



Pla de mobilitat urbana de Mollet del Vallès

Document IV. Document de Síntesi



Octubre de 2014



Diputació
Barcelona

Àrea de Territori i Sostenibilitat
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local



Ajuntament de
Mollet del Vallès



assessoria
d'infraestructures
i mobilitat



ÍNDEX DEL DOCUMENT

- 1. Introducció**
- 2. Anàlisi territorial i socioeconòmic**
- 3. Anàlisi de l'oferta**
- 4. Anàlisi de la demanda**
- 5. Externalitats del sistema de mobilitat**
- 6. Diagnosi de la mobilitat**
- 7. Establiment d'objectius i alternatives**
- 8. Propostes participades d'actuació**
- 9. Indicadors de seguiment**

1. Introducció



JUSTIFICACIÓ DE LA REDACCIÓ DEL PMU

Els Plans de Mobilitat Urbana són el document bàsic per a configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya. D'acord amb el que preveu la Llei 9/2003 de la Mobilitat, els seus continguts s'han d'adequar als criteris i orientacions establerts en el Pla Director de Mobilitat del seu àmbit.

És doncs l'instrument de planificació de la mobilitat **d'àmbit local** i ha de servir de guia per a la presa de les actuacions municipals

OBLIGATORIETAT DEL PMU

L'elaboració i l'aprovació dels PMU són obligatòries per als municipis que, d'acord amb la normativa de règim local o el corresponent pla director de mobilitat, hagin de prestar servei de transport col·lectiu urbà de viatgers (capitals de comarca; municipis amb més de 20.000 habitants).

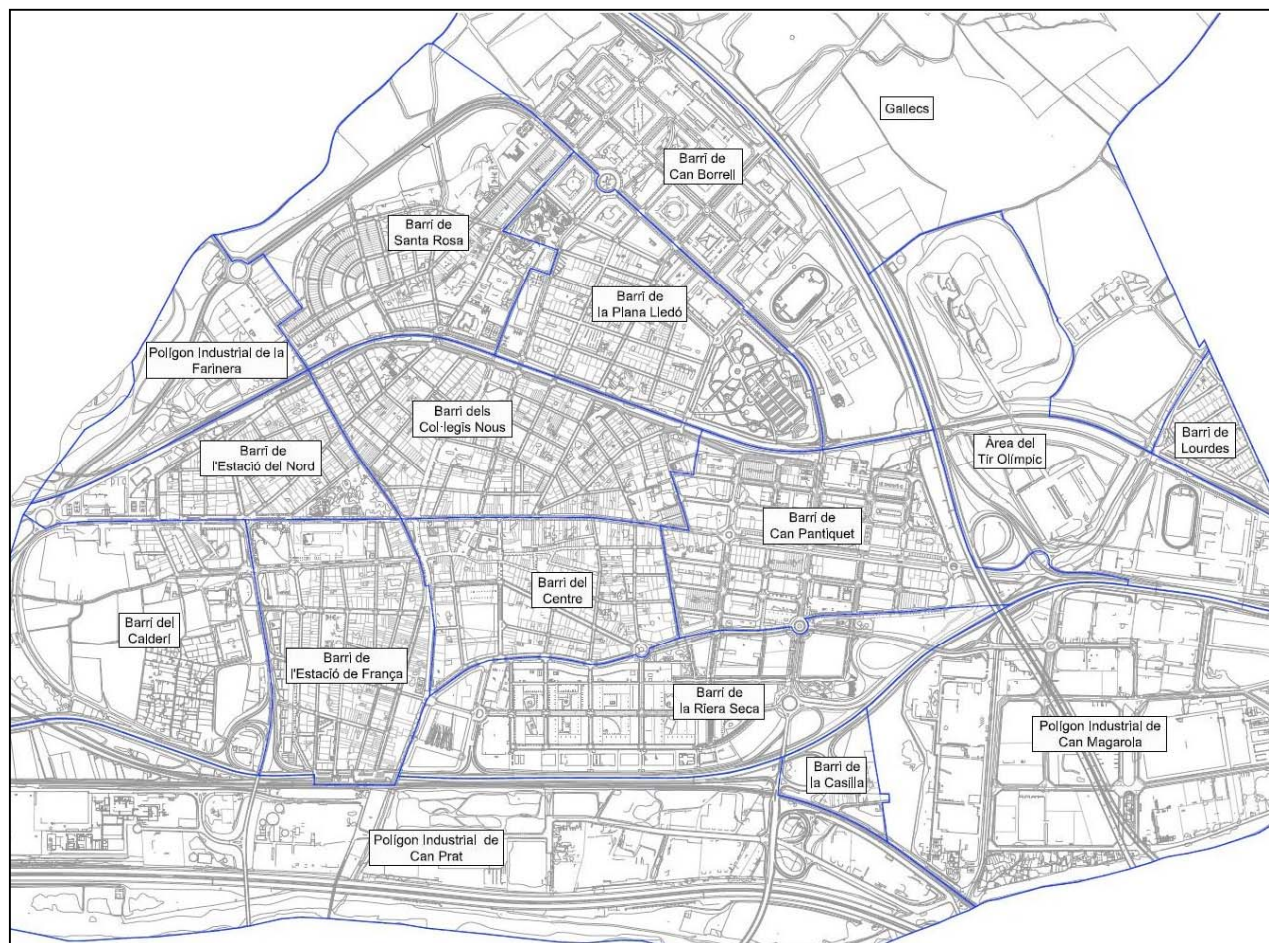
Segons el Pla d'Actuació per a la millora de la qualitat de l'aire de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), s'estableix l'obligatorietat, en tots els municipis inclosos dins les Zones de Protecció Especial de l'Àmbit Atmosfèric (ZPEAA), de redactar un PMU per als seus municipis.

Per tant, a Mollet del Vallès és obligatòria la redacció del PMU del municipi, establint-se el 2017 com a any horitzó del Pla. Segons la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, aquest PMU haurà de ser revisat cada sis anys.

2. Anàlisi territorial i socioeconòmic



ESTRUCTURA URBANA



Segregació per barris (2011)

Barris residencials:

Barri de Centre
Barri de l'Estació de França
Barri de l'Estació del Nord
Barri de Col·legis Nous
Barri de Can Pantiquet
Barri de la Riera Seca
Barri de la Casilla
Barri del Calderí
Barri de Lourdes
Barri de Santa Rosa
Barri de la Plana Lledó
Barri de Can Borrell

Polígons Industrials:

Pol. Ind. Farinera
Pol. Ind. Can Prat
Pol. Ind. Can Magarola

Altres Zones:

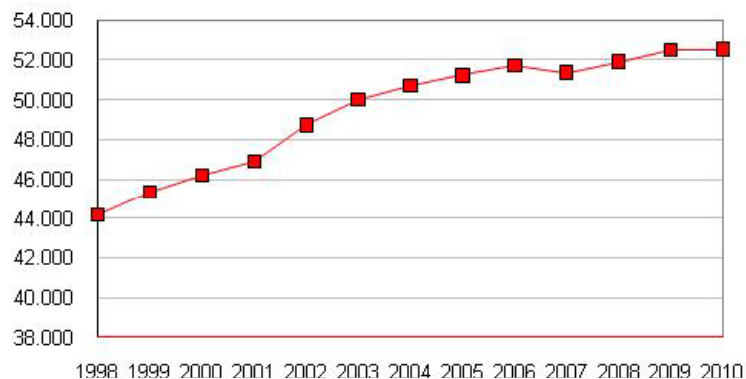
Àrea de Tir Olímpic
Espai Rural de Gallecs

2. Anàlisi territorial i socioeconòmic

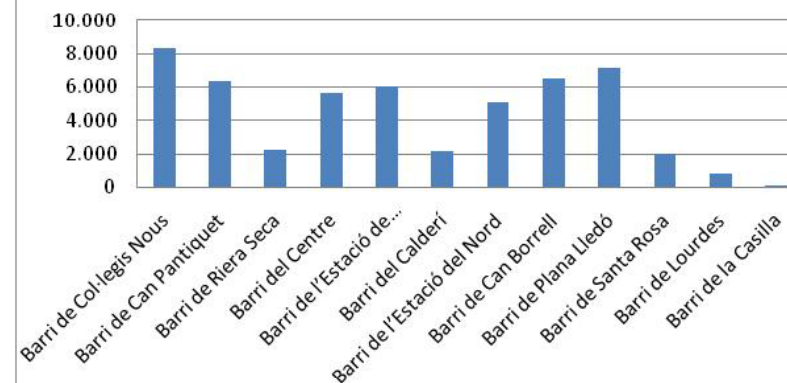


ESTRUCTURA SOCIODEMOGRÀFICA

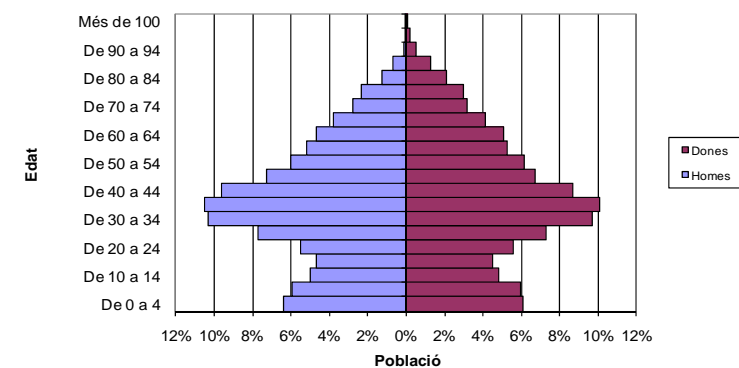
MOLLET DEL VALLÈS: EVOLUCIÓ DE POBLACIÓ



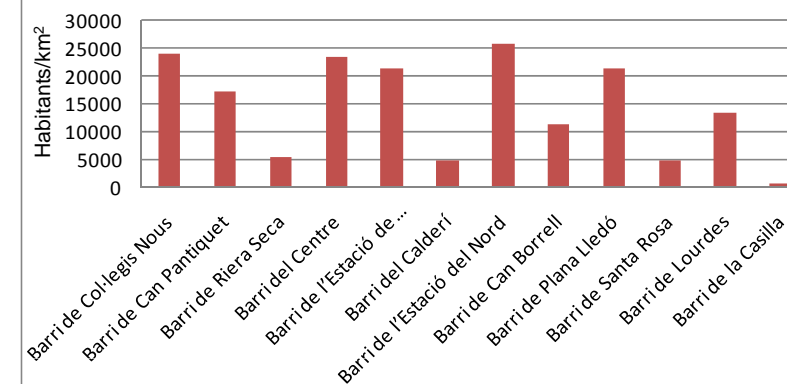
Població (2010)



MOLLET DEL VALLÈS: POBLACIÓ PER SEXE I EDAT (2010)



Densitat de Població (2010)

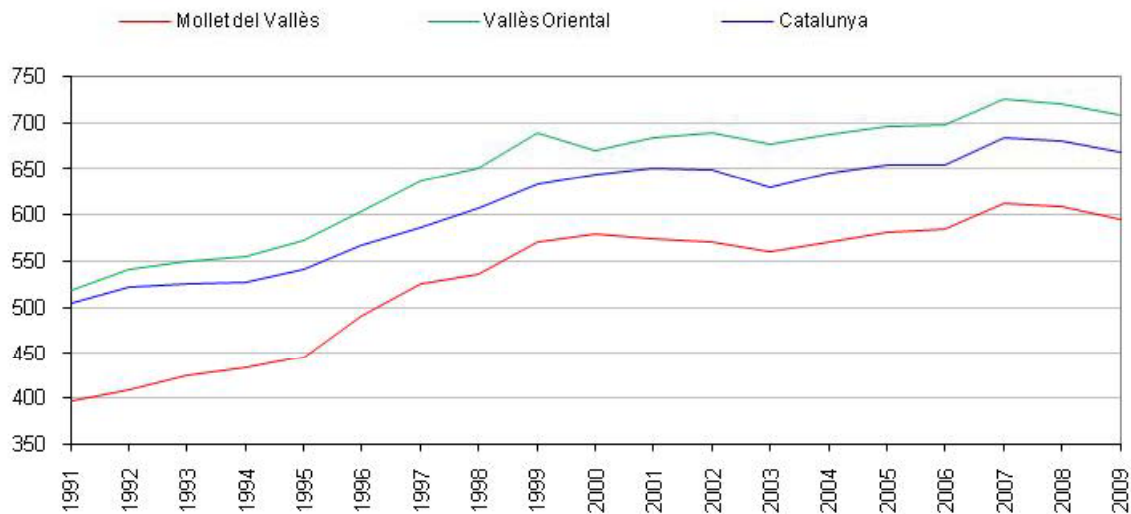


2. Anàlisi territorial i socioeconòmic



MOTORITZACIÓ

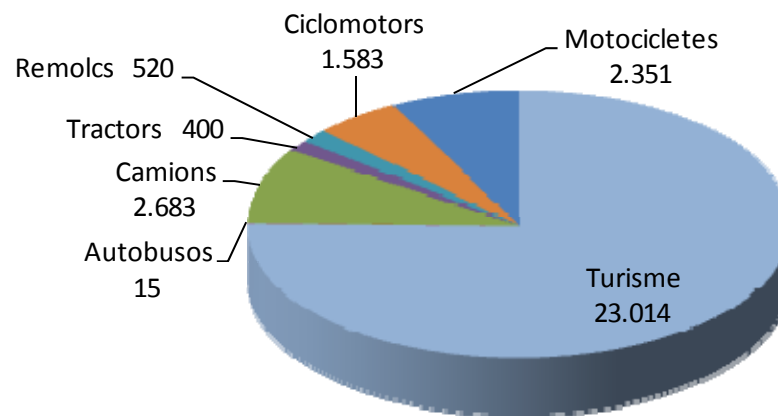
EVOLUCIÓ DE L'ÍNDEX DE MOTORITZACIÓ



Índex de Motorització (vehicles/1.000 habitants)

Mollet del Vallès	582
Vallès Oriental	707
Catalunya	668

Parc de Vehicles (2010)



3. Anàlisi de l'oferta



XARXA DE VIANANTS

Vorera molt còmoda



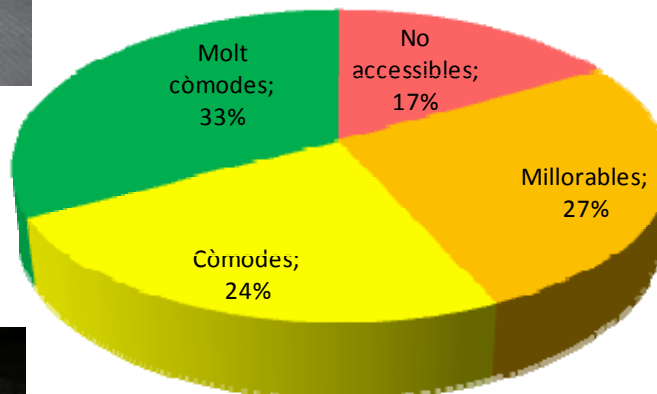
C/ Francesc Layret

Vorera no accessible



C/ Sant Llorenç

- VIAL AMB AMPLADA DE VORERES NO ACCESSIBLE (Ambdues voreres són inaccessibles, inferiors a 0.90m.)
- VIAL AMB AMPLADES DE VORERA MILLORABLES (Cap de les dues voreres arriba a 1.50m.)
- VIALS AMB VORERES CÒMODES (Una de les dues voreres arriba a 1.50m.)
- VIAL AMB VORERES MOLT CÒMODES (Ambdues voreres disposen de més de 2.00m.)



Vorera còmoda



Av. Calderó

Vorera millorable



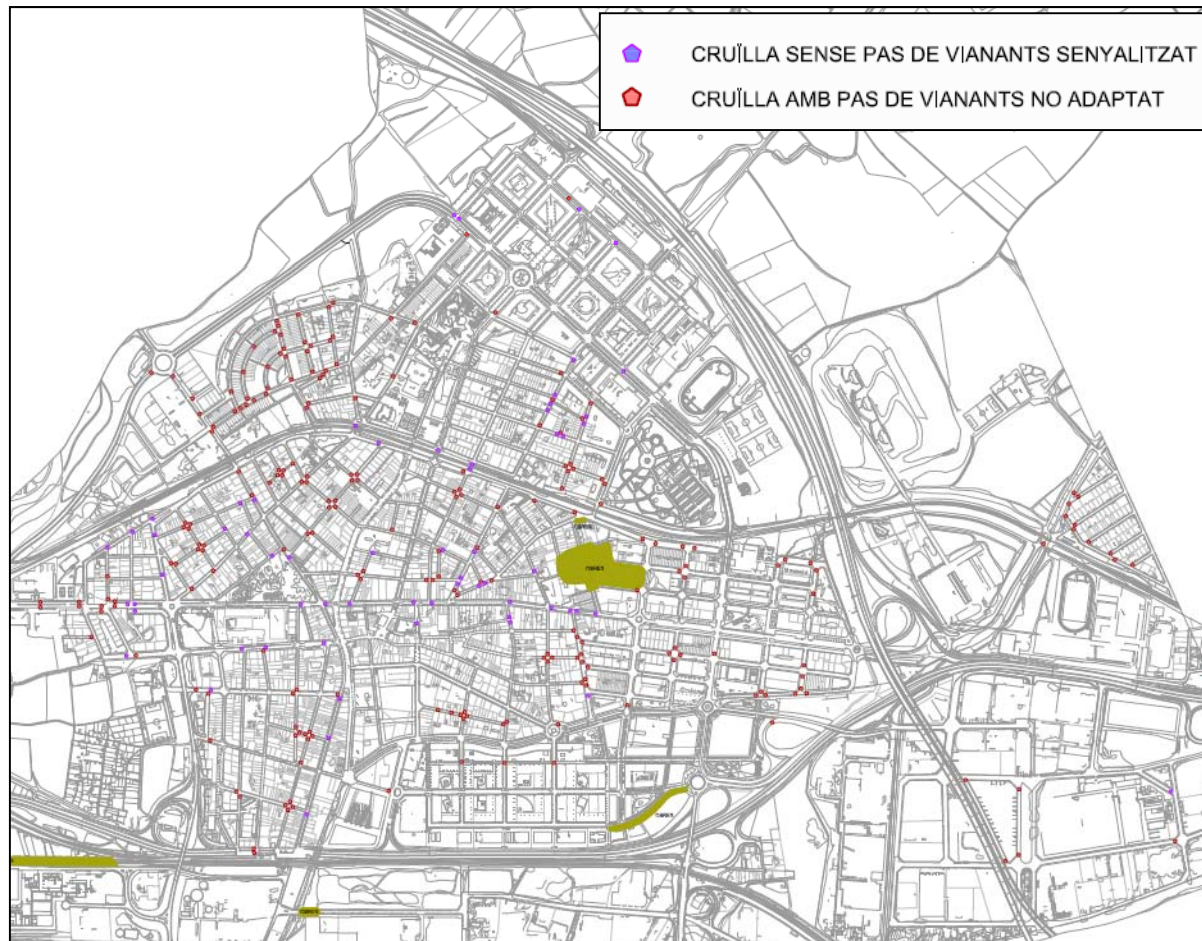
C/ Riera

Font: Treball de camp (2010-2011)

3. Anàlisi de l'oferta



XARXA DE VIANANTS



Plànol de senyalització de passos de vianants i adaptació a guals

Font: Treball de camp (2010-2011)

CRUÏLLES

Adaptat i senyalitzat (73%)



Av. Burgos

Pas no adaptat (21%)



C/ Antoni Gimbernat

Pas no senyalitzat (6%)

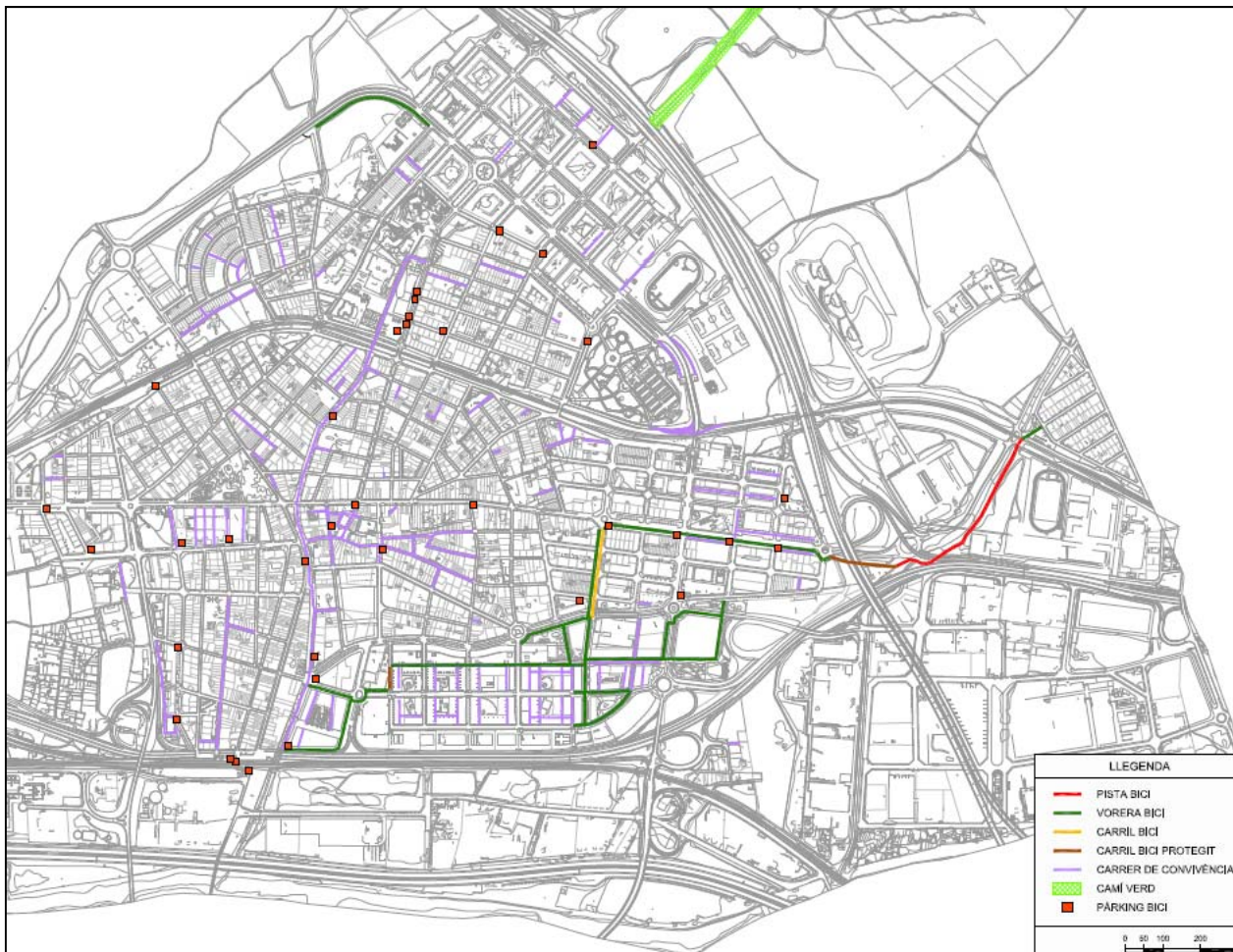


C/ Sant Francesc

3. Anàlisi de l'oferta



XARXA DE CICLISTES



Itineraris especialment segurs per a les bicicletes (carril bici, vorera bici, etc...) (2010-2011)

ESTAT:

Trams de carril bici concentrats a l'est del municipi.

36 aparcaments.

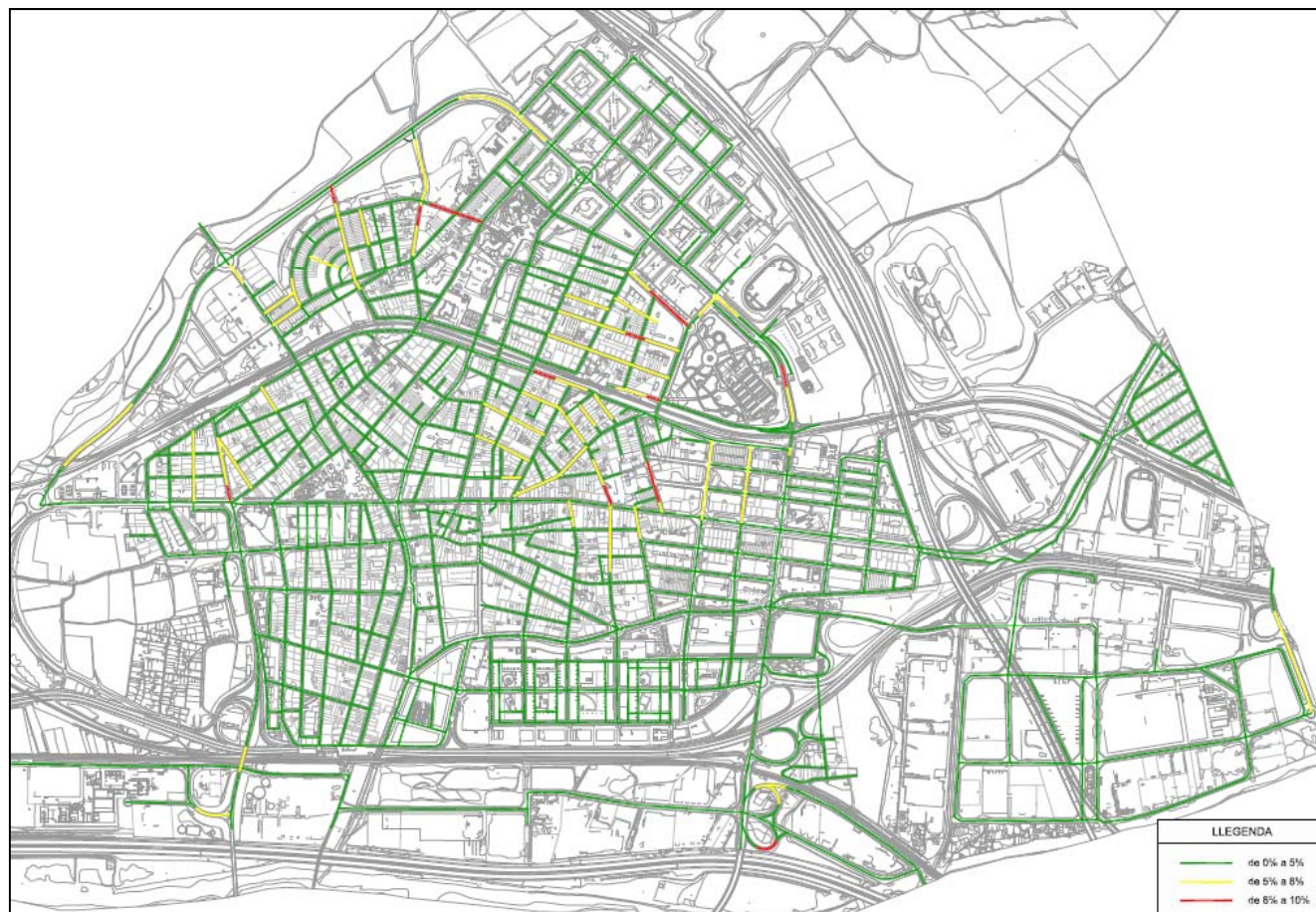
Xarxa inconnexa entre els barris.

Manca de punts d'aparcament al municipi.

3. Anàlisi de l'oferta



XARXA DE CICLISTES



PENDENTS:

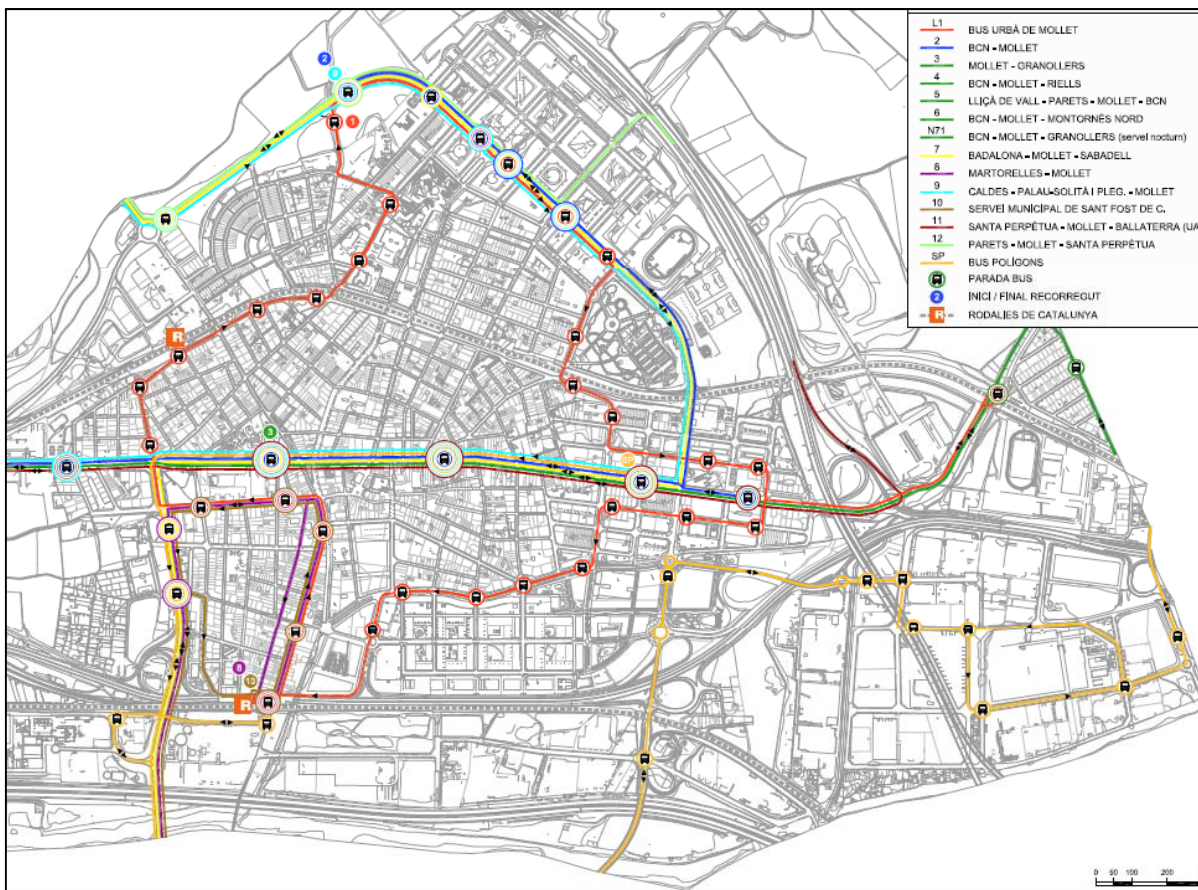
Quasi tot el municipi disposa de pendents inferiors al 5%.

Plànol de pendents (2011)

3. Anàlisi de l'oferta



XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC



Xarxa de transport públic col·lectiu (2011)

14 LÍNIES BUS:

- 1 línia de bus urbà
- 12 línies de busos interurbans
- 1 bus nocturn

2 ESTACIONS RENFE






- línies R2, R2 nord, R8.
- línia R3 i línia als Pirineus.

3. Anàlisi de l'oferta

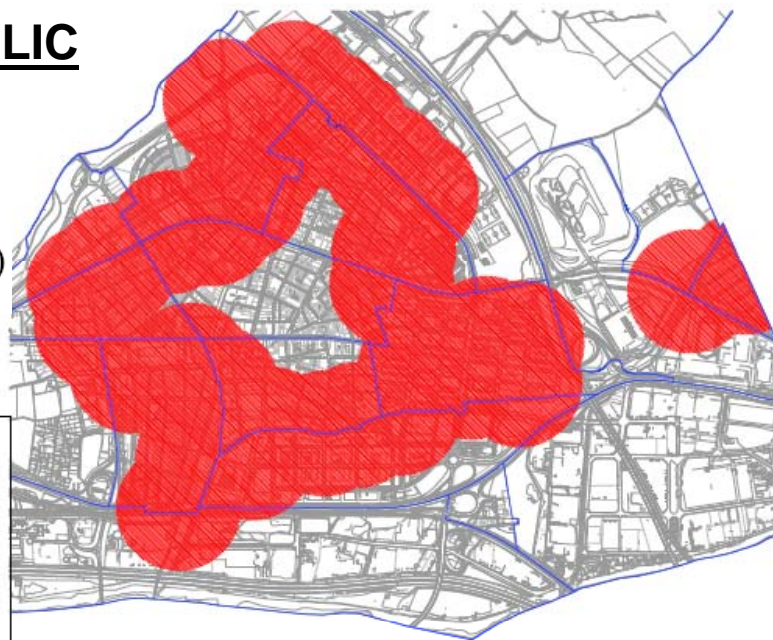
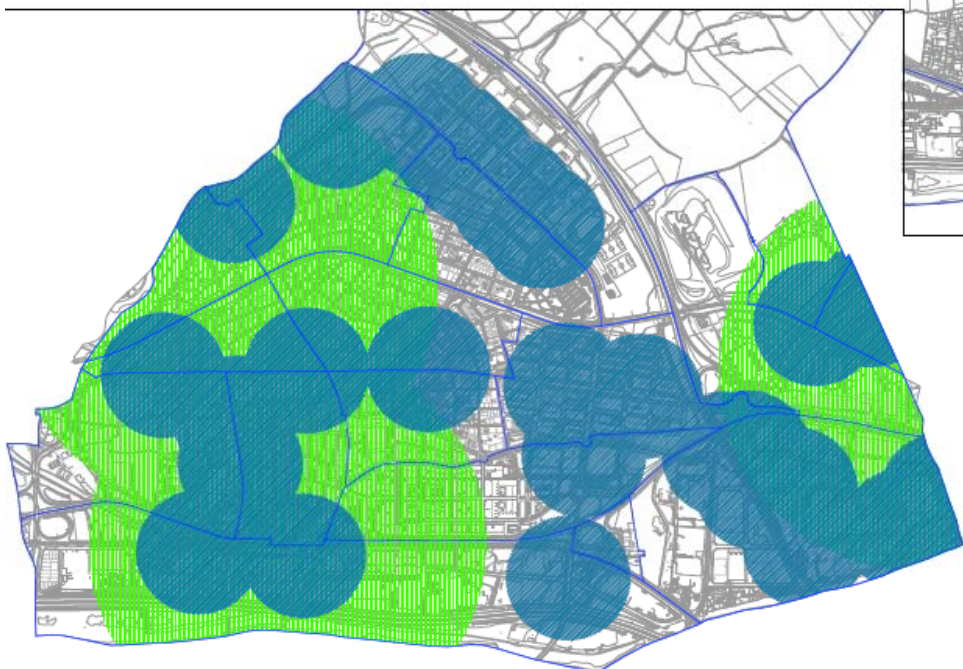


XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

COBERTURA DEL TRANSPORT PÚBLIC

-  COBERTURA RENFE (RADI= 800m.)
-  COBERTURA BUS URBÀ (RADI= 250m.)
-  COBERTURA BUR INTERURBÀ (RADI= 250m.)

Mapa de cobertura geogràfica del serveis de transport públic interurbà (2011).



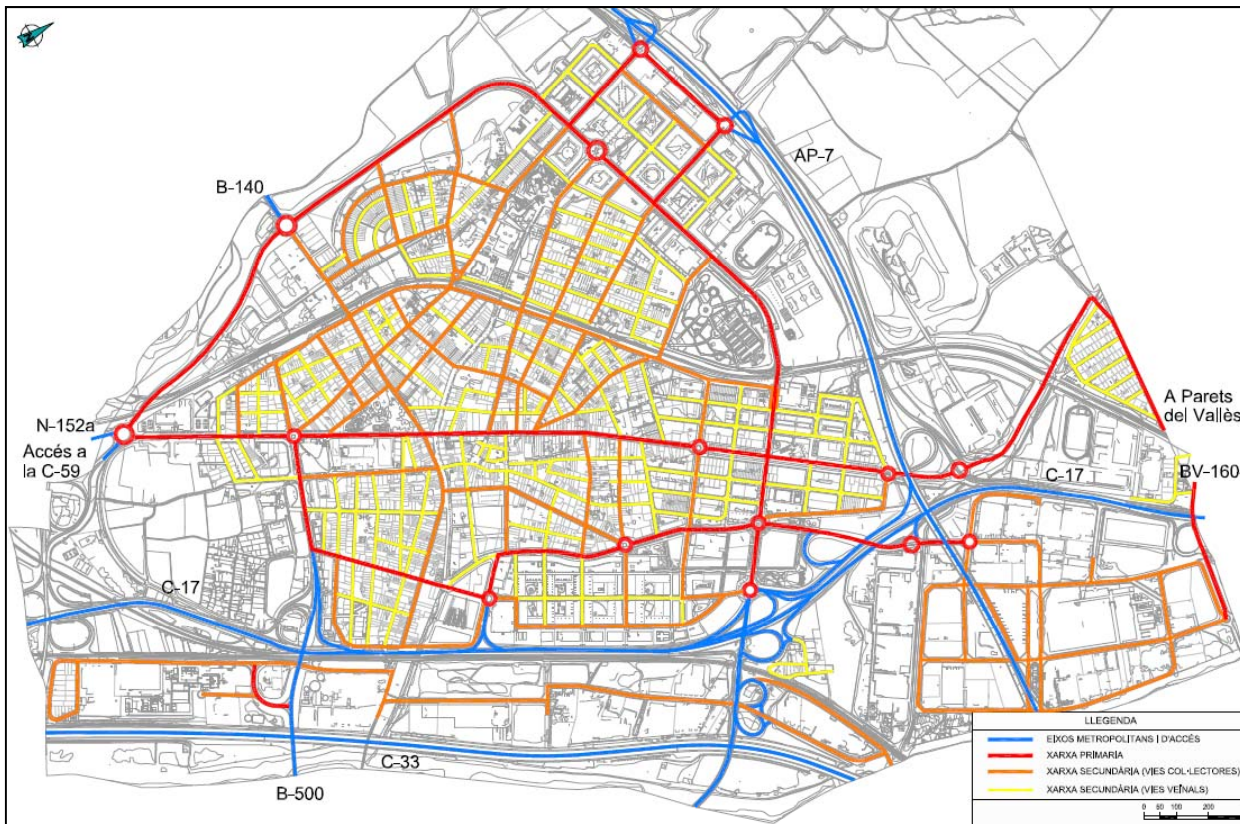
Mapa de cobertura geogràfica del serveis de bus urbà (2011)

Bus urbà: 67 %
de cobertura
al nucli urbà.

3. Anàlisi de l'oferta



XARXA DE VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT



Xarxa de vehicles privats motoritzats (2011)

OFERTA VIARIA:

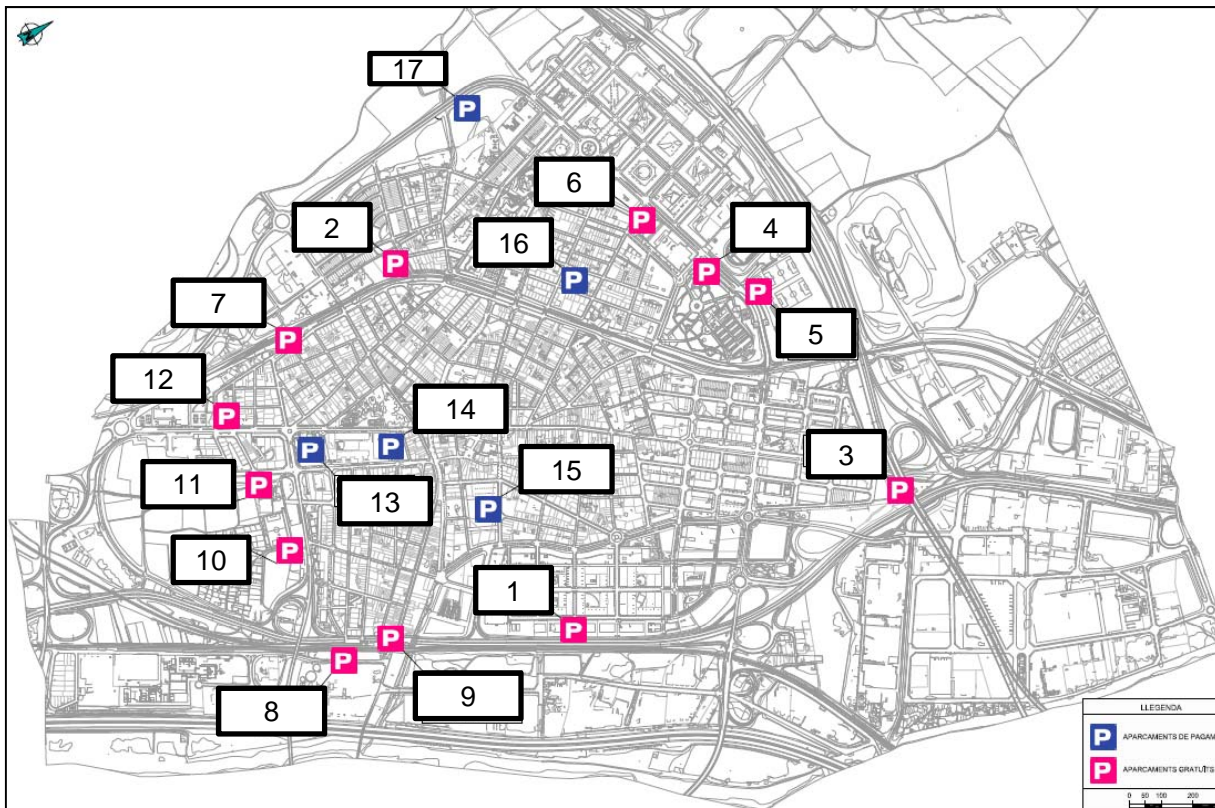
-Xarxa viària molt permeable (molt accessible des de qualsevol punt)

-Manca una jerarquització clara de la xarxa secundària.

3. Anàlisi de l'oferta



APARCAMENT



Aparcaments fora la via pública (2011)

CAPACITATS

Aparcaments gratuïts	Places
1.- Riera Seca	880
2.- Santa Rosa	100
3.- Can Pantiquet	124
4.- Plana Lledó	71
5.- Pista d'Atletisme (Germans Gonzalvo)	200
6.- CAP Plana Lledó	71
7.- Estació Santa Rosa	100
8.- Estació de França (polígon)	250
9.- Estació de França (Mollet)	140
10.- El Calderí	80
11.- Escola Montseny	100
12.- Escola Sant Jordi	56

Aparcaments de pagament	Places
13.- Plaça Pau Casals	181
14.- Mercat Municipal	155
15.- Parc de les Pruneres	522
16.- Plaça Joan Miró	243
17.- Hospital	306

Total aparcaments gratuïts: 2.172 places
 Total aparcaments de pagament: 1.407 places

3. Anàlisi de l'oferta



APARCAMENT



Detall del plànol d'aparcaments a la via pública
Font: Treball de camp (2010)

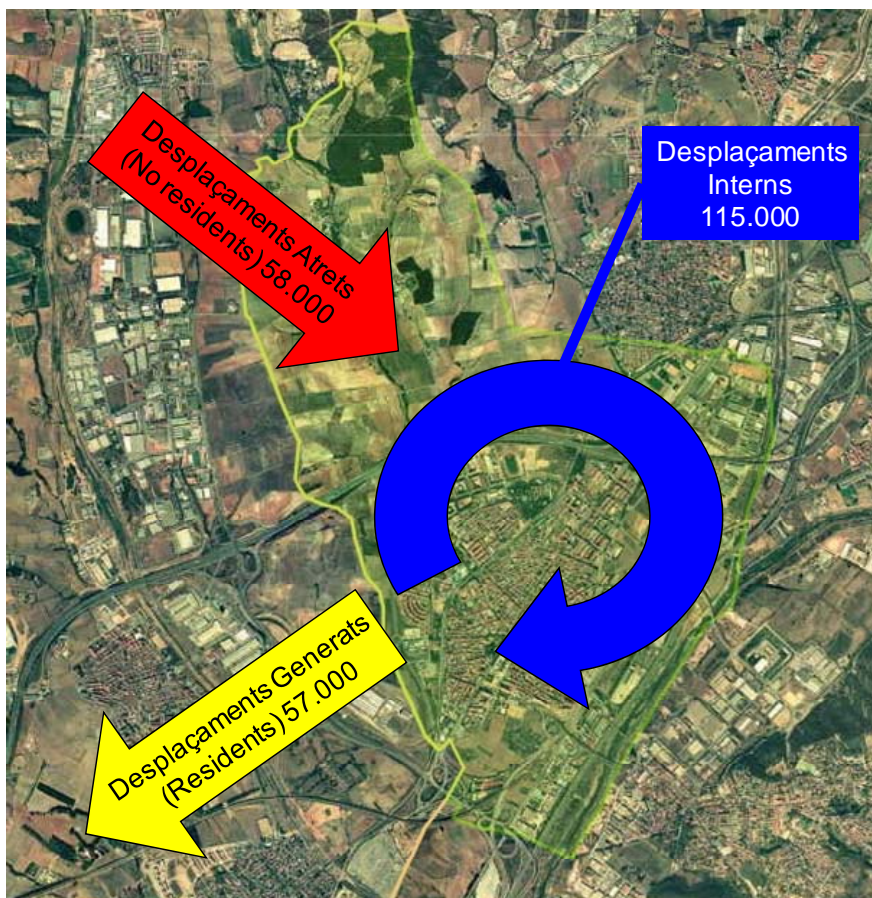
APARCAMENT	A la via pública	Lliure no regulat	10.040 places	Turismes: 9.840 Motos: 200
		Regulat	600 places	Zona blava: 400 Altres reserves: 200
	Fora de la via pública	Ús Privat	26.840 places	Guals: 26.840
		Ús Públic	3.560 places	Gratuit: 2.160 Pagament: 1.400

4. Anàlisi de la demanda



MOBILITAT GLOBAL

QUANTIFICACIÓ DELS DESPLAÇAMENTS



Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana (any 2006)

PRINCIPALS MUNICIPIS DE CONNEXIÓ

Desplaçaments en DIES FEINERS		
Municipi	Desplaçaments	%
Barcelona	17.516	8%
Parets del Vallès	10.996	5%
Sant Fost de Campsentelles	9.874	4%
Granollers	6.723	3%
Santa Perpètua de Mogoda	6.513	3%
Martorelles	4.820	2%
Palau-solità i Plegamans	3.490	2%
Sabadell	3.413	2%
Llagosta (La)	3.402	2%
Montornès del Vallès	3.385	2%
Altres O/D	38.324	17%
Mobilitat Interna	112.136	51%
TOTAL	220.593	100%

Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana (any 2006)

EVOLUCIÓ:

2001 – A Mollet s'originaven més desplaçaments dels que rebia.

2006 – Equilibri entre els desplaçaments que arriben i els desplaçaments que surten.

4. Anàlisi de la demanda



MOBILITAT GLOBAL

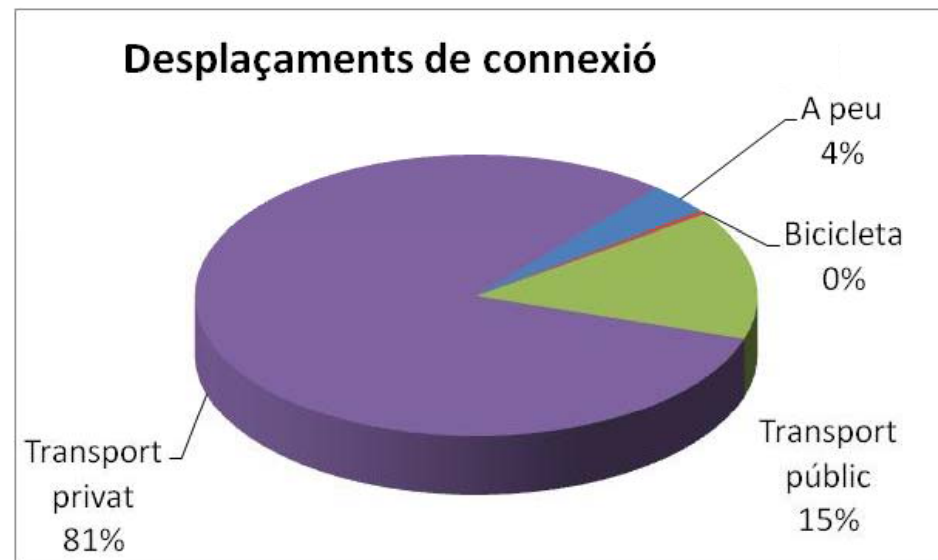
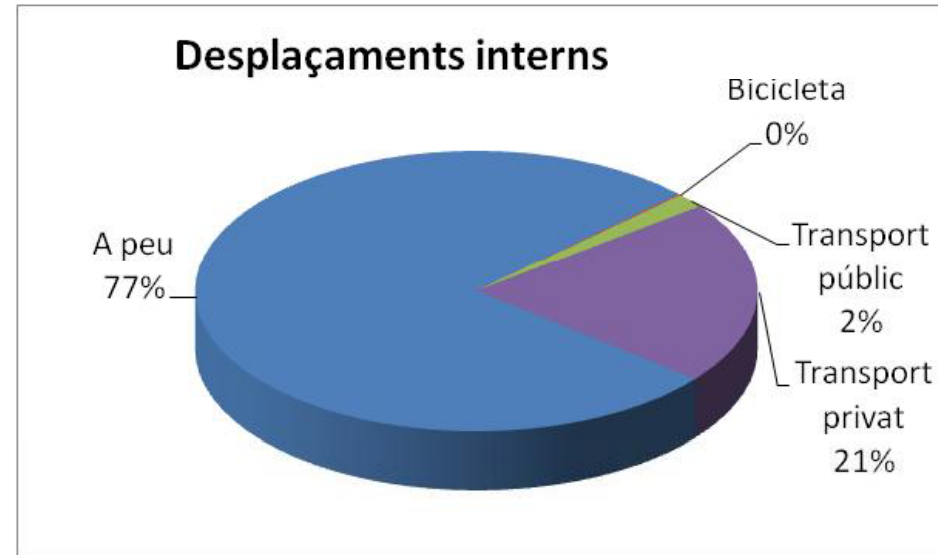
REPARTIMENT MODAL

Desplaçaments interns

- Dominen els desplaçaments a peu.
- Transport privat a reduir.
- Transport públic en creixement.

Desplaçaments externs

- Són els desplaçaments atrets i generats.
- Dominen els desplaçaments en vehicle privat.
- Baixa utilització del transport públic.



Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana (any 2006)


4. Anàlisi de la demanda



MOBILITAT GLOBAL

VALORACIÓ SUBJECTIVA DELS MODES DE TRANSPORT

Puntuació mitjana (0 a 10)



Motocicleta (8,6 punts)
Desplaçaments a Peu (8,3 punts)

Bicicleta (7,9 punts)
Automòbil (7,6 punts)

Autobús urbà (7,0 punts)
Taxis (6,9 punts)

Renfe Regional (6,6 punts)
Autobús interurbà (6,4 punts)

Renfe Rodalies (6,0 punts)

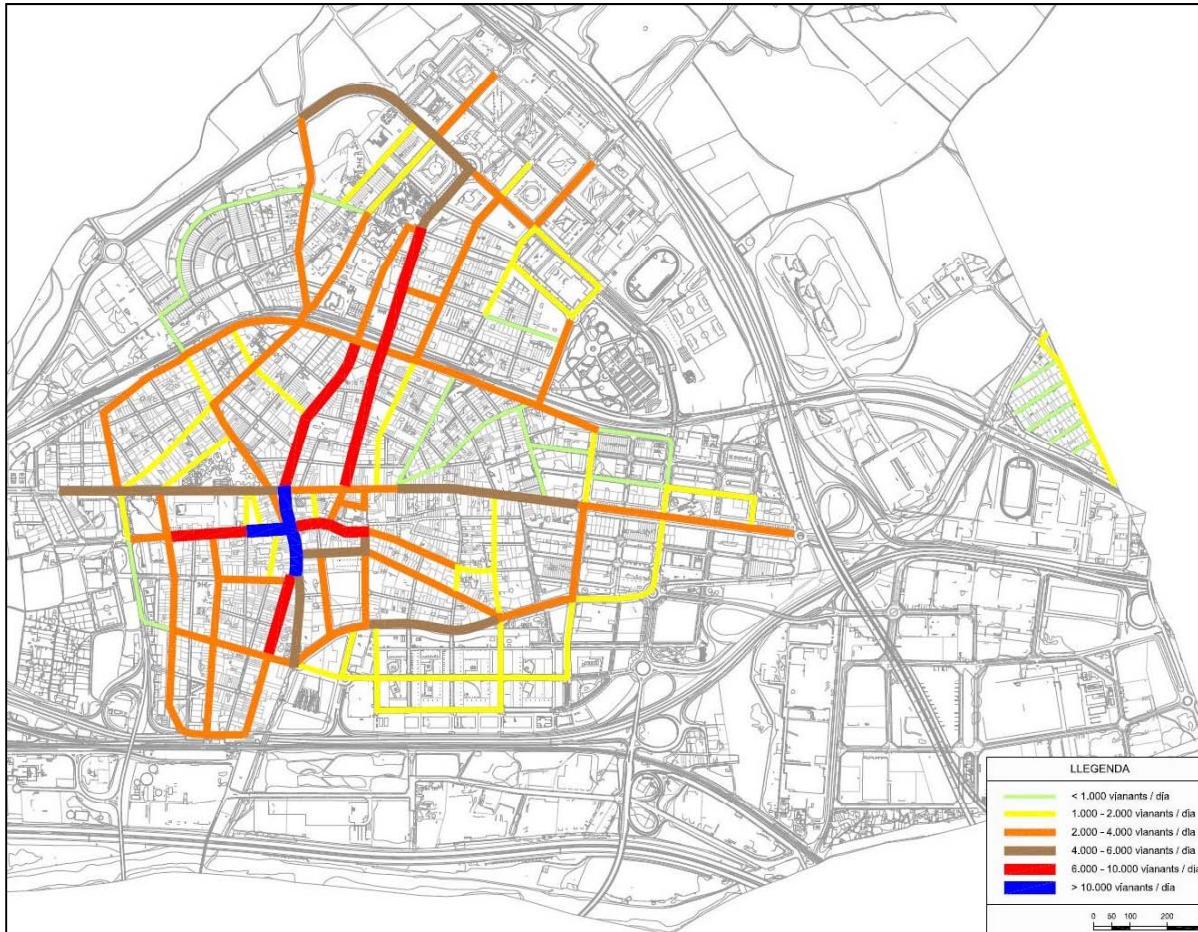
Modes amb màxim nombre de vots negatius

1er - Renfe Rodalies
2on - Renfe Regional
3er - Taxis

4. Anàlisi de la demanda



DEMANDA A PEU



Mapa d'intensitats de circulació de vianants (2010)

FLUXOS DE VIANANTS

TREBALL

Comptatges de vianants
132 punts

RESULTATS

Fluxos Principals:

- Av. Llibertat
- Rambla Fiveller
- Rambla Nova
- Anselm Clavé
- Berenguer III
- Gaietà Vinzia

4. Anàlisi de la demanda



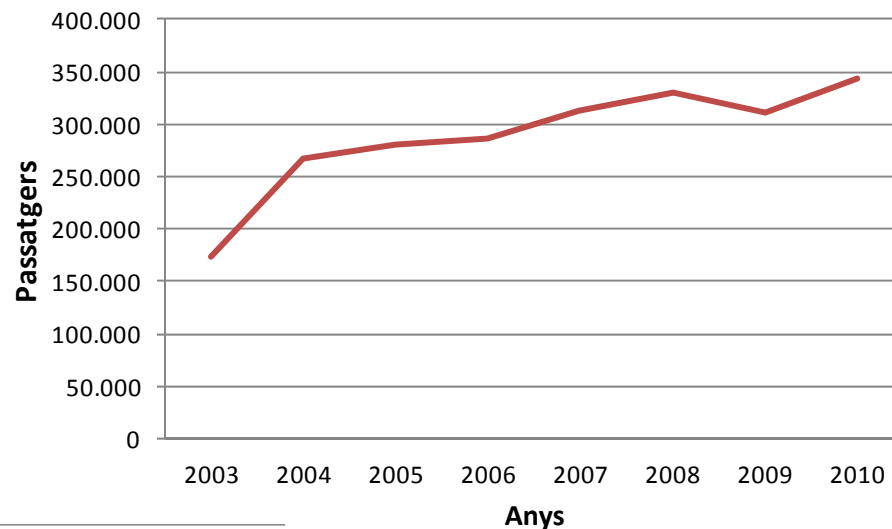
DEMANDA EN BICICLETA

- S'han aforat desplaçaments de bicicleta tant en els punts de comptatges de vianants com en els de vehicles (179 punts).
- Els comptatges situen la mobilitat en bicicleta al voltant del 0,6% de la mobilitat a peu. Aquests valors tan baixos fan que no sigui factible realitzar una extrapolarció per a elaborar un mapa de trànsit de la mobilitat en bicicleta.
- No obstant, els aforaments també permeten concloure que els ciclistes utilitzen les vies ciclistes existents per a circular. També es dona una presència destacable de ciclistes a l'eix Burgos–Gaudí, la principal via del municipi.
- Els motius que podrien donar resposta al baix ús de la bicicleta tant podria ser la necessitat d'ampliar el nombre de vies ciclables contínues i connexes per tot el municipi com el tamany compacte de Mollet del Vallès (els desplaçaments interns son curts i per tant el temps d'un desplaçament a peu es competitiu davant un desplaçament en bicicleta).

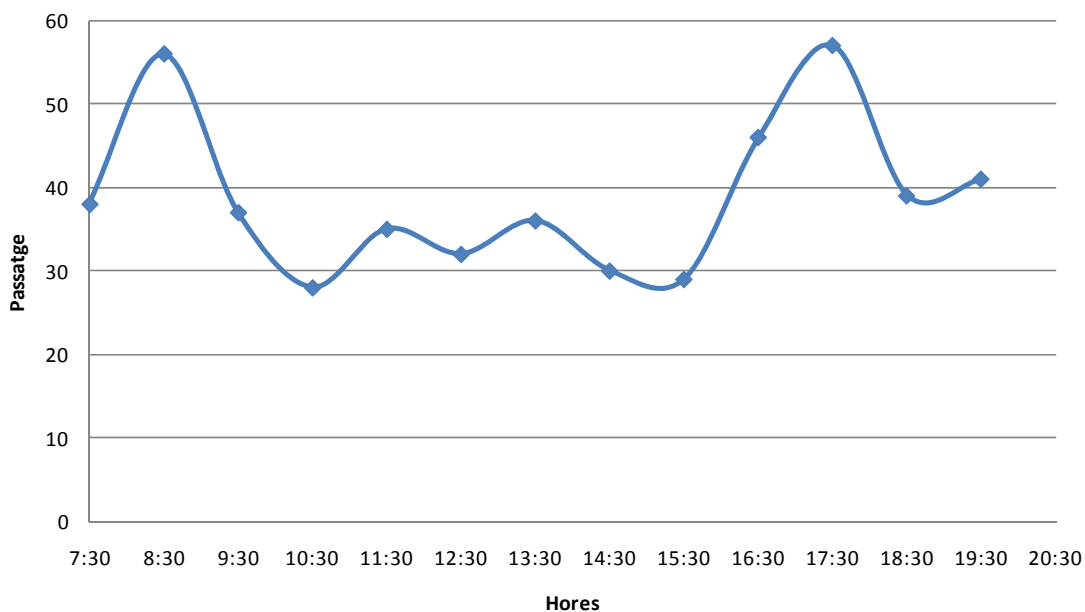
4. Anàlisi de la demanda



DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC



Evolució del passatge al llarg del dia en un vehicle de bus urbà (juny 2010)*



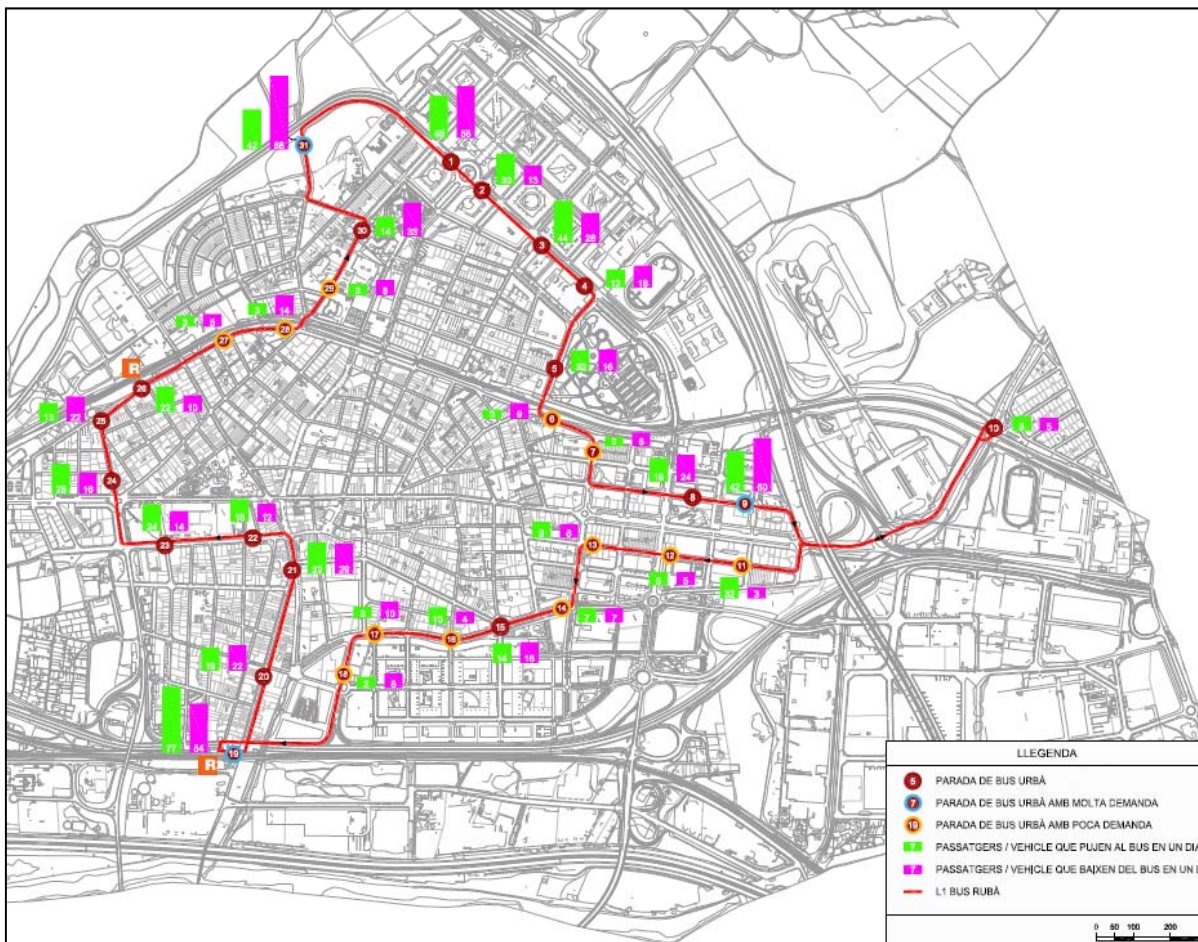
Evolució del passatge del bus urbà de Mollet del Vallès

(*): Dades anteriors a l'entrada en funcionament del nou hospital

4. Anàlisi de la demanda



DEMANDA EN TRANSPORT PÚBLIC



Plànol de demanda del servei de bus urbà de Mollet del Vallès (2010)

DEMANDA

- Les parades més importants:

- Estació de França.
- Nou Hospital.
- Can Borrell.
- Ambulatoris.

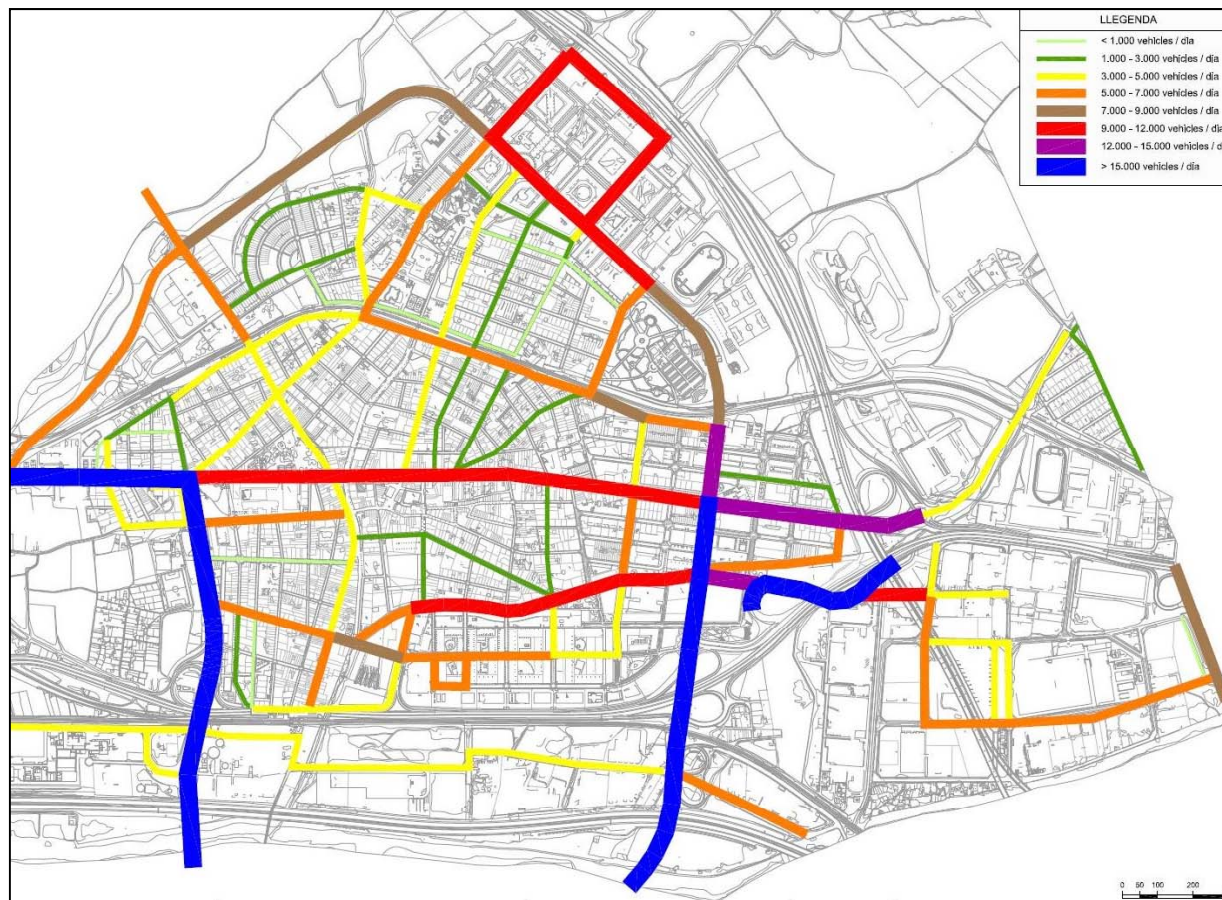
- De les 31 parades, 13 tenen una utilització baixa.

- Baix ús del bus urbà en dies festius.

4. Anàlisi de la demanda



DEMANDA EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT



Plànol amb les intensitats mitjanes diàries de circulació (2010)

FLUXOS DE VEHICLES

TREBALL

- Comptatges direccionals (49)
- Aforaments continus (13)

RESULTATS

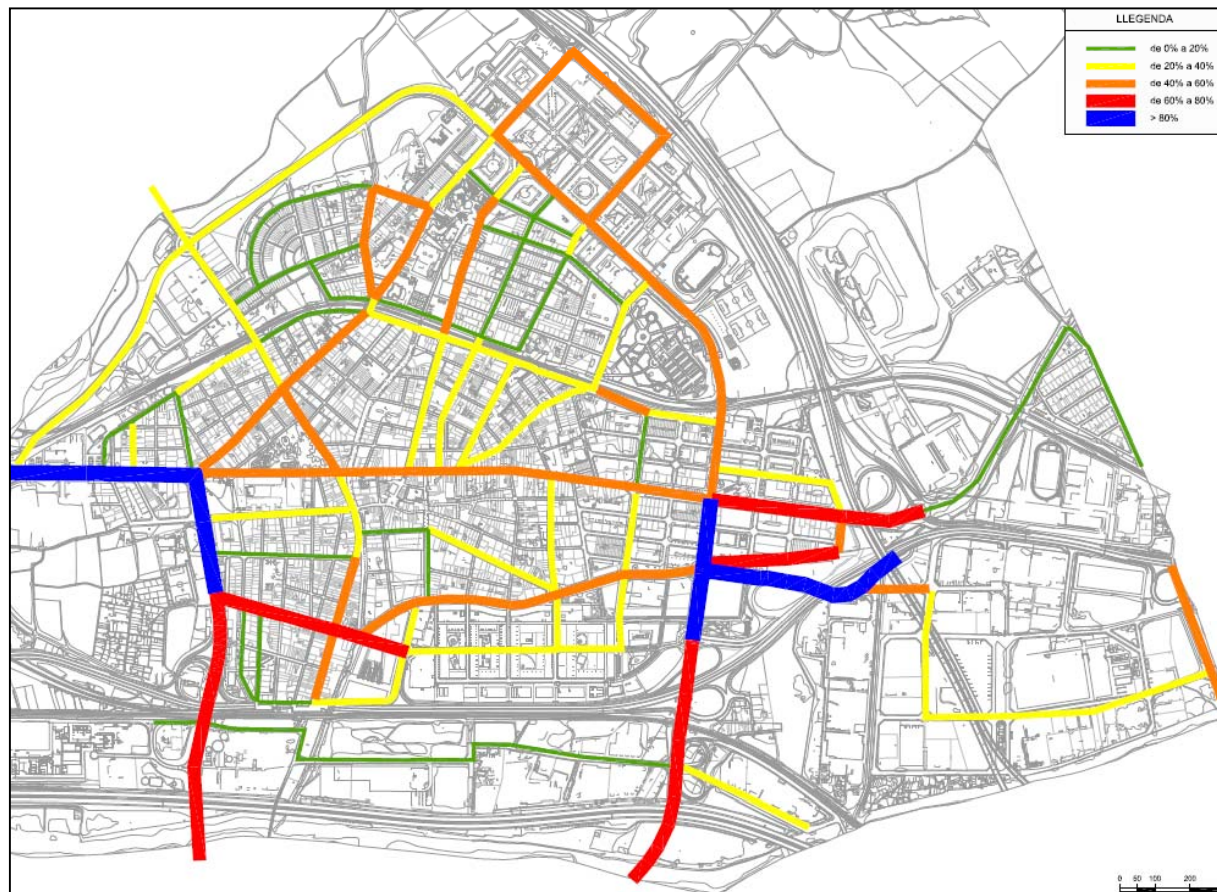
Fluxos Principals:

- Av. Badalona
- C/ Can Flaquer
- Av. Burgos
- Accés C-17 des de la rotonda de la Vinyota
- Av. Gaudí
- Av. Jaume I
- Rbl. Pompeu Fabra
- Av. Rívoli
- Accessos a la AP-7

4. Anàlisi de la demanda



DEMANDA EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT



Mapa de capacitat de la xarxa viària (2010)

CAPACITAT DE LA XARXA

-Xarxa viària interna poc col·lapsada.

-Els accessos són les vies més saturades

-Vies més saturades:

- Av. Badalona
- Av. Burgos
- La Vinyota
- L'eix dels carrer Àngel Guimerà i carrer Riera.

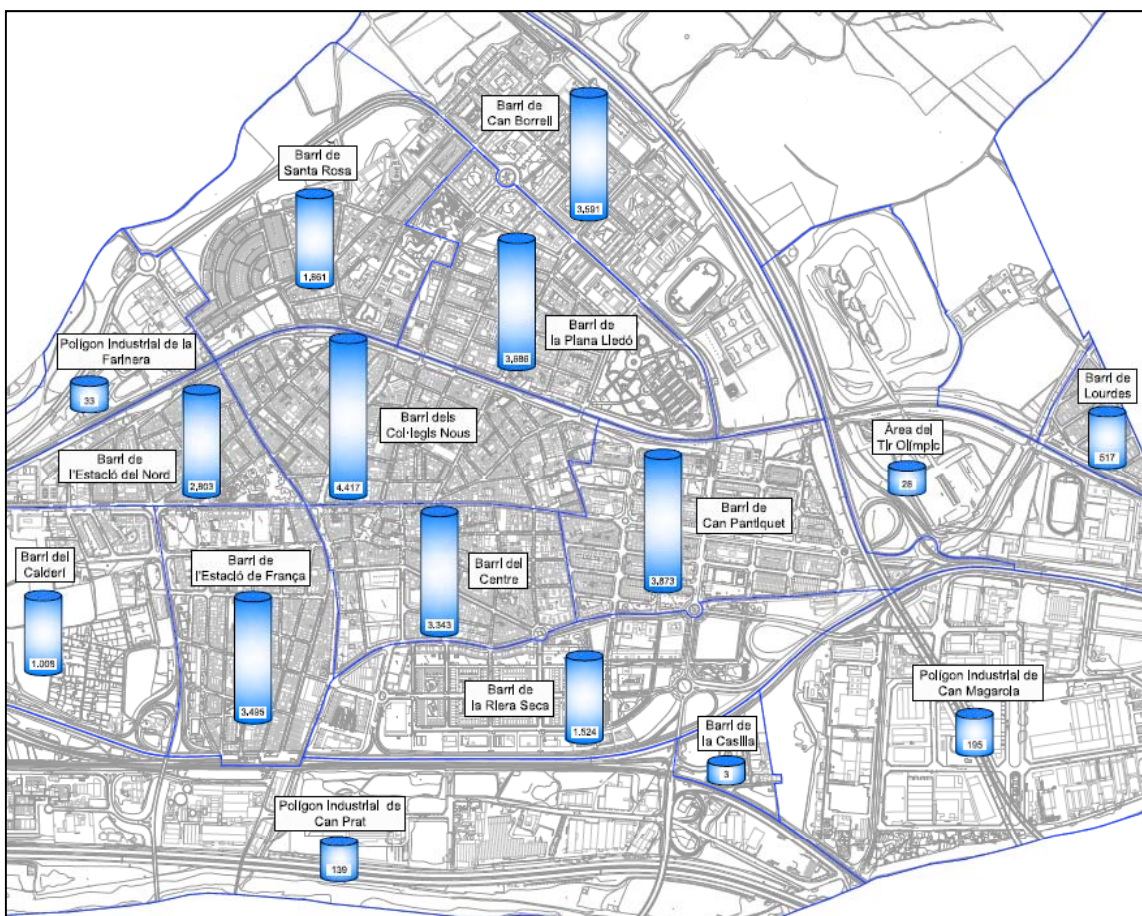
4. Anàlisi de la demanda



DEMANDA D'APARCAMENT

Aparcament per a residents (nocturn)

- Demanda: 30.516 places d'aparcament estimades .



Demanda d'aparcament nocturn per barris (2010)

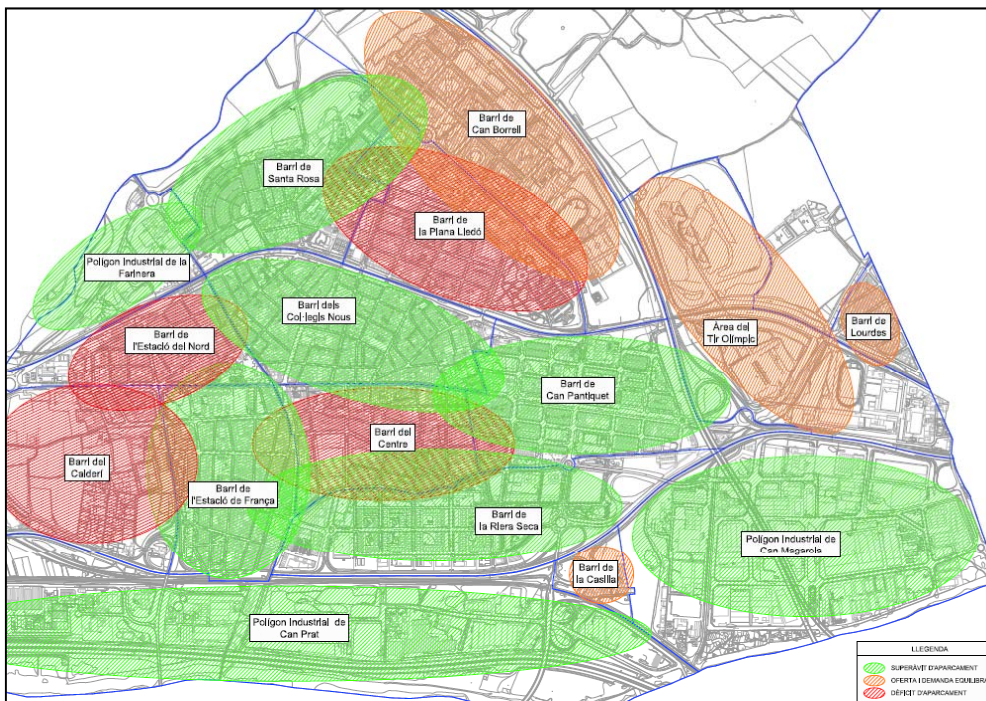
Barris	Vehicles
Barri de Col·legis Nous	4.417
Barri de Can Pantiquet	3.873
Barri de Riera Seca	1.524
Barri del Centre	3.343
Barri de l'Estació de França	3.495
Barri del Calderí	1.008
Barri de l'Estació del Nord	2.803
Barri de Can Borrell	3.591
Barri de Plana Lledó	3.686
Barri de Santa Rosa	1.861
Barri de Lourdes	517
Barri de la Casilla	3
Àrea del Tir Olímpic	28
Pol. Ind. de la Farinera	33
Pol. Ind. de Can Prat	139
Pol. Ind. de Can Magarola	195
Total	30.516

4. Anàlisi de la demanda



DEMANDA D'APARCAMENT

Balanç d'aparcament per a residents



Mapa del balanç d'aparcament per a residents (2010)

- Superàvit en bona part dels barris residencials.
- Balanç global del municipi: no existeix dèficit d'aparcament.

Barris	Total Oferta	Total Demanda	Balanç
Barri de Col·legis Nous	4.568	4.417	151
Barri de Can Pantiquet	4.392	3.873	519
Barri de Riera Seca	3.621	1.524	2.097
Barri del Centre	2.961	3.343	-382
Barri de l'Estació de França	3.997	3.495	502
Barri del Calderí	856	1.008	-152
Barri de l'Estació del Nord	2.400	2.803	-403
Barri de Can Borrell	3.571	3.591	-20
Barri de Plana Lledó	3.187	3.686	-499
Barri de Santa Rosa	2.283	1.861	422
Barri de Lourdes	582	517	65
Barri de la Casilla	46	3	43
Subtotal Barris Residencials	32.464	30.121	2.343
Àrea del Tir Olímpic	36	28	8
Pol. Ind. de la Farinera	156	33	123
Pol. Ind. de Can Prat	3.281	139	3.142
Pol. Ind. de Can Magarola	5.112	195	4.917
Subtotal resta municipi	8.585	395	8.190
TOTAL MUNICIPI	41.049	30.516	10.533

4. Anàlisi de la demanda

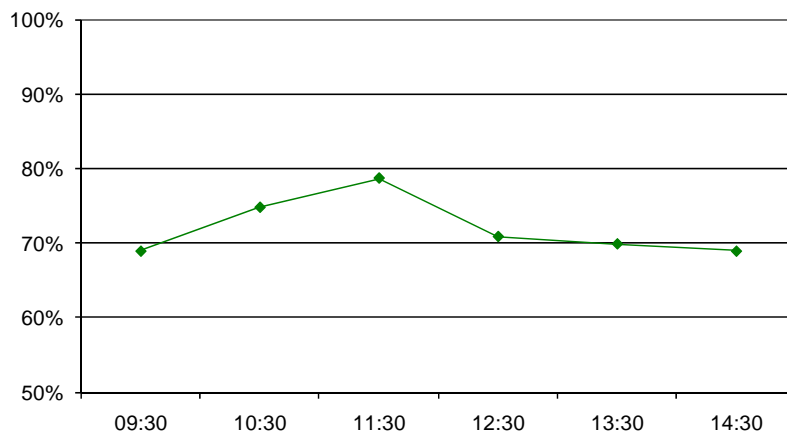


DEMANDA D'APARCAMENT

Aparcament diürn

-Estudi de l'evolució d'una zona d'aparcament reservat (zona blava) al centre:

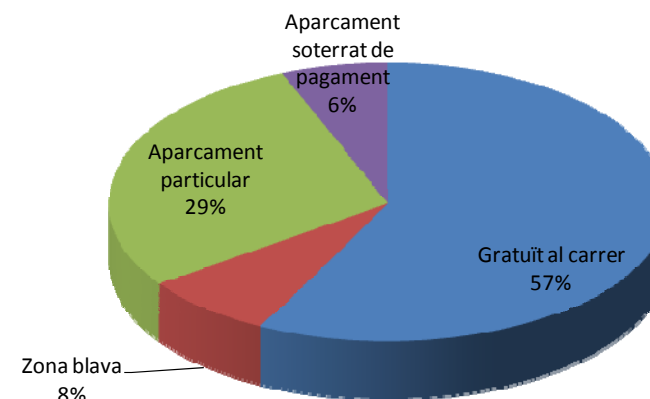
- Ocupació mitjana del 72%.
- Índex de rotació: 5,6 veh/plaça/dia.



Font: Treball de camp (2010)

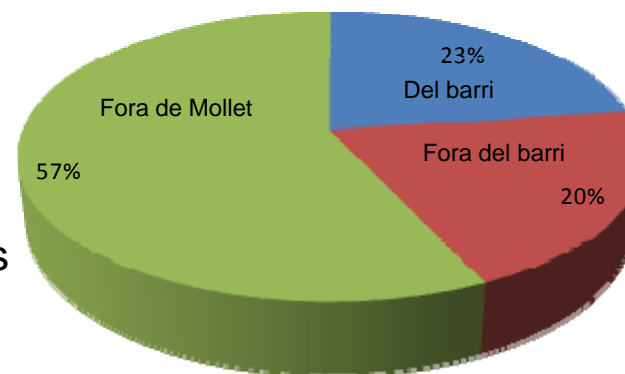
-Enquestes als vehicles privats motoritzats que accedeixen a Mollet del Vallès.

Tipus d'aparcament previst



Font: Treball de camp (2010)

-Més de la meitat dels vehicles que estacionen a la via pública (57%) no són de Mollet. Només el 23% dels vehicles que es troben estacionats als carrer d'un barri, pertanyen a aquell mateix barri.

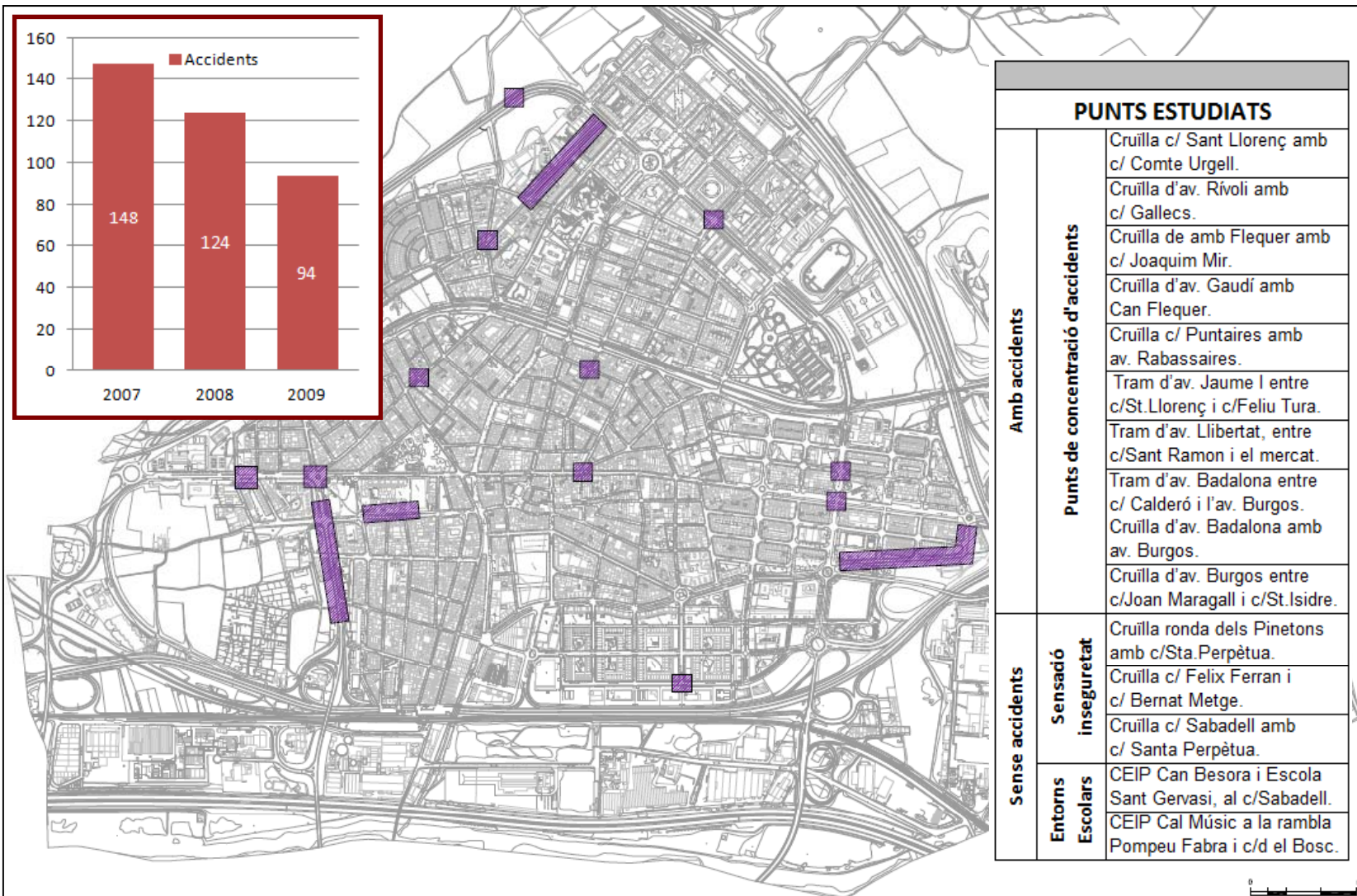


Font: Treball de camp (2010)

5. Externalitats del sistema de transports



SEGURETAT VIÀRIA



Punts estudiats al Pla Local de Seguretat Viària (2010)

5. Externalitats del sistema de transports



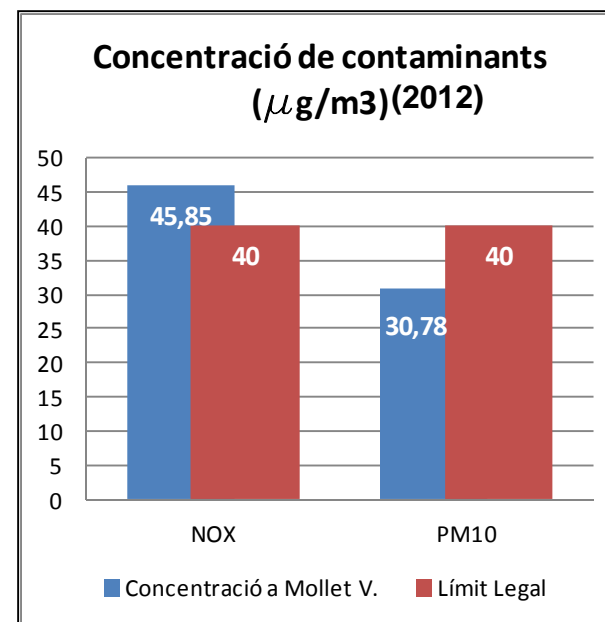
MEDI AMBIENT

Contaminació atmosfèrica

-Mollet de Vallès es troba envoltat per infraestructures viàries d'elevada capacitat (AP-7, C-33, C-17...). El trànsit d'aquestes vies contribueix notablement a augmentar la immissió de contaminants en l'àmbit del municipi.

-Aquest fet contribueixi a que es superi el límit legal de concentració per als òxids de nitrogen (NO_x).

-La presència de PM_{10} no supera el límit legal de concentració atmosfèrica. No obstant, Mollet del Vallès es troba situat a la zona 2 de protecció especial de l'ambient atmosfèric (Decret 226/2006), la llei obliga a controlar i actuar sobre aquest contaminant.



Contaminació acústica

-En data 16 de juliol de 2012, l'Ajuntament de Mollet del Vallès va aprovar el mapa de soroll i el mapa de capacitat acústica.

6. Diagnosi de la mobilitat



DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

Per a que la diagnosi actual estigui completa manca realitzar el procés de participació ciutadana. Les principals conclusions de la diagnosi tècnica són:

A PEU

- Un 83% de la xarxa bàsica per a vianants es accessible.
- Un 94% de els cruïlles disposa de senyalització de passos de vianants.
- Un 78% dels passos existents es troben adaptats per a persones de mobilitat reduïda.

BICICLETA

- La xarxa de vies ciclables és incompleta.
- Existeixen barris amb dèficit d'aparcament.
- La orografia no suposa un problema a l'hora de definir una xarxa continua i connexa.
- El municipi té un bon potencial per a desenvolupar la xarxa ciclista.

TRANSPORT PÚBLIC

- El bus urbà disposa d'un bon interval de pas.
- Bona comunicació amb bus en sentit Barcelona i municipis de pas.
- Baix o molt baix interval de pas dels busos cap a les poblacions veïnes (excepte Parets V. i Martorelles) i capitals de comarca.
- Bona comunicació en ferrocarril cap a Barcelona i Granollers.



DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT

- Xarxa viària interna poc col·lapsada.
- Nivell de saturació alt en els accessos.
- Ronda urbana incompleta.

APARCAMENT

- El balanç global de l'aparcament per a residents es que no existeix dèficit d'aparcament en el municipi. Durant la nit, en els barris amb dèficit d'aparcament, les places d'aparcament gratuïtes estan ocupades però els aparcaments de pagament tenen un elevat número de places lliures.

SEGURETAT VIÀRIA

- Disminució de l'accidentalitat (un 37% entre 2007 i 2009).
- Cap víctima mortal des del 2007.
- Senyalització vertical i horitzontal completa, mostra un bon grau de manteniment

MEDI AMBIENT

- Cal controlar les emissions de NO_x i PM₁₀.
- La immissió de contaminants a Mollet del Vallès es veu afectada per estar envoltat d'infraestructures viàries d'alta capacitat.



DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ PREVISTA

Per al planejament dels escenaris futurs de mobilitat de Mollet del Vallès s'han tingut en compte els següents plans:

- Les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM).
- El Pla Director d'Infraestructures (PDI 2001-2010).
- El Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDM 2012).
- El Pla de Transports de Viatgers de Catalunya (PTVC 2008-2012).
- El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC 2006-2026).
- El Pla de Seguretat Viària de Catalunya (PSV 2011-2013).
- El Pla estratègic de la Bicicleta de Catalunya (2008-2012).
- El Pla de l'Energia de Catalunya (PEC 2006-2015) (revisió 2009).
- EL Pla de Mitigació Contra el Canvi Climàtic (2006-2015).
- El Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana (PGM-76).
- El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM 2005).

En les següents etapes del PMU s'analitzen diferents escenaris de futur, es definiran objectius i es formularan propostes per a poder-los donar compliment.

7. Establiment d'objectius i alternatives



LÍNIES ESTRATÈGIQUES I OBJECTIUS DEL PMU

El PMU seguirà les següents línies estratègiques:

- 1)) **Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants** destinant major superfície d'espai públic i superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu..
- 2)) **Augmentar la participació de la bicicleta** en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.
- 3)) **Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat**, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.
- 4)) **Fomentar un ús racional del cotxe**, aplicant mesures que facilitin el traspàs de ciutadans a altres mitjans de transport més sostenibles i que promoguin la intermodalitat.
- 5)) **Compatibilitzar l'oferta d'aparcament** amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic de la ciutat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als mitjans més sostenibles.
- 6)) **Fomentar la intermodalitat** com a mesura per tal d'assolir un ús eficient dels diferents modes de transport en cada tram de la cadena de transport.
- 7)) **Millorar la seguretat viària** mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport.
- 8)) **Controlar i disminuir els nivells de contaminació** atmosfèrica i acústica provocats pel trànsit.

El PMU també assoleix com a propis els objectius del PDM de la regió metropolitana a de Barcelona

7. Establiment d'objectius i alternatives



ESTUDI D'ALTERNATIVES

MINIMITZAR DISTÀNCIA DELS DESPLAÇAMENTS	Objectiu	Alt-1	Alt-2	Alt-3
Distància mitjana dels desplaçaments (en km)	2,04 max.	2	2	2
POTENCIAR EL CANVI MODAL	Objectiu	Alt-1	Alt-2	Alt-3
Quota modal dels modes de transport no motoritzats	39,4%min.	40,70%	40,90%	42,00%
Quota modal del transport públic	9,2%min.	9,30%	11,63%	28,10%
Quota modal del transport privat motoritzat	47,5%max.	50,00%	47,50%	29,90%
REDUIR LES EXTERNALITATS	Objectiu	Alt-1	Alt-2	Alt-3
Costos totals externs del transport (en milions €)	1,76	1,76	1,72	1,48
CONSUM ENERGÈTIC	Objectiu	Alt-1	Alt-2	Alt-3
Consum energètic destinat al transport (en tep/any)	5.048	4.432	4.137	3.084
Consum de combustibles derivats del petroli (en tep/any)	4.023	4.109	3.807	2.789
EMISSIONS DE GEH	Objectiu	Alt-1	Alt-2	Alt-3
Emissions de CO ₂ (en t/any)	12.493	12.778	11.851	8.688
CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA	Objectiu	Alt-1	Alt-2	Alt-3
Emissions de NO _x (en t/any)	37,46	47,74	47,13	37,4
Emissions de PM ₁₀ (en t/any)	6,04	7,95	7,2	5,04
QUALITAT ACÚSTICA	Objectiu	Alt-1	Alt-2	Alt-3
Punts on es superen els 75 dBA	0	0	0	0
Punts on es superen els 65 dBA	21	21	21	21
OCUPACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC	Objectiu	Alt-1	Alt-2	Alt-3
Nombre de veh-km/dia i km de carril	1,95	<1,92	<1,71	<1,14
% d'espai públic destinat a veh. motoritzats (circulació i aparcament)	<65,9%	<65,9%	<65,9%	<65,9%
% d'espai públic d'ús per a vianants o bicicletes	>34,1%	>34,1%	>34,1%	>34,1%
Nombre de places d'aparcament fora de calçada per a vehicles motoritzats	29.204	29.204	29.204	29.204
REDUCCIÓ DEL COST UNITARI DE VIATGE	Objectiu	Alt-1	Alt-2	Alt-3
Costos interns i externs en transport públic (€/viatger-km)	0,87	0,82	0,82	0,82
Costos interns i externs en transport privat (€/viatger-km)	1,14	1,14	1,14	1,14
Costos interns i externs del transport de passatgers (€/viatger-km)	1,13	1,12	1,11	1,04
SEGURETAT VIÀRIA	Objectiu	Alt-1	Alt-2	Alt-3
Accidents amb víctimes	60	60	60	33
Nombre de víctimes mortals	0	0	0	0
Nombre de víctimes mortals i ferits greus	7	7	7	7
Accidents amb víctimes per cada 1.000.000 veh-km	1,0805	0,8024	0,8072	0,795

- Les alternatives s'han plantejat en base a realitzar diferents opcions de repartiment modal futur (orientat a disminuir el nombre de desplaçaments en vehicle privat i potenciant els desplaçaments en modes de transport).

-L'alternativa escollida a desenvolupar es **l'alternativa 2.**

-Alternativa 1: pas moderat del vehicle privat cap a modes sostenibles.

-Alternativa 2: pas important del vehicle privat cap a modes sostenibles.

-Alternativa 3: quota modal del PDM.

8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT A PEU - objectius

El 77% dels desplaçaments interns de la ciutat de Mollet es fan a peu. Per aquest motiu, es planteja la necessitat de millorar i fer més amable l'espai destinat al vianant. En aquest sentit les propostes encaminades a millorar la mobilitat a peu es realitzen als carrers de la ciutat més freqüentats pels vianants

Objectius

Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants destinant major superfície d'espai públic i superfície amb millor qualitat (en termes d'accessibilitat i seguretat) per a la realització dels desplaçaments a peu.

Línies de treball

- Ampliar les zones de vianants i els carrers 30 km/h
- Crear una xarxa d'itineraris segurs i accessibles per a tots els vianants.
- Permeabilitzar les arteries viaries de la ciutat per al vianant
- Establir uns eixos principals de vianants que compleixin amb condicions de seguretat, comoditat i accessibilitat i que uneixin els diferents equipaments i barris de la ciutat.

8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT A PEU - Bases

S'ha definit els itineraris bàsics d'actuació

- Vials amb intensitats de circulació de vianants elevades.
- Vials de connexió entre el centre i els principals punts de generació de viatges (equipaments, zones comercials, parcs i jardins...)

En aquests itineraris bàsics s'asseguren unes bones condicions de pas

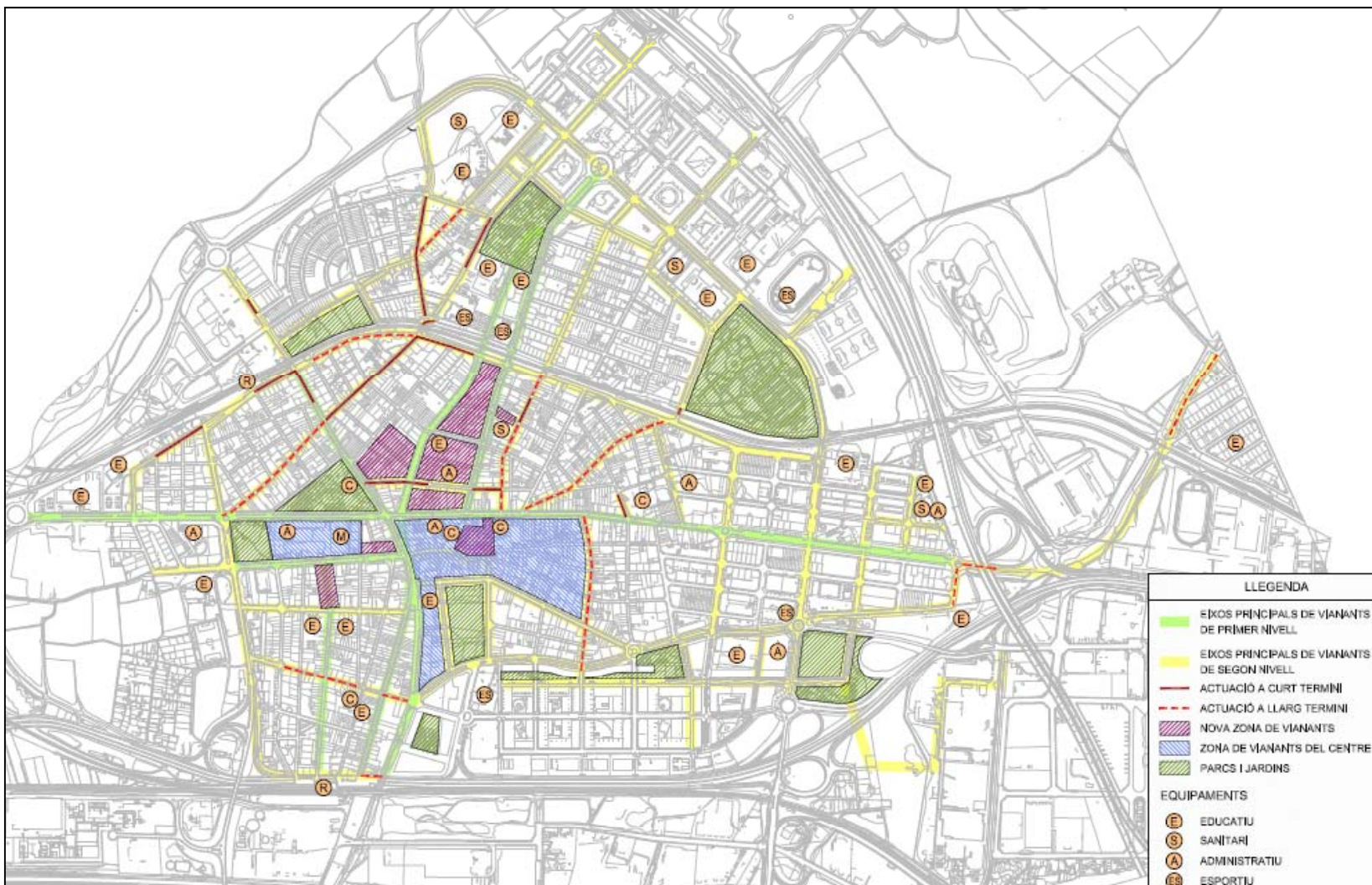
- Voreres còmodes (mínim 1,50 metres d'amplada lliure).
- Passos de vianants adaptats i senyalitzats

També es planifica les noves zones de vianants

8. Propostes participades d'actuació



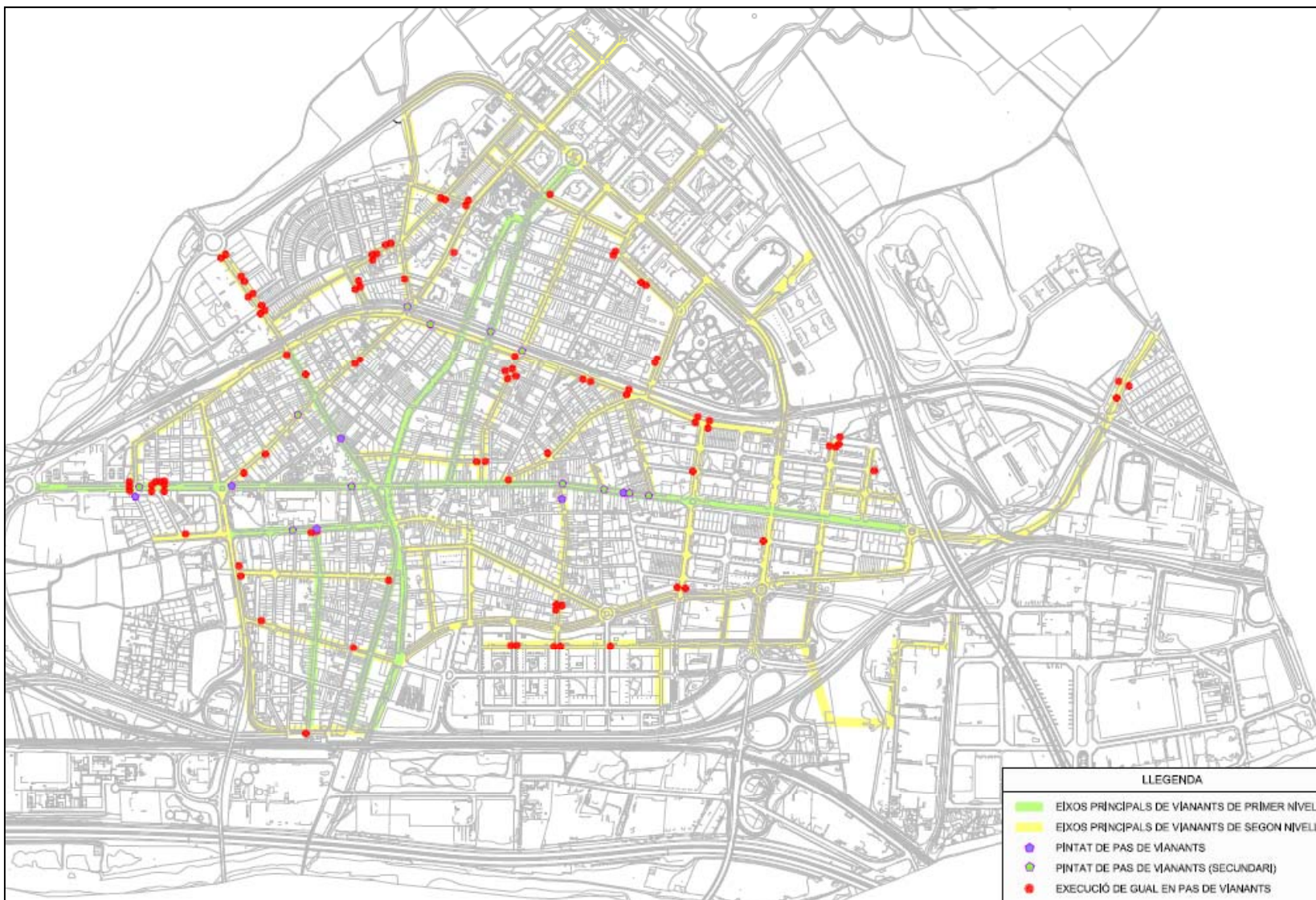
MOBILITAT A PEU – Ampliació de voreres i pacificació de vials



8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT A PEU – Senyalització i adaptació de passos de vianants



8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT A PEU – Llistat de propostes

Millora de la mobilitat a peu	
P-1	Millora de l'amplada de les voreres als carrers mes utilitzats pels vianants
P-2	Senyalització de passos de vianants
P-3	Adaptació dels passos de vianants per a les persones amb mobilitat reduïda
P-4	Creació de carrers per a vianants
P-5	Actuacions de manteniment en els guals de vianants existents

8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT EN BICICLETA - Objectius

Els desplaçaments en bicicleta dins de la ciutat de Mollet del Vallès son encara poc nombrosos i destaquen els usos lúdics en els espais verds que rodegen la ciutat

Objectius

Augmentar la participació de la bicicleta en el conjunt de mitjans de transport d'ús habitual, tot creant les condicions d'infraestructures, de gestió del trànsit i d'educació viària necessàries per promoure'n la utilització.

Línies de treball

- Dissenyar una xarxa ciclable amb bones condicions de seguretat (accessibilitat als principals punts d'atracció de viatges del municipi i amb connexió entre els itineraris urbans i els camins periurbans o interurbans).
- Ampliar la xarxa d'aparcament de bicicletes en els llocs d'atracció i generació de viatgers i en els barris.
- Afavorir la convivència entre els diferents modes de transport amb l'objectiu de protegir al mitjà de transport mes vulnerable (vianants en cas de convivència a les voreres i bicicletes en cas de convivència en calçades)
- Promocionar la bicicleta com a mitjà de transport.

8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT EN BICICLETA - Bases

S'ha determinat les connexions bàsiques

- Amb el centre urbà.
- Entre els diferents itineraris d'interès:
 - Camins verds.
 - Equipaments.

S'ha enllaçat la xarxa ciclista existent creant rutes contínues

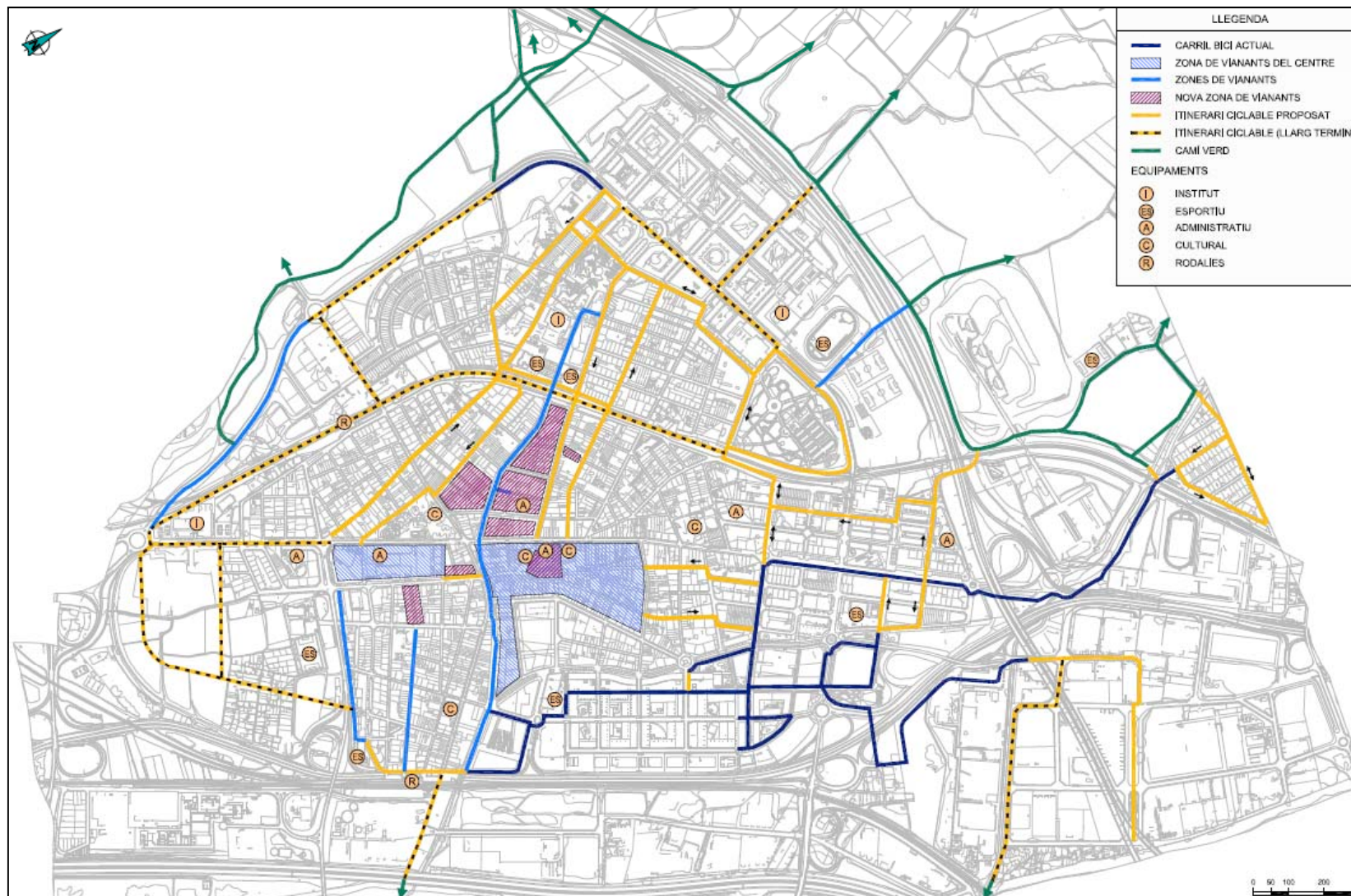
S'ha fet una aposta per la convivència amb la bicicleta

- Entre bicicletes i vehicles en zones "de trànsit pacificat"

8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT EN BICICLETA - Circulació



8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT EN BICICLETA – Llistat de propostes

Millora de la mobilitat en bicicleta	
B-1	Campanya de promoció de l'ús de la bicicleta
B-2	Creació de carrils bici a la xarxa principal de vehicles
B-3	Creació de nous itineraris senyalitzats en calçada per a la bicicleta
B-4	Creació de nous itineraris en vorera per a la bicicleta
B-5	Modificació de l'ordenança de circulació per a regular la convivència entre la bicicleta i el vianant en zones de vianants
B-6	Ampliació de la xarxa d'aparcaments per a bicicletes
B-7	Reserva d'espai per a carrils bici segregats en la calçada en futurs desenvolupaments urbanístics
B-8	Adequació dels guals del carril bici a la zona de Riera Seca
B-9	Modificació del carril bici existent al c/ Enric Morera
B-10	Pla Director de la Bicicleta

8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC - Objectius

Mollet del Vallès disposa d'una bona oferta de transport públic, ja que la línia urbana ofereix freqüències de entre 12 i 15 minuts i actualment hi ha 13 línies de bus interurbà que complementen l'oferta urbana.

El Pla de Mobilitat proposa promoure l'ús del transport públic davant el transport privat i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat, competitiu i sostenible respecte els desplaçaments en vehicle privat.

Objectiu

Promoure la utilització del transport públic davant del transport privat, i oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte als desplaçaments en vehicle privat.

Línia de treball

- Mantenir els esforços econòmics per a garantir un servei de transport públic urbà de qualitat i amb bones freqüències de pas.
- Habilitar parades de transport públic ben equipades (marquesina i informació actualitzada sobre oferta de transport públic existent), i en condicions de seguretat i accessibilitat per als usuaris
- Millorar la informació de la oferta als usuaris mitjançant horaris entenedors i horaris de pas en temps real.

8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC - Propostes

Millora de la mobilitat en transport públic

TP-1	Manteniment de les freqüències i horaris del bus municipal
TP-2	Implantació d'elements de senyalització de parada
TP-3	Millora a les parades de bus dels polígons industrials
TP-4	Material mòbil adequat per a PMR
TP-5	Unificar el format d'horaris dels busos interurbans
TP-6	Millora de la infraestructura de les parades del bus urbà
TP-7	Revisió del recorregut del bus urbà
TP-8	Seguiment de les actuacions pendents d'altres planejaments
TP-9	Increment del nombre de taxis adaptats per a persones amb mobilitat reduïda

8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT - Objectius

La xarxa viària urbana de la ciutat de Mollet del Vallès és segons la diagnosi del PMU massa permeable ja que està poc jerarquitzada i es troba poc col·lapsada, amb l'excepció de certes vies d'accessos.

El balanç d'aparcament no és deficitari, tot i que en alguns baris no es cobreix la demanda pròpia, i els vehicles excedents distribueixen l'aparcament per altres barris on existeix superàvit d'aparcament.

En horari diürn existeix un elevat grau d'ocupació de les places d'aparcament gratuït en via pública, però els aparcament públics de pagament es troben poc ocupats. En horari nocturn els aparcaments gratuïts situats en els àmbits més perifèrics es troben poc ocupats.

Objectius

Es proposa fomentar l'ús racional del cotxe, aplicant mesures que permetin que molts d'aquests viatges es facin amb d'altres mitjans de transport més sostenibles.

D'altra banda, proposa millorar la seguretat viària mitjançant la reducció de l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mitjà de transport. Finalment, planteja l'objectiu de compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb la demanda de rotació i de residents.

8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT - Bases

Jerarquitzar adequadament la xarxa viària

- S'ha determinat quines son les vies de pas de vehicles i les vies d'estar
- S'ha delimitar les zones pacificades de trànsit.
- S'ha identificat les vies que absorbeixen trànsit de pas susceptibles a ser pacificades

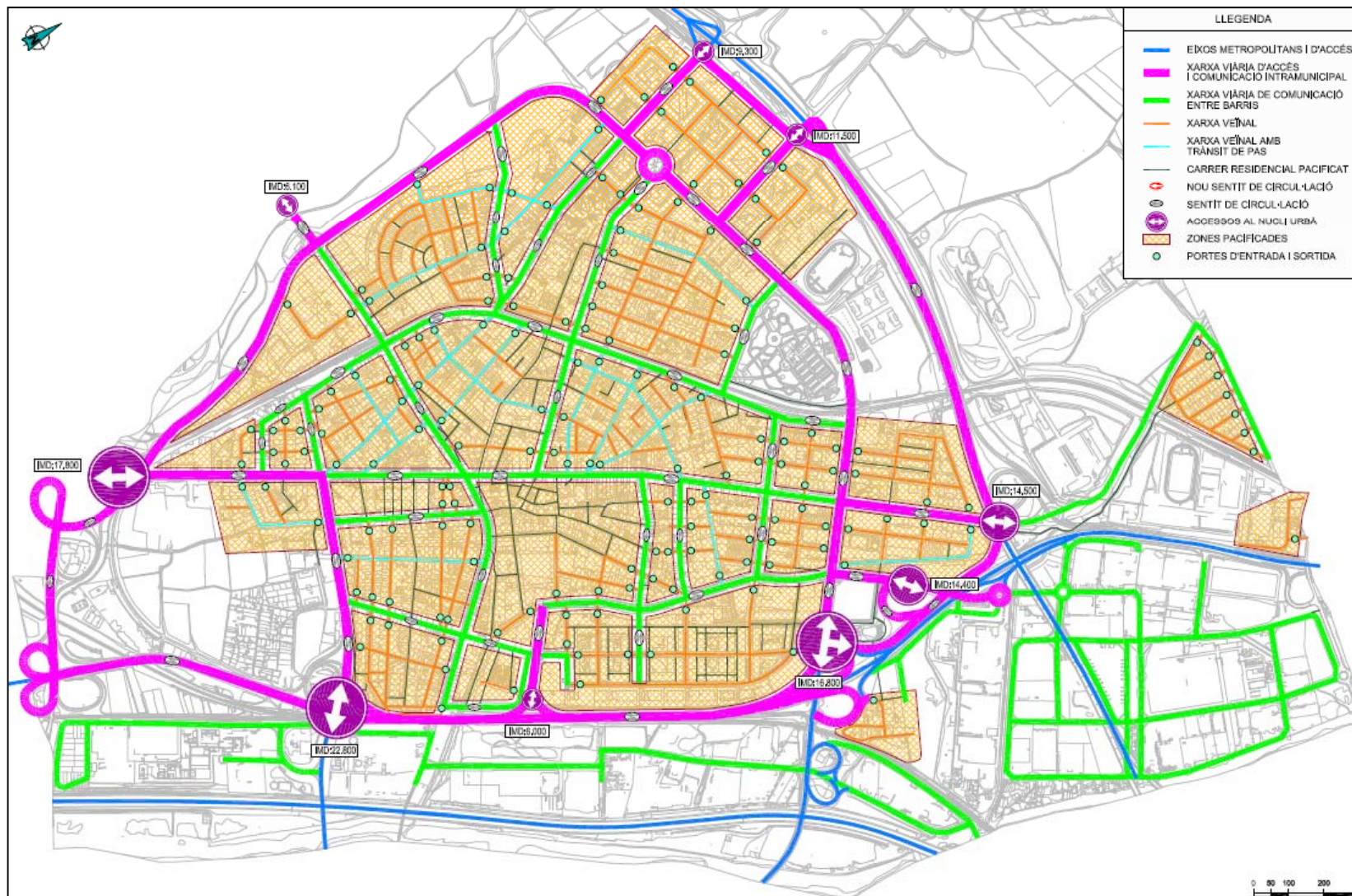
Prioritats respecte l'aparcament

- El balanç d'aparcament a nivell municipal no es deficitari
- Compatibilitzar l'oferta d'aparcament amb les millores d'espais per a els vianants.
- Foment de l'ús dels aparcaments soterrats.

8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT - Circulació



8. Propostes participades d'actuació



MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT – Llistat de propostes

Millora de la mobilitat en vehicle privat motoritzat	
V-1	Implantació d'una nova estructura de circulació
V-2	Creació de carrers "pacíficats" amb limitació de velocitat a 30 km/h
V-3	Modificacions de les condicions de circulació en les zones limitades a 30 Km/h
V-4	Revisió i ajust dels pendents dels elements reductors de velocitat
Millora en l'aparcament	
AP-1	Redistribució de l'espai viari per a destinar-lo als vianants
AP-2	Fomentar l'ús d'aparcaments públics fora de la via pública
AP-3	Creació de places d'aparcament de breu durada
AP-4	Minimitzar els estacionaments indeguts
AP-5	Protecció de la vorera davant els aparcament en bateria i semibateria
AP-6	Augment del import de les sancions en l'aparcament regulat (zona blava)
AP-7	Millorar els aparcaments "dissuasoris" situats a les entrades de la ciutat
AP-8	Ampliació de la zona blava al centre
AP-9	Garantir l'aparcament fora de calçada en els nous desenvolupaments
Altres mesures	
AM-1	Adequació i aprovació del Pla Local de Seguretat Viària (PLSV)
AM-2	Promoure l'ús de vehicles més ecològics

9. Indicadors de seguiment



LLISTAT D'INDICADORS

El Pla de Mobilitat Urbana de Mollet del Vallès inclou un llistat d'indicadors destinats a controlar el seguiment dels objectius:

Mode	Descripció indicador	Mode	Descripció indicador
Global	Desplaçaments interns per mode / desplaçaments interns totals	Aparcament	Places d'aparcament regulades / places d'aparcament
Global	Desplaçaments atrets per mode / desplaçaments atrets totals	Aparcament	Places d'aparcament en via pública / turismes censats
Global	Desplaçaments generats per mode / desplaçaments generats totals	Aparcament	Places d'aparcament en via pública / N° d'habitatges
Global	Viatges interns al municipi / viatges totals	Aparcament	Places d'aparcament fora via pública / turismes censats
Vianants	Xarxa viària exclusiva vianants o convivència (km) / xarxa total (km)	Aparcament	Places d'aparcament fora via pública / N° d'habitatges
Vianants	Longitud de voreres <1,50 m. útils o inexistents (km) / longitud voreres (km)	Mercaderies	veh-km pesants / veh-km trànsit total
Vianants	Passos de vianants senyalitzats / passos de vianants necessaris	Mercaderies	Places aparcament C/D / població total
Vianants	Passos de vianants adaptats / passos de vianants senyalitzats	Mercaderies	Places aparcament C/D / places d'aparcament
Bicicleta	% Xarxa de vies ciclistes (km) / població total	Seguretat	Víctimes mortals àmbit urbà / població total
Bicicleta	Xarxa de vies ciclistes (km) / xarxa viària total	Seguretat	Accidents amb víctimes àmbit urbà / població total
Bicicleta	% Places d'aparcament bicicletes / població total	Seguretat	Víctimes vianants àmbit urbà / víctimes totals
T. públic	Vehicles adaptats / Total vehicles	PDM	costos interns i externs del viatge en TP (€/viatger-km)
T. públic	Estacions adaptades / Total estacions	PDM	costos interns i externs del viatge en vehicle privat (€/viatger-km)
T. públic	Km útils / Hores útils	PDM	costos interns i externs del transport de passatgers (€/viatger-km)
T. públic	Població amb integració tarifària	PDM	distància mitjana del primer desplaçament per mobilitat obligada (km)
T. públic	Població sense connexió amb capital comarca / població total	PDM	% desplaçaments intra + intermunicipals a peu i bicicleta
T. públic	Població amb parada d'autobús urbà a menys de 250 m / població total	PDM	% desplaçaments intra + intermunicipals en TP
T. públic	Viatgers anuals / km útils anuals	PDM	% desplaçaments intra + intermunicipals amb vehicle privat motoritzat
T. públic	temps de servei / expedicions dia	PDM	Costos externs totals (M€)
T. públic	Parades bus amb marquesina / Parades bus totals	PDM	Consum final d'energia destinada al transport
T. públic	Parades bus en carril de circulació / Parades bus totals	PDM	Consum combustibles derivats del petroli destinats al transport
T. públic	(Costos explotació - Ingressos) / Costos explotació	PDM	Emissions CO2 descomptat el biodièssel (milers tn/any)
T. públic	km carril bus / km xarxa viària amb servei de bus	PDM	Emissions de PM10 (tn/any)
Vehicle m.	% N° turismes / població total	PDM	Emissions de NOx (tn/any)
Vehicle m.	% N° motocicletes i ciclomotors / població total	PDM	Punts on es superen els 65 dBA
Vehicle m.	Xarxa primària en servei E o F en hora punta (km) / xarxa primària total	PDM	(Superfície via pública - superfície calçada segregada) / Superfície via pública
Vehicle m.	Xarxa viària bàsica (km) / xarxa viària total	PDM	N° accidents amb víctimes x 10 ⁶ / veh-km / any
Vehicle m.	Xarxa viària zona 30 (km) / xarxa viària total		