

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per al Pla de Millora Urbana del sector 7 "Can Prat" de Mollet del Vallès

Municipi de Mollet del Vallès
Comarca: Vallès Oriental

Promotor: Alberto Francisco Adami Rabasa
i Sather (Sastre Hermanos SA)
Redactor de l'EAMG: SINO B Mobilitat

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'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana del sector 7 "Can Prat" de Mollet del Vallès*.

1. Antecedents

El sector objecte d'estudi comprèn el terreny situat al sud de la línia del ferrocarril que connecta Barcelona amb França, delimitats per l'autopista C-33, el sector de PMU 2 – Teneria, i el sector industrial Can Prat Nord.

La superfície de l'àmbit és de 134.292,00 m², dels quals 63.081,06 m² es destinaran a l'ús industrial tipus logístic amb ordenació específica, 29.812,76 m² com a ús industrial en edificació aïllada, 10.480,12 m² com a sistema d'espais lliures, 983,54 m² com a sistema hidrològic, 326,75 m² de sistemes tècnics, 29.474,05 m² de xarxa viària local i 133,52 m² com a sistema temporal (viari – hidrològic).



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla de Millora Urbana del sector 7 "Can Prat" de Mollet del Vallès, als continguts de la llei de mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

La finalitat del planejament és definir els usos del sector i les característiques de les diferents parcel·les, a més de determinar les directrius pels projectes d'urbanització que es desenvoluparan en fases posteriors.

En l'àmbit d'estudi, segons la fitxa del PMU7, la superfície es divideix en 5 parcel·les i està permès els usos d'oficines (clau 7b), el de tipus industrial logístic (clau 7c) i l'industrial (clau 6). Tot i això, els promotors privats propietaris dels terrenys, promouen el desenvolupament del planejament per a implantar les claus 6 (industrial) i 7c (industrial logístic), descartant la possibilitat d'implantar la clau 7b (ús d'oficines), ja que es considera que aquesta activitat no s'adequa amb el teixit tipus de la zona.

Així doncs, l'estudi destinarà:

- 107.460,32 m²st a l'ús d'indústria tipus logístic amb ordenació específica.
- 26.831,48 m²st a l'ús industrial clàssic en edificació aïllada especial.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat estima que el seu desenvolupament generarà un total de **12.088 desplaçaments/dia**, dels quals 10.746 desplaçaments/dia (8.490 treballadors i 2.256 per mercaderies) seran generats per l'ús industrial logístic i 1.342 desplaçaments/dia (1.154 treballadors i 188 per mercaderies) per l'ús industrial.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Industrial	92.893,82	134.291,80	6.715	10.746
Industrial logístic				1.342
Zona verda	10.480,12	--	524	0
TOTAL	134.291,80	134.291,80	7.239	12.088

L'EAMG, en el cas d'ús industrial, utilitza les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, mentre que pels usos d'industrial logística i d'espais lliures considera altres ràtios.

En el cas de l'ús industrial logístic, l'estudi considera que les ràtios que dicta el Decret no són adequades, ja que aquest tipus, segons estudis previs realitzats, han comprovat com genera més mobilitat que el tipus industrial tradicional. Per això, l'equip redactor usa una ràtio de 10 desplaçaments/100 m²st, el doble que la ràtio del Decret per a usos industrials (5 desplaçaments/100 m²st).

Pel que fa als espais lliures, l'estudi considera que, com que la totalitat dels espais se situaran als límits entre les parcel·les i les grans xarxes (C-33 i C-17) com a mesura per

allunyar el sector d'aquestes i no es preveu habilitar ni parcs ni jardins que puguin atreure mobilitat més enllà de la derivada del mateix desenvolupament, no es generarà nova mobilitat i per tant, no la calcula.

Recomanació 1.

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana que, tot i que segons les seves característiques i ubicació s'espera que generin poca mobilitat, s'ha de calcular la previsió de mobilitat generada pels usos d'espais lliures, encara que es consideri que es tracta d'una mobilitat bàsicament interna i no motoritzada.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta l'ajustament i la justificació de la ràtio de desplaçaments per als usos d'industrial logístic, ja que es considera que s'ajusta més a la nova mobilitat futura que no pas la que dicta el Decret 344/2006.

L'estudi realitza una estimació de la distribució modal de la nova mobilitat generada a partir de distingir la tipologia de desplaçaments (si són generats per treballadors o per mercaderies). Pels desplaçaments dels treballadors, l'estudi ha tingut en compte la localització del sector i l'origen dels desplaçaments (a partir d'una estimació de la distribució). Es considera que la major part dels desplaçaments, degut a les característiques de l'àmbit, es realitzaran en vehicle privat. Pel que fa a les mercaderies, es considera que es realitzaran en vehicle privat (camió i furgoneta).

Treballadors:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	12,3%	12,1%	75,6%	100%
Total viatges generats/dia	1.185	1.164	7.295	9.644

Bicicleta	Peu	Total
10%	90%	100%
119	1.066	1.185

Transport públic

Autobus urba	Autobus interurba	Renfe	Total
2,8%	10,5%	86,7%	100%
33	122	1.010	1.164

Transport privat

Cotxe	Moto	Altres	Total
89%	9%	2%	100%
6.492	657	146	7.295

Mercaderies:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	0%	0%	100%	100%
Total viatges generats/dia	0	0	2.444	2.444

Camions	furgonetes	Total
65%	35%	100%
1.588	856	2.444

Recomanació 2.

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana incrementar la ràtio de transport públic i més tenint en compte l'emplaçament molt proper a l'estació de ferrocarril.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'àmbit d'estudi es considera en un nus estratègic de comunicacions i de grans xarxes, entre les autopistes C-33, AP-7, C-17 i C-59, destacant l'AP-7, la C-33 i la C-17 com a grans eixos de comunicació dels PAE's.

Tot i que no es consideren grans xarxes com les anteriors, també s'ha considerat com a accessos principals la carretera C-59, B-500, B-5001 i camí de Can Prat (carretera principal que uneix Mollet amb la B-5001).

A nivell interior, per connectar la B-500 amb l'àmbit d'estudi s'efectua la connexió a partir dels carrers Bilbao, l'avinguda Indústria i l'avinguda Pius XII que formen part de la xarxa viària secundària de Mollet. Per l'altra banda, per tal de connectar el camí de Can Prat amb el sector s'ha d'efectuar a partir de l'avinguda de Can Prat, xarxa viària que també connecta l'altre extrem del sector.

L'estudi duu a terme una anàlisi dels recorreguts d'entrada i sortida de l'àmbit d'estudi amb informació gràfica.

L'EAMG ha realitzat una anàlisi de la demanda actual de les intensitats diàries de trànsit de les vies d'accés a l'àmbit d'estudi. En aquest, es considera que, tant en l'av. de Can Prat com en l'av. de Pius VII, no arriben a superar els 1.400 vehicles diaris per sentit i s'enregistra un percentatge de vehicles pesants al voltant del 8%. Tot i els valors baixos, les dues vies principals de connexió amb Mollet, el camí de Can Prat i la B-500, tenen un volum de trànsit d'entre 10.000 i 14.000 vehicles al dia.

En relació a la distribució horària, en l'entorn immediat al sector es mostren dues clares hores punta, les entrades entre les 7 i les 8 h del matí, i les sortides entre les 14 i les 15 h de la tarda.

L'estudi analitza, de forma detallada, les diferents entrades a la zona en les diferents hores puntes, especialment en les rotondes de connexió entre les vies principals i les secundàries.

L'estudi incorpora informació gràfica de les principals vies d'accés així com de les zones analitzades en detall.

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

5. Xarxa de transport públic

En un radi de 500 metres, l'àmbit d'estudi té l'oferta de la línia L1 de bus urbà de Mollet, les línies interurbanes 355/356 (Martorelles – Mollet del Vallès), 376 (polígons de Mollet, Martorelles i Parets) i L389 (estació de rodalies de Mollet – Sant Fost – Plaça Can Borrell) i les línies R2 (Granollers Centre – Castelldefels), R2N (Maçanet – Massanes – Aeroport) i R8 (Granollers Centre – Martorell per Cerdanyola Universitat) de Renfe Rodalies de Barcelona.

Algunes de les parades que donen cobertura al sector es troben situades a la banda urbana de l'estació de Renfe i per tant, per accedir-hi, s'ha de fer a partir del pas soterrat que creua les vies del tren.

En relació a l'oferta de transport públic nocturn, Mollet del Vallès es connecta amb Barcelona i Granollers amb la línia d'autobús N71. La parada més propera d'aquesta línia es troba a 900 metres de l'àmbit d'estudi. Tot i així, donades les activitats i els horaris previstos, es considera que aquesta línia no serà utilitzada.

L'EAMG incorpora una anàlisi de l'ocupació de les diferents línies d'autobús que donen cobertura al sector. Amb l'anàlisi, l'estudi conclou que en un dia feiner hi ha un excedent del 57% de l'oferta, valor que varia en funció dels diferents serveis ofertats, però que en el cas més desfavorable hi ha un accedent del 50%.

L'estudi incorpora informació detallada de les diferents línies (parades de bus, horari, freqüència de pas, etc.) així com informació gràfica de la situació de les parades i la seva cobertura sobre el sector.

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Mollet disposa d'una xarxa per a vianants heterogènia en funció de les característiques de cada barri.

En polígon de Can Prat, on està situat l'àmbit d'estudi, es troba separat de la trama urbana de Mollet del Vallès per la C-17 i les vies ferroviàries de les línies R2 i R8. Aquestes vies generen un efecte de barrera per a la mobilitat entre el nucli urbà de Mollet i el polígon industrial de Can Prat.

Per superar aquesta barrera, els vianants disposen d'un pas soterrat a l'estació de Mollet – Sant Fost, que connecta la trama urbana amb el polígon industrial de Can Prat, a través del carrer Indústria i l'avinguda Pius XII, on se situa l'entrada al sector. El pas es troba a 200 metres de l'entrada del sector.

Les connexions des de la trama urbana fins a la barrera arquitectònica estan garantides i presenten una correcta accessibilitat, però tant el pas soterrat com les voreres del carrer indústria (ja dins del polígon) no són accessibles, fet que dificulta la connexió.

La xarxa de vianants interna del sector, no disposa d'una bona accessibilitat, ja que les voreres, en el tram que n'hi ha, tot i que disposen d'una amplada total de gairebé 2 metres, amb l'arbrat l'amplada útil es redueix a menys d'1 metre. Aquest tram viari no disposa de cap pas per a vianants i es recorda que el sector, es desenvoluparà a costat i costat de la via.

En relació a la xarxa ciclable, Mollet del Vallès disposa d'una bona oferta de vies ciclistes formada per carrers de convivència, carrils bici i pistes bici. Aquesta xarxa, però, només garanteix la connexió, tal com passa amb la xarxa per a vianants, fins l'estació de tren on hi ha la barrera de les vies i de la C-17. Tal com passa amb la xarxa per a vianants, en aquest punt hi ha un pas soterrat que connecta amb la zona del polígon, però aquest, no és accessible, ja que només compta amb escales.

Dins de la zona del polígon, es considera que l'itinerari no és segur per a bicicletes, ja que no hi ha una xarxa específica, les voreres són molt estretes i per tant, no poden circular-hi, i la velocitat permesa a la via és de 50 km/hora. Tot i així, cal destacar que

en la proposta de la xarxa del PMU aquest vial es convertirà en una zona de convivència (30 km/hora) i que per tant, garantirà una seguretat i connexió.

En relació a l'aparcament per a bicicletes, el més pròxim a l'àmbit d'estudi el trobem al costat urbà de l'estació de tren, a 210 metres de l'accés al sector.

Cal destacar que aquest itinerari és l'única via de connexió per als modes no motoritzats entre el nucli urbà de Mollet del Vallès i el sector d'estudi.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi realitza un estudi de la distribució horària de la nova mobilitat generada. Amb l'establiment de la distribució horària es permet preveure puntes de demanda, tant pels treballadors/es com per les mercaderies, com pels serveis de transport públic i les infraestructures viàries (capacitat de les vies i possibles problemes de saturació).

L'estudi considera que, en relació als treballadors/es hi ha tres puntes molt marcades, ja que el 90% de les empreses de logística treballen en 3 torns i el 89% dels desplaçaments estan vinculats a aquesta tipologia d'empresa.

L'estudi també realitza una distribució dels treballadors/es on es considera que el 18% seran residents al mateix municipi, seguit d'un 16% que residiran a Barcelona.

En relació al perfil horari de les mercaderies, aquestes presenten un perfil homogeni durant tot el dia, tot i que és superior al matí donat que la indústria clàssica només opera en aquest període, mentre que la logística opera durant tot el dia però amb dues puntes, una a primera hora de matí i l'altre a primera hora de la tarda.

En relació a la distribució horària segons els modes de transport, en els modes actius (no motoritzats), el major nombre de desplaçaments s'efectuaran entre les 14 i les 15 h, que és quan confluiran entrades (70) i sortides (80). Tot i així, el nivell màxim d'entrades (72) s'efectuarà entre les 7 i les 8 h del matí. L'EAMG considera que, la nova mobilitat en modes no motoritzats (a peu i bicicleta) no generarà problemes en la nova xarxa proposada per l'EAMG, ja que l'actual no permet una connexió accessible i segura per aquests modes.

Pel que fa al transport públic, la major demanda s'efectuarà entre les 14 i les 15 h, on hi hauran 105 entrades i 133 sortides, tot i que el màxim nivell d'entrades s'efectuarà entre les 7 i les 8 hores del matí (123 entrades). L'estudi considera que la nova mobilitat en transport públic suposa un total de 155 desplaçaments en autobús en dia feiner i que aquests, en tenir un 57% d'excedent en la seva oferta (o com a mínim un 50%) pot absorbir sense cap dificultat la nova demanda de mobilitat. De fet, en un dia feiner mig, l'oferta disponible de places quedarà amb un excedent del 55%. En el cas del transport públic ferroviari, es considera que l'oferta actual podrà absorbir sense cap problema la demanda prevista i en cap cas, s'espera que se superi el 85% d'ocupació de les línies.

Com que l'estudi considera que podrà absorbir sense cap problema la demanda, no considera necessari la implementació de millores que suposin un increment permanent o en els moments de màxima demanda de l'oferta actual de cap dels serveis existents.

En el cas del vehicle privat, es considera que en el turisme hi haurà una ocupació d'1,2 persones/vehicle i, en el cas de les motocicletes i altres modes de transport, 1 persona/vehicle. Igual que en els altres casos, la major demanda es produirà entre les 14 i les 15 hores amb 492 entrades i 477 sortides, tot i que el major nombre d'entrades

(546) s'efectuaran entre les 7 i les 8 hores del matí. L'estudi considera que l'impacte d'aquesta nova mobilitat en les diferents vies d'accés i connexió a l'àmbit mantindrà en general els nivells de servei actuals, pel que l'impacte de la nova mobilitat no serà significatiu en la majoria de la xarxa i només modificarà els nivells de servei en la sortida de la C-17 i en l'enllaç entre la B-500 i la C-17/C-33 que, en el moment que es desenvolupi el sector d'estudi i els d'altres previstos a l'entorn, es podran generar problemes significatius i per la qual el planejament d' "El Calderí", que es troba en fase d'aprovació inicial, ja preveu, en el seu apartat de propostes, la millora d'aquests punts.

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

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix l'obligació de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Així doncs, seguint el que dicta el Decret 344/2006, l'estudi ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a bicicletes i aquesta, ha de ser de **1.448 places**. Tot i això, l'article 221 "reserves mínimes a destinar segons usos" de les normes de planejament urbanístic de Mollet del Vallès, s'estima que s'ha de reservar, per a turismes, una plaça d'aparcament per cada 100m² de superfície construïda destinada a ús industrial i una plaça d'aparcament per cada 200 m² de superfície construïda destinada a ús de magatzem. En relació a les motocicletes, es considera que s'ha de reservar 1 plaça per cada 8 places d'aparcament d'automòbils.

Així doncs, l'estudi ha considerat, per a la reserva de places d'aparcament, el que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada i l'article 221 de les normes de planejament urbanístic de Mollet del Vallès. Per això, l'estudi considera que s'han de reservar **90 places d'aparcament per a bicicletes**, 58 a les parcel·les i 32 a la via pública, **805 places per a turismes i 101 places per a motocicletes**.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios del Decret 344/2006, i entre parèntesi, s'indica les que es presenten a l'estudi de mobilitat generada.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcament bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motos
Industrial	92.893,82	134.291,80	1.343 (1.343)	0 (805)	0 (101)
Industrial logístic					
Zona verda	10.480,12	--	105 (-)	0 (0)	0 (0)
TOTAL	134.291,80	134.291,80	1.448 (1.343)	0 (805)	0 (101)

L'estudi calcula la reserva de places d'aparcament per a bicicletes segons les ràtios que dicta el Decret 344/2006 són massa elevades i estan per sobre de les necessitats actuals de l'àmbit. Segons la distribució horària de l'ocupació de les bicicletes, s'estima que durant la major ocupació (entre les 13 i les 14 h) es necessiten 19 places d'aparcament. En aquest sentit, l'estudi proposa implantar, en una primera fase, **58**

places per a bicicletes (suposen el triple de les quantificades amb la demanda prevista) i que s'incrementi a posteriori l'oferta.

L'estudi proposa la instal·lació de 29 places en forma de U invertida, que suposa una capacitat d'aparcament per a 58 bicicletes. L'estudi especifica que els projectes constructius de les diferents parcel·les hauran d'incloure, dins d'aquestes, com a mínim el volum de places determinat en l'EAMG i que aquestes, s'hauran d'implantar dins de les parcel·les a un lloc visible i accessible on es garanteixi la seguretat i, en lo possible, que s'instal·lin en zones cobertes.

Taula 44 Comparativa reserves de places d'aparcament per a bicicletes

Àmbit	ús	Superfície sòl (m2)	Superfície sostre (m2st)	places Decret	places Demanda màxima	places proposades EAMG
Parcel·les		92.866,52	134.291,80	1.343	22	58
Total logístic		64.669,74	107.504,86	1.075	18	46
Parcel·la 1	logístic	12.119	20.146	201	10	10
Parcel·la 2	logístic	35.975	59.804	598	24	30
Parcel·la 3	logístic	8816,58	14656,39	147	6	8
Parcel·la 4	logístic	7758,99	12898,29	129	6	6
Total industrial		28.196,78	26.786,94	268	4	12
Parcel·la 5	Industrial	28.196,78	26.786,94	268	12	14

L'estudi, de forma complementaria, proposa implantar a la via pública, i al voltant del carril bici, **32 places d'aparcament**, situades en 4 zones de 8 places cada una.

Així doncs, l'estudi preveu una reserva total de **90 places d'aparcament per a bicicletes, 58 dins de les parcel·les i 32 a la via pública**. L'estudi destaca que el projecte urbanístic reservarà dins de les parcel·les l'espai per a implantar les 1.343 places per si es fa necessari en un futur.

Des de l'equip de redacció del present informe es recorda que cal preveure una mínima reserva d'espai ajustada a les ràtios del Decret 344, si bé s'accepta que inicialment s'instal·li una dotació d'aparcament molt més baixa (similar a la proposada) però ampliable segons la demanda i a càrrec del promotor.

En relació a l'aparcament per a turismes, segons les ràtios de l'article 221 de les normes urbanístiques de Mollet del Vallès, cal preveure una reserva de **805 places per a turismes**. L'estudi considera que la reserva d'aquestes places serà suficient, ja que la distribució horària marca que en les hores puntes hi haurà una demanda màxima de 596 places, i en el moment de màxima afluència del dia no s'afectaran els aparcaments de l'entorn i especialment, el de Rodalies. Tot i així, aquestes places s'acabaran de definir en els projectes constructius.

Taula 46. Aparcament mínim de turismes per donar compliment a la normativa urbanística de Mollet

Àmbit	ús	Superfície sòl (m2)	Superfície sostre (m2st)	Ràti aplicat	Places Ordenança
Parcel·les		92.893,82	134.291,80		805
terciari logístic (7c)		63.081,06	107.460,32	1 plaça / 200m2 de sostre	538
Parcel·la 1	logístic	12.118,75	20.644,62	0,005	101
Parcel·la 2	logístic	35.975,42	61.285,11	0,005	299
Parcel·la 3	logístic	8.816,58	15.019,29	0,005	73
Parcel·la 4	logístic	6.170,31	10.511,29	0,005	64
Industrial (6b)		29.812,76	26.831,48	1 plaça / 100m2 de sostre	268
Parcel·la 5	Industrial	29.812,76	26.831,48	0,01	268

En relació a la reserva de places d'aparcament per a motocicletes, l'estudi preveu una reserva a partir de l'article 221 de les normes del planejament urbanístic de Mollet del Vallès. Així doncs, es considera que cal una reserva de **101 places d'aparcament per**

a **motocicletes**, que l'EAMG considera que seran més que suficients ja que es preveu, en l'hora de major demanda, la necessitat de 73 places per a motocicletes.

Des de l'equip redactor del present informe i **per tal de no fomentar la mobilitat en vehicle privat (turismes i motocicletes), es considera necessari ajustar la dotació d'aparcament per a turismes i motocicletes a la demanda màxima prevista i evitar sobredimensionar aquesta dotació.**

L'estudi, d'acord amb el Reial Decret 1053/2014, preveu la reserva de **20 places amb punts de recàrrega per a vehicles elèctrics i 3 punts de recàrrega per a motocicletes** i especifica que, els promotors es comprometen a aplicar la ràtio que estableix el Reial Decret 1053/2014 un cop s'hagin definit les noves places d'aparcament en els projectes constructius.

L'EAMG també preveu, tal com dicta el "documento básico SUA de febrero del 2010", la reserva de **10 places d'aparcament per a PMR**, les quals els promotors també es comprometen a aplicar les ràtios un cop s'hagin definit les noves places d'aparcament en els projectes constructius.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les reserves de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics i les places per a PMR.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

En relació a les places d'aparcament per a la realització de maniobres de càrrega i descàrrega, segons el Decret 344/2006 d'Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, no s'ha de preveure una reserva de places per a les operacions de càrrega i descàrrega per als usos industrials.

Tot i així, l'estudi especifica que, per tal d'aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies i que aquestes no causin impactes en la via pública, hi ha la necessitat de disposar d'espais per a les operacions de càrrega i descàrrega a dins de les parcel·les i així, evitar les operacions a fora de la via pública.

Recomanació 3.

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana incorporar un pla de senyalització des les infraestructures viàries principals que orienti i dirigeixi el flux de vehicles pesants cap al sector.

10. Mesures correctores

L'estudi realitza mesures correctores en les diferents xarxes de mobilitat i algunes relacionades amb la promoció de la utilització dels modes més sostenibles de mobilitat com la creació de Plans de Desplaçaments d'Empresa.

Xarxa de transport públic

L'estudi no realitza propostes específiques en relació al transport públic, a part de l'organitzativa de promoure el transport d'empresa col·lectiu a la zona.

Des de l'equip redactor del present informe **es participi econòmicament en la construcció d'un servei de transport col·lectiu per als treballadors/es del sector d'acord amb les indicacions del mateix EAMG o en cas contrari o de forma complementària que es contempli la millora de l'oferta de transport públic en els moments d'entrada i sortida al lloc de treball.**

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi preveu la creació d'una xarxa interna per al vehicle privat que permeti incrementar la capacitat i millorar-ne la seguretat vial, millorar el nus entra la B-500 i la C-33/C-17 en sentit C-33/C-17 per evitar el gir a l'esquerra, la creació de places d'aparcament per a turismes, motocicletes, PMR i punts de recàrrega per a vehicles i motocicletes elèctrics i la implantació de places amb prioritat per a vehicles compartits.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la proposta.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi, a partir dels punts crítics detectat en l'anàlisi de la xarxa de vianants, proposa la creació d'una xarxa interna de vianants que permeti garantir les connexions i l'accessibilitat, garantir l'accessibilitat al pas subterrani de l'estació de Mollet – Sant Fost i adequar la xarxa de vianants de connexió amb les xarxes urbanes i les parades de transport públic.

En relació a la bicicleta, l'estudi preveu crear una xarxa interna ciclable, adequar la xarxa de bicicletes de connexió amb les xarxes urbanes i amb les parades de transport públic, tot fent accessible el pas soterrat que creua les vies del tren i crear places d'aparcament per a bicicletes.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la proposta.

Recomanació 4.

Es recomana implementar mesures per facilitar la intermodalitat bici-tren-bici, donada la proximitat del sector a l'estació de tren. En aquest sentit resulta recomanable instal·lar un aparcament per a bicicletes segur a l'estació.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi, a partir de l'EMQ del 2006 amb origen i/o destinació Mollet del Vallès, analitza la mobilitat segons el gènere. Es veu com els homes es desplacen més en vehicle privat, mentre que les dones utilitzen més els modes no motoritzats i el transport públic.

En el cas concret de les activitats de l'estudi, com que es preveu que algunes entrades i sortides es realitzin al voltant de les 6 del matí i de les 10 de la nit de forma indistinta per homes i dones, i les dones presenten més inseguretat en els desplaçaments nocturns, l'estudi preveu, per tal de disminuir aquesta sensació d'inseguretat, garantir la il·luminació adequada en la totalitat de l'àmbit i en les connexions amb l'estació i la xarxa urbana.

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

12. 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 considera la incidència de la nova mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica serà de:

- Consum energètic: 2.729 tones/any.
- CO₂: 8.587 tones/any.
- NOx: 5,83 tones/any.
- PM₁₀: 0,26 tones/any.

Recomanació 5.

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana aplicar mesures complementàries que minimitzin la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no realitza cap proposta de finançament i, tal com dicta l'Article 19 secció 1 del Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada "*L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats...*" **l'estudi ha d'incloure una proposta de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada, especialment en relació al finançament dels sistemes de transport col·lectiu.**

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana del sector 7 "Can Prat" de Mollet del Vallès*, 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 **favorable**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal preveure una mínima reserva d'espai més ajustada a les ràtios del Decret 344, si bé s'accepta que inicialment s'instal·li una dotació d'aparcament molt més baixa (similar a la proposada) però ampliable segons la demanda i a càrrec del promotor.
- Per tal de no fomentar la mobilitat en vehicle privat, es considera necessari ajustar la dotació d'aparcament per a turismes i motocicletes a la demanda màxima prevista i evitar sobredimensionar aquesta dotació.
- Cal participar econòmicament en la creació d'un servei de transport col·lectiu per als treballadors/es del sector d'acord amb les indicacions del mateix EAMG o en

cas contrari o de forma complementària que es contempli la millora de l'oferta de transport públic en els moments d'entrada i sortida al lloc de treball.

- Cal que l'estudi inclogui una proposta de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de
Mobilitat