

**Informe relatiu a l'actualització de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a la modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Mollet del Vallès en l'àmbit del Calderí**

**Municipi de Mollet del Vallès**  
**Comarca del Vallès Oriental**  
Promotor: Ajuntament de Mollet del Vallès  
Redactor de l'EAMG: Doymo

---

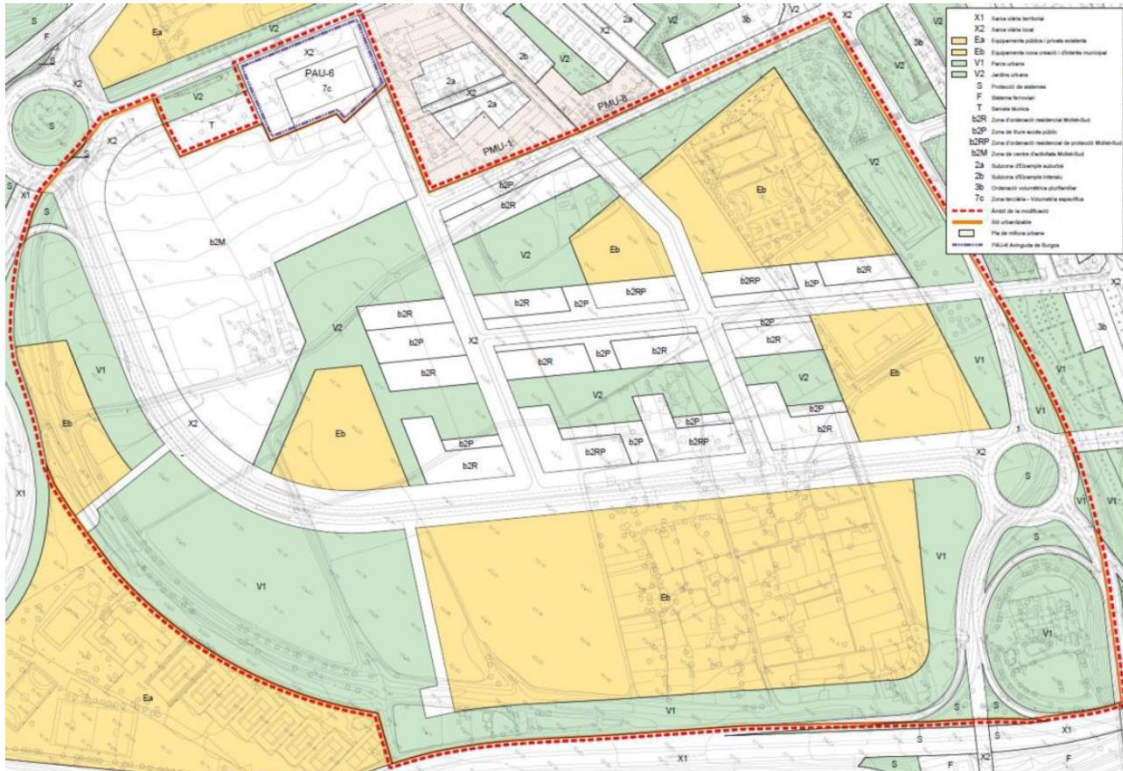
En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a *l'actualització de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a la modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Mollet del Vallès en l'àmbit del Calderí*.

## **1. Antecedents**

En data a 26 de juliol de 2011, l'ATM va emetre un primer informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada a *l'àmbit del sector del Calderí de Mollet del Vallès*, el qual es va considerar que sí que complia amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006 tot i que faltaven alguns ítems indispensables en el document, per la qual cosa es va emetre un informe **favorable amb condicions**. El 10 de maig de 2019, l'ATM ha rebut informació actualitzada d'aquest estudi, motiu pel qual s'emet el següent informe.

El 2011 es va promoure, des de l'Ajuntament de Mollet del Vallès, la modificació del POUM amb l'objectiu de modificar la destinació d'una part del sostre que es reserva per a usos no residencials, per tal de destinar-lo a usos residencials. Aquesta modificació es va veure sense efecte quan el 2016 es va anul·lar el POUM de Mollet del Vallès, ja que l'estudi econòmic i financer no justificava la viabilitat econòmica d'alguns sectors. Per això, s'ha realitzat una actualització de l'EAMG per al desenvolupament del sector del Calderí.

L'àmbit d'actuació se situa al sud del nucli urbà de Mollet del Vallès, i està delimitat per l'avinguda Badalona, l'avinguda de Burgos, la carretera C-17 i la carretera de Caldes. El total de la superfície a implantar és de **191.692 m<sup>2</sup>**, dels quals 102.820 m<sup>2</sup> es destinarà a zones residencials, 41.457 m<sup>2</sup> a sostre comercial, d'oci, gimnàs i restauració, i 47.415 m<sup>2</sup> a diferents equipaments (sanitari, docent, cultural, ambiental, esportiu).



La població de Mollet del Vallès l'any 2018 és de 51.133 habitants.

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'actualització de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada a la modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Mollet del Vallès en l'àmbit del Calderí, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou pol generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 102.820 m<sup>2</sup> de sostre residencial.
- Es compta amb nous equipaments que ocupen 47.415 m<sup>2</sup> (un CAP, una escola, una biblioteca, un punt verd i un equipament esportiu).
- Es destinen 41.457 m<sup>2</sup> a usos comercials en planta baixa de sòl i a un centre comercial.

Tal com dicta el Decret 344/2006 d'Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada en l'article 3.3, apartat a) s'han d'incorporar EAMG en els projectes de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular, i, segons l'article 3.4 apartat a), es consideren implantacions singulars els establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000m<sup>2</sup>. Aquest article

també considera, en els apartats c) i e) que també són implantacions singulars *les instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones i centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes*. En aquests dos darrers casos, al desconèixer el nombre de capacitat no es pot assegurar que siguin implantacions singulars. Per això, quan es dugui a terme el desenvolupament del sostre comercial (centre comercial) i, en el cas de les instal·lacions esportives, d'oci, culturals i centre educatiu, un cop s'hagin concretat més les seves característiques, en cas de ser implantació singular, hauran d'anar acompanyats del corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

L'estudi de mobilitat del sector del Calderí analitza la mobilitat generada, segons les ràtios del Decret 344/2006, per a cada ús del sòl previst en el POUM. Aquest càlcul, al incloure zones comercials i equipaments de lleure, es fa una previsió per a dia feiner i una altra per a dissabtes. L'estudi estima que es generarà un total de **42.886 desplaçaments/dia feiner i 50.215 desplaçaments/dia en dissabte**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Sostre edificable (m²)	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats feiner (EAMG)	Total viatges generats dissabte (EAMG)
<b>Residencial</b>	102.820,00	<b>10.282</b>	<b>10.282</b>	<b>8.637</b>
<b>Comercial</b>	36.957,00	<b>18.479</b>	<b>19.625</b>	<b>31.044</b>
<b>Equip. Sanitaris</b>	8.688,00	<b>1.738</b>	<b>3.727</b>	<b>0</b>
<b>Equip. Docents</b>	7.726,00	<b>1.545</b>	<b>1.854</b>	<b>0</b>
<b>Equip. cult.– esp.– recr.</b>	31.001,00	<b>6.200</b>	<b>6.472</b>	<b>9.470</b>
<b>Altres equipaments</b>	4.500,00	<b>900</b>	<b>905</b>	<b>1.065</b>
<b>TOTAL</b>	191.692,00	<b>39.144</b>	<b>42.865</b>	<b>50.216</b>

Tal com es pot veure en l'anterior quadre, l'estudi preveu una major demanda, tant en dia feiner com en dissabte, de la que dicta el Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada. És degut, principalment, que l'estudi realitza utilitzant unes ràtios més elevades per a l'ús comercial. D'aquesta manera, es té una mobilitat més detallada i ajustada a la possible demanda futura. Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació aportada per a l'estudi.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de mobilitat del municipi de l'EMQ del 2006 i el PMU 2014, i fa la següent proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat generada:



que funciona com a aparcament i, degut als equipaments propers, hi ha un alt percentatge de places d'aparcament.

L'estudi també mostra el nivell d'ocupació de les places segons la seva tipologia, on destaca una ocupació del 95% en l'aparcament no regulat, seguit d'un 68% en les places de càrrega i descàrrega, un 58% en les places de zona blava i un 33% en les places reservades per a motocicletes. Aquesta ocupació, en les zones més pròximes a l'àmbit d'estudi, es tradueix en un 89% en totes les places ofertades excepte en les de càrrega i descàrrega.

L'estudi incorpora informació gràfica de la localització de les places d'aparcament.

L'estudi no analitza les vies interurbanes i urbanes que donen accés a l'àmbit d'estudi i, des de l'equip redactor del present informe, **es recorda que s'ha de portar a terme una anàlisi de l'estat actual de les vies de comunicació, així com de la seva demanda (IMD) tant en dia feiner com en dissabtes, i en especial a les franges horàries més desfavorables.**

## 5. Xarxa de transport públic

L'estudi analitza l'oferta de transport públic existent propera a l'àmbit d'estudi:

- 1 línia urbana circular, que connecta tots els barris de la ciutat, amb un interval de pas d'entre 10 i 15 minuts i circula de dilluns a dissabte. També connecta amb les dues parades de Renfe del municipi.
- 16 línies interurbanes d'autobús: 240, 302, 303, 305, 320, 355-356, 360, 361, 362, 365, 376, 389, 501, la línia exprés e-21 i la nocturna N71.
- Dues estacions de ferrocarril, Mollet Sant Fost (R2 i R2 Nord, expedicions cada 15 minuts els dies feiners) i Mollet Santa Rosa (R3, expedicions cada 15 i 20 minuts en l'hora punta), connectades amb el sector mitjançant el servei urbà però a una distància també assumible a peu (un 10% del sector es troba a menys de 500 m de les estacions).

L'estudi incorpora informació gràfica sobre els itineraris de les línies, els horaris, la situació de les parades i la seva àrea d'influència i l'estat de les parades.

Des de l'equip redactor del present estudi s'accepta la informació aportada, si bé es recomana d'aportar informació sobre la demanda actual d'aquesta oferta.

## 6. Mobilitat a peu

L'estudi afirma que en l'actualitat la zona no està urbanitzada. Les vies perimetrals (av. de Burgos i av. Badalona) tampoc presenten una bona continuïtat per al vianant a causa de les zones d'aparcament existents, tot i que el costat nord de l'avinguda Badalona (part ja urbanitzada) disposa d'unes voreres amb més amplada.



Cal destacar que els principals itineraris per a vianants que connecten les parades de transport públic amb la zona d'estudi no sempre presenten unes condicions òptimes d'accessibilitat. De fet, la majoria de voreres en aquests trams oscil·len entre el 1 i 1,5 m d'amplada útil i no tots els passos per a vianants són accessibles (la majoria no tenen guais ni amb bandes rugoses per a invidents).

L'estudi incorpora informació gràfica de l'amplada de les voreres i fotografies de l'estat de les voreres, l'ocupació de vehicles mal aparcats i les mancances que presenten alguns passos per a vianants.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació aportada.

## **7. Mobilitat en bicicleta**

L'àmbit d'estudi, actualment, no disposa de cap carril bici, però a les proximitats de l'àmbit, a l'avinguda Burgos, trobem una via ciclable senyalitzada com a zona 30.

Segons indica l'estudi, la mobilitat en bicicleta al municipi és mínima a causa de la manca de carrils bici i d'espais segurs per a la circulació de bicicletes.

En relació a l'aparcament per a bicicletes, s'han localitzat pocs punts d'aparcament segurs. El punt més proper a l'àmbit s'ha localitzat entre l'avinguda Llibertat i el carrer Planes. Cal destacar que no hi ha cap aparcament segur proper als voltants de les estacions de tren.

L'estudi incorpora fotografies del vial ciclable pròxim i de l'aparcament per a bicicletes.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació aportada.

## **8. Incidència de la mobilitat generada**

L'estudi fa una estimació de la distribució horària de la mobilitat de les hores d'entrada i sortida de vehicles, en funció dels diferents usos previstos i del tipus de dia (feiner o dissabte). L'hora punta té lloc sempre al voltant de les 18 hores (amb 1.500 vehicles/hora en dia feiner i 2.440 vehicles/hora els dissabtes), principalment a causa de l'atracció que generen els usos comercials.

Quant als desplaçaments en vehicle privat, l'estudi determina que, en dia feiner, hi hauran dues puntes ben diferenciades d'arribades, una a les 10:00 hores del matí amb 500 vehicles/30 minuts i una altra a les 18:00 hores amb 650 vehicles/30 minuts. En relació amb les hores de sortida, s'observa una punta a les 08:00 del matí amb 300 vehicles/30' i una altra a les 20:00 hores amb 621 vehicles/30'. Pel que fa en dissabtes, la major punta d'arribada serà a les 18:00 hores amb 1.085 vehicles/30' i la de sortida entre les 20:00 i les 21:00 amb 987 vehicles/30'.

L'estudi també ha realitzat una corba de demanda d'aparcament per a vehicles segons les principals hores d'accés i sortida dels vehicles.

En relació a la capacitat de trànsit de les vies d'accés properes, l'estudi no ho analitza. Per això, **es recorda que és necessari calcular la intensitat de trànsit de les vies properes actualment i amb la nova mobilitat en vehicle privat prevista per tal d'avaluar el nivell de saturació de les vies en les hores puntes d'entrada i sortida.**

En relació al transport públic, l'estudi realitza el càlcul de la demanda segons el transport (autobús i tren). S'estima que es produiran, en dia feiner, 2.380 desplaçaments en tren i 5.519 en autobús i que en dissabte, es produiran 2.435 desplaçaments en tren i 5.178 en bus.

L'EAMG analitza les diferents línies d'autobús urbà i interurbà i les seves ocupacions en hora punta. En dia feiner, l'ocupació màxima de la línia urbana, en l'hora més punta, pot arribar a ser del 70%, mentre que la resta de línies interurbanes l'ocupació oscil·la entre el 7 i el 20%. En el cas del dissabte, tot i que hi ha algunes línies interurbanes que no circulen, la línia urbana té una ocupació d'entre el 2 i 18% i les interurbanes d'entre l'11 i el 38%.

Amb l'activació de la línia urbana L2, hi haurà un total de 64 expedicions d'autobús urbà per dia (feiners i dissabtes). Considerant que cada expedició té una capacitat d'unes 80 places i que la línia L1 té una ocupació del 80% en les hores puntes, entre la L1 i la L2 hi haurà un total de 6.144 places lliures. Amb aquestes places, i tenint en compte que el 80% dels usuaris que accediran amb autobús ho faran amb l'urbà i el 20% amb bus interurbà, l'oferta actual i prevista podrà absorbir la nova demanda generada, tant en dia feiner com en dissabte.

**L'estudi no analitza la capacitat d'absorció de nous usuaris en el cas de l'oferta ferroviària.**

## **9. Estimació de la demanda d'aparcament**

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

L'estudi calcula l'estacionament de bicicletes segons el Decret 344/2006, mentre que el de vehicle privat utilitza les ràtios dictades per la llei 18/2005 d'equipaments comercials.

L'EAMG preveu una reserva de 3.876 places d'aparcament per a turismes i 2.405 per a bicicletes, mentre que si se segueixen les ràtios del Decret 344/2006, es preveu una reserva de 1.028 places d'aparcament per a turismes, 514 per a motocicletes i 4.842 per a bicicletes.

En la següent taula hi ha el dimensionament de l'aparcament segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006 i entre parèntesis s'indica la dotació prevista en l'estudi.

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	102.820,00	2.056 (822)	1.028 (1.370)	514 (0)
comercial	36.957,00	370 (11)	(1.773)	(0)
equip. sanitaris	8.688,00	434 (0)	(86)	(0)
equip. docents	7.726,00	386 (308)	(17)	(0)
equip. cult.– esp.– recr.	31.001,00	1.550 (1.140)	(540)	(0)
altres equipaments	4.500,00	45 (124)	(90)	(0)
<b>TOTAL</b>	<b>191.692,00</b>	<b>4.842 (2.405)</b>	<b>1.028 (3.876)</b>	<b>514 (0)</b>

En relació a la reserva de places d'aparcament per a vehicles, l'estudi les calcula segons les ràtios de la llei 18/2005 d'equipaments comercials, però en alguns casos, en preveu una major reserva. En el cas de l'ús comercial i dels altres equipaments, la normativa preveu una reserva de 1.863 places, mentre que l'estudi considera que, a partir de la corba de demanda realitzada, es necessitarien 3.376 places. En relació als equipaments, sanitaris, segons la demanda es preveuen 137 places (la normativa en diu 86) i en els equipaments culturals se'n preveuen 132, mentre que la normativa en considera 169.

Segons l'EAMG es fa un estudi de la demanda d'aparcament i es valora que en dia laborable la punta de la demanda d'ocupació de la zona es produeix entre les 19:00 amb 1393 places, mentre que en dissabtes la punta d'ocupació també es produeix entre les 19:00 hores amb 3186 places. L'EAMG preveu una dotació d'aparcament de 3.876 places. **Des de l'ATM no s'accepta aquest increment de places d'aparcament per sobre de les ràtios establertes i per sobre de la demanda màxima estimada.** Es considera necessari reduir aquesta dotació per evitar el foment de l'ús del vehicle privat.

L'estudi no preveu una reserva de places per a motocicletes, més enllà de preveure una reserva del 10% sobre el total de places de demanda en hora punta. **Des de l'equip de redacció del present informe es recorda a l'equip redactor que s'ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a motocicletes, almenys en el cas de l'ús residencial.**

En el cas de les bicicletes, l'EAMG fa una previsió de gairebé la meitat de les que dicta les ràtios del Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Des de l'equip redactor del present informe no s'accepta aquesta reducció, i es considera que cal fer **la reserva de places d'aparcament per a bicicletes descrita al Decret 344/2006, si bé inicial es pot acceptar l'ús d'una ràtio inferior, ampliable en funció de la demanda i a càrrec del promotor.**

Des de l'equip redactor del present informe es recorda que les places d'aparcament de bicicleta relatives als habitatges s'hauran de situar fora de la via pública, en llocs segurs però de fàcil accés. Per a la resta d'usos, es podran situar algunes places a la via pública, tot i que caldrà assegurar un nombre significatiu de places fora de la via pública, en llocs segurs però de fàcil accés, per incentivar l'ús d'aquest mode també entre els treballadors/es dels equipaments, els alumnes de l'escola i els visitants de la



biblioteca i el centre esportiu. El planejament derivat haurà de concretar quina serà la reserva de places i on se situarà.

L'estudi preveu que s'hauria d'incloure, en algun aparcament, punts de recàrrega de vehicles elèctrics. Tot i així, **s'ha de fer referència al Reial Decret 1053/2014 per tal de concretar el valor a aplicar i que tots els equipaments i centres generadors de mobilitat disposin de punts de recàrrega en les seves proximitats. També es recorda que en els usos residencials, seguint el Reial Decret, han de disposar, com a mínim de la pre-instal·lació dels punts de recàrrega en la dotació d'aparcament previst.**

## **10. Distribució Urbana de Mercaderies**

L'estudi no realitza cap reserva de places per a les accions de càrrega i descàrrega. Segons el Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, s'ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega en les superfícies amb un ús comercial.

*Segons l'article 6.2 secció a) i b) del Decret, s'ha de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfícies de venda superior a 1.300 m<sup>2</sup> i que, a partir d'aquesta superfície i pels següents 5.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda, s'ha de disposar d'un moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m<sup>2</sup>.*

Així doncs, **cal donar compliment a l'article 6 del Decret 344/2006 i s'han de preveure una reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega.**

## **11. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic i col·lectiu**

L'estudi proposa l'ampliació del recorregut de la línia urbana per l'av. de la Llibertat i l'av. Badalona per incorporar-se al vial principal de l'àmbit. La proposta suposaria un increment del recorregut de 1.655 metres, a més de la instal·lació d'una parada a prop de l'àmbit 4 (sòl residencial) i de l'adequació de la parada ja existent a l'av. onze de setembre.

Degut a la gran demanda de la línia urbana 1, des de l'Ajuntament de Mollet del Vallès s'està estudiant la possibilitat d'implantar la línia urbana 2, que realitzaria el mateix recorregut per a la inversa.

Amb la implantació d'aquesta nova línia es podrà cobrir la nova demanda si tenim en compte que el 80% dels usuaris utilitzaran el bus urbà i el 20% l'interurbà. Tenint en compte que la nova línia (bus urbà 2) encara no està en funcionament, però es preveu un increment d'expedicions de la L1 al dia (passant de 32 expedicions a 64) la nova demanda generada també queda coberta amb l'oferta de la L1.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi no concreta propostes sobre la xarxa de vehicle privat i només calcula la reserva mínima de places d'aparcament.

### **Xarxa de vianants**

Es proposa la creació d'una nova xarxa d'itineraris principals per a vianants que assegurí la connectivitat amb els punts de generació de viatges (parades de transport públic, zones d'aparcament).

En el Pla Parcial es preveu que les voreres de l'àmbit siguin amb una amplada mínima de 4 metres i, que en tots els itineraris per a vianants, es compleixi amb la normativa del codi d'accessibilitat (estiguin adaptats, siguin continuats i, en tots els creuaments, hi hagi passos per a vianants siguin adaptats i, quan sigui necessari, semaforitzats).

L'estudi recomana senyalitzar els itineraris al sector.

El document inclou informació gràfica sobre les propostes.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepten les propostes aportades que, tenen en compte el programa d'actuacions del Pla de Mobilitat Urbana de Mollet del Vallès.

### **Xarxa ciclable**

L'estudi proposa, per tal de connectar el sector d'estudi amb la xarxa ciclable de l'entorn de l'àmbit (zones 30 i futura via ciclable de l'avinguda Burgos), construir carrils bici a l'interior de l'àmbit que permetin la connexió amb l'exterior.

Es proposa connectar la zona central de l'àmbit amb l'av. Llibertat i l'av. Burgos, a partir d'un itinerari segur, per tal de poder connectar amb la resta del municipi.

La xarxa ciclable permetrà la connexió del centre educatiu amb el centre sanitari, la biblioteca i l'avinguda Burgos. També s'estendrà un vial que connectarà amb l'actual Club de Tennis que rodejarà l'àmbit connectant, l'av. Badalona amb l'av. Burgos.

Es mostra la xarxa proposada sobre plànol i es fa una recomanació sobre les amplades dels carrils bici a la vorera: 2,25 m per a carrils bici bidireccionals (2,0 mínim) i 1,75 m per a carrils bici unidireccionals (1,5 m mínim). Les voreres tindran una amplada mínima de 4 m, per tant l'estudi considera que els carrils bici hi podran conuiu. En el cas de les zones on hi hagi una vorera amb una amplada superior als 9 metres, s'instal·larà un carril bidireccional separat dels vianants per una filera d'arbrat.

L'estudi també recorda que s'han d'implantar els aparcaments per a bicicletes a les proximitats de les zones que generin una major atracció de viatges (zona comercial, equipaments, parades de transport públic).

El PMU de Mollet del Vallès conclou que a l'interior de tots els equipaments públics (instituts, equipaments esportius, etc.) hi ha d'haver-hi aparcaments segurs per a bicicletes. Per això, en el moment de la implantació dels equipaments s'haurà de tenir en compte.

Des de l'equip redactor del present estudi s'accepten les propostes que tenen en compte el programa d'actuacions del Pla de Mobilitat Urbana de Mollet del Vallès.

## **12. Mobilitat i gènere**

L'estudi aporta dades de l'EMEF 2012 de la regió metropolitana de Barcelona, on es mostra que les dones tendeixen a utilitzar més els modes de transport públics i no motoritzats.

Per això, des de l'estudi s'incorporen un seguit de propostes on es vol representar a tots els col·lectius possibles. Aquestes propostes són; la instal·lació d'il·luminació més potent en els itineraris de vianants des de les parades de transport públic, incorporació de bancs a una distància mínima de 100 metres dins dels itineraris per a vianants i en les proximitats de les parades i la millora dels desplaçaments que donarà servei al barri i facilitarà la mobilitat de la població envellida o amb mobilitat reduïda.

Tanmateix, es troba a faltar una anàlisi de l'oferta de transport públic nocturn, amb l'objectiu d'obtenir una diagnosi sobre l'accessibilitat en transport públic en un horari en què la percepció de seguretat en matèria de gènere és menor.

## **13. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica**

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Mollet del Vallès) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi no inclou el càlcul de la incidència de la nova mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica i per tant, es recorda que **cal avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.**

## **14. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'estudi calcula el dèficit que representen les mesures proposades sobre el transport públic.

L'estudi calcula que l'increment del recorregut de la línia 1 serà de 105,92 km al dia i per la línia 2, de 107,07 km/dia. Agafa aquest increment i en calcula el cost total de l'explotació a partir de considerar que circularà 240 dies a l'any (equivalents laborals) a un preu de recorregut de 3,41€.

Aplicant la fórmula que proposa l'annex 4 del Decret, l'estudi conclou que el dèficit d'explotació de la modificació del servei serà de 185.936,93 €/any, 1.859.369,31€ en 10 anys. El promotor considera que només haurà de fer-se càrrec del 43% (799.528,80€) del dèficit de l'explotació, ja que el nou sector només aportarà el 43% dels usuaris a les noves capacitats de les línies.

L'estudi també proposa la construcció de noves parades que, el promotor, haurà de fer-se càrrec del cost.

**Des de l'equip redactor recorda que per calcular el dèficit d'explotació s'ha de seguir l'annex IV del Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada. En relació als dies considerats caldrà tenir en compte la suma dels dies laborables i els dissabtes, donat que bona part de la mobilitat generada es farà en dissabte i vinculada als usos comercials.**

## 15. Conclusions

Es considera que *l'actualització de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per a la modificació puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Mollet del Vallès en l'àmbit del Calderí*, no compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe **desfavorable**.

Per tal d'avaluar l'informe favorable caldrà, com a mínim, incloure els següents aspectes:

- Cal analitzar l'estat actual de la xarxa viària així com de la seva demanda (IMD) tant en dia feiner com en dissabtes, en especial a la franja horària punta d'entrada i sortida.
- Cal analitzar la incidència de la mobilitat generada sobre les diferents xarxes de mobilitat, en especial en els accessos a l'àmbit d'estudi i en els dies i franges horàries més desfavorables.
- Analitzar la capacitat del tren per a poder absorbir la nova mobilitat generada prevista (2.380 desplaçaments en dia feiner i 2.435 desplaçament en dissabte).
- Cal reduir la dotació d'aparcament de cotxes prevista a l'EAMG, donat que es preveu una dotació per damunt de les ràtios establertes i per sobre de la demanda màxima estimada.
- Preveure una reserva de places d'aparcament per a motocicletes, almenys per els usos residencials tal com dicta el Decret 344/2006.

- Preveure una reserva de places d'aparcament per a bicicletes seguint les ràtios del Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Tenint especial cura en els equipaments i en els usos comercials. Si bé, inicialment es pot acceptar l'ús d'una ràtio inferior, ampliable en funció de la demanda i a càrrec del promotor.
- Concretar el valor a aplicar en les reserves de places d'aparcament per a vehicles elèctrics en les proximitats dels equipaments i dels usos comercials, així com una mínima pre-instal·lació en els usos residencials, tot seguint el Reial Decret 1053/2014.
- Cal donar compliment a l'article 6 del Decret 344/2006 i s'ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega.
- S'ha de calcular la incidència de la nova mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica tenint present, que Mollet del Vallès es troba dins de la zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric.
- S'ha de calcular el dèficit d'explotació del servei de transport públic a partir de l'annex IV del Decret 344/2006, i considerar l'ampliació de l'oferta en els dies laborables i dissabtes..

Se sol·licita al promotor que adapti la redacció de l'EAMG a les modificacions que es proposen en el present informe, així com als continguts que determina el Decret 344/2006 i que es reflecteixen en l'aplicatiu per a la redacció dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de l'ATM. Una vegada realitzades aquestes modificacions caldrà enviar una còpia del document a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic