

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Rubí



Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

Per a:



Ajuntament
de Rubí

Secretari General de
l'Ajuntament de Rubí
Josep M Colell Voltas

Motivo:
Aprovació inicial
per ple de 22 de
juny de 2026 per
majoria absoluta
Fecha: 2026.06.30
11:37:24 +02'00'



Redacció



Daniel Jordi
Director

Àlia Ramellini
Ambientòloga

Emeka Okpala
Enginyer de camins, canals i ports i graduat en Dret

Bernat Borràs
Enginyer tècnic d'obres públiques

Albert Oromí
Geògraf

Sergio Santana
Arquitecte

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA.

Fecha: 2026.04.30
08:53:19 +02'00'



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

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	6
1.1. Descripció del POUM de Rubí	6
1.2. Característiques territorials	6
1.3. Marc normatiu.....	10
1.3.1. La planificació i gestió de la mobilitat.....	10
1.3.2. La qualitat de l'aire i l'adaptació al canvi climàtic	10
1.4. Antecedents en matèria de mobilitat	11
1.4.1. Planejament supramunicipal.....	11
1.4.2. Planejament municipal.....	16
2. CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT.....	18
2.1. Principals fluxos de mobilitat	18
2.2. Motorització.....	20
3. ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT	21
3.1. Xarxa d'itineraris a peu	21
3.2. Xarxa per a bicicletes i VMP	24
3.3. Xarxa de transport públic	27
3.3.1. Ferrocarril	28
3.3.2. Autobús.....	32
3.3.3. Taxi.....	37
3.4. Logística urbana de mercaderies	38
3.5. Xarxa viària	40
3.5.1. Accessos i xarxa primària	40
3.5.2. Demanda de trànsit	41
3.5.3. Avaluació del trànsit a la C-1413a en 2025.....	42
3.5.4. Zona de Baixes Emissions de Rubí.....	43
3.6. Aparcament	44
4. PROPOSTA D'ORDENACIÓ	45
4.1. Sectors en transformació	45
4.2. Actuacions fora de sector	46
5. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.....	47
5.1. Càlcul de la nova mobilitat segons el Decret 344/2006.....	47
5.1.1. Ús d'habitatge i residencial.....	47
5.1.2. Usos complementaris (comercial).....	48
5.1.3. Ús d'oficines.....	48
5.1.4. Ús industrial.....	48
5.1.5. Equipaments.....	48

5.1.6.	Zones verdes	48
5.2.	Efecte concomitència i desplaçaments totals	49
5.3.	Repartiment territorial i modal dels nous desplaçaments	49
6.	INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA	51
6.1.	Incidència ambiental de la mobilitat generada.....	51
6.1.1.	Qualitat de l'aire	51
6.1.2.	Contaminació acústica	52
6.1.3.	Canvi climàtic	53
6.2.	Incidències sobre les xarxes de mobilitat	54
6.2.1.	Xarxa de mobilitat activa.....	54
6.2.2.	Xarxa de transport públic.....	55
6.2.3.	Xarxa viària	56
7.	CRITERIS, RECOMANACIONS I ESTRATÈGIES	65
7.1.	Criteris, recomanacions i estratègies per les diferents xarxes de mobilitat ..	65
7.1.1.	Disposar d'una xarxa de vianants accessible	66
7.1.2.	Desenvolupar una xarxa per a bicicletes i VMP	70
7.1.3.	Millorar l'accés al transport públic col·lectiu	72
7.1.4.	Treballar per una xarxa viària coherent i segura	73
7.1.5.	Racionalització de l'oferta d'aparcament.....	74
7.2.	Consideracions de gènere.....	76
7.2.1.	Mobilitat per raó de gènere a l'àmbit SIMMB	76
7.2.2.	Principals problemàtiques i desigualtats de gènere en la mobilitat a Rubí ..	77
7.2.3.	Recomanacions.....	78
7.3.	Seguretat viària	80
7.4.	Adaptació al canvi climàtic	80
7.5.	Promoure la mobilitat responsable	81
8.	MESURES CORRECTORES.....	82
8.1.	Desenvolupament de la xarxa d'itineraris	83
8.1.1.	Itineraris de connexió i estructurants	83
8.1.2.	Millora de la permeabilitat urbana	85
8.1.3.	Itineraris urbans	86
8.1.4.	Millora de les connexions amb urbanitzacions	87
8.2.	Infraestructura per la mobilitat activa	88
8.2.1.	Millora de la permeabilitat de la riera.....	88
8.2.2.	L'anella verda	89
8.2.3.	Necessitats d'aparcament segur de bicicletes i VMP	90
8.3.	Potenciació del transport públic	92
8.3.1.	Reforç dels serveis de bus urbà.....	92
8.3.2.	Nova estació de ferrocarril Rubí – La Llana.....	94
8.3.3.	Millora de la intermodalitat	95

8.3.4.	Potencialitat del transport a la demanda	96
8.4.	Racionalització de l'ús del vehicle privat.....	97
8.4.1.	Necessitats d'aparcament en destí.....	97
8.4.2.	Potenciació del vehicle elèctric i el cotxe compartit	97
9.	SÍNTESI I CONCLUSIONS.....	99
ANNEX 1 – OFERTA DE BUS INTERURBÀ	105	
ANNEX 2 – OFERTA DE BUS URBÀ.....	109	
ANNEX 3 – FITXES DE MOBILITAT GENERADA PER SECTOR	116	
PLÀNOLS	160	

1. INTRODUCCIÓ

El present estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) és part de la documentació requerida per a l'aprovació inicial del POUM de Rubí.



1.1. DESCRIPCIÓ DEL POUM DE RUBÍ

Les propostes del nou POUM es recolzen en un conjunt de bases programàtiques, que engloben els principals potencials que aquest municipi pot desenvolupar en un nou futur:

- Rubí, ròtula territorial del Vallès metropolità
- Rubí, ciutat dual: compacta i extensa
- Rubí, resiliència i alineada amb els objectius de l'agenda urbana local
- Rubí, ciutat innovadora, tecnològica i treballadora
- Rubí, municipi per la salut i la sostenibilitat

1.2. CARACTERÍSTIQUES TERRITORIALS

El Vallès Occidental i el Vallès Oriental formen la gran comarca natural del Vallès. Geogràficament, el Vallès i el Penedès formen la Fossa tectònica del Vallès-Penedès, dins de la Depressió Prelitoral Catalana.

La comarca del Vallès Occidental és una part de la Depressió Prelitoral limitada a l'oest pel Llobregat i a l'est per la riera de Caldes. El nord de la comarca és ocupat per diverses serres de la Serralada Prelitoral. Algunes d'aquestes conformen el sostre de la comarca. D'oest a est, en formen part la serra de l'Obac (924 metres d'altitud al Castellsapera), el massís de Sant Llorenç del Munt (1.095 a la Mola i 1.053 al Montcau), el puig de la Creu (664), els cingles de Sant Sadurní (954) i el Farell (789). Al sud de la comarca hi trobem la serra de Collserola (512 metres d'altitud), que forma part de la Serralada Litoral.

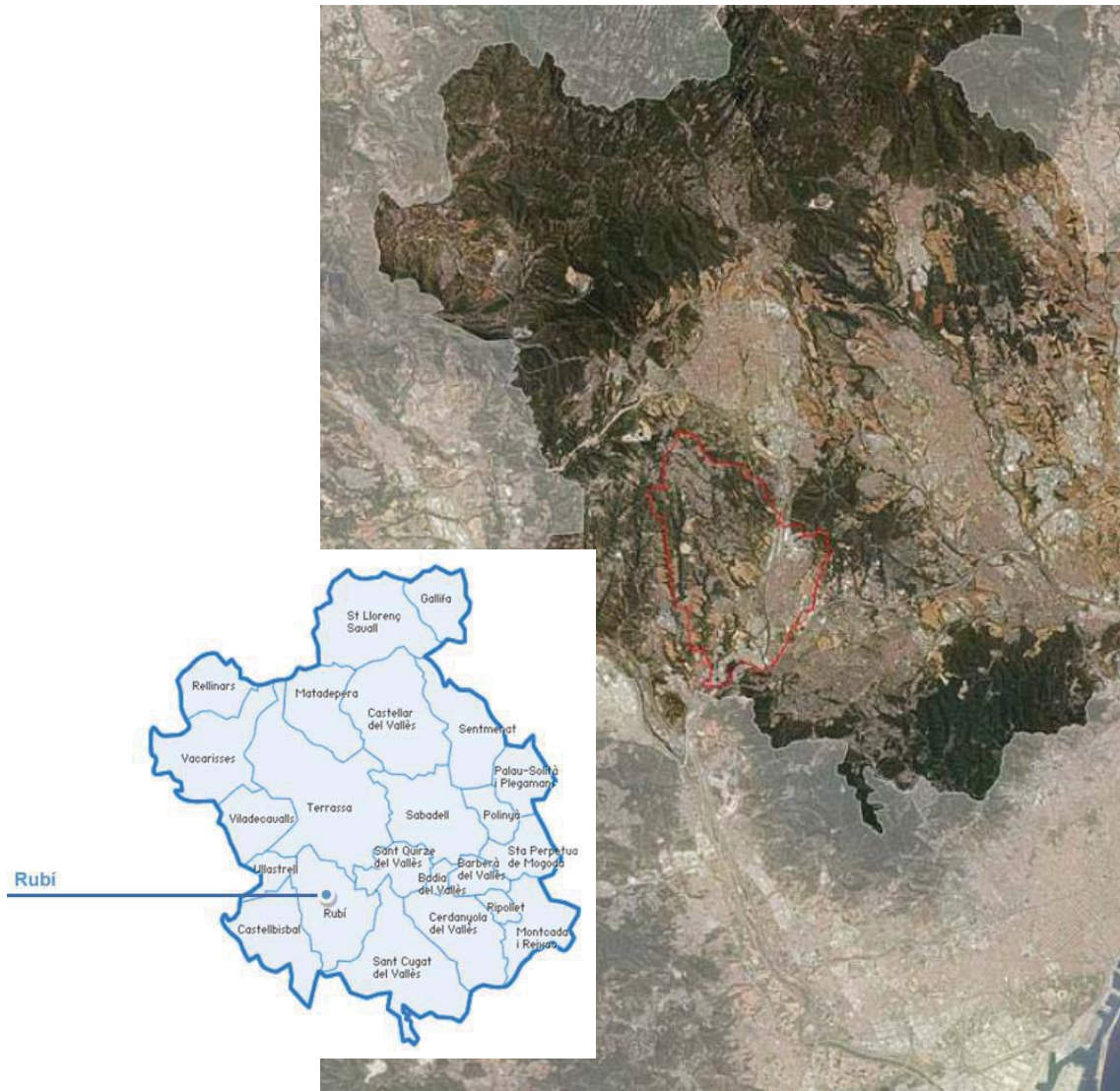
La zona central vallesana és ocupada per la vall que dona nom a la comarca. Es tracta, en realitat, de dues unitats hidrogràfiques coincidents amb les conques del Llobregat i el Besòs.

Les terres situades a l'oest de l'eix que va des de l'Obac fins al Tibidabo (punt culminant de la serra de Collserola), passant per Matadepera, Sant Quirze del Vallès, Bellaterra i Sant Cugat del Vallès, són tributàries del Llobregat. Diverses rieres, com la dels Canyamassos,

la de Rubí o la de Vallvidrera, canalitzen les aigües cap al Llobregat. La part oriental de la depressió té com a principal receptor de les aigües d'aquesta zona el Besòs, a través de múltiples afluents, entre els quals destaquen el Ripoll i la riera de Caldes (que fa de límit oriental de la comarca).

El municipi de Rubí està situat al centre de la comarca del Vallès Occidental. El seu terme, de 3.230 hectàrees d'extensió, és el 5,54% de la superfície total de la comarca. El municipi té una població de 80.034 habitants (1 de gener 2023) i una important àrea industrial, situada al nord i al sud-oest del nucli. La seva població representa el 8,43% de la població de tota la comarca.

Figura 1.1. Rubí en el Vallès Oriental. Ortofotomapa

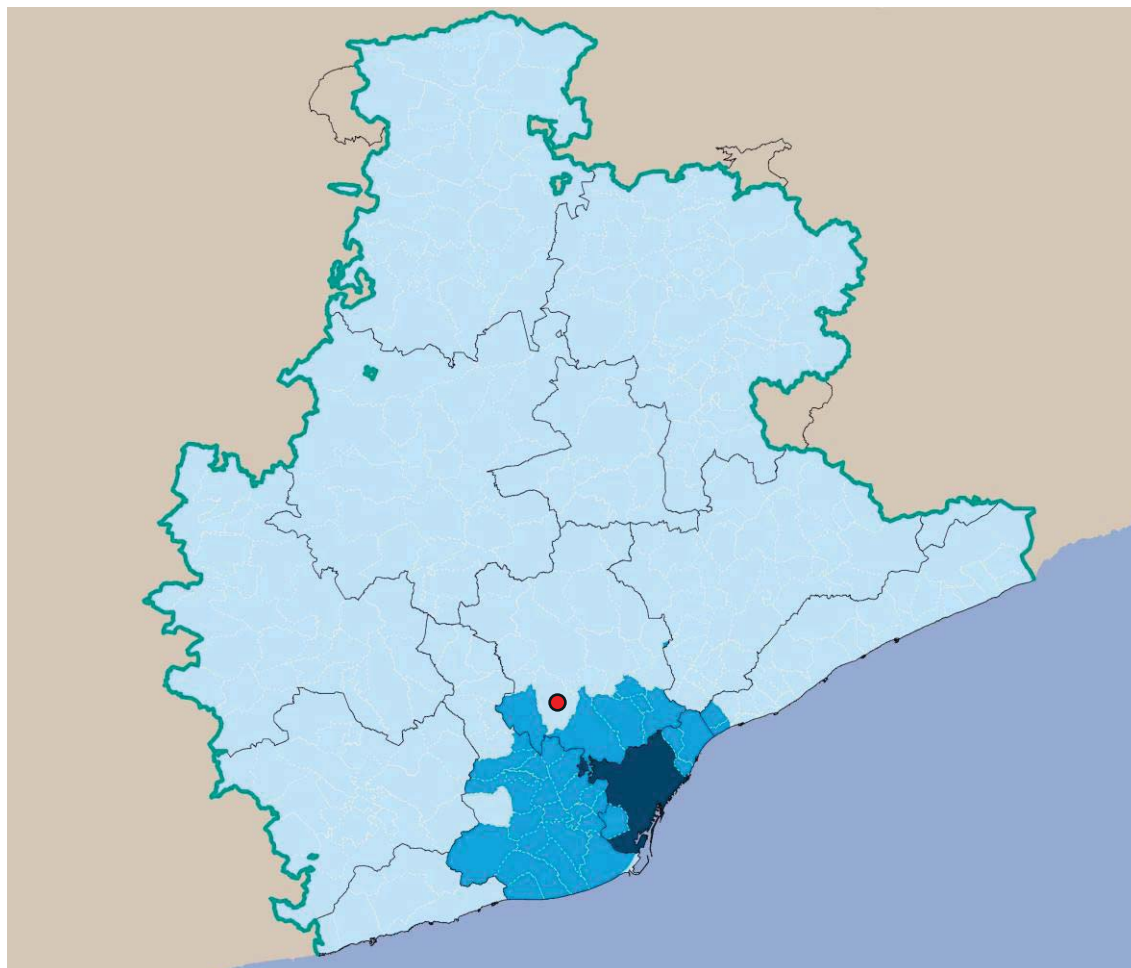


FONT: PLA D'ACCESSIBILITAT EN AL VIA PÚBLICA I ICGC

Segons les dues dades anteriors, extretes de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT), la densitat de població del municipi és de 24,76 habitants per hectàrea, una vegada i mitja la de la comarca del Vallès Occidental que és de 16,28 habitants per hectàrea. Rubí té un cens de 32.476 habitatges (any 2021), dels quals 28.881 són principals (llars). Representen una mica més del 8% dels de la comarca.

El municipi de Rubí forma part de l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB). Les xarxes de comunicació (viàries i ferroviàries) permeten la interrelació amb els diferents municipis a escales supramunicipal i comarcal, de manera que les inversions estructurals en aquestes obres procuren la sinèrgia en el propi municipi i en la resta de municipis del sistema urbà i afavoreixen la seva correcta integració en entorns urbans.

Figura 1.2. Àmbit SIMMB, AMB i Barcelona



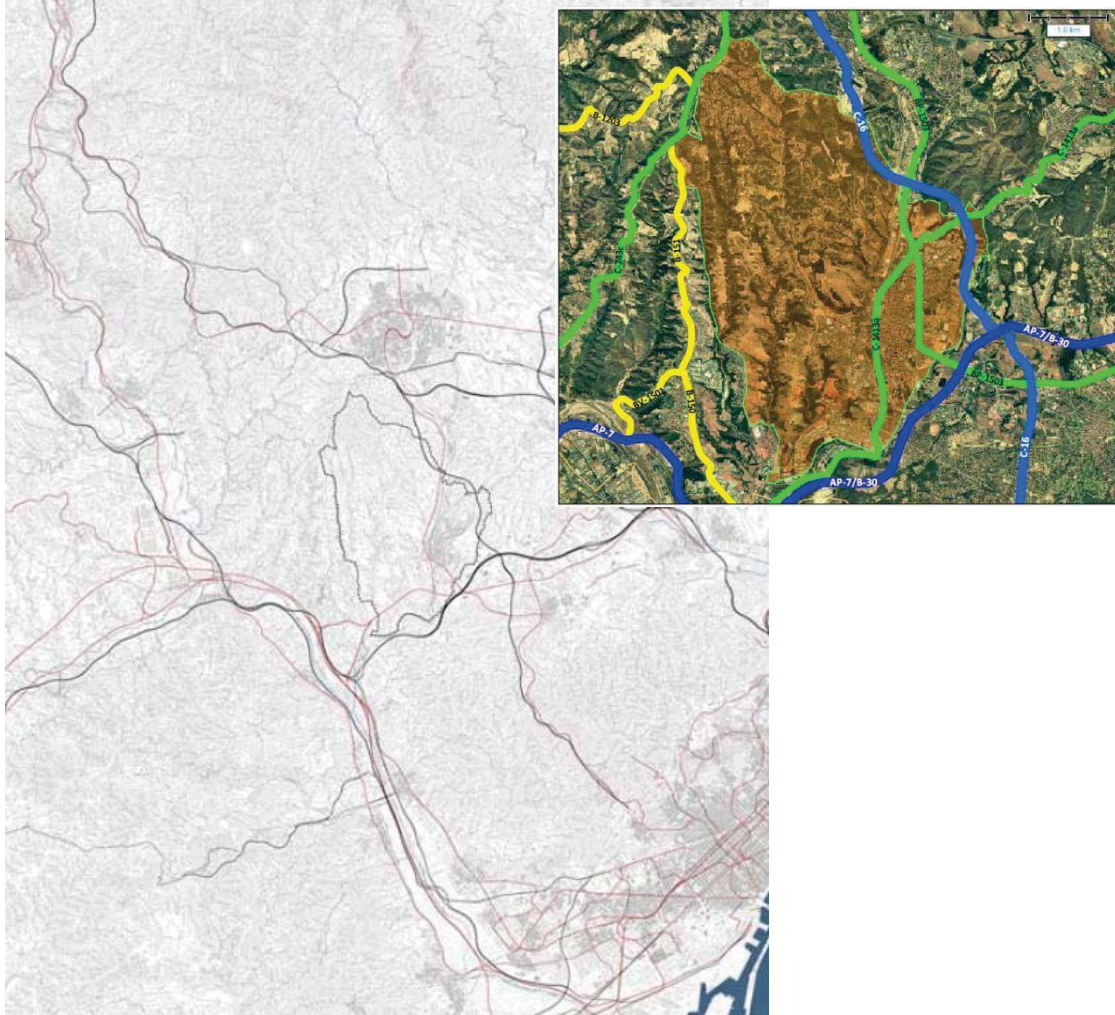
FONT: ATM

Per Rubí hi discorren dues línies de ferrocarril. Per un costat es troba la línia de FGC que creua el municipi de nord a sud i per on circula la línia S1 (Barcelona – Terrassa). La parada de FGC Rubí Centre se situa sota la plaça del Doctor Pearson, entre Avinguda de Can Cabanyes i l'avinguda Barcelona. Per l'altre costat, a la part sud del municipi, també hi discorre la línia de Rodalies de Catalunya per on circula la R8 (Martorell – Granollers Centre) amb parada a l'estació de Rodalies de Rubí.

El municipi és limítrof amb dues infraestructures viàries de gran rellevància com són AP-7 o E-15, anomenada Autopista del Mediterrani i que va d'Algeciras a França, i la C-16, l'Eix del Llobregat, que va de Barcelona fins a Berga. L'interior del nucli urbà es troba delimitat per dues carreteres que avui dia es poden considerar vies de caràcter urbà. La C-1413a, a l'oest, que presenta un traçat paral·lel a la riera de Rubí, i la BP-1503, a l'est. Aquesta última ha estat cedida al municipi en el seu tram urbà i es coneix com avinguda de l'Estatut.

Cal remarcar l'efecte divisor que generen les infraestructures de mobilitat paral·leles a la riera de Rubí que separen el nucli urbà de les urbanitzacions com Ximelis, les Valls de Sant Muç o Can Barceló.

Figura 1.3. Estructura territorial i xarxes de mobilitat



FONT: PMUS

1.3. MARC NORMATIU

1.3.1. La planificació i gestió de la mobilitat

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat insta a que tots els instruments de planejament han d'incorporar les determinacions dels plans directors de mobilitat. En aquest sentit, el planejament haurà d'alinejar-se amb els objectius del Pla Director de Mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona 2020-2025, aprovat per l'acord de govern 92/2020 de 14 de juliol.

El planejament urbanístic general està sotmès a complir amb les determinacions del que determina el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, que avalua la direcció general competent en matèria de mobilitat. La implantació de nous sectors o modificacions de sectors existents al municipi i el seu encaix en el teixit existent ha de ser estudiat per tal d'avaluar tant els efectes que puguin derivar-se d'aquesta implantació com les necessitats que cal atendre per aconseguir un creixement urbà el més equilibrat i sostenible possible.

1.3.2. La qualitat de l'aire i l'adaptació al canvi climàtic

L'article 5 del Reial Decret 102/2011, de 28 de gener, relatiu a la millora de la qualitat de l'aire, estableix que en aquelles zones i aglomeracions del territori on se superin o hi hagi risc de superació dels valors límit de qualitat de l'aire s'hauran d'adoptar plans d'actuació que permetin restablir els nivells de qualitat de l'aire. Aquests límits afecten fonamentalment al diòxid de nitrogen i a les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres.

Amb el Decret 226/2006 el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya declara com a "Zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric" a diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per al contaminant diòxid de nitrogen i per a les partícules. Rubí és un dels municipis on se superen els nivells de qualitat de l'aire admissibles per a les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres, segons l'Annex 2 del Decret 226/2006.

Seguint aquesta filosofia, apareix al Decret la idea del "n menys n", que vol dir que qualsevol actuació que provoqui un augment de la contaminació atmosfèrica haurà de preveure les mesures oportunes per abolir aquest escreix i mantenir així un equilibri ambiental saludable.

El 14 de maig de 2019, la Generalitat de Catalunya va declarar la situació d'emergència climàtica arreu de tot el territori català. L'objectiu d'aquesta mesura, vigent en l'actualitat, és assolir els objectius establerts a la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del Canvi Climàtic. La mobilitat és un dels vectors protagonistes assenyalat per aquesta normativa, no només pel seu paper principal a nivell d'emissions de contaminants, sinó també per les oportunitats de planteja a efectes de revertir la situació actual el més aviat possible. En aquest sentit, existeix un vincle directe entre salut, economia i mobilitat, identificant-se quatre aspectes clau: la contaminació atmosfèrica, la contaminació acústica, la calor i la manca d'espais verds i el sedentarisme.

Per tant, fomentar modes alternatius al vehicle privat com l'anar a peu o en bicicleta, és un bon argument a tenir present alhora de definir l'urbanisme del futur.

1.4. ANTECEDENTS EN MATÈRIA DE MOBILITAT

1.4.1. Planejament supramunicipal

Pla Director de Mobilitat 2020-2025

El Pla Director de Mobilitat 2020-2025 (pdM) és l'instrument per planificar la mobilitat de l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat de Barcelona (SIMMB) tenint en compte totes les modalitats de transport que en formen part, tant de persones com de mercaderies, d'acord amb el que estableixen els articles 2 i 3 de la Llei de mobilitat.

El pdM proposa una sèrie de polítiques en matèria de mobilitat per tal d'assolir una mobilitat més sostenible, eficient i segura en tot el seu àmbit d'actuació. Alineada amb els objectius ambientals vigents, fixa nou eixos d'actuació prioritaris:

- Planificar coordinament l'urbanisme i la mobilitat.
- Tenir una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada.
- Gestionar la mobilitat amb el transvasament modal com a prioritat.
- Oferir un transport ferroviari de més qualitat.
- Gaudir d'un transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient.
- Disposar de noves infraestructures en el marc d'un sistema logístic modern.
- Accedir de manera sostenible als centres generadors de mobilitat.
- Assolir l'eficiència energètica i l'ús de combustibles nets en l'àmbit del transport.
- Garantir el coneixement i la participació de la ciutadania en la mobilitat.

A nivell d'infraestructures, el pdM integra les definides pel Pla Director d'Infraestructures (pdl) i estableix les connexions preferents de les xarxes de mobilitat activa, com ara les destinades a vianants i ciclistes, entre diferents municipis.

Actualment, s'ha iniciat el procés de redacció del nou pdM 2026-2031 (iniciat a finals de 2025), el qual incorpora els següents nous reptes respecte al pla vigent:

- Acceleració en la reducció de les emissions (locals i globals).
- Transició energètica i consolidació de l'electrificació.
- Entrada de ple en la integració modal i nou sistema tarifari.
- Impacte de la IA i altres aspectes innovadors (vehicle autònom, robòtica).
- Variables socials de la mobilitat.
- Sistema ferroviari metropolità (liberalització del servei el 2033, compleció del Pla de Rodalies, titularitat del servei, etc.).
- Nous models productius i laborals (teletreball) i noves pautes de consum (augment del comerç electrònic).
- Nous períodes d'emergència i situacions de crisi o d'episodis.
- Nous elements de planificació territorial.
- Nou model de transport interurbà.
- Millora de la governança i eficiència de la planificació.

Pla Director d'Infraestructures (pdl) 2021-2030

El pdl defineix un seguit d'infraestructures de mobilitat a l'àmbit municipal de Rubí o amb afectacions directes al municipi.

Proposta de corredors BRCat

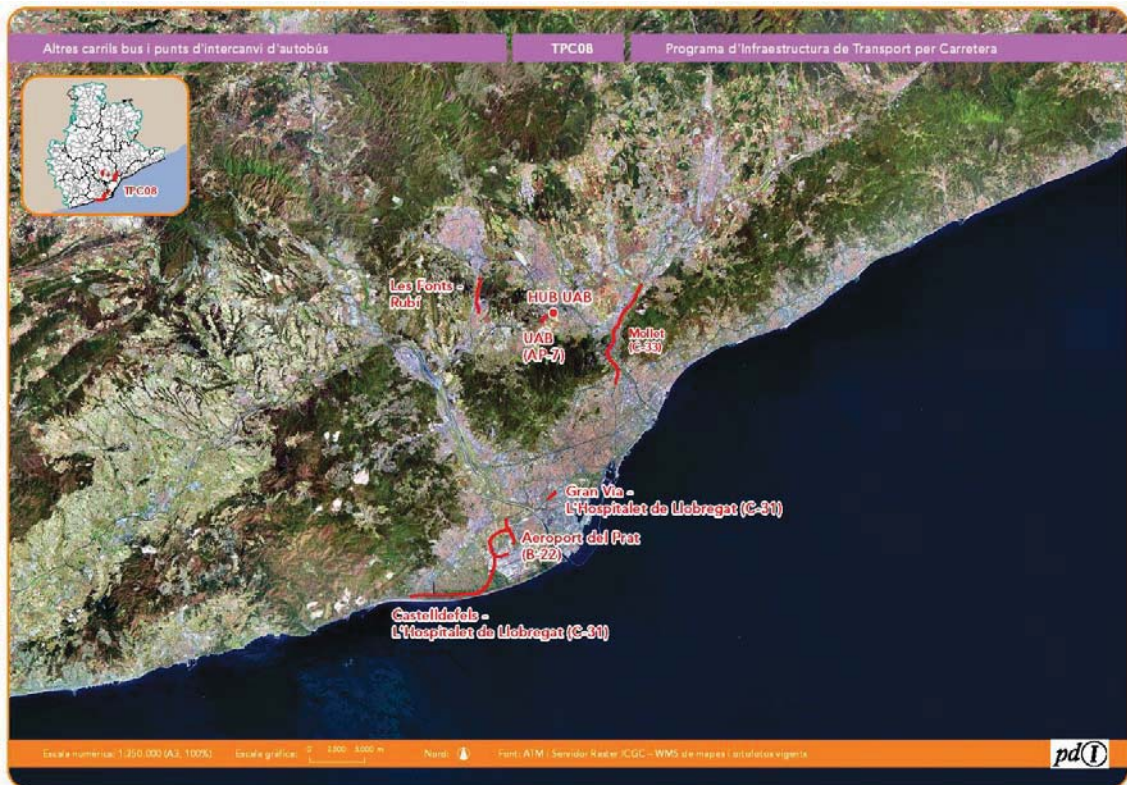
La Generalitat de Catalunya planeja disposar d'una xarxa de corredors de busos ràpids per tal d'afavorir el transport públic en superfície. Aquesta infraestructura compta amb carrils busos exclusius, mesures de prioritització en interseccions i rotondes i millores en la coordinació semafòrica. De manera complementària, també es preveu un increment en l'oferta de busos que hi circulen.

Per Rubí hi ha previstos dos corredors BRCat:

- Rubí – Sant Cugat – Cerdanyola del Vallés
- Les Fonts - Rubí

Figura 1.4. Proposta de corredors BRCat





FONT: ATM - GENERALITAT DE CATALUNYA

Intercanviador a la línia R8 de Rodalies

Nova estació a Hospital General, en correspondència amb l'estació d'FGC, la qual cosa permet vehicular desplaçaments de l'R8 amb el servei S1 (Rubí i Terrassa). El mes de juliol de 2023 la Generalitat signa un protocol per tal de dotar de recursos econòmics a desenvolupar el nou intercanviador entre FGC i Rodalies a l'estació d'Hospital General.

Figura 1.5. Intercanviadors previstos de la línia R8 de Rodalies



FONT: ATM - GENERALITAT DE CATALUNYA

Nova estació de Rubí La Llana (FGC)

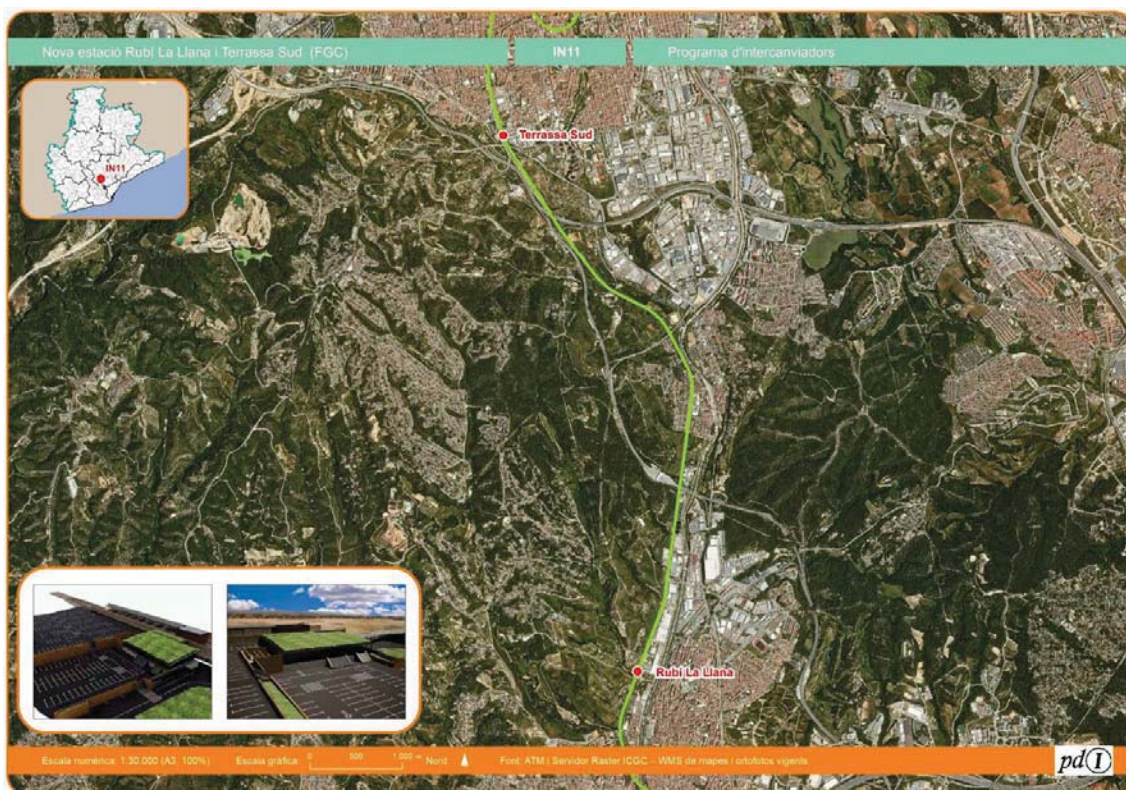
El pdI 2021-2030 planifica una segona estació de FGC a Rubí per tal de millorar la cobertura del centre i el nord de la ciutat d'aquesta xarxa de ferrocarril. L'any 2025 es va elaborar el document «Anàlisi de factibilitat d'una segona estació o baixador a Rubí de la línia Barcelona-Vallès». Els detalls d'aquest document de factibilitat es desenvolupen a l'apartat 8.3.2.

Figura 1.6. Tren FGC línia Vallès



FONT: FEMVALLÈS

Figura 1.7. Ubicació de la nova estació de Rubí La Llana



FONT: ATM - GENERALITAT DE CATALUNYA

Pla específic de Mobilitat de Vallès

El Pla Específic de Mobilitat del Vallès (PEMV), aprovat el 12 de febrer de 2021, té com a objectiu principal promoure una mobilitat sostenible, eficient i segura, amb un enfocament destacat en el foment del transport públic i dels modes de desplaçament no motoritzats en les dues comarques que conformen el Vallès. El document recull aproximadament setanta actuacions per aconseguir aquest objectiu i proposa les següents línies estratègiques per a millorar la gestió de la mobilitat:

- Establir nous models de regulació del trànsit als nuclis urbans amb regulació de l'aparcament o restricció del vehicle privat, i nous models de tarificació viària de la xarxa viària d'altres prestacions i dels accessos a Barcelona.
- Impulsar plans específics de mobilitat per als grans centres generadors de mobilitat de la comarca.
- Regulació dels títols i tarifes del transport públic de forma més eficient, justa i equitativa.
- Millorar la informació estàtica i dinàmica sobre el transport públic i la intermodalitat.
- Promoció del vehicle elèctric i dels vehicles d'alta ocupació

En el desenvolupament del PEMV han participat, a més de la Generalitat, administracions locals i comarcals, ens territorials i socials i també la ciutadania. Les actuacions proposades tenen com a objectiu afavorir la qualitat, connectivitat i equilibri territorial del sistema, augmentar l'ús del transport públic, reduir la congestió viària i incorporar les noves tecnologies en la gestió.

La mobilitat amb l'àmbit de Barcelona i la mobilitat interna del Vallès representa el 85% del total de mobilitat interurbana amb origen i/o destinació al Vallès. Els principals volums de mobilitat amb Barcelona es produeixen des dels àmbits de Cerdanyola-Montcada, amb 123.000 desplaçaments/dia (2 sentits), Rubí-Sant Cugat amb 120.000 desp./dia i Sabadell, amb 96.000 desp./dia. Entre els 3 àmbits engloben el 60% de la mobilitat del Vallès amb l'àmbit de Barcelona.

El PEMV planteja un escenari de mobilitat al Vallès amb un important increment de la quota modal del transport públic tant en les relacions internes al Vallès com en les relacions de connexió amb Barcelona. D'aquesta manera, es preveu una important disminució dels vehicles/km de la xarxa de carreteres i de les emissions associades, tot i la previsió d'un increment de mobilitat en l'horitzó del pla.

Al Vallès, els 31 km de xarxa interurbana actuals només representen un 16% de la proposta de xarxa mallada completa proposada pel pdM. Per tant, manquen 160 km de carrils ciclables per a obtenir la malla completa.

El PEMV proposa identificar aquelles actuacions prioritàries per a calendaritzar la implantació d'aquests 160 km mancants a través de la identificació de fluxos de mobilitat principals interna al Vallès en bicicleta. Rubí-Sant Cugat es troba entre els entorns identificats amb major potencial per captar usuaris i usuàries cap a l'ús de la bicicleta.

1.4.2. Planejament municipal

Pla de Mobilitat Urbana de 2018-2023

L'any 2018 es va redactar el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Rubí que configura les estratègies de mobilitat sostenible del municipi. El PMUS, aprovat al juny de 2020, realitza una diagnosi centrada a descobrir les disfuncions del sistema de mobilitat tot incorporant les percepcions de la ciutadania mitjançant processos de participació.

El PMUS planteja propostes de millora de la mobilitat com: la definició d'itineraris segurs per promoure els desplaçaments a peu, establir una xarxa continua per la bicicleta, millorar aspectes del servei públic urbà i interurbà i endreçar el trànsit dels vehicles motoritzats.

El Pla detecta diverses mancances pel que fa a l'accessibilitat a peu en el municipi trobant un 23% de les voreres massa estretes, cruïlles sense passos de vianants, pendents no accessibles al 8% i problemes en els diferents usos de les voreres, molts cops ocupada per vehicles estacionats fent ús incívic de la via. També es van registrar diferents entorns de percepció d'inseguretat per la falta d'il·luminació.

Pel que fa a la mobilitat en bicicleta, el PMUS no localitza cap xarxa viària segura. La major part dels itineraris ciclables han de compartir la calçada amb els vehicles motoritzats.

Pla Director de la Bicicleta i VMP de 2021-2027

El Pla Director de la Bicicleta i VMP, aprovat al setembre de 2021, es centra en la planificació de la mobilitat en bicicleta, ja sigui convencional o elèctrica, i en els Vehicles de Mobilitat Personal (o VMP) com a modes per a una mobilitat quotidiana al municipi.

El Pla desenvolupa quatre línies estratègiques amb l'objectiu d'incrementar la quota modal de la bicicleta i els VMP fins al 5% dels desplaçaments en dia feiner en 2027. Aquestes línies són:

- Infraestructura: xarxa ciclable bàsica, xarxa d'aparcaments, intermodalitat amb el transport públic i serveis de bicicletes.
- Serveis: Biciempresa, ciclogística, etc.
- Promoció: difusió, educació i formació, motivació i fidelització.
- Gestió: normativa, control, manteniment, seguiment d'indicadors i participació.

El Pla pren en consideració les diferents tipologies de mobilitat ciclista (educativa, laboral, comercial i lleure/esportiva) el que ajuda a definir les propostes que realitza i enfocar-les a millorar la mobilitat en bicicleta i VMP.

Pla d'accessibilitat a la via pública de Rubí de 2019

El Pla d'accessibilitat, aprovat al maig de 2021, era una de les mesures previstes al PMUS i té com a objectiu millorar l'accessibilitat al municipi per tal de garantir l'autonomia, la igualtat d'oportunitats i la no-discriminació de les persones amb diversitat funcional, auditiva, visual i amb dificultats en la comprensió i la parla.

A més, plateja una sèrie d'actuacions destinades a ampliar la xarxa de prioritat per a vianants, especialment al centre, mitjançant la transformació en plataforma única, i a millorar l'accessibilitat en eixos de connexió entre barris.

2. CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT

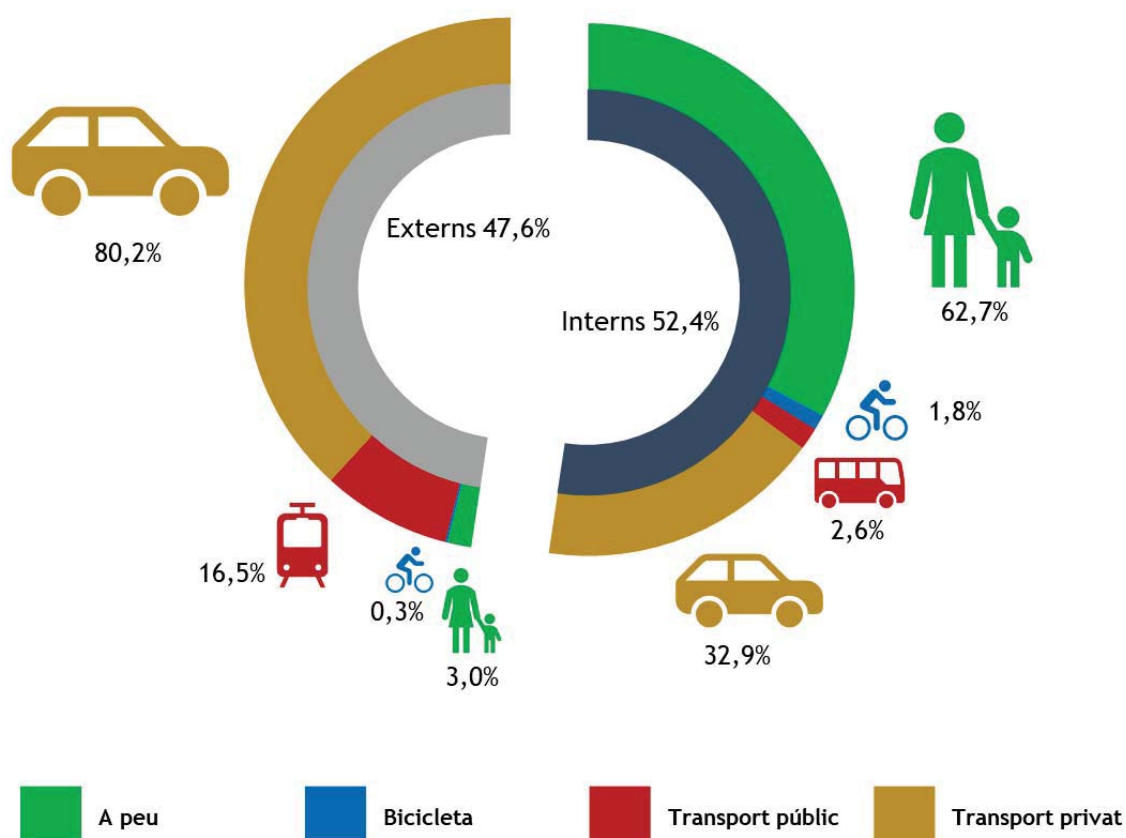
2.1. PRINCIPALS FLUXOS DE MOBILITAT

El PMUS de Rubí indica que a l'any 2017 a la ciutat es generaven diàriament poc més de 260.000 desplaçaments en dia feiner. Aquesta dada s'ha vist incrementada en els darrers anys, i en 2024 a Rubí es produeixen 280.000 desplaçaments diaris, segons les dades dels estudis de telefonia mòbil del MITMA.

Més de la meitat dels desplaçaments es produeixen a dins del municipi amb un predomini de la mobilitat a peu (62,7%). En els darrers anys s'observa un increment de l'ús de la bicicleta, arribant a l'1,8% dels desplaçaments interns i doblant la quota modal de persones usuàries des de 2017. El transport públic intern presenta una quota d'ús baixa en contraposició amb el vehicle privat, que és utilitzat per un terç dels desplaçaments interns.

Per altra banda, en la mobilitat cap a l'exterior predomina l'ús del vehicle privat motoritzat amb un 80% dels viatges. Seguidament es troba el transport públic, amb un 16,5%. La mobilitat activa presenta un testimonial en les relacions intermunicipals.

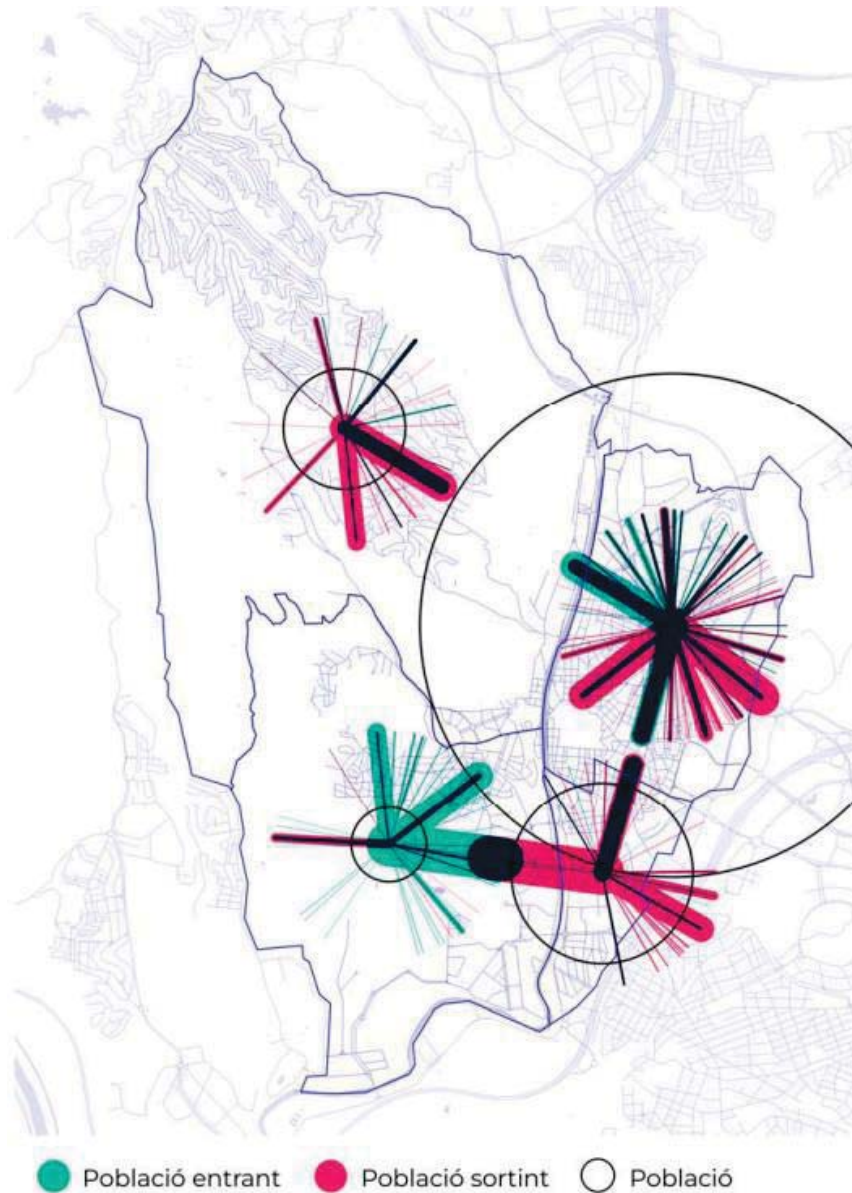
Figura 2.1. Distribució modal dels desplaçaments



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE LES DADES AGREGADES DE L'EMEF 2017-2021

Els municipis que presenten uns majors fluxos de mobilitat amb Rubí són Sant Cugat del Vallès (14,3%), Terrassa (7,5%) i Barcelona (4,7%).

Figura 2.2. Relacions de mobilitat laboral



FONT: 300.000KM AMB DADES DE MOBILITAT LABORAL DE L'INE

Segons el PMUS de Rubí, la mobilitat segons el motiu de desplaçament en dia feiner, la mobilitat obligada representa quasi un 21% mentre que la mobilitat no obligada (oci, compres, visites...) representa un 34%. La resta es considera com la tornada a casa.

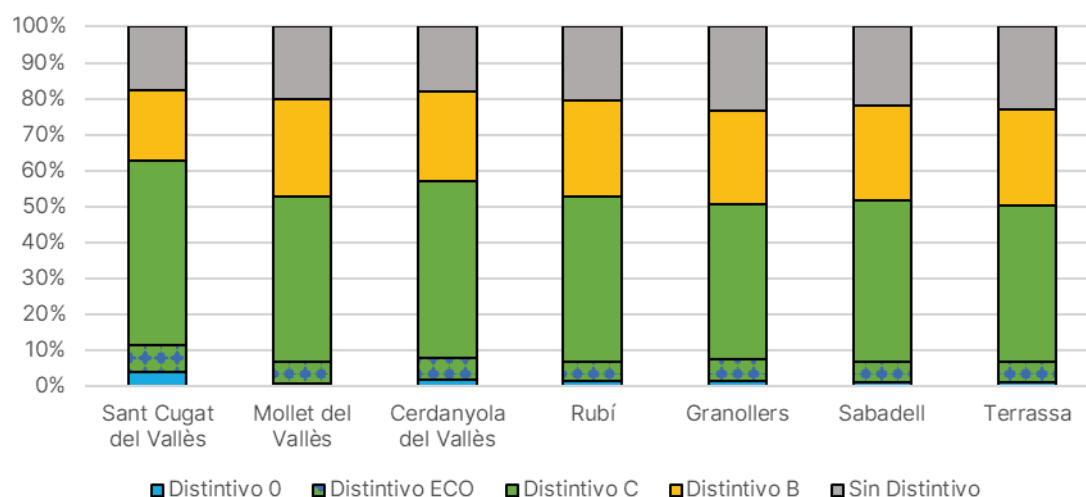
2.2. MOTORITZACIÓ

L'any 2024 al municipi de Rubí hi ha censat un parc de 53.787 vehicles. Més de dues terceres parts són turismes (67,0%), seguit de les motocicletes (14,4%), furgonetes (6,2%) i camions (5,8%).

L'índex de motorització de Rubí és inferior a la mitjana del Vallès Occidental i també al conjunt de Catalunya. L'any 2024 a Rubí hi havia 639 vehicles per cada 1.000 habitants. En els darrers anys s'ha estabilitzat una tendència a una major motorització que tenia lloc des de 2013.

D'aquestes tipologies, els turismes són els que presenten un menor percentatge de vehicles sense etiqueta ambiental (20,8%), seguit del parc de motocicletes (25,5%), furgonetes (40,6%) i camions (43,8%).

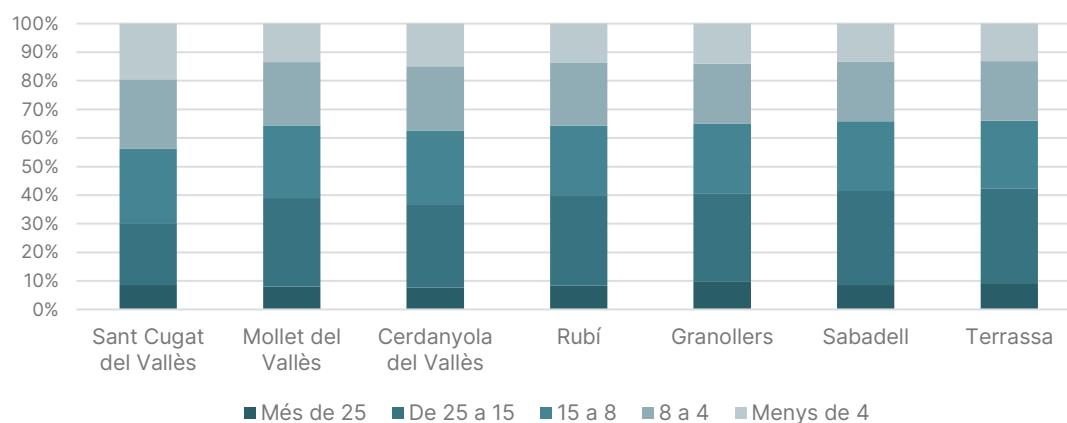
Figura 2.3. Etiquetes ambientals de la flota de vehicles de Rubí i municipis propers (2024)



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE DADES DE LA DGT

El 40% dels turismes censats al municipi tenen més de 15 anys d'antiguitat. Dels municipis propers, Rubí presenta una antiguitat del parc similar, a excepció de Sant Cugat del Vallès, que té una mitjana de parc de turismes censat més nova.

Figura 2.4. Antiguitat del parc de turismes censat a Rubí i municipis propers (2024)



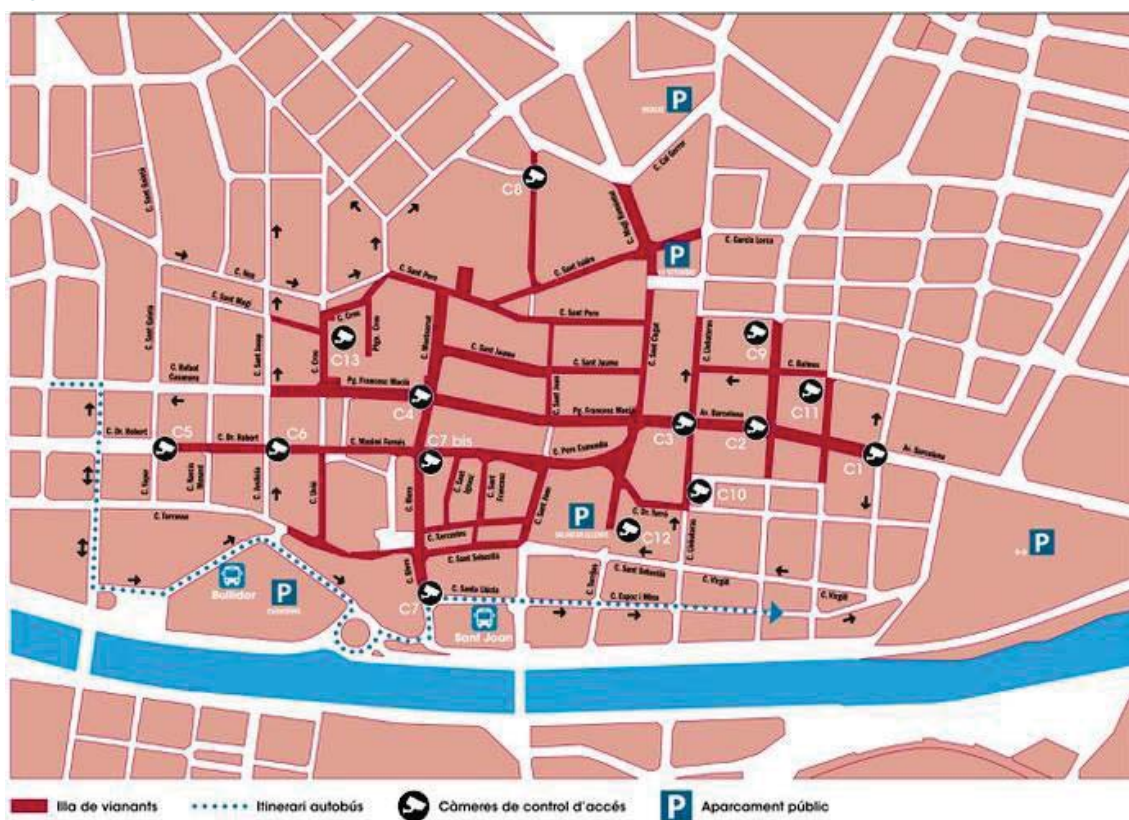
FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE DADES DE LA DGT

3. ANÀLISI DE LES XARXES DE TRANSPORT

3.1. XARXA D'ITINERARIS A PEU

Rubí porta anys impulsant la pacificació dels carrers més cèntrics del nucli urbà en l'estratègia anomenada "Illa de Vianants". La prioritat d'aquestes vies és dels vianants i la velocitat màxima a la que hi poden circular els vehicles és de 10 km/h. A més, aquestes vies presenten una regulació específica i l'accés amb vehicles motoritzats està limitat a persones residents i a la càrrega i descàrrega en un horari determinat. Existeix un control d'accés mitjançant càmeres de videovigilància.

Figura 3.1. Plànol de l'illa de vianants de Rubí



FONT: AJUNTAMENT DE RUBÍ

Figura 3.2. Illa de vianants tallada totalment al trànsit motoritzat

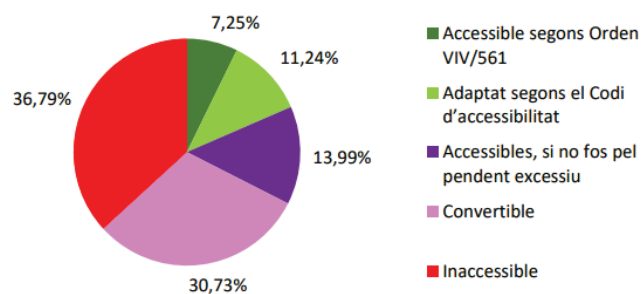
L'Ajuntament ha ampliat la zona destinada a la vorera en alguns carrers com Magallanes i Sant Josep. També ha implementat noves àrees de convivència per tal de donar prioritat a les persones que van a peu. En aquestes zones, els vehicles només poden circular a 20 km/h.



FONT: AJUNTAMENT DE RUBÍ

El Pla d'Accessibilitat analitza l'estat general d'accessibilitat de tot el municipi i compara el seu nivell d'accessibilitat en funció de les normes vigents. Un 7,25% dels trams són accessibles segons l'Ordre VIV/561; un 11,24% estan adaptats segons el Codi d'accessibilitat; un 13,99% es consideren accessibles, si no fos pel pendent excessiu que presenten; un 30,73% són convertibles; i un 36,79% es consideren inaccessibles.

Figura 3.3. Estat d'accessibilitat de les voreres de Rubí



FONT: PLA D'ACCESSIBILITAT DE RUBÍ

Recentment l'ajuntament ha transformat quatre quilòmetres de vies urbanes en carrers de convivència, prioritzant l'ús de la calçada per part de les persones que van a peu. S'han transformat vials que no disposen de voreres amples per on poder realitzar un itinerari accessible a peu. També s'ha ampliat la zona destinada exclusivament per a vianants als carrers Magallanes i Sant Josep.

Figura 3.4. Àrea de convivència



FONT: AJUNTAMENT DE RUBÍ

Figura 3.5. Ampliació de la vorera mitjançant pilones



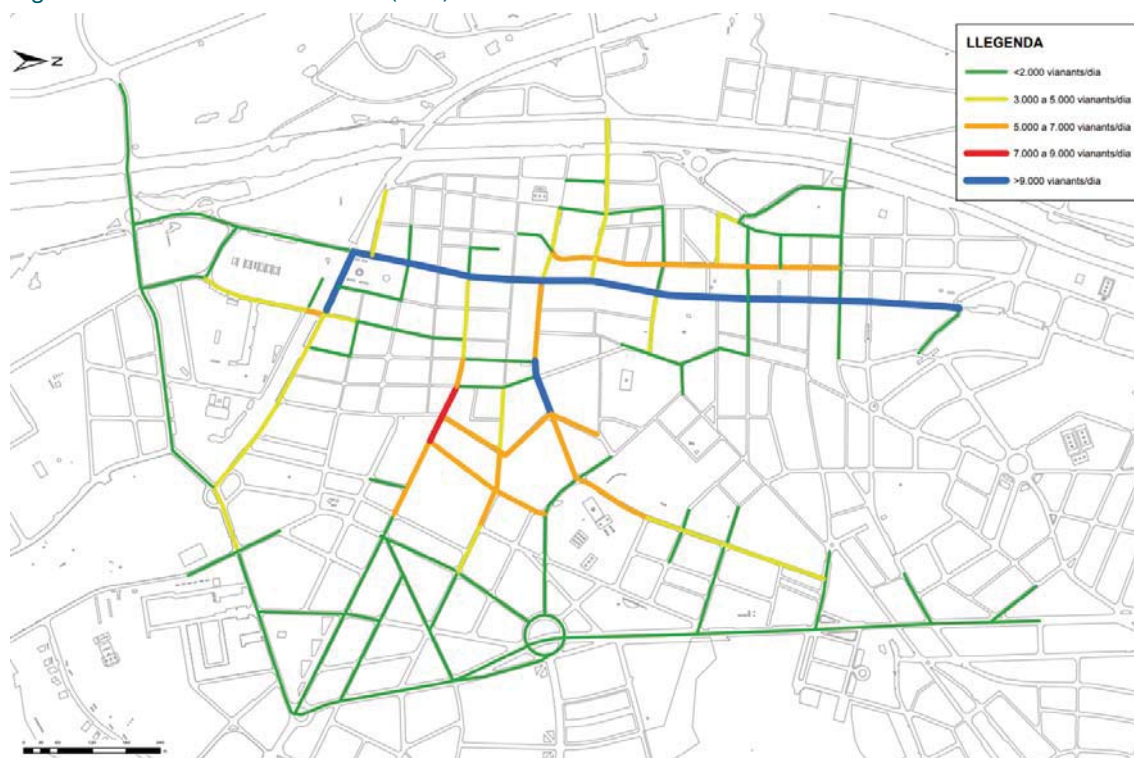
FONT: AJUNTAMENT DE RUBÍ

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Rubí realitza una diagnosi de la mobilitat a peu per districte on constata que el 67% dels passos de vianants existents estan adaptats per a persones de mobilitat reduïda, mentre que el 33% restant són en forma d'esglaó. Es detecta un alt percentatge de cruïlles sense passos de vianants senyalitzats, especialment a la zona dels polígons industrials del sud. A més, s'observen passos de vianants desgastats, mal alineats o mal situats que trenquen la continuïtat de l'itinerari.

El PMUS destaca l'efecte barrera de la Riera de Rubí i identifica que cap dels diferents viaductes disposa d'un itinerari a peu que superi els 1,80 metres d'amplada (amplada mínima per tal de considerar l'itinerari accessible). Aquesta necessitat també ha estat identificada en el procés participatiu del POUM.

Es destaca la intensitat de circulació en l'eix de l'avinguda de Barcelona i l'entorn del mercat, així com problemes de lliscament en paviments mullats, falta d'il·luminació en alguns carrers, excés de velocitat dels vehicles motoritzats i inseguretat en cruïlles. També s'observa un ús incívic de la vorera per part de ciclistes a velocitats elevades i alguns vehicles estacionats indegudament.

Figura 3.6. Intensitat de vianants (IMD)

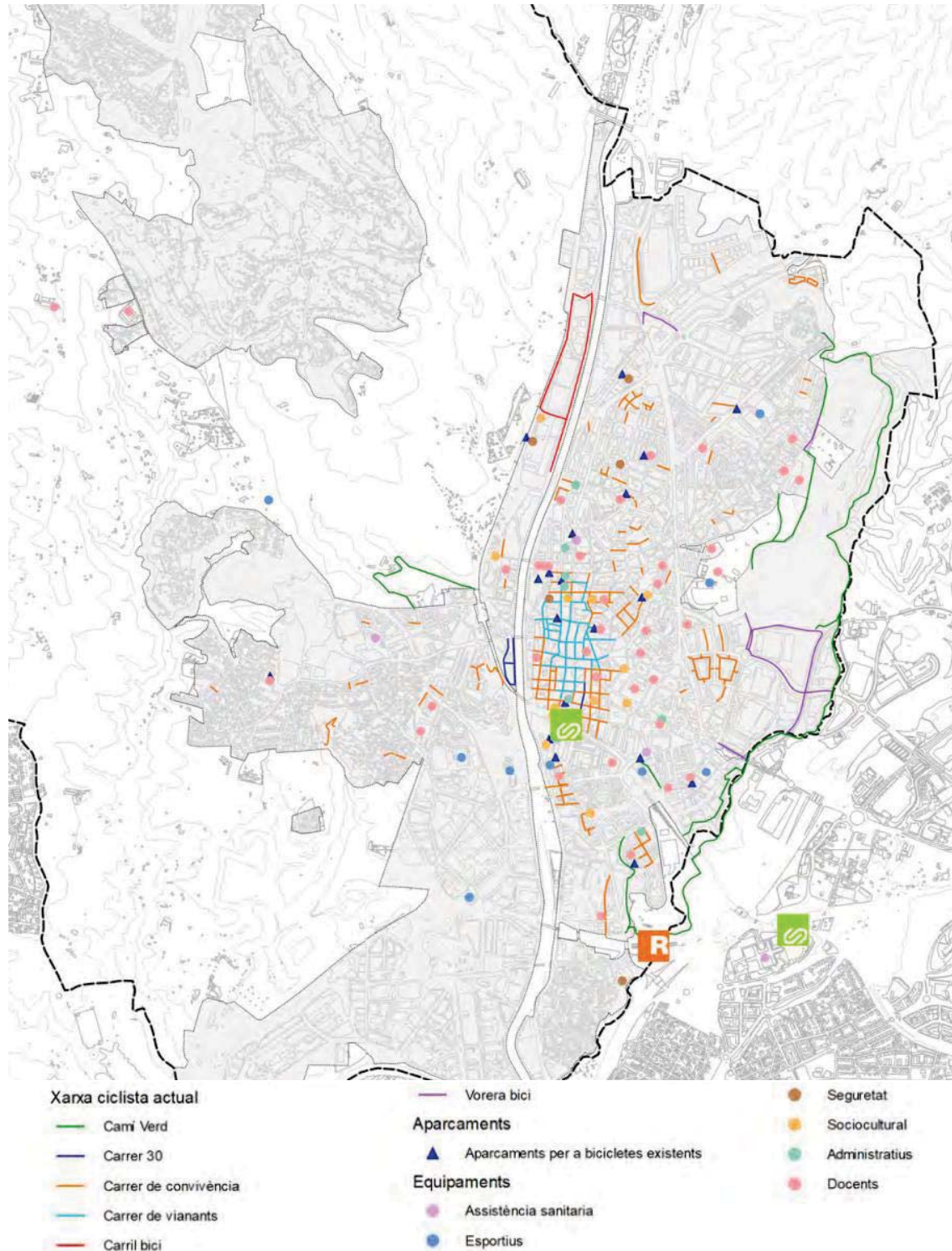


FONT: PMUS

3.2. XARXA PER A BICICLETES I VMP

La xarxa ciclable és de 196,8 km segons el Pla Director de la Bicicleta i els Vehicles de Mobilitat Personal (2021). D'aquestes vies, únicament el 2,5% són d'ús exclusiu per a bicicletes i VMP en forma de carrils bicicleta o voreres bicicleta (2,5% en total).

Figura 3.7. Infraestructura ciclista



FONT: PLA DIRECTOR DE LA BICICLETA I ELS VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL DE RUBÍ 2021-2027

La major part de les vies ciclables de Rubí la conformen carrers compartits de prioritat invertida (12%) o carrers 30 (80%). Recentment s'han prioritzat itineraris alternatius perquè les bicicletes i els VMP puguin fer els seus itineraris evitant passar per l'Illa de Vianants, espai per on tenen prohibida la circulació.

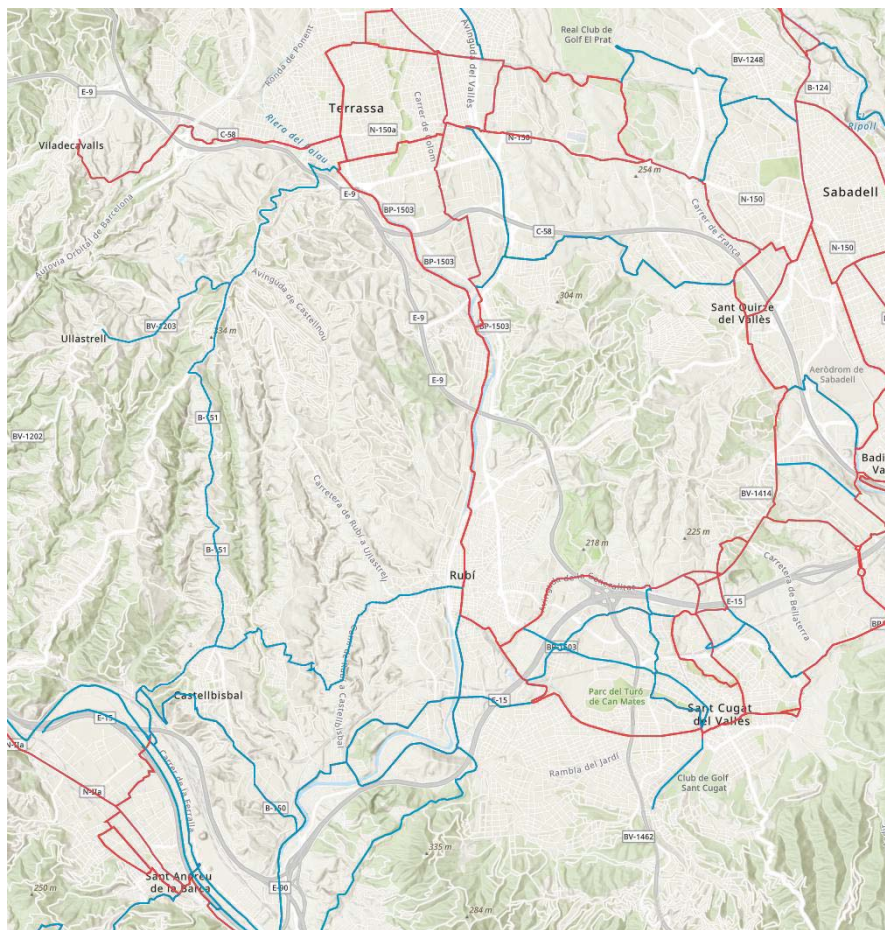
Figura 3.8. Itinerari compartit entre vehicles, bicicletes i VMP al carrer Coello i carril bici a la rotonda de l'Hipòdrom (Sant Cugat)



FONT: AJUNTAMENT DE RUBÍ I AJUNTAMENT DE SANT CUGAT

Les connexions interurbanes amb bicicleta estan definides per la xarxa de camins i la xarxa pedalable de l'àmbit SIMMB. Durant la redacció del POUM s'estan duent a terme les obres del carril bicicleta que unirà Rubí i Sant Cugat.

Figura 3.9. Plànol de la xarxa pedalable de l'àmbit SIMMB (2022)

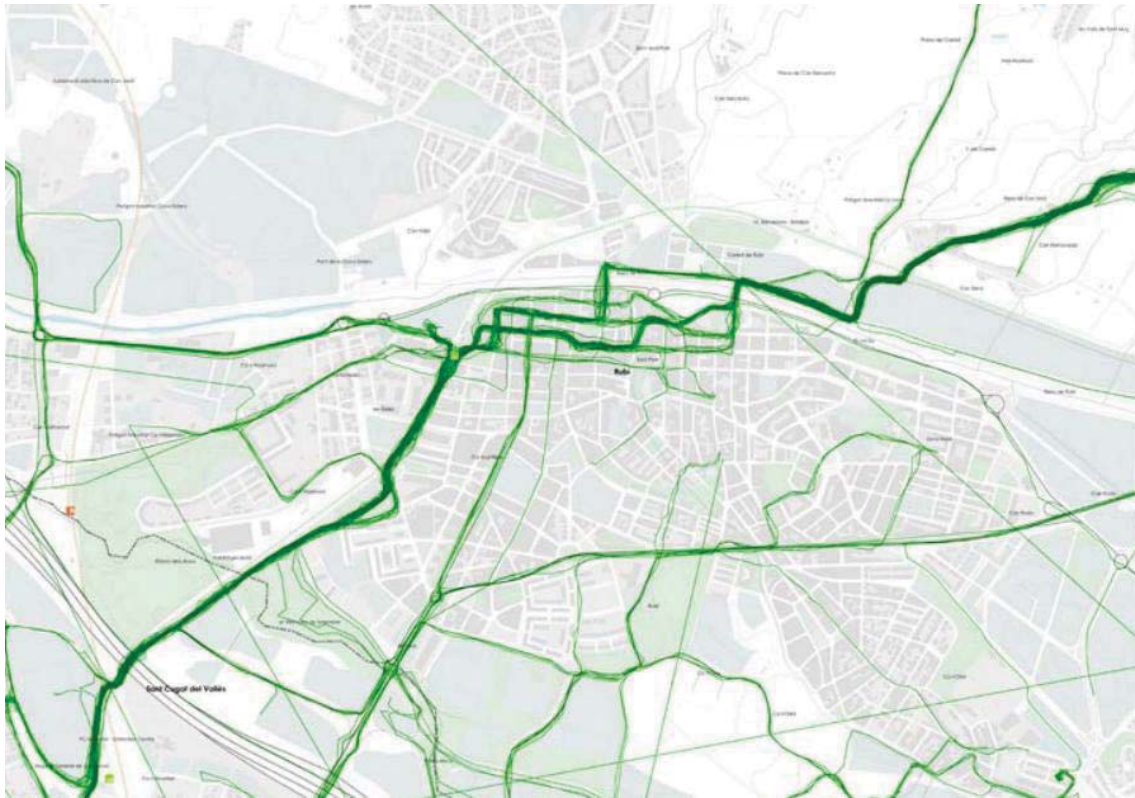


FONT: ATM

Pel que fa a l'aparcament de bicicletes, el Pla Director de la Bicicleta de Rubí identifica 17 ubicacions en superfície i dues ubicacions interiors on deixar la bicicleta de forma segura.

L'ús de la bicicleta al municipi és residual i no arriba a l'1% de la mobilitat (0,8 % en els desplaçaments interns i 0,1% en els de connexió). A més, dels aforaments realitzats en el Pla Director de la Bicicleta i els Vehicles de Mobilitat Personal mostren un ús parell de bicicletes i VMP en la trama urbana de Rubí.

Figura 3.10. Itineraris principals de bicicleta i VMP. Repte 30 dies en bici 2018-2019

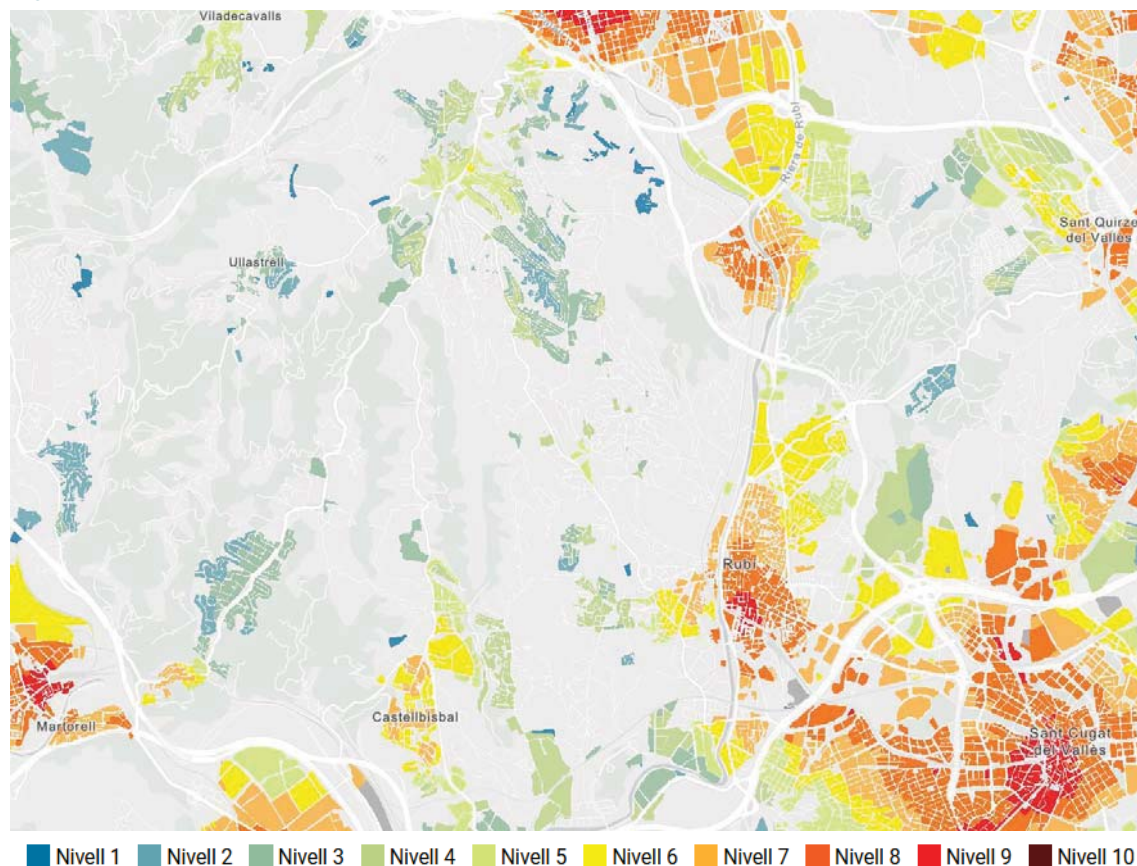


FONT: PLA DIRECTOR DE LA BICICLETA I VMP DE RUBÍ

3.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

Rubí presenta una accessibilitat al transport públic desigual. Mentre que el nucli urbà té uns bons nivells d'accessibilitat (nivells 9 a 7), les urbanitzacions presenten uns pitjors nivells.

Figura 3.11. Índex d'accessibilitat al transport públic a l'àmbit SIMMB



Nivell 1: Zones sense accessibilitat al transport públic. No tenen cap parada de transport públic a menys de 20 minuts a peu. Generalment corresponen a teixits residencials de cases aïllades, equipaments i zones industrials ubicades fora dels nuclis urbans.

Nivells 2, 3 i 4: Zones amb una accessibilitat al transport públic entre molt deficient i insuficient. Són zones dotades de poques línies (sovint una única) i un nombre reduït d'expedicions diàries, si bé tenen una parada de bus urbà a un màxim de 20 minuts a peu. Generalment corresponen a teixits residencials de cases aïllades, equipaments i zones industrials ubicades fora dels nuclis urbans. A mesura que augmenta el nivell d'accessibilitat d'aquests grups, els entorns urbanístics poden tenir més d'una línia, però segueix sent una oferta de transport reduïda i principalment vinculada a un bus urbà de baixa freqüència.

Nivell 5 i 6: Zones amb una accessibilitat al transport públic entre millorable i acceptable. Són zones dotades de poques línies amb una xarxa bàsica de bus interurbà a un màxim de 20 minuts a peu. També corresponen a teixits residencials de baixa densitat, equipaments i zones industrials ubicades fora dels nuclis urbans.

Nivell 7 i 8: Zones amb una accessibilitat de transport públic entre bona i molt bona. Correspon a zones urbanes (generalment de mitjana densitat) servides per com a mínim un mode ferroviari i dotades també de xarxa urbana i interurbana de bus a un màxim de 20 minuts a peu.

Nivell 9: Zones amb una accessibilitat de transport públic excel·lent. Correspon a zones urbanes servides per com a mínim un ferroviari (sovint més d'un) amb freqüències elevades i una xarxa densa de bus urbà i interurbà a un màxim de 20 minuts a peu. Coincideix amb les àrees centríques compactes d'alta densitat de les ciutats mitjanes de l'àmbit SIMMB que disposen de ferrocarril.

Nivell 10: Zones amb una accessibilitat de transport públic excel·lent +. Correspon a zones urbanes servides per com a mínim dos tipus de transport ferroviari (combinant Metro, FGC, Renfe i Tramvia) amb freqüències molt elevades (tipus metro) i una xarxa densa de bus urbà, metropolità (busos AMB) i interurbà a un màxim de 20 minuts a peu.

FONT: ATM

3.3.1. Ferrocarril

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

La xarxa d'FGC al municipi de Rubí consta d'una parada al sud del nucli urbà anomenada "Rubí Centre". Per aquesta parada circula la **línia S1** (Barcelona Plaça Catalunya – Terrassa). Des d'aquesta estació es pot accedir a municipis com Terrassa, Sant Cugat o Barcelona amb més de 115 expedicions per sentit en dia laborable i 50 en dissabtes i festius.

Figura 3.12. Andanes de l'estació Rubí Centre



FONT: FGC

Figura 3.13. Esquema de la línia Barcelona-Vallès



FONT: FGC

Les freqüències de pas en dies laborables poden arribar als 5 minuts en hora punta dotant a la línia la característica de metro del Vallès.

Figura 3.14. Línies i horaris dels Ferrocarrils de la Generalitat Catalana

Línia	Itinerari	Horaris		Freqüència (dia laborable)
		Laborable	Festiu	
S1	Barcelona Plaça Catalunya – Terrassa	De 5:00 a 0:01	De 5:30 a 0:30	5-10 min

FONT: FGC

L'estació ha esdevingut en una centralitat del municipi i en un node de mobilitat intermodal amb pantalles d'informació dels diferents serveis. A les proximitats de l'estació de Rubí Centre hi paren tots els autobusos urbans i tres línies de bus interurbà. A més té punts d'estacionament per a bicicletes al costat dels diferents accessos així com un punt de reparació de bicicletes. També disposa de guixetes per a recollir paquets enviats per plataformes de venda en línia.

Figura 3.15. Exterior de l'estació d'FGC "Rubí Centre"



FONT: BERNAT BORRÀS - TRENSCAT

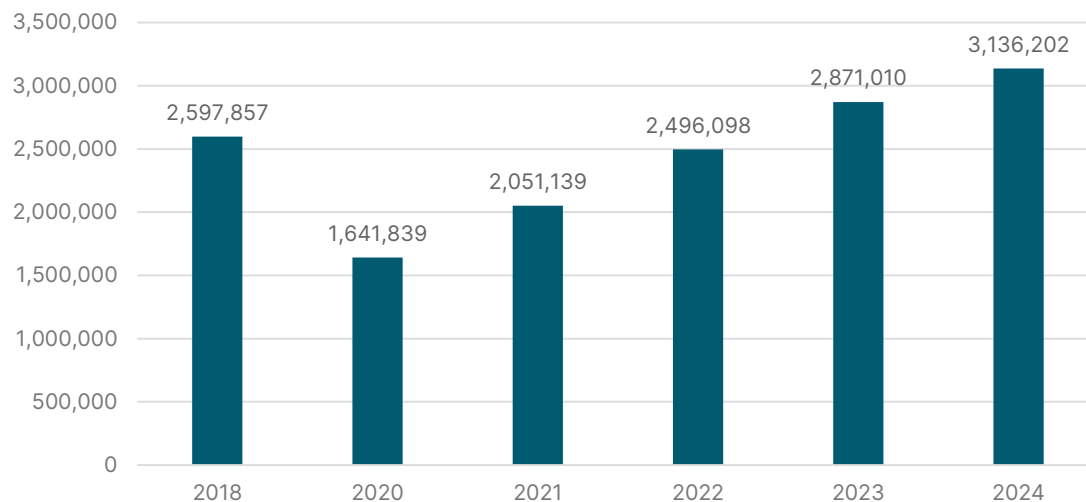
Figura 3.16. Piu d'informació dinàmica del bus urbà de Rubí (esquerra) i cartell informatiu del punt de reparació de bicicletes (dreta)



FONT: BERNAT BORRÀS - TRENSCAT

Segons dades de FGC recollides per l'Observatori de Mobilitat de Catalunya, la demanda de viatges amb l'estació de Rubí Centre com a origen va ser de gairebé més de 3 milions de passatgers a l'any 2024, amb una mitjana de més de 8.500 validacions/dia.

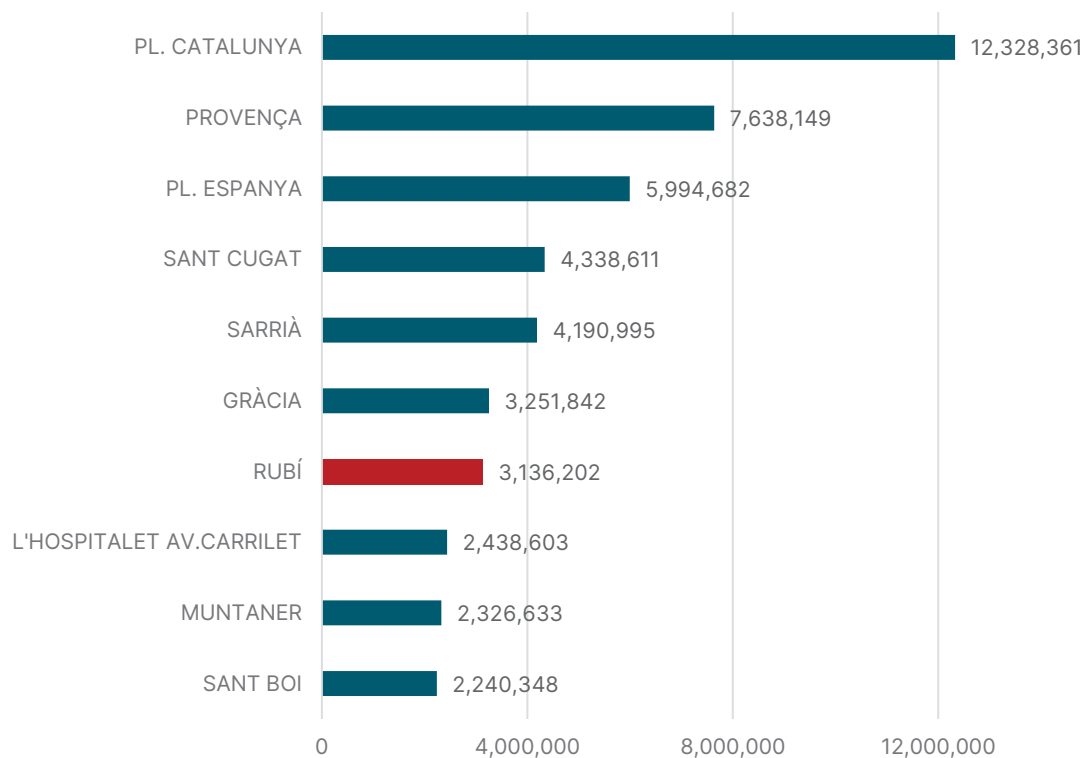
Figura 3.17. Nombre de viatges efectuats amb origen Rubí Centre



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA AMB DADES DE FGC

Això fa que aquesta estació sigui la sisena parada amb més demanda de la línia Barcelona-Vallès i la setena de la xarxa de FGC, darrera de parades de Barcelona i la parada de Sant Cugat.

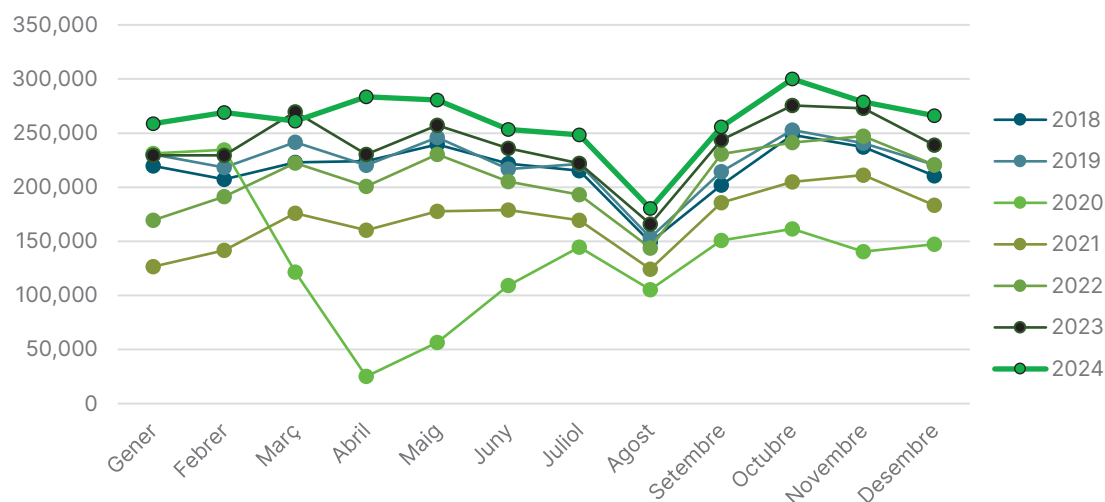
Figura 3.18. Validacions de les 10 parades amb major demanda de FGC per a l'any 2022



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA AMB DADES DE FGC

Analitzant les validacions mensuals es pot observar un comportament estacional vinculat als centres educatius, amb menor volum de viatgers als mesos no lectius, i una baixada important de la demanda el mes d'agost. També s'han recuperat les demandes d'abans de la crisi de la COVID-19 amb uns primers mesos de 2023 amb demandes rècord. El mes de març de 2023 és el mes amb més validacions de l'històric analitzat amb gairebé 270.000 validacions, el que resulta en una mitjana de gairebé 9.000 validacions al dia.

Figura 3.19. Validacions mensuals a l'estació de Rubí Centre de FGC (2018-2024)



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA AMB DADES DE FGC

Rodalies Renfe

En el cas de Rodalies Renfe, l'estació "Rubí Can Vallhonrat" està ubicada a la part sud del municipi, allunyada del nucli urbà. En aquesta estació circula la **línia R8** (Martorell Central – Granollers Centre) amb 16 expedicions diàries i una freqüència de 60 min. Aquesta línia permet la mobilitat a municipis com Martorell, Castellbisbal, Sant Cugat del Valles, Cerdanyola Universitat, Mollet-Sr.Fost, Montmeló i Granollers.

Figura 3.20. Esquema de la línia R8



FONT: RODALIES DE CATALUNYA

Figura 3.21. Línies i horaris de la línia de Rodalies R8

Línia	Itinerari	Horaris	Freqüència
		Tots els dies	
R8	Martorell Central - Granollers Centre	De 6:20 a 21:20	60 min

FONT: RODALIES DE CATALUNYA

Figura 3.22. Estació de Rodalies RENFE de Rubí



FONT: AJUNTAMENT DE RUBÍ (ESQUERRA) I BERNAT BORRÀS – TRENSCAT (DRETA)

A 350 metres de l'accés de l'estació hi ha una parada d'autobús de la línia L2 que permet la intermodalitat i la connexió amb la resta del municipi.

La demanda d'aquesta estació és de les més baixes de tota la xarxa de Rodalies de Catalunya. Segons les dades del Pla de Rodalies de Catalunya, en 2018 l'estació de Rubí Can Vallhonrat la van fer servir 383 persones/dia comptabilitzant pujades i baixades.

3.3.2. Autobús

Bus interurbà

El municipi de Rubí disposa de diferents línies de bus interurbà. Aquestes línies interurbanes no es poden utilitzar per a fer trajectes urbans i no entrar així en competència amb el bus urbà. Totes elles tenen parada a l'Avinguda de Can Cabanyes amb el passeig del Ferrocarril, facilitant la intermodalitat amb l'estació de Rubí Centre de Ferrocarrils de la Generalitat.

Figura 3.23. Parada de l'Avinguda Can Cabanyes, prop de l'estació de FGC



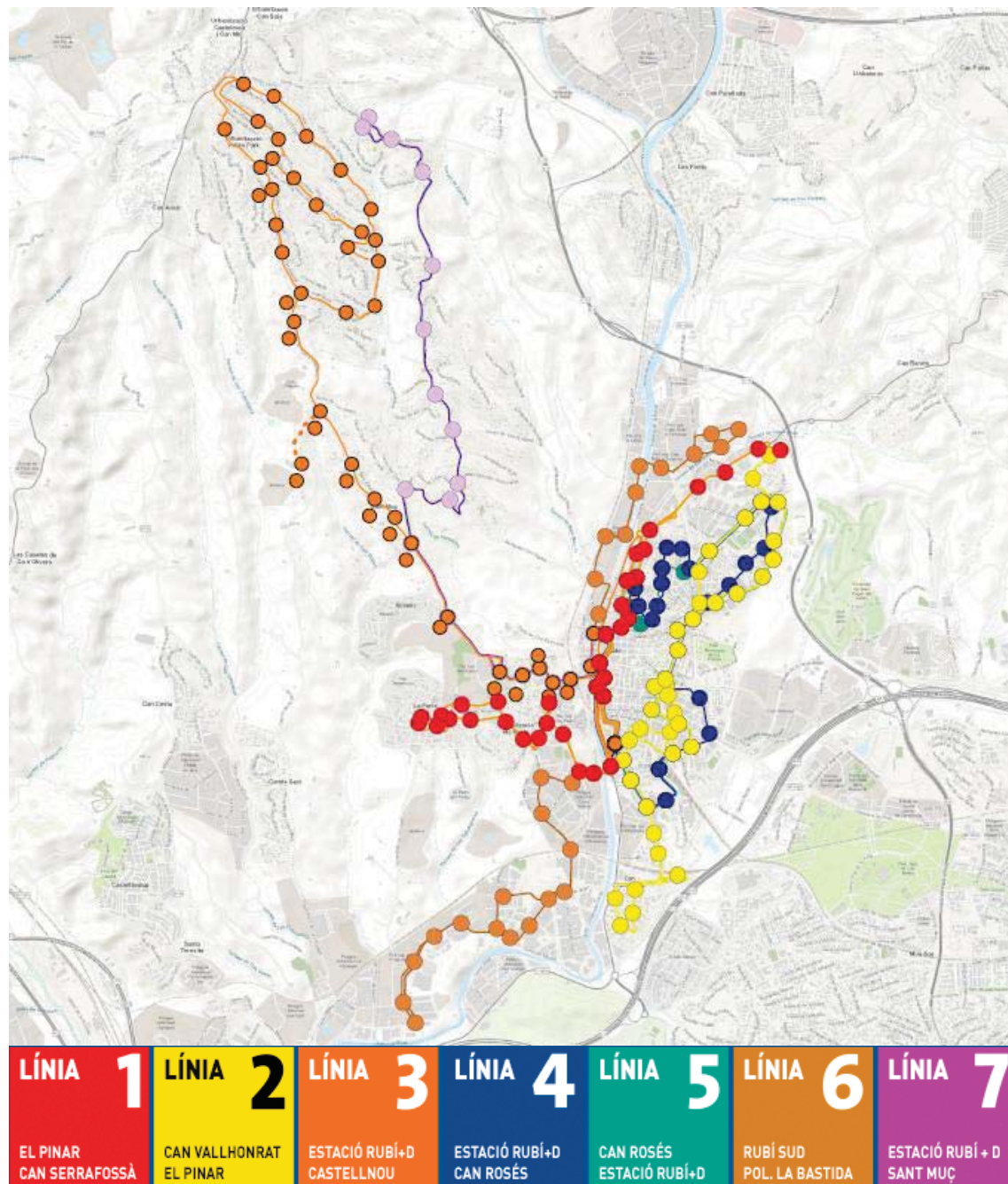
FONT: GOOGLE STREET VIEW (FEBRER 2023)

Bus urbà

En el cas del bus urbà, el municipi fa ús de 7 línies diferents operades per Corporació Espanyola del Transport, S.A. (CTSA), del grup Avanza, sota la marca de RUBÍBUS.

Hi ha un total de 257 parades de bus a Rubí. Aproximadament el 25% disposen de marquesina, les restants són pals de parada. La meitat de les parades disposen de seient o banc. Segons el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Rubí el 75% de les parades té una bona accessibilitat del seu entorn i només un 10% es considera d'accessibilitat deficient. Totes les parades disposen d'informació sobre els horaris de servei i algunes disposen d'informació dinàmica com la parada propera a l'estació de FGC.

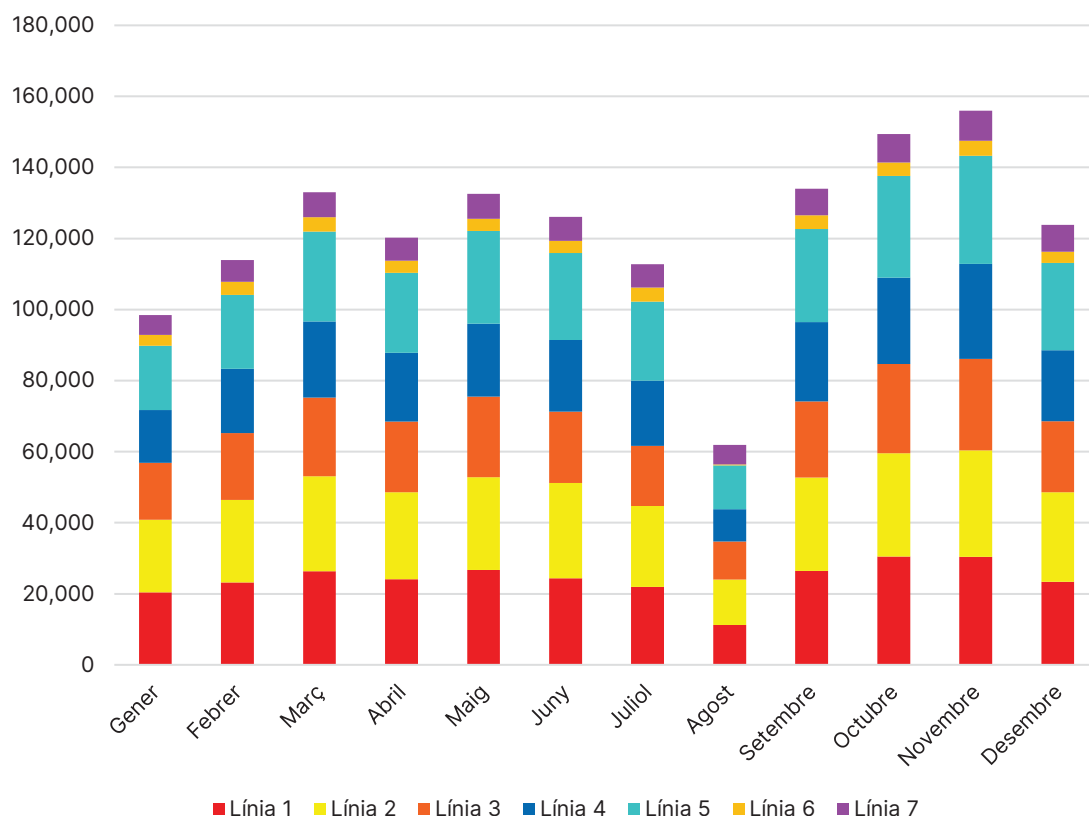
Figura 3.24. Plànol del bus urbà de Rubí



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA AMB LES DADES DE L'AJUNTAMENT DE RUBÍ

La demanda dels usuaris del bus de Rubí presenta una distribució lligada al curs escolar on els mesos amb menys demanda són els que presenten vacances, un comportament similar a les validacions de FGC. Durant la temporada d'estiu, especialment a l'agost s'identifica un notable decreixement de l'ús del servei.

Figura 3.25. Evolució del nombre de persones usuàries del servei de bus urbà a l'any 2021

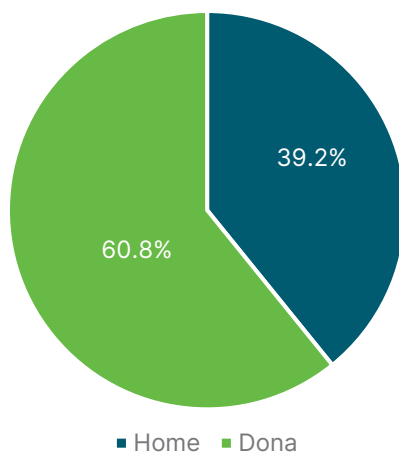


Viatgers / línia	Gener	Febrer	Març	Abril	Maig	Juny	Juliol	Agost	Set.	Octubre	Nov.	Des.
Línia 1	20.389	23.199	26.305	24.068	26.692	24.358	21.918	11.249	26.461	30.444	30.389	23.417
Línia 2	20.492	23.212	26.794	24.495	26.102	26.855	22.772	12.789	26.302	29.123	30.014	25.129
Línia 3	16.024	18.862	22.128	19.900	22.728	20.097	16.906	10.662	21.417	25.093	25.733	19.985
Línia 4	14.804	18.074	21.403	19.366	20.458	20.122	18.440	9.108	22.295	24.370	26.717	19.982
Línia 5	18.073	20.813	25.353	22.482	26.116	24.479	22.166	12.367	26.206	28.567	30.446	24.572
Línia 6	3.078	3.654	4.061	3.476	3.417	3.419	3.973	202	3.816	3.785	4.242	3.186
Línia 7	5.578	6.118	6.951	6.455	7.032	6.800	6.567	5.523	7.497	7.987	8.394	7.524
Total	98.438	113.932	132.995	120.242	132.545	126.130	112.742	61.900	133.994	149.369	155.935	123.795

FONT: AJUNTAMENT DE RUBÍ (2021)

En les diferents línies de bus de Rubí s'identifica, de manera generalitzada, un major ús del servei per part de les dones.

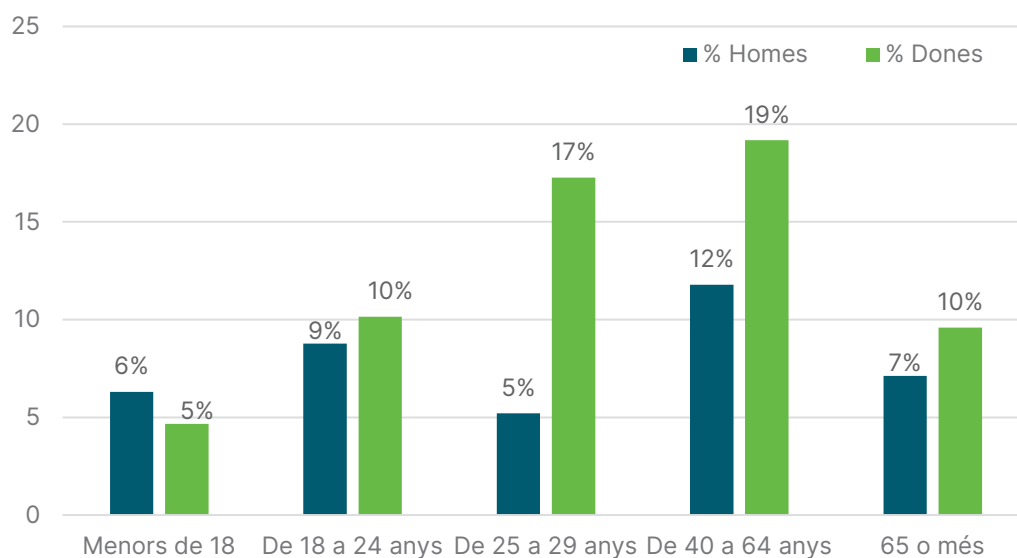
Figura 3.26. Perfil de persones usuàries per sexe



FONT: ÍNDEX DE SATISFACCIÓ DEL CLIENT DE LES LÍNIES D'AUTOBUSOS URBANS DE RUBÍ (2017)

L'edat mitjana dels viatgers es troba a 40,6 anys i és la franja de 40 a 64 anys la que registra més viatgers totals. Les dues franges que inclouen el gruix de la població activa (25 a 29 i 40 a 64 anys) són les que presenten una major desigualtat d'ús en funció del sexe.

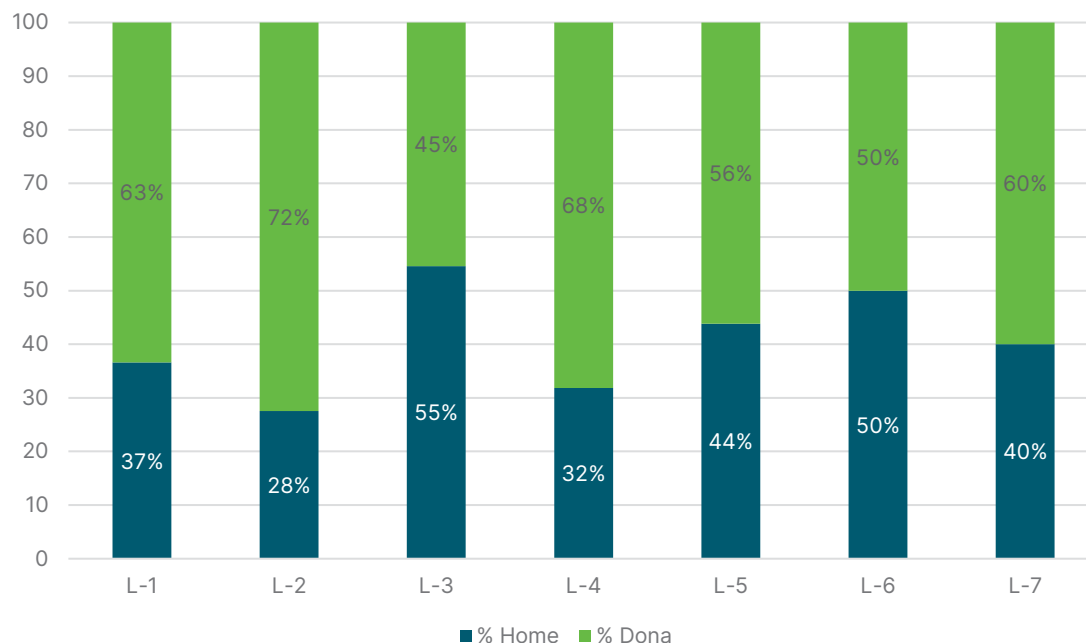
Figura 3.27. Perfil de persones usuàries per edat i sexe



FONT: ÍNDEX DE SATISFACCIÓ DEL CLIENT DE LES LÍNIES D'AUTOBUSOS URBANS DE RUBÍ (2017)

La informació sobre el sexe i l'edat per línies mostra una tendència similar a la del sistema, ja que predominen les dones en l'ús del servei en totes les línies a excepció de l'L3 i l'L6 que tenen un ús més paritari.

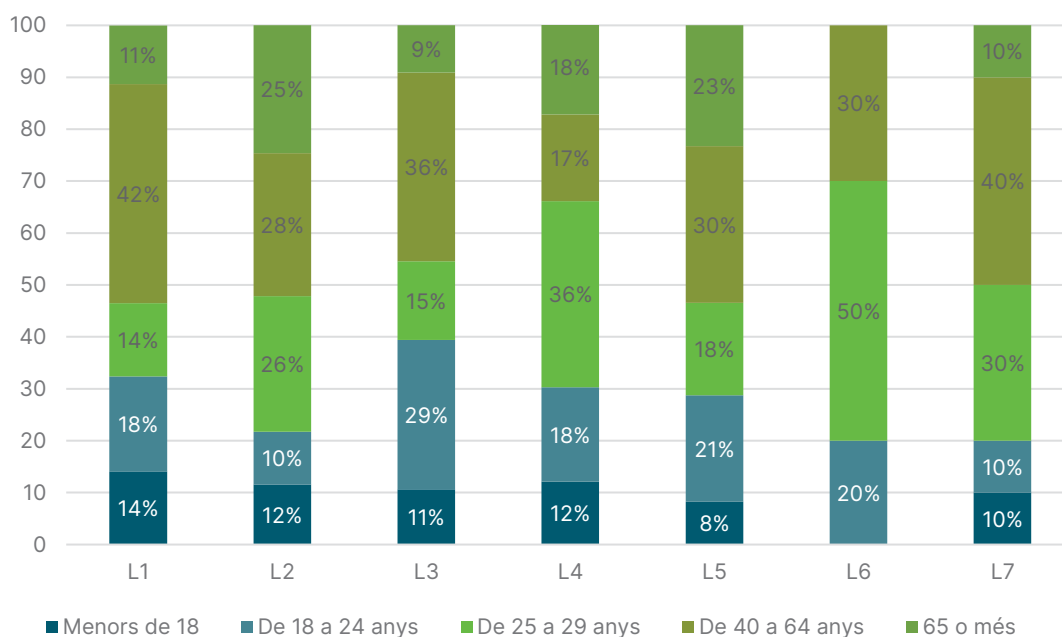
Figura 3.28. Perfil de les persones usuàries per sexe i línia de bus



FONT: ÍNDEX DE SATISFACCIÓ DEL CLIENT DE LES LÍNIES D'AUTOBUSOS URBANS DE RUBÍ (2017)

En la majoria de línies predomina l'ús de persones en la franja d'edat entre els 40 i 64 anys, a excepció de la L4 i la L6 on predomina la de 25 a 29 anys.

Figura 3.29. Perfil de les persones usuàries per edat i per línia



FONT: ÍNDEX DE SATISFACCIÓ DEL CLIENT DE LES LÍNIES D'AUTOBUSOS URBANS DE RUBÍ (2017)

3.3.3. Taxi

El servei de taxi de Rubí està format per 25 llicències, de les quals una és de taxi adaptat. La prestació del servei està subjecte a unes tarifes que s'actualitzen anualment.

Figura 3.30. Parada de taxis de Rubí



FONT: AJUNTAMENT DE RUBÍ

Existeixen parades de taxi a:

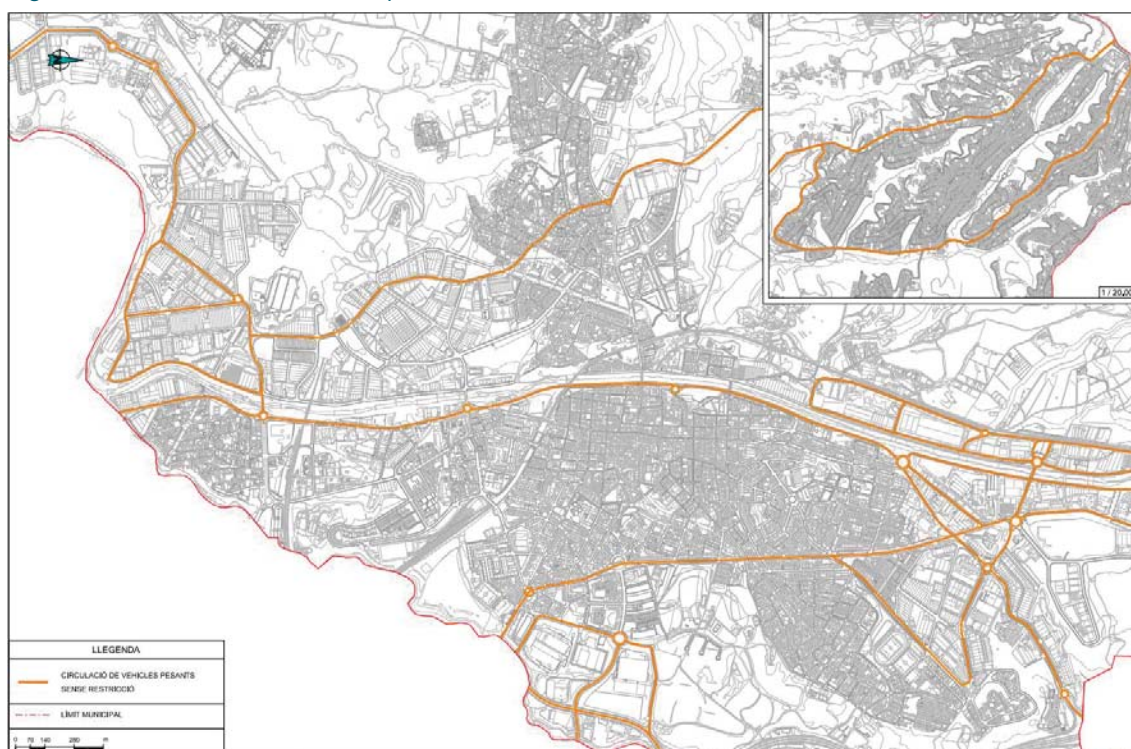
- Estació de ferrocarrils Rubí Centre
- Mútua de Terrassa

3.4. LOGÍSTICA URBANA DE MERCADERIES

La logística urbana és un dels aspectes més rellevants dins de la gestió del trànsit als nuclis urbans. A partir de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de Mobilitat els poders públics han començat a tractar seriosament les externalitats de la distribució urbana de mercaderies.

El pas de vehicles pesants sense restriccions està permès en una sèrie de vials. El PMUS constata un alt percentatge de vehicles pesants circulant pel vial que uneix l'Institut J.V. Foix amb el Camí d'Ullastrell. Aquesta combinació de voreres estretes i el nombre elevat de vehicles pesants (entre el 29% i el 30%) suposen un risc per als alumnes de l'institut que es desplacen a peu per aquest vial. Conclou que els itineraris de circulació de vehicles pesants no presenten una regulació clara en el municipi.

Figura 3.31. Itineraris de vehicles pesants



El municipi disposa de 219 places de càrrega i descàrrega segons l'inventari realitzat en el PMUS. Aquestes places disposen d'un horari de funcionament definit i un temps màxim d'ús de 30 minuts. A partir de l'1 de febrer de 2021 algunes zones d'aparcament per a càrrega i descàrrega es gestionen a través d'una app.

També el municipi ha promociat una logística urbana més sostenible, com és el projecte del Mercat a Casa, un repartiment de productes del mercat mitjançant furgonetes elèctriques.

Figura 3.32. Furgoneta de repartiment del Mercat a Casa



FONT: MERCAT DE RUBÍ

3.5. XARXA VIÀRIA

3.5.1. Accessos i xarxa primària

Les infraestructures d'accés o eixos metropolitans a la trama urbana són:

- **C-16:** Eix que circumval·la el municipi pel nord. Exerceix de nexa cap a Terrassa direcció nord, i Sant Cugat, Valldoreix cap el sud. Al mateix temps, també connecta amb els túnels de Vallvidrera per entrar a la ciutat de Barcelona travessant Collserola. Al sud-est de Rubí es facilita l'enllaç amb l'AP-7.
- **AP-7:** Desenvolupada a la vessant sud i sud-est, és l'autopista que vertebrava gran part del litoral i prelitoral català. En termes de proximitat, permet la connexió amb municipis propers com Sant Andreu de la Barca, Castellbisbal i Martorell a l'oest, o Barberà del Vallès, Sabadell i Cerdanyola del Vallès a l'est. També funciona com a via d'accés al campus de la Universitat Autònoma de Barcelona. A una escala més ampla, aquesta carretera permet la mobilitat a la resta del territori fins a Girona i la frontera francesa al nord o a les Terres de l'Ebre i el País Valencià en direcció sud.
- **C-1413a:** Aquesta via recorre tota la frontera oest de Rubí. S'utilitza com a connexió cap al municipi de Sabadell al nord, i es desenvolupa al sud-oest fins arribar al riu Llobregat, acompanyant-lo durant un tram.
- **BP-1503:** Eix que vertebrava el municipi de nord a sud per la frontera est. Permet la connexió amb el municipi de Terrassa al nord.

Figura 3.33. Jerarquització viària de Rubí



Font: PMUS

La xarxa primària del municipi són aquelles vies col·lectores que endrecen la mobilitat interna en vehicle privat. La xarxa primària presenta una bona estructuració gràcies a les rondes que conformen els trams urbans de les carreteres C-1413a (eix de la carretera de Molins i la Riera) i BP-1503 (eix de l'avinguda de l'Estatut), així com els vials de penetració al centre. També cal destacar l'avinguda Can Sucarrats i el camí d'Ullastrell com a xarxa col·lectora de les urbanitzacions.

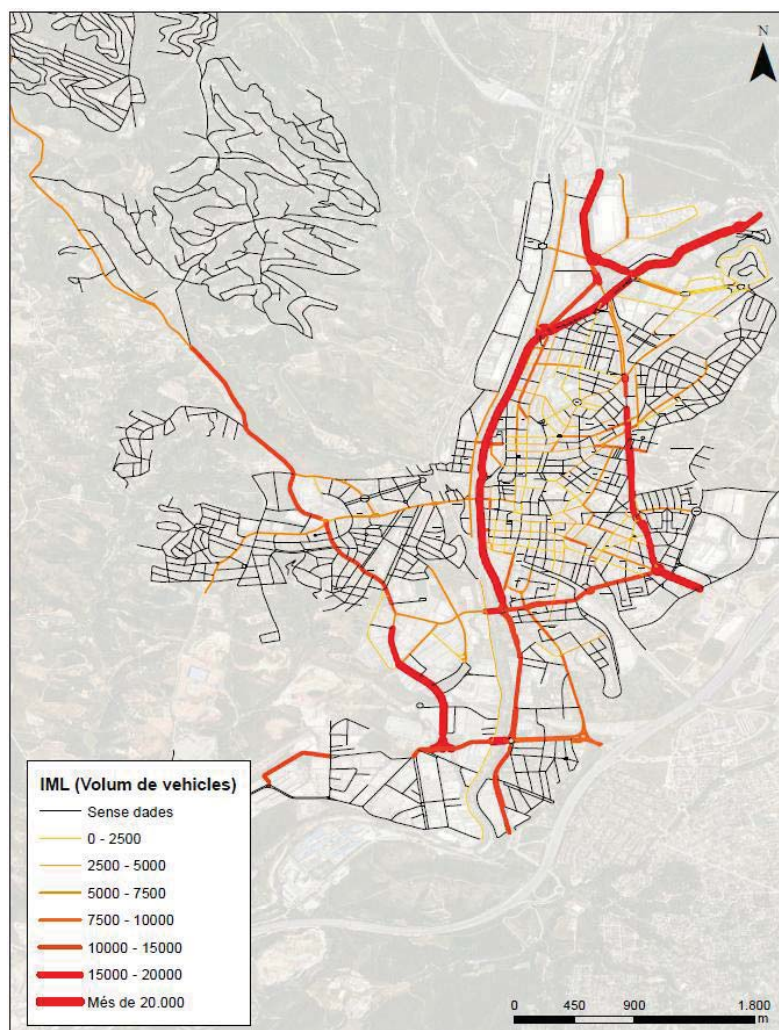
No obstant això, existeix un efecte barrera de la riera, ja que concentra el trànsit en els vials que connecten amb els ponts que la creuen.

3.5.2. Demanda de trànsit

El municipi disposa d'informació de les dades de trànsit en dia laborable de gran part dels vials del nucli urbà. Les vies amb major demanda de trànsit responen a les vies col·lectores del municipi, tant pel que fa al nucli urbà com a les urbanitzacions.

La distribució del trànsit respon a la coherència i jerarquia de la xarxa municipal on la xarxa primària absorbeix gran part de la demanda de mobilitat rodada i les vies secundàries fan la distribució del trànsit fins al seu destí.

Figura 3.34. Intensitat de vehicles



FONT: AJUNTAMENT DE RUBÍ

L'anàlisi del trànsit motoritzat que realitza el PMUS mostra una gran preocupació per l'elevat percentatge d'ús del vehicle privat motoritzat en els desplaçaments de connexió intermunicipals, amb una quota modal del 77%. En general, el volum de trànsit no experimenta grans variacions al llarg del dia, amb un 7% de trànsit concentrat durant les hores punta i menys del 6% durant les hores vall. Els punts amb major saturació són els accessos al nucli urbà, especialment a les carreteres de Sabadell, Terrassa i Molins de Rei, així com als accessos als polígons industrials pel carrer Vivaldi i l'avinguda Cova Solera per la carretera de Molins de Rei. També s'observa una saturació significativa al llarg de la Carretera de Molins de Rei. A més, es detecten unes velocitats de circulació elevades.

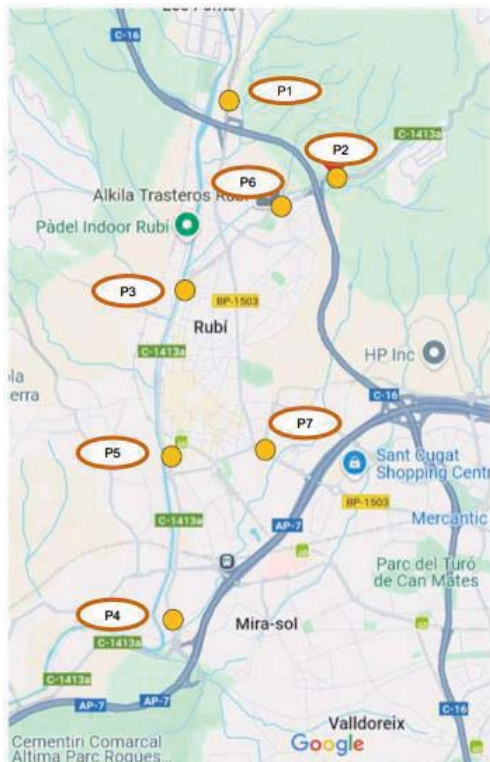
D'altra banda, la xarxa viària interna del municipi no es troba gaire col·lapsada en general. Les vies més carregades són el carrer Espoz i Mina, a prop del pont sobre la riera del carrer de Sant Joan, el carrer de Sant Gaietà en el tram est i el tram central de l'avinguda de l'Estatut. Les hores d'inici i finalització de la jornada laboral i escolar són les més problemàtiques en les vies internes.

El PMUS detecta una falta de guiatge adequat per als vehicles, ja que no hi ha una senyalització clara cap als aparcaments municipals, els equipaments de referència i altres municipis. A més, hi ha senyalitzacions existents que no són visibles o que contenen un excés d'informació.

3.5.3. Avaluació del trànsit a la C-1413a en 2025

L'Ajuntament ha realitzat un estudi d'aforaments mitjançant càmeres per tal d'avaluar amb major detall el trànsit de la carretera al maig de 2025. L'objectiu de l'estudi és disposar d'una matriu d'origen i destí amb una comparació de les matrícules i avaluar el trànsit de pas.

Figura 3.35. Punts d'instal·lació dels aforaments de matrícules



L'estudi exposava en primer lloc l'efecte de les mesures sobre els peatges de la C-16 comparant aforaments realitzats en octubre de 2024 amb els de maig de 2025. Es detecta un increment del trànsit d'accés cap a les vies d'alta capacitat i una reducció del trànsit que surt de Rubí cap a Terrassa.

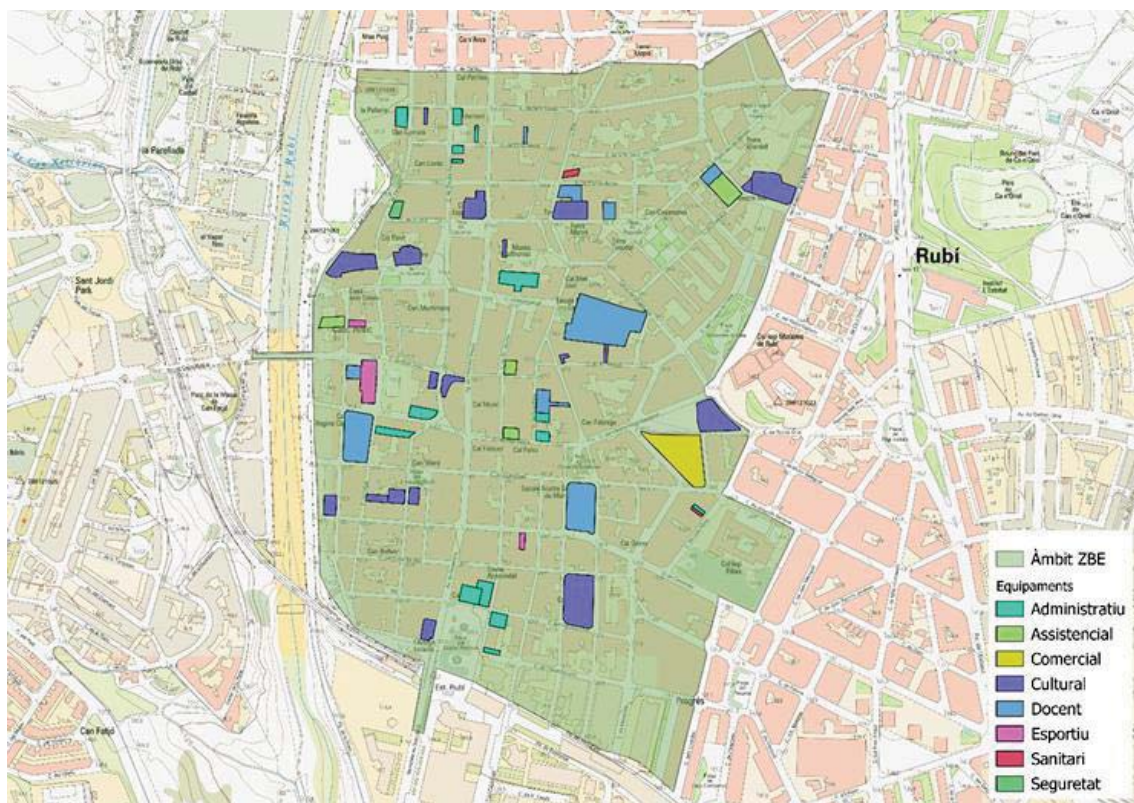
El trànsit de pas de la BP-1503 ha disminuït del 18% del total de trànsit detectat al PMUS de 2018 al 6% en l'estudi de 2025. Per altra banda, el trànsit de pas de la C-1413a cap a Sant Quirze no sobrepassa el 2% del total.

Les darreres dades analitzades mostren que la C-1413a ha rebaixat el seu pes com a itinerari de pas i està esdevenint una via que articula la mobilitat urbana de Rubí cap a les vies de connexió.

3.5.4. Zona de Baixes Emissions de Rubí

La Zona de Baixes Emissions de Rubí limita la circulació dels vehicles més contaminants per millorar la qualitat de l'aire i afavorir una mobilitat més sostenible. Les restriccions entren en vigor el 31 de desembre de 2025. La ZBE té un horari de 7 a 20h i funciona de dilluns a divendres laborables. Disposa d'un calendari d'implantació progressiu amb majors restriccions fins el 2028.

Figura 3.36. Àmbit ZBE i equipaments situats en el seu interior



FONT: PROJECTE DE LA ZBE DE RUBÍ

3.6. APARCAMENT

L'ajuntament de Rubí quantifica el número de places d'estacionament en la via pública i d'ús públic en unes 24.300. La ràtio de places d'aparcament d'ús públic per habitant a Rubí és de 0,30 places, per sobre d'altres municipis, com Vilanova i la Geltrú (0,26 places/habitant), Girona (0,25 places/habitant), Mollet del Vallès (0,19 places/habitant) o Sant Feliu de Llobregat (0,17 places/habitant).

A més, cal sumar les 27.192 places d'ús privat fora de via pública que es troben ubicades en 4.376 guals amb llicència (dades de 2022).

Existeixen diverses tipologies d'aparcament en via pública:

- **Lliure no regulat:** El que fa que sigui una de les ciutats amb més places d'aparcament gratuïtes de tot el Vallès.
- **Regulat:** Rubí disposa de places amb regulació en el seu funcionament.
 - o Zona Taronja: places d'aparcament amb limitació temporal de 90 minuts.
 - o Zones de càrrega i descàrrega.
 - o Reserves de PMR: places reservades per a persones amb mobilitat reduïda.
 - o Altres reserves com per exemple per Policia Local o Correus.

I fora de via pública:

- Bosses d'aparcaments gratuïtes.
- Aparcaments públics soterrats.
- Aparcaments privats (guals)

Les dades de demanda nocturna d'aparcament per zones mostren algunes àrees tensionades, sobretot al nucli urbà. S'han realitzat actuacions a la majoria d'aquestes zones que ja estaven previstes al PMUS. Concretament s'ha incrementat la zona taronja per afavorir la rotació dels vehicles i s'han endreçat algunes de les bosses d'aparcament existents. Encara resten pendents actuacions que desenvolupin propostes de regulació de l'aparcament en via pública del marge est de l'Illa de Vianants, a les zones del Mercat i el Progrés.

4. PROPOSTA D'ORDENACIÓ

4.1. SECTORS EN TRANSFORMACIÓ

El POUM de Rubí contempla un total de 51 sectors en transformació:

- 22 Polígons d'Actuació Urbanística (PAU), dels quals 5 tenen el planejament en tràmit i 2 estan pendents de reparcel·lació econòmica.
- 25 Plans de Millora Urbana (PMU).
- 4 Plans Parciais Urbanístics (PPU).

D'aquests sistemes, els espais lliures sumen un total de 206.984 m², els equipaments disposen d'una superfície de 58.609 m² i el sòl privat de 414.657 m².

També es descriu el sostre del sòl privat que s'eleva a 683.900 m² dividit entre 406.588 m² de sostre residencial, que conformen 5.044 habitatges, i 277.312 m² de sostre d'activitat econòmica.

Figura 4.1. Quadre de superfícies i sostre de l'àmbit de planejament del POUM

	Nom	SISTEMES (m ²)					Sostre privat (m ²)			Hab. (n)
		Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	ST Residencial	ST Act. econòmica	TOTAL	
PAU 01	Escardivol *	2,156	1,141	400		1,765	3,892	672	4,564	49
PAU 02	Carretera de Terrassa 108 *	116	524			309	1,200	300	1,500	13
PAU 03	Cremalleres Rubí *	1,375	5,515		36	5,874	12,203	2,153	14,356	153
PAU 04	Carrer Francolí *	73	1,333			1,358	5,280	720	6,000	50
PAU 05	Biblioteca *	1,577	812	891	14	2,339	4,912	0	4,912	0
PAU 06	Ximelis *	26,865	62,712	22,653		109,865	54,934	0	54,934	0
PAU 07	Sant Muç *	260,263	528,954	96,237		1,285,529	354,373	0	354,373	0
PAU 08	Can Sant Joan *	0	555			27,185	12,494	6,941	19,435	49
PAU 09	Cal Gerrer	0	362	0	0	828	3,038	338	3,376	40
PAU 10	Carrer de Lepant	0	743	0	0	1,696	3,240	825	4,065	46
PAU 11	Passeig de les Torres 1	0	152	0	0	417	666	74	740	8
PAU 12	Passeig de les Torres 2	0	210	0	0	719	1,254	139	1,393	15
PAU 13	Turó de Can Rosés	0	0	0	0	8,098	5,623	0	5,623	51
PAU 14	Carrer de Dant	68	0	0	0	1,106	2,788	1,022	3,810	36
PAU 15	Carrer de l'Esperança	0	630	0	0	2,333	2,025	0	2,025	25
PAU 16	Carrer Àngel Guimerà	0	385	0	0	2,131	4,650	950	5,600	60
PAU 17	Collet del Pi de les Tres Branques Oest	0	0	0	0	4,550	2,730	0	2,730	18
PAU 18	Collet del Pi de les Tres Branques Est	0	0	0	0	3,023	1,814	0	1,814	12
PAU 19	Carrer de Santiago Rusiñol	0	0	0	0	1,049	1,527	0	1,527	18
PAU 20	Carrer Edison	88	0	0	0	1,531	3,614	0	3,614	48
PAU 21	Carrer del Molí	0	0	0	0	1,156	2,428	0	2,428	31
PAU 22	Ca n'Orlò	0	16,150	0	0	27,248	0	7,946	7,946	0
PMU 01	Pich Aguilera	15,665	15,190	1,899	0	14,716	49,133	5,458	54,591	648
PMU 02	Plaça Vallès	152	234	0	0	783	3,515	713	4,228	43
PMU 03	La Llana	1,173	4,301	0	0	4,301	7,429	3,422	10,851	95
PMU 04	Avinguda de l'Estatut	0	261	0	0	1,191	3,371	448	3,819	43
PMU 05	Rubí Centre	960	3,520	4,267	0	1,920	5,066	3,682	8,748	68
PMU 06	Ramón i Cajal 1	1,540	3,369	2,407	0	2,310	5,891	655	6,546	80
PMU 07	Ramón i Cajal 2	0	5,771	0	0	4,573	11,465	1,274	12,739	154
PMU 08	Carrer Ample	835	1,726	0	0	3,007	11,344	2,576	13,920	145
PMU 09	Passeig de les Torres 3	469	2,746	0	0	3,483	8,861	985	9,846	113
PMU 10	Passeig de les Torres 4	250	3,074	0	0	4,985	8,151	906	9,057	103
PMU 11	Avinguda Castellbisbal Oest	0	1,012	0	0	2,252	4,846	507	5,353	61
PMU 12	Avinguda Castellbisbal Est	0	1,919	0	0	3,726	7,647	2,569	10,216	96
PMU 13	Plaça de l'Agricultura est	157	366	0	0	523	2,014	518	2,532	25
PMU 14	Plaça de l'Agricultura oest	0	340	0	0	415	884	294	1,178	11
PMU 15	Vapor Nou	233	17,990	870	4,120	5,803	12,510	1,128	13,638	160
PMU 16	IPAGSA	1,125	5,142	4,981	0	4,820	18,004	1,278	19,282	228
PMU 17	Torre de la Llebre	237	0	2,956	4,257	4,376	3,579	2,570	6,149	46
PMU 18	Carretera de Molins de Rei	2,363	2,215	0	0	6,230	11,063	5,048	16,111	141
PMU 19	Avinguda Massana	882	6,436	0	0	2,916	6,038	0	6,038	81
PMU 20	Carrer de la Solidaritat	738	0	0	0	8,483	1,577	0	1,577	1
PMU 21	Quatre Vents	5,745	1,915	0	0	16,277	2,627	1,676	4,303	4
PMU 22	Camí de les Martines	2,917	2,735	0	0	12,579	2,738	0	2,738	7
PMU 23	Can Solà	4,990	7,984	0	0	36,927	11,741	0	11,741	22
PMU 24	Carrer d'Avinyó	379	2,557	189	0	6,345	0	11,838	11,838	0
PMU 25	Masia Can Rosés	4,386	10,234	0	0	6,266	0	14,202	14,202	0
PPU 01	Can Pujol	40,111	38,201	36,291	0	76,402	156,463	17,365	173,828	2,060
PPU 02	Cova Solera Atenes	7,463	4,976	4,749	0	5,428	15,214	1,401	16,615	201
PPU 03	La Riera	1,439	3,777	0	1,439	11,332	0	20,398	20,398	0
PPU 04	Cova Solera Oest	36,691	41,096	0	0	106,403	0	165,108	165,108	0
TOTAL		132,596	216,860	61,016	9,816	421,540	423,923	279,241	703,164	5,309

* Els àmbits PAU 01 a PAU 08 provenen de Modificacions ja aprovades i disposen del seu propi EAMG. A efectes de mobilitat generada no s'han comptabilitzat.

4.2. ACTUACIONS FORA DE SECTOR

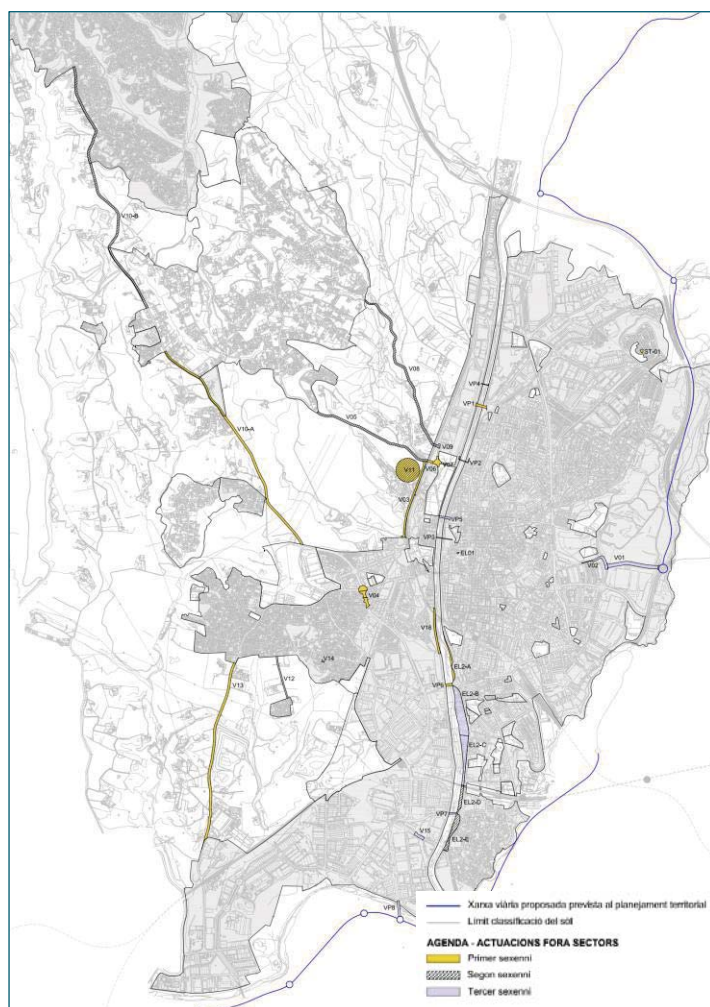
A més de les actuacions previstes dins dels àmbits de transformació urbanística, el POUM desenvolupa una sèrie d'infraestructures complementàries fora de sector, amb l'objectiu de reforçar la coherència i funcionalitat de les xarxes de mobilitat del municipi.

Aquest conjunt d'actuacions respon a la necessitat d'assegurar una correcta integració dels nous desenvolupaments amb la trama urbana existent, millorant la connectivitat global i garantint la continuïtat de les diferents xarxes. En aquest sentit, aquestes intervencions tenen un paper estratègic en la redistribució dels fluxos de mobilitat, la millora de l'accessibilitat als principals àmbits d'activitat i la resolució de punts crítics.

El desenvolupament d'aquestes actuacions s'estructura en un horitzó temporal de 18 anys, organitzat en tres sexennis (períodes de sis anys). Aquesta planificació permet establir una implantació progressiva de les mesures, prioritzant en una primera fase aquelles actuacions més urgents o amb major capacitat d'impacte sobre el funcionament del sistema de mobilitat.

El detall i desenvolupament específic d'aquest conjunt d'actuacions es recull en el capítol 8 "Mesures correctores", on es concreten les intervencions proposades per a cada xarxa de mobilitat.

Figura 4.2. Calendari d'execució de nous itineraris



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA

5. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

5.1. CÀLCUL DE LA NOVA MOBILITAT SEGONS EL DECRET 344/2006

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

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

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

Figura 5.1. Annex 1 del Decret 344/2006 – Viatges generats/dia

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

FONT: DECRET 344/2006 DE REGULACIÓ DELS ESTUDIS D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Cada sector descriu una sèrie de superfícies totals per als diferents sistemes amb les seves edificabilitats. Per a l'avaluació de la nova mobilitat generada caldrà restar la mobilitat generada per les activitats actuals existents i l'efecte concomitància per tal de no realitzar dobles comptatges.

5.1.1. Ús d'habitatge i residencial

El POUM preveu el un total de 5.044 habitatges als sectors que desenvolupa. Per tal de no comptabilitzar la mobilitat actual, es considera el número d'habitatges existents (97) que cal descomptar en el càlcul. El **nombre total d'habitatges** per tal de determinar el nombre de desplaçaments **és de 4.947**

Els viatges generats per usos d'habitatge es calcula a partir del número d'habitatges amb una ràtio de 7 viatges per habitatge, el que dona un total de **23.376 nous viatges/dia**.

El POUM defineix **18.222 m2 com a ús hotel·ler o residencial** (residències de gent gran). A aqueta mobilitat se li aplica una ràtio de 10 viatges per cada 100m2 de sostre, el que generaria **1.822 nous desplaçaments**.

5.1.2. Usos complementaris (comercial)

El POUM defineix el sostre d'ús complementari (comercial) de cada sector dins del sostre privat. En els sectors en estudi es pot desenvolupar un total de 66.903 m² de sostre d'ús comercial. Descomptant el sostre existent comercial, el **sostre per al còmput de la mobilitat generada és de 62.953 m².**

Aplicant la ràtio de 50 viatges per cada 100m², es calculen un total de **31.476 nous desplaçaments per ús comercial.**

5.1.3. Ús d'oficines

Es defineix un sostre total d'ús d'oficines de 3.682 m² que restant els usos actuals que es transformarien, **s'eliminarien 2.273 m² de d'oficines a la ciutat.**

Aplicant la ràtio del decret de 15 viatges per cada 100 m², **es deixarien de generar 341 desplaçaments.**

5.1.4. Ús industrial

El POUM defineix un total de 188.506 m² de sostre d'ús d'activitat econòmica - Industrial. A aquesta superfície cal restar aquell sostre que actualment presenta aquest ús i no estaria generant nova mobilitat. Així doncs, el **sostre que genera nova mobilitat de caràcter industrial ascendeix a 101.139 m².**

S'aplica una ràtio de 5 desplaçaments per cada 100m², el que **genera 5.057 nous desplaçaments.**

5.1.5. Equipaments

El POUM defineix 58.609 m² de sòl total de nous equipaments. La ràtio del decret es mesura en sostre i, per aquest motiu, s'utilitza una ràtio de d'equivalència d'1 m² de sostre per cada m² de sòl. A més, cal descomptar la superfície d'equipaments existents en els sectors el que deixaria com a **sostre útil 55.782 m².**

Aplicant la ràtio del decret, els **desplaçaments totals generats pels equipaments són 11.156 viatges.**

5.1.6. Zones verdes

La superfície destinada a espais lliures definida en els sectors que desenvolupa el POUM és de 206.984 m². A aquesta superfície cal descomptar els espais lliures existents, **el que equivaldria a 100.577 m² de nous espais lliures generadors de mobilitat.**

A aquesta superfície s'aplica la ràtio de zona verda generant així **5.029 desplaçaments.**

5.2. EFECTE CONCOMITÀNCIA I DESPLAÇAMENTS TOTALS

Per tal de no comptabilitzar els nous desplaçaments dues vegades, es defineix l'efecte concomitància¹ amb les següents hipòtesis que afecten als desplaçaments residencials:

- Actualment el 52,4% dels desplaçaments són interns a Rubí. S'estima que, els nous desplaçaments habitacionals, el 65% seran interns.
- Dels desplaçaments residencials interns, es considera que el 50% seran concomitants als nous desenvolupaments.

Amb aquestes consideracions, els desplaçaments generats pels nous desenvolupaments plantejats al POUM de Rubí seran de 77.576 viatges. Alguns sectors poden produir mobilitat negativa, és a dir, el canvi d'usos (a d'altres menys intensius) fan preveure una reducció del nombre total de desplaçaments necessaris.

Figura 5.2. Viatges generats amb l'aplicació de l'efecte concomitància

Ús	Viatges	%
Habitatge	23.376	30%
Comerç	31.476	41%
Oficines	-341	0%
Industrial	5.057	7%
Residencial/Hoteler	1.822	2%
Equipaments	11.156	14%
Zones Verdes	5.029	6%
Total	77,576	100%

5.3. REPARTIMENT TERRITORIAL I MODAL DELS NOUS DESPLAÇAMENTS

Cada tipologia de superfície generadora de mobilitat disposa d'unes ràtios de repartiment territorial en quant a viatges interns al municipi i externs. Aquestes ràtios parteixen de l'experiència en la redacció d'estudis de mobilitat generada i s'han adaptat a les particularitats de Rubí a partir dels resultats del PMUS. S'estima que el 62% del total de desplaçaments generats seran de caràcter intern, això equival a 48.076 desplaçaments. La resta, el 38%, seran desplaçaments externs.

Els modes de desplaçaments també s'han adaptat en funció de la tipologia de generador de mobilitat i si aquests són desplaçaments externs o interns.

Les polítiques de mobilitat plantejades a Rubí i l'àmbit SIMMB fan que els desplaçaments interns en modes actius tinguin un major potencial i s'estima que arribaran al 67%. Per altra banda, en els desplaçaments externs encara s'observa una dependència del vehicle privat, però s'ha estimat un major ús del transport públic per la planificació existent.

Figura 5.3. Comparativa de distribució modal EMEF i estimació EAMG-POUM.

%EMEF	A peu	Bici/VMP	TP	VP	%POUM	A peu	Bici/VMP	TP	VP
-------	-------	----------	----	----	-------	-------	----------	----	----

¹ Es defineix l'efecte concomitància com els desplaçaments que es generen als nous habitatges i que tindran com a destinació els nous usos industrials, comercials i/o equipaments.

INTERNS	63%	2%	3%	32%
EXTERNS	3%	0%	17%	80%

INTERNS	64%	3%	4%	28%
EXTERNS	3%	1%	22%	74%

6. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA

6.1. INCIDÈNCIA AMBIENTAL DE LA MOBILITAT GENERADA

6.1.1. Qualitat de l'aire

Rubí forma part de la Zona de Qualitat de l'Aire 2 (Vallès – Baix Llobregat) que determina la Generalitat de Catalunya. Cadascuna de les zones presenta una certa homogeneïtat en la seva orografia, climatologia, densitat de població i volum d'emissions industrials i de trànsit que ajuden al mesurament i seguiment de la qualitat de l'aire al territori. El municipi també està integrat dins de la Zona de Protecció Especial de l'Ambient Atmosfèric, l'anomenat Àmbit 40, on s'apliquen de manera conjunta les mesures derivades del Pla d'Actuació per a la Millora de la Qualitat de l'Aire.

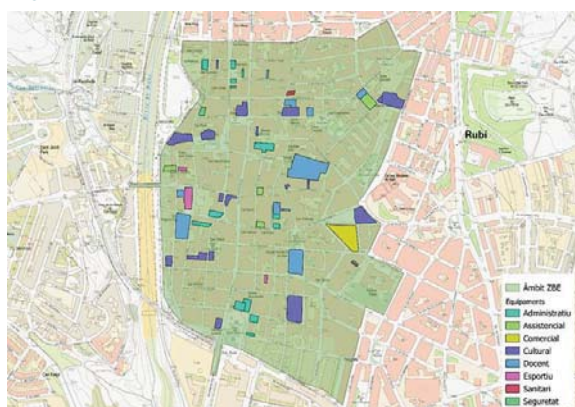
El trànsit és un dels sectors més rellevants en les emissions i el consum energètic. Segons els càlculs del PMUS, les emissions derivades de la mobilitat a Rubí van ser de 40.705 tones de CO₂ a l'any 2017 i el consum energètic es va calcular en 10.177 tep. Pel que fa a les emissions de contaminants, la mobilitat de Rubí va generar a l'any 2017 unes emissions de 7,30 tones de PM₁₀, de 23,15 tones de NO₂ i 132,04 tones de NO_x.

A partir del 31 de desembre de 2025 al municipi de Rubí entra en vigor la Zona de Baixes Emissions que restringeix l'accés a vehicles sense distintiu ambiental en un àmbit del centre.

En aquest context, els nous desenvolupaments previstos pel POUM comporten un increment de la mobilitat generada i, en conseqüència, poden tenir un impacte sobre la qualitat de l'aire, especialment en relació amb l'augment dels desplaçaments en vehicle privat. No obstant això, aquest impacte es veu parcialment compensat per les mesures de protecció i millora ja existents, com el Pla d'Actuació per a la Millora de la Qualitat de l'Aire i la implantació de la Zona de Baixes Emissions, que contribueixen a reduir les emissions més contaminants i a renovar el parc de vehicles.

A més, per tal de mitigar de manera efectiva aquest impacte, resulta fonamental aplicar el conjunt de mesures orientades a la reducció de l'ús del vehicle privat i al foment de modes de transport més sostenibles, tal com es desenvolupen al capítol 8 "Mesures correctores".

Figura 6.1. Àmbit de la ZBE de Rubí amb els equipaments interiors a la mateixa



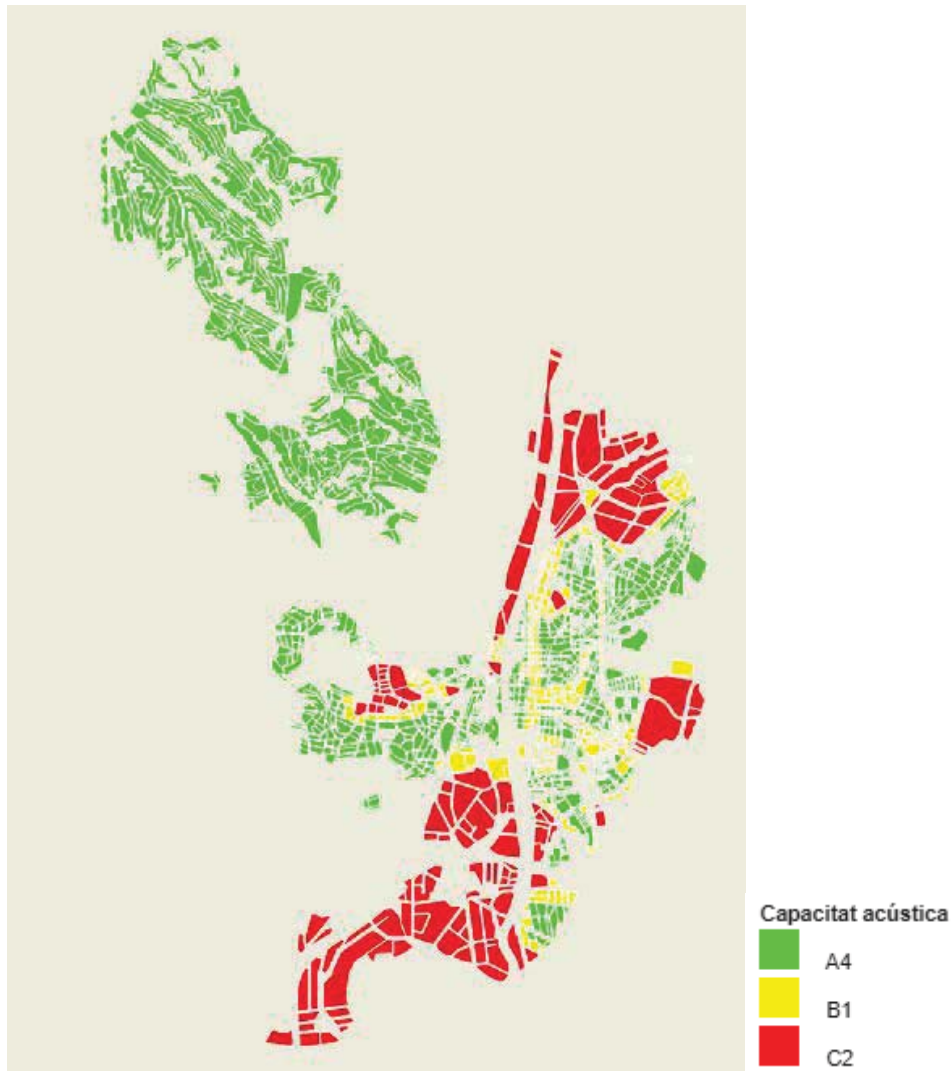
FONT: PROJECTE ZBE DE RUBÍ

6.1.2. Contaminació acústica

La mobilitat generada pels nous desenvolupaments urbanístics té una incidència directa en la contaminació acústica, ja que el trànsit viari continua essent la principal font de soroll ambiental tant en horari diürn com nocturn a les ciutats.

El municipi disposa del mapa de sensibilitat acústica aprovat l'any 2008. Es va realitzar una revisió l'any 2014.

Figura 6.2. Mapa de capacitat acústica de Rubí de 2014



De la mateixa manera que amb la qualitat de l'aire, Rubí disposa d'una ZBE que també ha de vetllar per millorar els condicionants acústics de la seva àrea d'actuació.

La zonificació de la ZBE pot ser actualitzada en el temps per adequar-se a la realitat del municipi i mirar de protegir al major número de persones amb mesures efectives de restriccions de circulació i actuacions de millora de la mobilitat sostenible que parteixen de documents com el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Rubí i les seves futures actualitzacions.

6.1.3. Canvi climàtic

Tal com es descriu en els estudis ambientals del POUM, l'escalfament global és una evidència científica observada en els augments de la mitjana mundial de la temperatura de l'aire i de l'oceà. Els informes del IPCC (Panell Intergovernamental d'experts sobre Canvi Climàtic) determina que les emissions mundials de gasos d'efecte hivernacle han augmentat en un 70% entre 1970-2004 i segueixen augmentat. En poc temps s'han assolit escenaris d'increment de temperatura que s'esperaven per a horitzons temporals més llunyans, evidenciant que hi ha una acceleració del canvi climàtic i dels seus efectes.

L'any 2020 l'Oficina Catalana del Canvi Climàtic va impulsar l'estudi d'avaluació de la vulnerabilitat de les infraestructures de transport de Catalunya als impactes del canvi climàtic. En aquest estudi s'identifiquen els principals riscos i es proposen un conjunt d'accions per a fer-los front.

En aquest context, els nous desenvolupaments previstos pel POUM poden comportar un increment de la mobilitat i, en conseqüència, un potencial augment de les emissions associades, especialment si es mantenen patrons de mobilitat basats en el vehicle privat. Tanmateix, aquest impacte pot ser adequadament mitigat mitjançant l'aplicació de les mesures correctores plantejades en el planejament.

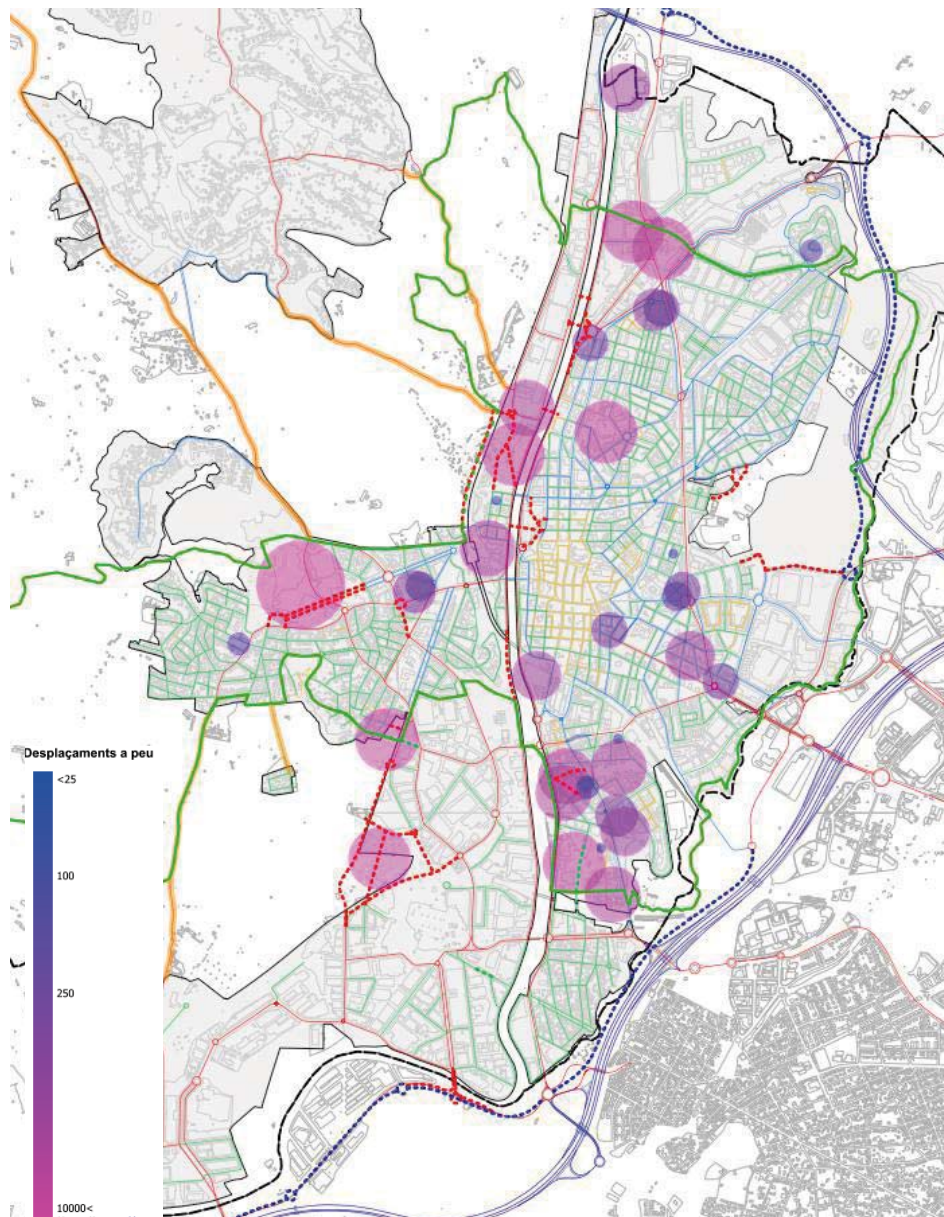
En aquest sentit, resulta essencial implementar les estratègies orientades a reduir la dependència del vehicle privat, fomentar el transport públic i potenciar la mobilitat activa, així com millorar l'eficiència energètica del sistema de transport. Les actuacions recollides al capítol 8 "Mesures correctores" contribueixen directament a minimitzar l'impacte climàtic dels nous desenvolupaments, alineant el model de mobilitat amb els objectius de descarbonització i resiliència davant del canvi climàtic.

6.2. INCIDÈNCIES SOBRE LES XARXES DE MOBILITAT

6.2.1. Xarxa de mobilitat activa

La gran majoria de sectors que desenvolupa el POUM es troben a l'interior de la trama urbana del municipi de Rubí i no presenten problemes de connectivitat a peu. La nova infraestructura viària plantejada en el POUM i, especialment, les millores de permeabilitat sobre la riera, han d'ajudar a promoure els desplaçaments a peu. Es recomana prioritzar les millores en l'accessibilitat en la xarxa d'itineraris principals a peu definida al PMUS i analitzada en el Pla d'Accessibilitat.

Figura 6.3. Ubicació de la mobilitat generada a peu i xarxa viària al nucli urbà



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA

La xarxa ciclable planificada permet la connexió amb bicicleta entre els desenvolupaments i el centre municipal. Caldrà desenvolupar l'estacionament segur de bicicletes fora de via pública a mesura que els nous desenvolupaments urbans es consolidin tal com estableix el Decret 344/2006. Les necessitats de places establertes al Decret es troben a l'annex 3 per cada sector.

6.2.2. Xarxa de transport públic

La xarxa de transport públic s'estima que haurà d'absorbir 7.975 nous desplaçaments. D'aquests 1.747 desplaçaments seran interns i 6.168 externs.

Transport públic urbà

El transport públic urbà absorirà 1.747 desplaçaments interns en els dos sentits. Aplicant un factor d'hora punta del 15% això representa uns 349 desplaçaments en els dos sentits.

Caldrà sumar-hi un factor d'intermodalitat dels desplaçaments interurbans en transport públic que utilitzaran el bus urbà per arribar als nodes intermodals. Es realitza una hipòtesis d'intermodalitat del 30% dels desplaçaments interurbans a excepció d'aquells sectors propers a les estacions de tren. Amb aquesta hipòtesis s'espera que, en hora punta es generin 441 nous desplaçaments en els dos sentits.

Tots els sectors disposen d'una parada de transport públic urbà propera. Això carregarà les línies existents. Per tal d'estimar un dèficit en l'ús del transport públic, es realitzen les següents hipòtesis:

- Es planteja una ocupació d'hora punta del 75%
- Una capacitat dels vehicles de 60 persones.
- Una freqüència horària marcada en l'oferta existent.
- Un ús equivalent entre totes les línies que donen cobertura al sector.

Amb aquestes hipòtesis, les línies urbanes veuran incrementada la seva demanda de la següent manera:

Figura 6.4. Estimació dels impactes de la mobilitat generada sobre les línies de bus urbà

	L1	L2	L3	L4	L5	L6	L7
Expedicions hora punta	3	3	4	4	3	2	1
Capacitat disponible	180	180	240	240	180	120	60
Ocupació actual	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
Increment de demanda	72	21	36	16	13	30	33
Ocupació amb mobilitat generada	115%	87%	90%	82%	82%	100%	129%
Necessitat de reforç en HP	Sí	No	No	No	No	Sí	Sí

Es localitzen dues hores punta en les que es requeriria de disposar **d'una expedició addicional en les línies L1, L6 i L7**. Fora de les hores punta no es consideren necessaris reforços.

Transport públic interurbà

Es calcula que dels 6.168 desplaçaments interurbans que es realitzen en transport públic. D'aquests, s'estima que el 75% es realitzaran en FGC, el 4% en RENFE i el 21% en bus interurbà.

La línia S1 de FGC realitza 12 expedicions en hora punta per sentit. Els serveis els realitzen unitats 112, 113 i 115 que tenen una capacitat aproximada de 775 persones el que genera una capacitat de 9.300 pax./h. Estimant una hora punta del 12% de la nova demanda generada, això equivaldria a un increment del 3% sobre el total de la capacitat, el que es considera que es pugui absorbir per l'oferta existent.

La demanda en RENFE en hora punta és de 16 persones, el que és fàcilment absorbible per l'oferta existent.

De la mateixa manera, la demanda en transport interurbà és de 78 persones en hora punta, el que repartides entre els dos sentits (anades i tornades) i les línies existent, també pot ser absorbida.

6.2.3. Xarxa viària

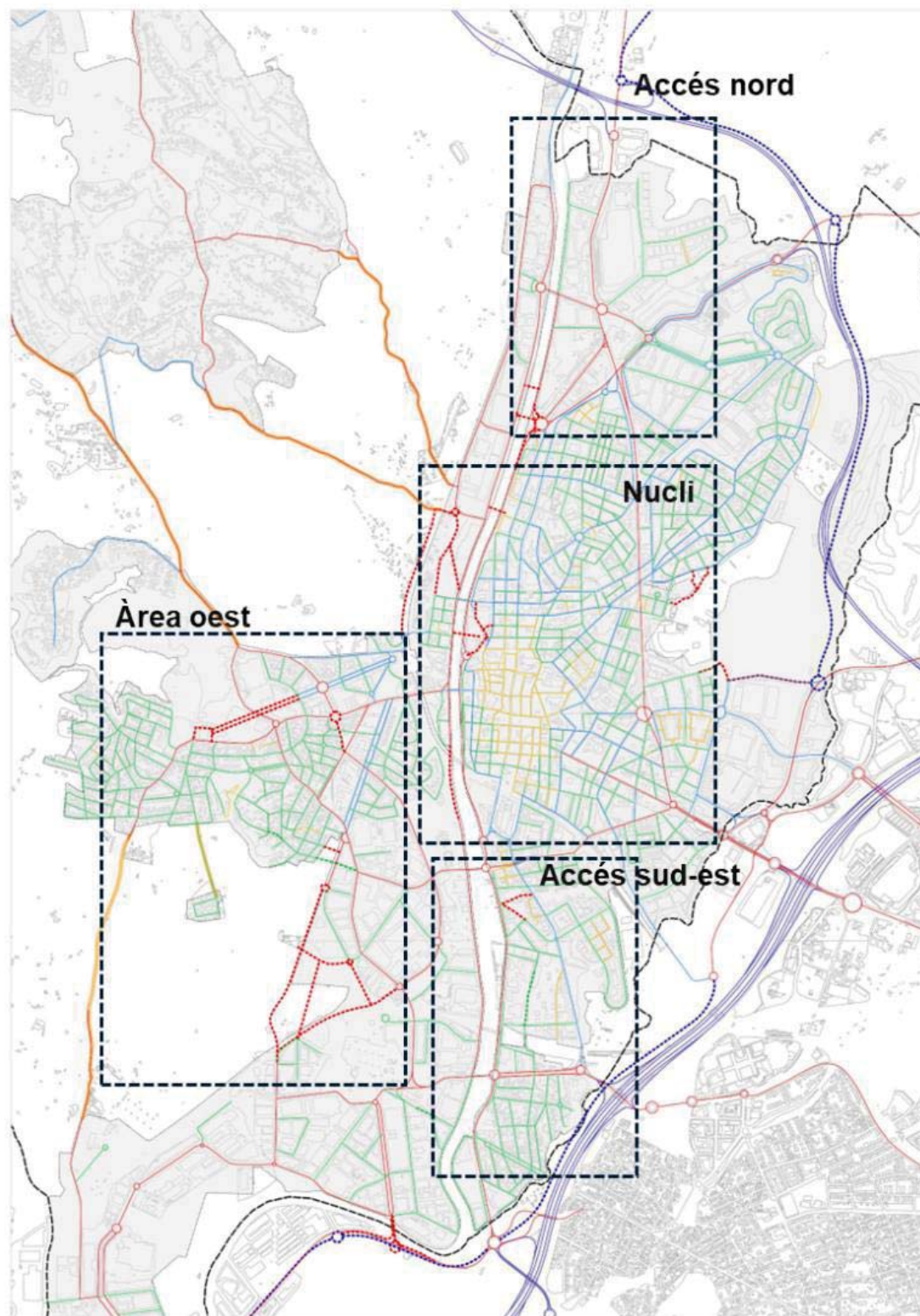
Per avaluar l'impacte de la nova mobilitat generada sobre la xarxa viària del municipi, s'ha considerat la suma dels desplaçaments addicionals en vehicle privat derivats del desenvolupament dels sectors del POUM amb les intensitats de trànsit existents. A partir d'aquesta agregació, s'ha estimat la nova intensitat en hora punta, que constitueix l'escenari més desfavorable des del punt de vista de capacitat i funcionament de la xarxa.

En aquest sentit, s'ha calculat el volum de vehicles generats en hora punta per als diferents àmbits de desenvolupament. Els resultats mostren que l'àmbit que concentra una major càrrega addicional de trànsit és el PPU 01 – Can Pujol, amb un total estimat de 718 vehicles/hora en hora punta, seguit del PPU 04 – Cova Solera Oest, amb aproximadament 330 vehicles/hora.

Amb l'objectiu d'analitzar de manera més precisa la incidència territorial d'aquesta nova mobilitat, el municipi s'ha estructurat en quatre zones funcionals. Aquesta zonificació permet simplificar l'anàlisi i entendre els patrons de distribució dels fluxos de trànsit generats pels nous desenvolupaments.

Les quatre zones definides es mostren a continuació:

Figura 6.5. Proposta de zonificació de treball



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA.

La taula inferior mostra la distribució dels sectors del POUM en funció de la zonificació a la qual pertanyen.

Figura 6.6. Sectors del POUM associats a cada zona

Sectors	Accés nord	Nucli	Accés sud-est	Àrea oest
PMU 01 - Pich Aguilera				
PMU 02 - Plaça Vallès				
PMU 03 - La Llana				
PAU 09 - Cal Gerrera				
PAU 10 - Carrer de Lepant				
PMU 04 - Avinguda de l'Estatut				
PMU 05 - Rubí Centre				
PMU 06 - Ramón i Cajal 1				
PMU 07 - Ramón i Cajal 2				
PMU 08 - Carrer Ample				
PMU 09 - Passeig de les Torres 3				
PMU 10 - Passeig de les Torres 4				
PMU 11 - Avinguda Castellbisbal Oest				
PMU 12 - Avinguda Castellbisbal Est				
PAU 13 - Turó de Can Rosés				
PAU 14 - Carrer de Dant				
PAU 15 - Carrer de l'Esperança				
PAU 16 - Carrer Àngel Guimerà				
PMU 13 - Plaça de l'Agricultura est				
PMU 14 - Plaça de l'Agricultura oest				
PMU 15 - Vapor Nou				
PMU 16 - IPAGSA				
PMU 17 - Torre de la Llebre				
PAU 19 - Carrer de Santiago Rusiñol				
PAU 20 - Carrer Edison				
PAU 21 - Carrer del Molí				
PAU 22 - Ca n'Oriol				
PMU 18 - Carretera de Molins de Rei				
PMU 19 - Avinguda Massana				
PMU 20 - Carrer de la Solidaritat				
PMU 24 - Carrer d'Avinyó				
PMU 25 - Masia Can Rosés				
PPU 01 - Can Pujol				
PPU 02 - Cova Solera Atenes				
PPU 03 - La Riera				
PPU 04 - Cova Solera Oest				
PAU 11 - Passeig de les Torres 1				
PAU 12 - Passeig de les Torres 2				

FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA.

A partir d'aquesta divisió, s'ha formulat una hipòtesi de repartiment dels fluxos vehiculars, considerant tant la xarxa viària existent com les noves infraestructures previstes en la modificació del POUM. Aquesta aproximació permet identificar els principals itineraris de càrrega, els punts potencials de congestió i el paper de les noves vies en la redistribució del trànsit.

Accessos al municipi

S'ha realitzat l'exercici de determinar el percentatge de vehicles cap a cada zona d'estudi, segons cada via d'accés al municipi. Aquestes hipòtesis s'han fet tenint en compte els

itineraris més curts des de la xarxa bàsica interurbana i considerant els principals eixos de la xarxa viària urbana i els eixos de connexió futurs.

Els accessos per la C-1413a i la BP-1503 sentit Terrassa presenten unes elevades intensitats de saturació. La mobilitat generada pot incrementar la pressió d'aquests accessos si les polítiques de mobilitat regionals no tenen l'efecte esperat de reducció de la mobilitat en vehicle privat.

La C-1413a sentit sud ha vist reduïda la seva demanda en els darrers mesos per les mesures sobre els peatges de la C-16, reduint el trànsit de pas. Mesures que derivin el trànsit de pas cap a les vies d'alta capacitat milloren la capacitat de la xarxa de connexió de Rubí i permeten acollir el trànsit generat.

Per altra banda, els accessos cap a Sant Cugat des de l'Avinguda de l'Electricitat i la BP-1503 presenten unes menors demandes i disposen de capacitat per absorbir la mobilitat generada.

Figura 6.7. Hipòtesi de distribució per punts d'accés al municipi del trànsit extern

Via d'Accés	Accés nord	Nucli	Accés sud-est	Àrea oest	IMH	Saturació
C-1413a (Sud)	0%	20%	30%	30%	538	Moderada*
C-1413a (Nord)	60%	20%	0%	10%	397	Elevada
Av. Electricitat	0%	30%	40%	40%	731	Moderada
BP-1503 (Sud)	0%	20%	30%	20%	416	Baixa
BP-1503 (Nord)	40%	10%	0%	0%	170	Elevada

FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA.

* S'HA REDUÏT LA DEMANDA DE TRÀNSIT DE PAS EN 2025

Figura 6.8. Accessos analitzats i nivells de saturació del PMUS

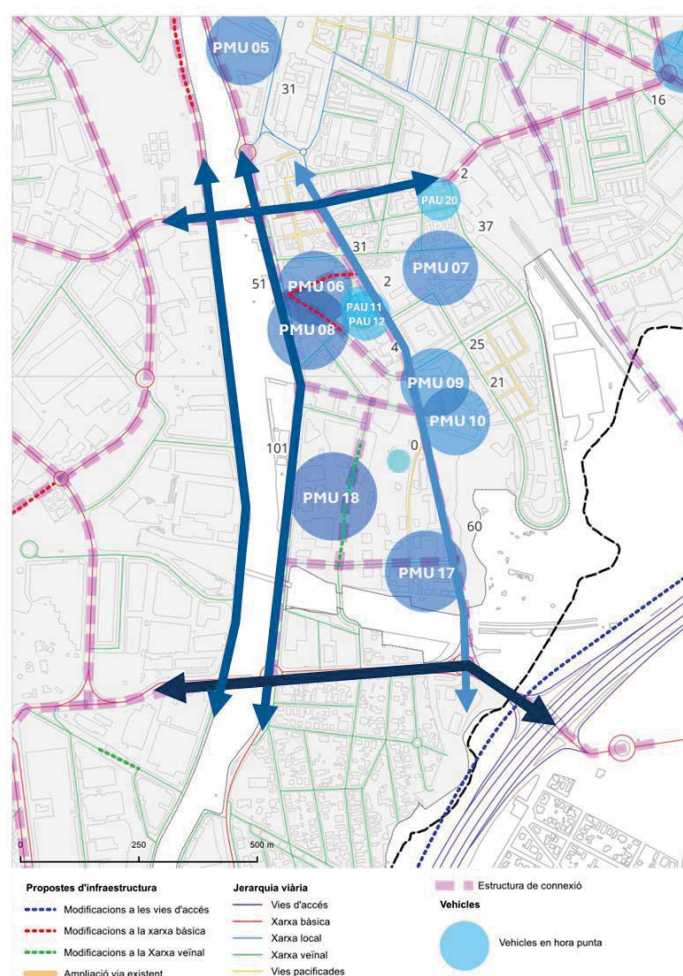


A més, per a cada zona d'estudi, s'ha formulat una hipòtesi de distribució dels fluxos de vehicles a través de la xarxa viària local i de distribució, amb l'objectiu d'identificar els principals itineraris utilitzats i la seva incidència sobre el funcionament global del sistema.

Àrea sud-est

En el cas de la **zona d'accés sud-est**, el major volum de vehicles en hora punta es concentra als àmbits de **PMU 18 – Carretera de Molins de Rei** i **PMU 17 – Torre de la Llebre**. En aquest context, els fluxos en sentit nord-sud es distribuïrien principalment a través de la **carretera de Molins de Rei, Passeig de la Riera** i el **passeig de les Torres**, mentre que els desplaçaments en sentit est-oest es canalitzarien per l'**avinguda de l'Electricitat** i el **carrer d'Edison**.

Figura 6.9. Distribució de la mobilitat interna de la zona sud-est



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA.

Aquestes vies presenten una bona capacitat de distribució i, a més, connecten en pocs minuts amb infraestructures viàries d'alta capacitat, com l'**AP-7**, fet que facilita l'evacuació del trànsit cap a la xarxa supramunicipal. Per tant, s'estima que l'impacte de la nova mobilitat en aquesta zona no comportarà afectacions significatives sobre la funcionalitat de la xarxa viària local.

Figura 6.10. Hipòtesi de distribució interna de la zona sud-est (totalitat del trànsit generat)

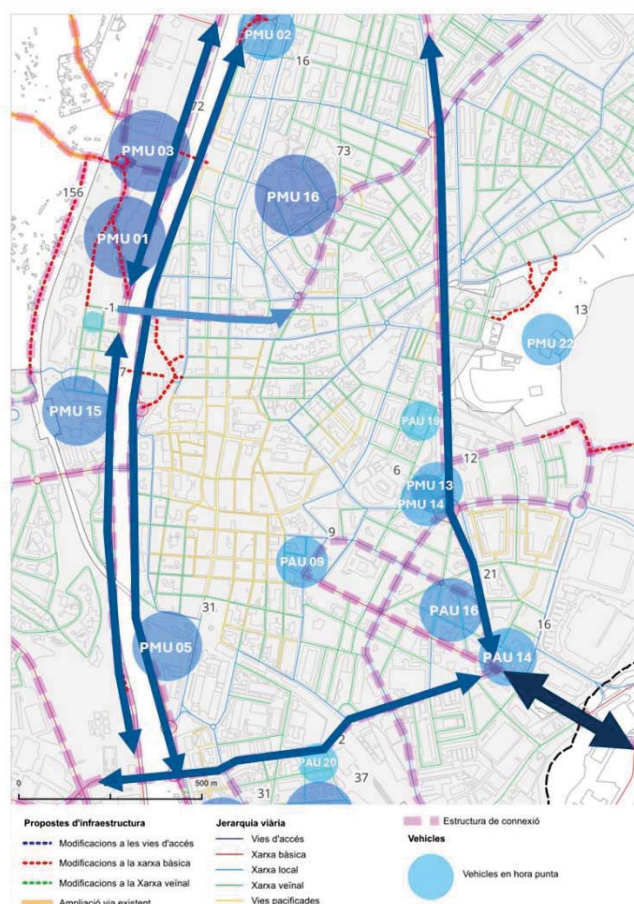
Via	Fluxos	IMH	Saturació
Ctra. Molins de Rei	25%	75	Elevada
Av. Electricitat	30%	90	Moderada
Passeig de les Torres	10%	30	Baixa
Carrer d'Edison	10%	30	Moderada
Passeig de la Riera	25%	75	Baixa

FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA.

Nucli

En el cas del nucli central, el major nombre de vehicles en hora punta correspon al sector de PMU 01 – Pich Aguilera. En aquesta zona, els fluxos en sentit nord-sud es distribuïren principalment a través de la carretera de Molins de Rei, Av. de l'Estatut i del passeig de la Riera (a l'altra banda de la riera), mentre que els desplaçaments en sentit est-oest es canalitzarien per carrer d'Edison i carrer de Cadmo, aquest darrer en sentit únic des del carrer del Pont.

Figura 6.11. Distribució de la mobilitat interna del nucli.



FONT: ELABORACIÓ PROPIA

En aquest context, és especialment rellevant considerar les propostes complementàries de millora de la xarxa viària (actuacions fora de sector) previstes en el planejament i descrites al punt 4.2, com és la prolongació cap al sud del passeig de la Riera. Aquesta actuació permetria millorar la connectivitat de l'àmbit i afavorir una distribució més

equilibrada dels fluxos, evitant la saturació del carrer del Pont i de la resta de vies existents, tot incrementant la capacitat i resiliència de la xarxa viària en aquest sector.

Figura 6.12. Hipòtesi de distribució interna de la zona del nucli

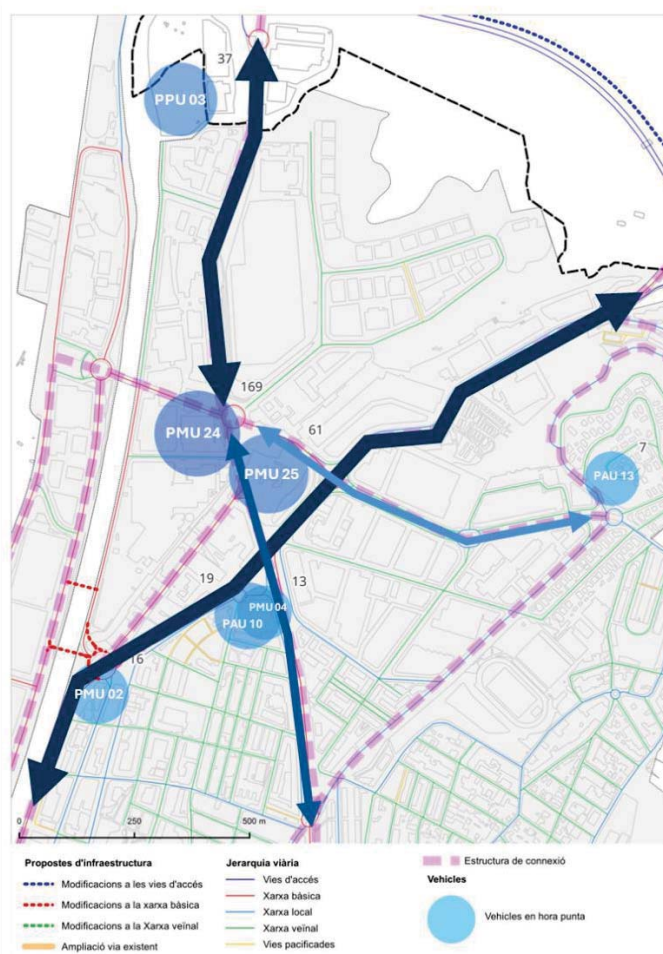
Via	Fluxos	IMH	Saturació
Ctra. Molins de Rei	25%	103	Elevada
Av. De l'Estatut	20%	82	Moderada
Carrer d'Edison	20%	82	Moderada
Passeig de la Riera	25%	103	Baixa
Carrer del Pont	10%	41	Moderada

FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA.

Àrea nord

En el cas de la zona d'accés nord del centre urbà, l'àmbit amb un major nombre de vehicles en hora punta correspon a PMU 24 – Carrer d'Avinyó. En aquest entorn, els principals fluxos de trànsit en sentit nord-sud es distribuïrien a través de la C-1413a (carretera de Sabadell) i la BP-1503 (carretera de Rubí), que actuen com a principals vies d'accés des del nord del municipi. Pel que fa als desplaçaments en sentit est-oest, aquests es canalitzarien principalment per l'avinguda de Can Rosés.

Figura 6.13. Distribució de la mobilitat interna del accés nord.



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA.

Atesa la moderada quantitat de nous desplaçaments generats en aquest sector, es considera que aquests no comportaran un impacte significatiu sobre la funcionalitat de la xarxa viària urbana existent, que disposa de capacitat suficient per absorbir els increments de trànsit previstos. De totes maneres, caldrà vigilar els nivells de saturació futurs de les vies d'accés al municipi.

Figura 6.14. Hipòtesi de distribució interna del accés nord

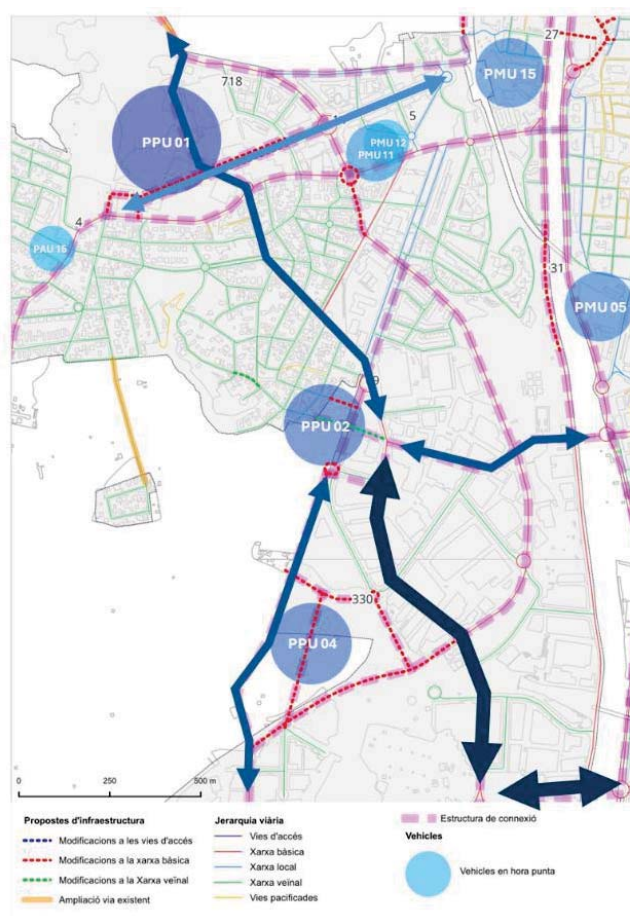
Via	Fluxos	IMH	Saturació
C-1413a (carretera de Sabadell)	35%	113	Elevada
BP-1503 (carretera de Rubí nord)	35%	113	Elevada
BP-1503 (carretera de Rubí sud)	20%	64	Baixa
Avinguda de Can Rosés	10%	32	Baixa

FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA.

Àrea Oest

En el cas de la zona oest, situada a l'altra banda de la riera, es localitzen els àmbits que generen un major volum de vehicles en hora punta, concretament PPU 01 – Can Pujol i PPU 04 – Cova Solera Oest. En aquest sector, els fluxos de trànsit es distribuïrien principalment a través de l'avinguda de Can Sucarrats, provinents del carrer Compositor Vivaldi i de l'avinguda de Cova Solera, que actuen com a vies de captació i distribució del trànsit generat pels nous desenvolupaments.

Figura 6.15. Distribució de la mobilitat interna del accés nord.



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA.

Atès l'elevat nombre de nous desplaçaments previstos en aquesta zona, resulta especialment rellevant considerar la implementació de mesures complementàries sobre la xarxa viària. Aquestes actuacions han de permetre millorar la capacitat de distribució dels fluxos i evitar possibles situacions de congestió en els eixos existents. Cal destacar que aquestes mesures complementàries es troben incloses dins dels àmbits de desenvolupament urbanístic, garantint així la coherència entre el creixement urbà i la capacitat de la xarxa viària.

Entre les principals actuacions a considerar destaquen la prolongació de l'avinguda de Josep Ferrer i Domingo cap a l'oest, així com la prolongació del carrer Atenes i del carrer Brussel·les, que contribuiran a una millor connectivitat de la xarxa i a una distribució més equilibrada del trànsit en el sector.

Figura 6.16. Hipòtesi de distribució interna del accés nord

Via	Fluxos	IMH	Saturació
Avinguda de Can Sucarrats / Compositor Vivaldi	40%	487	Moderada
Camí d'Ullastrell	20%	244	Baixa
Cova Solera	20%	244	Elevada
Avinguda de Josep Ferrer i Domingo	10%	122	Baixa
Carrer Brussel·les	10%	122	Baixa

FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA.

7. CRITERIS, RECOMANACIONS I ESTRATÈGIES

El desenvolupament del POUM ha d'anar alineat amb les estratègies de mobilitat sostenible de caràcter municipal definides en els Plans de Mobilitat Urbana vigents i les polítiques de mobilitat d'àmbit supramunicipals. Es recullen aquells aspectes normatius i de planificació que, en la data de redacció de l'EAMG, són d'aplicació en el desenvolupament de les infraestructures de mobilitat dels nous sectors. També s'apunten recomanacions i estratègies a seguir en la implantació dels sectors per tal de garantir una mobilitat més segura, equitativa i sostenible.

7.1. CRITERIS, RECOMANACIONS I ESTRATÈGIES PER LES DIFERENTS XARXES DE MOBILITAT

El **Decret 344/2006** realitza una sèrie de directrius en quant a la planificació en el seu article 4.

Article 4. *Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació*

4.1 *En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han de tenir en compte els paràmetres següents:*

a) *L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de 10 metres.*

b) *L'amplada mínima dels carrers planificats coma xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser d'11 metres.*

c) *L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes han de tenir una amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà a l'establert als apartats anteriors.*

d) *Els carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari per al transport públic han de tenir una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà al que estableixen els apartats anteriors.*

e) *El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%.*

En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. Cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi.

La construcció d'escaleres a la via pública resta condicionada a què hi hagi un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut, d'acord amb el que estableix la citada normativa, es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.

f) *El pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.*

g) *La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament urbanístic s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos 2 i 3 d'aquest Decret, respectivament.*

4.2 En l'elaboració dels estudis es poden proposar, en base a condicionants geomètrics, pel conjunt d'un àmbit i en coherència amb els sectors continguts o amb base a les característiques de l'entorn, paràmetres diferents als fixats en l'apartat anterior, sempre que es justifiqui que es compleixen els objectius de sostenibilitat de la mobilitat i la normativa d'accessibilitat.

7.1.1. Disposar d'una xarxa de vianants accessible

Criteris

Els estudis d'avaluació generada han de definir una xarxa d'itineraris principals de vianants. En aquests itineraris les persones que van a peu han de tenir prioritat per sobre de la resta de modes de transport. Així ho descriu l'article 15 del Decret 344/2006, del Codi d'Accessibilitat de Catalunya:

Article 15. *La xarxa d'itineraris principals per a vianants*

15.1 *Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article. Als efectes d'aquest Decret, s'entén per vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.*

15.2 *La xarxa d'itineraris principals per a vianants, a la qual s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport, ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars i com a mínim els següents:*

- a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.*
- b) Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.*
- c) Mercats, zones i centres comercials.*
- d) Instal·lacions recreatives i esportives.*
- e) Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.*
- f) Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.*

15.3 *La xarxa d'itineraris principals per a vianants s'ha de definir en base a criteris que permetin evitar els accidents de trànsit. A aquests efectes:*

- a) Es consideren els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30, en aquest ordre, com a més idonis per establir els itineraris per a les persones vianants.*
- b) Els eixos en planta d'aquests itineraris han de tenir un traçat el més directe i natural possible i, en conseqüència, tant la reordenació de les cruïlles com la seva concepció han de tenir en compte aquest criteri.*
- c) En rambles i passejos centrals destinats a la circulació de les persones vianants, s'han d'evitar els canvis de trajectòria deguts a la manca de passos de vianants alineats amb l'eix principal de la circulació de les persones vianants.*

15.4 *Els itineraris principals per a vianants han de ser continus, formant una xarxa que, de manera complementària amb la resta de voreres, doni una total accessibilitat al municipi per a les persones vianants. Si s'escau, aquesta xarxa s'ha de coordinar amb la dels municipis veïns.*

15.5 *Els itineraris principals per a vianants han d'estar coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.*

15.6 *Els itineraris principals per a vianants fora de població s'han de segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària.*

15.7 *Tots els itineraris per vianants seran adaptats d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al Codi d'accessibilitat.*

Els nous elements urbans han de garantir el compliment de les normatives i estàndards en accessibilitat més actualitzats.

- Decret 209/2023, del Codi d'accessibilitat de Catalunya
- Ordre TMA/851/2021 de condicions bàsiques d'accessibilitat a l'espai públic
- Llei 13/2014, d'accessibilitat

Tal com indica el **nou Codi d'Accessibilitat de Catalunya**, normativa més recent sobre accessibilitat aplicable al territori català, un itinerari de vianants accessible ha de complir les següents condicions:

a) Cal que, als espais urbans viaris, se situïn adjacents a la línia de façana o a l'element que materialitzi físicament el límit entre la via pública i el front de parcel·la, excepte en el cas dels itineraris situats en passeigs centrals.

b) Cal que, en tot el seu recorregut, tinguin una amplada de pas lliure d'obstacles d'1,80 m com a mínim.

c) Han de tenir un pendent longitudinal màxim del 6%.

d) Cal que, quan no sigui possible resoldre la connexió entre dos punts amb pendents longitudinals màxims del 6%, el canvi de nivell es resolgui mitjançant la realització d'una rampa accessible o un ascensor accessible que compleixin les condicions que estableixen els apartats 4.1 i 5, respectivament. No s'admet la utilització de plataformes elevadores. A prop de la rampa accessible s'ha d'ubicar una escala que compleixi les condicions de l'apartat 6, com a recorregut alternatiu, sempre que sigui possible.

e) Han de tenir una alçària lliure d'obstacles en tot el recorregut de 2,20 m.

f) No poden incloure cap tram d'escala ni graó aïllat.

g) Han de tenir un pendent transversal no superior al 2%.

h) Han de tenir un paviment que compleixi les condicions que defineixen els apartats 3.1 i 3.2, i que incorpori els elements de senyalització tàctil que defineix l'apartat 3.5.

i) Cal que els límits laterals i les barreres de protecció compleixin les condicions que indiquen els apartats 3.3 i 3.4, respectivament.

j) Cal que la il·luminació mínima mitjana als espais urbans sigui de 20 lux mesurats arran de terra, amb un factor d'uniformitat mitjana del 40% o superior. A les vies amb intensitat de vianants baixa en què l'activitat comercial sigui nul·la o poc important i la circulació de vehicles sigui d'intensitat baixa, aquest nivell mitjà es pot reduir a 10 lux en una de les dues voreres, llevat dels passos de vianants, que han de mantenir el nivell de 20 lux. Als espais naturals i costaners la il·luminació mínima s'ha d'adequar a les condicions d'ús i a les característiques de l'espai.

k) Cal que, als encreuaments amb una via de plataforma única d'ús mixt d'una amplada superior a 6,00 m, l'espai pel qual poden passar els vehicles se senyalitzi amb una franja de paviment tàctil d'avís a banda i banda, segons les especificacions de l'apartat 3.5. Aquesta mesura també s'aplica als encreuaments amb una via de plataforma única d'ús mixt d'una amplada de 6,00 m o inferior quan es valora una intensitat mitjana diària de trànsit superior a 400 vehicles.

l) Cal que els itineraris situats en voreres d'una amplada de 5,00 m o superior disposin, com a mínim, d'un banc accessible cada 100 m quan la via tingui una activitat comercial elevada.

m) Cal que els itineraris situats en passeigs centrals o en espais lliures disposin, com a mínim, d'un banc accessible cada 50 m.

n) Cal que, addicionalment a les dotacions mínimes que s'indiquen als punts l) i m), els elements de mobiliari que formin part de l'itinerari o limitin amb aquest siguin accessibles d'acord amb les condicions que estableix el capítol 5.

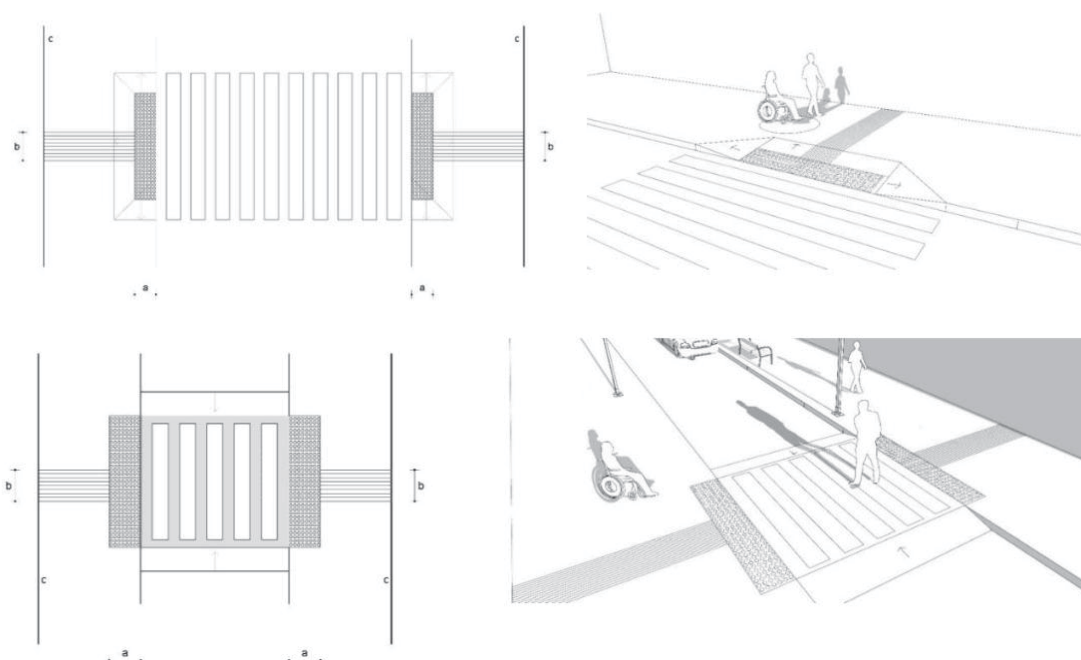
Les condicions específiques pel disseny accessible voreres a diferent nivell, plataformes úniques i itineraris de vianants en espais lliures, encreuaments, pavimentació i altres elements urbans es troben especificats en l'annex 2a del Codi d'Accessibilitat de Catalunya.

Recomanacions

Es recomana que els projectes d'urbanització segueixin les recomanacions de dues guies de referència per a que fa al disseny urbà i accessibilitat:

- Guia pràctica de facilitats per a la circulació de vianants en zones urbanes (2020) redactada per la Generalitat de Catalunya.
- Guia de accessibilitat als espais públics urbanitzats redactada pel MITMA.

Figura 7.1. Esquemes d'ubicació del paviment tàctil per a persones invidents als passos de vianants



FONT: MTMS

Estratègies municipals

Rubí disposa de diferents plans i estudis que defineixen estratègies i actuacions per tal de millorar la xarxa de vianants de la ciutat, destacant:

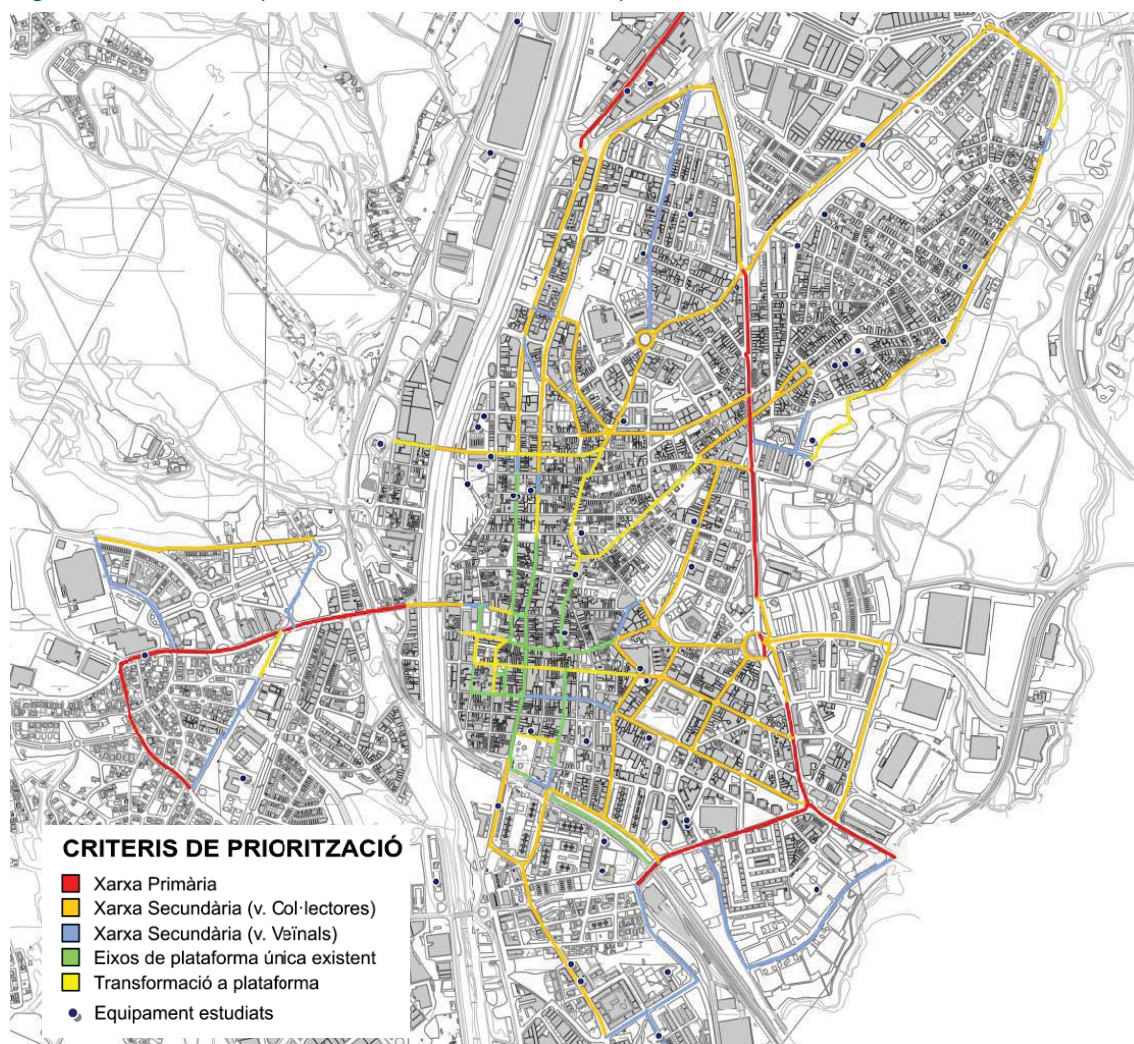
- Pla de Mobilitat Urbana Sostenible

- Pla d'Accessibilitat del municipi de Rubí
- Estudi de mobilitat als Polígons d'Activitat Econòmica de Rubí

Els diferents plans i estudis municipals descriuen les accions i estratègies a desenvolupar en matèria de vianants i se solen centrar en: ampliació de voreres, adequació dels passos de vianants per a fer-los accessibles, eliminació de barreres arquitectòniques i la millora de la permeabilitat a l'Avinguda Estatut i a la Riera.

El **Pla d'Accessibilitat** identifica els itineraris en els quals és prioritari actuar.

Figura 7.2. Criteris de priorització de les actuacions a peu



FONT: PLA D'ACCESSIBILITAT

Els nous desenvolupaments urbans derivats del POUM que requereixin de l'ús d'aquests itineraris, hauran de valorar les possibles millores en els mateixos per tal de garantir l'accessibilitat a peu.

7.1.2. Desenvolupar una xarxa per a bicicletes i VMP

Criteris

Pel que fa als estudis de mobilitat generada, en l'article 4.1 del **Decret 344/2006**, apartats f) i g), es plantegen els criteris a seguir en el desenvolupament de la xarxa de bicicletes i la previsió de places per aparcament.

A l'article 17 es defineixen les característiques de la xarxa d'itineraris per a bicicletes:

Article 17. Xarxa d'itineraris per a bicicletes

17.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a bicicletes, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

17.2 La xarxa d'itineraris per a bicicletes han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2.

17.3 Els itineraris per a bicicletes han de ser continus, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.

17.4 La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu.

17.5 Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.

17.6 Es poden preveure itineraris de bicicletes per carrers de zona 30 en cohabitació amb la resta dels vehicles.

Respecte l'aparcament de bicicletes, el Decret 344/2006 estableix, a l'Annex 2, una reserva mínima d'aparcament de bicicletes, situada fora de la via pública, per a l'ús equipament.

Figura 7.3. Places mínimes d'aparcament per a bicicletes, Annex 2 del Decret 344/2006

ANNEX 2

Aparcament de bicicletes

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

Ús d'habitatge	màx. de 2 places/habitatge 2 places/100 m ² sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m ² sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m ² sòl
Franja costanera	1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

La **Llei 9/2003**, de 13 de juny, **de mobilitat** fixa els objectius de les polítiques de mobilitat a Catalunya i insta a protegir els mitjans de transport més ecològics com la bicicleta. El Govern de la Generalitat va aprovar el novembre de 2019, l'Estratègia Catalana de la Bicicleta 2025 (Acord GOV/160/2019) en el que es defineixen els tres pilars de desenvolupament de la bicicleta:

- Aconseguir que la bicicleta sigui protagonista d'una mobilitat quotidiana més amable.
- Impulsar la bicicleta com a element turístic, d'oci i esportiu de forma segura.
- Millorar la promoció, seguiment i governança de la bicicleta.

Recomanacions

La xarxa ciclable del municipi s'ha de compondre per itineraris directes, coherents i segurs per a la mobilitat en bicicleta i VMP. No sempre es pot disposar d'un carril bici segregat i, per tant cal que hi hagi una convivència amb els vehicles a motor. Així doncs, caldrà garantir mitjançant mesures de pacificació, una bona convivència.

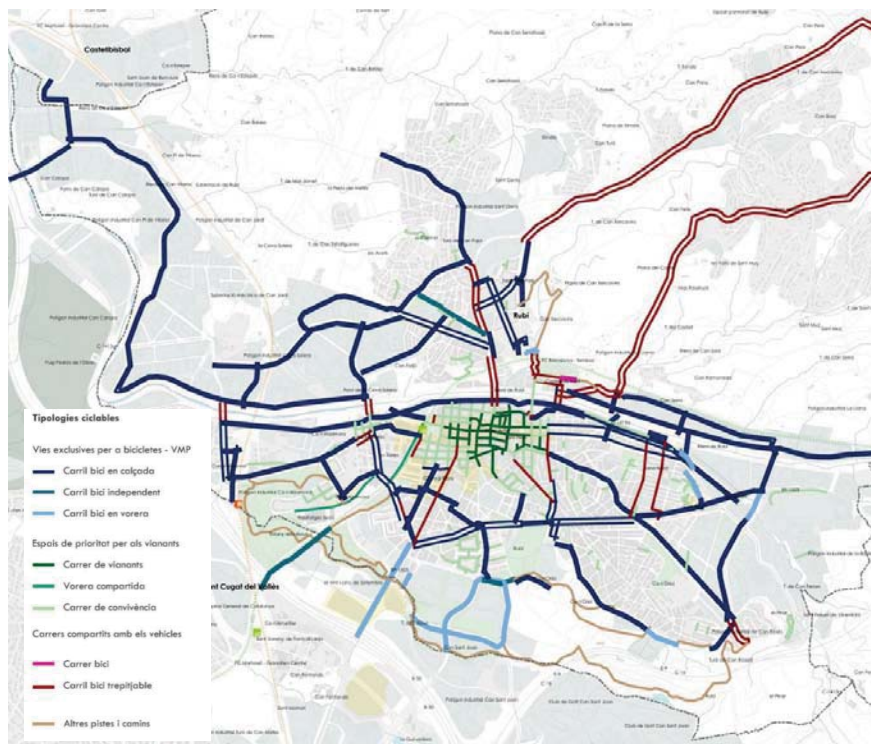
Es recomana, al dissenyar la nova xarxa per bicicletes i VMP, seguir els estàndards més elevats del disseny d'infraestructura i basar-se en els conceptes de les guies i manuals més actualitzats:

- Manual per al disseny de vies ciclistes a Catalunya (2007)
- Guia de recomanacions per al disseny d'infraestructura ciclista – MITMA (2023)
- Recomanacions per a una mobilitat en bicicleta i vehicles de mobilitat personal amb perspectiva de gènere a Catalunya (2023)

Estratègia municipal

Rubí disposa d'un **Pla Director de la bicicleta i VMP** que estableix els criteris de desenvolupament de la xarxa i una proposta d'aparcaments.

Figura 7.4. Proposta de xarxa ciclable i tipologia de solució



FONT: PLA DIRECTOR DE LA BICICLETA I ELS VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL DE RUBÍ

7.1.3. Millorar l'accés al transport públic col·lectiu

Criteris

El **Decret 344/2006 d'EAMG**, en el seu article 16, marca les directrius per al desenvolupament de la xarxa de transport públic en superfície.

Article 16. Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície

16.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

16.2 La xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, urbà i interurbà, s'ha de definir tenint en compte les línies d'autobús, de tramvies i d'altres sistemes de transport col·lectiu, existents i previstos en el moment de redacció del pla urbanístic. La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents.

16.3 Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2 i s'han de connectar amb la xarxa per a transport públic i col·lectiu de la resta del municipi i, si s'escau, dels municipis veïns.

16.4 En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

16.5 L'espai destinat a parades per al transport col·lectiu i/o parades de taxi s'ha de configurar de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes i que es garanteixi la seguretat de les persones vianants i dels i de les ciclistes.

16.6 En carrers amb molt trànsit de vehicles que puguin dificultar la circulació del transport col·lectiu, s'han de preveure carrils bus-taxi a partir de 20 circulacions d'autobusos en l'hora punta o 120 circulacions diàries. En qualsevol cas, per freqüències inferiors, es farà l'estudi particular sobre la conveniència de la seva implantació.

Recomanacions

A la ciutat de Rubí s'han planificat infraestructures de transport com la nova parada de FGC (Rubí la Llana) i diferents infraestructures per a prioritzar el bus interurbà (BRCat). El disseny urbà ha de donar espai i prioritat al transport públic, així com facilitar la intermodalitat entre els modes interurbans i urbans.

La **guia tècnica per la Gestió Eficient del Transport Col·lectiu** de l'IDAE exposa mesures i bones pràctiques per a la prioritització del transport públic que poden servir de referència per a la millora d'algunes vies urbanes de la ciutat.

Adicionalment, el contracte de bus urbà de Rubí permet modificacions del servei en els següents aspectes que indica el plec de clàusules administratives:

- Per a la millora tecnològica dels autobusos.

- Per l'ampliació de la xarxa d'autobusos per servir nous equipaments o infraestructures previstos (nous jutjats, hospital comarcal o nova estació FGC de la Llana).
- Ampliació de l'oferta del servei en les zones de baixa densitat i polígons mitjançant la introducció de transport a la demanda.

Estratègies municipals

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Rubí defineix una sèrie de millores a realitzar entorn al transport públic. Les actuacions derivades del POUM han de reforçar l'estratègia definida pel PMUS i treballar per assolir els objectius de mobilitat, en particular:

- Garantir la fiabilitat, velocitat, confortabilitat i una cobertura i freqüència del transport públic, per a oferir un sistema de transport col·lectiu de qualitat i competitiu respecte al vehicle privat.
- Fomentar la intermodalitat com a mesura per tal d'assolir un ús eficient dels diferents modes de transport en cada tram de la cadena de transport.
- Utilitzar les noves tecnologies en el sistema de mobilitat donant la màxima informació als usuaris per prendre les seves decisions.

L'Ajuntament de Rubí ha realitzat recentment un estudi de millora del transport públic a les urbanitzacions que plantejava una sèrie de millores en el servei de bus urbà i la incorporació del transport a la demanda en les zones de menor densitat del municipi.

7.1.4. Treballar per una xarxa viària coherent i segura

Criteris

La xarxa viària ha de respondre als criteris descrits en l'article 18 del Decret 344/2006:

Article 18. Xarxa bàsica per a vehicles

18.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a vehicles, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

18.2 La xarxa bàsica per a vehicles prevista en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i com a mínim els següents:

a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.

b) Equipaments comunitaris com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

18.3 La xarxa bàsica per a vehicles ha de ser contínua i, si s'escau, ha de procurar assegurar la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns.

Estratègies municipals

El Pla Local de Seguretat Viària de Rubí defineix l'estratègia en matèria de seguretat viària del municipi. El Pla planteja una sèrie d'actuacions de millora de diferents punts i trams que registren una elevada concentració d'accidents. A més, el PLSV realitza una sèrie de recomanacions de disseny de vies urbanes per tal de fer-les més segures.

7.1.5. Racionalització de l'oferta d'aparcament

Criteris

El **Decret 344/2006 d'EAMG** només contempla la necessitat de reserva de places de turismes i motocicletes per l'ús d'habitatge i "estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans". A l'annex 3 es disposa del càlcul de les places mínimes fora de via pública requerides en cada sector a partir de les ràtios del decret.

Figura 7.5. Ràtio de places mínimes d'aparcament de turismes i motocicletes, Annex 3 del Decret 344/2006

ANNEX 3

Aparcament de vehicles

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

Places mínimes d'aparcament

	Turismes (places mín. 4,75 x 2,4 m)	Motocicletes (places mín. 2,20 x 1,00 m)
Ús d'habitatge	màx. d'1 plaça/habitatge 1 plaça/100 m ² sostre o fracció	màx. de 0,5 places/habitatge 1 plaça/200 m ² sostre o fracció

En l'apartat introductori d'Exposicions de motius ho justifica:

"En les noves promocions urbanístiques de caire no residencial, com són les zones comercials, les industrials, les d'oci o les de serveis, el Decret no estableix cap mínim de places d'aparcament per a automòbils per tal de fer possibles promocions l'accés a les quals es basi en una mobilitat suportada per mitjans més sostenibles (marxa a peu, bicicleta i transport col·lectiu)."

L'**Ordre TMA/851/2021** estableix en l'article 35 la necessitat de disposar d'1 plaça per a persones de mobilitat reduïda per cada 40 places o fraccions.

En el cas de la edificació no privada regeix la **DBSUA Seguretat d'Utilització i Accessibilitat**, que incorpora un últim punt (SUA 9) específic d'accessibilitat, on es recullen les condicions d'accessibilitat relatives a les places d'aparcament accessibles:

1.2.3 Plazas de aparcamiento accesibles

1 Todo edificio de uso Residencial Vivienda con aparcamiento propio contará con una plaza de aparcamiento accesible por cada vivienda accesible para usuarios de silla de ruedas.

2 En otros usos, todo edificio o establecimiento con aparcamiento propio cuya superficie construida exceda de 100 m² contará con las siguientes plazas de aparcamiento accesibles:

a) En uso Residencial Público, una plaza accesible por cada alojamiento accesible.

b) En uso Comercial, Pública Concurrencia o Aparcamiento de uso público, una plaza accesible por cada 33 plazas de aparcamiento o fracción.

c) En cualquier otro uso, una plaza accesible por cada 50 plazas de aparcamiento o fracción, hasta 200 plazas y una plaza accesible más por cada 100 plazas adicionales o fracción.

En todo caso, dichos aparcamientos dispondrán al menos de una plaza de aparcamiento accesible por cada plaza reservada para usuarios de silla de ruedas.

1.2.4 Plazas reservadas

1 Los espacios con asientos fijos para el público, tales como auditorios, cines, salones de actos, espectáculos, etc., dispondrán de la siguiente reserva de plazas:

a) Una plaza reservada para usuarios de silla de ruedas por cada 100 plazas o fracción.

b) En espacios con más de 50 asientos fijos y en los que la actividad tenga una componente auditiva, una plaza reservada para personas con discapacidad auditiva por cada 50 plazas o fracción.

2 Las zonas de espera con asientos fijos dispondrán de una plaza reservada para usuarios de silla de ruedas por cada 100 asientos o fracción.

Atenent al **Real Decreto 1053/2014**, cal tenir present que a partir d'ara s'hauran de considerar unes infraestructures mínimes de recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o estacionaments de nova construcció i en vies públiques.

En edificis de règim de propietat horitzontal, s'haurà d'executar la conducció principal per zones comunitàries per tal de poder fer les derivacions individuals als punts de recàrrega a cada plaça d'estacionament, tot considerant una distància de:

En el cas d'edificis o estacionaments col·lectius de nova construcció:

- En edificis de règim de propietat horitzontal, s'haurà d'executar la conducció principal per zones comunitàries per tal de poder fer les derivacions individuals als punts de recàrrega a cada plaça d'estacionament, tot considerant una distància màxima de 20 m i que aquesta infraestructura comuna ha d'alimentar, almenys, el 15% de les places d'estacionament.

Tot i que això és d'obligat compliment per a edificis de nova construcció, aquesta mesura és recomanable per a edificis existents on es vulgui desplegar la infraestructura de càrrega per a vehicles elèctrics.

- En estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empresa, o d'oficines, per a ús del personal o associats, o dipòsits municipals, és necessària una estació de recàrrega cada 40 places.

- En estacionaments públics permanents, també és necessària una estació de recàrrega cada 40 places.

En el cas de la via pública, el nombre de punts de recàrrega dependrà del Pla de Mobilitat Sostenible municipal o supramunicipal.

7.2. CONSIDERACIONS DE GÈNERE

7.2.1. Mobilitat per raó de gènere a l'àmbit SIMMB

Un altre aspecte que cal considerar és si la distribució modal presenta diferències atenent al gènere de l'individu. Per realitzar aquest anàlisi, s'exposen els resultats de l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (**EMEF 2024**), la qual examina la mobilitat per raó de gènere en l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), del qual forma part el municipi de Rubí.

L'ús dels modes de transport varia en funció de la disponibilitat d'un vehicle privat motoritzat. L'estudi permet visualitzar les diferències d'hàbits i necessitats per raó de gènere i corrobora les diferències existents respecte als mitjans de transport emprats i als motius de desplaçament.

Figura 7.6. Motiu de desplaçament segons gènere i agrupacions d'edat al Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB)

Motiu del desplaçament	Home		Dona		Total	
	Desplaçaments (milers)	%	Desplaçaments (milers)	%	Desplaçaments (milers)	%
Treball i gestions de treball	1561,1	16,1%	1269,6	12,6%	2830,8	14,3%
Estudis	252,4	2,6%	266,8	2,6%	519,1	2,6%
Mobilitat ocupacional	1.813,5	18,7%	1.536,4	15,2%	3.349,9	16,9%
Compres quotidianes	779,4	8,0%	1022,3	10,1%	1801,7	9,1%
Metge/Hospital	164,5	1,7%	273,6	2,7%	438,1	2,2%
Acompanyar persones menor d'edat	499,5	5,1%	826,0	8,2%	1325,4	6,7%
Acompanyar persones majors d'edat	138,0	1,4%	144,6	1,4%	282,6	1,4%
Tenir cura de persones	..	..	10,9	0,1%	14,5	0,1%
Gestions personals	233,5	2,4%	270,5	2,7%	504,0	2,5%
Dinar/sopar/bar/restaurant (No oci)	92,6	1,0%	70,7	0,7%	163,3	0,8%
Mobilitat personal ineludible	1.911,1	19,7%	2.618,5	25,9%	4.529,7	22,9%
Compres no quotidianes	126,0	1,3%	162,3	1,6%	288,3	1,5%
Visita amic/familiar	255,5	2,6%	284,7	2,8%	540,2	2,7%
Oci (espectacles,cinemes, restaurants, esports)	795,1	8,2%	708,5	7,0%	1503,6	7,6%
Sense destinació fixe/passejar	552,8	5,7%	457,5	4,5%	1010,3	5,1%
Mobilitat personal opcional	1.729,3	17,8%	1.613,0	16,0%	3.342,3	16,9%
Tornada a casa o domicili	4.259,3	43,9%	4.338,4	42,9%	8.597,7	43,4%
Total SIMMB	9.713,3	100%	10.106,4	100%	19.819,6	100%

Sexe	Edat	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal ineludible	Mobilitat personal opcional	Tornada a casa	Total
Homes	16 a 29 anys	25,4%	9,2%	20,9%	44,5%	100%
	30 a 64 anys	21,9%	20,4%	14,2%	43,5%	100%
	65 anys i més	2,8%	27,0%	25,7%	44,4%	100%
	Total	18,7%	19,7%	17,8%	43,9%	100%
Dones	16 a 29 anys	25,0%	11,4%	19,1%	44,5%	100%
	30 a 64 anys	17,3%	27,3%	13,3%	42,1%	100%
	65 anys i més	2,2%	32,3%	21,4%	44,1%	100%
	Total	15,2%	25,9%	16,0%	42,9%	100%

FONT: EMEF 2024

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

Figura 7.7. Mode de transport utilitzat segons gènere i edat a l'àmbit SIMMB

Mode de transport	Home		Dona		Total	
	Desplaçaments (milers)	%	Desplaçaments (milers)	%	Desplaçaments (milers)	%
Caminant	4.152,4	42,7%	5.000,0	49,5%	9.152,4	46,2%
Bicicleta	201,7	2,1%	69,3	0,7%	271,0	1,4%
Cadira de rodes o scooter	13,1	0,1%	10,1	0,1%	23,2	0,1%
VMP (Patinet, segway o altres ginys)	73,8	0,8%	48,8	0,5%	122,7	0,6%
Total Mobilitat activa	4.441,0	45,7%	5.126,2	50,7%	9.569,2	48,3%
Autobús TMB	222,8	2,3%	496,4	4,9%	719,2	3,6%
Altres autobus	195,7	2,0%	373,3	3,7%	569,1	2,9%
Metro	527,9	5,4%	705,4	7,0%	1.233,3	6,2%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	417,1	4,3%	503,4	5,0%	920,5	4,6%
Resta transport públic	91,3	0,9%	77,5	0,8%	168,8	0,9%
Total Transport públic	1.454,8	15,0%	2.156,0	21,3%	3.610,8	18,2%
Cotxe	3.047,6	31,4%	2.643,2	26,2%	5.690,8	28,7%
Moto i ciclomotor	521,9	5,4%	159,8	1,6%	681,7	3,4%
Furgoneta, camió i resta privat	247,9	2,6%	19,1	0,2%	267,1	1,3%
Total Vehicle privat	3.817,4	39,3%	2.822,1	27,9%	6.639,6	33,5%
Total SIMMB	9.713,3	100%	10.106,4	100%	19.819,6	100%

Sexe	Edat	Mobilitat activa	Transport públic	Vehicle privat	Total
Homes	16 a 29 anys	39,2%	29,3%	31,4%	100%
	30 a 64 anys	41,9%	12,3%	45,8%	100%
	65 anys i més	63,1%	10,0%	26,9%	100%
	Total	45,7%	15,0%	39,3%	100%
Dones	16 a 29 anys	40,5%	36,9%	22,6%	100%
	30 a 64 anys	47,5%	19,8%	32,7%	100%
	65 anys i més	67,2%	14,6%	18,2%	100%
	Total	50,7%	21,3%	27,9%	100%

FONT: EMEF 2024

Les dones es desplacen en major proporció que els homes caminant (49,5 % i 42,7 %, respectivament) i en transport públic (21,3 % enfront del 15,0 %). En canvi, els homes ho fan en major mesura en vehicle privat (39,3 % enfront del 27,9 %).

7.2.2. Principals problemàtiques i desigualtats de gènere en la mobilitat a Rubí

Les desigualtats de gènere en l'àmbit de la mobilitat es manifesten de manera transversal en l'ús de l'espai públic i en els patrons de desplaçament. De forma general, aquestes desigualtats es relacionen principalment amb la percepció d'inseguretat, especialment en determinats horaris i espais poc il·luminats, fet que pot condicionar la llibertat de moviment i l'ús de la ciutat per part de les dones.

Així mateix, es detecten dificultats associades a l'accessibilitat de l'espai públic, que afecten de manera més intensa aquelles persones que realitzen tasques de cura. En aquest sentit, la presència de barreres físiques com voreres estretes, desnivells o itineraris poc accessibles pot dificultar els desplaçaments quotidians, especialment en situacions que impliquen l'acompanyament de persones dependents o el transport de càrregues.

Aquestes problemàtiques posen de manifest la necessitat d'incorporar la perspectiva de gènere en la planificació de la mobilitat, amb l'objectiu de garantir un espai públic més segur, accessible i inclusiu per a tota la ciutadania.

En aquest context, l'Ajuntament de Rubí ha iniciat els treballs per a l'actualització del Pla d'Igualtat per a la Ciutadania de Rubí, que haurà d'incorporar de manera específica les

qüestions vinculades a la mobilitat i l'ús de l'espai públic, amb la finalitat de reduir les desigualtats existents i avançar cap a

Aquestes problemàtiques i desigualtats ja han començat a ser adreçades: l'organització de marxas exploratòries al 2024 ha conduït a millores urbanístiques concretes com la millora de l'enllumenament de certs punts, la implementació d'un servei de bus a la demanda durant la Festa Major o la formació d'Agents Nocturns per detectar situacions de violència masclista a l'espai públic.

7.2.3. Recomanacions

La participació ciutadana, ja sigui a través de qüestionaris, marxas exploratòries o altres metodologies, resulta essencial per obtenir un diagnòstic precís de les necessitats i disfuncions concretes del territori, aquelles que només es perceben des de l'experiència quotidiana dels usuaris. No obstant això, aquesta aproximació, per la seva mateixa naturalesa local i detallada, requereix ser contrastada amb una visió més global, aportada per guies tècniques que permetin interpretar les demandes ciutadanes des d'una perspectiva més ampla i sistèmica. Aquestes guies no només ofereixen criteris per avaluar solucions, sinó que també revelen problemàtiques menys evidents que podrien passar desapercebudes en un procés participatiu aïllat, com conflictes d'usos no cartografiats, dèficits de connectivitat en la xarxa de mobilitat suau o barreres ambientals que afecten la qualitat de l'espai públic.

La combinació d'ambdues fonts de coneixement —la mirada micro, centrada en les realitats materials i socials concretes, i la perspectiva macro, que incorpora variables tècniques i transversals— és clau per evitar que les solucions a problemes puntuals generin, a mitjà termini, noves disfuncions o desigualtats. Per exemple, una demanda ciutadana com l'ampliació d'una vorera podria resoldre's de manera efectiva a curt termini, però, sense un anàlisi global que consideri aspectes com l'impacte en altres usuaris de l'espai, podria acabar creant nous desequilibris (per exemple la reducció de l'espai dedicat als carrils bici per poder ampliar la vorera). Les guies, en aquest sentit, actuen com una eina d'interpretació que permeten redefinir o matisar les demandes inicials per garantir que les intervencions responguin no només a necessitats immediates, sinó també a principis d'equitat, eficiència i sostenibilitat a llarg termini.

Per adreça el problema de percepció d'inseguretat, es recomana la *"Guia per al disseny d'espais públics amb perspectiva de gènere interseccional"* (Departament de Territori, Col·lectiu Punt 6, 2022), que diagnostica les asimetries de gènere incorporades en l'urbanisme i els espais públics i planteja estratègies de transformació d'aquests espais per a equips tècnics de diferents administracions, oferint eines pràctiques que permeten integrar la perspectiva interseccional de gènere en totes les fases d'un projecte: planificació, disseny i gestió dels espais públics.

Per fomentar i millorar les infraestructures de mobilitat activa, es recomana l'estudi *"Recomanacions per a una mobilitat en bicicleta i vehicles de mobilitat personal amb perspectiva de gènere a Catalunya"* (Departament de Territori, 2022), que busca incorporar la perspectiva de gènere en el disseny de xarxes ciclistes i promoure una major conscienciació social sobre el seu impacte. L'objectiu és analitzar com els factors urbans condicionen la decisió de les dones d'utilitzar la bicicleta com a transport quotidià, així com identificar els punts de canvi que poden accelerar la seva adopció massiva.

Pel que fa a l'àmbit concret de l'urbanisme i de la mobilitat i amb el propòsit precisament de reduir les desigualtats existents per motiu de gènere **es proposa que el projecte en estudi atengui a criteris urbanístics amb perspectiva de gènere**. Es recomana atendre la "*Guia per a la integració de la perspectiva de gènere als plans de mobilitat urbana sostenible (PMUS)*". L'objectiu d'aquesta guia és oferir una eina de treball per integrar la perspectiva de gènere com a eix transversal als Plans de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) i que també pugui ser útil en la incorporació a altres figures de planificació de la mobilitat (EEMG, PDE). Finalment, aquesta guia s'emmarca en treballs desenvolupats prèviament des de l'ATM per integrar la perspectiva de gènere a la mobilitat. Està fonamentada en l'anàlisi amb perspectiva de gènere de l'EMEF i que reflecteix la mobilitat diferenciada entre dones i homes; del PDM 2020-2025 i PDI 2021-2030, que per primera vegada incorporen la perspectiva de gènere com a objectiu, i del Pla de Mesures contra l'assetjament sexual al transport públic 2022, que insta a abordar les violències masclistes i sexuals en la mobilitat.

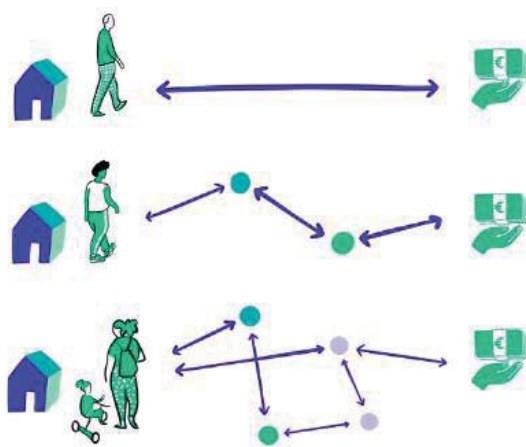


Alternativament es recomana la "*Guia pràctica per a la integració de la perspectiva de gènere als plans i projectes de la ciutat de Barcelona (2020)*", la qual aplica criteris i recomanacions de qualitat en funció de les particularitats de l'espai físic i de de les activitats i les funcions de l'espai a desenvolupar. L'EAMG incideix en la necessitat de que les futures activitats potenciïn la mobilitat no motoritzada i en transport públic.

Guies de referència:

- Guia per al disseny d'espais públics amb perspectiva de gènere interseccional.
- Pla de mesures contra l'assetjament sexual al transport públic.

Figura 7.8. Esquema dels desplaçaments de la vida quotidiana



FONT: ARIADNA CIOCCHETTO I COL·LECTIU PUNT 6 (2014)

7.3. SEGURETAT VIÀRIA

La seguretat viària constitueix un element clau en la planificació de la mobilitat urbana, especialment en un context de creixement i transformació del municipi com el que planteja el POUM de Rubí. La millora de la seguretat en els desplaçaments és imprescindible per garantir un sistema de mobilitat eficient, inclusiu i sostenible.

En aquest sentit, el municipi disposa del Pla Local de Seguretat Viària (PLSV), una eina de gestió i planificació municipal que permet analitzar la sinistralitat i definir actuacions concretes per reduir els accidents i les seves conseqüències. Aquest instrument esdevé fonamental per identificar els punts crítics de la xarxa viària i establir estratègies d'actuació adaptades a la realitat local.

En el cas de Rubí, la darrera actualització del PLSV correspon al període 2014-2017, en el qual es fixaven com a objectius principals:

- La reducció del 20% del nombre d'accidents amb víctimes.
- La reducció del 30% del nombre de ferits greus en accidents de trànsit l'any 2017 respecte als nivells de 2011.

Per assolir aquests objectius, el pla establí un conjunt de mesures estructurades en quatre àmbits principals:

- Mesures físiques relatives a la configuració de la xarxa viària urbana.
- Mesures de gestió de la problemàtica d'accidentalitat.
- Mesures de control preventiu de la sinistralitat.
- Mesures d'educació i sensibilització, orientades a incidir en el comportament de la ciutadania i dels tècnics municipals.

Tot i els avenços assolits, es considera necessari procedir a una actualització del Pla Local de Seguretat Viària, amb l'objectiu d'adaptar-lo a les noves dinàmiques de mobilitat derivades del desenvolupament del POUM. Aquesta actualització hauria de permetre identificar els punts amb major concentració d'accidents i trams de risc.

7.4. ADAPTACIÓ AL CANVI CLIMÀTIC

L'Oficina Catalana del Canvi Climàtic desenvolupa un seguit d'estratègies en el seu estudi d'avaluació de la vulnerabilitat de les infraestructures de transport de Catalunya als impactes del canvi climàtic (2020). En particular, el desenvolupament de les infraestructures de mobilitat derivades del POUM haurà de contemplar:

- Millorar la capacitat de drenatge amb solucions tècniques i de manteniment.
- Millorar la capacitat de gestió de les instal·lacions subterrànies envers les inundacions.
- Reforçar l'estanqueïtat de sales de control i armaris tècnics.
- Reforçar l'estabilitat dels talussos.
- Millorar la protecció solar a les instal·lacions a l'aire lliure.
- Millorar el confort climàtic en el transport públic.
- Millorar i reforçar la robustesa del subministrament elèctric.
- Reforçar les mesures de prevenció d'incendis.

7.5. PROMOURE LA MOBILITAT CORRESPONSABLE

La mobilitat corresponsible és una dimensió de la planificació de la mobilitat que recau en els generadors de mobilitat. Els centres de treball de més de 200 persones ubicades en zones amb superacions han de disposar d'un Pla de Desplaçament d'Empresa (PDE) tal com marca el Pla de Qualitat de l'Aire de Catalunya, horitzó 2027 i el Pla Director de Mobilitat 2020-2025.

Els sectors del POUM que desenvolupen sol industrial o d'oficines poden arribar a acollir alguna empresa que tinguin aquesta obligació i es recomana vetllar que, en el moment de la seva implantació, redactin un PDE. A més, es poden promoure la redacció de PDE a altres implantacions que, per mida, no tenen l'obligació de redactar-lo.

L'ATM de Barcelona disposa de diferents reculls pràctics i eines d'autodiagnosi per donar suport en al redacció de PDE. A més, l'Ajuntament de Rubí² disposa d'experiència pròpia en la gestió de la mobilitat laboral als seus centres de treball i pot facilitar a les empreses de nova implantació la seva experiència prèvia.

Figura 7.9. Mesures d'exemple de mobilitat corresponsible

Implementar o consolidar l'horari flexible



Destinatari: Personal treballador,
Condicions de l'entorn: Aïllat, Periurbà, Urbà,
Impacte potencial: Alt
Costos d'implementació: Baix
Costos de manteniment: Baix

Objectiu
• Reduir els desplaçaments en hora punta
• Facilitar la conciliació laboral – familiar de les persones treballadores

Descripció
La mesura representa una facilitat alhora d'accedir als transports públics, als modes actius i també als vehicles compartits. Permet a les persones treballadores adequar les seves jornades i la mobilitat conseqüent a les seves necessitats personals. Així doncs, la flexibilitat horària és un element que facilita la mobilitat sostenible de totes les persones treballadores.

Casos pràctics
Mesures de flexibilitat i conciliació de la [Generalitat de Catalunya](#)
[Reposol](#)

Crear la figura del gestor/a de la mobilitat



Destinatari: Personal treballador,
Condicions de l'entorn: Aïllat, Periurbà, Urbà,
Impacte potencial: Moderat
Costos d'implementació: Baix
Costos de manteniment: Baix

Objectiu
Garantir l'execució del PDE

Descripció
El gestor/a de mobilitat és l'encarregat d'impulsar l'execució del PDE i gestionar les necessitats actuals i futures relacionades amb la mobilitat del centre de treball. Pot comptar amb les següents funcions: fer el seguiment del PDE; calcular els indicadors i valorar la incidència de les actuacions portades a terme; fomentar l'accés al lloc de treball en modes no motoritzats i en transport públic; dinamitzar un canal obert empresa-treballador/a en relació als aspectes que afecten a la mobilitat; o informar de les possibles línies d'ajut o subvencions relacionades amb la mobilitat de l'empresa. Per altra banda, el gestor/a de mobilitat també és el responsable d'interlocutar amb les diferents administracions per tal d'aplicar millores en els accessos als diferents centres de treball.

Casos pràctics
Ajuntament de Rubí – [La figura del gestor o gestora de la mobilitat](#)

FONT: ATM

² Ajuntament de Rubí i IERMB (2021) La Figura del gestor o gestora de la mobilitat ([enllaç](#))

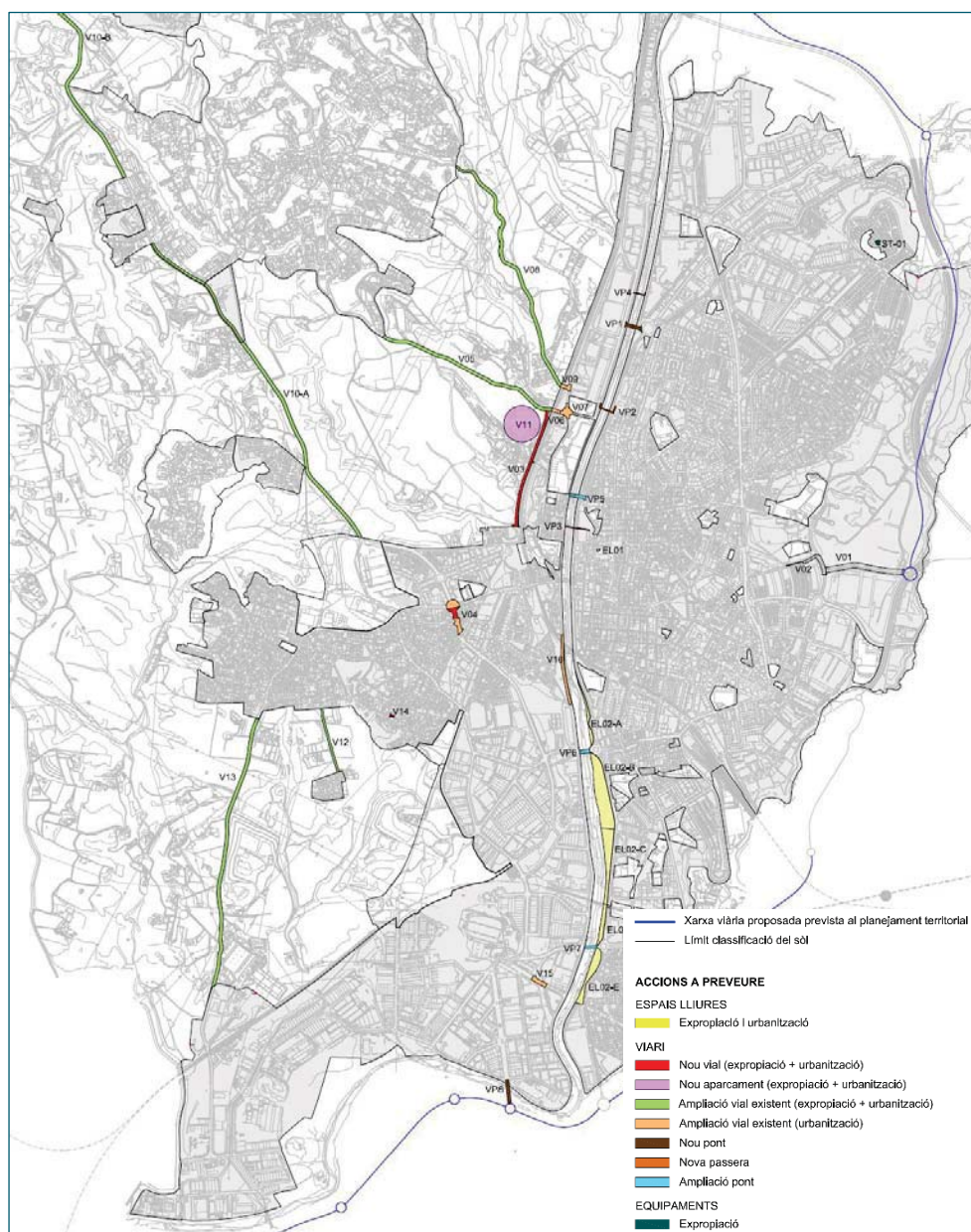
8. MESURES CORRECTORES

El present capítol recull el conjunt de mesures correctores associades a la mobilitat generada pel nou POUM de Rubí, esmentades prèviament al capítol 4.2.

Aquestes actuacions no es circumscriuen exclusivament als àmbits de transformació previstos en el planejament, sinó que incorporen també intervencions de caràcter complementari sobre el conjunt del sistema de mobilitat municipal.

La seva finalitat és millorar les condicions de funcionament, seguretat, accessibilitat i sostenibilitat de les diferents xarxes (viària, transport públic, xarxa per a vianants i xarxa ciclista), garantint una adequada integració de la mobilitat generada i contribuint a un model de mobilitat més equilibrat, eficient i coherent amb els objectius de desenvolupament urbà sostenible del municipi..

Figura 8.1. Plànol de propostes fora dels àmbits de transformació del POUM

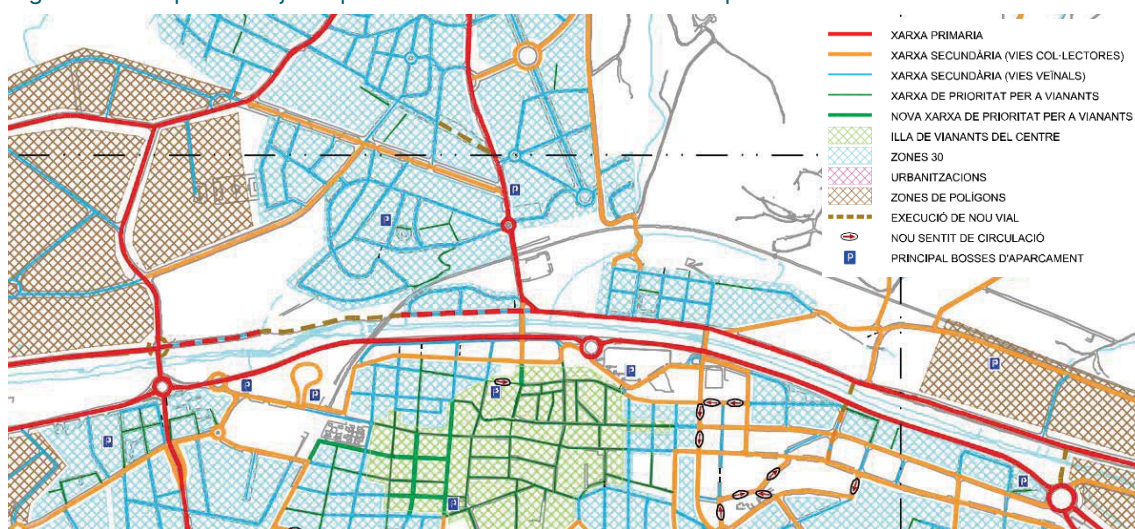


8.1. DESENVOLUPAMENT DE LA XARXA D'ITINERARIS

El POUM preveu el desenvolupament d'una sèrie de nous itineraris amb l'objectiu de reforçar la coherència i continuïtat de la xarxa de mobilitat del municipi, millorant la connexió entre barris, sectors de creixement i principals àmbits d'activitat.

El Pla de Mobilitat Urbana de Rubí ja identificava una sèrie d'itineraris a executar per tal de donar una major coherència a la xarxa urbana. El POUM recull la planificació en matèria de mobilitat i la complementa amb altres itineraris en concordança amb el desenvolupament dels sectors.

Figura 8.2. Proposta de jerarquització viària i nous vials contemplats en el PMUS



FONT: PLA DE MOBILITAT URBANA DE RUBÍ

Aquests itineraris es planifiquen de manera progressiva en un horitzó temporal estructurat en tres sexennis, prioritzant en una primera fase aquelles actuacions més necessàries per millorar la funcionalitat de les dinàmiques de mobilitat urbanes i adaptant la seva execució a l'evolució del desenvolupament urbanístic.

8.1.1. Itineraris de connexió i estructurants

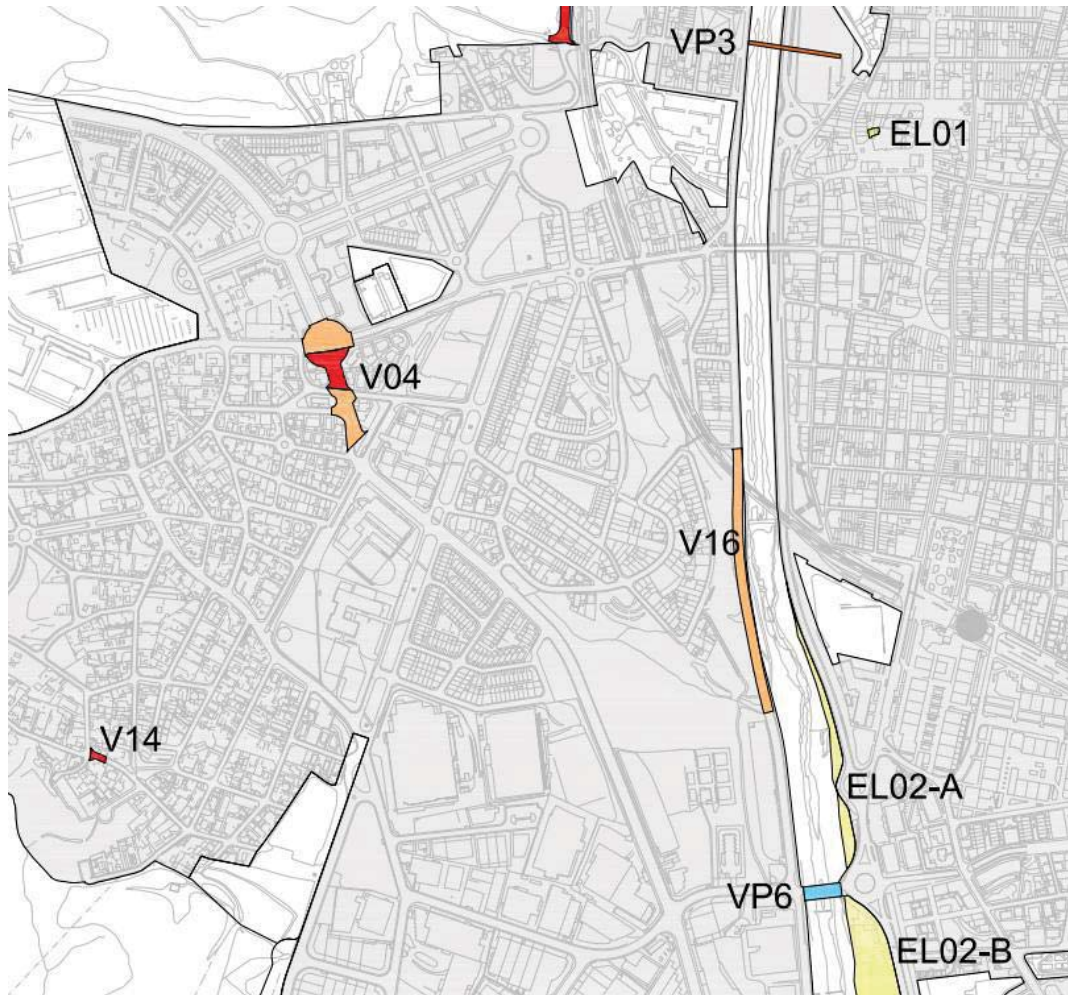
La C-1413a, en el seu tram urbà, actua com una Ronda pel municipi i és l'itinerari col·lector de gran part de la mobilitat que prové del marge oest de la riera en el seus itineraris cap al nord o cap al sud. Aquesta demanda de mobilitat amb el seu rol com a itinerari de pas com a alternativa al peatge de la C-16 provoca uns nivells de trànsit intensos a la carretera.

Per tal de repartir la demanda de mobilitat de la C-1413a en el seu tram central es proposen dos itineraris estructurants en el primer sexenni del POUM.

- **(V04- Primer sexenni) Connexió Av. Castellbisbal amb Av. de les Flors:** Obertura d'un nou vial de connexió i execució d'una nova rotonda a l'Avinguda de Castellbisbal, millorant la connectivitat transversal i l'ordenació dels moviments en aquest àmbit.
- **(V16- Primer sexenni) Continuació del Passeig de la Riera:** Urbanització d'un nou vial corresponent al tram pendent entre Font de la Via i l'Av. Cova Solera, assegurant la continuïtat d'aquest eix i reforçant l'estructura viària del municipi.

Aquests itineraris han de permetre donar una continuïtat a desplaçaments que actualment utilitzen la C-1413a i, al mateix temps, estructurin la mobilitat dels nous desenvolupaments del marge oest de la Riera.

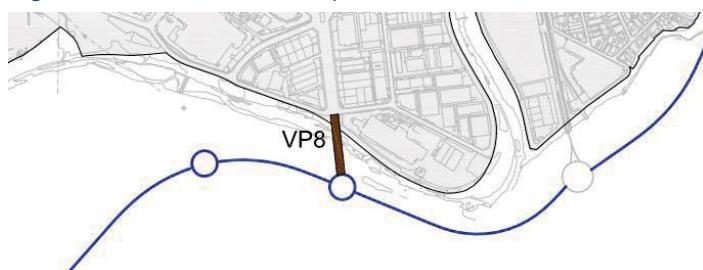
Figura 8.3. Ubicació de les actuacions V04 i V16



En un termini més llarg es planteja el desenvolupament d'un nou pont sobre la Riera que, conjuntament amb la reserva del planejament territorial de la interpolar, permeten disposar d'un itinerari estructurant al marge est del municipi alternatiu a les vies d'alta capacitat C-16 i AP-7.

- **(VP8- Tercer sexenni) Nou Pont- Wager.**

Figura 8.4. Ubicació del nou pont



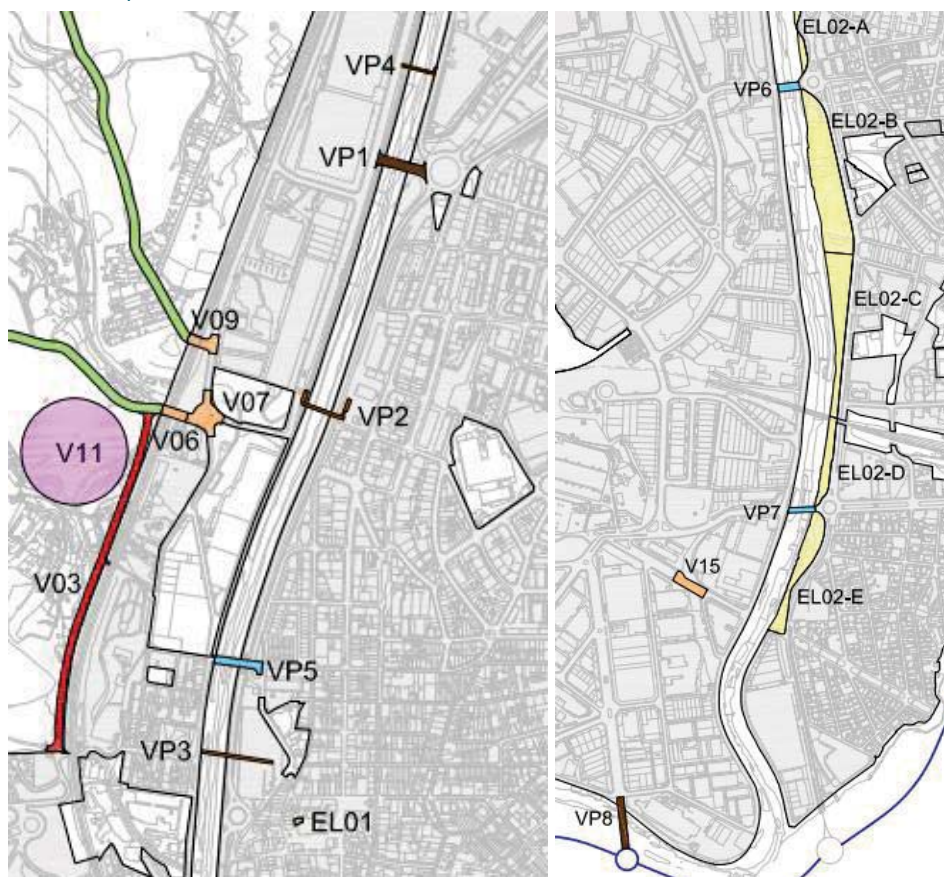
- **Reserva del planejament territorial (interpolar).** El POUM recull la reserva viària per a la via interpolar prevista al planejament de caràcter supramunicipal.

8.1.2. Millora de la permeabilitat urbana

Un grup de mesures previstes pel POUM correspon als itineraris de connexió transversal, orientats específicament a millorar la connectivitat est-oest del municipi. Aquestes actuacions tenen com a objectiu superar les discontinuïtats generades per la Riera de Rubí i per la infraestructura ferroviària dels FGC, que actualment actuen com a barreres físiques entre el nucli urbà consolidat i les urbanitzacions situades a l'oest del terme municipal.

Les intervencions plantejades inclouen tant la construcció de nous passos com l'ampliació i millora de passos existents, amb la finalitat d'incrementar la capacitat, reforçar la jerarquia viària i millorar de manera significativa les condicions d'accessibilitat i connectivitat.

Figura 8.5. Propostes de nous itineraris de connexió



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA

Les actuacions concretes són les següents:

- **(V03- Primer sexenni) Vial paral·lel a la línia del FGC:** Obertura i urbanització d'un nou vial paral·lel a la línia ferroviària dels FGC, des del Camí de Can Xercavins fins al Camí Antic de Rubí.

- **(V06- Primer sexenni) Ampliació del pas sota el FGC – Camí Antic de Rubí:** Ampliació del pas inferior existent sota la línia dels FGC amb l'objectiu d'incrementar-ne la capacitat i adequar-lo a una jerarquia viària superior.
- **(VP1- Primer sexenni) Nou pont – Plaça Vallès:** Construcció d'un nou pont sobre la Riera de Rubí que connectarà l'actual rotonda de la Plaça Vallès amb l'Av. de la Llana.
- **(VP6- Primer sexenni) Ampliació del pont – Cova Solera – Edison:** Ampliació de les voreres del pont situat a l'Av. Cova Solera per millorar la connectivitat per als desplaçaments a peu i garantir unes condicions adequades d'accessibilitat en aquest punt estratègic de connexió.
- **(VP5- Tercer sexenni) Ampliació del pont – Cadmo – carrer del Pont:** Ampliació de les voreres del pont existent al carrer del Pont amb l'objectiu de millorar les condicions de seguretat i confort per als vianants.
- **(VP7- Tercer sexenni) Ampliació del pont – Avinguda Electricitat – Vivaldi:** Ampliació de les voreres del pont a l'Av. Compositor Vivaldi amb la finalitat de reforçar la continuïtat dels itineraris per a vianants i millorar la qualitat de la connexió transversal.

8.1.3. Itineraris urbans

El POUM preveu una sèrie d'actuacions a nivell d'itineraris urbans que milloraran la funcionalitat del sistema viari i reforçaran la coherència de la jerarquia i l'estructura dels carrers del municipi. Aquest conjunt d'intervencions inclou tant la urbanització de nous vials com la reurbanització i ampliació de vies existents, amb l'objectiu de millorar la connectivitat interna, redistribuir fluxos de trànsit, incrementar la permeabilitat urbana i reforçar l'accessibilitat als principals pols d'activitat.

Les actuacions previstes són les següents (ver figura 8.5):

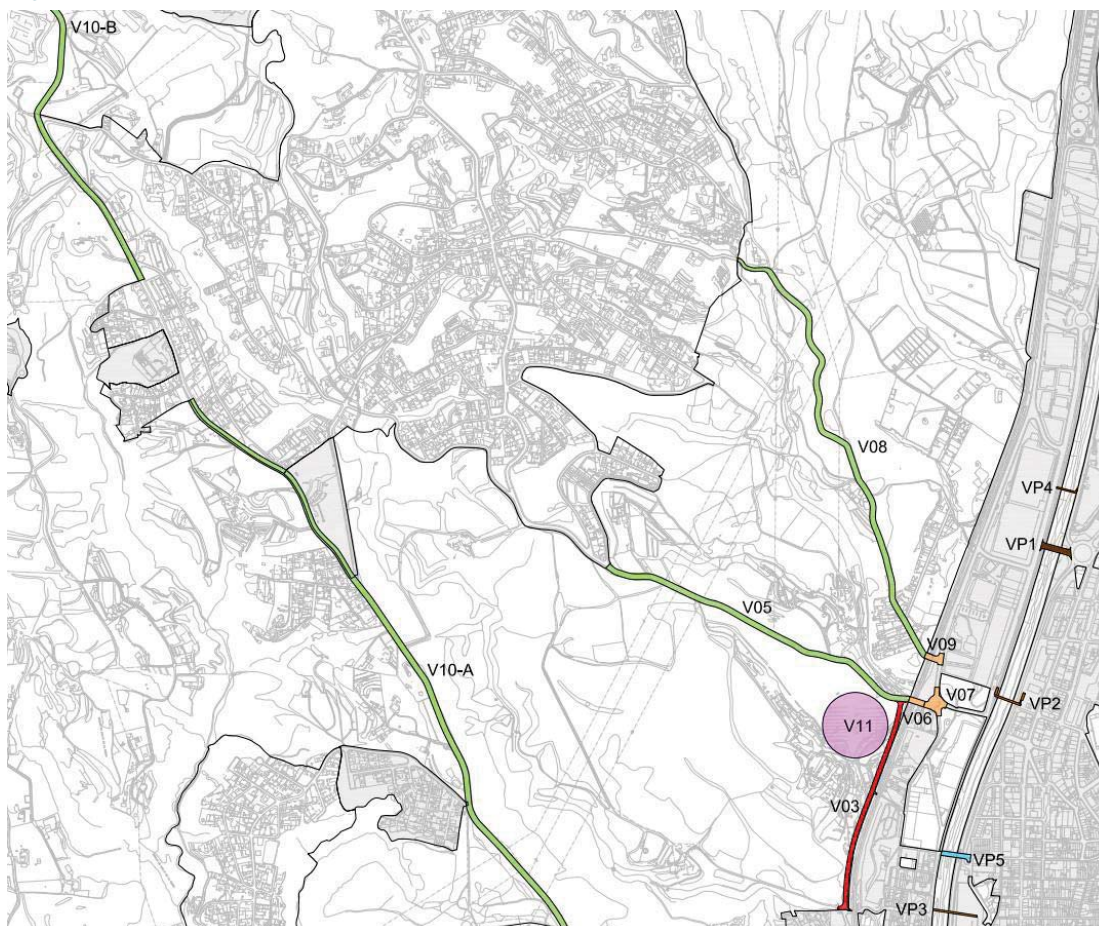
- **(V07- Primer sexenni) Connexió Camí antic de Rubí - Carrer pont de Can Claverí (nova rotonda).**
- **(V09- Segon sexenni) Ampliació del pas sobre el FGC – Camí de Sant Muç:** Urbanització i ampliació del pas existent sobre la via ferroviària, amb l'objectiu de millorar la capacitat i les condicions de seguretat d'aquest punt estratègic de connexió.
- **(V01- Tercer sexenni) Reurbanització i ampliació c/Sòcrates (vial Hospital):** Reurbanització d'un tram existent del carrer Sòcrates, des de l'Avinguda de la Generalitat, configurant un accés est al municipi amb una secció adequada a la seva funció estructurant i millorant les condicions de circulació.
- **(V02- Tercer sexenni) Connexió c/Sòcrates amb c/Camil Flammarion (nou vial):** Urbanització d'un nou vial que dona continuïtat a l'actuació (V01), connectant el carrer Sòcrates amb el carrer Camil Flammarion i reforçant la permeabilitat de la trama urbana en aquest sector.

- **(V14- Tercer sexenni) Connexió c/Cérvol amb c/Pelícà:** Urbanització del tram de connexió entre ambdós carrers.
- **(V15- Tercer sexenni) Finalització de la connexió c/Compositor Puccini:** Urbanització del tram per completar la continuïtat d'aquest vial i millorar l'accessibilitat del sector.

8.1.4. Millora de les connexions amb urbanitzacions

Un altre grup d'actuacions previstes pel POUM correspon a la millora, urbanització i ampliació de vials situats fora del nucli urbà consolidat, amb l'objectiu de reforçar la connectivitat entre el centre de Rubí i les urbanitzacions més allunyades. Aquestes intervencions tenen com a finalitat millorar les condicions de seguretat i capacitat de la xarxa viària periurbana, reduir els dèficits d'accessibilitat existents i garantir una connexió més directa, funcional i segura entre els diferents assentaments residencials i el nucli principal.

Figura 8.6. Propostes de millores de les connexions amb urbanitzacions



Les actuacions previstes en aquest àmbit són les següents:

- **(V13- Primer sexenni) Ampliació i remodelació del Camí de Rubí a Castellbisbal:** Millora d'un tram d'aproximadament 1,3 km des de la Travessera del Mar cap al sud, amb l'objectiu de reforçar la connectivitat de la urbanització situada a l'oest del municipi i proporcionar una connexió més directa des del sector sud.
- **(V10A – Primer sexenni / V10B – Segon sexenni) Ampliació i remodelació del vial Camí d'Ullastrell – Carretera de Rubí a Ullastrell:** Millora i urbanització del Camí d'Ullastrell en dos trams diferenciats: el primer entre el sector de Can Pujol i Sant Muç, i el segon entre Sant Muç i Can Barceló. Aquesta actuació permetrà millorar la connexió des del centre de Rubí fins a les urbanitzacions situades al nord del municipi, especialment el sector de Les Martines, reforçant la continuïtat i la qualitat del corredor viari.
- **(V05- Segon sexenni) Ampliació i remodelació del Camí Antic de Rubí:** Urbanització i millora del carrer del Camí Antic de Rubí en un tram aproximat de 940 metres, entre el carrer del Pont de Can Claverí i l'Av. Can Tapis. L'actuació permetrà millorar la connexió entre la urbanització i el centre urbà, adequant la secció viària i les condicions de circulació.
- **(V08- Segon sexenni) Ampliació i remodelació del Camí de l'Ermita de Sant Muç:** Urbanització i millora d'un tram d'aproximadament 1,2 km entre el carrer del Pont de Can Claverí i el carrer de l'Ermita. Aquesta intervenció reforçarà l'accessibilitat a l'àmbit de Sant Muç.
- **(V12- Tercer sexenni) Ampliació i remodelació del Camí de Campament:** Urbanització d'un tram d'aproximadament 340 metres entre el carrer de la Cascada i el carrer Far, millorant la connexió entre dues urbanitzacions situades a l'oest del municipi i incrementant la permeabilitat de la xarxa local.

8.2. INFRAESTRUCTURA PER LA MOBILITAT ACTIVA

Aquest conjunt de propostes s'orienta principalment a millorar les condicions de desplaçament dels modes no motoritzats, especialment els itineraris per a vianants i bicicletes. L'objectiu és reforçar la continuïtat, seguretat i atractivitat de la xarxa de mobilitat activa, reduint barreres físiques, incrementant la permeabilitat urbana i afavorint una mobilitat més sostenible, saludable i integrada dins el model territorial proposat pel POUM.

8.2.1. Millora de la permeabilitat de la riera

Un dels principals elements de discontinuïtat dins l'estructura urbana de Rubí és la Riera, que actualment actua en determinats trams com a barrera física per als desplaçaments a peu i en bicicleta. En aquest sentit, es planteja un conjunt d'actuacions específiques orientades a millorar la permeabilitat transversal, facilitant connexions directes i segures entre ambdues ribes i reforçant la continuïtat dels itineraris de mobilitat activa.

Les actuacions previstes són les següents:

- **(VP2- Tercer sexenni) Nova passera – Parc de la Sardana:** Construcció d'una nova passera per a vianants que connectarà el Parc de la Sardana amb l'Av. de la Llana, generant un nou punt de creuament exclusiu per a mobilitat activa.
- **(VP3- Tercer sexenni) Nova passera – Escardívol:** Execució d'una nova passera que travessarà la riera connectant el sector de l'actual aparcament de l'Escardívol amb la Plaça del Marquès Barberà. Aquesta actuació millorarà l'accessibilitat a peu al centre urbà i reforçarà la continuïtat dels itineraris cívics.
- **(VP4- Tercer sexenni) Nova passera – Braun:** Construcció d'una nova passera que creuarà la riera a l'altura de l'Av. de la Llana i el carrer Torrent del Mana, connectant els sectors industrials situats a ambdós costats.

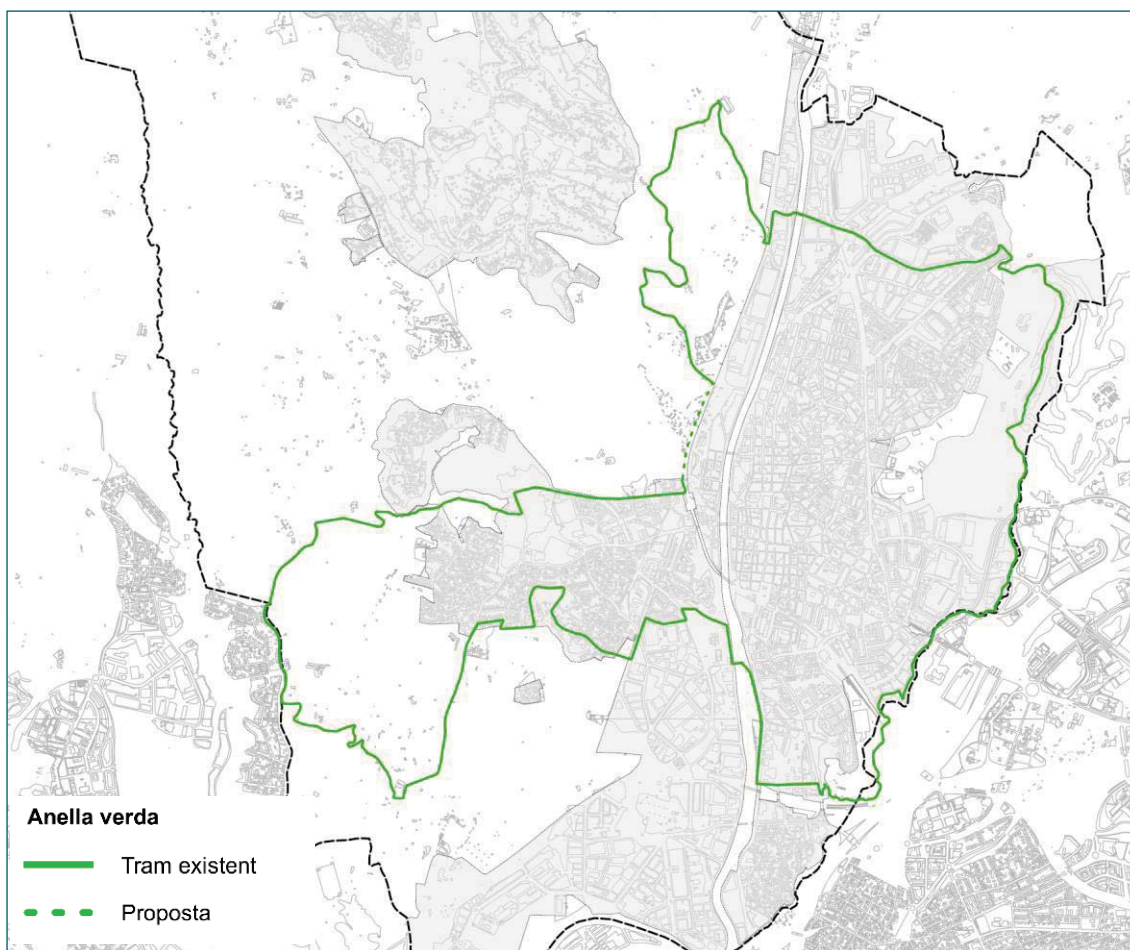
8.2.2. L'anella verda

El POUM proposa la consolidació d'una anella verda com a itinerari ciclable estructurant, amb la voluntat d'articular un recorregut continu que transcorri tant per l'interior del nucli urbà com per camins situats en entorns periurbans i propers a les urbanitzacions. L'objectiu és configurar un circuit de caràcter circular que connecti diferents sectors residencials amb espais oberts i àmbits de valor ambiental, promovent una mobilitat ciclista vinculada a un entorn més natural i paisatgístic.

Actualment, ja existeix una base d'infraestructura que permet definir aquest recorregut, formada per una combinació de camins rurals i carrers veïnals. No obstant això, en determinats trams serà necessari implementar actuacions de millora de la seguretat i adequació per a la circulació ciclista, mitjançant mesures de pacificació del trànsit, senyalització específica, tractaments de plataforma compartida o delimitació d'espais reservats, segons les característiques de cada àmbit.

Amb la finalitat de garantir la continuïtat i el caràcter circular de l'itinerari, es preveu l'execució d'un nou tram paral·lel a la línia dels FGC, que connectarà el Camí de Can Ximelis amb el Camí Antic de Rubí. Aquesta actuació permetrà completar el tancament de l'anella i reforçar la connectivitat ciclista entre el nucli urbà i els camins periurbans, evitant discontinuïtats i millorant la permeabilitat longitudinal en aquest sector.

Figura 8.7. Proposta d'Anella Verda



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA

8.2.3. Necessitats d'aparcament segur de bicicletes i VMP

El desplegament d'una xarxa efectiva de mobilitat activa requereix no només la millora de les infraestructures d'itineraris, sinó també la dotació adequada d'espais d'aparcament segur per a bicicletes i vehicles de mobilitat personal. La disponibilitat d'aquests punts és un factor determinant per fomentar l'ús quotidià d'aquests modes, ja que incideix directament en la percepció de seguretat, comoditat i fiabilitat del sistema.

En aquest sentit, es preveu la implantació progressiva d'aparcaments específics, segurs i ben integrats fora de via pública, tal com contempla el Decret 344/2006 i també es recomana la incorporació d'aparcament a l'espai públic. Això ha de permetre estacionar bicicletes i VMP amb garanties davant del robatori, el vandalisme i les inclemències meteorològiques. Aquests dispositius podran adoptar diferents tipologies (ancoratges en superfície, aparcaments coberts, mòduls tancats o sistemes intel·ligents), en funció de la demanda i de la centralitat de l'emplaçament.

A més de potenciar la mobilitat activa, la implantació d'aquests punts d'estacionament contribueix de manera directa a reforçar la intermodalitat, facilitant la combinació de la bicicleta o el VMP amb el transport públic i amb altres modes de desplaçament. Per aquest motiu, es considera estratègica la seva ubicació en punts d'alta centralitat i generació de

mobilitat, com ara estacions ferroviàries, parades principals d'autobús, equipaments educatius, sanitaris i esportius, àrees comercials i espais públics de gran afluència.

La distribució territorial d'aquests aparcaments haurà de garantir una cobertura equilibrada del municipi, amb especial atenció als sectors residencials amb major potencial d'ús de la bicicleta i als àmbits on es promogui la connexió amb la xarxa d'itineraris ciclables estructurants, com l'anella verda.

Figura 8.8. Dimensions adequades per a aparcaments de bicicleta tipus U invertida.

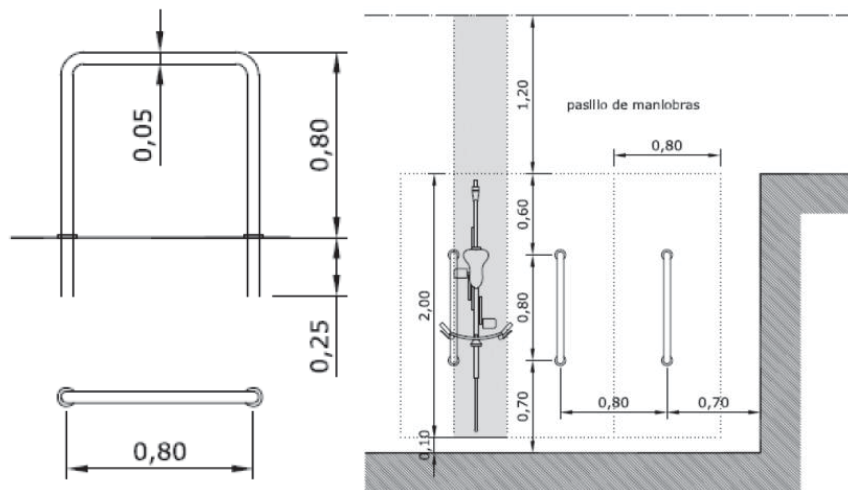
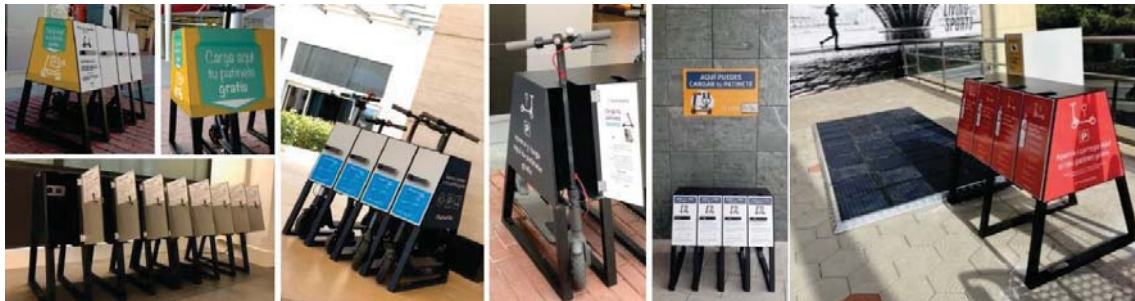


Figura 8.9. Exemple d'aparcaments segurs per a VMP.



8.3. POTENCIACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC

Aquest conjunt de mesures s'orienta a fomentar l'ús del transport públic com a alternativa competitiva al vehicle privat, amb l'objectiu de reduir la dependència del cotxe, disminuir la congestió viària i avançar cap a un model de mobilitat més sostenible. Les actuacions plantejades busquen millorar l'accessibilitat, la cobertura territorial i l'atractivitat del sistema de transport públic, reforçant-ne el paper estructurant dins el municipi.

8.3.1. Reforç dels serveis de bus urbà

La mobilitat generada pot arribar a produir un dèficit amb l'oferta actual de bus urbà. Per aquest motiu l'article 19.2 del Decret 344/2006 contempla que els sectors hagin de suportar durant 10 anys una part del dèficit anual en proporció als nous serveis de transport necessaris per cobrir la demanda generada. Es realitza un exercici amb les necessitats existents sempre i l'oferta actual de TP. El contracte de servei de bus de Rubí però, permet realitzar modificacions i reforços per tal d'adaptar l'oferta a la realitat del municipi. L'ajuntament de Rubí ja ha implementat mesures que afecten a l'oferta del bus. Per aquest motiu, el dèficit de TP s'haurà d'actualitzar en funció de les previsions de posada en servei dels sectors per tal de no condicionar la viabilitat dels mateixos en el moment de redacció del POUM per una oferta de bus actual que es pot veure modificada en un futur.

La fórmula pel càlcul del dèficit és:

$$D = 365 \cdot r \cdot p \cdot 0,7$$

Amb:

D=dèficit d'explotació del transport públic de superfície.

r=increment dels km totals de recorregut diàriament establint 6 circulacions mínimes a cada parada.

p=preu unitari del km recorregut de 2,63€/km per ciutats petites (de menys de 100.000 habitants) per a l'any 2004 que caldrà actualitzar per l'IPC que se situa entre 2004 i 2026 en un 61,9%. El que equivaldria a 4,25€/km.

La incidència de la mobilitat generada mostrava la necessitat de realitzar una expedició addicional en hora punta a les línies L1, L6 i L7. Amb el càlcul del preu actualitzat a 2026 segons les dades de l'INE, s'estima un dèficit anual de 115,102,75 € que caldrà que els nous sectors suportin durant 10 anys de manera actualitzada.

Figura 8.10. Càlcul del dèficit anual per l'increment de l'oferta de transport públic a any 2026

	L1	L6	L7
Noves expedicions HP	1	1	1
Hores punta / dia	2	2	2
KM de la línia (anada i tornada)	18	17	18
r	36	34	36
P (act. IPC gener 2004-2026)	4,25	4,25	4,25
D	39.091,50 €	36.919,75 €	39.091,50 €
Dèficit anual total	115.102,75 €		

FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA

Aquest dèficit anual s'imputa als diferents sectors els quals la seva mobilitat serà absorbida per les línies que en donen servei i requereixen de reforç i es pondera per la demanda de transport públic urbà de cada sector.

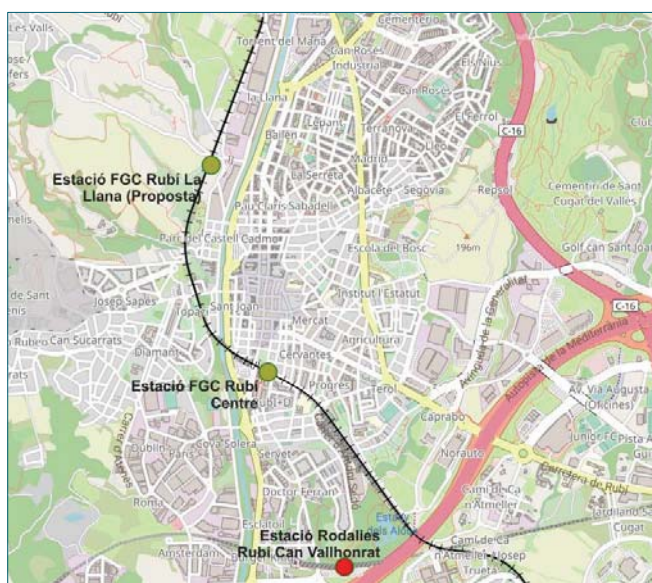
Figura 8.11. Estimació del repartiment de costos anuals per la millora del transport urbà amb reforços en hora punta de les línies urbanes, amb costos de 2026

SECTOR	L1		L6		L7	
PAU 09 - Cal Gerrer	1.4%	543.13 €	0.0%	-	0.0%	-
PAU 10 - Carrer de Lepant	2.8%	1,086.25 €	0.0%	-	0.0%	-
PAU 11 - Passeig de les Torres 1	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PAU 12 - Passeig de les Torres2	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PAU 13 - Turó de Can Rosés	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PAU 14 - Carrer de Dant	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PAU 15 - Carrer de l'Esperança	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PAU 16 - Carrer Àngel Guimerà	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PAU 17-Collet Pi Tres Branques O	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PAU 18-Collet Pi Tres Branques E	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PAU 19 - Carrer de S. Rusiñol	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PAU 20 - Carrer Edison	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PAU 21 - Carrer del Molí	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PAU 22 - Ca n'Oriol	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PMU 01 - Pich Aguilera	0.0%	-	12.2%	4,509.91 €	11.3%	4,408.06 €
PMU 02 - Plaça Vallès	1.0%	407.34 €	0.0%	-	0.0%	-
PMU 03 - La Llana	0.0%	-	16.7%	6,149.88 €	0.0%	-
PMU 04 -AVINGUDA de l'Estatut	2.1%	814.69 €	0.0%	-	0.0%	-
PMU 05 - Rubí Centre	1.7%	678.91 €	4.2%	1,537.47 €	3.8%	1,502.75 €
PMU 06 - Ramón i Cajal 1	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PMU 07 - Ramón i Cajal 2	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PMU 08 - Carrer Ample	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PMU 09 - Passeig Torres 3	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PMU 10 - Passeig Torres 4	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PMU 11 -AVINGUDA Castellbisbal O	0.7%	271.56 €	0.0%	-	1.5%	601.10 €
PMU 12 -AVINGUDA Castellbisbal E	0.2%	90.52 €	0.0%	-	0.5%	200.37 €
PMU 13 - Plaça Agricultura E	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PMU 14 - Plaça Agricultura O	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PMU 15 - Vapor Nou	0.8%	325.88 €	2.0%	737.99 €	1.8%	721.32 €
PMU 16 - IPAGSA	3.3%	1,289.92 €	0.0%	-	0.0%	-
PMU 17 - Torre de la Llebre	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PMU 18 - Crta de Molins de Rei	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PMU 19 -AVINGUDA Massana	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PMU 19 -AVINGUDA Massana	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PMU 20 - C de la Solidaritat	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PMU 21 - Quatre Vents	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PMU 22 - Camí de les Martines	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PMU 23 - Can Solà	0.0%	-	0.0%	-	0.0%	-
PMU 24 - Carrer d'Avinyó	11.8%	4,616.57 €	28.3%	10,454.79 €	0.0%	-
PMU 25 - Masia Can Rosés	4.9%	1,900.94 €	11.7%	4,304.91 €	0.0%	-
PPU 01 - Can Pujol	36.6%	14,302.32 €	0.0%	-	81.0%	31,657.90 €
PPU 02 - Cova Solera Atenes	6.3%	2,444.07 €	15.0%	5,534.89 €	0.0%	-
PPU 03 - La Riera	0.0%	-	10.0%	3,689.93 €	0.0%	-
PPU 04 - Cova Solera Oest	26.4%	10,319.40 €	0.0%	-	0.0%	-
Dèficit anual total	100%	39.091,50 €	100%	36.919,75 €	100%	39.091,50 €

8.3.2. Nova estació de ferrocarril Rubí – La Llana

Es preveu la construcció d'una nova estació ferroviària entre Rubí i Les Fonts, situada a l'àmbit del polígon industrial de La Llana. La nova estació es preveu ubicar al carrer del Castell, aproximadament a 1.749 metres de l'actual estació de Rubí i a 3,4 km de l'estació de Les Fonts.

Figura 8.12. Ubicació de la nova estació de FGC



FONT: ANÀLISI DE FACTIBILITAT D'UNA SEGONA ESTACIÓ O BAIXADOR A RUBÍ DE LA LÍNIA BARCELONA-VALLÈS. 2025

Aquesta nova infraestructura respon a una doble funció estratègica. D'una banda, permetrà evitar que els residents dels barris pròxims a La Llana i de les urbanitzacions situades al nord-oest del municipi hagin de travessar el nucli urbà en vehicle privat per accedir a l'estació actual, reduint així desplaçaments interns innecessaris i descongestionant la xarxa viària central.

D'altra banda, la nova estació contribuirà a dotar de centralitat un sector que, amb la nova ordenació prevista pel POUM, guanyarà protagonisme dins l'estructura urbana del municipi. La implantació d'aquest equipament de transport públic reforçarà la integració d'aquest àmbit dins el sistema urbà, afavorint la intermodalitat i promovent un desenvolupament orientat al transport públic.

Segons l'Anàlisi de factibilitat d'una segona estació o baixador a Rubí de la línia Barcelona-Vallès (2025), la nova estació de la Llana captaria entre 749 i 1.371 usuaris diaris, provinents principalment del vehicle privat. Aquest volum de demanda equival a:

- Entre 312 i 571 vehicles diaris que deixarien de circular, amb una reducció mitjana de 18,9 km per trajecte.
- Entre un 0,6% i un 1,2% de la mobilitat interurbana en vehicle privat.
- Entre un 4% i un 7% de la demanda conjunta de les estacions d'FGC (Llana + Rubí Centre).
- Entre un 15% i un 21% de la demanda final de la pròpia estació de la Llana.

A més, es considera una demanda induïda del 5%, associada a la millora de l'accessibilitat i a l'atractivitat del nou servei ferroviari.

Des del punt de vista territorial, la nova estació permetrà millorar de manera significativa la quota modal del transport ferroviari (FGC) en diversos sectors del municipi (zones 2, 3, 4 i 5N), situant-los en nivells similars als entorns més propers a l'estació de Rubí Centre.

En termes globals, la implantació de la nova estació contribuirà a incrementar la quota del transport públic al municipi, passant del 18% al 19%, reforçant així el canvi modal cap a opcions més sostenibles.

8.3.3. Millora de la intermodalitat

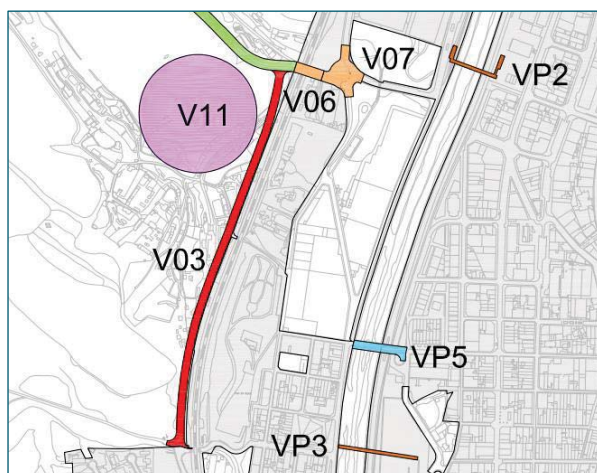
La potenciació del transport públic no es limita únicament a l'ampliació o creació de noves infraestructures, sinó que requereix també fomentar la intermodalitat, és a dir, la combinació eficient de diferents modes de transport en un mateix desplaçament. Afavorir els viatges intermodals permet reduir la dependència exclusiva del vehicle privat i optimitzar l'ús dels recursos existents, millorant l'eficiència global del sistema de mobilitat.

En el cas de Rubí, la intermodalitat esdevé especialment rellevant atesa la seva estructura urbana dispersa i la presència d'urbanitzacions allunyades del nucli central. En aquest sentit, es considera prioritari reforçar els punts d'intercanvi modal, especialment a l'entorn de les estacions ferroviàries i de les principals parades d'autobús.

Entre les mesures que es poden impulsar en aquest àmbit, de manera general, destaquen:

- La implantació d'un **aparcament dissuasiu (V11)** a l'entorn de la nova estació, que permeti combinar el vehicle privat amb el ferrocarril en desplaçaments de major recorregut.
- La dotació d'aparcament segur per a bicicletes i VMP en punts estratègics del transport públic.
- Vetllar per la millora de la coordinació horària entre serveis ferroviaris i autobusos urbans o interurbans.
- L'adequació de l'espai públic per garantir itineraris segurs i accessibles entre els diferents modes.

Figura 8.13. Nou aparcament intermodal (V11)



8.3.4. Potencialitat del transport a la demanda

Atenent a les característiques territorials de Rubí, amb una presència significativa d'urbanitzacions situades a certa distància del nucli urbà, el transport a la demanda es configura com una alternativa amb un alt potencial de desenvolupament.

Aquest tipus de servei, implantat en municipis amb característiques similars, consisteix en un sistema d'autobús gestionat habitualment per l'administració local, en el qual els usuaris poden reservar el trajecte amb antelació (generalment amb pocs minuts o hores d'antelació), adaptant així el recorregut i la prestació del servei a la demanda real existent. Aquests serveis disposen habitualment de parades específiques i predefinides, i optimitzen els itineraris en funció de les sol·licituds registrades.

El transport a la demanda permet donar cobertura a àrees de baixa densitat amb una major eficiència econòmica que els serveis regulars convencionals, garantint alhora l'accessibilitat dels residents a equipaments, serveis bàsics i punts d'intercanvi amb la xarxa de transport estructurant (com les estacions ferroviàries).

En el cas de Rubí, la implementació d'un sistema d'aquestes característiques podria millorar substancialment la connectivitat de les urbanitzacions més allunyades, reduint la necessitat d'utilitzar el vehicle privat per accedir al nucli urbà i reforçant l'equitat territorial en l'accés al transport públic.

8.4. RACIONALITZACIÓ DE L'ÚS DEL VEHICLE PRIVAT

El conjunt de mesures incloses en aquest apartat s'orienta a racionalitzar l'ús del vehicle privat dins el municipi, promovent un model de mobilitat més eficient i sostenible. L'objectiu no és eliminar el seu ús, sinó optimitzar-lo, reduint els desplaçaments innecessaris, minimitzant-ne els impactes ambientals i afavorint alternatives més sostenibles sempre que sigui possible.

8.4.1. Necessitats d'aparcament en destí

Una oferta equilibrada d'estacionament ha de permetre absorbir la demanda associada a activitats residencials, comercials i d'equipaments, evitant alhora una sobreoferta que incentivi l'ús indiscriminat del vehicle privat.

En aquest sentit, el POUM haurà de garantir que els nous desenvolupaments incorporin les reserves d'aparcament necessàries d'acord amb els estàndards normatius vigents, alhora que es promou una distribució eficient de les places disponibles. També es considera rellevant prioritzar solucions integrades (aparcament soterrat o en planta baixa) que minimitzin l'impacte sobre l'espai públic i evitin l'ocupació excessiva de la via pública.

Així mateix, la regulació de l'estacionament en superfície pot esdevenir una eina de gestió de la demanda, especialment en àrees centrals o amb elevada generació de mobilitat, afavorint la rotació i la disponibilitat de places per a usos de curta durada.

8.4.2. Potenciació del vehicle elèctric i el cotxe compartit

En el marc de la transició cap a una mobilitat més sostenible, es considera estratègic fomentar la implantació i ús del vehicle elèctric, així com impulsar sistemes de cotxe compartit (carsharing) que permetin optimitzar l'ús del parc mòbil existent.

Figura 8.14. Punt de recàrrega de vehicles elèctrics



FONT: INTRA

La promoció del vehicle elèctric pot articular-se mitjançant la implantació progressiva de punts de recàrrega en espais públics i en nous desenvolupaments urbans, així com mitjançant incentius o reserves específiques d'estacionament. Aquesta tipologia de vehicle contribueix a reduir les emissions locals contaminants i el soroll, millorant la qualitat ambiental del municipi. Caldrà que les activitats en estudi compleixin amb les determinacions del Real Decreto 1053/2014 relatiu a places d'aparcament amb recàrrega de vehicle elèctric.

Paral·lelament, el foment del cotxe compartit permet reduir el nombre de vehicles en circulació i estacionats, promovent un ús més racional i eficient del vehicle privat. Actualment, existeixen aplicacions i empreses especialitzades que ofereixen serveis de lloguer flexible de vehicles, incloent-hi flotes de cotxes elèctrics, que poden integrar-se dins l'oferta de mobilitat municipal. La facilitació d'espais reservats per a aquests serveis i la seva integració en estratègies de mobilitat sostenible pot contribuir a consolidar aquest model.

9. SÍNTESI I CONCLUSIONS

Justificació de l'estudi:

La Llei de mobilitat, de juny de 2003, té com a objectius bàsics integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic amb les de mobilitat, i condiciona l'urbanisme futur a la mobilitat determinant un conjunt d'instruments de planificació. En aquest sentit, estableix que els plans d'ordenació urbanística municipal o instruments equivalents han d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada per tal de poder ésser aprovats.

D'altra banda, el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, defineix aquests estudis com una eina per determinar, mitjançant l'aplicació de ràtios, la mobilitat derivada dels futurs desenvolupaments urbanístics. Així mateix, aquests estudis han de servir per establir les necessitats i característiques de les xarxes de mobilitat associades, especialment les de vianants, bicicletes i transport col·lectiu.

En conseqüència, el present treball té com a objectiu la realització de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Rubí, així com l'avaluació de les propostes plantejades en el marc de la normativa vigent i l'anàlisi del seu impacte sobre el sistema de mobilitat.

L'àmbit d'estudi correspon al terme municipal de Rubí, amb una població de 80.034 habitants (gener 2023).

Mobilitat generada:

-Ús d'habitatge i residencial:

El POUM preveu un total de 5.044 habitatges, dels quals es descompten els habitatges dels sectors que ja disposen de modificació i aquells habitatges existents als sectors descrits al Pla, resultant un total de 4.947 habitatges considerats per al càlcul. Aplicant una ràtio de 7 viatges per habitatge, s'obtenen **23.376 nous desplaçaments/dia associats a l'ús residencial**.

Addicionalment, es defineixen 18.222 m² de sostre d'ús hotel·ler o residencial especialitzat (com residències de gent gran). Aplicant una ràtio de 10 viatges per cada 100 m², aquests usos generen **1.822 desplaçaments/dia**.

-Ús comercial:

El sostre total d'ús comercial un cop descomptat el sostre existent, és de 62.953 m² generadors de nova mobilitat. Aplicant una ràtio de 50 viatges per cada 100 m², es generen **31.476 nous desplaçaments/dia** associats a aquest ús.

-Ús d'oficines:

El sostre d'ús d'oficines previst és de 3.682 m², però considerant la transformació d'usos existents, es produeix una reducció neta de 2.273 m². Aplicada la ràtio de 15 viatges per cada 100 m², aquest fet comporta una **pèrdua de mobilitat estimada de 341 desplaçaments/dia**.

-Ús industrial:

El sostre total d'ús industrial que generarà nova mobilitat és de 101.139 m². Amb una ràtio de 5 desplaçaments per cada 100 m², es generen **5.057 nous desplaçaments/dia**.

-Equipaments:

Els nous equipaments sumen 58.609 m² de sòl, que es corresponen amb 55.782 m² de sostre útil un cop descomptats els existents. Aplicant la ràtio corresponent, els equipaments generen **11.156 desplaçaments/dia**.

-Zones verdes:

Els espais lliures previstos sumen 206.984 m², dels quals 100.577 m² corresponen a nous espais generadors de mobilitat. Amb la ràtio corresponent, aquests espais generen **5.029 desplaçaments/dia**.

Xarxa Viària:

El municipi de Rubí disposa d'una estructura viària ben connectada a escala metropolitana, articulada a través de diversos eixos principals que garanteixen l'accessibilitat externa i la connexió amb els municipis de l'entorn.

Les principals infraestructures d'accés són:

- C-16: Eix que circumval·la el municipi pel nord i actua com a connexió cap a Terrassa en direcció nord i cap a Sant Cugat i Valldoreix al sud. També facilita l'accés a Barcelona mitjançant els túnels de Vallvidrera i permet la connexió amb l'AP-7 a la zona sud-est.
- AP-7: Autopista estructurant del litoral i prelitoral català, situada al sud i sud-est del municipi. Permet la connexió amb municipis propers i amb la resta del territori, així com l'accés a grans equipaments com la Universitat Autònoma de Barcelona.
- C-1413a: Via que recorre la frontera oest del municipi, connectant amb Sabadell al nord i amb el riu Llobregat al sud-oest.
- BP-1503: Eix estructurant en sentit nord-sud per la banda est, que connecta amb Terrassa.

Pel que fa a la xarxa primària, aquesta està formada per les vies col·lectores que ordenen la mobilitat interna en vehicle privat. Destaca la bona estructuració a partir de les rondes urbanes associades als trams urbans de la C-1413a (carretera de Molins i eix de la riera) i la BP-1503 (avinguda de l'Estatut), així com els principals vials de penetració cap al centre urbà. També tenen un paper rellevant l'avinguda de Can Sucarrats i el camí d'Ullastrell com a elements de connexió amb les urbanitzacions.

No obstant això, cal destacar l'efecte barrera de la riera de Rubí, que concentra els fluxos de trànsit en els punts de creuament i genera una dependència elevada dels ponts existents, fet que condiciona la distribució del trànsit.

-Impacte de la mobilitat generada:

Per avaluar l'impacte de la nova mobilitat generada sobre la xarxa viària, s'ha considerat la suma dels desplaçaments addicionals en vehicle privat derivats del desenvolupament del POUM amb les intensitats de trànsit existents. A partir

d'aquesta agregació, s'ha estimat la nova intensitat en hora punta, que constitueix l'escenari més exigent des del punt de vista de capacitat i funcionament del sistema.

Els resultats indiquen que els àmbits amb major generació de trànsit en hora punta són:

- PPU 01 – Can Pujol, amb aproximadament 718 vehicles/hora
- PPU 04 – Cova Solera Oest, amb uns 330 vehicles/hora

Per tal d'analitzar la distribució dels fluxos, el municipi s'ha estructurat en diferents zones funcionals, definint hipòtesis de repartiment del trànsit sobre la xarxa existent i la prevista.

-Zona d'accés sud-est:

El major volum de vehicles en hora punta es concentra als àmbits de PMU 18 – Carretera de Molins de Rei i PMU 17 – Torre de la Llebre. Els fluxos en sentit nord-sud es distribueixen principalment per la carretera de Molins de Rei i el passeig de les Torres, mentre que en sentit est-oest es canalitzen per l'avinguda de l'Electricitat i el carrer d'Edison.

Aquestes vies presenten una bona capacitat i una connexió ràpida amb la xarxa d'alta capacitat (especialment l'AP-7), fet que permet absorbir els nous fluxos sense impactes significatius.

-Nucli central:

El sector amb major generació és PMU 01 – Pich Aguilera. Els fluxos nord-sud es distribueixen per la carretera de Molins de Rei, l'avinguda de l'Estatut i el passeig de la Riera, mentre que els fluxos est-oest es canalitzen per carrer d'Edison i carrer de Cadmo (des del carrer del Pont).

En aquest àmbit, és clau la prolongació del passeig de la Riera cap al sud, que permetrà millorar la connectivitat i reduir la pressió sobre el carrer del Pont i altres vies existents.

-Zona d'accés nord:

El principal àmbit és PMU 24 – Carrer d'Avinyó. Els fluxos nord-sud es distribueixen per la C-1413a i la BP-1503, mentre que els fluxos est-oest es canalitzen per l'avinguda de Can Rosés.

En aquest cas, el volum de nous desplaçaments és moderat i no es preveuen afectacions significatives sobre la xarxa.

-Zona oest:

Aquesta zona concentra els majors increments de trànsit, especialment als àmbits de PPU 01 – Can Pujol i PPU 04 – Cova Solera Oest. Els fluxos es distribueixen principalment a través de l'avinguda de Can Sucarrats, amb aportacions des del carrer Compositor Vivaldi i l'avinguda de Cova Solera.

Atesa la magnitud dels fluxos generats, es fa necessari implementar mesures complementàries per millorar la capacitat i distribució del trànsit, com la prolongació de l'avinguda de Josep Ferrer i Domingo cap a l'oest i la prolongació dels carrers Atenes i Brussel·les.

Transport públic col·lectiu:

La nova ordenació urbanística comporta un increment de la demanda de transport públic, que s'estima en un total de 8.603 nous desplaçaments diaris, dels quals 2.144 corresponen a desplaçaments interns i 6.459 a desplaçaments interurbans.

-Transport públic urbà:

El transport públic urbà haurà d'absorbir els 2.144 desplaçaments interns diaris en ambdós sentits. Considerant un factor d'hora punta del 15%, això representa aproximadament 322 desplaçaments en hora punta.

A aquesta demanda cal afegir-hi la component d'intermodalitat associada als desplaçaments interurbans, és a dir, aquells usuaris que utilitzen el bus urbà per accedir als nodes ferroviaris. S'ha considerat una hipòtesi del 30% d'intermodalitat (excloent els sectors més propers a les estacions), la qual cosa genera un total de 441 desplaçaments en hora punta (anades i tornades).

Atès que tots els sectors disposen d'una parada de transport públic urbà propera, aquesta nova demanda es distribuirà sobre les línies existents, incrementant-ne la càrrega.

Es detecta la necessitat de reforçar el servei en determinades franges horàries. Concretament:

- Es requereix una expedició addicional en hora punta a les línies L1, L6 i L7.
- Fora de les hores punta no es consideren necessaris reforços addicionals.

-Transport públic interurbà:

Pel que fa als desplaçaments interurbans, es preveu un total de 6.459 viatges diaris, distribuïts de la següent manera:

- 75% en FGC
- 4% en RENFE
- 21% en bus interurbà

En relació amb la xarxa ferroviària:

La línia S1 dels FGC disposa de 12 expedicions per sentit en hora punta, amb una capacitat aproximada de 9.300 passatgers/hora.

Considerant una concentració del 12% de la nova demanda en hora punta, l'increment estimat representa aproximadament un 3% de la capacitat total, fet que es considera plenament absorbible per l'oferta existent.

La demanda addicional en RENFE és d'aproximadament 16 passatgers en hora punta, valor que es considera residual.

La demanda en bus interurbà és de 78 passatgers en hora punta, que, distribuïts entre línies i sentits, també pot ser absorbida sense necessitat de reforços.

Per tal de consolidar i millorar el paper del transport públic en el model de mobilitat del municipi, el POUM preveu diverses actuacions i recomanacions:

- **Reforç dels serveis de bus urbà**, especialment en hora punta.
- **Millora de la cobertura territorial**, especialment en urbanitzacions mitjançant transport a la demanda.
- **Nova estació de FGC Rubí – La Llana**, que ampliarà l'accessibilitat ferroviària.
- **Millora de la intermodalitat** amb la implantació d'aparcaments dissuasius, millorar l'oferta d'aparcament segur de bicicletes i adequació dels itineraris segurs i accessibles.
- **Vetllar per la coordinació horària**.
- Integració amb projectes supramunicipals com els **corredors de bus ràpid** (BRCat).

Mobilitat activa:

Actualment, el municipi disposa d'una xarxa ciclable de 196,8 km, segons el Pla Director de la Bicicleta i els Vehicles de Mobilitat Personal (2021). No obstant això, només el 2,5% d'aquesta xarxa és d'ús exclusiu per a bicicletes i VMP, en forma de carrils bici o voreres bici. La major part dels itineraris es resolen mitjançant carrers compartits, ja sigui en forma de carrers de prioritat invertida (12%) o carrers amb limitació a 30 km/h (80%).

En els darrers anys, s'han implementat itineraris alternatius per tal que bicicletes i VMP puguin evitar el pas per l'Illa de Vianants, on la seva circulació està restringida, millorant així la convivència entre modes.

Pel que fa a la mobilitat a peu, la gran majoria dels sectors previstos pel POUM es localitzen dins de la trama urbana consolidada, fet que garanteix una bona accessibilitat bàsica. Caldrà que els nous desenvolupaments tinguin en consideració el Decret 209/2023, del Codi d'Accessibilitat de Catalunya o la normativa més actualitzada en matèria d'accessibilitat en el moment d'implantació.

Una de les actuacions més destacades del POUM en matèria de mobilitat activa és la consolidació d'una anella verda ciclable, concebuda com a itinerari estructurant. Aquesta anella té com a objectiu configurar un recorregut continu i circular que connecti:

- El nucli urbà.
- Les urbanitzacions.
- Els espais oberts i àmbits de valor ambiental.

L'itinerari combina trams urbans amb camins periurbans, promovent una mobilitat ciclista associada a entorns més naturals i paisatgístics. Amb l'objectiu de garantir la continuïtat de l'anella, es preveu l'execució d'un nou tram paral·lel a la línia dels FGC, que connectarà el Camí de Can Ximelis amb el Camí Antic de Rubí. Aquesta actuació permetrà completar el circuit i millorar la connectivitat longitudinal del municipi, evitant discontinuïtats.

Aparcament:

El sistema d'aparcament del municipi de Rubí presenta actualment una oferta rellevant, amb un total aproximat de 24.300 places d'estacionament en via pública i d'ús públic. Això representa una ràtio de 0,30 places per habitant, valor superior al d'altres municipis comparables, com Vilanova i la Geltrú (0,26), Girona (0,25), Mollet del Vallès (0,19) o Sant Feliu de Llobregat (0,17).

A aquesta oferta cal afegir-hi les 27.192 places d'ús privat fora de via pública, distribuïdes en 4.376 guals amb llicència (dades de 2022), fet que evidencia una disponibilitat global d'estacionament significativa al municipi.

No obstant això, les dades de demanda nocturna posen de manifest l'existència d'àrees tensionades, especialment al nucli urbà. En aquest sentit, ja s'han implementat diverses actuacions previstes en el PMUS, com:

- L'ampliació de la zona taronja per afavorir la rotació de vehicles
- La reorganització de diverses bosses d'aparcament existents

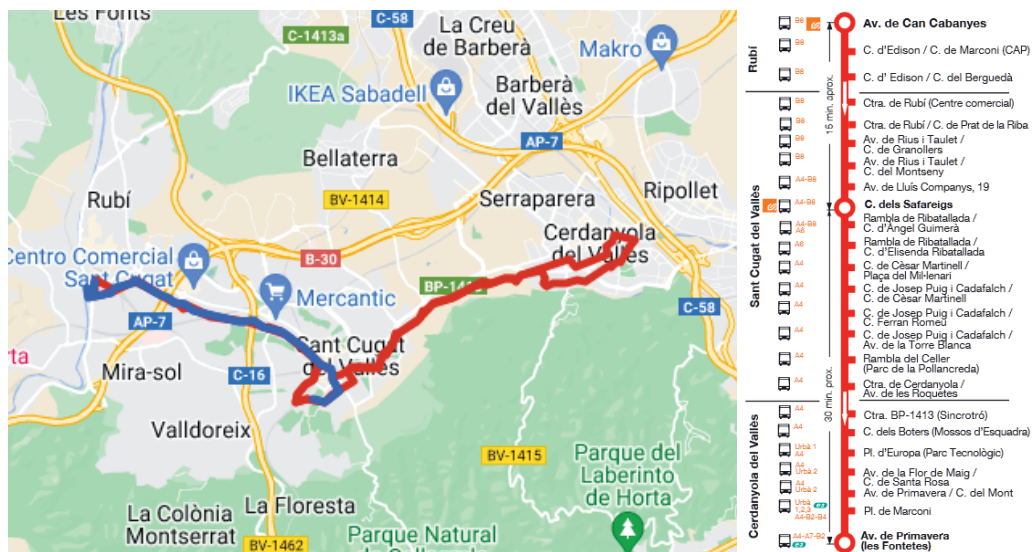
Malgrat aquestes actuacions, encara resten pendents mesures de regulació de l'estacionament en via pública en zones específiques, com el marge est de l'Illa de Vianants, així com els entorns del Mercat i el Progrés, on es concentren alts nivells de demanda.

El desenvolupament del POUM comporta un increment de la demanda d'aparcament fora de via pública associada als nous usos residencials, comercials i d'equipaments. En aquest context, es considera necessari garantir una oferta equilibrada d'estacionament, que permeti absorbir la nova demanda sense fomentar un ús excessiu del vehicle privat i poder racionalitzar el consum d'espai públic destinat a l'estacionament de vehicles a motor. A les fitxes de detall dels diferents sectors es descriu l'oferta mínima d'estacionament fora de via pública que ha de contemplar el desenvolupament de cada sector per a complir la ràtio del decret. Aquesta oferta però, ha de ser objecte d'anàlisi en els moments d'implantació per tal de no sobredimensionar-la i, com s'ha esmentat, evitar afavorir en major mesura al vehicle privat motoritzat.

ANNEX 1 – OFERTA DE BUS INTERURBÀ

Línia B7 (Rubí-Sant Cugat del Vallès – Cerdanyola del Vallès), operada per l'empresa Moventis i connectant tres municipis del Vallès en un recorregut que discorre majoritàriament per travesseres urbanes. A Rubí, la ruta circula per la BP-1503 i se desvia pel carrer Edison per anar a buscar l'estació de FGC de Rubí Centre. El bus realitza més de 40 expedicions per sentit amb una freqüència en laborable (a excepció d'agost) de 30 minuts.

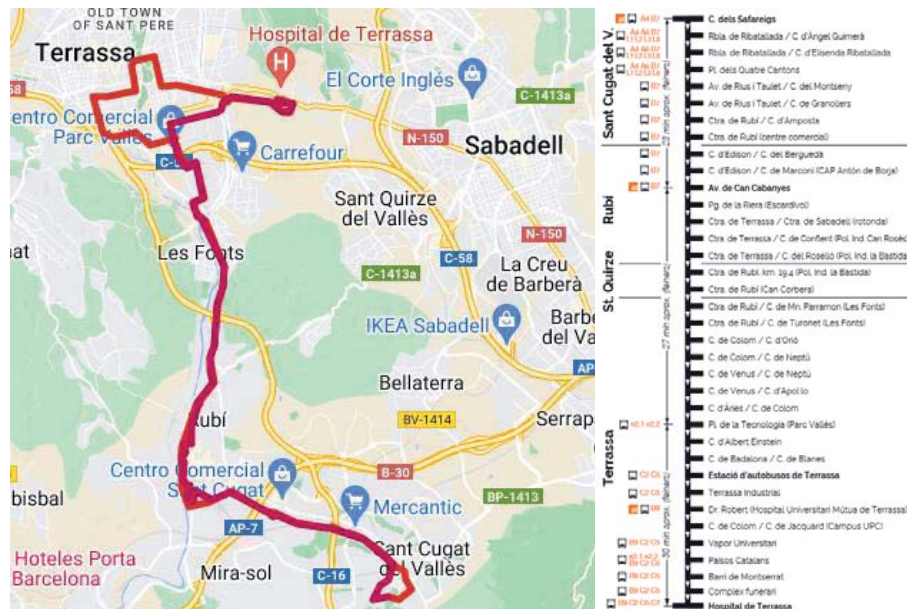
Recorregut i parades de la línia B7



FONT: MOVENTIS

Línia B8 (Terrassa – Rubí – Sant Cugat del Vallès), també operada per Moventis té un recorregut nord-sud est per Rubí. La ruta accedeix a Rubí pel nord per la BP-1503 per després desviar-se per la C-1413a fins al carrer Edison, on es desvia per parar a prop de l'estació de FGC. A continuació surt pel municipi per la BP-1503 en el seu tram sud. Els dies laborables hi circulen 15 expedicions per sentit amb una freqüència d'una hora i deu minuts.

Figura 0.1. Recorregut i parades de la línia B7



FONT: MOVENTIS

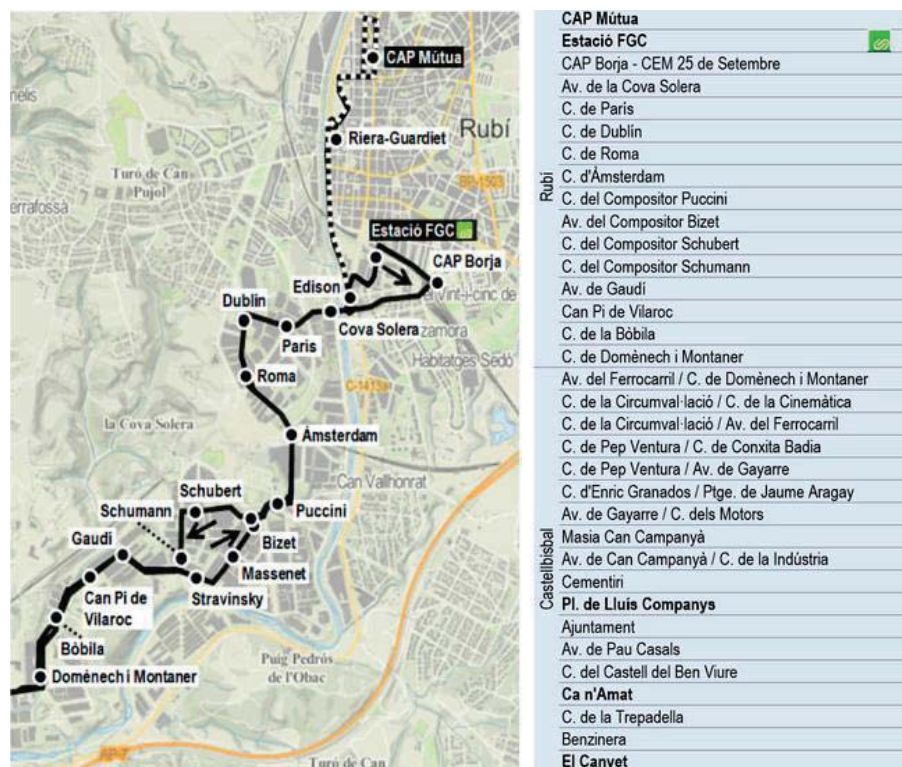
Autobús interurbà B8



FONT: AJUNTAMENT DE RUBÍ

Línia C6 (Rubí – Castellbisbal), operada pel GrupTG de Direxis circula de forma paral·lela a la Riera de Rubí, per la seva banda oest. Presenta un recorregut per la zona de polígons similar al servei que realitza la línia urbana L6. De les 14 expedicions diàries, 6 es desvien fins al CAP Mútua. El servei no circula els dissabtes, els diumenges ni els festius.

Recorregut per Rubí i parades de la línia C6



FONT: GRUPTG DX

Línies i horaris de busos interurbans

Línia	Itinerari	Horaris		Freqüència (laborable)
		Laborable	Festiu	
B7	Rubí - Sant Cugat del Vallès - Cerdanyola del Vallès	De 6:00 a 22:45	De 7:35 a 21:45h	30 min
B8	Terrassa – Rubí – Sant Cugat del Vallès	De 4:55 a 22:55	De 7:00 a 21:00	1:10h
C6	Rubí – Castellbisbal	De 5:20 a 22:30	<i>No circula</i>	60min

Al mateix temps, també existeixen les línies de bus nocturn que donen servei al municipi i el connecten amb Barcelona.

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Rubí

Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

Les línies **N-61** i **N-64** (Barcelona - Sant Cugat del Vallès - Rubí - Terrassa - Sabadell - Barberà del Vallès - Cerdanyola del Vallès - Barcelona), operades per Moventis, realitzen un recorregut circular que connecta Barcelona amb diferents municipis del Vallès. Cada línia fa la ruta en un sentit, antihorari i horari respectivament. En el seu pas per Rubí, circula per la C-1413a. El servei té 5 expedicions per cada sentit, és a dir, cada línia realitza el recorregut 5 vegades durant les nits.

Recorregut i parades de les línies N-61 i N-64



FONT: MOVENTIS

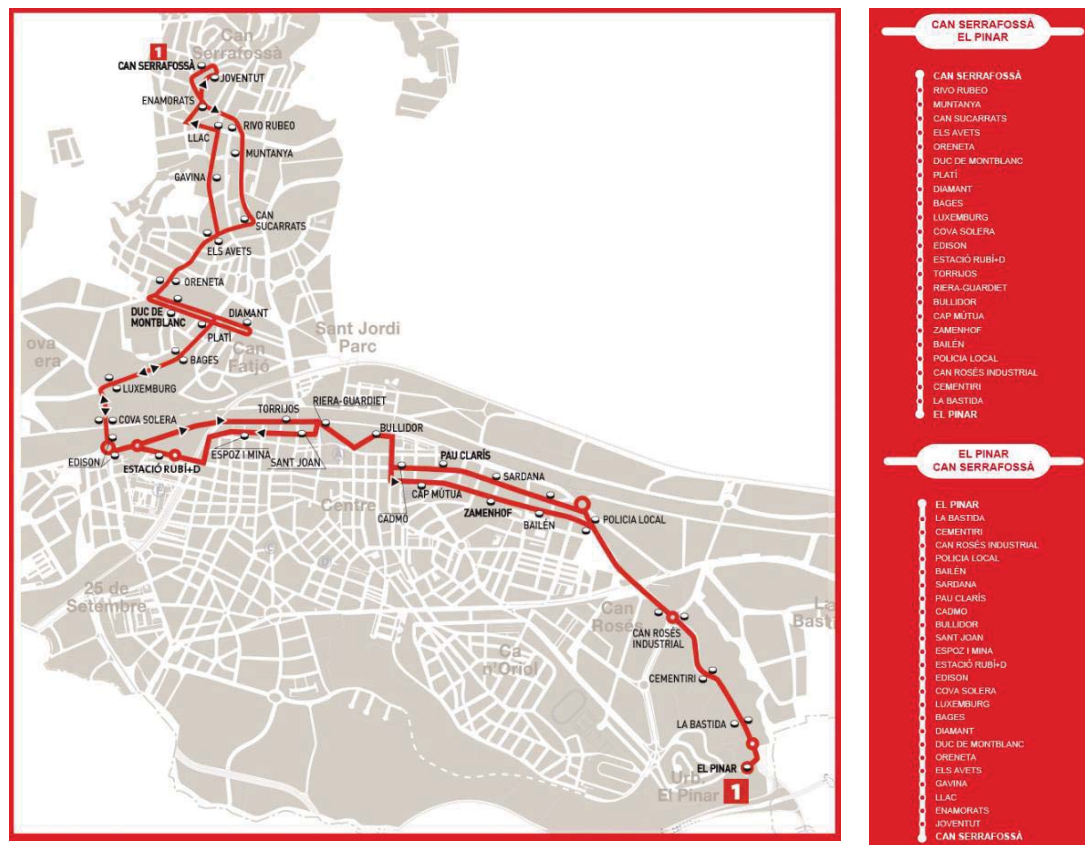
Línies i horaris d'autobusos nocturns interurbans

Línia	Itinerari	Horaris		Freqüència
		Nits de divendres i dissabte	Nits de diumenge a dijous	
N-61	Barcelona – Rubí – Les Fonts	De 2:13h a 5:23	De 1:13 a 4:13	60 min
N-64	Barcelona – Sabadell – Terrassa	De 0:05 a 4:10	De 0:05 a 4:05	60 min

ANNEX 2 – OFERTA DE BUS URBÀ

La **línia L1** d'autobús disposa d'un total de 34 parades i circula des del barri de Can Serrafossà fins a la Urbanització del Pinar passant pel centre de la ciutat. En dia feiner hi ha un bus cada 20 minuts, en canvi, el cap de setmana la freqüència és de 55 minuts.

Recorregut i parades de la línia L1



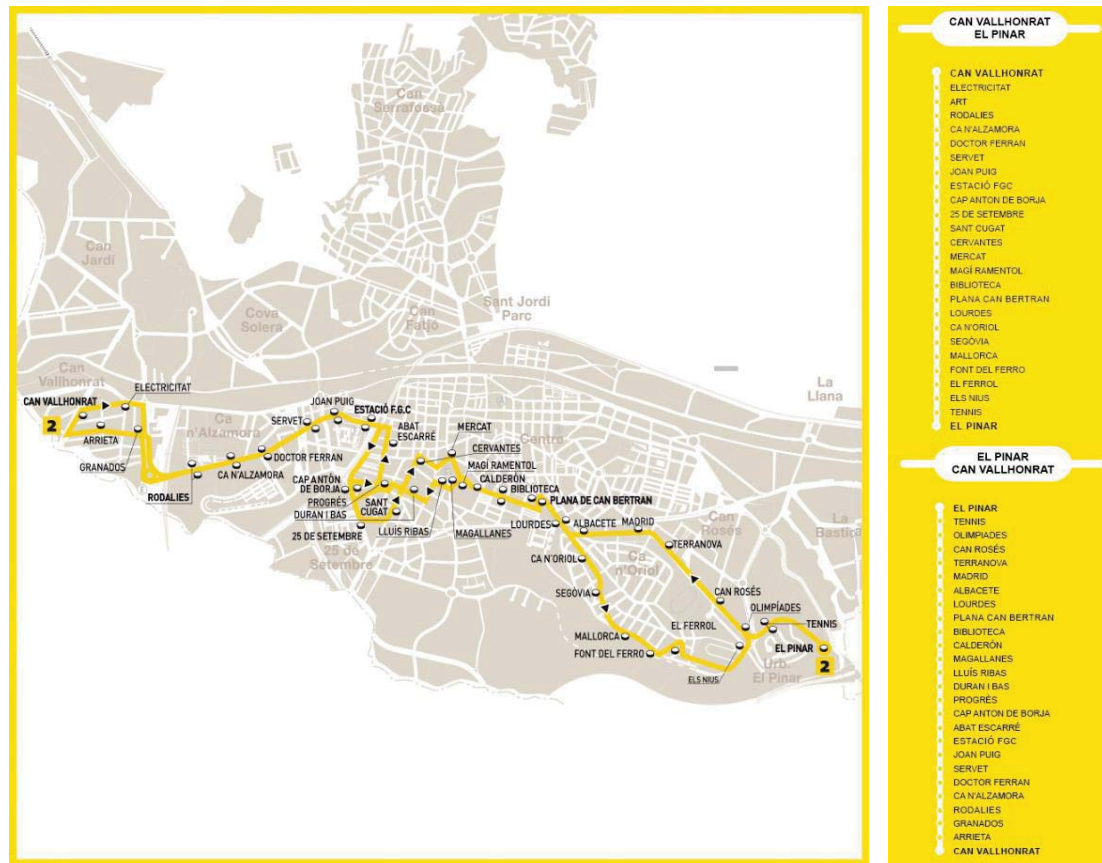
FONT: RUBÍBUS

Horari de la línia de bus urbà L1

Línia	Itinerari	Horaris		Freqüència (dia laborable)
		Laborable	Festiu	
L1	El Pinar-Can Serrafossà	De 5:30 a 20:50	De 8:40 a 21:30	20 min

La **línia L2** d'autobús disposa 37 parades. Aquesta línia té el seu inici al barri Can Vallhonrat i finalitza a la urbanització Pinar, de la mateixa forma que la línia L1. El seu recorregut passa pels barris de Ca n'Alzamora, 25 de Setembre, Centre i Ca n'Oriol.

Recorregut i parades de la línia L2



FONT: RUBIBUS

Horari de la línia de bus urbà L2

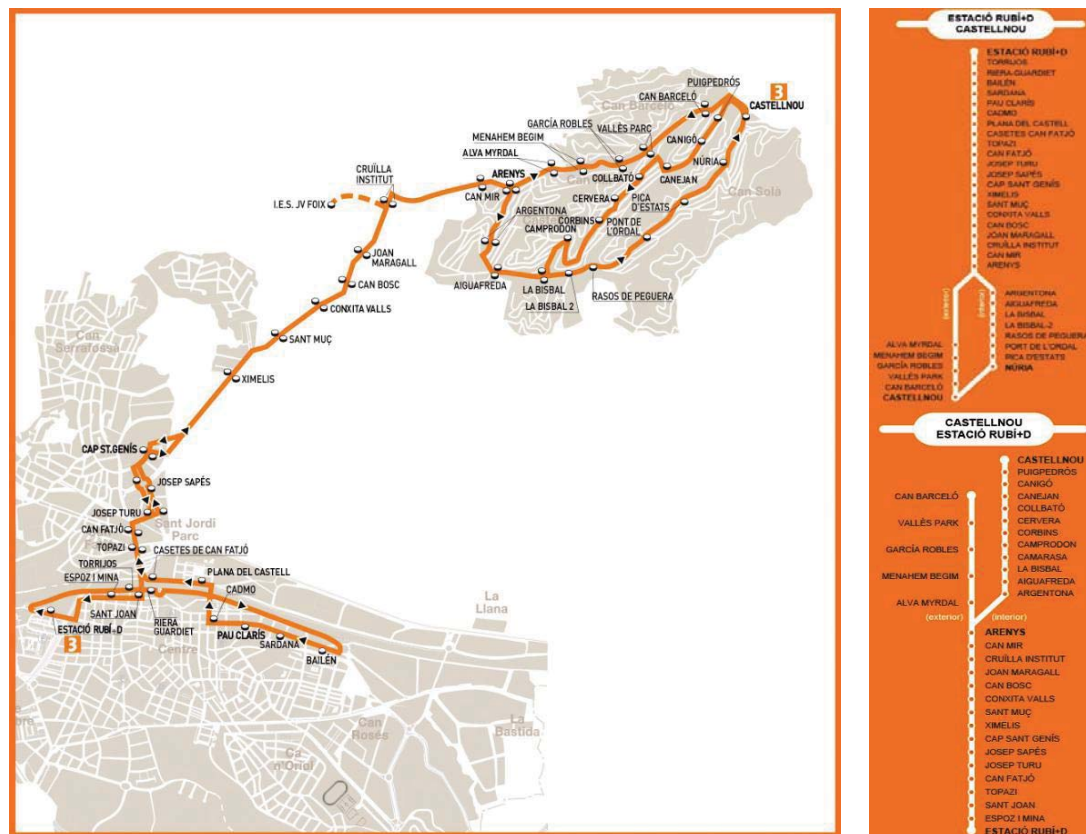
Línia	Itinerari	Horaris		Freqüència (dia laborable)
		Laborable	Festiu	
L2	Can Vallhonrat-El Pinar	De 6:10 a 21:50	8:39 a 21:29	20 min

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Rubí

Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

La **línia L3** d'autobús circula des de l'estació de Rubí, creuant la riera a la banda esquerra, fins a Castellnou. La línia compta amb un total de 46 parades, sent aquesta la línia més llarga del municipi donat el seu recorregut múltiple per les urbanitzacions. Després de fer un petit recorregut pel centre, la línia passa pels barris de Can Solà, Can Barceló i Castellnou.

Recorregut i parades de la línia L3



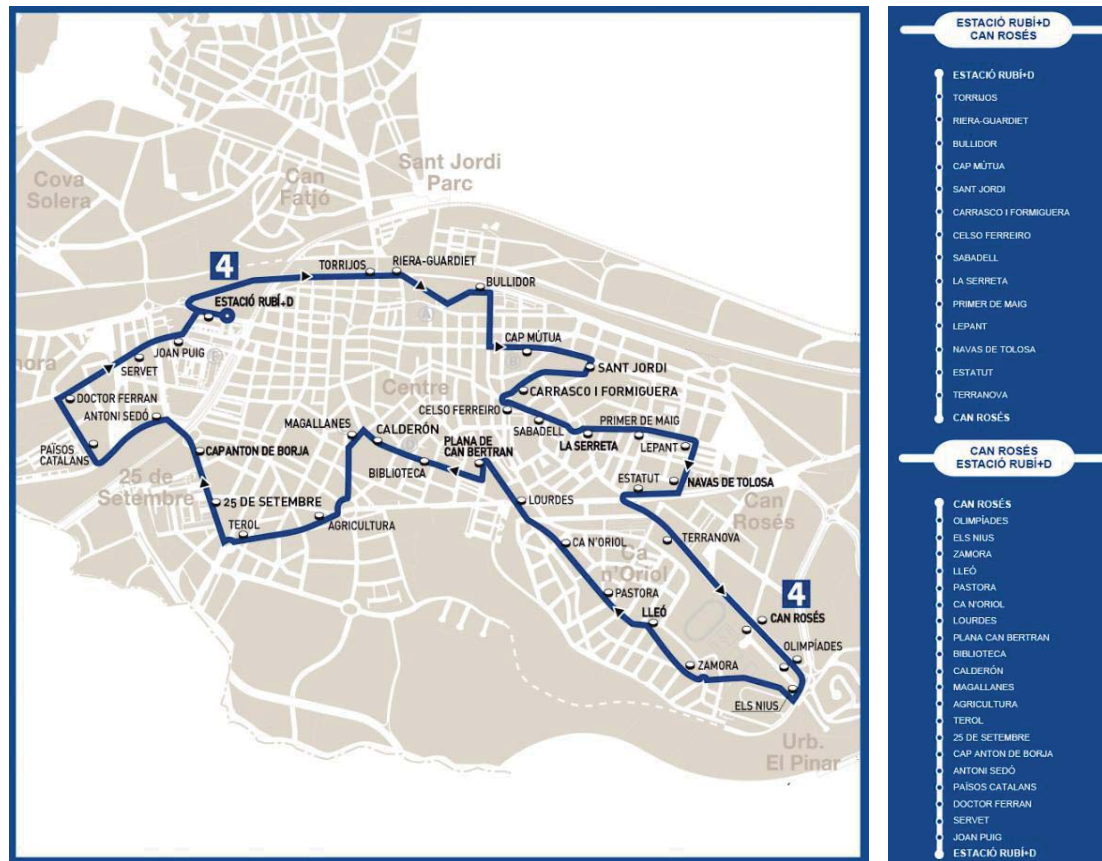
FONT: RUBÍBUS

Horari de la línia de bus urbà L3

Línia	Itinerari	Horaris		Freqüència (dia laborable)
		Laborable	Festiu	
L3	Castellnou-Estació Rubí+D	De 6:30 a 22:19	De 8:30 a 22:23	20 min

La **línia L4** de metro compta amb 47 parades. El seu trajecte transcorre per diversos barris propers al centre de la ciutat com 25 de Setembre, Ca n'Oriol i Can Rosés. L'inici de la línia se situa a l'estació de Rubí de rodalies i finalitza a Can Rosés.

Recorregut i parades de la línia L4



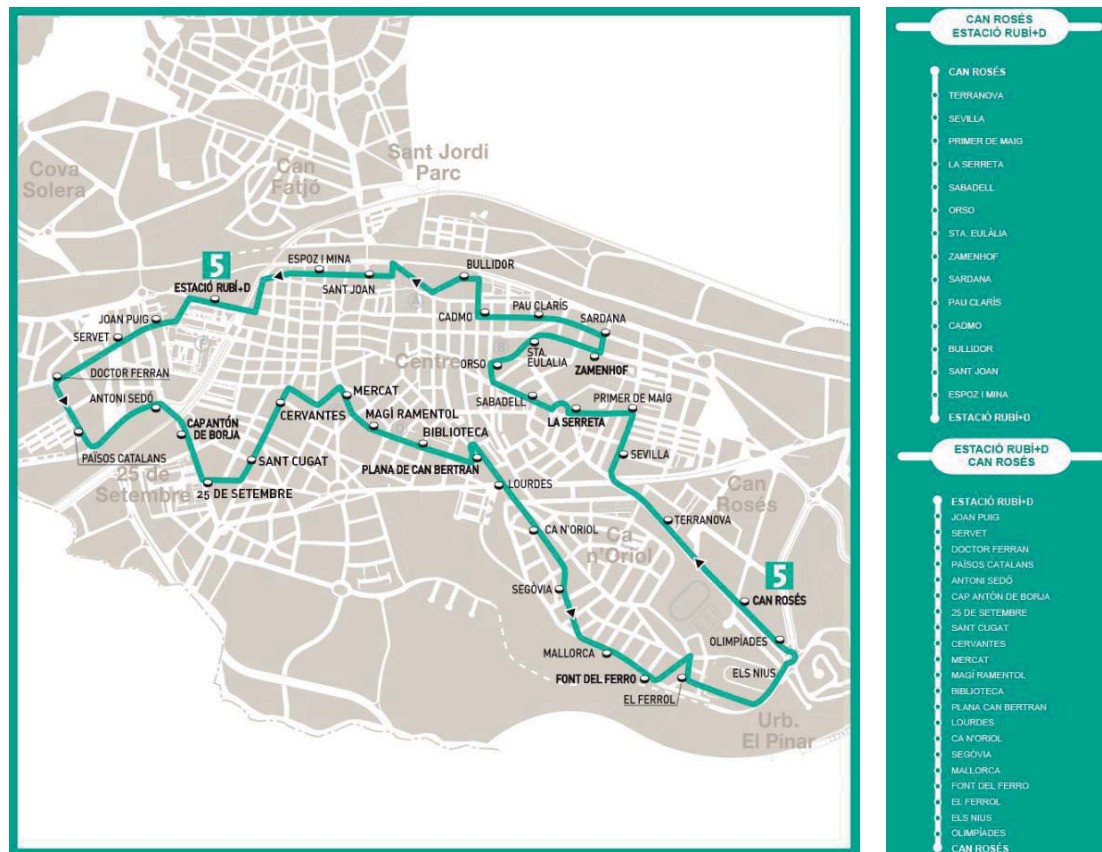
FONT: RUBÍBUS

Horari de la línia de bus urbà L4

Línia	Itinerari	Horaris		Freqüència (dia laborable)
		Laborable	Festiu	
L4	Estació Rubí+D-Can Rosés	De 6:30 a 21:58	De 8:57 a 21:25	16 min

La **línia L5** d'autobús disposa de 46 parades i és molt semblant a l'anterior però amb sentit contrari. El recorregut és molt similar, passant pels mateixos barris que la L4, com 25 de Setembre, Ca n'Oriol i Can Rosés. L'inici de la línia es situa a Can Rosés i finalitza a l'estació de Rubí de FGC.

Recorregut i parades de la línia L5



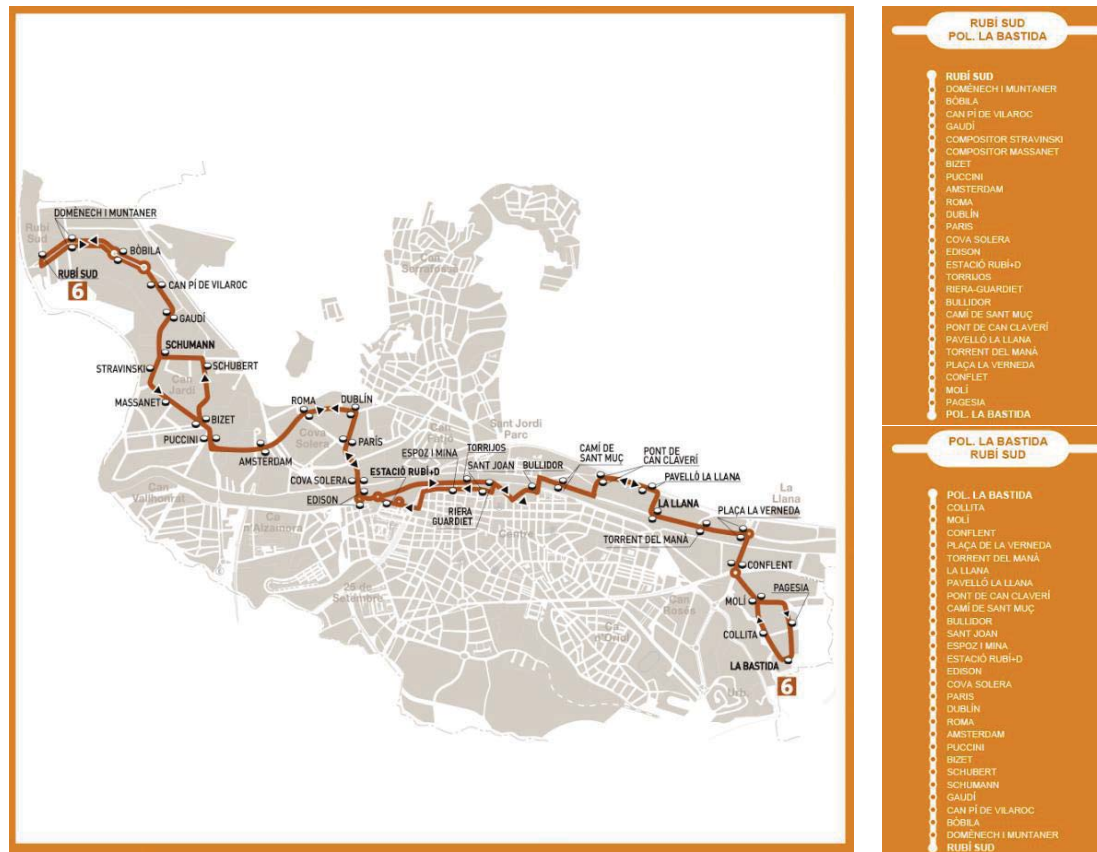
FONT: RUBÍBUS

Horari de la línia de bus urbà L5

Línia	Itinerari	Horaris		Freqüència (dia laborable)
		Laborable	Festiu	
L5	Estació Rubí+D-Can Rosés	De 6:38 a 21:50	De 8:35 a 21:43	16 min

La **línia L6** és la segona més llarga de Rubí. Aquesta compta amb 34 parades. El recorregut té inici a la urbanització del Pinar, a la parada La Bastida, i finalitza a Rubí Sud. La línia connecta amb l'estació de FGC i el seu recorregut passa pel centre de la ciutat. A les parades més allunyades del centre, circula per zones amb menor densitat de població. Dona servei urbà als polígons del sud de la ciutat.

Recorregut i parades de la línia L6



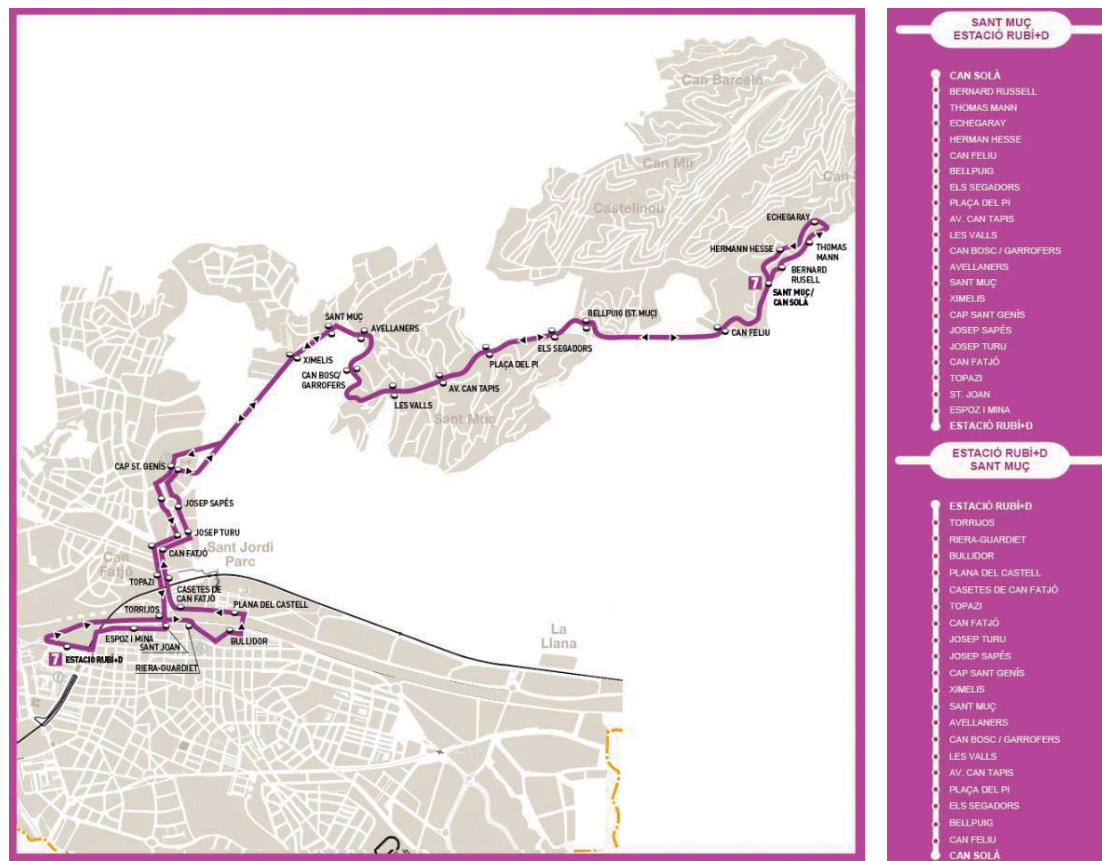
FONT: RUBÍBUS

Horari de la línia de bus urbà L6

Línia	Itinerari	Horaris		Freqüència (dia laborable)
		Laborable	Festiu	
L6	Rubí Sud-La Bastida	De 6:00 a 22:00	<i>Sense servei</i>	30 - 60 min

La **línia L7** compta amb 26 parades que circulen des del centre de la ciutat cap als barris de Sant Muç i Can Solà. La línia inicia a l'estació de ferrocarrils i acaba al barri de Can Solà, a Sant Muç. Connecta aquells barris més allunyats amb el centre de la ciutat.

Recorregut i parades de la línia L7



FONT: RUBÍBUS

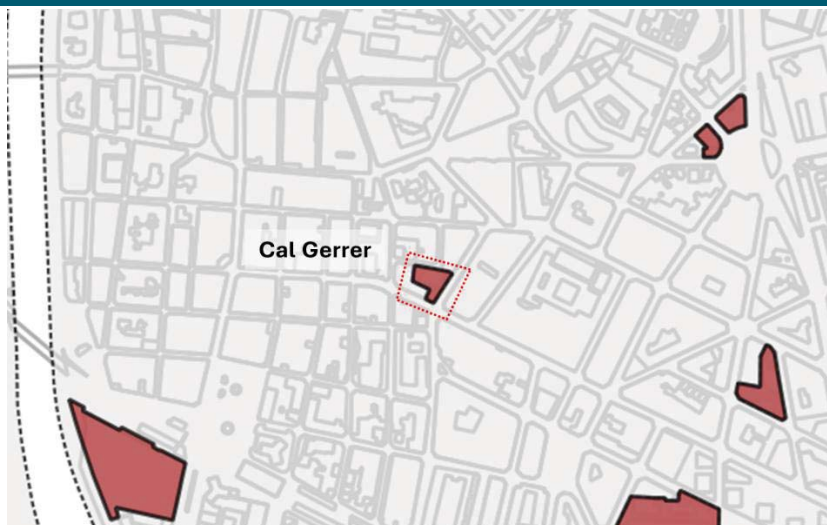
Horari de la línia de bus urbà L7

Línia	Itinerari	Horaris		Freqüència (dia laborable)
		Laborable	Festiu	
L7	Estació Rubí+D-Can Solà	De 6:45 a 20:45	De 8:45 a 20:45	60 min

ANNEX 3 – FITXES DE MOBILITAT GENERADA PER SECTOR

**PAU
09**

Cal Gerrer



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
0	362	0	0	828	1.190

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
3.038	338	3.376	Núm. 40

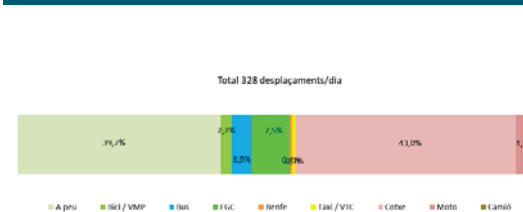
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
39	280	0	-286	0	362

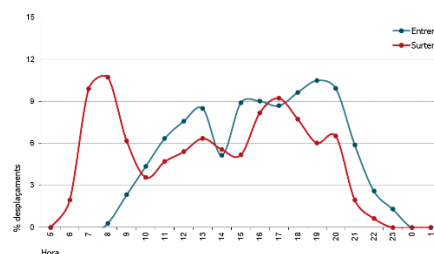
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	126	4	130	Cotxes 97
Bici/VMP	6	1	7	
Bus	6	6	13	
FGC		25	25	Motos 6
Renfe		1	1	
Camió	1	2	3	
Cotxe	50	91	141	Camions 1
Moto	3	4	6	
Taxi/VTC	1	1	2	Taxi/VTC 2
TOTAL	193	135	328	TOTAL 105

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

Bicicletes: 85

Cotxes: 39

Motocicletes: 20

**PAU
10**

Carrer de Lepant



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
0	743	0	0	1.696	2.439

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
3.240	825	4.065

Habitatges

Núm.
46

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
46	825	0	0	0	743

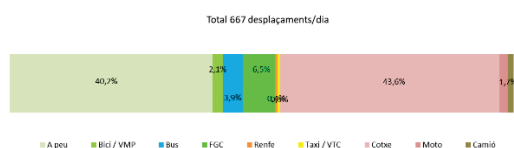
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL
A peu	261	8	268
Bici/VMP	11	3	14
Bus	14	11	26
FGC		43	43
Renfe		3	3
Camió	3	5	8
Cotxe	113	177	291
Moto	5	6	11
Taxi/VTC	1	3	4
TOTAL	408	259	667

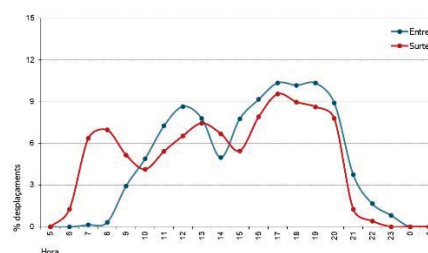
Vehicles

Cotxes	183
Motos	10
Camions	4
Taxi/VTC	2
TOTAL	200

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

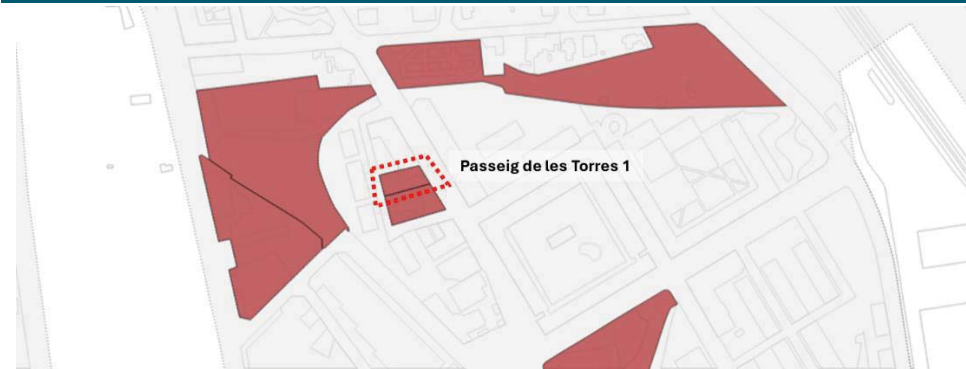
Bicicletes: 109

Cotxes: 46

Motocicletes: 23

**PAU
11**

Passeig de les Torres 1



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
0	152	0	0	417	569

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
666	74	740

Habitatges

Núm.
8

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
7	74	0	0	0	152

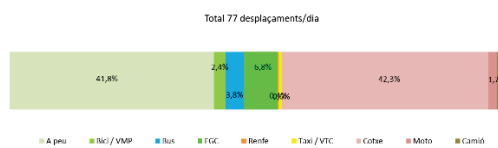
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL
A peu	31	1	32
Bici/VMP	2	0	2
Bus	2	1	3
FGC		5	5
Renfe		0	0
Camió	0	1	1
Cotxe	12	21	33
Moto	1	1	1
Taxi/VTC	0	0	0
TOTAL	47	30	78

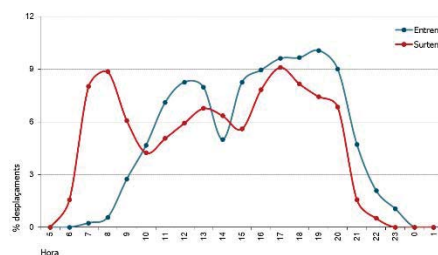
Vehicles

Cotxes	21
Motos	1
Camions	0
Taxi/VTC	0
TOTAL	23

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

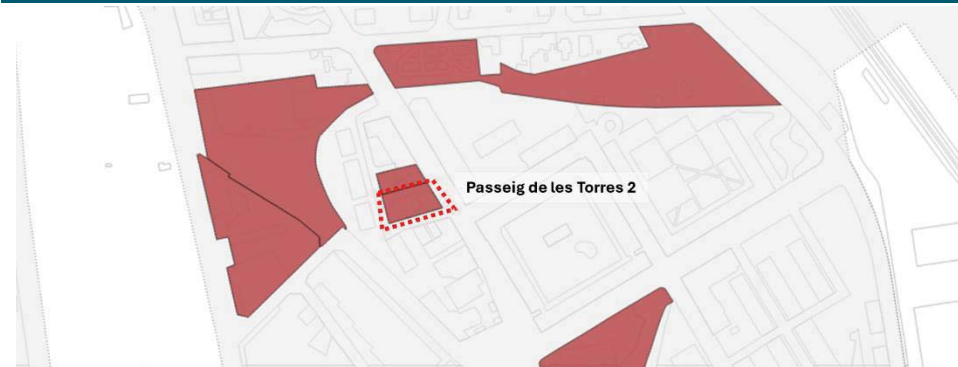
Bicicletes: 17

Cotxes: 7

Motocicletes: 4

**PAU
12**

Passeig de les Torres 2



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
0	210	0	0	719	929

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
1.254	139	1.393

Habitatges

Núm.
15

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
14	139	0	0	0	210

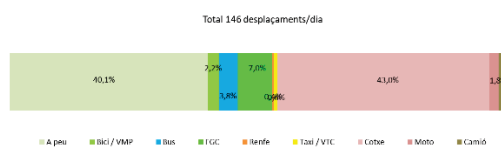
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL
A peu	57	2	59
Bici/VMP	3	1	3
Bus	3	3	6
FGC		10	10
Renfe		1	1
Camió	0	1	2
Cotxe	23	40	63
Moto	1	2	3
Taxi/VTC	0	1	1
TOTAL	87	59	146

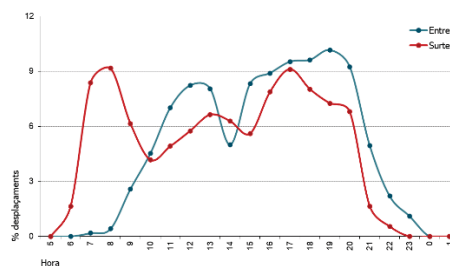
Vehicles

Cotxes	42
Motos	2
Camions	1
Taxi/VTC	1
TOTAL	45

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

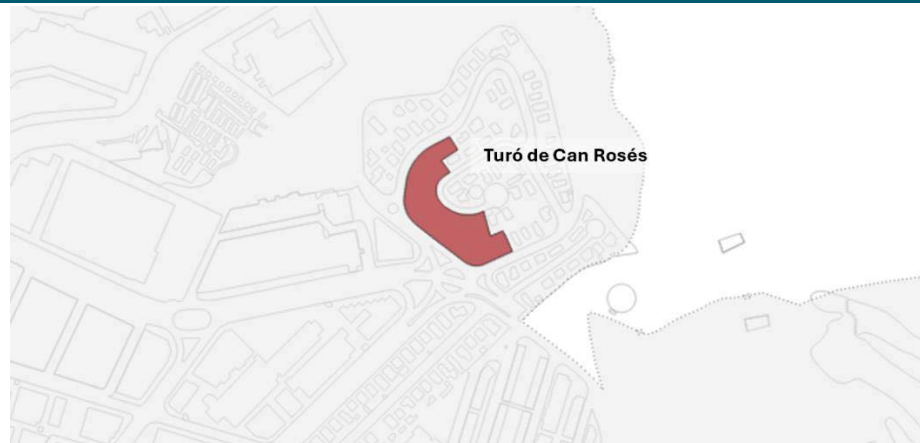
Bicicletes: 33

Cotxes: 14

Motocicletes: 7

**PAU
13**

Turó de Can Rosés



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
0	0	0	0	8.098	8.098

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
5.623	0	5.623	Núm. 51

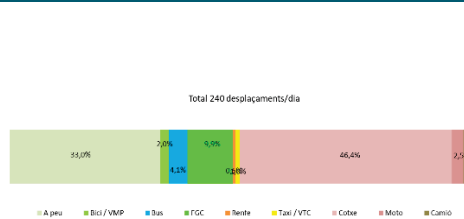
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
51	0	0	0	0	0

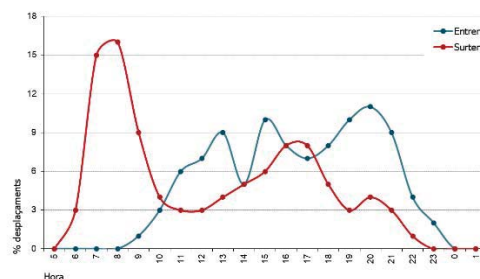
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	75	4	79	Cotxes 86
Bici/VMP	3	1	5	
Bus	3	6	10	
FGC		24	24	Motos 6
Renfe		1	1	
Camió	0	2	2	
Cotxe	30	81	111	Camions 1
Moto	2	4	6	
Taxi/VTC	1	1	2	Taxi/VTC 2
TOTAL	116	125	241	TOTAL 94

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

Bicicletes: 113

Cotxes: 57

Motocicletes: 29

**PAU
14**

Carrer de Dant



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
68	0	0	0	1.106	1.174

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
2.788	1.022	3.810

Habitatges

Núm.
36

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
36	698	0	0	0	0

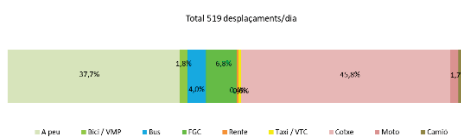
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL
A peu	189	6	196
Bici/VMP	7	2	9
Bus	12	9	21
FGC		35	35
Renfe		2	2
Camió	2	4	6
Cotxe	94	144	238
Moto	4	5	9
Taxi/VTC	1	2	3
TOTAL	309	210	519

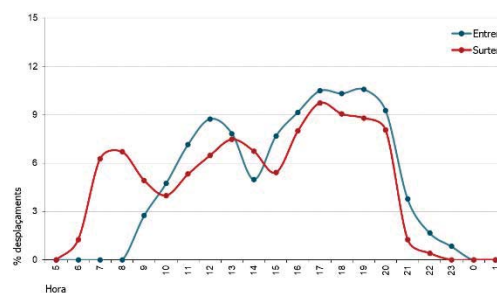
Vehicles

Cotxes	149
Motos	8
Camions	3
Taxi/VTC	2
TOTAL	162

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

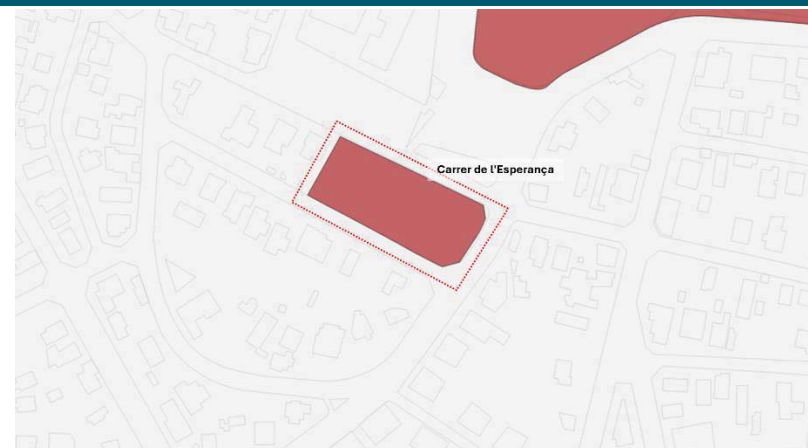
Bicicletes: 79

Cotxes: 36

Motocicletes: 18

**PAU
15**

Carrer de l'Esperança



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
0	630	0	0	2.333	2.963

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
2.025	0	2.025	Núm. 25

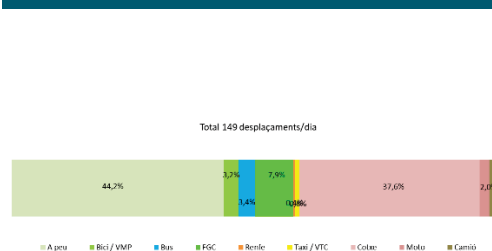
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
25	0	0	0	0	630

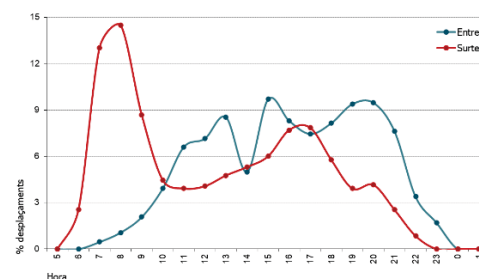
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	64	2	66	Cotxes 43
Bici/VMP	4	1	5	
Bus	2	3	5	
FGC		12	12	Motos 3
Renfe		1	1	
Camió	0	1	1	
Cotxe	15	41	56	Camions 1
Moto	1	2	3	
Taxi/VTC	1	1	1	Taxi/VTC 1
TOTAL	87	63	150	TOTAL 47

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

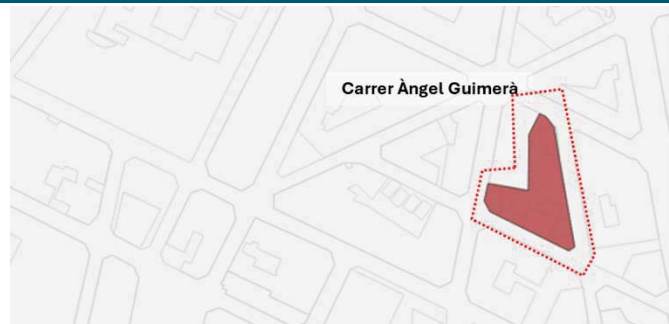
Bicicletes: 57

Cotxes: 25

Motocicletes: 13

**PAU
16**

Carrer Àngel Guimerà



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
0	385	0	0	2.131	2.516

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
4.650	950	5.600

Habitatges

Núm.
60

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
55	950	0	0	0	385

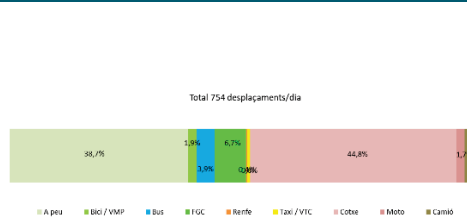
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL
A peu	283	9	292
Bici/VMP	11	3	14
Bus	16	13	30
FGC		51	51
Renfe		3	3
Camió	3	6	9
Cotxe	132	206	338
Moto	6	7	13
Taxi/VTC	1	3	4
TOTAL	452	302	754

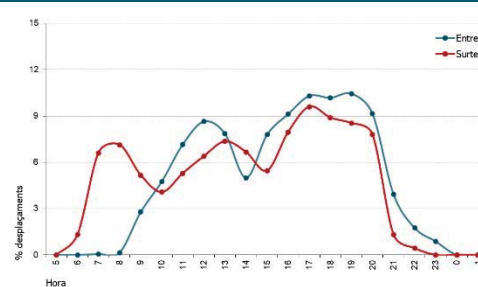
Vehicles

Cotxes	214
Motos	12
Camions	5
Taxi/VTC	3
TOTAL	233

Distribució modal



Corba horària



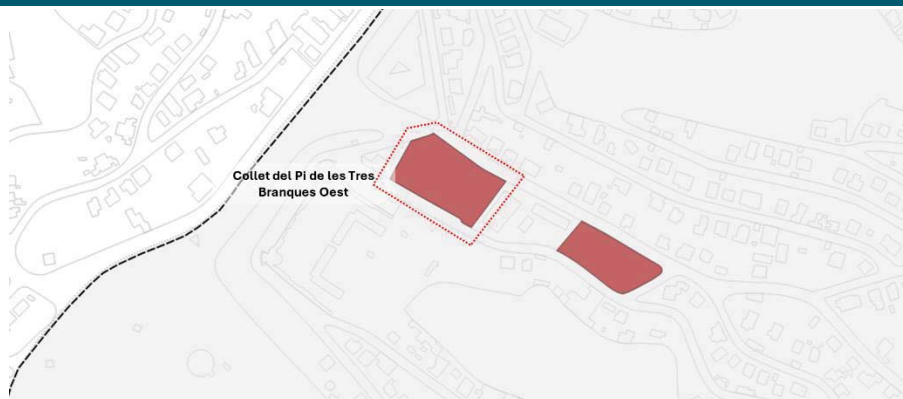
Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

Bicicletes: 124

Cotxes: 55

Motocicletes: 28

PAU 17 Collet del Pi de les Tres Branques Oest



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
0	0	0	0	4.550	4.550

Sostre privat

Habitatges

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Núm.
2.730	0	2.730	18

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
18	0	0	0	0	0

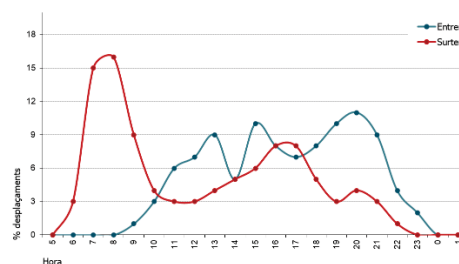
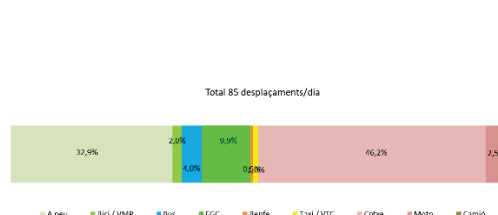
Mobilitat generada

Vehicles

	Interna	Externa	TOTAL	
A peu	27	1	28	Cotxes 30
Bici/VMP	1	0	2	
Bus	1	2	3	
FGC		8	8	Motos 2
Renfe		0	0	
Camió	0	1	1	
Cotxe	11	29	39	Camions 0
Moto	1	1	2	
Taxi/VTC	0	0	1	Taxi/VTC 1
TOTAL	41	44	85	TOTAL 33

Distribució modal

Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

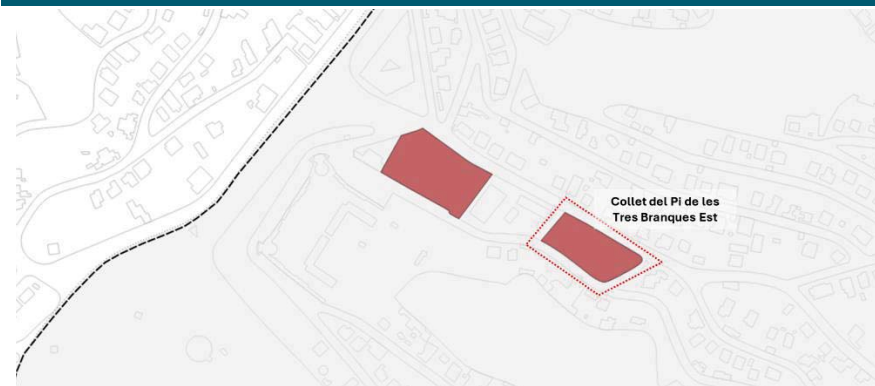
Bicicletes: 55

Cotxes: 28

Motocicletes: 14

**PAU
18**

Collet del Pi de les Tres Branques Est



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
0	0	0	0	3.023	3.023

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
1.814	0	1.814	Núm.
			12

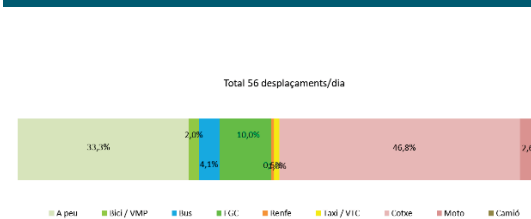
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
12	0	0	0	0	0

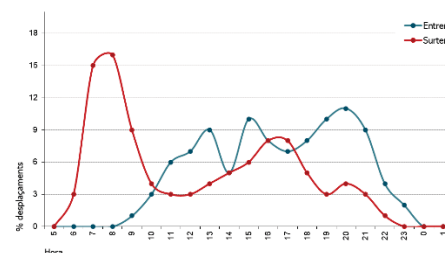
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	18	1	19	Cotxes 20
Bici/VMP	1	0	1	
Bus	1	1	2	
FGC		6	6	Motos 1
Renfe		0	0	
Camió	0	1	1	
Cotxe	7	19	26	Camions 0
Moto	1	1	1	
Taxi/VTC	0	0	1	Taxi/VTC 0
TOTAL	27	29	57	TOTAL 22

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

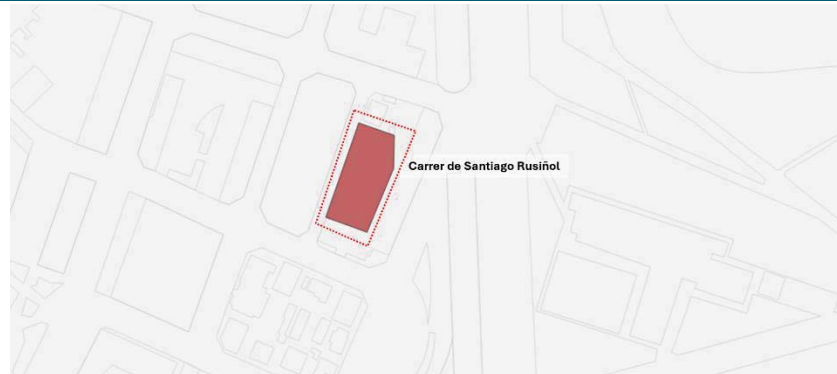
Bicicletes: 37

Cotxes: 19

Motocicletes: 10

**PAU
19**

Carrer de Santiago Rusiñol



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
0	0	0	0	1.049	1.049

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
1.527	0	1.527	Núm. 8

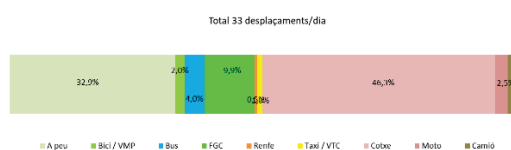
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
7	0	0	0	0	0

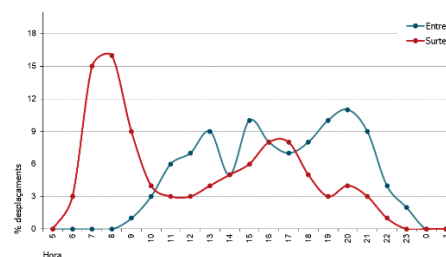
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	10	1	11	Cotxes 12
Bici/VMP	0	0	1	
Bus	0	1	1	
FGC		3	3	Motos 1
Renfe		0	0	
Camió	0	0	0	
Cotxe	4	11	15	Camions 0
Moto	0	1	1	
Taxi/VTC	0	0	0	Taxi/VTC 0
TOTAL	16	17	33	TOTAL 13

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

Bicicletes: 31

Cotxes: 16

Motocicletes: 8

**PAU
20**

Carrer Edison



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
88	0	0	0	1.531	1.619

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
3.614	0	3.614

Habitatges

Núm.
48

Superfícies computables a efectes de mobilitat

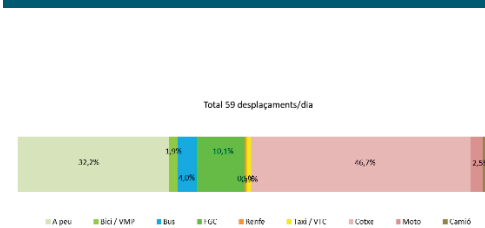
Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
47	0	0	0	-12	0

Mobilitat generada

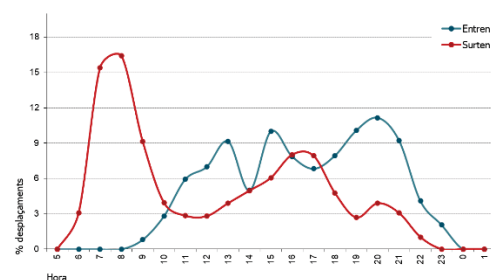
	Interna	Externa	TOTAL	
A peu	68	3	72	Cotxes 79
Bici/VMP	3	1	4	
Bus	3	6	9	
FGC		22	22	Motos 5
Renfe		1	1	
Camió	0	2	2	
Cotxe	27	102	102	Camions 1
Moto	2	6	6	
Taxi/VTC	1	2	2	Taxi/VTC 1
TOTAL	105	220	220	TOTAL 86

Vehicles

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

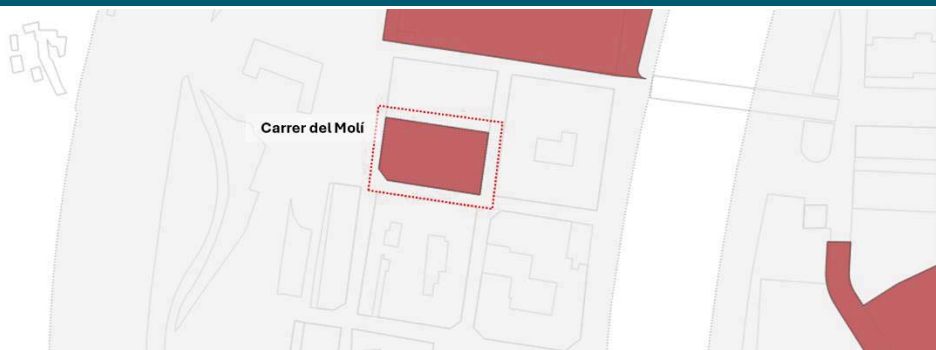
Bicicletes: 94

Cotxes: 47

Motocicletes: 24

**PAU
21**

Carrer del Molí



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
0	0	0	0	1.156	1.156

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
2.428	0	2.428	Núm. 31

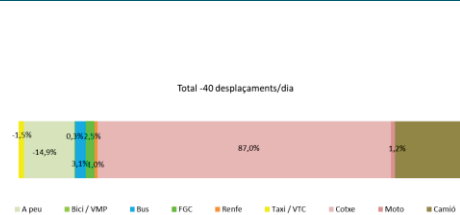
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
31	0	0	-2.016	0	0

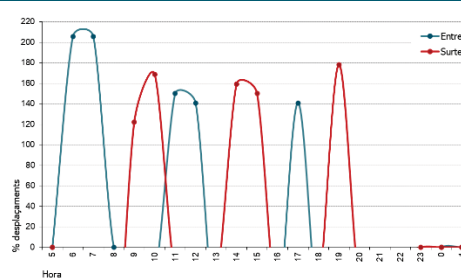
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	34	0	34	Cotxes -17
Bici/VMP	2	0	2	
Bus	1	1	2	
FGC		7	7	Motos 2
Renfe		0	0	
Camió	-2	-6	-7	
Cotxe	4	1	5	Camions -4
Moto	1	1	2	
Taxi/VTC	1	1	1	Taxi/VTC 1
TOTAL	40	5	46	TOTAL -16

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

Bicicletes: 62

Cotxes: 31

Motocicletes: 16

**PAU
22**

Ca n'Oriol



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
0	16.150	0	0	27.248	43.398

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
0	7.946	7.946	Núm. 0

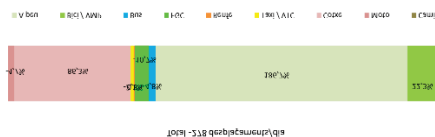
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
-1	0	0	0	-396	-19.796

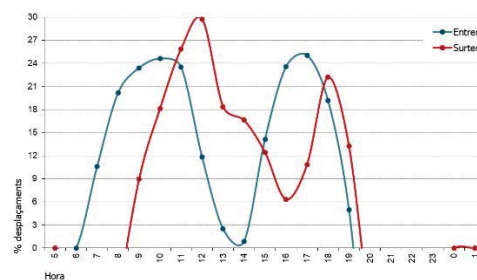
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	-523	4	-519	Cotxes 158
Bici/VMP	-62	0	-62	
Bus	4	9	13	
FGC		30	30	Motos 12
Renfe		2	2	
Camió	0	-1	-1	
Cotxe	119	121	240	Camions -1
Moto	10	3	13	
Taxi/VTC	4	2	6	Taxi/VTC 4
TOTAL	-448	171	-278	TOTAL 173

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

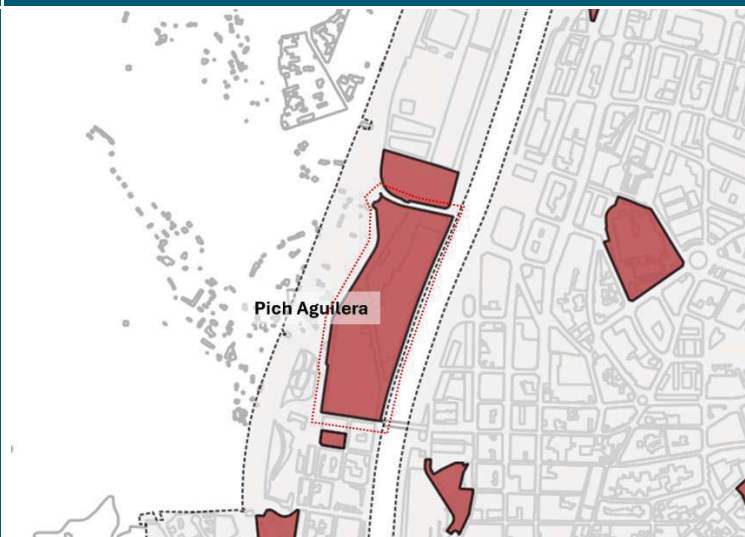
Bicicletes: 80

Cotxes: 0

Motocicletes: 0

**PMU
01**

Pich Aguilera



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
15.665	15.190	1.899	0	14.716	47.470

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
49.133	5.458	54.591	Núm. 648

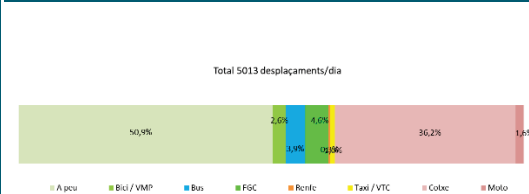
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
624	5.458	-1.122	-28.603	1.899	10.890

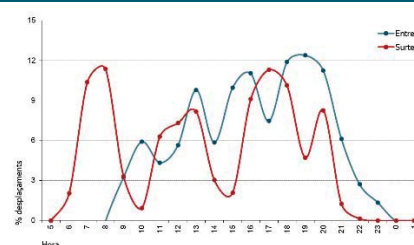
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	2.504	46	2.550	Cotxes 1.287
Bici/VMP	116	16	132	
Bus	119	76	195	
FGC		233	233	Motos 73
Renfe		14	14	
Camió	-4	-50	-53	
Cotxe	701	1.112	1.813	Camions -27
Moto	35	46	81	
Taxi/VTC	23	26	48	Taxi/VTC 31
TOTAL	3.495	1.519	5.013	TOTAL 1.365

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

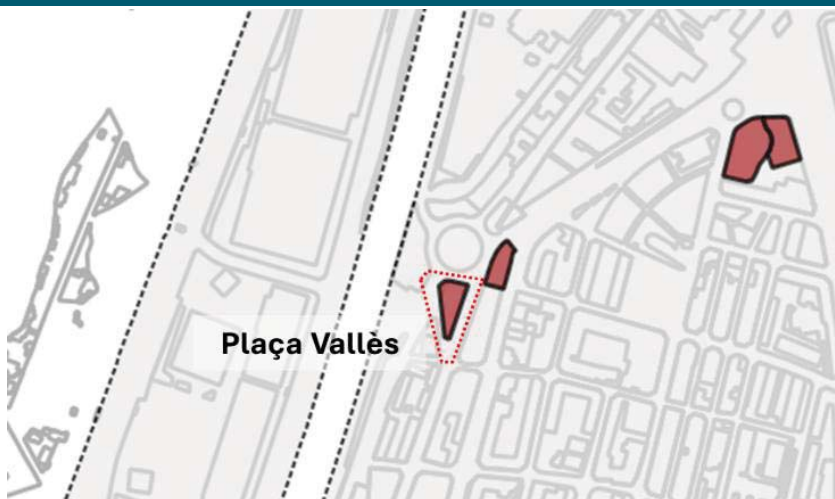
Bicicletes: 1431

Cotxes: 624

Motocicletes: 312

**PMU
02**

Plaça Vallès



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
152	234	0	0	783	1.168

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
3.515	713	4.228	Núm. 43

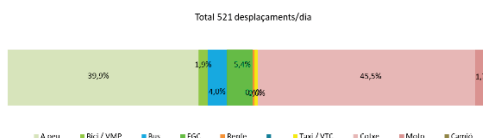
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
40	713	0	-651	0	175

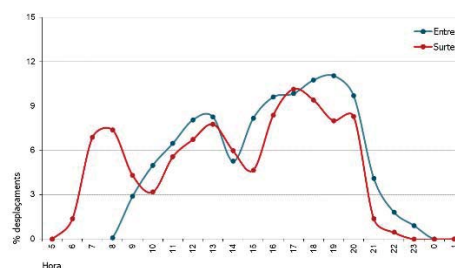
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	202	6	208	Cotxes 152
Bici/VMP	8	2	10	
Bus	12	9	21	
FGC		28	28	Motos 8
Renfe		2	2	
Camió	2	2	4	
Cotxe	93	144	237	Camions 2
Moto	4	5	9	
Taxi/VTC	1	2	3	Taxi/VTC 2
TOTAL	321	200	522	TOTAL 164

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

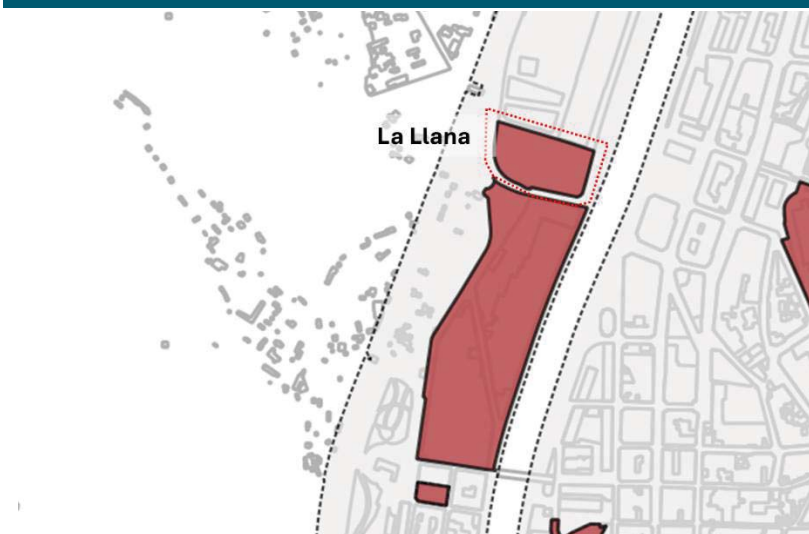
Bicicletes: 90

Cotxes: 40

Motocicletes: 20

**PMU
03**

La Llana



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
1.173	4.301	0	0	4.301	9.776

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
7.429	3.422	10.851	Núm. 95

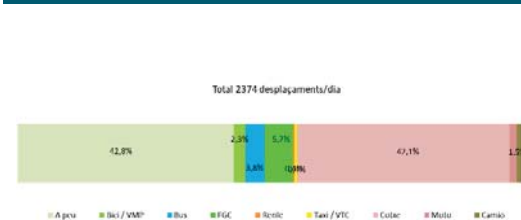
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
95	3.422	0	0	0	4.301

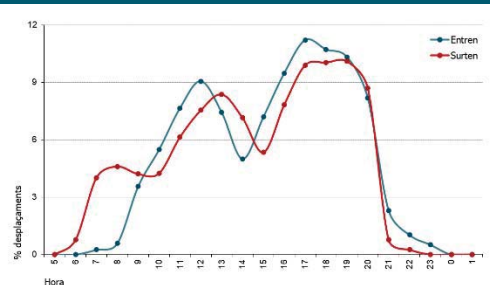
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	992	25	1.017	Cotxes 601
Bici/VMP	45	9	54	
Bus	53	36	89	
FGC		135	135	Motos 31
Renfe		8	8	
Camió	11	17	28	
Cotxe	414	585	999	Camions 14
Moto	15	19	35	
Taxi/VTC	2	8	10	Taxi/VTC 7
TOTAL	1.533	842	2.375	TOTAL 654

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

Bicicletes: 269

Cotxes: 95

Motocicletes: 48

**PMU
04**

Avinguda de l'Estatut



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
0	261	0	0	1.191	1.452

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
3.371	448	3.819	Núm. 43

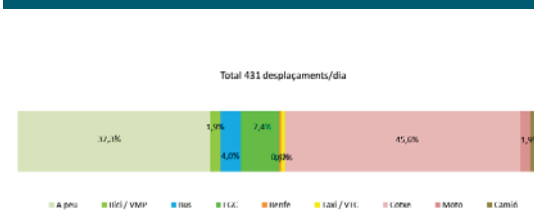
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
43	448	0	0	0	96

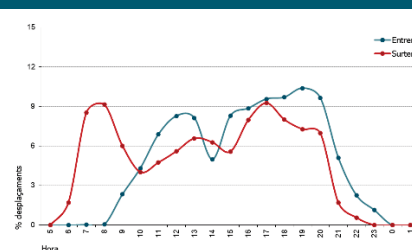
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	155	6	161	Cotxes 129
Bici/VMP	6	2	8	
Bus	9	8	17	
FGC		32	32	Motos 7
Renfe		2	2	
Camió	1	4	5	
Cotxe	72	124	196	Camions 3
Moto	3	5	8	
Taxi/VTC	1	2	3	Taxi/VTC 2
TOTAL	248	184	432	TOTAL 141

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

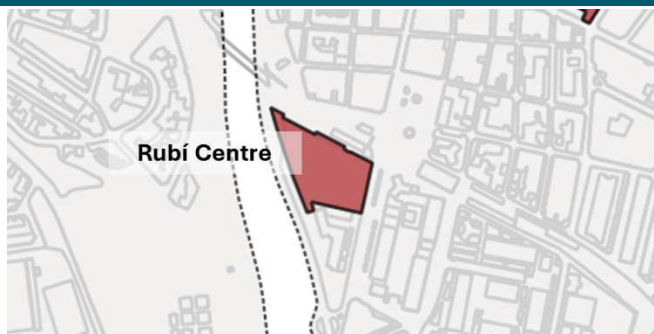
Bicicletes: 92

Cotxes: 43

Motocicletes: 22

**PMU
05**

Rubí Centre



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
960	3.520	4.267	0	1.920	10.668

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
5.066	3.682	8.748

Habitatges

Núm.
68

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
68	0	3.682	0	4.267	-7.058

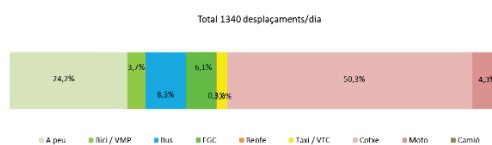
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL
A peu	308	16	324
Bici/VMP	45	5	50
Bus	88	23	112
FGC		82	82
Renfe		4	4
Camió	0	11	11
Cotxe	290	384	674
Moto	45	12	57
Taxi/VTC	24	3	27
TOTAL	800	541	1.341

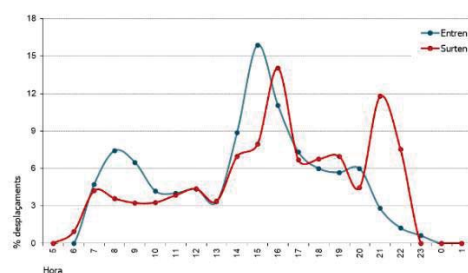
Vehicles

Cotxes	472
Motos	52
Camions	5
Taxi/VTC	16
TOTAL	546

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

Bicicletes: 216

Cotxes: 68

Motocicletes: 34

**PMU
06**

Ramón i Cajal 1



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
1.540	3.369	2.407	0	2.310	9.626

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
5.891	655	6.546

Habitatges

Núm.
80

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
80	655	0	0	2.407	3.369

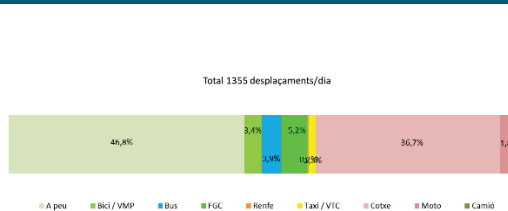
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL
A peu	621	13	634
Bici/VMP	42	4	46
Bus	35	19	53
FGC		70	70
Renfe		3	3
Camió	2	8	10
Cotxe	213	284	497
Moto	13	10	24
Taxi/VTC	13	4	17
TOTAL	940	415	1.355

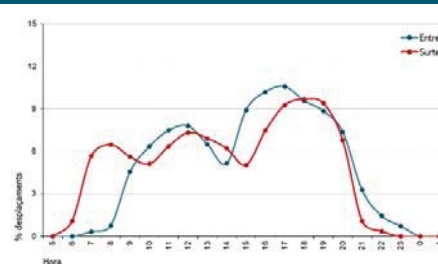
Vehicles

Cotxes	315
Motos	22
Camions	5
Taxi/VTC	10
TOTAL	352

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

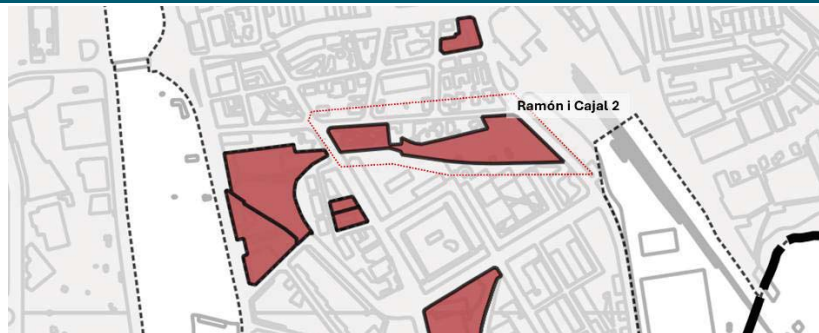
Bicicletes: 226

Cotxes: 80

Motocicletes: 40

**PMU
07**

Ramón i Cajal 2



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
0	5.771	0	0	4.573	10.344

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
11.465	1.274	12.739	Núm. 154

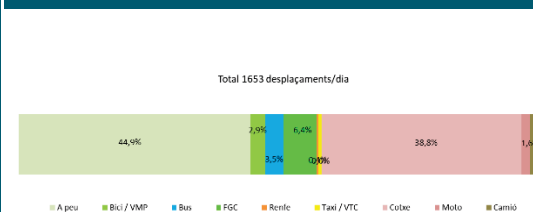
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
154	1.274	0	0	0	5.771

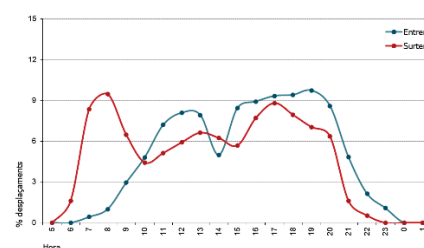
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	723	19	742	Cotxes 431
Bici/VMP	41	7	47	
Bus	30	28	58	
FGC		106	106	Motos 25
Renfe		6	6	
Camió	4	12	16	
Cotxe	226	415	641	Camions 8
Moto	11	16	27	
Taxi/VTC	4	6	10	Taxi/VTC 6
TOTAL	1.039	615	1.653	TOTAL 470

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

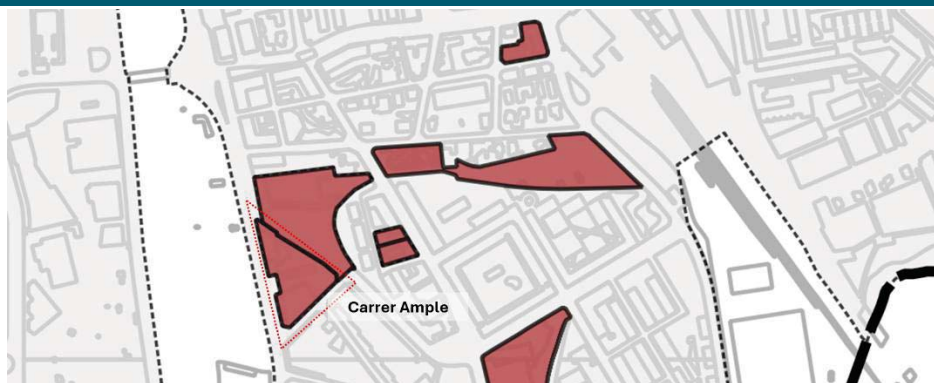
Bicicletes: 379

Cotxes: 154

Motocicletes: 77

**PMU
08**

Carrer Ample



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
835	1.726	0	0	3.007	5.568

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
11.344	2.576	13.920

Habitatges

Núm.
145

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
145	2.380	-606	-2.053	0	1.726

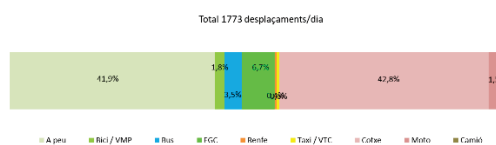
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL
A peu	724	20	744
Bici/VMP	26	7	33
Bus	32	30	62
FGC		119	119
Renfe		7	7
Camió	6	8	14
Cotxe	306	453	758
Moto	9	17	26
Taxi/VTC	3	8	11
TOTAL	1.105	668	1.773

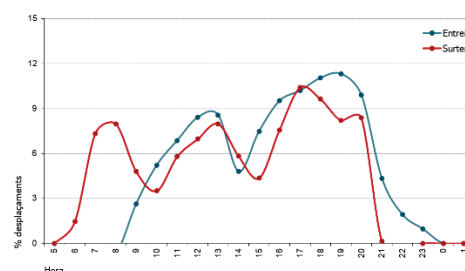
Vehicles

Cotxes	478
Motos	24
Camions	7
Taxi/VTC	7
TOTAL	516

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

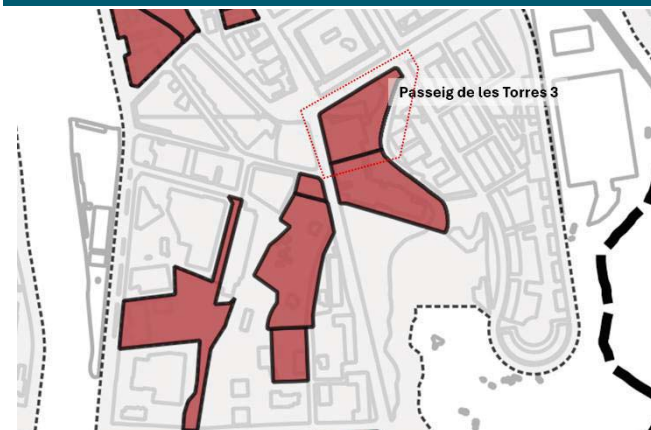
Bicicletes: 332

Cotxes: 145

Motocicletes: 73

**PMU
09**

Passeig de les Torres 3



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
469	2.746	0	0	3.483	6.698

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
8.861	985	9.846

Habitatges

Núm.
113

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
113	985	-405	-2.588	0	-2.265

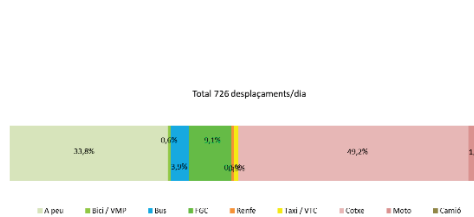
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL
A peu	236	10	246
Bici/VMP	1	3	4
Bus	12	16	28
FGC		66	66
Renfe		3	3
Camió	1	-1	1
Cotxe	140	217	358
Moto	4	9	14
Taxi/VTC	2	4	7
TOTAL	398	329	727

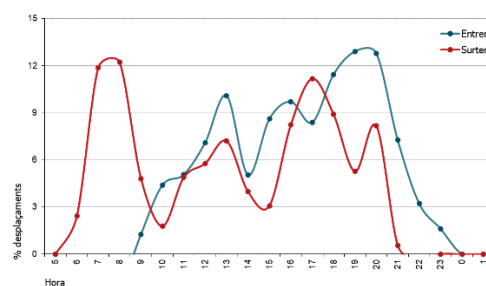
Vehicles

Cotxes	243
Motos	13
Camions	0
Taxi/VTC	5
TOTAL	260

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

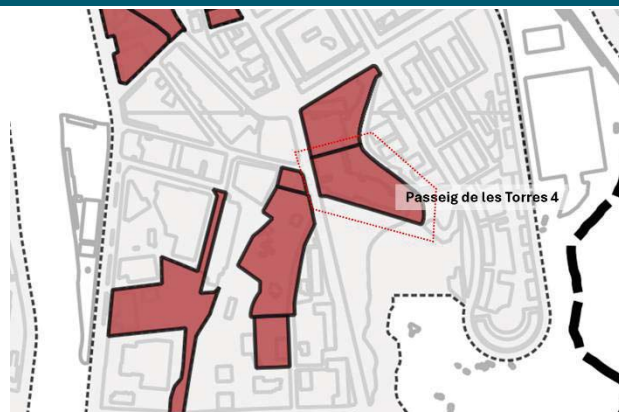
Bicicletes: 236

Cotxes: 113

Motocicletes: 57

**PMU
10**

Passeig de les Torres 4



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
250	3.074	0	0	4.985	8.309

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
8.151	906	9.057

Habitatges

Núm.
103

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
103	906	-283	-3.693	0	251

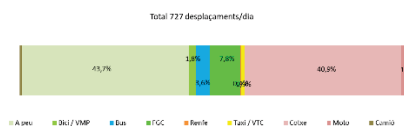
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL
A peu	310	8	318
Bici/VMP	10	3	13
Bus	13	13	26
FGC		57	57
Renfe		3	3
Camió	0	-5	-5
Cotxe	122	175	297
Moto	4	8	12
Taxi/VTC	2	4	6
TOTAL	462	265	728

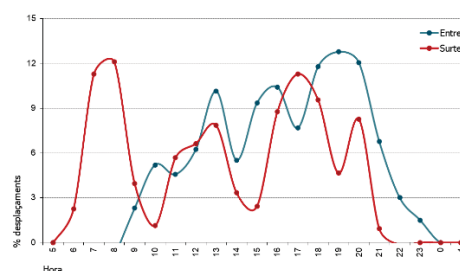
Vehicles

Cotxes	208
Motos	11
Camions	-2
Taxi/VTC	4
TOTAL	221

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

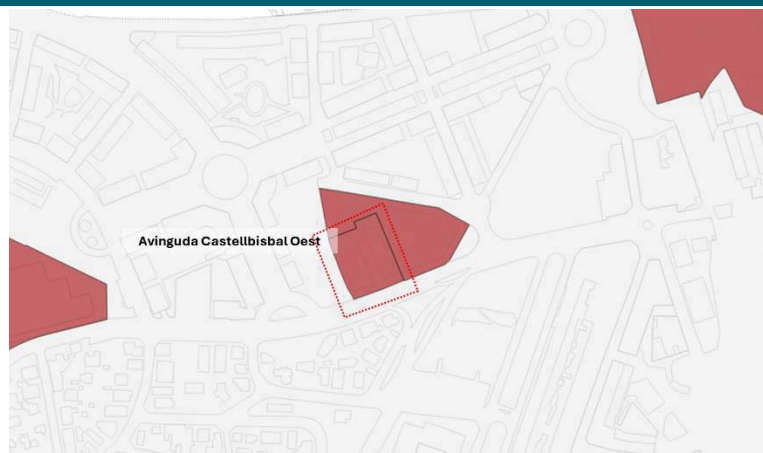
Bicicletes: 219

Cotxes: 103

Motocicletes: 52

**PMU
11**

Avinguda Castellbisbal Oest



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
0	1.012	0	0	2.252	3.264

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
4.846	507	5.353	Núm. 61

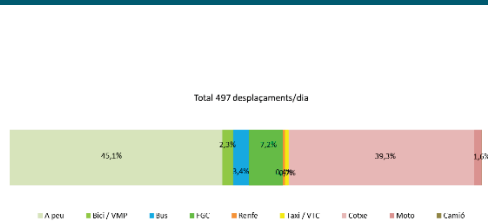
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
61	507	-156	-1.442	0	991

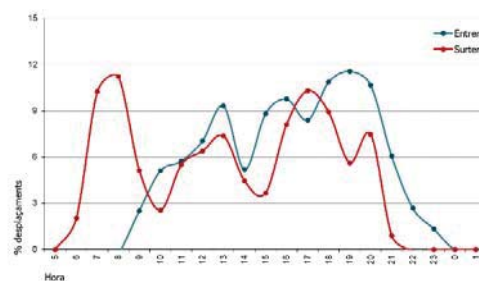
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	219	5	224	Cotxes 135
Bici/VMP	9	2	11	
Bus	8	9	17	
FGC		36	36	Motos 7
Renfe		2	2	
Camió	1	0	0	
Cotxe	75	120	195	Camions 0
Moto	3	5	8	
Taxi/VTC	1	2	4	Taxi/VTC 2
TOTAL	316	181	497	TOTAL 144

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

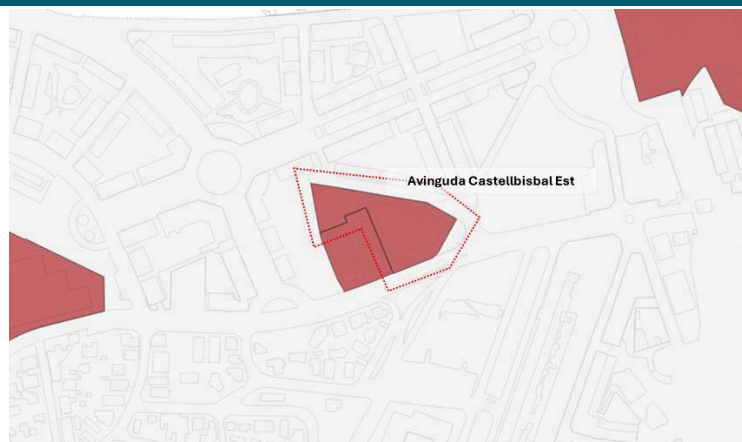
Bicicletes: 138

Cotxes: 61

Motocicletes: 31

**PMU
12**

Avinguda Castellbisbal Est



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
0	1.919	0	0	3.726	5.645

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
7.647	2.569	10.216

Habitatges

Núm.
96

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
96	-637	0	0	0	1.919

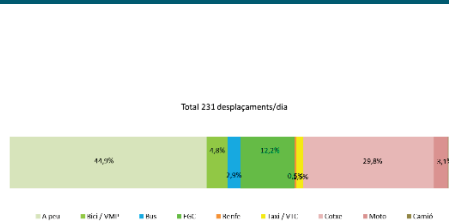
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL
A peu	100	4	104
Bici/VMP	10	1	11
Bus	-1	7	7
FGC		28	28
Renfe		1	1
Camió	-2	3	1
Cotxe	-9	77	69
Moto	2	5	7
Taxi/VTC	2	1	3
TOTAL	103	129	231

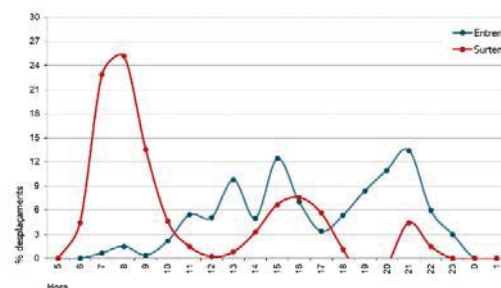
Vehicles

Cotxes	84
Motos	7
Camions	0
Taxi/VTC	2
TOTAL	93

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

Bicicletes: 212

Cotxes: 96

Motocicletes: 48

**PMU
13**

Plaça de l'Agricultura est



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
157	366	0	0	523	1.046

Sostre privat

Habitatges

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Núm.
2.014	518	2.532	25

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
25	518	0	0	0	366

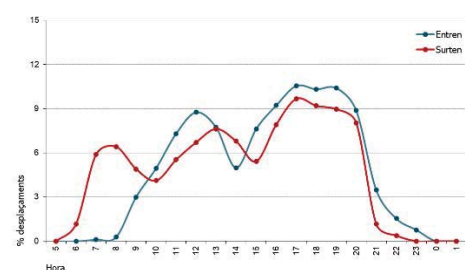
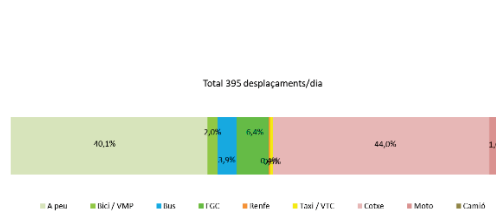
Mobilitat generada

Vehicles

	Interna	Externa	TOTAL	
A peu	154	5	158	Cotxes 108
Bici/VMP	6	2	8	
Bus	9	7	15	
FGC		25	25	Motos 6
Renfe		2	2	
Camió	2	3	5	
Cotxe	69	105	174	Camions 2
Moto	3	4	6	
Taxi/VTC	1	2	2	Taxi/VTC 1
TOTAL	243	153	395	TOTAL 118

Distribució modal

Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

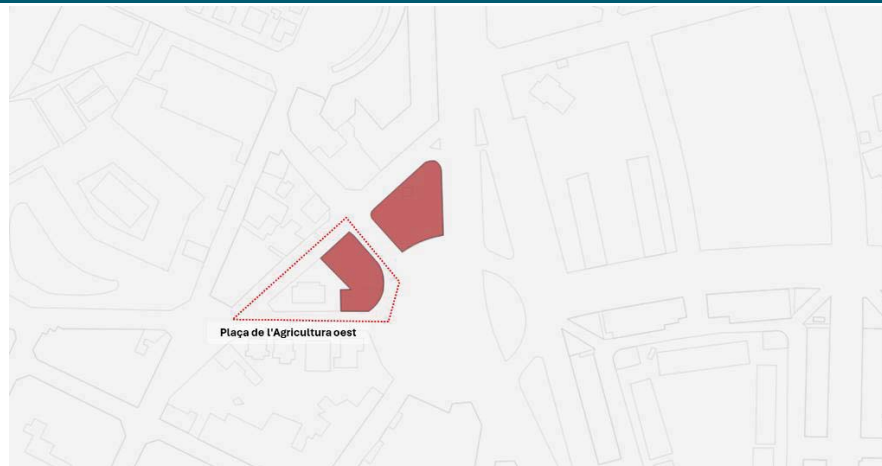
Bicicletes: 60

Cotxes: 25

Motocicletes: 13

**PMU
14**

Plaça de l'Agricultura oest



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
0	340	0	0	415	755

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
884	294	1.178	Núm. 11

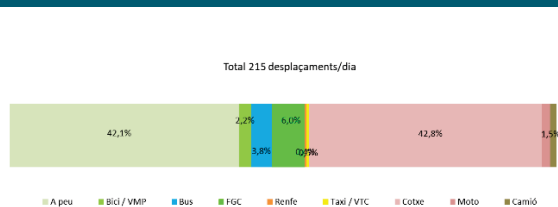
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
11	294	0	0	0	340

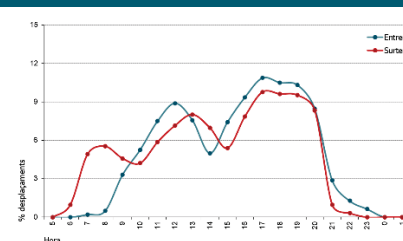
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	88	2	91	Cotxes 56
Bici/VMP	4	1	5	
Bus	5	3	8	
FGC		13	13	Motos 3
Renfe		1	1	
Camió	1	2	3	
Cotxe	37	55	92	Camions 1
Moto	1	2	3	
Taxi/VTC	0	1	1	Taxi/VTC 1
TOTAL	137	79	216	TOTAL 61

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

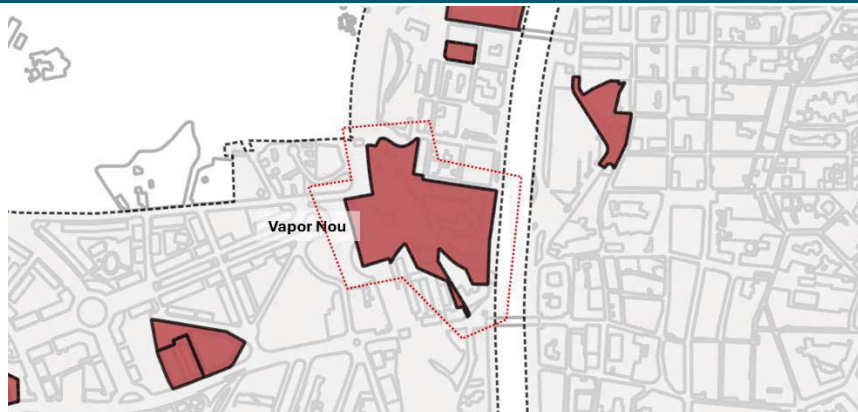
Bicicletes: 29

Cotxes: 11

Motocicletes: 6

**PMU
15**

Vapor Nou



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
233	17.990	870	4.120	5.803	29.016

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
12.510	1.128	13.638

Habitatges

Núm.
160

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
160	962	0	-10.033	870	15.921

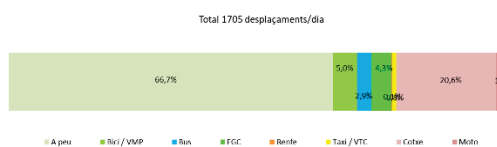
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL
A peu	1.128	9	1.137
Bici/VMP	82	4	86
Bus	33	15	49
FGC		73	73
Renfe		2	2
Camió	-4	-22	-27
Cotxe	165	187	352
Moto	10	10	20
Taxi/VTC	8	6	14
TOTAL	1.422	284	1.705

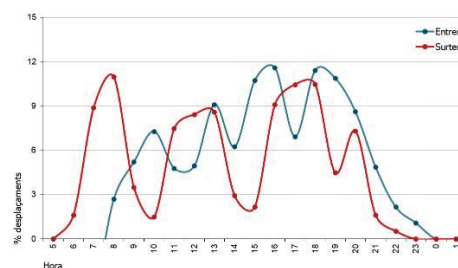
Vehicles

Cotxes	278
Motos	18
Camions	-13
Taxi/VTC	9
TOTAL	291

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

Bicicletes: 499

Cotxes: 160

Motocicletes: 80

**PMU
16**

IPAGSA



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
1.125	5.142	4.981	0	4.820	16.068

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
18.004	1.278	19.282

Habitatges

Núm.
228

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
228	1.278	0	-87	4.981	5.142

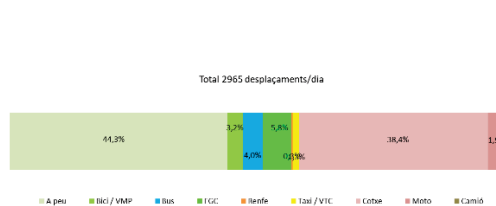
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL
A peu	1.284	30	1.314
Bici/VMP	83	10	94
Bus	74	45	120
FGC		172	172
Renfe		8	8
Camió	4	20	24
Cotxe	469	671	1.140
Moto	30	25	56
Taxi/VTC	29	10	39
TOTAL	1.974	991	2.965

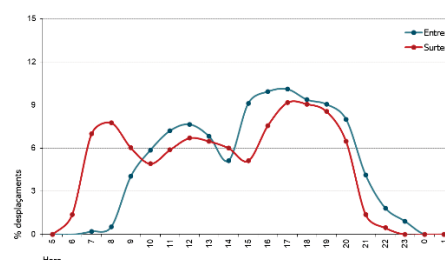
Vehicles

Cotxes	742
Motos	51
Camions	12
Taxi/VTC	23
TOTAL	828

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

Bicicletes: 571

Cotxes: 228

Motocicletes: 114

**PMU
17**

Torre de la Llebre



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
237	0	2.956	4.257	4.376	11.826

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
3.579	2.570	6.149	Núm. 46

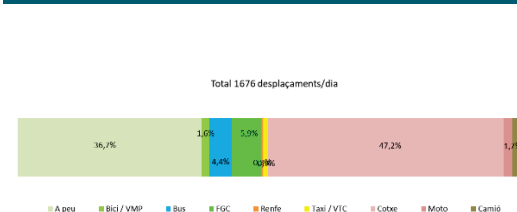
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
46	2.570	0	0	1.612	-2.973

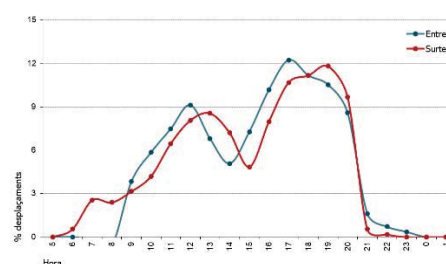
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	597	18	615	Cotxes 459
Bici/VMP	21	6	27	
Bus	48	26	74	
FGC		99	99	Motos 26
Renfe		6	6	
Camió	8	12	21	
Cotxe	358	433	790	Camions 10
Moto	16	14	29	
Taxi/VTC	9	6	15	Taxi/VTC 9
TOTAL	1.057	619	1.676	TOTAL 505

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

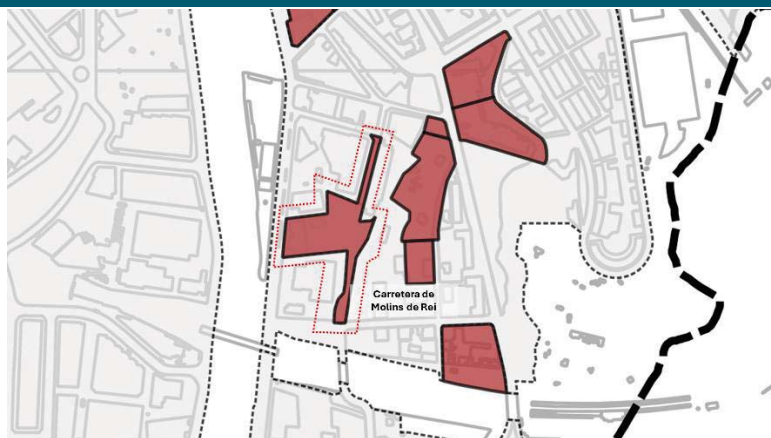
Bicicletes: 135

Cotxes: 46

Motocicletes: 23

**PMU
18**

Carretera de Molins de Rei



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
2.363	2.215	0	0	6.230	10.808

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
11.063	5.048	16.111	Núm. 141

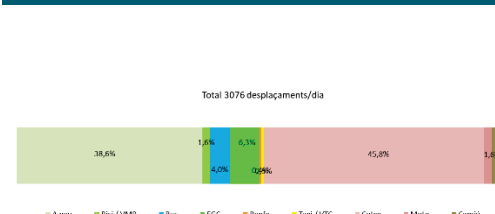
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
141	5.048	-196	-1.016	0	-660

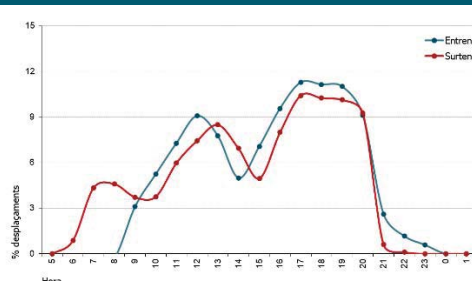
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	1.153	35	1.188	Cotxes 846
Bici/VMP	38	12	50	
Bus	73	50	124	
FGC		192	192	Motos 44
Renfe		12	12	
Camió	16	21	36	
Cotxe	598	812	1.410	Camions 18
Moto	21	27	48	
Taxi/VTC	3	12	15	Taxi/VTC 10
TOTAL	1.903	1.173	3.077	TOTAL 918

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

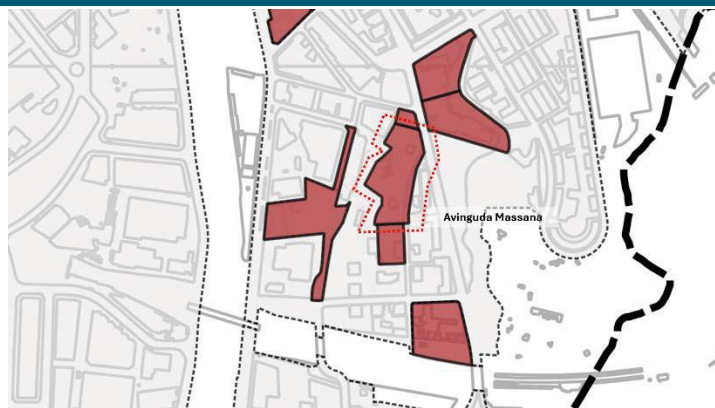
Bicicletes: 333

Cotxes: 141

Motocicletes: 71

**PMU
19**

Avinguda Massana



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
882	6.436	0	0	2.916	10.234

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
6.038	0	6.038	Núm. 81

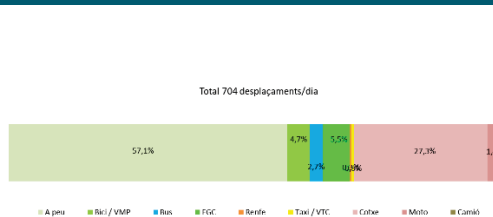
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
81	0	0	0	0	6.436

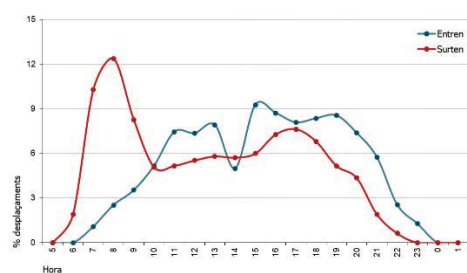
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	
A peu	395	7	402	Cotxes 148
Bici/VMP	30	3	33	
Bus	9	11	19	
FGC		39	39	Motos 9
Renfe		2	2	
Camió	0	4	4	
Cotxe	51	141	192	Camions 2
Moto	4	6	10	
Taxi/VTC	2	2	4	Taxi/VTC 3
TOTAL	490	215	705	TOTAL 162

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

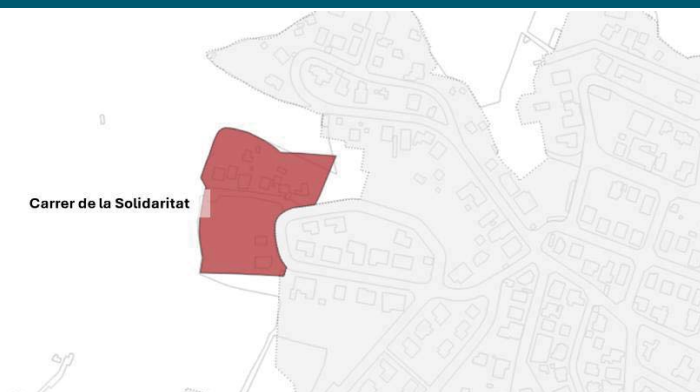
Bicicletes: 227

Cotxes: 81

Motocicletes: 41

**PMU
20**

Carrer de la Solidaritat



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
738	0	0	0	8.483	9.221

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
1.577	0	1.577	Núm. 1

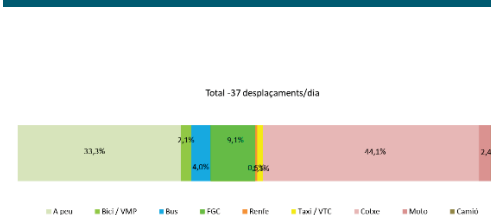
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
-7	0	0	0	-15	0

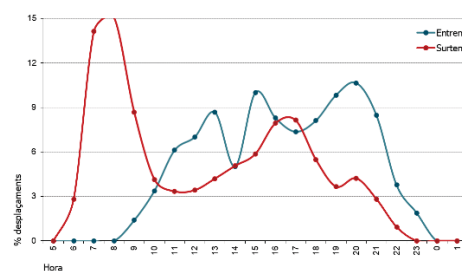
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	-12	-1	-12	Cotxes -12
Bici/VMP	-1	0	-1	
Bus	-1	-1	-1	
FGC		-3	-3	Motos -1
Renfe		0	0	
Camió	0	0	0	
Cotxe	-5	-12	-16	Camions 0
Moto	0	-1	-1	
Taxi/VTC	0	0	0	Taxi/VTC 0
TOTAL	-18	-18	-36	TOTAL -14

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

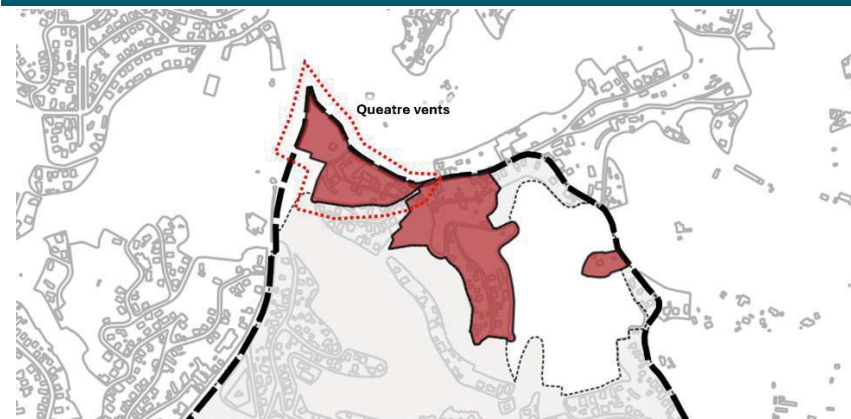
Bicicletes: 32

Cotxes: 16

Motocicletes: 8

**PMU
21**

Quatre Vents



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
5.745	1.915	0	0	16.277	23.937

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
2.627	1.676	4.303

Habitatges

Núm.
4

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
-6	0	0	0	-664	1.915

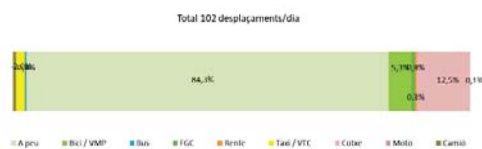
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL
A peu	86	1	86
Bici/VMP	5	0	5
Bus	-1	1	0
FGC		1	1
Renfe		0	0
Camió	0	-1	-1
Cotxe	1	11	13
Moto	0	0	0
Taxi/VTC	-2	0	-2
TOTAL	88	14	102

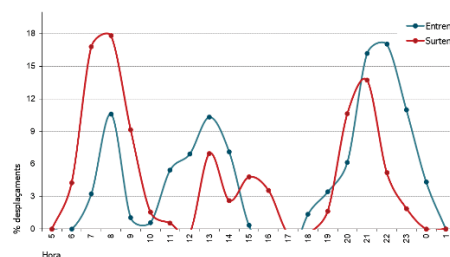
Vehicles

Cotxes	13
Motos	0
Camions	0
Taxi/VTC	-1
TOTAL	11

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

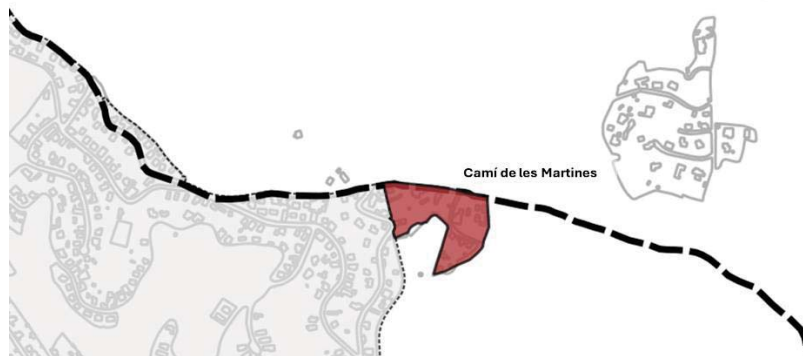
Bicicletes: 90

Cotxes: 27

Motocicletes: 14

**PMU
22**

Camí de les Martines



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
2.917	2.735	0	0	12.579	18.231

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
2.738	0	2.738	Núm.
			7

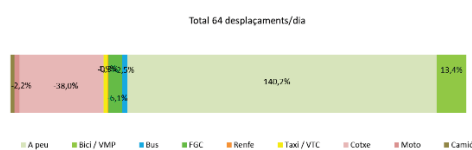
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
-5	0	0	-227	-187	2.735

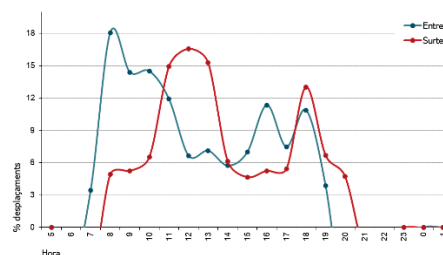
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	90	0	90	Cotxes -14
Bici/VMP	8	0	9	
Bus	-1	-1	-2	
FGC		-4	-4	Motos -1
Renfe		0	0	
Camió	0	-1	-1	
Cotxe	-11	-14	-24	Camions -1
Moto	-1	-1	-1	
Taxi/VTC	-1	0	-1	Taxi/VTC -1
TOTAL	85	-21	64	TOTAL -17

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

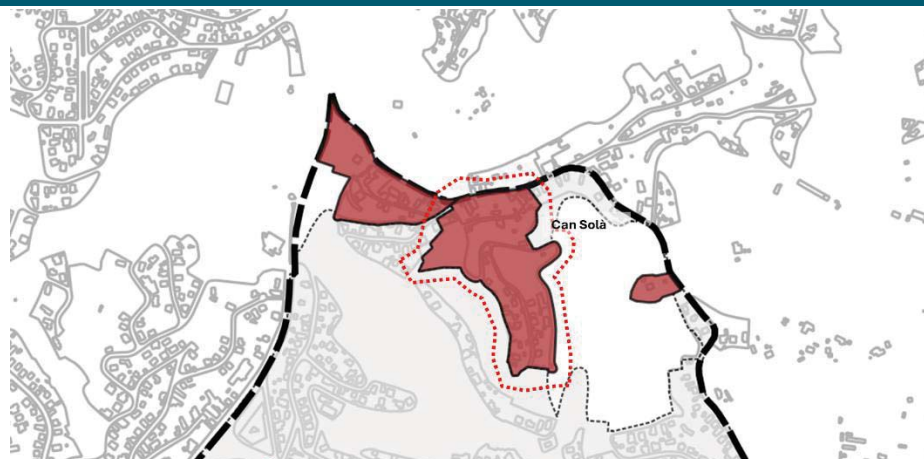
Bicicletes: 83

Cotxes: 28

Motocicletes: 14

**PMU
23**

Can Solà



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
4.990	7.984	0	0	36.927	49.901

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
11.741	0	11.741	Núm. 22

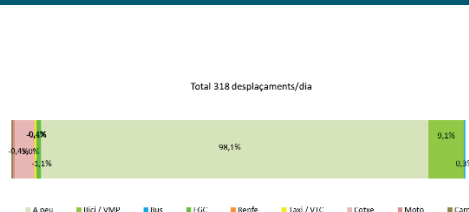
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
-5	0	0	-311	-209	7.984

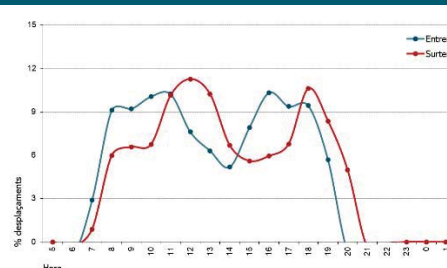
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	312	0	312	Cotxes -7
Bici/VMP	28	1	29	
Bus	2	-1	1	
FGC		-4	-4	Motos -1
Renfe		0	0	
Camió	0	-1	-1	
Cotxe	-10	-6	-16	Camions -1
Moto	-1	0	-1	
Taxi/VTC	-1	0	-1	Taxi/VTC -1
TOTAL	330	-12	318	TOTAL -10

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

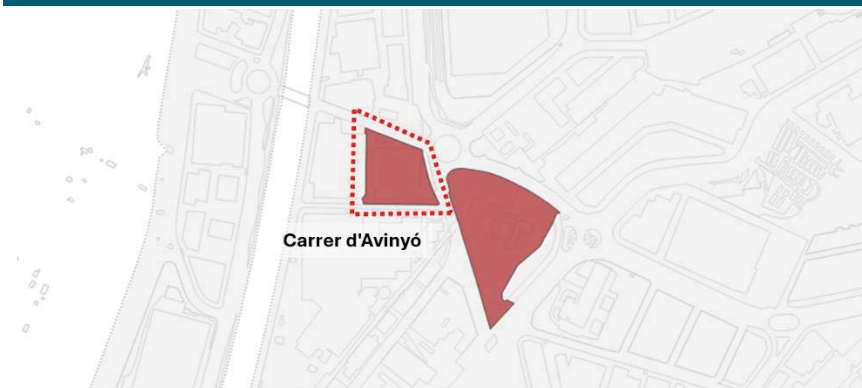
Bicicletes: 315

Cotxes: 118

Motocicletes: 59

**PMU
24**

Carrer d'Avinyó



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
379	2.557	189	0	6.345	9.470

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
0	11.838	11.838

Habitatges

Núm.
0

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
-1	11.838	-360	-14.457	189	2.557

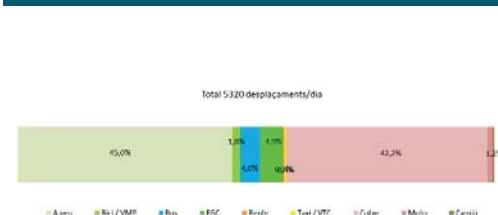
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL
A peu	2.345	47	2.392
Bici/VMP	82	16	97
Bus	149	62	211
FGC		258	258
Renfe		15	15
Camió	28	-9	18
Cotxe	1.134	1.110	2.244
Moto	33	31	64
Taxi/VTC	1	21	22
TOTAL	3.770	1.550	5.321

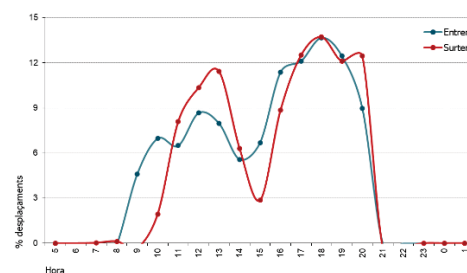
Vehicles

Cotxes	1.241
Motos	58
Camions	9
Taxi/VTC	14
TOTAL	1.322

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

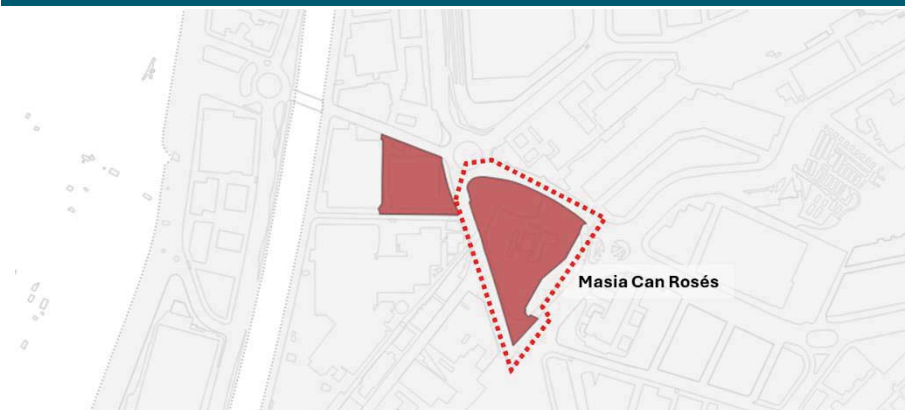
Bicicletes: 147

Cotxes: 0

Motocicletes: 0

**PMU
25**

Masia Can Rosés



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
4.386	10.234	0	0	6.266	20.886

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
0	14.202	14.202

Habitatges

Núm.
0

Superfícies computables a efectes de mobilitat

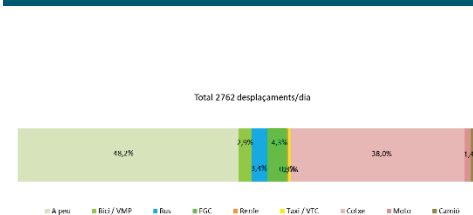
Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
-1	2.602	0	3.000	0	9.125

Mobilitat generada

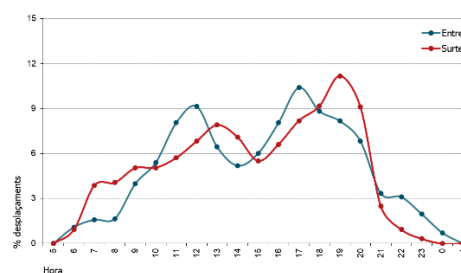
	Interna	Externa	TOTAL	
A peu	1.305	26	1.331	Cotxes 625
Bici/VMP	70	9	80	
Bus	58	36	94	
FGC		118	118	Motos 35
Renfe		8	8	
Camió	11	20	31	
Cotxe	452	597	1.050	Camions 15
Moto	21	17	38	
Taxi/VTC	6	7	13	Taxi/VTC 9
TOTAL	1.924	839	2.763	TOTAL 684

Vehicles

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

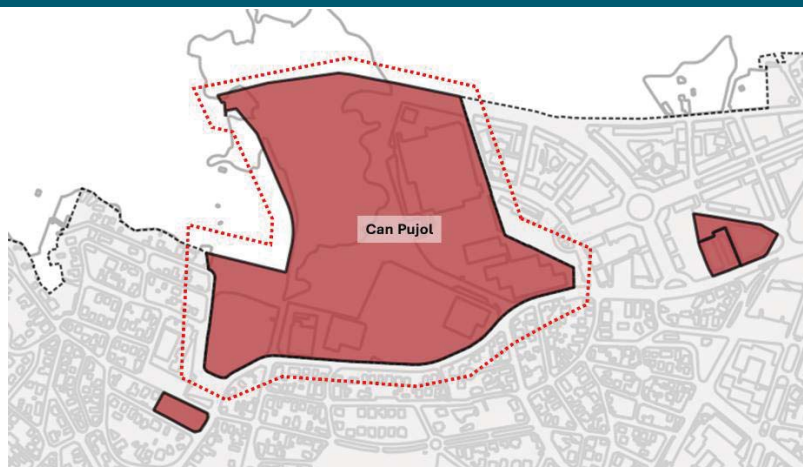
Bicicletes: 235

Cotxes: 0

Motocicletes: 0

**PPU
01**

Can Pujol



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
40.111	38.201	36.291	0	76.402	191.005

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL	Habitatges
156.463	17.365	173.828	Núm. 2.060

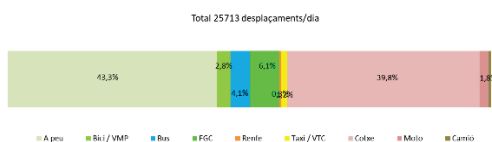
Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
2.060	17.365	-2.749	-19.110	36.291	25.472

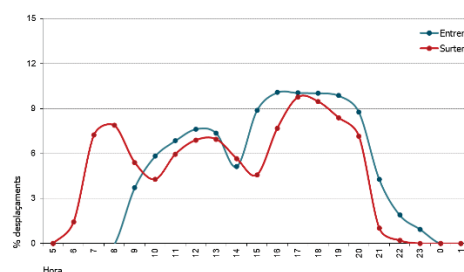
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL	Vehicles
A peu	10.872	263	11.135	Cotxes 6.616
Bici/VMP	618	90	708	
Bus	650	400	1.049	
FGC		1.561	1.561	Motos 426
Renfe		72	72	
Camió	42	121	163	
Cotxe	4.340	5.899	10.239	Camions 82
Moto	244	225	469	
Taxi/VTC	221	95	316	Taxi/VTC 190
TOTAL	16.988	8.726	25.714	TOTAL 7.314

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

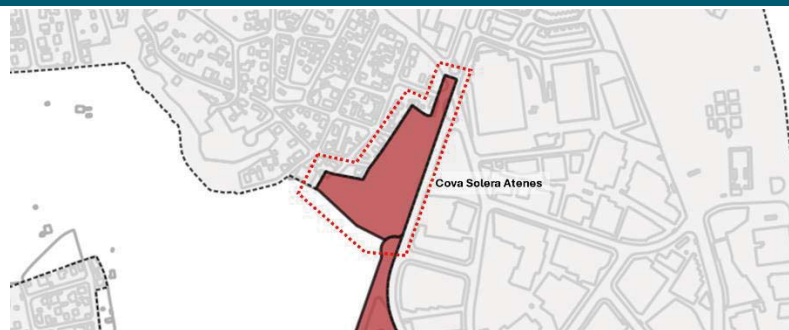
Bicicletes: 4912

Cotxes: 2060

Motocicletes: 1030

**PPU
02**

Cova Solera Atenes



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
7.463	4.976	4.749	0	5.428	22.616

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
15.214	1.401	16.615

Habitatges

Núm.
201

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
201	1.401	0	0	4.749	3.208

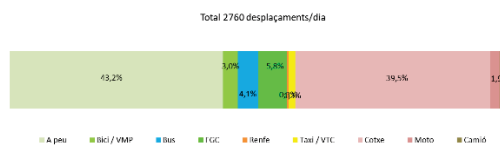
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL
A peu	1.163	28	1.192
Bici/VMP	73	10	83
Bus	71	42	114
FGC		161	161
Renfe		7	7
Camió	5	19	23
Cotxe	456	635	1.091
Moto	29	24	53
Taxi/VTC	27	9	37
TOTAL	1.825	936	2.760

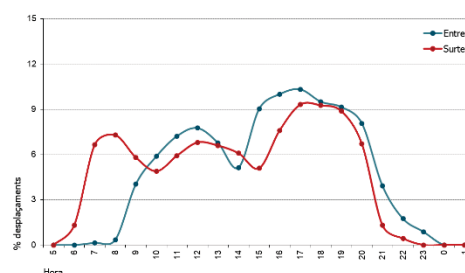
Vehicles

Cotxes	702
Motos	48
Camions	12
Taxi/VTC	22
TOTAL	783

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

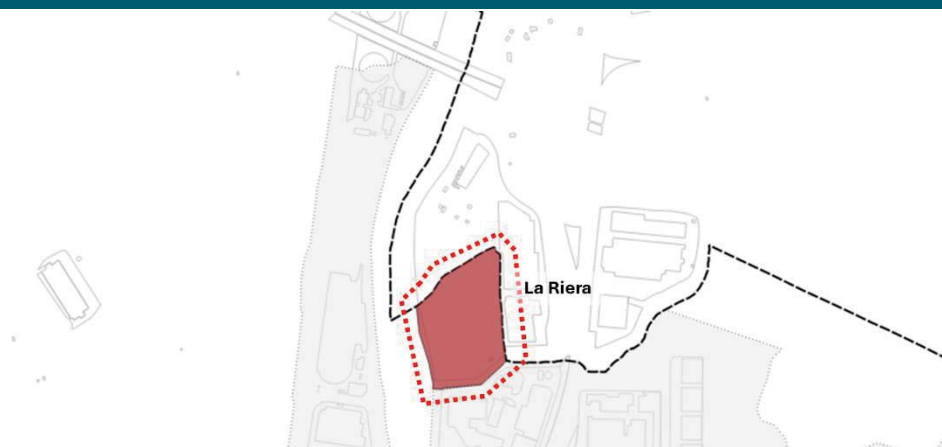
Bicicletes: 498

Cotxes: 201

Motocicletes: 101

**PPU
03**

La Riera



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
1.439	3.777	0	1.439	11.332	17.987

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
0	20.398	20.398

Habitatges

Núm.
0

Superfícies computables a efectes de mobilitat

Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
0	0	0	20.398	0	3.777

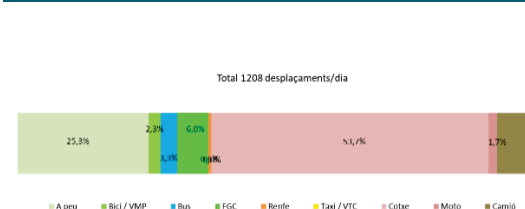
Mobilitat generada

	Interna	Externa	TOTAL
A peu	284	22	306
Bici/VMP	20	8	28
Bus	11	29	40
FGC		72	72
Renfe		7	7
Camió	15	72	87
Cotxe	149	500	648
Moto	6	14	21
Taxi/VTC	0	0	0
TOTAL	485	723	1.209

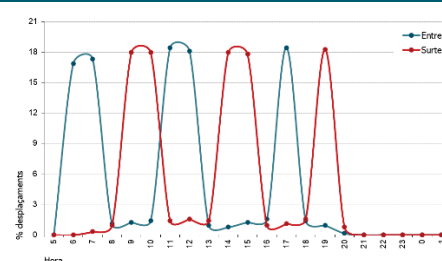
Vehicles

Cotxes	362
Motos	19
Camions	43
Taxi/VTC	0
TOTAL	424

Distribució modal



Corba horària



Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

Bicicletes: 242

Cotxes: 0

Motocicletes: 0

**PPU
04**

Cova Solera Oest



Sòl de sistemes

Vialitat	Espais lliures	Equipaments	Altres	Sòl privat	TOTAL
36.691	41.096	0	0	106.403	184.190

Sostre privat

ST Residencial	ST Act. Eco	TOTAL
0	165.108	165.108

Habitatges

Núm.
0

Superfícies computables a efectes de mobilitat

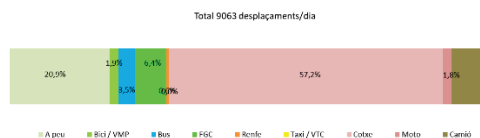
Habitatges (n)	Comerç	Oficines	Industrial	Equipaments	Zones verdes
0	0	-78	164.314	0	17.115

Mobilitat generada

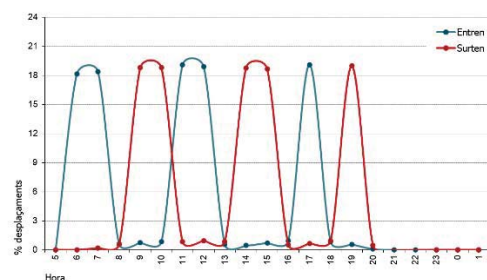
	Interna	Externa	TOTAL	
A peu	1.717	174	1.892	Cotxes 2.889
Bici/VMP	114	60	173	
Bus	82	232	313	
FGC		577	577	Motos 150
Renfe		57	57	
Camió	123	576	699	
Cotxe	1.191	3.996	5.187	Camions 350
Moto	49	116	165	
Taxi/VTC	0	0	0	Taxi/VTC 0
TOTAL	3.276	5.788	9.064	TOTAL 3.388

Vehicles

Distribució modal



Corba horària



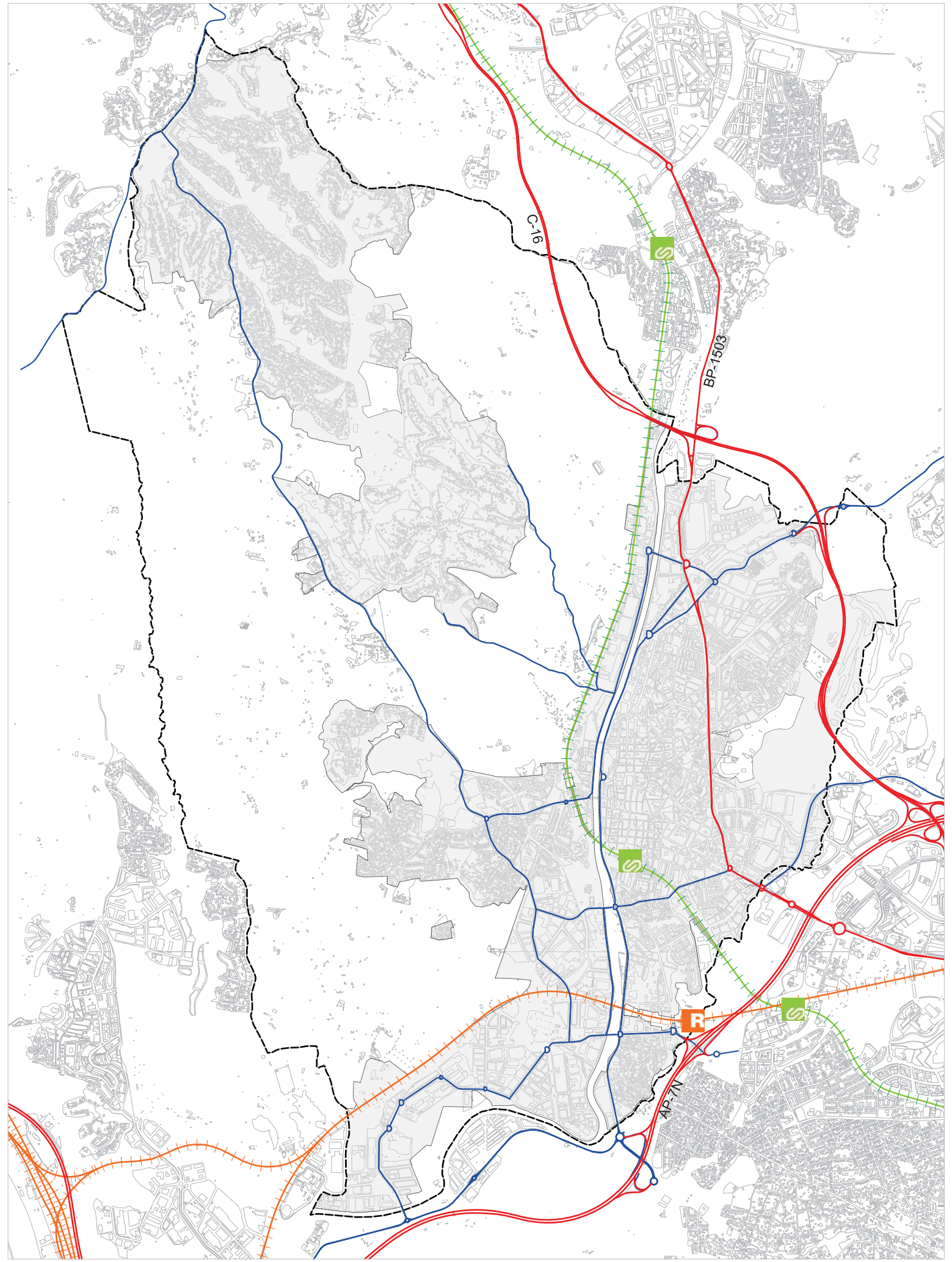
Nous aparcaments mínims segons Decret 344/2006

Bicicletes: 1816

Cotxes: 0

Motocicletes: 0

PLÀNOLS



Font: Ajuntament de Rubí, PMUS.

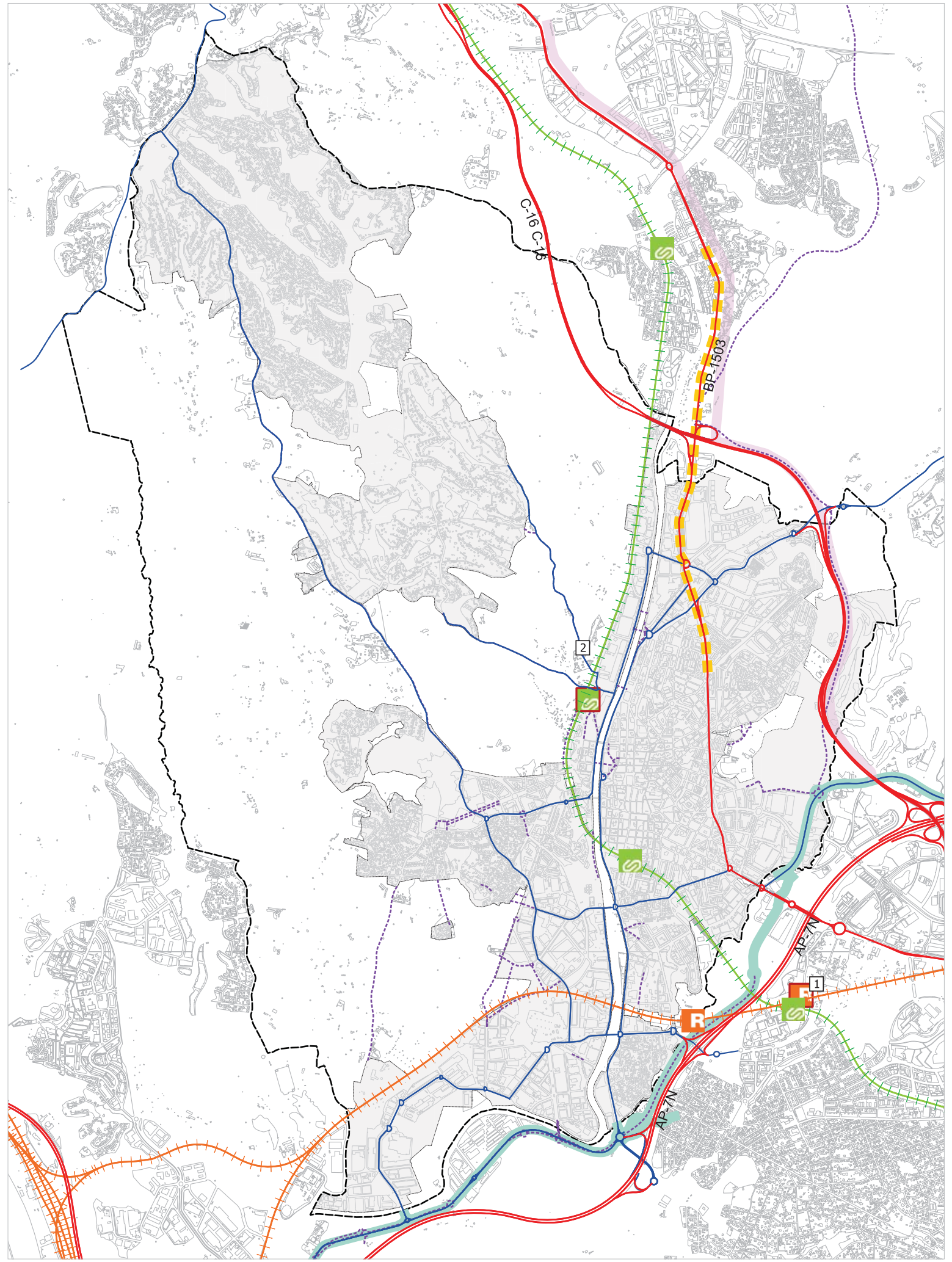
- | | | |
|--|---|---|
|  Parada RENFE |  RENFE |  Xarxa d'accesos |
|  Parada FGC |  FGC |  Xarxa primària |

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE RUBÍ
PLANS D'INFORMACIÓ

AVANÇ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

MOBILITAT

10.1.1 Infraestructures de comunicació existents



Font: PMUS, pdl 2021-2023, PTMB.

	RENFE		Línia RENFE		Planejament
	FGC		Línia FGC		Proposta de carril bus Rubí - Les fonts (pdl 2021-2030)
			Xarxa primària		Ronda de Rubí (PTMB)
			Xarxa d'accesos		Eix Interpolar

- 1 Nova estació rodalia R8 a Hospital General (intercanviador) (pdl 2021-2030)
- 2 Nova parada Rubí - La Llana (pdl 2021-2030)

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE RUBÍ

PLANS D'INFORMACIÓ

AVANÇ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

MOBILITAT

10.1.2 Infraestructures de comunicació existents i previstes

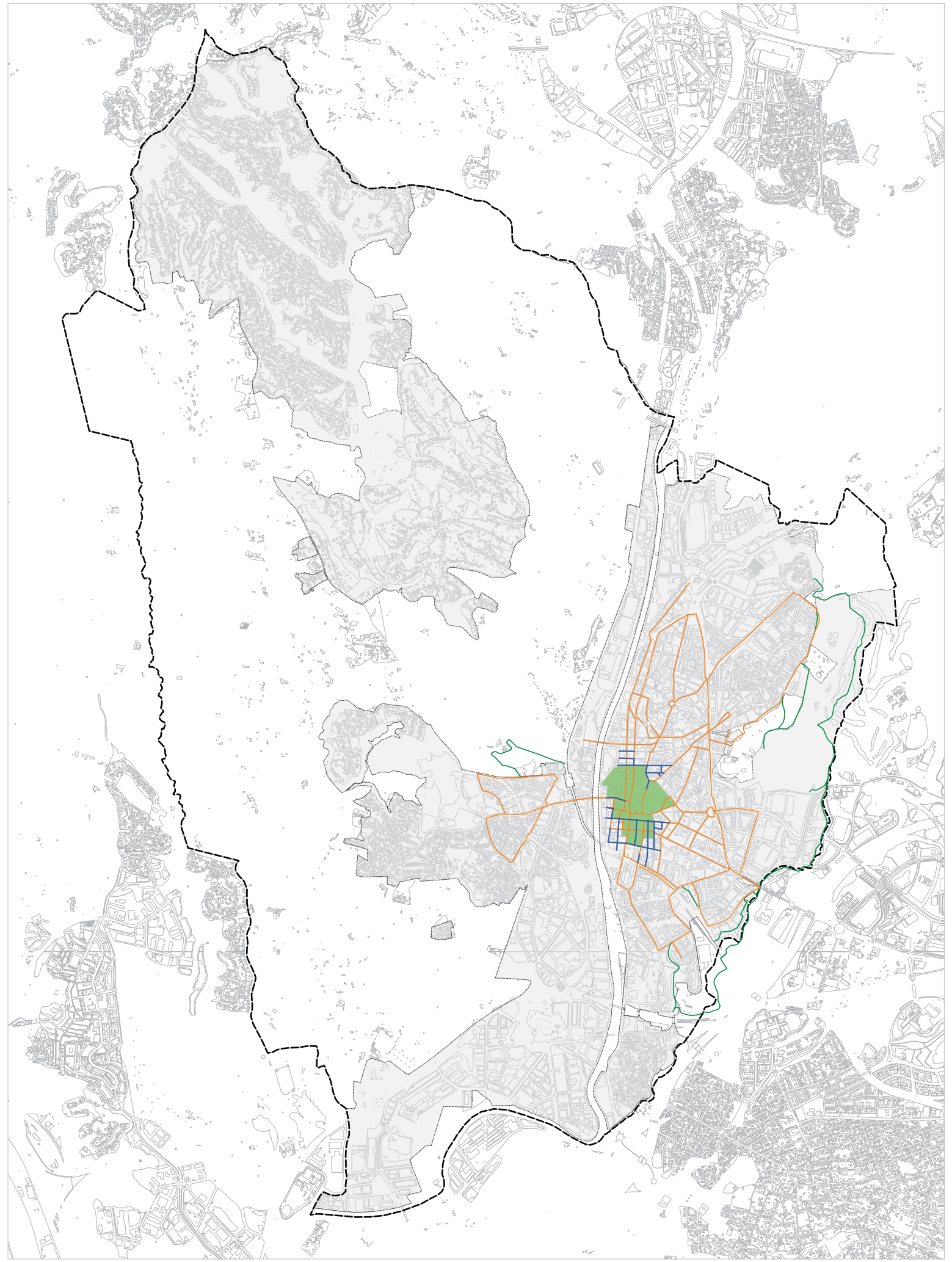
Ajuntament de Rubí

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Rubí

0 250 500 m

DIN A3 1:25.000

MARÇ 2025



Font: Ajuntament de Rubí, Pla Director de la Bicicletes i VMP 2021.

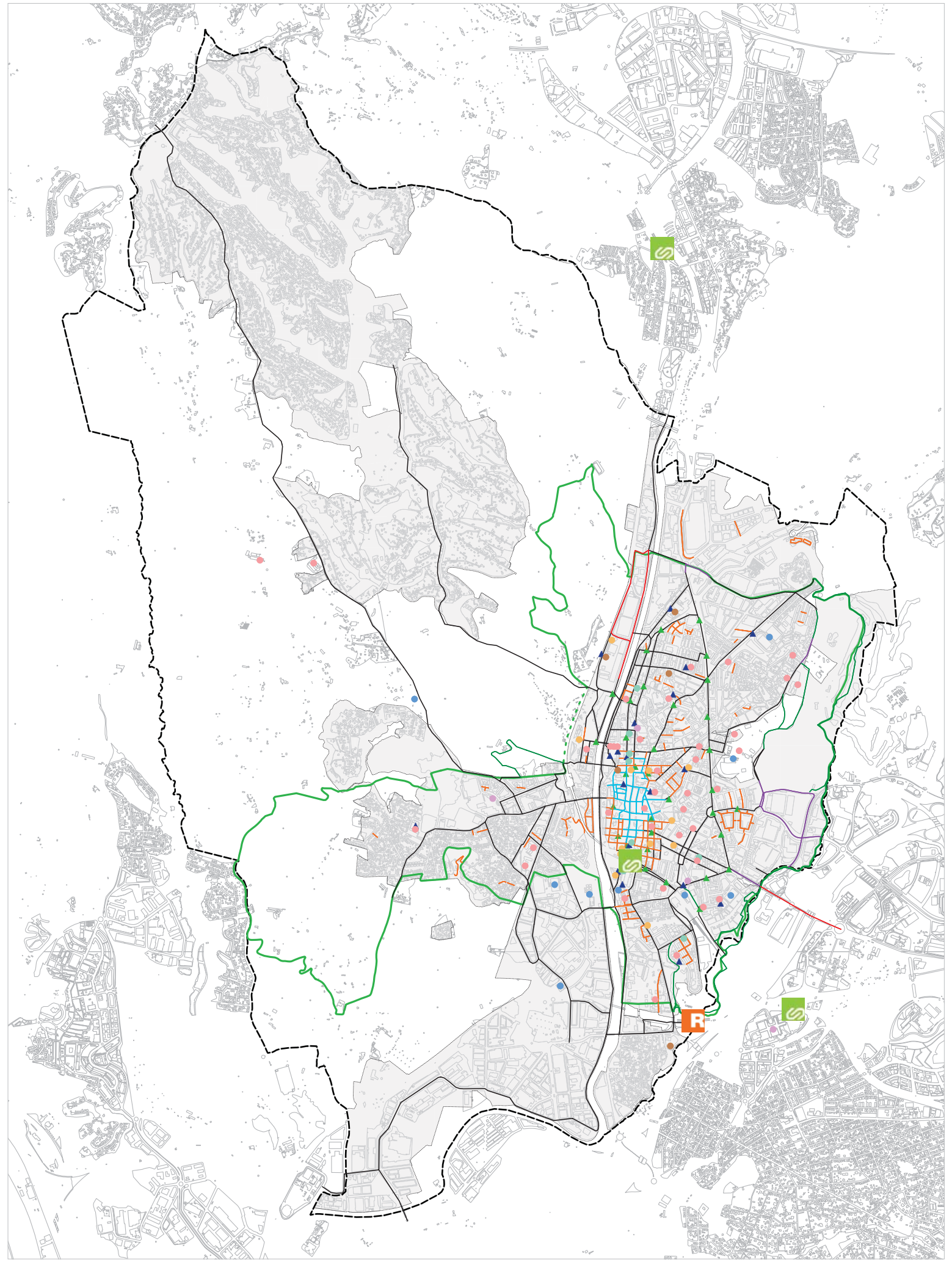
- Àrees de convivència
- Eixos principals de vianants
- Camí Verd
- Zona restringida

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE RUBÍ
PLANS D'INFORMACIÓ

AVANÇ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

MOBILITAT

10.2.1 Infraestructures de mobilitat activa



Font: Ajuntament de Rubí, pla director de la bicicleta i VMP.

- Xarxa ciclista actual**
- Cami Verd
 - Carrer 30
 - Carrer de convivència
 - Carrer de vianants
 - Carril bici
- Anella verda**
- Cami existent
 - Tram alternatiu
- Voreira bici**
- Proposta

- Aparcament**
- ▲ Aparcaments per a bicicletes existents
 - ▲ Aparcaments per a bicicletes proposats

- Equipaments**
- Assistència sanitària
 - Esportius
 - Seguretat
 - Sociocultural
 - Administratius

- Docents**
-

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE RUBÍ

PLANS D'INFORMACIÓ

10.3.1 Infraestructures ciclista existent i previstes



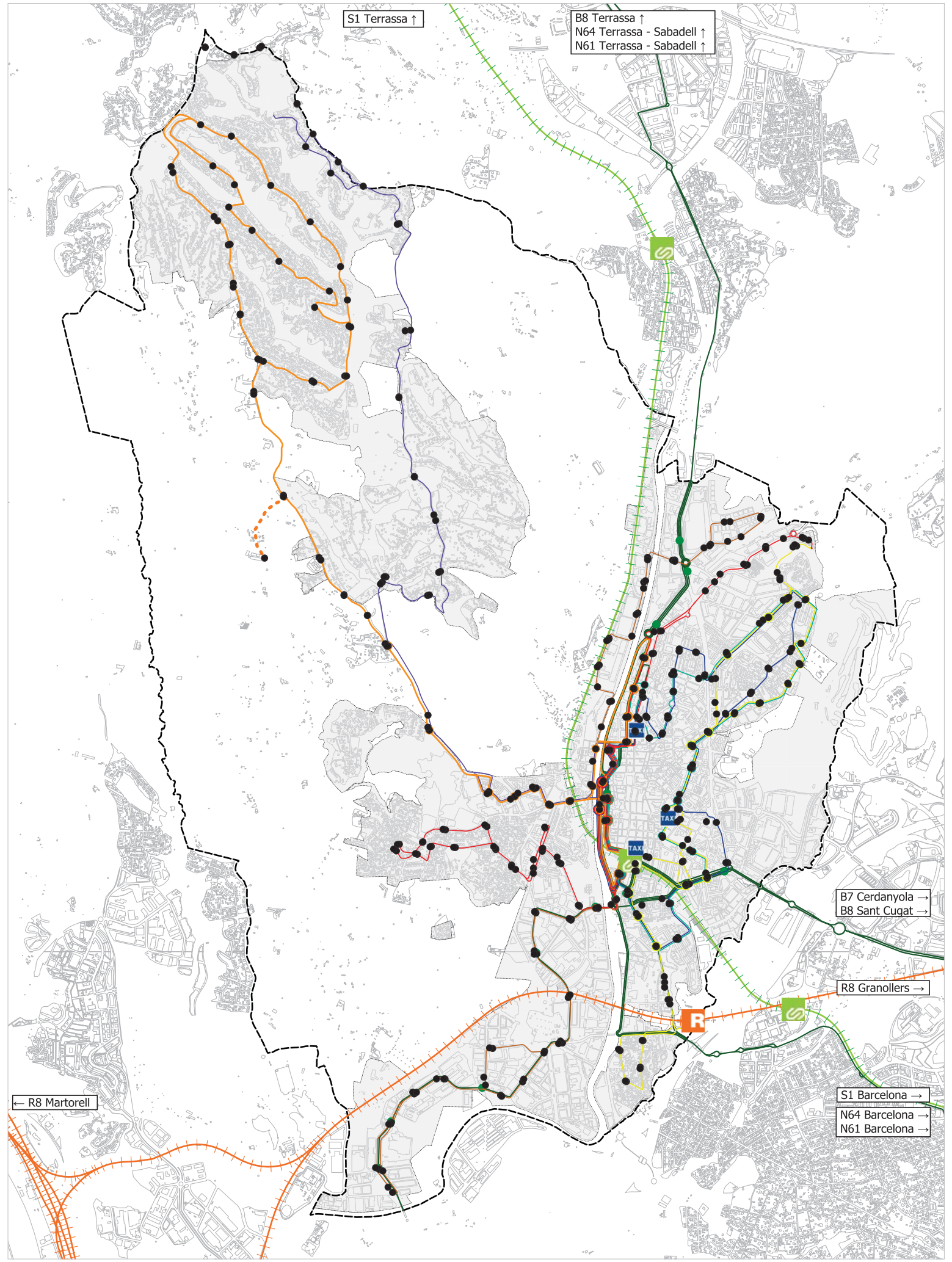
Ajuntament de Rubí

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Rubí

0 250 500 m

DIN A3 1:25.000

MARÇ 2020

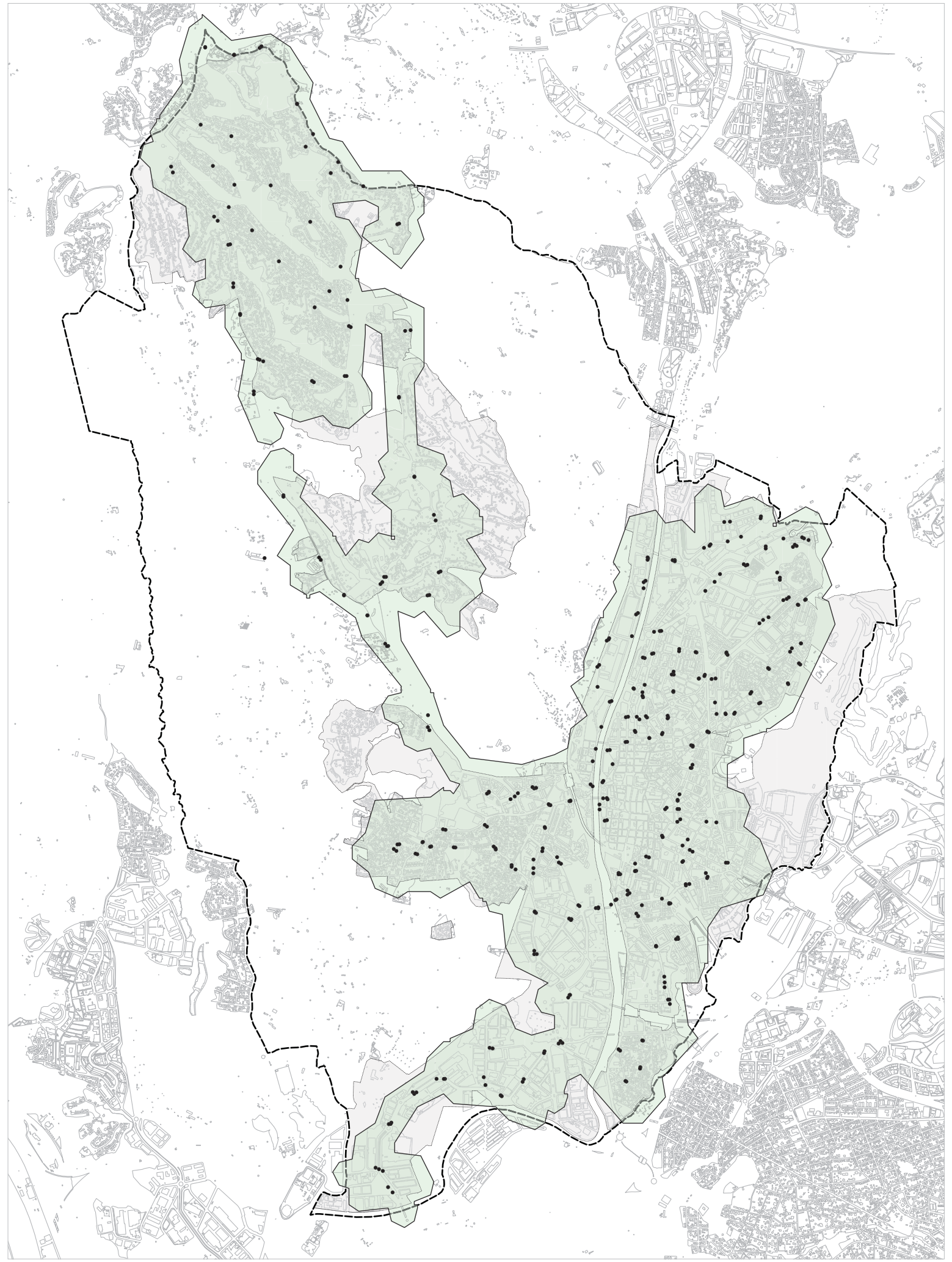


Font: Ajuntament de Rubí.

- | | | | |
|--------------------------|-------------|---------------------|----|
| Parada taxi | Línia RENFE | Parades de bus urbà | L4 |
| Parades de bus interurbà | Línia FGC | L1 | L5 |
| Línies de bus interurbà | | L2 | L6 |
| | | L3 | L7 |

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE RUBÍ
PLANOLS D'INFORMACIÓ

MOBILITAT
10.4.1 Xarxa de transport públic

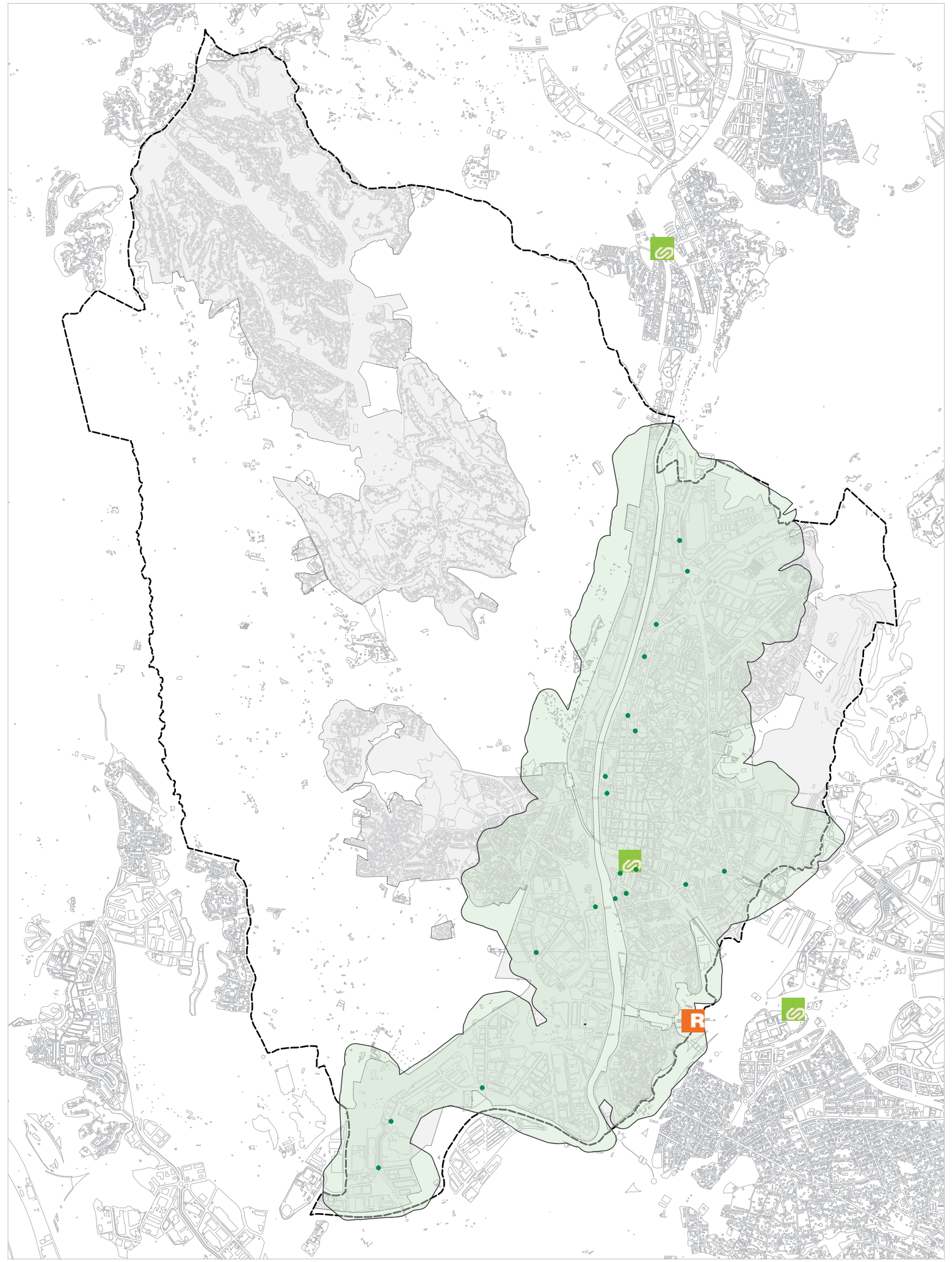


Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'ajuntament de Rubí.

- Parada d'autobús urbà
- Cobertura del transport públic urbà a 300 metres

El transport públic urbà cobreix un 93,4% del sòl urbà de Rubí

MOBILITAT
10.4.2 Cobertura urbana del transport públic urbà



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'ajuntament de Rubí.

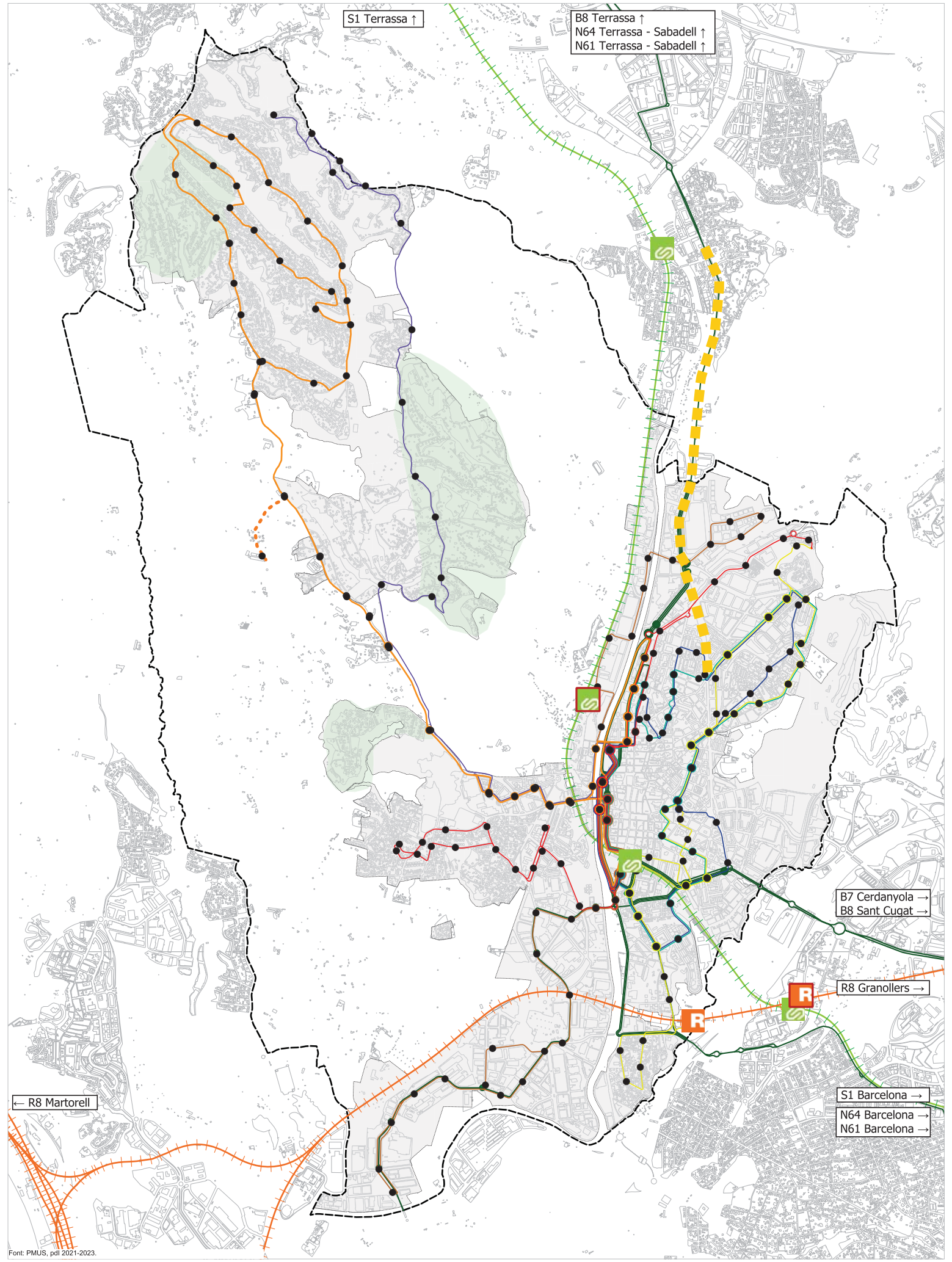
Autobús
● Parades de bus interurbà
■ Cobertura del transport públic interurbà a 500 metres

El transport públic interurbà cobreix un 32,6% del sòl urbà de Rubí.

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE RUBÍ
PLANS D'INFORMACIÓ

AVANÇ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

MOBILITAT
10.4.3 Cobertura urbana del transport públic interurbà



Font: PMUS, pdi 2021-2023.

 Parada taxi

 Bus interurbà

 Parades de bus interurbà

 Línies de bus interurbà

 Ferrocarri

 Parades FGC

 Parada RENFE

 Línia RENFE

 Línia FGC

 Bus urbà

 Parades de bus urbà

 L1

 L2

 L3

 L4

 L5

 L6

 L7

 Propostes

 Nova estació rodalies R8 a Hospital General (pdi 2021-2030)

 Nova estació FGC Rubí - La Llana

 Àrees de transport públic a demanda

 Proposta de caril bus Rubí - Les Fonts (pdi 2021-2030)

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE RUBÍ

PLANS D'INFORMACIÓ

AVANÇ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

MOBILITAT

10.4.4 Proposta de xarxa urbana i estacions interurbanes

 Ajuntament de Rubí

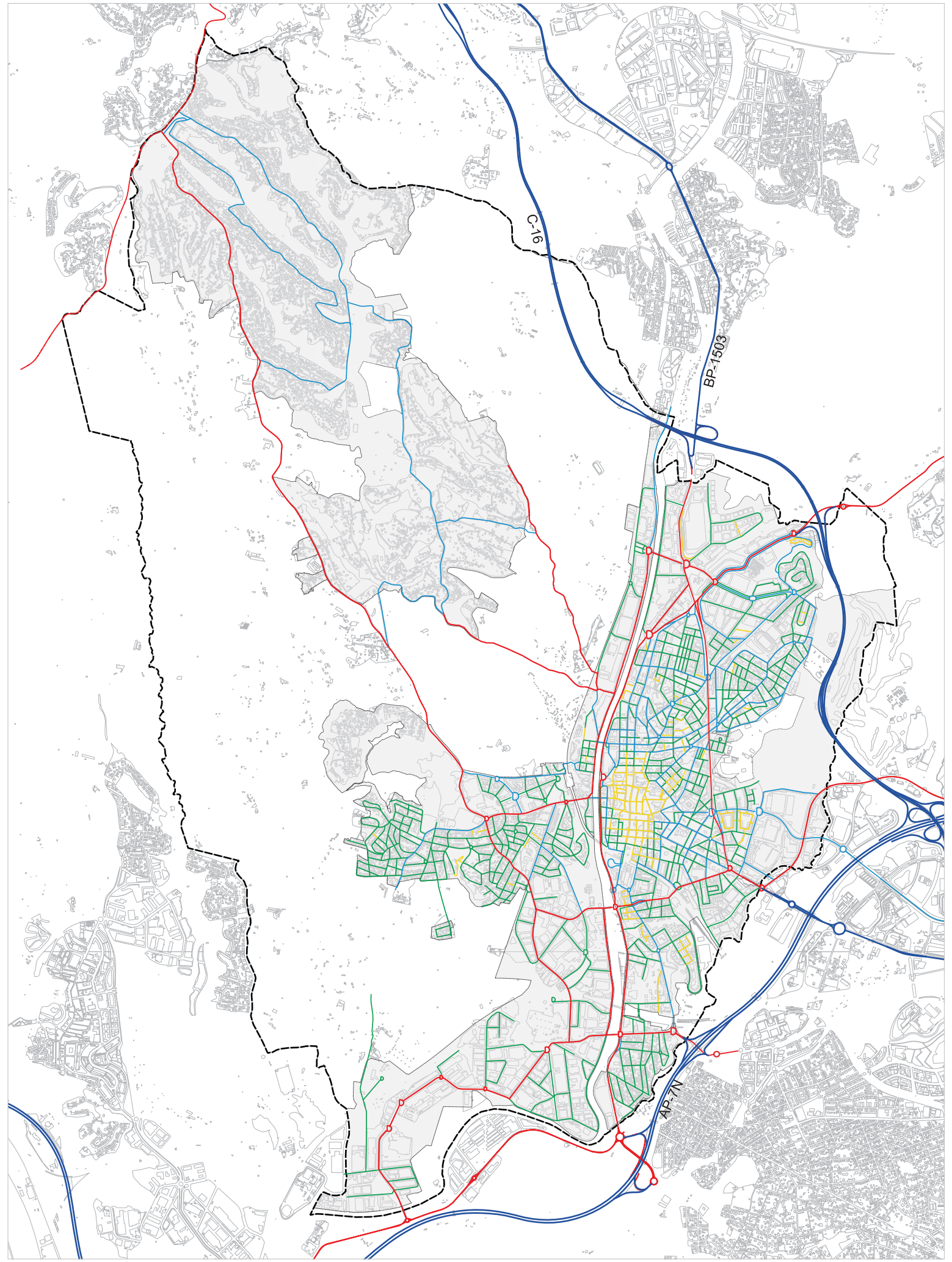
 POUM

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Rubí

 0 250 500 m

DIN A3 1:25.000

 MARÇ 2028



Font: Ajuntament de Rubí.

Jerarquia

- Bàsica
- Local
- Pacificada
- Veïnal

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE RUBÍ
PLANS D'INFORMACIÓ

AVANÇ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

MOBILITAT
10.5.1 Jerarquia de la xarxa viària



Ajuntament de Rubí

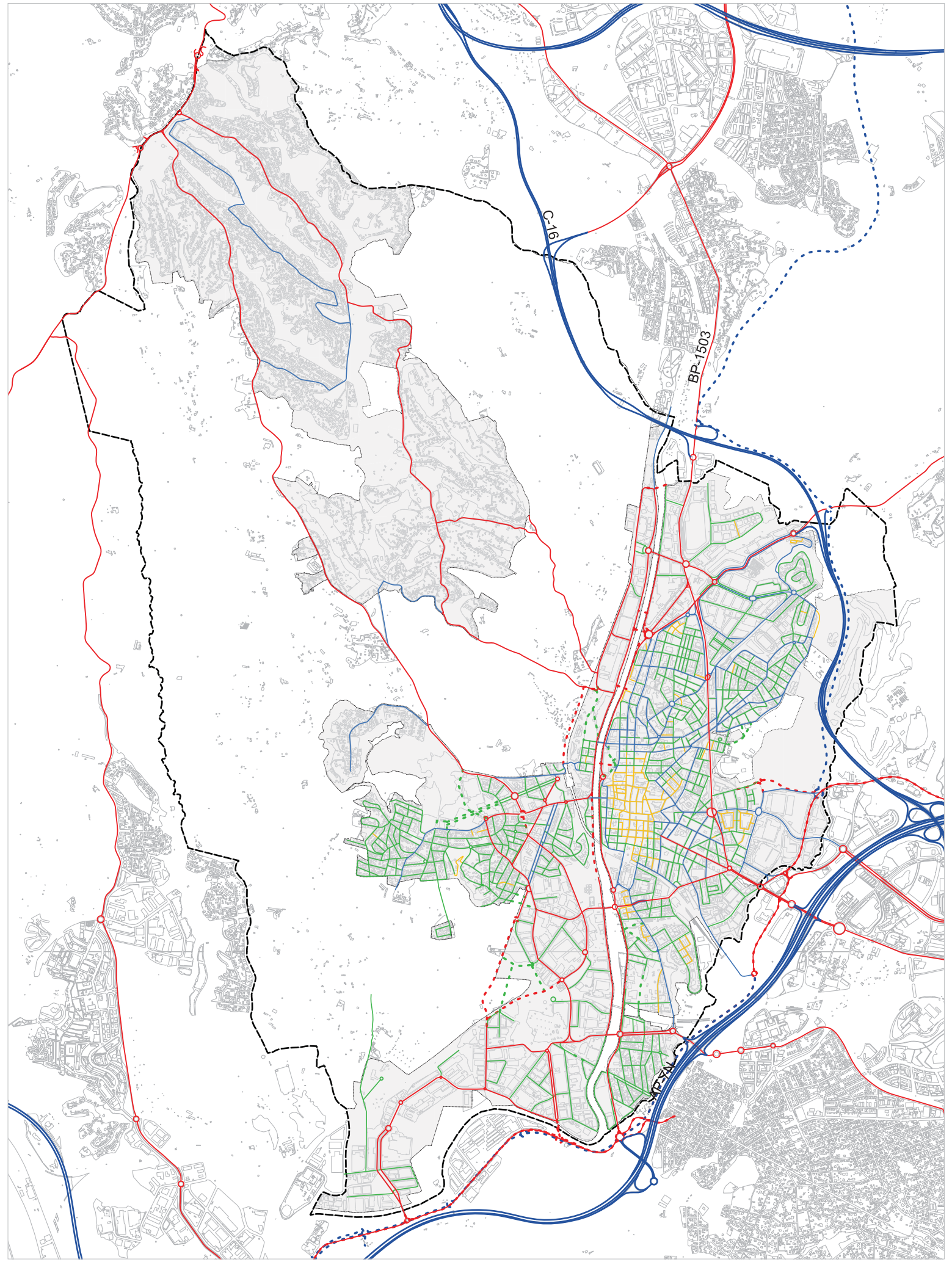


POUM
Pla d'Ordenació Urbanística
Municipal de Rubí

0 250 500 m
DIN A3 1:25.000



MARÇ 2020



Font: Ajuntament de Rubí PMUS, pdi 2021-2023.

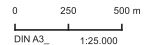
Nova jerarquia

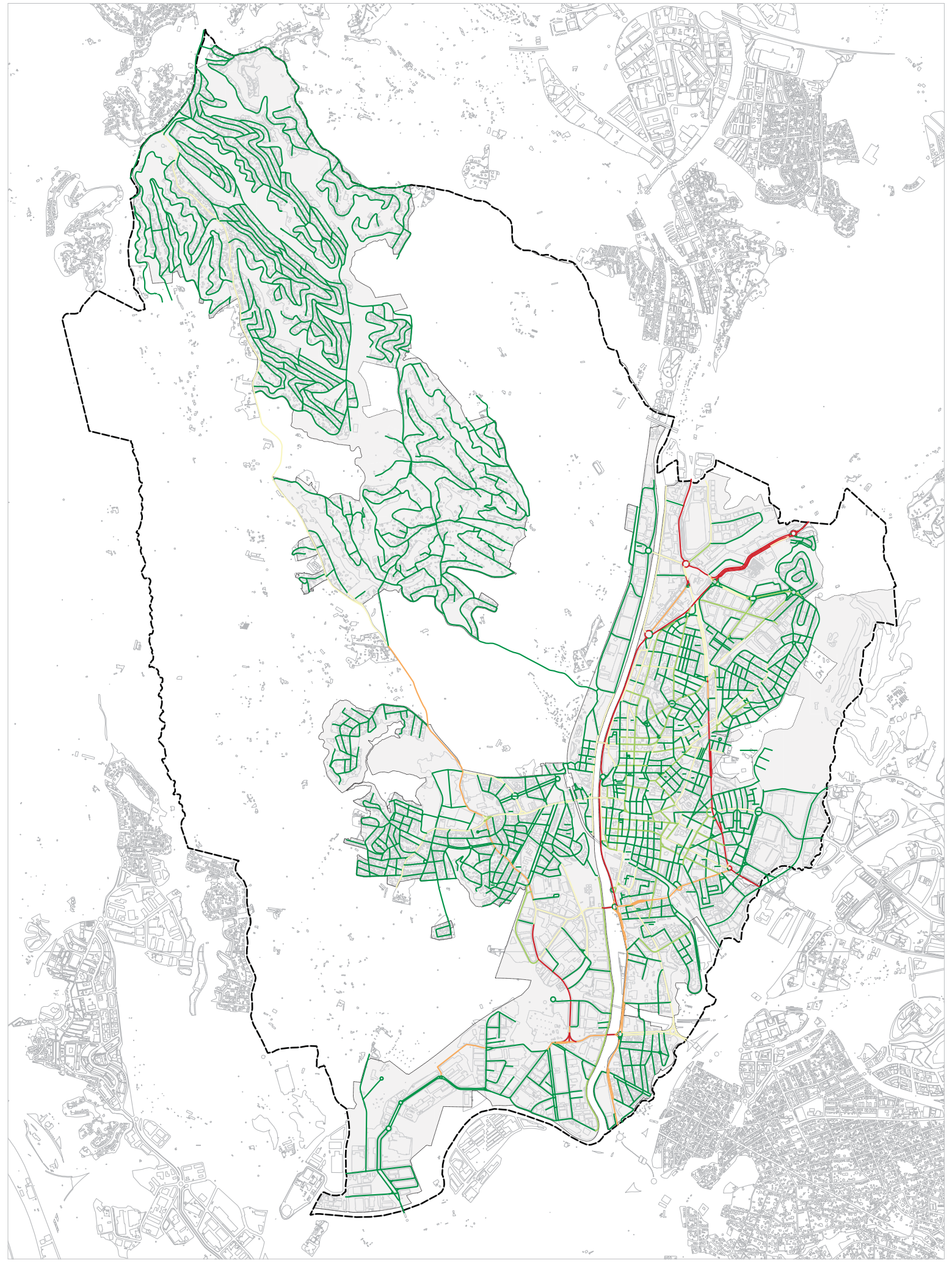
- | | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| — Vies d'accés | — Xarxa local |
| --- Modificacions a les vies d'accés | — Xarxa veïnal |
| — Xarxa bàsica | --- Modificacions a la xarxa veïnal |
| --- Modificacions a la xarxa bàsica | — Pacificada |

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE RUBÍ
PLANS D'INFORMACIÓ

AVANÇ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

MOBILITAT
10.5.2 Noves propostes de la xarxa viària





Font: Ajuntament de Rubí.

IML - Intensitat mitjana de vehicles en laborable

< 1.500 veh./dia

1.500 - 5.000 veh./dia

5.000 - 10.000 veh./dia

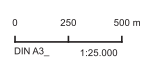
10.000 - 15.000 veh./dia

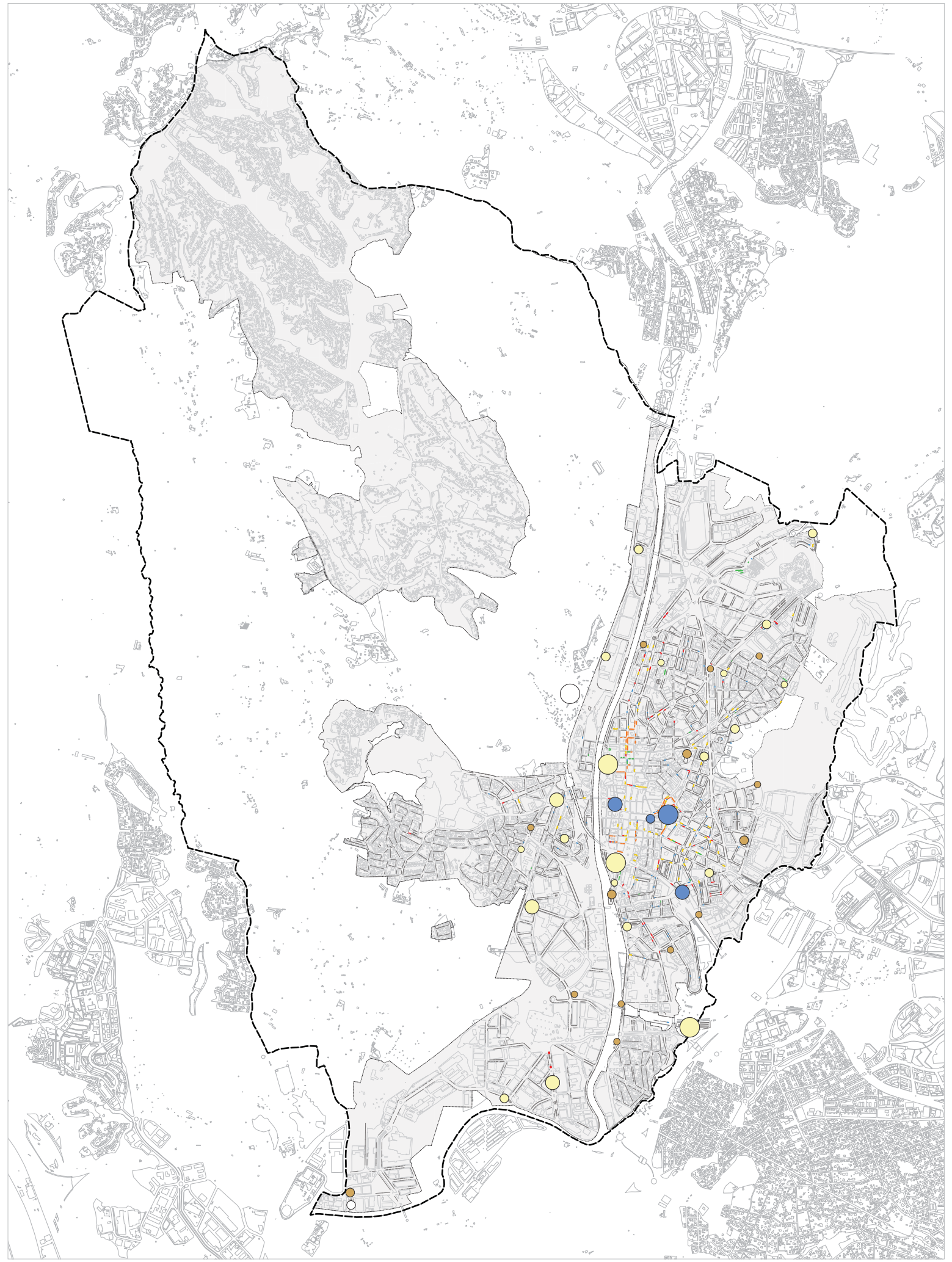
> 15.000 veh./dia

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE RUBÍ
PLANS D'INFORMACIÓ

AVANÇ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

MOBILITAT
10.6 Capacitat de les infraestructures viàries





Font: Ajuntament de Rubí.

Bosses d'aparcament

- < 50
- 50 - 100
- 100 - 251
- > 251

Inventari aparcament

- Aparcament lliure
- Aparcament Motos
- Aparcament zona taronja
- Aparcament soterrat (pagament)
- Aparcament asfaltat en superfície
- Aparcament no asfaltat en superfície

Aparcament reservat

- Aparcament PMR
- Carrega descarrega

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE RUBÍ

PLANS D'INFORMACIÓ

AVANÇ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

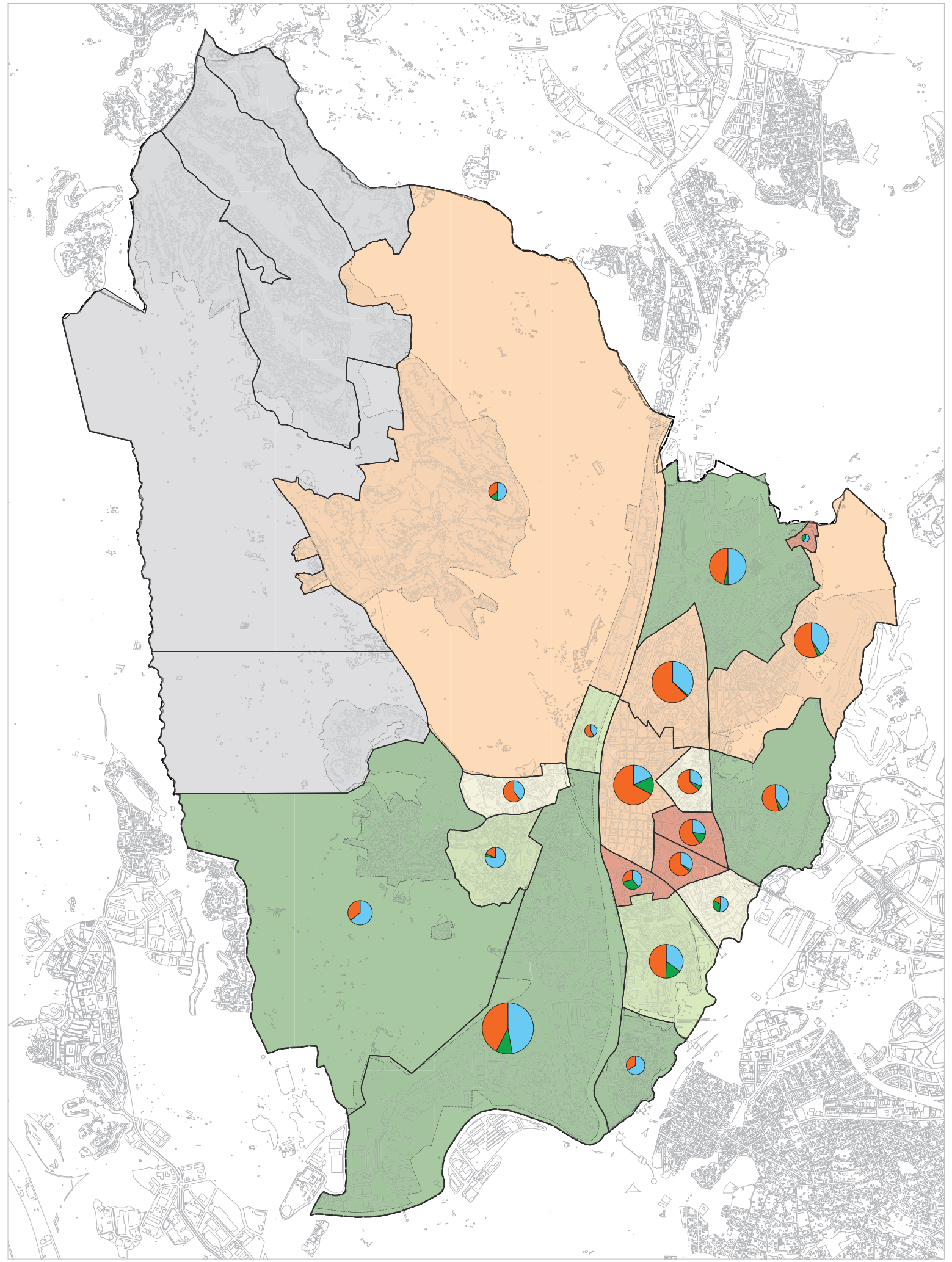
MOBILITAT

10.7.1 Aparcament actual inventari

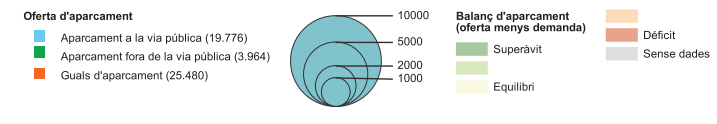
0 250 500 m

DIN A3 1:25.000

MARÇ 2028

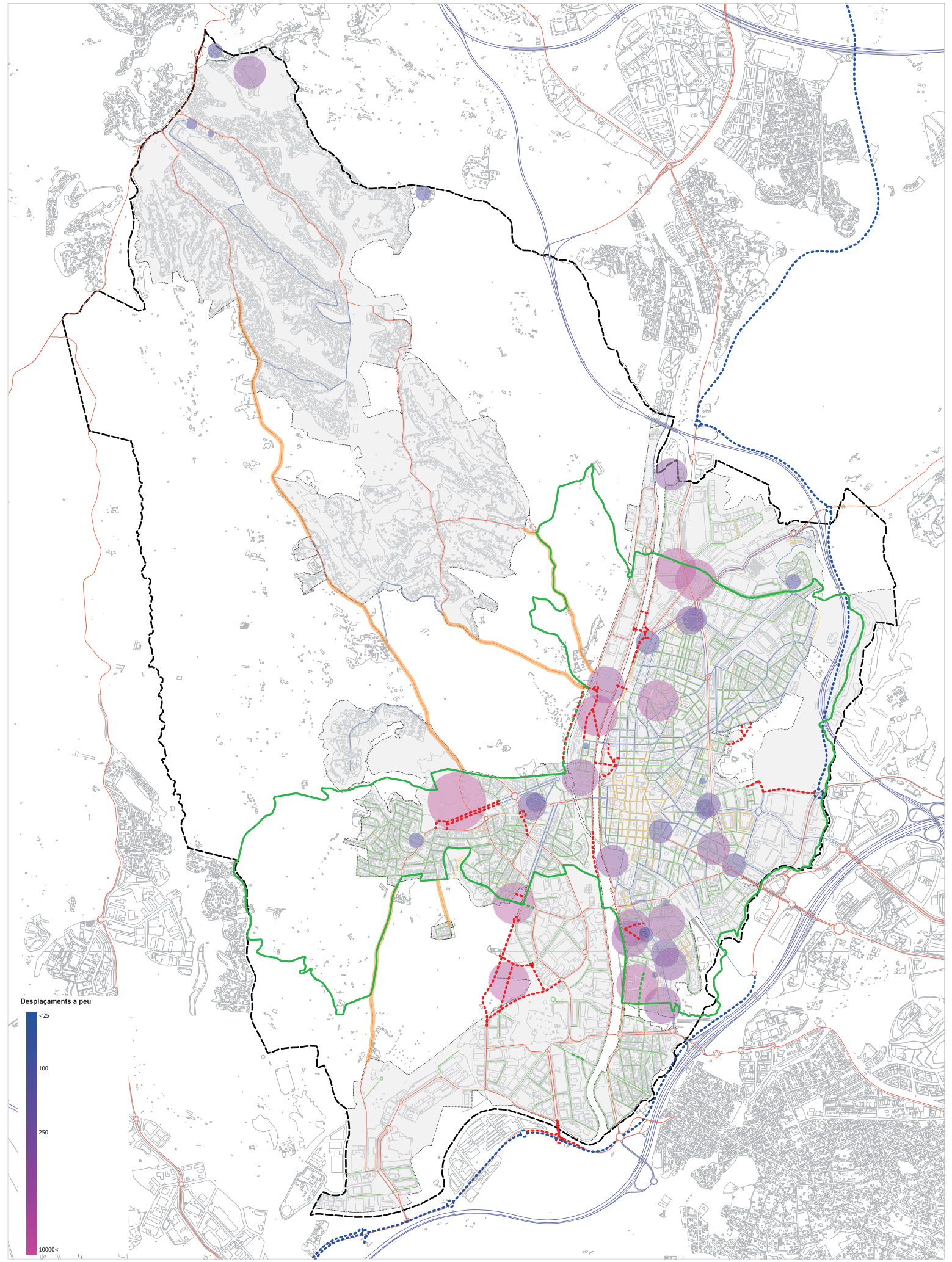


Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament de Rubí

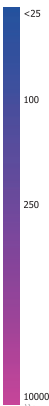


PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE RUBÍ
PLANS D'INFORMACIÓ

MOBILITAT
10.7.2 Aparcament actual (balanc d'aparcament)



Desplaçaments a peu



Jerarquia viària Existent

- Vies d'accés
- Xarxa bàsica
- Xarxa local
- Xarxa veïnal
- Vies pacificades

Propostes de modificació

- Modificacions a les vies d'accés
- Modificacions a la xarxa bàsica
- Modificacions a la xarxa local
- Modificacions a la Xarxa veïnal

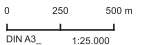
Ampliació via existent

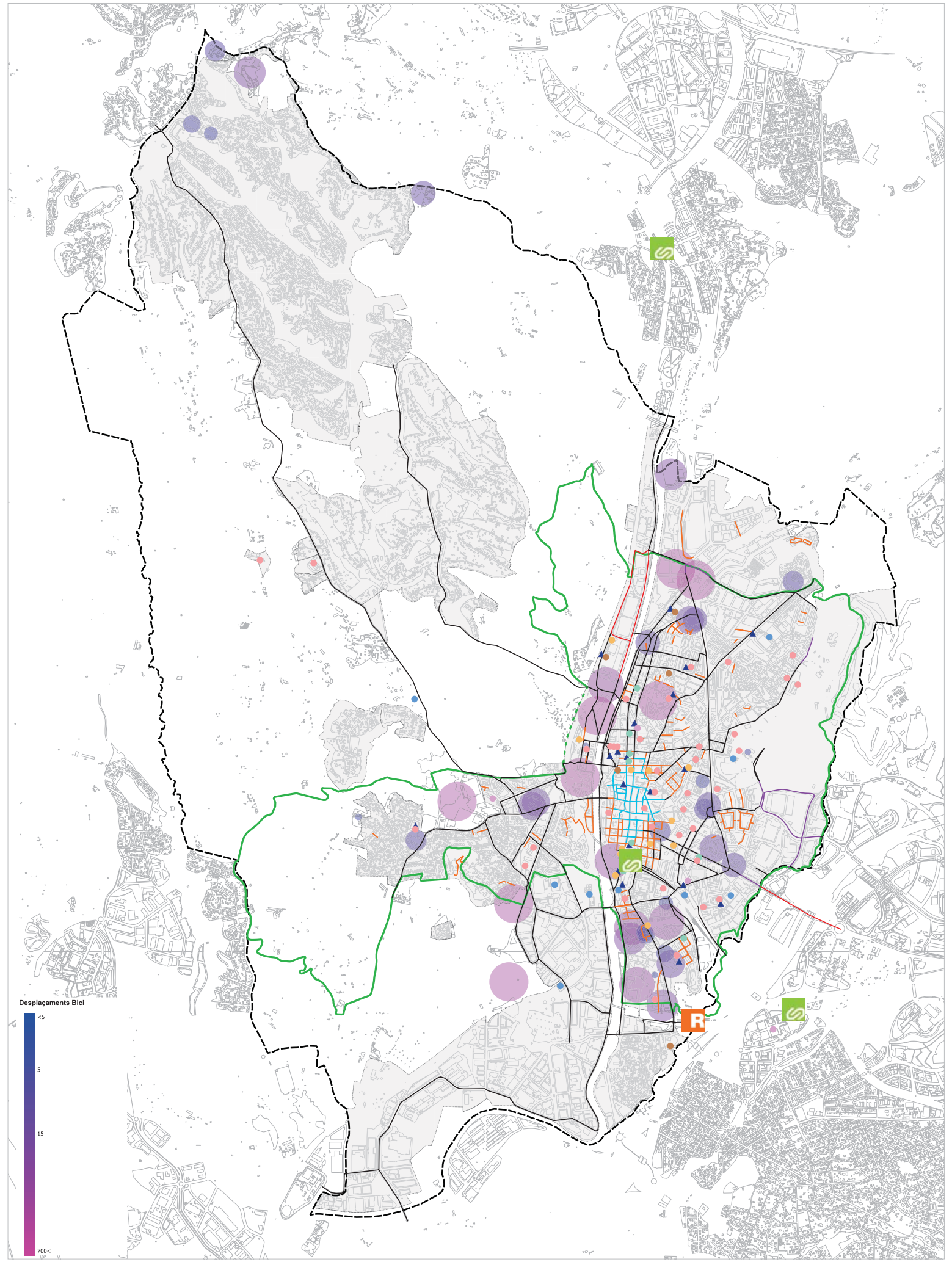
Anella verda

- Camí Existent
- Proposta

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE RUBÍ
PLANS D'INFORMACIÓ
AVANÇ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

MOBILITAT
Desplaçaments a peu





Font: Ajuntament de Rubí, pla director de la bicicleta i VMP.

- Xarxa ciclista actual**
- Cami Verd
 - Carrer 30
 - Carrer de convivència
 - Carrer de vianants
 - Carril bici
- Anella verda**
- Cami existent
 - Proposta
- Voreira bici**
- Proposta

- Aparcament**
- Aparcaments per a bicicletes existents
 - Aparcaments per a bicicletes proposats

- Equipaments**
- Assistència sanitària
 - Esportius
 - Seguretat
 - Sociocultural
 - Administratius

- Parada RENFE**
- Parada FGC

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE RUBÍ

PLANS D'INFORMACIÓ

AVANÇ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

MOBILITAT

Desplaçaments Bicycles



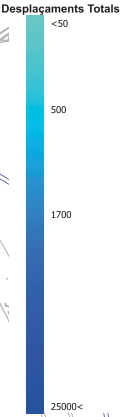
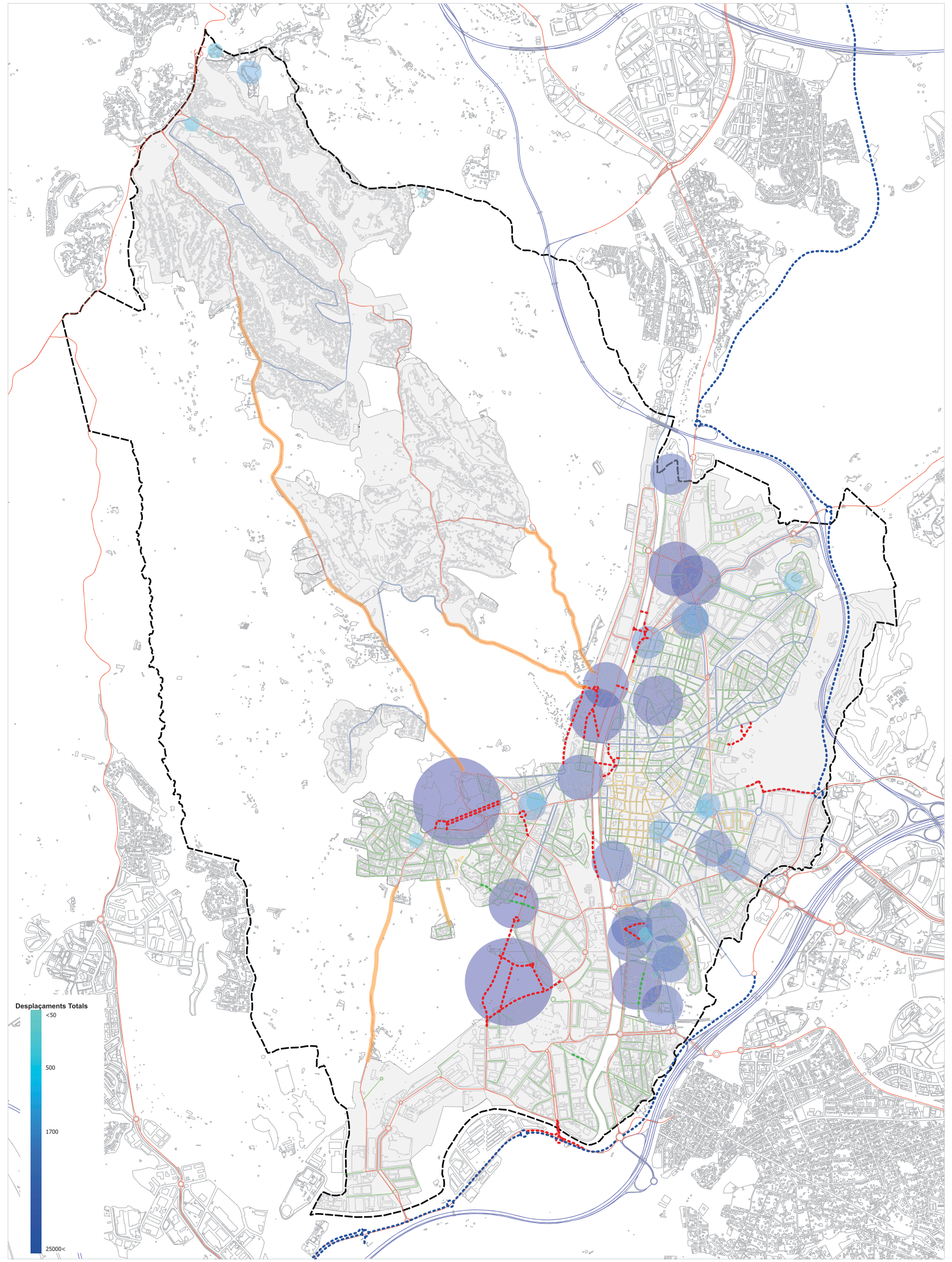
Ajuntament de Rubí

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Rubí

0 250 500 m

DIN A3 1:25.000

MARÇ 2028



Jerarquia viària Existent

- Vies d'accés
- Xarxa bàsica
- Xarxa local
- Xarxa veïnal
- Vies pacificades

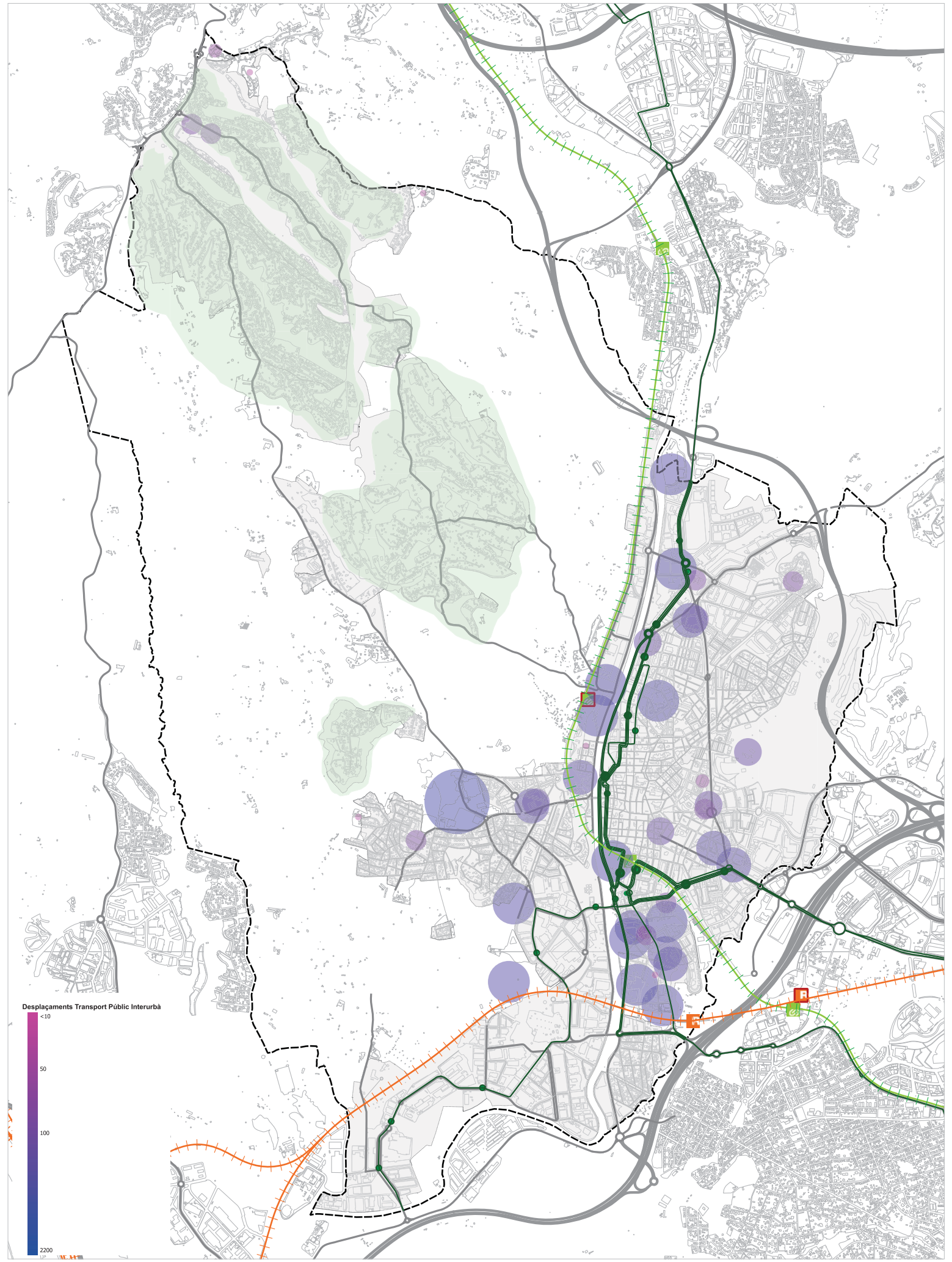
Propostes de modificació

- Modificacions a les vies d'accés
- Modificacions a la xarxa bàsica
- Modificacions a la xarxa local
- Modificacions a la Xarxa veïnal
- Ampliació via existent

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE RUBÍ
PLANS D'INFORMACIÓ

AVANÇ DEL PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA

MOBILITAT
Desplacaments Total



Desplaçaments Transport Públic Interurbà

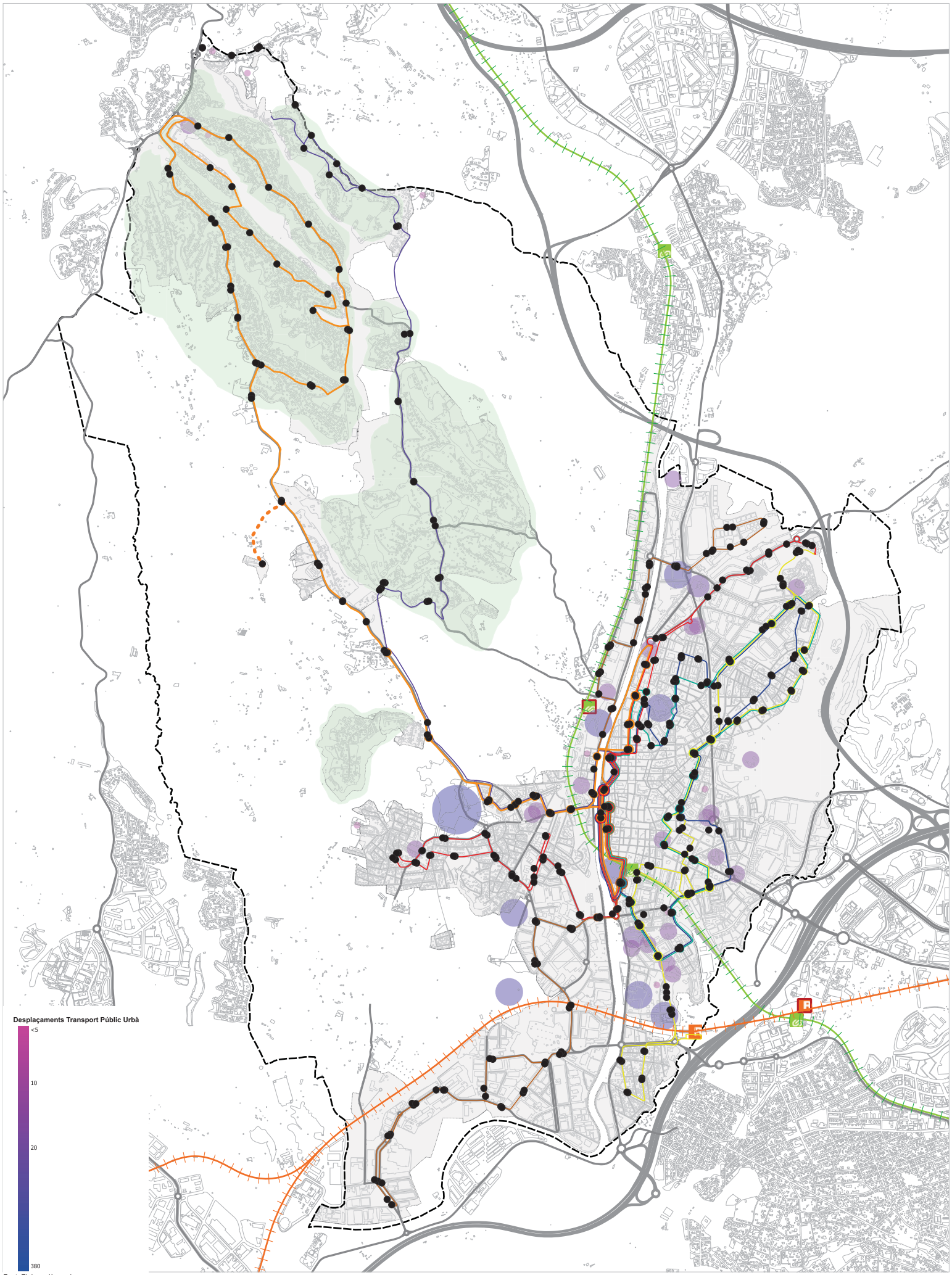


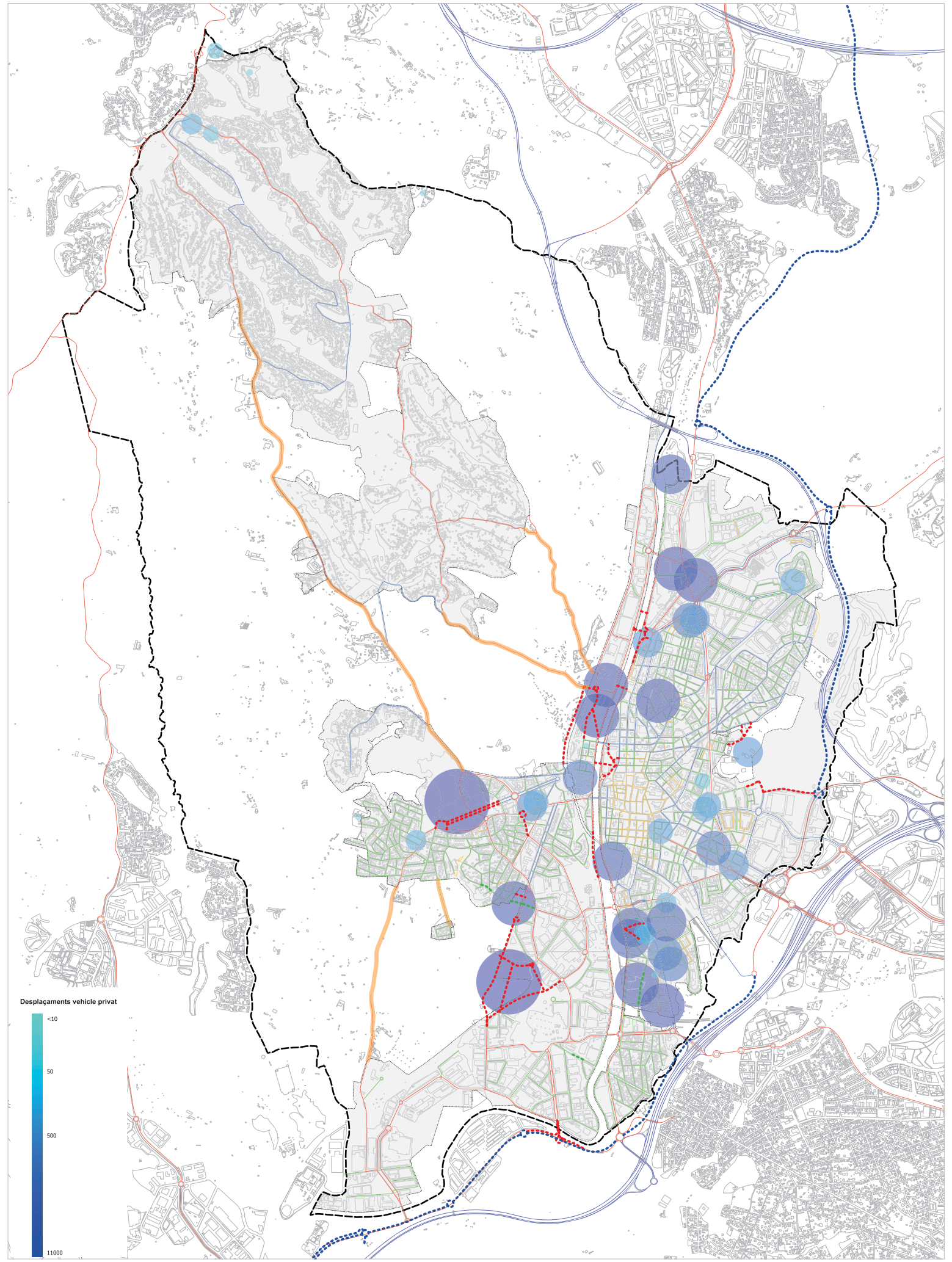
Bus interurbà
● Parades de bus interurbà
— Línies de bus interurbà

Ferrocarril parades FGC
■ Existent
■ Proposta

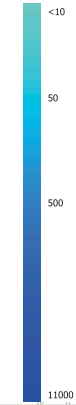
— Línies RENFE
— Línies FGC
■ Àrees de cobertura transport a la demanda

MOBILITAT
Desplaçaments Transport Públic interurbà





Desplaçaments vehicle privat



Propostes d'infraestructura

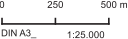
- Modificacions a les vies d'accés
- Modificacions a la xarxa bàsica
- Modificacions a la Xarxa veïnal
- Ampliació via existent

Jerarquia viària

- Vies d'accés
- Xarxa bàsica
- Xarxa local
- Xarxa veïnal
- Vies pacificades

MOBILITAT

Desplaçaments Vehicle Privat



Títol:

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Rubí
Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

Abril 2026



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

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

