

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada



Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació d'un equipament sanitari-assistencial, en terrenys situats entre la ronda Jean Monnet i el passeig del Regne Unit, a Can Gambús



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	Maig 2024

ÍNDEX DE CONTINGUTS

1.	OBJECTE D'ESTUDI.....	4
1.1.	Descripció del nou equipament.....	4
1.2.	Marc normatiu.....	6
1.3.	Objectius.....	7
2.	DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	8
2.1.	Mobilitat de sabadell.....	8
2.2.	Mobilitat generada.....	10
2.3.	Distribució horària.....	11
2.4.	Distribució modal dels desplaçaments.....	14
2.5.	Generació de viatges en vehicle motoritzat	15
2.6.	Generació de viatges en transport públic	17
2.7.	Generació de viatges en mitjans de transport no motoritzats.....	17
3.	CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI I DE LES XARXES	18
3.1.	Xarxa de vehicles motoritzats	18
3.2.	Intensitats de trànsit.....	24
3.3.	Xarxa de transport públic.....	30
3.4.	Xarxa d'itineraris principals per a vianants.....	40
3.5.	Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes / VMP.....	54
4.	INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA.....	57
4.1.	Desplaçaments en vehicle motoritzat	57
4.2.	Desplaçaments a peu.....	62
4.3.	Desplaçaments en bicicleta/VMP.....	62
4.4.	Desplaçaments en transport públic	63
4.5.	Consideracions de gènere.....	64
4.6.	Consum de combustible i incidència de les emissions del sector transport 68	
5.	APARCAMENT	73
5.1.	Normativa d'aparcament.....	73
5.2.	Necessitat de places d'aparcament per a vehicles motoritzats	74
5.3.	Oferta de places d'aparcament.....	75
5.4.	Places de bicicleta.....	77
5.5.	Distribució de mercaderies.....	78
5.6.	Places d'aparcament a ubicar	79
6.	MESURES A ADOPTAR.....	80
6.1.	Aparcament de motocicletes en calçada	80
6.2.	Aparcament de motocicletes dintre de l'equipament	80
6.3.	Bones pràctiques amb perspectiva de gènere i inclusives	80
6.4.	Quadre - resum de costos	81

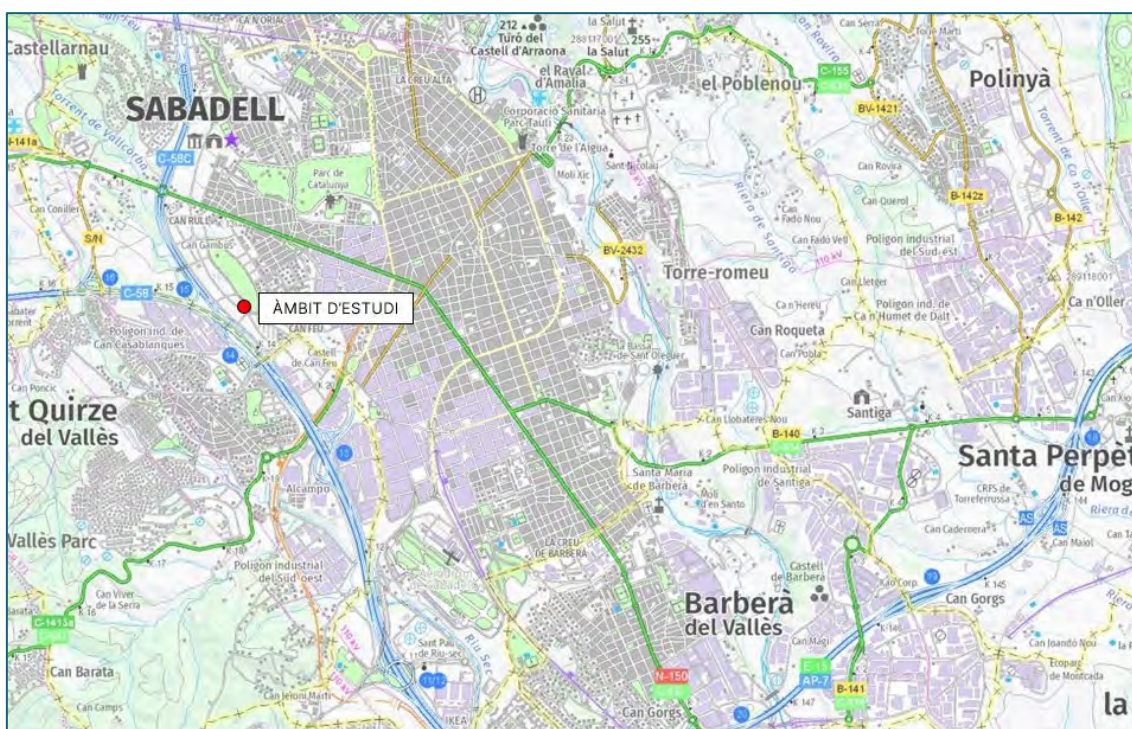
1. OBJECTE D'ESTUDI

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 la implantació d'un nou equipament sanitari-assistencial, situat a la Ronda Jean Monnet número 153 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.

L'equipament se situa a l'illa delimitada pel Passeig del Regne Unit i la Ronda de Jean Monnet a l'oest de nucli urbà, al barri de Can Gambús. Es troba en un teixit principalment en desenvolupament de caràcter residencial. 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 parcel·la es troba delimitada, al nord-oest, pel Passeig del Regne Unit a tocar del Parc Can Gambús, amb la urbanització residencial número 143-145, a l'oest, amb la Ronda Jean Monnet, al sud, i al sud-est amb la rotonda de la ronda amb el Passeig del Regne Unit, el carrer dels Països Baixos i el carrer de Luxemburg (actualment tancats al trànsit).

A efectes d'aquest EAMG, la superfície de l'àmbit és de dos mil cinc-cents noranta-set metres quadrats amb vint-i-cinc decímetres quadrats (2.597,25 m²).

Plànol 2. Àmbit específic del sector



Taula 1. Resum superfícies construïdes

Zones	Superfície
Superfície construïda sobre rasant	1.860m ²
Superfície construïda sota rasant	810m ²
Superfície construïda total	2.670m ²

L'equipament sanitari-assistencial previst a l'àmbit té un doble programa: residència i centre ocupacional de dia.

El nou edifici es dividirà en tres zones:

- Residència: capacitat per a 48 persones, dividit en 6 unitats de 8 persones cadascuna.
- Centre ocupacional: capacitat per a 48 persones i 9 o 10 monitors.
- Zona d'administració: capacitat per a 6 o 8 treballadors.

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.

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.

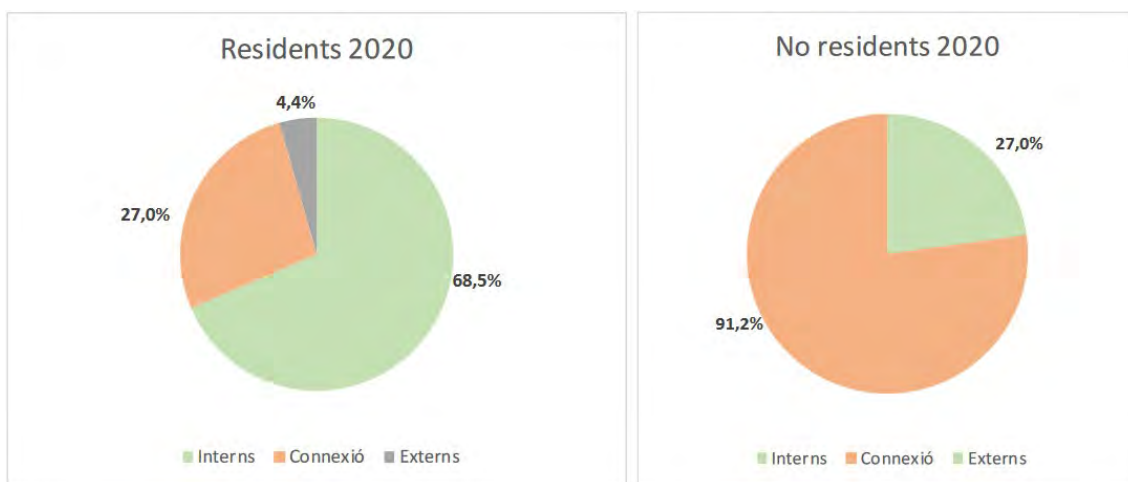
El 68,5% dels desplaçaments que es produeixen a Sabadell per residents són interns, en canvi, com a no residents aquests representen el 27%.

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
Total	479.476	370.557	29.648	879.681

Font: Diagnosi PMUS Sabadell 2023-2028

Figura 1. 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.

Figura 2. Repartiment modal dels desplaçaments dels residents de Sabadell

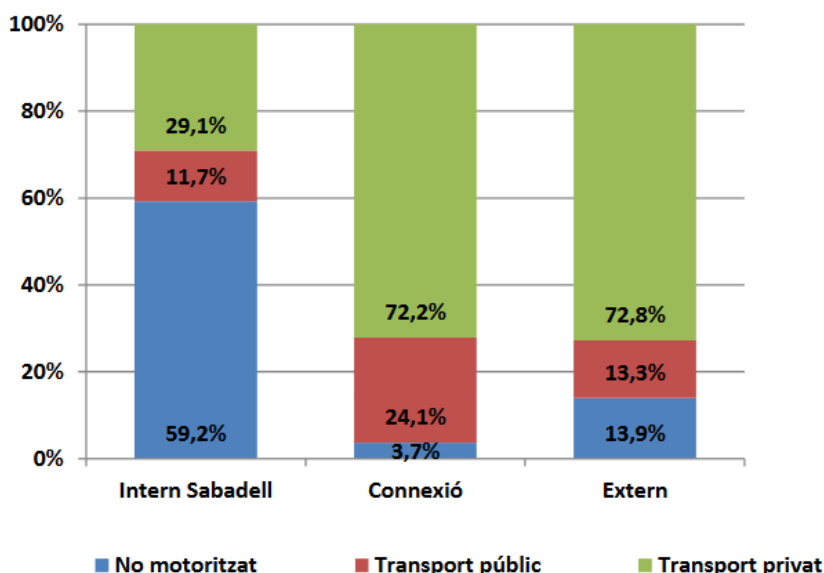
MITJÀ DE TRANSPORT	DESPLAÇAMENTS	%
No motoritzat	283.989	42,2%
Caminant	271.936	40,4%
Bicicleta	9.336	1,4%
Patinet	2.716	0,4%
Transport Públic	102.000	15,2%
Autobús empresa	712	0,1%
Autobús escolar	55	0,0%
Autobús (excursions)	336	0,0%
Autobús interurbà	10.175	1,5%
Autobús urbà	48.698	7,2%
Metro	5.118	0,8%
Ferrocarrils Generalitat (FGC)	21.741	3,2%
Renfe Rodalies	14.458	2,1%
Taxí	708	0,1%
Transport Privat	287.021	42,6%
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%
Total	673.009	100,0%

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 3. 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/atracuen 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 3. 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 ² de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² 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 justificat.

La mobilitat generada pel nou edifici s'estima aplicant la ràtio d'equipament (20 viatges/100m² de sostre). En base a una superfície de 2.576 m² de sostre, les noves activitats de l'equipament generarien **515 desplaçaments**.

Si bé, es coneix en detall com seran les activitats del nou equipament, és per això que s'utilitzaran valors més ajustats a aquestes característiques, per tal de què els desplaçaments generats s'assimilin més a la realitat.

D'aquesta manera, pel conjunt de les noves activitats s'estimen **270 desplaçaments generats/dia**, la meitat dels quals són d'entrada i l'altra meitat de sortida. 120 desplaçaments corresponen a les visites dels familiars a la residència, 54 al personal de l'equipament (monitors + personal d'administració) i els 96 restants al centre de dia.

Taula 4. Mobilitat generada per les noves activitats

Activitat	Viatges anada/tornada	Viatges totals
Residència (Visites)	60	120
Total Residència (visites)	60	120
Activitat	Viatges anada/tornada	Viatges totals
Personal	27	54
Total Personal	27	54
Activitat	Viatges anada/tornada	Viatges totals
Centre de dia	48	96
Total Centre de dia	48	96
TOTAL	135	270

Dels 270 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 visites realitzades pels familiars de la residència, considerant un nombre de visites de mitjana, que anirà variant en funció del dia.

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 les diverses activitats que es desenvoluparan dins de l'edifici, sabent que en el cas de la residència, el centre d'ocupació de dia i el personal de l'equipament, dins del mateix ús, les corbes horàries seran diverses en funció de l'activitat.

El centre de dia disposarà d'un horari estimat d'entrades i sortides de 9:00 h del matí a 17:00 h de la tarda. A l'hora de realitzar el càlcul s'ha tingut en compte possibles variacions d'una o dues hores en l'entrada i sortida.

Pel que fa a la residència, s'ha tingut en compte la mobilitat per a visites generades, sense coneixença de l'horari definitiu establert de les visites. Per a realitzar l'estudi s'ha fet una aproximació a partir d'horaris representatius en altres equipaments del sector, estimant un horari de visites en matins de 10:00 h a 13:00 h i a les tardes de 16:00 h a 20:00 h.

Per últim, en el cas del personal de l'equipament es contempla el mateix horari que en el centre de dia, tenint en compte possibles variacions d'una hora en l'entrada i la sortida de l'equipament.

S'estimen corbes horàries genèriques corresponents a dies punta de màxima mobilitat.

Figura 4. Distribució horària corresponent a les visites realitzada per familiars a la residència

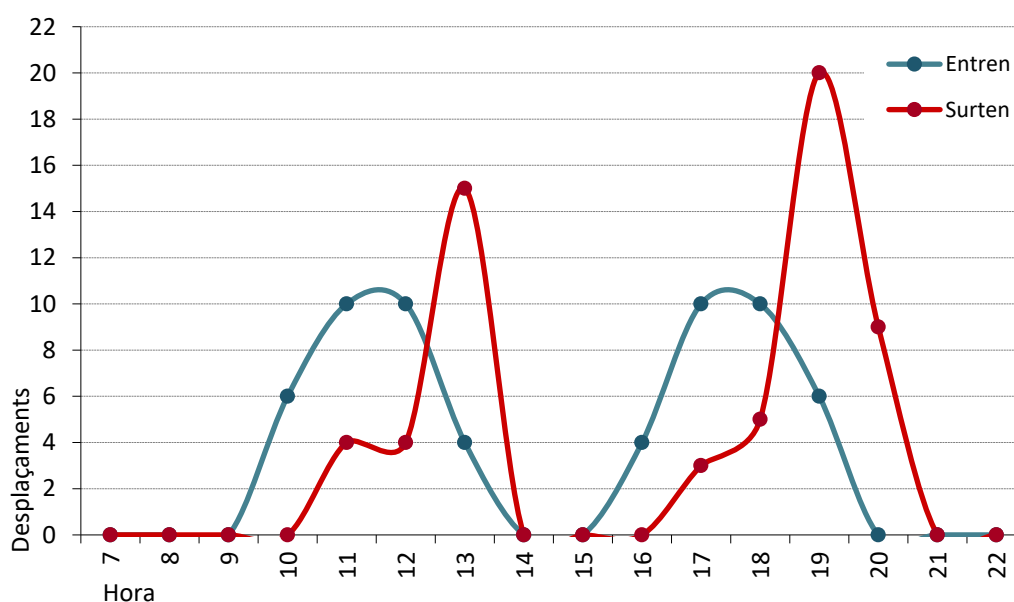


Figura 5. Distribució horària corresponent als desplaçaments del personal de l'equipament

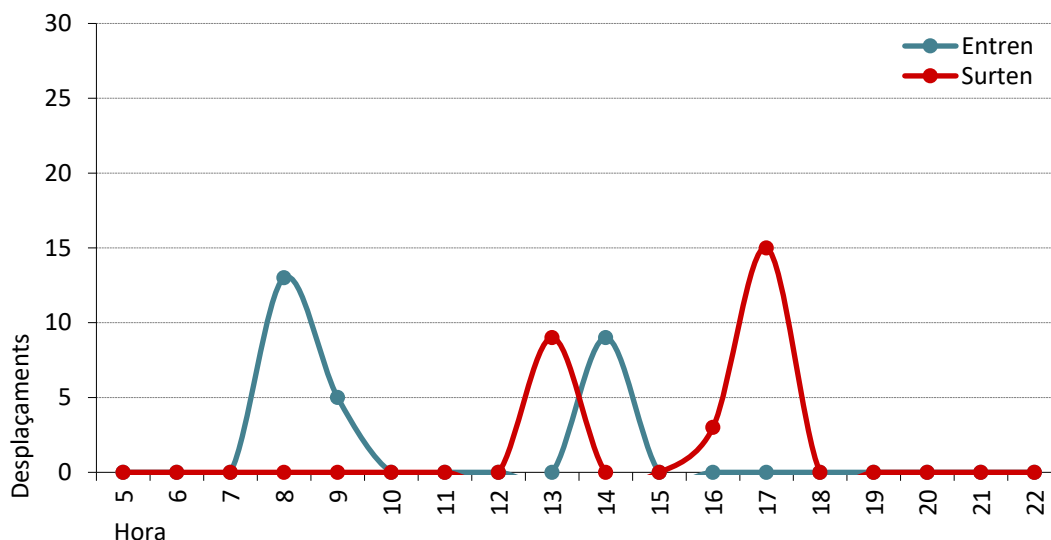
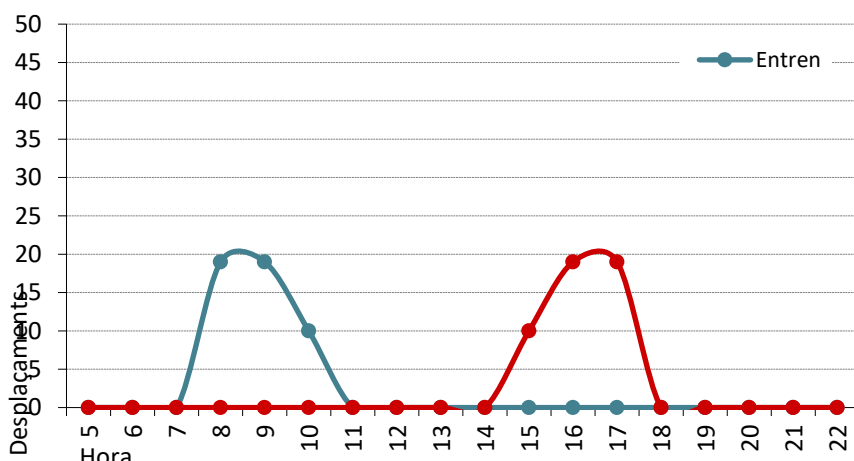


Figura 6. Distribució horària corresponent als desplaçaments del centre de dia



Dels 270 desplaçaments diaris associats al nou equipament la meitat tindran com a origen l'àmbit i l'altra meitat com a destinació. Les puntes de mobilitat s'estimen a primera hora, coincidint amb les puntes d'entrada i sortida a la feina (8 a 10h.) i a la tarda (16-18h.). També, destaca la mobilitat generada al mig dia (13 a 14h.). No obstant, cal tenir en compte que en les hores punta com a màxim s'acaba movent un màxim de 47 persones, entre entrades i sortides a l'àmbit, que es tracta d'un volum reduït.

Figura 7. Distribució horària de la mobilitat diària generada pel nou equipament sanitari-assistencial de Sabadell

Hora	Desplaçaments totals		
	Entren	Surten	Total
6 a 7	0	0	0
7 a 8	0	0	0
8 a 9	32	0	32
9 a 10	24	0	24
10 a 11	16	0	16
11 a 12	10	4	14
12 a 13	10	4	14
13 a 14	4	24	28
14 a 15	9	0	9
15 a 16	0	10	10
16 a 17	4	22	26
17 a 18	10	37	47
18 a 19	10	5	15
19 a 20	6	20	26
20 a 21	0	9	9
21 a 22	0	0	0
22 a 23	0	0	0
23 a 24	0	0	0
TOTAL dia	135	135	270

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 no es pot establir un model que no consideri la realitat actual, encara que s'allunyi dels patrons ideals. S'ha considerat la distribució modal del municipi, l'oferta de transports d'accés a l'àmbit, la ubicació del sector i les característiques de les activitats que s'hi instal·laran.

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 270 desplaçaments diaris generats pel nou equipament sanitari-assistencial de Sabadell.

270 desplaçaments / diaris

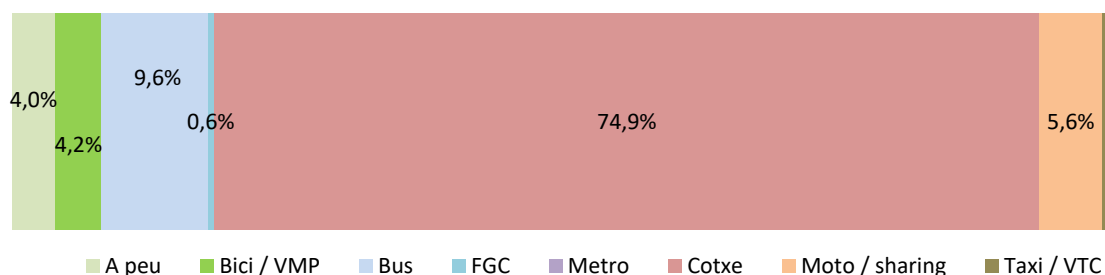


Figura 8. Distribució modal segons ús i mitjà de transport

Distribució modal	Residència (Visites)		Personal		Centre de dia	
	Desplaçaments/dia	%	Desplaçaments/dia	%	Desplaçaments/dia	%
A peu	5	4%	1	2%	5	5%
Bici / VMP	3	3%	5	9%	3	3%
Bus	10	8%	5	9%	12	12%
FGC	0	0%	1	1%	1	1%
Taxi	1	1%	0	0%	2	2%
Cotxe	94	79%	37	69%	70	73%
Moto / sharing	6	5%	5	10%	4	4%
TOTAL per ús	120	100%	54	100%	96	100%

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 270 nous desplaçaments generats per l'equipament, 217 (80,4%) corresponen a desplaçaments amb turisme o motocicleta, als quals s'aplica un factor d'ocupació dels vehicles.

Figura 9. Índex d'ocupació de vehicles segons vehicle

Mitjà de transport	Desplaçaments	Índex d'ocupació de vehicles			Nombre vehicles
		Residència (Visites)	Personal	Centre de dia	
Cotxe	202	1,8	1,3	1,8	120
Moto/ sharing	15	1,4	1,1	1,7	11
Taxi	3	1,3	1,8	1,1	3
Total	220				134

El resultat d'aplicar aquests índexs dona una mobilitat de 120 turismes/dia, 11 motos/dia i 3 taxis/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 (8 a 9h.): 6 turismes d'entrada i 0 de sortida.
- A la tarda (17 a 18h): 3 turismes d'entrada i 7 de sortida.

Motos:

- Al matí (8 a 9h.): 1 moto d'entrada i 0 de sortida.
- A la tarda (17 a 18h): 0 motos d'entrada i 1 de sortida.

Taxi:

- Al matí (de 8 a 9h.): 0 taxis d'entrada i 0 de sortida.
- A la tarda (de 17 a 18h): 0 taxis d'entrada i 0 de sortida.

Figura 10. Distribució horària del nombre de vehicles motoritzats que entren i surten

Hora	Nombre de cotxes		Nombre de motos		Nombre de taxis	
	Entren	Surten	Entren	Surten	Entren	Surten
6 a 7	0	0	0	0	0	0
7 a 8	0	0	0	0	0	0
8 a 9	6	0	1	0	0	0
9 a 10	4	0	0	0	0	0
10 a 11	4	0	0	0	0	0
11 a 12	3	1	0	0	0	0
12 a 13	3	1	0	0	0	0
13 a 14	1	5	0	1	0	0
14 a 15	1	0	0	0	0	0
15 a 16	0	2	0	0	0	0
16 a 17	1	4	0	0	0	0
17 a 18	3	7	0	1	0	0
18 a 19	3	1	0	0	0	0
19 a 20	2	5	0	0	0	0
20 a 21	0	2	0	0	0	0
21 a 22	0	0	0	0	0	0
22 a 23	0	0	0	0	0	0
TOTAL dia	29	29	2	2	1	1

2.6. GENERACIÓ DE VIATGES EN TRANSPORT PÚBLIC

Pel que fa a l'accés en transport públic, es reproduïxen les hores de màxima demanda. Dels 23 desplaçaments previstos en transport públic (anada i tornada), es preveu que el 96% s'efectuïn en bus (+ desplaçament a peu) i el 4,4% restant en FGC (+ desplaçament a peu).

Els pics d'entrada i sortida en transport públic es reproduïxen a continuació:

Bus:

- Al matí (de 8 a 9h): 1 desplaçament d'entrada i 0 desplaçaments de sortida.
- Al matí (17 a 18h): 0 desplaçaments d'entrada i 2 desplaçaments de sortida.

FGC:

- No hi ha pic d'entrada i sortida.

Figura 11. Distribució horària de la mobilitat total diària generada en transport públic

Hora	Desplaçaments en bus		Desplaçaments en FGC	
	Entren	Surten	Entren	Surten
6 a 7	0	0	0	0
7 a 8	0	0	0	0
8 a 9	1	0	0	0
9 a 10	1	0	0	0
10 a 11	1	0	0	0
11 a 12	0	0	0	0
12 a 13	0	0	0	0
13 a 14	0	1	0	0
14 a 15	0	0	0	0
15 a 16	0	1	0	0
16 a 17	0	1	0	0
17 a 18	0	2	0	0
18 a 19	0	0	0	0
19 a 20	0	1	0	0
20 a 21	0	0	0	0
21 a 22	0	0	0	0
22 a 23	0	0	0	0
TOTAL dia	6	6	0	0

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), es reproduïxen les hores de màxima demanda. Dels 11 desplaçaments previstos en mitjans no motoritzats (anada i tornada), es preveu que el 54,5% es realitzin en bici/VMP i el 45,4% restant a peu.

No es reproduïxen pics d'entrada i sortida a peu i en bici/VMP.

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 a l'oest de Sabadell, al barri de Can Gambús.

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.

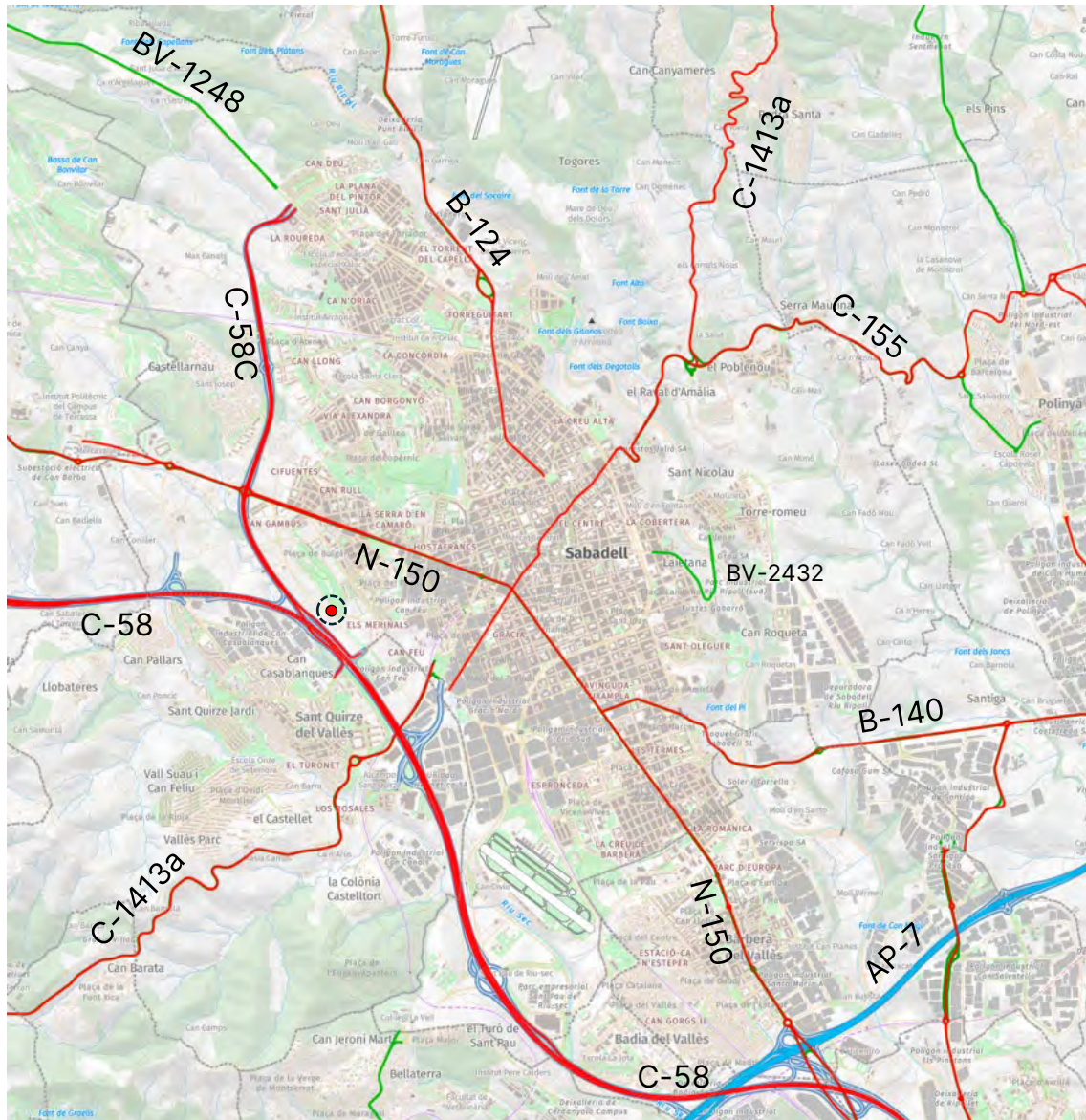
A) Xarxa viària de connexió externa

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 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 12. Xarxa bàsica de connexió externa



Mapa base: Hipermapa Gencat

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

L'àmbit d'estudi forma part de la trama viària del barri de Can Gambús 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:

- Carretera de Terrassa: es tracta de la travessera urbana de la N-150 per Sabadell. A l'entorn de l'àmbit d'estudi la via està dividida en dos carrils de circulació per

sentit, que en alguns trams en lloc de ser quatre són tres carrils (2 en un sentit i 1 en l'altre). Totes les interseccions principals estan semaforitzades.

- Ronda Jean Monnet: es tracta d'una ronda bidireccional de dos carrils per sentit de circulació diferenciats amb una mitjana física i amb aparcament en fila en cada costat, exceptuant alguns trams concrets. El vial desemboca a la rotonda amb la carretera de Terrassa per l'oest i amb ronda-l'avinguda d'Arraona per l'est.
- Carrer del Kurdistan: carrer unidireccional direcció sud-est del municipi enllaçant el carrer d'Hongria amb la Ronda de Jean Monnet. Presenta un cinturó d'estacionament en un dels costats i totes les cruïlles del carrer estan regulades per semaforització.
- Carrer de Malta: carrer bidireccional amb un carril de circulació per a cada sentit i fila d'aparcament a ambdós costats, que s'ubica a l'est de l'àmbit d'estudi. Enllaça amb la carretera de Terrassa i el carrer de les Antilles. Totes les cruïlles allarg del carrer estan regulades per semàfors i una d'elles a més, disposa d'una rotonda.
- Carrer d'Hongria: vial amb doble direccionalitat que enllaça la Ronda de Jean Monnet amb el carrer de Malta. Presenta un únic carril de circulació per a cada sentit i disposa d'estacionament en fila en un dels costats, exceptuant el primer tram entrat per la Ronda de Jean Monnet. Totes les interseccions presents en el carrer estan regulades amb semàfors.
- Carrer de la Palma: vial bidireccional que enllaça la carretera de Terrassa amb el carrer de les Antilles. Presenta un únic carril de circulació per a cada sentit i estacionament a ambdós costats de la via, en bateria i en línia. Es tracta d'un carrer de caire comercial i residencial amb un elevat flux de persones, que alhora recull 5 parades d'autobús.
- Avinguda d'Arraona: es tracta d'una avinguda bidireccional amb un carril de circulació per a cada sentit ubicada al sud de l'àmbit d'estudi. En alguns trams disposa d'estacionament en fila en ambdós costats del vial. L'avinguda enllaça el passeig de Can Feu amb la rotonda que desemboca amb la Ronda de Jean Monnet i la Ronda d'Arraona, la qual comunica directament amb el municipi de Sant Quirze del Vallès. La cruïlla que presenta amb el carrer de l'Uruguai està regulada per una rotonda i semaforització.

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

- Ronda Jean Monnet: Tot i tractar-se d'una de les vies principals de la xarxa bàsica de l'àmbit d'estudi és el vial d'accés directe a l'equipament. En aquest carrer és on es preveu que hi hagi la totalitat d'entrada i sortides de l'edifici.
- Passeig Regne Unit: es tracta d'un vial unidireccional en sentit nord de l'àmbit d'estudi. Disposa d'aparcament en un dels costats del passeig. Enllaça amb la Ronda Jean Monnet i el carrer d'Àustria. El tram entre la Ronda Jean Monnet i el carrer d'Hongria, és el més proper a l'àmbit d'estudi.

Plànol 3. Xarxa viària de l'entorn de l'àmbit d'estudi



Carretera de Terrassa a l'alçada del carrer Johann Sebastian Bach



Carretera de Terrassa a l'alçada de la parada de bus 119.



Carrer d'Hongria amb pas de vianants amb regulació semafòrica.



Carrer de Malta, bidireccional amb estacionament en fila en ambdós costats.



Carrer Kurdistan amb aparcament en fila en un dels costats i plaça de PMR propera a pas de vianants.



Cruïlla semaforitzada del carrer Kurdistan i carrer Poble Sahrauí.



Carrer de la Palma, bidireccional amb estacionament en ambdós costats.



Carrer de la Palma a l'alçada del carrer de Mallorca.



Passeig del Regne Unit, unidireccional amb estacionament als dos costats de la via.



Passeig Regne Unit amb carrer d'Hongria, cruïlla semaforitzada.



Ronda Jean Monnet, bidireccional amb dos carrils de circulació per sentit.



Ronda Jean Monnet amb Pg. Regne Unit, cruïlla amb rotonda i semaforitzada.



Rotonda Avinguda d'Arraona amb Ronda Jean Monnet.

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.

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.

Figura 13. Aranya de trànsit de vehicles de Sabadell



Font: Documentació aprovació inicial del PMUS 2023-2028

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

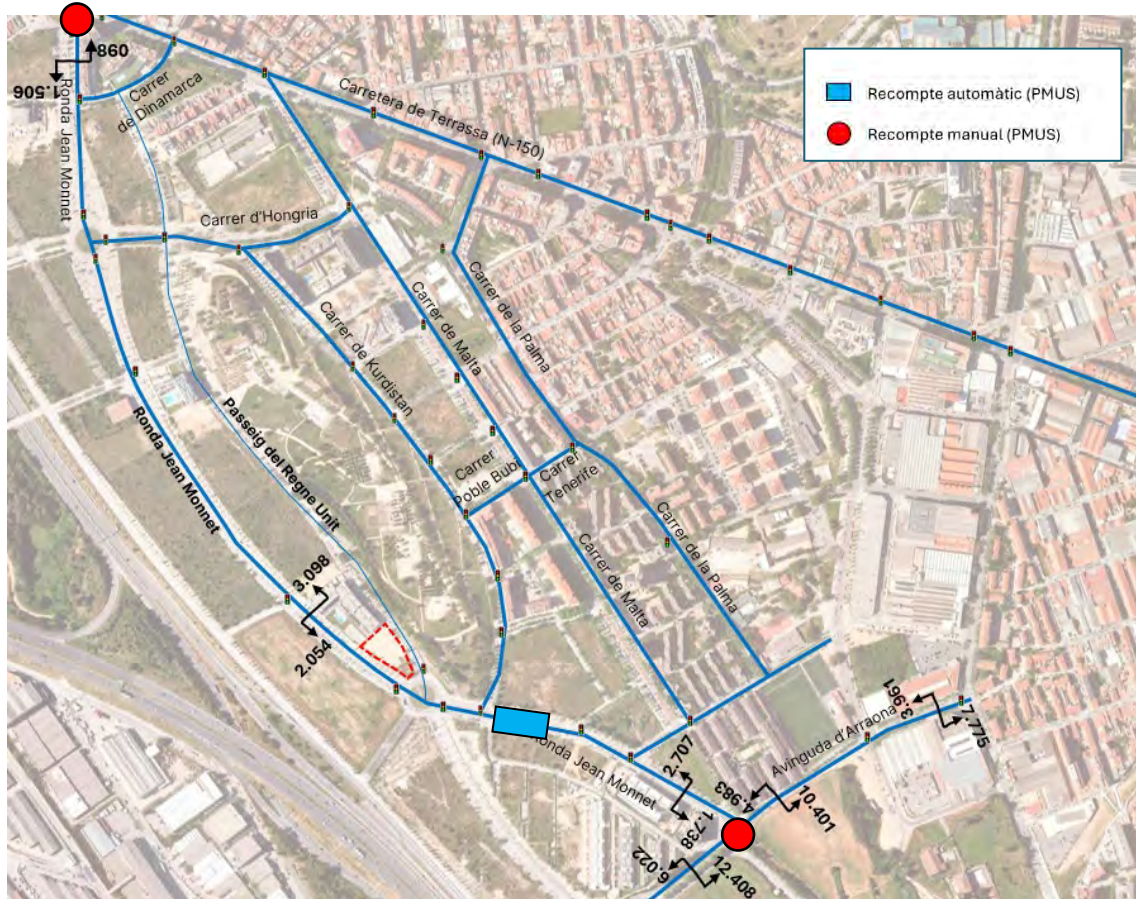
Via	Tram	Sentit	IMD
Ctra. Terrassa	Ronda Jean Monnet – Carrer de Malta	Nord-est / Sud-oest	8.200
Ronda Jean Monnet	Ctra. Terrassa – Carrer d'Hongria	Nord	900
Ronda Jean Monnet	Ctra. Terrassa – Carrer d'Hongria	Sud	1.500
Ronda Jean Monnet	Carrer d'Hongria – Passeig Regne Unit	Nord/Sud	0
Ronda Jean Monnet	Passeig Regne Unit – Avinguda d'Arraona	Nord	3.800
Ronda Jean Monnet	Passeig Regne Unit – Avinguda d'Arraona	Sud	2.000
Carrer d'Hongria	Ronda Jean Monnet – Carrer de Malta	Est/Oest	0
Carrer del Kurdistan	Carrer d'Hongria – Ronda Jean Monnet	Sud	0
Carrer de Malta	Ctra. Terrassa – Carrer d'Hongria	Nord/Sud	0
Carrer de Malta	Carrer d'Hongria – Carrer Antilles	Nord/Sud	0
Avinguda Arraona	Ronda Jean Monnet – Passeig de Can Feu	Est	4.500
Avinguda Arraona	Ronda Jean Monnet – Passeig de Can Feu	Oest	9.100
Carrer de la Palma	Ctra Terrassa – Carrer de les Antilles	Nord - Sud	0

A l'entorn de l'àmbit d'estudi les intensitats de trànsit a les vies bàsiques, generalment, no concentren un gran nombre de vehicles diaris, exceptuant els vials de connexió amb altres municipis (Ctra. Terrassa i Avinguda Arraona). El volum màxim de vehicles es dona a l'avinguda d'Arraona sentit oest entre la Ronda Jean Monnet i el Passeig de Can Feu amb 9.100 vehicles diaris.

A més de l'aranya de trànsit, es disposa d'aforaments automàtics i de recomptes manuals de l'any 2018 als següents punts:

- Rotonda carretera de Terrassa – Ronda Jean Monnet (aforament manual)
- Rotonda Ronda Jean Monnet – Avinguda d'Arraona (aforament manual)
- Ronda Jean Monnet entre Carrer Kurdistan – Avinguda d'Arraona (aforament automàtic)

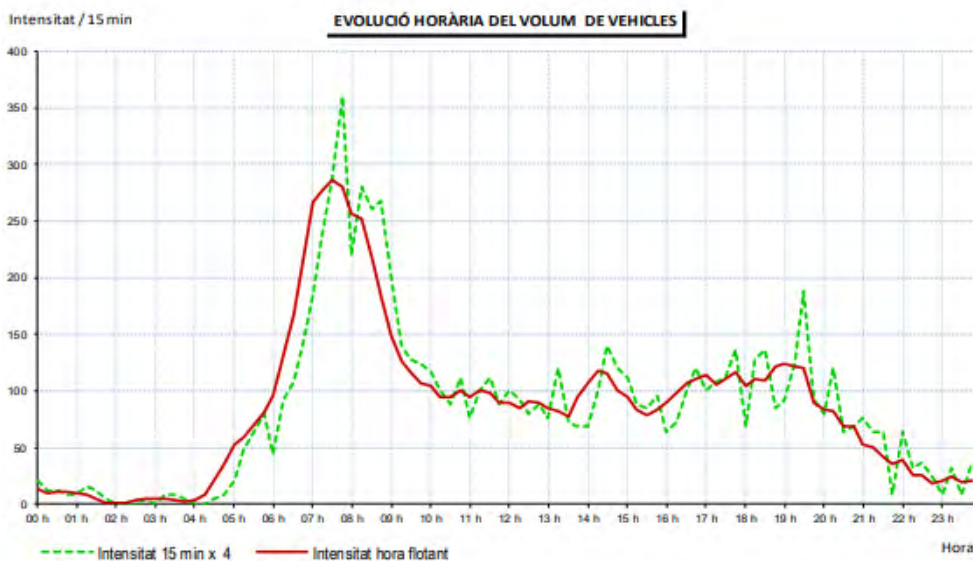
Figura 14. Ubicació dels punts de recompte de vehicles, 24 hores



Font: Recomptes realitzats per al Pla de Mobilitat Sostenible de l'Ajuntament de Sabadell.

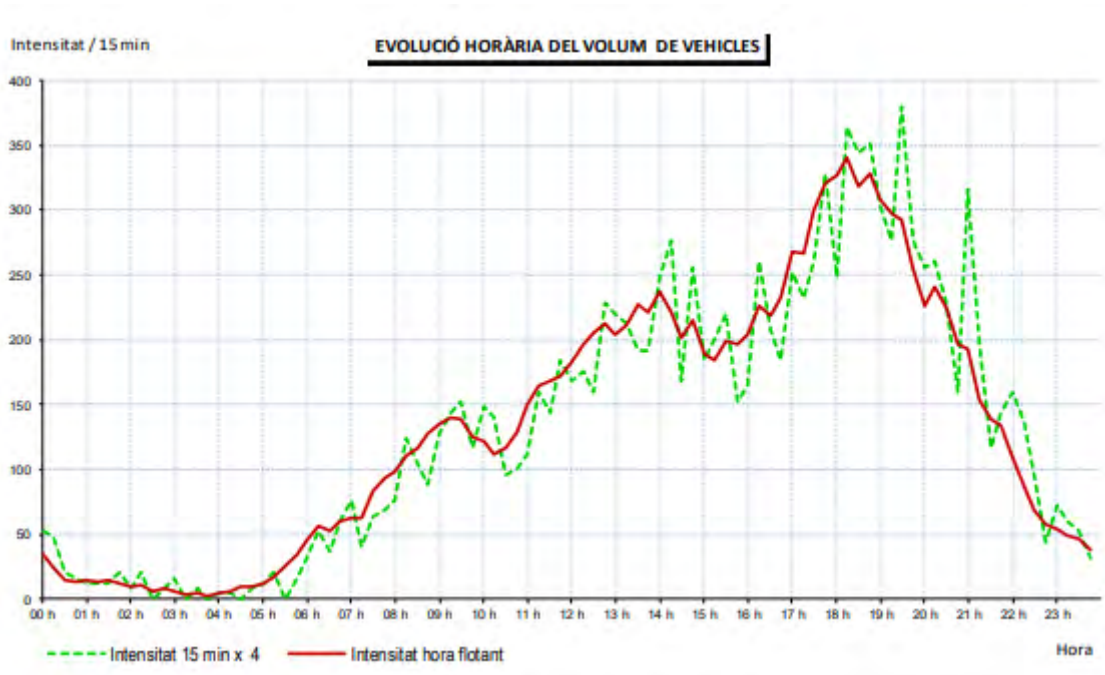
En la Ronda Jean Monnet sentit avinguda d'Arraona la màxima intensitat de trànsit té lloc al matí (7:00–9:00 h), en canvi, en sentit carretera de Terrassa (N-150) la punta té lloc a la tarda (18:00–19:00 h).

Figura 15. Intensitat del trànsit Ronda Jean Monnet direcció av. Arraona, 2018.



Font: DOYMO, PMUS 2023-2028.

Figura 16. Intensitat del trànsit Ronda Jean Monnet direcció N.150 (ctra. de Terrassa), 2018.



Font: DOYMO, PMUS 2023-2028.

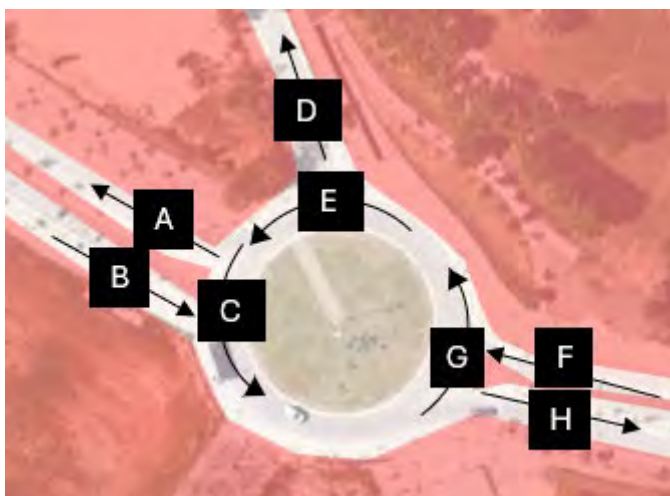
Recomptes de vehicles

El dilluns 29 de gener de 2024 entre les 8:00 - 8:30 hores del matí (30 minuts) es fan recomptes manuals de vehicles a la rotonda de la Ronda Jean Monnet i el Passeig del Regne Unit. El volum de trànsit observat és reduït, sense superar els 60 vehicles en cap ramal, i no es detecten problemàtiques de congestió.

Figura 17. Punt de recompte manual de vehicles



Figura 18. Recompte manual de vehicles, rotonda Ronda Jean Monnet - Passeig Regne Unit



Moviment	Vehicles
A	9
B	57
C	6
D	9
E	15
F	21
G	3
H	60
Total entrades	78
Total sortides	78

3.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

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 aproximadament a 620 metres. L'oferta a menys de 1,5 km de l'equipament és de 8 línies de bus i una línia de ferrocarril.

- Servei d'autobús:
 - 6 línies de bus urbà (L4, L5, L7, L14, L44, F4)
 - 2 línies de bus interurbà (C2, C5)
- Servei ferroviari:
 - 1 línia de Ferrocarrils de Catalunya (S2)

Les línies de bus urbà són operades per Transports Urbans de Sabadell (TUS), mentre que les línies C2 i C5 són operades per Moventis. El servei de FGC de la línia S2 és operada per la Generalitat de Catalunya.

Plànol 4. Oferta de transport públic més proper a l'àmbit d'estudi, dies feiners i dissabtes



Plànol 5. Oferta de transport públic proper a l'àmbit d'estudi, diumenges i festius



Oferta de bus urbà

Sabadell disposa d'una xarxa d'autobús urbà amb 16 línies en dies feiners i dissabtes (L1, L2, L3, L4, L44, L14, L5, L55, L15, L7, L11, L10, L80, L8, L12 i L23), 5 línies en diumenges i festius (F1, F2, F3, F4 i F5), 1 línia que circula en festius d'obertura comercial (F6) i 1 línia que opera els festius d'estiu (F15).

Les diverses línies de bus urbà uneixen l'àmbit en estudi amb el centre de Sabadell i també amb bona part dels barris, així com amb la resta de transport públic a les diverses estacions de Rodalies i d'FGC i l'estació d'autobusos interurbans de Sabadell Centre.

La xarxa en dies festius es transforma en 5 línies bàsiques amb un servei cada 30 minuts i un intercanviador central a Ronda Zamenhof, on es pot fer transbordament entre totes les línies de festius amb un temps d'espera màxim de 15 minuts.

Taula 5. Servei de bus urbà de Sabadell, línies en dies feiners i dissabtes més properes a l'àmbit d'estudi

Línia	Sentit	Feiners		Dissabtes	
		Horari	Interval pas (min)	Horari	Interval pas (min)
L4	La Roureda	5.05-22.30	30	5.10-22.00	30
L4	El Poblenou	4.55-22.30	30	5.20-22.00	30
L14	Can Roqueta	8.05-21.05	30	7.45-22.05	45
L14	Parc Taulí	7.33-20.58	30	7.45-22.00	45
L44	El Poblenou	6.48-20.48	30	-	-
L44	Parc Taulí	7.29-21.22	30	-	-

Taula 6. Servei de bus urbà de Sabadell, línies en diumenges i festius properes a l'àmbit d'estudi

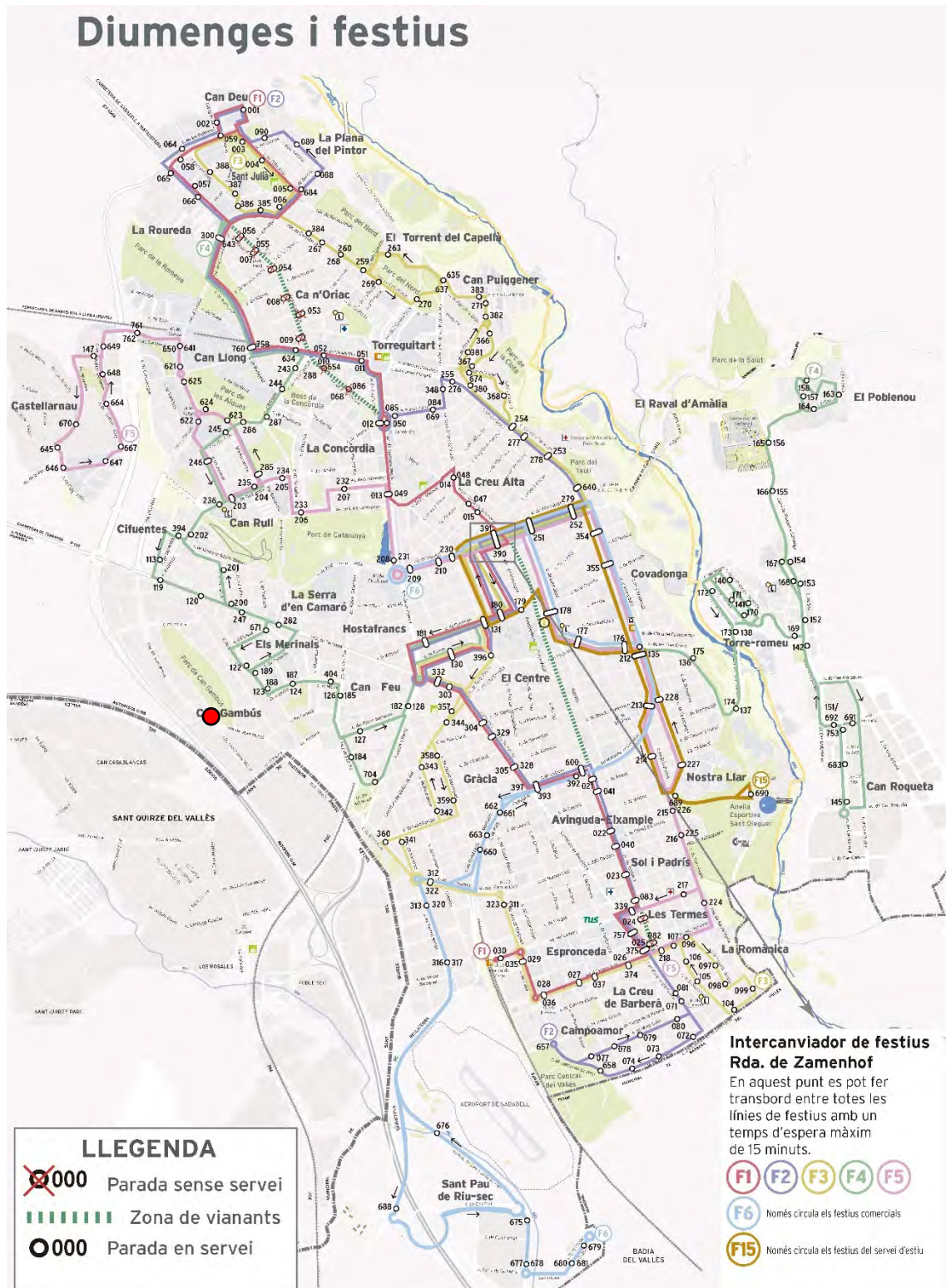
Línia	Sentit	Diumenges i festius	
		Horari	Interval pas (min)
F4	La Roureda	7.14-22.44	30
F4	El Poblenou	7.36-22.36	34

Figura 19. Plànol del bus urbà de Sabadell, dies feiners i dissabtes



Font: TUS

Figura 20. Plànol del bus urbà de Sabadell, diumenges i festius



Font: TUS

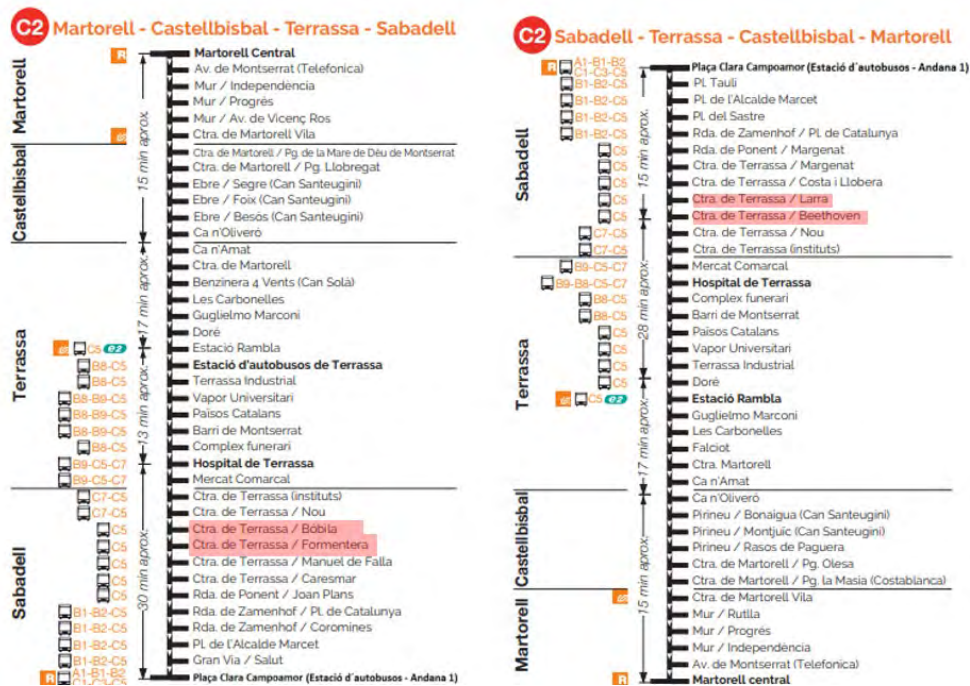
Oferta de bus interurbà

Les proximitats de l'àmbit d'estudi disposa d'oferta de bus interurbà, amb les línies que discorren per la carretera de Terrassa (C2 i C5). Les línies són C2 Martorell – Castellbisbal – Terrassa – Sabadell i C5 Sabadell – Terrassa.

Taula 7. Servei de bus interurbà proper a l'àmbit d'estudi

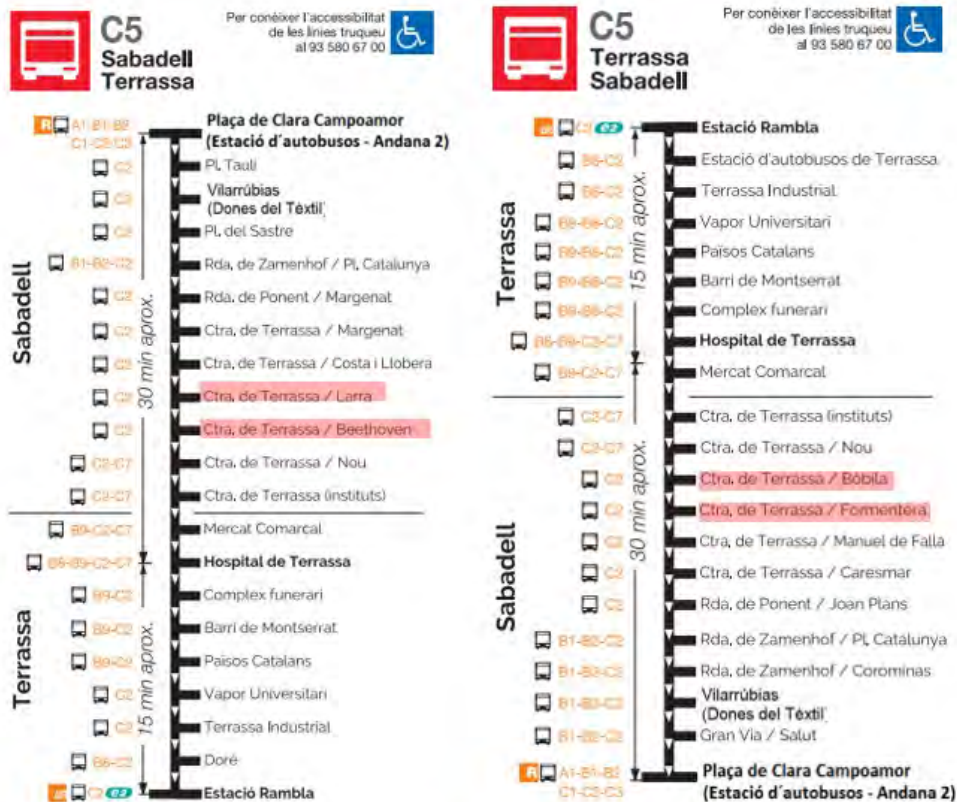
Línia	Sentit	Feiners		Dissabtes		Diumenges i festius	
		Horari	Interval	Horari	Interval	Horari	Interval
C2	Sabadell	6.45-12.15-17.15	5h-5.30h	-	-	-	-
C2	Martorell	8.30-14.00-19.00	5h-5.30h	-	-	-	-
C5	Sabadell	6.00 – 21.30	30	7.15 – 21.00	60'	7.15 – 21.00	60
C5	Terrassa	6.45 – 22.15	30	8.00 – 22.00	60'	8.00 – 22.00	60

Figura 21. Bus interurbà C2 línies en ambdós sentits (parades més properes a l'àmbit d'estudi senyalades en color vermell).



Font: Moventis

Figura 22. Bus interurbà C5 línies en ambdós sentits (parades més properes a l'àmbit d'estudi senyalades en color vermell).



Font: Moventis

Oferta de ferrocarril

A les proximitats de l'àmbit d'estudi hi ha una estació de ferrocarril de Rodalies de Catalunya, Can Feu / Gràcia, ubicada a 1,53 km a peu.

Per Can Feu / Gràcia hi circula la línia S2 operada per la Generalitat de Catalunya, que enllaça amb l'estació de línia de via ampla a la ciutat: Sabadell Nord (enllaça amb R4, R12 i Rodalies). Per la línia R4 a Terrassa, Manresa, Cerdanyola del Vallès, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Martorell, Vilafranca del Penedès i el Vendrell. A més, mitjançant la línia R12 també és possible arribar a Calaf, Cervera, Tàrraga, Mollerussa i Lleida, entre d'altres.

Figura 23. Esquema de la línia S2 dels FGC



Font: trenscat.cat

L'estació de Can Feu/Gràcia presenta dues andanes, a un nivell inferior al del carrer, a les quals s'accedeix per l'accés del carrer Reina Elionor amb el passatge Fraser Lawton. La comunicació entre els dos novells es fa per escales, una escala mecànica de pujada i un ascensor. Així, l'estació es pot considerar que és accessible per a persones amb mobilitat reduïda (PMR).

Taula 8. Estació de FGC línia S2



Font: trenscat.cat

Parades de bus urbà i interurbà properes

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 què es justifiqui que no és possible.

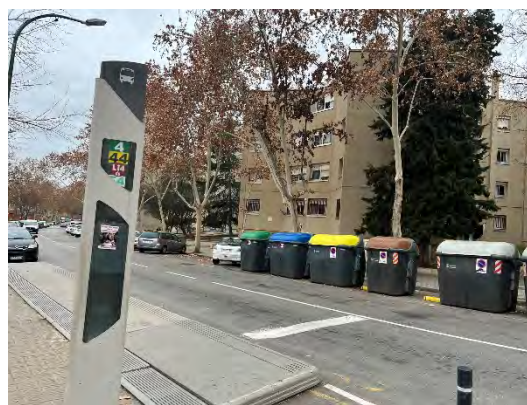
A les proximitats del sector en estudi hi ha un total de 4 parades per donar accés a quatre de les línies de bus urbà esmentades anteriorment (incloent-hi el servei de festius). Totes les parades es situen a distàncies inferiors o subtilment superiors a 750 metres per l'itinerari a peu a través de la xarxa de carrers de l'entorn.

Taula 9. Servei de bus interurbà proper a l'àmbit d'estudi

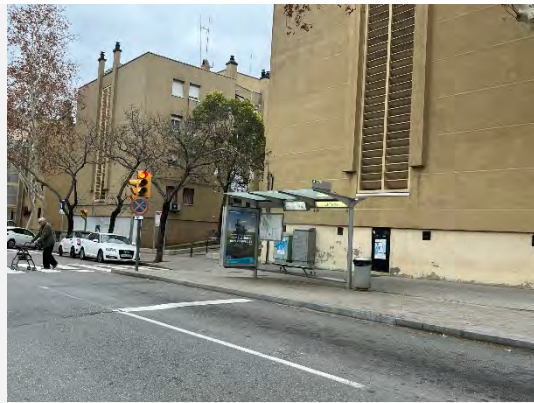
Codi parada	Nom parada	Línies i sentit	Equipament	Distància a peu (m)
122	Els Merinals	F4. El Poblenou L4. El Poblenou L44. Can roqueta	Marquesina	620
189	Els Merinals	F4. La Roureda L4. La Roureda L44. Parc Taulí L14. Parc Taulí/Can Roqueta	Tòtem	620
123	La Palma	F4. El Poblenou L4. El Poblenou L44. Can Roqueta	Marquesina	770
188	La Palma	F4. La Roureda L4. La Roureda L44. Parc Taulí L14. Parc Taulí/ Can Roqueta	Marquesina	780



Parada 122, c. de la Palma.



Parada 189, c. de la Palma



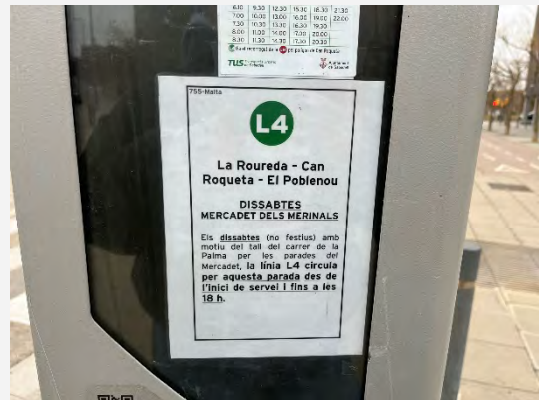
Parada 123, c. de la Palma



Parada 188, c. d'Argentina.



C. de Malta línia L4 ds, per desviació del trajecte per mercat al carrer de la Palma.



Cartell desviació L4 del c. de la Palma els dissabtes no festius per mercat.



C. de Tenerife línia L4 ds, per desviació del trajecte per mercat al carrer de la Palma.

3.4. 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

El nou equipament que s'ubicarà a l'illa delimitada per la Ronda Jean Monnet i el Passeig del Regne Unit se situa en un entorn principalment de caràcter residencial que actualment es troba majoritàriament en construcció. L'àmbit d'estudi generalment, disposa de voreres de gran amplada, amb una amplada útil d'entre 4,5 metres i 2 metres.

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).

En general, l'àmbit d'estudi disposa de voreres correctament accessibles i en bon estat de manteniment.

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



Font: Diagnosi del PMUS 2023-2028



Vorera sud de la ctra de Terrassa, amplada accessible però paviment irregular.



Vorera accessible ctra. de Terrassa, alçada de la parada 120 (Turina).



Vorera accessible compartida amb carril bici, C. d'Hongria.



C. d'Hongria, espai compartit per vianants i ciclistes per bres públiques.



C. de Malta, vorera accessible en obres.



C. de Malta, pas de vianants habilitat per obres en la via pública.



C. de Malta, vorera amb amplada accessible.



C. de Malta, paviment de la vorera deteriorat



Voreres amples, C. Kurdistan.



Voreres amb trams amb paviment aixecat, c. Kurdistan.



Voreres amples i accessibles, c. de la Palma a l'alçada de la parada de bus 189.



Vorera desplaçada que pot dificultar l'itinerari de persones PMR, c. de la Palma.



Tram del Passeig del Regne Unit amb voreres estretes, ocupades per vegetació.



Vorera compartida amb carril bici, Ronda Jean Monnet.



Pendents

En relació al pendent dels vials d'accés, aquests no haurien de superar el 6% previst en l'Ordre TMA/851/2021 d'accessibilitat per als itineraris per a vianants adaptats. El Decret 344/2006 estableix en relació amb la planificació, que "el pendent màxim dels itineraris per a vianants no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%." L'entorn disposa d'una orografia sense gaire pendent que permet donar compliment a aquests pendents màxims inferiors al 5% a tots els vials urbans de l'entorn.

Figura 25. Mapa topogràfic de l'àmbit d'estudi



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 la Ronda Jean Monnet estan semaforitzats, aportant major seguretat per creuar aquesta via. També, cal destacar que la visibilitat de la majoria dels passos de vianants es correcta.

La senyalització vertical i horitzontal generalment es troba en condicions precàries, sobretot la horitzontal, on majoritàriament presenta la pintura desgastada.

En situacions molt concretes falten alguns passos de vianants i rebaixos d'accessibilitat, tot i tractar-se de mancances molt puntuals. Els passos de l'entorn immediat en els quals s'han detectat mancances són:

- C. de Malta – c. d'Hongria: manca completar la dotació d'un pas.
- C. Tenerife: manca completar la dotació d'un pas.
- Passeig Regne Unit: manca completar l'accessibilitat d'un pas.

Plànol 6. Passos de vianants de l'entorn de l'àmbit d'estudi





Pas de vianants ctra. Terrassa – c. de Malta, pas de vianants accessible zona escolar



Pas de vianants parcialment accessible, Ctra. Terrassa



Pas de vianants accessible, C. de Mata – C. d'Hongria



Cruïlla amb dotació completa de passos de vianants, c. Malta – c. d'Eivissa



Pas de vianants esborrat, c. de Dinamarca



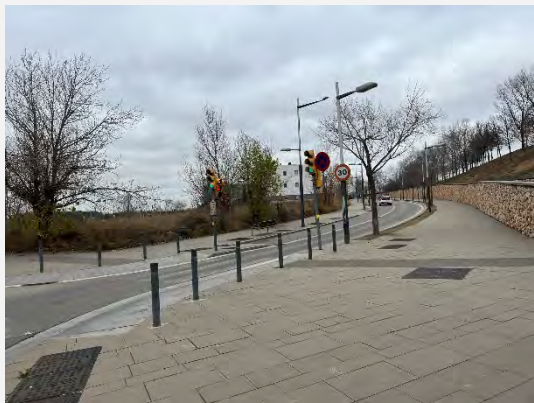
Passos de vianants accessibles amb pintura desgastada, c. Kurdistan



Cruïlla amb dotació completa dels passos de vianants, c. de la Palma – c. de Tenerife



Pas de vianants no accessible, Pg. Regne Unit



Pas de vianants accessible amb paviment podotàctil, Pg. Regne Unit



Pas de vianants accessible amb paviment podotàctil, Ronda Jean Monnet



Pas de vianants amb pintura desgastada, Ronda Jean Monnet



Dotació completa passos de vianants, Ronda Jean Monnet – c. de Dinamarca

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. De tota manera, al carrer de la Palma s'observen trams amb poca il·luminació, d'igual forma succeeix al carrer de Tenerife.



Enllumenat al c. de Malta, a ambdós costats del carrer



Enllumenat al c. d'Hongria



Enllumenat c. Kurdistan, tant en vorera com en calçada.



Detall de l'enllumenat tipus de l'entorn, amb llumenera tipus LED, c. de la Palma



Manca d'enllumenat, c. de Tenerife



Enllumenat, Passeig Regne Unit



Enllumenat en tota la Ronda Jean Monnet

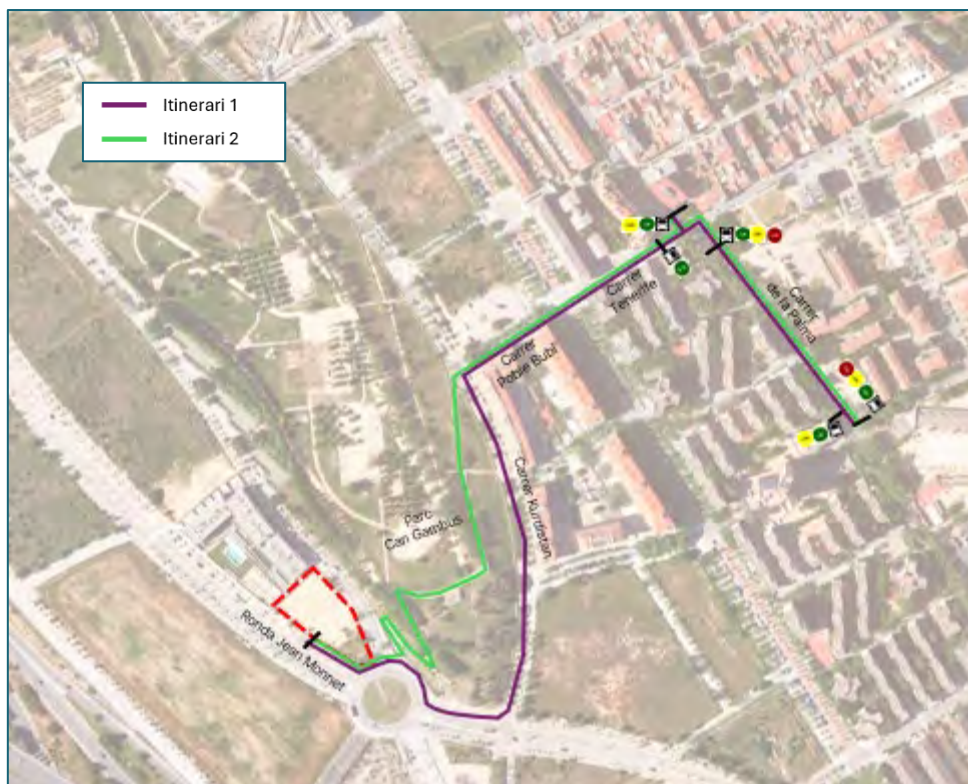
Itineraris a peu fins a les parades de transport públic

Els itineraris a peu fins a les parades de transport públic properes (bus) es poden realitzar per dos itineraris diferents:

1- Itinerari a peu fins a les parades de bus 122, 189, 123, 188 del carrer de la Palma i L4ds (C. Tenerife), pel carrer Tenerife, el carrer Pobla Bubi i el carrer Kurdistan.

2- Itinerari a peu fins a les parades de bus 122, 189, 123, 188 del carrer de la Palma i L4ds (i C. Tenerife), pel carrer Tenerife, el carrer Pobla Bubi i el parc de Can Gambús.

Figura 26. Itineraris a peu fins a les parades de transport públic més properes al nou equipament.



Tots els itineraris a peu fins a les parades de transport públic tenen voreres d'almenys 1 metre d'amplada lliure i d'enllumenat, així com passos de vianants senyalitzats horitzontalment.

Itinerari a peu 1 fins parades de bus 122, 189, 123, 188 i L4ds (c. Tenerife)



Passos de vianants accessible cruïlla c. de la Palma – c. Tenerife



Vorera amb amplada accessible, c.de la Palma



C. Tenerife



Manca de pas de vianants i paviment de la calçada deteriorat, c. Tenerife



Cruïlla amb passos de vianants accessibles, c. Poble Bubi – C. Kurdistan



Voreres amb amplades accessibles, c. Kurdistan



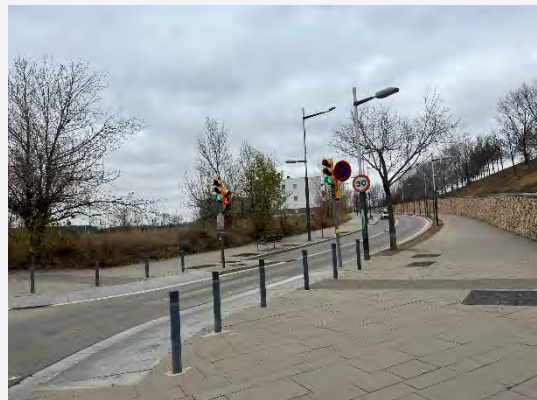
Cruïlla c. Kurdistan – Ronda Jean Monnet



Ronda Jean Monnet



Rotonda Ronda Jean Monnet – Passeig del Regne Unit



Pas de vianants Passeig Regne Unit, a tocar de la rotonda



Rotonda Ronda Jean Monnet – Passeig del Regne Unit



Ronda Jean Monnet, entrada futur equipament

Itinerari a peu 2 fins a les parades de bus 122, 189, 123, 188 i L4ds (c. Tenerife)

L'itinerari inicial és el mateix que a l'itinerari 1, varia a partir de la cruïlla del c. Poble Bubi amb el c. Kurdistan, on en comptes de seguir pel carrer Kurdistan, es travessa el parc de Can Gambús.



Cruïlla c. Poble Bubi – c. Kurdistan



Rampa d'entrada al parc Can Gambús, enfront del c. Poble Bubi.



Escales d'entrada al parc Can Gambús, enfront del c. Poble Sahrauí



Camí asfaltat, Parc Can Gambús



Camí Parc Can Gambús



Camí Parc Can Gambús



Camí Parc Can Gambús



Camí Parc Can Gambús



Sortida Parc Can Gambús, al costat del Passeig Regne Unit

Itineraris principals a peu proposats al PMUS

L'entorn del nou sector en estudi té diversos itineraris de la Xarxa Bàsica de Vianants que es proposen en el Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell 2023-2028, essent els vials més propers a la pròpia Ronda Jean Monnet i el passeig Regne Unit. Al programa d'actuacions es recull com a V7, Adequar la Xarxa Bàsica de Vianants (normativa d'accessibilitat i condicions de confort i seguretat), amb una prioritat d'execució alta.

Aquests itineraris de la Xarxa Bàsica de Vianants han d'executar aquelles actuacions necessàries perquè els carrers que en formen part siguin accessibles, segurs, confortables i de qualitat. Les actuacions a executar consistiran en:

- Millores en els encreuaments: semaforització amb fases semafòriques amb prioritat per vianants, passos de vianants elevats, millora de visibilitat.
- Ampliació de la superfície destinada als vianants: ampliació de voreres, plataformes úniques amb prioritat per a vianants.
- Millora de la qualitat ambiental: vegetació, ombra, mobiliari urbà, il·luminació.
- Senyalització de la xarxa.
- Campanya de comunicació i promoció de la mobilitat a peu

Figura 27. Itineraris de la Xarxa Bàsica de Vianants proposats al PMUS de Sabadell



Font: PMUS 2023-2028

3.5. XARXA D'ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETES / VMP

L'entorn immediat del nou equipament disposa d'itinerari per a bicicletes/VMP, tot i que en alguns trams no presenta continuïtat i en algunes zones de les proximitats manca.

En detall, la Ronda Jean Monnet acull un carril bicicleta bidireccional segregat en vorera que s'inicia a la carretera de Terrassa i permet, en gran part, la connexió de l'oest del municipi. Es detecten mancances de connectivitat entre els carrils, sobretot en interseccions i rotondes.

No s'observen aparcament per a bicicletes en la via pública en la totalitat de l'àmbit d'estudi.

Plànol 7. Xarxa d'itineraris per a bicicletes/VMP a l'entorn de l'àmbit d'estudi





Carril bicicleta al c. d'Hongria



Carril bicicleta al c. de Malta



Carril bicicleta al c. de Malta



Obres al carril bicicleta, c. de Malta



Carril bicicleta a l'avinguda d'Arraona



Carril bicicleta a la Ronda Jean Monnet



Carril bicicleta a la rotonda de la Ronda Jean Monnet amb Pg. Regne Unit



Carril bicicleta a la Ronda Jean Monnet, front de la parcel·la on anirà l'equipament.

Xarxa de vies ciclables proposades al PMUS

L'entorn del nou sector en estudi té diversos itineraris de la Xarxa de Vies Ciclables que es proposen en el Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell 2023-2028, essent els vials més propers el de la pròpia Ronda Jean Monnet, el carrer d'Hongria, el carrer de Malta i l'avinguda d'Arraona. Al programa d'actuacions es recull com a B15, Desenvolupar progressivament el pla director de la bicicleta establint una xarxa de carrils i itineraris en bicicleta coherent, connexa i còmode, que permeti arribar a tots els districtes de Sabadell, amb una prioritat d'execució mitjana.

El desenvolupament dels itineraris de la xarxa de vies ciclables seguirà el Pla Director, dividint-ho en varies actuacions destacant la configuració d'una xarxa primària i secundària. La carretera de Terrassa i l'avinguda d'Arraona formen part de la xarxa primària, i la Ronda Jean Monnet de la secundària.

Figura 28. Itineraris de la Xarxa de Vies Ciclables proposats al PMUS de Sabadell



Font: PMUS 2023-2028

4. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA

Amb el desenvolupament de les noves activitats lligades al desenvolupament de l'equipament sanitari-assistencial en l'illa delimitada per la Ronda Jean Monnet i el Passeig del Regne Unit, 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 120 cotxes/dia, 11 motos/dia i 3 taxis/dia.

Les hores punta de mobilitat en cotxe, són:

- Al matí (8 a 9h.): 6 cotxes i 1 moto d'entrada.
- A la tarda (17 a 18h.): 3 cotxes d'entrada i 7 cotxes i 1 moto de sortida.

Distribució territorial i itineraris d'entrada i sortida

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

- C-58 costat Barcelona sortida 12 cap a la Ronda d'Arraona a Sant Quirze del Vallès, sortint per la Ronda Jean Monnet.
- C-58 costat Terrassa fins a Sant Quirze del Vallès, sortida 14, seguint fins a la Ronda d'Arraona fins a la Ronda Jean Monnet.
- N-150 costat Terrassa per la Ronda Jean Monnet.
- N-150 costat Cerdanyola del Vallès fins a la Ronda Jean Monnet.
- C-1314a costat Sabadell Centre fins a rotonda amb Passeig Can Feu, avinguda d'Arraona i Ronda Jean Monnet.
- C-1314a costat Sant Quirze del Vallès fins a rotonda amb Passeig Can Feu, avinguda d'Arraona i Ronda Jean Monnet.

- Ronda d'Arraona costat Sant Quirze del Vallès fins a Ronda Jean Monnet.

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

- Ronda Jean Monnet fins a N-150 (Carretera de Terrassa) direcció Sabadell.
- Ronda Jean Monnet fins a N-150 (Carretera de Terrassa) direcció Terrassa.
- Ronda Jean Monnet fins a la rotonda direcció C-58c cap a C-58 direcció Barcelona.
- Passeig Regne Unit cap a Ronda Jean Monnet fins a la rotonda direcció C-58c cap a C-58 direcció Terrassa.
- Ronda Jean Monnet fins Ronda d'Arraona direcció Sant Quirze del Vallès.
- Ronda Jean Monnet fins Avinguda d'Arraona cap a Passeig Can Feu sentit sud fins a C-1314a costat Sabadell Centre.
- Ronda Jean Monnet fins Avinguda d'Arraona cap a Passeig Can Feu sentit sud fins a C-1314a costat Sant Quirze del Vallès.

Plànol 8. Itineraris d'entrada i sortida a l'àmbit d'estudi en vehicle motoritzat



Nivell de servei a la Ronda Jean Monnet

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'igualava 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 llindars 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.

Figura 29. Trànsit actual i índex de saturació del trànsit actual, Ronda Jean Monnet



Figura 30. Trànsit generat i índex de saturació del trànsit generat, Ronda Jean Monnet



Figura 31. Nivell de servei trànsit actual+ trànsit generat a la Ronda Jean Monnet

	Ronda Jean Monnet sentit av. d'Arraona	Ronda Jean Monnet sentit ctra. de Terrassa
ACTUAL	A	A
GENERAT	A	A

La Ronda Jean Monnet, a l'entorn del nou equipament, actualment és un vial poc transitat que serveix bàsicament com a itinerari de pas entre municipis propers. En el futur tindrà un increment de mobilitat de vehicles molt reduït i mantindrà així el nivell de servei A, sense conflictes, en tots els casos.

4.2. DESPLAÇAMENTS A PEU

Tal com s'ha analitzat al capítol de determinació de la mobilitat generada el nou equipament generarà 11 desplaçaments/dia a peu.

Les hores punta de mobilitat a peu, són:

- Al matí (8 a 9h.): 1 persona d'entrada.
- A la tarda (17 a 18h.): 1 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.

Totes les cruïlles de l'àmbit d'estudi disposen de dotació completa de passos de vianants amb les voreres correctament rebaixades, si bé, es detecta dotació incompleta en dos passos de vianants situats al carrer d'Hongria i al carrer Tenerife, i la mancança de gual rebaixat a un dels passos de vianants del Passeig Regne Unit. Així i tot, la il·luminació general dels carrers és correcta.

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 11 desplaçaments/dia amb bicicleta.

Les hores punta de mobilitat en bicicleta, són:

- Al matí (8 a 9h.): 1 bicicleta d'entrada.
- A la tarda (17 a 18h.): 1 bicicleta 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. La connexió actual dels carrils generalment és correcta, si bé es detecten mancances de connectivitat en alguns itineraris, sobretot en interseccions i rotondes.

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 detecten 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 11 desplaçaments/dia amb bicicleta.

Les hores punta de mobilitat en transport públic, són:

- Al matí (8 a 9h.): 1 persona en autobús d'entrada.
- A la tarda (17 a 18h.): 2 persones en autobús de sortida.

No es detecten pics de mobilitat en relació amb la xarxa de ferrocarrils.

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 750 metres de distància de diverses línies d'autobús, possibilitant l'arriba a l'equipament tant en dies feiner, dissabtes i festius mitjançant transport públic. La parada més pròxima a l'equipament es troba a aproximadament 620 metres.

Les parades d'autobús més pròximes a l'equipament generalment disposen d'informació de les parades i del temps d'espera de l'autobús i de marquesina habilitada que permet la protecció dels vianants en situació de climes adversos, si bé, la parada 189 situada al carrer de la Palma, disposa d'un tòtem amb informació bàsica de la línia i dels seus horaris. 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, exceptuant la mancança del pas de vianants del carrer Tenerife comentat amb anterioritat.

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 32. 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.

Figura 33. 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 %
Mobilitat ocupacional	1.574.458	18,8 %	1.194.643	14,3 %	2.769.102	16,6 %
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 %
Mobilitat personal	3.180.580	38,0 %	3.540.980	42,5 %	6.721.560	40,2 %
Tornada a casa o al domicili	3.625.786	43,3 %	3.603.807	43,2 %	7.229.593	43,2 %
Total del SIMMB	8.380.824	100,0 %	8.339.430	100 %	16.720.255	100 %

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 %).

Figura 34. 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
Vehicles de mobilitat personal (patinet, plataforma de manillar o altres ginys)	81.399	1,0 %	45.777	0,5 %	127.176	0,8 %
Total de la mobilitat activa	4.196.051	50,1 %	4.768.454	57,2 %	8.964.505	53,6 %
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 %
Total del transport públic	706.425	8,4 %	1.194.693	14,3 %	1.901.118	11,4 %
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 %
Total del vehicle privat	3.478.348	41,5 %	2.376.284	28,5 %	5.854.632	35,0 %
Total del SIMMB	8.380.824	100 %	8.339.430	100 %	16.720.255	100 %

Font: EMEF 2020

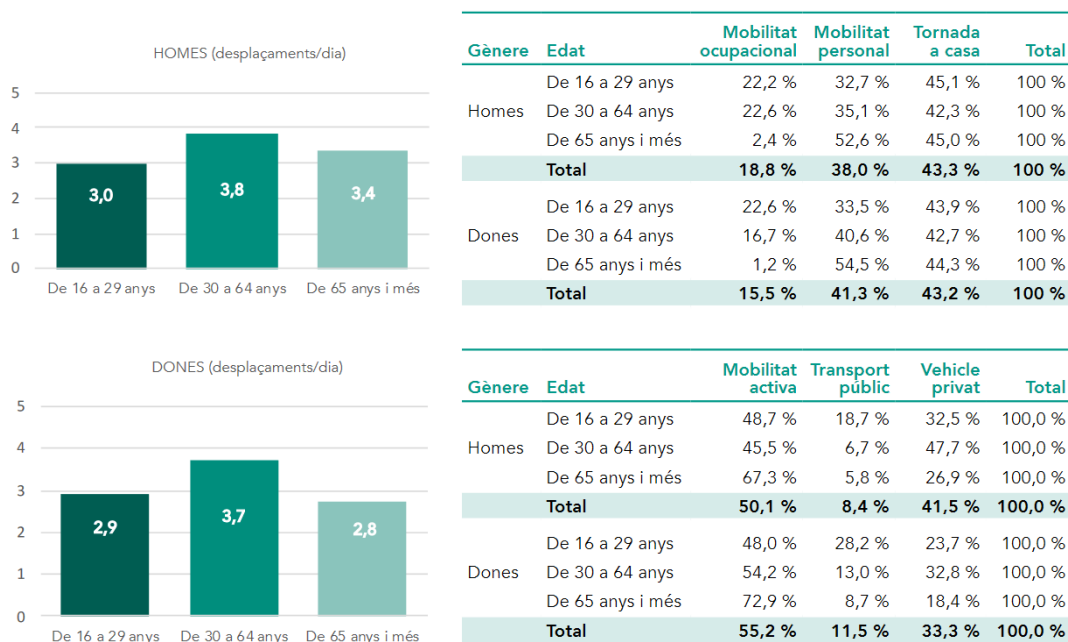
Més del 70% dels desplaçaments realitzats per les persones residents a l'àmbit SIMMB en dia feiner tenen l'origen i la destinació en un mateix municipi, mentre que el 26,2% restant són desplaçaments intermunicipals. Les dones fan proporcionalment més desplaçaments intramunicipals que els homes, per a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

Figura 35. 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 36. Mobilitat per edat i gènere al SIMMB

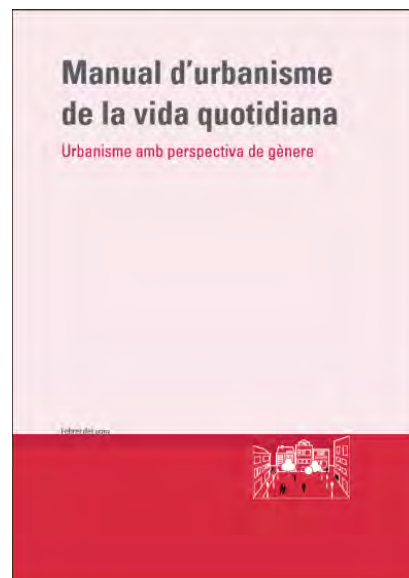


Font: EMEF 2020

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 la bona accessibilitat en transport públic 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.
- Per als desplaçaments en taxi s'estima una distància mitjana de 2 km (anada). L'ocupació mitjana dels vehicles és d'1,2 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:

Figura 37. 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.

Figura 38. Vehicles*Quilòmetre en desplaçaments generats pels sectors 1 i 2 (curt termini)

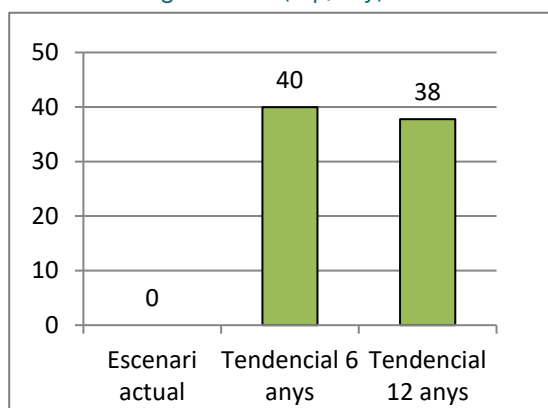
Tipus de vehicle	Desplaçaments	Ocupació	Vehicles	Distància (anada)	Veh.*km	Veh.*km*any
Cotxe	202	1,7	120	15	1.801	657.387
Moto / sharing	15	1,3	11	6	69	25.050
Taxi	3	1,2	3	2	5	1.945
Autobús	26	40	1	12	12	4.380
TOTAL	246		135		1.887	688.762

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.

Consum energètic total (tep/any)



Emissions de GEH (t/any)

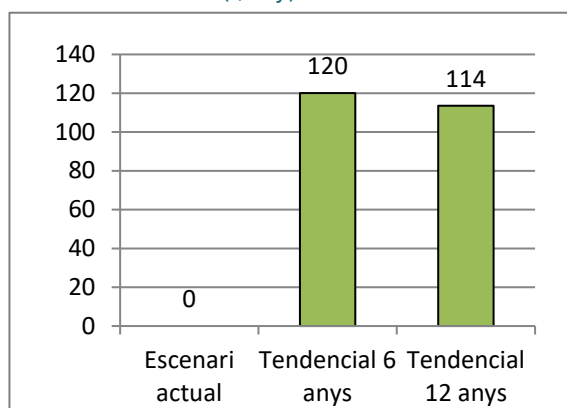


Figura 39. Emissions de gasos d'efecte hivernacle de CO₂ (t/any) per tipologia de vehicle

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

Figura 40. Emissions de gasos d'efecte hivernacle de CO₂ (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.).

Figura 41. Emissions de NO_x (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

Figura 42. Emissions de PM₁₀ (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 podran fer-se 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).

Aquest, en l'article 165.13, estableix que per a les dotacions sanitàries-assistencial, en relació a l'estacionament, correspon:

- Una plaça per cada sis llits o fracció d'aquest mòdul.

També, segons els usos de l'Ordenança 41 Municipal Reguladora de l'Edificació (OMRE) de Sabadell el nou equipament sanitari-assistencial forma part "d'Edifici d'ús Sanitari-Assistencial". (art. 28).

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

13. Edificis d'ús sanitari-assistencial.

- Una plaça per cada sis llits o fracció d'aquest mòdul.

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 17 turismes, 1 motocicleta i 1 bicicleta estacionades simultàniament.

Figura 43. Nivell d'ocupació de l'aparcament segons tipus de vehicle

Hora	Cotxe		Moto			Bici / VMP		
	Entren	Surten	Entren	Surten	Ocupen	Entren	Surten	Ocupen
6 a 7	0	0	0	0	0	0	0	0
7 a 8	0	0	0	0	0	0	0	0
8 a 9	6	0	1	0	1	1	0	1
9 a 10	4	0	0	0	1	0	0	1
10 a 11	4	0	0	0	1	0	0	1
11 a 12	3	1	0	0	1	0	0	1
12 a 13	3	1	0	0	1	0	0	1
13 a 14	1	5	0	1	1	0	0	1
14 a 15	1	0	0	0	1	0	0	1
15 a 16	0	2	0	0	1	0	0	1
16 a 17	1	4	0	0	1	0	0	1
17 a 18	3	7	0	1	0	0	1	0
18 a 19	3	1	0	0	0	0	0	0
19 a 20	2	5	0	0	0	0	0	0
20 a 21	0	2	0	0	0	0	0	0
21 a 22	0	0	0	0	0	0	0	0
22 a 23	0	0	0	0	0	0	0	0
23 a 24	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	31	31	2	2	31	2	2	0

5.3. OFERTA DE PLACES D'APARCAMENT

L'aparcament en planta baixa disposarà de 8 places d'aparcament i dues més destinades a les necessitats de càrrega i descàrrega.

Tenint en compte la normativa municipal i l'ocupació màxima estimada de vehicles per al personal de la residència, es considera suficient la reserva d'un mínim de 8 places.

Es preveu que la resta de turismes generats pel nou equipament (visites de la residència i pacients del centre de dia), estacionin en via pública, on actualment, disposa de gran oferta d'estacionament.

L'entrada al pàrquing subterrani es realitzarà per una rampa d'accés situada al Passeig del Regne Unit.

Figura 44. Accés a l'aparcament des de Planta Baixa



Es proposa afegir una franja d'invidents amb un color diferenciat que marqui els límits de l'espai de circulació dels vehicles fins a l'entrada a l'aparcament.

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.

5.3.1. 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.

Figura 45. 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
8	1 plaça / 40 places o fraccions	1	1

Tenint en compte les 8 places de l'aparcament, aquest hauria de disposar d'un mínim de 1 plaça per a PMR.

Es proposa que l'aparcament disposi de 1 plaça per a PMR.

5.3.2. Recàrrega de vehicles elèctrics

El Real Decreto 1053/2014 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.

Figura 46. Necessitat de places amb recàrrega elèctrica (Real Decreto 1054/2014)

Mínim places de turisme previstes	Ràtio places amb recàrrega elèctrica	Mínim places amb recàrrega elèctrica	Proposta EAMG
8	1 plaça / 40 places	1	1

Tenint en compte les 8 places de l'aparcament, 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.

Figura 47. 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 ² sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m ² sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m ² 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 ²)	Places segons Decret 344/2006	Proposta EAMG
Equipament	1 plaça / 100 m ² sostre o fracció	2.576	26	10

El Decret estableix la reserva de 26 places per a bicicletes al nou sector, tot i que la demanda generada d'aparcament a l'espai es preveu que no superi 1 plaça ocupada simultàniament. Per tant, es considera inicialment la implantació de 10 places, mitjançant la instal·lació de 5 barres en Uinvertida 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 26 places.

Figura 48. Cost estimat d'implementació de la mesura

Descripció	Preu ut	Amida.	Import (€)
Instal·lació d'ancoratges d'aparcament per a bicicletes	115€/ut	5	575
		TOTAL	575€

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.

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.

- a) Comerços d'alimentació en règim d'autoservei i botigues de conveniència si les seves respectives superfícies de venda (SV) són superiors a 200m².
- b) La resta d' usos comercials de superfície de venda superior a 400 m² o comerços que tinguin una superfície útil de magatzem superior a 200 m².
- c) Indústria urbana de superfície útil superior a 500 m².
- d) Indústria agrupada, amb excepció dels tallers de reparació de vehicles.
- e) Indústria separada.
- f) Magatzems de superfície útil superior a 200 m².

- L'equipament sanitari-assistencial, segons la normativa, no requereix de places de C/D.

Segon la informació facilitada per l'Ajuntament de Sabadell es preveu habilitar dues places de càrrega i descàrrega en el pàrquing subterrani situat a l'interior de l'equipament.

L'accés del pàrquing es trobarà al passeig del Regne Unit, i a l'interior d'aquest espai privat s'efectuaran les maniobres de càrrega i descàrrega de mercaderies. L'entrada i la sortida dels vehicles es realitzarà pel mateix accés.

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 obstacles 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:

- Turismes: 8 places
- Càrrega i descàrrega: 2 places
- Turismes PMR: 1 plaça adaptada
- Vehicles recàrrega elèctrica: 1 plaça
- Motos: 3 places (cal donar resposta a la demanda d'ocupació de 2 motos)
- Bicicletes: 10 places

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 la Ronda Jean Monnet.

6.1. APARCAMENT DE MOTOCICLETES EN CALÇADA

Actualment, els entorns que envolten el futur equipament sanitari-assistencial no disposa d'estacionament reservat per a motocicletes, observant-se en diverses ocasions l'estacionament d'aquestes sobre vorera.

Es recomana la transformació de les places d'aparcament de vehicles de l'entorn en places per a l'aparcament de motocicletes i així, evitar l'estacionament indegut sobre les voreres

6.2. APARCAMENT DE MOTOCICLETES DINTRE DE L'EQUIPAMENT

Com s'ha esmentat amb anterioritat, es preveu la construcció d'un pàrquing subterrani per a turismes destinat per als treballadors de l'equipament. Cal tenir en compte que existeix la possibilitat que part del personal de la residència es desplaci amb motocicleta, de manera que és necessari que existeixin places d'aparcament per aquest mitjà de transport.

Es recomana establir de 2 a 9 places de pàrquing destinades a l'estacionament de motocicletes.

6.3. 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.

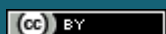
6.4. QUADRE - RESUM DE COSTOS

Les mesures correctores proposades tenen un cost estimat de **3.875 €**.

Descripció	Import (€)
Punt de càrrega elèctrica	1.800 €
Aparcament en calçada per a motocicletes	1.000 €
Aparcament per a motocicletes dintre de l'equipament	500 €
Aparcament per a bicicletes i VMP	575
Bones pràctiques i perspectiva de gènere	Segons projecte d'urbanització i construcció
TOTAL	3.875 €

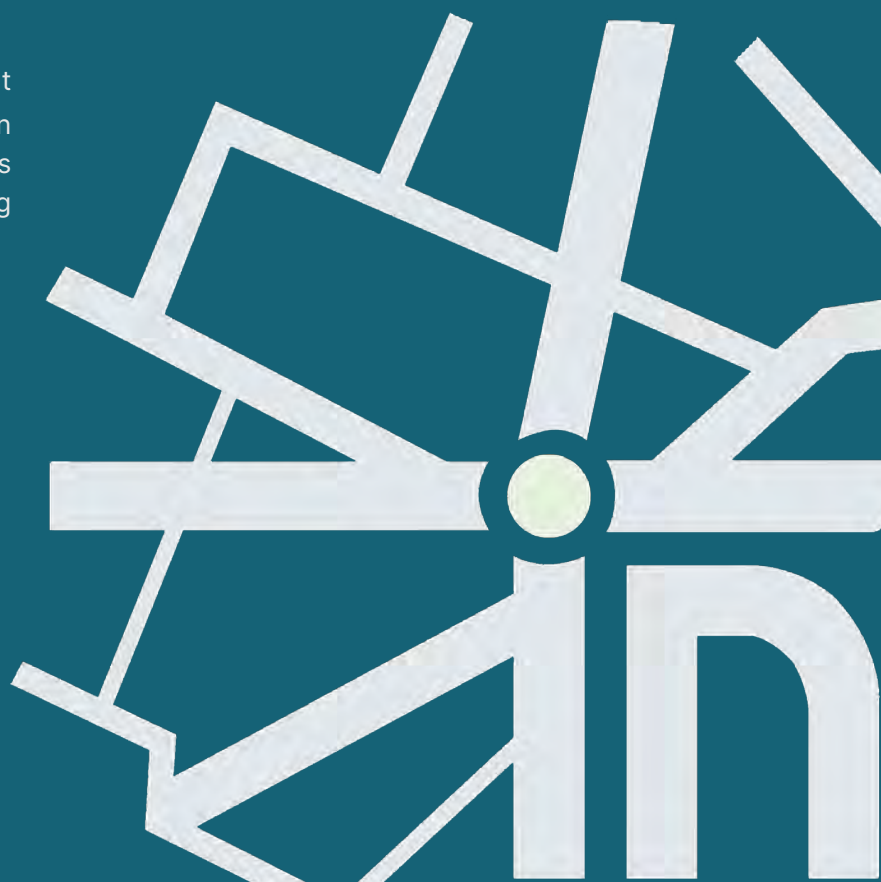
Títol: Estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) per la implantació d'un equipament sanitari-assistencial, en terrenys situats entre la ronda Jean Monnet i el passeig del Regne Unit, a Can Gambús

Maig, 2024



Ingeniería de Tráfico, S.L.
Consultors de mobilitat
els primers en seguretat viària

www.intrasl.net
intra@intrasl.net
+34 93 301 37 78





TÍTOL DE L'ESTUDI:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER LA IMPLANTACIÓ D'UN EQUIPAMENT SANITARI-ASSISTENCIAL, EN TERRENYS SITUATS ENTRE LA RONDA JEAN MONNET I EL PASSEIG REGNE UNIT, A CAN GAMBÚS

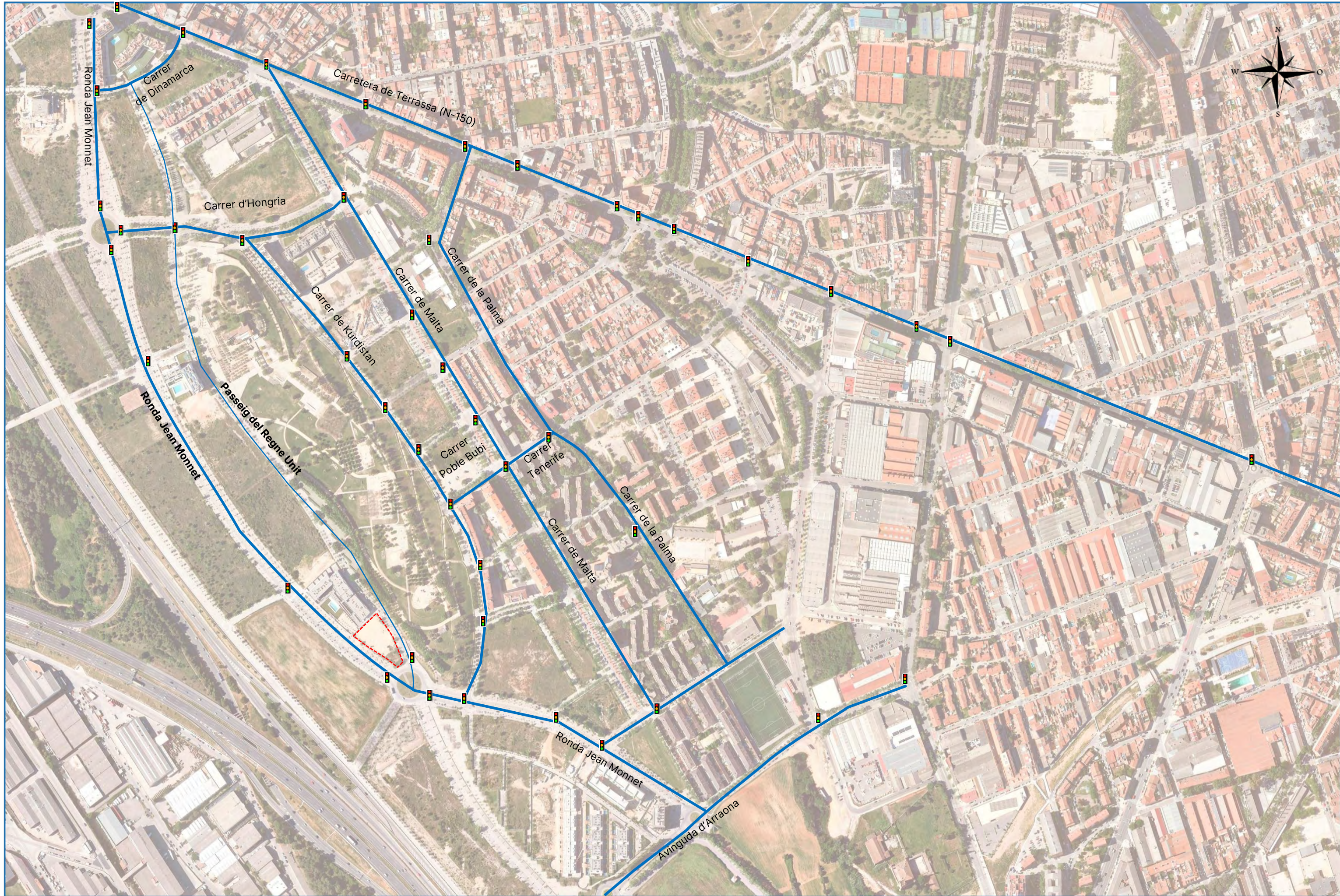
CONSULTORIA:


TÍTOL DEL PLÀNOL:
SITUACIÓ DE L'ÀMBIT D'ESTUDI

DATA:
MAIG 2024

ESCALA:
1 / 5.000

NÚM. DE PLÀNOL:
1
NÚM. DE PLÀNOL: 1 DE 9



TÍTOL DE L'ESTUDI:
 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER LA IMPLANTACIÓ D'UN EQUIPAMENT SANITARI-ASSISTENCIAL, EN TERRENYS SITUATS ENTRE LA RONDA JEAN MONNET I EL PASSEIG REGNE UNIT, A CAN GAMBÚS

CONSULTORIA:


TÍTOL DEL PLÀNOL:
 XARXA VIÀRIA DE L'ÀMBIT D'ESTUDI

DATA:
 MAIG 2024

ESCALA:
 1 / 5.000

NÚM. DE PLÀNOL:
 2
 NÚM. DE PLÀNOL: 2 DE 9



TÍTOL DE L'ESTUDI:
 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER LA IMPLANTACIÓ D'UN EQUIPAMENT SANITARI-ASSISTENCIAL, EN TERRENYS SITUATS ENTRE LA RONDA JEAN MONNET I EL PASSEIG REGNE UNIT, A CAN GAMBÚS

CONSULTORIA:


TÍTOL DEL PLÀNOL:
 INTESITATS DEL TRÀNSIT DE L'ÀMBIT D'ESTUDI

DATA:
 MAIG 2024

ESCALA:
 1 / 5.000

NÚM. DE PLÀNOL:
3
 NÚM. DE PLÀNOL: 3 DE 9



TÍTOL DE L'ESTUDI:
 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER LA IMPLANTACIÓ D'UN EQUIPAMENT SANITARI-ASSISTENCIAL, EN TERRENYS SITUATS ENTRE LA RONDA JEAN MONNET I EL PASSEIG REGNE UNIT, A CAN GAMBÚS

CONSULTORIA:


TÍTOL DEL PLÀNOL:
 DISTÀNCIA DES DE LES LÍNIES DE BUS, EN DIES FEINERS I DISSABTES, FINS AL NOU EQUIPAMENT

DATA:
 MAIG 2024

ESCALA:
 1 / 5.000

NÚM. DE PLÀNOL:
 4
 NÚM. DE PLÀNOL: 4 DE 9



TÍTOL DE L'ESTUDI:
 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER LA IMPLANTACIÓ D'UN EQUIPAMENT SANITARI-ASSISTENCIAL, EN TERRENYS SITUATS ENTRE LA RONDA JEAN MONNET I EL PASSEIG REGNE UNIT, A CAN GAMBÚS

CONSULTORIA:





TÍTOL DEL PLÀNOL:
 DISTÀNCIA DES DE LES LÍNIES DE BUS, EN DIES FESTIUS, FINS AL NOU EQUIPAMENT

DATA:
 MAIG 2024

ESCALA:
 1 / 5.000

NÚM. DE PLÀNOL:
 5
 NÚM. DE PLÀNOL: 5 DE 9



-  Pas de vianants proper i accessible (total o parcialment)
-  Pas de vianants no accessible
-  Manca de pas de vianants

TÍTOL DE L'ESTUDI:
 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER LA IMPLANTACIÓ D'UN EQUIPAMENT SANITARI-ASSISTENCIAL, EN TERRENYS SITUATS ENTRE LA RONDA JEAN MONNET I EL PASSEIG REGNE UNIT, A CAN GAMBÚS

CONSULTORIA:


TÍTOL DEL PLÀNOL:
 PASSOS DE VIANANTS ACTUALS DE L'ENTORN DE L'ÀMBIT D'ESTUDI

DATA:
 MAIG 2024

ESCALA:
 1 / 5.000

NÚM. DE PLÀNOL:
 6
 NÚM. DE PLÀNOL: 6 DE 9



TÍTOL DE L'ESTUDI:
 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER LA IMPLANTACIÓ D'UN EQUIPAMENT SANITARI-ASSISTENCIAL, EN TERRENYS SITUATS ENTRE LA RONDA JEAN MONNET I EL PASSEIG REGNE UNIT, A CAN GAMBÚS

CONSULTORIA:

TÍTOL DEL PLÀNOL:
 ITINERARIS A PEU FINS A LES PARADES DE TRANSPORT PÚBLIC PROPERES AL NOU EQUIPAMENT

DATA:
 MAIG 2024

ESCALA:
 1 / 5.000

NÚM. DE PLÀNOL:
 7
 NÚM. DE PLÀNOL: 7 DE 9



TÍTOL DE L'ESTUDI:
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER LA IMPLANTACIÓ D'UN EQUIPAMENT SANITARI-ASSISTENCIAL, EN TERRENYS SITUATS ENTRE LA RONDA JEAN MONNET I EL PASSEIG REGNE UNIT, A CAN GAMBÚS

CONSULTORIA:


TÍTOL DEL PLÀNOL:
XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES/VMP A L'ENTORN DE L'ÀMBIT D'ESTUDI

DATA:
MAIG 2024

ESCALA:
1 / 5.000

NÚM. DE PLÀNOL:
8
NÚM. DE PLÀNOL: 8 DE 9



TÍTOL DE L'ESTUDI:
 ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PER LA IMPLANTACIÓ D'UN EQUIPAMENT SANITARI-ASSISTENCIAL, EN TERRENYS SITUATS ENTRE LA RONDA JEAN MONNET I EL PASSEIG REGNE UNIT, A CAN GAMBÚS

CONSULTORIA:


TÍTOL DEL PLÀNOL:
 XARXA VIÀRIA D'ACCESSOS AMB VEHICLE MOTORITZAT A L'ÀMBIT D'ESTUDI

DATA:
 MAIG 2024

ESCALA:
 1 / 5.000

NÚM. DE PLÀNOL:
 9
 NÚM. DE PLÀNOL: 9 DE 9