

MERCÈ  
ALBIOL  
NÚÑEZ

Motiu: Aprovat definitivament per la Comissió de Territori de Catalunya en sessió de 22 de juliol de 2025  
Data: 2025.08.06 09:13:45 +02'00'  
Versió d'Adobe Acrobat Reader: 2023.001.20064

MERCÈ  
ALBIOL  
NÚÑEZ

Motiu: Diligència per fer constar que en aquest document s'han eliminat les dades personals a efectes de publicació al Registre de Planejament Urbanístic de Catalunya.  
Data: 2025.08.06 09:19:55 +02'00'  
Versió d'Adobe Acrobat Reader: 2023.001.20064

Secretari General de  
l'Ajuntament de Rubí

Josep M Colell Voltas

Motivo: Aprovacio provisional ple 29 d'octubre 2024 per majoria absoluta  
Fecha: 2024.11.07 08:27:48 +01'00'

Secretari General de  
l'Ajuntament de Rubí

Josep M Colell Voltas

Motivo: aprovat inicialment per ple de 21 de març de 2024 per majoria absoluta  
Fecha: 2024.03.22 15:03:29 +01'00'

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H “ELS NIUS”, EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P “CAN SANT JOAN”

FEBRER 2024

Víctor Fraga Cano, arquitecte  
Eduard Martínez Martínez, arquitecte

FRAGA  
CANO,  
VICTOR  
(FIRMA)

Firmado digitalmente por FRAGA CANO, VICTOR (FIRMA)  
Fecha: 2024.02.15 16:35:04 +01'00'

MARTINEZ  
MARTINEZ  
EDUARD -

Firmado digitalmente por MARTINEZ MARTINEZ EDUARD -  
Número de Reconocimiento (DN): c=ES, serialNumber=IDCES-givenName=EDUARD, sn=MARTINEZ MARTINEZ, cn=MARTINEZ MARTINEZ EDUARD  
Fecha: 2024.02.15 17:36:54 +01'00'





ÍNDEx

1 MEMÒRIA INFORMATIVA.....7

1.1 INTRODUCCIÓ: MOTIUS I OBJECTIUS DE LA MODIFICACIÓ DE PLANEJAMENT .....7

1.2 SITUACIÓ I ÀMBIT.....7

1.3 ESTAT ACTUAL.....8

1.4 ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT .....8

1.5 ANTECEDENTS I PLANEJAMENT VIGENT .....9

1.6 NORMATIVES DELS PLANEJAMENTS VIGENTS..... 10

1.7 CATÀLEG I PLA ESPECIAL DEL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC, ARQUEOLÒGIC I NATURAL 13

2 MEMÒRIA DE LA PROPOSTA.....15

2.1 ORDENACIÓ URBANÍSTICA PROPOSADA. JUSTIFICACIÓ .....15

2.2 QUALIFICACIÓ URBANÍSTICA PROPOSADA .....16

2.3 QUADRE COMPARATIU DEL PLANEJAMENT VIGENT I DEL PROPOSAT .....16

2.4 EQUIPAMENTS ESPORTIUS. ANÀLISI DE LA NORMATIVA VIGENT I PROPOSTA .....17

2.5 PROPOSTA DE NORMATIVA .....19

2.6 MARC LEGAL.....20

2.7 JUSTIFICACIÓ ART. 98 TEXT REFÓS DE LA LLEI D'URBANISME .....20

2.8 GESTIÓ URBANÍSTICA.....20

2.9 ESTUDI DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA .....20

2.10 PLA D'ETAPES .....21

2.11 ESTUDI DE MOBILITAT.....21

2.12 DOCUMENTACIÓ AMBIENTAL.....21

2.13 ADEQUACIÓ URBANÍSTICA A LA PERSPECTIVA DE GÈNERE .....21

3 NORMATIVA.....23

4 PLÀNOLS .....25

5. ANNEXES

ANNEX I. PLANEJAMENT VIGENT

ANNEX II. ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT

ANNEX III. REPORTATGE FOTOGRÀFIC

ANNEX IV. AVALUACIÓ DELS EFECTES DERIVATS DE LA MOBILITAT GENERADA



**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESP AIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESP AIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"**

**DADES GENERALS**

**Document:**

Modificació puntual del Pla General de Rubí als àmbits següents: sistema d'espais lliures situat a la Rambleta de Joan Miró, sistema d'espais lliures situat a l'Àrea Esportiva de Can Rosés, equipament situat al c/ Mallorca del Pla Parcial del Sector H "Els Nius", equipament situat al Torrent de Can Tiraries del Pla Parcial del sector P "Can Sant Joan".

**Àmbit:**

Actuació en quatre sectors discontinus.

- Sistema d'espais lliures situat a la Rambleta de Joan Miró.
- Sistema d'espais lliures situat a l'Àrea Esportiva de Can Rosés.
- Equipament situat al c/ Mallorca del Pla Parcial del Sector H "Els Nius".
- Equipament situat al Torrent de Can Tiraries del Pla Parcial del sector P "Can Sant Joan".

**Promotor:**

Ajuntament de Rubí

**Redacció:**

Víctor Fraga Cano, arquitecte.

Eduard Martínez Martínez, arquitecte.

**Data de redacció:**

Febrer de 2024



**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H “ELS NIUS”, EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P “CAN SANT JOAN”**

**1 MEMÒRIA INFORMATIVA**

**1.1 INTRODUCCIÓ: MOTIUS I OBJECTIUS DE LA MODIFICACIÓ DE PLANEJAMENT**

Els motius d’aquesta modificació puntual són principalment els següents:

- 1- Canviar la qualificació actual de Sistema d’Equipament de dos terrenys, proposant la qualificació de Sistema d’Espais Lliures. Aquests espais tenen valor natural i paisatgístic, estan localitzats a la perifèria de la zona urbana de Rubí, això permetrà que el gran Parc de Ca n’Oriol resulti ampliat i tingui més facilitat d’accés des del seu perímetre.
- 2- Canviar la qualificació actual de Sistema d’Espais Lliures de dos terrenys, proposant la qualificació de Sistema d’Equipaments. Es tracta de dos espais on és necessària la qualificació proposada pel fet que permetrà el creixement o la reforma d’equipaments esportius existents.

L’àmbit de la present Modificació Puntual del Pla General correspon a quatre sòls discontinus:

- Sistema d’Espais Lliures situat a la Rambleta de Joan Miró (2.588 m2).
- Sistema d’Espais Lliures situat a l’Àrea Esportiva Can Rosés (10.680 m2).
- Sistema d’Equipament situat al C/ Mallorca del Pla Parcial del Sector H “Els Nius” (12.756 m2).
- Sistema d’Equipament situat al Torrent de Can Tiraries del Pla Parcial del Sector P Can Sant Joan (1.025m2).

Els dos àmbits destinats a sistemes d’espais lliures estan ocupats actualment per edificacions esportives en funcionament. Per contra, els dos àmbits destinats actualment a equipaments, es troben sense edificar i envoltats de sistemes d’espais lliures.

Pel que fa als sòls destinats a espais lliures, la present modificació de planejament planteja traslladar-los a una zona de la ciutat on reforçarà i ampliarà el gran conjunt d’espais verds que constitueix el Parc de Ca n’Oriol. Les característiques naturals i paisatgístiques de l’entorn és adequat per a l’execució d’aquest gran corredor verd i en conseqüència és millor evitar la construcció d’equipaments en aquests llocs. En els darrers anys, des de l’Ajuntament s’han iniciat i executat planejaments derivats i modificacions puntuals del Pla General per crear i donar continuïtat en aquesta gran zona d’espais lliures que funcionarà com a pulmó verd entre en nucli urbà de Rubí i les grans xarxes viàries que envolten el municipi. La present modificació de planejament permetrà l’ampliació d’aquest gran espai lliure i facilitarà el seu accés des de dos espais situats al seu perímetre. Es

proposa doncs qualificar d’espais lliures els àmbits destinats actualment a equipaments situats al PP-Sector H Els Nius i al PP-Sector P Can Sant Joan.

Pel que fa als sòls destinats a equipaments, la present modificació de planejament planteja traslladar-los al teixit urbà consolidat del municipi incrementant-ne el servei i l’accessibilitat per als ciutadans. Actualment els sòls qualificats d’equipaments es situen a perímetre del sòl urbà, adjacents al sòl no urbanitzable. Aquest sòls es troben sense edificar i amb accés exclusivament amb vehicle rodat privat. La present modificació proposa doncs traslladar aquest sòls d’equipaments als àmbits de l’Àrea Esportiva de Can Rosés, i l’àmbit de la pista d’hoquei a la Rambleta de Joan Miró. Aquest dos àmbits estan qualificats d’espais lliures en el planejament vigent i es troben edificats amb dos equipaments en actiu on s’hi realitzen activitats esportives diàries.

De la mateixa manera, tant a l’Àrea Esportiva de Can Rosés situada al Sistema d’Espais Lliures situat a l’Àrea Esportiva Can Rosés com a la pista d’hoquei situada al Sistema d’Espais Lliures situat a la Rambleta de Joan Miró, es preveuen actuacions a mig termini per tal d’ampliar o rehabilitar els equipaments existents. Tot això no és possible sense modificar la seva qualificació d’espais lliures a equipament.

Tot i que actualment a Rubí s’està iniciant la redacció d’un nou POUM, existeix la necessitat d’ampliar la piscina i la de reformar i rehabilitar la pista d’hoquei, cosa que no permet esperar a la finalització de la tramitació del nou POUM, que tot just està als inicis. Per aquest motiu es tramita la present modificació puntual del planejament.

**1.2 SITUACIÓ I ÀMBIT**

Tal com ha quedat explicat al punt anterior, la present modificació puntual de planejament consta de quatre àmbits discontinus separats, tres situats a la zona nord-est del municipi, i el quart a la zona sud- est. Els quatre àmbits es troben identificats i delimitats a la documentació gràfica del present document, en els plànols informatius i d’ordenació.

Les característiques dels quatre àmbits són:

Sistema d’Espais Lliures situat a la Rambleta de Joan Miró. Pista d’hoquei

Qualificació urbanística actual: Sistema d’espais Lliures. Jardins urbans.

Superfície: 2.588 m2

Situació: Al costat de la zona de Conservació de Polígon Residencial al voltant de la Plaça dels Nens, dins de l’àmbit de la Modificació Puntual del PGOU Plaça Pearson.

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H “ELS NIUS”, EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P “CAN SANT JOAN”**

Àmbit: Forma triangular. Llinda: per l'oest amb la Rambleta de Joan Miró, pel nord amb el Passeig de les Torres, pel sud amb la Zona de Conservació de Polígon Residencial al voltant de la Plaça dels Nens.

Sistema d'Espais Lliures situat a l'Àrea Esportiva Can Rosés

Qualificació urbanística actual: Sistema d'espais Lliures. Parcs urbans.

Superfície: 10.680 m<sup>2</sup>

Situació: Entre el Pla Parcial del Sector H, el Complex Poliesportiu de Can Rosés, i una zona de residencial aïllat amb façana al carrer del Futbol.

Àmbit: Forma trapezoïdal. Llinda al nord-est amb un sòl destinat a equipament, pel nord-est amb un conjunt d'habitatges unifamiliar amb façana al carrer del Futbol, i amb una plaça d'accés a la piscina de Can Rosés, pel sud-oest amb les grades del camp de futbol del Complex poliesportiu de Can Rosés, i pel sud-est amb una illa d'edificacions unifamiliars entre mitgeres, amb façana al carrer de Pontevedra.

Sistema d'Equipament situat al C/ Mallorca del Pla Parcial del Sector H “Els Nius”

Qualificació urbanística actual: Sistema d'Equipaments. Equipament Públic.

Superfície: 12.756 m<sup>2</sup>

Situació: Entre el nucli urbà consolidat, amb façana al carrer Mallorca, i el Pla Parcial del Sector P. Identificat dins el Pla Parcial com a sub-zona E2.

Àmbit: Forma irregular. Llinda al oest amb el carrer Mallorca i l'equipament escolar Institut Teresa Altet, al sud amb sòl no urbanitzable inclòs dins el polígon de Ca N'Oriol. A l'est amb el Pla Parcial Sector P, al nord amb un sistema d'espais lliures inclòs dins el Sector H.

Sistema d'Equipament situat al Torrent de Can Tiraries del Pla Parcial del Sector P Can Sant Joan

Qualificació urbanística actual: Sistema d'Equipaments. Equipament Social de Cessió.

Superfície: 1.025 m<sup>2</sup>

Situació: Entre el Pla Parcial del Sector H, i el Pla Parcial del Sector P

Àmbit: Forma rectangular. Llinda a l'oest amb el carrer Mallorca, al sud amb l'equipament conegut com "Font del Ferro", a l'est i a nord amb sòls transformats destinats a espais lliures dins el mateix Sector P.

### 1.3 ESTAT ACTUAL

La situació actual dels 4 àmbits és la següent:

Sistema d'Espais Lliures situat a la Rambleta de Joan Miró. Pista d'hoquei

Es tracta d'un terreny de forma triangular, amb una edificació que ocupa parcialment la finca amb dues plantes destinades a aparcament, i una pista esportiva d'hoquei sobre d'aquest. A la resta de la finca, situada a l'est i amb la cota superior de totes les façanes a carrer, trobem l'accés a la zona esportiva, així com construccions auxiliars per aquesta.

Sistema d'Espais Lliures situat a l'Àrea Esportiva Can Rosés

Dins aquest àmbit trobem la pista poliesportiva coberta a la part sud de l'àmbit, una pista de gespa descoberta a la part central, i el conjunt edificat de les piscines cobertes a la part nord.

Sistema d'Equipament situat al C/ Mallorca del Pla Parcial del Sector H “Els Nius”

Dins l'àmbit trobem a la zona nord una gran explanada plana a nivell de carrer corresponent a un parc per gossos. A la zona sud, i a una cota superior, trobem una camp de blat i una zona boscosa. No existeix cap edificació.

Sistema d'Equipament situat al Torrent de Can Tiraries del Pla Parcial del Sector P Can Sant Joan

No presenta construccions ni urbanització de cap tipus. El relleu és accidentat per la presència d'un torrent que desemboca en el torrent de Ca n'Oriol. La vegetació existent és la típica que acompanya als torrents.

### 1.4 ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT

L'estructura de la propietat dels sòls inclosos dins aquesta modificació puntual és la següent:

Sistema d'Espais Lliures situat a la Rambleta de Joan Miró. Pista d'hoquei

Dintre aquest sector existeixen 2 finques diferents, totes dues identificades dins l'inventari municipal com Fitxes de Zones verdes de l'Ajuntament de Rubí, amb denominació “PISTA ESPORTIVA FRANCESC CALVO”.

La primera es troba dins l'inventari municipal amb el codi Z.V.68, provinent d'una cessió a l'ajuntament de data 5 de febrer de 1991. Finca registral 5928-N, amb una superfície cadastral de 1.438,99 m<sup>2</sup>.

La segona es troba dins l'inventari municipal amb el codi Z.V.69, també cedida a l'ajuntament en data 5 de febrer de 1991. Finca registral 6143-N, amb una superfície cadastral de 385,60 m<sup>2</sup>.



**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"**

Sistema d'Espais Lliures situat a l'Àrea Esportiva Can Rosés

Dintre aquest sector existeixen 2 finques diferents, totes dues de propietat municipal.

La primera es troba dins l'inventari municipal amb el codi Z.V.74, provinent d'una permuta amb el Pla Parcial del Sector H "Els Nius". Finca registral número 10.960-N, amb una superfície registral de 813 m2 i una superfície actual de 726 m2. Es troba situada a la zona nord de l'àmbit del SELL-Can Rosés, amb façana al carrer Zamora, i l'indant al nord amb sòls classificats com Equipaments.

La segona finca, es troba dins l'inventari municipal amb el codi IMM.2. Finca registral 8.348, amb una superfície registral de 24.771 m2, i una superfície segons medició de 23.526 m2. Dins aquesta modificació, només s'inclou la part nord de la finca, amb façana al carrer Zamora, a la plaça davant el carrer de Futbol, i l'indant al nord amb la primera finca indicada dins aquest apartat.

Sistema d'Equipament situat al C/ Mallorca del Pla Parcial del Sector H "Els Nius"

Finca propietat de l'Ajuntament de Rubí, obtinguda en concepte de cessió obligatòria de sòl públic del Projecte de compensació del Sector H, inscrit al registre de la propietat en data 1 d'octubre de 1998 . Finca registral 36605, amb una superfície de 12.756 m2.

Sistema d'Equipament situat al Torrent de Can Tiraries del Pla Parcial del Sector P Can Sant Joan

Finca propietat de l'Ajuntament de Rubí, obtinguda en virtut de l'acta de cessió dels terrenys destinats a equipaments, zones verdes i vialitat i l'obra d'urbanització executada dins l'àmbit del Pla Parcial Can Sant Joan, al terme de Rubí, subscripta en data 14 d'octubre de 2002, entre l'INCASOL i l'Ajuntament de Rubí.

**1.5 ANTECEDENTS I PLANEJAMENT VIGENT**

Al tractar-se de 4 àmbits diferents, els antecedents són diversos.

A continuació s'indiquen els planejaments vigents de cada àmbit.

Sistema d'Espais Lliures situat a la Rambleta de Joan Miró. Pista d'hoquei

Classificació urbanística actual: Sòl urbà.

Qualificació urbanística actual: Sistema d'espais lliures. Jardins urbans.

Planejament vigent: L'ordenació vigent és l'establerta a la Modificació del Pla General d'Ordenació a l'entorn de la Plaça Pearson. Data aprovació 08/02/1995. Data publicació 19/05/1995.

Pel que fa a la regulació normativa, és d'aplicació el Text Refós de les Normes Urbanístiques del Pla General. Data aprovació 22/09/2005. Data publicació 16/01/2006.

Sistema d'Espais Lliures situat a l'Àrea Esportiva Can Rosés

Classificació urbanística actual: Sòl urbà.

Qualificació urbanística actual: Sistema d'espais lliures. Parcs urbans (Àrea esportiva).

Planejament vigent: L'ordenació vigent és l'establerta al Pla General de Rubí. Data aprovació 10/12/1986.

Pel que fa a la regulació normativa, és d'aplicació el Text Refós de les Normes Urbanístiques del Pla General. Data aprovació 22/09/2005. Data publicació 16/01/2006.

Sistema d'Equipament situat al C/ Mallorca del Pla Parcial del Sector H "Els Nius"

Classificació urbanística actual: Sòl urbà.

Qualificació urbanística actual: Sistema d'equipament públic.

Planejament vigent: Pla Parcial d'ordenació del Sector H. Data aprovació 13/12/1995. Data publicació 22/01/1996.

Sistema d'Equipament situat al Torrent de Can Tiraries del Pla Parcial del Sector P Can Sant Joan

Classificació urbanística actual: Sòl urbà.

Qualificació urbanística actual: Sistema d'equipament públic.

Planejament vigent: Pla Parcial d'ordenació del Parc d'Activitats Econòmiques Can Sant Joan. Data aprovació 23/01/1991. Data publicació 01/03/1991.

En aquest moment s'està tramitant la "Modificació puntual del Pla general d'ordenació urbana de Rubí al Sector P, "Parc d'activitats econòmiques de Can Sant Joan" on es proposa la refosa de les normes del Pla parcial del Sector P en la normativa del PG. En aquest espai es manté la qualificació d'Equipament i quedarà regulat per la normativa del PG.

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H “ELS NIUS”, EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P “CAN SANT JOAN”

1.6    NORMATIVES DELS PLANEJAMENTS VIGENTS

Normativa actual dels Sistemes d’Espais Lliures i Sistemes d’Equipaments dels diferents planejaments actuals.

NORMATIVA URBANÍSTICA DEL PLA GENERAL

“CAPÍTOL TERCER. SISTEMA D'ESPAIS LLIURES.

**Article 66. Definició.**

- 1. *Compren els sòls de titularitat pública ordenats com espais lliures o zones verdes.*
- 2. *Es distingeix entre parcs públics, que formen part de l’estructura general i orgànica del territori, i jardins públics que estan al servei directe d’una àrea o sector. Així mateix es preveu la categoria d’àrees esportives i recreatives (clau ES).*
- 3. *En la previsió de sòls adscrits a parcs públics s’ha observat el previst en l’article 12.1.b. de la Llei del Sòl i en l’article 25.1.c. primer paràgraf del Reglament.*

**Article 67. Determinació del Pla.**

- 1. *Aquest Pla General estableix la localització dels parcs públics en qualsevol tipus de sòl. Excepcionalment podran completar-se les prescripcions a traves d’un Pla Especial.*
- 2. *Així mateix, en sòl urbà es fixa en general la localització dels jardins públics i zones esportives, d’esbarjo i expansió públiques. Per variar aquestes localitzacions serà preceptiva la redacció d’un Pla Especial.*
- 3. *Respecte dels jardins públics i zones esportives, d’expansió i esbarjo públiques a establir en la resta de tipus de sòls, aquest Pla General es limita a establir els corresponents estàndards i a assenyalar ocasionalment indicacions de preferent localització.*

**Article 68. Usos.**

- 1. *Als parcs i jardins públics només es permetran els usos i activitats de caràcter públic que siguin absolutament compatibles amb la utilització general d’aquests sòls.*  
*Les edificacions que puguin aixecar-se al servei dels parcs i jardins i dels usos admesos hauran d’observar les següents condicions:*
  - a) *Ocupació màxima del 5%*
  - b) *Altura màxima: 7 metres.**S’exceptuen de les anteriors condicions les edificacions ja existents emplaçades en parcs i jardins que hauran d’adscriure’s als usos a que es refereix el número següent.*
- 2. *Usos a que es refereix el número anterior:*  
*Esportius, socioculturals, d’esbarjo i educatius.*

**Article 69. Condicions dels jardins públics.**

- Els jardins públics a preveure a través dels instruments de desenvolupament d’aquest Pla General hauran d’acomplir les següents condicions:*
- 1. *Hauran de situar-se en terrenys quina pendent sigui inferior al 20% a no ser que es contingui una expressa indicació contrària en el Pla General.*
  - 2. *La configuració, quan no estigui prevista en el Pla General, haurà d’acomodar-se als criteris de l’article 76 del Reglament de la Llei d’Adequació.*

**Article 70. Condicions de les àrees esportives.**

- 1. *Els terrenys en que se situïn les àrees esportives assenyalades en el Pla General - Escola esportiva (sistema general), i centre d’àrea (sistema local) - tindran una pendent màxima del 10%.*
- 2. *La intensitat màxima d’edificació serà de 0,2 m²st / m²sòl, en la qual no es comptabilitzaran les construccions de cobriment de les pròpies instal·lacions esportives.*
- 3. *En sòl urbanitzable serà possible preveure la cessió de terrenys esportius de pendents superiors al 10% sempre que entre les obres de condicionament del sòl pròpies del Pla Parcial s’inclougui el condicionament dels terrenys de tal forma que sigui possible situar en ells el poliesportiu i el camp de futbol que es programen per cada centre d’àrea.*

**CAPÍTOL QUART. SISTEMA D'EQUIPAMENTS COMUNITARIS.**

**Article 71. Definició.**

*Comprèn els sòls que es dediquen a usos públics o col·lectius al servei dels ciutadans.*

*Els equipaments existents i les seves ampliacions, continuaran (si aquesta era la seva anterior situació) en règim de titularitat privada.*

*Referent a la determinació de la titularitat de la resta d’equipaments, es farà a l’executar-se el planejament junt amb l’assignació concreta de l’ús i en funció de les exigències d’aquest.*

**Article 72. Sistema General.**

*El sistema general d’equipaments comunitaris comprèn els usos següents:*

- a) *Escolar: Centre de BUP. i de formació professional i les seves instal·lacions annexes (Clau E).*
- b) *Sanitari-assistencial: Hospitals i residències d’avis (Clau SA).*
- c) *Sociocultural: Centres culturals d’àmbit general (Clau SC).*
- d) *Administratiu (Clau AD).*
- e) *Abastament (Clau M).*
- f) *Cementiri (Clau C).*

[\*\(MODIFICACIÓ PLA GENERAL, DIVERSOS ASPECTES NORMES. Ap. Def. 14 de desembre de 2006\)\*](#)

- g) *Serveis a la Ciutat (Clau S).*

[\*\(MODIFICACIÓ PLA GENERAL, ALLOTJAMENTS DOTACIONALS. DOGC 8.764 de 3 d’octubre de 2022\)\*](#)

- h) *Allotjament Dotacional (clau D).*

**Article 73. Sistema local.**

*El sistema local d’equipaments comprèn els terrenys destinats als següents usos:*

- a) *Escolar: centres d’EGB, centres d’ensenyament preescolar i escola bressol (Clau E).*
- b) *Sanitari-assistencial: centres de salut (Clau SA).*



**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H “ELS NIUS”, EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P “CAN SANT JOAN”**

c) Sociocultural: biblioteca, centre social i llar d'avis. Tanmateix, locals d'associacions i cooperatives (Clau SC).

**Article 74. Determinacions en sòl urbà.**

1. En sòl urbà, el Pla General determina detalladament la localització de cada equipament, sigui general o local, excepte en les àrees a les quals es preveu el desenvolupament obligatori mitjançant Plans Especials de Reforma Interior.
2. Les condicions s'estableixen en la regulació de les àrees d'actuació i en els plànols d'ordenació sèrie 8.

**Article 75. Resta de determinacions.**

En sòl urbanitzable el Pla General determina detalladament la localització dels equipaments de caràcter general. Respecte del sistema local d'equipament aquest Pla estableix estàndards i, en el seu cas, indicacions de localització preferent que es reflecteixen en la regulació dels sectors i en els plànols d'ordenació sèrie 8.

**Article 76. Assignació d'usos.**

1. En aquest Pla General s'assignen els usos del sistema general d'equipaments. Normalment, també els del sistema local els quals, no obstant, de no fer-se, podran assignar-se mitjançant el corresponent Pla Especial o el planejament parcial.
2. Sempre que no es disminueixi la superfície global de cada ús podrà variar-se l'assignació d'usos vigents a través d'un Pla Especial d'iniciativa pública.
3. Altres alteracions del sistema d'equipaments implicaran la modificació o revisió del Pla General.

[\(MODIFICACIÓ PLA GENERAL, DIVERSOS ASPECTES NORMES. Ap. Def. 14 de desembre de 2006\)](#)

4. L'ús de Serveis a la ciutat s'admet en tot els espais qualificats d'Equipaments, llevat dels que tinguin específicament i única assignat l'ús esportiu. Si fos el cas que l'ús concret del servei a la ciutat sigui assimilable a un ús industrial per les molèsties que pugui ocasionar, s'admetrà en les àrees industrials, però en les àrees residencials caldrà la redacció d'un Pla Especial d'assignació d'usos, justificant la conveniència i establint les mesures correctores adients.

[\(MODIFICACIÓ PLA GENERAL, ALLOTJAMENTS DOTACIONALS. DOGC 8.764 de 3 d'octubre de 2022\)](#)

5. L'ús d'Allotjaments Dotacionals s'admet en tots els espais de titularitat pública qualificats d'Equipament, sempre que no tinguin ja un altre ús previ assignat. En els solars d'equipament de titularitat pública amb usos assignats entre els quals el sanitari-assistencial s'admet també l'ús d'allotjament dotacional.

En el cas de sòls qualificats d'equipament sense ús assignat o amb ús sanitari-assistencial, però de titularitat privada, es requereix la redacció d'un Pla Especial que justifiqui la idoneïtat de destinar-los a allotjaments dotacionals tenint en consideració les necessitats socials de l'àrea on s'implantin, l'existència d'altres promocions d'habitatge assequible en l'entorn, les característiques tipològiques del barri i la posició del solar en relació a l'estructura d'espais lliures i equipaments del conjunt del municipi. Aquests Plans Especials han de complir tots els requeriments fixats per l'article 11.3 del Decret 17/2019 de mesures urgents per millorar l'accés a l'habitatge, així com l'establert al Decret 50/2020, de mesures urgents per estimular la promoció d'habitatge amb protecció oficial i de noves modalitats d'allotjament en règim de lloguer.

L'ús d'allotjament dotacional és compatible amb algun altre ús d'equipament en la mateixa edificació. Els usos socials, culturals, sanitari-assistencials o administratius, poden situar-se en planta baixa de promocions d'allotjaments dotacionals i complementar-les.

**Article 76 bis. Exigències mínimes.**

En tots els Plans Parcial i Especials en base als quals es desenvolupi aquest Pla General, l'assignació de les àrees d'equipament comunitari es farà d'acord amb els principis i exigències mínimes de la Llei d'Adequació.

**Article 77. Condicions d'edificació.**

L'edificació en les àrees d'equipament s'ajustarà a les necessitats funcionals dels diversos equipaments, al paisatge i a la organització general del teixit urbà en que es situen.

En general, l'edificació d'equipaments estarà regulada per condicions que fan referència a la organització funcional de l'edifici.

a) Escolar.

[\(MODIFICACIÓ PLA GENERAL, EDIFICABILITAT DELS EQUIPAMENTS ESCOLARS. Ap. Def. 22 de febrer de 2007\)](#)

Les edificacions se subjectaran prioritàriament al tipus d'ordenació i condicions generals del sector, zona o àrea d'actuació en el que s'assentin.

Les edificacions se subjectaran a allò que determinin les disposicions específiques sectorials per aquestes instal·lacions.

L'edificabilitat no superarà, en general, una index de 1 m<sup>2</sup>st / m<sup>2</sup>sòl, tot i que, en casos singulars i, mitjançant un Pla especial, es podrà superar aquesta intensitat, per adaptar-se a necessitats funcionals concretes o emplaçaments i/o edificacions especials

L'ocupació màxima serà lliure, per tal de permetre una millor adaptació de cadascun dels projectes a les necessitats del programa concret de cadascun dels equipaments.

b) Sanitari-assistencial.

Les edificacions se subjectaran prioritàriament al tipus d'ordenació i condicions generals del sector, zona o àrea d'actuació en què s'instal·lin.

La intensitat d'edificació màxima mesurada sobre el terreny dedicat a equipament sanitari (centre de salut, residència d'avis i hospital) serà de 0,8 m<sup>2</sup>st / m<sup>2</sup>sòl i no podrà superar mai la intensitat mitja de l'àrea o sector d'actuació en què se situa.

La residència d'avis es dimensionarà per a un mínim de 100 places i l'hospital per a un mínim de 400 llits.

L'alçada de l'edificació màxima serà la major permesa en l'àrea o sector.

L'ocupació màxima serà d'un 30% o la mitja del sector o àrea d'actuació si aquesta és inferior.

[\(MODIFICACIÓ PLA GENERAL ÀMBIT QUALIFICAT COM EQUIPAMENT - CAP ANTON BORJA. Ap. Def. 27 de setembre de 2021\)](#)

L'equipament sanitari de la UA3.1, on se situa el CAP Anton Borja, està regulat per volumetria específica, amb un sostre màxim de 2.248 m<sup>2</sup>st i una ocupació màxima de 776 m<sup>2</sup>s, regulada segons estableix la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Rubí en l'àmbit qualificat com equipament sanitari al carrer Edison, entre els carrers Marconi i Pitàgores (CAP Anton Borja).

c) Social i cultural.

1. Les edificacions se subjectaran prioritàriament al tipus d'ordenació i condicions d'edificació del sector, zona o àrea d'actuació en que s'instal·lin.

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H “ELS NIUS”, EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P “CAN SANT JOAN”**

*La intensitat d'edificació màxima mesurada sobre el terreny dedicat a equipament social i cultural serà de 1,00 m²st / m²sòl i no superarà mai la intensitat mitja de l'àrea o sector d'actuació en què es situï.*

2. *En sòl urbà el Pla General assenyala detalladament l'emplaçament de diversos equipaments socials i culturals. Aquests emplaçaments corresponen a sòls que actualment ja estan dedicats a aquest ús. També assenyala les condicions d'obtenció d'equipaments socials i culturals mitjançant Plans Especials.*

*En el primer cas es determina el manteniment de l'ús actual el qual, en aquells on es refereix a cooperatives quina activitat social és paral·lela a la comercial, es considerarà compatible amb aquest ús. En cap cas serà possible disminuir la superfície d'espais lliures actuals.*

*En segon cas, només s'assenyala la superfície que ha de dedicar-se a centres culturals, que podran ser: biblioteques, centres socials, llars d'avis o unitats de serveis formades per les tres funcions anteriors.*

3. *En sòl urbanitzable programat, el Pla General determina per cada Pla Parcial, la cessió dels terrenys necessaris per a una unitat de serveis composta de biblioteca, centre social i llar d'avis (5.000 m²)”*

[\(MODIFICACIÓ PLA GENERAL, ALLOTJAMENTS DOTACIONALS. DOGC 8.764 de 3 d'octubre de 2022\)](#)

d) *Allotjaments Dotacionals*

1. *Les condicions d'edificació dels Allotjaments Dotacionals s'ajustaran al tipus d'ordenació de l'entorn on s'emplacen. Es prioritzarà l'ordenació segons blocs alineats a vial, amb una profunditat edificable anàloga a la de les edificacions adjacents i una alçada màxima també similar a la dels edificis propers, de manera que es contribueixi a conformar i completar fronts urbans.*
2. *En els sòls d'equipament de titularitat pública les condicions d'ordenació es podran fixar mitjançant el projecte arquitectònic sempre i quan s'ajustin al tipus d'ordenació de l'entorn. En cas de voler introduir-hi variacions que impliquin un sostre major del que seria edificable d'acord amb les condicions de l'entorn es requereix la redacció d'un Pla Especial que ho justifiqui.*
3. *En els sòls d'equipament de titularitat privada sempre es requereix la redacció d'un Pla Especial que, alhora que assigna l'ús d'allotjament dotacional, precisa les condicions d'edificació. En cap cas, les condicions d'edificació proposades podran suposar una edificabilitat neta superior a la dels solars residencials de l'entorn.*
4. *No s'estableix reserva mínima obligatòria de places d'aparcament. Les necessitats d'aparcament de cada promoció d'allotjaments dotacionals es precisaran i justificaran en el projecte o Pla Especial que la reguli.*
5. *Regulació dels Allotjaments Dotacionals en l'àmbit dels carrers Carrasco i Formiguera / Primer de Maig*

*Els plànols d'ordenació precisen les condicions d'edificació del solar qualificat d'equipament situat a la cantonada dels carrers Carrasco i Formiguera amb Primer de Maig, al qual s'assigna l'ús d'allotjament dotacional (que pot ser compatible amb altres tipus d'equipament com el sanitari-assistencial, els serveis socials o culturals):*

- *Sostre màxim: 2.928 m2st*
- *Alineació a vial al carrer Carrasco i Formiguera*
- *Profunditat edificable de 14 metres, amb necessitat d'encaix amb l'actual edifici que té mitgera amb la parcel·la d'equipament.*
- *Alçada reguladora màxima de planta baixa més quatre plantes pis*

**NORMATIVA MPGOU PLAÇA PEARSON**

La Modificació Puntual no estableix cap Normativa diferents pels Sistemes d'Espais Lliures i Sistemes d'Equipaments a la indicada pel PGOU.

**NORMATIVA PLA PARCIAL SECTOR H**

Pla Parcial d'Ordenació del Sector H. Text Refós. Data aprovació 13/12/1995. Data publicació 22/01/1996.

*“ORDENANCES REGULADORES.*

*(...)*

*Art.30 Determinacions particulars per als sistemes.*

*1.Sistema de verd públic.*

*a) Comprèn el sòl de titularitat pública destinat a espai lliure d'ús públic amb arbrat i jardineria.*

*b) Condicions d'edificació.*

*No s'hi admet cap tipus d'edificació permanent.*

*c) Condicions de disseny:*

*La composició i el tractament material d'aquest espai hauran de ser unitaris, tot i la segregació aparent en dues superfícies pel via 3-4.*

*2.Sistema d'equipaments.*

*a) Comprèn els terrenys i les instal·lacions públiques destinats a usos comunitaris d'exigència col·lectiva.*

*b) Tots els equipaments seran de titularitat pública, si bé es preveu la possibilitat de que la seva gestió sigui privada mitjançant concessió administrativa o altres mecanismes per la legislació vigent, podent-se crear, en aquest sentit, entitats mixtes de gestió.*

*c) El tipus edificatori presentarà dues variants:*

*D'edificació aïllada en la sub-zona E2 amb edificació singular de volumetria definida pels paràmetres corresponents.*

*D'edificació segons alineació de vial amb definició de l'envolupant, en la sub-zona E1.*

*d) Els paràmetres referits a la parcel·la i a l'edificació són:*

*En al sub-zona E2.*

*A) L'ocupació màxima per a l'edificació serà: 45%.*

*B) El sostre màxim edificable és el que resulta d'aplicar una edificabilitat neta de 0,30 m2st/m2sò.*

*C) L'alçada màxima és de 10,50 m. equivalent a planta baixa i dues plantes pis. L'alçada lliure de cada planta serà de 3,00 m. Com a mínim.*

*(...)*

*e) Usos.*

*S'hi admeten els següents usos:*

*Sanitari*

*Socio-cultural*

*Educatiu*

*Esportiu*

*Recreatiu”*

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"**

NORMATIVA PLA PARCIAL SECTOR P

Pla Parcial Parc d'Activitats Econòmiques "Can Sant Joan". Text Refós Febrer 1991

Art. 16 Determinacions particulars per als sistemes.

(...)

e) Equipament públic de cessió:

Es permetrà tot tipus d'edificació sempre que la seva alçada màxima no superi els 12,00 m. Aquesta alçada podrà arribar fins a 18,00 m. Quan quedi justificada per les característiques pròpies de l'equipament.

L'edificabilitat neta de parcel·les serà de 1,00 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup>sòl."

Tal com s'ha comentat anteriorment, en aquest moment s'està tramitant la "Modificació puntual del Pla general d'ordenació urbana de Rubí al Sector P, "Parc d'activitats econòmiques de Can Sant Joan" on es proposa la refosa de les normes del Pla parcial del Sector P en la normativa del PG. En aquest espai es manté la qualificació d'Equipament i quedarà regulat per la normativa del PG.

**1.7 CATÀLEG I PLA ESPECIAL DEL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC, ARQUEOLÒGIC I NATURAL**

Cap dels 4 àmbits que formen part d'aquesta MPGOU correspon a elements protegits pel Pla Especial i Catàleg del Patrimoni Arquitectònic, Arqueològic i natural de Rubí, aprovat definitivament el 17 de març de 2004, ni per les seves posteriors modificacions.



## **2 MEMÒRIA DE LA PROPOSTA**

### **2.1 ORDENACIÓ URBANÍSTICA PROPOSADA. JUSTIFICACIÓ**

La delimitació de l'àmbit de la modificació puntual del planejament s'ha ajustat estrictament a aquells terrenys que era necessari canviar de qualificació urbanística.

Tots 4 àmbits estan totalment desenvolupats pel que fa al planejament, gestió i urbanització. Es proposa una transferència d'Espais Lliures i Equipaments gairebé de la mateixa superfície. El resultat és que tant els Equipaments com els Espais Lliures quedaran estratègicament ubicats, en uns terrenys més adequats a l'ús al qual es destinaran.

#### Sistema d'Espais Lliures situat a la Rambleta de Joan Miró, destinat a Equipament Esportiu

Per tal de poder realitzar qualsevol obra de reforma, ampliació i/o millora, és imprescindible modificar la qualificació urbanística de l'àmbit, passant de sòls destinats a espais lliures, a sòls destinats a equipaments.

La proposta de modificació del planejament en aquest àmbit consisteix en el canvi de qualificació urbanística, que actualment pertany al Sistema d'Espais Lliures (Jardins Urbans) i que passarà a ser qualificada com a Equipament Esportiu.

Pel que fa a la regulació proposada, en aquest àmbit serà d'aplicació l'ordenació detallada i la normativa proposada en el present document per l'"Equipament esportiu a la Rambleta Joan Miró".

#### Sistema d'Espais Lliures situat a l'Àrea Esportiva Can Rosés, destinat a Equipament Esportiu

Seguint el criteri mencionat anteriorment, per tal de poder realitzar qualsevol obra de reforma, ampliació i/o millora, és imprescindible modificar la qualificació urbanística de l'àmbit, passant de sòls destinats a espais lliures, a sòls destinats a equipaments, igualant les qualificacions amb els altres sòls del mateix complex esportiu.

La proposta de modificació del planejament en aquest àmbit consisteix en el canvi de qualificació urbanística, que actualment pertany al Sistema d'Espais Lliures (Parcs Urbans) i que passarà a ser qualificada com a Equipament Esportiu.

Pel que fa a la regulació proposada, en aquest àmbit serà d'aplicació l'ordenació detallada i la normativa proposada en el present document per l'"Equipament esportiu a Can Rosés".

#### Sistema d'Equipament situat al C/ Mallorca del Pla Parcial del Sector H "Els Nius", destinat a Espais Lliures.

L'àmbit delimitat per la modificació puntual forma part actualment d'un gran espai qualificat de Sistema d'Espais Lliures. Es tracta d'un terreny amb una topografia molt irregular i molt poc cèntric per ubicar un altre equipament. Es troba proper al conjunt d'espais de Can Tiraries, interessant per les seves característiques naturals.

Anteriorment s'han realitzat altres modificacions puntuals de sòls propers transformant-los en Espais Lliures des de Equipaments. Per aquesta sèrie de factors s'ha optat per proposar la modificació de la qualificació urbanística a un Sistema d'Espais Lliures, que està molt més d'acord amb els valors ambientals d'aquest indret.

Pel que fa a la regulació proposada, en aquest àmbit serà d'aplicació la normativa de Pla General del Sistema d'Espais Lliures.

#### Sistema d'Equipament situat al Torrent de Can Tiraries del Pla Parcial del Sector P Can Sant Joan, destinat a Espais Lliures

L'àmbit delimitat per la modificació puntual és adjacent a un gran espai qualificat de Sistema d'Espais Lliures que forma part del gran Parc de Ca n'Oriol. Es tracta d'un terreny amb un relleu molt accentuat, travessat per un torrent, i molt poc cèntric per ubicar un altre equipament. Es troba dins el conjunt d'espais de Can Tiraries, interessant pels seus valors naturals i paisatgístics. En aquest indret, el torrent de Can Tiraries transcorre per una depressió natural molt marcada, per dins d'un bosc molt frondós.

Anteriorment s'han realitzat altres modificacions puntuals de sòls propers transformant-los en Espais Lliures que abans estaven qualificats d'Equipament. Per aquesta sèrie de factors s'ha optat per proposar la modificació de la qualificació urbanística a Sistema d'Espais Lliures, que està molt més d'acord amb els valors ambientals d'aquest indret.

La voluntat municipal és la creació d'un corredor verd connectat (conegut com Parc de Ca n'Oriol) i separador del teixit urbà de les xarxes viàries supramunicipals, i així ho mostren les darreres modificacions de planejament general i derivat dels últims anys.

Pel que fa a la regulació proposada, en aquest àmbit serà d'aplicació la normativa de Pla General del Sistema d'Espais Lliures.

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H “ELS NIUS”, EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P “CAN SANT JOAN”

2.2 QUALIFICACIÓ URBANÍSTICA PROPOSADA

Terreny destinat a Sistema d'Equipaments Esportius situat a la Rambleta de Joan Miró. Pista d'hoquei

|                                      |                                                                                                                                                                                   |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Classificació urbanística proposada: | Sòl Urbà.                                                                                                                                                                         |
| Qualificació urbanística proposada:  | Sistema d'Equipament Esportiu.                                                                                                                                                    |
| Superfície:                          | 2.588 m2                                                                                                                                                                          |
| Normativa aplicable:                 | Normativa del Pla General del Sistema d'Equipaments Esportius proposada en aquest document, ordenació detallada i normativa per l'“Equipament esportiu de la Rambleta Joan Miró”. |

Terreny destinat a Sistema d'Equipaments Esportius situat a l'Àrea Esportiva Can Rosés

|                                      |                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Classificació urbanística proposada: | Sòl Urbà.                                                                                                                                                             |
| Qualificació urbanística proposada:  | Sistema d'Equipament Esportiu.                                                                                                                                        |
| Superfície:                          | 10.680 m2                                                                                                                                                             |
| Normativa aplicable:                 | Normativa del Pla General del Sistema d'Equipaments Esportius proposada en aquest document, ordenació detallada i normativa per l'“Equipament esportiu de Can Rosés”. |

Terreny destinat a Sistema d'Espais Lliures situat al C/ Mallorca del Pla Parcial del Sector H “Els Nius”

|                                      |                                                        |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Classificació urbanística proposada: | Sòl Urbà.                                              |
| Qualificació urbanística proposada:  | Sistema d'Espais Lliures. Parcs Públics.               |
| Superfície:                          | 12.756 m2                                              |
| Normativa aplicable:                 | Normativa de Pla General del Sistema d'Espais Lliures. |

Terreny destinat a Sistema d'Espais Lliures situat al Torrent de Can Tiraries del Pla Parcial del Sector P Can Sant Joan

|                                      |                                                        |
|--------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Classificació urbanística proposada: | Sòl Urbà.                                              |
| Qualificació urbanística proposada:  | Sistema d'Espais Lliures. Parcs Públics.               |
| Superfície:                          | 1.025 m2                                               |
| Normativa aplicable:                 | Normativa de Pla General del Sistema d'Espais Lliures. |

2.3 QUADRE COMPARATIU DEL PLANEJAMENT VIGENT I DEL PROPOSAT

| SECTOR                                                                                            | PLANEJAMENT ACTUAL |             | PLANEJAMENT PROPOSAT |             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------|----------------------|-------------|
|                                                                                                   | ESPAIS LLIURES     | EQUIPAMENTS | ESPAIS LLIURES       | EQUIPAMENTS |
| Sistema d'Equipament situat al Torrent de Can Tiraries del Pla Parcial del Sector P Can Sant Joan |                    | 1.025       | 1.025                |             |
| Sistema d'Espais Lliures situat a l'Àrea Esportiva Can Rosés                                      | 10.680             |             |                      | 10.680      |
| Sistema d'Espais Lliures situat a la Rambleta de Joan Miró                                        | 2.588              |             |                      | 2.588       |
| Sistema d'Equipament situat al C/ Mallorca del Pla Parcial del Sector H “Els Nius”                |                    | 12.756      | 12.756               |             |
| TOTAL                                                                                             | 13.268             | 13.781      | 13.781               | 13.268      |

|                | PLANEJAMENT ACTUAL | PLANEJAMENT PROPOSAT |
|----------------|--------------------|----------------------|
| ESPAIS LLIURES | 13.268             | 13.781               |
| EQUIPAMENTS    | 13.781             | 13.268               |
| TOTAL          | 27.049             | 27.049               |

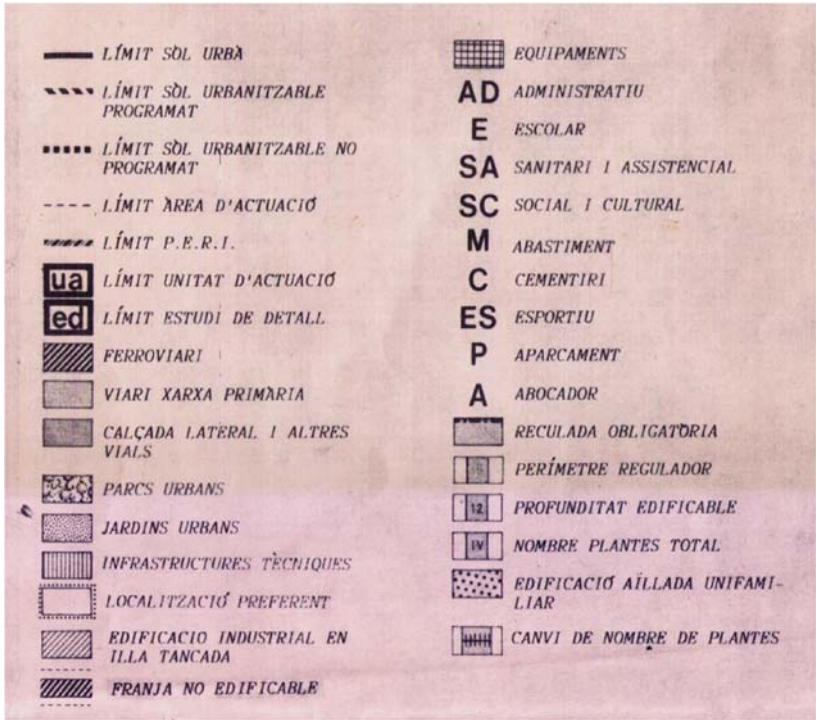
Com es pot observar, aquesta modificació comporta un augment dels Espais Lliures en 513 m2. La modificació proposada comporta el manteniment de la superfície i facilita la funcionalitat dels sistemes objecte de la modificació, el resultat és un cert increment del sòl destinat a Sistema d'Espais Lliures. En conseqüència, es dona compliment a l'article 98 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme.



MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H “ELS NIUS”, EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P “CAN SANT JOAN”

2.4 EQUIPAMENTS ESPORTIUS. ANÀLISI DE LA NORMATIVA VIGENT I PROPOSTA

El Pla General d’Ordenació de Rubí, dins els plànols de la sèrie 8 de Qualificació del Sòl, Sol urbà i Urbanitzable, presenta una llegenda on s’inclouen diferents tipus d’equipaments. Entre els diversos tipus d’Equipaments consta la clau ES que correspon als equipaments esportius.



De fet, en els plànols d’ordenació hi ha alguns terrenys qualificats d’Equipament que presenten la clau ES, com per exemple l’Equipament esportiu situat al carrer de la Segarra (àrea d’actuació 27).

Pel que fa a la normativa del Pla general, dins el Capítol Quart. Sistema d’Equipaments Comunitaris s’indiquen els següents usos:

Article 72. Sistema General.

El sistema general d’equipaments comunitaris comprèn els usos següents:

- a) Escolar: Centre de BUP. i de formació professional i les seves instal·lacions annexes (Clau E).
- b) Sanitari-assistencial: Hospitals i residències d’avis (Clau SA).
- c) Sociocultural: Centres culturals d’àmbit general (Clau SC).
- d) Administratiu (Clau AD).

- e) Abastament (Clau M).
- f) Cementiri (Clau C).
- g) Serveis a la Ciutat (Clau S). (MODIFICACIÓ PLA GENERAL, DIVERSOS ASPECTES NORMES. Ap. Def. 14 de desembre de 2006)
- h) Allotjament Dotacional (Clau D). (MODIFICACIÓ PLA GENERAL, ALLOTJAMENTS DOTACIONALS. DOGC 8.764 de 3 d’octubre de 2022)

Article 73. Sistema local.

El sistema local d’equipaments comprèn els terrenys destinats als següents usos:

- a) Escolar: centres d’EGB, centres d’ensenyament preescolar i escola bressol (Clau E).
- b) Sanitari-assistencial: centres de salut (Clau SA).
- c) Sociocultural: biblioteca, centre social i llar d’avis. Tanmateix, locals d’associacions i cooperatives (Clau SC).

S’observa per tant que dins les Normes Urbanístiques dels Equipaments no es mencionen en cap moment els Equipaments esportius, tot i que en els plànols normatius si que existeixen. Es tracta d’una errada de la normativa que cal corregir.

Curiosament, dins les Normes Urbanístiques, en el Sistema d’Espais Lliures (Article 70), es preveu la categoria d’àrees esportives, que correspon a l’àrea esportiva de Can Roses i que té una regulació específica, però que no deixa de pertànyer al Sistema d’Espais Lliures.

Posteriorment, a l’Article 77. Condicions d’edificació del Sistema d’equipaments, s’indiquen les condicions d’edificació específiques pels usos escolars, sanitari-assistencial, i social i cultural. Però tampoc es parla en cap moment d’equipaments esportius.

Això fa que qualsevol espai amb la qualificació d’equipament esportiu es trobi en una situació de manca de definició normativa en comparació amb equipaments amb altres usos. Aquesta discordança és una de les raons per les quals es proposa modificar la Normativa del PG.

Per aquests motius es proposa modificar els articles 72 i 73 per incorporar l’ús esportiu, i modificar l’article 77. Condicions d’edificació, per incorporar un nou apartat d) específic pels equipaments esportius. Aquest nou apartat proposa una regulació general per tots els equipaments esportius, així com uns paràmetres específics pel

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"**

terreny situat a l'àrea esportiva de Can Rosés (10.680m<sup>2</sup>) i pel terreny on es troba la pista d'hoquei Francesc Calvo (2.588m<sup>2</sup>).

1. Proposta per l'Equipament esportiu de Can Rosés

Pel que fa a la normativa vigent a la zona esportiva de Can Rosés, qualificada de Sistema d'Espais Lliures, cal dir que l'article 70 del PG permet edificar-hi construccions esportives, amb una intensitat màxima de 0,2 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup> en la qual no es comptabilitzen les construccions de cobriment de les pròpies instal·lacions esportives. Com és lògic, les àrees esportives del Sistema d'Espais Lliures no tenen la limitació de l'ocupació màxima del 5% que estableix l'article 68 per a espais lliures de forma general, ja que sinó mai podrien arribar a una edificabilitat màxima de 0,2 m<sup>2</sup>st/m<sup>2</sup> (a més, es poden cobrir les pistes sense que compti el seu sostre).

La superfície de tota l'àrea esportiva de Can Rosés és de 72.687m<sup>2</sup>, en ella s'han construït edificacions esportives al llarg del temps. En l'àrea objecte d'aquesta modificació, de 10.680m<sup>2</sup> de superfície, hi ha edificada una pista poliesportiva i també una piscina coberta de 25 metres. En aquesta àrea es vol fer una piscina coberta de 50 metres on actualment hi ha la de 25 metres. La millor opció és modificar el planejament per tal de deixar de regular-la amb l'article 70 del PG, és a dir com una àrea esportiva del Sistema d'Espais Lliures, i passar a regular-la com una àrea del Sistema d'Equipaments.

Es proposa per aquest àmbit (10.680m<sup>2</sup>) una ordenació detallada en els plànols normatius, així com un apartat específic en la normativa. En l'ordenació proposada es té en compte establir unes distàncies entre les possibles edificacions esportives i les parcel·les privades que són adjacents a l'àmbit. S'estableixen tres àrees de condicions d'edificació (ARM 15,0m, ARM 9,0m, ARM 3,0m) en funció de l'alçada reguladora que s'admet en cada àrea. S'estableix que l'índex d'edificabilitat màxima és de 1,40 m<sup>2</sup>st / m<sup>2</sup>sòl, per tal de possibilitar en el futur l'ampliació de les instal·lacions actuals, cosa realment necessària per poder construir una piscina coberta de 50 metres.

2. Proposta per l'Equipament esportiu a la Rambleta Joan Miró.

D'altra banda, pel que fa al planejament vigent a l'àmbit de la pista d'hoquei Francesc Calvo situada a la Rambleta Joan Miró, actualment qualificada de Sistema d'Espais Lliures, tenint en compte la necessitat urgent de l'Ajuntament d'aïllar acústicament la pista d'hoquei per tal de reduir l'impacte acústic produït en la pràctica de l'esport, així com per poder fer viable en el futur realitzar reformes o ampliacions d'aquestes instal·lacions esportives, resulta necessari modificar la seva qualificació urbanística i passar a regular-la com una àrea del Sistema d'Equipaments.

Es proposa per aquest àmbit (2.588m<sup>2</sup>) una ordenació detallada en els plànols normatius, així com un apartat específic en la normativa. S'estableixen tres àrees de condicions d'edificació (ARM 10,5m, ARM 7,0m, ARM 4,0m) en funció de l'alçada reguladora que s'admet en cada àrea. Les dues plantes situades per sota d'aquest nivell (destinades a aparcament públic i a altres usos municipals) tenen la consideració de planta soterrani. S'estableix que l'índex d'edificabilitat màxima és de 1,25 m<sup>2</sup>st / m<sup>2</sup>sòl, per tal de possibilitar en el futur la reforma o l'ampliació de la pista d'hoquei, això permetrà poder aïllar acústicament la pista i possibilitar fer en el futur vestidors, grades i altres dependències necessàries per aquesta instal·lació esportiva.



**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"**

## 2.5 PROPOSTA DE NORMATIVA

Articles de la normativa del PGO modificats, afegits o eliminats. Les parts de text que es proposen s'assenyalen en color blau.

Es proposa afegir a l'article 72 un apartat i):

Article 72. Sistema General.

El sistema general d'equipaments comunitaris comprèn els usos següents:

- a) Escolar: Centre de BUP. i de formació professional i les seves instal·lacions annexes (Clau E).
- b) Sanitari-assistencial: Hospitals i residències d'avis (Clau SA).
- c) Sociocultural: Centres culturals d'àmbit general (Clau SC).
- d) Administratiu (Clau AD).
- e) Abastament (Clau M).
- f) Cementiri (Clau C).
- g) Serveis a la Ciutat (Clau S).
- h) Allotjament Dotacional (Clau D).
- i) **Esportiu: (Clau ES).**

Es proposa afegir a l'article 73 un apartat d):

Article 73. Sistema local.

El sistema local d'equipaments comprèn els terrenys destinats als següents usos:

- a) Escolar: centres d'EGB, centres d'ensenyament preescolar i escola bressol (Clau E).
- b) Sanitari-assistencial: centres de salut (Clau SA).
- c) Sociocultural: biblioteca, centre social i llar d'avis. Tanmateix, locals d'associacions i cooperatives (Clau SC).
- d) **Esportiu: (Clau ES).**

Es proposa afegir a l'article 77 un apartat d):

Article 77. Condicions d'edificació.

L'edificació en les àrees d'equipament s'ajustarà a les necessitats funcionals dels diversos equipaments, al paisatge i a la organització general del teixit urbà en que es situen.

En general, l'edificació d'equipaments estarà regulada per condicions que fan referència a la organització funcional de l'edifici.

a) Escolar.

(....)

b) Sanitari-assistencial.

(....)

c) Social i cultural.

(....)

**d) Esportiu.**

Les edificacions se subjectaran prioritàriament al tipus d'ordenació i condicions d'edificació del sector, zona o àrea d'actuació en el que s'assentin.

L'edificabilitat no superarà, en general, un índex de 1,0 m<sup>2</sup>st / m<sup>2</sup>sòl, tot i que, en casos singulars i, mitjançant un Pla especial, es podrà superar aquesta intensitat per adaptar-se a necessitats funcionals concretes o a emplaçaments i/o edificacions especials.

L'ocupació màxima serà lliure, per tal de permetre una millor adaptació de cadascun dels projectes a les necessitats del programa concret de cadascun dels equipaments.

La "Modificació puntual del Pla General de Rubí als àmbits del sistema d'espais lliures situat a la Rambleta de Joan Miró, sistema d'espais lliures situat a l'Àrea Esportiva de Can Rosés, equipament situat al c/ Mallorca del Pla Parcial del Sector H "Els Nius", equipament situat al Torrent de Can Tiraries del Pla Parcial del sector P "Can Sant Joan" estableix en el plànols normatius l'ordenació detallada dels dos àmbits d'Equipament esportiu següents:

**1. Equipament esportiu de Can Rosés**

L'índex d'edificabilitat màxima és de 1,40 m<sup>2</sup>st / m<sup>2</sup>sòl.

S'estableixen tres àrees de condicions d'edificació:

- Àrea ARM 15,0m. En aquesta àrea l'alçada reguladora màxima és de 15,0 metres d'alçada. L'edificació pot arribar al límit amb els sòl de sistemes (vials, espais lliures i equipaments).
- Àrea ARM 9,0m. En aquesta àrea l'alçada reguladora màxima és de 9,0 metres d'alçada. Aquesta àrea correspon a la franja situada entre 3 metres i 6 metres de separació als límits amb parcel·les privades.
- Àrea ARM 3,0m. En aquesta àrea l'alçada reguladora màxima és de 3,0 metres d'alçada. Aquesta àrea correspon a la franja de separació de 3 metres als límits amb parcel·les privades.

## MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESP AIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESP AIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H “ELS NIUS”, EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P “CAN SANT JOAN”

### 2. Equipament esportiu de la Rambleta Joan Miró

L'índex d'edificabilitat màxima és de 1,25 m<sup>2</sup>st / m<sup>2</sup>sòl, per sobre de la rasant establerta.

El punt de referència per mesurar l'alçada reguladora (rasant establerta) és la cota de la pista esportiva existent. Les dues plantes situades per sota d'aquest nivell (destinades a aparcament públic i a altres usos municipals) tenen la consideració de planta soterrani.

S'estableixen tres àrees de condicions d'edificació en les quals l'edificació pot arribar als límits de parcel·la:

- Àrea ARM 10,5m. En aquesta àrea l'alçada reguladora màxima és de 10,5 metres d'alçada.
- Àrea ARM 7,0m. En aquesta àrea l'alçada reguladora màxima és de 7,0 metres d'alçada.
- Àrea ARM 4,0m. En aquesta àrea l'alçada reguladora màxima és de 4,0 metres d'alçada, però aquesta àrea només es pot ocupar en un 40% de la seva superfície.

### **2.6 MARC LEGAL**

Aquesta modificació del PGOU es redacta d'acord amb el Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, modificat per la Llei 3/2012, del 22 de febrer, de modificació del text refós de la Llei d'urbanisme (en endavant TRLUC); i amb el Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme (en endavant RLUC).

### **2.7 JUSTIFICACIÓ ART. 98 TEXT REFÓS DE LA LLEI D'URBANISME**

El Text Refós de la Llei d'Urbanisme, Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, estableix a l'Article 98 Modificació dels sistemes urbanístics d'espais lliures, zones verdes o d'equipaments esportius, punt 1 el següent:

“1. La modificació de figures del planejament urbanístic que tingui per objecte alterar la zonificació o l'ús urbanístic dels espais lliures, les zones verdes o els equipaments esportius considerats pel planejament urbanístic com a sistemes urbanístics generals o locals ha de garantir el manteniment de la superfície i de la funcionalitat dels sistemes objecte de la modificació. Els canvis proposats dels terrenys qualificats d'equipaments esportius només poden comportar que se n'ajusti la superfície quan ho requereixi l'interès prevalent de llur destinació a espai lliure o zona verda.”

La modificació comporta un increment de sòl qualificat de Sistema d'Espais Lliures respecte del planejament vigent. S'incrementa la superfície de zones verdes des de 13.268 (10.680+2.588 m<sup>2</sup>) fins a 13.781 m<sup>2</sup> (12.756+1.025 m<sup>2</sup>). La qualificació proposada per aquests dos terrenys és coherent amb els valors naturals i paisatgístics que encara conserven i també amb els del seu entorn. Aquests terrenys es sumaran al gran espai

verd conegut com Parc de Ca n'Oriol que actua com a gran pulmó de la ciutat, situat entre el nucli urbà i l'autopista Barcelona-Sant Cugat-Terrassa. Tot això fa que no només augmenti la superfície del gran parc respecte el seu estat inicial sinó que es millora la seva funcionalitat donat que els dos espais incorporats al parc, si haguessin mantingut la seva qualificació anterior d'Equipament podrien haver suposat una barrera a l'accés al parc, en canvi, amb la qualificació proposada de Sistema d'Espais Lliures, faciliten l'accés al parc i alhora preserven els seus valors naturals.

Pel que fa als terrenys que es proposa qualificar de Sistema d'Equipaments Esportius, es situen en llocs on serviran millor a les necessitats de la població, atesa l'existència d'edificis d'ús esportiu en aquests terrenys.

### **2.8 GESTIÓ URBANÍSTICA**

L'execució d'aquesta modificació de planejament no requerirà cap instrument de gestió urbanística, donat que l'ajuntament disposa de la propietat dels terrenys de tot l'àmbit de la modificació.

### **2.9 ESTUDI DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA**

L'article 59 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme 1/2010 relatiu a “Documentació dels plans d'ordenació urbanística municipal” determina el contingut dels documents de planejament, formant d'aquesta documentació el següent:

“e) L'agenda i l'avaluació econòmica i financera de les actuacions a desenvolupar.”

Per altra banda, l'article 99 del mateix Text Refós, relatiu a “Modificació de les figures de planejament urbanístic general que comporten un increment del sostre edificable, de la densitat de l'ús residencial o de la intensitat, o la transformació dels usos” preveu que:

“Les modificacions d'instruments de planejament general que comportin un increment del sostre edificable, de la densitat de l'ús residencial o de la intensitat dels usos, o la transformació dels usos establerts anteriorment han d'incloure en la documentació les especificacions següents:

...

c) Una avaluació econòmica de la rendibilitat de l'operació, en la qual s'ha de justificar, en termes comparatius, el rendiment econòmic derivat de l'ordenació vigent i el que resulta de la nova ordenació.

Aquesta avaluació s'ha d'incloure en el document de l'avaluació econòmica i financera, com a separata.

## **MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H “ELS NIUS”, EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P “CAN SANT JOAN”**

En el cas que ens ocupa:

- La present Modificació Puntual del PGOU no implica noves càrregues urbanístiques a per l'Ajuntament de Rubí, ja que es tracta de canviar la qualificació de sòls destinats a sistemes urbanístics que ja són de titularitat municipal.
- No es delimita cap sector ni polígon d'actuació urbanística.
- No s'incrementa la superfície de vials a mantenir i es manté la superfície de sòl públic, amb el que el cost de manteniment serà idèntic a l'actual, amb el que no procedeix una justificació de la sostenibilitat econòmica.
- No s'incrementa el sostre edificable d'aprofitament privat, ni la densitat de l'ús residencial o d'altres usos, per aquest motiu no caldrà fer una avaluació econòmica del rendiment econòmic derivat de l'ordenació vigent i del que resulta de la nova ordenació.

### **2.10 PLA D'ETAPES**

L'article 59 del Text Refós de la Llei d'Urbanisme 1/2010 relatiu a “Documentació dels plans d'ordenació urbanística municipal” determina el contingut dels documents de planejament, formant d'aquesta documentació el següent:

“e) L'agenda i l'avaluació econòmica i financera de les actuacions a desenvolupar.”

En el cas que ens ocupa, la present Modificació Puntual del PGOU no implica cap acció a programar, en conseqüència, no serà necessari l'establiment d'una Agenda d'Actuació.

### **2.11 ESTUDI DE MOBILITAT**

La legislació urbanística, en l'article 118.4 del RLUC, estableix que les modificacions dels plans urbanístics han d'estar integrades per la documentació adequada a la finalitat, contingut i abast de la modificació. En tot cas, s'ha d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, quan així ho estableixi la legislació vigent.

La regulació de la mobilitat a Catalunya emana de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, que té com a objectius bàsics integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic amb les de mobilitat per a aprofitar al màxim els transports col·lectius, prioritzar el transport públic i la mobilitat sostenible, fomentar la intermodalitat, ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població, disminuir la congestió de les zones urbanes, augmentar la seguretat viària, reduir la contaminació i afavorir els sistemes de transport a la demanda dels polígons d'activitat econòmica.

Tal com s'estableix en el seu article 3.1, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

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

La present modificació de planejament es desenvolupa completament en sòl urbà i no modifica la classificació del sòl. Tenint en compte que la modificació implica la implantació de nous usos o activitats aquesta s'acompanya del corresponent estudi de la mobilitat generada, que està annex al present document.

### **2.12 DOCUMENTACIÓ AMBIENTAL**

Al respecte d'aquesta modificació puntual del PGOU cal considerar el següent:

- Es tracta de sòls urbans.
- No té efectes significatius en el mediambient.

Per aquests motius la present modificació de planejament no està subjecta a avaluació ambiental.

### **2.13 ADEQUACIÓ URBANÍSTICA A LA PERSPECTIVA DE GÈNERE**

#### **URBANISME INCLUSIU**

Amb l'aparició del concepte “Urbanisme amb perspectiva de gènere”, es repensa la ciutat per a facilitar la realització de les tasques quotidianes i de sosteniment de la vida, revertint l'exclusiva mirada sobre les activitats productives.

L'urbanisme inclusiu considera igual de transformadores les petites actuacions a la ciutat, com per exemple la forma de col·locar els bancs o on es posa un pas zebra, que la renovació d'un barri o d'una gran avinguda. La ciutat es pot transformar radicalment a partir de la suma de moltes petites actuacions que repercuteixen en la vida quotidiana dels seus habitants.

Aquest tipus d'urbanisme ha de tenir en compte el planejament, les activitats i relacions socials en l'espai públic, la mobilitat i el medi ambient.

En el cas concret d'aquesta modificació puntual del Pla General d'Ordenació es fan les següents recomanacions tant en les actuacions públiques com en les privades:

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"**

- Cal promoure un espai públic el més acollidor possible.
- El disseny dels nous espais públics de l'entorn, ha de ser prou flexible per acollir simultàniament col·lectius diversos, sense barreres ni sectoritzacions.
- Es recomana, per tal de millorar la socialització de l'espai públic, que els espais privats lliures d'edificació situats entre edificacions i amb contacte directe amb espais públics de relació es puguin urbanitzar amb continuïtat d'aquest, i on la gent podrà seure en espais d'estada i amb possibilitat d'ombres.
- Es recomana un arbrat adequat al tipus d'espai públic.
- Pel que fa a la seguretat, es promourà complir amb el veure i ser vist sense elements que obstaculitzin visuals. Per afavorir aquesta relació visual es recomana mantenir les obertures entre les edificacions i les alineacions.
- Cal promoure una mobilitat sostenible.
- S'han d'afavorir els recorreguts de vianants així com l'accessibilitat, l'autonomia i la percepció de seguretat.
- Es valorarà amb especial cura que els accessos i espais d'entrada a l'equipament no entrin en conflicte amb l'amabilitat, confort i sociabilitat de l'espai públic.

La modificació de planejament proposada és coherent amb aquestes estratègies i valors. Els canvis de qualificació proposats van dirigits a una utilització racional del territori, en aquest cas en els quatre àmbits que inclou aquesta modificació, proposant la qualificació d'equipament o bé d'espais lliures allà on resulta més adient. D'aquesta forma es que facilita l'accés a les persones tant a les instal·lacions esportives com als espais lliures proposats, estratègies que van en favor d'un urbanisme inclusiu.

FRAGA  
CANO,  
VICTOR  
(FIRMA)

Firmado digitalmente por  
FRAGA CANO,  
VICTOR (FIRMA)  
Fecha: 2024.02.15  
16:28:20 +01'00'

MARTINEZ  
MARTINEZ  
EDUARD -

Firmado digitalmente por  
MARTINEZ MARTINEZ EDUARD -  
Nombre de reconocimiento  
(DN): c=ES,  
serialNumber=IDC  
W, givenName=EDUARD,  
sn=MARTINEZ MARTINEZ,  
o=MARTINEZ MARTINEZ  
EDUARD  
Fecha: 2024.02.15 17:38:32  
01'00'

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H “ELS NIUS”, EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P “CAN SANT JOAN”**

### **3 NORMATIVA**

(articles de la normativa del PGO modificats, afegits o eliminats)

#### **Article 1. Modificació de l'Article 72. Sistema General.**

S'afegeix a l'article 72 un apartat i) amb el següent redactat:

##### **Article 72. Sistema General.**

(...)

i) Esportiu: (Clau ES).

#### **Article 2. Modificació de l'Article 73. Sistema Local.**

S'afegeix a l'article 73 un apartat d) amb el següent redactat:

##### **Article 73. Sistema local.**

(...)

d) Esportiu: (Clau ES).

#### **Article 3. Modificació de l'Article 77. Condicions d'edificació.**

S'afegeix a l'article 77 un apartat d), amb el següent redactat:

##### **Article 77. Condicions d'edificació.**

(...)

d) Esportiu.

Les edificacions se subjectaran prioritàriament al tipus d'ordenació i condicions d'edificació del sector, zona o àrea d'actuació en el que s'assentin.

L'edificabilitat no superarà, en general, un índex de 1,0 m<sup>2</sup>st / m<sup>2</sup>sòl, tot i que, en casos singulars i, mitjançant un Pla especial, es podrà superar aquesta intensitat per adaptar-se a necessitats funcionals concretes o a emplaçaments i/o edificacions especials.

L'ocupació màxima serà lliure, per tal de permetre una millor adaptació de cadascun dels projectes a les necessitats del programa concret de cadascun dels equipaments.

La “Modificació puntual del Pla General de Rubí als àmbits del sistema d'espais lliures situat a la Rambleta de Joan Miró, sistema d'espais lliures situat a l'Àrea Esportiva de Can Rosés, equipament situat al c/ Mallorca del Pla Parcial del Sector H “Els Nius”, equipament situat al Torrent de Can Tiraries del Pla Parcial del sector P “Can Sant Joan” estableix en el plànols normatius l'ordenació detallada dels dos àmbits d'Equipament esportiu següents:

#### **1. Equipament esportiu de Can Rosés**

L'índex d'edificabilitat màxima és de 1,40 m<sup>2</sup>st / m<sup>2</sup>sòl.

S'estableixen tres àrees de condicions d'edificació:

- Àrea ARM 15,0m. En aquesta àrea l'alçada reguladora màxima és de 15,0 metres d'alçada. L'edificació pot arribar al límit amb els sòl de sistemes (vials, espais lliures i equipaments).
- Àrea ARM 9,0m. En aquesta àrea l'alçada reguladora màxima és de 9,0 metres d'alçada. Aquesta àrea correspon a la franja situada entre 3 metres i 6 metres de separació als límits amb parcel·les privades.
- Àrea ARM 3,0m. En aquesta àrea l'alçada reguladora màxima és de 3,0 metres d'alçada. Aquesta àrea correspon a la franja de separació de 3 metres als límits amb parcel·les privades.

#### **2. Equipament esportiu de la Rambleta Joan Miró**

L'índex d'edificabilitat màxima és de 1,25 m<sup>2</sup>st / m<sup>2</sup>sòl, per sobre de la rasant establerta.

El punt de referència per mesurar l'alçada reguladora (rasant establerta) és la cota de la pista esportiva existent. Les dues plantes situades per sota d'aquest nivell (destinades a aparcament públic i a altres usos municipals) tenen la consideració de planta soterrani.

S'estableixen tres àrees de condicions d'edificació en les quals l'edificació pot arribar als límits de parcel·la:

- Àrea ARM 10,5m. En aquesta àrea l'alçada reguladora màxima és de 10,5 metres d'alçada.
- Àrea ARM 7,0m. En aquesta àrea l'alçada reguladora màxima és de 7,0 metres d'alçada.
- Àrea ARM 4,0m. En aquesta àrea l'alçada reguladora màxima és de 4,0 metres d'alçada, però aquesta àrea només es pot ocupar en un 40% de la seva superfície.





4 PLÀNOLS

INFORMACIÓ

- i1. SITUACIÓ
- i2.01 TOPOGRÀFIC ÀMBIT RAMBLETA JOAN MIRÓ
- i2.02 TOPOGRÀFIC ÀMBIT ÀREA ESPORTIVA CAN ROSÉS
- i2.03 TOPOGRÀFIC ÀMBIT SECTOR H ELS NIUS
- i2.04 TOPOGRÀFIC ÀMBIT SECTOR P CAN SANT JOAN
- i3.01 ORTOFOTOMAPA ÀMBIT RAMBLETA JOAN MIRÓ
- i3.02 ORTOFOTOMAPA ÀMBIT ÀREA ESPORTIVA CAN ROSÉS
- i3.03 ORTOFOTOMAPA ÀMBIT SECTOR H ELS NIUS
- i3.04 ORTOFOTOMAPA ÀMBIT SECTOR P CAN SANT JOAN
- i4.01 PLANEJAMENT VIGENT ÀMBIT GENERAL
- i5.01 PLANEJAMENT VIGENT ÀMBIT RAMBLETA JOAN MIRÓ
- i5.02 PLANEJAMENT VIGENT ÀMBIT ÀREA ESPORTIVA CAN ROSÉS
- i5.03 PLANEJAMENT VIGENT ÀMBIT SECTOR H ELS NIUS
- i5.04 PLANEJAMENT VIGENT ÀMBIT SECTOR P CAN SANT JOAN

ORDENACIÓ

- o1.0 PROPOSTA ORDENACIÓ ÀMBIT GENERAL
- o2.01 PROPOSTA ORDENACIÓ ÀMBIT RAMBLETA JOAN MIRÓ
- o2.02 PROPOSTA ORDENACIÓ ÀMBIT ÀREA ESPORTIVA CAN ROSÉS
- o2.03 PROPOSTA ORDENACIÓ ÀMBIT SECTOR H ELS NIUS
- o2.04 PROPOSTA ORDENACIÓ ÀMBIT SECTOR P CAN SANT JOAN
- o3.01 PARÀMETRES D'ORDENACIÓ ÀMBIT RAMBLETA JOAN MIRÓ
- o3.02 PARÀMETRES D'ORDENACIÓ ÀMBIT ÀREA ESPORTIVA CAN ROSÉS

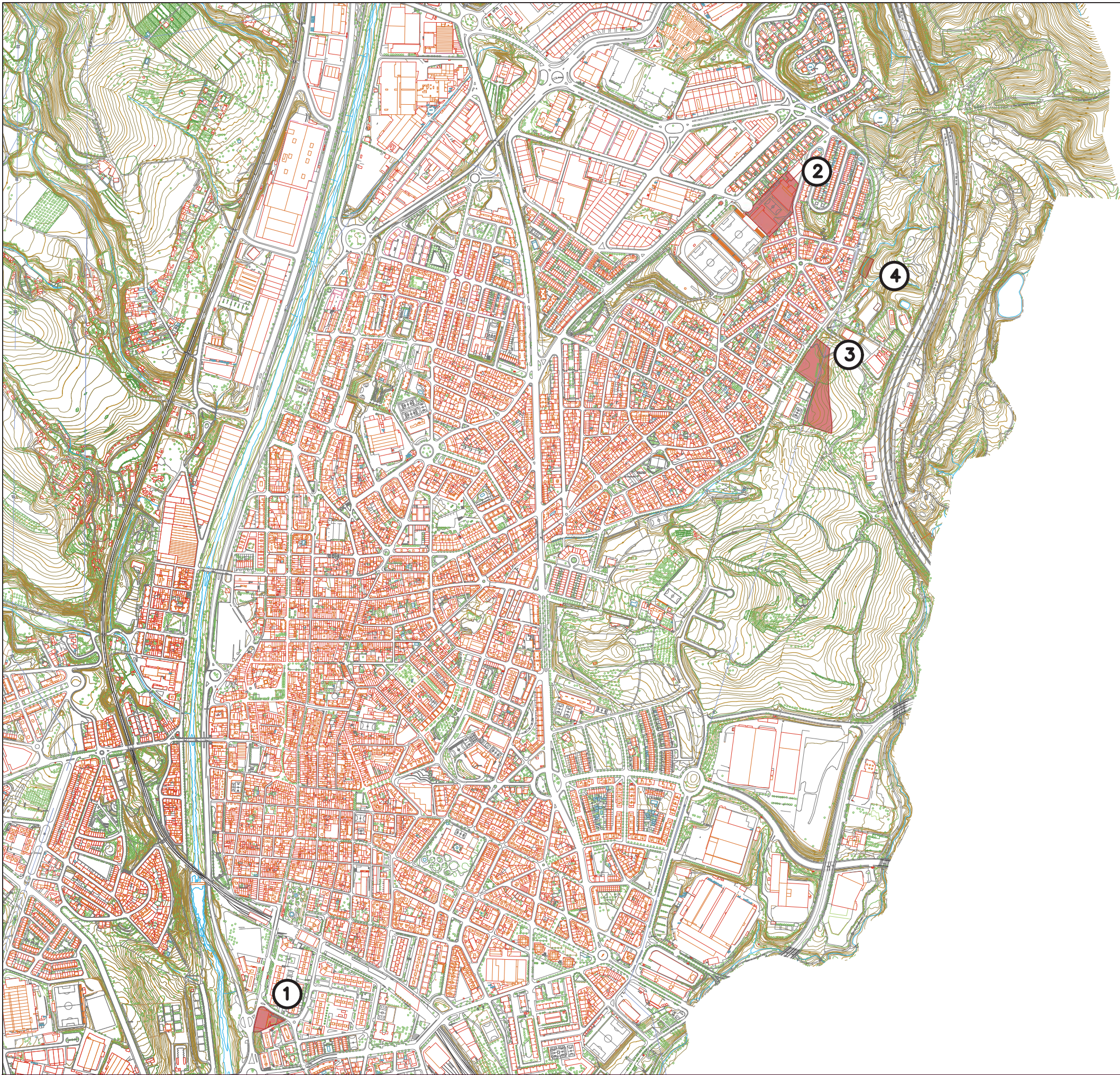
SUSPENSÍO DE LLICÈNCIES

- s1.01 DELIMITACIÓ DE L'ÀMBIT DE SUSPENSÍO DE LLICÈNCIES.
  - ÀMBIT RAMBLETA JOAN MIRÓ. ÀMBIT ÀREA ESPORTIVA CAN ROSÉS
- s1.02 DELIMITACIÓ DE L'ÀMBIT DE SUSPENSÍO DE LLICÈNCIES
  - ÀMBIT SECTOR H ELS NIUS. ÀMBIT SECTOR P CAN SANT JOAN

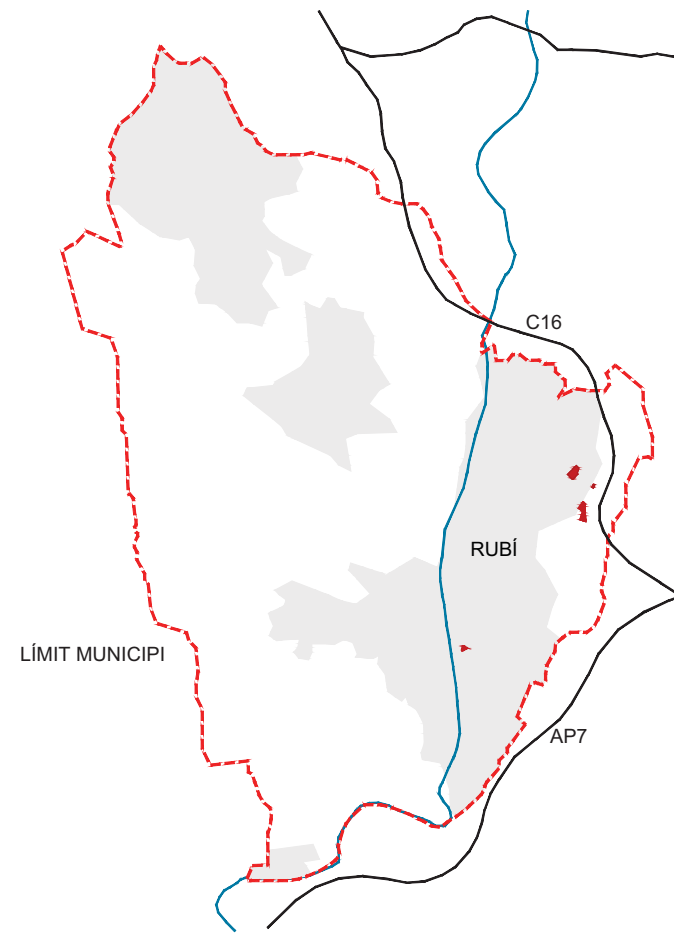






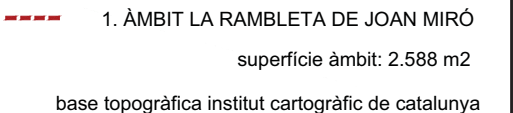


1. ÀMBIT LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ
2. ÀREA ESPORTIVA CAN ROSÉS
3. ÀMBIT SECTOR H "ELS NIUS"
4. ÀMBIT SECTOR P "CAN SANT JOAN"



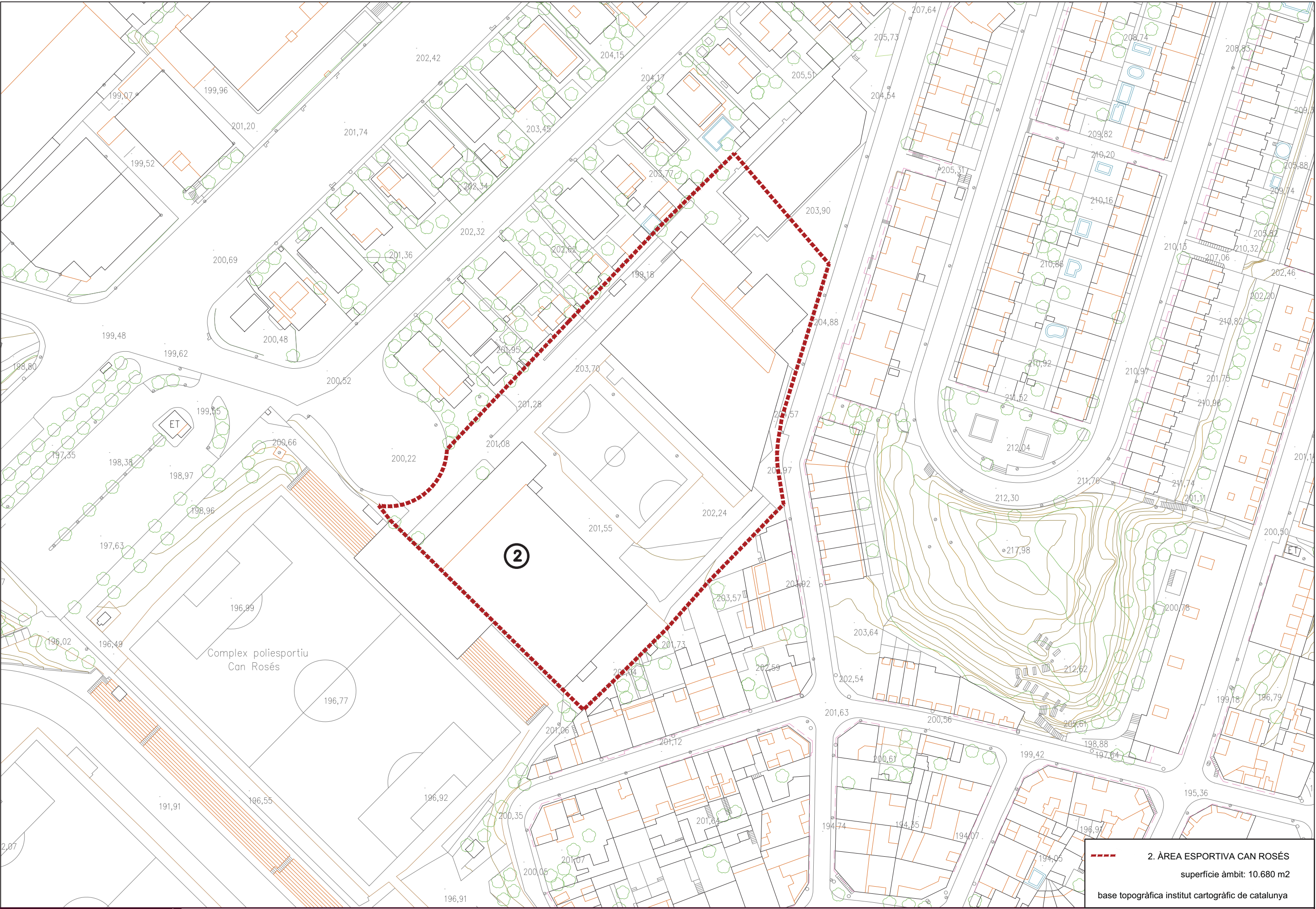








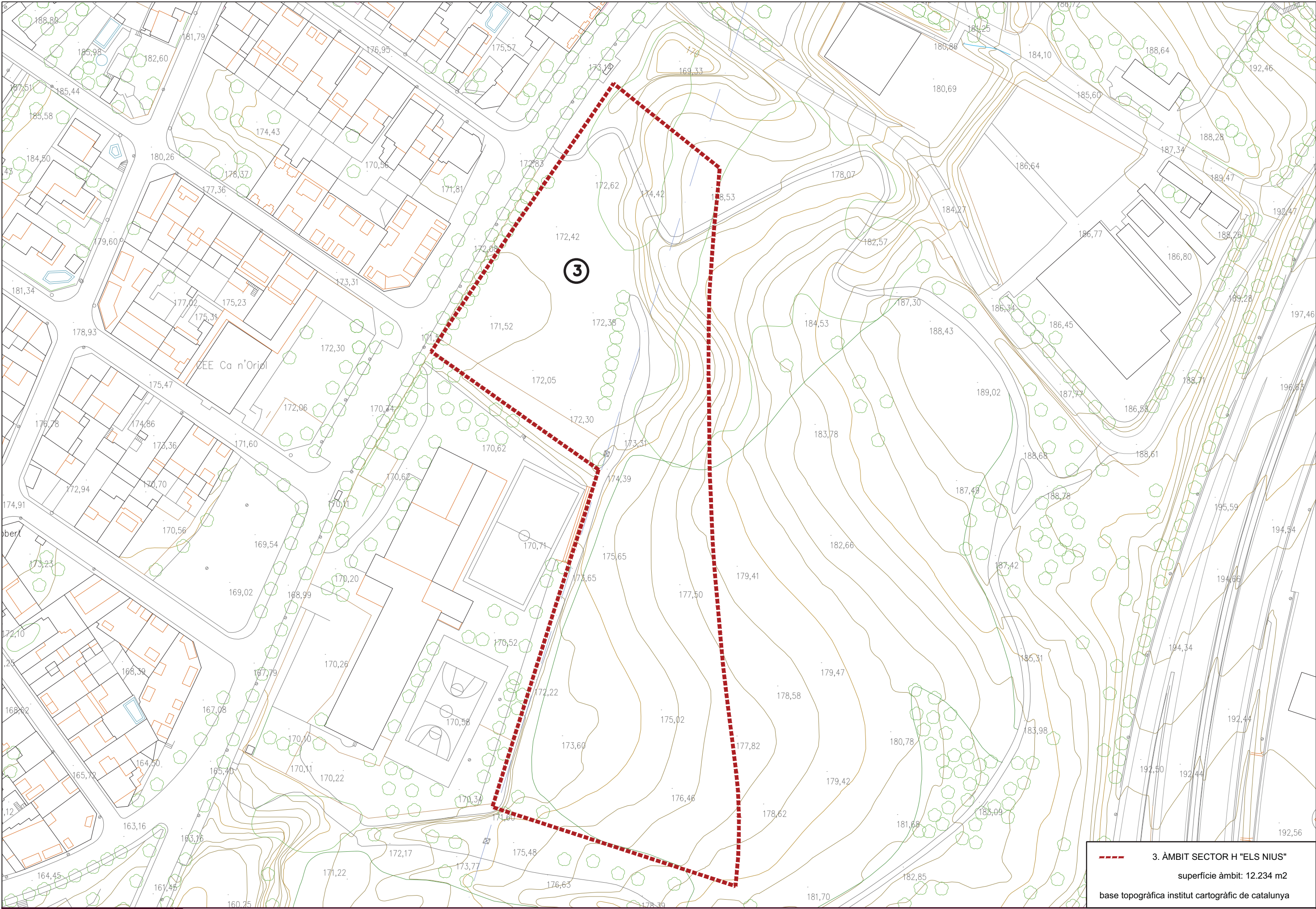




**2. ÀREA ESPORTIVA CAN ROSÉS**  
superfície àmbit: 10.680 m2  
base topogràfica institut cartogràfic de catalunya



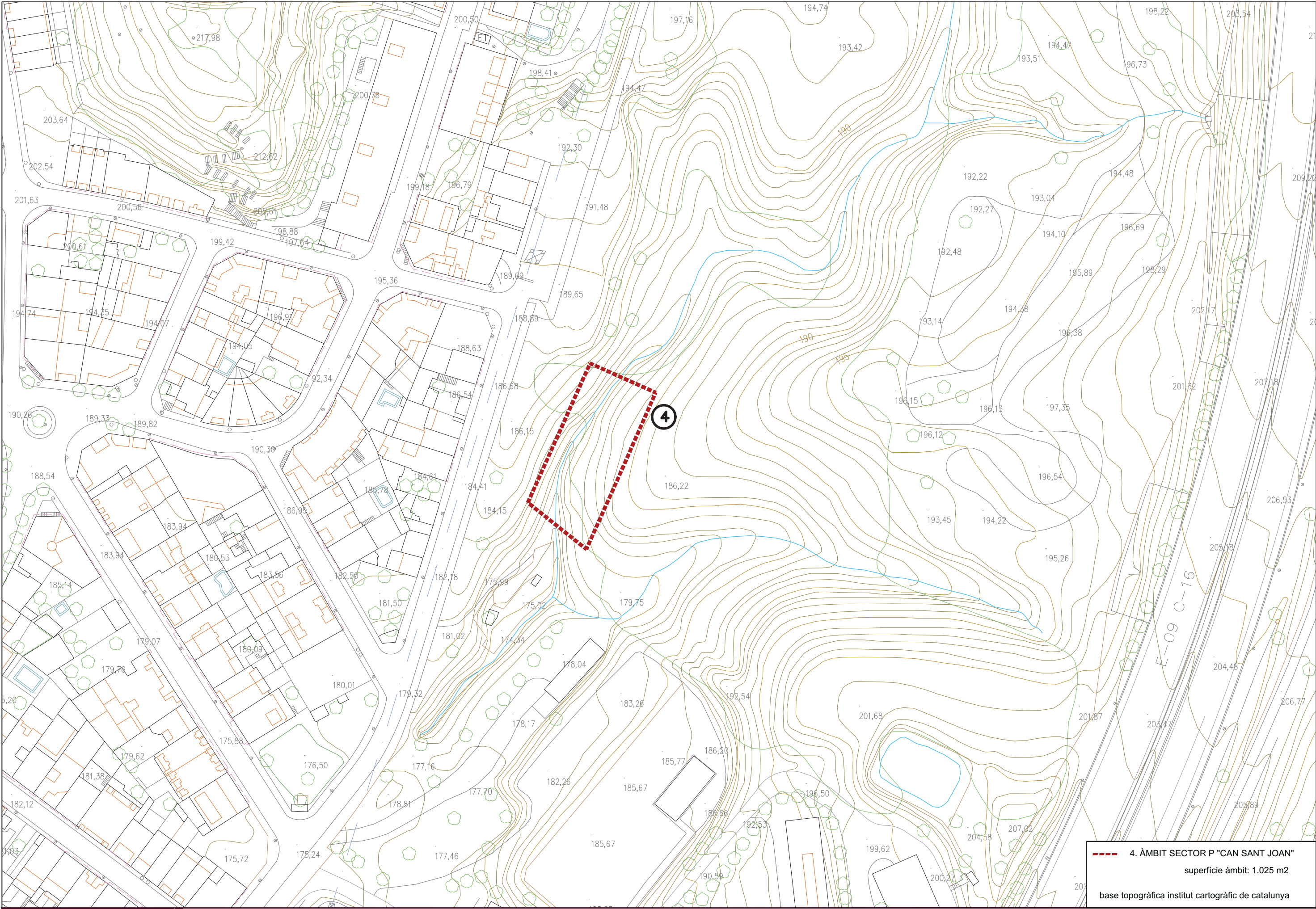




--- 3. ÀMBIT SECTOR H "ELS NIUS"  
superfície àmbit: 12.234 m2  
base topogràfica institut cartogràfic de catalunya



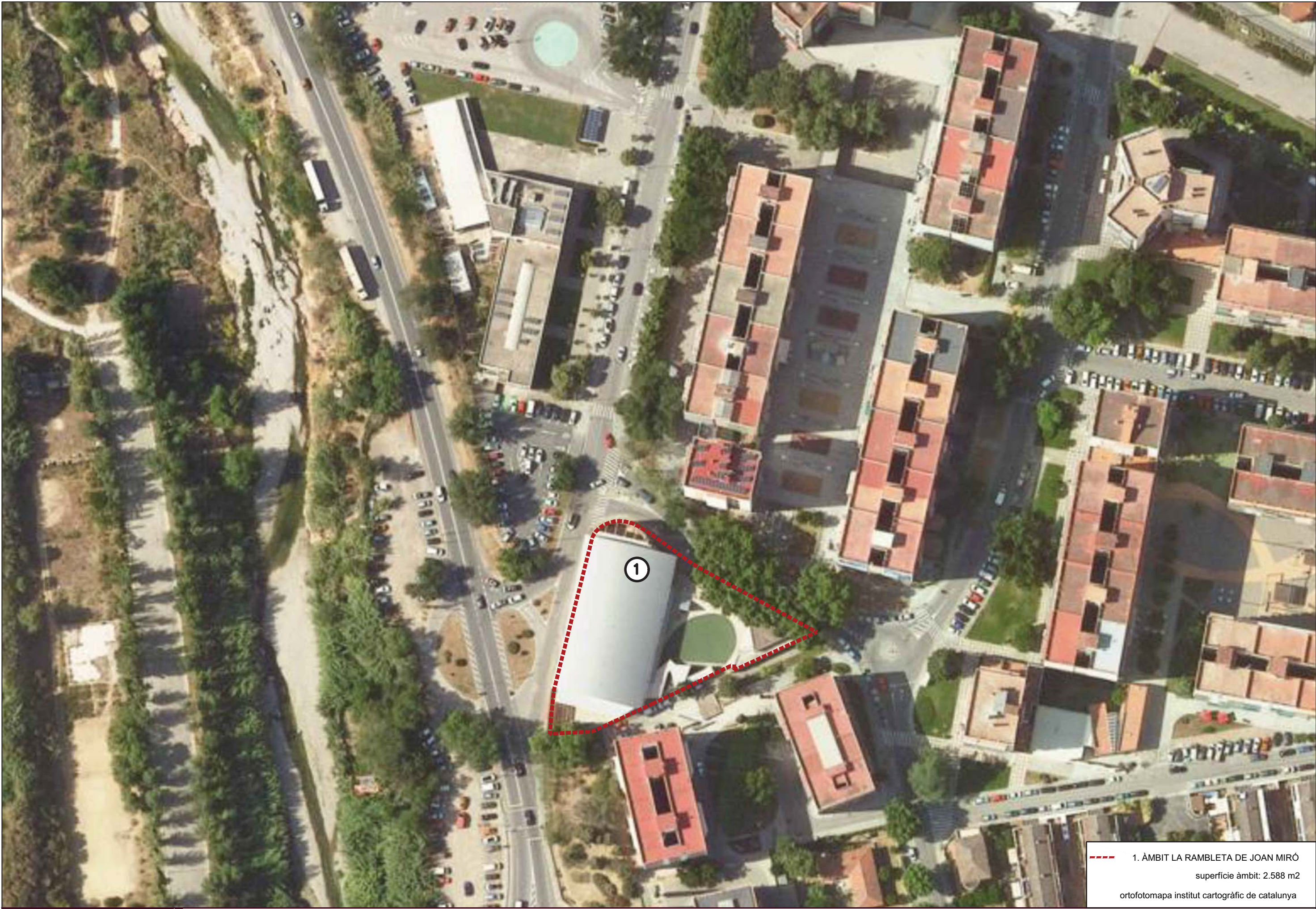




4. ÀMBIT SECTOR P "CAN SANT JOAN"  
superfície àmbit: 1.025 m2  
base topogràfica institut cartogràfic de catalunya







1. ÀMBIT LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ  
superfície àmbit: 2.588 m2  
ortofotomapa institut cartogràfic de catalunya

AJUNTAMENT DE RUBÍ

TÍTOL:

PLÀNOL:

ARXIU:

ESCALA:

ORIENTACIÓ:

Núm:



ÀREA DE SERVEIS TERRITORIALS  
ÀMBIT D'URBANISME

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ DELS SISTEMES D'ESPais LLIURES I EQUIPAMENTS ALS ÀMBITS DE L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, ÀMBIT LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, ÀMBIT DEL SECTOR H "ELS NIUS" I ÀMBIT SECTOR P "CAN SANT JOAN"

VICTOR FRAGA CANO  
EDUARD MARTINEZ MARTINEZ

PLÀNOLS D'INFORMACIÓ  
ORTOFOTMAPA ÀMBIT RAMBLETA DE JOAN MIRÓ

INFORMACIÓ

A3: 1/1.000



i03.1  
DATA:  
FEBRER 2024







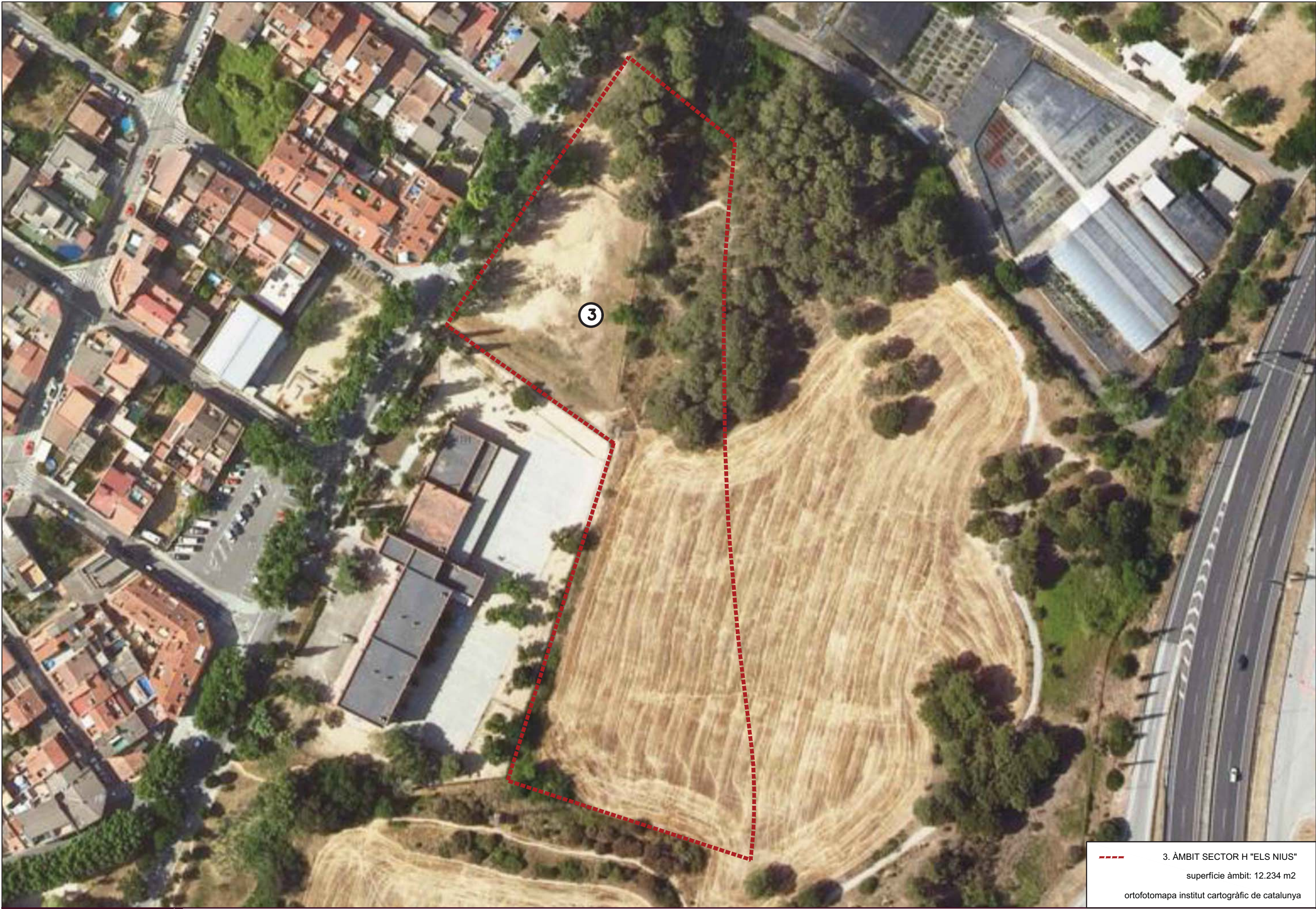


----- 2. ÀREA ESPORTIVA CAN ROSÉS  
superfície àmbit: 10.680 m2  
ortofotomapa institut cartogràfic de catalunya







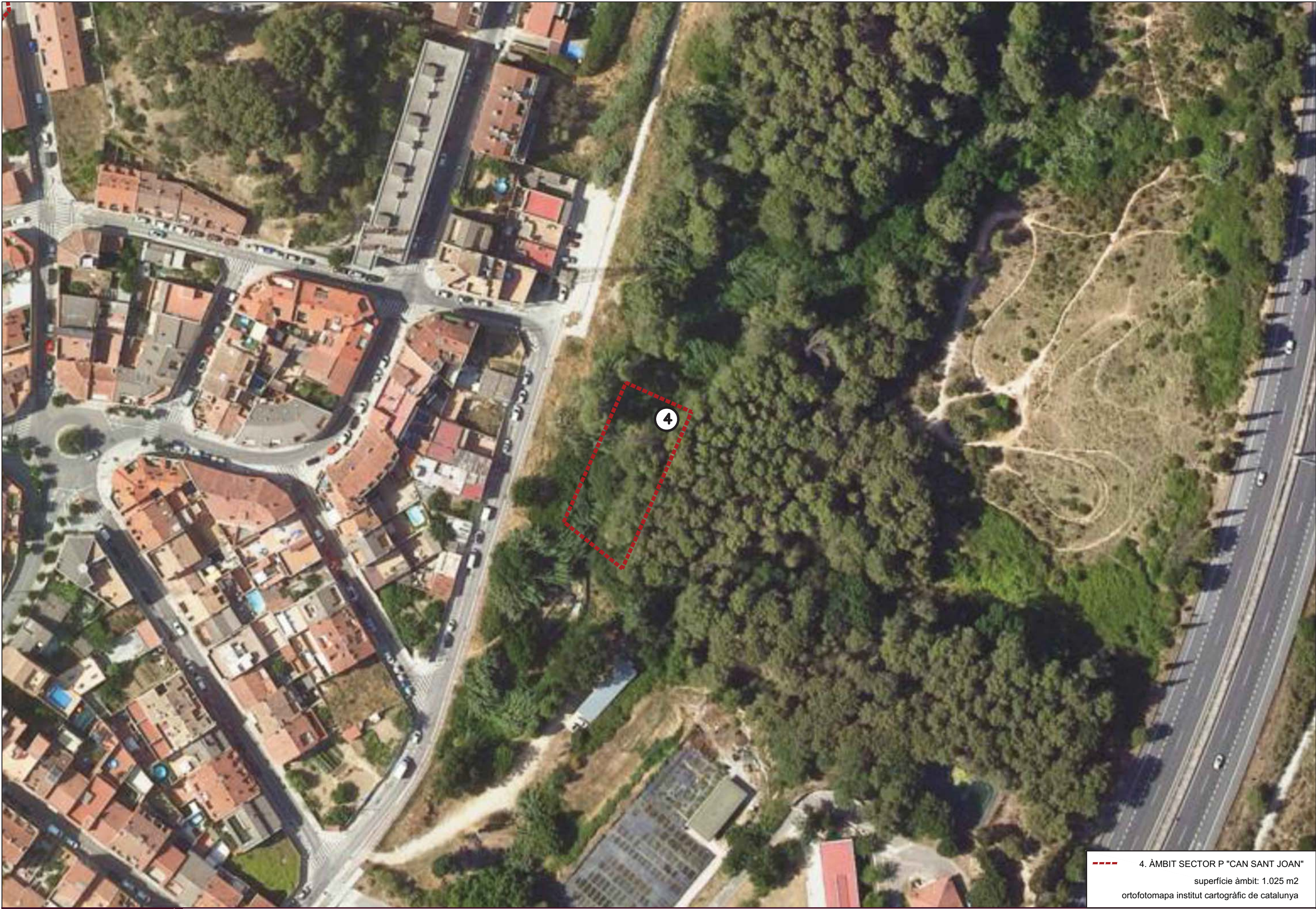


--- 3. ÀMBIT SECTOR H "ELS NIUS"  
superficie àmbit: 12.234 m2  
ortofotomapa institut cartogràfic de catalunya







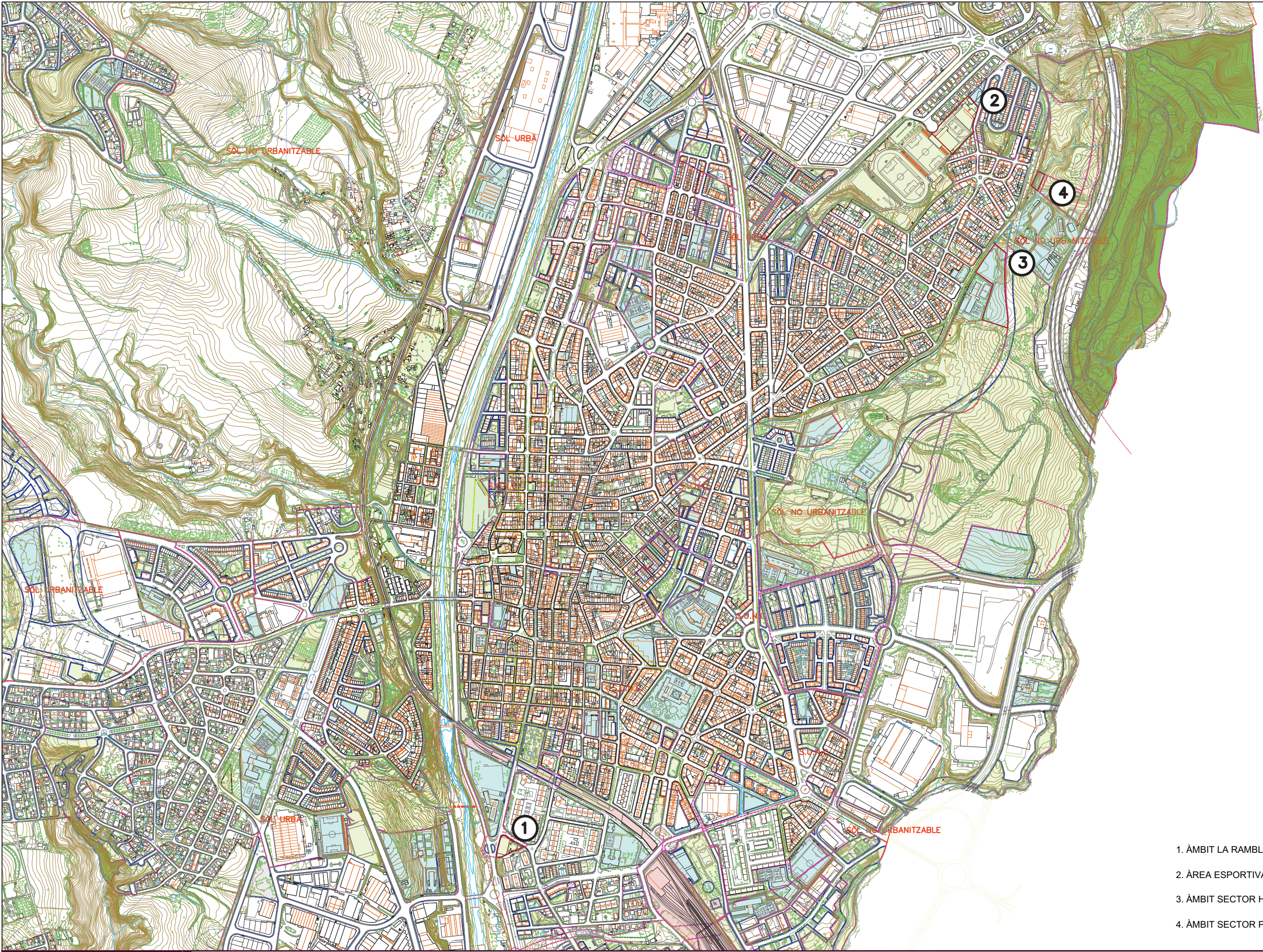


----- 4. ÀMBIT SECTOR P "CAN SANT JOAN"  
superfície àmbit: 1.025 m2  
ortofotomapa institut cartogràfic de catalunya







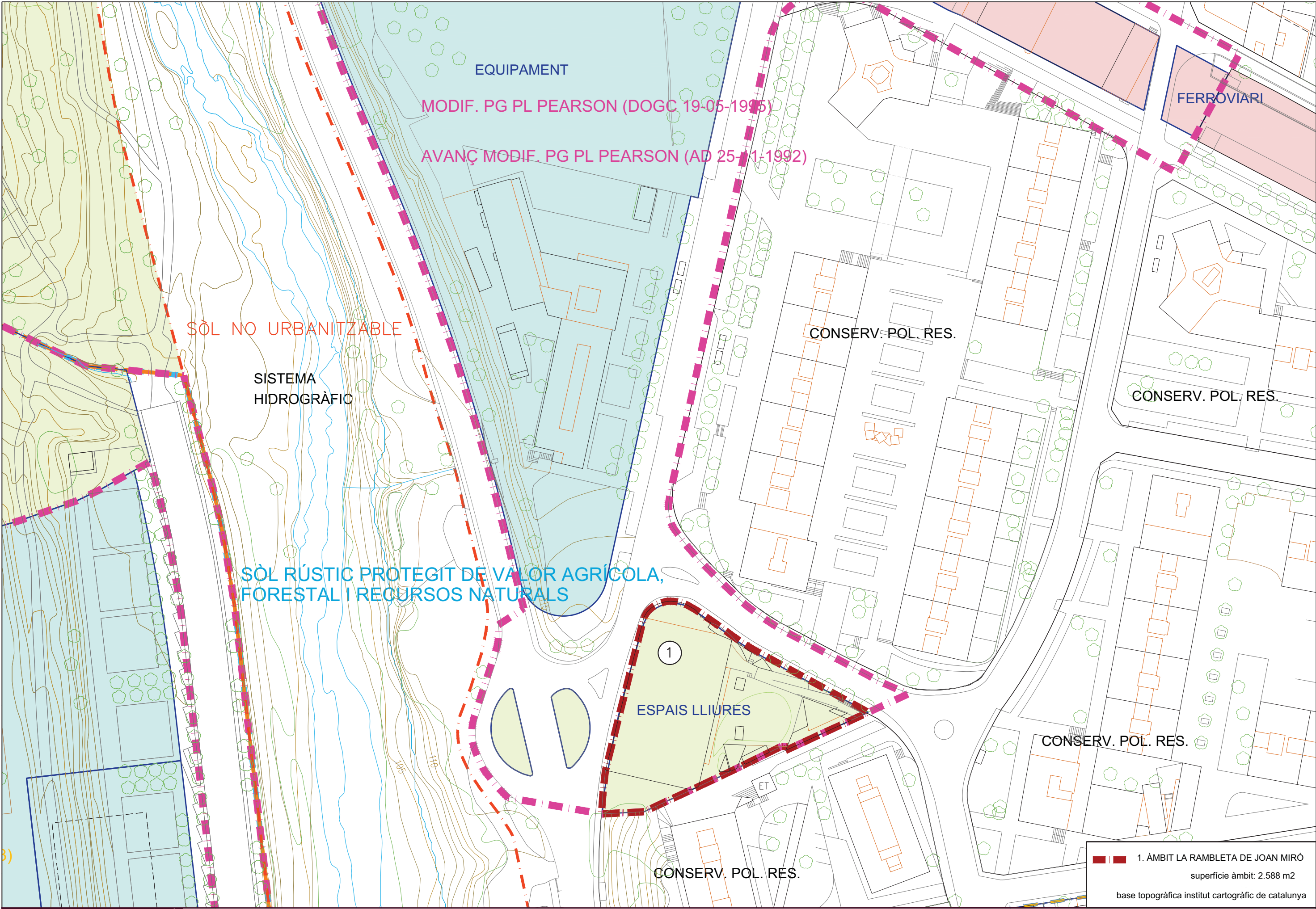


- 1. ÀMBIT LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ
- 2. ÀREA ESPORTIVA CAN ROSÉS
- 3. ÀMBIT SECTOR H "ELS NIUS"
- 4. ÀMBIT SECTOR P "CAN SANT JOAN"









1. ÀMBIT LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ  
superfície àmbit: 2.588 m2  
base topogràfica institut cartogràfic de catalunya







TÍTOL:



MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ DELS SISTEMES D'ESPAIS LLIURES I EQUIPAMENTS ALS ÀMBITS DE L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, ÀMBIT LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, ÀMBIT DEL SECTOR H "ELS NIUS" I ÀMBIT SECTOR P "CAN SANT JOAN"

**PLÀNOL:**

ARXIU:

**ORIENTACIÓ:**

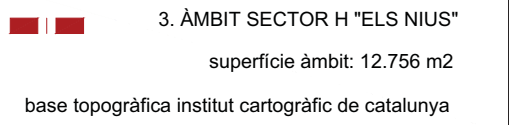
Núm:

i05.2  
DATA:  
FEBRER 2024

2. ÀREA ESPORTIVA CAN ROSÉS  
superfície àmbit: 10.680 m2  
base topogràfica institut cartogràfic de catalunya

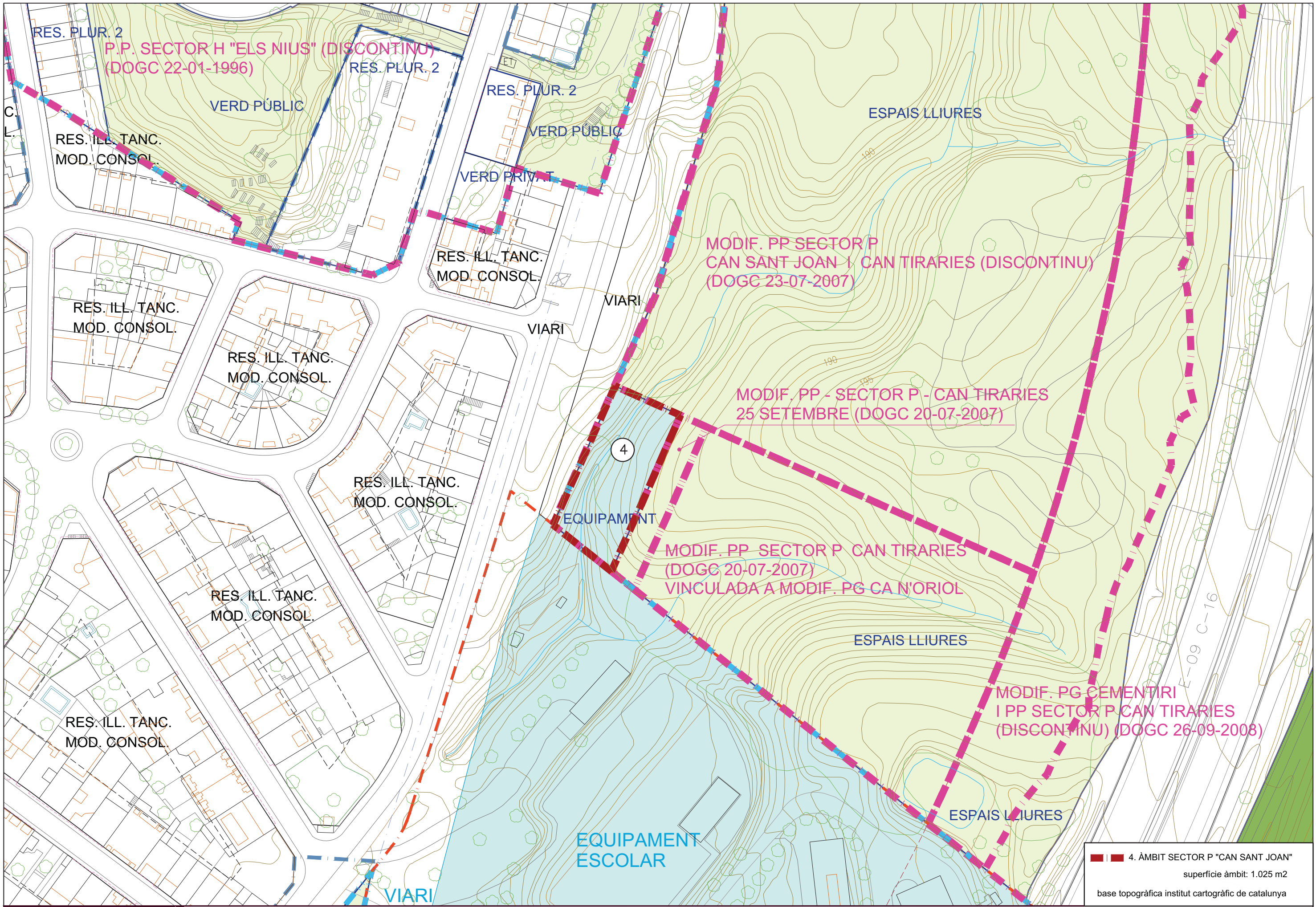








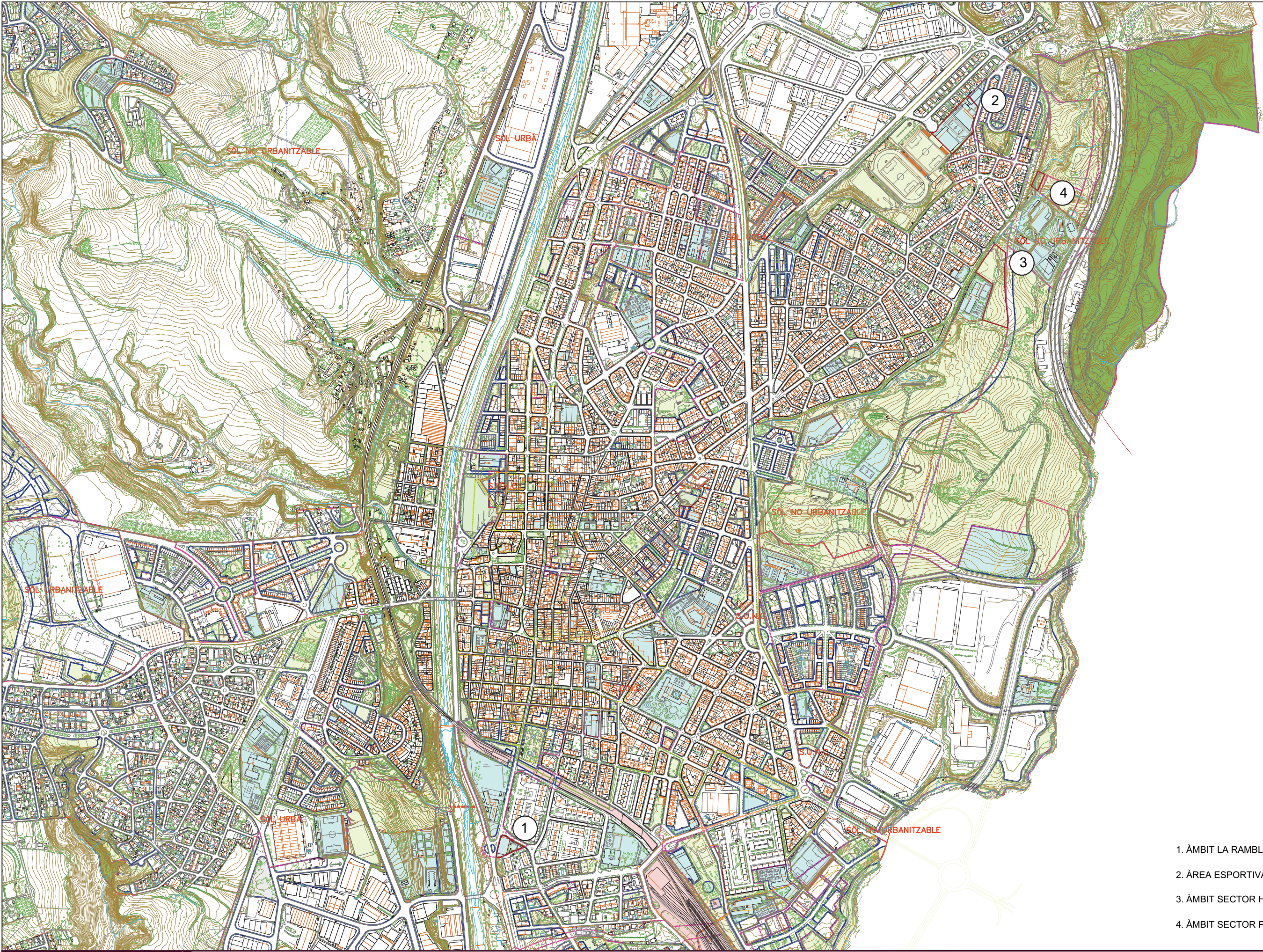




4. ÀMBIT SECTOR P "CAN SANT JOAN"  
superfície àmbit: 1.025 m2  
base topogràfica institut cartogràfic de catalunya





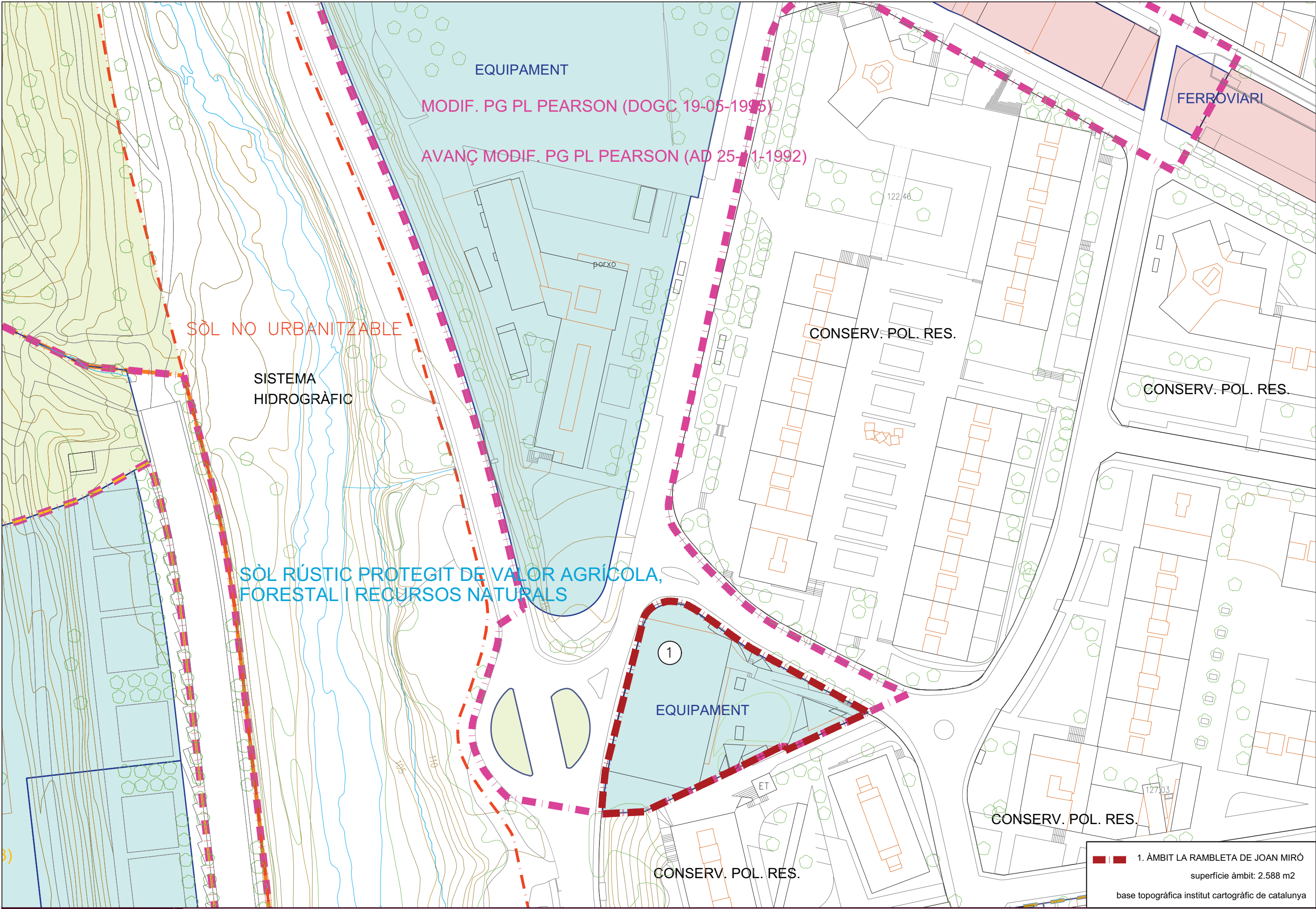


- 1. ÀMBIT LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ
- 2. ÀREA ESPORTIVA CAN ROSÉS
- 3. ÀMBIT SECTOR H "ELS NIUS"
- 4. ÀMBIT SECTOR P "CAN SANT JOAN"





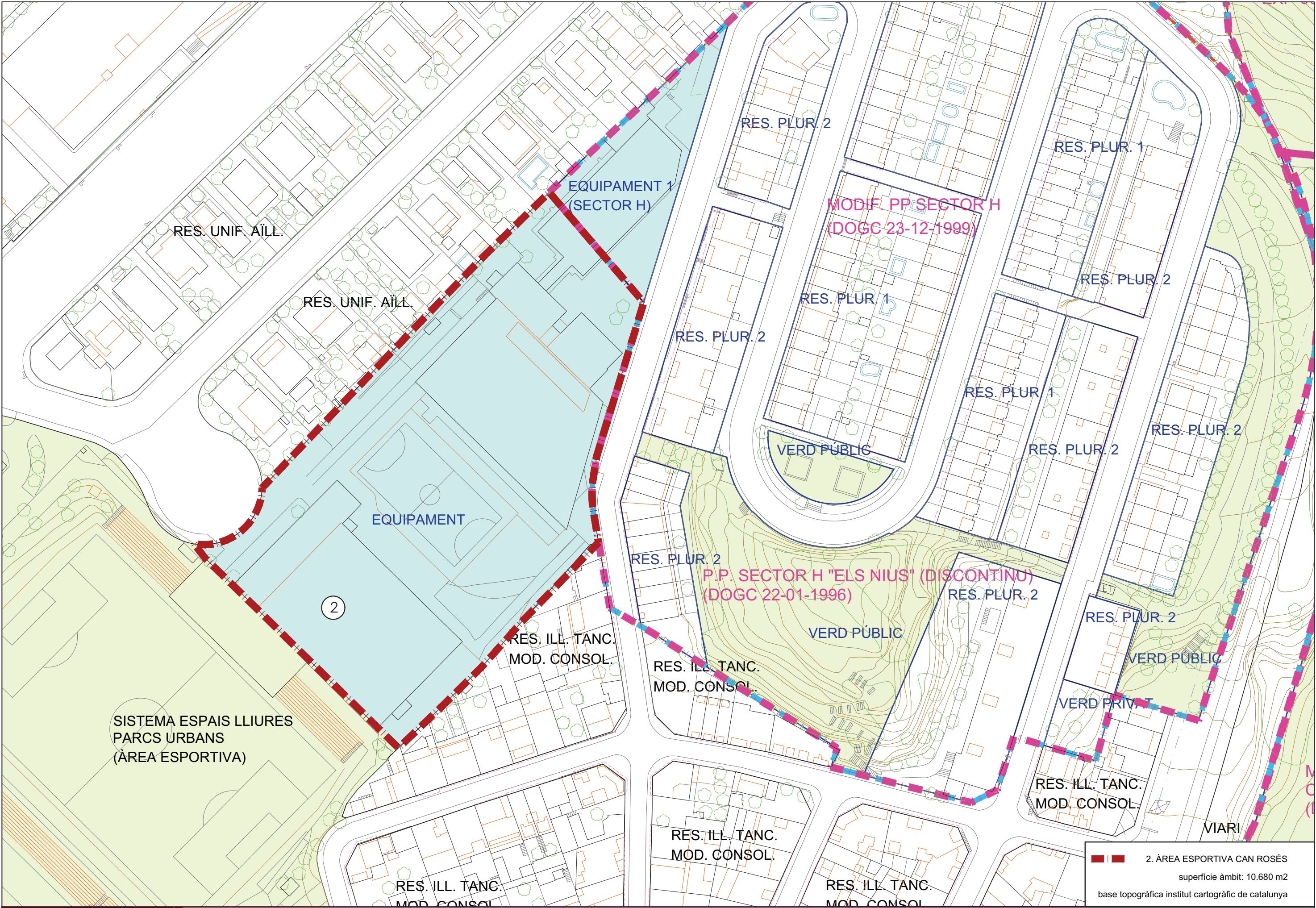




1. ÀMBIT LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ  
superfície àmbit: 2.588 m2  
base topogràfica institut cartogràfic de catalunya



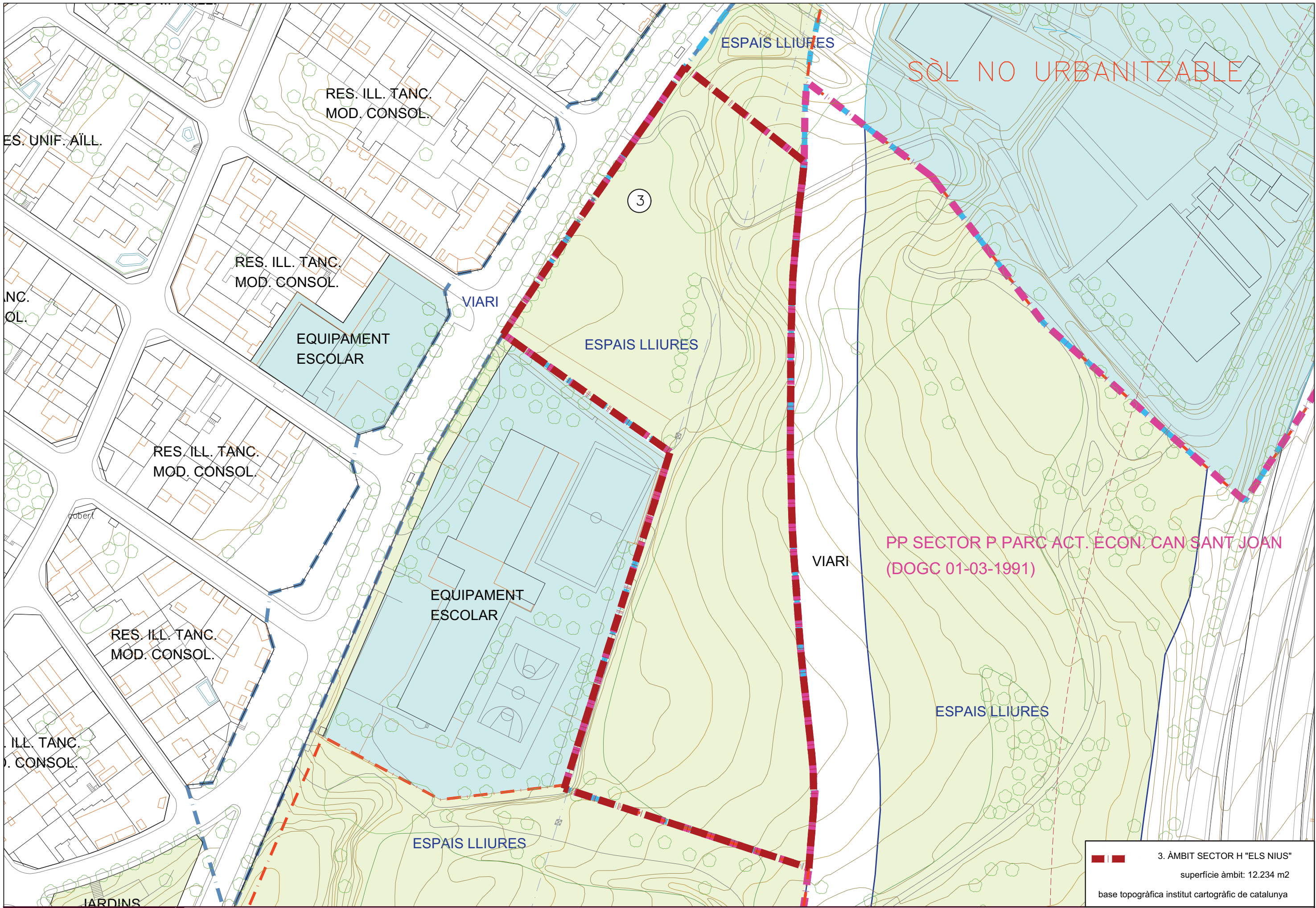




2. ÀREA ESPORTIVA CAN ROSÉS  
superfície àmbit: 10.680 m2  
base topogràfica institut cartogràfic de catalunya



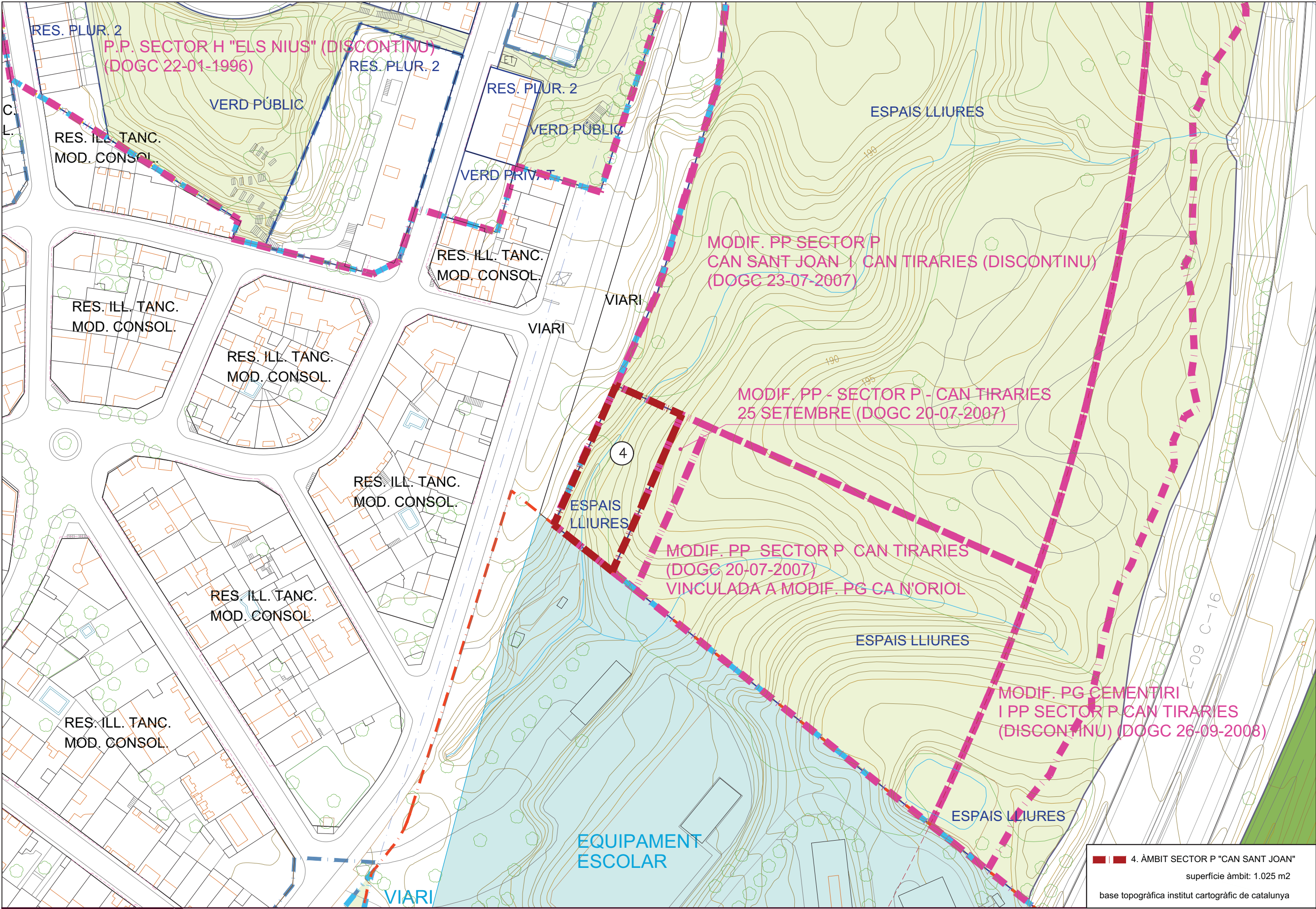




3. ÀMBIT SECTOR H "ELS NIUS"  
superfície àmbit: 12.234 m2  
base topogràfica institut cartogràfic de catalunya



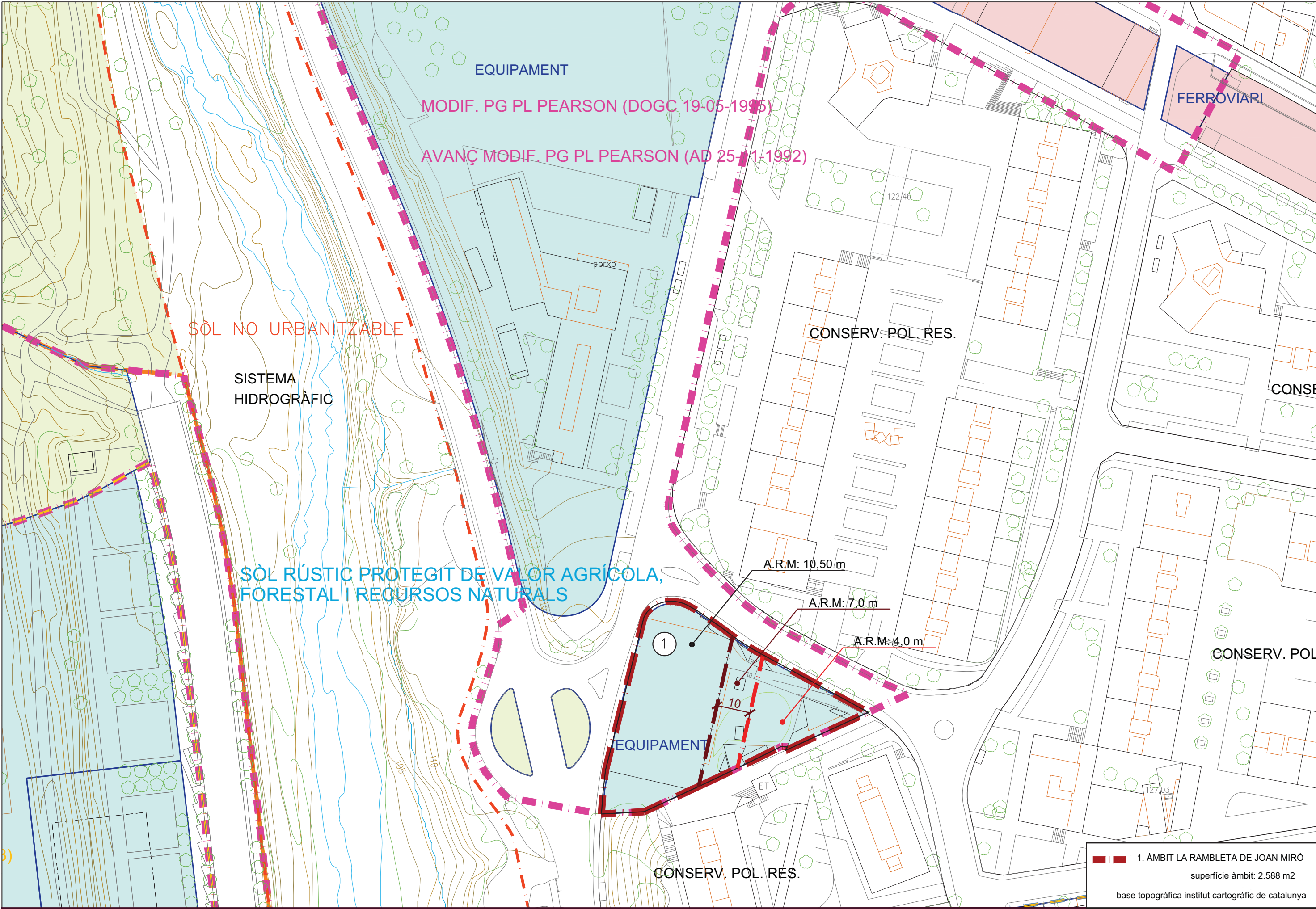




4. ÀMBIT SECTOR P "CAN SANT JOAN"  
superfície àmbit: 1.025 m2  
base topogràfica institut cartogràfic de catalunya





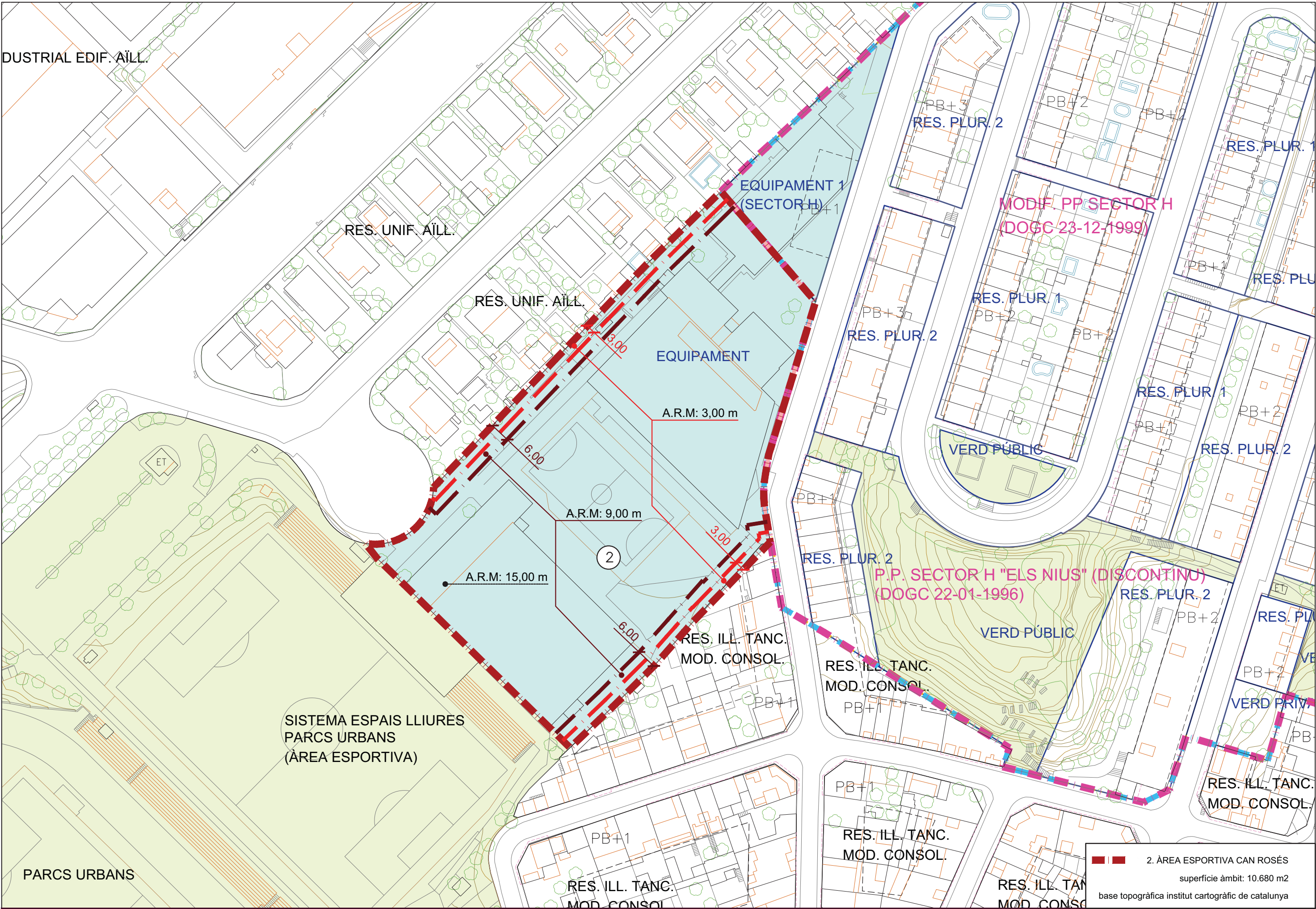


1. ÀMBIT LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ  
superfície àmbit: 2.588 m2  
base topogràfica institut cartogràfic de catalunya





DUSTRIAL EDIF. AÏLL.



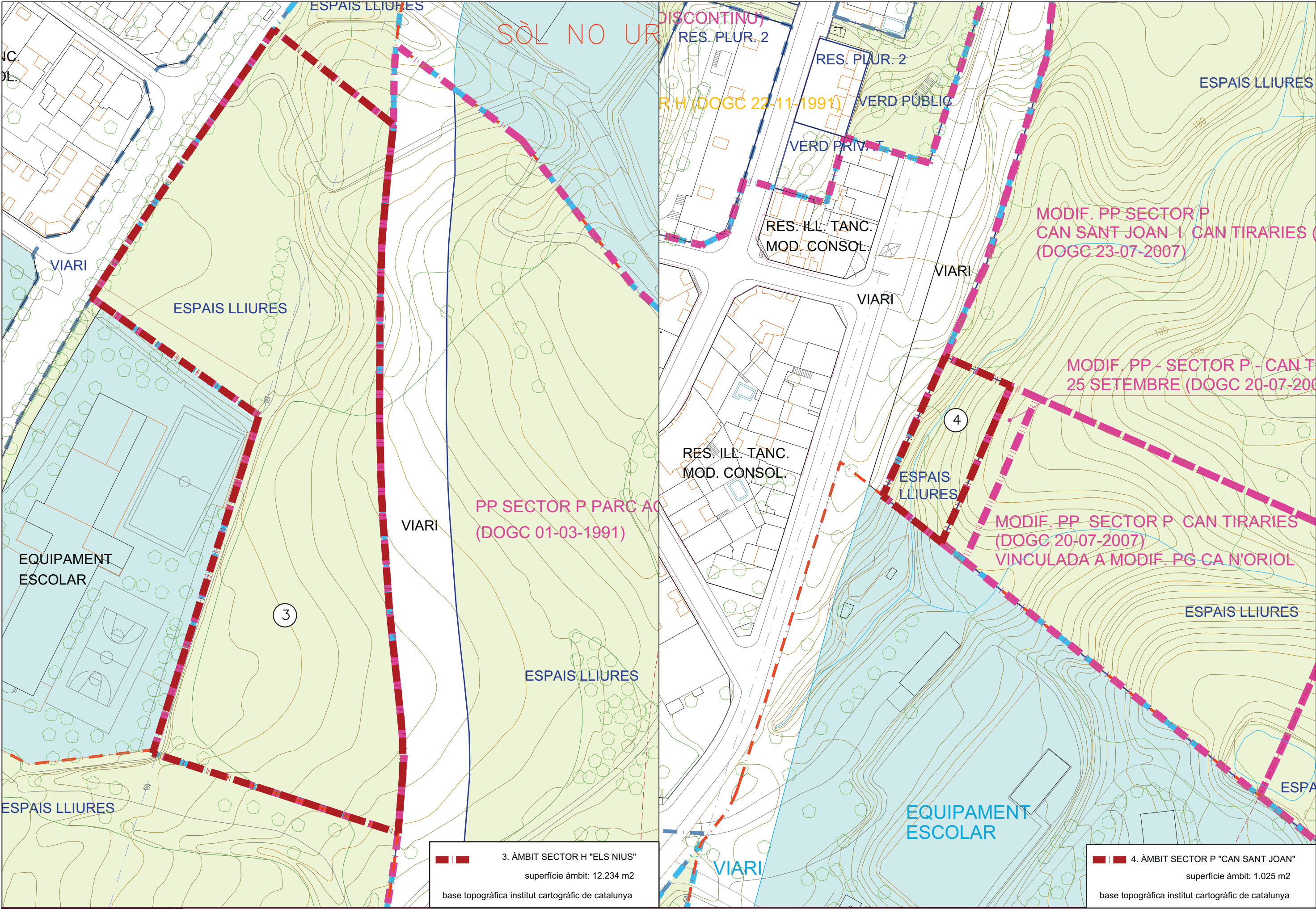












3. ÀMBIT SECTOR H "ELS NIUS"  
superfície àmbit: 12.234 m2  
base topogràfica institut cartogràfic de catalunya

4. ÀMBIT SECTOR P "CAN SANT JOAN"  
superfície àmbit: 1.025 m2  
base topogràfica institut cartogràfic de catalunya

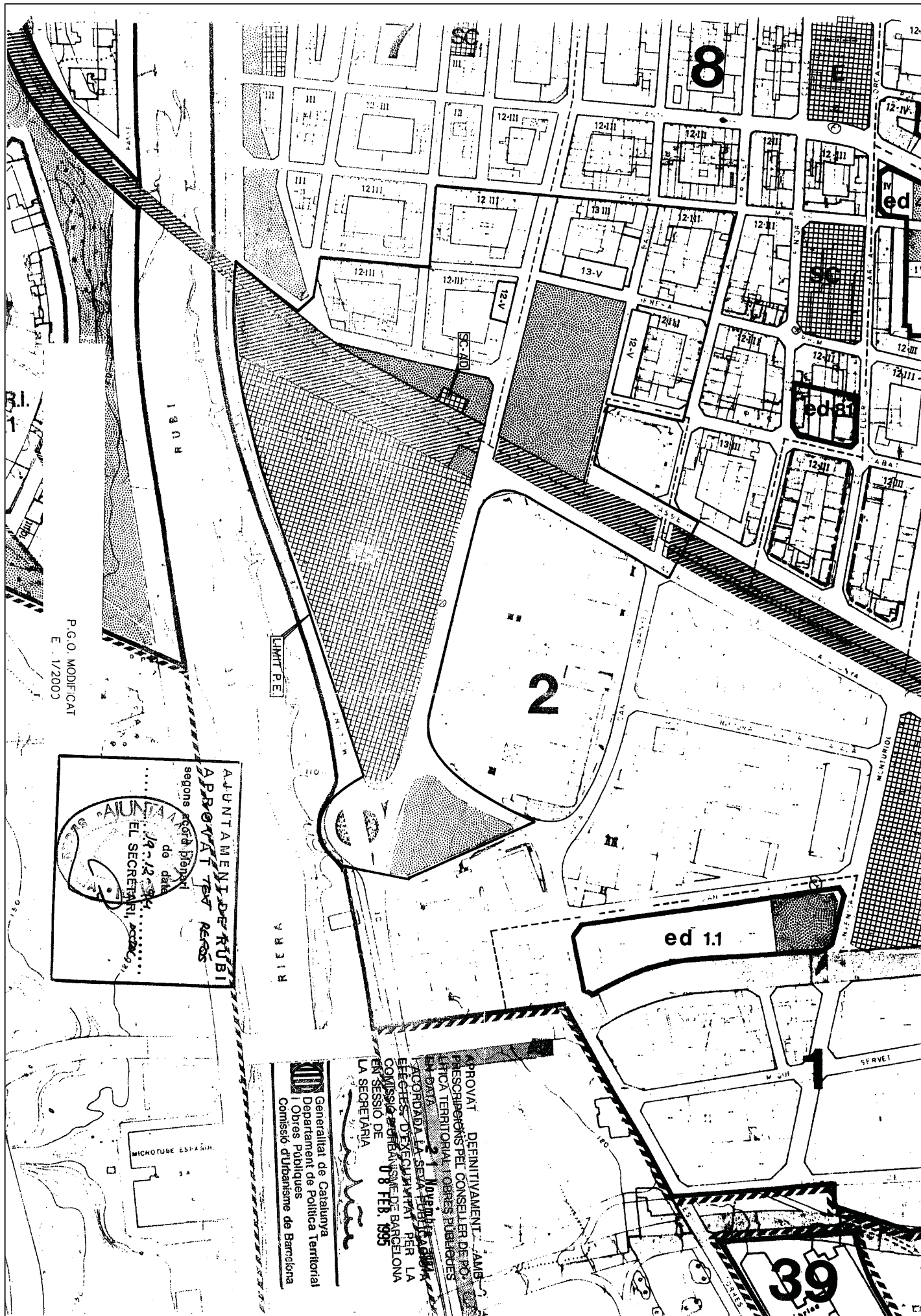




**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"**







AJUNTAMENT DE RUBÍ  
APROVAT TEXT REFÓS  
segons acord plenari  
de data  
19-12-94  
EL SECRETARI, *[Signature]*

MODIFICAT  
1/2003

APROVAT DEFINITIVAMENT AMB  
PRESCRIPCIONS PEL CONSELLER DE PO-  
LITICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES  
EN DATA 21 Novembre 1994  
I ACORDADA LA SEVA PUBLICACIÓ A  
EFECTES D'EXECUTIVITAT PER LA  
COMISSIÓ D'URBANISME DE BARCELONA  
EN SESSIÓ DE 08 FEB. 1995  
LA SECRETÀRIA *[Signature]*

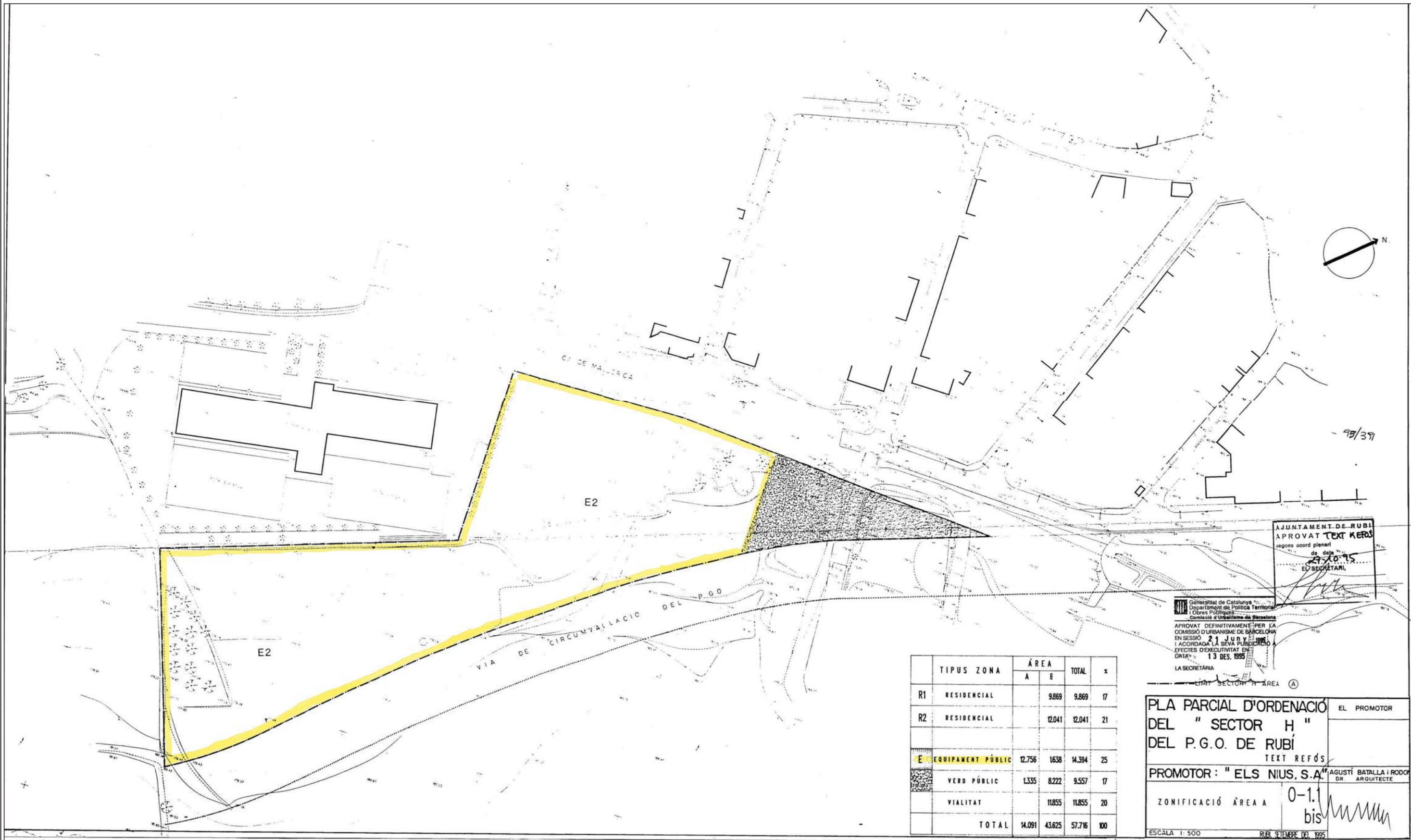
Generalitat de Catalunya  
Departament de Política Territorial  
i Obres Públiques  
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

1. ÀMBIT LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ  
superfície àmbit: 2.588 m2  
PLA GENERAL D'ORDENACIÓ DE RUBÍ









| TIPUS ZONA          | ÀREA   |        | TOTAL  | x   |
|---------------------|--------|--------|--------|-----|
|                     | A      | B      |        |     |
| R1 RESIDENCIAL      |        | 9.869  | 9.869  | 17  |
| R2 RESIDENCIAL      |        | 12.041 | 12.041 | 21  |
| E EQUIPAMENT PÚBLIC | 12.756 | 1.638  | 14.394 | 25  |
| VERD PÚBLIC         | 1.335  | 8.222  | 9.557  | 17  |
| VIALITAT            |        | 11.855 | 11.855 | 20  |
| TOTAL               | 14.091 | 43.625 | 57.716 | 100 |

AJUNTAMENT DE RUBÍ  
APROVAT TEXT KERO  
segons acord plenari  
de data 27-10-95  
EL SECRETARI

Generalitat de Catalunya  
Departament de Política Territorial  
i Obres Públiques  
Comissió d'Urbanisme de Barcelona  
APROVAT DEFINITIVAMENT PER LA  
COMISSIÓ D'URBANISME DE BARCELONA  
EN SESSIÓ 21 JUNY 1995  
I ACORDADA LA SEVA PUBLICACIÓ  
EFFECTES D'EXECUTIVITAT EN  
DATA 13 DES. 1995  
LA SECRETARIA

PLA PARCIAL D'ORDENACIÓ  
DEL "SECTOR H"  
DEL P.G.O. DE RUBÍ  
TEXT REFÓS  
PROMOTOR: "ELS NIUS, S.A." AGUSTÍ BATALLA I RODON  
OR ARQUITECTE  
ZONIFICACIÓ ÀREA A 0-1.1  
bis  
ESCALA 1:500 RUBÍ SETEMBRE DEL 1995

3. ÀMBIT SECTOR H "ELS NIUS"

superfície àmbit: 12.234 m2

PLA GENERAL D'ORDENACIÓ DE RUBÍ

AJUNTAMENT DE RUBÍ

TÍTOL:

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ DELS SISTEMES D'ESPais LLIURES I  
EQUIPAMENTS ALS ÀMBITS DE L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, ÀMBIT LA RAMBLETA  
DE JOAN MIRÓ, ÀMBIT DEL SECTOR H "ELS NIUS" I ÀMBIT SECTOR P "CAN SANT JOAN"

VICTOR FRAGA CANO

EDUARD MARTINEZ MARTINEZ

PLÀNOL:

ANNEX 1

PLANEJAMENT VIGENT ÀMBIT SECTOR H "ELS NIUS"

ARXIU:

ESCALA:

ORIENTACIÓ:

Núm:

A3: 1/1.000

INFORMACIÓ

1 10 20 30 40

N

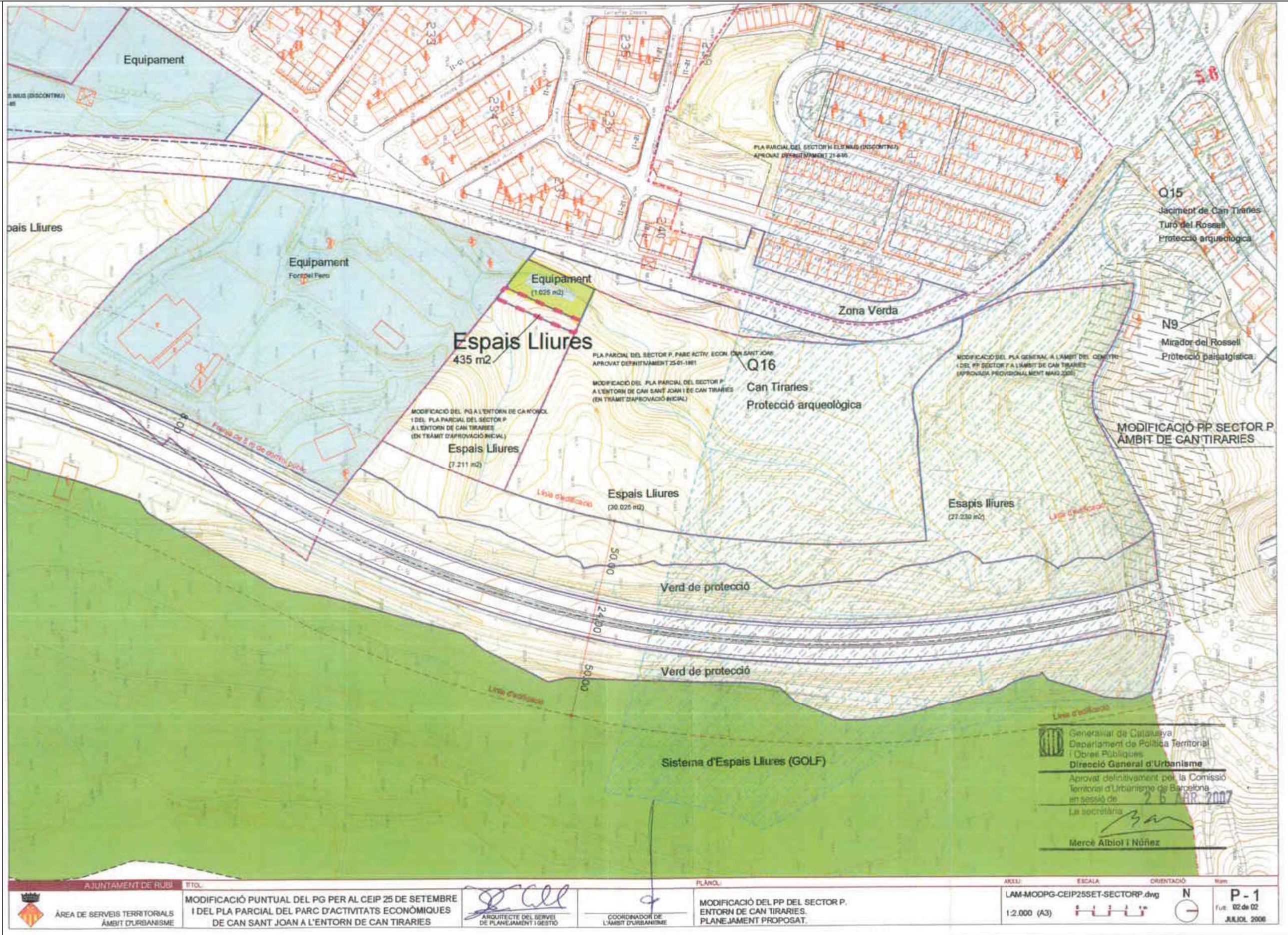
A1.3

DATA:  
FEBRER 2024



ÀREA DE SERVEIS TERRITORIALS  
ÀMBIT D'URBANISME





4. ÀMBIT SECTOR P "CAN SANT JOAN"  
superfície àmbit: 1.025 m2

PLA GENERAL D'ORDENACIÓ DE RUBÍ

|                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                   |                                                                                                                                                  |                                                                                                                  |                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| <b>AJUNTAMENT DE RUBÍ</b><br><br>ÀREA DE SERVEIS TERRITORIALS<br>ÀMBIT D'URBANISME | <b>TÍTOL:</b><br>MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ DELS SISTEMES D'ESPais LLIURES I EQUIPAMENTS ALS ÀMBITS DE L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, ÀMBIT LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, ÀMBIT DEL SECTOR H "ELS NIUS" I ÀMBIT SECTOR P "CAN SANT JOAN" | <b>PLÀNOL:</b><br>ANNEX 1<br>PLANEJAMENT VIGENT<br>ÀMBIT SECTOR P "CAN SANT JOAN" | <b>ARXIU:</b><br>ANNEX<br><b>ESCALA:</b><br>A3: 1/1.000<br> | <b>ORIENTACIÓ:</b><br>N<br> | <b>Núm:</b><br><b>A1.4</b><br>DATA:<br>FEBRER 2024 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|



MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H “ELS NIUS”, EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P “CAN SANT JOAN”

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"**

**Sistema d'Espais Lliures situat a la Rambleta de Joan Miró. Pista de hoquei.**

Fitxes de zones verdes de l'Ajuntament de Rubí. Fitxes IDZV68 i IDZV69.

| FITXA DE ZONES VERDES DE L'AJUNTAMENT DE RUBÍ |       |                                |                     |
|-----------------------------------------------|-------|--------------------------------|---------------------|
| Tipus Bèns Immobles                           |       | Zona Verda                     | Id 68               |
| <b>DADES GENERALS</b>                         |       |                                |                     |
| Denominació                                   |       | PISTA ESPORTIVA FRANCESC CALVO |                     |
| Direcció                                      |       | Ctra. Molins de Rei            |                     |
| Nucli                                         |       | Ctra. Molins de Rei            |                     |
| <b>DADES CADASTRALS</b>                       |       |                                |                     |
| Referència Cadastral                          |       | No consta                      | Superfície 1.438,99 |
| Direcció Cadastral                            |       | No consta                      |                     |
| <b>DADES REGISTRALS</b>                       |       |                                |                     |
| Nota Simple:                                  |       | Registre:                      | Lloc: RUBÍ          |
| Volum:                                        | 1.173 | Llibre:                        | 589                 |
| Full:                                         | 40    | Finca:                         | 5928-N              |
| Inscripció:                                   | 3ª    |                                |                     |
| <b>ESCRITURES O CONTRACTES</b>                |       |                                |                     |
| Tipus Escripures                              |       | Cessió                         | Data 05/02/1991     |
|                                               |       | Import                         | 18.030,00           |
|                                               |       | Protocol                       | No consta           |
| Transmitent1                                  |       | IDEAS CAPTACION Y DESARROLLO   |                     |
| Beneficiari                                   |       | AJUNTAMENT RUBÍ                |                     |
| Transmitent2                                  |       | No consta                      |                     |
| Notari                                        |       | Jaime de Motta Garcia-España   |                     |

Observacions



Fitxa IDZV68

| <b>FITXA DE ZONES VERDES DE L'AJUNTAMENT DE RUBÍ</b> |                                            |                   |                 |
|------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------------|-----------------|
| <b>Tipus Bèns Immobles</b>                           | Zona Verda                                 | <b>Id</b>         | 69              |
| <b>DADES GENERALS</b>                                |                                            |                   |                 |
| <b>Denominació</b>                                   | PISTA ESPORTIVA FRANCESC CALVO             |                   |                 |
| <b>Direcció</b>                                      | Can Cabanyes enfront al Pg. de Les Torres. |                   |                 |
| <b>Nucli</b>                                         | Les Torres                                 |                   |                 |
| <b>DADES CADASTRALS</b>                              |                                            |                   |                 |
| <b>Referència Cadastral</b>                          | No consta                                  | <b>Superfície</b> | 385,60          |
| <b>Direcció Cadastral</b>                            | No consta                                  |                   |                 |
| <b>DADES REGISTRALS</b>                              |                                            |                   |                 |
| <b>Nota Simple:</b>                                  |                                            | <b>Registre:</b>  |                 |
| <b>Lloc:</b>                                         | RUBÍ                                       |                   |                 |
| <b>Volum:</b>                                        | 1.175                                      | <b>Llibre:</b>    | 590             |
| <b>Fult:</b>                                         | 25                                         | <b>Finca:</b>     | 6143-N          |
| <b>Inscripció:</b>                                   | 3ª                                         |                   |                 |
| <b>ESCRITURES O CONTRACTES</b>                       |                                            |                   |                 |
| <b>Tipus Escritures</b>                              | Cessió                                     | <b>Data</b>       | 05/02/1991      |
| <b>Import</b>                                        | 6.010,00                                   |                   | <b>Protocol</b> |
| No consta                                            |                                            |                   |                 |
| <b>Transmitent1</b>                                  | IDEAS CAPTACION Y DESARROLLO               |                   |                 |
| <b>Beneficiari</b>                                   | AJUNTAMENT RUBÍ                            |                   |                 |
| <b>Transmitent2</b>                                  | No consta                                  |                   |                 |
| <b>Notari</b>                                        | Jaime de Motta Garcia-España               |                   |                 |

Fitxa IDZV69



**Sistema d'Espais Lliures situat a l'Àrea Esportiva Can Rosés.**





MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"

Sistema d'Equipament situat al C/ Mallorca del Pla Parcial del Sector H "Els Nius".

REGISTRO DE LA PROPIEDAD  
RUBÍ

Asiento : 193      Diario : 30  
Entrada : 2007/3171      Prot/Auto :  
Presen. : 14-02-2007      Hora : 12:00

Caduc. : 28-04-2007  
Presentante : AJUNTAMENT DE RUBÍ

Generalitat de Catalunya  
Departament d'Economia i Finances  
Direcció General de Tributs

39 Rubí  
Núm. d'expedient: 20070000180440  
Data de presentació: 12 de Febrer de 2007  
Impresos adjunts:

AJUNTAMENT DE RUBÍ  
Serveis Territorials

URB/EP/MA

JOSEP M<sup>a</sup> NASARRE I PUIG, Secretari General de l'Ajuntament de Rubí (Vallès Occidental),

CERTIFICO

I.- Que, en data 13 de desembre de 1995, per acord de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona, fou aprovat definitivament el Pla parcial del Sector H, del terme municipal de Rubí, on es fixava com a sistema d'actuació el sistema de compensació.

II.- Que, en data 17 de febrer de 1997, es va constituir la Junta de compensació del Pla parcial del Sector H, de Rubí.

III.- Que en data 30 de gener de 1998, el Ple de l'Ajuntament de Rubí va aprovar definitivament el projecte de compensació del Pla parcial del Sector H, de Rubí.

IV.- Que en data 1 d'octubre de 1998, es va inscriure en el Registre de la Propietat el projecte de compensació del Pla parcial del Sector H, de Rubí.

V.- Que, en data 13 d'abril de 1999, es va signar un conveni urbanístic entre l'Ajuntament de Rubí, la Junta de Compensació del Sector H de Rubí i els senyors José Roderó Martín i Anunciación Gil Calzado ( propietaris afectats per la compensació ), en virtut del qual es va acordar, entre d'altres extrems, que l'Ajuntament de Rubí tramitaria una Modificació puntual del Pla parcial del sector H, amb la finalitat de permetre, bàsicament, l'obtenció de la requalificació de la parcel·la resultant número 2, adjudicada originàriament en proindivís als senyors José Roderó Martín, Anunciación Gil Calzado i a l'Ajuntament de Rubí, la qual estava qualificada de Plurifamiliar entre mitgeres PB+2, per tal que passés a ser una parcel·la qualificada de verd privat, juntament amb part de la parcel·la confrontant número 4, i amb la finalitat que s'adjudiqués, posteriorment, de forma íntegra, als esmentats srs José Roderó i Anunciación Gil, i correlativament s'efectués la redistribució del sostre total de l'esmentada parcel·la número 2 i de part de la 4, entre les parcel·les resultants número 1, 5, i 15. Amb el pacte específic que els senyors José Roderó i Anunciación Gil quedarien exonerats de pagar cap quota d'urbanització i, per tant, la seva finca resultant quedaria exempta de cap mena d'afectació al compte de liquidació provisional, si s'aprovava l'esmentada modificació del pla parcial.

VI.- Que, en data 22 de setembre de 1999, la Comissió d'Urbanisme de Barcelona va aprovar definitivament la Modificació puntual del Pla parcial del Sector H, de Rubí.

VII.- Que, en data 2 de març de 2006, l'Assemblea General de la Junta de compensació del Sector-H, de Rubí va acordar, per unanimitat dels assistents, i amb el quòrum de participació previst per l'article 174.1 del Reglament de gestió urbanística, complert amb esbreix, aprovar el present Text Refós del projecte de compensació del Sector H de Rubí.

193/30

TEL. 93 588 77 55 - FAX 93 588 79 52 - MARGARIDA XIRGU, 4 - 08191 RUBÍ

PARCEL·LA NUM. 18

DESCRIPCIÓ

Urbana. Parcel·la assenyalada amb el número 18 en el plànol d'adjudicació de parcel·les resultants del Projecte de compensació del Sector H, al terme municipal de Rubí, de figura irregular i de 12.756.00 metres quadrats de superfície. Afronta al nord amb el carrer Mallorca; a l'est amb vial bàsic de circumval·lació del PGO de Rubí; al sud amb el Parc d'Activitats Econòmiques de Can Sant Joan; i a l'oest amb l'escola d'EGB Teresa Altet."

QUALIFICACIÓ URBANÍSTICA

EQUIPAMENT

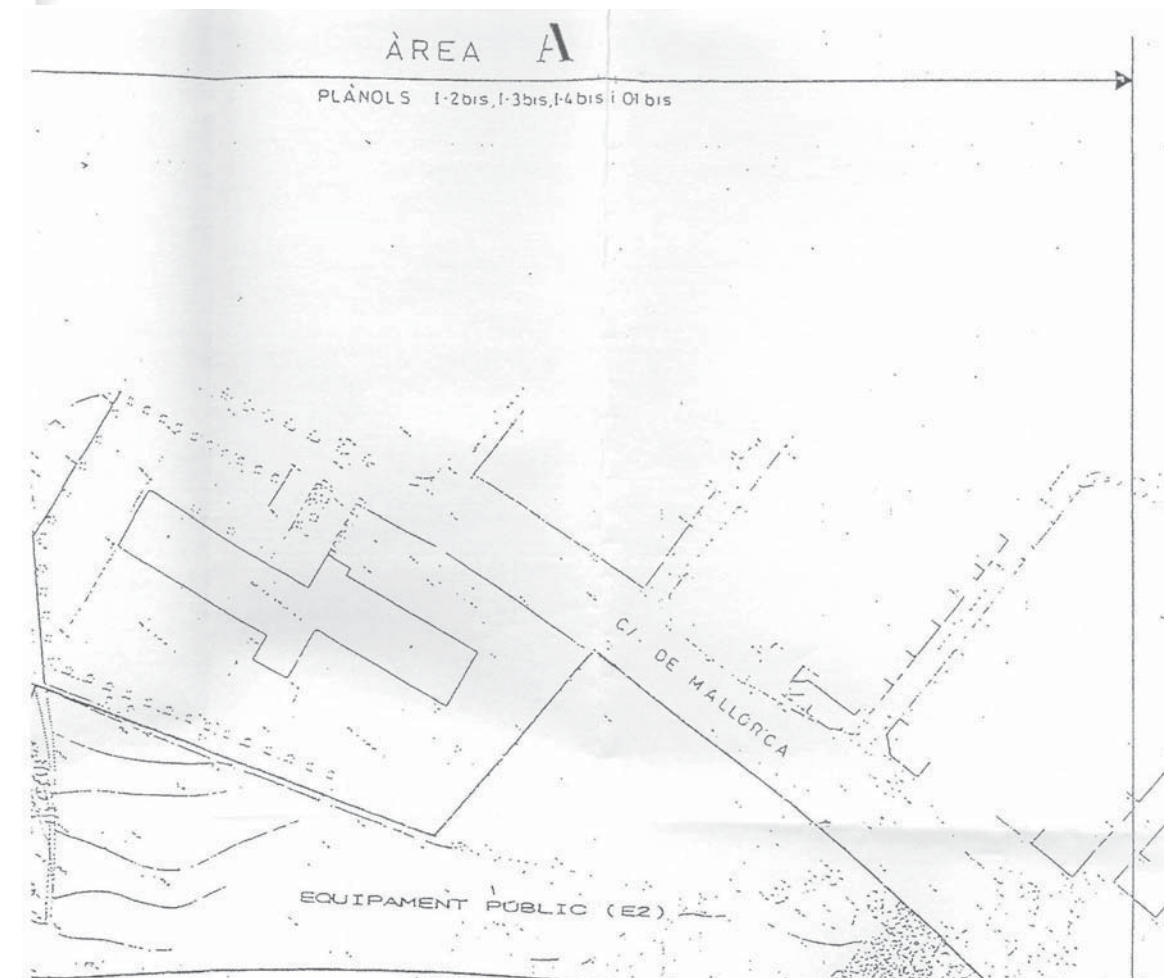
INSCRIPCIÓ

Finca 36605, llibre 907 de Rubí, tom 1927 del Registre de la Propietat de Rubí

TÍTOL

Adjudicació de terrenys per la Junta de Compensació del Pla parcial del Sector H, de Rubí, en concepte de cessió obligatòria de sòl públic.

ADJUDICATARI: Ajuntament de Rubí





MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"

Sistema d'Equipament situat al Torrent de Can Tiraries del Pla Parcial del Sector P Can Sant Joan.

ACTA DE CESSIÓ DELS TERRENYS DESTINATS A EQUIPAMENTS, ZONES VERDES I VIALITAT, AIXÍ COM L'OBRA D'URBANITZACIÓ EXECUTADA, DINS DE L'ÀMBIT DEL PLA PARCIAL CAN SANT JOAN, DEL TERME MUNICIPAL DE RUBÍ.

A Barcelona, el dia 14 d'octubre de 2002

REUNITS

D'una banda el senyor Antoni Paradell i Ferrer, Director de l'Institut Català del Sòl, nomenat per acord del Consell Executiu de la Generalitat en sessió de 13 de juny de 2000.

I, d'altra banda, la senyora Núria Buenaventura i Puig, Alcaldessa-Presidenta de l'Il·lustríssim Ajuntament de Rubí.

INTERVENEN

El senyor Antoni Paradell i Ferrer, per raó del seu càrrec, en nom i representació de l'Institut Català del Sòl (NIF Q-0840001-B), empresa pública adscrita al Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i en virtut de les competències que se li atribueixen a la Generalitat, a l'empara del que disposa l'art. 9.9 del seu Estatut d'Autonomia, la Llei 4/80, de 16 de desembre, de creació de l'Institut Català del Sòl, i la Llei 4/2000, de 26 de maig, de mesures fiscals i administratives, i de les facultats que li atorga el Consell d'Administració per acord de data 6 de febrer de 2001, certificat del qual, expedit pel seu Secretari senyor Josep Lluís Cahís i Tió, s'incorpora a aquesta Acta.

I la senyora Núria Buenaventura i Puig, en nom i representació de l'Il·l.m. Ajuntament de Rubí (CIF P-0818300-F), en virtut de les competències que li atorga l'article 21.1.b) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les Bases de Règim Local.

Ambdues parts, segons intervenen, es reconeixen la capacitat legal necessària per a aquest atorgament i a tal efecte,

EXPOSEN

I.- Que en data 23 de gener de 1991, la Comissió Provincial d'Urbanisme de Barcelona va aprovar definitivament el Pla Parcial Can Sant Joan, dels termes municipals de Rubí i Sant Cugat del Vallès, fixant-se com a sistema d'actuació el d'expropiació, i com a Administració actuant l'Institut Català del Sòl.

II.- Que L'Institut Català del Sòl és propietari d'uns terrenys situats dins l'esmentat Pla Parcial que formen una sèrie de finques amb la següent descripció registral:

A.- "URBANA: Porció de terreny de figura irregular, situada en el terme de Rubí, de cabuda 545.374,69 m<sup>2</sup>. AFRONTA: pel Nord, amb límit del Polígon de Can Sant Joan; per l'Est, part amb Autopista Rubí-Terrassa i mitjançant aquesta amb finca de l'Institut Català del Sòl, i part amb línia divisòria del terme municipal de Rubí amb el de Sant Cugat del Vallès; per l'Oest, part amb el límit del Polígon i part amb terrenys de

l'Institut Català del Sòl; i pel Sud, amb terrenys de l'Institut Català del Sòl i mitjançant aquests amb límit del Polígon i Pla Parcial Ampliació Can Sant Joan. Actualment i després de diverses segregacions queda un reste de 316.479,69 m<sup>2</sup>.

Inscripció.- Registre de la Propietat de Rubí, al tom-líbre 946, foli 177, finca número 37.262, inscripció 2<sup>a</sup>.

Títol.- Pertany a l'Institut Català del Sòl, a títol d'agrupació i rectificació, segons resulta de les escriptures autoritzades per la Notari de Barcelona, senyora Catalina Nadal Reus, els dies 8 de setembre de 1998 i 25 de maig de 1999, números 1.722 i 1.049 de protocol, respectivament.

Càrregues.- Lliure de càrregues i gravàmens, si bé una part d'aquesta finca, concretament l'anomenada "Masia Can Sant Joan", es troba ocupada temporalment pel senyor Josep Maria Edo i Edo en virtut de conveni de data 24 d'octubre de 2000; conveni que es pot resoldre amb un període de preavis de 6 mesos i sense dret a indemnització a favor del cessionari.

B.- "RÚSTICA: Porció de terreny de forma irregular, de 101.134 m<sup>2</sup> de superfície, radicada en el terme municipal de Rubí, que limita: al Nord, amb límit del polígon; a l'Est, amb terrenys propietat de l'Institut Català del Sòl; a l'Oest, amb límit del polígon; al Sud, amb finca segregada mitjançant autopista Rubí Terrassa".

Inscripció.- Registre de la Propietat de Rubí, al tom-líbre 474, foli 88, finca número 2.343, inscripció 5<sup>a</sup>.

Títol.- Pertany a l'Institut Català del Sòl, a títol de compra-venda, segons resulta de l'escriptura atorgada davant el Notari, senyor Xavier Roca Ferrer, en data 19 de juny de 1991, figurant inscrita com a resta, en virtut d'escriptura autoritzada per la Notària de Barcelona, senyora Catalina Nadal Reus, els dies 8 de setembre de 1998, número 1.722 de protocol.

Càrregues.- Lliure de càrregues i gravàmens.

C.- "RÚSTICA: Porció de terreny situada en el terme de Rubí, paratge anomenat Can Oriol, de superfície seixanta-una àrees, trenta-sis centiàrees i setanta-sis decímetres quadrats. Afronta: Nord, amb terrenys de la heretat Oriol; Sud, amb terrenys de Marcel·lino Majó Ería; Est, amb el torrent de Can Sant Joan; i Oest, amb el camí de Can Oriol".

Inscripció.- Registre de la Propietat de Rubí, al tom-líbre 708, foli 38, finca número 4.111, inscripció 4<sup>a</sup>.

Títol.- Pertany a l'Institut Català del Sòl, a títol d'expropiació, en virtut d'acta d'ocupació de data 31 de juliol de 1991 a la societat "Cerámicas Egara S.A."

Càrregues.- Lliure de càrregues i gravàmens, llevat d'una servitud de pas que registralment grava la finca, en els termes que resulta de la seva inscripció 2<sup>a</sup>.

D.- "RÚSTICA: Porció de terreny, situada en el terme de Rubí, paratge anomenat Can Oriol, de superfície una hectàrea, vuit àrees, trenta-una centiàrees i vint-i-vuit decímetres quadrats. AFRONTA: Nord, amb terrenys de Rosa Murillo Mumbú; Est, amb el torrent de Can Sant Joan; Oest, amb el camí de Can Oriol; i Sud, amb terrenys de Jaime Gassó Vives i José Colomer Fortino".



MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"

Inscripció.- Registre de la Propietat de Rubí, al tom-líbre 708, foli 33, finca número 4.109, inscripció 4ª.

Títol.- Pertany a l'Institut Català del Sòl, a títol d'expropiació, en virtut d'acta d'ocupació de data 31 de juliol de 1.991 a la societat "Cerámicas Egara S.A."

Càrregues.- Lliure de càrregues i gravàmens, llevat d'una servitud de pas que registralment grava la finca, en els termes que resulta de la seva inscripció 2ª.

E.- "URBANA: Porció de terreny em secà, situat en el terme municipal de Rubí i paratge Can Oriol, de cabuda quatre mil set-cents quaranta-vuit metres i quaranta-set decímetres quadrats. Afronta: Nord, finca de Marcelino Majó, i en part a més, amb Carmen Rivero Castro; Est, amb Torrent de Can San Joan; Sud, Mercedes Murillo i José Bricall; i Oest, José Colomer".

Inscripció.- Registre de la Propietat de Rubí, al tom-líbre 691, foli 108, finca número 5.894, inscripció 3ª.

Títol.- Pertany a l'Institut Català del Sòl, a títol d'expropiació, en virtut d'acta d'ocupació a la senyora Dolores Baron Clua, de data 31 de juliol de 1.991.

Càrregues.- Lliure de càrregues i gravàmens, llevat d'una servitud de pas que registralment grava la finca, en els termes que resulten de la seva inscripció 1ª.

F.- "URBANA.- Peça de terra situada en el terme de Rubí, paratge "Can Oriol". Ocupa una superfície de sis cents onze metres quadrats. AFRONTA: pel seu front, Est, en línia de vint metres amb finca de que se segregà de Enrique Mateo i Dolores Baron, mitjançant passatge en projecte; dreta entrant, Nord, en línia de trenta-un metres trenta sis centímetres, també amb finca de que se segregà; esquerra, Sud, en línia de vint-i-nou metres seixanta centímetres, igualment amb finca de que se segregà; i pel fons, Oest, en línia de vint metres deu centímetres, amb finca de Jose Colomer".

Inscripció.- Registre de la Propietat de Rubí, al tom-líbre 514 de Rubí, foli 103, finca número 5.896, inscripció 4ª.

Títol.- Pertany l'Institut Català del Sòl, a títol d'expropiació, en virtut d'acta d'ocupació als senyors Josefa Cava Cava i Ginés Gonzalez Cava, de data 31 de juliol de 1.991.

Càrregues.- Lliure de càrregues i gravàmens, llevat d'una servitud de pas que registralment grava la finca per raó de procedència.

G.- "URBANA.- Porció de terreny situada en el terme municipal de Rubí, paratge Can Oriol, de superfície nou-cents tretze metres, noranta-tres decímetres quadrats, equivalents a vint-i-quatre mil cent-noranta-un pams setanta dos dècims. Afronta: al front, en línia de trenta metres, quaranta-cinc centímetres, amb Passatge en projecte; dreta entrant, en línia de trenta-quatre metres, deu centímetres amb Cerámicas Egara, S.A.; Esquerra, en línia de trenta-un metres trenta-set centímetres amb Carmen Rivero Castro; i esquena, en línia de vint-i-cinc metres cinquanta centímetres, amb José Colomer Fortino".

Inscripció.- Registre de la Propietat de Rubí, al tom-líbre 707, foli 115, finca número 15.802, inscripció 2ª.

Títol.- Pertany a l'Institut Català del Sòl, a títol d'expropiació, en virtut d'acta de pagament als senyors Diego Rojas Rivera, Elvira Díaz Pérez i Nuria Barón Lanban, de data 3 de febrer de 1.995.

Càrregues.- Lliure de càrregues i gravàmens, llevat d'una servitud de pas que registralment grava la finca per raó de procedència.

H.- "URBANA: Porció de terreny situada en el terme municipal de Rubí, paratge Can Oriol, de superfície set-cents quaranta-un metres i cinc decímetres quadrats, equivalents a dinc mil sis-cents quinze pams seixanta dècims de pams quadrats. Afronta: front, en línia de 20 metres i deu centímetres amb passatge en projecte; dreta entrant, en línia de trenta-un metres, i esquena en línia de vint-i-quatre metres cinquanta centímetres, amb resta de finca matriu de Dolores Baron Clua; i esquerra, en línia de trenta-set metres, amb finca de "Cerámicas Egara, S.A."

Inscripció.- Registre de la Propietat de Rubí, al tom-líbre 707, foli 120, finca número 15.804, inscripció 2ª.

Títol.- Pertany a l'Institut Català del Sòl, a títol d'expropiació, en virtut d'acta d'ocupació de data 31 de juliol de 1.991 al senyor Juan Marcos Martín.

Càrregues.- Lliure de càrregues i gravàmens, llevat d'una servitud de pas que registralment grava la finca, per raó de procedència.

I.- "Porció de terreny edificable situat en el terme municipal de Rubí, paratge anomenat Can Oriol, de superfície 246,16 m2, equivalents a 6.525,85 pams. Afronta: front, en línia de 10 metres, amb un passatge en projecte; dreta entrant, en línia de 23,45 metres, finca de Jose Fabrega i Ana Pujol; esquerra, en línia de 25,37 metres i esquena en línia de 10,18 metres, amb resta de la major finca de la que se segrega, que queda de la senyora Dolores Baron Clua".

Inscripció.- Registre de la Propietat de Rubí, al tom-líbre 616, foli 200, finca número 14.174, inscripció 2ª.

Títol.- Pertany a l'Institut Català del Sòl, a títol de compra-venda, en virtut d'escriptura atorgada davant el Notari senyor Xavier Roca Ferrer el dia 20 de juny de 1.991.

Càrregues.- Lliure de càrregues i gravàmens, llevat d'una servitud de pas que registralment grava la finca, per raó de procedència.

J.- "URBANA: Peça de terra situada en el terme municipal de Rubí, procedent de Can Oriol, de superfície trenta-tres àrees cinquanta centímetres i cinc decímetres quadrats. AFRONTA: Nord, amb Jaime Gassó Vives; Est, terreny de "Can Sant Joan"; Sud, finca de Jorge Vila Fradera; i Oest, altra dels hereus de José Bricall Planas".

Inscripció.- Registre de la Propietat de Rubí, al tom-líbre 522 de Rubí, foli 68, finca número 4.105, inscripció 5ª.

Títol.- Pertany a l'Institut Català del Sòl, a títol de compra-venda, en virtut d'escriptura atorgada a Barcelona el dia 25 de juliol de 1.991 davant el Notari senyor Xavier Roca Ferrer.

Càrregues.- Lliure de càrregues i gravàmens, llevat d'una servitud de pas que registralment grava la finca, en els termes que resulta de la seva inscripció 2ª.

AYUNTAMENT DE RUBÍ  
Alcalde

AYUNTAMENT DE RUBÍ  
Alcalde



MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"

K.- "URBANA: Peça de terra, en el terme municipal de Rubí, paratge anomenat Can Oriol, de cabuda nou àrees i quaranta-quatre centímetres, és a dir, 944 m2 de superfície, de forma irregular. AFRONTA: Nord, amb terres de Mercè Murillo i hereus de Josep Bricall; Sud, amb la carretera de Gràcia a Manresa, tram Rubí-Sant Cuget del Vallès; Oest, amb finca de la que se segrega, i Est, amb Torrent de Can Sant Joan".

Inscripció.- Registre de la Propietat de Rubí, al tom-llibre 622 de Rubí, foli 68, finca número 29.274, inscripció 1ª.

Títol.- Pertany a l'Institut Català del Sòl, a títol de compra-venda, en virtut d'escriptura atorgada a Barcelona el dia 11 de juliol de 1.991 davant el Notari senyor Xavier Roca Ferrer.

Càrregues.- Lliure de càrregues i gravàmens, llevat d'una servitud de pas que registradament grava la finca, per raó de procedència.

L.- "URBANA: Terreny edificable, situat en el terme de Rubí, paratge "Can Oriol" de superfície tres-cents cinquanta-set metres, set decímetres quadrats, equivalents a 9.451,64 pams. AFRONTA: front, amb el carrer de Belchite, abans en projecte, en línia de 21,15 metres; dreta entrant, en línia de 6,15 metres, amb la illa que forma dit carrer amb la de Alto de los Leones; fons, en línia de 29,05 metres amb aquest últim carrer; i esquerra, en línia de 25,70 metres, amb resta de finca matriu, de Dolores Baron Clua".

Inscripció.- Registre de la Propietat de Rubí, al tom-llibre 178, foli 121, finca número 8.055, inscripció 1ª, si bé es troba pendent d'inscripció a favor de l'Institut Català del Sòl en el Registre de la Propietat.

Títol.- Pertany a l'Institut Català del Sòl, a títol d'expropiació, en virtut d'acta de pagament i ocupació als senyors Gabriel Crisol Ramos, Eduardo Molina Crisol i Ana Crisol Bernabé, de data 30 de gener de 1.992.

Càrregues.- Lliure de càrregues i gravàmens.

M.- "URBANA: Porció de terreny edificable, situat en el terme de Rubí, paratge anomenat can Oriol, amb front a un Passatge en projecte, de superfície dos-cents divuit metres onze decímetres quadrats, equivalents a cinc mil set-cents setanta-tres pams trenta-set dècims de pam, també quadrats. AFRONTA: front, en línia de set metres amb el citat passatge en projecte; dreta entrant, part en línia de cinc metres amb illa que forma el carrer citat amb altre també en projecte i part amb finca de Juan Justo Rodra; esquerra, en línia de vint-i-tres metres quaranta-cinc centímetres, amb finca de Martín Pujadas i Dolores Sánchez; i esquena, en línia de set metres quaranta-set centímetres amb finca de procedència de Dolores Baron".

Inscripció.- Registre de la Propietat de Rubí, al tom-llibre 565, foli 98, finca número 14.329, inscripció 3ª i 4ª.

Títol.- Pertany a l'Institut Català del Sòl, en quant a una meitat indivisa pel títol de compra-venda, segons resulta de l'escriptura atorgada a Barcelona el dia 4 de juny de 1992 davant el Notari senyor Xavier Roca Ferrer, i la restant meitat indivisa en virtut d'Acta de pagament i ocupació subscripta per l'Institut Català del Sòl i l'Estat en data 14 de març de 1.997.

Càrregues.- Lliure de càrregues i gravàmens, llevat d'una servitud de pas que registradament grava la finca, per raó de procedència.

Les servituds de pas que graven les finques a les que s'ha fet referència anteriorment no les afecten físicament atesa la vialitat existent.

III.- Que l'Institut Català del Sòl ha procedit a executar l'obra d'urbanització dins del sector del Pla Parcial de Can Sant Joan, així com una obra d'urbanització fora de l'esmentat sector, ambdós del terme municipal de Rubí.

IV.- Que d'acord amb allò que estableixen els articles 121 i 170 del Decret Legislatiu 1/1990, de 12 de juliol, pel qual s'aprova la refosa dels textos legals vigents a Catalunya en matèria d'urbanisme i articles 46 i concordants del Reglament de Gestió Urbanística, procedeix la cessió a l'Ajuntament de Rubí dels terrenys, així com de l'obra d'urbanització executada, que, de conformitat amb l'esmentat Pla Parcial, han d'ésser objecte de cessió gratuïta i obligatòria.

Que de conformitat amb els antecedents esmentats, els senyors compareixents,

ATORGUEN

Primer.- L'Institut Català del Sòl, representat pel senyor Antoni Paradell i Ferrer, SEGREGA de la finca descrita a l'expositiu II.A.- (finca núm. 37.262) una porció de terreny de 8000 m2 de superfície i de la finca descrita a l'expositiu II.B.- (finca núm. 2.343) una porció de terreny de 61.500 m2 de superfície, situades ambdues a l'àmbit del Pla Parcial de Can Sant Joan del terme de Rubí i destinades a equipaments. Les finques segregades tenen la següent descripció:

A.- "Porció de terreny, de figura trapezoïdal, situada en el terme municipal de Rubí, de 8000 metres quadrats de superfície, sobre la qual es troba edificada la Masia anomenada "Can Sant Joan", que integra part del sector anomenat Can Sant Joan i destinada a equipaments. Afronta: al Nord, amb finca propietat de Culligan España, S.A., al Sud i Oest amb vialitat, segons el Pla Parcial de Can Sant Joan, que forma part de la finca matriu de la que se segrega i a l'Est, amb zona verda, segons l'esmentat Pla Parcial, i que igualment forma part de la finca matriu de la que se segrega".

B.- "Porció de terreny, de figura irregular, situada en el terme municipal de Rubí, de 61.500 metres quadrats de superfície que integra part del sector anomenat Can Sant Joan i destinada a equipaments. Afronta: al Nord, Sud i Oest amb el límit del polígon de Can Sant Joan i a l'Est amb finca matriu de la que se segrega".

Un cop practicades les esmentades segregacions, les finques matrius restaran reduïdes en els metres quadrats de les segregades.

Llicència de parcel·lació.- Fan constar els atorgants, segons intervenen, la innecessarietat d'aportar llicència de parcel·lació per a les referides segregacions, doncs són en execució del Pla Parcial de Can Sant Joan al estar destinades les porcions segregades com a zones d'equipaments de cessió obligatòria.

Plànol.- S'aporta plànol identificatiu de les finques segregades i que es corresponen amb els terrenys grafiats en color marró que s'adjunta a la present.

Segon.- L'Institut Català del Sòl, representat pel senyor Antoni Paradell i Ferrer, CEDEIX a l'Ajuntament de Rubí, aquí representat per la senyora Núria Buenaventura i Puig, el ple domini lliure de càrregues i gravàmens de les finques segregades i descrites a l'atorgament anterior que, de conformitat amb el Pla Parcial de Can Sant Joan, del terme de Rubí, estan destinades a equipaments i han d'ésser objecte de

AIJUNTAMENT DE RUBÍ  
Alcalde

AIJUNTAMENT DE RUBÍ  
Alcalde



MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"



cessió obligatòria i gratuïta a favor de l'esmentada Corporació municipal i destinades obligatòriament a les finalitats previstes en el planejament vigent.

Tercer.- L'Institut Català del Sòl, representat pel senyor Antoni Paradell i Ferrer, CEDEIX a l'Ajuntament de Rubí, aquí representat per la senyora Núria Buenaventura i Puig, el ple domini lliure de càrregues i gravàmens, llevat de les que s'ha fet referència a la part expositiva d'aquest document, de les finques registrals números 4.111, 4.109, 5.894, 5.896, 15.802, 15.804, 14.174, 4.105, 29.274, 8.055 i 14.329, descrites a l'expositiu II (lletres C a M), amb una superfície registral conjunta de 29.097,88 m2, així com de la resta de la finca registral número 37.262, de 308.479,69 m2, un cop practicada la segregació a que s'ha fet esment a l'atorgament primer, i que, de conformitat amb el Pla Parcial de Can San Joan, del terme de Rubí, estan destinades a zona verda i vialitat i han d'ésser objecte de cessió obligatòria i gratuïta a favor de l'esmentada Corporació municipal i destinades obligatòriament a les finalitats previstes en el planejament vigent.

Les finques objecte de cessió destinades a zona verda i vialitat consten grafiades en color verd i groc al plànol adjunt.

Quart.- L'Institut Català del Sòl, representat pel senyor Antoni Paradell i Ferrer, CEDEIX a l'Ajuntament de Rubí, aquí representat per la senyora Núria Buenaventura i Puig, l'obra d'urbanització executada dins del sector de Can Sant Joan, així com la obra d'urbanització executada fora de l'esmentat sector, ambdues del terme municipal de Rubí, i que consten grafiades en trama ratllada de color blau i rosa, respectivament, en el plànol adjunt.

No obstant, ambdues parts convenen que l'Institut Català del Sòl assumirà el cost de manteniment de les obres d'urbanització executades fins el dia 31 de desembre de 2002, obligant-se l'Ajuntament de Rubí a assumir dit cost a partir del dia 1 de gener de 2003.

Cinquè.- L'Ajuntament de Rubí, representat per la senyora Núria Buenaventura i Puig, **ACEPTA LES CESSIONS** efectuades i **PREN POSSESSIÓ** en aquest acte dels terrenys objecte de la mateixa, així com de les obres d'urbanització cedides.

I perquè així consti, signen els compareixents aquesta Acta, per triplicat exemplar, en el lloc i data esmentats a l'encapçalament.

EL DIRECTOR DE L'INSTITUT  
CATALÀ DEL SÒL

L'ALCALDESSA PRESIDENTA  
DE LA CORPORACIÓ MUNICIPAL  
DE RUBÍ



AJUNTAMENT DE RUBÍ  
Alcaldia

Antoni Paradell i Ferrer

Núria Buenaventura i Puig

Josep Lluís Cahís i Tió, secretari del Consell d'Administració de l'Institut Català del Sòl,

**CERTIFICO:**

Que a l'acta de la sessió 1/2001, de 6 de febrer de 2001, del Consell d'Administració, hi figura el següent acord:

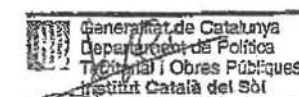
Delegar a favor del director, senyor Antoni Paradell i Ferrer, del secretari del Consell d'Administració, senyor Josep Lluís Cahís i Tió, del cap de l'Àrea de Patrimoni, senyor Jaume Forn i Paradell, i del cap de la Unitat d'Administració, el senyor Ricardo Serrano i Nieves, per tal que puguin exercitar cadascun d'ells indistintament, les següents facultats:

- Formalitzar escriptures de compra, venda i permuta, per qualsevol títol onerós, del domini de terrenys, habitatges, locals i edificacions de tota mena, així com la constitució de drets de superfície i de servituds, censos i tota mena de drets reals a favor de l'Institut Català del Sòl, així com la seva modificació.
- Formalitzar escriptures d'agrupació, segregació, divisió de terrenys i tota mena de drets reals, de declaració d'obra nova i de divisió en propietat horitzontal, així com la seva modificació i extinció.
- Signar escriptures públiques de venda o cessió per qualsevol títol onerós, del domini de terrenys, habitatges, locals i edificacions de tota mena, amb constitució d'hipoteques, condicions resolutòries, drets de tempteig i retracte, venda a carta de gràcia, censos i servituds a favor de l'Institut Català del Sòl, així com la seva modificació i extinció.
- Autoritzar escriptures de constitució d'hipoteques, la seva modificació, divisió i cancel·lació total o parcial i la seva posposició.
- Autoritzar la cancel·lació de condicions resolutòries, de dret de tempteig i retracte i de servituds, i drets reals de tota mena, així com autoritzar segones i ulteriors transmissions.
- Formalitzar actes d'ocupació i pagaments, fins i tot en procediment d'urgència, en els procediments d'expropiació forçosa en que l'Institut Català del Sòl sigui beneficiari.
- Formalitzar escriptures públiques de cessió gratuïta de terrenys i edificacions de tota mena de propietat d'entitats locals per a la construcció d'habitatges protegits.
- Formalitzar en acta administrativa o escriptura pública, la cessió a favor d'entitats locals dels terrenys destinats a zones verdes, vials i equipaments de cessió obligatòria, segons el planejament, així com la cessió de les obres d'urbanització.

I perquè així consti, signo aquest certificat

Barcelona, 14 d'octubre de 2002

Còrsega, 289, 6a  
08008 Barcelona  
Tel. 93 228 60 00  
Fax 93 228 60 01

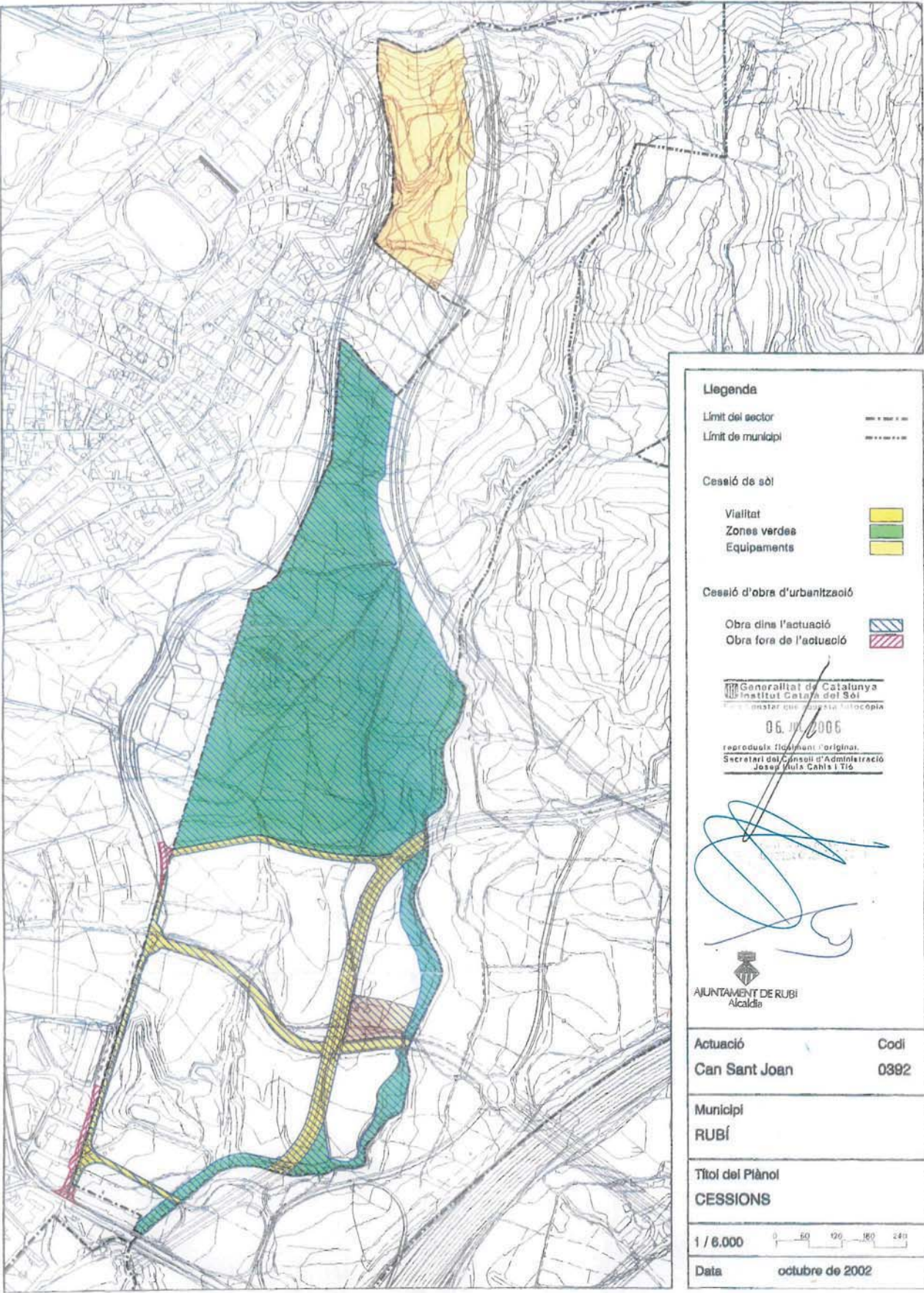


J.L.L.G/mjm - SCA





MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPais LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"







**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"**



MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESPAIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H “ELS NIUS”, EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P “CAN SANT JOAN”

Sistema d’Espais Lliures situat a la Rambleta de Joan Miró. Pista de hoquei.



Vista des de la carretera C1431a  
Accés peatonal des de Passeig de les Torres



aèrea

Sistema d’Espais Lliures situat a l’Àrea Esportiva Can Rosés.



Accés peatonal des de carrer del Futbol



**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESP AIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESP AIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"**



Accés des de carrer de Zamora

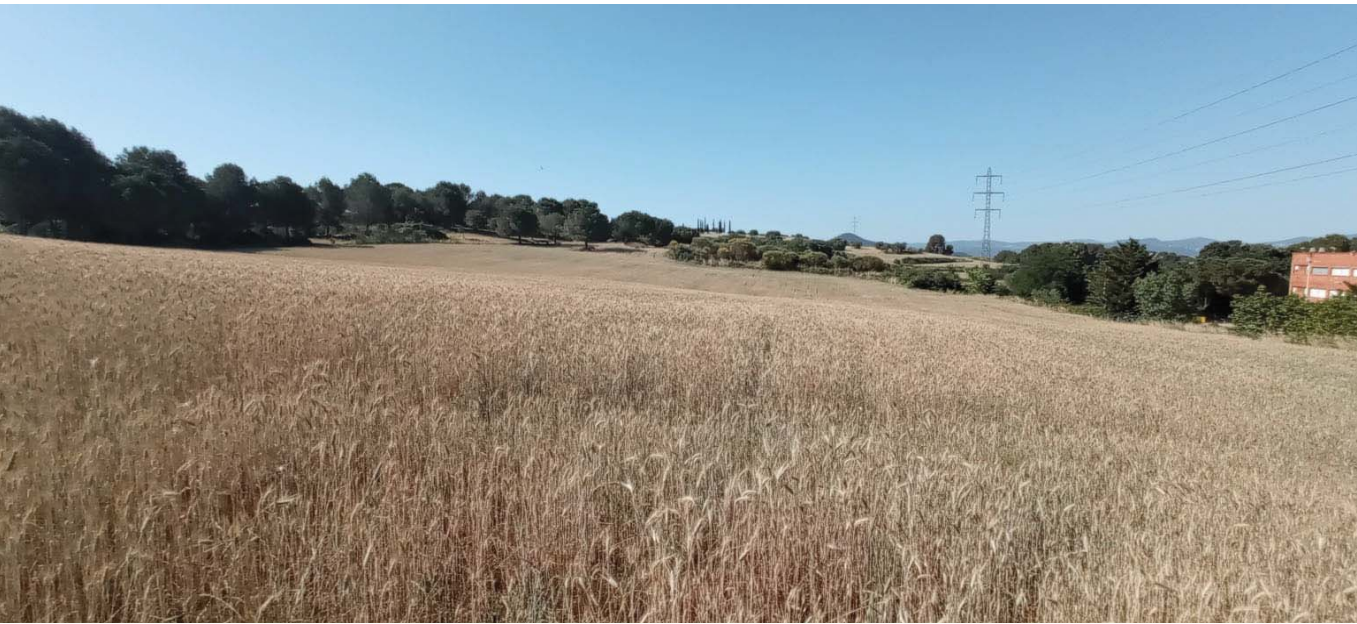


Vista aèrea



MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESP AIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESP AIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H “ELS NIUS”, EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P “CAN SANT JOAN”

Sistema d’Equipament situat al C/ Mallorca del Pla Parcial del Sector H “Els Nius”.



Parc per gossos. Amb façana a carrer.



Vista aèrea

Sistema d’Equipament situat al Torrent de Can Tiraries del Pla Parcial del Sector P Can Sant Joan.



Vista a nivell de carrer



**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESP AIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESP AIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"**



Vista aèria





MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL DE RUBÍ ALS ÀMBITS SEGÜENTS: SISTEMA D'ESP AIS LLIURES SITUAT A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ, SISTEMA D'ESP AIS LLIURES SITUAT A L'ÀREA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS, EQUIPAMENT SITUAT AL C/ MALLORCA DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR H "ELS NIUS", EQUIPAMENT SITUAT AL TORRENT DE CAN TIRARIES DEL PLA PARCIAL DEL SECTOR P "CAN SANT JOAN"





# ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA ASSOCIAT A LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLANEJAMENT GENERAL D'UN SECTOR DE LA ZONA ESPORTIVA DE CAN ROSÉS A RUBÍ

|                                                                                                        |            |                                          |  |                                             |  |  |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------------------------------------|--|---------------------------------------------|--|--|--|
| Actuació:                                                                                              |            |                                          |  | MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLANEJAMENT GENERAL |  |  |  |
| Municipi:                                                                                              |            |                                          |  | RUBÍ                                        |  |  |  |
|                                                                                                        |            |                                          |  |                                             |  |  |  |
| Promotor:                                                                                              |            | Projecte tipus:                          |  |                                             |  |  |  |
|  Ajuntament de Rubí |            | ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA |  |                                             |  |  |  |
| Codi                                                                                                   | Volum: 1/1 |                                          |  | Data: 14/12/2022                            |  |  |  |

## ÍNDEX:

|                                                                       |           |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.- INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS.....</b>                               | <b>3</b>  |
| <b>2.- DESENVOLUPAMENT DEL TREBALL .....</b>                          | <b>4</b>  |
| 2.1. Aspectes d'obligat compliment.....                               | 4         |
| 2.2. Desenvolupament de l'estudi .....                                | 4         |
| <b>3.- ÀMBIT DE L'ESTUDI.....</b>                                     | <b>6</b>  |
| <b>4. PLANEJAMENT .....</b>                                           | <b>8</b>  |
| <b>5. SITUACIÓ ACTUAL DE LA MOBILITAT .....</b>                       | <b>9</b>  |
| 5.1.- La mobilitat a peu .....                                        | 9         |
| 5.2.- La mobilitat en bicicleta i VMP .....                           | 11        |
| 5.3.- Transport públic.....                                           | 12        |
| 5.3.1- Servei d'autobusos urbans i interurbans .....                  | 12        |
| 5.3.2- Servei de ferrocarril .....                                    | 13        |
| 5.4.- La mobilitat en vehicle privat.....                             | 13        |
| 5.4.1.- Jerarquia viària.....                                         | 13        |
| 5.4.2.- Demanda.....                                                  | 14        |
| 5.4.3.- Principals itineraris d'accés a l'àmbit.....                  | 15        |
| <b>6.- CARACTERITZACIÓ DE LA DEMANDA PREVISTA.....</b>                | <b>16</b> |
| 6.1.- Càlcul del nombre de desplaçaments.....                         | 16        |
| 6.2.- Repartiment modal aplicat a les activitats.....                 | 17        |
| 6.3.- Desplaçaments en transport públic .....                         | 17        |
| 6.4.- Desplaçaments a peu i en bicicleta .....                        | 17        |
| 6.5.- Desplaçaments en vehicle privat (turismes, moto i taxi).....    | 18        |
| 6.6.- Resum dels viatges generats per cadascun dels modes.....        | 20        |
| 6.7.- Fluxos dels nous desplaçaments .....                            | 20        |
| 6.8.- Paràmetres de gènere .....                                      | 20        |
| <b>7.- XARXES DE TRANSPORT PREVISTES I ACTUACIONS DE MILLORA.....</b> | <b>22</b> |
| 7.1. Xarxa prevista d'itineraris a peu .....                          | 22        |
| 7.2. Xarxa prevista de bicicleta i VMP.....                           | 22        |
| 7.3. Xarxa prevista del transport col·lectiu .....                    | 23        |
| 7.4. Xarxa prevista del vehicle privat .....                          | 23        |
| <b>8.- CONCLUSIONS .....</b>                                          | <b>25</b> |
| <b>9.- PLÀNOLS .....</b>                                              | <b>26</b> |



## 1.- INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS

L'estudi analitza l'impacte a la mobilitat derivat del canvi d'ús d'una part de la zona esportiva de Can Rosés que ocupa 10.680 m<sup>2</sup> de sòl i uns 12.816 m<sup>2</sup> de sostre. En concret el sector que es proposa canvia d'ús correspon a l'espai que actualment ocupa la pista poliesportiva coberta, el camp de futbol sala i la piscina coberta de 25m juntament amb els seus vestuaris.

Es proposa canviar l'actual ús de zona verda (segons PGO) a ús d'equipaments (funció que realitza a l'actualitat). S'aprofitarà el canvi d'ús per guanyar espai per la piscina que passarà a ser de 50m enlloc de 25m. Aquest canvi permetrà augmentar el nombre de visitants en relació a aquesta activitat respecte la situació ja que es podran disputar competicions oficials i a la vegada augmentar els carrils de natació.

La redacció d'aquest estudi s'emmarca en un context social molt determinant: després d'un llarg període en el qual el disseny i la gestió del viari han tingut com a prioritat màxima el trànsit de vehicles automòbils, s'ha iniciat un canvi de tendència de manera que les persones vianants i el transport col·lectiu comencen a estar presents. Aquest canvi en les prioritats juntament amb la consolidació de la bicicleta i patinets com a eina de mobilitat quotidiana han donat lloc a conceptes i situacions nous que fins ara no tenen reflex en la normativa i que requereixen d'un esforç normatiu que unifiqui criteris per tal de prendre en consideració les necessitats de totes les parts implicades.

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació 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.

L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'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 acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

La obligatorietat de la redacció d'aquest estudi es troba en l'article 3 del Decret 344/2006 on determina la necessitat de redacció degut al canvi en el planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.

Aquest estudi inclou tots aquells continguts i criteris que fixa el Decret 344/2006 referents a la figura urbanística de canvi en el planejament general.

## 2.- DESENVOLUPAMENT DEL TREBALL

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada que es presenta disposarà dels mateixos continguts que marca el Decret 344/2006 respecte la redacció d'un estudi d'obligat compliment respecte al canvi en el planejament general. Per tant s'avaluarà la seva accessibilitat actual i derivada seguint els paràmetres fixats al Decret i s'apuntaran unes possibles mesures correctores.

### 2.1. Aspectes d'obligat compliment

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a planejament urbanístic, per avaluar la mobilitat generada, han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que generen els diferents àmbits del pla en funció de les superfícies, dels usos permesos o de l'índex d'edificabilitat fixat en el planejament. Els continguts de l'estudi es troben detallats a l'article 12 del Decret 344/2006 que cita:

*Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions que comportin un canvi en la classificació del sòl, han de contenir la documentació següent:*

*a) Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 8, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala adient.*

*Aquesta avaluació ha d'incorporar els indicadors de gènere als que es refereix l'article 10 d'aquest Decret per tal de garantir l'adequació del planejament de les polítiques de mobilitat a la diversitat d'activitats i necessitats d'organització de la vida quotidiana.*

*b) Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants, en els termes establerts a l'article 15, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.*

*c) Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, en els termes establerts a l'article 16 representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.*

*d) Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes, en els termes establerts a l'article 17 representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació, indicant les reserves per aparcaments de bicicletes en sòl públic.*

*e) Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en els termes establerts a l'article 18, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.*

*f) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic corresponent, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents i de les previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent.*

### 2.2. Desenvolupament de l'estudi

L'elaboració de l'estudi es planteja amb les següents fases:

**FASE INICIAL**, on s'ha recollit i analitzar tota la documentació tècnica per a l'elaboració de l'estudi (dades de superfície de sostre per usos, cartografia, localització de les infraestructures i equipaments del planejament, etc.).

#### FASE 2. TREBALL DE CAMP.

Es realitzarà una visita tècnica als sectors una vegada estigui realitzada la proposta de les diferents xarxes per analitzar la possibilitat d'incloure millores a la proposta d'acord també a les propostes incloses al PMUS o documents similars.

La recollida que es proposa es concreta en:

##### 1- Avaluació de les diferents xarxes de transport

- Inventari de la xarxa de vianants (amplada de voreres, passos per a vianants, senyalització, trams sense urbanitzar, etc.)
- Inventari de la xarxa de bicicletes i vehicles de mobilitat personal (existència d'oferta per a la circulació de bicicletes i VMP i/o característiques de la xarxa viària i avaluació de la possibilitat de compartir espai amb els vehicles)
- Inventari dels serveis de transport públic que es troben més a prop de la zona (localització de parades més properes ja sigui d'autobús i/o ferrocarril, característiques, avaluació del seu itinerari de connexió a peu, etc.)
- Inventari de la xarxa viària (sentits de circulació, determinació dels principals itineraris d'accés i sortida de l'àmbit, detecció de punts de risc, places d'aparcament, etc.).

##### 2- Avaluació de la demanda

- S'avaluaran els itineraris d'accés dels vianants fins a les principals destinacions de l'àmbit d'estudi, detallant la necessitat de nous passos de vianants al conjunt de l'àmbit i possibles ampliacions de voreres
- S'avaluaran les possibilitats d'accedir amb bicicleta i VMP a l'àmbit, tot analitzant les connexions amb la xarxa actual de bicicletes, incloent les zones pacificades.



- S'avaluarà la capacitat dels autobusos a les parades més properes per tal de conèixer la possibilitat d'incorporar la nova demanda sorgida del nou sector, ja sigui mantenint el recorregut actual de les línies o desviant de forma puntual algunes expedicions.
- S'analitzaran els itineraris d'entrada i sortida dels vehicles privats al sector.

### **FASE 3. QUANTIFICACIÓ DE LA DEMANDA PREVISTA AL SECTOR**

Aquesta fase preveu analitzar el nombre de viatges que es generaran amb el canvi d'usos per i caracteritzar com accediran a cadascun dels tres sectors analitzats.

A partir de les superfícies de sostre dels diferents usos i la superfície de sol de les zones verdes es quantificaran el nombre de viatges previstos a través dels ràtios d'atracció de viatge inclosos en el Decret 344/2006.

El nombre de viatges resultant:

- Es caracteritzarà i quantificarà en funció dels modes de transport aplicant una distribució modal justificada i basada en el PMUS,
- Se li aplicarà una evolució horària en funció dels usos previstos.
- Es realitzarà una hipòtesis de l'origen i la destinació dels viatges.
- Es quantificaran el nombre de vehicles atrets i generats així com les necessitats d'aparcament i càrrega i descàrrega.
- Es dibuixaran els itineraris i les principals relacions

**FASE 4. PROPOSTA DE XARXES DE TRANSPORT.** A partir dels dèficits detectats i les directrius tècniques marcades en el Decret 344/2006, es definiran les xarxes proposades pels diferents modes de transport on s'inclouran les millores que es preveu realitzar en cadascuna d'elles per garantir un accés sostenible a l'àmbit d'estudi.

### 3.- ÀMBIT DE L'ESTUDI

La parcel·la en estudi compren la pista poliesportiva coberta, el camp de futbol sala i la piscina de 25 m així com els seus vestuaris en un total de 10.680 m<sup>2</sup> de sòl. Es troba rodejada al nord pel carrer del Futbol i el carrer Zamora al sud.



Ubicació de la parcel·la. Font: Elaboració pròpia

L'accés principal es produeix pel carrer del Futbol que connecta amb l'Avinguda de les Olimpíades, vial principal d'accés al conjunt de la zona esportiva. El carrer del futbol és un carrer residencial que va des de Àlaba fins a Av. Olimpíades, des de Àlaba fins a l'entrada a la zona d'entrada de vianants (exclusiva, excepte vehicles especials i motos, marcada en verd i gris a la foto satèl·lit adjunta) és de sentit únic de baixada mentre que des de l'entrada de vianants fins a l'Av. Olimpíades és doble sentit permetent l'entrada i sortida dels vehicles especials així com també de l'aparcament en superfície.



Entrada a la zona esportiva pel carrer del Futbol. Font: Google

Pel carrer Zamora, també hi ha un accés exclusiu per a vianants que dona directament a la pista de futbol sala. Aquest accés l'utilitzen més residents del barri de Can Rosés ja que l'accés pel carrer del Futbol és massa lluny.





Entrada a la pista futbol sala pel carrer Zamora. Font: Google

El barri de Can Rosés compta amb forts pendents que condicionen l'accessibilitat a l'àmbit. En aquest sentit, l'Ajuntament ha col·locat reductors de velocitat a diferents carrers per tal de reduir la velocitat al barri .

## 4. PLANEJAMENT

L'Ajuntament de Rubí ha iniciat la modificació puntual de planejament en 4 parcel·les de la ciutat, situats de manera discontinua. Aquests sòls s'identificaran dins aquest document de la següent manera:

- Sistema d'Espais Lliures situat a la Rambleta de Joan Miró corresponent a la pista d'hoquei F. Calvo.
- Sistema d'Espais Lliures situat a l'Àrea Esportiva Can Rosés, que afecta bàsicament a la pista coberta multiesportiva, la pista de futbol sala i la piscina coberta.
- Sistema d'Equipaments situat al C/ Mallorca del Pla Parcial del Sector H "Els Nius".
- Sistema d'Equipament situat al Torrent de Can Tiraries del Pla Parcial del Sector P Can Sant Joan.

Els dos primers àmbits destinats actualment a sistemes d'espais lliures estan ocupats per edificacions esportives.

En canvi, els dos àmbits destinats actualment a equipaments, es troben envoltats de sistemes d'espais lliures, generant molt poc impacte de mobilitat associat. Donada aquesta situació i la distància inferior a 150 metres entre ambdues parcel·les s'ha considerat adient analitzar la situació de la mobilitat en un sol estudi d'avaluació de la mobilitat generada que inclou les dues parcel·les i informació separada entre elles.

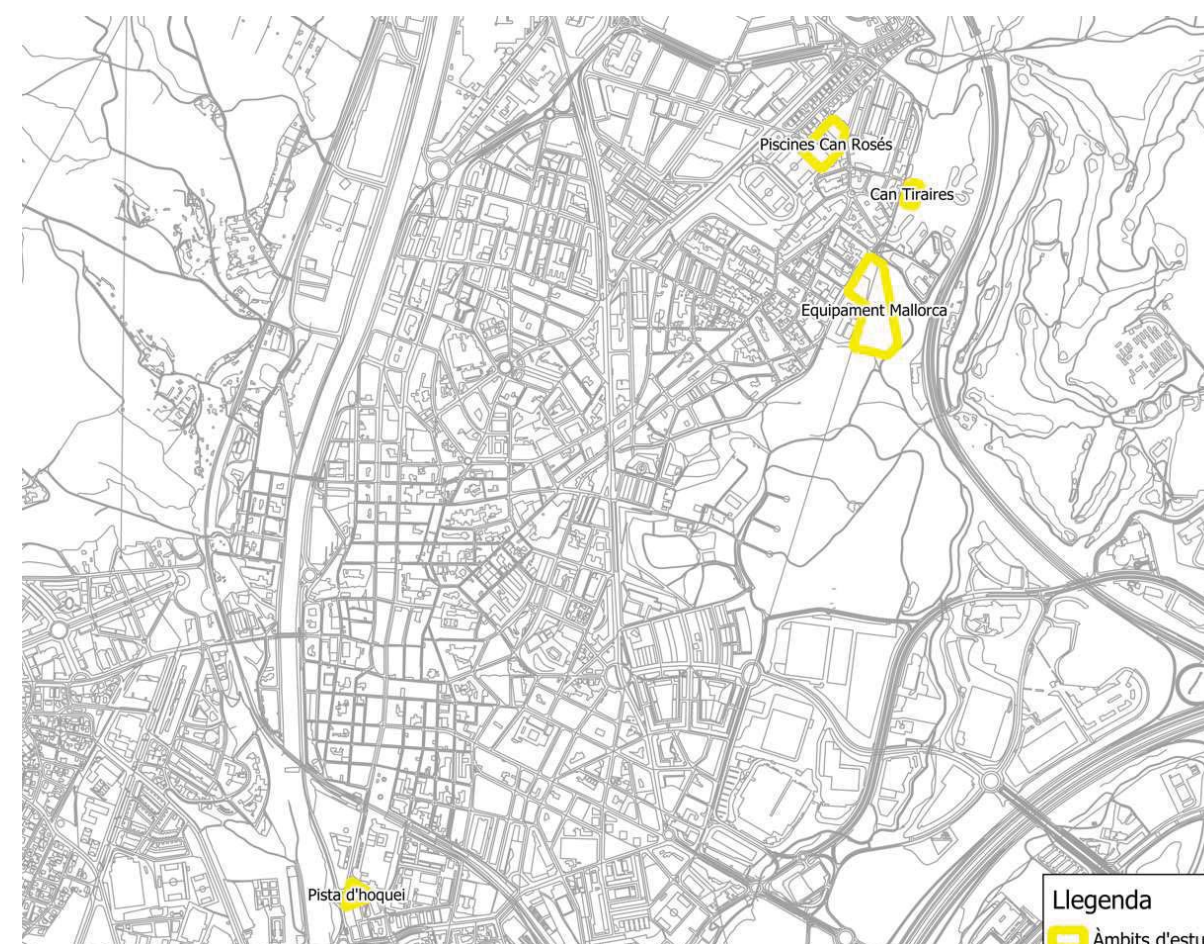
El motiu principal pel qual es realitza aquesta modificació és ubicar o traslladar aquests sòls a zones més adients per la ciutat, permeten un millor ús de cada àmbit.

En referència als sòls destinats a espais lliures, aquests es traslladen a una zona de la ciutat on s'està creant una gran zona d'espais lliures. Des de fa uns anys s'han estat tramitant diversos planejaments derivats i modificacions puntuals que estan creant una gran zona d'espais lliures com a gran pulmó verd entre el nucli urbà de la ciutat i la autopista de Manresa. Al transformar en espais lliures aquests àmbits destinats actualment a equipaments, PP-Sector H Els Nius i el PP-Sector P Can Sant Joan, s'aconsegueix donar una major continuïtat a aquests espais lliures i es traslladen els sòls destinats a equipaments a àmbits més adequats.

Pel que fa als nous sòls destinats a equipaments, es traslladen dins o a prop de zones edificades i consolidades, permeten que donen servei a la ciutat de manera més eficaç.

De la mateixa manera, tant a l'Àrea Esportiva de Can Rosés com a la pista de Hoquei, es preveuen actuacions a mig termini per tal d'ampliar o rehabilitar aquests espais existents. Tot això no és possible sense modificar la seva classificació d'espais lliures a equipament.

Tot i que el Pla General inicia un procés de transformació amb la redacció del futur POUM, la necessitat urgent d'ampliar la piscina així com de realitzar actuacions de reforma i rehabilitació a la pista de hoquei, no permet esperar a finalitzar la tramitació de la Revisió del PGOM, que tot just està als inicis dels treballs. Per aquest motiu es tramita la present modificació puntual de planejament.



Ubicació dels emplaçaments en estudi. Font: Elaboració pròpia

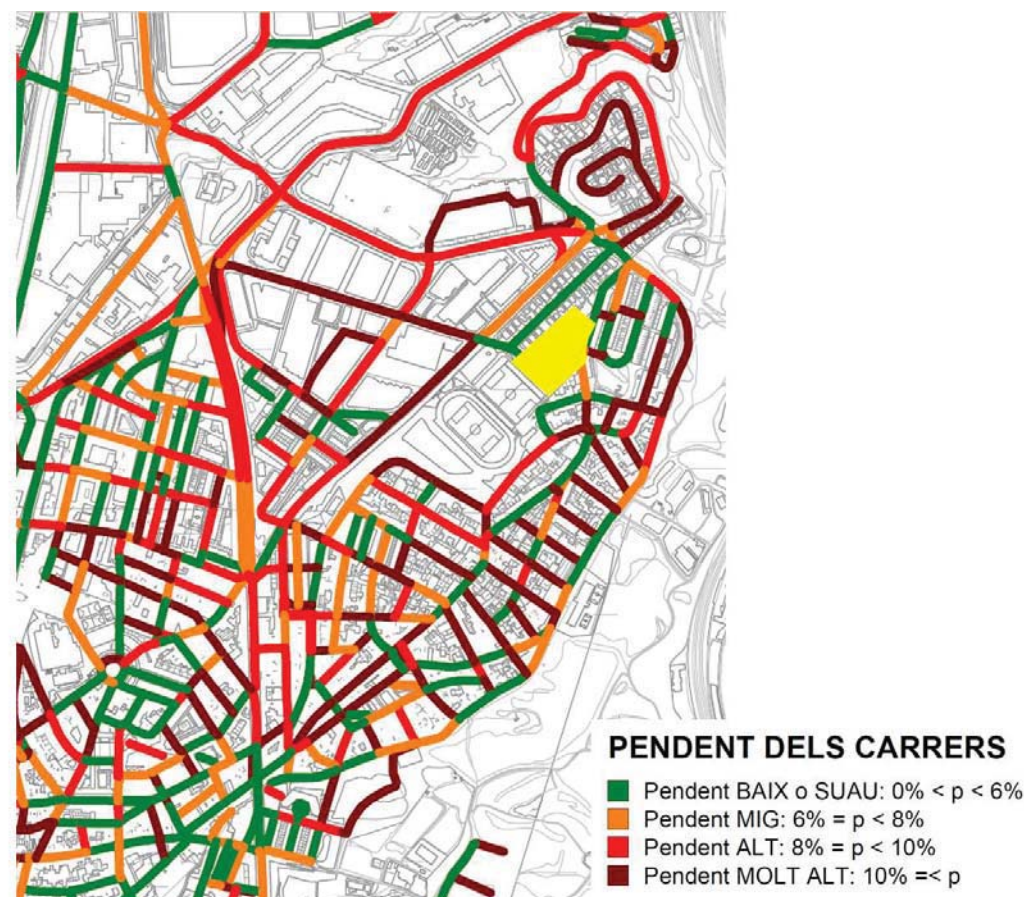


## 5. SITUACIÓ ACTUAL DE LA MOBILITAT

### 5.1.- La mobilitat a peu

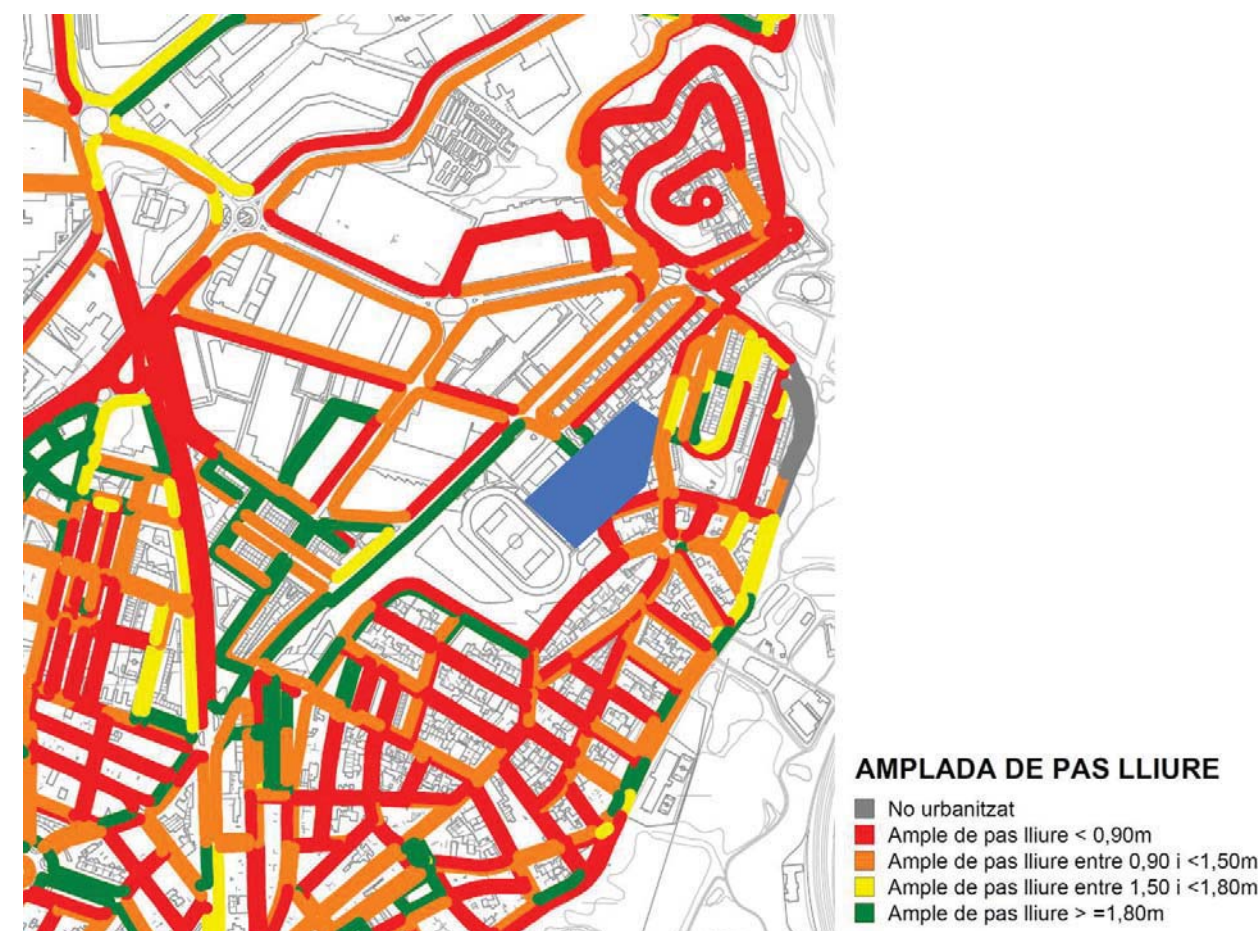
Els desplaçaments a peu es troben condicionats pels pendents existents en l'àmbit. L'Avinguda de les Olimpíades, principal via d'accés, des de l'Avinguda de l'Estatut fins la zona esportiva té trams llargs amb pendents superiors al 10%. D'altra banda, els carrers més propers al barri de Can Rosés (entrada del carrer Zamora) tenen pendents més suaus i per tant probablement residents de l'entorn, així com també del carrer del Futbol, els sigui més fàcil accedir a peu, que no pas als residents del centre de Rubí.

Cal tenir en compte que per la major part de carrers d'aquest àmbit (amb l'excepció de l'Av. Olimpíades) són carrers d'àmbit molt residencial i només es desplacen residents a peu del barri de Can Rosés ja sigui per anar a buscar el cotxe, gestions personals o anar a portar els nens a l'escola.



Pendents a l'àmbit. Font: Pla d'accessibilitat Rubí 2019

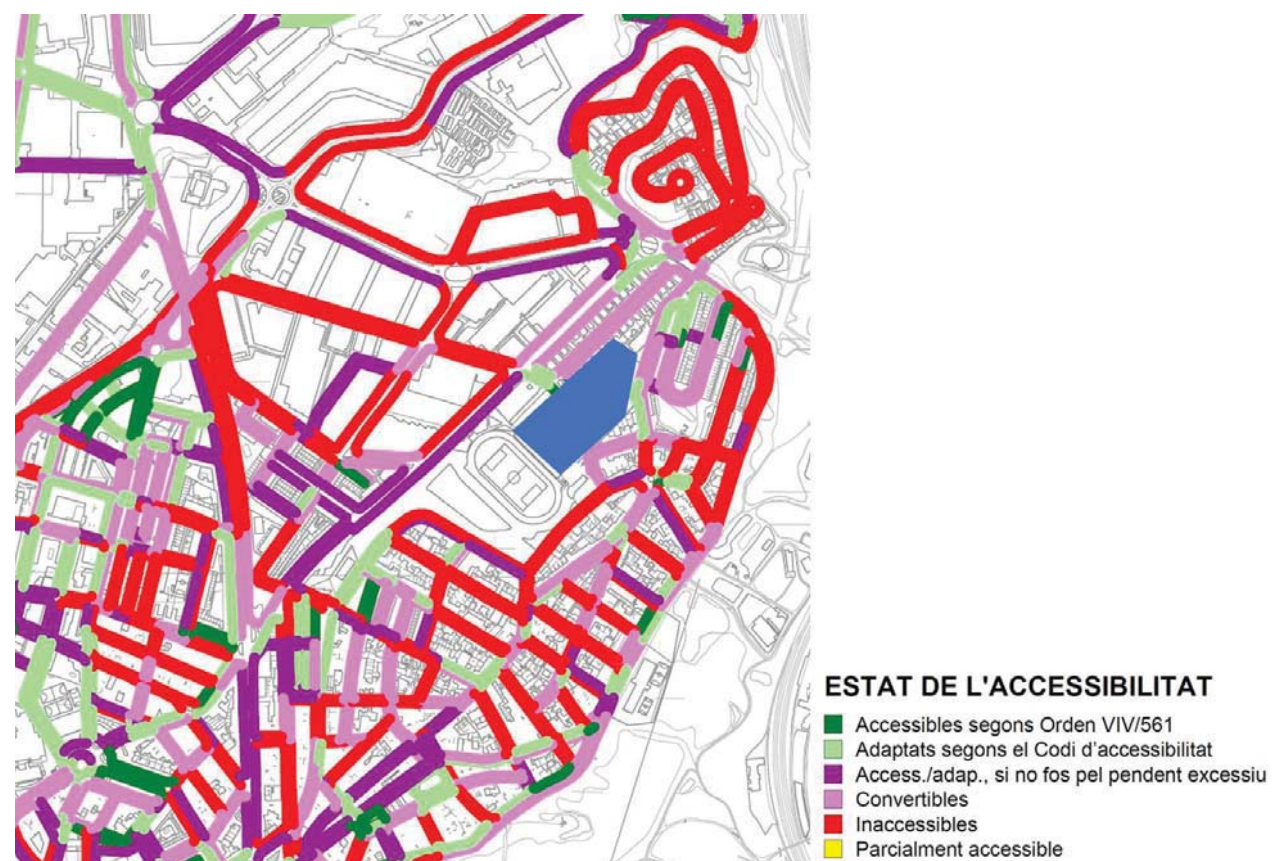
Malgrat el pendent existent a l'Av. De les Olimpíades, l'amplada útil de les seves voreres és superior als 1,8m i això permet un desplaçament còmode i segur fins la zona esportiva. En canvi, l'amplada útil de les voreres en els carrers de l'interior del barri no és superior a 1,5 metres i en molts carrers no s'arriba a 0,9m (mínima amplada del Codi d'accessibilitat català)



Amplada de pas lliure. Font: Pla d'accessibilitat Rubí 2019

Si ens fixem en l'estat de l'accessibilitat, l'Avinguda de les Olimpíades és un carrer adaptat si no fos pel pendent excessiu existent, mentre que en carrers de l'entorn (Futbol i sector residencial a l'entorn del carrer Zamora) hi ha trams accessibles o convertibles. A la resta de carrers interiors del barri de Can Rosés, en els últims anys l'ajuntament ha anat desenvolupant tasques de millora de la xarxa de vianants ampliant voreres, millora de cruïlles i accessibilitat en alguns carrers que ja es pot veure en el plànol d'estat de l'accessibilitat. Tanmateix, encara resten molts trams inaccessibles a l'àmbit.

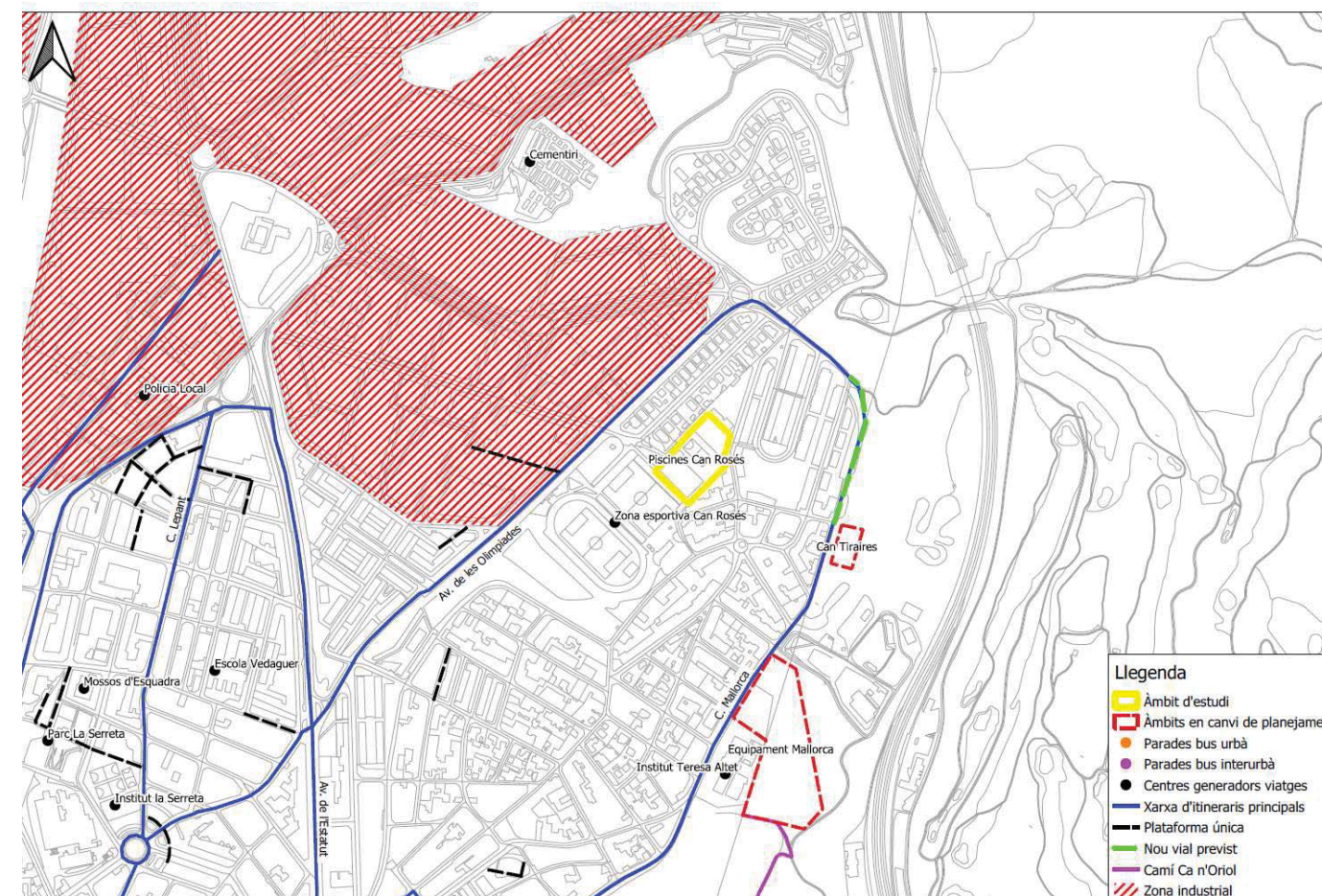




Estat de l'accessibilitat. Font: Pla d'accessibilitat Rubí 2019

La xarxa d'itineraris principals està extreta de dos documents de planificació:

- Pla de mobilitat Urbana Sostenible 2018
- Pla d'accessibilitat 2019



Xarxa d'itineraris actuals i previstos. Font: Elaboració pròpia

Els principals itineraris són:

-Avinguda Olímpiques que connecta amb l'Avinguda de l'Estatut i amb el centre de Rubí en 1,5 km. Per tant, tenint en compte que es tracta d'un desplaçament esportiu no es descarta que hi puguin haver usuaris de la zona que vinguin des del mateix centre a peu, si bé tenint en compte els pendents, la disponibilitat d'aparcament i la bona connexió amb transport públic, el mode a peu no es considera el principal mode d'accés a l'àmbit.





Voreres de l'Av. Catalunya . Font: Google

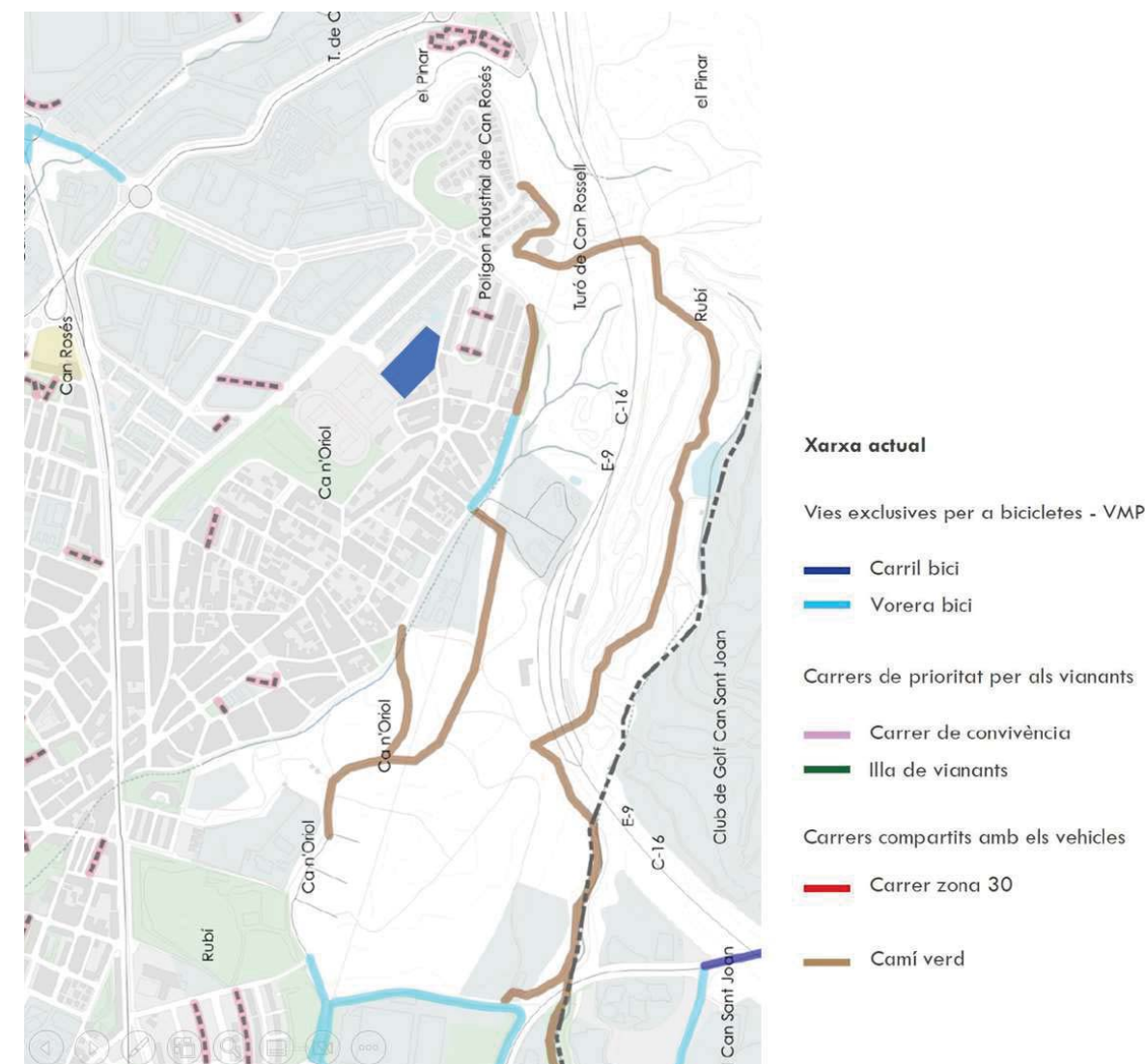
Per l'altre costat de l'àmbit, aprofitant l'accés des del carrer Zamora, probablement hi hagi residents que entren a l'àmbit per aquest accés tenint en compte la seva proximitat. Tal i com s'ha comentat l'entorn d'aquest carrer encara disposa de voreres accessibles a diferència de la part més al sud del barri on hi ha voreres inaccessibles.

## 5.2.- La mobilitat en bicicleta i VMP

Als carrers de l'entorn de la parcel·la no hi ha xarxa bici ni carrers adaptats a la circulació de convivència entre la bicicleta i el trànsit rodat.

Tot i que l'adaptació de la ciutat a la velocitat màxima 30 Km/h ha permès disminuir la velocitat a la major part de carrers, l'existència de forts pendents ha fet necessari la col·locació d'elements reductors de velocitat per tal de millorar la seguretat viària dels modes no motoritzats.

A l'altre costat del barri, al carrer Mallorca, hi ha un tram de carril bici que connecta amb uns camins que condueixen al Parc de Can Oriol amb accés directe a l'Avinguda de l'Estatut (entrada al centre urbà de Rubí) i on es preveu la implantació d'un carril bici amb molt potencial circulatori.



Xarxa clicable actual . Font: Elaboració pròpia

Al costat mateix de la rampa de vianants d'accés a la piscina municipal, s'hi ubiquen aparcaments de bicicletes pels usuaris que puguin accedir a l'àmbit amb bici.





Aparcaments per a bicicletes . Font: Elaboració pròpia

## 5.3.- Transport públic

### 5.3.1- Servei d'autobusos urbans i interurbans

La zona esportiva té una molt bona connexió amb el servei urbà d'autobusos. A l'Avinguda de les Olimpíades, davant mateix de l'entrada de vianants de la zona esportiva hi ha una parada del servei urbà d'autobusos on s'hi aturen 3 línies que connecten amb diferents zones del centre de Rubí, amb l'estació de FGC del centre i l'estació de rodalies del sud del municipi. Al carrer Zamora, al costat de l'accés de vianants de la pista de futbol sala també s'hi atura la línia 4 de baixada cap al centre



Parada Av. Olimpíades. Font: Elaboració pròpia



Parada de la L4 al carrer Zamora . Font: Elaboració pròpia

Les línies que s'hi aturen són:

#### Línia L2. El Pinar – Can Vall Honrat

Comunica el Pinar amb Ca n'Oriol, la Plana de Can Bertran, el Mercat, l'estació dels FGC, l'estació d'ADIF i finalitza el seu recorregut a Can Vallhonrat.

En dies feiners disposa de 32 expedicions per sentit (en horari de 6:13 a 22:05), amb un interval de pas de 30 minuts.

En dissabtes circulen 16+15 expedicions en horari de 7:49 a 22:16, i els diumenges i festius 15 expedicions per sentit de 8:12 a 21:45. L'interval de pas aproximat és inferior a una hora.

#### Línia L4. Estació Rubí Forma – Can Rosés

Línia circular que realitza el seu recorregut en sentit horari i que enllaça l'estació de FGC amb la Plana de Can Bertran, la Zona Nord, Ca n'Oriol, el Sector Z, el 25 de Setembre i les Torres. En dies laborables disposa de 43 expedicions, amb horari de 6:30 a 22:13, el que suposa un interval aproximat de pas de 22 minuts.

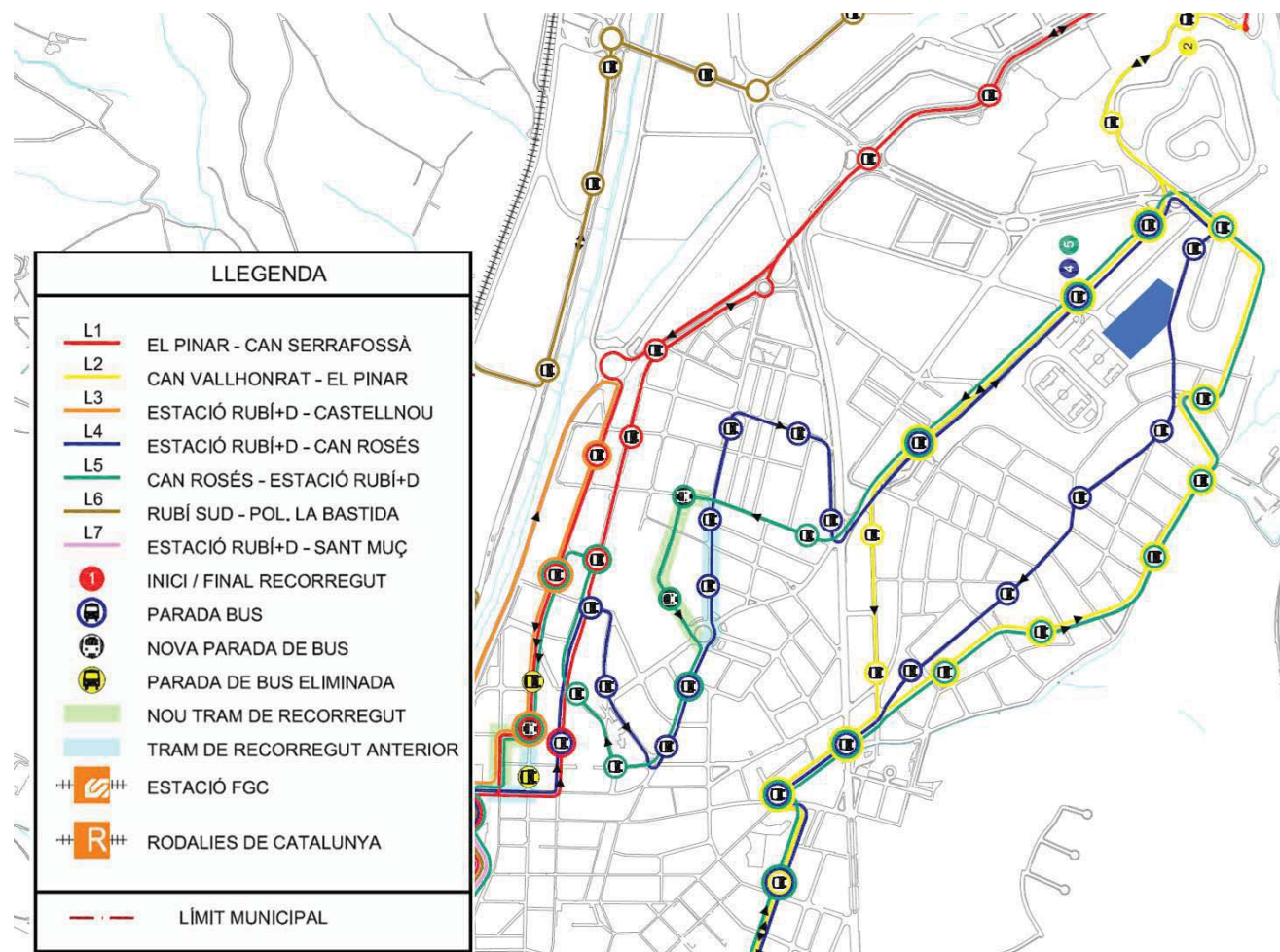
En caps de setmana i festius no circula.

#### Línia L5. Can Rosés - Estació Rubí Forma

Línia circular que complementa la línia L4 que circula per l'interior del barri en direcció centre), realitzant el mateix recorregut en sentit antihorari. En dies laborables disposa de 42 expedicions, amb horari de 6:41 a 22:05, el que suposa un interval aproximat de pas de 22 minuts.



En dissabtes circulen 19 expedicions (de 6:47 a 22:02) i en diumenges i festius circulen 19 expedicions per sentit (de 8:33 a 22:02), tots dos dies amb un interval de pas aproximat de 45 minuts.



Xarxa d'autobusos urbans. Font: PMUS

Per l'àmbit no hi circulen línies interurbanes ni nocturnes.

### 5.3.2- Servei de ferrocarril

A uns 2,7 km aproximadament es localitza l'estació de FGC Rubí situada al sud del nucli urbà, en les proximitats de la riera, entre la zona centre i les Torres on hi efectuen servei les següents línies:

o La línia S1 (Barcelona – Sant Cugat – Rubí – Terrassa). En dies laborables ofereix un total de 85 expedicions sentit Terrassa i 86 expedicions sentit. El caps de setmana el nombre de circulacions es redueix a 53+54 expedicions.

o La línia S5 (Barcelona – Sant Cugat – Rubí), funciona com a reforç de la línia anterior durant les franges de major demanda: de 7:00 a 8:50 i de 19:00 a 21:00. Només circula el dies laborables amb un total de

21 expedicions sentit Rubí (10 exp. matí; 11 exp. tarda) i 11 expedicions sentit Barcelona (7 exp. matí; 4 exp. tarda).

La combinació d'aquestes dues línies ofereix un interval de pas de 15 minuts en hores vall, que passa a ser d'uns 5 minuts de mitjana en hores. En dies festius, l'interval de pas es situa al voltant dels 20-30 minuts.

Totes les línies de bus urbà faciliten la intermodalitat al tenir una parada vora l'estació de FGC.

Les línies del servei urbà d'autobusos que paren a la zona esportiva queden connectades amb l'estació de FGC del centre amb un trajecte de 13 minuts aproximadament. Per tant, el servei urbà és una molt bona opció per arribar a la zona esportiva i salvar les pendents existents

Més al sud (a 3,6 km del sector en estudi) es localitza l'estació de Rodalies de Catalunya: situada al sud del municipi, separada del nucli urbà, entre Can Vallhonrat i Ca n'Alzamora. En ella s'hi atura:

o La línia de rodalies R8 (Martorell – Rubí – Granollers): hi circulen 14 expedicions en cada sentit, tant en dies feiners com festius. L'interval mitjà de pas és de 60 minuts.

Només la línia L2 disposa d'una parada en les proximitats de l'estació de Rodalies de Catalunya. Per tant el sector en estudi es troba connectat amb el servei urbà amb aquesta estació.

## 5.4.- La mobilitat en vehicle privat

### 5.4.1.- Jerarquia viària

El sector es troba connectat amb la xarxa primària pel nord, mentre que al sud predomina la xarxa veïnal del barri de Can Rosés.

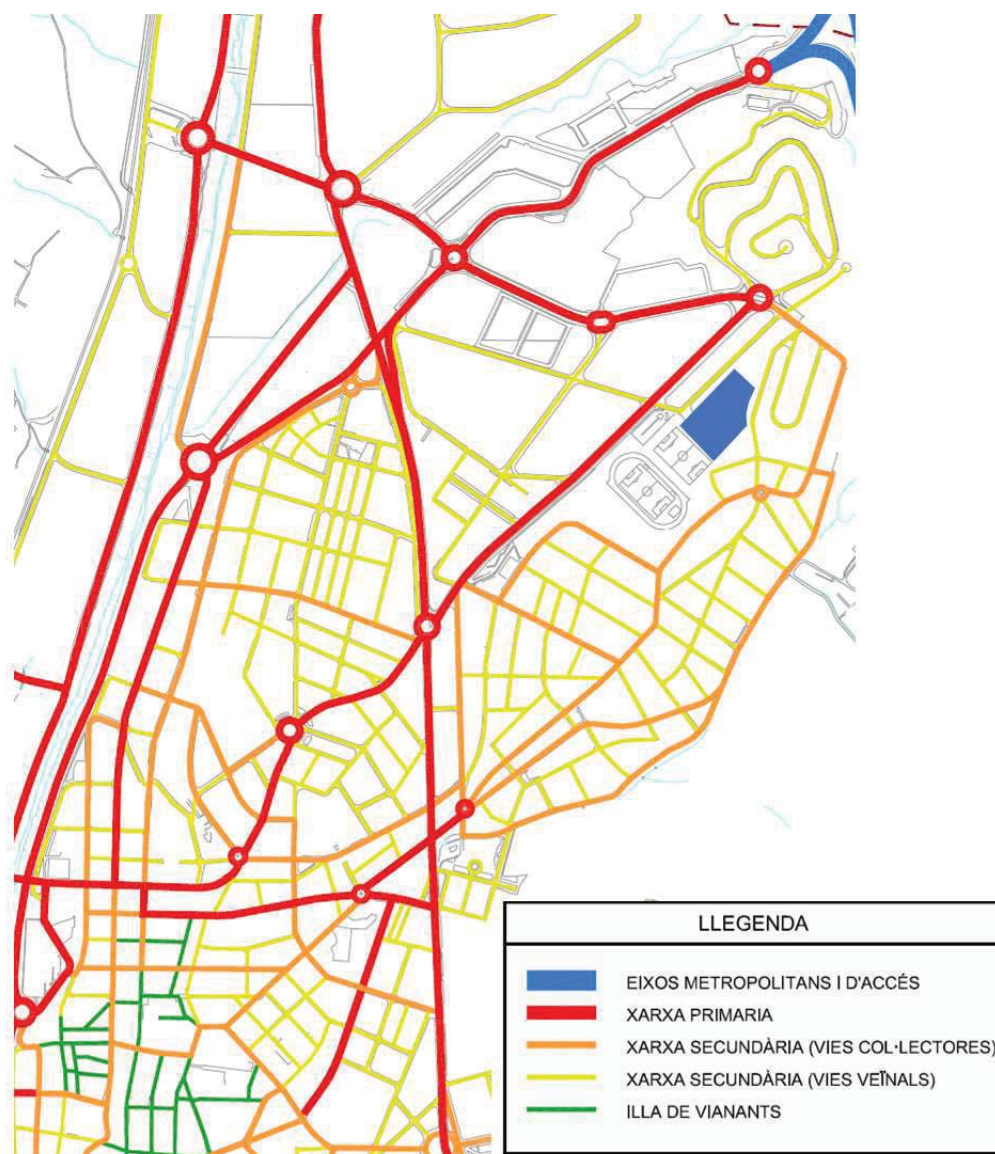
La principal via d'accés a l'àmbit és l'Avinguda de les Olimpíades que està considerada com una via primària en la jerarquitzaació viària actual del municipi. La via realitza la funció de connexió entre Can Oriol i el polígon de Can Rosés amb el nord del nucli central. Per sobre connecta amb l'Av. Can Roses que juntament amb l'Av. Molí de la Bastida i el carrer Conflent: conformen un eix que enllaça els polígons del nord del municipi: Can Rosés, la Bastida, carretera de Terrassa i la Llana Can Serra.

A l'Avinguda de les Olimpíades s'hi ubiquen un elevat nombre de places d'aparcament a la calçada amb la presència de semi bateries d'estacionament al centre i cordons al costat, a més d'aparcaments en superfície just a l'entrada de la zona esportiva. Aquestes places cobreixen les necessitats d'estacionament dels usuaris de la zona esportiva i també dels treballadors de la zona industrial.



Pel sud, el carrer Zamora- Pastora i Mallorca conformen una part important de la xarxa secundària de l'interior del barri de Can Rosés i on conflueixen les diverses vies veïnals del barri.

Per tant, tot el trànsit privat que es dirigeix a la zona esportiva ho farà per l'Avinguda de les Olimpíades i molt poc per l'interior de la xarxa viària de Can Rosés.



Jerarquia viària actual. Font: PMUS

Tal i com s'ha comentat anteriorment, els pendents existents a l'àmbit ha generat la necessitat de col·locar elements reductors de velocitat per frenar la velocitat dels vehicles i millorar la seguretat viària de l'àmbit.



Pas de vianants elevat al carrer Zamora. Font: Elaboració pròpia

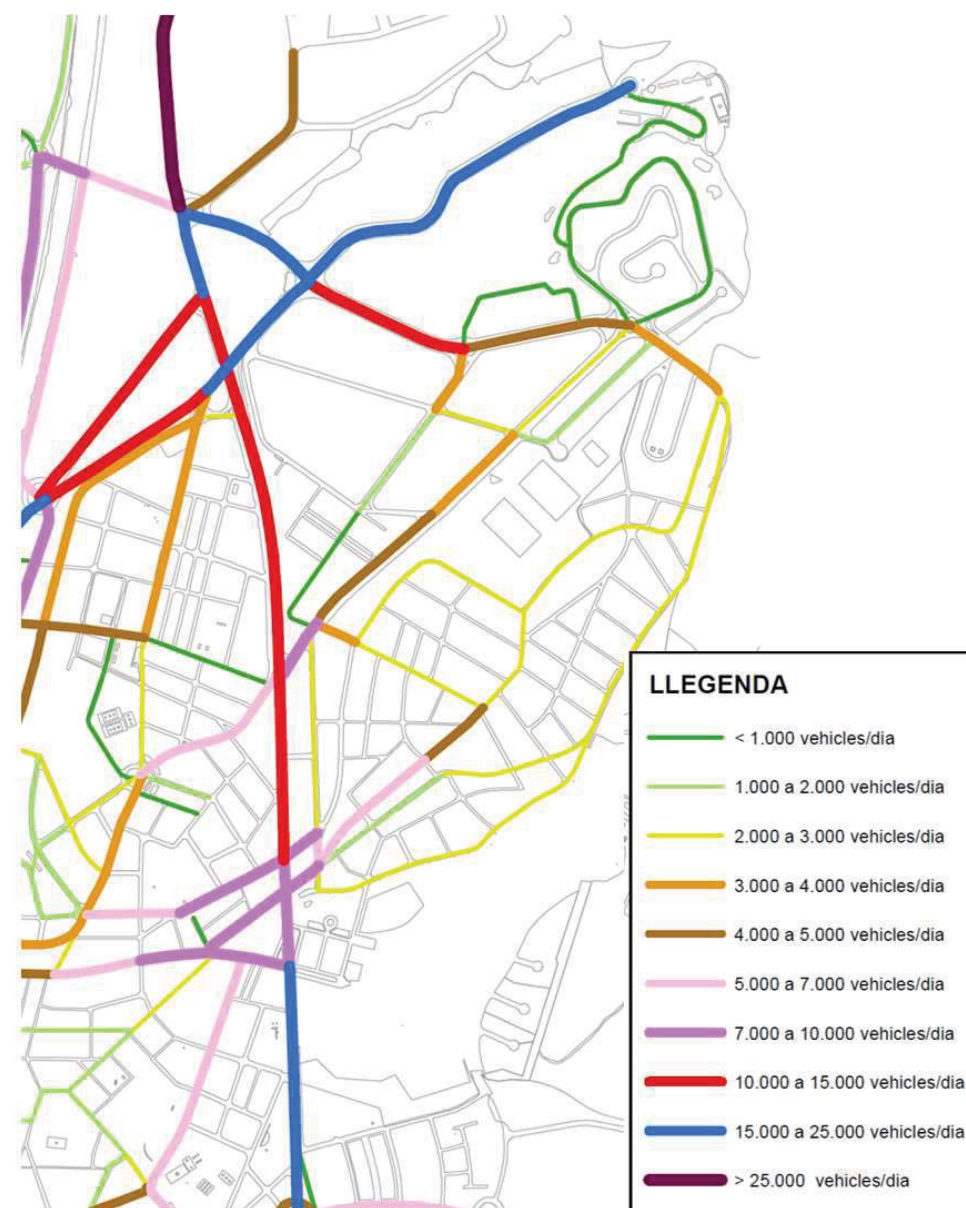
#### 5.4.2.- Demanda

Si ens fixem amb els vehicles que circulen diàriament per aquest àmbit (IMD) es pot observar com per l'Avinguda de les Olimpíades hi circulen entre 3.000 i 5.000 vehicles dia, majoritàriament en dia feiner donar que el sector nord de la zona esportiva és bàsicament industrial. Durant els caps de setmana és quan hi ha una major afluència d'usuaris a la zona esportiva entre esportistes i públic. En canvi, serà quan menys trànsit quotidià trobarem i menys circulació de camions.

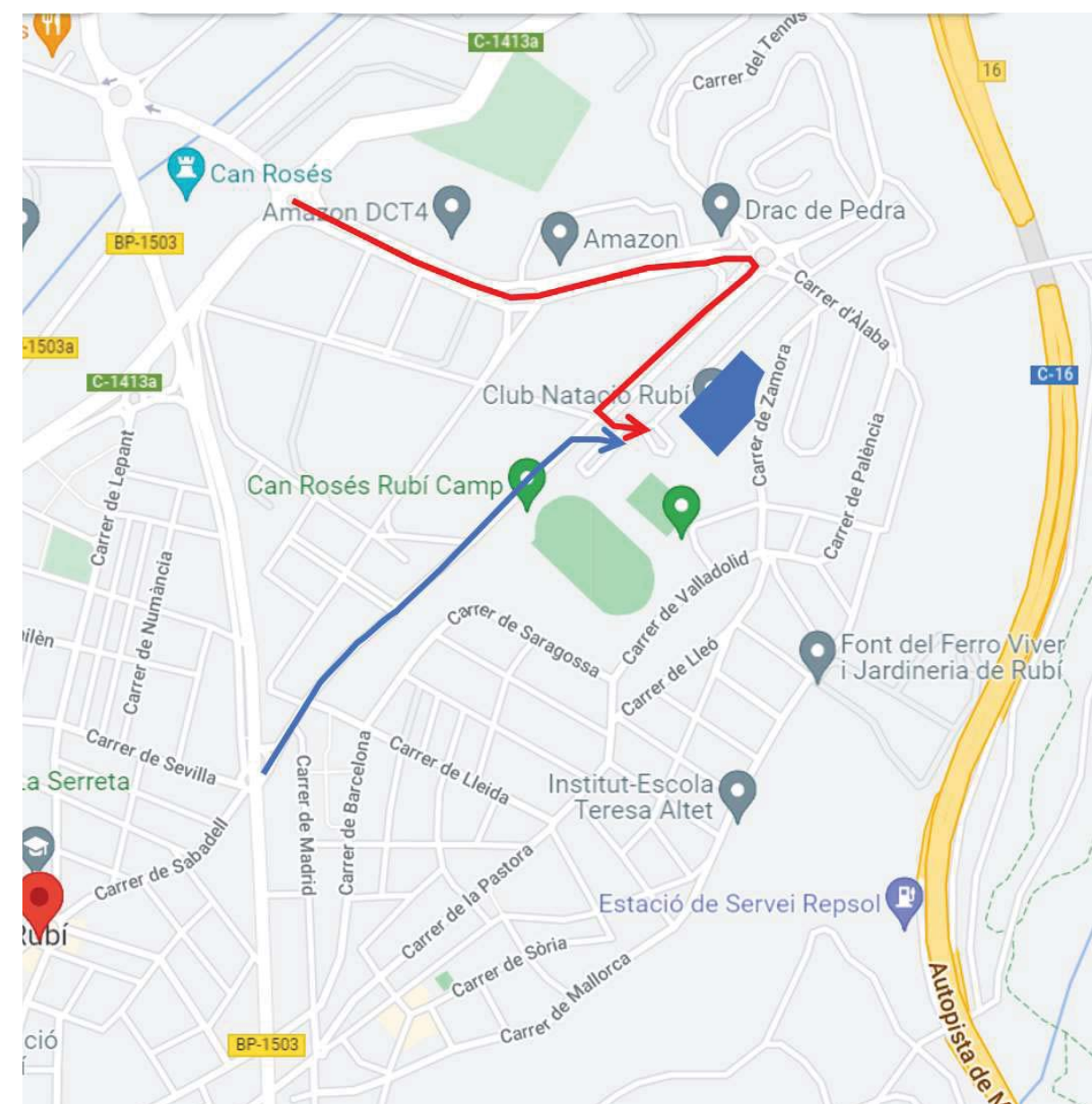
Per la xarxa secundària de l'interior del barri es detecten IMD d'entre 2.000 i 3.000 vehicles dia, bàsicament de vehicles residents.

En cap cas, es detecten retencions a l'interior de l'àmbit ni tampoc en les vies primàries perimetrals





IMD. Font: PMUS



Itineraris d'accés a l'àmbit Font: Elaboració pròpia

### 5.4.3.- Principals itineraris d'accés a l'àmbit

Els principals itineraris d'accés a l'àmbit són a través de l'Avinguda de les Olimpíades ja sigui:

- Des del sud, provinents del centre de Rubí o de l'Avinguda de l'Estatut (BP1503) que connecta amb Terrassa i Sant Cugat del Vallès.
- Des del nord, provinents de l'Av. Can Rosés que connecta amb la C1413a que a la vegada enllaça amb la C16

Per tant, l'àmbit té una molt bona connectivitat amb la xarxa interurbana. Si a aquesta situació li afegim l'elevada oferta d'aparcament lliure existent a la mateixa Avinguda ens trobem amb que la major part d'usuaris accediran a l'àmbit en vehicle privat, especialment els caps de setmana que és quan més usuaris de fora de Rubí hi haurà

## 6.- CARACTERITZACIÓ DE LA DEMANDA PREVISTA

En aquest capítol es calculen els viatges generats i atrets pel nou ús de la parcel·la que serà destinada a equipament esportiu (tal i com funciona actualment). S'ha considerat tenir en compte el dia laborable perquè malgrat que hi haurà menys usuaris a la zona esportiva, el nombre de desplaçaments a l'àmbit serà molt major degut a l'existència de zona industrial a la part nord de l'àmbit.

La superfície de la parcel·la que es proposa canviar d'ús de zona verda a equipament esportiu és de 10.680 m² de sòl que es corresponen a 12.816 m² de superfície de sostre. En principi, es preveu no variar en excés la distribució dels espais esportius actuals. Tanmateix, es considera que la substitució de la piscina de 25 m de llargària per una de 50 metres de llargària (mida oficial que permet desenvolupar noves activitats) farà augmentar la capacitat d'atracció de la zona esportiva.

| Ús                  | Sòl (m²) | m2 sostre |
|---------------------|----------|-----------|
| Equipament esportiu | 10.680   | 12.816    |

Activitats i usos generadores de mobilitat (superfície i m2 de sostre)i. Font: Elaboració pròpia

Per calcular els viatges generats el Decret de Mobilitat estableix uns ratis en funció dels metres quadrats de sostre per cadascuna de les activitats que es desenvolupen. En aquest cas, es contemplen 12.816 m² de sostre.

### 6.1.- Càlcul del nombre de desplaçaments

Per tal de poder aproximar el màxim la xifra d'usuaris, s'ha sol·licitat al servei d'esports de l'Ajuntament de Rubí dades respecte la demanda que accedeix diàriament al centre, obtenint les següents dades:

-1.250 usuaris que realitzen activitat esportiva diàriament. Per tant, 2.500 desplaçaments diaris, més

-90 treballadors dia: que representen 180 desplaçaments en dia laborable.

Total 2.680 desplaçaments en dia laborable a partir de les dades municipals.

Per tal de calcular el nombre de viatges generats el Decret 344/2006 determina uns ratis mínims en funció de diferents activitats. En el cas d'equipaments, el rati mínim esmentat és de 20 viatges/ 100 m² de sostre. Aquest rati s'ha desagregat entre visitants i treballadors perquè es considera són usuaris amb diferents tipus d'hàbits de mobilitat ja que uns estaran menys estona a la zona que els altres que treballen.

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |              |
|---------------------|----------------------------|------------|--------------|
|                     |                            | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 19,0       | 1,0          |

Ratis de generació de viatges segons activitat Font: Elaboració pròpia

Fruit de l'aplicació d'aquest rati el nombre de viatges resultant s'assimila a les dades municipals, **2.563 desplaçaments en dia laborable.**

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables   |              |
|---------------------|----------------------------|--------------|--------------|
|                     |                            | Visitants    | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 2435         | 128          |
|                     |                            | <b>2.435</b> | <b>128</b>   |
|                     |                            | <b>2.563</b> |              |

Viatges generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

Per aquest motiu, tenint en compte que la piscina de 50 metres incrementarà el nombre de viatges a la zona, es considera necessari augmentar aquest un 25% aquest rati, passant de 20 a 25 viatges /100m² de sostre. Així doncs els ratis i nombre de desplaçaments corregits seran de:

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |              |
|---------------------|----------------------------|------------|--------------|
|                     |                            | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 23,8       | 1,2          |

Ratis de generació de viatges corregits segons activitat Font: Elaboració pròpia



Així doncs, el nombre de desplaçaments previstos en dia laborable s'ha quantificat en **3.204 desplaçaments dia**

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables   |              |
|---------------------|----------------------------|--------------|--------------|
|                     |                            | Visitants    | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 3050         | 154          |
|                     |                            | <b>3.050</b> | <b>154</b>   |
|                     |                            | <b>3.204</b> |              |

Viatges generats per l'àmbit. Font: Elaboració pròpia

### 6.2.- Repartiment modal aplicat a les activitats

Per a calcular els viatges en cadascun dels modes s'ha pres com a punt de partida el repartiment modal actual i previst (segons les actuacions previstes en el PMUS) que està recollit en el PMUS.

| REPARTIMENT MODAL ACTUAL |        | REPARTIMENT MODAL PREVIST PMU |        |
|--------------------------|--------|-------------------------------|--------|
| Vehicle privat           | 47,50% | Vehicle privat                | 40,50% |
| Transport públic         | 9,90%  | Transport públic              | 13,50% |
| A peu                    | 42,00% | A peu                         | 45,00% |
| Bicicleta                | 0,60%  | Bicicleta                     | 1,00%  |

Repartiment modal actual dels residents de Rubí. Font: PMUS Rubí 2018

En el PMUS, s'aposta per un canvi de tendència dels últims anys, reduint la presència de desplaçaments en vehicle privat i incrementant la de modes més sostenibles, tant motoritzats com no motoritzats.

Tenint en compte les dades del PMUS i el tipus d'activitat esportiva allunyada del centre urbà es proposa adaptar aquesta distribució modal diferenciada entre visitants i treballadors. Es considera que la major part de visitants accediran en vehicle privat donada la ubicació de la zona i les facilitats per trobar aparcament. En treballadors s'ha disminuït aquest percentatge ja que optaran per un mode més barat

S'ha augmentat molt la quota de transport públic respecte la del PMUS per la bona connexió existent (3 línies i que molts usuaris de la zona esportiva són usuaris sense carnet (menors de 18 anys i gent gran).

Les pendents existents i la manca d'una oferta per bicicleta condiciona la quota modal del mode a peu i bicicleta. Es considera que accediran a peu els residents del barri de Can Rosés i caminants del centre.

| Activitat        | Visitants | Treballadors |
|------------------|-----------|--------------|
| Vehicle Privat   | 62,0%     | 43,0%        |
| Transport Públic | 20,0%     | 35,0%        |
| A peu            | 15,0%     | 20,0%        |
| Bicicleta        | 3,0%      | 2,0%         |

Repartiment modal previst segons tipus de viatge i activitat. Font: Elaboració pròpia

### 6.3.- Desplaçaments en transport públic

A continuació es mostra el repartiment modal aplicat pel que fa al transport públic a l'àmbit d'actuació:

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |              |
|---------------------|----------------------------|------------|--------------|
|                     |                            | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 20,0%      | 35,0%        |

Percentatge modal transport públic. Font: Elaboració pròpia

S'estima que les activitats previstes a l'àmbit d'estudi generaran **664 desplaçaments en transport públic en dia laborable**.

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |              |
|---------------------|----------------------------|------------|--------------|
|                     |                            | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 610        | 54           |
|                     |                            | <b>610</b> | <b>54</b>    |
|                     |                            | <b>664</b> |              |

Viatges en transport públic. Font: Elaboració pròpia

### 6.4.- Desplaçaments a peu i en bicicleta

Cal tenir present que la llei de mobilitat incentiva els desplaçaments a peu potenciant itineraris per a vianants, per la qual cosa el percentatge de repartiment modal en aquest mode de transport és important.

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |              |
|---------------------|----------------------------|------------|--------------|
|                     |                            | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 15,0%      | 20,0%        |

Percentatge modal aplicat al mode a peu. Font: Elaboració pròpia

Tenint en compte aquest repartiment modal, es realitzaran **488 viatges a peu en dia laborable**

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables |              |
|---------------------|----------------------------|------------|--------------|
|                     |                            | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 458        | 31           |
|                     |                            | <b>458</b> | <b>31</b>    |
|                     |                            | <b>488</b> |              |

Viatges a peu generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

La mobilitat en bicicleta es cada vegada més important a la ciutat, pel que s'han de projectar les necessitats de cada planificació per potenciar aquest tipus de transport. El repartiment modal es el següent:

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables |              |
|---------------------|----------------------------|------------|--------------|
|                     |                            | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 3,0%       | 2,0%         |

Percentatge modal aplicat al mode bicicleta. Font: Elaboració pròpia

Aplicant aquests percentatges al mode bicicleta es generaran **95 desplaçaments en bicicleta en dia laborable en aquest entorn cada dia.**

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables |              |
|---------------------|----------------------------|------------|--------------|
|                     |                            | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 92         | 3            |
|                     |                            | <b>92</b>  | <b>3</b>     |
|                     |                            | <b>95</b>  |              |

Viatges amb bicicleta generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

## 6.5.- Desplaçaments en vehicle privat (turismes, moto i taxi)

El percentatge de desplaçaments en vehicle privat, incloent-hi els viatges en turisme, taxi i motos previst és:

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables |              |
|---------------------|----------------------------|------------|--------------|
|                     |                            | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 62,0%      | 43,0%        |

Percentatge modal aplicat al mode vehicle privat. Font: Elaboració pròpia

El nombre de desplaçaments en vehicle privat és de **1.957 viatges en transport privat:**

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables   |              |
|---------------------|----------------------------|--------------|--------------|
|                     |                            | Visitants    | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 1891         | 66           |
|                     |                            | <b>1.891</b> | <b>66</b>    |
|                     |                            | <b>1.957</b> |              |

Viatges amb vehicle privat generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

A continuació es mostra el percentatge de la moto vers el vehicle privat per cadascuna de les activitats i diferenciat per treballadors i clients:

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables |              |
|---------------------|----------------------------|------------|--------------|
|                     |                            | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 18,0%      | 20,0%        |

Percentatge modal de la moto respecte el vehicle privat. Font: Elaboració pròpia

El nombre total de motos tenint en compte aquests repartiments modals **és de 353 motos/dia laborable.**



| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables |              |
|---------------------|----------------------------|------------|--------------|
|                     |                            | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 340        | 13           |
|                     |                            | <b>340</b> | <b>13</b>    |
|                     |                            | <b>354</b> |              |

Viatges amb moto generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

El percentatge de viatges en cotxe respecte el transport privat (inclou turismes i taxi) és el següent:

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables |              |
|---------------------|----------------------------|------------|--------------|
|                     |                            | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 82,0%      | 80,0%        |

Percentatge modal turismes inclosos taxi. Font: Elaboració pròpia

Per tant, el nombre de viatges en turismes que generaran les noves activitats són **1.604 turismes en dia laborable**.

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables   |              |
|---------------------|----------------------------|--------------|--------------|
|                     |                            | Visitants    | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 1551         | 53           |
|                     |                            | <b>1.551</b> | <b>53</b>    |
|                     |                            | <b>1.604</b> |              |

Viatges amb turismes inclosos taxis generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

El percentatge de viatges en taxi respecte el transport privat és el següent:

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables |              |
|---------------------|----------------------------|------------|--------------|
|                     |                            | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 3,0%       | 5,0%         |

Percentatge modal taxis. Font: Elaboració pròpia

Per tant, **el nombre de viatges en taxi** que generaran les noves activitats **són 49 viatges en dia laborable**

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables |              |
|---------------------|----------------------------|------------|--------------|
|                     |                            | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 47         | 3            |
|                     |                            | <b>47</b>  | <b>3</b>     |
|                     |                            | <b>49</b>  |              |

Viatges amb taxi generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

Finalment, el nombre de **viatges en turismes privat són 1.554 desplaçaments en dia laborable**:

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables   |              |
|---------------------|----------------------------|--------------|--------------|
|                     |                            | Visitants    | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 1504         | 50           |
|                     |                            | <b>1.504</b> | <b>50</b>    |
|                     |                            | <b>1.554</b> |              |

Viatges en turisme generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

La ocupació prevista per cadascun dels turismes és:

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables |              |
|---------------------|----------------------------|------------|--------------|
|                     |                            | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 1,60       | 1,40         |

Ocupació mitjana per turismes. Font: Elaboració pròpia

Per tant, el nombre total de turismes que generaran les activitats de l'àmbit del PMU són **1.198 turismes en dia laborable**.

| ACTIVITAT           | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables |              |
|---------------------|----------------------------|------------|--------------|
|                     |                            | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu | 12.816                     | 940        | 36           |
|                     |                            | <b>940</b> | <b>36</b>    |
|                     |                            | <b>976</b> |              |

Nombre de turismes generats a l'àmbit d'estudi. Font: Elaboració pròpia

## 6.6.- Resum dels viatges generats per cadascun dels modes

Per tant, aplicant el repartiment modal previst, el nombre total de viatges per cadascun dels modes és el següent:

| NOMBRE DE VIATGES GENERATS |       |
|----------------------------|-------|
| Vehicle privat             | 1.957 |
| Transport públic           | 664   |
| A peu                      | 488   |
| Bicicleta                  | 95    |

**3.204**

Viatges total de l'àmbit per modes de transport Font: Elaboració pròpia

## 6.7.- Fluxos dels nous desplaçaments

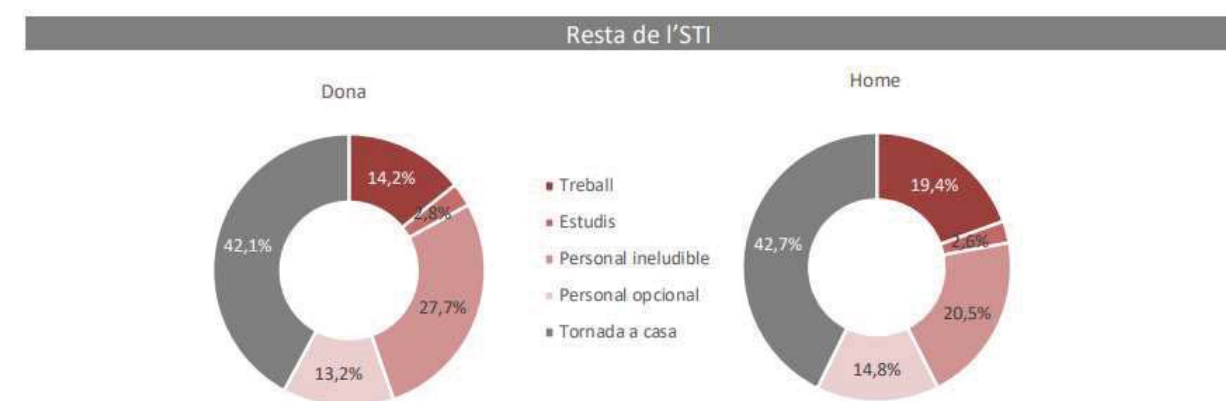
Es considera que el 80% de la demanda de l'activitat accedirà a l'àmbit a través de l'Avinguda de les Olimpíades majoritàriament en vehicle privat i amb el servei urbà d'autobusos.

La major part dels desplaçaments a peu els realitzaran els residents del barri de Can Rosés ja sigui per l'accés del carrer Zamora o bé per el carrer del Futbol.

## 6.8.- Paràmetres de gènere

Les dades de l'EMEF de 2018 mostren com no s'observen diferències destacables en relació a la mitjana de desplaçaments diaris segons el sexe si es té en compte tota la població. No obstant, si es considera només la població mòbil, és a dir, la població que en el darrer dia laborable va sortir de casa, les dones fan de mitjana més desplaçaments al dia.

Sí que s'observen, en canvi, diferències rellevants en relació a la població no mòbil. En aquest cas, un 9,4% de les dones que viuen a la RMB no va sortir de casa, versus un 5,5% d'homes que no ho van fer. Al conjunt de la RMB s'observa com les dones fan menys desplaçaments per motiu feina i més desplaçaments per motiu personal. Dins de la mobilitat personal les dones fan més viatges per a cobrir activitats de caràcter obligat i que anomenem mobilitat personal ineludible. Es tracta d'activitats vinculades amb les quotidianes, anar al metge i acompanyar a altres persones, particularment. Pel que fa a la mobilitat personal opcional, si bé el percentatge és similar entre homes i dones, hi ha algunes diferències en el tipus d'activitats que es desenvolupen. Els homes fan més desplaçaments vinculats a l'oci i el lleure i, també, passen més. Les dones, contràriament, fan més visites a familiars o amics i fan més activitats per compres no quotidianes.



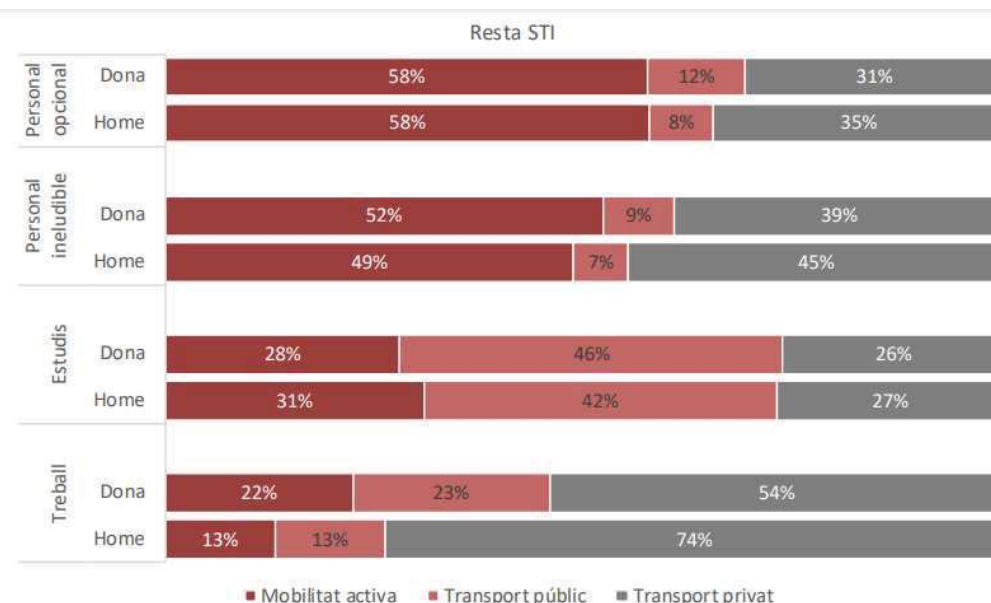
Gràfic 3. Distribució dels desplaçaments segons el motiu (agregat). Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

En funció del sexe, es veu com entre els homes la principal cadena de motiu és l'anada i la tornada a la feina o estudi (Ocupacional-Tornada), mentre que per les dones (particularment a Barcelona) la principal cadena es correspon amb l'anada a una activitat personal i la tornada a casa (Personal-Tornada). També s'observa com una altra cadena força repetida entre les dones, és la que està formada per 4 viatges pendulars (Personal-Tornada-Personal-Tornada).

Les activitats quotidianes que fem se solen vincular a uns determinats modes de transport. És a dir, les compres quotidianes o l'anada a l'escola, per exemple, es resolen principalment a peu, mentre que l'accés a la feina s'associa més als modes motoritzats. Pel que fa a l'escola, per exemple, aquest fet té a veure amb model de proximitat dels equipaments educatius d'educació infantil i de primària particularment. Per tant, a la Miranda donat que es tracta d'una escola d'àmbit metropolità, es troben en funcionament 8 línies d'autobús des de diferents indrets per reduir el nombre de desplaçaments en vehicle privat.

En funció del sexe s'observa com, en la mesura que les dones fan més activitats més associades a models de proximitat, caminar guanya protagonisme en els desplaçaments. Entre els homes, contràriament, en la mesura que fan més viatges per motiu feina, la mobilitat en vehicle privat guanya protagonisme, atès que el motiu per feina és el que més s'associa a la mobilitat en transport privat.





Gràfic 7. Motiu i mode de transport dels desplaçaments. Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

La mobilitat de les dones es caracteritza per ser més propera als criteris de la mobilitat sostenible i saludable. La menor dependència pels mitjans motoritzats privats, el caràcter de proximitat i l'ús més intensiu del transport públic fan que els comportaments de les dones esdevinguin un referent o un model a estendre transversalment al conjunt de la societat.

Des de l'ATM a través de l'estudi La mobilitat quotidiana des d'una perspectiva de gènere (2020) es proposen 8 eixos que des del camp de les polítiques urbanes i la mobilitat es poden abordar i que poden contribuir a feminitzar la mobilitat i, per tant, a fomentar la transició energètica, mitigar el canvi climàtic i millorar la salut de la població.

Es considera que a l'entorn de la parcel·la en estudi es podrien realitzar actuacions en favor de:

1. Proximitat. Cal promoure un model de mobilitat i d'espai públic que fomenti la reducció de les distàncies en els desplaçaments, incrementi la vida de barri per a les activitats quotidianes i les relacions socials i que promogui l'ús del transport públic i dels modes actius de desplaçament. Les actuacions d'urbanisme tàctic a més de donar la possibilitat d'experimentar i innovar en la construcció de la ciutat a través de mesures senzilles i de baix cost, permet conscienciar la ciutadana, ja que aquestes transformacions no sempre són ben acceptades per tothom. Sovint és necessari eliminar part de l'espai que es dedica al vehicle privat (tant en circulació com en estacionament en superfície), de manera que actuacions temporals possibiliten fer canvis a curt termini que poden ser l'avenç de mesures permanents i de caràcter estructural.

2-Aconseguir una millora de l'oferta del transport públic per accedir a l'escola que serveixi tant als residents del barri com als infants, acompanyants i treballadors de l'escola.

3-Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu instal·lant baranes i rampes que permetin salvar els desnivells existents i afavorint una accessibilitat universal. També es recomana la possibilitat d'introduir espais de descans en aquests itineraris a través de la col·locació de bancs, per exemple.

4-Afavorir una il·luminació que permeti realitzar els desplaçaments a peu de forma segura, evitant espais foscos que generen sensació d'inseguretat.

5-Fomentar la mobilitat elèctrica que permeti l'accés en bicicletes elèctriques a l'escola (adaptant aparcaments segurs), instal·lació de punts de recàrrega elèctrica, etc.

6-Arribar a acords amb les empreses que realitzen el transport escolar per tal d'estudiar noves línies de transport públic d'acord amb la demanda existent.

7-Publicitar entre els pares i mares de l'escola les diferents mesures aplicades en favor d'un accés més sostenible a l'escola (línies d'autobús, millores als itineraris a peu, bicicleta, etc.)

## 7.- XARXES DE TRANSPORT PREVISTES I ACTUACIONS DE MILLORA

A continuació es detalla tot un seguit d'actuacions necessàries per garantir tant l'accessibilitat com la seguretat en tots els modes de transport.

Donat que el POUM es troba en procés d'actualització i el vigent és molt antic, s'han pres com a referències les xarxes d'itineraris previstes en documents com:

- Pla de mobilitat urbana de Rubí 2018
- Pla d'accessibilitat 2019
- Pla Director de la Bicicleta 2021
- Pla Director d'Infraestructures 2021-2030

### 7.1. Xarxa prevista d'itineraris a peu

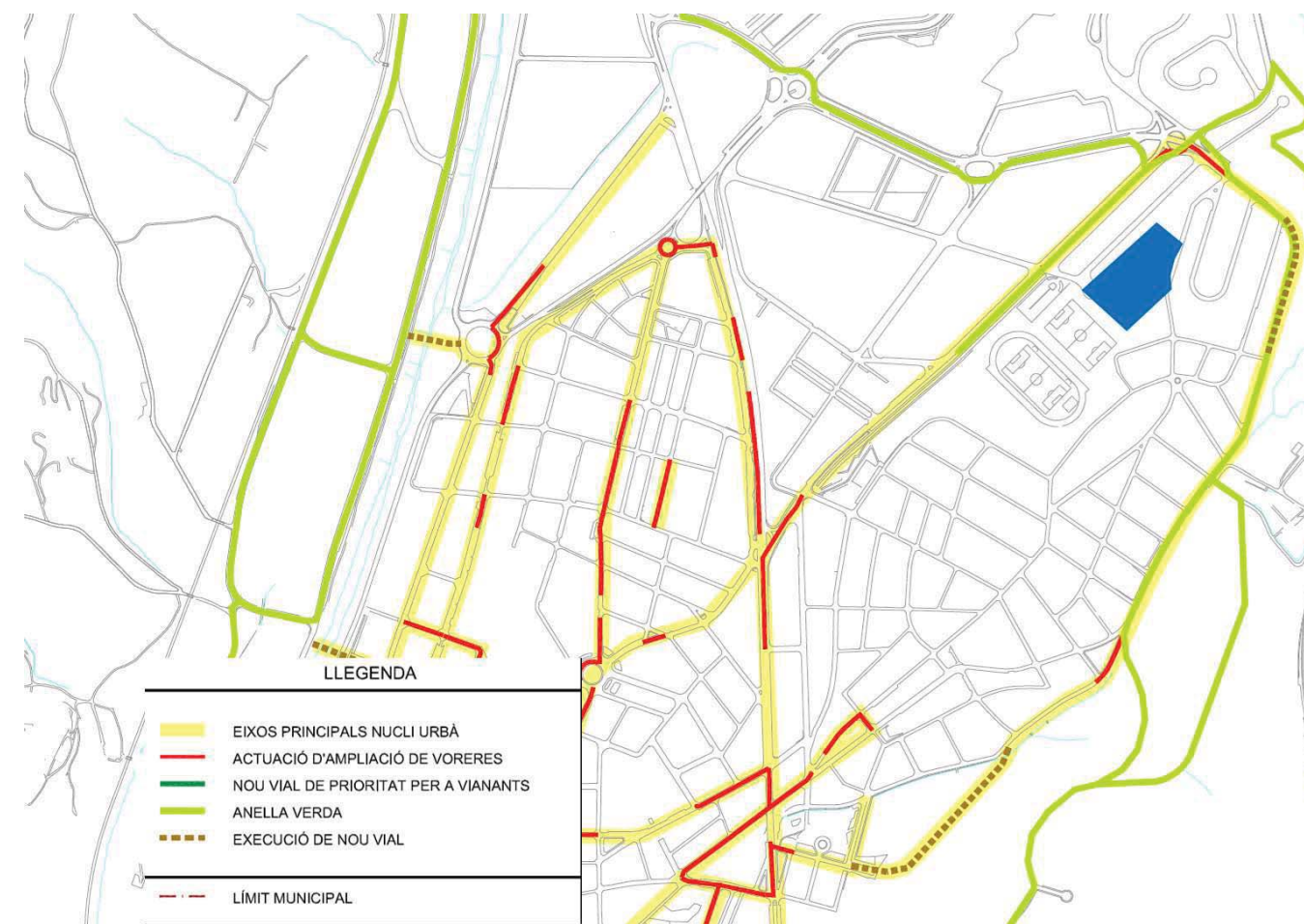
La jerarquitització viària prevista de la xarxa de vianants del PMUS és l'actual amb una sèrie de propostes de millora en relació a nous vials i actuacions d'ampliació de voreres. Així, l'Avinguda de les Olimpíades continua sent el principal itinerari per a vianants d'accés a l'àmbit. A més, l'itinerari fins/ des de l'Av. Can Rosés passa a formar part de l'Anella verda que compta amb un recorregut de 13km, destinat a tots els públics, que dona la volta a Rubí i conjuga l'accessibilitat per cohesionar nombrosos llocs d'interès, zones urbanes, industrials i naturals.

En relació als nous vials previstos no hi ha una afectació important als desplaçaments de vianants ja que:

- La connexió prevista del carrer d'Antoni de Borja amb el Carrer Mallorca ofereix una connexió directe amb l'Avinguda de l'Estatut especialment en vehicle privat ja que ja existeixen camins que permeten connectar-se a peu amb l'àmbit d'estudi, i
- La connexió del carrer Mallorca amb el carrer Àlaba, evitarà que els vehicles hagin de circular pel carrer Palència.

Es preveu una ampliació de voreres a la confluència entre l'Avinguda de les Olimpíades amb Àlaba que donaria continuïtat a l'itinerari de l'anella verda ja que l'amplada útil en aquest punt no supera els 0,9 metres.

No està previst cap més actuació en relació als itineraris de vianants en aquest àmbit més enllà de la continua millora de l'accessibilitat de la xarxa de vianants interna de Can Rosés (adaptant nous passos de vianants i estretament de l'amplada útil) tal i com recomana el Pla d'accessibilitat



Jerarquia de la xarxa de vianants. Actuacions previstes Font: Elaboració pròpia

### 7.2. Xarxa prevista de bicicleta i VMP

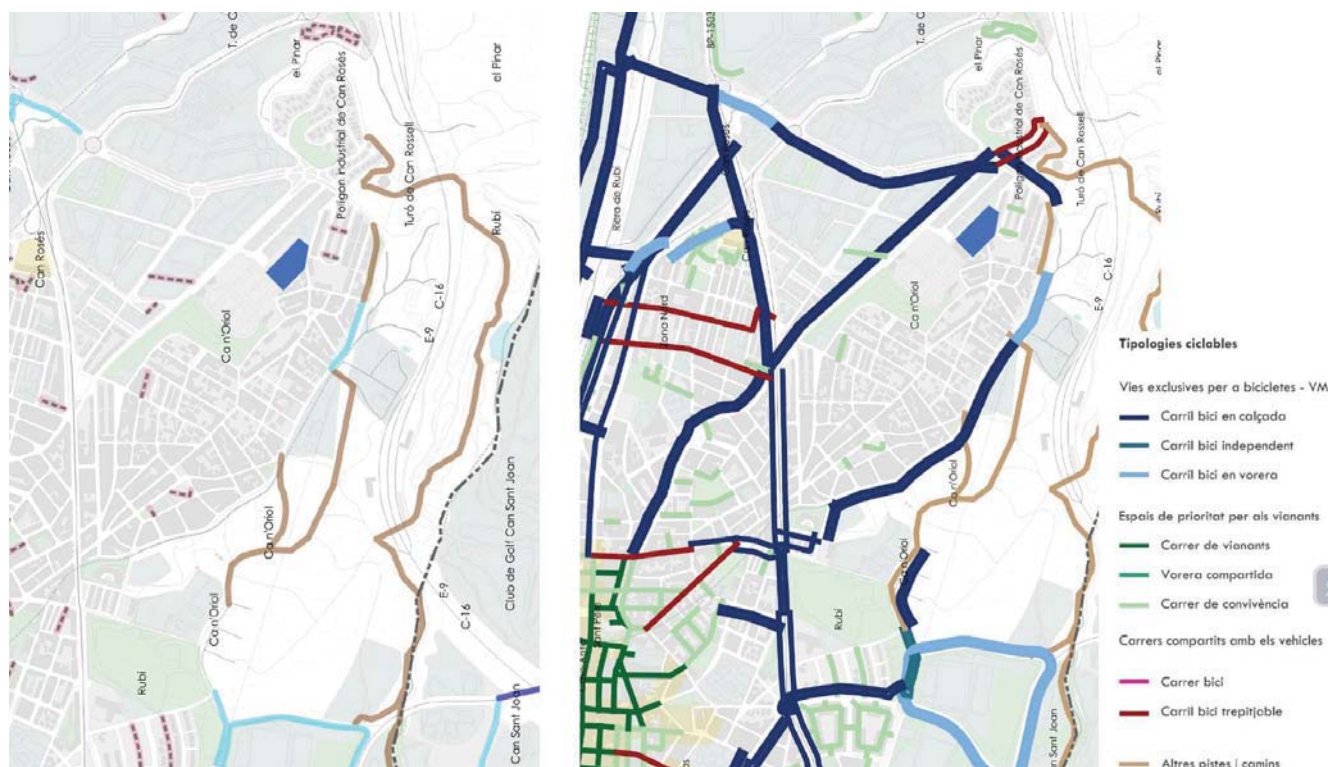
El Pla Director de Bicicleta preveu una important ampliació de l'oferta viària exclusiva per a bicicletes i VMP respecte la situació actual on és pràcticament inexistent.

La xarxa prevista canalitza els principals fluxos de mobilitat en bicicleta i VMP i connecta els principals punts atractors i generadors de mobilitat de la ciutat amb tots els barris per a la mobilitat quotidiana de tipus laboral, educativa, personal i de lleure.

La xarxa es defineix a partir de la xarxa prevista al PMUS 2020-2025, juntament amb la xarxa complementària proposada als estudis de mobilitat als polígons industrials. Addicionalment, formen part de la xarxa ciclable bàsica els itineraris ciclables preferents a través dels carrers que formen part de l'illa de vianants, els carrers de convivència i els carrers amb velocitat limitada a 30 km/h.



Així, es preveu la construcció d'un carril bici en calçada a l'Avinguda de les Olimpíades que enllaçaria amb l'Avinguda de l'Estatut pel sud i amb el carril bici previst a l'Avinguda de Can Rosés que enllaça amb la resta de carrils bici previstos a la zona industrial del nord de Rubí



Xarxa bici actual i prevista a l'entorn de l'àmbit en estudi Font: PDB

### 7.3. Xarxa prevista del transport col·lectiu

El PMUS en el 2018 va preveure una re-ordenació de les línies que han comportat una millora de freqüències de pas i ampliació de l'horari de funcionament. La re-ordenació també ha suposat la realització d'uns canvis circulatoris. Per tant, no es preveu a curt ni mitja termini una re-ordenació de les línies urbanes respecte la situació actual que es valora com a positiva

El PDI 2021-2030 preveu una mesura (IN11) que és la nova estació de FGC La Llana al costat oest es de la Riera de Rubí, en el barri de La Llana. La seva construcció està condicionada al important desenvolupament urbanístic previst en aquest sector. Aquesta estació no estaria connectada amb el servei urbà d'autobusos de la zona i l'accés a peu és massa llarg.

En aquest estudi no es consideri prioritari la seva connexió amb el servei urbà tenint en compte que ja enllaça amb l'estació de FGC del centre i també amb l'estació de Rodalies amb la L2.



Nova estació de FGC La Llana Font: PDI 2021-2030

### 7.4. Xarxa prevista del vehicle privat

La jerarquia viària prevista en el PMUS diferencia els vials de pas (aquells que han de concentrar la major part del trànsit) dels vials veïnals (aquells que només s'haurien d'emprar per tal d'accedir a una destinació concreta). La nova jerarquitització també ha de permetre eliminar la permeabilitat de la xarxa i endreçar el viari urbà, definint especialment les rutes d'entrada i sortida al centre.

La classificació de les vies diferencia entre:

- Xarxa primària, que connecta essencialment les principals vies amb la xarxa interurbà. Són vies destinades fonamentalment a la circulació de vehicles motoritzats i definint l'esquema general de circulació de la ciutat.

Dins aquest grup de vies la més propera és l'Avinguda de l'Estatut i la C1413a.

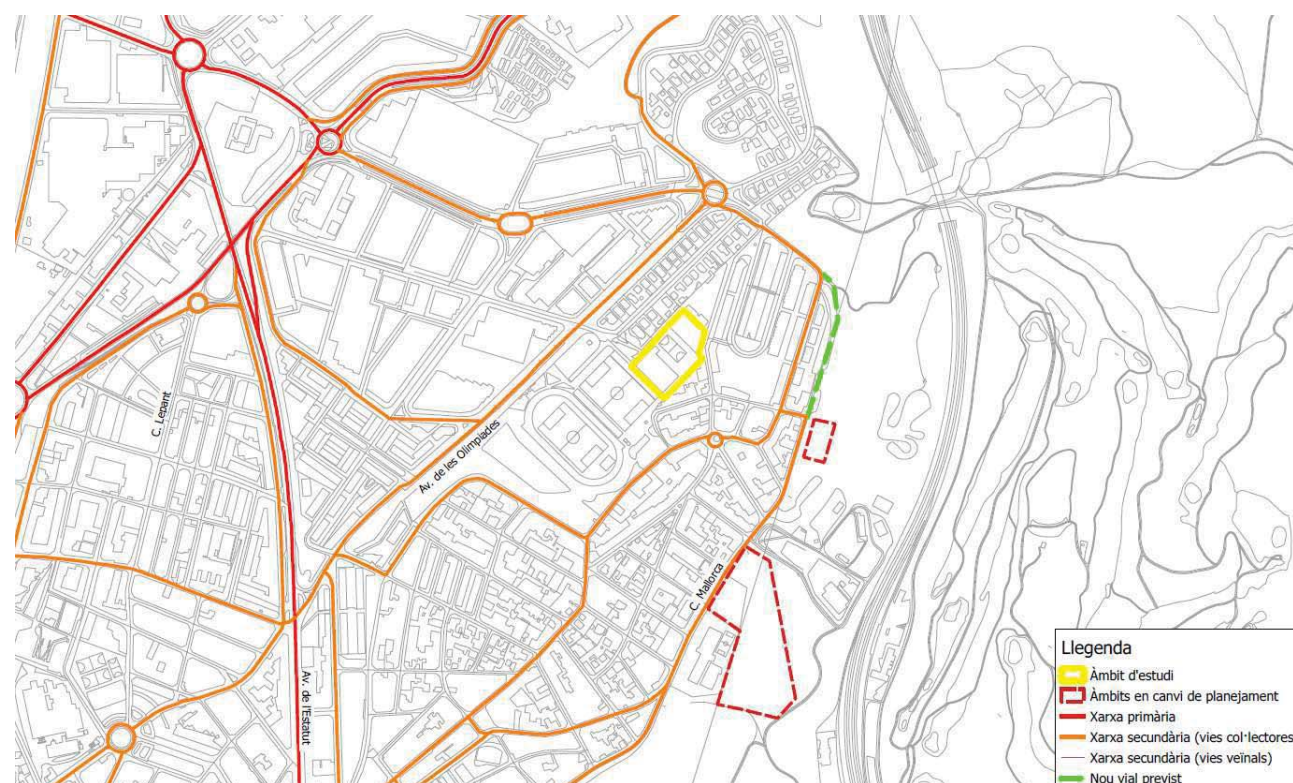
- Xarxa secundària o col·lectora, formada per la xarxa de comunicació entre barris, que inclou l'Avinguda de les Olimpíades i l'Avinguda Can Rosés que en la jerarquitització actual figuraven com a vies primàries. A més, s'inclouen vies la resta de vies que ja eren secundàries en la jerarquitització del viari actual



- Xarxa veïnal, estan destinades fonamentalment al servei de les propietats colindants. Es de menester que la circulació sigui lenta i poc intensa.
- Xarxa de prioritat per a vianants, destinada a l'ús principal per a vianants.

Al carrer Mallorca es preveu l'execució de nous trams de connexió del carrer amb la part nord i la part sud per tal de donar una major continuïtat al carrer i evitar desplaçaments per l'interior del barri de Can Rosés. En concret es proposa:

- La connexió prevista del carrer d'Antoni de Borja amb el Carrer Mallorca ofereix una connexió directe amb l'Avinguda de l'Estatut especialment en vehicle privat ja que ja existeixen camins que permeten connectar-se a peu amb l'àmbit d'estudi, i
- La connexió del carrer Mallorca amb el carrer Àlaba, evitarà que els vehicles hagin de circular pel carrer Palència.



Nova jerarquia viària. Font: Elaboració pròpia



## 8.- CONCLUSIONS

Actualment, el sector de la zona esportiva de Can Rosés en estudi malgrat estar qualificat urbanísticament com a zona verda ja té un ús d'equipament que es preveu consolidar amb el canvi d'ús proposat. Per tant, el canvi de qualificació no ha d'alterar de forma substancial la situació actual de la mobilitat en l'àmbit d'estudi. Tanmateix, a l'augmentar la capacitat de la piscina, passant de 25 m a 50 metres de llargària es preveu que puguin augmentar lleugerament el nombre de visitants dia respecte la situació actual.

La parcel·la es troba ben comunicada amb les diferents xarxes de transport del municipi si bé manca el desenvolupament d'una xarxa de bicicletes i VMP ja prevista en el Pla Director de Bicicletes 2021. Tenint en compte el tipus d'activitat esportiva que s'hi desenvolupa, es considera de primera necessitat connectar el centre de Rubí amb la zona esportiva a través del carril bici previst a l'Avinguda de les Olimpíades.

D'altra banda, amb el desenvolupament del projecte de l'Anella Verda que passa per davant de l'àmbit en estudi, el nombre de desplaçaments a peu i en bicicleta podria augmentar. Per tant les actuacions previstes en relació al carril bici i connexió de carrers poden permetre absorbir amb més seguretat la demanda prevista per part de les xarxes de transport.

L'ús d'equipament previst a la zona estudi es preveu que generi uns 3.204 desplaçaments diaris que no haurien d'alterar amb escreix la situació actual dels diferents modes de transport donat que actualment se'n hi realitzen uns 2.600.

Els desplaçaments a peu es continuaran realitzant majoritàriament a través de dos carrers:

- Avinguda de les Olimpíades pels vianants procedents del centre de Rubí. Malgrat que hi ha trams amb fort pendent, es considera que el desenvolupament d'activitat física pot anar molt lligada amb aquest tipus de mode.

- Des de carrers interns del barri de Can Rosés com poden ser el carrer del Futbol o el carrer Zamora (aprofitant l'existència d'un accés des d'aquest carrer).

Els forts pendents existents als carrers interns del barri i que connecten amb el carrer Mallorca s'han de continuar adequant com està fent l'Ajuntament de Rubí millorant la visualització de cruïlles (orelleres), col·locació de pilones per evitar estacionaments indeguts, etc.

La xarxa bicicleta prevista en el PDB preveu un notable creixement de les vies segregades preveient un carril bici a l'Avinguda de les Olimpíades. Aquest carril connectarà pel sud amb l'Avinguda de l'Estatut i

pel nord amb el carril bici de la zona industrial nord (enllaç amb el carrer Àlaba). Per tant, la zona quedaria molt ben connectada amb bicicleta i VMP tant per desplaçaments obligats (treball i estudi) com no obligats (oci i esport).

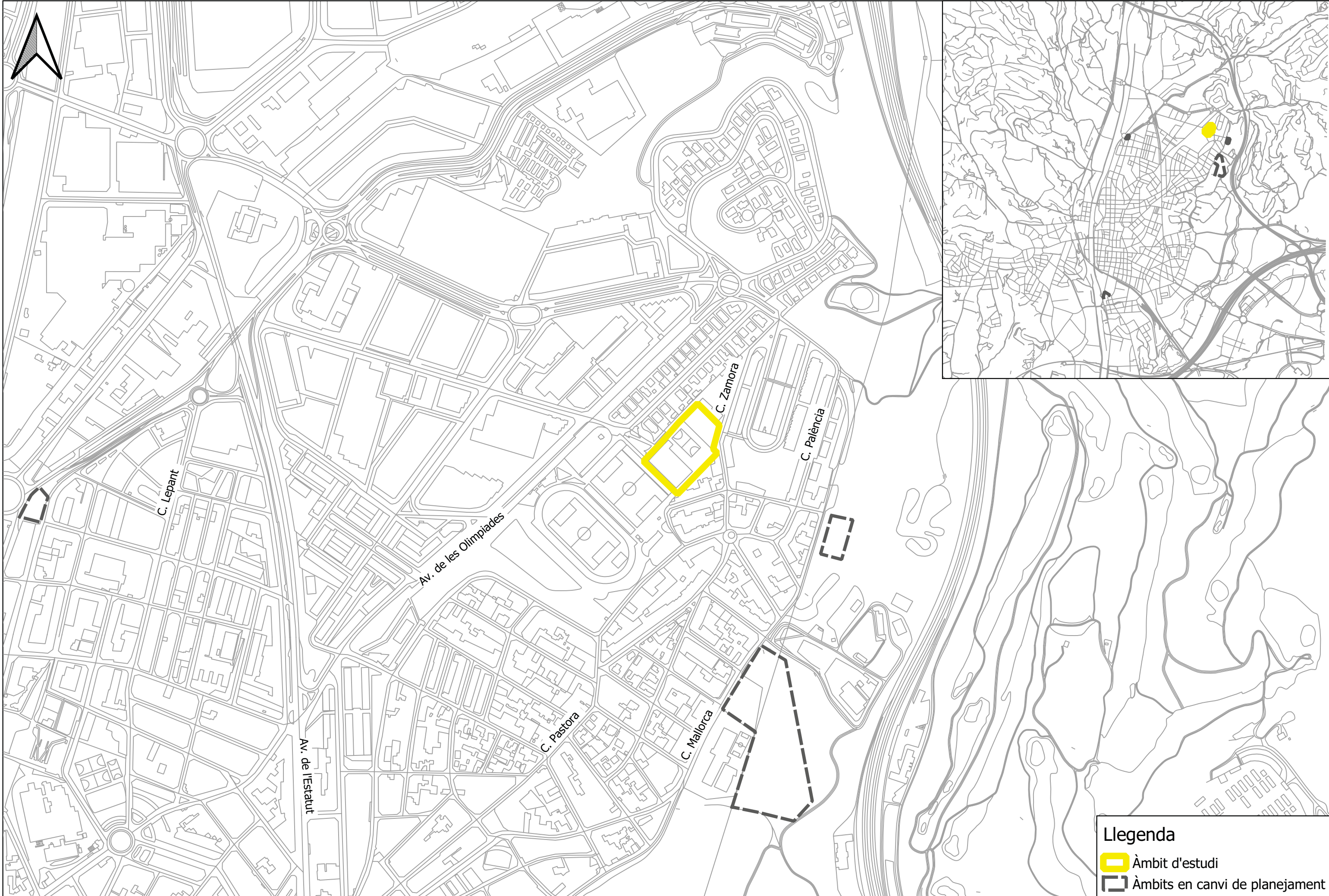
Respecte a la xarxa de transport col·lectiu, les línies 2, 4 i 5 del servei urbà tenen una parada davant mateix de l'entrada de la zona esportiva per l'Avinguda de les Olimpíades. La línia 4 també té parada al carrer Zamora en el recorregut de baixada cap al centre. Per tant la connexió amb el servei urbà és excel·lent. Aquestes línies connecten amb l'estació de FGC de Rubí centre en un trajecte d'uns 18 minuts aproximadament. Es considera que la connexió amb el transport públic interurbà és bona malgrat haver de fer un transbordament. La línia 2 també connecta amb l'estació de Rodalies al sud del municipi, malgrat que està més allunyada que la de FGC.

D'altra banda, l'estació de FGC de la Llana prevista en el nou PDI 2021-2030 (lligada a un desenvolupament urbanístic important al sector) es considera que no tindria un impacte rellevant en la mobilitat de la zona per la seva llunyania de la zona, si bé ajudaria a reforçar la connexió amb el transport ferroviari de tota la zona nord de Rubí.

La jerarquització viària prevista en el PMUS deixa molt clar que l'Av. Can Rosés i l'Av de les Olimpíades passaran a ser vials de la xarxa secundària i no primària com havien estat fins ara, en consonància amb el desenvolupament de carrils bici previstos en el PDB. Per tant, es tracta de pacificar en la major manera possible tot el barri de Can Rosés evitant que vies primàries travessin pel mig del barri. L'existència d'un elevat nombre de places d'aparcament a l'Avinguda de les Olimpíades atrau un elevat nombre de vehicles privats per la facilitat per aparcar. L'excel·lent connexió amb transport públic (havent augmentat les expedicions amb la recent renovació del servei) i la construcció d'un carril bici des del centre podria generar una accessibilitat més sostenible a l'àmbit que l'actual més basada en el vehicle privat.

## 9.- PLÀNOLS



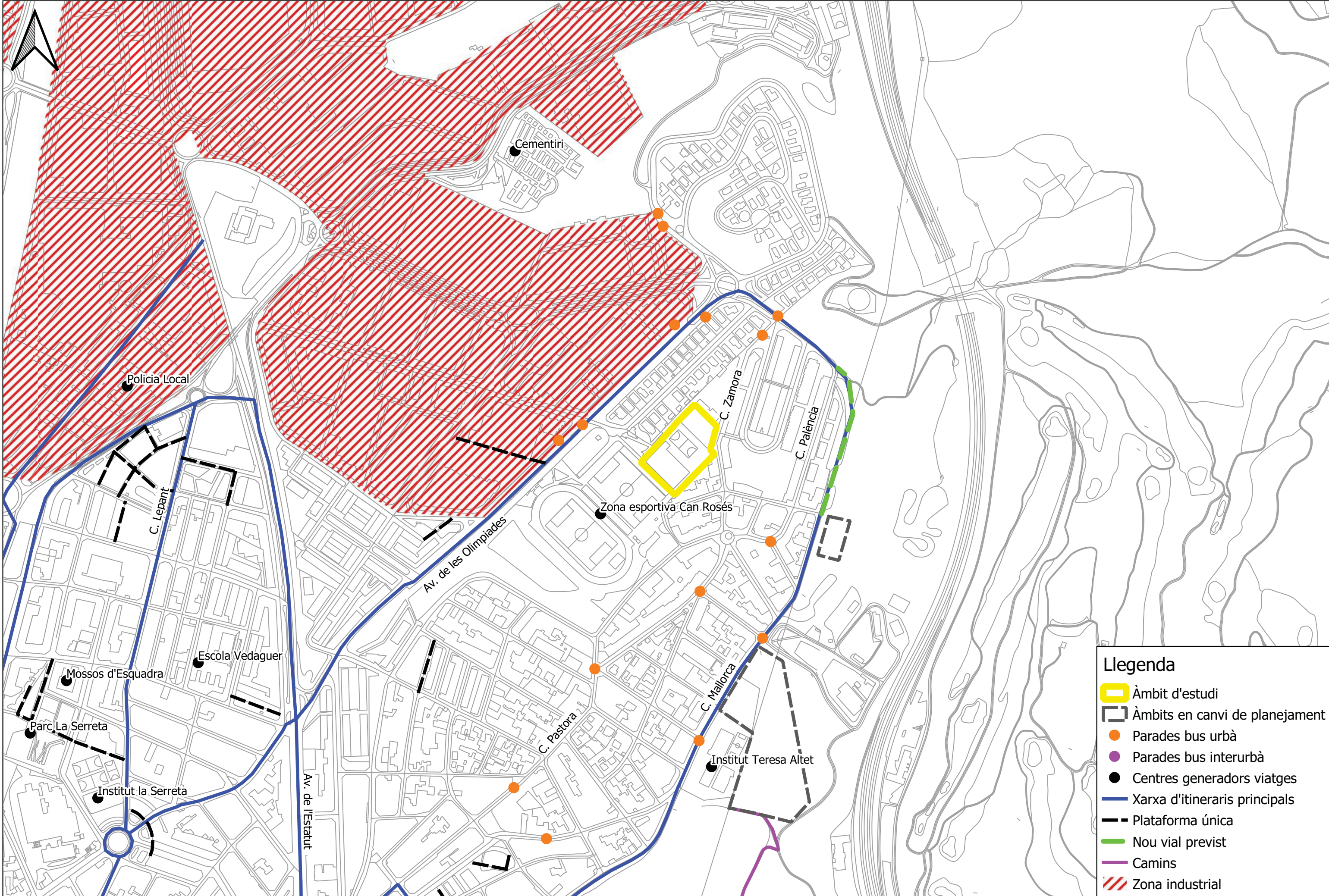


Llegenda

 Àmbit d'estudi

 Àmbits en canvi de planejament

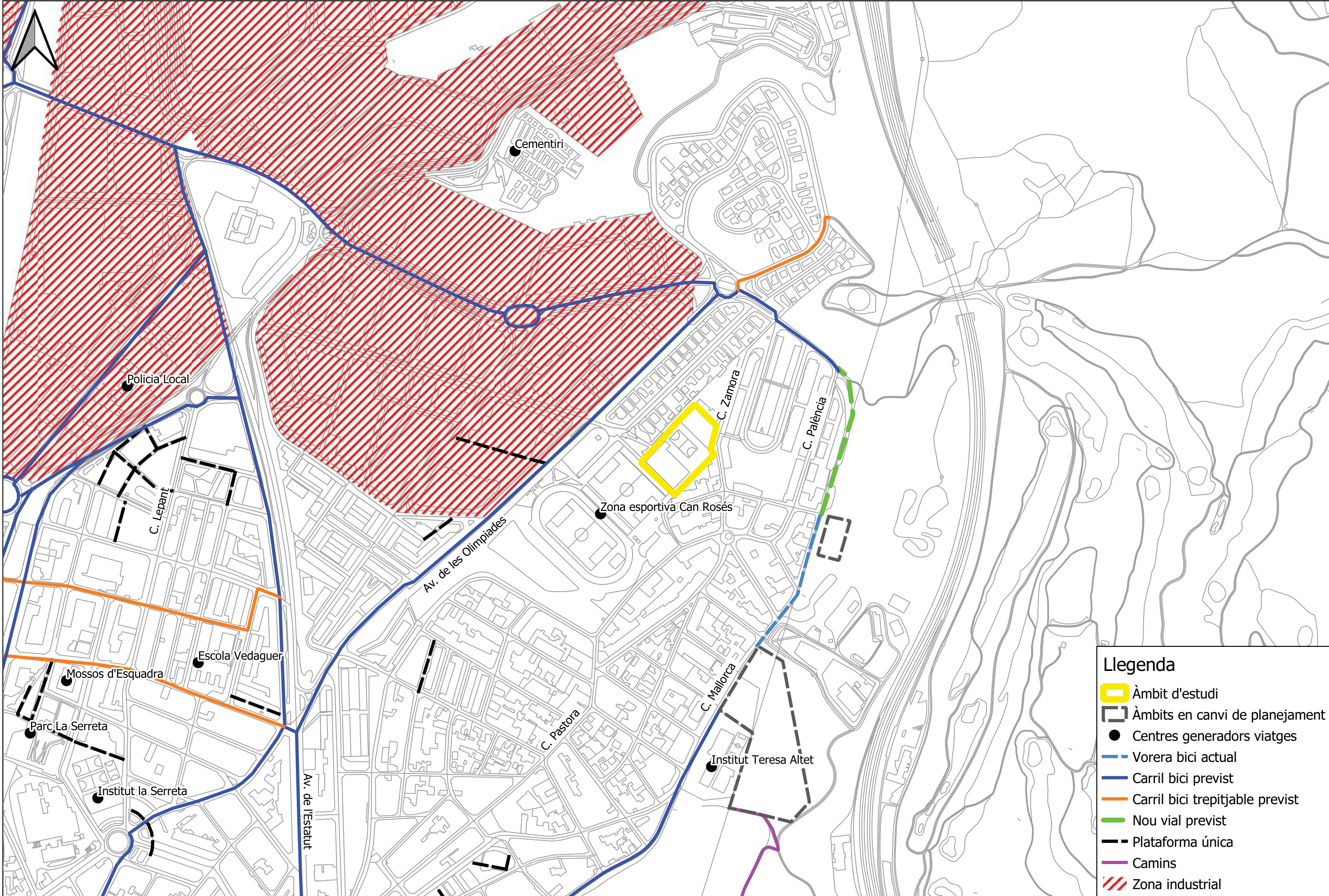




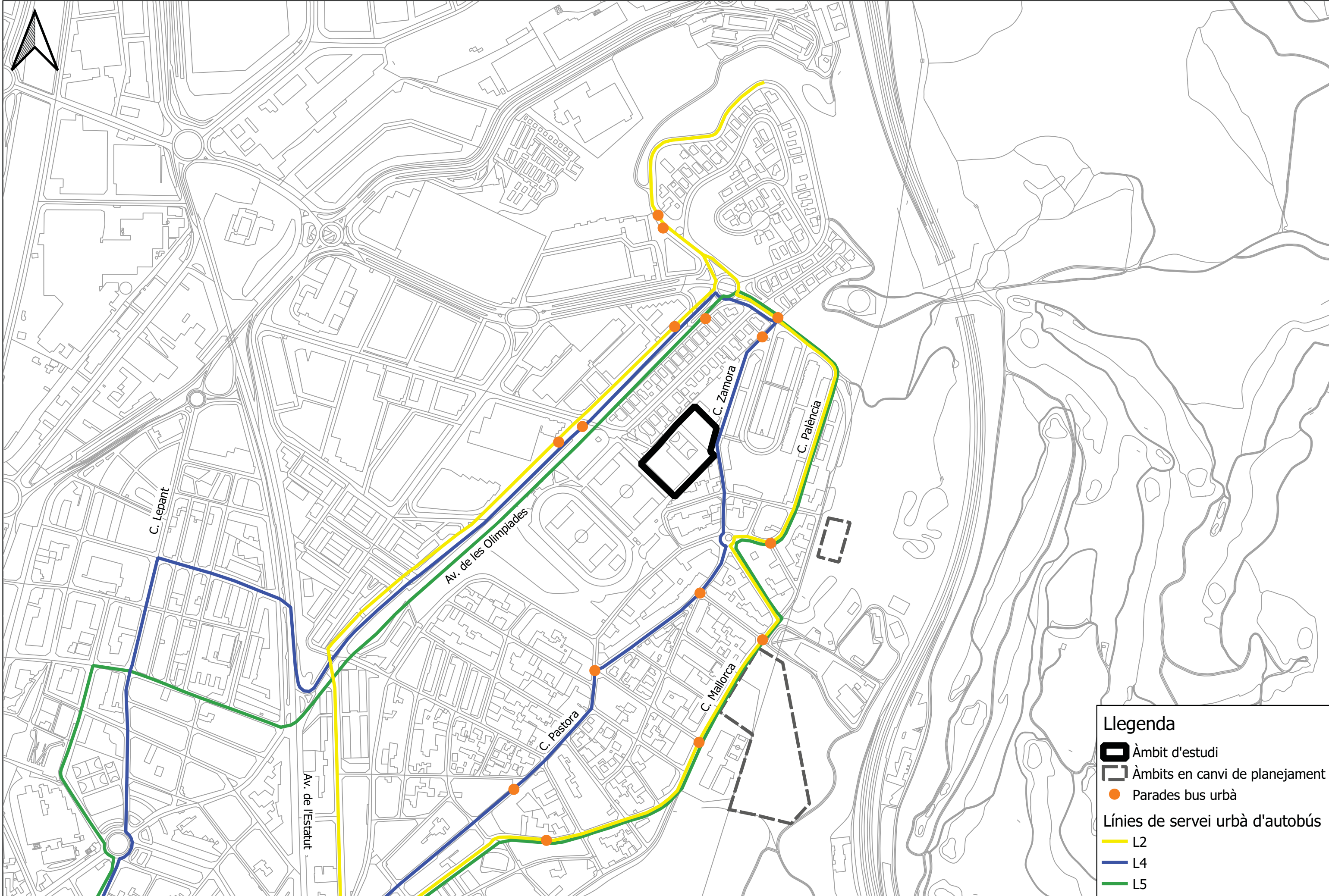
**Llegenda**

- Àmbit d'estudi
- Àmbits en canvi de planejament
- Parades bus urbà
- Parades bus interurbà
- Centres generadors viatges
- Xarxa d'itineraris principals
- Plataforma única
- Nou vial previst
- Camins
- Zona industrial









**Llegenda**

 Àmbit d'estudi

 Àmbits en canvi de planejament

 Parades bus urbà

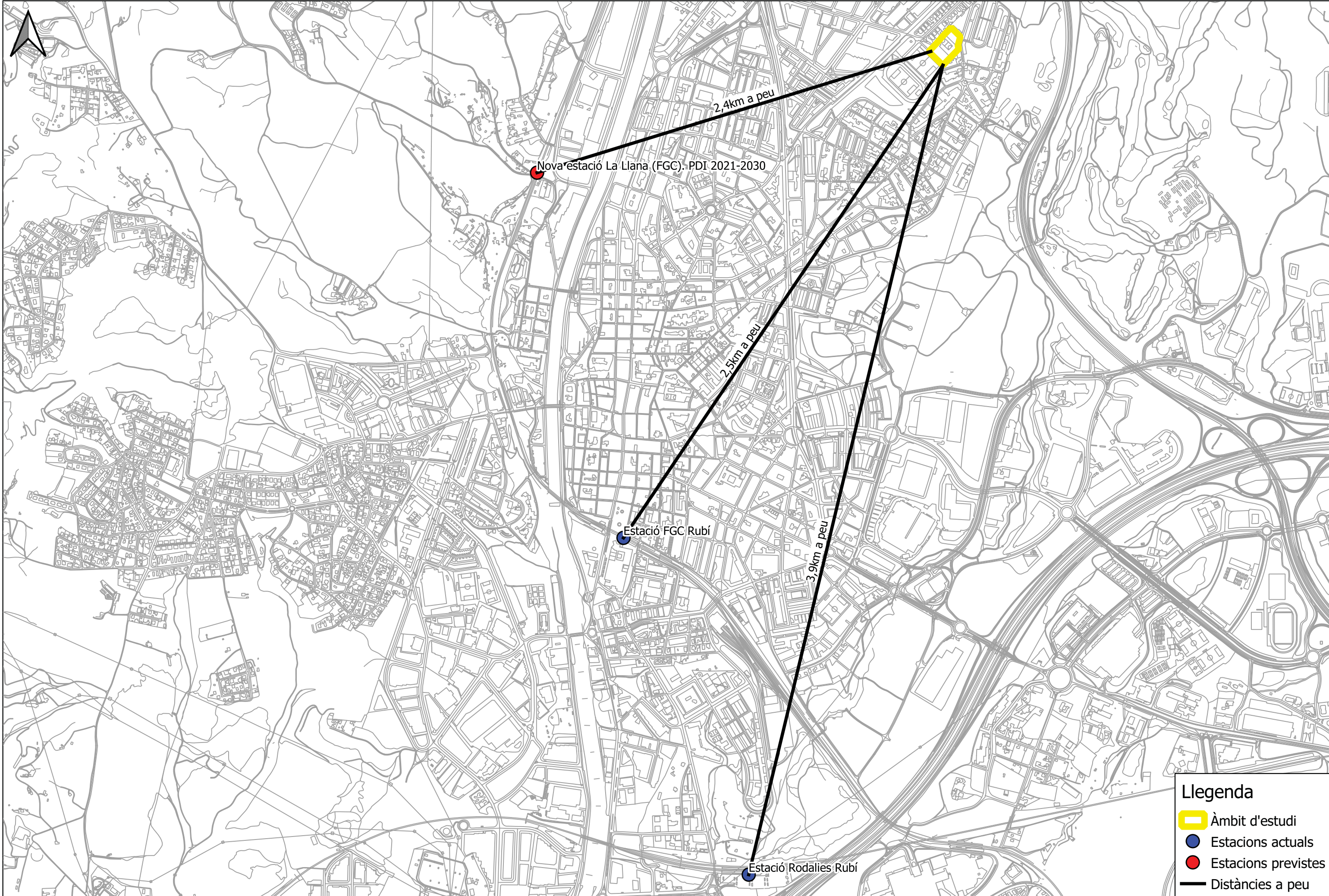
**Línies de servei urbà d'autobús**

 L2

 L4

 L5

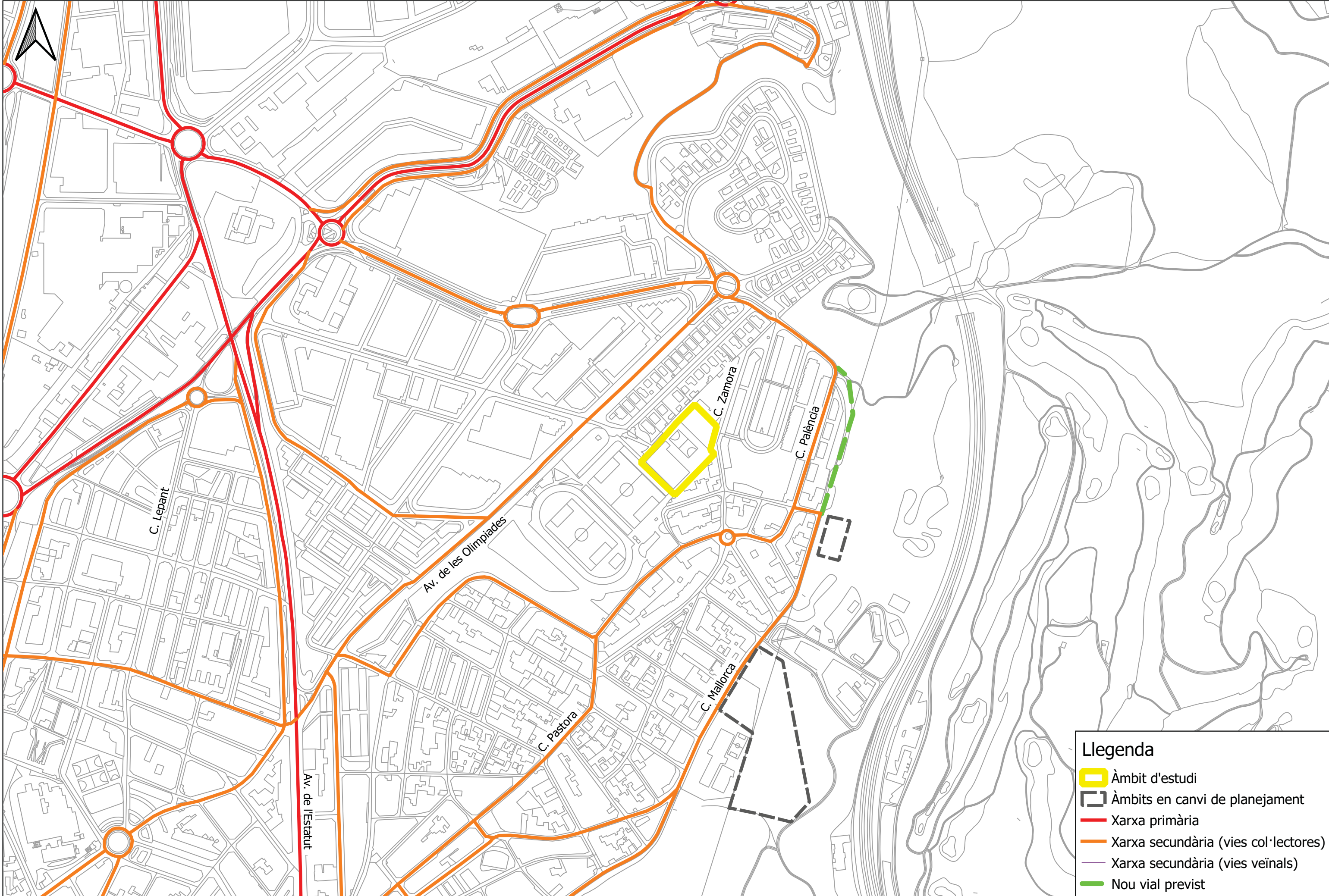




Llegenda

-  Àmbit d'estudi
-  Estacions actuals
-  Estacions previstes
-  Distàncies a peu





Llegenda

 Àmbit d'estudi

 Àmbits en canvi de planejament

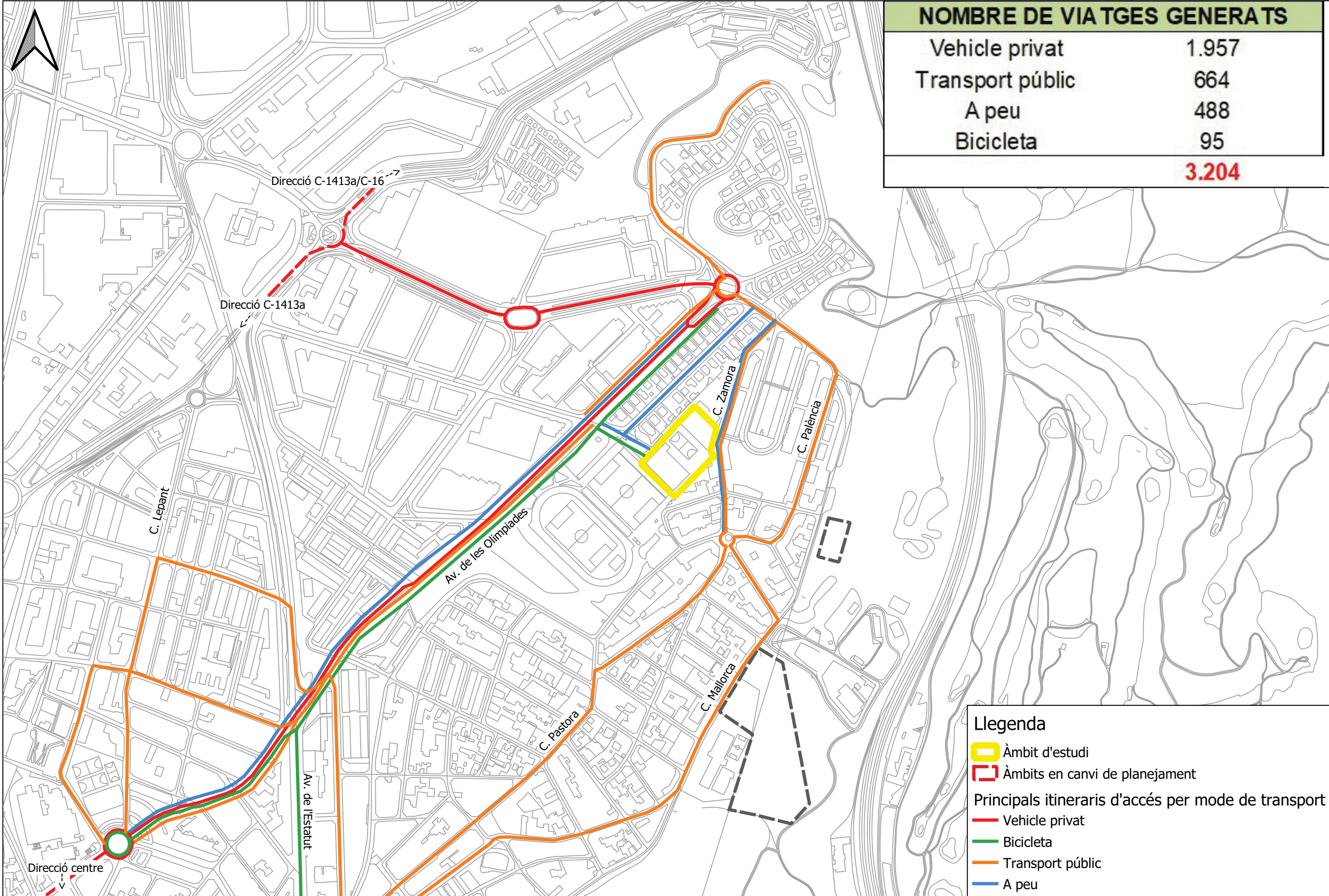
 Xarxa primària

 Xarxa secundària (vies col·lectores)

 Xarxa secundària (vies veïnals)

 Nou vial previst





## EQUIP REDACTOR

---

### **Ramon Estrada**

Llicenciat en Geografia

Director i responsable de l'estudi

### **David Carpi**

Llicenciat en Geografia

Tècnic en mobilitat

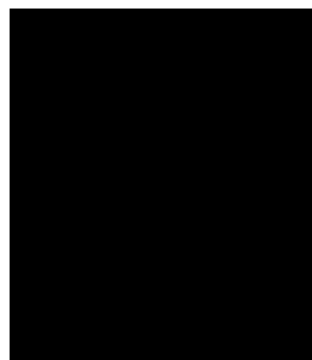
### **Ferran Blazquez**

Llicenciat en Geografia

Delineant

### **Ramon Estrada**

Director de l'Estudi.





# **ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA ASSOCIAT A LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLANEJAMENT GENERAL A LA PARCEL·LA ON S'UBICA LA PISTA DE HOQUEI F. CALVO A LA RAMBLETA DE JOAN MIRÓ DE RUBÍ**

|                                                                                                        |            |                                          |                  |                                             |  |  |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------------------------------------|------------------|---------------------------------------------|--|--|--|
| Actuació:                                                                                              |            |                                          |                  | MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLANEJAMENT GENERAL |  |  |  |
| Municipi:                                                                                              |            |                                          |                  | RUBÍ                                        |  |  |  |
|                                                                                                        |            |                                          |                  |                                             |  |  |  |
| Promotor:                                                                                              |            | Projecte tipus:                          |                  |                                             |  |  |  |
|  Ajuntament de Rubí |            | ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA |                  |                                             |  |  |  |
| Codi                                                                                                   | Volum: 1/1 |                                          | Data: 14/12/2022 |                                             |  |  |  |

## ÍNDEX:

|                                                                       |           |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.- INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS.....</b>                               | <b>3</b>  |
| <b>2.- DESENVOLUPAMENT DEL TREBALL .....</b>                          | <b>4</b>  |
| 2.1. Aspectes d'obligat compliment.....                               | 4         |
| 2.2. Desenvolupament de l'estudi .....                                | 4         |
| <b>3.- ÀMBIT DE L'ESTUDI.....</b>                                     | <b>6</b>  |
| <b>4. PLANEJAMENT .....</b>                                           | <b>7</b>  |
| <b>5. SITUACIÓ ACTUAL DE LA MOBILITAT .....</b>                       | <b>8</b>  |
| 5.1.- La mobilitat a peu .....                                        | 8         |
| 5.2.- La mobilitat en bicicleta i VMP .....                           | 10        |
| 5.3.- Transport públic.....                                           | 10        |
| 5.3.1- Servei d'autobusos urbans i interurbans .....                  | 10        |
| 5.3.2- Servei de ferrocarril .....                                    | 12        |
| 5.4.- La mobilitat en vehicle privat.....                             | 12        |
| 5.4.1.- Jerarquia viària.....                                         | 12        |
| 5.4.2.- Demanda.....                                                  | 13        |
| 5.4.3.- Principals itineraris d'accés a l'àmbit.....                  | 14        |
| <b>6.- CARACTERITZACIÓ DE LA DEMANDA PREVISTA.....</b>                | <b>15</b> |
| 6.1.- Càlcul del nombre de desplaçaments.....                         | 15        |
| 6.2.- Repartiment modal aplicat a les activitats.....                 | 15        |
| 6.3.- Desplaçaments en transport públic .....                         | 16        |
| 6.4.- Desplaçaments a peu i en bicicleta .....                        | 16        |
| 6.5.- Desplaçaments en vehicle privat (turismes, moto i taxi).....    | 16        |
| 6.6.- Resum dels viatges generats per cadascun dels modes.....        | 18        |
| 6.7.- Balanç dels viatges generats respecte la situació actual .....  | 18        |
| 6.8.- Fluxos dels nous desplaçaments .....                            | 18        |
| 6.8.- Paràmetres de gènere .....                                      | 19        |
| <b>7.- XARXES DE TRANSPORT PREVISTES I ACTUACIONS DE MILLORA.....</b> | <b>21</b> |
| 7.1. Xarxa prevista d'itineraris a peu .....                          | 21        |
| 7.2. Xarxa prevista de bicicleta i VMP.....                           | 21        |
| 7.3. Xarxa prevista del transport col·lectiu .....                    | 22        |
| 7.4. Xarxa prevista del vehicle privat .....                          | 23        |
| <b>8.- CONCLUSIONS .....</b>                                          | <b>24</b> |
| <b>9.- PLÀNOLS .....</b>                                              | <b>25</b> |



## 1.- INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS

L'estudi analitza l'impacte a la mobilitat derivat del canvi d'ús de la parcel·la situada a la confluència de la Rambleta de Joan Miró i el Passeig de les Torres que engloba la pista de hoquei F. Calvo i vestuaris de l'entorn i que pel sud delimita amb un carrer de serveis de la mateixa pista que divideix aquesta parcel·la amb la Plaça dels Nens enmig de dos blocs d'habitatges.

Actualment aquest sector està considerat com a sistema d'espais lliure i es proposa canviar-lo a ús d'equipaments, funció que realitza a l'actualitat.

La parcel·la ocupa 2.588 m<sup>2</sup> de sòl i uns 2.717 de m<sup>2</sup> de sostre dedicat exclusivament a l'activitat esportiva. En el seu subsol s'hi ubica l'aparcament municipal Les Torres exclusiu per a residents de l'entorn amb una capacitat màxima de 149 places.

La redacció d'aquest estudi s'emmarca en un context social molt determinant: després d'un llarg període en el qual el disseny i la gestió del viari han tingut com a prioritat màxima el trànsit de vehicles automòbils, s'ha iniciat un canvi de tendència de manera que les persones vianants i el transport col·lectiu comencen a estar presents. Aquest canvi en les prioritats juntament amb la consolidació de la bicicleta i patinets com a eina de mobilitat quotidiana han donat lloc a conceptes i situacions nous que fins ara no tenen reflex en la normativa i que requereixen d'un esforç normatiu que unifiqui criteris per tal de prendre en consideració les necessitats de totes les parts implicades.

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació 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.

L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'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 acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

La obligatorietat de la redacció d'aquest estudi es troba en l'article 3 del Decret 344/2006 on determina la necessitat de redacció degut al canvi en el planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.

Aquest estudi inclou tots aquells continguts i criteris que fixa el Decret 344/2006 referents a la figura urbanística de canvi en el planejament general.

## 2.- DESENVOLUPAMENT DEL TREBALL

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada que es presenta disposarà dels mateixos continguts que marca el Decret 344/2006 respecte la redacció d'un estudi d'obligat compliment respecte al canvi en el planejament general. Per tant s'avaluarà la seva accessibilitat actual i derivada seguint els paràmetres fixats al Decret i s'apuntaran unes possibles mesures correctores.

### 2.1. Aspectes d'obligat compliment

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a planejament urbanístic, per avaluar la mobilitat generada, han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que generen els diferents àmbits del pla en funció de les superfícies, dels usos permesos o de l'índex d'edificabilitat fixat en el planejament. Els continguts de l'estudi es troben detallats a l'article 12 del Decret 344/2006 que cita:

*Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions que comportin un canvi en la classificació del sòl, han de contenir la documentació següent:*

*a) Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 8, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala adient.*

*Aquesta avaluació ha d'incorporar els indicadors de gènere als que es refereix l'article 10 d'aquest Decret per tal de garantir l'adequació del planejament de les polítiques de mobilitat a la diversitat d'activitats i necessitats d'organització de la vida quotidiana.*

*b) Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants, en els termes establerts a l'article 15, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.*

*c) Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, en els termes establerts a l'article 16 representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.*

*d) Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes, en els termes establerts a l'article 17 representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació, indicant les reserves per aparcaments de bicicletes en sòl públic.*

*e) Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en els termes establerts a l'article 18, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.*

*f) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic corresponent, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents i de les previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent.*

### 2.2. Desenvolupament de l'estudi

L'elaboració de l'estudi es planteja amb les següents fases:

**FASE INICIAL**, on s'ha recollit i analitzar tota la documentació tècnica per a l'elaboració de l'estudi (dades de superfície de sostre per usos, cartografia, localització de les infraestructures i equipaments del planejament, etc.).

#### FASE 2. TREBALL DE CAMP.

Es realitzarà una visita tècnica als sectors una vegada estigui realitzada la proposta de les diferents xarxes per analitzar la possibilitat d'incloure millores a la proposta d'acord també a les propostes incloses al PMUS o documents similars.

La recollida que es proposa es concreta en:

##### 1- Avaluació de les diferents xarxes de transport

- Inventari de la xarxa de vianants (amplada de voreres, passos per a vianants, senyalització, trams sense urbanitzar, etc.)
- Inventari de la xarxa de bicicletes i vehicles de mobilitat personal (existència d'oferta per a la circulació de bicicletes i VMP i/o característiques de la xarxa viària i avaluació de la possibilitat de compartir espai amb els vehicles)
- Inventari dels serveis de transport públic que es troben més a prop de la zona (localització de parades més properes ja sigui d'autobús i/o ferrocarril, característiques, avaluació del seu itinerari de connexió a peu, etc.)
- Inventari de la xarxa viària (sentits de circulació, determinació dels principals itineraris d'accés i sortida de l'àmbit, detecció de punts de risc, places d'aparcament, etc.).

##### 2- Avaluació de la demanda

- S'avaluaran els itineraris d'accés dels vianants fins a les principals destinacions de l'àmbit d'estudi, detallant la necessitat de nous passos de vianants al conjunt de l'àmbit i possibles ampliacions de voreres
- S'avaluaran les possibilitats d'accedir amb bicicleta i VMP a l'àmbit, tot analitzant les connexions amb la xarxa actual de bicicletes, incloent les zones pacificades.



- S'avaluarà la capacitat dels autobusos a les parades més properes per tal de conèixer la possibilitat d'incorporar la nova demanda sorgida del nou sector, ja sigui mantenint el recorregut actual de les línies o desviant de forma puntual algunes expedicions.
- S'analitzaran els itineraris d'entrada i sortida dels vehicles privats al sector.

### **FASE 3. QUANTIFICACIÓ DE LA DEMANDA PREVISTA AL SECTOR**

Aquesta fase preveu analitzar el nombre de viatges que es generaran amb el canvi d'usos per i caracteritzar com accediran a cadascun dels tres sectors analitzats.

A partir de les superfícies de sostre dels diferents usos i la superfície de sol de les zones verdes es quantificaran el nombre de viatges previstos a través dels ràtios d'atracció de viatge inclosos en el Decret 344/2006.

El nombre de viatges resultant:

- Es caracteritzarà i quantificarà en funció dels modes de transport aplicant una distribució modal justificada i basada en el PMUS,
- Se li aplicarà una evolució horària en funció dels usos previstos.
- Es realitzarà una hipòtesis de l'origen i la destinació dels viatges.
- Es quantificaran el nombre de vehicles atrets i generats així com les necessitats d'aparcament i càrrega i descàrrega.
- Es dibuixaran els itineraris i les principals relacions

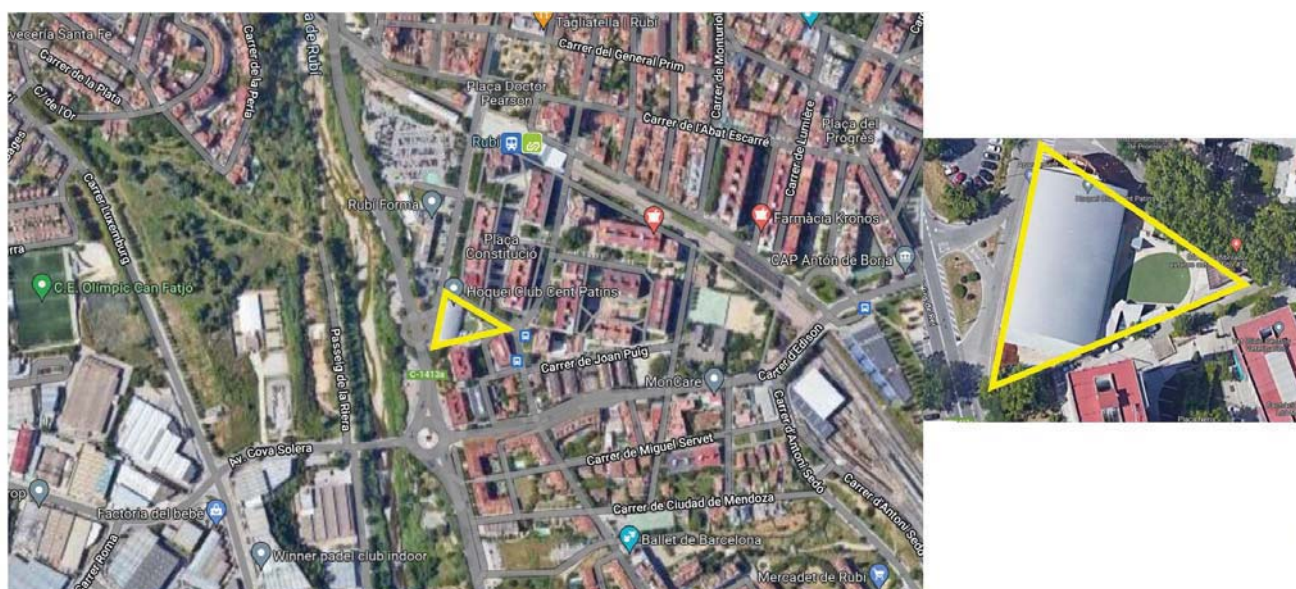
**FASE 4. PROPOSTA DE XARXES DE TRANSPORT.** A partir dels dèficits detectats i les directrius tècniques marcades en el Decret 344/2006, es definiran les xarxes proposades pels diferents modes de transport on s'inclouran les millores que es preveu realitzar en cadascuna d'elles per garantir un accés sostenible a l'àmbit d'estudi.

### 3.- ÀMBIT DE L'ESTUDI

La parcel·la es situa en una de les vies d'accés al centre comercial urbà de Rubí que és la Rambleta de Joan Miró que condueix a l'Av. Barcelona (principal eix de vianants de la ciutat). L'accés a la rambleta es realitza per la principal via interurbana que creua la ciutat longitudinalment que és la C1413a. A l'entorn immediat de la parcel·la s'hi localitzen diverses zones d'aparcament (la més extensa situada davant de l'edifici de Rubí Forma) que principalment donen servei a la demanda comercial i de treballadors del centre i també realitzen la funció d'intercanvi modal donada la proximitat amb l'estació de FGC.

Per la banda est, l'àmbit queda impermeabilitzat degut a l'existència de la C-1413 a que discorre paral·lela a la Riera de Rubí que impedeix desplaçar-se cap a la banda est, excepte pels diferents ponts que hi ha al municipi. En el cas en estudi, el pont de l'Av. Cova Solera es troba situat a escassos 100 metres de la parcel·la i per tant hi ha una impermeabilitat menys acusada. Tot i això, pocs usuaris relacionats amb la parcel·la en estudi estaran relacionats amb l'altre costat de la riera. La C1413 que discorre paral·lela a la Riera no disposa de voreres ni carril bici i per tant el seu ús és únicament dirigit als vehicles motoritzats.

La parcel·la té una excel·lent comunicació amb el transport públic tant urbà com interurbà donat que la major part de les línies del servei urbà connecten amb l'estació de FGC del centre situada a uns 200 metres a peu de l'àmbit en estudi



Ubicació de la parcel·la. Font: Elaboració pròpia



## 4. PLANEJAMENT

L'Ajuntament de Rubí ha iniciat la modificació puntual de planejament en 4 parcel·les de la ciutat, situats de manera discontinua. Aquests sòls s'identificaran dins aquest document de la següent manera:

- Sistema d'Espais Lliures situat a la Rambleta de Joan Miró corresponent a la pista d'hoquei F. Calvo.
- Sistema d'Espais Lliures situat a l'Àrea Esportiva Can Rosés, que afecta bàsicament a la pista coberta multiesportiva, la pista de futbol sala i la piscina coberta.
- Sistema d'Equipaments situat al C/ Mallorca del Pla Parcial del Sector H "Els Nius".
- Sistema d'Equipament situat al Torrent de Can Tiraries del Pla Parcial del Sector P Can Sant Joan.

Els dos primers àmbits destinats actualment a sistemes d'espais lliures estan ocupats per edificacions esportives.

En canvi, els dos àmbits destinats actualment a equipaments, es troben envoltats de sistemes d'espais lliures, generant molt poc impacte de mobilitat associat. Donada aquesta situació i la distància inferior a 150 metres entre ambdues parcel·les s'ha considerat adient analitzar la situació de la mobilitat en un sol estudi d'avaluació de la mobilitat generada que inclou les dues parcel·les i informació separada entre elles.

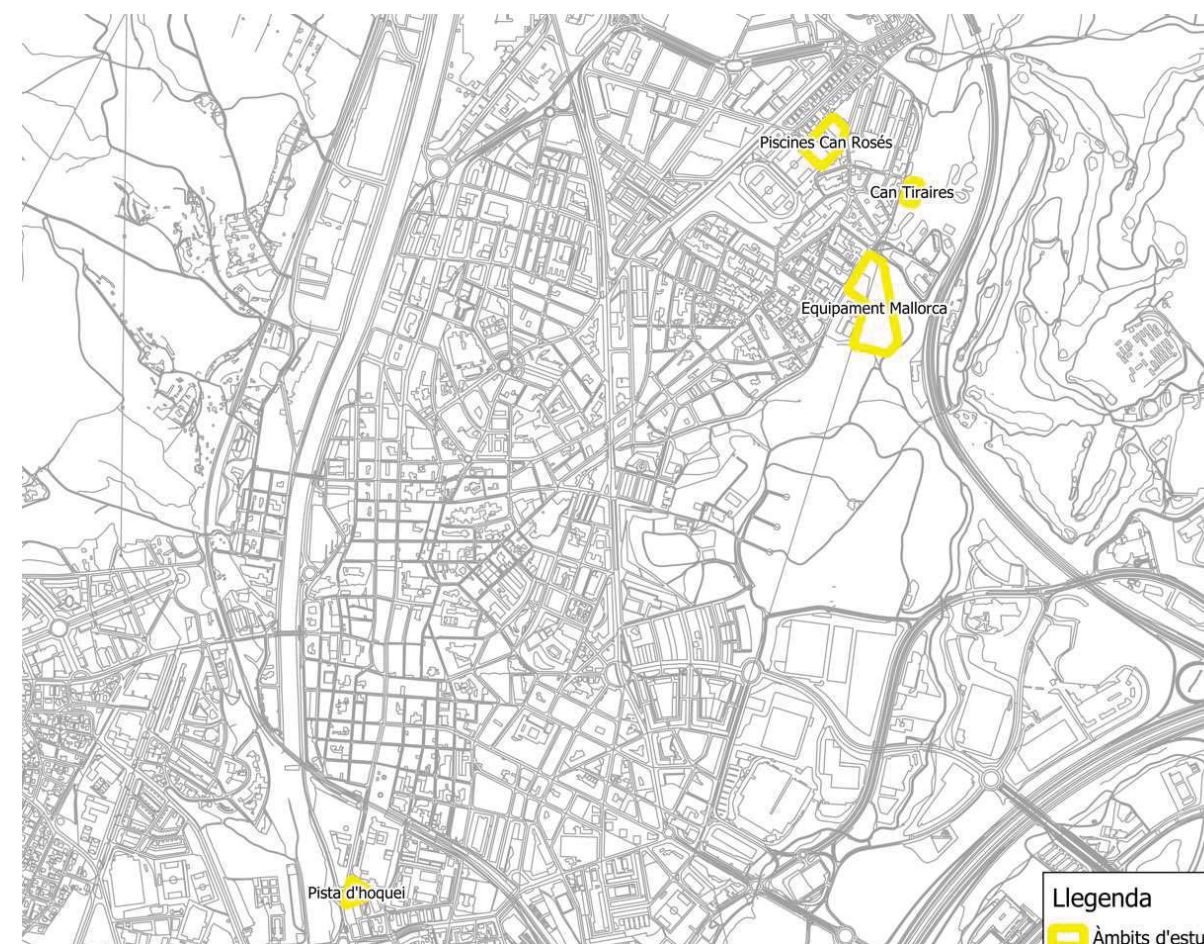
El motiu principal pel qual es realitza aquesta modificació és ubicar o traslladar aquests sòls a zones més adients per la ciutat, permeten un millor ús de cada àmbit.

En referència als sòls destinats a espais lliures, aquests es traslladen a una zona de la ciutat on s'està creant una gran zona d'espais lliures. Des de fa uns anys s'han estat tramitant diversos planejaments derivats i modificacions puntuals que estan creant una gran zona d'espais lliures com a gran pulmó verd entre el nucli urbà de la ciutat i la autopista de Manresa. Al transformar en espais lliures aquests àmbits destinats actualment a equipaments, PP-Sector H Els Nius i el PP-Sector P Can Sant Joan, s'aconsegueix donar una major continuïtat a aquests espais lliures i es traslladen els sòls destinats a equipaments a àmbits més adequats.

Pel que fa als nous sòls destinats a equipaments, es traslladen dins o a prop de zones edificades i consolidades, permeten que donen servei a la ciutat de manera més eficaç.

De la mateixa manera, tant a l'Àrea Esportiva de Can Rosés com a la pista de Hoquei, es preveuen actuacions a mig termini per tal d'ampliar o rehabilitar aquests espais existents. Tot això no és possible sense modificar la seva classificació d'espais lliures a equipament.

Tot i que el Pla General inicia un procés de transformació amb la redacció del futur POUM, la necessitat urgent d'ampliar la piscina així com de realitzar actuacions de reforma i rehabilitació a la pista de hoquei, no permet esperar a finalitzar la tramitació de la Revisió del PGOM, que tot just està als inicis dels treballs. Per aquest motiu es tramita la present modificació puntual de planejament.



Ubicació dels emplaçaments en estudi. Font: Elaboració pròpia



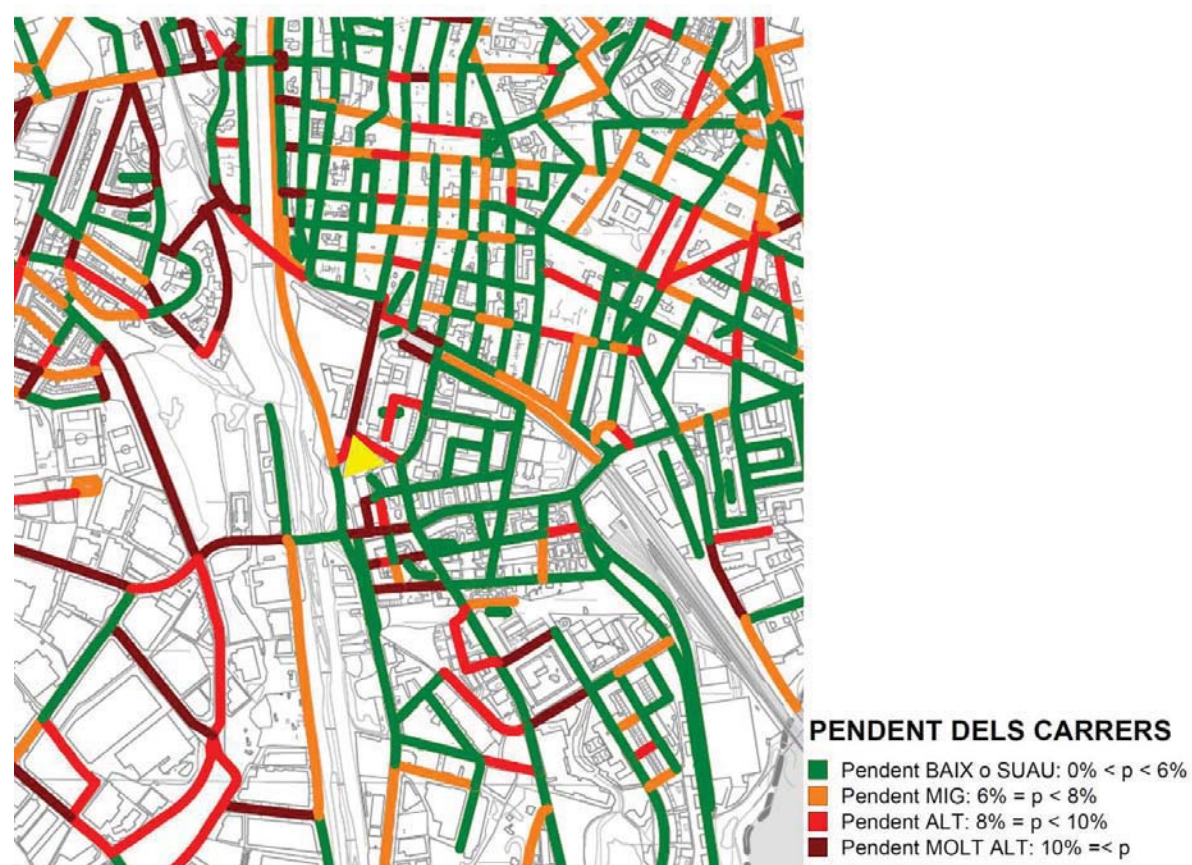
## 5. SITUACIÓ ACTUAL DE LA MOBILITAT

### 5.1.- La mobilitat a peu

La Rambleta de Joan Miró és un tram amb pendent molt alt des de la C1413a fins el Passeig del ferrocarril donat que travessa per sobre les vies de tren. Aquest pendent també es pronunciat al Passeig de les Torres (via que conflueix amb la R. Joan Miró). Una vegada a l'Av. Can Cabanyes aquest pendent ja es suavitza així com quan s'accedeix a la zona per a vianants a l'altre costat de les vies de tren.

Els desplaçaments transversals des de la C1413a cap a l'est es troben condicionats pels pendents fins l'Av de Can Cabanyes on a partir d'aquesta longitudinalment ja no hi ha pendents. Per tant, la parcel·la en estudi es troba situada en un tram amb força pendent i això condiciona els desplaçaments a peu.

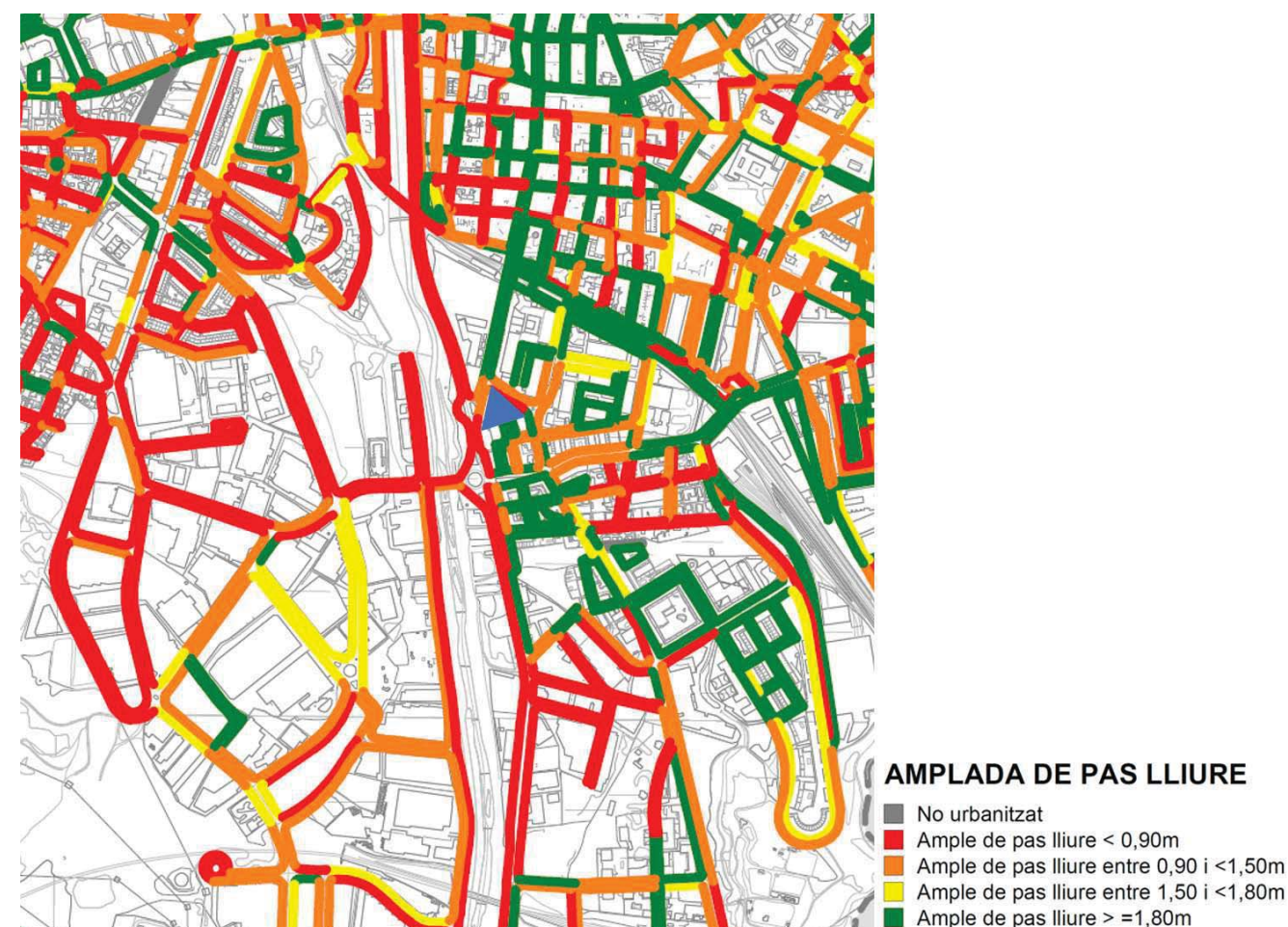
D'altra banda, el vestuari i el material utilitzat per cada esportista d'hoquei (casc, estic, etc.) ocupa força espai i això implica que l'accés a peu des de qualssevol punt no sigui del tot còmode. Per tant, no es considera que la major dels esportistes accedeixin a peu, si bé en cap de setmana quan es poden realitzar partits de competició probablement una part del públic si que pugui accedir a peu fins la pista.



Pendents a l'àmbit. Font: Pla d'accessibilitat Rubí 2019

Tot i que les voreres de l'entorn (Passeig de les Torres i tram inicial de la Rambleta de Joan Miró) tenen una amplada lliure de pas inferior a 0,9m (mínima amplada del Codi d'accessibilitat català), la major part dels itineraris d'accés a peu des del centre i el barri de les Torres disposen de voreres amb amplada lliure de pas òptima (Av. Can Cabanyes, Rambleta Joan Miró, carrer Joan Puig).

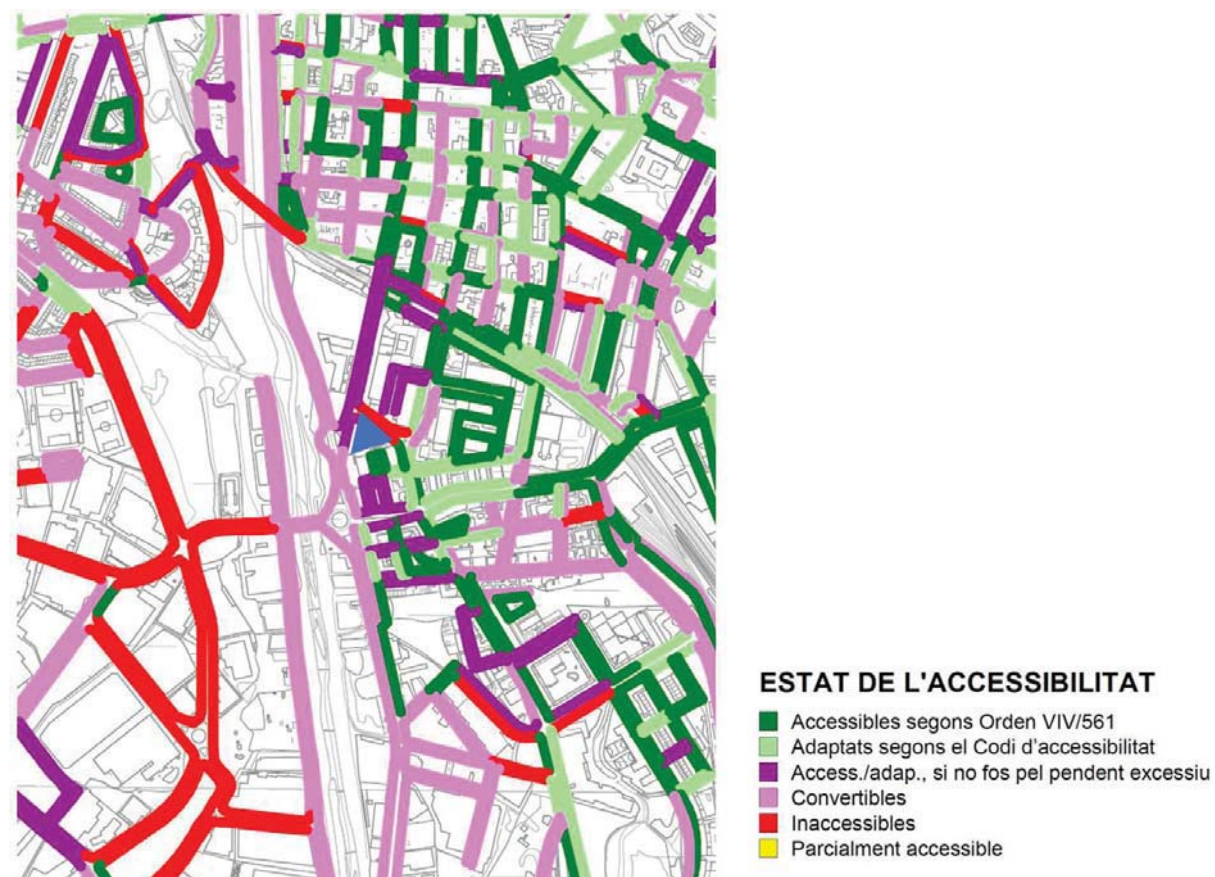
Les voreres del pont de l'Av. Cova Solera que connecta amb l'altre costat de la riera tenen una amplada de pas lliure inferior als 0,9m. Aquesta situació es preveu millorar amb un projecte d'ampliació del pont que permetrà el pas de bicicletes amb un carril bici i l'ampliació de les voreres.



Amplada de pas lliure. Font: Pla d'accessibilitat Rubí 2019

Si ens fixem en l'estat de l'accessibilitat, els itineraris longitudinals són accessibles, excepte alguns trams ens els que un costat de la vorera són convertibles. En canvi, el tram del passeig de les Torres que va des de la rotonda de l'Av. Can Cabanyes fins la Rambleta Joan Miró resulta inaccessible entre d'altres coses per la presència de pilones i escocells.





Estat de l'accessibilitat. Font: Pla d'accessibilitat Rubí 2019

La xarxa d'itineraris principals està extreta de dos documents de planificació:

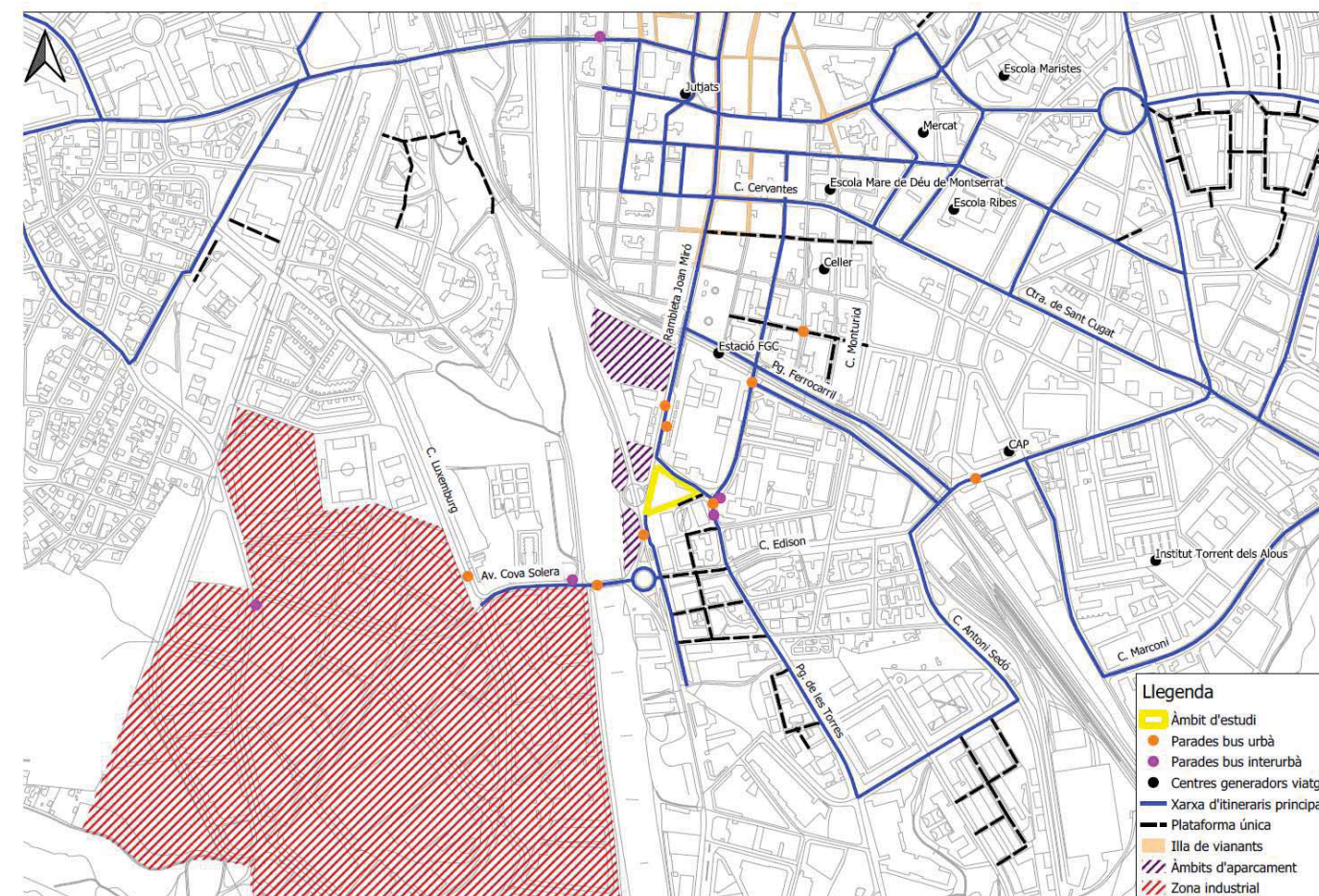
- Pla de mobilitat Urbana Sostenible 2018
- Pla d'accessibilitat 2019

La major part dels desplaçaments a peu els realitzaran els residents de l'entorn immediat que no es considera que siguin la majoria dels visitants. Probablement aquests accedeixin des de la Rambleta Joan Miró, o el Passeig de les Torres i l'Av. Can Cabanyes.

La connectivitat a peu fins la pista probablement estigui generada per part dels:

- Residents de l'entorn que disposen d'una plaça d'aparcament al pàrquing de les Torres i van o venen des dels seus habitatges, i
- Usuaris de la pista que accedeixen en vehicle privat i han estacionat el vehicles als diferents aparcaments de l'entorn.

Per aquests usuaris la major part dels itineraris serien accessibles i amb passos de vianants adaptats, excepte el tram del Passeig de les Torres comentat anteriorment.



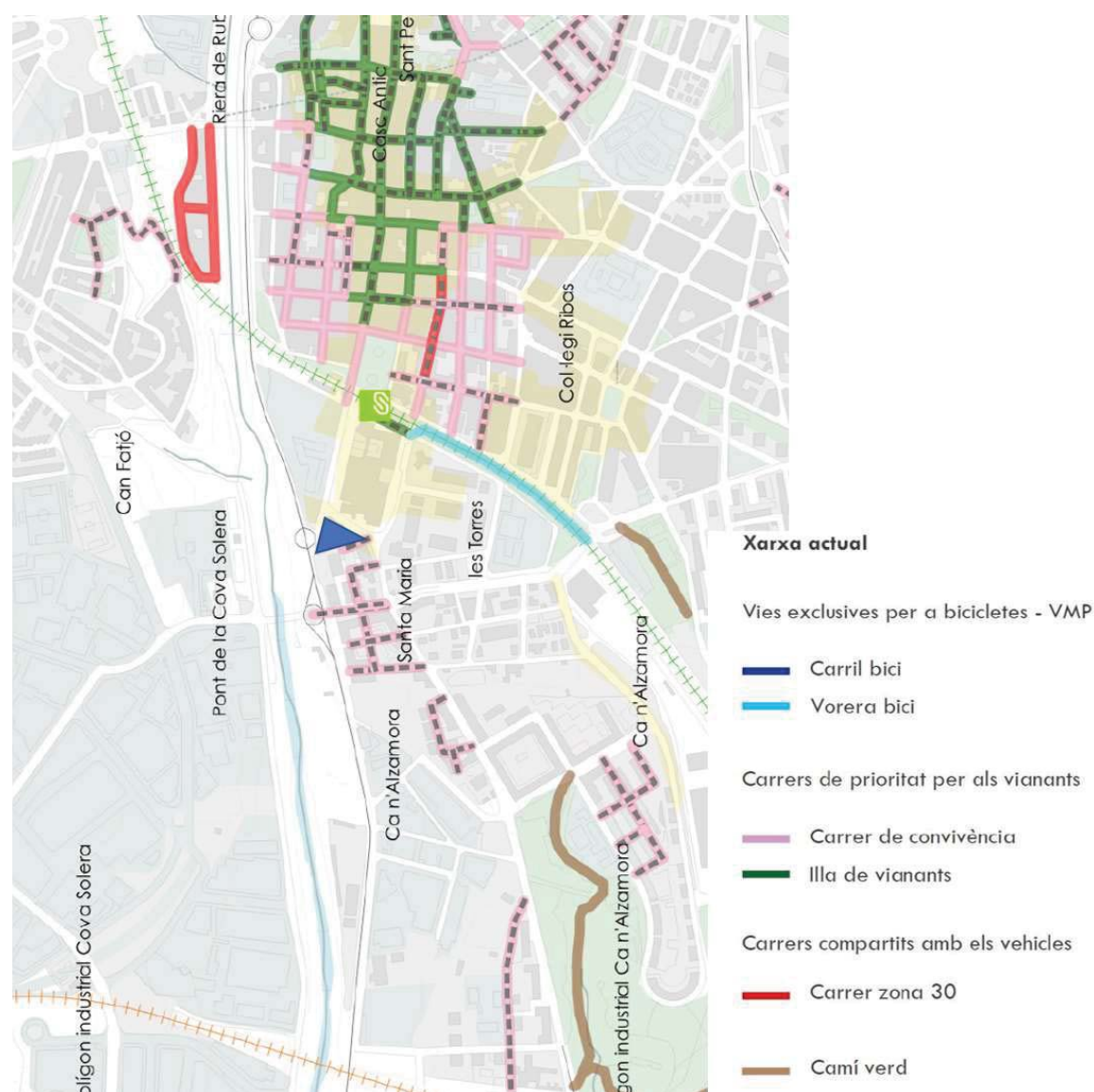
Xarxa d'itineraris actuals i previstos. Font: Elaboració pròpia



## 5.2.- La mobilitat en bicicleta i VMP

Als carrers de l'entorn de la parcel·la no hi ha xarxa bici ni carrers adaptats a la circulació de convivència entre la bicicleta i el trànsit rodant. Per sobre la línia del ferrocarril on s'ubica l'illa de vianants hi ha diversos carrers de convivència que permeten circular amb bicicleta i VMP amb major seguretat, però no arriben a la parcel·la en estudi

L'adaptació de la ciutat a la velocitat màxima 30 Km/h ha permès disminuir la velocitat a carrers com la Rambleta de Joan Miró i Passeig de les Torres on s'han col·locat reductors de velocitat permetent a les bicicletes circular de forma més segura. Tanmateix, els forts pendents existents en els trams que envolten la pista no afavoreixen la circulació de bicicletes.



Xarxa clicable actual . Font: Elaboració pròpia

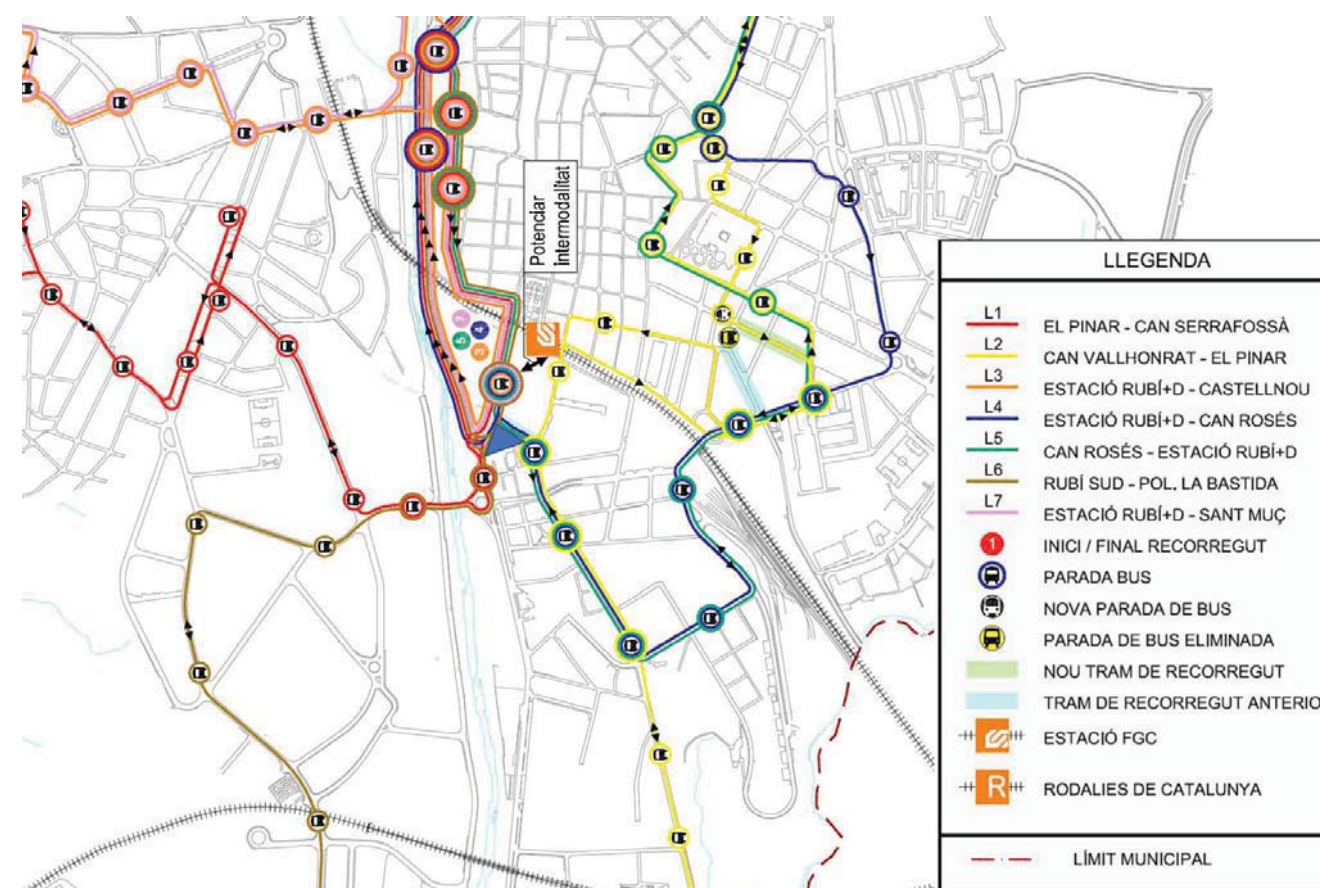
## 5.3.- Transport públic

### 5.3.1- Servei d'autobusos urbans i interurbans

La parcel·la s'ubica en la zona amb la millor comunicació de transport públic del municipi, tant urbà com interurbà. A menys de 150 metres del sector trobem parades de:

- 7 línies del servei urbà d'autobusos, i
- 5 línies interurbanes d'autobusos (L4, L6, B7, B8 i C6)

Les principals parades de l'àmbit es troben a la Rambleta Joan Miró i l'Avinguda Can Cabanyes a uns 150 metres de l'àmbit, però a la mateixa parcel·la (C1413a amb Edison) també trobem una parada de la L1, L6 i C6



Xarxa d'autobusos urbans. Font: PMUS

### La Línia L1. El Pinar – Can Serrafossà.

Connecta el Pinar amb Can Rosés, i des d'allí baixa cap a la riera per anar cap al centre de Rubí. Més enllà connecta amb l'estació de FGC i creua la riera per a donar servei als nuclis del marge dret fins a Can Serrafossà.

En els dies laborables presenta 32+33 expedicions (de 5:30 a 21:47), amb un interval de pas de 30 minuts.



En dissabtes les expedicions es redueixen a 15+16 (de 7:45 a 21:48) i en diumenges i festius hi circulen 14+15 expedicions (de 8:40 a 21:48), tots dos dies amb un interval de pas de 55 minuts.

#### **Línia L2. El Pinar – Can Vall Honrat**

Comunica el Pinar amb Ca n'Oriol, la Plana de Can Bertran, el Mercat, l'estació dels FGC, l'estació d'ADIF i finalitza el seu recorregut a Can Vallhonrat.

En dies feiners disposa de 32 expedicions per sentit (en horari de 6:13 a 22:05), amb un interval de pas de 30 minuts.

En dissabtes circulen 16+15 expedicions en horari de 7:49 a 22:16, i els diumenges i festius 15 expedicions per sentit de 8:12 a 21:45. L'interval de pas aproximat és inferior a una hora.

#### **La Línia L3. Estació Rubí Forma – Castellnou,**

Uneix el centre urbà de Rubí amb les urbanitzacions del nord-oest de la població. En aquesta zona d'urbanitzacions, la línia es bifurca i pot realitzar dos recorreguts: seguir per la carretera de Rubí a Ullastrell fins al punt final de línia o realitzar un recorregut per l'interior (expedició amb major recorregut).

En dies feiners disposa de 32+31 expedicions (en horari de 6:25 a 22:11), amb un interval de pas aproximat de 30 minuts.

En dissabtes circulen 15 expedicions (de 7:30 a 22:16) i en diumenges i festius circulen 14 expedicions per sentit (de 8:30 a 22:16), tots dos dies amb un interval de pas de 60 minuts.

#### **Línia L4. Estació Rubí Forma – Can Rosés**

Línia circular que realitza el seu recorregut en sentit horari i que enllaça l'estació de FGC amb la Plana de Can Bertran, la Zona Nord, Ca n'Oriol, el Sector Z, el 25 de Setembre i les Torres. En dies laborables disposa de 43 expedicions, amb horari de 6:30 a 22:13, el que suposa un interval aproximat de pas de 22 minuts. En caps de setmana i festius no circula.

#### **Línia L5. Can Rosés - Estació Rubí Forma**

Línia circular que complement la línia L4, realitzant el mateix recorregut en sentit antihorari. En dies laborables disposa de 42 expedicions, amb horari de 6:41 a 22:05, el que suposa un interval aproximat de pas de 22 minuts. En dissabtes circulen 19 expedicions (de 6:47 a 22:02) i en diumenges i festius circulen 19 expedicions per sentit (de 8:33 a 22:02), tots dos dies amb un interval de pas aproximat de 45 minuts.

#### **Línia L6. Rubí Sud – Pol. La Bastida**

Connecta diferents polígons industrials del sud de Rubí (Rubí Sud, Can Pi de Vilaroc, Can Jardí, Cova Solera) amb l'estació de FGC i el centre de Rubí, i des d'allà es dirigeix cap als polígons industrials de la Llana i la Bastida.

En els dies feiners presenta un horari partit amb 4+5 expedicions al matí (en horari de 5:30 a 8:20) i a partir de les 14:00 i fins a les 19:50 presenta 11+12 expedicions. L'interval de pas mitjà és de 30 minuts.

En caps de setmana i festius no circula. Tampoc circula durant el mes d'Agost.

#### **Línia L7. Estació Rubí Forma – Sant Muç**

Línia que enllaça l'estació de FGC i el centre urbà de Rubí amb Sant Jordi Parc, Sant Muç i Can Solà.

En dies feiners disposa de 15+15 expedicions (en horari de 6:45 a 21:35), amb un interval de pas de 60 minuts. En dissabtes circulen 14 expedicions per sentit (de 7:45 a 21:35) i en diumenges i festius circulen 13 expedicions per sentit (de 8:45 a 21:35), tots dos dies amb un interval de pas de 60 minuts.

Respecte els serveis interurbans d'autobusos:

#### **Línia B7. Rubí – Sant Cugat del Vallès – Cerdanyola del Vallès.**

Servei d'autobús operat per Moventis que circula per aquestes tres municipis. El servei s'inicia a les 6:00 Rubí i a les 5:20 a Cerdanyola. La darrera expedició surt a les 22:45 de Rubí i a les 22:30 des de Cerdanyola. Circulen un total de 35+36 expedicions (amb un interval de pas mitjà de 30 min.).

Els festius i caps de setmana el servei es redueix a 25+25 expedicions i l'interval de pas mitjà passa a ser de 40 minuts.

#### **Línia B8. Terrassa – St. Quirze del Vallès – Rubí – Sant Cugat del Vallès.**

Servei de bus interurbà operat per Moventis que circula pels municipis anteriors. El servei s'inicia a les 5:00 a Sant Cugat del Vallès i a les 6:10 a Terrassa. La darrera expedició surt de Sant Cugat del Vallès a les 22:00 i a les 22:10 de Terrassa. Circulen un total de 18+17 expedicions i l'interval de 60 minuts.

Els dissabtes el servei es redueix a 14+14 expedicions (de 7:00 a 22:50), amb un interval de pas de 60 minuts.

En diumenges i festius el servei passa a ser de 13+13 expedicions (de 8:00 a 21:50), amb un interval de pas que es manté a 60 minuts.

#### **Línia L4. Rubí – Papiol – Molins de Rei**

Servei que circula per Rubí, el Papiol i Molins de Rei. Es realitzen 3 expedicions diàries per sentit 8excepte el mes d'agost):

- Sentit Molins de Rei: expedicions a les 7:10, 10:30 i 18:05.

- Sentit Rubí: expedicions a les 7:35, 10:05 i 18:30.

A l'Agost, el servei es redueix a una expedició per sentit (8:10 sentit Molins de Rei; 8:40 sentit Rubí). En caps de setmana i festius no circula.

#### **Línia C6. Castellbisbal - Rubí**

Servei que circula des de Castellbisbal fins al nucli urbà de Rubí. És un servei de bus operat per l'empresa Autos Castellbisbal. El servei s'inicia a les 5:09 a Castellbisbal i a les 5:35 a Rubí. La darrera expedició surt 21:59 de Castellbisbal i a les 22:20 des de Rubí. Circulen un total de 13+13 expedicions (amb un interval mig de pas de 60 min.).

En caps de setmana i festius no circula.

### **Línia L6. Sant Vicenç dels Horts – Molins de Rei – El Papiol – Rubí – Terrassa**

Servei que només circula els dijous feiners excepte agost i amb una expedició que surt a les 10h de St. Vicenç i arriba a l'estació d'autobusos de Terrassa a les 10:45h. A les 11h inicia el recorregut de tornada i no hi ha més expedicions al llarg del dia ni setmana.

A l'entorn de l'àmbit també s'hi aturen autobusos nocturns. La línia N61 i N64 realitzen el servei nocturn de bus amb parada la Rambleta Joan Miró davant l'edifici de Rubí Forma. Comparteixen el mateix recorregut circular però cada una el realitza en un sentit de la marxa: Per a totes dues línies, l'horari aproximat de servei es de 23:30 a 5:30, amb un interval mig de pas de 60 minuts

-la N61 "Barcelona – Sant Cugat – Rubí – Terrassa – Sant Quirze – Sabadell – Badia – Barberà – Cerdanyola – Barcelona", funciona de diumenge nit a dijous nit s'hi aturen 5 expedicions dia (4 divendres i dissabtes)

- La N64 "Barcelona – Cerdanyola – Barberà – Badia – Sabadell – Sant Quirze – Terrassa – Rubí – Sant Cugat – Barcelona", funciona de dilluns a diumenge i s'hi aturen 5 expedicions diàries.

### **5.3.2- Servei de ferrocarril**

A uns 250 m es localitza l'estació de FGC Rubí situada a la Plaça Nova que connecta amb la Rambleta de Joan Miró. Hi efectuen servei les següents línies:

o La línia S1 (Barcelona – Sant Cugat – Rubí – Terrassa). En dies laborables ofereix un total de 85 expedicions sentit Terrassa i 86 expedicions sentit. El caps de setmana el nombre de circulacions es redueix a 53+54 expedicions.

o La línia S5 (Barcelona – Sant Cugat – Rubí), funciona com a reforç de la línia anterior durant les franges de major demanda: de 7:00 a 8:50 i de 19:00 a 21:00. Només circula el dies laborables amb un total de 21 expedicions sentit Rubí (10 exp. matí; 11 exp. tarda) i 11 expedicions sentit Barcelona (7 exp. matí; 4 exp. tarda).

La combinació d'aquestes dues línies ofereix un interval de pas de 15 minuts en hores vall, que passa a ser d'uns 5 minuts de mitjana en hores. En dies festius, l'interval de pas es situa al voltant dels 20-30 minuts.

Totes les línies de bus urbà faciliten la intermodalitat al tenir una parada vora l'estació de FGC.

Més al sud (a 3,3 km del sector en estudi) es localitza l'estació de Rodalies de Catalunya: situada al sud del municipi, separada del nucli urbà, entre Can Vallhonrat i Ca n'Alzamora. En ella s'hi atura:

o La línia de rodalies R8 (Martorell – Rubí – Granollers): hi circulen 14 expedicions en cada sentit, tant en dies feiners com festius. L'interval mitjà de pas és de 60 minuts.

Només la línia L2 disposa d'una parada en les proximitats de l'estació de Rodalies de Catalunya. Per tant el sector en estudi no es troba connectat amb el servei urbà amb aquesta estació.

## **5.4.- La mobilitat en vehicle privat**

### **5.4.1.- Jerarquia viària**

El sector es troba rodejat de vies de primer nivell i per tant amb una excel·lent accessibilitat en vehicle privat que es veu acompanyada d'una oferta d'aparcament important al seu entorn. Les vies de primer nivell que conflueixen a la parcel·la són:

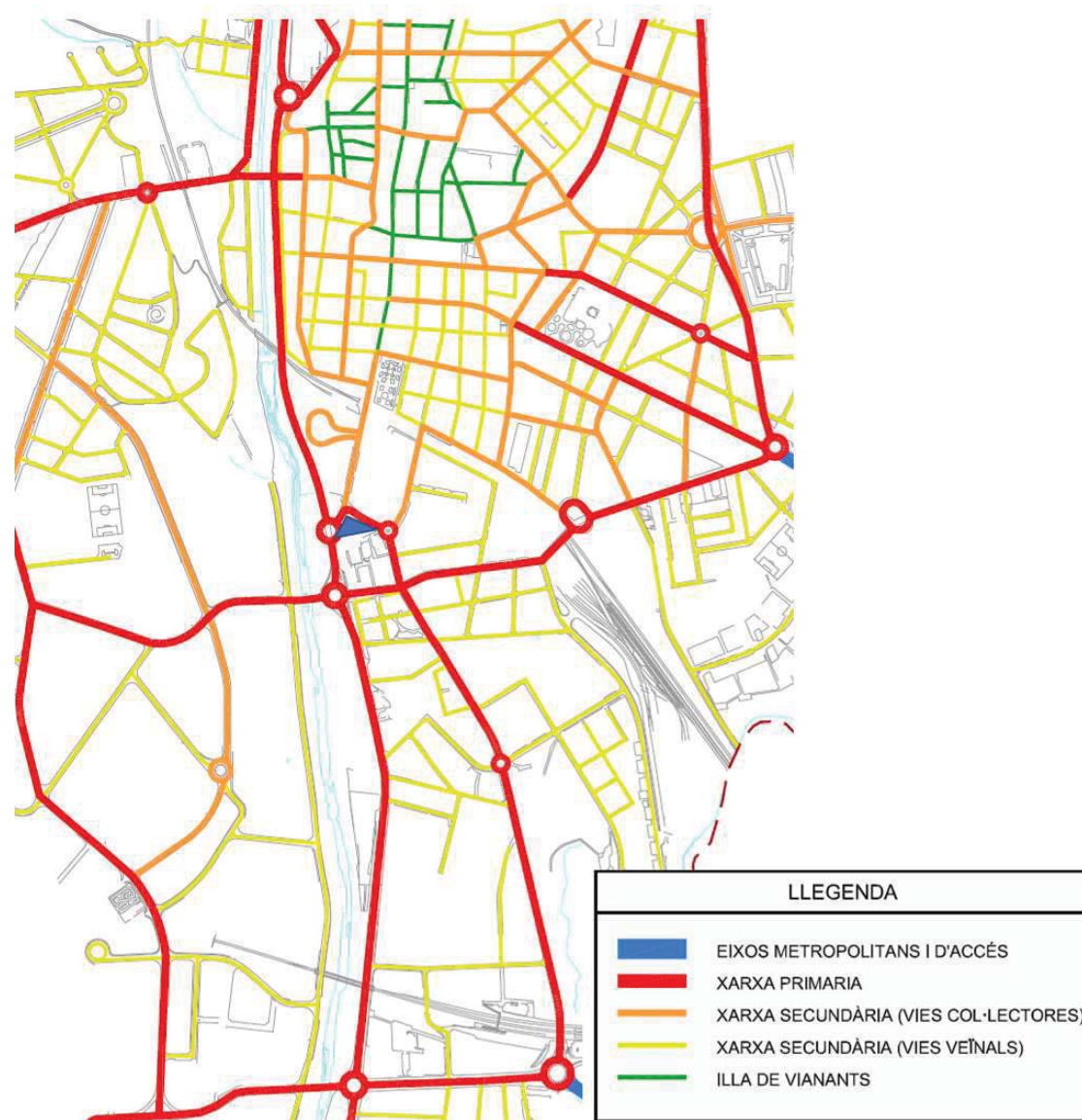
-La C1413a carretera paral·lela a la riera de Rubí que al sud comunica Rubí amb Molins de Rei i cap al nord abandona el seu traçat paral·lel a la riera i gira cap a l'est fins a la població de Sabadell. A l'interior del nucli urbà, segueix un traçat sud-nord.

-L'eix definit pel c/ de l'Inventor Edison i av. Cova Solera: situat al sud del centre urbà, enllaça l'accés de la BP-1503 per l'est de Rubí amb el polígon industrial Cova Solera a l'oest, tot travessant la riera. Segueix un traçat est-oest.

-Passeig de les Torres: des de la parcel·la en estudi arriba a connectar amb l'accés de l'AP-7, travessant la zona de les Torres i Ca n'Alzamora.

En un segon nivell trobaríem les vies col·lectores i distribuïdores del trànsit. A l'entorn de l'àmbit serien vies com la Rambleta de Joan Miró i l'Avinguda de Can Cabanyes – Pg del Ferrocarril. La resta de vials formarien part de la xarxa secundària veïnal.



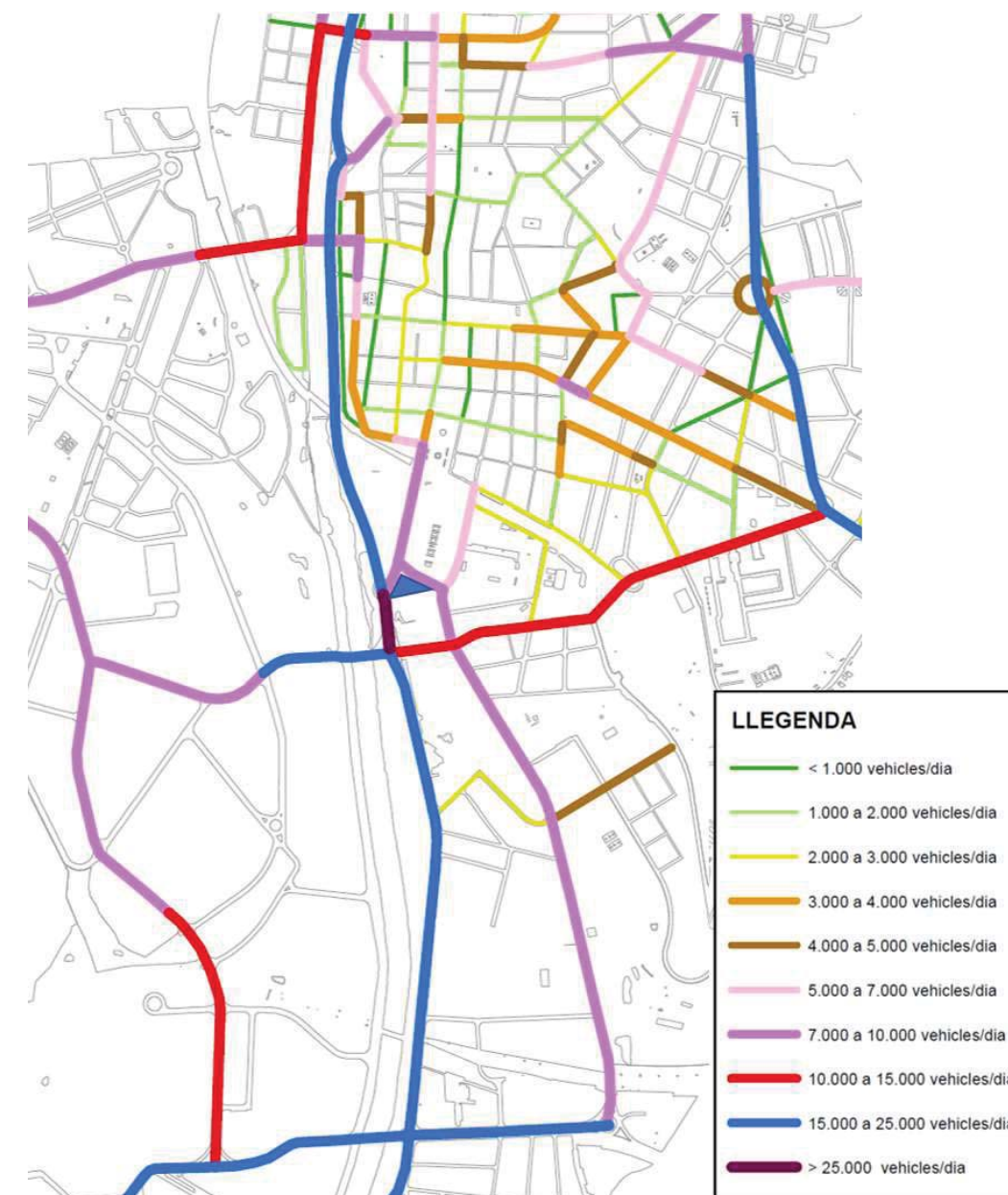


Jerarquia viària actual. Font: PMUS

#### 5.4.2.- Demanda

Si ens fixem amb els vehicles que circulen diàriament per aquest àmbit (IMD) es pot observar com la via per on circulen més vehicles és la C1413a en el tram que va paral·lela a la riera per on circulen entre 15.000 i 25.000 vehicles dia. En el tram que va de la Rambleta de Joan Miró fins la rotonda amb el carrer Edison hi circulen més de 25.000 vehicles dia.

En segon lloc, trobem l'Avinguda de la Cova Solera que creua cap al sector industrial de l'altre costat de la riera per on circulen entre 15.000 i 25.000 vehicles dia. El carrer Edison, continuació de Cova Solera cap a l'est té una IMD d'entre 10.000 i 15.000 vehicles/dia.



IMD. Font: PMUS

En tercer lloc, per la Rambleta Joan Miró i el Passeig de les Torres hi circulen entre 7.000 i 10.000 vehicles dia.

A la parcel·la en estudi s'hi ubica l'aparcament de les Torres que compta amb 149 places situades en dues plantes de subterrànies. Les places estan completament ocupades per residents de l'entorn de la parcel·la

Primera planta:

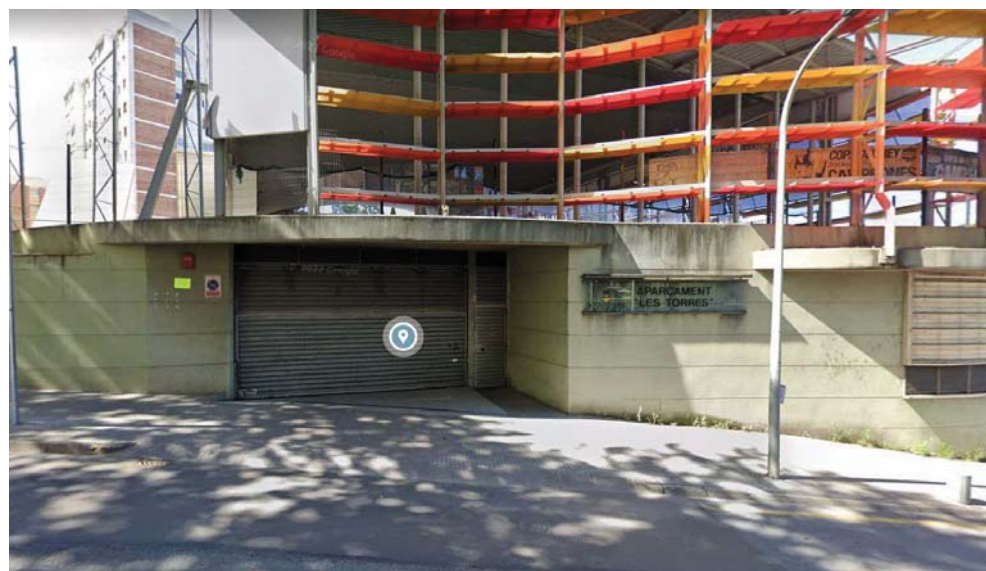
-72 places per a cotxes

-7 places de motocicleta

Segona planta:



-77 places per a cotxes



Entrada aparcament de Les Torres. Font: Google

A més d'aquest aparcament a menys de 300 metres trobem diferents zones d'aparcament gratuït en superfície:

- Davant de l'edifici de Rubí Forma
- Davant de la pista de hoquei a l'altre costat de la Rambleta de Joan Miró, i
- A la mateixa C1413a en els solars situats entre la via i la riera.

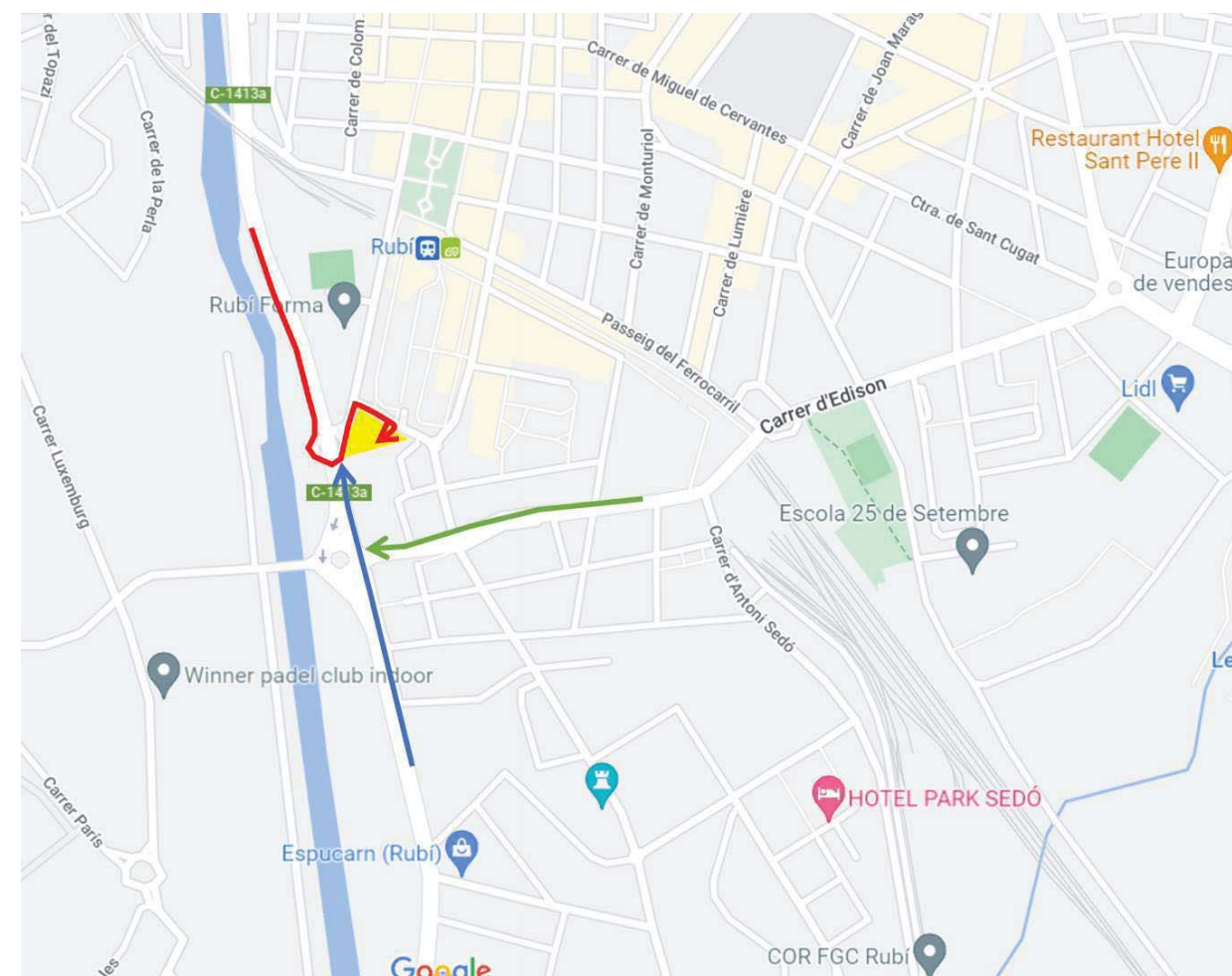


Aparcament Rambleta Joan Miró davant la pista. Font: Google

### 5.4.3.- Principals itineraris d'accés a l'àmbit

La major parts dels vehicles que accedeixin a l'àmbit ho faran a través de la C1413a donat que és la via de més ús i que connecta amb destinacions diferents.

Des del nord, els vehicles caldrà que donin la volta per la rotonda formada per dues semi-llunes. Des del sud s'accedirà des de la mateixa C1413a procedent del sud o accedint des de l'eix Edison – Cova Solera.



Itineraris d'accés a l'àmbit Font: Elaboració pròpia



# 6.- CARACTERITZACIÓ DE LA DEMANDA PREVISTA

En aquest capítol es calculen els viatges generats i atrets pel nou ús de la parcel·la destinada íntegrament a equipament esportiu pels diferents modes de transport. Tanmateix, donada l'existència de l'aparcament Les Torres sota pista, també s'ha inclòs en el càlcul el nombre de desplaçaments diaris que poden generar aquestes places (tots ells relacionats amb el vehicle privat). S'ha considerat tenir en compte el dia laborable perquè malgrat que hi haurà menys usuaris a la pista, el nombre de desplaçaments al conjunt de l'àmbit serà molt superior degut a la major presència de desplaçaments per feina i escola (mobilitat obligada). t.

| Ús                              | N. Pisos | m2 sostre |
|---------------------------------|----------|-----------|
| Equipament esportiu Residencial | 149      | 2.717     |

Activitats i usos generadores de mobilitat (superfície i m2 de sostre)i. Font: Elaboració pròpia

Per calcular els viatges generats el Decret de Mobilitat estableix uns ratis en funció dels metres quadrats de sostre per cadascuna de les activitats que es desenvolupen. En aquest cas, es contemplen 2.717 m² de sostre destinat a equipament esportiu i 149 places d'aparcament (equivalent a 149 pisos).

## 6.1.- Càlcul del nombre de desplaçaments

Aquest estudi calcula el nombre de viatges generats per cadascuna de les activitats en base a la superfície construïda aplicant els ratis fixats pel Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. S'ha diferenciat entre visites i residents/treballadors per poder determinar el comportament horari de la mobilitat.

Per l'ús esportiu s'ha considerat 20 desplaçaments per cada 100m² de sostre i per l'ús residencial (places d'aparcament) s'ha utilitzat el rati de 3 desplaçaments per habitatge (plaça)

| ACTIVITAT                       | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |                            |
|---------------------------------|----------------------------|------------|----------------------------|
|                                 |                            | Visitants  | Residents/<br>Treballadors |
| Equipament esportiu Residencial | 2.717<br>200 pl            | 19,0       | 1,0<br>3,0                 |

Ratis de generació de viatges segons activitat a partir article 18 de la Llei de mobilitat. Font: Elaboració pròpia

Des d'aquestes premisses s'ha estimat que la parcel·la generarà **990 desplaçaments en dia laborable**.

| ACTIVITAT                       | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |                            |
|---------------------------------|----------------------------|------------|----------------------------|
|                                 |                            | Visitants  | Residents/<br>Treballadors |
| Equipament esportiu Residencial | 2.717<br>149 pl            | 516        | 27<br>447                  |
|                                 |                            | <b>516</b> | <b>474</b>                 |
|                                 |                            | <b>990</b> |                            |

Viatges generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

## 6.2.- Repartiment modal aplicat a les activitats

Per a calcular els viatges en cadascun dels modes s'ha pres com a punt de partida el repartiment modal actual i previst (segons les actuacions previstes en el PMUS) que està recollit en el PMUS.

| REPARTIMENT MODAL ACTUAL |        | REPARTIMENT MODAL PREVIST PMU |        |
|--------------------------|--------|-------------------------------|--------|
| Vehicle privat           | 47,50% | Vehicle privat                | 40,50% |
| Transport públic         | 9,90%  | Transport públic              | 13,50% |
| A peu                    | 42,00% | A peu                         | 45,00% |
| Bicicleta                | 0,60%  | Bicicleta                     | 1,00%  |

Repartiment modal actual dels residents de Rubí. Font: PMUS Rubí 2018

En el PMUS, s'aposta per un canvi de tendència dels últims anys, reduint la presència de desplaçaments en vehicle privat i incrementant la de modes més sostenibles, tant motoritzats com no motoritzats.

Per a determinar el repartiment modal de l'activitat de l'activitat esportiva, s'ha tingut en compte el tipus d'activitat que es desenvolupa a la pista, l'excel·lent accessibilitat en vehicle privat i transport públic i la ubicació de la pista al centre sud del municipi sense oferta de carril bici.

| Equipament esportiu |           |              |
|---------------------|-----------|--------------|
| Activitat           | Visitants | Treballadors |
| Vehicle Privat      | 62,0%     | 38,0%        |
| Transport Públic    | 20,0%     | 25,0%        |
| A peu               | 15,0%     | 35,0%        |
| Bicicleta           | 3,0%      | 2,0%         |

Repartiment modal previst segons tipus de viatge i activitat. Font: Elaboració pròpia

Respecte el repartiment modal de les 149 places d'aparcament s'ha pres la hipòtesis que totes les places estaran ocupades i que els desplaçaments estaran realitzats amb el vehicle de cada plaça i amb una certa rotació.

### 6.3.- Desplaçaments en transport públic

A continuació es mostra el repartiment modal aplicat pel que fa al transport públic a l'àmbit d'actuació:

| ACTIVITAT                       | Superfície/Sostre (m2) | Laborables |              |
|---------------------------------|------------------------|------------|--------------|
|                                 |                        | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu Residencial | 2.717<br>149 pl        | 20,0%      | 25,0%        |

Percentatge modal transport públic. Font: Elaboració pròpia

S'estima que les activitats previstes a l'àmbit d'estudi generaran **110 desplaçaments en transport públic en dia laborable**.

| ACTIVITAT                       | Superfície/Sostre (m2) | Laborables |              |
|---------------------------------|------------------------|------------|--------------|
|                                 |                        | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu Residencial | 2.717<br>149 pl        | 103        | 7            |
|                                 |                        | <b>103</b> | <b>7</b>     |
|                                 |                        | <b>110</b> |              |

Viatges en transport públic. Font: Elaboració pròpia

### 6.4.- Desplaçaments a peu i en bicicleta

Cal tenir present que la llei de mobilitat incentiva els desplaçaments a peu potenciant itineraris per a vianants, per la qual cosa el percentatge de repartiment modal en aquest mode de transport és important.

| ACTIVITAT                       | Superfície/Sostre (m2) | Laborables |              |
|---------------------------------|------------------------|------------|--------------|
|                                 |                        | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu Residencial | 2.717<br>149 pl        | 15,0%      | 35,0%        |

Percentatge modal aplicat al mode a peu. Font: Elaboració pròpia

Tenint en compte aquest repartiment modal, es realitzaran **87 viatges a peu en dia laborable**

| ACTIVITAT                       | Superfície/Sostre (m2) | Laborables |              |
|---------------------------------|------------------------|------------|--------------|
|                                 |                        | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu Residencial | 2.717<br>149 pl        | 77         | 10           |
|                                 |                        | <b>77</b>  | <b>10</b>    |
|                                 |                        | <b>87</b>  |              |

Viatges a peu generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

La mobilitat en bicicleta es cada vegada més important a la ciutat, pel que s'han de projectar les necessitats de cada planificació per potenciar aquest tipus de transport. El repartiment modal es el següent:

| ACTIVITAT                       | Superfície/Sostre (m2) | Laborables |              |
|---------------------------------|------------------------|------------|--------------|
|                                 |                        | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu Residencial | 2.717<br>149 pl        | 3,0%       | 2,0%         |

Percentatge modal aplicat al mode bicicleta. Font: Elaboració pròpia

Aplicant aquests percentatges al mode bicicleta es generaran **16 desplaçaments en bicicleta en dia laborable en aquest entorn cada dia**.

| ACTIVITAT                       | Superfície/Sostre (m2) | laborables |              |
|---------------------------------|------------------------|------------|--------------|
|                                 |                        | Visitants  | Treballadors |
| Equipament esportiu Residencial | 2.717<br>149 pl        | 15         | 1            |
|                                 |                        | <b>15</b>  | <b>1</b>     |
|                                 |                        | <b>16</b>  |              |

Viatges amb bicicleta generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

### 6.5.- Desplaçaments en vehicle privat (turismes, moto i taxi)

El percentatge de desplaçaments en vehicle privat, incloent-hi els viatges en turisme, taxi i motos previst és:



| ACTIVITAT                          | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |                            |
|------------------------------------|----------------------------|------------|----------------------------|
|                                    |                            | Visitants  | Residents/<br>Treballadors |
| Equipament esportiu<br>Residencial | 2.717<br>149 pl            | 62,0%      | 38,0%<br>100,0%            |

Percentatge modal aplicat al mode vehicle privat. Font: Elaboració pròpia

El nombre de desplaçaments en vehicle privat és de **777 viatges en transport privat:**

| ACTIVITAT                          | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |                            |
|------------------------------------|----------------------------|------------|----------------------------|
|                                    |                            | Visitants  | Residents/<br>Treballadors |
| Equipament esportiu<br>Residencial | 2.717<br>149 pl            | 320        | 10<br>447                  |
|                                    |                            | <b>320</b> | <b>457</b>                 |
|                                    |                            | <b>777</b> |                            |

Viatges amb vehicle privat generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

A continuació es mostra el percentatge de la moto vers el vehicle privat per cadascuna de les activitats i diferenciat per treballadors i clients:

| ACTIVITAT                          | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |                            |
|------------------------------------|----------------------------|------------|----------------------------|
|                                    |                            | Visitants  | Residents/<br>Treballadors |
| Equipament esportiu<br>Residencial | 2.717<br>149 pl            | 18,0%      | 20,0%<br>0,0%              |

Percentatge modal de la moto respecte el vehicle privat. Font: Elaboració pròpia

El nombre total de motos tenint en compte aquests repartiments modals és de **60 motos/dia laborable.**

| ACTIVITAT                          | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |                            |
|------------------------------------|----------------------------|------------|----------------------------|
|                                    |                            | Visitants  | Residents/<br>Treballadors |
| Equipament esportiu<br>Residencial | 2.717<br>149 pl            | 58         | 2<br>0                     |
|                                    |                            | <b>58</b>  | <b>2</b>                   |
|                                    |                            | <b>60</b>  |                            |

Viatges amb moto generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

El percentatge de viatges en cotxe respecte el transport privat (inclou turismes i taxi) és el següent:

| ACTIVITAT                          | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |                            |
|------------------------------------|----------------------------|------------|----------------------------|
|                                    |                            | Visitants  | Residents/<br>Treballadors |
| Equipament esportiu<br>Residencial | 2.717<br>149 pl            | 82,0%      | 80,0%<br>100,0%            |

Percentatge modal turismes inclosos taxi. Font: Elaboració pròpia

Per tant, el nombre de viatges en turismes que generaran les noves activitats són **718 turismes en dia laborable.**

| ACTIVITAT                          | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |                            |
|------------------------------------|----------------------------|------------|----------------------------|
|                                    |                            | Visitants  | Residents/<br>Treballadors |
| Equipament esportiu<br>Residencial | 2.717<br>149 pl            | 262        | 8<br>447                   |
|                                    |                            | <b>262</b> | <b>455</b>                 |
|                                    |                            | <b>718</b> |                            |

Viatges amb turismes inclosos taxis generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

El percentatge de viatges en taxi respecte el transport privat és el següent:

| ACTIVITAT                          | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |                            |
|------------------------------------|----------------------------|------------|----------------------------|
|                                    |                            | Visitants  | Residents/<br>Treballadors |
| Equipament esportiu<br>Residencial | 2.717<br>149 pl            | 7,0%       | 5,0%<br>0,0%               |

Percentatge modal taxis. Font: Elaboració pròpia

Per tant, **el nombre de viatges en taxi** que generaran les noves activitats **són 19 viatges en dia laborable**

| ACTIVITAT                          | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |                            |
|------------------------------------|----------------------------|------------|----------------------------|
|                                    |                            | Visitants  | Residents/<br>Treballadors |
| Equipament esportiu<br>Residencial | 2.717<br>149 pl            | 18         | 1<br>0                     |
|                                    |                            | <b>18</b>  | <b>1</b>                   |
|                                    |                            | <b>19</b>  |                            |

Viatges amb taxi generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

Finalment, el nombre de **viatges en turismes privat són 698 desplaçaments en dia laborable:**

| ACTIVITAT                          | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |                            |
|------------------------------------|----------------------------|------------|----------------------------|
|                                    |                            | Visitants  | Residents/<br>Treballadors |
| Equipament esportiu<br>Residencial | 2.717<br>149 pl            | 244        | 7<br>447                   |
|                                    |                            | <b>244</b> | <b>454</b>                 |
|                                    |                            | <b>698</b> |                            |

Viatges en turisme generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

La ocupació prevista per cadascun dels turismes és:

| ACTIVITAT                          | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |                            |
|------------------------------------|----------------------------|------------|----------------------------|
|                                    |                            | Visitants  | Residents/<br>Treballadors |
| Equipament esportiu<br>Residencial | 2.717<br>149 pl            | 2,00       | 1,40<br>1,40               |

Ocupació mitjana per turismes. Font: Elaboració pròpia

Per tant, el nombre total de turismes que generaran les activitats de l'àmbit del PMU són **447 turismes en dia laborable**. Així, les 149 places d'aparcament de l'aparcament de les Torres generen unes entrades i sortides de 319 turismes dia

| TAULA 14                           | Superfície/<br>Sostre (m2) | Laborables |                            |
|------------------------------------|----------------------------|------------|----------------------------|
|                                    |                            | Visitants  | Residents/<br>Treballadors |
| Equipament esportiu<br>Residencial | 2.717<br>149 pl            | 122        | 5<br>319                   |
|                                    |                            | <b>122</b> | <b>324</b>                 |
|                                    |                            | <b>447</b> |                            |

Nombre de turismes generats a l'àmbit d'estudi. Font: Elaboració pròpia

## 6.6.- Resum dels viatges generats per cadascun dels modes

Per tant, aplicant el repartiment modal previst, el nombre total de viatges per cadascun dels modes és el següent;

| NOMBRE DE VIATGES GENERATS |     |
|----------------------------|-----|
| Vehicle privat             | 777 |
| Transport públic           | 110 |
| A peu                      | 87  |
| Bicicleta                  | 16  |
| <b>990</b>                 |     |

Viatges total de l'àmbit per modes de transport Font: Elaboració pròpia

## 6.7.- Balanç dels viatges generats respecte la situació actual

La modificació de planejament no hauria d'afectar la situació actual de la mobilitat a l'entorn de l'àmbit en estudi donat que no s'incrementa la superfície de sostre ni es canvia l'ús que actualment s'està duent a terme a la parcel·la (esportiu i aparcament residencial).

## 6.8.- Fluxos dels nous desplaçaments

La major part de desplaçaments a peu els realitzaran treballadors que visquin a Rubí i els esportistes o públic de l'entorn immediat a la pista donat que pel tipus de material esportiu associat al hoquei no és molt còmode el desplaçament a peu.



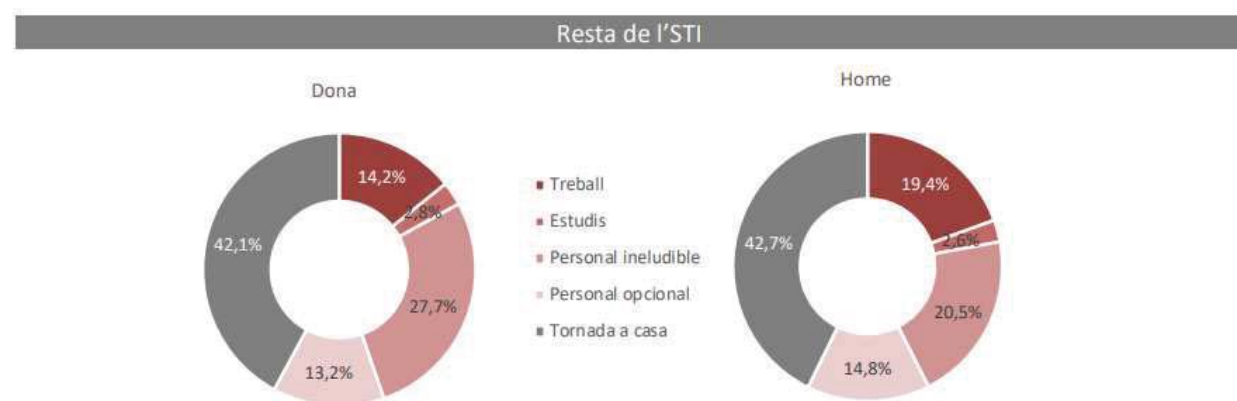
Els desplaçaments en vehicle privat es preveu que siguin majoritàriament de connexió amb els municipis de l'entorn (Terrassa, Sant Cugat del V., Sant Quirze o Sabadell) i Barcelona, tal i com assenyalen les enquestes realitzades en el PMUS del municipi i a través de la C1413a

Respecte els desplaçaments en transport públic accediran des de les línies amb major demanda com és el cas de les línies de FGC i les principals línies del servei urbà totes elles amb parada a menys de 200 metres de la parcel·la

### 6.8.- Paràmetres de gènere

Les dades de l'EMEF de 2018 mostren com no s'observen diferències destacables en relació a la mitjana de desplaçaments diaris segons el sexe si es té en compte tota la població. No obstant, si es considera només la població mòbil, és a dir, la població que en el darrer dia laborable va sortir de casa, les dones fan de mitjana més desplaçaments al dia.

Sí que s'observen, en canvi, diferències rellevants en relació a la població no mòbil. En aquest cas, un 9,4% de les dones que viuen a la RMB no va sortir de casa, versus un 5,5% d'homes que no ho van fer. Al conjunt de la RMB s'observa com les dones fan menys desplaçaments per motiu feina i més desplaçaments per motiu personal. Dins de la mobilitat personal les dones fan més viatges per a cobrir activitats de caràcter obligat i que anomenem mobilitat personal ineludible. Es tracta d'activitats vinculades amb les quotidianes, anar al metge i acompanyar a altres persones, particularment. Pel que fa a la mobilitat personal opcional, si bé el percentatge és similar entre homes i dones, hi ha algunes diferències en el tipus d'activitats que es desenvolupen. Els homes fan més desplaçaments vinculats a l'oci i el lleure i, també, passen més. Les dones, contràriament, fan més visites a familiars o amics i fan més activitats per compres no quotidianes.

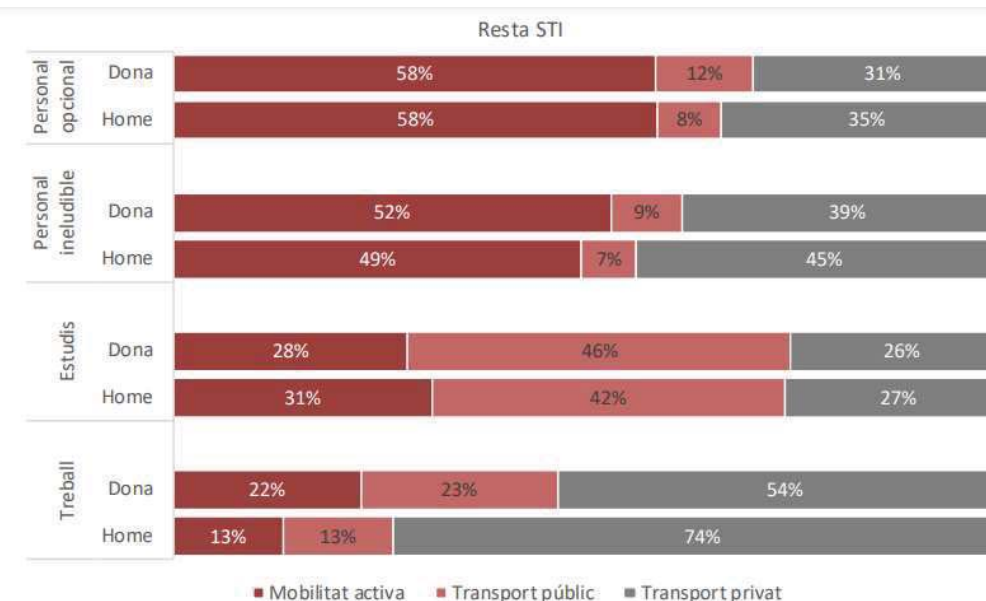


Gràfic 3. Distribució dels desplaçaments segons el motiu (agregat). Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

En funció del sexe, es veu com entre els homes la principal cadena de motiu és l'anada i la tornada a la feina o estudi (Ocupacional-Tornada), mentre que per les dones (particularment a Barcelona) la principal cadena es correspon amb l'anada a una activitat personal i la tornada a casa (Personal-Tornada). També s'observa com una altra cadena força repetida entre les dones, és la que està formada per 4 viatges pendulars (Personal-Tornada-Personal-Tornada).

Les activitats quotidianes que fem se solen vincular a uns determinats modes de transport. És a dir, les compres quotidianes o l'anada a l'escola, per exemple, es resolen principalment a peu, mentre que l'accés a la feina s'associa més als modes motoritzats. Pel que fa a l'escola, per exemple, aquest fet té a veure amb model de proximitat dels equipaments educatius d'educació infantil i de primària particularment. Per tant, a la Miranda donat que es tracta d'una escola d'àmbit metropolità, es troben en funcionament 8 línies d'autobús des de diferents indrets per reduir el nombre de desplaçaments en vehicle privat.

En funció del sexe s'observa com, en la mesura que les dones fan més activitats més associades a models de proximitat, caminar guanya protagonisme en els desplaçaments. Entre els homes, contràriament, en la mesura que fan més viatges per motiu feina, la mobilitat en vehicle privat guanya protagonisme, atès que el motiu per feina és el que més s'associa a la mobilitat en transport privat.



Gràfic 7. Motiu i mode de transport dels desplaçaments. Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

La mobilitat de les dones es caracteritza per ser més propera als criteris de la mobilitat sostenible i saludable. La menor dependència pels mitjans motoritzats privats, el caràcter de proximitat i l'ús més intensiu del transport públic fan que els comportaments de les dones esdevinguin un referent o un model a estendre transversalment al conjunt de la societat.

Des de l'ATM a través de l'estudi La mobilitat quotidiana des d'una perspectiva de gènere (2020) es proposen 8 eixos que des del camp de les polítiques urbanes i la mobilitat es poden abordar i que poden contribuir a feminitzar la mobilitat i, per tant, a fomentar la transició energètica, mitigar el canvi climàtic i millorar la salut de la població.

Es considera que a l'entorn de la parcel·la en estudi es podrien realitzar actuacions en favor de:

1.Proximitat. Cal promoure un model de mobilitat i d'espai públic que fomenti la reducció de les distàncies en els desplaçaments, incrementi la vida de barri per a les activitats quotidianes i les relacions socials i que promogui l'ús del transport públic i dels modes actius de desplaçament. Les actuacions d'urbanisme tàctic a més de donar la possibilitat d'experimentar i innovar en la construcció de la ciutat a través de mesures senzilles i de baix cost, permet conscienciar la ciutadana, ja que aquestes transformacions no sempre són ben acceptades per tothom. Sovint és necessari eliminar part de l'espai que es dedica al vehicle privat (tant en circulació com en estacionament en superfície), de manera que actuacions temporals possibiliten fer canvis a curt termini que poden ser l'avenç de mesures permanents i de caràcter estructural.

2-Aconseguir una millora de l'oferta del transport públic per accedir a l'escola que serveixi tant als residents del barri com als infants, acompanyants i treballadors de l'escola.

3-Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu instal·lant baranes i rampes que permetin salvar els desnivells existents i afavorint una accessibilitat universal. També es recomana la possibilitat d'introduir espais de descans en aquests itineraris a través de la col·locació de bancs, per exemple.

4-Afavorir una il·luminació que permeti realitzar els desplaçaments a peu de forma segura, evitant espais foscos que generen sensació d'inseguretat.

5-Fomentar la mobilitat elèctrica que permeti l'accés en bicicletes elèctriques a l'escola (adaptant aparcaments segurs), instal·lació de punts de recàrrega elèctrica, etc.

6-Arribar a acords amb les empreses que realitzen el transport escolar per tal d'estudiar noves línies de transport públic d'acord amb la demanda existent.

7-Publicitar entre els pares i mares de l'escola les diferents mesures aplicades en favor d'un accés més sostenible a l'escola (línies d'autobús, millores als itineraris a peu, bicicleta, etc.)



## 7.- XARXES DE TRANSPORT PREVISTES I ACTUACIONS DE MILLORA

A continuació es detalla tot un seguit d'actuacions necessàries per garantir tant l'accessibilitat com la seguretat en tots els modes de transport.

Donat que el POUM es troba en procés d'actualització i el vigent és molt antic, s'han pres com a referències les xarxes d'itineraris previstes en documents com:

- Pla de mobilitat urbana de Rubí 2018
- Pla d'accessibilitat 2019
- Pla Director de la Bicicleta 2021
- Pla Director d'Infraestructures 2021-2030

### 7.1. Xarxa prevista d'itineraris a peu

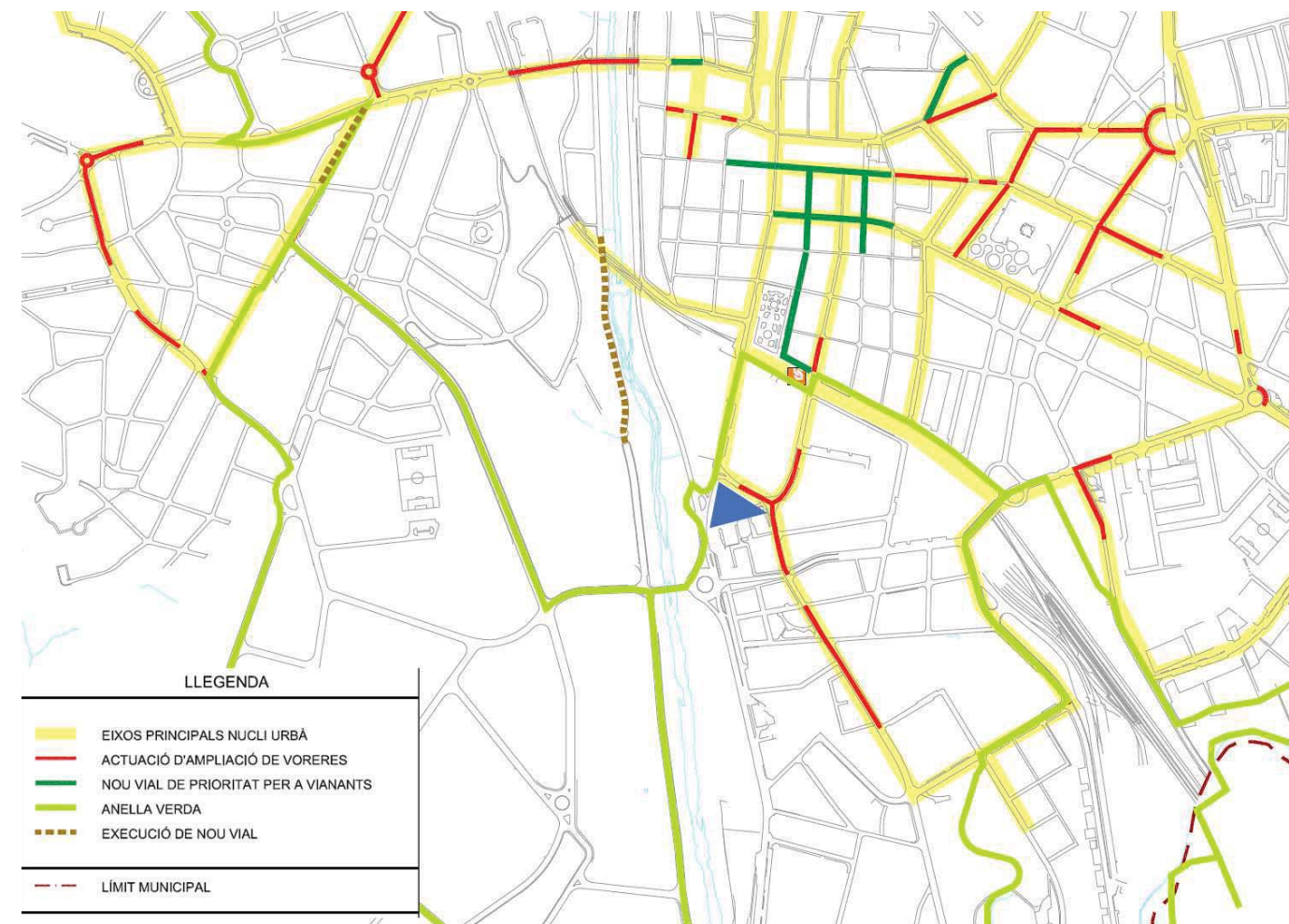
En el PMUS apareix la jerarquització viària prevista que és l'actual amb una sèrie de propostes en relació a nous vials i actuacions d'ampliació de voreres. Així, hi ha clarament identificats dos eixos nord – sud que són:

-Rambleta Joan Miró que enllaça amb l'illa de vianants (C. Barcelona) i el recorregut de l'Anella verda que compta amb un recorregut de 13km, destinat a tots els públics, que dona la volta a Rubí i conjuga l'accessibilitat per cohesionar nombrosos llocs d'interès, zones urbanes, industrials i naturals. El recorregut passa pel pont de l'Av. Cova Solera que preveu una millora de les seves voreres i la col·locació de carril bici. Aquesta mesura tot i no estar inclosa en el PMUS es troba en fase de projecte i en breu serà una realitat:



Actuació pont Av. Cova Solera Font: Aj. Rubí

-Avinguda Can Cabanyes – Passeig de les Torres on es preveu una millora de les voreres donat que en alguns trams la seva amplada útil és inferior als 0,9 metres.



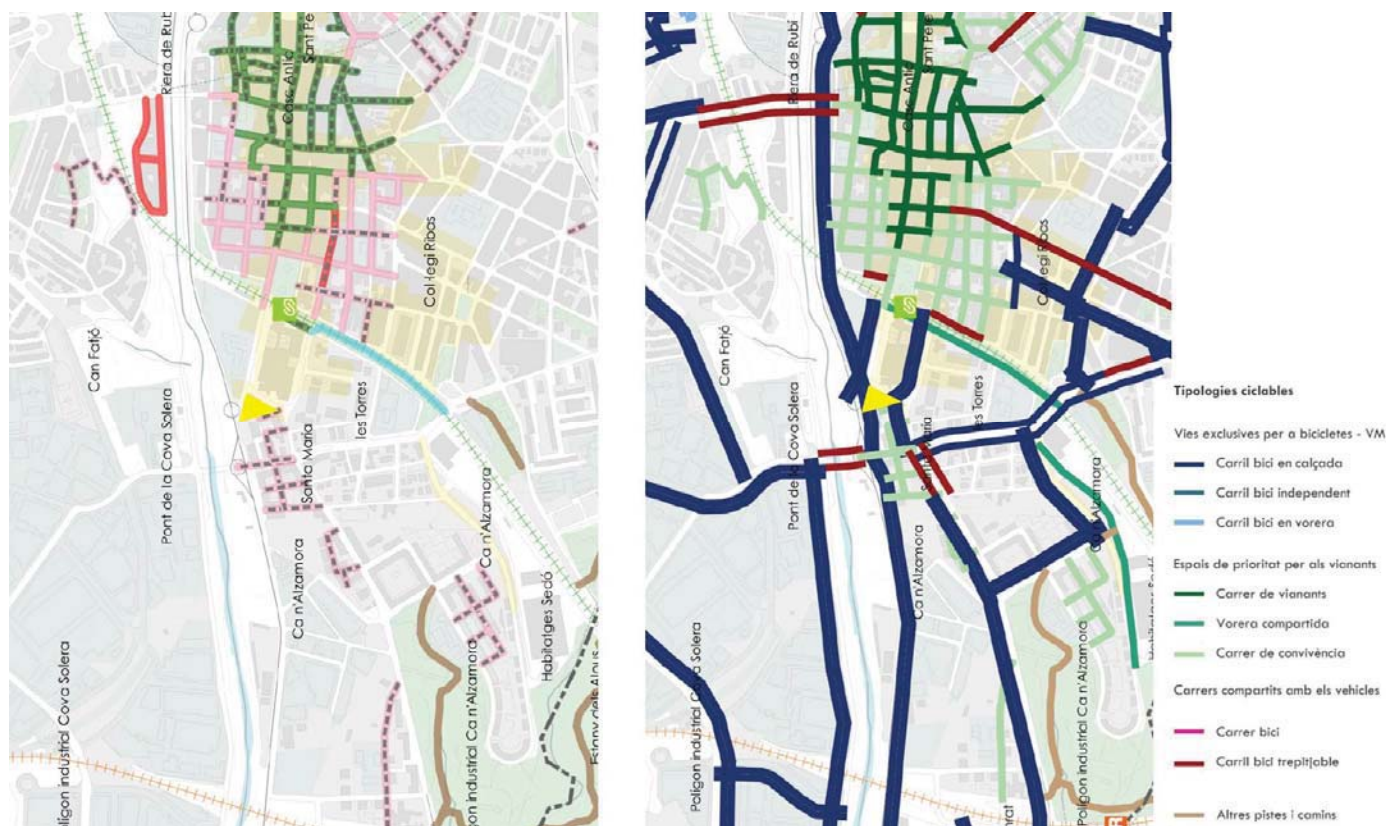
Jerarquia de la xarxa de vianants. Actuacions previstes Font: Elaboració pròpia

D'altra banda, totes les actuacions previstes en el PMU en relació a la millora de les voreres de l'entorn de l'àmbit ja estan realitzades i en aquest sentit, es considera que cal seguir treballant amb la millora de l'accessibilitat de la xarxa de vianants (adaptant nous passos de vianants i estretament de l'amplada útil) tal i com recomana el Pla d'accessibilitat

### 7.2. Xarxa prevista de bicicleta i VMP

El Pla Director de Bicicleta preveu una important ampliació de l'oferta viària exclusiva per a bicicletes i VMP respecte la situació actual on és pràcticament inexistent.





Xarxa bici actual i prevista a l'entorn de l'àmbit en estudi Font: PDB

La xarxa prevista canalitza els principals fluxos de mobilitat en bicicleta i VMP i connecta els principals punts atractors i generadors de mobilitat de la ciutat amb tots els barris per a la mobilitat quotidiana de tipus laboral, educativa, personal i de lleure.

La xarxa es defineix a partir de la xarxa prevista al Pla Director de Mobilitat de la RMB, juntament amb la xarxa complementària proposada als estudis de mobilitat als polígons industrials i PMUS. Addicionalment, formen part de la xarxa ciclable bàsica els itineraris ciclables preferents a través dels carrers que formen part de l'illa de vianants, els carrers de convivència i els carrers amb velocitat limitada a 30 km/h.

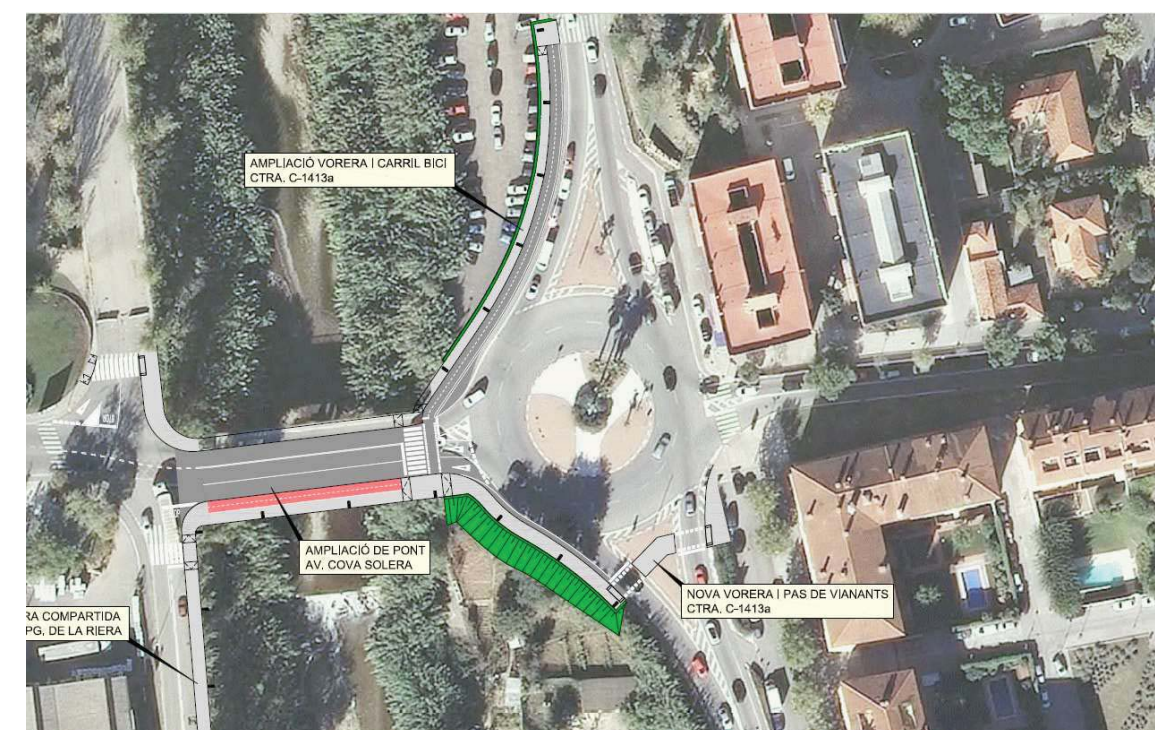
Així, entre les actuacions que preveu el PDB a l'entorn de l'àmbit en estudi hi trobem el desenvolupament de diferents carrils bici en calçada que són eixos nord-sud per connectar el centre del municipi amb les zones industrials i destinacions interurbanes:

-C1413a

-Passeig de les Torres

-Rambleta Joan Miró

Paral·lelament, l'Ajuntament de Rubí està treballant per l'execució d'un carril bici al pont de l'Avinguda Can Solera que permetrà connectar la zona industrial a l'oest de la Riera de Riera de Rubí amb el centre de la ciutat, passant per la parcel·la en estudi.



Carril bici pont Av. Cova Solera Font: Ajuntament de Rubí

### 7.3. Xarxa prevista del transport col·lectiu

El PMUS en el 2018 va preveure una re-ordenació de les línies que han comportat una millora de freqüències de pas i ampliació de l'horari de funcionament. La re-ordenació també ha suposat la realització d'uns canvis circulatoris. Per tant, no es preveu a curt ni mitja termini una re-ordenació de les línies urbanes respecte la situació actual que es valora com a positiva.

La proximitat amb l'estació de FGC de Rubí centre, situada a menys de 200 metres a peu a través de la Rambleta de Joan Miró o l'Avinguda Can Cabanyes confereix a la parcel·la una excel·lent connexió amb el servei interurbà i no només amb el servei de ferrocarril. Davant de l'estació també s'hi aturen diversos serveis d'autobusos interurbans

El PDI 2021-2030 preveu una mesura (IN11) que és la nova estació de FGC La Llana al costat oest es de la Riera de Rubí, en el barri de La Llana. La seva construcció està condicionada al important desenvolupament urbanístic previst en aquest sector.

Aquesta estació es troba a 1,9 km de la parcel·la en estudi i es considera que no tindria afectació en relació als viatges atrets donat que és molt més pròxima l'estació actual del FGC.





Nova estació de FGC La Llana Font: PDI 2021-2030

#### 7.4. Xarxa prevista del vehicle privat

La jerarquia viària prevista en el PMUS diferencia els vials de pas (aquells que han de concentrar la major part del trànsit) dels vials veïnals (aquells que només s'haurien d'emprar per tal d'accedir a una destinació concreta). La nova jerarquització també ha de permetre eliminar la permeabilitat de la xarxa i endreçar el viari urbà, definint especialment les rutes d'entrada i sortida al centre.

La classificació de les vies es:

- Xarxa primària, que connecta essencialment les principals vies amb la xarxa interurbà. Són vies destinades fonamentalment a la circulació de vehicles motoritzats i definint l'esquema general de circulació de la ciutat.

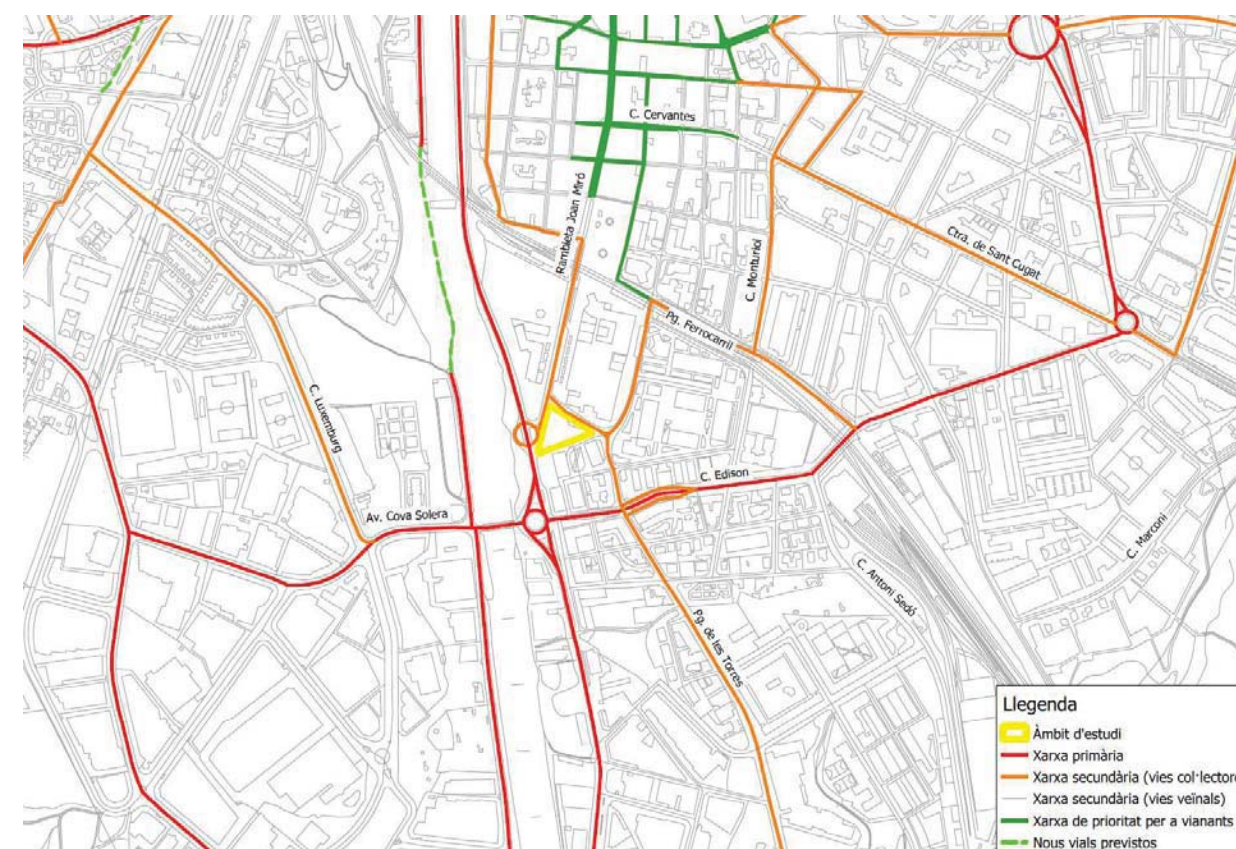
Dins aquest grup de vies hi trobem la C1413a i l'eix Av. Cova Solera – Edison. Per tant els eixos longitudinals i transversals més importants de la ciutat.

- Xarxa secundària o col·lectora, formada per la xarxa de comunicació entre barris, que inclou la Rambleta de Joan Miró i el Passeig de les Torres – Av. Can Cabanyes. Aquestes vies son utilitzades bàsicament com a vies de pas per connectar-se amb el centre comercial urbà pel sud

- Xarxa veïnal, estan destinades fonamentalment al servei de les propietats colindants. Es de menester que la circulació sigui lenta i poc intensa.

- Xarxa de prioritat per a vianants, destinada a l'ús principal per a vianants.

A l'entorn de l'àmbit en estudi no es preveu el desenvolupament de cap nova infraestructura que pugui fer variar la situació actual, excepte l'execució del nou vial que connectarà el Passeig de la Riera a l'altre costat de la riera i donat que actualment queda desconnectat. La connexió donarà continuïtat a aquest vial paral·lel a la riera i descarregar de trànsit la C1413a.



Nova jerarquia viària. Font: Elaboració pròpia

## 8.- CONCLUSIONS

Actualment, la parcel·la en estudi malgrat estar qualificada com a sistema d'espais lliure té un ús d'equipament esportiu que es preveu consolidar amb el canvi d'ús proposat. Per tant, el canvi de qualificació no ha d'alterar de forma substancial la situació actual de la mobilitat en l'àmbit d'estudi. L'ús actual de la parcel·la com a pista esportiva atrau principalment els esportistes d'hoquei, bàsicament menors d'edat, acompanyats dels pares majoritàriament en vehicle privat donada la tipologia de vestimenta (casc, estic, etc.) i la facilitat per aparcar a prop de l'àmbit degut als nombrosos aparcaments en superfície habilitats. D'altra banda, la ubicació de l'aparcament municipal Les Torres al subsol de la pista continuarà donant cobertura d'aparcament als residents de l'entorn.

La parcel·la es troba ben comunicada amb les diferents xarxes de transport del municipi si bé manca el desenvolupament d'una xarxa de bicicletes i VMP ja prevista en el Pla Director de Bicicletes 2021.

L'ús d'equipament de la parcel·la preveu generar uns 990 desplaçaments diaris majoritàriament realitzats en vehicle privat i que no han d'alterar la situació actual dels diferents modes de transport.

Els desplaçaments a peu es continuaran realitzant majoritàriament a través de la Rambleta de Joan Miró i l'Av. Can Cabanyes ja sigui per part dels vianants procedents del centre comercial urbà o dels procedents dels aparcaments situats a la Rambleta Joan Miró i C1413a. No es considera que hi hagi un elevat nombre de desplaçaments a peu des de diverses destinacions de Rubí cap a la parcel·la en estudi donada la disciplina esportiva practicada que requereix d'una indumentària força carregosa.

La xarxa bicicleta prevista en el PDB preveu un notable creixement de les vies segregades preveient un carril bici a la C1413a (itinerari inclòs al PDM de l'RMB). Aquest carril connectarà de forma longitudinal la ciutat permetent realitzar ràpids desplaçaments que actualment no es poden dur a terme ni pel perímetre de la ciutat ni pel seu interior.

Respecte a la xarxa de transport col·lectiu, la parcel·la disposa d'una immillorable localització al centre de la ciutat on s'aturen totes les línies del servei urbà i interurbà d'autobusos a menys de 200m a peu. D'altra banda, la connexió interurbana es veu molt reforçada amb la localització de l'estació de FGC a menys de 200 metres a peu.

D'altra banda, l'estació de FGC de la Llana prevista en el nou PDI 2021-2030 (lligada a un desenvolupament urbanístic important al sector) es considera que no tindria un impacte rellevant en la

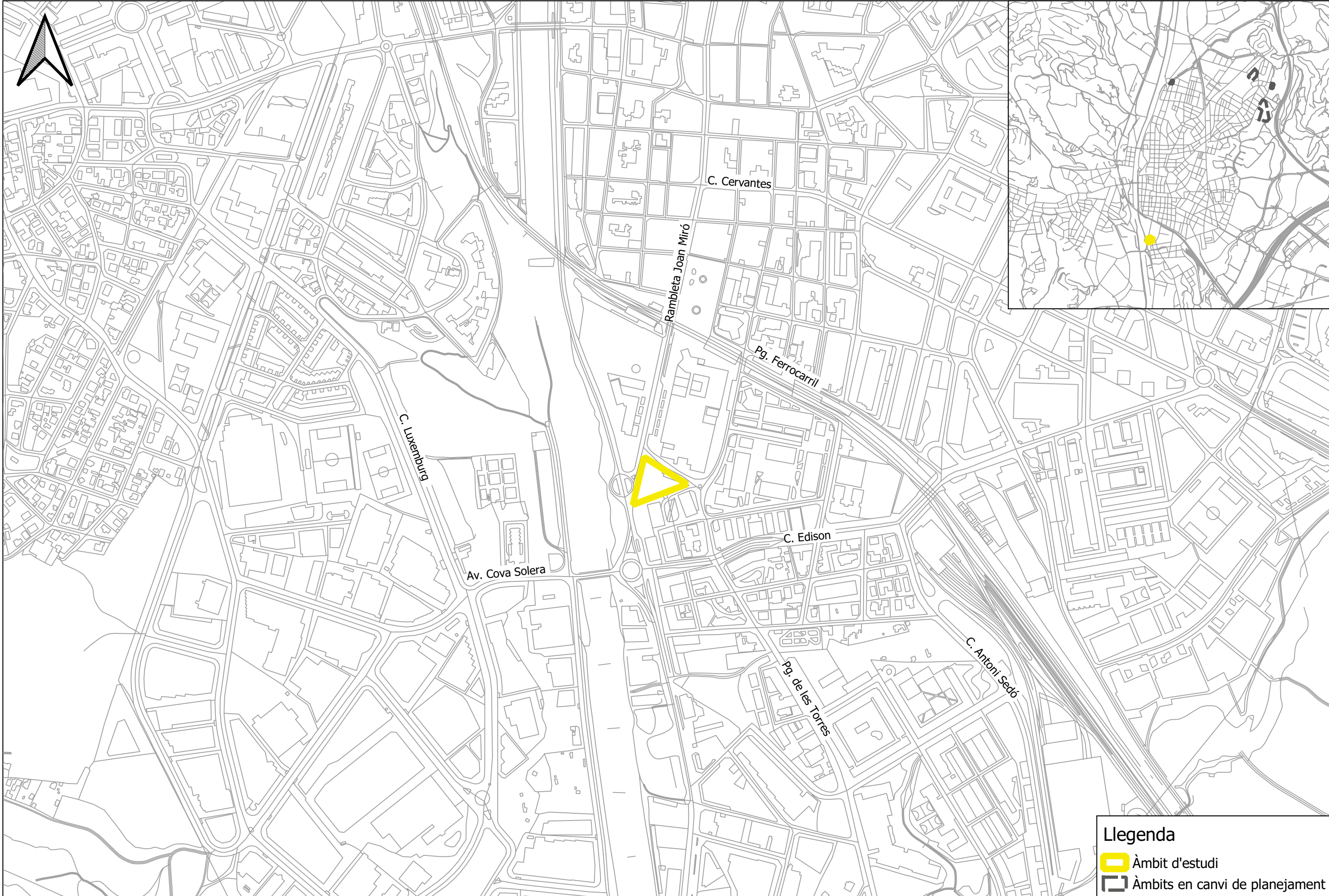
mobilitat de la zona per la seva llunyania de la zona, si bé ajudaria a reforçar la connexió amb el transport ferroviari de tota la zona nord de Rubí.

L'accessibilitat en vehicle privat a l'àmbit continuarà essent elevada tenint en compte que es troba a la confluència de dos eixos primaris de la ciutat com són la C1413a (longitudinal) i Av. Cova Solera – Edison (transversal). La localització de diverses zones d'aparcament a l'entorn immediat afavoreix l'arribada dels vehicles a la parcel·la que es veu incrementada pels vehicles que es dirigeixen a l'aparcament de 149 places situat sota el subsol de la pista d'hoquei.

La jerarquització viària prevista en el PMUS evita l'entrada de la xarxa primària al centre de la ciutat el que equival a que vies com la Rambleta de Joan Miró, Passeig de les Torres i l'Av. Can Cabanyes passin a ser vies secundàries. Aquest fet s'hauria de traduir en la possibilitat d'ubicar vies per a ciclistes i facilitar el canvi modal d'alguns desplaçaments que actualment es realitzen en vehicle privat.



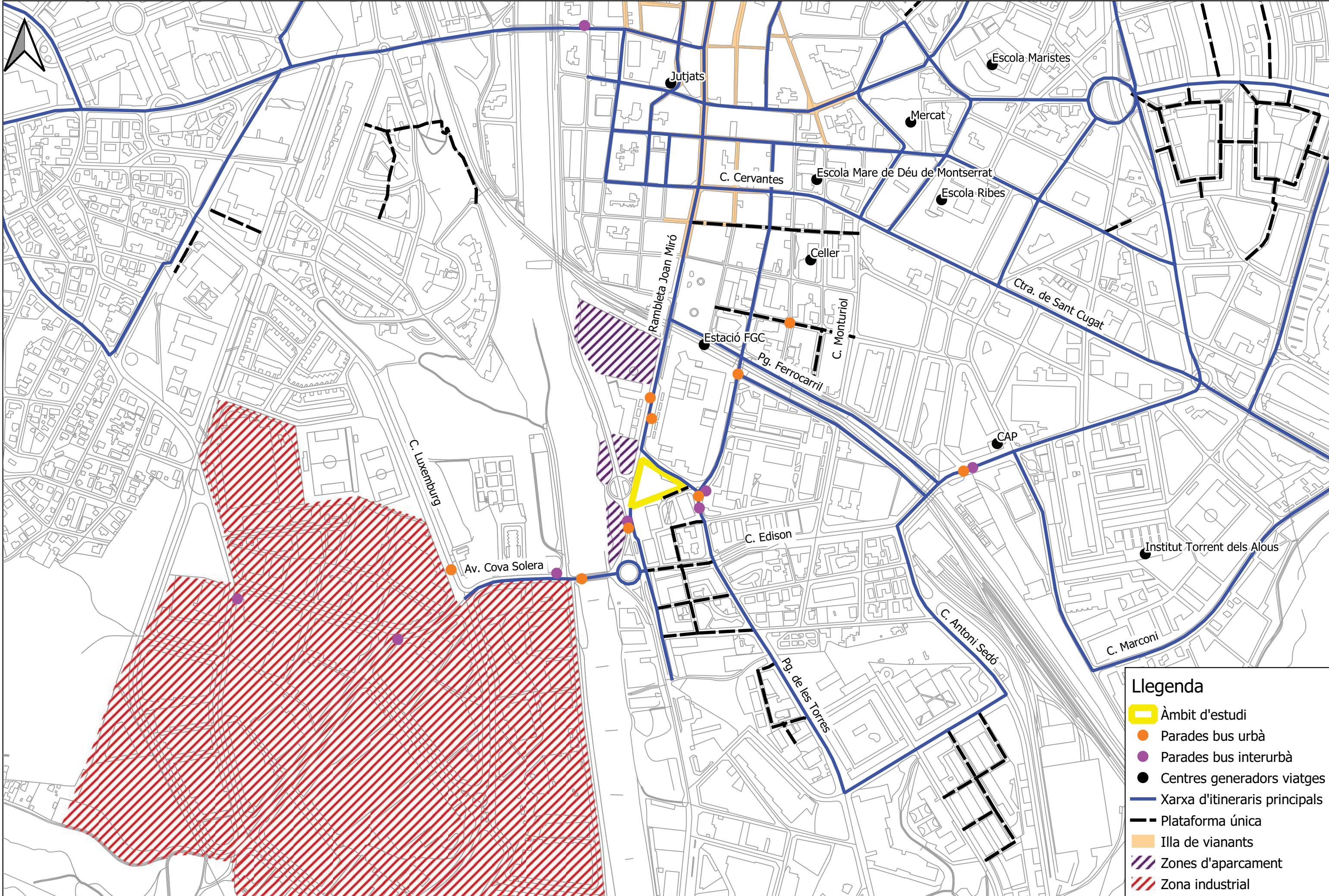
## 9.- PLÀNOLS



**Llegenda**

-  Àmbit d'estudi
-  Àmbits en canvi de planejament

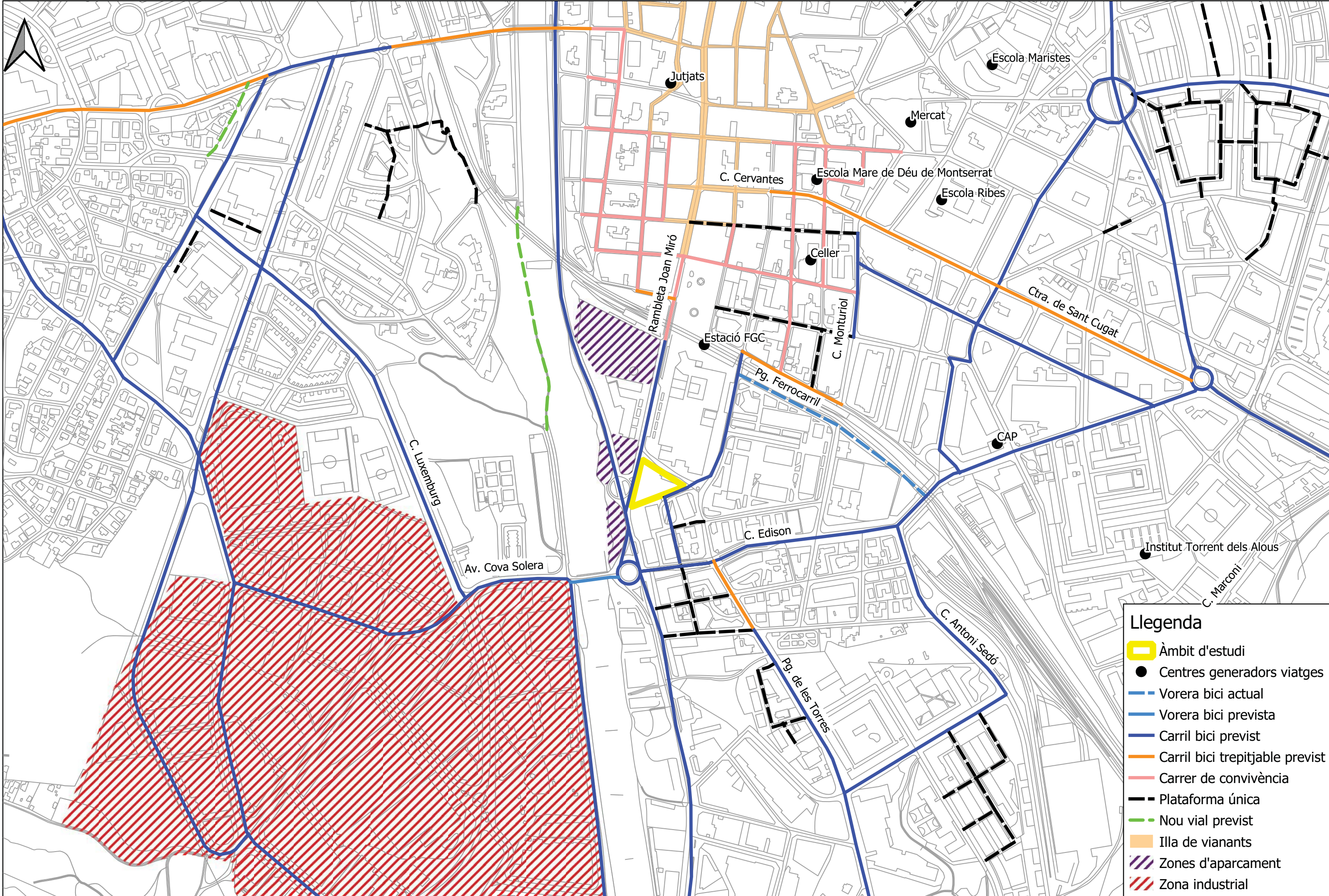




Llegenda

- Àmbit d'estudi
- Parades bus urbà
- Parades bus interurbà
- Centres generadors viatges
- Xarxa d'itineraris principals
- Plataforma única
- Illa de vianants
- Zones d'aparcament
- Zona industrial





Llegenda

 Àmbit d'estudi

 Centres generadors viatges

 Vorera bici actual

 Vorera bici prevista

 Carril bici previst

 Carril bici trepitjable previst

 Carrer de convivència

 Plataforma única

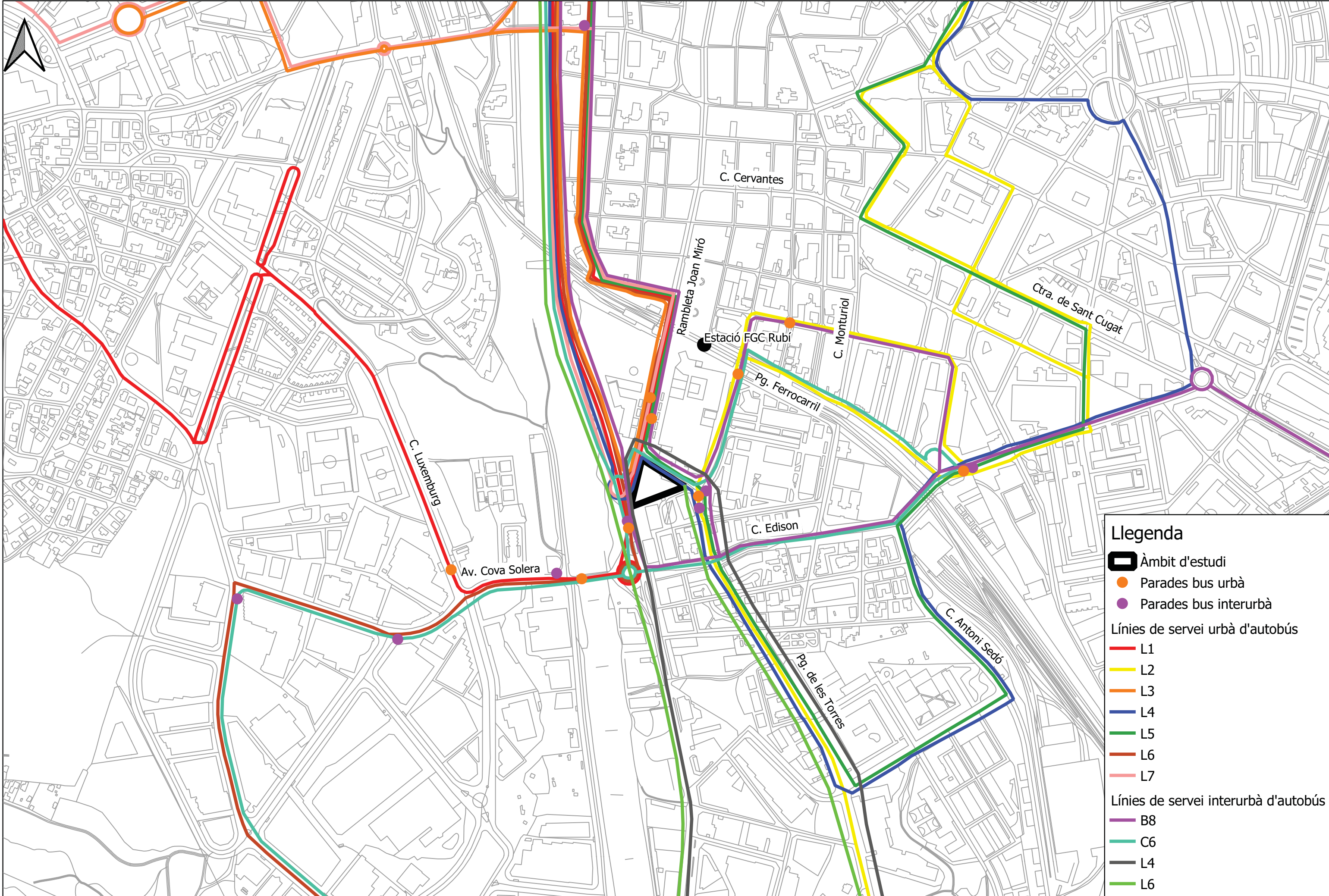
 Nou vial previst

 Illa de vianants

 Zones d'aparcament

 Zona industrial

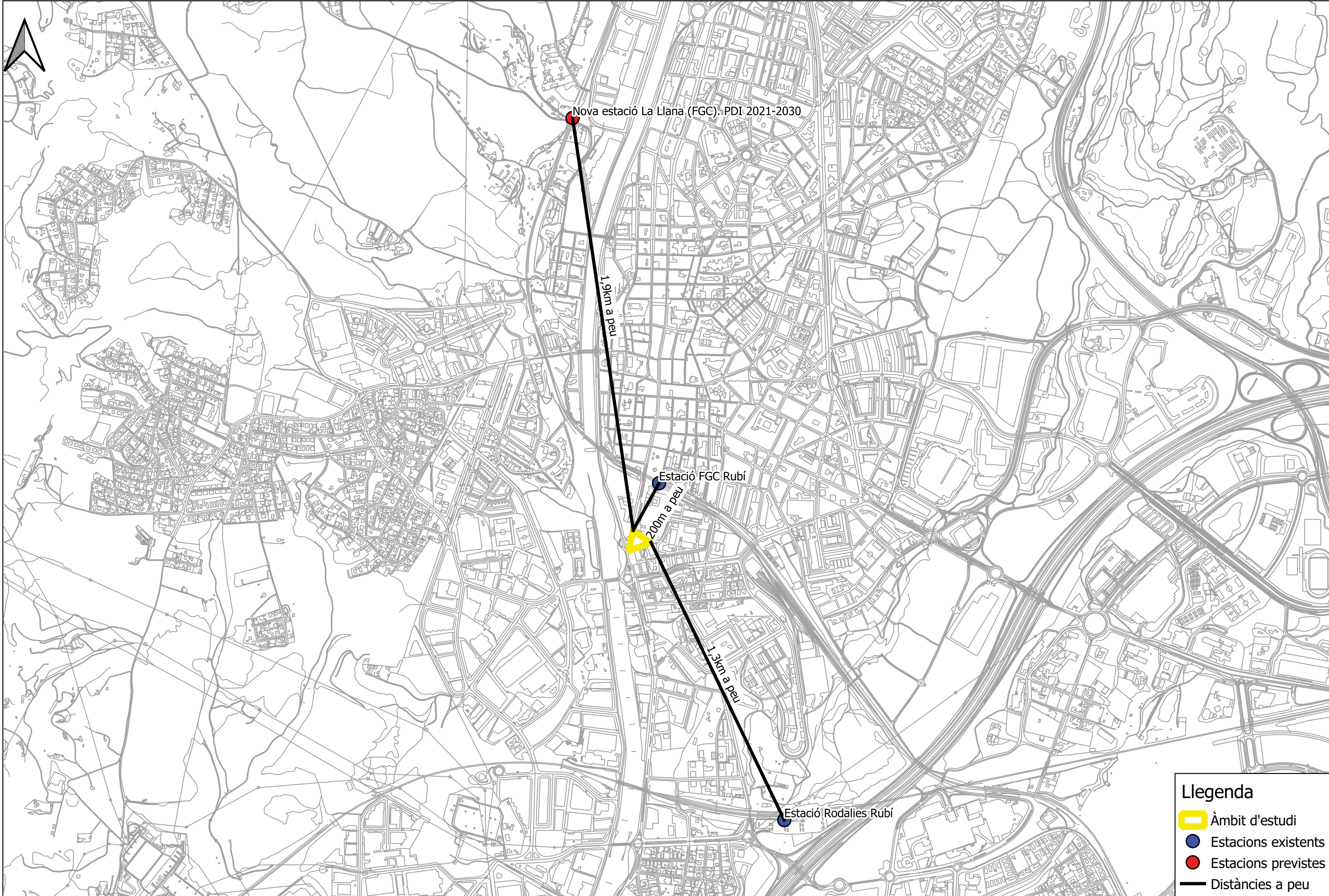




### Llegenda

- Àmbit d'estudi
- Parades bus urbà
- Parades bus interurbà
- Línies de servei urbà d'autobús
  - L1
  - L2
  - L3
  - L4
  - L5
  - L6
  - L7
- Línies de servei interurbà d'autobús
  - B8
  - C6
  - L4
  - L6

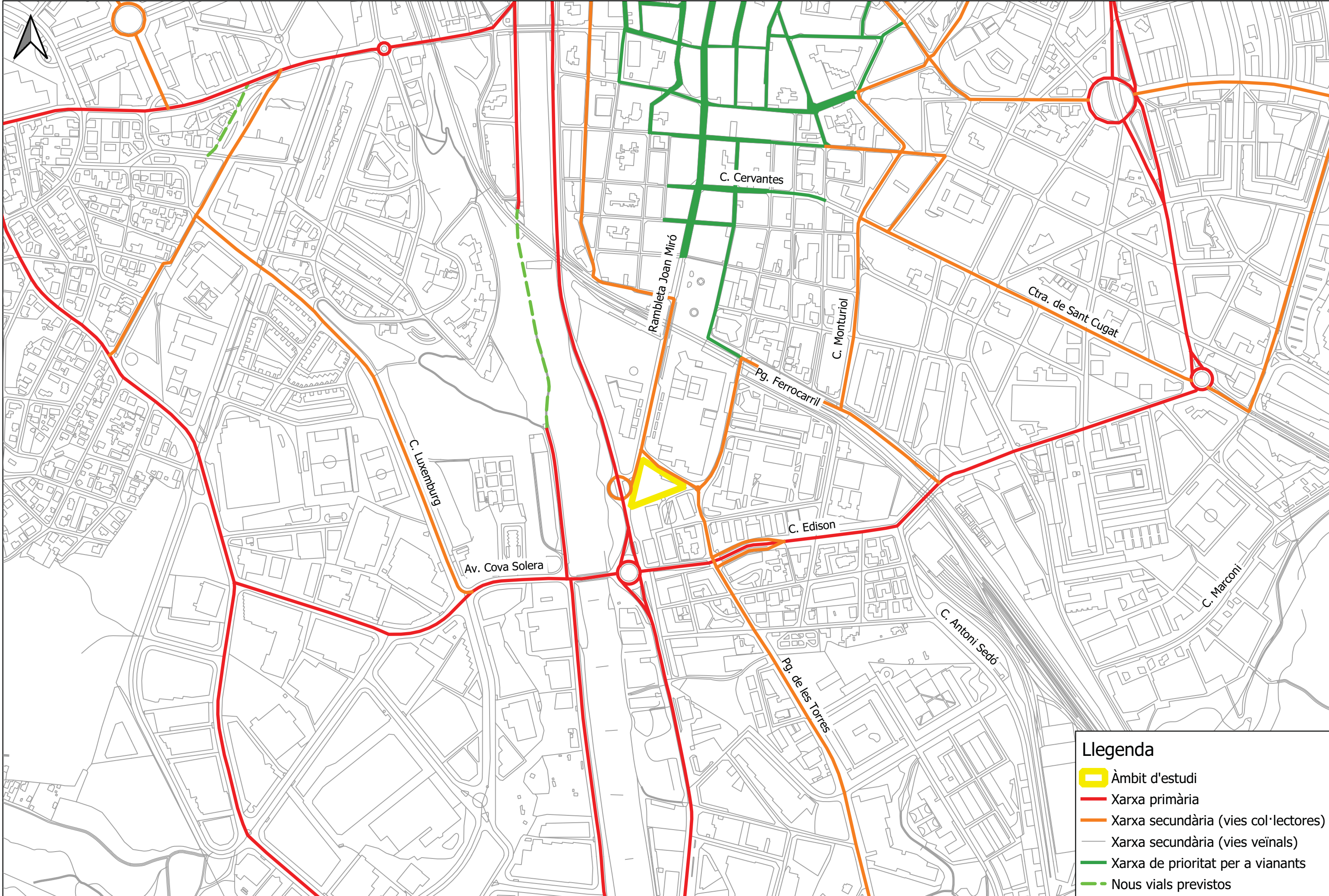




### Llegenda

-  Àmbit d'estudi
-  Estacions existents
-  Estacions previstes
-  Distàncies a peu





Llegenda

 Àmbit d'estudi

 Xarxa primària

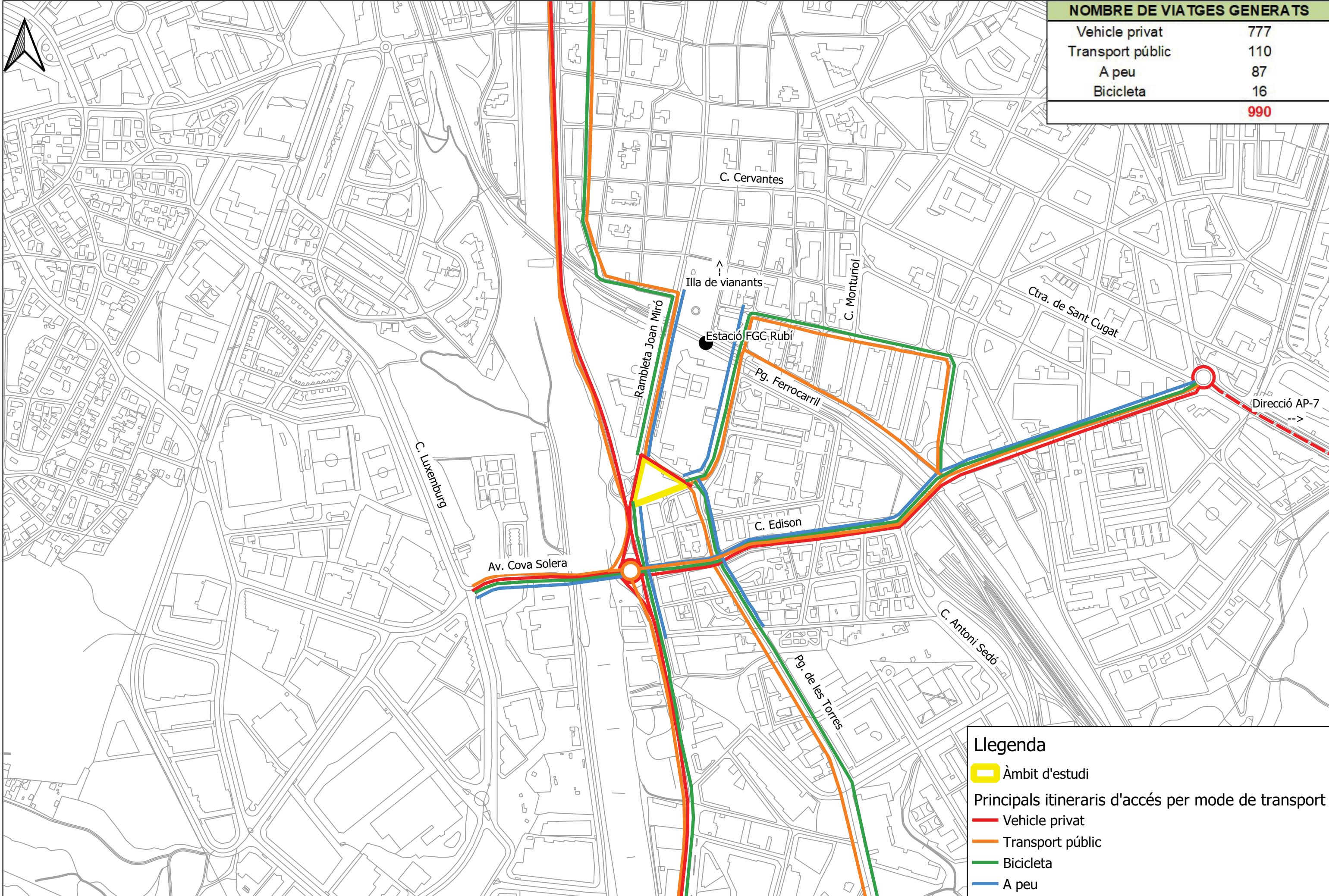
 Xarxa secundària (vies col·lectores)

 Xarxa secundària (vies veïnals)

 Xarxa de prioritat per a vianants

 Nous vials previstos





| NOMBRE DE VIATGES GENERATS |     |
|----------------------------|-----|
| Vehicle privat             | 777 |
| Transport públic           | 110 |
| A peu                      | 87  |
| Bicicleta                  | 16  |
| 990                        |     |

**Llegenda**

 Àmbit d'estudi

**Principals itineraris d'accés per mode de transport**

 Vehicle privat

 Transport públic

 Bicicleta

 A peu



## EQUIP REDACTOR

---

### **Ramon Estrada**

Llicenciat en Geografia

Director i responsable de l'estudi

### **David Carpi**

Llicenciat en Geografia

Tècnic en mobilitat

### **Ferran Blazquez**

Llicenciat en Geografia

Delineant

### **Ramon Estrada**

Director de l'Estudi.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ramon Estrada', is written over a faint, light blue rectangular stamp.

# ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA ASSOCIAT A LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLANEJAMENT GENERAL A DUES PARCEL·LES DEL CARRER MALLORCA DE RUBÍ

|                                                                                                                     |            |                                                             |                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------------------------------------------------------------|------------------|
| Actuació:                                                                                                           |            | MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLANEJAMENT GENERAL                 |                  |
| Municipi:                                                                                                           |            | RUBÍ                                                        |                  |
|                                                                                                                     |            |                                                             |                  |
| Promotor:<br> Ajuntament de Rubí |            | Projecte tipus:<br>ESTUDI D'AVALUACIÓ DE MOBILITAT GENERADA |                  |
| Codi                                                                                                                | Volum: 1/1 |                                                             | Data: 14/12/2022 |



# ÍNDEX:

|                                                                       |           |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1.- INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS.....</b>                               | <b>3</b>  |
| <b>2.- DESENVOLUPAMENT DEL TREBALL .....</b>                          | <b>4</b>  |
| 2.1. Aspectes d'obligat compliment.....                               | 4         |
| 2.2. Desenvolupament de l'estudi .....                                | 4         |
| <b>3.- ÀMBIT DE L'ESTUDI.....</b>                                     | <b>6</b>  |
| <b>4. PLANEJAMENT .....</b>                                           | <b>7</b>  |
| <b>5. SITUACIÓ ACTUAL DE LA MOBILITAT .....</b>                       | <b>8</b>  |
| 5.1.- La mobilitat a peu .....                                        | 8         |
| 5.2.- La mobilitat en bicicleta i VMP .....                           | 10        |
| 5.3.- Transport públic.....                                           | 10        |
| 5.3.1- Servei d'autobusos urbans i interurbans .....                  | 10        |
| 5.3.2- Servei de ferrocarril .....                                    | 11        |
| 5.4.- La mobilitat en vehicle privat.....                             | 11        |
| 5.4.1.- Jerarquia viària.....                                         | 11        |
| 5.4.2.- Demanda.....                                                  | 12        |
| 5.4.3.- Principals itineraris d'accés a l'àmbit.....                  | 13        |
| <b>6.- CARACTERITZACIÓ DE LA DEMANDA PREVISTA.....</b>                | <b>14</b> |
| 6.1.- Càlcul del nombre de desplaçaments.....                         | 14        |
| 6.2.- Repartiment modal aplicat a les activitats.....                 | 14        |
| 6.3.- Desplaçaments a peu i en bicicleta .....                        | 15        |
| 6.4.- Resum dels viatges generats per cadascun dels modes.....        | 15        |
| 6.5.- Balanç dels viatges generats respecte la situació actual .....  | 15        |
| 6.6.- Fluxos dels nous desplaçaments .....                            | 15        |
| 6.7.- Paràmetres de gènere .....                                      | 16        |
| <b>7.- XARXES DE TRANSPORT PREVISTES I ACTUACIONS DE MILLORA.....</b> | <b>18</b> |
| 7.1. Xarxa prevista d'itineraris a peu .....                          | 18        |
| 7.2. Xarxa prevista de bicicleta i VMP.....                           | 18        |
| 7.3. Xarxa prevista del transport col·lectiu .....                    | 19        |
| 7.4. Xarxa prevista del vehicle privat .....                          | 19        |
| <b>8.- CONCLUSIONS .....</b>                                          | <b>21</b> |
| <b>9.- PLÀNOLS .....</b>                                              | <b>22</b> |

## 1.- INTRODUCCIÓ I OBJECTIUS

L'estudi analitza l'impacte a la mobilitat derivat del canvi d'ús de dues parcel·les del Carrer Mallorca:

1-Parcela situada justa a sobre de l'Institut Escola Teresa Altet que actualment és un parc per a gossos i que ocupa una superfície de 12.756 m<sup>2</sup>

2-Parcela situada a 200 metres al nord de l'anterior anomenada Can Tiraires que actualment és una zona de vegetació i que ocupa una superfície de 1.025 m<sup>2</sup>

En ambdós casos, es proposa canviar l'actual ús d'equipaments (segons PGO) a zona verda (funció que realitza a l'actualitat).

La proximitat de les dues parcel·les i el canvi d'ús plantejat (mantenir l'actual ús de zona verda) fan considerar la necessitat d'estudiar conjuntament la situació de la mobilitat en ambdós sectors, si bé la informació dels viatges generats es donarà per separat.

La redacció d'aquest estudi s'emmarca en un context social molt determinant: després d'un llarg període en el qual el disseny i la gestió del viari han tingut com a prioritat màxima el trànsit de vehicles automòbils, s'ha iniciat un canvi de tendència de manera que les persones vianants i el transport col·lectiu comencen a estar presents. Aquest canvi en les prioritats juntament amb la consolidació de la bicicleta i patinets com a eina de mobilitat quotidiana han donat lloc a conceptes i situacions nous que fins ara no tenen reflex en la normativa i que requereixen d'un esforç normatiu que unifiqui criteris per tal de prendre en consideració les necessitats de totes les parts implicades.

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació 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.

L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'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 acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

La obligatorietat de la redacció d'aquest estudi es troba en l'article 3 del Decret 344/2006 on determina la necessitat de redacció degut al canvi en el planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.

Aquest estudi inclou tots aquells continguts i criteris que fixa el Decret 344/2006 referents a la figura urbanística de canvi en el planejament general.



## 2.- DESENVOLUPAMENT DEL TREBALL

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada que es presenta disposarà dels mateixos continguts que marca el Decret 344/2006 respecte la redacció d'un estudi d'obligat compliment respecte al canvi en el planejament general. Per tant s'avaluarà la seva accessibilitat actual i derivada seguint els paràmetres fixats al Decret i s'apuntaran unes possibles mesures correctores.

### 2.1. Aspectes d'obligat compliment

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a planejament urbanístic, per avaluar la mobilitat generada, han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que generen els diferents àmbits del pla en funció de les superfícies, dels usos permesos o de l'índex d'edificabilitat fixat en el planejament. Els continguts de l'estudi es troben detallats a l'article 12 del Decret 344/2006 que cita:

*Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions que comportin un canvi en la classificació del sòl, han de contenir la documentació següent:*

*a) Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 8, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala adient.*

*Aquesta avaluació ha d'incorporar els indicadors de gènere als que es refereix l'article 10 d'aquest Decret per tal de garantir l'adequació del planejament de les polítiques de mobilitat a la diversitat d'activitats i necessitats d'organització de la vida quotidiana.*

*b) Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants, en els termes establerts a l'article 15, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.*

*c) Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, en els termes establerts a l'article 16 representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.*

*d) Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes, en els termes establerts a l'article 17 representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació, indicant les reserves per aparcaments de bicicletes en sòl públic.*

*e) Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en els termes establerts a l'article 18, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.*

*f) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic corresponent, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents i de les previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent.*

### 2.2. Desenvolupament de l'estudi

L'elaboració de l'estudi es planteja amb les següents fases:

**FASE INICIAL**, on s'ha recollit i analitzar tota la documentació tècnica per a l'elaboració de l'estudi (dades de superfície de sostre per usos, cartografia, localització de les infraestructures i equipaments del planejament, etc.).

#### FASE 2. TREBALL DE CAMP.

Es realitzarà una visita tècnica als sectors una vegada estigui realitzada la proposta de les diferents xarxes per analitzar la possibilitat d'incloure millores a la proposta d'acord també a les propostes incloses al PMUS o documents similars.

La recollida que es proposa es concreta en:

##### 1- Avaluació de les diferents xarxes de transport

- Inventari de la xarxa de vianants (amplada de voreres, passos per a vianants, senyalització, trams sense urbanitzar, etc.)
- Inventari de la xarxa de bicicletes i vehicles de mobilitat personal (existència d'oferta per a la circulació de bicicletes i VMP i/o característiques de la xarxa viària i avaluació de la possibilitat de compartir espai amb els vehicles)
- Inventari dels serveis de transport públic que es troben més a prop de la zona (localització de parades més properes ja sigui d'autobús i/o ferrocarril, característiques, avaluació del seu itinerari de connexió a peu, etc.)
- Inventari de la xarxa viària (sentits de circulació, determinació dels principals itineraris d'accés i sortida de l'àmbit, detecció de punts de risc, places d'aparcament, etc.).

##### 2- Avaluació de la demanda

- S'avaluaran els itineraris d'accés dels vianants fins a les principals destinacions de l'àmbit d'estudi, detallant la necessitat de nous passos de vianants al conjunt de l'àmbit i possibles ampliacions de voreres
- S'avaluaran les possibilitats d'accedir amb bicicleta i VMP a l'àmbit, tot analitzant les connexions amb la xarxa actual de bicicletes, incloent les zones pacificades.

- S'avaluarà la capacitat dels autobusos a les parades més properes per tal de conèixer la possibilitat d'incorporar la nova demanda sorgida del nou sector, ja sigui mantenint el recorregut actual de les línies o desviant de forma puntual algunes expedicions.
- S'analitzaran els itineraris d'entrada i sortida dels vehicles privats al sector.

### **FASE 3. QUANTIFICACIÓ DE LA DEMANDA PREVISTA AL SECTOR**

Aquesta fase preveu analitzar el nombre de viatges que es generaran amb el canvi d'usos per i caracteritzar com accediran a cadascun dels tres sectors analitzats.

A partir de les superfícies de sostre dels diferents usos i la superfície de sol de les zones verdes es quantificaran el nombre de viatges previstos a través dels ràtios d'atracció de viatge inclosos en el Decret 344/2006.

El nombre de viatges resultant:

- Es caracteritzarà i quantificarà en funció dels modes de transport aplicant una distribució modal justificada i basada en el PMUS,
- Se li aplicarà una evolució horària en funció dels usos previstos.
- Es realitzarà una hipòtesis de l'origen i la destinació dels viatges.
- Es quantificaran el nombre de vehicles atrets i generats així com les necessitats d'aparcament i càrrega i descàrrega.
- Es dibuixaran els itineraris i les principals relacions

**FASE 4. PROPOSTA DE XARXES DE TRANSPORT.** A partir dels dèficits detectats i les directrius tècniques marcades en el Decret 344/2006, es definiran les xarxes proposades pels diferents modes de transport on s'inclouran les millores que es preveu realitzar en cadascuna d'elles per garantir un accés sostenible a l'àmbit d'estudi.



### 3.- ÀMBIT DE L'ESTUDI

Les dues parcel·les es troben al carrer Mallorca que és el carrer més oriental del sector urbanitzat del barri de Can Rosés ja que al costat est d'ambdues parcel·les només hi trobem vegetació fins arribar a la C16. Per tant hem de considerar que la vessant est d'ambdues és un sector on només s'hi pot accedir caminant.

Així, la major part d'activitat associada amb els sectors en estudi es focalitza amb la banda est per on accediran la major part de desplaçaments ja sigui des del sud (centre de Rubí) o del mateix barri de Can Rosés (amb forts pendents). La seva ubicació no queda doncs en una via de pas, però la localització de l'IES Teresa Altet genera un elevat moviment de vehicles especialment a les entrades i sortides de classes que utilitzen aquest carrer per deixar els nens a l'escola.

El barri de Can Rosés compta amb forts pendents que condicionen l'accessibilitat a l'àmbit. En aquest sentit, l'Ajuntament ha col·locat reductors de velocitat a diferents carrers per tal de reduir la velocitat al barri .



Ubicació de la parcel·la. Font: Elaboració pròpia

En l'àmbit d'estudi també hi ha inclosa la zona esportiva de Can Rosés, l'accessibilitat de la qual es realitza majoritàriament a través de l'Avinguda de les Olimpíades i l'Avinguda Can Rosés. En aquest sentit, la zona esportiva impermeabilitza l'interior del barri de Can Rosés ja que no hi ha vies que permetin connectar l'Avinguda de les Olimpíades amb carrers interns del barri, excepte pel perímetre nord (Àlaba). Per tant, la proposta de canvi de qualificació urbanística d'una part de la zona esportiva que inclou la piscina i que

es preveu de 12.816 m<sup>2</sup> de sostre no es considera que pugui afectar l'interior del barri de Can Rosés com tampoc la mobilitat del carrer Mallorca.



## 4. PLANEJAMENT

L'Ajuntament de Rubí ha iniciat la modificació puntual de planejament en 4 parcel·les de la ciutat, situats de manera discontinua. Aquests sòls s'identificaran dins aquest document de la següent manera:

- Sistema d'Espais Lliures situat a la Rambleta de Joan Miró corresponent a la pista d'hoquei F. Calvo.
- Sistema d'Espais Lliures situat a l'Àrea Esportiva Can Rosés, que afecta bàsicament a la pista coberta multiesportiva, la pista de futbol sala i la piscina coberta.
- Sistema d'Equipaments situat al C/ Mallorca del Pla Parcial del Sector H "Els Nius".
- Sistema d'Equipament situat al Torrent de Can Tiraries del Pla Parcial del Sector P Can Sant Joan.

Els dos primers àmbits destinats actualment a sistemes d'espais lliures estan ocupats per edificacions esportives.

En canvi, els dos àmbits destinats actualment a equipaments, es troben envoltats de sistemes d'espais lliures, generant molt poc impacte de mobilitat associat. Donada aquesta situació i la distància inferior a 150 metres entre ambdues parcel·les s'ha considerat adient analitzar la situació de la mobilitat en un sol estudi d'avaluació de la mobilitat generada que inclou les dues parcel·les i informació separada entre elles.

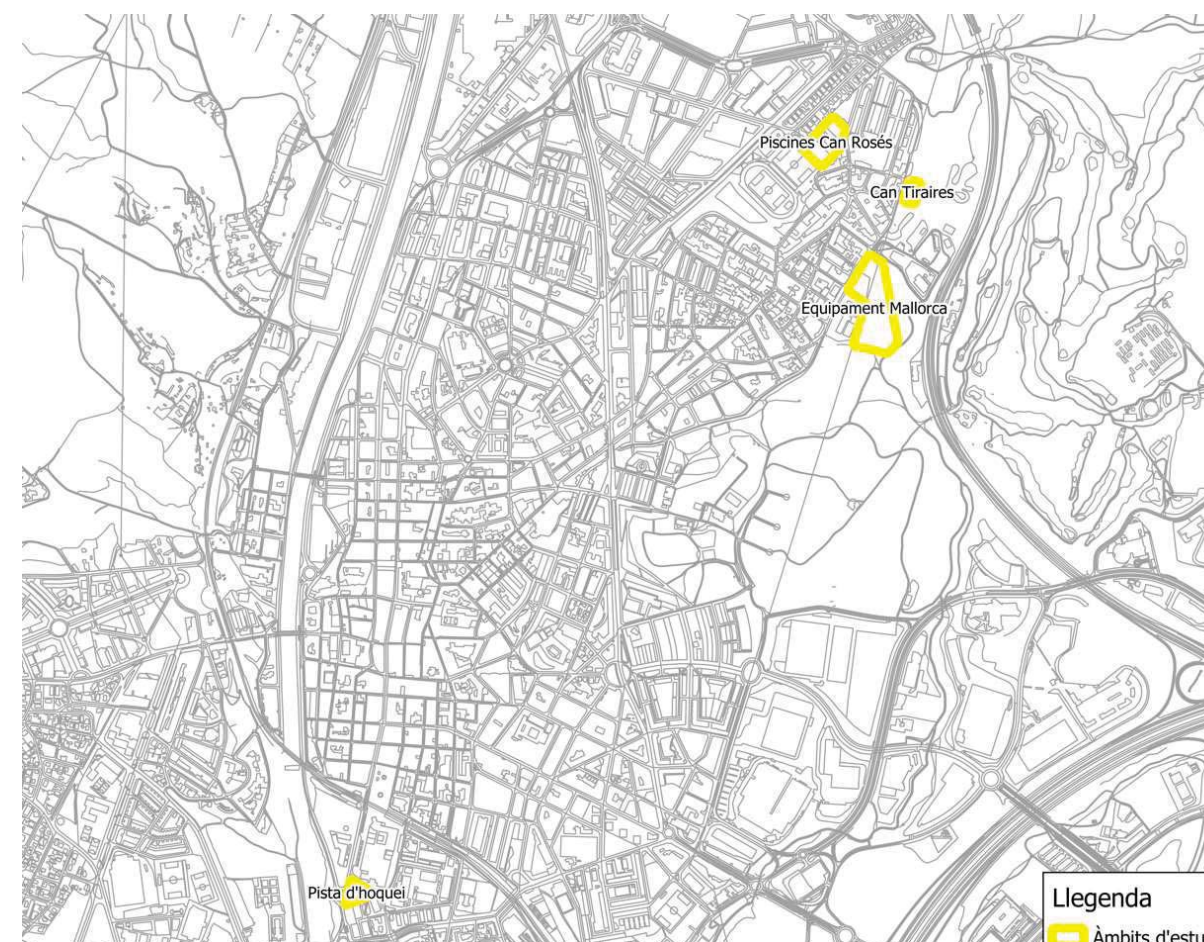
El motiu principal pel qual es realitza aquesta modificació és ubicar o traslladar aquests sòls a zones més adients per la ciutat, permeten un millor ús de cada àmbit.

En referència als sòls destinats a espais lliures, aquests es traslladen a una zona de la ciutat on s'està creant una gran zona d'espais lliures. Des de fa uns anys s'han estat tramitant diversos planejaments derivats i modificacions puntuals que estan creant una gran zona d'espais lliures com a gran pulmó verd entre el nucli urbà de la ciutat i la autopista de Manresa. Al transformar en espais lliures aquests àmbits destinats actualment a equipaments, PP-Sector H Els Nius i el PP-Sector P Can Sant Joan, s'aconsegueix donar una major continuïtat a aquests espais lliures i es traslladen els sòls destinats a equipaments a àmbits més adequats.

Pel que fa als nous sòls destinats a equipaments, es traslladen dins o a prop de zones edificades i consolidades, permeten que donen servei a la ciutat de manera més eficaç.

De la mateixa manera, tant a l'Àrea Esportiva de Can Rosés com a la pista de Hoquei, es preveuen actuacions a mig termini per tal d'ampliar o rehabilitar aquests espais existents. Tot això no és possible sense modificar la seva classificació d'espais lliures a equipament.

Tot i que el Pla General inicia un procés de transformació amb la redacció del futur POUM, la necessitat urgent d'ampliar la piscina així com de realitzar actuacions de reforma i rehabilitació a la pista de hoquei, no permet esperar a finalitzar la tramitació de la Revisió del PGOM, que tot just està als inicis dels treballs. Per aquest motiu es tramita la present modificació puntual de planejament.



Ubicació dels emplaçaments en estudi. Font: Elaboració pròpia

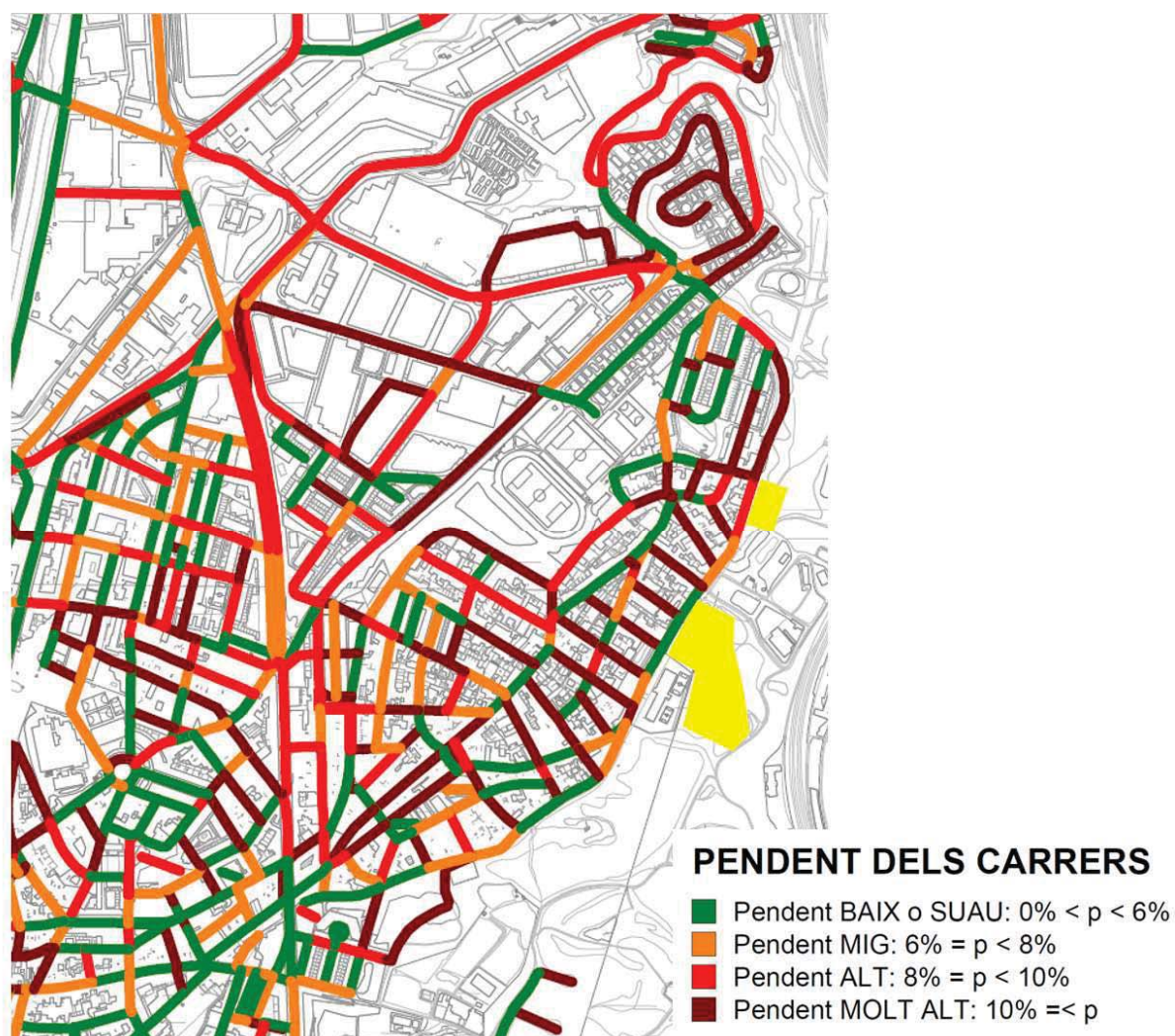


## 5. SITUACIÓ ACTUAL DE LA MOBILITAT

### 5.1.- La mobilitat a peu

Els desplaçaments a peu es troben condicionats pels pendents existents en l'àmbit. Aquests es troben presents en els carrers transversals a l'àmbit que connecten amb el carrer Mallorca on es localitzen les dues parcel·les en estudi. El carrer Mallorca, en canvi, disposa d'uns pendents més suaus excepte el tram més al nord.

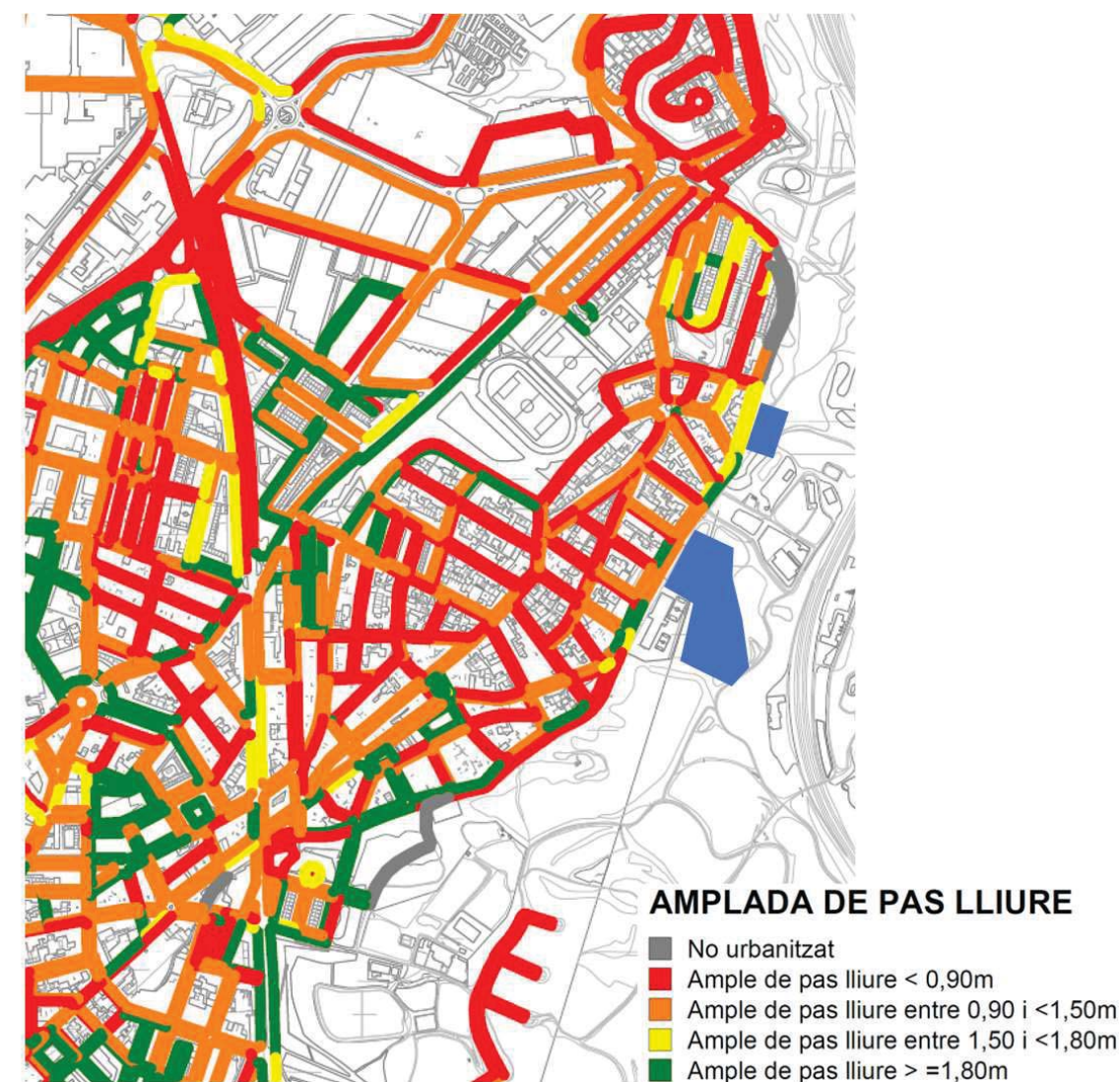
Cal tenir en compte que per la major part de carrers d'aquest àmbit (amb l'excepció de l'Av. Olímpiques) són carrers d'àmbit molt residencial i només es desplacen residents a peu del barri de Can Rosés ja sigui per anar a buscar el cotxe, gestions personals o anar a portar els nens a l'escola.



Pendents a l'àmbit. Font: Pla d'accessibilitat Rubí 2019

El carrer Mallorca és l'única carrer de l'àmbit amb una amplada útil de vorera per sobre dels 1,5 metres en la major part de trams, malgrat que encara hi ha algun tram amb menys amplada. En canvi, l'amplada

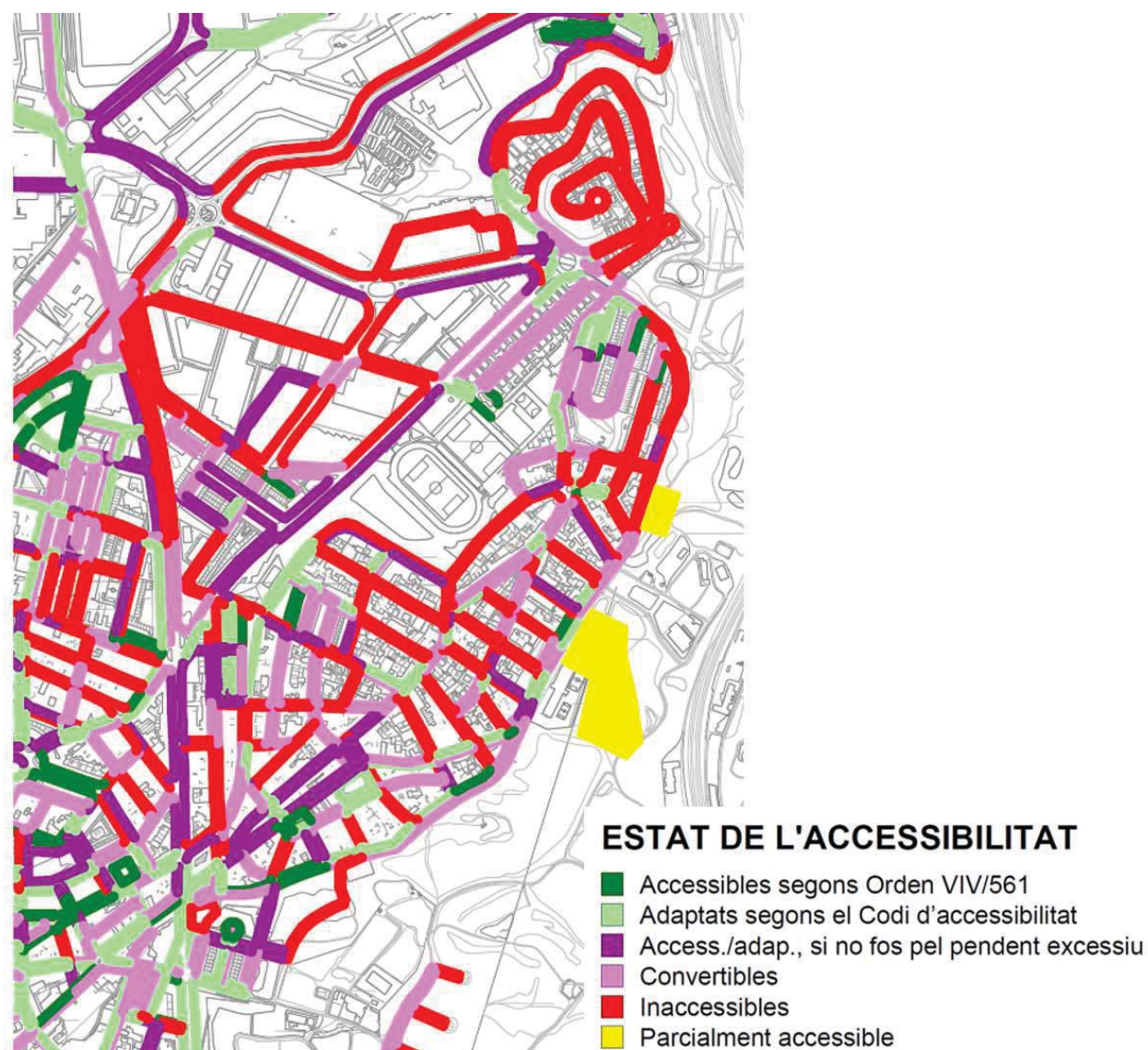
útil de les voreres en els carrers de l'interior del barri no és superior a 1,5 metres i en molts carrers no s'arriba a 0,9m (mínima amplada del Codi d'accessibilitat català)



Amplada de pas lliure. Font: Pla d'accessibilitat Rubí 2019

Si ens fixem en l'estat de l'accessibilitat, el carrer Mallorca és el carrer amb millor estat d'accessibilitat i per això la major part de desplaçaments passaran per aquest carrer si bé encara té trams que caldria actuar per garantir l'accessibilitat. A la resta de carrers interiors del barri de Can Rosés, en els últims anys l'ajuntament ha anat desenvolupant tasques de millora de la xarxa de vianants ampliant voreres, millora de cruïlles i accessibilitat en alguns carrers que ja es pot veure en el plànol d'estat de l'accessibilitat. Tanmateix, encara resten molts trams inaccessible a l'àmbit.

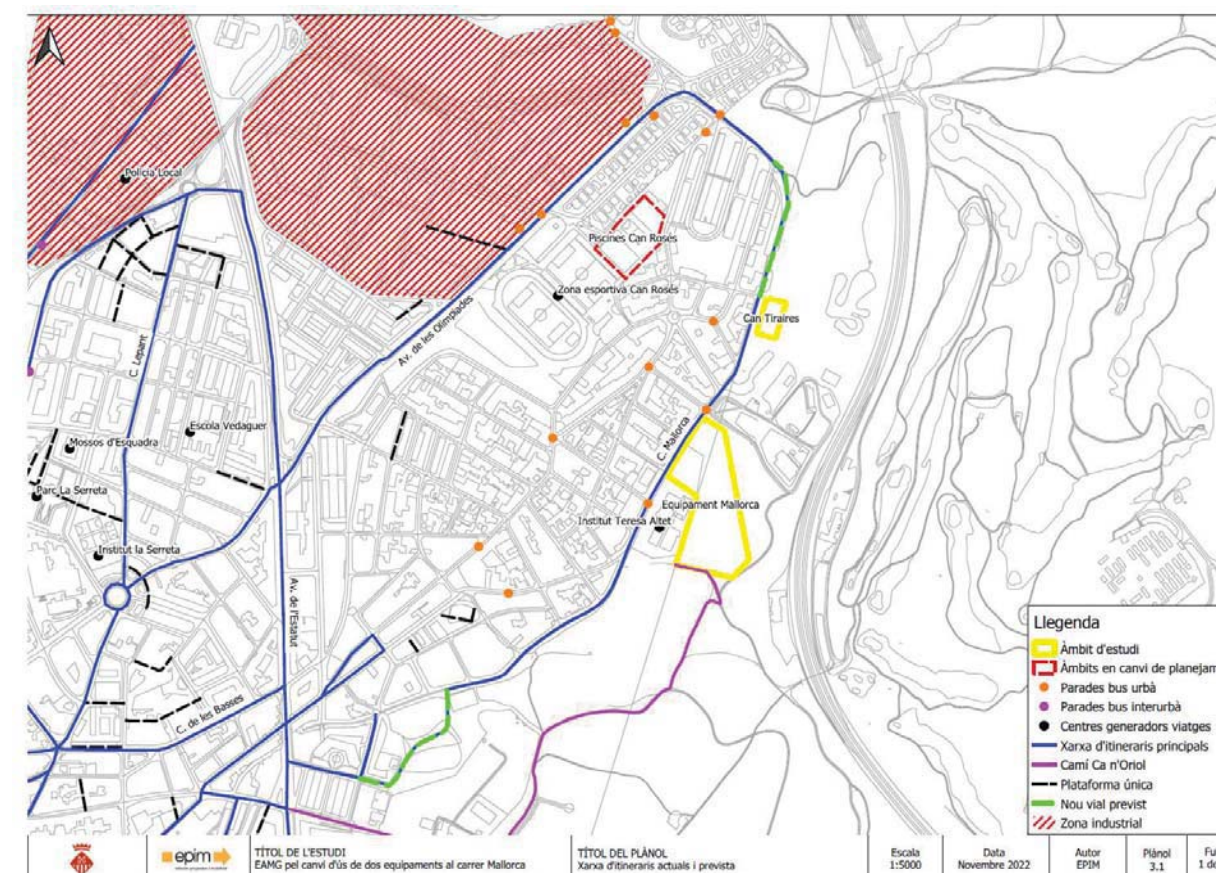




Estat de l'accessibilitat. Font: Pla d'accessibilitat Rubí 2019

La xarxa d'itineraris principals està extreta de dos documents de planificació:

- Pla de mobilitat Urbana Sostenible 2018
- Pla d'accessibilitat 2019



Xarxa d'itineraris actuals i previstos. Font: Elaboració pròpia

Els principals itineraris són:

-Carrer Mallorca que connecta amb l'Avinguda de l'Estatut en una connexió que caldrà resoldre amb un nou vial previst que salvarà el canvi de cota. En aquest carrer s'hi ubica l'IES Teresa Altet i molts escolars l'utilitzen per accedir-hi donat que és que té menys pendent de l'àmbit. Per aquest motiu s'han col·locat elements protectors de les voreres (pilones) i s'ha reforçat la senyalització tant vertical com horitzontal d'alerta entrada a una zona escolar (veure foto).

La ubicació de places d'aparcament tant en cordó com en un solar habilitat també generen la presència de vianants per aquesta via. D'altre banda també és la via on s'ubica un parc per a passejar els gossos (parcel·la en estudi) i molts residents de l'entorn hi accedeixen diàriament. El tram més al nord (dit Santander) connecta amb el carrer Àlaba, si bé cal re-urbanitzar-lo ja que actualment és una via de sorra i no permet la connexió directa amb vehicle privat.





Entrada a l'IES Teresa Altet . Font: Elaboració pròpia

-L'Avinguda de les Olimpíades tot i ser una via propera a l'àmbit no es pot considerar com a via bàsica per accedir als dos sectors en estudi ja que la zona esportiva de Can Rosés no disposa de permeabilitat per tal d'accedir a l'altre costat de la zona esportiva.

Per tant, la major part de desplaçaments a peu accedirien a les parcel·les en estudi pel carrer Mallorca i pels carrers interns del barri de Can Rosés.

## 5.2.- La mobilitat en bicicleta i VMP

Als carrers de l'entorn de la parcel·la no hi ha xarxa bici ni carrers adaptats a la circulació de convivència entre la bicicleta i el trànsit rodat. Tan sols trobem un tram del carrer Mallorca – Santander (entre Pontevedra i Càceres) on hi ha vorera bici, desconnectada d'altres ofertes de la ciutat



Vorera bici Carrer Mallorca - Santander . Font: Elaboració pròpia

Tot i que l'adaptació de la ciutat a la velocitat màxima 30 Km/h ha permès disminuir la velocitat a la major part de carrers, l'existència de forts pendents ha fet necessari la col·locació d'elements reductors de velocitat per tal de millorar la seguretat viària dels modes no motoritzats.

D'altra banda, la parcel·la en estudi de l'entorn de l'IES Teresa Altet connecta amb uns camins que permeten connectar-te amb el Parc de Can Oriol amb accés directe a l'Avinguda de l'Estatut (entrada al centre urbà de Rubí) i on es preveu la implantació d'un carril bici amb molt potencial circulatori.



Xarxa clicable actual . Font: Elaboració pròpia

## 5.3.- Transport públic

### 5.3.1- Servei d'autobusos urbans i interurbans

Les dues parcel·les tenen una excel·lent comunicació amb el servei urbà d'autobusos amb dues parades a menys de 50 metres de cadascun dels àmbits. Aquestes parades es corresponen a la L2 i L5 (ambdues línies connecten amb l'estació de FGC de Rubí centre):

Línia L2. El Pinar – Can Vall Honrat

Comunica el Pinar amb Ca n'Oriol, la Plana de Can Bertran, el Mercat, l'estació dels FGC, l'estació d'ADIF i finalitza el seu recorregut a Can Vallhonrat.



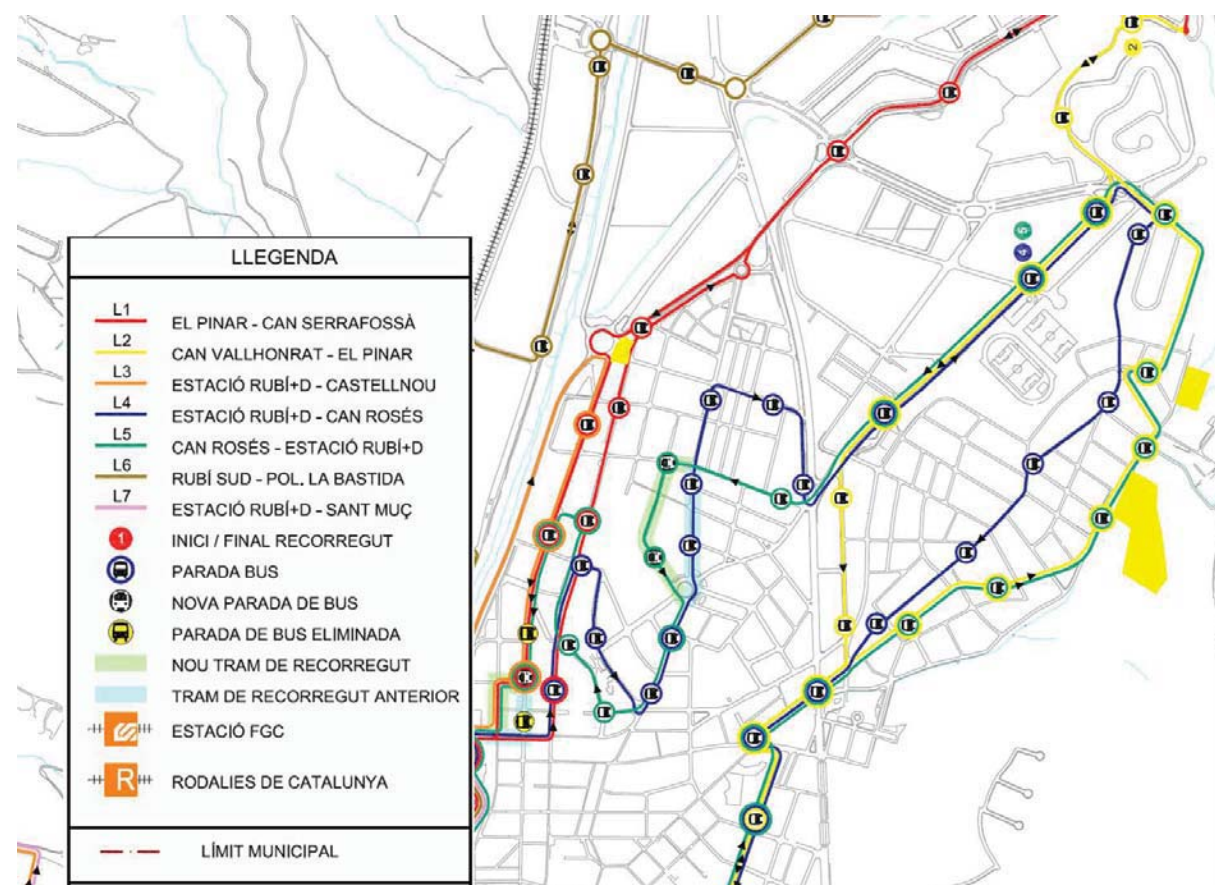
En dies feiners disposa de 32 expedicions per sentit (en horari de 6:13 a 22:05), amb un interval de pas de 30 minuts.

En dissabtes circulen 16+15 expedicions en horari de 7:49 a 22:16, i els diumenges i festius 15 expedicions per sentit de 8:12 a 21:45. L'interval de pas aproximat és inferior a una hora.

Línia L5. Can Rosés - Estació Rubí Forma

Línia circular que complementa la línia L4 que circula per l'interior del barri en direcció centre), realitzant el mateix recorregut en sentit antihorari. En dies laborables disposa de 42 expedicions, amb horari de 6:41 a 22:05, el que suposa un interval aproximat de pas de 22 minuts.

En dissabtes circulen 19 expedicions (de 6:47 a 22:02) i en diumenges i festius circulen 19 expedicions per sentit (de 8:33 a 22:02), tots dos dies amb un interval de pas aproximat de 45 minuts.



Xarxa d'autobusos urbans. Font: PMUS

Per l'àmbit no hi circulen línies interurbanes ni nocturnes.

### 5.3.2- Servei de ferrocarril

A uns 2,4 km aproximadament es localitza l'estació de FGC Rubí situada al sud del nucli urbà, en les proximitats de la riera, entre la zona centre i les Torres on hi efectuen servei les següents línies:

o La línia S1 (Barcelona – Sant Cugat – Rubí – Terrassa). En dies laborables ofereix un total de 85 expedicions sentit Terrassa i 86 expedicions sentit. El caps de setmana el nombre de circulacions es redueix a 53+54 expedicions.

o La línia S5 (Barcelona – Sant Cugat – Rubí), funciona com a reforç de la línia anterior durant les franges de major demanda: de 7:00 a 8:50 i de 19:00 a 21:00. Només circula el dies laborables amb un total de 21 expedicions sentit Rubí (10 exp. matí; 11 exp. tarda) i 11 expedicions sentit Barcelona (7 exp. matí; 4 exp. tarda).

La combinació d'aquestes dues línies ofereix un interval de pas de 15 minuts en hores vall, que passa a ser d'uns 5 minuts de mitjana en hores. En dies festius, l'interval de pas es situa al voltant dels 20-30 minuts.

Totes les línies de bus urbà faciliten la intermodalitat al tenir una parada vora l'estació de FGC.

Les línies 2 i 5 que connecten amb l'àmbit d'estudi permeten accedir a l'estació de FGC en uns 20 minuts aproximadament.

Més al sud (a 3,3 km del sector en estudi) es localitza l'estació de Rodalies de Catalunya: situada al sud del municipi, separada del nucli urbà, entre Can Vallhonrat i Ca n'Alzamora. En ella s'hi atura:

o La línia de rodalies R8 (Martorell – Rubí – Granollers): hi circulen 14 expedicions en cada sentit, tant en dies feiners com festius. L'interval mitjà de pas és de 60 minuts.

Només la línia L2 disposa d'una parada en les proximitats de l'estació de Rodalies de Catalunya. Per tant el sector en estudi es troba connectat amb el servei urbà amb aquesta estació.

## 5.4.- La mobilitat en vehicle privat

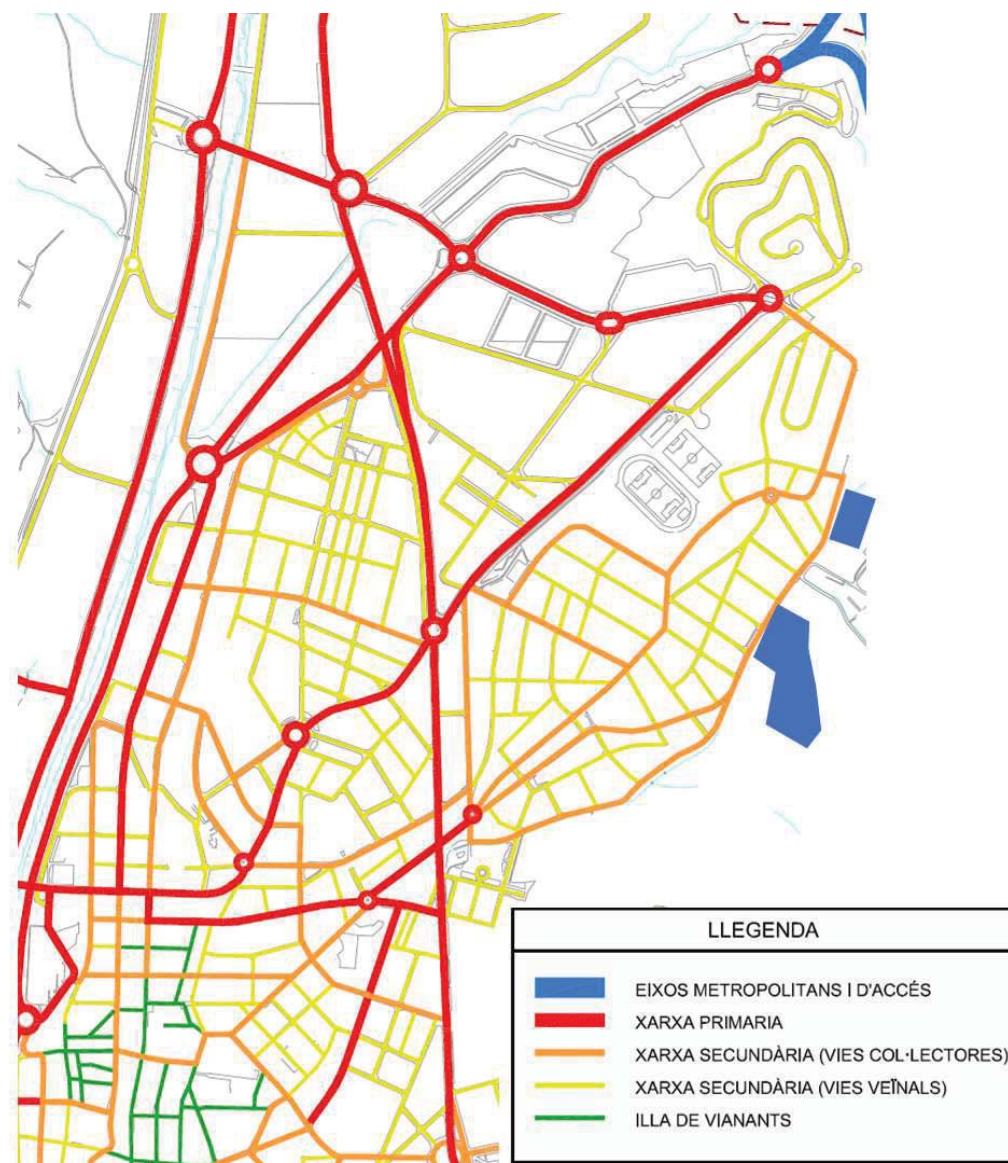
### 5.4.1.- Jerarquia viària

El sector es troba situat a la part nord-est allunyat de vies interurbanes o primàries.

El carrer Mallorca on es localitzen les dues parcel·les està considerat com a via col·lectora en el perímetre del barri de Can Rosés. Aquest carrer d'un sol sentit es complementa amb altres vies del barri en sentit contrari que realitzen una funció de sortida com pot ser el carrer Zamora, Pastora, Valladolid o Palència. Aquests carrers condueixen els vehicles cap vies primàries com són l'Avinguda de l'Estatut, Avinguda de les Olimpíades i l'Av. Can Rosés.



Fora d'aquests carrers, la major part de la xarxa de carrers més propers a la zona en estudi són vies veïnals que en cap cas absorbeixen trànsit de pas.



Jerarquia viària actual. Font: PMUS

Tal i com s'ha comentat anteriorment, els pendents existents a l'àmbit ha generat la necessitat de col·locar elements reductors de velocitat per frenar la velocitat dels vehicles i millorar la seguretat viària de l'àmbit.



Coixí berlínès al carrer Palència. Font: Elaboració pròpia

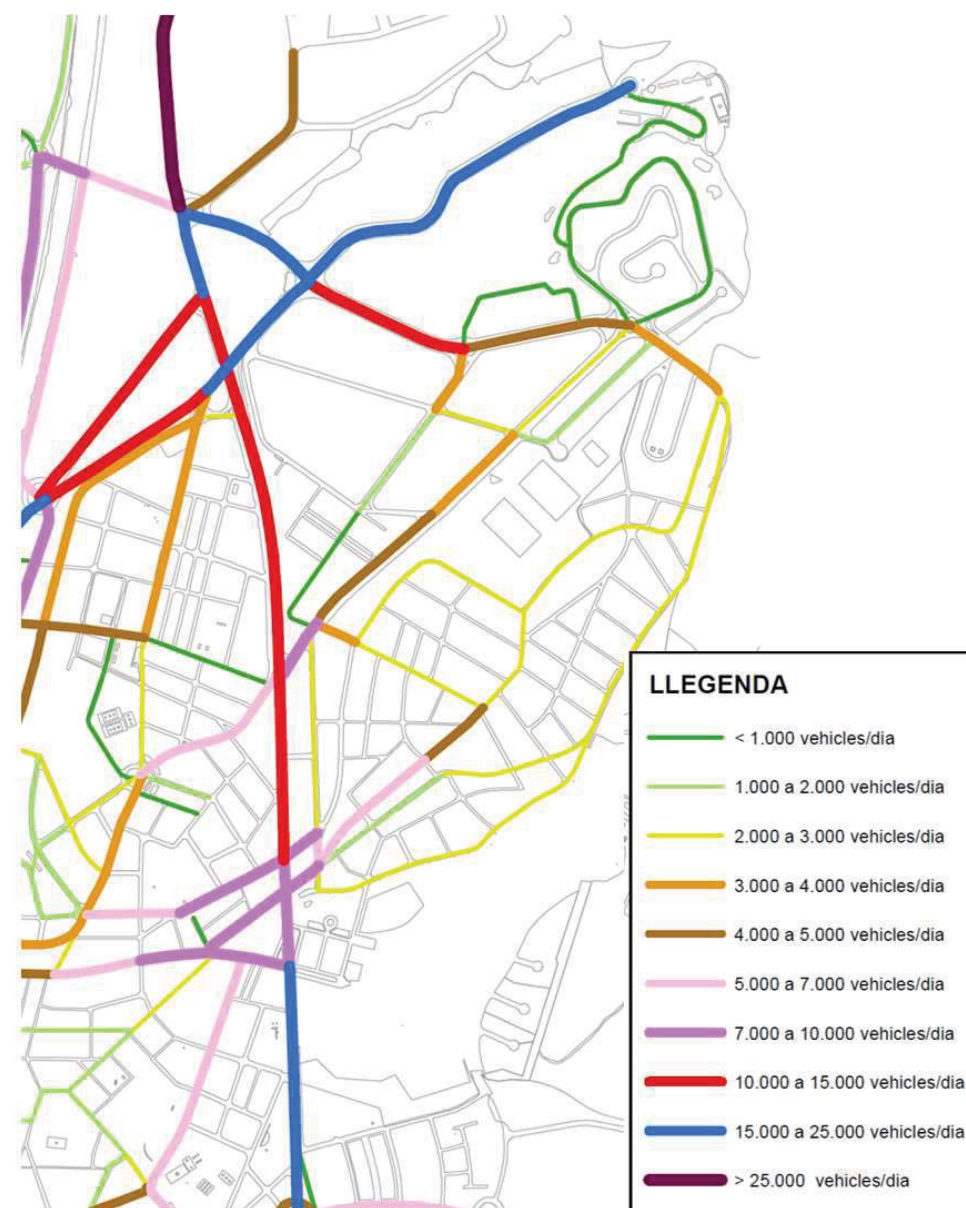
#### 5.4.2.- Demanda

Si ens fixem amb els vehicles que circulen diàriament per aquest àmbit (IMD) es pot observar com es tracta d'una zona per on no circulen un elevat nombre de vehicles ja que la major part de carrers de l'àmbit tenen IMD inferiors a 3.000 vehicles / dia.

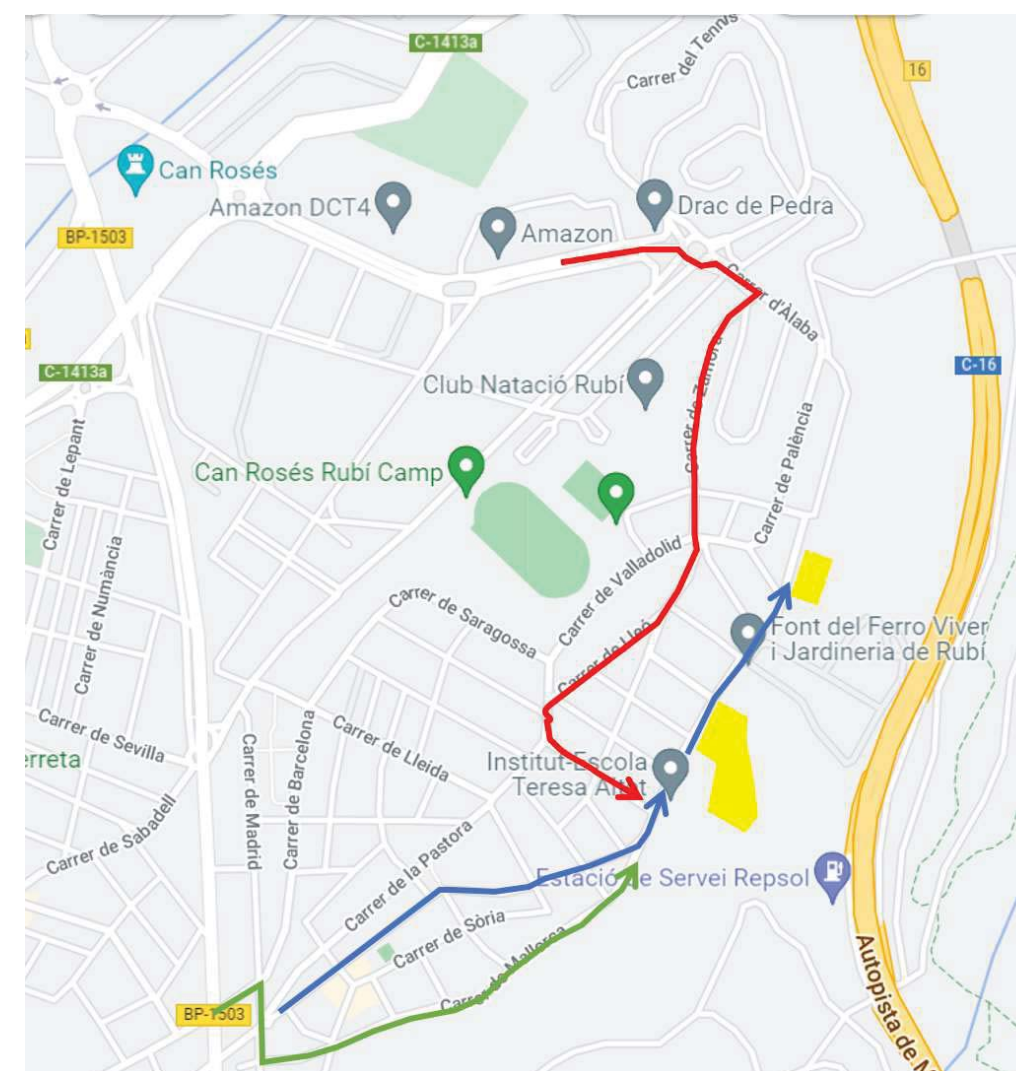
A mesura que les vies col·lectores es van aproximant a la xarxa primària, la seva IMD va augmentant fins a situar-se en valors per sobre els 4.000 vehicles dia (carrer Àlaba) o per sobre 5.000 al tram final del carrer de la Pastora.

En cap cas, es detecten retencions a l'interior de l'àmbit ni tampoc en les vies primàries perimetrals





IMD. Font: PMUS



Itineraris d'accés a l'àmbit Font: Elaboració pròpia

### 5.4.3.- Principals itineraris d'accés a l'àmbit

Els principals itineraris d'accés a l'àmbit són:

- Des del centre de Rubí (en color blau a l'esquema) a través del carrer de Lourdes, Font del Ferro i carrer Mallorca amb tornada al centre pel carrer de la Pastora i novament Lourdes
- Des de l'Av. De l'Estatut (en color verd a l'esquema), a través del carrer Galícia, Madrid i carrer Mallorca
- Des de l'Av. Can Rosés (en color vermell a l'esquema), a través del carrer Àlaba, Zamora, Lleó, Pastora i Alcanyís



## 6.- CARACTERITZACIÓ DE LA DEMANDA PREVISTA

En aquest capítol es calculen els viatges generats i atrets pel nou ús de la parcel·la destinada íntegrament a zona verda. Pel tipus d'activitat es pot considerar que en caps de setmana pugui atraure una major nombre de viatges que entre setmana. Tanmateix, es considerarà que la totalitats dels viatges associats a aquesta activitat accediran a peu.

En concret, es tracta de l'adaptació d'uns 13.781 m<sup>2</sup> que ara tenen una qualificació d'equipaments i que es proposa canviar a zona verda (funció que realitzen actualment). La parcel·la de majors dimensions es correspon a l'entorn que envolta pel nord a l'Institut Escola Teresa Altet amb uns 12.756 m<sup>2</sup>, mentre que la de Can Tiraires és només de 1.000 m<sup>2</sup>.

| ús         | Parcel·la       | Sòl (m <sup>2</sup> ) |
|------------|-----------------|-----------------------|
| Zona verda | Can Tiraires    | 1.025                 |
| Zona verda | Escola T. Altet | 12.756                |
|            |                 | <b>13.781</b>         |

Activitats i usos generadores de mobilitat (superfície i m2 de sostre)i. Font: Elaboració pròpia

Per calcular els viatges generats el Decret de Mobilitat estableix uns ratis en funció dels metres quadrats de sostre per cadascuna de les activitats que es desenvolupen. En aquest cas, es contemplen 13.781 m<sup>2</sup> de sòl de zona verda.

L'activitat de zona verda donarà continuïtat a la zona verda del seu entorn. Pel sud, la parcel·la de l'escola connecta amb els itineraris a peu que es poden realitzar des del Parc de Can Oriol.

### 6.1.- Càlcul del nombre de desplaçaments

Aquest estudi calcula el nombre de viatges generats per cadascuna de les activitats en base a la superfície construïda aplicant els ratis fixats pel Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Tots els desplaçaments generats es considera que seran realitzats per visitants puntuals i en aquest cas no es considera necessari diferenciar la tipologia d'usuari com es realitza en altres estudis on es diferencien treballadors o residents.

| ACTIVITAT       | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables<br>Visitants |
|-----------------|----------------------------|-------------------------|
| Can Tiraires    | 1.025                      | 5,0                     |
| Escola T. Altet | 12.756                     | 5,0                     |

Ratis de generació de viatges segons activitat a partir article 18 de la Llei de mobilitat. Font: Elaboració pròpia

L'ús residencial d'aquesta parcel·la s'estima que generarà **680 desplaçaments en dia laborable**.

| ACTIVITAT       | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables<br>Visitants |
|-----------------|----------------------------|-------------------------|
| Can Tiraires    | 1.025                      | 51                      |
| Escola T. Altet | 12.756                     | 638                     |
|                 |                            | <b>689</b>              |

Viatges generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

### 6.2.- Repartiment modal aplicat a les activitats

Per a calcular els viatges en cadascun dels modes s'ha pres com a punt de partida el repartiment modal actual i previst (segons les actuacions previstes en el PMUS) que està recollit en el PMUS.

| REPARTIMENT MODAL ACTUAL |        | REPARTIMENT MODAL PREVIST PMU |        |
|--------------------------|--------|-------------------------------|--------|
| Vehicle privat           | 47,50% | Vehicle privat                | 40,50% |
| Transport públic         | 9,90%  | Transport públic              | 13,50% |
| A peu                    | 42,00% | A peu                         | 45,00% |
| Bicicleta                | 0,60%  | Bicicleta                     | 1,00%  |

Repartiment modal actual dels residents de Rubí. Font: PMUS Rubí 2018

En el PMUS, s'aposta per un canvi de tendència dels últims anys, reduint la presència de desplaçaments en vehicle privat i incrementant la de modes més sostenibles, tant motoritzats com no motoritzats.

Donat que la zona verda no té unes dimensions prou grans que la facin atractiva com per generar desplaçaments en vehicle privat des d'altres zones, s'ha considerat que la totalitat dels desplaçaments es faran amb mitjans no motoritzats (95% a peu i un 5% en bici) procedents majoritàriament del barri de Can Rosés i dels camins del Parc de Can Oriol (vessant sud).

| Zona verda              |            |
|-------------------------|------------|
| Activitat               | Visitants  |
| <b>Vehicle Privat</b>   | <b>0%</b>  |
| <b>Transport Públic</b> | <b>0%</b>  |
| <b>A peu</b>            | <b>95%</b> |
| <b>Bicicleta</b>        | <b>5%</b>  |

Repartiment modal previst segons tipus de viatge i activitat. Font: Elaboració pròpia

### 6.3.- Desplaçaments a peu i en bicicleta

Cal tenir present que la llei de mobilitat incentiva els desplaçaments a peu potenciant itineraris per a vianants, per la qual cosa el percentatge de repartiment modal en aquest mode de transport és important.

| ACTIVITAT       | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables<br>Visitants |
|-----------------|----------------------------|-------------------------|
| Can Tiraires    | 1.025                      | 95,0%                   |
| Entorn Institut | 12.756                     | 95,0%                   |

Percentatge modal aplicat al mode a peu. Font: Elaboració pròpia

Tenint en compte aquest repartiment modal, es realitzaran **655 viatges a peu en dia laborable**

| ACTIVITAT       | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables<br>Visitants |
|-----------------|----------------------------|-------------------------|
| Can Tiraires    | 1.025                      | 49                      |
| Entorn Institut | 12.756                     | 606                     |
|                 |                            | <b>655</b>              |

Viatges a peu generats per l'àmbit. Font: Elaboració pròpia

La mobilitat en bicicleta es cada vegada més important a la ciutat, pel que s'han de projectar les necessitats de cada planificació per potenciar aquest tipus de transport. El repartiment modal es el següent:

| ACTIVITAT       | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables<br>Visitants |
|-----------------|----------------------------|-------------------------|
| Can Tiraires    | 1.025                      | 5,0%                    |
| Entorn Institut | 12.756                     | 5,0%                    |

Percentatge modal aplicat al mode bicicleta. Font: Elaboració pròpia

Aplicant aquests percentatges al mode bicicleta es generaran **34 desplaçaments en bicicleta en dia laborable en aquest entorn cada dia.**

| ACTIVITAT       | Superfície/<br>Sostre (m2) | laborables<br>Visitants |
|-----------------|----------------------------|-------------------------|
| Can Tiraires    | 1.025                      | 3                       |
| Entorn Institut | 12.756                     | 32                      |
|                 |                            | <b>34</b>               |

Viatges amb bicicleta generats per l'àmbit del PMU. Font: Elaboració pròpia

Si es desenvolupen totes les accions contemplades en el Pla Director de la Bicicleta on es preveu la creació d'una xarxa important de carrils bici i la connexió de l'anella verda, es pot generar un major augment del nombre de desplaçaments en bicicleta que caldrà tenir en compte en el futur.

### 6.4.- Resum dels viatges generats per cadascun dels modes

Per tant, aplicant el repartiment modal previst, el nombre total de viatges és de 689 viatges / dia perel conjunt de les dues parcel·les (52 viatges/ dia relacionats amb la parcel·la de Can Tiraires i 637 viatges dia relacionats amb la parcel·la situada a l'entorn de l'institut Teresa Altet)

| NOMBRE DE VIATGES GENERATS |     |
|----------------------------|-----|
| Vehicle privat             | 0   |
| Transport públic           | 0   |
| A peu                      | 655 |
| Bicicleta                  | 34  |

**689**

Viatges total de l'àmbit per modes de transport Font: Elaboració pròpia

### 6.5.- Balanç dels viatges generats respecte la situació actual

Es desconeix el nombre de viatges actual que generen aquestes dues parcel·les que actualment s'utilitzen per treure a passejar els gossos per part dels residents de l'entorn i d'esbarjo per part dels alumnes de l'escola a l'hora del pati. Es considera que el nombre total de viatges pot estar fins i tot per sota dels resultants de l'aplicació dels ratis d'atracció de viatges del decret.

La connexió amb els camins del Parc de Can Oriol també pot generar la presència de desplaçaments a peu i en bicicleta des del sud de l'àmbit en estudi

### 6.6.- Fluxos dels nous desplaçaments

El 70% dels desplaçaments a peu accediran a l'àmbit des del sector residencial de Can Rosés, mentre que el 30% restant podria accedir des del sud de la parcel·la de l'Escola de Teresa Altet procedents del Parc de Can Oriol. També des d'aquí es considera que podrien accedir a l'àmbit tots els desplaçaments en bicicleta previstos (34).

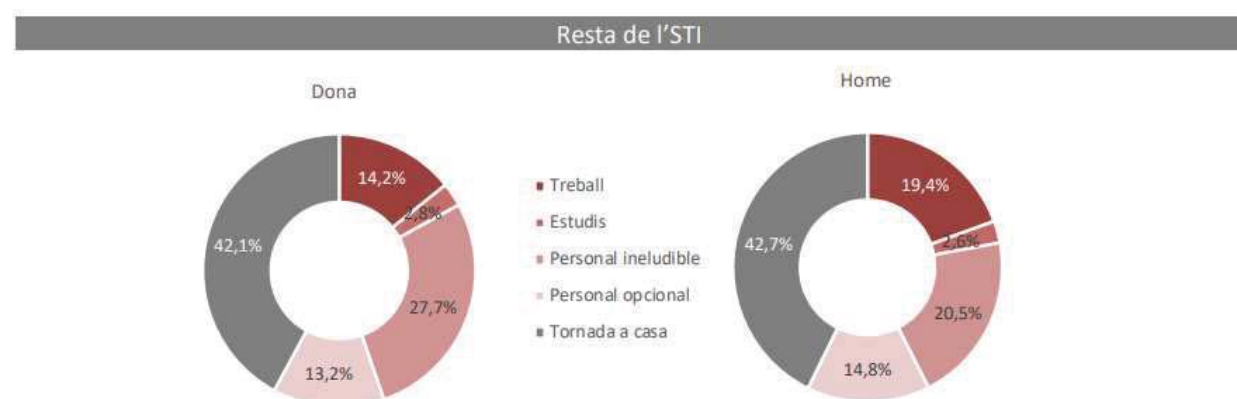
Una vegada desenvolupada l'anella verda i completada la xarxa pel nord, es possible que també puguin accedir a l'àmbit bicicletes des del nord. Actualment, la manca de connexió viària per a bicicletes fa impossible aquesta situació



## 6.7.- Paràmetres de gènere

Les dades de l'EMEF de 2018 mostren com no s'observen diferències destacables en relació a la mitjana de desplaçaments diaris segons el sexe si es té en compte tota la població. No obstant, si es considera només la població mòbil, és a dir, la població que en el darrer dia laborable va sortir de casa, les dones fan de mitjana més desplaçaments al dia.

Sí que s'observen, en canvi, diferències rellevants en relació a la població no mòbil. En aquest cas, un 9,4% de les dones que viuen a la RMB no va sortir de casa, versus un 5,5% d'homes que no ho van fer. Al conjunt de la RMB s'observa com les dones fan menys desplaçaments per motiu feina i més desplaçaments per motiu personal. Dins de la mobilitat personal les dones fan més viatges per a cobrir activitats de caràcter obligat i que anomenem mobilitat personal ineludible. Es tracta d'activitats vinculades amb les quotidianes, anar al metge i acompanyar a altres persones, particularment. Pel que fa a la mobilitat personal opcional, si bé el percentatge és similar entre homes i dones, hi ha algunes diferències en el tipus d'activitats que es desenvolupen. Els homes fan més desplaçaments vinculats a l'oci i el lleure i, també, passen més. Les dones, contràriament, fan més visites a familiars o amics i fan més activitats per compres no quotidianes.



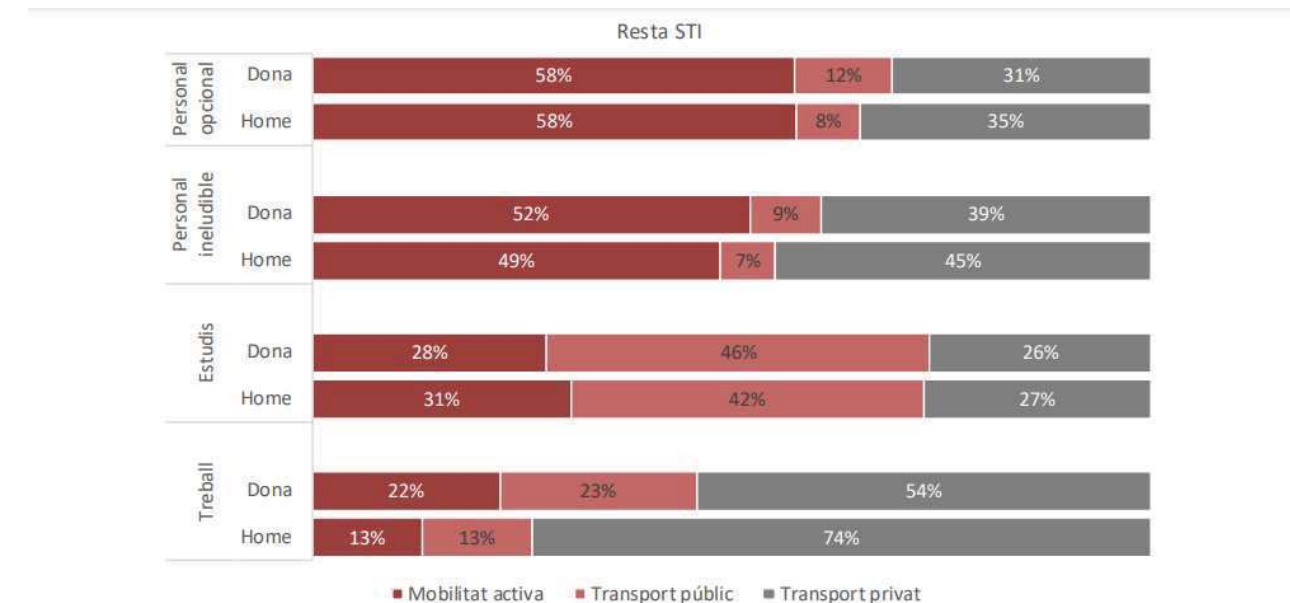
Gràfic 3. Distribució dels desplaçaments segons el motiu (agregat). Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

En funció del sexe, es veu com entre els homes la principal cadena de motiu és l'anada i la tornada a la feina o estudi (Ocupacional-Tornada), mentre que per les dones (particularment a Barcelona) la principal cadena es correspon amb l'anada a una activitat personal i la tornada a casa (Personal-Tornada). També s'observa com una altra cadena força repetida entre les dones, és la que està formada per 4 viatges pendulars (Personal-Tornada-Personal-Tornada).

Les activitats quotidianes que fem se solen vincular a uns determinats modes de transport. És a dir, les compres quotidianes o l'anada a l'escola, per exemple, es resolen principalment a peu, mentre que l'accés a la feina s'associa més als modes motoritzats. Pel que fa a l'escola, per exemple, aquest fet té a veure amb model de proximitat dels equipaments educatius d'educació infantil i de primària particularment. Per

tant, a la Miranda donat que es tracta d'una escola d'àmbit metropolità, es troben en funcionament 8 línies d'autobús des de diferents indrets per reduir el nombre de desplaçaments en vehicle privat.

En funció del sexe s'observa com, en la mesura que les dones fan més activitats més associades a models de proximitat, caminar guanya protagonisme en els desplaçaments. Entre els homes, contràriament, en la mesura que fan més viatges per motiu feina, la mobilitat en vehicle privat guanya protagonisme, atès que el motiu per feina és el que més s'associa a la mobilitat en transport privat.



Gràfic 7. Motiu i mode de transport dels desplaçaments. Residents a Barcelona i a la resta de l'STI; 2018. Font: EMEF 2018

La mobilitat de les dones es caracteritza per ser més propera als criteris de la mobilitat sostenible i saludable. La menor dependència pels mitjans motoritzats privats, el caràcter de proximitat i l'ús més intensiu del transport públic fan que els comportaments de les dones esdevinguin un referent o un model a estendre transversalment al conjunt de la societat.

Des de l'ATM a través de l'estudi La mobilitat quotidiana des d'una perspectiva de gènere (2020) es proposen 8 eixos que des del camp de les polítiques urbanes i la mobilitat es poden abordar i que poden contribuir a feminitzar la mobilitat i, per tant, a fomentar la transició energètica, mitigar el canvi climàtic i millorar la salut de la població.

Es considera que a l'entorn de la parcel·la en estudi es podrien realitzar actuacions en favor de:

1. Proximitat. Cal promoure un model de mobilitat i d'espai públic que fomenti la reducció de les distàncies en els desplaçaments, incrementi la vida de barri per a les activitats quotidianes i les relacions socials i que promogui l'ús del transport públic i dels modes actius de desplaçament. Les actuacions d'urbanisme tàctic a més de donar la possibilitat d'experimentar i innovar en la construcció de la ciutat a través de

mesures senzilles i de baix cost, permet conscienciar la ciutadana, ja que aquestes transformacions no sempre són ben acceptades per tothom. Sovint és necessari eliminar part de l'espai que es dedica al vehicle privat (tant en circulació com en estacionament en superfície), de manera que actuacions temporals possibiliten fer canvis a curt termini que poden ser l'avenç de mesures permanents i de caràcter estructural.

2-Aconseguir una millora de l'oferta del transport públic per accedir a l'escola que serveixi tant als residents del barri com als infants, acompanyants i treballadors de l'escola.

3-Millora de l'accessibilitat dels itineraris a peu instal·lant baranes i rampes que permetin salvar els desnivells existents i afavorint una accessibilitat universal. També es recomana la possibilitat d'introduir espais de descans en aquests itineraris a través de la col·locació de bancs, per exemple.

4-Afavorir una il·luminació que permeti realitzar els desplaçaments a peu de forma segura, evitant espais foscos que generen sensació d'inseguretat.

5-Fomentar la mobilitat elèctrica que permeti l'accés en bicicletes elèctriques a l'escola (adaptant aparcaments segurs), instal·lació de punts de recàrrega elèctrica, etc.

6-Arribar a acords amb les empreses que realitzen el transport escolar per tal d'estudiar noves línies de transport públic d'acord amb la demanda existent.

7-Publicitar entre els pares i mares de l'escola les diferents mesures aplicades en favor d'un accés més sostenible a l'escola (línies d'autobús, millores als itineraris a peu, bicicleta, etc.)



## 7.- XARXES DE TRANSPORT PREVISTES I ACTUACIONS DE MILLORA

A continuació es detalla tot un seguit d'actuacions necessàries per garantir tant l'accessibilitat com la seguretat en tots els modes de transport.

Donat que el POUM es troba en procés d'actualització i el vigent és molt antic, s'han pres com a referències les xarxes d'itineraris previstes en documents com:

- Pla de mobilitat urbana de Rubí 2018
- Pla d'accessibilitat 2019
- Pla Director de la Bicicleta 2021
- Pla Director d'Infraestructures 2021-2030

### 7.1. Xarxa prevista d'itineraris a peu

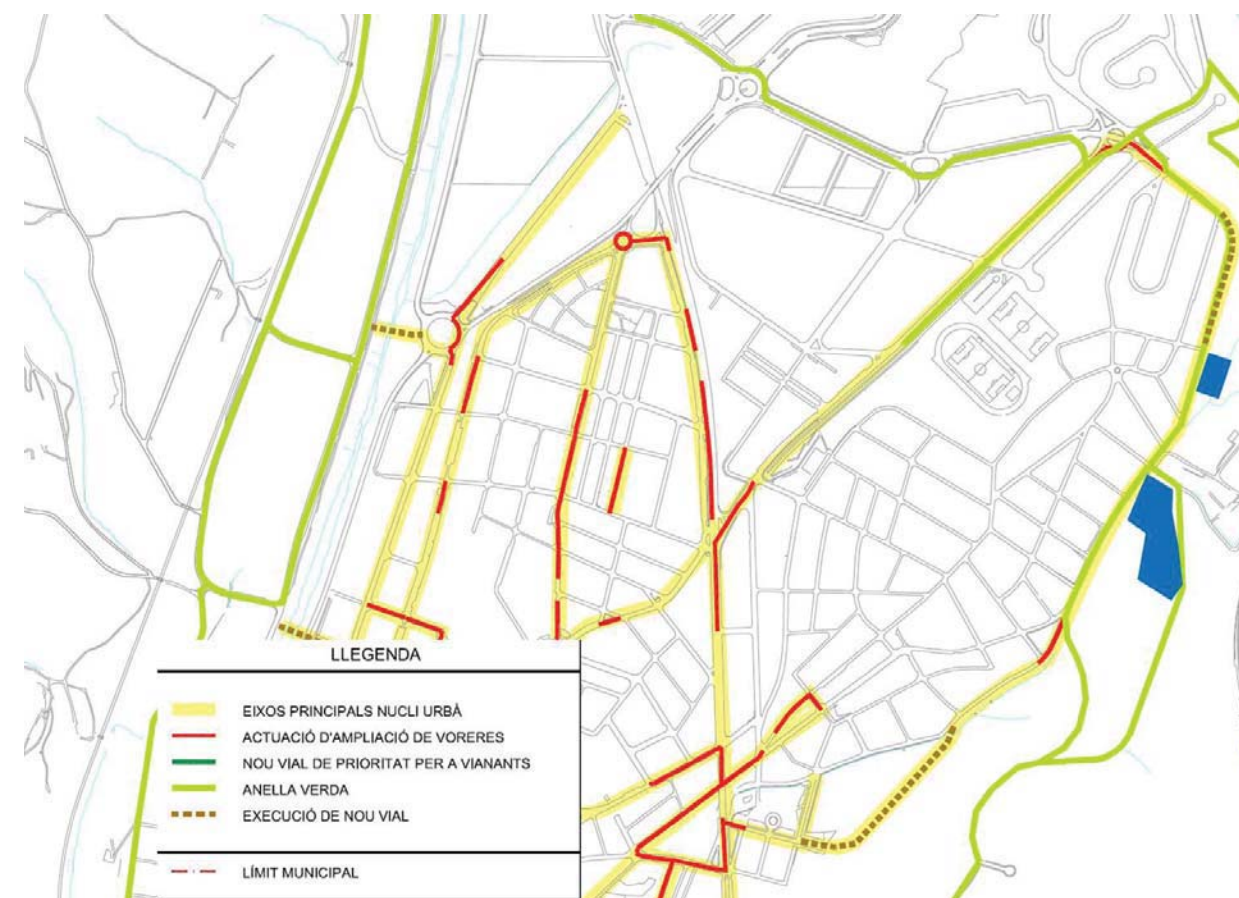
La jerarquització viària prevista de la xarxa de vianants del PMUS és l'actual amb una sèrie de propostes de millora en relació a nous vials i actuacions d'ampliació de voreres. Així, el carrer Mallorca continua sent el principal itinerari per a vianants d'accés a l'àmbit. A més, el carrer Mallorca i els camins que connecten amb Can Oriol actualment passen a formar part de l'Anella verda que compta amb un recorregut de 13km, destinat a tots els públics, que dona la volta a Rubí i conjuga l'accessibilitat per cohesionar nombrosos llocs d'interès de Rubí, a zones urbanes, industrials i naturals.

En relació als nous vials previstos no hi ha una afectació important als desplaçaments de vianants ja que:

- La connexió prevista del carrer d'Antoni de Borja amb el Carrer Mallorca ofereix una connexió directa amb l'Avinguda de l'Estatut especialment en vehicle privat ja que ja existeixen camins que permeten connectar-se a peu amb l'àmbit d'estudi, i
- La connexió del carrer Mallorca amb el carrer Àlaba, evitarà que els vehicles hagin de circular pel carrer Palència.

Tot i que es preveu una ampliació de voreres en un tram del carrer Mallorca aquesta no es contempla prioritària donat que a l'altre costat del tram ja hi ha una vorera accessible.

No està previst cap més actuació en relació als itineraris de vianants en aquest àmbit més enllà de la continua millora de l'accessibilitat de la xarxa de vianants interna de Can Rosés (adaptant nous passos de vianants i estretament de l'amplada útil) tal i com recomana el Pla d'accessibilitat



Jerarquia de la xarxa de vianants. Actuacions previstes Font: Elaboració pròpia

### 7.2. Xarxa prevista de bicicleta i VMP

El Pla Director de Bicicleta preveu una important ampliació de l'oferta viària exclusiva per a bicicletes i VMP respecte la situació actual on és pràcticament inexistent.

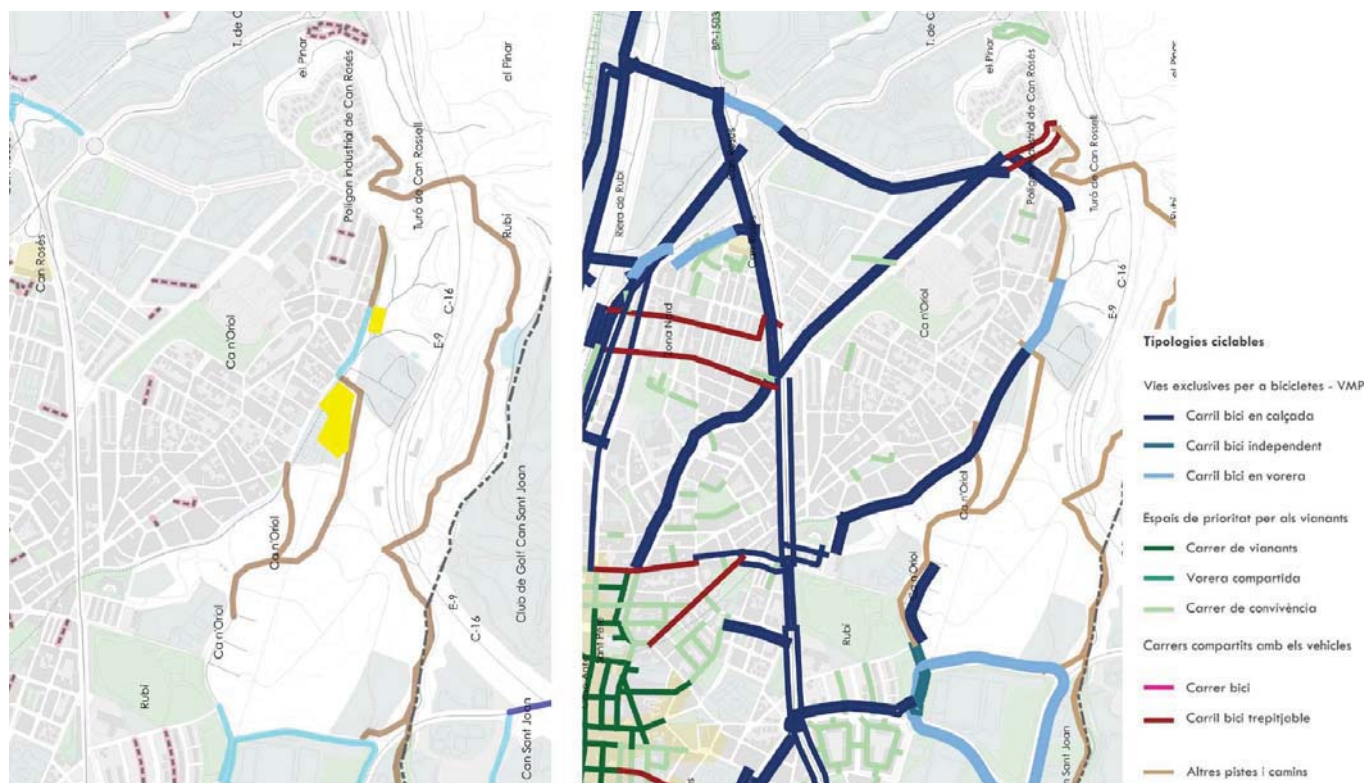
La xarxa prevista canalitza els principals fluxos de mobilitat en bicicleta i VMP i connecta els principals punts atractors i generadors de mobilitat de la ciutat amb tots els barris per a la mobilitat quotidiana de tipus laboral, educativa, personal i de lleure.

La xarxa es defineix a partir de la xarxa prevista al PMUS 2020-2025, juntament amb la xarxa complementària proposada als estudis de mobilitat als polígons industrials. Addicionalment, formen part de la xarxa ciclable bàsica els itineraris ciclables preferents a través dels carrers que formen part de l'illa de vianants, els carrers de convivència i els carrers amb velocitat limitada a 30 km/h.

Així, es preveu la construcció d'un carril bici en calçada al carrer Mallorca que enllaçaria amb el carril bici de l'Avinguda de l'Estatut a través del carrer Miquel Gomita pel sud i amb la vorera bici existent a la part nord entre el carrer Pontevedra i Càceres. A partir del camí existent actualment s'enllaçaria també amb



el carril bici previst al carrer Àlaba que enllaça amb la resta de carrils bici previstos a la zona industrial del nord de Rubí



Xarxa bici actual i prevista a l'entorn de l'àmbit en estudi Font: PDB

### 7.3. Xarxa prevista del transport col·lectiu

El PMUS en el 2018 va preveure una re-ordenació de les línies que han comportat una millora de freqüències de pas i ampliació de l'horari de funcionament. La re-ordenació també ha suposat la realització d'uns canvis circulatoris. Per tant, no es preveu a curt ni mitja termini una re-ordenació de les línies urbanes respecte la situació actual que es valora com a positiva

El PDI 2021-2030 preveu una mesura (IN11) que és la nova estació de FGC La Llana al costat oest es de la Riera de Rubí, en el barri de La Llana. La seva construcció està condicionada al important desenvolupament urbanístic previst en aquest sector. Aquesta estació no estaria connectada amb el servei urbà d'autobusos de la zona i l'accés a peu és massa llarg.

En aquest estudi no es consideri prioritari la seva connexió amb el servei urbà tenint en compte que ja enllaça amb l'estació de FGC del centre i també amb l'estació de Rodalies amb la L2.



Nova estació de FGC La Llana Font: PDI 2021-2030

### 7.4. Xarxa prevista del vehicle privat

La jerarquia viària prevista en el PMUS diferencia els vials de pas (aquells que han de concentrar la major part del trànsit) dels vials veïnals (aquells que només s'haurien d'emprar per tal d'accedir a una destinació concreta). La nova jerarquizació també ha de permetre eliminar la permeabilitat de la xarxa i endreçar el viari urbà, definint especialment les rutes d'entrada i sortida al centre.

La classificació de les vies diferencia entre:

- Xarxa primària, que connecta essencialment les principals vies amb la xarxa interurbà. Són vies destinades fonamentalment a la circulació de vehicles motoritzats i definint l'esquema general de circulació de la ciutat.

Dins aquest grup de vies la més propera és l'Avinguda de l'Estatut i no l'Av. Can Rosés i l'Av. De les Olimpíades que en la jerarquia actual eren considerades com a primàries i ara passen a ser secundàries

- Xarxa secundària o col·lectora, formada per la xarxa de comunicació entre barris, que inclou a més de les vies citades anteriorment la resta de vies que ja eren secundàries en la jerarquizació del viari actual

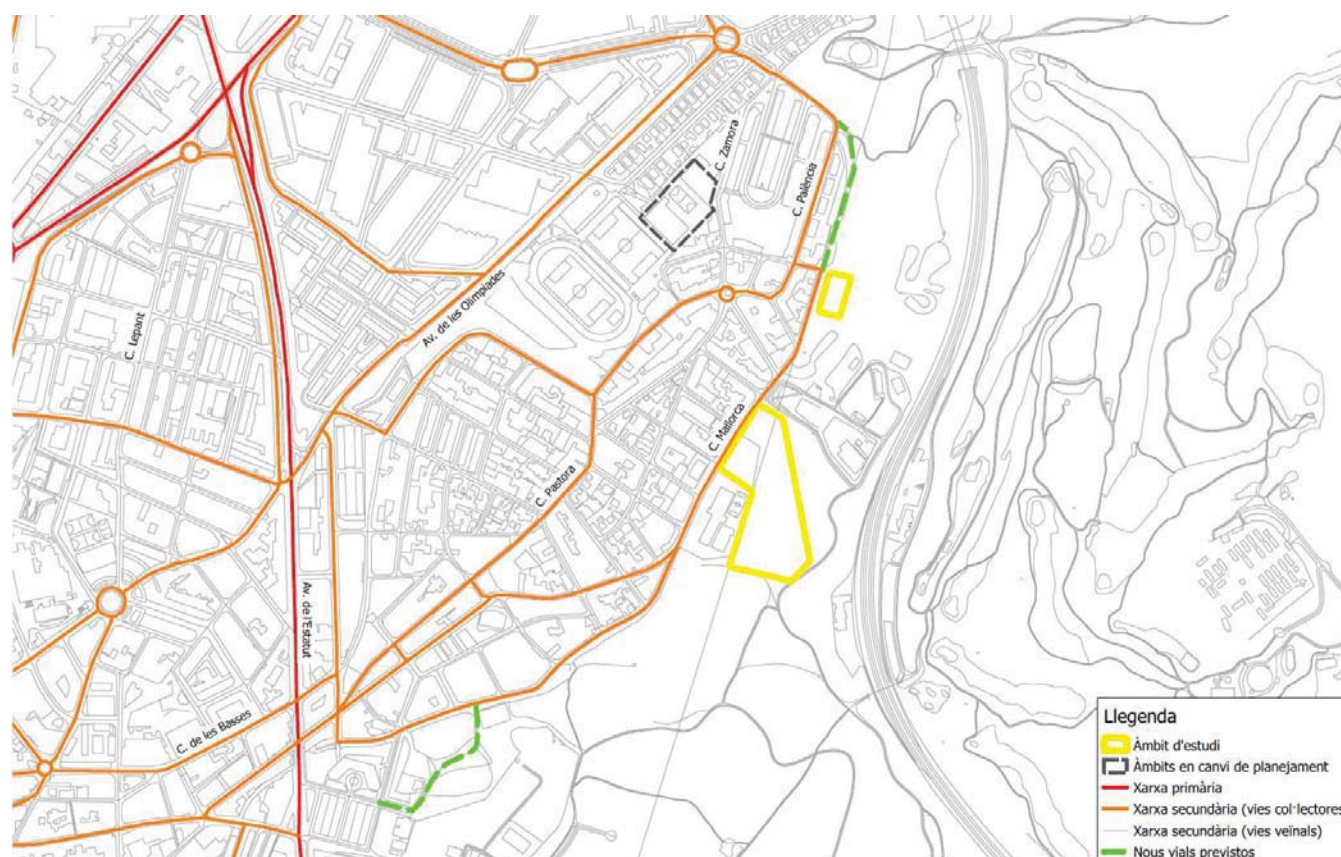
- Xarxa veïnal, estan destinades fonamentalment al servei de les propietats colindants. Es de menester que la circulació sigui lenta i poc intensa.



- Xarxa de prioritat per a vianants, destinada a l'ús principal per a vianants.

Al carrer Mallorca es preveu l'execució de nous trams de connexió del carrer amb la part nord i la part sud per tal de donar una major continuïtat al carrer i evitar desplaçaments per l'interior del barri de Can Rosés. En concret es proposa:

- La connexió prevista del carrer d'Antoni de Borja amb el Carrer Mallorca ofereix una connexió directe amb l'Avinguda de l'Estatut especialment en vehicle privat ja que ja existeixen camins que permeten connectar-se a peu amb l'àmbit d'estudi, i
- La connexió del carrer Mallorca amb el carrer Àlaba, evitarà que els vehicles hagin de circular pel carrer Palència.



Nova jerarquia viària. Font: Elaboració pròpia

## 8.- CONCLUSIONS

Actualment, les dues parcel·les en estudi malgrat estar qualificades com a equipament tenen un ús de zona verda que es preveu consolidar amb el canvi d'ús proposat. Per tant, el canvi de qualificació no ha d'alterar de forma substancial la situació actual de la mobilitat en l'àmbit d'estudi. L'ús actual de les parcel·les com a parc d'esbarjo i camins només atrauen desplaçaments a peu de l'entorn i algunes bicicletes per la part sud.

La parcel·la es troba ben comunicada amb les diferents xarxes de transport del municipi si bé manca el desenvolupament d'una xarxa de bicicletes i VMP ja prevista en el Pla Director de Bicicletes 2021. Tot i això, actualment ja es pot connectar l'àmbit amb els camins de Can Oriol. Es considera que amb el desenvolupament del projecte de l'Anella Verda, el nombre de desplaçaments a peu i en bicicleta podria augmentar. Per tant les actuacions previstes en relació al carril bici i connexió de carrers poden permetre absorbir amb més seguretat la demanda prevista per part de les xarxes de transport.

L'ús de zona verda preveu generar uns 689 desplaçaments diaris que no han d'alterar la situació actual dels diferents modes de transport.

Els desplaçaments a peu es continuaran realitzant majoritàriament a través del Carrer Mallorca, via amb menys pendent, d'accés directe a les parcel·les en estudi i on es localitza l'IES Teresa Altet que atrau desplaçaments a peu des d'altres zones fora del barri de Can Rosés. Els forts pendents existents als carrers interns del barri i que connecten amb el carrer Mallorca s'han de continuar adequant com està fent l'Ajuntament de Rubí millorant la visualització de cruïlles (orelleres), col·locació de pilones per evitar estacionaments indeguts, etc.

La xarxa bicicleta prevista en el PDB preveu un notable creixement de les vies segregades preveient un carril bici al Carrer Mallorca eliminant un cordó d'aparcament. Aquest carril connectarà pel sud amb l'Avinguda de l'Estatut pel nord amb el carril bici de la zona industrial nord (enllaç amb el carrer Àlaba). Per tant, la zona quedaria molt ben connectada amb bicicleta i VMP tant per desplaçaments obligats (treball i estudi) com no obligats (oci i esport).

Respecte a la xarxa de transport col·lectiu, les línies 2 i 5 del servei urbà tenen una parada davant mateix de cadascuna de les parcel·les i a menys de 150 metres, al carrer Lleó, també té parada la línia 4. Per tant la connexió amb el servei urbà és excel·lent. Aquestes dues línies connecten amb l'estació de FGC de Rubí centre en un trajecte d'uns 20 minuts aproximadament. Es considera que la connexió amb el

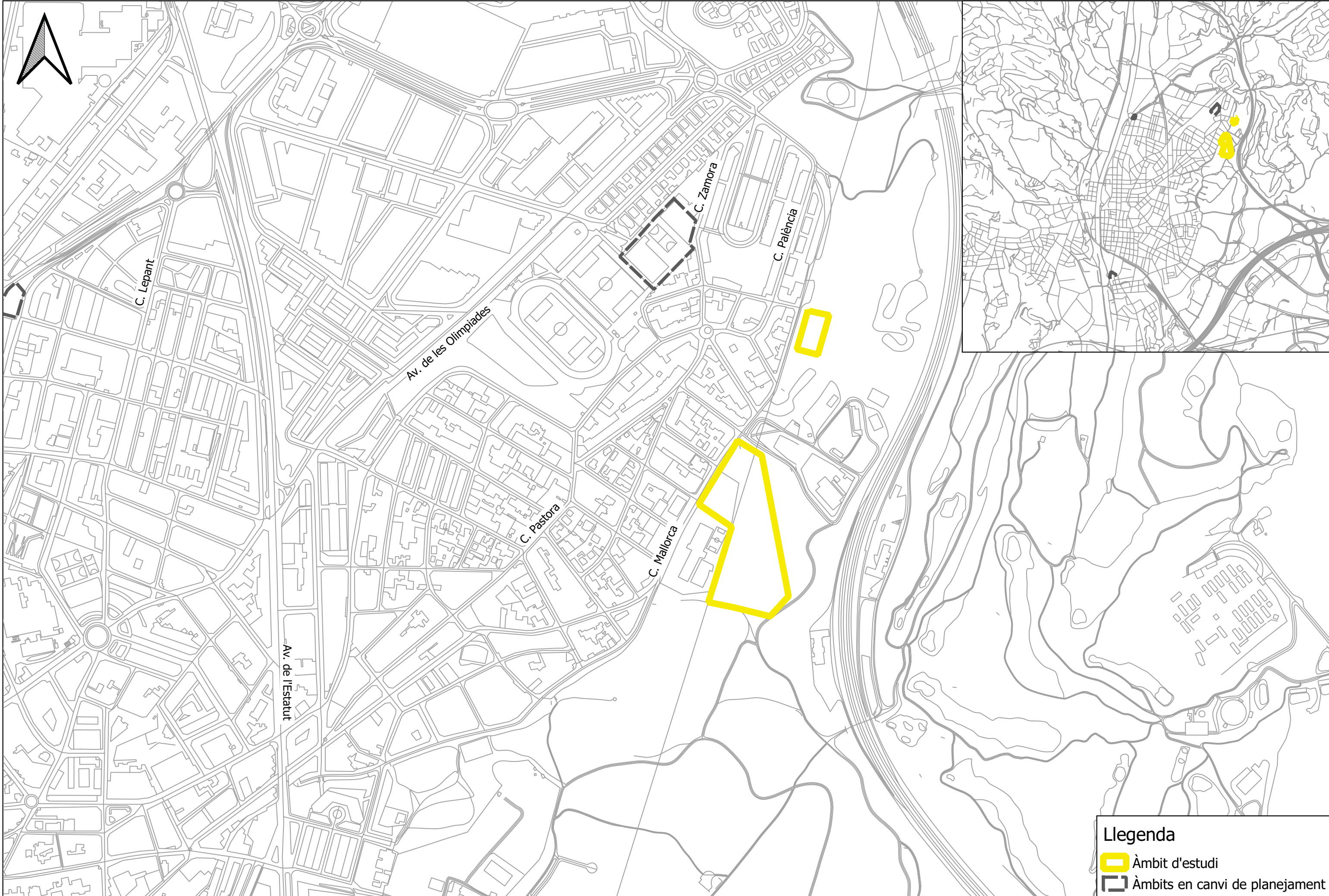
transport públic interurbà és bona malgrat haver de fer un transbordament. La línia 2 també connecta amb l'estació de Rodalies al sud del municipi, malgrat que està més allunyada que la de FGC.

D'altra banda, l'estació de FGC de la Llana prevista en el nou PDI 2021-2030 (lligada a un desenvolupament urbanístic important al sector) es considera que no tindria un impacte rellevant en la mobilitat de la zona per la seva llunyania de la zona, si bé ajudaria a reforçar la connexió amb el transport ferroviari de tota la zona nord de Rubí.

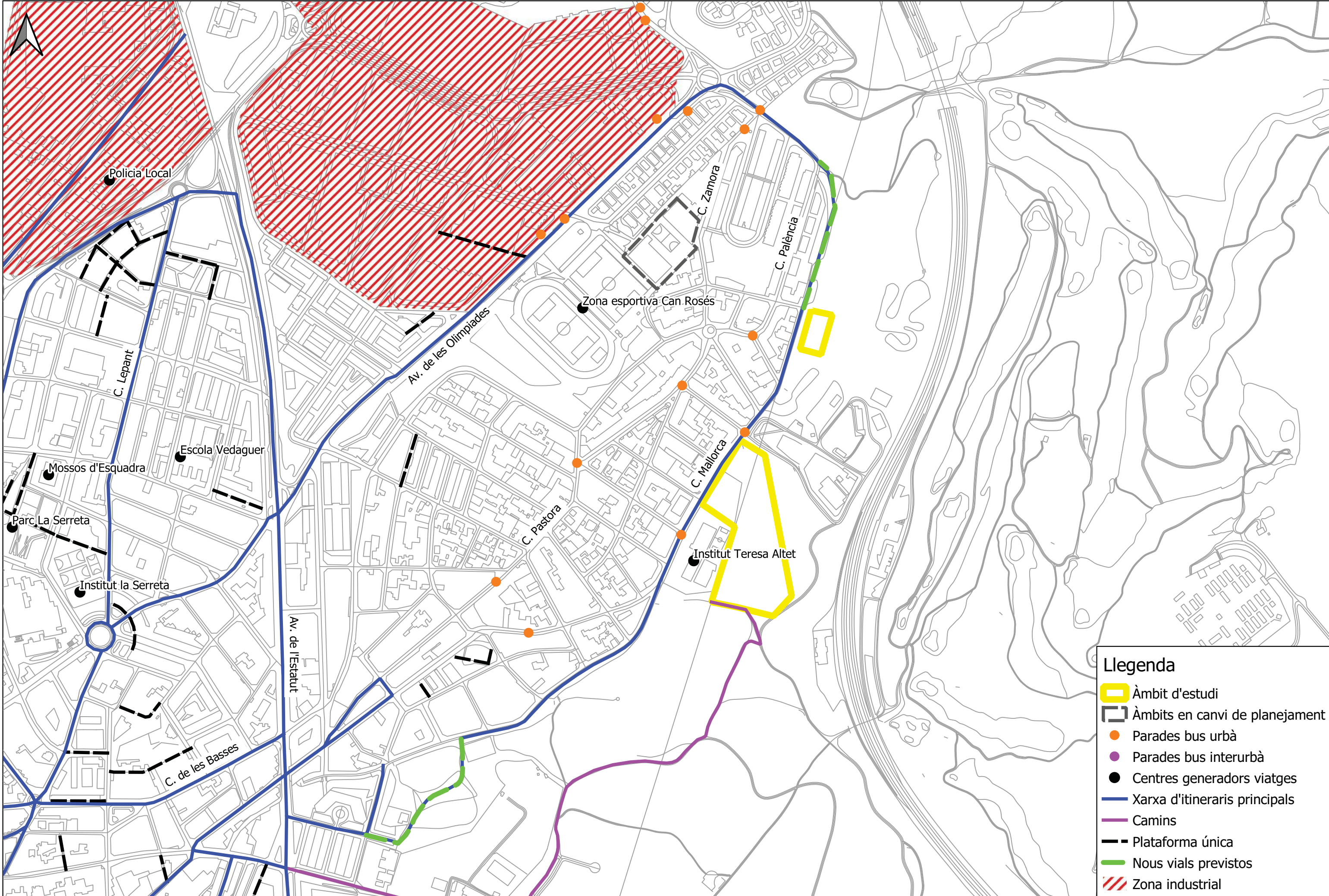
La jerarquització viària prevista en el PMUS deixa molt clar que l'Av. Can Rosés i l'Av de les Olimpíades passaran a ser vials de la xarxa secundària i no primària com havien estat fins ara, en consonància amb el desenvolupament de carrils bici previstos en el PDB i que també preveu al carrer Mallorca. Per tant, es tracta de pacificar en la major manera possible tot el barri de Can Rosés evitant que vies primàries travessin pel mig del barri. La pèrdua d'un cordó d'aparcament al carrer Mallorca per col·locar un carril bici, reduirà la presència de vehicles estacionats a l'entorn de l'escola Teresa Altet i ajudarà a reforçar la seguretat viària.



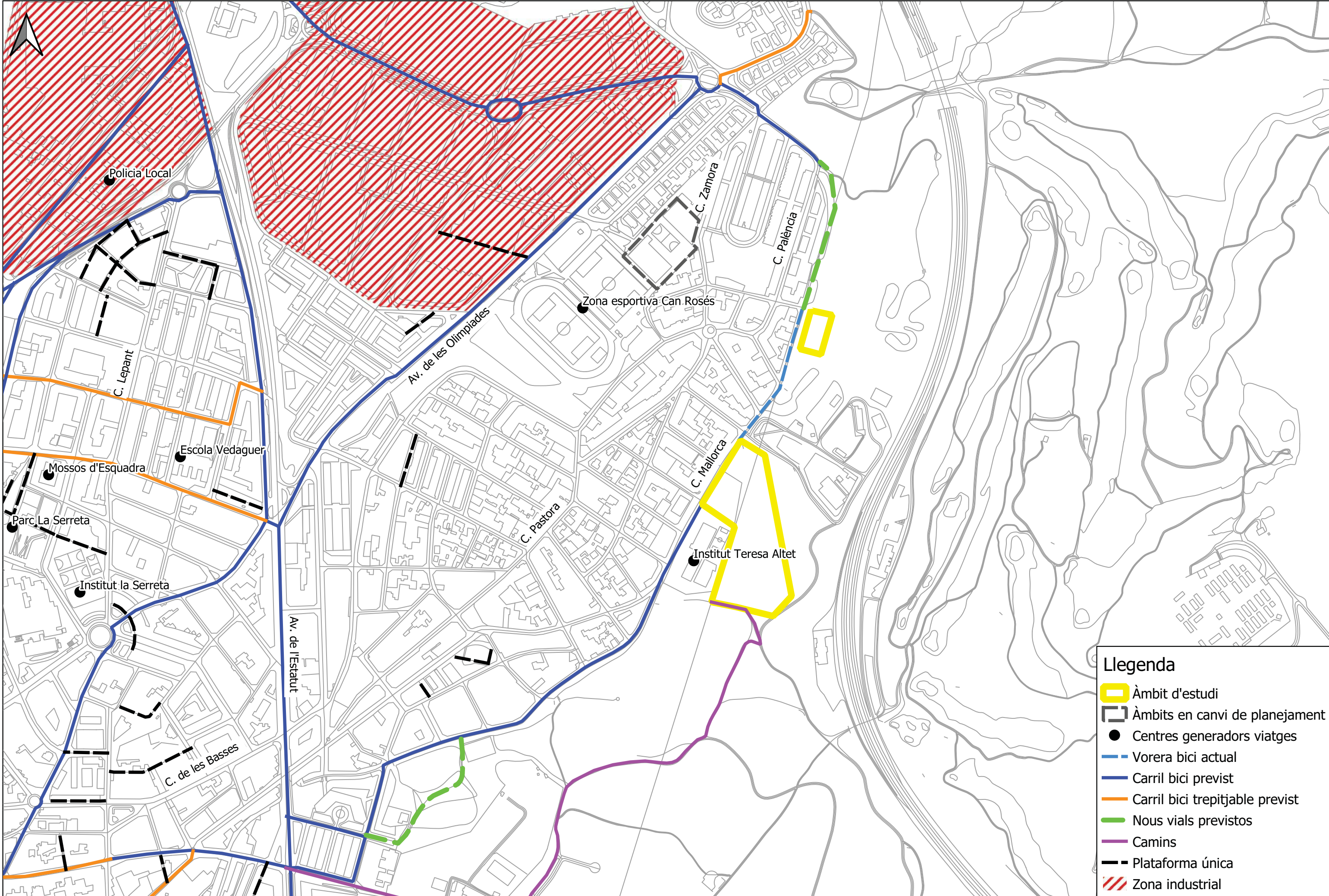
## 9.- PLÀNOLS











Llegenda

Àmbit d'estudi

Àmbits en canvi de planejament

Centres generadors viatges

Vorera bici actual

Carril bici previst

Carril bici trepitjable previst

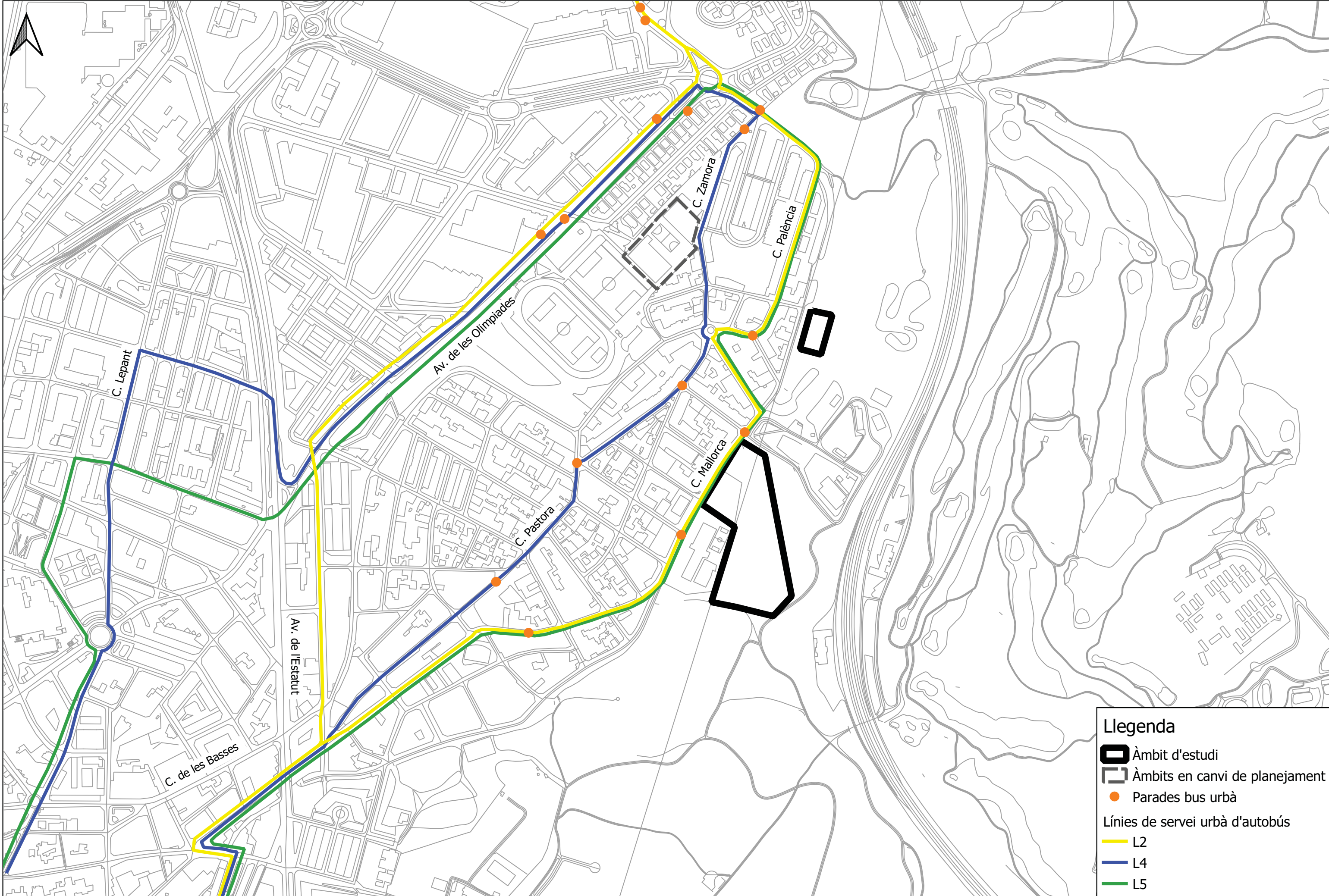
Nous vials previstos

Camins

Plataforma única

Zona industrial





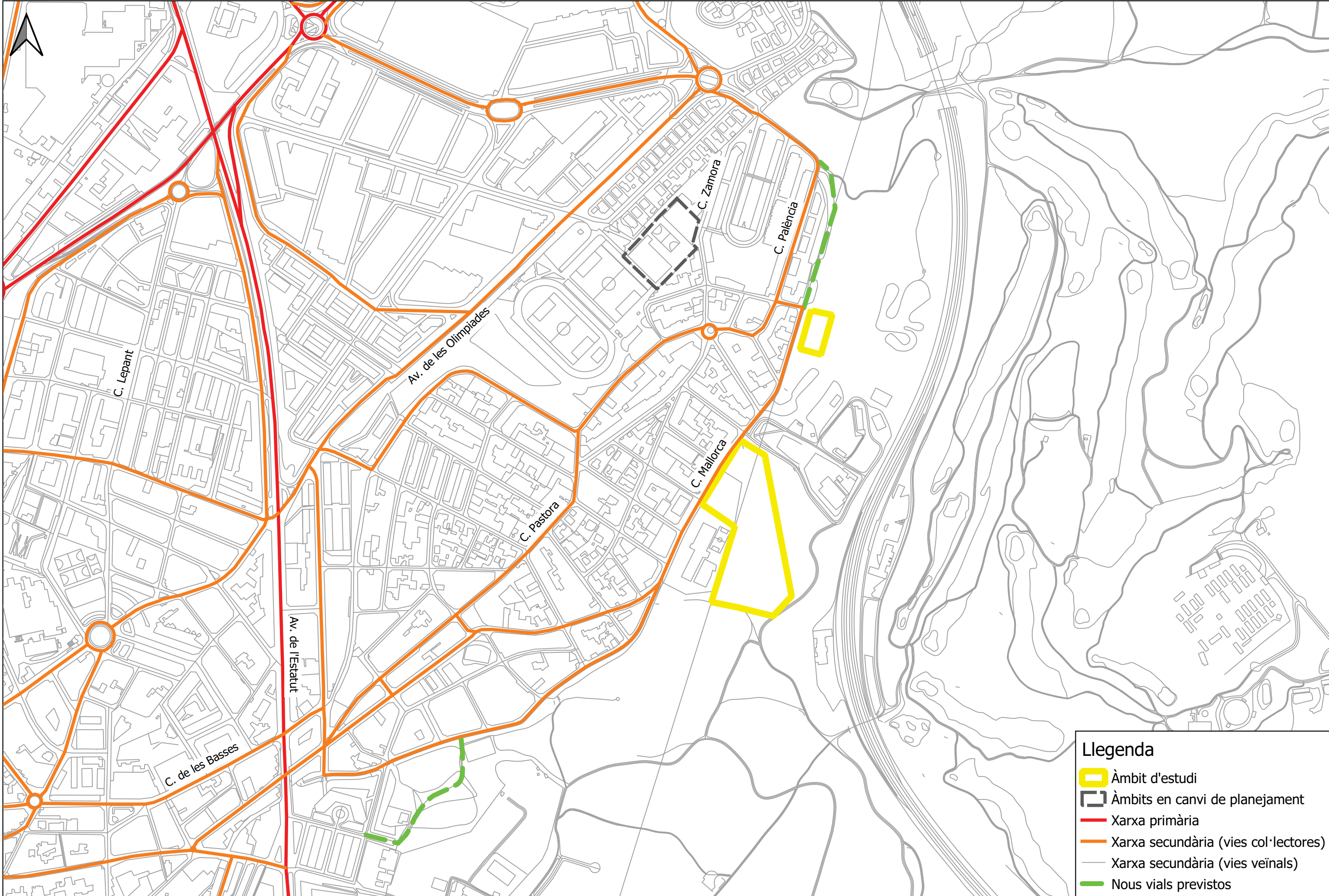




Llegenda

-  Àmbit d'estudi
-  Estacions existents
-  Estacions previstes
-  Distàncies a peu





Llegenda

 Àmbit d'estudi

 Àmbits en canvi de planejament

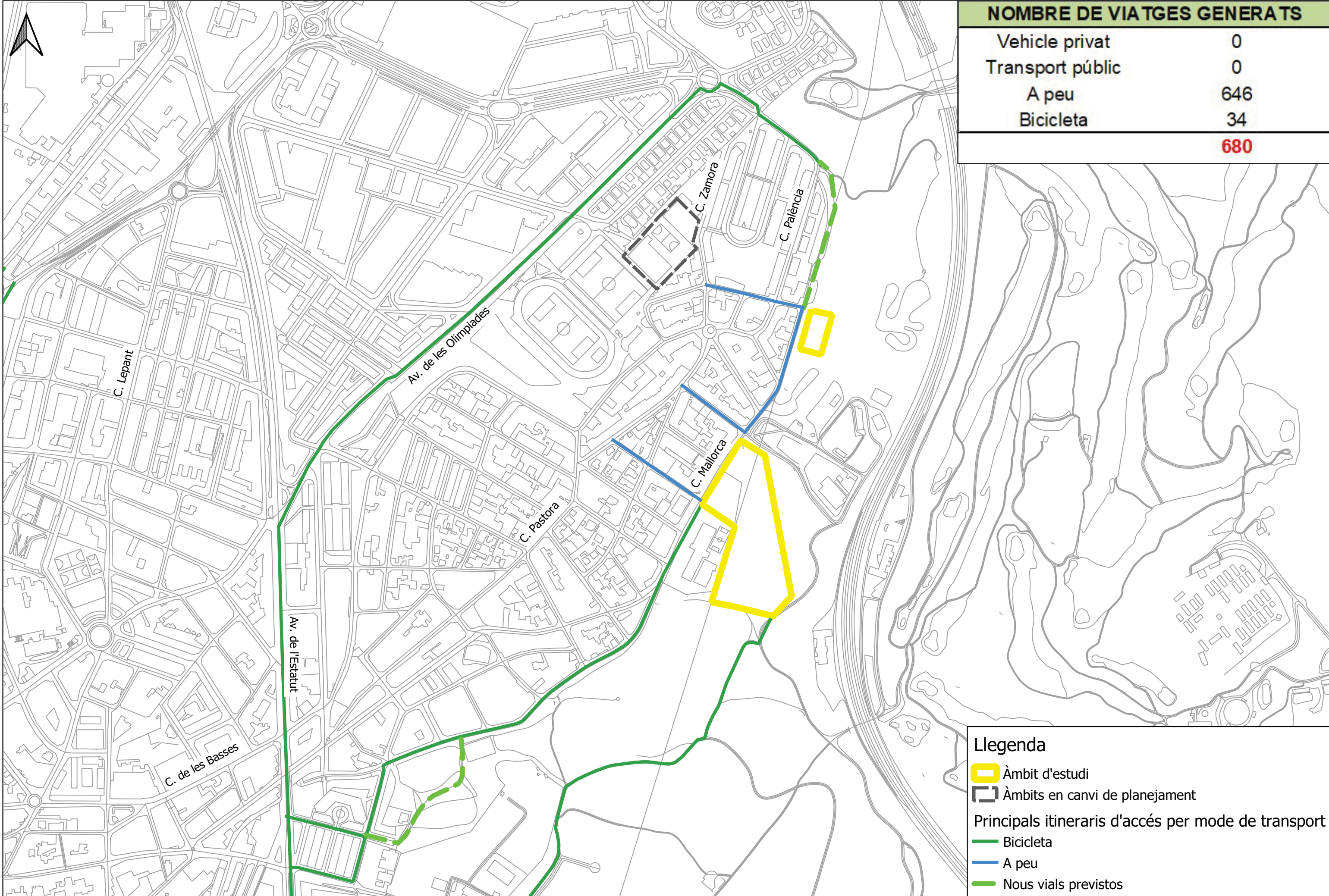
 Xarxa primària

 Xarxa secundària (vies col·lectores)

 Xarxa secundària (vies veïnals)

 Nous vials previstos





| NOMBRE DE VIATGES GENERATS |     |
|----------------------------|-----|
| Vehicle privat             | 0   |
| Transport públic           | 0   |
| A peu                      | 646 |
| Bicicleta                  | 34  |
| 680                        |     |

Llegenda

- Àmbit d'estudi
- Àmbits en canvi de planejament

Principals itineraris d'accés per mode de transport

- Bicicleta
- A peu
- Nous vials previstos



## EQUIP REDACTOR

---

### **Ramon Estrada**

Llicenciat en Geografia

Director i responsable de l'estudi

### **David Carpi**

Llicenciat en Geografia

Tècnic en mobilitat

### **Ferran Blazquez**

Llicenciat en Geografia

Delineant

### **Ramon Estrada**

Director de l'Estudi.

