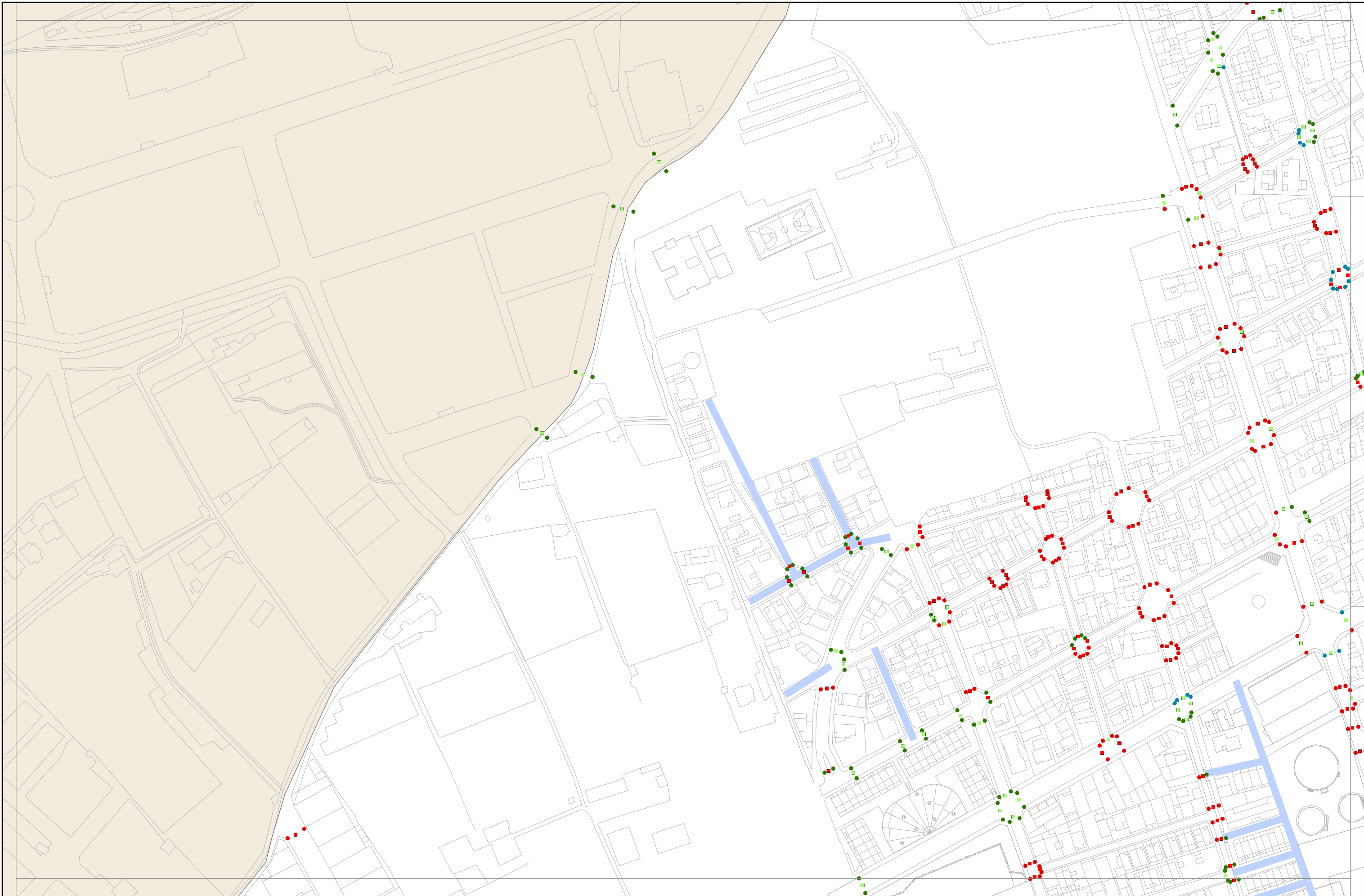


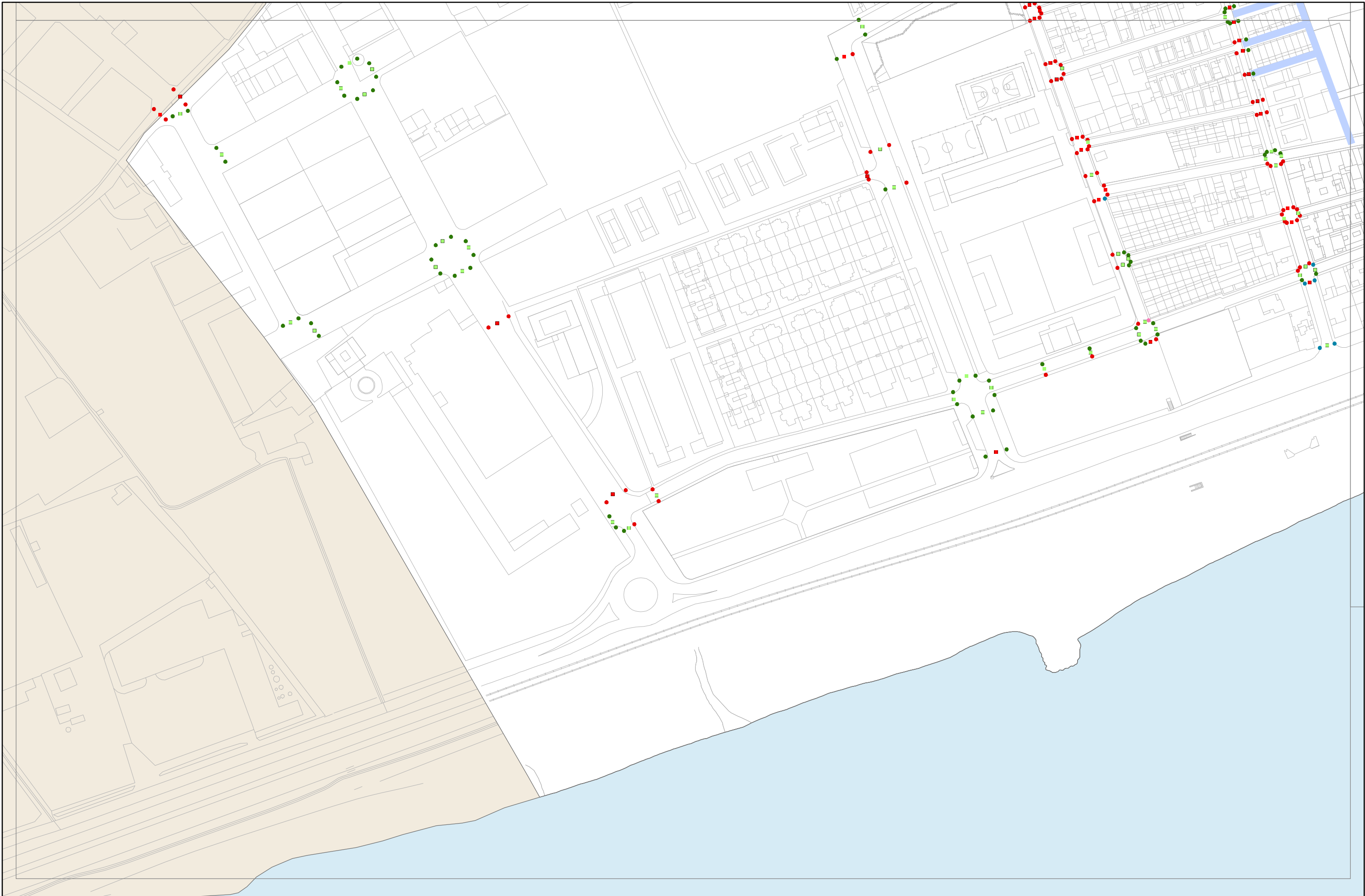


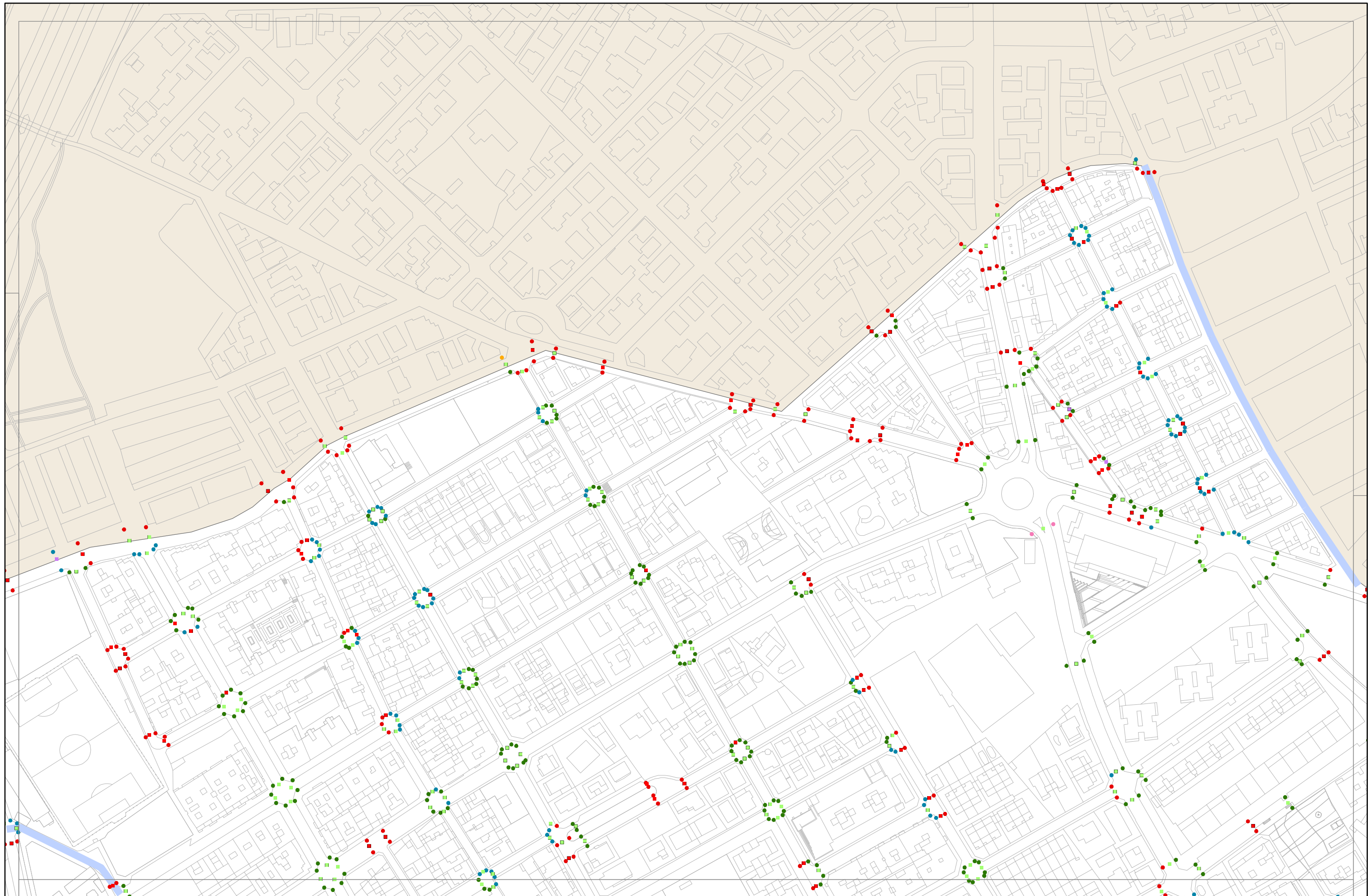












**Diputació
Barcelona** | Àrea de Territori
i Sostenibilitat



**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

**PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
DE PREMIÀ DE MAR**

Títol del plànol

PASSOS DE VIANANTS I GUALS

Escala

A-3 1/ 2.000

Data

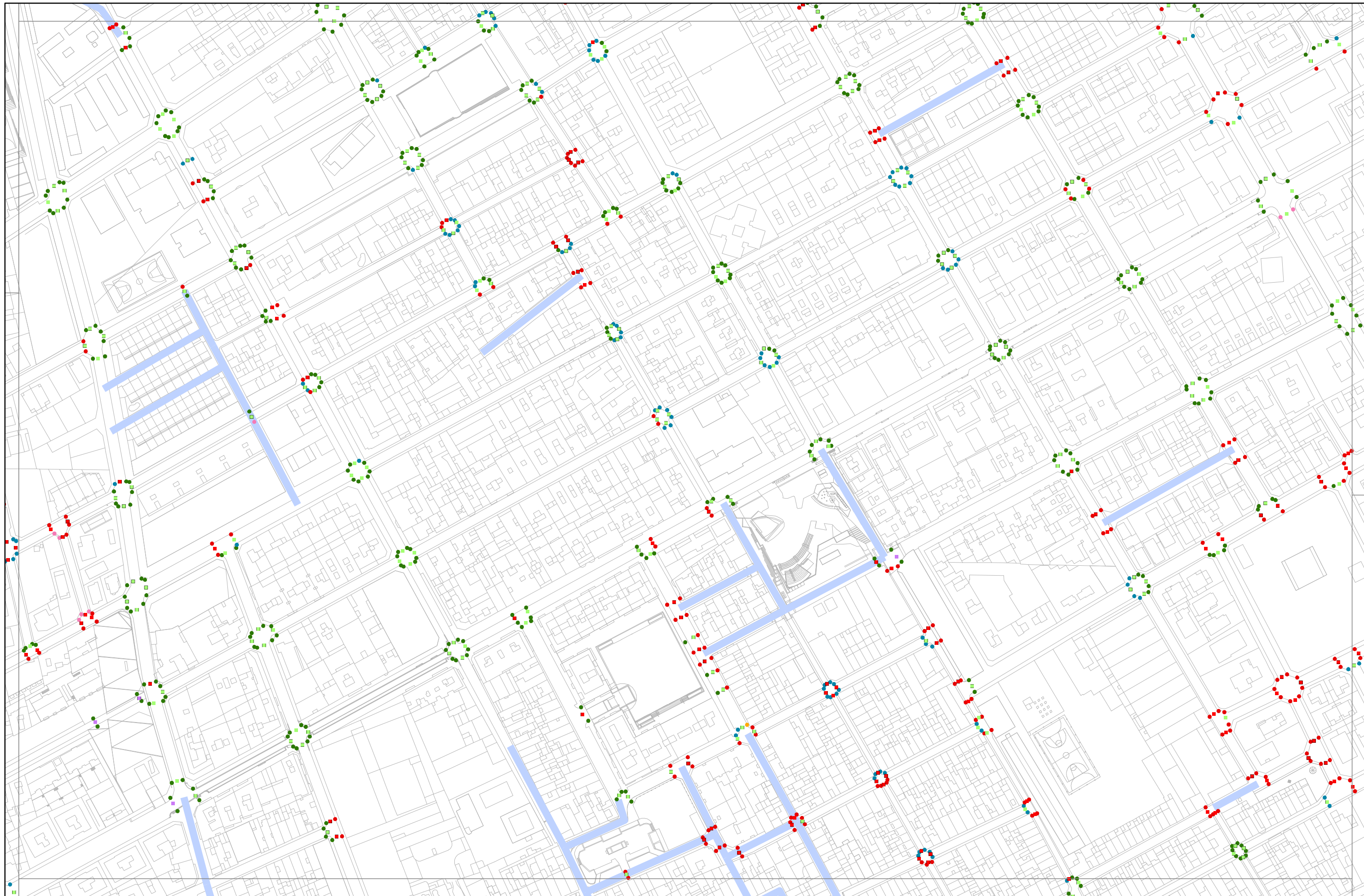
ABRIL 2016

Plànol

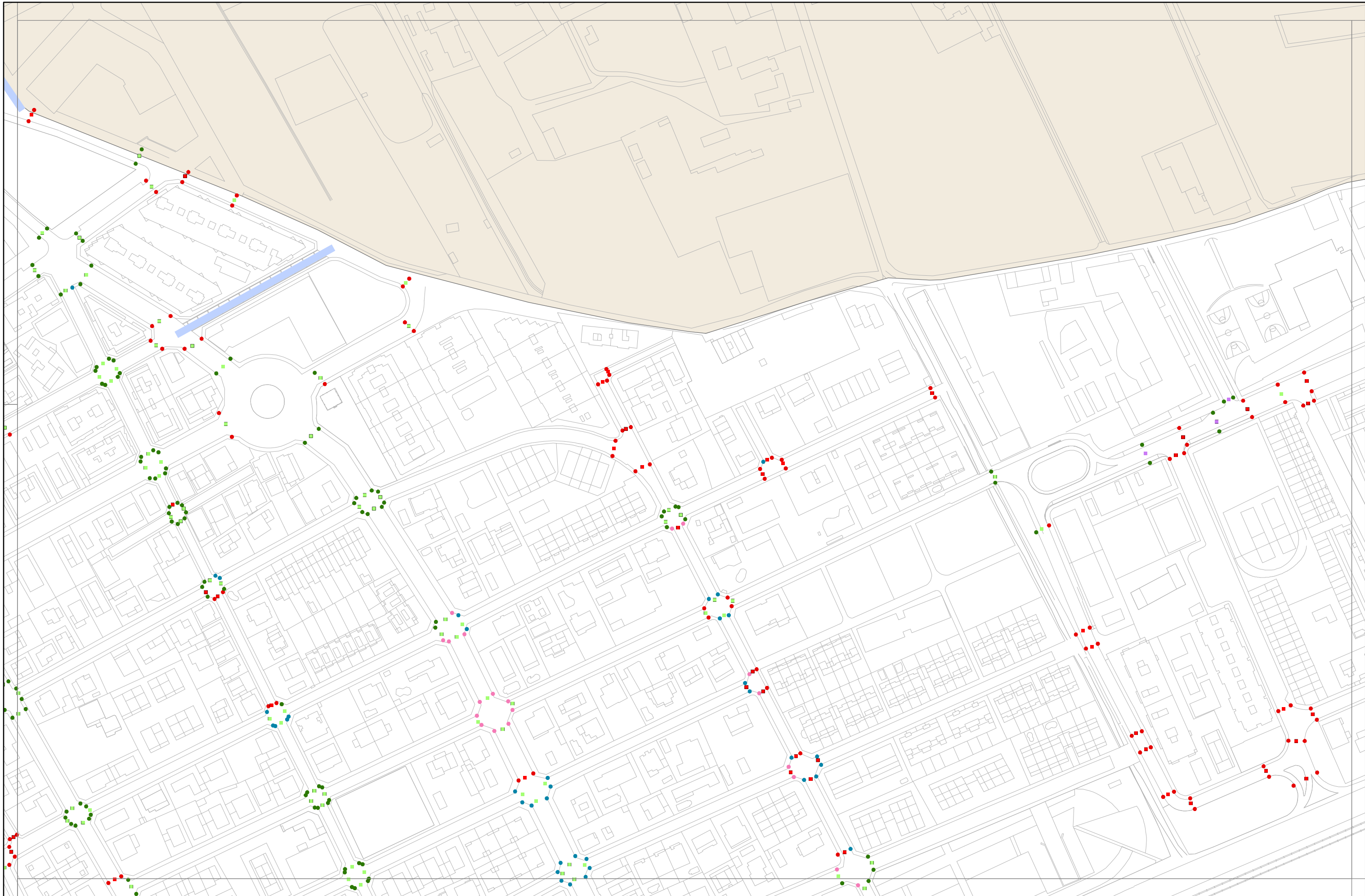
10.4

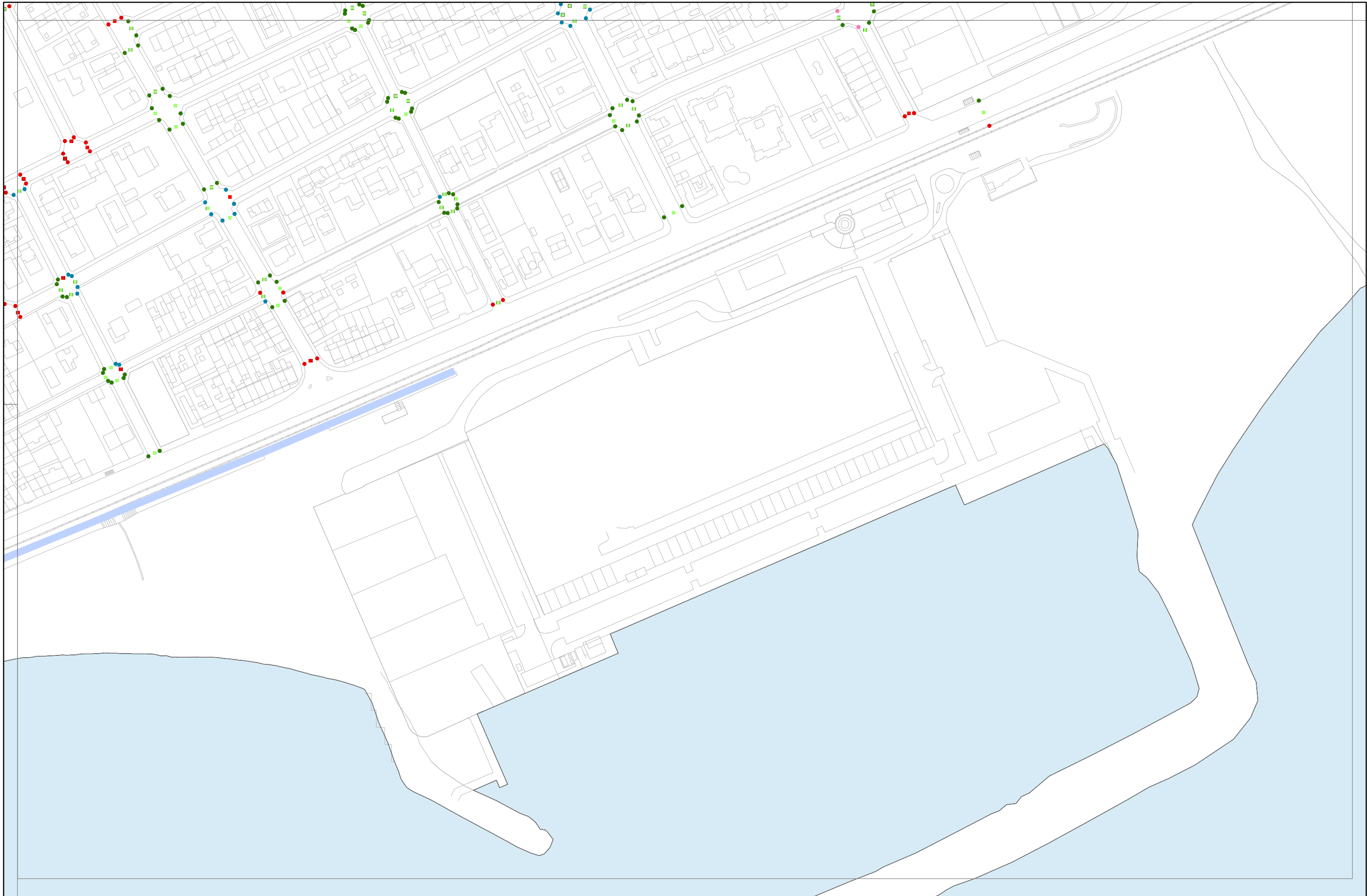
Full

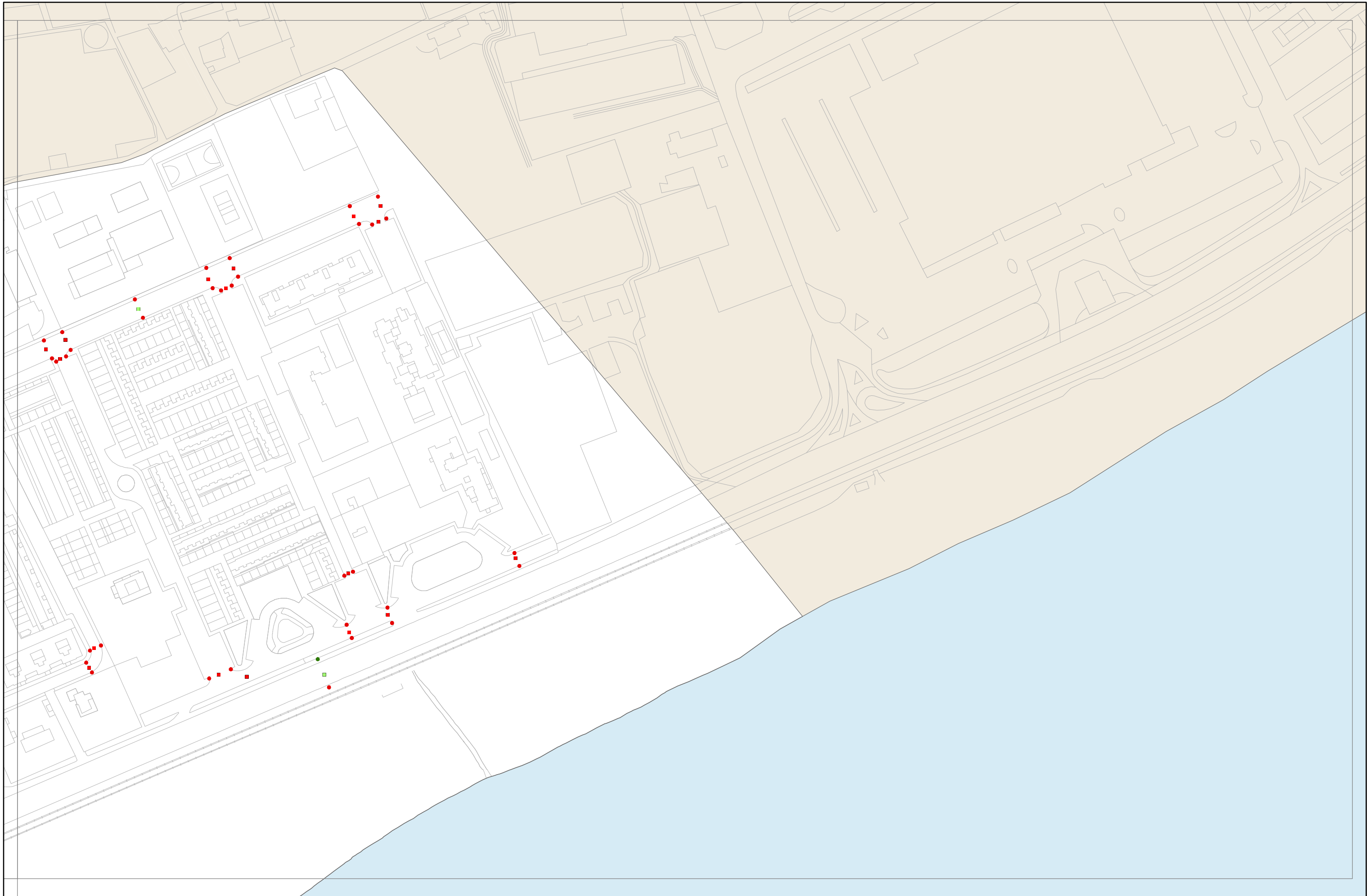
1 de 1

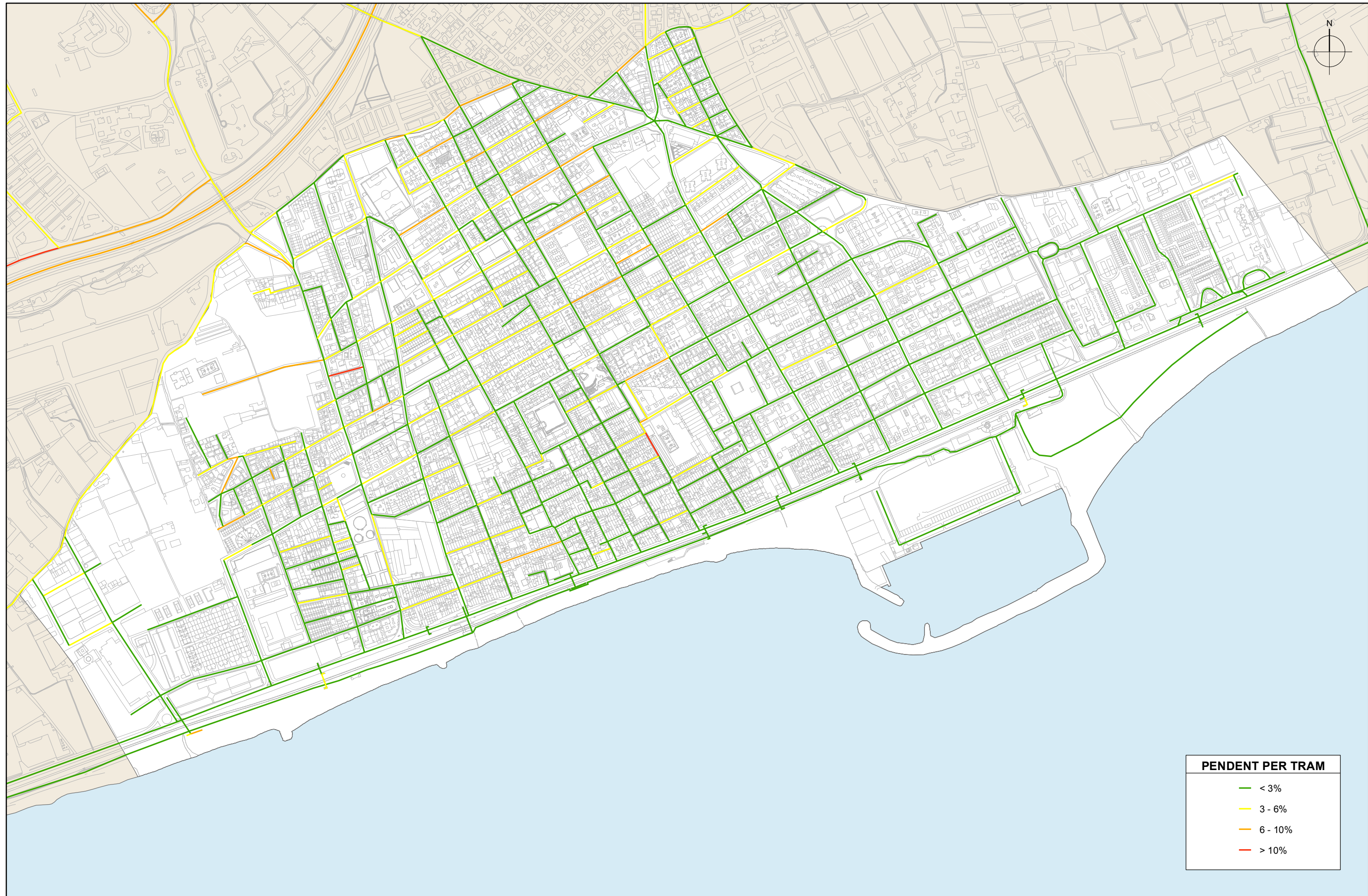




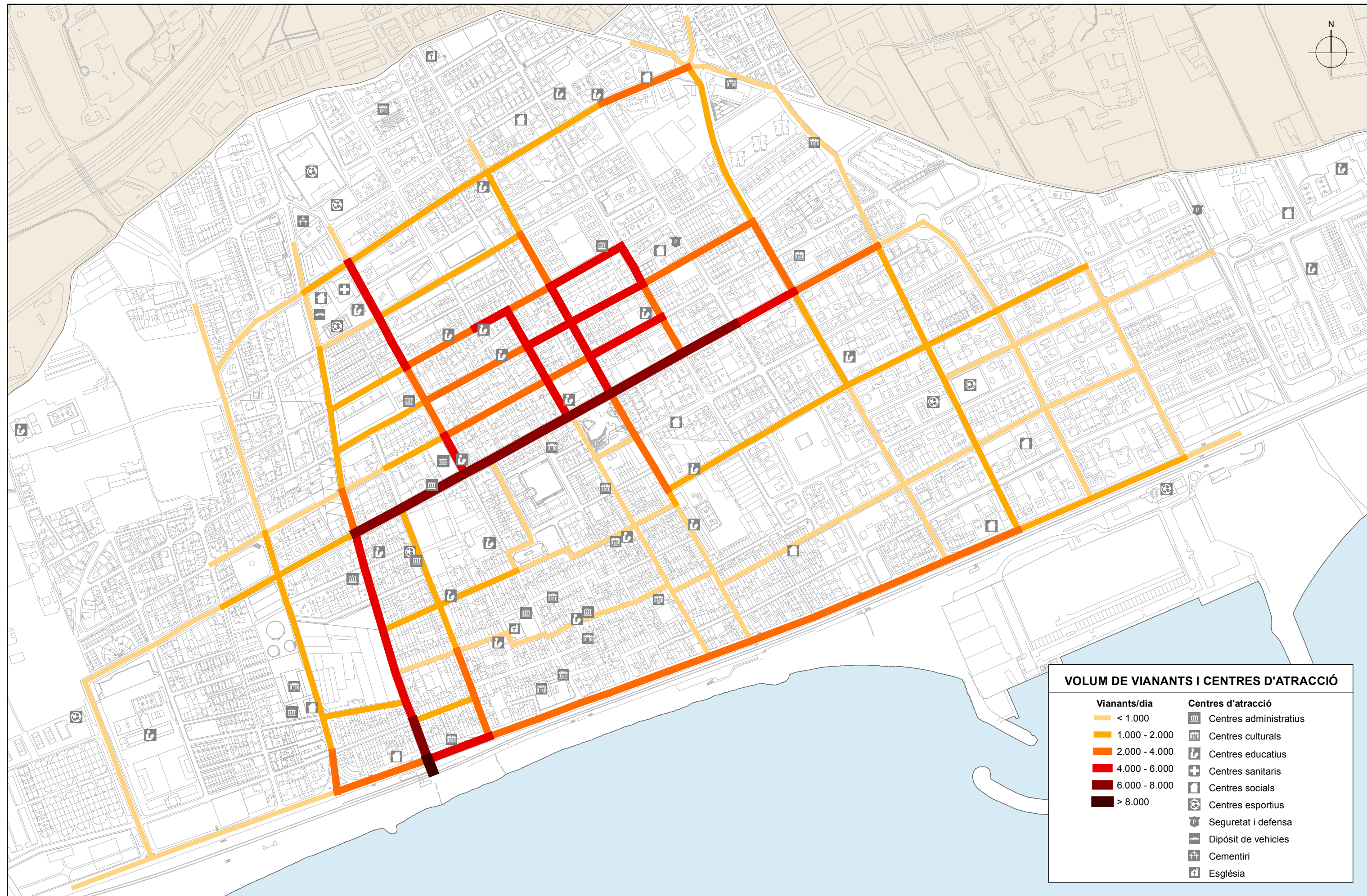


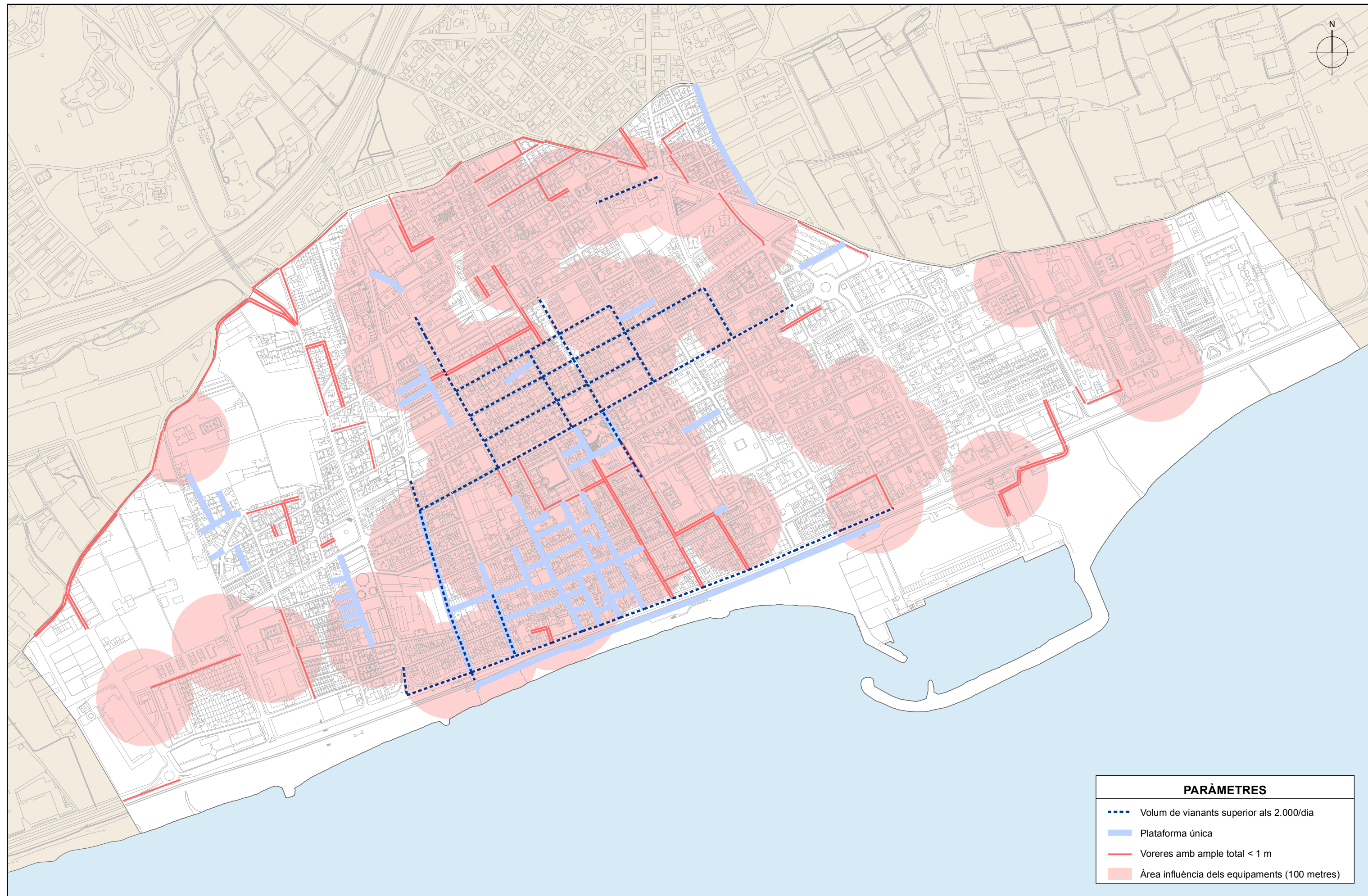






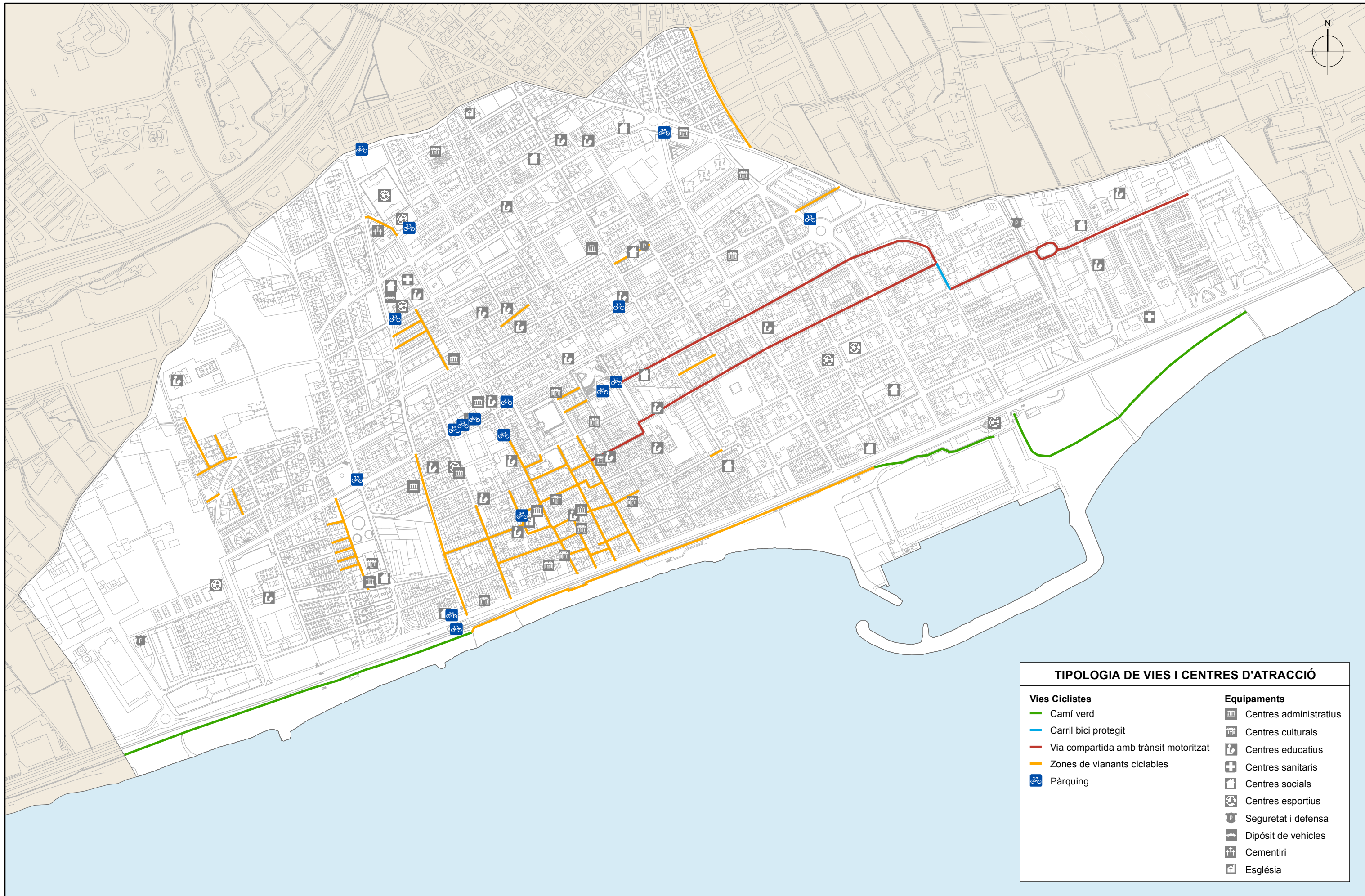
PENDENT PER TRAM	
—	< 3%
—	3 - 6%
—	6 - 10%
—	> 10%

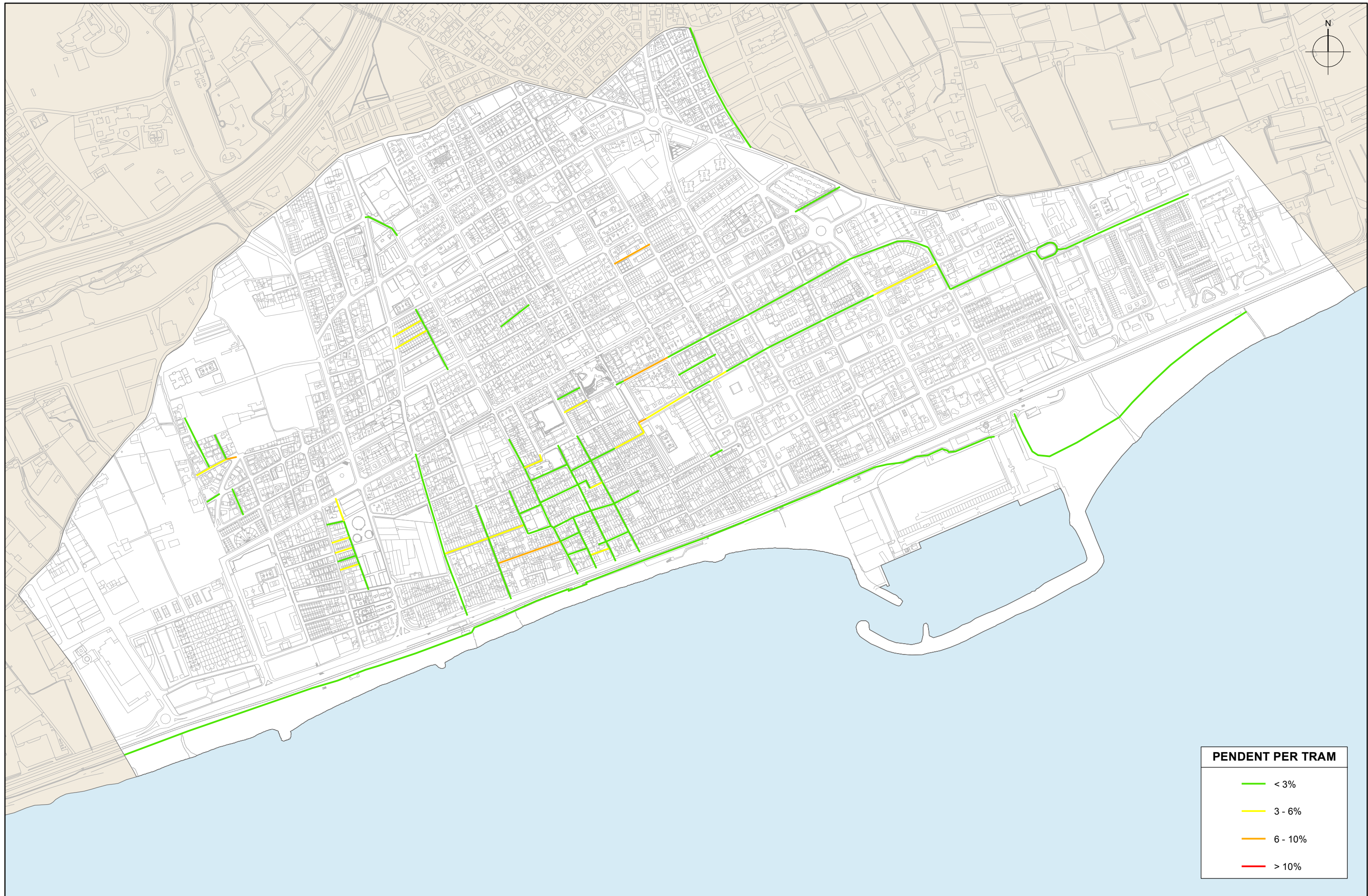




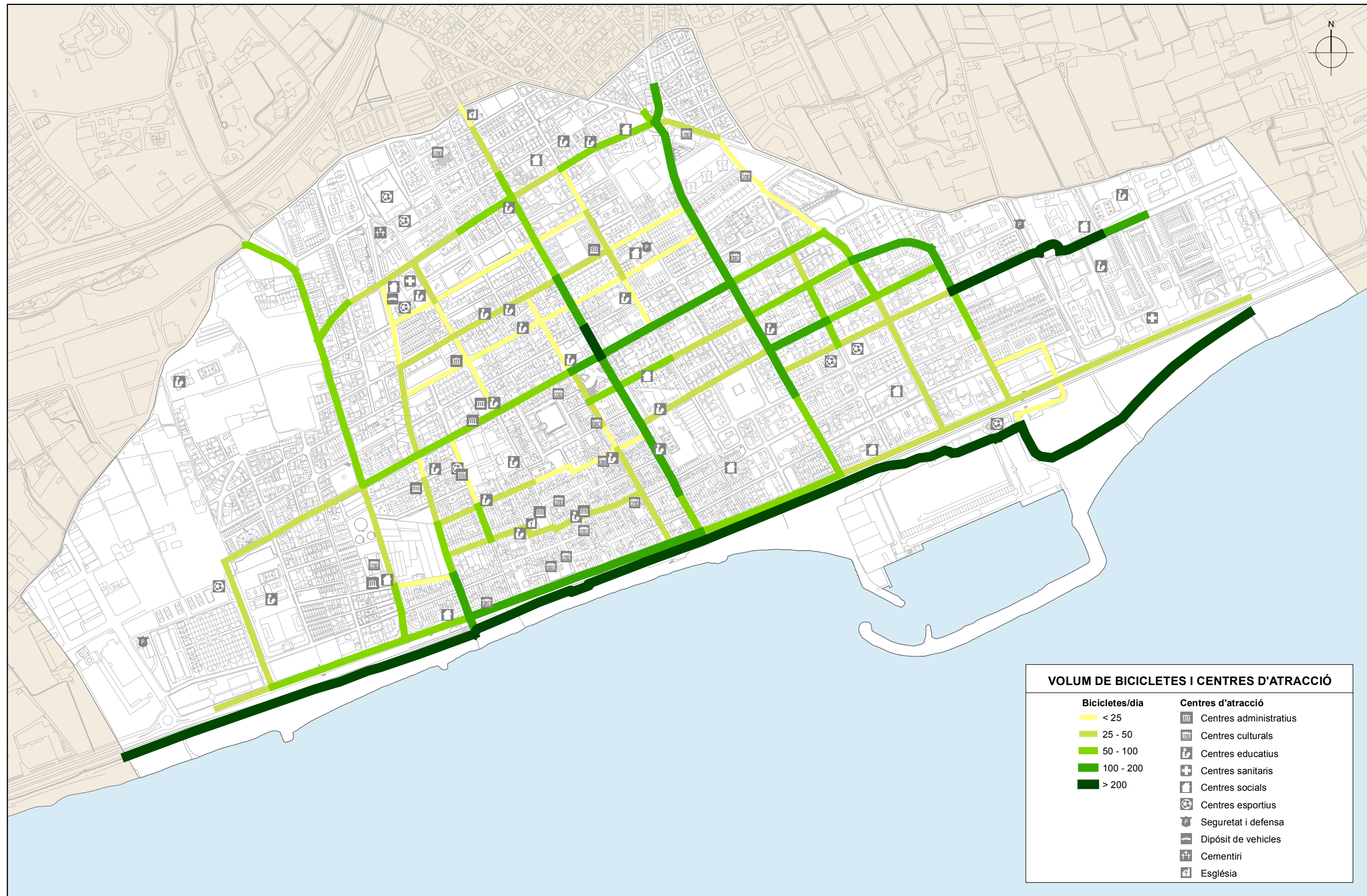
PARÀMETRES

- Volum de vianants superior als 2.000/dia
- Plataforma única
- Vorerres amb ample total < 1 m
- Àrea influència dels equipaments (100 metres)

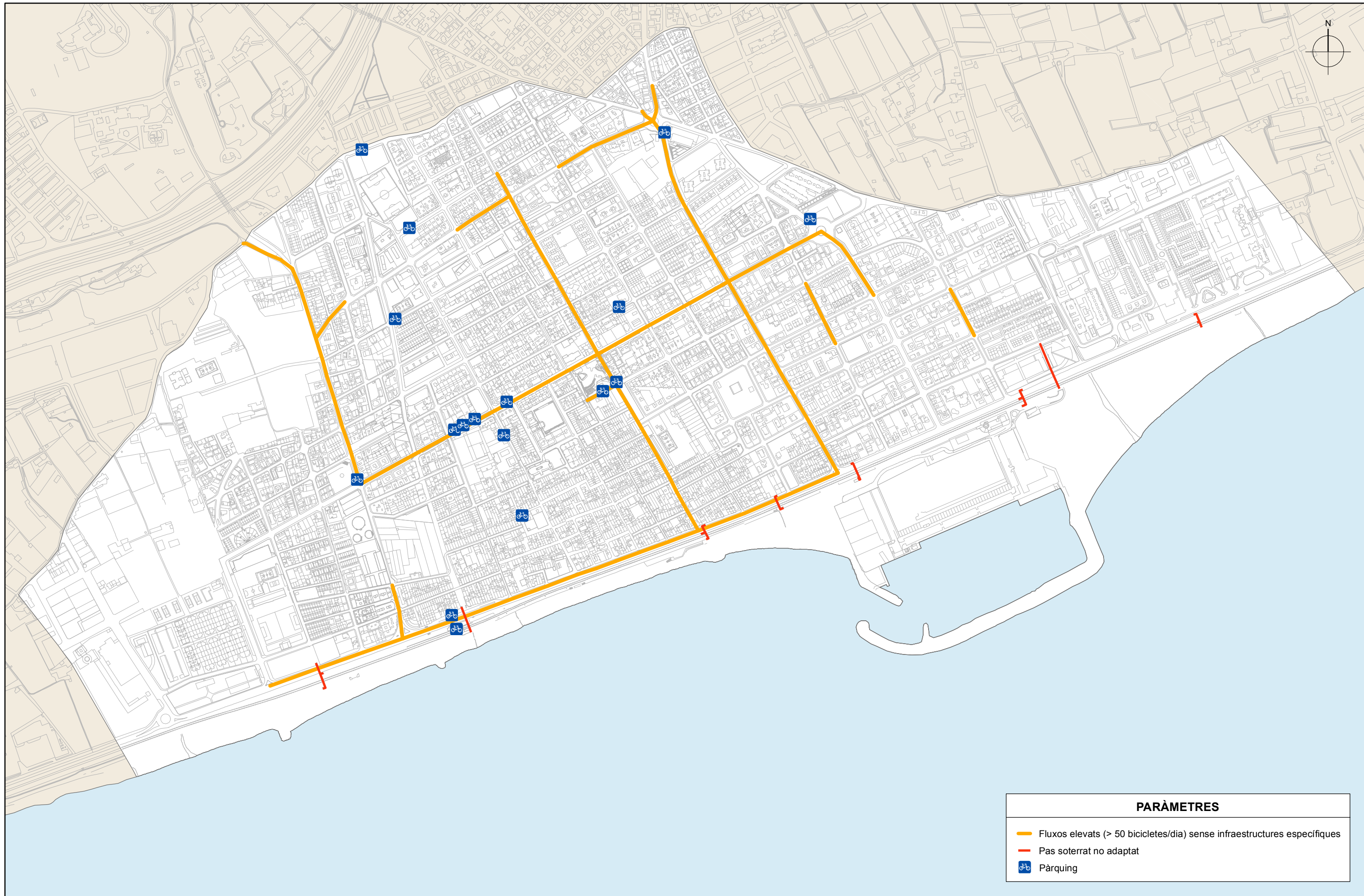




PENDENT PER TRAM	
	< 3%
	3 - 6%
	6 - 10%
	> 10%

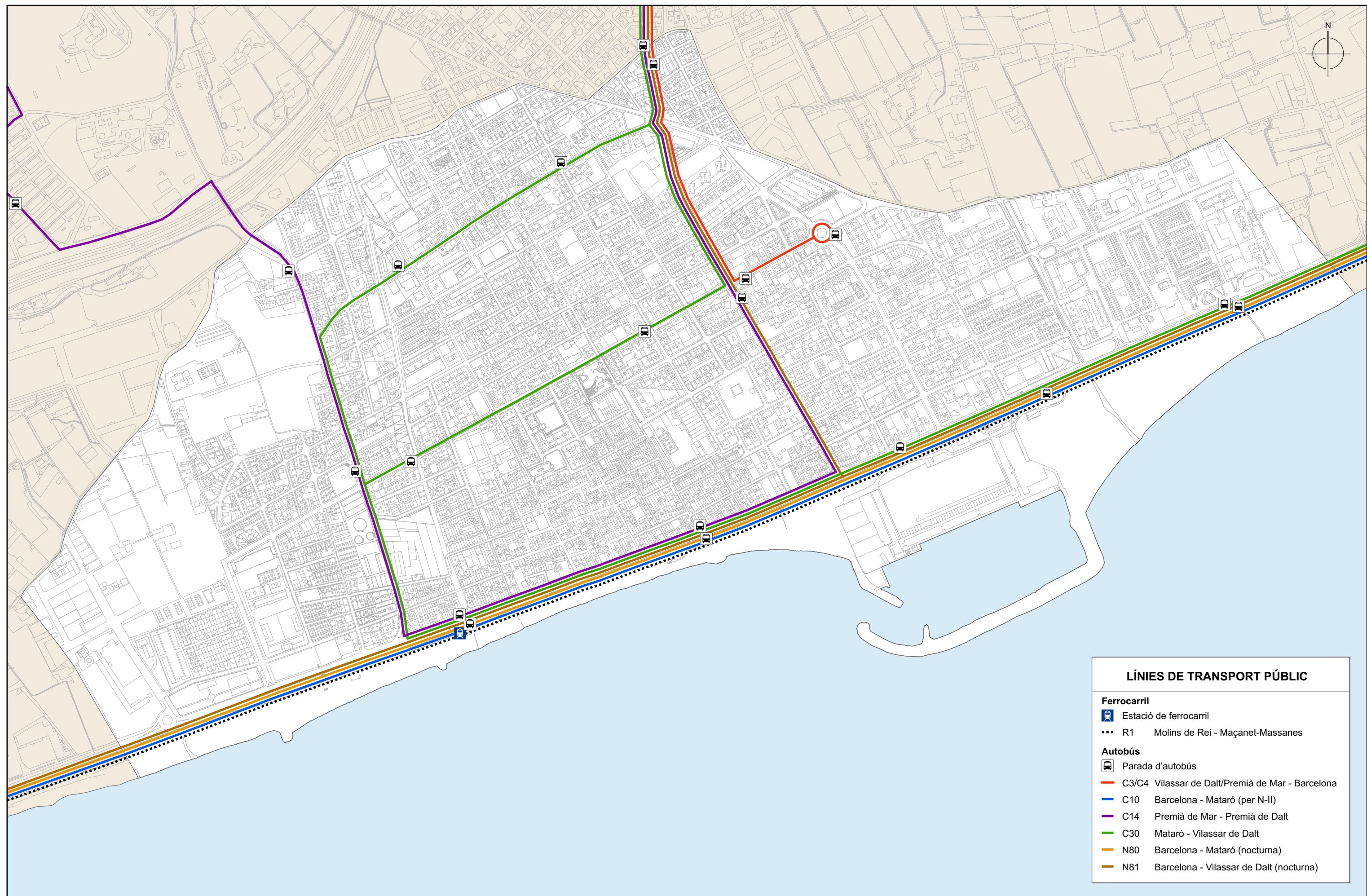


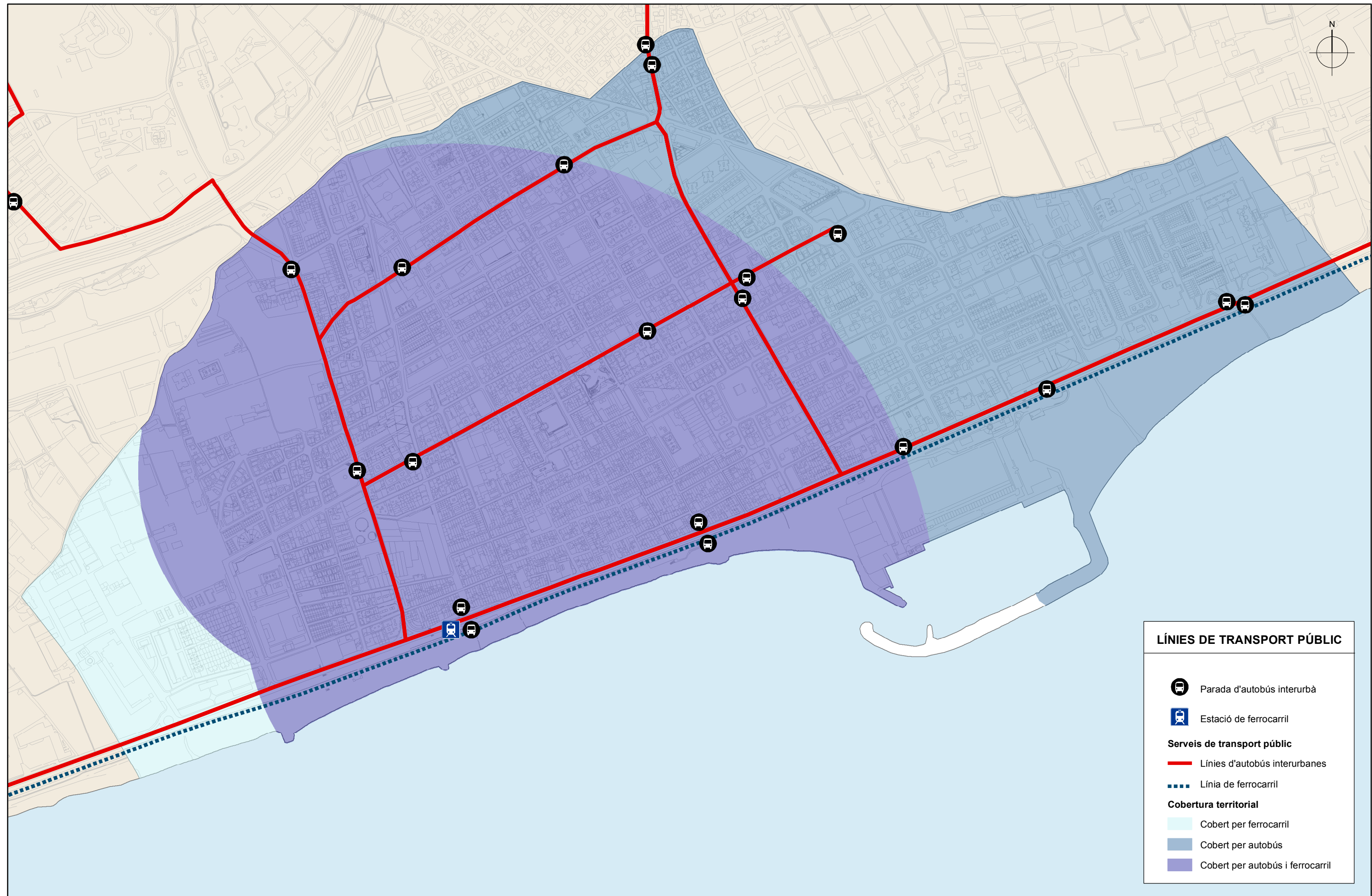
VOLUM DE BICICLETES I CENTRES D'ATRACCIÓ	
Bicicletes/dia	Centres d'atracció
< 25	Centres administratius
25 - 50	Centres culturals
50 - 100	Centres educatius
100 - 200	Centres sanitaris
> 200	Centres socials
	Centres esportius
	Seguretat i defensa
	Dipòsit de vehicles
	Cementiri
	Església




PARÀMETRES


- Fluxos elevats (> 50 bicicletes/dia) sense infraestructures específiques
- Pas soterrat no adaptat
- Pàrquing







LÍNIES DE TRANSPORT PÚBLIC

 Parada d'autobús interurbà


 Estació de ferrocarril


Serveis de transport públic


 Línies d'autobús interurbanes

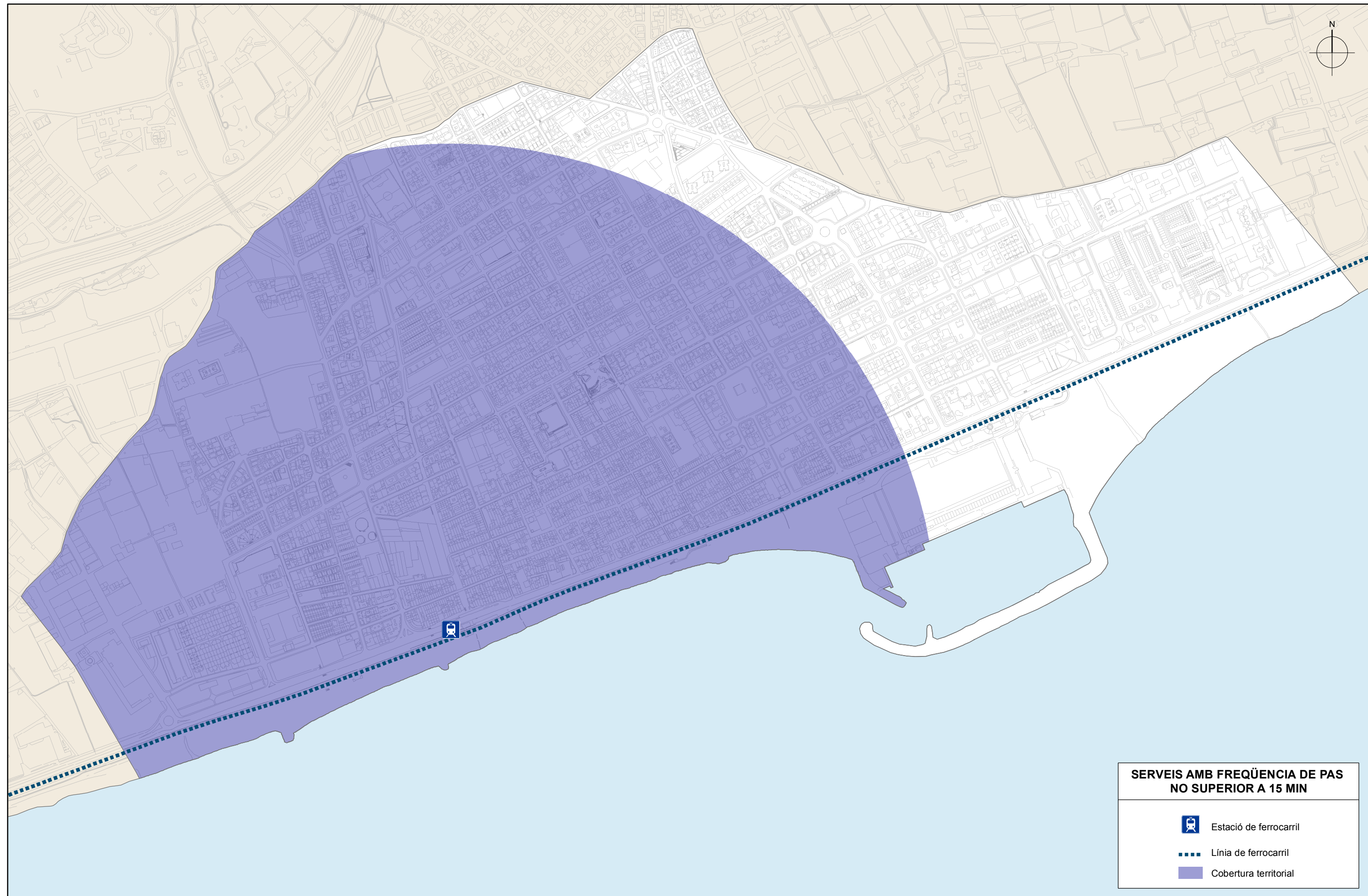
 Línia de ferrocarril

Cobertura territorial


 Cobert per ferrocarril


 Cobert per autobús


 Cobert per autobús i ferrocarril

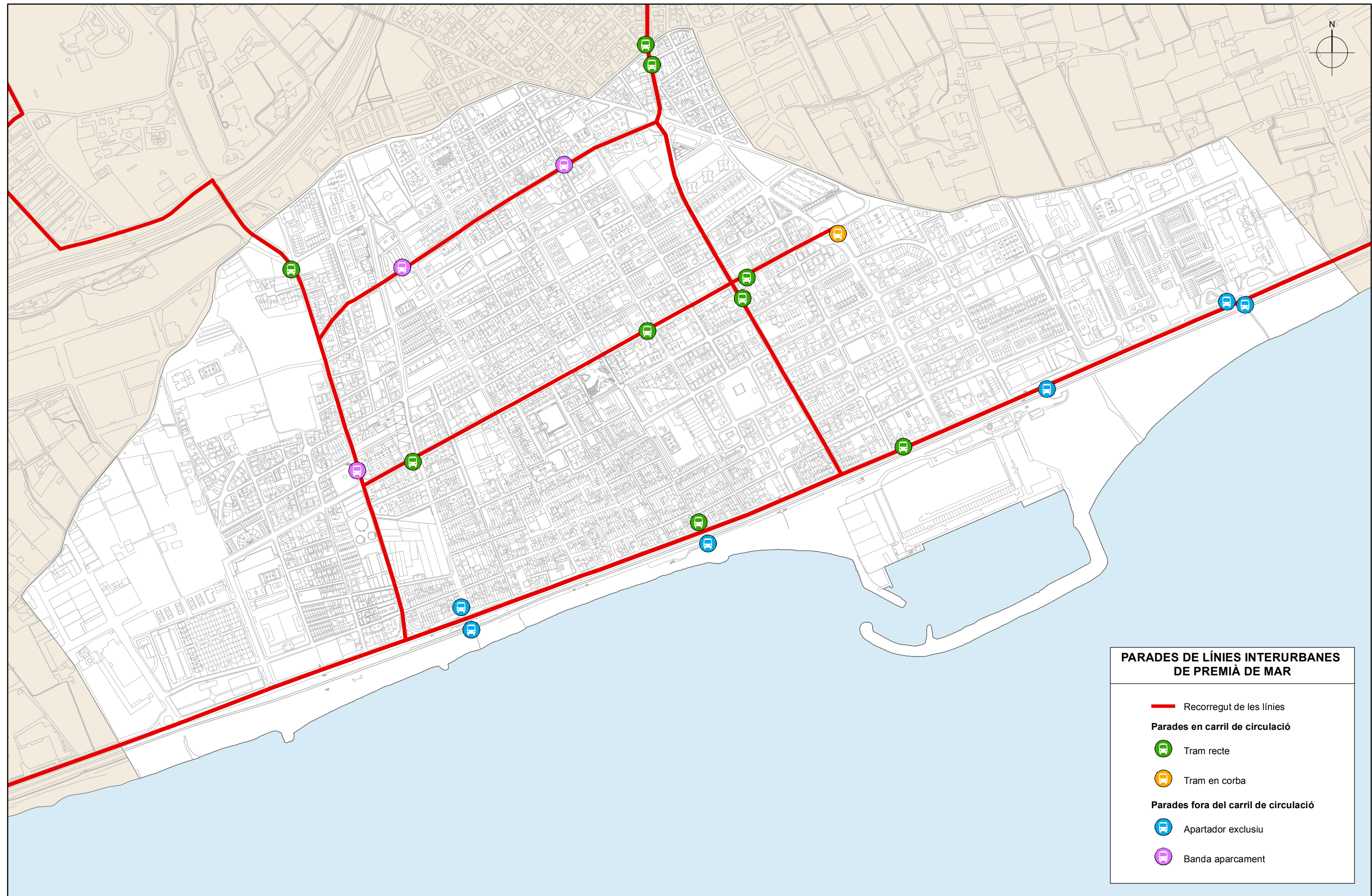


**SERVEIS AMB FREQUÈNCIA DE PAS
NO SUPERIOR A 15 MIN**

 Estació de ferrocarril

 Línia de ferrocarril

 Cobertura territorial



PARADES DE LÍNIES INTERURBANES DE PREMIÀ DE MAR

Recorregut de les línies

Parades en carril de circulació

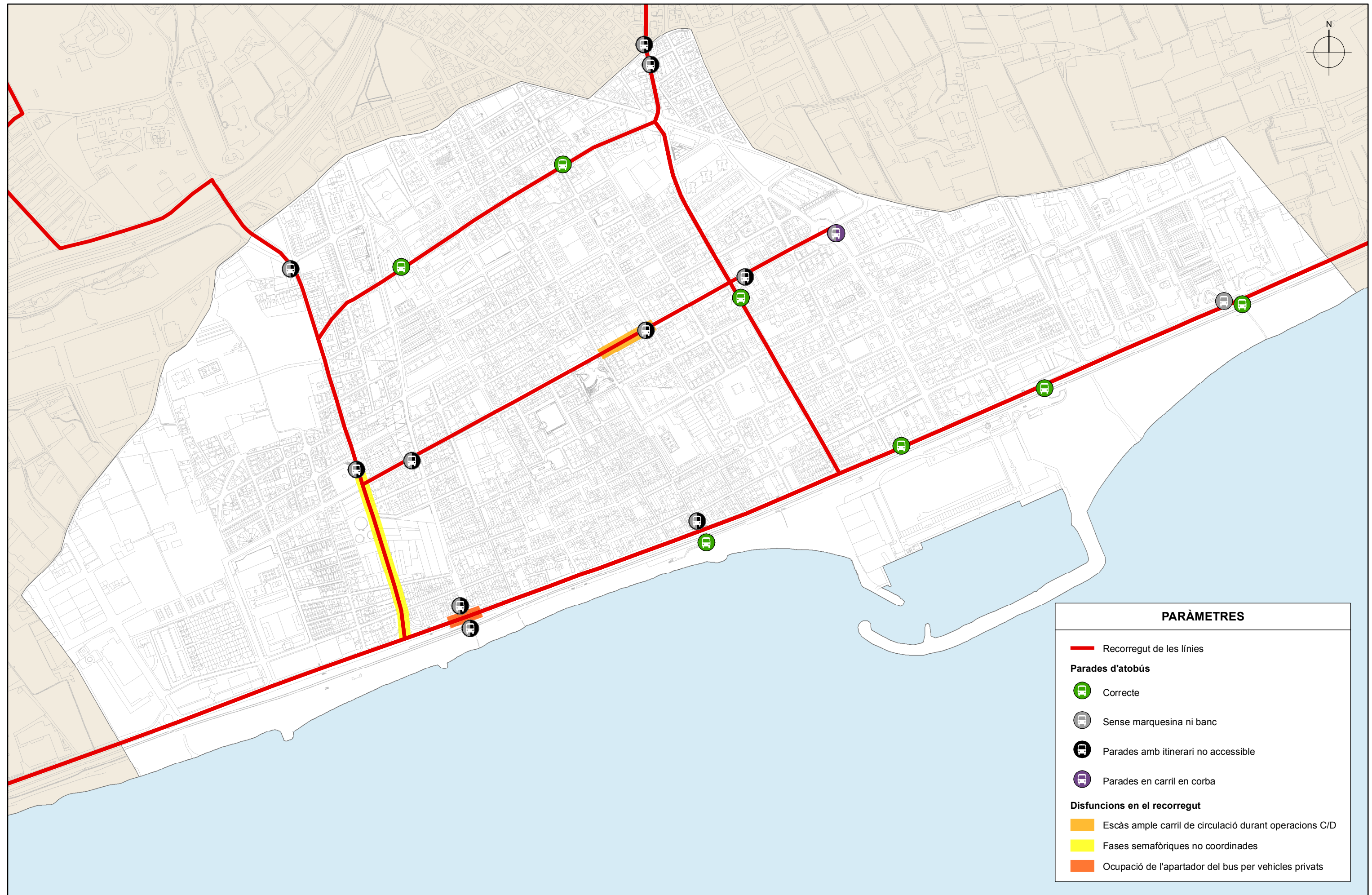
Tram recte

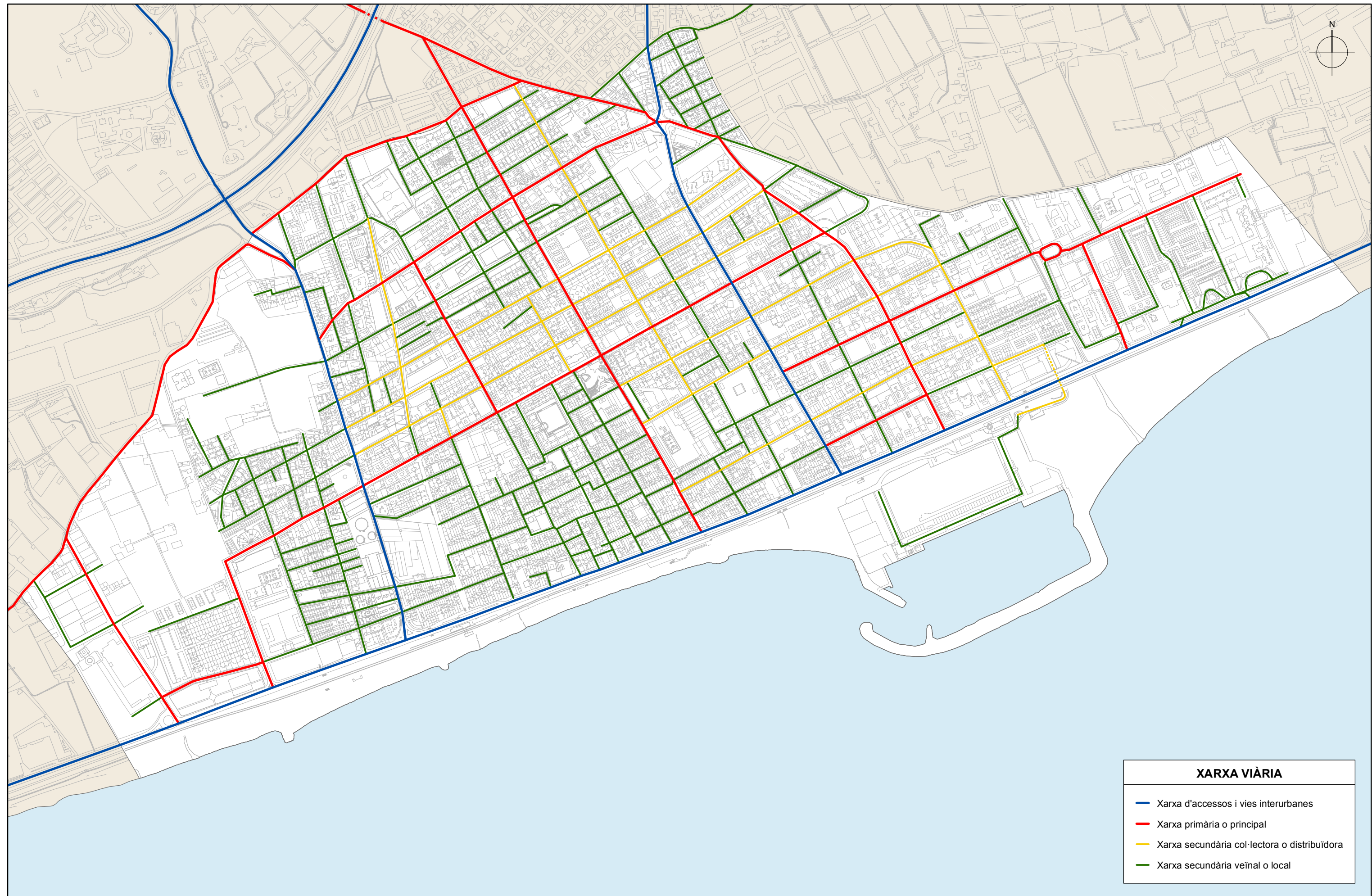
Tram en corba

Parades fora del carril de circulació

Apartador exclusiu

Banda aparcament



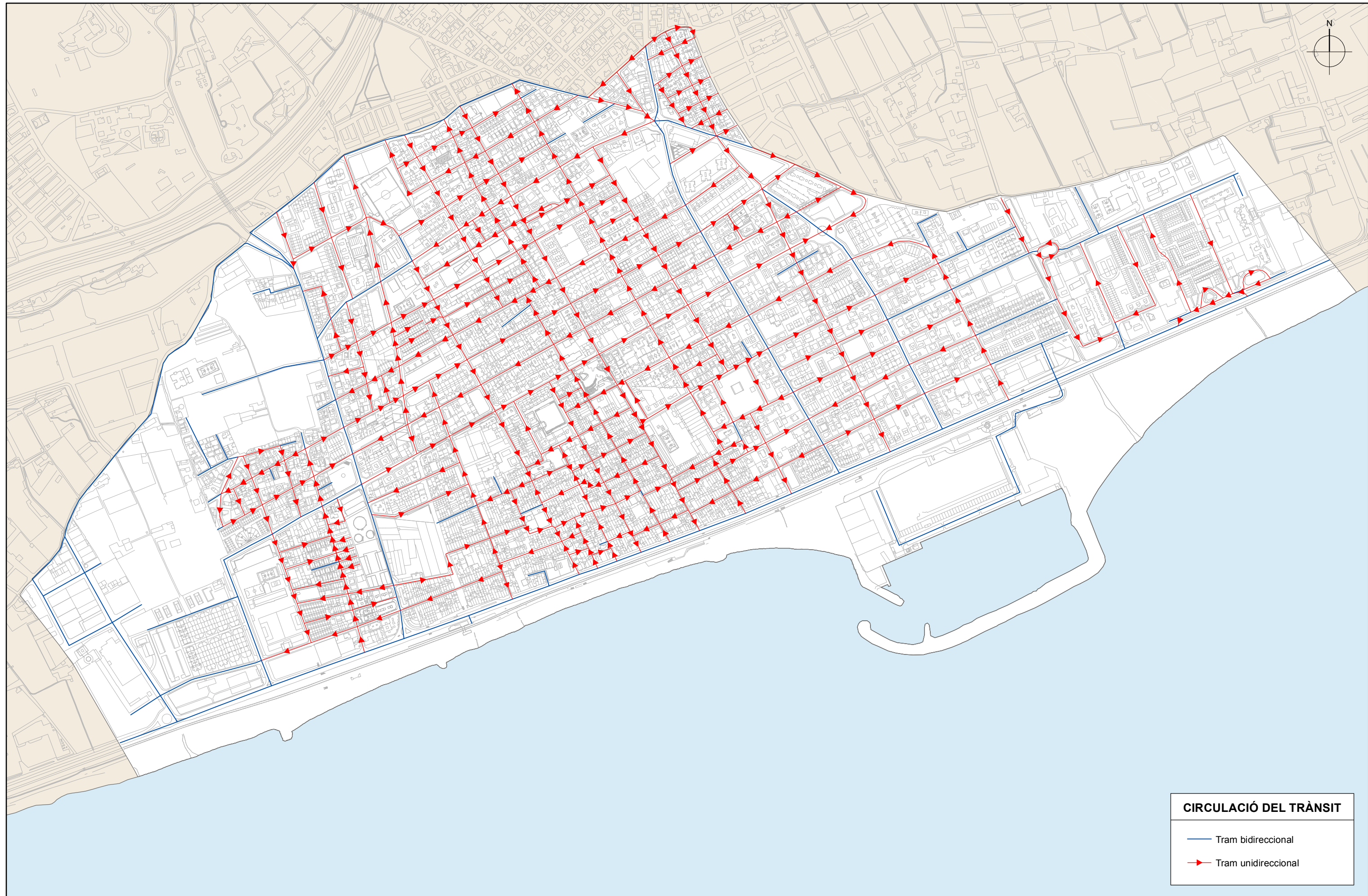


XARXA VIÀRIA


- Xarxa d'accessos i vies interurbanes
- Xarxa primària o principal
- Xarxa secundària col·lectora o distribuïdora
- Xarxa secundària veïnal o local




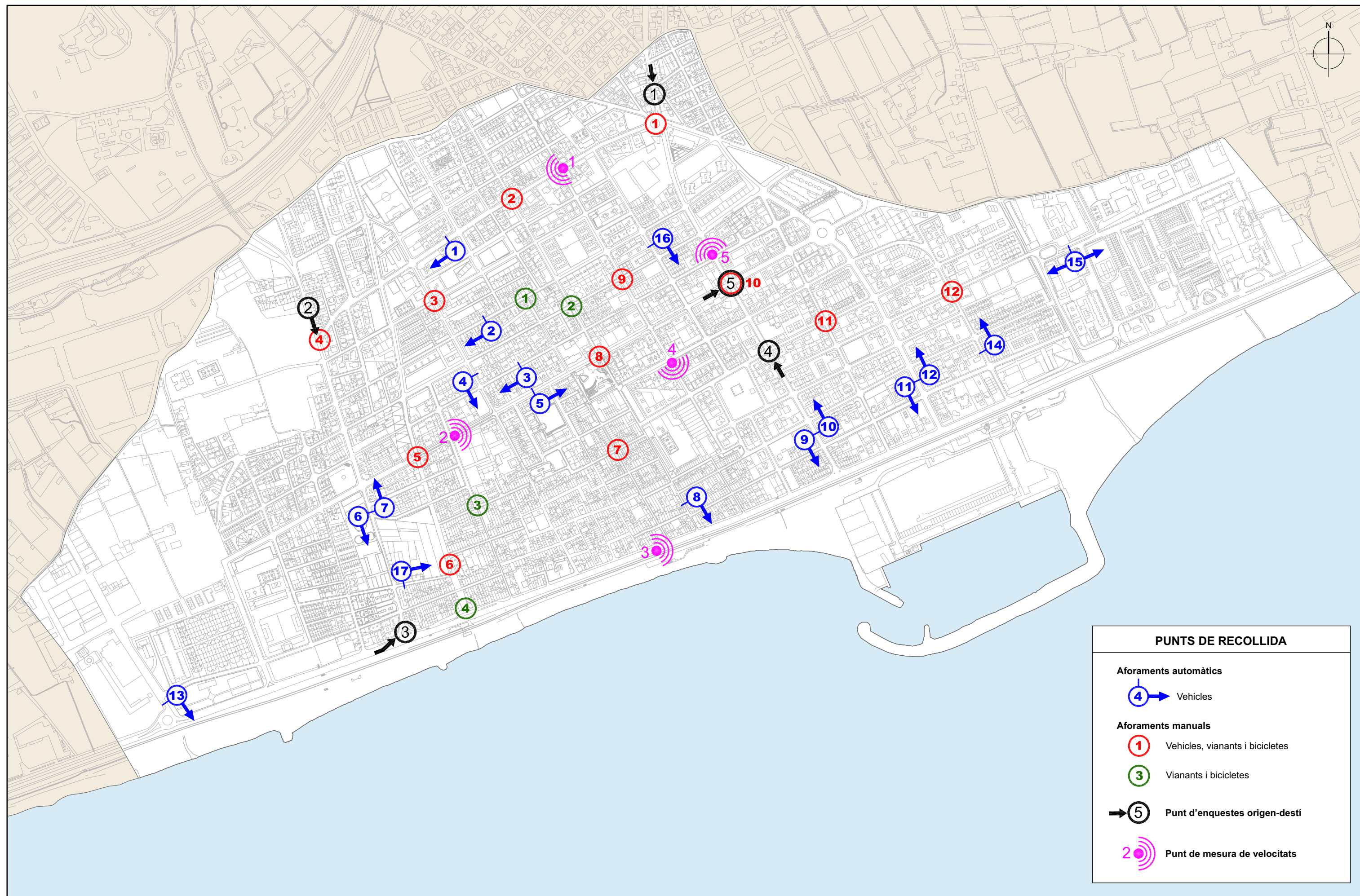
VELOCITAT MÀXIMA	
	10
	30 km/h
	40 km/h
	50 km/h
	70 km/h



CIRCULACIÓ DEL TRÀNSIT

 Tram bidireccional

 Tram unidireccional



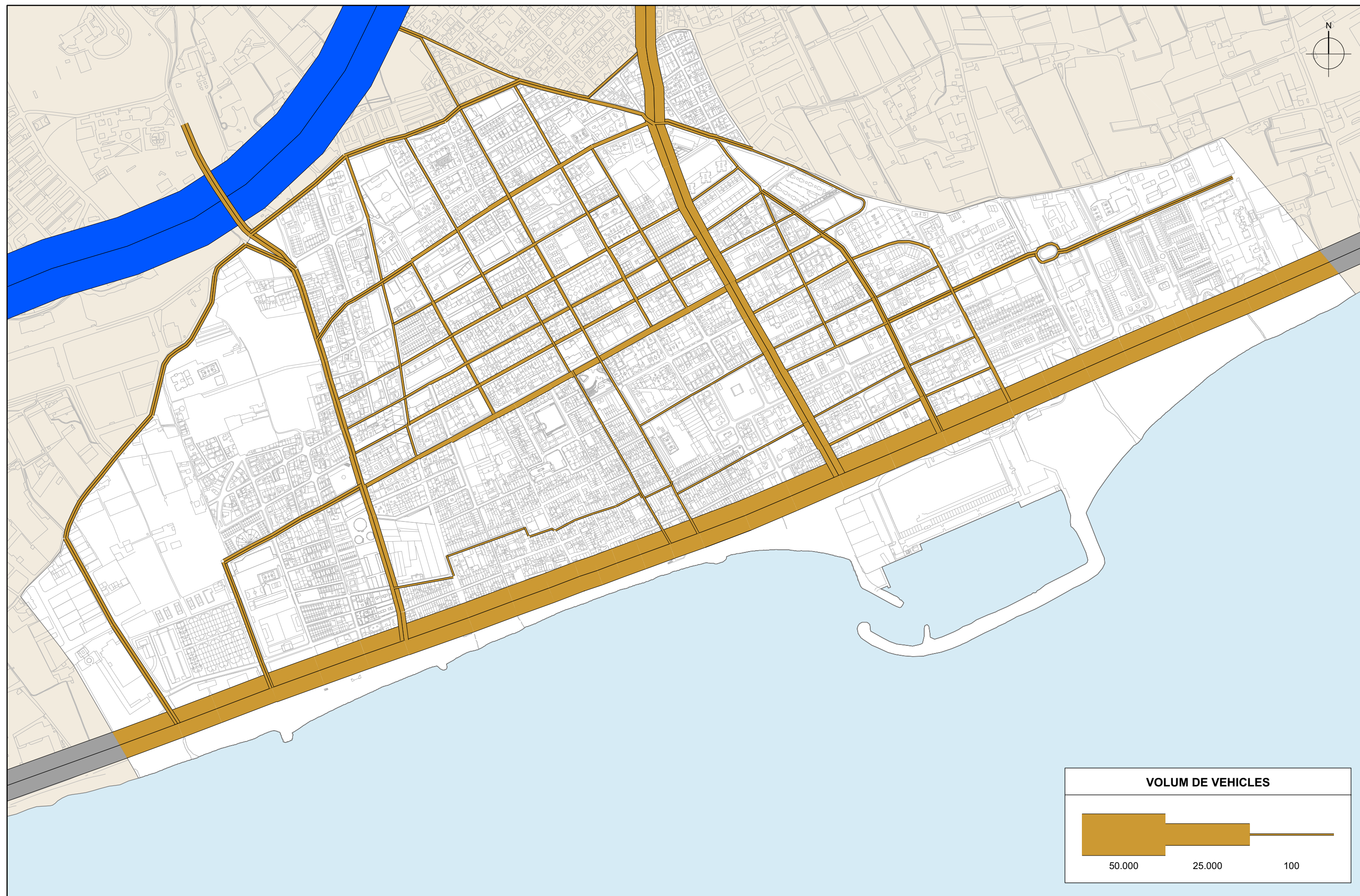
PUNTS DE RECOLLIDA

Aforaments automàtics
 Vehicles

Aforaments manuals
 Vehicles, vianants i bicicletes
 Vianants i bicicletes

Punt d'enquestes origen-destí

Punt de mesura de velocitats



**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

**PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE
DE PREMIÀ DE MAR**

Títol del plànol

INTENSITAT MITJANA DIÀRIA (IMD)

Escala

A-3 1/7.000

Data

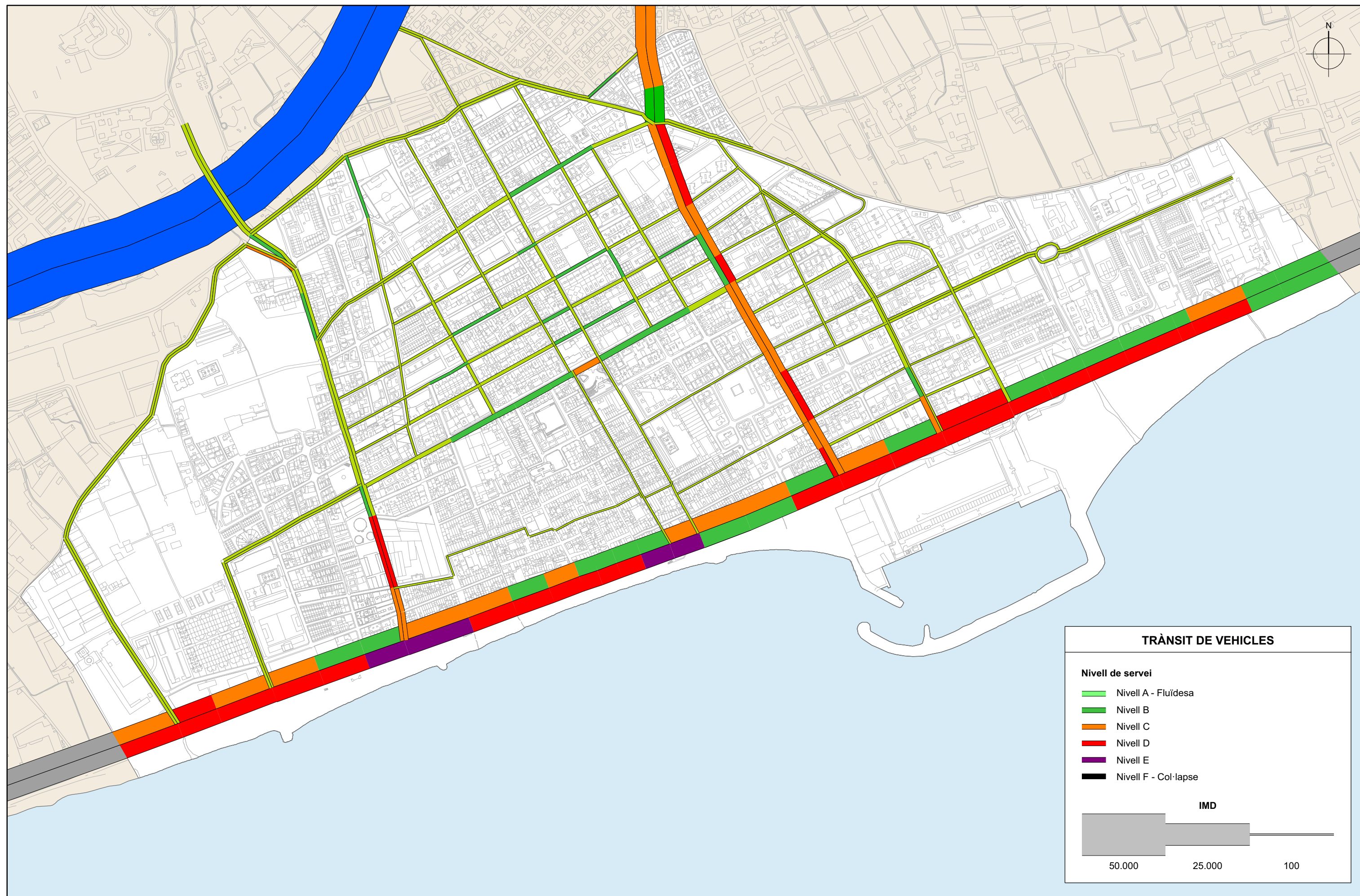
ABRIL 2016

Plànol

27

Full

1 de 1

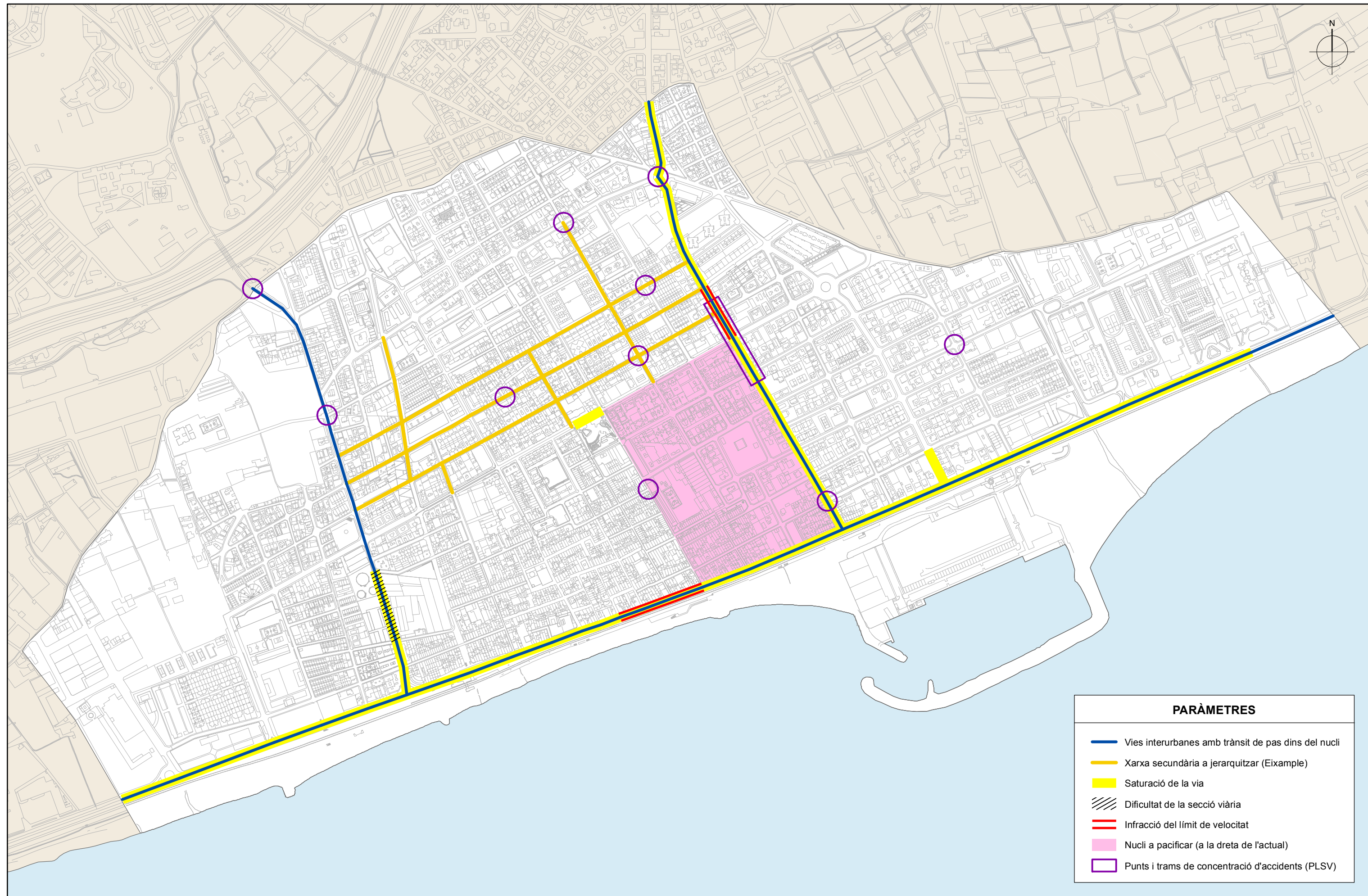


TRÀNSIT DE VEHICLES

Nivell de servei

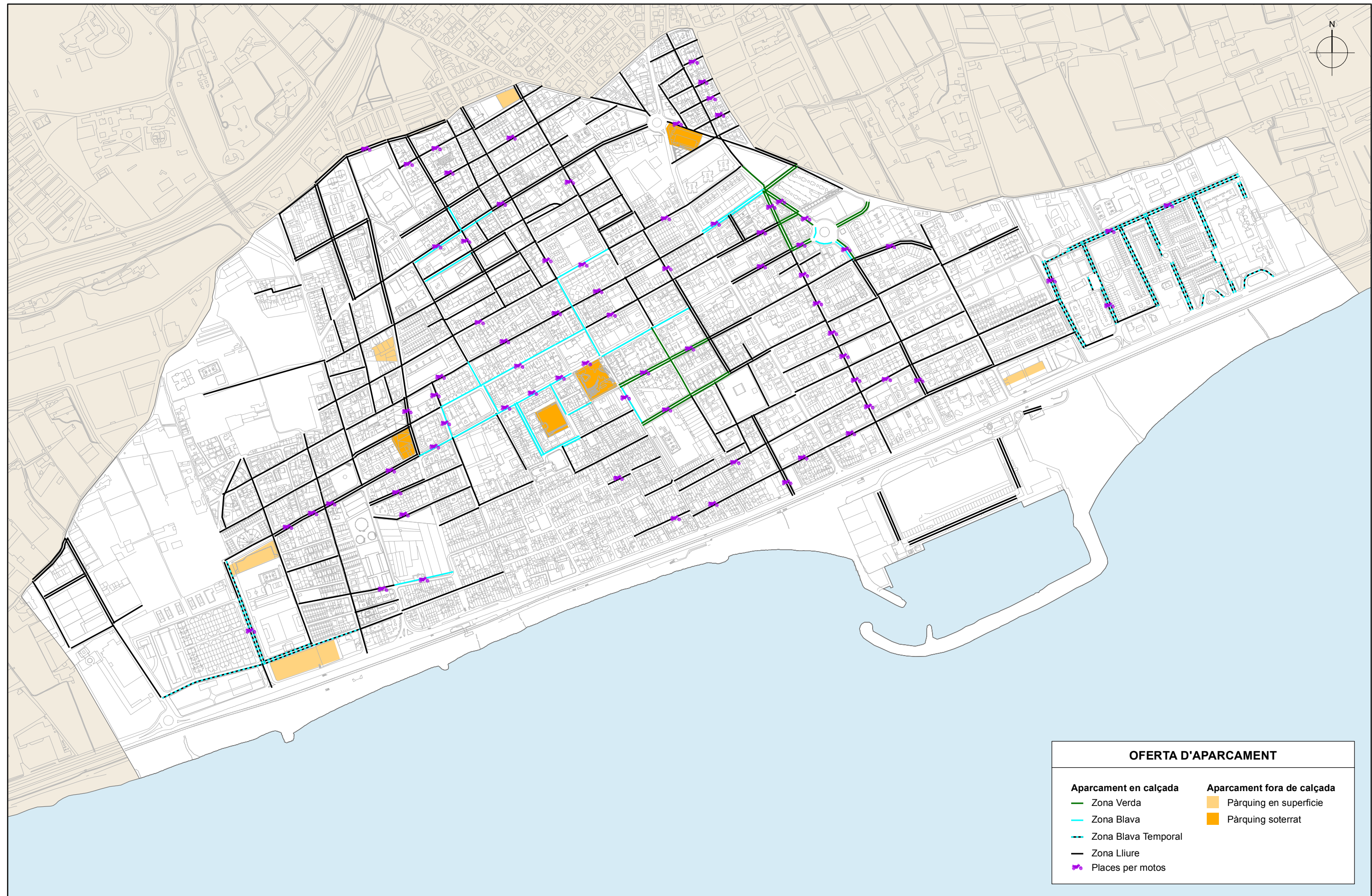
- Nivell A - Fluïdesa
- Nivell B
- Nivell C
- Nivell D
- Nivell E
- Nivell F - Col·lapse

IMD



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 dreta de l'actual)
- Punts i trams de concentració d'accidents (PLSV)



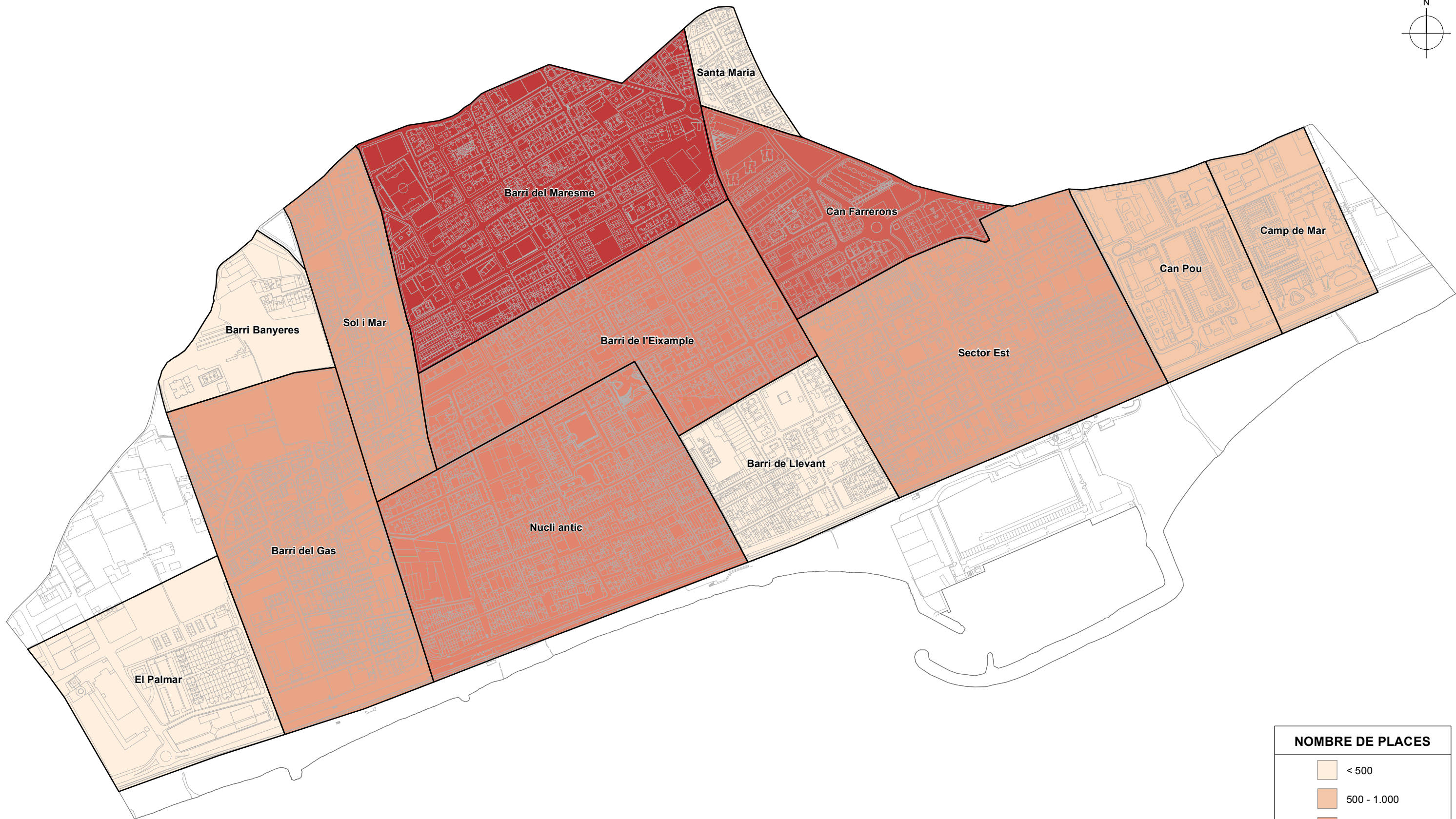
OFERTA D'APARCAMENT







Aparcament en calçada

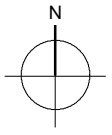
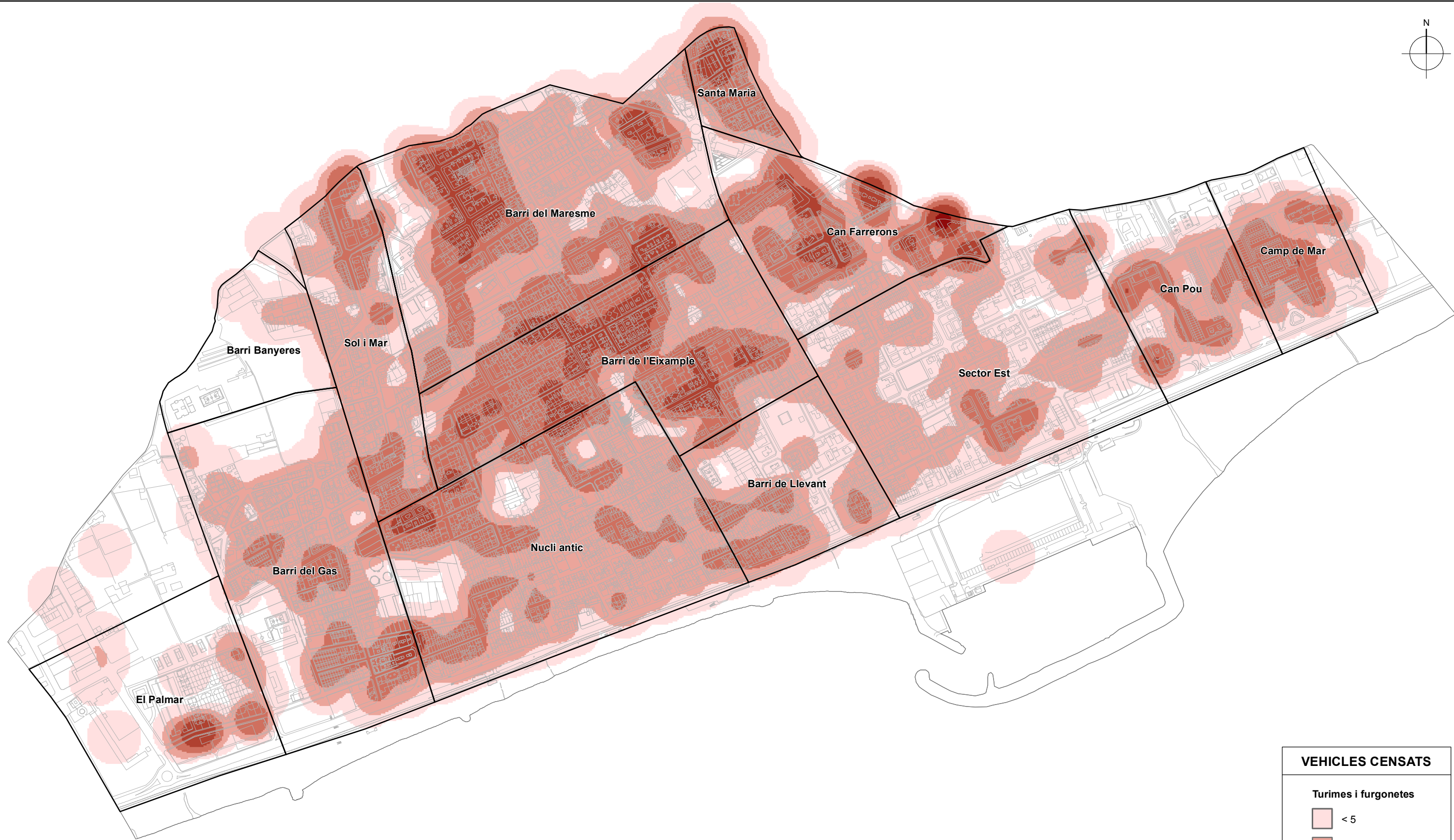
- Zona Verda
- Zona Blava
- - Zona Blava Temporal
- Zona Lliure
- Places per motos

Aparcament fora de calçada

- Pàrquing en superfície
- Pàrquing soterrat



NOMBRE DE PLACES	
	< 500
	500 - 1.000
	1.000 - 1.500
	1.500 - 2.000
	2.000 - 2.500
	> 2.500



VEHICLES CENSATS

Turimes i furgonetes

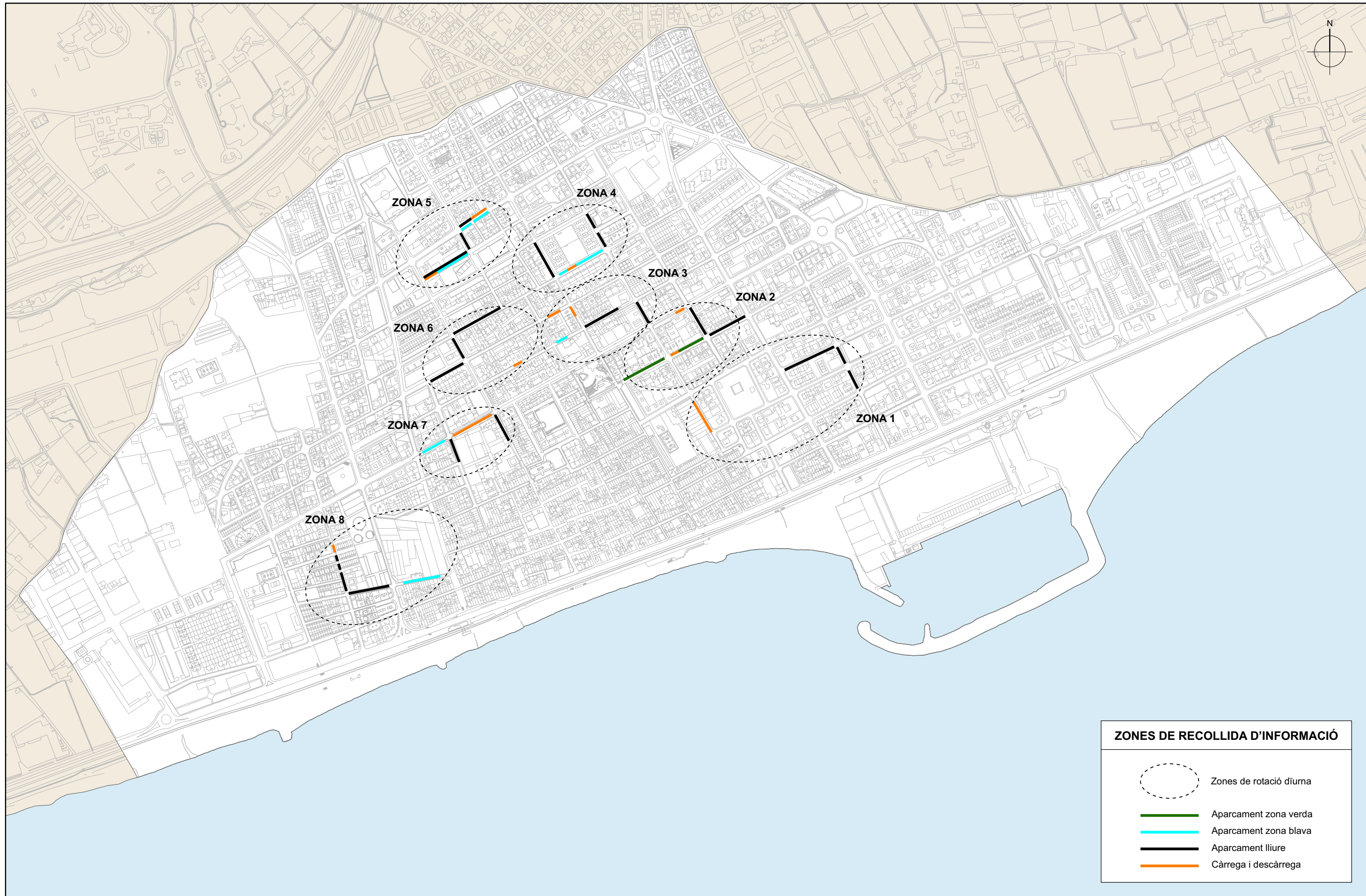
< 5

5 - 20


20 - 50

50 - 100


> 100




ZONES DE RECOLLIDA D'INFORMACIÓ




Zones de rotació diürna




Aparcament zona verda



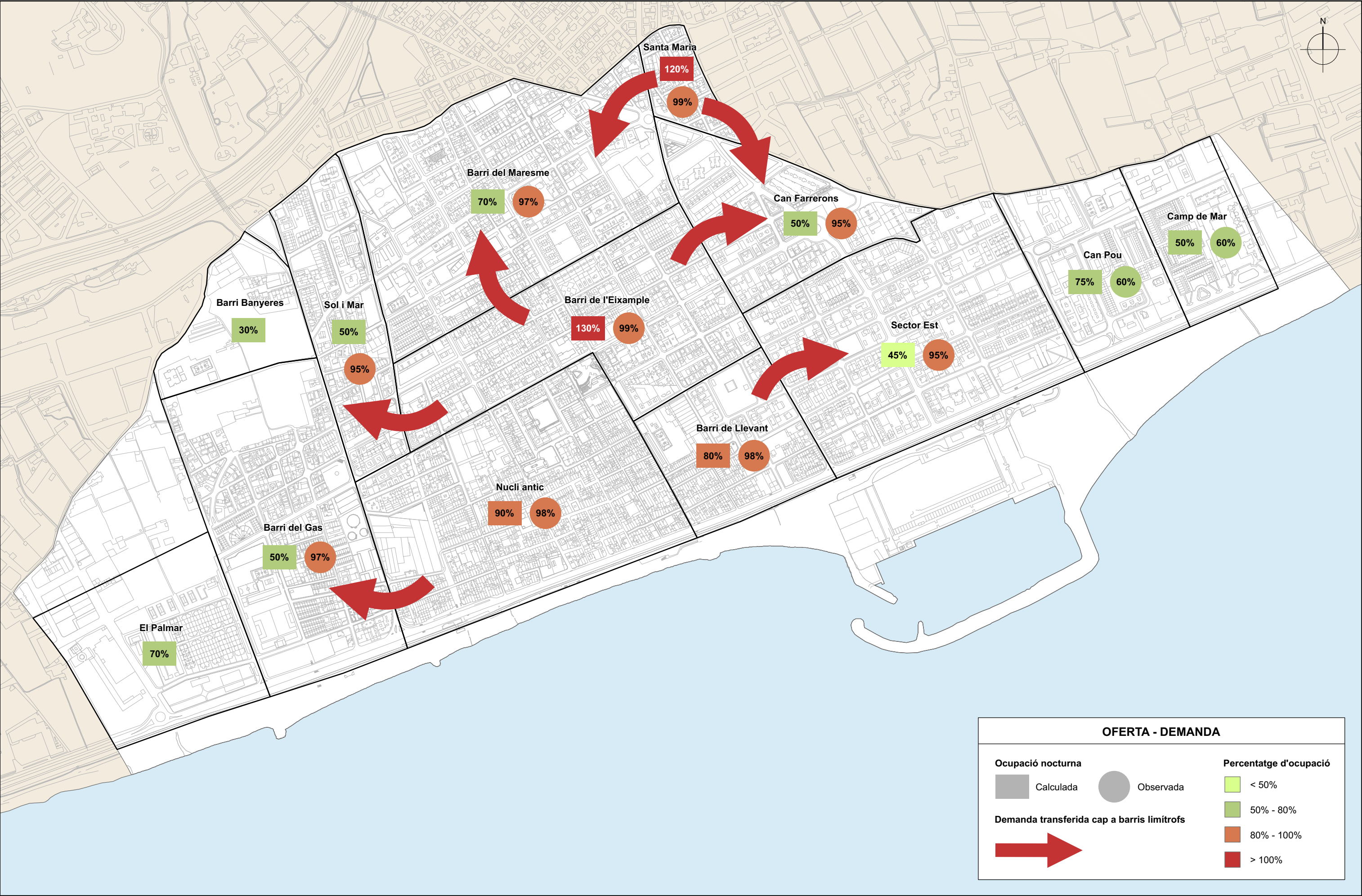
Aparcament zona blava

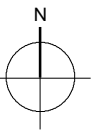
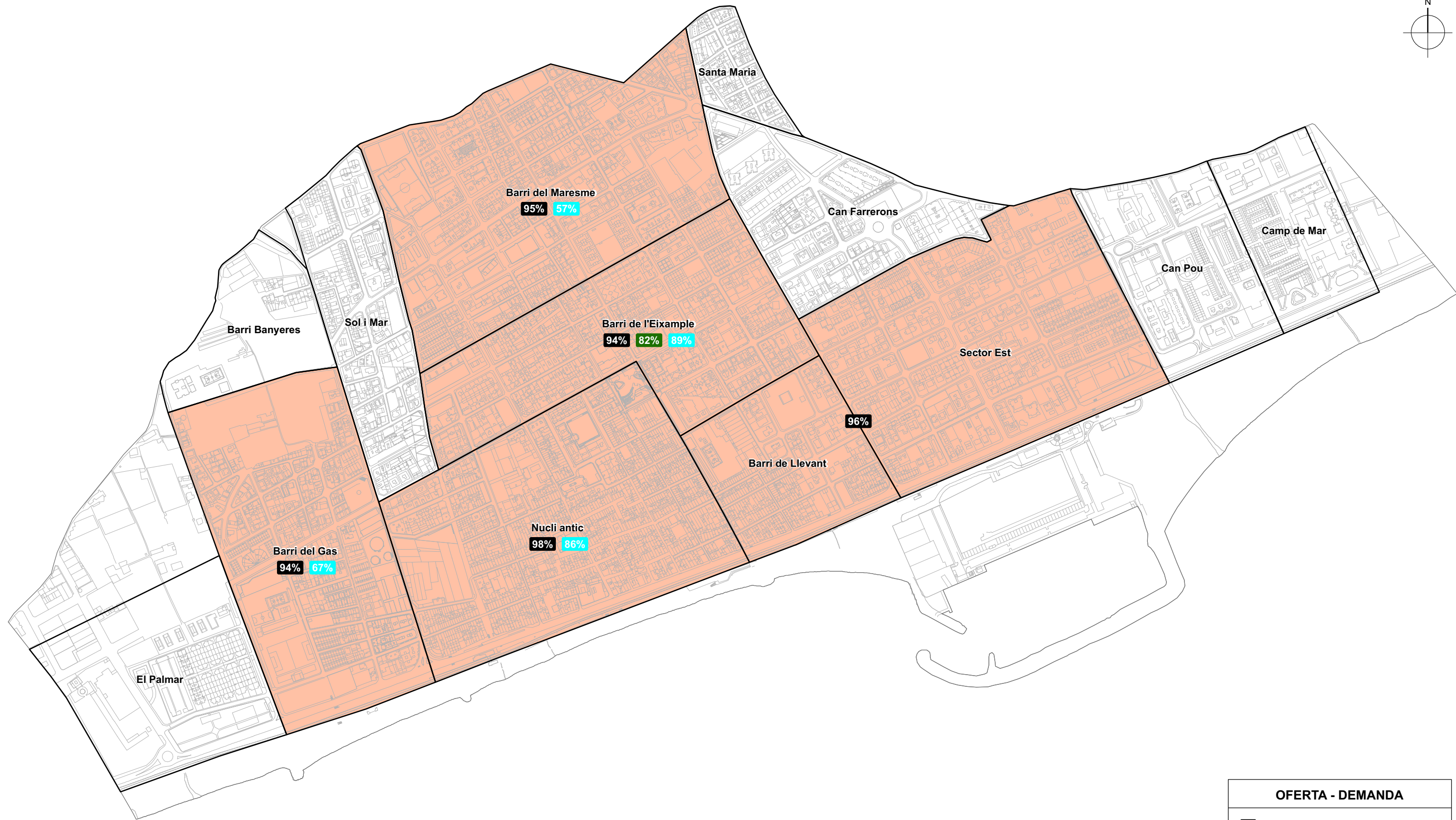


Aparcament lliure



Càrrega i descàrrega





OFERTA - DEMANDA

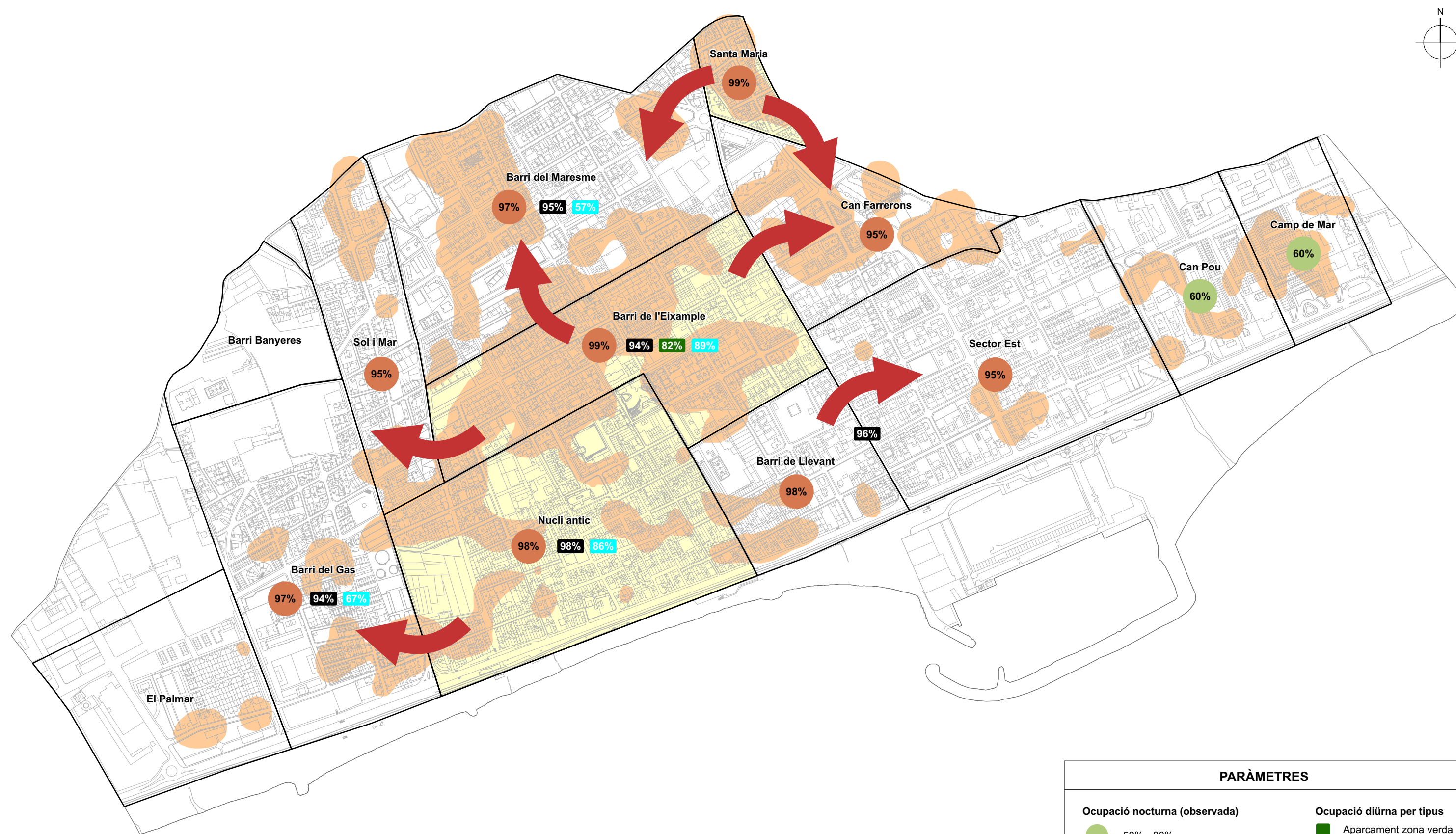
Barris amb dades de rotació diürna








Percentatge d'ocupació

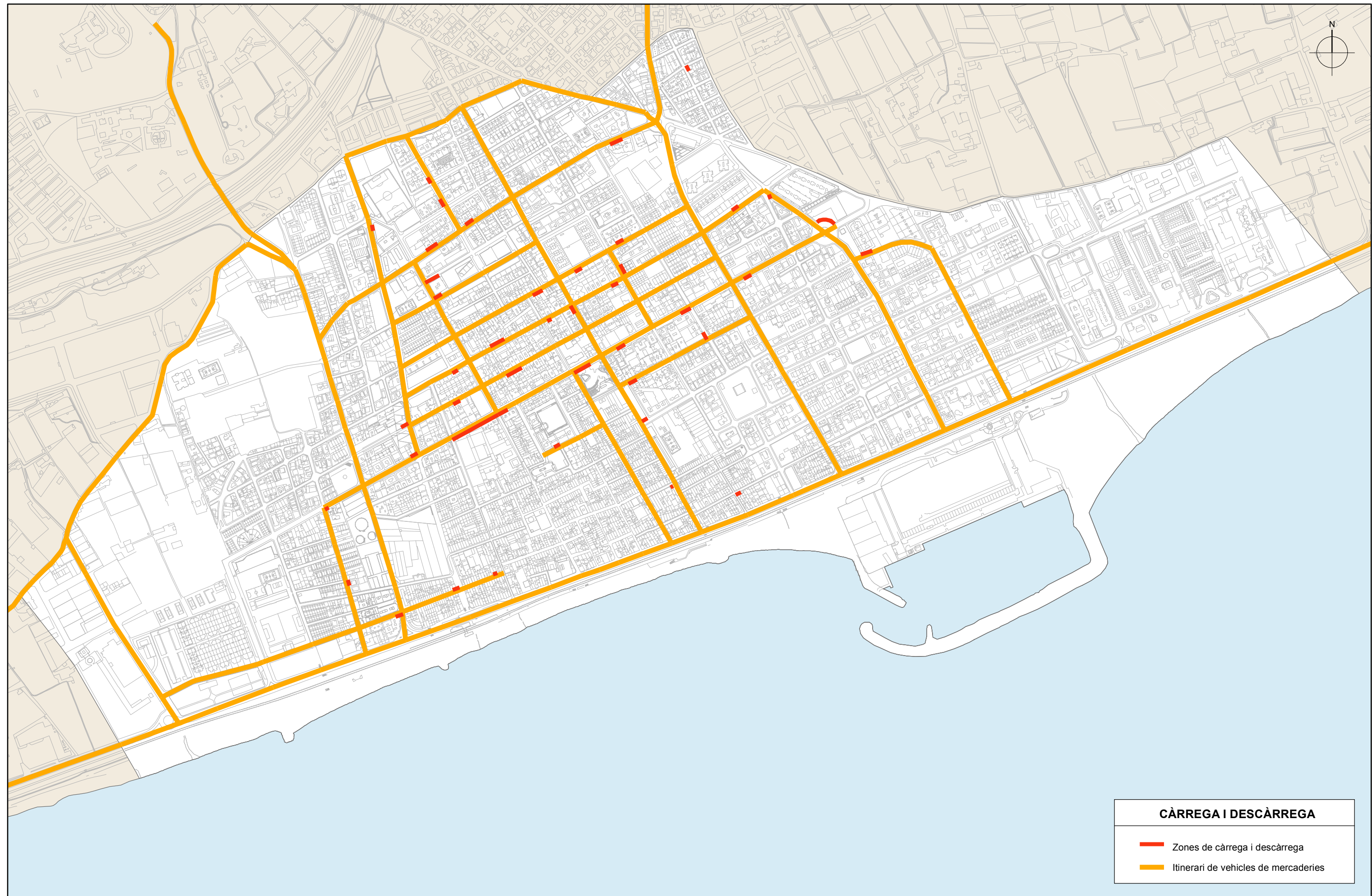
Aparcament zona verda

Aparcament zona blava



Aparcament lliure

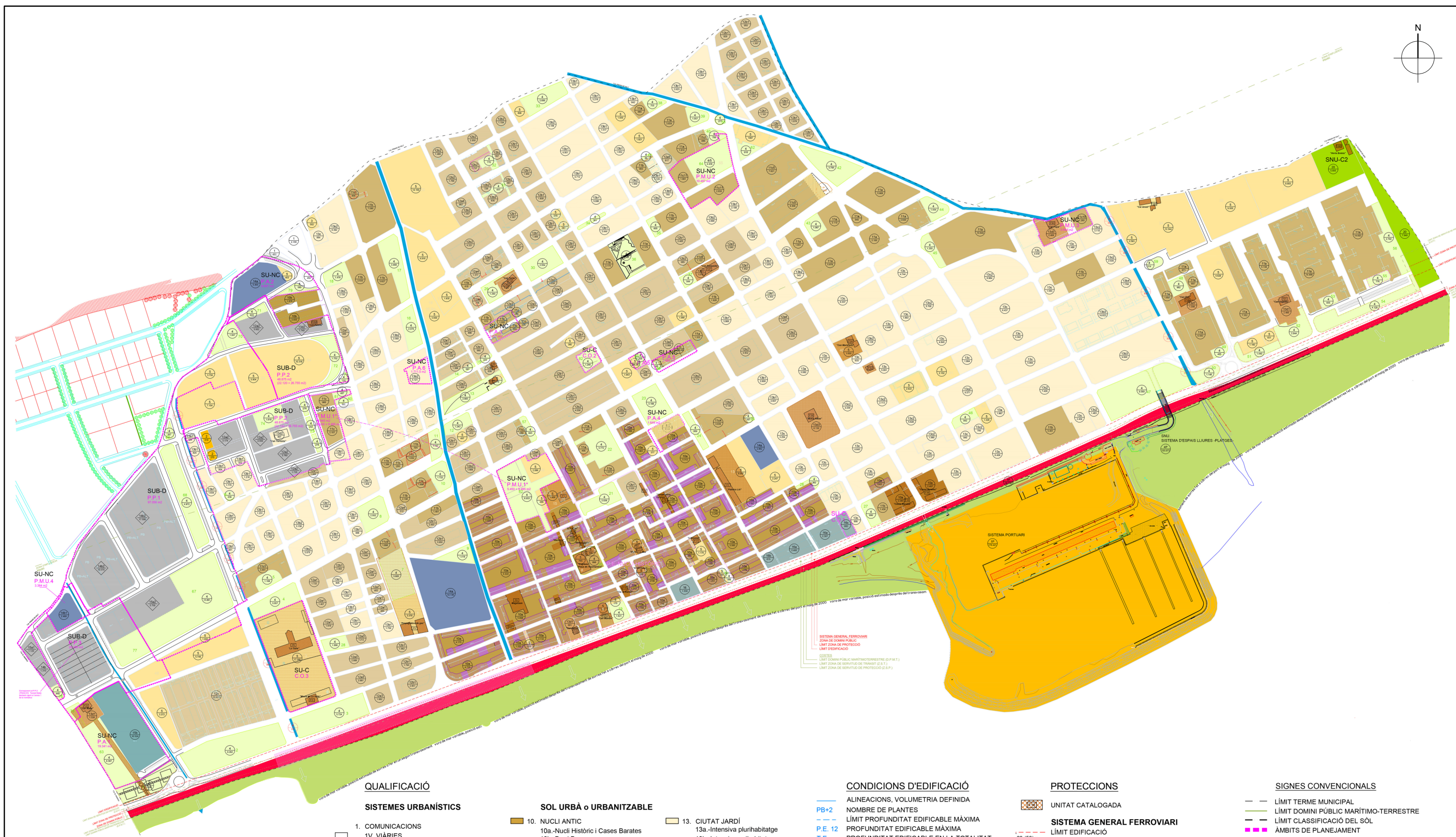


PARÀMETRES	
Ocupació nocturna (observada)	Ocupació diürna per tipus
 50% - 80%	 Aparcament zona verda
 80% - 100%	 Aparcament zona blava
	 Aparcament lliure
	 Zones amb demanda ≥ 20 vehicles censats
Demanda transferida cap a barris limítrofs	



CÀRREGA I DESCÀRREGA

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



QUALIFICACIÓ

SISTEMES URBANÍSTICS

- 1. COMUNICACIONS
- 1V. VIÀRIES
- 1F. FERROVIÀRIES
- 1P. SISTEMA PORTUARI
- 2. HABITATGES DOTACIONALS PÚBLICS
- 3. INFRAESTRUCTURES DE SERVEIS
- 4. ESPAIS LLIBRES
- 4P. PLATGES
- 5. EQUIPAMENTS
- 6. HIDROLÒGIC

SÒL NO URBANITZABLE

- 20. SNU-C2 COSTANER (PDUSC)

SOL URBÀ o URBANITZABLE

- 10. NUCLI ANTIC
 - 10a.-Nucli Històric i Cases Barates
 - 10b.-Barri Banyeres
- Grau de Protecció F i B
- Grau de Protecció F i C
- Grau de Protecció F
- Unitats Catalogades
- 11. VOLUMETRIA DEFINIDA
 - 11a.-Planejament derivat
 - 11b.-Conjunt consolidat
 - 11c.-Volums concrets
- 12. EIXAMPLE
 - 12a.-Illa oberta
 - 12b.-Illa tancada amb pati
 - 12c.-El Palmar
- 13. CIUTAT JARDÍ
 - 13a.-Intensiva plurihabitatge
 - 13b.-Intensiva unihabitatge
 - 13c.-Semi-intensiva unihabitatge
 - 13d.-Cases amb jardí
- 14. INDÚSTRIA
 - 14a.-Urbana
 - 14b.-Aïllada intensiva
- 15. TERCIARI
 - 15a.-Torrent Malet
 - 14b.-Triginer
- 16. FRONT MARÍTIM

CONDICIONS D'EDIFICACIÓ

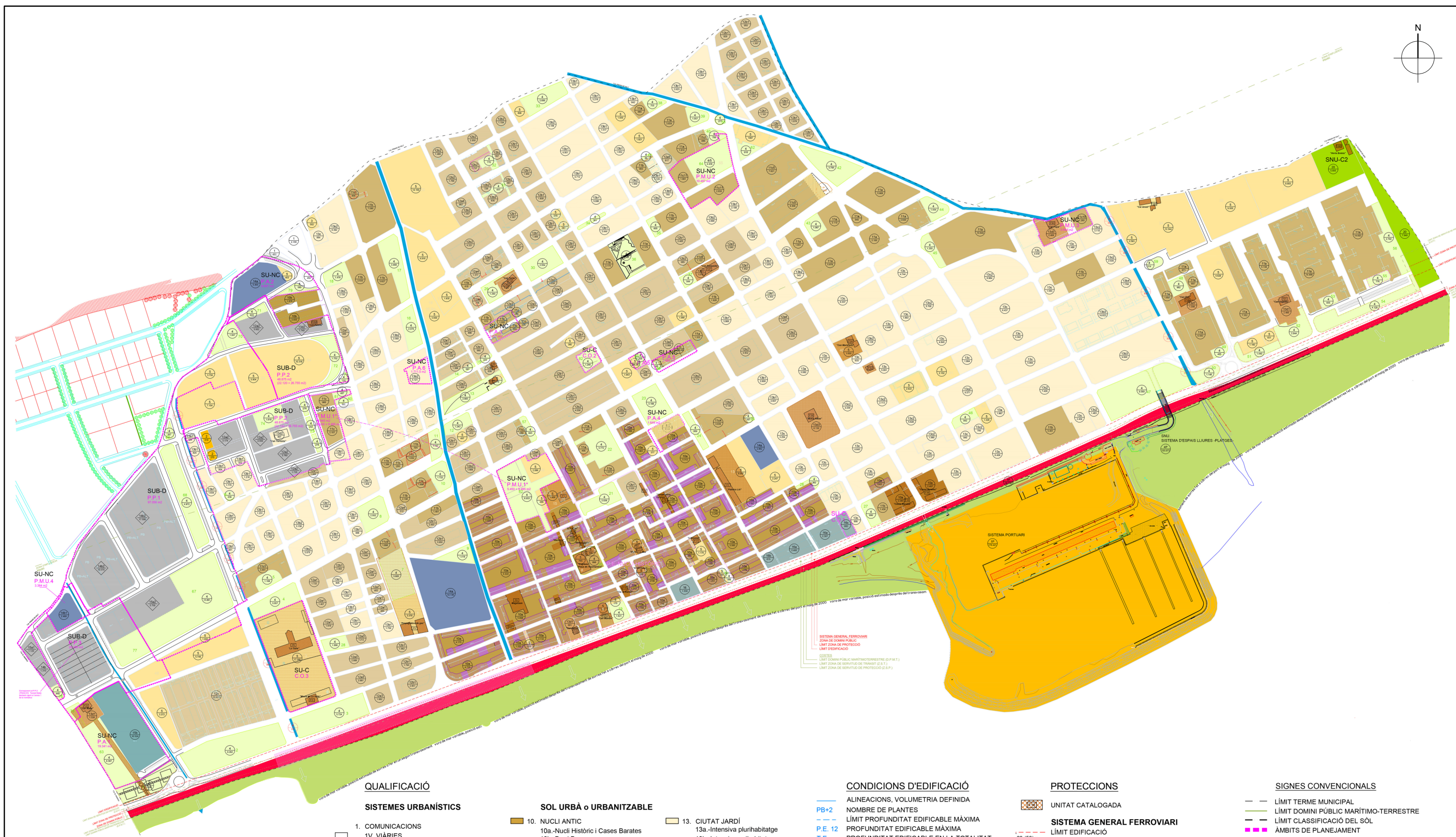
- ALINEACIONS, VOLUMETRIA DEFINIDA
- NOMBRE DE PLANTES
- PB+2
- LÍMIT PROFUNDITAT EDIFICABLE MÀXIMA
- PROFUNDITAT EDIFICABLE MÀXIMA
- PROFUNDITAT EDIFICABLE EN LA TOTALITAT
- ALTRES: DISTÀNCIES MÍNIMES,...
- S1/S2
- SOTERRANIS

PROTECCIONS

- UNITAT CATALOGADA
- 20-(50)m
- 18-(70)m
- 15-(8)m
- SU-(SNU)
- SISTEMA GENERAL FERROVIARI
 - ZONA DE DOMINI PÚBLIC
 - LÍMIT ZONA DE PROTECCIÓ
 - LÍMIT ZONA DE PROTECCIÓ
 - LÍMIT ZONA DE PROTECCIÓ
- SISTEMA PORTUARI
- SISTEMA D'ESPAIS LLIBRES-PLATGES
- COSTA
 - LÍMIT PDU. SISTEMA COSTANER
 - LÍMIT ZONA DE SERVITUD DE PROTECCIÓ (Z.S.P.)
 - LÍMIT ZONA DE SERVITUD DE TRÀNSIT (Z.S.T.)
 - LÍMIT DOMINI PÚBLIC MARÍTIMO-TERRESTRE (D.P.M.T.)

SIGNES CONVENCIONALS

- LÍMIT TERME MUNICIPAL
- LÍMIT DOMINI PÚBLIC MARÍTIMO-TERRESTRE
- LÍMIT CLASSIFICACIÓ DEL SÒL
- ÀMBITS DE PLANEJAMENT
- P.E. SECTOR ESTACIÓ FERROCARRIL
- P.E. DE MODERNITZACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC DEL NUCLI HISTÒRIC
- MODIFICACIÓ DEL P.G. D'ORDENACIÓ DEL LITORAL
- LÍMIT QUALIFICACIÓ



QUALIFICACIÓ

SISTEMES URBANÍSTICS

- 1. COMUNICACIONS
- 1V. VIÀRIES
- 1F. FERROVIÀRIES
- 1P. SISTEMA PORTUARI
- 2. HABITATGES DOTACIONALS PÚBLICS
- 3. INFRAESTRUCTURES DE SERVEIS
- 4. ESPAIS LLIBRES
- 4P. PLATGES
- 5. EQUIPAMENTS
- 6. HIDROLÒGIC

SÒL NO URBANITZABLE

- 20. SNU-C2 COSTANER (PDUSC)

SOL URBÀ o URBANITZABLE

- 10. NUCLI ANTIC
 - 10a.-Nucli Històric i Cases Barates
 - 10b.-Barri Banyeres
- Grau de Protecció F i B
- Grau de Protecció F i C
- Grau de Protecció F
- Unitats Catalogades
- 11. VOLUMETRIA DEFINIDA
 - 11a.-Planejament derivat
 - 11b.-Conjunt consolidat
 - 11c.-Volums concrets
- 12. EIXAMPLE
 - 12a.-Illa oberta
 - 12b.-Illa tancada amb pati
 - 12c.-El Palmar
- 13. CIUTAT JARDÍ
 - 13a.-Intensiva plurihabitatge
 - 13b.-Intensiva unihabitatge
 - 13c.-Semi-intensiva unihabitatge
 - 13d.-Cases amb jardí
- 14. INDÚSTRIA
 - 14a.-Urbana
 - 14b.-Aïllada intensiva
- 15. TERCIARI
 - 15a.-Torrent Malet
 - 14b.-Triginer
- 16. FRONT MARITIM

CONDICIONS D'EDIFICACIÓ

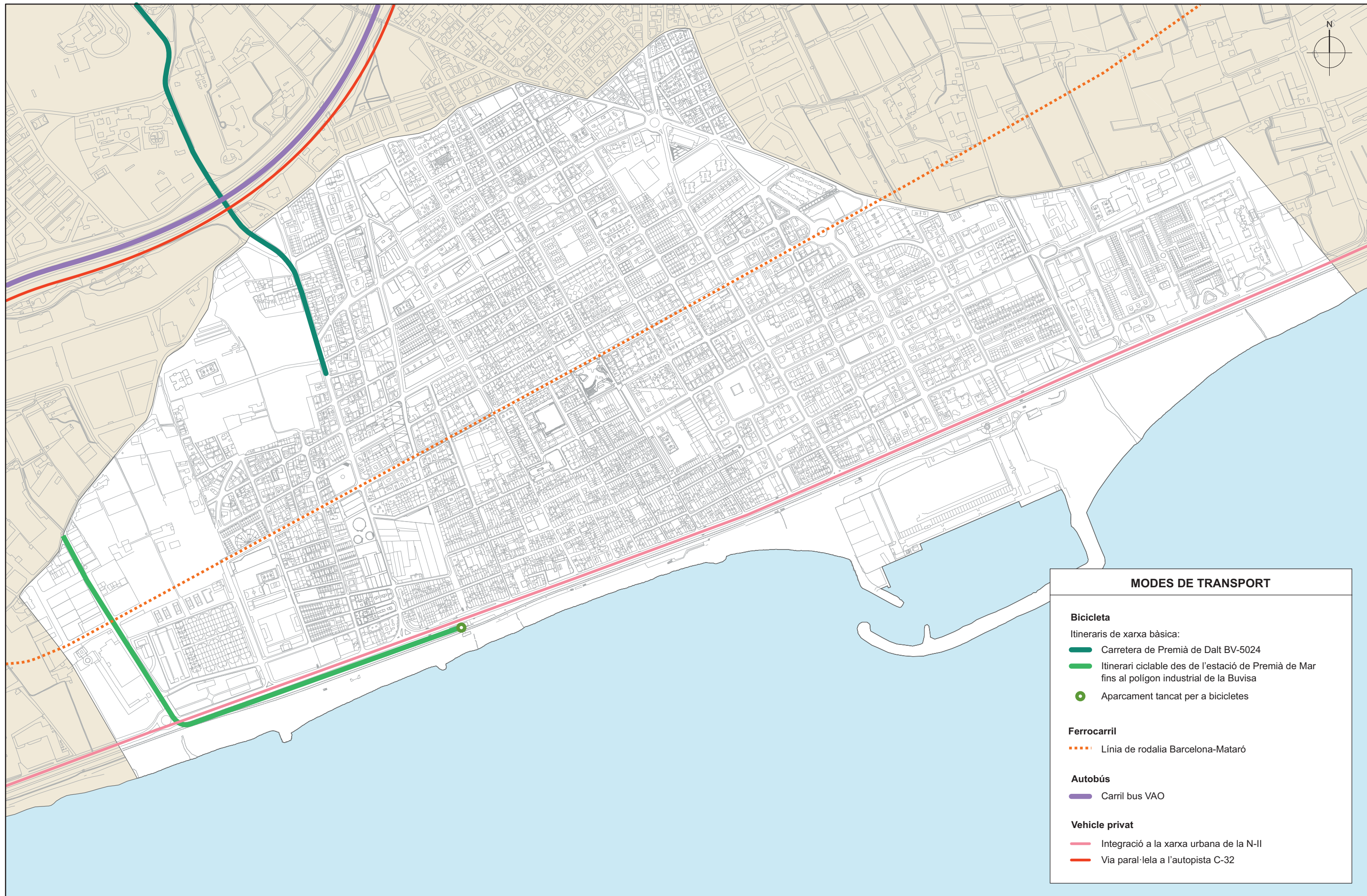
- ALINEACIONS, VOLUMETRIA DEFINIDA
- NOMBRE DE PLANTES
- PB+2
- LÍMIT PROFUNDITAT EDIFICABLE MÀXIMA
- PROFUNDITAT EDIFICABLE MÀXIMA
- PROFUNDITAT EDIFICABLE EN LA TOTALITAT
- ALTRES: DISTÀNCIES MÍNIMES,...
- S1/S2
- SOTERRANIS

PROTECCIONS

- UNITAT CATALOGADA
- 20-(50)m
- 18-(70)m
- 15-(8)m
- SU-(SNU)
- SISTEMA GENERAL FERROVIARI
 - ZONA DE DOMINI PÚBLIC
 - LÍMIT ZONA DE PROTECCIÓ
 - LÍMIT ZONA DE PROTECCIÓ
 - LÍMIT ZONA DE PROTECCIÓ
- COSTA
 - LÍMIT PDU. SISTEMA COSTANER
 - LÍMIT ZONA DE SERVITUD DE PROTECCIÓ (Z.S.P.)
 - LÍMIT ZONA DE SERVITUD DE TRÀNSIT (Z.S.T.)
 - LÍMIT DOMINI PÚBLIC MARÍTIMO-TERRESTRE (D.P.M.T.)

SIGNES CONVENCIONALS

- LÍMIT TERME MUNICIPAL
- LÍMIT DOMINI PÚBLIC MARÍTIMO-TERRESTRE
- LÍMIT CLASSIFICACIÓ DEL SÒL
- ÀMBITS DE PLANEJAMENT
- P.E. SECTOR ESTACIÓ FERROCARRIL
- P.E. DE MODERNITZACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC DEL NUCLI HISTÒRIC
- MODIFICACIÓ DEL P.G. D'ORDENACIÓ DEL LITORAL
- LÍMIT QUALIFICACIÓ



ANNEX

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

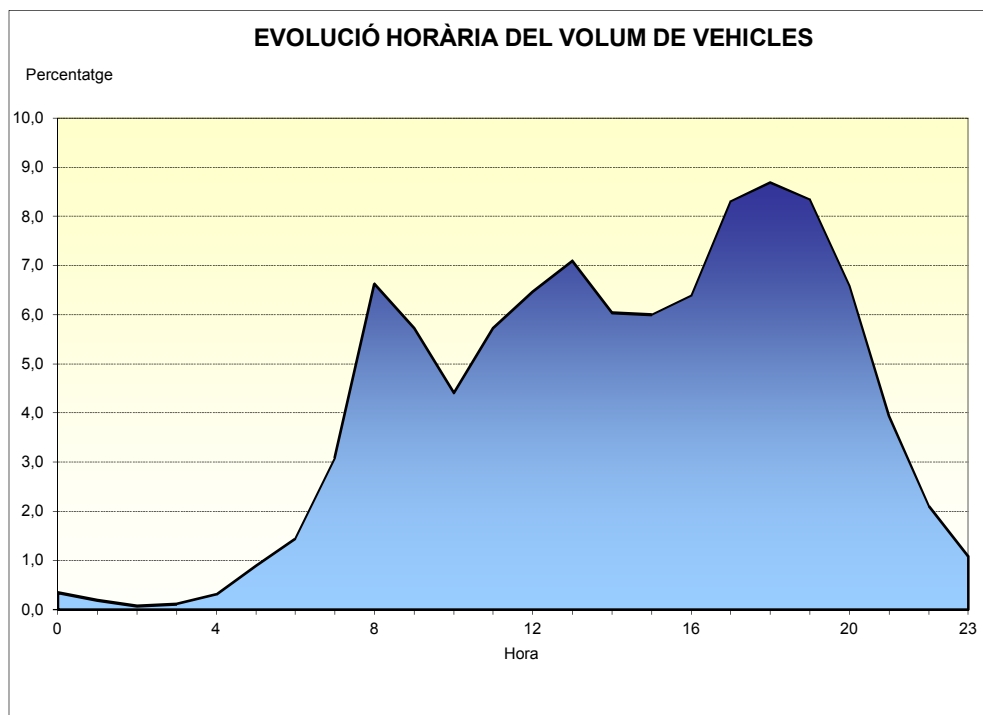
COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Carrer: Carrer dela Mercè
Sentit: Carrer de la Plaça
Carrils: 1
Tipus de vehicle: Turismes i 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

TOTAL DIA **2.443** **123** **2.566**

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 horas (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%



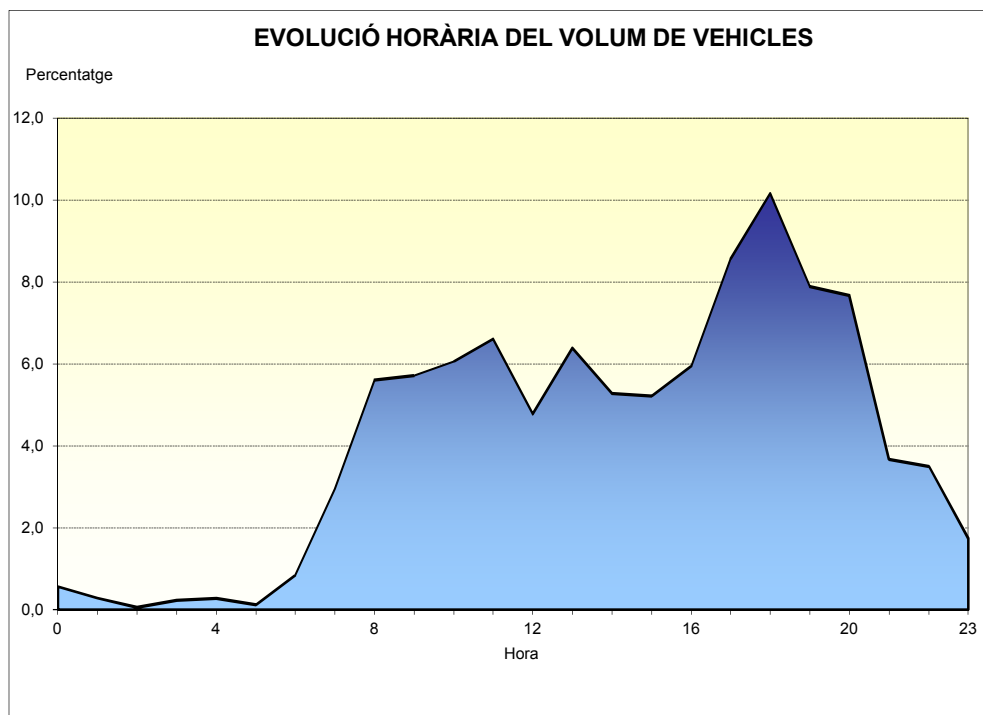
COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Carrer: Carrer del Pilar
Sentit: Carrer de Joan Prim
Carrils: 1
Tipus de vehicle: Turismes i 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

TOTAL DIA **1.726** **75** **1.801**

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	183	10,16 (18:00 a 19:00)
Índex de variació		15%
% de vehicles pesants		4,16%



COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Carrer: Carrer Mossèn Jacint Verdaguer

Sentit: Carrer de la Plaça

Carrils: 1

Tipus de vehicle: Turismes i Pesants

Data: dimecres, 18 / novembre / 2015

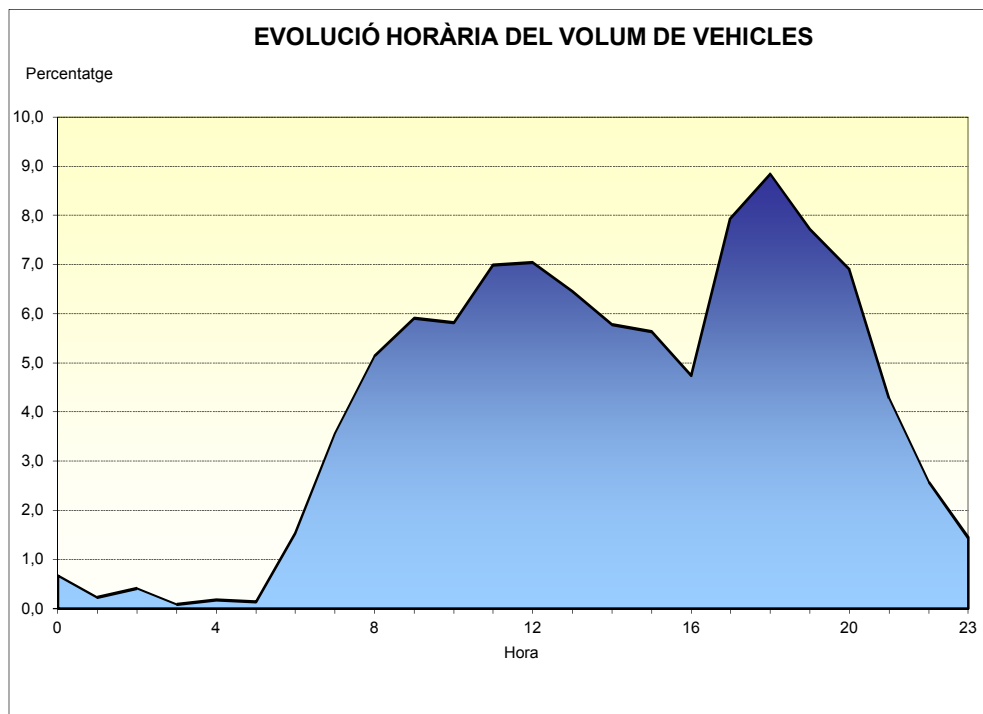
Punt de control: 3

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

TOTAL DIA **2.124** **93** **2.217**

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%



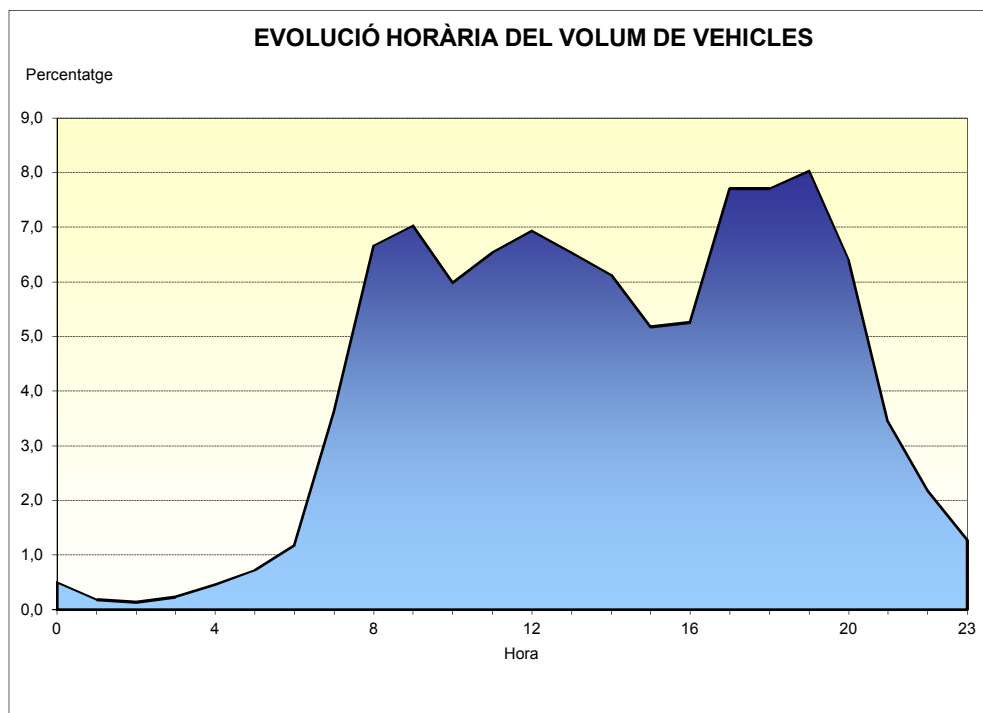
COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Carrer: Carrer de la Plaça
Sentit: Carrer Mossèn Jacint Verdaguer
Carrils: 1
Tipus de vehicle: Turismes i 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

TOTAL DIA **2.088** **117** **2.205**

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%



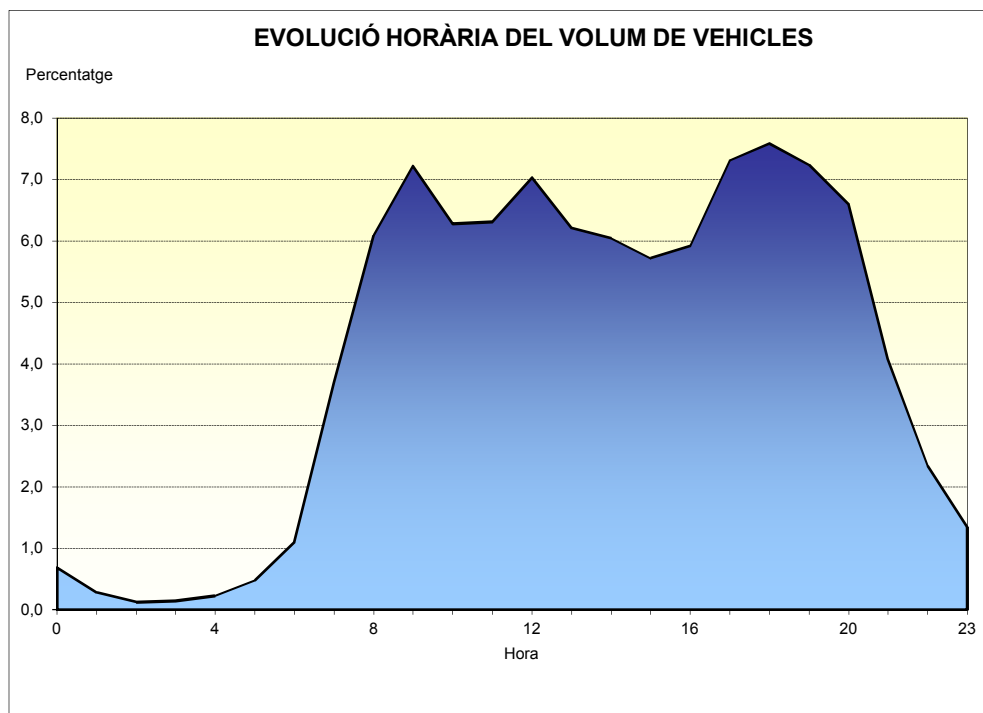
COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Carrer: Gran Vía de Lluís Companys
Sentit: Carrer de l'Eixample
Carrils: 1
Tipus de vehicle: Turismes i Pesants
Data: dimecres, 18 / novembre / 2015
Punt de control: 5
Observació núm.: 0

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

TOTAL DIA **5.372** **362** **5.734**

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%



COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Carrer: Ctra.de Premià de Dalt (BV-5024)

Sentit: Carrer de Jaume Balmes

Carrils: 1

Tipus de vehicle: Turismes i Pesants

Data: dimecres, 18 / novembre / 2015

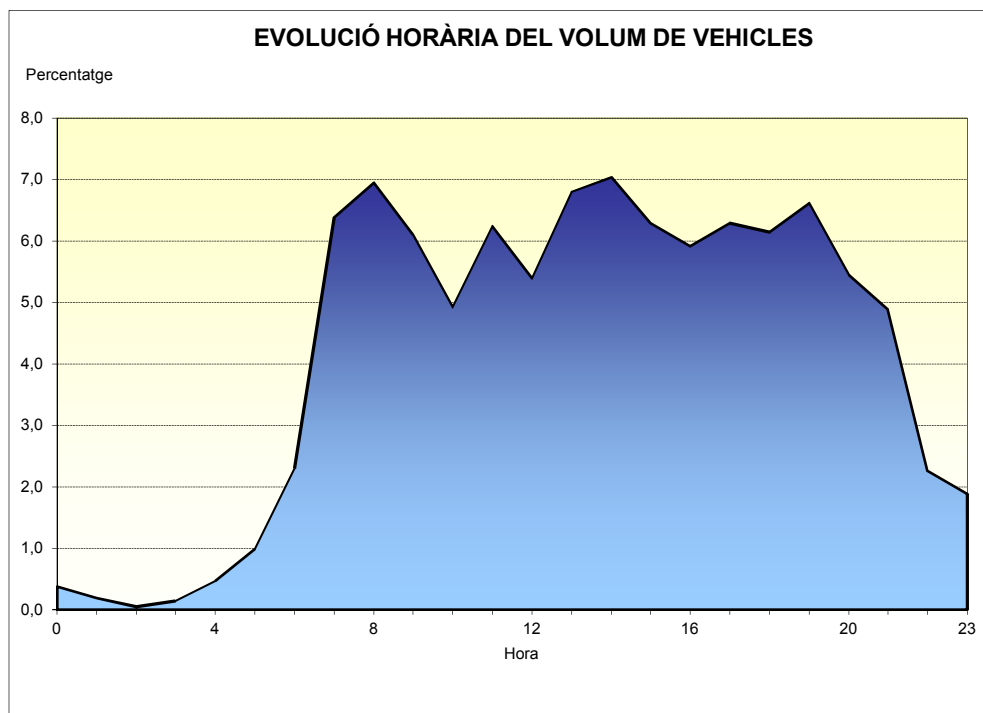
Punt de control: 6

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

TOTAL DIA **2.014** **118** **2.132**

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%



COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Carrer: Ctra.de Premià de Dalt (BV-5024)

Sentit: Carrer de Torres i Bages

Carrils: 1

Tipus de vehicle: Turismes i Pesants

Data: dimecres, 18 / novembre / 2015

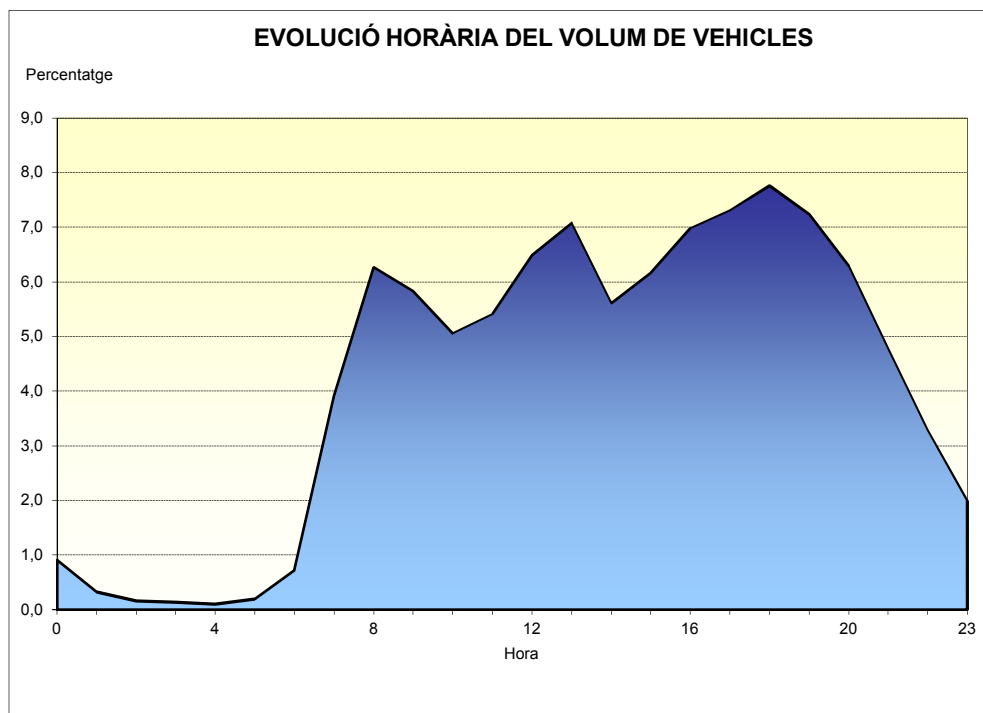
Punt de control: 7

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

TOTAL DIA **2.880** **187** **3.067**

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	238	7,76 (18:00 a 19:00)
Índex de variació		19%
% de vehicles pesants		6,10%



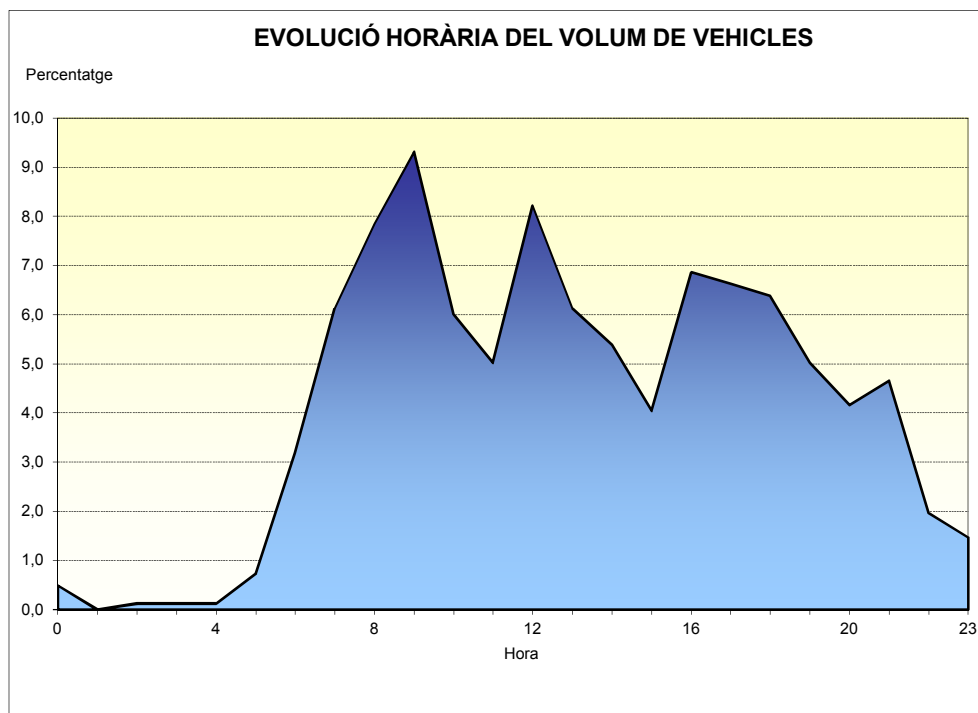
COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Carrer: Carrer de Joan Prim
Sentit: Carrer de Sant Pere
Carrils: 1
Tipus de vehicle: Turismes i 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

TOTAL DIA **744** **72** **816**

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	76	9,31 (9:00 a 10:00)
Índex de variació		18%
% de vehicles pesants		8,82%



COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Carrer: Ctra de Vilassar de Dalt (BV-5023)

Sentit: Carrer Dr.Martí Casas

Carrils: 1

Tipus de vehicle: Turismes i Pesants

Data: dimecres, 25 / novembre / 2015

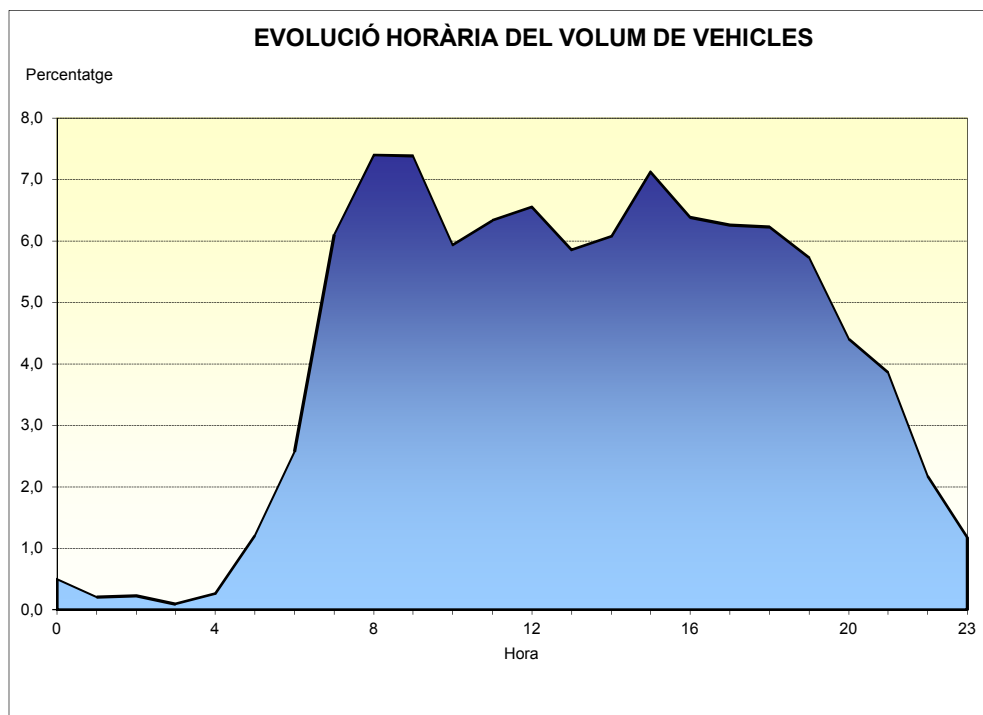
Punt de control: 9

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

TOTAL DIA **5.434** **364** **5.798**

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%



COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Carrer: Ctra de Vilassar de Dalt (BV-5023)

Sentit: Carrer de Sant Miquel

Carrils: 1

Tipus de vehicle: Turismes i Pesants

Data: dimecres, 25 / novembre / 2015

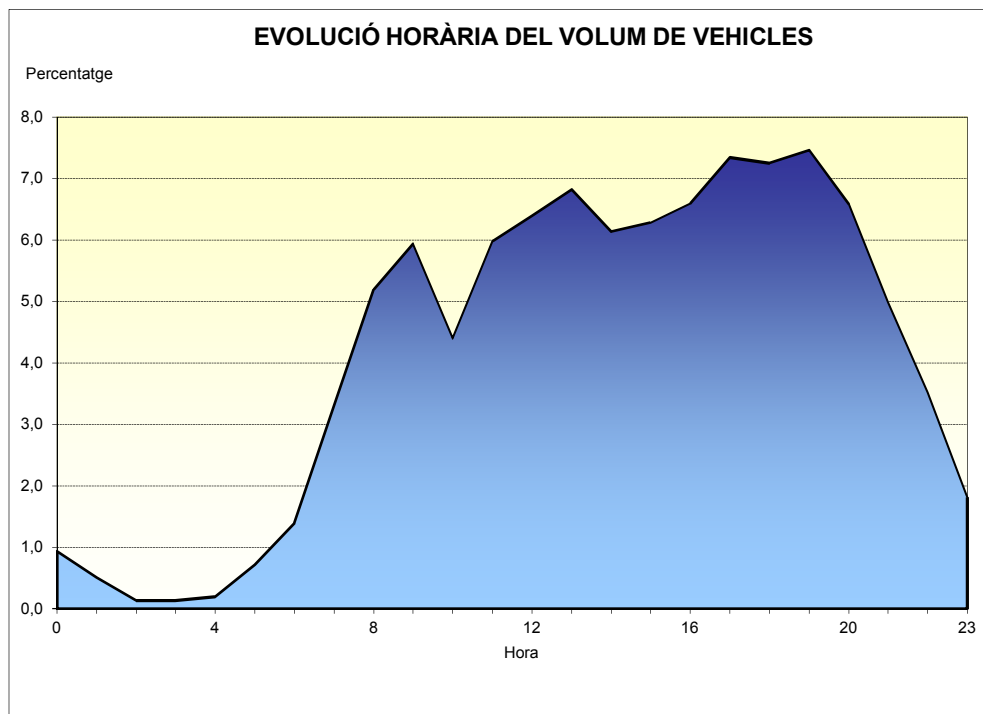
Punt de control: 10

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

TOTAL DIA **6.280** **394** **6.674**

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%



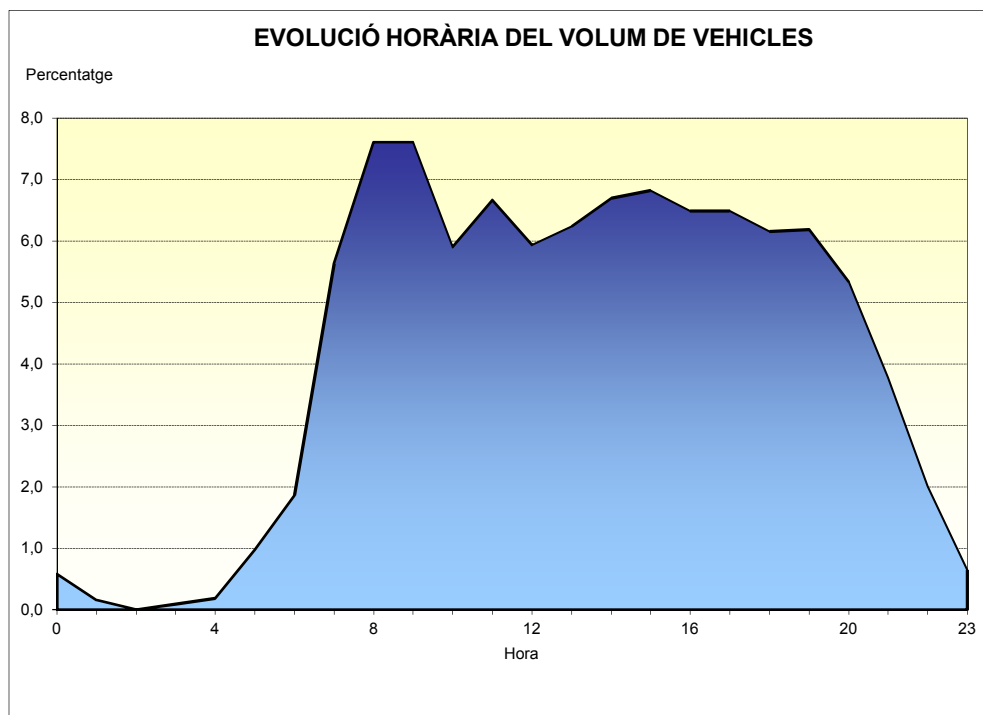
COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Carrer: Carrer de Santiago Rusiñol
Sentit: Carrer Dr.Martí Casas
Carrils: 1
Tipus de vehicle: Turismes i Pesants
Data: dimecres, 25 / novembre / 2015
Punt de control: 11
Observació núm.: 0

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

TOTAL DIA **3.172** **113** **3.285**

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 horas (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%



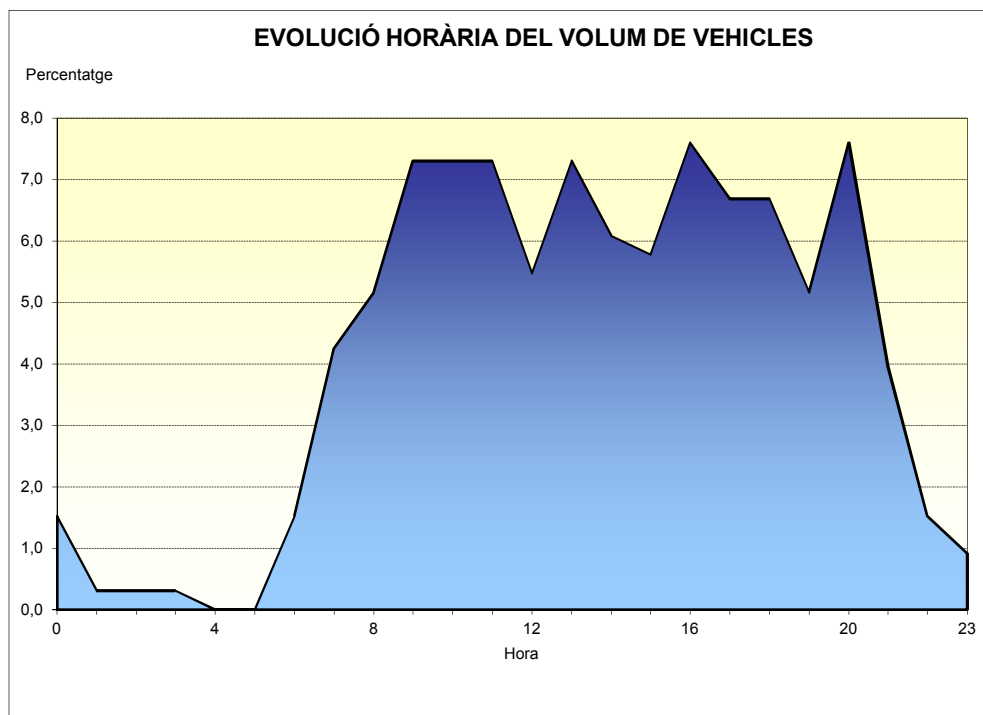
COMPTATGE AUTOMÀTIC DE VEHICLES

Carrer: Carrer de Santiago Rusiñol
Sentit: Carrer de Sant Miquel
Carrils: 1
Tipus de vehicle: Turismes i Pesants
Data: dimecres, 25 / novembre / 2015
Punt de control: 12
Observació núm.: 0

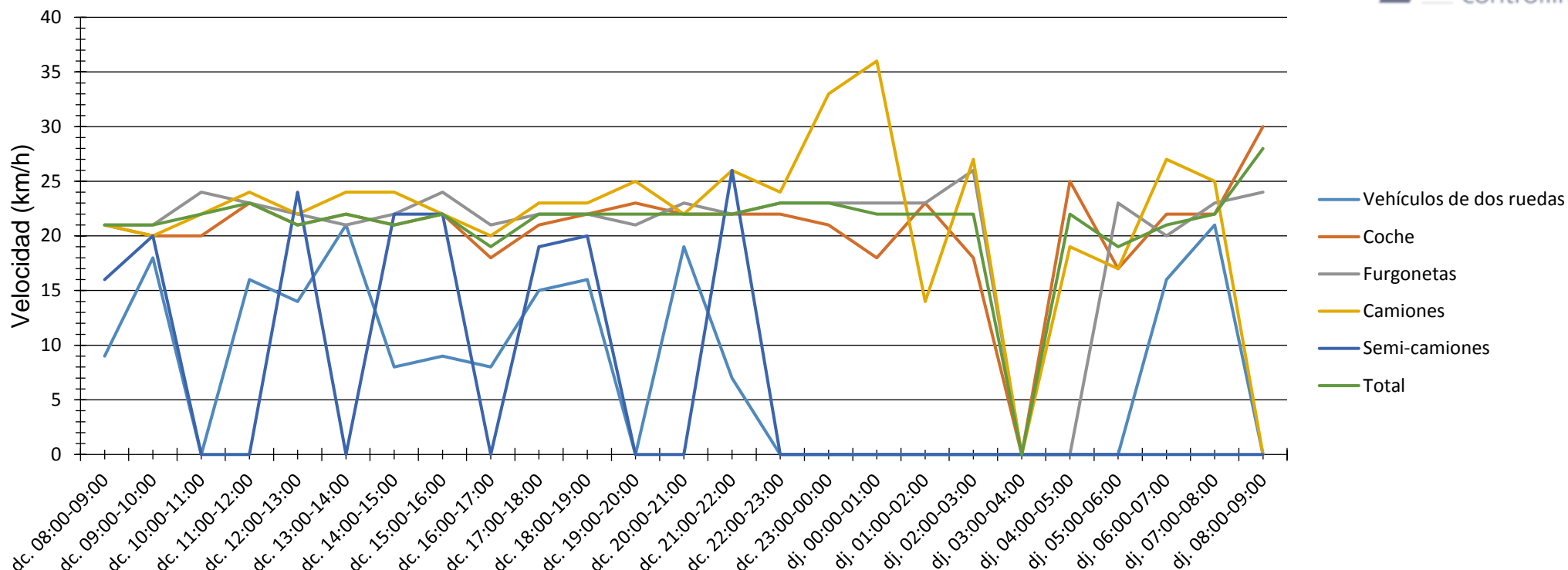
HORA	Turismes	Pesants	Total	%
0 a 1	5	0	5	1,5
1 a 2	1	0	1	0,3
2 a 3	1	0	1	0,3
3 a 4	1	0	1	0,3
4 a 5	0	0	0	0,0
5 a 6	0	0	0	0,0
6 a 7	5	0	5	1,5
7 a 8	12	2	14	4,3
8 a 9	16	1	17	5,2
9 a 10	24	0	24	7,3
10 a 11	24	0	24	7,3
11 a 12	24	0	24	7,3
12 a 13	17	1	18	5,5
13 a 14	22	2	24	7,3
14 a 15	20	0	20	6,1
15 a 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

TOTAL DIA **322** **7** **329**

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%



Secuencia Velocidad media

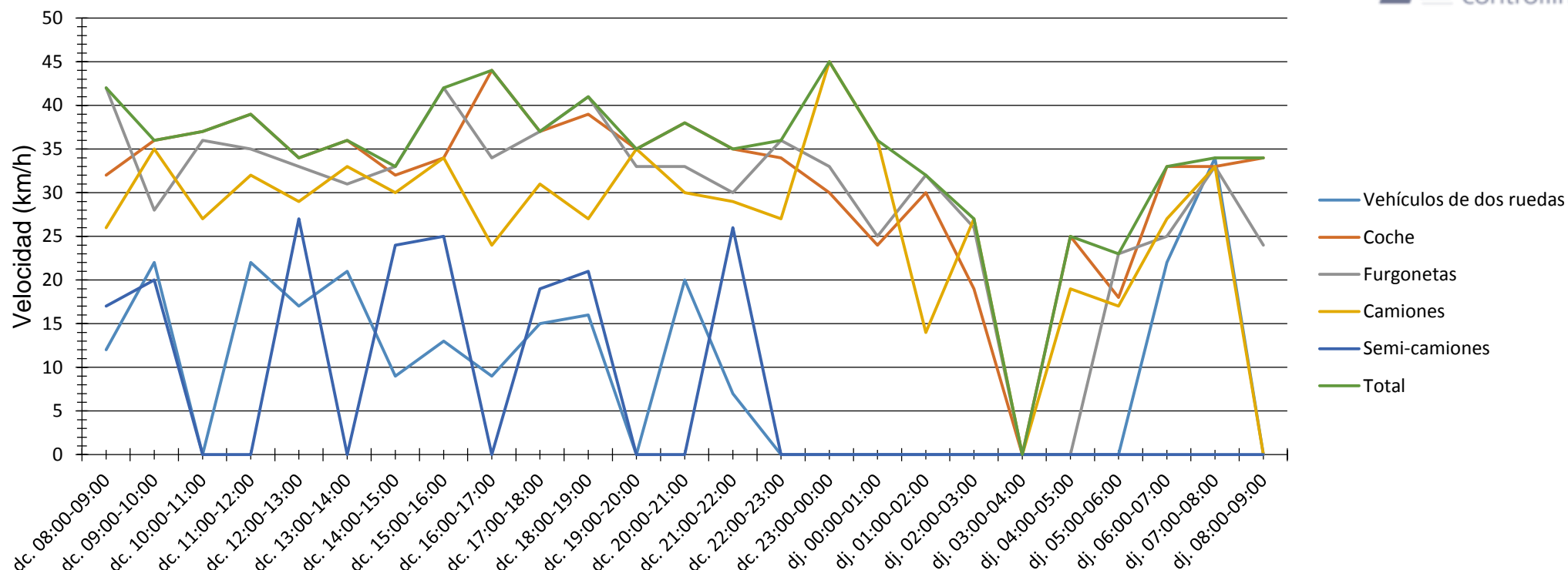


Tiempo de evaluación dimecres, 10 / febrer / 2016,08:00 - dijous, 11 / febrer / 2016,09:00						
Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]	
Excesos de velocidad	5,49 %	Vehículos de dos rued	34	13	34	20
Tiempo medio de brecha	32,38 s	Coche	1150	21	44	26
Colas de tránsito	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 %					
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones	Total	2132	22	45	26
Adaptador : TORRENT CASTELLS						
Comentario:						
Ubicación:						
Llegando los vehículos de:						
Saliendo vehículos a:						

Página 1 de 58

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

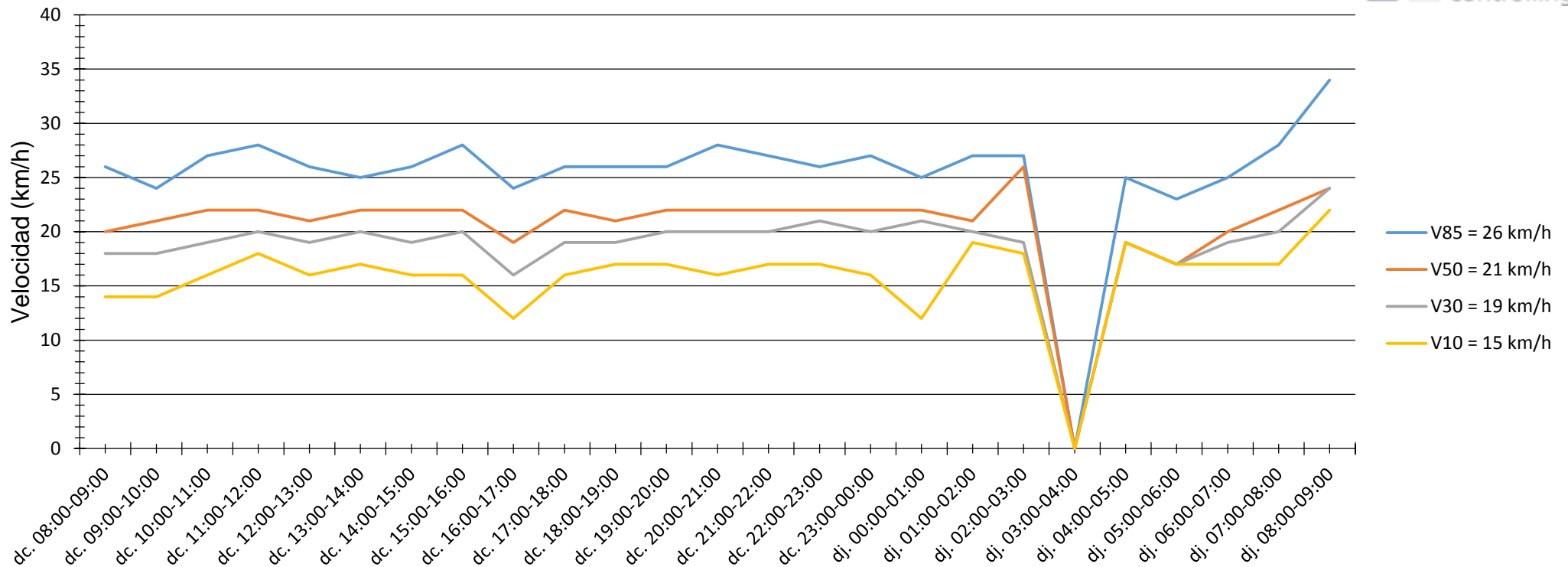
Secuencia Velocidad máxima



Tiempo de evaluación dimecres, 10 / febrer / 2016,08:00 - dijous, 11 / febrer / 2016,09:00					
Límite de velocidad	30 km/h		Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]
Excesos de velocidad	5,49 %				V85 [km/h]
Tiempo medio de brecha	32,38 s		Vehículos de dos rued	34	13
Colas de tránsito	17,73 %		Coche	1150	21
ADT	2047		Furgonetas	771	22
AYT	747155		Camiones	160	23
Cuota de tráfico LGV	8,30 %		Semi-camiones	17	20
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones		Total	2132	22
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	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

Secuencia Percentiles de velocidad



Tiempo de evaluación dimecres, 10 / febrer / 2016,08:00 - dijous, 11 / febrer / 2016,09:00

Límite de velocidad	30 km/h		Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [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 %					
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones	Total	2132	22	45	26

Adaptador : TORRENT CASTELLS

Comentario:

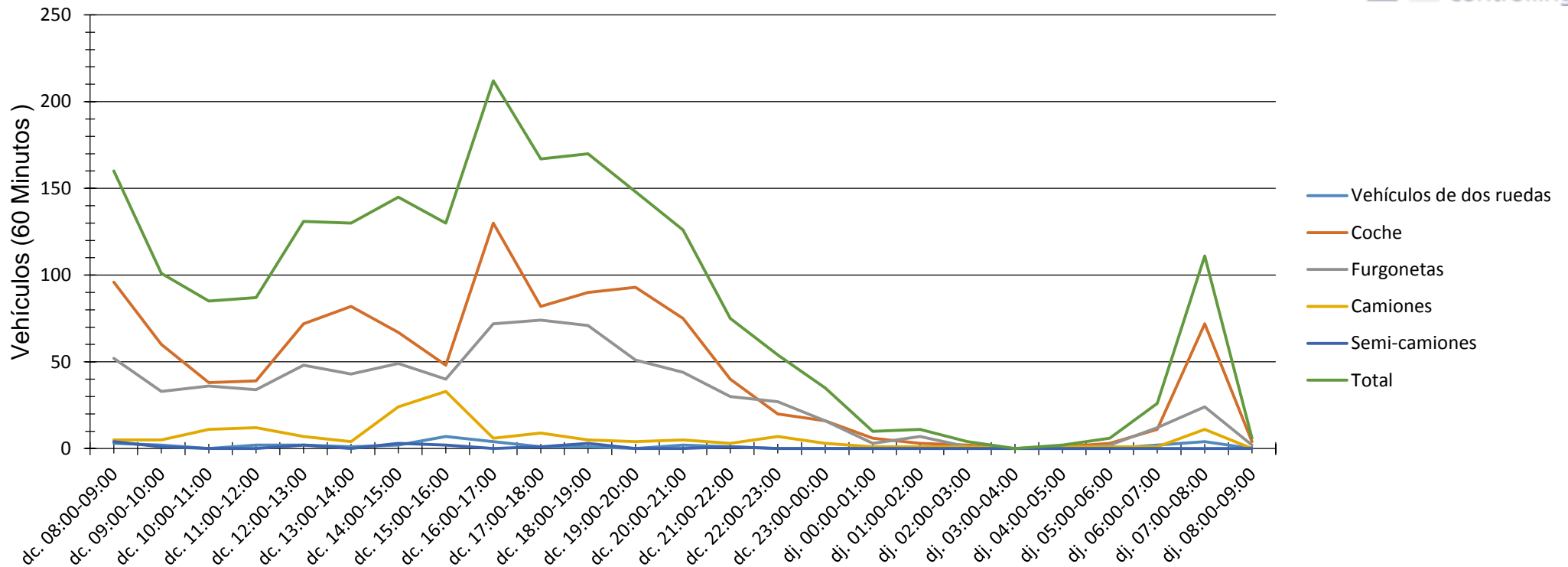
Ubicación:

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	19
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

Secuencia Número de vehículos



Tiempo de evaluación dimecres, 10 / febrer / 2016,08:00 - dijous, 11 / febrer / 2016,09:00

Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	5,49 %	Vehículos de dos rued	34	13	34
Tiempo medio de brecha	32,38 s	Coche	1150	21	44
Colas de tránsito	17,73 %	Furgonetas	771	22	42
ADT	2047	Camiones	160	23	45
AYT	747155	Semi-camiones	17	20	27
Cuota de tráfico LGV	8,30 %	Total	2132	22	45
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones				26

Adaptador : TORRENT CASTELLS

Comentario:

Ubicación:

Llegando los vehículos de:

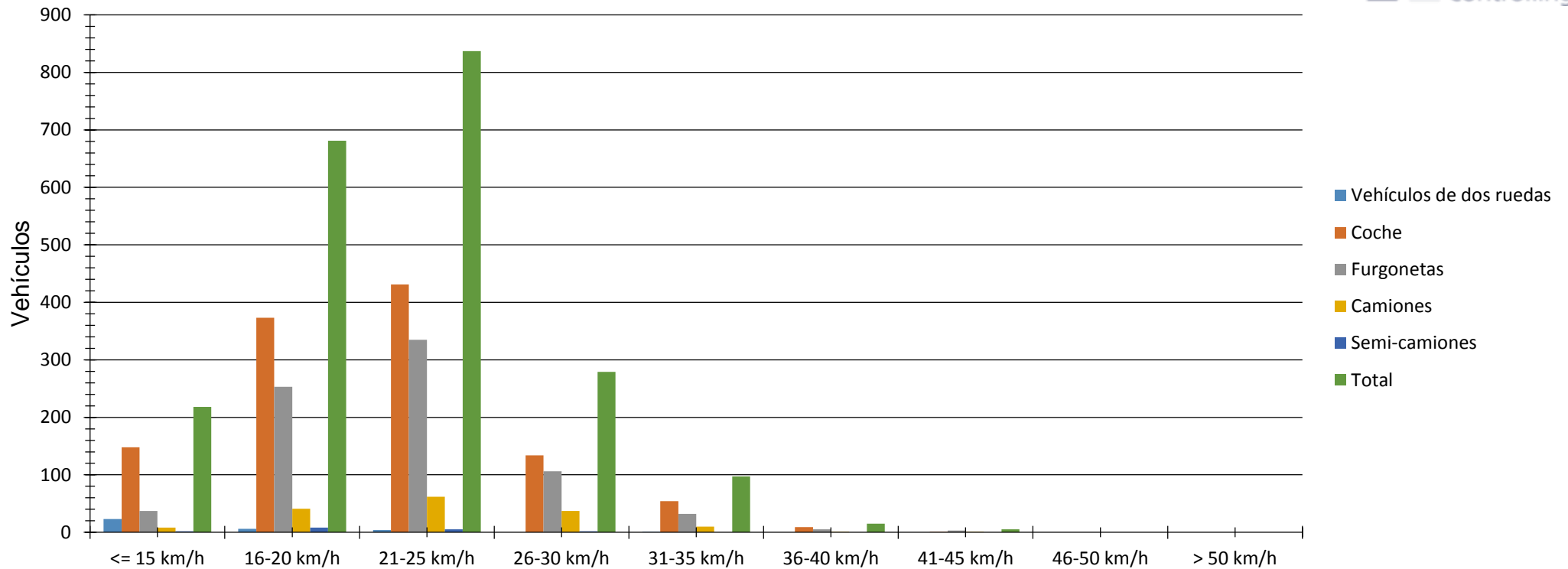
Saliendo vehículos a:

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

Ambas direcciones

Tiempo	Número de vehículos						Velocidad media						Velocidad máxima						Percentiles	
10/02/2016	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	V85	V10
00:00 - 09:00	3	96	52	5	4	160	9	21	21	21	16	21	12	32	42	26	17	42	26	14
06:00 - 20:00	25	897	603	125	16	1666	12	21	22	23	20	21	22	44	42	35	27	44	26	15
15:00 - 19:00	13	350	257	53	6	679	10	20	22	22	20	21	16	44	42	34	25	44	26	14
19:00 - 00:00	3	244	168	22	1	438	15	22	22	25	26	22	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	26	15
11/02/2016	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	V85	V10
00:00 - 09:00	6	102	51	17	0	176	20	22	22	24	0	22	34	34	33	36	0	36	27	17
06:00 - 20:00	6	87	38	12	0	143	20	22	22	25	0	22	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
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	6	102	51	17	0	176	20	22	22	24	0	22	34	34	33	36	0	36	27	17

Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación dimecres, 10 / febrer / 2016,08:00 - dijous, 11 / febrer / 2016,09:00

Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
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				
		Vehículos de dos rued	34	13	34
		Coche	1150	21	44
		Furgonetas	771	22	42
		Camiones	160	23	45
		Semi-camiones	17	20	27
		Total	2132	22	45

Adaptador : TORRENT CASTELLS

Comentario:

Ubicación:

Llegando los vehículos de:

Saliendo vehículos a:

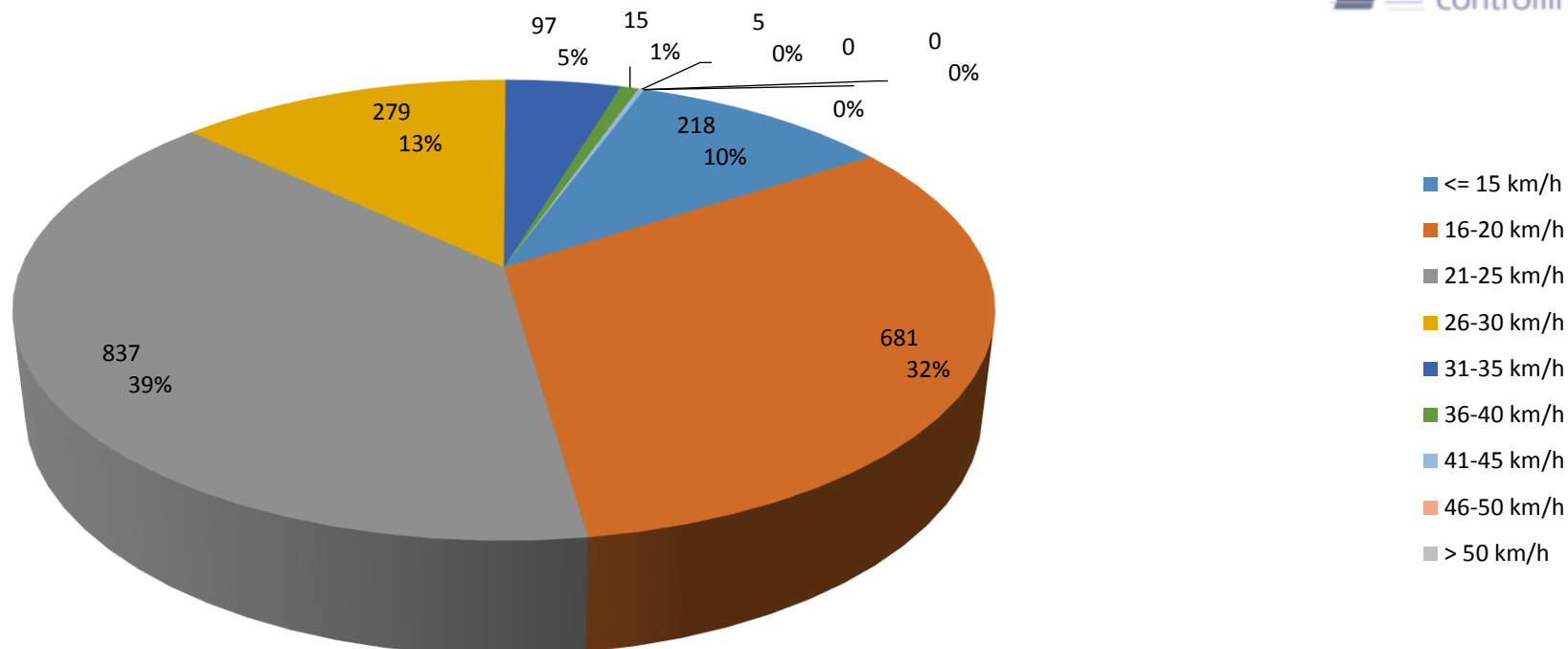
Absoluto (Número de vehículos)

Vehículos de dos ruedas		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	37	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
Total	34	1150	771	160	17		2132

Porcentaje (%)

Vehículos de dos ruedas		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
Total	1,59	53,94	36,16	7,50	0,80		100,00

Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación dimecres, 10 / febrer / 2016,08:00 - dijous, 11 / febrer / 2016,09:00						
Límite de velocidad	30 km/h		Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [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 %					
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones	Total	2132	22	45	26
Adaptador : TORRENT CASTELLS						
Comentario:						
Ubicación:						
Llegando los vehículos de:						
Saliendo vehículos a:						

Página 12 de 58

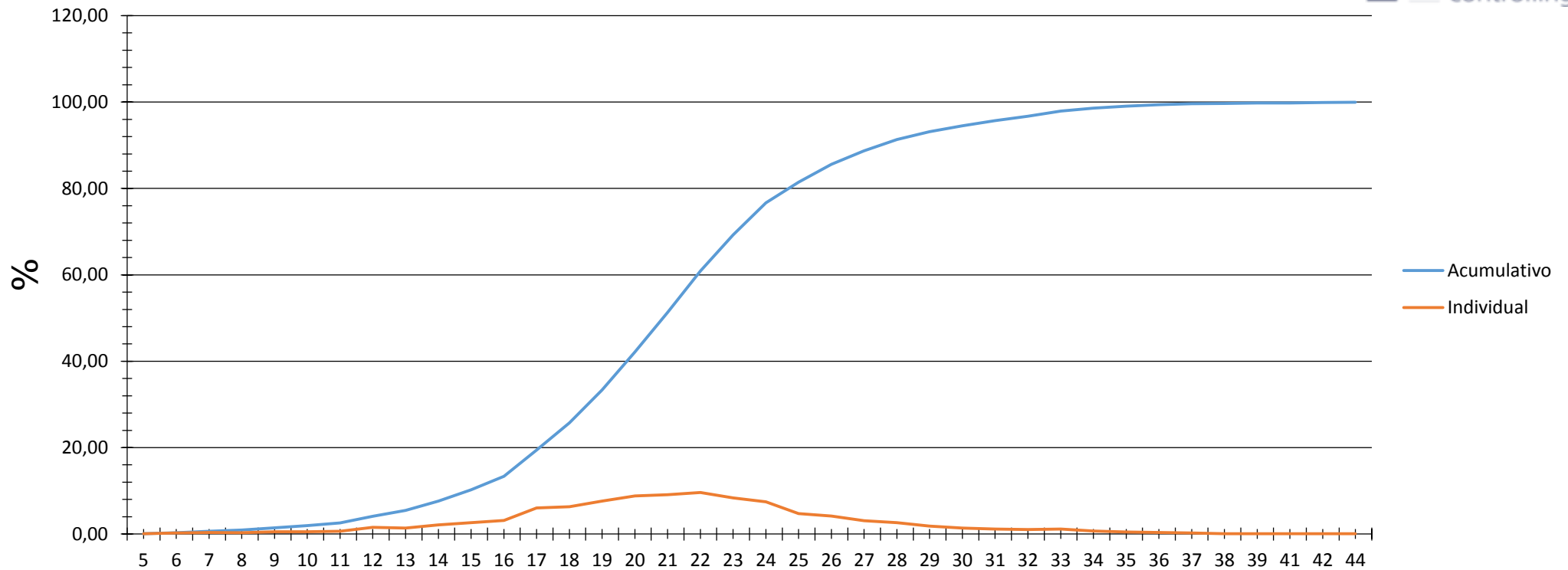
Absoluto (Número de vehículos)

Vehículos de dos ruedas		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	37	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
Total	34	1150	771	160	17		2132

Porcentaje (%)

Vehículos de dos ruedas		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
Total	1,59	53,94	36,16	7,50	0,80		100,00

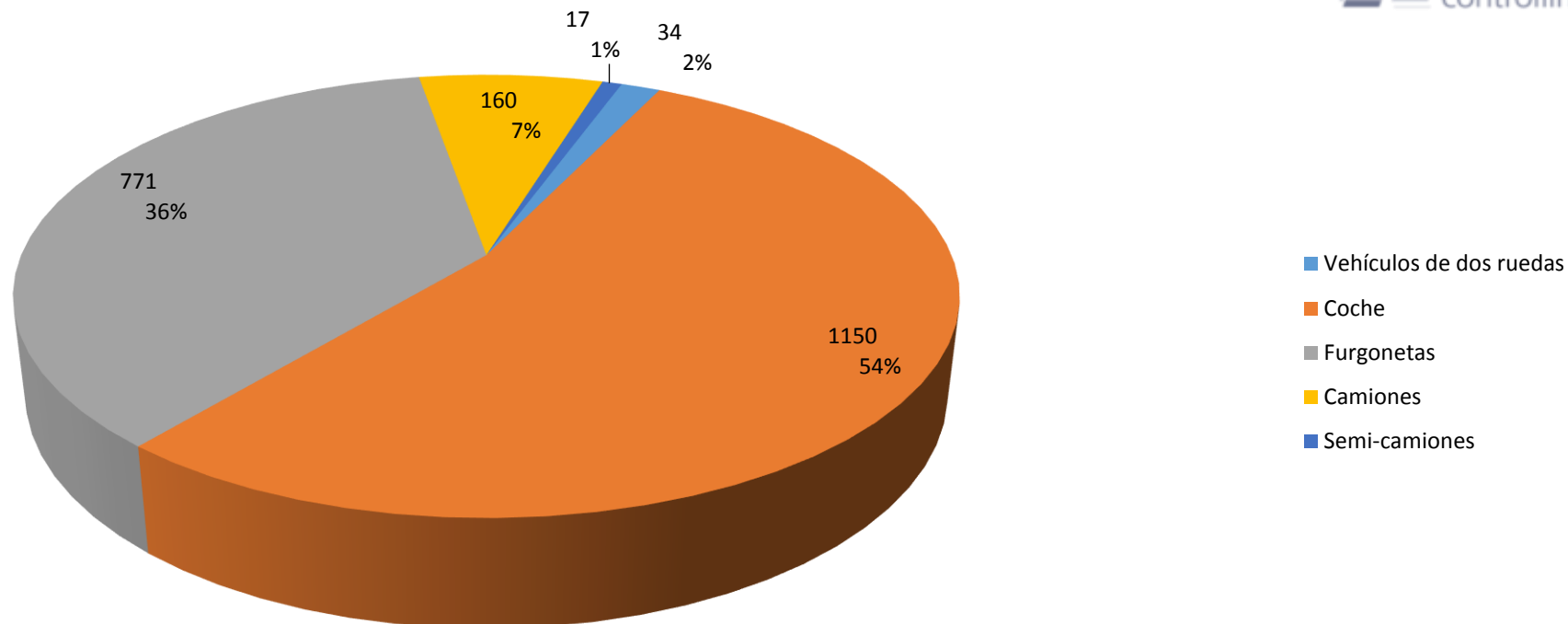
Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación dimecres, 10 / febrer / 2016,08:00 - dijous, 11 / febrer / 2016,09:00					
Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	5,49 %	Vehículos de dos rued	34	13	34
Tiempo medio de brecha	32,38 s	Coche	1150	21	44
Colas de tránsito	17,73 %	Furgonetas	771	22	42
ADT	2047	Camiones	160	23	45
AYT	747155	Semi-camiones	17	20	27
Cuota de tráfico LGV	8,30 %	Total	2132	22	45
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones				26
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	99,06	0,47
36	99,39	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

Distribución de vehículos



Tiempo de evaluación dimecres, 10 / febrer / 2016,08:00 - dijous, 11 / febrer / 2016,09:00					
		Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Límite de velocidad	30 km/h				
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				
		Total	2132	45	26
Adaptador : TORRENT CASTELLS					
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

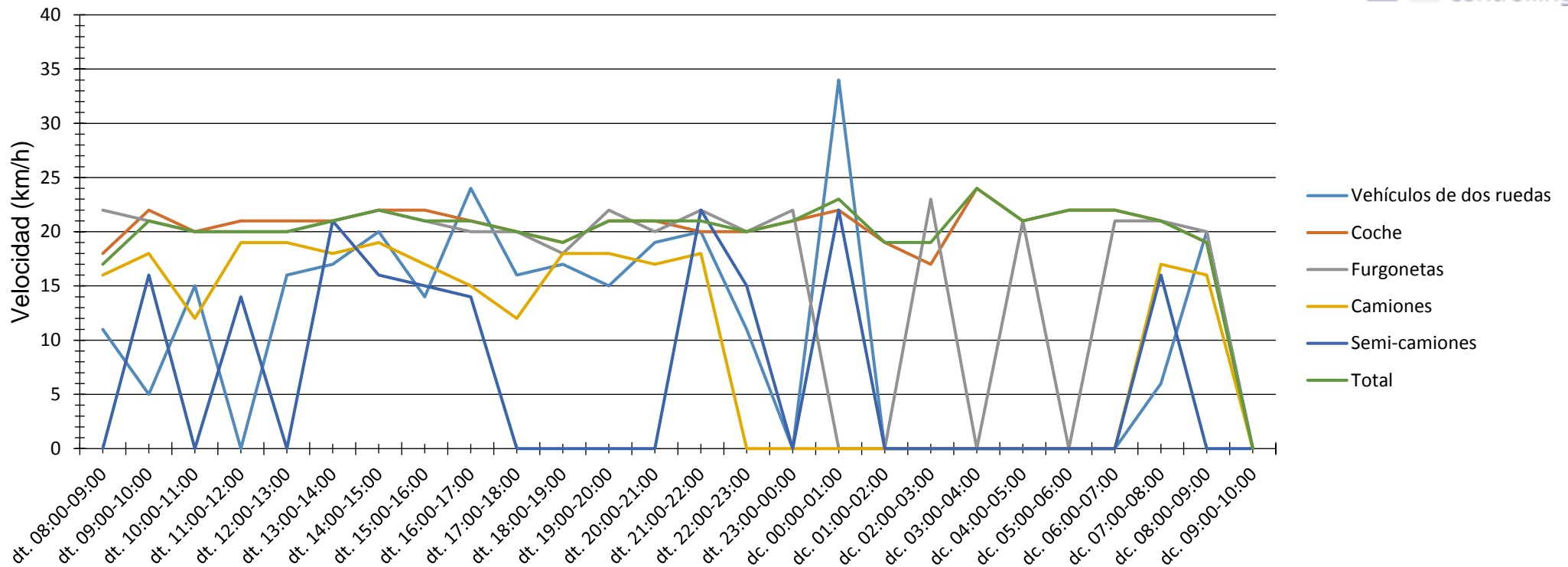
Absoluto (Número de vehículos)

Vehículos de dos ruedas		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	37	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
Total	34	1150	771	160	17		2132

Porcentaje (%)

Vehículos de dos ruedas		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
Total	1,59	53,94	36,16	7,50	0,80		100,00

Secuencia Velocidad media



Tiempo de evaluación dimarts, 2 / febrer / 2016,08:00 - dimecres, 3 / febrer / 2016,10:00

Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [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 rued	49	15	34
		Coche	1788	21	38
		Furgonetas	271	20	36
		Camiones	50	17	24
		Semi-camiones	12	17	22
		Total	2170	20	38

Adaptador : RAMOM DE PEÑAFORT

Comentario: P-2 AFORAMENT

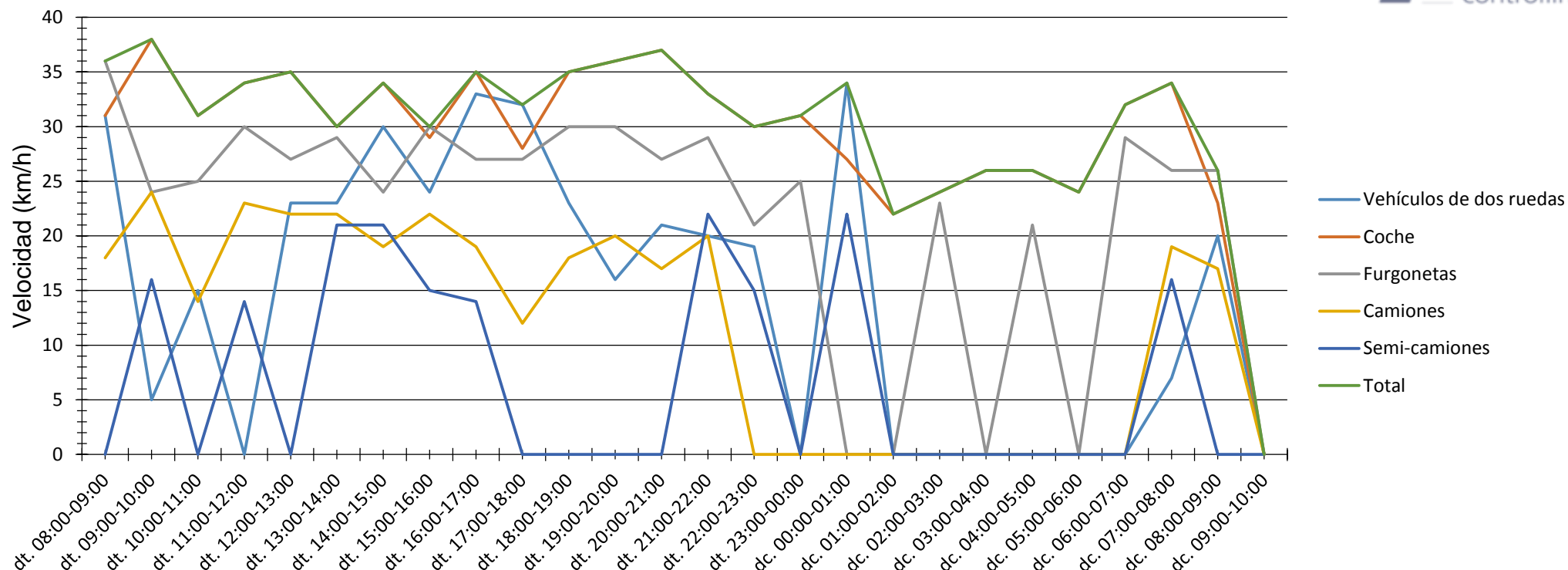
Ubicación:

Llegando los vehículos de:

Saliendo vehículos a:

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						

Secuencia Velocidad máxima



Tiempo de evaluación dimarts, 2 / febrer / 2016,08:00 - dimecres, 3 / febrer / 2016,10:00

Límite de velocidad	30 km/h		Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	2,03 %	Vehículos de dos rued	49	15	34	23
Tiempo medio de brecha	30,23 s	Coche	1788	21	38	25
Colas de tránsito	15,71 %	Furgonetas	271	20	36	24
ADT	2003	Camiones	50	17	24	21
AYT	731095	Semi-camiones	12	17	22	21
Cuota de tráfico LGV	2,86 %					
Dirección de Evaluación	Llegando	Total	2170	20	38	25

Adaptador : RAMOM DE PEÑAFORT

Comentario: P-2 AFORAMENT

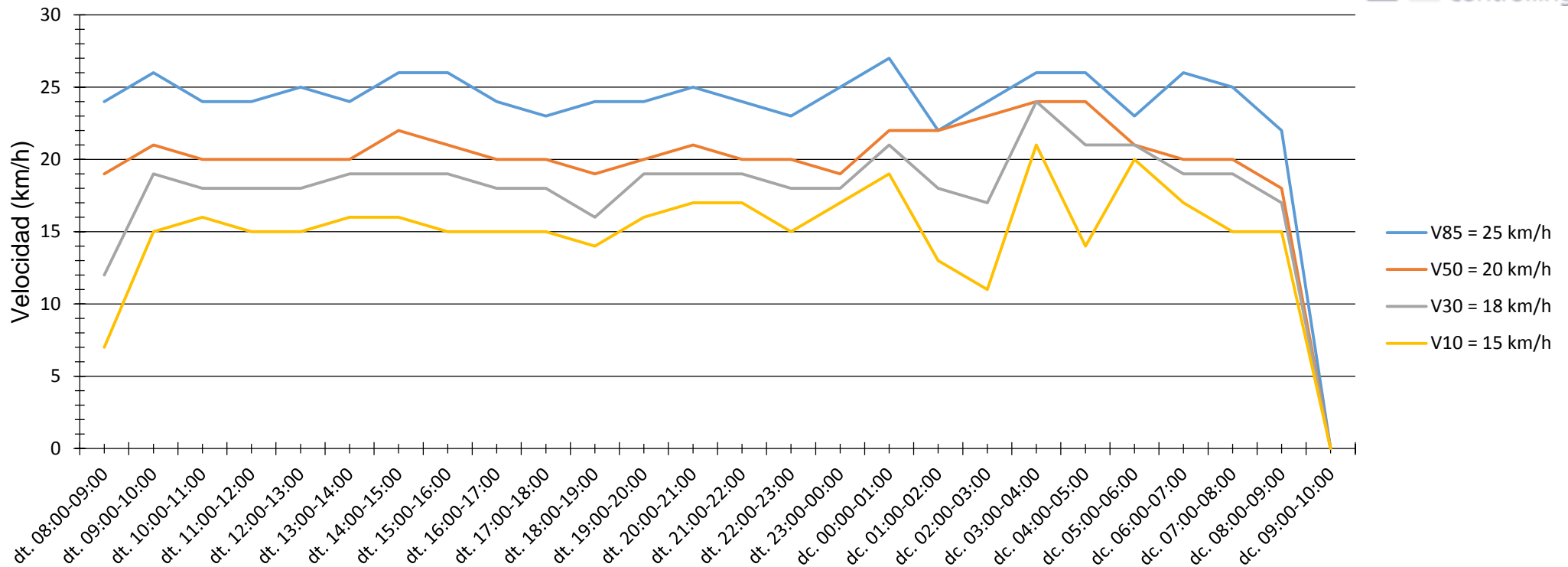
Ubicación:

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						

Secuencia Percentiles de velocidad



Tiempo de evaluación dimarts, 2 / febrer / 2016,08:00 - dimecres, 3 / febrer / 2016,10:00

Límite de velocidad	30 km/h		Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	2,03 %	Vehículos de dos rued	49	15	34	23
Tiempo medio de brecha	30,23 s	Coche	1788	21	38	25
Colas de tránsito	15,71 %	Furgonetas	271	20	36	24
ADT	2003	Camiones	50	17	24	21
AYT	731095	Semi-camiones	12	17	22	21
Cuota de tráfico LGV	2,86 %					
Dirección de Evaluación	Llegando	Total	2170	20	38	25

Adaptador : RAMOM DE PEÑAFORT

Comentario: P-2 AFORAMENT

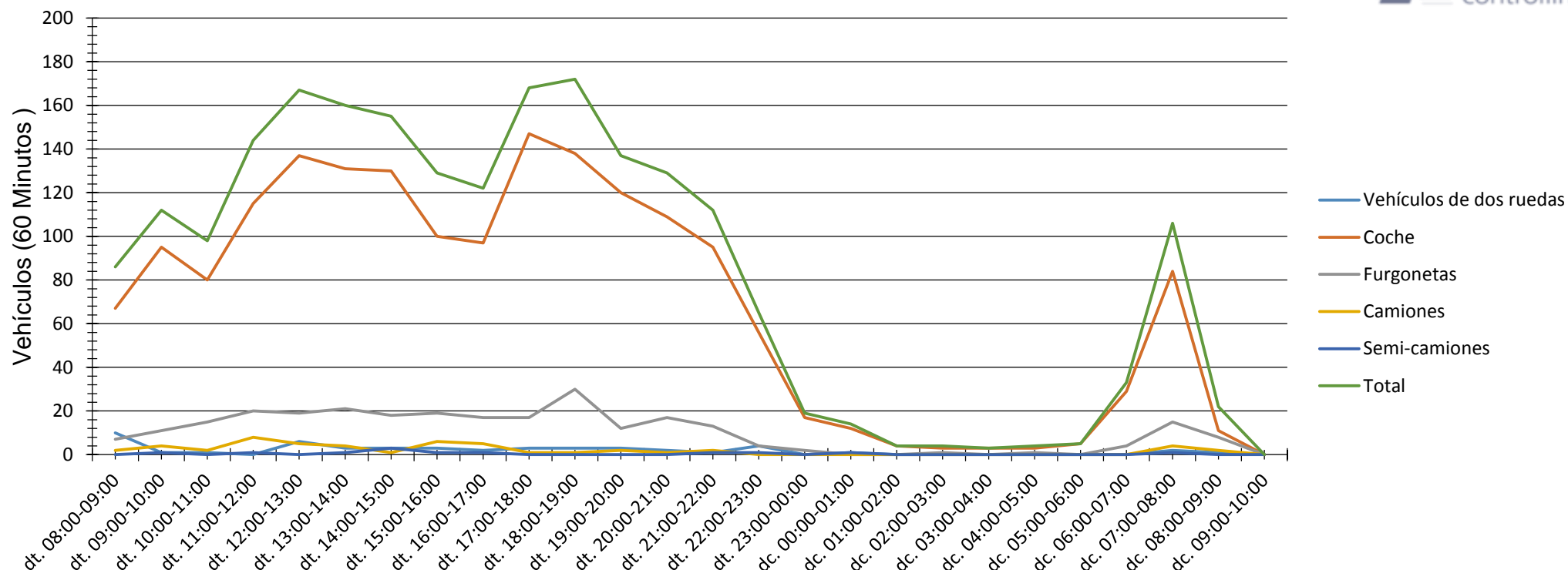
Ubicación:

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	13
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				

Secuencia Número de vehículos



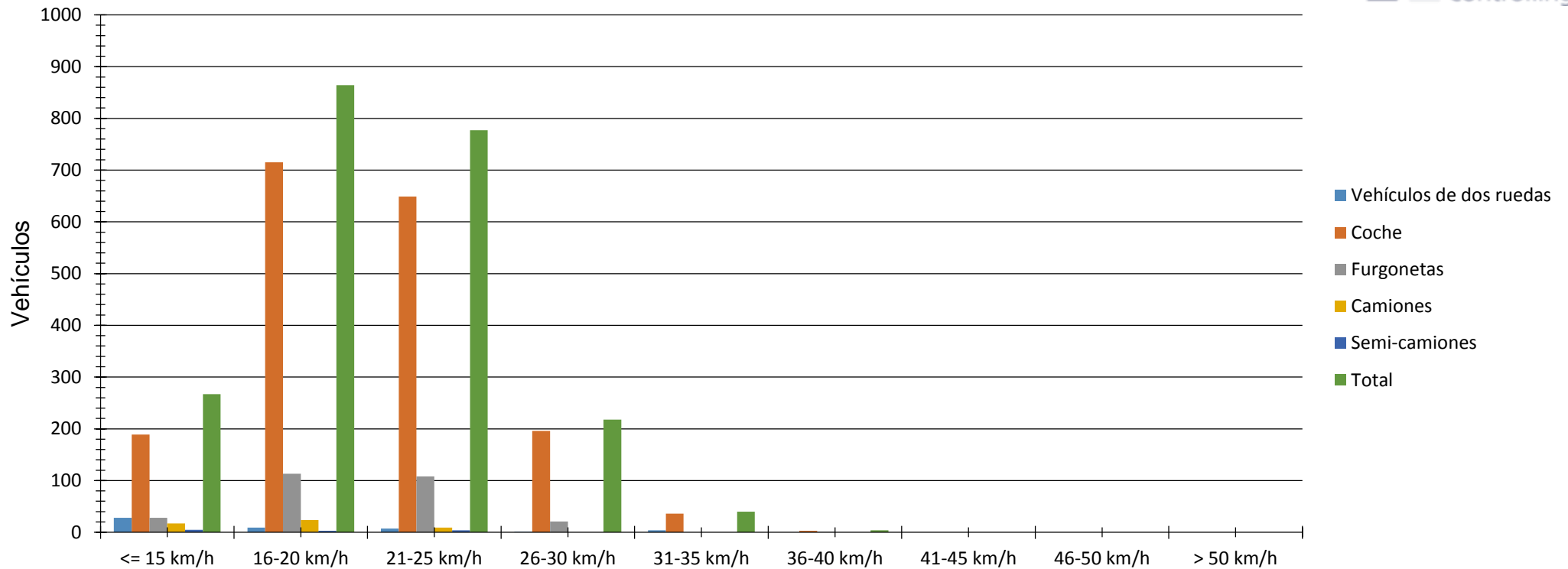
Tiempo de evaluación dimarts, 2 / febrer / 2016,08:00 - dimecres, 3 / febrer / 2016,10:00					
Límite de velocidad	30 km/h		Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]
Excesos de velocidad	2,03 %				V85 [km/h]
Tiempo medio de brecha	30,23 s		Vehículos de dos rued	49	15
Colas de tránsito	15,71 %		Coche	1788	21
ADT	2003		Furgonetas	271	20
AYT	731095		Camiones	50	17
Cuota de tráfico LGV	2,86 %		Semi-camiones	12	17
Dirección de Evaluación	Llegando		Total	2170	20
Adaptador :	RAMOM DE PEÑAFORT				38
Comentario:	P-2 AFORAMENT				25
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	4	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

Llegando

Tiempo	Número de vehículos						Velocidad media						Velocidad máxima						Percentiles	
	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	Autos de dos r	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	20	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	18	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	19	21	34	34	29	19	22	34	25	15
06:00 - 20:00	3	124	27	6	1	161	10	21	20	17	16	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				
Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]
Excesos de velocidad	2,03 %			V85 [km/h]
Tiempo medio de brecha	30,23 s	Vehículos de dos rued	49	15
Colas de tránsito	15,71 %	Coche	1788	21
ADT	2003	Furgonetas	271	20
AYT	731095	Camiones	50	17
Cuota de tráfico LGV	2,86 %	Semi-camiones	12	17
Dirección de Evaluación	Llegando	Total	2170	20
Adaptador :	RAMOM DE PEÑAFORT			38
Comentario:	P-2 AFORAMENT			25
Ubicación:				
Llegando los vehículos de:				
Saliendo vehículos a:				

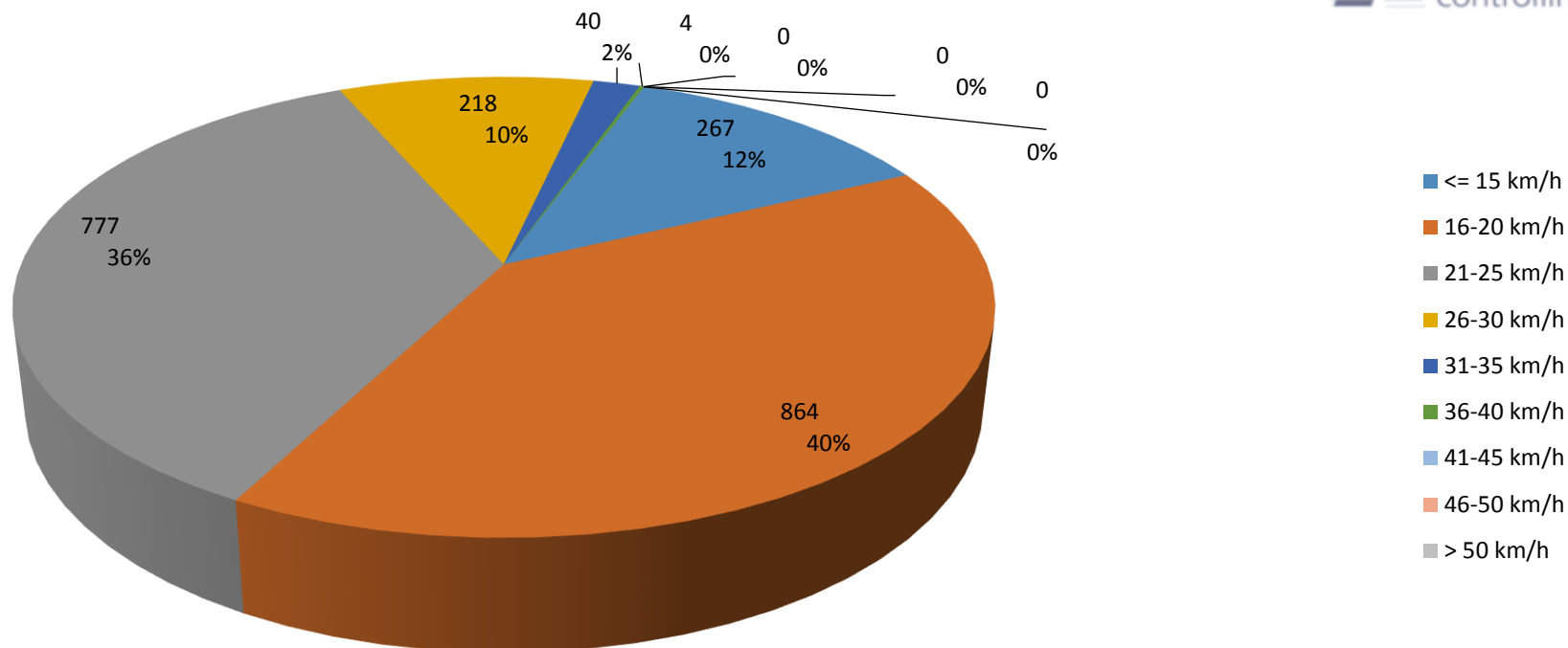
Absoluto (Número de vehículos)

Vehículos de dos ruedas		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
Total	49	1788	271	50	12		2170

Porcentaje (%)

Vehículos de dos ruedas		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
Total	2,26	82,40	12,49	2,30	0,55		100,00

Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación dimarts, 2 / febrer / 2016,08:00 - dimecres, 3 / febrer / 2016,10:00						
Límite de velocidad	30 km/h		Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	2,03 %	Vehículos de dos rued	49	15	34	23
Tiempo medio de brecha	30,23 s	Coche	1788	21	38	25
Colas de tránsito	15,71 %	Furgonetas	271	20	36	24
ADT	2003	Camiones	50	17	24	21
AYT	731095	Semi-camiones	12	17	22	21
Cuota de tráfico LGV	2,86 %					
Dirección de Evaluación	Llegando	Total	2170	20	38	25
Adaptador :	RAMOM DE PEÑAFORT					
Comentario:	P-2 AFORAMENT					
Ubicación:						
Llegando los vehículos de:						
Saliendo vehículos a:						

Página 12 de 50

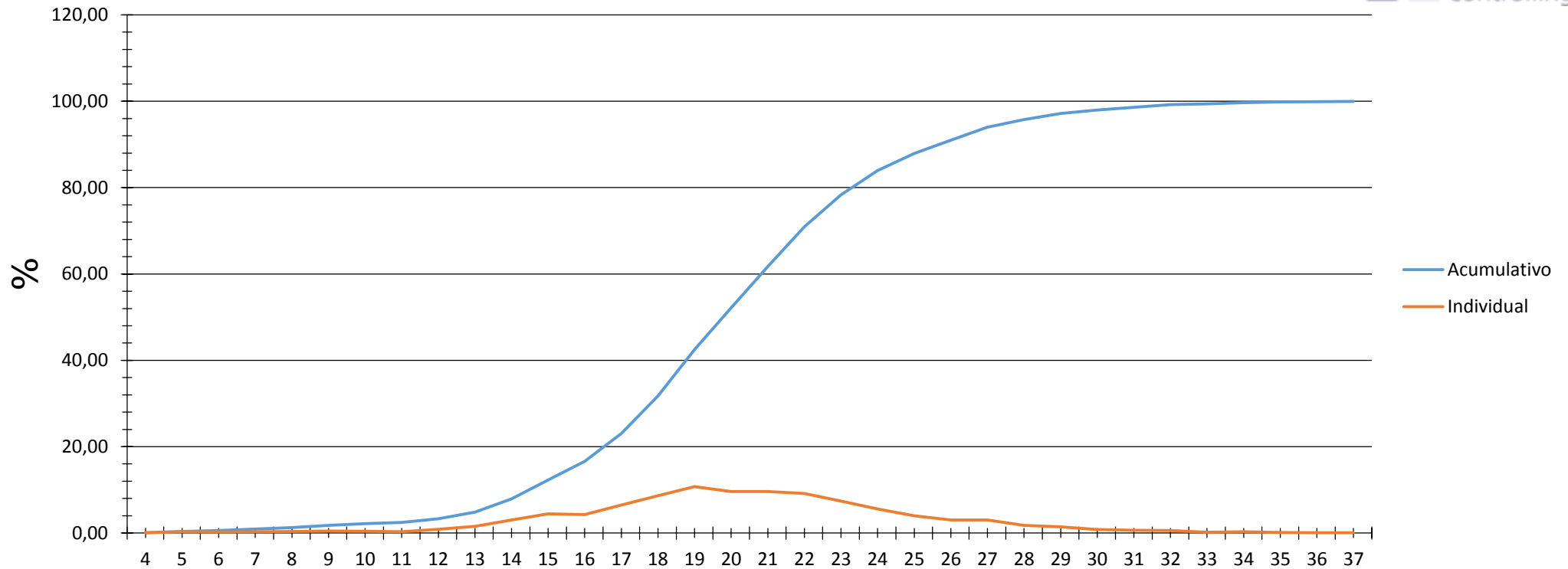
Absoluto (Número de vehículos)

Vehículos de dos ruedas		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
Total	49	1788	271	50	12		2170

Porcentaje (%)

Vehículos de dos ruedas		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
Total	2,26	82,40	12,49	2,30	0,55		100,00

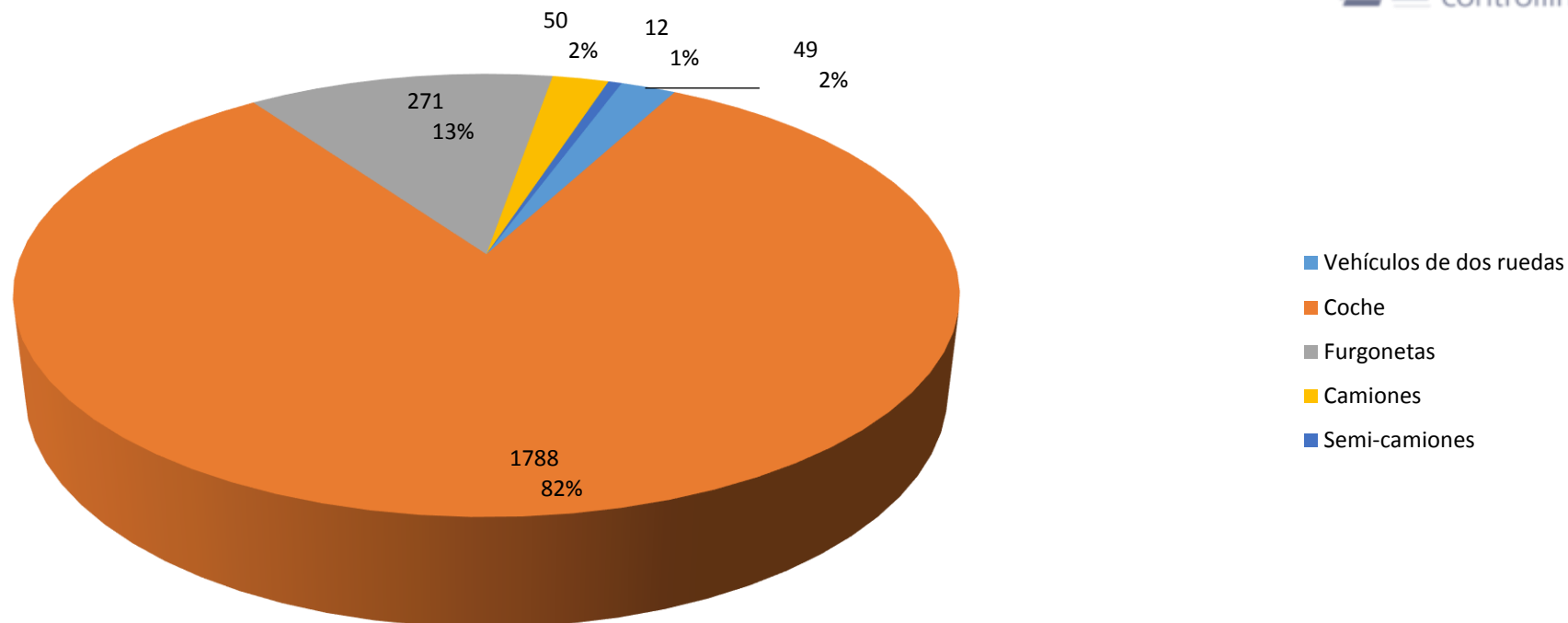
Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación dimarts, 2 / febrer / 2016,08:00 - dimecres, 3 / febrer / 2016,10:00				
Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]
Excesos de velocidad	2,03 %	Vehículos de dos rued	15	34
Tiempo medio de brecha	30,23 s	Coche	21	38
Colas de tránsito	15,71 %	Furgonetas	20	36
ADT	2003	Camiones	17	24
AYT	731095	Semi-camiones	17	22
Cuota de tráfico LGV	2,86 %	Total	20	38
Dirección de Evaluación	Llegando			25
Adaptador : RAMOM DE PEÑAFORT				
Comentario: P-2 AFORAMENT				
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

Distribución de vehículos



Tiempo de evaluación dimarts, 2 / febrer / 2016,08:00 - dimecres, 3 / febrer / 2016,10:00					
		Contar	ocidad Media[km	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				
		Total	2170	20	38
Adaptador : RAMOM DE PEÑAFORT					
Comentario: P-2 AFORAMENT					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

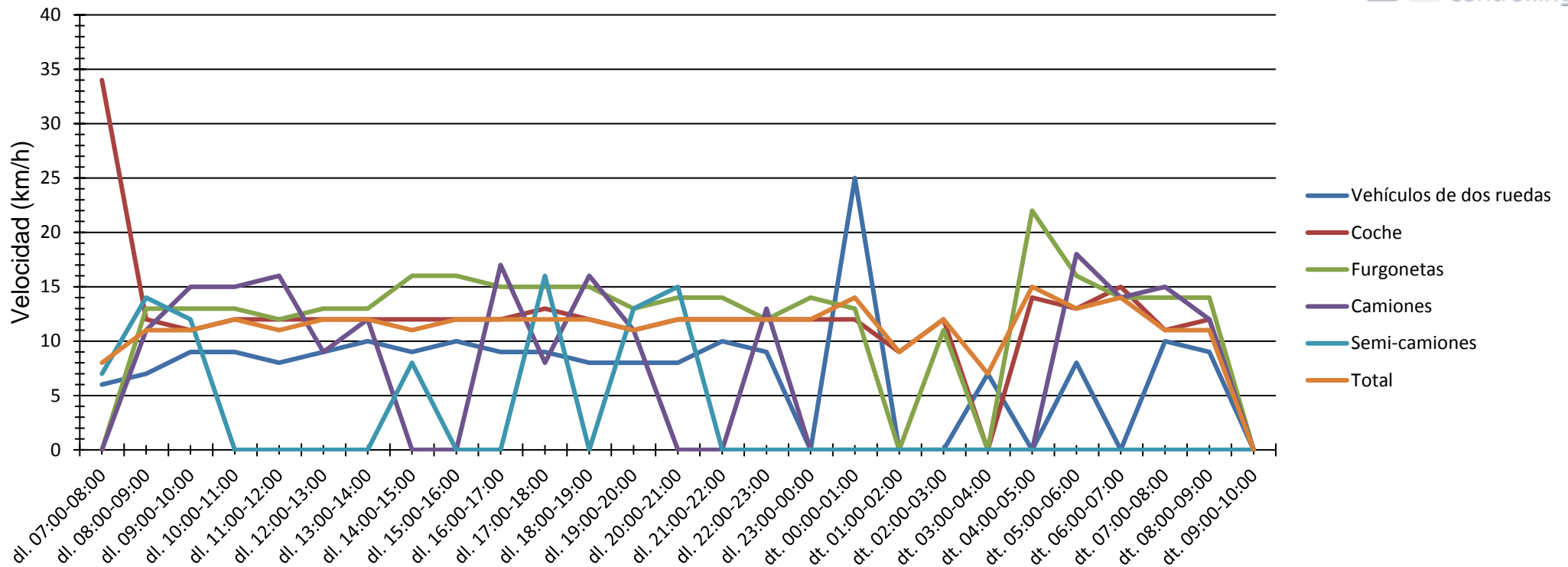
Absoluto (Número de vehículos)

Vehículos de dos ruedas		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
Total	49	1788	271	50	12		2170

Porcentaje (%)

Vehículos de dos ruedas		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
Total	2,26	82,40	12,49	2,30	0,55		100,00

Secuencia Velocidad media



Tiempo de evaluación dilluns, 1 / febrer / 2016,07:00 - dimarts, 2 / febrer / 2016,10:00

Límite de velocidad	30 km/h		Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	0,17 %	Vehículos de dos rued	331	9	41	12
Tiempo medio de brecha	50,38 s	Coche	1755	12	52	15
Colas de tránsito	14,70 %	Furgonetas	185	14	24	17
ADT	2068	Camiones	49	14	22	18
AYT	754820	Semi-camiones	7	12	16	15
Cuota de tráfico LGV	2,41 %					
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones	Total	2327	12	52	15

Adaptador : RAFAEL DE CASANOVAS - CAN POU

Comentario:

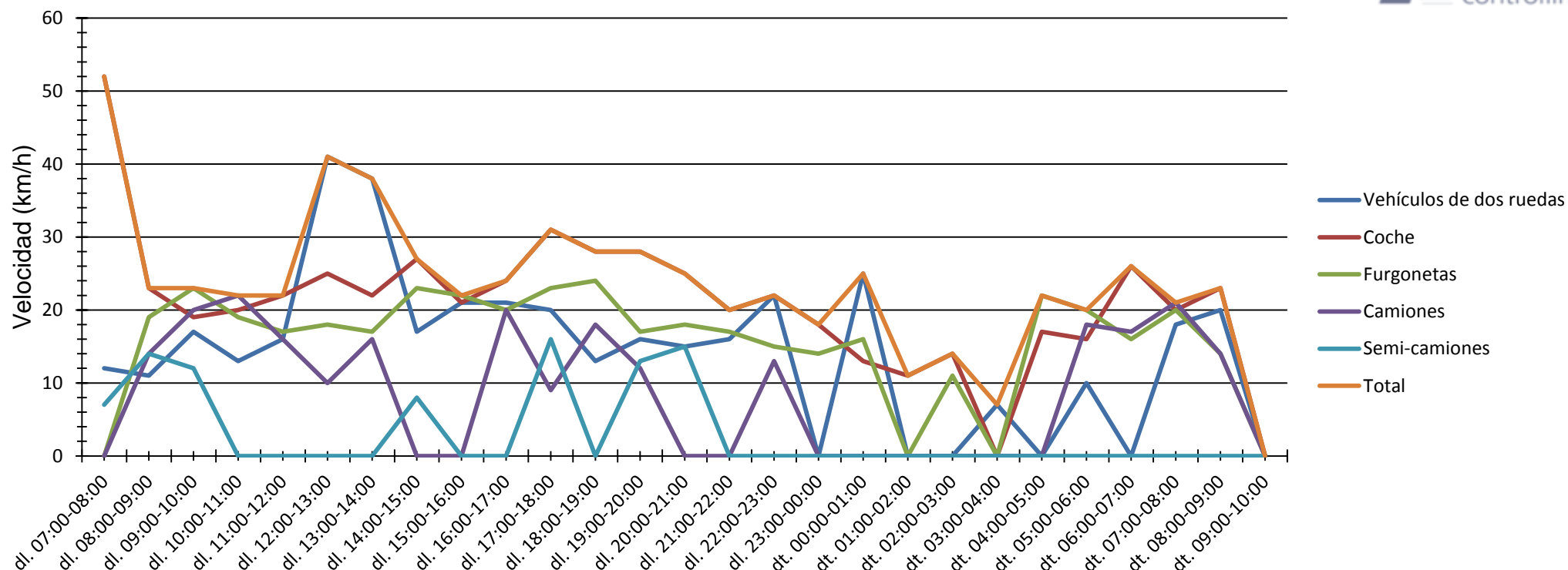
Ubicación:

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	12	14	12		11
dt. 09:00-10:00						

Secuencia Velocidad máxima



Tiempo de evaluación dilluns, 1 / febrer / 2016,07:00 - dimarts, 2 / febrer / 2016,10:00				
Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]
Excesos de velocidad	0,17 %			V85 [km/h]
Tiempo medio de brecha	50,38 s	Vehículos de dos rued	331	9
Colas de tránsito	14,70 %	Coche	1755	12
ADT	2068	Furgonetas	185	14
AYT	754820	Camiones	49	14
Cuota de tráfico LGV	2,41 %	Semi-camiones	7	12
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones	Total	2327	12
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		8
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		26	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					

Total

52

23

23

22

22

41

38

27

22

24

31

28

28

25

20

22

18

25

11

14

7

22

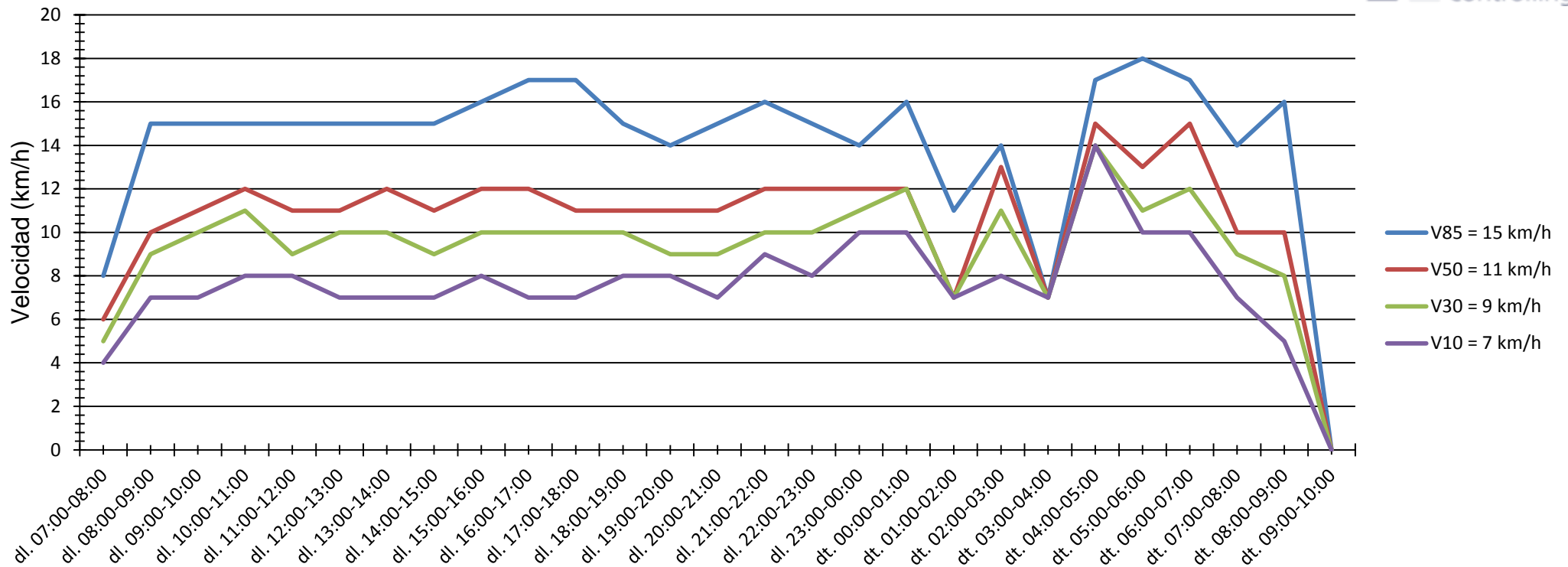
20

26

21

23

Secuencia Percentiles de velocidad



Tiempo de evaluación dilluns, 1 / febrer / 2016,07:00 - dimarts, 2 / febrer / 2016,10:00

Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	0,17 %	Vehículos de dos rued	331	9	41
Tiempo medio de brecha	50,38 s	Coche	1755	12	52
Colas de tránsito	14,70 %	Furgonetas	185	14	24
ADT	2068	Camiones	49	14	22
AYT	754820	Semi-camiones	7	12	16
Cuota de tráfico LGV	2,41 %	Total	2327	12	52
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones				15

Adaptador : RAFAEL DE CASANOVAS - CAN POU

Comentario:

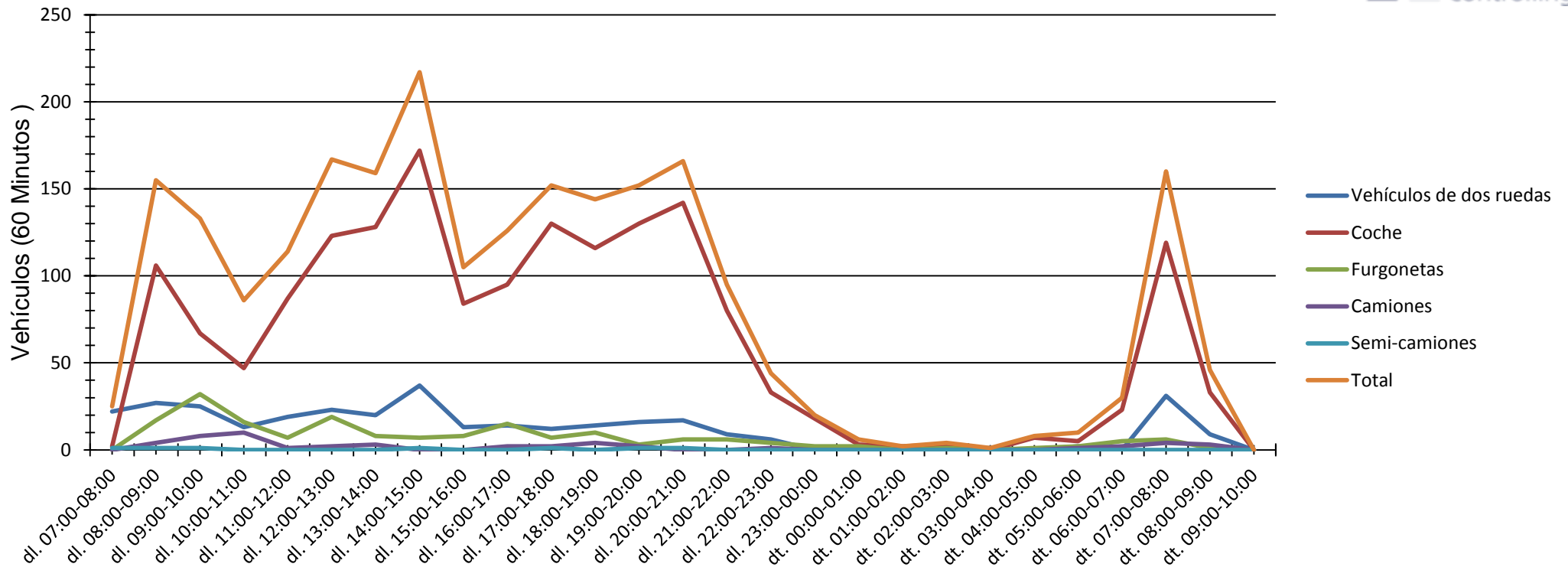
Ubicación:

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	10	8	5
dt. 09:00-10:00				

Secuencia Número de vehículos



Tiempo de evaluación dilluns, 1 / febrer / 2016,07:00 - dimarts, 2 / febrer / 2016,10:00

Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	0,17 %	Vehículos de dos rued	331	9	41
Tiempo medio de brecha	50,38 s	Coche	1755	12	52
Colas de tránsito	14,70 %	Furgonetas	185	14	24
ADT	2068	Camiones	49	14	22
AYT	754820	Semi-camiones	7	12	16
Cuota de tráfico LGV	2,41 %	Total	2327	12	52
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones				15

Adaptador : RAFAEL DE CASANOVAS - CAN POU

Comentario:

Ubicación:

Llegando los vehículos de:

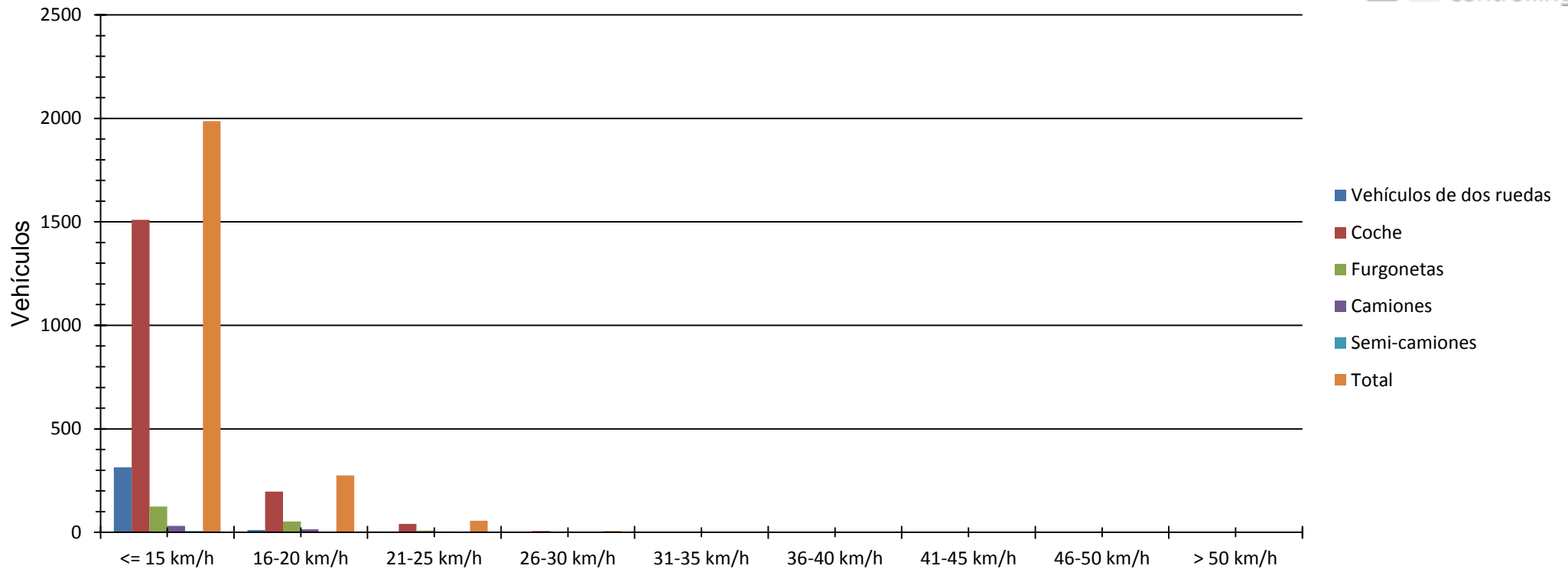
Saliendo vehículos a:

Fecha	culos de dos ru	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total
dl. 07:00-08:00	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

Ambas direcciones

Tiempo	Número de vehículos						Velocidad media						Velocidad máxima						Percentiles	
01/02/2016	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	V85	V10
00:00 - 09:00	49	108	17	4	2	180	7	12	13	11	10	11	12	52	19	14	14	52	15	6
06:00 - 20:00	255	1287	149	38	6	1735	9	12	14	14	12	12	41	52	24	22	16	52	15	7
15:00 - 19:00	53	425	40	8	1	527	9	12	15	14	16	12	21	31	24	20	16	31	16	8
19:00 - 00:00	48	403	21	3	2	477	9	12	13	12	14	12	22	28	18	13	15	28	15	8
00:00 - 00:00	287	1560	167	39	7	2060	9	12	14	14	12	12	41	52	24	22	16	52	15	7
02/02/2016	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	V85	V10
00:00 - 09:00	44	195	18	10	0	267	10	12	14	14	0	12	25	26	22	21	0	26	16	7
06:00 - 20:00	40	175	12	9	0	236	9	12	14	14	0	11	20	26	20	21	0	26	15	7
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	44	195	18	10	0	267	10	12	14	14	0	12	25	26	22	21	0	26	16	7

Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación dilluns, 1 / febrer / 2016,07:00 - dimarts, 2 / febrer / 2016,10:00					
Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	0,17 %	Vehículos de dos rued	331	9	41
Tiempo medio de brecha	50,38 s	Coche	1755	12	52
Colas de tránsito	14,70 %	Furgonetas	185	14	24
ADT	2068	Camiones	49	14	22
AYT	754820	Semi-camiones	7	12	16
Cuota de tráfico LGV	2,41 %	Total	2327	12	52
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones				
Adaptador : RAFAEL DE CASANOVAS - CAN POU					
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

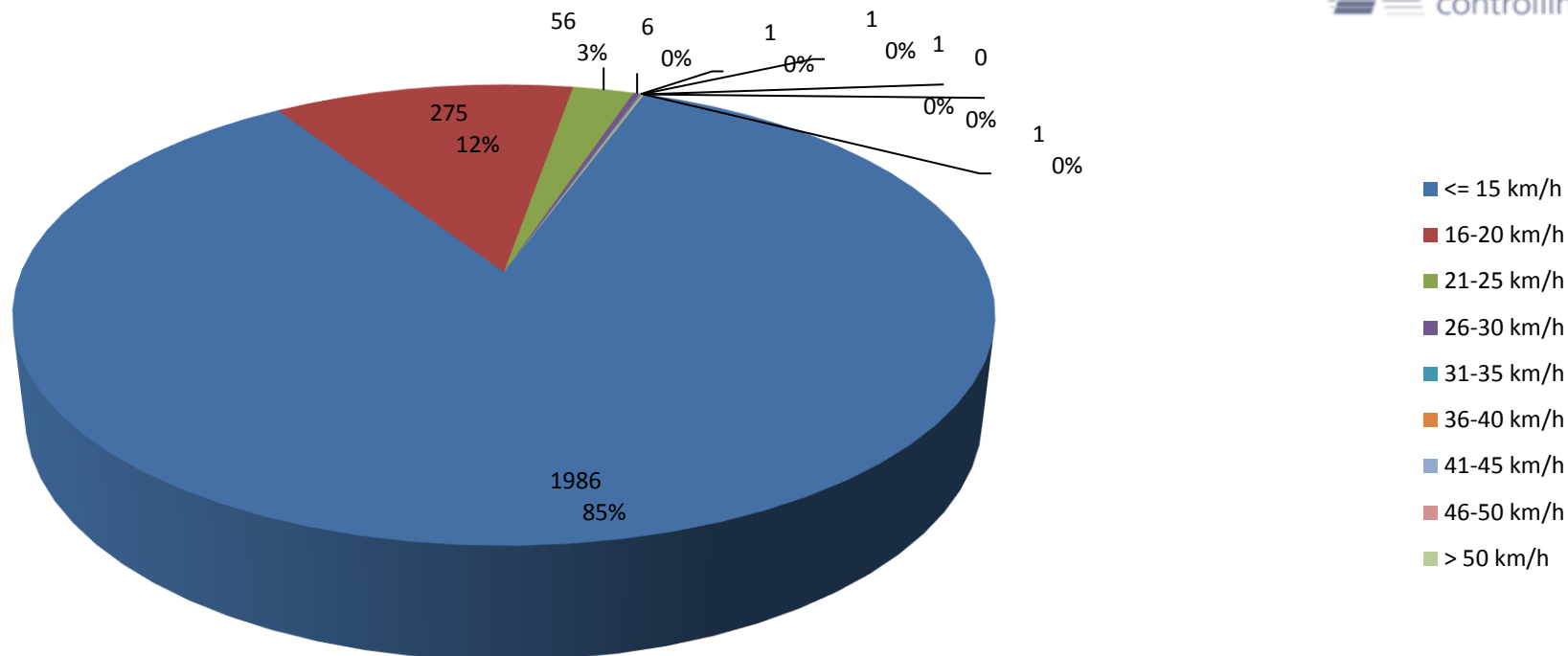
Absoluto (Número de vehículos)

Vehículos de dos ruedas		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
Total	331	1755	185	49	7		2327

Porcentaje (%)

Vehículos de dos ruedas		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
Total	14,22	75,42	7,95	2,11	0,30		100,00

Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación dilluns, 1 / febrer / 2016,07:00 - dimarts, 2 / febrer / 2016,10:00						
Límite de velocidad	30 km/h		Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	0,17 %	Vehículos de dos rued	331	9	41	12
Tiempo medio de brecha	50,38 s	Coche	1755	12	52	15
Colas de tránsito	14,70 %	Furgonetas	185	14	24	17
ADT	2068	Camiones	49	14	22	18
AYT	754820	Semi-camiones	7	12	16	15
Cuota de tráfico LGV	2,41 %					
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones	Total	2327	12	52	15
Adaptador : RAFAEL DE CASANOVAS - CAN POU						
Comentario:						
Ubicación:						
Llegando los vehículos de:						
Saliendo vehículos a:						

Página 12 de 62

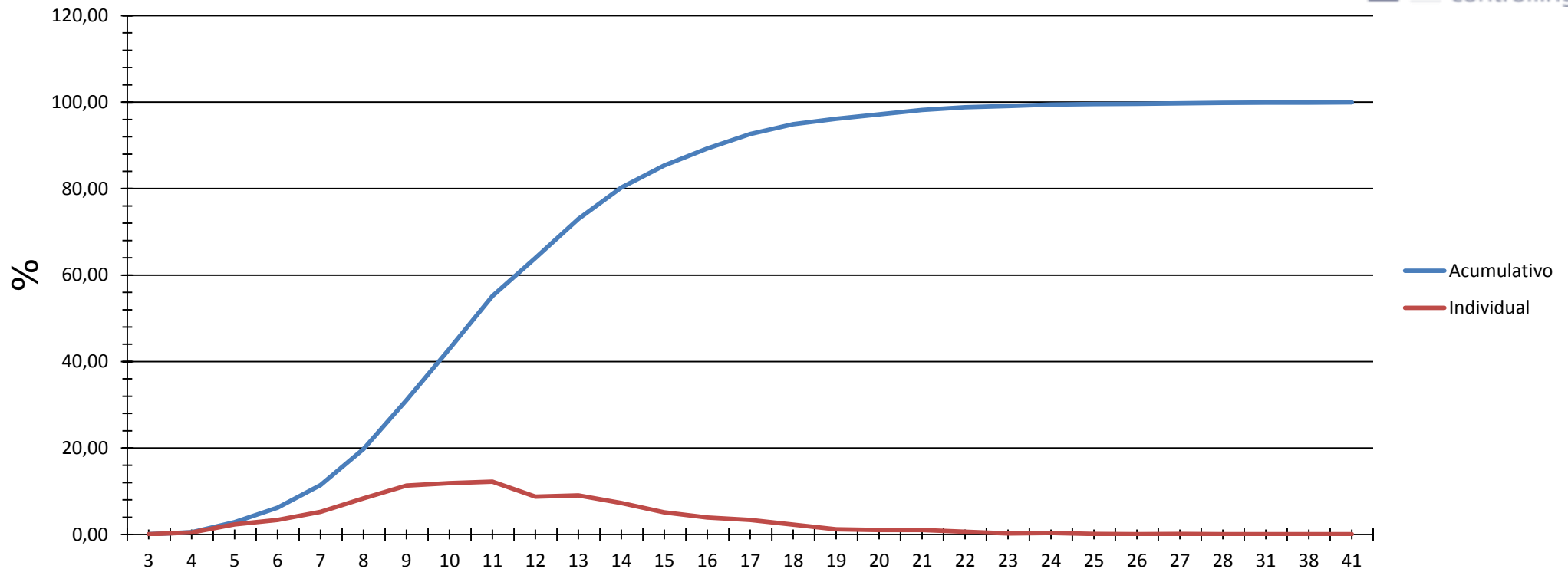
Absoluto (Número de vehículos)

Vehículos de dos ruedas		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
Total	331	1755	185	49	7		2327

Porcentaje (%)

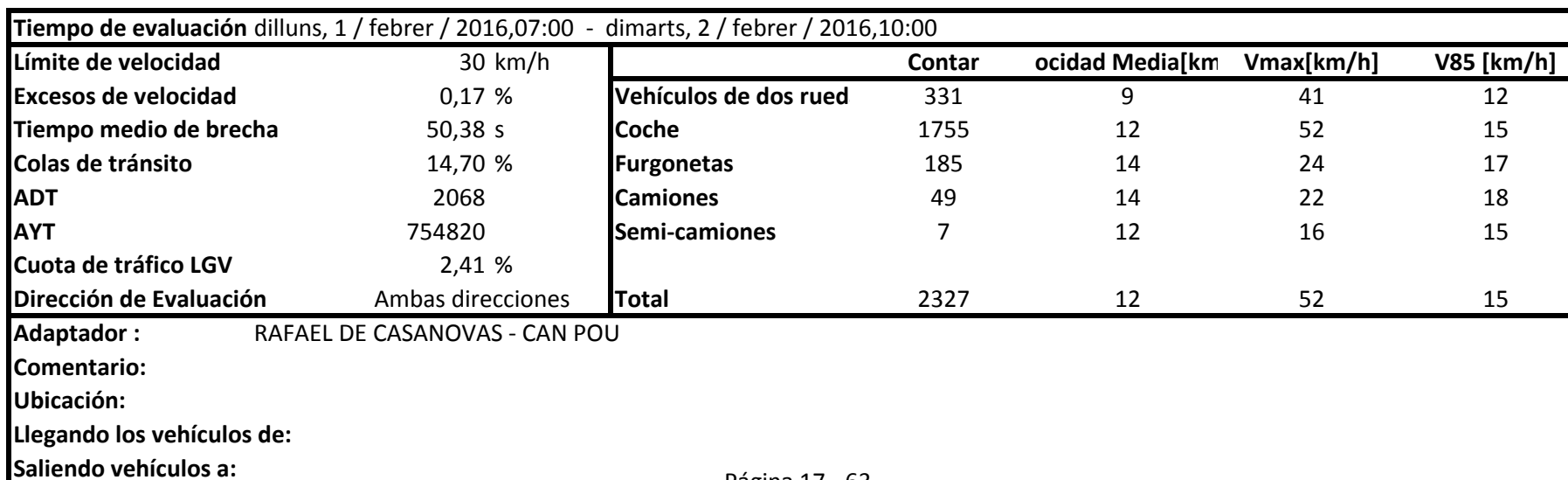
Vehículos de dos ruedas		Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones		Total
<= 15 km/h	94,86	86,04	67,57	63,27	85,71		85,35
16-20 km/h	3,32	11,23	28,11	28,57	14,29		11,82
21-25 km/h	1,21	2,28	4,32	8,16	0,00		2,41
26-30 km/h	0,00	0,34	0,00	0,00	0,00		0,26
31-35 km/h	0,00	0,06	0,00	0,00	0,00		0,04
36-40 km/h	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
Total	14,22	75,42	7,95	2,11	0,30		100,00

Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación dilluns, 1 / febrer / 2016,07:00 - dimarts, 2 / febrer / 2016,10:00				
Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]
Excesos de velocidad	0,17 %	Vehículos de dos rued	9	41
Tiempo medio de brecha	50,38 s	Coche	12	52
Colas de tránsito	14,70 %	Furgonetas	14	24
ADT	2068	Camiones	14	22
AYT	754820	Semi-camiones	12	16
Cuota de tráfico LGV	2,41 %	Total	12	52
Dirección de Evaluación	Ambas direcciones			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



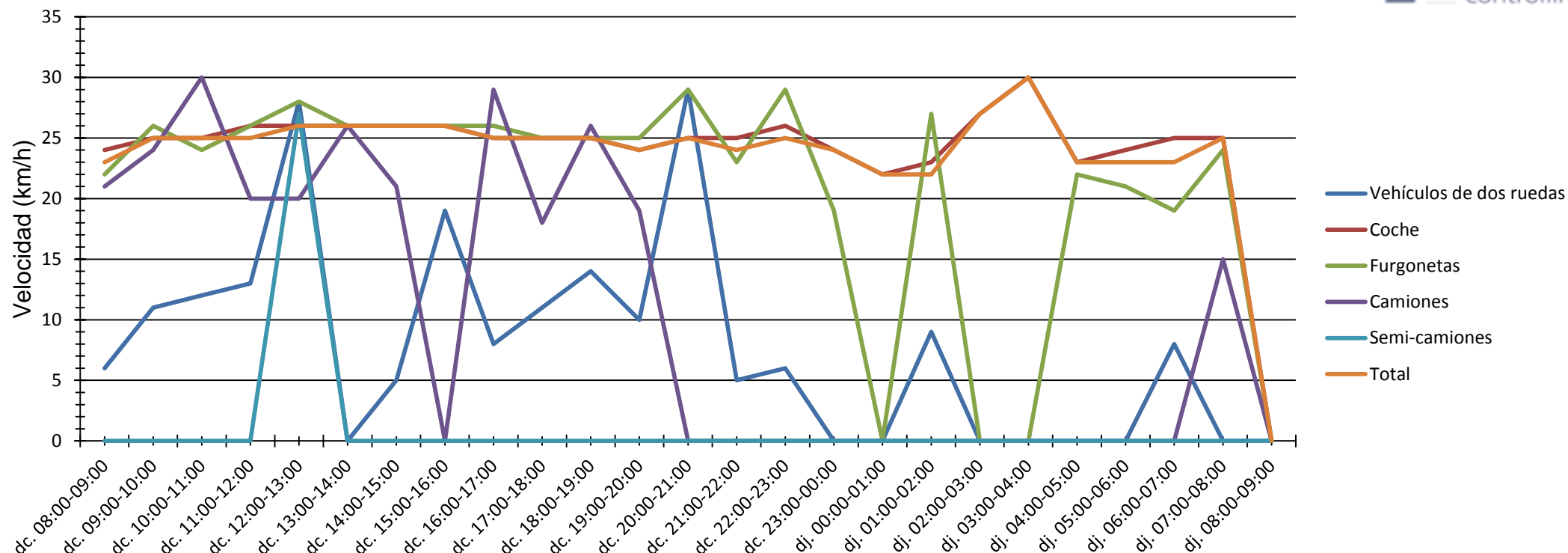
Absoluto (Número de vehículos)

Vehículos de dos ruedas		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
Total	331	1755	185	49	7		2327

Porcentaje (%)

Vehículos de dos ruedas		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
Total	14,22	75,42	7,95	2,11	0,30		100,00

Secuencia Velocidad media



Tiempo de evaluación dimecres, 27 / gener / 2016,08:00 - dijous, 28 / gener / 2016,09:00

Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	13,53 %	Vehículos de dos ruedas	38	11	38
Tiempo medio de brecha	37,25 s	Coche	1540	25	50
Colas de tránsito	10,79 %	Furgonetas	257	25	38
ADT	1788	Camiones	27	22	34
AYT	652620	Semi-camiones	1	27	27
Cuota de tráfico LGV	1,50 %	Total	1863	25	50
Dirección de Evaluación	Llegando				

Adaptador :

Comentario:

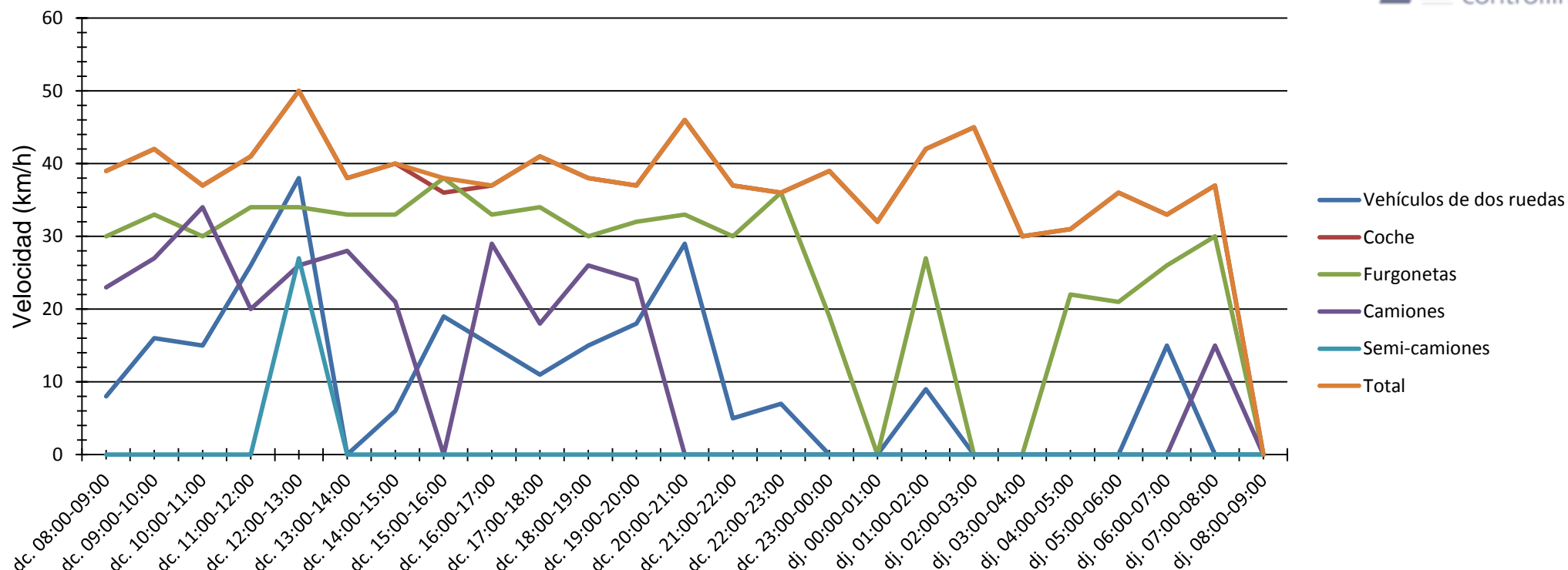
Ubicación:

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						

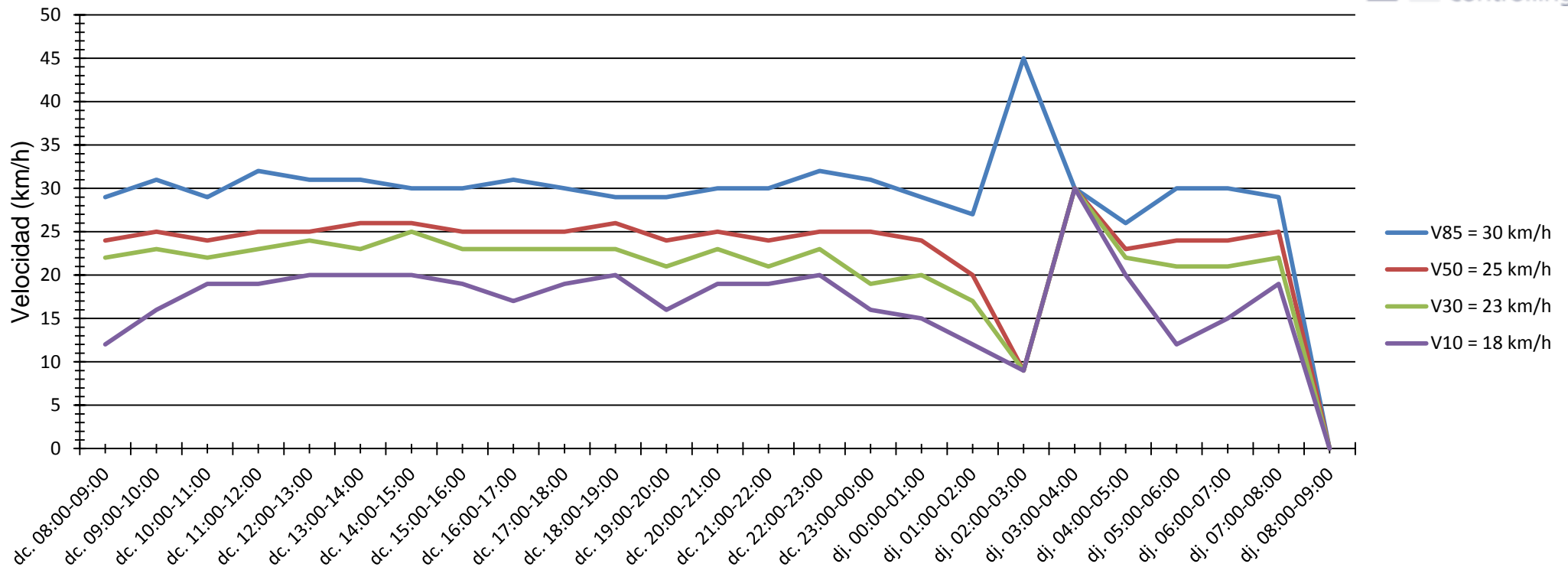
Secuencia Velocidad máxima



Tiempo de evaluación dimecres, 27 / gener / 2016,08:00 - dijous, 28 / gener / 2016,09:00					
Límite de velocidad	30 km/h		Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]
Excesos de velocidad	13,53 %				V85 [km/h]
Tiempo medio de brecha	37,25 s		Vehículos de dos rued	38	11
Colas de tránsito	10,79 %		Coche	1540	25
ADT	1788		Furgonetas	257	25
AYT	652620		Camiones	27	22
Cuota de tráfico LGV	1,50 %		Semi-camiones	1	27
Dirección de Evaluación	Llegando		Total	1863	25
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	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						

Secuencia Percentiles de velocidad



Tiempo de evaluación dimecres, 27 / gener / 2016,08:00 - dijous, 28 / gener / 2016,09:00

Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	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 %					
Dirección de Evaluación	Llegando	Total	1863	25	50	30

Adaptador :

Comentario:

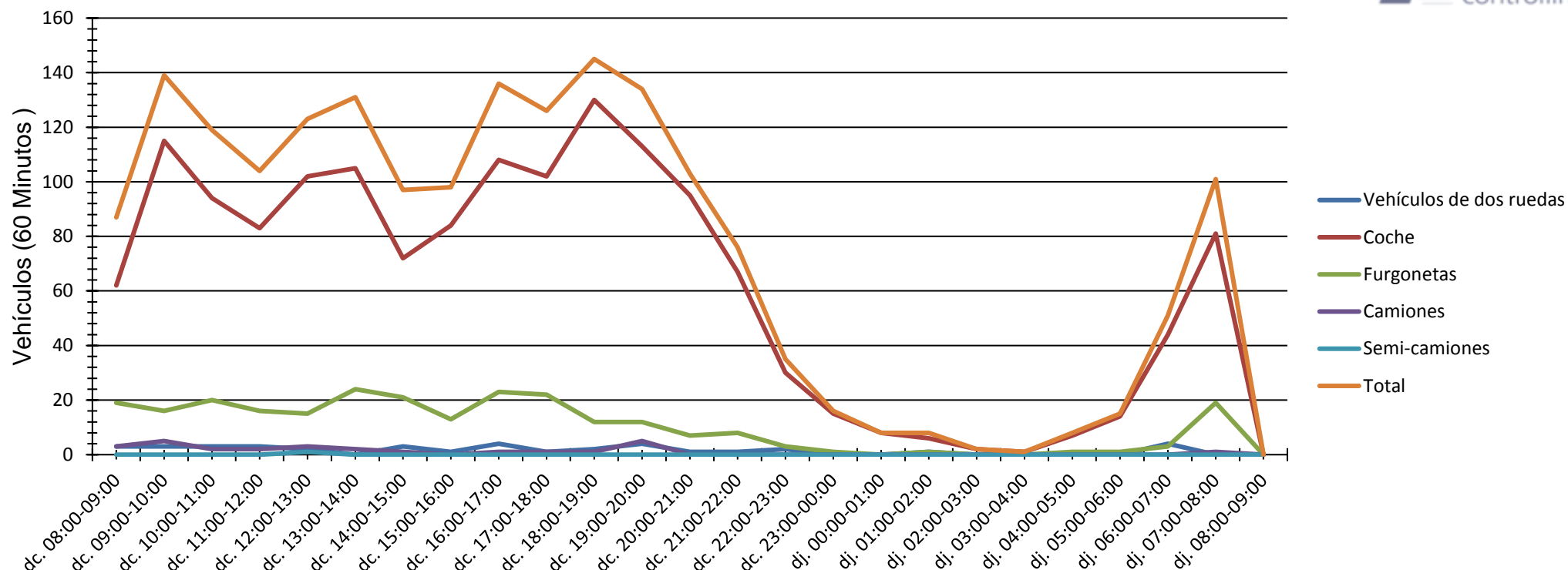
Ubicación:

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				

Secuencia Número de vehículos



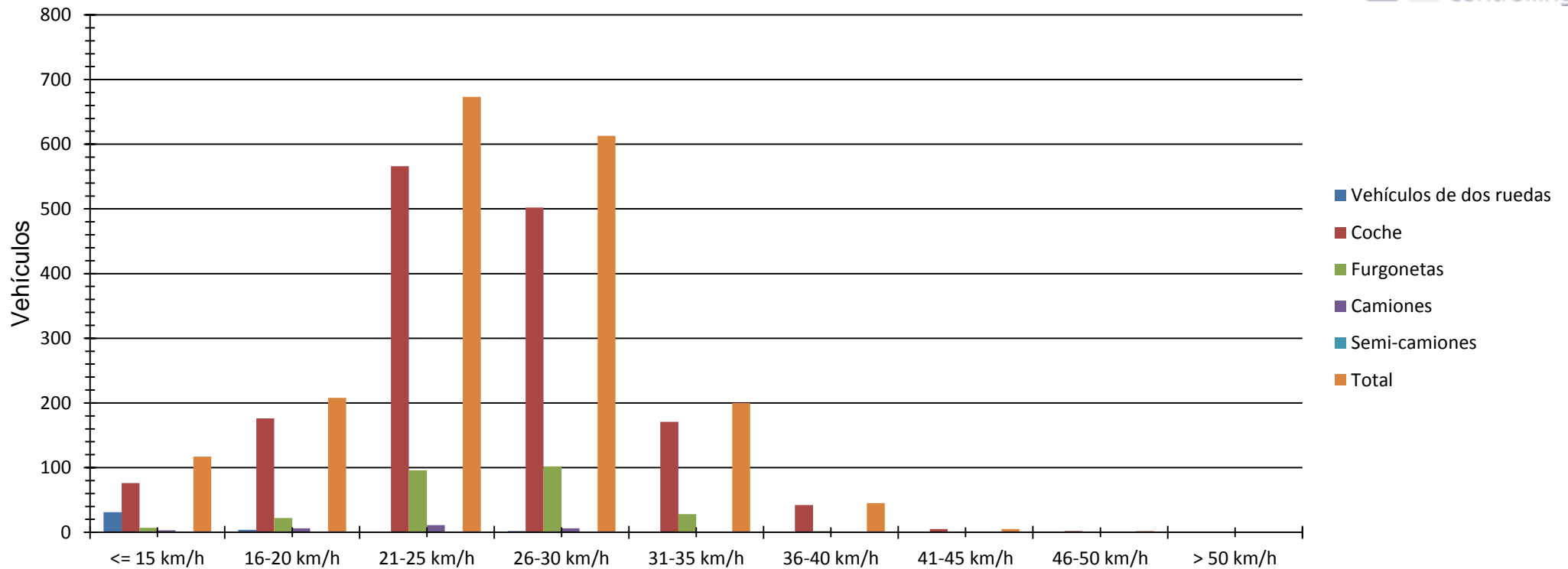
Tiempo de evaluación dimecres, 27 / gener / 2016,08:00 - dijous, 28 / gener / 2016,09:00					
Límite de velocidad	30 km/h		Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]
Excesos de velocidad	13,53 %				V85 [km/h]
Tiempo medio de brecha	37,25 s		Vehículos de dos rued	38	11
Colas de tránsito	10,79 %		Coche	1540	25
ADT	1788		Furgonetas	257	25
AYT	652620		Camiones	27	22
Cuota de tráfico LGV	1,50 %		Semi-camiones	1	27
Dirección de Evaluación	Llegando		Total	1863	25
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

Llegando

Tiempo	Número de vehículos						Velocidad media						Velocidad máxima						Percentiles	
	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	V85	V10
27/01/2016																				
00:00 - 09:00	3	62	19	3	0	87	6	24	22	21	0	23	8	39	30	23	0	39	29	12
06:00 - 20:00	29	1170	213	26	1	1439	11	25	26	23	27	25	38	50	38	34	27	50	30	18
15:00 - 19:00	8	424	70	3	0	505	11	25	26	24	0	25	19	41	38	29	0	41	30	19
19:00 - 00:00	8	320	31	5	0	364	11	25	26	19	0	24	29	46	36	24	0	46	30	18
00:00 - 00:00	33	1377	232	26	1	1669	11	25	26	23	27	25	38	50	38	34	27	50	30	18
28/01/2016																				
00:00 - 09:00	5	163	25	1	0	194	8	25	24	15	0	24	15	45	30	15	0	45	30	15
06:00 - 20:00	4	125	22	1	0	152	8	25	24	15	0	24	15	37	30	15	0	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
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	5	163	25	1	0	194	8	25	24	15	0	24	15	45	30	15	0	45	30	15

Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación dimecres, 27 / gener / 2016,08:00 - dijous, 28 / gener / 2016,09:00

Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	13,53 %				
Tiempo medio de brecha	37,25 s				
Colas de tránsito	10,79 %				
ADT	1788				
AYT	652620				
Cuota de tráfico LGV	1,50 %				
Dirección de Evaluación	Llegando				
		Vehículos de dos rued	38	11	38
		Coche	1540	25	50
		Furgonetas	257	25	38
		Camiones	27	22	34
		Semi-camiones	1	27	27
		Total	1863	25	50

Adaptador :

Comentario:

Ubicación:

Llegando los vehículos de:

Saliendo vehículos a:

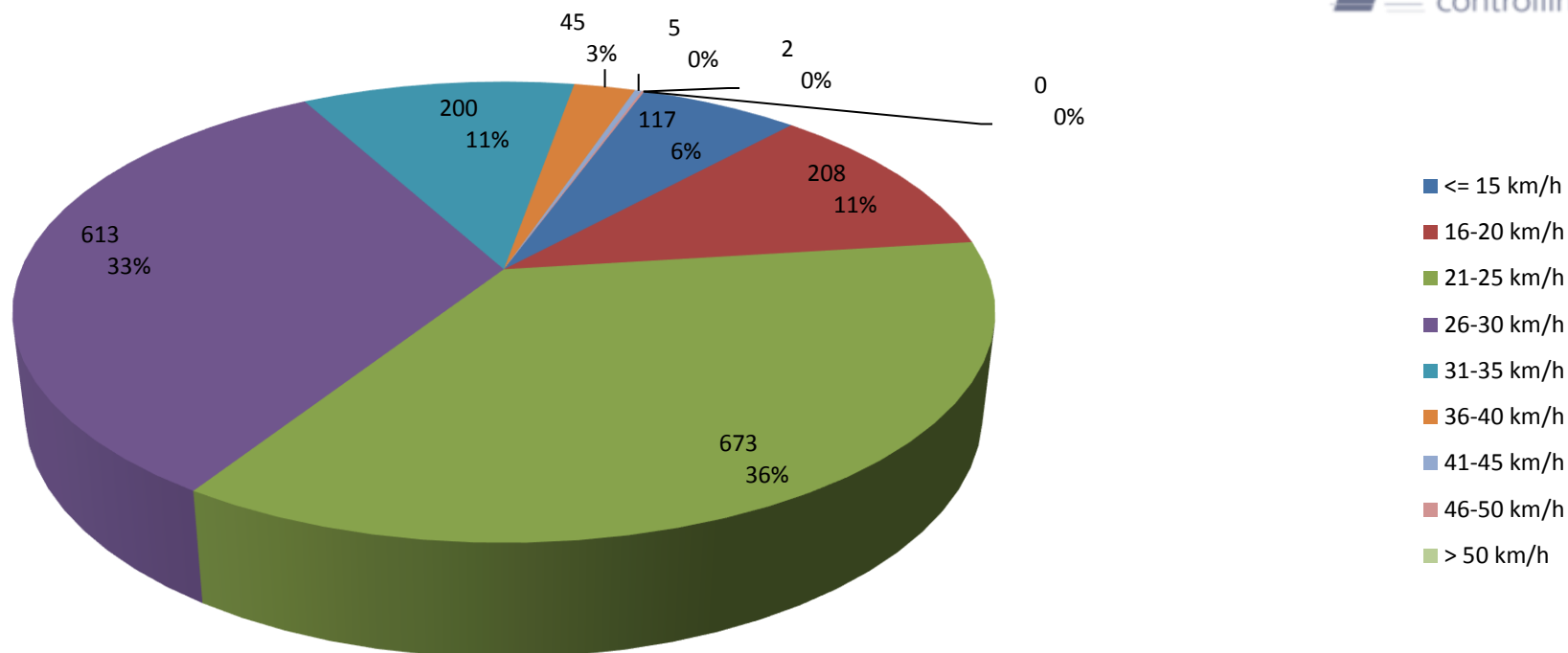
Absoluto (Número de vehículos)

Vehículos de dos ruedas		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	6	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
Total	38	1540	257	27	1		1863

Porcentaje (%)

Vehículos de dos ruedas		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
Total	2,04	82,66	13,79	1,45	0,05		100,00

Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación dimecres, 27 / gener / 2016,08:00 - dijous, 28 / gener / 2016,09:00						
Límite de velocidad	30 km/h		Contar	ocidad Media[km	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 %					
Dirección de Evaluación	Llegando	Total	1863	25	50	30
Adaptador :						
Comentario:						
Ubicación:						
Llegando los vehículos de:						
Saliendo vehículos a:						

Página 12 de 52

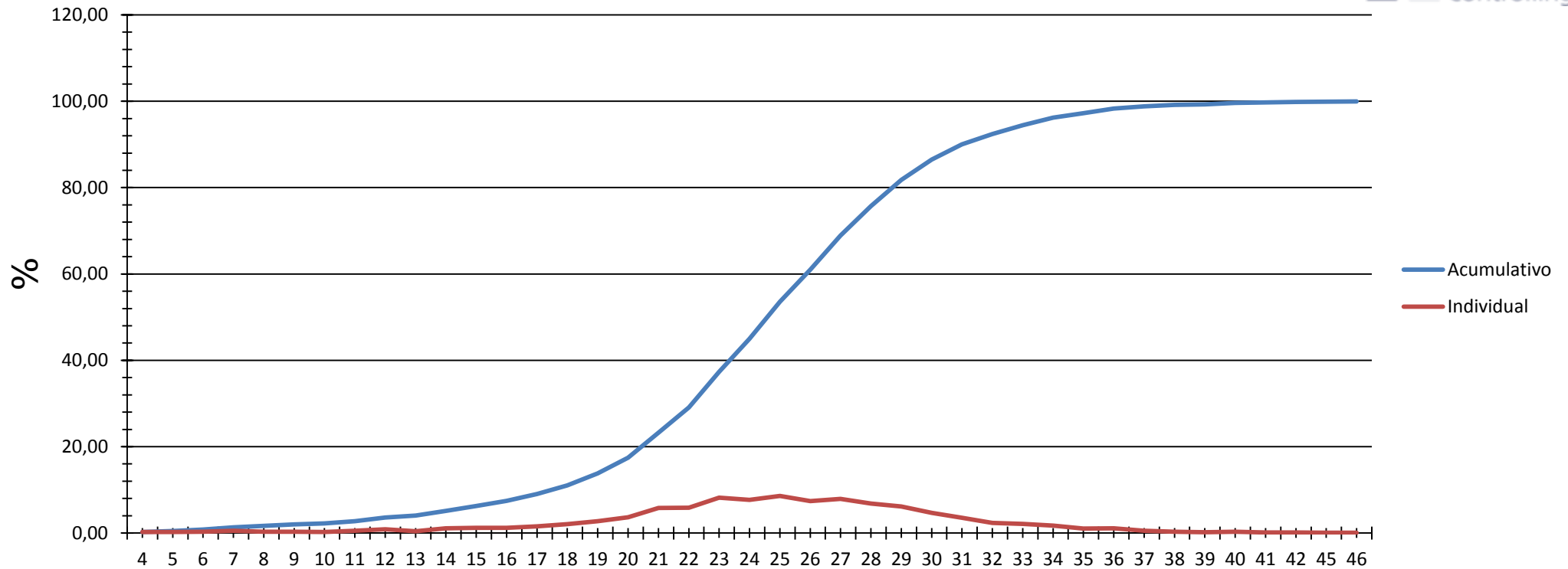
Absoluto (Número de vehículos)

Vehículos de dos ruedas		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	6	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
Total	38	1540	257	27	1		1863

Porcentaje (%)

Vehículos de dos ruedas		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
Total	2,04	82,66	13,79	1,45	0,05		100,00

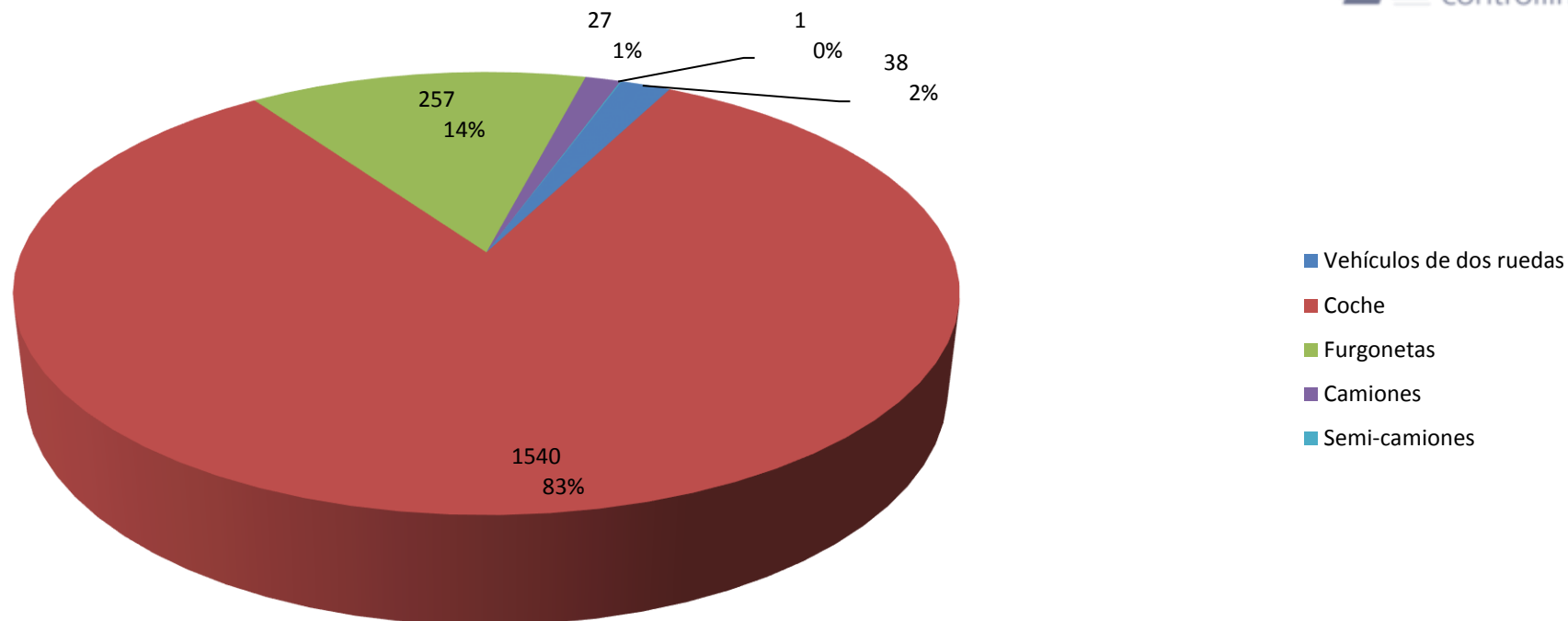
Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación dimecres, 27 / gener / 2016,08:00 - dijous, 28 / gener / 2016,09:00					
Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	13,53 %	Vehículos de dos rued	38	11	38
Tiempo medio de brecha	37,25 s	Coche	1540	25	50
Colas de tránsito	10,79 %	Furgonetas	257	25	38
ADT	1788	Camiones	27	22	34
AYT	652620	Semi-camiones	1	27	27
Cuota de tráfico LGV	1,50 %	Total	1863	25	50
Dirección de Evaluación	Llegando				
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

Distribución de vehículos



Tiempo de evaluación dimecres, 27 / gener / 2016,08:00 - dijous, 28 / gener / 2016,09:00						
Límite de velocidad	30 km/h		Contar	ocidad Media[km	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 %					
Dirección de Evaluación	Llegando	Total	1863	25	50	30
Adaptador :						
Comentario:						
Ubicación:						
Llegando los vehículos de:						
Saliendo vehículos a:						

Página 16 de 52

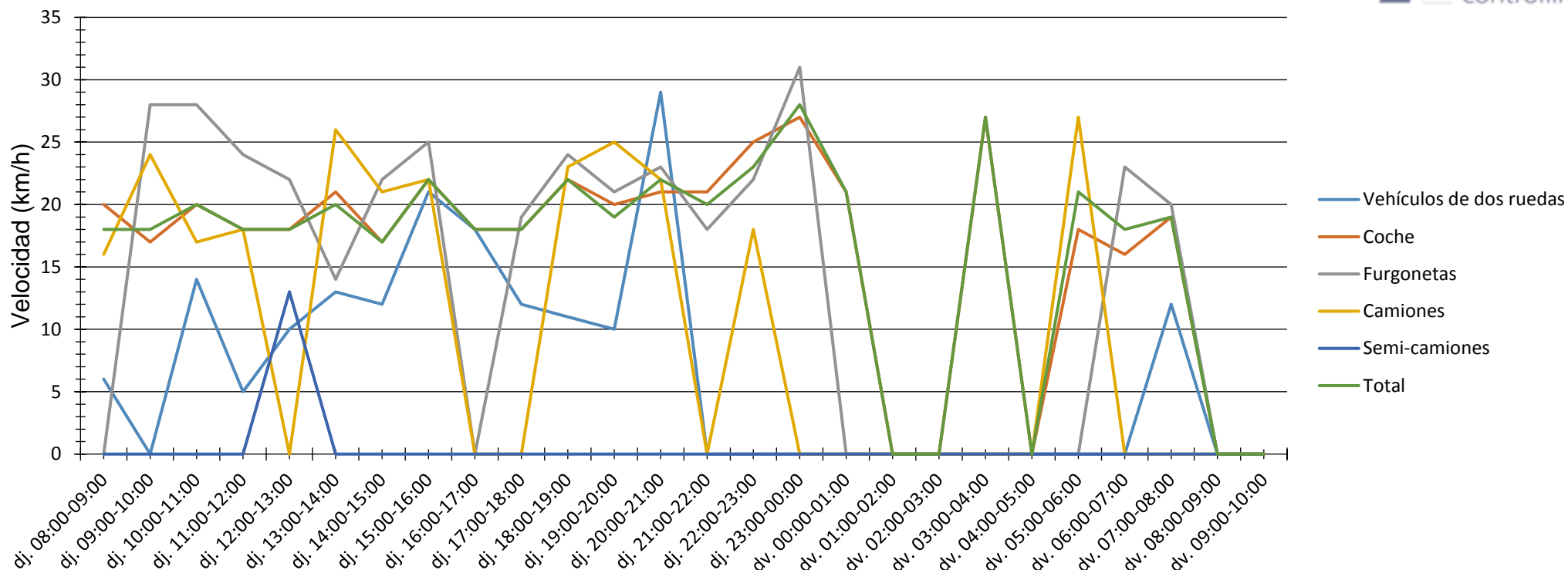
Absoluto (Número de vehículos)

Vehículos de dos ruedas		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	6	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
Total	38	1540	257	27	1		1863

Porcentaje (%)

Vehículos de dos ruedas		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
Total	2,04	82,66	13,79	1,45	0,05		100,00

Secuencia Velocidad media



Tiempo de evaluación dijous, 28 / gener / 2016,08:00 - divendres, 29 / gener / 2016,10:00

Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	4,16 %	Vehículos de dos rued	26	13	29
Tiempo medio de brecha	144,26 s	Coche	291	19	39
Colas de tránsito	3,38 %	Furgonetas	49	22	31
ADT	355	Camiones	18	21	35
AYT	129575	Semi-camiones	1	13	13
Cuota de tráfico LGV	4,94 %	Total	385	19	39
Dirección de Evaluación	Llegando				26

Adaptador :

Comentario:

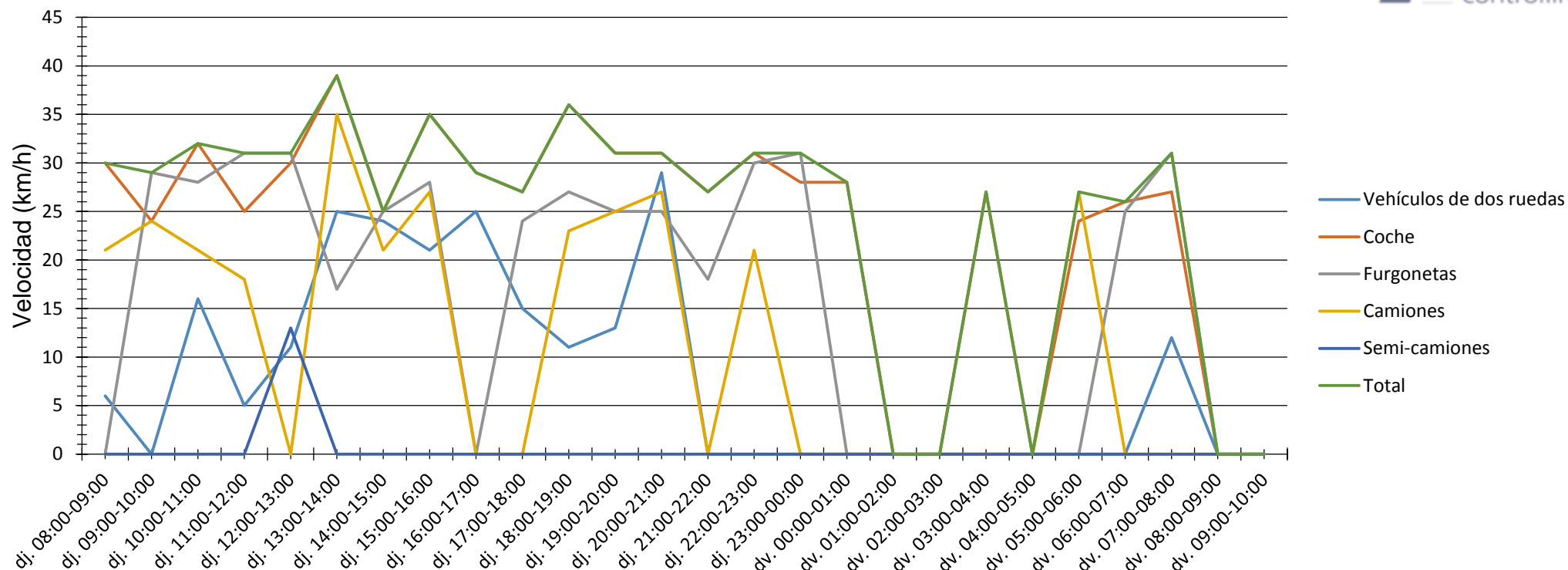
Ubicación:

Llegando los vehículos de:

Saliendo vehículos a:

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						

Secuencia Velocidad máxima



Tiempo de evaluación dijous, 28 / gener / 2016,08:00 - divendres, 29 / gener / 2016,10:00

Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	4,16 %	Vehículos de dos rued	26	13	29
Tiempo medio de brecha	144,26 s	Coche	291	19	39
Colas de tránsito	3,38 %	Furgonetas	49	22	31
ADT	355	Camiones	18	21	35
AYT	129575	Semi-camiones	1	13	13
Cuota de tráfico LGV	4,94 %	Total	385	19	39
Dirección de Evaluación	Llegando				26

Adaptador :

Comentario:

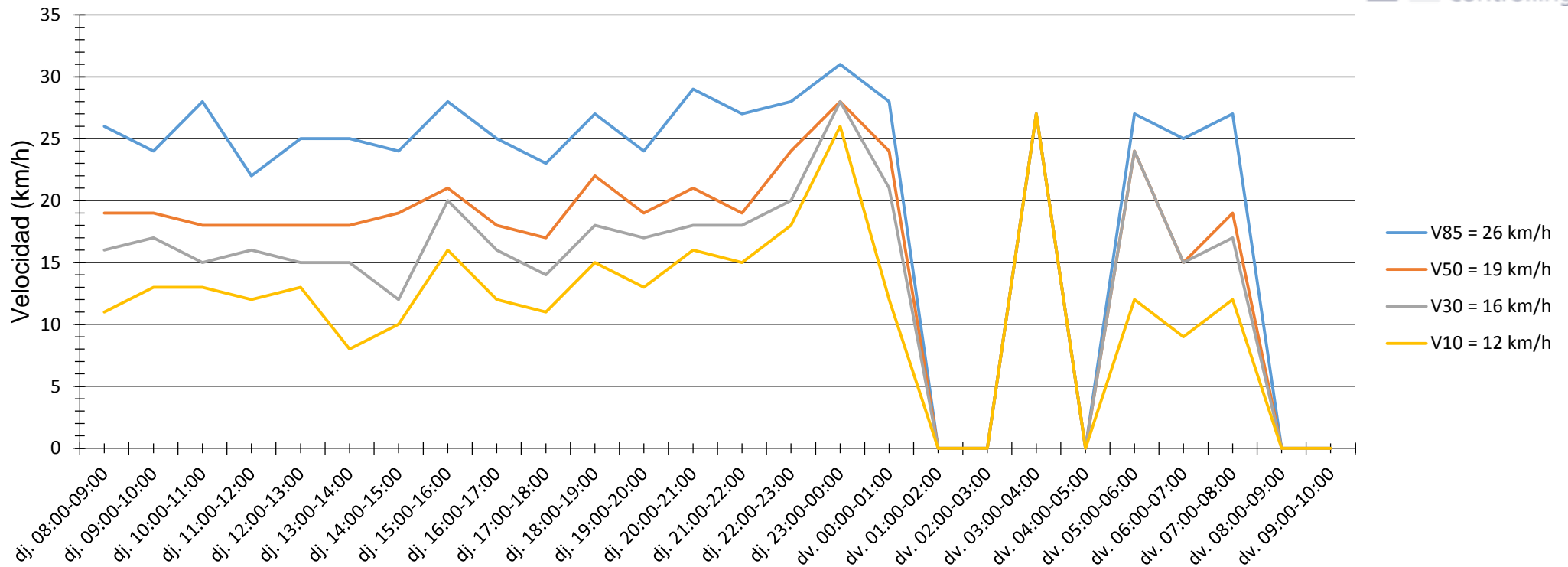
Ubicación:

Llegando los vehículos de:

Saliendo vehículos a:

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						

Secuencia Percentiles de velocidad



Tiempo de evaluación dijous, 28 / gener / 2016,08:00 - divendres, 29 / gener / 2016,10:00

Límite de velocidad	30 km/h		Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	4,16 %	Vehículos de dos rued	26	13	29	21
Tiempo medio de brecha	144,26 s	Coche	291	19	39	25
Colas de tránsito	3,38 %	Furgonetas	49	22	31	28
ADT	355	Camiones	18	21	35	27
AYT	129575	Semi-camiones	1	13	13	13
Cuota de tráfico LGV	4,94 %					
Dirección de Evaluación	Llegando	Total	385	19	39	26

Adaptador :

Comentario:

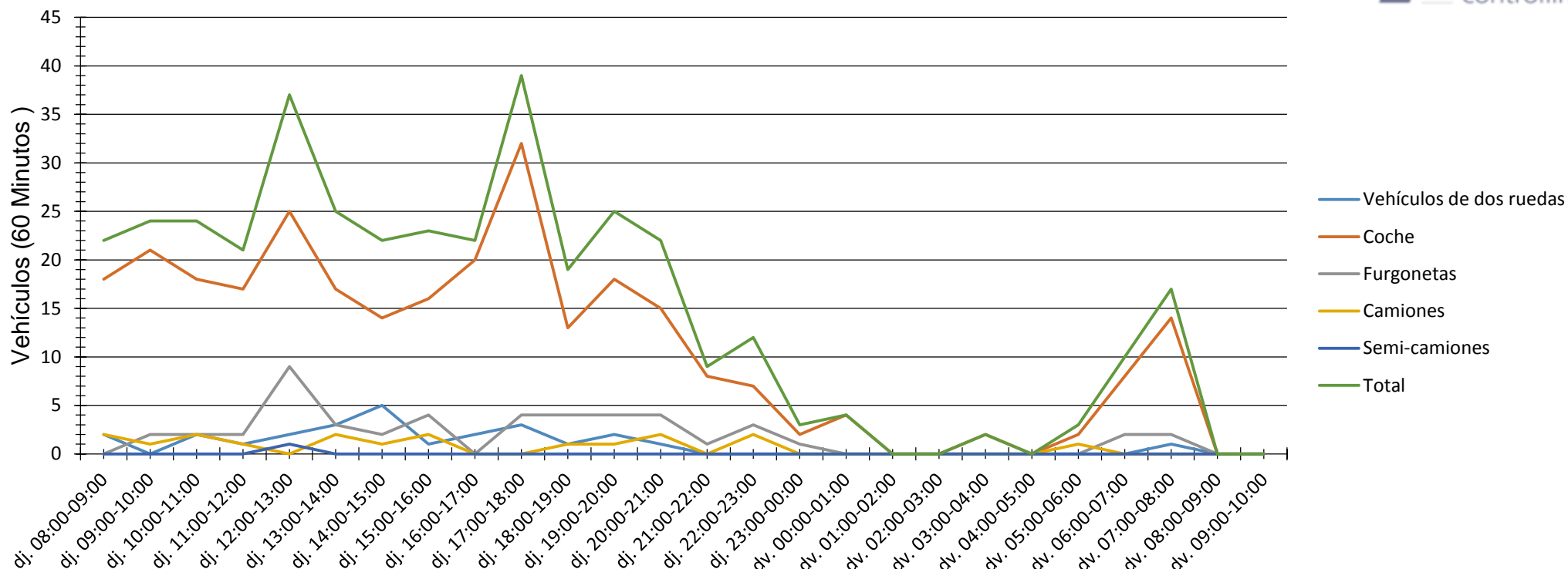
Ubicación:

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				

Secuencia Número de vehículos



Tiempo de evaluación dijous, 28 / gener / 2016,08:00 - divendres, 29 / gener / 2016,10:00

Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	4,16 %				
Tiempo medio de brecha	144,26 s				
Colas de tránsito	3,38 %				
ADT	355				
AYT	129575				
Cuota de tráfico LGV	4,94 %				
Dirección de Evaluación	Llegando				
		Vehículos de dos rued	26	13	29
		Coche	291	19	39
		Furgonetas	49	22	31
		Camiones	18	21	35
		Semi-camiones	1	13	13
		Total	385	19	39

Adaptador :

Comentario:

Ubicación:

Llegando los vehículos de:

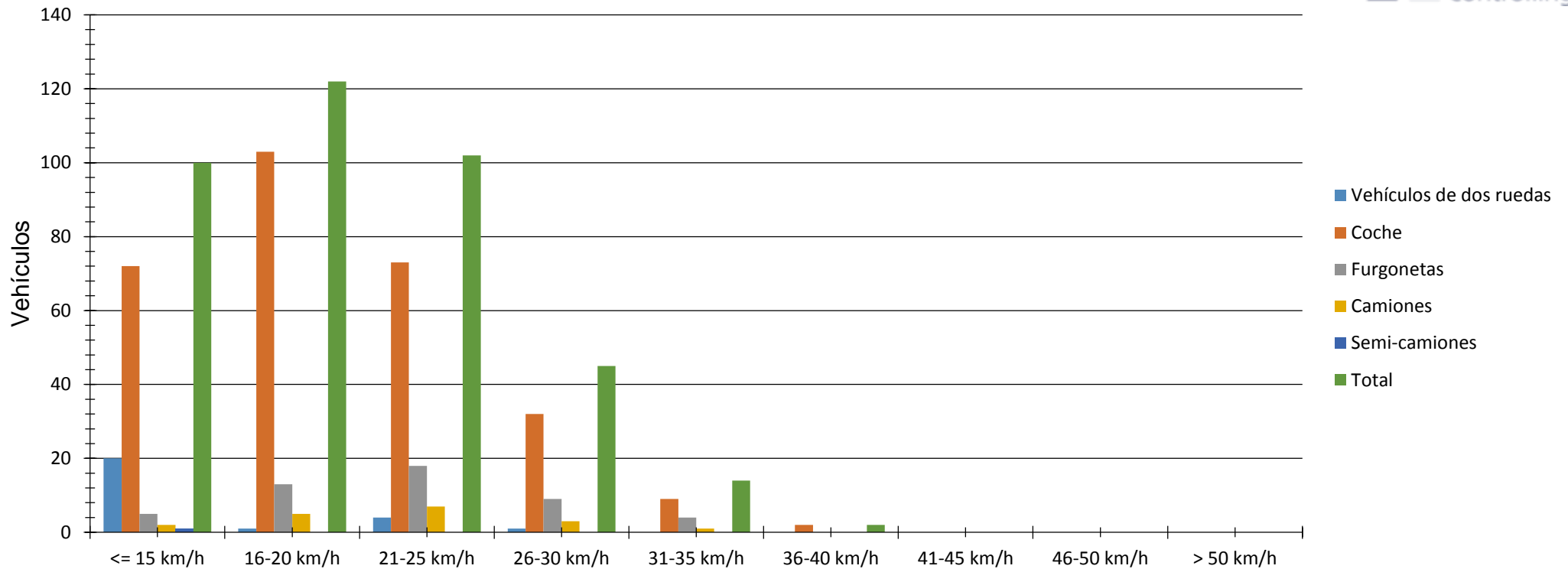
Saliendo vehículos a:

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

Llegando

Tiempo	Número de vehículos						Velocidad media						Velocidad máxima						Percentiles	
	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	Autos de dos r	Coche	Furgonetas	Camiones	Semi-camiones	Total	Autos de dos r	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	22	21	13	19	25	39	31	35	13	39	25	12
15:00 - 19:00	7	81	12	3	0	103	15	20	22	22	0	20	25	36	28	27	0	36	26	12
19:00 - 00:00	3	50	13	5	0	71	16	21	22	21	0	21	29	31	31	27	0	31	28	15
00:00 - 00:00	25	261	45	17	1	349	13	19	22	21	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	0	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

Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	4,16 %	Vehículos de dos rued			
Tiempo medio de brecha	144,26 s	26	13	29	21
Colas de tránsito	3,38 %	Coche			
ADT	355	291	19	39	25
AYT	129575	Furgonetas			
Cuota de tráfico LGV	4,94 %	49	22	31	28
Dirección de Evaluación	Llegando	Camiones			
		18	21	35	27
		Semi-camiones			
		1	13	13	13
		Total			
		385	19	39	26

Adaptador :

Comentario:

Ubicación:

Llegando los vehículos de:

Saliendo vehículos a:

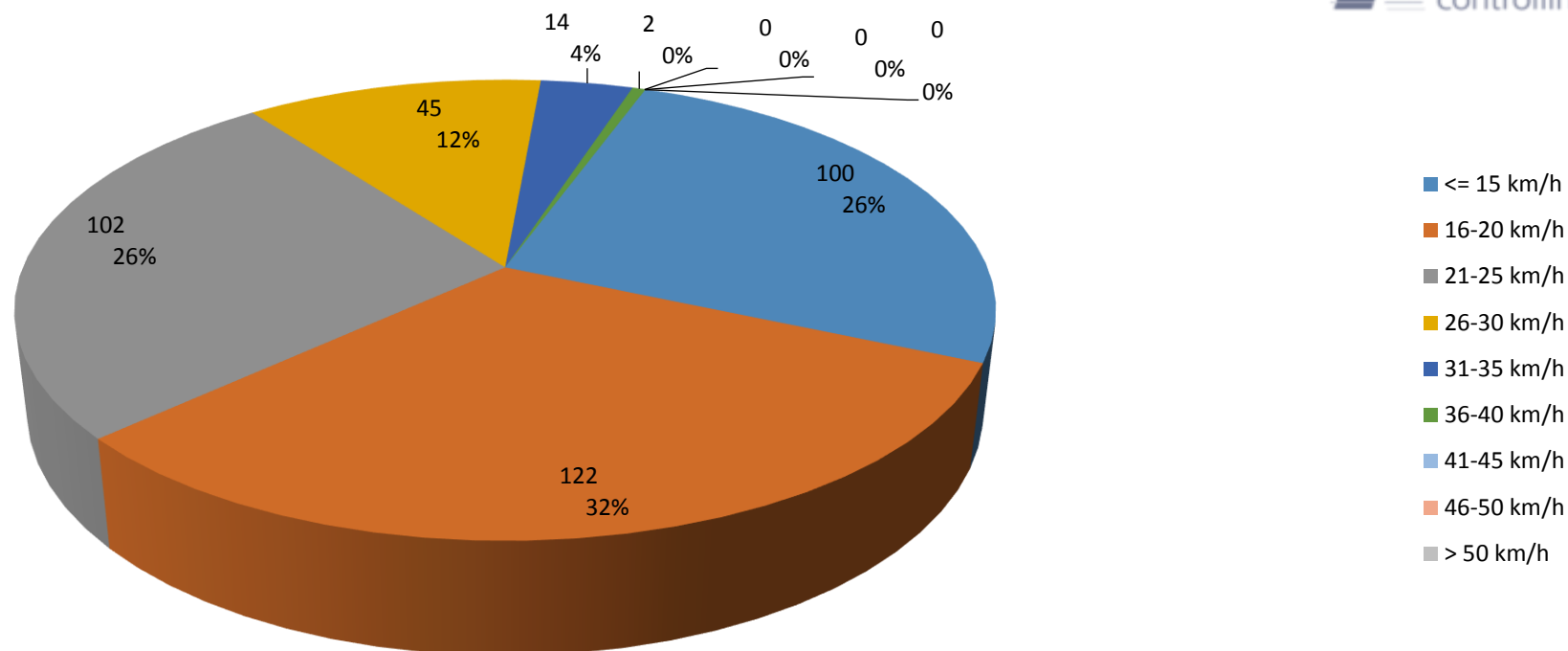
Absoluto (Número de vehículos)

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
Total	26	291	49	18	1		385

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
Total	6,75	75,58	12,73	4,68	0,26		100,00

Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación dijous, 28 / gener / 2016,08:00 - divendres, 29 / gener / 2016,10:00					
Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	4,16 %	Vehículos de dos rued			
Tiempo medio de brecha	144,26 s	26	13	29	21
Colas de tránsito	3,38 %	Coche			
ADT	355	291	19	39	25
AYT	129575	Furgonetas			
Cuota de tráfico LGV	4,94 %	49	22	31	28
Dirección de Evaluación	Llegando	Camiones			
		18	21	35	27
		Semi-camiones			
		1	13	13	13
		Total			
		385	19	39	26
Adaptador :					
Comentario:					
Ubicación:					
Llegando los vehículos de:					
Saliendo vehículos a:					

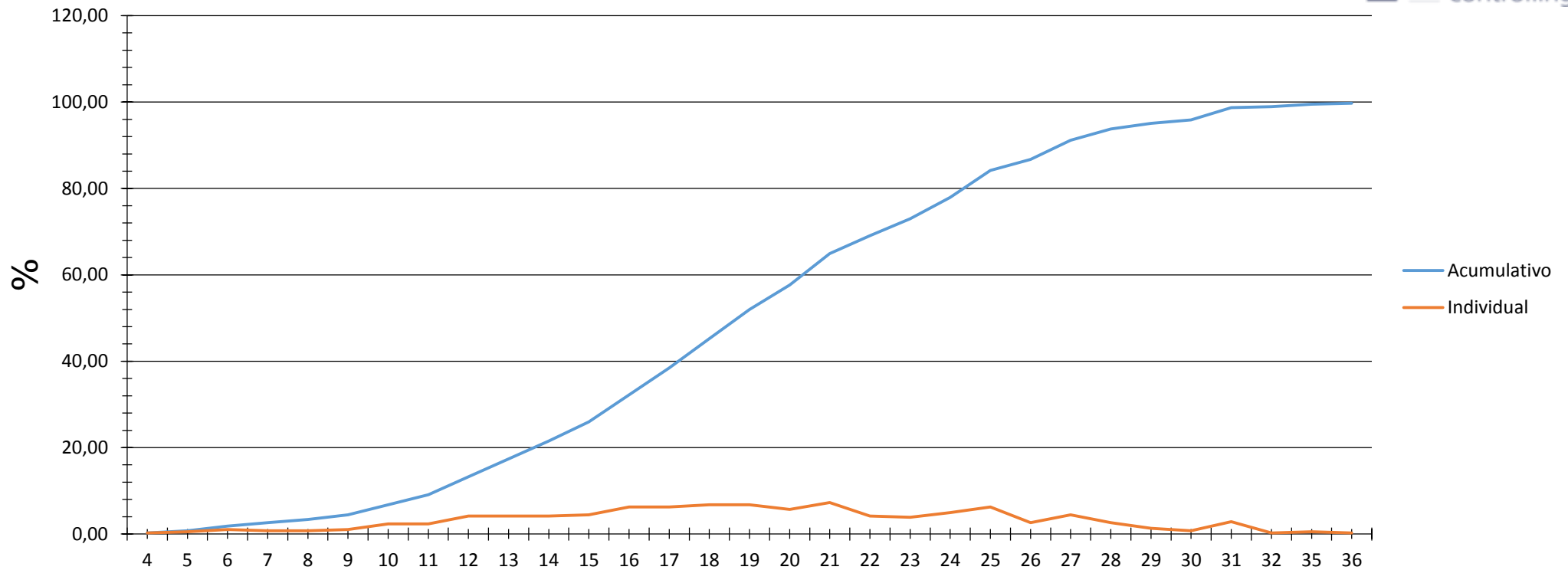
Absoluto (Número de vehículos)

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
Total	26	291	49	18	1		385

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
Total	6,75	75,58	12,73	4,68	0,26		100,00

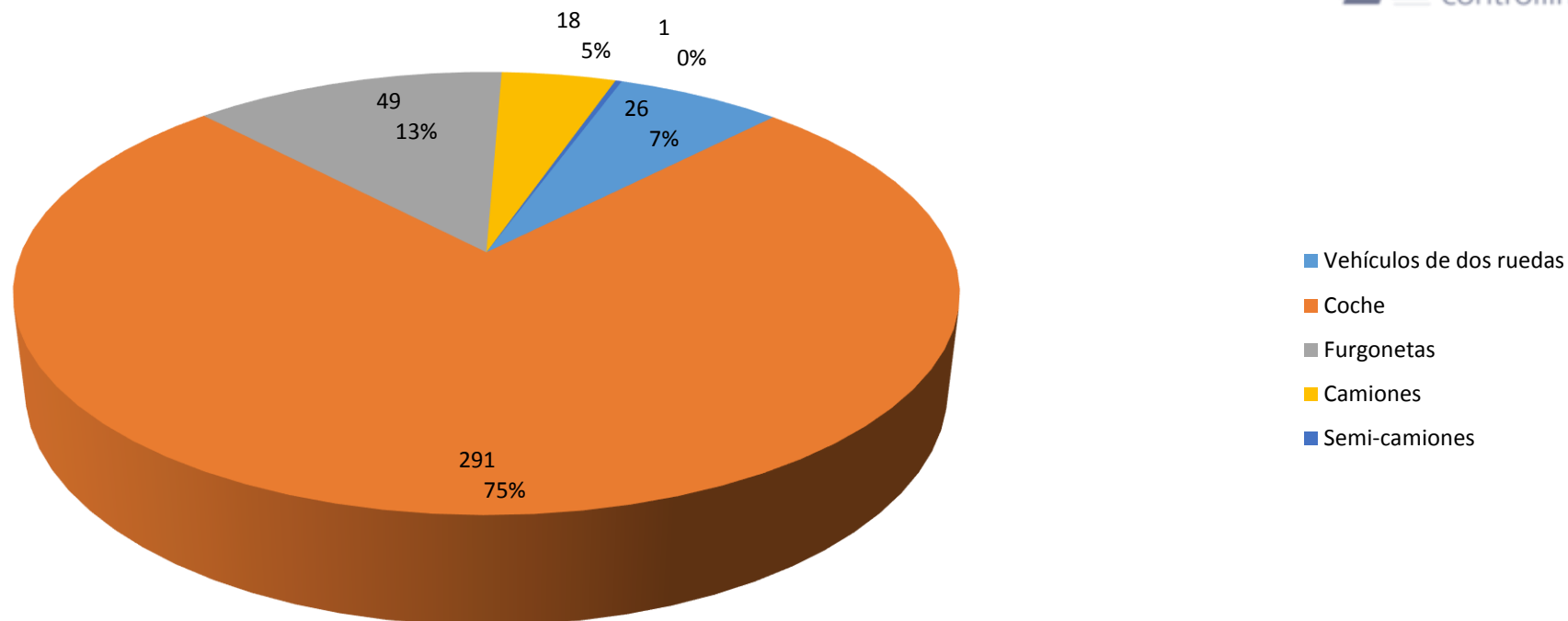
Distribución de velocidad



Tiempo de evaluación dijous, 28 / gener / 2016,08:00 - divendres, 29 / gener / 2016,10:00				
Límite de velocidad	30 km/h	Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]
Excesos de velocidad	4,16 %			V85 [km/h]
Tiempo medio de brecha	144,26 s	Vehículos de dos rued	26	13
Colas de tránsito	3,38 %	Coche	291	19
ADT	355	Furgonetas	49	22
AYT	129575	Camiones	18	21
Cuota de tráfico LGV	4,94 %	Semi-camiones	1	13
Dirección de Evaluación	Llegando	Total	385	19
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	1,30
30	95,84	0,78
31	98,70	2,86
32	98,96	0,26
35	99,48	0,52
36	99,74	0,26
39	100,00	0,26

Distribución de vehículos



Tiempo de evaluación dijous, 28 / gener / 2016,08:00 - divendres, 29 / gener / 2016,10:00						
Límite de velocidad	30 km/h		Contar	ocidad Media[km	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Excesos de velocidad	4,16 %	Vehículos de dos rued	26	13	29	21
Tiempo medio de brecha	144,26 s	Coche	291	19	39	25
Colas de tránsito	3,38 %	Furgonetas	49	22	31	28
ADT	355	Camiones	18	21	35	27
AYT	129575	Semi-camiones	1	13	13	13
Cuota de tráfico LGV	4,94 %					
Dirección de Evaluación	Llegando	Total	385	19	39	26
Adaptador :						
Comentario:						
Ubicación:						
Llegando los vehículos de:						
Saliendo vehículos a:						

Página 16 de 25

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
Total	26	291	49	18	1		385

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
Total	6,75	75,58	12,73	4,68	0,26		100,00

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	1746	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

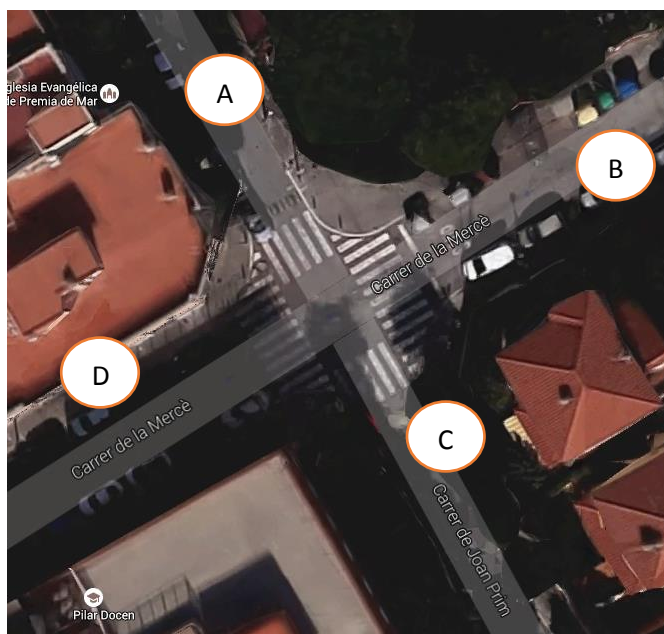
BICICLETES	VIANANTS
0	46
0	37
18	157
0	37
28	18
0	18
0	65
0	55
0	55
0	37
9	194
37	46
0	46
0	37
9	240
9	65
0	83
0	18
0	18
0	55

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi:	Premià de Mar	Punt:	2	Intersecció:	Carrer de la Mercè, cruïlla amb Joan Prim
-----------	---------------	-------	---	--------------	---

Clima:	Sol	Dia:	25/11/2015
Hora inici:	9:00	Hora final:	13:00



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

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		

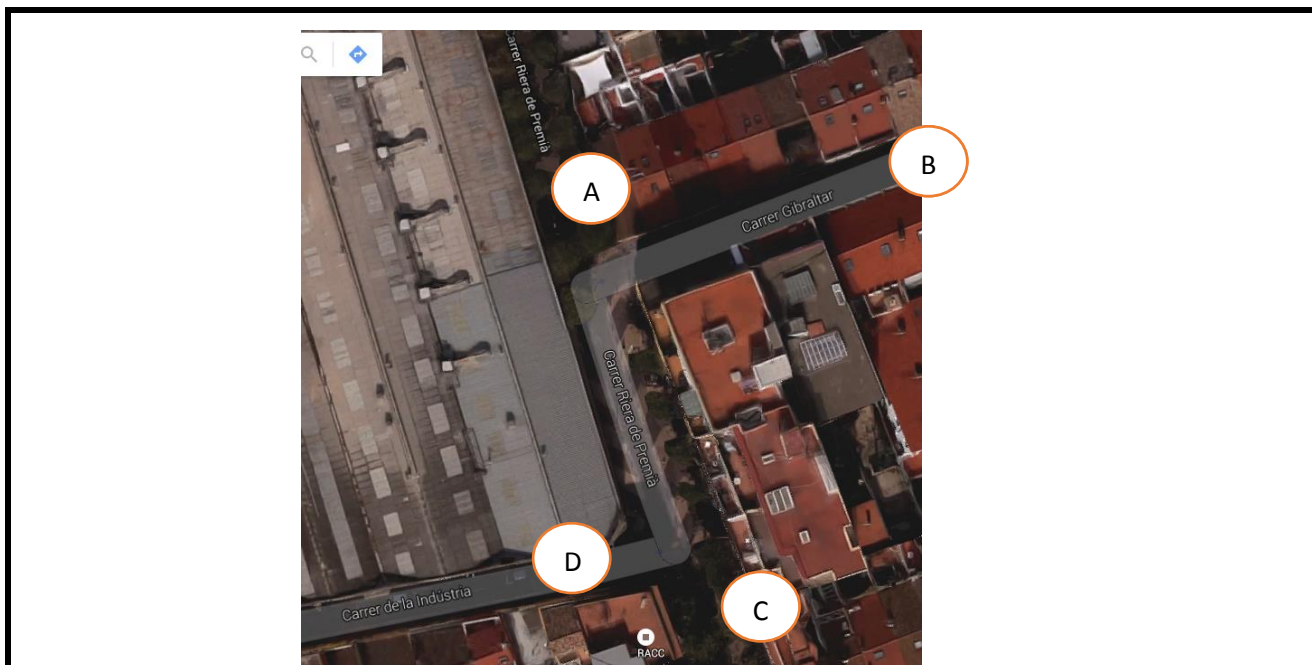
BICICLETES	VIANANTS
3	148
0	144
0	7
3	165
0	488
0	258
3	299
0	790
0	48
3	24
14	241
0	27

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	

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

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
A → D		
B → A		
B → C		
B → D		
C → A		
C → B		
C → D		
D → A		
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



moviment	LLEUGERS	PESANTS
A → B		
A → C		
A → D		
B → A		
B → C		
B → D		
C → A	399	16
C → B	45	11
C → D		
D → A	139	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

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi: Premià de Mar	Punt: 10	Intersecció: Carrer Gran Via de Lluís Companys, cruïlla amb carretera de Vilassar de Dalt
--------------------------------	-----------------	--

Clima: Sol	Dia: 27/11/2015
Hora inici: 9:00	Hora final: 13:00



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	80	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

COMPTATGE MANUAL DE COMPOSICIÓ



Municipi:	Premià de Mar	Punt:	11	Intersecció:	Carrer Capitàs 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

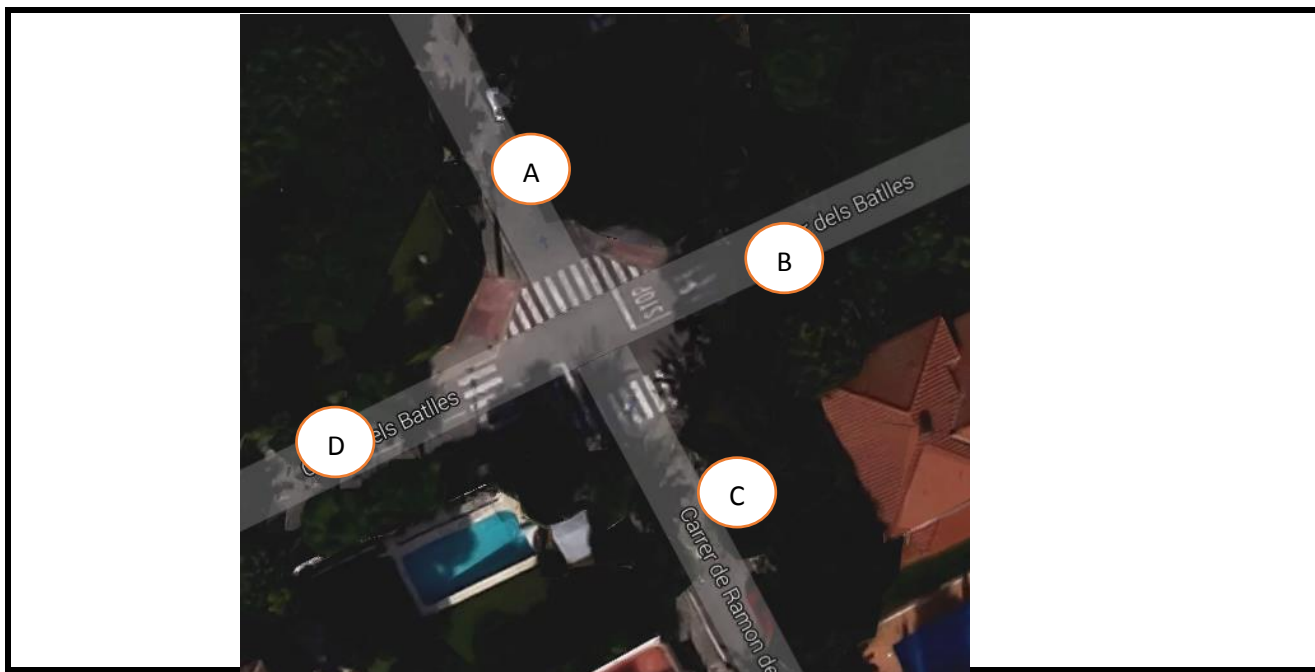
BICICLETES	VIANANTS
0	26
17	175
0	9
0	17
0	52
9	218
0	245
0	9
0	44
0	17
0	131
26	26

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	11	0
D → A	7	0
D → B	330	13
D → C		

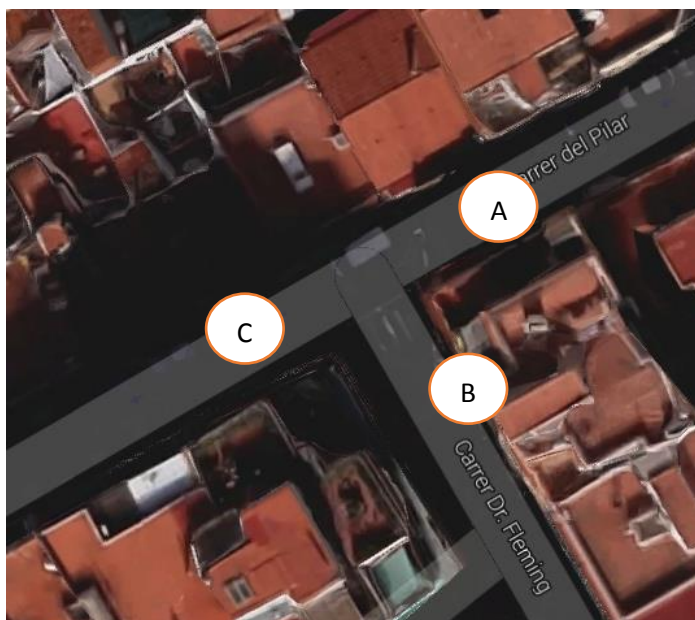
BICICLETES	VIANANTS
27	36
0	32
0	0
14	59
0	0
5	59
0	45
18	5
0	5
0	5
9	54
0	5

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



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

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



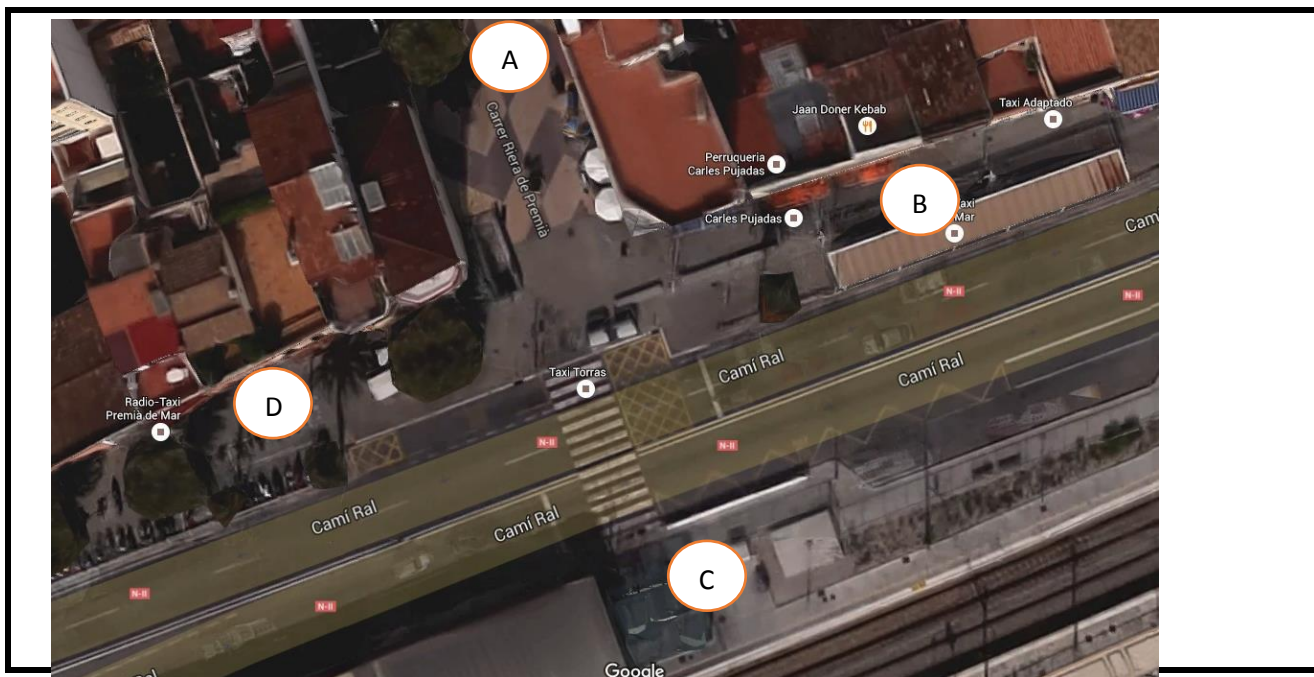
moviment	BICICLETES	VIANANTS
A → B	0	107
A → C	0	136
A → D	0	45
B → A	0	70
B → C	4	62
B → D	4	177
C → A	4	115
C → B	4	25
C → D	4	25
D → A	0	25
D → B	0	123
D → C	0	21

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	1069
A → D	4	82
B → A	0	95
B → C	8	440
B → D	4	66
C → A	8	251
C → B	4	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

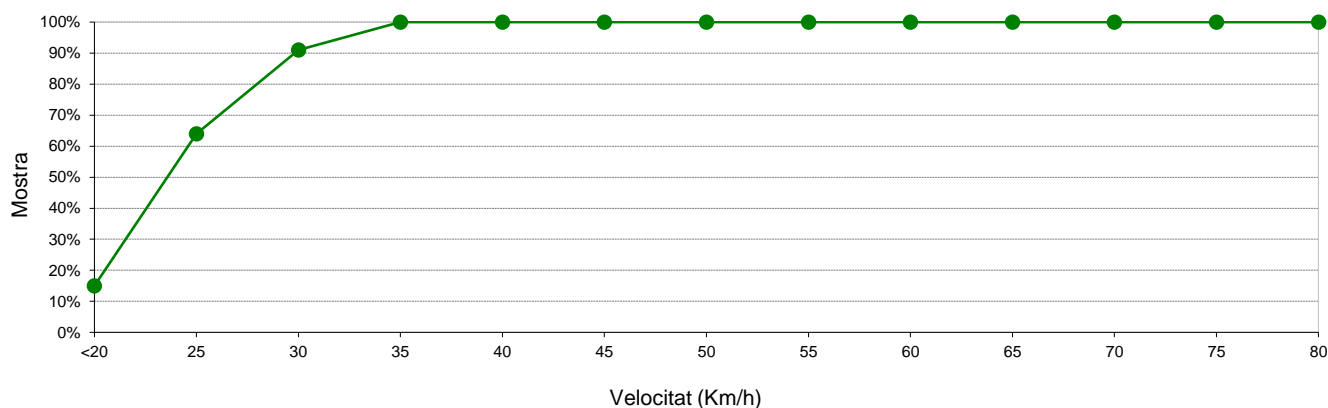
Sentit: Camp de futbol

% 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



DISTRIBUCIÓN ACUMULADA DE VELOCITATS



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)	25
Desviació típica (Km/h)	5,7
Velocitat màxima (Km/h)	42
Velocitat mínima (Km/h)	16
Mostra	100

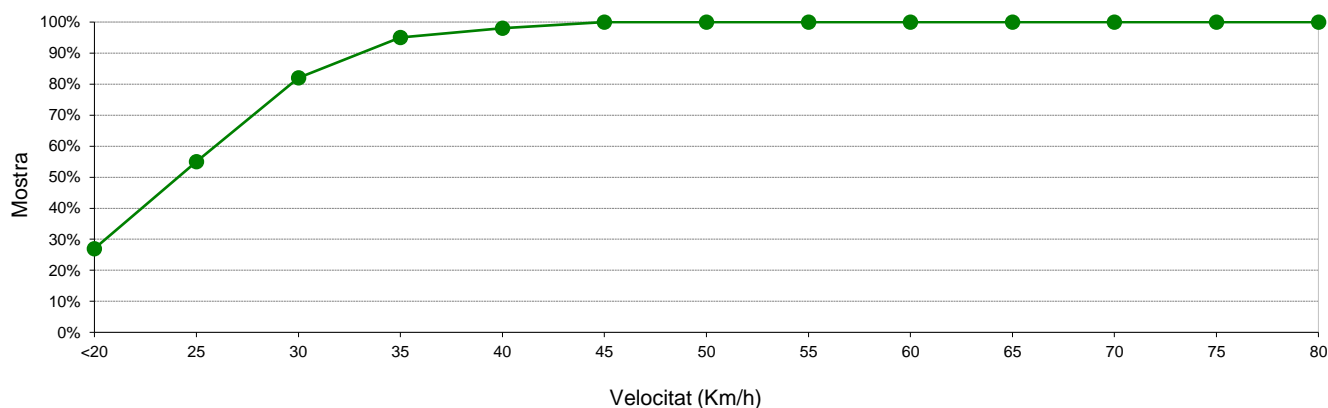
Sentit: Pl. Dr. Ferran

% vehicles que excedeixen el límit	18,0
Percentil 85% (velocitat en km/h)	31
Mitjana (percentil 50%) (Km/h)	25
Percentil 15% (velocitat en km/h)	19

LOCALIZACIÓ PUNT



DISTRIBUCIÓN ACUMULADA DE VELOCITATS



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)	65
Desviació típica (Km/h)	11,6
Velocitat màxima (Km/h)	112
Velocitat mínima (Km/h)	39
Mostra	200

Sentit: Barcelona

% vehicles que excedeixen el límit	95,0
Percentil 85% (velocitat en km/h)	78
Mitjana (percentil 50%) (Km/h)	65
Percentil 15% (velocitat en km/h)	56

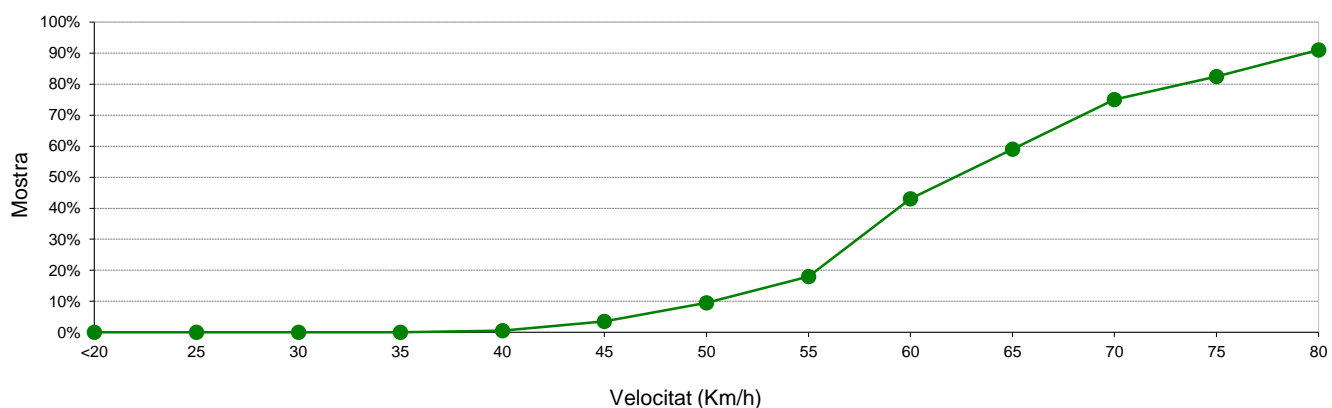
Sentit: Mataró

% vehicles que excedeixen el límit	86,0
Percentil 85% (velocitat en km/h)	74
Mitjana (percentil 50%) (Km/h)	64
Percentil 15% (velocitat en km/h)	53

LOCALIZACIÓ PUNT



DISTRIBUCIÓN 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)	24
Desviació típica (Km/h)	5,0
Velocitat màxima (Km/h)	41
Velocitat mínima (Km/h)	15
Mostra	100

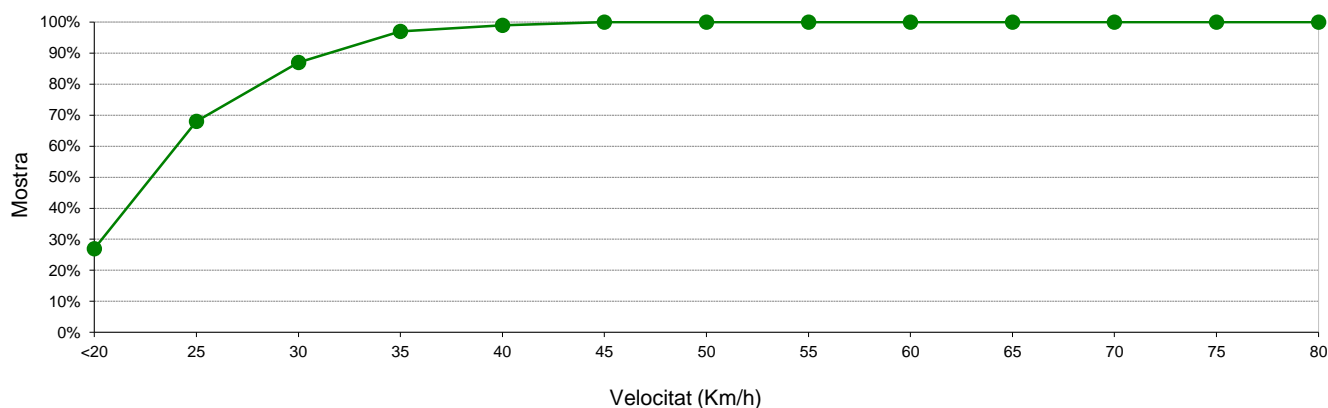
Sentit: Mar

% vehicles que excedeixen el límit	13,0
Percentil 85% (velocitat en km/h)	30
Mitjana (percentil 50%) (Km/h)	23
Percentil 15% (velocitat en km/h)	19

LOCALIZACIÓ PUNT



DISTRIBUCIÓN ACUMULADA DE VELOCITATS



REGISTRE DE VELOCITATS RADAR

Localizació

Punt: 4
Carrer: C/ Joan Prim (amb c/ Unió)

Municipio: Premià de Mar
 Comarca: Maresme
 Provincia: Barcelona

Data i hora

Data: 24/11/2015
 Hora inici: 16:00
 Hora final: 0

ESTADÍSTICAS GENERALS

Velocitat mitjana (Km/h)	37
Desviació típica (Km/h)	6,0
Velocitat màxima (Km/h)	55
Velocitat mínima (Km/h)	21
Mostra	200

Sentit: Muntanya

% vehicles que excedeixen el límit	21,0
Percentil 85% (velocitat en km/h)	41
Mitjana (percentil 50%) (Km/h)	36
Percentil 15% (velocitat en km/h)	29

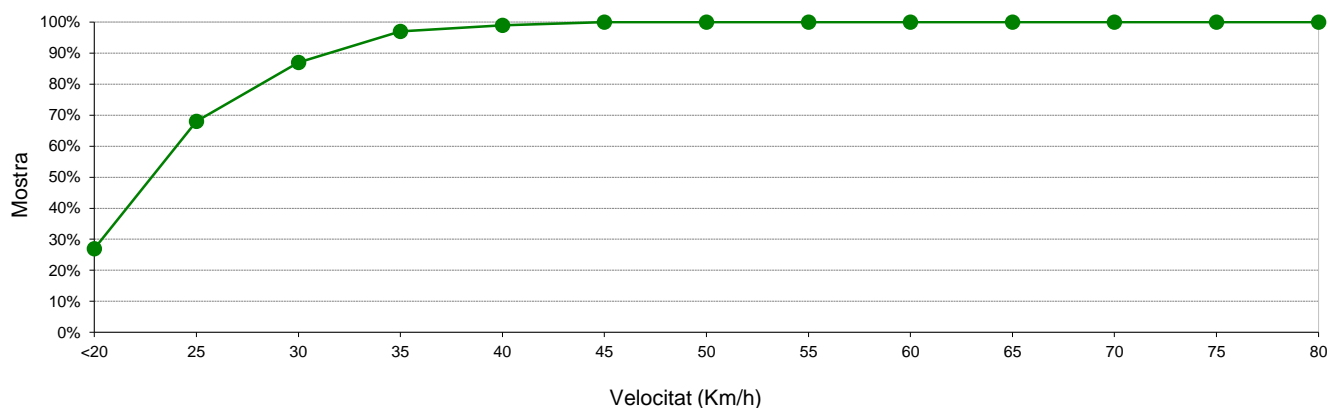
Sentit: Mar

% vehicles que excedeixen el límit	38,0
Percentil 85% (velocitat en km/h)	45
Mitjana (percentil 50%) (Km/h)	39
Percentil 15% (velocitat en km/h)	34

LOCALIZACIÓ PUNT



DISTRIBUCIÓN ACUMULADA DE VELOCITATS



CONTINGUT**N. MENCIONS**

N-II MATARÓ - GIRONA	1
PREMIÀ DE MAR	1
PREMIÀ DE DALT	1
N-II EL MASNOU - BARCELONA	1
MUSEU	3
CENTRE CÍVIC	13
PAVEL·LÓ 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
N-II BARCELONA	4
N-II GIRONA	1
N-II MATARÓ	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'ATENCIÓ AL CIUTADÀ	2
LA SARDANA (PARKING)	4
PAÏSOS CATALANS (PARKING)	3
JUTJAT DE PAU	2
MERCAT MUNICIPAL	2
MOSSO D'ESQUADRE	1
C.A.P	1
BARRI MARESME	1
FARMACIA	1



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



Premià de Mar 36.jpg



Premià de Mar 37.jpg



Premià de Mar 38.jpg



Premià de Mar 39.jpg



Premià de Mar 40.jpg



Premià de Mar 41.jpg



Premià de Mar 42.jpg



Premià de Mar 43.jpg



Premià de Mar 44.jpg



Premià de Mar 45.jpg



Premià de Mar 46.jpg



Premià de Mar 47.jpg



Premià de Mar 48.jpg



Premià de Mar 49.jpg



Premià de Mar 50.jpg



Premià de Mar 51.jpg



Premià de Mar 52.jpg



Premià de Mar 53.jpg