

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ASSIGNACIÓ D'ÚS DE LA DOTACIÓ COMUNITÀRIA  
PRIVADA (Clau c-9) SITUADA A L'AVINGUDA DE  
FRANCESC MACIÀ, NÚM. 35, DE SABADELL

**Promotor**

Cambra de Comerç de Sabadell  
Av. de Francesc Macià, núm. 35, 08206 – Sabadell (Barcelona)

**Equip redactor**

Albert Bernadí i Gil (Advocat urbanista)  
Joan Farrerons Miquel (Arquitecte)

Sabadell, maig 2023

## ÍNDIX

### I. Memòria descriptiva i justificativa

- 1 – Objecte del Pla especial
- 2 – Iniciativa del Pla especial i equip redactor
- 3 – Àmbit del Pla especial
- 4 – Titularitat del sòl
- 5 – Planejament vigent
- 6 – Descripció de l'estat actual
- 7 – Justificació del Pla especial
  - 7.1 – Justificació de l'ampliació d'usos
  - 7.2 – Justificació de la delimitació de l'àmbit
  - 7.3 – Justificació legal i normativa
  - 7.4 – Proposta del Pla especial
- 8 – Estudi de la mobilitat generada

### II. Normes urbanístiques

### III. Plànols

- 01 – Situació
- 02 – Emplaçament
- 03 – Ortofoto
- 04 – Planejament vigent – Qualificació urbanística
- 05.- Planta soterrani – estat actual
- 06.- Planta baixa – estat actual
- 07.- Plantes pis 1a, 2a i 3a – estat actual
- 08.- Plantes pis 4a, 5a, terrat i planta tècnica – estat actual
- 09.- Seccions
- 10.- Façanes

### IV. Annexes

- 1 – Fitxa cadastral descriptiva i gràfica
- 2 – Estudi de mobilitat generada

## I. Memòria descriptiva i justificativa

## I. Memòria descriptiva i justificativa

### 1 – Objecte del Pla especial

L'objecte d'aquest Pla especial és assignar l'ús dominant (així com els compatibles i els complementaris) de la dotació comunitària privada d'entre els previstos pel planejament respecte la finca situada a l'avinguda de Francesc Macià, núm. 35, de Sabadell, regulant més detalladament els tipus i ubicació dels mateixos.

### 2 – Iniciativa del Pla especial i equip redactor

La iniciativa del present Pla especial es de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Serveis de Sabadell i ha estat redactat per l'advocat Albert Bernadí i Gil i per l'arquitecte Joan Farrerons Miquel.

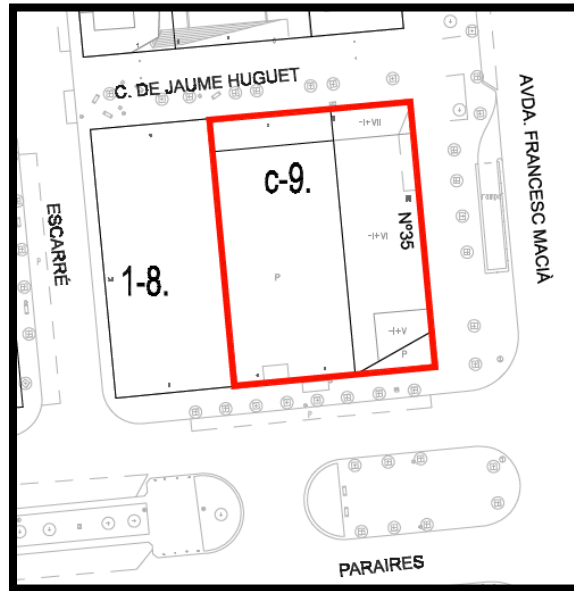
### 3 – Àmbit del Pla especial

L'àmbit del Pla especial es circumscriu a la finca situada a l'avinguda de Francesc Macià, núm. 35, de Sabadell, inscrita al Registre de la Propietat núm. 1, de Sabadell i amb referència cadastral 4810001DG2041A0001PJ.

Val a dir que en la finca esmentada hi ha construït un edifici de planta soterrani, planta baixa i fins a sis plantes pis, destinat principalment al funcionament de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Serveis de Sabadell, mitjançant la prestació dels serveis que desenvolupa aquesta entitat.

D'acord amb l'anterior i, en especial, de la descripció que consta respecte l'esmentada finca (inscrita al Registre de la Propietat núm. 1, de Sabadell, al tom 3381, llibre 1173, foli 135 i finca núm. 61421), l'esmentat àmbit té una superfície de 1.415,83 m<sup>2</sup> i un sostre construït de 3.889,89 m<sup>2</sup>, per bé que el sostre amb aprofitament urbanístic és, d'acord amb el planejament vigent (MPG-26), de 3.200,00 m<sup>2</sup>s/m<sup>2</sup>st, responent, aquest diferencial, al sostre situat en subsòl i la planta tècnica.

Sens perjudici de la documentació gràfica que integra el present document, a efectes il·lustratius s'insereixen les següents imatges identificatives de l'àmbit del Pla especial.



#### 4 – Titularitat del sòl

La titularitat de la finca que constitueix l'indicat àmbit correspon a la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Serveis de Sabadell, en virtut de l'escriptura autoritzada pel notari de Sabadell, senyor Javier Micó Giner, en data 27 de febrer de 2006 i protocol núm. 1.198.

## 5 – Planejament vigent

El planejament vigent al moment de redactat el present Pla especial és el Pla General Municipal d'Ordenació de Sabadell (PGMOS), aprovat definitivament en data 22 de desembre de 1993 i publicat al DOGC núm. 1843, de 7 de gener de 1994, en la seva versió resultant del text refós aprovat definitivament en data 31 de juliol de 2000 i publicat al DOGC núm. 3236, de 2 d'octubre de 2000, en endavant, TRPGMOS.

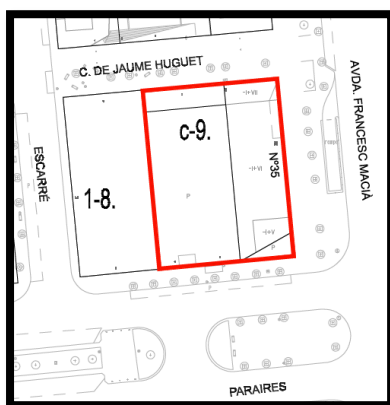
Així mateix, també resulta aplicable el Text refós de modificació puntual de la regulació del sistema d'equipaments comunitaris del Pla general municipal d'ordenació de Sabadell (MPG -115), aprovat definitivament en data 16 de juliol de 2018 i publicat al DOGC núm. 7706, de data 14 de setembre de 2018.

Igualment, a la finca també li és aplicable la Modificació puntual del pla general municipal de Sabadell a l'antiga fàbrica de l'ABB i la parcel·la F2i de l'Eix Macià (MPG-26), aprovada definitivament en data 29 de juliol de 2005 i publicada al DOGC núm. 6993, de data 9 de novembre de 2005.

I, en un altre ordre, a la finca esmentada també se li aplica el Text refós del Pla especial d'intervenció en el paisatge urbà (PE-51TR), aprovat definitivament en data 22 de febrer de 2007 i publicat al DOGC núm. 4875, de 3 de maig de 2007, així com el Text refós del Pla especial de protecció dels béns arqueològics, mediambientals i arquitectònics de Sabadell [PEP] BAMAS (PE-122), aprovat definitivament en data 15 de desembre de 2016 (DOGC 22.02.2017).

D'acord amb el referit planejament, la finca inclosa en el present Pla especial està classificada de sòl urbà consolidat i qualificada de sistemes, en concret, d'equipament comunitari – Dotacions comunitàries (clau c-9).

La següent imatge il·lustra la qualificació urbanística de la finca esmentada.



## 6 – Descripció de l'estat actual

La finca que és objecte d'aquest Pla especial afronta amb l'Avinguda de Francesc Macià, núm. 35, de Sabadell i limita al nord, amb el carrer de Jaume Huguet; al sud, amb l'avinguda dels Paraires; a l'est, amb la citada avinguda de Francesc Macià; i, a l'oest, amb resta d'illa i aquesta amb el carrer de l'Escarré.

L'edifici existent en la finca indicada s'aixeca en el lateral est de la parcel·la i està compost d'una planta soterrani, així com d'una planta baixa i fins a sis plantes pis, per bé que aquesta darrera és molt reduïda respecte la planta pis núm. 5 i també la planta pis núm. 4 i encara més respecte les inferiors.

En concret, l'edifici es desenvolupa segons segueix:

- Planta soterrani, amb una superfície construïda total de 638,39m<sup>2</sup> i distribuïda en escala d'accés, local, dos trasters, aparcament, passos i recintes d'instal·lacions.
- Planta baixa, amb una superfície construïda de 528,50 m<sup>2</sup> i distribuïda en dues escales d'accés, porxo, local comercial i recinte d'instal·lacions.
- Planta primera, amb una superfície construïda de 528,50 m<sup>2</sup> i distribuïda en dues escales d'accés, sales, serveis sanitaris i passos.
- Planta segona, amb una superfície construïda de 528,50 m<sup>2</sup> i distribuïda en dues escales d'accés, sales, serveis sanitaris i passos.
- Planta tercera, amb una superfície construïda de 528,50 m<sup>2</sup> i distribuïda en dues escales d'accés, sales, serveis sanitaris i passos.
- Planta quarta, amb una superfície construïda de 528,50 m<sup>2</sup> i distribuïda en dues escales d'accés, sales, serveis sanitaris i passos.
- Planta cinquena, amb una superfície construïda de 483,30 m<sup>2</sup> i distribuïda en dues escales d'accés, sales, serveis sanitaris, passos i terrat.
- Planta terrat, amb una superfície construïda de 74,10 m<sup>2</sup> i distribuïda en una escala d'accés, recinte de maquinària i terrat.
- Planta tècnica, amb una superfície construïda de 51,60 m<sup>2</sup> i distribuïda per un recinte d'instal·lacions.

La finca, entesa com a parcel·la, ocupa una superfície, segons Registre, de 1.415,83 m<sup>2</sup>, mentre que l'edifici esmentat ocupa una superfície en planta d'uns 566 m<sup>2</sup>, és a dir, aproximadament, un 40% del total del sòl, destinant-se la resta, principalment, a aparcament.

Així mateix, les plantes que té l'edifici estan dividides en diferents despatxos, sales de treball i altres dependències i es destinen, en la seva pràctica totalitat, a l'ús

associatiu, on la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Serveis de Sabadell, presta els seus serveis i desenvolupa les seves funcions. No obstant, en una part de la planta baixa existeixen un espai destinat a locals comercials als efectes de desenvolupar-hi aquest ús comercial si bé relacionat amb diferents serveis a les empreses.

L'estat de conservació de l'edifici és correcte, al tractar-se d'un edifici relativament nou, construït, segons Cadastre, l'any 2001. Pel què fa al resta de parcel·la no ocupada per l'edifici, el seu estat de conservació també és bo i presenta un estat lliure d'edificacions, delimitat per una tanca perimetral i destinat, bàsicament, a aparcament, per bé que també compta amb algunes zones enjardinades.

Més concretament i pel què fa al programa funcional de l'edifici, podem dir que la planta sotterrani es destina arxiu i office pel personal, la planta baixa està ocupada, en una part, per la recepció de la Cambra de Comerç i en una altra part per locals sense activitat, la planta primera acull l'auditori i diverses aules de formació, igualment que la planta segona que, a part d'altres aules de formació, també està ocupada pel personal responsable de tal àmbit. La planta tercera constitueix l'espai d'emprenedoria i de promoció empresarial en la modalitat de "coworking" (entès aquest com a promoció de l'activitat empresarial i, per tant, com a ús associatiu d'acord amb l'establert a l'art. 149.22 de les normes urbanístiques del planejament vigent, com després veurem), mentre que la planta quarta hi ha emplaçats els serveis a les empreses i, finalment, a la planta cinquena hi trobem les sales de reunions dels òrgans de govern, així com els despatxos de Presidència, Secretaria General i Direcció General, com també el personal de suport a tals òrgans.

## 7 – Justificació del Pla especial

### 7.1 – Justificació de l'assignació d'usos

D'acord amb planejament aplicable i tal com recull el certificat d'aprofitament urbanístic emès, en data 25 de febrer de 2019, pel secretari general de l'Ajuntament de Sabadell, el TRPGMOS qualifica la parcel·la on s'ubica la finca objecte d'aquest Pla especial, ubicat a l'est de l'illa conformada per l'avinguda de Francesc Macià, el carrer de Jaume Huguet i l'avinguda dels Paraires, com a sistema d'equipaments comunitaris – Dotacions comunitàries, clau c-9.

El Capítol quart, del Títol IV, de les normes urbanístiques del TRPGMOS (art. 227 i ss.), estableix el règim jurídic dels sistemes. L'article 228 estableix que els usos admesos en les reserves d'equipaments no definits i en les dotacions comunitàries



són l'educatiu, el sanitari-assistencial, l'associatiu, l'esportiu, el cultural, el religiós i el d'escorxador.

Així mateix i segons el que també recull el certificat municipal abans esmentat (com a reflex o aplicació del planejament aplicable), per a les dotacions comunitàries privades (c-9) seran usos compatibles en general tots els usos específics admesos als equipaments amb la condició de no ser contradictoris amb l'ús dominant, entenent-se com a tals el que impedeixi o dificulti el dominant, i sempre en el benentès que els compatibles sempre seran minoritaris. Igualment i pel què ara interessa, també s'admet l'existència d'usos complementaris, que són els específics d'equipaments que es generen a partir del dominant o compatible assignats i que també hauran de ser minoritaris i dependents d'aquells, amb la limitació que fixa el planejament.

En la dita finca s'hi instal·la, en virtut de la corresponent permuta immobiliària, la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Serveis de Sabadell, fruit del conveni subscrit, en data 13 de febrer de 2006, entre aquesta entitat i l'Ajuntament de Sabadell.

Assenyalar que la Cambra és una corporació de dret públic que, d'acord amb la normativa aplicable<sup>1</sup>, representa els interessos generals del comerç i la indústria de la demarcació de Sabadell, on li correspon l'exercici de les funcions consultives i de foment, tot duent a terme diferents accions que es realitzen amb l'objectiu de contribuir al desenvolupament econòmic de les empreses a través de serveis de suport posats a disposició d'empreses i comerços com a complement a l'activitat pròpia i que donen resposta a necessitats específiques.

És en aquest sentit que es pot entendre l'actuació desenvolupada per la Cambra, dins de l'ús associatiu, entès, d'acord amb l'art. 149.22 de les normes urbanístiques del planejament vigent, com el comprès per aquelles activitats de tipus social i de promoció que es desenvolupen en centres d'associacions cíviques, polítiques o similars i que es tracta d'aquelles activitats públiques o privades, de caràcter no lucratiu, que són d'interès per a la seva aportació a la col·lectivitat.

Amb el trasllat de la seu al nou emplaçament, la Cambra guanya en espai, ja que l'antic emplaçament, tot i ocupar lleugerament més sòl, no tenia el número de plantes que té la finca objecte del Pla especial, la qual té un sostre, d'acord amb la MPG-26, de 3.200 m<sup>2</sup> sobre rasant aprofitables als usos corresponents.

Així doncs, amb aquest nou emplaçament, la Cambra va poder reorganitzar els seus serveis per a una millor i més còmode prestació dels mateixos, així com un millor

---

<sup>1</sup> Llei 4/2014, d'1 d'abril, bàsica de les cambres oficials de comerç, indústria, serveis i navegació.

desenvolupament de les seves funcions i, alhora, disposar d'un espai addicional per a altres usos que, relacionats amb els que principalment desenvolupava, donarien un valor afegit als serveis que ha de donar una institució com la de la Cambra.

En aquest sentit i per citar només un exemple, es pot assenyalar que, ja des d'un bon principi, el nou emplaçament va permetre la instauració d'un espai de treball col·lectiu per a empreses, projectes o negocis de nova creació, al desenvolupar-se a l'empara de la llicència d'activitats de la pròpia Cambra de Comerç.

Sigui com sigui, però, el cert és que la Cambra s'ha vist, en determinades ocasions, limitada alhora d'establir o desenvolupar nous i addicionals usos en la seva seu, la qual cosa li ha impedit obtenir un creixement global com a Entitat o Institució. Ens referim, entre d'altres i per exemple, a la possibilitat d'acollir un espai de restauració on celebrar les corresponents convencions que, sovint i/o periòdicament organitza o acull la Cambra, havent de traslladar tals actes en altres emplaçaments que, en la majoria d'ocasions, perjudiquen o dificulten un desenvolupament continu, còmode o, fins i tot, apte dels actes en qüestió.

A l'anterior podem afegir que, arran de la inexistència d'un pla especial com el present, en determinades ocasions s'han perdut o hagut de desestimar oportunitats d'explotar l'equipament en tot el seu potencial urbanístic per haver-se generat dubtes sobre si un ús hi era permès o no, precisament per no comptar amb un marc normatiu clar i determinat com el que ara es presenta, amb el qual es dota, doncs, de la necessària seguretat jurídica a tots els operadors (administració, Cambra, possibles ocupants, etc.) que els permeti sol·licitar, autoritzar, desenvolupar, exercir, etc. qualsevol dels usos admesos més enllà del dominant, és a dir, tant els compatibles com els complementaris (alguns dels quals –sanitari-assistencial, comercial, etc.–, ja s'han desenvolupat, en un moment o altre, a l'edifici objecte del present Pla especial).

Per tant, per aclarir qualsevol dubte i/o remeiar aquesta limitació de serveis i funcions pròpies de la Cambra que, en massa ocasions li ha restat i resta operativitat i, fins i tot, com dèiem, projecció institucional, s'estima necessari i també imprescindible, en primer lloc, concretar l'ús dominant i, en segon, redefinir la regulació dels altres usos admesos, la qual cosa s'obté amb aquest Pla especial, que busca, després d'explicitar l'ús dominant, esponjar o desencotillar o, si més no, clarificar, la regulació dels altres usos a desenvolupar en l'edifici ocupat per la Cambra. Tot això, d'acord amb el que disposa el planejament general (TRPGMOS) i, en especial, el denominat Text refós de la modificació puntual de la regulació del sistema d'equipaments comunitaris del Pla general municipal d'ordenació de Sabadell, en quin sentit cal destacar l'admissibilitat, en equipaments comunitaris i

de dotacions privades, d'establir com a usos compatibles, tots els usos específics admesos als equipaments amb la condició de no ser contradictoris amb l'ús dominant, entenent-se com a ús contradictori, aquell que impedeixi o dificulti l'establiment del dominant, per bé que els usos compatibles, juntament amb els complementaris, hauran de ser minoritaris en relació al dominant.

És per això que aquest Pla especial estableix com a ús dominant l'ús associatiu i, com a compatibles, l'educatiu, el sanitari-assistencial, l'esportiu, el d'oficines i serveis de caràcter públic i el cultural.

I, en el mateix sentit, afegir que s'entén per a ús complementari en equipaments com el que ens ocupa, aquell ús específic de qualsevol tipus d'equipaments que es generen a partir de l'ús dominant o compatible i que el complementen funcionalment, quedant limitat, genèricament, al 10% del sostre de l'ús que complementa, per bé de la regulació especial respecte l'ús comercial i restauració que es limiten a un 5% i un 10% (no acumulatius), respectivament i el d'aparcament, que es regula específicament (per bé que no es tracten de percentatges acumulatius). És a dir, l'ús complementari es limita al 10% del sostre de l'ús que es complementa i, en cas d'implantar-se el comercial, aquest queda limitat al 5%, sense que la suma del sostre destinat a usos complementaris pugui superar el dit 10% inclòs el percentatge destinat a comercial.

Usos, tots els relacionats, la definició dels quals queda regulada al mateix TRPGMOS.

Així mateix, cal palesar que el citat Text refós de la modificació puntual de la regulació del sistema d'equipaments comunitaris del Pla general municipal d'ordenació de Sabadell, també permet l'ordenació amb més d'un ús dominant dels equipaments comunitaris, per bé que cal establir-ho mitjançant un pla especial que estableixi, justificadament, la proporció o percentatge dels usos concrets o bé la divisió de la qualificació de la parcel·la amb diferents tipus d'equipaments, sens perjudici que, quan el programa funcional d'un equipament concret faci necessari augmentar el percentatge màxim admès dels usos complementaris, caldrà establir-ho mitjançant un Pla especial que estableixi i justifiqui la nova proporció o percentatge dels usos complementaris respecte els altres admesos.

En definitiva, es redacta i tramita aquest Pla especial als efectes de, per una banda, establir l'ús dominant i, de l'altra, regular, de forma més adient i clara, els altres usos admesos en la finca situada a l'avinguda de Francesc Macià, núm. 35, de Sabadell, titularitat de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Serveis de Sabadell.

## 7.2 – Justificació de la delimitació de l'àmbit

En lògica coherència amb la justificació dels usos que s'ha efectuat en l'anterior apartat, la delimitació de l'àmbit gairebé es justifica per si sola, en el sentit que, atès que l'ampliació o concreció d'usos que s'aconsegueix amb aquest Pla especial és per dotar a la Cambra d'una major possibilitat de desenvolupar les seves funcions i d'oferir nous o millors serveis, és obvi que l'àmbit del mateix Pla especial ha de coincidir amb l'àmbit on la Cambra desenvolupa les seves funcions i ofereix els seus serveis, és a dir, l'edifici on s'emplaça i té la seva seu i domicili social.

En sentit contrari, pot afegir-se que l'especificitat que afecta la Cambra en la present qüestió dels usos és pròpia o particular d'aquesta Institució i d'aquest equipament, motiu pel qual l'àmbit del present Pla especial no cal ampliar-lo en cap altre finca i/o equipament.

Per tant, en tant que referit als usos a desenvolupar a la seu de la Cambra, l'àmbit del present Pla especial queda i ha de quedar limitat a l'edifici situat a l'avinguda de Francesc Macià, núm. 35, en les dimensions indicades en l'anterior apartat tercer.

## 7.3 – Justificació legal i normativa

El Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme estableix els supòsits per a la redacció dels plans especials urbanístics i en determina les especificitats.

Concretament, l'article 67, modificat per la Llei 3/2012, de 22 de febrer, de modificació del text refós de la Llei d'urbanisme, aprovat pel Decret legislatiu 1/2010, del 3 d'agost, estableix:

### *Article 67. Plans especials urbanístics de desenvolupament*

*1. En desenvolupament de les previsions del planejament territorial o del planejament urbanístic general, es poden aprovar plans especials urbanístics si són necessaris per a assolir les finalitats següents:*

*[...]*

*d) El desenvolupament del sistema urbanístic d'equipaments comunitaris. Si el planejament urbanístic general no ho fa, poden concretar l'ús de l'equipament comunitari i la titularitat pública o privada.*

*[...]*

*3. Els plans especials urbanístics de desenvolupament no previstos expressament en el planejament territorial o en el planejament urbanístic general no poden substituir en cap cas el pla d'ordenació urbanística municipal en la seva funció d'ordenació integral del territori, per la qual cosa no poden alterar la classificació del sòl ni poden modificar els elements fonamentals de l'estructura general definits per aquest planejament; en canvi poden alterar altres determinacions del planejament urbanístic general i establir les limitacions d'ús que siguin necessàries per a assolir la finalitat que els justifica."*

D'altra banda, la normativa urbanística del TRPGMOS recull la possibilitat de d'assignar o modificar l'ús dels equipaments assignats pel planejament general. Així, d'acord amb l'apartat 5 de l'art. 228 de les normes urbanístiques del TRPGMOS disposa:

*"Article 228. Condicions d'ús.*

*[...]*

*5. Els sòls destinats a dotacions comunitàries privades requeriran l'aprovació d'un Pla Especial per tal d'assignar o modificar els seu ús dominant d'entre els usos admesos per aquest Pla General."*

Tot i que el TRPGMOS ja estipula determinats usos per a la finca que constitueix l'àmbit d'aquest Pla especial, com també s'ha dit, en determinades ocasions la regulació o la interpretació d'aquesta regulació havia impedit l'establiment de noves activitats (usos) a la finca de la Cambra, amb els perjudicis que, a tots nivells, això comporta.

Per tant, el present Pla especial té per objectiu assignar, concretar, establir i, en definitiva, regular els usos admissibles, d'entre els usos admesos pel planejament general, en el seu àmbit, és a dir, en l'edifici ocupat per la Cambra, i fer-ho d'una forma que no ofereixi dubtes a l'òrgan aplicador de la norma urbanística (o a la ciutadania, en general) sobre si un determinat ús està admès o no.

Per tot això, doncs, és necessària la redacció d'un Pla Especial d'acord amb la normativa vigent.

#### 7.4 – Proposta del Pla especial

En la línia del què s'acaba d'indicar, doncs, la proposta d'aquest Pla especial és, en primer lloc, especificar l'ús associatiu com el dominant i, en segon, concretar, aclarir i/o definir de forma clara i precisa, que els altres usos als que es pot destinar l'equipament privat titularitat de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Serveis de Sabadell, situat a l'avinguda de Francesc Macià, núm. 35, de Sabadell, són

l'educatiu, el sanitari-assistencial, l'esportiu, el d'oficines i serveis de caràcter públic (tal com el defineix l'art. 149.5.1 del TRPGMOS) i el cultural, com a compatibles, així com els complementaris admesos pel planejament general vigent, així com els termes i les condicions amb què es poden exercir tals usos, de forma i manera que l'aplicador del planejament (i qualsevol persona) no tingui dubtes de les activitats que es poden acollir en el referit emplaçament.

## 8 – Estudi de la mobilitat generada

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, el qual regula els estudis d'avaluació de la mobilitat generada, estableix en el punt 3.1 de l'article tercer els casos en els quals cal elaborar un estudi de mobilitat generada:

*“Article 3. Àmbit d'aplicació*

*3.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:*

- a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.*
- b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.*
- c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.”*

Així doncs, en document annex s'acompanya l'estudi de mobilitat generada d'acord amb els paràmetres fixats per la norma citada.

Sabadell, maig de 2023.

Albert Bernadí i Gil  
Advocat  
Prof. Col. UOC

Joan Farrerons Miquel  
Arquitecte

## II. Normes urbanístiques

## **II. Normes urbanístiques**

### **Article 1.- Objecte del Pla especial.**

L'objecte d'aquest Pla Especial Urbanístic d'assignació d'ús de la dotació comunitària privada (Clau c-9) situada a l'equipament de l'avinguda de Francesc Macià, núm. 35, de Sabadell, és el d'establir els usos aplicables a l'edifici situat al dit emplaçament, és a dir, a la finca amb front (est) a l'avinguda de Francesc Macià, núm. 35 i que limita, al nord, amb el carrer de Jaume Huguet, al sud, amb l'avinguda dels Paraires i a l'oest amb resta d'illa, corresponent a la qualificació de sistema d'equipament comunitari – Dotacions comunitàries (clau c-9).

### **Article 2.- Àmbit del Pla especial.**

L'àmbit del Pla especial es circumscriu a la finca situada a l'avinguda de Francesc Macià, núm. 35, de Sabadell, inscrita al Registre de la Propietat núm. 1, de Sabadell i amb referència cadastral 4810001DG2041A0001PJ, qualificada de sistema d'equipament comunitari – Dotacions comunitàries (clau c-9). La superfície de sòl, segons Registre, del Pla especial és de 1.415,83 m<sup>2</sup>.

### **Article 3.- Marc legal.**

El present Pla especial es redacta de conformitat amb la legislació i planejament vigent:

- Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la llei d'urbanisme.
- Decret 306/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la llei d'urbanisme.
- Text refós del Pla General d'Ordenació Municipal de Sabadell, aprovat definitivament en data 31 de juliol de 2000 i publicat al DOGC núm. 3236, de 2 d'octubre de 2000.
- Modificació puntual del pla general municipal de Sabadell a l'antiga fàbrica de l'ABB i la parcel·la F2i de l'Eix Macià (MPG-26), aprovada definitivament en data 29 de juliol de 2005 i publicada al DOGC núm. 6993, de data 9 de novembre de 2005.



- Text refós del Pla especial d'intervenció en el paisatge urbà (PE-51TR), aprovat definitivament en data 22 de febrer de 2007 i publicat al DOGC núm. 4875, de 3 de maig de 2007
- Text refós de modificació puntual de la regulació del sistema d'equipaments comunitaris del Pla general municipal d'ordenació de Sabadell (MPG -115), aprovat definitivament en data 16 de juliol de 2018 i publicat al DOGC núm. 7706, de data 14 de setembre de 2018.

#### **Article 4.- Contingut del Pla especial.**

El Pla especial està integrat pels següents documents:

- Memòria descriptiva i justificativa.
- Normes urbanístiques.
- Plànols.
- Annexes.

#### **Article 5.- Vigència.**

La vigència del Pla especial és indefinida.

#### **Article 6.- Interpretació.**

Les presents Normes Urbanístiques juntament amb els Plànols de proposta, constitueixen el cos normatiu específic del present Pla Especial. En allò no previst per aquestes Normes s'estarà a les determinacions del Text refós del Pla General d'Ordenació Municipal de Sabadell o de l'instrument de planejament general que pogués substituir aquest text refós.

#### **Article 7.- Assignació d'usos a l'àmbit del Pla especial.**

L'ús dominant establert és l'ús associatiu.

S'admeten, com a usos compatibles a l'ús dominant associatiu, els següents:

- Educatiu
- Sanitari-assistencial
- Esportiu
- Oficines i serveis de caràcter públic
- Cultural

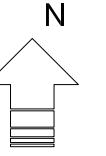
S'admeten, com a usos complementaris, els previstos al planejament general vigent.

Sabadell, maig de 2023.

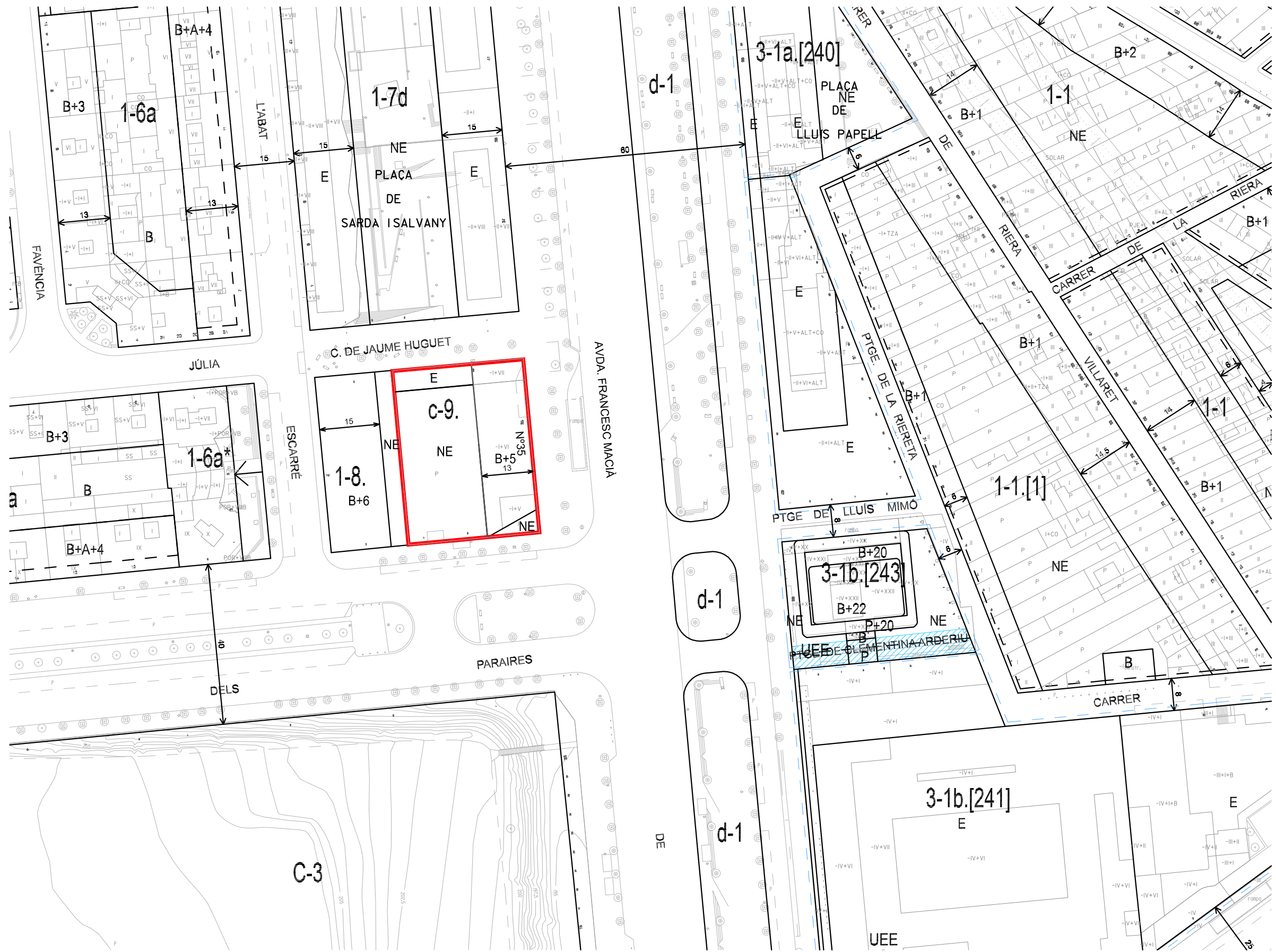
Albert Bernadí i Gil  
Advocat  
Prof. Col. UOC

Joan Farrerons Miquel  
Arquitecte

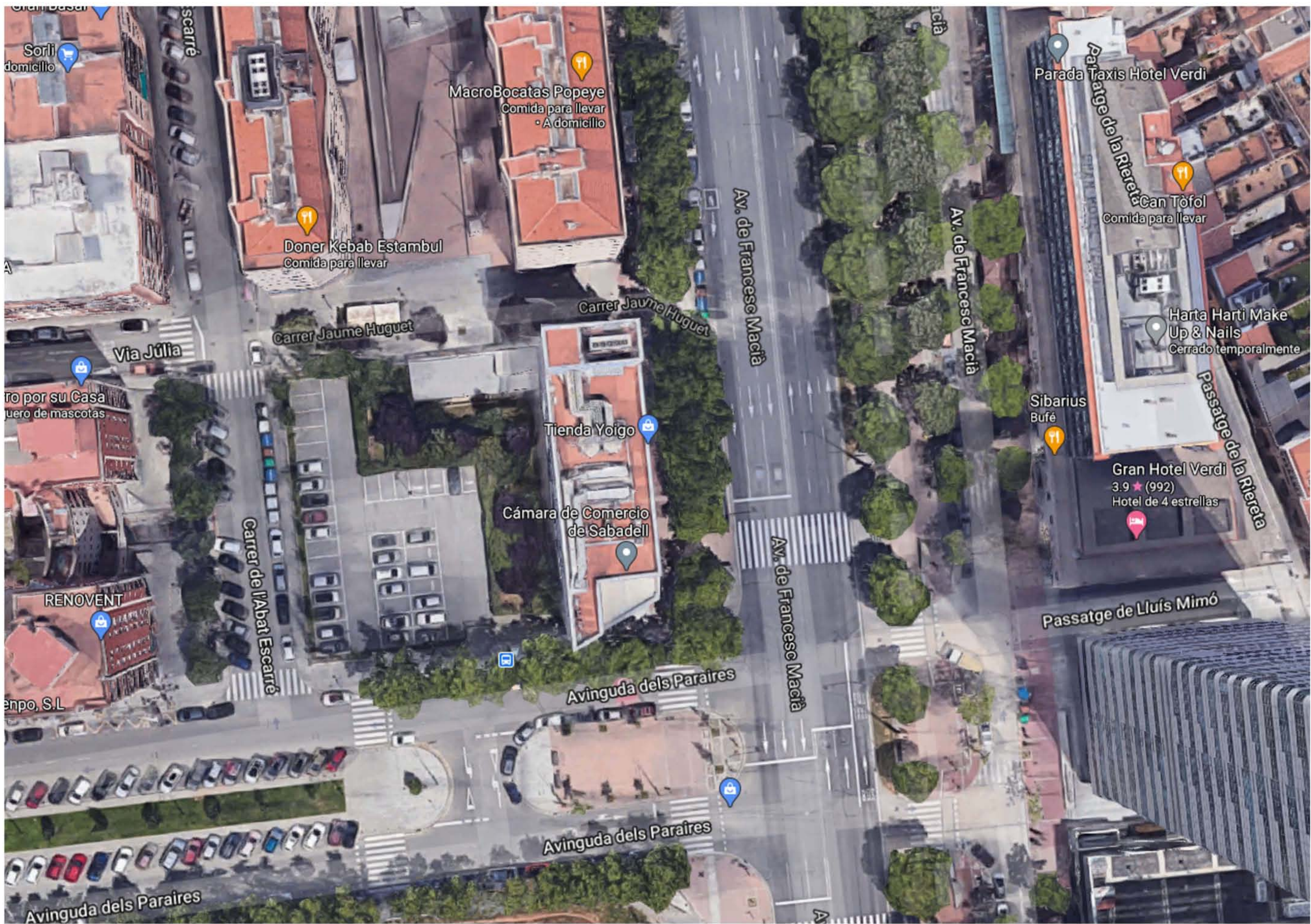
### III. Plànols



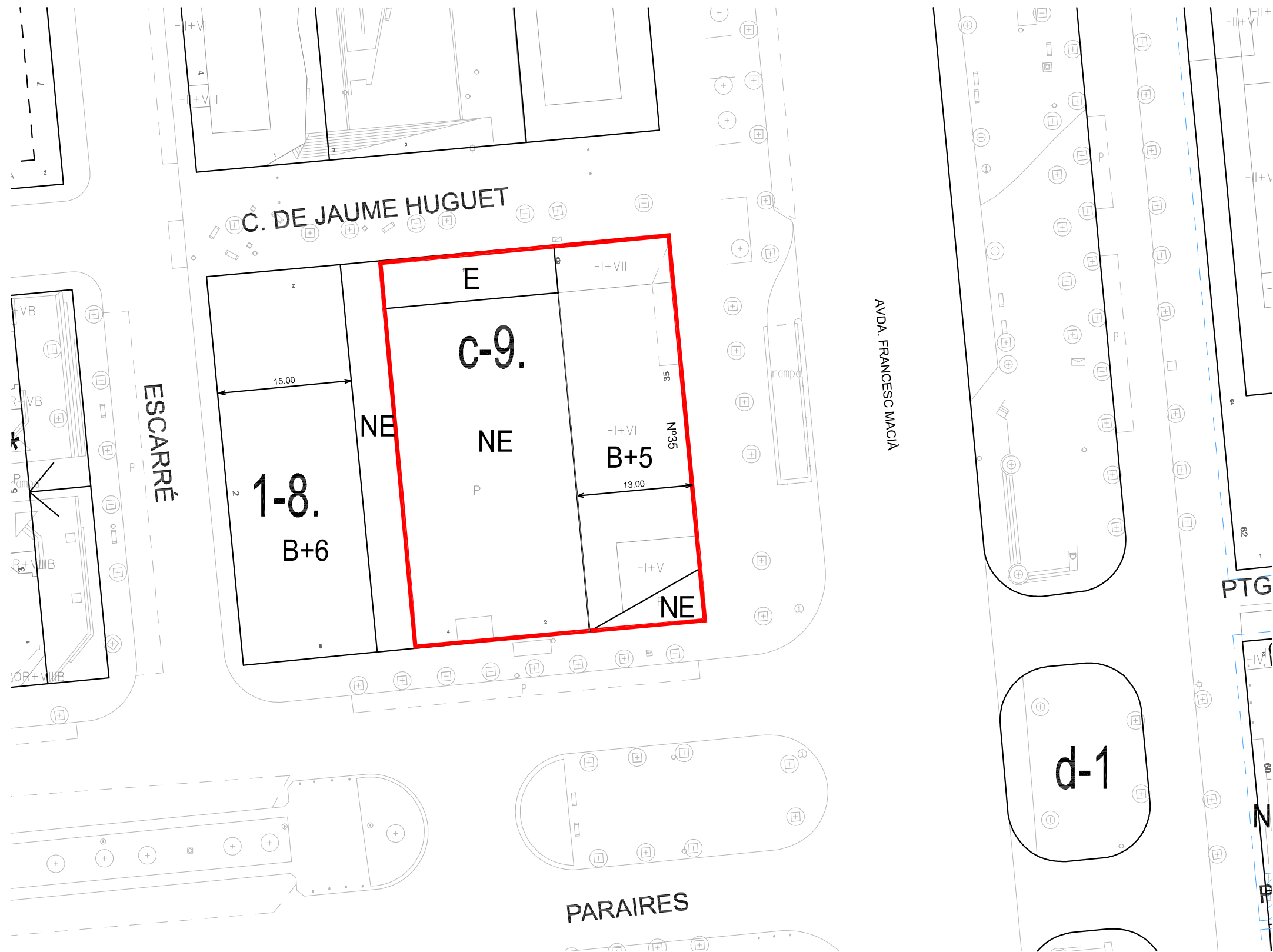
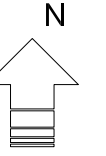
SITUACIÓ



EMPLAÇAMENT

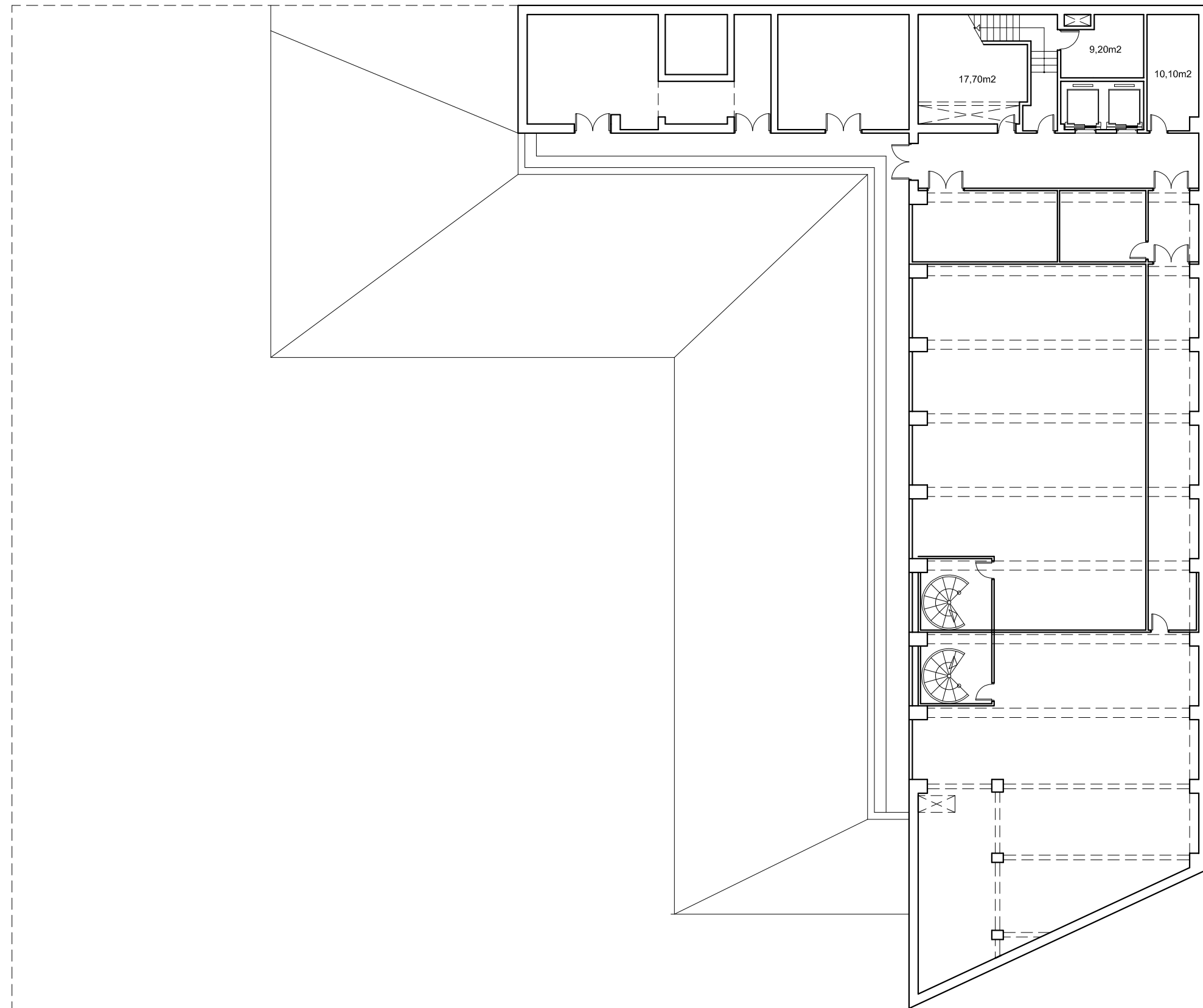


ORTOFOTO



PLANEJAMENT VIGENT - QUALIFICACIÓ URBANÍSTICA





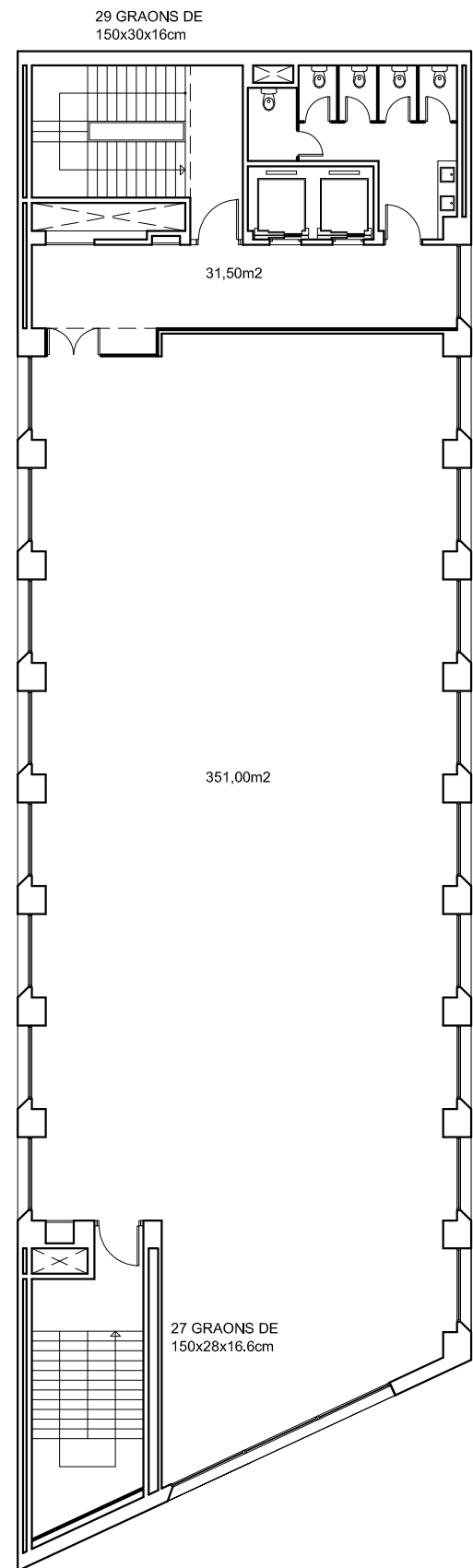
PLANTA SOTERRANI - SUP. CONSTRUÏDA TOTAL = 638,39m<sup>2</sup>



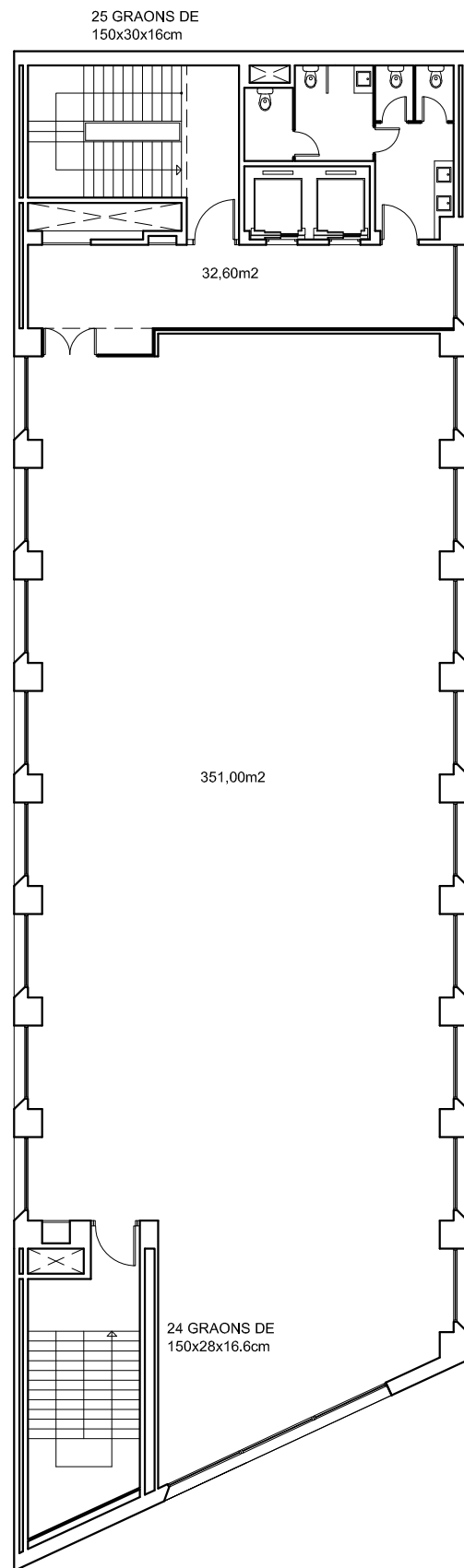




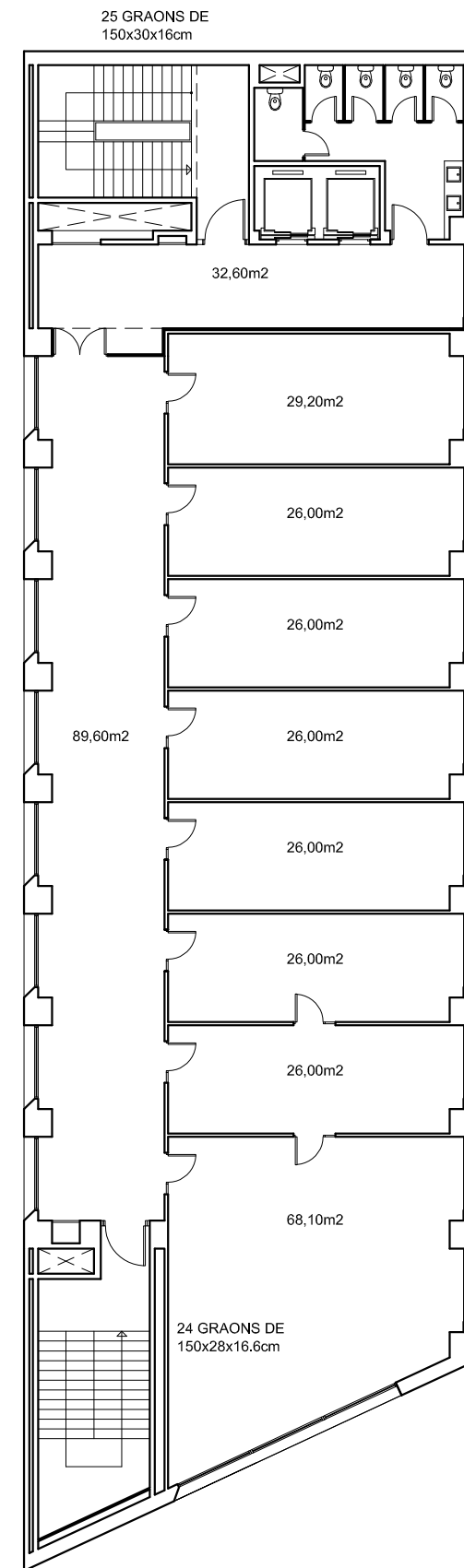
PLANTA BAIXA - SUP. CONSTRUÏDA TOTAL = 528,50m<sup>2</sup>



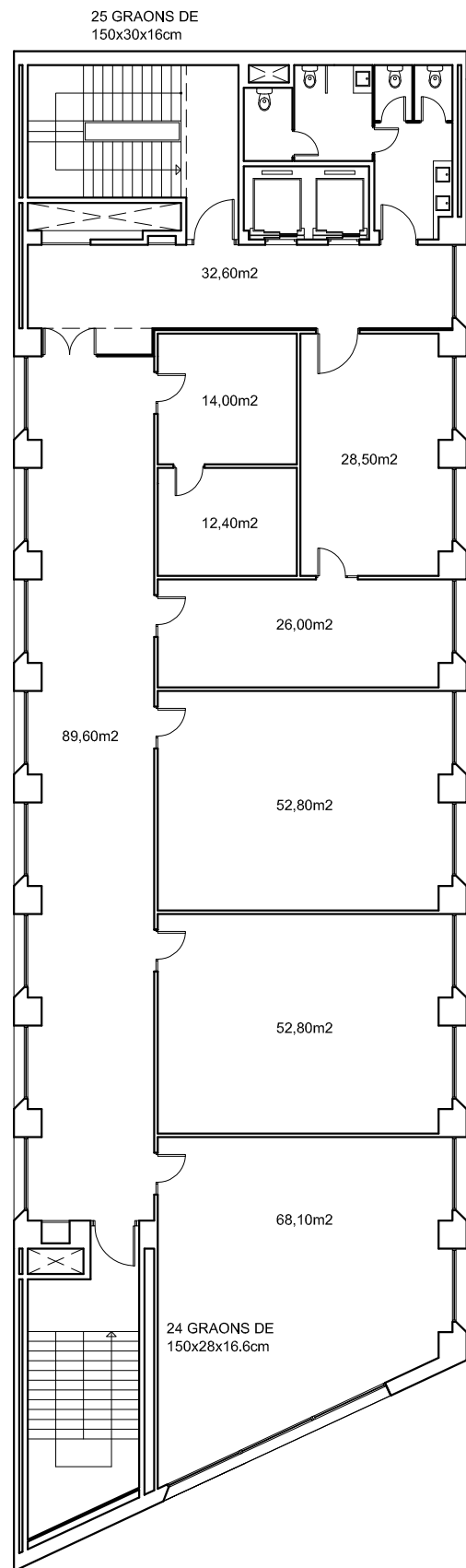
PLANTA PRIMERA  
SUP. CONSTRUÏDA TOTAL = 528,50m2



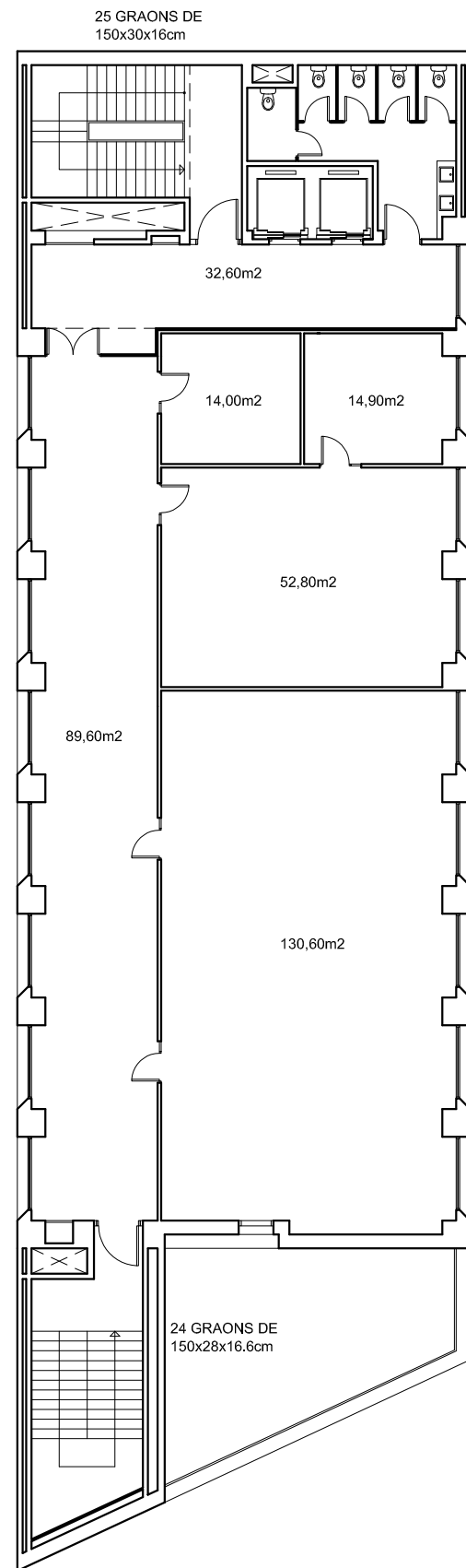
PLANTA SEGONA  
SUP. CONSTRUÏDA TOTAL = 528,50m2



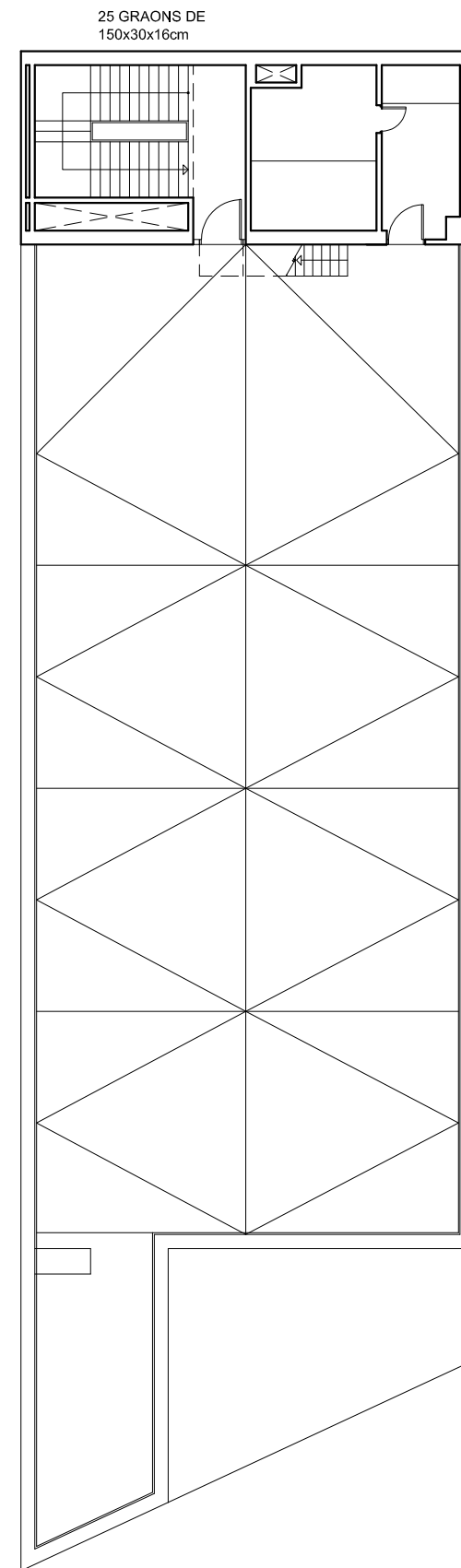
PLANTA TERCERA  
SUP. CONSTRUÏDA TOTAL = 528,50m2



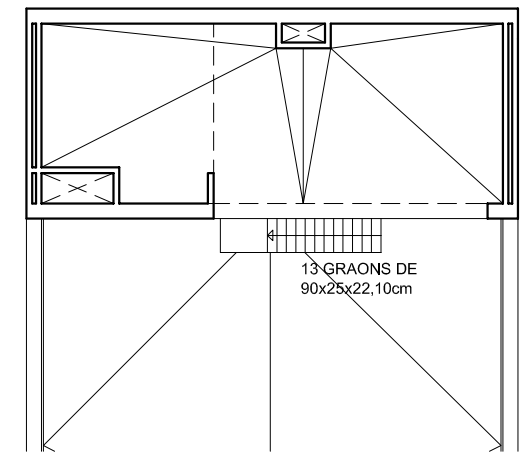
PLANTA QUARTA  
SUP. CONSTRUÏDA TOTAL = 528,50m<sup>2</sup>



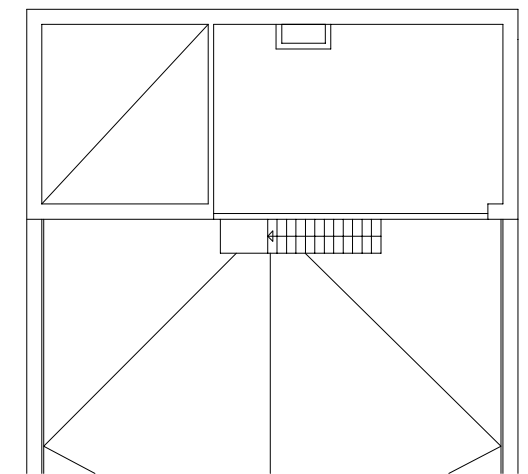
PLANTA CINQUENA  
SUP. CONSTRUÏDA TOTAL = 483,30m<sup>2</sup>



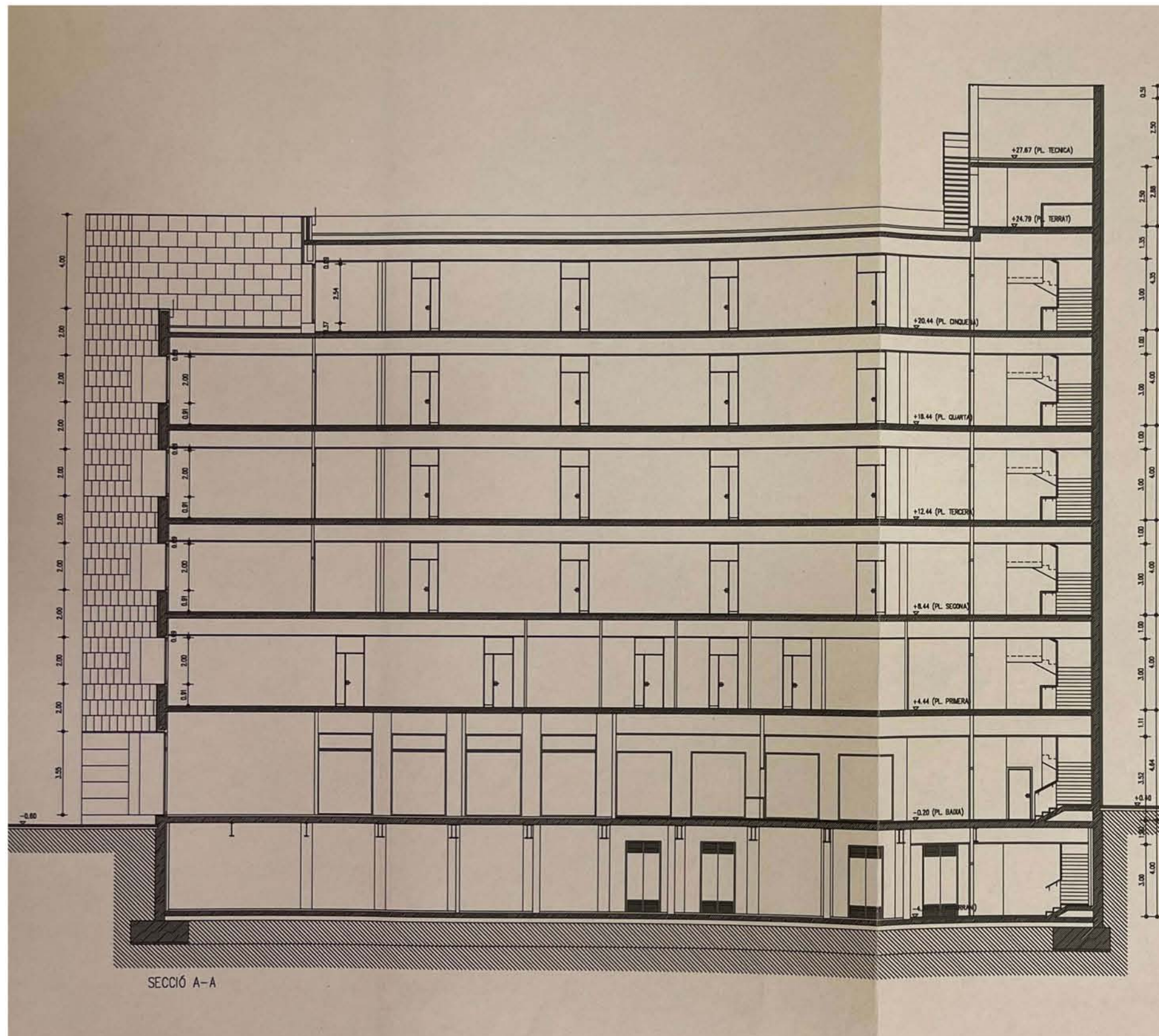
PLANTA TERRAT  
SUP. CONSTRUÏDA TOTAL = 74,10m<sup>2</sup>



PLANTA TÈCNICA  
SUP. CONSTRUÏDA TOTAL = 51,60m<sup>2</sup>



TERRAT PLANTA TÈCNICA



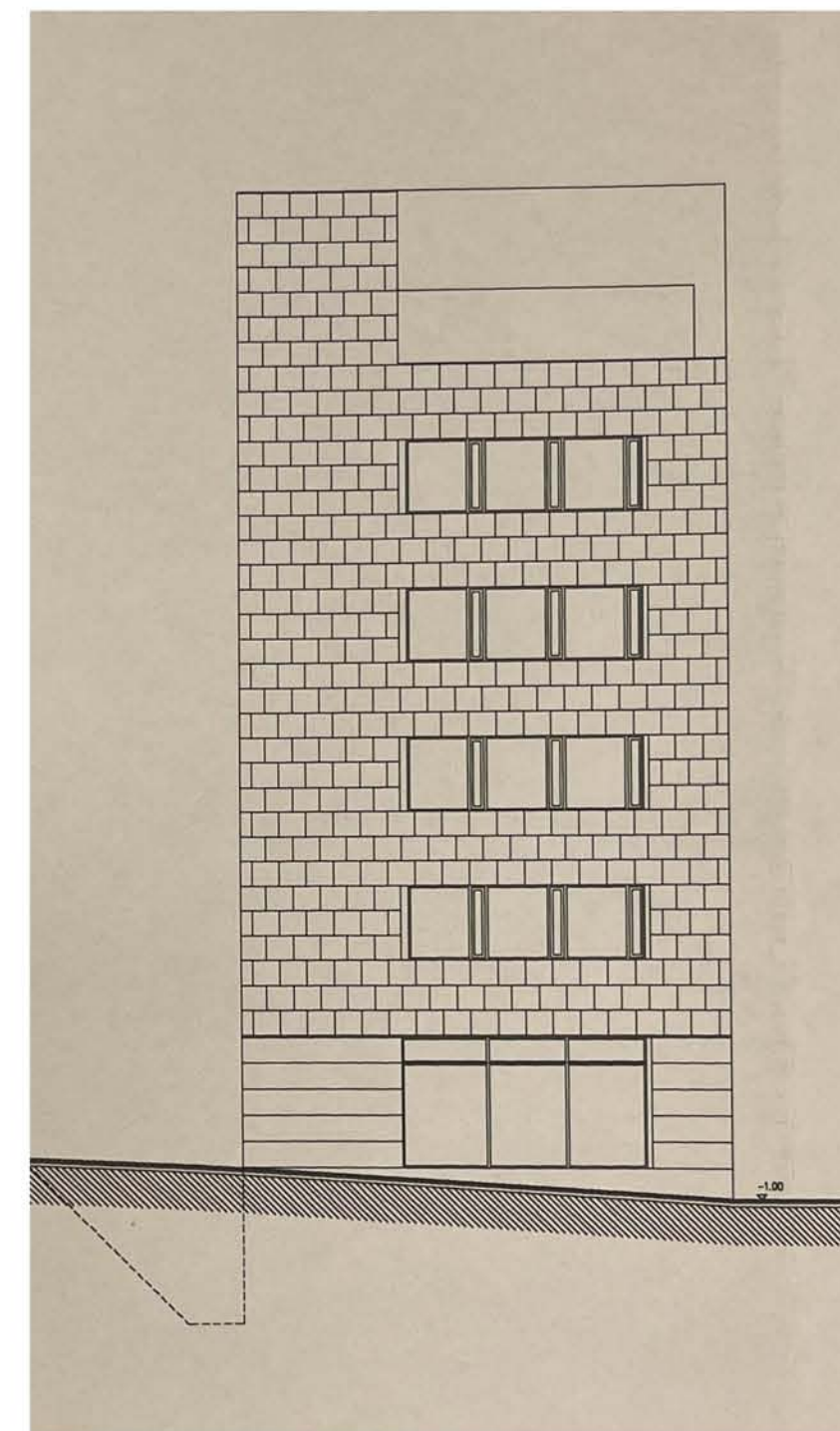
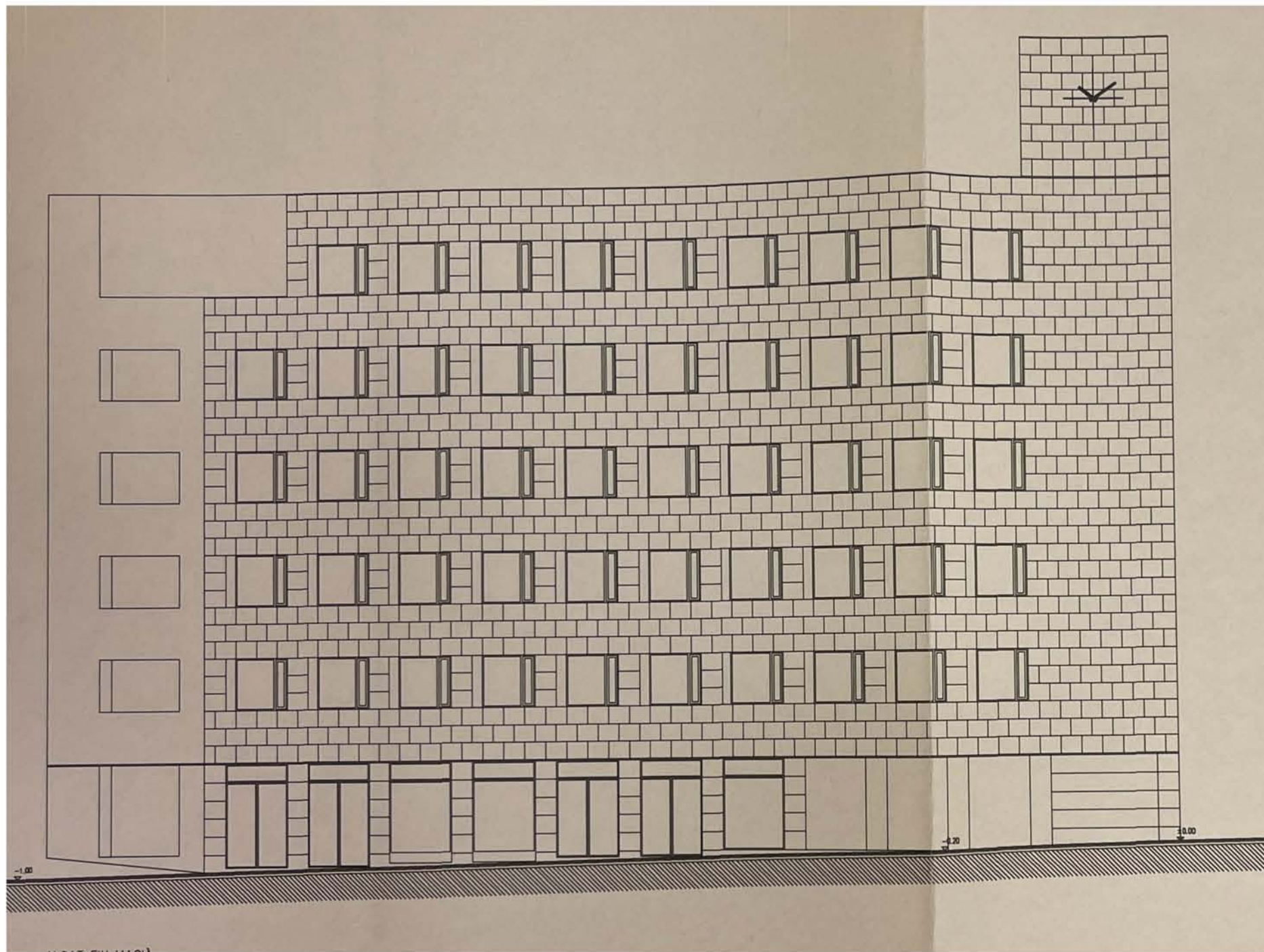
SECCIÓ A-A

SECCIÓ LONGITUDINAL



SECCIÓ B-B.

SECCIÓ TRANSVERSAL



FAÇANA AVDA. FRANCESC MACIÀ

FAÇANA AVDA. DELS PARRAIRES

#### IV. Annexes



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARÍA DE ESTADO DE HACIENDA

DIRECCIÓN GENERAL DEL CATASTRO

# CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

## REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE

**4810001DG2041A0001PJ**

## DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

LOCALIZACIÓN

**AV FRANCESC MACIA DE 35 N2-35**

**08206 SABADELL [BARCELONA]**

USO PRINCIPAL

**Oficinas**

AÑO CONSTRUCCIÓN

**2001**

COEFICIENTE DE PARTICIPACIÓN

**100,00000**

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m<sup>2</sup>)

**3.689**

## PARCELA CATASTRAL

SITUACIÓN

**AV FRANCESC MACIA DE 35 N2-35**

**SABADELL [BARCELONA]**

SUPERFICIE CONSTRUIDA (m<sup>2</sup>)

**3.689**

SUPERFICIE GRÁFICA PARCELA (m<sup>2</sup>)

**1.411**

TIPO DE FINCA

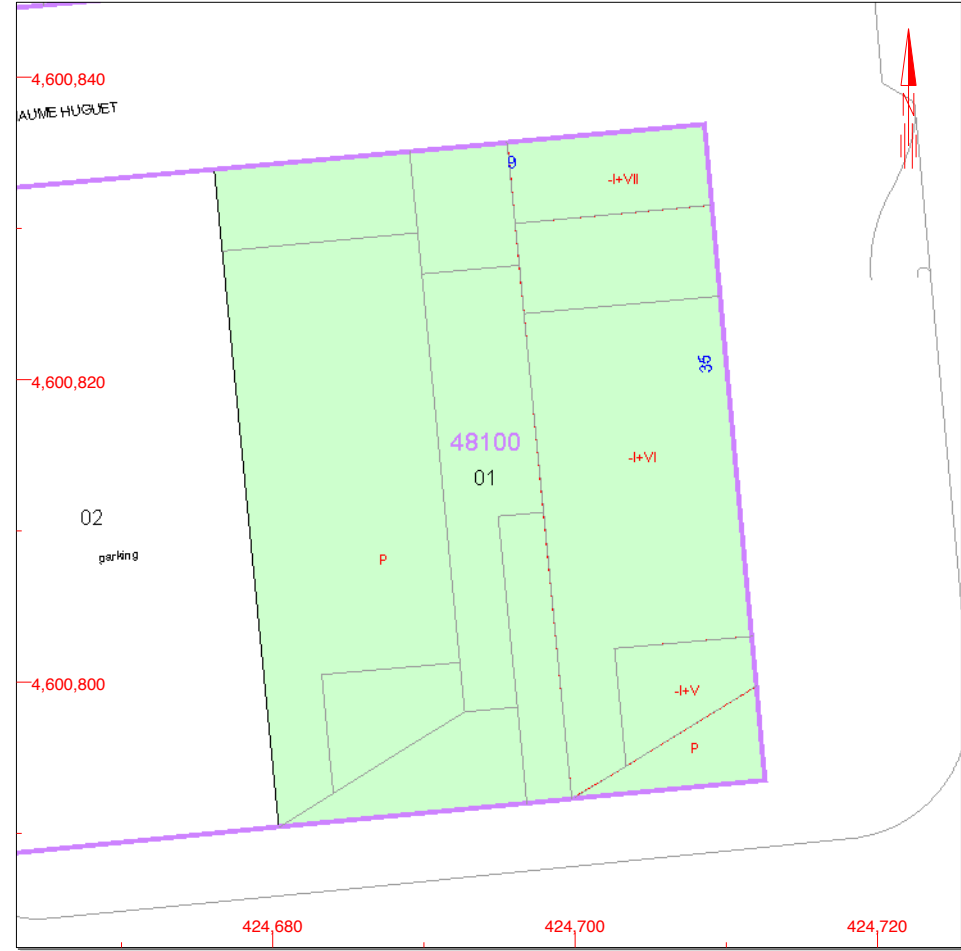
**Parcela construida sin división horizontal**

## CONSTRUCCIÓN

Destino	Escalera	Planta	Puerta	Superficie m <sup>2</sup>
OFICINA				524
OFICINA				3.095
DEPORTIVO				70

## INFORMACIÓN GRÁFICA

E: 1/500



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del 'Acceso a datos catastrales no protegidos' de la SEC.

424,720 Coordenadas U.T.M. Huso 31 ETRS89

- Límite de Manzana
- Límite de Parcela
- Límite de Construcciones
- Mobiliario y aceras
- Límite zona verde
- Hidrografía

Jueves , 20 de Septiembre de 2018

# ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA DEL PLA ESPECIAL URBANÍSTIC D'ASSIGNACIÓ D'ÚS A LA DOTACIÓ COMUNITÀRIA PRIVADA (CLAU c-9) SITUADA A L'EQUIPAMENT DE L'AVINGUDA DE FRANCESC MACIÀ, NÚM. 35, DE SABADELL

## ÍNDEX

### 1. Introducció

- 1.1.- Marc Legal
- 1.2.- Situació

Plànol EM 00. Situació  
Plànol EM 01. Emplaçament.  
Plànol EM 02. Planejament vigent

- 1.3.- Objectius de l'estudi de mobilitat
- 1.4.- Instruments de planificació de la mobilitat a la ciutat de Sabadell
- 1.5.- Mobilitat de gènere

### 2. Càlcul de la mobilitat generada pels diferents usos del sòl d'acord amb els criteris de l'annex 1 del Decret 344/2006.

- 2.1.- Els criteris relacionats en l'annex 1
- 2.2.- Superfícies construïdes de la dotació comunitària (c-9) i càlcul de número de viatges creats
- 2.3.- Impacte de la mobilitat generada sobre les diverses xarxes de transport i distribució dels desplaçaments.

- 2.3.1.- Vehicle privat
- 2.3.2.- Transport públic
- 2.3.3.- No motoritzat, desplaçaments a peu o en bicicleta

### 3. Proposta d'itineraris principals per vianants, transport col·lectiu, bicicletes i vehicles.

- 3.1.- Plànol EM 02. Itineraris principals per a vianants.
- 3.2.- Plànol EM 03. Itineraris per a transport col·lectiu.
- 3.3.- Plànol EM 04. Itineraris per a bicicletes.
- 3.4.- Plànol EM 05. Itineraris per a vehicles.

### 4. Previsió de places de càrrega i descàrrega, d'acord amb les determinacions de l'article 6 del Decret 344/2006.

### 5. Càlcul de les places d'aparcament necessàries per a turismes, motocicletes i bicicletes, d'acord amb els criteris dels annexos 2 i 3 del Decret 344/2006.

### 6.- Incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

### 7. Costos generats per la mobilitat generada.

### 8. Conclusions



## **1. Introducció.**

Aquest estudi d'avaluació de mobilitat generada es correspon al Pla Especial Urbanístic d'assignació d'ús de la dotació comunitària privada (Clau c-9), situada a l'avinguda de Francesc Macià, 35 de Sabadell.

Aquest EAMG defineix les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit de la dotació comunitària privada, segueix les pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i es redacta d'acord amb els criteris i regulacions establerts pel marc legislatiu vigent, constituït pel Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

D'acord amb l'apartat 3.1 c) de l'article 3 d'aquest Decret, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure com a document independent en el planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

El Pla Especial que motiva aquest estudi de mobilitat, té per objecte assignar l'ús dominant, complementaris i compatibles a la dotació comunitària privada d'entre els previstos pel planejament respecte l'immoble situat a l'avinguda de Francesc Macià, núm. 35, de Sabadell, fixant l'ús associatiu com a ús dominant, al tractar-se de l'ús propi que exerceix la Cambra.

L'ús associatiu es desenvoluparà com a mínim, en la meitat més un dels metres quadrats de sostre computable urbanísticament que té la finca (3.200m<sup>2</sup>st), és a dir, en un mínim de 1.601,00 m<sup>2</sup>st.

D'altra banda, el Pla Especial, també fixa com a usos compatibles a l'ús dominant, els usos admesos en el planejament per aquesta dotació comunitària privada: Educatiu, Sanitari-assistencial, Esportiu, Administratiu, Serveis urbans, Cultural i Tecnològic, aquest usos es desenvoluparan, com a màxim, en la meitat menys un dels metres quadrats de sostre que té la finca, és a dir, en un màxim de 1.599,00 m<sup>2</sup>st, sens perjudici de la reducció aplicable en funció de la implantació dels usos complementaris que, en el seu cas, es poguessin establir.

I finalment també, s'estableix com a usos complementaris els previstos en el propi planejament aplicable, és a dir, el de comercial, restauració i apartament en els termes, condicions i abast que resulten del mateix.

A tal efecte, en aquest EAMG es descriuen, l'àmbit del pla especial, el planejament vigent, les característiques físiques de la construcció, i els usos que es puguin desenvolupar i en quines condicions, d'acord amb les determinacions del Planejament.

### **1.1. Marc Legal**

El marc normatiu en matèria de mobilitat queda definit per la Llei 9/2003, de 13 de juny. Aquesta llei té per objectiu la integració de les polítiques de creixement urbà i econòmic amb les de mobilitat, així com donar prioritat al transport públic i als sistemes eficients de transport, potenciar la intermodalitat, ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població, disminuir la congestió de les zones urbanes, augmentar la seguretat viària i reduir la congestió i la contaminació.

A més de la Llei de Mobilitat, les Directrius Nacionals de Mobilitat, amb caràcter de Pla territorial sectorial (aprovades en data 3 d'octubre de 2006 mitjançant el Decret

362/2006), també contribueixen a definir el marc orientador per a l'aplicació dels objectius de la Llei de mobilitat, establint criteris i objectius temporals (es preveu la seva revisió cada 6 anys, tot i que no s'han actualitzat des de 2006), propostes operatives i indicadors de control.

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, desenvolupa, d'acord amb el contingut de la Llei de mobilitat, la regulació detallada dels Estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG).

Per la justificació del compliment de la normativa d'estudi de mobilitat generada pels usos proposats, i donada la naturalesa del Pla Especial, adoptarem les consideracions de l'article 8 del Decret 344/2006 pel que fa a les dades a considerar per avaluar l'increment de la mobilitat generada referent al planejament urbanístic, i de l'article 13 on es relaciona la documentació que ha de contenir l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada referent a les figures de planejament urbanístic derivat.

Les determinacions d'aquest EAMG seran compatibles amb els objectius que vol definir el Pla de Mobilitat Urbana (2023-2028) fent especial incidència en treballar en el canvi de model de mobilitat que ja definia el PMU vigent (2009-2016), aprovat en data 5 d'octubre de 2010, amb incidència en l'increment de la mobilitat a peu, en generà espais segurs i confortables pels vianants, i modes sostenibles (en bicicleta i transport públic), alhora que proposa la racionalització de l'ús i presència dels transport privat a motor (cotxes i motocicletes), no només per la contaminació ambiental i les seves conseqüències per la salut, sinó també per l'alta accidentalitat, l'ocupació de l'espai públic i els perjudicis sobre la ciutadania que generen.

El Decret 226/2006 de 23 de maig, i està sotmesa al Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire segons Decret 152/2007, prorrogat pel Decret 203/2009 que inclou Sabadell en la zona d'especial protecció especial de l'ambient atmosfèric

Finalment el RD 29/2021, de 21 de desembre, estableix mesures urgents en l'àmbit energètic per el foment de la mobilitat elèctrica, l'autoconsum i el desenvolupament de les energies renovables. Entre aquestes mesures preveu l'obligatorietat d'instal·lar places de recàrrega elèctrica para vehicles, en determinats establiments i en un determinat número.

## 1.2. Situació

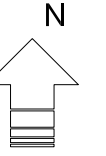
L'àmbit del Pla Especial es troba situat en el quart districte, en el barri de la Concòrdia just al llindar amb el segon districte i el barri de la Creu alta, aquest dona façana a l'avinguda Francesc Macià, un eix d'activitat econòmica important dins de la ciutat.

Aquest vial, és un eix viari bàsic que concentra gran part de la mobilitat generada de la zona dins de la xarxa d'itineraris del vehicle privat. El carrer perpendicular, avinguda dels Paraires, on també dona front l'àmbit, també constitueix eix viari bàsic que distribueix el transit cap a l'interior del barri i resta de la ciutat, en aquesta s'observen amplies zones d'aparcament en superfície.

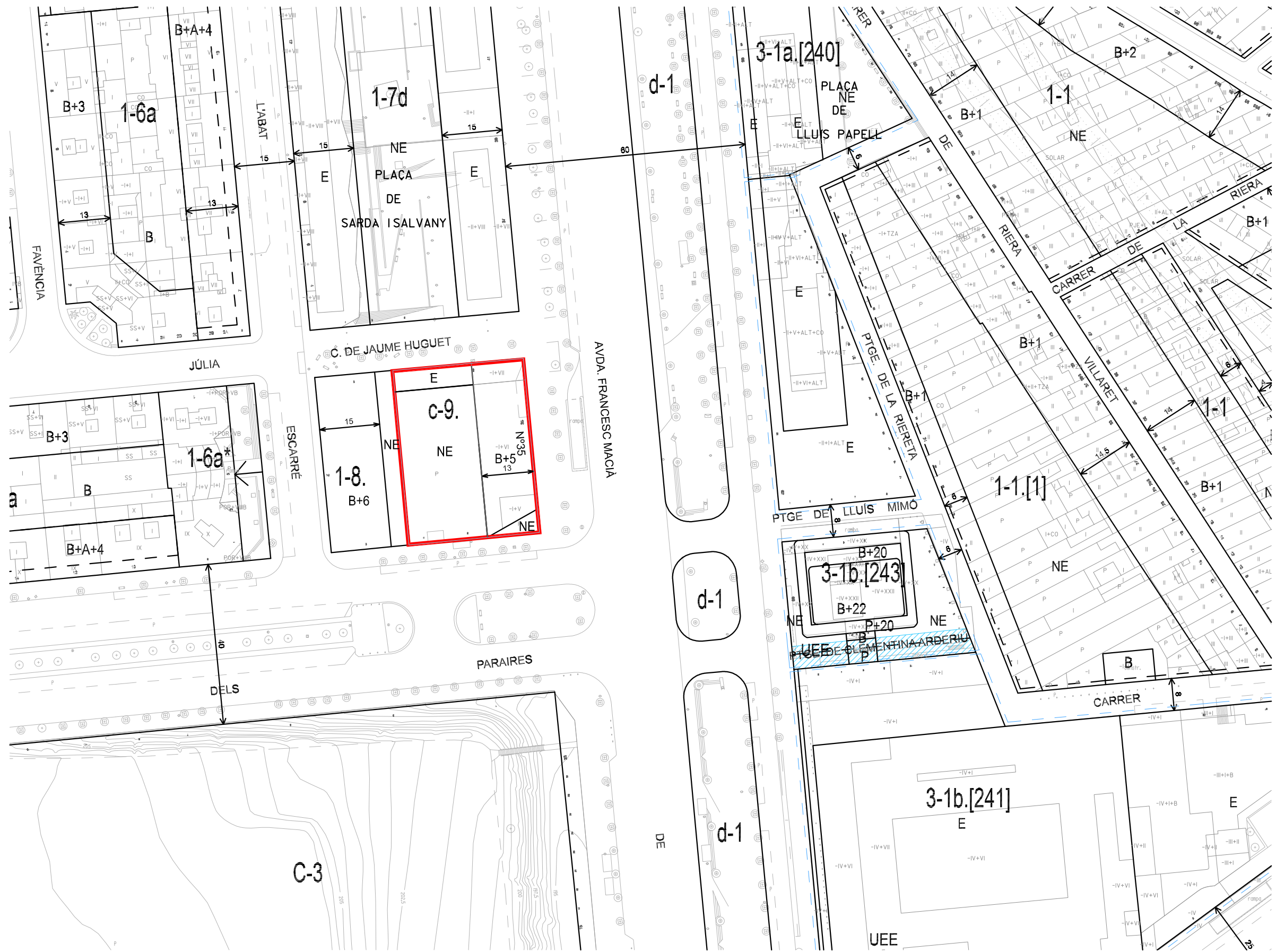
En els dos vials existeixen reserves d'aparcament de càrrega i descàrrega que ordena la distribució urbana de mercaderies en la seva etapa final que es produeix en la zona on s'inclou l'àmbit objecte d'aquest EAMG.

La dotació comunitària privada es troba en una zona ben comunicada, porta d'entrada a la ciutat.

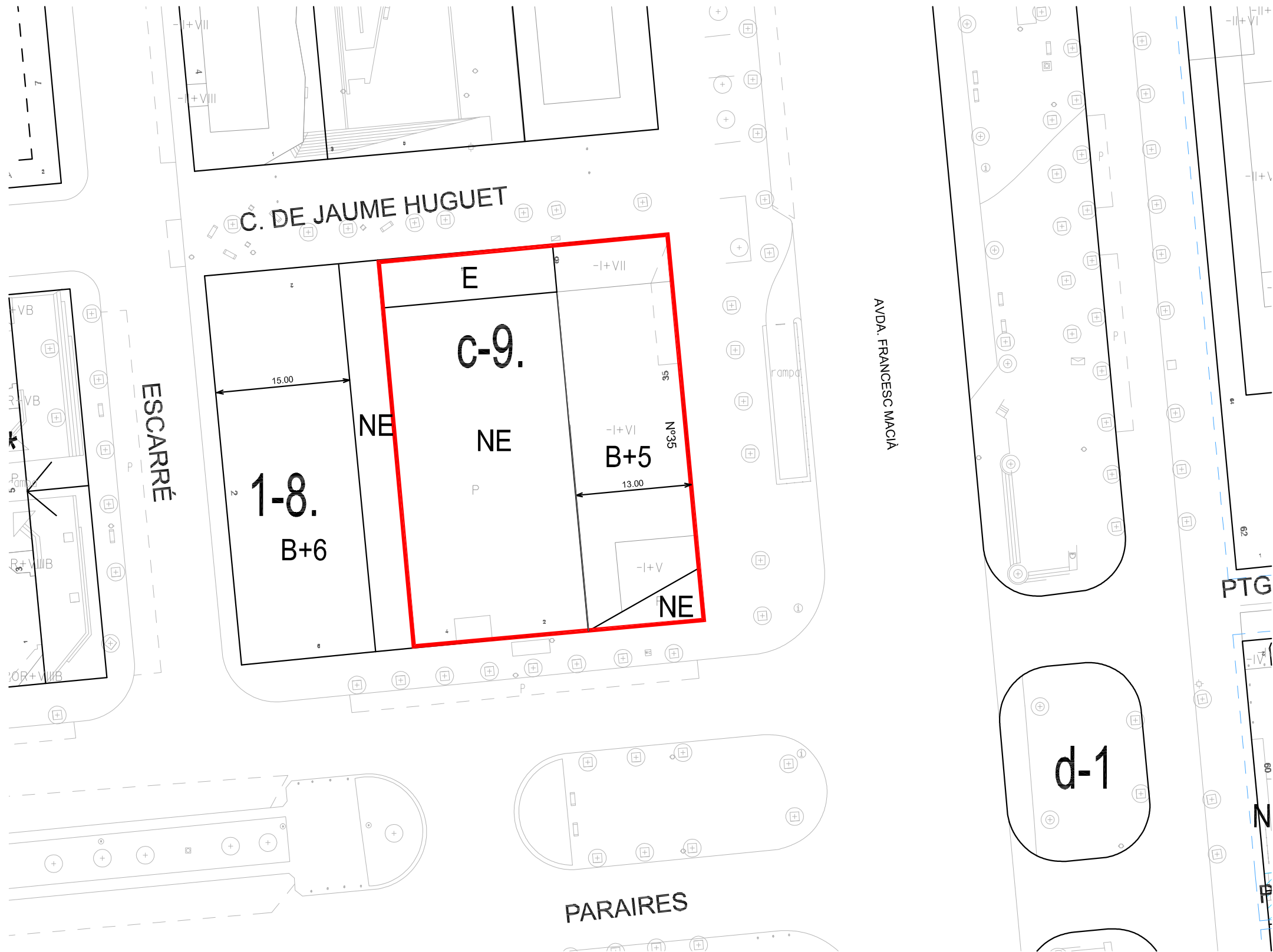
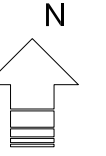
L'edifici de la dotació comunitària privada es desenvolupa en planta soterrani, planta baixa, cinc plantes pis, planta terrat i planta tècnica, destinat principalment al funcionament de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Serveis de Sabadell, mitjançant la prestació dels serveis que desenvolupa aquesta entitat, és per això que l'abast de la incidència generada per l'assignació d'ús, en allò relatiu a la mobilitat, és considera molt limitada en el conjunt de la població de Sabadell i en l'àmbit de la dotació.



SITUACIÓ



EMPLAÇAMENT



PLANEJAMENT VIGENT - QUALIFICACIÓ URBANÍSTICA

### 1.3. Objectius de l'estudi de mobilitat

Aquest estudi de mobilitat generada planteja l'assoliment dels objectius següents:

Calcular la mobilitat generada per l'assignació de l'ús dominant, compatibles i complementaris.

Analitzar la mobilitat de l'àmbit de proximitat de la dotació comunitària privada.

Comprovar el dimensionament i els nivells de servei dels espais de les xarxes d'accés a la zona per a vehicle privat, transport públic, vianants, xarxa de bicicleta, així com les zones d'aparcament necessàries.

Plantejar si s'escau, actuacions sobre cadascun dels elements que incideixen sobre la mobilitat (vianants, bicicletes, transport públic col·lectiu, vehicle privat, aparcament i distribució de mercaderies (DUM), que són objecte d'aplicació als Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

### 1.4. Instruments de planificació de la mobilitat a la ciutat de Sabadell

El darrer Pla de mobilitat urbana de la ciutat de Sabadell, El Pla de mobilitat de Sabadell 2009-2016, es va aprovar en data 5 d'octubre de 2010.

En l'actualitat es troba en procés de redacció el nou Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS 2023- 2028) que definirà les línies d'actuació que governaran la mobilitat urbana de Sabadell els propers anys, aquest permet repensar el pla existent i els eixos principals d'actuació per millorar la mobilitat del futur de la ciutat.

Els objectius d'aquest nou pla són els següents: millorar la seguretat viària, afavorir les condicions per a la mobilitat a peu, potenciar l'ús de la bicicleta, promoure el transport col·lectiu, fomentar l'ús racional del vehicle privat, optimitzar l'oferta d'aparcament, garantir una distribució de mercaderia àgil i ordenada, controlar i disminuir els nivells de contaminació atmosfèrica i acústica, i finalment sensibilitzar i conscienciar la ciutadania.

### 1.5.- Mobilitat de gènere

Per elaborar el present EAMG s'han utilitzat indicadors de gènere quantitius i qualitius, que han permès incorporar a l'estudi, la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.

El col·lectiu femení es troba en una posició més fràgil davant aquest model hegemònic basat en el cotxe, principalment per la tinença de carnet de conduir, només al voltant del 38% dels carnets de conduir vigents es troben en possessió de les dones.

Els mitjans més utilitzats pels col·lectius més desprotegits o segregats del model de mobilitat (dones, gent gran, menors, etc.) és l'ús de d'autobusos i dels desplaçaments a peu.

Es tracte d'un fenomen explicat en part, probablement, per les conseqüències de la crisi econòmica i, també per un major desinterès de les dones, sobretot de les més joves, per tenir un vehicle propi, impulsada també per els nous fenòmens de mobilitat. La incorporació a la planificació de gènere i la perspectiva de les dones, i tots els indicadors i dades de gènere permeten garantir, l'adequació de la planificació de les polítiques de mobilitat, a la diversitat d'activitats i la necessitat d'organització de la vida quotidiana.

## 2. Càlcul de la mobilitat generada pels diferents usos del sòl d'acord amb els criteris de l'annex 1 del Decret 344/2006.

L'impacte sobre el trànsit actual de l'assignació d'ús de la dotació comunitària privada (clau c-9) situada a l'immoble existent es basa en la relació d'aquests i la superfície de sostre on es realitzaran.

### 2.1.- Els criteris relacionats en l'annex 1 són els següents:

#### *Viatges generats*

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

#### *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

S'adopta l'ús **OFICINES** de l'annex 1 com el més proper al d'ús associatiu, ús dominant i propi que exerceix la Cambra en la finca on s'emplaça, també com el més proper als usos compatibles a l'ús dominant, (Educatiu, Sanitari-assistencial, Esportiu, Administratiu, Serveis urbans, Cultural i Tecnològic), com es defineix en el Pla Especial Urbanístic d'assignació d'ús de la dotació comunitària privada (Clau c-9), situada a l'avinguda de Francesc Macià, núm. 35, de Sabadell.

Finalment, s'adopta l'ús **COMERCIAL** de l'annex 1 com el més proper als usos complementaris previstos en el propi planejament aplicable, és a dir, els de comercial, restauració i apartament en els termes, condicions i abast que resulten del mateix.

Aquests usos queden limitats a un màxim total del 10% del sostre de l'ús al qual complementa, a part l'ús comercial queda limitat a un 5% del sostre de l'ús al qual complementa i l'ús de restauració limitat a un 10% del sostre de l'ús al qual complementa.

### 2.2.- Superfícies construïdes de la dotació comunitària (c-9) i càlcul de número de viatges creats

Es consideren les següents superfícies construïdes (extretes de la documentació del PEU d'assignació d'ús de la dotació comunitària privada (clau c-9))

L'edifici té una superfície construïda total de 3.889,89m<sup>2</sup>st, dels quals 3.200m<sup>2</sup>st són computables i els 638,39m<sup>2</sup>st ubicats en la planta soterrani i els 51,60m<sup>2</sup>st ubicats en la planta tècnica no són computables.

En concret, l'edifici es desenvolupa segons segueix:



- Planta soterrani, amb una superfície construïda total de 638,39m<sup>2</sup> i distribuïda en escala d'accés, local, dos trasters, passos i recintes d'instal·lacions.
- Planta baixa, amb una superfície construïda de 528,50 m<sup>2</sup> i distribuïda en dues escales d'accés, porxo, locals comercials i recinte d'instal·lacions.
- Planta primera, amb una superfície construïda de 528,50 m<sup>2</sup> i distribuïda en dues escales d'accés, sales, serveis sanitaris i passos.
- Planta segona, amb una superfície construïda de 528,50 m<sup>2</sup> i distribuïda en dues escales d'accés, sales, serveis sanitaris i passos.
- Planta tercera, amb una superfície construïda de 528,50 m<sup>2</sup> i distribuïda en dues escales d'accés, sales, serveis sanitaris i passos.
- Planta quarta, amb una superfície construïda de 528,50 m<sup>2</sup> i distribuïda en dues escales d'accés, sales, serveis sanitaris i passos.
- Planta cinquena, amb una superfície construïda de 483,30 m<sup>2</sup> i distribuïda en dues escales d'accés, sales, serveis sanitaris, passos i terrat.
- Planta terrat, amb una superfície construïda de 74,10 m<sup>2</sup> i distribuïda en una escala d'accés, recinte de maquinària i terrat.
- Planta tècnica, amb una superfície construïda de 51,60 m<sup>2</sup> i distribuïda per un recinte d'instal·lacions.

D'acord amb aquestes superfícies i usos, es calculen el viatges generats/dia del sector.

En aquest sentit, es fixa l'ús OFICINA com a ús referència per a la superfície construïda de 2.880,00m<sup>2</sup>. (3.200,00 - 320,00 = 2.880,00)

2.880,00 x 15 viatges / 100m<sup>2</sup> = **432,00 viatges**

(Aquest ús referència inclou l'ús dominant, associatiu i els usos compatibles)

També, es fixa l'ús COMERCIAL com a ús referència per a la superfície construïda de 320,00m<sup>2</sup>. (3.200 x 0.10 = 320,00)

320,00 x 50 viatges / 100m<sup>2</sup> = **160,00 viatges**

(Aquest ús referència inclou els usos complementaris, comerç, restauració i aparcament amb les limitacions establertes en el planejament)

**El número total de viatges generats serà de 592,00 viatges/dia, assumibles en el context urbà en el qual s'ubiquen**

### 2.3.- Impacte de la mobilitat generada sobre les diverses xarxes de transport i distribució dels desplaçaments.

La mobilitat generada associada al PEU s'ha estimat en 592 viatges/dia

Segons les dades que figuren en la memòria del PMUS, (2023-2028), en l'apartat d'anàlisi del desplaçaments per mitjans de transport el repartiment modal pels residents l'any 2020 és la següent:

Els desplaçaments en transport privat, cotxe, moto, suposen un 42,60%

Els desplaçaments en transport públic, autobús, tren, taxi, suposen un 15,20%

Els desplaçaments en transport no motoritzat, a peu, bicicleta, patinet, suposen un 42,20%.

Pels no residents és el següent:

Els desplaçaments en transport privat, cotxe, moto, suposen un 37,10%

Els desplaçaments en transport públic, autobús, tren, taxi, suposen un 29,20%

Els desplaçaments en transport no motoritzat, a peu, bicicleta, patinet, suposen un 33,70%.

Es proposa per tal de complir amb els objectius marcats al PdM i a la Declaració d'Emergència Climàtica, una alternativa C (objectiu) que proposa un canvi modal per tal d'arribar a la distribució desitjada (actuacions contundents sobre els mitjans no motoritzats i vehicle privat). En primer lloc, estima un creixement dels viatges no motoritzats (8% respecte a la distribució modal actual), donat que la tendència és positiva, especialment en els viatges de connexió. D'altra banda, estableix com a objectiu una reducció en l'ús del vehicle privat del 11,7%, en favor dels modes no motoritzats especialment.

Per tant es fa servir el repartiment modal objectiu per l'any 2028 que es considera que serà el següent:

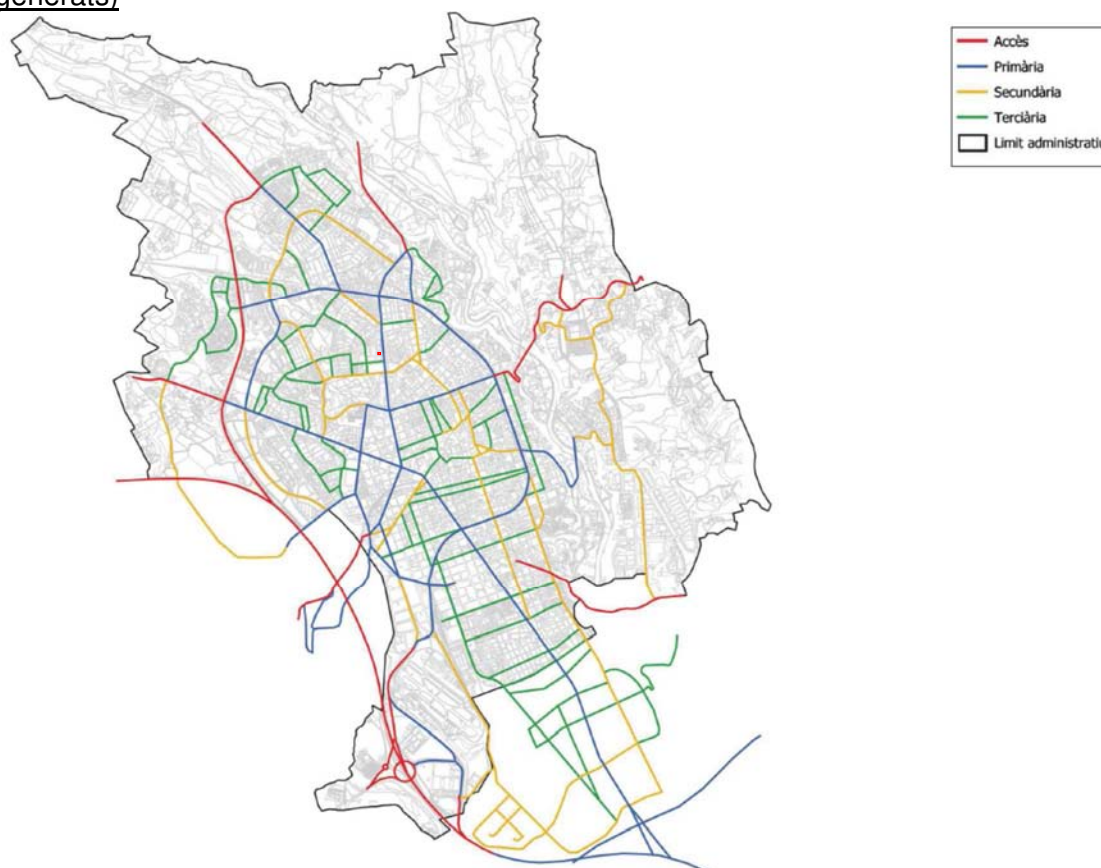
Els desplaçaments en transport privat, cotxe, moto, suposen un 27,60%

Els desplaçaments en transport públic, autobús, tren, taxi, suposen un 22,20%

Els desplaçaments en transport no motoritzat, a peu, bicicleta, patinet, suposen un 50,20%.

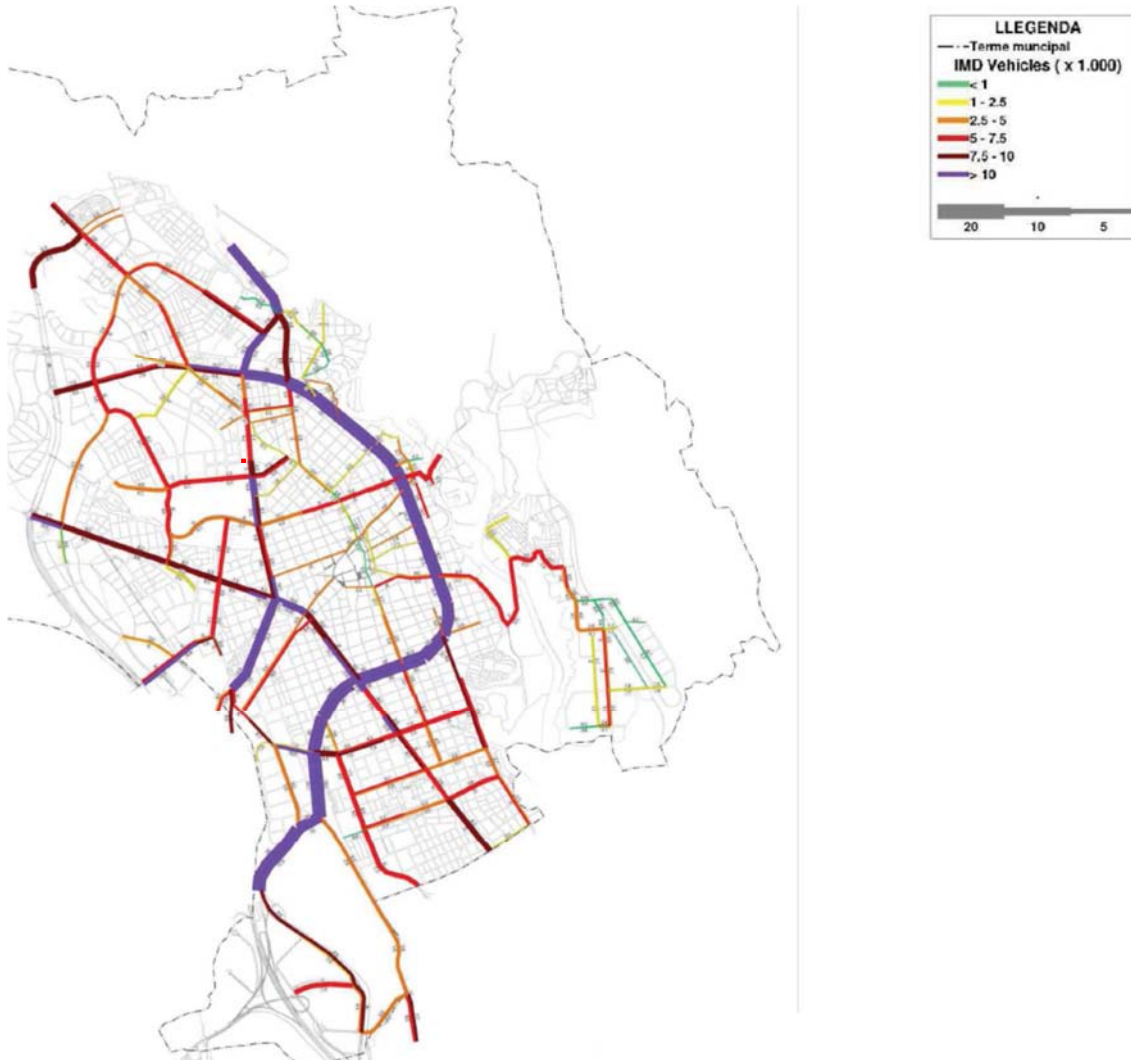
Per a la consecució d'aquest escenari és fonamental desincentivar els desplaçaments en vehicle privat.

### 2.3.1.- Vehicle privat - 163 viatges/dia en vehicle privat, (un 27,60% del total dels viatges generats)



Esquema de la jerarquia viària de Sabadell segons el PMUSS.

Existeix una xarxa viària per aquells que utilitzen el vehicle privat que permet una accessibilitat fàcil i ràpida pels eixos principals, per tant l'increment del trànsit provocat pel viatges generats serà absorbit per l'avinguda Francesc Macià, eix viari principal de la xarxa bàsica de la ciutat, on dona front la dotació comunitària privada i es considera que pràcticament no tindrà incidència en la trama urbana adjacent, avinguda dels Paraires o carrer de l'Abad Escarré.



Esquema de la intensitat mitjana diària de vehicles a Sabadell segons el PMUS.

La IMD de vehicles (x1000) en el tram de l'avinguda Francesc Macià entre l'avinguda dels Paraires i el carrer Francesc Layret, es de 6.1 d'entrada i 6.2 de sortida, mentre que el tram de l'avinguda Francesc Macià, entre plaça Catalunya i l'avinguda Lluís Companys, és de 10.1 - 9.3 d'entrada i 10.5 - 10.4 de sortida.

Es considera que l'increment de 163 viatges generats en vehicle privat serà fàcilment absorbit per la xarxa viària existent i no serà necessària cap altre actuació.

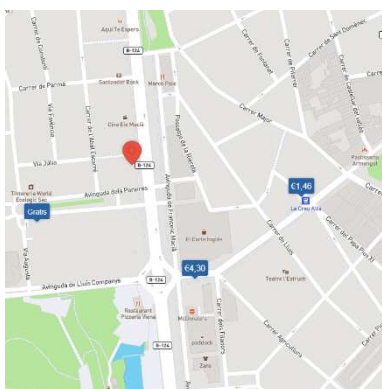
La dotació comunitària privada disposa d'una zona d'aparcament pròpia, tant per a cotxes, motos i bicicletes, i a més, a la zona existeix aparcament en superfície, part en zona blava i part lliure, i un gran aparcament públic en la zona comercial que té a l'altre banda del carrer.

Aparcament per a turismes de la Cambra de Comerç de Sabadell, de 38 places per a turismes, 4 d'elles reservades per a vehicles elèctrics i 12 per a bicicletes.

En compliment del RD 29/2021 pel que s'adopten mesures urgents en l'àmbit energètic per el foment de la mobilitat elèctrica, l'autoconsum i el desplegament de les energies renovables, que obliga a la instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics abans del gener de 2023, com a mínim un punt de recàrrega per cada 40 places d'aparcament en aparcaments de fins a 1.000 places. L'aparcament té un punt de recàrrega que serveix a 4 places.

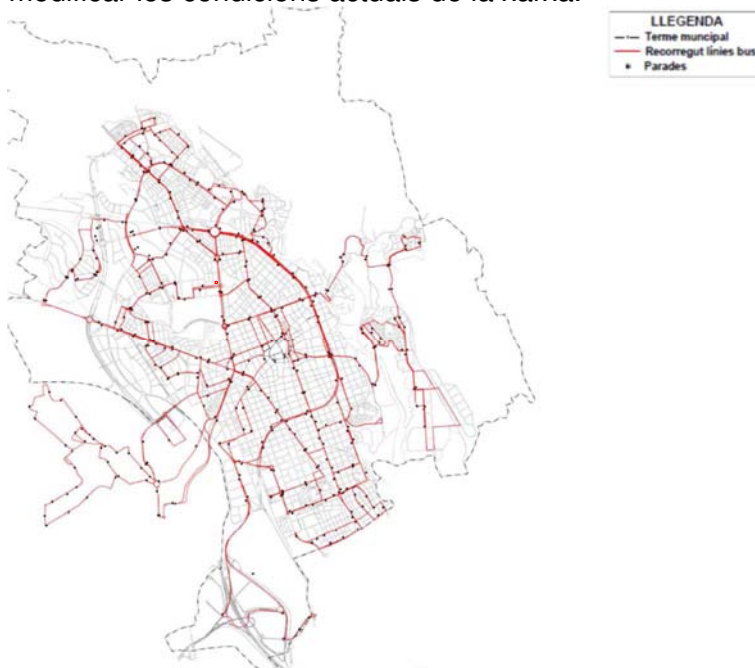
L'aparcament per a Turismes El Corte Inglés a 200m, a 5 minuts caminant i de 400 places.

No es considera en aquest estudi la gran zona d'aparcament lliure, de 510 places anomenat Via augusta, del solar del costat de l'àmbit per la seva condició de provisional.



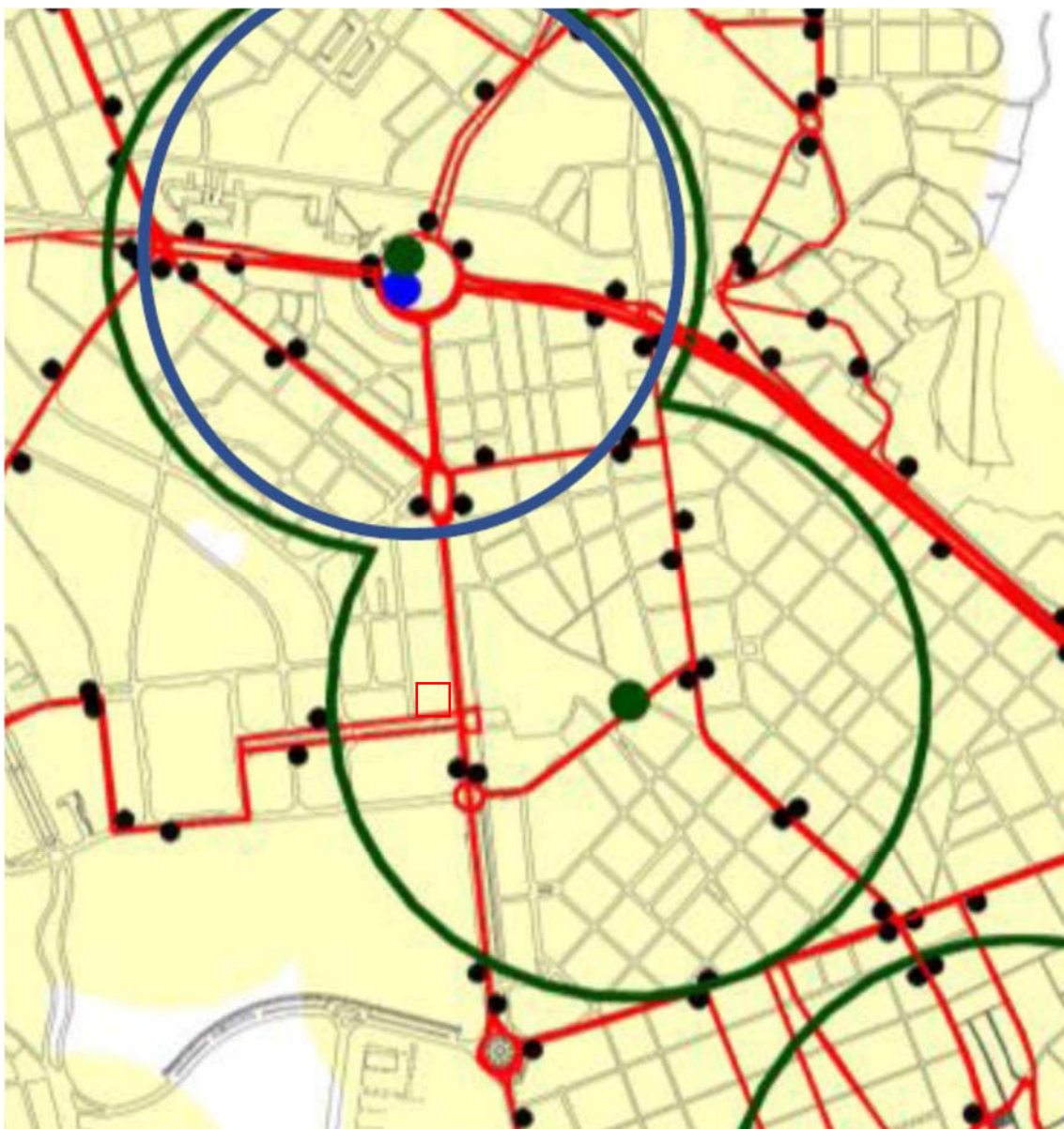
### 2.3.2.- Transport públic - 131 viatges/dia en transport públic (un 22,20% del total dels viatges generats).

L'àmbit té una oferta de transport públic suficient per a cobrir els desplaçaments quotidians que es produeixen. L'àmbit disposa de 7 línies d'autobús urbans que passen per davant i connecten la zona amb la resta de la ciutat, i dos d'autobús interurbans. Es pot considerar que la xarxa de recorreguts d'autobús existent no es troba saturada, de manera que podrà absorbir la demanda en relació als usos de l'equipament sense modificar les condicions actuals de la xarxa.



Línies de transport públic, Bus urbà a Sabadell, segons el PMUS.

També disposa de l'estació de FGC a menys de 400m i d'una parada de Taxis a 70m, davant de l'hotel.



Cobertura del transport públic a l'àmbit segons el PMUS.

Totes aquestes distàncies es poden caminar en uns 5 minuts i per tant es considera que l'àmbit té una excel·lent connectivitat.

2.3.3.- No motoritzat, desplaçaments a peu o en bicicleta - 298 viatges/dia a peu o amb bicicleta, (un 50,20% del total dels viatges generats).

L'àmbit disposa d'un carril bici que passa per davant de l'equipament i connectat amb la resta de la ciutat.

Cal destacar que l'avinguda Francesc Macià i l'avinguda dels Paraires són importants eixos viaris i comercials del municipi i que disposen de voreres amples.

Aquest viatges generats no representa cap problema per la mobilitat de la zona, si no tot el contrari, ja que un dels objectius és prioritzar aquest tipus de desplaçaments en front del vehicle privat.

Amb les condicions actuals, no es considera necessari proposar cap intervenció en la xarxa actual per donar compliment a l'objectiu del PMU de Sabadell, en el que es pretén incrementar la quota d'utilització del transport públic de passatgers i dels desplaçaments no motoritzats (a peu o en bicicleta).

Els recorreguts principals estan ben il·luminats i amb molt aflluència de vianants pràcticament totes les hores del dia, no es considera necessari implementar cap mesura per assegurar l'ús amb seguretat dels col·lectius més desprotegits.

Per tant, amb l'àmbit i la tipologia de vies urbanes que l'envolten amb itineraris de vianants i bicicletes, a part de potenciar aquests mitjans vers el cotxe, l'objectiu de facilitar la mobilitat a les dones, sobretot a petita escala, està assegurada.

### **3. Proposta d'itineraris principals per vianants, bicicletes i vehicles.**

#### **3.1.- Plànol EM03. Itineraris principals per a vianants.**

Es representa en el plànol els itineraris principals que connecten l'àmbit.

L'equipament dona front a dues de les grans vies de circulació de Sabadell, l'avinguda Francesc Macià i a l'avinguda dels Paraires, però la problemàtica que això podria representar traspasar-les queda ben resolta en els nombrosos passos per vianants controlats per les senyals semafòriques.

L'avinguda Francesc Macià té una amplada de vorera davant de l'equipament de 14.30m i una amplada en la resta de 12,00m i a l'avinguda dels Paraires amb una amplada de voreres de 4,50m. El carrer de l'Abat Escarré té una vorera de 2.00m i el carrer de Jaume Huguet és per a vianants directament. Això també dona compliment a l'Ordre VIV/561/2010 del 1 de febrer, per el que es desenvolupa el document de condicions tècniques bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i utilització dels espais públics, superant els pas ampla de 1,80m que garanteix el gir, encreuament i canvi de direcció de persones independentment del seu mode de desplaçament.

Per tot això, es considera suficient i que no generarà cap conflicte a nivell de servei la capacitat de les voreres de l'àmbit d'influència de l'equipament per assumir el volum de trànsit de vianants generat en hora punta.



Voreres i passos de vianants d'accés a l'equipament.



Voreres i passos de vianants de l'equipament en la part posterior



Xarxa de circulació per a vianants proposada per l'Ajuntament.

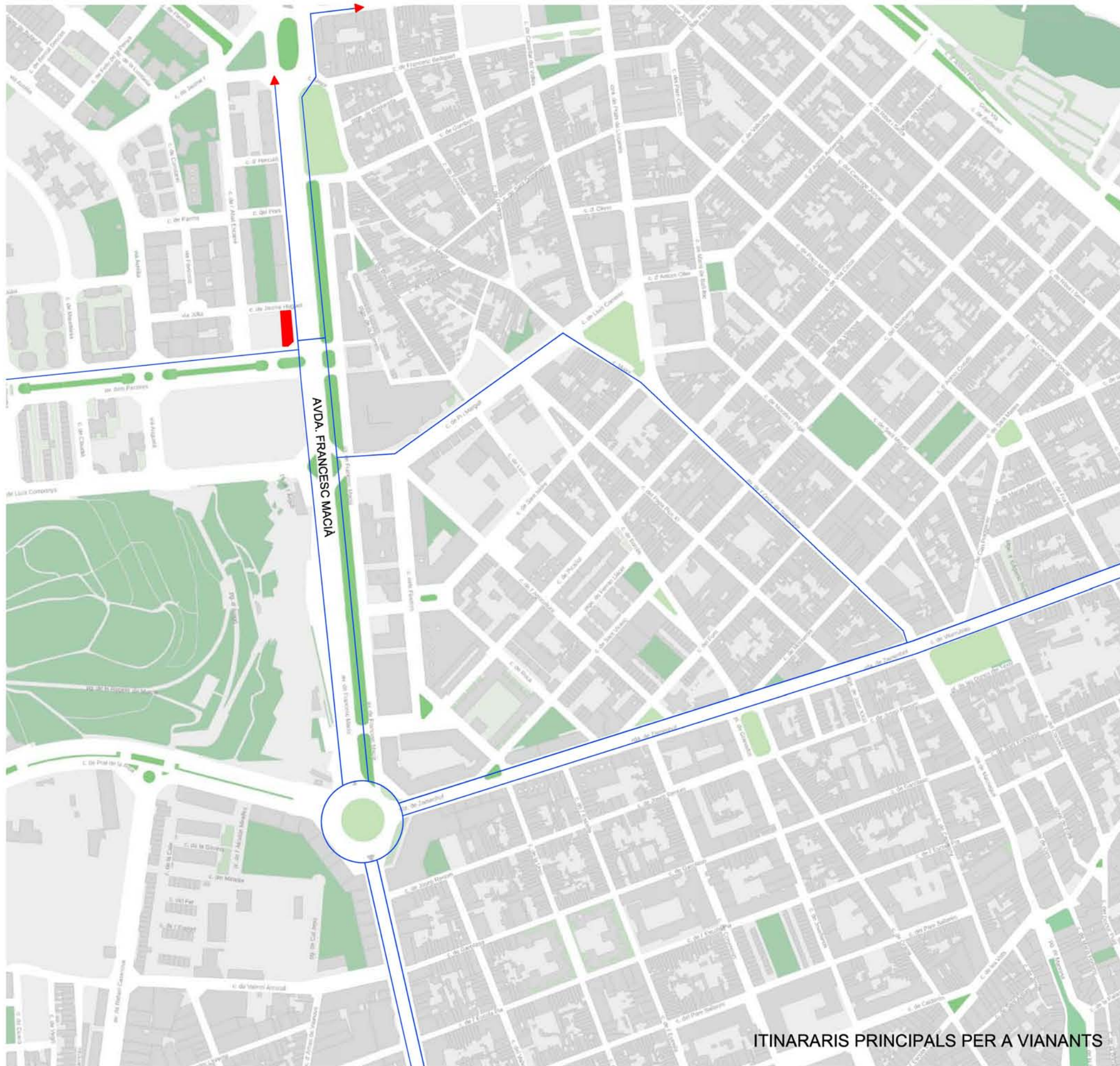
Tot i així els itineraris per a vianants són innumerables, en sentit nord-sud per la mateixa avinguda Francesc Macià i en sentit est-oest per el carrer Pi i Margall, en direcció al centre històric de la ciutat i Avinguda Paraires.



Intensitat mitjana de vianants a l'àmbit segons el PMUS.

D'acord amb la regulació vigent s'han de tenir en compte indicadors de gènere sobre la mobilitat de les dones tenint en compte que aquestes es desplacen majoritàriament a peu o amb transport públic mentre que els homes ho fan en transport privat. Es considera que els recorreguts generats són accessibles i segurs per les seves condicions actuals i no caldrà implementar mesures correctores en aquest sentit.





ITINARARIS PRINCIPALS PER A VIANANTS

### 3.2.- Plànol EM04. Itineraris per a transport col·lectiu.

La Ciutat de Sabadell en aquesta zona, compta amb nombroses línies d'autobús urbanes, varies línies d'autobús interurbanes, a més, de connexió amb els FGC, gràcies a una estació. També disposa d'una parada de taxis a 70m.



Parada de l'autobús urbà al costat de l'equipament i circulació de les línies en l'àmbit

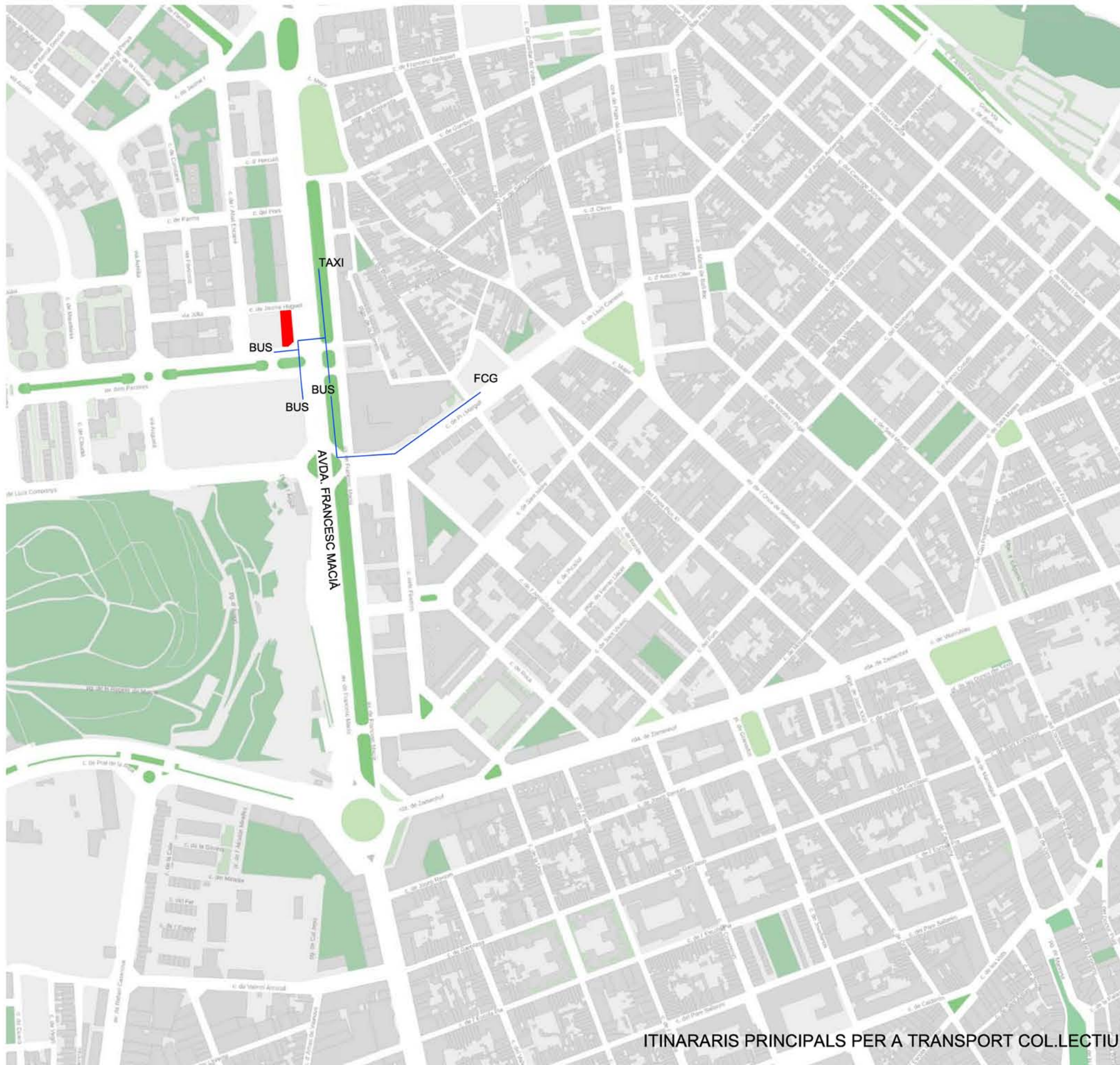


Parades d'autobusos interurbans



Parada FCG a menys de 400m de l'àmbit

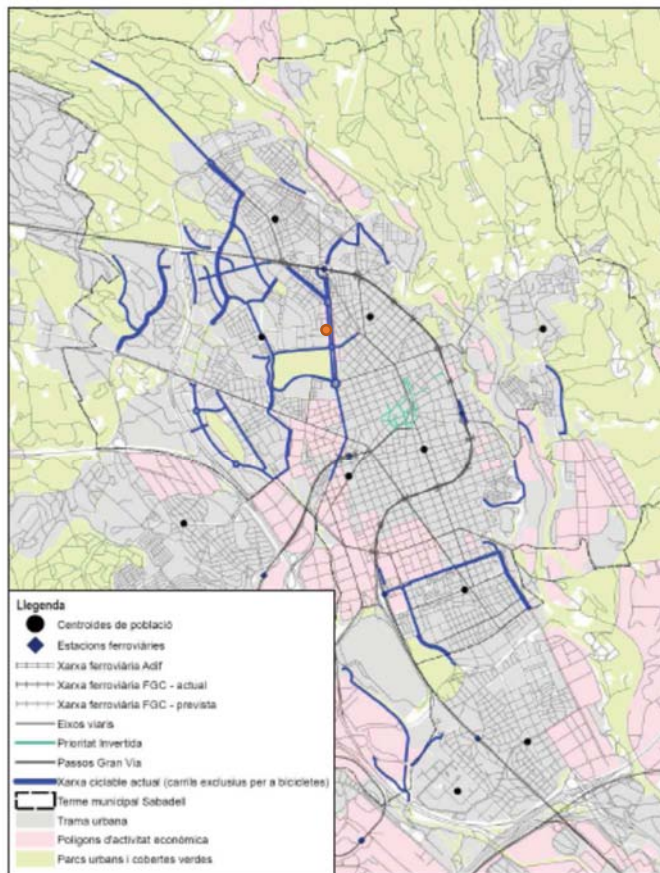
No es considera necessari cap modificació en la xarxa de transport públic de Sabadell ja que el volum de viatges generats pel sector es poden absorbir per l'oferta existent d'aquesta en les hores de màxima càrrega (hora punta).



ITINARARIS PRINCIPALS PER A TRANSPORT COL·LECTIU

### 3.3.- Plànol EM05. Itineraris per a bicicletes.

La xarxa de carrils bici actual a la ciutat es materialitza en 39 kilòmetres exclusius per a bicicletes i VMP, que s'organitzen en 8 eixos ciclables més una xarxa complementària.



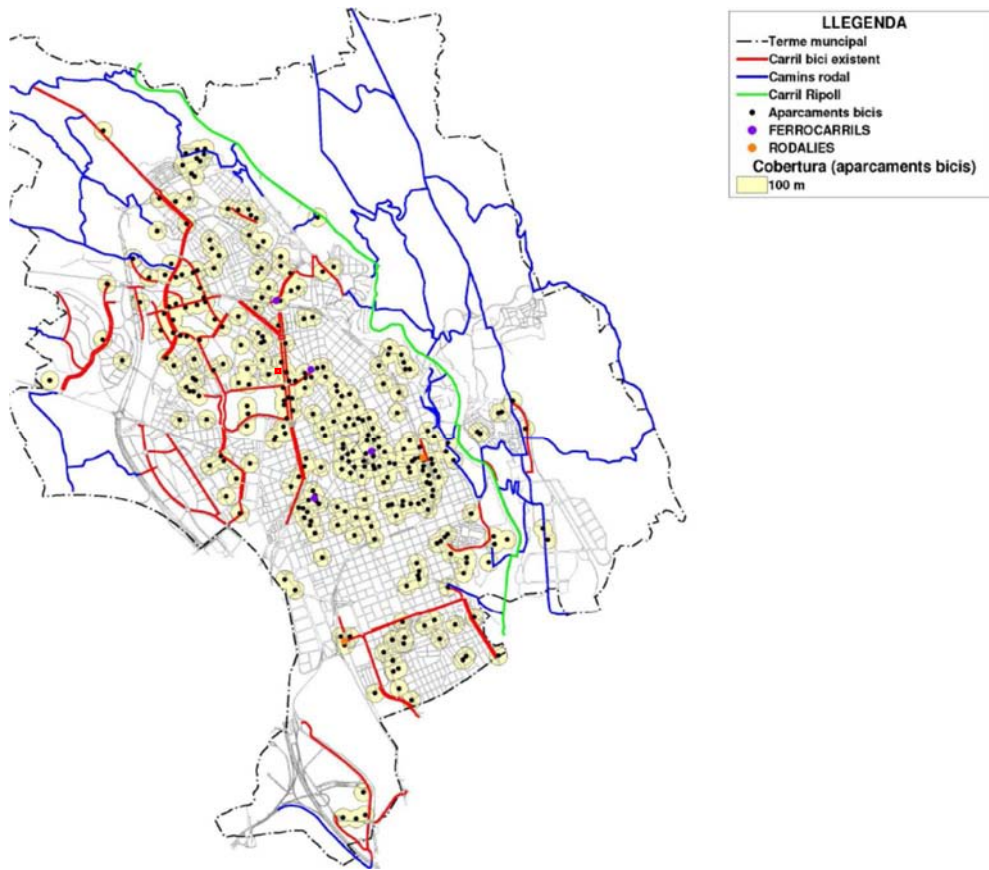
Xarxa ciclable actual. Font: estudi previ Pla Director de la Bicicleta

Un d'aquests eixos principals passa per davant de l'equipament pel que es considera que la circulació en bicicleta o en VMP serà fàcil degut a l'oferta de carrils bici urbans en tota la zona. Pròxims a l'equipament existeixen 6 aparcaments per a bicicletes a menys de 5 minuts caminant.

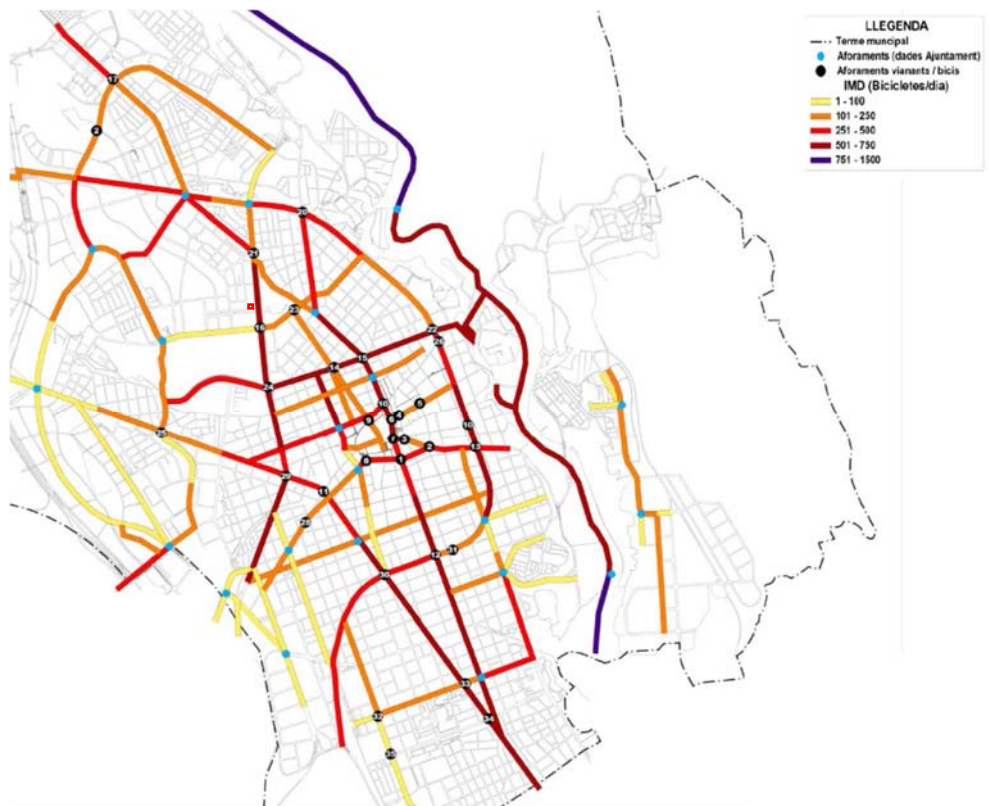
Es representa en el plànol l'itinerari principal que connecta l'àmbit.



Carril bici de l'avinguda Francesc Macià i per davant de l'àmbit.



Carrils bici i cobertura aparcaments a Sabadell segons el PMUS.



Intensitat mitjana diària de bicicletes a Sabadell segons el PMUS.



ITINARARIS PRINCIPALS PER A BICICLETES

### 3.4.- Plànol EM06. Itineraris per a vehicles.

Es representa en el plànol l'itinerari principal que connecta l'àmbit de l'actuació.

Es considera que el desenvolupament del Pla especial no generarà increment de fluxos sobre els existents en l'avinguda Francesc Macià i l'avinguda dels Paraires pel que no representarà cap problema per a la futura mobilitat de l'entorn, tenint en compte que l'actual infraestructura viària no es troba saturada i podrà absorbir la demanda.

L'Ajuntament de Sabadell desenvolupa el Pla d'acció de Millora de Qualitat de l'Aire amb mesures i accions destinades a reduir les emissions dels vehicles i a augmentar la utilització del transport públic i col·lectiu. La implantació dels usos no suposarà un empitjorament de les emissions i la localització de l'equipament propiciarà els desplaçaments a peu o en altres mitjans no contaminants.

S'indica també l'espai existent proper a l'àmbit del pla especial, en el que es possible aparcar els vehicles, i efectuar operacions de càrrega i descàrrega.



Xarxa de vehicles i .



L'estudi de mobilitat no proposa cap variació a les condicions existents.



#### 4. Previsió de places de càrrega i descàrrega, d'acord amb les determinacions de l'article 6 del Decret 344/2006.

La zona, com ja s'ha dit, disposa de reserva de zona de càrrega i descàrrega pròxima a l'equipament de mides suficients, que proporciona una distribució àgil i ordenada de les mercaderies, donant compliment a l'article 6.3 apartat a i b de D344/2006 i per tant no es necessària la implantació de noves zones de càrrega i descàrrega.

També es tindrà en compte que els locals comercials destinaran el 10% del seu sostre a magatzem de productes per reduir les activitats de càrrega i descàrrega.

#### 5. Càlcul de les places d'aparcament necessàries per a turismes, motocicletes i bicicletes, d'acord amb els criteris dels annexos 2 i 3 del Decret 344/2006.

D'acord amb els Annexes 2 i 3 del Decret 344/2006.

##### 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

##### ANNEX 3

###### Aparcament de vehicles

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública.

###### Places mínimes d'aparcament

	Turismes (places mín. 4,75 x 2,4 m)	Motocicletes (places mín. 2,20 x 1,00 m)
Ús d'habitatge	màx. d'1 plaça/habitatge 1 plaça/100 m <sup>2</sup> sostre o fracció	màx. de 0,5 places/habitatge 1 plaça/200 m <sup>2</sup> sostre o fracció
Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans	5 places/30 places ofertes de circulació	5 places/30 places ofertes de circulació

## 5.1.- Càlcul de places d'aparcament de vehicles

En aquest sentit, per motocicletes es fixa 1 places / 200m<sup>2</sup> per a la superfície construïda total de 3.200,00m<sup>2</sup>.

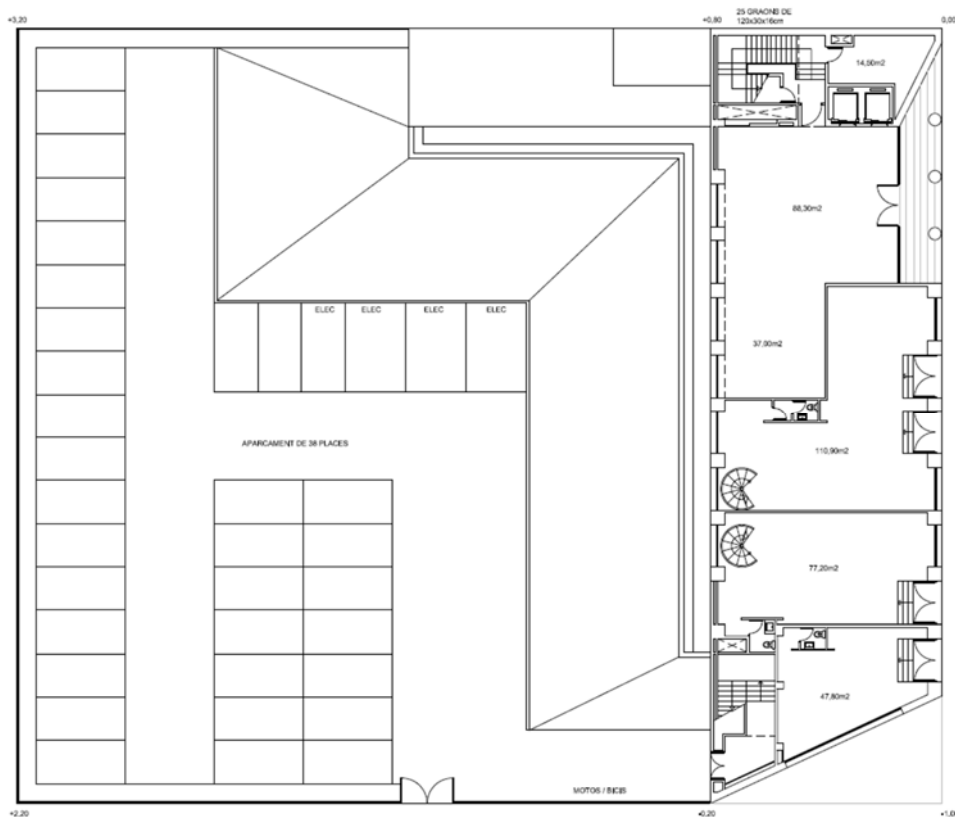
$3.200,00 \times 1 \text{ places} / 200\text{m}^2 = \mathbf{16 \text{ places per motocicletes}}$

Es fixa per turismes 1 places / 100m<sup>2</sup> per a la superfície construïda total de 3.200,00m<sup>2</sup>.

$3.200,00 \times 1 \text{ places} / 100\text{m}^2 = \mathbf{32 \text{ places per turismes}}$



L'aparcament de la Cambra de Comerç de Sabadell té actualment, 38 places per a turismes, complint la necessitat de 32 places demandades i té 12 per a bicicletes.



Planta aparcament de la dotació comunitària privada.

L'aparcament de El Corte Inglés, disposa a menys de 200m i de 400 places d'aparcament. Ens aquest aparcament caldria millorar les mesures de seguretat, sobretot a l'última planta soterrani a hores poc concorregudes.

Els espais existent, indicats en els plànols, tenen capacitat suficient pel nombre calculat de places de bicicletes, motocicletes i turismes.

#### 5.2.- Càlcul de places d'aparcament de bicicletes

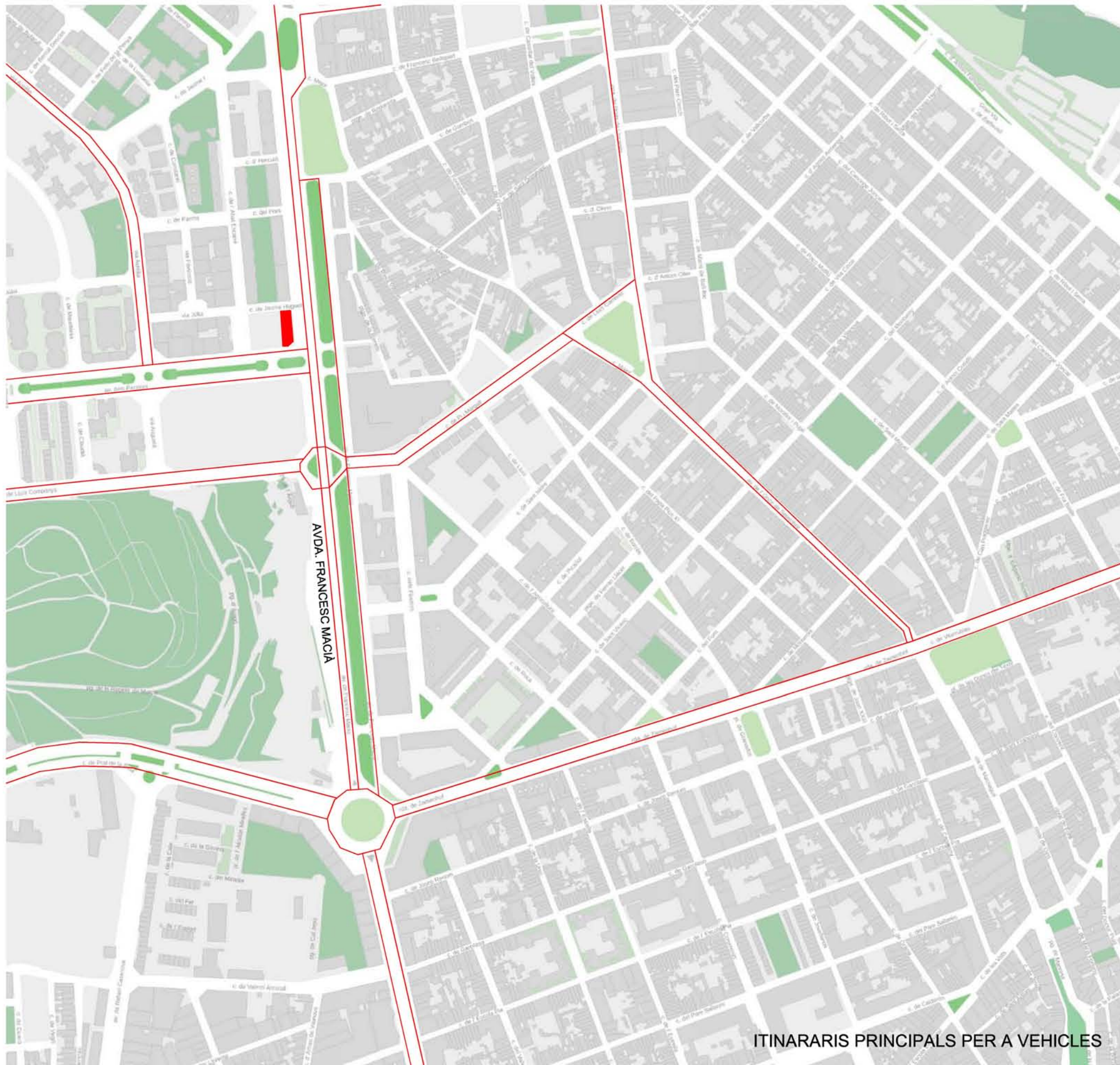
En aquest sentit, es fixa 1 places / 100m<sup>2</sup> per a usos assimilables a l'ús d'oficines i comercial, en una superfície construïda de 3.200,00m<sup>2</sup>.

$$3.200,00 \times 1 \text{ places} / 100\text{m}^2 = \mathbf{32 \text{ places}}$$

Número de places totals per aparcaments de bicicletes serà de **32 places**.

Existeixen 6 aparcaments per a bicicletes a menys de 5 minuts de l'àmbit amb una capacitat per a 30 bicicletes, amb el que quasi bé l'oferta existent absorbeix la necessitat de places.

S'haurà de valorar, a mesura que s'imposi la mobilitat amb bicicleta crear, en l'actual aparcament de vehicles de la Cambra, espais d'aparcament per aquestes, actualment de les 12 places existents que conjuntament amb les 30 existents a la via pública donarien compliment a les 32 demandades en l'estudi de mobilitat. També es podria passar a 50 places maximitzant l'ús de l'espai disponible en l'actual aparcament de la Cambra.



ITINARARIS PRINCIPALS PER A VEHICLES



## **6.- Incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.**

Sabadell es troba inclosa en la zona d'especial protecció especial de l'ambient atmosfèric per PM10 i NOx amb 39 municipis més de la Regió Metropolitana de Barcelona, segons Decret 226/2006 de 23 de maig, i està sotmesa al Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire segons Decret 152/2007, prorrogat pel Decret 203/2009.

L'Ajuntament de Sabadell desenvolupa en el seu Pla d'Acció de Millora de la Qualitat de l'Aire les mesures i accions destinades a reduir les emissions dels vehicles i a augmentar la utilització del transport públic i col·lectiu. També es preveu incrementar el nombre de desplaçaments a peu o amb bicicleta i reduir les emissions derivades de la distribució de mercaderies.

Les dades de Sabadell indiquen que el vehicle privat és el responsable del 78% de les emissions d'òxids de nitrogen i del 90% de les partícules en suspensió i la xarxa d'autobusos només contribueix amb un 3,0% de NOx i un 1,4% de PM10 del total de les emissions. També s'estableix que el sector Domèstic-Comercial contribueix amb un 11,2% de NOx i 3,8% de PM10 del total de les emissions.

Considerant el repartiment modal definit en l'apartat 2.3 d'aquest EAMG:

163 viatges/dia en vehicle privat, (un 27,60% del totals dels viatges generats), considerant l'opció més contaminant que tots els viatges es fan en cotxe, tot i que el parc mòbil de motocicletes suposaria un 20% respecte el cotxe).

Es considera acceptable considerar que un 46% dels viatge es realitzaran en vehicles son dièsel i un 54% de viatges es realitzaran en un de benzina, per tant, 75 viatges en vehicle dièsel i 88 en vehicle de benzina.

131 viatges/dia en transport públic (un 22,20% del totals dels viatges generats), considerant que el 30% dels viatges es realitzen en autobús i la resta en FCG o Rodalies i que aquests generen emissions indirectes. Per tant 39 viatges.

Per tant, si considerem una ocupació mitjana dels turismes de d'1,20 persones per vehicle, segons les dades bàsiques de mobilitat, el número de vehicles dièsel en que s'incrementarà la circulació per l'assignació d'ús serà de 62,5 vehicles/dia, i de benzina serà 73 vehicles/dia.

Si considerem una ocupació del transport públic en autobús de 75 persones per vehicle, significarà que l'increment serà de 0,52 autobusos.

Considerant que el consum de combustible (litres/100km), segons el tipus de vehicle i amb una velocitat mitja de 20km/h, és el següent:

Autobús, 55,4 litres/100km, Vehicle dièsel, 12,60 litres/100km, Vehicle benzina, 16,00 litres/100km.

I que la distancia mitjana d'un desplaçament en un dia feiner a la ciutat de Sabadell és de 5,2 Km (segons dades del PMU 2014).

Els litres de combustible estimats resultants de la mobilitat generada per l'assignació d'ús de la dotació comunitària privada (Clau c-9) són 103,19 litres/dia.

Tipus de Vehicle	Núm. de vehicles	de	Recorregut	Km x vehicle	Consum (litres)
Dièsel	62,50		5,2	325	40,95
Benzina	73		5,2	379,60	60,74
Bus	0,52		5,2	2,70	1,50
<b>TOTAL</b>				<b>707,30</b>	<b>103,19</b>

Les emissions de monòxid de carboni (CO<sub>2</sub>), d'òxids de nitrogen (NOx), de partícules de suspensió (PST) i de metà (CH<sub>4</sub>) en funció del combustible utilitzat pels vehicles i per kilòmetre són les següents (considerant els factors d'emissió segons CORINAIR):

Tipus de Vehicle	Dièsel	benzina
CO <sub>2</sub> (g/km)	3	30
NOx (g/km)	1,60	3,00
PST (g/km)	0,25	0,00
CH <sub>4</sub> (g/km)	0,005	0,150

D'acord amb aquest consum diari, les emissions estimades de gasos i partícules en suspensió en l'atmosfera per dia són les següents:

Tipus de Vehicle	Dièsel	benzina	Total
Km	325	379,60	
CO <sub>2</sub> (g/km)	975	11.388	<b>12.363</b>
NOx (g/km)	520	1.138,80	<b>1.658,80</b>
PST (g/km)	81,25	0,00	<b>81,25</b>
CH <sub>4</sub> (g/km)	1,625	56,94	<b>58,56</b>

Es pot concloure que el baix nombre de viatges incrementats per l'assignació d'ús de la dotació comunitària privada (Clau c-9) farà que la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica sigui molt petita.

L'augment de vehicles produït no incideix significativament en la qualitat de vida dels residents actuals i futurs; això és degut a que no es representen nivells d'emissions per sobre dels llindars permesos.

## 7. Costos generats per la mobilitat generada.

Aquest EAMG no proposa cap actuació concreta per a millorar la mobilitat generada com a conseqüència del Pla espacial d'assignació d'usos a l'equipament de l'avinguda de Francesc Macià 35.

L'oferta de transport públic és suficient i satisfà la demanda generada i no es proposa cap variació a l'existent

Per tant no existiran costos derivats de la mobilitat generada per la implementació dels usos previstos.

## 8. Conclusions

No es preveu que el pla especial urbanístic d'assignació d'ús de la dotació comunitària privada (clau c-9) situada a l'equipament de l'avinguda de Francesc Macià, núm. 35, de Sabadell tingui afectes negatius sobre la mobilitat.

S'actua sobre una dotació comunitària privada existent situat en un àmbit ben connectat, amb front a una infraestructura bàsica de la xarxa de transport públic, l'avinguda Francesc Macià, la qual cosa facilita la prioritització de l'ús del transport públic.

La mobilitat queda garantida per la xarxes de vianants, transport públic i privat existents en l'actualitat i no es necessari proposar-ne millores.

Per la tipologia de vies urbanes que l'envolten amb itineraris de vianants i bicicletes, a part de potenciar aquests mitjans vers el cotxe, l'objectiu de facilitar la mobilitat a les dones, sobretot a petita escala, està assegurada.

Els usos que es proposes no suposaran un pol d'atracció de viatges del conjunt de la ciutat per sobre del que ja suposen en l'actualitat.

La zona disposa d'unes condicions de desplaçament en quan a visibilitat, il·luminació i seguretat d'una zona, adequades que permetrà que els desplaçaments de tots els col·lectius (inclosos els més fràgils) principalment aquells que es realitzen de forma no motoritzada siguin fàcils de fer.

No es generarà costos addicionals relacionats amb el transport públic.

L'existència de places d'aparcament en aparcaments públics propers com el de El Corte Inglés, infrautilitzat, proporciona les places d'aparcament necessàries per a les activitats de nova implantació de la zona, amb independència de que en la mateixa dotació comunitària privada existeix una zona d'aparcament propi.

L'Arquitecte  
Joan Farrerons Miguel