

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

Resposta tècnica a l'informe de participació,
fase de proposta de mesures



Juny 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

ÍNDEX

1. PARTICIPACIÓ DEL PLA D'ACCIÓ DEL PMUS	1
1.1. INTRODUCCIÓ	1
1.2. SESSIONS DE PARTICIPACIÓ.....	1
1.3. SUGGERIMENTS DE MILLORA	1
2. VALORACIONS I INCORPORACIÓ DE LES APORTACIONS AL PMUS	2
2.1. VALORACIÓ I INCORPORACIÓ DE LES APORTACIONS DE LA SESSIÓ AL PMUS	2
2.1.1. Àmbit 1: <i>Mobilitat a peu</i>	2
2.1.2. Àmbit 2: <i>Mobilitat en bicicleta</i>	3
2.1.3. Àmbit 3: <i>Mobilitat en transport col·lectiu</i>	3
2.1.4. Àmbit 4: <i>Mobilitat en vehicle motoritzat</i>	4
2.1.5. Àmbit 5: <i>Aparcament</i>	4
2.2. VALORACIÓ I INCORPORACIÓ DE LES APORTACIONS EN EL WEB AL PMUS	5

1. PARTICIPACIÓ DEL PLA D'ACCIÓ DEL PMUS

1.1. INTRODUCCIÓ

L'Ajuntament de Premià de Mar està elaborant, amb el suport de la Diputació de Barcelona, el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS). El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible és l'eina de treball per definir el model i les estratègies de mobilitat del municipi definint uns criteris de mobilitat compartits. La voluntat municipal és aprovar el PMUS, fomentant la implicació activa dels agents socials del municipi potenciant la reflexió i la participació ciutadana fonamentada en l'anàlisi tècnica

A continuació es presenta la síntesi del procés de participació ciutadana sobre les propostes del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Premià de Mar. Concretament, mostra les aportacions rebudes per part de la ciutadania i justifica com s'han considerat en el document del PMUS.

Les aportacions realitzades durant els tallers i rebudes a l'espai web han estat valorades i treballades per l'equip tècnic, l'ajuntament de Premià de Mar i la Diputació de Barcelona. El present document mostra com s'han agrupat i treballat les propostes i aportacions recollides. També les que han estat incorporades al PMUS.

1.2. SESIONS DE PARTICIPACIÓ

Una vegada finalitzada la fase de diagnòstic, l'equip redactor (conjuntament amb l'Ajuntament i Diputació de Barcelona) ha elaborat les propostes d'actuació del PMUS s'han realitzat diferents processos participatius amb l'objectiu de recollir suggeriments de millora.

S'ha realitzat una sessió de presentació i debat de les propostes de mesures i s'ha habilitat un espai web per facilitar, també, la participació telemàtica.

La sessió presencial va tenir lloc el dia 4 de març de 2017 i l'assistència registrada va ser de 9 persones.

La sessió participativa es va organitzar en dues parts. La primera part és va realitzar una presentació sobre les propostes en cada àmbit, on es va fer un recordatori de les principals línies d'actuació, per part de l'equip redactor del PMUS. En un segon moment es va organitzar el treball i el debat amb les persones participants.

1.3. SUGGERIMENTS DE MILLORA

Cal esmentar que d'acord amb la Llei 9/2003 de mobilitat, els PMUS són el document "*bàsic per configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis*". Així, les actuacions que recull el PMUS de Premià de Mar configuraran les estratègies de mobilitat sostenible del municipi en els propers anys. És un fet comú que durant les sessions de participació els ciutadans i ciutadanes facin aportacions i propostes d'aspectes molt concrets, utilitzant una escala de treball diferent a l'escala d'abast del PMUS.

L'equip de treball del PMUS de Premià de Mar (format per professionals de l'ajuntament, diputació i equip redactor) ha dut a terme la tasca que considerar, classificar i incorporar (en les casos que ha estat viable) les suggerències que s'han recollit durant les sessions de participació.

2. Valoracions i incorporació de les aportacions al PMUS

2.1. VALORACIÓ I INCORPORACIÓ DE LES APORTECIONS DE LA SESSIÓ AL PMUS

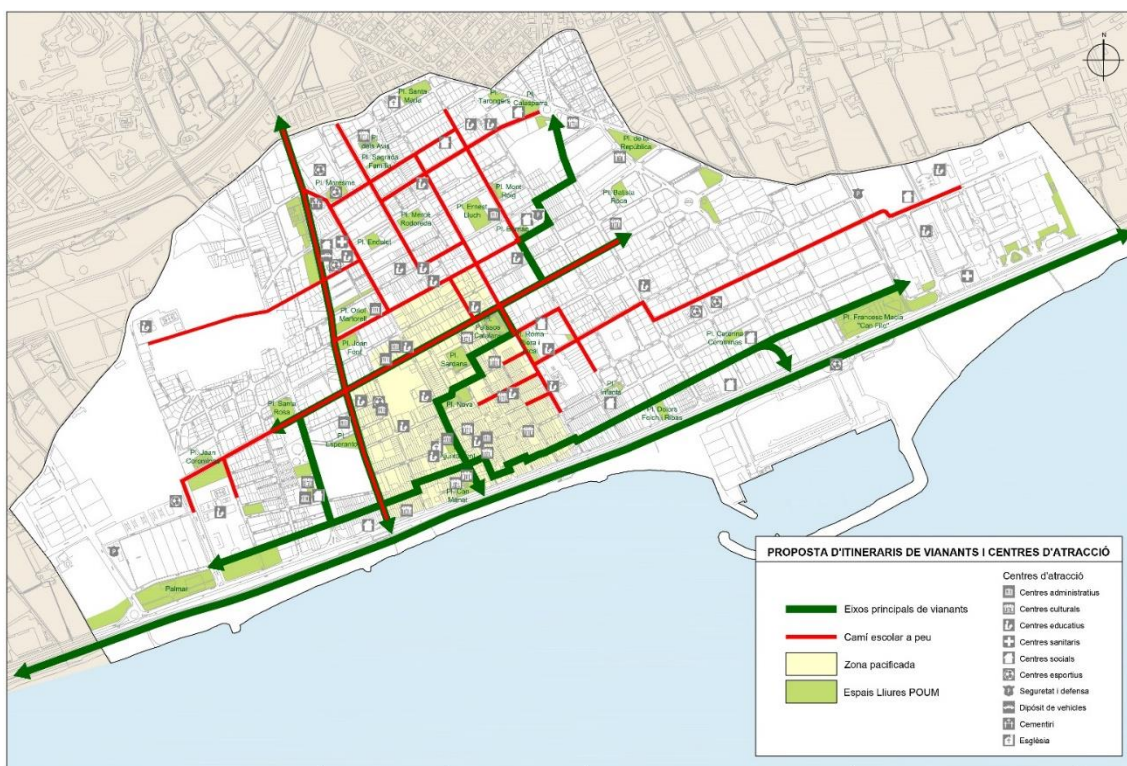
2.1.1. ÀMBIT 1: MOBILITAT A PEU

En l'àmbit dels vianants les aportacions rebudes fan referència, entre d'altres, a ampliar la zona pacificada del centre urbà, millorar els itineraris de la xarxa bàsica a peu i permeabilitzar les travesseres urbanes.

En aquest sentit, el PMUS proposa augmentar l'espai pacificat al municipi per millorar l'espai de vianants (actuació 6.1.1). La millora d'aquestes vies han de millorar les connexions a peu entre els equipaments del nucli antic i les zones més comercials del centre. Pel que fa a la millora dels itineraris de la xarxa bàsica a peu i la permeabilitat de les travesseres urbanes, es mantenen les propostes realitzades (actuacions 6.1.2 i 6.1.6).

Pel que fa als camins escolars, el PMUS recull a l'actuació 6.10.1 Implantar actuacions de millora d'itineraris de camins escolars. Així, les actuacions específiques (zones d'encotxament i desencotxament, instal·lació d'elements reductors de velocitat, tipologia dels passos de vianants,...) per a l'entorn de cada centre han de ser considerades en el projecte de camí escolar del municipi.

Xarxa d'itineraris per a vianants

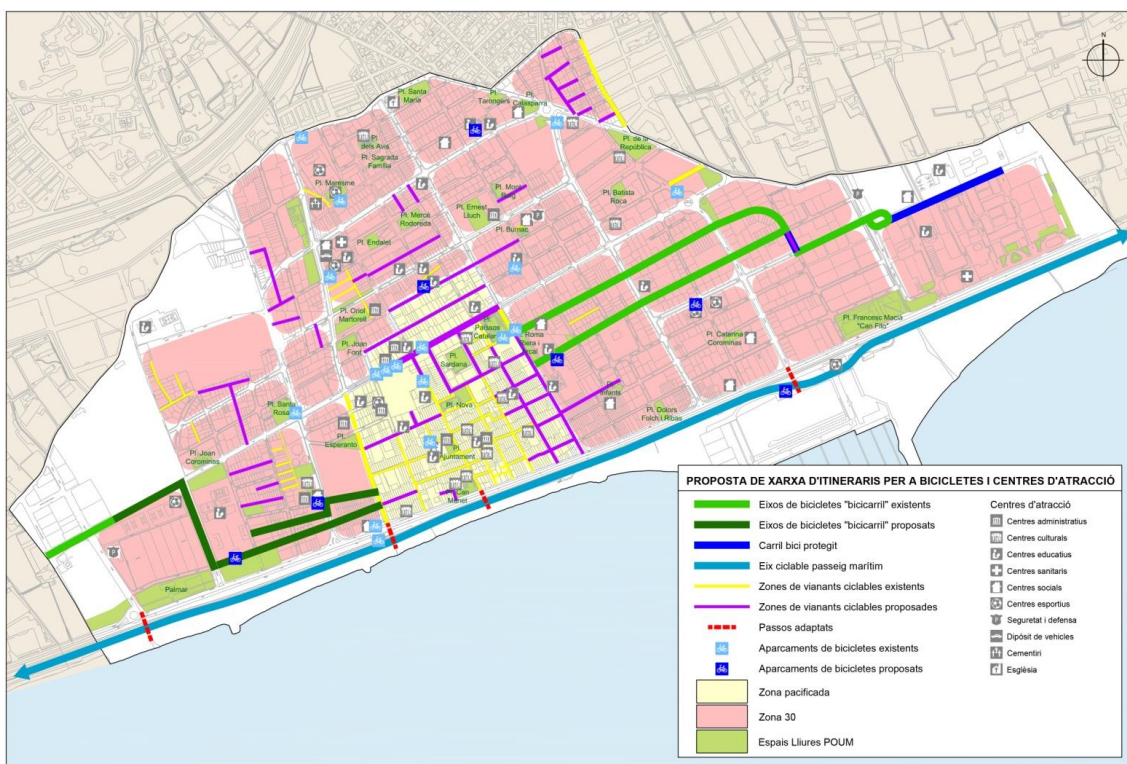


2.1.2. ÀMBIT 2: MOBILITAT EN BICICLETA

En l'àmbit de la bicicleta el PMUS contempla la millora dels itineraris ciclistes interurbans a les actuacions de "Millora de l'itinerari ciclista pel passeig Marítim, dins del projecte de carril bici del Maresme (6.2.3)", i "Millora de les connexions en bicicleta amb el Barcelonès a través de la Xarxa Pedalable Metropolitana o BiciViva (6.2.2)". Cal esmentar que l'actuació principal per fomentar l'ús de la bicicleta es fonamenta en definir uns eixos principals, però sobretot, en la pacificació del trànsit motoritzat (actuació 6.4.2). La pacificació del trànsit permet als ciclistes circular per la calçada amb seguretat i comoditat.

El PMUS preveu, a l'actuació 6.2.5, incrementar la dotació d'aparcaments per a bicicletes.

Proposta de xarxa de bicicletes. Zona pacificada i zones 30, i itineraris bici-carril



2.1.3. ÀMBIT 3: MOBILITAT EN TRANSPORT COL·LECTIU

En referència al transport públic, les aportacions realitzades van girar entorn a la modificació del traçat de la línia C-14 i la informació a l'usuari.

Amb l'ampliació de la línia C-14 (actuació 6.3.1) es millora la connectivitat dels barris de Can Pou i Camp de Mar. La millora de la informació a l'usuari del transport públic (actuació 6.3.5) ha de ser completa, clara, actualitzada i accessible.

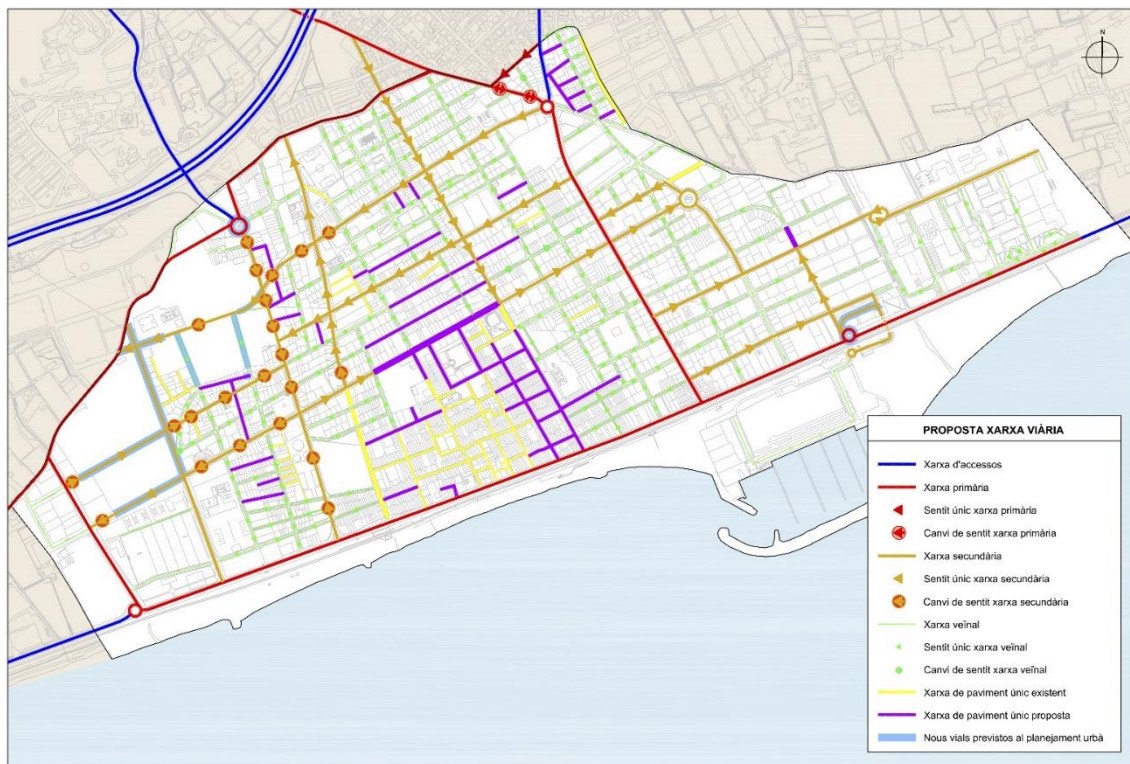
2.1.4. ÀMBIT 4: MOBILITAT EN VEHICLE MOTORITZAT

Les propostes en referència a l'àmbit del vehicle privat fan referència a la proposta de jerarquització de la xarxa (actuació 6.4.1). Es contempla la proposta del procés de participació i s'actualitza la jerarquització de la xarxa. D'aquesta manera no es divideix el barri del Gas per vies de xarxa primària i així es minimitza el trànsit de pas per l'interior del barri.

També s'ha considerat oportuna la proposta d'estudiar que la carretera BV-5024 en el tram entre el carrer Sant Lluís i la N-II pugui ser de doble sentit de circulació. D'aquesta manera es pot disposar d'una sortida addicional cap a la nacional.

Per altra banda, es desestima la proposta de prolongament de la xarxa principal pel Camí del Mig fins arribar a la BV-5024 degut a que hi ha proposada una nova rotonda que ha de servir per derivar el trànsit. Una rotonda és una intersecció més segura que una cruïlla ja que elimina punts de conflicte.

Proposta de xarxa viària



2.1.5. ÀMBIT 5: APARCAMENT

Les propostes de noves zones d'aparcament s'han pres en consideració i s'afegeix una nova zona d'aparcament en superfície en el terreny que queda delimitat per la BV-5024 i la nova rotonda (actuació 6.5.1).

2.2. VALORACIÓ I INCORPORACIÓ DE LES APORTACIONS EN EL WEB AL PMUS

Degut al major nivell de detall de les aportacions en el web que en la sessió de treball, s'ha donat resposta a cada sol·licitud posant-la en relació amb alguna de les propostes del PMUS.

Stop&Go estació de tren

03/03/2017 22:46h · Manel

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

Resposta: De manera generalitzada a tot el municipi, el PMUS proposa un major control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública (actuació 6.5.4). L'estacionament per un breu període de temps és una pràctica freqüent que s'ha de corregir.

També es contempla aquesta situació en particular en les *“Actuacions per a la millora de la velocitat comercial del bus urbà (6.3.2)”*. Es recomana efectuar un major control i sancionar als vehicles que s'hi detinguin. En cas de ser necessari es pot estudiar un control per càmera.

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

03/03/2017 22:30h · Manel

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

Resposta: El PMUS contempla dins de les seves actuacions pacificar la Nacional II (actuació 6.4.6). El tram urbà de la N-II quedarà entre dues rotondes (l'actual amb el carrer Torrent Malet i una nova rotonda a l'accés del port). Aquesta infraestructura ha de permetre realitzar els canvis de sentits.

Si es detecten moviments no permesos, es poden dissuadir amb un major control o un reforç en la senyalització.

Impedir el pas de motocicletes per la vorera del carrer Ponent

03/03/2017 22:18h · Manel

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

Resposta: El PMUS proposa un major control de la indisciplina de l'aparcament a la via pública (actuació 6.5.4).

Carretera de Vilassar de Dalt

03/03/2017 22:06h · Manel

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

Resposta: L'amplada de la calçada de la carretera de Vilassar de Dalt no permet una configuració amb tres carrils d'ample adient.

Un major control de les velocitats a la via (un 38% dels vehicles superen el límit de velocitat) ajudarà a millorar els problemes de mobilitat i seguretat viària (actuacions 6.7.1 i 6.7.2).

Carrer Abat Oliva

03/03/2017 21:52h · Manel

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

Resposta: 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.

La proposta de xarxa de circulació del PMUS evita, en la mesura del possible, carrers amb doble sentit de circulació fora de la xarxa primària (actuacions 6.4.1 i 6.4.4).

Actuacions Torrent Castells

03/03/2017 21:48h · Manel

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

Resposta: El PMUS té com a una de les seves mesures “*Augmentar l'estacionament fora de calçada (6.5.2)*”. S'ha rebaixat la jerarquització de l'avinguda Torrent Castells, de xarxa primària a xarxa secundària, el que ha d'ajudar a rebaixar els nivells de trànsit.

M'imagino

12/02/2017 23:26h · judithsunyer

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

Resposta: El PMUS presenta mesures de pacificació (actuació 6.1.1) i de millora de la permeabilitat de travesseres urbanes (actuació 6.1.6.).

Més miralls als encreuaments!!

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

Aportació: Hola! Sóc Míriam veïna de Premià de Mar des de fa 21 anys i tinc el carnet de conduir des de fa 4 anys i mig. Premià de Mar és considerat un poble, però hi ha una gran densitat de població, és a dir, que el volum de vehicles motoritzats augmenta any rere any. A Premià de Mar com a Premià de Dalt (el barri Cotet) hi ha molts encreuaments que la visibilitat per travessar els carrers en vehicles motoritzats, i fins i tot, caminant, és baixa o nul·la. Tant és així, que fa uns anys hi havien col·locats més miralls a encreuaments que no pas ara; és més, els pocs que n'hi han tenen el vidre trencat. Dit això, fa uns 4 anys vaig tenir un accident en un d'aquests "punts negres" dins del barri Cotet i veïns del barri, en el moment de l'accident, es queixaven de que no era la primera ni seria l'última vegada que veurien un accident en aquell punt per la absència d'un mirall. Per aquest motiu, agrairia que el/s responsable/s tant de la seguretat civil com vial, posin més miralls a aquells "punts negres" repartits per tota la població de Premià de Mar i Premià de Dalt (barri Cotet), ja que crec que no hi ha dret que cada vegada que haguem de sortir al carrer, haguem d'anar amb por de no atropellar a ningú o de no ser atropellats per altres persones en molts dels encreuaments. Alguns dels "punts negres" que necessitarien que hi hagués un mirall per a poder fer l'stop sense causar cap accident són: - Carrer Lleida amb carrer Girona (41.497167, 2.360984). - Carrer Ramon Llull amb carrer Mossèn Jacint Verdaguer (41.494198, 2.360065). - Passatge del General Prim amb carrer de la Mercè (41.495406, 2.355618). Us adjunto fotografies d'aquests encreuaments en concret. Em poso a l'espera d'una resposta que pugui posar punt final a aquests maleïts "punts negres" amb la col·locació de més miralls. Gràcies per la vostra atenció d'avantmà. Atentament, Míriam, una veïna de Premià de Mar.

Resposta: Les actuacions "Pla de sentits únics de circulació (6.4.4)" i "Millorar la seguretat a les cruïlles (6.7.1)" proposades al PMUS van en consonància de reduir els punts conflictius entre vehicles i vianants.

Fomentar l'ús de la bicicleta

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

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

Resposta: El PMUS no proposa cap sistema públic de lloguer de bicicletes. Encara que la densitat del municipi és molt alta (13.435 habitants/km²) i això afavoreix els desplaçaments no motoritzats (a peu i en bicicleta), un sistema com aquest no sol tenir garanties d'èxit si el municipi té menys de 100.000 habitants. (Font: *Observatorio de la bicicleta pública en España*)

La millora de la infraestructura de carrils bici i vies ciclables del municipi ha de fomentar l'ús de la bicicleta (actuació 6.2.4).

Ampliació d'aceres (o carrers peatonals)

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

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

Resposta: El PMUS contempla en la proposta "Millorar i arranjar l'amplada i l'estat de les voreres (6.1.4)" actuar sobre 4,8 km de carrer on es preveu l'establiment de plataforma única.

Proposta pla mobilitat Premià de Mar

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

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

Petició: Conversió en zona peatonal transitable amb vehicle la part no acondicionada del carrer Sant Cristòfol. Argument: - Segons el propi estudi és un àrea peatonal amb transit de persones moderat. - Permetria accedir de forma directa a la plaça nova, a la part inferior de Can Sempere des de la Riera de Premià (zona de gran circulació) i es desaturaria una mica la Gran Via, que per cadires de rodes, cotxets de nen... és un recorregut incòmode per la presència de terrasses, gossos i multitud de gent. Cal recordar que al mateix carrer hi ha una escola bressol, una ortopèdia i un centre educatiu privat i diversos negocis de salut... i que l'estat actual de les voreres és deplorable. - Vitalitzaria el comerç del casc antic ja que amb la configuració actual i la proposada el pas per la gran Via, és practicament obligat. D'aquesta manera, el fluxe de gent quedaria més repartit. - Permetria fer un "eix paral·lel" a la gran Via que comunicaria la nova Plaça Salvador Moragues, amb la Plaça de l'Esperanto (potencialment ampliada tras l'enderrocament de Transmeta), els espais de Can Sempere i la Plaça Nova. Seria una zona de passeig agradable i tranquil alternatiu a "l'stress" de la Gran Via.

Resposta: El PMUS proposa la configuració en plataforma única part del carrer de Sant Cristòfol i pacificar el trànsit en el centre (actuacions 6.4.2 i 6.10.1).

Guals – Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS)

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

Aportació: A la jornada al centre civic no es va parlar però creiem que es interesant fer una revisió de guals que no hi tinguin al menys 2 vehicles registrats al padro de vehicles de Premià per que están teient 1 o 2 places d'aparcament per només un cotxe Gracies

Resposta: L'ordenança de guals de Premià de Mar contempla retirar llicències a aquells guals que no s'utilitzin o s'utilitzin de forma indeguda.

El PMUS té com a una de les seves mesures "*Augmentar l'estacionament fora de calçada (6.5.2)*" i no es contempla la revisió dels guals de les edificacions destinades a vivendes per tal de disposar de més espai d'aparcament en calçada.

Zones de parada per vehicles de persones amb mobilitat reduïda

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

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

Resposta: El PMUS recomana estudiar on establir places d'aparcament a la via pública per a PMR (actuació 6.5.5).