

Ajuntament de Mataró



P U M S A

# OBSERVATORI ANUAL DE LA MOBILITAT DE MATARÓ 2015



Febrer 2016

## Preàmbul

Mataró, capital del Maresme, vuitena ciutat de Catalunya per població, i la sisena de la Regió Metropolitana de Barcelona, té una important dinàmica urbana que ve determinada com a centre d'activitat residencial i, molt especialment, com a centre d'activitat comercial i de serveis de primer nivell, que la converteixen en un important focus d'atracció de viatges.

Aquest observatori de la mobilitat té com a objectiu el seguiment dels principals indicadors que mesuren la mobilitat en totes les seves vessants, tan en relació al pes i característiques de l'oferta i demanda de cadascun dels modes de desplaçament, com en relació a altres aspectes més transversals, com són els demogràfics, els medioambientals o els de seguretat viària, que hi incideixen directament.

Les dades dels present observatori corresponen a l'exercici de 2015, tot i que en alguns indicadors s'incorpora dades des del 2010 per tal de poder avaluar-ne la seva evolució.

# OBSERVATORI ANUAL DE LA MOBILITAT DE MATARÓ 2015

	<u>Pàgina</u>
<b>1. La ciutat</b>	<b>4</b>
Mataró i el seu posicionament territorial	5
La població	6
El parc de vehicles	8
L'activitat terciària	9
Distribució modal dels viatges	11
<b>2. El transport públic</b>	<b>12</b>
Oferta de transport públic	13
Demanda de transport públic	16
<b>3. Els vianants</b>	<b>17</b>
Oferta viària pels vianants	18
Afluència diària de vianants	19
<b>4. La bicicleta</b>	<b>20</b>
Carrils bici i estacionament a la via pública	21
Demanda d'usuaris de la bicicleta	22
<b>5. La gestió del trànsit</b>	<b>24</b>
La xarxa viària bàsica	25
Volum de trànsit als accessos i a la xarxa interna	26
Composició del trànsit per tipus de vehicle	27
<b>6. L'estacionament en vehicle privat</b>	<b>28</b>
Oferta d'estacionament	29
Demanda d'estacionament	33
<b>7. La distribució urbana de mercaderies</b>	<b>36</b>
<b>8. La indisciplina viària d'estacionament</b>	<b>38</b>
<b>9. La seguretat Viària</b>	<b>40</b>
<b>10. El medi ambient</b>	<b>43</b>

A wide-angle photograph of a lively street in a European town. In the foreground, a large crowd of people is gathered around a street market stall under a white canopy. The stall appears to be selling fresh produce like fruits and vegetables. To the right, there's a row of historic buildings with light-colored facades, some featuring traditional tiled roofs and decorative stonework. A dark-colored car is parked on the right side of the street. The overall atmosphere is bright and sunny.

# 1. La ciutat

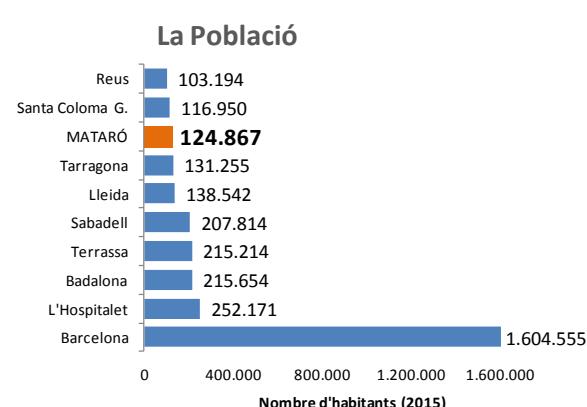
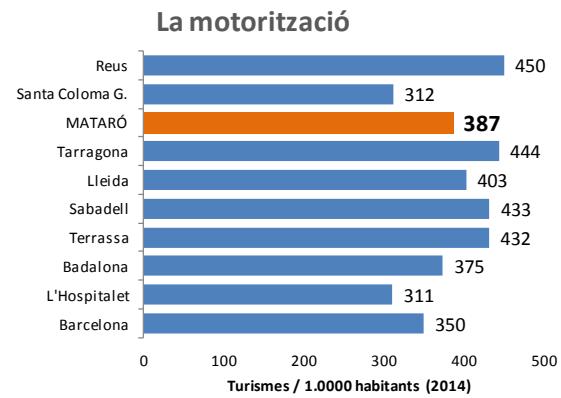
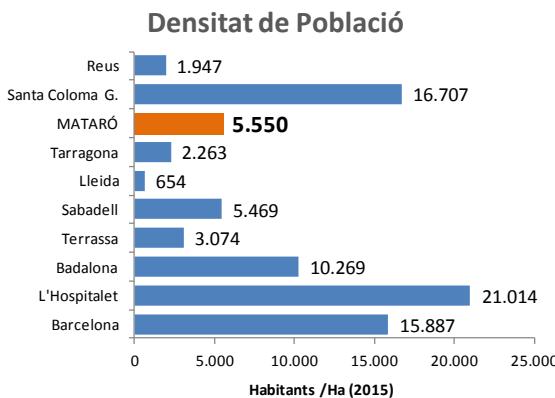
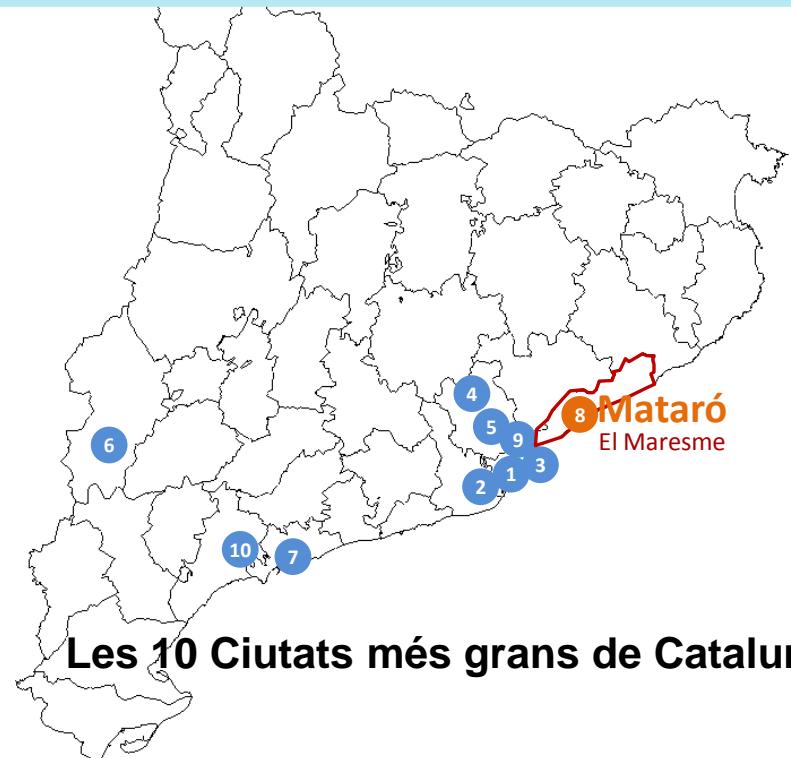


## Mataró i el seu posicionament territorial

Mataró, amb gairebé 125.000 habitants, és la 8a ciutat de Catalunya per població, i la 6a de la Regió Metropolitana de Barcelona, àmbit que amb 4,7 milions d'habitants, suposa el 65% del total de Catalunya.

Mataró, capital del Maresme, és una ciutat compacta amb una alta densitat de 5.550 habitants/km<sup>2</sup>, només superada pels municipis de la primera corona de Barcelona.

La seva motorització, amb 387 turismes/1.000 hab., es situa en línia de les ciutats grans metropolitanes, totes per sota dels 440 turismes/1.000 habitants de la mitjana de Catalunya.

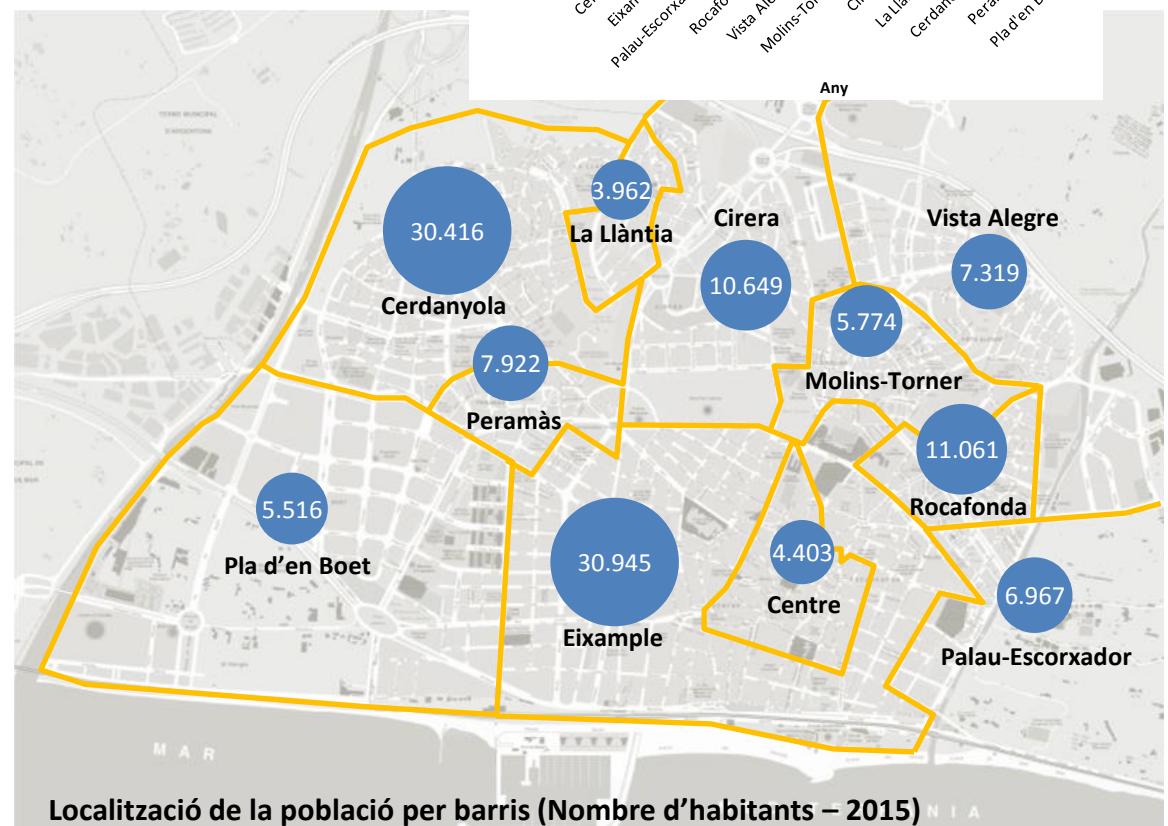




## La població

Mataró ha tingut un continuat creixement al llarg de tot el segle XX. La petita població de 19.704 habitants del 1900 va assolir els 100.000 habitants al 1986, apropiant-se als **125.000 habitants** a l'actualitat.

La màxima concentració de població es troba als barris de l'Eixample, Cerdanyola i Rocafonda.





## La població

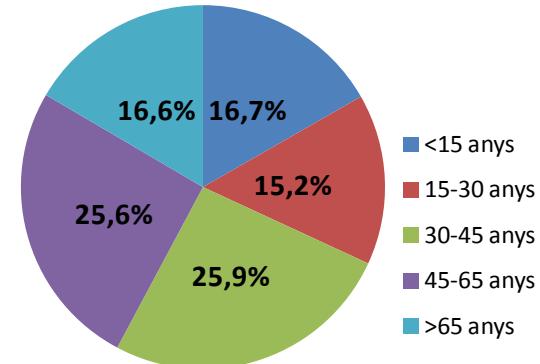
### Estructura d'edats

La mitjana d'edat de Mataró es de 40,96 anys, amb un 16,6% majors de 65 anys (un 24,5% a Barcelona ciutat) i una estructura d'edats prou equilibrada.

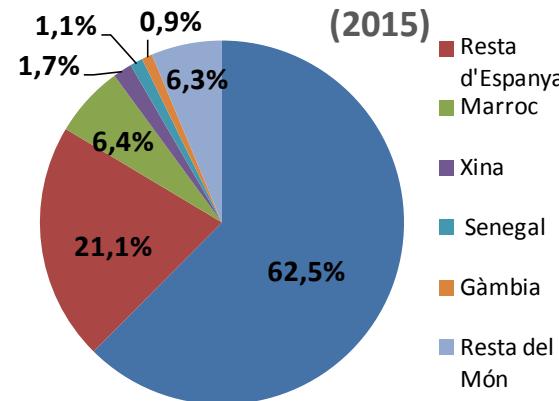
### Procedència de la població

Un 16,4% de la població resident a Mataró és estrangera, essent la procedència més important la del Marroc amb un 6,4% i, ja a més distància, la de la Xina, amb un 1,7% del conjunt de la població resident.

Estructura de edats (2015)



Procedència de la Població (2015)





## El parc de vehicles

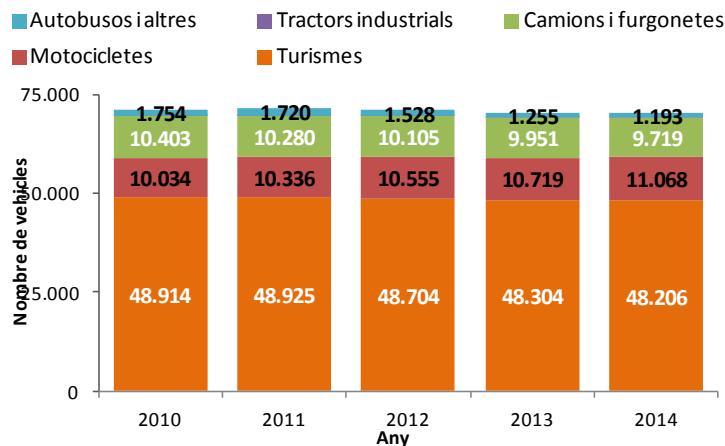
### Evolució del Parc

Mataró té censats **70.295 vehicles** l'any 2014 dels quals el 68% correspon a turismes. Els darrers 5 anys el parc de vehicles s'ha reduït en conjunt en un -1,3%, afectant a totes les tipologies excepte les motocicletes que han crescut en un +10%.

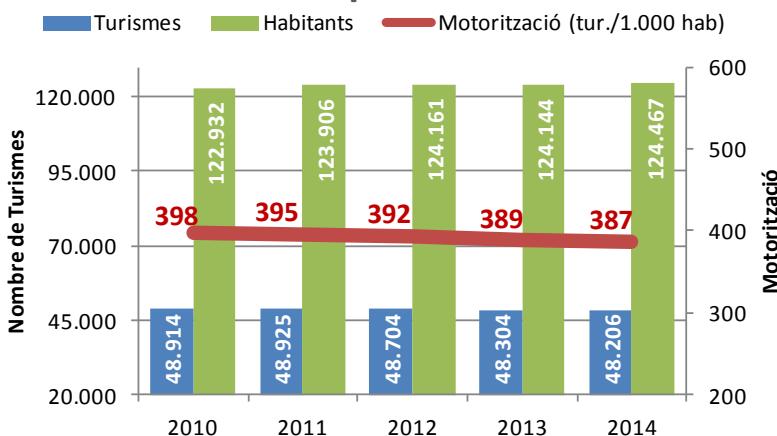
### Motorització

La motorització de 387 turismes/1000 habitants s'ha reduït en un -2,7% respecte l'any 2010. Tot i el lleuger increment de la població en 1,2% en aquest període hi ha hagut una reducció del parc de turismes en un -1,4%.

### Evolució del Parc de Vehicles



### Evolució del parc de turismes





## L'activitat terciària

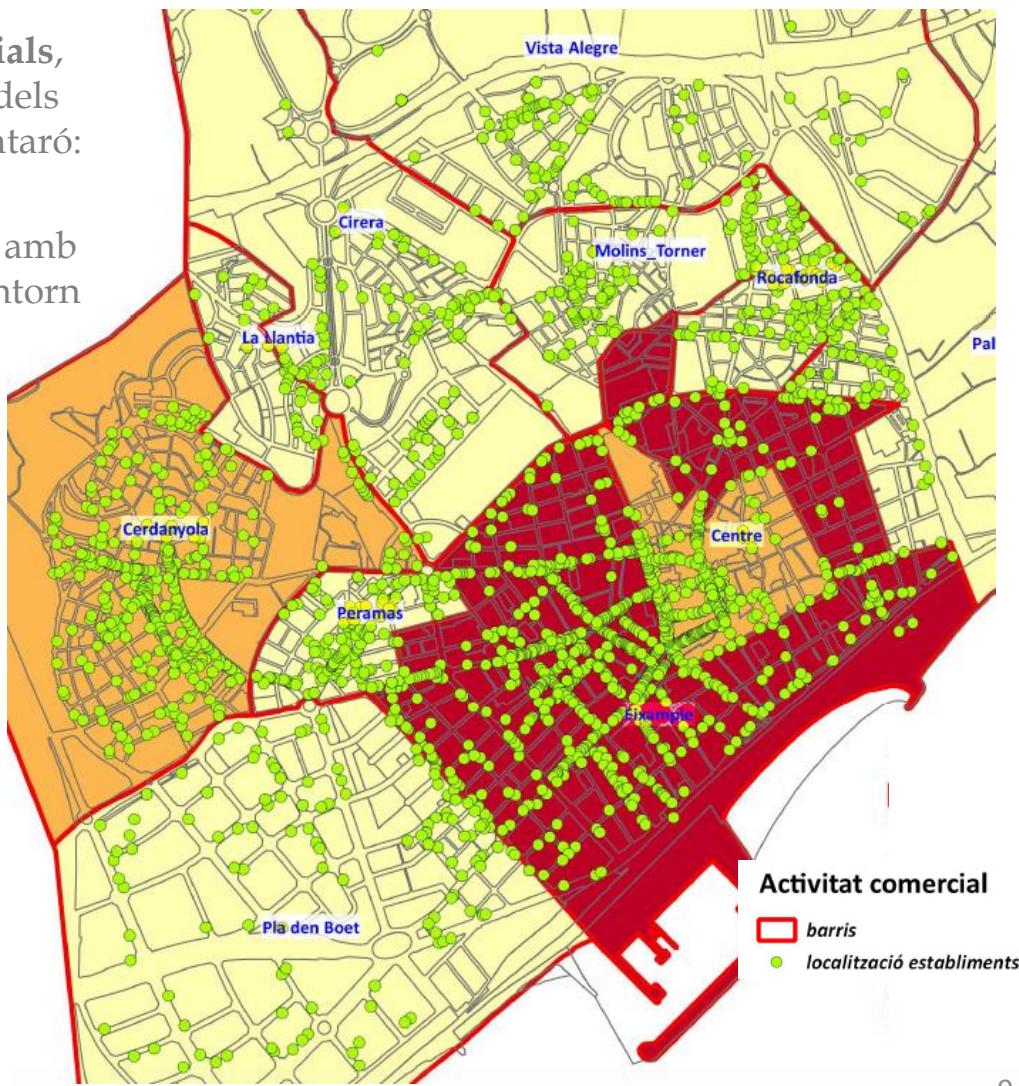
### Zones comercials

A Mataró hi ha prop de **2.400 establiments comercials**, amb un augment del 0,9% respecte el 2013. El 45% dels establiments es localitzen al centre comercial de Mataró: barris Centre i Eixample.

De la resta de barris destaca el barri de Cerdanyola amb l'avinguda Gatassa com a eix principal, Peramàs, entorn al carrer O'Donnell, i Rocafonda.

Els principals eixos vertebradors d'aquesta zona comercial del centre de Mataró són els carrers Barcelona, La Riera, Sant Josep i Sant Benet.

Activitat comercial. 2015		
Barri	Locals comercials	Locals / 1.000 habitants
Centre	249	56,5
Eixample	812	26,2
Palau-Escorxador	54	7,7
Rocafonda	144	13,0
Vista Alegre	163	22,2
Molins-Torner	88	15,2
Cirera	125	11,7
La Llàntia	31	7,8
Cerdanyola	391	12,8
Peramàs	162	20,4
Pla d'en Boet	153	27,7
<b>TOTAL</b>	<b>2.372</b>	<b>18,9</b>





## L'activitat terciària

### Activitat turística

L'ocupació de les places hoteleres se situa en el 40,3% l'any 2014, amb un increment d'un 1%, continuant la tendència creixent dels darrers anys.

Amb tot, l'afluència al conjunt dels 5 hotels de Mataró presenta un molt lleuger descens al 2014, amb un -0,6% en els viatgers i un -0,9% en les pernoctacions. Aquesta reducció es deu en bona part al tancament de l'hotel Castell de Mata els mesos de gener i febrer.

L'estada mitjana ha disminuït també lleugerament. La dels càmpings, que supera els 4 dies, està més lligada a les vacances que la dels hotels, on aquesta estada és de poc més de la meitat.

Oferta d'allotjament turístic	2012	2013	2014
<b>Viatgers</b>			
Hotels	58.363	59.251	58.870
Càmping	17.975	19.569	18.498
<b>Pernoctacions</b>			
Hotels	118.917	124.324	123.195
Càmping	73.459	81.669	76.474
<b>Estada mitjana</b>			
Hotels	2,04	2,10	2,09
Càmping	4,09	4,17	4,13
<b>% ocupació</b>			
Hotels	37,6%	39,3%	40,3%

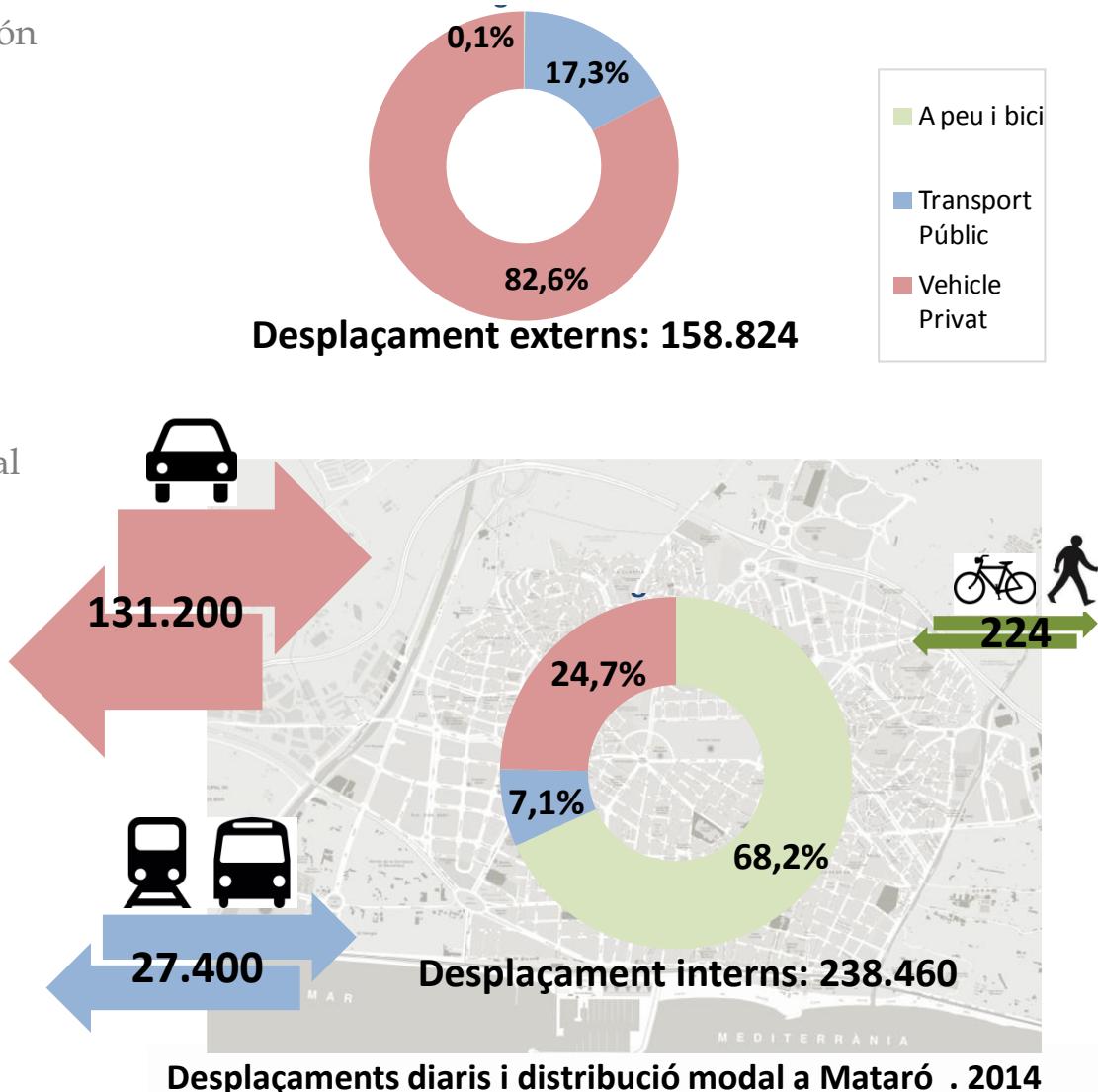
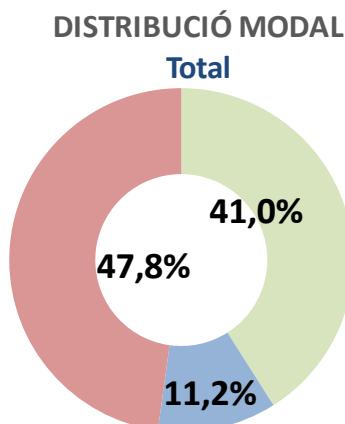


## Distribució modal dels viatges

A Mataró es realitzen 397.284 desplaçaments diaris dels quals el 60% són interns, és a dir, que es realitzen dins del seu municipi.

Més de dos terços dels desplaçaments interns es realitzen a peu (i bici), una quarta part en vehicle privat i només el 7,1% en transport públic.

En el cas dels viatges externs, el mode a peu és insignificant (0,1%) mentre que el vehicle privat representa el 82,6% del total i el transport públic el 17,3% restant (gairebé dos terços dels quals en tren).





## 2. El transport públic



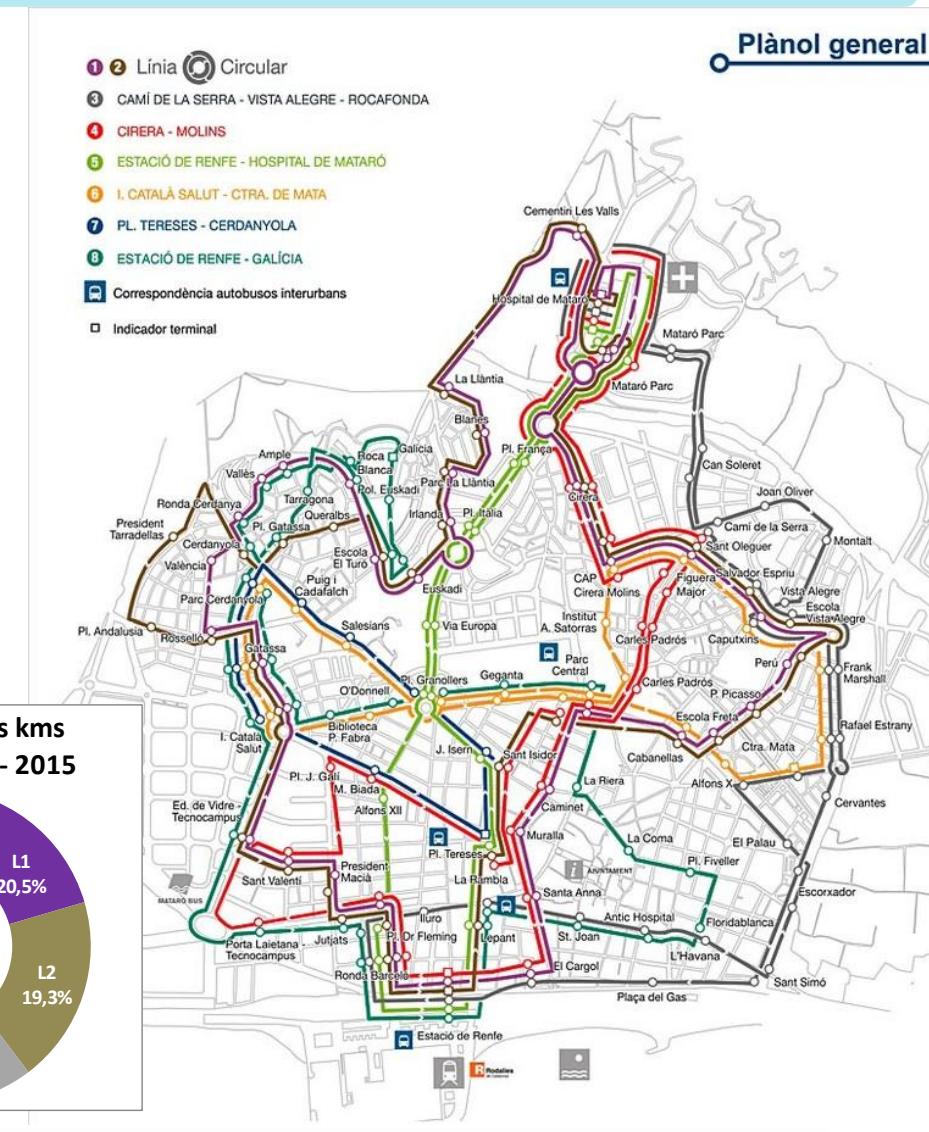
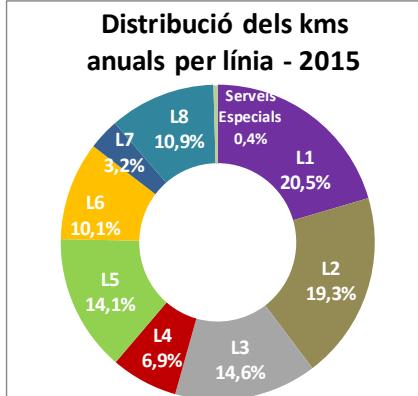
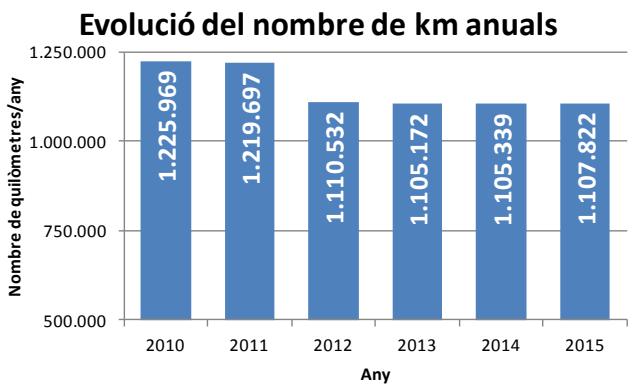
## Oferta de transport públic

### Bus urbà

Actualment hi ha 8 línies de transport urbà, amb una longitud total de 79 km, que permeten donar una cobertura del 96% de la població (a menys de 250 m. d'una parada de bus).

El servei de bus realitza 374 expedicions diàries (dia feiner), recorrent un total de **1,11 milions de km** al llarg de l'any, valor que s'ha mantingut pràcticament estabilitzat des de l'any 2012.

El servei de bus disposa de 138 parades amb una mitjana d'1,59 línies a cada parada i una separació mitjana entre parades de línia de 358 m.



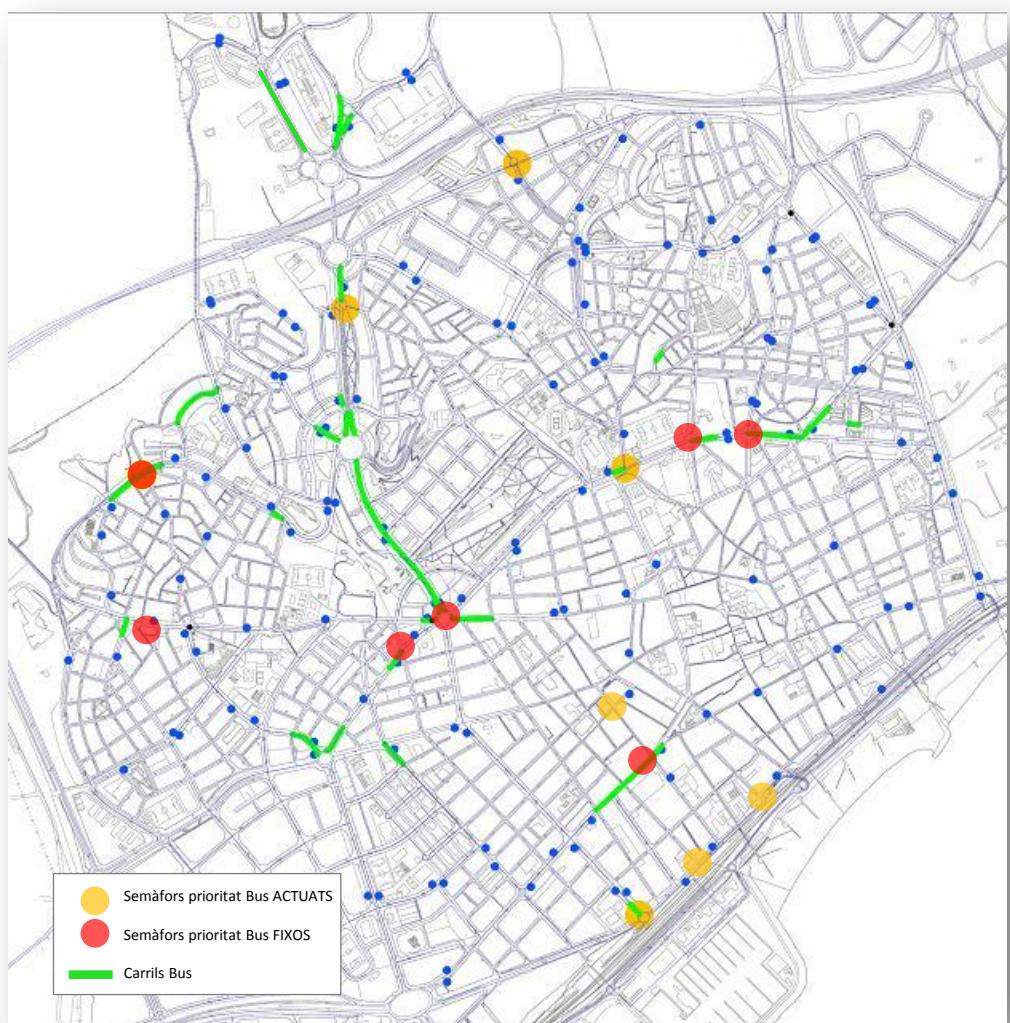
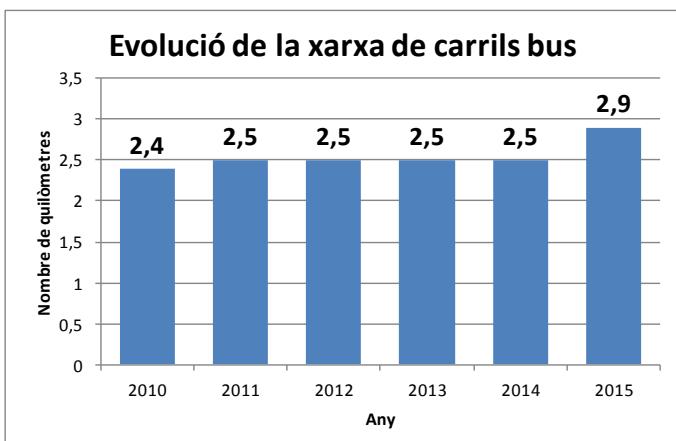


## Oferta de transport públic

### Carrils Bus i prioritat semafòrica

La xarxa de carrils bus es concentra bàsicament a Les Rondes, a l'Av. Europa i Camí Ral, amb prop de 3 km de longitud. L'any 2015 s'ha incrementat la xarxa en gairebé un 15% per la implantació de 360 m de carril bus a la carretera de Cirera.

Hi ha **14** cruielles amb prioritat semafòrica pels autobusos, de les quals la meitat són fixes, i la resta, actuades, és a dir, activades a demanda del conductor.





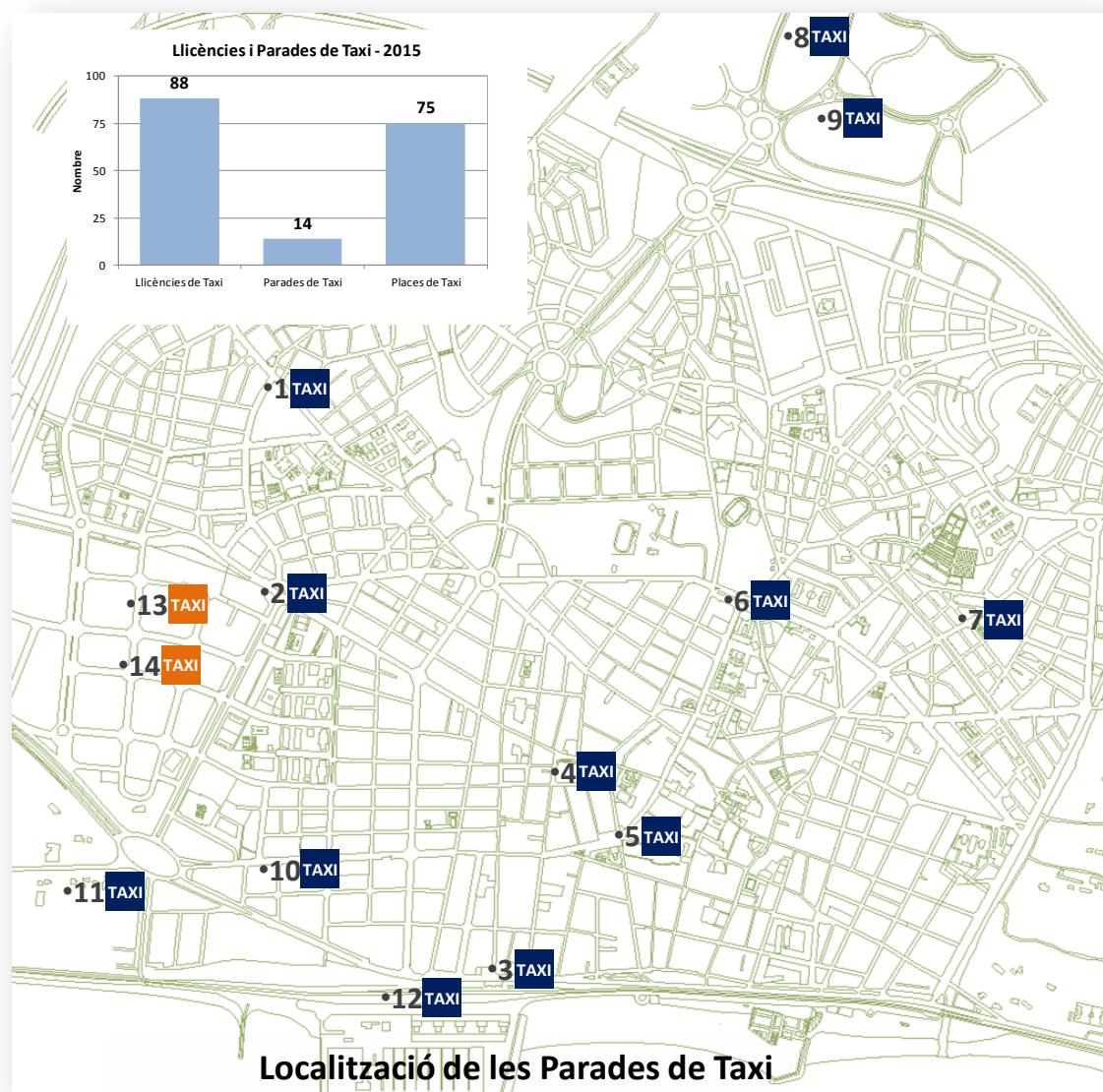
## Oferta de transport públic

### Servei del taxi

El servei del taxi a Mataró es compon de **88 llicències de taxi, amb 14 punts de parada**, que s'han mantingut estables els darrers anys.

Les parades (amb una mitjana de 5 places per punt de parada) es localitzen als principals nodes d'atracció de la ciutat, com són l'estació de Rodalies, Pl. Tereses, Pl. Santa Anna, L'Hospital o el centre comercial Mataró Parc. Dues d'elles, situades al Pla d'en Boet, funcionen només en període nocturn per donar servei a l'oci nocturn de la zona.

Parades de Taxi (nombre de places)	
Parades 24h	TAXI
1. Av. Gatassa	5
2. Camí del Mig-Pl. Serra Xifre	7
3. Rodalies-Churruca	12
4. Pl.Tereses	4
5. Pl.Santa Anna	5
6. Pl.Espanya	7
7. Av.Perú	5
8. Hospital Mataró	4
9. Mataró Parc	6
10. Camí Ral - H.Ciutat Mataró	4
11. Tordera - H.Ibís	4
12. Pg.Marítim- H.Atenea	3
13. F.Layret-Batista i Roca (Pla Boet)	6
14. F.Layret-Serra i Moret (Pla Boet)	3
Total Places	75





## Demanda de transport públic

### Demanda de la xarxa de bus urbà

La demanda del bus urbà ha arribat l'any 2015 als **4,46 milions de viatges**, amb un **increment del 3,5%**, confirmant la lleuera recuperació que es va iniciar l'any passat, però encara per sota de la demanda assolida en anys anteriors, amb una ràtio de 35,7 viatges/habitant i any.

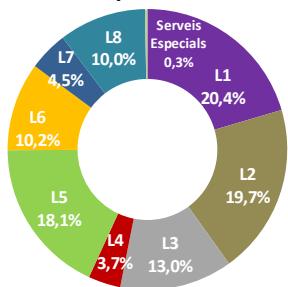
Les tres principals línies, les L1 i L2 (circulars) i la L5 (Estació Renfe-Hospital), apleguen el 58,2% del passatge. Línies L1, L4 i L6 han crescut en passatge per sobre de la mitjana del 3,5% i de la resta, només ha perdut passatge la L7.

La **velocitat comercial** mitjana de les línies és de **10,5 km/h**, amb un molt lleugerament recés, i les línies L6, L7 i L8 estan per sota de la mitjana.

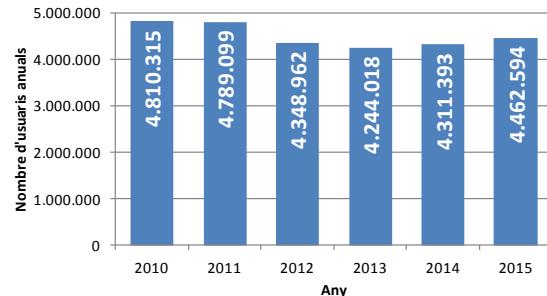
### Demanda de bus interurbà

L'any 2015 s'ha realitzat una renovació del servei amb Barcelona i el Vallès a través de les línies Exprés, renovació que ha suposat un increment del volum d'expedicions diàries i de la capacitat dels nous vehicles respecte el servei anterior. Aquestes línies han tingut un increment conjunt de demanda del **8,0% respecte l'any 2014**, seguint una dinàmica d'increment d'usuaris als darrers 2 anys a l'igual que al bus urbà.

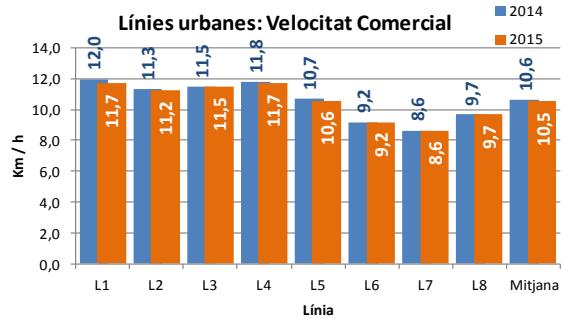
Distribució dels usuaris anuals per línia - 2015



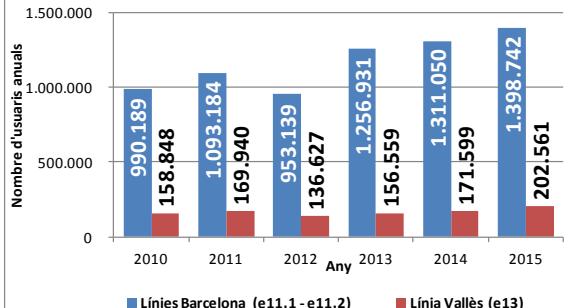
Línies urbanes: Evolució del nombre d'usuaris



Línies urbanes: Velocitat Comercial



Línies interurbanes: Evolució dels usuaris



### 3. Els vianants



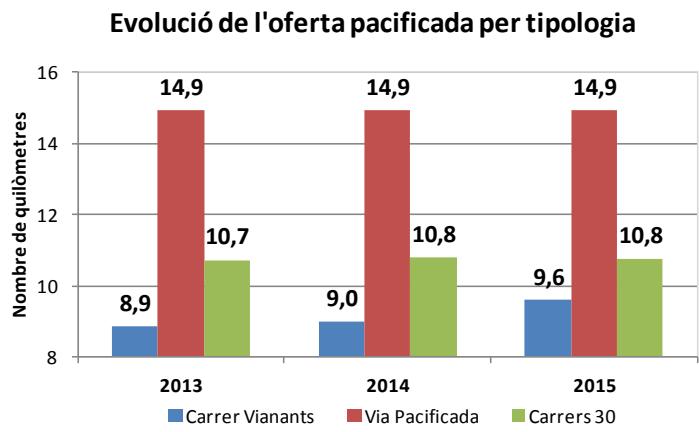
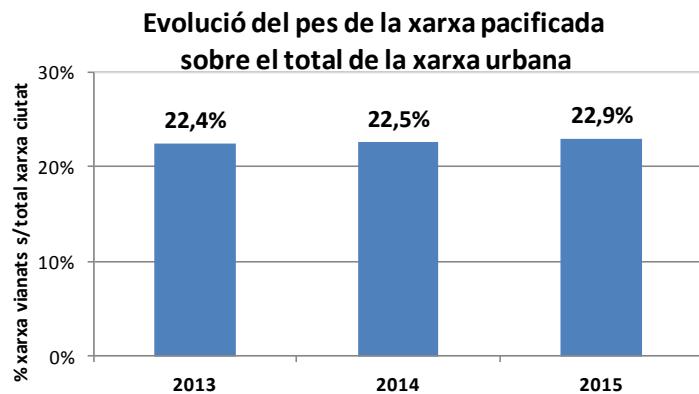
## Oferta viària pels vianants

Segueix creixent el pes de la xarxa viària pacificada, que al 2015 suposa ja el 22,9% del total de la xarxa viària de la ciutat.

Aquest creixement ha vingut donat per la pacificació nous vials, entre els que destaca el **carrer Cuba**, amb 350m. Aquesta actuació ha d'incidir en el reforçament de l'activitat comercial de l'entorn del mercat de Cuba, i el desenvolupament del centre comercial de la ciutat cap a ponent.



Remodelació del carrer Cuba





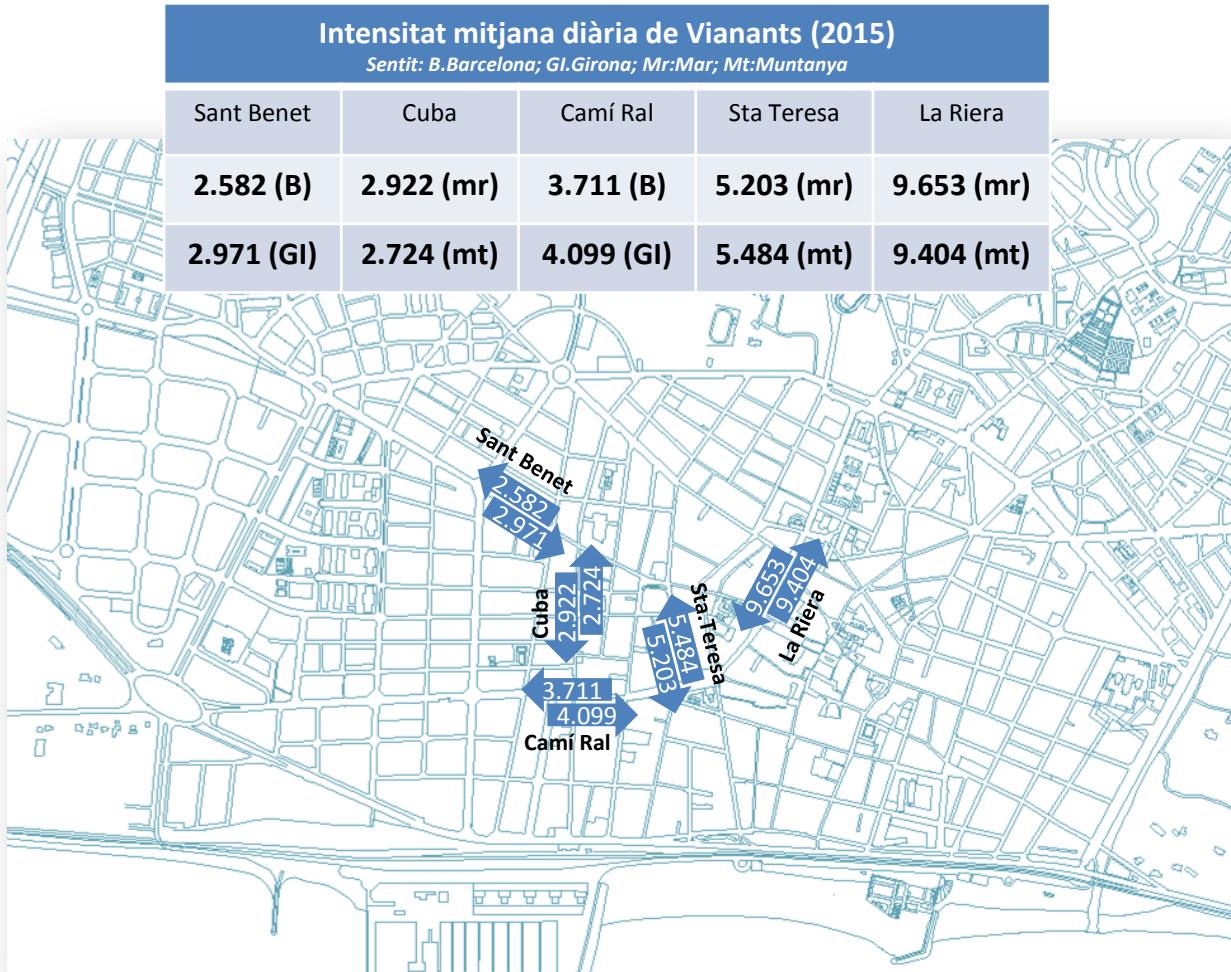
## Afluència diària de vianants

### Intensitat mitjana diària de vianants

La Riera, principal eix de vianants de la ciutat, té un flux de 19.000 vianants/dia feiner.

El carrer Cuba, habilitat com a vial de prioritat invertida el 2015, està cridat a ésser un dels principals eixos cívics de la ciutat, amb 5.600 vianants diaris tot just després de la seva remodelació.

El Camí Ral, tot i que actualment té un espai destinat al vianant reduït, amb voreres estretes, al seu tram central, hi circulen 7.800 persones diàries, el que denota un forta demanda d'aquest flux cap el centre comercial.



A color photograph of a person riding a bicycle away from the camera on a paved street. The cyclist is wearing a light-colored t-shirt with the number '2' on the back and dark pants. The street has white markings, including a large white arrow pointing right and a crosswalk. Buildings are visible in the background.

## 4. La bicicleta



## Carrils bici i estacionaments a la via pública

### Carrils bici

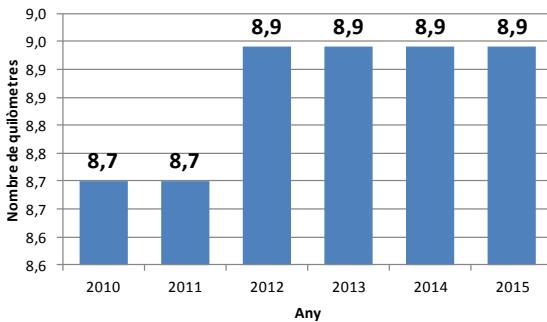
A Mataró hi ha un total de 15,3 km de vies ciclables, de les quals **8,9 km** corresponen a **carrils bici**, a més dels 35 km de vies pacificades.

La xarxa de carrils bici està estabilitzada des de 2012.

### Estacionament per a bicicletes a la via pública

A l'àrea central de Mataró, delimitada per l'àmbit de les Rondes, hi ha **80 punts d'estacionament** que sumen en conjunt **1.078 places**.

#### Evolució de la xarxa de carrils bici



#### Ocupació de l'oferta d'estacionament de bicicles

Punts d'ESTACIONAMENT	Places d'ESTACIONAMENT	Km de CARRILS BICI
80	1.078	8,9



Carrils bici i punts d'aparcament a la via pública



## Demanda d'usuaris de la bicicleta

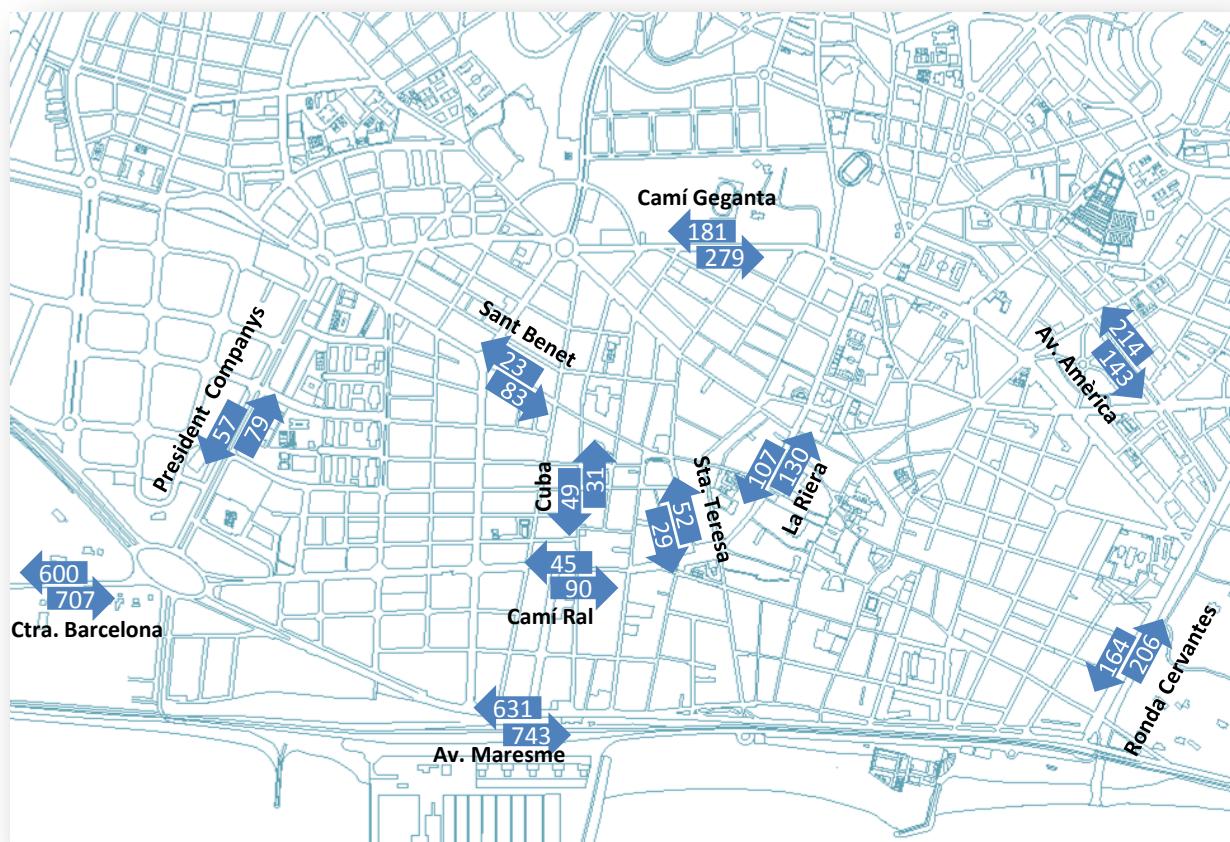
### Intensitat mitjana diària de bicis

La configuració urbana i el relleu de Mataró determina en gran mesura l'ús de la bicicleta en els desplaçaments quotidians.

Dins del perímetre de les Rondes de l'àrea central, la major presència d'usuaris en bicicleta es detecta a l'**eix marítim** (Ctra. Barcelona – Av. Maresme), per sobre dels **1.300 usuaris/dia feiner** (ambdós sentits), lligat majoritàriament a l'activitat esportiva.

El **camí de la Geganta** absorbeix **460 bicis diàries**, seguit de **la Riera**, principal eix de vianants i comercial del centre, amb **240 bicis/dia feiner**.

Carrers de trànsit de vehicles en sentit únic i sense carrils bici, com són Sant Benet i Camí Ral, tenen un flux de bicicleta en sentit contrari significatiu que arriba en algun cas, com el de Camí Ral, fins a 1/3 del total de trànsit de bicletes.



Intensitat mitjana diària de bicicletes (dia feiner)



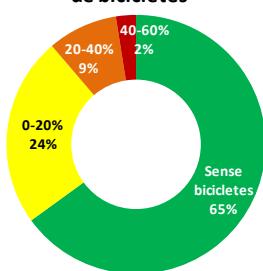
## Demanda d'usuaris de la bicicleta

### Ocupació de l'estacionament de bicicletes a la via pública

L'ocupació global de les més de 1.000 places d'aparcament per a bicicletes és només del 5,1%.

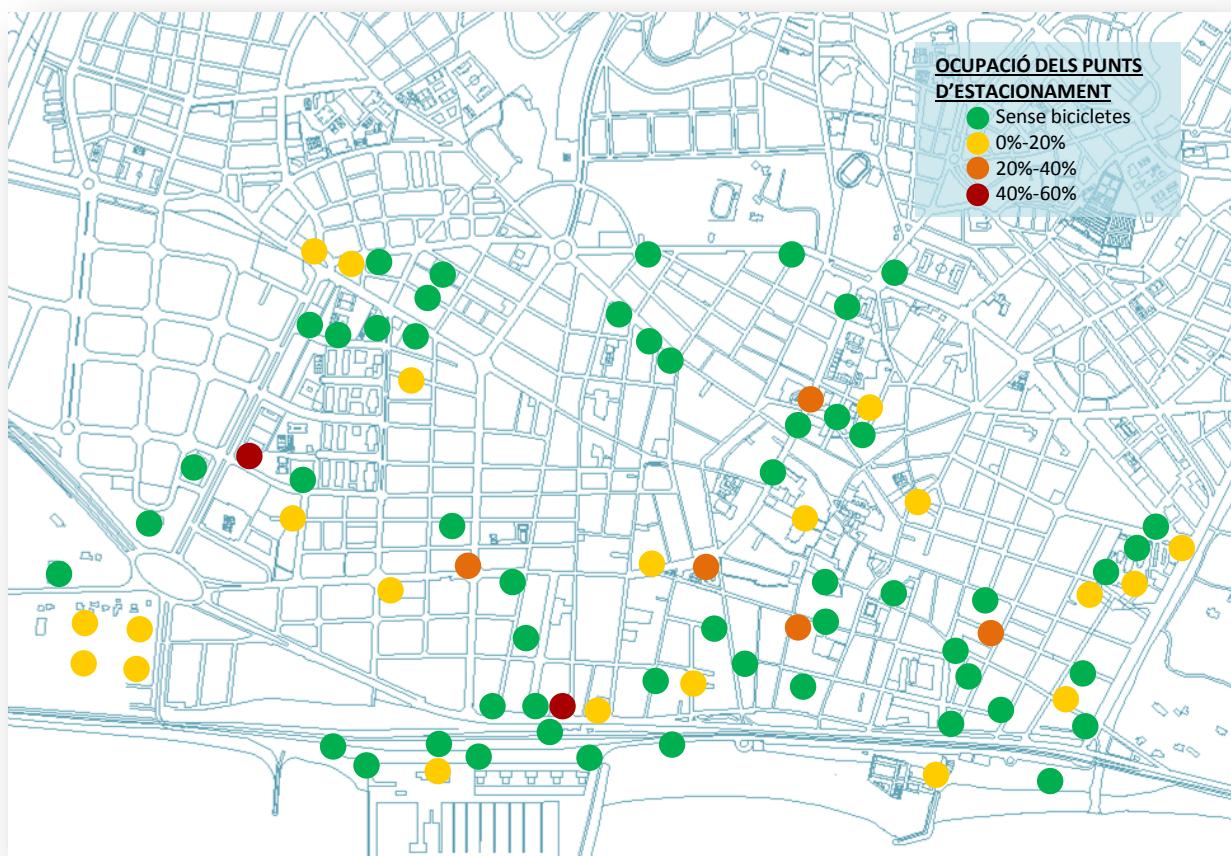
En el 65% dels 80 punts existents no es detecta cap bicicleta estacionada i només en un 12% es supera el 40% d'ocupació.

Ocupació de l'oferta d'estacionament de bicicles



### Ocupació de l'oferta d'estacionament de bicicles

Bicicles estacionades	Bicicles estacionades / punt d'estacionament	Ocupació de l'oferta d'estacionament
55	0,69	5,1%



Ocupació dels aparcaments de bicicles a la via pública

## 5. La gestió del trànsit





## La xarxa viària bàsica

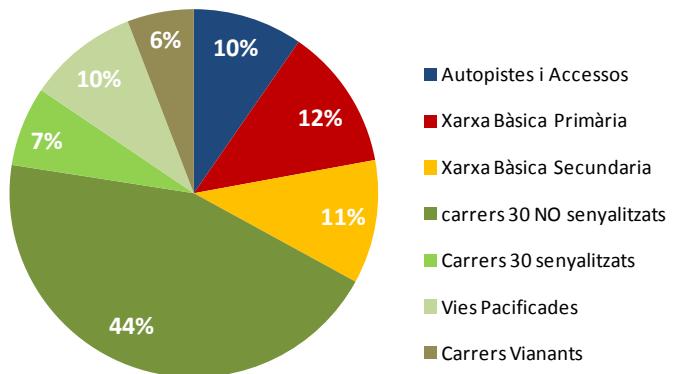
Xarxa viària i tipologia de via

Mataró disposa de 154 km de vies incloses les autopistes i accessos (10%).

**La xarxa bàsica, amb 54,5 km, representa el 26% de l'oferta viària anterior.**

Els carrers 30 conformen més de la meitat de la longitud de vies i la resta correspon a vies pacificades i carrers de vianants.

**Xarxa viària per tipologia de via**





## Volum de trànsit als accessos i a la xarxa interna

### Intensitat mitjana diària de vehicles

A les vies d'accés a Mataró s'ha detectat un increment de demanda del 0,8% respecte el 2014, donant continuïtat al cicle de creixement iniciat l'any 2013.

Dins de la xarxa viària bàsica, l'**Av.Maresme i la seva continuïtat per la ctra. de Barcelona** és l'eix amb una IMD superior, sent la única via que supera els 10.000 vehicles/sentit arribant fins als 17.400 en el tram central de l'Av.Maresme (sentit Barcelona).

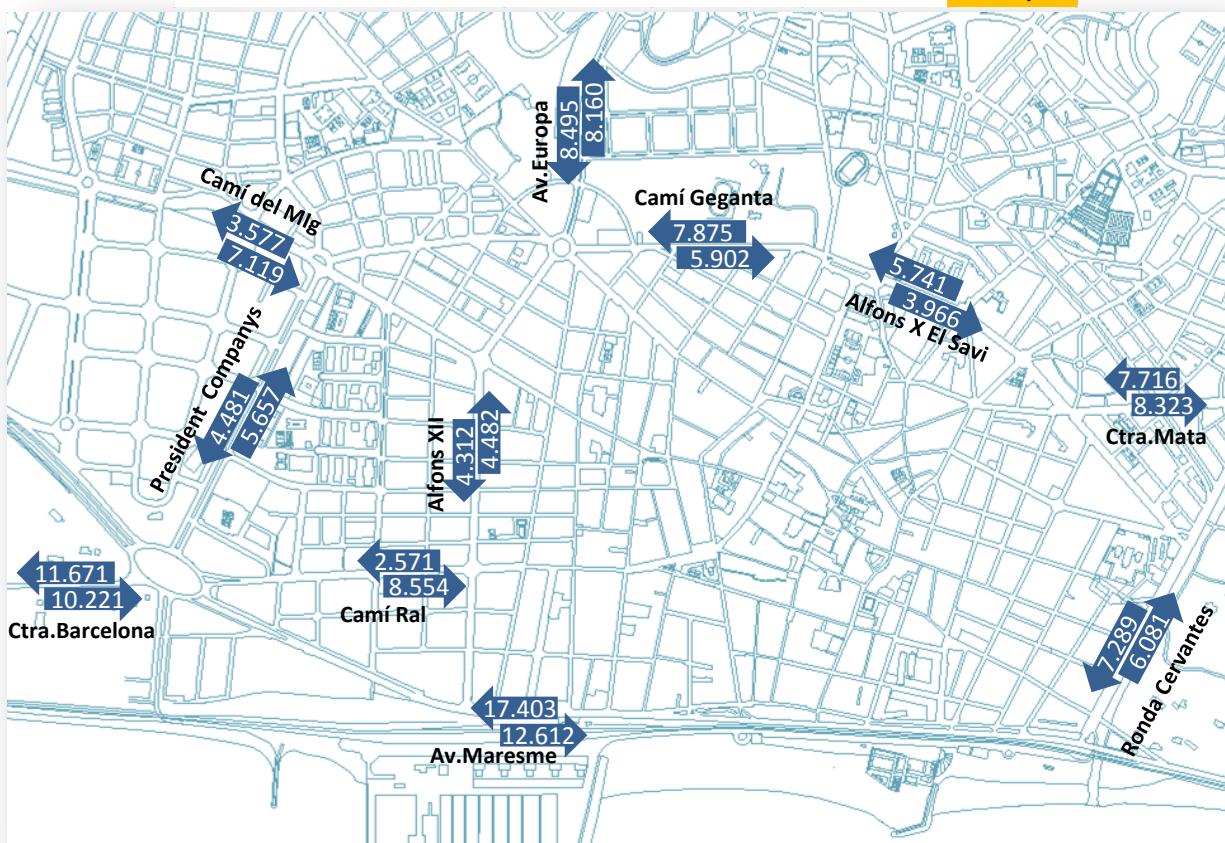
Els diferents trams de l'eix de les **Rondes** absorbeixen entre 4.000 i 7.000 vehicles/dia.

### Nivells de congestió de la xarxa

A la xarxa viària bàsica de Mataró, l'**1,90%** dels vehicles x km estan per sobre del 80% de saturació.

### Volum de trànsit als accessos a Mataró (IMD)

Accès	2013	2014	2015	Variació 2014-15
Mataró Sud	12.330	12.657	11.871	-6,2%
C-32 Mataró Oest	44.079	44.442	44.795	0,8%
Enllaç Nord N-II	18.544	19.732	20.751	5,2%
<b>Total</b>	<b>74.953</b>	<b>76.831</b>	<b>77.417</b>	<b>0,8%</b>





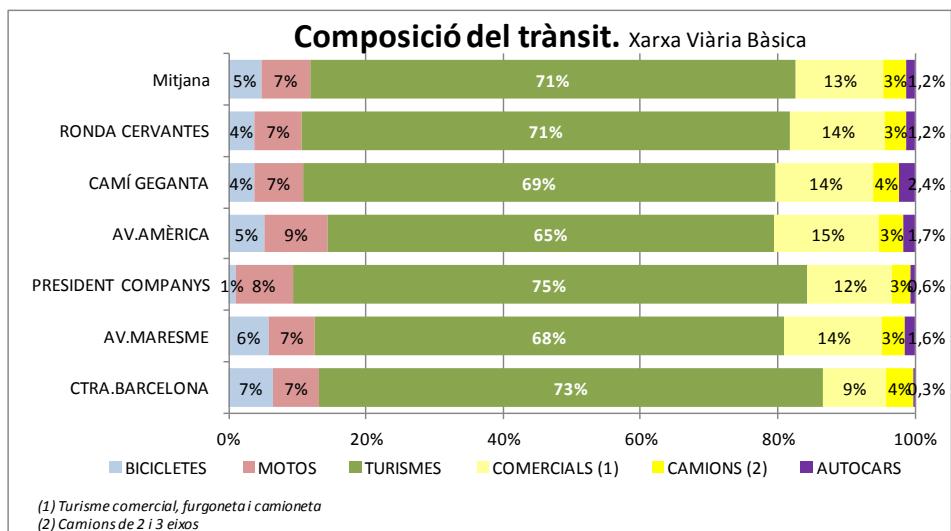
## Composició del trànsit per tipus de vehicle

Els **turismes** suposen la major part del trànsit de vehicles a les xarxa viària bàsica, situant-se entre 65% i el 75% del total.

Els pes dels **vehicles comercials i camions** oscil·la entre el 13% (crt. Barcelona) i el 18% al Camí de la Geganta i Av. Amèrica.

Les **motos i ciclomotors** representen entre un 6,7 i un 9,2% del trànsit a les vies bàsiques de la ciutat.

La **bicicleta** té un pes major als vials del front marítim, suposant entorn al 6% del trànsit total, amb una elevada presència d'usuaris de motiu oci - esport.



## Composició del Trànsit. Xarxa viària Bàsica de Mataró

Vial	BICICLETES	MOTOS	TURISMES	TUR.COMERCIAL - FURGONETES	CAMIONS 2 EIXOS	CAMIONS 3 EIXOS	AUTOCARS - AUTOBUSES
1 CTRA.BARCELONA	6,3%	6,7%	73,5%	9,2%	3,4%	0,6%	0,3%
2 AV.MARESME	5,9%	6,7%	68,4%	14,2%	2,9%	0,3%	1,6%
3 PRESIDENT COMPANYS	1,0%	8,3%	75,0%	12,4%	2,8%	0,0%	0,6%
4 AV.AMÈRICA	5,2%	9,2%	65,1%	15,3%	3,5%	0,0%	1,7%
5 CAMÍ GEGANTA	3,7%	7,1%	69,0%	14,2%	3,6%	0,0%	2,4%
6 RONDA CERVANTES	3,8%	6,9%	71,2%	13,7%	3,2%	0,1%	1,2%
<b>Mitjana</b>	<b>4,7%</b>	<b>7,2%</b>	<b>70,7%</b>	<b>12,8%</b>	<b>3,2%</b>	<b>0,2%</b>	<b>1,2%</b>

## 6. L'estacionament del vehicle privat

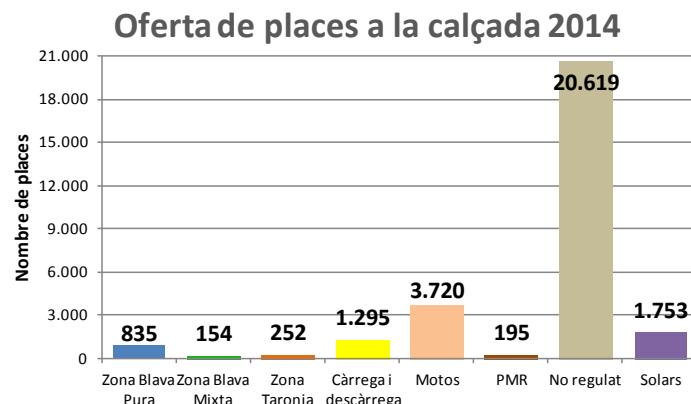
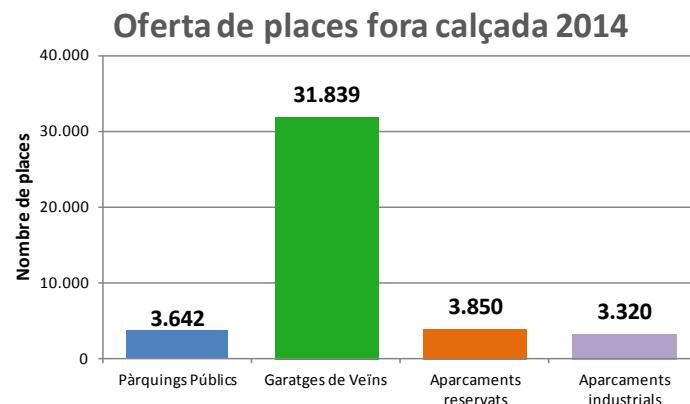
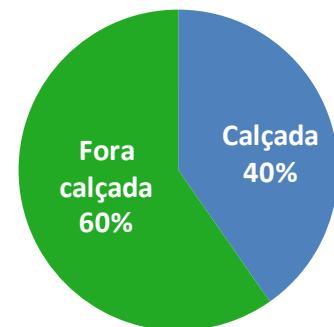


## Oferta d'estacionament

L'any 2014 es comptabilitzen al nucli urbà de Mataró 42.600 places de les quals el 60% es concentren en garatges fora de la via pública.

A la ciutat hi ha 10.000 places d'estacionament (1/4 de l'oferta total) específiques per a la demanda forana, que corresponen a les regulacions a la calçada (zona blava, zona taronja i càrrega i descàrrega), als aparcaments públics i als aparcaments reservats de centres comercials.

Oferta d'estacionament a Mataró (2014) **42.651 places**





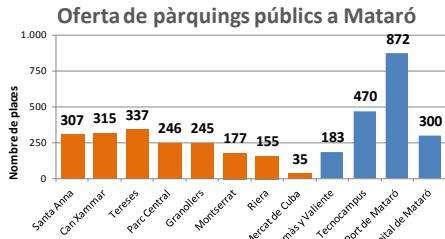
## Oferta d'estacionament

### Xarxa de Pàrquings Pùblics

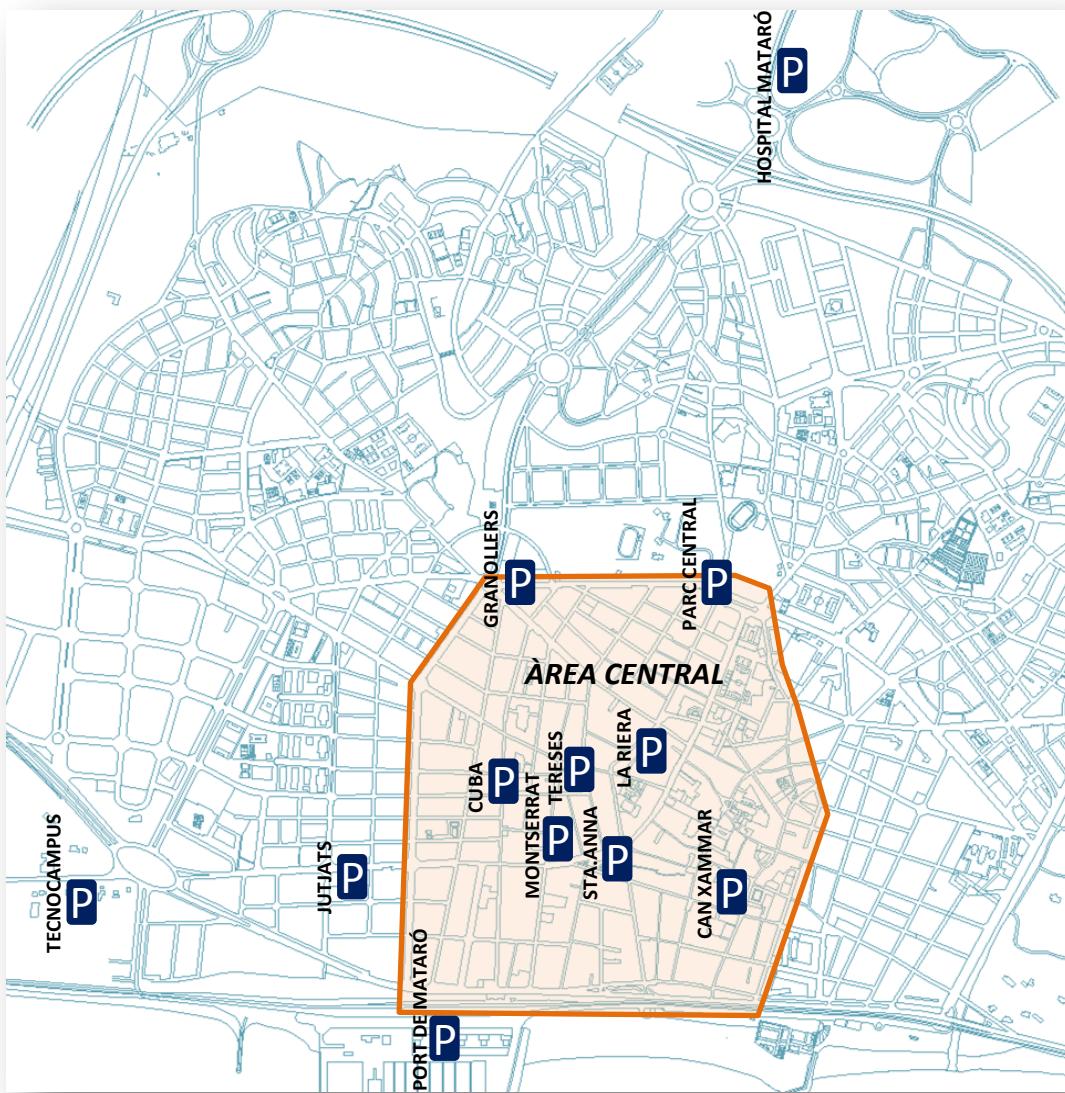
La xarxa de pàrquings públics de Mataró consta de **12 aparcaments** que sumen un total de 3.642 places, amb una mitjana de 304 places.

Dos terços dels pàrquings (8) es localitzen a l'àrea comercial central, sumant en conjunt el 50% de les places de la ciutat.

El 2015 s'ha fet una millora de la senyalització dels aparcaments públics del centre de la ciutat, indicant a cada aparcament un número indicatiu.



Nova senyalització dels aparcaments pùblics del centre ciutat



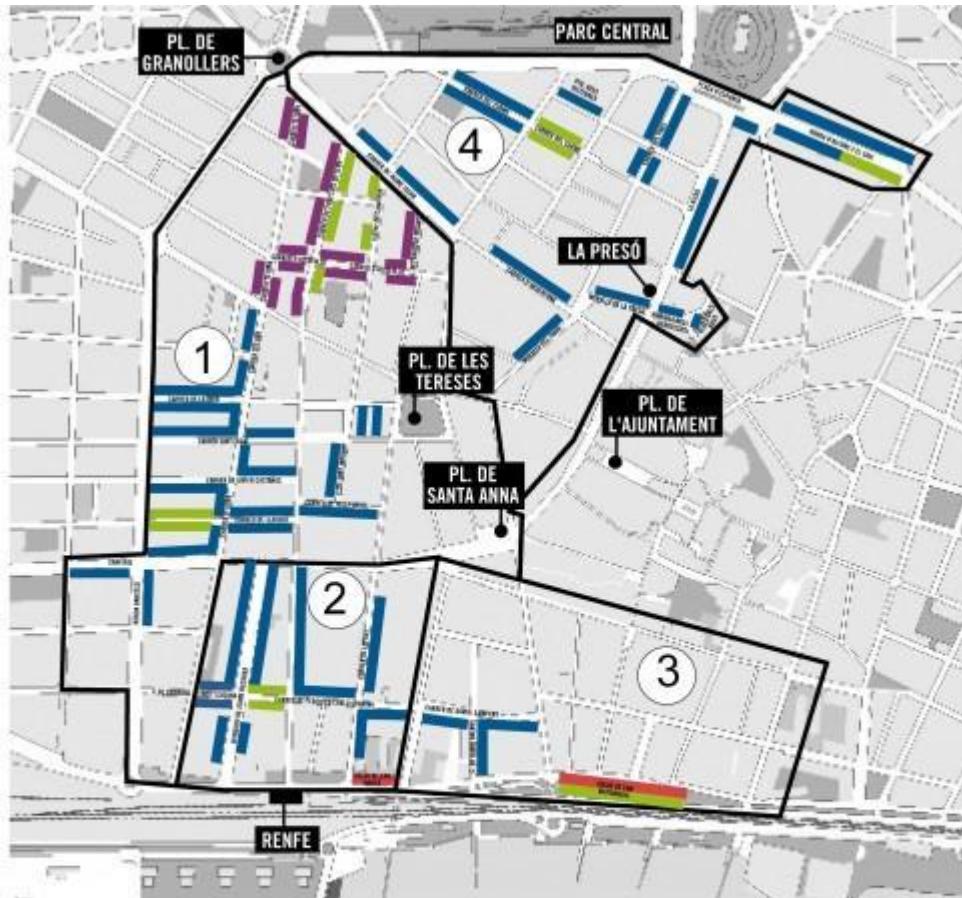
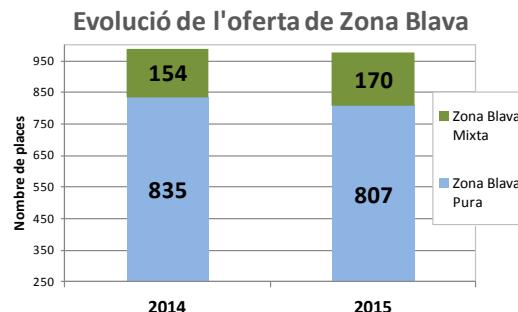
Localització dels Aparcaments pùblics a Mataró



## Oferta d'estacionament

### Zona blava

L'any 2015 l'oferta de zona blava ha tingut variacions per actuacions urbanístiques que han suposat el desplaçament o anul·lació de places com és el cas de la remodelació del carrer Cuba, traslladant-se l'oferta cap els carrers Torrijos, Castaños o Llauder. S'ha implantat noves places al solar de l'Antiga Càmara Agrària (54 places), davant de l'estació de Renfe, amb la mateixa regulació de Can Maitanquis (durada màxima 4h i tarifa B, per cubrir demanda de més llarga durada que a les places més centrals.



#### TARIFES I TEMPS D'ESTACIONAMENT SEGONS LA ZONA

**ZONA BLAVA:**  
- tarifa A  
- temps d'estacionament màxim de 1.30 hores

**ZONA LILA:**  
- tarifa B  
- temps d'estacionament màxim de 1.30 hores

**ZONA VERMELLA:**  
- tarifa B  
- temps d'estacionament màxim de 4 hores

#### PER ALS RESIDENTS

**ZONA GRATUÏTA**  
24 HORES PER ALS RESIDENTS

**ZONA AMB HORARI DE PAGAMENT REDUIT PER ALS RESIDENTS**

#### Localització de la zona blava

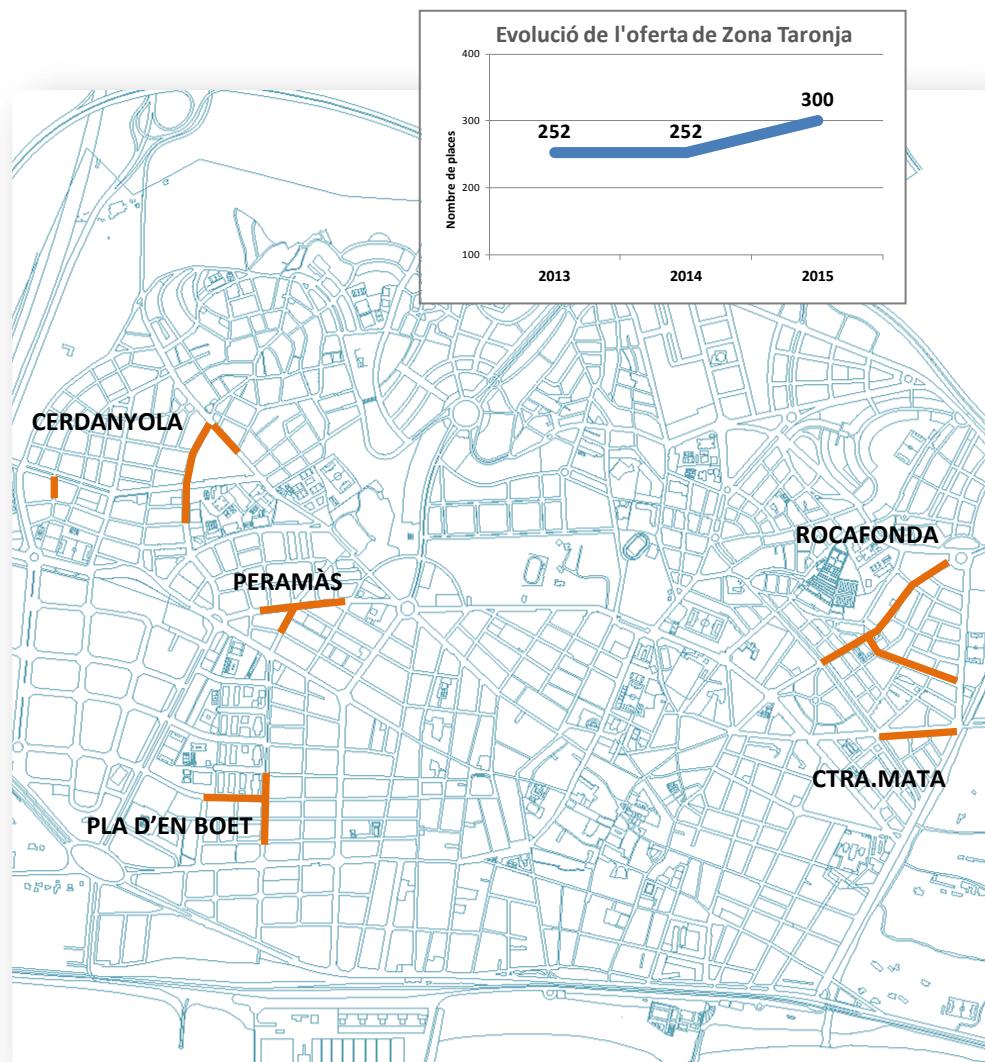


## Oferta d'estacionament

### Zona Taronja

Aquestes places gratuïtes són destinades a la demanda de rotació, amb una durada màxima d'estacionament de 1,5 hores, de dilluns a dissabte, i de 9 a 14 i de 16 a 20h.

Hi ha 300 places al conjunt de la ciutat després de la implantació l'any 2015 de 48 noves places de zona taronja, al Pla d'en Boet (carrers Sant Cugat i President Companys) i A carretera de Mata, amb 35 i 12 places, respectivament. Aquestes places se sumen a les ja existents als barris de Cerdanyola, Peramàs i Rocafonda.



Localització de la zona taronja

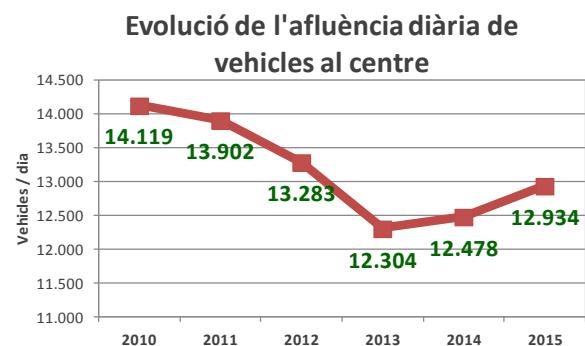
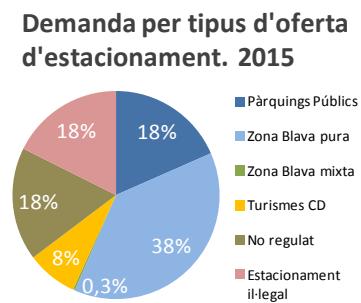


## Demanda d'estacionament

### Afluència de vehicles al centre ciutat

El volum de vehicles que estacionen diàriament al centre ciutat, àmbit que inclou la zona terciària central de la ciutat (nucli antic i l'Eixample delimitat per les Rondes), és de 12.500 vehicles. Els dos darrers anys s'ha detectat un increment de la demanda d'estacionament, la qual havia estat caient des de 2010, a causa de la situació de crisi econòmica.

El 56% de la demanda estaciona en places específiques de pagament (zona blava i pàrquings públics).



Afluència de vehicles al centre ciutat	2013	2014	2015
Total (veh/dia) 1r semestre	12.304	12.478	12.934
Pàrquings Pùblics	2.308	2.297	2.380
Zona Blava pura	4.595	4.702	4.928
Zona Blava mixta	25	30	39
Turismes CD	985	1.012	1.023
No regulat	2.102	2.211	2.288
Estacionament il·legal	2.289	2.226	2.277





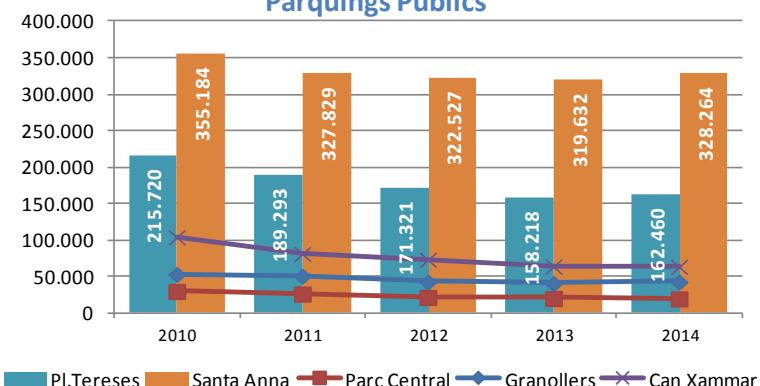
## Demanda d'estacionament

### Pàrquings públics

A l'igual que el volum d'afluència de vehicles al centre ciutat, als aparcaments públics s'ha detectat un increment de demanda a rotació a partir de l'any 2013, després de la continuada reducció dels darrers anys, amb un 2,5% d'increment global.

Tot els aparcaments augmenten la seva demanda a rotació excepte en el cas de Parc Central i Can Xammar, on s'ha reduït en un 3% i 0,7%, respectivament.

**Evolució dels usuaris a rotació anuals  
Pàrquings Pùblics**



Demanda a rotació anual del pàrquing públics	2010	2011	2012	2013	2014
Parc Central	29.829	26.202	21.555	20.149	19.552
Granollers	53.119	50.807	42.622	40.452	42.809
Can Xammar	104.282	81.357	73.323	64.031	63.574
Pl.Tereses	215.720	189.293	171.321	158.218	162.460
Santa Anna	355.184	327.829	322.527	319.632	328.264
Cuba	7.507	30.678	33.319	35.327	37.084





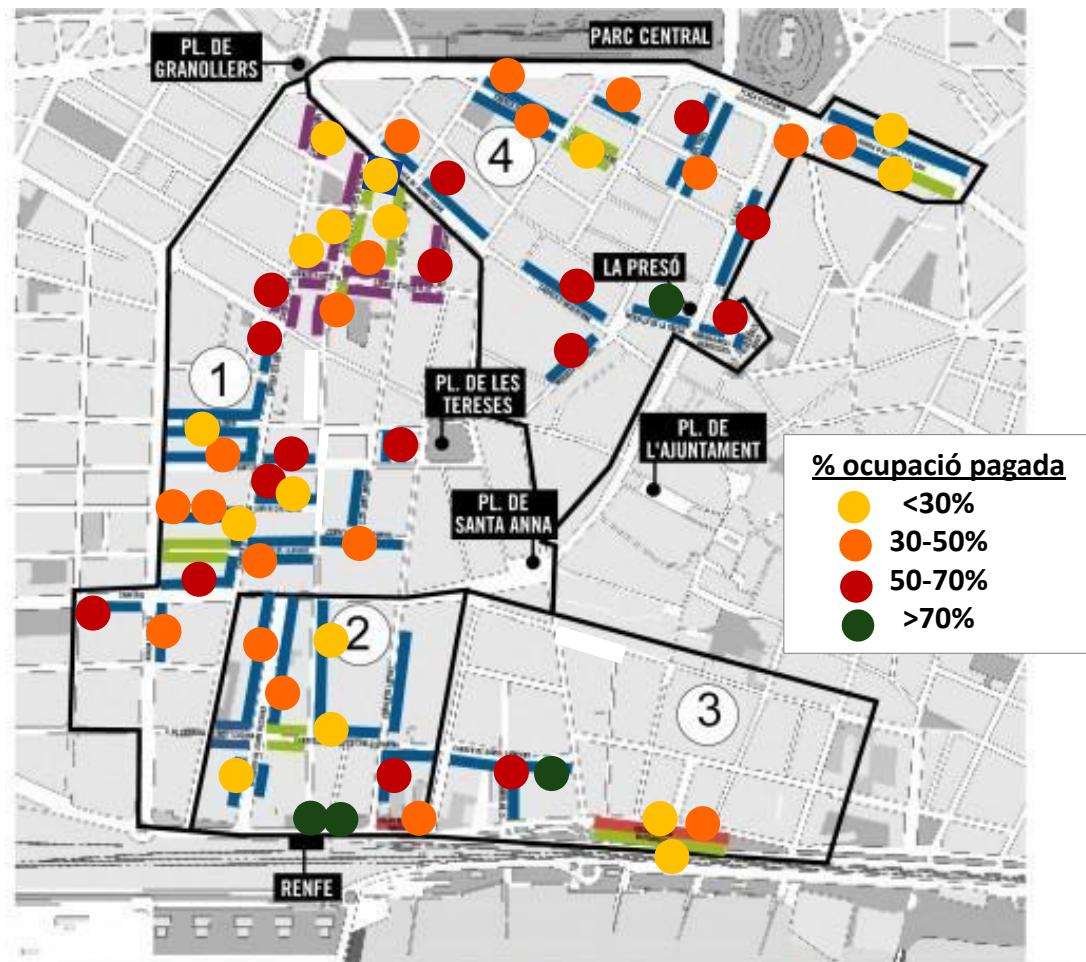
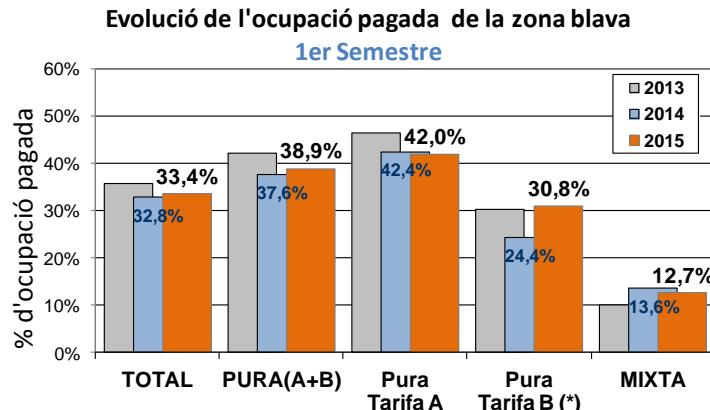
## Demanda d'estacionament

### Zona blava

L'ocupació pagada de la zona blava ha tingut un increment d'un 1,8% respecte el mateix període de 2014.

Per tipus de plaça, ha estat la zona lila (sector nord de la zona 1), la que ha tingut un major increment de demanda amb un 26%. La implantació de la tarifa B, més econòmica que la de les places més centrals, ha estat cabdal per a un major consolidació d'aquestes places, implantades l'any 2010.

Les noves places de Càmara Agrària (tarifa B) tenen una alta ocupació des de l'inici de la seva implantació, amb més del 70% d'ocupació pagada.



Ocupació pagada de la zona blava. 1r semestre 2015

A large delivery truck is shown from a side-front angle. Two workers are loading boxes onto the truck. One worker is wearing a cap and a dark t-shirt, while the other is seen from behind in a white t-shirt and cargo shorts. The truck has "Damm" branding on its front and side.

## 7. La distribució urbana de mercaderies



## Oferta i demanda d'estacionament

### Oferta de places Càrrega i decàrrega

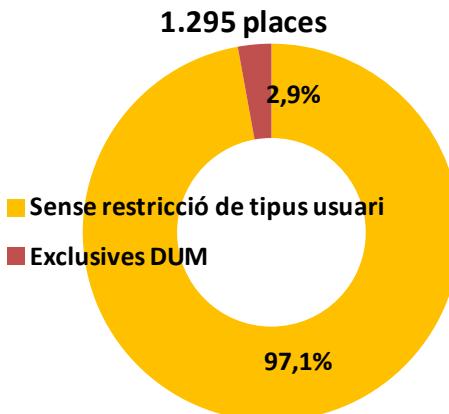
Al 97% de les 1.295 places de CD de la ciutat es permet l'estacionament de qualsevol tipus de vehicles, comercial o no, amb una durada màxima d'estacionament de 15 minuts. La resta de places, exclusives per vehicles comercials, es concentren en llocs molt específics del centre ciutat on la demanda de distribució és molt alta, priorititzant aquest segment de demanda. Aquestes places es localitzen a:

Riera  
Plaça Santa Anna  
Camí Ral, 250  
La Rambla  
Mercat de Cuba  
Miquel Biada

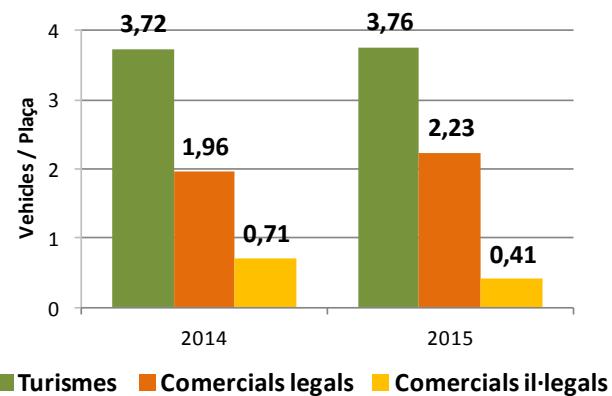
### Demanda d'estacionament

La utilització d'aquestes places per part dels turismes és molt alta, superant els 3 vehicles/plaça, suposant mes de la meitat dels usuaris que utilitzen aquestes places. Només el 29% dels turismes estacionen per sota dels 15 minuts permesos.

### Oferta de Càrrega i Cescàrrega:



### Índex de rotació per tipus d'usuari



A photograph of a street scene. In the foreground, a silver Opel Astra is parked on the left side of the road. The road has white dashed lines. On the right, there's a sidewalk with a row of bare trees. In the background, there are buildings with closed metal shutters and a parking lot with several cars.

## 8. La indisciplina viària d'estacionament

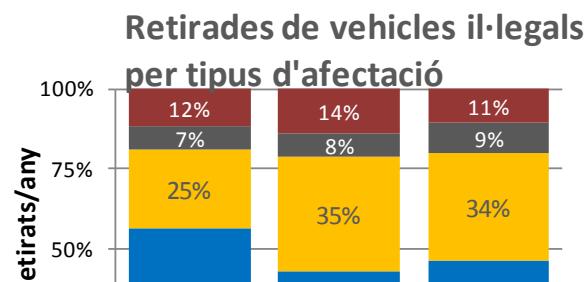
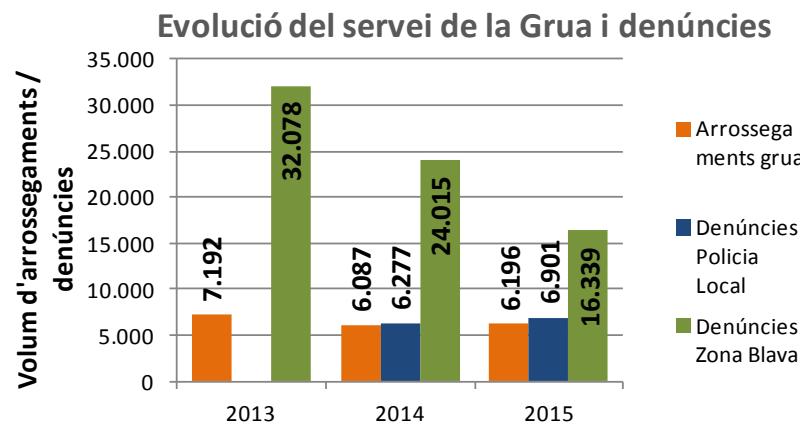


## Evolució de denúncies d'estacionament

Mentre que els arrossegaments de la grua i les denúncies de la Policia Local per estacionament il·legal, s'incrementen respecte l'any 2014 en un 1,8% i un 9,9%, respectivament, les denúncies per incompliment de la regulació de la zona blava s'han reduït en un 32%. El nou sistema de control de la zona blava, que ara no permet anular les denúncies al mateix parquímetre dels vehicles sense tiquet, pot haver incrementat el nombre d'usuaris que treuen tiquet, i per tant, una reducció en les denúncies.

## Volum d'arrossegaments per motius

Les retirades de vehicles per estacionament il·legal s'han realitzat majoritàriament en vehicles que estacionats afectant els carrils de circulació (35% del total) i els turismes que sobrepassen el temps permès a les places de càrrega i descàrrega (34%).





## 9. La seguretat viària

El nombre d'accidents al 2015 és de 359, el que suposa un increment del 2,6% respecte l'any 2013.

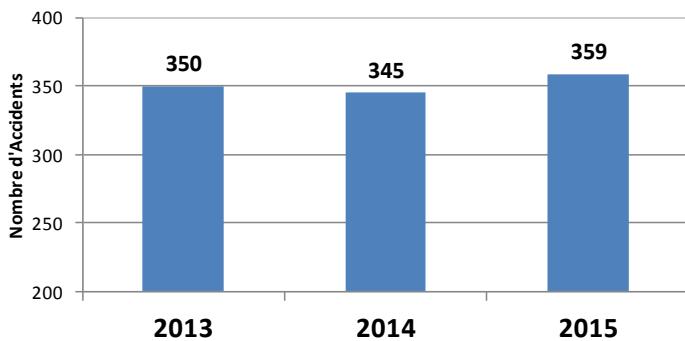
Per tipus de víctima, el 94,7% dels accidents corresponen a ferits lleus.

El 60,1% dels vehicles implicats correspon a turismes seguit de les motos, amb un 26,7%.

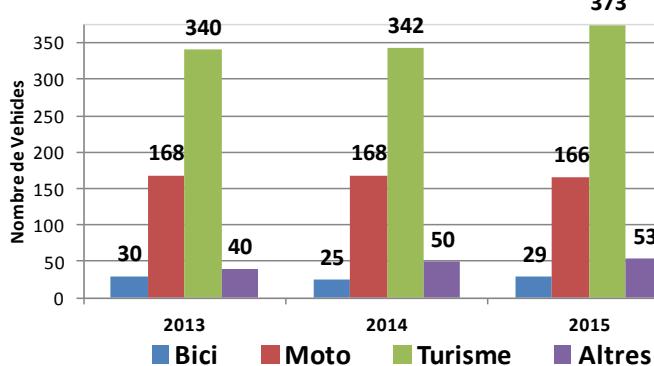
El nombre d'atropellaments al 2015, amb 61, han baixat en un 28% respecte l'any 2013.

SEGURETAT VIÀRIA	2013	2014	2015
<b>Nombre d'accidents per tipus de víctimes</b>	<b>350</b>	<b>345</b>	<b>359</b>
ferits lleus	336	322	340
ferits greus	14	23	17
morts	0	0	2
<b>Accidents amb víctimes/1.000 vehicles censats</b>	<b>4,98</b>	<b>4,91</b>	
<b>Nombre de víctimes per tipus</b>	<b>415</b>	<b>421</b>	<b>444</b>
ferits lleus	400	396	425
ferits greus	15	25	17
morts	0	0	2
<b>Tipus de vehicles implicats en accidents</b>			
Bici	30	25	29
Moto	168	168	166
Turisme	340	342	373
Altres	40	50	33
<b>Atropellaments</b>	<b>85</b>	<b>82</b>	<b>61</b>

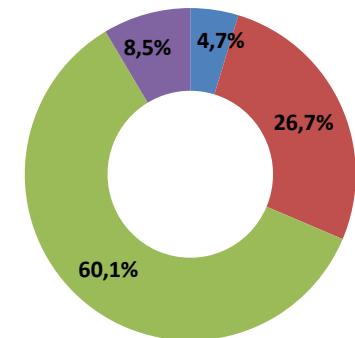
Evolució del nombre d'accidents

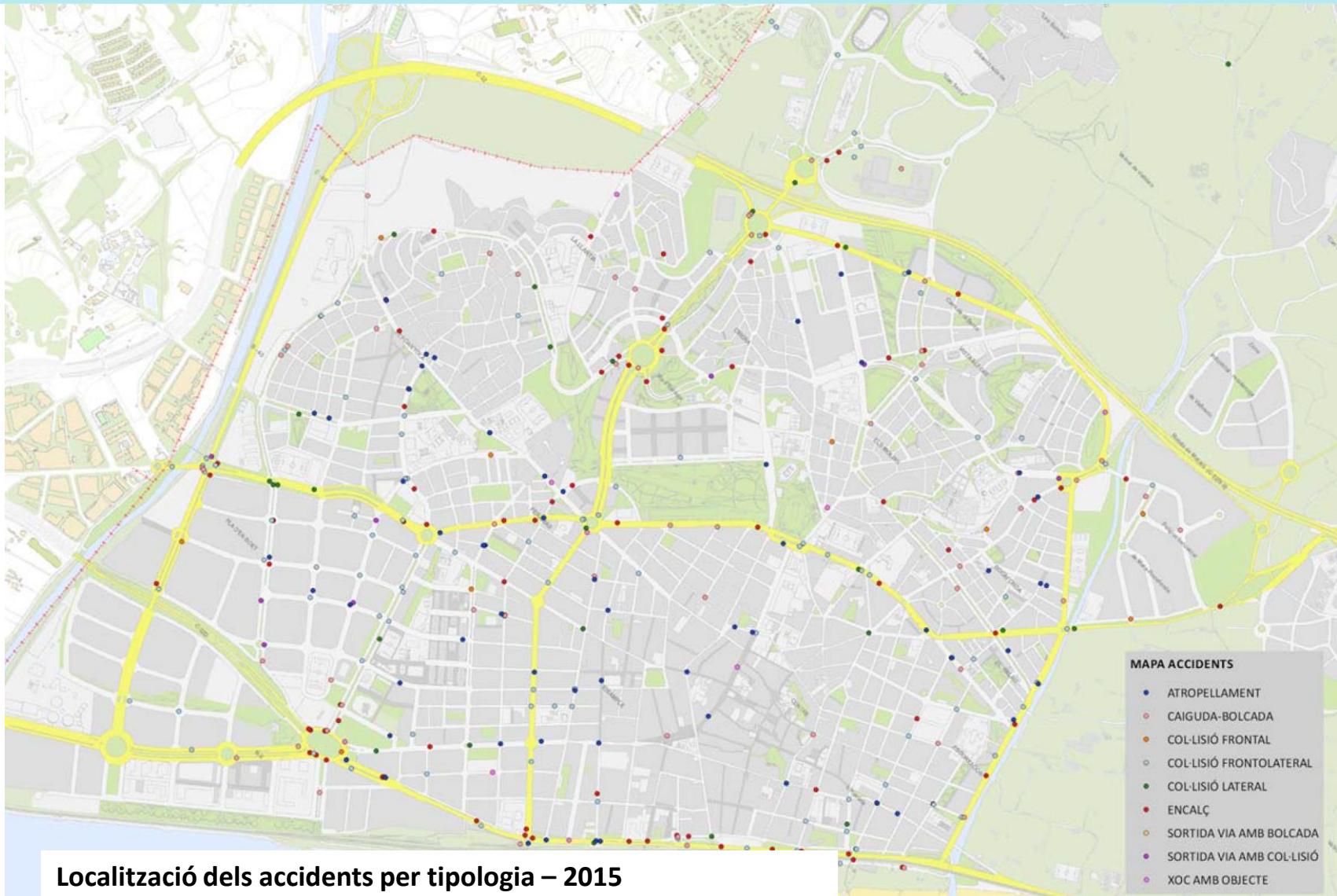


Evolució del tipus de vehicle implicat



Tipus de vehicle implicat. 2015







## 10. El medi ambient



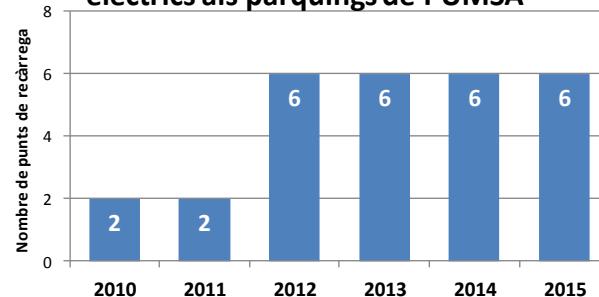
## Punts de recàrrega de vehicles elèctrics

Als aparcaments de Pumsa hi ha 6 punts de recàrrega de vehicles elèctrics, 3 per a turismes i 3 per a motos. Es troben als aparcaments de Plaça Cuba, Granollers i Parc Central.

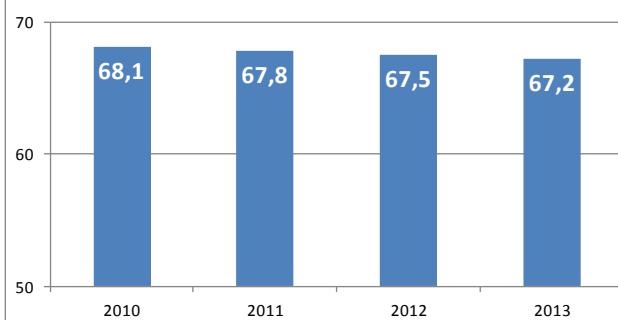
## El nivell de soroll.

Mesurat a partir dels dBA, s'ha reduït lleugerament els darrers anys, un 1,3% respecte l'any 2010, situant-se al 67,2 al 2013.

**Punts de recàrrega de vehicles elèctrics als pàrquings de PUMSA**



**Nivells de soroll (dBA) xarxa bàsica**



**Evolució dels Carrers Arbrats**

