

**Pla especial urbanístic per a l'assignació d'usos a la reserva d'equipament comunitari (c-0) situada a la confluència dels carrers Serra de Galliners i de la Vall Moranta dins l'àmbit de Sant Pau de Riu-sec**

---

PE-152

Març de 2026

Pérez Gil, Celsa  
Expedeixo aquesta DILIGÈNCIA per fer constar que la Junta de Govern Local, en la sessió ordinària de 20 d'abril de 2026, va aprovar inicialment aquest document.

La Vicesecretària  
23/04/2026 15:32

---

**Equip tècnic redactor**

PB2 PROJECTE:

Josep Llobet Bach, arquitecte

Mònica Garriga Grau, arquitecta

## ÍNDEX

<b>A. MEMÒRIA .....</b>	<b>1</b>
1. ANTECEDENTS .....	1
2. MEMÒRIA INFORMATIVA .....	5
2.1 Objecte i finalitat .....	5
2.2 Àmbit d'actuació .....	5
2.3 Estructura de la propietat .....	6
2.4 Promoció.....	7
2.5 Planejament d'aplicació. Règim urbanístic del sòl .....	7
2.6 Altres disposicions sectorials d'aplicació.....	16
2.7 Programa funcional de l'equipament previst .....	20
3. MEMÒRIA JUSTIFICATIVA .....	25
3.1 Marc legal. Procedència del Pla .....	25
3.2 Conveniència i oportunitat del Pla .....	25
3.3 Objectiu del Pla .....	26
3.4 Descripció i justificació de l'ordenació.....	26
3.5. Avaluació ambiental estratègica.....	29
3.6. Avaluació econòmica i financera.....	29
3.7. Avaluació de la mobilitat generada .....	30
3.8. Avaluació de la perspectiva de gènere .....	31
<b>B. NORMATIVA.....</b>	<b>33</b>
DISPOSICIONS GENERALS .....	33
DISPOSICIONS PARTICULARS.....	34
<b>C. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA .....</b>	<b>36</b>
PLÀNOLS D'INFORMACIÓ	
I.01 Situació i emplaçament	1/60.000/ 1/10.000
I.02 Ortofotoplànol	1/4.000
I.03 Planejament vigent	1/2.000
PLÀNOLS D'ORDENACIÓ:	
O.01 Planejament proposat. Qualificació	1/2.000
O.02a Servituds aeronàutiques. General	1/40.000
O.02b Servituds aeronàutiques. Detall	1/5.000
<b>D. ANNEXOS.....</b>	<b>37</b>
D1. Fitxa de l'Àmbit d'expectativa arqueològica AEA-13	
D2. Fitxa de l'Església i Rectoria de Sant Pau de Riu-sec (Element AR.12 CA)	
D3. Fitxa de la Masia de Can Borrell de Sant Pau (Element ARR.19 CA)	
D4. Estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) per la implantació d'un equipament sanitari-assistencial en la confluència dels carrers Serra de Galliners i de la Vall Moranta, dins l'àmbit de Sant Pau de Riu-sec, a Sabadell.	

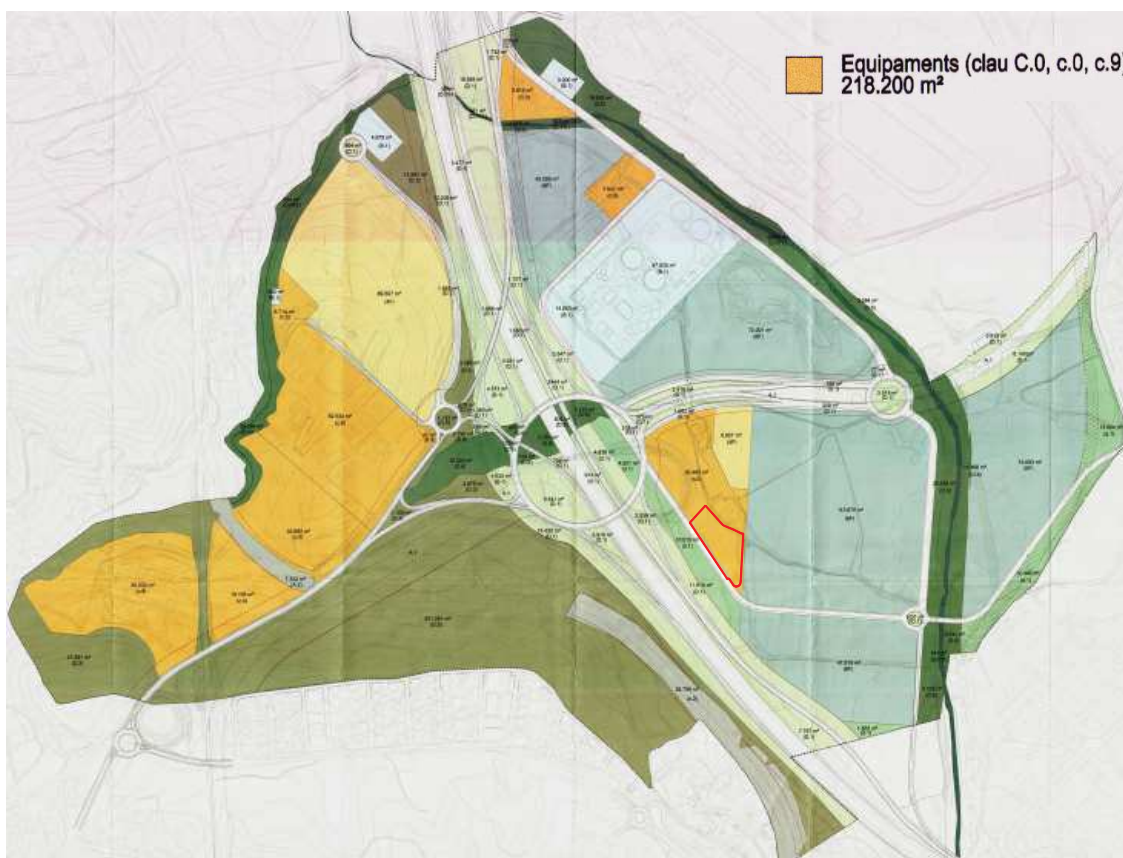


# A. MEMÒRIA

## 1. ANTECEDENTS

El Pla parcial urbanístic de Sant Pau de Riu-sec (PP-6), aprovat definitivament el 20 de novembre de 2006 (DOGC 29.03.07), estableix l'ordenació de l'àmbit de Sant Pau de Riu-sec d'acord amb les determinacions fixades per la MPG-33 (AD 28.07.2006 i DOGC 08.11.2006).

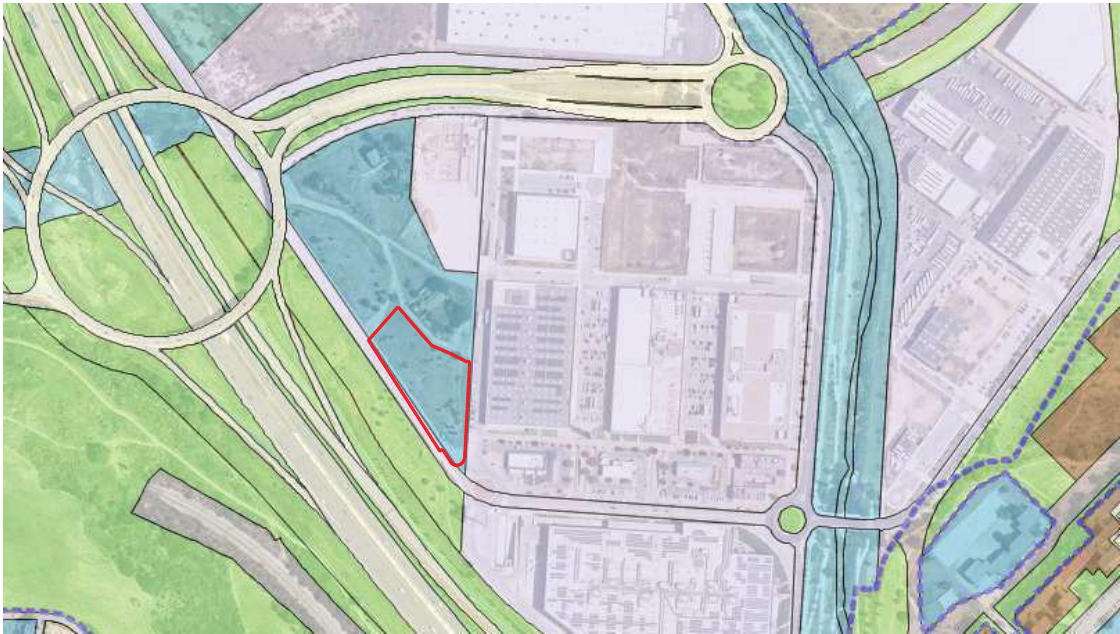
El PP-6 preveu una unitat d'ordenació en la confluència dels carrers Serra de Galliners, de la Vall Moranta i Can Diviu, qualificada com a Reserva d'Equipament Local (clau c-0), amb una superfície de 30.480 m<sup>2</sup> (UE 17. Àmbit església de Sant Pau), la qual tindria una superfície real de 29.770.69 m<sup>2</sup> segons l'adaptació topogràfica.



Plànol 11 (Zonificació) del Text refós del Pla parcial urbanístic de Sant Pau de Riu-sec. Sabadell

Aquesta reserva d'equipament, prevista pel planejament vigent, no ha estat desenvolupada fins al moment i la parcel·la corresponent, de titularitat municipal, es troba actualment sense edificar, a excepció de les edificacions preexistents situades fora de l'àmbit objecte del present Pla especial, concretament l'Església de Sant Pau de Riu-sec i la masia de Can Borrell de Sant Pau, ambdues catalogades pel Pla especial urbanístic de protecció del patrimoni i catàleg de béns arquitectònics, arqueològics i ambientals de Sabadell (PEPS), així com una estació transformadora situada al límit sud de l'àmbit.

Dins d'aquesta qualificació urbanística, l'àmbit del present Pla especial urbanístic se situa a l'extrem sud de la reserva d'equipament, a la confluència dels carrers de la Serra de Galliners i de la Vall Moranta, i ocupa una superfície de 5.793,65 m<sup>2</sup>, corresponent a una porció de la finca municipal qualificada com a sistema d'equipaments comunitaris.



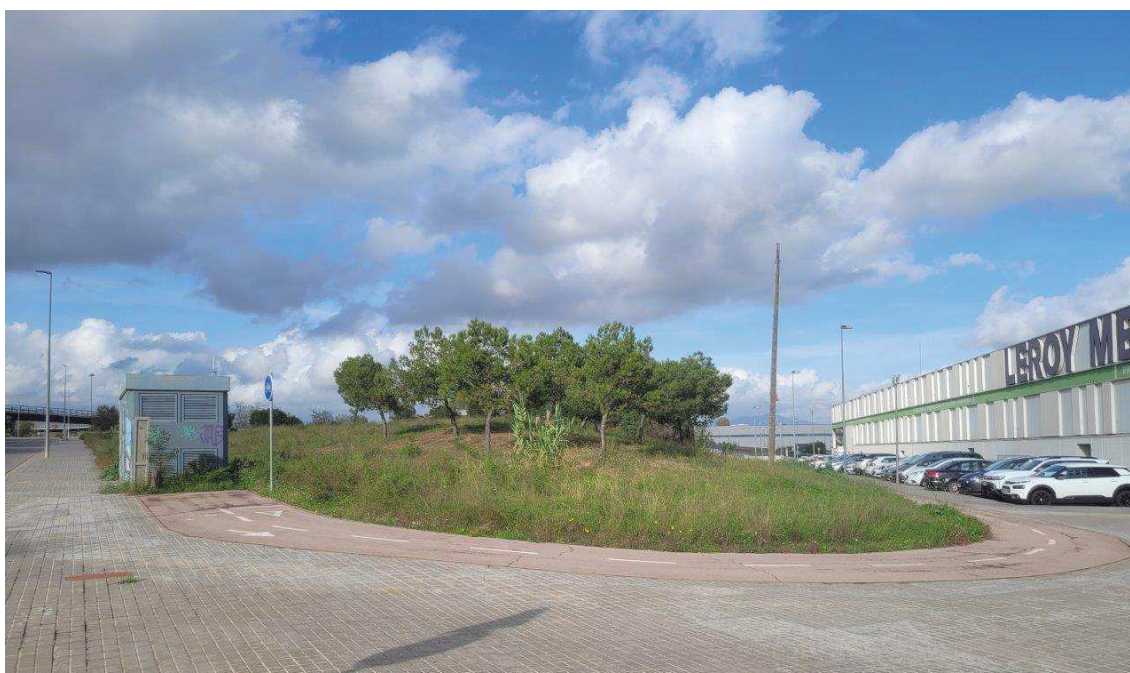
Delimitació de l'àmbit del PEU sobre base de planejament del MUC i fotografia aèria.



Imatges generals de la parcel·la des del carrer Serra de Galliners



Imatge de la parcel·la des del carrer de la Vall Moranta



Imatge de la parcel·la des de la rotonda situada a la cruïlla dels carrers de la Serra de Galliners i de la Vall Moranta

En aquest context urbanístic, caracteritzat per l'existència de sòl de titularitat pública qualificat com a reserva d'equipament comunitari i pendent de desenvolupament, la Fundació CIPO, entitat social sense ànim de lucre fundada a Sabadell, que treballa per millorar la qualitat de vida de les persones amb diversitat funcional, així com a les seves famílies, ha mostrat interès en promoure un equipament privat, per implantar-hi un centre de jardineria com a centre formatiu i ocupacional destinat a persones amb diversitat funcional.

D'acord amb dades disponibles de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT), l'any 2024 hi havia al Vallès Occidental un total de 28 Centres ocupacionals per a persones amb discapacitat, amb una oferta total de 1.336 places corresponents a centres de teràpia ocupacional i serveis ocupacionals d'inserció acreditats pel Departament de Drets Socials.

No obstant això, les estimacions del mateix Departament, aplicant una ràtio del 21,73 % sobre la població de referència, posen de manifest una necessitat potencial de fins a 2.152 places a escala comarcal, fet que evidencia una bretxa aproximada de 816 places, de les quals una part significativa es concentra al municipi de Sabadell.

En aquest marc, l'Ajuntament aprecia i valora l'interès públic que té possibilitar la implantació d'un nou equipament comunitari destinat a centre ocupacional i formatiu de caràcter sanitari-assistencial, orientat a la inclusió social, formativa i laboral de persones amb diversitat funcional, en el qual les activitats de jardineria i medi ambient constitueixen el suport funcional del projecte ocupacional.

Atès l'interès públic de la proposta, la disponibilitat del sòl i que la qualificació urbanística de la parcel·la pot admetre el tipus d'equipament plantejat, l'Ajuntament considera adient obrir el procediment per a fer una concessió administrativa de domini públic per a ús privatiu de la finca municipal indicada.

Paral·lelament, i atès que la finca municipal es troba qualificada com a reserva d'equipament local (clau c-0), resulta necessari procedir a l'assignació de l'ús dominant adequat per permetre la implantació d'un equipament de les característiques descrites. En aquest marc, l'Ajuntament de Sabadell promou la formulació del present Pla especial urbanístic d'assignació d'usos, amb la finalitat de possibilitar la implantació d'un equipament comunitari de caràcter sanitari-assistencial destinat a donar resposta a necessitats socials d'interès públic.

## 2. MEMÒRIA INFORMATIVA

### 2.1 Objecte i finalitat

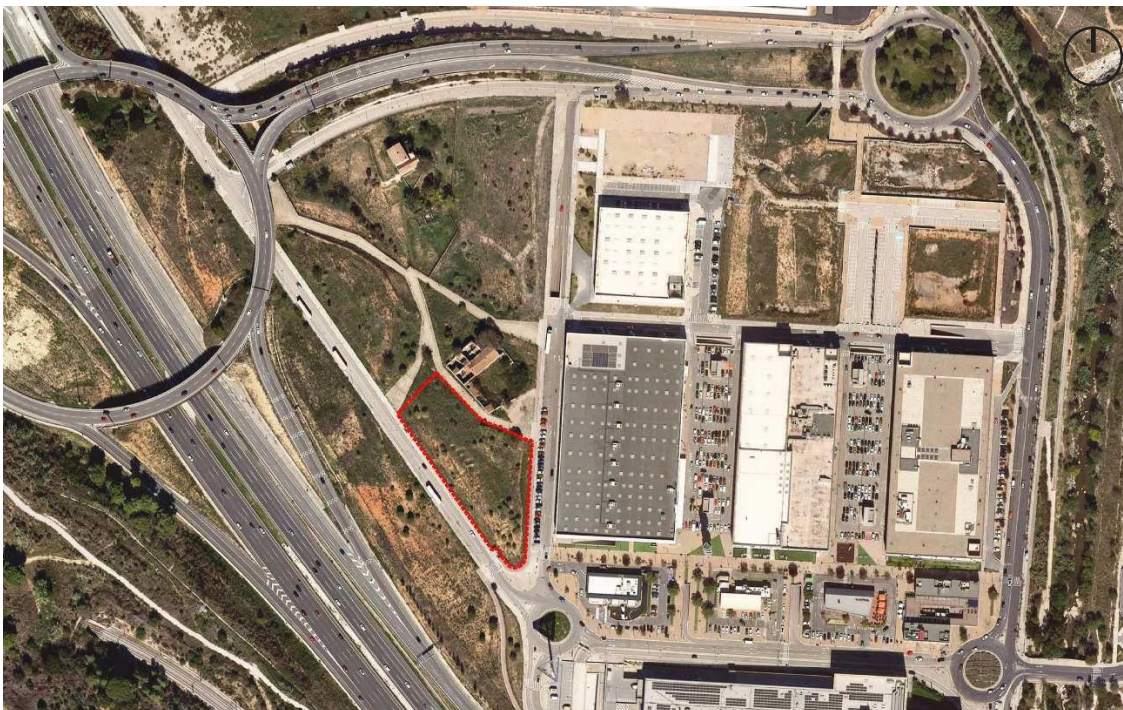
L'objecte del Pla especial urbanístic de desenvolupament és l'assignació d'usos als terrenys situats a la confluència dels carrers Serra de Galliners i de la Vall Moranta, dins l'àmbit de Sant Pau de Riu-sec de Sabadell, qualificats com a reserva local del sistema d'equipaments comunitaris (clau c-0), a fi de possibilitar-hi la implantació d'un Centre de jardineria com a Centre formatiu i ocupacional destinat a persones amb diversitat funcional.

### 2.2 Àmbit d'actuació

L'àmbit del present Pla especial urbanístic s'ubica dins l'illa delimitada pels carrers Serra de Galliners, de la Vall Moranta i Can Diviu, a l'àmbit de Sant Pau de Riu-sec de Sabadell, concretament al seu extrem sud, on conflueixen els carrers de Serra de Galliners i de la Vall Moranta.

La parcel·la es troba delimitada pel nord, per la resta de sistema d'equipament i, concretament, la finca de Can Borrell; per l'est, pel carrer de la Vall Moranta; i pel sud-oest, pel carrer de la Serra de Galliners i té una superfície de 5.793,65 m<sup>2</sup> segons delimitació proposada dins de la parcel·la d'equipament.

El present Pla especial pretén determinar l'ús únicament de la porció situada més al sud, corresponent a l'àmbit d'actuació, i no modifica la qualificació c-0 per la resta d'equipament, atès que no forma part de l'àmbit del Pla especial ni del seu objecte.



Imatge aèria de l'entorn, amb l'àmbit delimitat amb una línia vermella.



Imatge aèria de detall de l'emplaçament, amb l'àmbit delimitat amb una línia vermella.

El punt més alt de l'àmbit se situa en el límit nord, en contacte amb el camí d'accés a Can Borrell des del carrer de la Serra de Galliners (+128,87); la parcel·la presenta un desnivell d'aproximadament 4 metres al llarg del carrer de la Serra de Galliners i continua baixant en la rotonda i al llarg del carrer de la Vall Moranta, on se situa la seva cota més baixa (+124,20), en l'extrem nord. El carrer de la Serra de Galliners té un pendent del 3,12% i el carrer de la Vall Moranta es pot considerar pla en aquest tram, entorn a la cota 124,30. El límit nord de l'àmbit amb la parcel·la veïna va resseguir el camí peatonal existent i salva el desnivell existent entre els dos carrers.

La parcel·la actualment és un solar sense edificar i disposa de tots els serveis urbans. En l'extrem sud del carrer de Serra de Galliners una estació transformadora marca el límit de l'àmbit i en aquest punt s'inicia un carril bici que delimita el límit est de l'àmbit en contacte amb el carrer de la Vall Moranta.

### **2.3 Estructura de la propietat**

Els terrenys de l'àmbit són de titularitat pública i es corresponen a una finca de propietat municipal.

Es correspon amb part de la finca registral 5781, inscrita al volum 3892, llibre 176, foli 85 del Registre de la Propietat número 5 de Sabadell i, segons el cadastre, amb part de la parcel·la cadastral 5462002DF2956C0001LH, que correspon a tot l'àmbit qualificat d'equipament.

La finca pertany a l'Ajuntament de Sabadell per títol de cessió obligatòria i gratuïta, com a adjudicació de terrenys per al Sistema d'equipaments comunitaris i es correspon amb una porció de la finca resultant 22 del Text refós del Projecte de reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica del Pla parcial urbanístic "Sant Pau de Riu Sec".

## 2.4 Promoció

La promoció del Pla especial urbanístic és d'iniciativa pública i el formula l'Ajuntament de Sabadell.

## 2.5 Planejament d'aplicació. Règim urbanístic del sòl

### 2.5.1 Figures de planejament urbanístic

#### A. Vigent

- Pla general municipal d'ordenació de Sabadell (**PGMOS**), (DOGC, 7.01.1994) i Text refós del PGMOS (**MPG-8-TR**), aprovat definitivament el 31 de juliol de 2000 (DOGC 2.10.2000).
- Text refós de la Modificació puntual del pla general d'ordenació a l'àmbit de Sant Pau de Riu-sec (**MPG-33**), aprovat definitivament en data 28 de juliol de 2006 (DOGC 08.11.2006).
- Text refós del Pla parcial urbanístic de Sant Pau de Riu-sec (**PP-6**), aprovat definitivament en data 20 de novembre de 2006 (DOGC 29.03.07).
- Text refós del Pla especial d'intervenció en el paisatge urbà (**PE-51TR**), aprovat definitivament en data 22 de febrer de 2007 (DOGC 03.05.2007).
- Modificació puntual del sistema d'equipaments comunitaris del Pla general municipal d'ordenació de Sabadell (**MPG-115**), aprovada definitivament en data 16 de juliol de 2018 (DOGC 14.09.2018).
- Modificació puntual del Pla general municipal d'ordenació de Sabadell per a la regulació de l'ús de serveis funeraris (**MPG-123**), aprovada definitivament en data 13 de març de 2020 (DOGC, 18.06.2020).
- Text refós del Pla especial urbanístic de protecció del patrimoni i catàleg de béns arquitectònics, arqueològics i ambientals de Sabadell, PEPS (**PE-131**), aprovat definitivament en data 23 de gener de 2024 (DOGC, 05.03.2024).

#### B. En tramitació

- Text refós i modificació del Pla general municipal d'ordenació de Sabadell (**MPG-117**) aprovat provisionalment en data 14 de desembre de 2021.
- Modificació del Pla parcial de Sant pau de Riu-sec (**PP-6M**), aprovada provisionalment en data 8 de setembre de 2020.

### 2.5.2 Instruments de gestió i execució

- Text refós del Projecte de reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica del Pla parcial urbanístic "Sant Pau de Riu Sec", aprovat definitivament en data 25 de juliol de 2008, inscrit al Registre de la propietat el 15 de desembre de 2008.

- Projecte complementari al projecte d'urbanització bàsica del sector Sant Pau de Riu Sec, endegament del riu, aprovat definitivament en data 25 de juliol de 2008.
- Projecte d'urbanització d'obres bàsiques i complementàries del sector "Sant Pau de Riu Sec", aprovat definitivament en data 21 d'abril de 2011.

### 2.5.3 Règim urbanístic del sòl

L'àmbit objecte d'aquest del Pla especial es troba inclòs en el polígon d'actuació urbanística únic delimitat pel Pla parcial urbanístic del sector "Sant Pau de Riu Sec" (PP-6). L'àmbit del polígon d'actuació coincideix amb l'àmbit del Pla parcial.

Les cessions obligatòries i gratuïtes es troben realitzades i s'han completat la major part de les obres d'urbanització, restant encara la liquidació definitiva d'aquestes, atès que cal finalitzar alguns punts.

La parcel·la es correspon amb una porció de la finca resultant 22 del Text refós del Projecte de reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica del Pla parcial urbanístic "Sant Pau de Riu Sec".

El règim urbanístic del sòl dels terrenys inclosos en l'àmbit d'aquest Pla especial urbanístic, és:

- Classificació: Sòl urbanitzable programat
- Qualificació: Sistema d'equipaments comunitaris. Reserva local d'equipament (clau c-0)

Els paràmetres d'edificabilitat i ocupació són:

- Índex d'edificabilitat neta: 1 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s.
- Ocupació màxima: 60%

A continuació, es mostra el contingut dels apartats dels articles 227, 228 i 229 de les NNUU del PGMOS, d'aplicació a l'àmbit, que regulen el sistema d'equipaments comunitaris (C/c). L'article 228 en la redacció donada per l'MPG-115 i l'MPG-123, i l'article 229 en la redacció donada per la MPG-115:

***"Art. 227 – Règim general. (NB)***

1. *En l'obtenció, la projecció, el finançament, la construcció, l'ús, l'explotació i la conservació dels equipaments i les dotacions comunitàries s'observarà allò que disposen aquestes Normes i la legislació sectorial vigent per a cadascuna de les matèries.*
2. *Els espais no ocupats per les edificacions i que constitueixin l'entorn d'aquests equipaments es sistematitzaran com a espais lliures enjardinats."*

***"Art. 228 - Condicions d'ús. (NB)***

1. *Usos admesos als equipaments comunitaris, reserves i dotacions privades.*

*[...]*

- b) *Usos admesos en les reserves d'equipaments generals o locals (C-0/c-0)*

:

- *Educatiu*
- *Sanitari-assistencial*
- *Associatiu*
- *Esportiu*
- *Serveis urbans*
- *Cultural*
- *Oficines i serveis (restringit a locals i edificis destinats a activitats de caràcter administratiu pròpies de l'Administració Pública)*
- *Comerç (restringit a la venda al detall d'aliments i productes de primera necessitat, referent al mercat públic)*
- *Lleure*
- *Serveis funeraris*

[...]

d) *Usos compatibles en els equipaments comunitaris (C / c) i dotacions privades (c-9):*

*Per als equipaments comunitaris i dotacions privades seran usos compatibles en general tots els usos específics admesos als equipaments amb la condició de no ser contradictoris amb l'ús dominant. S'entendrà que un ús és contradictori amb l'ús dominant quan impedeixi o dificulti l'establiment d'aquest ús. Els usos compatibles, junt amb els seus possibles usos complementaris, hauran de ser minoritaris en relació als usos dominants admesos.*

*Aquesta regulació normativa no és d'aplicació en els equipaments esportius (clau C-4 /c-4) ni en els equipaments educatius (clau C-1/c-1).*

*El subsol dels sistemes d'equipaments que ja siguin de titularitat pública es podrà destinar a l'aparcament de vehicles el qual tindrà la consideració d'ús compatible. Aquest aparcament també contindrà les places d'aparcament amb caràcter d'us complementari obligatori de l'ús de l'equipament. Aquesta activitat d'aparcament podrà desenvolupar-se directament o indirectament en règim de concessió administrativa.*

e) *Usos complementaris en els equipaments comunitaris (C / c) i dotacions privades (c-9):*

*S'entén per ús complementari en el sistema d'equipaments comunitaris i dotacions privades, aquell ús o usos específics d'equipaments que es generen a partir de l'ús dominant o compatible assignat i el complementen funcionalment. Aquests usos hauran de ser minoritaris en relació a l'ús que complementen i no podran existir independentment d'aquest. Aquests usos queden limitats a un 10% del sostre de l'ús al qual complementa.*

*De manera excepcional i justificada, també es poden admetre com a usos complementaris determinats usos específics amb les següents condicions:*

- *Comercial: haurà d'estar limitat a un 5 % del sostre de l'ús al qual complementa.*
- *Restauració: haurà d'estar limitat a un 10 % del sostre de l'ús al qual complementa.*
- *Aparcament de vehicles: s'entendrà com a ús complementari obligatori de tota la resta d'usos (dominant, compatibles i complementaris) que es puguin assignar als equipaments, amb les previsions mínimes establertes pel planejament i ordenances reguladores en funció de cada ús.*

*El subsol dels sistemes d'equipaments que ja siguin de titularitat pública es podrà destinar a l'ús d'aparcament de vehicles, el qual també contindrà les places d'aparcament amb caràcter d'us complementari obligatori. Aquesta activitat d'aparcament podrà desenvolupar-se en règim de concessió administrativa o altra forma de gestió directa.*

[...]

2. Assignació i modificació dels usos admesos:

[...]

- e) A les reserves d'equipament general (C-0) o local (c-0), l'assignació de l'ús dominant es realitzarà mitjançant un pla especial urbanístic d'iniciativa pública.

*Per tal de preservar la unitat de règim jurídic i urbanístic en aquells sòls qualificats com a reserva d'equipaments generals (C-0) que pertanyen a més d'un terme municipal, la definició d'usos mitjançant el pla especial corresponent, es farà amb la participació i coordinació de totes les entitats locals implicades i Administracions competents.*

*L'assignació de l'ús dominant concret legitima la seva expropiació per l'Administració actuant, conforme a la legislació urbanística vigent, sempre que prèviament s'hagi determinat i justificat mitjançant l'aprovació d'un pla especial de promoció pública la necessitat de la titularitat pública de l'equipament.*

[...]

**“Art. 229 - Condicions de l'ordenació i l'edificació.**

(NB)

1. El sistema d'ordenació dels equipaments comunitaris generals i locals serà per volumetria específica, quedant regulats amb els paràmetres urbanístics propis d'aquest sistema d'ordenació, per bé que les construccions i instal·lacions s'adequaran a l'entorn urbà on s'insereixin. En aquest sentit, la delimitació i el nombre màxim de plantes de l'edificació establert pels sistemes d'equipaments al plànol de condicions d'edificació d'aquest Pla general (sèrie N-3, escala 1:1.000) passa a tenir caràcter indicatiu.

*S'exceptuen de la norma comú aquells equipaments i dotacions comunitàries amb condicions d'ordenació específiques per als quals el Pla general determina directament les condicions d'edificació en el plànol de condicions d'edificació (sèrie N-3, escala 1:1.000) o bé, per estar inclòs en un àmbit del Pla especial de protecció, o bé per contenir condicions específiques provinents del Pla general o del planejament derivat. Aquests equipaments amb condicions específiques queden localitzats en els plànols d'ordenació O-1 a O-4 d'aquesta Modificació de pla*

*L'ordenació dels equipaments generals i dotacions comunitàries privades seguirà, en qualsevol cas, les determinacions següents*

- a) S'adequarà a les característiques de l'edificació de la zona i del paisatge urbà on se situï.  
b) Es resoldran arquitectònicament els problemes que ocasionin les parets mitgeres, evitant que quedin vistes.  
c) Es prestarà especial atenció al tractament dels espais no edificats de la parcel·la.

[...]

5. Els paràmetres d'edificació aplicables per als equipaments comunitaris locals (c) són els següents:

- a) Edificabilitat i ocupació:

- Índex d'edificabilitat neta sobre parcel·la: 1,0 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s
- Ocupació màxima de la parcel·la: 60%

- b) Els equipaments locals s'edificaran d'acord amb l'ordenació de volums que definirà el projecte d'obres de l'equipament. El projecte incorporarà la justificació de l'ordenació de volums atenent al programa de necessitats i garantirà l'adequada relació entre la proposta i els valors de paisatge urbà de l'entorn on s'ha d'inserir. En conseqüència, caldrà que incorpori totes aquelles justificacions referides a la incidència en l'entorn, l'impacte de l'equipament en el trànsit de persones i vehicles, la dotació d'aparcament davant el moviment que el propi equipament comporti, l'assolellament i les que es consideri necessàries.

- c) Ajust de paràmetres:

*Tots els equipaments de caràcter local tindran la possibilitat d'introduir ajustos puntuals per a determinats paràmetres, sempre i quan no es superi el 20% d'increment per als paràmetres d'edificabilitat, ocupació màxima i a la vegada es justifiqui degudament en el projecte d'obres,*

*l'ordenació de volums atenent al programa de necessitats i l'adequada relació entre la proposta i els valors de paisatge urbà de l'entorn on s'ha d'inserir.*

*Quan l'equipament s'ordeni pel sistema d'ordenació d'alineació de carrer es podran realitzar, a més, ajustos en els paràmetres corresponents a aquest sistema d'ordenació, sempre que, des de la necessitat del programa funcional, es justifiqui degudament la integració volumètrica de l'edificació en l'entorn sense produir distorsions a l'espai públic i edificacions veïnes. Els paràmetres urbanístics que es poden ajustar són els següents:*

- *Alçada de l'edificació (l'alçada reguladora màxima i la determinació del punt de referència per al seu amidament.)*
- *Alçada de les plantes (alçada lliure, alçada total per planta i alçada útil.)*
- *Plantes de l'edifici (planta soterrània, planta baixa, planta baixa amb altell i planta pis).*
- *Fondària edificable.*

*S'entén que aquests ajustos puntuals no precisaran de la tramitació de cap figura de planejament. Únicament és obligatori formular i tramitar un pla de millora urbana en aquells casos en que el projecte comporti alguna solució singular en que es requerirà d'aquest instrument per a la correcta ordenació.*

d) *Propostes singulars.*

*Es considerarà com a singulars aquelles propostes en que l'equipament, ja sigui per raons funcionals o per necessitats d'una estructuració especial de l'àmbit urbà on se situa, s'hagi de resoldre amb una ordenació en que es superi en més d'un 20% algun dels paràmetres reguladors establerts pel planejament vigent dels definits a l'apartat anterior. En aquests casos caldrà determinar l'ordenació volumètrica mitjançant un pla de millora urbana que justifiqui l'ordenació més adient i l'abast de l'ajust dels paràmetres.*

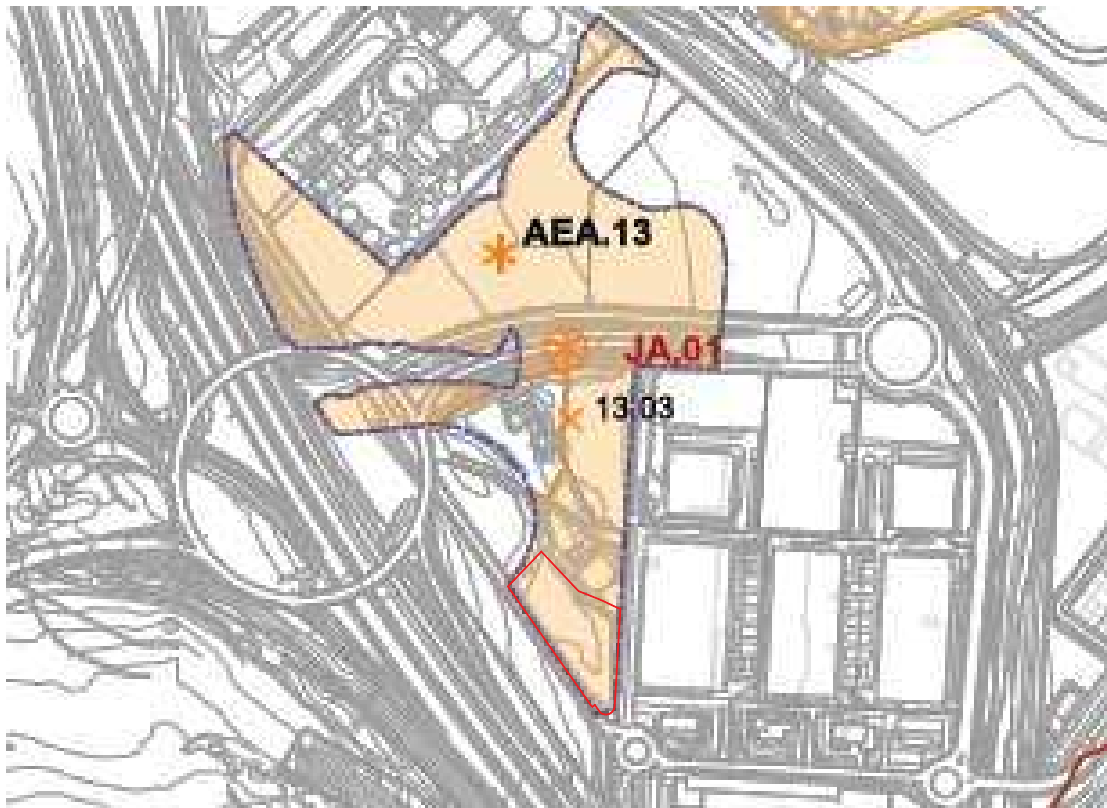
[...]"

#### **2.5.4 Protecció patrimonial**


D'acord amb el Text refós del Pla especial urbanístic de protecció del patrimoni i catàleg de béns arquitectònics, arqueològics i ambientals de Sabadell, PEPS (PE-131), aprovat definitivament en data 23 de gener de 2024 (DOGC, 05.03.2024), l'àmbit del Pla especial se situa en l'Àmbit d'Expectativa Arqueològica AEA-13.BARP Sant Pau de Riu-Sec- Camp d'Aviació.

Pel que fa a Béns arquitectònics, justament al nord de l'àmbit però fora de la parcel·la objecte del present Pla especial, trobem l'antiga masia i molí de vent de Can Borrell de Sant Pau, que conformen l'element ARR.19.CA, en la Tipologia d'Arquitectura Residencial Rural (ARR), i l'Església i rectoria de Sant Pau de Riu-sec, catalogades amb el número AR.12.CA dins la Tipologia d'Arquitectura Religiosa (AR), tots ells amb la categoria de BCIL.

A continuació s'adjunta un fragment del plànol resum Nr2 de Béns arqueològics i paleontològics del PE-131 i del plànol de detall Nd1-32 de Béns arquitectònics, amb la superposició de l'àmbit del Pla especial i als Annexos D1, D2 i D3 s'adjunten les fitxes completes del PEPS dels 3 elements.





## PATRIMONI ARQUEOLÒGIC I PALEONTOLÒGIC


 Límit de terme municipal

### Béns arqueològics i paleontològics (BARP)

 AEA - Àrea d'Expectativa Arqueològica


 JP - Jaciment Paleontològic

 JA - Jaciment Arqueològic


 EIA - Elements d'Interès Arqueològic

### Llocs d'intervenció arqueològica (de caràcter informatiu)

 <sub>01</sub> No exhaurit / no intervingut

 <sub>01</sub> Exhaurit / amb resultats negatius


### Llocs de troballes paleontològiques (de caràcter informatiu)

 <sub>00</sub> Lloc de troballes

### Categoria de protecció

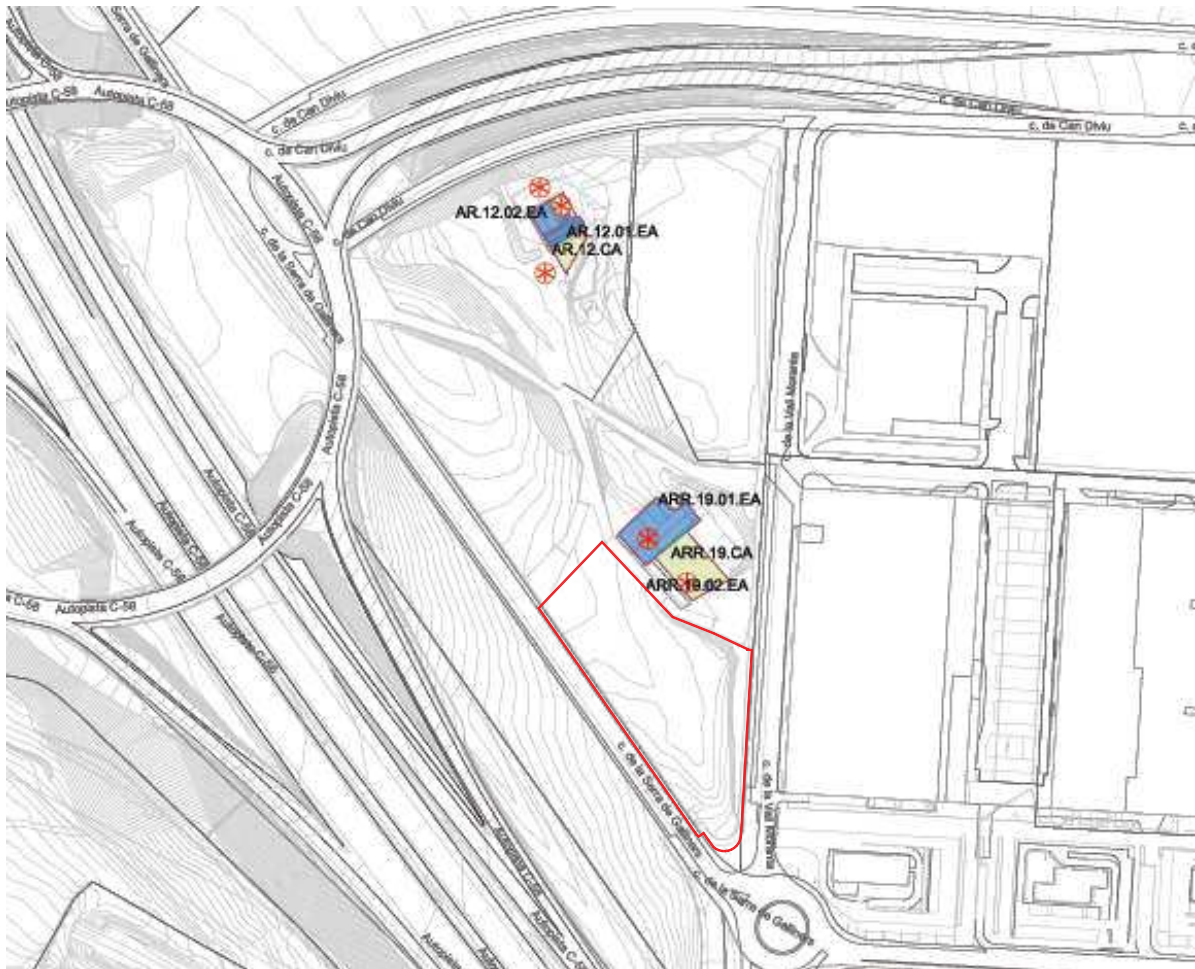
 BCIN - Bé Cultural d'Interès Nacional

 BCIL - Bé Cultural d'Interès Local


 BPU - Bé amb Protecció Urbanística


 EPA - Espai de Protecció Arqueològica

Imatge de superposició de l'àmbit del Pla especial sobre detall del plànol resum Nr2 de Béns arqueològics i paleontològics del PE-131



 Límit dels béns (elements / conjunts arquitectònics)


 Límit dels elements dins d'un conjunt

 Entorn de protecció

#### NIVELL DE PROTECCIÓ

-  1. Integral
-  2. Conservació
-  3. Parcial
-  4. Ambiental
-  5. Documental
-  Espais lliures protegits

#### CATEGORIA DE PROTECCIÓ

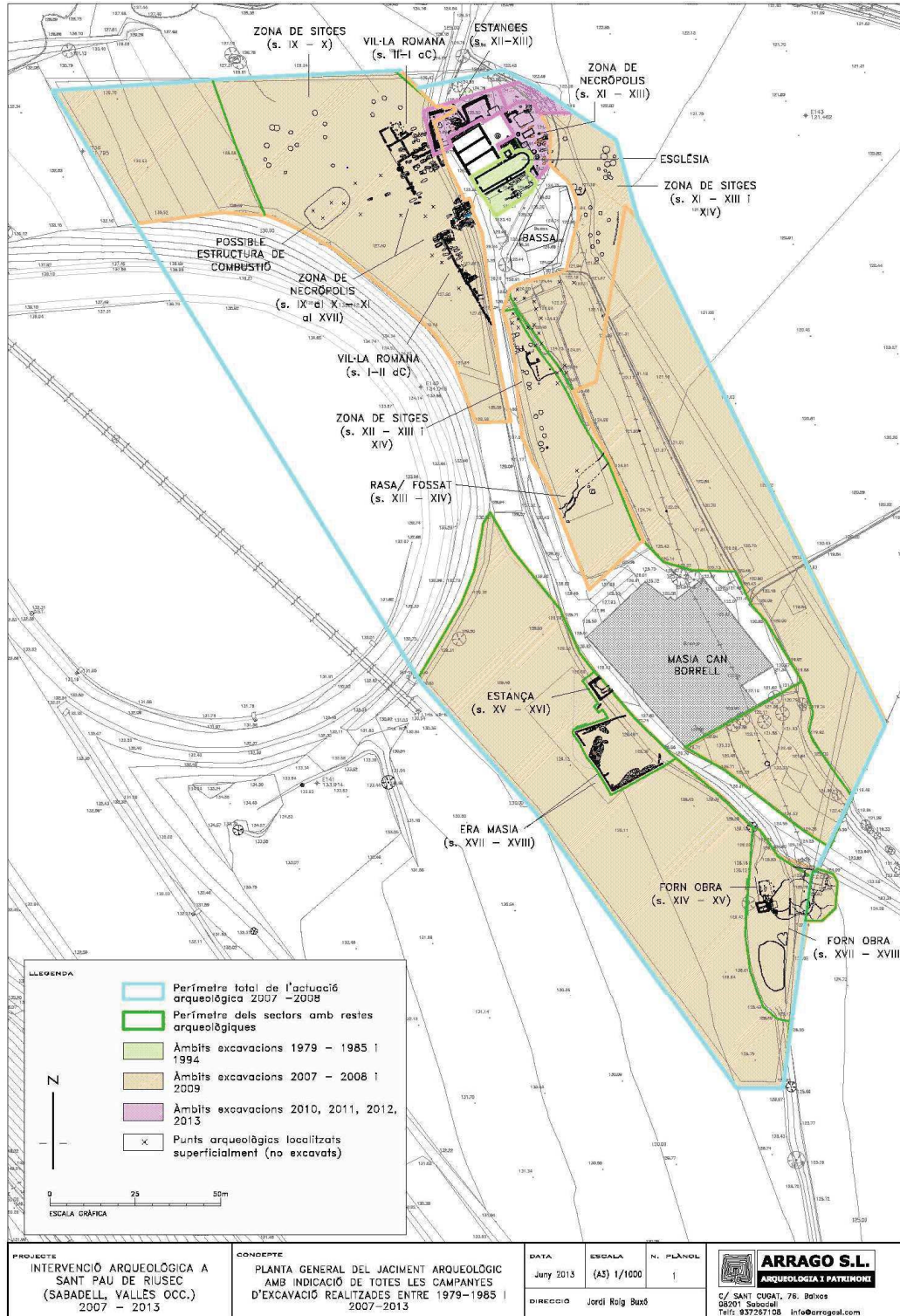
-  BCIN
-  BCIL
-  BPU

#### CLASSES DE BÉNS

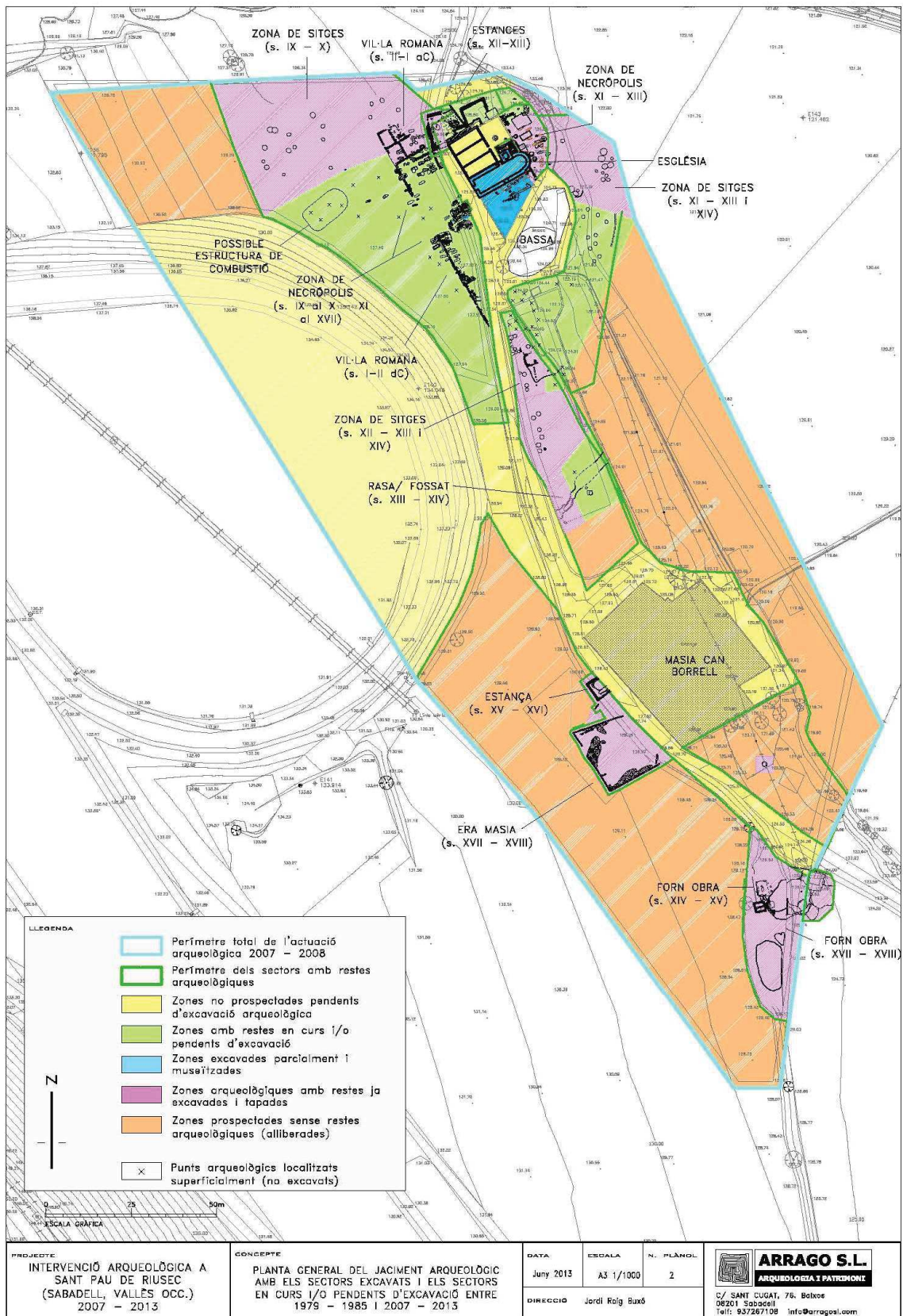
- EA Elements arquitectònics
- CA Conjunts arquitectònics
- AM Ambients

Imatge de superposició de l'àmbit del Pla especial sobre el plànol de detall Nd1-32 de Béns arquitectònics del PE-131

En relació a l'àmbit d'expectativa arqueològica, des de 1979 i fins el 2013 s'han efectuat diverses campanyes d'estudi i excavació. A continuació s'adjunten imatges de la planta general del jaciment arqueològic amb indicació de les diverses campanyes d'excavació realitzades i de les zones que han estat arqueològicament explorades o pendents de prospecció.



Planta general del jaciment arqueològic amb indicació de les campanyes d'excavació realitzades.



Planta general del jaciment arqueològic amb indicació de les zones prospectades i de les zones pendents d'excavació.

### **2.5.5 Paisatge urbà**

D'acord amb Text refós del Pla Especial d'Intervenció en el Paisatge Urbà (PEIPU) (PE-51-TR), els terrenys objecte d'aquest pla es troben en l'àmbit NAU de normes d'aplicació urbana.

### **2.5.6 Precisions relatives a usos comercials**

L'àmbit es troba en la zona d'àrea exclosa de la trama urbana consolidada comercial (AET).

## **2.6 Altres disposicions sectorials d'aplicació**

Els plans urbanístics han de respectar les servituds i altres limitacions derivades de la legislació sectorial que condicionen l'ordenació urbanística del territori, les quals s'han de reflectir en els plànols d'ordenació dels plans urbanístics i, si s'escau, en els plànols d'informació, d'acord amb el que estableix l'article 99.1 del Reglament de la Llei d'urbanisme (Decret 305/2006, de 18 de juliol).

A continuació, s'expliquen les afectacions sectorials d'aplicació sobre l'àmbit del pla a tenir en consideració.

### **2.6.1 Servituds aeronàutiques**

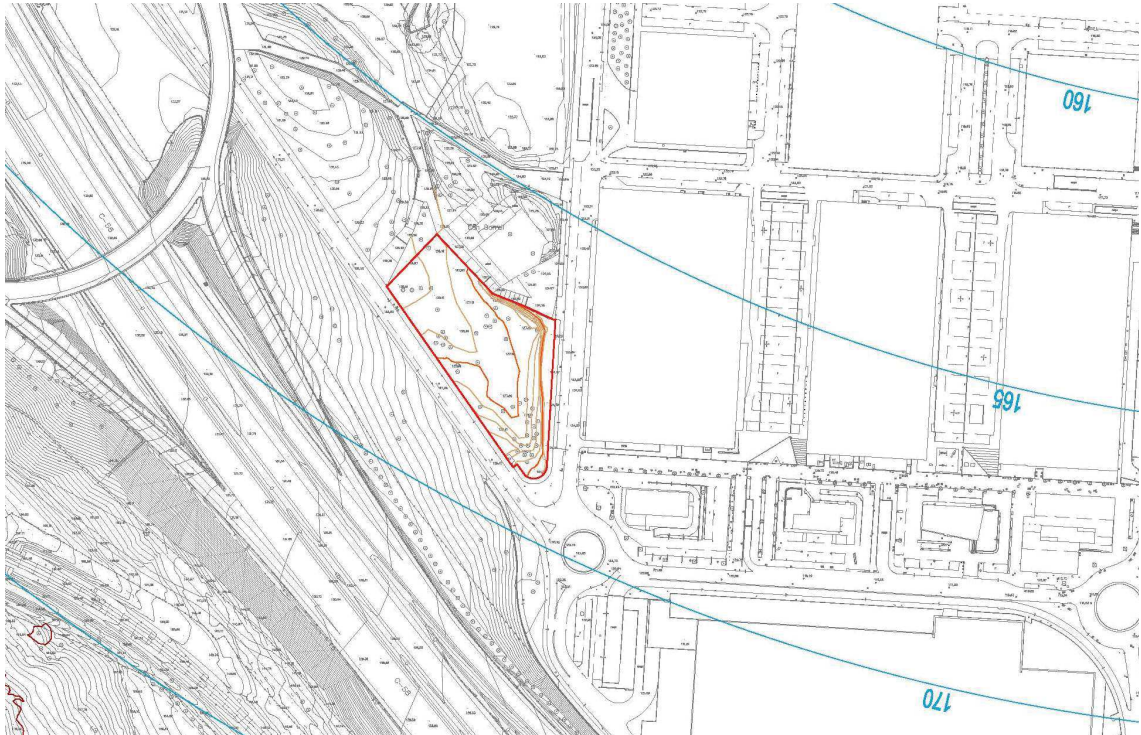
Una part significativa del terme municipal de Sabadell resta inclòs dins les servituds d'aeròdrom, radioelèctriques i de limitació d'activitats, derivades de l'Aeroport de Sabadell, establertes d'acord amb la normativa estatal vigent.

Les servituds aeronàutiques s'estableixen i es regulen, amb caràcter general, pel Reial Decret 369/2023, de 16 de maig, mentre que les servituds específiques de l'Aeroport de Sabadell es determinen mitjançant el Reial Decret 715/2023, de 25 de juliol.

Aquest Reial Decret defineix les condicions que han de complir les servituds aeronàutiques, tant les servituds d'aeròdrom, les de les instal·lacions radioelèctriques aeronàutiques, com les de limitació d'activitats. També determina el procediment per a l'establiment i els efectes d'aquestes servituds, així com els procediments i autoritzacions necessaris per a realitzar actuacions en els àmbits afectats per les mateixes.

L'Estudi aeronàutic que incorpora el Pla parcial PP6 de Sant Pau de Riu-sec, redactat conforme les servituds aeronàutiques vigents en el moment de la seva aprovació, establia que la cota absoluta màxima de les construccions del nou equipament, els elements que es situessin en la seva coberta i qualsevol altre element en l'àmbit del Pla especial, no podien superar la cota absoluta de +165 metres sobre el nivell mitjà del mar (AMS L).

Atès que les servituds aeronàutiques de l'Aeroport de Sabadell han estat modificades posteriorment mitjançant normativa estatal, la determinació definitiva de les cotes màximes d'edificació s'haurà de verificar i, si escau, actualitzar en fase de projecte, d'acord amb les servituds aeronàutiques vigents establertes pel Reial Decret 715/2023, de 25 de juliol, o mitjançant l'informe favorable de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.



Superposició de les servituds aeronàutiques de l'aeroport de Sabadell sobre l'àmbit del Pla especial urbanístic

La normativa específica que regula les servituds aeronàutiques comuns a les zones i sistemes del PPU-6 estableix el següent:

**Art. 19 Servituds aeronàutiques comunes a totes les zones i sistemes**

1. *No s'admeten usos residencials, educatius o sanitaris en les àrees sotmeses a afeccions acústiques originades en l'operació de les aeronaus a l'Aeroport de Sabadell (vegeu plànol 20. Unitats d'execució). Aquestes àrees inscriuran en el corresponent Registre l'afecció sonora en els termes següents:*

*"Aquesta finca es troba en una zona sotmesa a un nivell d'afecció sonora produïda pel sobrevol d'aeronaus, procedents de les maniobres de les aeronaus que operen a l'aeroport de Sabadell, de més de  $Leq\ dia = 60\ db\ (A)$  (nivell sonor continu expressat en decibels escala A, corresponent a la mateixa quantitat d'energia que el soroll real variable considerat, en un punt determinat, durant tot el període diürn o nocturn)".*

2. *Les construccions hauran d'estar convenientment insonoritzades per a complir els nivells d'immissió establerts en la Norma NBE CA-88, qualsevol que sigui l'ús que es plantegi en cada cas.*
3. *Cap construcció, incloses antenes, remats decoratius (cartells, il·luminació, parallamps, xemeneies, equips d'aire condicionat, caixes d'ascensors, o qualsevol afegit sobre aquestes construccions, així com els mitjans mecànics necessaris per a la seva construcció (grues, etc..) ni modificacions del terreny o objecte fix (postes, antenes, cartells, tòtems publicitaris, etc.) sobrepassaran les superfícies limitadores de les servituds aeronàutiques legals de l'Aeroport de Sabadell, que estan representades en el plànol de Servituds Aeronàutiques Legals en la Modificació del Pla d'Ordenació*

*Urbanística i en el plànol 20. Unitats d'execució d'aquest Pla parcial urbanístic, llevat que es demostrï que no es compromet la seguretat ni queda afectada de manera significativa la regularitat de les operacions de les aeronaus, d'acord amb les excepcions contemplades en els articles 7 i 9 del Decret 584/72, sobre Servituds Aeronàutiques, modificat per Decret 2490/74 i Real Decret 1541/2003.*

4. *La reclassificació i requalificació que augmenti les alçades d'aquelles zones en les quals el terreny vulnera o es troba pròxim a les cotes de la superfície horitzontal interna, o bé l'alçada, postes, antenes, etc., que vulnerin dita superfície, queda pendent d'informe favorable de la Direcció General d'Aviació Civil, prèvia remissió per part de l'Ajuntament d'un estudi aeronàutic en el qual es demostrï que no es compromet la seguretat ni queda afectada de manera significativa la seguretat de les operacions de les aeronaus. S'inclou al final d'aquest document l'estudi aeronàutic redactat per Aeroyur.*
5. *Cap de les instal·lacions previstes en l'actuació emetrà fum ni pols en nivells que constitueixin un risc per a les aeronaus que operen a l'aeroport de Sabadell, en compliment amb l'article 10 del Decret 584/72 de Servituds Aeronàutiques.*
6. *L'aixecament de qualsevol construcció o estructura (postes, antenes, etc.) i la instal·lació dels mitjans necessaris per a la seva construcció requerirà resolució favorable, conforme als articles 29 i 30 del Decret 584/72 sobre Servituds Aeronàutiques.*

D'acord amb l'Estudi de l'afectació del Pla parcial d'edificació de Sabadell en les radio-ajudes de l'Aeroport de Sabadell, redactat el febrer de 2006, la parcel·la no penetra en la zona de seguretat del NDB de l'Aeroport ni requereix una limitació d'alçària inferior a 10 m per no vulnerar la zona de seguretat del NDB. Es considera que la parcel·la no interferirà amb les radio-ajudes en les que es basen els procediments d'aproximació a l'Aeroport de Sabadell.

En conseqüència, no s'estableixen limitacions addicionals d'alçària per raó de les ràdio-ajudes aeronàutiques.



**Figura 6.**  
**Parcel·les afectades per la zona de seguretat del NDB.**

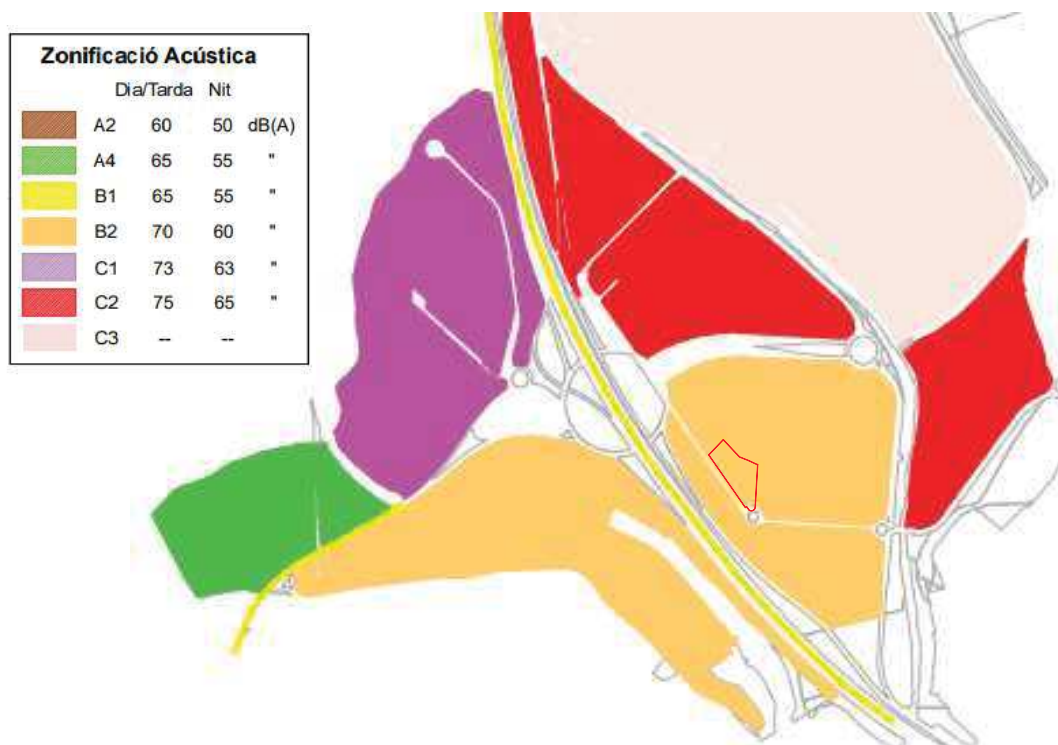
## 2.6.2 Protecció contra la contaminació acústica

Els mapes de capacitat acústica estableixen les zones de sensibilitat acústica i fixen els objectius de qualitat en un territori determinat. Aquests mapes es desenvolupen segons l'establert pel *Decret 245/2005, de 8 de novembre, pel qual es fixen els criteris per a l'elaboració dels mapes de capacitat acústica* i el *Decret 176/2009, de 10 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei 16/2002 de protecció contra la contaminació acústica*. A nivell municipal, el primer mapa de capacitat acústica de Sabadell es va realitzar el 2009.

El Mapa de capacitat acústica de Sabadell presenta la zonificació acústica del municipi dividida en vuit categories. L'illa on es situen els terrenys que comprenen l'àmbit d'aquest pla es situen en una **Zona de sensibilitat acústica moderada**, amb predomini de sòl d'ús terciari (B2), en la que els valors límit d'immissió en dB(A) contemplats en el Decret 176/2009 en funció dels usos del sòl són:

- Índex d'immissió de soroll en el període de dia (7h-21h):  $L_d = 70$  dB(A)
- Índex d'immissió de soroll en el període de vespre (21h-23h):  $L_e = 70$  dB(A)
- Índex d'immissió de soroll en el període de nit (23h-7h):  $L_n = 60$  dB(A)

A continuació, s'adjunta la versió vigent des del 16 de desembre de 2021 amb superposició de l'àmbit del Pla.



Superposició de l'àmbit del Pla especial urbanístic sobre la representació sobre illes del Mapa de capacitat acústica de Sabadell

## **2.7 Programa funcional de l'equipament previst**

L'equipament previst a l'àmbit és un edifici que ha de permetre desenvolupar un centre especial de treball de jardineria destinat a persones amb diversitat funcional, amb l'objectiu d'oferir un servei ocupacional que s'adapti al pla de vida i a les necessitats d'aquestes persones i que generi suports i oportunitats pel desenvolupament del projecte de vida de cada persona com a ciutadans i ciutadanes de ple dret.

### **2.7.1 Justificació de la necessitat de l'equipament**

CIPO vol ser una entitat de referència en la transformació del seu entorn, avançant cap a una societat inclusiva, accessible i respectuosa amb la diversitat, en la qual totes les persones puguin gaudir de la màxima autonomia personal possible i ser protagonistes del seu propi projecte de vida.

En l'àmbit del present pla es proposa la creació d'un nou centre ocupacional i formatiu pel servei de Jardineria i Medi ambient, els beneficiaris del qual siguin persones amb diversitat intel·lectual amb diferents necessitats de suport (intermitent, limitat, extens o generalitzat). L'objectiu és generar uns serveis que s'adaptin a les necessitats d'aquestes persones, oferint un model ocupacional i formatiu i que atengui les persones que amb dificultats físiques i/o deteriorament cognitiu no poden seguir el ritme administrativament establert.

Aquestes instal·lacions disposaran d'espais propers, però diferenciats per cada servei, i zones comunes polivalents, per tal que les persones afectades per una progressiva pèrdua de capacitats puguin tenir un espai òptim que els permeti continuar la seva vida en condicions. La possibilitat d'aquesta atenció continuada fins al final de la vida dona seguretat i tranquil·litat a les famílies i evita el gran trasbals que suposa cada canvi de recurs assistencial.

En base a l'objectiu general d'oferir un servei integral que s'adapti al pla de vida i a les necessitats de la persona, els objectius específics que motiven la promoció de l'equipament són els següents:

- Oferir un servei d'ocupació a persones amb necessitats especials que permeti potenciar el seu desenvolupament autònom i de les aptituds bàsiques de la vida diària.
- Donar una atenció i formació personalitzada segons les característiques de cada usuari i professionalitzar els cuidadors/es i educadors/es, amb formació adient a les necessitats específiques dels treballadors/ alumnes.
- Promoure el confort físic i psicològic mitjançant un treball individualitzat a cada persona, i un entorn que s'adeqüi a les seves capacitats.
- Promoure projectes dinàmics que evitin l'aïllament, el tancament i la segregació de l'entorn i que potenciïn la relació social i el sentiment de pertinença a un grup.
- Oferir suports adequats a les necessitats i circumstàncies canviants de cada una de les persones, en correspondència al cicle vital i al seu propi desenvolupament.

L'equipament que es proposa pretén oferir serveis de Jardineria i Medi natural, incloent el disseny, construcció i manteniment de jardins (Serveis de Jardineria), treballs forestals i manteniment d'espais naturals (Serveis de Medi Natural).

Entre els serveis de Jardineria es poden incloure treballs de manteniment de jardineria en espais verds públics, manteniment de jardins per a empreses i particulars, manteniment d'elements de mobiliari de parcs urbans, manteniment i conservació de gespa esportiva, plantacions d'arbres i

d'arbustiva, poda d'arbrat viari i singular, instal·lació i manteniment de sistemes de reg; instal·lació i manteniment de cobertes vegetals extensives i intensives i de pantalles vegetals i recuperació de talussos.

Entre els serveis de Medi natural, es poden incloure les desbrossades manuals o amb tractor desbrossador, neteja d'espais naturals, manteniment de xarxes de camins, parcs periurbans i àrees de lleure, tractament de plagues com la del morrut de les palmeres, tasques de neteja d'abocadors incontrolats, manteniment de les xarxes de rec, col·locació de senyalització i manteniment de franges de seguretat, plantacions escolars i/o populars, manteniment de xarxes de camins, parcs periurbans, itineraris, àrees de lleure i hortes; recuperació i condicionament de fonts, construcció d'elements de fusta (baranes, passarel·les, compostadors, etc.), reducció del volum de l'estat arbustiu i herbaci de sota-bosc, terrenys, lleres de rius, etc.

### **Centre ocupacional / centre de treball**

El Centre Ocupacional és un servei adreçat a les persones, majors de 18 anys, amb discapacitat intel·lectual, amb un certificat de disminució igual o superior al 65% i que no tenen, en l'actualitat, capacitat manifesta per estar contractades laboralment.

L'objectiu del Centre Ocupacional és oferir una atenció integral de qualitat, centrada en la persona, posant en marxa aquells programes d'activitats que permetin el màxim desenvolupament de capacitats i competències i oferint els serveis i suports necessaris per promoure l'autodeterminació de les persones i la seva màxima qualitat de vida, així com la participació activa i real en la comunitat. Es compona del Servei de Teràpia Ocupacional i del Servei Ocupacional d'Inserció.

### **Servei de Teràpia Ocupacional**

És un servei d'atenció diürna que té com a objectiu mantenir i potenciar les capacitats i habilitats de cada persona, mitjançant un pla d'atenció individualitzat.

Es treballen hàbits d'autonomia personal, social i laboral, portant a terme el programa d'activitats dins del model d'atenció centrat en la persona.

### **Servei Ocupacional d'Inserció**

Aquest servei està adreçat específicament a potenciar i conservar les capacitats laborals per tal que l'usuari d'aquest servei estigui en disposició d'integrar-se a l'activitat laboral quan les circumstàncies ho permetin, preveient també, quan les necessitats d'atenció individual de l'usuari ho requereixin, l'orientació cap al Servei de Teràpia Ocupacional.

### **Centre formatiu**

Es proposa destinar part del programa de l'equipament a un Centre formatiu d'Activitats auxiliars en viviers, jardins i centres de jardineria adreçat als usuaris del centre.

L'objectiu general del cicle és gestionar el procés de producció de les diferents espècies i varietats de plantes de viver, així com dur a terme la implantació i el manteniment de jardins i zones verdes i el treball en centres de jardineria.

El cicle té una durada total de 500 hores, distribuïdes en 4 mòduls. No es requereixen acreditacions, titulacions ni experiència professional per l'alumnat, tot i que han de tenir habilitats de comunicació lingüística suficients que permetin cursar amb aprofitament la formació.

Els alumnes hauran de presentar el certificat de discapacitat o un informe tècnic facultatiu.

## 2.7.2 Concreció del programa funcional

A continuació es desglossa de forma aproximada el programa funcional d'un equipament destinat a Centre ocupacional i formatiu amb les particularitats descrites en el punt anterior, que caldrà definir amb detall en el corresponent projecte d'edificació:

### 1. Oficines i formació: 700 m<sup>2</sup>

- Espai de recepció-secretaria
- Despatx de coordinació
- Sala de reunions
- Espai office
- Vestuaris i serveis
- Aules de formació (4 unitats de 50 m<sup>2</sup>)
- Zones comuns d'accés i circulació

### 2. Magatzem: 700 m<sup>2</sup>

- Sales per estoc de vestuari, EPI's, eines, material, peces de recanvi, zona de càrregues de bateries, etc. (2 unitats de 70 m<sup>2</sup> comunicades).
- Magatzem interior de material (pintura, ferreteria, paleta, accessoris, etc.).
- Maquinària, tractors i complements
- Quartets ventilats (benzina i productes fitosanitaris)
- Taller
- Zona taquilla EPI's
- Aparcament interior per 10 vehicles amb gàbia tancada posterior per deixar material.
- Espai per guardar bicicletes i patinets dels treballadors

### 3. Exterior (coberts no tancats/descoberts): 600 m<sup>2</sup>

#### **Estacionament vehicles:**

- Espai cobert exterior per estacionar 13 vehicles i amb armari posterior per guardar eines i maquinària assignada a cada equip. (Furgonetes i camions)
- Espai exterior proper a l'edifici per a 5 vehicles.

#### **Zona de càrrega i descàrrega de material:**

- Moll d'accés a l'edifici per a camions de 3 eixos, càrrega-descàrrega de material i maquinària.

#### **Zona de contenidors**

#### **Zona de neteja de vehicles i maquinària**

#### **Zona exterior coberta per a emmagatzematge de material**

**Zona de trituració:**

- Descampat no pavimentat per acopi de brancada
- Sitges per triturat
- Espai per reproducció i estoc de plantes i arbres

4. Altres: 400 m<sup>2</sup>

**Zona viver-hivernacle****Bar-restaurant****Terrassa exterior**

**Total superfície construïda** aproximada: 2.400 m<sup>2</sup>

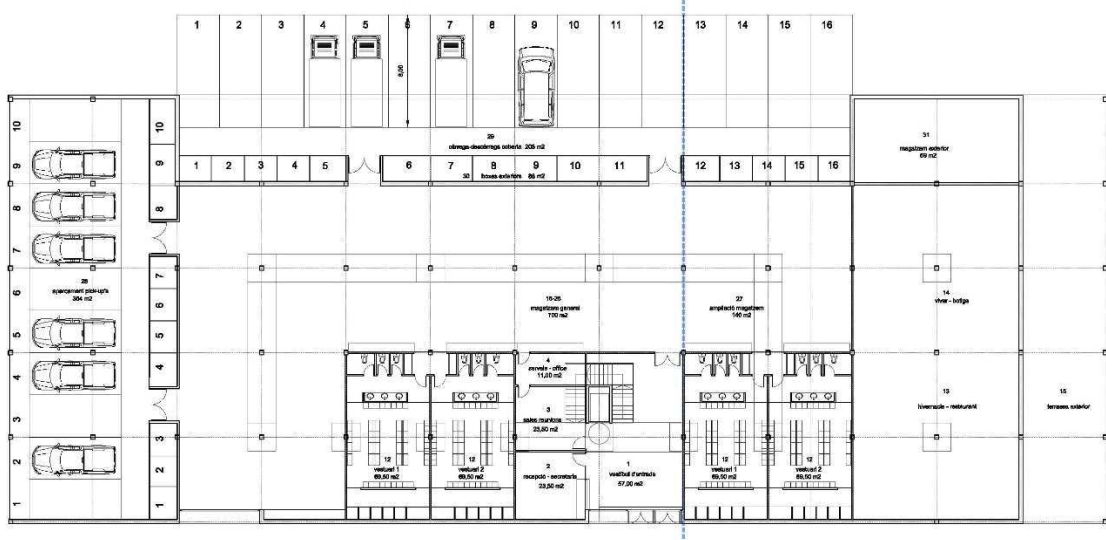
**Total ocupació:** 2.400 m<sup>2</sup> (\*)

(\*) L'espai d'oficines i formació es pot desenvolupar en dos nivells; l'espai de magatzem i aparcament es desenvolupa en un sol nivell en planta baixa. Els espais exteriors coberts i descoberts s'han computat com a ocupació.

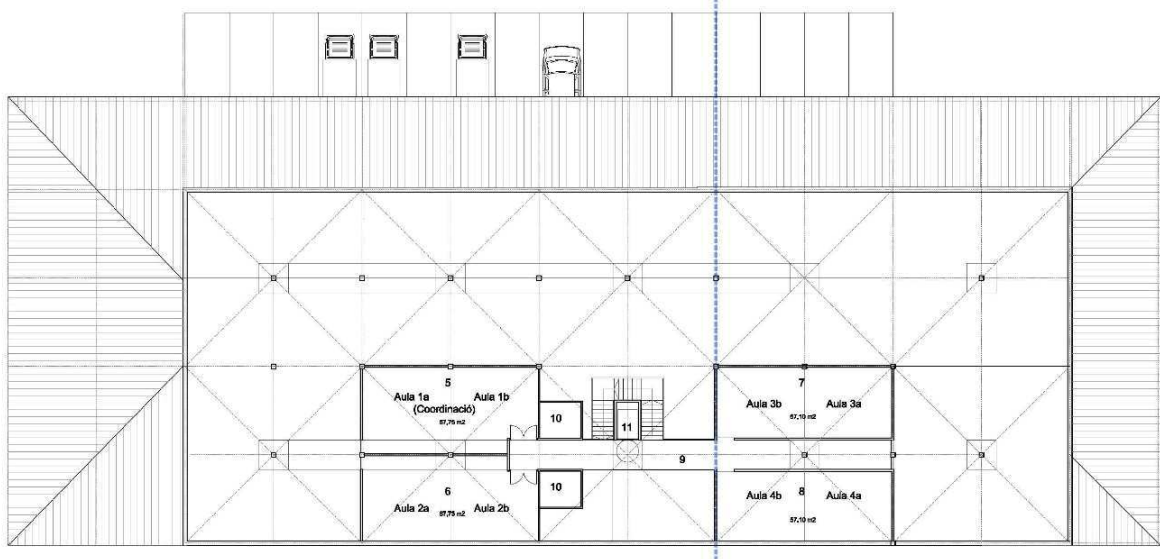
En base a aquest programa s'adjunta un Avantprojecte indicatiu per poder disposar d'una orientació global de superfícies construïdes, ocupació i volumetria necessària per a la construcció d'un centre de les característiques descrites:



Avantprojecte de la proposta: Emplaçament



Avantprojecte de la proposta: Planta baixa



Avantprojecte de la proposta: Planta primera

### **3. MEMÒRIA JUSTIFICATIVA**

#### **3.1 Marc legal. Procedència del Pla**

##### **3.1.1 Marc legal**

- Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, que aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, i modificacions posteriors (en endavant, TRLU).
- Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme, i modificacions posteriors (en endavant, RLU).

##### **3.1.2 Procedència del Pla especial urbanístic**

El PGMOS, en els articles 14 i 21 de les seves normes urbanístiques (en endavant, NU del PGMOS) disposa que per al desenvolupament de les previsions contingudes en el Pla general es podran formular Plans Especials amb l'objecte de completar la regulació urbanística.

De manera específica quan als objectius d'aquest pla especial, l'article 228.2e de les NU del PGMOS estableix que a les reserves d'equipament local (clau c-0), l'assignació de l'ús dominant es realitzarà mitjançant un pla especial urbanístic d'iniciativa pública, d'acord amb la legislació urbanística vigent.

Altrament, conforme allò que determina l'article 67.1.d del TRLU, es preveu la redacció de Plans especials urbanístics pel desenvolupament del sistema urbanístic d'equipaments comunitaris. Si el planejament urbanístic general no ho fa, poden concretar la titularitat i l'ús dels equipaments comunitaris.

Com sigui que aquest és el cas que ens ocupa, procedeix la tramitació d'aquest pla especial urbanístic de desenvolupament.

El contingut i documentació que ha de contenir el Pla especial urbanístic ve establerta a l'article 69 de TRLU i als articles 94 i 100 del RLU.

#### **3.2 Conveniència i oportunitat del Pla**

D'acord amb els antecedents exposats a l'apartat 1 d'aquesta memòria, el present Pla especial urbanístic té per objecte possibilitar la implantació, en terrenys qualificats com a sistema d'equipaments comunitaris de titularitat municipal, d'un centre ocupacional i formatiu destinat a persones amb diversitat funcional.

La implantació d'aquest equipament respon a la necessitat de donar cobertura al dèficit existent de places de centre de dia i centre ocupacional, mitjançant la concertació amb els serveis competents de la Generalitat de Catalunya, contribuint així a la millora del servei assistencial ofert a la ciutadania.

La conveniència i oportunitat del Pla es fonamenta en:

- La plena adequació urbanística dels terrenys proposats, qualificats com a sistema d'equipaments comunitaris.

- La seva titularitat municipal i el fet que no tenen cap ús assignat actualment.
- Les condicions d'accessibilitat viària i de transport públic, tant a escala municipal com supramunicipal.
- Les característiques físiques de la parcel·la (superfície, topografia i orientació), idònies per al desenvolupament del programa funcional previst.

Aquest conjunt de circumstàncies fa especialment idònia aquesta localització per a la implantació de l'equipament proposat.

### 3.3 Objectiu del Pla

L'objecte del present Pla especial és assignar als terrenys de l'àmbit l'ús sanitari-assistencial (clau c-2) com a ús dominant, d'acord amb la regulació dels equipaments locals establerta al planejament vigent, i determinar els usos compatibles i complementaris necessaris per a la implantació del centre ocupacional de jardineria destinat a persones amb diversitat funcional.

### 3.4 Descripció i justificació de l'ordenació

#### 3.4.1 Assignació de l'ús sanitari-assistencial

L'assignació de l'ús sanitari-assistencial com a ús dominant es justifica perquè:

- a) S'adequa plenament a la definició d'aquest ús establerta a l'article 149.19 de les Normes Urbanístiques del PGMOS, que inclou expressament els centres ocupacionals i d'atenció especialitzada per a persones amb disminució:

*“Serveis destinats al tractament o allotjament de malalts. Comprèn els hospitals, els sanatoris, les clíniques, els dispensaris, els consultoris i similars.*

*També comprèn els serveis destinats a allotjament comunitari com residències, asils, llars de vells, etc. sempre que es tracti de **centres assistits, basats en serveis comuns amb gestió centralitzada i titularitat indivisible** i, per tant, no siguin assimilables a usos residencials, com també **altres establiments que prestin una funció social a la comunitat**, com poden ser **casals, menjadors, centres d'orientació i diagnòstic, unitats de tractament d'estimulació precoç, centres ocupacionals i/o d'atenció especialitzada per a disminuïts, centres de dia per a gent gran, centres de reinserció social, etc.**”*

- b) Es tracta d'un ús expressament admès dins del sistema d'equipaments comunitaris, al qual correspon la qualificació d'equipament local per a ús sanitari-assistencial (clau c-2), d'acord amb l'article 228.1 de les NNUU del PGMOS.
- c) La parcel·la presenta unes condicions d'accessibilitat, situació urbana i característiques físiques adequades per al correcte funcionament de l'equipament, tal com es justifica a l'EAMG annex.

#### Justificació del manteniment dels paràmetres urbanístics

A partir de l'estimació de necessitats funcionals efectuada a l'apartat 2.7, es preveu una edificació aproximada de 2.400 m<sup>2</sup> de sostre i una ocupació equivalent.

Sobre una parcel·la de 5.793,65 m<sup>2</sup>, això suposa:

- Índex d'edificabilitat neta: 0,41 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s
- Ocupació: 42 %

El planejament vigent assigna als equipaments locals uns paràmetres màxims d'1 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s i una ocupació del 60 %, respectivament.

En conseqüència, **el desenvolupament de l'equipament és plenament possible sense necessitat de modificar cap paràmetre urbanístic**, restant un ampli marge respecte dels límits màxims admesos.

A més, d'acord amb l'article 229.4.c del TRLUC, en el projecte d'obres es podran introduir ajustos puntuals, degudament justificats, que no superin el 20 % dels paràmetres fixats pel planejament vigent, sense que això impliqui cap alteració de l'ordenació urbanística.

Per tot això, es mantenen els paràmetres generals establerts pel planejament:

- Índex d'edificabilitat neta: 1 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>s
- Ocupació màxima: 60 %

### **Usos compatibles i complementaris**

A banda de l'ús dominant sanitari-assistencial, el Pla especial admet com a **usos compatibles** aquells usos específics admesos als equipaments locals per la normativa del PGMOS, sempre que no resultin contradictoris amb l'ús dominant ni en dificultin el correcte funcionament, d'acord amb l'establert pel Pla general.

Així mateix, s'admeten com a **usos complementaris** aquells que es generin a partir dels usos admesos (ús dominant i usos compatibles) i que en complementin funcionalment el desenvolupament, sense que puguin existir de manera independent, d'acord amb la regulació establerta pel Pla general.

En tot cas, els usos compatibles i complementaris hauran de tenir un **caràcter minoritari** en relació amb l'ús dominant sanitari-assistencial, tant des del punt de vista funcional com de la seva implantació física, d'acord amb el que estableixen les Normes Urbanístiques del PGMOS per als equipaments locals.

#### **3.4.2. Compliment de la protecció patrimonial**

D'acord amb el Pla especial urbanístic de protecció del patrimoni i catàleg de béns arquitectònics, arqueològics i ambientals de Sabadell (PEPS) (PE-131), l'àmbit del Pla especial se situa en l'Àmbit d'Expectativa Arqueològica AEA-13 però ja es van realitzar les campanyes d'excavació pertinents per identificar possibles elements d'interès. Dins l'àmbit del Pla especial no hi ha cap bé arquitectònic catalogat.

#### **3.4.3. Compliment de les servituds aeronàutiques**

L'àmbit del Pla especial urbanístic es troba afectat per les servituds aeronàutiques derivades de l'Aeroport de Sabadell, d'acord amb la normativa estatal vigent en aquesta matèria.

El present Pla especial no estableix determinacions d'ordenació ni paràmetres edificatoris; amb tot, en l'avantprojecte realitzat es preveu una edificació que, d'acord amb les estimacions de sostre i ocupació efectuades, resulta compatible amb les limitacions d'alçària derivades de les superfícies limitadores d'obstacles, que hauran de verificar-se en fase de projecte.

En el plànol O.02 es representen les servituds aeronàutiques d'aeròdrom i radioelèctriques de l'Aeroport de Sabadell, d'acord amb la informació facilitada per la Direcció General d'Aviació Civil (setembre de 2023). Aquest plànol té caràcter informatiu; les determinacions definitives relatives a les servituds aeronàutiques s'hauran de verificar en fase de projecte, d'acord amb la normativa sectorial vigent i amb l'informe preceptiu de la Direcció General d'Aviació Civil.

#### 3.4.4. Resum de l'ordenació proposada

Com a resultat de l'ordenació proposada pel present Pla especial urbanístic:

- S'assigna a la reserva local d'equipament comunitari l'ús **dominant sanitari-assistencial**, qualificant els terrenys amb la **clau urbanística c-2**, i s'estableixen els usos compatibles i complementaris d'acord amb la normativa urbanística vigent.

L'ordenació proposada no comporta cap modificació de les superfícies de sòl ni dels paràmetres urbanístics d'edificabilitat i ocupació establerts pel planejament vigent, limitant-se a concretar l'ús dominant de l'equipament.

La comparativa de les superfícies de sòl, usos i paràmetres d'ocupació i edificabilitat entre el planejament vigent i el Pla especial urbanístic es recull en el quadre següent:

<b>Comparativa de superfícies de sòl, usos i paràmetres d'edificació entre el Planejament vigent i el Pla especial urbanístic</b>			
		<b>Planejament vigent</b>	<b>PE-152</b>
<b>Qualificació urbanística</b>	denominació	Reserva d'equipament local	Equipament local sanitari-assistencial
	clau	c-0	c-2
<b>Sòl</b>	superfície qualificació (m <sup>2</sup> s)	5.793,65	5.793,65
<b>Usos</b>	dominant	-	Sanitari-assistencial
	compatibles	-	Usos admesos als equipaments amb la condició de no ser contradictoris amb l'ús dominant i d'acord amb la regulació del PGMOS.
	complementaris	-	Usos que es generen a partir de l'ús dominant i compatibles i els complementen funcionalment. No podran existir independentment d'aquests i d'acord amb la regulació del PGMOS.
<b>Edificabilitat</b>	índex d'edif. neta (m <sup>2</sup> st/m <sup>2</sup> s)	1,00	1,00
<b>Ocupació</b>	percentatge màx.	60%	60%

### 3.5. Avaluació ambiental estratègica

D'acord amb l'article 6 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, i mentre no es produeixi l'adaptació de la Llei 6/2009, de 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, a la normativa bàsica estatal, de conformitat amb la disposició addicional vuitena de la Llei 16/2015, el present Pla especial urbanístic **no està subjecte a avaluació ambiental estratègica**, pels motius següents:

- a) No produeix efectes significatius sobre el medi ambient, atès que el seu objectiu es limita a la concreció de l'ús dominant d'un àmbit ja qualificat com a sistema d'equipaments comunitaris, sense alterar la classificació del sòl ni els paràmetres urbanístics vigents.
- b) Es tracta de planejament urbanístic derivat que no estableix cap marc per a la futura autorització de projectes o activitats sotmesos a avaluació d'impacte ambiental, ni afecta espais inclosos a la Xarxa Natura 2000 o al Pla d'espais d'interès natural, i que es refereix exclusivament a sòl urbà.

D'altra banda, amb l'entrada en vigor de la Llei 21/2013, la consideració de la mitigació i l'adaptació al canvi climàtic esdevé un mandat legal en l'avaluació ambiental dels plans i programes, mandat que es veu reforçat per la Llei 16/2017, d'1 d'agost, de canvi climàtic, i pel Decret 16/2019, de 26 de novembre.

En relació amb el que disposa l'article 27 de la Llei 16/2017, cal assenyalar que les determinacions del present Pla especial **no comporten una modificació en termes d'impacte climàtic respecte del planejament vigent**, atès que l'àmbit manté la qualificació de sistema d'equipaments comunitaris, limitant-se el Pla a concretar l'ús dominant de l'equipament a implantar.

No obstant això, en el projecte tècnic que desenvolupi l'equipament es preveurà la incorporació de mesures adequades de mitigació i adaptació al canvi climàtic, d'acord amb la normativa sectorial aplicable.

### 3.6. Avaluació econòmica i financera

Atès el caràcter i l'abast del present Pla especial urbanístic, aquest no comporta l'establiment de determinacions amb incidència econòmica en la gestió urbanística, ni genera càrregues urbanístiques, obligacions d'inversió pública o compromisos financers per a l'administració actuant.

El Pla especial es limita a concretar l'ús dominant d'uns terrenys ja qualificats com a sistema d'equipaments comunitaris, sense preveure l'execució d'obres d'urbanització, la implantació o modificació de sistemes, ni l'assumpció de costos derivats de la seva ordenació.

Així mateix, la construcció, el manteniment i l'explotació de l'equipament previst es duran a terme a càrrec del concessionari, sense que el Pla especial tingui efectes sobre les finances públiques de l'Ajuntament.

En conseqüència, no resulta exigible la incorporació d'una avaluació econòmica i financera en els termes previstos per a les actuacions urbanístiques amb incidència econòmica, ni tampoc la redacció d'un informe de sostenibilitat econòmica.

### 3.7. Avaluació de la mobilitat generada

D'acord amb el marc normatiu d'aplicació, la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, així com el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, el present Pla especial urbanístic ha de ser objecte d'un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

En concret, d'acord amb l'article 3.1.c del Decret 344/2006, el planejament urbanístic derivat i llurs modificacions que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats han d'incloure l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada com a document independent.

En compliment d'aquest requisit, el Pla especial urbanístic incorpora com a annex l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) corresponent a la implantació d'un equipament sanitari-assistencial a la confluència dels carrers Serra de Galliners i de la Vall Moranta, dins l'àmbit de Sant Pau de Riu-sec, al municipi de Sabadell (PE-152).

Aquest estudi avalua la incidència sobre la mobilitat derivada de la implantació de l'equipament previst, prestant especial atenció a les seves característiques específiques, i defineix les mesures i actuacions necessàries per garantir una mobilitat ambientalment i econòmicament sostenible, així com la seva estimació de cost. Aquestes actuacions aniran a càrrec del promotor de l'equipament i no suposaran cap efecte sobre les finances públiques de l'Ajuntament.

#### Conclusions de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG)

D'acord amb l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada elaborat per a la implantació de l'equipament sanitari-assistencial a l'àmbit de Sant Pau de Riu-sec, es conclou que **la mobilitat associada al nou ús és assumible per les xarxes existents** i no genera impactes significatius sobre el funcionament del sistema viari ni dels modes de transport sostenible.

En particular, l'estudi constata que:

- La mobilitat generada real associada a l'activitat prevista (396 desplaçaments/dia) és substancialment inferior a la que resultaria de l'aplicació directa de les ràtios genèriques del Decret 344/2006, ateses les característiques específiques del centre, el nombre d'usuaris i el funcionament intern de l'equipament.
- Els increments de trànsit en vehicle motoritzat es mantenen molt per sota de la capacitat de la xarxa viària existent, sense afectació als nivells de servei, que es mantenen en valors de circulació fluïda.
- La xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes de l'entorn disposa de capacitat suficient per absorbir la mobilitat no motoritzada generada, tot i que es detecten deficiències puntuals d'accessibilitat i seguretat viària que poden ser objecte de millora.
- L'oferta actual de transport públic, tot i ser limitada, és suficient per atendre la demanda prevista, especialment en combinació amb els serveis de transport adaptat previstos per a les persones usuàries de l'equipament.

- L'oferta d'estacionament existent, complementada amb la prevista dins la parcel·la, permet donar resposta a la demanda màxima estimada sense necessitat d'ampliacions significatives en l'espai públic.

### **Mesures derivades de l'EAMG**

L'EAMG proposa un conjunt de mesures correctores i de millora, orientades a garantir una mobilitat segura, accessible, sostenible i amb perspectiva de gènere, entre les quals destaquen:

- Millora de la seguretat i continuïtat dels itineraris per a vianants, mitjançant la reparació puntual de paviments, la supressió d'obstacles i la implantació o millora de passos de vianants en punts conflictius de l'entorn.
- Reforç de la il·luminació en els itineraris principals d'accés a peu, especialment en els passos de vianants i recorreguts entre les parades de transport públic i l'equipament.
- Dotació d'aparcament per a bicicletes i VMP, amb reserva inicial ajustada a la demanda prevista i previsió d'ampliació futura fins als estàndards màxims normatius.
- Reserva de places d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda i de places amb recàrrega per a vehicles elèctrics, d'acord amb la normativa vigent.
- Mesures de difusió de l'oferta de transport públic i foment dels modes de transport sostenibles.
- Aplicació de bones pràctiques amb perspectiva de gènere i inclusives, orientades a millorar la seguretat percebuda, l'accessibilitat universal i l'autonomia dels col·lectius vulnerables.

### **Conclusió final**

En conclusió, l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada determina que **la implantació de l'equipament sanitari-assistencial és compatible amb la capacitat i el funcionament de les infraestructures de mobilitat existents**, sempre que s'implementin les mesures proposades, les quals es podran concretar i desenvolupar en la fase de projecte.

### **3.8. Avaluació de la perspectiva de gènere**

La incorporació de la perspectiva de gènere en el planejament urbanístic s'emmarca en el que disposa la legislació urbanística i sectorial vigent, i en particular la Disposició Addicional Divuitena del Text refós de la Llei d'urbanisme, l'article 69.5 del Reglament de la Llei d'urbanisme i l'article 53 de la Llei 17/2015, de 21 de juliol, d'igualtat efectiva entre dones i homes, **amb l'objectiu de garantir que les decisions d'ordenació contribueixin al desenvolupament de la igualtat d'oportunitats entre dones i homes i tinguin en compte les necessitats dels diferents col·lectius socials**. D'acord amb aquest marc normatiu, la consideració de la perspectiva de gènere en el planejament s'ha d'adequar a la naturalesa, l'abast i el nivell de determinació de cada instrument urbanístic.

Atesa la naturalesa i l'objecte del present Pla especial urbanístic, que es limita a l'assignació de l'ús dominant a uns terrenys qualificats com a sistema d'equipaments comunitaris, la seva capacitat d'incidència directa en la configuració de l'espai públic és limitada. No obstant això, la proposta d'ordenació incorpora la perspectiva de gènere de manera **qualitativa, proporcional i integrada**, en coherència amb el caràcter social, assistencial i ocupacional de l'equipament previst.

En aquest sentit, cal destacar que l'equipament projectat —un centre ocupacional i formatiu destinat a persones amb diversitat funcional— desenvolupa una funció estretament vinculada a les activitats quotidianes, a les cures, a l'atenció personal i a la inclusió social, àmbits en què les desigualtats de gènere poden manifestar-se de manera significativa. Per aquest motiu, el Pla especial té en compte criteris que afavoreixen un ús equitatiu, segur i accessible de l'equipament, tant per a les persones usuàries com per al personal treballador i les famílies.

En concret, la proposta urbanística incorpora els criteris següents amb incidència en la perspectiva de gènere:

- La **localització de l'equipament en sòl urbà consolidat**, amb bona connectivitat viària i proximitat a activitats terciàries i serveis, fet que facilita els desplaçaments quotidians i contribueix a la conciliació de la vida laboral, personal i familiar.
- La **priorització de l'accessibilitat universal** en l'emplaçament i en la futura implantació de l'edificació, garantint recorreguts continus, clars i segurs, especialment rellevants per a col·lectius amb necessitats de suport.
- La **compatibilitat amb diferents patrons de mobilitat**, incloent-hi els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic, aspecte clau en la mobilitat quotidiana i en la reducció de dependències del vehicle privat.
- La configuració d'un entorn funcionalment clar i llegible, evitant espais residuals o poc visibles, que contribueixi a la percepció de seguretat, confort i autonomia de totes les persones usuàries.

L'anàlisi més detallada dels impactes associats a la mobilitat quotidiana, els patrons d'ús, l'accessibilitat i els recorreguts —aspectes estretament relacionats amb la perspectiva de gènere— es desenvolupa a l'**Estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG)** que s'incorpora com a annex al present Pla especial urbanístic. Ambdós documents es consideren complementaris, atès que l'EAMG analitza els impactes derivats del funcionament de l'equipament, mentre que la present memòria justifica la integració de criteris de gènere en la proposta d'ordenació, d'acord amb l'abast i el nivell de detall propis d'aquest instrument de planejament.



## **DISPOSICIONS PARTICULARS**

### **Article 6. Qualificació del sòl**

Els sòls de l'àmbit es qualifiquen com a Sistema d'equipaments comunitaris, equipament local sanitari-assistencial (clau c-2).

La delimitació de la qualificació queda representada gràficament en el plànol d'ordenació: "O.01. Planejament proposat".

### **Article 7. Condicions d'ús**

1. L'ús dominant de l'equipament local sanitari-assistencial (clau c-2) és sanitari-assistencial.
2. Els usos compatibles i complementaris es regularan segons s'estableix amb caràcter general per als equipaments comunitaris a les normes urbanístiques del Pla General Municipal d'Ordenació.

### **Article 8. Condicions de l'ordenació i l'edificació**

Les condicions d'ordenació i edificació seran les que amb caràcter general s'estableixen per als equipaments comunitaris de caràcter local a les normes urbanístiques del Pla General Municipal d'Ordenació.

### **Article 9. Regulació de les servituds aeronàutiques**

1. L'àmbit del Pla especial urbanístic es troba afectat per les servituds aeronàutiques derivades de l'Aeroport de Sabadell, d'acord amb la normativa sectorial aeronàutica estatal vigent. Les limitacions de les servituds aeronàutiques per l'àmbit queden recollides als plànols O.02a i O.02b.
2. Qualsevol actuació, construcció, instal·lació, plantació o ús que es pretengui implantar dins l'àmbit del Pla haurà de complir íntegrament les determinacions derivades de les servituds aeronàutiques que resultin d'aplicació en el moment de la seva autorització.
3. Amb caràcter previ a l'atorgament de qualsevol llicència urbanística o autorització municipal, serà necessari disposar, quan escaigui, de l'informe o autorització favorable de l'òrgan competent en matèria d'aviació civil, d'acord amb la normativa sectorial vigent.
4. Les determinacions definitives relatives a les limitacions d'alçària, implantació d'elements, mitjans auxiliars de construcció i possibles restriccions d'activitats s'hauran de verificar en fase de projecte, i quedaran en tot cas condicionades al contingut de l'informe preceptiu emès per l'autoritat aeronàutica competent.

### **Article 10. Mesures derivades de la implantació de l'EAMG**

L'atorgament de la llicència d'obres d'edificació de l'equipament resta condicionat al compliment de les mesures derivades de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada, que són d'obligat compliment.

Sabadell, a data de la signatura electrònica

Josep Llobet Bach, arquitecte

██████████ Firmado digitalmente por  
JOSEP ██████████ JOSEP  
LLOBET (██████████ LLOBET (██████████  
██████████) )  
██████████ Fecha: 2026.03.31  
13:47:52 +02'00'

Mònica Garriga Grau, arquitecta

MONICA  
GARRIGA  
GRAU - DNI ██████████  
Firmado digitalmente por  
MONICA GARRIGA GRAU -  
DNI ██████████  
Nombre de reconocimiento  
(DN): c=ES, sn=GARRIGA  
GRAU, givenName=MONICA,  
serialNumber=██████████  
██████████, cn=MONICA GARRIGA  
GRAU - DNI ██████████  
Fecha: 2026.03.31 13:10:25  
+02'00'



## C. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

### PLÀNOLS D'INFORMACIÓ

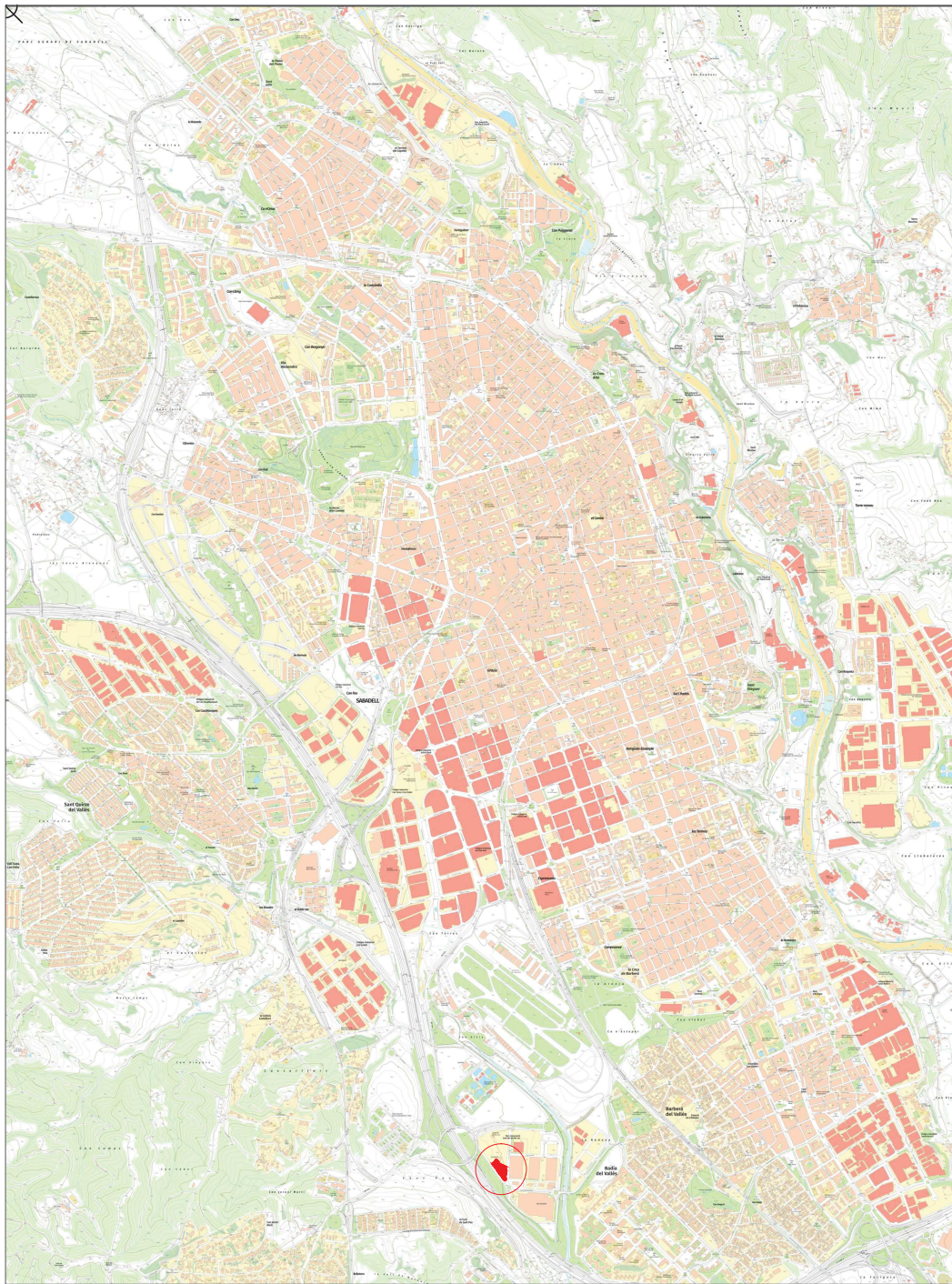
Escala gràfica A3

I.01	Situació i emplaçament	1/60.000/ 1/10.000
I.02	Ortofotoplànol	1/4.000
I.03	Planejament vigent	1/2.000

### PLÀNOLS D'ORDENACIÓ:

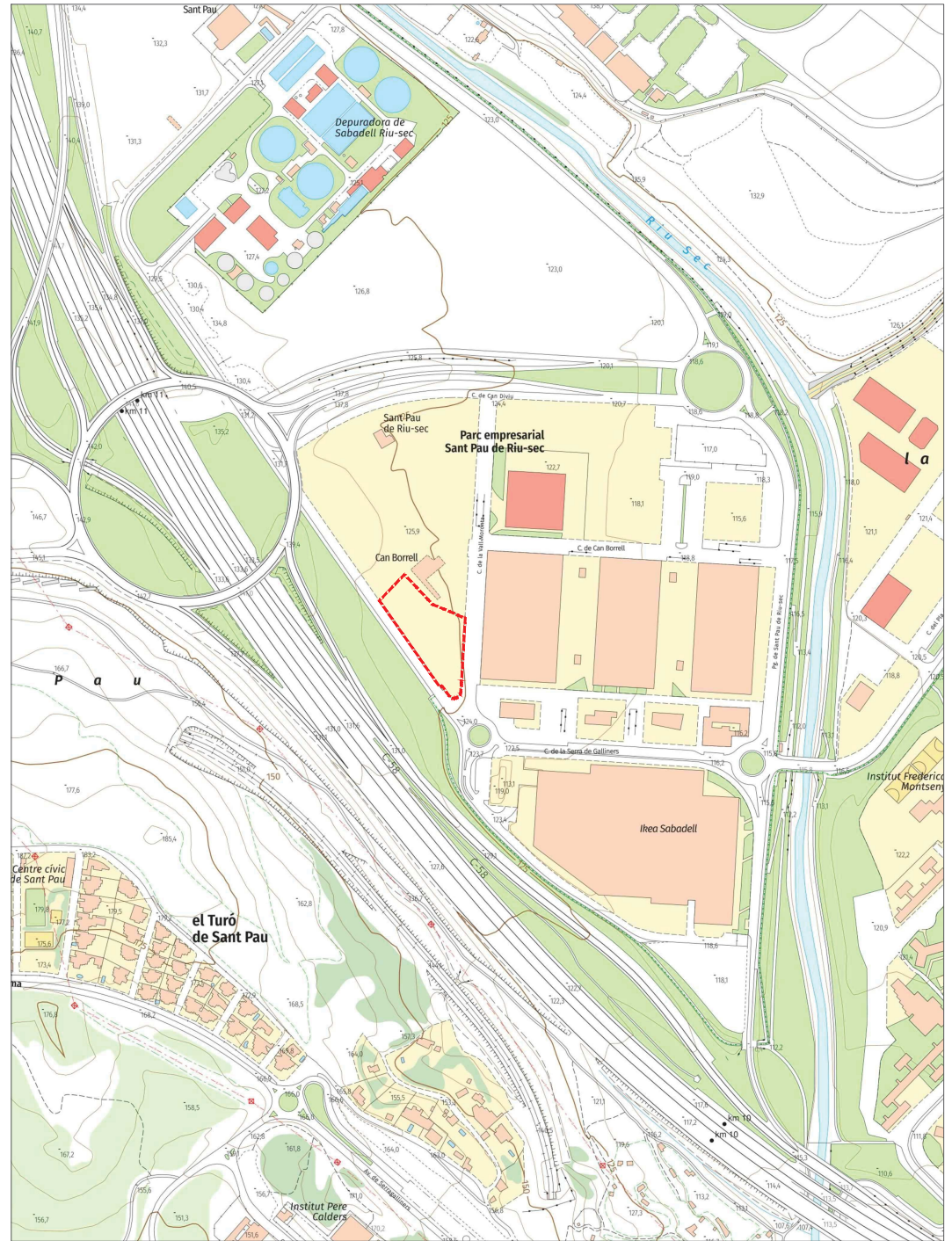
O.01	Planejament proposat. Qualificació	1/2.000
O.02a	Servituds aeronàutiques. General	1/40.000
O.02b	Servituds aeronàutiques. Detall	1/5.000





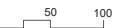
SITUACIÓ GENERAL

A3: 1/ 60.000



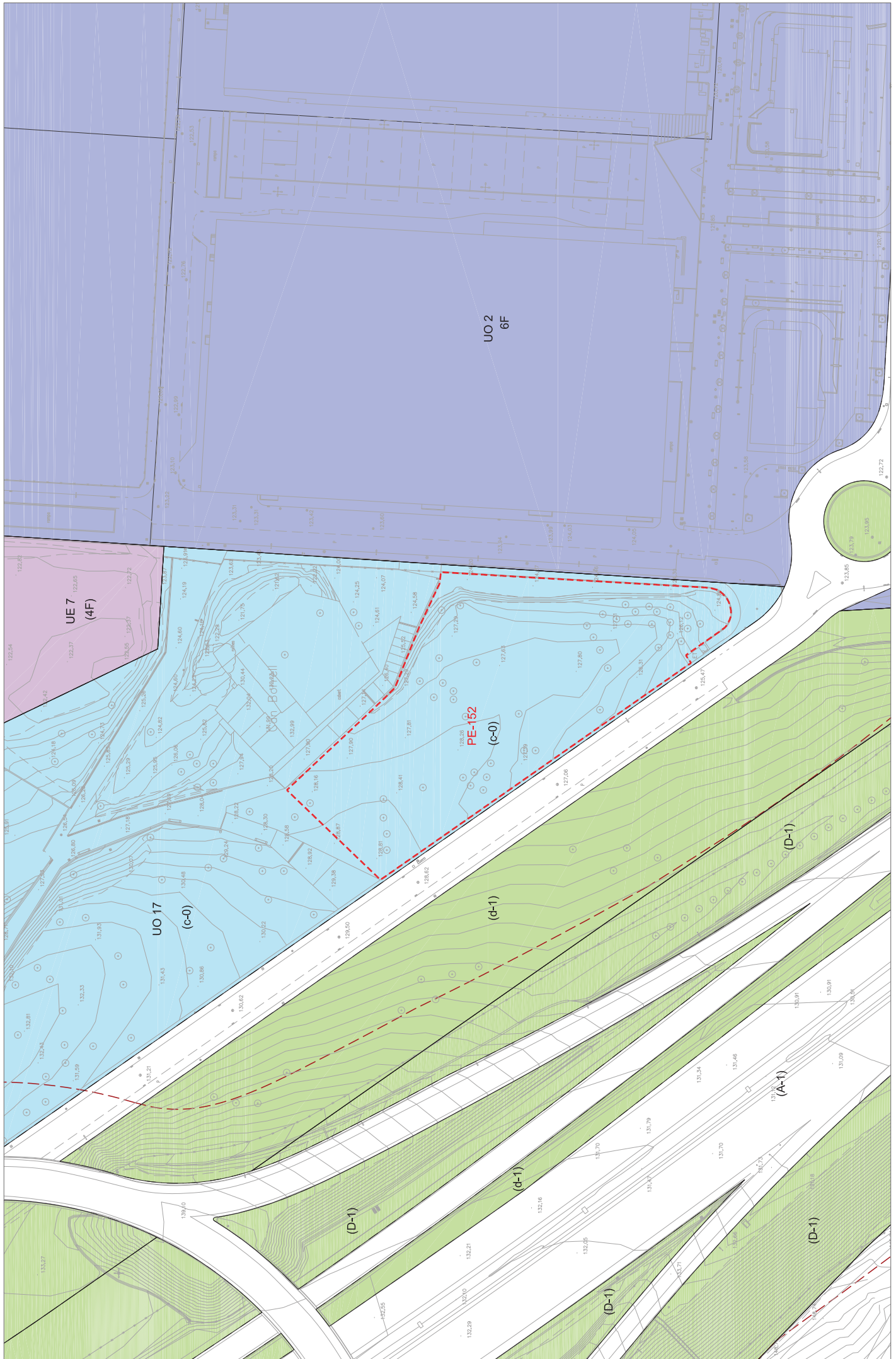
EMPLAÇAMENT ÀMBIT DE SANT PAU DE RIU-SEC

A3: 1/ 10.000

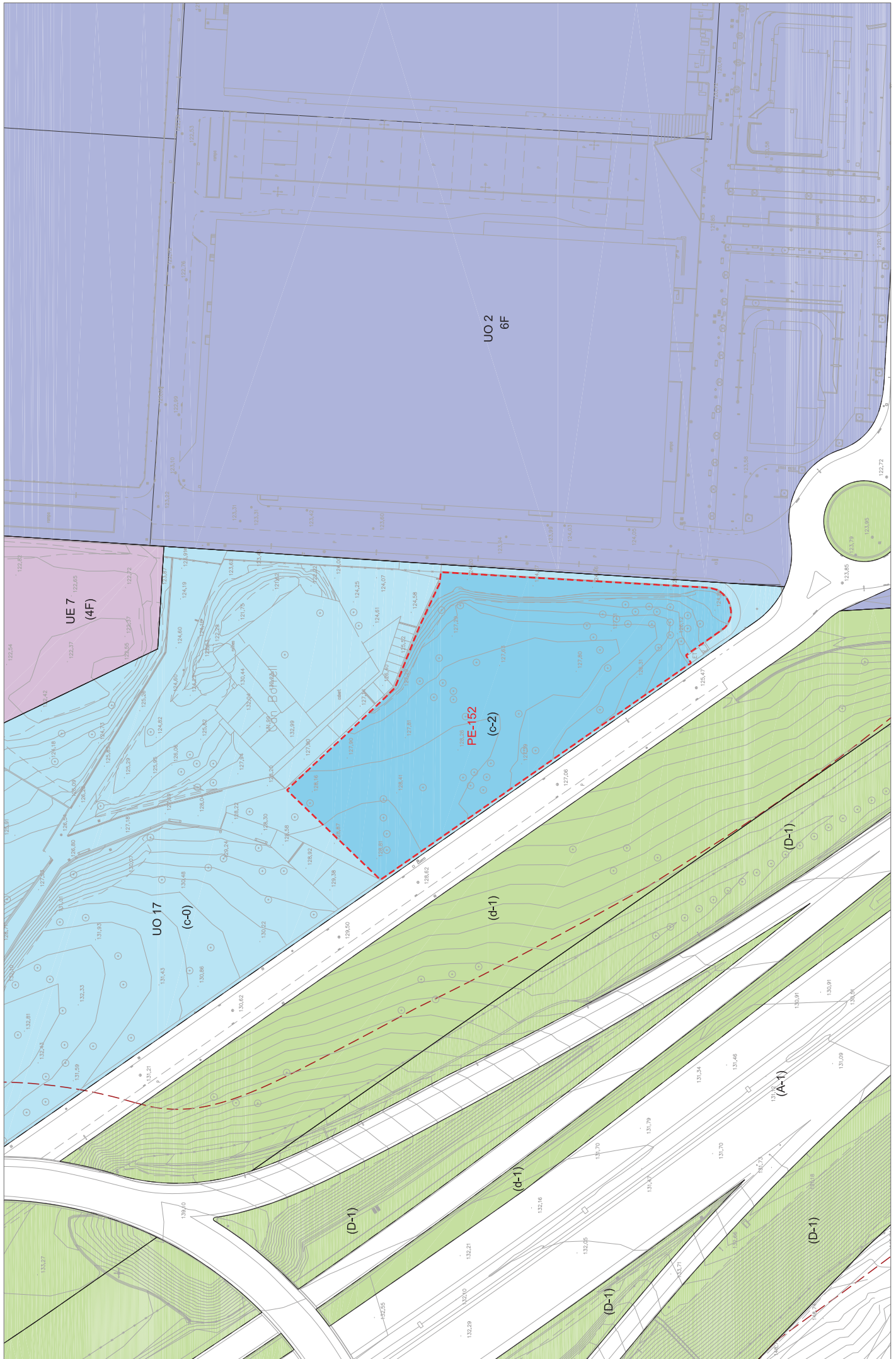




— — — — — Ambit Pla especial urbanistic



Àmbit Pla especial urbanístic: 5.793,65 m<sup>2</sup>
 Reserva equipament local (c-0)

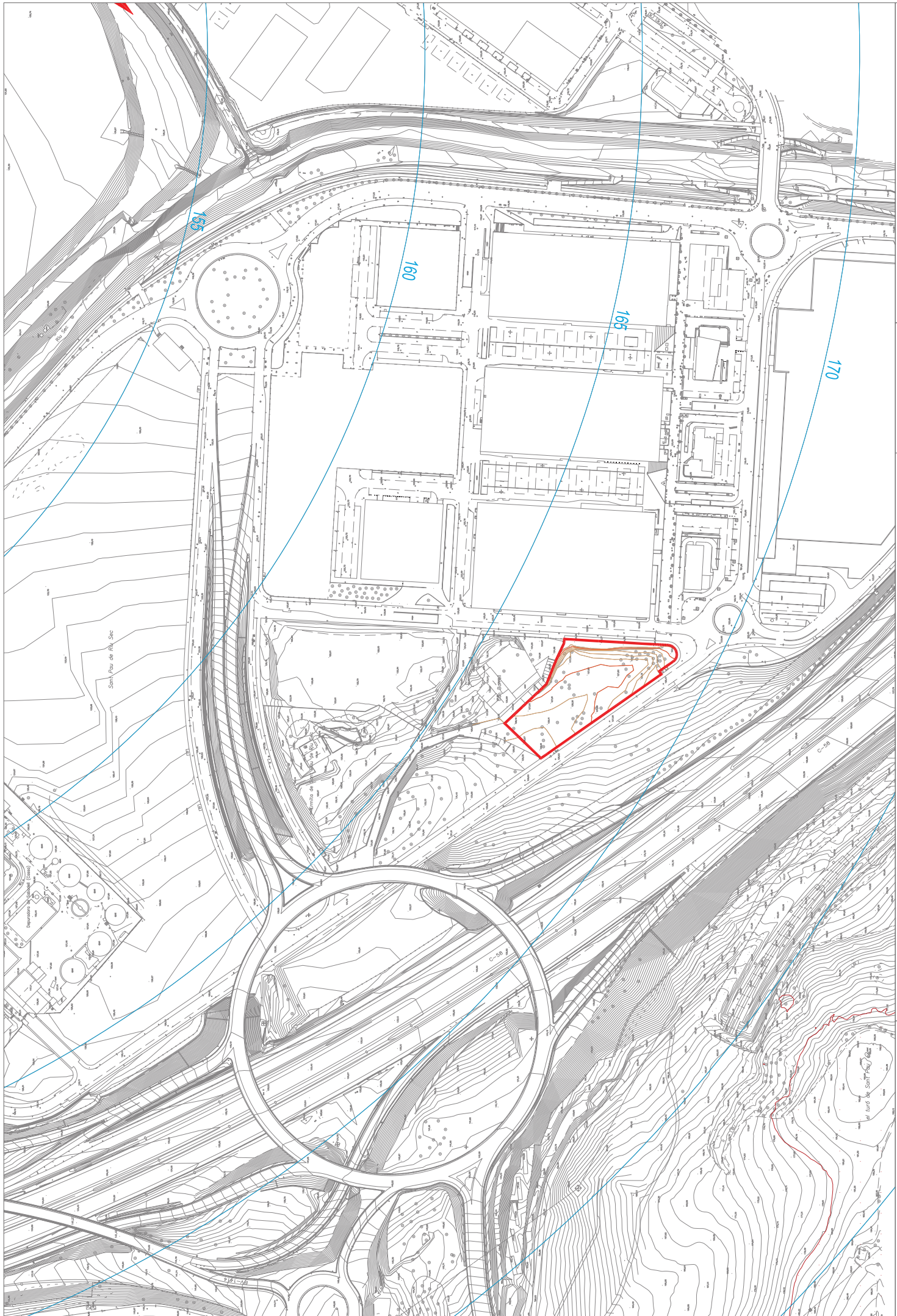


Àmbit Pla especial urbanístic: 5.793,65 m<sup>2</sup>

Equipament local sanitari-assistencial (c-2)

Reserva equipament local (c-0)





## **D. ANNEXOS**



## **D1. Fitxa Àmbit d'expectativa arqueològica AEA-13**



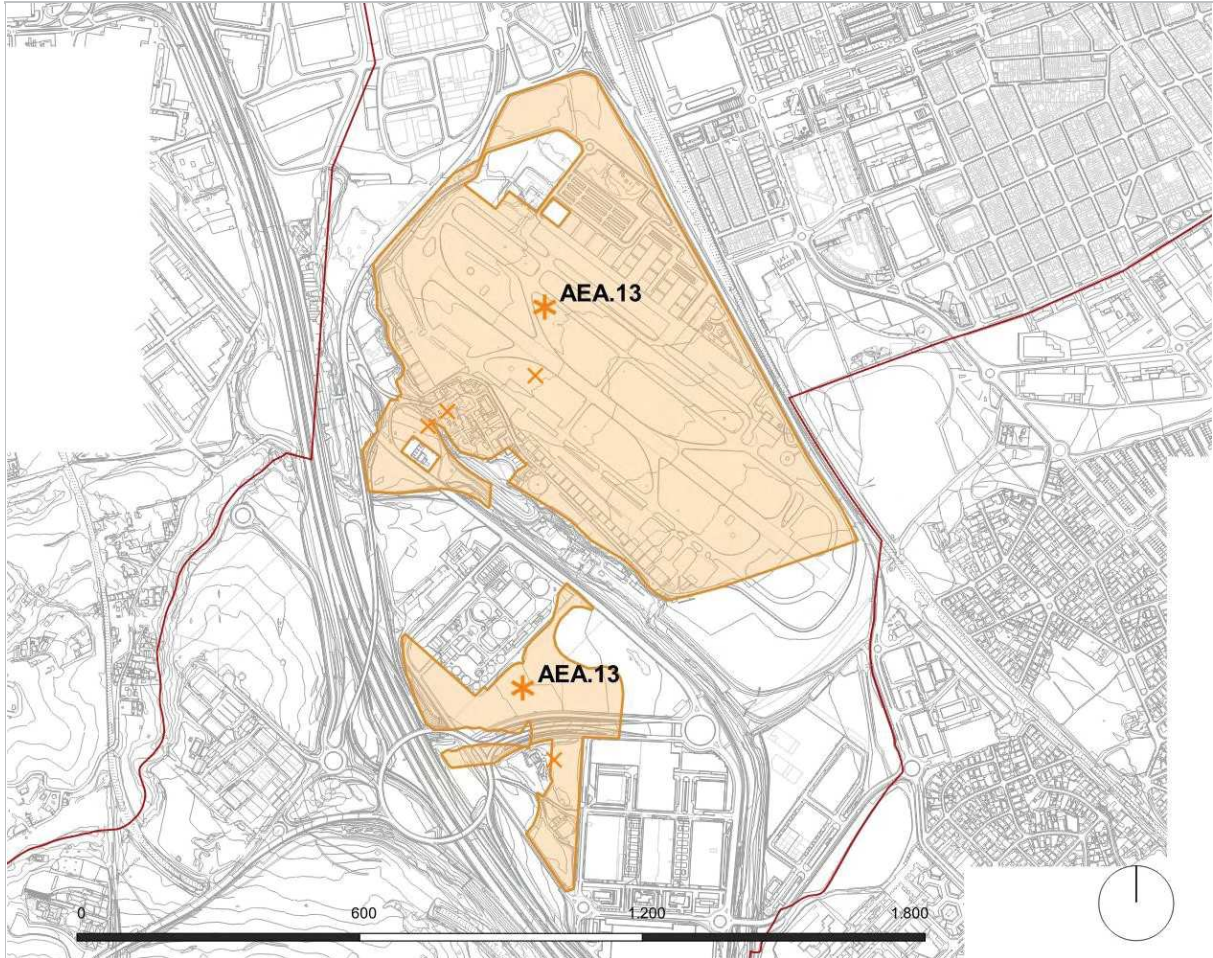
## Sant Pau de Riu-Sec - Camp d'Aviació

AEA.13.BARP

Altres noms Aeroport - Sant Pau de Riu-Sec

### DADES BÀSIQUES

Adreça/es	Riu Sec FFCC Barcelona - Manresa	Codi INE	187
Coordenades UTM	x = 425309 ; y = 4597061,74	Identificació al plànol	Nr2



Plànol normatiu

- AEA - Àrea d'Expectativa Arqueològica
  - JA - Jaciment Arqueològic
  - JP - Jaciment Paleontològic
  - EIA - Elements d'Interès Arqueològic
- Llocs d'intervenció arqueològica (de caràcter informatiu)
- <sub>01</sub> No exhaurit / no intervingut
  - <sub>01</sub> Exhaurit / resultats negatius
- Llocs de troballes paleontològiques (de caràcter informatiu)
- <sub>00</sub> Lloc de troballes paleontològiques
- Categoria de protecció
- ⊗ BCIN - Bé Cultural d'Interès Nacional
  - ⊗ BCIL - Bé Cultural d'Interès Local
  - ✱ BPU - Bé amb Protecció Urbanística
  - EPA - Espai de Protecció Arqueològica



Context

## Sant Pau de Riu-Sec - Camp d'Aviació

AEA.13.BARP

### CATALOGACIÓ ANTERIOR

<i>Tipus de bé</i>	Patrimoni arqueològic-paleontològic
<i>Classificació</i>	Espai d'expectativa arqueològica
<i>Categoria</i>	Altres
<i>Nivell prot.</i>	Sistemàtica
<i>Nº reg/cat.</i>	PEPBAMAS EEA-14
<i>Altres prot.</i>	Llei 9/1993, Decret 78/2002

### CATALOGACIÓ

<i>Tipus de bé</i>	Patrimoni arqueològic-paleontològic
<i>Classificació</i>	Àrea d'expectativa arqueològica
<i>Categoria</i>	BPU
<i>Nivell prot.</i>	6. AEA
<i>Altres prot.</i>	Llei 9/1993; Decret 78/2002. AR.12.CA Església Sant Pau / AR.12.01.EA Església / AR.12.02.EA Rectoria / ARU/A.04.CA Can Diviu / ARU/A.04.01.EA Torre / ARU/A.04.02.EA Molí / ARR.19.CA Can Borrell de Sant Pau / ARR.19.01.EA Masia / ARR.19.02.EA Molí / AD.03.EA Arsenal i polvorí de l'aeroport de Sabadell / 2.BSE Refugis antiaeris i Arsenal i Polvorí

### DESCRIPCIÓ DEL BÉ

<i>Tipus</i>	Ocupació cultural, econòmica i cultural del medi periurbà
<i>Cronologia</i>	Calcolític-Bronze inicial-Romà-Medieval-Modern-Contemporani
<i>Context</i>	Aquesta AEA contempla una expectativa arqueològica diversa. En primer lloc, a l'interior i part exterior de l'església de Sant Pau de Riu-sec s'hi conserven restes arqueològiques consolidades, a banda de l'expectativa que, en punts no excavats del seu entorn, s'hi preservin altres restes. En segon lloc, pel que fa a l'àrea del camp d'aviació, els indicis de restes prehistòriques i romanes fan pensar en la possibilitat que s'hi preservin restes al subsòl, donat que la incidència urbanística del sector és relativa. Per una altra banda, l'edifici de la Torre Gorina, d'estil modernista, s'assenta sobre l'antic emplaçament de Can Diviu (esmentada al segle XV com a Mas Bonet).
<i>Elements i/o llocs d'intervenció arqueològica</i>	13.01. Camp d'Aviació 13.02. Can Diviu 13.03. Sant Pau de Riu-Sec 13.04. Can Diviu-Torre Gorina

### RAONS PER A LA CATALOGACIÓ

<input checked="" type="checkbox"/> Valor històric	Restes associades a les antigues masies, arsenal i polvorí de l'Aeroport de Sabadell.
<input checked="" type="checkbox"/> Valor arqueològic i paleontològic	Estudi de les possibles restes en el subsòl sobre l'ocupació del territori.
<input checked="" type="checkbox"/> Valor arquitectònic/tipològic/artístic	Estudi volumètric de les diverses instal·lacions.

### ÀMBITS DE PROTECCIÓ

<i>Àmbit</i>	Terrenys delimitats al nord per la carretera de Bellaterra, a l'est per la carretera que porta a Badia del Vallès, al sud pel límit de terme municipal i a l'oest per l'autopista.
--------------	--

Dins d'aquest ampli espai es descarta la part de terres de conreu situades entre el camp d'aviació i Badia del Vallès, doncs es tracta de terrenys ja rebaixats d'antic i on s'hi han abocat terres. També s'exclouen, com a espai d'expectativa arqueològica, els terrenys ocupats per l'estació depuradora, donat que els rebaixos efectuats durant la seva construcció eliminaren la possibilitat d'efectuar qualsevol troballa.

S'inclouen dintre l'AEA:

1- La parcel·la ocupada per l'aeroport de Sabadell (pista, instal·lacions aeroportuàries,...), ja que la troballa de restes d'època prehistòrica, en les proximitats, confereixen la possibilitat que encara s'hi preservin restes per sota de l'actual cota 0. Els antecedents

## Sant Pau de Riu-Sec - Camp d'Aviació

AEA.13.BARP

arqueològics d'aquesta àrea concreta i la proximitat del jaciment prehistòric de la Bòbila Madurell (Sant Quirze del Vallès) fan d'aquests terrenys un lloc d'àmplia expectativa arqueològica.

2- La Torre Gorina i l'antic emplaçament de Can Diviu, així com la masia de Can Borrell de Sant Pau i la masia-torre de Sant Pau, totes elles edificacions de gran interès històric, arquitectònic i arqueològic.

### REGULACIÓ DE LES INTERVENCIIONS

*Intervencions a fer* Prospecció - Control - Excavació

## Sant Pau de Riu-Sec - Camp d'Aviació

AEA.13.BARP

### ALTRES IMATGES



*Entorn. Imatge històrica*  
*Equip redactor*



*Excavacions*  
*Equip redactor*



*Entorn. Imatge històrica*  
*Equip redactor*



*Entorn*  
*Equip redactor*



*Entorn*  
*Equip redactor*



*Vista del jaciment. Novembre 1988*  
*Juan-Muns Plans, Núria*

## Sant Pau de Riu-Sec - Camp d'Aviació

AEA.13.BARP



*Detall de l'església romànica. Setembre 2014  
Roig Buxó, Jordi*



*Jaciment. Setembre 2014  
Roig Buxó, Jordi*



**SANT PAU DE RIU-SEC (Sabadell, Vallès Occ.) 2011.**- Vista del mur UE1230, d'època romana, situat a sota els fonaments de l'absis de l'església romànica.

*Vista de les restes del mur romà. Juliol 2011  
J. Roig, J.M. Coll i C. Carreras*



**SANT PAU DE RIU-SEC (Sabadell, Vallès Occ.) 2011.**- Vista del sector 9 durant el transcurs de la intervenció arqueològica. Aquest sector es troba situat darrere l'edifici de l'església i la rectoria, al costat est d'aquests, i a continuació del sector 1 de la campanya del 2010.

*Vista de la zona excavada. Juliol 2011  
J. Roig, J.M. Coll i C. Carreras*



*Excavacions  
Equip redactor*



*Excavacions  
Equip redactor*

## Sant Pau de Riu-Sec - Camp d'Aviació

AEA.13.BARP



*Excavacions  
Equip redactor*



*Excavacions  
Equip redactor*

**D2. Fitxa de l'Església i Rectoria de Sant Pau de Riu-sec  
(Element AR.12 CA)**



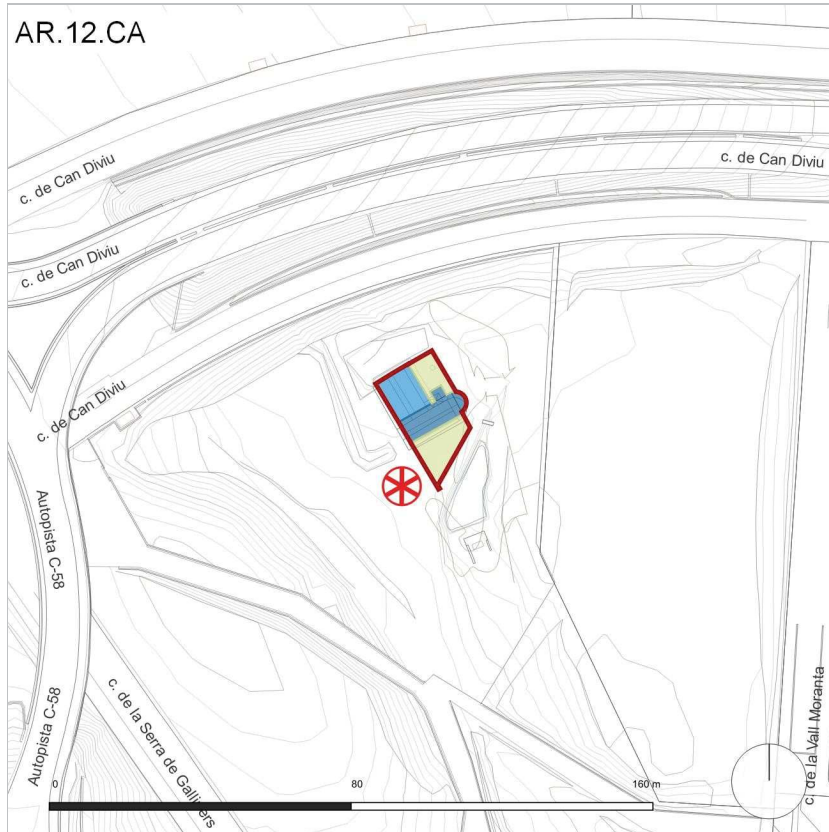
## Sant Pau de Riu-Sec

AR.12.CA

### DADES BÀSIQUES

<b>Adreça/es</b>	Carretera Bellaterra, de, 15 Camí Granja de Sant Pau de Riu-Sec, de la, s/n	<b>Codi INE</b>	187
<b>Coordenades UTM</b>	x = 425182 ; y = 4596213	<b>Plànol</b>	Nd1-32

Dades cadastrals	Número	Superfície	Sostre	N. plantes
	5462002DF2956C	29.770	1.644	PB+2



Plànol normatiu

### LLEGENDA

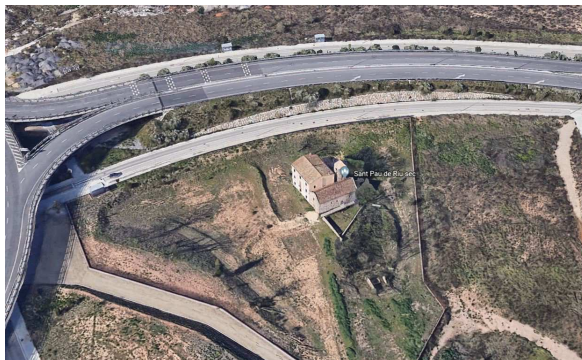
- Límit de bé
- Entorn de protecció

### Categoria de protecció:

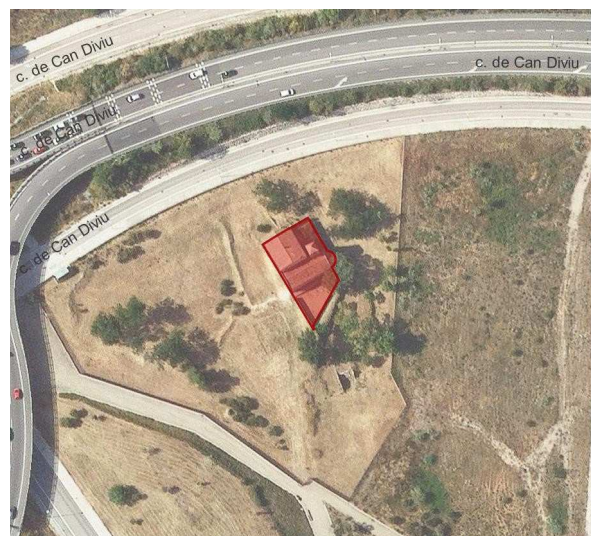
- BCIN
- BCIL
- BPU

### Nivell de protecció:

- 1. Integral
- 2. Conservació
- 3. Parcial
- 4. Ambiental
- 5. Documental
- Espais lliures protegits



Fotografia del conjunt



Emplaçament

## Sant Pau de Riu-Sec

AR.12.CA

### CATALOGACIÓ ANTERIOR

<i>Tipus de bé</i>	Patrimoni arquitectònic
<i>Categoria</i>	BCIL
<i>Nivell prot.</i>	Global
<i>Nº reg/cat.</i>	PEPBAMAS 9.23

### CATALOGACIÓ

<i>Tipus de bé</i>	Patrimoni arquitectònic
<i>Categoria</i>	BCIL
<i>Nivell prot.</i>	Diversos
<i>Classificació</i>	Conjunts arquitectònics
<i>Altres prot.</i>	AEA.13.BARP Sant Pau de Riu-Sec - Camp d'Aviació / JA.01.BARP Jaciment arqueològic de Sant Pau de Riu-Sec.

### ELEMENTS ARQUITECTÒNICS CATALOGATS DEL CONJUNT

AR.12.01.EA	Sant Pau de Riu-Sec. Església
AR.12.02.EA	Sant Pau de Riu-Sec. Rectoria

### DESCRIPCIÓ DEL BÉ

*Tipologia* Arquitectura Religiosa (AR)

*Subtipologia* Església + Rectoria

*Context* El conjunt es troba en un entorn natural, fora de l'àrea urbana de la ciutat de Sabadell. L'Església de Sant Pau de Riu-Sec era antigament l'església parroquial de la quadra del mateix nom. S'hi accedeix amb una certa dificultat per un camí que surt de la dreta de la carretera de Bellaterra a Sabadell, després de la cruïlla amb la sortida Sabadell Sud de l'autopista C-58.

L'indret de Sant Pau s'esmenta en documents de l'any 984, i l'església es fa referència a l'església l'any 1033. Fou consagrada el 1054. No obstant això, restes arqueològiques trobades a l'església i els seus voltants han permès identificar les restes d'una basílica rectangular que reaprofitava elements estructurals d'una vil·la romana del segle I aC. També s'han trobat restes paleocristianes.

*Conjunt / Ambient* Conjunt eclesiàstic aïllat, integrat per església amb absis semicircular, campanar i rectoria.

La façana oest de l'església, donant al camí de la granja de Sant Pau, és composta per un únic cos vertical amb eix de simetria, on s'hi troba la portalada d'accés principal i finestra geminada a una cota superior. La façana sud compta amb la portalada d'accés adovellada i tres obertures d'arc de mig punt de doble esqueixada a una cota superior, col·locades sense ordre clar. L'absis s'il·lumina per finestra d'arc de mig punt de doble esqueixada.

A nivell de composició, les façanes de l'església, a excepció de la ubicada a oest, no compten amb eixos de composició clars. La façana oest de la rectoria, té una clara composició a partir de tres eixos verticals amb eix de simetria.

A nivell de sistema constructiu, les façanes de l'església es troben acabades amb carreus vistos, de dimensions i talls irregulars. La façana oest de la rectoria compta amb esgrafats generals ressaltant l'emmarcament de les obertures.

La coberta de l'església és a dues vessants, desguassant a les façanes laterals. Es genera, per tant, una distinció entre la coberta a dues vessants lleugerament superior a la de l'absis. Externament, totes les cobertes són acabades en teula àrab. Com aspectes a remarcar cal esmentar la practica inexistència de ràfec a les façanes oest i est.

A nivell de l'interior cal remarcar que l'església compta amb planta basilical d'una única nau coberta per volta apuntada correguda i absis semicircular cobert per volta de canó a la banda est.

El sistema constructiu es posa de manifest en els paraments verticals que es troben executats amb els carreus de pedra vistos. A la volta de canó de l'absis pot distingir-se les traces de l'encanyissat utilitzat per cintrar-la. Com elements remarcables cal esmentar la volta apuntada correguda i la volta de canó.

## Sant Pau de Riu-Sec

AR.12.CA

La rectoria compta amb la seva façana principal donant a oest, composta a partir de tres eixos de composició, amb balconada a planta primera sobre l'eix de simetria.

Com elements remarcables en la imatge externa de l'església i la rectoria, cal esmentar: obertures de mig punt de doble esqueixada, finestra de creu llatina a la banda est i esgrafiats de la rectoria.

Finalment, apareix com una construcció de referència el campanar, de planta quadrada, ubicat a la banda nord de l'església. Aquest es troba composta exteriorment per un basament opac separat per impostes per tram superior amb arcs de mig punt i coberta a dues aigües. Constructivament, és format a partir de pedra obrada i teula àrab a la coberta. Com elements remarcables cal esmentar les finestres amb arc de mig punt.

Ús actual	Religiós
Ús original/altres	Religiós
Estat conservació	Bo; El bé no presenta lesions o patologies que facin entreveure la necessitat d'intervenir en les façanes.

### RAONS PER A LA CATALOGACIÓ

- Valor històric  
Paratge configurat per diversos elements: restes d'una vil·la romana; restes d'un assentament carolingi amb necròpolis; restes d'una granja templera; l'església romànica (s. XI) i, finalment hi ha la rectoria del 1798.
- Valor arqueològic i paleontològic  
Conjunt referent emplaçat en un solar que forma part d'una Àrea d'Expectativa Arqueològica i/o Paleontològica que cal preservar en tota la seva dimensió. Qualsevol treball que afecti el subsol es regirà per la normativa vigent.
- Valor arquitectònic/tipològic/artístic  
L'església romànica té planta rectangular, amb un absis a la banda de llevant i un campanar de secció quadrada i coberta piramidal a la banda nord. La rectoria, neoclàssica, es troba annexa i recull els valors de la composició neoclàssica.
- Valor sociocultural i etnològic  
Conjunt referent en el context sociocultural i etnològic per les característiques representatives i la dimensió social d'aquesta implantació rural vinculada a un indret o llinatge, que assenyala un moment destacat en l'evolució de la història de Sabadell.

### ÀMBITS DE PROTECCIÓ

Conjunt / Ambient NP 1. INTEGRAL  
Església i campanar

NP 2. CONSERVACIÓ  
Rectoria

### REGULACIÓ DE LES INTERVENCIIONS

Tipus d'intervenció Església i campanar: Manteniment i/o Reparació; Consolidació; Reforma, Millora, Rehabilitació (eliminació parts contràries al bé patrimonial); Restauració; Reconstrucció i Reproducció (parts o elements artístics i/o ornamentals necessaris per a la comprensió del bé)

Rectoria: Manteniment i/o Reparació; Consolidació; Reforma, Millora, Remodelació o Rehabilitació (eliminació parts contràries al bé patrimonial) sense alterar els valors tipològics del bé; Restauració; Reconstrucció i Reproducció (parts o elements artístics i/o ornamentals necessaris per a la comprensió del bé)

#### CRITERIS D'INTERVENCIÓ

Conservar amb mètodes propis de la restauració adequada. Per la complexitat del conjunt es detallen, en aquest cas, les regulacions sobre els elements patrimonials que el conformen i són objecte de protecció.

Església:  
Per les seves característiques es preservarà la volumetria, el coronament de les façanes,

## Sant Pau de Riu-Sec

AR.12.CA

les peces d'ofici, la composició de les fusteries en les façanes -inloent el ritme i la proporció de les obertures (relació buit-ple)-, així com la composició general d'acord amb els referents tipològics originals.

S'hauran de preservar els ràfecs de les cobertes, així com l'acabat en teula àrab i els elements que les identifiquen d'acord amb les seves característiques formals. És important mantenir les característiques tipològiques evitant l'ocultació del sistema estructural tipològic que conformen aquestes cobertes per tal de preservar la composició, vessants i pendents de les mateixes.

En el tractament dels interiors les intervencions hauran de preservar els tractaments decoratius interiors (falsos sostres, pintures, motllures...); sense malmetre, tampoc, la modificació del sistema estructural i tipològic de l'element.

Finalment, es tindrà cura de no materialitzar cap tancament perimetral de propietat amb tanca opaca.

**Rectoria:**

Les intervencions han de reconèixer la volumetria característica de l'element.

En el cas de les façanes, s'han de preservar les proporcions d'obertures, així com la relació buit-ple de les mateixes, sense alterar la composició i els eixos rítmics tipològics originals.

Pel que fa a les cobertes, les intervencions hauran de respectar la composició, vessants i pendents de les mateixes, sense malmetre o desvirtuar les seves característiques tipològiques ni el sistema estructural tipològic, evitant l'ocultació del sistema estructural.

Pel que fa als interiors, les intervencions han de respectar la totalitat del sistema funcional i tipològic de l'element.

Com en el cas de l'església es tindrà cura de no formalitzar cap tancament perimetral de propietat amb tanca opaca.

**Campanar:**

Es preservaran tots els seus valors tipològics i la seva volumetria, respectant les fusteries, el ritme i la proporció de les obertures i la relació buit-ple.

En el cas de les cobertes s'han de respectar la tipologia, la forma i els materials constitutius, amb la preservació de les vessants i pendents originals, així com els ràfecs característics.

Interiorment, les intervencions no modificaran el sistema funcional i tipològic de l'element.

Finalment, tampoc es podrà perimetrar amb una tanca de propietat opaca.

## INFORMACIÓ COMPLEMENTÀRIA

*Informació històrica* Església ubicada en un territori, Sant Pau de Riusec, definit ja des del s. XI i que no s'incorporà a Sabadell fins el 1471, aquest es troba ubicat a l'extrem sud del terme actual de Sabadell.

Data de consagració de l'església 1054.

Segons les excavacions arqueològiques realitzades entre els anys 1994 i 1996 s'han pogut detectar unes restes que fan pensar en un assentament romà, concretament una vil·la romana dedicada, molt possiblement, a la producció agrícola. Aquesta presència es detectà a partir del s. I dC i arribà fins el s. III o IV. D'aquesta època fins la data en què la documentació ens parla del territori, no sembla que hi hagi hagut un despoblament, sinó una continuïtat però amb moltes transformacions.

L'arqueologia ens posa al descobert una primera església amb una nau més reduïda que

## Sant Pau de Riu-Sec

AR.12.CA

l'actual, molt possiblement l'església consagrada al s. XI.

Aquesta església definia un espai sagrat, la sagrera, espai delimitat com un àrea de trenta passes a l'entorn de l'església, la qual acollia inicialment el cementiri. Aquest espai considerat sagrat i protegit, com a conseqüència del vandalisme aquest espai considerat sagrat passa a acollir habitatges i sitges per a l'emmagatzematge de la collita.

Sembla ser, segons fonts arqueològiques i estilístiques, que l'església fou ampliada cap a mitjans del s. XII. L'ampliació va consistir en l'enderroc del mur de ponent de l'església i la prolongació de la nau. La coberta també és fruit d'una reforma posterior.

L'any 1798 es construeix la rectoria.

A partir de finals del s. XVII i principis del s. XVIII l'església serà considerablement alterada, es bastí un cor sobre la porta d'entrada de la façana oest; obrint-se una capella lateral, alhora que es tapia l'antiga porta de la paret nord, mentre que se n'obre una de nova que comunica l'església amb la nova rectoria; es tapien algunes de les finestres romàniques; es transforma la porta d'accés al campanar i s'obre des del seu interior un pas per accedir a la trona que es construeix per a la predicació; el paviment de l'església és substituït per un de nou, de cairons, i s'arrebossen totes les parets.

El 1851 amb la reorganització parroquial derivada del concordat signat per papa Pius IX i la reina Isabel II, es va dur a terme la supressió de la parròquia de Sant Pau. En esclatar la Guerra Civil, els pocs objectes conservats in situ, com ara el retaule, varen ser destruïts. El destí de l'església va ser l'abandonament, el de la rectoria va ser el de la reutilització, es transformà en habitatges familiars després de la compartimentació interior.

### *Bibliografia*

CARRERAS COSTAJUSSÀ, Miquel; Elements d'Història de Sabadell, 1932. p. 71.  
Quaderns de Patrimoni III: L'església de Sant Pau de Riu-sec. Autor: Mauri, Alfred.  
Patrimoni i Història de Sabadell. Oficina de Patrimoni. Ajuntament de Sabadell.

### *Actuacions / altres*

El Pla Director de Sant Pau de Riu-sec ha estat aprovat de manera inicial al plenari municipal del 6 d'abril de 2010, obrint-se un període d'exposició pública d'un mes.

El Pla Director està estructurat en els següents apartats:

- Introducció.
- Diagnosi del jaciment arqueològic.
- El Projecte de Recerca al Parc Arqueològic.
- Consolidació, restauració i tractament del material i estructures arqueològiques del Parc Arqueològic.
- Estudis i recerca científica.
- La formalització física del Parc Arqueològic: criteris per a la intervenció de l'entorn del Parc Arqueològic.
- Difusió del patrimoni i del coneixement científic: Creació d'un parc arqueològic obert a la ciutat i visitable per a tothom.
- Gestió, capítol econòmic, valoració dels recursos humans.

### *Observacions*

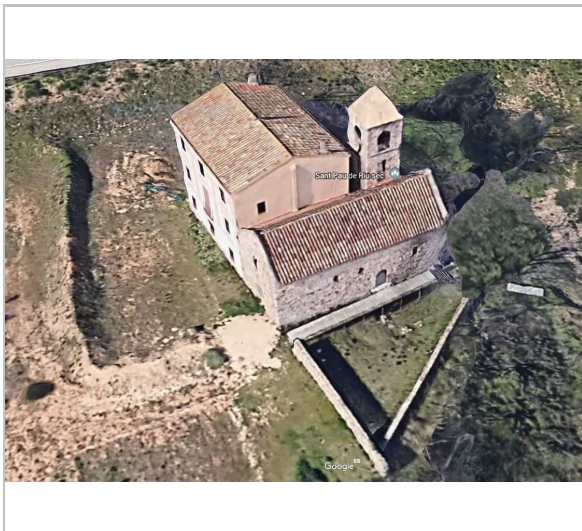
Fruit dels resultats de les intervencions arqueològiques fetes entre els anys 2007 i 2008 es va detectar l'interès excepcional d'aquest jaciment. Això va fer que el 5 de juny de 2009 es signés un conveni de col·laboració entre l'Ajuntament de Sabadell, la Universitat Autònoma de Barcelona i l'Institut Català d'Arqueologia Clàssica per tal de redactar un Pla Director de les Actuacions al Jaciment Arqueològic de Sant Pau de Riu-sec. Aquest document té per objectiu assenyalar les actuacions adequades per tal d'investigar i difondre el jaciment.

El document apunta a tres objectius principals: diagnosticar l'interès patrimonial del jaciment arqueològic, establir les actuacions de recerca i definir el procés per convertir el jaciment en un Parc Arqueològic.

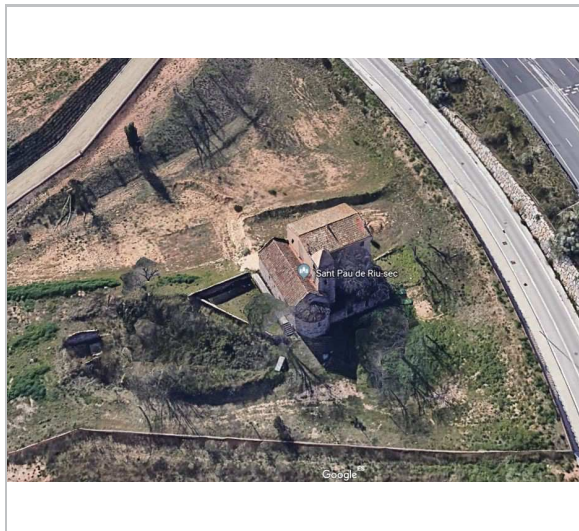
## Sant Pau de Riu-Sec

AR.12.CA

### ALTRES IMATGES



*Vista general  
Google*



*Vista general  
Google*



*Vista propera del conjunt  
MHS*

## Sant Pau de Riu-Sec. Església

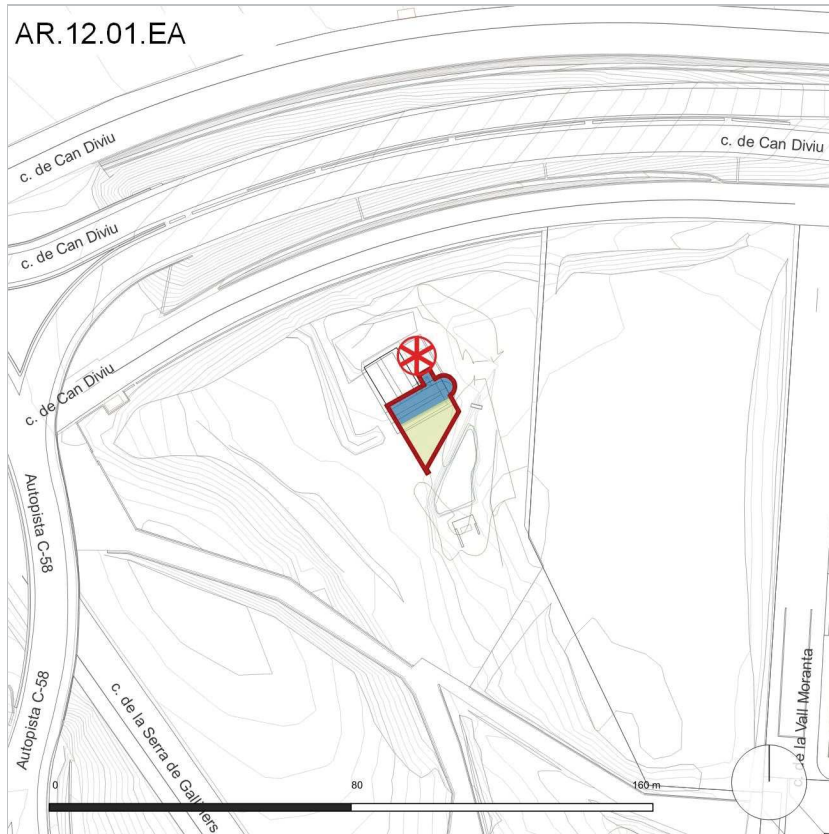
AR.12.01.EA

### DADES BÀSIQUES

Adreça/es Carretera Bellaterra, de, 15 Codi INE 187  
Camí Granja de Sant Pau de Riu-Sec, de la, s/n

Coordenades UTM x = 425188 ; y = 4596207 Identificació al plànol Nd1-32

Dades cadastrals	Número	Superfície	Sostre	N. plantes
	5462002DF2956C	29.770 conjunt	1.644 conjunt	PB+2



Plànol normatiu

### LLEGENDA

- Límit de bé
- Entorn de protecció

### Categoria de protecció:

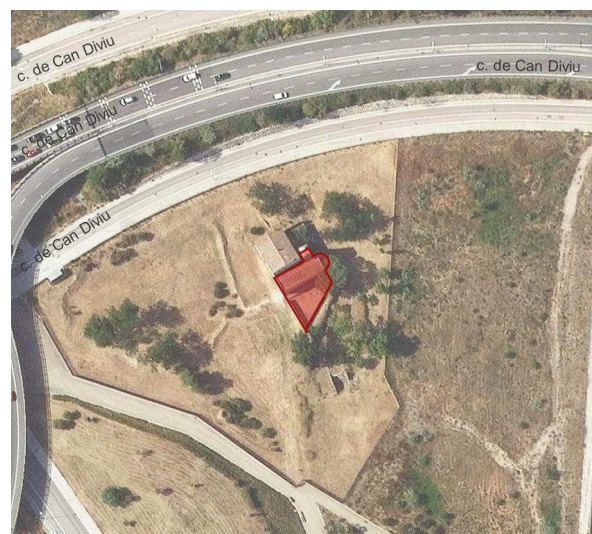
- BCIN
- BCIL
- BPU

### Nivell de protecció:

- 1. Integral
- 2. Conservació
- 3. Parcial
- 4. Ambiental
- 5. Documental
- Espais lliures protegits



Fotografia del bé



Emplaçament

## Sant Pau de Riu-Sec. Església

AR.12.01.EA

### CATALOGACIÓ ANTERIOR

<i>Tipus de bé</i>	Patrimoni arquitectònic
<i>Categoria</i>	BCIL
<i>Nivell prot.</i>	Global
<i>Nº reg/cat.</i>	PEPBAMAS 9.23

### CATALOGACIÓ

<i>Tipus de bé</i>	Patrimoni arquitectònic
<i>Categoria</i>	BCIL
<i>Nivell prot.</i>	1. Integral
<i>Classificació</i>	Elements arquitectònics
<i>Altres prot.</i>	AEA.13.BARP Sant Pau de Riu-Sec / JA.01.BARP Jaciment Sant Pau de Riu-Sec

### DESCRIPCIÓ DEL BÉ

*Tipologia* Arquitectura Religiosa (AR)

*Subtipologia* Església

*Estil i Època* Romànic; Època medieval. Alta Edat Mitjana (Segles VIII-XII)

*Cronologia* s. XI-XII (consagració 1054)

*Autor/promotor* Desconegut

*Context* L'Església de Sant Pau de Riu-Sec era antigament l'església parroquial de la quadra del mateix nom. S'hi accedeix amb una certa dificultat per un camí que surt de la dreta de la carretera de Bellaterra a Sabadell, després de la cruïlla amb la sortida Sabadell Sud de l'autopista C-58.

*Elements* Església d'una sola nau rectangular, de volta apuntada, i semicircular a l'absis. Aquest està reforçat a fora per bases de pedra. A la façana hi té una finestra geminada de capitell trapezoïdal; les altres finestres són de punt rodó, excepte la de l'absis, que té forma de creu. La decoració del campanar és de caràcter llombard. L'edificació adossada a la seva cara nord, del segle XVIII, que servia com a rectoria, havia estat el convent de l'orde dels Templers (veure descripció fitxa AR.12.02.EA).

En el seu tractament exterior destaca la façana oest de l'església, que és la que queda encarada al camí de la granja de Sant Pau. Està composada per un únic cos vertical amb eix de simetria, on s'hi troba la portalada d'accés principal, amb arc i una finestra geminada a una cota superior. La façana sud compta, també, amb una portalada d'accés, en arc adovellat i tres obertures d'arc de mig punt de doble esqueixada a una cota superior, col·locades sense ordre clar. L'absis, encarat a llevant, s'il·lumina per una finestra d'arc de mig punt de doble esqueixada.

Les façanes de l'església, a excepció de la ubicada a oest, no compten amb uns eixos de composició clars i definits. Es troben acabades amb carreus de pedra vistos, de dimensions i talls irregulars. Com elements remarcables en la imatge externa cal esmentar, obertures de mig punt de doble esqueixada.

La coberta de l'església és a dues vessants, desguassant a les façanes laterals. Es genera, per tant, una distinció entre la coberta a dues vessants lleugerament superior a la de l'absis. Externament, totes les cobertes són acabades en teula àrab. Com aspectes a remarcar cal esmentar la pràctica inexistència de ràfec a les façanes oest i est.

De l'interior, cal remarcar-ne que l'església compta amb planta basilical d'una única nau coberta per volta apuntada correguda i absis semicircular cobert per volta de canó a la banda est.

El sistema constructiu es posa de manifest en els paraments verticals que es troben executats amb els carreus de pedra vistos. A la volta de canó de l'absis pot distingir-se les traces de l'encanyissat utilitzat per cintrar-la. Com elements remarcables cal esmentar la volta apuntada correguda i la volta de canó.

Finalment cal esmentar com una construcció de referència el campanar, de planta quadrada, ubicat a la banda nord de l'església. Aquest es troba compost exteriorment per un basament de planta quadrada separat per impostes per tram superior amb arcs de mig punt i coberta a dues aigües. Constructivament, és format a partir de pedra obrada i teula àrab a la coberta. Com elements remarcables del mateix cal esmentar les finestres amb

## Sant Pau de Riu-Sec. Església

AR.12.01.EA

	arc de mig punt i la tradicional coberta piramidal amb quatre faldons acabats externament amb teula àrab.
<i>Ús actual</i>	Religiós
<i>Ús original/altres</i>	Religiós
<i>Estat conservació</i>	Bo
<i>Façanes/Coberta</i>	Bon estat general dels murs de tancament, tant els que corresponen a l'església i el seu absis, com al llarg de tot el campanar, així com de les diferents obertures (finestres simples o geminades) que s'intengren en les diferents façanes. S'estima un bon estat general de la coberta a través de la imatge expressada en la visió parcial del bé.
<i>Entorn/Jardí</i>	L'espai lliure protegit s'ha de mantenir ineditat.
<i>Estructura/Interior</i>	Atesa la claredat tipològica d'aquesta construcció romànica, tot i les modificacions que ha patit, presenta un manteniment correcte de l'estructura, tant de l'església com del campanar.

### RAONS PER A LA CATALOGACIÓ

- Valor històric  
Paratge configurat per diversos elements: restes d'una vil·la romana; restes d'un assentament carolingi amb necròpolis; restes d'una granja templera; l'església romànica (s. XI) i, finalment hi ha la rectoria del 1798.
- Valor arqueològic i paleontològic  
Bé referent emplaçat en un solar que forma part d'una Àrea d'Expectativa Arqueològica i/o Paleontològica que cal preservar en tota la seva dimensió. Qualsevol treball que afecti el subsol es regirà per la normativa vigent.
- Valor arquitectònic/tipològic/artístic  
L'església romànica té planta rectangular, amb un absis a la banda de llevant i un campanar de secció quadrada i coberta piramidal a la banda nord.
- Valor sociocultural i etnològic  
Conjunt referent en el context sociocultural i etnològic per les característiques representatives i la dimensió social d'aquesta implantació rural vinculada a un indret o llinatge, que assenyala un moment destacat en l'evolució de la història de Sabadell.

### ÀMBITS DE PROTECCIÓ

*Element/s* Església i campanar

### REGULACIÓ DE LES INTERVENCIIONS

*Tipus d'intervenció* Manteniment i/o Reparació; Consolidació; Reforma, Millora, Rehabilitació (eliminació parts contràries al bé patrimonial); Restauració; Reconstrucció i Reproducció (parts o elements artístics i/o ornamentals necessaris per a la comprensió del bé)

#### CRITERIS D'INTERVENCIÓ

Conservar amb mètodes propis de la restauració adequada.

*Façanes/Coberta* Posar en relleu la tipologia i la composició del bé, expressat en les façanes i les cobertes, les intervencions que es portin a terme hauran de respectar la geometria, el ritme, la proporció i la forma de les obertures i els tancaments associats al bé original; el tractament exterior amb els seus materials constitutius.

Les intervencions a les cobertes de l'església i del campanar hauran de preservar la forma, geometria i tipologia característica originària de les dues construccions. Fins i tot revertint actuacions contràries i/o cossos o elements sobreposats.

*Estructura/interior* No es permet l'enderroc de cap de les estructures que són referents en els seus valors tipològics.

### INFORMACIÓ COMPLEMENTÀRIA

- Bibliografia*
- CARRERAS COSTAJUSSÀ, Miquel; Elements d'Història de Sabadell, 1932. p. 71.
  - Quaderns de Patrimoni III: L'església de Sant Pau de Riu-sec. Autor: Mauri, Alfred.
  - ARRAGO, S.L. Arqueologia i Patrimoni. Jaciment de Sant Pau de Riu-sec. Excavacions.

## Sant Pau de Riu-Sec. Església

AR.12.01.EA

*Actuacions finca* INTERVENCIÓ: Abril – desembre 2007 i juliol – desembre 2008, i 2009. Dins el projecte de recerca de la Universitat Autònoma de Barcelona: Estius 2010 a 2013.

SUPERFÍCIE: 44.800 m<sup>2</sup>

PROMOCIÓ: Junta de Compensació del Pla Parcial de Sant Pau de Riusec, Ajuntament de Sabadell, Departament de Ciències de l'Antiguitat i l'Edat Mitjana de la Universitat Autònoma de Barcelona

CRONOLOGIA: Època ibèrica – romana – medieval – moderna

### DESCRIPCIÓ:

El jaciment de Sant Pau de Riu-sec, amb la seva església romànica, està localitzat al sud del terme municipal de Sabadell (Vallès Occ.), a 120 metres d'altitud. Els seus terrenys limiten amb el municipi de Badia del Vallès, el de Barberà del Vallès, l'enllaç viari C-58 i el polígon industrial Sant Pau de Riu-sec. Sabem que l'antiga Quadra de Riu-sec ocupava un sector de 200 hectàrees.

Les intervencions arqueològiques realitzades el 2007-2008 i fins el 2013 en el conjunt de Sant Pau de Riu-sec (Sabadell) han permès excavar parcialment un extens i potent jaciment de quasi 6 ha, amb importants restes arqueològiques i una seqüència i superposició d'assentaments des d'època romana republicana fins pràcticament a l'actualitat de forma quasi intinterrompuda.

S'han identificat 5 fases evolutives: SPR-olles

Fase 1. L'assentament d'època romana republicana (s. II – I aC): Gran edificació amb diverses estances. Potents nivells d'incendi i enderroc.

Fase 2. La vil·la romana imperial (s. I – II dC): Part d'una vil·la romana amb construccions de morter i paviments d'opus signinum.

Fase 3. L'assentament carolingi (s. VIII – IX – X): Sitges i necròpolis de tombes antropomorfes (s. IX – X)

Fase 4. L'església romànica, la sagrera i la necròpolis (s. XI – XIII): Extensa necròpolis amb una complexa seqüència estratigràfica i una evolució des del segle XI al segle XIX. Sagrera amb abundant material ceràmic, bronze i numismàtic. Per altra banda, també ha estat possible excavar algunes construccions emplaçades a l'entorn de l'església que podrien correspondre al període de domini i possessió de Riu-sec per l'Ordre del Temple, entre mitjan segle XII i el segle XIII.

Fase 5. Evolució de l'església i la parròquia en època baixmedieval i moderna (s. XV – XVIII).

## Sant Pau de Riu-Sec. Església

AR.12.01.EA

### ALTRES IMATGES



*Fotografia del bé des del sud*  
MHS



*Fotografia històrica*  
Josep Salvany, 1922



## Sant Pau de Riu-Sec. Rectoria

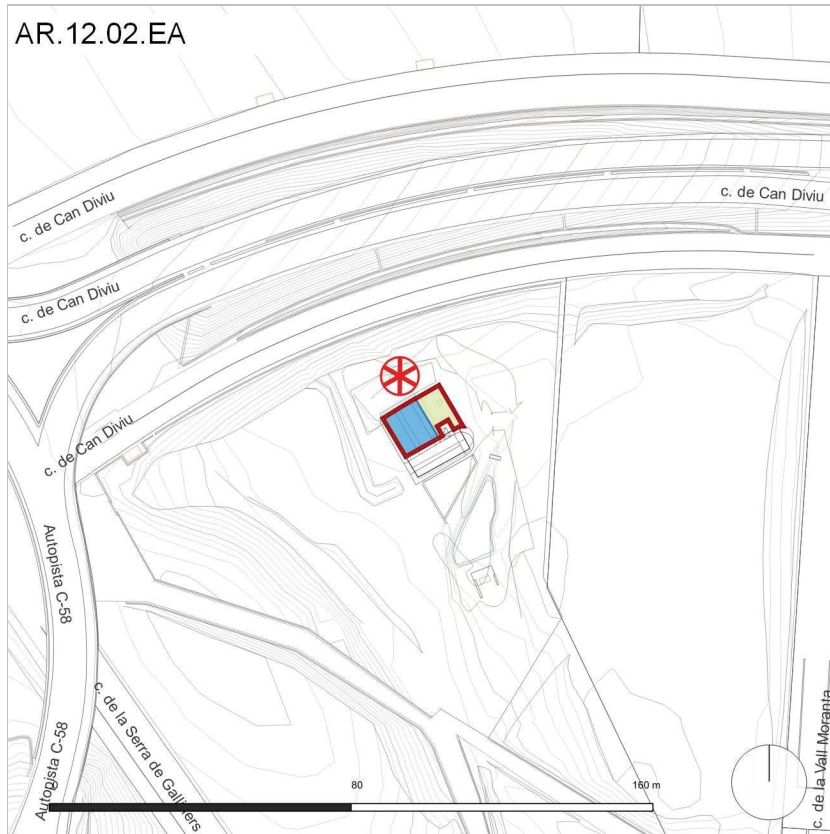
AR.12.02.EA

### DADES BÀSIQUES

Adreça/es Carretera Bellaterra, de, 15 Codi INE 187  
Camí Granja de Sant Pau de Riusec, de la, -

Coordenades UTM x = 425181 ; y = 4596214 Identificació al plànol Nd1-32

Dades cadastrals	Número	Superfície	Sostre	N. plantes
	5462002DF2956C0001LH	29.770	1.644	PB+2



Plànol normatiu

### LLEGENDA

- Límit de bé
- Entorn de protecció

### Categoria de protecció:

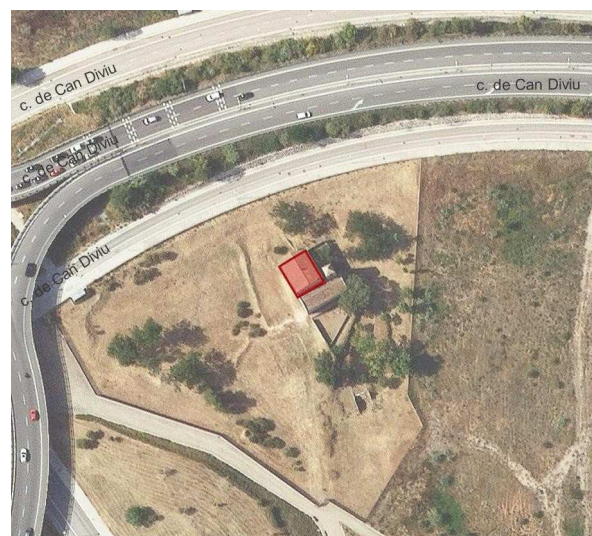
- BCIN
- BCIL
- BPU

### Nivell de protecció:

- 1. Integral
- 2. Conservació
- 3. Parcial
- 4. Ambiental
- 5. Documental
- Espais lliures protegits



Fotografia del bé



Emplaçament

## Sant Pau de Riu-Sec. Rectoria

AR.12.02.EA

### CATALOGACIÓ ANTERIOR

<i>Tipus de bé</i>	Patrimoni arquitectònic
<i>Categoria</i>	BCIL
<i>Nivell prot.</i>	Volumètric
<i>Nº reg/cat.</i>	PEPBAMAS 9.23

### CATALOGACIÓ

<i>Tipus de bé</i>	Patrimoni arquitectònic
<i>Categoria</i>	BCIL
<i>Nivell prot.</i>	2. Conservació
<i>Classificació</i>	Elements arquitectònics
<i>Altres prot.</i>	AEA.13.BARP Sant Pau de Riu-Sec / JA.01.BARP Jaciment Sant Pau de Riu-Sec

### DESCRIPCIÓ DEL BÉ

<i>Tipologia</i>	Arquitectura Religiosa (AR)
<i>Subtipologia</i>	Rectoria
<i>Estil i Època</i>	Romànic; Època medieval. Alta Edat Mitjana (Segles VIII-XII)
<i>Cronologia</i>	s. XI-XII (consagració 1054)
<i>Autor/promotor</i>	Desconegut
<i>Context</i>	El conjunt es troba en el rodal i en un entorn molt transformat, fora de l'àrea urbana de la ciutat de Sabadell. S'hi accedeix amb una certa dificultat per un camí que surt de la dreta de la carretera de Bellaterra a Sabadell, després de la cruïlla amb la sortida Sabadell Sud de l'autopista C-58.
<i>Elements</i>	<p>La rectoria compta amb la seva façana principal donant a oest, composada a partir de tres eixos de composició, amb balconada a planta primera sobre l'eix de simetria.</p> <p>La façana oest de la rectoria, té una clara composició a partir de tres eixos verticals amb eix de simetria. Com elements remarcables, cal fer esment que la façana oest de la rectoria compta amb esgrafiats generals ressaltant l'emmarcament de les obertures.</p>
<i>Ús actual</i>	Religiós
<i>Ús original/altres</i>	Rectoria
<i>Estat conservació</i>	Bo
<i>Façanes/Coberta</i>	<p>Bon estat general de la façana, tant dels seus revestiments, així com dels elements decoratius i ornamentals senzills que la configuren.</p> <p>S'estima un bon estat general de la coberta a través de la imatge que dona l'estat actual de les façanes.</p>
<i>Entorn/Jardí</i>	L'espai lliure protegit s'ha de mantenir ineditat.
<i>Estructura/Interior</i>	Es desconeix l'estat de conservació de l'interior i de les seves estructures originals que, poden o no haver estat modificades en el temps.

### RAONS PER A LA CATALOGACIÓ

<input checked="" type="checkbox"/> Valor històric	Paratge configurat per diversos elements: restes d'una vil·la romana; restes d'un assentament carolingi amb necròpolis; restes d'una granja templera; l'església romànica (s. XI) i, finalment hi ha la rectoria del 1798.
<input checked="" type="checkbox"/> Valor arqueològic i paleontològic	Bé referent emplaçat en un solar que forma part d'una Àrea d'Expectativa Arqueològica i/o Paleontològica que cal preservar en tota la seva dimensió. Qualsevol treball que afecti el subsol es regirà per la normativa vigent.
<input checked="" type="checkbox"/> Valor arquitectònic/tipològic/artístic	La Rectoria s'entén de forma indissociable a l'església i recull els valors compositius i formals derivats de l'arquitectura neoclàssica tradicional, sobrietat i equilibri.
<input checked="" type="checkbox"/> Valor sociocultural i etnològic	Bé referent en el context sociocultural i etnològic per les característiques representatives i la dimensió social d'aquesta implantació rural vinculada a un indret o llinatge, que assenyala un moment destacat en l'evolució de la història de Sabadell.

### ÀMBITS DE PROTECCIÓ

<i>Element/s</i>	Rectoria
------------------	----------

## Sant Pau de Riu-Sec. Rectoria

AR.12.02.EA

### REGULACIÓ DE LES INTERVENCIIONS

*Tipus d'intervenció* Manteniment i/o Reparació; Consolidació; Reforma, Millora, Remodelació o Rehabilitació (eliminació parts contràries al bé patrimonial) sense alterar els valors tipològics del bé; Restauració; Reconstrucció i Reproducció (parts o elements artístics i/o ornamentals necessaris per a la comprensió del bé)

#### CRITERIS D'INTERVENCIÓ

Conservar amb mètodes propis de la restauració adequada per tal de preservar la volumetria, les façanes i l'estructura tipològica original que inclouen els elements decoratius com els estucats diferenciats en façana i altres elements ornamentals i/o béns mobles que puguin revestir interès a l'interior.

*Façanes/Coberta* Posar en relleu la tipologia i la composició de les façanes, el ritme, la proporció i forma de les obertures i els tancaments, amb la totalitat dels elements ornamentals i decoratius originals, especialment per la disposició dels emmarcaments i estucats diferenciadors que se situen en els panys entre les finestres, que les configuren.

En el cas de les cobertes hauran de preservar la forma i tipologia característica del bé catalogat.

*Estructura/interior* No es permet l'enderroc de les estructures que són referents en els seus valors tipològics (elements estructurals, forjats, caixa d'escala, així com estances nobles i altres parts que confereixen el caràcter singular del bé protegit).

Sobre les divisions i els espais interiors que no afectin l'estructura general, es podrà intervenir mitjançant obres de Manteniment i/o reparació; Consolidació; Reforma, Millora, Restauració, Remodelació o Rehabilitació.

### INFORMACIÓ COMPLEMENTÀRIA

*Bibliografia* CARRERAS COSTAJUSSÀ, Miquel; Elements d'Història de Sabadell, 1932. p. 71.

Quaderns de Patrimoni III: L'església de Sant Pau de Riu-sec. Autor: Mauri, Alfred.

ARRAGO, S.L. Arqueologia i Patrimoni. Jaciment de Sant Pau de Riu-sec. Excavacions.

*Actuacions finca* INTERVENCIIONS: Abril – desembre 2007 i juliol – desembre 2008, i 2009. Dins el projecte de recerca de la Universitat Autònoma de Barcelona: Estius 2010 a 2013.

SUPERFÍCIE: 44.800 m<sup>2</sup>

PROMOCIÓ: Junta de Compensació del Pla Parcial de Sant Pau de Riusec, Ajuntament de Sabadell, Departament de Ciències de l'Antiguitat i l'Edat Mitjana de la Universitat Autònoma de Barcelona

CRONOLOGIA: Època ibèrica – romana – medieval – moderna

#### DESCRIPCIÓ:

El jaciment de Sant Pau de Riu-sec, amb la seva església romànica, està localitzat al sud del terme municipal de Sabadell (Vallès Occ.), a 120 metres d'altitud. Els seus terrenys limiten amb el municipi de Badia del Vallès, el de Barberà del Vallès, l'enllaç viari C-58 i el polígon industrial Sant Pau de Riu-sec. Sabem que l'antiga Quadra de Riu-sec ocupava un sector de 200 hectàrees.

Les intervencions arqueològiques realitzades el 2007-2008 i fins el 2013 en el conjunt de Sant Pau de Riu-sec (Sabadell) han permès excavar parcialment un extens i potent jaciment de quasi 6 ha, amb importants restes arqueològiques i una seqüència i superposició d'assentaments des d'època romana republicana fins pràcticament a l'actualitat de forma quasi intinterrompuda.

S'han identificat 5 fases evolutives: SPR-olles

Fase 1. L'assentament d'època romana republicana (s. II – I aC): Gran edificació amb diverses estances. Potents nivells d'incendi i enderroc.

## Sant Pau de Riu-Sec. Rectoria

AR.12.02.EA

Fase 2. La vil·la romana imperial (s. I – II dC): Part d'una vil·la romana amb construccions de morter i paviments d'opus signinum.

Fase 3. L'assentament carolingi (s. VIII – IX – X): Sitges i necròpolis de tombes antropomorfes (s. IX – X)

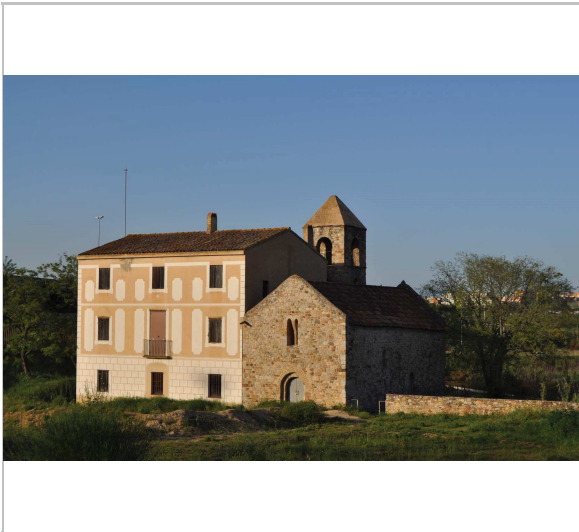
Fase 4. L'església romànica, la sagrera i la necròpolis (s. XI – XIII): Extensa necròpolis amb una complexa seqüència estratigràfica i una evolució des del segle XI al segle XIX. Sagrera amb abundant material ceràmic, bronze i numismàtic. Per altra banda, també ha estat possible excavar algunes construccions emplaçades a l'entorn de l'església que podrien correspondre al període de domini i possessió de Riu-sec per l'Ordre del Temple, entre mitjan segle XII i el segle XIII.

Fase 5. Evolució de l'església i la parròquia en època baixmedieval i moderna (s. XV – XVIII).

## Sant Pau de Riu-Sec. Rectoria

AR.12.02.EA

### ALTRES IMATGES



*Fotografia del bé  
Equip redactor*



**D3. Fitxa de la Masia de Can Borrell de Sant Pau (Element  
ARR.19 CA)**



## Can Borrell de Sant Pau

ARR.19.CA

### DADES BÀSIQUES

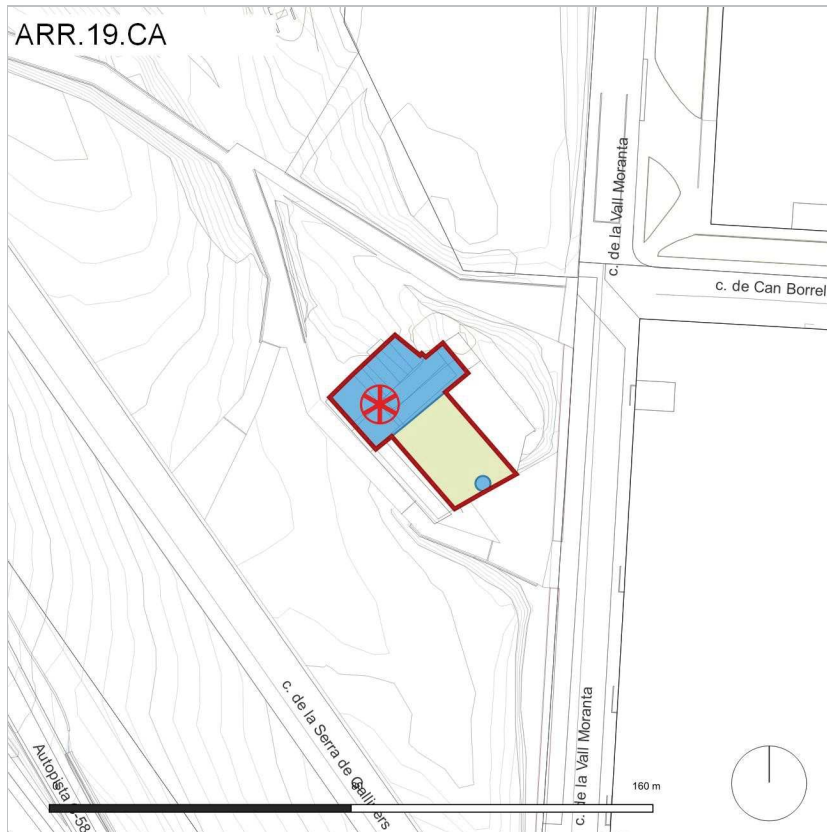
Adreça/es Camí Granja de Sant Pau de Riu-sec, de la, 21

Codi INE 187

Coordenades UTM x = 425228 ; y = 4596076

Plànol Nd1-32

Dades cadastrals	Número	Superfície	Sostre	N. plantes
	5462002DF2956C	29.770	1.644	PB+1



### LLEGENDA

- Límit de bé
- Entorn de protecció

### Categoria de protecció:

- BCIN
- BCIL
- BPU

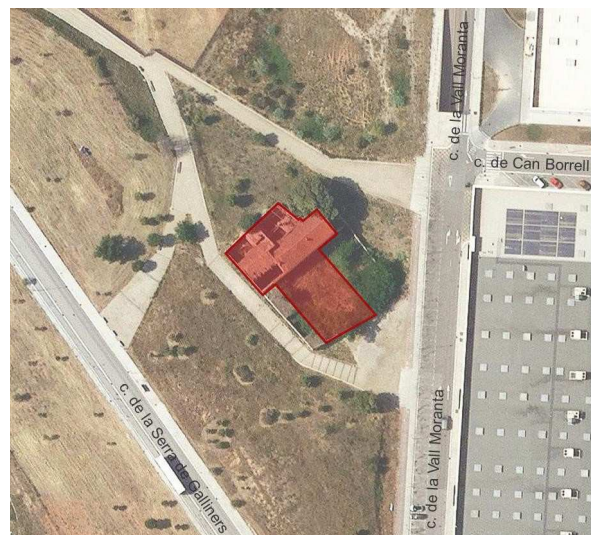
### Nivell de protecció:

- 1. Integral
- 2. Conservació
- 3. Parcial
- 4. Ambiental
- 5. Documental
- Espais lliures protegits

Plànol normatiu



Fotografia del conjunt



Emplaçament

## Can Borrell de Sant Pau

ARR.19.CA

### CATALOGACIÓ ANTERIOR

<i>Tipus de bé</i>	Patrimoni arquitectònic
<i>Categoria</i>	BCIL
<i>Nivell prot.</i>	Volumètric
<i>Nº reg/cat.</i>	PEPBAMAS 1.21

### CATALOGACIÓ

<i>Tipus de bé</i>	Patrimoni arquitectònic
<i>Categoria</i>	BCIL
<i>Nivell prot.</i>	2. Conservació
<i>Classificació</i>	Conjunts arquitectònics
<i>Altres prot.</i>	AEA.13.BARP Sant Pau de Riu-sec - Camp d'aviació / JA.01.BARP Jaciment arqueològic de Sant Pau de Riu-sec

### ELEMENTS ARQUITECTÒNICS CATALOGATS DEL CONJUNT

ARR.19.01.EA	Masia Can Borrell de Sant Pau
ARR.19.02.EA	Molí de Vent de Can Borrell de Sant Pau

### DESCRIPCIÓ DEL BÉ

<i>Tipologia</i>	Arquitectura Residencial Rural (ARR)
<i>Subtipologia</i>	Masia + Molí de vent
<i>Context</i>	Es localitza a l'actual polígon del Parc Empresarial de Sant Pau, a prop de l'església de Sant Pau de Riu-sec, al sud del terme, a tocar amb els límits dels municipis de Badia del Vallès i Cerdanyola del Vallès.
<i>Conjunt / Ambient</i>	Conjunt format per masia i gran nombre d'edificacions annexes. Construït al s. XV, es troba totalment envoltat de closa i s'hi accedeix a través d'un portalada (totalment modificada) que dona frontalment a l'era. El conjunt presenta façanes de pedra i maó i puntualment zones arrebossades.
<i>Ús actual</i>	En desús
<i>Ús original/altres</i>	Edifici residencial unifamiliar - activitat agrícola
<i>Estat conservació</i>	Dolent; La sensació d'abandonament és absoluta. Això es reflecteix, especialment, en les façanes i, també, ens està indicant deterioraments molt greus en les estructures portants interiors.

### RAONS PER A LA CATALOGACIÓ

<input checked="" type="checkbox"/> Valor històric	Conjunt referent en el context de la història per la seva representativitat en la lectura d'una època i un moment destacat en l'evolució de l'arquitectura i les edificacions agrícoles vinculades a les masies, de gran importància al rodal de Sabadell.
<input checked="" type="checkbox"/> Valor sociocultural i etnològic	Conjunt referent en el context sociocultural i etnològic per les característiques representatives i la dimensió social d'aquesta implantació rural vinculada a un indret o llinatge, que assenyala un moment destacat en l'evolució de la història de Sabadell.

### ÀMBITS DE PROTECCIÓ

<i>Conjunt / Ambient</i>	Conjunt format per: - Masia i edificacions annexes - Molí de vent
--------------------------	---

### REGULACIÓ DE LES INTERVENCIIONS

<i>Tipus d'intervenció</i>	Manteniment i/o Reparació; Consolidació; Reforma, Millora, Remodelació o Rehabilitació (eliminació parts contràries al bé patrimonial) sense alterar els valors tipològics del bé; Restauració; Reconstrucció i Reproducció (parts o elements artístics i/o ornamentals necessaris per a la comprensió del bé).
----------------------------	---

#### CRITERI D'INTERVENCIÓ

Conservació amb mètodes propis de la restauració adequada per tal de preservar la volumetria, les façanes i l'estructura tipològica original que poden incloure elements decoratius, ornamentals i/o béns mobles a l'interior.



## Can Borrell de Sant Pau

**ARR.19.CA**

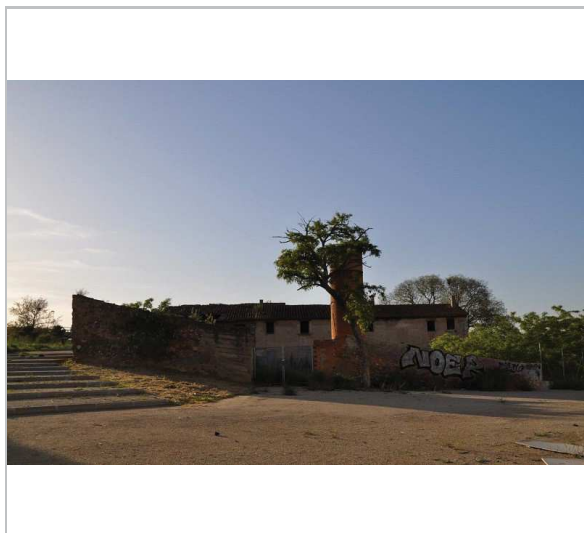
### INFORMACIÓ COMPLEMENTÀRIA

*Informació històrica* Antigament, mas Puig. Referenciada documentalment d'ençà el segle XV. Pertanyia a la quadra i parròquia de Sant Pau de Riu-sec.

## Can Borrell de Sant Pau

ARR.19.CA

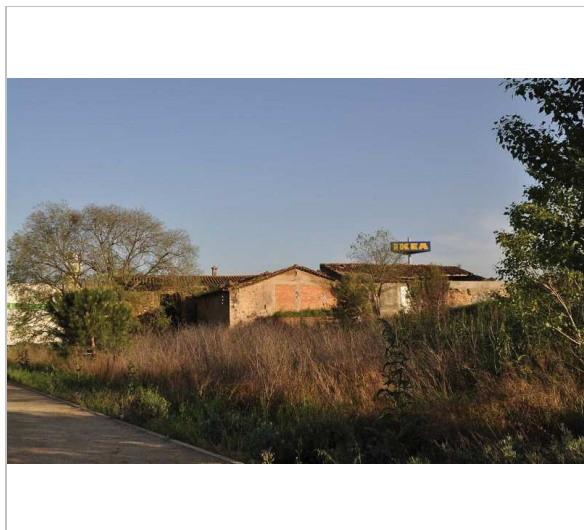
### ALTRES IMATGES



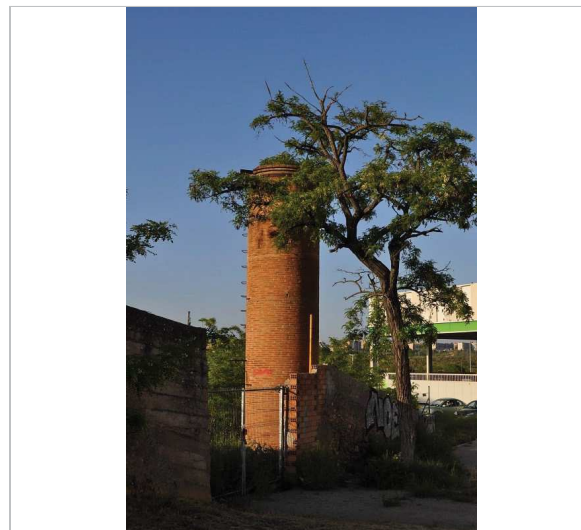
*Fotografia del conjunt*  
Equip redactor



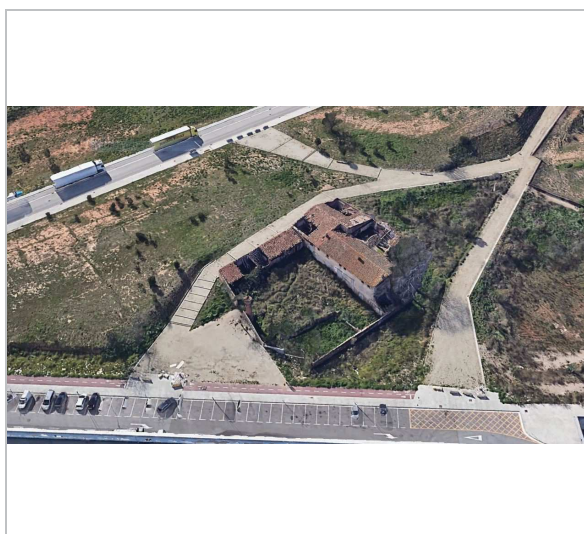
*Fotografia del conjunt*  
Equip redactor



*Fotografia del conjunt*  
Equip redactor



*Fotografia del Molí de vent*  
Equip redactor



*Panoràmica del conjunt*  
Google

## Masia de Can Borrell de Sant Pau

ARR.19.01.EA

### DADES BÀSIQUES

Adreça/es Camí Granja de Sant Pau de Riu-sec, de la, 21

Codi INE 187

Coordenades UTM x = 425228 ; y = 4596076

Identificació al plànol Nd1-32

### Dades cadastrals

Número

Superfície

Sostre

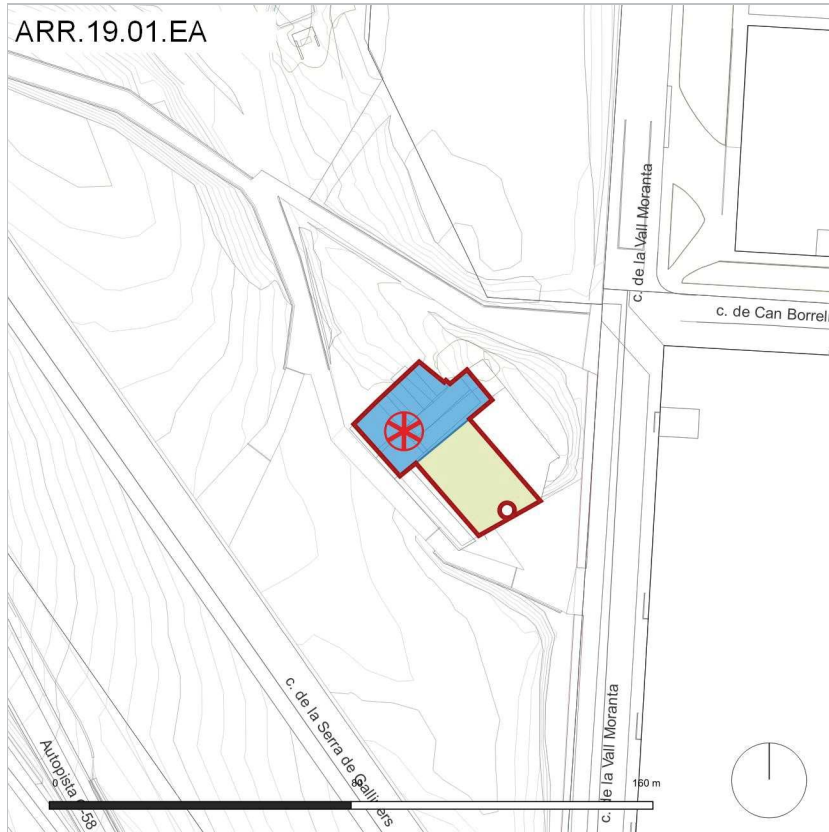
N. plantes

5462002DF2956C

.770 total conju

344 total conju

PB+1



Plànol normatiu

### LLEGENDA

- Límit de bé
- Entorn de protecció

### Categoria de protecció:

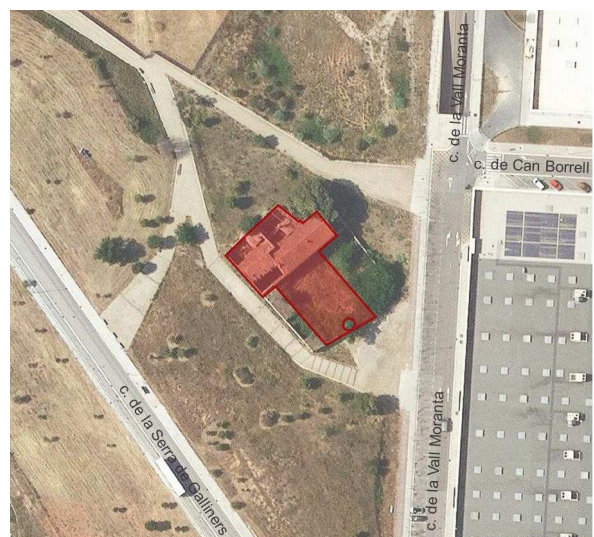
- BCIN
- BCIL
- BPU

### Nivell de protecció:

- 1. Integral
- 2. Conservació
- 3. Parcial
- 4. Ambiental
- 5. Documental
- Espais lliures protegits



Fotografia del bé



Emplaçament

## Masia de Can Borrell de Sant Pau

ARR.19.01.EA

### CATALOGACIÓ ANTERIOR

<i>Tipus de bé</i>	Patrimoni arquitectònic
<i>Categoria</i>	BCIL
<i>Nivell prot.</i>	Volumètric
<i>Nº reg/cat.</i>	PEPBAMAS 1.21

### CATALOGACIÓ

<i>Tipus de bé</i>	Patrimoni arquitectònic
<i>Categoria</i>	BCIL
<i>Nivell prot.</i>	2. Conservació
<i>Classificació</i>	Elements arquitectònics
<i>Altres prot.</i>	AEA.13.BARP Sant Pau de Riu-sec - Camp d'aviació / JA.01.BARP Jaciment arqueològic de Sant Pau de Riu-sec

### DESCRIPCIÓ DEL BÉ

<i>Tipologia</i>	Arquitectura Residencial Rural (ARR)
<i>Subtipologia</i>	Masia
<i>Estil i Època</i>	Arquitectura popular - tradicional; Època moderna (Segles XV-XVI)
<i>Cronologia</i>	s. XV
<i>Autor/promotor</i>	Desconegut
<i>Context</i>	Es localitza a l'actual polígon del Parc Empresarial de Sant Pau, a prop de l'església de Sant Pau de Riu-sec, al sud del terme, a tocar amb els límits dels municipis de Badia del Vallès i Cerdanyola del Vallès
<i>Elements</i>	<p>Conjunt format per masia i gran nombre d'edificacions annexes. Construït al s. XV, es troba totalment envoltat de closa i s'hi accedeix a través d'un portalada (totalment modificada) que dona frontalment a l'era. El conjunt presenta façanes de pedra i maó i puntualment zones arrebossades.</p> <p>Actualment el conjunt d'edificacions es troba molt transformat i deteriorat, arribant a desvirtuar el model original. El cos principal no destaca per trobar-se les edificacions annexes a la mateixa cota. La façana del cos principal no compta en l'actualitat amb clars eixos verticals, ni en destaca l'actual porta d'accés a l'habitatge. La totalitat de façanes compten amb obertures sense composició clara, tant a nivell de planta baixa com a la de planta primera, havent arribat a fer desaparèixer parcial i totalment les originàries.</p> <p>Els murs de façana no tenen un acabat homogeni, s'hi troba pedra vista, maó massís i puntualment arrebossat. Algunes cantoneres i emmarcaments d'obertures amb carreus vistos. Porta d'accés principal dovellada, pràcticament il·legible. Emmarcaments puntuals d'algunes obertures. Tres finestres d'estil renaixement.</p> <p>Les cobertes són a dues aigües, amb caiguda d'aigua donant a la façana principal, amb ràfec de teules volades. El conjunt que formen les cobertes de les edificacions que es troben a l'era, tant la de la principal com la de les annexes, es troben a la mateixa cota i formen una "L". Les cobertes inclinades estan acabades amb teula àrab.</p>
<i>Ús actual</i>	En desús
<i>Ús original/altres</i>	Edifici residencial unifamiliar - activitat agrícola
<i>Estat conservació</i>	Dolent; La sensació d'abandonament és absoluta. Això es reflecteix, especialment, en les façanes i, també, ens està indicant deterioraments molt greus en les estructures portants interiors.
<i>Façanes/Coberta</i>	S'aprecien desperfectes en els arrebossats i en altres parts significatives de les façanes. Les cobertes es mantenen, però, en continuïtat i no s'han produït esfondraments.
<i>Estructura/Interior</i>	Es desconeix la situació real de conservació de l'interior i de les seves estructures originals que, poden o no haver estat modificades en el temps o degradar-se en els últims anys per manca de manteniment.
<i>Situació de risc</i>	Altres riscos; Abandonament continuat

### RAONS PER A LA CATALOGACIÓ

Valor històric

Conjunt referent en el context de la història per la seva representativitat en la lectura d'una època i un moment destacat en l'evolució de l'arquitectura i les edificacions agrícoles de gran importància al que havia estat rodal de Sabadell.

## Masia de Can Borrell de Sant Pau

ARR.19.01.EA

Valor sociocultural i etnològic

Conjunt referent en el context sociocultural i etnològic per les característiques representatives i la dimensió social d'aquesta implantació rural vinculada a un indret o llinatge, que assenyalava un moment destacat en l'evolució de la història de Sabadell.

### ÀMBITS DE PROTECCIÓ

*Element/s* Masia i edificacions annexes

### REGULACIÓ DE LES INTERVENCIIONS

*Tipus d'intervenció* Manteniment i/o Reparació; Consolidació; Reforma, Millora, Remodelació o Rehabilitació (eliminació parts contràries al bé patrimonial) sense alterar els valors tipològics del bé; Restauració; Reconstrucció i Reproducció (parts o elements artístics i/o ornamentals necessaris per a la comprensió del bé)

#### CRITERIS D'INTERVENCIÓ

Conservar amb mètodes propis de la restauració adequada per tal de preservar la volumetria, les façanes i l'estructura tipològica original que poden incloure elements decoratius, ornamentals i/o béns mobles a l'interior.

*Façanes/Coberta* Posar en relleu la tipologia i la composició de les façanes, el ritme, la proporció i forma de les obertures i els tancaments, amb la totalitat dels elements ornamentals i decoratius originals, si s'escau, que les configuren.

En el cas de les cobertes hauran de preservar la forma i tipologia característica del bé catalogat.

*Entorn/Jardí* L'espai lliure protegit assenyalat en el plànol normatiu s'haurà de mantenir ineditat.

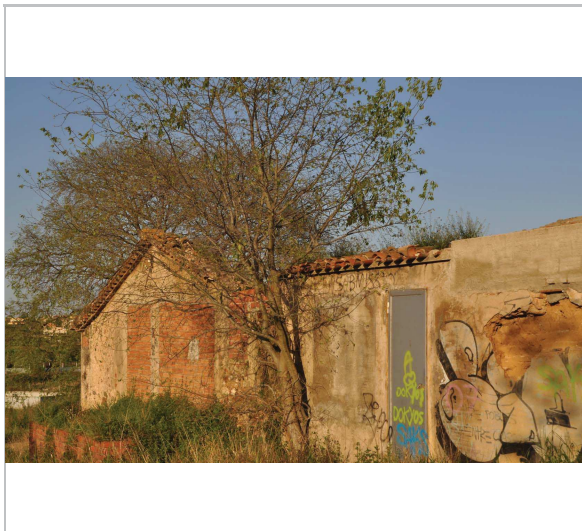
*Estructura/interior* No es permet l'enderroc de les estructures que són referents en els seus valors tipològics (elements estructurals, forjats, caixa d'escala, així com estances nobles i altres parts que confereixen el caràcter singular del bé declarat).

Sobre les divisions i els espais interiors que no afectin l'estructura general, es podrà intervenir mitjançant obres de Manteniment i/o reparació; Consolidació; Reforma, Millora, Restauració, Remodelació o Rehabilitació.

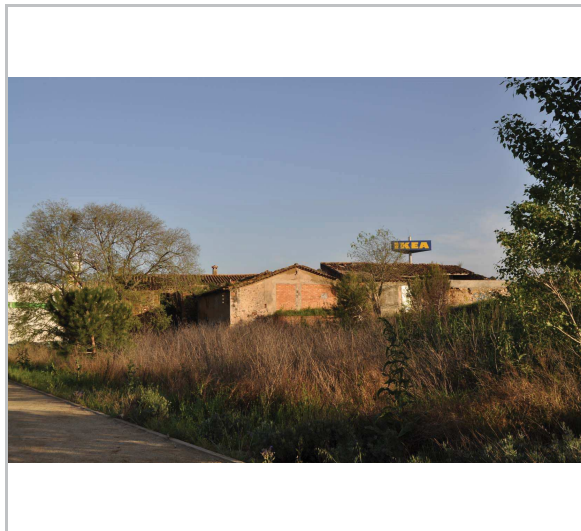
## Masia de Can Borrell de Sant Pau

ARR.19.01.EA

### ALTRES IMATGES



*Fotografia del bé*  
*Equip redactor*



*Fotografia del bé*  
*Equip redactor*

## Molí de vent de Can Borrell de Sant Pau

ARR.19.02.EA

### DADES BÀSIQUES

Adreça/es Camí Granja de Sant Pau de Riu-sec, de la, 21

Codi INE 187

Coordenades UTM x = 425228 ; y = 4596076

Identificació al plànol Nd1-32

### Dades cadastrals

Número

Superfície

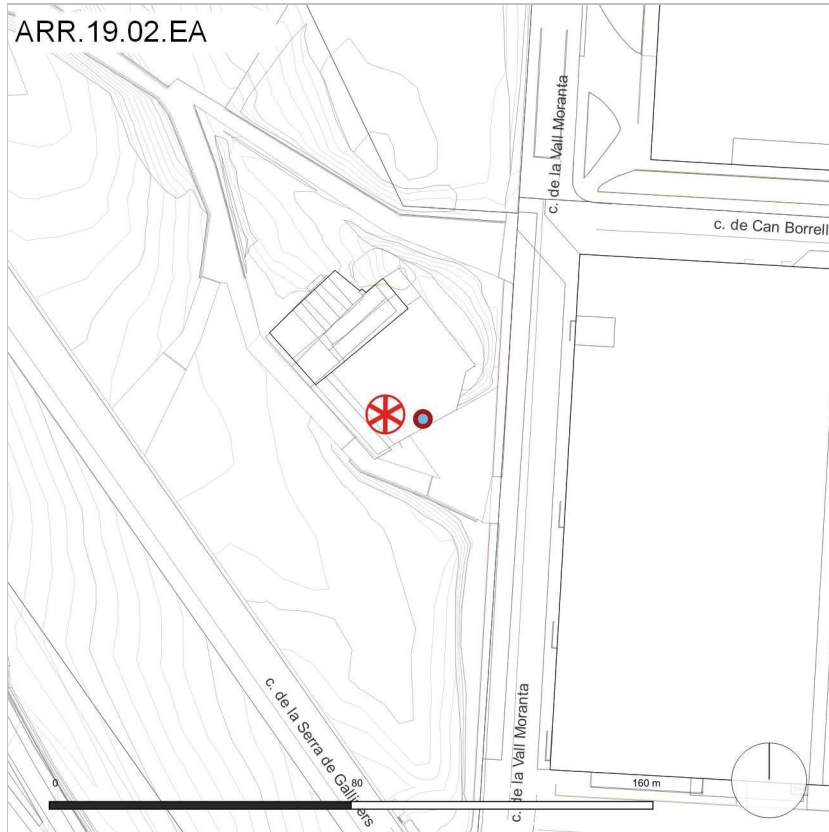
Sostre

N. plantes

5462002DF2956C

.770 total conj

344 total conj



### LLEGENDA

- Límit de bé
- Entorn de protecció

### Categoria de protecció:

- BCIN
- BCIL
- BPU

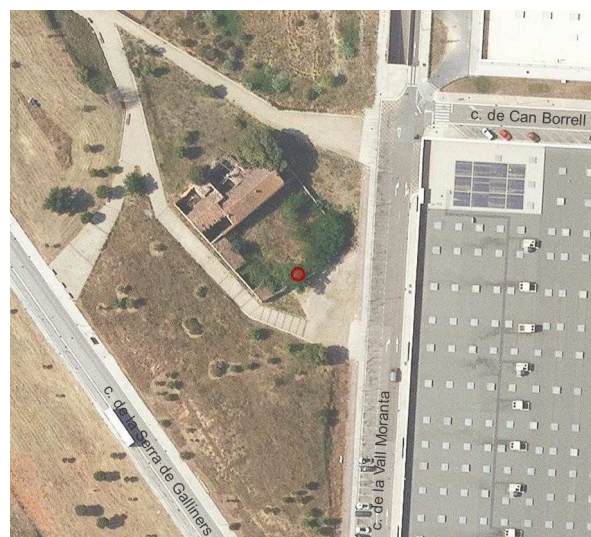
### Nivell de protecció:

- 1. Integral
- 2. Conservació
- 3. Parcial
- 4. Ambiental
- 5. Documental
- Espais lliures protegits

Plànol normatiu



Fotografia del bé



Emplaçament

## Molí de vent de Can Borrell de Sant Pau

ARR.19.02.EA

### CATALOGACIÓ ANTERIOR

<i>Tipus de bé</i>	Patrimoni arquitectònic
<i>Categoria</i>	BCIL
<i>Nivell prot.</i>	Volumètric
<i>Nº reg/cat.</i>	PEPBAMAS 1.21

### CATALOGACIÓ

<i>Tipus de bé</i>	Patrimoni arquitectònic
<i>Categoria</i>	BCIL
<i>Nivell prot.</i>	2. Conservació
<i>Classificació</i>	Elements arquitectònics
<i>Altres prot.</i>	AEA.13.BARP Sant Pau de Riu-sec - Camp d'aviació / JA.01.BARP Jaciment arqueològic de Sant Pau de Riu-sec

### DESCRIPCIÓ DEL BÉ

<i>Tipologia</i>	Arquitectura Residencial Rural (ARR)
<i>Subtipologia</i>	Molí de Vent
<i>Estil i Època</i>	Arquitectura popular - tradicional; Època moderna (Segles XV-XVI)
<i>Cronologia</i>	s. XV
<i>Autor/promotor</i>	Desconegut
<i>Context</i>	Es localitza a l'actual polígon del Parc Empresarial de Sant Pau, a prop de l'església de Sant Pau de Riu-sec, al sud del terme, a tocar amb els límits dels municipis de Badia del Vallès i Cerdanyola del Vallès
<i>Elements</i>	Molí de planta circular al costat del mur perimetral de la masia ocupant el seu espai a l'antiga era. Només es conserva el basament que està realitzat en obra de fàbrica de maó massís, amb una cornisa decorativa de coronament, realitzada en el mateix material. S'ha perdut la part de l'estructura formada pel molí de vent original.
<i>Ús actual</i>	En desús
<i>Ús original/altres</i>	Edifici residencial unifamiliar - activitat agrícola
<i>Estat conservació</i>	Regular; Només es preserva el basament cilíndric del molí de vent. Aquest, però, es troba en força bon estat en tota la seva superfície, fins i tot en el coronament, encara que de manera puntual alguns maons ceràmics presenten desperfectes.
<i>Estructura/Interior</i>	L'estructura portant, a nivell intern, aparenta un bon estat de conservació. Es desconeix si s'ha preservat la maquinària original pel funcionament del molí de vent.

### RAONS PER A LA CATALOGACIÓ

<input checked="" type="checkbox"/> Valor històric	Bé referent per la seva representativitat en la lectura d'una època i un moment destacat en l'evolució de l'activitat agrícola i preindustrial, de gran importància al llarg del segle XIX al rodal de Sabadell.
<input checked="" type="checkbox"/> Valor arquitectònic/tipològic/artístic	Bé d'especial interès arquitectònic, el valor del qual resideix principalment en la preservació de l'estructura tipològica característica, així com el sistema constructiu derivat de l'arquitectura popular i tradicional.
<input checked="" type="checkbox"/> Valor sociocultural i etnològic	Bé referent en el context sociocultural i etnològic per les característiques representatives i la importància que va significar la implantació dels molins de vent als masos de Sabadell.
<input checked="" type="checkbox"/> Valor natural/ambiental/paisatgístic	Bé interessant per la contribució en la preservació i el manteniment del caràcter harmònic i definidor del paisatge de les finques agrícoles del rodal identificant els masos i les dotacions annexes.

### ÀMBITS DE PROTECCIÓ

<i>Element/s</i>	Molí de vent
------------------	--------------

### REGULACIÓ DE LES INTERVENCIIONS

<i>Tipus d'intervenció</i>	Manteniment i/o Reparació; Consolidació; Reforma; Restauració (eliminació parts contràries al bé patrimonial)
----------------------------	---

#### CRITERIS D'INTERVENCIÓ

Conservar amb mètodes propis de la restauració adequada.

## Molí de vent de Can Borrell de Sant Pau

**ARR.19.02.EA**

- Façanes/Coberta* Les intervencions garantirán una restauració i conservació adequada de l'estructura i la imatge externa del molí de vent, tant en el seu basament com en la part del coronament. En el cas que només resti la base o part de la mateixa, s'intervindrà amb els criteris propis de la restauració adequada.
- Entorn/Jardí* L'espai lliure protegit assenyalat en el plànol normatiu s'haurà de mantenir ineditat.
- Estructura/interior* No es permet l'enderroc de cap de les estructures que són referents en els seus valors tipològics i en la didàctica efectiva que il·lustri el funcionament del molí.

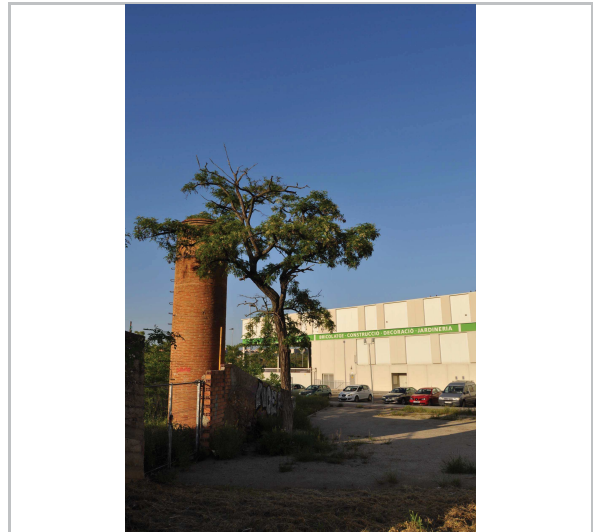
## Molí de vent de Can Borrell de Sant Pau

ARR.19.02.EA

### ALTRES IMATGES



*Fotografia del bé  
Equip redactor*



*Fotografia del bé  
Equip redactor*

**D.4. Estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) per la implantació d'un equipament sanitari-assistencial en la confluència dels carrers Serra de Galliners i de la Vall Moranta, dins l'àmbit de Sant Pau de Riu-sec, a Sabadell.**





**Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un equipament sanitari-assistencial a la confluència dels carrers de Serra de Galliners i Vall Moranta, a Sabadell**



## Redacció



Daniel Jordi i Bibiloni

*Responsable de projectes*

Ariadna Cobos López

*Ambientòloga*

Albert Oromí

*Geògraf*

Bernat Borràs

*Enginyer d'Obres Públiques*

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT	
Verificació del projecte	
Per	DJ
Data	Març 2026

## ÍNDEX DE CONTINGUTS

<b>1.</b>	<b>OBJECTE D'ESTUDI .....</b>	<b>1</b>
1.1.	Descripció del nou equipament .....	2
1.2.	Marc normatiu .....	5
1.3.	Objectius.....	6
<b>2.</b>	<b>DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA .....</b>	<b>9</b>
2.1.	Mobilitat de Sabadell .....	9
2.2.	Mobilitat generada.....	11
2.3.	Distribució horària.....	13
2.4.	Distribució modal dels desplaçaments .....	17
2.5.	Generació de viatges en vehicle motoritzat.....	18
2.6.	Generació de viatges en transport públic .....	20
2.7.	Generació de viatges en mitjans de transport no motoritzats .....	20
<b>3.</b>	<b>CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI I DE LES XARXES .....</b>	<b>21</b>
3.1.	Xarxa de vehicles motoritzats .....	21
3.2.	Intensitats de trànsit.....	26
3.3.	Oferta d'estacionament.....	30
3.4.	Xarxa de transport públic.....	32
3.5.	Xarxa d'itineraris principals per a vianants .....	44
3.6.	Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes / VMP .....	52
<b>4.</b>	<b>INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA .....</b>	<b>55</b>
4.1.	Desplaçaments en vehicle motoritzat .....	55
4.2.	Desplaçaments a peu .....	58
4.3.	Desplaçaments en bicicleta/VMP.....	59
4.4.	Desplaçaments en transport públic .....	59
4.5.	Consideracions de gènere .....	60
4.6.	Consum de combustible i incidència de les emissions del sector transport.....	65
<b>5.</b>	<b>APARCAMENT .....</b>	<b>69</b>
5.1.	Normativa d'aparcament .....	69
5.2.	Necessitat de places d'aparcament per a vehicles motoritzats .....	70
5.3.	Oferta de places d'aparcament .....	70
5.4.	Places de bicicleta .....	72
5.5.	Distribució de mercaderies .....	73
5.6.	Places d'aparcament a ubicar .....	74
<b>6.</b>	<b>MESURES A ADOPTAR .....</b>	<b>75</b>
6.1.	Xarxa d'itineraris per a vianants .....	75
6.2.	Difusió de l'oferta de transport públic .....	75
6.3.	Aparcament de motocicletes.....	75
6.4.	Bones pràctiques amb perspectiva de gènere i inclusives .....	76
6.5.	Quadre - resum de costos .....	77

## PLÀNOLS

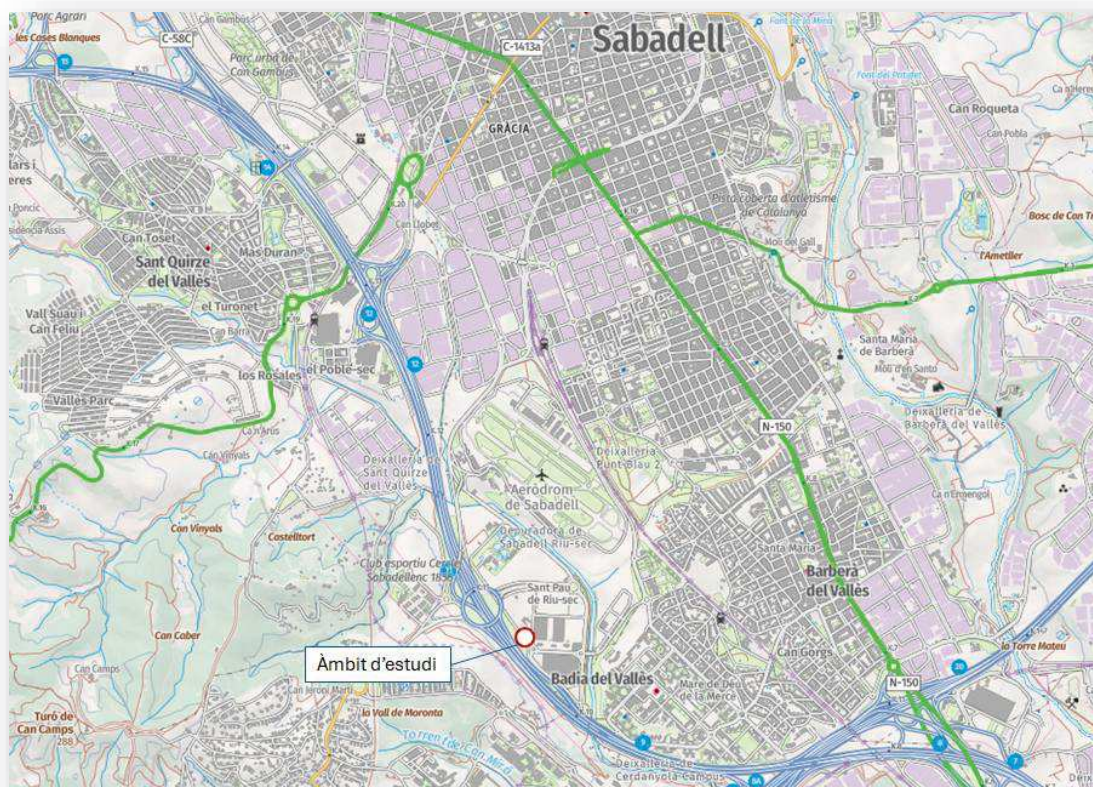
## 1. OBJECTE D'ESTUDI

L'objecte d'aquest estudi respon a l'encàrrec professional relatiu a l'elaboració de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat al Pla especial urbanístic per a l'assignació d'usos a la reserva d'equipament comunitari (c-0) situada a la confluència dels carrers Serra de Galliners i de la Vall Moranta dins l'àmbit de Sant Pau de Riu-sec, del municipi de Sabadell.

El Pla Especial Urbanístic contempla l'assignació d'usos a la reserva d'equipament per possibilitar la implantació d'un nou equipament sanitari-assistencial.

La localització es troba a l'extrem sud-oest del nucli urbà, a l'àmbit de Sant Pau de Riu-sec i s'inscriu en un entorn de caràcter comercial. A més, se situa molt a prop d'un dels eixos de connexió de la ciutat, la carretera C-58.

Plànol 1. Ubicació de l'àmbit d'estudi



## 1.1. DESCRIPCIÓ DEL NOU EQUIPAMENT

La reserva d'equipament que preveu el Pla Parcial Urbanístic de Sant Pau de Riu-sec (PP-6) ve delimitat per la confluència dels carrers de la Serra de Galliners a l'oest, el carrer de la Vall Moranta, a l'est i el carrer de Can Diviu, al nord. L'àmbit en estudi es troba en l'extrem sud d'aquest espai, a tocar de la rotonda que connecta els dos primers. Al nord de l'àmbit queda la resta de la reserva d'equipament esmentada. En aquest espai entre l'àmbit i el carrer de can Diviu hi ha l'antiga casa de Can Borrell i l'església de Sant Pau de Riu-sec. Així, l'àmbit en qüestió queda a poc més de 200 metres de l'eix del carrer de Diviu.

A efectes d'aquest EAMG, la superfície de l'àmbit és cinc mil set-cents noranta-tres metres quadrats amb 65 centímetres (5.793,65m<sup>2</sup>), si bé la superfície construïda total serà de 2.400m<sup>2</sup>.

Figura 1. Àmbit específic del sector



Taula 1. Resum superfícies

Zones	Superfície
Superfície de sòl àmbit	5.793,65 m <sup>2</sup>
Superfície construïda aproximada	2.400,00 m <sup>2</sup>

L'equipament sanitari-assistencial previst a l'àmbit, tindrà un ús de centre ocupacional per a persones amb diversitat funcional i, inclouria en el futur activitats formatives complementàries. Així, es disposarà a l'edifici principal d'aules de formació, d'un terreny per a pràctiques i d'una nau de jardineria i també comptarà amb una zona destinada a les eines i maquinària de jardineria, així com per als vehicles que s'utilitzaran en els serveis externs que ofereix el centre dins el pla ocupacional.

Als efectes del present document, l'expressió "persones usuàries" fa referència a les persones amb diversitat funcional que participen en els serveis ocupacionals i formatius de caràcter assistencial desenvolupats a l'equipament, amb independència del règim específic de vinculació funcional o laboral.

Respecte el dimensionament del centre pel que fa a persones usuàries, treballadors, tècnics, monitors i poder fer una quantificació, el PEU no es fa esment precís. Així, a efectes del càlcul, aquest EAMG s'ha fet una estimació utilitzant referències (en espais, ratios, etc.) d'equipaments d'aquesta tipologia.

Encara que amb superfícies aproximades, es relaciona el repartiment funcional d'espais:

#### **1. Oficines i formació: 700 m<sup>2</sup>**

- Espai de recepció-secretaria
- Despatx de coordinació
- Sala de reunions
- Espai office
- Vestuaris i serveis
- Aules de formació (4 unitats de 50 m<sup>2</sup>)
- Zones comuns d'accés i circulació

#### **2. Magatzem: 700 m<sup>2</sup>**

- Sales per estoc de vestuari, EPI's, eines, material, peces de recanvi, zona de càrregues de bateries, etc. (2 unitats de 70 m<sup>2</sup> comunicades).
- Magatzem interior de material (pintura, ferreteria, paleta, accessoris, etc.).
- Maquinària, tractors i complements
- Quartets ventilats (benzina i productes fitosanitaris)
- Taller
- Zona taquilla EPI's
- Aparcament interior per 10 vehicles amb gàbia tancada posterior per deixar material.
- Espai per guardar bicicletes i patinets dels treballadors

#### **3. Exterior (coberts no tancats/descoberts): 600 m<sup>2</sup>**

##### **Estacionament vehicles:**

- Espai cobert exterior per estacionar 13 vehicles i amb armari posterior per guardar eines i maquinària assignada a cada equip. (Furgonetes i camions)
- Espai exterior proper a l'edifici per a 5 vehicles.

**Zona de càrrega i descàrrega de material:**

- Moll d'accés a l'edifici per a camions de 3 eixos, càrrega-descàrrega de material i maquinària.

**Zona de contenidors**

**Zona de neteja de vehicles i maquinària**

**Zona exterior coberta per a emmagatzematge de material**

**Zona de trituració:**

- - Descampat no pavimentat per acopi de brancada
- - Sitges per triturat
- - Espai per reproducció i estoc de plantes i arbres

**4. Altres: 400 m<sup>2</sup>**

**Zona viver-hivernacle**

**Bar-restaurant**

**Terrassa exterior**

**Total superfície construïda aproximada: 2.400 m<sup>2</sup>**

**Total ocupació: 2.400 m<sup>2</sup> (\*)**

(\*) L'espai d'oficines i formació es pot desenvolupar en dos nivells; l'espai de magatzem i aparcament es desenvolupa en un sol nivell en planta baixa. Els espais exteriors coberts i descoberts s'han computat com a ocupació.

En base a aquest programa s'adjunta un Avantprojecte indicatiu per poder disposar d'una orientació global de superfícies construïdes, ocupació i volumetria necessària per a la construcció d'un centre de les característiques descrites:

Figura 2. Emplaçament (Avantprojecte)



Figura 3. Planta baixa (Avantprojecte)

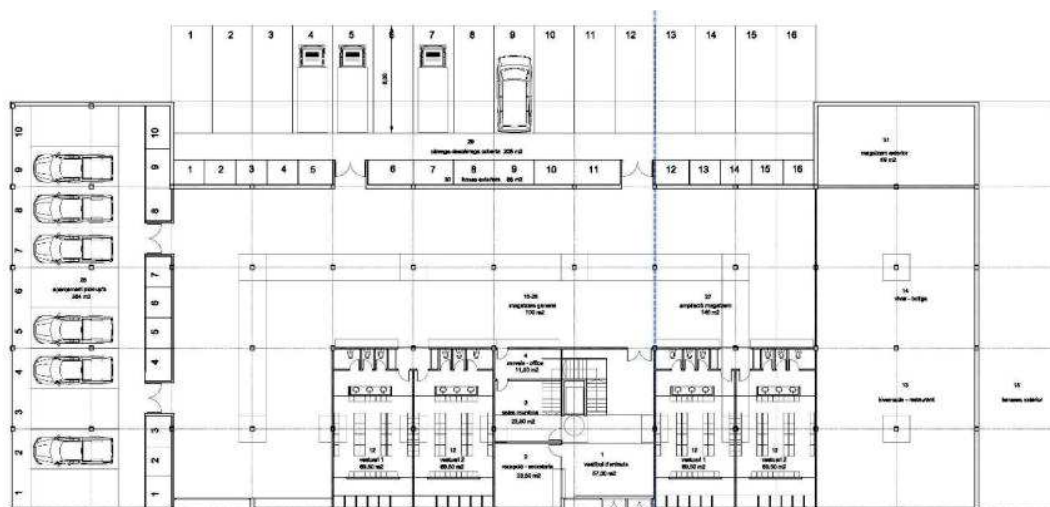
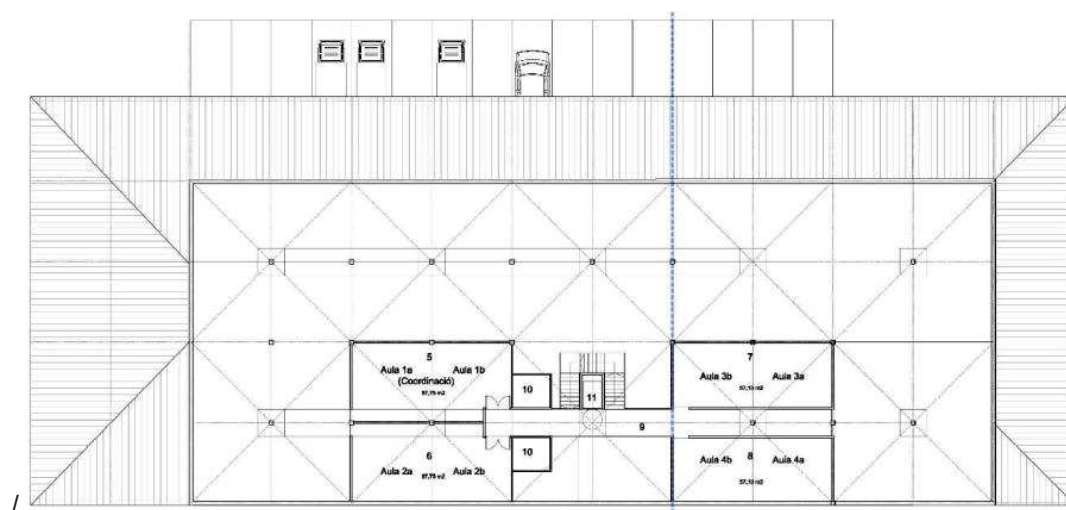


Figura 4. Planta primera (Avantprojecte)



## 1.2. MARC NORMATIU

L'àmbit d'objecte d'estudi està sotmès a complir amb les determinacions del que determina el **Decret 344/2006**, de 19 de setembre, **de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada**, que avalua la direcció general competent en matèria de mobilitat.

L'article 3 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de Regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, considera que els planejaments urbanístics que tinguin per objectiu la implantació d'un nou ús o activitat han d'incloure un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

Aquesta nova figura de planejament derivat implica diverses novetats de vital transcendència per a la mobilitat futura. Les noves activitats generaran una sèrie de desplaçaments i una potencial demanda de serveis de transport a les quals cal donar resposta. El desenvolupament de l'àmbit i el seu encaix en el teixit existent ha de ser estudiat per tal d'avaluar tant els efectes que puguin derivar-se d'aquesta implantació com les necessitats que cal atendre per aconseguir un creixement urbà el més equilibrat i sostenible possible.

## Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

El Decret 344/2006 dona les pautes a seguir en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Segons aquest Decret (Capítol 1, articles 1 i 2):

### Article 1

#### Objecte

L'objecte d'aquest Decret és determinar els instruments i projectes que han d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada; establir les directrius per a l'elaboració d'aquests, el seu contingut i el procediment per a la seva tramitació, així com concretar les obligacions de finançament de les persones promotores de les actuacions generadores de la nova mobilitat.

### Article 2

#### Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

2.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

2.2 També valoren la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

2.3 L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per a assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així complir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

## 1.3. OBJECTIUS

L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per a assegurar un canvi en la mobilitat generada en l'àmbit d'estudi, de manera que es produeixi un descens de l'ús del vehicle privat a favor del transport públic i mitjans no motoritzats, tal com estableix la Llei 9/2003 de la Mobilitat.

Seguint aquesta línia de treball el principal objectiu de l'estudi és:

Definir aquelles propostes infraestructurals i de serveis que puguin ajudar a prendre decisions per millorar l'accessibilitat i la mobilitat a l'equipament, garantint una mobilitat ambientalment i econòmicament sostenible, per tal d'oferir als ciutadans una qualitat de servei d'acord amb uns estàndards adequats.

Els objectius més específics del present estudi són:

- Conèixer les característiques de mobilitat de l'àrea d'influència de l'entorn del nou equipament de Sabadell.
- Analitzar la mobilitat que generaran les activitats previstes en el sector.
- Identificar els recorreguts d'accés i de sortida a l'àrea que permetin optimitzar la capacitat de la xarxa viària.
- Valorar la distribució modal dels viatges de les persones que es desplacin al sector de cara a una possible implicació de transport públic.

- Identificar els punts crítics del sistema de mobilitat del sector i proposar les mesures necessàries per millorar-ne les condicions d'accessibilitat.
- Analitzar les necessitats específiques del servei de bombers en el moment en què s'està actuant com a servei d'emergència quant a recorreguts de sortida amb el parc de vehicles d'extinció d'incendis des del nou equipament.
- Estimar el finançament necessari en el cas que s'apliquin millores i/o modificacions en la xarxa de transport públic, tal com indica l'Annex II del Decret 344/2006.

Per assolir les fites enunciades s'han considerat les dades a disposició i s'ha dut a terme un estudi de les condicions actuals de la mobilitat: desplaçaments, repartiment modal, oferta de transport públic, etc.



## 2. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Per a analitzar i estudiar els desplaçaments que suposaria la implantació del nou equipament, és important tenir en compte la mobilitat pròpia generada en el municipi, extreta del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sabadell 2023-2028 (PMUS), i les activitats generades en el nou edifici.

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sabadell (2023-2028) es va aprovar inicialment pel Ple de l'Ajuntament el 27 d'octubre de 2022.

### 2.1. MOBILITAT DE SABADELL

Les dades de mobilitat de Sabadell, contingudes en la diagnosi del PMUS de Sabadell 2023-2028, s'obtenen de l'Enquesta de Mobilitat Habitual en dia feiner de la Població de Sabadell 2020.

Cada dia a Sabadell es realitzen 879.681 desplaçaments, dels quals 673.009 desplaçaments de residents (uns 3,5 desplaçaments per persona) i 206.672 de no residents.

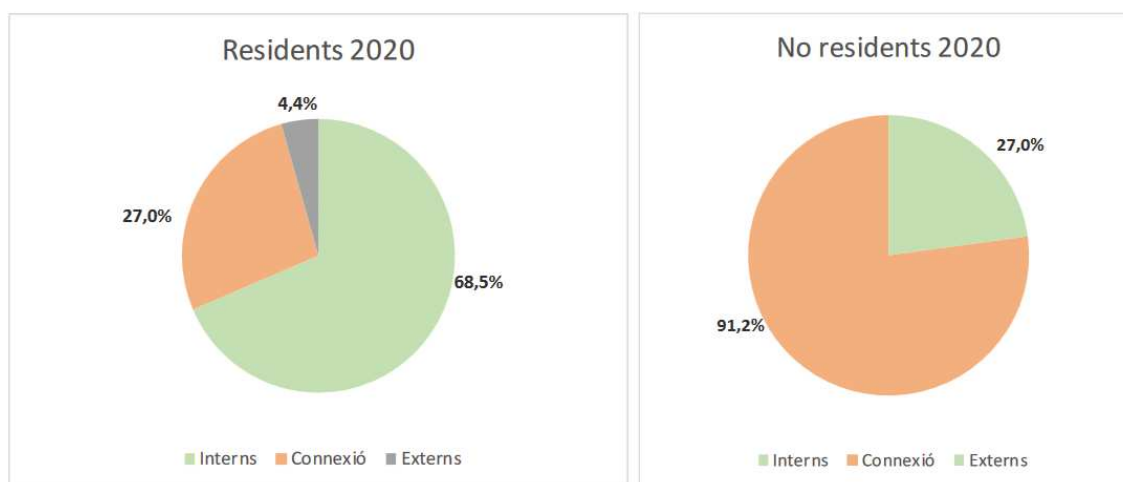
El 68,5% dels desplaçaments que es produeixen a Sabadell per residents són interns, en canvi, com a no residents aquests representen el 27%.

Taula 2. Nombre de desplaçaments a Sabadell

Sabadell 2020	Interns	Connexió	Externs	Total
Residents	461.313	182.048	29.648	673.009
No residents	18.163	188.509	-	206.672
<b>Total</b>	<b>479.476</b>	<b>370.557</b>	<b>29.648</b>	<b>879.681</b>

Font: Diagnosi PMUS Sabadell 2023-2028

Figura 5. Repartiment del tipus de flux diferenciat entre residents i no residents



Font: Diagnosi PMUS Sabadell 2023-2028

La mobilitat interna dels residents de Sabadell és prou sostenible. El 60% dels desplaçaments es realitzen en modes sostenibles (a peu, bicicleta o transport públic) mentre que la mobilitat de connexió es realitza majoritàriament en vehicle privat.

Sabadell presenta una alta autocontenció (68,8%), cosa que indica la seva centralitat urbana i metropolitana i la seva gran potencialitat com a ciutat de referència a tot el Vallès.

El repartiment modal dels desplaçaments interns és del 59 % pel mode no motoritzat, del 12% pel mode de transport públic i del 29,1% pel mode privat. Quant als desplaçaments de connexió dels residents aquests tres modes representen respectivament el 4%, el 24% i el 72%. Dels no residents es produeixen aproximadament un 27% dels desplaçaments interns i el 91 % són de connexió.

Els mitjans de transport més utilitzats pels residents a Sabadell és la mobilitat no motoritzada amb un 42% i la mobilitat en transport privat amb un 43%. En un segon terme s'observa la mobilitat en transport públic amb un 15%. En aquestes dades surten conjuntament els desplaçaments que realitzen els habitants de Sabadell internament, externament i de connexió, per aquest motiu, el vehicle privat surt en gran representació.

Pel que fa a la mobilitat segons mitjà de transport i motius de desplaçaments, la major part dels desplaçaments en transport privat es produeixen per motius ocupacionals, amb més del 55% i més d'un 30% per motius personals. En canvi, en modes no motoritzats, la mobilitat personal representa més del 50% d'aquests desplaçaments. En transport públic s'utilitza més del 20% per desplaçaments ocupacionals.

Taula 3. Repartiment modal dels desplaçaments dels residents de Sabadell

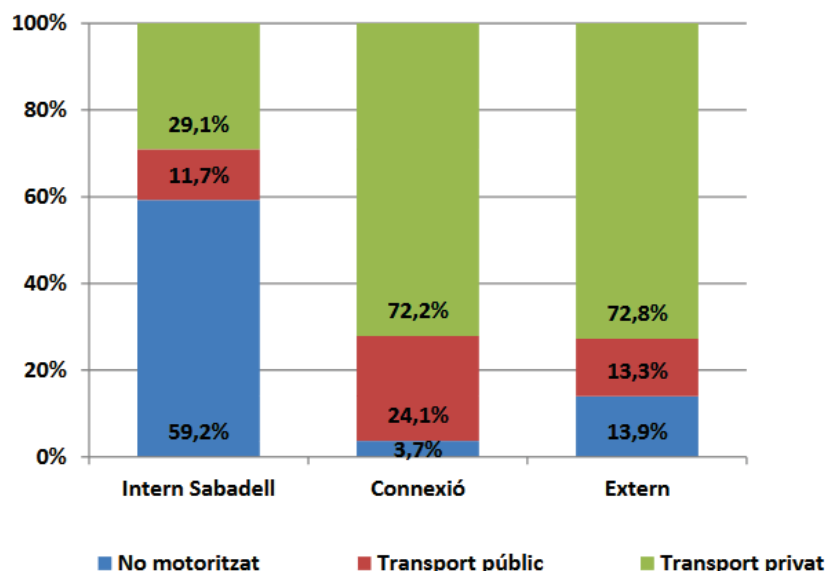
MITJÀ DE TRANSPORT	DESPLAÇAMENTS	%
<b>No motoritzat</b>	<b>283.989</b>	<b>42,2%</b>
Caminant	271.936	40,4%
Bicicleta	9.336	1,4%
Patinet	2.716	0,4%
<b>Transport Públic</b>	<b>102.000</b>	<b>15,2%</b>
Autobús empresa	712	0,1%
Autobús escolar	55	0,0%
Autobús (excursions)	336	0,0%
Autobús interurbà	10.175	1,5%
Autobús urbà	48.698	7,2%
Metro	5.118	0,8%
Ferrocarrils Generalitat (FGC)	21.741	3,2%
Renfe Rodalies	14.458	2,1%
Taxi	708	0,1%
<b>Transport Privat</b>	<b>287.021</b>	<b>42,6%</b>
Cotxe com a conductor	252.012	37,4%
Cotxe com acompanyant	12.730	1,9%
Motocicleta com a conductor	14.613	2,2%
Ciclomotor o quadricicle com a conductor	1.001	0,1%
Furgoneta o camió	6.665	1,0%
<b>Total</b>	<b>673.009</b>	<b>100,0%</b>

Font: Diagnosi PMUS Sabadell 2023-2028

Entre tipus de desplaçament quasi el 60% dels desplaçaments interns a Sabadell es produeixen en mitjans no motoritzats, mentre que el 29% es produeixen en vehicle privat. En transport públic es produeixen un 12% dels desplaçaments interns. Pel que fa a la mobilitat de connexió i externa

destaca l'ús del vehicle privat i en menor representació el transport públic. Els principals municipis que tenen com a destinació Sabadell són Barcelona, Terrassa, Cerdanyola. Sant Cugat, Barberà o Castellar els quals destaquen per la seva proximitat.

Figura 6. Repartiment modal dels residents de Sabadell segons tipus de desplaçament



Font: Diagnosi PMUS Sabadell 2023-2028.

## 2.2. MOBILITAT GENERADA

En els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estima el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl atenent les ràtios mínimes de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors.

Generalment, per a l'estimació de la mobilitat que generen/atruen les noves activitats s'utilitza com a base els paràmetres de càlcul de la mobilitat generada que determina el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Aquestes ràtios són fixes i s'estableixen en funció de la superfície dels usos.

Taula 4. Annex 1 – Viatges generats / dia.

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

Font: Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Qualsevol modificació dels valors especificats per l'annex I del Decret 344/2006 ha d'estar degudament justificada.

La mobilitat generada pel nou centre sanitari-assistencial s'estima aplicant la ràtio d'equipament (20 viatges/100m<sup>2</sup> de sostre). En base a una superfície de 5.794,65 m<sup>2</sup> i a una edificabilitat de 1m<sup>2</sup> de sostre/1m<sup>2</sup> de superfície, les noves activitats de l'equipament generarien **1.159 desplaçaments (50% d'anada i 50% de tornada)**.

Degut a les característiques i funcionalitat esperada del centre, als valors de superfície destinada als diversos usos mostrats al projecte, s'ha fet una valoració total i una distribució dels diferents grups d'usuaris que poden conformar el col·lectiu total.

Cal remarcar que el Decret estableix una classificació d'usos a efectes del càlcul de la mobilitat que es generarà i que, pel seu caràcter general no contempla ni pot fer-ho totes les situacions reals. Així, l'aplicació directa d'aquesta classificació podria produir efectes indesitjables i injustos quant a les previsions de trànsit, determinacions de la previsió d'estacionament necessari, etc. És per això que, davant l'especificitat del centre i les condicions específiques de les persones usuàries a les quals aniria destinada l'activitat, s'ha fet la previsió el més ajustat possible a la situació futura real i a la tipologia d'activitat prevista.

Cal aclarir que el funcionament previst estableix el centre amb unes funcions principals que són:

- Espai de magatzem de material i de vehicles
- Zona d'acollida de les persones usuàries prèvia a la sortida cap a les activitats ocupacionals exteriors
- Espai de formació complementària per a les mateixes persones usuàries.

Per les necessitats d'ajustar-se a ràtios monitors-persones usuàries atenent al grau de discapacitat; atenent al nombre d'aules i les seves dimensions; i atenent a l'equipament i espai per a estacionament de vehicles i emmagatzematge, s'ha ajustat el funcionament aproximant a un nombre total de 90 persones màxim que es distribuïrien en:

- Personal treballador: 8 persones
- Monitor i treballadors tècnics: 32 persones + 2 acompanyants al transport adaptat
- Persones usuàries: 50 persones

S'ha previst, com es deia, impartir en el futur algunes hores complementàries de formació, ja sigui en aula o bé en zones de cultiu (horts o hivernacles), a més de l'activitat principal amb prestació de serveis de jardineria exterior (jardins públics o privats).

Per tal de plantejar l'escenari amb major mobilitat, s'ha partit d'una hipòtesi d'horari partit per al personal treballador i un terç del personal tècnic i monitors i horari continuat per a 2 terços dels monitors i la totalitat de les persones usuàries del centre.

S'ha establert la possibilitat de formar fins a 10 quadrilles (grups de treball exterior), que anirien acompanyats d'un monitor i un conductor d'un segon vehicle de treball per al transport de material o de restes vegetals i eines (podadores, segadores, bufadores...).

Així, en tots els casos, els diferents col·lectius generarien fins a 4 desplaçaments/dia entre entrades i sortides, és a dir **un total de 396 desplaçaments/dia (198 entrades i 198 sortides)**, un valor més ajustat a les activitats previstes i que s'assimilin més a la realitat i lluny dels 1.159 viatges/dia que plantejava la ratio del decret per a superfícies d'equipament (de manera genèrica).

D'aquests desplaçaments generats/dia pel conjunt de les noves activitats 32 desplaçaments corresponen al personal treballador del centre, 128 a monitors i altres tècnics, 200 desplaçaments/dia correspondrien a persones usuàries del centre, 8 desplaçaments als acompanyants del bus i fins a 20 als acompanyants d'usuaris que arribin en vehicle privat.

Dels 396 desplaçaments diaris associats a l'àmbit d'estudi, la meitat tindran com a origen l'àmbit i l'altra meitat com a destinació. Aquests desplaçaments inclouen les arribades i sortides de personal i persones usuàries al centre, els diferents acompanyants en l'accés i sortida de l'escola a l'inici i final del dia, així com les entrades i sortides a la realització de tasques de jardineria exterior.

Taula 5. Mobilitat generada per les noves activitats segons grup

Activitat	Viatges anada/tornada	Viatges totals
Personal treballador i tècnic	16	32
Activitat	Viatges anada/tornada	Viatges totals
Monitors i tècnics	68	136
Activitat	Viatges anada/tornada	Viatges totals
Persones usuàries del centre ocupacional	100	200
Activitat	Viatges anada/tornada	Viatges totals
Acompanyants de transport ( en bus o en cotxe)	14	28
<b>TOTAL</b>	<b>198</b>	<b>396</b>

### 2.3. DISTRIBUCIÓ HORÀRIA

Un cop es determina el volum global de desplaçaments generats cal observar quin és el repartiment horari d'aquesta demanda.

L'establiment de la distribució horària dels viatges generats és necessària per preveure puntes de demanda tant de serveis de transport públic com d'infraestructura viària (capacitat de les vies i possibles problemes de saturació).

Es coneixen d'altres centres similars horaris que permeten plantejar una graella raonable d'horaris segons el grup i les seves funcions dins del centre. En cada cas s'ha fixat un horari que permeti escenaris de major mobilitat (més desfavorables) per tal de poder preveure les puntes de trànsit majors i preveure possibles colls d'ampolla.

Els horaris serien:

Personal treballador: de 8.30 h a 13.00 i de 14.00 a 18.00h – Horari partit, on es generen més entrades i sortides i, per tant, més desplaçaments possibles.

Monitors i tècnics: en aquest grup, s'establirà una entrada flexible entre les 7.30 i les 8.30 hores si bé:

- Dos terços surten a fer treballs exteriors amb els usuaris del centre i torna entre 13.00 i les 14.00 hores. De 14.00 a 15 hores marxen del centre.
- Un terç es manté al centre en treballs tècnics (manteniment, cura d'hivernacles, taller, etc...) i marxen també de 14.00 a 15.00 hores.

Persones usuàries centre ocupacional: l'horari s'estableix de 7.30-8.30 l'entrada, surten a fer treballs exteriors i tornen cap a les 13.00-14.00 hores i marxen de 14.00 a 15.00 hores.

Aquests horaris inclouen un cert marge de flexibilitat, però acullen, en tot cas, l'horari dels usuaris dins seu, ja que seran persones amb necessitat d'assistència pel seu grau de discapacitat intel·lectual (>65%).

Aquests horaris diferenciats permetran establir unes corbes horàries ajustades i preveure les acumulacions de trànsits. Un cop definida la distribució modal de cada grup, es poden detectar puntes i eventuais problemes de capacitat, si hi son.

A l'hora de realitzar el càlcul s'ha tingut en compte possibles variacions d'una hora en l'entrada i sortida i s'estimen corbes horàries genèriques corresponents a dies punta de màxima mobilitat.

Figura 7. Distribució horària corresponent al personal treballador i de serveis

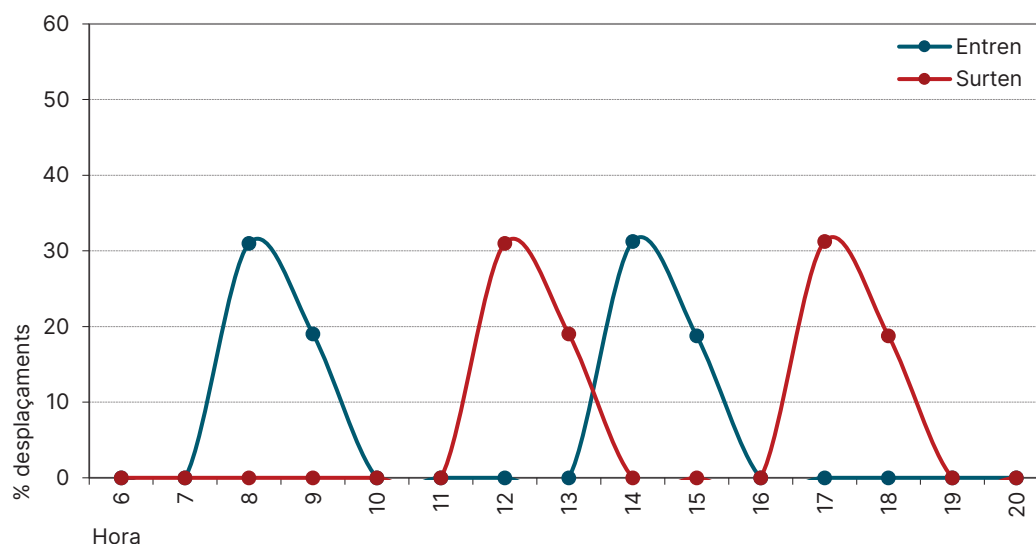


Figura 8. Distribució horària corresponent als desplaçaments de monitors i altre personal tècnic

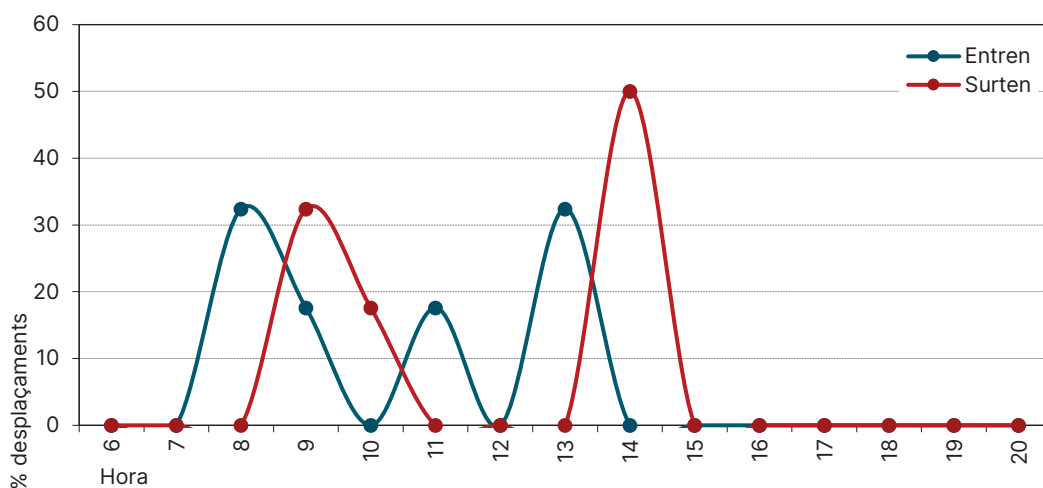


Figura 9. Distribució horària corresponent als desplaçaments de les persones usuàries del centre

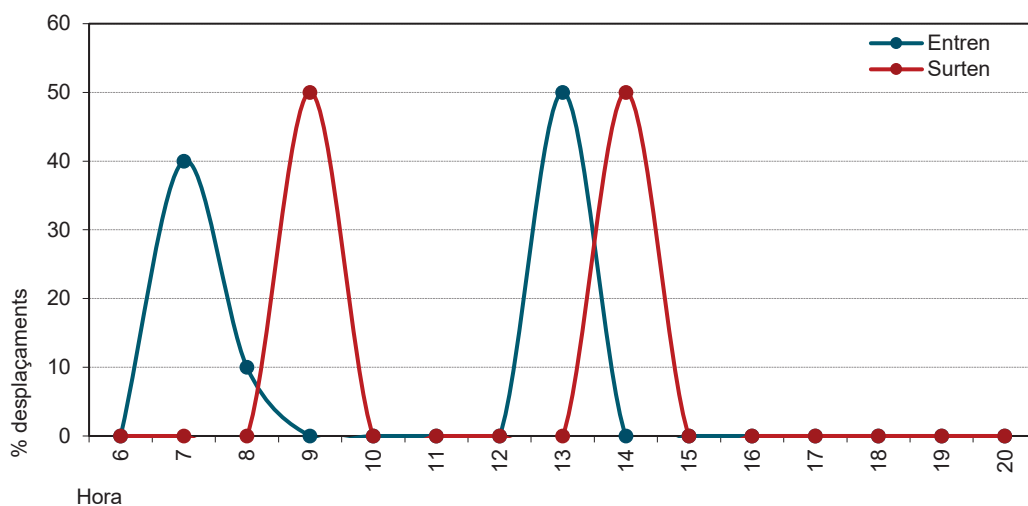
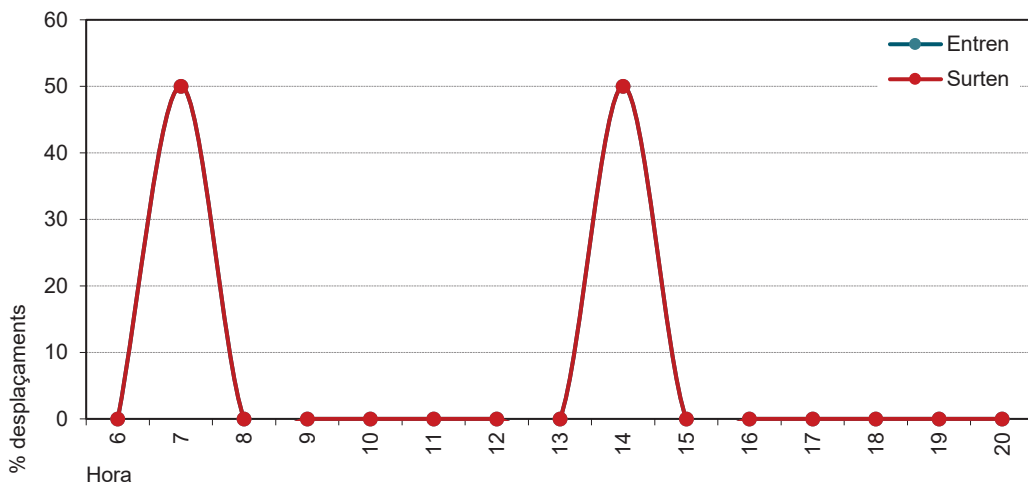
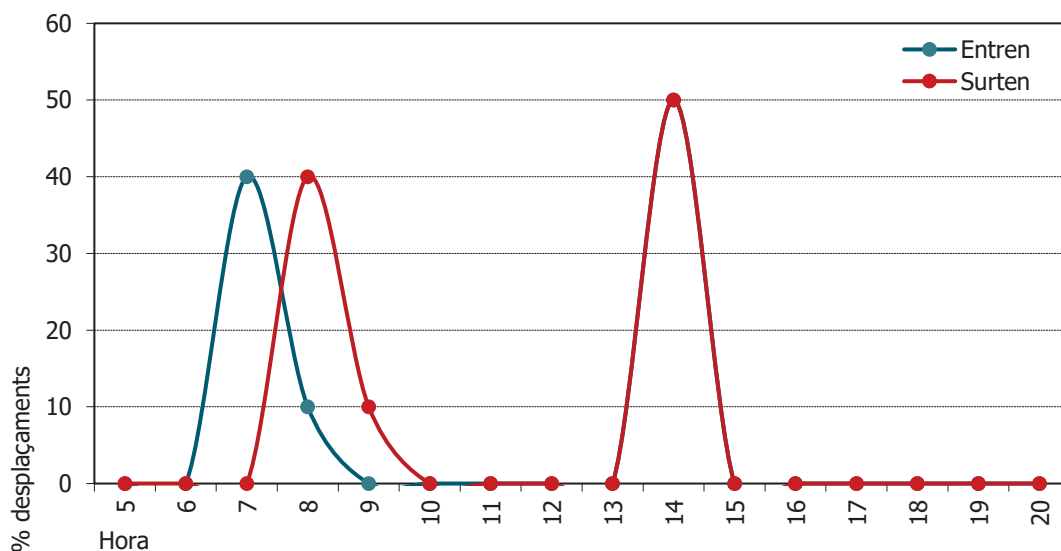


Figura 10. Distribució horària corresponent als desplaçaments dels acompanyants al transport adaptat



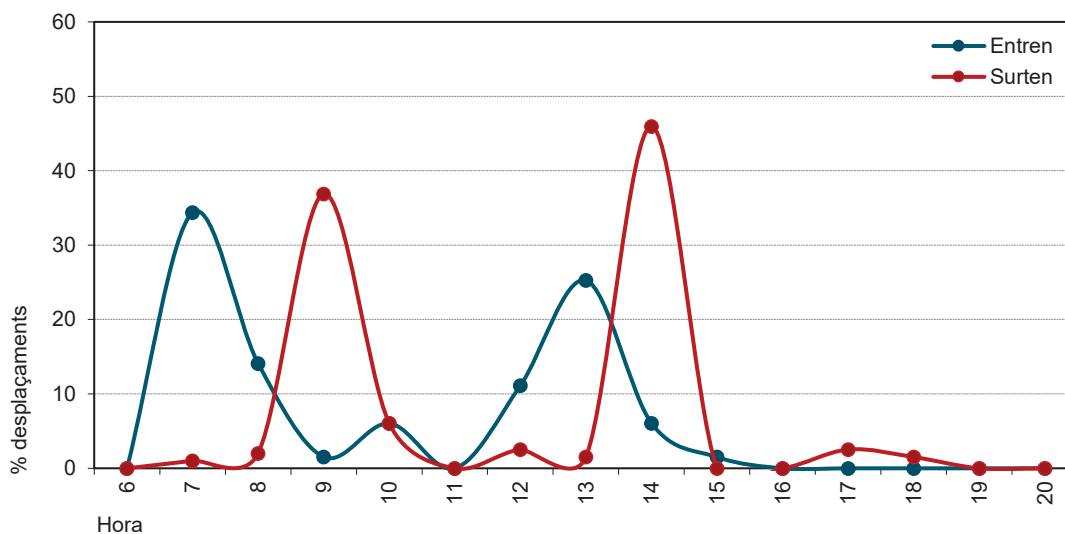
NOTA: el gràfic mostra sols la corba de sortides ja que les entrades es produeixen en el mateix rang horari d'una hora i línies d'entrades i sortides queden solapades.

Figura 11. Distribució horària corresponent als desplaçaments dels acompanyants en vehicle privat



NOTA: el gràfic mostra, en algun tram horari, sols la corba de sortides ja que les entrades es produeixen en el mateix rang horari d'una hora i línies d'entrades i sortides queden solapades.

Figura 12. Distribució horària corresponent als desplaçaments totals al centre sanitari-assistencial



Les puntes de mobilitat s'estimen a primera hora, coincidint amb les puntes d'entrada (7-8h.) i sortida a la feina a la tarda (14-15h.) quan s'acaba l'activitat ocupacional. Hi ha també un moment punta de sortides de 8 a 9, amb la marxa dels grups de brigades de treball exterior. No obstant, cal tenir en compte que en les hores punta com a màxim s'acaba produint un màxim de 103 desplaçaments (12 d'entrada i 91 de sortida de l'àmbit), que es tracta d'un volum reduït.

Cal remarcar que aquesta tornada de les brigades de treball, es fan amb furgonetes, amb grups de 5 persones usuàries i d'un monitor i, per tant, en la conversió a nombre de vehicles, aquests valors son encara més reduïts.

Taula 6. Distribució horària de la mobilitat diària generada pel nou equipament sanitari-assistencial

Hora	Desplaçaments totals		
	Entren	Surten	Total
6 a 7	0	0	0
7 a 8	68	2	70
8 a 9	28	4	32
9 a 10	3	73	76
10 a 11	12	12	24
11 a 12	0	0	0
12 a 13	22	5	27
13 a 14	50	3	53
14 a 15	12	91	103
15 a 16	3	0	3
16 a 17	0	0	0
17 a 18	0	5	5
18 a 19	0	3	3
19 a 20	0	0	0
20 a 21	0	0	0
21 a 22	0	0	0
<b>TOTAL dia</b>	<b>198</b>	<b>198</b>	<b>396</b>

## 2.4. DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS

Una vegada determinat el volum global de desplaçaments generats i la distribució horària d'aquests, cal observar quina és la distribució modal d'aquesta mobilitat.

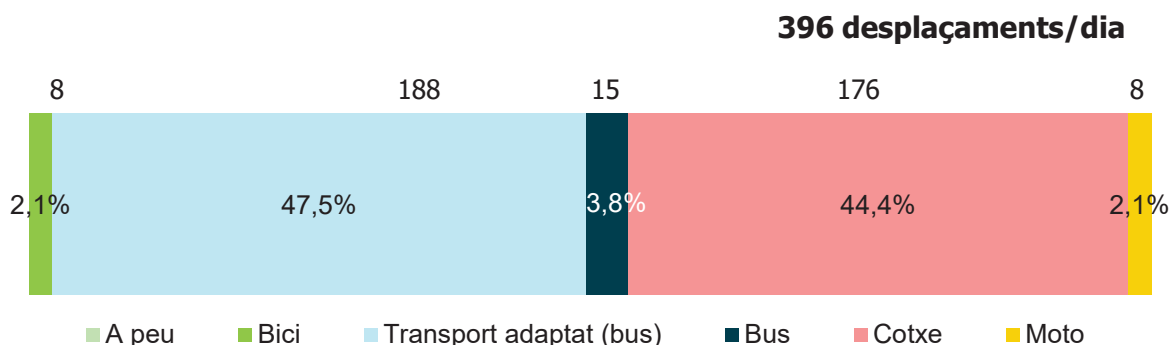
La política de mobilitat de les noves activitats ha de ser apostar pels desplaçaments amb mitjans més sostenibles, però tot i així cal integrar en aquesta distribució les especificitats dels usos del centre i dels usuaris, en aquest cas, amb un grup de persones amb gran dependència i que, com en centres similars de referència, arribaran en vehicle adaptat col·lectiu en la seva major part.

La distribució de personal treballador i de serveis, monitors i tècnic sí que és més obert. Caldrà comptar en el total de desplaçaments els d'aquells que tenen com a funció l'acompanyament, ja sigui en transport col·lectiu adaptat, com en vehicle privat. Amb aquests criteris es fa la distribució modal hipotètica i que entenen els redactors com més ajustat a la futura situació real de la mobilitat relacionada amb el centre.

Cal tenir també present la ubicació del centre, en una zona allunyada del nucli i amb una oferta de transport públic limitada.

De l'aplicació del repartiment modal sobre la mobilitat generada s'obté un flux de desplaçaments generats per a cada mitjà de transport, que dona un total de 396 desplaçaments diaris generats pel nou equipament sanitari-assistencial de Sabadell.

Figura 13. Distribució modal



Taula 7. Distribució modal segons col·lectiu

Distribució modal	Personal treballador		Persones formadores i personal tècnic		Persones usuàries		Acompanyants	
	Despl./dia	%	Despl./dia	%	Despl./dia	%	Despl./dia	%
A peu	-	-	-	-	-	-	-	-
Bici / VMP	2	5%	7	5%	-	-	-	-
Bus	2	5%	14	10%	-	-	-	-
Transport adaptat	-	-	-	-	180	90%	8	29%
Taxi	-	-	-	-	-	-	-	-
Cotxe	26	85%	108	80%	20	10%	20	71%
Moto / sharing	2	5%	7	5%	-	-	-	-
<b>TOTAL per col·lectiu</b>	<b>32</b>	<b>100%</b>	<b>136</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>	<b>100%</b>	<b>28</b>	<b>100%</b>

## 2.5. GENERACIÓ DE VIATGES EN VEHICLE MOTORITZAT

En el cas dels desplaçaments en vehicle motoritzat, per al càlcul de la demanda i l'anàlisi de fluxos, cal aplicar un factor d'ajustament per convertir desplaçaments en nombre total de vehicles/dia: es tracta de l'ocupació en unitats de persones/vehicle.

Per això mateix s'estableix una ràtio diferenciada entre els diferents mitjans de transport en funció dels usos del sòl que determina el Decret 344/2006.

Dels 396 nous desplaçaments generats per l'equipament, 184 (46,6%) corresponen a desplaçaments amb turisme o motocicleta, als quals s'aplica un factor d'ocupació dels vehicles (vegeu taula següent).

Taula 8. Índex d'ocupació de vehicles segons vehicle

Mitjà de transport	Desplaçaments	Índex d'ocupació de vehicles			Nombre vehicles
		Personal treballador	Persones formadores	Usuaris/es en cotxe amb acompanyant	
Cotxe	176	1,2	1,2	2,0	133
Moto / sharing	9	1,1	1,1	2,0	8
Autocar (adaptat)	188	-	-	50	4
<b>Total</b>	<b>373</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>145</b>

El resultat d'aplicar aquests índexs dona una mobilitat de 133 turismes/dia, 8 motos/dia i 4 autocars/dia. La meitat entren i l'altra meitat surten.

Per conèixer els fluxos d'entrada i sortida es fa servir la distribució horària definida en l'apartat 2.3. Això permet identificar les hores punta, que és el moment del dia en què es produeix un major nombre de circulacions, i per tant, els moments de màxima demanda.

#### Turismes:

- Al matí (7 a 8h.): 20 turismes d'entrada i 0 de sortida.
- A la tarda (14 a 15h): 6 turismes d'entrada i 28 de sortida.

#### Motos:

- Al matí (7 a 8h. i de 8 a 9h): 1 moto d'entrada i 0 de sortida cada hora.
- A la tarda (14 a 15h): 0 motos d'entrada i 2 de sortida.

#### Transport adaptat (autocar):

- Al matí (de 7 a 8h.): 1 d'entrada i 1 de sortida
- A la tarda (de 14 a 15h): 1 d'entrada i 1 de sortida.

Taula 9. Distribució horària del nombre de vehicles motoritzats que entren i surten

Hora	Nombre de cotxes		Nombre de motos		Nombre d'autocars	
	Entren	Surten	Entren	Surten	Entren	Surten
6 a 7	0	0	0	0	0	0
<b>7 a 8</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
8 a 9	12	2	1	0	0	0
9 a 10	2	18	0	1	0	0
10 a 11	8	8	1	1	0	0
11 a 12	0	0	0	0	0	0
12 a 13	15	4	1	0	0	0
13 a 14	3	2	0	0	0	0
<b>14 a 15</b>	<b>6</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
15 a 16	2	0	0	0	0	0
16 a 17	0	0	0	0	0	0
17 a 18	0	4	0	0	0	0
18 a 19	0	2	0	0	0	0
19 a 20	0	0	0	0	0	0
20 a 21	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL dia</b>	<b>68</b>	<b>68</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

## 2.6. GENERACIÓ DE VIATGES EN TRANSPORT PÚBLIC

Pel que fa a l'accés en transport públic, davant la reduïda oferta i la ubicació del centre, l'assignació també és reduïda, ja que es considera que l'elecció de mode ve molt condicionada i s'ha establert en un total de 2 desplaçaments de personal treballador i 14 de formadors i de monitors durant el dia.

Encara que la distribució horària reparteix més les entrades i les sortides, s'ha agrupat tot el gruix de desplaçaments en les hores punta, per tal de contemplar l'escenari més desfavorable en el càlcul de demanda i de l'oferta necessària per satisfer-la:

Bus:

- Al matí (de 7 a 8h): 8 desplaçaments d'entrada i 0 desplaçaments de sortida.
- Al matí (14 a 15h): 0 desplaçaments d'entrada i 8 desplaçaments de sortida.

## 2.7. GENERACIÓ DE VIATGES EN MITJANS DE TRANSPORT NO MOTORITZATS

Pel que fa a l'accés en mitjans no motoritzats (a peu i en bicicleta/VMP), donada la ubicació del centre i la distància als nuclis residencials del municipi, no s'ha assignat desplaçaments a peu.

S'ha assignat un 5% de viatges en bicicleta/VMP respectivament als col·lectius de personal treballador (s/total de 32 desplaçaments) i al de formadors-monitors (s/total de 136 desplaçaments).

Encara que la distribució horària tipus resulta en xifres iguals o inferiors a 1 en diferents hores (pel baix nombre de desplaçaments assignats), s'ha agrupat tots els desplaçaments en bici en una sola hora d'entrada i de sortida per tal de preveure l'escenari més desfavorable. S'ha assignat que entrin tots de 7 a 8 i surtin tots de 14 a 15, un cop els usuaris i usuàries del centre ja han marxat.

Els pics d'entrada i sortida en mitjans no motoritzats es reproduïxen a continuació:

**Bici/VMP:**

- Al matí (de 7 a 8h): 2 desplaçament d'entrada/hora i 0 desplaçaments de sortida.
- A la tarda (14 a 15h): 0 desplaçaments d'entrada i 2 desplaçaments de sortida

### 3. CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI I DE LES XARXES

L'efecte que puguin tenir les noves activitats en estudi sobre la mobilitat de les persones depèn en gran mesura de les característiques del territori on s'ubiqui. En aquest cas, l'emplaçament queda ubicat al sud de Sabadell, al sector empresarial de Sant pau de Riu-sec (segons última definició de barris de l'Ajuntament).

A continuació es descriuen les xarxes de transport que donaran servei a l'àmbit d'estudi.

#### 3.1. XARXA DE VEHICLES MOTORITZATS

Un cop situada geogràficament la peça de terreny en estudi, es descriuen les principals infraestructures viàries de l'entorn i les intensitats de trànsit que suporten. Sobre aquesta base es defineixen les connexions internes i el seu encaix en l'entramat viari amb els nuclis circumdants.

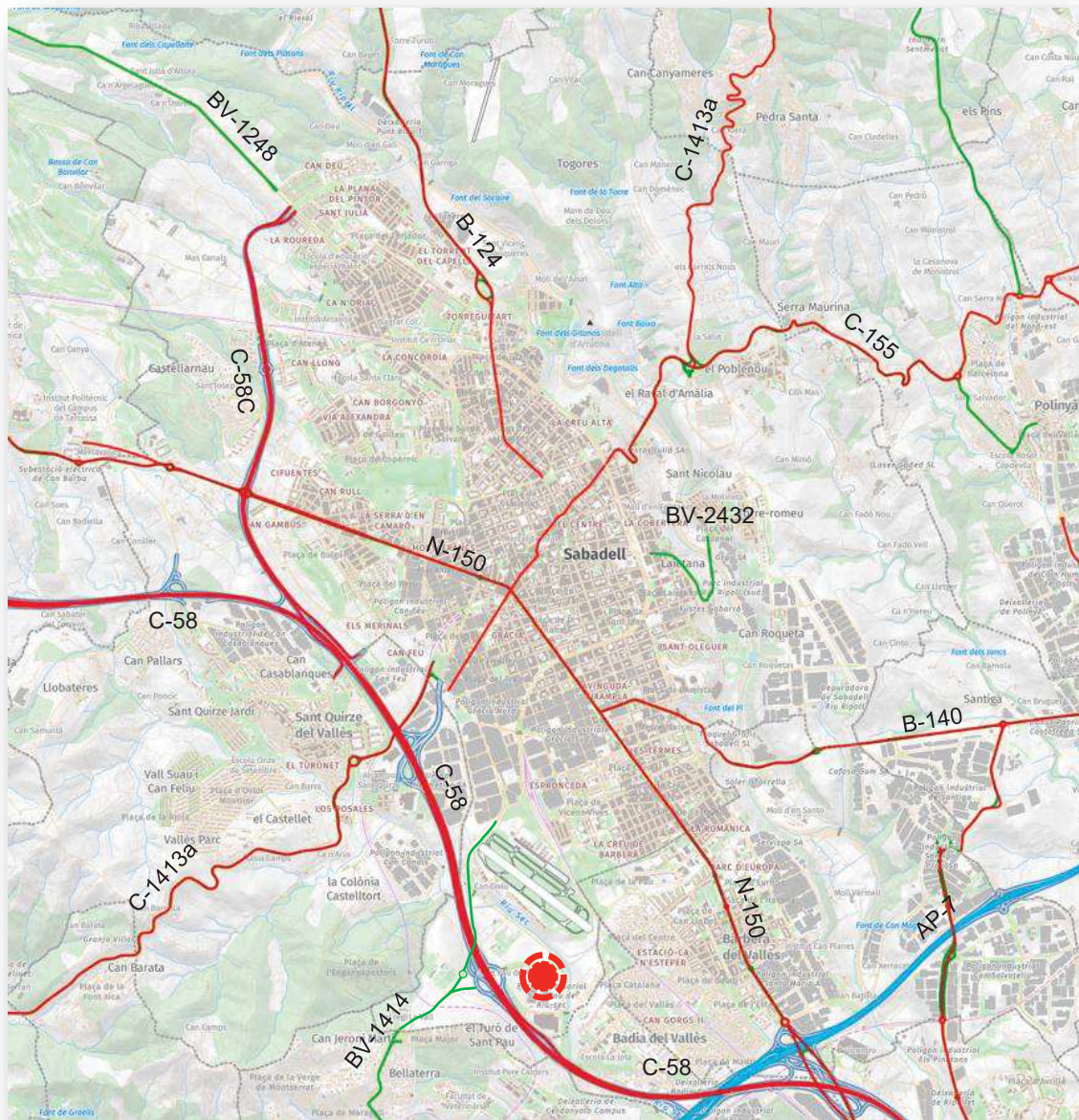
##### A) Xarxa viària de connexió externa

La xarxa viària bàsica externa és la xarxa de carreteres que passa pel municipi i estructura les relacions de la ciutat amb la resta del territori:

- Autopista C-58: enllaça Barcelona, Sabadell i Terrassa on enllaça amb l'autopista C-16 i segueix cap a Manresa, Berga i la Cerdanya. Des de l'autopista C-58 es pot accedir també a l'autopista AP-7, eix vertebrador de Catalunya nord- sud des de França fins al País Valencià. L'autopista C-58 disposa de tres sortides a Sabadell, Sabadell Sud, Sabadell Centre i Sabadell Nord, amb un tram de calçada lateral sentit nord. Té tres carrils de circulació per sentit.
- Autopista C-58C: serveix com a ronda oest de la ciutat de Sabadell, enllaçant l'autopista C-58 amb la carretera BV-1248 oferint enllaços amb la N-150 i Can Llong / Castellarnau. Té tres carrils de circulació per sentit, amb un tram final d'enllaç amb la BV-1248 d'un sol carril per sentit, també al punt d'enllaç amb la C-58.
- Carretera N-150: comunica Montcada i Reixac amb Terrassa per Cerdanyola, Barberà del Vallès i Sabadell, discorrent per l'interior dels diversos nuclis urbans.
- Carretera B-140: uneix Sabadell, Santa Perpètua de Mogoda i Mollet del Vallès. La via parteix de la intersecció amb la N-150.
- Carretera C-1413a: uneix Molins de Rei, Rubí, Sant Quirze del Vallès, Sabadell, Sentmenat i Caldes de Montbui. El pas històric pel centre de Sabadell de la via queda interromput per l'illa de vianants existent entre el carrer de Sant Feliu i el passeig de Manresa.
- Carretera BV-1248: enllaça Sabadell i Matadepera des de Can Deu. La penetració urbana de la via al nucli conforma l'avinguda de Matadepera.
- Carretera BV-1414: via local que uneix Sabadell, des de la Gran Via fins a Sant Cugat del Vallès, a través de la Universitat Autònoma de Barcelona, a Cerdanyola.
- Carretera B-124: uneix Sabadell, Castellar del Vallès, Sant Llorenç Savall i Calders. En el nucli urbà pren les denominacions carretera de Prats de Lluçanès i avinguda Onze de Setembre.

- Carretera C-155: enllaça Sabadell, Polinyà i Lliçà de Vall.
- Carretera BV-2432: comunica amb el barri sabadellenc de Torre-romeu.

Figura 14. Xarxa bàsica de connexió externa



Mapa base: Hipermapa Gencat

## B) Xarxa viària de l'entorn de l'àmbit

En la darrera definició de barris, on es va reorganitzar la divisió administrativa del municipi es van crear també dues zones empresarials, una de les quals la de Sant Pau de Riu-sec, en la xarxa viària de la qual s'inscriu l'àmbit d'estudi. Aquesta zona es troba a l'extrem sud de Sabadell i limita pel nord amb els barris de Gràcia i Campoamor i, a l'est, amb el municipi veí de Badia del Vallès.

L'àmbit d'estudi forma part de la trama viària del sector de Sant Pau de Riu-sec de Sabadell i hi ha diversos vials que comuniquen amb la resta de la ciutat i amb la xarxa de connexió externa.

L'entorn disposa de les següents vies de circulació de la **xarxa bàsica** per a vehicles motoritzats:

- **Carrer de la Vall Moranta:** Vial de dos carrils de circulació d'un sol sentit amb una bateria d'aparcament, que s'estreny i passa a un sol carril en la cruïlla amb Can Borrell per donar espai a la sortida del pàrquing subterrani i torna a dos carrils fins al carrer de Can Diviu en sentit est, enllaç amb rotonda i sortida de l'àrea. Aquest carrer constitueix el costat est del solar objecte d'estudi.
- **Carrer de la Serra de Galliners:** carrer que recorre el frontal del gran centre comercial IKEA i que té continuïtat passada la rotonda amb el carrer de la Vall Moranta. En la segona part del vial (a partir de la rotonda) té doble sentit circulatori (1+1 carrils) i una filera d'estacionament fins a la cruïlla de Can Diviu. Aquesta via té continuïtat passat Can Diviu per, més endavant, connectar amb un altre vial de connexió externa, com és el passeig de Sant Pau de Riu-sec. Un cop s'arriba a aquest, es pot retornar cap a la zona, prendre l'enllaç cap a la C-58 i la BV-1414 o bé, girant a l'esquerra agafar el passeig de Sant Pau de Riu-sec cap al centre de Sabadell.
- **Carrer de Can Borrell:** és aquest un vial interior a l'àmbit d'estudi, de doble sentit circulatori i una mobilitat purament interna, d'accés o de sortida de pàrquings dels centres comercials del centre del sector empresarial. Les connexions que proporciona son o bé cap a l'oest per connectar amb el carrer de la Vall Moranta o cap a l'est, per anar al passeig de Sant Pau de Riu-sec. Cal dir que en aquesta darrera intersecció, es força el gir obligatori cap a la dreta (cap al sud) dirigint el trànsit a la rotonda amb el carrer Serra de Galliners. És una mena de via de retorn cap al sector o de sortida a través de la rotonda de Serra de Galliners i Sant Pau de Riu-sec i Pla de Fonollar. Es troben trams d'aparcament o de zones d'aprovisionaments dels magatzems comercials i també acull l'accés al pàrquing subterrani que té sortida per Vall Moranta.

Imatge 1. Tram de Vall Moranta junt a la finca objecte d'estudi (costat esquerre de la imatge).



Imatge 2. Tram vist des de la cruïlla amb el carrer de Can Borrell. (a l'esquerra, la sortida del pàrquing subterrani).



Imatge 3. Carrer de la Serra de Galliners tram inferior (davant centre comercial IKEA).



Imatge 4. Serra de galliners, passada la cruïlla amb rotonda de Vall Moranta.



Imatge 5. Carrer de Can Borrell. Vista cap a vall Moranta.



Imatge 6. Carrer de Can Borrell. Vista cap a passeig de Sant Pau de Riu-sec.



L'àmbit d'estudi disposa de les següents vies de circulació de la **xarxa d'accés** per a vehicles motoritzats:

- **Passeig de Sant Pau de Riu-sec:** és la principal via d'accés al sector. Disposa d'un sol sentit d'entrada al sector amb dos carrils sortint de l'autopista C-58 (costat Barcelona-Girona) i de doble sentit, amb 2 carrils per sentit accedint al sector des del costat Sabadell.
- **Carrer del Can Diviu:** connecta Serra de Galliners amb Sant Pau de Riu-sec i disposa de ramals d'accés i de sortida al sector des de la rotonda sobre Serra de Galliners. Can Diviu disposa d'un carril que esdevé en doble carril per a cada sentit quan s'uneix amb l'accés i sortida de la rotonda superior. Aquest eix envolta el sector.
- **Carrer de Pla de Fonollar:** aquest és un carrer d'un carril per sentit i disposa d'una banda d'estacionament en el costat sud. Connecta el sector amb Badia del Vallès i també permet sortir del sector per connectar amb la Gran Via de Sabadell i des de la zona industrial per carrer de Raimon Casellas amb el sector.

Imatge 7. Passeig Sant Pau de Riu-sec, sortint de la C-58 cap al sector.



Imatge 8. Tram d'accés des del costat Sabadell.



Imatge 9. Carrer de Can Diviu. Vial que connectar Serra de Galliners amb passeig de Sant Pau de Riu-sec.



Imatge 10. Carrer de Can Diviu i accés a C-58 sentit oest.



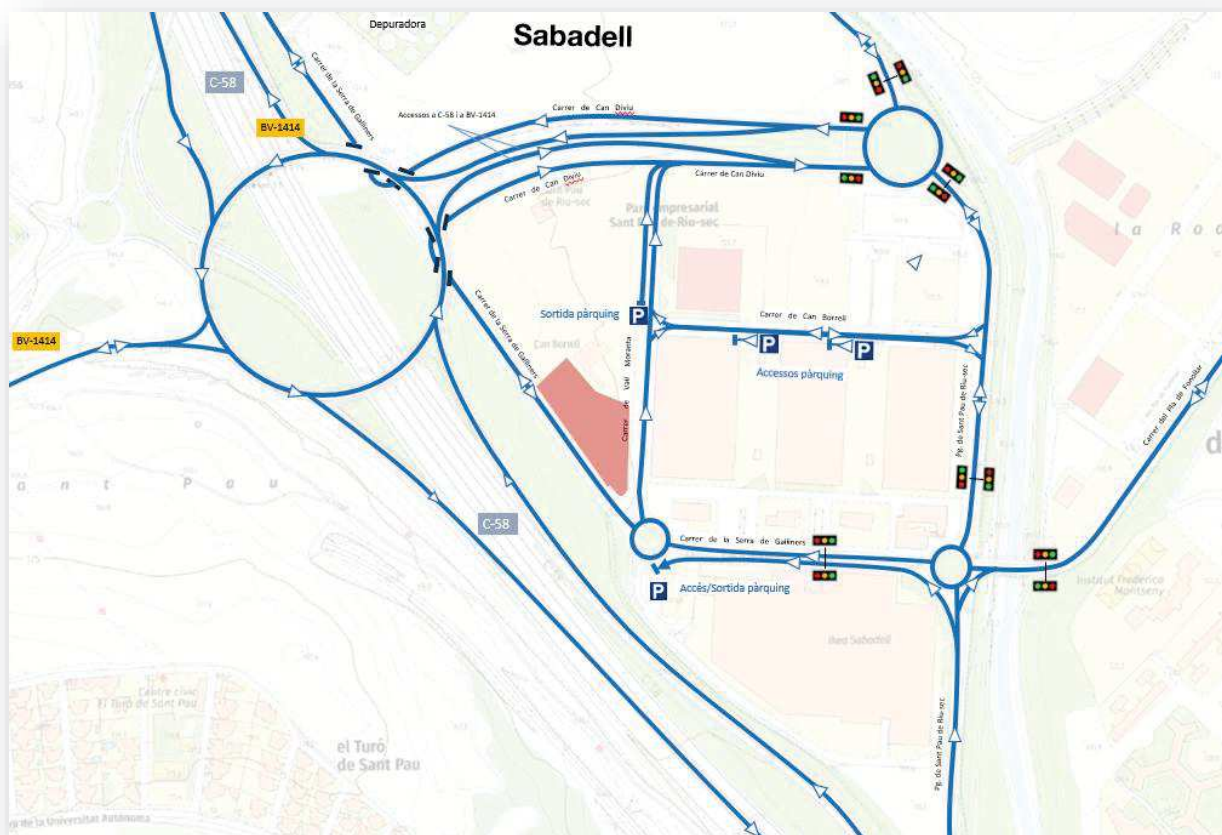
Imatge 11. Carrer del Pla de Fonollar



Imatge 12. Carrer del Pla de Fonollar. Connexió amb rotonda i passeig de Sant Pau de Riu-sec



Figura 15. Xarxa viària de l'entorn de l'àmbit d'estudi (detall del plànol 2)



### 3.2. INTENSITATS DE TRÀNSIT

L'anàlisi del trànsit s'orienta fonamentalment a conèixer el comportament del trànsit de l'entorn de l'àmbit d'estudi de cara a estudiar-ne el nivell de servei i l'impacte del nou sector en hores punta.

Del PMUS de Sabadell es disposa de l'aforament de l'accés principal per Sant Pau de Riu-sec en la cruïlla amb carrer de Can Diviu i els diversos ramals de la rotonda que han permès conformar l'aranya de trànsit.

El recompte mostra els volums i coeficients de matí (de 9 a 13 h) i de tarda (de 14 a 18h) per a les diverses seccions i moviments i també de les hores punta i volums en matí i tarda per hora.

Aquesta informació assenta la base de l'estat actual de les vies que es poden veure afectades pels nous usos que s'estan estudiant i valorar si els increments poden generar saturacions de la xarxa.

Amb caràcter previ, cal tenir present que pel caràcter eminentment comercial de la zona i sense usos residencials, els volums més elevats es produeixen en dissabte i l'equipament en estudi tindrà activitat de dilluns a divendres, raó per la qual no ha de sumar trànsit en els dies de major afluència actuals.

S'exposen i analitzen les dades de trànsit tot seguit.

### Dades del Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell

Es disposa de l'aranya de trànsit de Sabadell, segons el Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell (PMUS) amb data dels plànols maig de 2022, corresponents a la Documentació d'aprovació inicial del PMUS 2023-2028.

Les vies de la xarxa bàsica segons l'aranya de trànsit del PMUS tenen les següents intensitats de trànsit:

Taula 10. Intensitats de trànsit a l'àmbit d'estudi

Via	Tram	Sentit	IMD
Pg. Sant Pau de Riu-sec	Carrer de la Serra de Galliners – rotonda amb carrer de Can Diviu	Nord	10.000
Pg. Sant Pau de Riu-sec	Rotonda carrer de Can Diviu – rotonda amb carrer de la Serra de Galliners	Sud	4.400
Pg. Sant Pau de Riu-sec	Carrer de Can Diviu – BV-1414 (Ctra. Bellaterra)	Nord	9.900
Pg. Sant Pau de Riu-sec	Carrer de Can Diviu – BV-1414 (Ctra. Bellaterra)	Sud	1.900
Carrer de Can Diviu	Carrer de la Serra de Galliners – rotonda amb Sant Pau de Riu-sec	Est	7.400
Carrer de Can Diviu	Carrer de la Serra de Galliners – rotonda amb Sant Pau de Riu-sec	Oest	5.000
Carrer del Pla de Fonollar	Rotonda Sant Pau de Riu-sec i rotonda av. Cantàbric	Nord-est	4.600
Carrer del Pla de Fonollar	Rotonda Sant Pau de Riu-sec i rotonda av. Cantàbric	Sud-oest	4.200

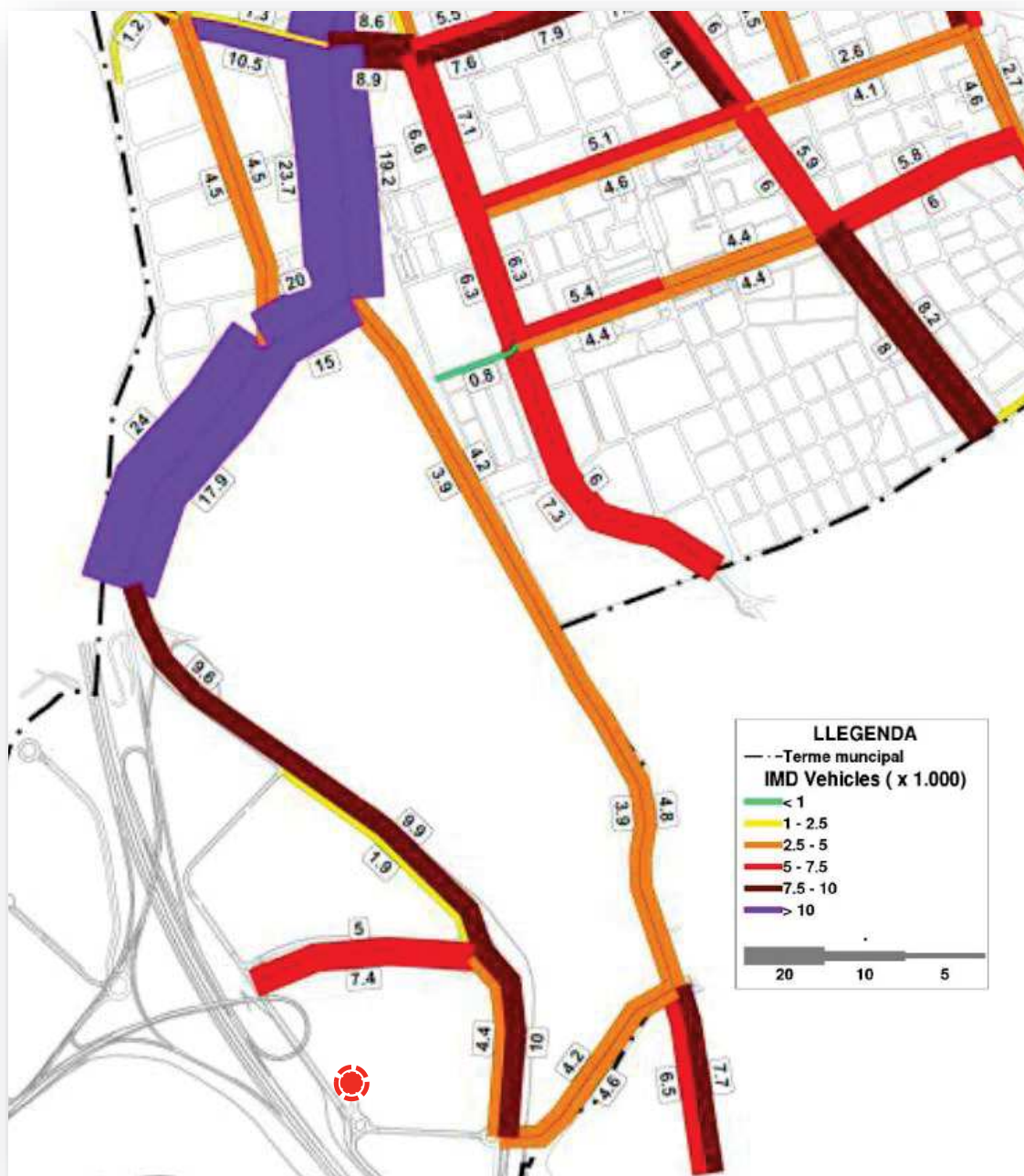
L'aranya de trànsit no mostra dades de volum de trànsit de Serra de Galliners ni de la Vall Moranta, però sí de les vies que aboquen trànsit en elles, amb la qual cosa és possible valorar les càrregues del viari que envolta el sector.

Les càrregues de vehicles en dia feiner dels carrers que aporten trànsit (pg. de Sant Pau de Riu-sec sentit sud i Pla de Fonollar sentit oest) mostren IMDs de l'entorn de 4.000 vehicles cadascuna. Aquests volums totals es distribueixen abans d'arribar al sector entre 2 vies en tots dos casos:

- El flux de vehicles procedent de pg. de Sant Pau de Riu-sec es divideix entre Serra de Galliners (entrada al sector) i Pla de Fonollar, cap a Badia del Vallès o Sabadell per carrer del Cantàbric.
- Els vehicles procedents de Pla de Fonollar es divideixen entre carrer de la Serra de Galliners (entrada al sector) i pg. de Sant Pau de Riu-sec, de sortida de la zona, cap a Sabadell o cap a l'autopista.

Així, els trànsits que ha d'absorbir el carrer de Serra de Galliners es pot trobar en un màxim de 4.000-6.000 vehicles en la hipòtesi que tot el trànsit d'aquestes vies es dirigís cap al sector en estudi per Serra de Galliners.

Figura 16. Aranya de trànsit de vehicles de Sabadell a l'entorn de l'àmbit d'estudi



Font: Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sabadell 2023-2028 (2019)

## Capacitat de les vies

En la documentació del PMUS de Sabadell 2023, es disposa d'aforaments en secció i de distribució de comptatges manuals de mati i de tarda per al principal punt d'accés al sector, la rotonda del carrer de Can Diviu amb el passeig de Sant Pau de Riu-sec.

Aquest node canalitza el trànsit procedent de la carretera de Bellaterra, Sabadell i altres orígens al nord del sector, ja sigui via C-58, BV-1414 o el tram superior de passeig de Sant Pau de Riu-sec venint des de la Gran Via.

Aquests comptatges, que donen finalment el trànsit de l'eix principal d'entrada pel tram de Sant Pau de Riu-sec dona unes Intensitats Mitjanes Diàries de 4.400 vehicles i de sortida, de fins a 10.000 vehicles/dia.

#### Entrades al sector

**Els comptatges manuals han mostrat uns resultats de volums de trànsit de matí (de 9 a 13h) de 1.125 vehicles i un volum en període de tarda (de 14 a 18h) de 976 vehicles.**

El volum màxim en hora punta és en la secció de Sant Pau de Riu-sec **d'entrada al sector de 324 vehicles, en dos carrils de circulació i l' hora punta és de les 11 a les 12 del matí.** A la tarda, aquesta hora punta és de 17 a 18 h, amb un volum total en secció d'entrada de 268 vehicles en dos carrils.

#### Sortides del sector

Les sortides, en períodes de 4 hores matí arriben a 2.205 vehicles de 9 a 13 h i fins a 2.577 vehicles de 14 a 18h.

Les sortides del sector per l'eix de major trànsit mostra **volums punta per hora al matí de 550 vehicles/hora (2 carrils) de 9 a 10h i, a la tarda, una punta de 652 vehicles/hora (2 carrils) de 16 a 17h. de la tarda.**

**Els volums màxims tant per hora com per períodes de 4 hores de matí i de tarda es troben lluny de la capacitat màxima d'una via de 2 carrils, com és Sant Pau de Riu-sec o del carrer de Serra de Galliners** que, en la penetració al sector disposa de 2 carrils de circulació i un d'addicional d'entrada al pàrquing del centre comercial existent (IKEA).

Més endavant es tracta els nivells de servei de les vies i la capacitat màxima d'absorció de trànsit d'aquests carrers.

Taula 11. Intensitats de trànsit i coeficients de matí i tarda a la cruïlla de Sant Pau de Riu Sec amb carrer de Can Diviu.

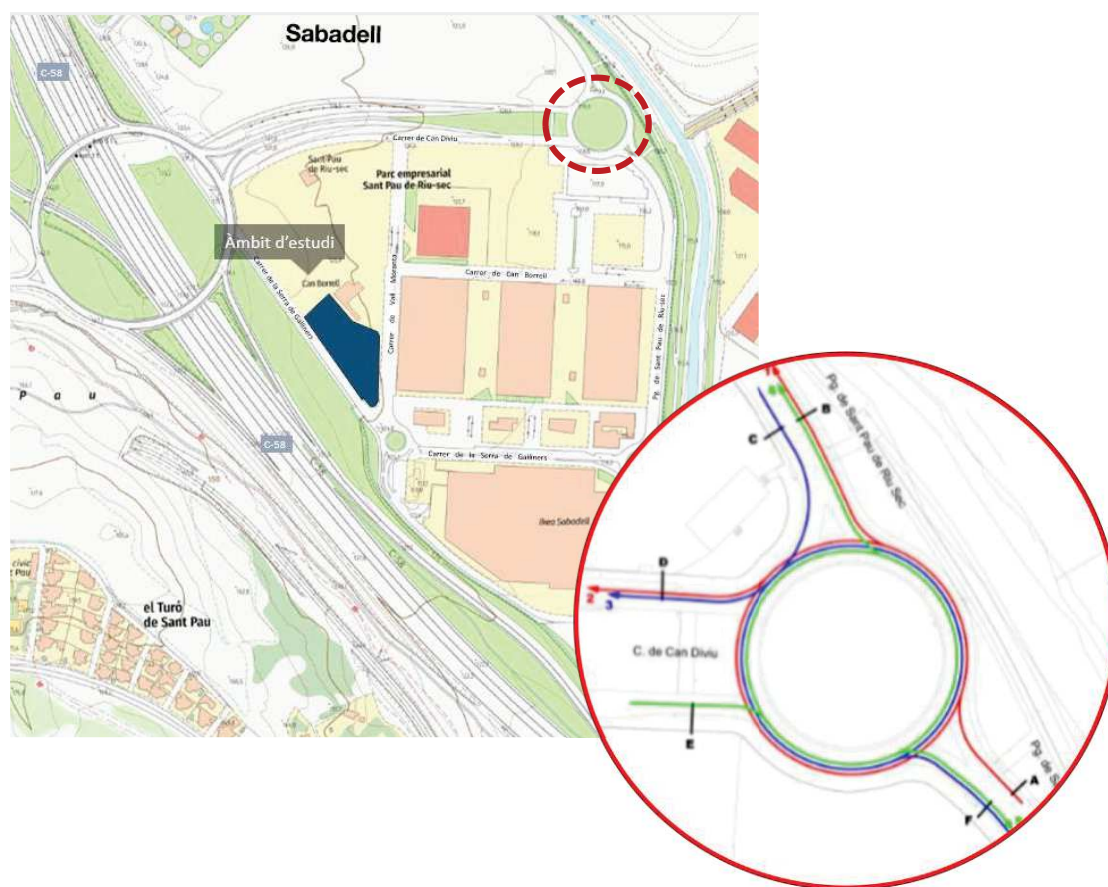
**VOLUM DE TRÀNSIT DE CADA MOVIMENT**

Movim.	Coef. M	Matí	Coef. T	Tarda	24 h
1	0,214	1.267	0,268	1.516	5.774
2	0,214	938	0,268	1.061	4.147
3	0,214	165	0,268	208	774
4	0,214	260	0,268	269	1.098
5	0,214	865	0,268	709	3.266
6	0,214	690	0,268	1.291	4.110

**VOLUM DE TRÀNSIT A CADA SECCIÓ**

Secció	Coef. M	Matí	Coef. T	Tarda	24 h
A	0,214	2.205	0,268	2.577	9.921
B	0,214	1.957	0,268	2.807	9.884
C	0,214	425	0,268	477	1.871
D	0,214	1.100	0,268	1.269	4.921
E	0,214	1.555	0,268	2.000	7.376
F	0,214	1.125	0,268	976	4.363

Figura 17. Localització del punt d'aforament manual i esquema de moviments del recompte manual.



Font: Recomptes manuals del Pla de Mobilitat Sostenible de l'Ajuntament de Sabadell 2023. DOYMO.

### 3.3. OFERTA D'ESTACIONAMENT

Deixant de banda els aparcaments subterranis de centres comercials propers al sector i els vials privats de Vall de Moranta i Can Borrell, i tenint en compte unes dimensions aproximades de 5m de llarg x 2,5m d'ample per plaça d'estacionament, es valora que hi ha una oferta estimada de **84 places als vials de carrer de la Serra de Galliners i de Can Diviu ( aquest última borsa d'aparcament) a uns 200 metres de la zona en estudi. L'ocupació observada al tram de Serra de Galliners és de 2-3 vehicles del total de les 47 places comptades i, en el cas de Can Diviu, també observat en un dia de forta demanda (dissabte tarda) per l'activitat principal de la zona tarda (comercial) l'ocupació era de 0 vehicles estacionats.**

En resum, es compta com a oferta d'aparcament en calçada:

Localització	Places totals	Ocupació observada (n. places i % total)
Carrer de Serra de Galliners (en cordó)	47	2
Carrer de Can Diviu (en cordó)	37	0
<b>Total oferta</b>	<b>84</b>	<b>2 (2,4%)</b>

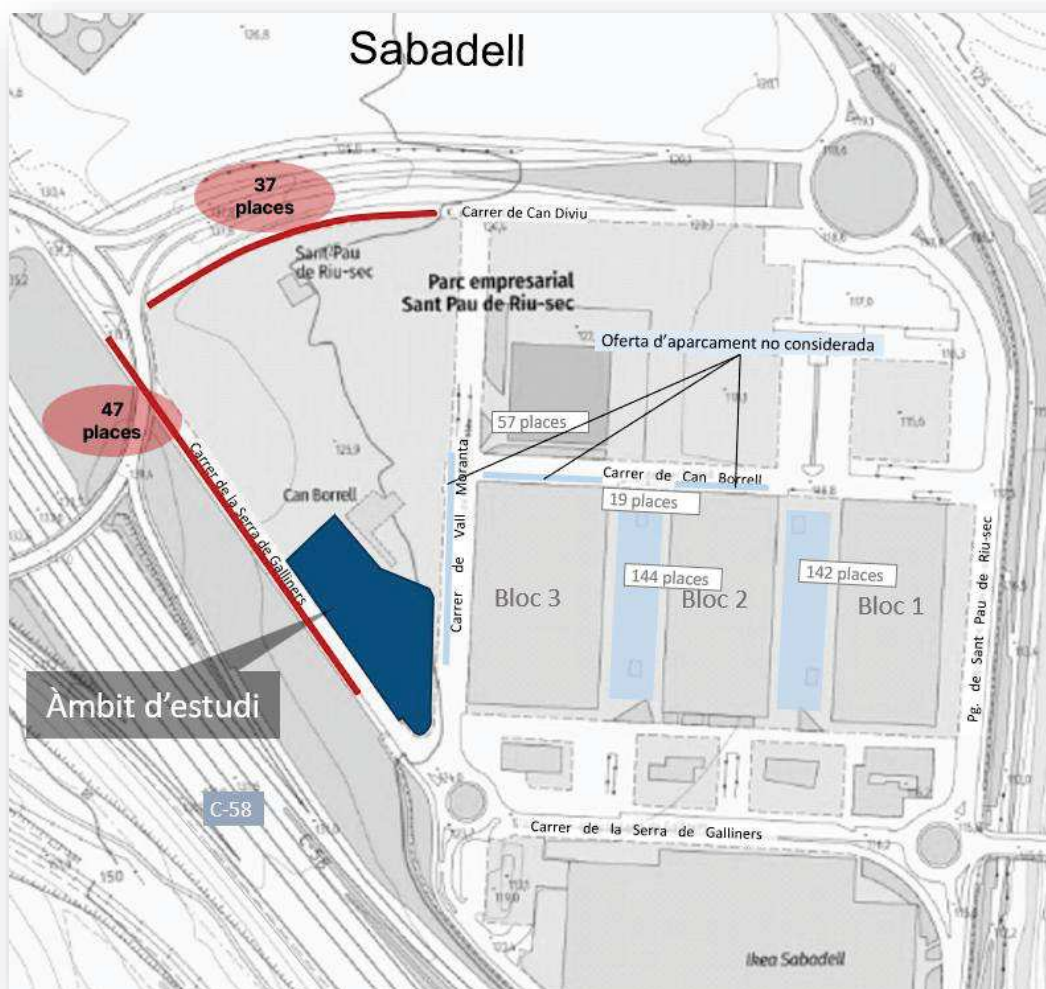
Encara que no s'ha comptabilitzat com a oferta disponible, val la pena remarcar que en l'entorn immediat hi ha altres borses d'aparcament en els esmentats vials privats d'ús públic (Vall de Moranta i Can Borrell) i entre els blocs comercials entre Vall de Moranta i passeig de Sant Pau de Riu-sec. En els primers, es detecta fins a 76 places, amb ocupacions inferiors al 60% en dia de màxima demanda i en la zona entre blocs comercials hi ha d'Est a Oest:

Entre bloc 1 i bloc 2, fins a 142 places i entre bloc 2 i bloc 3, 144 places. Cal remarcar que no es compta aquestes 286 places com a oferta per la funcionalitat: estan associades a uns establiments per proximitat (Leroy-Merlin, Conforama, Wala, Mercadona) o es localitzen en vials privats tot i que es troben dins d'un radi màxim de 220 m de distància el bloc més allunyat.

Així, en total hi ha aproximadament **una oferta de 84 places d'estacionament** en l'entorn immediat al nou equipament.

S'ha calculat en l'aparcament en línia, com ja s'ha esmentat, a 5 metres de longitud per plaça. En el cas de places en bateria i en semibateria, s'ha utilitzat per a comptabilitzar les places pintades actualment.

Figura 18. Localització de l'estacionament per a turismes de l'entorn



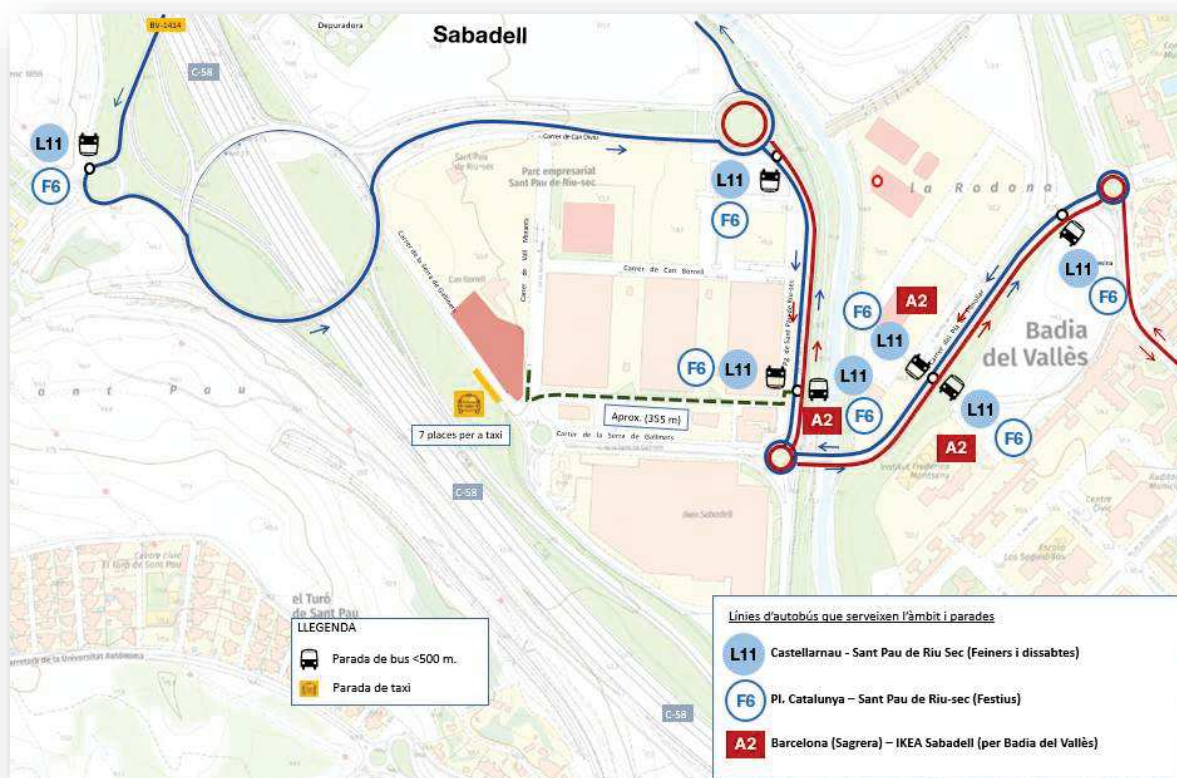
### 3.4. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

Per a l'estudi dels aspectes de **cobertura de transport públic** el Decret 344/2006 determina que en caràcter general la distància mínima a les infraestructures fixes de transport col·lectiu no ha de sobrepassar els 500 metres (distància mesurada sobre la xarxa viària), mentre que en el cas de la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, determina que les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris de vianants i ciclistes, de manera que **la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres**, llevat d'aquells supòsits en que es justifiqui que no és possible.

L'àmbit d'estudi disposa d'una baixa oferta de transport públic propera, tenint en compte que la parada més propera al futur equipament es troba a una distància aproximada de 355 metres. L'oferta a menys de 0,75 km de l'equipament és d'una línia de bus, l'L11 que presta servei en feiners i dissabtes i les mateixes parades per a la línia en dies festius comercials, la F6.

Les línies de bus urbà són operades per Transports Urbans de Sabadell (TUS).

Figura 19. Oferta de transport públic més proper a l'àmbit d'estudi, dies feiners, dissabtes i festius



## Oferta de bus urbà

Sabadell disposa d'una xarxa d'autobús urbà amb 22 línies d'autobús urbà:

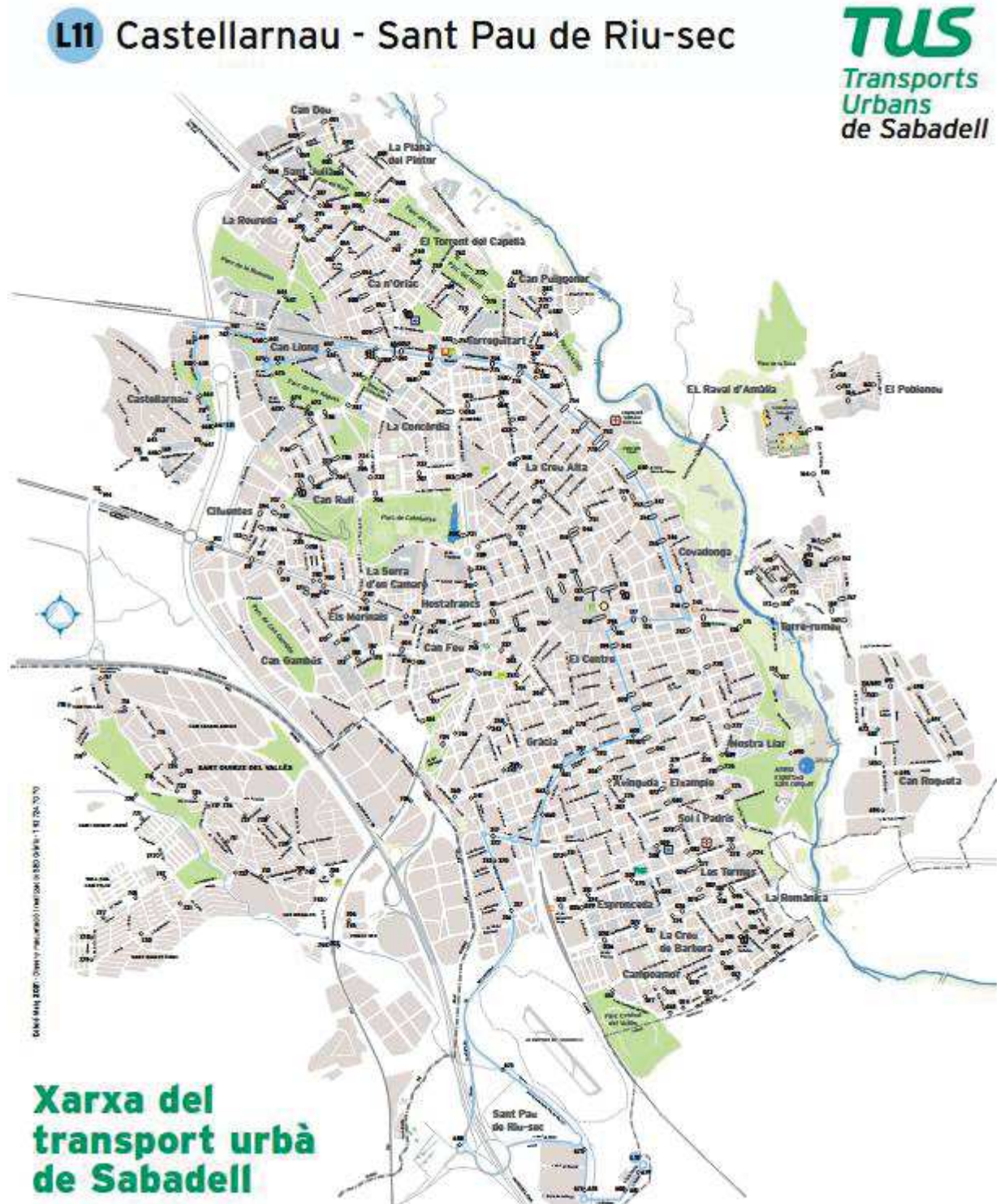
- 12 línies en feiners i dissabtes (L1, L2, L3, L4, L5, L7, L8, L10, L11, L12, L55 i L80)
- 2 línies que circulen en dies feiners (L14 i L44)
- 1 línia que circula de dilluns a divendres (L15)
- 1 línia que circula en dies feiners lectius. (L23)
- 5 línies que circulen en dies festius (F1, F2, F3, F4 i F5)
- 1 línia que circula en dies festius comercials (F6)

Taula 12. Oferta de transport públic urbà en l'àmbit d'estudi

Línies	
<b>L11 Castellarnau – Sant Pau de Riu-sec (serveis en dies feiners i dissabtes)</b>	
Itinerari: línia d'una longitud d'uns 12 km de longitud, que connecta Castellarnau (a l'extrem nord de la ciutat) amb la zona en estudi.	
Sortides de Castellarnau: 32 expedicions Horari: de 5,45 a 22,12 h (feiners) de 5,45 a 22,10 h (dissabte)	Sortides de Sant Pau de Riu-sec: 30 expedicions (31 en dissabte) Horari: de 6,30 a 22,15 h (feiners) de 6,25 a 22,15 h (dissabte)
<b>F6 Plaça de Catalunya - Sant Pau de Riu-sec (serveis en dies festius comercials)</b>	
Itinerari: línia d'una longitud d'uns 9 km, que connecta el centre de la ciutat amb el sector amb un traçat majoritàriament sobre la Gran Via.	
Sortides de pl. de Catalunya: 12 expedicions Horari: de 9,27 a 21,33h	Sortides de Sant Pau de Riu-sec: 12 expedicions Horari: de 10,00 a 22,00h

- Les parades més properes a l'àmbit es troben a 355 metres, al passeig de Sant Pau de Riu-sec (vegeu mapa). En sentit entrada a l'àmbit hi ha parada amb pal mentre que en sentit Sabadell es disposa de marquesina. En tots dos casos hi ha informació relativa al servei (horaris, traçat i parades de la línia).
- Sols a la marquesina es disposa de banc.
- Aquestes dues parades més properes es troben en voreres de 2,10 metres d'ample.

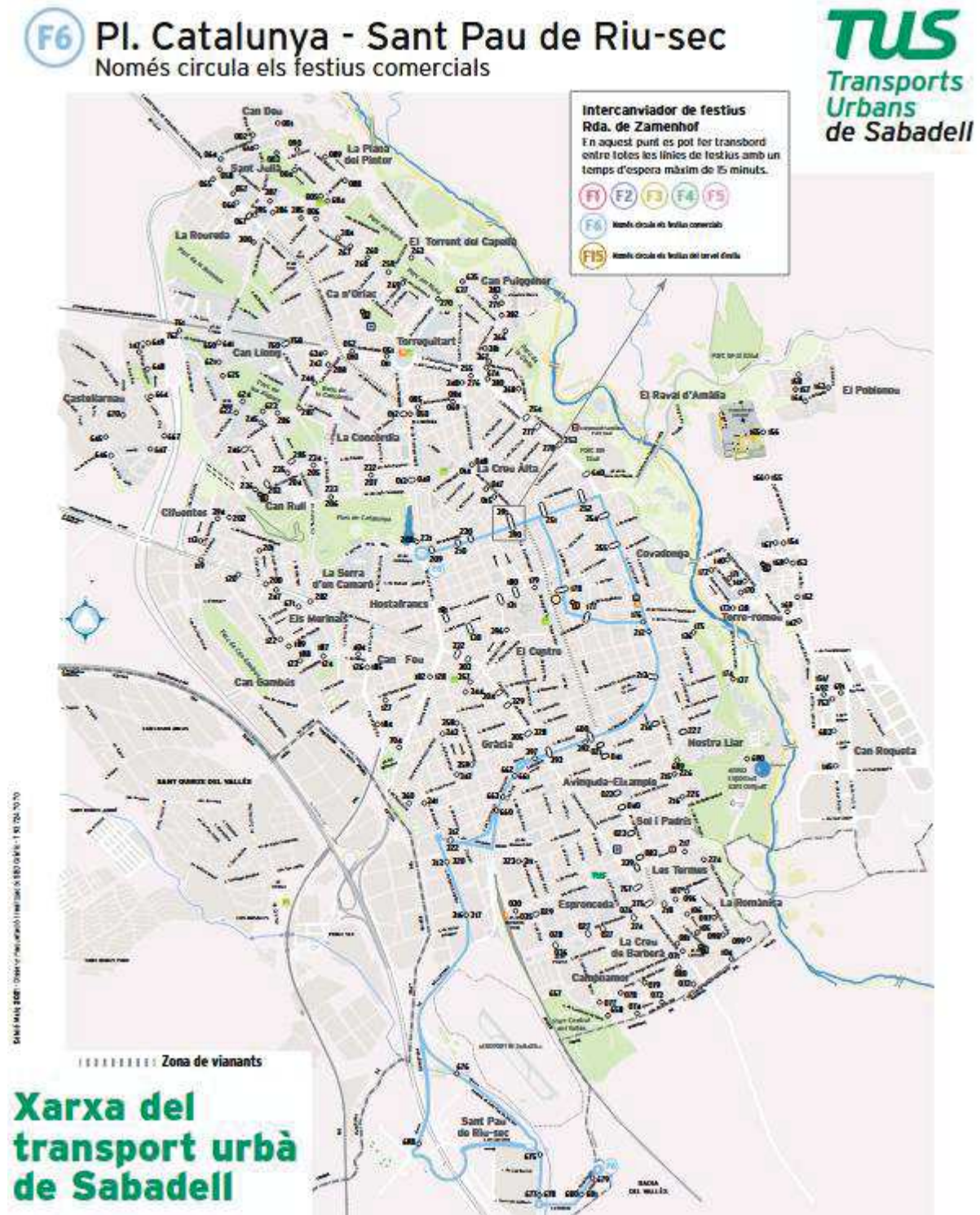
Figura 20. Plànol i horaris del bus urbà de la línia L11 de Sabadell, dies feiners i dissabtes



Font: TUS



Figura 21. Plànol i horaris del bus urbà de la línia F6 de Sabadell, dies festius comercials





**Pl. Catalunya  
Sant Pau de Riu-sec**



**Sant Pau de Riu-sec  
Pl. Catalunya**

**Només circula els festius comercials**



En aquest punt es pot fer transbord entre les diferents línies de festius.

**Sortides de pl. Catalunya**

Horari festius

9.27	17.09
10.33	18.15
11.39	19.21
12.45	20.27
13.51	21.33
14.57	
16.03	

**Sortides de Sant Pau de Riu-sec**

Horari festius

10.00	17.42
11.06	18.48
12.12	19.54
13.18	21.00
14.24	22.00
15.30	
16.36	

Imatge 13. Parada 677. Passeig de Sant Pau de Riu-sec en sentit d'entrada a l'àmbit.



Imatge 14. Parada 678. Passeig de Sant Pau de Riu-sec en sentit cap a Sabadell.



La línia L11 connecta, en el seu recorregut amb les línies de RENFE Rodalies a les estacions de plaça d'Espanya i de Centre i amb les estacions de Ferrocarrils de la generalitat de Catalunya de República i pl. d'Espanya.

La xarxa en dies festius es limita també a una sola línia que connecta amb el centre amb la plaça de Catalunya i la Ronda de Zamenhoff per seguir el recorregut per la Gran Via fins a l'àmbit d'estudi i la freqüència és d'una expedició cada 30 minuts aproximadament per a la línia L11 (feiners i dissabtes) i de 66 minuts per a la línia F6 (estius comercials).

Els autobusos urbans operats per la companyia Transports Urbans de Sabadell (TUS) solen disposar d'una capacitat mitjana d'entre 40 i 100 passatgers, considerant les places assegurades i dretes.

### **Oferta de bus interurbà**

Dins d'un radi també inferior a 400 metres hi ha també el recorregut de la línia de bus interurbà A2 (Badia-Barcelona), operat per Moventis que connecta l'entorn amb Barcelona, a l'estació de Sagrera.

Aquesta línia és directa des de Barcelona (via C-58) fins a Barberà del Vallès (3 parades) i un recorregut per Badia del Vallès (6 parades) que porten fins al final de línia a l'àmbit d'estudi (parada IKEA Sabadell).

A Barcelona entra per l'av. de la Meridiana fins al carrer de Felip II, on té final a l'estació de Sagrera o a l'estació de Fabra i Puig. Des d'aquí es pot connectar amb altres línies urbanes, la xarxa de metro i la de ferrocarril.

En l'àmbit d'estudi, la línia té dues parades (una per sentit dins del radi de 500 metres, essent la més propera la de Sant Pau de Riu-sec (d'arribada a la zona) que també utilitzen les línies L11 i F6 de Sabadell (TUS). La de retorn en sentit cap a Barcelona es troba al carrer de Pla de Fonollar (vegeu mapa).

## A2 Sabadell (IKEA) – Badia del Vallès – Barberà del Vallès – Barcelona (Sagrera)

Itinerari: Des de l'estació de Fabra i Puig o Sagrera (Barcelona) un important punt intercanviador, la línia surt per av. Meridiana i connecta per la C-58, directe fins a Barberà del Vallès (N-150), ronda de l'Est i av. Costa Brava a Badia del Vallès. Continua per carrer de Porto, Tibidabo i entra a la zona de carrer del Pla de Fonollar.

OBS: La línia té parada a 400 metres de l'estació de ferrocarril de Barberà del Vallès (parada carrer Tibidabo), el que permetria la connexió amb l'àmbit d'estudi amb un transbordament.

Sortides de pl. de Catalunya: 12 expedicions Horari: de 9,27 a 21,33h	Sortides de Sant Pau de Riu-sec: 12 expedicions Horari: de 10,00 a 22,00h
--	--

### Oferta de bus interurbà

L'oferta d'autobús interurbà es limita a una línia de connexió amb Barcelona, amb sortides/arribades de l'estació d'autobusos de Fabra i Puig o de Sagrera depenent de l'expedició.

Taula 13. Servei de bus interurbà proper a l'àmbit d'estudi en dies feiners

Recorreguts	Horari	Expedicions	Freqüència
<b>Sentit Sabadell (IKEA)</b>			
Sortides de Barcelona (Sagrera)	9.40 – 19.40	9	30 min. de 9.40 a 11.40 i de 18.10 a 19.40
Sortides de Barcelona (Fabra i Puig)	8.00 - 19.45	15	30 min. de 8.00 a 9.00 de 9.45 a 11.45 de 16.30 a 17.30 de 18.15 a 19.45
<b>Sentit Barcelona</b>			
Sortides des d'IKEA Sabadell	8.55 - 11.55 17.25 - 19.55	13 fins a Fabra i Puig 9 de les 13 fins a Sagrera	30 min.

Taula 14. Servei de bus interurbà proper a l'àmbit d'estudi en dissabtes i feiners d'agost

Recorreguts	Horari	Expedicions	Freqüència
<b>Sentit Sabadell (IKEA)</b>			
Sortides de Barcelona (Sagrera)	-	-	-
Sortides de Barcelona (Fabra i Puig)	8.30 - 9.00 9.40 – 23.00	2 21	30 min. 40 min.
<b>Sentit Barcelona</b>			
Sentit Barcelona	9.00 – 22.20	21	40 min.

Imatge 15. Parada línia A2 a Pla de Fonollar. Sentit àmbit d'estudi.



Imatge 16. Parada bus A2 a Pla de Fonollar, sentit sortida àmbit.



El recorregut d'aquesta línia en dies festius arriba i surt de Badia del Vallès i no arriba a l'àmbit.

No es disposen d'imatges que corroborin i reafirmen l'ocupació actual del transport públic de l'entorn, si bé durant la sortida de camp realitzada es valorava una ocupació inferior del 50% dels vehicles, quedant espai disponible per acollir el volum de viatgers generat pel nou equipament.

Figura 22. Bus interurbà A2 línies en ambdós sentits (parades més properes a l'àmbit d'estudi senyalades en requadre discontinu color vermell).



Font: Moventis

## **Oferta de ferrocarril**

L'estació més pròxima a l'àmbit es troba a una distància a peu d'1,75 km de l'àmbit. Es tracta de l'estació de RENFE de Barberà del Vallès que ofereix serveis dins la línia R4 de Rodalies, de Sant Vicenç de Calders a Manresa per Vilafranca del Penedès.

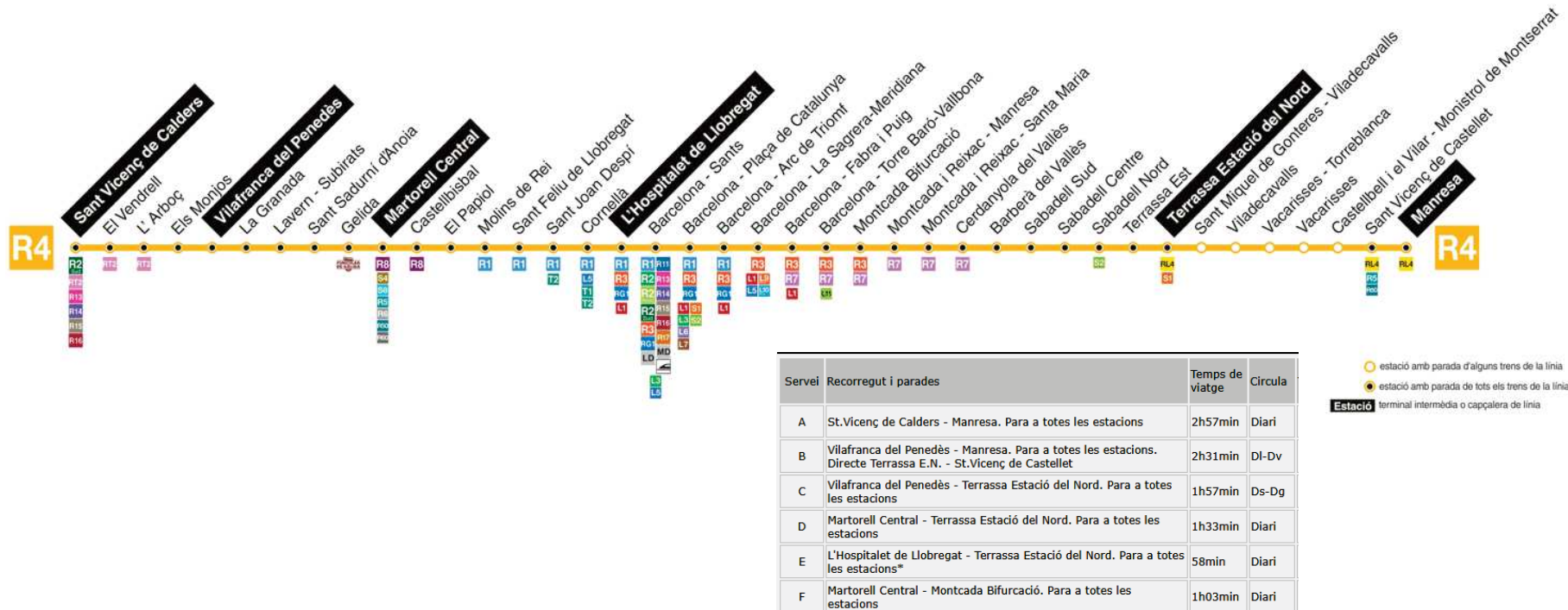
S'inclou la informació de l'oferta de ferrocarril ja que, tot i la distància total entre l'àmbit i l'estació de Rodalies de Barberà del Vallès, hi ha la possibilitat de connectar amb l'àmbit en estudi utilitzant la xarxa d'autobús interurbà. La connexió es faria a la parada al carrer de Tibidabo de la línia A2 que es troba a una distància de 400 metres de l'estació.

L'estació de Barberà del Vallès presenta dues andanes, amb escales fixes i ascensors que donen accés entre un nivell i altre. Així, l'estació es pot considerar que és accessible per a persones amb mobilitat reduïda (PMR).

La línia mostra una oferta de fins a 66 expedicions/dia i freqüències que oscil·len entre els 15 i els 30 minuts depenent de la franja horària. L'horari s'estén en sentit Manresa des de les 6.03 i les 0.03h. En sentit oposat, hi ha fins a Sant Vicenç de Calders, un total de 70 expedicions entre les 4.46 i 23.16h.

Figura 23. Esquema de la línia R4 de Rodalies

**R4** **St.Vicenç de Calders**  
**Manresa**  
per Vilafranca del Penedès



Font: trenscat.cat

### 3.5. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

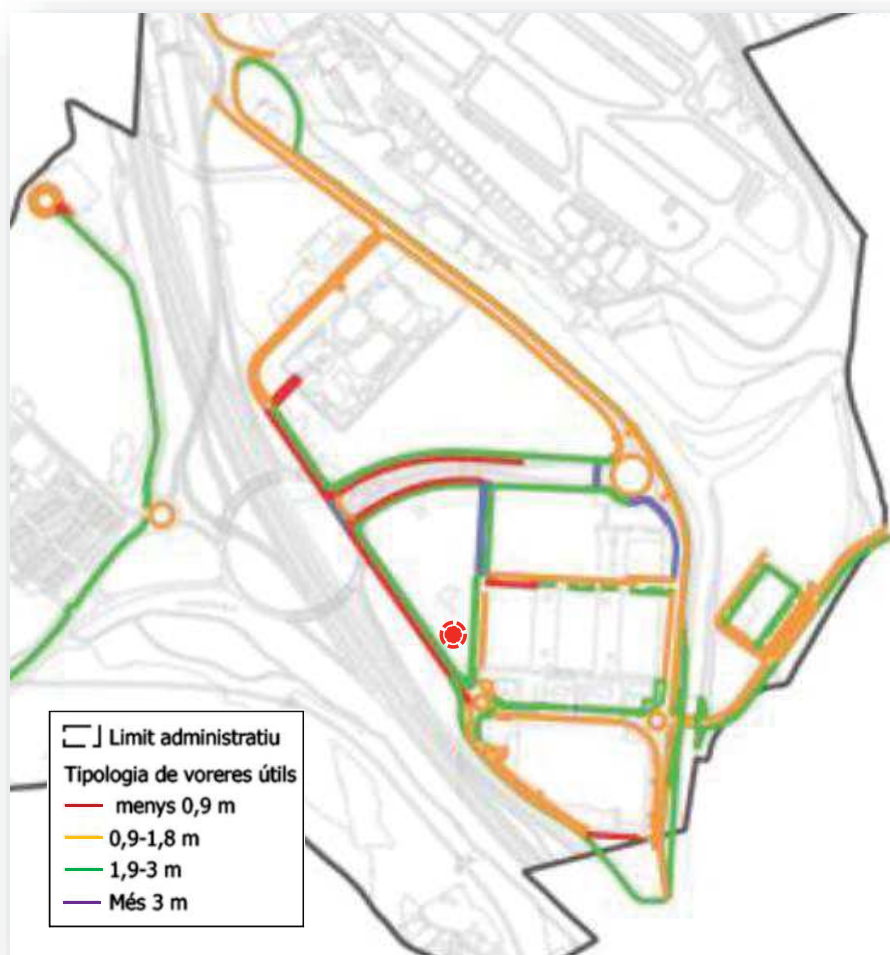
Es considera la xarxa d'itineraris principals per a vianants a nivell d'amplada de voreres, pendents, passos de vianants, enllumenat i accessos a peu fins a les parades d'autobús més properes.

#### Amplada de voreres i estat paviment

El nou equipament que s'ubicarà a l'illa delimitada pels carrers de Serra de Galliners i de la Vall Moranta i Can Diviu, i es situa en un entorn principalment de caràcter comercial. L'àmbit d'estudi generalment, disposa de voreres àmplies, amb una amplada útil d'entre 2,0 i 4 metres. En un dels principals itineraris a peu entre les parades de transport públic i l'àmbit, es disposa d'un passeig interior (públic) amb ample superior a 7 metres, garantint un accés còmode i segur per als vianants en aquesta connexió)

Les voreres en general es troben en un estat acceptable de conservació, si bé hi ha punts concrets que es troben deteriorades (paviment trencat o aixecat).

Figura 24. Amplada de voreres útils de l'entorn de l'àmbit d'estudi



Font: Diagnosi del PMUS 2023-2028

Imatge 17. Carrer de la Serra de Galliners. Vorera Oest.



Imatge 18. Vorera Est, a tocar de la finca en estudi.



Imatge 19. Vorera a Vall Moranta a tocar de la finca en qüestió. Carril bicicleta i vorera.



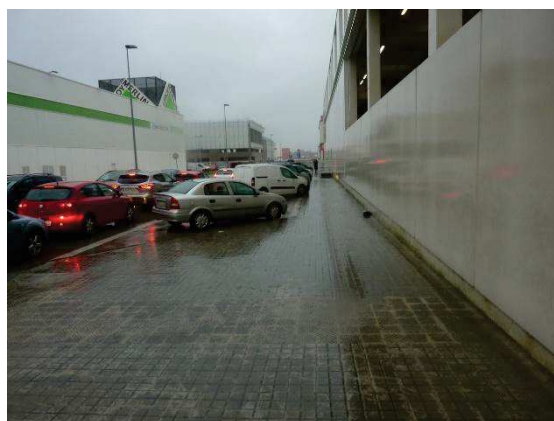
Imatge 20. Vorera costat Est de carrer de la Vall Moranta, enfront de la finca en estudi.



Imatge 21. Vorera molt ampla a Vall Moranta a tocar de Can Diviu.



Imatge 22. Carrer de Can Borrell. L'aparcament deixa una vorera en 1,5 m.



Imatge 23. Serra de Galliners, pujant cap a l'àmbit.



Imatge 24. Vial interior i paral·lel a Serra de Galliners. Aquest és un vial important ja que connecta directament entre el transport públic i l'àmbit.



### Estat del paviment

L'estat de manteniment del paviment pot afectar l'accessibilitat de la xarxa de vianants.

En l'àmbit es detecta un general bon estat de manteniment, si bé hi ha alguns punts, com s'ha dit, on calen reparacions en zones on el paviment de vorera està malmès, amb peces trencades o soltes i que afecten a dos punts molt concrets del passeig de Sant Pau de Riu-sec amb el carrer de Can Borrell i en algun tram del propi carrer de Can Borrell.

Les imatges següents mostren aquests punts amb desperfectes.

Imatge 25. Sortida nord de pas de vianants de Sant Pau de Riu-sec amb carrer de Can Borrell.



Imatge 26. Costa oposat del pas de la imatge anterior.



Imatge 27. Cantonada de vorera de passeig de Sant Pau de Riu-sec a carrer de Fonollar.



A banda d'aquests tres punts concrets, l'estat de manteniment de la resta de l'àmbit és força satisfactori. Respecte l'accessibilitat, cal dir que també és satisfactori l'estat pel que fa a l'eliminació de barreres arquitectòniques i la presència de rampes en els passos de vianants.

A carrer de Can Borrell hi ha algun trencament per voreres que s'estrenyen o per manca de rebaix, que caldrà resoldre en el futur. Hi ha encara alguna finca en obres a l'eix de Can Borrell i caldrà esperar a la finalització de les obres per poder valorar l'estat final d'accessibilitat. Tot i això es mostra algun exemple de zones pendents de resoldre en aspectes d'accessibilitat.

Imatge 28. Rebaix de vorera i paviment podotàctil per guiar persones invidents.



Imatge 29. Carrer de Can Borrell. Pas de vianants cap a vorera no rebaixada.



Imatge 30. Obstacle a carrer de Can Borrell amb obstacle en la continuïtat de la vorera.



Imatge 31. Obres d'urbanització en carrer transversal a carrer de Can Borrell.





## Passos de vianants

Els passos de vianants de l'entorn del futur equipament en general tenen una dotació completa a les diverses cruïlles i tenen guals o voreres rebaixades que els fa accessibles, habitualment disposen dels encaminaments per a invidents.

Els passos de vianants a l'eix de Serra de Galliners i al passeig de Sant Pau de Riu-sec són accessibles i l'itinerari és força complet fins a l'àmbit d'estudi.

Les mancances que es detecten es troben sobretot a la cruïlla en rotonda de passeig de Sant Pau de Riu-sec, Serra de Galliners i Pla de Fonollar. La manca de passos i de continuïtat d'itineraris pot induir els vianants a travessar fora dels passos i exposar-se a atropellaments.

A continuació es repassen els passos de vianants on es troben deficiències o bé manca pas de vianants. Per a la ubicació dels mateixos s'utilitzen les referències de bloc que es mostren al mapa entre les zones d'aparcament lligades a centres comercials (Mercadona, Wala, Conforama...). Vegeu mapa de passos de vianants.

### Passos amb deficiències

- 1) Pas per travessar carrer de Can Borrell en la cruïlla amb passeig de Sant Pau de Riu-sec.  
Es troben rajoles aixecades i soltes en tots dos extrems del pas de vianants.
- 2) Pas per travessar carrer entre bloc 1 i 2.  
Hi ha un mòdul de New Jersey enmig del pas de vianants obstruint el pas parcialment. A l'altre costat, cal rebaixar el pas en la transició cap a la vorera. (imatge 28)
- 3) Passos a l'altura del pàrquing entre bloc 2 i 3 per travessar carrer de Can Borrell i per seguir Can Borrell avall.  
S'estreny el pas per la presència dels accessos al pàrquing subterrani, però, a més, hi ha algun esglaó no rebaixat.

### Punts sense pas de vianants

- 4) Arribant des de la C-58 per Sant Pau de Riu-sec. Rotonda amb Serra de Galliners i Pla de Fonollar
  - En el costat més pròxim a la C-58 no hi ha pas de vianants. Això obliga els vianants a travessar la rotonda i arribar fins a la zona de la parada d'autobús. Per la distància, no resulta natural i els vianants travessen recte sense pas. Es mostren imatges de vianants travessant.
  - A l'entrada del pont tampoc no hi ha pas de vianants. Cal arribar fins al semàfor a l'extrem oposat del pont de Pla de Fonollar (imatge 27).
  - Al costat nord de la rotonda tampoc no hi ha pas de vianants. Alguns vianants travessen recte en lloc d'anar fins el pas, tot i que està a pocs metres.
- 5) Al carrer de la Serra de Galliners, enfront de l'establiment de restauració (Viena) davant l'entrada del centre comercial IKEA a uns 60 metres de la rotonda.
  - Tot i el rètol d'"ENTRADA" no hi ha pas de vianants. Cal seguir Serra de Galliners amunt fins el pas de vianants semaforitzats.

- Pujant Serra de Galliners amunt, abans del pas de vianants semaforitzats hi ha una entrada a pàrquing subterrani que tampoc no disposa de pas de vianants de continuïtat de la vorera.
  - Entre el pas de vianants semaforitzats i la rotonda, hi ha uns 120 metres de distància, però no hi ha pas de vianants per travessar Serra de Galliners.
- 6) En la cruïlla de Vall de Moranta i carrer de Can Borrell. L'arribada per Vall de Moranta a la cruïlla coincideix amb una zona d'accés de vehicles de mercaderies a magatzem. Així, s'ha pintat graella i no hi ha vorera que doni continuïtat fins a Can Borrell.

## Passos amb deficiències o zones de pas sense dotació de pas de vianants

Imatge 32. Pas a la cruïlla de Can Borrell amb Sant pau de Riu-sec.



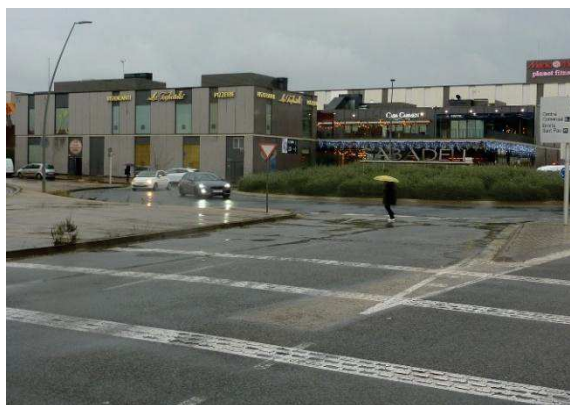
Imatge 33. Sortida de pàrquing entre bloc 1 i 2 amb carrer de Can Borrell.



Imatge 34. Zona d'accés pel vial lateral de la rotonda. Vianant travessant fora de pas.



Imatge 35. Rotonda. Vianant travessant fora de pas des de Pla de Fonollar amb Serra de Galliners.



Imatge 36. Arribada des de la C-58. Manca pas a la rotonda. Vianant travessant fora de pas.



Imatge 37. Mateix punt de la imatge anterior. Sense pas de vianants.



Imatge 38. Pas allunyat a la rotonda, en el ramal de passeig de Sant pau de Riu-sec.



Imatge 39. Tram inferior de Serra de Galliners, davant entrada centre comercial, però sense pas de vianants. Cal anar uns metres amunt, al semàfor.



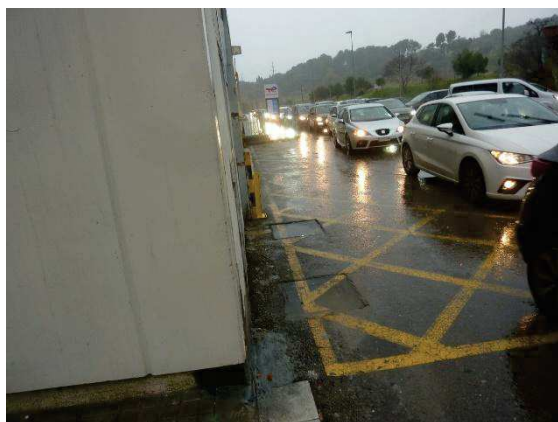
Imatge 40. Accés a pàrquing junt a semàfor central a Serra de Galliners. Manca pas de vianants.



Imatge 41. Extrem superior del primer tram de Serra de Galliners, a la rotonda. Manca pas de vianants.



Imatge 42. Cantonada de Can Borrell amb Vall Moranta. L'entrada de mercaderies s'ha fet sacrificant la vorera en el tram.



Imatge 43. Mateix punt. Vista ampliada des de la cantonada de Can Borrell.



Caldrà subsanar les deficiències **concentrant-se especialment en la reparació del paviment a la sortida de Can Borrell a Sant Pau de Riu-sec**, retirant obstacles i dotant els passos de vianants en l'entorn de la rotonda: en l'entrada al pont de Pla de Fonollar i en el ramal sud, on s'arriba primer des de la C-58 (on es mostren diversos vianants travessant fora de pas).

**Igualment, es proposa un nou pas de vianants a l'extrem de Serra de Galliners pujant, abans de la rotonda i accés a pàrquing d'IKEA.** Seria el pas que travessa Serra de Galliners.

### Enllumenat

L'enllumenat dels carrers de l'entorn és correcte, disposant de fanals en tots els vials. En força vials s'observen llumeneres de tipus led, que ofereixen un major nivell d'il·luminació.

Cal remarcar que, en el vial principal d'aproximació a peu des del transport públic (el passeig de vianants) es disposa de fanals cada 5 metres.

Tot i que es troba un faral coincidint amb el pas de vianants al final del passeig a peu cap a la finca en estudi, **es recomanaria reforçar amb un focus baix sobre pas de vianants per a crear una illa de llum en aquest pas.**

Igualment, es recomana focus de pas de vianants sobre el pas nou que es proposa a l'extrem nord de Serra de Galliners, pujant, abans de la rotonda.

Amb aquests reforços, l'accés a l'àmbit es considera que estaria suficientment dotat d'enllumenat.

### 3.6. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETES / VMP

L'entorn immediat del nou equipament disposa de diversos trams de traçat de carril bicicleta, amb una longitud d'uns 1.850 metres de carrils actuals i un de molt recent (encara amb tancat de protecció d'obra d'una part) a Vall Moranta. Aquest tram té uns 300 metres més aproximadament (entre Can Diviu i la rotonda de Serra de Galliners).

Els itineraris permeten l'accés des de trams exteriors (des de Gran Via per Sant Pau de Riu-sec, des de Badia del Vallès, per Pla de Fonollar i des del sud, connectant el Camí de Badia a Bellaterra tant per Sant Pau de Riu-sec, com pel tram darrere del centre comercial IKEA, entre el traçat de l'enllaç de la C-58 i el propi centre comercial fins arribar a Serra de Galliners, a la rotonda amb Vall Moranta.

La connexió des dels carrils, en bicicleta, es completaria per un tram de convivència en el vial interior paral·lel a Serra de Galliners, entre Sant Pau de Riu-sec i el carrer de Vall Moranta davant la finca en estudi.

Tot i que al PMUS consten 4 punts d'estacionament de bicicletes, durant el treball de camp no s'han detectat aquests estacionaments.

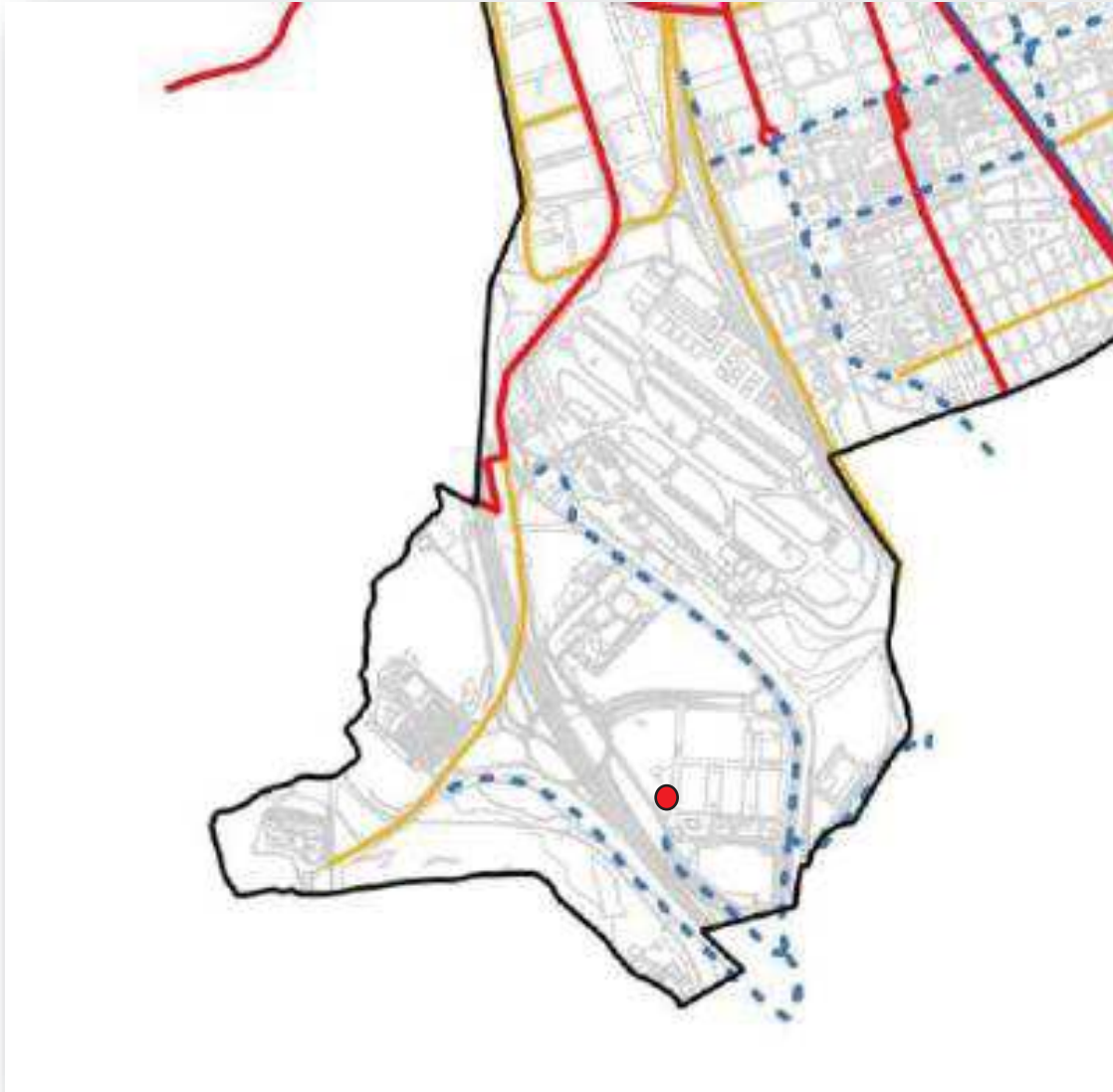
Figura 26. Xarxa d'itineraris per a bicicletes/VMP a l'entorn de l'àmbit d'estudi



### **Xarxa de vies ciclables proposades al PMUS**

No hi ha exposat en el Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell 2023-2028 trams addicionals proposats en l'entorn immediat de l'àmbit.

Figura 27. Itineraris proposat de la Xarxa de Vies Ciclables (PMUS de Sabadell)



Font: PMUS 2023-2028

## 4. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA

Amb el desenvolupament de les noves activitats lligades a la posada en marxa de l'equipament, la mobilitat de la zona es veurà incrementada. Els diferents desplaçaments en els diferents mitjans de transport tindran un impacte sobre cada una de les diferents xarxes, i en funció de la incidència que tinguin sobre la xarxa caldrà presentar mesures adequades per solucionar-ho.

La implantació d'activitats que generen nova mobilitat dins del nucli de Sabadell ha de ser estudiada en els seus vessants d'accessibilitat i estacionament. Aquests aspectes s'han d'analitzar i, en el major grau possible, han de ser resolts en la fase de planificació de les noves activitats:

- Entendre com funciona la mobilitat en la situació actual.
- Analitzar els accessos.
- Cal garantir que l'accés al sector no provoqui colls d'ampolla a les vies de circulació (especialment en les hores punta de mobilitat) i que la disposició de les entrades i sortides ofereixi un funcionament sense acumulació de vehicles i sense les demores que això pot causar a residents o visitants a la zona.
- Analitzar els itineraris a peu, en bicicleta i en transport públic, i oferir recorreguts segur i amb connectivitat.

### 4.1. DESPLAÇAMENTS EN VEHICLE MOTORITZAT

Tal com s'ha analitzat al capítol de determinació de la mobilitat generada el nou equipament generarà 128 cotxes/dia, 8 motos/dia i 4 autocars (vehicles adaptats).

#### **Distribució horària:**

Les hores punta de mobilitat en vehicle motoritzat, són:

- Al matí (7 a 8h.): 20 cotxes, 1 moto i un autocar d'entrada i 1 de sortida de la zona.
- Al migdia, de 14 a 15h hi haurà 6 cotxes d'entrada i 28 de sortida, i 1 moto de sortida i 1 autocar d'entrada i 1 de sortida .
- A la tarda, 19 cotxes i 2 motos de sortida

Donat l'horari diferenciat per a les persones usuàries, entre les 15 i les 16 hores, hi haurà la sortida de l'autocar (1) que s'unirà a 5 cotxes d'entrada i 1 de sortida.

#### **Distribució territorial i itineraris d'entrada i sortida**

Els itineraris d'entrada al nou equipament es repartiran entre:

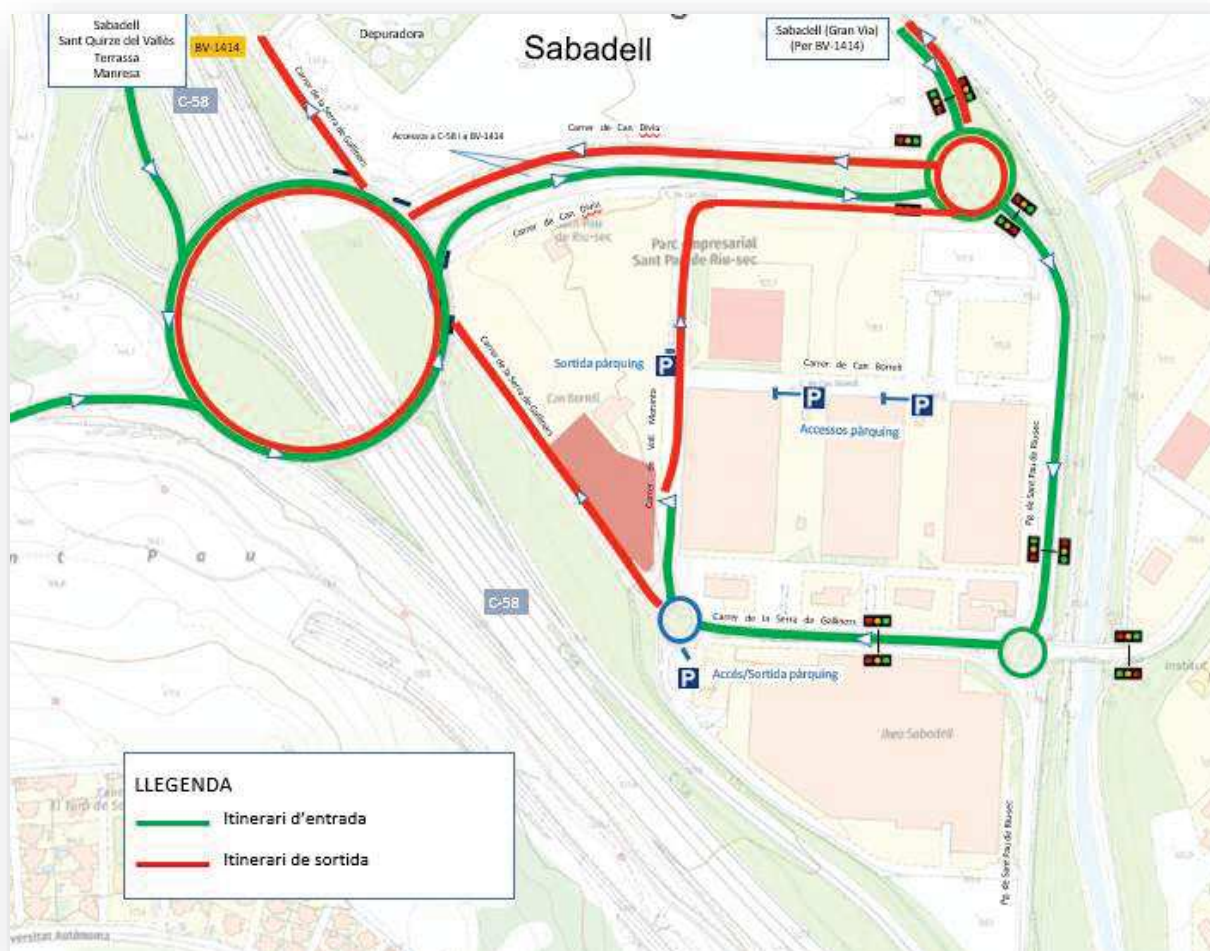
- Autocar: accedirà des de Sabadell procedent de la Gran Via per passeig de Sant Pau de Riu-sec.
- Cotxes: es repartiran en un 70%-30% per Gran Via-Sant Pau de Riu-sec (17 vehicles) i per carrer de Can Diviu des de la carretera BV-1414 (7 cotxes).

Els itineraris de sortida des del nou equipament es repartiran entre:

- Autocar (1) per Vall Moranta fins a Can Diviu i des de la rotonda, cap a Sant Pau de Riu-sec i cap a la Gran Via.
- Cotxes: 10 cotxes es repartirien en un 50%-50% sortint per Vall Moranta, cap a Can Diviu i rotonda; i la resta (9 cotxes) seguint Serra de Galliners per connectar més al nord directament amb Sant Pau de Riu-sec i cap a Gran Via, ja que en aquesta cruïlla es permet el gir a esquerra.

Amb aquest itinerari s'evita el possible trànsit intern de la zona (Vall Moranta i Can Diviu). És un itinerari aparentment més directe, però els baixos trànsits entre setmana no es veuen distorsionats pel trànsit del centre.

Figura 28. Itineraris d'entrada i sortida a l'àmbit d'estudi en vehicle motoritzat



### Nivell de servei a Sant Pau de Riu-sec

El grau de congestió del trànsit de la xarxa de carreteres es pot analitzar pel concepte de nivells de servei. El quocient entre la demanda de trànsit en hora punta i la capacitat del vial defineix l'índex de saturació (IS) i el nivell de servei corresponent.

Els nivells de servei indiquen el grau de fluïdesa o de congestió de trànsit present en la xarxa viària, i relaciona el flux de trànsit real que circula amb la capacitat teòrica d'absorció de la carretera en hora punta. Quan el quocient entre el flux de trànsit real que circula per una carretera i la capacitat teòrica d'aquesta supera el valor 1 (en un interval de temps concret), es parla de nivell F o congestió. En canvi, quan aquest quocient té valors propers a zero, el nivell de servei és A o de màxima fluïdesa. Enmig hi ha els nivells B, C, D i E.

Els nivells de servei s'estructuren en els següents rangs:

- **Nivell A:** Situació de trànsit fluid. La velocitat dels vehicles és pràcticament la que escullen els conductors.
- **Nivell B:** Circulació estable. No es produeixen canvis de velocitat de manera sobtada. La velocitat dels vehicles, especialment dels més ràpids, comencen a estar condicionades pels altres vehicles.
- **Nivell C:** Circulació estable. La velocitat i la maniobrabilitat estan condicionades per la resta de trànsit. Els conductors han d'ajustar la seva velocitat segons la resta de vehicles precedents.
- **Nivell D:** Circulació inestable. Es produeixen canvis de velocitat de manera sobtada. La maniobrabilitat es veu restringida.
- **Nivell E:** Circulació inestable. La intensitat de trànsit s'aproxima o s'igual a la capacitat de la via. Les retencions són freqüents.
- **Nivell F:** Circulació forçada. Problemes de congestió a la via. La intensitat de trànsit és superior a la capacitat de la via.

A la taula següent s'especifiquen els diferents límits dels nivells de servei.

Nivell de Servei	Índex de Saturació (IS)	Capacitat	Demora
A	0 – 25	Sense conflictes	Circulació en flux lliure
B	25 – 50	Molt fluid	Petites demores
C	50 – 70	Entre fluid i dens	S'experimenten demores
D	70 – 90	Molt dens	Grans demores. Poden produir-se retencions puntuals
E	90 – 100	Màxima capacitat	Es produeixen retencions puntuals
F	> 100	Aglomeració. Es supera la capacitat	Retencions prolongades en el temps

Font: Highway Capacity Manual

Els nivells de servei es calculen en funció dels següents paràmetres, a partir de la capacitat base genèrica de 1.200 vehicles/hora per carril, establint diversos factors de reducció: nombre de carrils per sentit, amplada del carril, % de vehicles pesants, inclinació de la rasant, existència d'estacionament de vehicles, presència de parades de bus, situació respecte el nucli urbà, gir a la dreta i gir a l'esquerra.

El principal punt d'entrada previst a l'àmbit i també la secció de major trànsit actual és la de Sant Pau de Riu-sec entre la rotonda de Can Diviu i la rotonda amb Pla de Fonollar.

Pels recomptes de composició manual efectuats en el marc del PMUs (2023) es detecten fluxos màxims d'hora punta que arriben a 663 vehicles/hora de sortida de 16 a 17h i en sentit oposat, un volum en hora punta d'entrada de 324 vehicles d'11 a 12 del matí cap a l'àmbit.

Amb 2 carrils de circulació en aquesta secció i amb un traçat sense estacionament, prenent com a capacitat màxima per carril 1.200 vehicles es disposa d'un nivell de servei com mostra la taula per a cada sentit de circulació.

El flux màxim de cotxes que generarà l'àmbit es preveu en 24 cotxes/hora de 8 a 9h, quan el volum d'entrada de vehicles actuals no és el màxim.

Cal dir doncs que, encara que coincidissin els fluxos en l'hora punta de matí i de tarda (amb les entrades i sortides actuals, el volum de vehicles generat no incidirà en la fluïdesa del trànsit, ni generarà colls d'ampolla.

Es mantenen els nivells de servei actuals (molt fluïds) i sense conflictes amb l'increment de trànsit nou generat per l'àmbit.

Taula 15. Nivell de servei trànsit actual+ trànsit generat a Sant Pau de Riu-sec

	Sant Pau de Riu.sec, sentit entrada àmbit	Sant Pau de Riu-sec, sentit sortida àmbit
ACTUAL	A	B
GENERAT	A	A

## 4.2. DESPLAÇAMENTS A PEU

Tal com s'ha analitzat al capítol de determinació de la mobilitat generada el nou equipament no generarà desplaçaments complets a peu, si bé, els desplaçaments en bus si que hauran de fer el darrer tram (entre la parada i el centre en estudi) caminant.

Les hores punta de mobilitat en bus que hauran de fer un trajecte a peu són:

- Al matí (7 a 8h.): 4 persones d'entrada.
- A la tarda (14 a 15h.): 4 de sortida.

Els principals carrers que conformen els itineraris d'entrada i sortida al nou equipament generalment disposen de voreres amples i accessibles amb el paviment en bones condicions. De fet, des de les dues parades més pròximes de transport públic (una per a cada sentit de la marxa)

al passeig de Sant Pau de Riu-sec, el traçat més directe és per Serra de Galliners o pel vial interior paral·lel a aquest que també disposa de molt bones condicions d'amplada i sense barreres.

En els desplaçaments a peu, caldrà millorar alguna deficiència descrita d'incorporació de rampa i continuïtat de vorera a carrer de Can Borrell i de dotació de passos a la rotonda de Sant Pau de Riu-sec amb Pla de Fonollar, tot i que queden fora dels itineraris d'accés des del transport públic a l'àmbit.

Tret de les mancances comentades en els passos de vianants de l'entorn, no es detecten incidències per acollir el volum d'activitat que generarà el nou equipament.

### 4.3. DESPLAÇAMENTS EN BICICLETA/VMP

Tal com s'ha analitzat al capítol de determinació de la mobilitat generada el nou equipament generarà 8 desplaçaments/dia amb bicicleta.

Les hores punta de mobilitat en bicicleta, són:

- Al matí (8 a 9h.): 2 bicicletes d'entrada i 0 de sortida.
- A la tarda (16 a 17h.): 0 bicicletes d'entrada i 2 bicicletes sortida.

L'entorn de l'equipament disposa de xarxa ciclable que permet la connectivitat de l'edifici amb la resta del municipi mitjançant bicicleta i VMP.

La xarxa de l'entorn principal està formada per carrils bicicleta bidireccionals amb espai compartit amb vianants sobre vorera en 3 trams (Sant pau de Riu-sec, Pla de Fonollar i Vall Moranta i un de segregat, des de rotonda Serra de galliners/Vall Moranta fins a connectar a Sant Pau de Riu-sec, sortint de la C-58.

Els carrils acaben en zones de pas de vianants, si bé no està pintat el carril en la zona que travessa el carrer adjunt al pas corresponent.

Sols en un dels casos acaba en un tram de vorera sense continuïtat (rotonda Serra de Galliners amb pont de Pla de Fonollar) i caldrà implantar el pas per donar continuïtat al tram abans i després de la rotonda.

Tenint en compte els desplaçaments en bicicleta que generarà la construcció del nou equipament i la capacitat de la xarxa ciclable de l'entorn, **no es detecta incidència en relació amb la capacitat d'absorció dels carrils.**

### 4.4. DESPLAÇAMENTS EN TRANSPORT PÚBLIC

Tal com s'ha analitzat al capítol de determinació de la mobilitat generada el nou equipament generarà 16 desplaçaments/dia amb transport públic que, en realitat és mobilitat complementària amb desplaçament a peu entre la parada i l'àmbit d'estudi.

Tot i que els desplaçaments no es preveu que siguin agrupats, s'ha considerat l'escenari més desfavorable, amb totes les entrades juntes i totes les sortides agrupades (8 i 8).

Les hores punta de mobilitat en transport públic, són:

- Al matí (7 a 8h.): 8 persones en autobús d'entrada.
- A la tarda (14 a 15h.): 8 persones en autobús de sortida.

L'àmbit d'estudi disposa d'una baixa oferta de transport públic propera, així i tot, el nou equipament es trobarà situat a menys de 400 metres de distància d'una sola línia urbana i d'una d'interurbana, però procedent de Barcelona i que no té pas per Sabadell fins arribar a l'àmbit. No és previsible, doncs, un ús rellevant del transport públic tenint en compte també el baix nombre de persones i desplaçaments totals diaris.

De les parades d'autobús més pròximes a l'equipament, les dues de Sant Pau de Riu-sec, disposen d'informació bàsica de línies i horaris amb tòtem i sols una de les dues disposa de marquesina habilitada que permet la protecció dels vianants en situació de climes adversos.. En general, el manteniment de les parades és correcte i l'espai d'espera és suficient per acollir el volum de persones que recull l'autobús.

Els itineraris a peu des de les parades de transport públic al nou equipament majoritàriament presenten bones condicions de manteniment, d'accessibilitat i disposen de dotació completa de passos de vianants.

Tenint en compte la disposició actual de l'entorn i els desplaçaments que generarà la construcció del nou equipament, no es detecten incidències greus en la disponibilitat actual del transport públic.

#### **4.5. CONSIDERACIONS DE GÈNERE**

Planificar la mobilitat i els sistemes de transport d'una manera adequada és fonamental per a la igualtat d'oportunitats de dones i homes en la societat. El principal model de mobilitat que respon a la demanda està basat fonamentalment a partir de les necessitats dels homes, de manera que sembla fonamental introduir la perspectiva de gènere en el sector del transport i la mobilitat, per poder oferir respostes fora d'aquest model actual.

Aquests models de planificació de l'urbanisme i la mobilitat han fomentat la desigualtat i exclusió social. A gairebé totes les ciutats del món i per raó d'aquestes polítiques aplicades, les persones que tenen menys accés al transport privat són les que es veuen més marginades a l'hora de desplaçar-se, fins al punt d'esdevenir presoners i presoneres de la ciutat. I aquesta ha estat una de les polítiques més discriminatòries que al llarg del segle XX han sofert les dones a la ciutat.

En els darrers anys, molts estudis de mobilitat amb perspectiva de gènere han reivindicat la igualtat de la mobilitat adaptant el model masculí al femení. Aquest error es basa en el fet que s'identifica mobilitat amb distància física recorreguda i no pas amb els serveis i activitats obtinguts. És a dir, es reforça la cultura de la llunyania (històricament els models masculins) enfront de la cultura de la proximitat (històricament atribuït a l'esfera femenina).

No obstant això, la mobilitat del segle XXI s'identifica amb el nou paradigma de la sostenibilitat. D'aquesta manera, es lliguen les conseqüències mediambientals del model de mobilitat basat en el vehicle privat amb motius econòmics i de gènere.

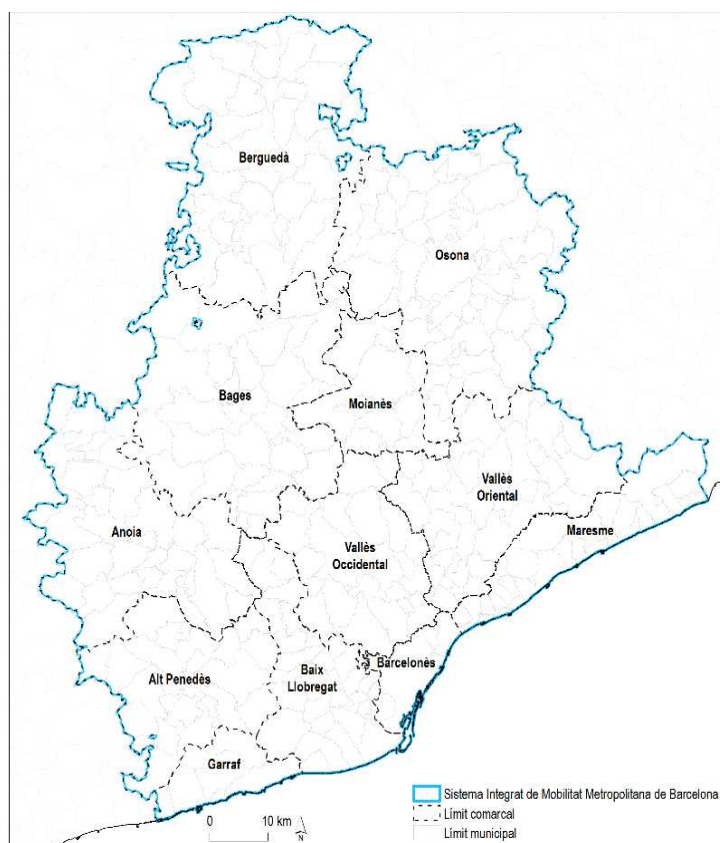
En aquest punt, cal adoptar les característiques de mobilitat atribuïdes històricament a les dones (menys temps, més proximitat, modes més sostenibles). Cal deixar de posar l'èmfasi en el desplaçament i posar-lo en l'accessibilitat per evitar segregacions i exclusions.

Des d'aquest punt de vista, i amb tot el descrit en el present capítol, l'objectiu és conèixer més a fons els sistemes de transport i mobilitat, introduint la perspectiva de gènere, per poder oferir millors respostes a les actuals necessitats socials, mediambientals i econòmiques, des d'un punt de vista tant local com global.

Anàlisi de la mobilitat per raó de gènere en l'àmbit de Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB)

Un aspecte que cal considerar és si la distribució modal presenta diferències atenent al gènere de l'individu. Per realitzar aquesta anàlisi, s'exposen els resultats de l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (EMEF 2020), la qual examina la mobilitat per raó de gènere en l'àmbit de Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB).

Figura 29. Àmbit SIMMB



L'àmbit d'estudi s'ubica al municipi de Sabadell, pertanyent a la comarca del Vallès Occidental.

L'ús dels modes de transport varia en funció de la disponibilitat d'un vehicle privat motoritzat.

L'estudi permet visualitzar les diferències d'hàbits i necessitats per raó de gènere i corrobora les diferències existents respecte als mitjans de transport emprats i als motius de desplaçament.

- Les dones presenten una major mobilitat personal (el 42,5% dels seus desplaçaments diaris són per aquest motiu) que els homes (38%).
- La població femenina es caracteritza per fer un ús més elevat dels modes sostenibles: tan sols el 33,3% de la seva mobilitat es fa en vehicle privat enfront al 43,2% en el cas dels homes.

Els principals motius per moure's són el treball, les compres quotidianes i acompanyar/ tenir cura de persones. El treball i l'oci assoleixen percentatges significativament més elevats entre els homes; les compres i acompanyar/ tenir cura de persones, en canvi, entre les dones. Les dones es desplacen més per motius personals que els homes.

Taula 16. Motiu de desplaçament segons gènere al Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB)

Motiu del desplaçament	HOMES		DONES		TOTAL	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Treball i gestions de treball	1.404.794	16,8 %	1.025.704	12,3 %	2.430.498	14,5 %
Estudis	169.664	2,0 %	168.940	2,0 %	338.604	2,0 %
<b>Mobilitat ocupacional</b>	<b>1.574.458</b>	<b>18,8 %</b>	<b>1.194.643</b>	<b>14,3 %</b>	<b>2.769.102</b>	<b>16,6 %</b>
Compres quotidianes	832.731	9,9 %	986.103	11,8 %	1.818.834	10,9 %
Compres no quotidianes	119.990	1,4 %	162.081	1,9 %	282.071	1,7 %
Metge/hospital	110.450	1,3 %	191.967	2,3 %	302.417	1,8 %
Visita a un amic o amiga / familiar	210.879	2,5 %	263.947	3,2 %	474.825	2,8 %
Acompanyar / tenir cura de persones	699.014	8,3 %	952.158	11,4 %	1.651.172	9,9 %
Gestions personals	258.998	3,1 %	240.897	2,9 %	499.895	3,0 %
Oci (espectacles, cinema, restaurants, esports)	455.478	5,4 %	303.316	3,6 %	758.794	4,5 %
Sense destinació fixa / passejar	489.734	5,8 %	438.248	5,3 %	927.983	5,6 %
Altres desplaçaments	3.306	0,0 %	2.262	0,0 %	5.568	0,0 %
<b>Mobilitat personal</b>	<b>3.180.580</b>	<b>38,0 %</b>	<b>3.540.980</b>	<b>42,5 %</b>	<b>6.721.560</b>	<b>40,2 %</b>
<b>Tornada a casa o al domicili</b>	<b>3.625.786</b>	<b>43,3 %</b>	<b>3.603.807</b>	<b>43,2 %</b>	<b>7.229.593</b>	<b>43,2 %</b>
<b>Total del SIMMB</b>	<b>8.380.824</b>	<b>100,0 %</b>	<b>8.339.430</b>	<b>100 %</b>	<b>16.720.255</b>	<b>100 %</b>

Font: EMEF 2020

Caminar és la manera més habitual de moure's per les persones residents al SIMMB (51,2 %), seguit del cotxe (29,8 %). Les dones es desplacen en major proporció que els homes caminant (55,7 % i 46,7 %, respectivament) i en transport públic (14,3 % enfront del 8,4 %). En canvi, els homes ho fan en major mesura en vehicle privat (41,5 % enfront del 28,5 %).

Taula 17. Mode de transport utilitzat segons gènere al SIMMB

Mitjà de transport	HOMES		DONES		TOTAL	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Caminant	3.910.132	46,7 %	4.644.560	55,7 %	8.554.692	51,2 %
Bicicleta	200.319	2,4 %	77.159	0,9 %	277.477	1,7 %
Cadira de rodes o escúter	..	..	..	..	..	..
Vehícles de mobilitat personal (patinet, plataforma de manillar o altres ginyals)	81.399	1,0 %	45.777	0,5 %	127.176	0,8 %
<b>Total de la mobilitat activa</b>	<b>4.196.051</b>	<b>50,1 %</b>	<b>4.768.454</b>	<b>57,2 %</b>	<b>8.964.505</b>	<b>53,6 %</b>
Autobús	208.153	2,5 %	503.207	6,0 %	711.359	4,3 %
Metro	255.028	3,0 %	390.278	4,7 %	645.306	3,9 %
Altres mitjans ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, tramvia)	198.441	2,4 %	264.169	3,2 %	462.610	2,8 %
Resta del transport públic	44.803	0,5 %	37.039	0,4 %	81.842	0,5 %
<b>Total del transport públic</b>	<b>706.425</b>	<b>8,4 %</b>	<b>1.194.693</b>	<b>14,3 %</b>	<b>1.901.118</b>	<b>11,4 %</b>
Cotxe	2.755.849	32,9 %	2.224.560	26,7 %	4.980.409	29,8 %
Moto	457.570	5,5 %	138.696	1,7 %	596.265	3,6 %
Furgoneta/camió	264.930	3,2 %	13.028	0,2 %	277.957	1,7 %
<b>Total del vehicle privat</b>	<b>3.478.348</b>	<b>41,5 %</b>	<b>2.376.284</b>	<b>28,5 %</b>	<b>5.854.632</b>	<b>35,0 %</b>
<b>Total del SIMMB</b>	<b>8.380.824</b>	<b>100 %</b>	<b>8.339.430</b>	<b>100 %</b>	<b>16.720.255</b>	<b>100 %</b>

Font: EMEF 2020

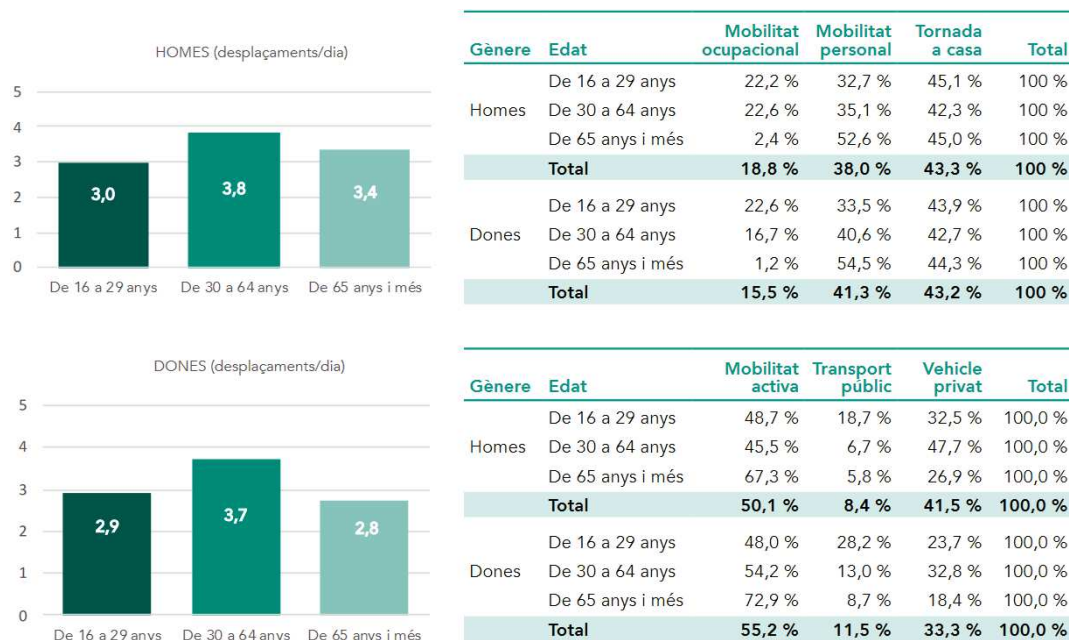
Més del 70% dels desplaçaments realitzats per les persones residents a l'àmbit SIMMB en dia feiner tenen l'origen i la destinació en un mateix municipi, mentre que el 26,2% restant són desplaçaments intermunicipals. Les dones fan proporcionalment més desplaçaments intramunicipals que els homes, per a qualsevol àmbit residencial.

Taula 18. Fluxos segons àmbit territorial i gènere al SIMMB

ÀMBIT TERRITORIAL DE RESIDÈNCIA	INTRAMUNICIPALS			INTERMUNICIPALS			TOTAL		
	Home	Dona	Total	Home	Dona	Total	Home	Dona	Total
Barcelona	87,1 %	91,8 %	89,5 %	12,9 %	8,2 %	10,5 %	100 %	100 %	100 %
Resta 1a corona	66,5 %	71,9 %	69,2 %	33,5 %	28,1 %	30,8 %	100 %	100 %	100 %
2a corona	61,2 %	66,9 %	64,0 %	38,8 %	33,1 %	36,0 %	100 %	100 %	100 %
AMB	76,0 %	81,6 %	78,8 %	24,0 %	18,4 %	21 %	100 %	100 %	100 %
Resta RMB	63,0 %	72,0 %	67,5 %	37,0 %	28,0 %	32,5 %	100 %	100 %	100 %
RMB	71,4 %	78,2 %	70,7 %	28,6 %	21,8 %	29,3 %	100 %	100 %	100 %
Resta SIMMB	57,9 %	71,3 %	64,5 %	42,1 %	28,7 %	35,5 %	100 %	100 %	100 %
SIMMB	70,1 %	77,6 %	73,8 %	29,9 %	22,4 %	26,2 %	100 %	100 %	100 %

Font: EMEF 2020

Figura 30. Mobilitat per edat i gènere al SIMMB



Font: EMEF 2020

### Anàlisi quantitativa de la qualitat del nou equipament sanitari-assistencial

Pel que fa a l'àmbit concret de l'urbanisme i de la mobilitat, es recomana que el projecte d'ampliació de l'Hospital, en la mesura de lo possible, atengui a les indicacions del "Manual d'Urbanisme de la Vida Quotidiana. Urbanisme amb perspectiva de gènere" publicat per l'Ajuntament de Barcelona. Amb el propòsit precisament de reduir les desigualtats existents per motiu de gènere.

L'EAMG proposa mesures orientades a millorar substancialment el nivell de connectivitat i accessibilitat a peu i en bicicleta de l'equipament.



## **4.6. CONSUM DE COMBUSTIBLE I INCIDÈNCIA DE LES EMISSIONS DEL SECTOR TRANSPORT**

En la disposició transitòria quarta del Decret 344/2006 s'estableix la necessitat d'avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

“Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars de municipis declarats pel govern com a Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica”.

En aquest sentit, la qualitat mediambiental del nou equipament estarà íntimament relacionada amb el repartiment modal dels desplaçaments associats i a l'accessibilitat en transport públic (col·lectiu adaptat) i en transport no motoritzat. Cal recordar que el transport per carretera és, a nivell global de la societat, el responsable del 75% de les emissions de contaminants a l'atmosfera. L'emissió de gasos d'efecte hivernacle procedents del transport estan augmentat de forma constant perquè la demanda creix més ràpida que l'eficiència energètica dels diferents mitjans de transport.

No obstant, s'espera que a mig termini, el pes relatiu del nombre de vehicles que funcionaran amb combustibles fòssils sobre la totalitat de la flota de turismes, taxis i autobusos s'haurà reduït de forma considerable en benefici d'altres combustibles més nets i ecològics.

La caracterització del consum de combustible dels vehicles i les emissions derivades de la mobilitat generada s'ha realitzat amb el suport de l'eina AMBIMOB-U, del Departament de Medi Ambient i Habitatge.

S'ha de considerar que l'àmbit d'estudi no està delimitat per unes fronteres físiques. Per tal d'avaluar el consum de combustible i les emissions derivades de la nova mobilitat generada, es simula el sector com una entitat tancada, tot i que sempre hi haurà fluxos amb l'exterior.

Per calcular els consums de combustibles i les emissions de nova generació a l'àrea d'estudi es tipifiquen alguns dels paràmetres que intervindran en aquest càlcul:

- S'avaluen els 365 dies de l'any.
- Per als desplaçaments en turisme la distància mitjana recorreguda s'estima en 15 km (inclou l'anada). L'ocupació mitjana dels vehicles és d'1,7 persones.
- Per als desplaçaments en moto s'estima una distància mitjana de 6 km (anada). L'ocupació mitjana dels vehicles és d'1,4 persones.
- En transport públic per carretera el recorregut mitjà s'estima en 12 km i una ocupació mitjana de 40 passatgers. Per a l'avaluació del consum de combustibles i d'emissions de contaminants a l'atmosfera només es tindrà en compte el transport públic de superfície.
- Pel conjunt dels mitjans de transport s'estima una velocitat mitjana de 10 km/h en vies congestionades, de 30 km/h en vies secundàries i de 50 km/h en vies de la xarxa viària principal.

Pel seu càlcul s'ha establert:

Taula 19. Repartiment de trànsit en funció de la tipologia de vehicles i de les vies

Tipus de vehicle	Via congestionada	Via principal	Via secundària
Turisme	10%	50%	40%
	10 km/h	50 km/h	30 km/h
Moto	10%	20%	70%
	10 km/h	50 km/h	30 km/h
Taxi	5%	30%	65%
	10 km/h	50 km/h	30 km/h
Autobús	5%	30%	65%
	10 km/h	50 km/h	30 km/h

### Situació futura

Es simula una situació futura que considera la mobilitat generada pel nou equipament sanitari-assistencial de Sabadell.

Taula 20. Vehicles\*Quilòmetre en desplaçaments generats pels sectors (curt termini)

Tipus de vehicle	Desplaçaments	Vehicles	Distància (anada)	Veh.*km	Veh.*km*any
Cotxe	176	133	15	2000	480.000
Moto / sharing	8	8	9	69	16.495
Taxi	0	0	0	0	-
Bus adaptat	188	4	15	71	16.920
<b>TOTAL</b>	<b>372</b>	<b>145</b>		<b>2.140</b>	<b>513.415</b>

El consum total de combustibles resultants de la mobilitat generada per l'àmbit d'estudi és de 38 tones d'equivalent petroli/any. Les millores tecnològiques en els vehicles que es puguin preveure en un horitzó a mitjà termini, poden suposar una disminució del consum de combustible (tep/any) en termes relatius. Els turismes són responsables del 95% del consum de combustible.

Les emissions a l'atmosfera es xifren en 114 tones de gasos d'efecte hivernacle/any. Els turismes són els responsables del 95% de les emissions de GEH.

Es constata una disminució de les emissions dels vehicles a llarg termini gràcies a les millores tecnològiques i a mesures de canvi a favor de mitjans sostenibles.

Figura 31. Consum energètic total (tep/any)

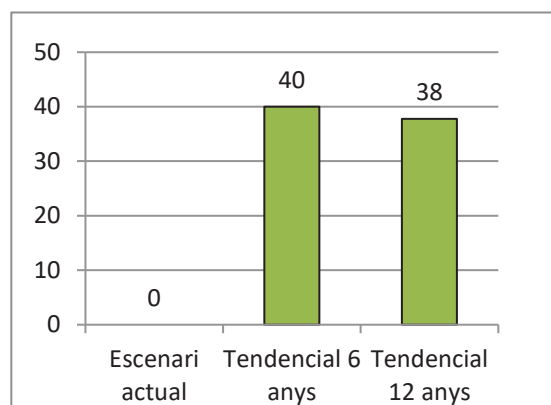
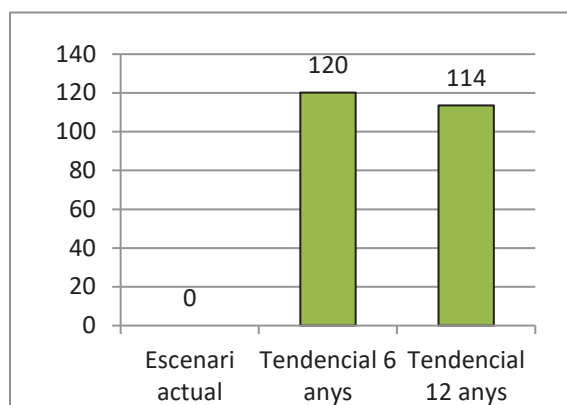


Figura 32. Emissions de GEH (t/any)



Taula 21. Emissions de gasos d'efecte hivernacle de CO<sub>2</sub> (t/any) per tipologia de vehicle

Tipus de vehicle	Actual	Any +6	Any +12
Turisme	0	114	108
Moto	0	2	2
Taxi	0	0	0
Autobús	0	4	4
Total	0	128	121

Taula 22. Emissions de gasos d'efecte hivernacle de CO<sub>2</sub> (t/any) per tipus de combustible

Tipus de vehicle	Actual	Any +6	Any +12
Gasolina	0	41	29
Diesel	0	73	83
GN	0	2	5
Electricitat	0	0	0
Bio10	0	2	3
GLP	0	2	3
Híbrids	0	0	1
Hidrogen	0	0	0
Total	0	128	121

El pes relatiu del nombre de vehicles que funcionaran amb combustibles fòssils sobre la totalitat de la flota de turismes, taxis i autobusos és d'esperar que es redueixi de forma considerable en benefici d'altres combustibles més nets i ecològics.

En el cas dels taxis (biodièsel, GLP, etc.) dels autobusos (gas natural, biodièsel) i de les motocicletes (elèctriques) és d'esperar que la reconversió sigui ràpida mentre que en el cas dels cotxes és de preveure que els canvis siguin més progressius (elèctrics, híbrids, etc.).

Taula 23. Emissions de NO<sub>x</sub> (t/any)

Tipus de vehicle	Actual	Any +6	Any + 12
Turisme	0	0,36	0,30
Moto	0	0,00	0,00
Camió de bombers	0	0,00	0,00
Autobús	0	0,03	0,03
Total	0	0,42	0,35

Taula 24. Emissions de PM<sub>10</sub> (t/any)

Tipus de vehicle	Actual	Any +6	Any + 12
Turisme	0	0,04	0,04
Moto	0	0,00	0,00
Camió de bombers	0	0,00	0,00
Autobús	0	0,00	0,00
Total	0	0,04	0,04

Amb el nou equipament sanitari-assistencial de Sabadell, la mobilitat es veurà incrementada. Tot i això, cal tenir en compte una sèrie de factors que amortitzen aquesta incidència de la mobilitat en la contaminació de l'atmosfera, sobre el conjunt d'activitats:

- Els desplaçaments es faran majoritàriament en bus adaptat per a les persones usuàries del centre, una altra part en transport públic. Una bona política de promoció de les connexions podran decantar part de la mobilitat en vehicle privat cap al transport públic, disminuint el consum de combustibles fòssils i les emissions.
- Aquestes condicions, juntament amb l'aplicació de bones pràctiques respecte a l'estalvi i eficiència energètica, contribuiran a crear un nou espai equilibrat podent disminuir la incidència de la mobilitat en la contaminació atmosfèrica.

És important introduir els criteris ambientals i energètics en la planificació i gestió del transport. El transport públic consumeix menys i és molt més eficient energèticament

## 5. APARCAMENT

En aquest capítol s'exposa, per una banda, les diferents normatives que afecten l'ús previst i per l'altra, la demanda prevista per a cada un d'ells. A partir d'aquesta relació es defineix l'oferta de places, especificant el detall per a cada tipus de vehicle o s'indiquen les previsions per tal que es considerin en les següents fases on ja es precisi la implantació.

### 5.1. NORMATIVA D'APARCAMENT

El Text refós del Pla general municipal d'ordenació de Sabadell, PGMOS (MPG-8\_TR), va ser aprovat definitivament el 31 de juliol de 2000 (DOGC, 2.10..2000).

Tot i que la definició de l'equipament obeeix a la genèrica de sanitari-assistencial, la determinació de reserva de places d'aparcament no es pot fer en base a nombre de llits, ja que el centre no disposa de llits per assistència sanitària.

De fet, els usos tindrien millor encaix en un centre tipus magatzem ja que l'objectiu fonamental és el de reunir les persones usuàries, prèviament a la seva sortida per a la realització de serveis de jardineria en el marc d'un projecte d'integració ocupacional de persones amb diversitat funcional.

És cert que es comptaria amb una zona de viver-hivernacle per a la formació de les persones a qui va dirigit el centre, així com (en el futur) de la formació també en aula, si bé aquestes no serien les activitats principals.

Per a la determinació de la reserva d'estacionament, sembla doncs que, en lloc d'una aplicació de l'article 165.13 (dotació sanitària-assistencial), resultaria més justificat la de l'article 165.9 (Magatzem) que encaixaria i s'ajustaria millor al funcionament previst de l'equipament. Atenent a aquest ús, la previsió que fa el PGMOS és de:

- Una plaça per cada 200m<sup>2</sup> o fracció de superfície construïda.

També, segons els usos de l'Ordenança 41 Municipal Reguladora de l'Edificació (OMRE) de Sabadell i atenent a l'especificitat i funcionament del centre, el nou equipament tot i la definició de sanitari-assistencial, no disposaria de llits i, per tant, cal encaixar la definició de paràmetres en l'ús real que, com s'ha esmentat encaixaria més en la de "magatzem". (art. 28.9).

Aquesta Ordenança fixa, com a obligatori, l'ús complementari de l'aparcament, d'acord amb els estàndards de places mínimes establertes per a cada tipus d'edifici en funció del seu ús específic.

L'OMRE (Ordenança municipal reguladora de l'edificació).

Art. 28 Nombre de places en funció de l'ús

9. Edificis d'ús de magatzem de superfície útil total superior a 200 m<sup>2</sup>.

- Una plaça cada 400 m<sup>2</sup> o fracció que sobrepassi de 200 m<sup>2</sup> de superfície útil, amb un màxim de 15 places..

## 5.2. NECESSITAT DE PLACES D'APARCAMENT PER A VEHICLES MOTORITZATS

La necessitat de places d'aparcament es calcula a partir de la distribució modal assignada i el temps d'estada al centre.

La demanda d'aparcament presentarà pics al llarg del dia amb un màxim de 29 turismes, 2 motocicletes i 2 bicicletes estacionades simultàniament. El pic de 29 es donaria de 8 a 9 hores (en l'inici d'activitat) i el de 24-25, entre les 12 i les 14 hores, quan retornen les persones usuàries de l'activitat exterior i s'inicia el tancament de l'activitat principal del centre. Entre aquests pics, l'ocupació màxima d'aparcament de cotxes es trobaria en el 50% d'aquests pics aproximadament, com mostra la taula.

Taula 25. Nivell d'ocupació de l'aparcament segons tipus de vehicle

Hora	Cotxe			Moto			Bici/VMP		
	Entren	Surten	Ocupen	Entren	Surten	Ocupen	Entren	Surten	Ocupen
6 a 7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7 a 8	19	0	19	1	0	1	1	0	1
8 a 9	12	2	29	1	0	2	1	0	2
9 a 10	2	18	13	0	1	1	0	1	1
10 a 11	8	8	13	1	1	1	1	1	1
11 a 12	0	0	13	0	0	1	0	0	1
12 a 13	15	4	24	1	0	2	1	0	2
13 a 14	3	2	25	0	0	2	0	0	2
14 a 15	6	28	3	0	2	0	0	2	0
15 a 16	2	0	5	0	0	0	0	0	0
16 a 17	0	0	5	0	0	0	0	0	0
17 a 18	0	4	1	0	0	0	0	0	0
18 a 19	0	1	0	0	0	0	0	0	0
19 a 20	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20 a 21	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>67</b>	<b>67</b>		<b>4</b>	<b>4</b>		<b>4</b>	<b>4</b>	

## 5.3. OFERTA DE PLACES D'APARCAMENT

L'avantprojecte preveu la dotació de fins a 13 places per a vehicles propis del funcionament dels centre (furgonetes i camions), a més de moll de càrrega. A més d'aquesta reserva, hi ha inicialment una dotació prevista de fins a 15 places més: 10 en aparcament interior i 5 més a l'exterior, però dins del recinte.

En capítols anteriors s'ha exposat la disponibilitat de places en calçada a l'entorn del centre; una oferta que atenent als usos majoritaris de l'entorn (comercial) no xoquen ni en horari ni en calendari setmanal amb els del centre en estudi i la demanda que es preveu que generi aquest.

En qualsevol cas, per tal de no dependre de l'oferta de places d'estacionament en calçada (exterior del centre) i donar compliment a la normativa satisfent la nova necessitat d'aparcament a l'interior del recinte, caldrà habilitar espai en la finca per donar resposta a la mateixa amb una dotació que completi fins a les 29 places calculada de pic de demanda i que una d'aquestes places estigui reservada per a persones amb mobilitat reduïda (PMR).

Val la pena assenyalar que atenent als criteris del PGMOS (1 plaça/200m<sup>2</sup> o fracció de superfície construïda) es requeririen 12 places. Els requeriments de l'OMRE encara serien inferiors a aquestes.

Amb aquesta dotació que s'estableix de 29 places no es dependrà de places en calçada (exterior al recinte) per satisfer la demanda generada per treballadors i eventuais visitants tot i que en via pública es disposa d'oferta d'estacionament.

A més, es proposa complementar-ho amb senyalització de sentit obligatori (R-400) i, per recordar als vehicles que surten de l'aparcament la presència de vianants a la vorera, es proposa ubicar un senyal de perill vianants i miralls retrovisors.

### 3.5.1. Reserva de places d'aparcament per a PMR

L'Ordre TMA/851/2021 estableix en l'article 35 la necessitat de disposar d'1 plaça reservada / 40 places o fraccions.

Taula 26. Necessitat de places adaptades a PMR (Ordre TMA/851/2021)

Mínim places de turisme previstes	Ràtio places adaptades PMR	Mínim places adaptades PMR	Proposta EAMG
13 (vehicles propis)	1 plaça / 40 places o fraccions	1	1
29 places			

Tenint en compte les 15 places de l'aparcament projectades i les 14 addicionals per cobrir la demanda màxima (excloent els vehicles propis del servei), s'hauria de disposar d'un mínim d'1 plaça per a PMR.

Es proposa que l'aparcament disposi de 1 plaça per a PMR.

### 3.5.2. Recàrrega de vehicles elèctrics

El Real Decreto 29/2021 estableix una dotació mínima d'una plaça d'aparcament amb recàrrega de vehicle elèctric per a cada 40 places dels aparcaments o estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empresa.

Taula 27. Necessitat de places amb recàrrega elèctrica (Real Decreto 1054/2014)

Mínim places de turisme previstes	Ràtio places amb recàrrega elèctrica	Mínim places adaptades PMR	Proposta EAMG
13 (vehicles propis)	1 plaça / 40 places	1	1
29 places			

Tenint en compte les places previstes anteriorment, aquest hauria de disposar d'un mínim de 1 plaça amb recàrrega per a vehicles elèctrics.

Es proposa que l'aparcament disposi de 1 plaça amb recàrrega per a vehicles elèctrics.

## 5.4. PLACES DE BICICLETA

El Decret 344/2006 estableix una reserva mínima d'aparcament de bicicletes, situada fora de la via pública, per a l'ús equipament.

Taula 28. Annex 2 – Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

### ANNEX 2

#### Aparcament de bicicletes

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

#### Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

Ús d'habitatge	màx. de 2 places/habitatge 2 places/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m <sup>2</sup> sòl
Franja costanera	1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

Segons el Decret 344/2006 caldria fer la següent reserva de places segons els usos:

Ús	Ràtio	Superfície (m <sup>2</sup> )	Places s/Decret 344/2006	Proposta EAMG
Equipament	1 plaça / 100 m <sup>2</sup> sostre o fracció	2.400	24	10

El Decret estableix la reserva de 24 places per a bicicletes al nou sector, tot i que la demanda generada d'aparcament a l'espai es preveu que no superi 2 places ocupades simultàniament. Per tant, es considera inicialment la implantació de 10 places, mitjançant la instal·lació de 5 barres en U invertida amb una capacitat de 2 bicicletes a cada punt, suficients per recollir el volum de bicicletes que generarà el nou equipament. No obstant, es disposaran dels espais d'aparcament reservats per a un futur increment de la demanda en bicicleta / VMP fins al màxim de 24 places (espai per a 12 barres en "U" invertida).

Caldrà que dues d'aquestes places destinades a l'estacionament de bicicletes i VMP es trobin segregades i segures dins de les instal·lacions. Aquestes estaran destinades i reservades pels treballadors i treballadores de l'equipament.

Taula 29. Cost estimat d'implementació de la mesura

Descripció	Preu ut	Amidament	Import (€)
Instal·lació d'ancoratges d'aparcament per a bicicletes (4 exteriors i 1 a l'interior de l'equipament)	115€/ut	5	575
		<b>TOTAL</b>	<b>575</b>

## 5.5. DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES

El Decret 344/2006 d'EAMG només contempla la necessitat de reserva de places per a càrrega i descàrrega de mercaderies pels usos oficines i comerç. El Decret 344/2006 no determina necessari reservar places per a càrrega i descàrrega de mercaderies per a l'ús equipament.

A més, es disposarà d'espai interior per a aquest tipus de tasques, suficient per a les activitats diàries, les de proveïment i estacionament dels vehicles propis.

Ordenança municipal reguladora de la intervenció tècnica i administrativa dels usos i les activitats (OMRITUA)

L'Article 21 sobre les Obligacions de disposar de zona de càrrega i descàrrega de l'Ordenança municipal reguladora de la intervenció tècnica i administrativa dels usos i les activitats (OMRITUA) determina les activitats que han de disposar d'una zona de càrrega i descàrrega de mercaderies segons els usos.

- Comerços d'alimentació en règim d'autoservei i botigues de conveniència si les seves respectives superfícies de venda (SV) són superiors a 200m<sup>2</sup>.
- La resta d' usos comercials de superfície de venda superior a 400 m<sup>2</sup> o comerços que tinguin una superfície útil de magatzem superior a 200 m<sup>2</sup>.
- Indústria urbana de superfície útil superior a 500 m<sup>2</sup>.
- Indústria agrupada, amb excepció dels tallers de reparació de vehicles.
- Indústria separada.
- Magatzems de superfície útil superior a 200 m<sup>2</sup>.

- L'equipament sanitari-assistencial, segons la normativa, no requereix de places de C/D, però no així si es considera l'ús justificat anteriorment com a magatzem.
- Cal assenyalar que l'avantprojecte ja preveu l'existència a l'interior del recinte d'una zona de moll de càrrega-descàrrega de material i maquinària "per a camions de 3 eixos",

Segons l'Art. 22, sobre les Condicions de la càrrega i descàrrega, l'equipament haurà de complir amb les següents indicacions:

- La zona de càrrega i descàrrega estarà situada a l'interior del local o dins del límit de la parcel·la i tindrà unes dimensions mínimes definides en planta per un rectangle de 10 metres de llarg i 3 metres d'amplada, lliure de tot obstacle i degudament senyalitzada i delimitada mitjançant marques vials o pintures en el paviment. En qualsevol cas, les dimensions que es projectin hauran de ser suficients per a l'estacionament del vehicle habitual totalment a l'interior i permetre les operacions de càrrega i descàrrega.
- La zona de càrrega i descàrrega tindrà un accés exclusiu i independent del de personal fins a la línia de façana.
- L'amplada de l'accés serà com a mínim de 4 metres en carrers d'amplada igual o inferior a 6 metres o de 3 metres en carrers d'ample superior a 6 metres.
- En el cas d'accessos preexistents inferiors als indicats al paràgraf anterior, o d'activitats que, pel tipus de primeres matèries emprades o dels productes acabats necessitin vehicles de dimensions superiors a 2 x 6 metres, caldrà justificar expressament en el projecte d'instal·lació la maniobrabilitat i accessibilitat dels vehicles utilitzats sense entorpir el trànsit.
- En les rehabilitacions d'edificis existents inclosos en el Pla Especial de Protecció del Patrimoni (PEPPS) i per tal de preservar la integritat de l'edifici es podrà eliminar l'obligació de la zona de càrrega i descàrrega en el propi edifici, prèvia valoració per part dels serveis tècnics municipals.

## **5.6. PLACES D'APARCAMENT A UBICAR**

Segons la proposta del present Estudi d'Avaluació de Mobilitat Generada al nou equipament es proposa ubicar la següent dotació d'aparcament de vehicles:

- Aparcament a l'interior: 29 places per a turismes i 1 adaptada per a PMR
- Vehicles recàrrega elèctrica: 1 plaça
- Motos: 3 places (cal donar resposta a la demanda d'ocupació calculada de 2 motos)
- Bicicletes: habilitació de 10 places (5 barres en "U" invertida i reserva d'espai per a un total de 24 places (14 addicionals en el futur, 7 barres en "U" invertida més)

## **6. MESURES A ADOPTAR**

Un cop analitzades les diferents xarxes que donen servei a l'àmbit en estudi, es conclou que totes elles podran absorbir sense complicacions l'increment de demanda generada per la implantació del nou equipament de serveis urbans a l'illa situada entre el carrer de la Serra de Galliners i la Vall Moranta i Can Diviu.

### **6.1. XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS**

Tal com s'ha descrit, seria necessari fer les reparacions de paviment indicades a la sortida de Can Borrell a Sant Pau de Riu-sec i afegint els passos per travessar Pla de Fonollar al pont i des d'aquí cap a Serra de Galliners, on s'han mostrat imatges de vianants travessant fora de pas. Igualment, caldria afegir el pas de vianants a l'extrem del tram de Serra de Galliners, a tocar de la rotonda més pròxima a la zona en estudi.

Finalment, en la qüestió de l'enllumenat, es recomanava la instal·lació d'un focus baix que il·lumini el pas de vianants que dona accés des del passeig a peu que connecta Sant Pau de Riu-sec amb Vall Moranta davant la zona en estudi.

### **6.2. DIFUSIÓ DE L'OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC**

Amb l'objectiu de fomentar el transport públic i la mobilitat sostenible, es proposa realitzar algunes mesures de potenciació del transport públic.

- Difondre l'oferta de transport públic d'accés al sector de l'equipament mitjançant tríptics.
- Incorporar a la pàgina web dels equipaments l'oferta de transport públic d'accés a l'àmbit. Incorporant també l'oferta de places de bici/VMP i l'oferta de places amb recàrrega elèctrica i reservades per a PMR.

### **6.3. APARCAMENT DE MOTOCICLETES**

Actualment, els entorns que envolten el futur equipament sanitari-assistencial disposa de places d'estacionament reservat per a motocicletes, observant-se en diverses ocasions una certa ocupació d'aquestes. No s'observen motos en vorera.

Donat el requeriment de satisfer la demanda d'aparcament de motos a l'interior del recinte, el Pla haurà de reservar espai per a la ubicació d'un lot de 5 motocicletes (5 m de llarg per 1 metre d'ample) per a aparcament de motocicletes en bateria

Es recomana establir 5 places de pàrquing destinades a l'estacionament de motocicletes.

## **6.4. BONES PRÀCTIQUES AMB PERSPECTIVA DE GÈNERE I INCLUSIVES**

Tal com es descriu al capítol d'incidència de la mobilitat generada des d'una perspectiva de gènere, es conclou que:

El camí per reduir les desigualtats i exclusions socials i de gènere produïdes per la mobilitat passa per reivindicar i planificar:

- Recorreguts funcionament útils
- Multimodals
- Multiescalars
- Donar suport a les tasques de la llar i treballs de cures
- Millorar la seguretat i la llibertat dels desplaçaments
- Donar autonomia a la infància, gent gran i persones amb mobilitat reduïda

Es proposen algunes millores per tal de garantir una mobilitat accessible i equitativa:

- Garantir la il·luminació de l'entorn de l'àmbit d'estudi, especialment a l'hivern, per tal de millorar la seguretat i llibertat en els desplaçaments
- Aplicar el màxim possible de material de vidre en la construcció dels nous espais, oferint major transparència i obertura a l'exterior
- Aplicar polítiques de conciliació familiar per al personal de les activitats que s'hi implantaran per tal de donar suport a les tasques de la llar i el treball de cures.
- Garantir la visibilitat a tots els passos de vianants de l'entorn, per tal d'assegurar una autonomia infantil en els desplaçaments.

Aquestes mesures tenen un cost indefinit.

Cal dir també, que la recuperació de l'activitat en aquest àmbit ja suposa una millora en la diversitat dels usos i la inclusivitat de l'espai per si sola respecte a la situació actual.

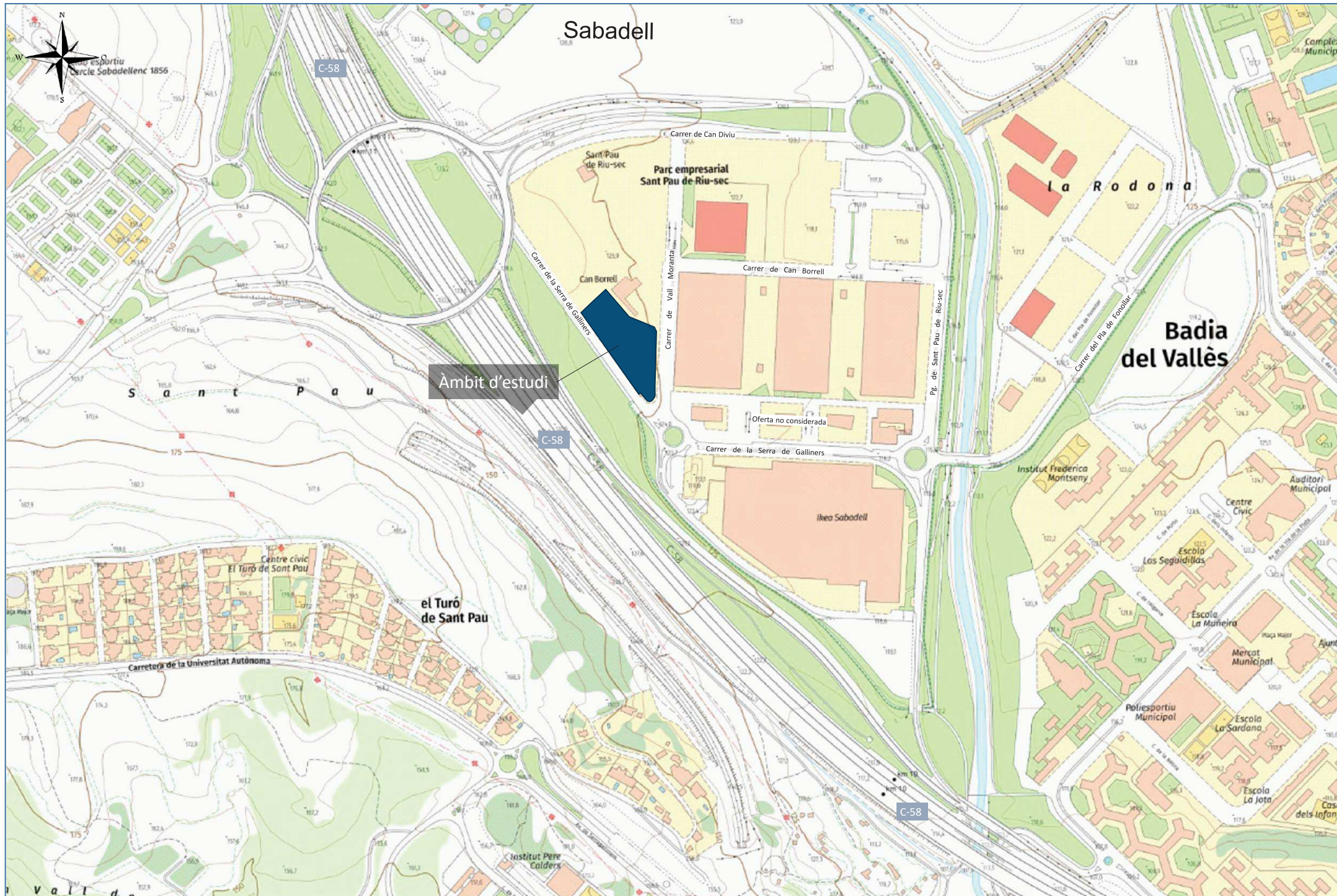
## 6.5. QUADRE - RESUM DE COSTOS

Les mesures correctores proposades tenen un cost estimat de 17.375 €.

Aquest cost inclou:

Descripció	Import (€)
Difusió de l'oferta de transport públic	2.000
Punt de càrrega elèctrica	1.800
Pintat de places d'aparcament de turismes i motos a l'interior de l'equipament	1.000
Aparcament (barres en "U" invertida) per a bicicletes i VMP a l'interior de l'equipament	575
Implantació 3 nous passos de vianants (descrits en l'apartat anterior)	3.000
Adaptació i millora accessibilitat: reparacions paviment i en continuïtat de voreres	5.000
Instal·lació d'un nou fanal de tipus focus sobre pas de vianants en cantonada de Serra de Galliners amb Vall Moranta (pas de vianants actual pujant pel passeig a peu des de Sant Pau de Riu-sec)	4.000
<b>TOTAL</b>	<b>17.375</b>

## **PLÀNOLS**



TÍTOL DE L'ESTUDI:

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**  
 PER LA IMPLANTACIÓ D'UN EQUIPAMENT EDUCATIU I SANITARI-ASSISTENCIAL EN LA CONFLUÈNCIA  
 DELS CARRERS DE LA SERRA DE GALLINERS DE LA VALL MORANTA I CAN DIVIU, A SABADELL

CONSULTORIA:



TÍTOL DEL PLÀNOL:

ÀMBIT D'ESTUDI

DATA:

MARÇ 2026

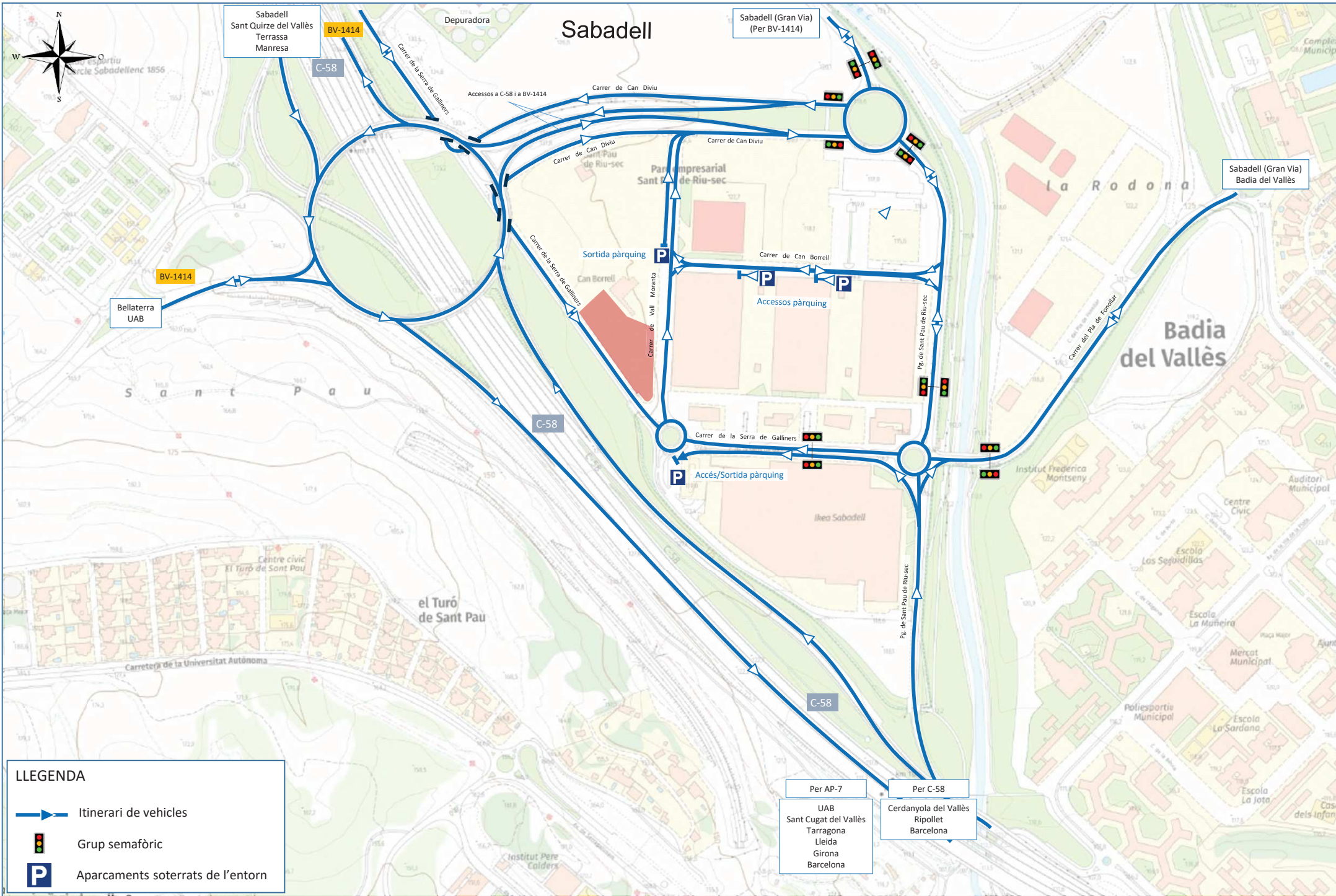
ESCALA:

1 / 4.000

NÚM. DE PLÀNOL:

**1**

NÚM. DE PLÀNOL: 1 DE 7



TÍTOL DE L'ESTUDI:  
**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**  
 PER LA IMPLANTACIÓ D'UN EQUIPAMENT EDUCATIU I SANITARI-ASSISTENCIAL EN LA CONFLUÈNCIA  
 DELS CARRERS DE LA SERRA DE GALLINERS DE LA VALL MORANTA I CAN DIVIU, A SABADELL

CONSULTORIA:

TÍTOL DEL PLÀNOL:  
**XARXA VIÀRIA**

DATA:  
**MARÇ 2026**

ESCALA:  
**1 / 4.000**

NÚM. DE PLÀNOL:  
**2**  
 NÚM. DE PLÀNOL: 1 DE 7



TÍTOL DE L'ESTUDI:  
**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**  
 PER LA IMPLANTACIÓ D'UN EQUIPAMENT EDUCATIU I SANITARI-ASSISTENCIAL EN LA CONFLUÈNCIA  
 DELS CARRERS DE LA SERRA DE GALLINERS DE LA VALL MORANTA I CAN DIVIU, A SABADELL

CONSULTORIA:

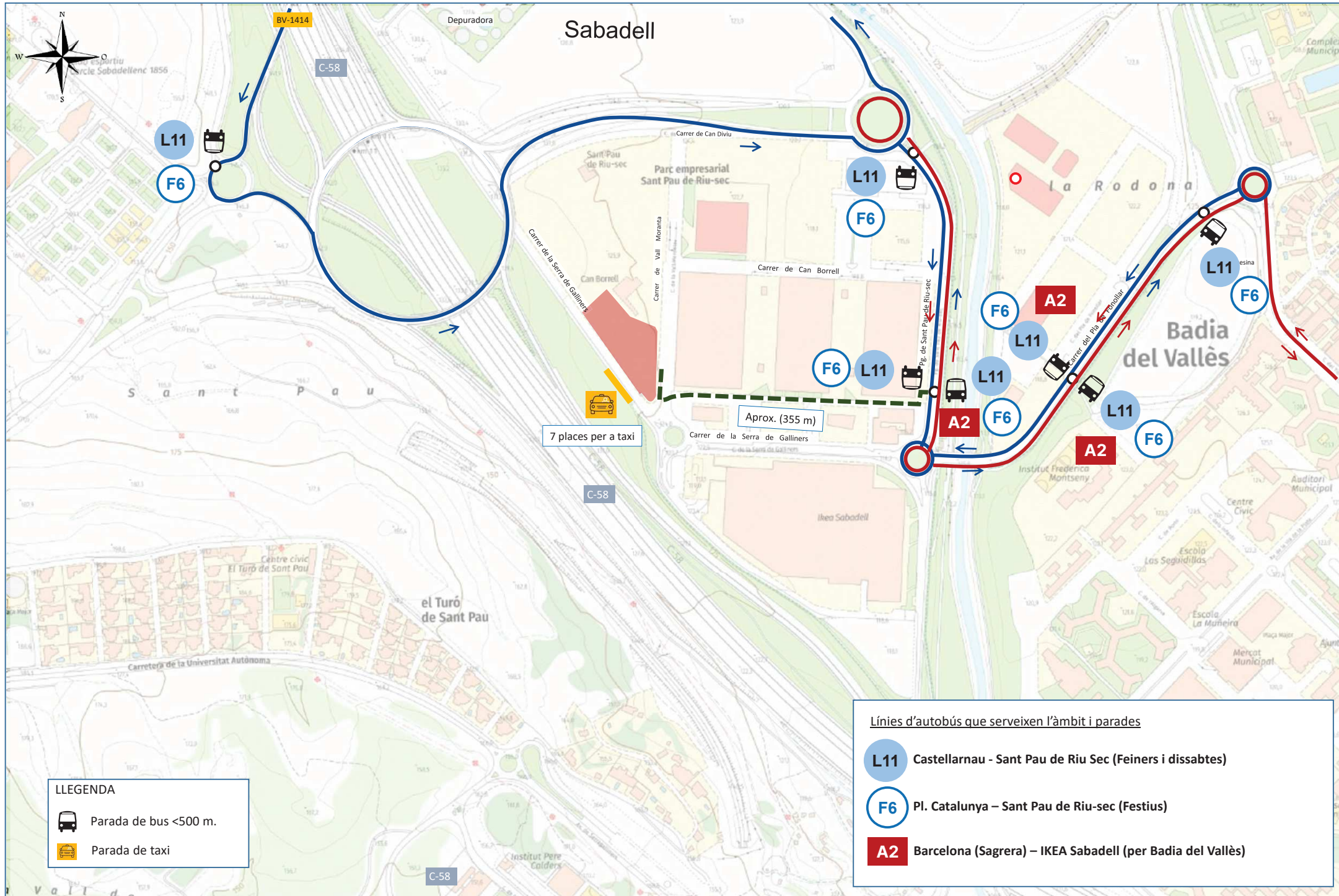
TÍTOL DEL PLÀNOL:  
**INTENSITATS DE TRÀNSIT**

DATA:  
**MARÇ 2026**

ESCALA:  
**1 / 4.000**

NÚM. DE PLÀNOL:  
**3**

NÚM. DE PLÀNOL: 1 DE 7

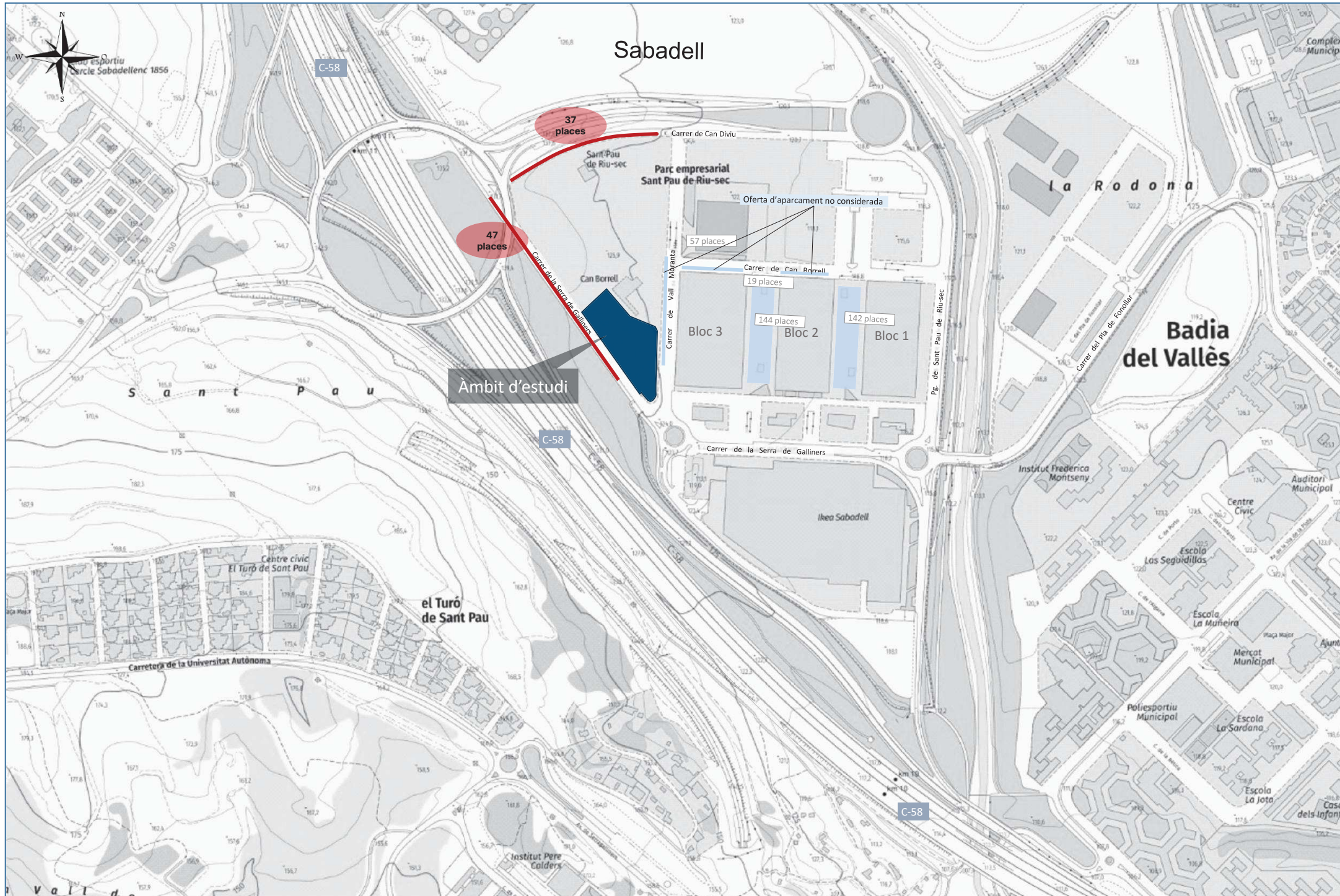


**LLEGENDA**

- Parada de bus <500 m.
- Parada de taxi

Línies d'autobús que serveixen l'àmbit i parades

- L11** Castellarnau - Sant Pau de Riu Sec (Feiners i dissabtes)
- F6** Pl. Catalunya – Sant Pau de Riu-sec (Festius)
- A2** Barcelona (Sagrera) – IKEA Sabadell (per Badia del Vallès)



TÍTOL DE L'ESTUDI:  
**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**  
 PER LA IMPLANTACIÓ D'UN EQUIPAMENT EDUCATIU I SANITARI-ASSISTENCIAL EN LA CONFLUÈNCIA  
 DELS CARRERS DE LA SERRA DE GALLINERS DE LA VALL MORANTA I CAN DIVIU, A SABADELL

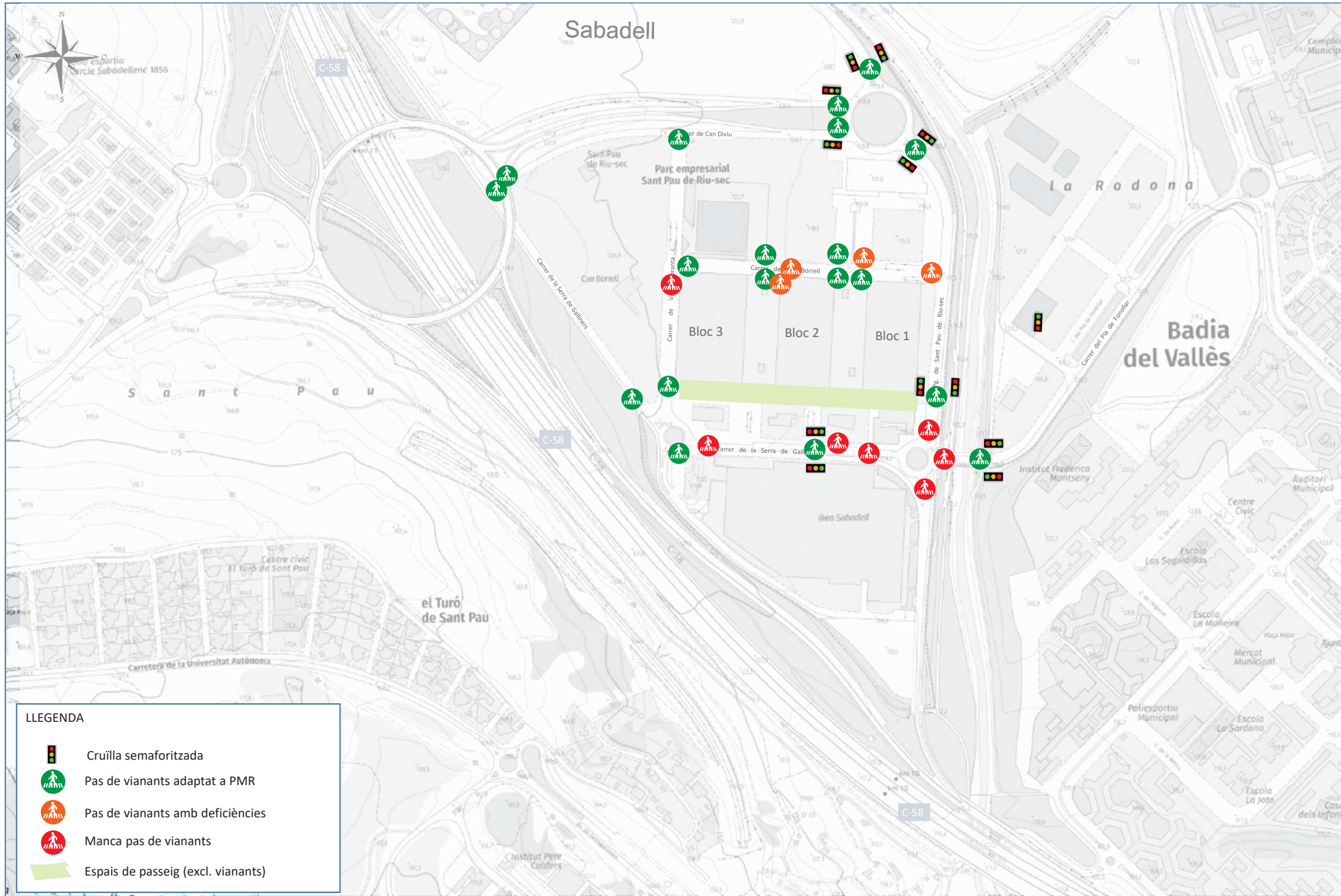
CONSULTORIA:

TÍTOL DEL PLÀNOL:  
**APARCAMENT A L'ÀMBIT D'ESTUDI**

DATA:  
**MARÇ 2026**

ESCALA:  
**1 / 4.000**

NÚM. DE PLÀNOL:  
**5**  
 NÚM. DE PLÀNOL: 1 DE 7



TÍTOL DE L'ESTUDI:

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**  
 PER LA IMPLANTACIÓ D'UN EQUIPAMENT EDUCATIU I SANITARI-ASSISTENCIAL EN LA CONFLUÏNCIA  
 DELS CARRERS DE LA SERRA DE GALLINERS DE LA VALL MORANTA I CAN DIVIU, A SABADELL

CONSULTORIA:



TÍTOL DEL PLÀNOL:

PASSOS DE VIANANTS ACTUALS

DATA:

MARÇ 2026

ESCALA:

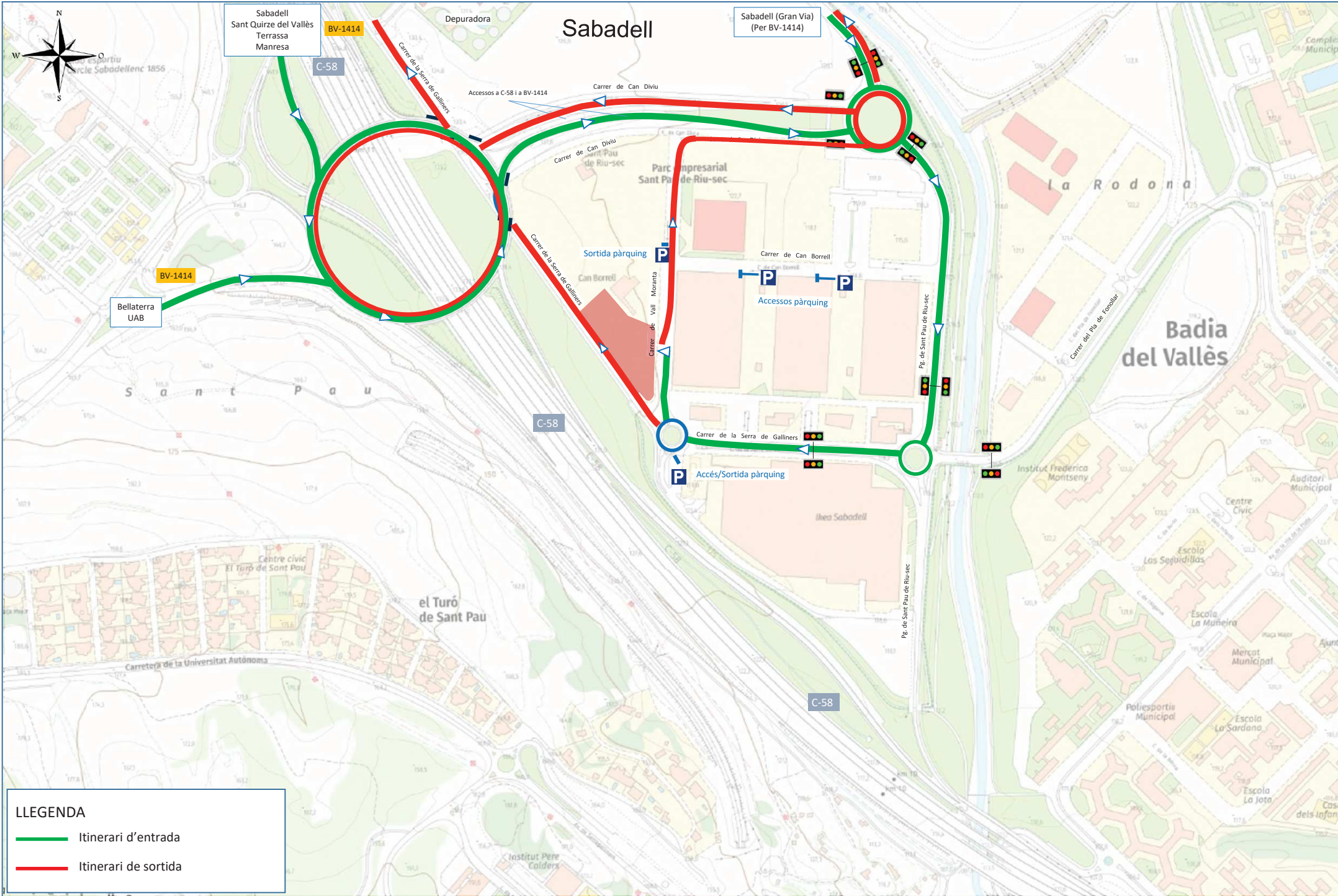
1 / 4.000

NÚM. DE PLÀNOL:

**6**

NÚM. DE PLÀNOL: 1 DE 7





**LLEGGENDA**

- Itinerari d'entrada
- Itinerari de sortida

TÍTOL DE L'ESTUDI:  
**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**  
 PER LA IMPLANTACIÓ D'UN EQUIPAMENT EDUCATIU I SANITARI-ASSISTENCIAL EN LA CONFLUÈNCIA  
 DELS CARRERS DE LA SERRA DE GALLINERS DE LA VALL MORANTA I CAN DIVIU, A SABADELL

CONSULTORIA:

TÍTOL DEL PLÀNOL:  
**ENTRADES I SORTIDES A L'ÀMBIT**

DATA:  
**MARÇ 2026**

ESCALA:  
**1 / 4.000**

NÚM. DE PLÀNOL:  
**8**  
 NÚM. DE PLÀNOL: 1 DE 7

**Títol:** Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un equipament sanitari-assistencial, en la confluència dels carrers Serra de Galliners, de la Vall Moranta i Can Diviu, al municipi de Sabadell

Març 2026



Ingeniería de Tráfico, S.L.

Consultors de mobilitat

els primers en seguretat viària

[www.intrasl.net](http://www.intrasl.net)

[intra@intrasl.net](mailto:intra@intrasl.net)

+34 93 301 37 78

