

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

Document. Pla d'Acció tècnic del PMUS de Premià de Mar
Proposta pendent de ser sotmesa a procés de participació ciutadana



Gener 2017



**Diputació
Barcelona**

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



**Ajuntament de
Premià de Mar**
www.premiademar.cat

intra

ÀMBITS DE LES MESURES DESENVOLUPADES

- 1. Mobilitat a peu**
- 2. Mobilitat en bicicleta**
- 3. Mobilitat en transport col·lectiu**
- 4. Mobilitat en transport col·lectiu urbà**
- 5. Mobilitat en vehicle privat motoritzat**
- 6. Aparcament**
- 7. Distribució urbana de mercaderies**
- 8. Seguretat viària**
- 9. Actuacions ambientals**
- 10. Accés a zones industrials i centres de treball**
- 11. Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles**
- 12. Creació i/o modificació de normatives existents**
- 13. Actuacions corresponents a altres administracions**
- 14. Mesures del PDM associades al PMUS**

PROPOSTES TÈCNIQUES D'ACTUACIÓ

Per assolir el model de mobilitat que es desitja per al municipi de Premià de Mar es proposa la implantació d'un seguit de mesures d'actuació que es descriuen a continuació. Aquesta proposta ha de ser validada tècnicament pels responsables municipals i sotmesa a participació ciutadana.

El PMUS ha de constituir un sistema global que integri totes les modalitats o sectors que intervenen en la mobilitat. Així, el nou model de mobilitat es fonamenta en 14 àmbits d'actuació on es despleguen les diferents propostes i mesures del pla d'acció.

Taula 1. Resum de les línies i mesures d'actuació del PMUS

Línies d'actuació	Mesures
Mobilitat a peu	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliar la zona pacificada del centre urbà. • Millorar els itineraris de xarxa bàsica a peu, entre els principals punts del municipi. • Senyalitzar els itineraris a peu. • Millorar i arranjar l'amplada i estat de les voreres. • Adequar i implantar nous passos de vianants. • Permeabilitzar les travesseres urbanes per als vianants, i especialment la connexió entre el nucli urbà i la zona de costa. • Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat. • Establir convenis entre l'Ajuntament de Premià de Mar i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat.
Mobilitat en bicicleta	<p>Mobilitat de connexió intermunicipal en bicicleta</p> <ul style="list-style-type: none"> • Millorar l'itinerari ciclista a la Marina Port Premià. • Millorar l'itinerari ciclista pel passeig Marítim, dins del projecte de carril bici del Maresme. • Millorar les connexions en bicicleta amb el Barcelonès a través de la Xarxa Pedalable Metropolitana o Bicivia. <p>Mobilitat interna en bicicleta</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ampliar la zona pacificada del nucli de Premià de Mar i crear zones 30, amb convivència de la bicicleta. Ampliar els itineraris de bici-carril, recomanats per a bicicletes. • Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes.
Mobilitat en transport col·lectiu	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliar el traçat de la línia C-14 per estendre'n el servei als barris de Can Pou i Camp de Mar. Establir noves parades. • Millorar la velocitat comercial dels autobusos. • Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús i Rodalies. • Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives. • Millorar la informació a l'usuari del transport públic urbà i interurbà. • Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat.
Mobilitat en vehicle privat motoritzat	<ul style="list-style-type: none"> • Actualitzar la jerarquització viària, i establir un Pla de circulació pel municipi, reordenant el trànsit.

Línies d'actuació	Mesures
	<ul style="list-style-type: none"> • Definir zones susceptibles de pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament: ampliar la zona pacificada i establir zones 30. • Completar infraestructures viàries. • Pla de sentits únics de circulació. • Millorar la senyalització d'orientació. • Establir mesures de pacificació per la Nacional II.
Aparcament	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicar progressivament una gestió integral de l'aparcament, amb l'ampliació de zones regulades, i senyalitzant tot l'aparcament urbà. • Augmentar l'estacionament fora de calçada. • Establir senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos. • Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública. • Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda.
Distribució urbana de mercaderies	<ul style="list-style-type: none"> • Millorar la distribució urbana de mercaderies.
Seguretat viària	<ul style="list-style-type: none"> • Millorar la seguretat a les cruïlles amb major sinistralitat i sensació d'inseguretat. • Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat. • Actualització del Pla local de Seguretat Viària.
Actuacions ambientals	<ul style="list-style-type: none"> • Promoció de vehicles eficients, de baix consum energètic i reduïdes emissions de CO₂. • Promoció de combustibles alternatius per al transport. • Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics. • Foment de la conducció eficient. • Millores sobre la contaminació acústica.
Accés a zones industrials i centres de treball	<ul style="list-style-type: none"> • Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses.
Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles	<ul style="list-style-type: none"> • Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars. • Moderar el trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars. • Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres. • Promocionar la mobilitat sostenible. • Promocionar el cotxe compartit. • Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura. • Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Premià de Mar. • Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta • Difondre l'oferta dels modes no motoritzats.

Línies d'actuació	Mesures
Creació i/o modificació de normatives existents	<ul style="list-style-type: none"> • Modificar de l'Ordenança de circulació viària de Premià de Mar.
Actuacions corresponents a altres administracions	<ul style="list-style-type: none"> • Actuacions corresponents al Pla Territorial General de Catalunya i el Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PTMB). • Actuacions corresponents al Pla d'infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC). • Actuacions corresponents al Pla director d'infraestructures a la Regió Metropolitana de Barcelona 2011-2020 (pdl).
Mesures del PDM associades al PMUS	<ul style="list-style-type: none"> • Actuacions a la xarxa de carreteres. • Actuacions a la xarxa ferroviària. • Actuacions a la xarxa d'autobusos. • Actuacions de millora d'accés als centres de treball. • Actuacions a la xarxa de vies ciclistes.

1.1. Mobilitat a peu

Les característiques urbanes del municipi de Premià de Mar fan que el mitjà a peu sigui idoni per desplaçar-se pel casc urbà, al tractar-se d'un centre de mida compacte, amb una orografia que no presenta desnivells accentuats i amb un nucli pacificat amb prioritats pels vianants. Per aquest motiu, les actuacions en aquest mode de desplaçament giraran principalment en la millora del nucli antic i d'uns eixos bàsics de vianants de connexió amb els barris

El PMUS de Premià de Mar aposta per augmentar la zona pacificada actual, creant un centre urbà amable i segur per a totes les persones, revitalitzant la vida comercial, aportant nous espais públics per l'animació i la convivència, disminuint la contaminació acústica i pacificant el trànsit.

La planificació de les mesures per a promoure els desplaçaments a peu estan adreçades a aconseguir millorar la qualitat de l'espai dels vianants:

- Entorn ben connectat amb xarxes de vianants que permetin un accés fàcil i segur als indrets d'interès del municipi.
- Caminar còmode, lliure de cotxes, lliure de sorolls excessius, amb una amplada suficient de voreres per assegurar l'accessibilitat, evitar elements de risc, etc.
- Xarxa de vianants adequada. Les cruïlles als carrers han de ser fàcils, segures i sense provocar excessives demores.
- Vies per a vianants netes d'obstacles, en bon estat de conservació, en la mesura del possible han de ser agradables a la vista i transmetre seguretat.
- L'espai ha de ser clar i visible: ben senyalitzat, amb rutes de vianants conegudes, correctament il·luminat.

A les zones urbanitzades s'han d'identificar les principals xarxes a peu i treballar per que aquestes rutes siguin segures, accessibles, ben senyalitzades, il·luminades. El nucli antic és la principal zona de prioritats per a vianants de Premià de Mar, que s'estén cap al barri de l'Eixample, espai amb important densitat comercial.

1.1.1. Ampliar la zona pacificada del centre urbà

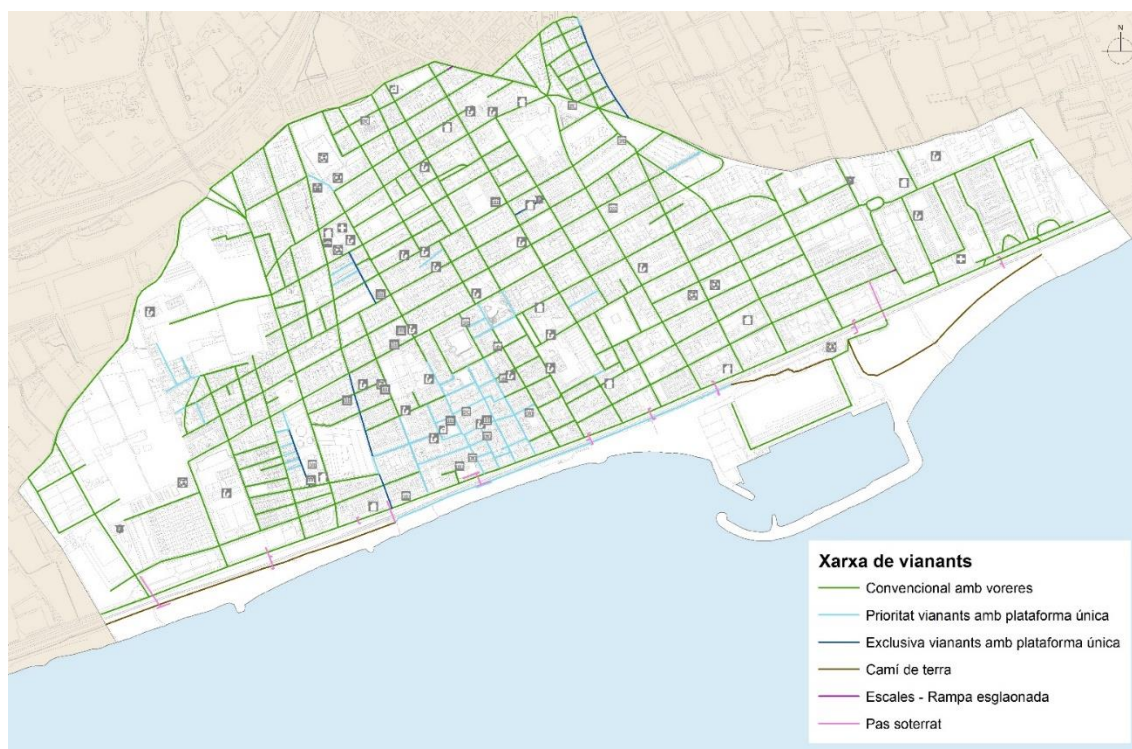
En l'actualitat, a la zona del nucli de Premià de Mar, des de la rambla de Premià fins al carrer de l'Eixample i per sota de la Gran Via de Lluís Companys, existeix una xarxa de vies en plataforma única, amb prioritats per als vianants, velocitat màxima de circulació 10 km/h i prohibició d'estacionament.

En aquest espai s'han instal·lat elements moderadores de la velocitat (creant ziga-zagues per als vehicles motoritzats).

No existeix, però cap indicació d'accés restringit a veïns, i l'entrada és lliure.

Hi ha 4,8 km de xarxa viària exclusiva per a vianants o amb prioritats per a vianants, que representen el 10% de la xarxa viària municipal.

Figura 1. Tipologies de xarxa per als vianants, actual (2016)



EL PMUS inclou una **proposta d'ampliació de la zona pacificada**, englobant carrers propers amb una amplada que no permet dues voreres suficientment amples (com és el cas del carrer del Nord i el carrer Joan Prim), o altres vies on la demanda de desplaçaments a peu fan recomanable una secció en plataforma única i una millora de l'espai de vianants.

Aquesta àrea ha de transformar-se progressivament per protegir els moviments a peu, tendint a reduir el trànsit motoritzat de pas. Acoliria bàsicament aquells vehicles de veïns a la zona i cap als comerços i guals, i s'hi pacificarà la velocitat de pas. La configuració de les vies ha d'optar, com a criteri general, per la plataforma única.

A llarg termini els carrers interns al nucli han de ser pacificats o veïnals, excloent dins de la zona vies de pas (primàries o secundàries).

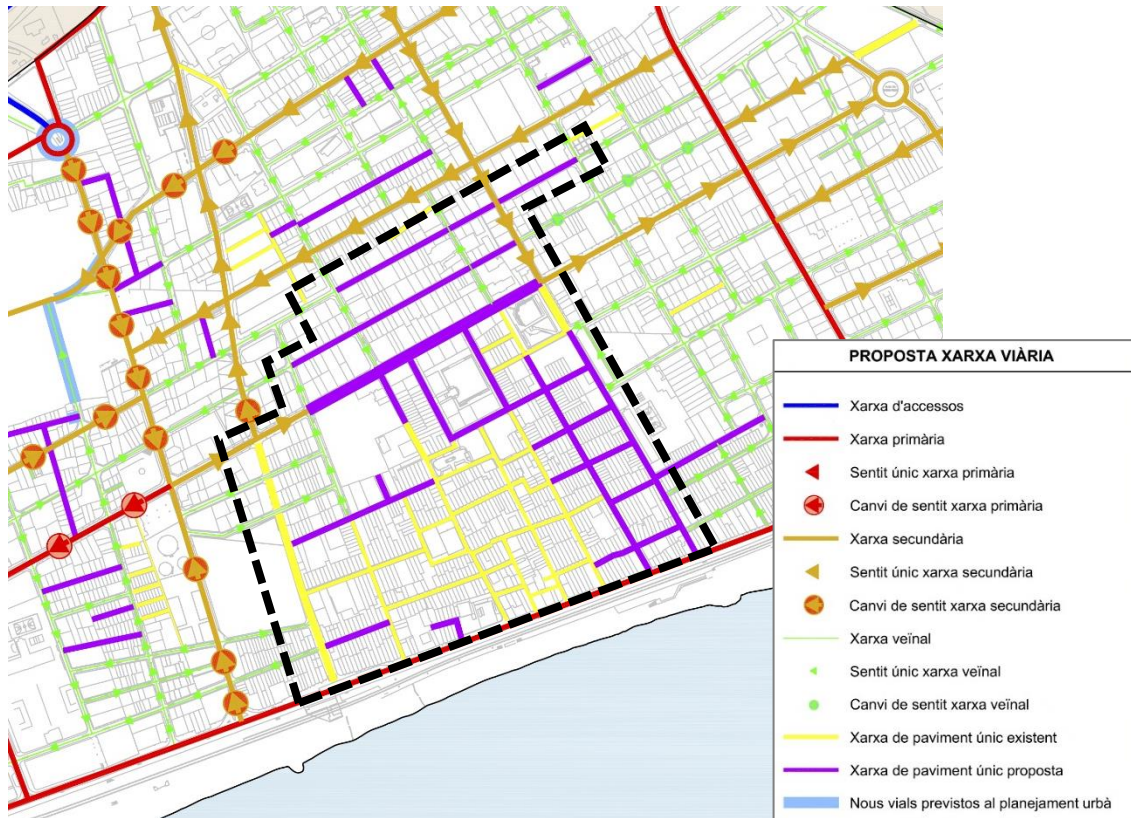
Aquesta nova zona pacificada inclou el **tram de la Gran Via de Lluís Companys, entre carrer de la Marina i Joan Prim**, on es comptabilitza una intensitat de vianants superior als 8.000 desplaçaments al dia.

També es pacificarà el **carrer Jacint Verdaguer en el tram entre el carrer de la Marina i Joan Prim**, important eix comercial que actualment mostra una secció amb amples de vorera molt justos per l'important atracció de mobilitat a peu que concentra (al voltant dels 4.000 desplaçaments a peu diaris).

I el **carrer Enric Granados, entre carrer de la plaça i d'Elisenda Montcada**, també itinerari molt concorregut a peu (entre 4.000 i 6.000 desplaçaments a peu/dia).

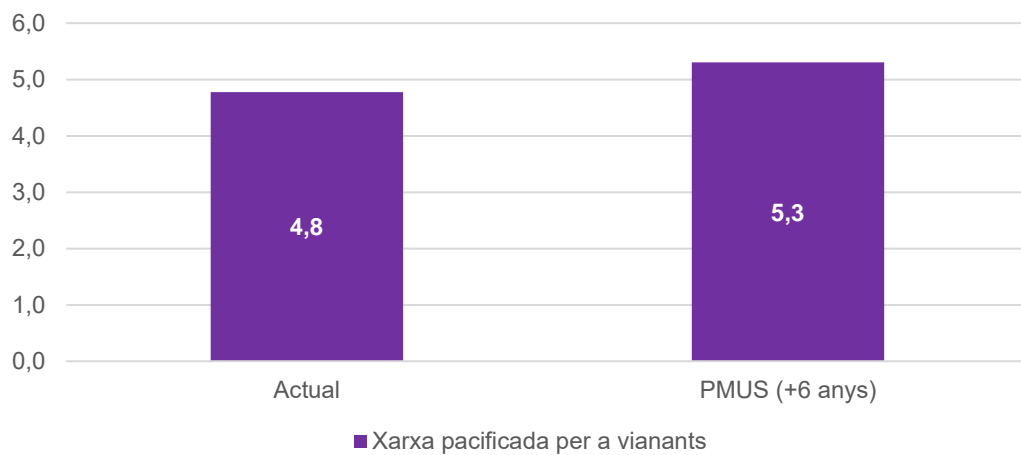
Fora d'aquest nucli central, hi ha altres carrers veïnals on també es vol establir plataforma única, establint una prioritat pel vianant. Es tracta generalment de carrers de trànsit local, amb seccions estretes, que es veuran beneficiats per les mesures.

Figura 2. Detall del plànol de xarxa viària, amb la proposta de nucli pacificat delimitada



Aquesta actuació suposaria incrementar l'espai pacificat de Premià de Mar dels 4,8 km de vies actuals fins a 5,3 km, arribant a representar un **13% del total de la xarxa viària urbana**.

Figura 3. Quilòmetres de xarxa pacificada per a vianants



Dins de la proposta es destaca la important transformació que representarà la pacificació del tram central de la Gran Via i del carrer Jacint Verdaguer, dins de l'espai urbà de Premià de Mar. Aquestes mesures impliquen la connexió entre la zona del nucli antic, on es troben els equipaments municipals i diverses places, i la zona comercial de l'Eixample.

Figura 4. Vista actual del tram central de la Gran Via de Lluís Companys



Figura 5. Fotomuntatge proposta del tram central de la Gran Via de Lluís Companys



Figura 6. Vista actual del carrer Jacint Verdaguer

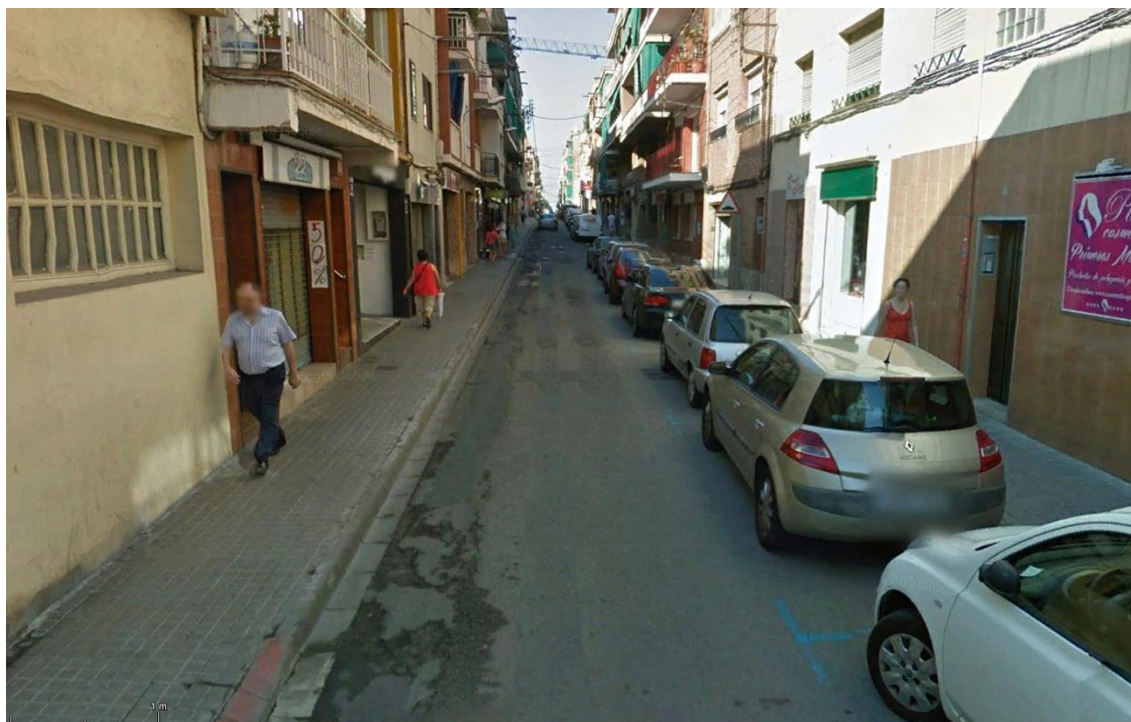


Figura 7. Fotomuntatge proposta del carrer Jacint Verdaguer



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

La xarxa bàsica de vianants ha de facilitar l'accés als punts d'interès i principals equipaments del municipi, i connectar la zona del nucli antic amb els diferents barris del municipi, la xarxa de ferrocarril de Rodalies o per enllaçar els punts més importants del mateix nucli entre sí.

S'ha seleccionat els trams incorporats a la xarxa principal de vianants a partir d'una sèrie de criteris fonamentals que es basen en característiques com per exemple si el carrer comunica llocs de molta concurrència de gent, o si passa per parcs i places. Quan sigui possible, es separaran els itineraris a peu de la xarxa primària de vehicles.

Els criteris de la xarxa bàsica de vianants són:

- Connectivitat
- Continuitat
- Zones verdes
- Paisatge urbà
- Espais oberts
- Qualitat ambiental

Connectivitat: L'èxit d'un eix de vianants depèn principalment de la seva utilitat, o sigui, que comuniqui llocs que són destins importants per a molts vianants, com escoles, mercats, centres cívics, biblioteques, empreses, institucions o parades de transport públic. És important que el mateix eix passi per espais d'entreteniment, com parcs, places, monuments, espais d'oci, etc. D'aquesta manera, el mateix vianant pot convertir els seus viatges obligats en un plaer.

El plànol 12 de la intensitat de la mobilitat de vianants (diagnosi) ofereix un esquema d'aquells itineraris més utilitats pels vianants i també serveix per definir la xarxa d'itineraris.

La xarxa de vianants és sobretot una xarxa de connexió entre els centres d'interès principals dels barris.

Continuitat: Els eixos de vianants han de tenir continuïtat des del inici fins al final sense cap punt perillós, incòmode o poc atractiu. Significa que absolutament totes les cruïlles han de tenir passos segurs i accessibles.

Zones verdes: Les zones verdes i carrers arbrats no constitueixen en si mateix un pol d'atracció, però poden augmentar significativament l'atractiu d'un itinerari de vianants.

Paisatge urbà: Un altre element que augmenta l'atractiu d'un itinerari de vianants és l'entorn arquitectònic. Aquí no es pensa exclusivament en els grans monuments i els edificis singulars que en si mateix són pols d'atracció, sinó en carrers amb harmonia arquitectural que afavoreixen un bon ambient al carrer i un paisatge urbà agradable per la vista.

Espais oberts: Un eix guanya un valor afegit si el vianant al seu camí troba petits racons o places on pot seure a un banc per a descansar o gaudir d'alguna activitat (música de carrer, petanca, jocs infantils, etc.). Aquests llocs són importants per a assegurar que sempre hi hagi vida al carrer i que l'itinerari no es torni una via deserta durant algunes hores del dia.

Qualitat ambiental: La qualitat ambiental depèn principalment de la contaminació atmosfèrica i acústica i del volum de trànsit. Són tres elements íntimament relacionats que perjudiquen el benestar del vianant de tres maneres diferents. El soroll li provoca una sensació de fatiga i li impedeix conversar amb un to normal al seu acompanyant. La contaminació atmosfèrica li provoca esternuts, ulls vermells i malestar al coll. I un excés de cotxes li provoca una sensació, real o subjectiva, d'inseguretat.

Un conjunt de **criteris complementaris**, molt relacionats amb la qualitat de l'espai urbà, també serveixen per definir la xarxa de vianants. Més que uns criteris alhora de seleccionar l'itinerari, aquests defineixen com haurien d'acabar sent els itineraris per tal de presentar unes característiques d'identitat pròpies.

- **Amplada de les voreres:** La llei d'accessibilitat vigent, dictamina una amplada mínima de 0,9 metres de les voreres. Els itineraris seleccionats hauran de tenir, com a mínim aquesta amplada. No obstant, el 2015 ha entrat en vigor la nova Llei 13/2015, del 30 d'octubre, d'Accessibilitat, on es preveu que l'exigència sigui superior i l'amplada mínima passi a ser d'1,8 metres.

Com a pauta general es considera raonable que l'espai reservat pels vianants constitueixi la meitat de l'amplada total d'una via. Als carrers amb menys de set metres d'amplada es recomana establir paviment únic amb preferència per als vianants assegurant que el trànsit motoritzat sigui mínim.

- **Cruïlles segures i còmodes:** Creuar un carrer ha de ser segur i no pot significar que el camí del vianant s'allargui innecessàriament. Totes les cruïlles, a més, han de tenir els guals necessaris per què una persona amb mobilitat reduïda pugui creuar en les mateixes condicions que qualsevol altra persona.

A les cruïlles amb carrers secundaris, la vorera ha de ser contínua de manera que siguin els cotxes que creuen la vorera i no els vianants que creuen la calçada.

- **Pacificació del trànsit:** Una velocitat excessiva del trànsit motoritzat intimida als vianants, especialment als carrers sense barreres en forma de cotxes aparcats, arbres o carril de bicicletes entre la vorera i la calçada. Per això, en aquests carrers, i especialment si tenen grans rectes sense parades, convé prendre mesures per a reduir la velocitat i sempre procurant que aquestes no perjudiquin als ciclistes.
- **Disciplina viària estàtica:** En alguns carrers és freqüent que l'estacionament de cotxes a les voreres impedeixi o dificulti el pas dels vianants. També es veuen sovint guals de passos de vianants inutilitzats per cotxes aparcats irregularment. És important impedir aquests actes amb elements com les pilones.
- **Fàcil accés al transport públic:** S'ha de reduir al mínim les barreres que impedeixen l'accés de les persones amb mobilitat reduïda a parades d'autobús, o taxi.
- **Il·luminació adequada:** Es vol donar importància a la il·luminació com element per a millorar l'atractiu d'una via pels vianants i per augmentar la sensació de seguretat i benestar dels vianants.
- **Senyalització dirigida als vianants:** La senyalització de punts d'interès general com els museus, les estacions i els monuments acostuma a indicar la via més ràpida i directa per als cotxes oblidant que aquesta via no sempre és la més apta per als vianants. Convindria una senyalització dels punts d'interès dins de l'espai dels vianants dirigida explícitament a aquests.
- **Neteja i manteniment:** El manteniment de la il·luminació i dels semàfors, l'eliminació de *graffitis*, la neteja del paviment i el bon estat del mobiliari urbà són elements considerats molt importants per a aconseguir més viatges a peu al municipi.
- **Mobiliari urbà i paviment de qualitat:** S'ha de subratllar la importància d'aplicar un disseny de qualitat per al mobiliari urbà i el paviment dels espais de vianants. Els

desplaçaments a peu poden augmentar amb una bona xarxa verda i de materials nobles per a tots els vianants, que combina el verd i el disseny urbà amb activitats d'estada i comercials.

S'ha grafiat aquesta xarxa d'itineraris destacant aquells que concentren una major intensitat de vianants. En aquestes vies s'ha de garantir la mobilitat a peu segura, còmode i accessible.

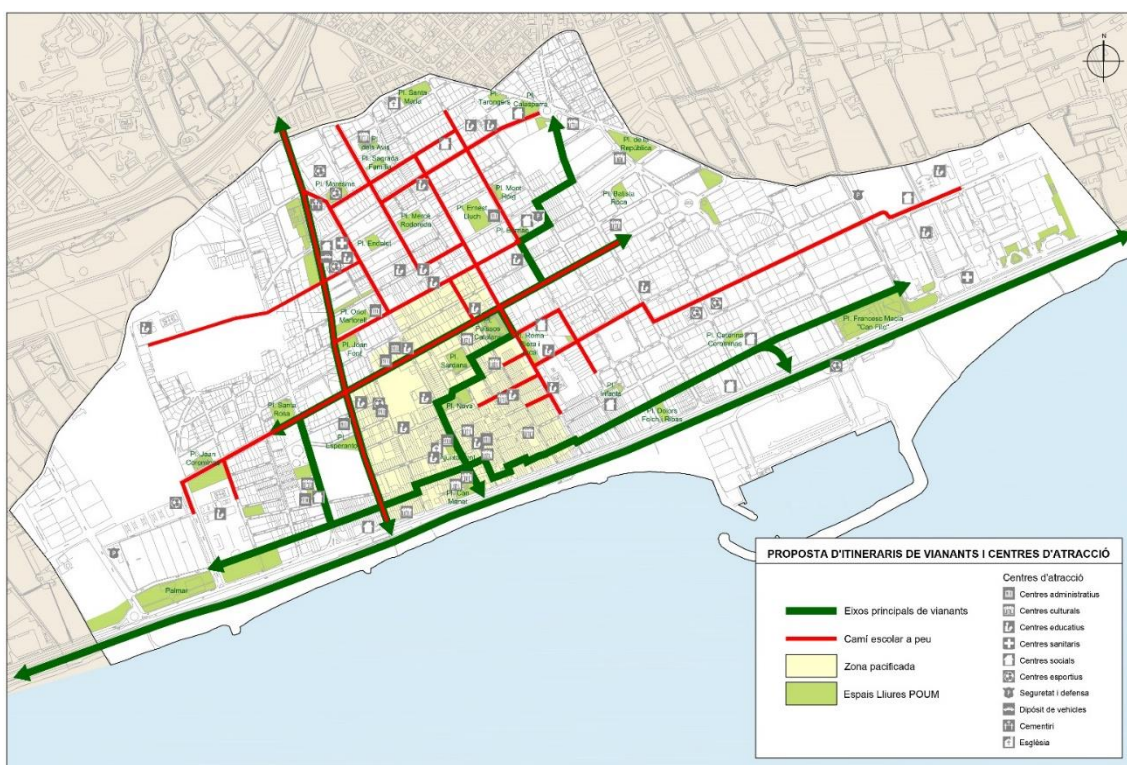
Els principals eixos de connexió de Premià de Mar seran:

- Connexió est-oest entre la zona verda del Palmar, la zona escolar de la Salle, amb continuïtat pel nucli pacificat, Can Manent, pels carrers de Sant Francesc i Dr. Martí Casas fins la plaça Can Fitó.
- Connexió nord-sud entre el nucli pacificat, per la rambla de Premià, plaça Oriol Martorell fins la zona del pavelló d'esports i el camp de futbol, i la plaça del Maresme.
- Eix intern a la zona pacificada de connexió de les principals places i espais d'estada: entre la plaça de Can Manent, l'Ajuntament, plaça Nova, plaça de la Sardana, plaça de Països Catalans, plaça Montserrat Roig, fins a la plaça Calasparra i la biblioteca municipal.

Adicionalment en aquests itineraris, s'han identificat els camins escolars (*Informe Camins escolars als centres educatius (i poliesportius) de Premià de Mar, novembre 2014*) del centre del municipi, ampliat amb una proposta de connexió amb dos centres no inclosos en aquest informe (col·legi la Salle i l'IES).

També es destaquen les connexions a peu cap als municipis veïns tant pel passeig marítim (amb el Masnou i Vilassar de Mar), com per vies internes al municipi.

Figura 8. Xarxa d'itineraris bàsics per a vianants (Plànol 40)



1.1.3. Senyalitzar els itineraris a peu

Es proposa reforçar el sistema de senyalització per a vianants existent en l'actualitat. La seva finalitat és atorgar importància als eixos i permetre que qualsevol persona pugui orientar-se i saber en tot moment quin és el camí més directe per accedir a un centre d'atracció, o fer conscient al ciutadà del temps a peu existent entre els principals centres atractors.

- **Senyalització vertical d'orientació direccional**

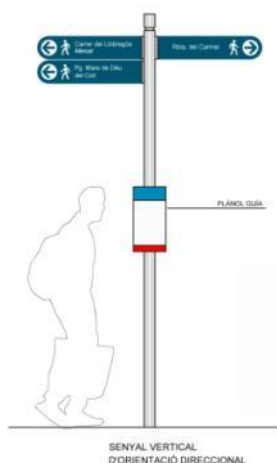
Es completarà la informació i revisarà que cada senyal disposi de:

Un plànol guia: Situat a una altura de 1,6 metres aproximadament, permet orientar a l'usuari mostrant-li la seva localització i la dels centres d'atracció més pròxims.

Uns panells indicatius: Col·locats a la direcció corresponents de senyalització, hi apareix escrit el nom dels centres d'atracció més important, dels carrers més rellevants i de la direcció dels eixos de la Xarxa Bàsica de Vianants.

Aquest senyals s'ubicaran a les cruïlles més importants de carrers i a les interseccions d'eixos.

Figura 9. Exemple de senyal vertical d'orientació direccional



Font: INTRA.

- **Tòtems verticals informatius**

Els tòtems informatius estan compostos pels següents elements:

El vianant: Tots els senyals estan clarament identificats per una franja groga, i el símbol d'un vianant a la part superior, de manera que siguin clarament visibles des d'una distància.

Informació direccional: S'utilitza de dues maneres principals: per mostrar el camí cap als carrers i barris i per actuar com un far de recalada per als centres d'atracció.

Mapa de recorregut 15 minuts: Ajuda a orientar l'usuari mostrant la proximitat dels centres d'interès. Això l'ajuda i dona confiança a l'usuari per intentar viatges més llargs per caminar.

Inclou un cercle de caminada de 15 minuts que indica els llocs que es poden assolir dins d'aquest temps, si es camina a un ritme normal.

Mapa de recorregut 5 minuts: És un mapa més detallat que l'anterior i compta amb una sèrie de punts de referència per ajudar a guiar a l'usuari cap als carrers i punts d'atracció específics.

Inclou un cercle de caminada de 5 minuts que indica els llocs que es poden assolir dins d'aquest temps, en caminar a un ritme normal.

Cercador de carrers i punts d'atracció: Els noms dels carrers s'enumeren en ordre alfabètic per ajudar les persones a localitzar carrers individuals.

Aquests tòtems s'ubicaran als centres d'atracció amb més afluència.

Figura 10. Exemple de tòtem vertical informatiu



Font: INTRA.

- **Senyalització horitzontal**

És una placa negra de material antilliscant on hi apareix gravat el nom i número de l'eix i la figura d'un vianant.

1.1.4. Millorar i arranjar l'amplada i estat de les voreres

Tal com s'indica al *Codi d'accessibilitat de Catalunya*, la ubicació del mobiliari urbà ha de deixar sempre una banda de pas lliure mínima de 0,9 metres d'amplada i de 2,10 metres d'alçada en un carrer convencional. En el cas d'un carrer de plataforma única, la banda de pas lliure ha de ser de 3 metres, tant d'amplada com d'alçada. Respecte dels canvis de direcció, l'amplada lliure de pas ha de permetre incloure un cercle d'1,5 metres de diàmetre. Per altra banda, l'ordre VIV-2010 del Ministeri de Foment, indica 1,8 metres d'amplada lliure de pas i 2,20 metres d'alçada.

Al 2014, s'ha aprovat la nova Llei d'Accessibilitat de Catalunya, que redactarà el nou Codi d'Accessibilitat que entrarà en funcionament l'any 2017. Està previst que aquest nou codi contempli una amplada lliure de pas d'entre 1,5 i 1,8 metres.

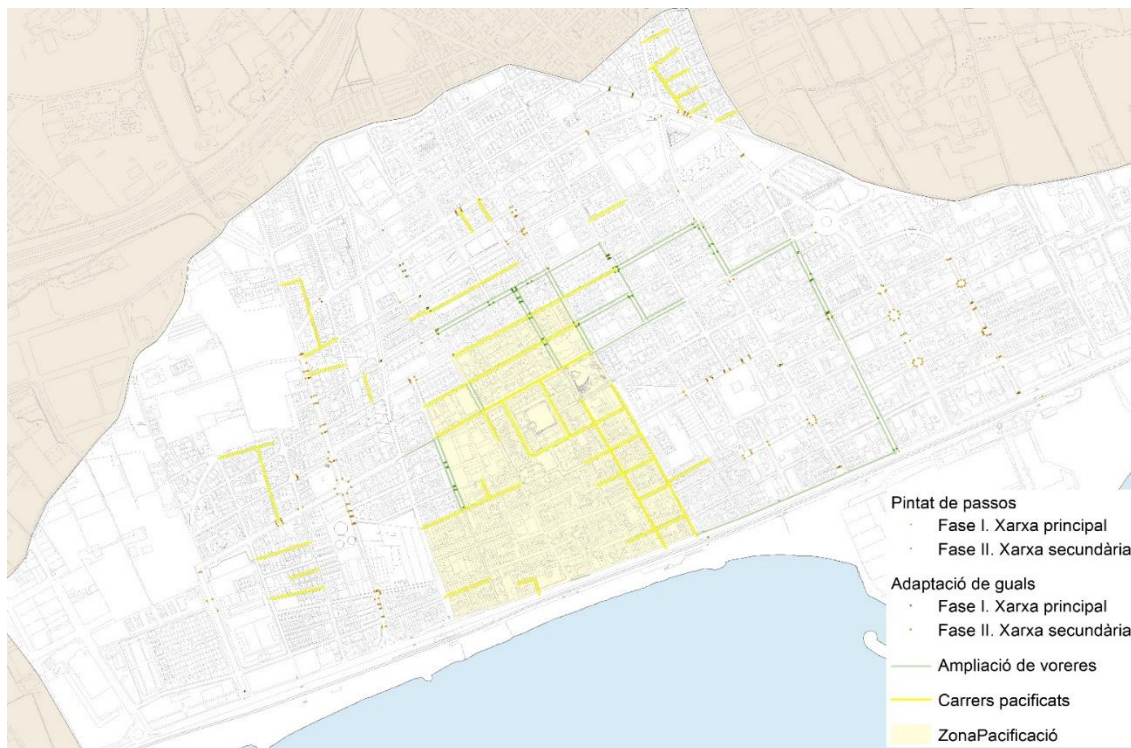
En el present estudi es contempla l'actuació sobre aquells carrers de la xarxa principal de vianants amb voreres inferiors a 0,9 metres a curt termini i de la resta de la xarxa de vianants a mig i llarg termini. D'aquests carrers, es recomana aplicar paviment únic en tots aquells carrers amb una secció inferior a 7 metres (que correspondrien a la zona d'estar del nucli urbà) i s'amplia la vorera a la resta de carrers. Es considera ampliar les voreres fins als 2 metres i garantir de mitjana una amplada d'1,5 metres lliure de pas.

L'actuació preveu l'ampliació de voreres en 4,8 km lineals de carrer. En la zona on es preveu l'establiment de plataforma única no es solaparien les dues mesures.

Aquestes mesures son especialment important en els eixos de vianants indicats com a prioritaris.

En alguns casos, la mesura d'ampliació de l'ample útil de la vorera es pot assolir desplaçant el mobiliari urbà mal situat que redueix l'espai de pas. Es contempla una mesura específica en aquest àmbit.

Figura 11. Vies de xarxa principal de vianants on cal ampliar voreres



Font: INTRA.

També es recomana ampliar les voreres en les interseccions (orelles) per reduir la velocitat dels vehicles i augmentar-ne la seguretat.

1.1.5. Adequar i implantar nous passos de vianants

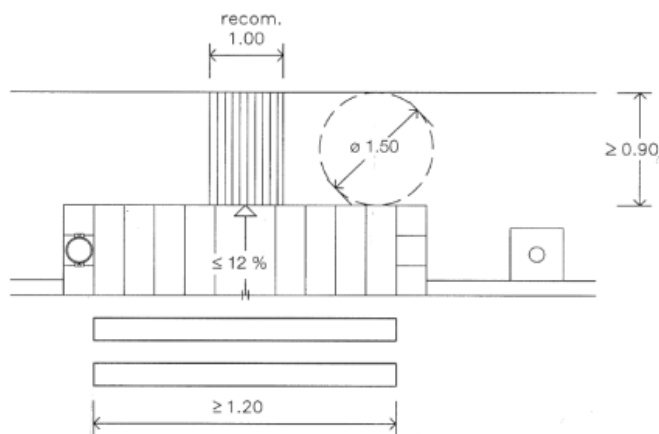
L'ús de la xarxa per a vianants de Premia de Mar ha de contemplar les necessitats específiques de mobilitat de determinats col·lectius, especialment de les persones de tercera edat i les persones amb disminucions físiques o sensorials. Afavorir la seva condició de vianants exigeix suprimir les barreres arquitectòniques existents i facilitar un trànsit còmode per la via pública amb la instal·lació de guals de fàcil accés a la vorera, la ubicació adequada de mobiliari urbà, la instal·lació de semàfors sonors per a persones invidents, etc.

Amb l'objectiu d'ajustar a un criteri únic totes les actuacions que es realitzin en el procés d'adaptació dels passos de vianants, qualsevol actuació en aquest àmbit es basarà en el Decret 135/1995, de 24 de març, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de les barreres arquitectòniques i aprovació del Codi d'Accessibilitat de Catalunya; i, complementàriament, en l'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer. Cal tenir en compte, que recentment ha estat aprovada la nova Llei d'Accessibilitat, el codi de la qual es troba en elaboració.

Segons la normativa vigent, es considera que el pas de vianants forma part d'un itinerari adaptat quan compleix, entre d'altres, els següents requisits:

- Salva el desnivell entre la vorera i la calçada amb un gual de vianants adaptat.
- Quan travessa un illot intermedi a les calçades rodades, aquest es retallarà i quedarà rebaixat al mateix nivell de les calçades en una amplada igual a la del pas de vianants.
- El paviment de l'illot és diferenciador respecte al de la calçada.
- Quan el pas, per la seva longitud, es realitza en dos temps amb parada intermèdia, l'illot tindrà na llargada mínima d'1,50 metres, una amplada igual a la del pas de vianants i el seu paviment quedarà enrasat amb el de la calçada quan la longitud de l'illot no superi els 4,00 metres.

Figura 12. Dimensions recomanades per al gual de vianants



Font: Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

També és necessari habilitar la senyal S-13 de pas de vianants en tots els passos de vianants de la xarxa principal de vianants.

Figura 13. Senyal informativa S-13 de pas de vianants



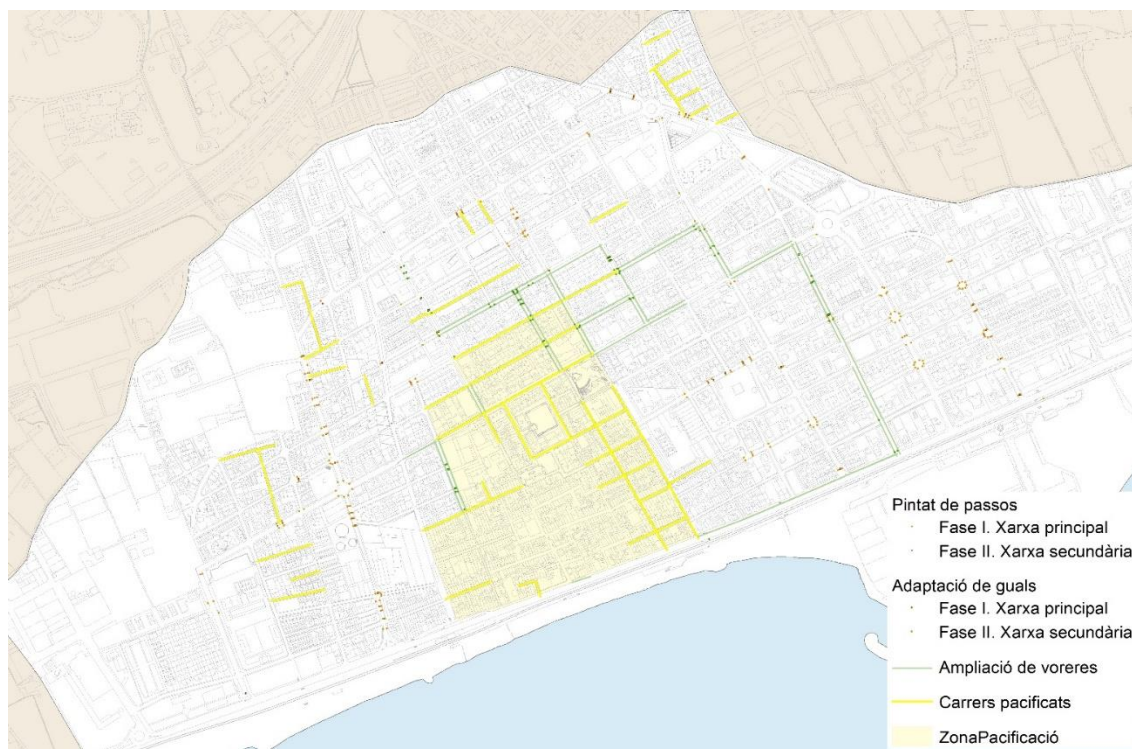
Font: Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

En una primera fase es contempla **el pintat i l'adequació progressiva de passos de vianants de la xarxa principal, mesura que representa el pintat de 19 passos i adequació de 73 passos no adaptats**. Dins de la zona pacificada no és necessària aquesta mesura, excepte en aquells eixos veïnals que mantindrien una separació entre vorera i calçada, on sí es preveuen.

En una segona fase aquesta mesura es fa extensiva a la xarxa secundària de vianants, amb el pintat de 57 passos i l'adaptació de 192 passos.

A l'hora de la implantació cal tenir en compte que un pas de vianants s'ha d'ubicar adequant-lo a l'itinerari natural del vianant, per evitar que aquest creui per fora o que hagi de donar una volta llarga i innecessària. Cal, a més a més, assegurar que els passos siguin ben visibles (no ubicar contenidors abans o aparcament de vehicles sinó orelles o aparcament de motocicletes, bicicletes, etc) i que tinguin una llargada acceptable o disposin de refugis de seguretat per a poder travessar sense perill.

Figura 14. Vies de xarxa principal i secundària de vianants on cal pintar passos i adaptar guals



Font: INTRA.

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

La discontinuïtat en les infraestructures és una de les principals problemàtiques en l'accessibilitat per a vianants. La presència d'infraestructures de comunicació de llarg abast ha provocat que alguns itineraris estiguin incomplets i que els vianants hagin d'augmentar el seu recorregut per a superar aquestes infraestructures. Aquest és el cas del camí Ral (N-II), que junt amb el traçat del ferrocarril separa el nucli urbà de Premià de Mar de la seva zona de costa.

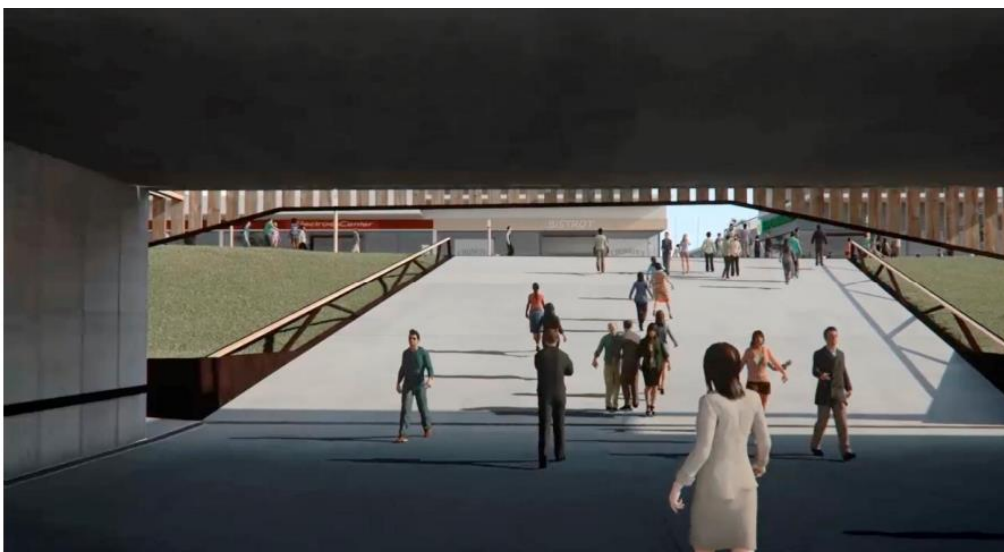
Una de les mesures principals per reduir la sensació de fragmentació en aquest tipus de vies és proposar mesures per reduir la velocitat de la via i la seva intensitat de trànsit rodat, així com l'augment del nombre de passos de vianants i semàfors.

Per altra banda, l'accessibilitat dels passos de vianants soterrats és limitada, sent en molts casos passos estrets i no estant dotats amb rampes.

En aquest àmbit es troba con construcció el pas soterrat adaptat lligat a la millora del port de Premià de Mar, a l'alçada del carrer Santiago Rusiñol. Serà l'eix d'unió entre el Port de Premià de Mar i el casc urbà. A diferència dels dos passos existents, aquest serà accessible per a tots els ciutadans, inclosos aquells amb mobilitat reduïda. Actualment es pot accedir al port des del pas de vianants per escales de la zona verda de Ca Fitó que travessa per sota

de la NII i el tren i surt prop de l'antic baixador de Renfe. També es pot utilitzar un accés situat entre els carrers de Llevant i de Francisco Mas i Abril. Al port també es pot arribar a través de l'actual vial rodat.

Figura 15. Simulació del nou pas de vianants soterrat d'accés al Port



Font: Marina Port Premià.

Aquestes mesures d'accessibilitat s'han d'anar implantant en els passos on sigui viable, per garantir-ne l'accessibilitat. En el termini del Pla es comptarà amb un total de 4 passos accessibles:

- Pas de la rotonda amb Torrent Malet
- Pas de l'estació de Premià de Mar
- Pas del carrer de la Plaça
- Pas del carrer Santiago Rusiñol, accés al Port.

També es treballarà la permeabilització de la carretera de Premià de Dalt, que passa a ser una via unidireccional, amb sentits convergents des de la Gran Via de Lluís Companys. Aquesta mesura comporta eliminar-ne el trànsit de pas, i per tant disminuir-ne la intensitat de trànsit rodat, reduir-ne la secció i ampliar les voreres. Millorarà la permeabilitat a peu entre els barris amb que fa frontera (nucli antic-barri del Gas, Sol i Mar-barri del Gas, Sol i Mar-barri Banyeres).

El trànsit de pas es desviarà per carrer Torrent Malet i avinguda Torrent Castells, fins enllaçar amb el Camí del Mig.

Figura 16. Vista actual de la carretera de Premià de Dalt, tram per sobre de la Gran Via



Figura 17. Fotomuntatge proposta de la carretera de Premià de Dalt



1.1.7. Establir criteris per adequar i reubicar el mobiliari urbà segons els criteris d'accessibilitat.

El mobiliari urbà, a part del seu ús funcional, dota a l'espai públic d'una certa imatge de ciutat. El mobiliari urbà serveix també per guiar els usuaris de l'espai públic, separant espais, fent itineraris, tal com succeeix en els carrers de convivència. La funcionalitat del mobiliari urbà es pot veure compromesa si els criteris de selecció i ubicació no han tingut en compte l'accessibilitat dels vianants.

Tal com s'indica al Codi d'Accessibilitat de Catalunya, la ubicació del mobiliari urbà ha de deixar sempre una banda de pas lliure mínima de 0,9 metres d'amplada i de 2,10 metres d'alçada en un carrer convencional. En el cas d'un carrer de plataforma única, la banda lliure de pas ha de ser de 3 metres, tant d'amplada com d'alçada. Pel que fa als canvis de direcció, l'amplada lliure de pas ha de permetre incloure un cercle de 1,5 metres de diàmetre. L'Ordre VIV/561/2010, d'1 de febrer, assenyala que la ubicació de tot element de mobiliari urbà no envairà l'itinerari de vianants accessible. Hi haurà d'haver un itinerari lliure d'obstacles fins a una alçada de 2,2m i es col·locaran preferiblement a un mínim de 0,40m. respecte la vorada. Els elements no tindran sortints de més de 10cm i es detectaran a una alçada mínima de 15 cm. A més, tots els elements transparents estaran senyalitzats. La Guia de recomanacions de mobilitat per al disseny urbà de Catalunya, fixa l'amplada lliure de vorera a 2 metres.

De forma general, el mobiliari urbà s'ha de situar a l'exterior de la vorera, en la mesura del possible alineat amb la resta, i el disseny serà preferentment amb els caires arrodonits.

1.1.8. Establir convenis entre l'Ajuntament de Premià de Mar i les entitats i associacions de persones amb discapacitat per coordinar actuacions que promoguin l'accessibilitat

Per poder parlar de mobilitat universal cal garantir la mobilitat a tothom i posar especial atenció a tots aquells col·lectius que, d'una manera o altra, tenen majors dificultats per veure garantit el seu dret a moure's. La possibilitat d'establir uns canals de comunicació directa entre l'administració i aquests col·lectius ha de permetre disposar d'informació de primera mà als gestors municipals de les actuacions a realitzar en matèria d'accessibilitat.

Algunes de les actuacions a tractar poden ser orientades a garantir l'accessibilitat en els itineraris bàsics de vianants, allà on es troben discontinuïtats a la xarxa.

1.2. Mobilitat en bicicleta

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i les Directrius Nacionals de la Mobilitat, marquen els compromisos de la Generalitat de Catalunya amb l'assoliment d'un model de mobilitat sostenible on es dóna prioritat a la bicicleta, així com al transport públic o a l'anar a peu.

Les Directrius nacionals de la mobilitat estableixen l'objectiu de condicionar una xarxa urbana d'itineraris per bicicletes i una xarxa de rutes verdes interconnectades a tot el territori català.

El Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya promou l'ús de la bicicleta i estableix les eines de planificació pel desenvolupament d'aquest mitjà de transport, tenint en compte: la necessitat de cobrir la demanda d'ús, interconnexió amb altres mitjans de transport, resoldre els conflictes amb la resta de mitjans, dissenyar la xarxa i la seguretat del ciclistes.

La bicicleta és un dels mitjans de transport que a l'actualitat està infrautilitzat a molts del municipis catalans. A moltes ciutats europees un 25% dels desplaçaments interns es fan en aquest mitjà de transport, als municipis mitjans de Catalunya però, els desplaçaments amb bicicleta representen menys d'un 1%.

Hi ha nombroses raons per les quals un ciutadà opta o no per a l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport habitual. Algunes d'elles depenen de les característiques personals de l'usuari, altres són de tipus social o econòmic, i altres són condicionades pel medi ambient on es produeix el desplaçament. És en les condicions urbanístiques, de mobilitat i socioculturals on els ajuntaments poden incidir decididament en la finalitat d'incrementar la utilització d'aquest mitjà de transport.

En matèria de transport amb bicicleta, mesures d'ordenació i normatives, així com campanyes de sensibilització, són les eines fonamentals per fomentar l'ús. En aquest sentit, és indispensable desenvolupar i aplicar les directrius i propostes del Pla Estratègic de la Bicicleta.

Per tal d'assolir l'escenari objectiu, cal augmentar els desplaçaments amb bicicleta i d'aquesta forma reduir la contaminació, guanyant en salut i qualitat de vida dels ciutadans.

Premià de Mar presenta un important potencial en l'ús de la bicicleta, tant dins de les zones pacificades del nucli, com en els desplaçaments cap a zones escolars. A més, la configuració del municipi com a zona de velocitat màxima 30 km/h permet la cohabitació amb el vehicle privat a la xarxa. També existeix un potencial de millora en la mobilitat de connexió amb municipis veïns, especialment els costaners.

També cal contemplar l'arribada de la bicicleta elèctrica com una possibilitat real per avançar en aquest mitjà.

Les accions proposades en aquest àmbit són:

Mobilitat de connexió intermunicipal en bicicleta

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

Mobilitat interna en bicicleta

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

1.2.1. Millorar l'itinerari ciclista a la Marina Port Premià

Els treballs de millora de la Marina Port Premià, a la zona de terra del port, inclouen entre d'altres, 18.000 m² de zona comercial, 15.000 m² de passeig marítim, 1.000 places d'aparcament i un nou pas subterrani per a vianants. Les obres, començades al març de l'any 2016, han de durar 18 mesos.

El passeig Marítim es convertirà en un gran espai verd de 15 Km, que acollirà usos de passeig, joc, zona de descans i àrea de patinatge.

Actualment en aquest tram el carril bicicleta que connecta amb el municipi veí del Masnou i amb la zona del Barcelonès, es troba interromput. La nova zona del Port donarà continuïtat a l'itinerari cap a Vilassar de Mar, en un termini de temps breu, inclòs dins de la vigència del PMUS.

Aquest eix permet la millora de la mobilitat en bicicleta intermunicipal, amb un espai agradable i adaptat.

Adicionalment, les obres també suposaran la construcció d'un nou pas subterrani per a vianants que unirà el passeig marítim i el carrer Santiago Rusiñol passant per sota l'N-II i la via del tren. Aquest element millora la permeabilitat del passeig marítim amb la zona urbana per a vianants i bicicletes.

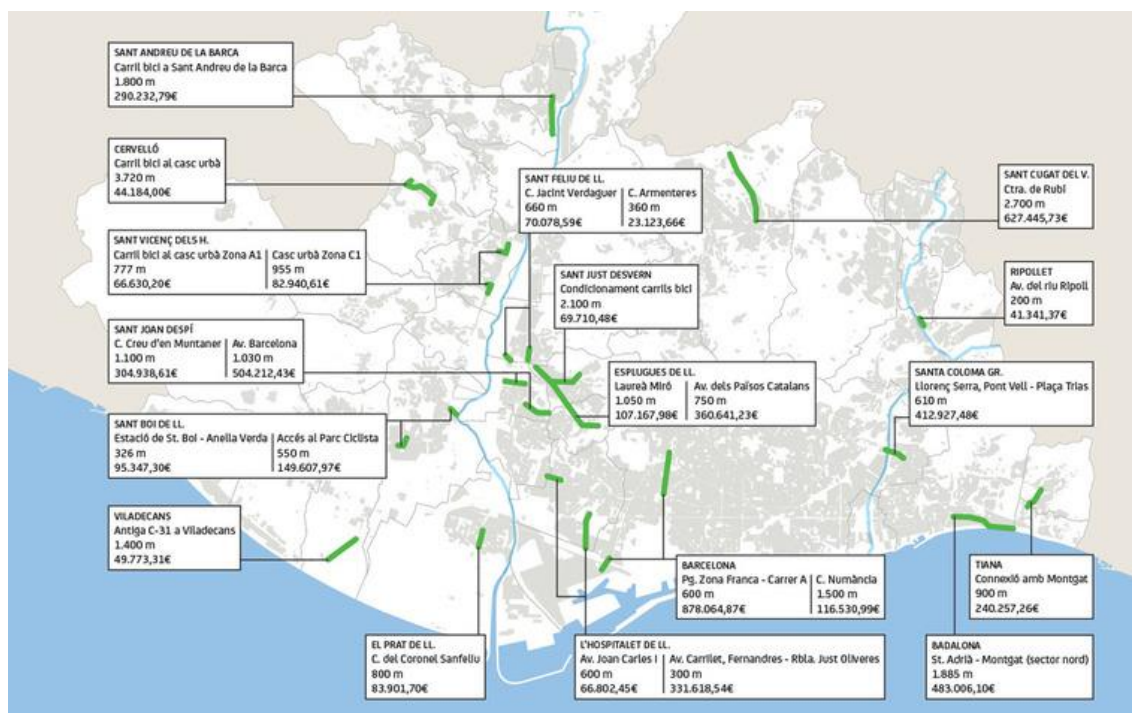
1.2.2. Millorar les connexions en bicicleta amb el Barcelonès a través de la Xarxa Pedalable Metropolitana o *Bicivía*

L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) ha donat llum verda per tirar endavant, entre 2016 i 2017, de la mà dels ajuntaments implicats, el cofinançament i la construcció de 24 projectes de carrils bici en 17 municipis metropolitans, que ajudaran a millorar la connectivitat de les vies pedalables a l'àrea metropolitana de Barcelona. Aquests projectes formaran part de la xarxa Bicivía, amb 9 grans eixos pedalables que connectaran, de forma directa i segura, tota la metròpolis. Es tracta de quatre eixos verticals, que travessaran la metròpolis de nord a sud i que es distribuïran seguint el curs fluvial de Llobregat i Besòs; i cinc d'horizontals, dels quals quatre discorreran per la banda de la costa i un per la zona del Vallès.

La planificació de Bicivía preveu un total de 414 km de carrils bici, dividits en xarxa bàsica i en xarxa secundària. D'aquests, 201 km corresponen a la xarxa bàsica (el 31% ja estan executats), mentre que la resta corresponen a la secundària (el 20% ja s'han dut a terme). Dels 24 projectes subvencionats per l'AMB, 12 coincideixen amb itineraris de la xarxa bàsica. La resta corresponen a itineraris de la xarxa secundària (5) i a itineraris més locals (7). També cal destacar que una quinzena dels projectes plantegen recorreguts connectats amb altres carrils bici.

En l'àmbit del PMUS de Premià de Mar el projecte destacat és la implantació del carril bici central a Badalona, entre Sant Adrià de Besòs i Montgat, que permetrà la connectivitat en bici al Barcelonès Nord. Actualment la connexió a través de Montgat es troba interrompuda, i no permet aquest enllaç.

Figura 18. Projectes dins de Bicivia



Font: AMB.

1.2.3. Millorar l'itinerari ciclista pel passeig Marítim, dins del projecte de carril bici del Maresme

El Departament de Territori i Sostenibilitat ha adjudicat la redacció de l'estudi previ del carril bici del Maresme, entre Badalona i Blanes. En aquest estudi es desenvoluparan les alternatives tècnicament viables per a la implantació d'un carril bici que discorri al llarg del front marítim del Maresme, d'una longitud d'uns 56 quilòmetres i que passarà pels termes municipals de Badalona, Montgat, Premià de Mar, Premià de Mar, Vilassar de Mar, Cabrera de Mar, Mataró, Sant Andreu de Llavaneres, Sant Vicenç de Montalt, Caldes d'Estrac, Arenys de Mar, Canet de Mar, Sant Pol de Mar, Calella, Pineda de Mar, Santa Susanna, Malgrat de Mar, Blanes. L'amplada prevista per al carril bici serà de 3 metres, però adaptable i reduïble segons les condicions del terreny.

La continuïtat d'aquest itinerari de costa permetrà la comunicació amb els municipis veïns per una zona planera, incrementant-ne l'ús de la bicicleta d'oci però també de mobilitat quotidiana. Aquesta infraestructura engloba les dues millores prèvies destacades, i resoldrà la situació actual d'interrupció de l'itinerari ciclable a Montgat (per prohibició de pas, que podria resoldre la Bicivia) i al port de Premià de Mar (per manca d'infraestructura, a resoldre's en curt termini dins del projecte Marina Port Premià).

1.2.4. Ampliar la zona pacificada del nucli antic de Premià de Mar i crear zones 30, amb convivència de la bicicleta. Ampliar els itineraris de bici-carril, recomanats per a bicicletes.

Les mesures orientades a l'ampliació de la zona per a vianants del centre i la seva configuració com un espai continu de carrers pacificats, crearà un nucli on serà possible la circulació segura en bicicleta.

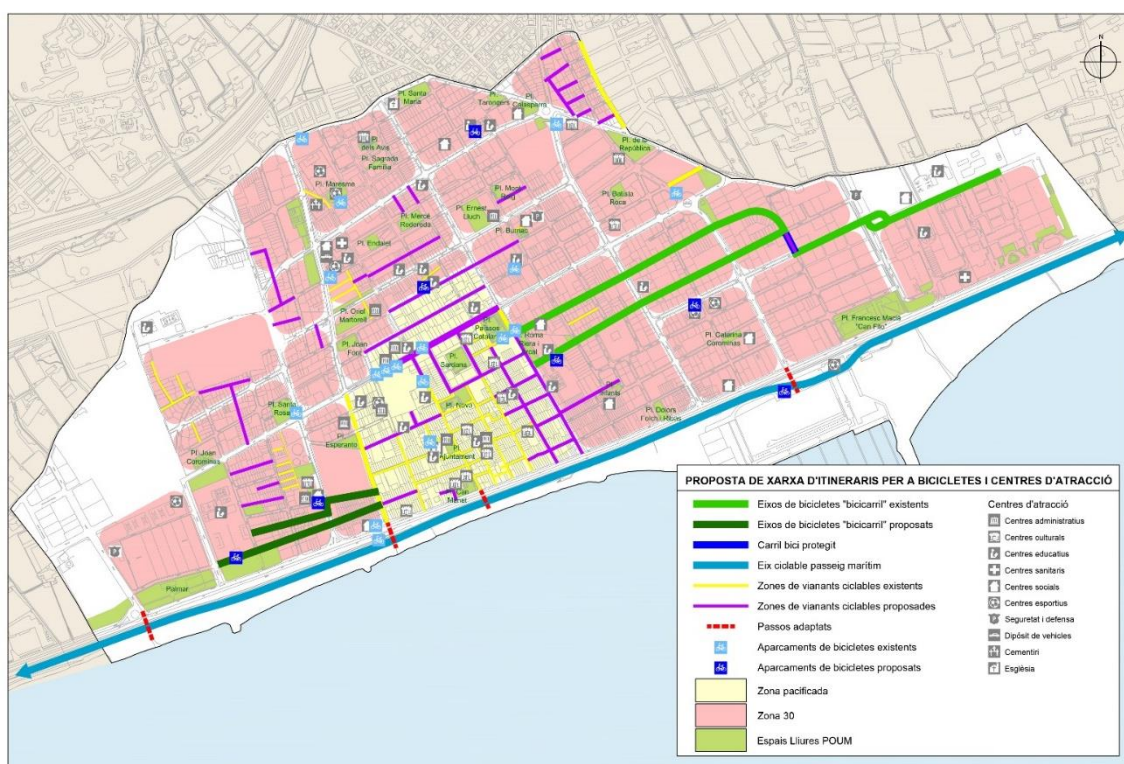
Així mateix aquesta proposta es complementa amb la creació d'illes residencials configurades com a zones 30, on la velocitat controlada del vehicle motoritzat permet la cohabitació amb la bicicleta.

Adicionalment, l'estudi de bici-carrils desenvolupat al municipi destacava dos itineraris de connexió del centre pacificat amb els centres escolars, on es donava visibilitat a la xarxa viària de l'existència d'un itinerari recomanat per a bicicletes. L'itinerari d'accés a l'IES ja es va executar, amb l'establiment de senyalització horitzontal a la calçada, i en l'àmbit del PMUS es preveu desenvolupar la connexió amb l'escola la Salle, al barri del Gas.

A partir dels itineraris de bicicletes existents, de la jerarquització viària proposada i de la localització dels principals punts d'atracció del municipi, al plànol 41 es defineix la xarxa bàsica de carrils ciclables del municipi.

L'aparició de la bicicleta elèctrica també planteja noves possibilitats, i nous reptes, en la planificació.

Figura 19. Proposta de xarxa de bicicletes. Zona pacificada i zones 30, i itineraris bici-carril (Plànol 41)



Criteris de traçat i definició de la xarxa:

- **Connectivitat/continuitat.** La planificació dels nous trams busca la màxima connectivitat, ràpida i comoditat.
- **Jerarquització viària/delimitació d'àrees pacificades.** La creació de carrils o espais específics per a bicicletes depèn d'una visió global del funcionament del trànsit al municipi. En carrers de trànsit reduït i baixa velocitat, la bicicleta i el cotxe poden conviure utilitzant la mateixa calçada sense necessitat d'enginyeria específica i amb un estalvi important per a l'administració local. En avingudes o carrers on el trànsit motoritzat és dens i/o ràpid, és a dir, a la xarxa bàsica és imprescindible la infraestructura específica per a la circulació ciclista.

- **Cobertura dels principals centres d'atracció.** La xarxa de bicicletes ha de cobrir els principals centres d'atracció del municipi: equipaments esportius, centres culturals, mercats, centres d'ensenyament, estacions de transport col·lectiu, edificis públics de l'administració, centres d'atenció primària, hospitals, edificis sindicals i polígons industrials.
- **Senyalització.** És necessari que ciclistes, automobilistes i vianants coneguin exactament quin espai del carrer està reservat per a la seva circulació i amb quins altres usuaris de la via poden o no compatir aquest espai.

La senyalització, a més, ha de servir per regular la circulació tant entre els propis ciclistes com amb la resta dels trànsits, sobretot en les interseccions. També és necessària per comunicar al ciclista advertències i indicacions de caràcter general (itineraris, direccions, serveis, etc.).

Les vies ciclistes queden definides a la Llei 19/2001 de 19 de desembre, de reforma del text articulat de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat viària (BOE núm. 304, de 20 de desembre):

70. Via ciclista: via específicament condicionada per al trànsit de bicicletes amb la senyalització horitzontal i vertical corresponent, l'amplada de la qual permet el pas segur d'aquests vehicles.

71. Carril bici: via ciclista adossada a la calçada, en un sol sentit o en doble sentit.

72. Carril bici protegit: carril bici amb elements laterals que el separen físicament de la resta de la calçada així com de la vorera.

73. Vorera bici: via ciclista senyalitzada sobre vorera.

74. Pista bici: via ciclista segregada del trànsit motoritzat, amb traçat independent de les carreteres.

75. Camí pedalable: via per a vianants i ciclistes segregada del trànsit motoritzat que discorre per espais oberts, parcs, jardins i boscos.

A part d'aquestes vies definides a la Llei 19/2001, hi ha altres vies que es poden incorporar dins dels itineraris ciclistes. Tot seguit s'incorpora un quadre amb el conjunt de vies que poden formar part d'un itinerari ciclista. Els criteris tècnics que fan referència a les característiques constructives, els serveis relacionats amb vies ciclistes, senyalització i abalisament o manteniment es remet al "Manual per al Disseny de vies ciclistes de Catalunya" editat pel departament de Política territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya:

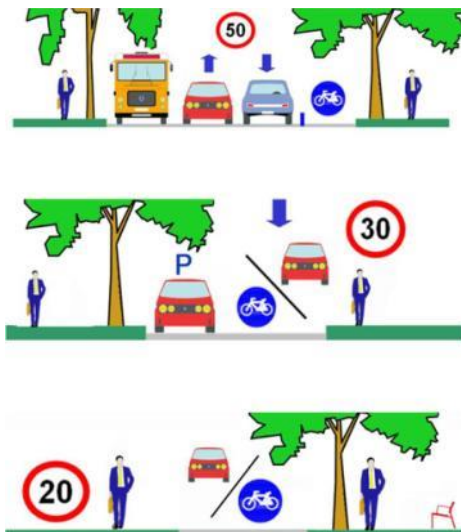
Taula 2. Vies que es poden incorporar dins dels itineraris ciclistes

VIES CICLISTES INTERURBANES	Camí verd: via per a vianants i ciclistes, segregada o no del trànsit, que discorre per espais naturals i boscos. Independent de la xarxa viària. Cohabitació d'usuaris: amplada mínima 3 metres. Segregació d'usuaris: 1,5 m vianants i 2,5 m ciclistes.
	Pista bici: via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb traçat independent de les carreteres. Amplada mínima 2,5 m.
VIES CICLISTES URBANES	Pista bici: via per a ciclistes, segregada del trànsit, amb traçat independent de les carreteres. Amplada mínima 2,5 m.
	Carril bici: via per a ciclistes adossada a la calçada, separada de la resta de la circulació per marques vials. Amplada mínima 1,5 m.
	Carrer zona 30: via no segregada amb limitació a 30 km/h

	<p>Vorera bici: Espai útil mínim de vorera 4 metres, 2,5 metres reservat a vianants i 1,5 metres la bicicleta. Velocitat restringida a 20 km/h. Paviment vermell en el carril bici per marcar la segregació d'espais.</p> <p>Carrer de convivència: via compartida amb els vianants i el trànsit amb limitació a 20 km/h i preferència pels vianants.</p>
INTERSECCIONS	<p>Les interseccions per ser espais on els diferents modes de transport entren en conflicte, han de reduir-se al nombre imprescindible. Els itineraris contemplaran aquells recorreguts on les interseccions siguin mínimes i, allà on es produeixin, la visibilitat ha de ser màxima. En les interseccions s'ha de fer visible per a tots els modes de transport que es tracta d'una zona de confluència. Les vies ciclistes en les interseccions es destacaran de la resta de la caçada per ser de color vermell delimitades per marques discontinues</p>

La tipologia de la via ciclista és en funció de la jerarquització viària (proposta desenvolupada en l'apartat de vehicle privat motoritzat) tal i com es mostra a la següent imatge en forma d'esquema.

Figura 20. Tipologies de via ciclista



Font: INTRA SL.

Els carrils bicis requereixen una amplada mínima d'1 metre per sentit i 2,5 metres d'alçada lliure d'obstacles. El PMUS recomana seguir els criteris establerts al *Manual per al disseny de vies ciclistes a Catalunya* de la Generalitat de Catalunya.

1.2.5. Incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes

Els aparcaments de bicicleta s'han de garantir en els principals equipaments i en les proximitats de les parades de transport públic interurbà.

Aquest aspecte de la promoció de la bicicleta a Premià de Mar s'ha desenvolupat molt en els últims anys. L'extensió del bici-carril i de la zona pacificada ha d'anar acompanyat de polítiques de promoció de l'aparcament. Cal considerar-lo com a una actuació prioritària i prevenir-ne els robatoris.

A més, la necessitat d'aparcament comença ja al lloc d'origen dels desplaçaments. Cal potenciar que als edificis d'habitatges o a llocs molt propers es disposi d'espais per deixar bicicletes. Per això, es proposa estudiar les ordenances municipals d'edificació i d'aparcament per incloure les necessitats dels propietaris de bicicletes.

En destí, és imprescindible instal·lar aparcaments a cadascun dels centres d'atracció del municipi que encara no compten amb aquest servei (especialment els centres esportius, centres d'ensenyament, mercats, centres culturals, el port...). Als nodes d'intermodalitat els aparcaments de bicicletes han de garantir la màxima seguretat per promoure els desplaçaments intermodals.

Una condició imprescindible per promoure els desplaçaments amb bicicleta és la dotació d'aparcaments còmodes i segurs, tant en el lloc d'origen com de destí dels desplaçaments.

1.3. Mobilitat en transport col·lectiu

Tal i com es posava de manifest a la diagnosi del PMUS, tres particularitats condicionen en gran mesura l'actual sistema de transport públic del municipi:

- Bona freqüència (6-10 minuts els feiners) de la línia de tren R1 de Rodalies, que connecta Maçanet-Massanes amb Molins de Rei.
- Segons dades de Rodalies de Catalunya l'estació de Premià de Mar és utilitzada en dia laborable per prop de 10.000 viatgers.
- Un total de 4 línies d'autobús interurbanes connecten Premià de Mar amb les localitats veïnes de Vilassar de Mar i de Vilassar de Dalt (línia C-30) i amb les ciutats de Mataró i Barcelona (línia C-10 i línia 3/4). La línia C-14 enllaça amb el municipi limítrof de Premià de Dalt, i dona servei urbà per la presència de diferents parades dins del terme municipal de Premià de Mar. Té una freqüència de pas de 30 minuts.
- La demanda mitjana de la línia C-14 va ser de 400 viatgers/dia l'any 2015, incloent usuaris de Premià de Mar i de Premià de Dalt.
- La cobertura del bus interurbà és del 94,5% de la superfície urbana mentre que la del ferrocarril és del 78,6%. Els principals dèficits de cobertura es donen en el ferrocarril als barris de Can Pou i Camp de Mar (sense servei), a Can Farrerons i Sector Est (cobertura menor al 25% del territori) i a la zona nord del barri del Maresme.

El foment i promoció del transport públic és un requeriment indispensable per tal d'assolir els objectius fixats pel Pla de Mobilitat, d'una mobilitat segura, sostenible, equitativa i eficient. Per tal que així sigui, s'ha d'augmentar l'atractiu del transport públic, la qual es pot aconseguir incidint en les següents mesures:

- Ampliar el traçat de la línia C-14 per estendre'n el servei als barris de Can Pou i Camp de Mar. Noves parades.
- Millorar la velocitat comercial
- Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives
- Millorar la informació a l'usuari del transport públic urbà i interurbà
- Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat
- Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús i Rodalies

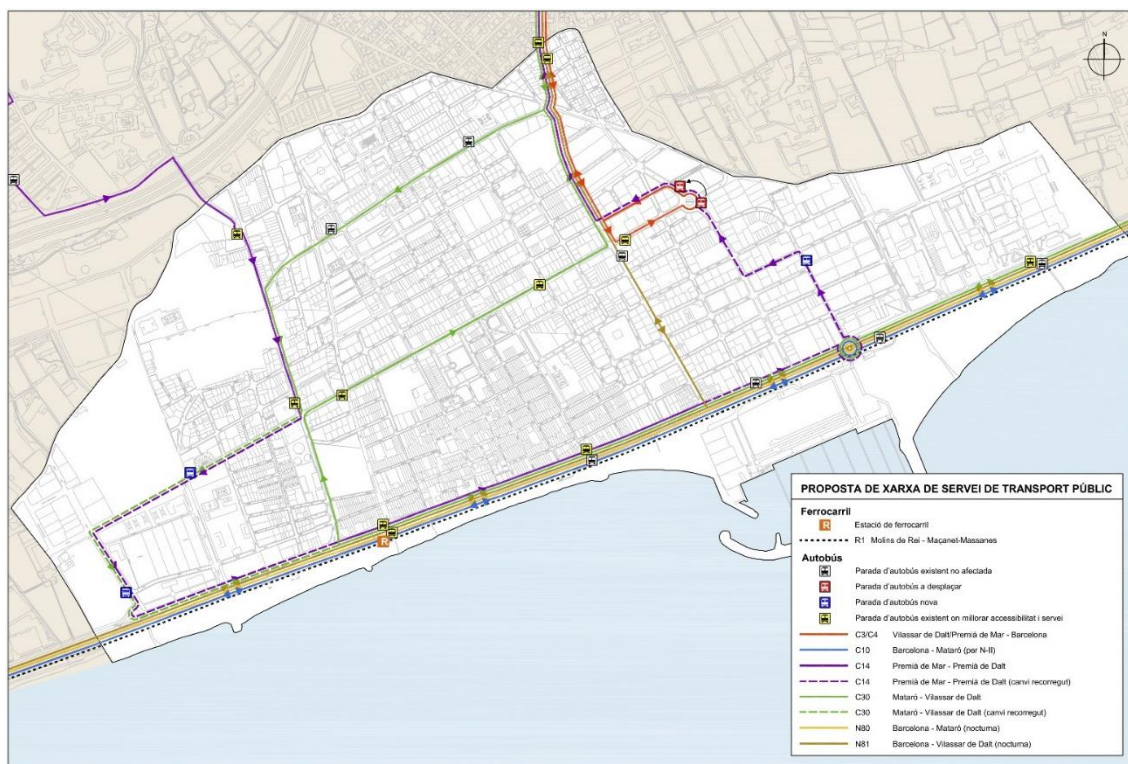
1.3.1. Ampliar el traçat de la línia C-14 per estendre'n el servei als barris de Can Pou i Camp de Mar

Es desenvolupa una proposta d'ampliació del traçat de la línia C-14, que connecta Premià de Mar amb Premià de Dalt, ampliant el seu recorregut fins a la rotonda del port, accedint al carrer Ramon de Penyafort, **on es crearia un nou punt de parada**, que doni servei als barris propers de Can Pou i Camp de Mar. Tot i que no arribi a circular-hi per dins, el radi de cobertura de la nova parada (si es consideren 450 m en el cas de parada des bus interurbà), engloba el barri de Can Pou i de Camp de Mar, i especialment el centre residencial Ca n'Amell. Aquesta residència actualment constata un dèficit de connectivitat amb el centre, i cert volum d'usuaris potencials.

La modificació dels sentits a la carretera de Premià de Dalt també té efectes de modificació de traçat de les línies C-14 i C-30, que haurien de desviar-se per la Gran Via de Lluís Companys en sentit Barcelona (quan aquest tram estigués construït) fins enllaçar amb carrer Torrent Malet. Des d'aquesta via s'incorporarien en rotonda a la N-II.

Aquests nous itineraris permeten establir noves parades en els barris més perifèrics. **La proposta desenvolupada fa que la cobertura del bus interurbà sigui del 100% del municipi.**

Figura 21. Proposta de xarxa de transport públic (Plànol 42)



1.3.2. Actuacions per a la millora de la velocitat comercial del bus urbà

S'actuarà en la millora d'aquells punts en que l'empresa concessionària detecta problemes de circulació:

- Gran Via de Lluís Companys (entre Joan Prim i Elisenda de Montcada). Degut a l'escàs ample del carril de circulació, quan hi ha algun camió fent càrrega/descàrrega, l'autobús de la línia C-30 (i alguns autobusos de servei escolar) no poden passar. Es té previst ampliar l'amplada del carril de C/D, amb un retranqueig de la vorera, per evitar la invasió de la calçada.
- L'actual configuració dels cicles semafòrics a la carretera de Premià de Dalt en sentit mar, fa acumular retards significatius a la línia C14. El canvi de circulació en aquets tram (amb la unidireccionalitat de la carretera) eliminen aquesta situació. Tot i així s'amplia el recorregut de l'autobús i s'haurà d'estudiar la seva velocitat en el nou tram.
- En la parada de l'estació de rodalies de Premià de Mar sentit Barcelona (on paren vehicles de la C-10 i C-14) es troben freqüentment detinguts vehicles privats. Cal efectuar un control del punt de la parada, sancionant els vehicles que s'hi detinguin. En cas de ser necessari es pot estudiar el control per càmera.
- La parada situada dins de l'anella de la plaça Doctor Ferran es produeix en un tram de corba, dins de rotonda, i la part posterior del vehicle queda envaint el carrer Santiago Rusiñol. Es pot estudiar el desplaçament de la parada cap al carrer Santiago Rusiñol (tram a nord de la rotonda) abans del gir cap a carrer Jacint Verdaguer.

1.3.3. Millorar l'accessibilitat i qualitat de les parades d'autobús i Rodalies

La potenciació del transport públic inclou la millora de les parades d'autobús i rodalies, així com de les condicions d'accés a peu a aquestes. En aquest sentit, es detectaven a la diagnosi algunes parades que no disposen de marquesina o banc d'espera, en alguns casos perquè les voreres són estretes i no podrien acollir un element de mobiliari sense quedar inaccessibles. Altres mostraven problemes d'accessibilitat a la vorera circumdant a la parada, que en dificulta l'accés: en ocasions degut a voreres estretes o amb disfuncions com la presència de mobiliari urbà (entre ells, fitons) dins de la zona d'embarcament (zona de parada).

Cal estudiar les disfuncions d'aquestes parades i estudiar-ne les solucions de millora de l'accessibilitat.

A l'estació de Rodalies Renfe ja s'està actuant en la rehabilitació dels accessos i la dotació d'ascensors, amb l'objectiu de fer-la accessible.

Actualment no és possible saber quines expedicions de tren circulen amb vagons adaptats a PMR. Aquest és un element d'estudi conjunt amb Rodalies Renfe, per millorar la informació que permeti planificar els desplaçaments amb autonomia per a persones en cadira de rodes.

1.3.4. Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives

En el marc de treballar per una mobilitat sostenible, cal promoure l'ús de vehicles de transport públic que utilitzin electricitat i sistemes de tracció més sostenibles i menys nocius pel medi ambient i la salut de les persones.

Amb aquesta mesura es pretén reduir les emissions contaminants i els consums energètics de la flota d'autobusos urbans i interurbans, millorant així la qualitat de l'aire de Premià de Mar.

Comparacions entre l'autobús elèctric i l'autobús de motor:

1. Rendiment i aplicació

El preu de l'autobús elèctric és molt més alt que el de l'autobús de motor, a causa que els vehicles elèctrics necessiten d'un gran capital d'inversió inicial. L'autobús elèctric requereix menys despeses de manteniment això acompanyat de la seva llarga vida útil, permet que els gats de manteniment siguin inferiors que els d'un autobús de motor.

2. Zero pol·lució i zero soroll

L'autobús elèctric produeix zero contaminació en el medi ambient, la qual cosa fa d'aquest un vehicle ecològic. L'autobús de motor genera gasos d'escapament mentre està en funcionament. Com és sabut per tots, les partícules de CO, HC, NOX i altres contaminants produïts pels vehicles de motor poden accelerar el procés de formació de pluges àcides, boirina àcida i smog fotoquímic. L'autobús elèctric també genera menys soroll que els vehicles de motor.

3. Estalvi d'energia i alta eficiència

La investigació sobre l'autobús elèctric ens ha mostrat que l'eficiència elèctrica d'aquest vehicle és superior a la del vehicle de motor. L'autobús elèctric no consumeix electricitat quan aquesta detingut. Durant el procés de frenat el motor elèctric del vehicle pot convertir automàticament per a treballar com a generador, per realitzar el reciclatge de l'energia durant la frenada i la desacceleració.

4. Estructura simple i un manteniment de forma convenient

Comparat amb un vehicle de motor, l'autobús es caracteritza per tenir una simple estructura, utilitzant menys parts i necessitant menys manteniment. Quan s'usa el motor d'inducció AC, el motor elèctric de l'autobús no requereix de manteniment. El més important és que és un vehicle molt fàcil de manejar.

1.3.5. Millorar la informació a l'usuari del transport públic urbà i interurbà

Per millorar la competitivitat del transport públic, cal que el servei tingui les característiques de comoditat i fiabilitat necessàries pels usuaris. La informació és un element fonamental per a l'usuari del transport públic i contribueix a fer el servei més atractiu. La implementació d'una informació completa, clara, actualitzada i accessible permet incrementar la quota d'ús del transport públic.

Les línies interurbanes, a càrrec de l'empresa Casas, incorporen un servei de geolocalització que permet saber en tot moment on es troben els vehicles, amb la qual cosa es podrà informar a través d'una aplicació per a dispositius mòbils sobre temes com els temps d'espera.

L'aplicació es troba operativa des del mes de juny 2016 (*Moventis*) i permet que les persones que s'ho instal·lin al telèfon mòbil puguin veure l'itinerari de l'autobús urbà i de la resta de línies interurbanes, veure on es troba l'autobús i saber el temps real d'espera que els queda, localitzar les parades més properes, marcar les parades i línies favorites i rebre alertes que avisen quan l'autobús estigui arribant a la parada.

1.3.6. Realitzar el seguiment de la xarxa de transport públic interurbana per carretera per millorar les connexions amb municipis propers i zones generadores de mobilitat

En els desplaçaments de connexió dels residents a Premià de Mar predomina l'ús del vehicle privat, amb un 59,8%, mentre que l'ús del transport públic és del 32,6% (el 26% en Rodalies Renfe i el restant en altres mitjans), i els modes motoritzats el 7,6%.

L'objectiu del PMUS és augmentar el repartiment modal dels mitjans de transport públic en els fluxos de connexió amb altres municipis, especialment aquells que formen part del seu àmbit d'influència directa (amb els municipis veïns el mitjà predominant és el vehicle privat, cotxe o moto).

Aquesta mesura ha de millorar la intermodalitat entre l'autobús interurbà i el ferrocarril, així com millorar la connectivitat amb els municipis veïns en transport públic.

Figura 22. Funcionament de l'aplicació Moventis



1.4. Mobilitat en vehicle privat motoritzat

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat estableix, entre el seus objectius, l'anàlisi de les polítiques de planificació i la implantació d'infraestructures sota criteris de sostenibilitat, i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposi d'un àmbit adequat als principis de la Llei de la mobilitat.

Al mateix temps, la Llei estableix com a objectius la disminució de la congestió a les zones urbanes, la promoció dels mitjans de transport més ecològics, la definició de polítiques que permetin el desenvolupament harmònic i sostenible del transport de mercaderies i fomentar la reducció de l'accidentalitat. A les Directrius nacionals de mobilitat, a banda de concretar aquests aspectes, es determina la necessitat de promoure estratègies de gestió integrada de l'aparcament com a eina de regulació de la mobilitat en vehicle privat.

A continuació es presenten un conjunt de propostes relacionades amb el vehicle privat enfocades a assolir aquests objectius al municipi de Premià de Mar.

1.4.1. Actualitzar la jerarquització viària, i establir un Pla de circulació pel municipi, reordenant el trànsit

El dimensionament dels carrers com a mera resposta a un càlcul dels desitjos futurs de mobilitat en l'automòbil ha portat a un continu eixamplament de les mateixes rutes, i a crear un cercle viciós difícil de trencar: reforç dels mateixos eixos – increment del trànsit en aquests eixos - nou reforçament de l'eix, disminució de l'espai destinat al vianant. La present proposta dota Premià de Mar d'una nova jerarquització de la xarxa viària que ajudarà en la definició de les zones per a vianants, ciclistes i vehicles motoritzats. La proposta de jerarquització és un aspecte clau per tal d'ajudar al consistori a decidir quines actuacions fa i com les fa segons el rang de la via.

La funció de la xarxa de vies principals urbanes és la de garantir les connexions a la xarxa viària territorial i les relacions amb els principals sectors i barris del municipi amb una circulació de trànsit el més fluïda possible. L'establiment d'un ordre o jerarquia funcional en el viari està associada a l'objectiu de reduir l'impacte del trànsit en determinats àmbits, mitjançant la seva concentració en aquelles vies que suportin millor les intensitats de trànsit elevades. Les velocitats també s'adeqüen a les diverses situacions urbanes.

Per recuperar la multifuncionalitat del carrer i així abordar una política de gestió de l'espai públic coherent amb els principis de mobilitat sostenible i segura, s'ha de tornar espai al vianant i al ciclista. La jerarquització viària persegueix aquests objectius, per tant es proposen les següents categories:

- **Xarxa d'accessos:** de caràcter interurbà, permet la connectivitat del nucli urbà amb els municipis de l'entorn;
- **Xarxa primària:** configura el suport pels trànsits de pas (els de relació de llarg recorregut i els interns).
- **Xarxa secundària:** suporta els trànsits interns entre les diferents zones dels barris.
- **Xarxa veïnal:** Són les vies més capil·lars de la xarxa que permeten el final o l'inici del trajecte i que donen accés a les diferents activitats de territori, ja siguin de tipus residencial, industrial, comercial o de serveis.
- **Xarxa de vianants:** Són les illes de vianants, formades per places, paviments únics i altres tipus d'infraestructura on el vianant és el protagonista.

El disseny de **la xarxa primària** ha de seguir els següents criteris:

- Creuaments/cruïlles dissenyats amb criteris de seguretat, i amb passos de vianants.
- No es recomanable l'ús de bandes rugoses, elevacions de la calçada ni zones 30.
- Cal una vigilància prioritària de la seguretat viària.
- La mobilitat és un dels elements definidors de l'espai públic.

La **xarxa secundària** té la funció d'estructurar la mobilitat entre els diferents barris i sectors de Premià de Mar. Aquesta solució té com a finalitat la reducció del nombre i la gravetat dels accidents. L'experiència demostra que establint la limitació de 30 km/h, els accidents mortals entre vianants o ciclistes i els cotxes gairebé desapareixen.

- Es potenciarà els sentits únics i l'estacionament a un sol costat.
- Límit de velocitat a 30 km/h per tal de garantir la seguretat en la convivència de diferents modes de transport (cotxes, bicis, vianants...)
- Es reforçarà la imatge de vials pacificats amb senyalització horitzontal i vertical.

La **xarxa veïnal** (vies veïnals) té la funció de donar accés als habitatges i garatges. Aquesta solució té com a finalitat la reducció del nombre i la gravetat dels accidents.

- Es potenciarà els sentits únics i l'estacionament a un sol costat. Aplicant sentits únics per tal d'evitar recorreguts rectilinis i continus.
- Límit de velocitat a 30 km/h per tal de garantir la seguretat en la convivència de diferents modes de transport (cotxes, bicis, vianants...)
- Es reforçarà la imatge de vials pacificats amb senyalització horitzontal i vertical

La **xarxa de vianants** (zona amb paviment únic): Acció desenvolupada al bloc d'augment de la superfície i qualitat de la xarxa de vianants.

- Aquesta inversió de prioritat imposa als vehicles una velocitat "de pas", és a dir, una velocitat de 20 km/h.
- No té elements físics de separació entre usuaris motoritzats i no motoritzats.
- L'entrada a aquestes àrees es realitza mitjançant elements físics que actuen de transició entre les zones de circulació i les cèl·lules d'activitat social.

L'estratègia de preservació del centre, que potenciarà la mobilitat a peu i en bicicleta a la zona, serà possible si es complementa amb el desenvolupament o la consolidació d'infraestructures dins d'un esquema de mobilitat que no pivoti sobre els vials del centre.

El funcionament de la zona pacificada preveu que l'accés i sortida de vehicles s'efectuï des de la xarxa d'accessos cap a la xarxa bàsica definida, evitant itineraris de pas interns al nucli. La mobilitat dels barris s'articula a través de la xarxa secundària.

En aquest sentit, el Pla de circulació crea una anella exterior al nucli per a la mobilitat rodada, com segueix.

Xarxa primària:

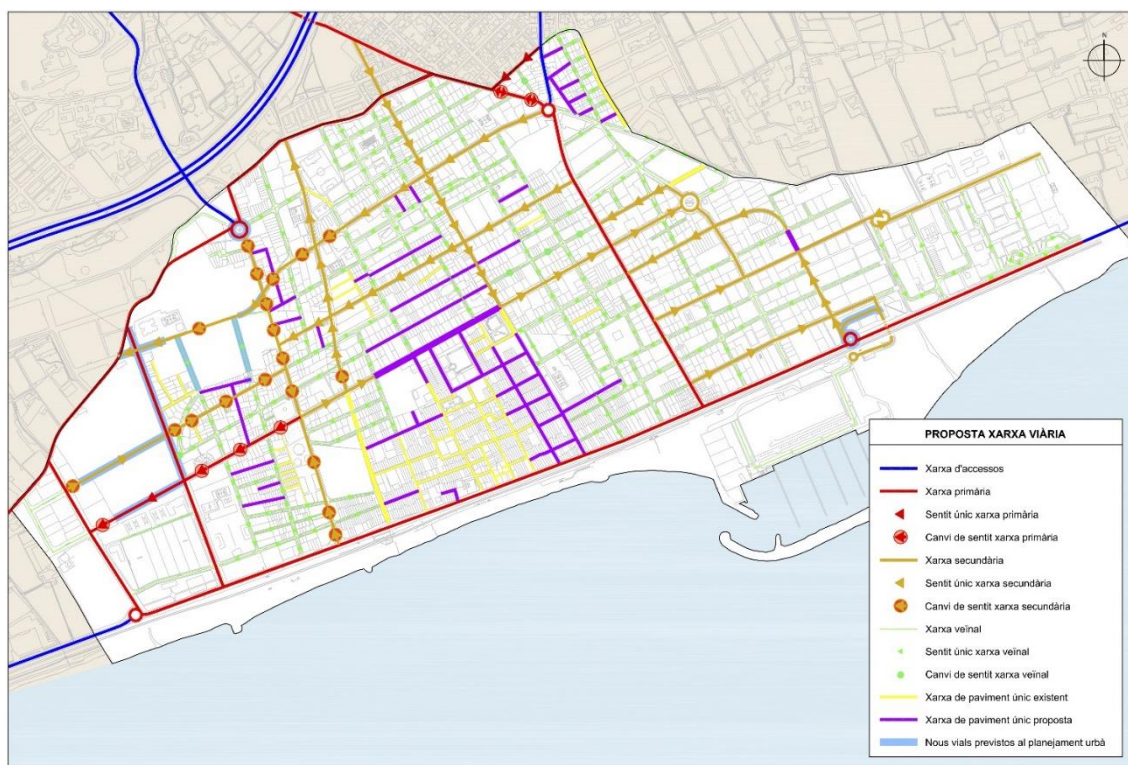
- N-II, pacificant-ne la circulació.
- BV-5023, carretera de Vilassar de Dalt.
- Carrer Torrent Malet, donant accés des de rotonda a la N-II fins al Camí del Mig.
- Avinguda Torrent Castells.

- Camí del Mig, amb continuïtat en sentit oest-est, amb nova rotonda a la intersecció amb la carretera de Premià de Dalt. Enllaçarà amb el carrer Torrent de la Font Sana fins a la carretera de Vilassar de Dalt, amb un tram que es convertirà en bidireccional.
- Gran Via de Lluís Companys en sentit est-oest, exclusivament en el tram fora del nucli urbà, entre la carretera de Premià de Dalt i carrer Torrent Malet.

Xarxa secundària, eixos estructuradors del trànsit a nivell de barri:

- Carretera de Premià de Dalt, amb unidireccionalitat i discontinuïtat per evitar que segueixi funcionant com a via de pas. S'estableix sentit ascendent des de l'N-II fins la Gran Via de Lluís Companys, i descendent entre la nova rotonda a nord del terme municipal i la Gran Via de Lluís Companys.
- Carrer de la Mercè amb continuació al passeig de Circumval·lació, en sentit est-oest. Aquest eix enllaçarà en el futur amb carrer Antoni Gaudí fins arribar a avinguda Torrent Castells.
- Gran Via de Lluís Companys, fora de la zona pacificada, en sentit oest-est.
- Carrer del Pilar en sentit est-oest.
- Carrer de Narcís Monturiol, amb un tram de nova obertura per tal d'enllaçar el carrer de Torrent Malet amb la carretera de Premià de Dalt.
- Carrer Riera de Premià de Mar, amb continuïtat en sentit sud-nord entre Gran Via de Lluís Companys i Camí del Mig.
- Carrer de Joan Prim, en sentit nord-sud entre el Camí del Mig i Gran Via de Lluís Companys, no permetent el pas de trànsit de pas dins de la zona pacificada fins a la N-II.
- Carrer dels Batlles, de connexió amb els barris Can Pou i Camp de Mar.
- Carrer Ramon de Penyafort, d'accés des de la nova rotonda del Port, a la N-II, fins a carrer dels Batlles. En aquest punt es preveu tallar a la circulació un tram del carrer per impedir que funcioni com a via de pas pels vehicles que accedeixen al municipi (que es volen mantenir a la carretera de Vilassar de Dalt, xarxa primària).
- Carrer Dr. Martí Casas, d'accés al pas soterrat del Port.

Figura 23. Proposta de jerarquizació de la xarxa viària (Plànol 43)

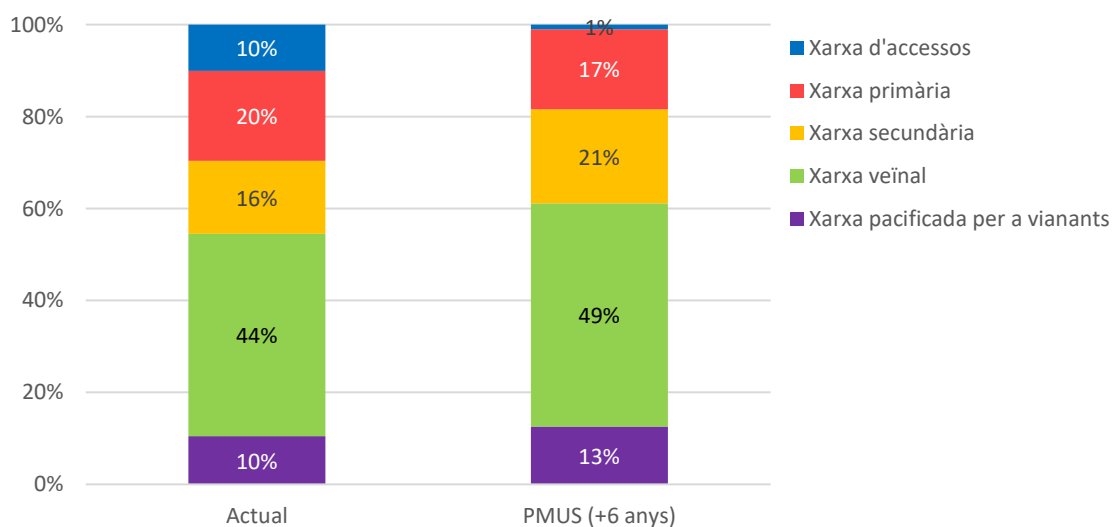


Aquesta proposta permet que en 6 anys el 13% de la xarxa viària de Premià de Mar estigui pacificada amb prioritat per als vianants.

Per garantir un funcionament correcte de la zona a curt termini s'amplien els quilòmetres de xarxa secundària, degut a la configuració d'anelles creada. Les anelles creades dissuadeixen de l'ús del vehicle privat per travessar el municipi, creant bons accessos des de la xarxa primària, però impeding els creuaments rectilinis dins del nucli.

A mig termini es preveu la finalització i connexió de noves infraestructures locals, que permetran una millor mobilitat local a través de la xarxa primària.

Figura 24. Distribució percentual de tipologia de vies segons jerarquizació



1.4.2. Definir zones susceptibles a pacificar el trànsit i promoure'n el seu desenvolupament: ampliar la zona pacificada i establir zones 30

Una vegada implementat el nou esquema de circulació a partir de la jerarquitització viària, cal que s'impulsi la creació d'àrees ambientals i que s'apliquin mesures de pacificació del trànsit.

Al nucli urbà, s'ha definit una àrea central amb prioritat per als vianants, on es restringeix l'entrada als vehicles dels veïns o vehicles de càrrega i descàrrega limitada als 10 km/h i formada en la seva majoria per carrers amb paviment únic.

La resta del nucli urbà es divideix en diverses àrees definides com a zones 30 limitades per carrers de la xarxa primària o secundària. Es senyalitzaran les entrades i sortides d'aquests carrers. Per tal d'assegurar la limitació de velocitat en aquests carrers es proposa elevar algunes cruïlles i augmentar la senyalització horitzontal i vertical.

Figura 25. Zona pacificada i zones 30 (detall del Plànol 44)

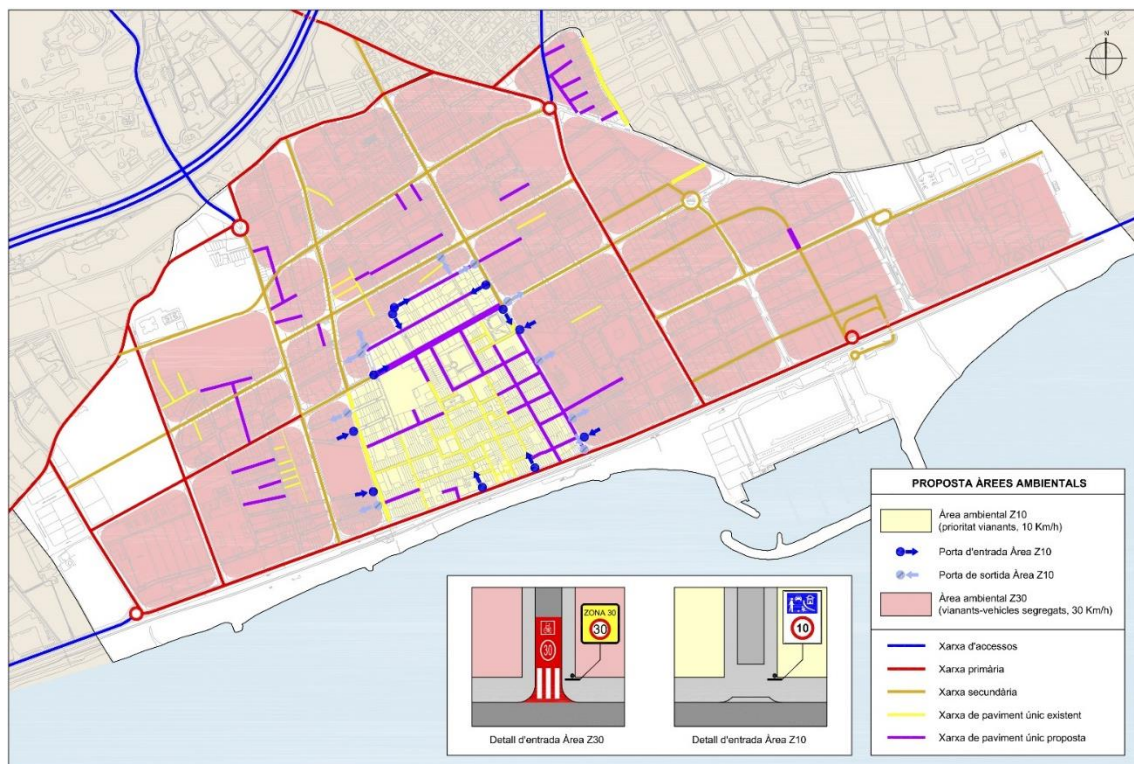
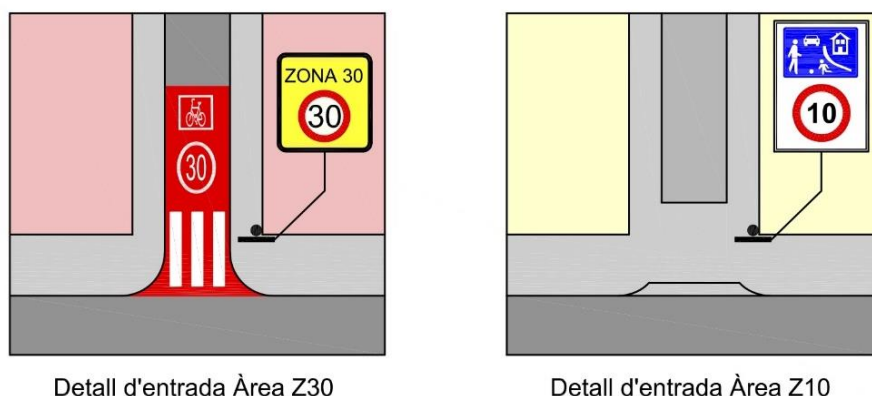


Figura 26. Detall de configuració de portes d'entrada a les zones pacificades



Font: INTRA SL.

El concepte d'àrea ambiental consisteix en àmbits compostats per conjunts de carrers en els què es configura una accessibilitat reduïda mitjançant la instauració de sentits únics de circulació, creació de carrers sense sortida, gir obligatori, etc de forma que es dissuadeix el trànsit de pas i es redueix al mínim l'impacte ambiental de la motorització.

El concepte de capacitat ambiental és el criteri mitjançant el qual es defineix el nombre, el tipus i les velocitats màximes dels vehicles que pot absorbir una determinada àrea per aconseguir bons nivells de qualitat ambiental.

Les àrees circumscrites dins de la xarxa bàsica han de rebre el següent tractament en funció de la seva capacitat ambiental:

- **Àrea de convivència. Prioritat vianants:** En aquesta zona, la prioritat s'inverteix a favor dels vianants. Aquesta inversió de prioritat imposa als vehicles una velocitat màxima de 20 km/h i no té elements físics de separació entre usuaris motoritzats i no motoritzats.

Figura 27. Senyalització àrea de convivència sense restricció (S-28)



Font: DGT.

- **Àrea pacificada de vianants. Vehicles segregats zona 30:** Aquesta solució, menys restrictiva que l'anterior, té com a finalitat principal la reducció de la gravetat dels accidents. L'experiència demostra que establint en els barris residencials la limitació de velocitat a 30 km/h, desapareixen quasi totalment els accidents mortals entre els vianants o ciclistes i els cotxes. En aquest tipus d'àrea, existeix una separació física més o menys accentuada entre els diferents usuaris del viari.

Figura 28. Senyalització àrea pacificada (S-30)



Font: DGT

- **Àrea industrial:** Està associada als polígons industrials. Es limita la velocitat a 50 km/h i es prenen mesures per facilitar la utilització de les vies bàsiques de l'àmbit per part dels vehicles pesants: carrils de circulació de 3,25-3,5 metres d'amplada i aparcaments per a camions. Es recomana que les voreres tinguin una amplada mínima de 2 metres.

Entre els elements físics per fer efectiva la pacificació d'aquestes àrees es troben els reductors de velocitat que obliguen als conductors a reduir la velocitat mitjançant la modificació del traçat de la calçada. Aquests elements tenen una eficàcia immediata en la reducció de la velocitat dels vehicles.

Els elements de moderació es poden classificar de manera següent:

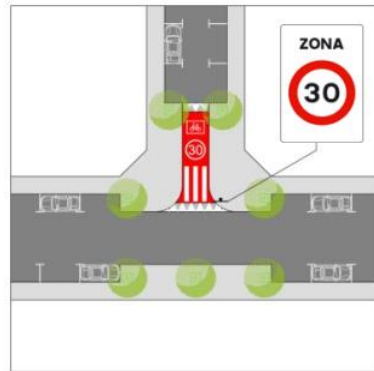
Taula 3. Elements de moderació de la velocitat

Dispositius per reduir els volums de trànsit	Obstacles transversals	
	Obstacles a les cruïlles	
Dispositius per reduir la velocitat	Estrenyiment de calçada	Illots centrals (mitgeres o refugis)
		Estrenyiment lateral
	Desplaçament de l'eix de la trajectòria de la calçada xicana	Desplaçament de l'eix de la trajectòria
		Desplaçament de l'eix de la trajectòria combinat amb places les places d'aparcament
Elevació de la calçada	Desplaçament de l'eix de la trajectòria en la proximitat de la cruïlla	
	Passos de vianants amb ressals o sobreelevats	
		Plataformes elevades (en secció de carrer o en prolongació de vorera)

Font: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTOF

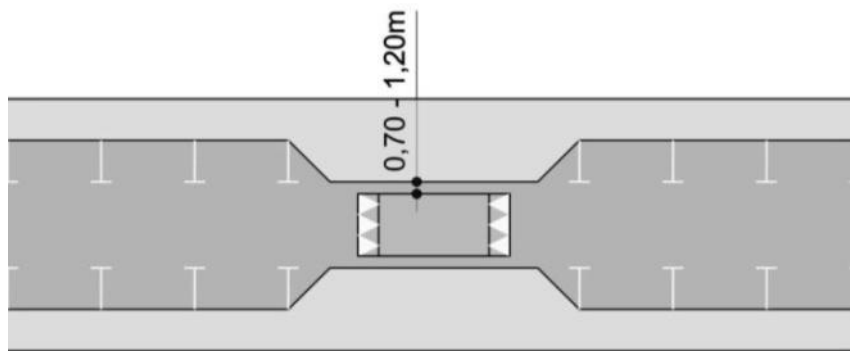
Es recomanen les següents configuracions en els elements reductors de velocitat: coixí berlinès bandes, transversals, pas de vianants elevat i plataforma en intersecció (vegeu exemples a continuació).

Figura 29. Entrada zona 30



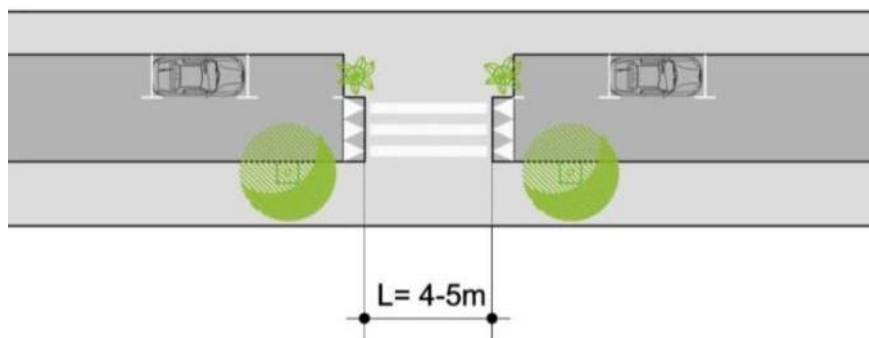
Font: INTRA SL.

Figura 30. Coixí berlinès



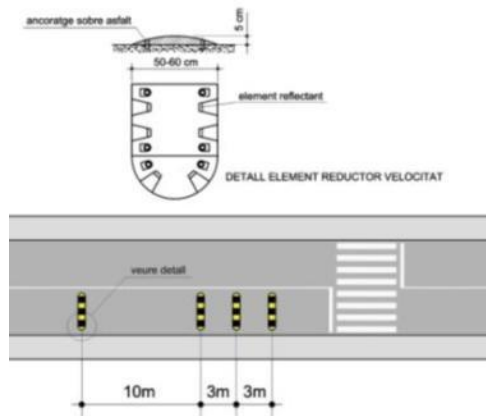
Font: Calmar el tràfic, M. de Fomento, Direcció General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.

Figura 31. Pas de vianants elevat



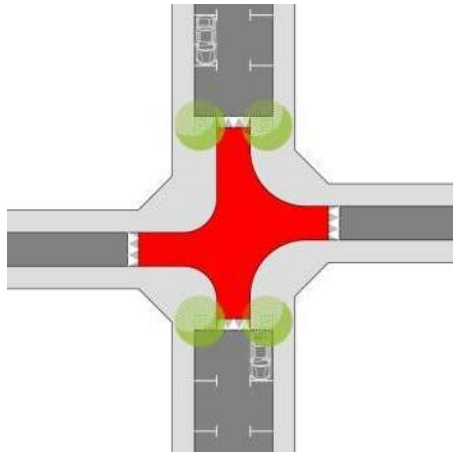
Font: Calmar el tràfic, M. de Fomento, Direcció General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.

Figura 32. Elements transversals de reducció de velocitat



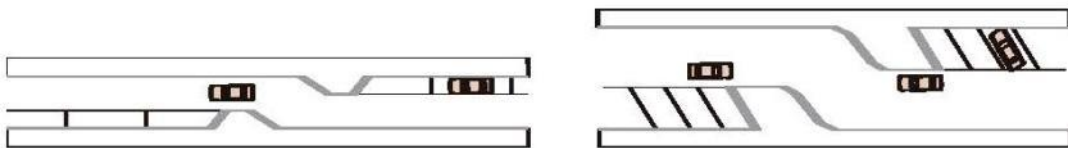
Font: Calmar el tràfic, M. de Fomento, Direcció General de la Vivienda, la Arquitectura y el Urbanismo.

Figura 33. Plataforma a la cruïlla



Font: INTRA SL.

Figura 34. Diverses possibilitats de combinació de places d'aparcament amb desplaçament de l'eix de la trajectòria



Font: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTOp.

1.4.3. Completar infraestructures viàries

Algunes de les connexions de xarxa primària i secundària queden actualment tallades per la manca de trams de la xarxa, que podrien ajudar a distribuir el trànsit amb un plantejament d'anelles externes al nucli pacificat.

Es plantegen com a noves infraestructures:

- Rotonda a la N-II amb carrer Ramon de Penyafort, i accés al port, actualment en construcció (2016).
- Rotonda a la carretera de Premià de Dalt amb camí del Mig (en projecte).
- Perllongament de l'avinguda Torrent Castells fins al camí del Mig.
- Enllaç del passeig Circumval·lació amb el carrer Antoni Gaudí, perllongant aquest últim fins a l'avinguda Torrent Castells.
- Perllongament de la Gran Via de Lluís Companys i carrer Narcís Monturiol fins al carrer Torrent Malet.
- Enllaç de l'avinguda Roma i carrer de l'Abat Oliba fins a carrer Antoni Gaudí.

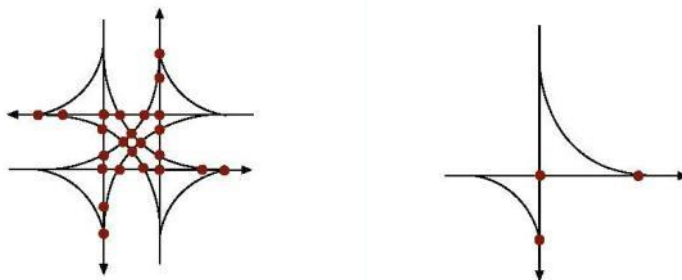
1.4.4. Pla de sentits únics de circulació

Actualment la major part de vials urbans secundaris i veïnals de Premià de Mar tenen doble sentit de circulació. Cal tenir en compte que el doble sentit de carrils comporta, en aquelles vies que no són preferents (és a dir, que no formen part de la xarxa primària), més inconvenients que no avantatges.

Premià de Mar vol promoure carrers tranquils, amb un ambient sostenible, que possibilitin la circulació de vehicles però també la seva convivència amb vianants i ciclistes. En aquesta línia una actuació cabdal és l'establiment de sentits únics, adaptant la via i incorporant aparcament regulat.

En la mesura del possible s'evitaran els carrers amb doble sentit de circulació fora de la xarxa primària, així com els girs a l'esquerra que envaeixen l'altre carril de circulació per tal de contribuir a una bona seguretat viària (es redueixen els accessos de velocitat i els punts de conflicte a les cruïlles).

Figura 35. Intervencions en la gestió dels moviments per reduir els punts de conflicte. A l'esquerra tots els moviments permesos amb 32 punts de conflicte. A la dreta intersecció amb sentits únics amb 3 punts de conflicte.



Font: Recomanacions de mobilitat per al disseny urbà. PTOp.

Establir sentits únics augmenta la seguretat viària, tant per a vehicles com per a vianants i ciclistes. A més a més, el nou espai vial aconseguit pot ésser utilitzat per augmentar les places d'aparcament en calçada.

Una mesura addicional de seguretat en aquestes vies consisteix en alternar el costat d'aparcament, de manera que es trenqui la trajectòria dels vehicles. És una mesura eficaç per disminuir la velocitat de circulació i augmentar la seguretat. Es fa una proposta de configuració en alguns carrers de l'Eixample amb aquesta configuració (plànol d'ordenació de l'aparcament).

1.4.5. Millorar la senyalització d'orientació

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

La diagnosi detectava certes deficiències que es resoldran amb un nou pla de senyalització orientativa, actualitzada a la normativa del Manual de Senyalització Urbana d'orientació publicat per la Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

Els criteris d'aquest Pla de senyalització han de tenir en compte:

- Unificar configuració i colors a la normativa.
- Definir objectius d'informació (centres d'atracció) i compensar el nombre de senyals entre diferents centres.
- Es consideren pols de referència, objecte de la senyalització orientativa zones d'activitat administrativa, cultural o econòmica, nucli urbà, nusos viaris i serveis. Està prohibida qualsevol tipus de publicitat sobre els senyals o sobre els suports de senyalització, entre ells d'hotels, restaurants...
- Estratègia d'orientar els conductor cap als aparcaments fora de calçada existents.
- No concentrar el trànsit cap a zones d'alta densitat de vehicles i vianants, o cap a l'àrea afectada pel pla de centre.
- Guiat preferentment dels vehicles pels itineraris de xarxa bàsica.

1.4.6. Establir mesures de pacificació per la Nacional II

Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC) inclou certes recomanacions entre les que figura el trasllat de la N-II al corredor de la C-32. Aquesta mesura ha de significar una millora en l'accessibilitat als nuclis urbans, amb una funció bàsica de comunicació intracomarcal, i una reconfiguració del model de mobilitat al baix Maresme, permetent d'integrar l'actual N-II a la xarxa urbana i eliminar-la com a barrera.

Està previst que la carretera C-32 mantingui els peatges fins l'any 2021.

En el PMUS es manté la voluntat municipal de comprometre's amb la pacificació de la N-II i la reducció de la velocitat de circulació, on es detecten excessos de velocitat per part dels vehicles.

Les propostes de jerarquització viària recullen aquesta voluntat transformant la N-II en part de la xarxa primària del municipi, i no en vial d'accés extern al municipi. El tram urbà de la nacional quedarà entre dues rotondes (l'actual rotonda amb carrer Torrent Malet i la rotonda en construcció d'accés al port), que han de servir per millorar la connectivitat entre la zona urbana i l'eix així com funcionar de portes d'entrada, disminuint la velocitat de circulació en el tram urbà.

1.5. Aparcament

La gestió de l'aparcament de vehicles privats és un repte complex que han d'abordar els ajuntaments, per tractar de reconciliar el benefici individual dels usuaris dels vehicles privats amb els costos socials del conjunt de residents. A més, l'aparcament és un element d'importància cabdal en la correcta planificació de la mobilitat.

Al municipi de Premià de Mar actualment hi ha al voltant de 14.800 places d'aparcament. Un total de 5.200 són a la via pública (35%) i 9.600 fora de calçada (65%).

L'ocupació de places lliures al llarg del dia és molt elevada, superior al 95% a l'Eixample, sector Est, Maresme, Nucli Antic i Barri del Gas. L'ocupació nocturna a peu de carrer també és superior al 90% als barris centrals, tots ells perifèrics en el nucli on es detecta dèficit de places calculat. El dèficit del barri de l'Eixample i a Santa Maria genera una forta pressió d'aparcament en els barris limítrofs de Llevant, Maresme i barri del Gas, especialment.

Hi ha, per tant actualment una **elevada ocupació d'aparcament en calçada a la via pública**. Es manté durant el dia i la nit als barris centrals, i es tracta per tant d'una **demanda d'aparcament fonamentalment residencial, de vehicles que es mantenen estacionats llargs períodes**. Posa de manifest la necessitat de gestionar l'aparcament residencial a les zones del centre de Premià de Mar, evitant l'ocupació estàtica de la via pública per a ús d'aparcament.

Així mateix els aparcaments soterrat en règim de concessió mostren taxes d'ocupació de les places baixes, que contrasta amb l'elevada ocupació de calçada. I també a la zona blava l'ocupació no arriba al 70% en alguns punts del municipi.

L'alta demanda d'aparcament generada per la població resident detectada a l'anàlisi i diagnòstic de mobilitat fa necessari prendre mesures valentes que solucionin el conflicte, garantint l'aparcament i el benestar dels veïns i veïnes del municipi i ajudant a augmentar la rotació en aquells punts on és necessari.

1.5.1. Aplicar progressivament una gestió integral de l'aparcament, amb l'ampliació de zones regulades, i senyalitzant tot l'aparcament urbà.

Atès les dades, es proposa un pla integral de l'aparcament, que pot implantar-se en fases successives, prioritzant els àmbits amb major càrrega d'aparcament.

S'han d'implantar zones d'estacionament regulat als àmbits de Llevant, la zona no pacificada del Nucli antic, Can Farrerons i Santa Maria. En aquestes zones la gestió de les places (tarificació) ha de primar l'aparcament del veí i dissuadir de l'aparcament de rotació. Aquesta gestió redueix els problemes de saturació en l'aparcament i facilita l'estacionament del veïnat.

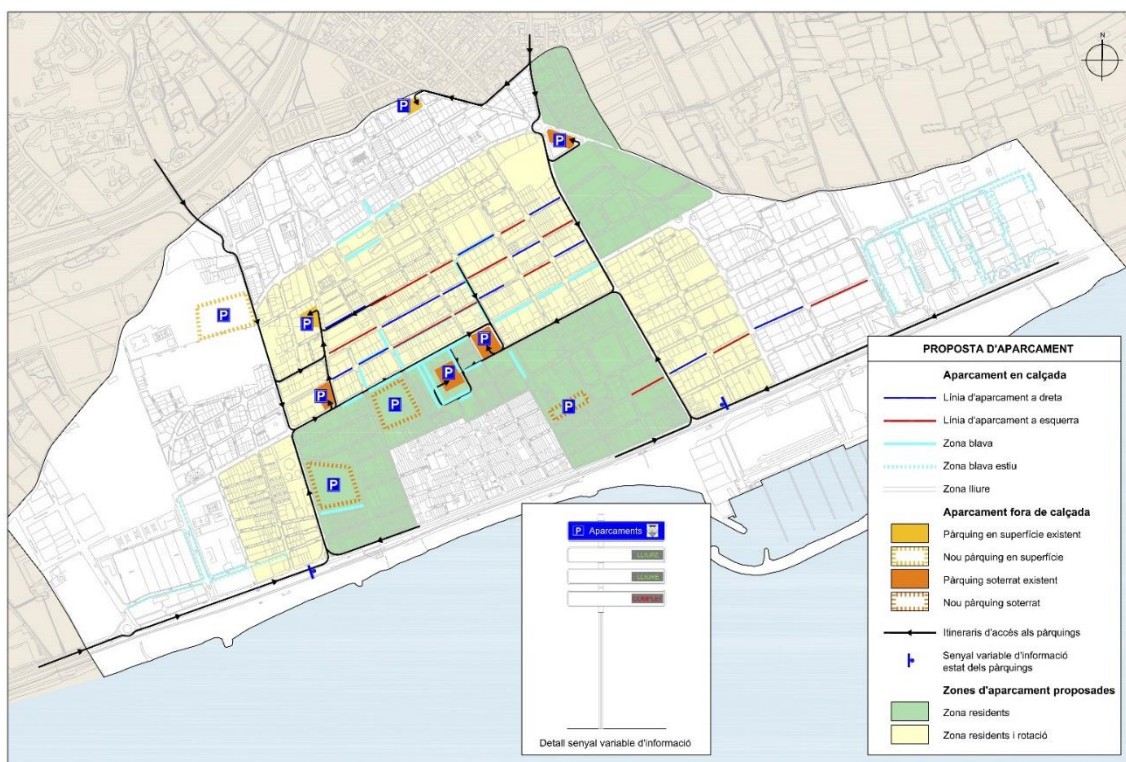
A les àrees d'aparcament veïnal es considerarà veí/veïna resident, el veí empadronat en l'àmbit definit per a cada zona, que disposi de vehicle i que pagui l'IVTM a Premià de Mar.

En els barris de l'Eixample, i parcialment al Maresme, al Sector Est, barri del Gas i Sol i Mar (en l'anella que formen al voltant del nucli central amb major demanda), s'ha de gestionar l'aparcament en calçada amb una tarifa que potencii l'estacionament del veí, però no exclougui l'aparcament en rotació allà on hi ha demanda de fora del barri (comercial, o lligada a equipaments). S'estableixen, per tant, tarifes diferenciades en funció dels usos.

A la zona pacificada no es preveu mantenir l'aparcament en calçada (amb excepcions puntuals en una primera fase en alguna via on es requereixi aparcament, com podria ser el carrer Jacint Verdager).

Al plànol 45 es mostra la proposta d'aparcament descrita en aquest capítol amb major detall.

Figura 36. Pla de gestió de l'aparcament (Plànol 45)



1.5.2. Augmentar l'estacionament fora de calçada

Paral·lelament a la regulació de l'aparcament en calçada, es preveu potenciar l'oferta de places d'aparcament fora de calçada.

A curt termini cal augmentar l'ocupació de places en concessió als aparcaments existents, estudiant les possibilitats tarifàries existents.

Per tal d'aconseguir aquest transvasament de l'aparcament en calçada cap a fora de calçada cal desenvolupar algunes mesures complementàries:

- les tarifes de la zona regulada de superfície han de ser superiors a les dels aparcaments fora de la calçada
- cal desenvolupar mesures fiscals que afavoreixin l'aparcament dels residents fora de la calçada.

A més llarg termini, i en funció de les necessitats que es posin de manifest en una situació amb aparcament regulat i optimització de l'oferta fora de calçada actual, existeix la possibilitat de creació de tres nous aparcaments soterrats i un en superfície al voltant de la zona pacificada.

A curt termini, al costat oest de la carretera de Premià de Dalt, cruïlla amb carrer Antoni gaudí, existeix la possibilitat de crear una zona d'aparcament en superfície, amb capacitat per al voltant de 400 vehicles.

A més llarg termini (10-20 anys), els tres sectors delimitats per possibles aparcaments soterrats es troben al carrer Indústria, Sant Pere (aprox. 400 places), i carrer Colom.

La potenciació dels aparcaments públics fora de la calçada comportarà la recuperació d'espai a la calçada per a d'altres usos (preferentment per a vianants).

1.5.3. Senyalització dinàmica de l'aparcament des de la xarxa d'accessos

El funcionament de les zones d'aparcament fora de calçada es pot complementar amb panells dinàmics que informin de l'estat d'ocupació als vehicles que s'hi aproximen. La seva ubicació a la xarxa d'accessos permet el conductor preveure millor el destí final del viatge, orientar-lo cap als espais soterrats i evitar els moviments interns al nucli en cerca d'aparcament.

Es realitza un millor guiatge dels vehicles de visitants per la xarxa bàsica, evitant aquells punts crítics definits a la proposta de pacificació i es redueix la distància dels desplaçaments interns al nucli.

1.5.4. Control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública

L'indisciplina en l'aparcament per un breu espai de temps (per compres petites o altres gestions personals), és una pràctica freqüent que s'ha de corregir. Si existeix un equipament suficient en aparcament de rotació o si el transport públic és l'adequat, les salvaguardes per a exigir que no s'aparqui són molt més grans.

Per assegurar el correcte flux dels vehicles als carrils no destinats a l'aparcament, i la rotació planificada als aparcaments amb limitació horària, cal implantar un sistema eficaç de disciplina viària. En aquest sentit, cal una estreta col·laboració de la policia local amb l'acció administrativa, política i de planificació.

S'ha de treballar per assolir una coordinació eficient per evitar que es desacrediti la policia local i de les polítiques de mobilitat, assegurant una correcte tramitació del cobrament de les infraccions i unes mesures d'actuació implantades amb un seguiment adient.

1.5.5. Mantenir el compliment del Codi d'Accessibilitat de Catalunya per seguir garantint l'oferta d'aparcament en calçada adaptada per a persones de mobilitat reduïda

Segons l'article 15.2 del Codi d'Accessibilitat de Catalunya en les zones d'aparcament que serveixin específicament a equipaments i espais d'ús públic, es reservaran permanentment, tant a prop com sigui possible dels accessos de vianants, places adaptades en la proporció següent:

- Fins a 200 places: 1 plaça adaptada cada 40 places o fracció
- De 201 a 1.000 places: 1 plaça adaptada més cada 100 places o fracció.
- De 1.001 a 2.000 places: 1 plaça adaptada més cada 200 places o fracció.

Paral·lelament, i per tal de regular les modalitats de la targeta d'aparcament per a persones amb discapacitat, també s'ha de considerar els requeriments que la Generalitat va fer sobre aquestes qüestions mitjançant el Decret, 97/2002, de 5 de març, sobre la targeta per a persones amb disminució i altres mesures adreçades a facilitar el desplaçament amb persones de mobilitat reduïda.

Es recomana estudiar on establir places a la via pública adreçades als vehicles que portin persones titulars d'una targeta d'aparcament (especialment a les zones de públic concurrent) d'acord amb el que estableix a l'article 15.2 del Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

D'altra banda i, pel que respecta a l'ús de l'estacionament que en fan de les persones titulars de la targeta d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda, es redactarà una ordenança que reguli l'ús de les reserves d'aparcament, tenint com a referència les disposicions establertes a l'article 5 del Decret 97/2002, de 5 de març, sobre la targeta d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda i altres mesures adreçades a facilitar el

desplaçament de les persones amb mobilitat reduïda. En concret, inclourà l'ús que en poden fer de les zones blaves, de les zones de càrrega i descàrrega, de les zones d'estar, entre d'altres, per tal de facilitar el desplaçament de les persones titulars de la targeta garantint sempre la màxima tolerància i permissibilitat en el règim de parada i estacionament del vehicle. L'Ajuntament també haurà de vetllar perquè es respectin les reserves d'aparcament, públiques i privades, establint i executant les corresponents mesures sancionadores.

1.6. Distribució urbana de mercaderies

1.6.1. Millorar la distribució urbana de mercaderies

Les solucions aplicables a la distribució urbana de mercaderies requereixen de nous plantejaments i en general d'una estratègia innovadora que sàpiga donar resposta als problemes generats per una distribució poc eficient. De fet, el temps de distribució en zona urbana respecte el total en la cadena de distribució sol ser desproporcionat i s'estima que el cost d'aquesta distribució suposa un 30% del cost global de la cadena de distribució.

En total el municipi disposa de 135 places de càrrega i descàrrega.

El PMUS proposa un seguit de mesures amb l'objectiu d'agilitzar la distribució urbana de mercaderies.

- Increment de les places reservades per a C/D (allà on sigui viable tècnicament). Al mateix temps, s'haurà de tenir en compte els nous patrons i hàbits de consum (creixement de la compra per internet i de l'entrega a domicili, per exemple) per reservar places de C/D en horaris de tarda i nocturn en zones residencials on fins ara no hi havia places reservades per C/D.
- Establir els millors itineraris pels vehicles pesants.
- Habilitar zones de 15 minuts de càrrega i descàrrega.

1.7. Seguretat viària

1.7.1. Millorar la seguretat a les cruïlles

Les cruïlles de carrers, pel fet de ser llocs de confluència de diferents mitjans de transport, són zones de conflicte on la seguretat del desplaçament es veu més compromesa.

El PMUS segueix les recomanacions del PLSV de Premià de Mar (2013-2016) i intervenir en les cruïlles de carrers per minimitzar els factors de risc que poden provocar algun accident. Es prioritzaran les cruïlles més problemàtiques detectades i es treballarà amb els següents criteris:

- **Llegibilitat:** Instal·lar o reforçar la senyalització d'encreuament. Instal·lar passos de vianants en totes les cruïlles i modificar el perfil transversal del carrer, en els casos que sigui necessari.
- **Visibilitat:** L'aparcament de vehicles, el mobiliari urbà o la vegetació no poden impedir la correcta visibilitat de conductors, ciclistes ni vianants en els encreuaments. Cal evitar qualsevol obstacle que impedeixi la visibilitat de la senyalització.
- **Semaforització:** Instal·lar semàfors en aquelles cruïlles amb una intensitat elevada de trànsit, en cruïlles amb visibilitat reduïda i prop de centres que mereixen atenció espacial (escoles, centres sanitaris, zones comercials, centres d'oci, equipaments culturals, etc.). En aquelles cruïlles sense regulació semafòrica és necessari instal·lar senyals verticals que regulin la prioritat de pas dels vehicles, en cas de bona visibilitat senyal de cedir el pas, i senyal d'stop en cas de mala visibilitat.
- **Rotondes:** Garantir la permeabilitat de les rotondes per part dels vianants a través de passos de vianants.

El PLSV de Premià de Mar contemplava actuacions als següents punts i trams de concentració d'accidents, i en un punt amb sensació d'inseguretat:

- TCA 1. Carretera de Vilassar de Dalt, entre c. Mossèn Jacint Verdaguer i c. Unió.
- PCA 1. Plaça de Calasparra, ctra. de Vilassar de Dalt amb carrer Torrent de 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.

1.7.2. Definir criteris per la instal·lació d'elements per al control de la velocitat

La gravetat dels accidents que impliquen vianants està lligada a la velocitat dels vehicles. Una col·lisió a 50 km/h equival a una caiguda des de 10 metres, mentre que a 30 km/h equival a una caiguda des de 3,6 metres. A més, la capacitat d'evitar el xoc és més elevada a velocitats baixes, ja que el camp de visió és més ampli i es pot percebre un vianant apareixent pel lateral, al mateix temps que la distància de frenada disminueix de manera exponencial.

Hi ha dos tipus d'elements de reducció de la velocitat: els elements físics reductors de velocitat i els elements d'avís de perill.

Els elements físics obliguen a una reducció immediata del 20 i el 30%. Tot i així, es requereix del compliment d'un conjunt de regles quan a la tipologia de les vies com del trànsit. La seva incomoditat ha de ser acceptable (el soroll que poden produir és important), i no han de constituir un perill. Aquests elements estan especialment indicats per als carrers de la xarxa de prioritat invertida i les àrees de zona 30. Els elements més usuals són l'esquena d'ase, el pas de vianants elevat, la plataforma i el coixí berlinès.

Per altra banda, a la xarxa viària principal i la xarxa local, on les velocitats solen ser més elevades, es poden implantar elements d'avís de perill. Aquests elements poden no tenir la mateixa efectivitat sota el risc que els usuaris habituals s'hi acostumin. Per tant han d'estar sempre col·locats de forma visible en el lloc on el perill és real i l'usuari no el percep de manera evident.

Cal subratllar que les marques viàries transversals no provoquen perjudicis als habitants per molèsties de soroll, al contrari que les bandes sonores. Aquestes mesures poden ser complementàries amb elements físics reductors de la velocitat.

Seleccionar un determinat element i decidir la implantació ha de ser el resultat d'una anàlisi previ que compregui els mesuraments de velocitat, l'observació dels comportaments i dels riscos potencials dels usuaris, l'anàlisi del trànsit, els accidents, la localització de llocs sensibles, etc.

Tal com s'ha esmentat en la proposta d'àrees ambientals, s'incrementarà la senyalització vertical d'entrada i sortida de zona 30, així com el nombre d'elements reductors de velocitat, que es traduirà en un augment de les plataformes elevades.

1.7.3. Actualització del Pla Local de Seguretat Viària

En matèria de seguretat viària és el PLSV el document competent per fer les propostes específiques. Tot i això, moltes de les propostes d'altres línies estratègiques del PMUS tindran un efecte positiu sobre els indicadors de sinistralitat.

El Pla local de seguretat viària de Premià de Mar, redactat l'any 2012 i amb un període de vigència 2013-2016, proposant les següents mesures estratègiques per reduir l'accidentalitat i augmentar el nivell de seguretat viària del municipi:

Mesures físiques

- Adequar la configuració de les vies amb criteris de seguretat viària, segons les funcions assignades en la jerarquitxació de la xarxa viària desenvolupada pel municipi.
- Aplicar mesures de seguretat orientades a la protecció dels vianants, amb l'objectiu de prevenir atropellaments.
 - Consolidar la xarxa existent de carrers per a vianants o de prioritat invertida al nucli antic.
 - Establir com a criteri habitual la regulació amb semàfor o l'establiment de refugis físics als passos de vianants per a creuar les vies bàsiques.
 - Aplicar els criteris dictats pel Codi d'Accessibilitat de Catalunya en la configuració dels espais per a vianants. Ampliar les voreres a amplades mínimes transitables. Adaptar la xarxa per a persones amb mobilitat reduïda.

- Millorar la visibilitat i seguretat en passos de vianants amb deficiències o amb un nivell superior de risc, mitjançant accions contra l'estacionament indegut: amb mesures físiques, o eliminant l'aparcament de cotxes o substituir-lo per aparcament de motos i/o bicicletes on perjudica la visibilitat.
- Crear una xarxa bàsica de carrils de bicicleta del municipi aplicant criteris de seguretat viària en la seva configuració i traçat.
- Millorar el disseny i la disposició dels elements reductors de velocitat.
- Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit a les rotondes urbanes.
- Millorar el disseny i l'ordenació del trànsit en entorns sensibles: espais urbans amb activitats socials amb diversitat d'usos de la via pública, com centres d'ensenyament, residències de gent gran, centres de salut, àrees comercials...
- Actuar sobre els punts de concentració d'accidents, millorant la configuració dels indrets més conflictius per tal de reduir el nombre d'accidents.

Mesures de gestió

- Mantenir actualitzada la base de dades d'accidents amb víctimes per assolir un sistema de gestió àgil i que permeti l'anàlisi més completa possible dels accidents registrats. Unificar els criteris de registre de la base de dades municipal amb els camps del programari SIDAT del Servei Català de Trànsit. Transmetre anualment la totalitat de les dades d'accidents amb víctimes al SCT.
- Crear la figura d'un Responsable del Pla local de seguretat viària dins de l'Ajuntament amb la formació necessària i contínua en aquest tema.

Campanyes preventives de control

- Fer un seguiment continu del Pla municipal de controls preventius.
- Augmentar el nombre de denúncies per infraccions en moviment sobre el total de denúncies
- Augmentar la recaptació efectiva de les sancions imposades.

Educació per a la mobilitat segura

- Crear un Pla municipal d'educació per a la mobilitat segura, mantenint o augmentant la bona difusió actual de les activitats.
- Promoure cicles de formació d'agents de la policia local en temes de seguretat.

EL PLSV ha de ser actualitzat l'any 2018 conjuntament amb el Servei Català de Trànsit, analitzant la situació de seguretat viària un cop transcorregut el primer termini. L'actualització del Pla, amb vigència 2019-2022 ha d'incloure noves mesures de reducció de l'accidentalitat.

1.8. Actuacions ambientals

Tot i que la major part de les mesures anteriorment descrites (pacificació del trànsit, millora dels itineraris de vianants i ciclistes, promoció del transport públic...) contribuiran a la millora de la qualitat ambiental i a la reducció del consum energètic, també és considerada necessària l'aplicació de les següents accions específiques:

- Promoció de vehicles eficients, amb baix consum energètic i reduïdes emissions de CO₂.
- Promoció de combustibles alternatius per al transport.
- Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics.
- Foment de la conducció eficient.
- Aplicar millores sobre la contaminació acústica.

1.8.1. Promoció de vehicles eficients, baix consum energètic i reduïdes emissions de CO₂

El sector del transport és el principal consumidor d'energia de Catalunya, representant el 37% del consum d'energia primària i amb una dependència pràcticament exclusiva dels combustibles fòssils. Aquest consum suposa el 29% de les emissions de CO₂ causants de l'efecte hivernacle i la principal font d'altres contaminants atmosfèrics com els NO_x, les partícules en suspensió i el CO₂.

En aquest sentit, es proposa que l'Ajuntament de Premià de Mar promogui i doni a conèixer als ciutadans i ciutadanes la possibilitat d'adquirir vehicles més eficients energèticament mitjançant:

- Estudiar la modificació de l'ordenança corresponent per contemplar una bonificació de l'impost de matriculació per a aquells vehicles etiquetats ECO. El Govern de la Generalitat ha creat l'etiqueta "vehicle ECO" per dissenyar i aplicar polítiques que orientin la demanda de vehicles d'automoció cap a models més nets, de molt baixes emissions, amb una atenció especial cap al vehicle elèctric.

Actualment els tipus de vehicles, propulsions, combustibles i emissions que poden obtenir la classificació de vehicle ECO són:

- Tots els vehicles de tipus M1 i N1 elèctrics purs, elèctrics d'autonomia estesa, d'hidrogen i híbrids endollables amb autonomia elèctrica mínima de 40 km.
- Vehicles de gas natural, GLP o biogàs de tipologies M1 o N1 classe I que siguin EURO 5, EURO 6 o superior amb emissions inferiors o iguals a 60mg NO_x /km i emissions inferiors o iguals a 140g CO₂/km.
- Vehicles de benzina, bioetanol, gasoil i biodiesel de tipologies M1 i N1 que siguin EURO 5, EURO 6 o superior amb emissions inferiors o iguals a 60mg NO_x /km i emissions inferiors o iguals a 100g CO₂/km.

La DGT ha classificat la totalitat del parc de vehicles en virtut del seu potencial contaminant. Aquesta mesura té com a objectiu discriminar positivament als vehicles més respectuosos amb el medi ambient, i ser un instrument eficaç per establir polítiques municipals que sigui útil en episodis d'alta contaminació, permeti establir zones de baixes d'emissions als centres urbans i contribueixi al mateix temps a la promoció de vehicles propulsats per energies alternatives.

-Zero emissions:



Vehicles elèctrics de bateria (BEV), vehicle elèctric d'autonomia estesa (REEV), vehicle elèctric híbrid endollable (PHEV) amb una autonomia mínima de 40 quilòmetres o vehicles de pila de combustible.

-ECO:



Vehicles híbrids endollables amb autonomia <40km, vehicles híbrids no endollables (HEV), vehicles propulsats per gas natural, vehicles propulsats per gas natural (GNC i GNL) o gas liquat del petroli (GLP). En tot cas, hauran de complir els criteris de l'etiqueta C.

-C:



Turismes i furgonetes lleugeres de gasolina matriculades a partir de gener de 2006 i dièsel a partir de 2014. Vehicles de més de 8 places i pesats, tant de gasolina com de dièsel, matriculats a partir de 2014. Per tant, els de gasolina han de complir la norma Euro 4,5 i 6 i en Dièsel l'Euro 6.

-B:



Turismes i furgonetes lleugeres de gasolina matriculades a partir de gener de l'any 2000 i de dièsel a partir de gener de 2006. Vehicles de més de 8 places i pesats tant de gasolina com de dièsel matriculats a partir de 2005. Per tant, els de gasolina han de complir la norma Euro 3 i en Dièsel l'Euro 4 i 5.

Es proposa incloure la previsió d'aquests criteris a l'hora de renovar les flotes de vehicles de policia i altres serveis municipals.

1.8.2. Promoció de combustibles alternatius per al transport

La Unió Europea en el llibre verd "Cap a una estratègia europea de seguretat de l'abastament energètic" fixa els objectius de diversificació energètica del sector transport fins al 20% l'any 2020.

La política d'introducció dels biocarburants possiblement és la que està incidint amb més força a la UE a través de la Directiva 2003/30/CE relativa al foment dels biocarburants o altres combustibles renovables en el transport.

Per la seva part, el Pla de l'energia de Catalunya 2015 fixa l'objectiu de substitució del 18% de gas-oil per biodièsel i estableix que el 5% de les benzines sigui ETBE i etanol d'origen renovable de cara al 2015.

En aquest sentit l'Ajuntament hauria de promocionar els biocarburants (biodièsel i/o bioetanol) aplicant les següents mesures:

- Bonificant els vehicles que garanteixin en les especificacions tècniques que el vehicle pot funcionar amb biodièsel en percentatges superiors al 20%.
- Promocionant i impulsant estacions de servei que subministrin biodièsel dins l'entorn urbà del municipi.
- Bonificant l'ús i promocionant i impulsant estacions de recàrrega de bioetanol.

1.8.3. Creació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics

La demanda de l'ús de vehicles que utilitzin energies no dependents de combustibles fòssils és creixent, particularment dels vehicles elèctrics o híbrids. La promoció i l'extensió de l'ús d'aquests vehicles previst pels propers anys requereix disposar d'instal·lacions adequades per la seva recàrrega en l'espai públic.

Es proposa estudiar la reserva de places d'aparcament pels vehicles elèctrics en un aparcament públic cèntric del municipi. Aquestes places haurien de disposar de la infraestructura necessària per poder carregar les bateries dels vehicles mentre aquests estan estacionats. La instal·lació consisteix en un punt de subministrament de 220 volts estàndard per mitjà d'un endoll de seguretat.

En funció dels resultats obtinguts aquests tipus de punts s'ampliaran a diverses zones del municipi.

1.8.4. Foment de la conducció eficient

Altra mesura per tal de fomentar l'estalvi energètic en el sector del transport és la promoció de la conducció eficient.

Les tècniques de conducció eficient parteixen de la base de que el conductor amb el seu comportament té una gran influència sobre el consum de carburant del vehicle.

Mitjançant un conjunt de tècniques de conducció es pot aconseguir un estalvi mitjà del 20% de combustible, així com una reducció en les emissions de gasos contaminants: -50% de CO₂, -78% de monòxid de carboni, -50% d'òxid de nitrogen i menys contaminació acústica.

Amb la seva promoció també es contribueix a:

- Disminuir el risc d'accidents d'entre el 10 i el 25%.
- Reduir en la despesa de manteniment del vehicle: frens, embragatge, caixa de canvis i motor.
- Augmentar la comoditat per al conductor, menys estrès.

S'aconsella promoure la conducció eficient a través de campanyes informatives o convidant a la realització de cursos, col·laboracions i formació en les autoescoles del municipi.

Figura 37. Exemple d'una campanya de promoció de la conducció eficient



Font: RACC.

1.8.5. Millores sobre la contaminació acústica

La contaminació acústica pertorba les distintes activitats, interfereix la comunicació, la son, el descans i el que és més greu, crea estats de tensió i cansament que poden degenerar en malalties de tipus nerviós i cardiovascular.

Premià de Mar disposa d'una Ordenança municipal reguladora del Soroll i les Vibracions, i d'un mapa de capacitat acústica del municipi, de l'any 2011, i un mapa de soroll. Amb aquestes dues eines es disposa dels mapes de desviacions diürnes i nocturnes, que representen on la situació acústica actual incompleix els nivells de capacitat acústica de la zona. La Llei de protecció contra la contaminació acústica recomana com a nivell acceptable d'exposició 65 dB (A).

Les conclusions de l'estudi identificaven com a principal font de soroll a Premià de Mar el trànsit de vehicles. Aquest es 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.

Evidentment, la disminució de l'ús de l'automòbil a partir del traspàs de viatges a altres modes de transport, la pacificació del trànsit i una major fluïdesa del trànsit són mesures que aconseguiran reduir els nivells de soroll. Especialment es veurà millorada la situació acústica a la carretera de Premià de Dalt, pel canvi de secció i de trànsit que s'hi preveu.

Així mateix, l'ampliació de la zona pacificada implica disminucions de soroll de trànsit a la zona (com ja s'observava a la zona pacificada l'any 2004).

1.9. Accés a zones industrials i centres de treball

1.9.1. Promoure la realització de plans de mobilitat a les empreses

El pdM de l'RMB inclou entre les millores a contemplar en els Plans de mobilitat, en l'àmbit de la seva aplicació, la millora de la mobilitat a polígons industrials i centres generadors de mobilitat i promoure la realització de PDE per a les empreses públiques o privades amb més de 500 treballadors.

Els Plans de Desplaçaments d'Empresa (PDE) defineixen un conjunt d'actuacions que pretenen promoure la mobilitat sostenible i segura entre els treballadors de les empreses. La metodologia per realitzar aquests plans es recull en la guia metodològica interactiva per a la redacció de PDE elaborada per l'ATM i el Departament de Territori i Sostenibilitat.

Es proposa que es redactin aquests plans en els àmbits i empreses que determini el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire horitzó 2015 així com a totes les empreses de l'RMB amb més de 500 treballadors o visitants habituals que es trobin dins del perímetre d'un PME de CGM.

Així mateix, els PME podran determinar raonadament altres empreses dels polígons que han de fer un PDE. Es considera igualment necessari, en l'àmbit de l'RMB, que totes les empreses públiques de més de 500 treballadors elaborin un PDE.

Tot i les subvencions que va establir l'ICAEN i les bonificacions previstes en el Reial decret 404/2010, de 31 de març, "*por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral*", un nombre molt significatiu d'empreses obligades a redactar un PDE no l'han elaborat, la qual cosa fa necessari crear una campanya de conscienciació i promoure algunes accions de promoció.

D'altra banda aquests plans poden ser la porta d'entrada d'algunes empreses al programa d'acords voluntaris per a la reducció de les emissions de CO₂ que lidera l'Oficina catalana del canvi climàtic.

Pel que fa a seguretat viària poden aportar mesures sobre l'accidentalitat in itinere i en missió, aspecte de la seguretat viària encara no ben resolt en moltes empreses.

Les propostes d'actuació més recurrents recollides en els PDE ja elaborats són la promoció del cotxe compartit i el proveïment d'informació sobre l'oferta de transport públic així com d'aparcaments segurs per a les bicicletes dels treballadors i visitants.

Però resten encara moltes altres accions sobre accessibilitat, prioritat d'aparcament per vehicles no contaminants, augment d'eficiència dels viatges en missió, etc. que també són molt efectives. D'altres accions a promoure són:

- Incorporar en l'expedició del certificat ISO 14001 els criteris de mobilitat sostenible, i com instrument per garantir l'acompliment d'aquests criteris, la redacció de PDE.
- Establir mecanismes d'ajuda tècnica per a redactar PDE.
- Incorporar en les ordenances fiscals municipals sobre l'Impost d'Activitats Econòmiques (IAE) bonificacions per a promoure la redacció de PDE.
- Establir un mecanisme senzill de seguiment de les actuacions executades i crear un premi que valori el pla o l'execució de les seves mesures.

Els PDE s'han d'elaborar d'una manera concertada. L'ATM com a autoritat territorial de la mobilitat és l'organisme encarregat de la seva aprovació.

1.10. Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles

La promoció de l'educació ambiental en matèria de mobilitat és un eix bàsic per millorar la convivència, el respecte i la seguretat dels usuaris de l'espai públic. De la mateixa manera, és bàsic difondre la informació en relació a aquests aspectes a la ciutadania.

Les campanyes de comunicació i divulgació, les activitats a les escoles o altres actuacions, ajuden a sensibilitzar l'opinió pública i poden incidir alhora de moure's pel municipi de manera més segura, responsable i sostenible.

En relació a aquest fet, es presenten un seguit d'actuacions encaminades a promoure l'educació i la difusió de la mobilitat, per aconseguir un major respecte entre tots els usuaris dels modes de transport i vetllar per la protecció dels més vulnerables: vianants, infants, gent gran i ciclistes.

1.10.1. Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars

Desplaçar-se a peu és el més habitual a Premià de Mar. De fet, més de dos terços dels desplaçaments interns són en mode no motoritzat, dels quals la major part es realitzen a peu.

Per aquest motiu, cal garantir que aquests desplaçaments es facin amb les màximes garanties de seguretat, accessibilitat, continuïtat i comoditat per tota la població però donant especial atenció als col·lectius més dèbils com poden ser els escolars, la gent gran o les persones amb mobilitat reduïda (PMR).

El disseny d'una xarxa d'itineraris segurs i accessibles per cada centre escolar així com les actuacions de millora en el disseny del viari i de la senyalització necessàries han de permetre que el camí d'anada i tornada a l'escola sigui percebut com més segur pels membres que formen part de la comunitat educativa (alumnat, pares i mares i docents).

L'objectiu dels camins escolars és convertir el trajecte d'anar a peu o en bicicleta a l'escola en una activitat quotidiana agradable, saludable i segura per tal que els nens i les nenes puguin fer el trajecte sols. Es pot dissenyar a través d'un procés participatiu per part dels propis alumnes, i on s'involucri a professors, famílies, administració municipal, associacions i, si cal, els establiments del barri, constituint així també una eina d'educació important.

Els programes incorporen, en general, un conjunt de propostes relacionades amb: la modificació de la secció d'alguns carrers, la millora de la senyalització i senyalització específica, la gestió de l'aparcament, la millora de l'accessibilitat o la realització de tallers, campanyes i activitats diverses.

L'any 2014, l'Ajuntament de Premià de Mar amb la col·laboració de la Diputació de Barcelona va realitzar un treball per analitzar i definir la xarxa dels itineraris utilitzats pels nens i nenes per desplaçar-se fins a les escoles **La Lió** (barri de Llevant), **Montserrat** (barri de Banyeres), **El Pilar** (amb dos edificis, al barri del Maresme i de l'Eixample), i **Sant Cristòfol** (també amb dos edificis, al barri de l'Eixample, i l'altre al barri del Maresme). Aquests centres educatius s'hi ha afegit, per acord de la comissió de camins escolars, dos centres poliesportius utilitzats habitualment pels alumnes d'aquests centres bé sigui en horari lectiu o per a realitzar-hi activitats extraescolars: el Pavelló municipal esportiu de Premià de Mar i el Pavelló d'esports Voramar, tots dos situats al barri del Maresme.

L'Estudi de Camins escolars a Premià de Mar té el propòsit de consensuar i habilitar una xarxa de camins escolars que promoguin i facilitin que els nens i nenes en edat escolar que quotidianament es desplacen als centres escolars ho puguin fer preferentment a peu o en bicicleta, de manera autònoma i segura, sense l'acompanyament d'adults.

Els objectius genèrics ara exposats es concreten, al seu torn, en objectius més específics:

- Garantir l'accés dels escolars als diferents centres educatius amb les màximes condicions de seguretat.
- Minimitzar els efectes que els desplaçaments dels escolars puguin comportar a l'entorn del centre educatiu.

Els treballs realitzats han estat:

- Anàlisi territorial i socioeconòmic de l'àmbit d'estudi per a encaixar les dinàmiques pròpies de la població escolar amb les del conjunt del municipi.
- Diagnosi de la mobilitat escolar assenyalant-ne els trets característics principals.
- Auditoria tècnica de l'entorn dels centres posant de manifest els principals punts febles pel que fa a l'accessibilitat i la seguretat dels carrers de l'entorn dels centres.
- Proposició d'actuacions urbanístiques i sobre el viari públic per tal de corregir les deficiències detectades i complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat i accessibilitat.
- Proposició d'actuacions educadores i de difusió del camí escolar amb l'objectiu de potenciar la mobilitat sostenible i segura.
- Formular un programa d'actuacions amb les fases d'implementació i els costos associats.

El PMUS ha inclòs aquests itineraris escolars dins de la xarxa bàsica per a vianants (plànol 40), per tal que s'hi potenciï de forma prioritària la mobilitat a peu segura.

1.10.2. Moderar el trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars

Per tal de millorar la seguretat i reduir el risc d'accidentalitat dels escolars en el seu camí cap a i des de l'escola, es proposa realitzar diferents actuacions que limitin de manera efectiva el trànsit i la velocitat dels vehicles a motor així com la invasió de les voreres i passos de vianants.

S'aplicaran diferents mesures relacionades amb els camins escolars. Entre altres:

- Instal·lació de senyalització dels itineraris per augmentar la seguretat dels usuaris.
- Instal·lació d'elements que impedeixen l'estacionament dels vehicles sobre les voreres
- Ampliació de les voreres
- Tancament de carrers en els horaris d'entrada i sortida dels centres escolars
- Alternar el costat d'aparcament a cada cruïlla per obligar a reduir la velocitat de circulació (ziga-zaga)

1.10.3. Realitzar campanyes de sensibilització adreçades a la comunitat educativa per promoure un accés sostenible als centres

Els desplaçaments a peu o en bicicleta són modes adequats per fer els desplaçaments des dels domicilis dels membres que formen part de la comunitat educativa (escolars, professorat, personal administratiu, pares i mares, etc.) fins a les escoles, ja que no contaminen i l'espai públic que ocupen és mínim comparat amb el que necessita el vehicle privat.

Tot sovint, però, els pares dels escolars són les persones més reticents a que els seus fills/es vagin sols a peu fins a l'escola i, encara menys, en transport públic i en bicicleta. Per aquest

motiu, és necessari donar a conèixer les possibilitats i beneficis que dona aquesta pràctica així com vetllar perquè el desplaçament es realitzi en les millors condicions.

1.10.4. Promocionar la mobilitat sostenible

Per tal de promoure un canvi en els hàbits de mobilitat de la ciutadania i que aquests siguin interioritats per la població és necessari reforçar els missatges que es volen transmetre. Per aquest motiu és requerida la realització de campanyes continuades al llarg de l'any. Aquestes poden ser específiques de temes diversos relacionats amb la mobilitat sostenible i segura.

Organització i promoció de campanyes relacionades amb:

- El transport públic
- L'ús de la bicicleta com un mitjà de transport quotidià
- L'hàbit de caminar i els seus beneficis per a la salut
- Aparcar correctament (respectant els passos de vianants, les places reservades per PMR, etc.)
- Donar a conèixer el servei de cotxe multiusuari i de compartir cotxe
- Donar a conèixer les diferents ordenances municipals relacionades amb la mobilitat: soroll, circulació, aparcament, bicicleta, etc. i tenir especial cura en el seu compliment.

1.10.5. Promocionar el cotxe compartit

Des de l'any 2003 diversos ajuntaments s'han adherit al servei de www.compartir.org amb la voluntat d'incidir en la població en una altra manera de viatjar. Es tracta de compartir el cotxe tant a l'hora de fer un viatge com per als desplaçaments diaris a la feina.

La pàgina principal del portal ofereix diverses possibilitats de desplaçaments. Cada ajuntament decideix en quins grans blocs vol organitzar la recerca dels compartidors de vehicle, tot i que els més habituals solen ser per anar a treballar, anar a la universitat i anar de viatge.

Actualment hi ha 42 ajuntaments o entitats que participen del projecte: 33 són municipis catalans, als qual s'hi afegeix el Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona. La resta són de fora de Catalunya i s'hi poden trobar municipis del País Basc, la Comunitat de Madrid, Andorra i també el Parque Empresarial Zuatzu.

De moment la iniciativa ha generat 55.000 viatges anuals, suposant un estalvi aproximat de 100.000 trajectes. Si la mitjana d'ocupació general és d'1,2 persones per vehicle, els desplaçaments compartits tenen una mitjana de 2,8.

De l'experiència resultant al conjunt de tots els municipis que comparteixen la iniciativa s'extreu que la major part dels usuaris són persones que desitgen desplaçar-se cada dia al treball. El 44% demanen o ofereixen recorreguts amb una freqüència diària; el 17% setmanal i el 16% mensual.

En algun dels municipis on s'ha implantat el servei de "Compartir cotxe" també s'ha posat en marxa el servei de compartir aparcament, consistent en oferir una plaça que durant unes hores és buida.

En l'àmbit de Premià de Mar, el PMUS proposa millorar l'ocupació dels vehicles privats que accedeixen al centre urbà.

El mecanisme d'implantació del cotxe compartit es basa fonamentalment en una base de dades amb la informació referent als usuaris que es pot consultar per Internet o Intranet.

Amb l'ús d'aquests mitjans és possible permetre un contacte ràpid i dinàmic entre els interessats. El sistema inclou les dades referents a cada participant i les pròpies de la destinació:

- Nom, sexe, edat, telèfon, e-mail, adreça particular, fumador, conductor
- Característiques del vehicle
- Empresa i horari d'entrada o sortida en Hores i Minuts

En petites empreses o companyies amb menys demanda prevista de cotxe compartit el sistema de contacte es pot realitzar manualment. La gent interessada pot donar les seves dades personals al coordinador de Recursos Humans (o altra figura responsable), a la revista de l'empresa (si n'hi ha) o penjar-ho al menjador. Les persones que s'avinguin a compartir es posaran en contacte a través del mitjà que hagin escollit.

Existeixen 3 maneres diferents de portar a la pràctica un sistema de Cotxe Compartit.

- Des de l'Ajuntament
- Des de l'àmbit de l'empresa
- Des de l'àmbit del polígon o agrupació de polígons.

Per al primer dels casos solament cal inscriure's en un sistema obert d'Internet. En els altres dos, emmarcats en l'àmbit del sector privat, és important considerar altres aspectes a l'hora d'executar el projecte:

- Creació d'una base de dades amb sortida en forma de sistema de contactes a través de la Intranet de l'empresa o d'Internet en el cas dels polígons.
- Realitzar una campanya de promoció.
- Incentius econòmics per als treballadors que comparteixin. Per exemple, en forma d'una reparació anual gratuïta del vehicle.
- Facilitats (econòmiques i d'accés) d'aparcament al recinte de l'empresa.
- Suport en la formalització de pactes, compromisos i normes de convivència.
- Possibilitat de facilitar el retorn garantit en cas d'imprevistos

1.10.6. Consolidar la Setmana de la mobilitat Sostenible i Segura

La celebració de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura ha de ser un espai per reforçar la reflexió entre la ciutadania sobre el model de mobilitat que es vol pel municipi, amb l'objectiu d'adoptar canvis cap a formes més sostenibles de desplaçament en els hàbits de mobilitat.

Celebrar diferents activitats al llarg d'una setmana al voltant de la sensibilització i de promoció de les formes de mobilitat sostenible i segura. Algunes d'aquestes activitats poden ser:

- Cursa dels transports
- Exposicions sobre qüestions relacionades amb la mobilitat
- Campanya de multes simbòliques
- Habilitar únicament per a vianants, per una setmana, alguns carrers del municipi
- Realitzar prova pilot d'un servei de lloguer de bicicletes públiques
- Donar a conèixer el sistema de cotxe multiusuari i de cotxe compartit
- Bicicletada popular
- Concurs fotogràfic sobre la mobilitat sostenible
- Programació d'un Cicle de cinema relacionat amb la sostenibilitat i la mobilitat
- Promocions escolars per institucions superiors

1.10.7. Millorar els continguts a la secció de mobilitat i transport de la web de l'Ajuntament de Premià de Mar

En els darrers anys, internet s'ha mostrat com una de les eines més potents d'accés a la informació per part de la ciutadania. Disposar en un únic web de tota la informació relacionada amb la mobilitat a Premià de Mar ha de permetre a la ciutadania la possibilitat de triar la millor opció segons les circumstàncies de cada moment.

Millorar els continguts actuals a la web de l'Ajuntament de Premià de Mar dedicats a l'àmbit de la mobilitat amb informació a dos nivells: una estàtica amb els mateixos continguts que apareixerien a la guia de la mobilitat i, un segon apartat amb informació dinàmica que es va actualitzant permanentment:

- Afectacions de la via pública (talls de circulació, obres, etc)
- Informació sobre possibles incidències a la xarxa de transport públic
- Informació sobre el desenvolupament del Pla de Mobilitat Urbana (actes, comissions, documents de treball, etc)
- Possibilitat de consultar el millor itinerari en transport públic des d'un punt de Premià de Mar a un altre, aplicatiu informàtic similar al Vull anar...
- Enllaços a les pàgines web d'operadors o altres institucions relacionades amb la mobilitat
- Apartat específic per les obres d'infraestructures i projectes de mobilitat que afecten al municipi
- Informació relacionada a la xarxa de transport públic (autobús urbà, autobús interurbà)

1.10.8. Promoure l'organització de cursos de conducció eficient i segura en bicicleta

La bicicleta es configura com un dels mitjans de transport amb potencial en els propers anys per al municipi de Premià de Mar. Per això es realitzaran un conjunt d'actuacions que milloraran la xarxa (ampliació d'espais per a la circulació de bicicletes, aparcaments, etc.).

La convivència amb els altres mitjans de transport i usuaris de l'espai públic requereix que els ciclistes potencials guanyin en confiança i en seguretat en sí mateixos i coneguin les normes bàsiques de circulació i convivència amb altres mitjans, de manera que es faciliti que més gent opti per desplaçar-se en bicicleta habitualment i ho faci de forma segura.

El PMU proposa organitzar cursos de circulació en bicicleta a dos nivells; un primer d'iniciació per aquelles persones que no han circulat mai en bicicleta, de manera que es familiaritzin amb els diferents components mecànics d'aquesta, practiquin l'arrencada, l'equilibri, la frenada, etc. en un entorn tancat a la circulació.

Un segon curs de nivell més avançat estaria adreçat a aquelles persones que volen aprendre a circular de forma segura en bicicleta per Premià de Mar, tot compartint l'espai amb la resta d'usuaris de l'espai públic. Es faria especial èmfasi en qüestions referides als drets i deures com a ciclistes i al coneixement de la normativa de circulació que regula la circulació de les bicicletes.

1.10.9. Difondre l'oferta dels modes no motoritzats

Amb la intenció d'augmentar el número de desplaçaments que es realitzen amb modes no motoritzats és necessari donar a conèixer les diferents opcions existents així com els aspectes positius de la seva pràctica quotidiana.

Caldrà donar a conèixer mitjançant diferents canals (revista municipal, web de la mobilitat, etc.) tota la informació que pugui estar relacionada amb els modes no motoritzats per tal de fer-ne promoció entre la ciutadania. La informació faria referència a propostes d'itineraris, consells, activitats, etc.

1.11. Creació i/o modificació de normatives existents

En els Plans de Mobilitat Urbana i Sostenible, una part de les actuacions proposades requereixen l'adaptació d'ordenances, plans i altres normatives municipals existents. Per tant, és convenient acompanyar les actuacions fins ara proposades amb les corresponents propostes de modificació de normatives existents, o crear-ne de noves.

D'altra banda, és important que el PMUS proposi millores d'accessibilitat dels principals centres generadors com ho són els polígons industrials o centres educatius i sanitaris. Aquestes actuacions s'hauran de realitzar sempre en col·laboració amb la Generalitat de Catalunya, Diputació de Barcelona, ATM de Barcelona i també amb les empreses que s'hi localitzin.

A continuació es presenten un conjunt d'actuacions relacionades amb les ordenances municipals i també en tot allò que permeti millorar la mobilitat dels centres generadors de mobilitat de Premià de Mar.

1.11.1. Modificar l'Ordenança de circulació viària de Premià de Mar

La normativa aplicable a Premià és el propi Reglament general de circulació, amb les seves modificacions (Reial Decret 1428/2003, de 21 de novembre, del *Reglamento General de Circulación* para la aplicació y desenvolupament del text articulat de la *Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial*, aprovat per el Reial Decret Legislatiu 339/1990, de 2 de març)

Tenint en compte que el reglament és un marc regulador de caràcter comú per al conjunt d'Espanya, generalment els municipis de major població disposen d'una normativa específica que regula aspectes més específics de la mobilitat urbana (Reglament del servei públic municipal de transport col·lectiu urbà de viatgers). En aquest sentit, es fa necessari que l'Ajuntament actualitzi l'ordenança d'acord amb els nous requeriments de mobilitat. Particularment, que englobi aspectes relacionats amb la circulació de vehicles a motor, les bicicletes, l'estacionament, els vianants i la seguretat viària, entre d'altres.

Modificació de l'ordenança actual per tal d'incorporar, entre d'altres, dels següents elements:

- Els nous requeriments establerts en el Reglament general de circulació
- Nous mitjans de transport
- Circulació dels vianants
- Senyalització i condicions de circulació de les àrees ambientals

1.12. Actuacions corresponents a altres administracions

Prèviament s'han revisat les actuacions definides en els plans territorials de nivell jeràrquic superior al PMUS i que afectin al municipi de Premià de Mar. S'inclou una síntesi a continuació:

1.12.1. Actuacions corresponents al Pla Territorial General de Catalunya i el Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PTMB),

- Trasllet de la línia de rodalia Barcelona-Mataró a l'interior
- Nou sistema de distribució dels trànsits interiors de la comarca en paral·lel a l'autopista C-32 entre Montgat i Pineda amb diferents opcions alternatives per trams.

1.12.2. Actuacions corresponents al Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026 (PITC)

- Crear una variant de l'actual línia ferroviària Barcelona-Mataró que permeti donar centralitat a les estacions i eliminar la barrera que actualment suposa el ferrocarril respecte a l'accés al mar.
- Creació de carrils específics per al bus als corredors d'entrada a Barcelona i a les entrades de les principals àrees urbanes, entre ells a la carretera C-31 un quilòmetre abans de la bifurcació amb la Pota Nord (B-20) fins a Mataró
- El trasllat de la N-II al corredor de la C-32.
- L proposes per al període de transició 2006/2016: introducció d'un peatge tou a la C-32 i la construcció de l'alternativa a l'N-II.

1.12.3. Actuacions corresponents al Pla director d'infraestructures a la Regió Metropolitana de Barcelona 2011-2020 (pdl)

- L'acció IN07 preveu la construcció de 5 aparcaments (o ampliació de capacitat) a la línia R1. La construcció dels nous aparcaments d'intercanvi inclourà un anàlisi relatiu a la incorporació d'un sistema segur de bicicletes. Un d'aquests nous aparcaments és a Premià de Mar.

1.13. Mesures del PDM associades al PMUS

Les Directrius nacionals de mobilitat constitueixen el marc per a l'aplicació dels objectius de mobilitat fixats per la Llei de mobilitat 9/2003. Aquesta llei, juntament amb el Decret 466/2004, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat defineixen el marc per a la redacció dels Plans Directors de Mobilitat.

La Llei de Mobilitat té per objecte establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els objectius esmentats i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

El pdM de la Regió Metropolitana de Barcelona va ser el primer document d'aquestes característiques que es va redactar a Catalunya i és l'antecedent pels plans directors de mobilitat que promouen la resta de consorcis de transport públic que existeixen a Catalunya.

Segons la Llei de Mobilitat, els plans directors són l'aplicació concreta a cada àmbit territorial d'allò que disposen les Directrius Nacionals de Mobilitat i han de recollir, principalment, els aspectes següents:

- Seguiment i gestió de la mobilitat de la zona
- Ordenació del transport interurbà
- Promoció del transport públic col·lectiu
- Foment de l'ús de la bicicleta i dels desplaçaments a peu
- Ordenació i explotació de la xarxa viària principal de la zona
- Organització de l'aparcament
- Transport i distribució de mercaderies

1.13.1. Actuacions a la xarxa de carreteres

- Pla de seguretat viària 2018-2021.

1.13.2. Actuacions a la xarxa ferroviària

- P&R a les proximitats de les estacions i capçaleres de les línies d'autobús interurbanes. Un d'aquests punts es situaria a l'estació de Rodalies Renfe de Premià de Mar.
- Millora de l'accessibilitat a les Xarxes Ferroviàries. L'estació de Premià de Mar no es troba 100% adaptada.

1.13.3. Actuacions a la xarxa d'autobusos

- Seguiment anual de la demanda de les línies interurbanes segons tipologia: les línies de Premià de Dalt i Vilassar de Dalt (amb connexió amb l'estació Renfe de Premià de Mar) estan incloses en aquesta proposta.

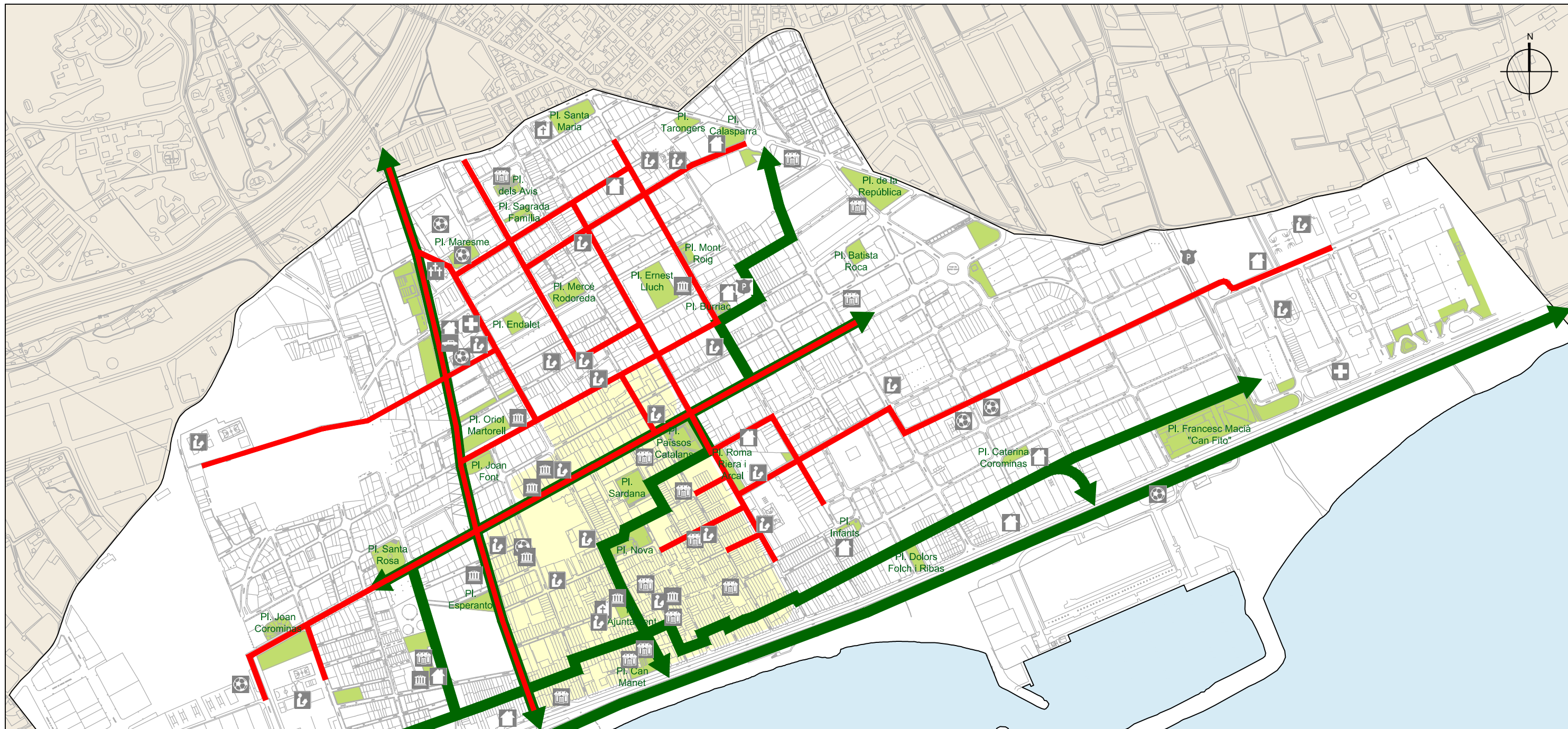
1.13.4. Actuacions de millora d'accés als centres de treball

Es tracta de connectar, mitjançant una xarxa de petites vies per a vianants i bicicletes, els polígons industrials i altres centres generadors de mobilitat amb les estacions de tren i els nuclis urbans dels municipis més propers.

- Creació d'un itinerari ciclable des de l'estació de Renfe de Premià de Mar fins al centre generador de mobilitat constituït pel polígon industrial de la Buvisa, dels termes municipals de Premià de Dalt i Teià, i limítrof a Premià de Mar.

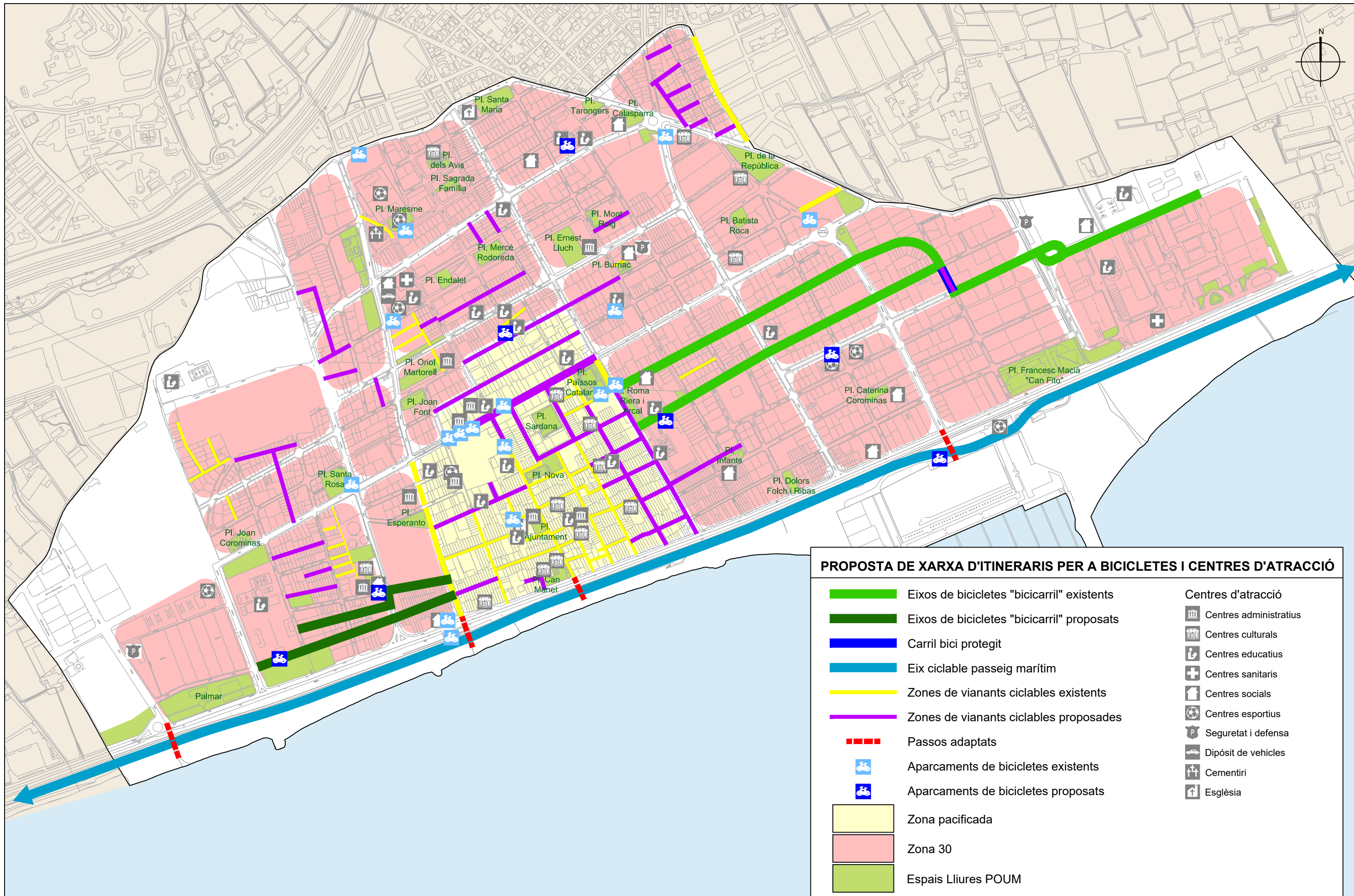
1.13.5. Actuacions a la xarxa de vies ciclistes

- En l'àmbit d'influència de Premià de Mar es preveuen itineraris de xarxa bàsica per a bicicletes a la carretera de Premià de Dalt BV-5024 fins connectar amb la xarxa urbana.
- Es preveu un aparcament tancat per a bicicletes a l'estació de Premià de Mar.



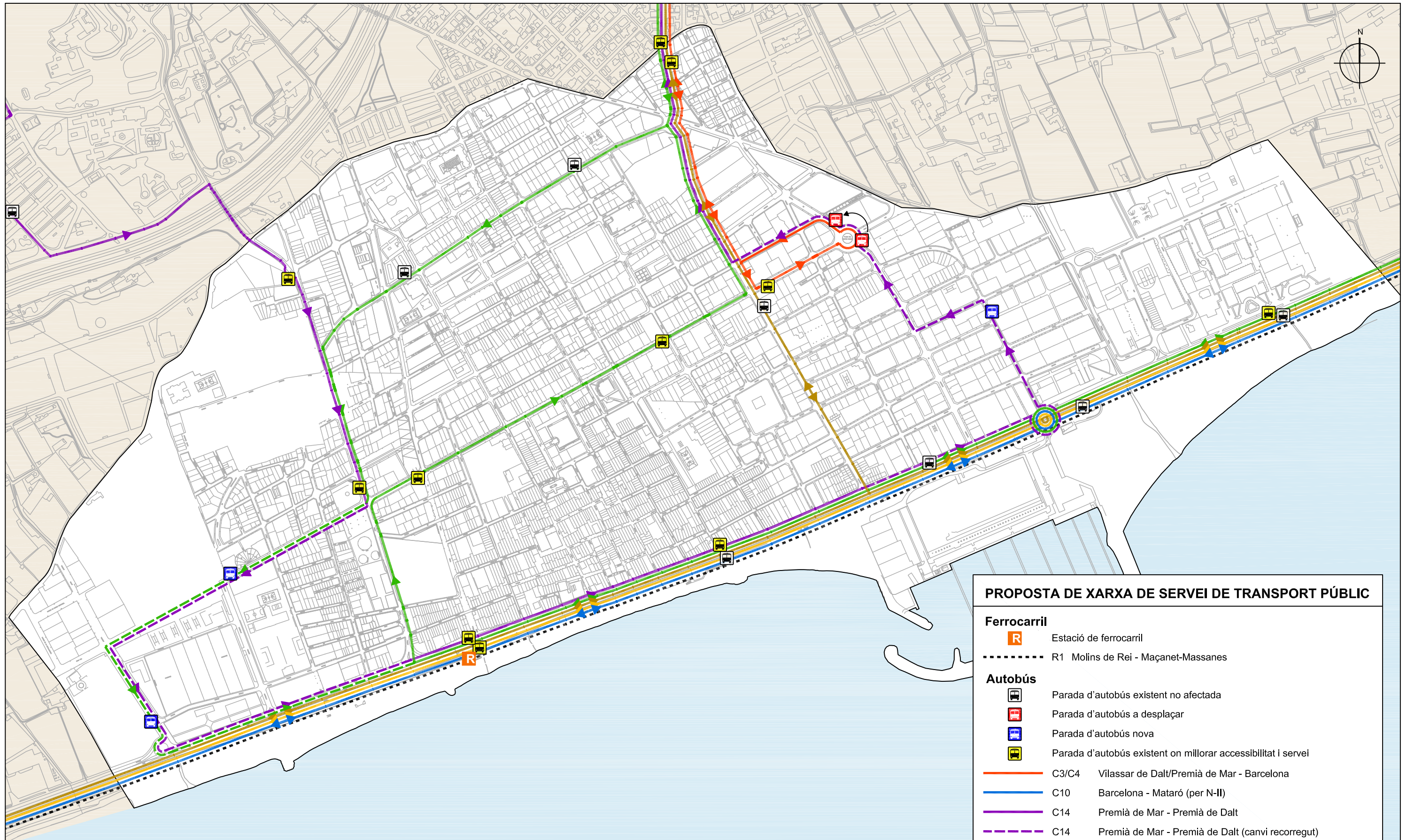
PROPOSTA D'ITINERARIS DE VIANANTS I CENTRES D'ATracció

	Eixos principals de vianants		Centres administratius
	Camí escolar a peu		Centres culturals
	Zona pacificada		Centres educatius
	Espais Lliures POUM		Centres sanitaris
			Centres socials
			Centres esportius
			Seguretat i defensa
			Dipòsit de vehicles
			Cementiri
			Església




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

- Eixos de bicicletes "bicicarril" existents
 - Eixos de bicicletes "bicicarril" proposats
 - Carril bici protegit
 - Eix ciclable passeig marítim
 - Zones de vianants ciclables existents
 - Zones de vianants ciclables proposades
 - Passos adaptats
 - 🚲 Aparcaments de bicicletes existents
 - 🚲 Aparcaments de bicicletes proposats
 - Zona pacificada
 - Zona 30
 - Espais Lliures POUM
-
- Centres d'atracció
 - 🏛️ Centres administratius
 - 🎨 Centres culturals
 - 📖 Centres educatius
 - 🏥 Centres sanitaris
 - 🏠 Centres socials
 - 🏆 Centres esportius
 - 🚔 Seguretat i defensa
 - 🚗 Dipòsit de vehicles
 - ✝️ Cementiri
 - 🏪 Església















PROPOSTA DE XARXA DE SERVEI DE TRANSPORT PÚBLIC

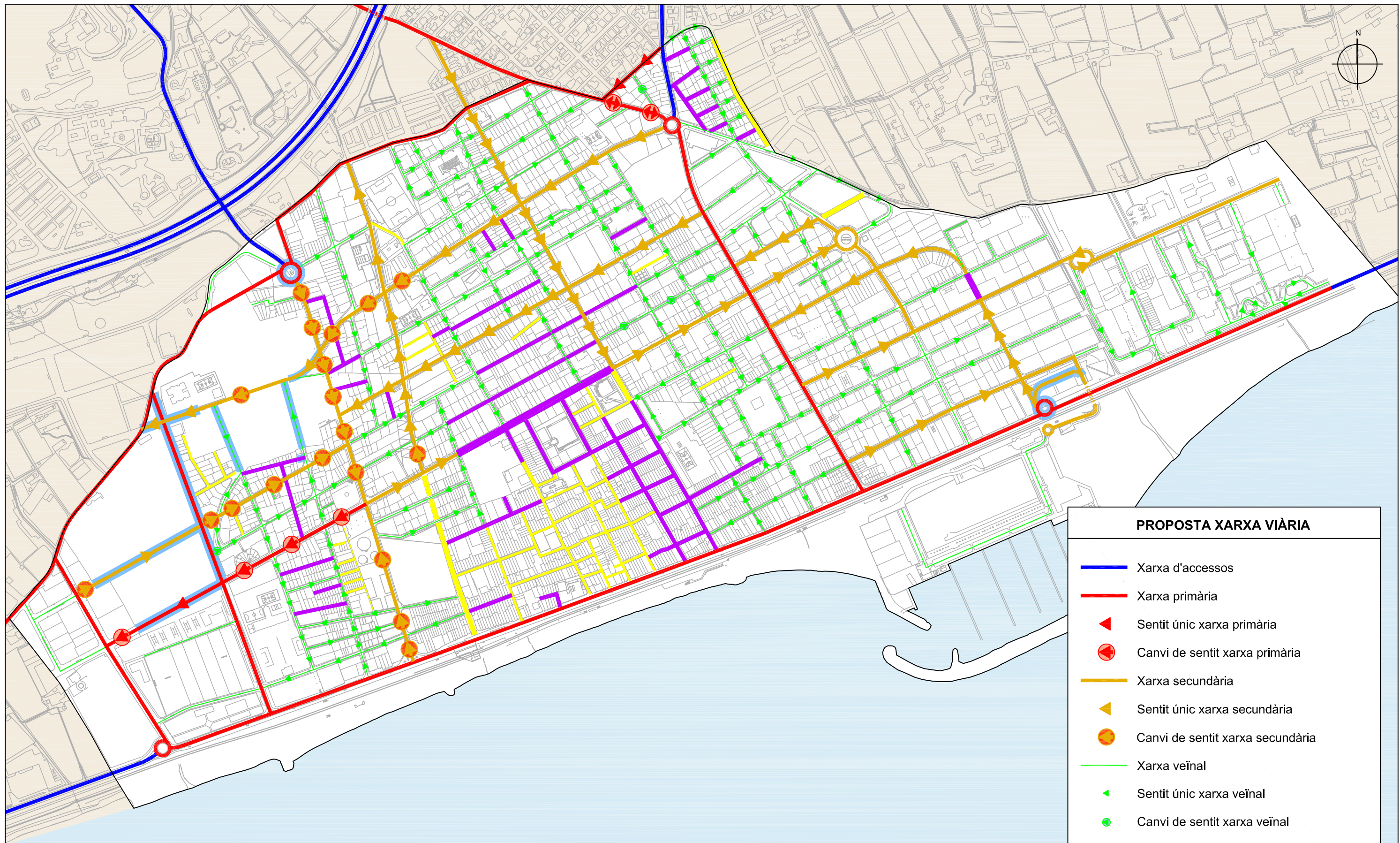
Ferrocarril

-  Estació de ferrocarril
- R1 Molins de Rei - Maçanet-Massanes

Autobús

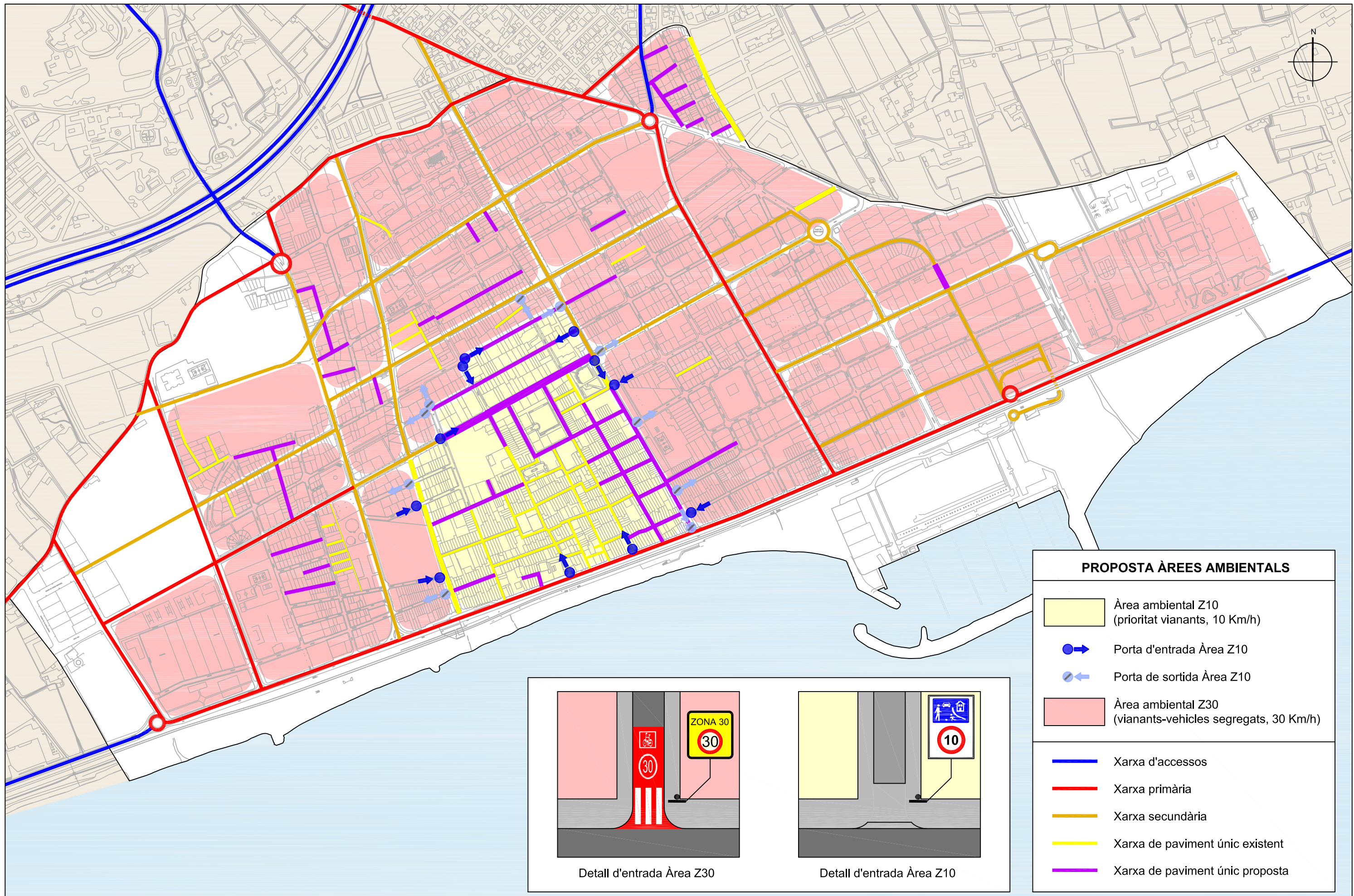
-  Parada d'autobús existent no afectada
-  Parada d'autobús a desplaçar
-  Parada d'autobús nova
-  Parada d'autobús existent on millorar accessibilitat i servei

-  C3/C4 Vilassar de Dalt/Premià de Mar - Barcelona
-  C10 Barcelona - Mataró (per N-II)
-  C14 Premià de Mar - Premià de Dalt
-  C14 Premià de Mar - Premià de Dalt (canvi recorregut)
-  C30 Mataró - Vilassar de Dalt
-  C30 Mataró - Vilassar de Dalt (canvi recorregut)
-  N80 Barcelona - Mataró (nocturna)
-  N81 Barcelona - Vilassar de Dalt (nocturna)

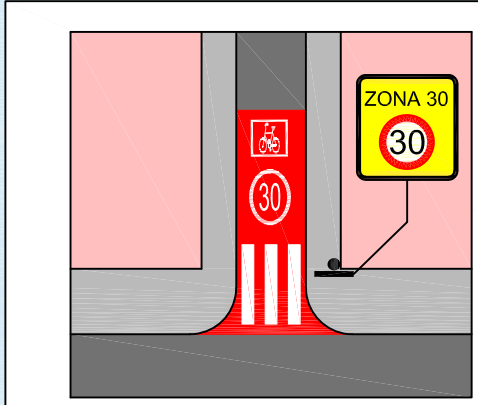


PROPOSTA XARXA VIÀRIA

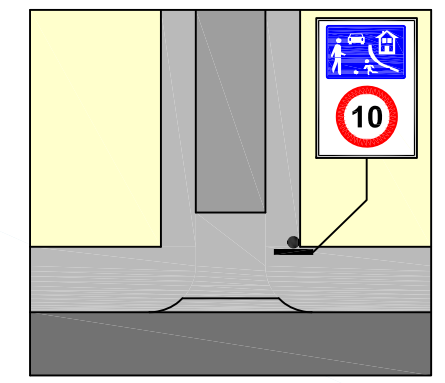
- Xarxa d'accessos
- Xarxa primària
- ◀ Sentit únic xarxa primària
- ◀ Canvi de sentit xarxa primària
- Xarxa secundària
- ◀ Sentit únic xarxa secundària
- ◀ Canvi de sentit xarxa secundària
- Xarxa veïnal
- ◀ Sentit únic xarxa veïnal
- ◀ Canvi de sentit xarxa veïnal
- Xarxa de paviment únic existent
- Xarxa de paviment únic proposta
- Nous vials previstos al planejament urbà



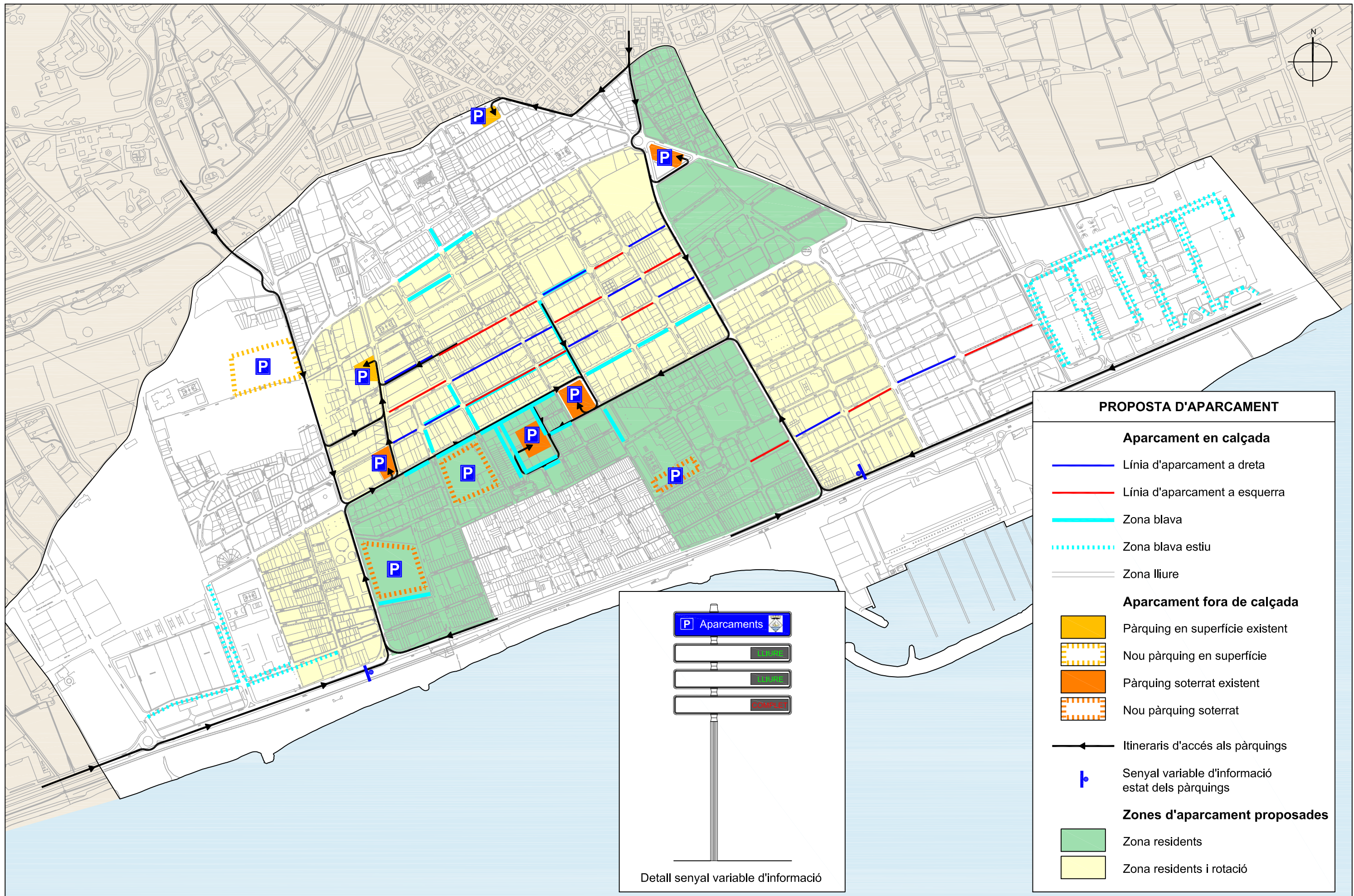
PROPOSTA ÀREES AMBIENTALS	
	Àrea ambiental Z10 (prioritat vianants, 10 Km/h)
	Porta d'entrada Àrea Z10
	Porta de sortida Àrea Z10
	Àrea ambiental Z30 (vianants-vehicles segregats, 30 Km/h)
	Xarxa d'accessos
	Xarxa primària
	Xarxa secundària
	Xarxa de paviment únic existent
	Xarxa de paviment únic proposta



Detall d'entrada Àrea Z30



Detall d'entrada Àrea Z10



PROPOSTA D'APARCAMENT

Aparcament en calçada

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

Aparcament fora de calçada

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

— Itineraris d'accés als pàrquings

— Senyal variable d'informació estat dels pàrquings

Zones d'aparcament proposades

- Zona residents
- Zona residents i rotació

