

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

SETEMBRE 2024



ÍNDEX

1	INTRODUCCIÓ	4
1.1	OBJECTE DE L'ESTUDI	4
1.2	ÀMBIT D'ESTUDI	4
1.3	ANTECEDENTS	4
1.4	METODOLOGIA DE L'EAMG.....	5
2	ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL	6
2.1	DADES BÀSIQUES DEL MUNICIPI	6
2.2	ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS.....	12
3	ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT.....	16
3.1	XARXA DE VEHICLES PRIVATS MOTORITZATS	16
3.2	XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC: AUTOBÚS.....	20
3.3	XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC: FERROCARRIL	26
3.4	XARXA DE MODES NO MECANITZATS	30
4	PROPOSTA D'ORDENACIÓ	33
5	MOBILITAT GENERADA PEL POUM.....	34
5.1	MAGNITUDS DELS SECTORS DE DESENVOLUPAMENT DEL POUM	34
5.2	QUANTIFICACIÓ DE LA NOVA MOBILITAT SEGONS EL DECRET 344/2006	34
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.....	45
5.5	RESERVES D'ESPAI PER A CÀRREGA I DESCÀRREGA.....	47
6	IMPACTE DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LES DIVERSES XARXES DE TRANSPORT.....	49
6.1	XARXA VIÀRIA.....	49
6.2	XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	55
6.3	XARXA DE MODES NO MOTORITZATS.....	59
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.....	64
7.5	XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES.....	68
7.6	ADEQUACIÓ A LES NECESSITATS D'ACCESSIBILITAT DEL PEU DEL PARC TERRITORIAL DE GALLECS.....	70
8	FINANÇAMENT.....	80
8.1	TRANSPORT	80
9	INDICADORS DE GÈNERE	81
10	INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA.....	82
11	AVALUACIÓ GENERAL DE LES PROPOSTES.....	85

12 SÍNTESI I CONCLUSIONS.....	86
13 ANNEX: PLÀNOLS	90

1 INTRODUCCIÓ

1.1 OBJECTE DE L'ESTUDI

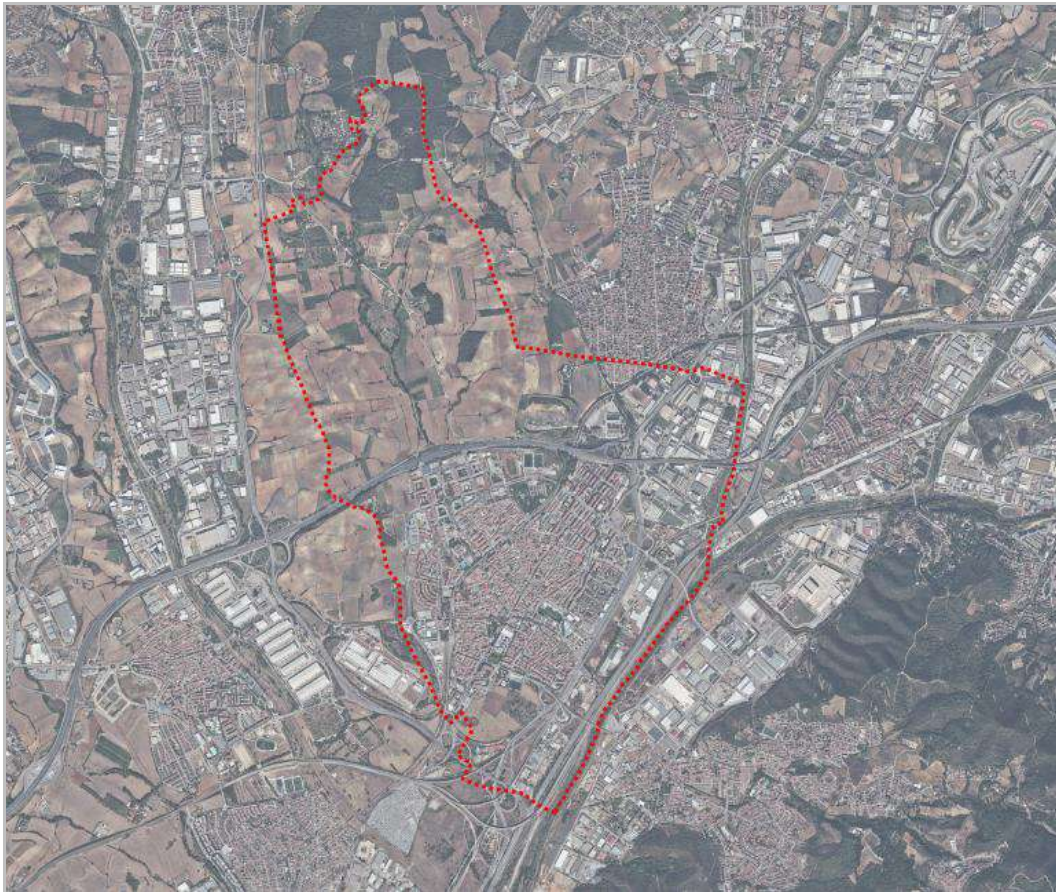
L'objecte del present estudi és l'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) per al desenvolupament del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal del municipi de Mollet del Vallès.

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.

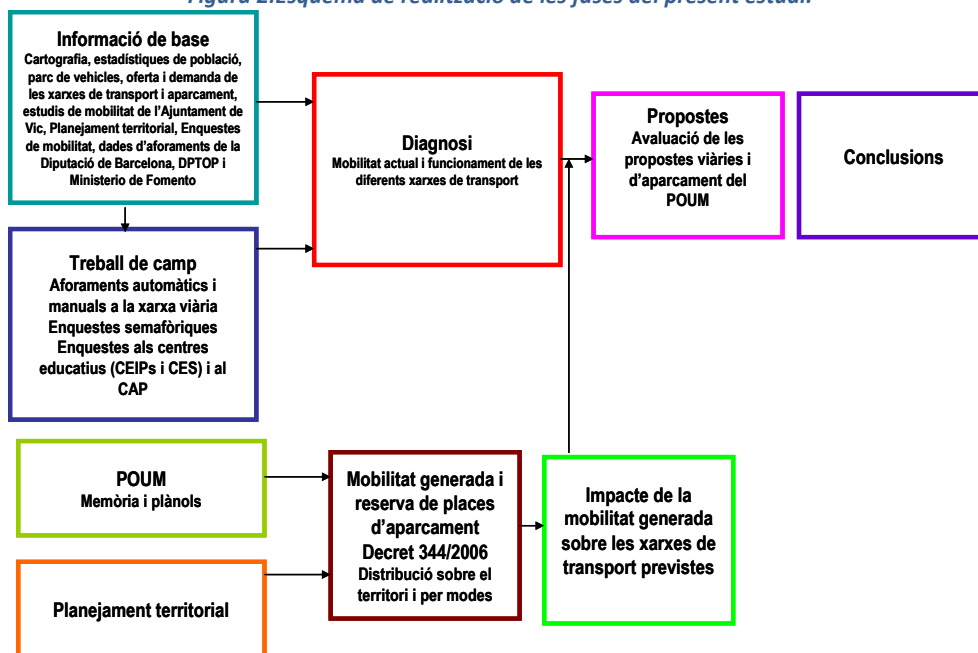
En relació als continguts, cal subratllar que tant la pròpia llei com les Directrius determinen la necessitat d'avançar vers un model de mobilitat sostenible que garanteixi el dret de la ciutadania a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat segures i adequades i amb el mínim impacte ambiental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

Figura 2: Esquema de realització de les fases del present estudi.



2 ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL

2.1 DADES BÀSIQUES DEL MUNICIPI

2.1.1 ESTRUCTURA TERRITORIAL

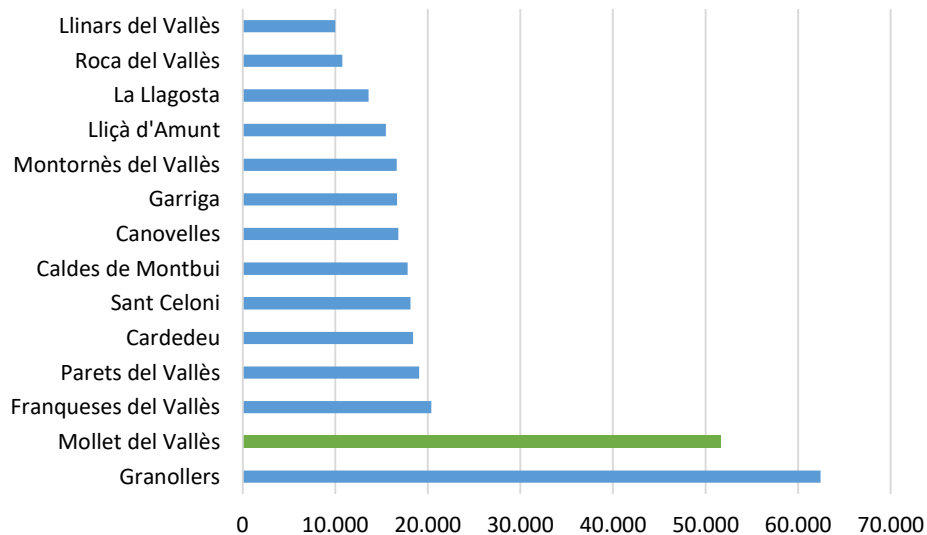
Mollet del Vallès es localitza en la comarca del Vallès Oriental. Forma part de la plana vallesana i hi travessa el torrent Caganell que desemboca al riu Besòs. Té una extensió de 10,8 km² i una població de 51.600 habitants l'any 2020 (font: Idescat).

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.

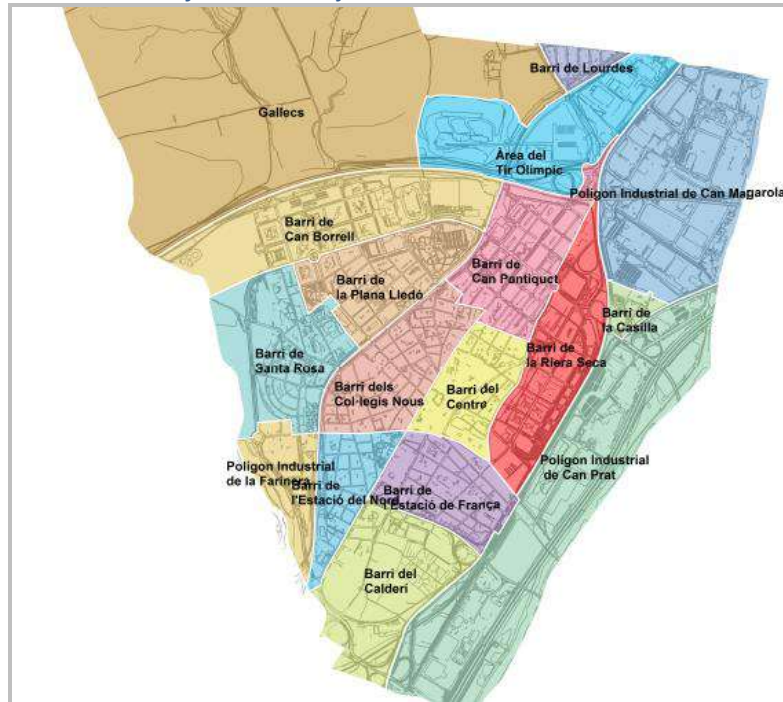
Figura 4: Densitat de les xarxes viàries i ferroviàries en el pas per Mollet (esquerra); dimensions del nucli urbà (dreta)



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)

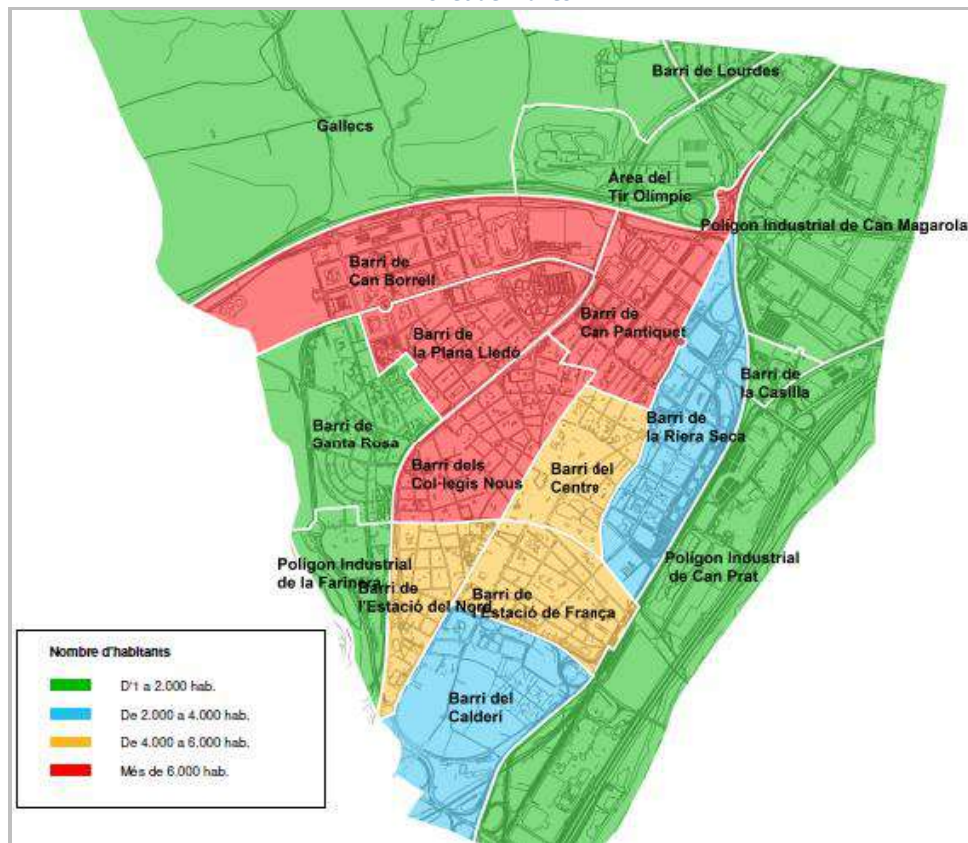
A partir de les dades del nombre d'habitants per barri facilitades per l'Ajuntament de Mollet del Vallès s'ha representat sobre un plànol la població per barris.

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.



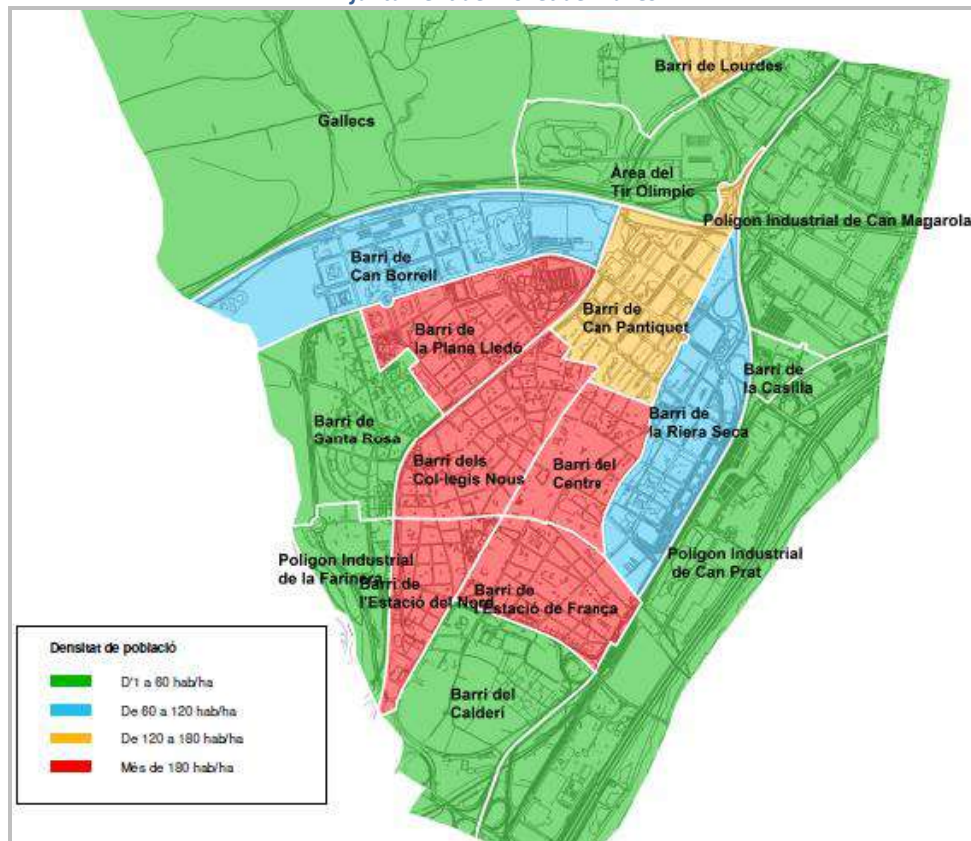
Degut a que cada zona presenta una superfície més o menys extensa es interessant analitzar la densitat de població (hab/ha) de cada un dels àmbits.

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.

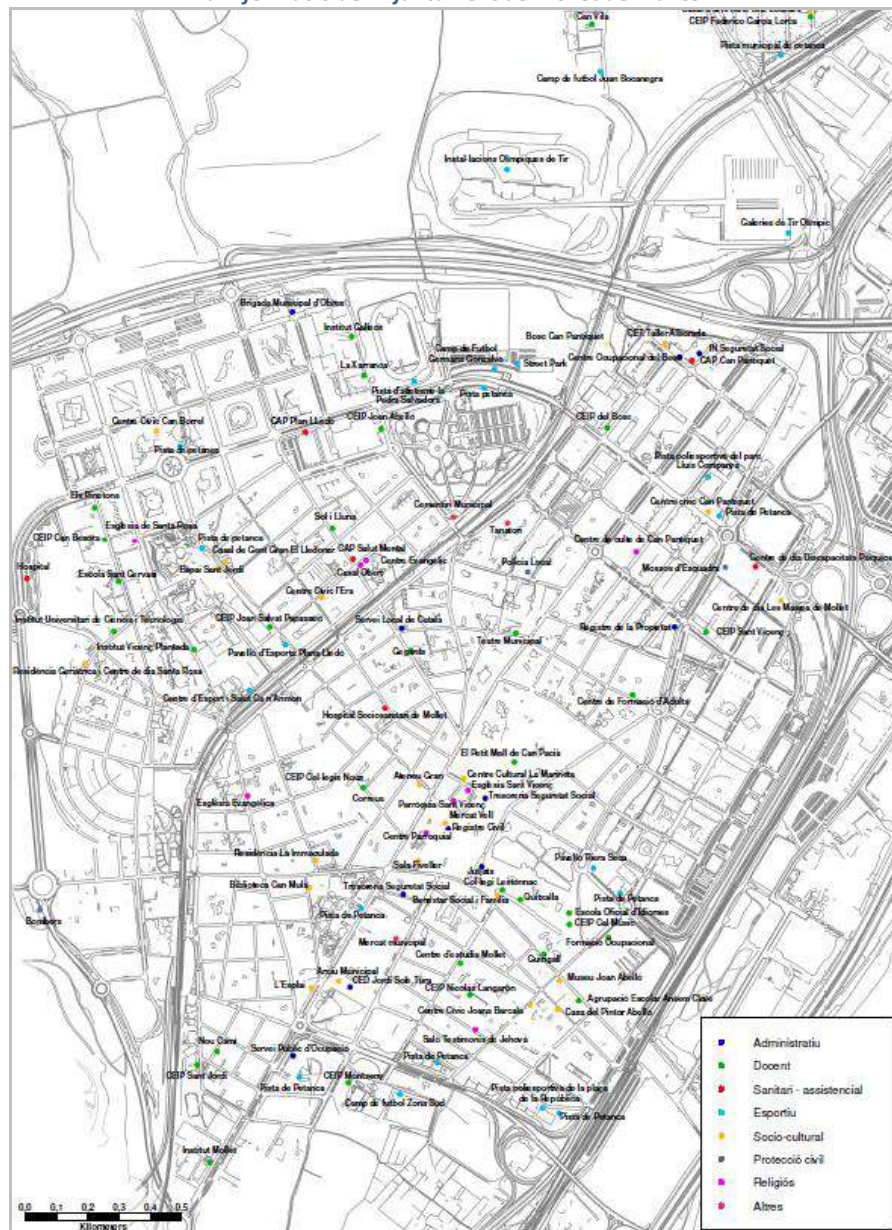
Equipaments sanitari assistencial: destaca l'Hospital, l'Hospital Sociosanitari de Mollet i els CAPs de Plana Lledó i Can Pantiquet.

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

Religió: 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.

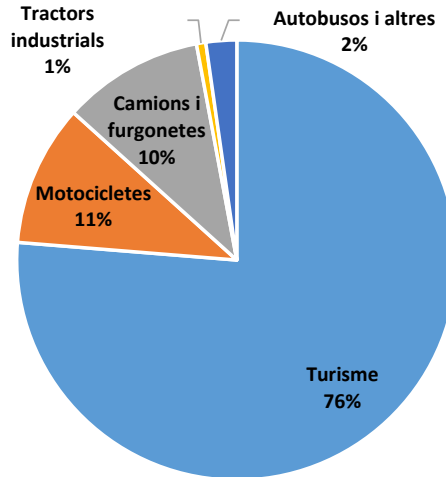
Figura 8: Localització dels principals centres de generació i atracció de mobilitat. Font: Elaboració pròpia a partir d'informació de l'Ajuntament de Mollet del Vallès.



2.1.5 **MOTORITZACIÓ**

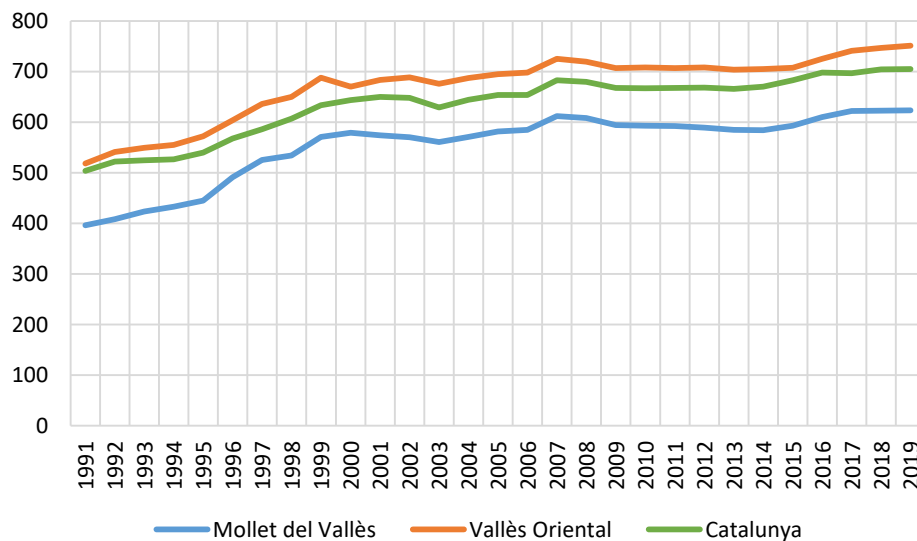
A partir de les dades de l'IDESCAT, el total de vehicles amb domicili fiscal al municipi l'any 2019 és de 32.014, dels quals destaquen 24.422 turismes, 3.331 motocicletes i 3.319 camions i furgonetes.

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.

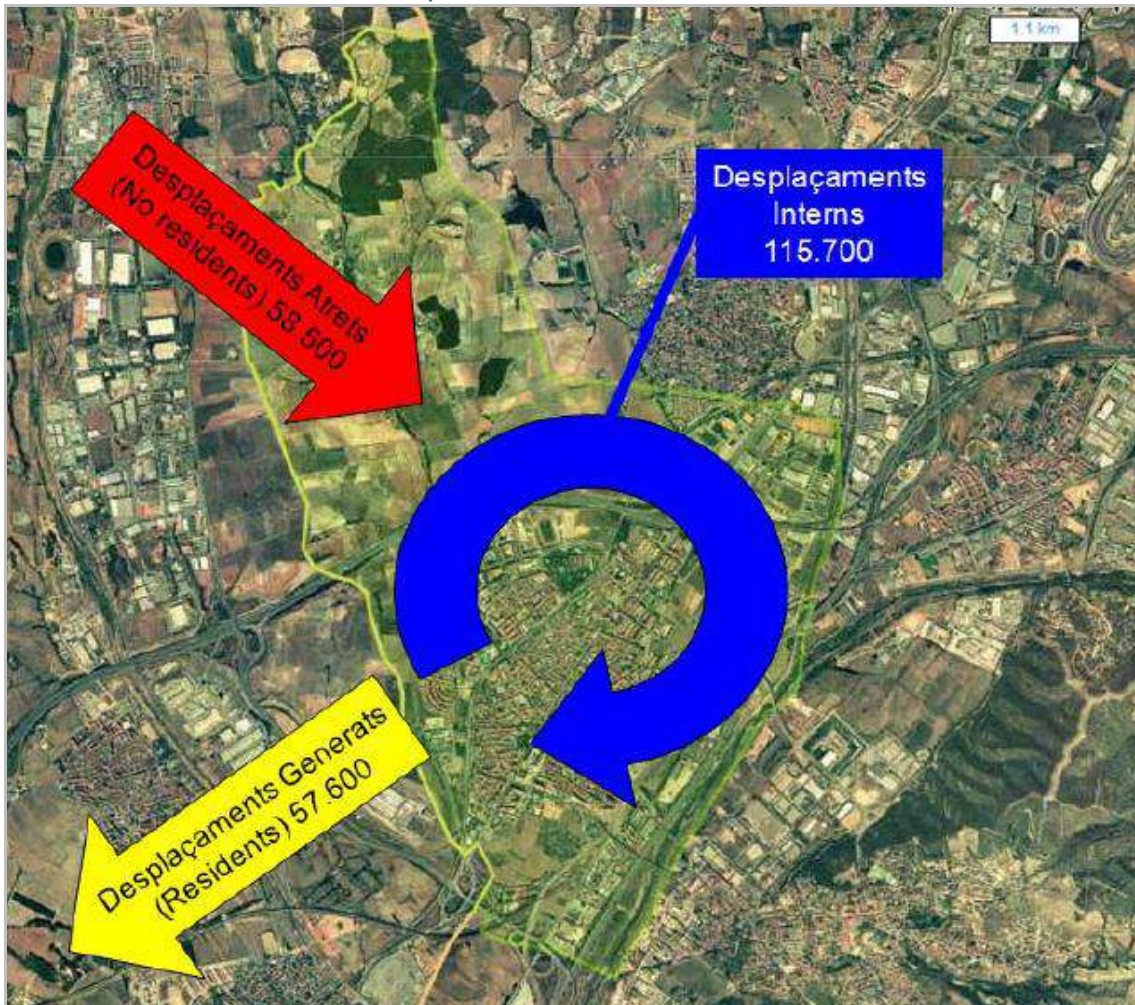


2.2 ANÀLISI DELS DESPLAÇAMENTS

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

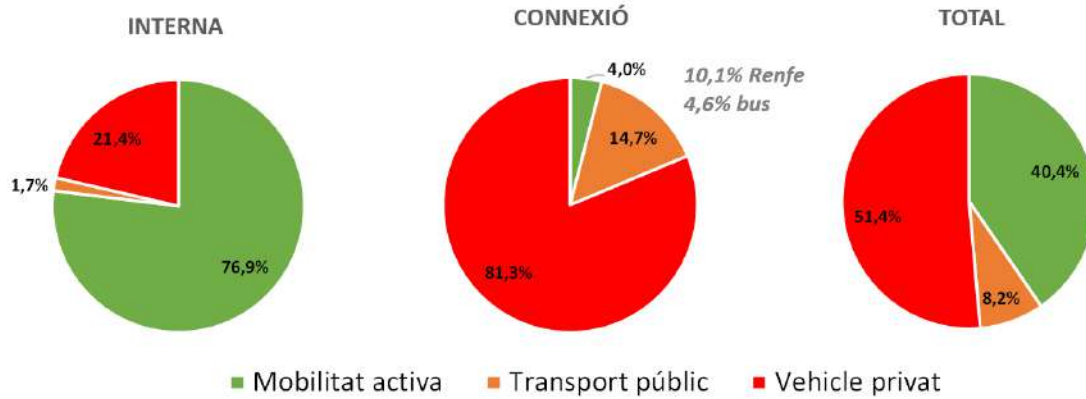


La mobilitat interna representa el 49,9% dels desplaçaments amb OD al municipi. Es realitzen majoritàriament a peu o en bicicleta (76,9%), seguit del vehicle privat amb un 21,4% i en transport públic (1,7%).

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

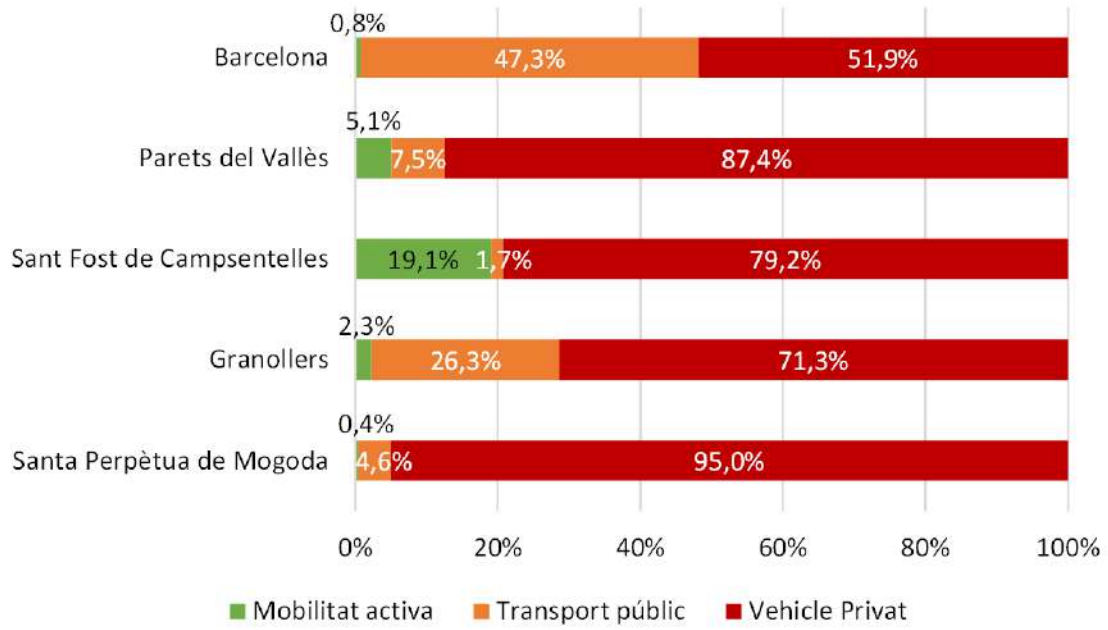


La gràfica següent mostra el repartiment modal entre Mollet del Vallès i les principals ciutats amb majors fluxos. Segons l'EMQ 2006 expansionada a dades del 2011, el cotxe és el mode principal per a totes les relacions, amb una quota superior al 70% amb tots els municipis excepte Barcelona on es situa 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



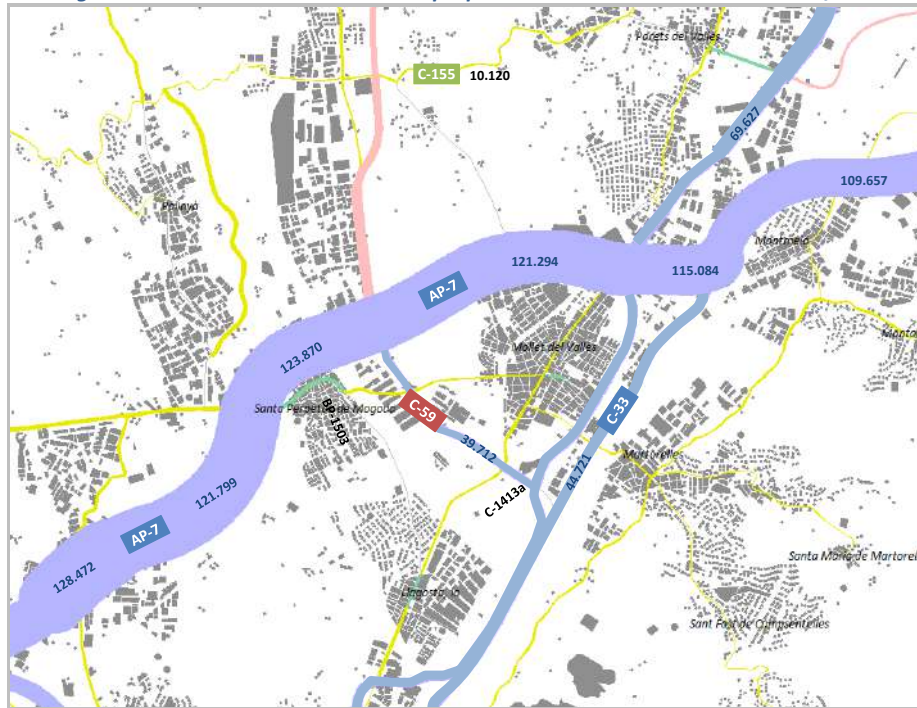
3.1.2 DADES DE TRÀNSIT DE LES VIES INTERURBANES

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.

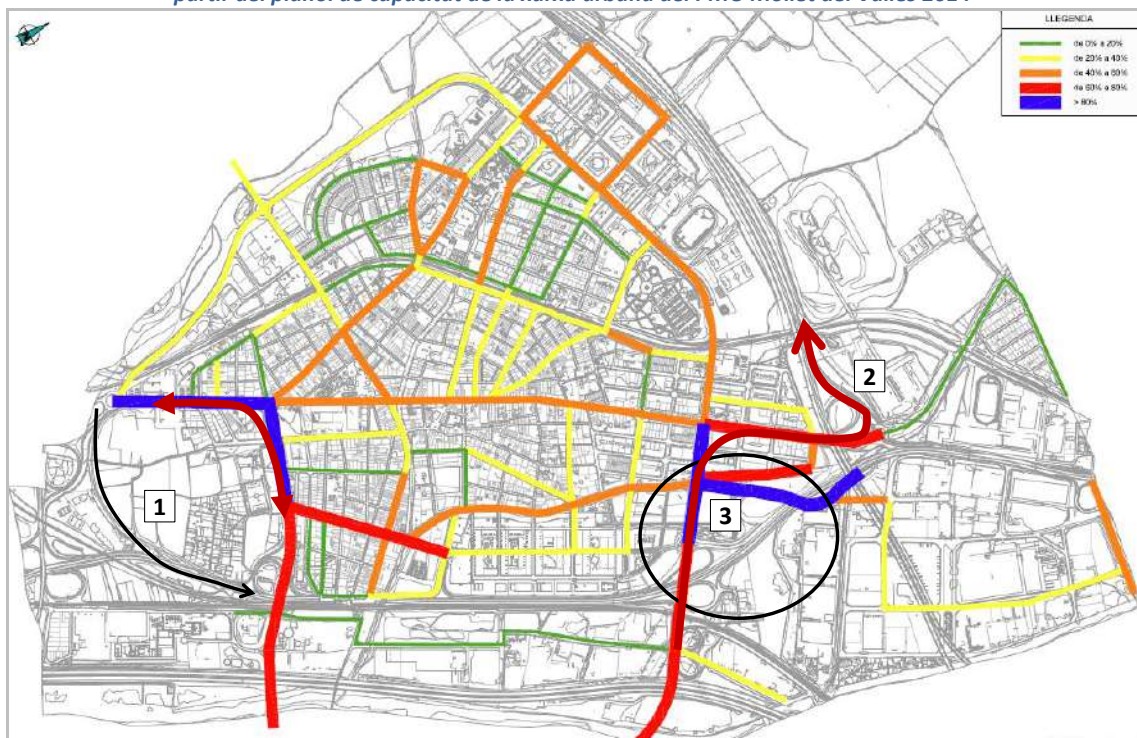
D'altra banda, la xarxa distribuïdora està conformada per les vies secundàries urbanes que recullen els fluxos interns de les vies locals i asseguren la connexió amb la xarxa primària. La configuració de la xarxa viària de Mollet, enllaça de forma continua les vies locals amb les vies distribuïdores 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.

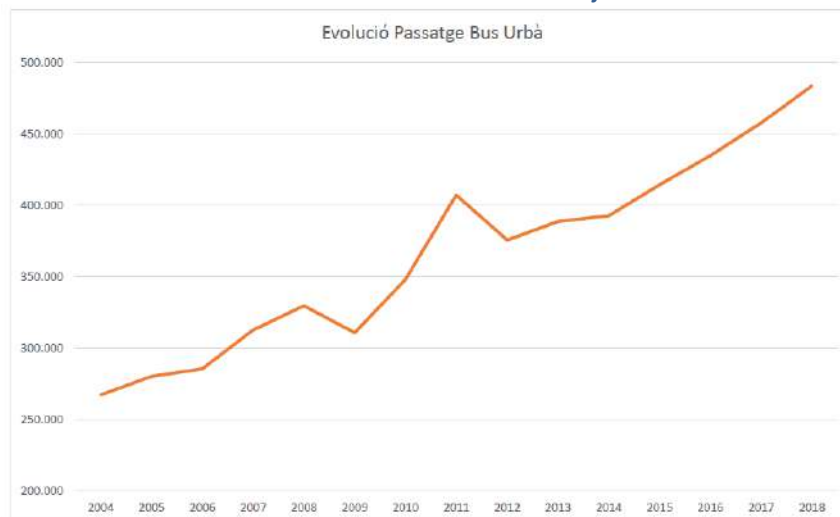
Està servit per una línia urbana circular operada per Sagalés, la qual té parada a l'estació de Renfe Mollet-Santa Rosa i a l'hospital. L'L1 els dies feiners té una freqüència de pas de 10/15 minuts repartits en 62 expedicions /dia, amb una amplitud horària del servei des de les 6:19h fins les 22:23h. 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 interurbanes.

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 - Lliçà 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. Parets 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 Parets 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 congest). Des de Mollet del

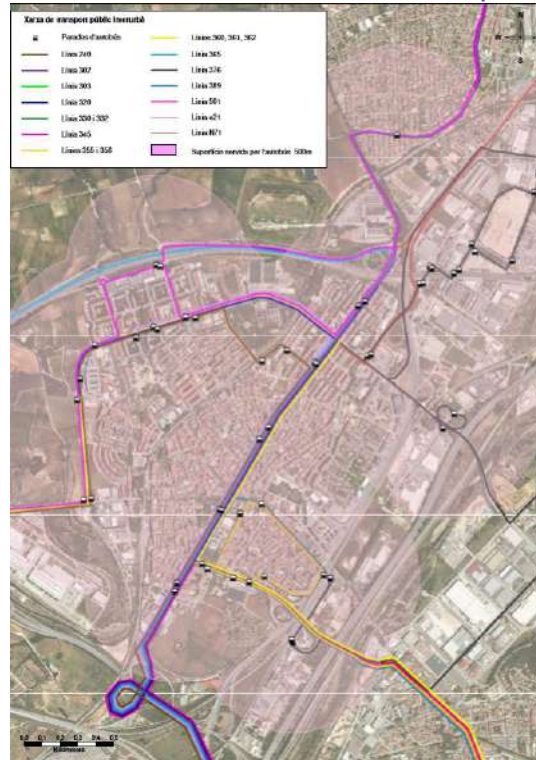
Vallès (Av. Gaudí - Enric Morera) s'inicia el servei a les 5:30h i el finalitza a les 21:30h; tot i així, 6 de les 8 expedicions s'efectuen entre les 5:30h i les 8:30h; les altres dues s'efectuen a les 13:30h i a les 21:30h. Des de Mollet del Vallès (Octave Lecante - Rotonda congest) el servei s'inicia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

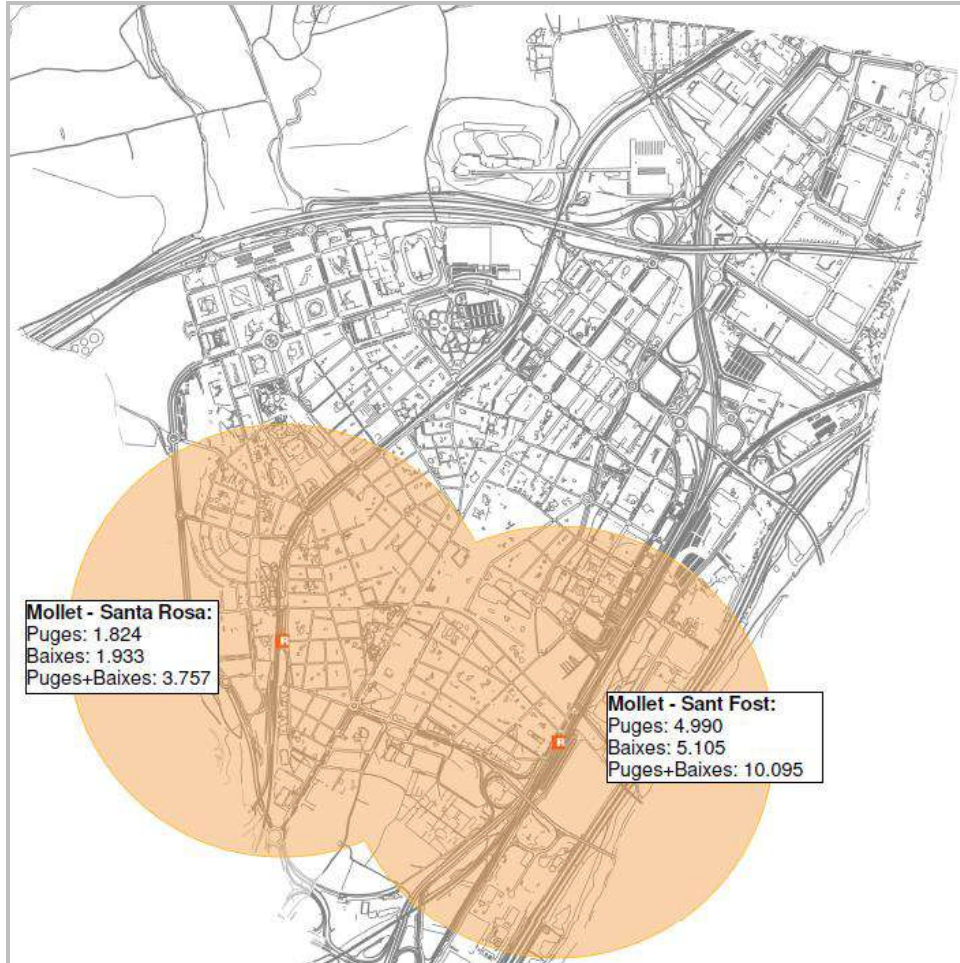
Figura 23: Nombre d'expedicions per sentit en dia feiner. Font: Renfe 2019

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.

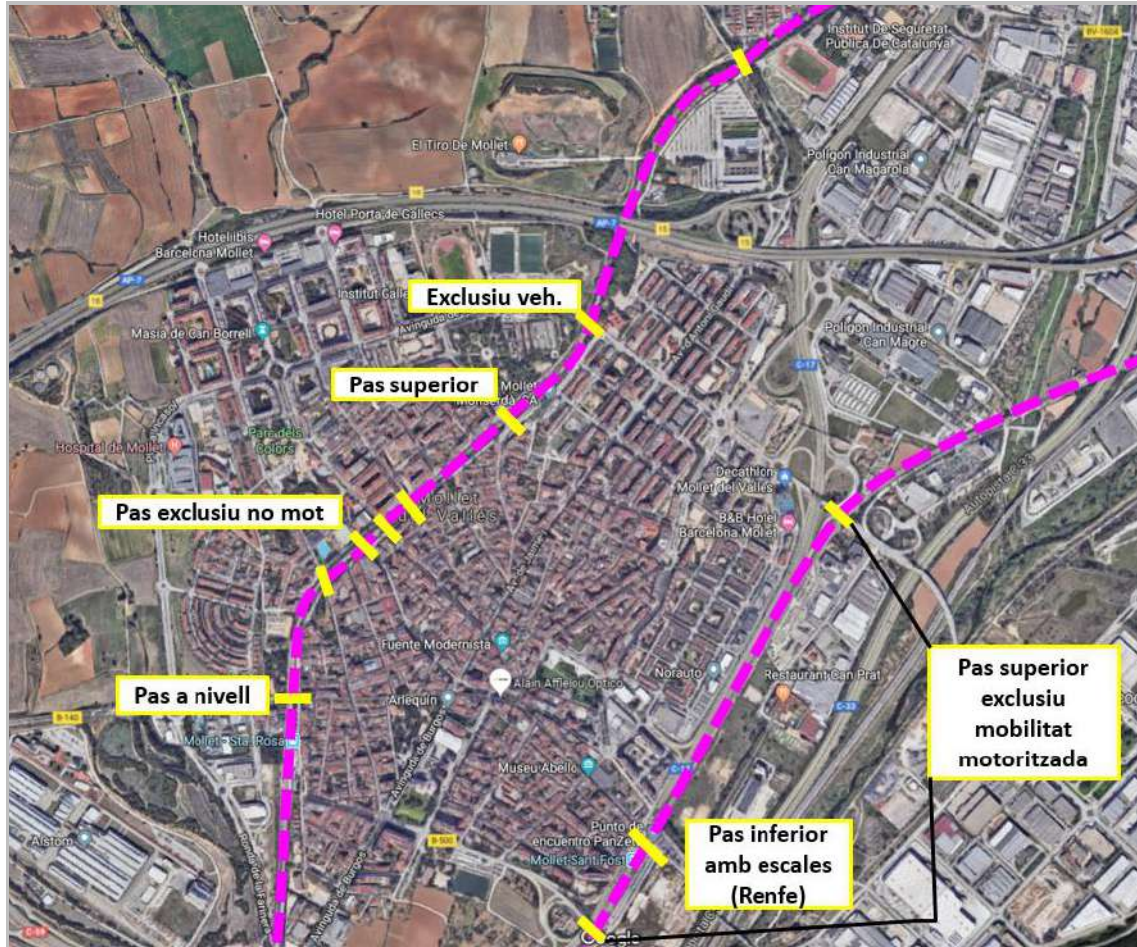
En relació a la millora a la millora de la permeabilitat entre ambdues bandes de la via ferroviària de l'R3, cal destacar l'estudi informatiu del projecte "Cercanías de Barcelona. Línea R-3. Tramo Montcada – Vic. Duplicación de vía". Aquest estudi proposa:

- 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.

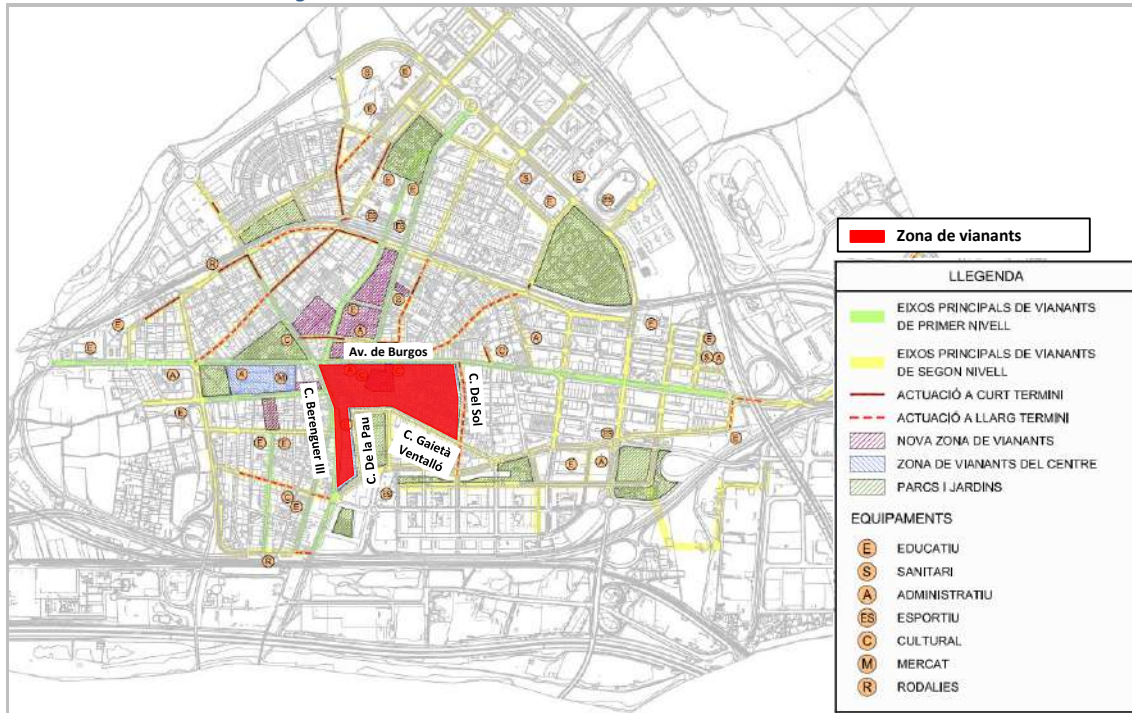


Figura 30: Piló mòbil a la intersecció dels carrers de Portugal i del Sol (esquerra) i piló mòbil a la intersecció dels carrers de Bartomeu Robert i del Sol (dreta).



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

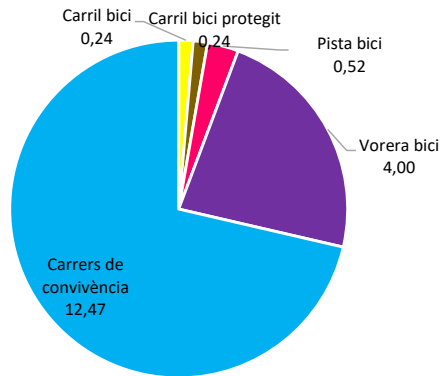
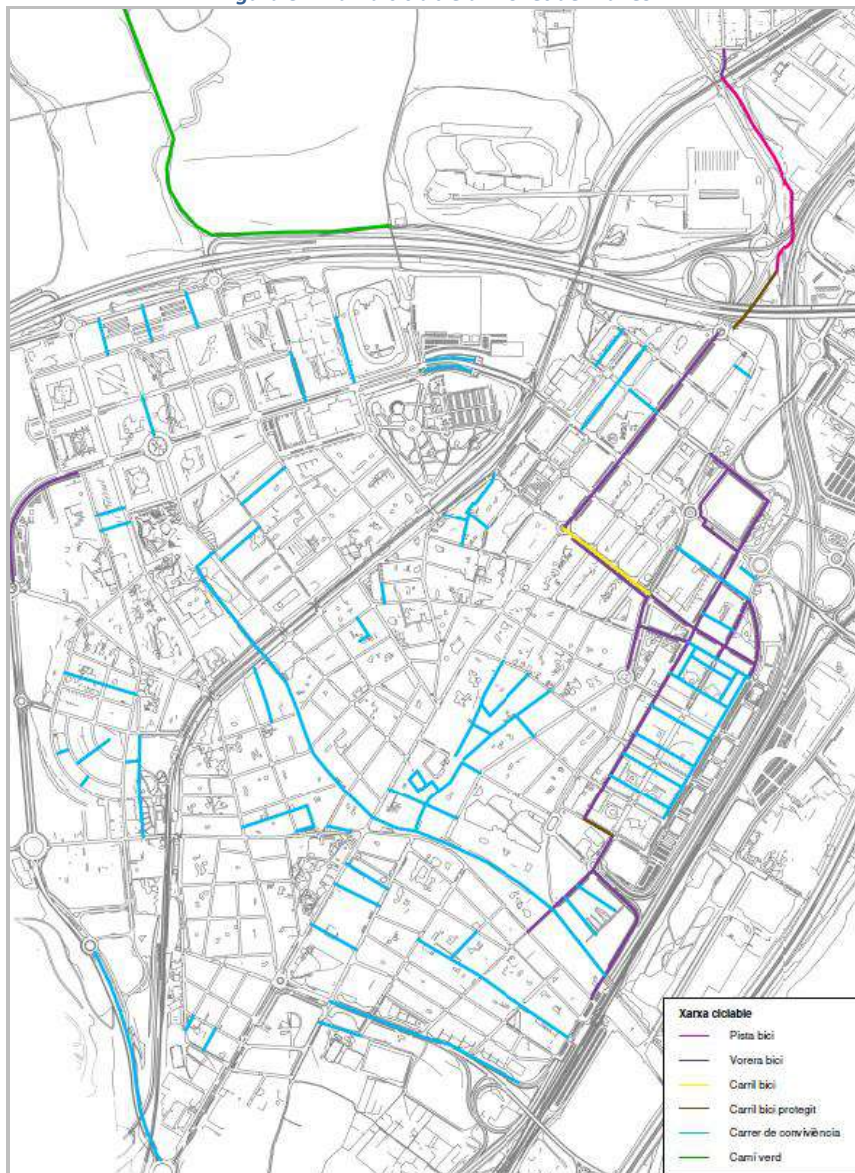


Figura 32: Xarxa ciclable a Mollet del Vallès



4 PROPOSTA D'ORDENACIÓ

El desenvolupament del POUM preveu l'increment de sostre residencial amb 2.752 nous habitatges (228.358 m² sostre), un total de 55.264 m² sostre per activitat comercial, 30.138 m² sostre per oficines, 316.528 m² sostre per activitat industrial, 79.384 m² sostre per equipaments i 234.062 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)	Equipaments (m2 st)	Espais lliures (m2)
PMU 01	15.052	183	2.589	0	0	0	0
PMU 02	7.262	88	854	0	0	0	0
PMU 03	4.994	61	975	0	0	0	2.191
PMU 04	0	0	640	0	0	0	0
PMU 05	9.932	120	910	372	0	0	2.259
PMU 06	9.111	112	1.021	0	0	0	2.540
PMU 07	1.278	15	153	0	0	0	280
PMU 08	4.669	57	519	0	0	0	1.506
PMU 09	3.825	47	425	0	0	625	0
PMU 10	3.300	41	307	0	0	0	0
PMU 11	3.525	44	423	0	0	1.430	0
PMU 12	7.480	91	230	1.770	0	0	668
PMU 13	6.401	78	703	0	0	0	895
PMU 14	9.071	109	1.047	0	0	0	2.716
PAU 01	0	0	3.741	0	0	0	0
PAU 02	1.217	12	243	0	0	0	0
PAU 03	0	0	0	0	115.607	0	10.436
PAU 04	1.974	24	2.467	0	0	0	0
PAU 05	1.417	17	158	0	0	0	0
PAU 06	709	9	79	0	0	0	0
PAU 07	1.272	15	141	0	0	0	0
PAU 08	532	7	59	0	0	0	0
PAU 09	1.764	22	196	0	0	0	0
PAU 10	0	0	0	6.605	66.885	2.457	5.292
PAU 11	0	0	0	0	134.036	0	10.569
PAU 12	13.572	194	8.863	0	0	0	99.085
SUD 01	120.000	1.406	28.522	21.392	0	74.872	95.626
Total	228.358	2.752	55.264	30.138	316.528	79.384	234.062

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	Residencial (m2 st)	Habitatges totals	Sostre Comercial (m2 st)	Sostre Oficines (m2 st)	Sostre Industrial (m2 st)	Equipaments (m2 st)	Espais lliures (m2)
PMU 01	15.052	183	2.589	0	0	0	0
PMU 02	7.262	88	854	0	0	0	0
PMU 03	4.994	61	975	0	0	0	2.191
PMU 04	0	0	640	0	0	0	0
PMU 05	9.932	120	910	372	0	0	2.259
PMU 06	9.111	112	1.021	0	0	0	2.540
PMU 07	1.278	15	153	0	0	0	280
PMU 08	4.669	57	519	0	0	0	1.506
PMU 09	3.825	47	425	0	0	625	0
PMU 10	3.300	41	307	0	0	0	0
PMU 11	3.525	44	423	0	0	1.430	0
PMU 12	7.480	91	230	1.770	0	0	668
PMU 13	6.401	78	703	0	0	0	895
PMU 14	9.071	109	1.047	0	0	0	2.716
PAU 01	0	0	3.741	0	0	0	0
PAU 02	1.217	12	243	0	0	0	0
PAU 03	0	0	0	0	115.607	0	10.436
PAU 04	1.974	24	2.467	0	0	0	0
PAU 05	1.417	17	158	0	0	0	0
PAU 06	709	9	79	0	0	0	0
PAU 07	1.272	15	141	0	0	0	0
PAU 08	532	7	59	0	0	0	0
PAU 09	1.764	22	196	0	0	0	0
PAU 10	0	0	0	6.605	66.885	2.457	5.292
PAU 11	0	0	0	0	134.036	0	10.569
PAU 12	13.572	194	8.863	0	0	0	99.085
SUD 01	120.000	1.406	28.522	21.392	0	74.872	95.626
Total	228.358	2.752	55.264	30.138	316.528	79.384	234.062

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 PAU 11 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).

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 2.752 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 7.430 habitants.

En el cas de la nova mobilitat residencial s'ha aplicat la ràtio fixada en el Decret 344/2006 i la mobilitat generada de l'estudi previ al sector Can Prat. El nombre total de viatges generats i atrets per l'ús residencial descomptant les preexistències en el conjunt del municipi és de **22.291 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 ús residencial/dia
PMU 01	15.052	183	494	1.482
PMU 02	7.262	88	238	713
PMU 03	4.994	61	165	494
PMU 04	0	0	0	0
PMU 05	9.932	120	324	972
PMU 06	9.111	112	302	907
PMU 07	1.278	15	41	122
PMU 08	4.669	57	154	462
PMU 09	3.825	47	127	381
PMU 10	3.300	41	111	332
PMU 11	3.525	44	119	356
PMU 12	7.480	91	246	737
PMU 13	6.401	78	211	632
PMU 14	9.071	109	294	883
PAU 01	0	0	0	0
PAU 02	1.217	12	32	97
PAU 03	0	0	0	0
PAU 04	1.974	24	65	194
PAU 05	1.417	17	46	138
PAU 06	709	9	24	73
PAU 07	1.272	15	41	122
PAU 08	532	7	19	57
PAU 09	1.764	22	59	178
PAU 10	0	0	0	0

SECTOR	Residencial (m2 st)	Habitatges totals	Persones	Viatges ús residencial/dia
PAU 11	0	0	0	0
PAU 12	13.572	194	524	1.571
SUD 01	120.000	1406	3.796	11.389
Total	228.358	2.752	7.430	22.291

5.2.2 ÚS COMERCIAL

El POUM preveu incrementar el sostre comercial en 55.264 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 **27.632 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	2.589	1.294
PMU 02	854	427
PMU 03	975	487
PMU 04	640	320
PMU 05	910	455
PMU 06	1.021	510
PMU 07	153	77
PMU 08	519	259
PMU 09	425	213
PMU 10	307	154
PMU 11	423	211
PMU 12	230	115
PMU 13	703	352
PMU 14	1.047	523
PAU 01	3.741	1.871
PAU 02	243	122
PAU 03	0	0
PAU 04	2.467	1.234
PAU 05	158	79
PAU 06	79	39
PAU 07	141	71
PAU 08	59	30
PAU 09	196	98
PAU 10	0	0
PAU 11	0	0
PAU 12	8.863	4.432
SUD 01	28.522	14.261
Total	55.264	27.632

5.2.3 OFICINES

El POUM preveu incrementar el sostre per oficines en 30.138 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 **4.521 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

Sector	Sostre Oficines (m2 st)	Viatges/dia
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	1.770	266
PMU 13	0	0
PMU 14	0	0
PAU 01	0	0
PAU 02	0	0
PAU 03	0	0
PAU 04	0	0
PAU 05	0	0
PAU 06	0	0
PAU 07	0	0
PAU 08	0	0
PAU 09	0	0
PAU 10	6.605	991
PAU 11	0	0
PAU 12	0	0
SUD 01	21.392	3.209
Total	30.138	4.521

5.2.4 ÚS INDUSTRIAL

El POUM preveu incrementar el sostre industrial en 316.528 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 **21.213 viatges/dia**.

En el cas del sector PAU 11 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
PAU 01	0	0
PAU 02	0	0
PAU 03	115.607	5.780
PAU 04	0	0
PAU 05	0	0
PAU 06	0	0
PAU 07	0	0
PAU 08	0	0

Sector	Sostre Industrial (m2 st)	Viatges/dia
PAU 09	0	0
PAU 10	66.885	3.344
PAU 11	134.036	12.088
PAU 12	0	0
SUD 01	0	0
Total	316.528	21.213

5.2.5 EQUIPAMENTS

El POUM preveu incrementar el sostre per equipaments 79.384 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 **15.877 viatges/dia**.

Taula 9: 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	625	125
PMU 10	0	0
PMU 11	1.430	286
PMU 12	0	0
PMU 13	0	0
PMU 14	0	0
PAU 01	0	0
PAU 02	0	0
PAU 03	0	0
PAU 04	0	0
PAU 05	0	0
PAU 06	0	0
PAU 07	0	0
PAU 08	0	0
PAU 09	0	0
PAU 10	2.457	491
PAU 11	0	0
PAU 12	0	0
SUD 01	74.872	14.974
Total	79.384	15.877

5.2.6 ESPAIS LLIURES

La revisió del POUM preveu incrementar la superfície d'espais lliures en 234.062 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 **11.037 nous viatges/dia**.

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

Sector	Espais lliures (m2)	Viatges/dia
PMU 01	0	0
PMU 02	0	0
PMU 03	2.191	110
PMU 04	0	0
PMU 05	2.259	113
PMU 06	2.540	127

Sector	Espais lliures (m2)	Viatges/dia
PMU 07	280	14
PMU 08	1.506	75
PMU 09	0	0
PMU 10	0	0
PMU 11	0	0
PMU 12	668	33
PMU 13	895	45
PMU 14	2.716	136
PAU 01	0	0
PAU 02	0	0
PAU 03	10.436	522
PAU 04	0	0
PAU 05	0	0
PAU 06	0	0
PAU 07	0	0
PAU 08	0	0
PAU 09	0	0
PAU 10	5.292	265
PAU 11	10.569	528
PAU 12	99.085	4.954
SUD 01	95.626	4.781
Total	234.062	11.703

5.2.7 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 (80.945 viatges/dia en els dos sentits), resulten 40.392 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 **103.236 viatges/dia**; l'increment net de mobilitat respecte a la situació actual és de **62.845 viatges/dia** un cop descomptats 40.392 viatges/dia dels dobles comptatges.

Taula 11: 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 equipaments	V/d espais lliures	V/dia total
PMU 01	1.482	649	0	0	0	0	2.131
PMU 02	713	214	0	0	0	0	927
PMU 03	494	244	0	0	0	55	793
PMU 04	0	160	0	0	0	0	160
PMU 05	972	228	28	0	0	57	1.284
PMU 06	907	256	0	0	0	64	1.227
PMU 07	122	38	0	0	0	7	167
PMU 08	462	130	0	0	0	38	629
PMU 09	381	106	0	0	63	0	550
PMU 10	332	77	0	0	0	0	409

Sector	V/d ús residencial	V/d ús comercial	V/d ús oficines	V/d ús industrial	V/d equipaments	V/d espais lliures	V/dia total
PMU 11	356	106	0	0	143	0	606
PMU 12	737	58	133	0	0	17	944
PMU 13	632	176	0	0	0	22	830
PMU 14	883	262	0	0	0	68	1.213
PAU 01	0	937	0	0	0	0	937
PAU 02	97	61	0	0	0	0	158
PAU 03	0	0	0	2.896	0	261	3.157
PAU 04	194	618	0	0	0	0	812
PAU 05	138	39	0	0	0	0	177
PAU 06	73	20	0	0	0	0	93
PAU 07	122	35	0	0	0	0	157
PAU 08	57	15	0	0	0	0	71
PAU 09	178	49	0	0	0	0	227
PAU 10	0	0	496	1.675	246	133	2.551
PAU 11	0	0	0	6.056	0	265	6.321
PAU 12	1.571	2.220	0	0	0	2.482	6.274
SUD 01	11.389	7.145	1.608	0	7.502	2.395	30.039
Total	22.291	13.844	2.265	10.628	7.954	5.863	62.845

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.

Per tant, els repartiments modals utilitzats són els següents:

Taula 12: 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%
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 13: Distribució territorial dels desplaçaments (viatges/dia em els dos sentits)

	Intern	Connexió	Total
Residencial	11.124	11.167	22.291
Comercial	6.908	6.935	13.844
Oficines	1.130	1.135	2.265
Industrial	5.303	5.324	10.628
Equipament	7.954	0	7.954
Espais lliures	5.863	0	5.863
Total	38.284	24.561	62.845

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

Sector	V/d urbans	V/d connexió	V/d total
PMU 01	1.063	1.067	2.131

Sector	V/d urbans	V/d connexió	V/d total
PMU 02	463	464	927
PMU 03	423	370	793
PMU 04	80	80	160
PMU 05	669	615	1.284
PMU 06	644	583	1.227
PMU 07	87	80	167
PMU 08	333	296	629
PMU 09	306	244	550
PMU 10	204	205	409
PMU 11	374	232	606
PMU 12	480	465	944
PMU 13	426	405	830
PMU 14	639	574	1.213
PAU 01	468	469	937
PAU 02	79	79	158
PAU 03	1.707	1.451	3.157
PAU 04	405	407	812
PAU 05	88	89	177
PAU 06	46	46	93
PAU 07	78	79	157
PAU 08	36	36	71
PAU 09	113	114	227
PAU 10	1.463	1.088	2.551
PAU 11	3.287	3.034	6.321
PAU 12	4.374	1.899	6.274
SUD 01	19.949	10.090	30.039
Total	38.284	24.561	62.845

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 15: Distribució modal aplicada (%)

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

Taula 16: Distribució modal dels desplaçaments (viatges/dia em els dos sentits)

	VP	TPC	No motoritzat	Totals
Interns	7.657	766	29.861	38.284
Connexió	19.403	4.126	1.032	24.561
Totals	27.060	4.892	30.893	62.845

Taula 17: Distribució modal dels desplaçaments per sector (viatges/dia en 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	213	21	829	843	179	45	1.056	201	874	2.131
PMU 02	93	9	361	367	78	20	459	87	380	927
PMU 03	85	8	330	292	62	16	377	71	346	793
PMU 04	16	2	62	63	13	3	79	15	66	160
PMU 05	134	13	522	486	103	26	620	117	548	1.284
PMU 06	129	13	502	460	98	24	589	111	527	1.227
PMU 07	17	2	68	63	13	3	81	15	71	167
PMU 08	67	7	260	234	50	12	301	56	272	629
PMU 09	61	6	239	193	41	10	254	47	249	550
PMU 10	41	4	159	162	34	9	203	39	168	409
PMU 11	75	7	292	183	39	10	258	46	301	606
PMU 12	96	10	374	367	78	20	463	88	394	944
PMU 13	85	9	332	320	68	17	405	77	349	830
PMU 14	128	13	499	453	96	24	581	109	523	1.213
PAU 01	94	9	365	371	79	20	464	88	384	937
PAU 02	16	2	62	63	13	3	78	15	65	158
PAU 03	341	34	1.331	1.146	244	61	1.487	278	1.392	3.157
PAU 04	81	8	316	322	68	17	403	76	333	812
PAU 05	18	2	69	70	15	4	88	17	73	177
PAU 06	9	1	36	37	8	2	46	9	38	93
PAU 07	16	2	61	62	13	3	78	15	64	157
PAU 08	7	1	28	28	6	2	35	7	29	71
PAU 09	23	2	88	90	19	5	113	21	93	227
PAU 10	293	29	1.141	860	183	46	1.152	212	1.187	2.551
PAU 11	657	66	2.564	2.397	510	127	3.054	575	2.691	6.321
PAU 12	875	87	3.412	1.501	319	80	2.375	407	3.492	6.274
SUD 01	3.990	399	15.560	7.971	1.695	424	11.961	2.094	15.984	30.039
TOTAL	7.657	766	29.861	19.403	4.126	1.032	27.060	4.892	30.893	62.845

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 27.060 viatges/dia en ambdós sentits, repartits entre els següents modes: 20.566 viatges/dia en cotxe, 2.977 viatges/dia en motocicleta o ciclomotor i 3.518 viatges/dia en altres vehicles.

Taula 18: Mobilitat generada i atreta en vehicle privat

	Viatges/dia			
	Cotxe	Moto	Veh. pesants	Total
Urbana	5.819	842	995	7.657
Connexió	14.747	2.134	2.522	19.403
Total	20.566	2.977	3.518	27.060

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 19: Mobilitat generada i atreta en vehicle privat

	Vehicles/dia			
	Cotxe	Moto	Veh. pesants	Total
Urbana	4.849	842	995	6.687
Connexió	12.289	2.134	2.522	16.946
Total	17.138	2.977	3.518	23.632

Taula 20: 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	1.056	116	137	1.309
PMU 02	291	51	60	401
PMU 03	239	41	49	329
PMU 04	50	9	10	69
PMU 05	393	68	81	541
PMU 06	373	65	77	514
PMU 07	51	9	10	70
PMU 08	190	33	39	263
PMU 09	161	28	33	222
PMU 10	128	22	26	177
PMU 11	163	28	34	225
PMU 12	293	51	60	404
PMU 13	256	45	53	354
PMU 14	368	64	76	507
PAU 01	294	51	60	406
PAU 02	50	9	10	68
PAU 03	942	164	193	1.299
PAU 04	255	44	52	352
PAU 05	56	10	11	77
PAU 06	29	5	6	40
PAU 07	49	9	10	68
PAU 08	22	4	5	31
PAU 09	71	12	15	98
PAU 10	730	127	150	1.006
PAU 11	1.934	336	397	2.667
PAU 12	1.504	261	309	2.075
SUD 01	7.575	1.316	1.555	10.446
Total	17.138	2.977	3.518	23.632

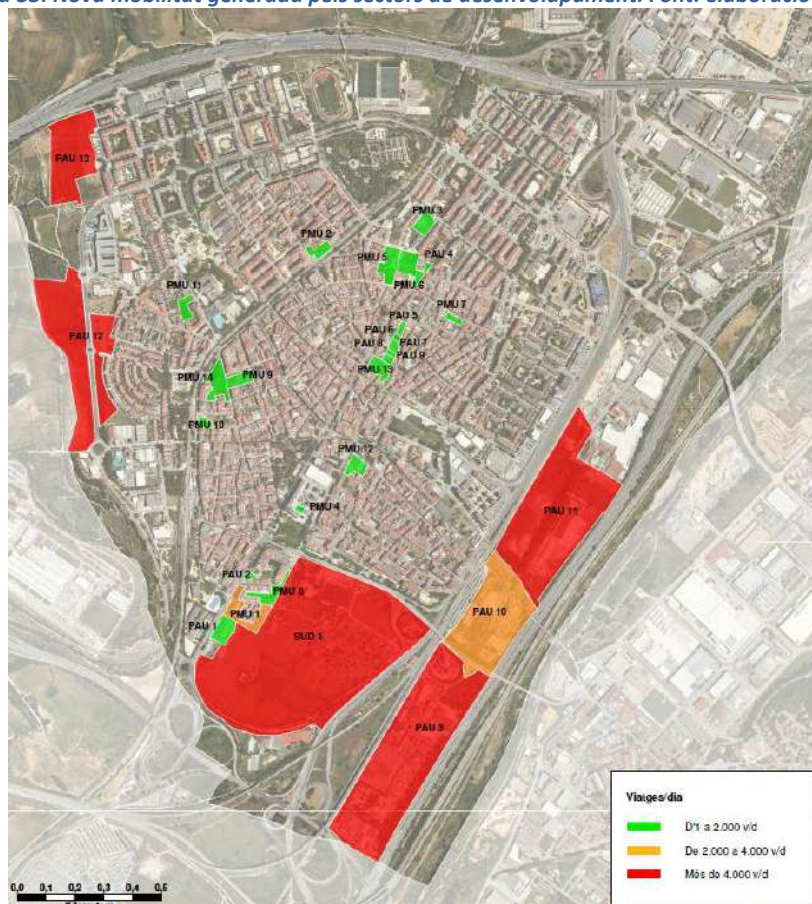
5.3.4 RESUM

La mobilitat total generada i atreta pel conjunt del POUM de Mollet ascendeix a **103.236 viatges/dia**; l'increment net de mobilitat respecte a la situació actual és de **62.845 viatges/dia** un cop descomptats 40.392 viatges/dia dels dobles comptatges.

Els desplaçaments en modes no motoritzats seran els majoritaris amb el 49,2% (30.893 v/d), seguit dels desplaçaments en vehicle privat 43,1% (27.060 v/d) i el transport públic amb el 7,8% (4.892 v/d).

Els sectors on es preveu una mobilitat superior són el SUD 1 El Calderí (30.039 viatges/dia que representen el 50,0% de la mobilitat del POUM) i el PAU 11 Can Prat (6.321 v/d; 10,5%).

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



Taula 21: 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	1.056	201	874	2.131	3,4%
PMU 02	459	87	380	927	1,5%
PMU 03	377	71	346	793	1,3%
PMU 04	79	15	66	160	0,3%
PMU 05	620	117	548	1.284	2,0%
PMU 06	589	111	527	1.227	2,0%
PMU 07	81	15	71	167	0,3%
PMU 08	301	56	272	629	1,0%
PMU 09	254	47	249	550	0,9%
PMU 10	203	39	168	409	0,7%
PMU 11	258	46	301	606	1,0%
PMU 12	463	88	394	944	1,5%
PMU 13	405	77	349	830	1,3%
PMU 14	581	109	523	1.213	1,9%
PAU 01	464	88	384	937	1,5%
PAU 02	78	15	65	158	0,3%
PAU 03	1.487	278	1.392	3.157	5,0%
PAU 04	403	76	333	812	1,3%
PAU 05	88	17	73	177	0,3%
PAU 06	46	9	38	93	0,1%
PAU 07	78	15	64	157	0,2%
PAU 08	35	7	29	71	0,1%
PAU 09	113	21	93	227	0,4%
PAU 10	1.152	212	1.187	2.551	4,1%
PAU 11	3.054	575	2.691	6.321	10,1%
PAU 12	2.375	407	3.492	6.274	10,0%

Sector	V/d VP	V/d TPC	V/d no mot	V/d total	%
SUD 01	11.961	2.094	15.984	30.039	47,8%
Total	27.060	4.892	30.893	62.845	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 22: 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 23: 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 2.752 places per turismes, 1.376 per motocicletes i 5.540 places per bicicletes. Per equipaments, la reserva de places per bicicleta fora la via pública seria de 794, per ús comercial de 553 places, per ús d'oficines de 301 places, per ús industrial de 3.165 places i per espais lliures de 2.341 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 TMA/561/2021 (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 24: 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	2.752						
Motocicletes	1.376						
Bicicletes	5.504	794	553	301	3.165	2.341	12.658

Taula 25: 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)
--------	----------------------------------	-------------------------------	------------------------------------

Sector	Places turismes (ús residencial)	Places motos (ús residencial)	Places bicicletes (ús residencial)
PMU 01	183	92	366
PMU 02	88	44	176
PMU 03	61	31	122
PMU 04	0	0	0
PMU 05	120	60	240
PMU 06	112	56	224
PMU 07	15	8	30
PMU 08	57	29	114
PMU 09	47	24	94
PMU 10	41	21	82
PMU 11	44	22	88
PMU 12	91	46	182
PMU 13	78	39	156
PMU 14	109	55	218
PAU 01	0	0	0
PAU 02	12	6	24
PAU 03	0	0	0
PAU 04	24	12	48
PAU 05	17	9	34
PAU 06	9	5	18
PAU 07	15	8	30
PAU 08	7	4	14
PAU 09	22	11	44
PAU 10	0	0	0
PAU 11	0	0	0
PAU 12	194	97	388
SUD 01	1.406	703	2.812
Total	2.752	1.376	5.504

Taula 26: 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	26	0	0	0
PMU 02	0	9	0	0	0
PMU 03	0	10	0	0	22
PMU 04	0	6	0	0	0
PMU 05	0	9	4	0	23
PMU 06	0	10	0	0	25
PMU 07	0	2	0	0	3
PMU 08	0	5	0	0	15
PMU 09	6	4	0	0	0
PMU 10	0	3	0	0	0
PMU 11	14	4	0	0	0
PMU 12	0	2	18	0	7
PMU 13	0	7	0	0	9
PMU 14	0	10	0	0	27
PAU 01	0	37	0	0	0
PAU 02	0	2	0	0	0
PAU 03	0	0	0	1.156	104
PAU 04	0	25	0	0	0
PAU 05	0	2	0	0	0
PAU 06	0	1	0	0	0
PAU 07	0	1	0	0	0
PAU 08	0	1	0	0	0
PAU 09	0	2	0	0	0
PAU 10	25	0	66	669	53
PAU 11	0	0	0	1.340	106

Sector	Places Equipament	Places comercial	Places oficines	Places ús industrial	Places espais lliures
PAU 12	0	89	0	0	991
SUD 01	749	285	214	0	956
Total	794	553	301	3.165	2.341

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 55 places de càrrega i descàrrega associades a l'ús comercial i 15 places associades a l'ús d'oficines.

Taula 27: 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	3	0	3
PMU 02	1	0	1
PMU 03	1	0	1
PMU 04	1	0	1
PMU 05	1	0	1
PMU 06	1	0	1
PMU 07	0	0	0
PMU 08	1	0	1
PMU 09	0	0	0
PMU 10	0	0	0
PMU 11	0	0	0
PMU 12	0	1	1
PMU 13	1	0	1
PMU 14	1	0	1
PAU 01	4	0	4
PAU 02	0	0	0
PAU 03	0	0	0
PAU 04	2	0	2
PAU 05	0	0	0
PAU 06	0	0	0
PAU 07	0	0	0
PAU 08	0	0	0
PAU 09	0	0	0
PAU 10	0	3	3
PAU 11	0	0	0
PAU 12	9	0	9
SUD 01	29	11	39
Total	55	15	70

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 23.632 nous vehicles en ambdós sentits, dels quals 6.687 vehicles/dia seran urbans i 16.946 vehicles/dia seran interurbans. En hora punta suposen 1.702 vehicles/hora en ambdós sentits, 481 veh/hora urbans i 1.220 veh/hora interurbans.

Els sectors de planejament que generaran i atrauran la major part de la mobilitat en vehicle privat seran el SUD 01 (752 veh/hora) i el PAU 11 (192 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 2, PMU 3, PMU 5, PMU 6 i PAU 4.
- En l'àmbit est s'ubiquen els sectors PMU 7, PAU 5, PAU 6, PAU 7, PAU 8, PAU 9 i PMU 13.
- En l'àmbit sud s'ubiquen els sectors PMU 1, PMU 4, PMU 8, PMU 09, PMU 10, PMU 12, PMU 14, PAU 1, PAU 2, PAU 10 i SUD 1.
- En l'àmbit oest s'ubiquen els sectors PAU 12 i PMU 11.

- Àmbit nord

L'àmbit nord genera i atrau un increment de 154 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, el sector 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, PAU 4, PMU 5 i PMU 6 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 63 veh/hp en els dos sentits, l'av. Antoni Gaudí en l'extrem nord genera i atrau 58 veh/hp en els dos sentits, l'av. Jaume I genera i atrau 78 veh/hp en els dos sentits i l'av. Rivoli genera i atrau 18 veh/hp en els dos sentits.

Figura 35: Hipòtesis distribució mobilitat àmbit nord



- Àmbit est

L'àmbit est genera i atrau un increment de 53 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 22 veh/hp en els dos sentits, l'av. Antoni Gaudí en l'extrem nord genera i atrau 20 veh/hp en els dos sentits, l'av. Jaume I genera i atrau 139 veh/hp en els dos sentits.

Figura 36: Hipòtesis distribució mobilitat àmbit est



- Àmbit sud

L'àmbit est genera i atrau un increment de 1.329 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 1, PMU 4, PMU 8, PMU 09, PMU 10, PMU 12, PMU 14, PAU 1, PAU 2 i PAU 11, empraran l'av. Burgos i els desplaçaments amb origen o destinació als sectors PAU 10 i SUD 01 empraran l'av. Badalona.

Així doncs, l'av. Burgos genera i atrau 522 veh/hp en els dos sentits i l'av. Badalona genera i atrau 722 veh/hp en els dos sentits.

Figura 37: Hipòtesis distribució mobilitat àmbit sud



- Àmbit oest

L'àmbit est genera i atrau un increment de 166 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 24 veh/hp en els dos sentits, l'av. Badalona 12 veh/hp en els dos sentits, l'av. Francesc Layret 93 veh/hp en els dos sentits, l'av. Rafael Casanova 24 veh/hp en els dos sentits i l'av. Pinetons 12 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, 217 veh/hp a l'av. Jaume I, 42 veh/hp a l'av. Rivoli, 522 veh/hp a l'av. Burgos, 93 veh/hp a l'av. Francesc Layret, 735 veh/hp a l'av. Badalona, 24 veh/hp a l'av. Rafael Casanova i 12 veh/hp a l'av. Pinetons.

Taula 28: Increment de veh/hp a les vies principals de Mollet del Vallès

Via	IMD POUM (veh/hp)
Cal Flaquer	85
Av. Antoni Gaudí	78
Av. Jaume I	217
Av. Rivoli	42
Av. Burgos	522
Av. Francesc Layret	93
Av. Badalona	735
Av. Rafael Casanova	24
Av. Pinetons	12

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 77,4% de la seva capacitat.

Taula 29: 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	217	890	1.500	59,3%
Av. Rivoli	9.767	703	42	745	1.500	49,6%
Av. Burgos	8.869	639	522	1.161	1.500	77,4%
Av. Francesc Layret	4.125	297	93	390	1.500	26,0%

No es tenen dades d'aforaments de l'av. Badalona (increment de 735 veh/hp, un 49,0% de la capacitat de la via), de l'av. Rafael Casanova (24 veh/hp, 1,6%), ni de l'av. Pinetons (12 veh/hp, 0,8%). Per tant, si l'ocupació actual no supera el 51,0% en el primer dels casos o el 98,4% 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 4.892 viatges/dia en els dos sentits, dels quals 766 viatges/dia són urbans i 4.126 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 2.835 viatges/dia i en autobús interurbà a 1.291 viatges/dia (inclou el bus escolar i d'empresa).

Taula 30: 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	21	123	56
PMU 02	9	54	24
PMU 03	8	43	19
PMU 04	2	9	4
PMU 05	13	71	32
PMU 06	13	67	31
PMU 07	2	9	4
PMU 08	7	34	16
PMU 09	6	28	13
PMU 10	4	24	11
PMU 11	7	27	12
PMU 12	10	54	24
PMU 13	9	47	21
PMU 14	13	66	30
PAU 01	9	54	25
PAU 02	2	9	4
PAU 03	34	167	76
PAU 04	8	47	21
PAU 05	2	10	5

Sector	Viatges/d urbans TPC (autobús)	Viatges/d interurbans TPC (ferrocarril)	Viatges/d interurbans TPC (autobús)
PAU 06	1	5	2
PAU 07	2	9	4
PAU 08	1	4	2
PAU 09	2	13	6
PAU 10	29	126	57
PAU 11	66	350	159
PAU 12	87	219	100
SUD 01	399	1.165	530
Total	766	2.835	1.291

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 766 viatges/dia la demanda en bus urbà. Considerant un factor d'hora punta del 10% (+77 v/hp) s'assoliran els 250 viatges/hora punta, que representen una ocupació del 71,2%. 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 SUD 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 2.835 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'1,4%. 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 277 v/d en els dos sentits i 28 v/hora punta (factor d'hora punta del 10%), seguit de la línia exprés e21 amb 220 v/d i 22 v/hora punta.

En hora punta, la resta de línies incrementen la demanda entre 1 i 15 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.

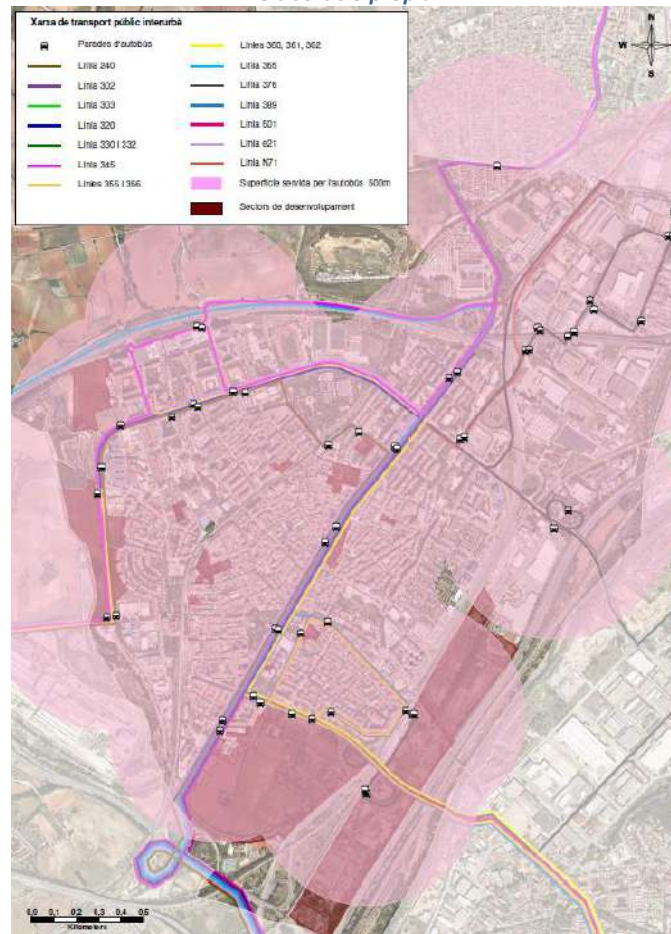
Taula 31: Oferta d'expedicions, places ofertades, estimació de demanda i ocupació per línia en l'escenari POUM.

Font: elaboració pròpia

Línia	Expedicions/dia feiner (2 sentits)	Capacitat autobús	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%	92	9	2	5	5,8%
Barcelona - Mollet - Lliçà de Vall	41	80	3.280	11,3%	145	15	4	4	4,5%
Barcelona - Mollet - Riells	1	80	80	0,3%	4	0	1	0	0,4%
Barcelona - Mollet	78	80	6.240	21,4%	277	28	6	5	5,8%
Mollet - Granollers	40	80	3.200	11,0%	142	14	4	4	4,4%
Parets del Vallès - Santa Perpètua de Mogoda	24	80	1.920	6,6%	85	9	2	4	5,3%
Martorell - Mollet	26	80	2.080	7,1%	92	9	2	5	5,8%
Badalona - Sabadell	8	80	640	2,2%	28	3	1	3	3,5%
Universitat Autònoma (UAB)	6	80	480	1,6%	21	2	1	2	2,7%
Línia polígons industrials (línia 376)	19	80	1.520	5,2%	67	7	2	3	4,2%
Mollet - Sant Fost	27	80	2.160	7,4%	96	10	2	5	6,0%
Barcelona - Mollet - Montornès Nord	6	80	480	1,6%	21	2	1	2	2,7%
e21 Mollet - Barcelona	62	80	4.960	17,0%	220	22	5	4	5,5%
Total	364		29.120	100,0%	1.291	129			

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



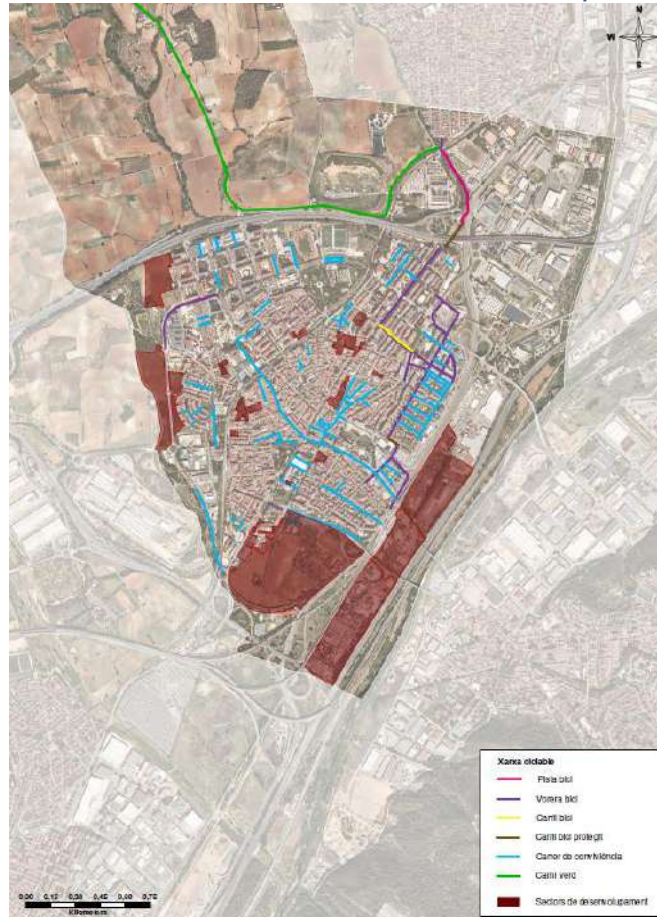
6.3 XARXA DE MODES NO MOTORITZATS

Tots els sectors de desenvolupament definits en el POUM, llevat del PAU 03, PAU 10 i PAU 11, 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, PAU 5, PAU 6, PAU 7, PAU 8, PAU 9, PAU 10, PMU 7 i PMU 12.

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.

No obstant, tot i que tots els àmbits queden coberts per una parada de bus urbà, els sectors ubicats al sud (PAU3 i SUD1) només queden coberts en la part més septentrional. Per tant, amb l'objectiu de donar cobertura a aquest dos sectors es proposa ampliar el recorregut de la línia.

En concret, es proposa que el vehicle que circula per l'av. de la Llibertat giri en direcció St. Fost i seguir per la ctra. B-500 fins al carrer de la Verneda, on es giraria a la dreta. Posteriorment, es giraria a l'esquerra al carrer de Bilbao fins al carrer de la Llagosta, on es faria un canvi de sentit i es faria el mateix itinerari en sentit invers. Aquesta ampliació d'itinerari permetria donar cobertura al sector PAU ubicant un parell de parades al llarg del carrer Bilbao.

Així mateix, un cop el vehicle torna a estar a l'alçada de la ctra B-500 amb l'av. de la Llibertat, aquest seguiria fins a l'av. de Burgos on giraria en per aquesta avinguda fins a la rotonda de l'N-152z on realitzaria un canvi de sentit i tornaria per l'av. Burgos fins al c. Onze de Setembre, on continuaria amb el seu recorregut actual. Complementàriament es proposa ubicar una nova parada de bus a l'av. de Burgos a l'alçada de la rotonda de l'N-152z.

Amb aquest nou itinerari es donaria cobertura al sector SUD 1 i es milloraria l'oerta de transport públic als sectors PAU 1, PMU 1, PMU 8 i PMU10.

Figura 42: Proposta nou recorregut bus urbà L1 Font: elaboració pròpia



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 prioritat 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.

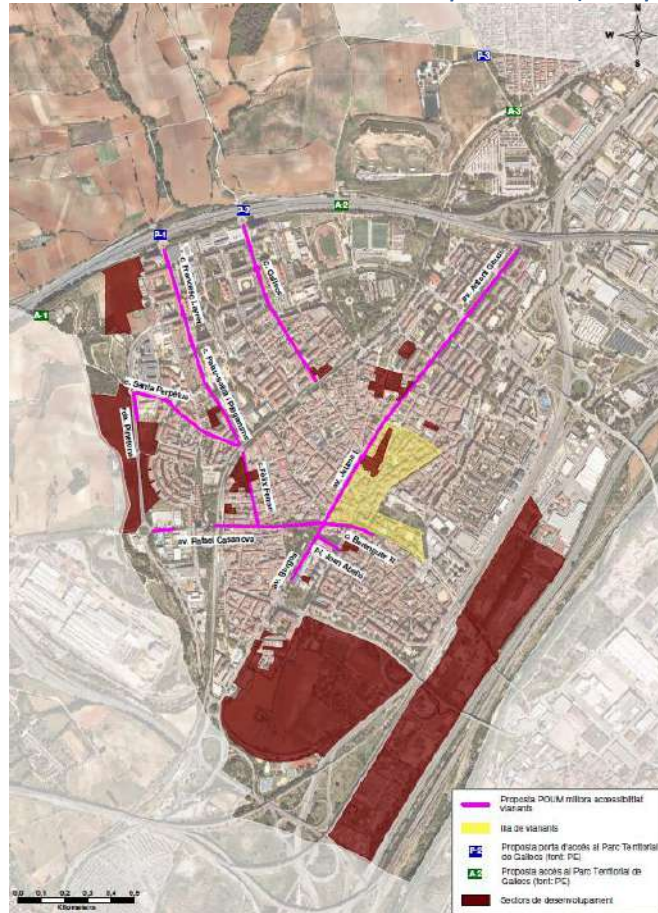
Eix nord-sud:

- 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 43: 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 44: Proposta de localització de l'aparcament en zig-zag

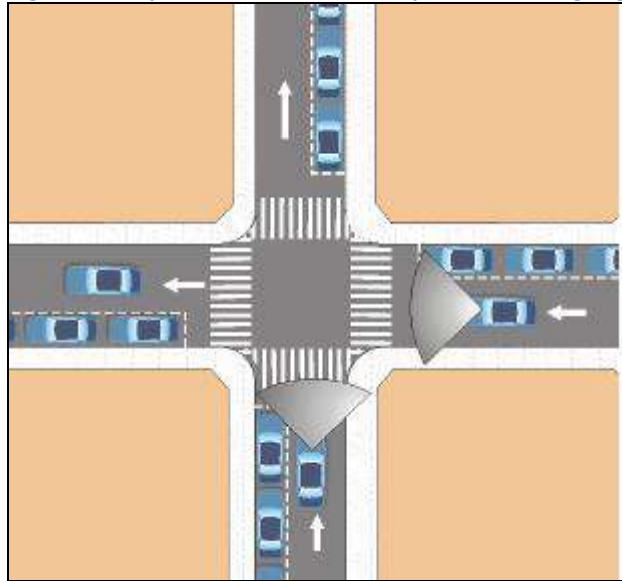
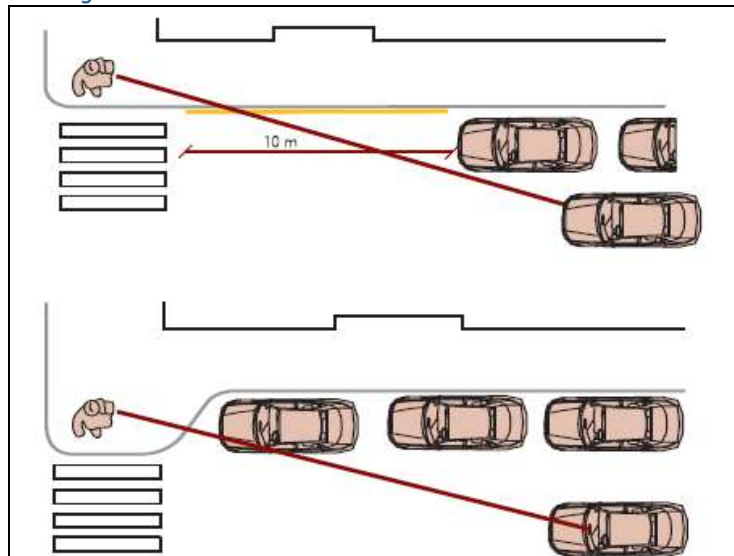


Figura 45: Millora en la visualització a les cruïlles. Font: DPTOP



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.

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 dues 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 transcorre per l'eix de l'av. Rafael Casanova – c. Berenguer III, i l'eix av. Pius XII – av. Can Prat.

Complementàriament, amb l'objectiu de potenciar els desplaçaments interurbans amb els municipis limítrofs el Pla Específic de Mobilitat del Vallès (febrer 2021) proposa la creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes (proposta XNM01).

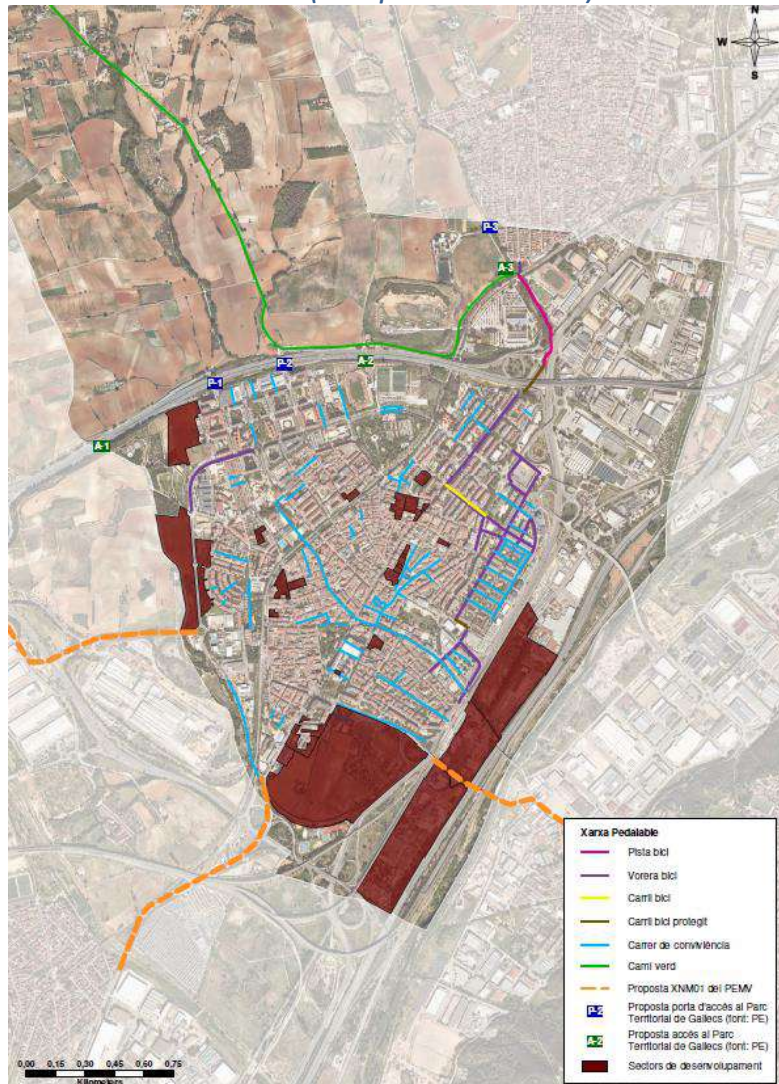
A l'entorn de Mollet es proposa la creació d'uns itineraris que connecti amb:

1. Santa Perpetua de la Mogoda, seguint el traçat de la carretera B-140. (Aquesta actuació també està proposada en el PMUS de Santa Perpetua de la Mogoda).

2. La Llagosta, seguint el traçat de la carretera N-152z
3. Sant Fost de Campsentelles i Martorelles, seguint el traçat de la carretera B-500.
4. Parets del Vallès, seguint el traçat de la Riera Seca (ja executat).

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

Figura 46: 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)



7.6 ADEQUACIÓ A LES NECESSITATS D'ACCESSIBILITAT DEL PEU DEL PARC TERRITORIAL DE GALLECS

En l'accessibilitat en modes sostenibles (a peu i bicicleta) cal tenir en compte el *Pla Especial Urbanístic del Parc Territorial de Gallecs* (maig 2021) el qual identifica un conjunt de portes i accessos al Parc.

Les portes del Parc són aquelles entrades que tenen com a finalitat connectar-se amb la resta del territori i reuneixen les següents condicions:

- Disposar de connexió directa amb la xarxa de camins del Parc.

- Disposar d'accés directe de vianants.
- Disposar de connexió propera amb bosses d'aparcament perimentrals, les quals poden ser existents o de nova creació tant en l'interior del Parc com a fora de l'àmbit.
- Disposar de connexió directa, o mitjançant la trama urbana del municipi del voltant, amb la xarxa de transport públic supramunicipal.

Pel que fa als accessos al Parc són aquelles entrades que tenen com a finalitat connectar-se amb l'entorn immediat de l'àmbit i reuneixen les següents condicions:

- Disposar de connexió directa amb la xarxa de camins del Parc.
- Disposar d'accés directe de vianants.

En el cas de les portes el PE identifica 5, dels quals 3 es localitzen en el terme municipal de Mollet del Vallès:

- P.1.- Porta Sud del Camí de la riera de Gallecs
- P.2.- Porta del Camí rural de Gallecs
- P.3.- Porta de Can Vila

En el cas dels accessos el PE identifica 17, dels quals 3 es localitzen en el terme municipal de Mollet del Vallès:

- A.1.- Accés del Parc del Pinetons
- A.2.- Accés del Camí de Sant Valerià
- A.3.- Accés del Camí de Ronda

Per cada una de les portes i accessos s'ha realitzat un anàlisi de la seva accessibilitat i propostes d'actuacions. A continuació, en forma de fitxa, es resumeixen les principals característiques i propostes de millora que proposa el PE.

Codi	P-1	Porta d'accés	Porta sud del Camí de la Riera de Galles
Localització	Carrer de Francesc Layret, Mollet del Vallès.		
Accés al Parc	L'accés es produeix través d'un pas inferior de l'autopista AP-7. Aquest pas està situat al Nord de la rotonda que connecta amb l'autopista AP-7 i el nucli de Mollet del Vallès mitjançant el carrer de Francesc Layret i el carrer Nicaragua del municipi.		
Accessibilitat	El carrer Francesc Layret està asfaltat i disposa de dues voreres pavimentades, mentre que el carrer de Nicaragua només d'una vorera pavimentada a la banda Sud del carrer.		
Transport públic	- A 1,5 Km de l'estació de ferrocarril Santa Rosa de Mollet del Vallès en la línia R3 entre L'Hospitalet de Llobregat i Puigcerdà. - A 350 m de la parada d'autobús Nicaragua-Gallecs.		
Aparcament a l'entorn	L'aparcament més proper és el del barri de Santa Rosa, tant pel que fa a l'aparcament públic dels carrers, com els aparcaments coberts i privats de l'entorn. En el cas que el Consorci ho cregui convenient es podrà habilitar un espai per a una nova bossa d'aparcament dissuasiu dins del límit del Parc. Aquest aparcament serà també accessible des de la Porta P-2.		
Connexió amb la xarxa de camins	- Camí de la riera de Gallecs: Camí que recorre la riera de Gallecs fins a l'església de Santa Maria de Gallecs. - Camí de ronda de Gallecs: És un camí de terra que circula paral·lel a l'autopista AP-7.		
Propostes de millora	- Col·locació de punt d'informació del Parc de Gallecs. - Senyalització prohibició de circulació excepte vehicles autoritzats. - Possibilitat d'adequació d'una nova bossa d'aparcament dissuasiu dins del Parc, accessible també des de la porta P-2.		
Propostes POUM	- L'eix format pels carrers Francesc Layret – c. Palau-solità i Plegamans, que connecta el centre del municipi amb la porta d'accés al Parc, és un dels eixos proposat pel POUM per millorar l'accessibilitat pel vianant, adequant les voreres. - Pel que fa a l'accessibilitat en bicicleta, amb el Real Decret 970/2020 les vies urbanes d'un carril per sentit (1+1) tenen com a velocitat màxima 30 km/h i les bicicletes comparteixen calçada amb el vehicle privat motoritzat. Així doncs, l'eix esmentat també garanteix l'accés en bicicleta a la porta d'accés. - Pel que fa a l'accessibilitat fins a la possible nova bossa d'aparcament, aquesta es garanteix degut a que l'eix dels carrers Francesc Layret – c. Palau-solità i Plegamans són vies de doble sentit de circulació connectats al conjunt de la xarxa urbana i interurbana del municipi.		

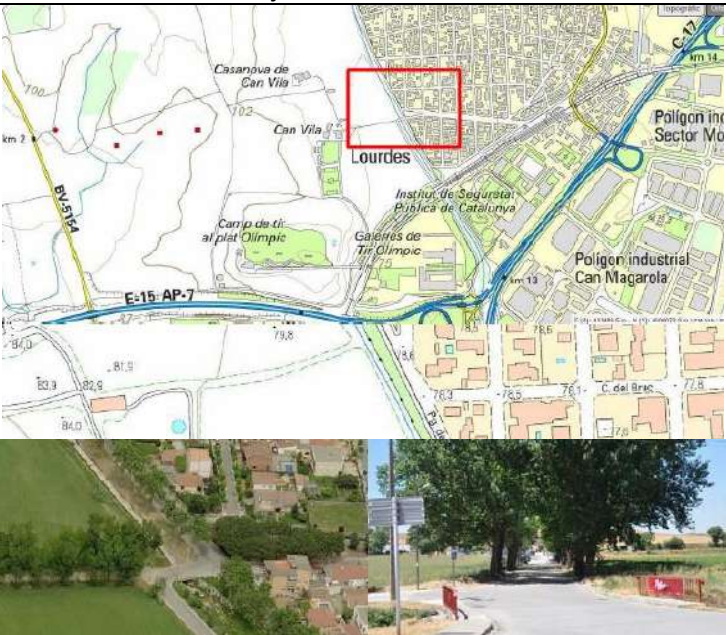
Imatges

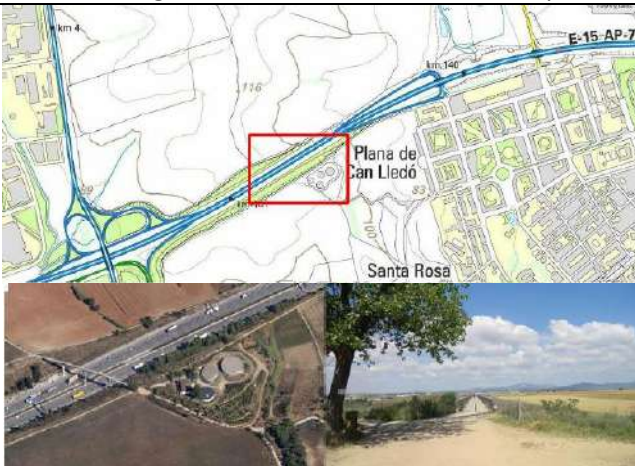


Codi	P-2	Porta d'accés	Porta del Camí Rural de Gallecs
Localització	Carrer de Gallecs, Mollet del Vallès.		
Accés al Parc	L'accés es produeix través d'un pas inferior de l'autopista AP-7. Aquest pas està situat al Nord de la rotonda que connecta amb l'autopista AP-7 i el nucli de Mollet del Vallès mitjançant el carrer de Gallecs i el carrer Nicaragua del municipi. A través d'aquesta porta es produeix de manera segregada l'accés de vianants mitjançant una vorera i el de vehicles per calçada.		
Accessibilitat	Pavimentació: Calçades d'asfalt. El carrer de Gallecs disposa de dues voreres pavimentades, mentre que el carrer de Nicaragua només d'una vorera pavimentada a la banda Sud del carrer.		
Transport públic	- A 1,7 Km de l'estació de ferrocarril Santa Rosa de Mollet del Vallès en la línia R3 entre L'Hospitalet de Llobregat i Puigcerdà. - Connexió directa parada autobús Nicaragua-Gallecs		
Aparcament a l'entorn	L'aparcament més proper és el del barri de Santa Rosa, tant pel que fa a l'aparcament públic dels carrers, com els aparcaments coberts i privats de l'entorn. En el cas que el Consorci ho cregui convenient es podrà habilitar un espai per a una nova bossa d'aparcament dissuasiu dins del límit del Parc. Aquest aparcament serà també accessible des de la Porta P-1.		
Connexió amb la xarxa de camins	- Camí rural de Gallecs: Camí de circulació diferenciada de vehicles, per calçada asfaltada, i de vianants, per camí de sauló. - Camí de ronda de Gallecs: És un camí de terra que circula paral·lel a l'autopista AP-7. Des d'aquest punt hi ha connexió tant en direcció Est com Oest.		
Propostes de millora	- Col·locació de punt d'informació del Parc de Gallecs. - Senyalització prohibició de circulació excepte vehicles autoritzats. - Adequació d'una nova bossa d'aparcament dissuasiu dins del Parc, accessible també des de la porta P-1.		
Propostes POUM	- El carrer Gallecs, que connecta el centre el municipi amb la porta d'accés al Parc, és un dels eixos proposat pel POUM per millorar l'accessibilitat pel vianant, adequant les voreres. - Pel que fa a l'accessibilitat en bicicleta, amb el Real Decret 970/2020 les vies urbanes d'un carril per sentit (1+1) tenen com a velocitat màxima 30 km/h i les bicicletes comparteixen calçada amb el vehicle privat motoritzat. Així doncs, l'eix esmentat també garanteix l'accés en bicicleta a la porta d'accés. - Pel que fa a l'accessibilitat fins a la possible nova bossa d'aparcament, aquesta es garanteix degut a que el carrer Gallecs és una via de doble sentit de circulació connectada al conjunt de la xarxa urbana i interurbana del municipi.		

Imatges



Codi	P-3	Porta d'accés	Porta del Camí de Can Vila
Localització	Camí de Can Vila, Mollet del Vallès.		
Accés al Parc	L'accés es produeix a través de l'Avinguda de Lourdes en el punt que travessa la Riera Seca mitjançant un pont. Aquest pas està situat a l'Est del barri de Lourdes de Mollet del Vallès.		
Accessibilitat	Pavimentació: L'avinguda de Lourdes està asfaltada i disposa de voreres en aquest punt.		
Transport públic	- A 550m de l'estació de ferrocarril de Parets del Vallès en la línia R3 entre L'Hospitalet de Llobregat i Puigcerdà. - A 250m de la parada d'autobús Passeig de Ronda Gustavo - Adolfo Bequer.		
Aparcament a l'entorn	L'aparcament més proper és el del barri de Santa Rosa, tant pel que fa a l'aparcament públic dels carrers, com els aparcaments coberts i privats de l'entorn. S'adequarà un espai per a nova bossa d'aparcament dissuasiu dins del límit del Parc. Aquest aparcament donarà servei conjuntament als equipaments actualment existents i a la nova zona d'horts socials.		
Connexió amb la xarxa de camins	Camí de Can Vila: És un camí de terra que connecta directament amb la masia de Can Vila		
Propostes de millora	- Col·locació de punt d'informació del Parc de Gallecs. - Senyalització prohibició de circulació excepte vehicles autoritzats. - Adequació d'una nova bossa d'aparcament dissuasiu dins del Parc.		
Propostes POUM	- Des del barri de Lourdes el passeig de la Ronda és el principal eix d'accés al parc des de zona urbana. Aquest eix presenta voreres accessibles. - Pel que fa a l'accessibilitat en bicicleta, amb el Real Decret 970/2020 les vies urbanes d'un carril per sentit (1+1) tenen com a velocitat màxima 30 km/h i les bicicletes comparteixen calçada amb el vehicle privat motoritzat. Així doncs, l'eix esmentat també garanteix l'accés en bicicleta a la porta d'accés. - Pel que fa a l'accessibilitat fins a la nova bossa d'aparcament, aquesta es garanteix degut a que el passeig de la Ronda és una via de doble sentit de circulació connectada al conjunt de la xarxa urbana i interurbana del municipi.		
Imatges			

Codi	A-1	Accés	Accés del Parc dels Pinetons
Localització	Parc dels Pinetons, Mollet del Vallès		
Accés al Parc	L'accés al Parc es produeix a través de tres camins. El primer circula paral·lel a l'Autopista AP-7 des de la rotonda entre el carrer Nicaragua i el carrer Francesc Layret, el segon i el tercer travessen el Parc dels Pinetons des de l'Avinguda dels Pinetons. Els tres camins connecten amb el camí dels Bandolers que travessa l'autopista AP-7 mitjançant una passera de vianants.		
Accessibilitat	Els tres camins són de terra i només admeten el pas de vianants, excepte en el cas del camí paral·lel a l'autopista que pot ser utilitzat pel manteniment dels dipòsits de Mollet del Vallès.		
Transport públic	- A 1,6 Km de l'estació de ferrocarril Santa Rosa de Mollet del Vallès en la línia R3 entre L'Hospitalet de Llobregat i Puigcerdà. - A 600m de la parada autobús Ronda dels Pinetons Hospital de Mollet.		
Aparcament a l'entorn	L'aparcament més proper és el del barri de Santa Rosa, tant pel que fa a l'aparcament públic dels carrers, com els aparcaments coberts i privats de l'entorn.		
Connexió amb la xarxa de camins	- Camí dels Bandolers: Camí que recorre la carena Oest del Parc. - Camí de ronda de Gallecs: És un camí de terra que circula paral·lel a l'autopista AP-7.		
Propostes de millora	- Col·locació de punt d'informació del Parc de Gallecs. - Senyalització prohibició de circulació excepte vehicles autoritzats.		
Propostes POUM	- El carrer Santa Perpètua, que connecta el centre del municipi amb la porta d'accés al Parc, és un dels eixos proposat pel POUM per millorar l'accessibilitat pel vianant, adequant les voreres. - Pel que fa a l'accessibilitat en bicicleta, amb el Real Decret 970/2020 les vies urbanes d'un carril per sentit (1+1) tenen com a velocitat màxima 30 km/h i les bicicletes comparteixen calçada amb el vehicle privat motoritzat. Així doncs, l'eix esmentat també garanteix l'accés en bicicleta a la porta d'accés.		
Imatges			

Codi	A-2	Accés	Accés del Camí de Sant Valerià
Localització	Zona esportiva pedra Salvadora, Mollet del Vallès		
Accés al Parc	L'accés es produeix través d'una passarel·la per sobre de l'autopista AP-7. Aquest pas està situat al Nord de la zona pista d'atletisme i el camp de futbol municipal en el seu creuament amb el camí a l'autopista. Es tracta d'un accés únicament per a vianants.		
Accessibilitat	Pavimentació: El camí de vianants entre la pista d'atletisme i els camps de futbol està pavimentat. El camí paral·lel a l'autopista és de terra.		
Transport públic	- A 1,8 Km de l'estació de ferrocarril Santa Rosa de Mollet del Vallès en la línia R3 entre L'Hospitalet de Llobregat i Puigcerdà. - A 450m de la parada d'autobúsAVINGUDA RÍVOLI -AVINGUDA DEL PARC.		
Aparcament a l'entorn	L'aparcament més proper és el de l'entorn del cementiri de Mollet del Vallès i el de la zona esportiva de la Pedra Salvadora, tant pel que fa a l'aparcament públic dels carrers, com els aparcaments coberts i privats de l'entorn		
Connexió amb la xarxa de camins	- Camí rural de Sant Valerià: Camí de terra que travessa el Parc de Nord a Sud. - Camí de Ronda de Gallecs: És un camí de terra que circula paral·lel a l'autopista AP-7. Des d'aquest punt es connecta tant en direcció Est com Oest.		
Propostes de millora	- Col·locació de punt d'informació del Parc de Gallecs. - Senyalització prohibició de circulació excepte vehicles autoritzats.		
Propostes POUM	L'accés a peu i bicicleta es realitza per camins rurals ubicats a l'entorn de la pista d'atletisme. En aquestes vies el vianant, la bicicleta i el vehicle privat comparteixen calçada degut a les reduïdes intensitats de trànsit.		
Imatges			

Codi	A-3	Accés	Accés del Camí de la Ronda Est
Localització	Barri de Lourdes, Mollet del Vallès		
Accés al Parc	Situat a l'Oest del Barri de Lourdes de Mollet del Vallès. L'accés es produeix través de l'Avinguda de Lourdes en el punt del Parc de Rafael Alberti. Es tracta d'un accés que permet l'accés dels vianants i de vehicles.		
Accessibilitat	Pavimentació: L'avinguda de Lourdes està asfaltada però no disposa de voreres en aquest punt.		
Transport públic	- A 0,5 Km de l'estació de ferrocarril de Parets del Vallès en la línia R3 entre L'Hospitalet de - Llobregat i Puigcerdà. - Connexió directa amb la parada d'autobús Parc Rafael Alberti - Avinguda de Lourdes.		
Aparcament a l'entorn	L'aparcament més proper és el del barri de Lourdes, tant pel que fa a l'aparcament públic dels carrers, com els aparcaments coberts i privats de l'entorn		
Connexió amb la xarxa de camins	Camí de Ronda de Gallecs: És un camí de terra que circula paral·lel a l'autopista AP-7.		
Propostes de millora	- Connexió entre el Parc de Rafael Alberti i el Parc de Gallecs a través de l'Avinguda de Lourdes: - Construcció de pas sobre Riera Seca - Construcció de vorera - Construcció de pas de zebra elevat - Col·locació de punt d'informació del Parc de Gallecs. - Senyalització prohibició de circulació excepte vehicles autoritzats.		
Propostes POUM	- L'accés es realitza per l'avinguda de Lourdes on l'accessibilitat, com s'ha indicat anteriorment, presenta dèficits que cal corregir amb les propostes de millores indicades en l'apartat precedent. - Pel que fa a l'accessibilitat en bicicleta, amb el Real Decret 970/2020 les vies urbanes d'un carril per sentit (1+1) tenen com a velocitat màxima 30 km/h i les bicicletes comparteixen calçada amb el vehicle privat motoritzat. Així doncs, l'eix esmentat també garanteix l'accés en bicicleta a la porta d'accés.		
Imatges			

8 FINANÇAMENT

8.1 TRANSPORT

Article 19.2

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada també ha d'incorporar l'obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'exploació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex 4 d'aquest Decret 344/2006, de 19 de setembre. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament es destini a les administracions competents en matèria de transport segons l'àmbit territorial.

Annex 4

D'acord amb el Decret 344/2006, de 19 de setembre, el càlcul del dèficit anual del transport públic de superfície es fa d'acord amb la següent fórmula:

$$D = 280 \cdot r \cdot p \cdot 0,7$$

Essent:

D = dèficit d'exploació del transport públic de superfície

r = increment dels km totals de recorregut diàriament

p = preu unitari del km recorregut

El preu unitari del transport urbà per a ciutats petites (menys de 100.000 habitants) era l'any 2004 de 2,63€/km). La variació de l'IPC corresponent entre el març del 2004 al gener de 2024 és del 53,7% (Font: INE), de manera que el preu actualitzat és del 4,04€/km.

Modificació del recorregut de la línia de bus urbà per donar servei als sectors PAU 3 i SUD 1

Tal hi com s'ha indicat a l'apartat de propostes del transport públic (7.3.2) , amb l'objectiu de donar als sectors PAU 3 i SUD 1, que queden actualment només coberts parcialment per la línia de bus urbà, s'ha proposat un increment de recorregut de la línia L1.

Figura 47: Cost increment de recorregut de la línia bus urbà L1

Línia	Increment recorregut (km/volta)	Exp/d	Increment longitud total (km/d)	Cost (€)
L1	4,6	62	285,2	225.961,90

L'increment de recorregut generarà un cost de 225.961,90€ anuals, el qual estarà subjecta al creixement de l'IPC.

9 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 48: 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%

10 INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

La quarta disposició addicional del Decret 344/2006 indica que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars de municipis declarats pel govern com a Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Mollet del Vallès forma part de l'Acord de la Qualitat de l'Aire de Catalunya. Es va signar l'any 2022 i es tracta del full de ruta per a la millora de la qualitat de l'aire al país. El compromís principal és la reducció d'un 15% de les emissions per a 2025. Per a la translació pràctica d'aquest i els demés compromisos es treballen 7 àmbits d'acció:

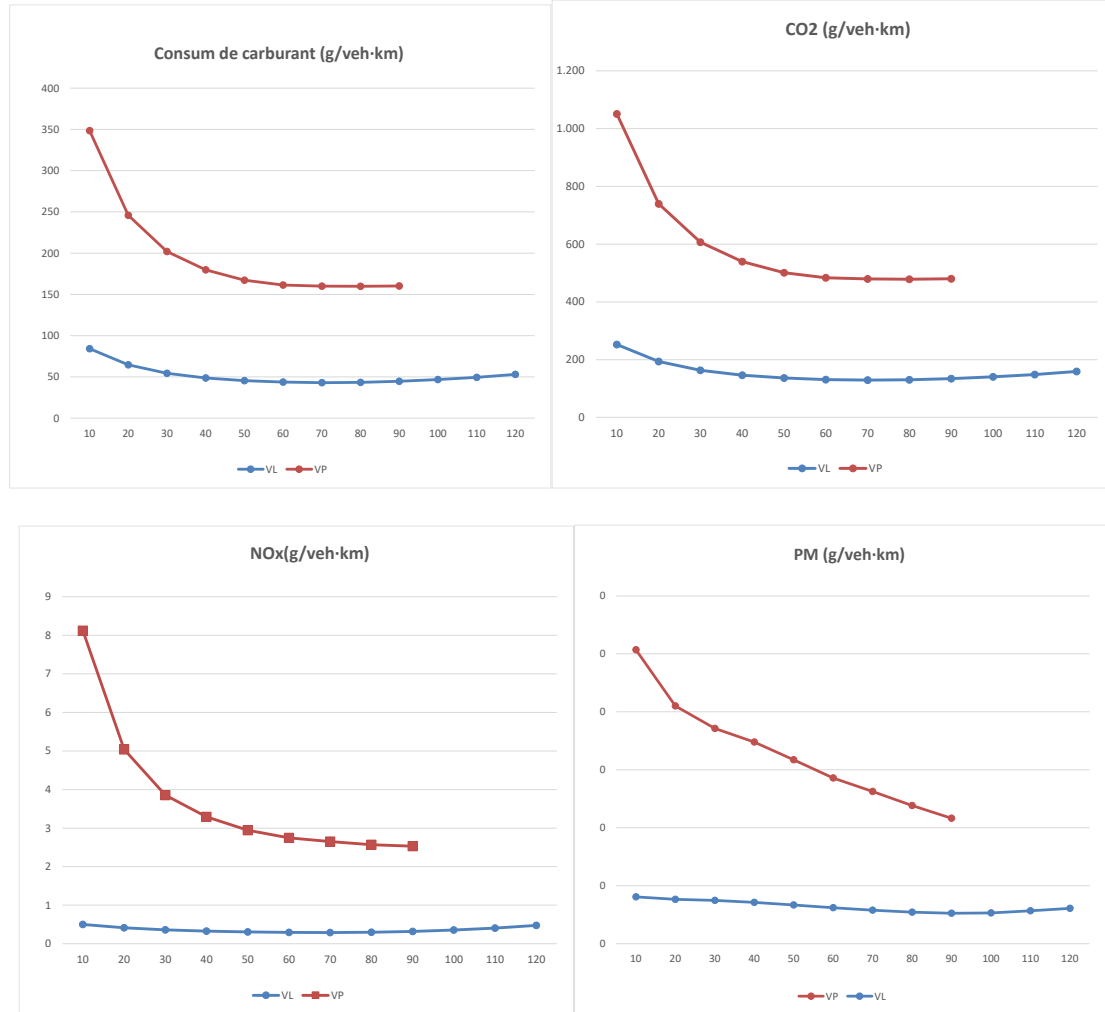
1. Un marc de treball comú consensuat a través de la Taula de Qualitat de l'Aire de Catalunya.
2. Zones de Baixes Emissions (ZBE) com a catalitzador del canvi cap a una mobilitat més sostenible.
3. Acceleració de la implantació d'un model de mobilitat més sostenible, saludable i segura.
4. La millora contínua de les eines d'avaluació de la qualitat de l'aire i la coordinació d'un marc d'actuació comú, especialment en cas d'episodis de contaminació atmosfèrica.
5. Un marc de referència per optimitzar l'ús de biocombustibles sòlids.
6. Una corresponsabilització i implicació dels diferents agents socials i econòmics en la millora de la qualitat de l'aire.
7. La implicació de les infraestructures portuàries i aeroportuàries en la millora de la qualitat de l'aire.

Segons l'inventari d'Emissions de Catalunya 2011-14, a Mollet es produeixen al voltant de 180 tn/any de NOx i 15 tn/any de PM₁₀ que provenen del trànsit urbà.

La caracterització de les emissions dels vehicles es fa a partir de les intensitats mitjanes de trànsit (IMD) i aplicant uns factors d'emissió per quilòmetre recorregut.

Per calcular el consum de combustible i les emissions derivats de la nova mobilitat en vehicle privat es tipifiquen alguns dels paràmetres que intervenen al càlcul:

- La longitud mitjana de recorregut (km) en vehicle privat és de 2,7 km (valor mitjà entre l'àmbit de desenvolupament i diferents punts cèntrics del municipi). Només es consideren les emissions emeses dins del terme municipal i, per tant, la mitjana de desplaçament només fa referència al seu recorregut dins del municipi.
- S'ha considerat que un 75% del recorregut mitjà dels vehicles es realitza en vies urbanes on la velocitat mitjana és de 30 Km/h i el 25% per vies interurbanes on la velocitat mitjana és d'uns 80 km/h
- S'estima que els 72,5% dels desplaçaments es realitzaran en cotxe, el 12,6% en motocicleta i el 14,9% en furgoneta.
- S'apliquen les següents corbes de factors d'emissió per al parc circulant de l'AMB l'any 2016.

Figura 49: Corbes de factors d'emissió. Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Institut Cerdà

La quantificació de l'impacte de la nova mobilitat generada pel desenvolupament es realitzarà en termes anuals, considerant una factor de 280 per passar de demanda en dia feiner a demanda anual.

L'increment de mobilitat en vehicle lleuger representa un increment total de 19.142.277 veh-km/any dins el terme municipal de Mollet del Vallès.

Els resultats es mostren en la taula inferior:

Figura 50: Consums i emissions de CO2 i contaminants atmosfèrics associats a la nova mobilitat en termes anuals

Consum	989,15	tn combustible/any
CO2	2.966,95	tn CO2/any
NOx	6.609,73	Kg NOx/any
PM	661,41	Kg PM/any

El desenvolupament del POUM proposa actuacions que faciliten la reducció de contaminació de l'aire i els seus efectes en la salut pública i el medi ambient.

En concret es proposen actuacions de reordenació dels diversos usos de la via pública (increment de l'espai del vianants) o foment dels modes de transport no motoritzats (dotant d'una xarxa ciclable al municipi).

Així mateix, es recomana que l'Ajuntament de Mollet del Vallès desenvolupi actuacions com el foment del car-sharing i el cotxe compartit o incrementi els punts de recàrrega elèctrica de vehicles i motos.

11 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.

12 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 2.752 nous habitatges (228.358 m² sostre), un total de 55.264 m² sostre per activitat comercial, 30.138 m² sostre per oficines, 316.528 m² sostre per activitat industrial, 79.384 m² sostre per equipaments i 234.062 m² d'espais lliures.

Mobilitat generada

La mobilitat total generada i atreta pel conjunt del POUM de Mollet ascendeix a 103.236 viatges/dia; l'increment net de mobilitat respecte a la situació actual és de 62.845 viatges/dia un cop descomptats 40.392 viatges/dia dels dobles comptatges.

Les dades detallades per sectors es poden consultar a la Taula 11.

Els desplaçaments en modes no motoritzats seran els majoritaris amb el 49,2% (30.893 v/d), seguit dels desplaçaments en vehicle privat 43,1% (27.060 v/d) i el transport públic amb el 7,8% (4.892 v/d).

Els sectors on es preveu una mobilitat superior són el SUD 1 El Calderí (30.039 viatges/dia que representen el 50,0% de la mobilitat del POUM) i el PAU 11 Can Prat (6.321 v/d; 10,5%).

Xarxa viària

La nova mobilitat en vehicle privat s'ha comptabilitzat en 27.060 viatges/dia en ambdós sentits, repartits entre els següents modes: 20.566 viatges/dia en cotxe, 2.977 viatges/dia en motocicleta o ciclomotor i 3.518 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 17.138 veh/d en cotxe, 2.977 veh/d en moto i 3.518 veh/d en vehicle pesant.

Les principals vies urbanes incrementaran entre 42 veh/hp a l'av. Rivoli i 522 veh/hp a l'av. Burgos, fet que incrementarà el grau de saturació (intensitat viària / capacitat de la via) fins al 77,4%, en el cas més desfavorables de l'av. Burgos.

No es tenen dades d'aforaments de l'av. Badalona (increment de 735 veh/hp, un 49,0% de la capacitat de la via), de l'av. Rafael Casanova (24 veh/hp, 1,6%), ni de l'av. Pinetons (12 veh/hp, 0,8%). Per tant, si l'ocupació actual no supera el 51,0% en el primer dels casos o el 98,4% 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 766 viatges/dia la demanda en bus urbà. Considerant un factor d'hora punta del 10% (+77 v/hp) s'assoliran els 250 viatges/hora punta, que representen una ocupació del 71,2%. Per tant, no es preveuen problemes de capacitat a la línia de bus urbà.

No obstant, tot i que tots els àmbits queden coberts per una parada de bus urbà, els sectors ubicats al sud (PAU3 i SUD1) només queden coberts en la part més septentrional. Per tant, amb l'objectiu de donar cobertura a aquest dos sectors es proposa ampliar el recorregut de la línia.

En concret, es proposa que el vehicle que circula per l'av. de la Llibertat giri en direcció St. Fost i seguir per la ctra. B-500 fins al carrer de la Verneda, on es giraria a la dreta. Posteriorment, es giraria a l'esquerra al carrer de Bilbao fins al carrer de la Llagosta, on es faria un canvi de sentit i es faria el mateix itinerari en sentit invers. Aquesta ampliació d'itinerari permetria donar cobertura al sector PAU ubicant un parell de parades al llarg del carrer Bilbao.

Així mateix, un cop el vehicle torna a estar a l'alçada de la ctra B-500 amb l'av. de la Llibertat, aquest seguiria fins a l'av. de Burgos on giraria en per aquesta avinguda fins a la rotonda de l'N-152z on realitzaria un canvi de sentit i tornaria per l'av. Burgos fins al c. Onze de Setembre, on continuaria amb el seu recorregut actual. Complementàriament es proposa ubicar una nova parada de bus a l'av. de Burgos a l'alçada de la rotonda de l'N-152z.

Amb aquest nou itinerari es donaria cobertura al sector SUD 1 i es milloraria l'oferta de transport públic als sectors PAU 1, PMU 1, PMU 8 i PMU10.

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 277 v/d en els dos sentits i 28 v/hora punta (factor d'hora punta del 10%), seguit de la línia exprés e21 amb 220 v/d i 22 v/hora punta.

En hora punta, la resta de línies incrementen la demanda entre 1 i 15 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'1,4%. 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 transcorre per l'eix de l'av. Rafael Casanova – c. Berenguer III, i l'eix av. Pius XII – av. Can Prat.

Complementàriament, amb l'objectiu de potenciar els desplaçaments interurbans amb els municipis limítrofs el Pla Específic de Mobilitat del Vallès (febrer 2021) proposa la creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes (proposta XNM01).

A l'entorn de Mollet es proposa la creació d'uns itineraris que connecti amb:

1. Santa Perpetua de la Mogoda, seguint el traçat de la carretera B-140. (Aquesta actuació també està proposada en el PMUS de Santa Perpetua de la Mogoda).
2. La Llagosta, seguint el traçat de la carretera N-152z
3. Sant Fost de Campsentelles i Martorelles, seguint el traçat de la carretera B-500.
4. Parets del Vallès, seguit el traçat de la Riera Seca (ja executat).

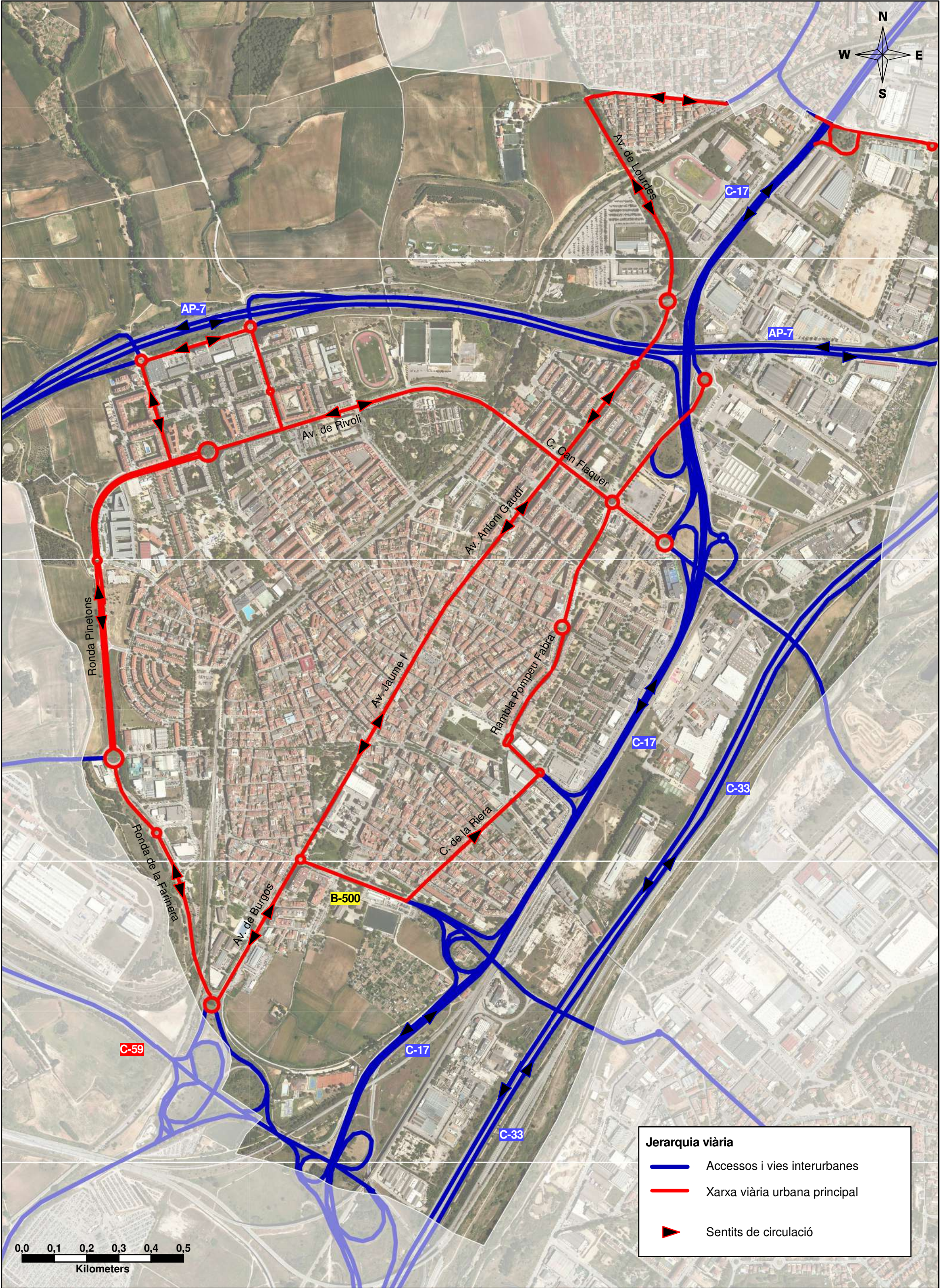
Així mateix, caldrà ubicar aparcaments per bicicletes als principals punts de generació i atracció de viatges.

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 2.752 places per turismes, 1.376 per motocicletes i 5.540 places per bicicletes. Per equipaments, la reserva de places per bicicleta fora la via pública seria de 794, per ús comercial de 553 places, per ús d'oficines de 301 places, per ús industrial de 3.165 places i per espais lliures de 2.341 places.

En el cas del càrrega i descàrrega, en base als paràmetres del Decret 344/2006, seran necessàries 55 places de càrrega i descàrrega associades a l'ús comercial i 15 places associades a l'ús d'oficines.

13 ANNEX: PLÀNOLS

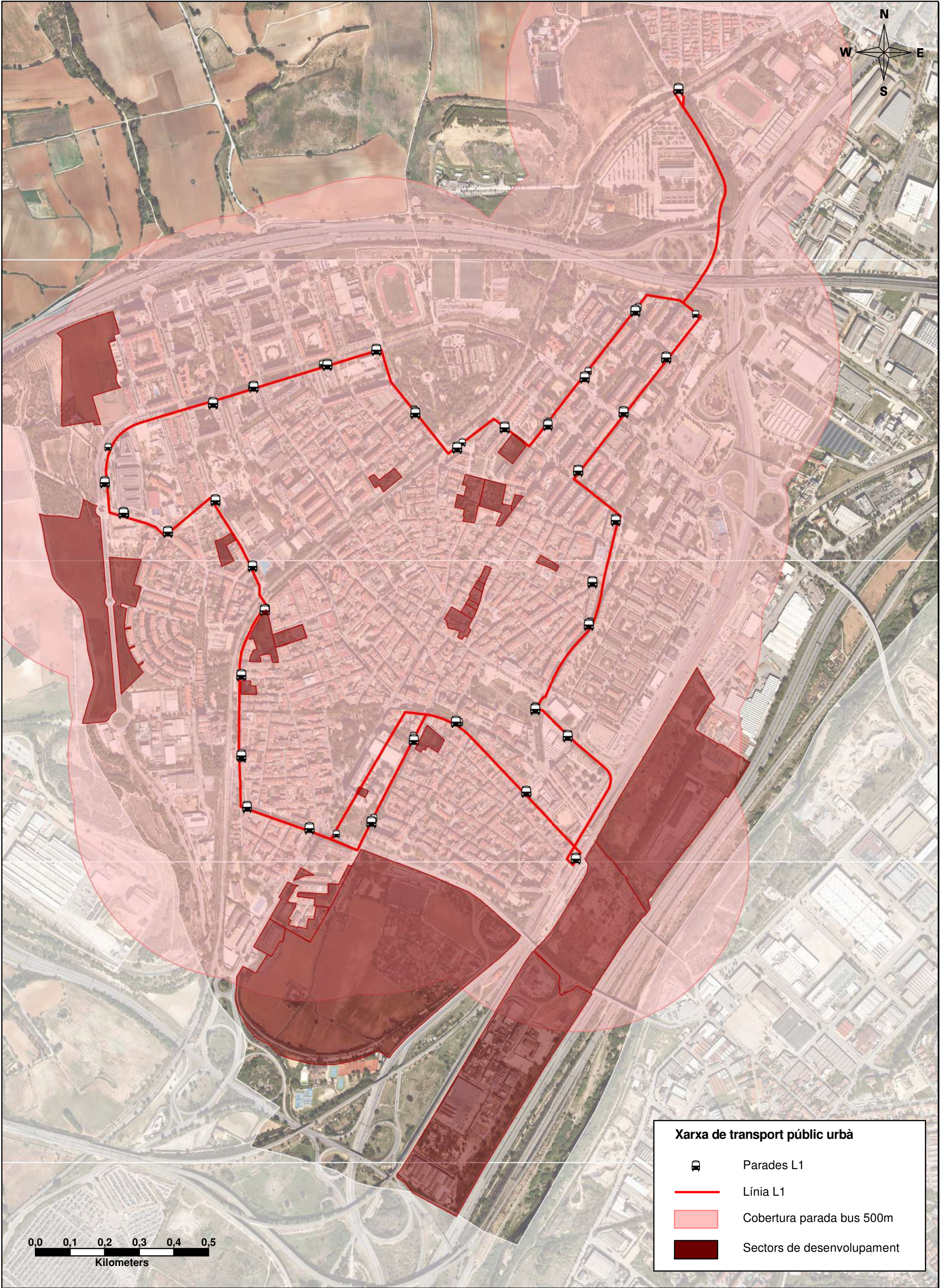


Jerarquia viària

Accessos i vies interurbanes

Xarxa viària urbana principal

Sentits de circulació



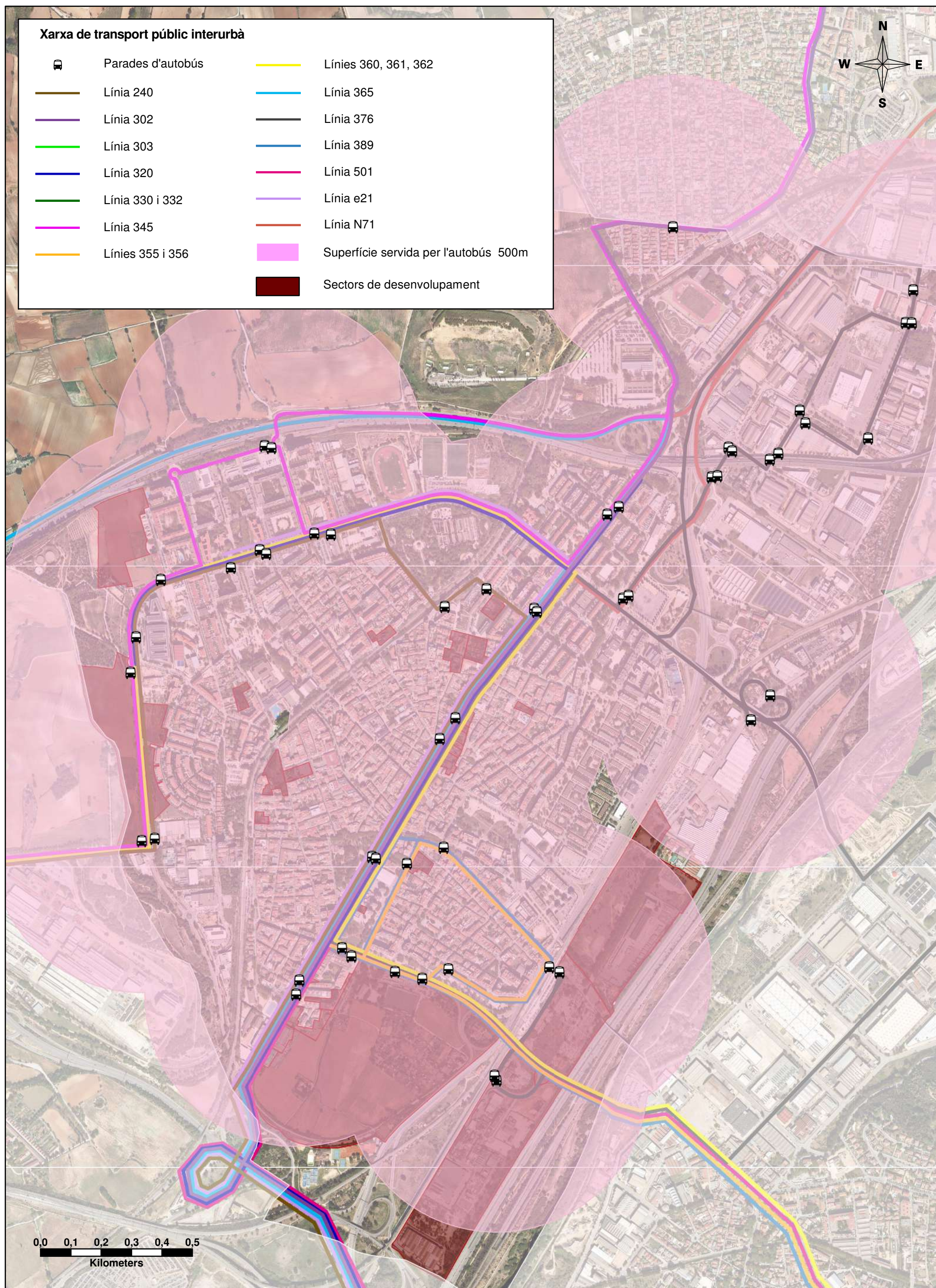
Xarxa de transport públic urbà

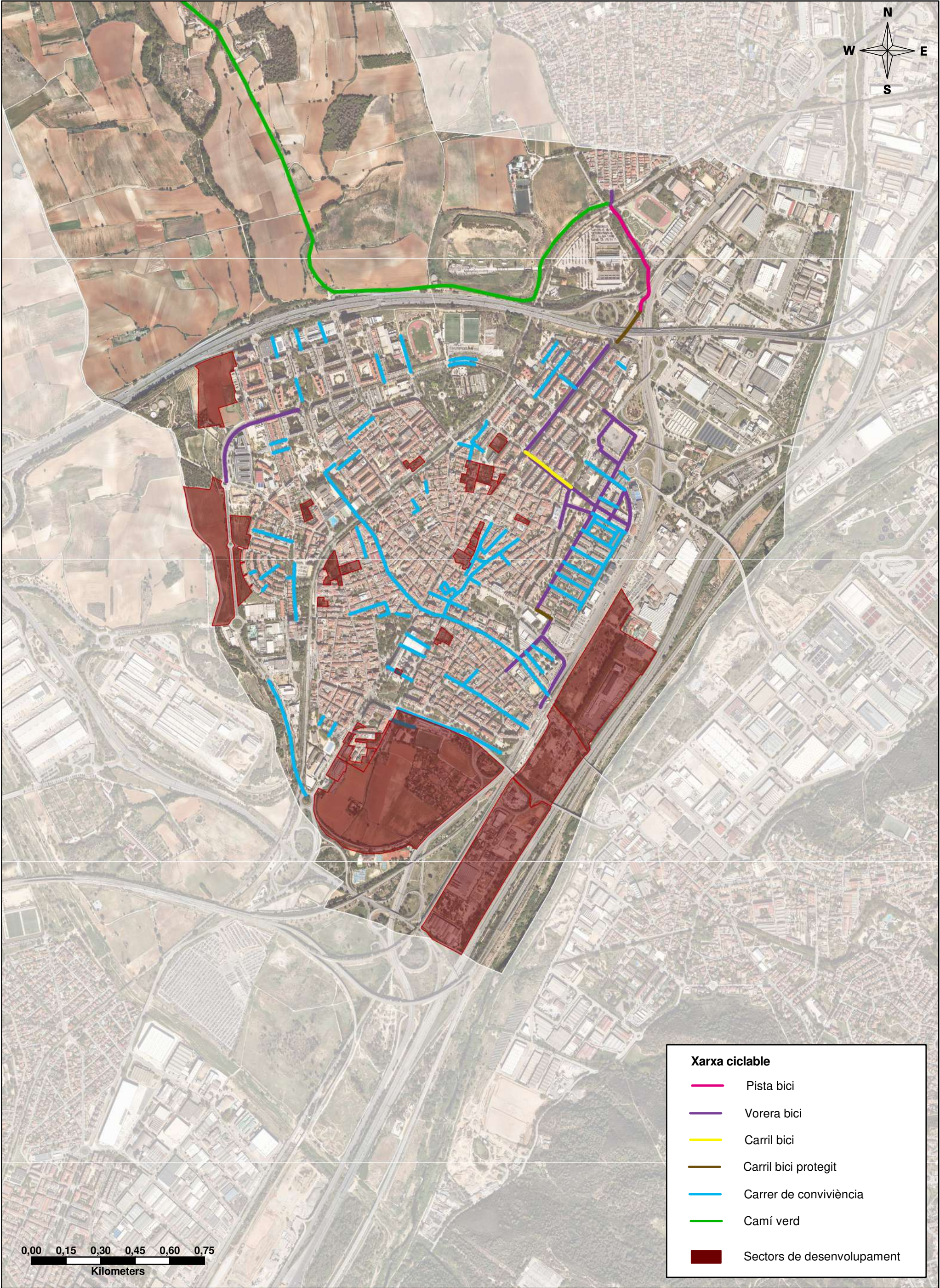
Parades L1

Línia L1

Cobertura parada bus 500m

Sectors de desenvolupament





Xarxa ciclable

Pista bici

Vorera bici

Carril bici

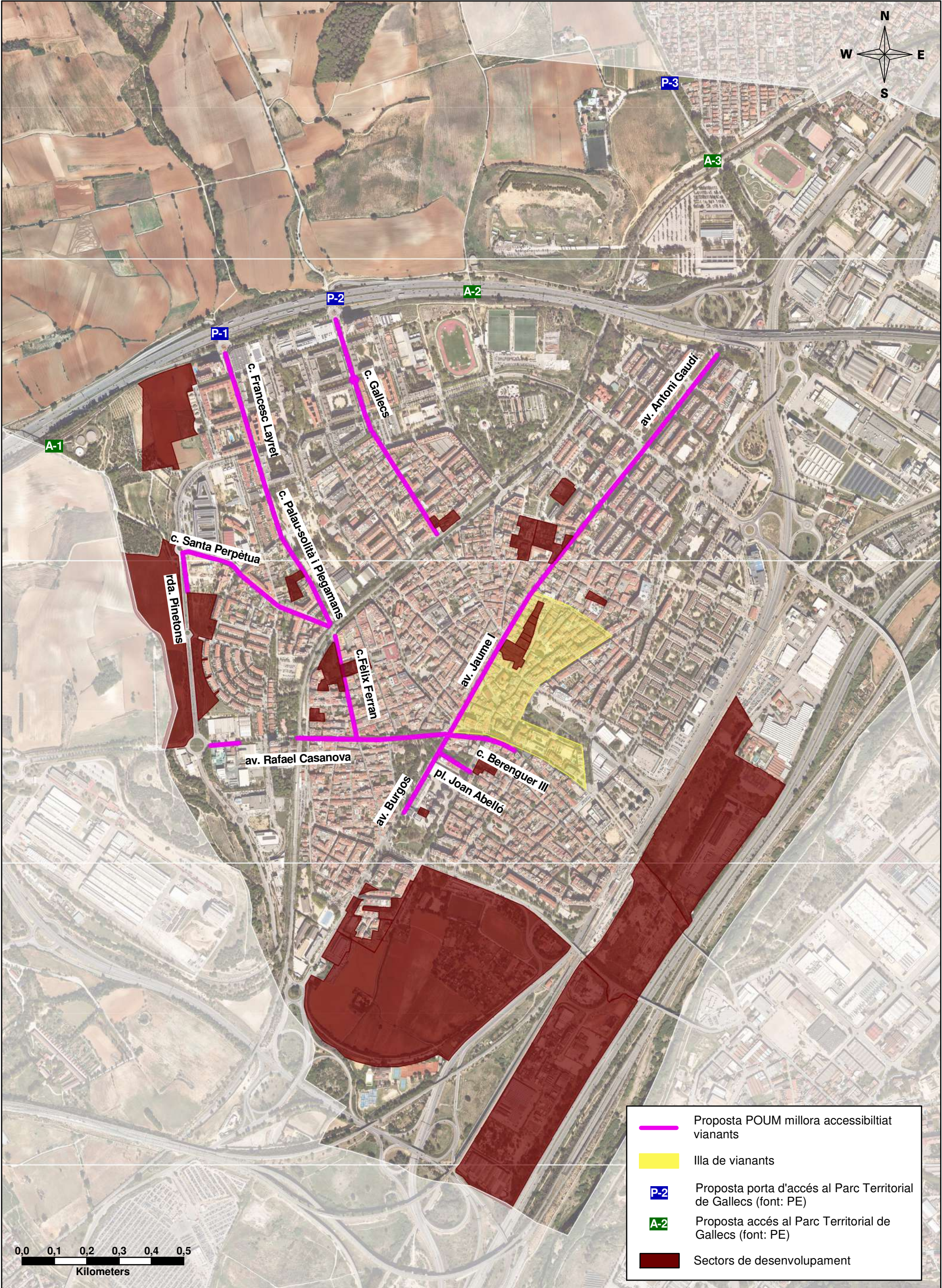
Carril bici protegit

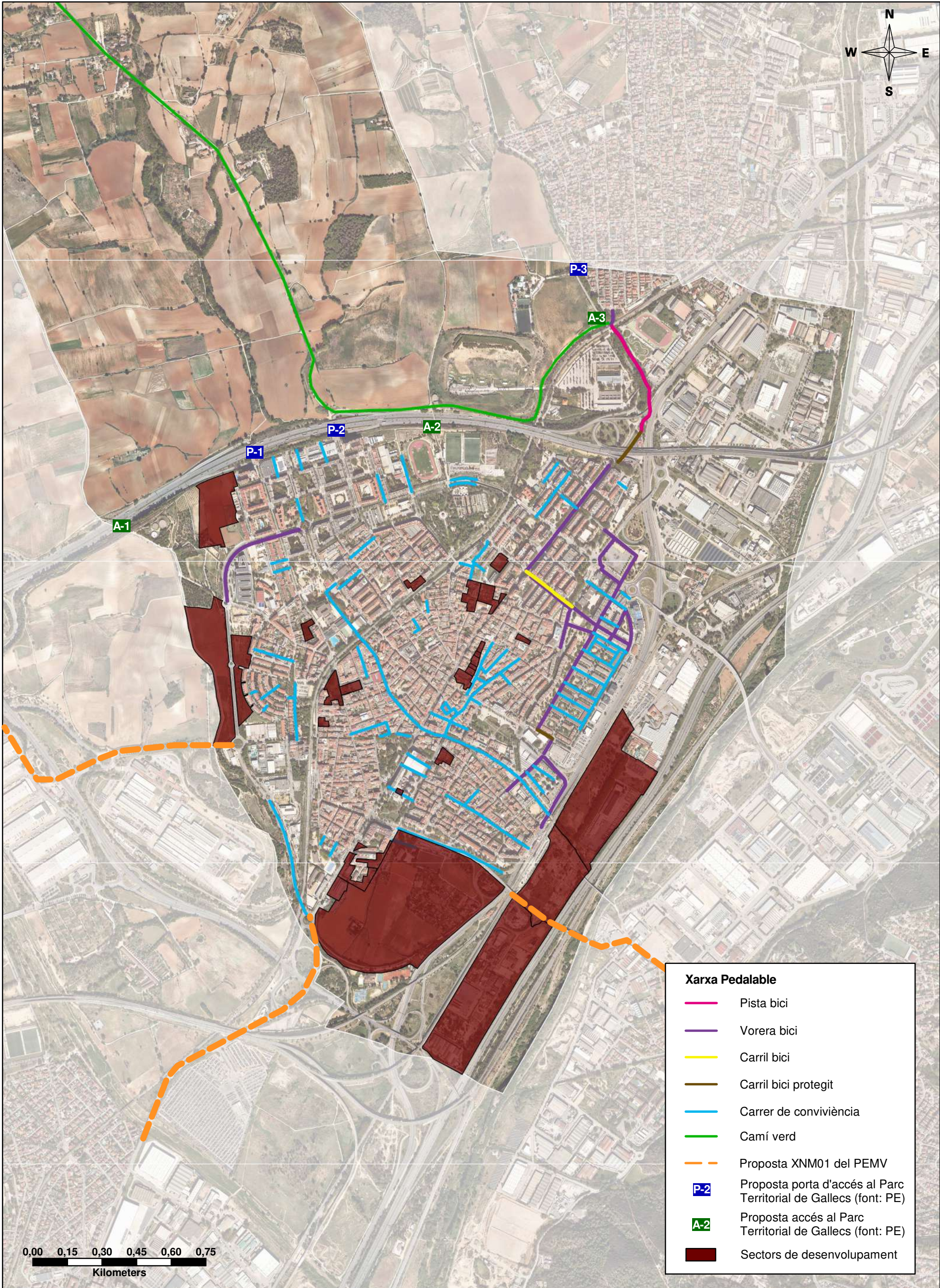
Carrer de convivència

Camí verd

Sectors de desenvolupament







Ajuntament de
Mollet del Vallès



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

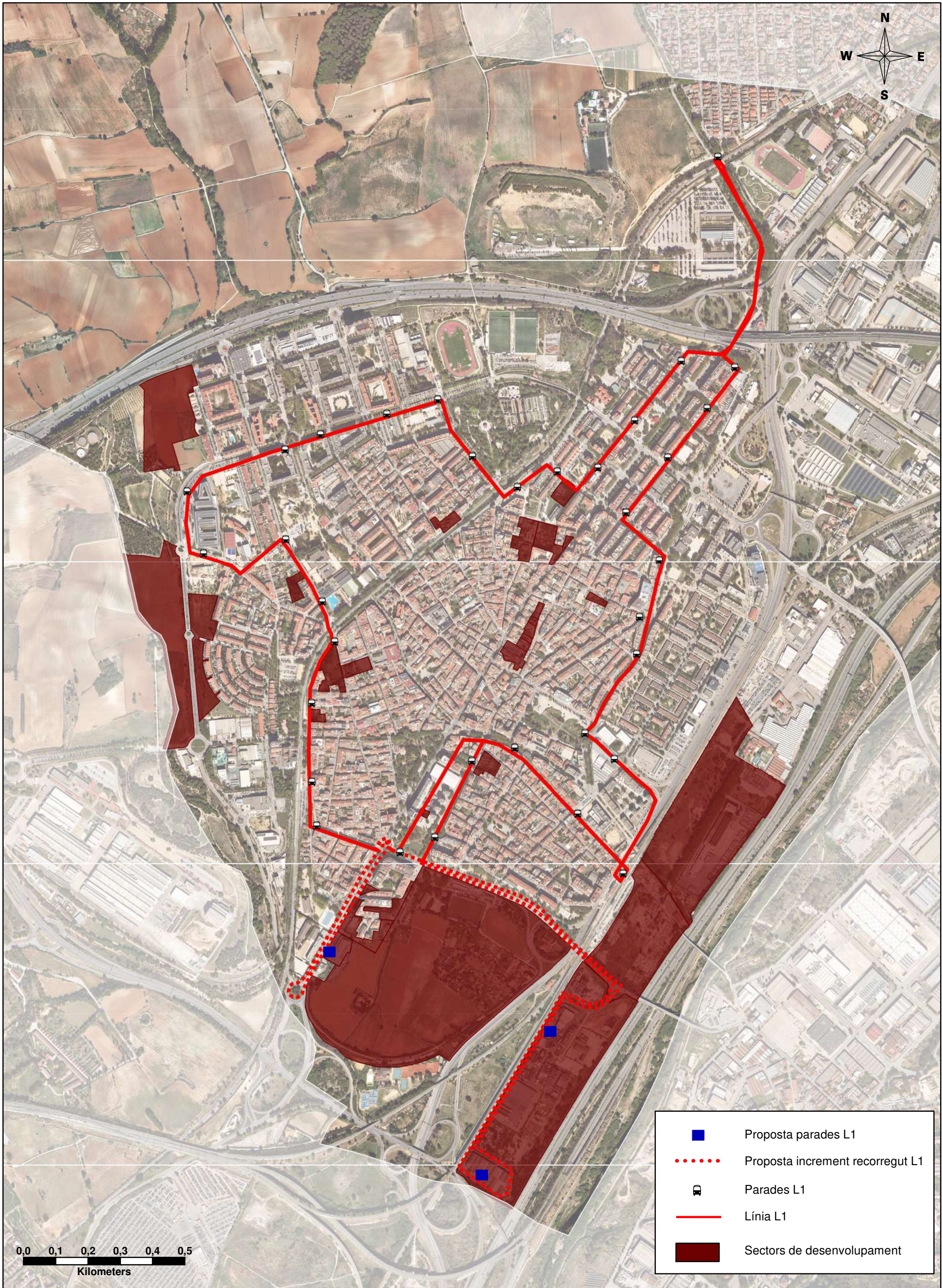
Títol del plànol: XARXA DE MODES NO MECANITZATS
Proposta de Xarxa Ciclable en els sectors de desenvolupament

Data:

SETEMBRE
2024

5

2 de 2



Ajuntament de
Mollet del Vallès



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

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

SETEMBRE
2024

6

1 de 1