

CONTINGUTS DE LA DIAGNOSI PMUS PREMIÀ DE MAR

DOCUMENT I: MEMÒRIA

1. INTRODUCCIÓ

- 1.1. JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ
- 1.2. ANTECEDENTS
- 1.3. OBJECTIU GENÈRIC DELS PMUS
- 1.4. ESTRUCTURA METODOLÒGICA

2. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

- 2.1. TERRITORI I SOCIOECONOMIA
- 2.2. DEMANDA GLOBAL
- 2.3. EL MODE A PEU
- 2.4. EL MODE BICICLETA
- 2.5. EL MODE TRANSPORT PÚBLIC
- 2.6. EL MODE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT
- 2.7. APARCAMENT
- 2.8. LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES
- 2.9. EXTERNALITATS DEL SISTEMA DE MOBILITAT

3. DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ TENDENCIAL (PREVISTA)

- 3.1. PLANEJAMENT MUNICIPAL I CREIXEMENTS PREVISTOS
- 3.2. RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES CONNEXOS
- 3.3. ESCENARI TENDENCIAL PREVIST A PREMIÀ DE MAR

4. OBJECTIUS ESPECÍFICS DEL PMUS

- 4.1. EIXOS ESTRATÈGICS

SÍNTESI DE CONTINGUTS

TRETS MÉS DESTACATS DE LA SITUACIÓ GEOGRÀFICA

- Molt alta densitat de població (13.435 habitants/km²) que respon a l'ocupació i consolidació urbana del municipi, un continu urbà compacte.
- Situat entre Barcelona i Mataró, compta amb bones comunicacions amb tren de Rodalies i per carretera (C-32). Situat arran de mar, com altres pobles costaners del Maresme, és travessat per la línia de ferrocarril (R1 Barcelona – Mataró), on disposa d'una parades (Premià de Mar) i per la carretera Nacional-II.
- Dues carreteres locals comuniquen Premià de Mar amb Premià de Dalt (BV-5024) i amb Vilassar de Dalt (BV-5023).
- El POUM de Premià de Mar aprovat definitivament l'any 2009 conté les previsions de creixement i consolidació del poble, arrel de l'esgotament del sòl urbanitzable. Aquest esgotament ha obligat el municipi a iniciar la transformació del teixit urbà (indústries en desús, principalment) per donar resposta a les demandes socials (habitatge, equipament, zones verdes...).
- Premià de Mar s'estén entre el nivell del mar i la Serralada Litoral: tot i no presentar pendents molt acusats internament al poble, les carreteres de connexió amb els municipis d'interior sí mostren pendent.
- El municipi es pot dividir en 12 barris.

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

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

TRETS MÉS DESTACATS DE L'ANÀLISIS ECONÒMICA

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

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

- El 70% dels equipaments municipals es situen al Nucli Antic i als barris de l'Eixample i el Maresme. El Nucli Antic concentra l'oferta d'equipaments administratius. L'estructura municipal facilita l'accés a peu en aquests equipaments.
- L'activitat econòmica està ubicada principalment als carrers de la Gran Via i Jacint Verdaguer, principal eix comercial del municipi.
- Existeix un Pla especial d'ordenació de l'àmbit de terra del Port que preveu potenciar aquesta zona, amb un increment de l'oferta comercial.
- El POUM preveu una potenciació del sector industrial i terciari del Ponent (Torrent Malet), on es situaria l'activitat productiva.

TRETS MÉS DESTACATS DEL PARC DE VEHICLES I MOTORITZACIÓ

- L'any 2014 el parc de vehicles de Premià de Mar és de 14.941, dels quals al voltant del 73% són turismes. D'aquest parc de vehicles, el 14,5% tenen adreça fiscal fora del municipi.
- El període de crisi econòmica ha comportat un decreixement del parc de vehicles, entre els anys 2011 i 2014.
- L'índex de motorització és de 532 vehicles per cada mil habitants i l'índex de turismes és de 386 turismes per cada mil habitants. L'any 2012 ambdós índexs es situaven per sota de la mitjana de municipis similars de la línia de costa del Maresme, i molt per sota dels municipis d'interior.
- El barris amb menor densitat habitativa (Camp de Mar i Can Pou, i les zones de ciutat jardí del Sector Est i barri del Maresme) mostren els índexs de motorització més alts del municipi (superiors a 500 vehicles per 1.000 habitants).

TRETS MÉS DESTACATS DE LA MOBILITAT GLOBAL

- Al municipi de Premià de Mar es realitzen 87.958 desplaçaments diaris, dels que el 58,8% són interns, el 38,4% de connexió i el 2,7% externs.
- La mitjana és de 4,04 desplaçaments per persona i dia.
- Els desplaçaments interns són majoritàriament no motoritzats (86,2% a peu i 0,2% en bicicleta). El vehicle privat té una quota d'ús del 13%. El transport públic urbà té una baixa quota d'utilització, del 0,6%. L'ús del transport públic urbà és quasi exclusivament de dones majors de 65 anys, amb un petit percentatge de joves.
- Els desplaçaments de connexió de residents es realitzen en un 59,8% en modes motoritzats, i un 32,6% en transport públic. Un 5,7% es realitzen a peu i l'1,9% en bicicleta.
- Els desplaçaments en transport públic (tant interns com de connexió) són els que s'hi dedica més temps. El temps mitjà del desplaçament urbà en transport públic és semblant al del vehicle privat, dada positiva en relació a la velocitat comercial del bus.
- Els principals municipis on es desplacen en dia feiner els residents de Premià de Mar, són Barcelona (29,4%), Mataró (17,8%), el Masnou (7,9%), Vilassar de Mar (7,2%) i Premià de Dalt (6,8%). Globalment, el 51,5% dels desplaçaments tenen destí a altres municipis al Maresme i el 35,4% al Barcelonès.
- Amb excepció de la relació amb Barcelona, el mitjà predominant és el vehicle privat, cotxe o moto. Aquesta dependència s'accentua amb els municipis d'interior, sense tren. Aquestes relacions mostren un marge de transvasament important cap al transport públic. Hi ha una relació directa entre una major taxa de motorització i la possibilitat d'aparcar lliurement en els principals fluxos de mobilitat generada des de Premià de Mar.

TRETS MÉS DESTACATS DE LA XARXA DE VIANANTS

- Premià de Mar té una alta densitat de població, una trama urbana molt compacta (particularment al casc antic) i un pendent suau cap al mar (només el 4,8% de la xarxa de vianants mostra pendents superiors al 6%). Aquests trets faciliten els desplaçaments a peu, tant longitudinalment al mar com en sentit mar-muntanya dins del nucli urbà.
- La xarxa urbana per a vianants del municipi s'estima en 48,8 km lineals. Un total de 5,7 km de vies estan pacificades i els vianants hi té prioritat de pas (11,8% de la xarxa).
- Un 12,3% dels carrers tenen amplades inferiors a 1 metre (incloent trams de carrer sense vorera), vies on els vianants tindrà una amplada útil de pas no accessible. Els barris amb més quilòmetres no accessibles són els del Maresme i el Nucli Antic. En aquest últim la implantació de carrers de plataforma única ha suposat una notable millora.
- A la xarxa principal es detecten 1,7 km de voreres amb amplades que no compleixen el Codi d'Accessibilitat de Catalunya i 4,8 km que serien susceptibles a ser revisades segons l'Ordre VIV/561/2010 (64,8% de la xarxa principal).
- El 62% dels itineraris tenen passos pintats (un 1% són elevats). Hi ha 366 creuaments de vianants sense senyalització horitzontal del pas (38% dels creuaments).
- El 42% dels guals dels passos de vianants són adaptats o practicables (tot i amb un 2% mal ubicats respecte el pas de vianants), mentre que el 38% restant dels guals són inexistents.
- Aquestes mancances d'accessibilitat es concentren principalment als barris més perifèrics, mentre que al centre urbà s'observa un important esforç de millora de les condicions per als vianants.

- La permeabilitat entre el poble i el passeig a la costa es veu dificultada per la presència de la carretera N-II i la línia de tren. Existeixen diversos passos soterrats al llarg de la línia del municipi, però dels quals només 1 està adaptat.
- S'observa certa disminució del nombre d'atropellaments en zona urbana a Premià de Mar entre 2009 i 2014. Es manté una taxa d'atropellaments per 1.000 habitants superior a la mitjana de municipis de dimensions similars, així com la mitjana de tota Catalunya.

TRETS MÉS DESTACATS DE LA DEMANDA A PEU

- Els residents a Premià de Mar realitzen un total de 44.621 desplaçaments interns a peu (que representen el 86,2% dels desplaçaments interns totals) i 1.930 de connexió (el 5,7% dels de connexió) amb municipis propers cada dia. Representen 46.552 desplaçaments diaris a peu, quasi el doble dels desplaçaments que es realitzen en vehicle privat (26.944 al dia).
- Una part important dels carrers del nucli antic de Premià de Mar formen una xarxa de prioritats invertida en plataforma única. Aquest nucli és un important pol d'atracció de desplaçaments a peu.
- L'estació de Rodalies Renfe també exerceix de pol atractor de desplaçaments a peu, així com les zones comercials.
- L'activitat econòmica a Premià es concentra en un centre vertebrat per la Gran Via i Jacint Verdaguer i un subcentre vinculat que és el Nucli Antic; i un nucli al barri del Maresme. En aquestes zones es detecten els principals fluxos a peu.
- Els eixos que registren un major nombre de desplaçaments a peu són:
 - Gran Via de Lluís Companys,
 - Riera de Premià de Mar
 - Carrers principals de l'eixample, com carrer Enric Granados, carrer Mossèn Jacint Verdaguer, carrer Plaça, carrer Joan Prim, carrer Doctor Fleming, carrer Elisenda de Montcada, carrer Pilar.
 - Vorera del Camí Ral
 - Zona pacificada del nucli antic
 - Eixos de connexió entre el centre i els barris més allunyats

TRETS MÉS DESTACATS DEL MODE BICICLETA

- El municipi de Premià de Mar s'han aplicat mesures basades en la convivència entre la bicicleta i altres mitjans a la xarxa viària. Compta amb 15,6 km de carrers amb tipologies urbanes que faciliten la mobilitat amb bicicleta. El 51,0% d'aquesta xarxa són vies on comparteixen espai amb el trànsit motoritzat, on s'ha disposat una senyalització horitzontal específica ("bici-carril"), amb marques vials al centre del carril de circulació per alertar de la presència de ciclistes. El 29,5% són carrers del nucli antic amb prioritats invertida.
- Segons l'enquesta de mobilitat del 2015 es produeixen diàriament 119 desplaçaments en bicicleta de residents interns al municipi i 641 desplaçaments de connexió.
- La utilització d'aquest mode es troba en expansió al municipi, tant motivada per raons d'oci i esport, com a mode pels desplaçaments quotidians, especialment en itineraris escolars.
- Dins del municipi s'observa un important flux a les principals vies de la xarxa bàsica: Gran Via de Lluís Companys, les carreteres de Vilassar de Dalt i de Premià de Dalt, Joan Prim, així com en els itineraris cap a l'Institut d'educació secundària.

- A l'eix de la costa (pel passeig marítim) es registren entre més 200 bicicletes al dia, fonamentalment en desplaçaments per motiu d'oci i/o esport, així com pel Camí Ral (N-II).
- Els fluxos detectats connecten amb les zones on es situen els principals equipaments del municipi. La ubicació dels aparcaments de bicicletes també respon en aquests fluxos.
- Es detecten 17 punts d'aparcament de bicicletes, amb una disponibilitat de 134 places, a prop dels principals equipaments municipals: a l'estació de rodalies, Ajuntament, centres escolars, zones esportives, places i zones comercials.

TRETS MÉS DESTACATS DE LA XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

- La xarxa de transport públic a Premià de Mar es compon de la xarxa de Rodalies de Catalunya, amb 1 estació al municipi (Premià de Mar), la xarxa d'autobusos interurbans amb 4 línies diürnes i 2 nocturnes, i servei de taxi.
- S'han inventariat les 19 parades d'autobús interurbà. Un total de 9 parades disposen de marquesina i 11 de pal localitzador (en 9 casos o disposen de banc d'espera). Totes les parades estan identificades i senyalitzades. Totes les parades disposen informació de línies i horaris. El 95% de les zones de parades són accessibles, realitzant-se l'encotxament directament en vorera en tram recte, des de plataforma, en apartador exclusiu o en banda d'aparcament en fila. En 7 parades (37%) del municipi hi ha voreres amb amplades no accessibles.
- La línia R1 de Rodalies de Catalunya que connecta Maçanet-Massanes amb Molins de Rei té parada a Premià de Mar. En dies feiners hi tenen parada un total 216 trens, suma dels dos sentits (Barcelona i Mataró). En dissabtes i festius hi paren 134 trens.
- L'estació de ferrocarril de Premià exerceix de punt d'intercanvi modal per enllaçar amb els autobusos interurbans de Vilassar de Dalt i Premià de Dalt, que a la vegada realitzen un recorregut intern pel municipi de Premià de Mar.
- La cobertura del bus interurbà és del 94,5% de la superfície urbana mentre que la del ferrocarril és del 78,6%. Els principals 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.
- Hi ha una parada de taxi al municipi, al costat de l'estació de Rodalies.

TRETS MÉS DESTACATS DE LA DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC

- Segons l'enquesta, els residents a Premià de Mar realitzen diàriament en transport públic 288 viatges interns i 11.011 de connexió. D'aquests, 8.802 es realitzen en tren de rodalies, 1.454 en autobusos i autocars, i la resta en altres mitjans amb els que connecten.
- Segons dades de Rodalies de Catalunya l'estació de Premià de Mar és utilitzada en dia laborable per prop de 10.000 viatgers.
- La demanda mitjana de la línia C-14 va ser de 400 viatgers/dia l'any 2015, incloent usuaris de Premià de Mar i de Premià de Dalt que es dirigeixen al municipi veí i a l'estació de rodalies.
- L'evolució dels passatgers mostra un increment de passatgers de la línia durant el període 2013-2015: els 110.015 passatgers de 2014 superen en un 14,6% als registrats l'any anterior (95.977). L'augment esdevingut durant el darrer any 2015 encara és més elevat (+46,2% respecte any 2014, primers tres trimestres).

TRETS MÉS DESTACATS DE LA XARXA DE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

- La xarxa de connexió de Premià de Mar està constituïda dos eixos viaris d'abast català que travessen el terme municipal: l'autopista C-32 (amb itinerari extern al perímetre municipal) i la carretera N-II. La xarxa d'autopistes es complementa per una xarxa de vials interurbans que comuniquen el terme municipal amb els municipis limitrofs..
- La carretera N-II que des de Barcelona puja resseguint la franja costanera cap a Mataró constitueix la segona via d'accés principal a Premià i suporta una intensitat de trànsit elevada, de prop de 35.000 vehicles.
- Està previst convertir aquest vial en una carretera més ben integrada al nucli urbà, desviant el trànsit de pas per la futura ronda del Baix Maresme (sense calendari definit d'implantació).
- La xarxa viària interna de Premià mesura 40 quilòmetres i és predominantment veïnal (53,6%). Comprèn el sistema viari de distribució interna del municipi i de connexió entre els diferents barris: Gran Via de Lluís Companys, dels Batlles, del Mig, de la Mercè, passeig Circumval·lació, Rafael Casanova, Torrent Castells, Torrent Malet, Santiago Rusiñol, Joan Prim, de la Plaça, Francesc Mas i Abril, Can Pou, Doctor Martí Casas, Enric Borràs.

TRETS MÉS DESTACATS DE LA DEMANDA DE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

- Segons l'enquesta de l'any 2015 diàriament es produeixen 6.713 desplaçaments interns en vehicle privat, i 20.231 de connexió, de residents al municipi.
- Els aforaments permeten valorar conjuntament la demanda de vehicle privat de residents i no residents.
- Entren diàriament al municipi al voltant de 15.500 vehicles. Uns 10.000 vehicles accedeixen al nucli principal de Premià de Mar, 2.500 als sectors a est de la carretera BV-5023 i 3.000 al sector a l'oest de la BV-5024.
- Al voltant de 14.600 vehicles/dia que accedeixen al municipi des de la N-II, principalment per les entrades de la carretera BV-5023 (6.000 vehicles), BV-5024 (3.500 vehicles), Ramon de Penyafort (2.000 vehicles) i la rotonda de Torrent Malet (1.500 vehicles).
- S'estima un 20% de trànsit de pas a les carreteres BV-5024 i BV-5023 i del 60% a la N-II.
- Els vials que suporten la major intensitat de trànsit en dia laborable (IML) a Premià de Mar són les vies d'accés (N-II, BV-5023 i BV-5024) i vies principals: Gran Via de Lluís Companys, Carrer Santiago Rusiñol, Carrer de la Mercè, Torrent Malet, Carrer Batlles, Camí del Mig, Carrer de la Plaça.
- En total, dins de la xarxa viària de Premià de Mar es produeixen diàriament 137.000 vehicles-km. El 78,7% d'aquest es produeixen a la xarxa d'accessos, el 65,6% a la N-II.
- Es detecten situacions conflictives pel que fa a la saturació de la xarxa viària en hora punta (18-19h) a la N-II, BV-5023 i BV-5024, i en punts crítics de Gran Via i Santiago Rusiñol.
- Es detecten conflictes per excés de velocitats de circulació al Camí Ral, tram urbà de la N-II (95% d'infractors, les velocitats màximes registrades dupliquen la velocitat màxima de la via, de 50 km/h), i a la carretera de Vilassar de Dalt (el 38% dels vehicles superen el límit de 40 km/h).

TRETS MÉS DESTACATS DE L'APARCAMENT

OFERTA

- En el municipi de Premià de Mar es comptabilitzen al voltant de 14.800 places d'aparcament. Un total de 5.200 són a la via pública (35%) i 9.600 fora de calçada (65%).
- Existeix un volum molt significatiu de places d'aparcament privades per ús d'habitatge, unes 7.260 en tot el municipi (sense incloure les places de lloguer en aparcaments soterrats on també hi ha places de rotació) segons el llistat de guals de que disposa l'Ajuntament de Premià de Mar.
- També es comptabilitza una important oferta d'aparcament lliure en calçada, al voltant de 3.900 places en tot el terme municipal.
- També existeixen diferents tipologies d'aparcament regulat: zona blava, zona blava de temporada, zona verda i bosses d'aparcament (lliures en superfície o soterrades de lloguer i de rotació).
- Els barris amb major oferta d'aparcament són el barri del Maresme, l'Eixample, el nucli antic i Can Farrerons, barris amb major densitat de població i vehicles censats. És en aquests barris on s'han establert zones regulades d'estacionament (zona blava) i existeixen aparcaments soterrats.
- La major oferta de places lliures es localitza als barris amb ciutat jardí: barri del Maresme, Sector est i Sol i Mar.
- Les bosses d'aparcament exteriors donen una elevada oferta de places lliures al barri del Gas. Altres bosses més petites es situen al sector Est i Sol i Mar.

DEMANDA

- La relació entre la demanada i l'oferta d'aparcament proporciona el dèficit o superàvit d'estacionament residencial. El dèficit d'estacionament residencial calculat es concentra al barri de l'Eixample, amb 500 vehicles sense plaça, i al barri de Santa Maria, amb 70 vehicles sense plaça. També s'observa una ocupació elevada als barris del Nucli antic i Llevant.
- Derivat de l'observació a peu de carrer de l'ocupació nocturna, s'observa una ocupació superior al 90% als barris centrals, tots ells perifèrics en el nucli on es detecta dèficit de places calculat. El dèficit del barri de l'Eixample i a Santa Maria genera una forta pressió d'aparcament en els barris limítrofs de Llevant, Maresme i barri del Gas, especialment.
- En els barris de l'Eixample i Santa Maria el 50% dels vehicles dels residents no disposen de plaça fora de calçada.
- L'ocupació de places lliures al llarg del dia és superior al 95% a l'Eixample, sector Est, Maresme, Nucli Antic i Barri del Gas.
- S'observa al voltant del 50% de places ocupades tot el dia als barris de l'Eixample i el Maresme, i baixos índexs de rotació.

CONCLUSIONS

- Hi ha un elevada ocupació d'aparcament en calçada a la via pública.
- Aquesta ocupació ES manté durant el dia i la nit als barris centrals: es tracta per tant d'una demanda d'aparcament fonamentalment residencial, de vehicles que es mantenen estacionats llargs períodes.

- S'ha de gestionar l'aparcament residencial a les zones del centre de Premià de Mar, evitant l'ocupació estàtica de la via pública per a ús d'aparcament.

TRETS MÉS DESTACATS DE LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

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