

1.1	1.1 Millora de l'amplada útil dels eixos bàsics per a vianants		
2. Objectius			
Fomentar la mobilitat activa i saludable			
3. Descripció de l'actuació			
A la xarxa d'eixos principals es proposa dur a terme una actuació de millora de l'amplada útil de les voreres (amplada lliure d'obstacles), de manera que tots els vials d'aquesta xarxa bàsica disposin de voreres accessibles. En aquest sentit, caldrà garantir el compliment de la normativa d'accessibilitat vigent (Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats) pel que fa a seccions mínimes de les voreres, les quals hauran de disposar d'una amplada mínima lliure d'obstacles igual o superior a 1,80 m per a esdevenir itineraris accessibles. Per a dur a terme aquesta actuació caldrà revisar la presència d'obstacles que resten amplada útil a la vorera com poden ser pilones, fanals, arbre, terrasses o mobiliari urbà. En aquests casos caldrà ampliar la secció total de vorera guanyant espai a la calçada a partir de l'estretament dels carrils de circulació, supressió de places d'estacionament per al vehicle privat o transformant aparcaments en bateria a cordons d'estacionament. En el cas de carrers estrets, on la secció total del vial és inferior als 7 metres es recomana l'ús de plataforma única, que hauran de ser regulats degudament com a carrers per a vianants o de prioritat invertida a través de la senyal S-28. Es proposa donar prioritat en aquells vials que donen accessos a espais sensibles com són centres escolars o a les estacions de Renfe Rodalies. Al barri de Lourdes també es detecta un problema d'accessibilitat de les voreres al no complir els amplex mínims establerts a l'ordre Ordre TMA/851/2021. El barri de Lourdes connecta amb la trama urbana de Parets del Vallès i no forma part de la xarxa principal de vianants de Mollet del Vallès. No obstant això, és imprescindible garantir l'accessibilitat en tots els barris del municipi.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Nucli urbà		Propostes plànol 1.1 Millora de l'amplada útil	
6. Fase		7. Cost	
☒ A:1-3 anys ☒ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase A: 486.000 € Fase B: 640.000 €	
8. Prioritat			
☐ Baixa ☐ Mitjana ☒ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
202	Longitud de voreres <1,80 m. útils o inexistents (km) / longitud voreres (km)		
1011	Desplaçaments interns a peu / desplaçaments interns totals		
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Ajuntament		-	

1.2	1.2 Creació de més zones pacificades al trànsit	
2. Objectius		
Fomentar la mobilitat activa i saludable		
3. Descripció de l'actuació		
La millora de les condicions de circulació dels vianants també es realitza pacificant el trànsit de vehicles motoritzats mitjançant la creació de zones de prioritat per a vianants, amb restricció total o parcial de trànsit. En seccions inferiors als 7 metres es recomana que el carrer es configuri en plataforma única. No obstant l'amplada de la via no és l'únic condicionant a l'hora de determinar l'execució d'un carrer de plataforma única. Mollet del Vallès ja disposa actualment de carrers pacificats al trànsit, al centre del municipi, al voltant de la plaça Prat de la Riba i el carrer Rambla Nova, que son zones de vianants consolidades. Es proposa ampliar aquesta zona de vianants pacificada al trànsit pacificant alguns dels carrers adjacents a la Rambla Nova, en els seus respectius trams entre Sant Jordi i Gaietà Vinzia i a la zona del centre al voltant de la parròquia de Sant Vicenç. L'ajuntament de Mollet del Vallès també té previstes actuacions de millora de la mobilitat a peu a l'estació Mollet - Sant Fost, per donar continuïtat a l'eix Francesc Macià. Aquestes actuacions també inclouen la millora de l'accessibilitat en entorn de ronda Can Fàbregas i la ronda Orient al voltant de l'estació Mollet – St. Fost.		
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència
Barri dels Col·legis Nous i barri de l'E.de França		Propostes plànol 1.1 Millora de l'amplada útil
6. Fase		7. Cost
☒ A:1-3 anys ☒ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase A: 988.000 € Fase B: 988.000 €
8. Prioritat		
☐ Baixa ☒ Mitjana ☐ Alta		
9. Indicador d'avaluació de la proposta		
201	Xarxa viària exclusiva vianants o convivència (km) / xarxa total (km)	
1011	Desplaçaments interns a peu / desplaçaments interns totals	
10. Possibles fonts de finançament		
Ajuntament		
11. Responsable		12. Altres agents implicats
Ajuntament		-

1.3	1.3 Adaptació dels passos de vianants		
2. Objectius Fomentar la mobilitat activa i saludable			
3. Descripció de l'actuació En la xarxa d'itineraris bàsics per al vianant existeixen cruïlles amb passos de vianants que no estan adaptats per a persones amb mobilitat reduïda i que caldrà arranjar per tal de complir amb la normativa d'accessibilitat vigent (Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics urbanitzats). Entre 2022 i 2023, amb les ajudes dels fons Next Generation s'han fet actuacions múltiples lligades a la millora de l'accessibilitat i els itineraris per a vianants. En total s'han adaptat més de 90 passos de vianants. Durant els propers dos anys es duran a terme obres de millora de l'accessibilitat i itineraris per a vianants. Al plànol 1.2 es mostren tots els guals detectats durant l'any 2021 dins la xarxa principal de vianants que hauran de ser adaptats, alguns dels quals ja ho han estat en els darrers anys. Es distingeix entre guals no adaptats, on directament no existeix gual accessible, i guals parcialment adaptats, on sí que s'hi detecta la presència d'un gual però aquest es troba en mal estat de conservació i per tant ja no compleix amb la normativa d'accessibilitat. En la calendarització del PMUS es proposa actuar durant la primera fase en aquells punts que no disposen de guals i deixar per la segona fase els guals que actualment es troben parcialment adaptats.			
4. Zona d'actuació Nucli urbà		5. Documentació gràfica de referència Propostes plànol 1.2 Passos de vianants	
6. Fase ☒ A:1-3 anys ☒ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		7. Cost Fase A: 69.000 € Fase B: 102.000 €	
8. Prioritat ☐ Baixa ☐ Mitjana ☒ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta 205 Passos de vianants adaptats / passos de vianants senyalitzats 1011 Desplaçaments interns a peu / desplaçaments interns totals			
10. Possibles fonts de finançament Ajuntament			
11. Responsable Ajuntament		12. Altres agents implicats -	

1.4	1.4 Creació i millora dels camins escolars		
2. Objectius			
Fomentar la mobilitat activa i saludable			
3. Descripció de l'actuació			
El camí escolar és una xarxa d'itineraris segurs, escollits entre els més utilitzats per l'alumnat, que permet a la mainada desplaçar-se als seus centres educatius còmodament i de manera segura i autònoma. Els projectes de camins escolars van més enllà d'actuacions sobre la infraestructura viària i inclouen també campanyes de conscienciació de foment de la mobilitat activa a les escoles. L'objectiu és fomentar i donar preferència als modes de transport menys contaminants en detriment de l'ús del vehicle privat. D'aquesta manera es redueixen també totes les externalitat negatives associades a l'ús del vehicle privat motoritzat (emissions de GEH, pol·lució, accidentalitat, soroll) i es potencia l'autonomia dels infants a la vegada que es promouen hàbits cívics. Mollet del Vallès té senyalitzats els passos de vianants propers als centres escolars amb una senyalització horitzontal específica, on es determina que els vehicles es troben propers a una zona escolar. Aquesta senyalització es positiva però en alguns casos és insuficient. Per aquest motiu es proposa reforçar la senyalització actual a l'entorn de les escoles Can Besora, Sant Gervasi i l'escola bressol Els Pinetons, totes elles situades al barri de Santa Rosa i l'entorn de l'escola Sant Jordi i l'Institut Mollet, situats al barri de l'Estació del Nord. Es tracta de localitzacions amb una forta presència d'activitat escolar on l'accessibilitat de les voreres no és adequada. A més es troben situades a trams de concentració d'accidents fet que encara fa més necessari el reforç de la seguretat vial. Així doncs, alineant-se amb la mesura 1.1 Millora de l'amplada útil dels eixos bàsics per a vianants es proposa donar èmfasi en aquests punts posant especial atenció a la sensibilitat de l'entorn.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Barri de Santa Rosa i barri de l'Estació del Nord		Propostes plànol 1.3 Millora de camins escolars	
6. Fase		7. Cost	
☒ A:1-3 anys ☐ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase A: 20.000 €	
8. Prioritat			
☐ Baixa ☐ Mitjana ☒ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
1011 Desplaçaments interns a peu / desplaçaments interns totals			
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Ajuntament		Escoles afectades	

1.5	1.5 Senyalització d'itineraris de vianants		
2. Objectius			
Fomentar la mobilitat activa i saludable			
3. Descripció de l'actuació			
Anar a peu té un gran potencial per contribuir a un Mollet del Vallès més sostenible i per aquest motiu té una posició central en els objectius d'aquest PMUS. Garantir que anar a peu sigui accessible i atractiu és una resposta bàsica als reptes del canvi climàtic. Es proposa la implementació de senyalització específica per a vianants amb l'objectiu d'encoratjar als habitants de Mollet del Vallès a caminar en tots aquells desplaçaments de la seva vida quotidiana on sigui possible. La senyalització ha de proveir informació coherent i consistent dels principals recorreguts a peu cap als principals equipaments del municipi, indicant la direcció i el temps de desplaçament aproximat. El conjunt de senyals ha d'ésser més reduït que la senyalització destinada als vehicles, i la instal·lació s'ha de fer sobre suports murals o banderoles per tal de permetre el pas i la visibilitat dels vianants.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Nucli urbà		-	
6. Fase		7. Cost	
A:1-3 anys ☐ x B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase B: 9.000 €	
8. Prioritat			
x Baixa ☐ Mitjana ☐ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
1011 Desplaçaments interns a peu / desplaçaments interns totals			
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Ajuntament		-	

1.6	1.6 Ampliació de la xarxa ciclable urbana		
2. Objectius			
Fomentar la mobilitat activa i saludable			
3. Descripció de l'actuació			
Es proposa una xarxa ciclable mallada que connecti totes les zones veïnals entre si, equipaments i centres generadors de mobilitat, d'una forma ràpida, directa i segura. Sempre que s'hagi de fer una proposta perquè per un carrer hi pugui circular la bicicleta es prioritzarà l'opció de fer-hi un carril bici en calçada, primer si es pot fer segregat, i si no pot ser, sense segregar. Es proposen carrils bici a: - Ronda Pinetons - Avinguda Rivoli - Carrer Granollers - Via de Ronda - Carrer Enric Morera - Avinguda de les Teixidores Es proposa utilitzar uns carrers estratègics com a carrers compartits amb bicicletes. La falta d'espai per a fer-hi un carril bici, així com que l'aparcament sigui un tema sensible a l'hora de treure places, fa que es consideri aquesta possibilitat de cohabitació. És necessari que en aquests trams les velocitats dels vehicles siguin de com a màxim 30km/h i estigui gestionades de manera efectiva a partir d'elements reductors de la velocitat.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Nucli urbà		Propostes plànol 1.4 proposta de xarxa ciclable	
6. Fase		7. Cost	
☒ A:1-3 anys ☒ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase A: 391.000 € Fase B: 587.000 €	
8. Prioritat			
☐ Baixa ☐ Mitjana ☒ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
301	% Xarxa de vies ciclistes (km) / població total		
302	Xarxa de vies ciclistes (km) / xarxa viària total		
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Ajuntament		-	

1.7	1.7 Millora i ampliació dels aparcaments de bicicleta		
2. Objectius			
Fomentar la mobilitat activa i saludable			
3. Descripció de l'actuació			
En total es proposen instal·lar 27 punts d'aparcament segurs en una primera fase, als punts on es creu més necessari per començar a conformar una malla d'aparcaments per tot el nucli urbà. S'intenta reforçar sobretot l'eix Burgos - Jaume I - Gaudí perquè poden ser la destinació o l'origen de molts desplaçaments. El mateix succeeix amb la rambla Pompeu Fabra, vial amb forta oferta d'establiments i de restauració amb un dèficit d'oferta d'estacionament per bicicletes. D'aquests 27 punts, es proposa que 3 siguin d'aparcaments segurs amb tancats. Es tracta dels punts amb un fort potencial d'intercanvi modal, amb Rodalies i amb el bus. Els dos primers punts són les estacions de Mollet – Santa Rosa i Mollet – Sant Fost. El segon punt es localitza a l'avinguda Burgos davant el parc de Can Mulà, on es concentra un forta oferta de bus ja que hi paren les línies interurbanes. Aquests aparcaments segurs tancats ofereixen una millor seguretat als usuaris de la bicicleta i faciliten l'intercanvi modal amb el transport públic col·lectiu per tal de poder realitzar desplaçaments de connexió fora del municipi sense necessitat del vehicle privat motoritzat. En una segona fase es plantejarà instal·lar el mateix tipus d'aparcament segurs tancats en altres barris on es detecti una mala praxis d'aparcament de bicicletes. La resta d'aparcaments segurs es proposa que siguin aparcaments segurs tipus "U" invertida (o equivalents), un tipus d'ancoratge segur que permet lligar la bicicleta tant pel quadre com per les dues rodes. L'objectiu és conformar una malla d'aparcaments a tot el nucli urbà. Aquests aparcaments hauran de situar-se en emplaçaments visibles i senyalitzats. Una opció és situar-los en l'última plaça del cordó d'estacionament per a vehicles abans del pas de vianants per millorar la visibilitat.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Nucli urbà		Propostes plànol 1.4 proposta de xarxa ciclable	
6. Fase		7. Cost	
☒ A:1-3 anys ☒ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase A: 40.000 €	
8. Prioritat			
☐ Baixa ☐ Mitjana ☒ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
303 ‰ Places d'aparcament bicicletes / població total			
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Ajuntament		-	

1.8	1.8 Millora de la connexió en bicicleta amb altres municipis		
2. Objectius			
Fomentar la mobilitat activa i saludable			
3. Descripció de l'actuació			
Aquesta mesura se centra especialment en els trams que permeten una connexió interurbana. En el cas de Mollet del Vallès es proposa la creació d'una passera que permeti superar les vies del tren i la C-17 i que enllaci el tram final de la rambla Pompeu Fabra amb l'avinguda Pius XII. Des de Pius XII es pot accedir al carrer Indústria que connecta amb el municipi de Martorelles a través d'una altra passera que supera la C-33. Es proposa també la creació d'un eix ciclable al polígon de Can Prat i que enllaça amb els municipis de Montmeló i Montornès del Vallès. Finalment també es contempla la connexió en bicicleta amb el municipi a la Llagosta, a través de la N-152z. Caldrà que la futura xarxa ciclable implementada en el marc del present PMUS doni continuïtat real a aquesta connexió cap al centre del municipi, a través d'una reducció de la velocitat real dels vehicles de l'eix Burgos – Jaume I – Gaudí o bé a través d'infraestructura segregada en cas de ser necessària.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Terme municipal de Mollet del Vallès		Propostes plànol 1.4 proposta de xarxa ciclable	
6. Fase		7. Cost	
☒ A:1-3 anys ☐ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase A: 376.000 € Fase B: 251.000 €	
8. Prioritat			
☐ Baixa ☒ Mitjana ☐ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
301	% Xarxa de vies ciclistes (km) / població total		
302	Xarxa de vies ciclistes (km) / xarxa viària total		
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			
Generalitat de Catalunya			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Ajuntament		Generalitat de Catalunya	

1.9	1.9 Millora de la connexió amb els polígons industrials (peu i bici)		
2. Objectius			
Fomentar la mobilitat activa i saludable			
3. Descripció de l'actuació			
Es proposen diverses millores en la connexió entre el nucli urbà de Mollet del Vallès i el polígon d'activitat econòmica de Can Magarola, amb l'objectiu de garantir l'accessibilitat de tots els ciutadans als llocs de treball i de fomentar un transvasament modal des del vehicle privat motoritzat cap a la mobilitat activa. Es proposa un reforç de la il·luminació a la passera de vianants sobre la C-17. Els trams de vorera actuals que connecten amb el nucli urbà i amb el PAE de Can Magarola sí que estan degudament il·luminats però la passera no. Un dels elements fonamentals perquè les infraestructures incorporin una perspectiva de gènere és la visibilitat: tenir la capacitat de veure o percebre i de ser vista o percebuda en l'espai. En segon lloc es proposa una segona connexió en carril bici des de la passera fins al PAE de Can Magarola. Actualment estan connectats a través d'una vorera fet que obliga a compartir l'espai entre vianants i ciclistes. Aquesta connexió suposa una alternativa que se suma a la connexió en bicicleta proposada des de la Rambla de Pompeu Fabra. Finalment, per tal que sigui una mesura efectiva serà necessari senyalitzar degudament el nou recorregut, indicant la distància fins al PAE i el temps de recorregut estimat. El tram de xarxa ciclable proposat es mostra al plànol 1.4. Dins d'aquesta mesura també s'inclou la millora de l'accessibilitat al polígon de Can Prat des del carrer indústria i l'avinguda de Can Prat. Durant el procés d participació amb la ciutadania s'ha detectat una manca d'accessibilitat en aquests punts així com en la continuació del carrer Indústria cap a Martorelles. Per tant, durant el període de vigència del present PMUS es proposen actuacions de millora de l'accessibilitat en aquest punt.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Terme municipal de Mollet del Vallès		Propostes plànol 1.4 proposta de xarxa ciclable	
6. Fase		7. Cost	
☒ A:1-3 anys ☐ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase A: 37.000 €	
8. Prioritat			
☐ Baixa ☐ Mitjana ☒ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
301	% Xarxa de vies ciclistes (km) / població total		
302	Xarxa de vies ciclistes (km) / xarxa viària total		
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			
Renfe			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Ajuntament		Renfe	

1.10	1.10 Itineraris accessibles i creuament de l'avinguda Jaume I		
2. Objectius Fomentar la mobilitat activa i saludable			
3. Descripció de l'actuació El carrer Sant Vicenç forma part de la zona de vianants del centre del municipi i connecta l'avinguda de Jaume I amb la plaça Prat de la Riba. Es tracta per tant d'un punt amb forta centralitat, amb molta activitat comercial i d'oci. La connexió del carrer Sant Vicenç amb l'avinguda de Jaume I es fa mitjançant unes escales, que superen la diferència de cotes. No obstant, aquestes escales són inaccessibles, ja que no existeix cap alternativa perquè la rampa existent supera els pendents normatius. Aquesta problemàtica s'ha posat de manifest durant les jornades de participació ciutadana. Els desnivells existents a entre els dos costats de l'avinguda Jaume I, amb presència d'escales no accessibles per a persones amb mobilitat reduïda, fa necessàries actuacions de diversa índole. Aquestes inclouen la identificació itineraris, obra civil, paviment tàtil indicador, etc. per tal de garantir una mobilitat accessible el centre del municipi. Des del present PMUS es proposa la realització d'un estudi d'accessibilitat que permeti aportar possibles solucions, de manera que se superin les barreres arquitectòniques i existeixi una connexió real entre Jaume I i Sant Vicenç. Aquesta connexió augmentarà la permeabilitat de l'avinguda Jaume I ja que permetrà una connexió accessible amb el carrer Gaietà Vinzia, que constitueix un dels principals eixos comercials del municipi.			
4. Zona d'actuació Terme municipal de Mollet del Vallès		5. Documentació gràfica de referència -	
6. Fase ☒ A:1-3 anys ☐ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		7. Cost Fase A: 10.000 €	
8. Prioritat ☐ Baixa ☒ Mitjana ☐ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta 1011 Desplaçaments interns a peu / desplaçaments interns totals			
10. Possibles fonts de finançament Ajuntament			
11. Responsable Ajuntament		12. Altres agents implicats -	

1.11	1.11 Il·luminació al barri de la Riera Seca		
2. Objectius			
Fomentar la mobilitat activa i saludable			
3. Descripció de l'actuació			
Des del present PMUS es vol ampliar el concepte de seguretat de la mobilitat des d'una perspectiva de gènere seguint les directrius del Pla Director de Mobilitat (pdM 2020 – 2025). Això implica ampliar la visió responnent a violències masclistes i d'altres delictes d'odi i incorporar les percepcions de seguretat de les persones en el disseny de la infraestructura urbana. Cada persona té una percepció de seguretat diferent i aquesta condiona la seva manera de desplaçar-se. Aquest fet augmenta durant la nit, on sobretot les dones varien i limiten la seva mobilitat per por a violències masclistes a l'espai públic. Aquesta por condiona especialment la mobilitat en modes de mobilitat activa o l'autobús i força a moltes dones a preferir la mobilitat en vehicle privat motoritzat, provocant patrons de mobilitat insostenibles. Arran de les jornades de participació ciutadana s'han detectat problemes d'il·luminació al barri de la Riera Seca. En alguns vials la presència de vegetació provoca que alguns fanals no puguin il·luminar degudament l'espai públic. Aquest problema genera una manca de visibilitat que afecta negativament la percepció de seguretat. És important que els espais públics siguin visibles, és a dir que les persones tinguin la capacitat de veure o percebre i a la vegada de ser vistes o percebudes. Per aquest motiu es proposa com a mesura millorar la il·luminació dels carrers del barri de la Riera Seca, especialment a través d'un manteniment periòdic de la vegetació, evitant que el creixement natural dels arbres perjudiqui la mobilitat de les persones. Aquestes actuacions també poden incloure la reordenació de l'espai públic, actuacions directes sobre l'arbrat, cromatismes i potència de les lluminàries o reubicació de punts de llum existents.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Nucli urbà		-	
6. Fase		7. Cost	
☒ A:1-3 anys ☒ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase A: 25.000 € Fase B: 25.000 €	
8. Prioritat			
☐ Baixa ☒ Mitjana ☐ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
1011 Desplaçaments interns a peu / desplaçaments interns totals			
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Ajuntament		-	

2.1	Milliores de l'accessibilitat a les parades		
2. Objectius			
Millora de la mobilitat en transport públic per potenciar un canvi modal			
3. Descripció de l'actuació			
Les parades de transport públic han de ser plenament accessibles, de tal manera que el transport públic sigui una alternativa real de mobilitat per a tothom. Aquesta proposta se centra en la millora de l'accessibilitat de les parades a nivell infraestructural. Això implica que han de disposar d'un itinerari segur amb passos de vianants adaptats i voreres accessibles. Durant el treball de camp de la diagnosi, s'han localitzat algunes parades, indicades al plànol de propostes, que necessiten alguna actuació de millora perquè puguin ser accessibles. En total s'han trobat 10 parades amb accessibilitat dolenta i 8 amb accessibilitat regular: - Fase A. Millora de parades amb mala accessibilitat. - Fase B. Millora de parades amb accessibilitat a millorar. En tot cas es recomana que a la mateixa parada hi hagi senyalització horitzontal per la reserva d'espai amb pintura o un espai d'enclavament a la vorera per evitar interferències al trànsit durant la parada de l'autobús. També es recomana que en aquells punts on sigui possible es plantegi la instal·lació d'una plataforma per salvar els desnivells a l'hora de pujar i baixar del bus. A més de l'accessibilitat, caldrà assegurar una bona il·luminació de totes les parades que permeti una bona visibilitat i sensació de seguretat en durant les hores nocturnes.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Nucli urbà		Propostes plànol 2.1 Accessibilitat a les parades	
6. Fase		7. Cost	
☒ A:1-3 anys ☒ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase A: 16.000 € Fase B: 11.000 €	
8. Prioritat			
☐ Baixa ☐ Mitjana ☒ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
402 Parades de bus adaptades / Total parades de bus			
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament Generalitat de Catalunya			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Ajuntament Generalitat de Catalunya		Operadors de transport públic	

2.2	Dotació de pantalles d'informació dinàmica		
2. Objectius Millora de la mobilitat en transport públic per potenciar un canvi modal			
3. Descripció de l'actuació Les parades d'autobús han de disposar de tots els horaris i recorreguts actualitzats per tal d'oferir un bon servei. De la mateixa manera, aquests han de ser fàcilment visibles i comprensibles de tal manera que es garanteixi l'accés a la informació a tota persona. De la diagnosi es desprèn que l'estat de les parades a Mollet del Vallès és bo. Per tal de continuar la feina feta i aconseguir augmentar l'ús de l'autobús, es proposa la instal·lació de pantalles d'informació dinàmica a les parades d'autobús. Actualment hi ha 9 parades amb pantalles a tot el municipi que informem als usuaris de l'estat del servei en temps real. Es proposa en una primera fase instal·lar pantalles d'informació dinàmica a les parades amb marquesina situades als principals eixos de circulació de Mollet del Vallès: - Burgos – Jaume I – Gaudí - Ronda Pinetons – Rivoli - Pompeu Fabra Fruit de la diagnosi també s'han detectat alguns punts de parada senyalitzats amb pals de parada que estan en mal estat. En aquests punts, on per manca d'espai és inviable la instal·lació d'una marquesina, es proposa la instal·lació en segona fase de tòtems que funcionen amb energia solar i incorporen pantalles d'informació dinàmica.			
4. Zona d'actuació Nucli urbà		5. Documentació gràfica de referència Propostes plànol 2.2 Proposta de pantalles	
6. Fase ☒ A:1-3 anys ☒ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		7. Cost Fase A: 6.000 € Fase B: 24.000 €	
8. Prioritat ☒ Baixa ☐ Mitjana ☐ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta 1013 Desplaçaments interns en TP / desplaçaments interns totals			
10. Possibles fonts de finançament Ajuntament Generalitat de Catalunya			
11. Responsable Ajuntament Generalitat de Catalunya		12. Altres agents implicats Operadors de transport públic	

2.3	Millora de l'estació de Mollet - Sant Fost		
2. Objectius			
Millora de la mobilitat en transport públic per potenciar un canvi modal			
3. Descripció de l'actuació			
L'estació de Mollet – Sant Fost és un punt important per a la mobilitat interurbana del municipi. En els propers anys es tenen previstes actuacions de millora de l'accessibilitat de vianants amb la creació d'un entorn pacificat, de tal manera que també es faciliti la circulació de les línies de bus i la convivència amb la resta de modes no motoritzats i es potenciï la intermodalitat. Paral·lelament, també hi ha previstes actuacions sobre l'estacionament del vehicle privat, amb l'objectiu d'una optimització de l'espai destinat a l'estacionament del vehicle privat.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Estació de Mollet - Sant Fost		-	
6. Fase		7. Cost	
☒ A:1-3 anys ☐ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase A: 1.000.000 €	
8. Prioritat			
☐ Baixa ☒ Mitjana ☐ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
1023	Desplaçaments atrets en TP / desplaçaments atrets totals		
1033	Desplaçaments generats en TP / desplaçaments generats totals		
10. Possibles fonts de finançament			
Adif			
Ajuntament			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Adif		Renfe	
Ajuntament			

2.4		Estudi i reestructuració de la xarxa de bus urbà	
2. Objectius			
Millora de la mobilitat en transport públic per potenciar un canvi modal			
3. Descripció de l'actuació			
Mollet del Vallès disposa actualment de la línia L1 de bus urbà, que té un recorregut circular que cobreix gran part del municipi amb un sentit horari. Per contra, els desplaçaments que van en sentit oposat al de l'oferta de L1 es veuen fortament perjudicats pels temps de recorregut, ja que es veuen obligats a donar una volta molt gran. Durant la diagnosi es va detectar aquest problema. Per aquest motiu es proposa l'anàlisi de la introducció d'una nova línia de bus. Aquesta nova línia haurà de formar una xarxa amb la línia actual, de tal manera que entre les dues puguin cobrir de manera eficient la major part del municipi, i especialment aquelles zones amb major demanda. Durant el procés de participació amb la ciutadania han sortit demandes de línies transversals que cobreixin la part central del municipi, amb un recorregut lineal de nord-oest a sud-est, així com peticions d'una millor accessibilitat als PAE en transport públic. L'estudi de reestructuració de la xarxa de bus urbà haurà d'analitzar aquesta i altres alternatives, com és l'opció d'introduir una línia circular en sentit oposat per tal de determinar la millor opció. A més de la implantació del sentit oposat, fruit del treball de camp fet durant el procés de participació ciutadana ha sorgit la demanda d'incrementar la velocitat comercial del bus urbà optimitzant el nombre de parades. Actualment la línia L1 té 34 parades, que permeten donar una bona cobertura a tot el municipi. Tanmateix, algunes d'aquestes parades tenen una demanda molt baixa, amb menys de 10 usuaris/dia (comptant baixades i pujades). Es proposa reduir el nombre de parades, i desplaçar algunes de les que existeixen actualment per tal de poder mantenir la interdistància.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Nucli urbà		-	
6. Fase		7. Cost	
☒ A:1-3 anys ☐ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase A: 15.000 €	
8. Prioritat			
☐ Baixa ☐ Mitjana ☒ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
1013	Desplaçaments interns en TP / desplaçaments interns totals		
4061	Població amb parada d'autobús urbà a menys de 300 m / població total		
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Ajuntament Generalitat de Catalunya		Operadors de transport públic	

2.5	Desdoblament de la línia R3		
2. Objectius Millora de la mobilitat en transport públic per potenciar un canvi modal			
3. Descripció de l'actuació Al Pla de Rodalies 2020-2030 es preveu el desdoblament progressiu de la línia R3 entre Montcada Bifurcació i Vic, que actualment és de via única. Aquest fet comporta una limitació important en l'increment de serveis, i en unes majors afectacions en cas de produir-se qualsevol tipus d'incident a la via. Actualment el servei té tres expedicions en hora punta, si bé la major part del dia té dos serveis a l'hora i sentit. El Pla preveu la duplicació de via als trams Parets del Vallès – La Garriga i Centelles-Vic, quedant encara dos trams per executar: el de La Garriga-Centelles i el de Montcada Bifurcació-Parets del Vallès. Per a aquest últim tram es planteja la construcció d'una segona via paral·lela a l'existent en una longitud aproximada de 9 km. Es tracta d'una obra de gran complexitat tècnica a causa del seu pas per nuclis urbans consolidats. El Ministeri de Foment va redactar el setembre de 2014 l'Estudio Informativo del proyecto: Cercanías de Barcelona. LÍNIA R3. TRAM Montcada-Vic. Duplicación de vía que, después de ser iniciada la seva avaluació d'Impacte Ambiental, no va ser aprovat, per la qual cosa hauran de ser replantejades les solucions que s'hi desenvolupen. Existeixen diferents alternatives de traçat en estudi per a la línia R3 entre Montcada i Reixac i Mollet del Vallès. La principal opció consisteix en la connexió dels corredors de les línies R2 i R3 entre les estacions de Mollet Santa Rosa i La Llagosta (longitud d'1,4 km). Des del PMUS es proposa com a actuació instar a les autoritats competents a reprendre els estudis de les possibles alternatives amb l'objectiu de poder millorar la capacitat de l'R3 el més aviat possible. Des de l'Ajuntament de Mollet del Vallès es vol aprofitar el projecte de desdoblament per posar en valor l'estació de Mollet Santa Rosa a través d'una estació moderna.			
4. Zona d'actuació Nucli urbà		5. Documentació gràfica de referència -	
6. Fase A:1-3 anys ☐ B:4-6 anys ☐ ☒ C:+6 anys		7. Cost -	
8. Prioritat ☒ Baixa ☐ Mitjana ☐ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta 1023 Desplaçaments atrets en TP / desplaçaments atrets totals 1033 Desplaçaments generats en TP / desplaçaments generats totals 9022 % desplaçaments intra + intermunicipals en TP			
10. Possibles fonts de finançament -			
11. Responsable Ajuntament		12. Altres agents implicats Adif Renfe Generalitat de Catalunya	

3.1	Implementació d'una Zona de Baixes Emissions		
2. Objectius			
Assolir millores en la qualitat de l'aire i reducció dels GEH			
3. Descripció de l'actuació			
Una Zona de Baixes Emissions (ZBE) és una àrea delimitada per una administració pública que, en exercici de les seves competències, restringeix progressivament l'accés, la circulació i l'estacionament de vehicles per millorar la qualitat de l'aire i reduir les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle. Actualment, més de dues-centes ciutats europees de deu països, com Londres, Berlín o París, han implementat aquestes zones amb restriccions als vehicles més contaminants per preservar la salut dels seus habitants. La Llei 7/2021 de Canvi Climàtic i Transició Energètica fixa com a objectiu establir ZBE a totes les ciutats de més de 50.000 habitants abans del 2023. Des del PMUS es fan els primers passos en la fase de planificació d'aquesta ZBE, aprofitant la feina feta en la caracterització de la mobilitat en vehicle privat i aportant propostes sobre l'àmbit a delimitar. A Mollet del Vallès està prevista la implantació d'una ZBE delimitada pels carrers Jaume I, Roger de Llúria, Pompeu Fabra i Berenguer III. En els propers anys es farà una ampliació de la ZBE que englobi més barris del municipi. Durant el temps de vigència del present PMUS es portaran a terme els estudis necessaris per determinar la superfície de l'ampliació de la ZBE, de tal manera que sigui el més eficaç possible.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Nucli urbà		Propostes plànol 3.1 Zona de Baixes Emissions	
6. Fase		7. Cost	
☒ A:1-3 anys ☐ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase A: 1.125.000 €	
8. Prioritat			
☐ Baixa ☐ Mitjana ☒ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
905	Emissions CO2 descomptat el biodièssel (milers tn/any)		
9061	Emissions de PM10 (tn/any)		
9062	Emissions de NOx (tn/any)		
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Ajuntament		Ajuntament	

3.2	Instal·lació de punts de recàrrega elèctrica		
2. Objectius Assolir millores en la qualitat de l'aire i reducció dels GEH			
3. Descripció de l'actuació La infraestructura de recàrrega per als vehicles elèctrics és clau per al seu desenvolupament i implantació: no hi haurà vehicles elèctrics circulant per carrers i carreteres amb normalitat si no hi ha una infraestructura de recàrrega que permeti que els vehicles es desplacin pel territori de forma similar a com actualment ho fan els vehicles de combustió. En el cas de Mollet del Vallès, amb més de 50.000 habitants, es proposa la instal·lació de 5 estacions de recàrrega ràpida o semiràpida. Aquestes permeten recarregar uns 100km en uns 30 minuts. La instal·lació dels equips haurà d'incloure protocols de comunicació que siguin fiables i d'ús global per facilitar la integració i visibilitat de les estacions de recàrrega i dels gestors de recàrrega de cara als usuaris de vehicles elèctrics. L'estat del servei d'aquestes estacions haurà d'estar disponible al visor d'estacions de recàrrega en temps real de l'Institut Català d'Energia (tal i com ho estan les estacions existents al municipi), per tal de poder incentivar de manera efectiva el seu ús.			
4. Zona d'actuació Nucli urbà		5. Documentació gràfica de referència Propostes plànol 3.2 Punts de recàrrega	
6. Fase ☒ A:1-3 anys ☐ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		7. Cost Fase A: 200.000 €	
8. Prioritat ☒ Baixa ☐ Mitjana ☐ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta 9041 Consum final d'energia destinada al transport 9042 Consum combustibles derivats del petroli destinats al transport			
10. Possibles fonts de finançament Ajuntament			
11. Responsable Ajuntament		12. Altres agents implicats Operadors elèctrics	

3.3	Elaboració de Plans de desplaçament d'empresa (PDE)		
2. Objectius Assolir millores en la qualitat de l'aire i reducció dels GEH			
3. Descripció de l'actuació A Catalunya, en alguns casos és un requeriment legal disposar del corresponent PDE aprovat. El Pla de qualitat de l'aire proposa que totes les empreses amb una major mobilitat associada disposin d'un PDE, tal com es defineix a amb l'art. 3.4 del Decret 344/2006. Els PDE defineixen un conjunt d'actuacions que pretenen promoure la mobilitat sostenible i segura entre els treballadors de les empreses. S'han d'elaborar d'una manera concertada i seguint les guies metodològiques publicades per l'ATM, que n'haurà de fer l'aprovació corresponent. Es proposa instar a les empreses implantades al municipi de Mollet del Vallès a disposar del seu corresponent PDE i, en concret, es proposa iniciar el procés amb l'elaboració del PDE de l'Ajuntament de Mollet del Vallès.			
4. Zona d'actuació Nucli urbà		5. Documentació gràfica de referència -	
6. Fase A:1-3 anys ☐ x B:4-6 anys ☐ C:+6 anys ☐		7. Cost Fase B: 15.000 €	
8. Prioritat Baixa ☐ Mitjana ☐ x Alta ☐			
9. Indicador d'avaluació de la proposta 1014 Desplaçaments interns en VP / desplaçaments interns totals			
10. Possibles fonts de finançament Ajuntament			
11. Responsable Ajuntament		12. Altres agents implicats ATM Barcelona	

3.4	Renovació de la flota de vehicles municipals		
2. Objectius Assolir millores en la qualitat de l'aire i reducció dels GEH			
3. Descripció de l'actuació Es proposa que a mesura que es renovi la flota de vehicles municipal, es considerin de forma molt especial les característiques de consum d'energia, soroll i generació d'emissions. És d'especial importància realitzar aquestes polítiques amb les flotes de vehicles pesants, que inclouen principalment vehicles del servei de recollida de residus.			
4. Zona d'actuació Nucli urbà		5. Documentació gràfica de referència -	
6. Fase A:1-3 anys ☐ x B:4-6 anys ☐ x C:+6 anys ☐		7. Cost Fase B: 72.000 € Fase C: 72.000 €	
8. Prioritat x Baixa ☐ Mitjana ☐ Alta ☐			
9. Indicador d'avaluació de la proposta 9041 Consum final d'energia destinada al transport 9042 Consum combustibles derivats del petroli destinats al transport			
10. Possibles fonts de finançament Ajuntament			
11. Responsable Ajuntament		12. Altres agents implicats -	

3.5	Reducció de la velocitat de la C-17		
2. Objectius Assolir millores en la qualitat de l'aire i reducció dels GEH			
3. Descripció de l'actuació Durant l'any 2022 s'ha reduït la velocitat a l'AP-7 de 120km/h a 100km/h al tram comprès entre Mollet del Vallès i el Papiol. Es tracta del tram amb més densitat de trànsit i la mesura busca específicament la reducció de l'accidentalitat que s'ha vist incrementada en els darrers mesos per la supressió dels peatges i l'increment de trànsit que això ha comportat. En aquest tram, que consta d'uns 20km aproximadament, es redueix la velocitat màxima de 120 a 100 km/h i a més està previst instal·lar-hi un sistema de velocitat variable, que fluctuarà de 100km/h en avall. Des del PMUS de Mollet del Vallès es valora positivament aquesta mesura, no només per la reducció de l'accidentalitat, sinó també pels efectes positius que té sobre l'emissió de GEH i altres contaminants associats als motors de combustió. És per aquest motiu que es proposa com a mesura fer extensible aquesta reducció de velocitat a la C-17, via interurbana de titularitat de la Generalitat de Catalunya, que és l'altra via interurbana de gran capacitat que rodeja el municipi a l'est. A més, es proposa que la limitació de velocitat sigui a 80km/h, tal com està establert en altres vials de la zona metropolitana de Barcelona.			
4. Zona d'actuació Terme municipal de Mollet del Vallès		5. Documentació gràfica de referència -	
6. Fase ☒ A:1-3 anys ☐ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		7. Cost -	
8. Prioritat ☒ Baixa ☐ Mitjana ☐ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta 905 Emissions CO2 descomptat el biodièsel (milers tn/any) 9061 Emissions de PM10 (tn/any) 9062 Emissions de NOx (tn/any)			
10. Possibles fonts de finançament -			
11. Responsable Ajuntament		12. Altres agents implicats Generalitat de Catalunya	

4.1	Actualització de la jerarquitització viària		
2. Objectius			
Pacificar el trànsit i consolidar Mollet del Vallès com una ciutat 30			
3. Descripció de l'actuació			
El millor enfocament per aconseguir zones residencials tranquil·les i alhora garantir una bona accessibilitat general és una xarxa de carrers ben estructurada. L'objectiu és una xarxa que condueixi el trànsit motoritzat que realitza desplaçaments de distàncies mitjanes i llargues a la xarxa primària; i només permeti el trànsit d'última milla a baixa velocitat a les zones residencials. Seguint aquest enfocament es classifica la xarxa viària de Mollet del Vallès en les següents tipologies viàries: - Xarxa viària d'accés: xarxa viària interurbana que connecta Mollet del Vallès amb la resta de municipis. - Xarxa primària: defineix l'esquema general viari del municipi i garanteix la connexió entre sectors i entre la ciutat i la xarxa interurbana, formant una estructura cel·lular que allotja al seu interior i connecta entre si el conjunt de nuclis que conformen la ciutat. - Xarxa secundària col·lectora: defineix l'esquema de barri o de sector i condueix el trànsit des de la xarxa veïnal a la xarxa primària pel trajecte més curt. - Xarxa veïnal: té una funció de capil·laritat proporcionant accés als diferents punts del municipi. Únicament hi circulen vehicles en l'etapa inicial o final del seu desplaçament. En aquests vials el trànsit ha de ser reduït i s'ha de prestar especial atenció a les condicions d'habitabilitat amb una circulació lenta i poc densa. - Carrers per a vianants/de convivència: via compartida entre vianants, bicicletes i trànsit amb limitació de 20km/h i preferència per als vianants. En el cas de Mollet del Vallès específica que les bicicletes hauran de circular sempre per la calçada i per tant en el present PMUS s'anomena "carrers per a vianants" a aquesta tipologia de vials, ja que no existeix convivència amb la bicicleta i la presència de vehicles és esporàdica.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Nucli urbà		Propostes plànol 4.1 Jerarquitització xarxa viària	
6. Fase		7. Cost	
☒ A:1-3 anys ☐ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		-	
8. Prioritat			
☐ Baixa ☐ Mitjana ☒ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
503	Xarxa viària en servei E o F en hora punta (km) / xarxa viària total		
504	Xarxa viària bàsica (km) / xarxa viària total		
505	Xarxa viària zona 30 (km) / xarxa viària total (es consideren vies veïnals)		
10. Possibles fonts de finançament			
-			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Ajuntament		-	

4.2		Creació de zones veïnals en àmbits residencials	
2. Objectius			
Pacificar el trànsit i consolidar Mollet del Vallès com una ciutat 30			
3. Descripció de l'actuació			
Per tal d'aconseguir una pacificació efectiva i real del trànsit a Mollet del Vallès es proposa la creació de zones veïnals que inclogui la xarxa de carrers veïnals i els carrers de convivència. L'objectiu d'aquestes zones veïnals és minimitzar el trànsit de pas als carrers de la xarxa veïnal de Mollet del Vallès però garantir l'accés en vehicle privat motoritzat dels veïns. Es a dir, la finalitat és que el trànsit que circuli per aquests vials sigui aquell que té l'origen o la destinació en la mateixa via o el seu entorn més immediat, facilitant d'aquesta manera la convivència dels vianants, bicicletes i vehicles en aquests carrers i generant condicions per a que els carrers puguin ser espais d'estada i de relació entre els veïns. Mollet del Vallès ja estableix 30 km/h com a límit de velocitat màxima a tot el municipi i es proposa que en les zones pacificades al trànsit es mantingui aquest límit sense senyalització específica. Sí que serà necessari complementar aquestes mesura amb la mesura 4.5 Instal·lació d'elements reductors de velocitat, del tal manera que les velocitat reduïdes en aquests vials siguin una realitat al llarg de tota la xarxa veïnal. En el cas dels carrers de convivència, on el vianant té prioritat, sí que es proposa una senyalització específica prohibició de circulació de tots aquells vehicles que no estiguin autoritzats. A més, la urbanització del carrer ha de tenir una imatge acollidora sense separació física entre l'espai destinat a la circulació de vehicles i el de vianants. Aquests espais s'han de dotar d'elements de geometria vertical i horitzontal per tal que els vehicles circulin a velocitats reduïdes. En aquests vials es proposa limitar la velocitat a 20km/h o 10 km/h.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Nucli urbà		Propostes plànol 4.1 Jerarquització xarxa viària	
6. Fase		7. Cost	
☒ A:1-3 anys ☒ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase A: 176.000 € Fase B: 264.000 €	
8. Prioritat			
☐ Baixa ☒ Mitjana ☐ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
201	Xarxa viària exclusiva vianants o convivència (km) / xarxa total (km)		
505	Xarxa viària zona 30 (km) / xarxa viària total (es consideren vies veïnals)		
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Ajuntament		-	

4.3	Anàlisi de canvis en els sentits de circulació i conversió en sentit únic		
2. Objectius Pacificar el trànsit i consolidar Mollet del Vallès com una ciutat 30			
3. Descripció de l'actuació Es proposa la conversió de carrers de doble sentit a carrers de sentits únic amb l'objectiu d'optimitzar i racionalitzar els fluxos vehiculars i reduir els punts de conflicte a les interseccions. Aquesta mesura afecta principalment els vials de la xarxa secundària col·lectora proposada. Els carrers bidireccionals amples, al passar a ser unidireccionals, ofereixen l'oportunitat de reconfigurar l'espai disponible per tal de tenir un repartiment més equitatiu respecte als altres modes de mobilitat, especialment els modes de mobilitat activa. La necessitat d'espai pel vehicle privat en carrils unidireccionals és més reduïda ja que l'ús és més òptim a l'eliminar girs a l'esquerra, que penalitzen fortament la capacitat viària en les interseccions. L'altre motiu pel qual és beneficiós la simplificació de la xarxa viària és la reducció dels punts de conflicte a les interseccions. Això també incrementa la seguretat dels vianants perquè simplifiquen els moviments dels vehicles, de manera que només han de mirar en una direcció abans de creuar. Això augmenta la predictibilitat per als vianants, que és crucial per a una presa de decisions segura.			
4. Zona d'actuació Nucli urbà		5. Documentació gràfica de referència Propostes plànol 4.2 Sentits de circulació	
6. Fase A:1-3 anys ☐ x B:4-6 anys ☐ C:+6 anys ☐		7. Cost Fase A: 6.000 € Fase B: 10.000 €	
8. Prioritat Baixa ☐ x Mitjana ☐ Alta ☐			
9. Indicador d'avaluació de la proposta 801 Víctimes mortals àmbit urbà / població total 802 Accidents amb víctimes àmbit urbà / població total 803 Víctimes vianants àmbit urbà / víctimes totals			
10. Possibles fonts de finançament Ajuntament			
11. Responsable Ajuntament		12. Altres agents implicats -	

4.4	Creació i senyalització de nous passos de vianants		
2. Objectius			
Pacificar el trànsit i consolidar Mollet del Vallès com una ciutat 30			
3. Descripció de l'actuació			
En la xarxa principal de vianants existeixen cruïlles que no estan senyalitzades mitjançant passos de vianants o que la senyalització és incompleta. Es dona el cas que per a les cruïlles en "T", Mollet del Vallès senyalitza únicament el pas de vianants del vial perpendicular i el pas de vianants que es troba a l'altra costat del sentit de gir dels vehicles, disposant per tant de dos passos quan la dotació completa seria de 3 passos de vianants. Es proposa dotar totes les cruïlles de la xarxa principal de vianants amb dotacions completes de passos de vianants senyalitzats mitjançant senyalització horitzontal i vertical. La localització del pas de vianants cal que es trobi dins l'encaminament natural dels vianants. D'aquesta manera s'evita que els vianants creuin els vials per punts no senyalitzats incrementant les situacions de risc. A l'hora de senyalitzar els passos de vianants cal tenir en compte la normativa vigent. Per a la senyalització vertical és col·locarà el senyal S-13 entre 0,5 i 1 m abans de la marca vial transversal M-4.3 (Norma 8.2-IC "Marques Vials"), de manera que sigui visible des de més de 30 m. Si la calçada fora de sentit únic, es col·locarà en tots dos marges sent recomanable en altres casos. Pel que fa a la senyalització horitzontal aquesta haurà de tenir una amplada superior a 4m i es procurarà que totes les franges/tacs del pas tinguin un amplària no inferior als 0,5m. Es proposa també la creació de passos de vianants a l'avinguda Badalona, per donar un accés segur als usuaris que estacionen el seu vehicle a la bossa d'aparcaments de l'àmbit. Aquest vial és titularitat de la Diputació de Barcelona i per tant caldrà abordar la solució de manera conjunta entre l'Ajuntament i la Diputació.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Nucli urbà		Propostes plànol 4.3 Nous passos de vianants	
6. Fase		7. Cost	
☒ A:1-3 anys ☐ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase A: 244.000 € Fase B: 163.000 €	
8. Prioritat			
☐ Baixa ☐ Mitjana ☒ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
802	Accidents amb víctimes àmbit urbà / població total		
803	Víctimes vianants àmbit urbà / víctimes totals		
910	Nº accidents amb víctimes x 10 ⁶ / veh-km / any		
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Ajuntament		-	

4.5		Instal·lació d'elements reductors de velocitat	
2. Objectius			
Pacificar el trànsit i consolidar Mollet del Vallès com una ciutat 30			
3. Descripció de l'actuació			
Es proposa la instal·lació d'elements reductors de velocitat verticals, especialment a la xarxa secundària col·lectora i la xarxa veïnal, principalment en aquells vials que pateixen intensitats de trànsit superiors a les adequades segons la seva jerarquització proposada. Els reductors han de ser fàcilment visibles i estar senyalitzats de forma adequada. És important que aquests es disposin de manera continua al llarg dels vials per tal d'evitar acceleracions i canvis de velocitat sobtats. Es proposa que es disposin en distàncies entre els 30m i els 150m. Com a mesura alternativa es proposa la creació de passos de vianants elevats, que fan la doble funció de millorar la seguretat i visibilitat dels vianants a la vegada que suposen un reductor vertical de velocitat per als vehicles motoritzats. En vials que formin part de l'itinerari de línies de transport públic o amb forta presència de vehicles pesants (més de 100 veh pesants/dia) o en accessos a centre d'emergència (hospitals, bomber, policia) es proposa la instal·lació del coixí berlinès, que suposa un obstacle únicament per al turismes on la distància entre rodes és inferior als vehicles pesants.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Nucli urbà		Propostes plànol 4.4 Reductors de velocitat	
6. Fase		7. Cost	
☒ A:1-3 anys ☐ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase A: 11.000 € Fase B: 7.000 €	
8. Prioritat			
☐ Baixa ☐ Mitjana ☒ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
801	Víctimes mortals àmbit urbà / població total		
802	Accidents amb víctimes àmbit urbà / població total		
910	Nº accidents amb víctimes x 10 ⁶ / veh-km / any		
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Ajuntament		-	

5.1	Realització d'un pla d'aparcaments		
2. Objectius Gestionar l'aparcament i la DUM de forma eficient			
3. Descripció de l'actuació Mollet del Vallès té previst en el propers mesos realitzar un pla d'aparcaments, aprofitant la feina de diagnosi realitzada en el marc de la redacció del present PMUS. Aquest pla ha de permetre millorar la situació de l'estacionament al municipi, especialment per als residents. També té previst l'ampliació de l'aparcament de la zona esportiva Germans Gonzalvo i la creació de més places d'aparcament a la Ronda Pinetons, propera a l'Hospital de Mollet. En aquest sentit s'inclou com a mesura la millora dels estacionaments dissuasius a les entrades del municipi. Es proposa millorar les condicions dels aparcaments dissuasius de les entrades de la ciutat per a fer-los més còmodes i segurs amb l'objectiu de promocionar-ne el seu ús i reduir el trànsit de vehicles en busca d'estacionament dins del nucli urbà del municipi. Aquestes mesures inclouen la senyalització de les places que ha de permetre un ús més ordenat de l'espai i un millor aprofitament. Es proposa també la millora de la il·luminació en totes les bosses d'aparcament del municipi. Disposar d'espais ben il·luminats és imprescindible per donar sensació de seguretat a la ciutadania i que tothom pugui disposar d'aquests espais de manera equitativa. Les actuacions es proposen sobre les següents bosses d'aparcament: - Bossa d'aparcament de l'Estació de Santa Rosa (100 places). - Bossa d'aparcament de Santa Rosa (100 places) - Bossa d'aparcament de l'estació de Sant Fost (250 places) - Bossa d'aparcament de Can Pantiquet (124 places)			
4. Zona d'actuació Nucli urbà		5. Documentació gràfica de referència Propostes plànol 5.1 aparcaments dissuasius	
6. Fase A:1-3 anys ☐ x B:4-6 anys ☐ x C:+6 anys ☐		7. Cost Fase A: 15.000 € Fase B: 336.000 €	
8. Prioritat Baixa ☐ Mitjana ☐ x Alta ☐			
9. Indicador d'avaluació de la proposta 601 Places d'aparcament regulades / places d'aparcament 602 Places d'aparcament en via pública / turismes censats 603 Places d'aparcament en via pública / Nº d'habitatges			
10. Possibles fonts de finançament Ajuntament Adif			
11. Responsable Ajuntament		12. Altres agents implicats Adif	

5.2	Regulació de l'aparcament en via pública		
2. Objectius			
Gestionar l'aparcament i la DUM de forma eficient			
3. Descripció de l'actuació			
L'espai disponible en la via pública és un recurs limitat que presenta diferents necessitats d'ús: mobilitat per a vianants, espai de lleure, infraestructures per al transport públic, mobilitat dels ciclistes, circulació de vehicles motoritzats, zones de parada i estacionament de vehicles. L'escassetat d'espai públic i la multiplicitat d'usos i demanda elevada generen situacions de compromís en l'ús que se'n fa d'aquest. En conseqüència es proposa l'ampliació del nombre de places d'estacionament que estan regulades. Zona Verda per a residents: - Regulació de places per a residents com a Zona Verda als carrers dels barris del Centre, Col·legis Nous, de l'Estació de França i part de Can Pantiquet i de l'Estació del Nord. Aquesta implantació es proposa per fases i engloba la zona que haurà de cobrir l'ampliació de la segona fase de la Zona de Baixes Emissions. Es tracta dels barris més centrals del municipi, on l'ocupació nocturna de les places d'estacionament lliure arriba fins al 97%. - Ampliació de la zona blava a Ronda Pinetons, ampliant la zona d'aparcament propera a l'Hospital i la futura escola d'Infermeria. - Reordenació de places d'aparcament del centre pacificat. Per al correcte funcionament de la zona de vianants, cal desplaçar l'ús de l'automòbil, ja sigui circulació com aparcament, fora dels seus límits. En concret, es considera necessari alliberar l'espai d'aparcament en els següents carrers al Barri del centre propers a l'església de Sant Vicenç.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Nucli urbà		Propostes plànol 5.2 Regulació aparcament	
6. Fase		7. Cost	
☒ A:1-3 anys ☒ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase A: 160.000 € Fase B: 107.000 €	
8. Prioritat			
☐ Baixa ☐ Mitjana ☒ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
601	Places d'aparcament regulades / places d'aparcament		
602	Places d'aparcament en via pública / turismes censats		
603	Places d'aparcament en via pública / Nº d'habitatges		
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Ajuntament		-	

5.3	Estudi de l'aparcament als polígons industrials i promoció de PDE		
2. Objectius Gestionar l'aparcament i la DUM de forma eficient			
3. Descripció de l'actuació Per tal de millorar la mobilitat als polígons industrials de Mollet del Vallès es proposa la realització d'un estudi específic de la mobilitat als polígons d'activitat econòmica (PAE). Aquest estudi permetrà determinar amb exactitud la demanda d'aparcament de cadascun dels PAE de Mollet del Vallès així com identificar altres problemàtiques com podrien ser l'estacionament indegut o mancances a nivell de seguretat viària. L'estudi aportarà solucions específiques adaptades a la mobilitat dels polígons industrials. A la vegada, la redacció d'aquest estudi ha de servir per posar les bases per impulsar la redacció dels respectius Plans de Desplaçaments d'Empresa que es troben instal·lades al municipi i establir possibles bonificacions per part de l'Ajuntament.			
4. Zona d'actuació Nucli urbà i PAEs		5. Documentació gràfica de referència -	
6. Fase ☒ A:1-3 anys ☒ B:4-6 anys ☒ C:+6 anys		7. Cost Fase A: 15.000 € Fase B: 5.000 €	
8. Prioritat ☒ Baixa ☐ Mitjana ☐ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta 1014 Desplaçaments interns en VP / desplaçaments interns totals 1024 Desplaçaments atrets en VP / desplaçaments atrets totals 1034 Desplaçaments generats en VP / desplaçaments generats totals			
10. Possibles fonts de finançament Ajuntament			
11. Responsable Ajuntament		12. Altres agents implicats ATM Barcelona	

5.4	Minimitzar els estacionaments indeguts		
2. Objectius Gestionar l'aparcament i la DUM de forma eficient			
3. Descripció de l'actuació Durant la fase de diagnosi del present PMUS s'ha detectat un problema d'estacionament indeguts al municipi. Per una banda es donen nombroses parades de vehicles en zones no habilitades com a tal, com per exemple passos de vianants. Aquestes situacions suposen un greuge per la mobilitat a peu, i especialment per persones amb mobilitat reduïda. En són exemples els detectats durant les marxex exploratòries del procés de participació ciutadana com per exemple el carrer d'Alexander Fleming. Per altra banda també es detecten comportaments incívics en relació a la distribució urbana de mercaderies com places habilitades per a la càrrega i descàrrega ocupades per turismes o bé furgonetes parades en doble fila a la via pública. Es proposa realitzar campanyes de regulació de l'aparcament per part de la policia local, controlant els estacionaments indeguts (en calçada, en vorera, en passos de vianants, espais reservats pel bus, càrrega i descàrrega, etc.) per part d'usuaris del vehicle privat motoritzat. El control d'aquestes activitats és essencial per tal de reforçar el comportament cívic de tots els ciutadans i minimitzar els estacionaments indeguts. Finalment, és important posar èmfasi en el procés sancionador i la recaptació de les sancions imposades, ja que només a través d'aquestes es podrà transmetre a la ciutadania un missatge de rigidesa en relació a aquestes mesures correctives i fomentar així comportaments cívics.			
4. Zona d'actuació Nucli urbà		5. Documentació gràfica de referència -	
6. Fase ☒ A:1-3 anys ☒ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		7. Cost -	
8. Prioritat ☐ Baixa ☒ Mitjana ☐ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta 1014 Desplaçaments interns en VP / desplaçaments interns totals 1024 Desplaçaments atrets en VP / desplaçaments atrets totals 1034 Desplaçaments generats en VP / desplaçaments generats totals			
10. Possibles fonts de finançament -			
11. Responsable Ajuntament		12. Altres agents implicats Ajuntament	

5.5	Gestió de la DUM amb noves tecnologies		
2. Objectius Gestionar l'aparcament i la DUM de forma eficient			
3. Descripció de l'actuació Es proposa la gestió de la DUM amb noves tecnologies a través d'una aplicació mòbil. L'objectiu d'aquest nou sistema és incrementar la rotació i homogeneïtzar els horaris en el conjunt de places DUM de la ciutat a la vegada que permet a l'Ajuntament de Mollet del Vallès tenir un coneixement molt més detallat de les necessitats de demanda de cada zona. La digitalització de la zona de Càrrega i Descàrrega o Zona DUM permet regular, controlar i monitoritzar l'ús de les zones habilitades a tal efecte mitjançant l'aplicació mòbil i en facilita la gestió. Es proposa en un principi implementar aquest sistema en unes determinades zones de C/D i un cop consolidat expandir-lo a tot el municipi. A nivell de regulació es proposa de manera genèrica que les places marcades com a DUM donin servei els dies laborables de 8:00 a 20:00 a tots aquells vehicles que requereixin distribuir mercaderies de forma molt pròxima al punt de destinació per un temps limitat de 30 minuts. La fixació d'aquesta franja horària té l'objectiu de donar la màxima rotació a aquestes places i que puguin donar servei al màxim nombre possible de camions i furgonetes que realitzen cada dia aquestes operacions. En zones properes a entorns sensibles o localitzades dins la Zona de Baixes Emissions es proposa reduir les hores de servei, essent un possible horari de 8:00 a 11:00 i de 15:00 a 17:00. En el marc de la implementació de la nova aplicació per a la gestió DUM caldrà determinar quines zones són regulades mitjançant l'horari estàndard i quines tenen horari reduït per tal de reduir l'impacte de la DUM.			
4. Zona d'actuació Nucli urbà		5. Documentació gràfica de referència	
6. Fase A:1-3 anys ☒ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		7. Cost Fase B: 18.000 €	
8. Prioritat ☒ Baixa ☐ Mitjana ☐ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta 702 Places aparcament C/D / població total 703 Places aparcament C/D / places d'aparcament			
10. Possibles fonts de finançament Ajuntament			
11. Responsable Ajuntament		12. Altres agents implicats -	

5.6	Redacció d'un Pla de Logística Urbana		
2. Objectius Gestionar l'aparcament i la DUM de forma eficient			
3. Descripció de l'actuació El transport urbà de mercaderies constitueix un element fonamental component de la vida d'una ciutat. A part del transport d'última milla, la DUM implica una gran quantitat de processos addicionals: manipulació i emmagatzematge de mercaderies, gestió d'inventaris, residus i devolucions, així com el lliurament a domicili. Mentre que molts d'aquests processos, o parts d'ells, es duen a terme fora de les zones urbanes, continuen tenint un impacte en les operacions urbanes. En aquest context de creixement del comerç electrònic es proposa la redacció d'un Pla de Logística Urbana. Aquest ha de permetre que la DUM es realitzi de manera eficient a la vegada que es redueixin els impactes negatius i les externalitats sobre el sistema de mobilitat. En aquest sentit, el Pla haurà d'explorar noves possibilitat de distribució amb vehicles de baix impacte, com les bicicletes de càrrega o altres vehicles sostenibles. Tot i que no hi ha res especialment nou sobre les bicicletes de càrrega, darrerament s'ha vist una tendència creixent a utilitzar-les especialment per a la distribució urbana de mercaderies i més concretament en les entregues d'última milla. La seva relativa facilitat d'ús, assequibilitat i accessibilitat les converteixen en una opció cada cop més popular per als serveis de missatgeria i paqueteria als municipis.			
4. Zona d'actuació Nucli urbà		5. Documentació gràfica de referència	
6. Fase A:1-3 anys ☐ x B:4-6 anys ☐ C:+6 anys ☐		7. Cost Fase B: 15.000 €	
8. Prioritat x Baixa ☐ Mitjana ☐ Alta ☐			
9. Indicador d'avaluació de la proposta 903 Costos externs totals (M€) 9041 Consum final d'energia destinada al transport 9042 Consum combustibles derivats del petroli destinats al transport			
10. Possibles fonts de finançament Ajuntament			
11. Responsable Ajuntament		12. Altres agents implicats -	

6.1	Millorar la informació a la pàgina web municipal		
2. Objectius Promoció i governança eficaç			
3. Descripció de l'actuació Es proposa actualitzar la web municipal de mobilitat de Mollet del Vallès per proveir al municipi d'un portal que integri tota la informació referent a la mobilitat. Es proposa una web on es detalli de manera segregada per a cada mode la xarxa actual existent, les opcions d'aparcament, els sistemes tarifaris i qualsevol altra informació relacionada i que pugui ser d'utilitat als usuaris per moure's de manera eficient i sostenible. Aquest portal, a més d'integrar la informació de base estàtica pot complementar la informació amb infografies de manera que la interfície d'usuari sigui molt més atractiva i visual. També haurà d'incloure la informació de la resta d'agents implicats en la mobilitat del municipi de forma automatitzada. Per tal d'aprofitar sinergies es proposa que la integració d'informació de tots els serveis operatius es faci a través de la Plataforma de Serveis Tecnològics per a la Gestió Urbana (PSTGU) que ofereix la Diputació de Barcelona als ajuntaments. L'objectiu de la PSTGU és oferir als ajuntaments un sistema de gestió de les dades generades a partir de sensors automatitzats, per a la millora de la gestió urbana.			
4. Zona d'actuació Terme municipal		5. Documentació gràfica de referència -	
6. Fase A:1-3 anys ☐ ☒ B:4-6 anys C:+6 anys		7. Cost Fase B: 15.000 €	
8. Prioritat ☒ Baixa ☐ Mitjana ☐ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta -			
10. Possibles fonts de finançament Ajuntament			
11. Responsable Ajuntament		12. Altres agents implicats -	

6.2	Campanyes de promoció de la mobilitat sostenible i segura		
2. Objectius			
Promoció i governança eficaç			
3. Descripció de l'actuació			
La comunicació i el compromís amb la població local no hauria d'acabar en l'etapa de planificació i redacció del PMUS. La participació ciutadana és un ingredient essencial durant totes les etapes del PMUS. A mesura que es realitzen les implementacions de les mesures, és important anar comunicant públicament els avenços i la seva contribució als objectius marcats. Per tal de que la comunicació sigui efectiva es fa necessària una campanya de comunicació honesta i continua al llarg dels anys de vigència del PMUS per part de l'Ajuntament. També és necessària, però, la participació de la ciutadania. A través de les campanyes es proposa que la ciutadania aportï la seva visió, ja que al final es tracta dels últims experts en l'execució i eficàcia de les mesures aplicades. D'aquesta manera es poden compartir opinions constructives sobre maneres de millorar mesures en peu. L'objectiu final de les campanyes de promoció és aconseguir que la ciutadania es faci seu el PMUS de manera que permeti la implementació de les mesures proposades. És necessari que els residents siguin conscients de les implicacions que tenen els canvis implementats i a la vegada siguin coneixedors dels beneficis globals que aportaran, de manera que també es puguin mitigar els possibles efectes negatius inherents als canvis, com per exemple poden ser els períodes d'obres. Aquestes campanyes també són el marc per poder adreçar conflictes entres els usuaris dels diferents mitjans de transport del municipi. Es tracta d'una eina més per poder conscienciar a la ciutadania i poder promocionar una mobilitat segura i respectuosa amb tothom.			
4. Zona d'actuació		5. Documentació gràfica de referència	
Terme municipal		-	
6. Fase		7. Cost	
☒ A:1-3 anys ☒ B:4-6 anys ☐ C:+6 anys		Fase A: 9.000 € Fase B. 9.000€	
8. Prioritat			
☐ Baixa ☒ Mitjana ☐ Alta			
9. Indicador d'avaluació de la proposta			
-			
10. Possibles fonts de finançament			
Ajuntament			
11. Responsable		12. Altres agents implicats	
Ajuntament		-	