



Ajuntament de
Mollet del Vallès

NÚM. EXPEDIENT

RA012021002558/X2021010430

TÍTOL EXPEDIENT

Aprovació inicial del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Mollet del Vallès.

DILIGÈNCIA:

**Aprovat en els termes de la resolució/acord de l'expedient X2021010430
de 05/07/2021**

Signat electrònicament a Mollet del Vallès,

Codi de verificació electrònic: 26ab3d24-ccea-40d8-8e04-d1dd97622425



Aquest document és una còpia fidel del que consta en els arxius electrònics de l'Ajuntament de Mollet del Vallès i queda autoritzat per la seva signatura electrònica. En aplicació de l'article 27.3.c de la Llei 39/2015, de 1 d'octubre, les còpies impreses que se'n facin tenen la consideració de còpia autèntica, atès que el codi segur de verificació que inclou permet comprovar-ne l'autenticitat, validesa i integritat a la seu electrònica de l'Ajuntament (<https://seuelectronica.molletvalles.cat/eseu/csv>).



PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE MOLLET DEL VALLÈS

DOCUMENT PER A L'APROVACIÓ INICIAL. MAIG 2021

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA



Ajuntament de Mollet del Vallès



**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA DEL PLA D'ORDENACIÓ URBANA
MUNICIPAL DE MOLLET DEL VALLÈS**

MAIG 2021



ÍNDIX

1	INTRODUCCIÓ	3
1.1	OBJECTE DE L'ESTUDI	3
1.2	ÀMBIT D'ESTUDI	3
1.3	ANTECEDENTS	3
1.4	METODOLOGIA DE L'EAMG	4
2	ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL	5
2.1	DADES BÀSIQUES DEL MUNICIPI	5
2.2	ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS	11
3	ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT	15
3.1	XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS	15
3.2	XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC: AUTOBÚS	19
3.3	XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC: FERROCARRIL	25
3.4	XARXA DE MODES NO MECANITZATS	29
4	PROPOSTA D'ORDENACIÓ	32
5	MOBILITAT GENERADA PEL POUM	33
5.1	MAGNITUDS DELS SECTORS DE DESENVOLUPAMENT DEL POUM	33
5.2	QUANTIFICACIÓ DE LA NOVA MOBILITAT SEGONS EL DECRET 344/2006	33
5.3	DISTRIBUCIÓ TERRITORIAL I PER MODES DE TRANSPORT DE LA NOVA MOBILITAT	40
5.4	RESERVES D'APARCAMENT PER A TURISMES, MOTOCICLETES I BICICLETES	46
5.5	RESERVES D'ESPAI PER A CÀRREGA I DESCÀRREGA	48
6	IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LES DIVERSES XARXES DE TRANSPORT	50
6.1	XARXA VIÀRIA	50
6.2	XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	56
6.3	XARXA DE MODES NO MOTORITZATS	60
7	XARXA D'ITINERARIS	61
7.1	PARÀMETRES DE PLANIFICACIÓ GENERALS	61
7.2	XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLE PRIVAT	62
7.3	XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT PÚBLIC I COL·LECTIU	62
7.4	XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS	63
7.5	XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES	67
8	INDICADORS DE GÈNERE	70
9	AVALUACIÓ GENERAL DE LES PROPOSTES	71
10	SÍNTESI I CONCLUSIONS	72
11	ANNEX: PLÀNOLS	76

1 INTRODUCCIÓ

1.1 OBJECTE DE L'ESTUDI

L'objecte del present estudi és l'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) per al desenvolupament del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal del municipi de Mollet del Vallès.

L'estudi s'ha dut a terme seguint els requeriments del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

1.2 ÀMBIT D'ESTUDI

L'informe de mobilitat es desenvolupa sobre el terme municipal de Mollet del Vallès, àmbit d'actuació del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal. El terme municipal té 10,8 km² i hi resideixen 51.600 habitants l'any 2020, segons dades de l'Idescat.

Figura 1: Àmbit d'estudi. Font: elaboració pròpia



1.3 ANTECEDENTS

La Llei 9/2003 de la mobilitat estableix un nou marc que afecta a les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i a la planificació de l'ús del sòl. Aspectes com el transport

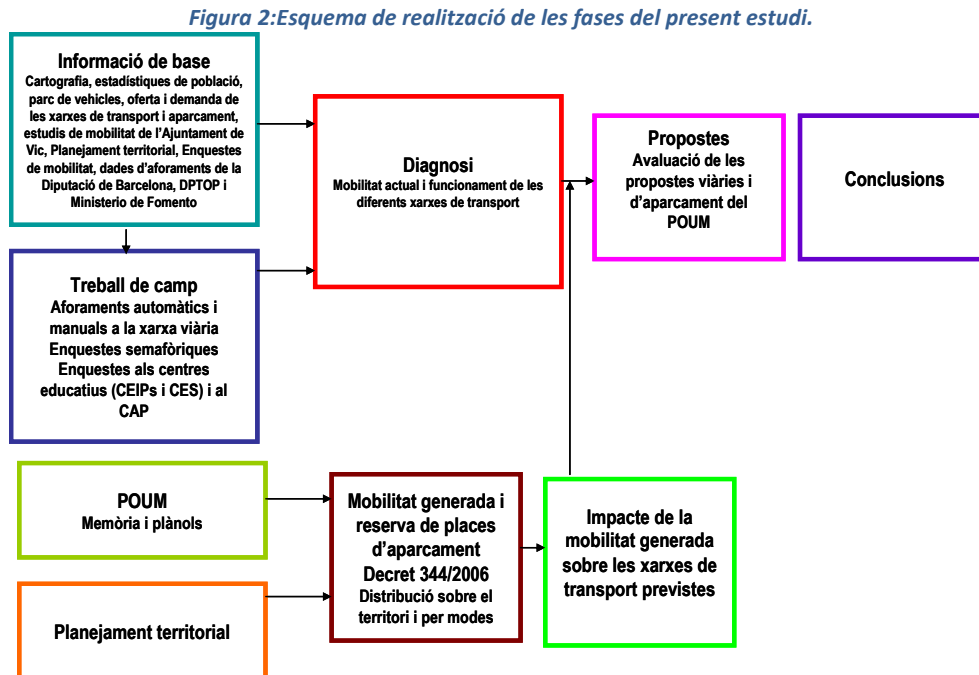
públic, les externalitats provocades per la mobilitat, tant econòmiques com ambientals, i la seguretat viària, són exigències contemplades per la normativa esmentada en el moment de realitzar els plans urbanístics. Les Directrius Nacionals de mobilitat, aprovades el 3 d'octubre de 2006, són els instruments necessaris per al compliment d'aquesta Llei.

En relació als continguts, cal subratllar que tant la pròpia llei com les Directrius determinen la necessitat d'avançar vers un model de mobilitat sostenible que garanteixi el dret de la ciutadania a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat segures i adequades i amb el mínim impacte ambiental possible.

Amb aquest objectiu es redacta el Pla de mobilitat urbana sostenible de Mollet del Vallès, aprovat al 2015.

1.4 METODOLOGIA DE L'EAMG

A continuació es presenta de manera esquemàtica la metodologia emprada per dur a terme l'estudi de mobilitat:



2 ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL

2.1 DADES BÀSIQUES DEL MUNICIPI

2.1.1 ESTRUCTURA TERRITORIAL

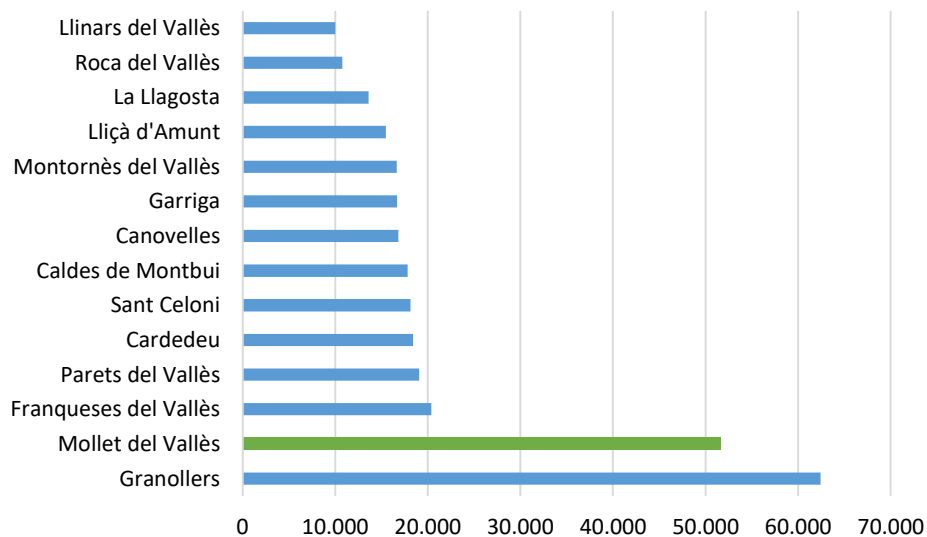
Mollet del Vallès es localitza en la comarca del Vallès Oriental. Forma part de la plana vallesana i hi travessa el torrent Caganell que desemboca al riu Besós. Té una extensió de 10,8 km² i una població de 51.600 habitants l'any 2020 (font: Idescat).

Mollet del Vallès es troba a uns 17 km de Barcelona i 10 km de Granollers, capital de la comarca. Els municipis veïns limítrofs de Mollet són: La Llagosta, Sant Fost de Campsentelles, Martorelles, Montornès del Vallès, Montmeló, Parets del Vallès, Lliçà de Vall al Vallès Oriental i Palau-solità i Plegamans i Santa Perpètua de Mogoda al Vallès Occidental.

La comarca del Vallès Oriental, està integrada per 41 municipis amb una extensió total de 734,5 km² i una població de 414.570 habitants l'any 2020 (font: Idescat). La població de Mollet del Vallès representa el 12,4% del total de la comarca.

Mollet del Vallès és el segon municipi en nombre d'habitants, superat per Granollers (62.419 habitants), capital de comarca. Ambdós municipis representen el 27,5% de la població de total la comarca. El tercer municipi en nombre d'habitants és les Franqueses del Vallès amb 20.364 habitants.

Figura 3: Municipis del Vallès Oriental amb una població superior als 10.000 habitants (2020). Font: IDESCAT



Mollet es localitza en un àmbit metropolità complex, atès que està envoltat de diverses infraestructures bàsiques (AP-7, C-17, C-33, C-59), que alhora representen barreres que redueixen la permeabilitat entre diferents punts del municipi.

Malgrat que el terme municipal de Mollet del Vallès és més extens, el nucli urbà és molt compacte sense forts desnivells, apte per a moure's en modes no mecànics.

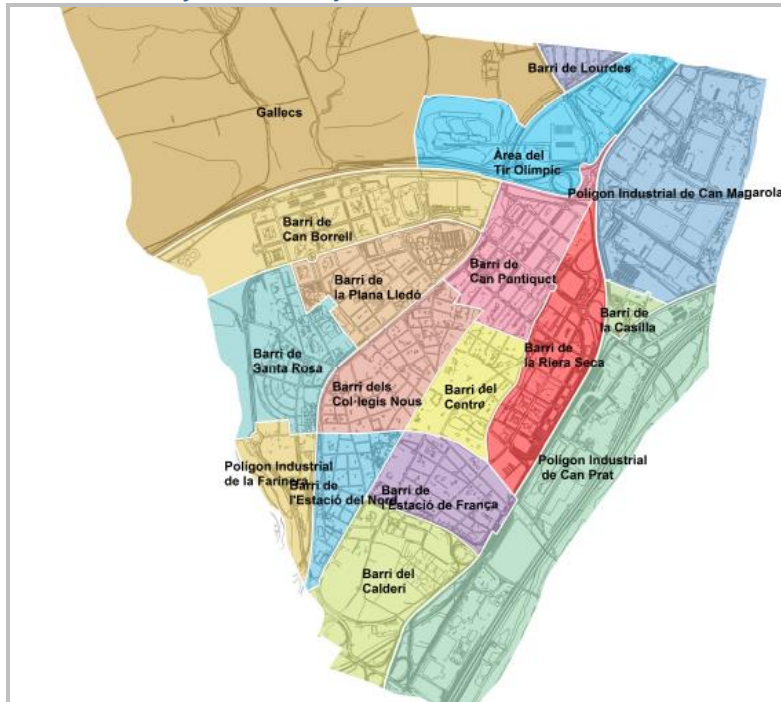
Figura 4: Densitat de les xarxes viàries i ferroviàries en el pas per Mollet (esquerra); dimensions del nucli urbà (dreta)



2.1.2 ZONIFICACIÓ

El municipi de Mollet del Vallès s'estructura en 12 barris residencials, 3 polígons industrials (Can Magarola, Can Prat i la Farinera), l'àrea de Tir Olímpic i l'àrea no urbanitzada de Gallecs.

Figura 5: Zonificació de Mollet del Vallès per barris i polígons industrials. Font: Elaboració pròpia a partir d'informació de l'Ajuntament de Mollet del Vallès.



2.1.3 POBLACIÓ (PER BARRIS)

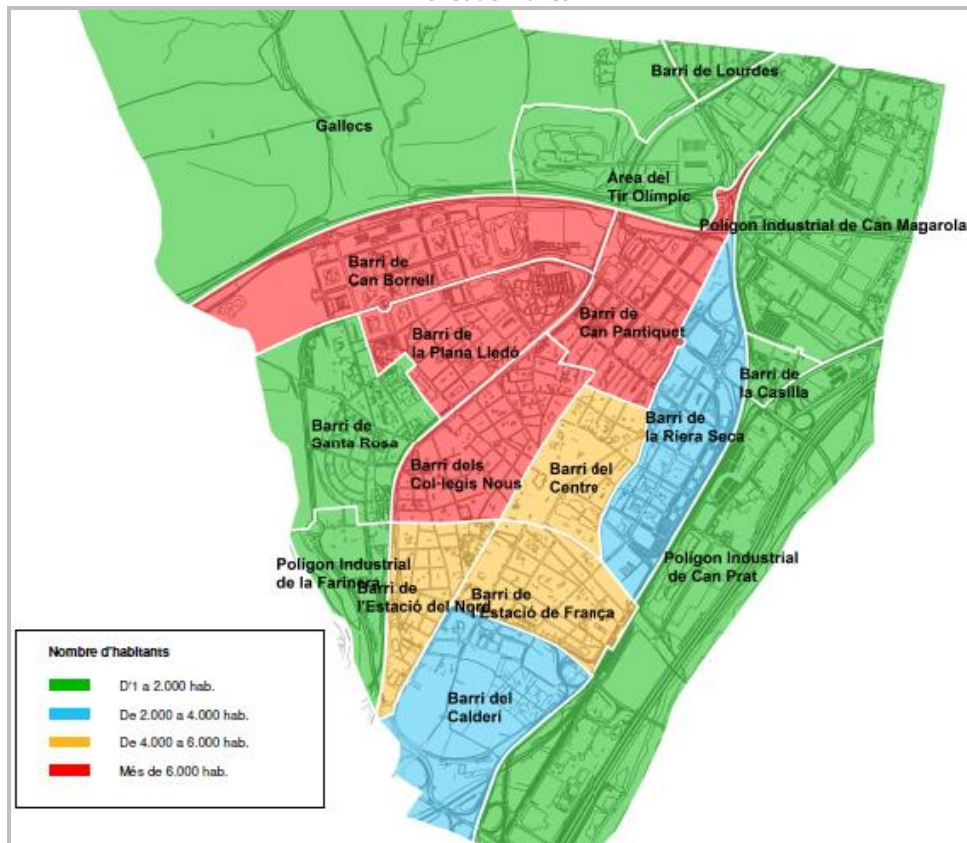
A partir de les dades del nombre d'habitants per barri facilitades per l'Ajuntament de Mollet del Vallès s'ha representat sobre un plànol la població per barris.

Els barris del centre del municipi (la Plana Lledó, Can Pantiquet i Col·legis Nous) i el barri de Can Borrell (ubicat al nord de la trama urbana) són els que presenten un major nombre d'habitants amb valors superiors als 6.000 habitants en cada un d'ells.

La resta de barris del centre (Estació del Nord, Estació de França i Centre) presenten també un nombre significatiu d'habitants, tot i que amb un valor més moderat (oscil·len entre els 4.000-6.000 habitants).

Els barris perimetrals de la Riera Seca i Calderí tenen una població que oscil·la entre els 2.000-4.000 habitants. La resta de barris perimetrals (Santa Rosa, la Casilla i Lourdes) i els polígons industrials són els àmbits amb un menor nombre de població, amb valors inferiors als 2.000 habitants.

Figura 6: Rang de nombre d'habitants per barri. Font: Elaboració pròpia a partir d'informació de l'Ajuntament de Mollet del Vallès.



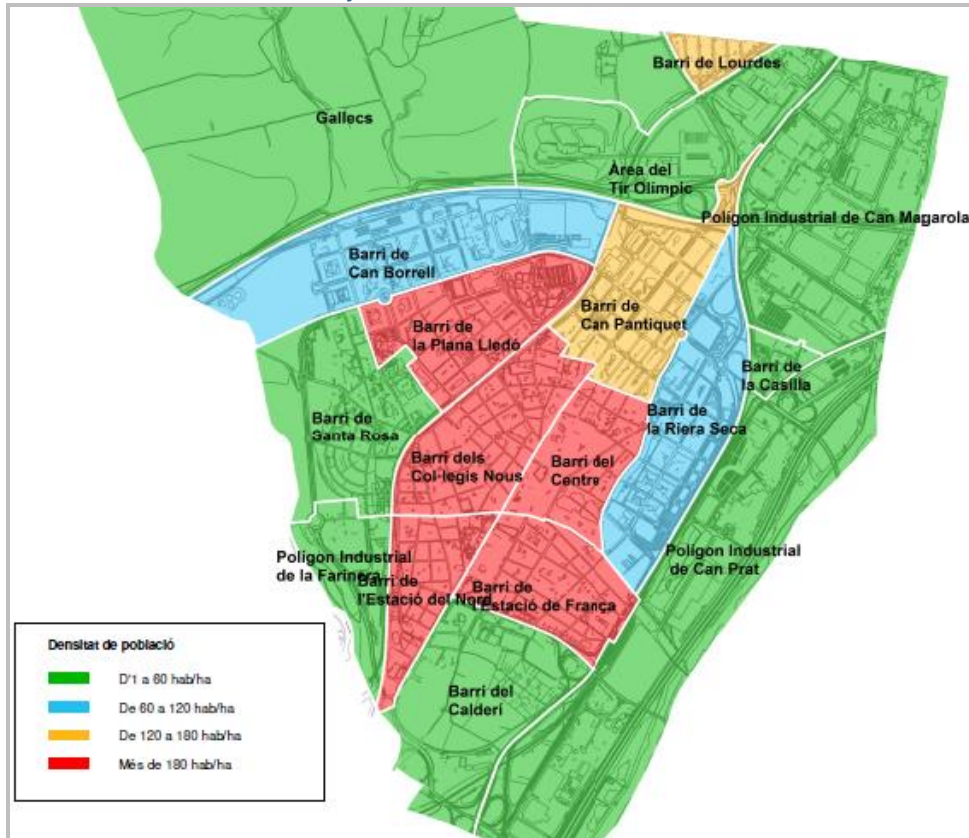
Degut a que cada zona presenta una superfície més o menys extensa es interessant analitzar la densitat de població (hab/ha) de cada un dels àmbits.

En aquest cas, els barris del centre (Plana Lledó, Col·legis Nous, Centre, Estació del Nord i Estació de França) són els àmbits que presenten una major densitat de població amb valors superiors als 180 hab/ha.

Els barris de Can Pantiquet i Lourdes presenten densitats de població destacades amb valors que oscil·len entre els 120-180 hab/ha.

La resta de barris, ubicats al perímetre del nucli urbà, presenten densitats de població més baixes.

Figura 7: Rang de densitat de població (hab/ha) per barri o zona. Font: Elaboració pròpia a partir d'informació de l'Ajuntament de Mollet del Vallès.



2.1.4 CENTRES D'ATRACCIÓ I GENERACIÓ DE MOBILITAT

Els principals centres d'atracció i generació de viatges són els següents:

Centres administratius: destaquen l'Ajuntament, els jutjats, el registre civil i l'Institut Nacional de la Seguretat Social.

Centres d'ensenyament: destaquen els quatre instituts, l'Institut Universitari de Ciència i Tecnologia i l'Escola Oficial d'Idiomes.

Equipaments esportius: destaquen els tres camps de futbol municipals i els pavellons de Riera Seca i Plana Lledó.

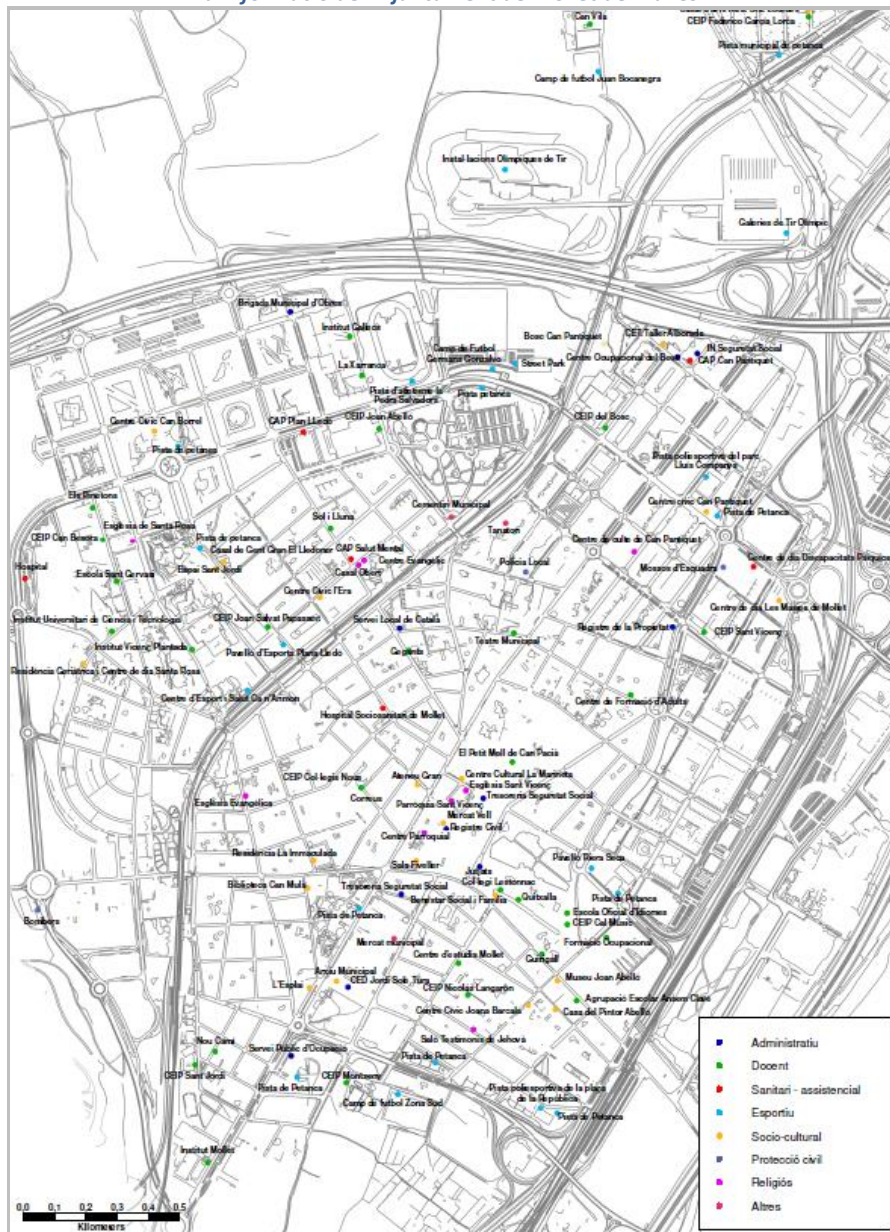
Equipaments sanitari assistencial: destaca l'Hospital, l'Hospital Sociosanitari de Mollet i els CAPs de Plana Lledó i Can Pantiquet.

Protecció civil: destaquen les comissaries dels Mossos d'Esquadra i la Policia Local.

Religiós: destaquen l'església i la parròquia de Sant Vicenç, el Saló dels Testimonis de Jehovà i l'església Evangèlica.

Altres: destaquen el mercat municipal, el mercat vell, la biblioteca de Can Mulà, el teatre de Can Gomà o el Museu Abelló.

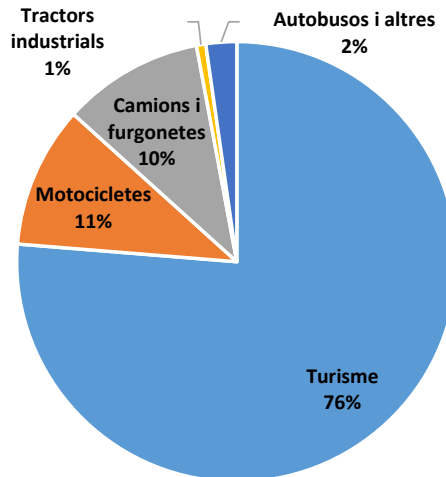
Figura 8: Localització dels principals centres de generació i atracció de mobilitat. Font: Elaboració pròpia a partir d'informació de l'Ajuntament de Mollet del Vallès.



2.1.5 MOTORITZACIÓ

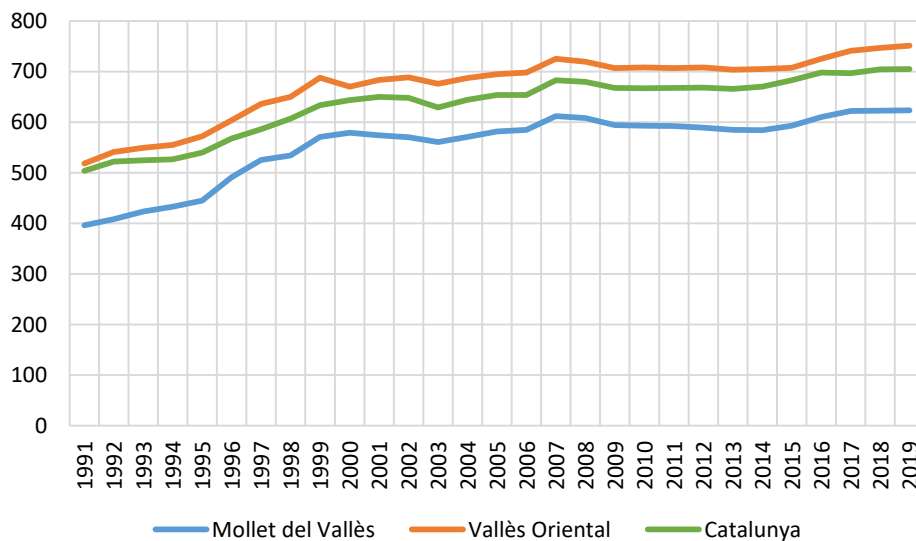
A partir de les dades de l'IDESCAT, el total de vehicles amb domicili fiscal al municipi l'any 2019 és de 32.014, dels quals destaquen 24.422 turismes, 3.331 motocicletes i 3.319 camions i furgonetes.

Figura 9: Distribució del parc de vehicles 2019. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT



L'índex de motorització de Mollet del Vallès es situa històricament per sota de la mitjana de la comarca del Vallès Oriental i de la mitjana de Catalunya, com mostra la figura següent.

Figura 10: Evolució de l'índex de motorització a Mollet del Vallès, Vallès Oriental i Catalunya (1991 – 2019). Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT.

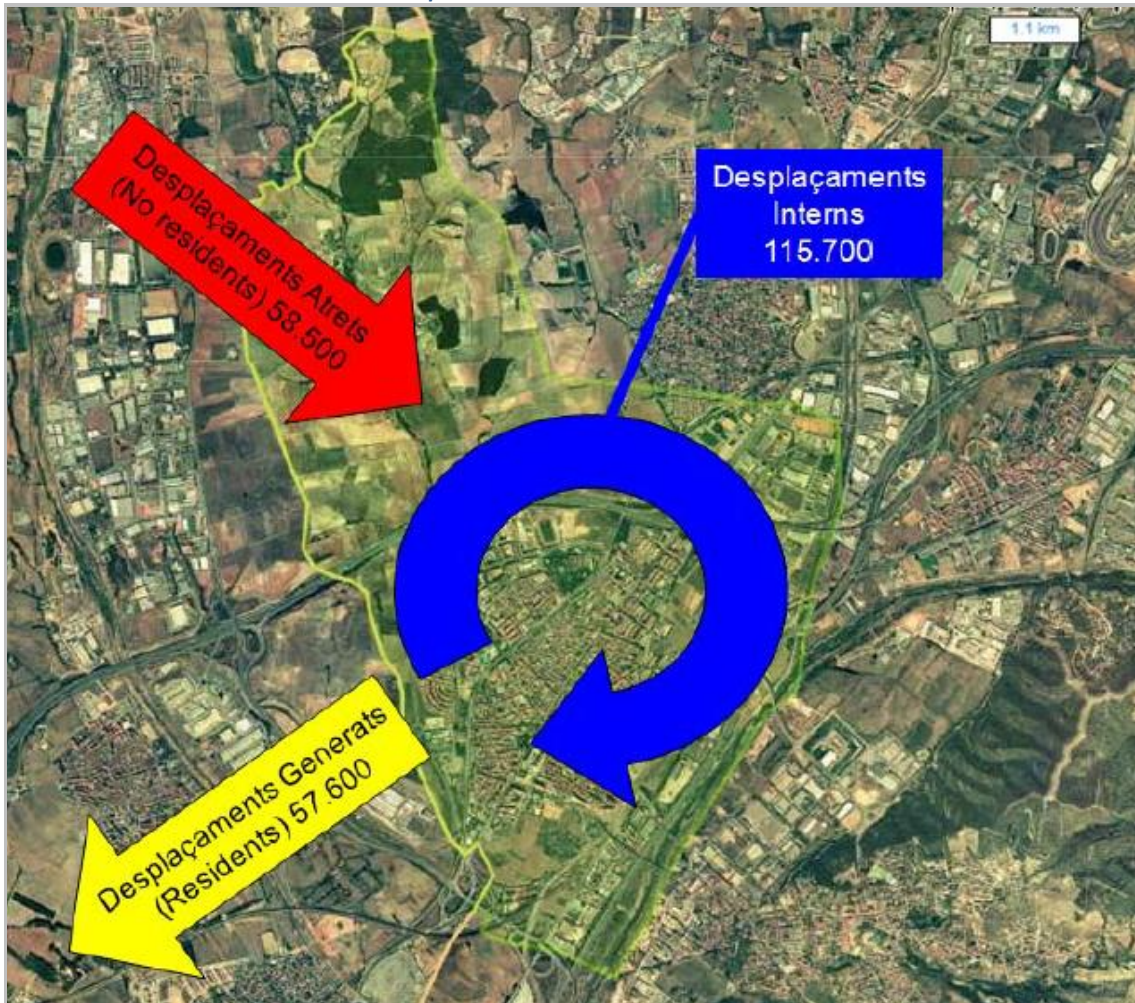


2.2 ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS

2.2.1 EMQ 2006

Segons les dades publicades al PMU de Mollet del Vallès (calculades expansionant les dades de l'EMQ 2006 a dades del 2011) es realitzen diàriament a Mollet del Vallès 231.808 viatges/dia: 115.700 viatges/dia interns al municipi, 57.600 v/d amb origen a Mollet del Vallès i 58.500 v/d amb destinació a Mollet del V.

Figura 11: Mobilitat interna i de connexió amb origen o destinació Mollet del Vallès. Font: PMU Mollet del Vallès a partir de dades de l'EMQ 2006

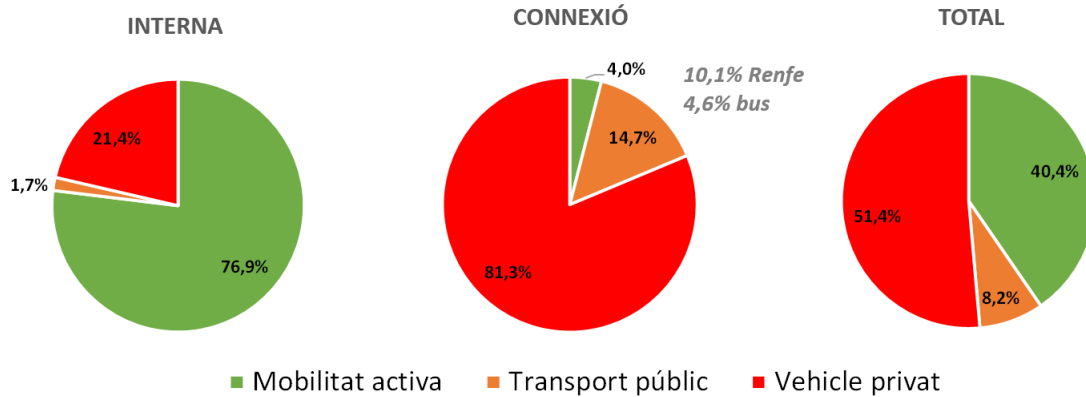


La mobilitat interna representa el 49,9% dels desplaçaments amb OD al municipi. Es realitzen majoritàriament a peu o en bicicleta (76,9%), seguit del vehicle privat amb un 21,4% i en transport públic (1,7%).

El vehicle privat és el mode més emprat en els desplaçaments interurbans (81,3%) seguit del transport públic amb un 14,7% (10,1% en Renfe i 4,6% en autobús). La mobilitat a peu o en bicicleta representa un 4,0% dels desplaçaments.

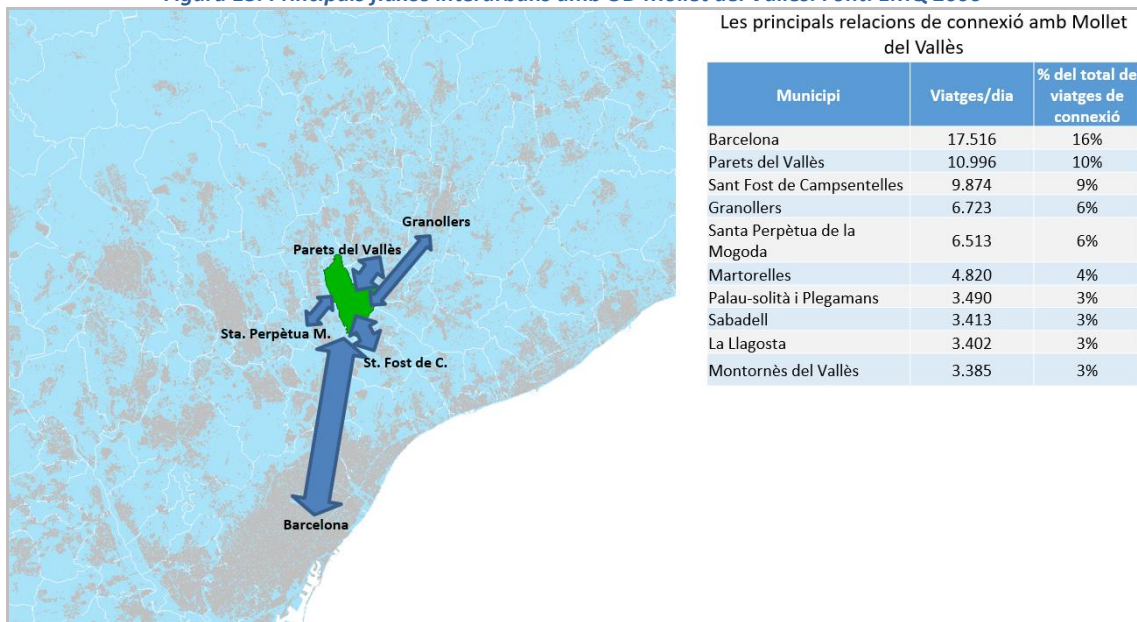
El conjunt de tots els desplaçaments (mobilitat urbana + mobilitat interurbana) es realitza majoritàriament en vehicle privat (51,4%) seguit de la mobilitat activa amb un 40,4%. El transport públic representa el 8,2% del desplaçaments totals a Mollet del Vallès.

Figura 12: Repartiment modal de la mobilitat a Mollet del Vallès.



La major part de desplaçaments interurbans que es realitzen en un dia feiner tenen origen o destinació a Barcelona (16%), Parets del Vallès (10%) i Sant Fost de Campsentelles (9%); a més distància, els municipis amb més relació amb Mollet del Vallès són Granollers i Santa Perpètua de la Mogoda (6% respectivament), Martorelles (4%) i Palau-solità i Plegaments, Sabadell, La Llagosta i Montornès el Vallès (3% respectivament).

Figura 13: Principals fluxos interurbans amb OD Mollet del Vallès. Font: EMQ 2006

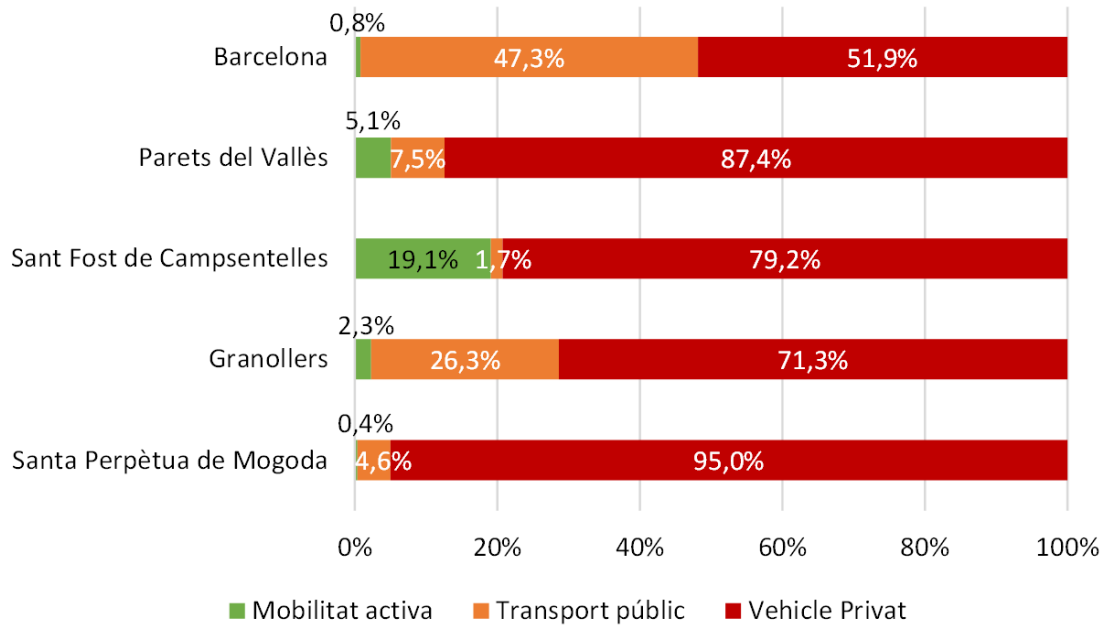


La gràfica següent mostra el repartiment modal entre Mollet del Vallès i les principals ciutats amb majors fluxos. Segons l'EMQ 2006 expansionada a dades del 2011, el cotxe és el mode principal per a totes les relacions, amb una quota superior al 70% amb tots els municipis excepte Barcelona on es situa en el 51,9%. Amb aquesta relació es detecta un pes important del transport públic (47,3%) on els modes ferroviaris tenen un pes majoritari (39,7%).

Amb Granollers també es detecta un pes destacat del transport públic amb un 26,3% (principalment amb modes ferroviaris: 25,2%).

La quota superior del cotxe es detecta en els desplaçaments amb Santa Perpètua de Mogoda (95,0%) o amb Parets del Vallès (87,4%) malgrat que es localitzen a una distància inferior als 5 km.

Figura 14: Repartiment modal dels principals desplaçaments interurbans amb OD Mollet del Vallès



3 ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT

3.1 XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS

3.1.1 ACCESSOS I VIES INTERURBANES

L'AP-7, la C-59 i la C-17 envolten tot el municipi. Les tres vies queden interconnectades a l'entorn del municipi. Paral·lel a la C-17, transcorre la C-33 que connecta amb la C-59 al sud, i amb l'AP-7 al nord.

Per tant, des de la xarxa bàsica, les sortides més properes a Mollet del Vallès per l'AP-7 són la 15 i 16. A través de la C-17 hi ha diversos punts d'accés al municipi.

Des de la xarxa local, hi ha dos accessos a Mollet del Vallès:

- A través de la B-140: connecta Santa Perpètua de Mogoda i la C-59 amb Mollet per l'oest. La B-140 quan entra al municipi es transforma amb l'Av. de Rafael Casanova.
- A través de la B-500: des de Martorelles i Sant Fost de Campsentelles s'accedeix a Mollet del Vallès per l'est.

Figura 15: Mapa topogràfic de l'entorn de Mollet del Vallès. Font: Institut Cartogràfic de Catalunya



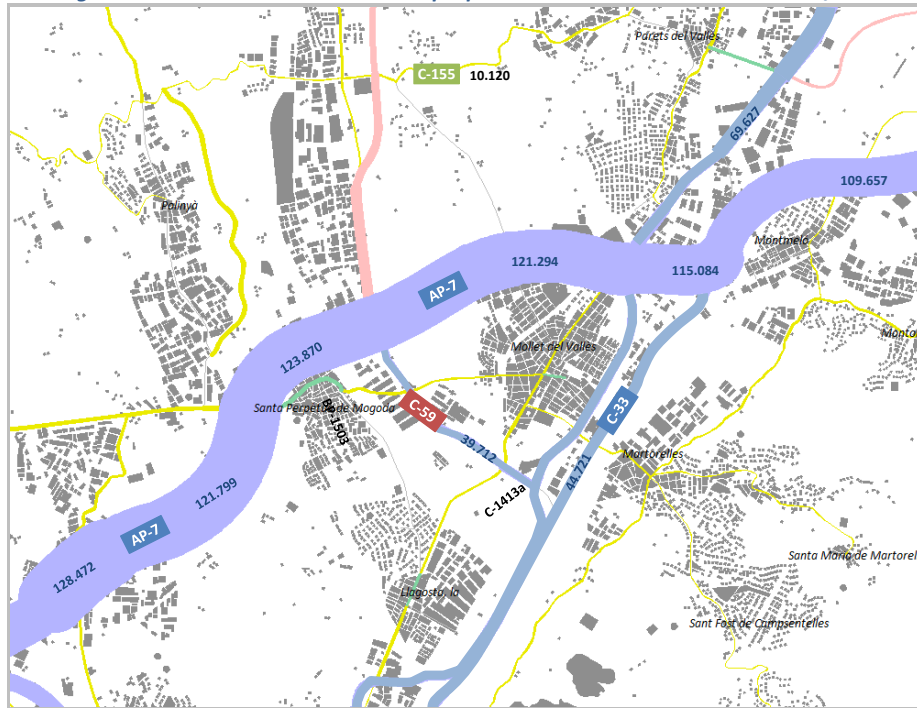
3.1.2 DADES DE TRÀNSIT DE LES VIES INTERURBANES

Es disposa de les següents dades de trànsit de la xarxa bàsica propera al municipi de Mollet del Vallès:

Taula 1: IMD i percentatge de pesants als punts d'aforament propers a l'àmbit d'estudi. Font: TES/DIBA

Carretera	PK	IMD diària	% VP
AP-7	137,3	115.084	18,4
	140,0	121.294	18,6
	142,5	123.870	19,0
	144,7	121.799	19,4
	146,5	128.472	19,8
C-17	14,6	69.627	7,3
C-155	9,6	10.120	6,2
C-33	85,4	44.721	3,1
C-59	1,1	39.712	7,0

Figura 16: IMD 2016 a la xarxa viària propera a l'àmbit d'estudi. Font: MCRIT/TES



3.1.3 XARXA VIÀRIA INTERNA

Pel que fa a l'interior de l'àmbit urbà, la xarxa principal urbana està conformada per les vies principals urbanes que garanteixen les connexions de la xarxa viària local amb els accessos a la xarxa interurbana i les relacions amb els diferents sectors del municipi. En el cas de Mollet del Vallès es tracta dels trams urbans de la B-140 (Av. de Rafael Casanova) i de la B-500 (Av. Vilamajor). El carrer principal que creua de nord a sud el municipi i que uneix l'AP-7 amb la C-59 és l'Av. de Burgos i l'Av. de Jaume I.

L'Av. de Burgos i l'Av. de Jaume I també formen part de la xarxa primària del municipi atès que exerceixen la funció de connectivitat amb la xarxa interurbana.

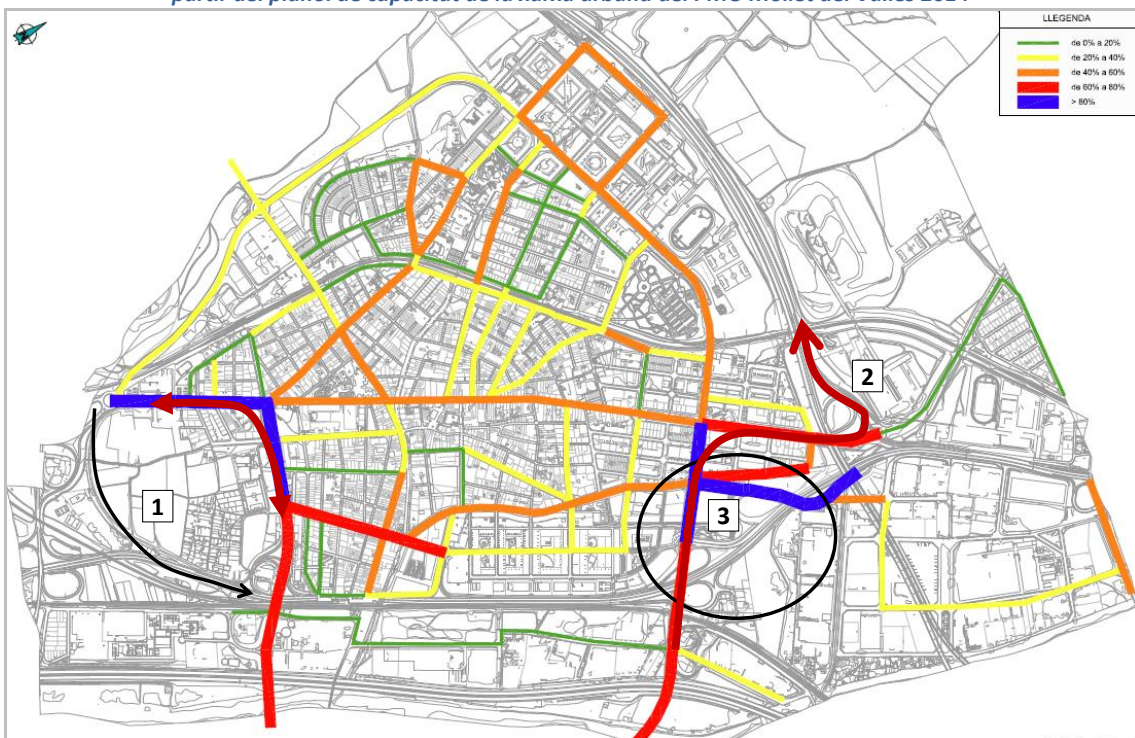
D'altra banda, la xarxa distribuïdora està conformada per les vies secundàries urbanes que recullen els fluxos interns de les vies locals i asseguren la connexió amb la xarxa primària. La configuració de la xarxa viària de Mollet, enllaça de forma continua les vies locals amb les vies distribuïdores principals. Per altra banda, garanteix la interconnexió entre les dues vies del tren, per 7 punts diferents del municipi.

En base a les dades del PMU de Mollet del Vallès de 2014, les vies urbanes que tenen una demanda superior al 80% de la seva capacitat són l'av. Badalona, l'av. Burgos i els accessos a la rotonda de la Vinyota (c. Can Flequer i accés C-17).

Alguns dels problemes detectats en la xarxa viària urbana de Mollet són els següents:

1. Manca el tancament Ronda Sud en sentit Granollers. No hi ha connexió amb la carretera C-17 en sentit nord.
2. Itinerari de pas de vehicles provinents del P. I. Can Prat en direcció sud, que s'encaminen pel nucli urbà enlloc d'agafar la carretera C-17 i la C-59. En aquest cas es tracta d'un dèficit en la senyalització d'orientació.
3. Problemes puntuals de capacitat a l'entorn de la rotonda de Can Flequer: connexió amb la C-17 i accessibilitat al P. I. Can Prat.

Figura 17: Problemes destacats i capacitat de la xarxa urbana de Mollet del Vallès. Font: elaboració pròpia a partir del plànol de capacitat de la xarxa urbana del PMU Mollet del Vallès 2014



En el marc del Pla de Mobilitat Urbana de Mollet de 2014 es van publicar les dades dels aforaments automàtics que hi ha repartits per la ciutat. A la taula següent es mostren els resultats de tots els punts i es poden constatar els alts volums de vehicles en algunes de les vies principals. Destaquen per sobre la resta els aforaments al carrer Cal Flaquer (punts 5 i 7), l'avinguda de Burgos (punt 11)

Taula 2: IMD dels punts d'aforament urbà. Font: PMUS de Mollet.

Punt	Carrer	Direcció	IMD
1	Layret entrada Mollet	Rivoli	4.125
2	Avinguda de Rivoli (Mestre Coll)	Gallecs	3.700
3	Avinguda de Rivoli (Mestre Coll)	Borrell	4.341
4	Avinguda de Rivoli (Av. Parc entrada Mollet)	Gallecs	3.906
4	Avinguda de Rivoli (Av. Parc sortida Mollet)	Granollers	5.861
5	Flaquer	Picasso	8.203
5	Flaquer	Gaudí	9.142
6	Flaquer entre Mollet Av. Gaudí	Jaume I	4.825
7	Flaquer Entrada Mollet	Gaudí	8.868

Punt	Carrer	Direcció	IMD
8	Flaquer Sort. Mollet Av. Gaudí	Granollers	4.359
9	Avinguda Jaume I (Castelao entrada Mollet)	Guàrdia Urb.	5.195
9	Avinguda Jaume I (Castelao sortida Mollet)	Gaudí	4.161
10	Avinguda Burgos (Alsina entrada Mollet)	Jaume I	5.237
10	Avinguda Burgos (Alsina entrada Mollet)	Av. Badalona	3.632
11	Avinguda Burgos (Isidre entrada Mollet)	Av. Badalona	8.863
11	Avinguda Burgos (Isidre sortida Mollet)	Llagosta	7.960
20	Pas vianants C-17	Vinyota	2.682
21	Pas vianants C-17	Parets	10.161
22	Pas vianants Flaquer	Martorelles	8.846
23	Pas vianants Flaquer	Vinyota	9.572

Figura 18: Localització dels punts d'aforament automàtic. Font: PMUS de Mollet (2014).



3.1.4 DÈFICIT DE PERMEABILITAT LONGITUDINAL VIÀRIA

D'una banda, l'AP-7 representa una barrera per a la connectivitat del nucli urbà amb l'espai de Gallecs. Aquesta barrera es salva mitjançant diferents passarel·les i passos inferiors.

D'altra banda, la C-17 representa una barrera per a la connectivitat entre el nucli urbà i el polígon de Can Prat i de Can Magarola. També amb el barri de la Casilla, tot i que en aquest cas hi ha una passera exclusiva per mobilitat no motoritzada que connecta amb aquest barri. En aquest cas, la barrera de la C-17 no està tant ben resolta com en el cas de l'AP-7 atès que exceptuant la passera de la Casilla, únicament es localitzen dos altres punts de pas: el de l'estació de Renfe, que no és accessible atès que és un pas inferior d'escales, i el que connecta la comissaria dels mossos d'esquadra amb el polígon de Can Magarola.

Figura 19: Punts de connectivitat als eixos de l'AP-7 i la carretera C-17.



3.2 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC: AUTOBÚS

Mollet del Vallès forma part de l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'ATM de la Regió Metropolitana de Barcelona, situat a la corona 2.

Està servit per una línia urbana circular operada per Sagalés, la qual té parada a l'estació de Renfe Mollet-Santa Rosa i a l'hospital. L'L1 els dies feiners té una freqüència de pas de 10/15 minuts repartits en 62 expedicions /dia, amb una amplitud horària del servei des de les 6:19h fins les 22:23h. Durant el mes d'agost, els dies festius l'oferta es redueix a 57 expedicions/dia, passant a tenir una freqüència de pas a l'entorn dels 15/20 minuts i amb una amplitud horària entre les 6:25h fins les 21:44h. Els dissabtes feiners hi ha 26 expedicions, i s'inicia el servei a les 7:44h i finalitza a les 20:27h. Durant els dies de mercat, el recorregut es modifica lleugerament ja que deixa de fer dues parades (Casa de la Vila i Pl. Joan Abelló) i en fa una de nova a l'Av. Burgos – Casa de la Vila.

La Línia 1 dona servei a pràcticament tot el municipi de Mollet el Vallès. La línia ofereix una bona cobertura territorial (99,2% de la població coberta per una parada a menys de 500 metres), complementant-se amb les línies regulars interurbanas.

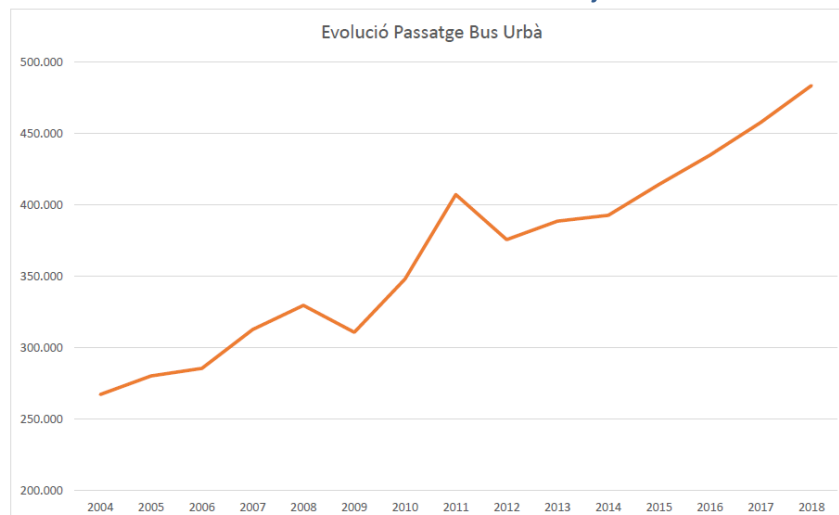
La línia urbana, però, només circula en un sentit i, per tant, o en l'anada o la tornada el temps de viatge és elevat.

Figura 20: Cobertura de la línia urbana L1. Font: elaboració pròpia



L'evolució de la demanda de la línia urbana dels darrers 15 anys mostra una tendència de creixement molt significatiu, assolint l'any 2018 els 483.617 viatgers.

Figura 21: Evolució de la demanda de la línia urbana L1. Font: Ajuntament de Mollet del Vallès



Per altra banda, Mollet del Vallès compta amb 16 línies d'autobús interurbà, amb una oferta de 364 expedicions/dia feiner en ambdós sentits. Els dissabtes i festius l'oferta es redueix a 79 exp/dia en ambdós sentits.

Aquestes línies connecten diferents punts del municipi i alhora connecten Mollet del Vallès amb altres municipis, majoritàriament d'àmbit comarcal. Aquestes línies són:

- Línia 240. Caldes de Montbui - Palau-Solità i Plegamans - Mollet (Hospital): aquesta línia ofereix en dies feiners 12 expedicions des de Sant Feliu de Codines amb una amplitud horària de les 7:10h a les 18:45h. D'aquests només 3 expedicions comencen a Sant Feliu de Codines, la resta inicien el recorregut a Caldes de Montbui (estació d'autobusos).
Des de Mollet del Vallès es realitzen 14 expedicions des de les 7:45h fins les 20:25h; 3 dels quals arriben a Sant Feliu de Codines, i la resta finalitzen a l'estació d'autobusos de Caldes de Montbui.
Durant els dissabtes feiners hi ha 7 expedicions per sentit, iniciant el servei a les 9:10h fins les 18:45 (direcció Mollet) i entre les 9:45h a 19:40h (direcció Sant Feliu de Codines). De les 7 expedicions per sentit 2 (per sentit) arriben o surten de Sant Feliu de Codines.

- Línia 302. Barcelona -Mollet –Parets - Llicà de Vall: aquest servei fa parada a l'hospital de Mollet del Vallès. En dies feiners realitza 19 expedicions en sentit Barcelona i 22 expedicions en sentit Mollet del Vallès. L'amplitud horària és entre 6:42h i 20:55h (direcció Barcelona) i des de les 6:45h a les 21:58h (direcció Mollet del Vallès).
Durant els dies feiners del mes d'agost el nombre d'expedicions és de 14 amb una amplitud horària entre les 7:13h fins les 20:55h. En canvi efectua 15 expedicions en direcció Mollet del Vallès i una amplitud horària des de les 7:10h fins les 21:48h.
Els dissabtes i festius hi ha 5 expedicions diàries en ambdós sentits. El servei s'inicia a les 7:12h i finalitza a les 20:54h en direcció Barcelona i en direcció Mollet del Vallès s'inicia a les 8:10h fins les 21:48h.

- Línia 303. Barcelona - Mollet – Riells: aquesta línia efectua 1 expedició els dies feiners en direcció Mollet del Vallès a les 22:25h.
Durant els dissabtes i festius hi ha 9 expedicions en direcció Barcelona entre les 8:07h i les 20:54h. I 10 expedicions en direcció Mollet entre les 7:10h i les 20:54h.

- Línia 320. Barcelona – Mollet: aquest servei realitza 2 parades al municipi de Mollet del Vallès; a l'hospital i a l'Av. de Burgos-Parc de Can Mulà. Ofereix 40 expedicions en sentit Barcelona i 38 en sentit Santa Perpètua de Mogoda en dies feiners. La majoria d'expedicions s'inicien i finalitzen a Mollet del Vallès ja que només hi ha 7 expedicions que surten des de Santa Perpètua de Mogoda i 6 expedicions que hi arriben. L'amplitud horària del servei en direcció a Barcelona és des de les 4:35h (sortida des de Mollet del Vallès) i fins les 22:45h; i des de les 5:15h fins les 23:23h direcció Mollet del Vallès.
Durant el mes d'agost no hi ha servei fins a Santa Perpètua. El nombre d'expedicions diàries és de 19 en ambdós sentits. Inicia el servei a les 4:55h i el finalitza a les 22:25h (direcció Barcelona) i des de les 5:40h fins les 23:23h (direcció Mollet del Vallès).
Els dissabtes i festius el servei és entre Mollet del Vallès i Barcelona. Hi ha 18 expedicions diàries en ambdós sentits i l'amplitud horària és de 5:20h a 22:25h (direcció Barcelona) i des de les 6:00h a les 23:23h (direcció Mollet del Vallès). Tot i així els dies festius les dues primeres expedicions (en ambdós sentits) no circulen.

- Línia 330 i 332. Mollet – Granollers: aquesta línia ofereix 20 expedicions per sentit; amb una amplitud horària entre les 6:55h i les 22:15h (direcció Granollers) i entre 6:25h i 21:45h (direcció Mollet del Vallès).
Els dissabtes hi ha 5 expedicions en direcció Granollers entre les 8:15h i les 18:15h i 6 expedicions en direcció Mollet entre les 9:15h i les 21:45h. Els diumenges i festius hi ha una

expedició menys en ambdós sentits; començant a les 9:45h en direcció Granollers i a les 10:15h en direcció Mollet.

Els divendres, dissabtes i festius hi ha dues expedicions més per sentit i allarga el recorregut fins a Barcelona. Els divendres, des de Barcelona hi ha una expedició a les 19:00h i a les 21:00h i des de Granollers n'hi ha una a les 12:30h i a les 13:45h. Els dissabtes i festius des de Barcelona hi ha una expedició a les 19:00h i a les 21:00h; i des de Granollers n'hi ha una a les 6:30h i a les 8:15h.

– Línia 345. Paret del Vallès - Mollet (Hospital) - Santa Perpètua de Mogoda: línia operativa durant els dies feiners. Es realitzen 12 expedicions per sentit, amb una amplitud horària entre 7:45h i 20:07h (direcció Santa Perpètua de Mogoda) i entre 8:17h 20:40h (direcció Paret del Vallès).

– Línia 355 i 356. Martorelles – Mollet: aquesta línia ofereix 13 expedicions per sentit. En direcció cap a Mollet inicia el servei a les 6:40h fins les 22:13h i en direcció Martorelles s'inicia a les 7:00h i finalitza a les 22:40h.

Els dies feiners del mes d'Agost l'oferta es redueix a 10 expedicions per sentit entre les 7:10h i les 21:38h (sentit Mollet) i entre les 7:25h i les 22:05h (sentit Martorelles).

Els dissabtes, diumenges i festius hi ha 9 expedicions per sentit entre les 8:35h i les 21:38h (sentit Mollet) i entre les 8:53h i les 22:05h (sentit Martorelles).

Aquesta línia té parada a l'estació de tren de Rodalies.

– Línies 360, 361 i 362. Badalona - Mollet – Sabadell: ofereix 4 expedicions per sentit els dies feiners entre les 6:20h i les 20:50h (direcció Sabadell) i entre 5:45h i les 19:17h (direcció Badalona). Els dissabtes feiners, els diumenges, els festius i el mes d'Agost s'efectuen 3 expedicions per sentit; cap a Sabadell entre les 9:45h i les 21:33h; cap a Badalona entre les 8:00h i les 19:53h.

Els dies feiners, exceptuant el mes d'Agost, hi ha 20 expedicions més per sentit. De les quals, 16 (des de Sant Fost de Campsentelles) i 17 (des de Sabadell) enllacen Sant Fost de Campsentelles amb Sabadell. Dues expedicions (en sentit Mollet del Vallès) enllacen Sant Fost de Campsentelles i Mollet del Vallès; i dues més enllacen Mollet del Vallès i Sabadell. En sentit Sant Fost de Campsentelles hi ha dues expedicions més entre Sabadell i Mollet i una entre Mollet i Sant Fost de Campsentelles. En total, l'amplitud horària és entre les 4:45h i les 22:25h en direcció Sabadell; i entre 5:25h i 23:17h en direcció Sant Fost de Campsentelles.

Els dissabtes feiners i dies feiners del mes d'Agost, s'efectuen 5 expedicions més per sentit entre Sant Fost de Campsentelles i Sabadell. En sentit Sabadell entre les 7:00h i les 18:23h; i en sentit Sant Fost de Campsentelles entre les 10:05h i les 22:32h.

Els diumenges i festius s'efectuen 3 expedicions per sentit entre Sant Fost de Campsentelles i Sabadell entre les 7:00h i les 18:23h en sentit Sabadell; i entre les 14:30h i les 22:23h en sentit Sant Fost de Campsentelles.

– Línia 365 a la Universitat Autònoma (UAB) - campus de Bellaterra: línia que dona serveis els dies lectius a la U.A.B. Hi ha 3 expedicions diàries per sentit. Dos expedicions son entre Santa Perpètua de Mogoda fins Cerdanyola i una expedicions és entre Mollet i Cerdanyola. L'amplitud horària és entre 7:40h i 18:30h en sentit Cerdanyola i entre 8:24h fins 19:20h en sentit Santa Perpètua de Mogoda o Mollet del Vallès.

– Línia 376. dels polígons industrials: línia circular que està operativa de dilluns a divendres feiners. Efectua 8 expedicions des de Mollet del Vallès (Av. Gaudí - Enric Morera) i 11 expedicions des de Mollet del Vallès (Octave Lecante - Rotonda congost). Des de Mollet del

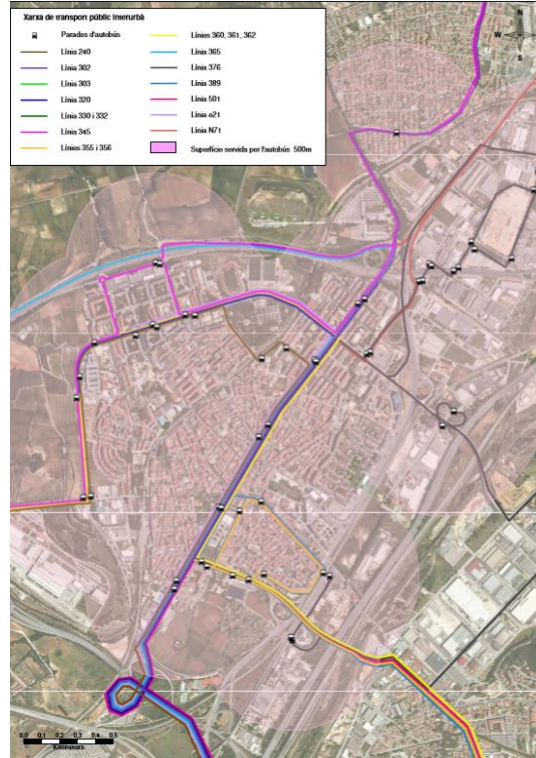
Vallès (Av. Gaudí - Enric Morera) s'inicia el servei a les 5:30h i el finalitza a les 21:30h; tot i així, 6 de les 8 expedicions s'efectuen entre les 5:30h i les 8:30h; les altres dues s'efectuen a les 13:30h i a les 21:30h. Des de Mollet del Vallès (Octave Lecante - Rotonda congest) el servei s'inicia a les 6:02h i el finalitza a les 21:58h; tot i així, 6 de les 8 expedicions s'efectuen entre les 14:02h i les 18:02h; les altres dues s'efectuen a les 6:02h i a les 21:58h.

- Línia 389. Mollet-Sant Fost (L'Albús, servei urbà de Sant Fost): ofereix 14 expedicions des de Mollet del Vallès entre les 6:50h i les 21:03h; i 13 expedicions des de Sant Fost entre les 7:20h i les 21:25h. Aquesta línia circula de dilluns a divendres feiners, exceptuant l'agost.
- Línia 501. Barcelona -Mollet - Montornès Nord: ofereix 3 expedicions per sentit iniciant el servei a les 7:15h en direcció Barcelona i finalitzant a les 19h. En sentit Montornès inicia el servei a les 8:00h i finalitza a les 19:40h. Aquesta oferta no està disponible durant el mes d'agost.
- Línia e21 (bus exprés), Mollet – Barcelona: aquesta línia ofereix en dies feiners, exceptuant l'agost, 31 expedicions en sentit Mollet del Vallès (de les quals 17 arriben a la Pl. de Can Borrell) i 21 expedicions en sentit Barcelona (de les quals 18 arriben a la Pl. de Can Borrell). L'amplitud horària en direcció a Mollet del Vallès és entre les 6:10h i les 21:00h, i en direcció Barcelona entre les 5:33h i les 20:20h.
- Línia N71. Barcelona - Mollet - Granollers: línia nocturna que dona servei tots els dies de l'any entre les 23:51h fins les 5:24h amb inici i fi a Parets del Vallès. A Mollet del Vallès hi realitza 4 parades i passa en direcció Barcelona a les 0:28h, 1:28h, 2:28h, 3:28h, i en direcció Granollers passa a les 0:42h, 1:42h, 2:42h, 3:42h, 4:42h.

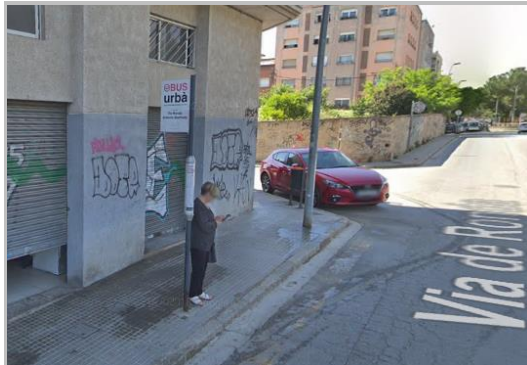
Del conjunt de l'oferta destaca el següent:

- a. Baix interval de pas de les línies que connecten amb Granollers (interval de pas que oscil·la entre els 30 i 60 minuts).
- b. Baix interval de pas de les línies que connecten amb Sant Fost de Campsentelles, amb un interval de pas baix, tot i ser la tercera connexió amb major nombre de desplaçaments totals.

Figura 22: Recorreguts de les línies d'autobús interurbà i cobertura de les parades. Font: elaboració pròpia



El 97% de la superfície urbana del municipi (concentrada al sud) està coberta per una parada de bus interurbà a menys de 500 metres.

Parada de bus urbà - Carrer Joaquim Mir*Parada de bus urbà Av. del Parc**Parada de bus urbà - Via de Ronda**Parada bus interurbà - Plaça de Joan Abelló**Parada bus interurbà - Av. de Jaume**Parada bus interurbà - Av. d'Antoni Gaudí*

3.3 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC: FERROCARRIL

El municipi de Mollet del Vallès disposa de dues estació de ferrocarril d'Adif; Mollet – Santa Rosa i Mollet-Sant Fost. A Mollet-Santa Rosa hi fa parada la línia R3 Hospitalet de Llobregat – Puigcerdà; i a l'estació Mollet-Sant Fost hi fan parada les línies R2 Granollers Centre - Castelldefels; la R2 Nord Maçanet Massanes - Aeroport, i la R8 Martorell - Granollers Centre.

L'oferta ferroviària per la línia R3 Hospitalet de Llobregat-Puigcerdà és de 37 expedicions en sentit Puigcerdà (10 d'elles no operen les 3 primeres setmanes d'agost) i 39 expedicions en sentit Hospitalet de Llobregat (12 d'elles no operen les 3 primeres setmanes d'agost) en un dia feiner i de 25 expedicions per sentit els caps de setmana i festius. Els dies feiners opera entre les 4:38h i les 00:39h en sentit Puigcerdà i entre les 5:07h i les 23:16h en sentit Hospitalet de Llobregat.

L'oferta per la línia R2 Granollers Centre – Castelldefels és de 27 expedicions en sentit Castelldefels, i 26 en sentit contrari durant els dies feiners. L'amplitud horària és entre 6:13h i 00:20h en sentit Castelldefels i des de les 5:40h a les 0:36h en sentit Granollers. Durant els dissabtes, diumenges i festius només hi ha una expedició al dia per sentit; en sentit Vilanova i la Geltrú, surt de Sant Celoni a les 22:34h i en sentit contrari surt de Vilanova i la Geltrú a les 4:45h.

L'oferta per la línia R2 Nord Maçanet Massanes – Aeroport és de 38 expedicions en sentit Aeroport, i 36 en sentit contrari durant els dies feiners. L'amplitud horària és entre les 4:55h i les 23:32h en sentit Aeroport i des de les 4:45h a les 0:28h en sentit contrari. Durant els dissabtes, diumenges i festius hi ha 36 expedicions per sentit. Operen entre els 4:55h i les 23:32h en sentit Aeroport i entre les 6:03h i les 0:36h en sentit contrari.

L'oferta per la línia R8 Martorell- Granollers Centre és de 16 exp per sentit tant els dies feiners com els caps de setmana i festius. L'amplitud horària és entre 6:48h i 22:02h en sentit Granollers; i des de les 6:32h a les 22:13h en sentit Martorell.

En un radi de 1.000 m metres les estacions donen cobertura a la meitat sud del nucli urbà principal. En canvi, els barris ubicats al nord del municipi (Lourdes, Can Pantiquet, la Casilla, Riera Seca, Plana Lledó i Can Borrell), així com el P. I. Can Magarola queden fora del radi de cobertura. La població coberta estimada és del 58,6%.

L'any 2018, l'estació de Mollet – Sant Fost té una demanda de 10.095 viatgers (puges i baixes) en un dia feiner (8.988 viatgers a l'R2 i R2N i 1.107 a l'R8). La demanda de l'estació de Mollet – Santa Rosa, d'altra banda, és de 3.757 viatgers en un dia feiner (R3).

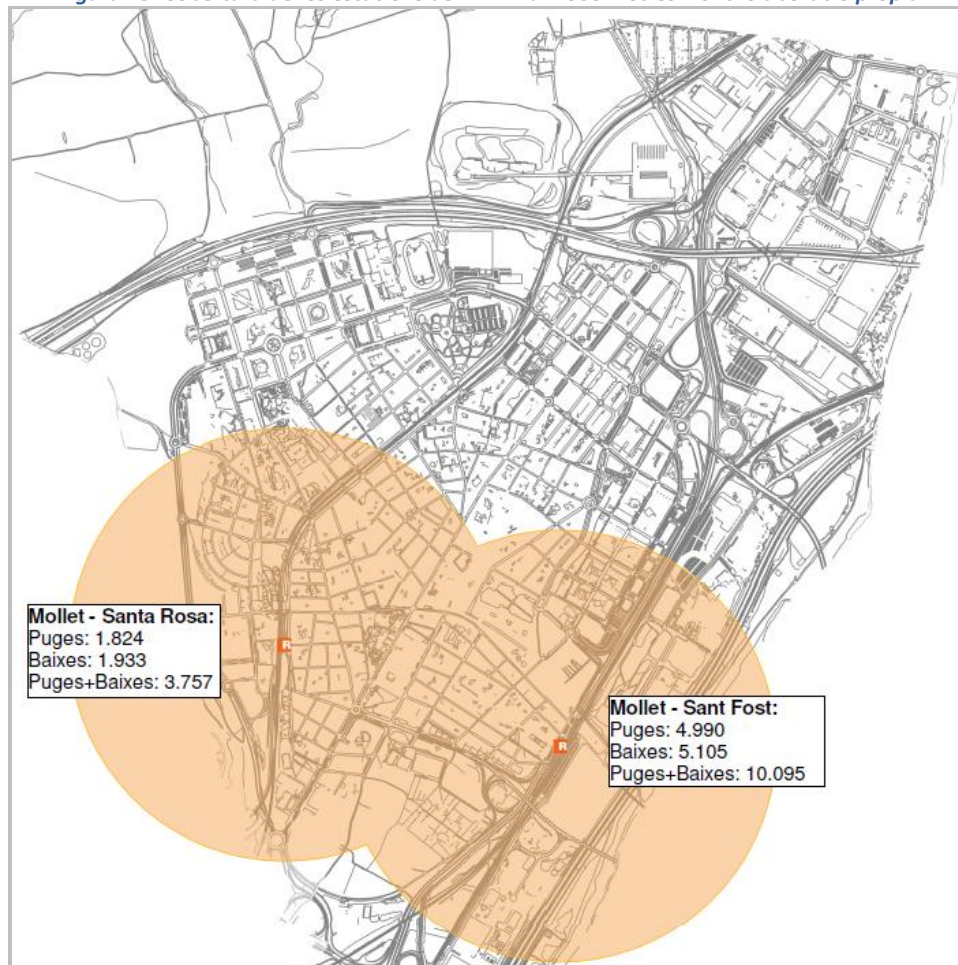
Figura 23: Nombre d'expedicions per sentit en dia feiner. Font: Renfe 2019

Estació	Línia	Exp/dia feiner (sentit Sud)	Exp/dia feiner (sentit Nord)	Exp/dia feiner totals
Mollet - Sant Fost	R2 i R2N	65	64	129
	R8	16	16	32
Mollet - Santa Rosa	R3	39	38	77

Figura 24: Nombre de puges-baixa per estació en dia feiner. Font: Renfe 2019

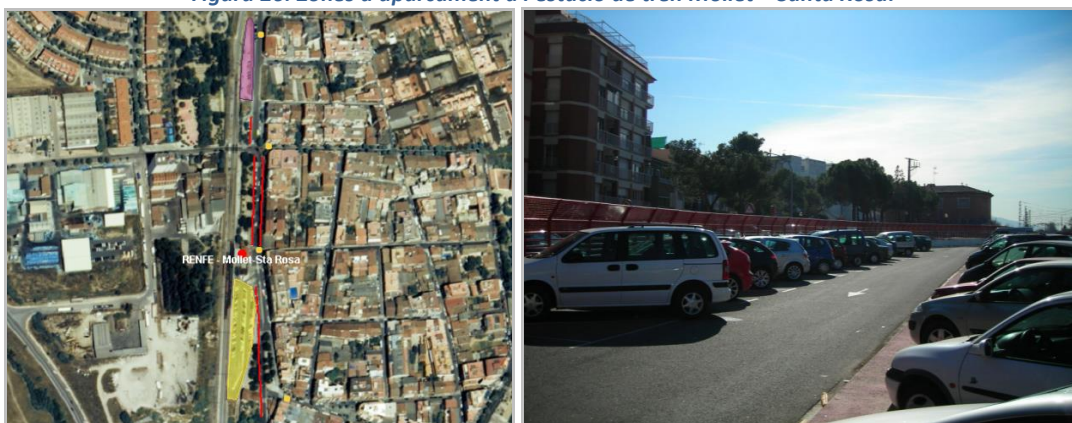
Estació	Línia	Puges/dia feiner	Baixes/dia feiner	P+B/dia feiner
Mollet - Sant Fost	R2 i R2N	4.392	4.596	8.988
	R8	598	509	1.107
Mollet - Santa Rosa	R3	1.824	1.933	3.757

Figura 25: Cobertura de les estacions de RENFE a 1.000 metres. Font: elaboració pròpia



Totes dues estacions disposen d'una zona d'aparcament que s'utilitza com a P&R amb una oferta de 80 places ¹ en el cas de Mollet – Santa Rosa, i de 226 places ¹ en el cas de Mollet – Sant Fost.

Figura 26: Zones d'aparcament a l'estació de tren Mollet – Santa Rosa.



¹ Valor calculat estimant 25 m²/1 plaça d'aparcament

Figura 27: Zones d'aparcament a l'estació de tren Mollet – Santa Rosa.



3.3.1 DÈFICIT DE PERMEABILITAT LONGITUDINAL FERROVIÀRIA

La línia R3 travessa tot el nucli urbà provocant un efecte barrera pels desplaçaments longitudinals que es salva a través de diversos punts de connexió entre ambdues bandes de la via.

En tots ells poden circular vehicles motoritzats i vianants, excepte el pas a través de la Rambla Nova, que és exclusiu per a modes no motoritzats, i el pas de l'av. Rivoli, només per a vehicles.

Tots ells són passos inferiors excepte el pas a nivell amb barreres de l'av. Rafael Casanova, i el pas superior a través del carrer Frederic Ros Sallet.

En relació a la millora a la millora de la permeabilitat entre ambdues bandes de la via ferroviària de l'R3, cal destacar l'estudi informatiu del projecte "Cercanías de Barcelona. Línea R-3. Tramo Montcada – Vic. Duplicación de vía". Aquest estudi proposa:

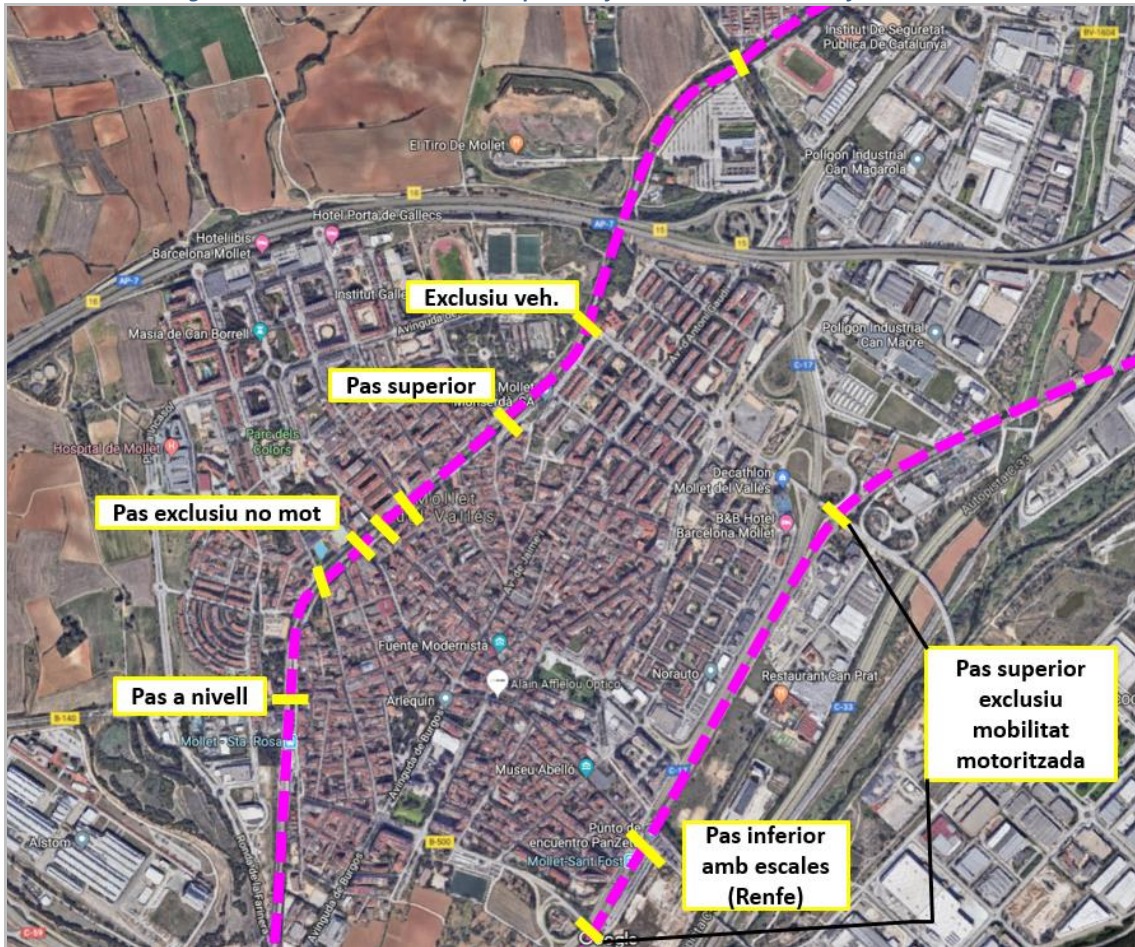
- El soterrament de les vies en un longitud total de 1.695 m, des del P. K. 16+769 al P.K. 19+324.
- El trasllat de l'estació Mollet – Santa Rosa a una localització més cèntrica.

D'altra banda, les línies R2 i R8 limiten el nucli urbà per la banda sud. La infraestructura ferroviària representa juntament amb la C-17 una barrera a l'hora de connectar el nucli urbà amb el polígon industrial de Can Prat.

Únicament hi ha dos punts de connexió a través del camí de Can Prat, a banda del pont de la B-500:

- Es tracta d'una connexió on únicament es possible la circulació de vehicles motoritzats, malgrat que hi ha una zona segregada amb biondes que permet la circulació de vianants, però que no té continuïtat en els punts de creuament amb els ramals d'accés i sortida a la C-17.
- Pas inferior per a vianants (no accessible) que connecta l'estació Mollet-Sant Fost amb el P&R.

Figura 28: Punts de connexió per superar l'efecte barrera de les vies ferroviàries.



3.4 XARXA DE MODES NO MECANITZATS

Malgrat que el terme municipal de Mollet del Vallès és més extens, el nucli urbà és compacte sense forts desnivells, apte per a moure's en modes no mecanitzats. Des del barri del Calderí (sud) fins al barri de Can Pantiquet (nord) hi ha 2,5 km i des del P. I. Can Prat (est) al barri de Can Borrell (oest) hi ha 1,9 km.

Mollet del Vallès disposa d'una zona de vianants d'accés regulat amb piló mòbil al perímetre que conformen els carrers del Sol, Gaietà Ventalló, de la Pau, Berenguer III i l'av. de Burgos.

Figura 29: Zona de vianants del centre de Mollet del Vallès.

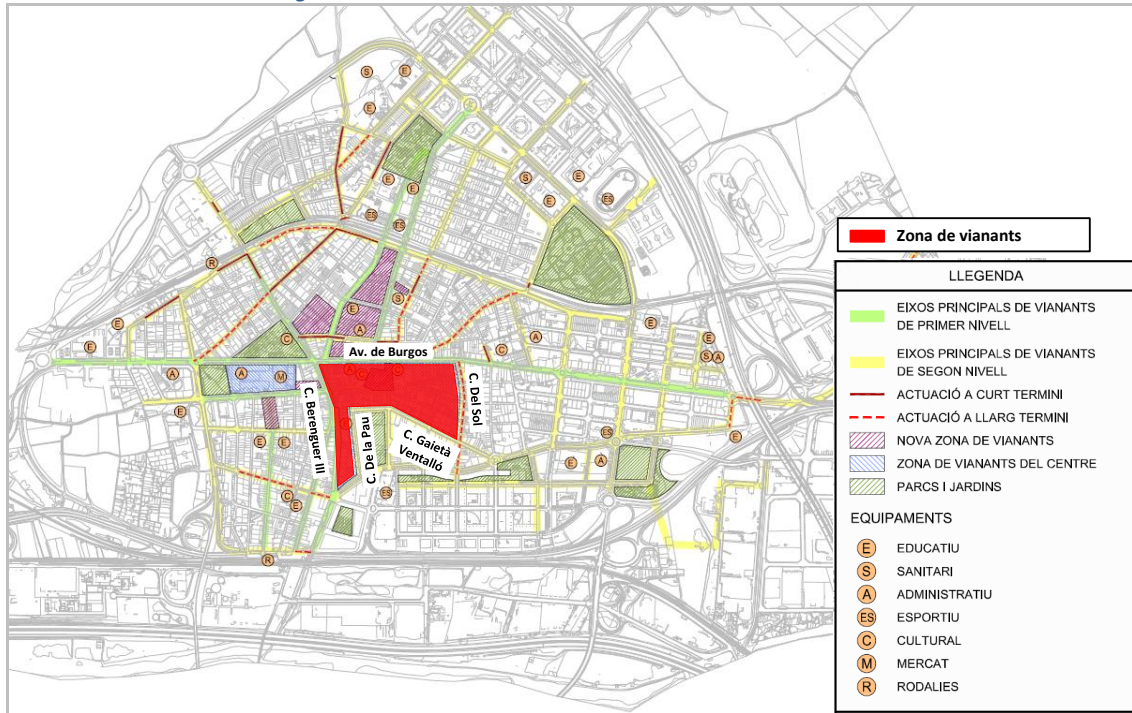


Figura 30: Piló mòbil a la intersecció dels carrers de Portugal i del Sol (esquerra) i piló mòbil a la intersecció dels carrers de Bartomeu Robert i del Sol (dreta).



Quant a infraestructura específica per a la bicicleta, Mollet del Vallès disposa de més de 17 km d'itineraris ciclables. Tanmateix no hi ha una xarxa contínua i connexa de bicicleta: no existeixen itineraris que permetin desplaçar-se per tot el municipi mitjançant un itinerari còmode i segur.

Figura 31: Longitud de la xarxa ciclable de Mollet del Vallès per tipologia. Font: PMU 2014

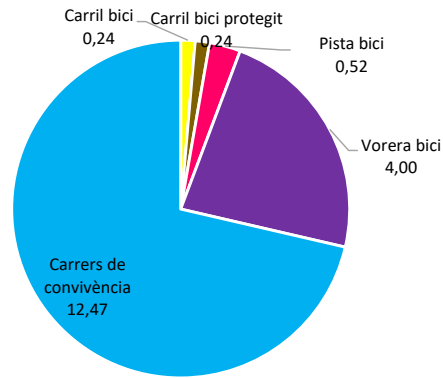
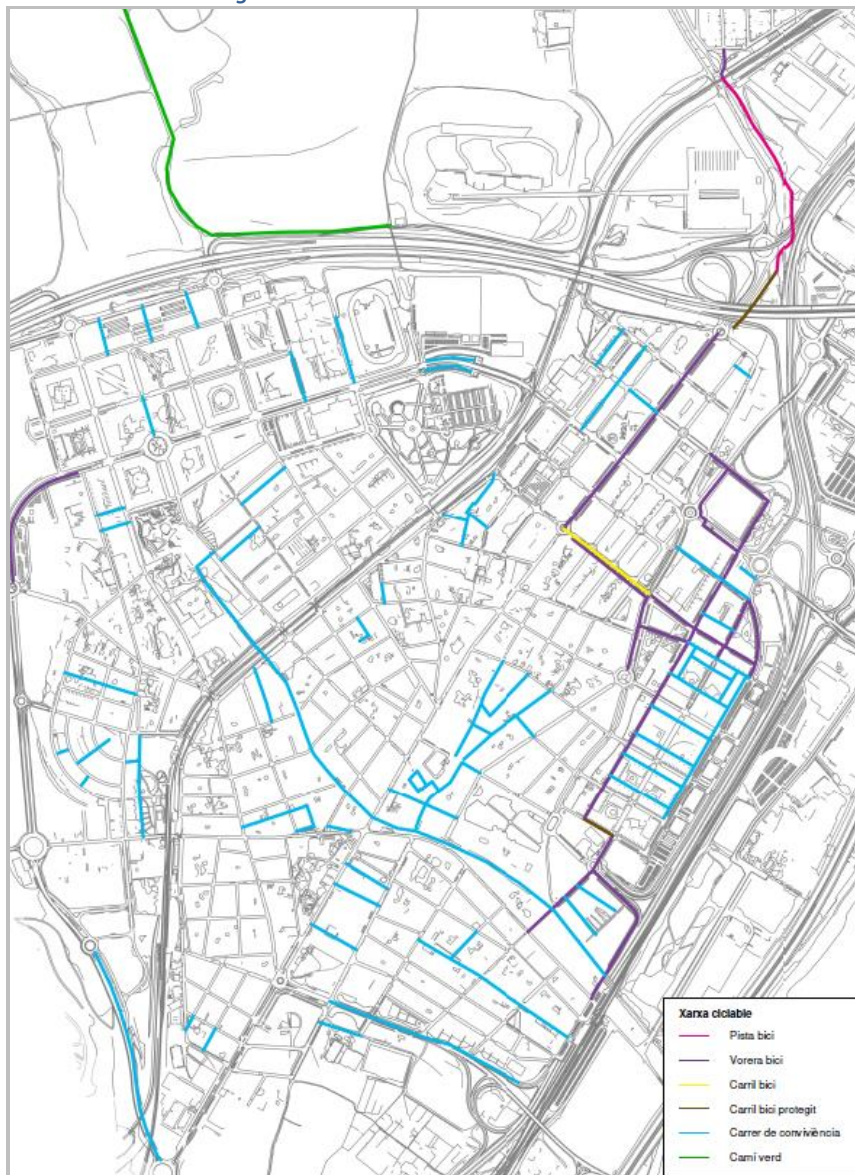


Figura 32: Xarxa ciclable a Mollet del Vallès



4 PROPOSTA D'ORDENACIÓ

El desenvolupament del POUM preveu l'increment de sostre residencial amb 2.834 nous habitatges (235.234 m² sostre), un total de 19.219 m² sostre per activitat comercial, 66.301 m² sostre per oficines, 134.292 m² sostre per activitat industrial, 4.000 m² sostre per ús hotel·ler, 82.597 m² sostre per equipaments i 228.641 m² d'espais lliures.

Taula 3: Resum usos del sòl del POUM de Mollet del Vallès per sector. Font: POUM Mollet del Vallès

SECTOR	Residencial (m2 st)	Habitatges totals	Sostre Comercial (m2 st)	Sostre Oficines (m2 st)	Sostre Industrial (m2 st)	Sostre Hotel·ler (m2 st)	Equipaments (m2 st)	Espais lliures (m2)
PMU 01	1.677	18	186	0	0	0	0	272
PMU 02	7.262	78	854	0	0	0	0	370
PMU 03	4.994	55	975	0	0	0	0	2.191
PMU 04	4.989	55	499	0	0	0	0	527
PMU 05	9.932	108	910	372	0	0	0	2.259
PMU 06	9.232	100	923	0	0	0	0	2.555
PMU 07	1.278	14	153	0	0	0	0	280
PMU 08	1.414	15	135	0	0	0	0	0
PMU 09	718	8	69	0	0	0	0	0
PMU 10	1.255	13	151	0	0	0	0	0
PMU 11	535	6	49	0	0	0	0	0
PMU 12	1.775	19	182	0	0	0	0	0
PMU 13	5.920	64	555	0	0	0	0	895
PMU 14	9.071	99	1.047	0	0	0	0	2.716
PMU 15	3.825	41	425	0	0	0	625	0
PMU 16	3.300	37	307	0	0	0	0	0
PMU 17	5.054	55	1.446	1.770	0	0	318	601
PMU 18	4.729	52	525	0	0	0	0	0
PMU 19	5.439	59	580	0	0	0	0	1.285
PMU 20	6.782	74	754	0	0	0	0	1.037
PMU 21	12.156	133	565	9.380	0	0	0	99.960
PMU 22	4.669	51	509	0	0	0	0	1.517
PMU 23	12.330	134	1.333	0	0	0	0	726
PMU 24	0	0	0	0	134.292	0	0	0
PMU 25	0	0	0	8.292	60.550	4.000	0	10.027
PAU 01	0	0	3.741	0	0	0	0	0
PAU 02	11.225	178	0	5.029	0	0	0	4.588
PAU 04	2.851	39	2.346	0	0	0	0	1.445
PPU 01	102.820	1.329	0	41.458	0	0	81.654	95.390
Total	235.234	2.834	19.219	66.301	194.842	4.000	82.597	228.641

Es sector PAU 03 és un sector que el POUM te en compte en temes d'urbanització però no tenen nou sostre, per tant no generen nova mobilitat.

5 MOBILITAT GENERADA PEL POUM

5.1 MAGNITUDS DELS SECTORS DE DESENVOLUPAMENT DEL POUM

En la taula inferior s'exposa la distribució de metres quadrats de sostre i superfície per ús per cada sector de desenvolupament.

En base al quadre es realitzarà la previsió de la nova mobilitat generada que representen els nous sectors.

Taula 4: Resum usos del sòl del POUM de Mollet del Vallès per sector. Font: POUM Mollet del Vallès

SECTOR	Residenci al (m2 st)	Habitatge s totals	Sostre Comercial (m2 st)	Sostre Oficines (m2 st)	Sostre Industrial (m2 st)	Sostre Hoteler (m2 st)	Equipaments (m2 st)	Espais lliures (m2)
PMU 01	1.677	18	186	0	0	0	0	272
PMU 02	7.262	78	854	0	0	0	0	370
PMU 03	4.994	55	975	0	0	0	0	2.191
PMU 04	4.989	55	499	0	0	0	0	527
PMU 05	9.932	108	910	372	0	0	0	2.259
PMU 06	9.232	100	923	0	0	0	0	2.555
PMU 07	1.278	14	153	0	0	0	0	280
PMU 08	1.414	15	135	0	0	0	0	0
PMU 09	718	8	69	0	0	0	0	0
PMU 10	1.255	13	151	0	0	0	0	0
PMU 11	535	6	49	0	0	0	0	0
PMU 12	1.775	19	182	0	0	0	0	0
PMU 13	5.920	64	555	0	0	0	0	895
PMU 14	9.071	99	1.047	0	0	0	0	2.716
PMU 15	3.825	41	425	0	0	0	625	0
PMU 16	3.300	37	307	0	0	0	0	0
PMU 17	5.054	55	1.446	1.770	0	0	318	601
PMU 18	4.729	52	525	0	0	0	0	0
PMU 19	5.439	59	580	0	0	0	0	1.285
PMU 20	6.782	74	754	0	0	0	0	1.037
PMU 21	12.156	133	565	9.380	0	0	0	99.960
PMU 22	4.669	51	509	0	0	0	0	1.517
PMU 23	12.330	134	1.333	0	0	0	0	726
PMU 24	0	0	0	0	134.292	0	0	0
PMU 25	0	0	0	8.292	60.550	4.000	0	10.027
PAU 01	0	0	3.741	0	0	0	0	0
PAU 02	11.225	178	0	5.029	0	0	0	4.588
PAU 04	2.851	39	2.346	0	0	0	0	1.445
PPU1 01	102.820	1.329	0	41.458	0	0	81.654	95.390
Total	235.234	2.834	19.219	66.301	194.842	4.000	82.597	228.641

5.2 QUANTIFICACIÓ DE LA NOVA MOBILITAT SEGONS EL DECRET 344/2006

La quantificació de la nova mobilitat generada per les diferents activitats i usos del sòl previstos al POUM es calculen a partir de les ràtios mínimes de viatges/dia que s'indiquen a l'Annex I del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

En particular, els viatges generats degut a l'execució dels nous habitatges s'han calculat aplicant en primer lloc una ràtio de conversió a habitants i posteriorment una ràtio de viatges generats per habitant.

S'ha estimat una dimensió mitjana de les llars de Mollet del Vallès de 2,7 persones/habitatge (font: Idescat 2011), essent la llar el conjunt de persones que resideixen habitualment en el mateix habitatge.

Els ràtios de viatges generats per dia que marca el Decret 344/2006, de 19 de setembre, són els següents:

Taula 8: Ràtios mínimes de viatges generats/dia (amb tornades incloses). Font: Decret 344/2006, de 19 de setembre

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m ² de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl

En el cas del sector PMU 24 Can Prat la mobilitat generada s'ha extret de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada pel Pla de Millora Urbana 7 del sector "Can Prat" a Mollet del Vallès (abril 2019). Així mateix, el sector PPU 1 El Calderí, la mobilitat generada s'ha extret de l'Actualització de l'estudi de mobilitat generada pel desenvolupament del sector del Calderí a Mollet del Vallès (desembre 2020).

Les dades detallades de la proposta d'ordenació del POUM pels sectors considerats en càlcul de la nova mobilitat es poden consultar a la taula del capítol anterior.

5.2.1 ÚS RESIDENCIAL

La revisió del POUM preveu incrementar la superfície de sostre residencial amb 2.834 nous habitatges. A partir de la dimensió mitjana de les llars de Mollet del Vallès (font: Idescat 2011) s'ha determinat un nombre total de 7.652 habitants.

En el cas de la nova mobilitat residencial s'ha aplicat la ràtio fixada en el Decret 344/2006 i la mobilitat generada en els dos estudis previs als sectors Can Prat i El Calderí. El nombre total de viatges generats i atrets per l'ús residencial descomptant les preexistències en el conjunt del municipi és de **22.473 viatges/dia**.

Taula 5: Quantificació de la nova mobilitat del POUM per ús residencial (viatges/dia). Font: elaboració pròpia

Sector	Residencial (m2 st)	Habitatges totals	Persones	Viatges/dia
PMU 01	1.677	18	49	146
PMU 02	7.262	78	211	632
PMU 03	4.994	55	149	446
PMU 04	4.989	55	149	446
PMU 05	9.932	108	292	875
PMU 06	9.232	100	270	810
PMU 07	1.278	14	38	113
PMU 08	1.414	15	41	122
PMU 09	718	8	22	65
PMU 10	1.255	13	35	105
PMU 11	535	6	16	49
PMU 12	1.775	19	51	154
PMU 13	5.920	64	173	518
PMU 14	9.071	99	267	802
PMU 15	3.825	41	111	332

Sector	Residencial (m2 st)	Habitatges totals	Persones	Viatges/dia
PMU 16	3.300	37	100	300
PMU 17	5.054	55	149	446
PMU 18	4.729	52	140	421
PMU 19	5.439	59	159	478
PMU 20	6.782	74	200	599
PMU 21	12.156	133	359	1.077
PMU 22	4.669	51	138	413
PMU 23	12.330	134	362	1.085
PMU 24	0	0	0	0
PMU 25	0	0	0	0
PAU 01	0	0	0	0
PAU 02	11.225	178	481	1.442
PAU 04	2.851	39	105	316
PPU 01	102.820	1.329	3.588	10.282
Total	235.234	2.834	7.652	22.473

5.2.2 ÚS COMERCIAL

El POUM preveu incrementar el sostre comercial en 19.219 m² de sostre. Aplicant la ràtio fixada en el Decret 344/2006 i la mobilitat generada en els dos estudis previs als sectors Can Prat i El Calderí, el nombre de viatges generats i atrets per ús comercial descomptant les preexistències en el conjunt del municipi és de **30.139 viatges/dia**.

Taula 6: Quantificació de la nova mobilitat del POUM per ús comercial (viatges/dia). Font: elaboració pròpia

Sector	Sostre Comercial (m2 st)	Viatges/dia
PMU 01	186	93
PMU 02	854	427
PMU 03	975	487
PMU 04	499	249
PMU 05	910	455
PMU 06	923	462
PMU 07	153	77
PMU 08	135	67
PMU 09	69	35
PMU 10	151	75
PMU 11	49	24
PMU 12	182	91
PMU 13	555	278
PMU 14	1.047	523
PMU 15	425	213
PMU 16	307	154
PMU 17	1.446	723
PMU 18	525	263
PMU 19	580	290
PMU 20	754	377
PMU 21	565	283
PMU 22	509	254
PMU 23	1.333	666
PMU 24	0	0
PMU 25	0	0
PAU 01	3.741	1.871
PAU 02	0	0
PAU 04	2.346	1.173
PPU 01	0 (*)	20.530
Total	19.219	30.139

(*) Cal tenir en compte que en l'EAMG del Calderí es destinen 41.457 m² st. Per equipament comercial, oci, gimnàs i restauració).

5.2.3 OFICINES

El POUM preveu incrementar el sostre per oficines en 66.301 m² de sostre. Aplicant la ràtio fixada en el Decret 344/2006, el nombre de viatges generats i atrets per oficines descomptant les preexistències en el conjunt del municipi és de **3.726 viatges/dia**.

Taula 7: Quantificació de la nova mobilitat del POUM per ús d'oficines (viatges/dia). Font: elaboració pròpia

Sector	Sostre Oficines (m2 st)	Viatges/dia
PMU 01	0	0
PMU 02	0	0
PMU 03	0	0
PMU 04	0	0
PMU 05	372	56
PMU 06	0	0
PMU 07	0	0
PMU 08	0	0
PMU 09	0	0
PMU 10	0	0
PMU 11	0	0
PMU 12	0	0
PMU 13	0	0
PMU 14	0	0
PMU 15	0	0
PMU 16	0	0
PMU 17	1.770	266
PMU 18	0	0
PMU 19	0	0
PMU 20	0	0
PMU 21	9.380	1.407
PMU 22	0	0
PMU 23	0	0
PMU 24	0	0
PMU 25	8.292	1.244
PAU 01	0	0
PAU 02	5.029	754
PAU 04	0	0
PPU 01	41.458 (*)	0
Total	66.301	3.726

(*) Cal tenir en compte que en l'EAMG del Calderí no es destina sostre per oficines.

5.2.4 ÚS INDUSTRIAL

El POUM preveu incrementar el sostre industrial en 194.842 m² de sostre. Aplicant la ràtio fixada en el Decret 344/2006, el nombre de viatges generats i atrets per ús industrial descomptant les preexistències en el conjunt del municipi és de **15.116 viatges/dia**.

En el cas del sector PMU 24 Can Prat la mobilitat generada, 12.088 v/d s'ha extret del propi EAMG que té el sector (font: Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada pel Pla de Millora Urbana del sector "Can Prat" a Mollet del Vallès. Octubre 2019).

En ell s'indica que hi ha un sostre de 134.292 m², dels quals 107.460 m² st són per ús logístic on s'aplica una ràtio de 10 desplaçaments / 100m² st generant 10.746 v/d i 26.831 m² st d'ús industrial on s'aplica una ràtio de 5 desplaçaments / 100 m² st generant 1.342 v/d.

Taula 8: Quantificació de la nova mobilitat del POUM per ús industrial (viatges/dia). Font: elaboració pròpia

Sector	Sostre Industrial (m2 st)	Viatges/dia
PMU 01	0	0
PMU 02	0	0
PMU 03	0	0
PMU 04	0	0
PMU 05	0	0
PMU 06	0	0
PMU 07	0	0
PMU 08	0	0
PMU 09	0	0
PMU 10	0	0
PMU 11	0	0
PMU 12	0	0
PMU 13	0	0
PMU 14	0	0
PMU 15	0	0
PMU 16	0	0
PMU 17	0	0
PMU 18	0	0
PMU 19	0	0
PMU 20	0	0
PMU 21	0	0
PMU 22	0	0
PMU 23	0	0
PMU 24	134.292	12.088
PMU 25	60.550	3.028
PAU 01	0	0
PAU 02	0	0
PAU 04	0	0
PPU 01	0	0
Total	194.842	15.116

5.2.5 ÚS HOTELER

El POUM preveu incrementar el sostre per ús hotelier en 19.293 m² de sostre. Aplicant la ràtio fixada en el Decret 344/2006 (ús residencial, degut a que es desconeix el nombre d'habitatsges), el nombre de viatges generats i atrets per ús hotelier descomptant les preexistències en el conjunt del municipi és de **400 viatges/dia**.

Taula 9: Quantificació de la nova mobilitat del POUM per ús hotelier (viatges/dia). Font: elaboració pròpia

Sector	Sostre Hotelier (m2 st)	Viatges/dia
PMU 01	0	0
PMU 02	0	0
PMU 03	0	0
PMU 04	0	0
PMU 05	0	0
PMU 06	0	0
PMU 07	0	0
PMU 08	0	0
PMU 09	0	0
PMU 10	0	0
PMU 11	0	0

Sector	Sostre Hoteler (m2 st)	Viatges/dia
PMU 12	0	0
PMU 13	0	0
PMU 14	0	0
PMU 15	0	0
PMU 16	0	0
PMU 17	0	0
PMU 18	0	0
PMU 19	0	0
PMU 20	0	0
PMU 21	0	0
PMU 22	0	0
PMU 23	0	0
PMU 24	0	0
PMU 25	4.000	400
PAU 01	0	0
PAU 02	0	0
PAU 04	0	0
PPU 01	0	0
Total	4.000	400

5.2.6 EQUIPAMENTS

El POUM preveu incrementar el sostre per equipaments 82.597 m² de sostre. Aplicant la ràtio fixada en el Decret 344/2006, el nombre de viatges generats i atrets per equipaments descomptant les preexistències en el conjunt del municipi és de **12.242 viatges/dia**.

Taula 10: Quantificació de la nova mobilitat del POUM per equipaments (viatges/dia). Font: elaboració pròpia

Sector	Equipaments (m2 st)	Viatges/dia
PMU 01	0	0
PMU 02	0	0
PMU 03	0	0
PMU 04	0	0
PMU 05	0	0
PMU 06	0	0
PMU 07	0	0
PMU 08	0	0
PMU 09	0	0
PMU 10	0	0
PMU 11	0	0
PMU 12	0	0
PMU 13	0	0
PMU 14	0	0
PMU 15	625	125
PMU 16	0	0
PMU 17	318	64
PMU 18	0	0
PMU 19	0	0
PMU 20	0	0
PMU 21	0	0
PMU 22	0	0
PMU 23	0	0
PMU 24	0	0
PMU 25	0	0
PAU 01	0	0
PAU 02	0	0
PAU 04	0	0
PPU 01	81.654 (*)	12.053

Sector	Equipaments (m2 st)	Viatges/dia
Total	82.597	12.242

(*) Cal tenir en compte que en l'EAMG del Calderí en destina 47.415 m2 st. En equipaments docents, sanitaris, etc.

5.2.7 ESPAIS LLIURES

La revisió del POUM preveu incrementar la superfície d'espais lliures en 228.641 m2.

Aplicant les ràtios del Decret per a cadascun dels usos i descomptant les preexistències, s'estima la superfície d'espais lliures generarà i atraurà **6.663 nous viatges/dia**.

Taula 11: Quantificació de la nova mobilitat del POUM per espais lliures (viatges/dia). Font: elaboració pròpia

Sector	Espais lliures (m2)	Viatges/dia
PMU 01	272	14
PMU 02	370	19
PMU 03	2.191	110
PMU 04	527	26
PMU 05	2.259	113
PMU 06	2.555	128
PMU 07	280	14
PMU 08	0	0
PMU 09	0	0
PMU 10	0	0
PMU 11	0	0
PMU 12	0	0
PMU 13	895	45
PMU 14	2.716	136
PMU 15	0	0
PMU 16	0	0
PMU 17	601	30
PMU 18	0	0
PMU 19	1.285	64
PMU 20	1.037	52
PMU 21	99.960	4.998
PMU 22	1.517	76
PMU 23	726	36
PMU 24	0	0
PMU 25	10.027	501
PAU 01	0	0
PAU 02	4.588	229
PAU 04	1.445	72
PPU 01	95.390 (*)	0
Total	228.641	6.663

(*) Cal tenir en compte que en l'EAMG del Calderí no destina superfície a espais lliures.

5.2.8 DOBLES COMPTATGES

La revisió del POUM preveu incrementar

Un cop restades les preexistències en tots els sectors, es fan la següent consideració per tal d'evitar altres dobles comptatges:

- La mobilitat interna associada als nous sectors comercials, oficines, industrial, equipaments i espais lliures es realitzarà per nous residents i per residents actuals. Aquests desplaçaments, doncs, ja estaran comptabilitzats, d'una banda, en la nova mobilitat associada al nou sostre residencial i, d'altra banda, en els desplaçaments interns actuals, de manera que la matriu actual interna es redistribuirà.

Segons l'EMQ 2006, un 49,9% de la mobilitat de Mollet del Vallès es realitza a nivell intern. Aplicant aquest percentatge a la nova mobilitat estimada del sostre no residencial (68.286 viatges/dia en els dos sentits), resulten 34.074 viatges/dia interns, que es resten doncs del còmput total.

Així doncs, la mobilitat total generada i atreta pel conjunt del POUM de Mollet ascendeix a **90.758 viatges/dia**; l'increment net de mobilitat respecte a la situació actual és de **56.684 viatges/dia** un cop descomptats 34.074 viatges/dia dels dobles comptatges.

Taula 12: Quantificació de la nova mobilitat del POUM (viatges/dia). Font: elaboració pròpia

Sector	V/d ús residencial	V/d ús comercial	V/d ús oficines	V/d ús industrial	V/d ús hotelier	V/d equipaments	V/d espais lliures	V/dia total
PMU 01	146	47	0	0	0	0	7	199
PMU 02	632	214	0	0	0	0	9	855
PMU 03	446	244	0	0	0	0	55	744
PMU 04	446	125	0	0	0	0	13	584
PMU 05	875	228	28	0	0	0	57	1.187
PMU 06	810	231	0	0	0	0	64	1.105
PMU 07	113	38	0	0	0	0	7	159
PMU 08	122	34	0	0	0	0	0	155
PMU 09	65	17	0	0	0	0	0	82
PMU 10	105	38	0	0	0	0	0	143
PMU 11	49	12	0	0	0	0	0	61
PMU 12	154	46	0	0	0	0	0	199
PMU 13	518	139	0	0	0	0	22	680
PMU 14	802	262	0	0	0	0	68	1.132
PMU 15	332	106	0	0	0	63	0	501
PMU 16	300	77	0	0	0	0	0	377
PMU 17	446	362	133	0	0	32	15	988
PMU 18	421	132	0	0	0	0	0	553
PMU 19	478	145	0	0	0	0	32	655
PMU 20	599	189	0	0	0	0	26	814
PMU 21	1.077	142	705	0	0	0	2.504	4.428
PMU 22	413	127	0	0	0	0	38	578
PMU 23	1.085	334	0	0	0	0	18	1.438
PMU 24	0	0	0	6.056	0	0	0	6.056
PMU 25	0	0	623	1.517	200	0	251	2.591
PAU 01	0	937	0	0	0	0	0	937
PAU 02	1.442	0	378	0	0	0	115	1.935
PAU 04	316	588	0	0	0	0	36	940
PPU 01	10.282	10.286	0	0	0	6.039	0	26.606
Total	22.473	15.100	1.867	7.573	200	6.133	3.338	56.684

5.3 DISTRIBUCIÓ TERRITORIAL I PER MODES DE TRANSPORT DE LA NOVA MOBILITAT

5.3.1 REPARTIMENT TERRITORIAL

En el cas dels desplaçaments per ús residencial, comercials, oficines i industrials s'ha pres com a referència el repartiment territorial de l'EMQ 2006.

En els cas dels equipaments i dels espais lliures s'estima que la mobilitat serà 100% urbana.

En el cas de l'ús hotel·ler, la mobilitat obligada pels treballadors el repartiment territorial serà el de l'EMQ i les visites s'estima un 100% de connexió.

Per tant, els repartiments modals utilitzats són els següents:

Taula 13: Distribució territorial (%)

Ús	Intern	Connexió
Residencial	49,9%	50,1%
Comercial	49,9%	50,1%
Oficines	49,9%	50,1%
Industrial	49,9%	50,1%
Hotel·ler (mob. Obligada)	49,9%	50,1%
Hosteler (mob. No obligada)	0,0%	100,0%
Equipament	100,0%	0,0%
Espais lliures	100,0%	0,0%

A continuació s'aplica aquest repartiment modal a la nova mobilitat generada i atreta pel POUM:

Taula 14: Distribució territorial dels desplaçaments (viatges/dia em els dos sentits)

Ús	Intern	Connexió	Total
Residencial	11.214	11.258	22.473
Comercial	7.535	7.565	15.100
Oficines	932	935	1.867
Industrial	3.779	3.794	7.573
Hotel·ler (mob. Obligada)	28	28	55
Hosteler (mob. No obligada)	0	145	145
Equipament	6.133	0	6.133
Espais lliures	3.338	0	3.338
Total	32.959	23.725	56.684

Taula 15: Distribució territorial (viatges/dia em els dos sentits)

Sector	V/d urbans	V/d connexió	V/d total
PMU 01	103	96	199
PMU 02	431	424	855
PMU 03	399	345	744
PMU 04	298	286	584
PMU 05	621	566	1.187
PMU 06	584	522	1.105
PMU 07	83	76	159
PMU 08	77	78	155
PMU 09	41	41	82
PMU 10	71	72	143
PMU 11	30	30	61
PMU 12	100	100	199
PMU 13	350	329	680
PMU 14	599	533	1.132
PMU 15	282	220	501
PMU 16	188	189	377
PMU 17	516	471	988
PMU 18	276	277	553
PMU 19	343	312	655
PMU 20	419	395	814
PMU 21	3.464	964	4.428
PMU 22	308	271	578
PMU 23	726	711	1.438
PMU 24	3.022	3.034	6.056
PMU 25	1.347	1.245	2.591

Sector	V/d urbans	V/d connexió	V/d total
PAU 01	468	469	937
PAU 02	1.023	912	1.935
PAU 04	487	453	940
PPU 01	16.302	10.304	26.606
Total	32.959	23.725	56.684

5.3.2 DISTRIBUCIÓ MODAL

S'ha pres com a referència de repartiment modal l'indicat en l'escenari objectiu del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Mollet del Vallès.

En el cas de la mobilitat urbana s'han realitzat unes hipòtesis. Aquestes són:

- Increment dels desplaçaments en mode no motoritzat del 77,5% al 78,0%, degut a les millores en l'accessibilitat en aquests modes.
- Increment dels desplaçaments en transport públic de l'1,7% al 2,0%.
- Reducció proporcional, del 78,8% al 78,0% en els desplaçaments urbans en vehicle privat.

Per tant, els repartiments modals utilitzats són els següents:

Taula 16: Distribució modal aplicada (%)

	Intern	Connexió
VP	20,0%	79,0%
TPC	2,0%	16,8%
No mot	78,0%	4,2%

Taula 17: Distribució modal dels desplaçaments (viatges/dia em els dos sentits)

	VP	TPC	No motoritzat	Totals
Interns	6.592	659	25.708	32.959
Connexió	18.742	3.986	996	23.725
Totals	25.334	4.645	26.704	56.684

Taula 18: Distribució modal dels desplaçaments per sector (viatges/dia em els dos sentits)

Sector	Viatges/d urbans VP	Viatges/d urbans TPC	Viatges/d urbans no mot	Viatges/d interurbans VP	Viatges/d interurbans TPC	Viatges/d interurbans no mot	Viatges/d VP	Viatges/d TPC	Viatges/d no motoritzat	Viatges/d Total
PMU 01	21	2	80	76	16	4	97	18	84	199
PMU 02	86	9	336	335	71	18	421	80	354	855
PMU 03	80	8	311	273	58	15	353	66	326	744
PMU 04	60	6	232	226	48	12	285	54	244	584
PMU 05	124	12	484	447	95	24	572	108	508	1.187
PMU 06	117	12	455	412	88	22	529	99	477	1.105
PMU 07	17	2	65	60	13	3	77	14	68	159
PMU 08	15	2	60	61	13	3	77	15	64	155
PMU 09	8	1	32	33	7	2	41	8	34	82
PMU 10	14	1	56	57	12	3	71	13	59	143
PMU 11	6	1	24	24	5	1	30	6	25	61
PMU 12	20	2	78	79	17	4	99	19	82	199
PMU 13	70	7	273	260	55	14	330	62	287	680
PMU 14	120	12	467	421	90	22	541	102	490	1.132
PMU 15	56	6	220	174	37	9	230	43	229	501
PMU 16	38	4	147	149	32	8	187	35	155	377
PMU 17	103	10	403	372	79	20	476	90	423	988
PMU 18	55	6	215	219	47	12	274	52	227	553
PMU 19	69	7	268	247	52	13	315	59	281	655
PMU 20	84	8	327	312	66	17	396	75	344	814
PMU 21	693	69	2.702	761	162	40	1.454	231	2.742	4.428

Sector	Viatges/ d urbans VP	Viatges/ d urbans TPC	Viatges/ d urbans no mot	Viatges/d interurban s VP	Viatges/d interurban s TPC	Viatges/d interurban s no mot	Viatges/ d VP	Viatges/ d TPC	Viatges/d no motoritza t	Viatges/ d Total
PMU 22	62	6	240	214	45	11	275	52	251	578
PMU 23	145	15	567	562	119	30	707	134	597	1.438
PMU 24	604	60	2.357	2.397	510	127	3.001	570	2.485	6.056
PMU 25	269	27	1.050	983	209	52	1.253	236	1.103	2.591
PAU 01	94	9	365	371	79	20	464	88	384	937
PAU 02	205	20	798	720	153	38	925	174	836	1.935
PAU 04	97	10	380	358	76	19	455	86	399	940
PPU 01	3.260	326	12.716	8.140	1.731	433	11.400	2.057	13.149	26.606
Total	6.592	659	25.708	18.742	3.986	996	25.334	4.645	26.704	56.684

5.3.3 CONVERSIÓ DE VIATGES A VEHICLES

El repartiment de viatges en vehicle privat entre turismes, motos i altres s'ha fet en base als vehicles censats a Mollet del Vallès l'any 2019. El 76,0% són turismes, l'11,0% són motocicletes o ciclomotors i el 13,0% són vehicles pesants.

La nova mobilitat en vehicle privat s'ha comptabilitzat en 25.334 viatges/dia en ambdós sentits, repartits entre els següents modes: 19.254 viatges/dia en cotxe, 2.787 viatges/dia en motocicleta o ciclomotor i 3.293 viatges/dia en altres vehicles.

Taula 19: Mobilitat generada i atreta en vehicle privat

	Viatges/dia			
	Cotxe	Moto	Veh. pesants	Total
Urbana	5.010	725	857	6.592
Connexió	14.244	2.062	2.437	18.742
Total	19.254	2.787	3.293	25.334

Pels viatges en cotxe s'ha aplicat una ràtio estàndard d'ocupació del vehicle d'1,2 persones/vehicle. Per la moto i altres vehicles s'ha considerat una ocupació d'1 persona/vehicle. Els vehicles/dia estimats per ambdós sentits són els que es mostren en la taula inferior:

Taula 20: Mobilitat generada i atreta en vehicle privat

	Vehicles/dia			
	Cotxe	Moto	Veh. pesants	Total
Urbana	4.175	725	857	5.757
Connexió	11.870	2.062	2.437	16.368
Total	16.045	2.787	3.293	22.125

Taula 21: Mobilitat generada i atreta en vehicle privat per sector

Sector	Veh/d en cotxe	Veh/d en moto	Veh/d en Veh. Pessant	Veh/d total
PMU 01	61	11	13	84
PMU 02	267	46	55	368
PMU 03	223	39	46	308
PMU 04	181	31	37	249
PMU 05	362	63	74	499
PMU 06	335	58	69	462
PMU 07	49	8	10	67
PMU 08	49	8	10	67
PMU 09	26	4	5	36
PMU 10	45	8	9	62
PMU 11	19	3	4	26
PMU 12	63	11	13	86

Sector	Veh/d en cotxe	Veh/d en moto	Veh/d en Veh. Pessant	Veh/d total
PMU 13	209	36	43	288
PMU 14	343	60	70	472
PMU 15	146	25	30	201
PMU 16	118	21	24	163
PMU 17	301	52	62	415
PMU 18	174	30	36	239
PMU 19	200	35	41	275
PMU 20	251	44	51	346
PMU 21	921	160	189	1.270
PMU 22	174	30	36	241
PMU 23	448	78	92	617
PMU 24	1.901	330	390	2.621
PMU 25	793	138	163	1.094
PAU 01	294	51	60	406
PAU 02	586	102	120	808
PAU 04	288	50	59	397
PPU 01	7.220	1.254	1.482	9.956
Total	16.045	2.787	3.293	22.125

5.3.4 RESUM

La mobilitat total generada i atreta pel conjunt del POUM de Mollet ascendeix a **90.758 viatges/dia**; l'increment net de mobilitat respecte a la situació actual és de **56.684 viatges/dia** un cop descomptats 34.074 viatges/dia dels dobles comptatges.

Els desplaçaments en modes no motoritzats seran els majoritaris amb el 47,1% (26.704 v/d), seguit dels desplaçaments en vehicle privat 44,7% (25.334 v/d) i el transport públic amb el 8,2% (4.645 v/d).

Els sectors on es preveu una mobilitat superior són el PPU 1 El Calderí (26.606 viatges/dia que representen el 46,9% de la mobilitat del POUM) i el PMU 24 Can Prat (6.056 v/d; 10,7%).

Figura 33: Nova mobilitat generada pels sectors de desenvolupament. Font: elaboració pròpia



Taula 22: Generació i atracció de mobilitat pel desenvolupament del POUM de Mollet del Vallès (viatges/dia per modes de transport)

Sector	V/d VP	V/d TPC	V/d no mot	V/d total	%
PMU 01	97	18	84	199	0,4%
PMU 02	421	80	354	855	1,5%
PMU 03	353	66	326	744	1,3%
PMU 04	285	54	244	584	1,0%
PMU 05	572	108	508	1.187	2,1%
PMU 06	529	99	477	1.105	1,9%
PMU 07	77	14	68	159	0,3%
PMU 08	77	15	64	155	0,3%
PMU 09	41	8	34	82	0,1%
PMU 10	71	13	59	143	0,3%
PMU 11	30	6	25	61	0,1%
PMU 12	99	19	82	199	0,4%
PMU 13	330	62	287	680	1,2%
PMU 14	541	102	490	1.132	2,0%
PMU 15	230	43	229	501	0,9%
PMU 16	187	35	155	377	0,7%
PMU 17	476	90	423	988	1,7%
PMU 18	274	52	227	553	1,0%
PMU 19	315	59	281	655	1,2%
PMU 20	396	75	344	814	1,4%
PMU 21	1.454	231	2.742	4.428	7,8%
PMU 22	275	52	251	578	1,0%
PMU 23	707	134	597	1.438	2,5%
PMU 24	3.001	570	2.485	6.056	10,7%
PMU 25	1.253	236	1.103	2.591	4,6%
PAU 01	464	88	384	937	1,7%
PAU 02	925	174	836	1.935	3,4%
PAU 04	455	86	399	940	1,7%
PPU 01	11.400	2.057	13.149	26.606	46,9%
Total	25.334	4.645	26.704	56.684	100,0%

5.4 RESERVES D'APARCAMENT PER A TURISMES, MOTOCICLETES I BICICLETES

Les reserves mínimes d'aparcament de vehicles (turismes, motocicletes i bicicletes) situats fora de la via pública són les següents segons el Decret 344/2006:

Taula 23: Reserves mínimes d'aparcament de vehicles. Font: Decret 344/2006, DGPT

	Turismes	Motocicletes
Ús d'habitatge	Màxim valor de: 1 plaça/habitatge, 1 plaça per 100 m ² de sostre o fracció	Màxim valor de: 0,5 plaça/habitatge, 1 plaça per 200 m ² de sostre o fracció
Nova estació ferroviària	5 places/30 places ofertes de circulació	5 places/30 places ofertes de circulació

L'espai mínim per plaça de turismes és de 4,75 x 2,4 m, i per motocicleta 2,20 x 1,00 m.

Taula 24: Reserves mínimes d'aparcament de bicicletes. Font: Decret 344/2006, DGPT

Ús d'habitatge	Màxim valor de 2 plaça/habitatge, 2 plaça per 100 m ² de sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Equipaments docents	5 plaça/100 m ² sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	1 plaça/100 places d'aforament de l'equipament
Zones verdes	1 plaça/100 m ² de sòl

Segons aquests paràmetres seria necessària una reserva total de places d'aparcament fora de la via pública vinculada a l'ús residencial de 2.834 places per turismes, 1.417 per motocicletes i 5.668 places per bicicletes. Per equipaments, la reserva de places per bicicleta fora la via pública seria de 835, per ús comercial de 192 places, per ús d'oficines de 663 places, per ús industrial de 1.948 places i per espais lliures de 2.274 places.

Complementàriament, el planejament derivat a de donar compliment a les reserves mínimes de places per a persones amb mobilitat reduïda (PMR). Segons estableix l'Orden VIV/561/2010 (a l'article 35 del capítol IX), els principals centres d'activitat hauran de disposar de places d'aparcament reservades en, com a mínim, cada 40 places o fracció, independentment de les places destinades a residències o llocs de feina. La dimensió mínima ha de ser de 5 x 2,2 m, a més d'una zona de transferència lateral amb una longitud igual a la plaça i 1,5 m d'ample.

En la redacció del POUM no es disposa de l'oferta del nombre de places d'aparcament dels principals centres d'activitat, per tant, no es pot indicar el nombre de places PMR necessàries.

No obstant, cal garantir que tots els equipaments i els principals centres generadors de mobilitat disposin de places reservades per PMR en el propi sector o en el seu entorn proper.

Taula 25: Quantificació de la reserva de places d'aparcament fora de la via pública. Font: Decret 344/2006, DGPT

	Residencial	Equipaments	Comercial	Oficines	Industrial	Espais lliures	Totals
Turisme	2.834						
Motocicletes	1.417						
Bicicletes	5.668	835	192	663	1.948	2.274	11.580

Taula 26: Quantificació de la reserva de places d'aparcament fora de la via pública per ús residencial a cada sector. Font: Decret 344/2006, DGPT

Sector	Places turismes (ús residencial)	Places motos (ús residencial)	Places bicicletes (ús residencial)
PMU 01	18	9	36
PMU 02	78	39	156
PMU 03	55	28	110
PMU 04	55	28	110
PMU 05	108	54	216

Sector	Places turismes (ús residencial)	Places motos (ús residencial)	Places bicicletes (ús residencial)
PMU 06	100	50	200
PMU 07	14	7	28
PMU 08	15	8	30
PMU 09	8	4	16
PMU 10	13	7	26
PMU 11	6	3	12
PMU 12	19	10	38
PMU 13	64	32	128
PMU 14	99	50	198
PMU 15	41	21	82
PMU 16	37	19	74
PMU 17	55	28	110
PMU 18	52	26	104
PMU 19	59	30	118
PMU 20	74	37	148
PMU 21	133	67	266
PMU 22	51	26	102
PMU 23	134	67	268
PMU 24	0	0	0
PMU 25	0	0	0
PAU 01	0	0	0
PAU 02	178	89	356
PAU 04	39	20	78
PPU 01	1.329	665	2.658
Total	2.834	1.417	5.668

Taula 27: Quantificació de la reserva de places d'aparcament fora de la via pública per ús a cada sector. Font: Decret 344/2006, DGPT

Sector	Places Equipament	Places comercial	Places oficines	Places ús industrial	Places espais lliures
PMU 01	0	2	0	0	3
PMU 02	0	9	0	0	4
PMU 03	0	10	0	0	22
PMU 04	0	5	0	0	5
PMU 05	0	9	4	0	23
PMU 06	0	9	0	0	26
PMU 07	0	2	0	0	3
PMU 08	0	1	0	0	0
PMU 09	0	1	0	0	0
PMU 10	0	2	0	0	0
PMU 11	0	0	0	0	0
PMU 12	0	2	0	0	0
PMU 13	0	6	0	0	9
PMU 14	0	10	0	0	27
PMU 15	6	4	0	0	0
PMU 16	0	3	0	0	0
PMU 17	3	14	18	0	6
PMU 18	0	5	0	0	0
PMU 19	0	6	0	0	13
PMU 20	0	8	0	0	10
PMU 21	0	6	94	0	1.000
PMU 22	0	5	0	0	15
PMU 23	0	13	0	0	7
PMU 24	0	0	0	1.343	0
PMU 25	0	0	83	606	100
PAU 01	0	37	0	0	0
PAU 02	0	0	50	0	46
PAU 04	0	23	0	0	14

Sector	Places Equipament	Places comercial	Places oficines	Places ús industrial	Places espais lliures
PPU 01	825	0	415	0	941
Total	835	192	663	1.948	2.274

D'altra banda, pel que fa a l'aparcament de vehicles i motocicletes, el planejament derivat a de donar compliment del Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció i en vies públiques, o com a mínim deixar la seva preinstal·lació d'acord amb el que preveu el Reial Decret 1053/2014.

En la disposició addicional primera s'estableixen les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega del vehicle elèctric en edificis o estacionaments de nova construcció i en vies públiques:

1. En edificis o estacionaments de nova construcció s'haurà d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega dels vehicles elèctrics, executada d'acord amb el que estableix la referida (ITC) BT-52, "*Instal·lacions amb fins especials. Infraestructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics*", que s'aprova mitjançant el Reial Decret 1053/2014, amb les següents dotacions mínimes:

a) En aparcaments o estacionaments col·lectius en edificis de règim de propietat horitzontal, s'haurà d'executar una conducció principal per zones comunitàries (mitjançant, tubs, canals, safates, etc.), de manera que es possibiliti la realització de derivacions fins a les estacions de recàrrega ubicada a les places d'aparcament, tal com es descriu en l'apartat 3.2 de la (ITC) BT-52,

b) en aparcaments o estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empresa, o els d'oficines, per al seu propi personal o associats, o dipòsits municipals de vehicles, les instal·lacions necessàries per a subministrar a una estació de recàrrega per cada 40 places i

c) en aparcaments o estacionaments públics permanents, les instal·lacions necessàries per a subministrar a una estació de recàrrega per cada 40 places.

2. A la via pública, s'han d'efectuar les instal·lacions necessàries per a donar subministrament a les estacions de recàrrega ubicades a les places destinades a vehicles elèctrics que estiguin previstes en el plans de mobilitat sostenible supramunicipals o municipals.

En la redacció del POUM no es disposa de l'oferta del nombre de places d'aparcament dels principals centres d'activitat, per tant, no es pot indicar el nombre de places per vehicles elèctrics necessàries.

No obstant, cal garantir que tots els equipaments i els principals centres generadors de mobilitat disposin de places reservades per vehicles elèctrics en el propi sector o en el seu entorn proper.

5.5 RESERVES D'ESPAI PER A CÀRREGA I DESCÀRREGA

El Decret 344/2006 indica que convé preveure a les noves implantacions unes condicions mínimes consistents a delimitar zones del viari destinades a la distribució urbana de mercaderies, establir quins comerços han de disposar de molls de càrrega i descàrrega que els permetin fer aquestes operacions al seu interior, i establir un mínim de superfície comercial dedicada a magatzem amb la finalitat que les operacions de càrrega i descàrrega no es multipliquin.

Article 6.3 del Decret 344/2006

En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

a) Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.

b) Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

Aplicant aquestes ràtios resulta que seran necessàries 19 places de càrrega i descàrrega associades a l'ús comercial i 33 places associades a l'ús d'oficines.

Taula 28: Quantificació de la reserva de places de càrrega i descàrrega. Font: Decret 344/2006, DGPT

Sector	Places ús comercial	Places ús d'oficines	Places C/D
PMU 01	0	0	0
PMU 02	1	0	1
PMU 03	1	0	1
PMU 04	0	0	0
PMU 05	1	0	1
PMU 06	1	0	1
PMU 07	0	0	0
PMU 08	0	0	0
PMU 09	0	0	0
PMU 10	0	0	0
PMU 11	0	0	0
PMU 12	0	0	0
PMU 13	1	0	1
PMU 14	1	0	1
PMU 15	0	0	0
PMU 16	0	0	0
PMU 17	1	1	2
PMU 18	1	0	1
PMU 19	1	0	1
PMU 20	1	0	1
PMU 21	1	5	5
PMU 22	1	0	1
PMU 23	1	0	1
PMU 24	0	0	0
PMU 25	0	4	4
PAU 01	4	0	4
PAU 02	0	3	3
PAU 04	2	0	2
PPU 01	0	21	21
Total	19	33	52

6 IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LES DIVERSES XARXES DE TRANSPORT

6.1 XARXA VIÀRIA

Per avaluar l'impacte de la nova mobilitat en cotxe sobre la xarxa viària es suma la nova mobilitat generada al trànsit actual i s'estima la nova intensitat horària punta aplicant el factor d'hora punta corresponent. En aquest cas s'aplicarà un factor del 7,2% en base al factor d'hora punta del Pla de Mobilitat Urbana de Mollet. Un cop s'obté la intensitat horària màxima es determina el grau de saturació de la xarxa viària.

S'aplicarà, d'altra banda, la ràtio d'ocupació dels vehicles d'1,2 persones/veh (per turismes) i 1 persona/veh per motos i vehicles pesants, tal i com s'ha indicat en apartats anteriors. De manera que els sectors de planejament del POUM generaran i atrauran diàriament un increment de 22.125 nous vehicles en ambdós sentits, dels quals 5.757 vehicles/dia seran urbans i 16.368 vehicles/dia seran interurbans. En hora punta suposen 1.593 vehicles/hora en ambdós sentits, 414 veh/hora urbans i 1.179 veh/hora interurbans.

Els sectors de planejament que generaran i atrauran la major part de la mobilitat en vehicle privat seran el PPU 01 (717 veh/hora) i el PMU 24 (189 veh/hora) localitzats a l'est del municipi.

S'ha zonificat el municipi en 4 àmbits i s'ha distribuït la mobilitat en vehicle privat per a cadascun a través de diferents eixos i enllaços:

- En l'àmbit nord s'ubiquen els sectors PMU 1, PMU 2, PMU 3, PMU 4, PMU 5, PMU 6 i PMU 19.
- En l'àmbit est s'ubiquen els sectors PMU 7, PMU 8, PMU 9, PMU 10, PMU 11, PMU 12 i PMU 13.
- En l'àmbit sud s'ubiquen els sectors PMU 14, PMU 15, PMU 16, PMU 17, PMU 20, PMU 22, PMU 23, PMU 25, PAU 1, PAU 2, PAU 4 i PPU 1.
- En l'àmbit oest s'ubiquen els sectors PMU 18 i PMU 21.

Figura 34: Sectors del POUM associats a cada àmbit



- Àmbit nord

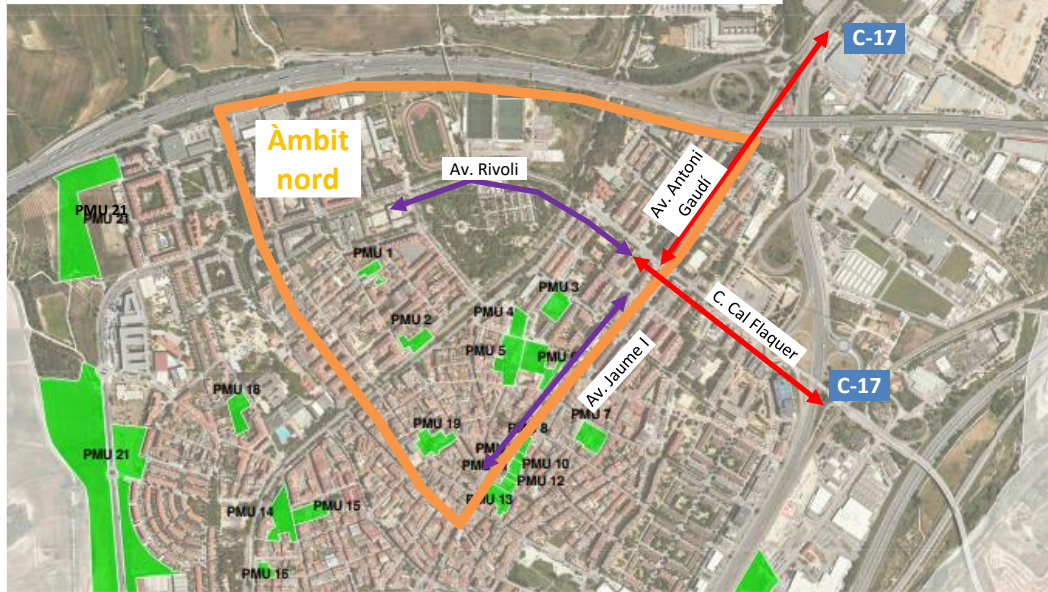
L'àmbit nord genera i atrau un increment de 162 veh/hora punta en els dos sentits. Els vehicles interurbans accediran a l'àmbit per la C-17 (100%). Els que tenen origen o destinació al nord de Mollet (48% en base a l'enquesta del PMUS) es desplaçaran per l'av. Antoni Gaudí i els que tenen origen o destinació el sud de Mollet (52%) es desplacen per l'accés del carrer Cal Flaquer.

Els desplaçaments urbans s'estima que el 87% es desplaçaran per l'eix de l'av. Jaume I i el 13% per l'Av Rivoli. El percentatge s'extreu de la mobilitat generada el vehicle privat el conjunt de sector de l'àmbit, els sectors PMU 1 i PMU 2 generen el 13% de la mobilitat de l'àmbit i el principal vial d'accés serà l'av. Rivoli, en canvi els sectors PMU3, PMU 4, PMU 5, PMU 6 i PMU 19 generen el 87% de la mobilitat i el principal vial d'accés serà l'av. Jaume I.

Així doncs, el carrer Cal Flaquer genera i atrau 66 veh/hp en els dos sentits, l'av. Antoni Gaudí en l'extrem nord genera i atrau 61 ve/hp en els dos sentits, l'av. Jaume I genera i atrau 81 veh/hp en els dos sentits i l'av. Rivoli genera i atrau 20 veh/hp en els dos sentits.

Figura 35: Hipòtesis distribució mobilitat àmbit nord

Interurbana: 100% carretera C-17. 52% c. Cal Flaquer i 48% av. Antoni Gaudí
Urbana: 87% av. Jaume I av. Antoni Gaudí i 13% av. Rivoli

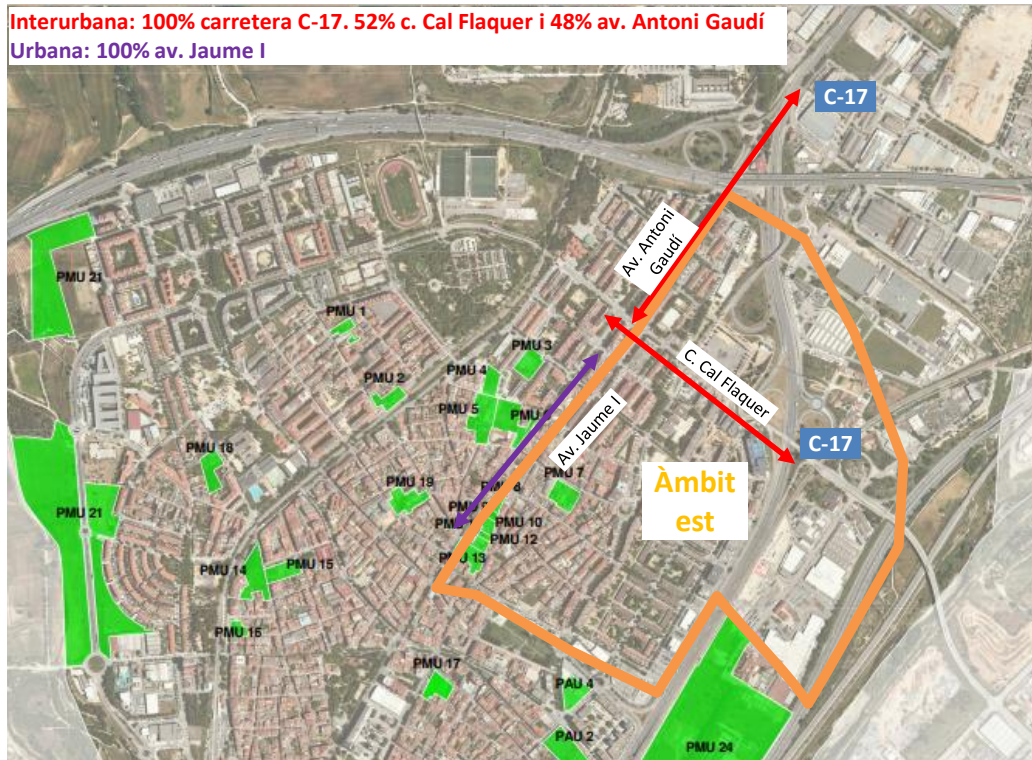


- Àmbit est

L'àmbit est genera i atrau un increment de 46 veh/hora punta en els dos sentits. Els vehicles interurbans accediran a l'àmbit per la C-17 (100%). Els que tenen origen o destinació al nord de Mollet (48% en base a l'enquesta del PMUS) es desplaçaran per l'av. Antoni Gaudí i els que tenen origen o destinació el sud de Mollet (52%) es desplacen per l'accés del carrer Cal Flaquer. Tots ells, posteriorment, confluiran a l'av. Jaume I. Els desplaçaments urbans s'estima que el 100% es desplaçaran per l'eix de l'av. Jaume I, degut a que tots els sectors s'ubiquen en les seves proximitats.

Així doncs, el carrer Cal Flaquer genera i atrau 19 veh/hp en els dos sentits, l'av. Antoni Gaudí en l'extrem nord genera i atrau 17 ve/hp en els dos sentits, l'av. Jaume I genera i atrau 119 veh/hp en els dos sentits.

Figura 36: Hipòtesis distribució mobilitat àmbit est



- Àmbit sud

L'àmbit est genera i atrau un increment de 1.277 veh/hora punta en els dos sentits. Els vehicles interurbans accediran a l'àmbit d'estudi per l'av. Burgos en un 42% (vehicles amb origen o destí municipis al sud de Mollet. Percentatge en base al PMUS de Mollet), el 48% es desplaçaran per l'av. Badalona (vehicles amb origen o destí els municipis al nord de Mollet) i el 12% tenen origen o destí Martorelles (accediran per la carretera B-500 i continuaran per l'av. Badalona).

Els desplaçaments urbans amb origen o destinació als sectors PMU 14, PMU 15, PMU 16, PMU 17, PMU 20, PMU 22, PMU 23, PMU24, PAU 01, PAU 02 i PAU 4 empraran l'av. Burgos i els desplaçaments amb origen o destinació als sectors PMU 25 i PPU 01 empraran l'av. Badalona.

Així doncs, l'av. Burgos genera i atrau 573 veh/hp en els dos sentits i l'av. Badalona genera i atrau 713 veh/hp en els dos sentits.

Figura 37: Hipòtesis distribució mobilitat àmbit sud

Interurbana: 42% av. Burgos; 48% C-17 (nord); 12% B-500 (Martorelles)
 Urbana: 100% av. Burgos (PMU 14, 15, 16, 20, 22 i 23) i 100% av. Badalona (PMU 25 i PAU 4)



- Àmbit oest

L'àmbit est genera i atrau un increment de 109 veh/hora punta en els dos sentits. El 88% dels vehicles accediran a l'àmbit per l'AP-7, dels quals el 48% tenen origen o destinació municipis del sud de Mollet i el 39% tenen origen o destinació municipis del nord de Mollet. En ambdós casos accediran als sectors de desenvolupament per l'av. Francesc Layret. El 12% de la mobilitat interurbana restant té origen o destinació Martorelles, els quals empraran la carretera B-500 i l'av. Pinetons fins a l'àmbit d'estudi (la distribució de la mobilitat s'ha realitzat en base a les dades de l'enquesta del PMUS). Els desplaçaments urbans s'estima que un 39,7% empraran l'av. Rivoli, un 39,8% l'av. Rafael Casanova i un 20,5% l'av. Pinetons (la distribució s'ha realitzat en base a la població per barris).

Així doncs, l'av. Rivoli genera i atrau 19 veh/hp en els dos sentits, l'av. Badalona 7 veh/hp en els dos sentits, l'av. Francesc Layret 54 veh/hp en els dos sentits, l'av. Rafael Casanova 19 veh/hp en els dos sentits i l'av. Pinetons 10 veh/hp en els dos sentits.

Figura 38: Hipòtesis distribució mobilitat àmbit oest



Per tant, la nova mobilitat en vehicle privat generada pel POUM incrementa en 85 veh/hora punta al carrer Cal Flaquer, 78 veh/hp a l'av. Antoni Gaudí, 199 veh/hp a l'av. Jaume I, 39 veh/hp a l'av. Rivoli, 573 veh/hp a l'av. Burgos, 54 veh/hp a l'av. Francesc Layret, 721 veh/hp a l'av. Badalona, 19 veh/hp a l'av. Rafael Casanova i 10 veh/hp a l'av. Pinetons.

Taula 29: Increment de veh/hp a les vies principals de Mollet del Vallès

Via	IMD POUM (veh/hp)
Cal Flaquer	85
Av. Antoni Gaudi	78
Av. Jaume I	199
Av. Rivoli	39
Av. Burgos	573
Av. Francesc Layret	54
Av. Badalona	721
Av. Rafael Casanova	19
Av. Pinetons	10

A partir de les dades d'IMD (veh/dia) del PMUS a les vies principals del municipi i estimant un factor d'hora punta del 7,2%, (font: PMUS Mollet), s'ha adjuntat la mobilitat generada pels nous sectors en hora punta.

Els vials analitzats són de doble sentit de circulació (1+1) amb una capacitat teòrica de 1.500 veh/hora.

Així doncs, tal i com es pot observar a la taula inferior, no es preveuen problemes de capacitat. L'av.de Burgos és la via que té una major ocupació fins assolir el 80,7% de la seva capacitat.

Taula 30: Grau de saturació estimat en hora punta a les vies principals de Mollet del Vallès

Via	IMD actual (veh/d)	IMD actual (veh/hp)	IMD POUM (veh/hp)	IMD total (actual + POUM)	Capacitat de la via	Grau de saturació
Cal Flaquer	9.184	661	85	746	1.500	49,7%
Av. Antoni Gaudi	4.825	347	78	426	1.500	28,4%
Av. Jaume I	9.356	674	199	873	1.500	58,2%
Av. Rivoli	9.767	703	39	742	1.500	49,5%
Av. Burgos	8.869	639	573	1.211	1.500	80,7%
Av. Francesc Layret	4.125	297	54	351	1.500	23,4%

No es tenen dades d'aforaments de l'av. Badalona (increment de 721 veh/hp, un 48,1% de la capacitat de la via), de l'av. Rafael Casanova (19 veh/hp, 1,2%), ni de l'av. Pinetons (10 veh/hp, 0,6%). Per tant, si l'ocupació actual no supera el 57% en el primer dels casos o el 98% en les altres dues vies, no es preveuen problemes de capacitat.

En tots els casos no es preveuen problemes de capacitat de les vies, degut a que l'increment pot ser absorbit per la capacitat de les vies.

6.2 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

La nova demanda en transport públic s'ha estimat en 4.645 viatges/dia en els dos sentits, dels quals 659 viatges/dia són urbans i 3.986 viatges/dia interurbans. D'acord l'EMQ 2006, un 69% dels desplaçaments interurbans en transport públic es realitzen en ferrocarril i el 31% restant en autobús. Aplicant aquesta distribució resulta que la nova mobilitat en modes ferroviaris ascendeix a 2.738 viatges/dia i en autobús interurbà a 1.247 viatges/dia (inclou el bus escolar i d'empresa).

Taula 31: Viatges urbans i interurbans per sector i mode de transport

Sector	Viatges/d urbans TPC (autobús)	Viatges/d interurbans TPC (ferrocarril)	Viatges/d interurbans TPC (autobús)
PMU 01	2	11	5
PMU 02	9	49	22
PMU 03	8	40	18
PMU 04	6	33	15
PMU 05	12	65	30
PMU 06	12	60	27
PMU 07	2	9	4
PMU 08	2	9	4
PMU 09	1	5	2
PMU 10	1	8	4
PMU 11	1	4	2
PMU 12	2	12	5
PMU 13	7	38	17

Sector	Viatges/d urbans TPC (autobús)	Viatges/d interurbans TPC (ferrocarril)	Viatges/d interurbans TPC (autobús)
PMU 14	12	62	28
PMU 15	6	25	12
PMU 16	4	22	10
PMU 17	10	54	25
PMU 18	6	32	15
PMU 19	7	36	16
PMU 20	8	46	21
PMU 21	69	111	51
PMU 22	6	31	14
PMU 23	15	82	37
PMU 24	60	350	159
PMU 25	27	144	65
PAU 01	9	54	25
PAU 02	20	105	48
PAU 04	10	52	24
PPU 01	326	1.189	542
Total	659	2.738	1.247

Segons les dades de demanda del bus urbà, a l'any hi ha 483.617 viatgers (dades 2018). Per tal d'estimar la demanda diària, es considera un factor de 280 dies, amb la qual cosa en un dia feiner hi ha una demanda estimada de 1.727 viatges.

Considerant una capacitat del vehicle de 70 places, el conjunt de les 62 expedicions ofereixen 4.340 places/dia.

Estimant un factor d'hora punta del 10%, per tal de restar al costat de la seguretat, en un dia feiner hi ha 173 viatges/hora punta, que representen una ocupació del 49,3%.

La revisió del POUM incrementa en 659 viatges/dia la demanda en bus urbà. Considerant un factor d'hora punta del 10% (+66 v/hp) s'assoliran els 239 viatges/hora punta, que representen una ocupació del 68,2%. Per tant, no es preveuen problemes de capacitat a la línia de bus urbà.

Tal i com es mostra en la següent imatge, els nous desenvolupaments previstos en el POUM queden coberts per la xarxa actual de transport públic urbà.

El sud dels sectors PAU 3 i PPU 1 no queden totalment coberts pel bus urbà, no obstant, tal i com es podrà observar en l'apartat posterior, la xarxa de bus interurbà cobreix aquests àmbits. Per tant, la intermodalitat bus urbà i interurbà garanteix l'accés en transport públic a tots els sectors del POUM.

Figura 39: Cobertura de la xarxa actual de transport públic urbà amb els nous desenvolupaments. Font: elaboració pròpia



La nova demanda en ferrocarril s'estima en 2.738 viatges/dia en els dos sentits.

Es desconeix la demanda actual de les expedicions del ferrocarril, no obstant, considerant una oferta de 868 places/tren en les 238 expedicions/dia (129 exp/dia en els dos sentits a l'R2 i R2N; 32 exp/dia en els dos sentits a l'R8; 77 exp/dia en els dos sentits a l'R3) L'increment de la demanda serà de l'1,3%. Així doncs, si la demanda actual de la línia no és superior al 98,7%, no es preveuen problemes de capacitat.

Es desconeix la demanda actual de les línies de bus interurbà que presten servei al municipi. No obstant, considerant una oferta de 80 places/expedició al conjunt de totes les línies de bus interurbà, l'oferta actual ascendeix a 29.120 places/dia en els dos sentits.

Estimant que els viatgers es distribueixen per línia en funció de l'oferta d'expedicions, la línia Mollet – Barcelona és la que incrementarà més la seva demanda amb 267 v/d en els dos sentits i 27 v/hora punta (factor d'hora punta del 10%), seguit de la línia exprés e21 amb 212 v/d i 21 v/hora punta.

En hora punta, la resta de línies incrementen la demanda entre 1 i 14 viatgers, en els dos sentits.

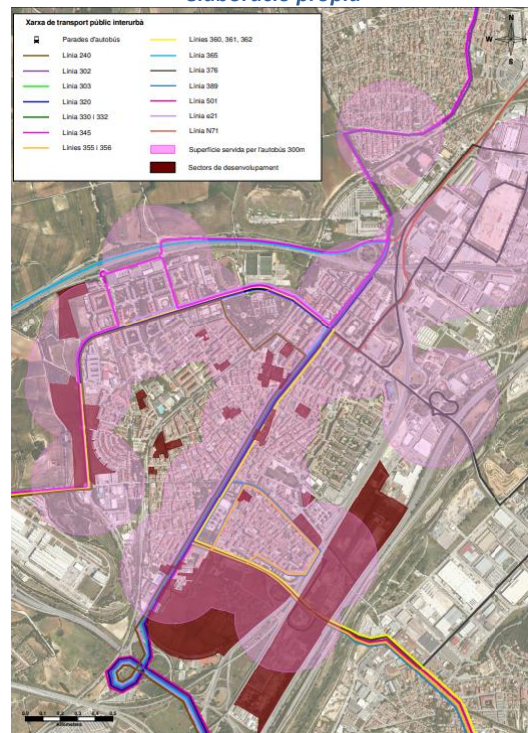
Tal i com s'observa en la taula posterior, en hora punta, cada expedició d'una línia de bus interurbà incrementa entre 1 i 6 viatgers/expedició, fet que incrementa la demanda de l'expedició entre un 1% i un 6%. Per tant, si la demanda actual de l'expedició de cada línia no supera el 94% de la seva capacitat en hora punta, no es preveuen problemes de capacitat.

Taula 32: Oferta d'expedicions, places ofertades, estimació de demanda i ocupació per línia en l'escenari POUM.
Font: elaboració pròpia

Línia	Expedicions/dia feiner (2 sentits)	Capacitat autobus	Oferta (places/dia)	% respecte oferta d'expedicions	Increment demanda POUM (v/dia)	Increment demanda POUM (v/hp)	Expedicions/hp (2 sentits)	Increment demanda per expedició (viatges/expedició hp)	Increment demanda / expedició
Caldes de Montbui - Palau-Solità - Mollet	26	80	2.080	7,1%	89	9	2	4	5,6%
Barcelona - Mollet - Lliçà de Vall	41	80	3.280	11,3%	140	14	4	4	4,4%
Barcelona - Mollet - Riells	1	80	80	0,3%	3	0	1	0	0,4%
Barcelona - Mollet	78	80	6.240	21,4%	267	27	6	4	5,6%
Mollet - Granollers	40	80	3.200	11,0%	137	14	4	3	4,3%
Parets del Vallès - Santa Perpètua de Mogoda	24	80	1.920	6,6%	82	8	2	4	5,1%
Martorell - Mollet	26	80	2.080	7,1%	89	9	2	4	5,6%
Badalona - Sabadell	8	80	640	2,2%	27	3	1	3	3,4%
Universitat Autònoma (UAB)	6	80	480	1,6%	21	2	1	2	2,6%
Línia polígons industrials (línia 376)	19	80	1.520	5,2%	65	7	2	3	4,1%
Mollet - Sant Fost	27	80	2.160	7,4%	93	9	2	5	5,8%
Barcelona - Mollet - Montornès Nord	6	80	480	1,6%	21	2	1	2	2,6%
e21 Mollet - Barcelona	62	80	4.960	17,0%	212	21	5	4	5,3%
Total	364		29.120	100,0%	1.247	125			

D'altra banda, els nous desenvolupaments previstos pel POUM tenen una bona cobertura a nivell de transport públic interurbà. L'existència de diferents línies de bus interurbà amb recorreguts complementaris permet una correcta cobertura dels nous sectors.

Figura 40: Cobertura de la xarxa actual de transport públic interurbà amb els nous desenvolupaments. Font: elaboració pròpia



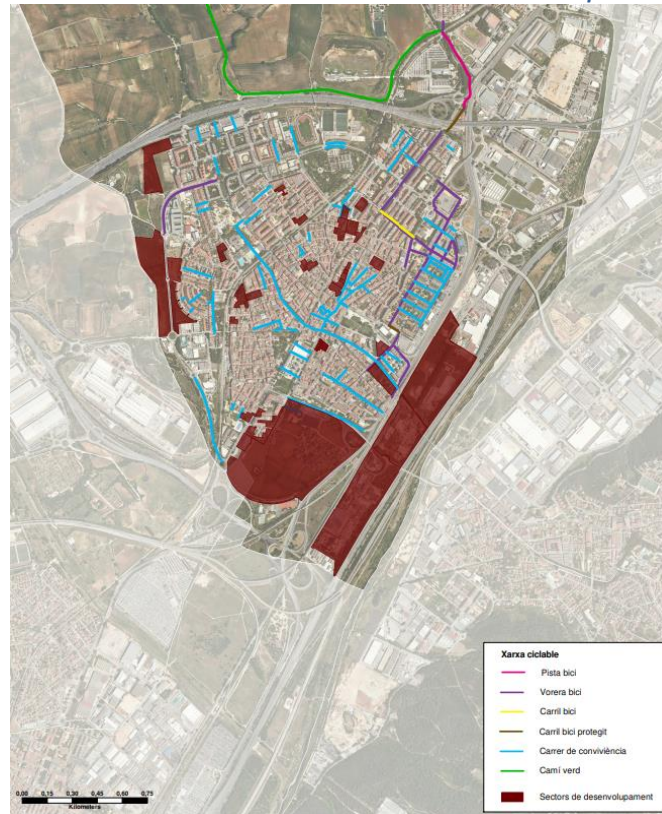
6.3 XARXA DE MODES NO MOTORITZATS

Tots els sectors de desenvolupament definits en el POUM, llevat del PAU 03, PMU 24 i PMU 25, s'ubiquen dins de la trama urbana de Mollet i no presenten problemes de desplaçament a peu. Aquests últims en canvi, compten amb una permeabilitat en modes no motoritzats molt baixa, ja que existeixen vies interurbanes i vies ferroviàries que els separen de la trama urbana.

Les vies urbanes on és possible la circulació en bicicletes garantint la seguretat (carrers de convivència), permeten el desplaçament amb bicicleta entre els sectors PMU 7, PMU 8, PMU 9, PMU 10, PMU 11, PMU 12, PMU 13, PMU 17, PAU 02 i PAU 04

La resta de sectors presenten manca d'accessibilitat i connectivitat en bicicleta degut a que els vials d'accés no disposen d'infraestructura específica per a la bicicleta ni els carrers estan regulats per desplaçar-se amb aquest mitjà de transport garantint la seguretat.

Figura 41: Situació actual de la xarxa no motoritzada en els sectors de desenvolupament Font: elaboració pròpia



7 XARXA D'ITINERARIS

7.1 PARÀMETRES DE PLANIFICACIÓ GENERALS

El Decret 344/2006 fa les següents recomanacions referents a les diferents xarxes de transport:

Article 4

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació:

4.1 *En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han de tenir en compte els paràmetres següents:*

a) **L'amplada mínima dels carrers** que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a **zona 30**, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de **10 metres**.

b) **L'amplada mínima dels carrers planificats com a xarxa bàsica** en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser **d'11 metres**.

c) **L'amplada mínima dels carrers** que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la **xarxa bàsica de bicicletes** han de tenir una **amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles**. En cas contrari, s'atendrà a l'establert als apartats anteriors.

d) Els carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un **itinerari per al transport públic** han de tenir una **amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles**. En cas contrari, s'atendrà al que estableixen els apartats anteriors.

e) El **pendent màxim dels nous carrers** en sòl urbanitzable no ha de superar el **8%**, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%.

En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. Cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi.

La construcció d'escaleres a la via pública resta condicionada a què hi hagi un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut, d'acord amb el que estableix la citada normativa, es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.

f) El **pendent màxim dels itineraris per a bicicletes** no pot superar, amb caràcter general, el **5%**. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.

g) La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament urbanístic s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos 2 i 3 d'aquest Decret, respectivament.

4.2 En l'elaboració dels estudis es poden proposar, en base a condicionants geomètrics, pel conjunt d'un àmbit i en coherència amb els sectors continguts o amb base a les característiques de l'entorn, paràmetres diferents als fixats en l'apartat anterior, sempre que es justifiqui que es compleixen els objectius de sostenibilitat de la mobilitat i la normativa d'accessibilitat.

7.2 XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLE PRIVAT

7.2.1 Criteris de definició de la xarxa d'itineraris

Article 18

Xarxa bàsica per a vehicles

18.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a vehicles, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

18.2 La xarxa bàsica per a vehicles prevista en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada ha d'assegurar la **connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments** i com a mínim els següents:

a) **Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.**

b) **Equipaments comunitaris** com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

18.3 La xarxa bàsica per a vehicles ha de ser **contínua** i, si s'escau, ha de procurar assegurar la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns.

7.2.2 Proposta d'itineraris

Els sectors de desenvolupament del POUM es localitzen a la trama urbana del municipi, connectats a la xarxa viària urbana i interurbana. Per tant, la xarxa viària actual dona resposta als nous desenvolupaments.

7.3 XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT PÚBLIC I COL·LECTIU

7.3.1 Criteris de definició de la xarxa d'itineraris

En relació a la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície, l'article 16 del Decret 344/1006, de 19 de setembre de 2006, per a l'elaboració dels estudis d'avaluació de mobilitat generada, indica que:

Article 16

Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície

16.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

16.2 La xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, urbà i interurbà, s'ha de definir tenint en compte les línies d'autobús, de tramvies i d'altres sistemes de transport col·lectiu, existents i previstos en el moment de redacció del pla urbanístic. La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents.

16.3 Aquests itineraris han d'assegurar la **connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat** i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2 i s'han de connectar amb la xarxa per a transport públic i col·lectiu de la resta del municipi i, si s'escau, dels municipis veïns.

16.4 En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de manera que **la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres**, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

16.5 L'espai destinat a parades per al transport col·lectiu i/o parades de taxi s'ha de configurar de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes i que es garanteixi la seguretat de les persones vianants i dels i de les ciclistes.

16.6 En carrers amb molt trànsit de vehicles que puguin dificultar la circulació del transport col·lectiu, s'han de preveure carrils bus-taxi a partir de 20 circulacions d'autobusos en l'hora punta o 120 circulacions diàries. En qualsevol cas, per freqüències inferiors, es farà l'estudi particular sobre la conveniència de la seva implantació.

7.3.2 Proposta de xarxa

Tal i com s'ha indicat en l'apartat 6.2, impacte de la mobilitat sobre el transport públic, la nova mobilitat generada pel POUM podrà ser absorbida per l'oferta de transport públic urbà i interurbà.

Així mateix, tots els sectors queden coberts per una parada de transport públic a menys de 500 metres, per tant no es proposen modificacions de recorreguts en la xarxa de transport en autobús urbà ni interurbà.

7.4 XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS

7.4.1 Criteris de definició de la xarxa de vianants

L'Article 15 del Decret 344/1006 per a l'elaboració dels estudis d'avaluació de mobilitat generada estableix els criteris i requisits que ha de complir la xarxa d'itineraris principals per a vianants, la qual s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport:

15.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

Als efectes d'aquest Decret, s'entén per **vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.**

15.2 La xarxa d'itineraris principals per a vianants, a la qual s'ha de donar prioritats sobre la resta de modes de transport, ha d'assegurar la **connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars** i com a mínim els següents:

- a) **Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans** i altres nodes de transport col·lectiu.
- b) **Equipaments comunitaris**, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.
- c) **Mercats, zones i centres comercials.**
- d) **Instal·lacions recreatives i esportives.**
- e) **Espais lliures amb una forta freqüentació**, com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.
- f) **Àrees d'activitat laboral**, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

15.3 La xarxa d'itineraris principals per a vianants s'ha de definir en base a criteris que permetin **evitar els accidents de trànsit**. A aquests efectes:

- a) Es consideren **els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30**, en aquest ordre, com a més idonis per establir els itineraris per a les persones vianants.
- b) Els eixos en planta d'aquests itineraris han de tenir un **traçat el més directe** i natural possible i, en conseqüència, tant la reordenació de les cruïlles com la seva concepció han de tenir en compte aquest criteri.
- c) En rambles i passejos centrals destinats a la circulació de les persones vianants, s'han d'**evitar els canvis de trajectòria** deguts a la manca de passos de vianants alineats amb l'eix principal de la circulació de les persones vianants.

15.4 Els itineraris principals per a vianants han de ser **continus**, formant una xarxa que, de manera complementària amb la resta de voreres, doni una total accessibilitat al municipi per a les persones vianants. Si s'escau, aquesta xarxa s'ha de coordinar amb la dels municipis veïns.

15.5 Els itineraris principals per a vianants han d'estar **coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu**.

15.6 Els itineraris principals per a vianants fora de població s'han de **segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària**.

15.7 Tots els itineraris per vianants seran adaptats d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al **Codi d'accessibilitat**.

7.4.2 Proposta d'itineraris

A partir d'aquests criteris s'ha establert la xarxa de vianants de manera que es connectin tots els nous sectors de desenvolupament a les zones residencials i de generació i atracció de viatges existents (equipaments, polígons industrials i parades d'autobús). Els itineraris han d'ésser continus amb la xarxa existent de vianants.

Així mateix, s'ha tingut en compte la proposta del POUM de millorar l'accessibilitat a la xarxa de vianants, millorant i adequant les voreres d'algunes vies per tal de crear una sèrie d'eixos de vianants al municipi.

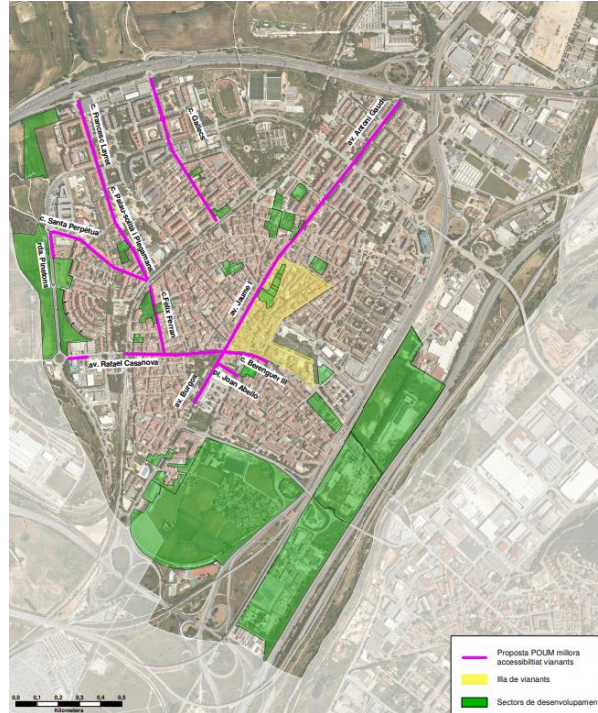
Eix nord-sud:

- Av. Burgos – Jaume I – Antoni Gaudí: Eix vertebrador del municipi que el creua de nord a sud. Comprèn la totalitat de les avingudes de Jaume I i Antoni Gaudí i l'avinguda Burgos des del carrer Alsina fins a l'avinguda de Jaume I.
- C. Francesc Layret – c. Palau-solità i Plegamans – c. Fèlix Ferran.
- C. Gallecs.
- Rda. De Pinetons: Tram de 100m a l'alçada de la intersecció amb el carrer Santa Perpètua.

Eix est – oest:

- Av. Rafael Casanova – c. Berenguer III: Dividit en dos trams, el tram de l'avinguda Rafael Casanova que va de la ronda Pinetons fins al carrer de la Química i el que va de l'avinguda Rafael Casanova, a l'alçada del carrer Joan Maragall, al carrer Ramon Berenguer a l'alçada del carrer Anselm Clavé.
- C. Santa Perpètua.
- Plaça Joan Abelló.

Figura 42: Proposta de millora de la xarxa de vianants al municipi de Mollet (veure plànol 5.1 de l'annex)



7.4.3 Altres recomanacions

A continuació es relacionen altres paràmetres a tenir en compte a l'hora de definir itineraris de vianants:

- Els carrers nous haurien de reservar un mínim de 2,5 m per vianant a cada costat.
- Per facilitar el creuament dels vials nous proposats el POUM per part dels vianants es proposa pintar passos per vianants distants 100 metres un de l'altre, que és la distància recomanada.
- L'amplada mínima dels passos de vianants ha d'estar compresa entre 2 i 4 metres, en funció de la velocitat dels vehicles, si és superior a 50 km/h o no. La velocitat màxima permesa serà de 50 km/h i per tant serà suficient una amplada de 3 metres. La llargada màxima que els vianants poden superar amb plena seguretat és de 10 metres.
- Pas de vianants als quatre costats d'una cruïlla.
- Rampes i rebaixos de les voreres a tots els passos de vianants que es mantinguin a nivell de calçada, tal i com estableix el "Codi d'Accessibilitat de la Generalitat de Catalunya de supressió de barreres arquitectòniques", per millorar l'accessibilitat de les persones de mobilitat reduïda
- Als passos de vianants amb carril bici s'hi afegiran agregats durs i blancs per augmentar la resistència al lliscament.

En les vies locals que formin part d'un itinerari de vianants es fan les següents propostes:

- Limitar la velocitat a 30 Km/h.
- Aparcament en zig-zag (desviació de l'eix de la trajectòria) per fer complir la velocitat màxima.
- Localització de l'estacionament al costat contrari al d'entrada dels vehicles que venen pel carrer perpendicular, permetent d'aquesta forma una major visibilitat a la cruïlla.
- Voreres amb "orella" en la banda del cordó d'estacionament, per tal de millorar la visibilitat del vianants en relació als vehicles que s'aproximen (per tal de millorar la

visibilitat als passos de vianants es recomana aquesta mesura en lloc de la prohibició de l'estacionament en els 10 m anterior al pas ja que es podrien donar casos d'estacionaments indeguts que afectarien a la visibilitat del vianant)

Figura 43: Proposta de localització de l'aparcament en zig-zag

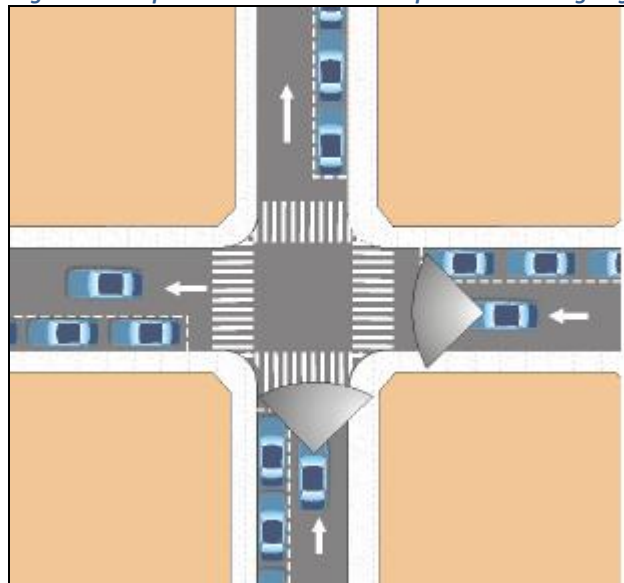
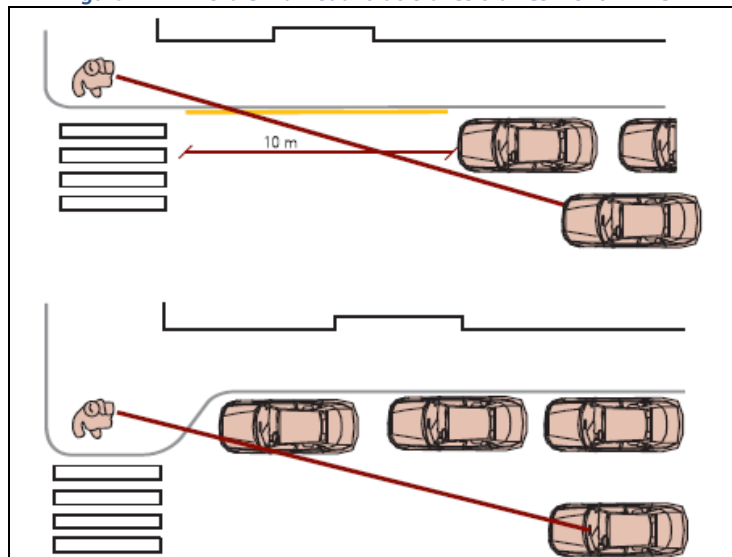


Figura 44: Millora en la visualització a les cruïlles. Font: DPTOP



7.5 XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES

7.5.1 *Criteris de definició de la xarxa d'itineraris*

La definició dels itineraris per bicicleta hauran de contemplar, segons el Decret 344/2006, el següent:

Article 17

Xarxa d'itineraris per a bicicletes

17.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a bicicletes, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

17.2 La xarxa d'itineraris per a bicicletes han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2.

17.3 Els itineraris per a bicicletes han de ser continus, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.

17.4 La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu.

17.5 Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a **3.000 vehicles**, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.

17.6 Es poden preveure itineraris de bicicletes per **carrers de zona 30** en cohabitació amb la resta dels vehicles.

7.5.2 Proposta de xarxa d'itineraris

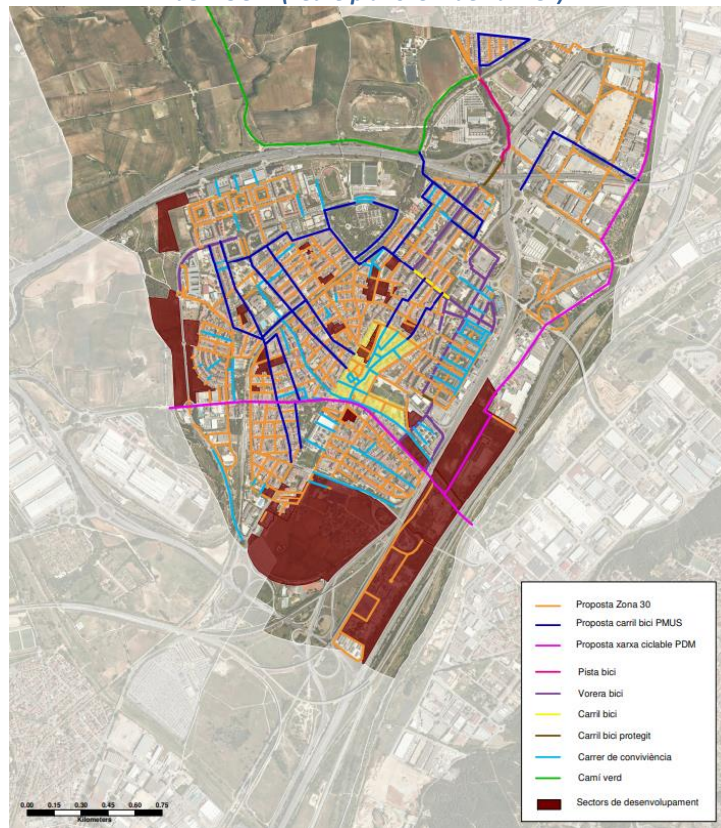
La xarxa ciclable de Mollet té una manca de continuïtat i no permet la circulació en bicicleta entre els diferents punts del nucli urbà. Així mateix, tampoc existeix una xarxa ciclable que connecti els nous sectors de desenvolupament.

Per tant, es proposen tres actuacions:

1. Executar la proposta de carril bici del Pla de Mobilitat de Mollet del Vallès, el qual acaba de connectar els carrils bicis existents. Alguns dels eixos on el PMUS proposa carril bici són el c. Sabadell, c. Francesc Layret, el c. Fèlix Ferran, el c. St. Jordi, l'av. Caldes, el c. Borrell, c. De l'agricultura, c. Pau Vila, av. Del Parc, c. Enric Morera o el c. Pablo Picasso, entre d'altres.
2. Executar la proposta de xarxa ciclable del PDM, la qual pel municipi de Mollet del Vallès transcórrer per l'eix de l'av. Rafael Casanova – c. Berenguer III, i l'eix av. Pius XII – av. Can Prat.
3. Proposta de Zona 30 a la resta d'eixos de la xarxa urbana que no tenen o tindran carril bici, ni formen part de la xarxa viària urbana principal. En aquests eixos hi poden coexistir els vehicles motoritzats amb la bicicleta en calçada.

Així mateix, caldrà ubicar aparcaments per bicicletes als principals punts de generació i atracció de viatges.

Figura 45: Proposta regulació viària dins del nucli urbà de Mollet del Vallès un cop desenvolupats tots els sectors del POUM (veure plànol 5.2 de l'annex)



8 INDICADORS DE GÈNERE

A partir de la EMQ 2006 en dia feiner s'han extret les següents dades de repartiment modal per gènere en la comarca del Vallès Oriental (no es disposa de dades específiques per a Llinars del Vallès).

La taula inferior mostra com en dia feiner els homes es desplacen en major proporció per motius ocupacionals (31,4%) que les dones (22,0%), que ho fan en major proporció per motius personals (33,2%). En dissabte i festius, d'altra banda, les diferències s'escurcen ja que la mobilitat ocupacional és molt menor.

Pel que fa als modes de transport utilitzats per ambdós sexes, en dia feiner les dones es desplacen majoritàriament en modes no motoritzats (44,2%), mentre que pels homes el mode més utilitzat és el transport privat (61,0%). Respecte a l'ús del transport públic, són les dones les que fan un ús lleugerament superior. En dissabtes i festius s'aproximen el comportament d'ambdós sexes en quant a l'ús dels modes de transport.

Figura 46: Distribució dels desplaçaments segons gènere. Font: EMQ 2006

		Dia feiner		Dissabte i festiu	
		Home	Dona	Home	Dona
Motiu del desplaçament	Mobilitat ocupacional	31,4%	22,0%	4,5%	3,4%
	Mobilitat personal	24,0%	33,2%	49,4%	50,7%
	Tornada a casa ocupacional	24,9%	18,3%	3,8%	2,9%
	Tornada a casa personal	19,7%	26,5%	42,3%	43,0%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Mode de transport	Modes no motoritzats	32,6%	44,2%	34,5%	34,8%
	Transport públic	6,4%	8,8%	2,8%	3,5%
	Transport privat	61,0%	47,0%	62,7%	61,6%
	Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

9 AVALUACIÓ GENERAL DE LES PROPOSTES

En definitiva, les solucions proposades en el present estudi d'avaluació de la mobilitat generada per al desenvolupament del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Mollet del Vallès contribueixen a una mobilitat més sostenible, i són coherents amb les principals directrius marcades per el nou marc establert per la recentment aprovada Llei de Mobilitat, com són:

Directriu de mobilitat 1: 1.8 Assegurar la connexió a peu i amb bicicleta en condicions de màxima seguretat des de les parades de transport públic fins l'origen o la destinació del desplaçament.

Directriu de mobilitat 5. Assegurar l'accessibilitat als centres de treball i estudi i evitar l'exclusió social en la incorporació al món laboral i acadèmic 5.4.Facilitar l'accessibilitat als centres de treball i estudi a peu i en bicicleta. 5.5. Promoure i incentivar l'ús de mitjans no motoritzats en aquells centres propers als nuclis urbans.

Directriu de mobilitat 11: Racionalitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments urbans i metropolitans. 11.3. Ordenar i reorganitzar la xarxa viària i moderar la circulació establint diferents tipologies de carrers.

Directriu de mobilitat 13: Promoure l'ús dels desplaçaments per mitjans no mecànics augmentant la seguretat i la comoditat dels vianants i ciclistes. 13.1 Fomentar la creació d'una xarxa d'itineraris atractiva i segura per a vianants. 13.2.Condicionar una xarxa urbana d'itineraris per a bicicletes. 13.5 Incrementar la seguretat dels vianants amb una il·luminació nocturna adequada i un disseny urbanístic adequat. 13.6. Establir carrers de convivència i zones 30 i altres mesures de moderació del trànsit. 13.9 Promoure els aparcaments segurs per a bicicletes, particularment a les parades de transport públic, centres de treball, centres comercials i escoles. 13.12. Millorar la seguretat viària de la bicicleta.

Directriu de mobilitat 23: Introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta, en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.

10 SÍNTESI I CONCLUSIONS

Objecte de l'estudi

La Llei de mobilitat, de juny de 2003, té com a objectius bàsics integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic amb les de mobilitat, i condiona l'urbanisme futur a la mobilitat, determinant un conjunt d'instruments de planificació de la mobilitat; concretament, els plans d'ordenació municipal o instruments equivalents han d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada per ésser aprovats.

En conseqüència, el present treball té com a objectiu la realització d'un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada pel desenvolupament del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Mollet del Vallès, així com l'avaluació de les propostes en el marc de la normativa legal, i el seu impacte en la mobilitat.

L'informe de mobilitat es desenvolupa sobre l'àmbit d'actuació del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal. Es tracta d'un terme municipal de 10,8 km² i de 51.600 habitants l'any 2020.

El desenvolupament del POUM preveu l'increment de sostre residencial amb 2.834 nous habitatges (235.234 m² sostre), un total de 19.219 m² sostre per activitat comercial, 66.301 m² sostre per oficines, 134.292 m² sostre per activitat industrial, 4.000 m² sostre per ús hotel·ler, 82.597 m² sostre per equipaments i 228.641 m² d'espais lliures.

Mobilitat generada

La mobilitat total generada i atreta pel conjunt del POUM de Mollet ascendeix a 90.758 viatges/dia; l'increment net de mobilitat respecte a la situació actual és de 56.684 viatges/dia un cop descomptats 34.074 viatges/dia dels dobles comptatges.

Les dades detallades per sectors es poden consultar a la Taula 12.

El 58,2% (32.959 v/d) de la nova mobilitat generada és urbana i el 41,8% (23.725 v/d) es realitzarà a nivell intramunicipal. Els desplaçaments en modes no motoritzats seran els majoritaris amb el 47,1% (26.704 v/d), seguit dels desplaçaments en vehicle privat 44,7% (25.334 v/d) i el transport públic amb el 8,2% (4.645 v/d).

Els sectors on es preveu una mobilitat superior són el PPU 1 El Calderí (26.606 viatges/dia que representen el 46,9% de la mobilitat del POUM) i el PMU 24 Can Prat (6.056 v/d; 10,7%).

Xarxa viària

La nova mobilitat en vehicle privat s'ha comptabilitzat en 25.334 viatges/dia en ambdós sentits, repartits entre els següents modes: 19.254 viatges/dia en cotxe, 2.787 viatges/dia en motocicleta o ciclomotor i 3.293 viatges/dia en altres vehicles. (repartiment modal en base al parc de vehicles del municipi).

Pels viatges en cotxe s'ha aplicat una ràtio estàndard d'ocupació del vehicle d'1,2 persones/vehicle. Per la moto i altres vehicles s'ha considerat una ocupació d'1

persona/vehicle. Així doncs, el POUM incrementa en 16.045 veh/d en cotxe, 2.787 veh/d en moto i 3.293 veh/d en vehicle pesant.

Les principals vies urbanes incrementaran entre 39 veh/hp a l'av. Rivoli i 573 veh/hp a l'av. Burgos, fet que incrementarà el grau de saturació (intensitat viària / capacitat de la via) fins al 80,7%, en el cas més desfavorable de l'av. Burgos (veure dades detallades a la Taula 30).

No es tenen dades d'aforaments de l'av. Badalona (increment de 721 veh/hp, un 48,1% de la capacitat de la via), de l'av. Rafael Casanova (19 veh/hp, 1,2%), ni de l'av. Pinetons (10 veh/hp, 0,6%). Per tant, si l'ocupació actual no supera el 57% en el primer dels casos o el 98% en les altres dues vies, no es preveuen problemes de capacitat.

En tots els casos no es preveuen problemes de capacitat de les vies, degut a que l'increment pot ser absorbit per la capacitat de les vies.

Transport públic

Mollet del Vallès disposa d'1 línia de bus urbà (L1) amb una oferta de 62 exp/dia feiner que es redueix a 26 exp/dia els dissabtes.

La Línia 1 dona servei a pràcticament tot el municipi de Mollet el Vallès. La línia ofereix una bona cobertura territorial (99,2% de la població coberta per una parada a menys de 500 metres), complementant-se amb les línies regulars interurbanes.

La revisió del POUM incrementa en 659 viatges/dia la demanda en bus urbà. Considerant un factor d'hora punta del 10% (+66 v/hp) s'assoliran els 239 viatges/hora punta, que representen una ocupació del 68,2%. Per tant, no es preveuen problemes de capacitat a la línia de bus urbà.

Per altra banda, Mollet del Vallès compta amb 16 línies d'autobús interurbà, amb una oferta de 364 expedicions/dia feiner en ambdós sentits. Els dissabtes i festius l'oferta es redueix a 79 exp/dia en ambdós sentits.

El 97% de la superfície urbana del municipi (concentrada al sud) està coberta per una parada de bus interurbà a menys de 500 metres.

Estimant que els viatgers es distribueixen per línia en funció de l'oferta d'expedicions, la línia Mollet – Barcelona és la que incrementarà més la seva demanda amb 267 v/d en els dos sentits i 27 v/hora punta (factor d'hora punta del 10%), seguit de la línia exprés e21 amb 212 v/d i 21 v/hora punta.

En hora punta, la resta de línies incrementen la demanda entre 1 i 14 viatgers, en els dos sentits.

En hora punta, cada expedició d'una línia de bus interurbà incrementa entre 1 i 6 viatgers/expedició, fet que incrementa la demanda de l'expedició entre un 1% i un 6%. Per tant, si la demanda actual de l'expedició de cada línia no supera el 94% de la seva capacitat en hora punta, no es preveuen problemes de capacitat.

El municipi té dues estacions de ferrocarrils:

- Mollet – Sant Fost: on presta servei la línia R2, R2N i R8, oferint un total de 161 exp/dia en els dos sentits.
- Mollet – Santa Rosa: on presta servei la línia R3, oferint un total de 77 exp/dia en els dos sentits.

Es desconeix la demanda actual de les expedicions del ferrocarril, no obstant, considerant una oferta de 868 places/tren en les 238 expedicions/dia (129 exp/dia en els dos sentits a l'R2 i R2N; 32 exp/dia en els dos sentits a l'R8; 77 exp/dia en els dos sentits a l'R3). L'increment de la demanda serà de l'1,3%. Així doncs, si la demanda actual de la línia no és superior al 98,7%, no es preveuen problemes de capacitat.

Vianants

La xarxa de vianants ha de connectar tots els nous sectors de desenvolupament a les zones residencials i de generació i atracció de viatges existents (equipaments, polígons industrials i parades d'autobús). Els itineraris han d'ésser continus amb la xarxa existent de vianants.

Així mateix, s'ha tingut en compte la proposta del POUM de millorar l'accessibilitat a la xarxa de vianants, millorant i adequant les voreres d'algunes vies per tal de crear una sèrie d'eixos de vianants al municipi.

Eix nord-sud:

- Av. Burgos – Jaume I – Antoni Gaudí: Eix vertebrador del municipi que el creua de nord a sud. Comprèn la totalitat de les avingudes de Jaume I i Antoni Gaudí i l'avinguda Burgos des del carrer Alsina fins a l'avinguda de Jaume Ix.
- C. Francesc Layret – c. Palau-solità i Plegamans – c. Fèlix Ferran.
- C. Gallecs.
- Rda. De Pinetons: Tram de 100m a l'alçada de la intersecció amb el carrer Santa Perpètua.

Eix est – oest:

- Av. Rafael Casanova – c. Berenguer III: Dividit en dos trams, el tram de l'avinguda Rafael Casanova que va de la ronda Pinetons fins al carrer de la Química i el que va de l'avinguda Rafael Casanova, a l'alçada del carrer Joan Maragall, al carrer Ramon Berenguer a l'alçada del carrer Anselm Clavé.
- C. Santa Perpètua
- Plaça Joan Abelló

Bicicletes

La xarxa ciclable de Mollet té una manca de continuïtat i no permet la circulació en bicicleta entre els diferents punts del nucli urbà. Així mateix, tampoc existeix una xarxa ciclable que connecti els nous sectors de desenvolupament.

Per tant, es proposen tres actuacions:

1. Executar la proposta de carril bici del Pla de Mobilitat de Mollet del Vallès, el qual acaba de connectar els carrils bicis existents. Alguns dels eixos on el PMUS proposa carril bici són el c. Sabadell, c. Francesc Layret, el c. Fèlix Ferran, el c. St. Jordi, l'av. Caldes, el c. Borrell, c. De l'agricultura, c. Pau Vila, av. Del Parc, c. Enric Morera o el c. Pablo Picasso, entre d'altres.
2. Executar la proposta de xarxa ciclable del PDM, la qual pel municipi de Mollet del Vallès transcórrer per l'eix de l'av. Rafael Casanova – c. Berenguer III, i l'eix av. Pius XII – av. Can Prat.
3. Proposta de Zona 30 a la resta d'eixos de la xarxa urbana que no tenen o tindran carril bici, ni formen part de la xarxa viària urbana principal. En aquests eixos hi poden coexistir els vehicles motoritzats amb la bicicleta en calçada.

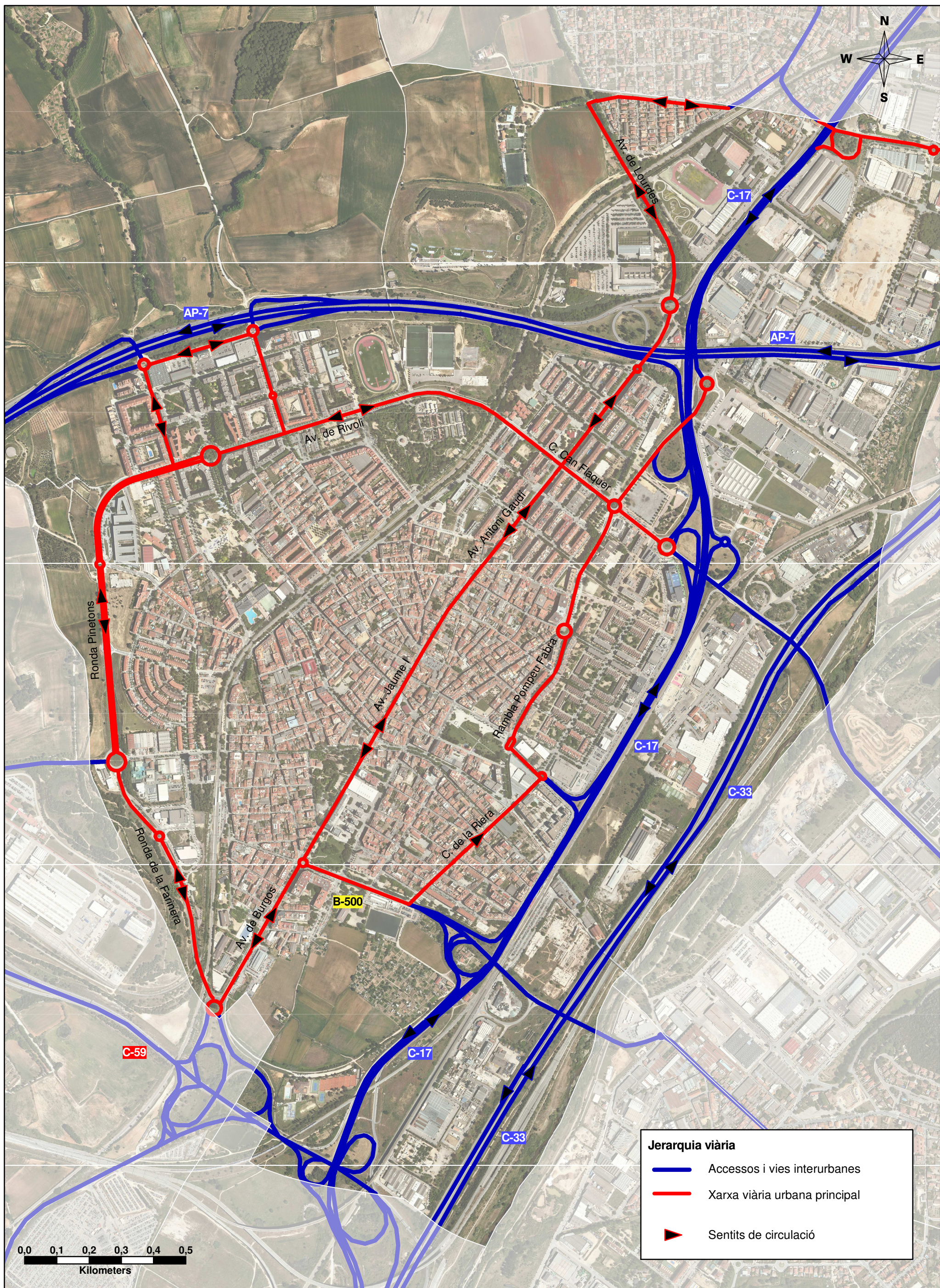
Així mateix, caldrà ubicar aparcaments per bicicletes als principals punts de generació i atracció de viatges.

Aparcament

Segons els paràmetres del Decret 344/2006 seria necessària una reserva total de places d'aparcament fora de la via pública a l'ús residencial de 2.834 places per turismes, 1.417 per motocicletes i 5.668 places per bicicletes. Per equipaments, la reserva de places per bicicleta fora la via pública seria de 835, per ús comercial de 192 places, per ús d'oficines de 663 places, per ús industrial de 1.948 places i per espais lliures de 2.274 places.



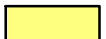
En el cas del càrrega i descàrrega, en base als paràmetres del Decret 344/2006, seran necessàries 19 places de càrrega i descàrrega associades a l'ús comercial i 33 places associades a l'ús d'oficines.

11 ANNEX: PLÀNOLS





Xarxa de transport públic urbà

-  Parades L1
-  Línia L1
-  Cobertura parada bus 500m

0,0 0,1 0,2 0,3 0,4 0,5
Kilometers



Títol de l'estudi: EAMG del POUM de Mollet del Vallès

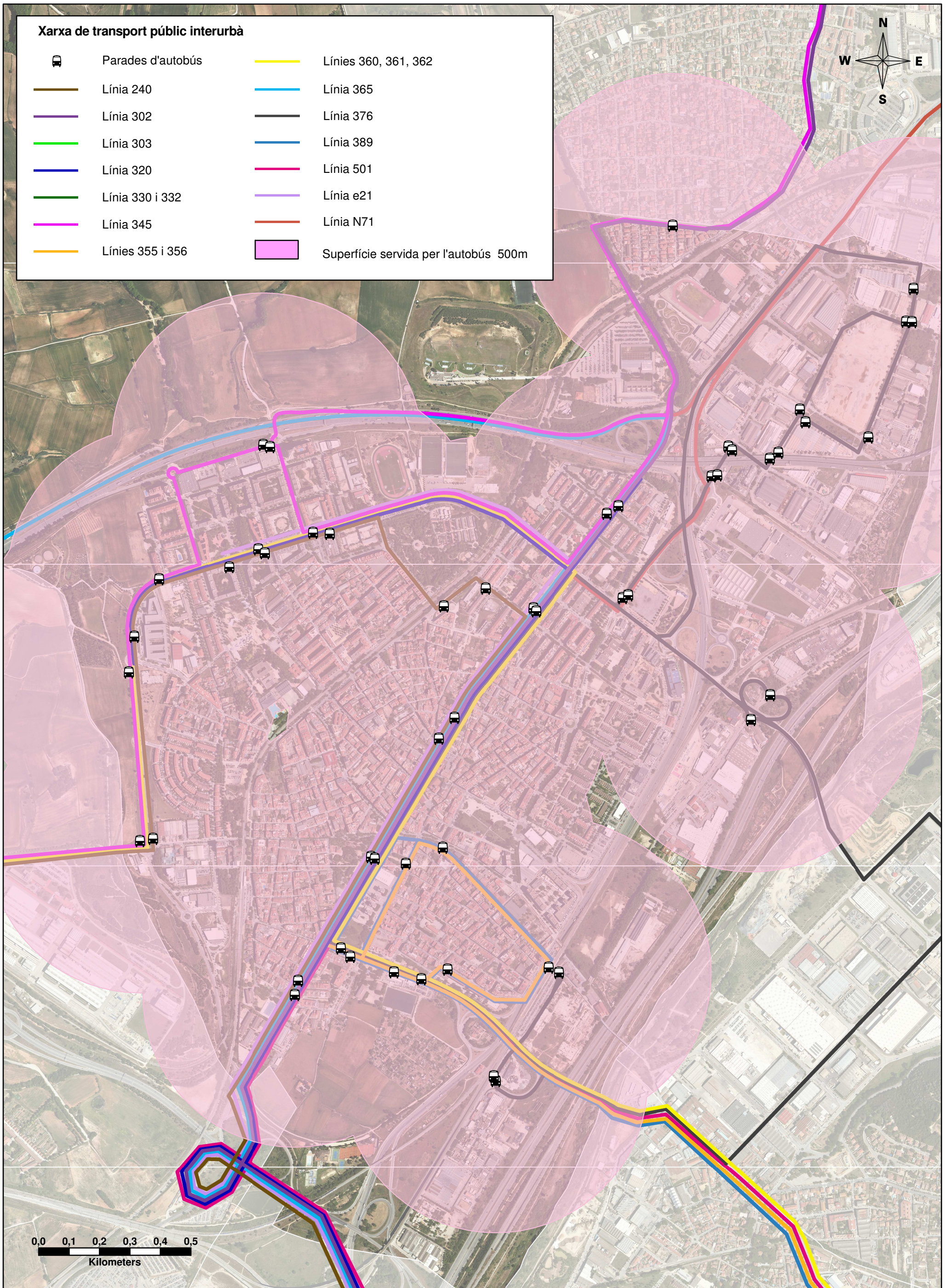
Data:

Títol del plànol: XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC
Oferta de transport públic urbà (autobús)

MARÇ 2021

2

1 de 2



0,0 0,1 0,2 0,3 0,4 0,5
Kilometers



Títol de l'estudi: EAMG del POUM de Mollet del Vallès

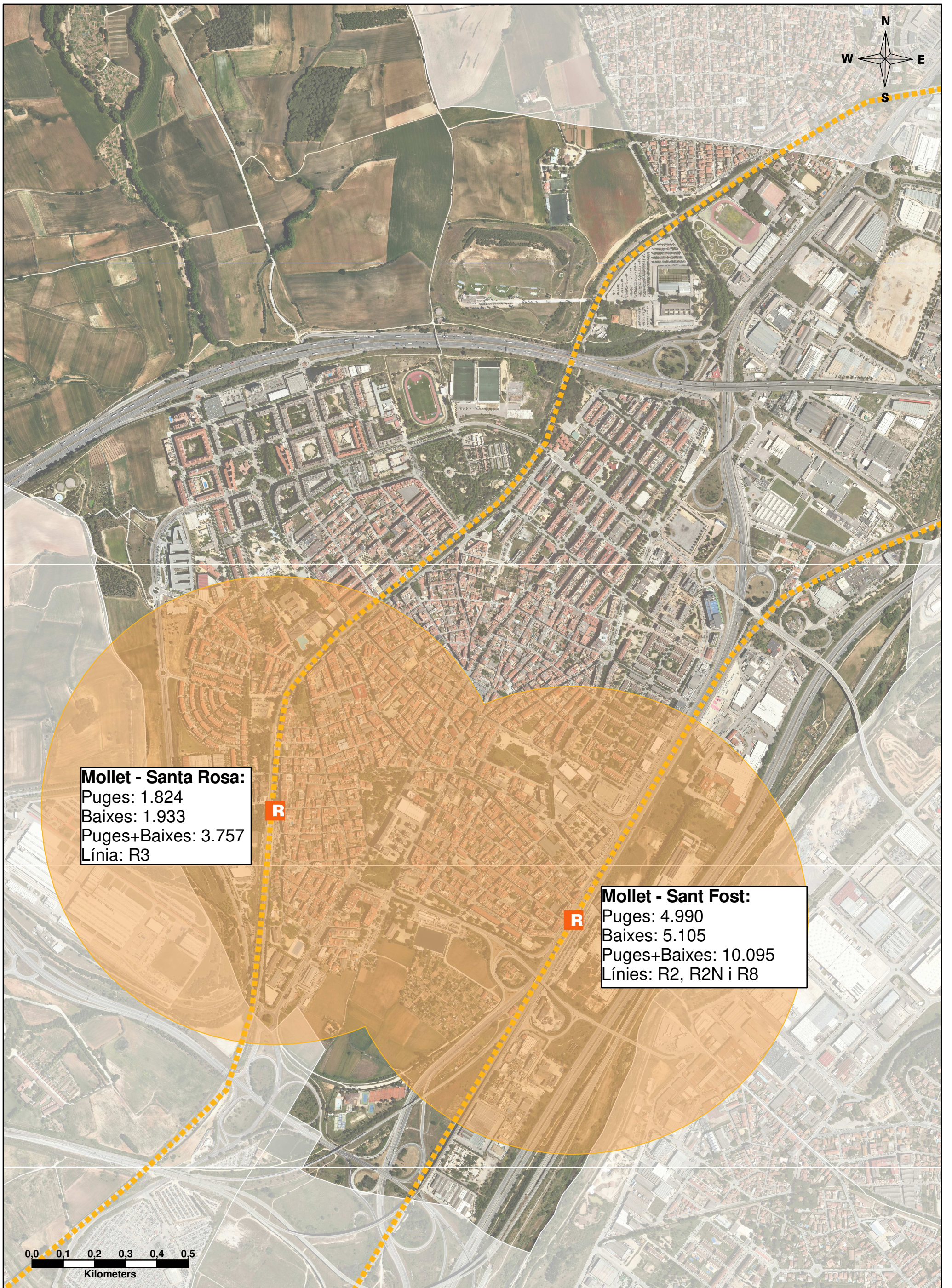
Data:

Títol del plànol: XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC
Oferta del transport públic interurbà (autobús)

MARÇ 2021

2

2 de 3



Mollet - Santa Rosa:
 Puges: 1.824
 Baixes: 1.933
 Puges+Baixes: 3.757
 Línia: R3

R

Mollet - Sant Fost:
 Puges: 4.990
 Baixes: 5.105
 Puges+Baixes: 10.095
 Línies: R2, R2N i R8

R

0,0 0,1 0,2 0,3 0,4 0,5
 Kilometers



Títol de l'estudi: EAMG del POUM de Mollet del Vallès

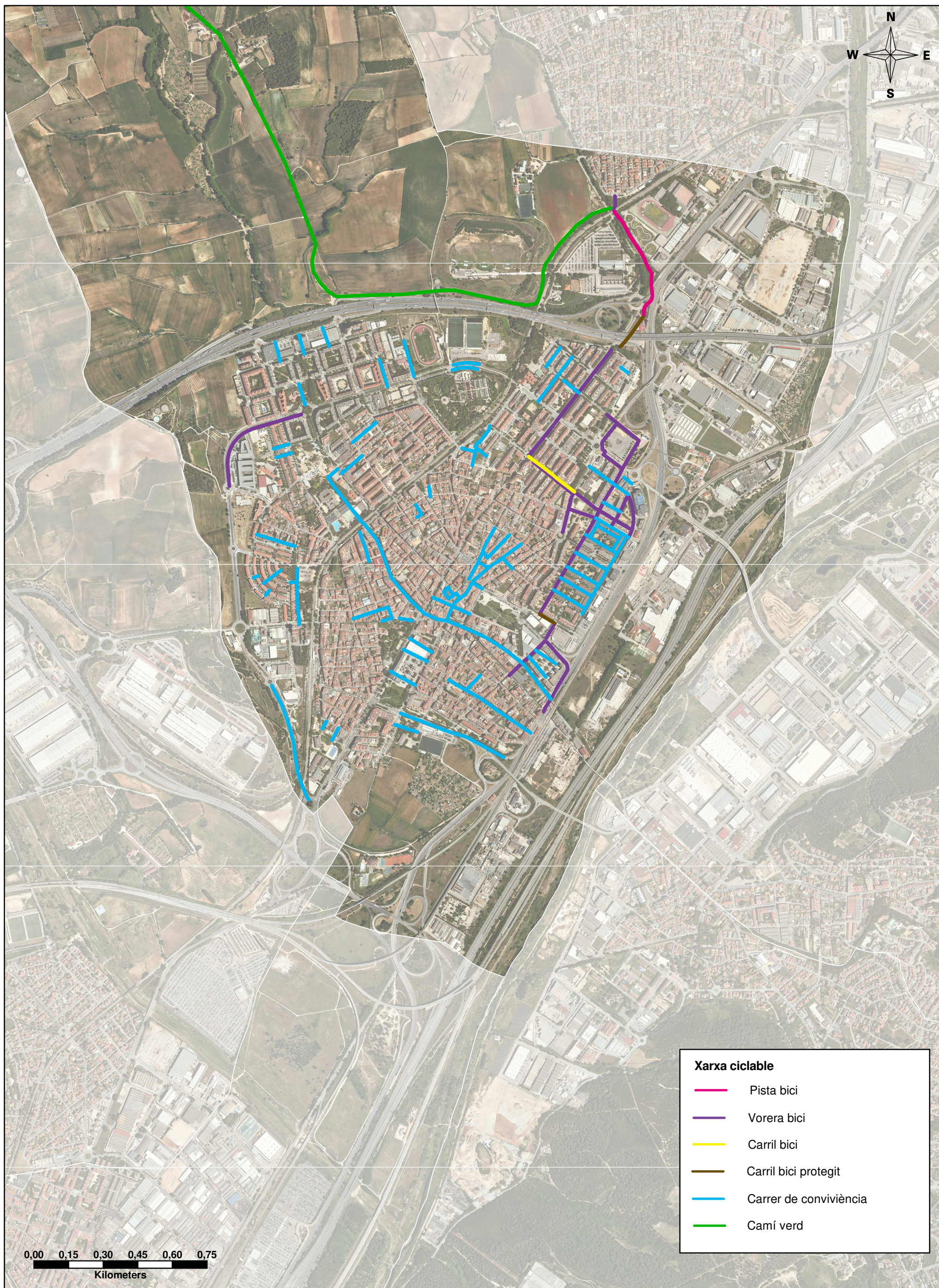
Data:

Títol del plànol: XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC
 Oferta de transport públic interurbà (ferrocarril)

MARÇ 2021

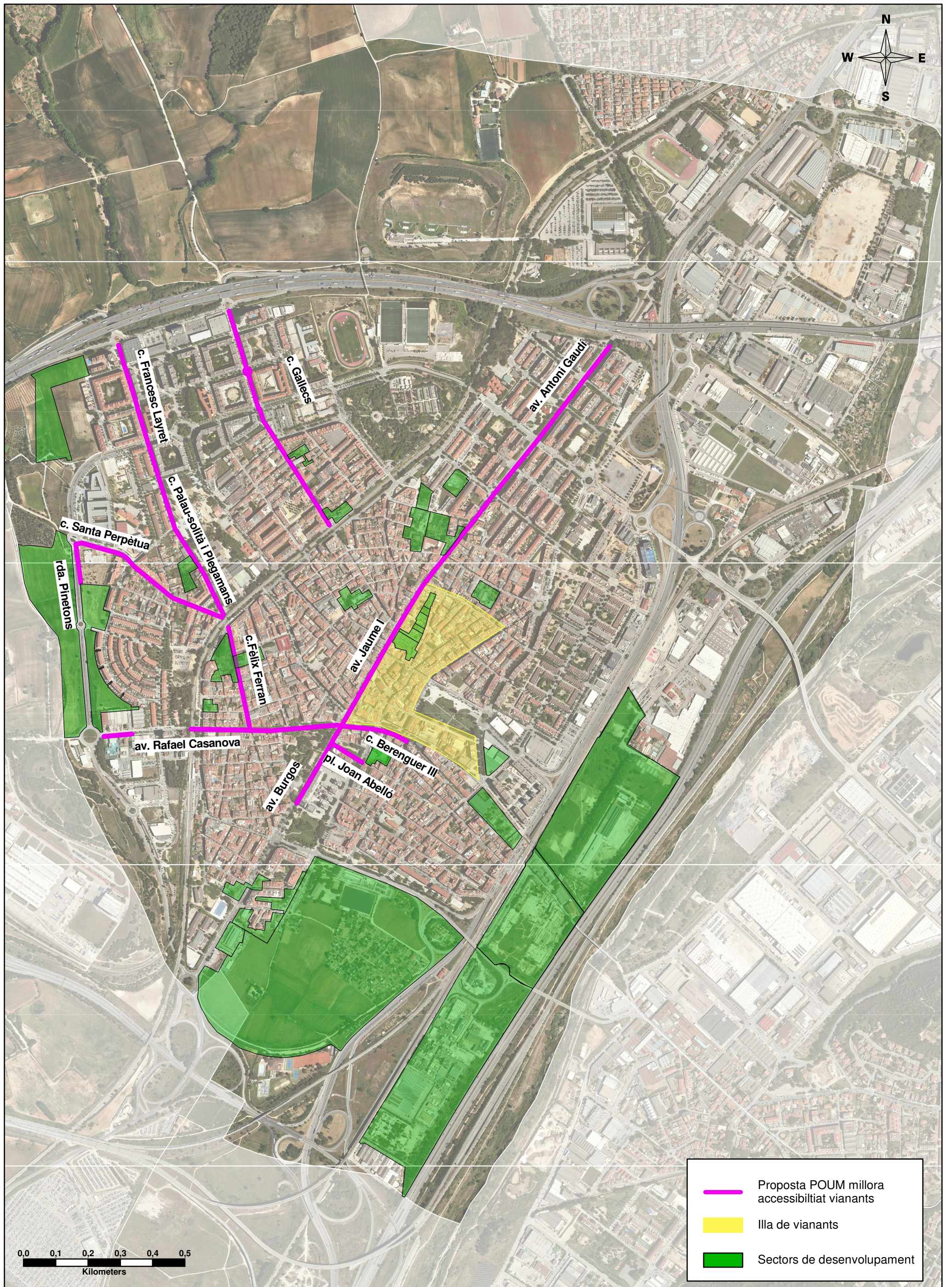
2

3 de 3

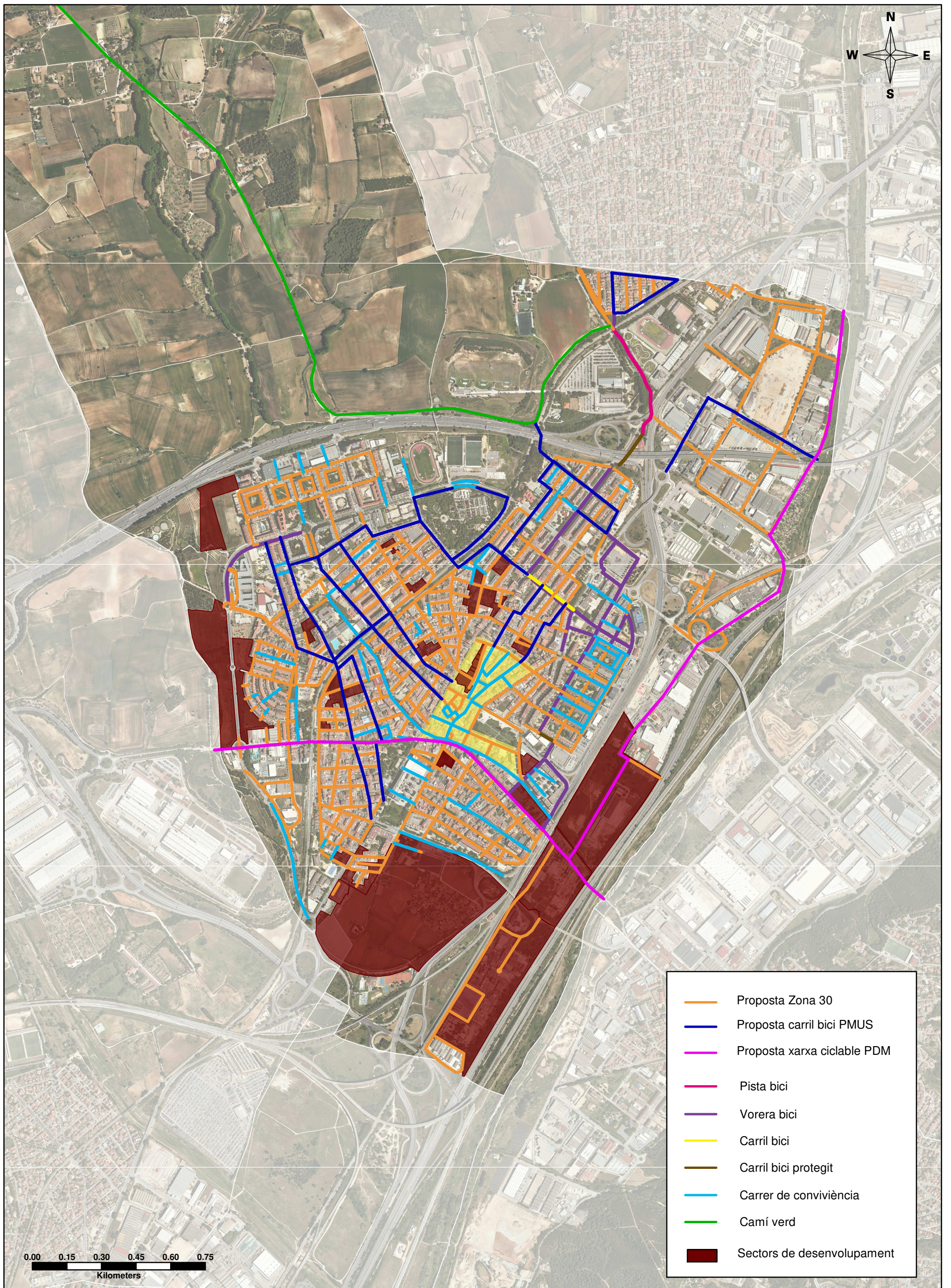


Xarxa ciclable	
	Pista bici
	Vorera bici
	Carril bici
	Carril bici protegit
	Carrer de convivència
	Camí verd





- Proposta POUM millora accessibilitat vianants
- Illa de vianants
- Sectors de desenvolupament



- Proposta Zona 30
- Proposta carril bici PMUS
- Proposta xarxa ciclable PDM
- Pista bici
- Vorera bici
- Carril bici
- Carril bici protegit
- Carrer de convivència
- Camí verd
- Sectors de desenvolupament

0.00 0.15 0.30 0.45 0.60 0.75
Kilometers



Títol de l'estudi: EAMG del POUM de Mollet del Vallès

Data:

Títol del plànol: XARXA DE MODES NO MECANITZATS
Proposta de Xarxa Ciclable en els sectors de desenvolupament

MARÇ 2021

5

2 de 2