AJUNTAMENT DE SANT QUIRZE DEL VALLÈS



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

"PMU-03 – Can Ponsic"

SANT QUIRZE DEL VALLÈS

JUNY 2026

GiR
REVERENDO GINESTA ARQUITECTES

I. ANNEX....3

1. OBJECTE D'ESTUDI....3

2. ACTIVITATS PREVISTES....3

3. MARC NORMATIU....3

4. OBJECTIUS....4

5. CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI I DE LES XARXES....4

5.1 XARXA DE VIANANTS....5

5.2 XARXA CICLABLE I VEHICLES DE MOBILITAT PERSONAL (VMP)....6

5.3 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC....6

5.3.1 XARXA DE FERROCARRIL....6

5.3.2 XARXA D'AUTOBUSOS INTERURBANS....7

5.3.3 XARXA D'AUTOBUSOS URBANS....7

5.4 XARXA VIÀRIA....8

5.4.1 XARXA VIÀRIA SUPRAMUNICIPAL....8

5.4.2 XARXA VIÀRIA URBANA....8

5.4.3 DIAGNOSI I PUNTS DE SATURACIÓ....8

5.5 ESTACIONAMENT....9

5.5.1 OFERTA D'ESTACIONAMENT....9

6. CÀLCUL DE LA MOBILITAT GENERADA....10

6.1 REPARTIMENT MODAL....10

6.2 DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DE LA MOBILITAT....11

7. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA....13

8. PROPOSTA DE LES XARXES DE MOBILITAT....13

8.1 PROPOSTA DE XARXA DE VIANANTS I BICICLETES....13

8.2 PROPOSTA DE XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC....15

8.3 PROPOSTA DE XARXA DE VEHICLES....16

9. APARCAMENT....17

9.1 APARCAMENT FORA DE LA VIA PÚBLICA....17

9.2 APARCAMENT A LA VIA PÚBLICA....17

9.3 PLACES ADAPTADES A PERSONES AMB MOBILITAT REDUÏDA....18

9.4 UBICACIÓ DE RESERVES D'APARCAMENT DE BICICLETES....18

10. PERSPECTIVA DE GÈNERE....18

10.1 CRITERIS A CONSIDERAR I MESURES ADOPTADES....18

11. MESURES A FAVOR D'UNA MOBILITAT SOSTENIBLE....20

11.1 SENYALITZACIÓ FÍSICA I ORIENTACIÓ (WAYFINDING)....20

11.2 INFORMACIÓ DIGITAL I PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC....21

11.3 ACCÉS SOSTENIBLE A LA INFRAESTRUCTURA VERDA....21

Equip redactor del l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla de millora urbana Can Ponsic de Sant Quirze del Vallès

AUTORS	
Joaquim Ginesta	arquitecte
Narcís Reverendo	arquitecte
EQUIP TÈCNIC	
Francesc Haro	arquitecte
Hayat Bouchikh	arquitecta
Mariona Pujol	arquitecta tècnica
Ángela Boix	delineant
INFORME AMBIENTAL	
Albert Albertí	Geògraf i consultor ambiental

Girona, a la data de signatura electrònica

GiR
REVERENDO GINESTA ARQUITECTES

GINESTA REY JOAQUIM - 77603206X	2026.06.19 16:58:09 +02'00'
REVERENDO HOSPITAL NARCIS - 40301142J	2026.06.19 18:16:54 +02'00'

I. ANNEX

1. OBJECTE D'ESTUDI

El present estudi d'avaluació de la mobilitat generada acompanya el document de Pla de millora urbana de Can Ponsic de Sant Quirze del Vallès.

L'àmbit afectat té una superfície real de 182.376,35 m² i comprèn els terrenys situats entre l'avinguda de Can Pallars i els torrents de la Betzuca i de la Font del Pont, situats a l'oest del nucli urbà i en contacte amb els sectors residencials de Can Pallars Llobateres i Vall Suau i Can Feliu.

Té un caràcter marcadament de transició periurbana. Es caracteritza per la proximitat d'infraestructures territorials com la carretera C-58 i l'Aeroport de Sabadell, en un entorn mixt que integra edificacions residencials, equipaments assistencials (com la Residència Assís) i una matriu d'espais lliures i conreus de secà amb una orografia ondulada de pendents majoritàriament suaus.

La proposta no només afecta sòls d'aprofitament privat, sinó que intervé sobre la xarxa viària mitjançant l'ampliació de l'avinguda de Can Pallars (per fixar una amplada superior a 20,50 metres) i la creació d'una nova vialitat secundària interior per donar servei al nou teixit residencial.

MOBILITAT GENERADA PEL POUM VIGENT
PMU-03 Can Ponsic

Sector i usos	Superfície/sostre	Hbtg	Ràtio	Reduccions duplicitat		Viatges/dia bruts	Viatges/dia
				Ocupacional 30%	Personal 50%		
Espais lliures	48.225,00 m2		5 viatges/100m2 sòl				2.411
Assistencial (oficines)	16.389,00 m2st		15 viatges/100m2st				2.458
Assistencial (equip)	12.070,00 m2st		20 viatges/100m2st				2.414
Habitatge	18.210,00 m2st	210	3 viatges/hab	97	287	1.758	1.374
TOTAL							**8.658**

*Segons l'EMQ2006 el 51% de la mobilitat dels residents de Sant Quirze del Vallès és a nivell urbà, el 36% és ocupacional i el 64% és personal
*Segons EAMG del POUM, s'estima una dimensió de llars de 2,79 persones/habitatge

L'EAMG del POUM de Sant Quirze del Vallès presenta una errada de càlcul en comptabilitzar doblement el sostre dels serveis privats assistencials, per una banda com a oficines i per l'altra com a equipament. En aquest últim ús, s'han restat els 4.319 m2st existents segons cadastre.

Es corregeix aquest càlcul i s'apliquen les mateixes reduccions de duplicitat resultant un total de 6.199 viatges/dia.

MOBILITAT GENERADA PEL POUM VIGENT (corregit)
PMU-03 Can Ponsic

Sector i usos	Superfície/sostre	Hbtg	Ràtio	Reduccions duplicitat		Viatges/dia bruts	Viatges/dia
				Ocupacional 30%	Personal 50%		
Espais lliures	48.225,00 m2		5 viatges/100m2 sòl				2.411
Assistencial (equip)	12.070,00 m2st		20 viatges/100m2st				2.414
Habitatge	18.210,00 m2st	210	3 viatges/hab	97	287	1.758	1.374
TOTAL							**6.199**

2. ACTIVITATS PREVISTES

Es preveu que a l'àmbit s'hi implanti una reserva de sòl residencial plurifamiliar amb una superfície de 14.586,34 m2 i un sostre edificable de 18.237,64 m2st amb un total de 200 habitatges.

Els espais lliures s'estenen perimetralment al llarg dels torrents de la Betzuca i de la Font del Pont, així com en una peça central d'estada, sumant una superfície total de 46.257,01 m². Aquests espais estan ocupats per conreus herbacis, masses de vegetació de ribera i una xarxa d'itineraris per a vianants vinculats al Parc dels Torrents.

D'altra banda, la zona de serveis privats ocupa la major part de l'àmbit amb una superfície de sòl de 103.952,53 m² i un sostre edificable de 14.590,11 m²st. Aquesta peça es destina principalment a la consolidació i ampliació de la Residència Assís i a la implantació de nous usos assistencials o sanitaris de baixa intensitat.

3. MARC NORMATIU

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada determina els instruments que han d'incorporar l'estudi. En el seu article 3 estableix:

Àmbit d'aplicació

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

a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.

b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.

c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

El contingut dels estudis es defineixen en el Capítol III segons l'instrument d'ordenació urbanística:

Article 13

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les figures de planejament urbanístic derivat

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de les figures de planejament urbanístic derivat han de contenir la documentació següent:

a) Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 7, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala 1:5.000.

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

c) Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície en els termes establerts a l'article 16, i proposta d'implantació de les noves línies o perllongament de les existents, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

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

e) Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en els termes establerts a l'article 18, representada en el plànol de la xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació i determinació de les reserves per aparcaments

de vehicles. En el seu cas, anàlisi de l'impacte en la capacitat i en la seguretat viària de les carreteres, amb atenció especial als accessos i, si s'escau, propostes d'actuació per garantir-les i propostes de modificacions del Pla local de seguretat viària a l'efecte d'ajustar-ho a la nova situació generada.

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

g) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves d'espai per càrrega i descàrrega de mercaderies d'acord amb l'article 6.

h) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves per als vehicles destinats al transport col·lectiu i al taxi.

i) Encaix i definició dels nodes d'unió amb la xarxa general del municipi (viària, de vianants, de bicicletes i de transport públic).

j) Proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació, que incorpori l'establert a l'article 19.

Pel que fa al Pla d'ordenació urbanística municipal de Sant Quirze del Vallès, aquest estableix les següents determinacions a les NNUU:

article 45. Plans de mobilitat urbana i estudis de mobilitat generada

1. En el moment de redacció d'aquest POUM, el municipi de Sant Quirze del Vallès no té aprovat, encara, el Pla de mobilitat urbana. [...]

2. El Pla d'ordenació urbana municipal de Sant Quirze del Vallès incorpora l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM de Sant Quirze del Vallès. Aquest document avalua i defineix les mesures i les actuacions necessàries per tal de garantir que la mobilitat urbana generada pels nous desenvolupaments urbans i per la reconversió d'usos i intensitats de zones existents al municipi, segueixin els criteris de sostenibilitat i dimensionat que estipula la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat i del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de la mobilitat generada, que la desenvolupa.

*3. **Amb l'objecte d'integrar el concepte de la mobilitat sostenible en l'ordenació dels instruments de desenvolupament del POUM, en aquests es requerirà incorporar els estudis de mobilitat que estableix la legislació sectorial citada en l'apartat anterior. En aquest sentit, caldrà que aquests instruments donin compliment a les condicions següents:***

- verificar els càlculs dels desplaçaments efectuats en l'EAMG del POUM, especialment pel que fa al sector comercial;

- incorporar un plànol de distribució del nombre de desplaçaments en cadascun dels sectors;

- avaluar, amb més detall, el comportament de la mobilitat generada en funció del repartiment modal previst tenint en compte els usos, si són viatges interns o de connexió amb exterior i la localització; i

- complir amb la Disposició Addicional primera del real decret 1053/2014 pel que fa a la reserva d'aparcaments.

4. OBJECTIUS

L'objectiu de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar un canvi en la mobilitat generada en l'àmbit d'estudi, de manera que es produeixi un descens de l'ús del vehicle privat a favor del transport públic i mitjans no motoritzats, tal com estableix la Llei 9/2003 de la Mobilitat. Seguint aquesta línia de treball el principal objectiu dels estudis és definir aquelles propostes infraestructurals i de serveis que puguin ajudar a prendre decisions per millorar l'accessibilitat i la mobilitat del centre en estudi, garantint una mobilitat ambientalment i econòmicament sostenible, per tal d'oferir als ciutadans una qualitat de servei d'acord amb uns estàndards adequats.

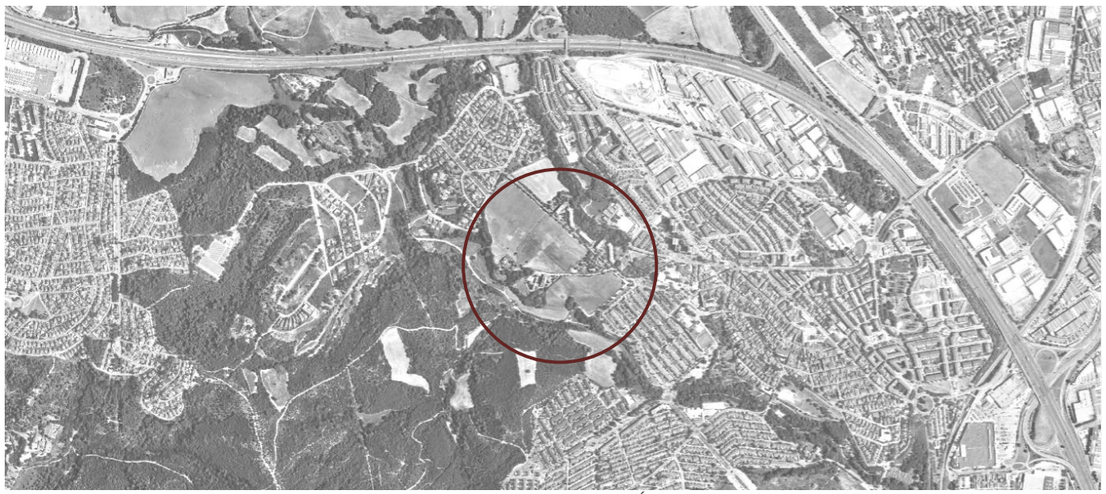
Els objectius específics de l'estudi són:

- Conèixer les característiques de mobilitat de l'àrea d'influència de l'àmbit en estudi.
- Analitzar la mobilitat que genera l'àmbit i estimar la mobilitat que generaran les noves activitats.
- Identificar els recorreguts d'accés i de sortida a l'àrea que permetin optimitzar la capacitat de la xarxa viària.
- Valorar la distribució modal dels viatges de les persones que es desplacin al sector.
- Per assolir les fites enunciades es consideren les dades a disposició i es duen a terme estudis de les condicions inicials de la mobilitat: desplaçaments, repartiment modal, oferta de transport públic, etc.

5. CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI I DE LES XARXES

L'àmbit del Pla de millora urbana s'ubica al terme municipal de Sant Quirze del Vallès, municipi situat al centre de la comarca del Vallès Occidental. Compta amb una superfície de 14,07 km² i una població que ha superat el llindar dels 20.000 habitants (20.195 segons dades de l'Idescat de 2020).

La zona d'estudi se situa a l'oest del nucli urbà de Sant Quirze, en els terrenys de Can Ponsic ubicats entre el sistema fluvial del torrent de la Betzuca i el torrent de la Font del Pont, limitat al sud-est per la urbanització de Sant Quirze Jardí i al nord-oest amb la zona residencial de Can Pallars.



MAPA DE SITUACIÓ

Des del punt de vista físic, l'emplaçament de Sant Quirze del Vallès es caracteritza per la presència de la serra de Galliners, que actua com a divisòria d'aigües entre les conques del Besòs i del Llobregat. El municipi presenta un relleu més aviat muntanyós malgrat la seva baixa altura, amb el Turó de Mojal (312 msnm) com a punt més elevat.

L'àmbit del PMU-03 se separa de la topografia accidentada de la serra a partir del torrent de la Betzuca, situant-se en una orografia ondulada de pendents suaus.

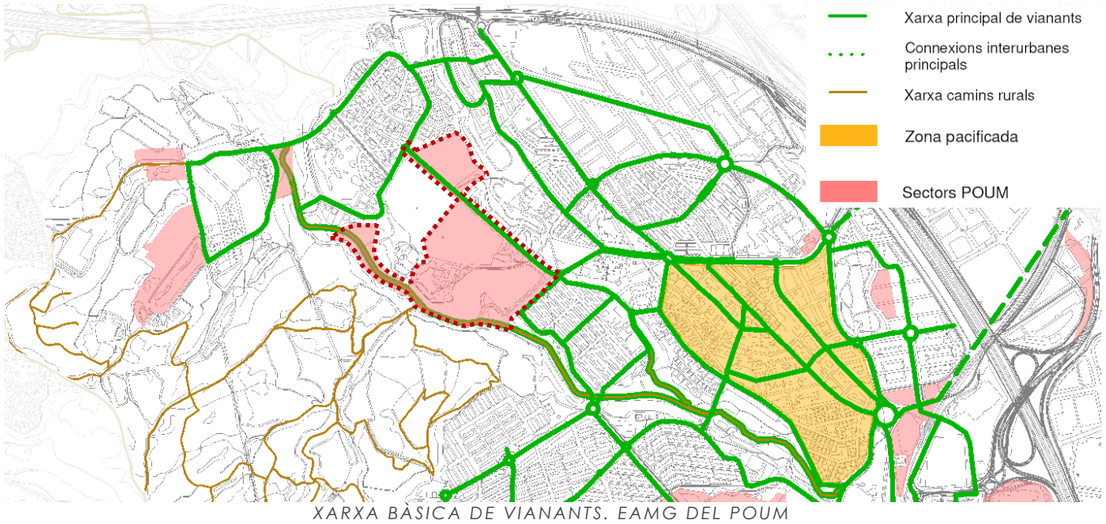
L'estructura urbana de Sant Quirze es caracteritza per un nucli urbà compacte envoltat per un conjunt de nuclis residencials i urbanitzacions de baixa densitat (com Can Pallars, Can Llobateres o Sant Quirze Parc) que s'estenen pel territori.

El sector de Can Ponsic constitueix una peça estratègica de transició entre el teixit urbà consolidat i el sistema d'espais lliures fluvials.

Sant Quirze del Vallès disposa d'un POUM aprovat definitivament (Text Refós de 2024), el qual incorpora l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) per preveure l'impacte dels nous sectors. Així mateix, el municipi compta amb un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS), amb documents de febrer de 2023, que té com a objectiu global un canvi de prioritats cap a una mobilitat més saludable i segura, afavorint els modes no motoritzats, millorant el transport públic i racionalitzant l'ús del vehicle privat.

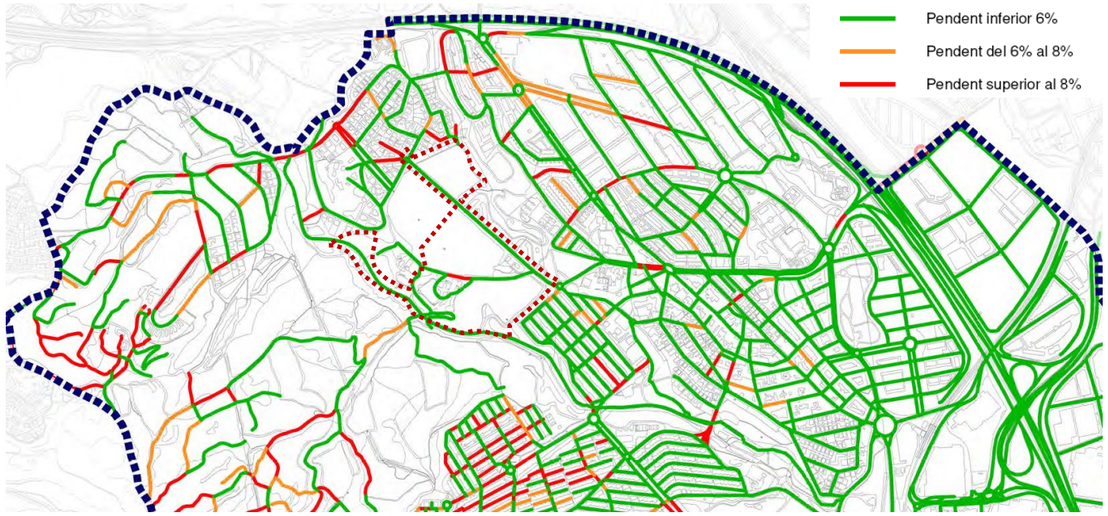
5.1 Xarxa de vianants

L'accessibilitat per a vianants està garantida a través de la xarxa viària municipal que té continuïtat entre el teixit urbà i l'àmbit de l'estudi.



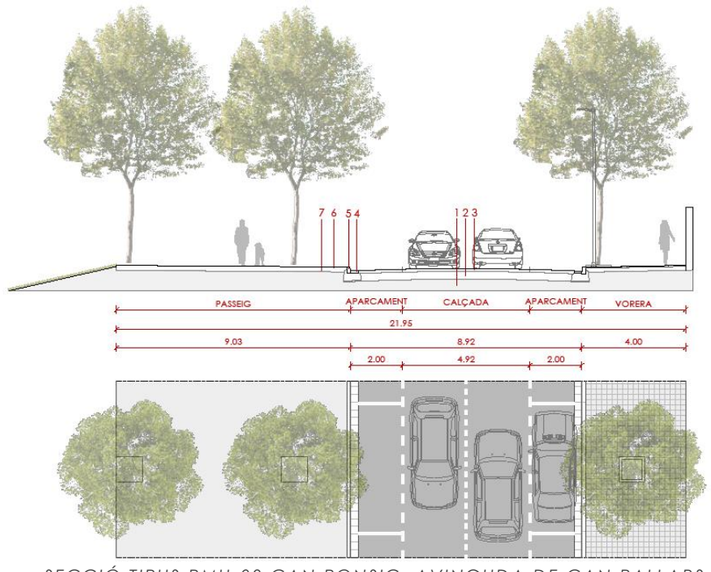
XARXA BÀSICA DE VIANANTS. EAMG DEL POUM

La xarxa del municipi que connecta amb el sector disposa, en general, d'unes bones condicions d'accessibilitat, especialment a les zones de Vallsuau-Can Feliu i Can Pallars per tractar-se de teixits d'urbanització recent. Si bé l'orografia del municipi presenta zones on els desplaçaments a peu es veuen penalitzats pels pendents, l'àmbit de Can Ponsic se situa en una topografia de pendents suaus pròpia dels cultius herbacis, presentant pendents inferiors del 6% i garantint l'accessibilitat universal a totes les persones. L'eix de l'avinguda de Can Pallars actua com a via principal que comunica el sector amb els equipaments propers, amb la futura connexió a l'escola Lola Anglada, i la resta del municipi.



MORFOLOGIA DEL TERRENY, PENDENTS. PMUS

Les voreres actuals que limiten l'àmbit tenen unes dimensions d'entre 2,50 i 2,65 metres, garantint un funcionament correcte. No obstant això, la proposta del Pla de millora urbana preveu la transformació del costat sud en un passeig lateral de 9,00 metres d'amplada i una vorera de 4,00 metres davant els nous habitatges, xifres que superen àmpliament el mínim d'1,80 metres exigit per la normativa. Aquests espais estaran dotats d'arbrat i mobiliari urbà, integrant exemplars catalogats d'interès local com el Pi de les tres branques o el Roure de Can Ponsic, que proporcionen ombra i valor paisatgístic a l'entorn.



SECCIÓ TIPUS PMU-03 CAN PONSIC. AVINGUDA DE CAN PALLARS

També es desplega un itinerari cívic al llarg de tot el sistema d'espais lliures i una nova passera sobre el torrent de la Font del Pont. Aquest traçat garanteix la continuïtat del Parc dels Torrents per a vianants i ciclistes en una topografia pràcticament plana, consolidant la transició entre la ciutat compacta i el medi natural de la serra de Galliners.

5.2 Xarxa ciclable i vehicles de mobilitat personal (VMP)

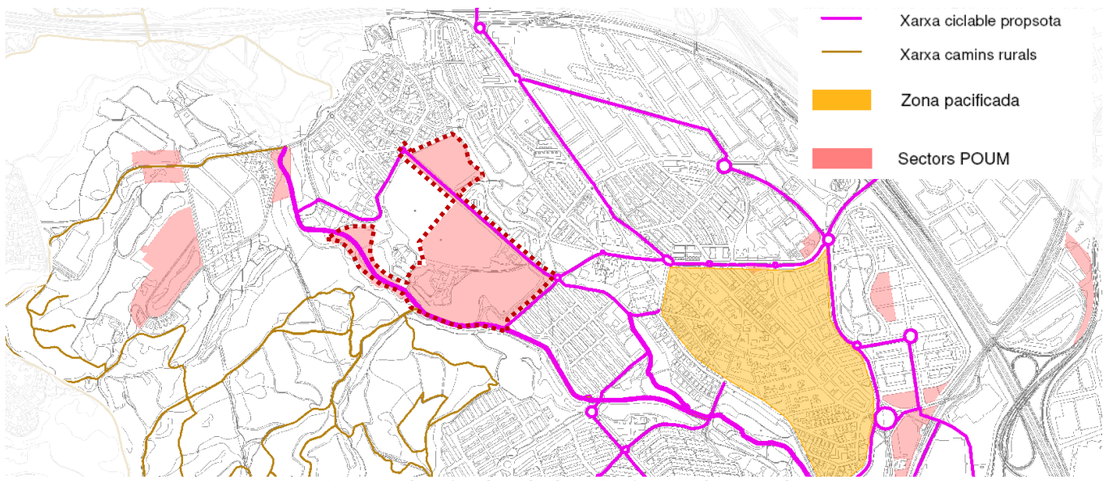
La xarxa bàsica de bicicletes té per objectiu connectar els centres generadors de viatges amb els centres atractors. En aquest sentit, les connexions a cobrir amb bicicleta coincideixen en gran part amb les dels vianants, tot i que la primera admet connexions de majors distàncies.

L'Ordenança Municipal de Circulació (2021) de Sant Quirze del Vallès estableix les següents determinacions per a cicles, bicicletes i vehicles de mobilitat personal (VMP):

1. Circulació per calçada: Les persones ciclistes han de circular preferentment pels carrils més propers a les voreres i poden ocupar la part central del carril per seguretat (Articles 19.1 i 19.2).
2. Prioritat de vies: Les bicicletes han de circular preferentment per les vies ciclistes i per calçades amb límit de velocitat igual o inferior a 30 km/h (Article 18). Quan circulin per un carril bici o pas senyalitzat, tindran prioritat de pas sobre els vehicles motoritzats (Article 22).
3. Restriccions en espais de vianants: La circulació per voreres, andanes i passejos és una excepció; només es permet si no hi ha via ciclista en el traçat, la via no està limitada a 30 km/h i es disposa de més de 3 metres d'espai lliure (Article 23.1.a). En aquests casos, cal respectar sempre la preferència del vianant i no circular a prop de les façanes (Article 23.2).
4. Límits de velocitat urbans: De forma genèrica, la velocitat al municipi es limita a 30 km/h en vies d'un sol carril per sentit (Article 49.b). En els carrers residencials i de convivència (plataforma única), el límit es redueix a 20 km/h (Articles 13.2.b i 49.a).
5. Vehicles de Mobilitat Personal (VMP): Els VMP tenen prohibida la circulació per voreres i zones de vianants (Article 34). La seva velocitat de circulació s'ha de situar entre els 6 i els 25 km/h (Article 34.4)

En l'actualitat, el municipi disposa d'una xarxa pedalable de 22,1 km, ditrubuïts en 2,6 km de carrils segregats i 19,5 km en cohabitació amb altres modes de transport. La xarxa més propera a l'àmbit de Can Ponsic està formada per l'itinerari de l'avinguda de Can Pallars, on el PMU-03 garanteix pendents inferiors al 6% per facilitar la mobilitat activa.

El POUM i el PMUS proposen consolidar l'eix longitudinal del Parc dels Torrents a través del torrent de la Betzuca, connectant el sector amb el centre i amb la futura via ciclable interurbana cap a Sabadell per la C-1413a.



XARXA DE MODES NO MOTORITZATS. EAMG DEL POUM

5.3 Xarxa de transport públic

Sant Quirze del Vallès compta amb un sistema de transport públic conformat per tres xarxes diferenciades: ferrocarril (FGC), autobusos interurbans i una xarxa d'autobusos urbans (actualment servida principalment per la línia L12 de Sabadell). El municipi forma part del Sistema Tarifari Integrat (STI) de l'ATM de l'Àrea de Barcelona, situant-se dins de la zona 2C.

5.3.1 Xarxa de ferrocarril

El municipi està connectat per tren a través de la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), concretament per la línia Barcelona-Vallès. Aquesta xarxa es divideix en dos ramals que donen servei al terme municipal a través de dues estacions: la de Sant Quirze (línia S2) i la de Les Fonts (línia S1).

El transport ferroviari permet la connexió directa amb Barcelona (Plaça Catalunya i Provença) en uns 38-39 minuts, així com amb els centres urbans de Sabadell (5 minuts des de l'estació de Sant Quirze).



LÍNIES S1 I S2 DE FGC

L'estació

L'estació de Sant Quirze, situada a la plaça de l'Estació, és la referència principal per al nucli urbà. Se situa a una distància d'aproximadament 1,8 km de l'àmbit de Can Ponsic (uns 20 minuts a peu). L'àmbit del PMU-03 es troba actualment fora del radi de cobertura de 1.000 metres de l'estació, tot i que està connectat mitjançant la línia de bus L12.

L'estació disposa de serveis d'intermodalitat destacats, incloent dues zones d'aparcament d'intercanvi (Park & Ride) amb un total de 375 places, una parada de taxis que funciona de 6:00 h a 23:00 h i és totalment accessible per a persones amb mobilitat reduïda.



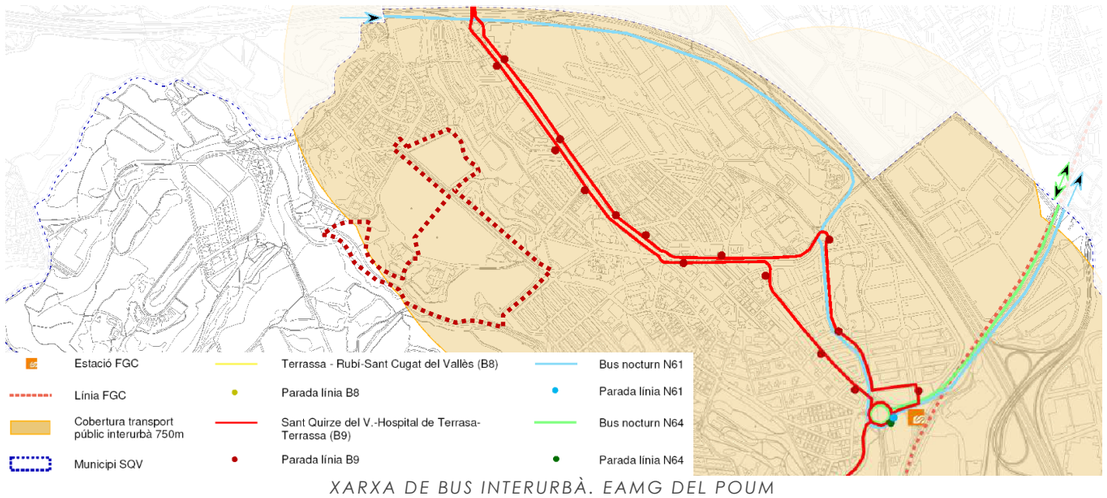
ESTACIÓ DE RENFE DE SANT QUIRZE DEL VALLÈS

La línia de Sant Quirze forma part de l'històric "Ferrocarril de Sarrià a Barcelona i Extensions", consolidant-se com un eix vertebrador del Vallès Occidental des de principis del segle XX i facilitant l'elevada quota de transport públic cap a la capital metropolitana.

5.3.2 Xarxa d'autobusos interurbans

Quirze del Vallès disposa d'una oferta d'autobusos interurbans operats per l'empresa Moventis (Sarbus), que connecten el municipi amb els principals pols del Vallès Occidental i Barcelona (en servei nocturn).

Trajecte	Línia	Tipus de servei
Sant Quirze del V. – Hosp. de Terrassa – Terrassa	B9	Lineal (servei al nucli urbà)
Terrassa – Rubí – Sant Cugat del Vallès	B8	Lineal (servei al nucli de Les Fonts)
Barcelona – Terrassa – Sabadell	N61 / N64	Circular (Bus nocturn)



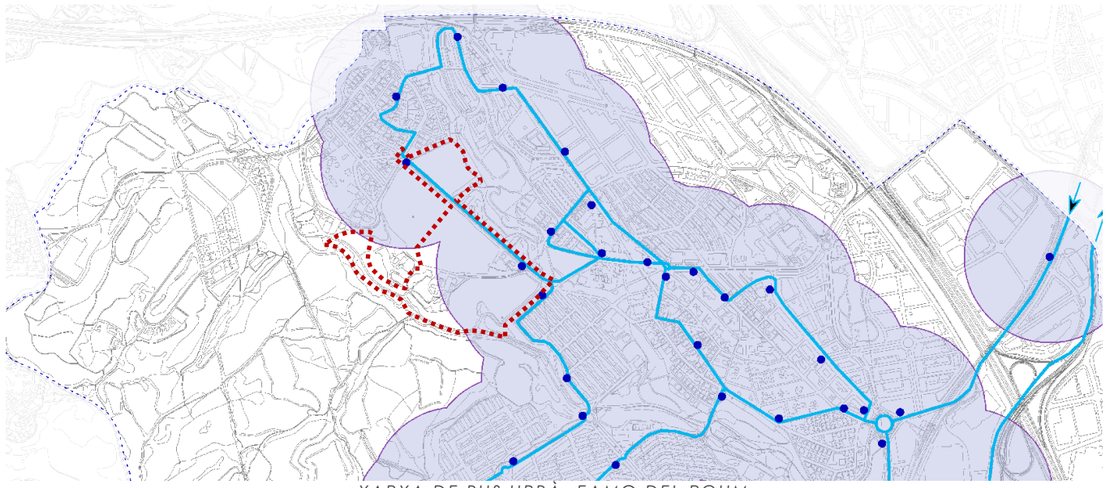
XARXA DE BUS INTERURBÀ. EAMG DEL POUM

5.3.3 Xarxa d'autobusos urbans

Sant Quirze del Vallès no disposa d'un servei d'autobús urbà propi redactat de forma independent, sinó que la seva demanda interna queda coberta per les xarxes de transport públic de Sabadell i Terrassa que transcorren pel municipi. La línia L12 de Sabadell actua de facto com el bus urbà del nucli principal, facilitant la connexió entre els barris perifèrics, el centre i l'estació de FGC.

La línia L12 té un interval de pas de 37 minuts en hora punta de dies feiners i de 100 minuts els dissabtes. El municipi disposa d'un total de 51 parades de bus (49 si s'eliminen les duplicades), de les quals 34 pertanyen a la línia L12.

La cobertura territorial de l'autobús urbà (L12) en un radi de 300 metres cobreix la pràctica totalitat del nucli de Sant Quirze. Pel que fa a les línies interurbanes, la cobertura arriba al 100% de la població en un radi de 750 metres, a excepció de sectors molt concrets com Can Barata o els habitatges més occidentals de Sant Quirze Parc.

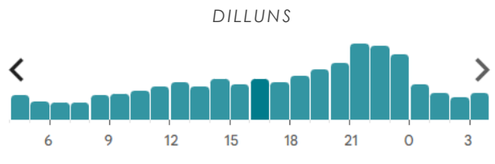


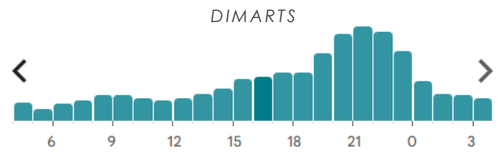
XARXA DE BUS URBÀ. EAMG DEL POUM

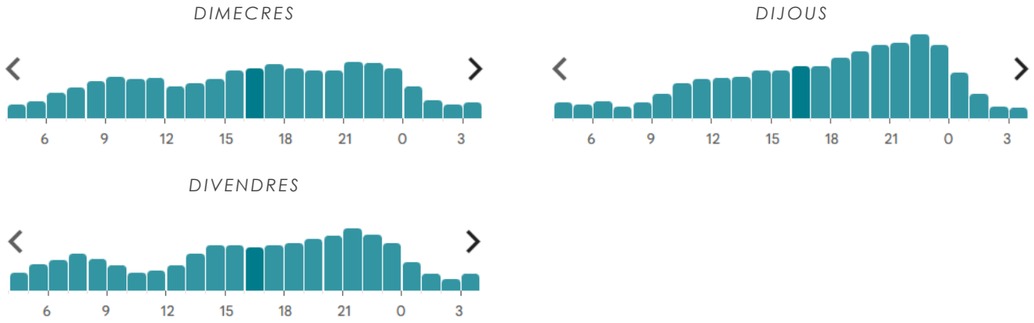
L'àmbit del PMU-03 Can Ponsic té una bona connexió respecte a la xarxa de bus, ja que l'avinguda de Can Pallars, que creua l'àmbit, forma part de l'itinerari principal de la línia L12. Això permet als futurs residents disposar de parades a peu de carrer que connecten directament el sector amb el centre del poble i l'estació de tren.

A diferència del ferrocarril, que té una localització més excèntrica respecte al sector de Can Ponsic (uns 1,8 km de distància), la xarxa d'autobusos garanteix una accessibilitat immediata i una capil·laritat elevada dins del teixit urbà consolidat on s'insereix el nou sector.

La distribució horària de la intensitat d'ús de la L12 es defineix al PMUS amb uns períodes punta de 7-9h i de 17-19h. No obstant, les hores de més afluència basades amb en l'accés a consulta d'informació horària es detallen en els següents gràfics:





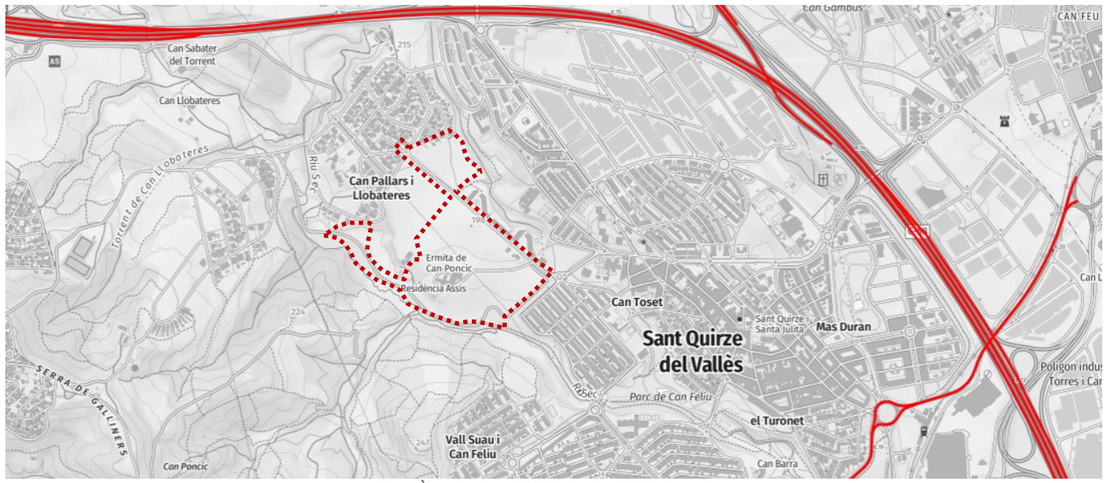


5.4 Xarxa viària

5.4.1 Xarxa viària supramunicipal

Sant Quirze del Vallès gaudeix d'una posició geogràfica estratègica al centre de la comarca del Vallès Occidental, actuant com a ròtula de connexió entre Sabadell, Terrassa i l'Àrea Metropolitana de Barcelona. El municipi disposa d'una indústria potent repartida en 5 polígons d'activitat econòmica (com Can Casablanques o Can Feu) que generen una important mobilitat de mercaderies i persones. Les principals connexions supramunicipals són:

- C-58 (Autopista del Vallès): Travessa el nucli urbà transversalment i el connecta amb Barcelona, Sabadell i Terrassa. Disposa de tres accessos directes (sortides 12, 14 i 15) que enllacen amb la xarxa bàsica municipal.
- C-16 (Eix del Llobregat): Discorre per l'oest del terme municipal i permet la connexió amb Barcelona i Manresa, facilitant l'accés al nucli de Les Fonts mitjançant la BP-1503.
- C-1413a (Carretera de Molins de Rei): Via comarcal que travessa longitudinalment el sud del nucli urbà, comunicant el municipi amb Rubí i Sabadell.



CATÀLEG CARRETERES. HIPERMAPA

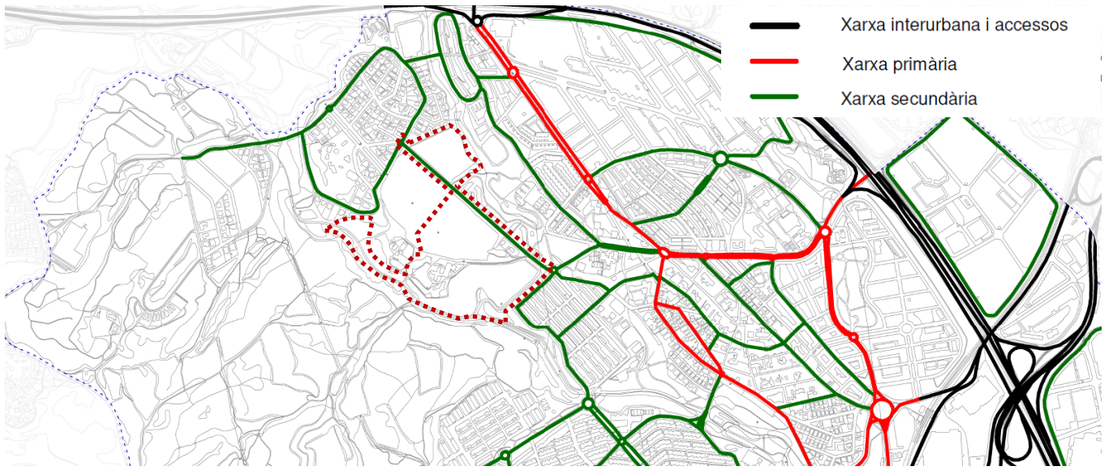
Les vies de caràcter interurbà i els accessos al municipi suporten intensitats de trànsit molt elevades, destacant els més de 132.000 vehicles/dia a la C-58 (pK 6) i els més de 23.000 vehicles/dia a la C-1413a (pK 13).

5.4.2 Xarxa viària urbana

Sant Quirze del Vallès disposa d'una xarxa viària urbana de 102,6 km, en la qual es diferencien quatre nivells de jerarquia funcional d'acord amb el PMUS:

Xarxa	km	%	Descripció
Externa / Accés	--	--	Vies interurbanes (C-58, C-16, C-1413a, BP-1503) on el trànsit de pas és dominant.
Primària / Principal	9,5	9,2%	Grans avingudes de connexió global (ex. Av. d'Ègara, Ronda d'Arraona, Pg. de la Bòbila).
Secundària Distribuïdora	25,7	25,0%	Garanteixen el desplaçament entre cèl·lules i barris (ex. Av. de Can Pallars, Av. del Camp).
Secundària Veïnal / Local	67,4	65,8%	Vies capil·lars amb vocació residencial i d'accés a activitats.

L'àmbit del PMU-03 Can Ponsic es troba articulat per l'avinguda de Can Pallars, que té la consideració de xarxa viària urbana principal dins del sector, actuant com a eix de transició entre el teixit consolidat i els espais oberts del torrent de la Betzuca.



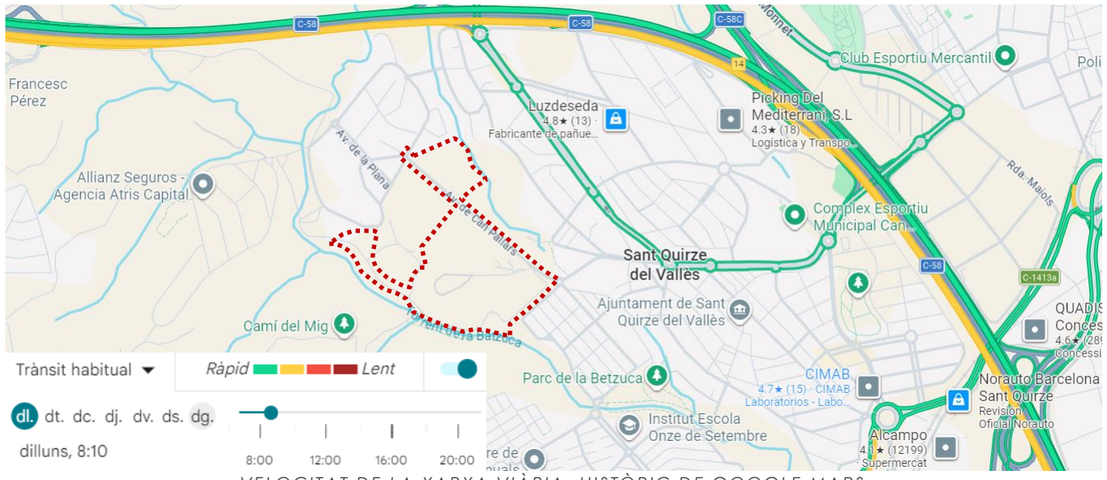
XARXA VEHICLE PRIVAT MOTORITZAT. EAMG DEL POUM

5.4.3 Diagnosi i punts de saturació

A través de l'anàlisi del PMUS, es detecta que un dels principals problemes del municipi és l'elevat trànsit de pas per les vies internes, causat per la congestió de la C-58 i l'ús de la BP-1503, al pas de Les Fonts, per evitar el peatge de la C-16. Aquest fenomen provoca saturacions en punts clau com:

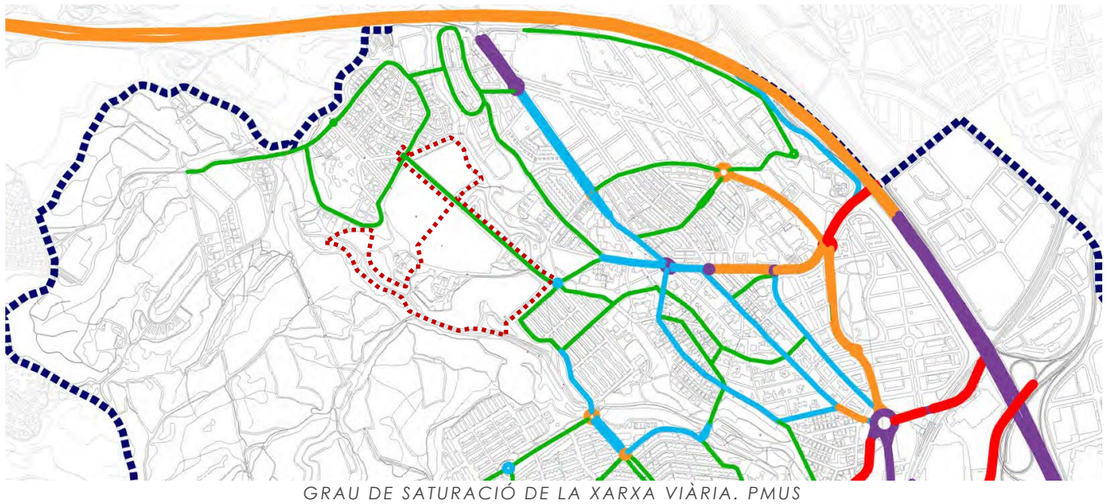
- Plaça de l'Estació (C-1413a): Grau de saturació del 92%.
- Accés nord-est (Ronda d'Arraona): Grau de saturació del 83%.

Per mitigar aquests efectes, el POUM i el PMUS preveuen l'execució de la variant de la C-1413a a través de Can Canals i el Poble Sec. Aquesta nova infraestructura permetrà alliberar el centre urbà d'uns 3.000 vehicles/dia de pas, facilitant la pacificació del trànsit i la millora de la seguretat viària en l'entorn de l'estació de FGC.



VELOCITAT DE LA XARXA VIÀRIA. HISTÒRIC DE GOOGLE MAPS

Quant al nivell de servei, el municipi de Sant Quirze del Vallès obté saturació en diversos punts de la xarxa viària, especialment en els nodes de connexió interurbana:



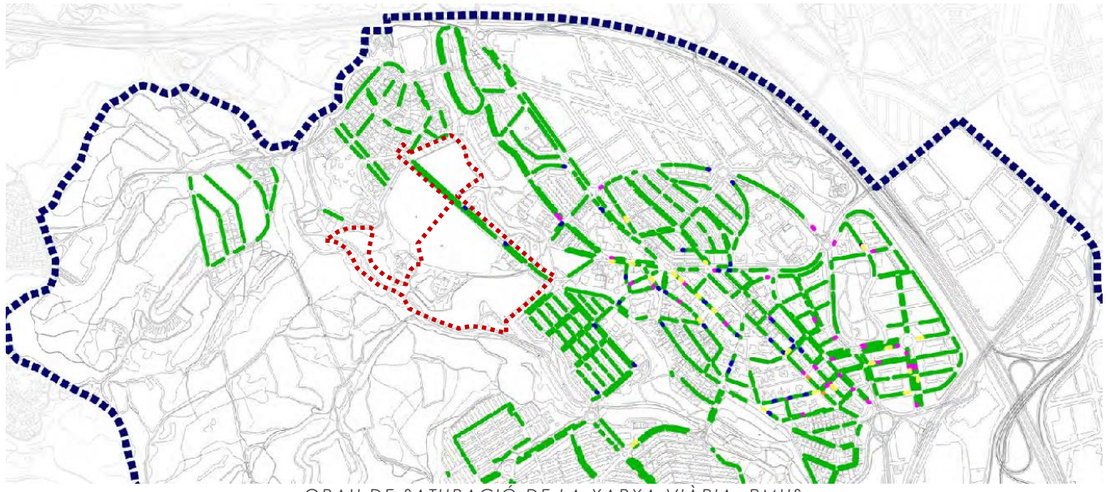
GRAU DE SATURACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA. PMUS

L'àmbit del PMU-03 Can Ponsic es troba fora de les vies de congestió denses i saturades. L'itinerari principal que articula el sector, l'avinguda de Can Pallars, presenta un funcionament correcte en la seva configuració actual, sense que es detecti cap situació d'infradimensionament en termes de capacitat viària. Els estudis indiquen que la nova mobilitat generada pel sector (uns 275 vehicles/hora punta) podrà ser absorbida per la xarxa existent mantenint paràmetres positius de fluïdesa.

5.5 Estacionament

5.5.1 Oferta d'estacionament

El Pla de mobilitat urbana sostenible de Sant Quirze mostra la oferta en calçada dins el propi àmbit, disposant de la reserva en cordó a l'avinguda de Can Pallars.



GRAU DE SATURACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA. PMUS

No obstant, també cal tenir en compte l'ús d'aparcament que es genera dins els espais que es troben pendents d'urbanitzar, com és el cas de la franja situada al sud de l'avinguda Can Pallars amb l'encreuament de la Ronda d'Arraona. Aquesta funciona actualment com una zona d'aparcament espontani que desapareixerà amb la nova urbanització del passeig lateral de l'avinguda.



APARCAMENT ESPONTANI DINS L'ÀMBIT

Analitzant les zones més pròximes a l'àmbit del Pla de millora urbana, veiem que aquestes concentren una densitat d'oferta d'aparcament en calçada principalment no regulada i que es distribueix de la següent manera:

Zona (Barri)	Lliure	CID	PMR	15 minuts	Motos	Total
Can Pallars	375	0	2	0	0	377
Sant Quirze Jardí	389	0	4	0	0	393

6. CÀLCUL DE LA MOBILITAT GENERADA

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

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

Ràtios de mobilitat de referència.

Habitatge	7 viatges/dia o 3 viatges/pax
Ús residencial	10 viatges / 100 m2 de sostre
Ús d'oficines	15 viatges / 100 m2 de sostre
Equipaments	20 viatges / 100 m2 de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m2 de sòl

Qualsevol modificació dels valors especificats per l'annex I del Decret 344/2006 ha d'estar degudament justificat. Pel càlcul de la mobilitat objecte d'estudi es modifiquen els valors establerts pel decret d'acord amb els nous valors que presenta l'Estudi d'avaluació de mobilitat generada del POUM.

Ús residencial

S'utilitza la ràtio de 3 viatges per persona que contempla el Decret. Per al càlcul, l'EAMG considera, d'acord l'EAMG del POUM, una dimensió mitjana de les llars de 2,79 persones/habitatge per als 200 habitatges i s'apliquen les següents reduccions de duplicitat de viatges:

- Pel que fa a la mobilitat obligada urbana dels nous residents, es considera que el 30% d'aquesta ja estarà comptabilitzada en la mobilitat ocupacional generada pels usos industrial, comercial, d'oficines i hoteler atès que els nous residents ocuparan una part dels llocs de treball que es creïn al municipi. Segons l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) del 2006, el 51% de la mobilitat dels residents de Sant Quirze del Vallès es realitza a nivell urbà i el 36% és ocupacional.
- Pel que fa a la mobilitat no obligada urbana dels nous residents, es considera que el 50% d'aquesta ja estarà comptabilitzada en la mobilitat no obligada dels equipaments i comerços atès que faran ús dels nous serveis del municipi però també dels actuals.

Zones verdes

S'aplica la ràtio completa del Decret 344/2006 per a les zones verdes, fixada en 5 viatges per cada 100 m² de sòl.

Serveis assistencials

Per als equipaments privats de serveis assistencials es considera una ràtio de 20 viatges per cada 100 m2 de sostre.

MOBILITAT GENERADA
PMU-03 Can Ponsic

Sector i usos	Superfície/sostre	Hbtg	Ràtio	Reduccions duplicitat		Viatges/dia bruts	Viatges/dia
				Ocupacional 30%	Personal (50%		
Espais lliures	46.257,01 m2		5 viatges/100m2 sòl				2.313
Assistencial (equip)	10.271,11 m2st		20 viatges/100m2st				2.055
Habitatge	18.237,64 m2st	200	3 viatges/persona	92	273	1.674	1.309
TOTAL							**5.677**

*Segons l'EMQ2006 el 51% de la mobilitat dels residents de Sant Quirze del Vallès és a nivell urbà, el 36% és ocupacional i el 64% és personal
*Segons EAMG del POUM, s'estima una dimensió de llars de 2,79 persones/habitatge

6.1 Repartiment modal

Una vegada determinat el volum global de desplaçaments generats cal observar quina és la distribució modal d'aquesta mobilitat. La política de mobilitat del municipi ha de ser apostar pels desplaçaments amb mitjans més sostenibles. Tot i així, no es pot establir un model que no consideri la realitat actual, encara que s'allunyi dels patrons ideals.

Cal destacar que, en funció dels usos, la distribució modal pot canviar considerablement i que, per tant, no és representatiu per a les activitats en estudi. És conegut també que la distribució modal depèn sobretot del tipus d'ús i de l'oferta de transports existent.

Segons l'EAMG del POUM es considera el següent comportament per als diferents usos:

- Habitatge: 51% de mobilitat urbana i 49% de connexió
- Equipaments (Assistencial): 100% mobilitat urbana
- Espais lliures: 100% mobilitat urbana i 100% no motoritzat

Pel que fa al repartiment dels fluxos s'estableix:

- Fluxos urbans: 43% vehicle privat, 2% transport públic, 55% no motoritzat
- Fluxos de connexió: 82,5% vehicle privat, 16% transport públic, 1,5% no motoritzat

Donats aquests valors s'estableix la següent taula:

Ús	Vehicle privat		Transport públic		No motoritzat	
	Teòric	Corregit	Teòric	Corregit	Teòric	Corregit
Habitatge	62,36%	**50%**	8,86%	**15%**	28,79%	**35%**
Eq (Assist)	43%	**50%**	2%	**10%**	55%	**40%**
Espais lliures	0%	**0%**	0%	**0%**	100%	**100%**

Atès que:

- L'àmbit està en continuïtat directa amb el nucli urbà,
- es troba al costat de l'Escola Lola Anglada,
- disposa d'accés a peu i en bicicleta,
- incorpora el Parc dels Torrents i una nova passera,
- es troba relativament proper a serveis i equipaments,

és raonable esperar una quota de mobilitat activa superior a la mitjana municipal.

A partir de les dades esmentades es genera una taula amb una hipòtesi estimada de distribució modal específica per al sector PMU-03 Can Ponsic:

Distribució modal segons ús PMU-03 Can Ponsic							
Ús principal	VP	viatges/dia	TP	viatges/dia	NM	viatges/dia	TOTAL viatges/dia
Habitatge	50%	655	15%	196	35%	458	1.309
Equip(assistencial)	50%	1.027	10%	206	40%	822	2.055
Espais lliures	0%	0	0%	0	100%	2.313	2.313
TOTAL PER MODE		1.682		402		3.593	**5.677**

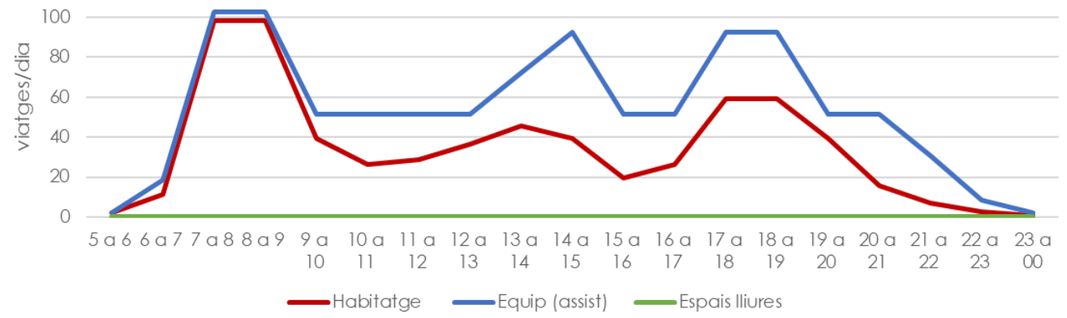
6.2 Distribució horària de la mobilitat

Per a la distribució horària de la mobilitat es defineixen les puntes de circulació i es fa una aproximació als desplaçaments segons hores i patrons de cada ús.

Distribució horària vehicle privat

La distribució horària de la mobilitat en vehicle privat per al sector PMU-03 Can Ponsic s'ha realitzat seguint els criteris tècnics de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) i la diagnosi del PMUS de Sant Quirze del Vallès. Per a l'ús residencial, el criteri principal és la concentració de la demanda en les franges de matí (07:00h-09:00h) i tarda (17:00h-19:00h), aplicant un factor d'increment del 15% en hora punta davant l'elevat índex de motorització municipal. En el cas de l'equipament assistencial, la distribució es calibra en funció de la superposició de tres fluxos: els canvis de torn del personal, l'activitat administrativa de matí i el pic de visites familiars de tarda. Finalment, per als espais lliures, els estudis adopten un criteri de sostenibilitat estricte on s'assigna el 100% de la mobilitat als modes no motoritzats (vianants i bicicletes), entenent que aquest ús actua com a parc de proximitat i itinerari cívic, i per tant no genera desplaçaments propis en vehicle privat en el model de càlcul.

DISTRIBUCIÓ HORÀRIA VEHICLE PRIVAT				
hora	Habitatge	Equip (assist)	Espais lliures	TOTAL viatges/dia
5 a 6	2	2	0	4
6 a 7	11	18	0	30
7 a 8	98	103	0	201
8 a 9	98	103	0	201
9 a 10	39	51	0	91
10 a 11	26	51	0	78
11 a 12	29	51	0	80
12 a 13	37	51	0	88
13 a 14	46	72	0	118
14 a 15	39	92	0	132
15 a 16	20	51	0	71
16 a 17	26	51	0	78
17 a 18	59	92	0	151
18 a 19	59	92	0	151
19 a 20	39	51	0	91
20 a 21	16	51	0	67
21 a 22	7	31	0	38
22 a 23	3	8	0	11
23 a 00	1	2	0	3
TOTAL dia	655	1.028	0	1.682

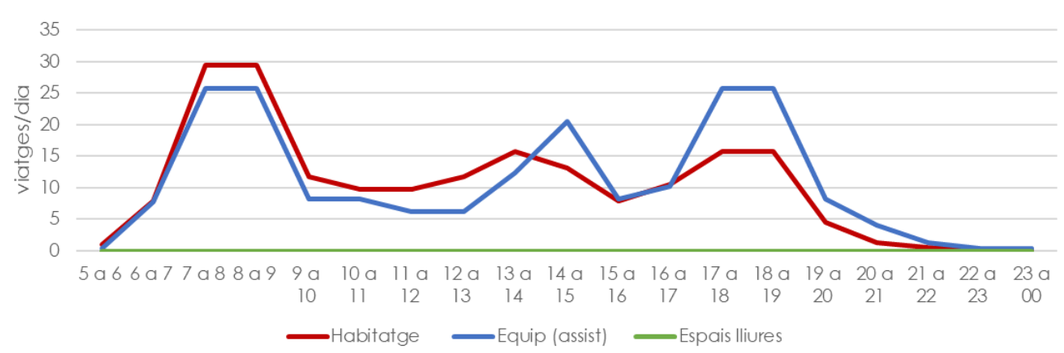


Distribució horària transport públic

La distribució horària de la mobilitat en transport públic per al sector PMU-03 Can Ponsic es fonamenta en l'oferta real de serveis d'autobús (especialment les línies L12 i B9) i la seva coordinació amb la xarxa ferroviària d'FGC, que presenta temps d'espera inferiors als 10 minuts en hora punta. Per a l'ús residencial, la distribució es defineix per la mobilitat obligada cap a Sabadell i Barcelona, aplicant un factor de concentració del 15% de la demanda diària en les hores punta (07:00h-09:00h i 17:00h-19:00h. En l'equipament assistencial, la corba de demanda s'ajusta als horaris dels canvis de torn del personal (matí, tarda i nit) i a les franges de visites, mantenint el criteri de seguretat del 15% per a les puntes de servei. Finalment, per als espais lliures, els criteris de l'EAMG estableixen que el 100% dels desplaçaments es realitzen en modes no motoritzats.

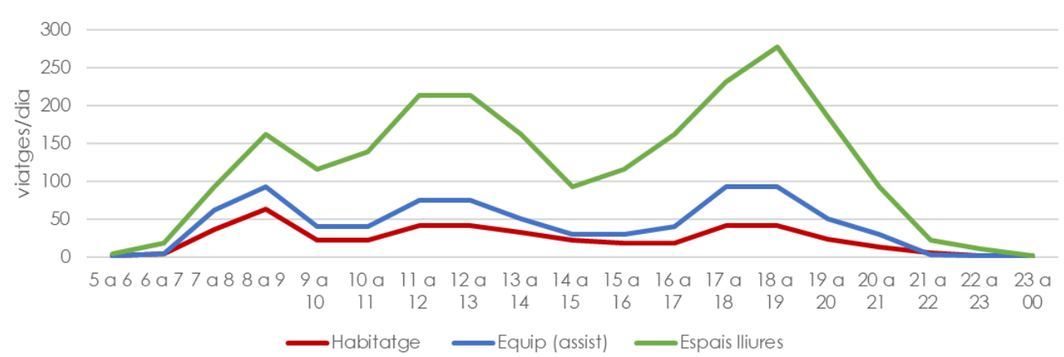
DISTRIBUCIÓ HORÀRIA TRANSPORT PÚBLIC

hora	Habitatge	Equip (assist)	Espais lliures	TOTAL viatges/dia
5 a 6	1	0	0	1
6 a 7	8	8	0	16
7 a 8	29	26	0	55
8 a 9	29	26	0	55
9 a 10	12	8	0	20
10 a 11	10	8	0	18
11 a 12	10	6	0	16
12 a 13	12	6	0	18
13 a 14	16	12	0	28
14 a 15	13	21	0	34
15 a 16	8	8	0	16
16 a 17	10	10	0	21
17 a 18	16	26	0	41
18 a 19	16	26	0	41
19 a 20	5	8	0	13
20 a 21	1	4	0	5
21 a 22	1	1	0	2
22 a 23	0	0	0	1
23 a 00	0	0	0	1
TOTAL dia	196	206	0	402



DISTRIBUCIÓ HORÀRIA A PEU + BICI

hora	Habitatge	Equip (assist)	Espais lliures	TOTAL viatges/dia
5 a 6	2	2	5	8
6 a 7	5	4	19	28
7 a 8	37	62	93	191
8 a 9	64	92	162	319
9 a 10	23	41	116	180
10 a 11	23	41	139	203
11 a 12	42	76	213	331
12 a 13	42	76	213	331
13 a 14	33	51	162	246
14 a 15	22	31	93	146
15 a 16	18	31	116	165
16 a 17	18	41	162	221
17 a 18	41	92	231	365
18 a 19	41	92	278	411
19 a 20	24	51	185	260
20 a 21	13	31	93	136
21 a 22	6	3	23	32
22 a 23	3	2	12	16
23 a 00	1	2	2	5
TOTAL dia	458	822	2.313	3.593



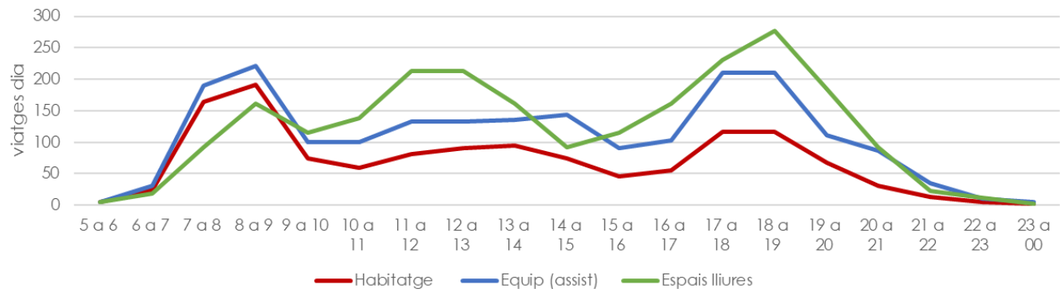
Distribució horària mobilitat no motoritzada

La distribució horària de la mobilitat no motoritzada (vianants, bicicletes i VMP) per al sector PMU-03 Can Ponsic es defineix per la pròpia configuració del sector com un àmbit de proximitat i connectivitat saludable. Per a l'ús residencial, el criteri principal és la mobilitat obligada de matí (08:00h-09:00h) i la tornada de tarda, aplicant les ràtios d'intensitat de vianants del PMUS que detecten un pic significatiu de migdia (11:00h-13:00h) que representa el 18,4% de l'activitat diària. En l'equipament assistencial, la corba de demanda s'ajusta a la superposició dels canvis de torn del personal (especialment a les 08h, 15h i 22h) i al flux de visites familiars, facilitat per una urbanització amb pendents inferiors al 6% que garanteix l'accessibilitat universal. Finalment, per als espais lliures, s'adopta el criteri de l'EAMG que assigna el 100% dels 2.313 viatges/dia als modes no motoritzats, amb una corba de demanda vinculada a la llum solar que té el seu màxim en la franja de tarda per a usos d'oci, esport i passeig al Parc dels Torrents.

Síntesi de la distribució horària

Els valors següents mostren l'anàlisi que s'ha portat a terme de manera sintetitzada i agrupant tots els modes:

RESUM DISTRIBUCIÓ HORÀRIA SEGONS ÚS				
hora	Habitatge	Equip (assist)	Espais lliures	TOTAL viatges/dia
5 a 6	5	5	5	14
6 a 7	24	30	19	73
7 a 8	164	190	93	447
8 a 9	192	221	162	575
9 a 10	74	101	116	290
10 a 11	59	101	139	298
11 a 12	81	133	213	427
12 a 13	91	133	213	437
13 a 14	94	136	162	392
14 a 15	75	144	93	311
15 a 16	46	90	116	252
16 a 17	55	103	162	320
17 a 18	116	211	231	558
18 a 19	116	211	278	604
19 a 20	67	111	185	363
20 a 21	30	86	93	209
21 a 22	13	35	23	72
22 a 23	5	11	12	28
23 a 00	2	4	2	9
TOTAL dia	1.309	2.055	2.313	5.677



7. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA SOBRE LA CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

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

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

Sant Quirze del Vallès es troba dins dels municipis declarats com a Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric. D'acord amb el perfil del municipi i la seva vulnerabilitat als efectes que deriven del canvi climàtic, és necessari prendre en consideració a l'hora de planificar el sector el nombre d'emissions que en deriven.

En l'estimació del càlcul l'EAMG del POUM fixa una ocupació mitjana de 1,2 persones/vehicle i un recorregut mitjà de 3 km dins del terme municipal. El factor d'anualització és de 280 dies per passar de demanda diària feiner a anual i es pren un valor mitjà d'emissió de CO2 de 144,18 g/veh·km.

Àmbit de la mobilitat	Viatges VP diaris	Vehicles/dia (1,2 ocu)	Veh-Km anuals (3km x 280d)	Emissions CO_2 (Tn/any)
Mobilitat Urbana	1.361,05	1.134,21	952.736	137,37
Mobilitat Interurbana	320,95	267,46	224.666	32,39
TOTAL SECTOR	1.682,00	1.401,67	1.177.402	169,76

La implementació de les millores en transport públic (L12 i B9) i la xarxa de vianants del Parc dels Torrents són les mesures clau per reduir aquest impacte total de **169,76 tones de CO_2 anuals**.

Cal recordar que, seguint el criteri de l'EAMG, aquestes emissions només comptabilitzen el recorregut realitzat dins del terme municipal de Sant Quirze del Vallès.

Les millores tecnològiques en els vehicles que es puguin preveure en un horitzó a mig termini, poden suposar una disminució del consum de combustible en termes relatius. Per això el Pla de Millora Urbana pren mesures a totes les escales per promocionar l'ús de la mobilitat sostenible i reduir els gasos d'efecte hivernacle.

En comparació amb les determinacions inicials l'EAMG del POUM, que assignaven al sector una generació de 8.658 viatges/dia, els resultats obtinguts en aquest estudi mostren una reducció fins als 5.677 viatges/dia, motivada per la correcció d'una errada material. La reducció està associada principalment als viatges motoritzats, és per això que s'obté un grau d'emissions més favorable al que es preveia.

8. PROPOSTA DE LES XARXES DE MOBILITAT

8.1 Proposta de xarxa de vianants i bicicletes

L'article 7 de la Llei 13/2014, del 30 d'octubre, d'accessibilitat, relatiu a les condicions d'accessibilitat dels espais urbans d'ús públic de nova construcció estableix el següent:

> *1. La planificació i la urbanització dels espais urbans d'ús públic n'han de garantir l'accessibilitat, per mitjà del planejament general, del planejament derivat i dels altres instruments d'ordenació i d'execució urbanístiques, d'acord amb els criteris establerts per aquesta llei i per la corresponent normativa de desplegament.*
>
> *2. El planejament urbanístic, els projectes d'urbanització i els projectes d'obres ordinàries han d'incloure en la memòria del projecte un apartat justificatiu del compliment de les condicions d'accessibilitat, que ha de tenir en compte, si s'escau, la vinculació del sector afectat amb els sectors limítrofs.*

El Decret 209/2023, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Codi d'accessibilitat de Catalunya desenvolupa la Llei i és d'aplicació en els espais següents del Pla parcial:

a) Espais urbans viaris de nova creació

b) Espais urbans lliures de nova creació.

Els carrers de nova urbanització disposen d'itineraris accessibles a cada costat, llevat del nou vial que voreja la zona residencial i limita amb els espais lliures del torrent de la Font del Pont, aquest únicament tindrà itinerari accessible al costat de l'accés als edificis.



ITINERARIS ACCESSIBLES >6%

Els espais lliures associats al torrent de la Betzuca disposen ja actualment d'itineraris amb pendents inferiors al 6% que permeten el desenvolupament de l'activitat.

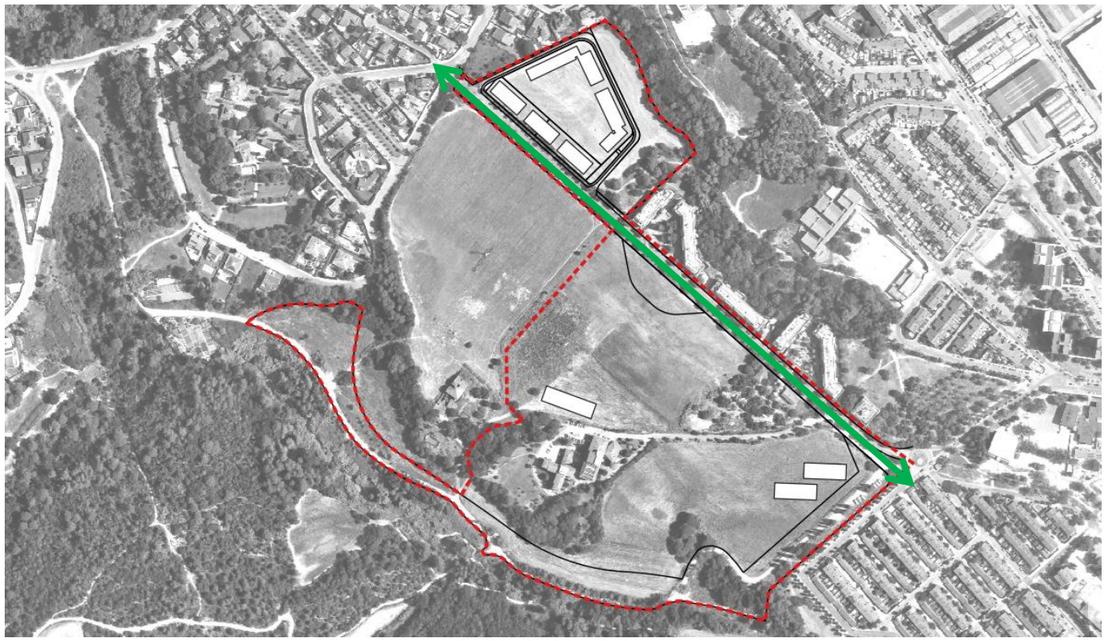


ITINERARI EXISTENT LÍMIT AMB EL TORRENT DE LA BETZUCA. PENDENT >6%

Itinerari principal de vianants i bicicletes

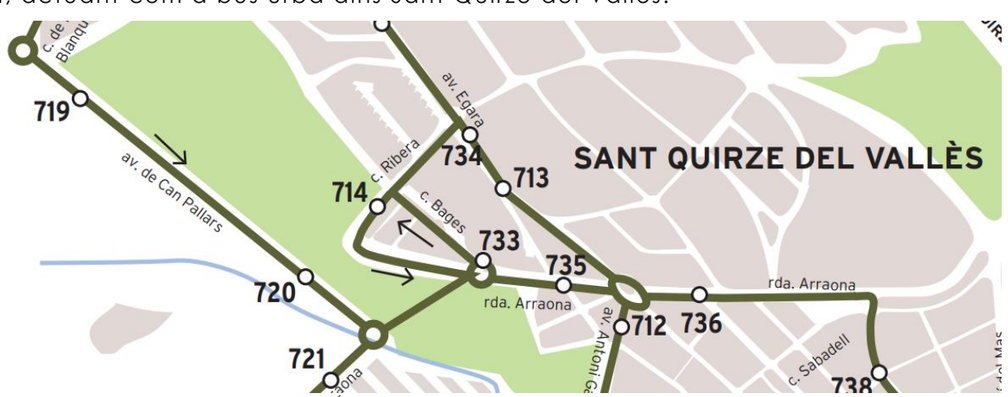
La xarxa d'itineraris principals per a vianants i bicicletes assegura la connectivitat de manera accessible i contínua amb els principals punts de desplaçament del municipi que donen servei al sector.

Dins l'àmbit del PMU-03 Can Ponsic, l'itinerari principal està format per l'avinguda de Can Pallars, que, com a via existent, actua comunicant la zona residencial de Can Pallars amb el centre urbà, garantint un teixit d'accessos amb pendents inferiors al 6%.



ITINERARI PRINCIPAL

En aquest itinerari principal se situen les parades de transport més properes a l'àmbit, corresponent a la línia L12 (concretament la 719 i 720) de connexió entre Sabadell i Terrassa, actuant com a bus urbà dins Sant Quirze del Vallès.



PARADES LÍNIA BUS L12. SABADELL-TERRASSA

L'ordenació del sector PMU-03 Can Ponsic s'ha concebut per donar un compliment a les directrius de mobilitat sostenible establertes pel Decret 344/2006, el qual exigeix que els itineraris per a vianants i bicicletes tinguin prioritat sobre la resta de modes de transport i assegurin una connectivitat directa amb els focus de generació de viatges.

En aquest sentit, el disseny del sector prioritza la mobilitat a peu mitjançant una xarxa d'itineraris que, segons el marc legal, han de ser el més directes i naturals possibles, evitant canvis de trajectòria innecessaris i garantint una total accessibilitat al municipi.

El Pla de Millora Urbana materialitza aquests requeriments a través de la creació del nou passeig lateral a l'avinguda de Can Pallars amb una amplada d'uns 9 metres, que actua com a eix cívic i connector entre les peces d'espais lliures i el teixit urbà consolidat. Aquesta infraestructura no només compleix el criteri de disseny en entorns

de baixa velocitat, sinó que millora les exigències normatives pel que fa a l'orografia: mentre el Decret fixa un pendent màxim general del 8% per als vianants, l'ordenació de Can Ponsic garanteix pendents inferiors al 6% en tots els seus itineraris accessibles.

Pel que fa a la xarxa per a bicicletes, el marc legal del Decret 344/2006 estableix que els itineraris han de ser continus, transcorre preferentment per vies segregades o protegides i estar coordinats amb el transport col·lectiu. Així mateix, s'estipula un pendent màxim preferent del 5%, amb excepcions justificades fins al 8%. El projecte de Can Ponsic s'ajusta a aquestes premisses integrant el sector en la xarxa ciclista municipal prevista pel POUM i assegurant un pendent màxim del 6%, xifra que es considera òptima per a la circulació pedalable donada la topografia de l'àmbit. Un altre aspecte tècnic rellevant és l'amplada de les vies; el Decret exigeix una amplada addicional de 2 metres quan l'itinerari ciclista coincideix amb la xarxa bàsica de vehicles, un requisit que es cobreix amb escreix a l'avinguda de Can Pallars, la qual disposarà d'una secció total superior als 20,50 metres. En conjunt, l'estructura viària del sector es defineix per un model de "proximitat" que afavoreix els modes no motoritzats, connectant el nou equipament assistencial i les zones residencials amb el Parc dels Torrents mitjançant una nova passera que garanteix la continuïtat dels recorreguts saludables.

8.2 Proposta de xarxa de transport públic

D'acord amb el que estableix l'article 13.c del Decret 344/2006, els nous desenvolupaments urbanístics han de garantir condicions adequades d'accessibilitat al transport públic col·lectiu, entenent com a tal una accessibilitat funcional, raonable i eficient. El sector PMU-03 Can Ponsic se situa plenament integrat en la trama urbana consolidada, confrontant amb l'avinguda de Can Pallars, que té consideració de xarxa viària urbana principal. En aquest context, i tenint en compte les dimensions del sector, el nombre d'habitatges previstos (200), els seus usos (assistencial i espais lliures) i el volum de mobilitat generada reduït a 5.677 viatges/dia, es desestima la implantació d'una nova línia específica d'autobús, atès que la capacitat dels serveis actuals pot absorbir l'increment de demanda previst.

En línia amb l'article 16 del mateix Decret, que estableix que els serveis de transport col·lectiu s'han d'organitzar per garantir la cobertura de la demanda de manera eficient, es considera més adequat potenciar la connectivitat del sector mitjançant la xarxa de parades existents en l'entorn immediat. L'ordenació garanteix que el transport públic mantingui els seus itineraris pels carrers ja existents al sòl urbà, sense preveure modificacions de ruta. La proximitat de les línies L12 i B9 permet accedir a la xarxa ferroviària i als nuclis de Sabadell i Terrassa amb temps d'espera inferiors als 10 minuts en hora punta.

Prenent com a referència la hipòtesi de repartiment modal de l'EAMG del POUM, es pot deduir que la quota de transport públic interurbà es distribueix en un 72% per als modes ferroviaris (FGC) i un 28% per a l'autobús (17% serveis regulars i 11% discrecionals). S'obvia el transport d'autobús discrecional per falta de dades totals del municipi en el PMUS resultant un total per a l'àmbit del PMU-03 Can Ponsic de 80,9% per a FGC, 11,5% per al bus urbà L12 i 7,6% del bus interurbà B9. Per fer una comparativa de demanda i aforament, es realitza el següent càlcul estimatiu de cada modalitat:

Aproximadament es realitzen 3.026 validacions en dia feiner a l'estació de FGC de Sant Quirze, es duplica aquest valor per tenir anada i tornada. Actualment l'oferta ferroviària és de 162 trens diaris (81 per sentit) de la línia S2, realitzats amb unitats de les sèries 112 i 113 que tenen un aforament de 780 places cadascun.

La mobilitat de les línies d'autobús presenta volums d'usuaris estables. La línia L12 (urbà de Sabadell), que dóna servei directe al sector, té una demanda d'uns 464 viatgers/dia i opera amb vehicles de 65 places realitzant 26 expedicions diàries en feiner en un sentit i 27 en l'altra. Per la seva banda, amb el mateix aforament de vehicle, la línia B9 obté uns 158 viatgers/dia amb 13 expedicions per sentit, i la línia B8 obté 274 viatgers/dia amb 16 expedicions per sentit. Ambdues línies interurbanes presenten un interval de pas de 70 minuts en hora punta matinal.

A partir d'aquesta aproximació s'obté la taula següent:

TRANSPORT PÚBLIC (dia laborable)				
Ús principal	Demanda real de viatges (PMUS)	Aforament	Previsió PMU-03	
Tren (FGC)	9.078	251.940	80,9%	325
Bus interurbà B8	274	1.040	7,6%	31
Bus interurbà B9	158	845	0,0%	0
Bus urbà (L12)	464	1.690	11,5%	46
TOTAL	9.974		100%	**402**

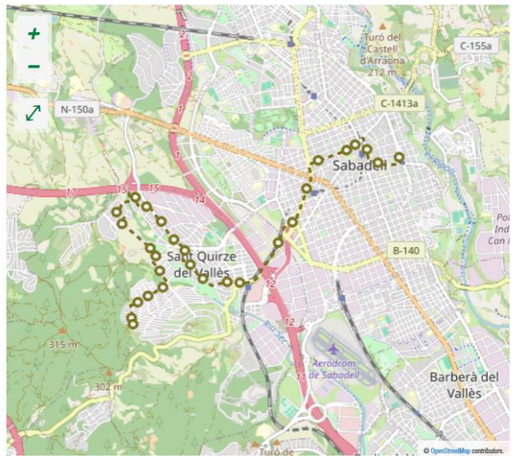
Els viatges totals reals de transport públic a Sant Quirze del Vallès (tren, bus urbà, interurbà) suposen 9.974 desplaçaments en funció dels 20.175 habitants i 6.993 habitatges.

Replicant les mateixes proporcions, pel que fa als 200 habitatges que es desenvolupen al PMU-03 Can Ponsic el nombre de viatges de transport públic seria de 285 utilitzant aquest tipus de transport.

A la vista d'aquestes xifres es podria concloure que els 402 viatges teòrics generats pel sector és una previsió amb cert sobredimensionament. Tanmateix, a continuació s'aprofundeix en una hipòtesi desfavorable, en dia feiner, on els 402 viatges es converteixen en 201 passatgers únics i s'acumulen per arribar a l'estació de FGC de Sant Quirze del Vallès:

L12	viatgers PMUS	acumulat i increment PMU-03
729 - Sant Quirze Parc	65	266
730 - Bruc	4	270
731 - Bosc	10	280
732 - Llaurador	1	281
711 - Pladellorens		281
712 - Vila Puig		281
733 - Bages	45	326
734 - Ribera	12	338
735 - CAP	2	340
736 - Olivera	48	388
737 - Sabadell		388
738 - Montseny	11	399
739 - Sant Jaume	1	400
740 - 1 d'Octubre		400
743 - Estació Sant Quirze FGC	199	599

Se suposa la hipòtesi que des de la parada Can Pallars (719) de la L12, es fa una connexió per iniciar el trajecte sentit Sant Quirze Parc (729) – Estació Sant Quirze (743) acumulant els passatgers que pugen a cada parada segons les dades de demanda del PMUS.



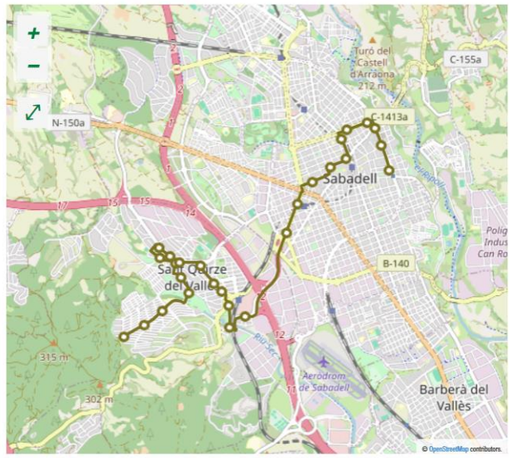
Seleccioni una parada per veure les hores de pas estimades del trajecte: Estació Centre - Can Pallars - Sant Quirze Parc (fn)

719 - Can Pallars

7:42	9:01	11:39	14:17	16:55	19:33	22:00
8:21	10:20	12:58	15:36	18:14	20:52	

Temps d'arribada

- 700 - Estació Centre
- 177 - Tres Creus
- 178 - Sant Joan
- 179 - Les Valls
- 180 - Mercat Central
- 181 - Calderón
- 182 - Ibèria - Estació FGC
- 704 - Milllenari
- 705 - Can Torres
- 708 - Estació Sant Quirze (FGC)
- 709 - 1 d'Octubre
- 710 - Antoni Gaudí
- 711 - Pladellorens
- 712 - Vila Puig
- 713 - C.A.P.
- 715 - Garraf
- 716 - Segrià
- 717 - Bages
- 718 - Caus
- 719 - Can Pallars
- 720 - Assís
- 721 - Sant Quirze Jardí
- 722 - Joaquín Rodrigo
- 747 - Av. Vallès
- 748 - Prat
- 727 - Bretanya
- 728 - Guilleries
- 729 - Sant Quirze Parc



Seleccioni una parada per veure les hores de pas estimades del trajecte: Sant Quirze Parc - Estació Centre (fn)

729 - Sant Quirze Parc

7:00	8:58	10:57	12:55	15:33	17:32	19:30	21:29
7:39	9:38	11:36	13:35	16:13	18:11	20:10	22:08
8:19	10:17	12:16	14:14	16:52	18:51	20:49	

Temps d'arribada

- 729 - Sant Quirze Parc
- 730 - Bruc
- 731 - Bosc
- 732 - Llaurador
- 711 - Pladellorens
- 712 - Vila Puig
- 733 - Bages
- 734 - Ribera
- 735 - C.A.P.
- 736 - Olivera
- 738 - Montseny
- 739 - Sant Jaume
- 740 - 1 d'Octubre
- 743 - Estació Sant Quirze (FGC)
- 744 - Rosales
- 745 - Poble Sec
- 746 - Rocafort
- 128 - Ibèria - Estació FGC
- 130 - Vallès
- 131 - Mercat Central
- 132 - Les Valls
- 46 - Massagué
- 251 - Dones del Tèxtil
- 252 - Vilarrúbias
- 354 - Salut
- 355 - Creueta
- 700 - Estació Centre

TAULES D'INFORMACIÓ DE TUS. TRANSPORTS URBANS DE SABADELL

D'acord amb el PMUS la parada amb major demanda de la L12 és la de Sant Quirze Parc amb un total de 65 pujades i 47 baixades al dia. Les hores punta són de 7-9h i de 17-19h.

Segons les dades consultades es pot determinar que en les franges punta, sobretot al final del dia, tenim una acumulació de 25% de la demanda. En aquest repartiment dels 599 passatgers, hi hauria 150 que podríem distribuir en les 3 sortides de la tarda: 17:32h, 18:11h i 18:51h.

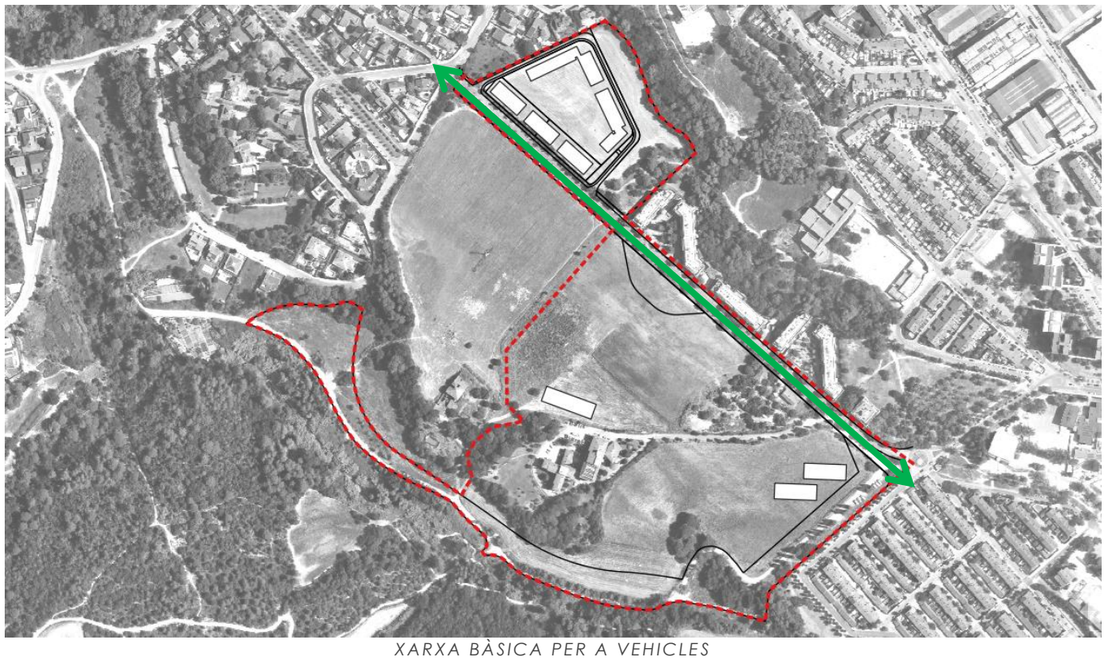
En aquest cas tindríem una demanda de 50 persones per bus, amb vehicles que tenen un aforament de 65 persones.

Per al desplaçament fins a l'estació de Sant Quirze del Vallès no s'ha tingut en compte en el càlcul que alguns viatges podrien ser amb taxi o línies de bus discrecional.

A partir d'aquests valors i tenint en compte l'increment que suposen respecte els que genera el planejament vigent, no és oportú modificar les previsions de mobilitat que es deriven dels estudis ja plantejats. No és necessària una reestructuració o reforç de les línies que donen servei a l'àmbit.

8.3 Proposta de xarxa de vehicles

La xarxa d'itineraris per a vehicles garanteix la continuïtat i la connexió eficient amb el sistema viari existent, responent funcionalment a les necessitats de mobilitat generades per l'àmbit. Està dimensionada d'acord amb la previsió de trànsit motoritzat, permetent una circulació segura, fluïda i compatible amb la resta de modes, i contempla les condicions d'accessibilitat, maniobrabilitat i compatibilitat amb els serveis urbans i el transport col·lectiu.

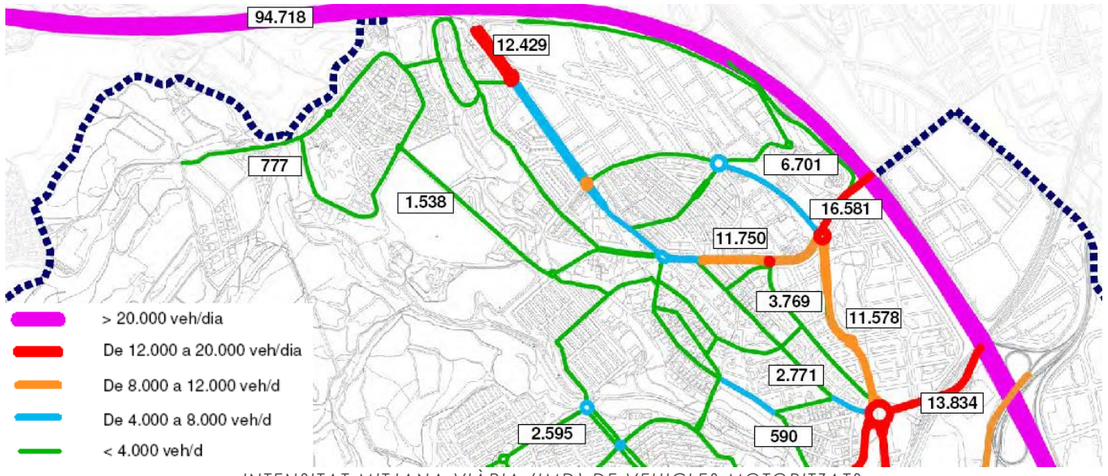


XARXA BÀSICA PER A VEHICLES

En una situació d'aforament total dels usos, la mobilitat generada en vehicle privat a l'àmbit es preveu que sigui de 1.682 viatges/dia. El PMUS de Sant Quirze del Vallès destaca un percentatge del 15% de motocicletes en el parc de vehicles. Prenent un ús del 85% del cotxe i una ocupació mitjana de 1,2 persones, s'obté un total de 596 cotxes per als 1.192 desplaçaments en un dia, 596 d'anada i 596 de tornada.

Aquest volum es distribueix principalment cap a l'avinguda de Can Pallars, que actua com a via col·lectora del sector. Atès que l'IMD de l'avinguda de Can Pallars en sentit avinguda Can Ponsich és de 709 vehicles, amb una intensitat a l'hora punta de 82 vehicles de 8-9h (factor hora punta de l'11.6%), l'increment previst en aquest moment seria de 70 vehicles resultant un total de 779 vehicles.

Aquest impacte sobre la via seria assumible ja que la capacitat teòrica de l'avinguda de Can Pallars és 1.500 veh/hora (carrer amb dos carrils de circulació, un per sentit) i representa un 51,9% de la capacitat total de la xarxa.



INTENSITAT MITJANA VIÀRIA (IMD) DE VEHICLES MOTORITZATS

Es tracta d'un sector amb vies que presenten un grau de saturació molt baix, per tant la repercussió d'increment de mobilitat no requereix intervencions en la xarxa existent, tenint en compte que el desenvolupament del PMU-03 Can Ponsic també comporta actuacions que fomenten alternatives de transport públic i l'ús d'altres sistemes de mobilitat sostenibles.

9. APARCAMENT

9.1 Aparcament fora de la via pública

El càlcul de les reserves d'aparcament d'aquest estudi s'ajusta a l'exempció de dotació prevista per a l'habitatge protegit en règim de lloguer. Tot i que el Decret 344/2006 estableix ràtios generals de places per habitatge, es fa ús de la facultat que atorga la Disposició addicional Vint-i-vuitena del TRLUC (i la seva aplicació mitjançant la Llei 11/2025, de 29 de desembre), la qual estableix l'exempció de dotació de places d'aparcament en l'habitatge de protecció pública de lloguer i en l'allotjament dotacional. Per aquest motiu, el dimensionat de les reserves per a vehicles i bicicletes del sector s'ha realitzat sobre una base computable de 152 habitatges, en lloc dels 200 totals, excloent aquelles unitats de protecció que s'emparen en l'esmentat marc legal per fomentar una mobilitat més sostenible i reduir les càrregues constructives innecessàries.

S'estableix la següent reserva d'aparcament fora de la via pública:

APARCAMENT BICICLETES

Usos	Superfície/sostre	Habitatges	Ràtio	**Bicicletes**
Espais lliures	46.257,01 m2		1 plaça / 100 m2 sòl	463
Habitatge	18.237,64 m2st	152	2 places / habitatge	304
Assistencial (equip)	10.271,11 m2st		2 places / 100 m2 sostre	206
Total				**973**

APARCAMENT VEHICLES

Usos	Superfície/sostre	Habitatges	Ràtio vehicles	**Vehicles**	Ràtio motos	**Motos**
Habitatge	18.237,64 m2st	152	1 plaça / habitatge	152	0,5 plaça / habitatge	76
Total				**152**		**76**

El Pla de millora urbana dóna cobertura a les places d'aparcament requerides d'acord amb cada ús establert.

Pel que fa a la zona de serveis privats (clau 8d), per a l'aparcament de bicicletes s'adopten les ràtios d'equipament del Decret 344/2006 atesa la seva naturalesa de dotació assistencial amb funció d'interès general, assegurant així el compliment dels objectius de sostenibilitat de la norma. Alhora, es garanteix la determinació del POUM, article U22.13 de reserva mínima obligatòria d'una plaça d'aparcament per cada sis llits o fracció d'aquest mòdul per a edificis de caràcter sanitari-assistencial. Aquesta reserva s'ajustarà al nombre total de llits previstos en els projectes d'edificació.

COMPARATIVA APARCAMENT

	Mínim exigit Decret 344/2006		PMU-03 Can Ponsic	
Usos	Bicicletes	Vehicles	Bicicletes	Vehicles
Espais lliures	463	-	463	-
Habitatge	304	152	304	152
Assistencial (equip)	206	-	206	U22.13 POUM
Total	973	0	**973**	**152**

Per a les places de bicicleta requerides en zona verda s'implantarà un espai, que es definirà al projecte d'urbanització, amb ancoratges i capacitat per a un mínim de 463 bicicletes per a la zona verda.

Degut a les darreres tendències, la comoditat i el baix cost que suposa el patinet elèctric, en els darrers anys s'ha registrat un increment significatiu de la demanda d'aquest.

Amb objecte de donar resposta a aquestes noves formes de mobilitat, es proposa la implantació d'aparcaments per a patinets dins les parcel·les, aquestes seran tipus mòduls ampliables.

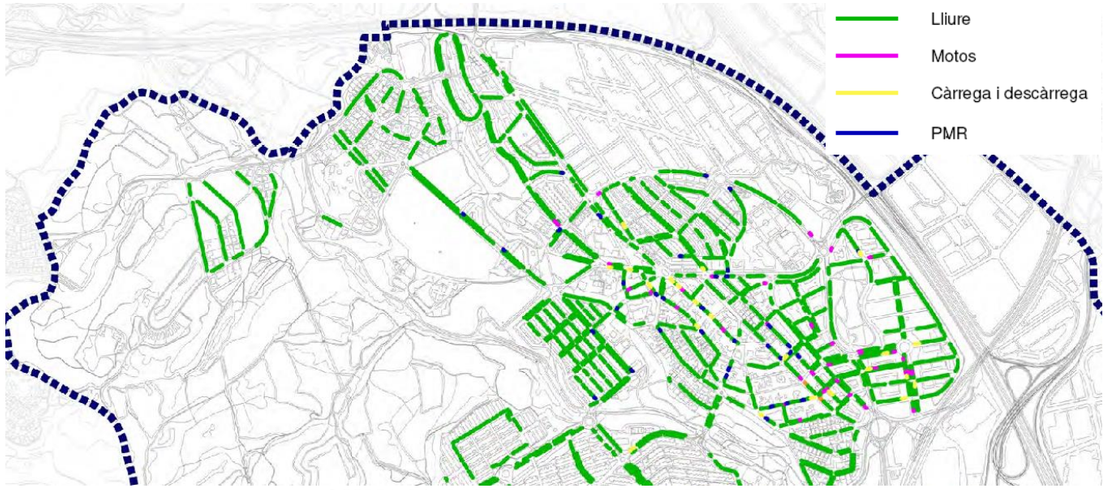




9.2 Aparcament a la via pública

La proposta d'aparcament a la xarxa viària del sector PMU-03 es fonamenta en la priorització de l'espai públic per al vianant i la mobilitat activa, seguint les directrius del PMUS de Sant Quirze del Vallès i l'esperit del Decret 344/2006.

En aquest sentit, l'eixamplament de l'avinguda de Can Pallars es destina a crear un passeig lateral d'estada i mobilitat tova, i es manté com a eix estructurador mantenint els dos cordons d'aparcament existents, garantint la continuïtat del servei actual.



OFERTA D'APARCAMENT EN CALÇADA. PMUS

Els nous vials secundaris disposen d'una calçada estricta de 3,5 metres que impossibilita l'aparcament lineal continuat, reforçant-ne el caràcter domèstic i de baixa intensitat.

9.3 Places adaptades a persones amb mobilitat reduïda

Les zones d'aparcament situades a la via pública o als espais lliures d'ús públic han de disposar de places d'aparcament accessibles d'ús general reservades per a persones titulars d'una targeta d'aparcament per a persona amb discapacitat.

El codi TMA/851/2021 estableix en l'article 35 la necessitat de disposar d'1 plaça reservada / 40 places o fraccions. El Decret 209/2023 del Codi d'accessibilitat de Catalunya augmenta aquesta ràtio a 1 plaça / 30 places o fraccions. El projecte d'urbanització definirà el nombre total de places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda.

Les places d'aparcament accessibles situades a la via pública compliran les especificacions de l'apartat 8 de l'annex 2a i es distribuiran homogèniament, sens perjudici que els edificis rellevants que no disposin de places d'aparcament pròpies tinguin a prop el nombre de places d'aparcament accessible previstes.

Les places d'aparcament accessibles reservades fora de la via pública es disposaran d'acord amb el que determina l'article 47 del Decret 209/2023 del Codi d'accessibilitat de Catalunya.

9.4 Ubicació de reserves d'aparcament de bicicletes

La implantació de l'aparcament de bicicletes en els espais lliures es preveu que es defineixi en la corresponent fase de projecte d'urbanització, responent als criteris d'accessibilitat, visibilitat i proximitat als punts d'atracció dels usuaris.

El Pla de millora urbana garanteix la possibilitat d'integrar aquests aparcaments dins el sistema d'espais lliures i vinculats als equipaments qui s'hi puguin desenvolupar.

Pel que fa als aparcaments necessaris per a d'habitatges, aquests se situaran a l'espai d'aprofitament privat d'acord amb l'ordenació establerta.

10. PERSPECTIVA DE GÈNERE

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada incorpora la perspectiva de gènere com un indicador clau per garantir l'adequació del planejament a la diversitat de necessitats de la vida quotidiana. D'acord amb les dades del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana aplicades a l'àmbit, la variable gènere provoca diferències notables en el comportament de la mobilitat:

- Motius dels desplaçaments: Existeix una clara distinció en la finalitat dels viatges. Les dones presenten una mobilitat vinculada a motius personals molt més elevada (43,5% dels seus desplaçaments diaris) que els homes (37,0%). Aquesta diferència ve determinada tècnicament per una major càrrega familiar i de la llar assumida per les dones. En canvi, la mobilitat ocupacional és superior en els homes (19,1%) respecte a les dones (13,4%).
- Distribució modal: La població femenina de l'àmbit és la principal usuària dels modes sostenibles. El 54% de la mobilitat de les dones es realitza en modes no motoritzats (a peu o en bicicleta), xifra que en els homes és del 46,5%. Així mateix, el transport públic té una quota de mercat més alta entre les dones (20,7%) que entre els homes (15,9%). Com a contrapartida, el vehicle privat motoritzat és utilitzat només pel 25,3% de les dones, enfront del 37,6% dels homes.

En el cas de les noves activitats previstes, no es preveu la necessitat d'endegar propostes específiques per reduir la discriminació per qüestions de gènere, tenint en compte que hi ha unes bones condicions per als desplaçaments no motoritzats, en bici/VMP i a peu.

10.1 Criteris a considerar i mesures adoptades

En el següent quadre se sintetitza les mesures adoptades en el PMU-03 Can Ponsic en funció dels criteris de perspectiva de gènere a considerar.

CRITERIS A CONSIDERAR	MESURES ADOPTADES AL SUD 2
CONFORT PER A LA PERSONA VIANANT *Prioritat al/la vianant* *- Planificar la xarxa de vianants amb jerarquia de primer nivell* *- Accés a la xarxa de vianants a una distància màxima de 200 m* *- Pas lliure en voreres sense obstacles, desitjable de 3,6 m* *- Velocitat reduïda del vehicle en entorns de vida quotidiana, màx. 30 km/h* *Seguretat i confort* *- Espai lliure d'obstacles visuals al voltant dels passos de vianants, en un radi de 10 m (espai de vida)* *- Temps de semaforització segons les persones amb diferents tipus de mobilitat* *- Disponibilitat d'itineraris accessibles amb pendents inferiors al 8%* *- Ús de paviments antilliscants en espais amb pendent*	La proposta del Pla de millora urbana permet el compliment de l'Ordre TMA/851/2021, de 23 de juliol, per la que es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació per a l'accés i la utilització dels espais públics urbanitzats. La definició detallada dels itineraris de vianants dins dels espais lliures públics es realitzarà en el corresponent Projecte d'urbanització. En la urbanització dels passos de vianants es pot deixar un entorn ampli sense obstacles que impedeixin la visibilitat. Amb les alineacions i rasants planificades es dona accés a totes les parcel·les a través d'itineraris de vianants amb pendents inferiors al 6%. En tots els trams els paviments seran antilliscants.

CRITERIS A CONSIDERAR	MESURES ADOPTADES AL SUD 2
TRANSPORT PÚBLIC I SERVEIS *Fomentar l'ús de la bicicleta* *- Accés a la xarxa ciclable o de carrils bici, una distància màxima de 300 m* *- Disposar d'una parada de Bicing de proximitat a una distància màxima de 250 m* *- Creuaments segurs per als i les ciclistes* *- Aparcaments segurs per a bicis en equipaments, espais públics i estacions de transport públic* *Accés al transport públic* *- Cobertura de transport públic als equipaments i serveis de referència* *- Accés pròxim al bus de barri i a la resta de transport públic* *- Àrees d'intercanvi aparcament-bici-transport públic* *- Parades a demanda en horari nocturn i a persones amb mobilitat reduïda* *- Parades il·luminades, senyalitzades, amb informació de rutes i temps d'espera* *Serveis bàsics a l'espai públic* *- Disposar de fonts d'aigua potable de fàcil accés en parcs i places* *- Reservar espais per a lavabos, canviadors, i préstecs de joc en els espais lúdics* *- Permetre l'accés a lavabos públics en els equipaments de l'entorn*	El sector integra itineraris de la xarxa indicativa de carrils bici a l'avinguda de Can Pallars i el camí Pallars-Llobater. Els itineraris per a bicicletes tindran un pendent inferior al 6%El projecte d'urbanització podrà preveure, si s'escau, fonts d'aigua potable, especialment al parc al costat de la pista esportiva. L'avinguda de Can Pallars compta amb cobertura de la línia L12, que connecta amb el nucli, l'estació de FGC i Sabadell.
INFRAESTRUCTURA VERDA DE QUALITAT *Presència, qualitat i funció del verd urbà* *- Donar jerarquia i continuïtat a la xarxa del verd: territori, ciutat, barri, carrer, casa* *- Accés a un espai verd de proximitat (més de 600 m²) a no més de 300 m de casa* *- Accés a un espai verd de referència (més de 3,5 ha) a no més de 750 m de casa* *- Tractar el verd amb els tres estrats vegetals (arbori, arbustiu i herbaci)* *- Crear espais d'ombra produïda preferentment pels arbres* *- Incorporar cobertes i mitgeres verdes en els edificis* *- Fomentar la conservació i ampliació del verd en l'àmbit privat* *- Quantificar i justificar l'espai verd real obligatori en cada pla o projecte* *- Ús de sòls permeables per mitigar l'efecte illa de calor* *- Garantir un espai mínim de subsol de qualitat*	L'ordenació estructura un sistema d'espais lliures que amplia i connecta el Parc dels Torrents i el torrent de la Font del Pont, garantint la permeabilitat ecològica. L'espai verd de major dimensió té 3 Ha. Amb aquestes dimensions es preveu que sigui atractiu per a donar servei als habitants situats a una distància propera als 750 metres. La implantació d'arbrat en doble línia a l'avinguda reforça els espais d'ombra. Es prioritza l'ús de paviments permeables en àrees d'estada i voreres per afavorir la infiltració al terreny

CRITERIS A CONSIDERAR	MESURES ADOPTADES AL SUD 2
ESPAI PÚBLIC FUNCIONAL *Espais d'estada i descans* *- Disposar d'espais d'estada i descans de proximitat a una distància inferior a 100 m de casa* *- Disposar de mobiliari de descans al llarg dels recorreguts de vianants, a unes distàncies màximes de 75 m* *Espais d'oci, joc, esport i salut* *- Disposar d'espais de joc i trobada per a totes les edats, a una distància màxima de 250 m de casa* *- Projectar espais de joc versàtils i amb elements inclusius* *- Preveure espais amb taules de joc i pícnic als parcs i jardins* *- Preveure espais per a l'esport a l'aire lliure en els parcs i jardins*	El projecte d'urbanització distribuirà espais d'estada i descans als itineraris de vianants a distàncies inferiors a 50 metres. Els espais lliures inclouran camins amb el paviment adequat per a practicar esport (sauló).
INTERACCIÓ AMB EL PERÍMETRE URBÀ *Relació amb les plantes baixes* *- Evitar trams continus de façana cega o amb activitats molestes per al vianant* *- Reservar espais de vida quotidiana a les plantes baixes, sobretot en equipaments* *- Fomentar la implantació d'activitats econòmiques o comunitàries en planta baixa*	Els blocs d'habitatges defineixen façanes actives sobre el passeig per incrementar la seguretat per presència d'activitat i evitar espais residuals. La coexistència d'habitatge (lliure i protegit) amb dotacions assistencials a l'interior del sector afavoreix la "ciutat de proximitat" i assegura activitat al carrer al llarg de tot el dia. Es millora l'accessibilitat a l'Escola Lola Anglada mitjançant una nova passera de vianants sobre el torrent, connectant els itineraris verds amb el centre docent.
PROXIMITAT I ÚS EFICIENT DELS EQUIPAMENTS *Equipaments de proximitat* *- Garantir la cobertura de serveis bàsics de proximitat (educatius, sociosanitaris, culturals i de lleure), a una distància màxima de casa de 300 m* *- Implantar els equipaments de manera estratègica per activar l'espai públic amb poca activitat* *Equipaments multifuncionals i eficiència horària* *- Fomentar l'ús mixt dels equipaments nous i existents* *- Programar activitats en diferents franges horàries*	L'ordenació aposta per un model de ciutat compacta i mixticitat d'usos, integrant l'habitatge amb dotacions assistencials i de serveis privats (clau 8d) a l'interior del sector. Aquesta combinació redueix les distàncies funcionals per als desplaçaments quotidians i de cures. La implantació de dotacions assistencials en continuïtat amb l'eix de l'avinguda de Can Pallars garanteix l'accessibilitat i una activitat constant al carrer al llarg de tot el dia. Es preveu l'ampliació de la Residència Assís i la possible implantació de nous centres sanitaris o assistencials, optimitzant el servei als residents del sector i dels barris adjacents.

CRITERIS A CONSIDERAR	MESURES ADOPTADES AL SUD 2
SEGURETAT I CLAREDAT ESPACIAL *Llegibilitat i escala* *- Donar a l'espai públic la jerarquia, escala i proporcionalitat adequada a vianants* *- Claredat de recorreguts i senyalització dels elements de la xarxa de vida quotidiana* *Visibilitat i seguretat* *- Evitar els espais buits no urbanitzats o amb usos inadequats* *- Evitar racons i reculades de l'edificació que generen espais petits, foscos i poc visibles* *- Dotar els parcs, les parades de transport públic i els equipaments de punts d'emergència i SOS*	La combinació d'espais destinats a itineraris de vianants i bicicletes amb l'enjardinament permetrà donar una escala més controlada als espais públics i tenir una bona visibilitat en tot moment. Els espais lliures adopten una configuració oberta. Es defineix una estructura clara articulada en tres nivells: vial principal (avinguda Can Pallars), vial secundari de distribució interna i un passeig lateral cívic de connexió. Aquesta jerarquització facilita l'orientació i l'ús quotidià. Els blocs d'habitatges es disposen definint façanes clares i actives cap al passeig i els espais lliures, evitant fronts cecs o residencials que generin inseguretat. El disseny de la xarxa de vianants evita la creació d'espais residuals, foscos o amb visibilitat limitada, prioritzant la continuïtat visual amb el sistema d'espais lliures estructurants.
QUALITAT I CONFORT *Confort lumínic i acústic* *- Il·luminació homogènia i suficient evitant excessos i obstruccions de la llum* *- Evitar interferències molestes amb espais interiors, sobretot en zones residencials* *- Utilitzar barreres vegetals i paviments específics per esmorteir sorolls molestos* *- Establir el nivell màxim de soroll en àrees d'estada, descans i esbarjo que no sobrepassi els 55 dB* *Neteja i manteniment* *- Manteniment i bon estat de l'edificació i de l'entorn* *- Manteniment dels espais urbans, siguin públics o privats, en ús o en desús* *- Utilitzar espècies vegetals autòctones i de baix consum hídric* *- Dimensió adequada dels escocells perquè l'arbrat no trenqui els paviments - Dotar de papereres els espais de joc, d'estada, les parades de transport, etc.*	El projecte d'urbanització estudiarà el nivell d'il·luminació dels itineraris de vianants i bicicletes, reforçant la intensitat en els creuaments de carrer. S'utilitzaran espècies vegetals autòctones i de baix consum hídric. Les superfícies enjardinades a l'entorn dels itineraris evitaran que les arrels dels arbres provoquin el trencament del paviment. En les edificacions, no es permeten punts de llum per sobre dels 7 m d'alçada a la façana per evitar contaminació i interferències molestes cap als interiors. Les solucions de paviment continu es realitzaran amb materials asfàltics de granulometries especials que garanteixin la màxima absorció acústica.

CRITERIS A CONSIDERAR	MESURES ADOPTADES AL SUD 2
ARRELAMENT *Habitatge* *- Oferta física i econòmicament accessible per mantenir les xarxes de vida existents* *- Diversitat en les tipologies i flexibilitat en les distribucions* *- Disposar de sòl d'HPO en tots els barris, diversitat d'estatus socioeconòmics i d'edats* *- Garantir una bona ventilació i il·luminació natural, i disposar d'espais de contacte amb l'exterior* *- Disposar d'espais comunitaris i de cures a les plantes baixes*	El sector reserva un 45% de sostre per a habitatge de protecció pública (HPO). Per garantir la diversitat socioeconòmica, la meitat d'aquesta reserva (22,5%) es destina obligatòriament a modalitats de lloguer o cessió d'ús sense transmissió de propietat (clau 4c.HPL). Les tipologies utilitzades garantiran la ventilació i il·luminació natural i espais de contacte amb l'exterior. L'ordenació integra dotacions assistencials i espais de relació immediat amb la residència.
IDENTITAT I EMPODERAMENT *Elements històrics i d'identitat* *- Destacar el patrimoni local i crear llocs de trobada en els espais simbòlics* *- Donar visibilitat a tots els col·lectius, revisant el nomenclàtor de l'espai públic* *Espais de convivència* *- Instal·lar mobiliari variat a l'espai públic, que permeti diferents activitats i diversitat de persones usuàries al mateix temps* *- Fomentar programes d'intercanvi generacional i cultural* *- Programar usos comunitaris temporals en els buits urbans* *Espais de participació* *- Participació ciutadana amb diversitat d'especialitats, origen, edat i gènere* *- Presència de les persones cuidadores i dependents en els processos participatius*	Es preserven i integren en el sistema d'espais lliures elements simbòlics com la capella de Sant Francesc d'Assís i exemplars d'arbrat catalogat (Pi de les tres branques, Roure de Can Ponsic, etc.) El nou passeig lateral es concep com un punt de centralitat i relació que reforça la identitat pròpia del sector. El mobiliari urbà s'adaptarà a la diversitat de persones usuàries (edat, capacitats, etc.) Es considera la jerarquia dels espais per donar resposta a les formes d'utilització dels col·lectius més vulnerables, garantint la cohesió social i la dimensió comunitària del nou teixit.

11. MESURES A FAVOR D'UNA MOBILITAT SOSTENIBLE

El Pla de Millora Urbana PMU-03 "Can Ponsic" representa una operació de transformació urbanística clau per a la consolidació del teixit urbà i la infraestructura verda municipal. En coherència amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS 3, 11 i 13) i l'estratègia del PMUS, l'ordenació adopta mesures específiques per invertir la piràmide de mobilitat, prioritzant els modes actius i el transport col·lectiu.

Per tal de fomentar l'ús dels modes sostenibles, es defineixen les següents mesures de gestió i informació:

11.1 Senyalització física i orientació (Wayfinding)

Amb l'objectiu de facilitar els desplaçaments en modes no motoritzats, es proposa l'aplicació de l'Acció B6 del PMUS, centrada en la millora de la senyalització per a bicicletes i vianants:

- Panells informatius: S'instal·laran plafons visibles en els punts d'accés al sector i prop de les dotacions assistencials (8d), indicant la localització de les reserves d'aparcament per a bicicletes i vehicles de mobilitat personal (VMP).

- Contingut gràfic: Aquests plafons inclouran un plànol de l'àmbit amb els itineraris recomanables, connectant amb la xarxa pedalable de l'avinguda de Can Pallars i el camí Pallars-Llobater.
- Metrominut SQV: S'incorporarà la informació del Metrominut municipal (Acció ED3) per informar visitants i residents sobre les distàncies i temps de recorregut a peu cap al centre urbà, l'estació de FGC i els equipaments propers.

11.2 Informació digital i promoció del Transport Públic

En compliment de les accions de sensibilització del PMUS (ED6), es potenciarà l'ús de les plataformes digitals municipals per difondre l'oferta de mobilitat del sector:

- Accessibilitat al Transport Públic: La informació digital municipal inclourà la localització exacta de les parades de la línia L12 (Sant Quirze-Sabadell) a l'avinguda de Can Pallars, amb enllaços directes als horaris actualitzats i itineraris de connexió amb l'estació de ferrocarril.
- Promoció de la Bicicleta i VMP: Es difondrà la disponibilitat de les places d'aparcament segur fora de la via pública (ràtio de 2 places/habitatge i 1 plaça/100 *m*2 de sostre d'equipament) per incentivar-ne l'ús entre residents i treballadors.

11.3 Accés sostenible a la infraestructura verda

Atès que el PMU-03 configura un espai verd de referència de més de 3,6 ha vinculat al torrent de la Betzuca i el torrent de la Font del Pont, es fa necessari garantir un accés ordenat:

- Itineraris de lleure: La informació municipal destacarà les noves passeres de vianants sobre els torrents i la continuïtat dels camins del Parc dels Torrents com a eixos principals per a la mobilitat tova i saludable.
- Intermodalitat: Es promourà l'ús del VMP com a complement del transport públic per accedir a les zones verdes, atesa la seva idoneïtat per a trajectes de "última milla" i la seva fàcil integració en l'espai urbà pacificat del sector.

L'aplicació combinada d'aquestes mesures de senyalització i informació garanteix que la infraestructura de mobilitat sostenible prevista al PMU-03 sigui plenament funcional, accessible i coneguda per tota la ciutadania, minimitzant així la dependència del vehicle privat en un entorn de gran valor ambiental.