

PLA ESPECIAL URBANÍSTIC
PER A LA CONCRECIÓ DE L'ÚS SANITARI EN L'EQUIPAMENT
UBICAT A LA RONDA DELS PINETONS 6A
DE MOLLET DEL VALLÈS

FUNDACIÓ SANITÀRIA MOLLET

DOCUMENT PER A L'APROVACIÓ INICIAL

Text Refós

22 maig 2026

**PLA ESPECIAL URBANÍSTIC PER A LA CONCRECIÓ DE L'ÚS SANITARI EN L'EQUIPAMENT
UBICAT A LA RONDA DELS PINETONS 6A
DE MOLLET DEL VALLÈS
FUNDACIÓ SANITÀRIA DE MOLLET**

CONTINGUT

Els documents que integren aquest Pla Especial Urbanístic per a la concreció de l'ús Sanitari en l'equipament ubicat a la ronda dels Pinetons 6A de Mollet del Vallès, per a la implantació del nou edifici de salut mental de la Fundació Sanitària de Mollet, tenen el següent contingut:

1. MEMÒRIA DE LA INFORMACIÓ
 - 1.1. Objecte de l'actuació.
 - 1.2. Situació i àmbit.
 - 1.3. Iniciativa privada del Pla.
 - 1.3.1 Estructura de la propietat
 - 1.3.2 Viabilitat econòmica
 - 1.3.3 Compromisos
 - 1.3.4 Garanties de la FSM
 - 1.4. Estat actual de la parcel·la.
 - 1.5. Planejament vigent. Normes de Planejament Urbanístic de Mollet del Vallès.
2. MEMÒRIA DE L'ORDENACIÓ
 - 2.1. Justificació de la conveniència i objectius del Pla Especial Urbanístic.
 - 2.2. Exigències funcionals i programa de l'equipament privat.
 - 2.3. Justificació de la edificabilitat en l'àmbit del pla especial.
 - 2.4. Criteris i proposta d'ordenació.
 - 2.5. Paràmetres d'ordenació de l'edificació en l'àmbit del Pla Especial.
 - 2.6. Justificació ambiental.
 - 2.7. Pla de Mobilitat.
3. NORMES URBANÍSTIQUES
 - 3.1. Disposicions generals.
 - 3.2. Paràmetres urbanístics.
4. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA
 - 4.1. Situació i fotografia aèria
 - 4.2. Emplaçament
 - 4.3. Topogràfic
 - 4.4. Escomeses de serveis generals
 - 4.5. Planejament vigent. Plànol 3.04 del es NPU
 - 4.6. Proposta d'ordenació. Perímetre regulador
 - 4.7. Proposta d'ordenació. Perímetre regulador i cotes de referència
 - 4.8. Proposta d'ordenació. Perfil regulador
- 4 ANNEXES
 - 5.1 Document compravenda de Incasòl a Fundació Sanitària Mollet.
 - 5.2 Document del POUM aprovat provisionalment. Polígon d'actuació urbanística Santa Rosa (PAU-12).
 - 5.3 Avant Projecte de l'Equipament Sanitari.
 - 5.4 EAMG de maig 2026 per la parcel·la objecte del present PEU
 - 5.5 Contracte vigent de FSM amb CAT SALUT de prestació Serveis Salut Mental

1. MEMÒRIA DE LA INFORMACIÓ

1.1 Objecte de l'actuació

L'objecte del present document del Pla Especial Urbanístic (PEU) és establir l'ús del solar situat al número 6A de la ronda dels Pinetons, al municipi de Mollet del Vallès, com a futur **equipament Sanitari** al servei de la comunitat, així com les condicions de implantació del mateix, d'acord amb el que regula l'article 67.1.d) del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme (TRLU).

L'actuació ha de ser regulada mitjançant un **nou marc urbanístic específic**, que doni resposta a les necessitats funcionals futures de la Fundació Sanitària Mollet, tot garantint-ne la **integració urbanística amb l'entorn i l'ajust al planejament vigent** al municipi.

1.2 Situació i àmbit

La finca objecte del present PEU té una superfície de **3.716 m²** i correspon a la cadastral amb referència 3593005DF3939S0001UJ.

El solar se situa al número 6A de la ronda dels Pinetons, al municipi de Mollet del Vallès, estratègicament emplaçat al costat del **Campus de la Fundació** i de la **Residència Santa Rosa**, conformant un nucli d'equipaments de l'àmbit de la salut que reforça la lògica de concentració funcional a l'entorn.

A més, el solar limita amb el **Parc de Gallecs**, considerat el principal pulmó verd de la zona, amb una extensió aproximada de 700 hectàrees i declarat espai d'interès natural. Aquest enclavament connecta territorialment els municipis de Mollet del Vallès, Parets del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda i Palau-solità i Plegamans, i acull també l'hospital comarcal en un dels seus extrems.

En data 24 de febrer de 1983, es va aprovar el Pla Parcial del sector sud de Gallecs, on s'establia originalment la qualificació urbanística com a equipament, així com les normes generals i d'ús aplicables a l'àmbit.

D'acord amb les **Normes de Planejament Urbanístic (NPU)** vigents, la finca objecte del present Pla Especial Urbanístic (PEU) manté la seva qualificació urbanística amb la clau **Eb**, corresponent al Sistema d'Equipaments comunitaris de nova creació i d'interès municipal.

1.3 Iniciativa privada del Pla

En tractar-se d'un PEU d'iniciativa privada, són aplicables les especificitats establertes a l'article 102 del TRLU, i s'inclou tot seguit la documentació específica que prescriu l'apartat 1 del referit article.

1.3.1 Estructura de la propietat

El titular de la parcel·la i promotor del Pla Especial Urbanístic és la Fundació Sanitària de Mollet:

Fundació Sanitària de Mollet

c. de Sant Llorenç, 39 08100, Mollet del Vallès, Barcelona

NIF- G61289971

Representació per delegació: Jaume Durán Navarro

NIE: 35074182-X

S'adjunta com annex 5.1 l'anunci oficial de l'Institut Català del Sòl conforme s'ha adjudicat a la Fundació Sanitària Mollet la parcel·la objecte del present PEU.

1.3.2 Viabilitat econòmica

La viabilitat econòmica del projecte constructiu i de la posterior implantació de l'activitat està plenament garantida atesa la naturalesa jurídica de la promotora i el caràcter públic del servei a prestar:

La Fundació Sanitària de Mollet és una entitat benèfica sense ànim de lucre que actua com a proveïdora de serveis públics de salut dins de la xarxa sanitària de la Generalitat de Catalunya (Siscat).

La sostenibilitat financera de l'operació queda coberta mitjançant la concertació vigent amb el Servei Català de la Salut (CatSalut) per a la gestió d'aquesta línia d'atenció, la contractació actual de la qual ascendeix a un import aproximat de 5.000.000 € anuals. Aquest flux econòmic recurrent assegura el suport financer per a l'amortització de la inversió en l'edificació i el manteniment a llarg termini de l'equipament. S'adjunta com annex al present document, en el punt 5.5 el Contracte vigent de La Fundació Sanitària Mollet amb el Servei Català de la Salut.

Al tractar-se d'una parcel·la urbanitzada, el cost d'urbanització exterior és de 0,00 €, i que el pressupost es destina exclusivament a l'edificació i a les escomeses domèstiques de connexió.

La Fundació Sanitària Mollet finançarà l'obra mitjançant fons propis o finançament bancari compromès, i que la sostenibilitat està assegurada pel contracte programa permanent amb el Servei Català de la Salut

L'objecte del nou edifici és unificar, centralitzar i optimitzar els serveis d'Atenció Especialitzada en Salut Mental, una activitat assistencial consolidada que actualment ja es presta de forma dispersa a les instal·lacions de l'Hospital de Mollet.

El projecte compta amb el suport explícit de l'Administració competent, disposant del Pla Funcional degudament aprovat pel Departament de Salut de la Generalitat de Catalunya.

A nivell Social i Ocupació, els llocs de treball mèdics i assistencials del futur nou edifici es traslladen des de l'Hospital actual i la millora per a la comunitat local de Mollet al centralitzar i dignificar els serveis de salut mental a l'entorn del Campus de la Salut existent

1.3.3 Compromisos

La Fundació Sanitària de Mollet assumeix de forma expressa davant l'Ajuntament de Mollet del Vallès els següents compromisos lligats al desenvolupament del present PEU:

Compromís d'execució i destí: Executar les obres d'edificació, dotació i equipament d'un centre sanitari específic dedicat a la Salut Mental, donant estricta compliment al Pla Funcional autoritzat pel Departament de Salut.

Compromís de terminis: Iniciar els treballs de construcció un cop obtinguda la corresponent llicència d'obres i finalitzar la totalitat de l'edificació en un termini màxim de dos anys i mig (30 mesos) a comptar des de la data de la signatura de l'acta de replanteig de l'obra.

Compromís de qualitat i sostenibilitat: Obligació de donar compliment al Pla Funcional del Departament de Salut i assolir alts estàndards d'eficiència energètica (certificació energètica A o superior) i accessibilitat universal en l'edifici, segons estableix la legislació vigent i el Compromís de la Fundació Sanitària Mollet amb el Medi Ambient i el Territori.

Compromís de continuïtat de l'ús públic: Es formalitza el compromís d'afectar el destí de l'immoble de forma permanent a l'ús sanitari-assistencial públic coordinat amb el Siscat, evitant la degradació o canvi d'ús privatiu que pugui perjudicar l'interès públic. La Fundació Sanitària Mollet ja disposa d'equips de manteniment preventius, normatius i correctius a altres centres que es gestionen.

Compromís de connexions i d'escomeses: Assumir a càrrec exclusiu de la propietat els costos d'execució de les escomeses d'infraestructures i de connexió física de l'edifici a les xarxes públiques de serveis existents a la Ronda dels Pinetons i/o altres vials annexes.

1.3.4 Garanties de la FSM

Pel que fa a les garanties exigibles per l'article 102.1.d) del TRLU, es fa constar com a fet fonamental la condició de sòl finalista i parcel·la completament urbanitzada sobre la qual es projecta el PEU:

Plena suficiència dels serveis urbanístics existents: La parcel·la objecte d'aquest pla (Ronda dels Pinetons 6A) es troba plenament integrada en la malla urbana consolidada de Mollet del Vallès. El solar compta, a peu de vorera i de forma immediata, amb tots els serveis urbanístics bàsics completament executats i en servei, havent-se comprovat l'existència de:

Canalitzacions i xarxa de telecomunicacions / telefonia.

Xarxa de subministrament d'aigua potable a pressió i cabal suficients.

Estació transformadora d'energia elèctrica adjacent que assegura la potència necessària per al nou equipament dins la pròpia parcel·la.

Vials perimetrals pavimentats, voreres, enllumenat públic i xarxa de clavegueram connectada a la xarxa municipal.

Inexistència d'obres d'urbanització pública o cessions: Atès que el PEU no requereix l'obertura de noves vies públiques, ni la modificació del traçat de les existents, ni l'execució d'obres d'urbanització exterior o cessions de sòl per a sistemes, no es generen obligacions de transformació urbanística ni de reparcel·lació. L'actuació de la propietat es limita estrictament a l'àmbit interior de la seva parcel·la (obres d'edificació i connexió directa de les escomeses).

Improcedència d'aval urbanístics exteriors: Atès que no hi ha obres d'urbanització pública a executar les quals justificarien ordinàriament la imposició de fiances o avals bancaris per assegurar la seva finalització, per aquest motiu es demana la no exigència de garanties financeres addicionals d'urbanització.

La millor garantia de compliment del present Pla Especial urbanístic radica en la mateixa naturalesa de la Fundació com a entitat concertada i en el vincle contractual i de finançament que manté amb el Departament de Salut de la Generalitat per a l'execució d'aquesta infraestructura sanitària pública essencial, motiu pel qual la Fundació Sanitària Mollet té garantida la viabilitat econòmica del desenvolupament del PEU.

1.4 Estat actual de la parcel·la

La parcel·la objecte del present pla té la condició de solar perquè s'han executat les obres d'urbanització corresponents al vial i a la dotació de serveis previstes a l'article 27.1 del TRLU.

Actualment, el solar no disposa d'un tancament perimetral definit, tot i que existeix una tanca instal·lada en el límit compartit amb el nou equipament docent Fundació Sanitària Mollet. Aquesta tanca està composta per una malla metàl·lica de doble torsió, muntada sobre basaments prefabricats de formigó.

El solar ja disposa d'una vorera pavimentada, en continuïtat amb l'existent a la ronda dels Pinetons. Aquest element urbà no només delimita i dona ús al marge del solar, sinó que anticipa la integració del futur àmbit en l'estructura viària del sector, consolidant-ne l'accessibilitat tant per a vianants com a nivell urbà.

En el límit est, el solar confronta amb la Residència Santa Rosa, separació que actualment es resol mitjançant vegetació existent. Al seu torn, la residència disposa al seu interior d'un tancament metàl·lic que actua com a element de delimitació tècnica i funcional entre ambdues propietats.

El solar actualment disposa de les connexions de servei generals: Estació Transformadora, Registres de Sanejament, Telefonia-Telecomunicacions i Aigua (veure annex 4.7 Escomeses de serveis generals)



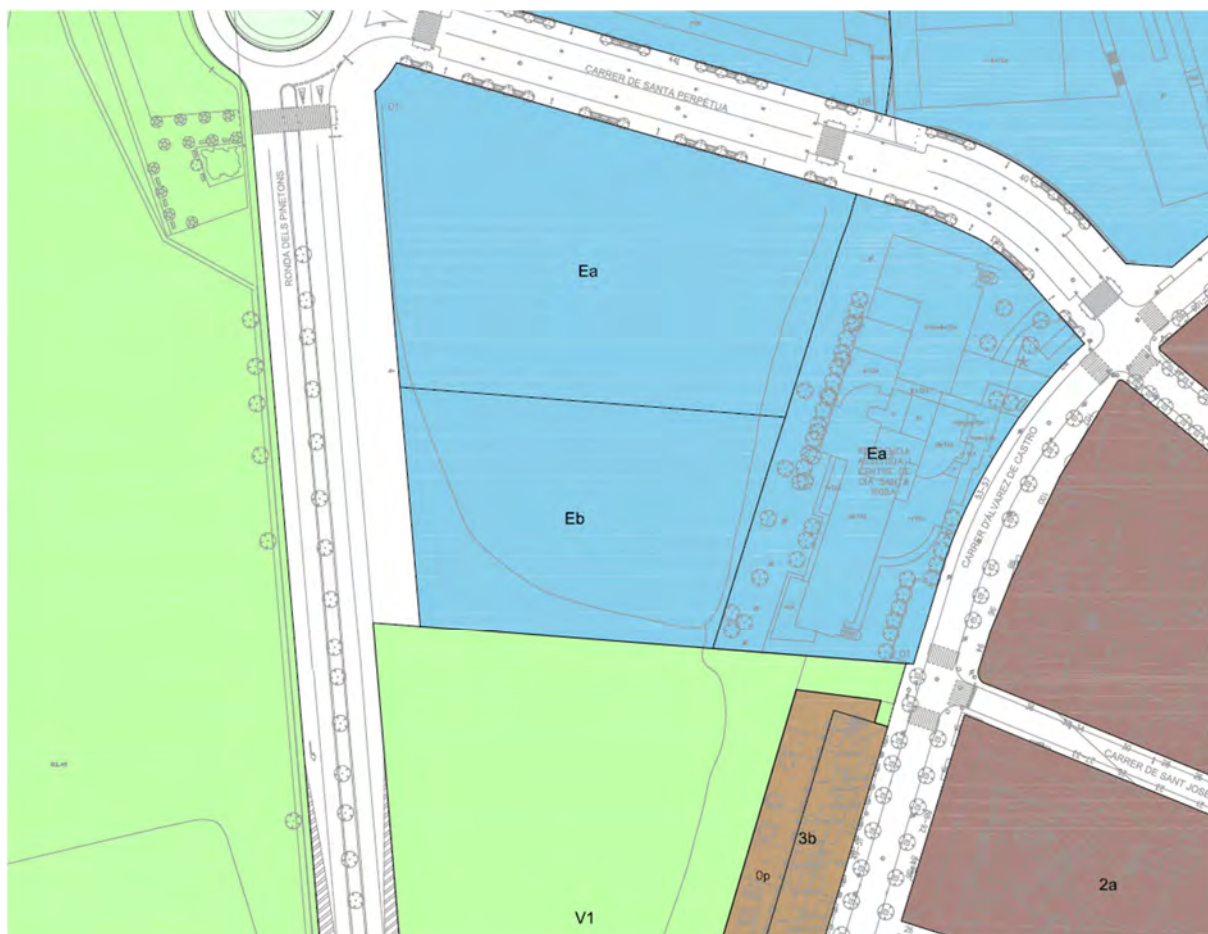
Estat actual

1.5 Planejament vigent. Normes de Planejament Urbanístic de Mollet de Vallès

El planejament urbanístic vigent aplicable a la parcel·la del nou edifici són les Normes de Planejament Urbanístic de Mollet del Vallès (NPU), aprovades definitivament pel Conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya en data 13 de març de 2013, i publicades al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC) en data 23 de març de 2017.

El sòl ordenat pel present Pla Especial té la classificació de **Sòl Urbà Consolidat (SUC)**, als efectes del règim jurídic del sòl. Segons els plànols d'ordenació del planejament vigent, segons s'indica en el plànol 1.00 "Classificació del sòl. Sòl urbà" de les NPU.

L'àmbit es troba qualificat com a **sistema d'equipament comunitari**, clau **Eb** – "Equipaments de nova creació i d'interès municipal", segons s'indica en el plànol 3.04 "Qualificació del sòl. Polígons i sectors" (escala 1/1000) de les NPU.



Retall del plànol 3.04 del es NPU

Aquesta qualificació s'emmarca en allò establert al Capítol VI de les Normes Urbanístiques, sota la denominació "Sistema d'equipaments comunitaris i de serveis tècnics", que regula la destinació d'aquests sòls com a espais destinats a dotacions d'interès públic i social.

En concret, els articles de les NPU que estructuraven i regulen el sistema d'equipaments comunitaris són els següents:

- Article 60: Definició
- Article 61: Titularitat
- Article 62: Classificació del tipus d'equipament
- Article 63: Condicions d'ordenació i de l'ús

L'article 60 (Definició) estableix que els sistemes d'equipament comunitari estan destinats a usos públics d'interès col·lectiu i social, en funció de les característiques socioeconòmiques de la població.

En aquest sentit, la implantació d'un nou edifici per al Servei de Salut Mental, en continuïtat amb altres usos de l'àmbit de la salut del Campus de la Fundació Sanitària Mollet, respon directament a aquesta finalitat, ja que es tracta d'un equipament orientat a atendre una necessitat creixent de salut pública i d'atenció comunitària.

L'article 61 (Titularitat) estableix que els sòls qualificats com a Eb han de ser, amb caràcter general, de titularitat pública, i que la seva gestió podrà realitzar-se mitjançant concessió administrativa, sempre que es garanteixi la naturalesa pública del domini i la finalitat dotacional de l'ús.

Així mateix, **l'apartat 3** del mateix article determina que s'exceptuen d'aquest caràcter general públic, els equipaments de titularitat privada existents i aquells que qualifiqui un planejament derivat per a equipament comunitari. La parcel·la en qüestió és de propietat privada i està qualificada d'equipament pel planejament general.

Per la seva banda, l'**apartat 4** diferencia els diferents tipus de sòls dotacionals segons el seu origen i situació administrativa:

“Són equipaments públics o privats aquells existents, en execució o amb llicència, identificats amb la clau Ea. En canvi, són equipaments de nova creació i d'interès municipal aquells sòls d'equipament reservats identificats amb la clau Eb.”

En aquest context, l'àmbit objecte del present Pla Especial Urbanístic —destinat a permetre la implantació d'un nou edifici sanitari i assistencial de la Fundació Sanitària Mollet— s'ajusta plenament a la naturalesa, titularitat i finalitat dotacional requerides per la normativa per als sòls qualificats amb clau Eb, reforçant així la seva condició d'equipament públic d'interès comunitari.

L'article 62 (Classificació del tipus d'equipament), recull explícitament els equipaments **sanitaris** com un dels tipus d'usos admesos en els sòls destinats a equipaments comunitaris, especificant-ne la funció hospitalària, sanitària i assistencial.

En aquest sentit, el nou edifici destinat al Servei de Salut Mental encaixarà plenament dins d'aquesta categoria, complint els criteris d'ús establerts per al sistema d'equipaments comunitaris segons la normativa urbanística vigent.

L'article 63 (Classificació d'ordenació i ús) regula les condicions d'ordenació i ús del sistema d'equipaments comunitaris. En aquest cas, no hi ha classificació d'ordenació i ús.

La normativa estableix que l'edificació ha d'adaptar-se a les necessitats funcionals pròpies de l'equipament, tot respectant la configuració del teixit urbà existent, els valors ambientals i paisatgístics de l'entorn i garantint la compatibilitat amb els usos veïns.

En el seu apartat c), l'article especifica que les condicions d'edificació per als nous equipaments (clau Eb) s'han de determinar mitjançant la redacció d'un Pla Especial Urbanístic (PEU), com el que es desenvolupa en aquest document. Aquest instrument permet concretar l'ús Sanitari d'acord amb l'article 67.1.d) del TRLU, i establir paràmetres d'ordenació adaptats als requeriments funcionals del nou edifici sanitari i assistencial, en coherència amb el seu entorn físic i urbà.

Així mateix, l'article 63 preveu l'ús del Pla Especial com a eina per modificar les característiques de l'ordenació quan aquesta no sigui adequada per a les exigències tècniques o funcionals del nou ús, reforçant l'encaix normatiu del present PEU.

En definitiva, l'article 63 legitima l'ús del Pla Especial Urbanístic com a instrument fonamental per ajustar l'ordenació urbanística a les exigències funcionals, tècniques i ambientals dels equipaments de nova creació (clau Eb), i per a concretar-ne l'ús, que serà **Sanitari**, segons es defineix a l'article 208.2 (Usos de Dotacions Públiques) de les NPU. Els usos Assistencial i Hospitalari (definites als apartats 1 i 3 de l'article 208) també seran admissibles en l'equipament i tindran consideració d'usos complementaris de l'ús Sanitari, segons defineix l'article 204.3.b) de les NPU.

La proposta del nou edifici sanitari i assistencial destinat al Servei de Salut Mental, integrat al Campus de la Fundació Sanitària Mollet, quina implantació permetrà el present PEU, s'alinea plenament amb aquesta normativa, tant per la seva vocació d'interès públic i comunitari, com per la seva voluntat d'integració urbana, respecte paisatgístic i coherència funcional. El present PEU garanteix, per tant, un desenvolupament ordenat, justificat i plenament conforme amb el marc urbanístic vigent.

2. MEMÒRIA DE L'ORDENACIÓ

2.1 Justificació de la conveniència i objectius del Pla Especial Urbanístic

L'actuació proposada mitjançant aquest Pla Especial Urbanístic té com a objectiu principal habilitar la implantació d'un nou edifici sanitari i assistencial destinat al Servei de Salut Mental i Addiccions, en continuïtat amb el Campus de la Fundació Sanitària Mollet. Aquesta ubicació estratègica reforça el caràcter sanitari i social de l'àmbit, potenciant la concentració d'equipaments sanitaris i assistencials i optimitzant-ne l'accessibilitat per a la ciutadania.

El present PEU té com a objectiu concretar l'ús Sanitari i desenvolupar els paràmetres urbanístics aplicables d'acord amb les determinacions contingudes a les NPU, en particular aquells articles que regulen l'ús i l'ordenació dels sòls qualificats com a sistema d'equipament comunitari (articles 60 a 63 abans detallats).

Con ja s'ha ressenyat, les pròpies NPU estableixen que, per a la implantació de nous equipaments, és obligatòria la redacció i aprovació d'un Pla Especial Urbanístic, el qual ha de definir les condicions edificatòries i d'ús a partir de les necessitats funcionals específiques, tot respectant els valors ambientals i paisatgístics de l'entorn.

En aquest context, el Pla Especial que es presenta respon als següents **objectius principals**:

- **Precisar l'ús de l'equipament com a Sanitari, Assistencial i Hospitalari**, d'acord amb el que estableix l'article 62.1 i segons es defineixen en l'article 208, de les NPU.
- **Determinar la titularitat privada de l'equipament**, segons el que preveuen els articles 61 i 213 de les NPU, pel que fa a la classificació segons el domini.
- **Adaptar les condicions d'ordenació i d'edificació** a les necessitats del nou servei sanitari i assistencial, en virtut del que estableix l'article 63.1 de les NPU, permetent així el seu desenvolupament en coherència amb el teixit urbà consolidat i les exigències del programa funcional.

2.2. Exigències funcionals i programa de l'equipament privat

La construcció del nou edifici permetrà actualitzar i ampliar els serveis d'atenció en salut mental, integrant diferents dispositius en una única infraestructura, amb espais funcionals i adaptats als criteris contemporanis d'accessibilitat universal, eficiència energètica i sostenibilitat ambiental. El projecte preveu espais pensats per al benestar dels usuaris, el treball interdisciplinari i la inclusió activa a la comunitat, tot plegat en consonància amb un model d'atenció comunitària basat en la recuperació.

L'ampliació de la infraestructura assistencial en aquest entorn no només respon a una necessitat creixent de la població, sinó que contribuirà a dinamitzar socialment el barri, promovent la desestigmatització de la salut mental, l'equitat territorial en l'accés als serveis.

Actualment l'Hospital de Mollet compta amb un espai per el Servei de Salut Mental, és un edifici inaugurat l'any 2010 i ocupa uns 2.700 m² de superfície construïda, distribuït en 3 plantes i amb els següents espais:

- Planta Baixa: CSMA (Centre de Salut Mental d'Adults), compta amb 15 consultes, punt administratiu, sala de reunions, sala d'espera, WC usuaris, WC professionals. Unitat Hospitalització Parcial Psiquiatria, compta amb 3 consultes, Control Infermeria, Espai Brut, 3 sales d'activitats, WC usuaris, Vestuaris professionals, Magatzem, Office.
- Planta -1: CSMIJ (Centre de Salut Mental Infantil i Juvenil), compta amb 15 consultes, punt administratiu, sala de reunions, sala d'espera, WC usuaris, WC professionals.
- Planta -2: Vestíbul (sala d'espera, WC usuaris, WC professionals).
CAS (6 consultes, espai per dispensació Metadona, punt administratiu, 1 sala d'activitats, Office, WC usuaris, WC professionals).
SRC: (2 consultes, 1 despatx programes proximitat (UHPAD i PAE-TPI) i 3 sales d'activitats.

Hospital de Dia Infanto-Juvenil (sala d'espera, control d'infermeria, 2 consultes, 3 sales de teràpia/tallers)

El dimensionament i la distribució actual dels espais no faciliten el funcionament emmarcat pel nou model de l'atenció a la salut mental centrat en la persona. No disposa de l'espai suficient per tal de donar suport estructural als professionals que hi treballen, que han de garantir una atenció integral, equitativa i de qualitat a la cartera de serveis actual.

A partir d'un estudi de capacitat del solar, s'ha projectat un edifici amb la distribució següent:

- Planta Baixa: CSMIJ (Centre de Salut Mental Infantil i Juvenil)
- Planta Primera: CAS (Centre d'Atenció i Seguiment a les Drogodependències) i CSMA (Hospital de Dia Adults)
- Planta Segona: CSMA (Centre de Salut Mental d'Adults)
 - Planta -1: CSMIJ (Hospital de Dia infanto juvenil), SRC (Servei de Rehabilitació Comunitària), UHPAD, PSI, PAE-TPI (Programes de Proximitat)
 - Planta -2: les Instal·lacions de tot l'edifici.

Aquesta proposta s'alinea amb els objectius del planejament vigent, potenciant un equipament de nova creació (clau Eb) que respon a criteris d'utilitat pública, interès social i sostenibilitat urbana.

Un cop redactat i aprovat el present Pla Especial Urbanístic, i executat el corresponent projecte arquitectònic, es preveu la reordenació de l'àrea actualment ocupada pel Servei de Salut Mental a l'Hospital, amb l'objectiu de transformar-la en un nou espai destinat a consultes externes. Aquesta actuació permetrà ampliar la capacitat assistencial, millorar l'accessibilitat des de l'espai públic i adaptar la distribució interna a criteris de flexibilitat funcional, responnent a les necessitats presents i futures.

El nou edifici assistencial s'ha concebut a partir d'un esquema de planta baixa + 2 plantes pis i dues semi-soterranis, amb un volum que s'adapta a la topografia natural del solar. Aquesta configuració dona resposta a les condicions arquitectòniques derivades del programa funcional establert, complint en tot moment amb les determinacions del planejament urbanístic vigent al municipi de Mollet del Vallès.

A continuació es descriuen els usos principals i complementaris distribuïts per nivells en l'edifici projectat:

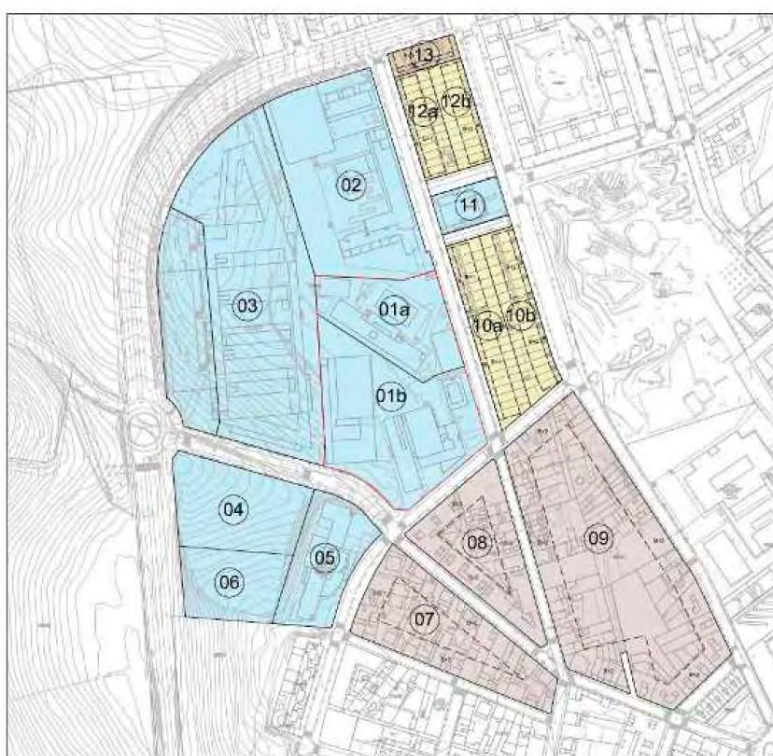
- Planta Baixa: En aquest nivell, a més de comptar amb l'àrea de recepció i accés a l'edifici, s'ubica el Centre de Salut Mental Infanto Juvenil, amb les seves consultes i sales per a teràpies de grup. El disseny posa l'accent en la flexibilitat espacial i la polivalència funcional, afavorint l'adaptació dels espais a diferents dinàmiques terapèutiques, educatives i assistencials.
- Planta Primera: Es destinarà al Centre d'Atenció i Seguiment de les Drogodependències (CAS) i l'Hospital de Dia d'Adults (CSMA). A més, s'hi inclouen els espais intermedis de suport, així com zones comunes versàtils pensades per a activitats grupals, tallers terapèutics i trobades comunitàries.
- Planta Segona: S'hi ubicarà el Centre de Salut Mental d'Adults (CSMA), funcionalment vinculat amb el CAS, afavorint sinergies operatives entre serveis. Inclou consultes amb les seves respectives sales d'espera, a més d'espais de suport i zones comunes polivalents, concebuts com entorns acollidors i adaptables a múltiples activitats.
 - Planta -1: Aquesta planta albergarà l'Hospital de Dia Infanto Juvenil. La distribució d'aquesta planta reforça el caràcter integrador i accessible del conjunt assistencial. Ja que l'edifici es va adaptant a la topografia, aquesta planta il·lumina i ventila naturalment. S'hi ubicaran els serveis de Rehabilitació Comunitària i els programes de proximitat, com ara tallers ocupacionals i terapèutics.
 - Planta -2: Es localitzaran les àrees tècniques i d'instal·lacions, garantint una organització eficient del funcionament de l'edifici.

La implantació del nou equipament sanitari i assistencial es considera plenament adequada per al desenvolupament del present PEU, atès que les necessitats funcionals prèviament definides generen unes condicions d'ordenació compatibles amb els objectius del planejament vigent.

2.3 Justificació de la edificabilitat en l'àmbit del pla especial

La edificabilitat màxima aplicable a la parcel·la del objecte del present PEU no està determinada en la normativa municipal. La normativa, tal i com s'ha explicat, determina que aquest paràmetre s'haurà de quantificar en funció del programa funcional del conjunt i dels índex d'edificabilitat dels teixits urbans contigus, en aplicació dels criteris de l'article 63 de les NPU.

En aquest sentit es detalla a continuació l'anàlisi de les parcel·les i illes de l'entorn, identificant les seves qualificacions, paràmetres físics i el seu índex de edificabilitat.



- Escola Sant Gervasi parcel·les **01a i 01b**
 - o Clau: Ea equipament públic existent
 - o Sup. Parcel·la: 15.826,30 m²
 - o Sup. Sostre màxims. Planejament: 19.782,87 m²
 - o Índex d'edificabilitat: 1,25 m²st/m²s

- Escola Can Besora parcel·la **02**:
 - o Clau: Ea equipament públic existent
 - o Sup. Parcel·la: 12.839,00 m²
 - o Sup. Sostre Construït: 5.322,00 m²
 - o Índex d'edificabilitat: 0,41m²st/m²s

- Hospital de Mollet parcel·la **03**:
 - o Clau: Ea equipament públic existent
 - o Sup. Parcel·la: 22.781,68 m²
 - o Sup. Sostre construït: 26.511 m² (sota rasant 16.980 m²)
 - o Índex d'edificabilitat: 1,16 m²st/m²s

- Edifici Campus Mollet parcel·la **04**:
 - o Clau: Ea equipament públic existent
 - o Sup. Parcel·la: 5.575,35 m²
 - o Sup. Sostre construït: 6.969,18 m²
 - o Índex d'edificabilitat: 1,25 m²st/m²s
- Residència Santa Rosa parcel·la **05**:
 - o Clau: Eb. equipament públic existent
 - o Sup. Parcel·la: 4.360,90 m²
 - o Sup. Sostre construït: 4.630,00 m²
 - o Índex d'edificabilitat: 1,05 m²st/m²s

- Equipament sense ús definit parcel·la **06**:
 - o Clau: Eb. equipament públic de nova creació
 - o Sup. Parcel·la: 3.716 m²
 - o Sup. Sostre construït: ----- m²
 - o Índex d'edificabilitat: ----- m²st/m²s

- Zona residencial illa **07**:
 - o Clau: 2a. Habitatges
 - o Sup. Parcel·la: 7.550,26 m²
 - o Sup. Sostre construït: 16.596,87 m²
 - o Índex d'edificabilitat: 2,20 m²st/m²s
- Zona residencial illa **08**:
 - o Clau: 2a. Habitatges
 - o Sup. Parcel·la: 5.886,32 m²
 - o Sup. Sostre construït: 13.349,28 m²
 - o Índex d'edificabilitat: 2,27 m²st/m²s
- Zona residencial illa **09**:
 - o Clau: 2a. Habitatges
 - o Sup. Parcel·la: 19.764,75 m²
 - o Sup. Sostre construït: 27.843,60 m²
 - o Índex d'edificabilitat: 1,41 m²st/m²s
- Zona residencial illes **10a i 10b**:
 - o Clau: 3a. Habitatges
 - o Sup. Parcel·la: 6.516,75 m²
 - o Sup. Sostre construït: 6.699,57 m²
 - o Índex d'edificabilitat: 1,03 m²st/m²s
- Església de Santa Rosa parcel·la **11**:
 - o Clau: Ea, Equipament Existent
 - o Sup. Parcel·la: 1.410,00 m²
 - o Sup. Sostre construït: 1.359,00 m²
 - o Índex d'edificabilitat: 0,96 m²st/m²s
- Zona residencial illes **12 a i 12b**:
 - o Clau: 3a. Habitatges
 - o Sup. Parcel·la: 3.912,53 m²
 - o Sup. Sostre construït: 4.145,59 m²
 - o Índex d'edificabilitat: 1,05 m²st/m²s
- Zona residencial parcel·la **13**:
 - o Clau: 3b. Habitatges
 - o Sup. Parcel·la: 901,73 m²
 - o Sup. Sostre construït: 1.130,14 m²
 - o Índex d'edificabilitat: 1,25 m²st/m²s

Total Superfície parcel·les analitzades: 105.454,71m²

Total Superfície sostre edificat:	132.929,66m ²
Valor mig edificabilitat analitzat:	1,26m ² st/m ² s

A partir de les dades anteriors de càlcul de sòl i sostre de la zona s'extreu un valor mig d'edificabilitat de tot l'àmbit de 1,25m²sòl/m²st. En aquest càlcul s'ha tingut en compte la superfície d'equipament de la parcel·la 04, així com l'edificabilitat de la parcel·la 1a i 1b amb un sostre índex d'edificabilitat de 1,25m²st/m²s d'acord amb el PEU aprovat per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona en sessió de 2 d'octubre del 2018.

Per tant a partir d'aquesta anàlisi de la zona s'extreu la conclusió de que una plantejar una nova edificabilitat per l'equipament de Salut Mental i Addiccions, en continuïtat amb el Campus de la Fundació Sanitària Mollet, per la parcel·la 06 de 1,25 m²st/m²s es pot justificar com un valor que s'ajusta a les condicions urbanes del seu entorn més proper.

Donat que la proposta que es presenta en el present Pla Especial planteja un coeficient d'edificabilitat màxima de 1,25m²st/m²sòl, resultarà un sostre màxim de 4.645 m²st en aplicar aquest índex a la superfície de 3.716 m²sòl de l'àmbit del PEU.

Amb aquest índex, hom pot afirmar que la proposta presentada s'integra a les condicions urbanístiques del seu entorn, i es preveu sostre suficient per encabir el programa de necessitats del nou equipament.

2.4 Criteris i proposta d'ordenació

Com ja s'ha indicat, el programa funcional plantejat per al futur equipament és sanitari, hospitalari i assistencial.

Tenint en compte les condicions de l'edificació prevista i en aplicació de les NPU, el conjunt s'ajustarà a les condicions de regulació de l'edificació en el tipus d'ordenació volumètrica específica regulat a l'article 160 i desplegat al capítol IV del títol VII de les NPU, amb una ordenació volumètrica flexible, d'acord amb el que estableixen les normes a l'article 195 (Tipus de regulació volumètrica en el planejament urbanístic) i següents.

El punt 2 de l'article 195 defineix les següents condicions:

“L'ordenació volumètrica flexible, parteix sempre del paràmetre bàsic del sostre edificable màxim de parcel·la definit en m², o que es dedueixi de l'índex d'edificabilitat neta, i es regula segons:

- a) Llindars màxims perímetre reguladors, amb la variant possible de definir algunes alineacions o límit d'edificació fix, segons l'ordenació detallada dels plànols i es complementa amb la regulació dels paràmetres definits en les normes urbanístiques.*
- b) Directament només pels paràmetres regulats en les Normes Urbanístiques amb caràcter genèric i propis d'una zona.*

L'ordenació volumètrica flexible permet diverses alternatives volumètriques en el resultat final d'un projecte arquitectònic elaborat per la concessió de la llicència urbanística.”

El present pla especial, estableix una configuració d'ordenació de volumètrica flexible i amb uns nous paràmetres específics per el conjunt, establerts en la seva normativa i documentació gràfica:

- Índex d'edificabilitat neta; d'acord amb l'article 195.2.b), regulant-lo en les Normes urbanístiques del PEU.
- Cotes de referència de la planta baixa; d'acord amb els articles 198.2 i 199.1.b), i la documentació gràfica del PEU.
- Perímetre regulador; d'acord amb els articles 195.2.a), 197.1.b), 198.1.b) i 201.2, i l'ordenació detallada dels plànols del PEU.
- Perfil regulador; d'acord amb els articles 197.1.b), 198.1.b) i 201.3, i l'ordenació detallada dels plànols del PEU.

Les normes que regulen els paràmetres específics corresponents a l'objectiu de l'ordenació de l'edificació de volumètrica específica per configuració flexible o variable són el perímetre regulador, el perfil regulador i la cota de referència de planta baixa, segons s'estableix als articles 197 i 198 de les NPU.

D'acord amb el que es preveu a l'article 160 de les Normes, es definiran també altres paràmetres reguladors complementaris per acabar d'establir les condicions d'ordenació del futur projecte.

No serà d'aplicació així doncs el paràmetre d'ocupació mínima de parcel·la a planta baixa del 80% segons l'article 201.2 de les NPU dins l'àmbit del present PEU.

2.5 Paràmetres d'ordenació de l'edificació en l'àmbit del Pla Especial

Tal com ja s'ha explicat, aquest Pla Especial establirà unes condicions d'ordenació el més flexibles possible amb l'objectiu de facilitar el desenvolupament del projecte final d'edificació.

L'ordenació volumètrica definitiva del futur edifici destinat a l'equipament de Salut Mental i Addiccions de la Fundació Sanitària Mollet serà la que s'estableixi en el projecte bàsic, ajustada als paràmetres d'ordenació volumètrica de l'edificació definits en aquest Pla Urbanístic.

Aquests paràmetres d'ordenació són:

- **Índex d'edificabilitat neta:**

D'acord amb els càlculs recollits a l'apartat 2.3 d'aquesta Memòria, s'estableix un índex d'edificabilitat neta de 1,25m²st/m²sòl (del que resulten 4.645 m²st màxim)

- **Cotes de referència de la planta baixa:**

Ja que la parcel·la compta amb un fort desnivell des de l'extrem oest a l'extrem est, per optimitzar el desenvolupament del programa funcional cal establir tres cotes de referència de la planta baixa, que fixen la base de l'amidament de l'alçada màxima de l'edificació.

Per establir-les, s'ha fixat un punt de referència de la parcel·la, segons s'indica al plànol normatiu "4.7. Proposta d'ordenació. Perímetre regulador i cotes de referència". Aquest punt es troba a la cota topogràfica +95.90, i es considerarà com el nivell +/-0.00 de referència. Les cotes de referència dels plans d'anivellament i aterrament en que se sistematitza el sòl edificable són les següents:

- Primer pla d'anivellament de planta baixa: a -1,40 metres respecte a la cota del punt de referència.
- Segon pla d'anivellament de planta baixa: a -5,47 metres respecte a la cota del punt de referència.
- Tercer pla d'anivellament de planta baixa: a -9,37 metres respecte a la cota del punt de referència.

Tal com determina l'article 199.3 de les NPU, aquestes cotes podran augmentar-se o disminuir-se sense excedir, en un o altre cas, els 0,60 metres quan l'execució del projecte exigeixi una adaptació o reajust, dins d'aquests límits, o una millor concepció tècnica o urbanística aconselli aquesta variació.

- **Perímetre regulador:**

El perímetre regulador és el fixat en el plànol "4.6. Proposta d'ordenació. Perímetre regulador", amb les següents condicions:

- Es defineix el perímetre regulador a 5,00 metres dels límits de la parcel·la amb les parcel·les veïnes (partions nord, est i sud).
- S'estableix una alineació a 9,40 metres del front de parcel·la a la ronda dels Pinetons, coincident amb la de l'edifici existent a la parcel·la d'equipaments situada al nord.

Fora del perímetre regulador es permet l'ocupació d'edificacions auxiliars per a usos d'instal·lacions tècniques (estacions transformadores...) i d'accessos a les edificacions principals com escales, rampes, porxos, i espais de garita per el control d'accessos; amb una ocupació màxima del 15% de l'espai no edificable.

- **Perfil regulador:**

El perfil regulador és el fixat en el plànol "4.8 Proposta d'ordenació. Perfil regulador", i determina el màxim envoltent de volum dins del qual pot inscriure's el volum de l'edificació en l'àmbit del PEU.

Es preten que l'envolvent vingui delimitada superiorment per un plànol horitzontal, que es situarà a 12,50 metres d'alçada a partir del punt de referència establert (nivell +/-0.00 de referència).

Per sobre del perfil regulador només es permetran els elements tècnics de les instal·lacions definits a l'article 166 i les baranes d'acord amb l'article 181.4.c), de les NPU.

2.6 Justificació ambiental

L'actuació plantejada en el Pla Especial Urbanístic no comporta cap nou desenvolupament ni transformació del usos del sòl. No requereix tampoc de cap tipus de sòl de cessió d'espais lliures ni d'equipament públics. Per tant es tracta d'un sòl plenament urbà on només s'estableixen les noves condicions d'ordenació volumètrica i dels espais lliures d'edificació del conjunt de les instal·lacions de l'equipament.

Per tant, en aplicació de l'article 91 del Decret 305/2006 de 18 de juliol pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, l'informe ambiental es considera innecessari ja que l'objecte del Pla Especial Urbanístic es porta a terme en sòl urbà consolidat.

2.7 Pla de Mobilitat

S'adjunta com a annex 5.4 l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada realitzat per l'empresa AIM el mes de maig de 2026 específic per aquest PEU

Barcelona, 22 de maig de 2026

Mario Corea Aiello

Mario Corea Arquitectura SLP

3 NORMES URBANÍSTIQUES

Preàmbul

Els antecedents urbanístics i el planejament vigent resten descrits en els apartats 1.4 i 1.5 de la memòria del document. Les normes que seran d'aplicació per a la totalitat de l'àmbit delimitat per aquest Pla Especial Urbanístic queden definides en els articles següents.

3.1 DISPOSICIONS GENERALS

Art. 1 Àmbit d'aplicació.

Aquestes normes són d'aplicació a la totalitat de l'àmbit del Pla Especial Urbanístic, segons queda especificat a la documentació gràfica del pla.

Art. 2 Objecte.

Aquest document té la consideració de Pla Especial Urbanístic de desenvolupament, amb l'objecte de concretar la titularitat privada i l'ús sanitari per a l'equipament de la ronda dels Pinetons 6A de Mollet del Vallès, segons preveu l'article 67.1.d) del Decret legislatiu 1/2010 de 3 d'agost pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.

Art. 3 Vigència.

Aquest Pla Especial Urbanístic entra en vigor l'endemà que sigui publicada la seva aprovació definitiva.

Aquest Pla Especial Urbanístic té vigència indefinida mentre no es modifiqui o revisi. La modificació es podrà dur a terme sempre que se'n justifiqui expressament la necessitat.

Art. 4 Modificacions.

Les modificacions del present document hauran de respectar les determinacions, per ordre de jerarquia, establertes al planejament general de Mollet del Vallès.

Art. 5 Aplicabilitat i Costos derivats de l'Estudi de l'avaluació de la mobilitat generada.

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) s'inclou com a documentació annexa al present Pla Especial Urbanístic (punt 5.1).

El promotor del Pla aplicarà i executarà al seu càrrec les obres i determinacions indicades a l'EAMG dins el projecte constructiu de l'edificació.

Art. 6 Subsidiarietat.

La normativa del planejament general de Mollet del Vallès, serà d'aplicació per allò no especificat en la normativa d'aquest Pla Especial Urbanístic.

3.2 PARÀMETRES URBANÍSTICS

Art. 7 Paràmetres urbanístics.

L'ordenació de l'edificació que s'estableix en l'àmbit del Pla Especial és de volumetria específica amb una ordenació volumètrica flexible, amb els següents paràmetres reguladors:

- a) Índex d'edificabilitat neta: $1,25\text{m}^2\text{st}/\text{m}^2\text{sòl}$ ($4.645\text{ m}^2\text{st}$ màxim)
- b) Cotes de referència de la planta baixa:

Es fixa un punt de referència de la parcel·la, segons s'indica al plànol normatiu "4.7. Proposta d'ordenació. Perímetre regulador i cotes de referència". Aquest punt es troba a la cota topogràfica +95.90, i es considerarà com el nivell +/-0.00 de referència. Les cotes de referència dels plans d'anivellament i aterrossament en que se sistematitza el sòl edificable són les següents:

- Primer pla d'anivellament de planta baixa: a -1,40 metres respecte a la cota del punt de referència.
- Segon pla d'anivellament de planta baixa: a -5,47 metres respecte a la cota del punt de referència.
- Tercer pla d'anivellament de planta baixa: a -9,37 metres respecte a la cota del punt de referència.

Aquestes cotes podran augmentar-se o disminuir-se sense excedir, en un o altre cas, els 0,60 metres quan l'execució del projecte exigeixi una adaptació o reajust, dins d'aquests límits, o una millor concepció tècnica o urbanística aconselli aquesta variació.

c) **Perímetre regulador:**

El perímetre regulador és el fixat en el plànol "4.6. Proposta d'ordenació. *Perímetre regulador*", amb les següents condicions:

- Es defineix el perímetre regulador a 5,00 metres dels límits de la parcel·la amb les parcel·les veïnes (partions nord, est i sud).
- S'estableix una alineació a 9,40 metres del front de parcel·la a la ronda dels Pinetons.

No s'estableix un percentatge mínim d'ocupació de la planta baixa de l'edificació en cada pla d'anivellament dins del perímetre regulador.

Fora del perímetre regulador es permet l'ocupació d'edificacions auxiliars per a usos d'instal·lacions tècniques (estacions transformadores...) i d'accessos a les edificacions principals com escales, rampes, porxos, i espais de garita per el control d'accessos; amb una ocupació màxima del 15% de l'espai no edificable. Aquests cossos d'edificació auxiliar s'inclouran a efectes del càlcul del sostre edificable.

d) **Perfil regulador:**

El perfil regulador és el fixat en el plànol "4.8 Proposta d'ordenació. *Perfil regulador*", i determina el màxim envoltent de volum dins del qual pot inscriure's el volum de l'edificació en l'àmbit del Pla Especial.

L'envoltent es delimita superiorment per un plànol horitzontal, que es situa a 12,50 metres d'alçada, mesurats a partir del punt de referència establert (nivell +/-0.00 de referència).

Per sobre del perfil regulador només es permeten:

- Els elements tècnics de les instal·lacions necessaris per la instal·lació d'aparells receptors de telefonia, televisió, radio, instal·lació d'aparells d'aire condicionat o climatització, captació solar i qualsevol instal·lació d'elements tècnics similars. Les dimensions dels volums corresponents a aquests elements són en funció de les exigències tècniques de cada edifici o sistema de instal·lació.
- Els badalots d'escala, caixes d'ascensor, o elements similars de comunicació vertical i accés o evacuació.
- Les baranes de les façanes i les dels patis interiors, que s'aixequin directament sobre l'alçada reguladora màxima. L'alçada d'aquestes baranes no podran excedir de 1,10 metres.

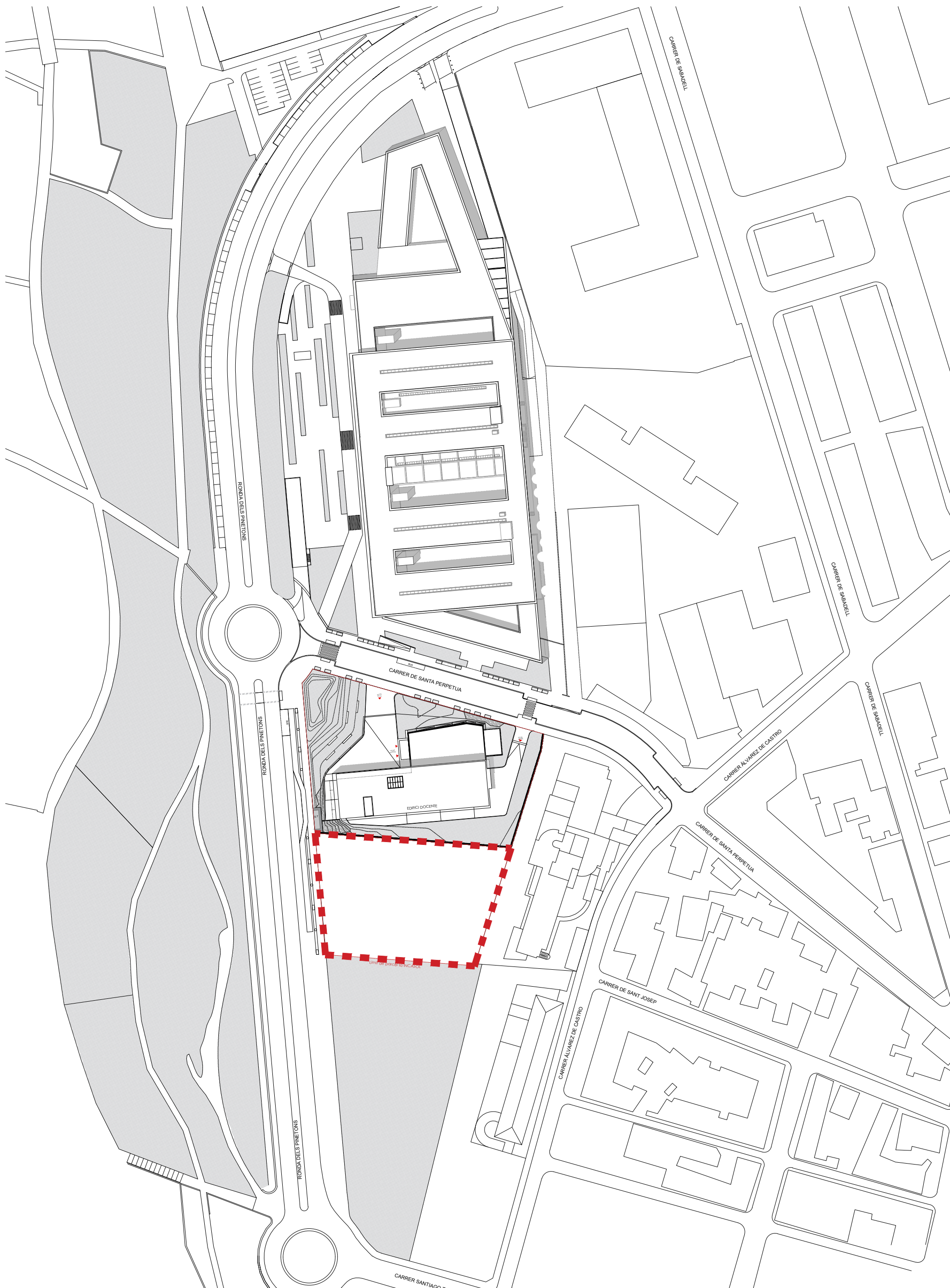
Art. 8 Paràmetres d'ús.

S'estableixen com a usos admesos en l'àmbit del Pla Especial el Sanitari, l'Assistencial i l'Hospitalari, segons es defineixen en l'article 208, de les NPU. L'ús Sanitari tindrà caràcter d'ús principal.

Es consideren usos no admesos tots els usos no esmentats com a admesos, aquells quina implantació dels quals no sigui permesa per altres disposicions, i aquells que, encara que no estiguin expressament prohibits, siguin incompatibles amb els usos admesos.

4 DOCUMENTACIÓ GRÀFICA

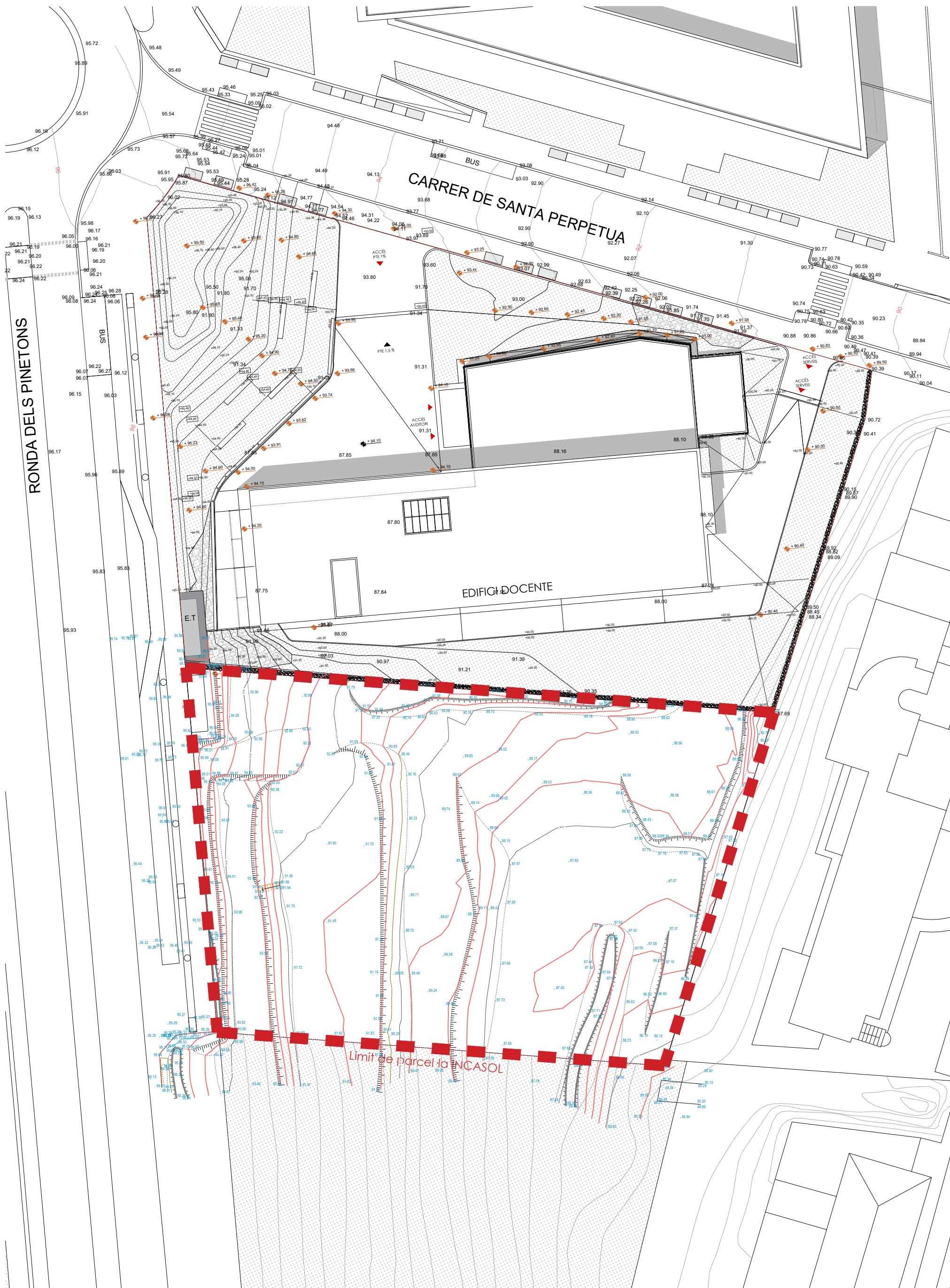
- 4.1. Situació i fotografia aèria
- 4.2. Emplaçament
- 4.3. Topogràfic
- 4.4. Escomeses de serveis generals
- 4.5. Planejament vigent. Plànol 3.04 del es NPU
- 4.6. Proposta d'ordenació. Perímetre regulador
- 4.7. Proposta d'ordenació. Perímetre regulador i cotes de referència
- 4.8. Proposta d'ordenació. Perfil regulador



PLÀNOL INFORMATIU
4.2 EMPLAÇAMENT
ÀMBIT PLA ESPECIAL

0 10 20 50 N

A3 : e 1/1500

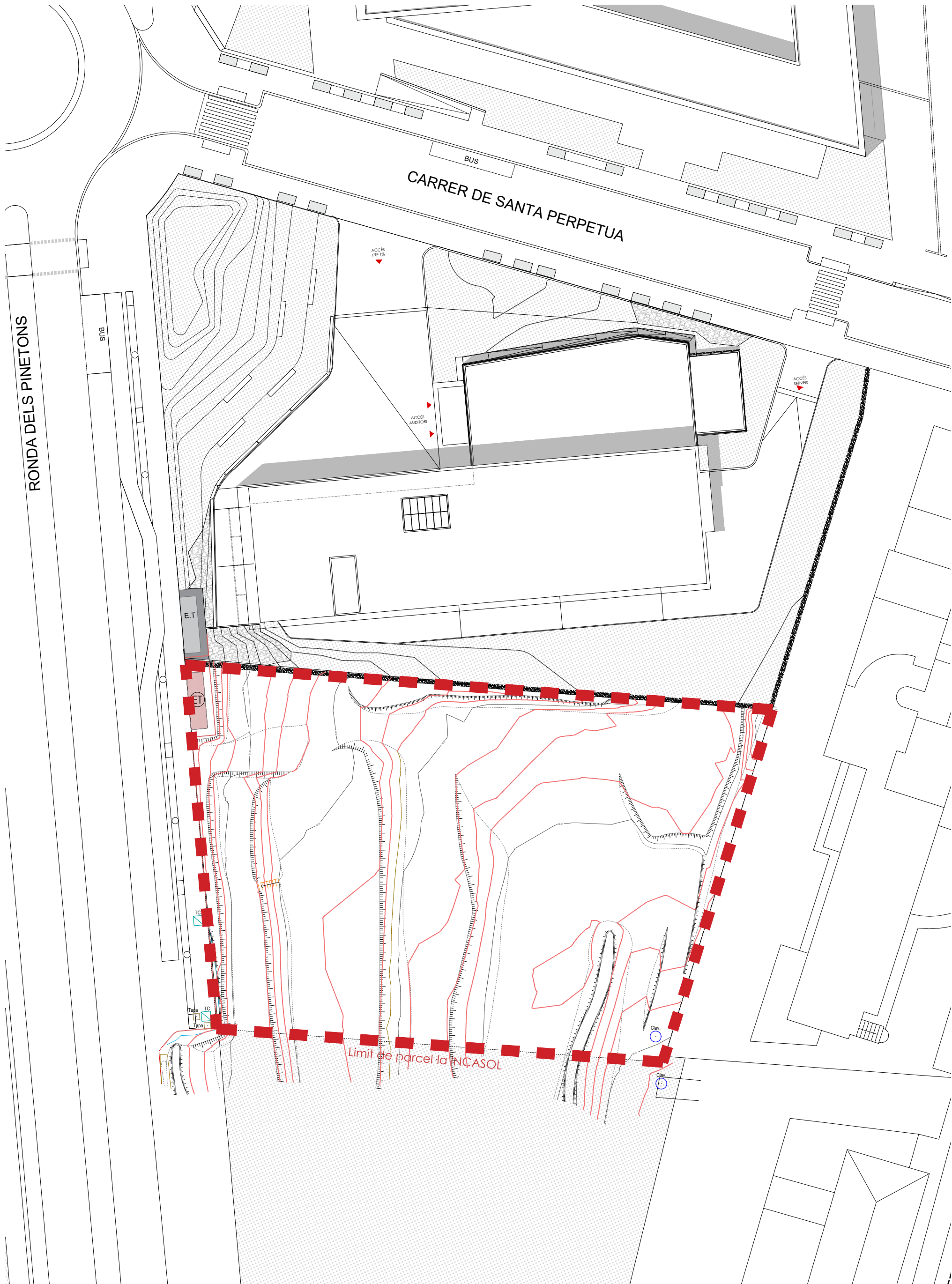


PLÀNOL INFORMATIU
 4.3 TOPOGRÀFIC
 ÀMBIT PLA ESPECIAL

0 2 10
 5

A3 : e 1/500

N



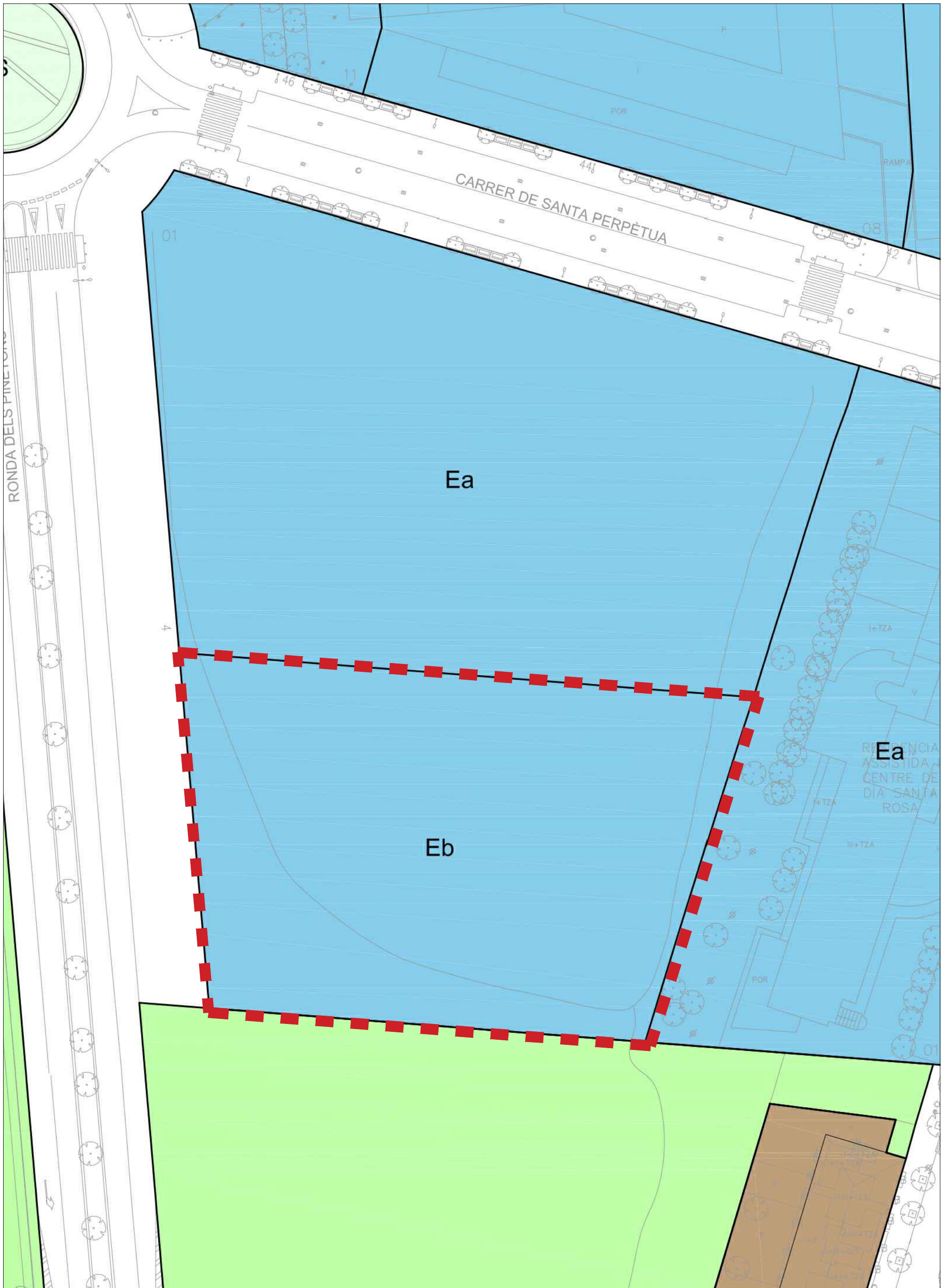
PLÀNOL INFORMATIU
 4.4 ESCOMESES DE SERVEIS GENERALS
 ÀMBIT PLA ESPECIAL
 ET ESTACIÓ TRANSFORMADORA

- SANEJAMENT (REGISTRES CLAVAGUERAM-IMBORNAL-REIXA)
- TELEFONIA-TELECOMUNICACIONS (REGISTRES-LÍNIES)
- TAPES D'AIGUA

0 2 10
 5



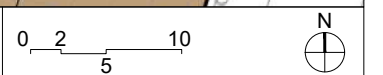
A3 : e 1/500



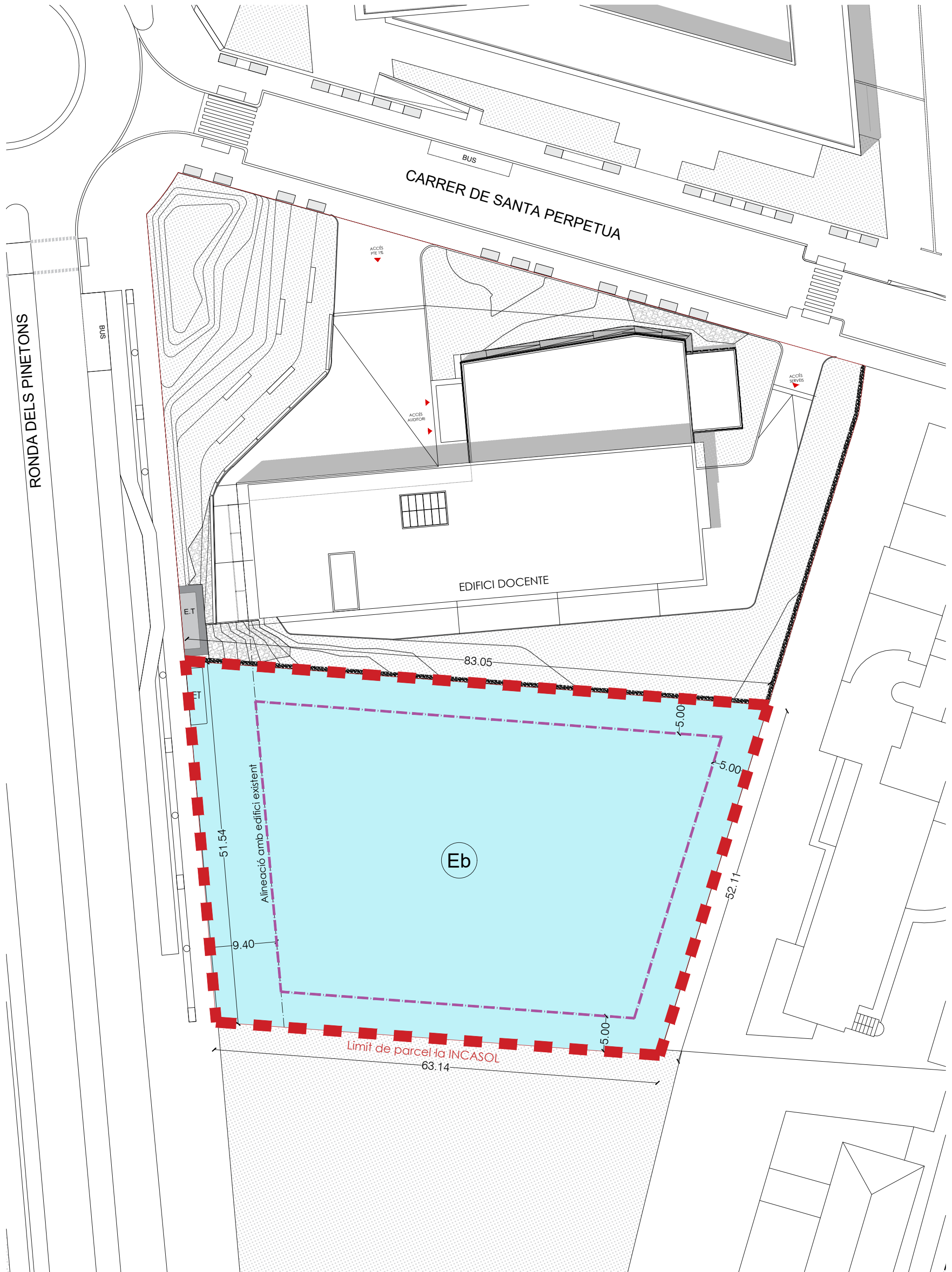
PLÀNOL INFORMATIU
 4.5 PLANEJAMENT VIGENT. PLÀNOL 3.04 DEL ES NPU

 ÀMBIT PLA ESPECIAL

 Sistema d'Equipament Comunitari. Equipament de nova creació



A3 : e 1/500



PLÀNOL NORMATIU
4.6 PROPOSTA D'ORDENACIÓ. PERÍMETRE REGULADOR

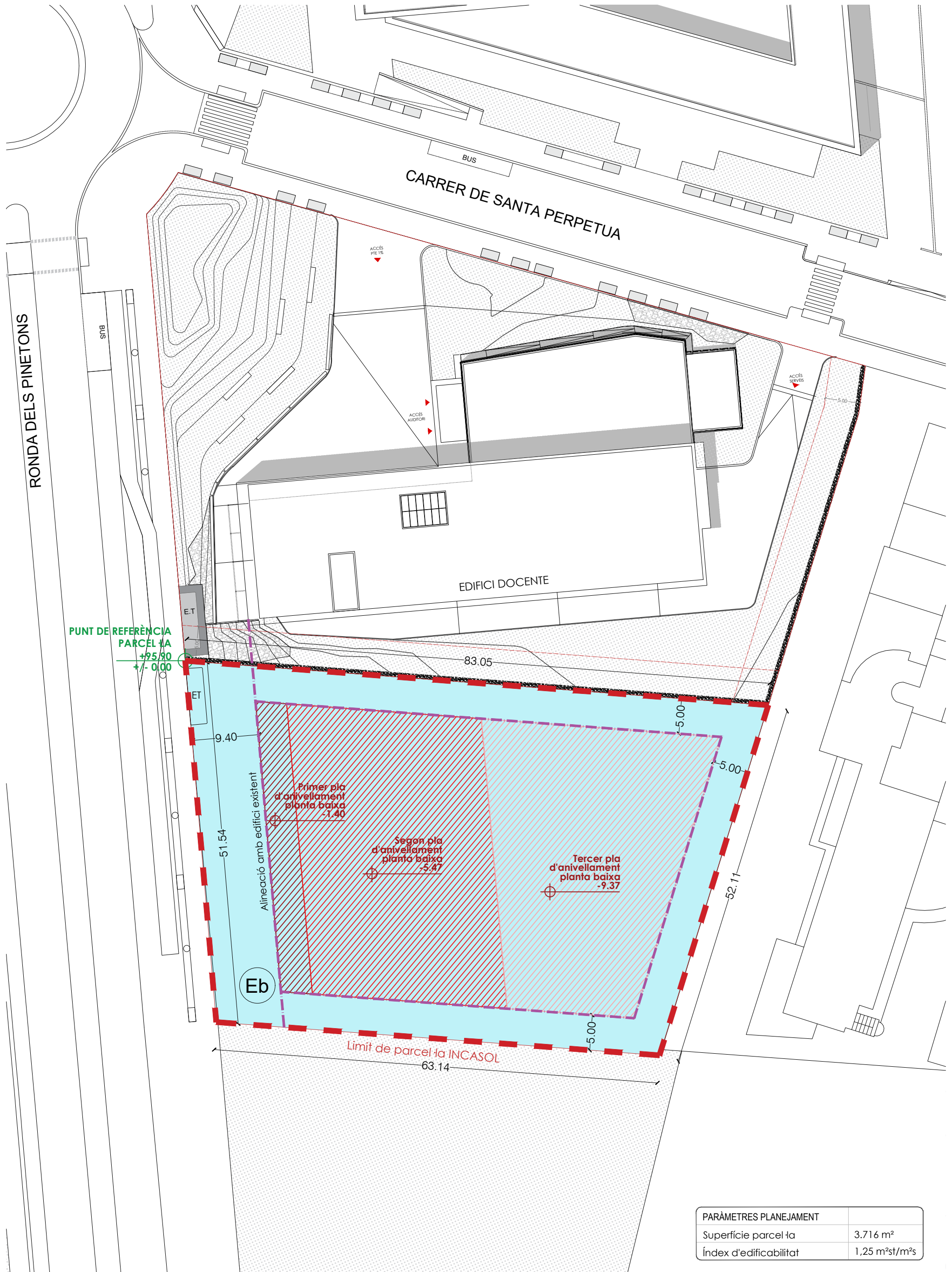
ÀMBIT PLA ESPECIAL
 PERÍMETRE REGULADOR

Sistema d'Equipament Comunitari. Equipament de nova creació

0 2 5 10



A3 : e 1/500



PARÀMETRES PLANEJAMENT	
Superfície parcel·la	3.716 m ²
Índex d'edificabilitat	1,25 m ² st/m ² s

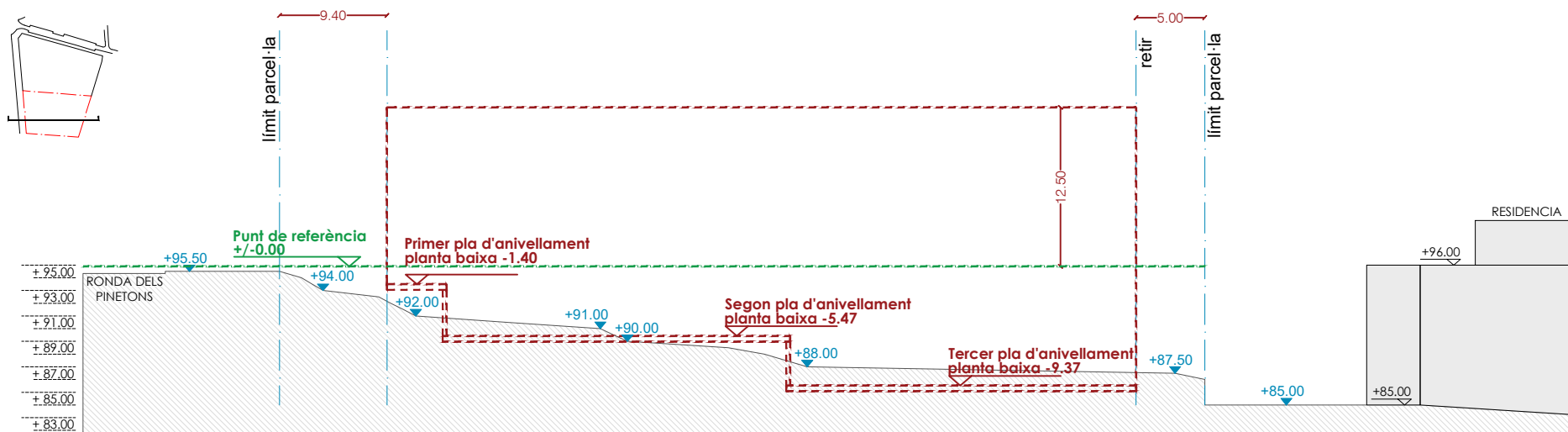
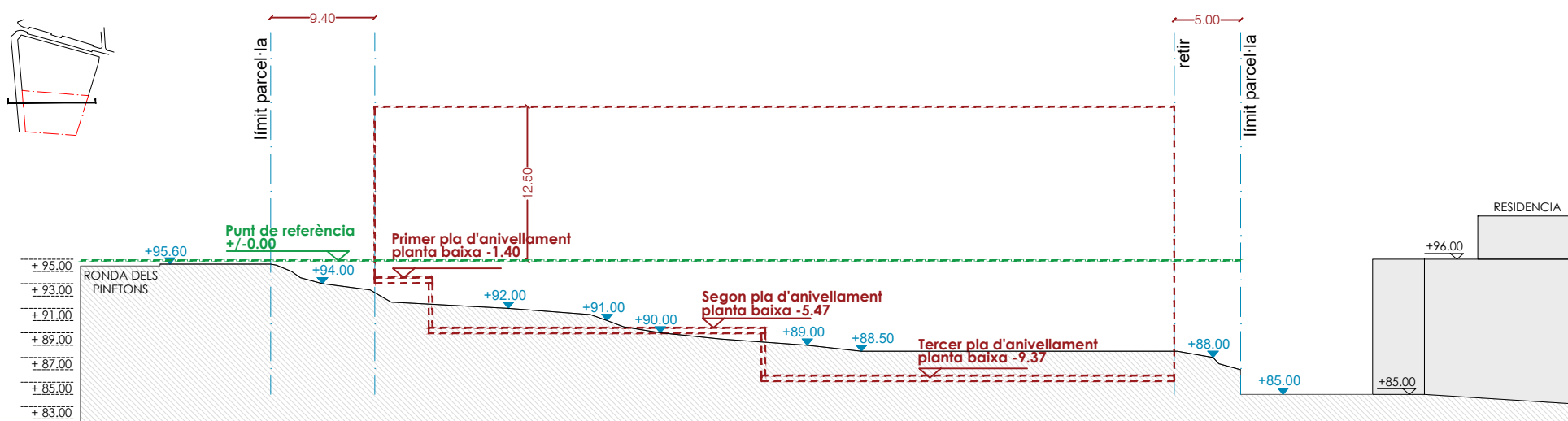
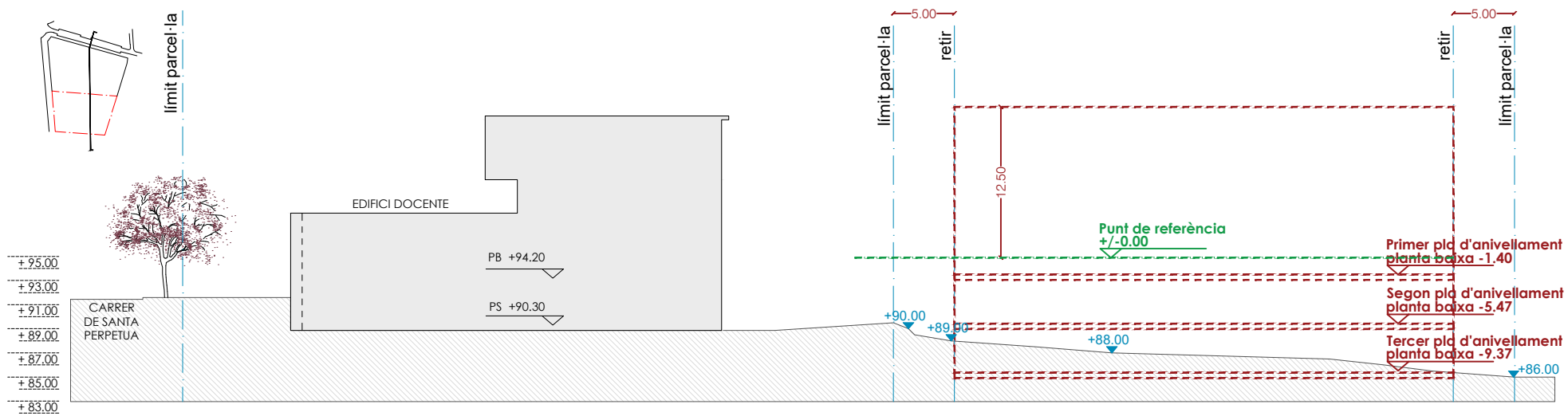
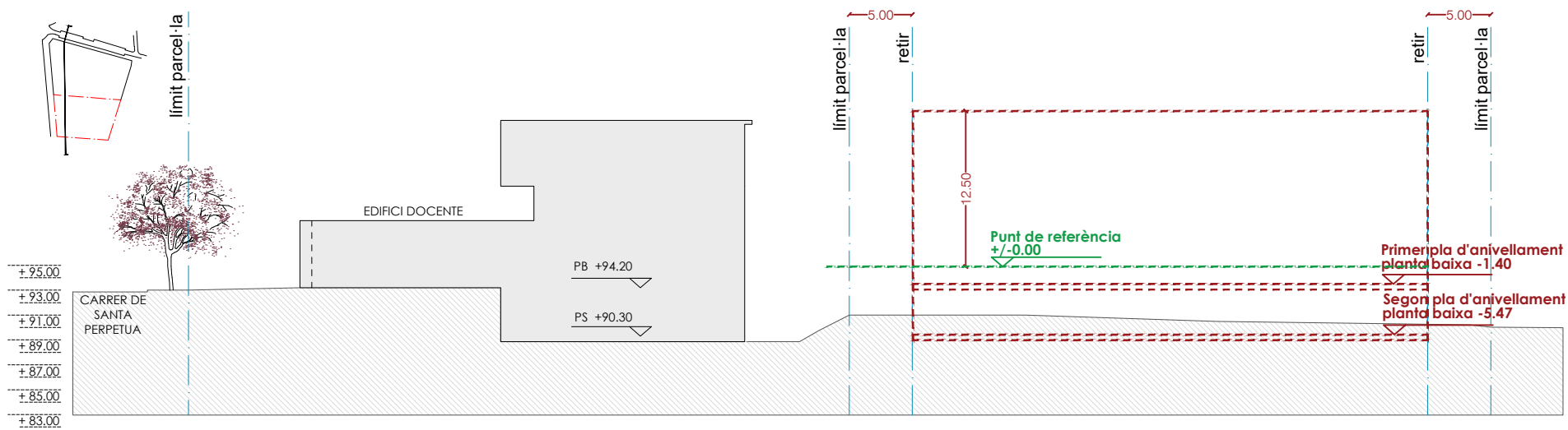
PLÀNOL NORMATIU
4.7 PROPOSTA D'ORDENACIÓ. PERÍMETRE REGULADOR I COTES DE REFERÈNCIA

ÀMBIT PLA ESPECIAL
 PERIMETRE REGULADOR

Sistema d'Equipament Comunitari. Equipament de nova creació

0 2 5 10

A3 : e 1/500



PLÀNOL NORMATIU
4.8. PROPOSTA D'ORDENACIÓ. PERFIL REGULADOR.
Seccions

0 2 10
5

A3 : e 1/500

5 ANNEXES

5.1 Document de compravenda de Incasòl a Fundació Sanitària Mollet

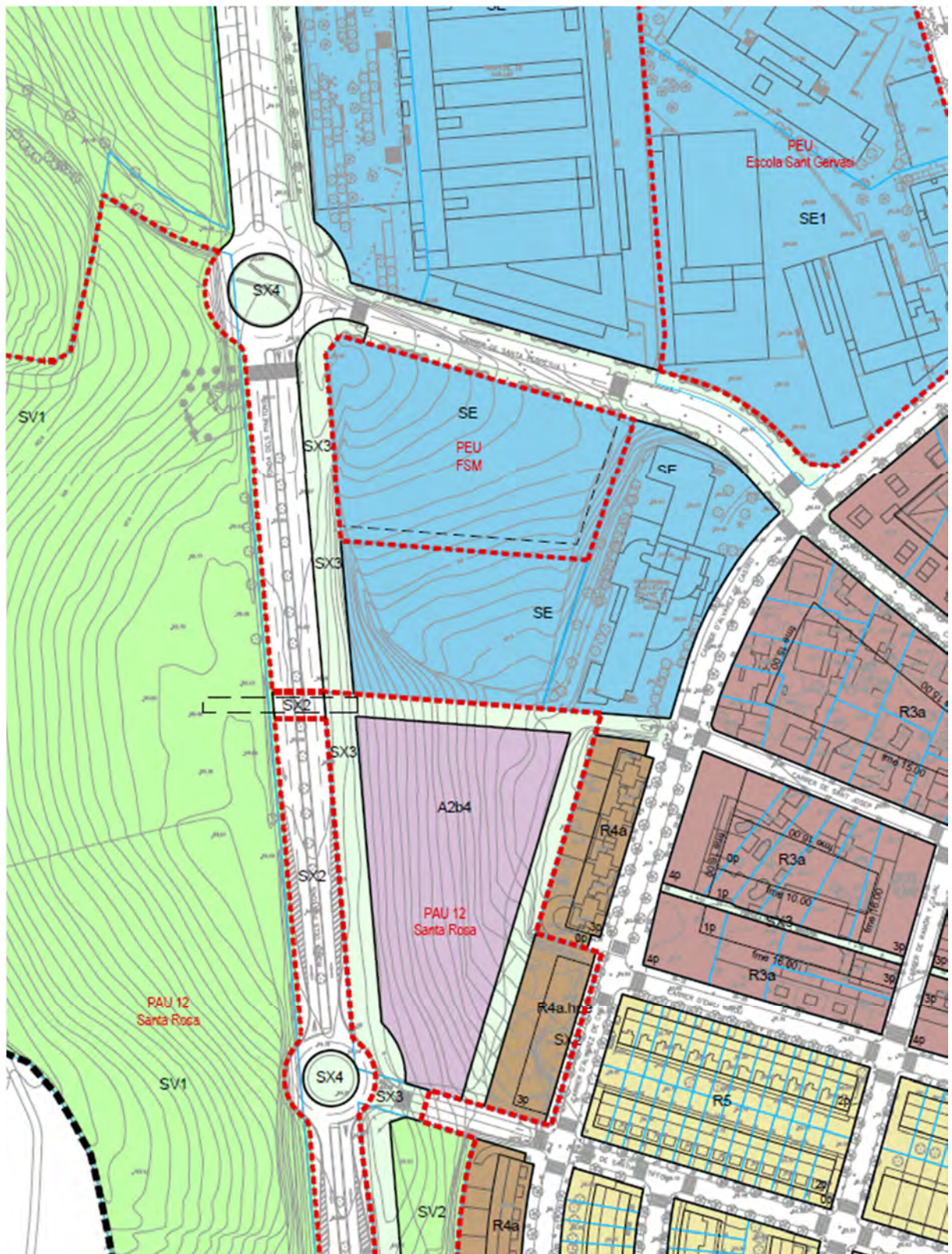
Institut Català del Sòl
Anunci

L'Institut Català del Sòl (INCASÒL) anuncia que per resolució del seu director general de data 13 de setembre de 2024 ha adjudicat directament a la Fundació Sanitària de Mollet, a títol de compravenda, d'acord amb el que disposen l'article 137.4 la Llei 33/2003, de 3 de novembre del Patrimoni de les Administracions Públiques i l'article 18.5 del Decret Legislatiu 1/2002, de 24 de desembre que aprova el text refós de la Llei de Patrimoni de la Generalitat de Catalunya, la parcel·la de 3.715,73 m², situada a la Ronda dels Pinetons, número 6A, del municipi de Mollet del Vallès, que forma part de la finca registral 8333 de Mollet del Vallès, amb referència cadastral 3593001DF3939S0001JJ, per un preu total 921.501,04 €, més l'IVA vigent i amb la modalitat de pagament ajornat.

La qual cosa s'anuncia als efectes de donar-hi publicitat.

El director general
Agustí Serra Monté

5.2 Document del POUM aprovat provisionalment.
Polígon d'actuació urbanística Santa Rosa (PAU-12)



5.3 Avant Projecte de l'Equipament Sanitari



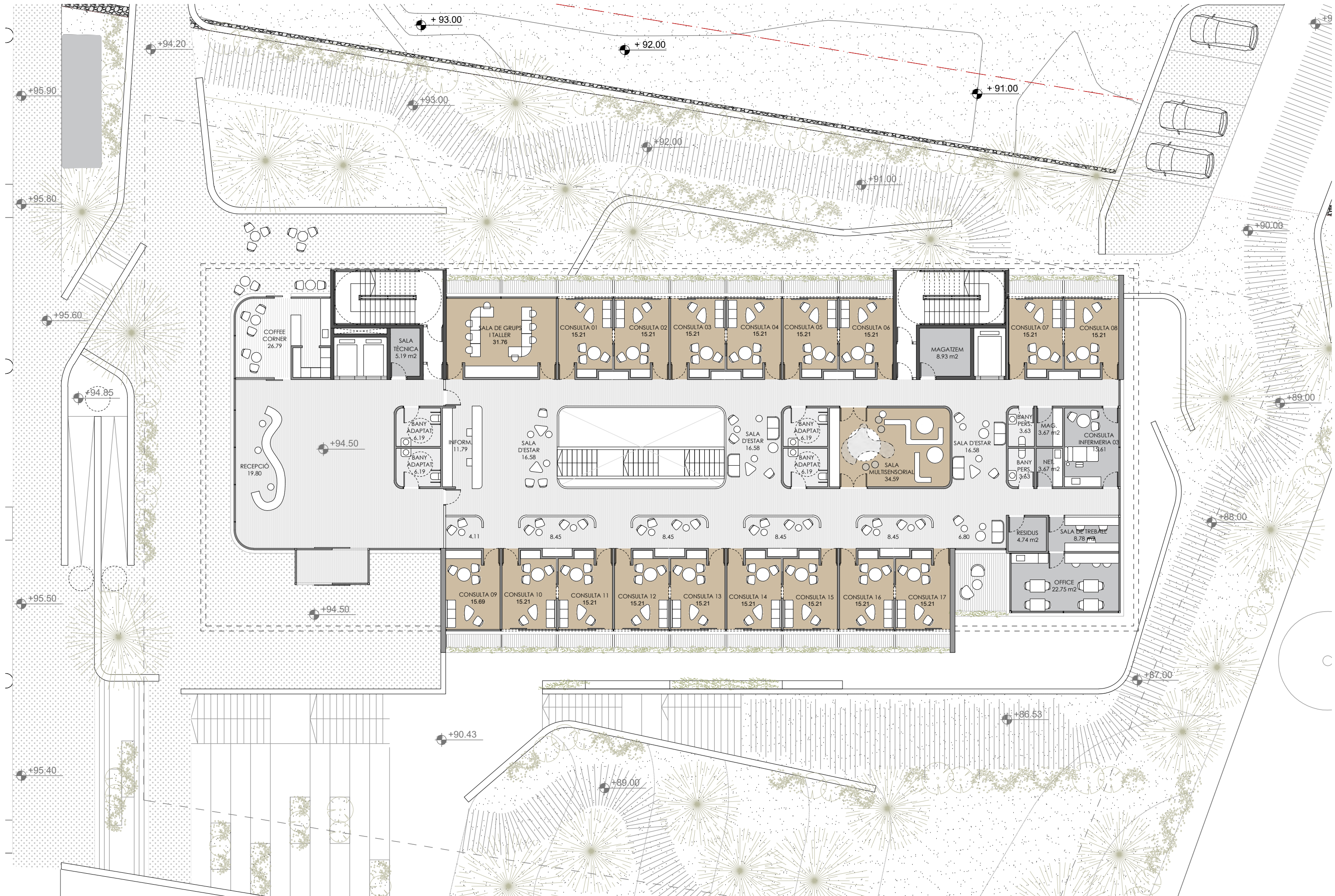
Edificio de
bienestar
emocional

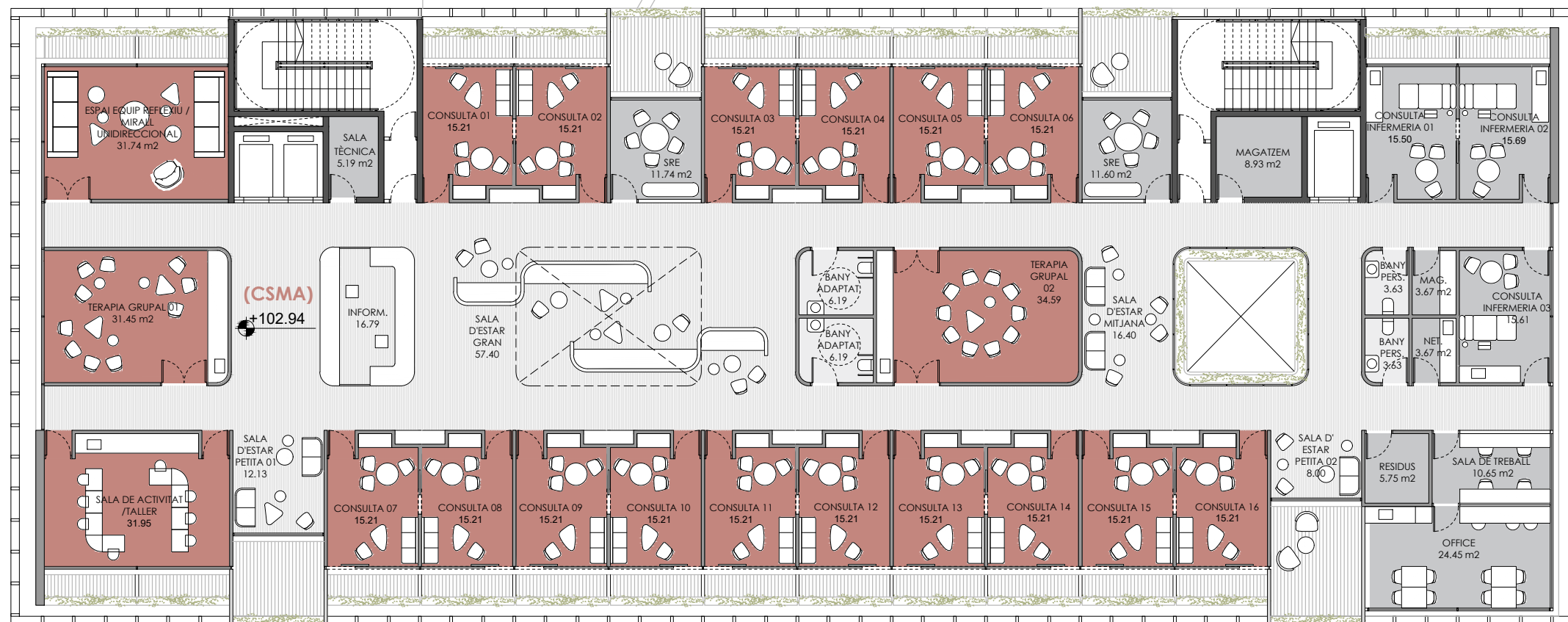


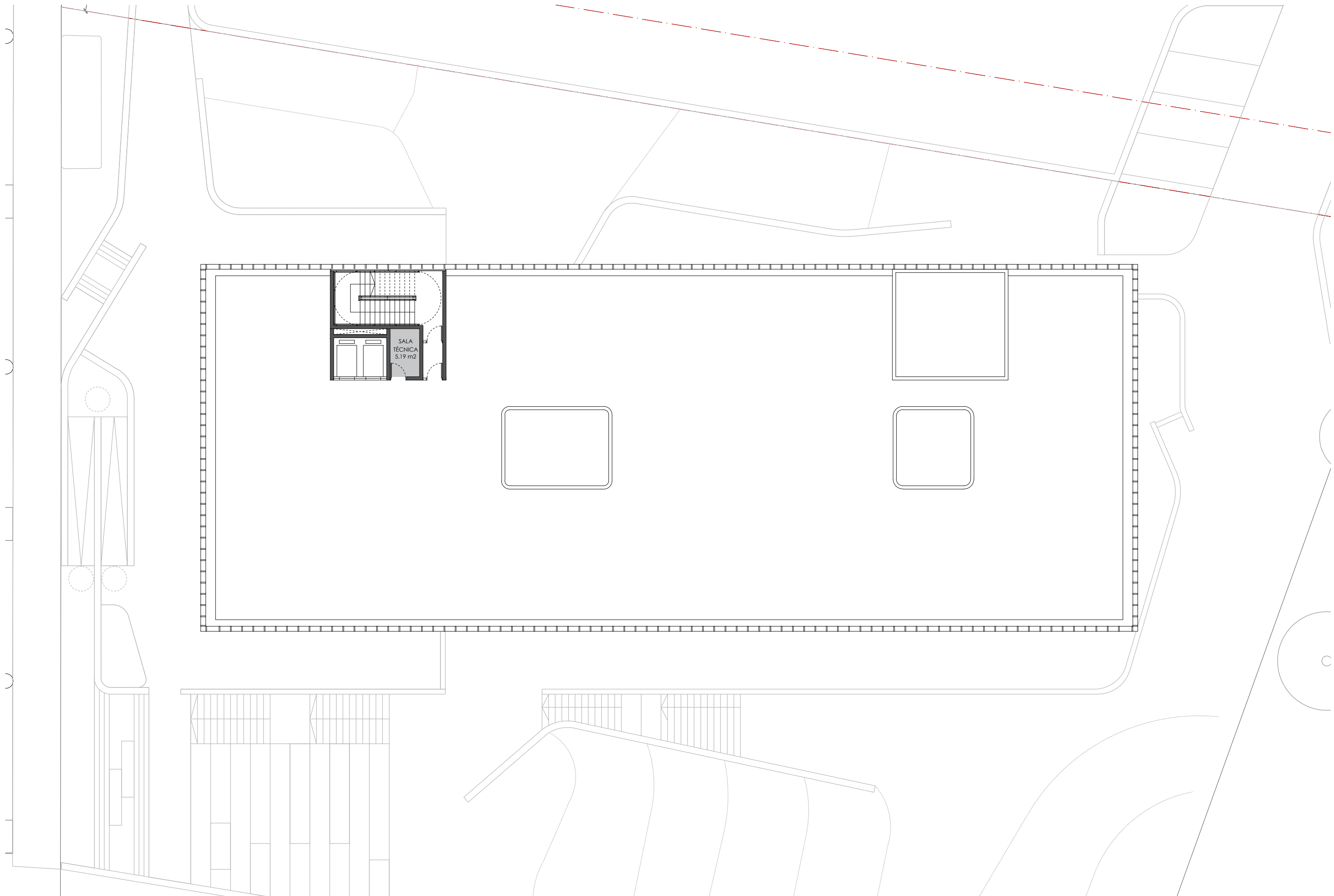
<p>Fundació Sanitària Mollet</p>	<p>ARQUITECTE MARIO COREA AIELLO</p>	<p>CONSULTORS PROJECTE</p>	<p>EDIFICI DE BENESTAR EMOCIONAL projecte bàsic</p>	<p>ESCALA A1 1:100 ORIGINALS A3 1:200</p>	<p>NOM DEL PLANOL DG.A.03.1 PLANTA SEMI SOTERRANI 2</p>	<p>DATA ABRIL 2026 NOM FITXER</p>	<p>CAPITOL FULL DE</p>
---	--	--------------------------------	---	---	---	---	--

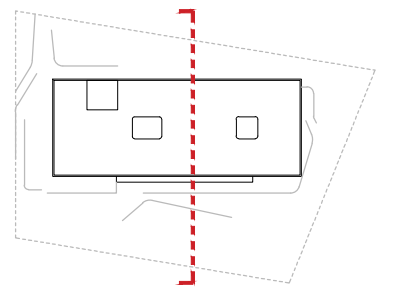
MARIO COREA ARQ.



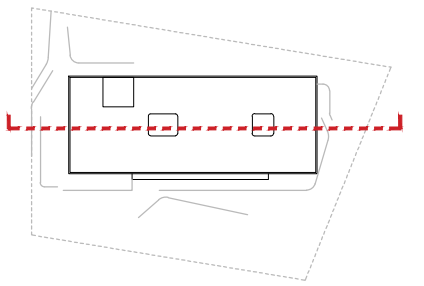








	ARQUITECTE	CONSULTORS	PROJECTE	EDIFICI DE BENESTAR EMOCIONAL projecte bàsic	ESCALA	NOM DEL PLANOL	DATA	CAPITOL	
	MARIO COREA AIELLO					A1 1:100 ORIGINALS A3 1:200	DG.A.04.1	ABRIL 2026	
						SECCIÓ A-A'	NOM FITXER	FULL	
							DE	DE	



	ARQUITECTE	CONSULTORS	PROJECTE	EDIFICI DE BENESTAR EMOCIONAL projecte bàsic	ESCALA	NOM DEL PLANOL	DATA	CAPITOL	MARIO COREA ARQ.
	MARIO COREA AIELLO				A1 1:100 ORIGINALS A3 1:200	DG.A.04.3	SECCIÓ C-C'	ABRIL 2026 NOM FITXER	

5.4 EAMG de maig 2026 per la parcel·la objecte del present PEU

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del PEU per al nou edifici de Salut Mental a Ronda de Pinetons de Mollet del Vallès



Maig de 2026

CRÈDITS



Equip redactor

Assessoria d'Infraestructures i Mobilitat

José Antonio Malo

Enginyer de Camins, Canals i Ports

Director

Aleix Vigo i Macià

Ambientòleg



ACRÒNIMS

EAMG	Estudi d'avaluació de la Mobilitat Generada
C/D	Càrrega i Descàrrega
DUM	Distribució Urbana de Mercaderies
ICC	Institut Cartogràfic de Catalunya
IDESCAT	Institut d'Estadística de Catalunya
IMD	Intensitat Mitjana Diària
PMU	Pla de Mobilitat Urbana Sostenible

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	7
1.1. ANTECEDENTS.....	7
1.2. OBJECTIUS I ESTRUCTURA DEL DOCUMENT.....	8
1.3. ÀMBIT D'APLICACIÓ.....	8
2. MARC GENERAL	9
2.1. EMMARCAMENT TERRITORIAL.....	9
2.2. ENTORN DE L'ÀMBIT D'ESTUDI.....	9
3. ANÀLISI DE LA XARXA EXISTENT	15
3.1. XARXA VIÀRIA BÀSICA.....	15
3.1.1. Xarxa interurbana.....	15
3.1.2. Vies principals de l'entorn.....	17
3.1.3. Altres vies locals.....	20
3.1.4. Intensitats de trànsit.....	21
3.1.5. Aparcament.....	22
3.2. XARXA DE VIANANTS.....	25
3.3. ITINERARIS PRINCIPALS PER A BICICLETES.....	29
3.4. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC.....	31
3.4.1. Serveis d'autobús.....	31
3.4.2. Serveis de ferrocarril.....	35
3.4.3. Servei de taxi.....	35
4. ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL	36
4.1. ANÀLISI GLOBAL DE DESPLAÇAMENTS.....	36
4.2. REPARTIMENT MODAL DELS DESPLAÇAMENTS.....	37
5. ANÀLISI DE LA MOBILITAT GENERADA	39
5.1. INTRODUCCIÓ.....	39
5.1.1. Paràmetres establerts en els annexos del Decret 344/2006.....	39
5.2. CÀLCUL DE LA MOBILITAT GENERADA.....	41
5.2.1. Mobilitat generada segons ràtios del decret 344/2006.....	41
5.2.2. Repartiment per modes de desplaçament.....	42
5.2.3. Distribució horària i incidència de la mobilitat generada.....	42
5.3. PREVISIONS D'APARCAMENTS.....	44
5.3.1. Previsions d'aparcaments per a bicicletes.....	44
5.3.2. Previsions d'aparcaments per a vehicles motoritzats.....	45

5.3.3. Places amb recàrrega de vehicle elèctric.....	45
5.4. DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	46
6. XARXES PROPOSADES PER MODES DE TRANSPORT	47
6.1. ITINERARIS DE VIANANTS.....	47
6.1.1. Criteris per a definir la xarxa de vianants.....	47
6.1.2. Definició de la xarxa de vianants	48
6.2. XARXA DE BICICLETES	49
6.2.1. Criteris per a definir la xarxa de bicicletes	49
6.2.2. Definició de la xarxa de bicicletes.....	50
6.3. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	51
6.3.1. Criteris per a definir la xarxa de transport públic	51
6.3.2. Definició de la xarxa de transport públic.....	51
6.4. ITINERARIS DE VEHICLES.....	52
6.4.1. Criteris per a definir la xarxa de vehicle privat motoritzat.....	52
6.4.2. Definició de la xarxa de vehicle privat motoritzat.....	52
6.5. INDICADORS DE GÈNERE.....	53
7. MOBILITAT GENERADA I CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA.....	54
8. CONTRIBUCIÓ AL FINANÇAMENT.....	59
8.1. COSTOS DE LA MOBILITAT GENERADA	59
8.2. PROPOSTA DE CONTRIBUCIÓ AL FINANÇAMENT	59
9. TRAMITACIÓ.....	60

ANNEXOS

Annex 1 – Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

PLÀNOLS

Plànol 1 – Situació

Plànol 2 – Mobilitat generada

Plànol 3 – Xarxa d'itineraris principals per a vianants

Plànol 4 – Xarxa d'itineraris per a bicicletes

Plànol 5 – Xarxa de transport públic

Plànol 6 – Xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles



1. INTRODUCCIÓ

1.1. Antecedents

Es preveu la construcció d'un nou edifici de Salut Mental, en parcel·la d'equipament comunitari de 3.800 m² aproximadament, a la Ronda de Pinetons de Mollet del Vallès. Consta de cinc plantes (planta semisoterrani 2, planta semisoterrani 1, planta baixa, planta primera i planta segona) i planta coberta.

Atenent les indicacions del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme, i a les indicacions de la pròpia Llei de Mobilitat 9/2003 (art.18), les figures de planejament urbanístic derivat i llurs revisions o modificacions així com en els projectes d'ampliació d'implantacions singulars existents han de contenir un estudi de mobilitat que avaluï les necessitats i requeriments en aquest aspecte.

Aquests estudis d'avaluació de la mobilitat generada, conforme el que estableix l'article 18.1 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, avaluen l'increment potencial de desplaçament provocat per una nova planificació i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul·l impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

Els continguts d'aquest estudi, així com la seva tramitació, es concreten en el Decret 344/2006 de Regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, publicat al DOGC núm. 4723, de 21 de setembre de 2006. Aquest és el procediment que ha estat seguit per a la realització del present estudi.

El present estudi tracta un projecte d'ampliació d'una implantació singular com és l'Hospital de Mollet del Vallès. L'any 2009 es va redactar l'Estudi de Mobilitat associat a la construcció de l'hospital, l'any 2021 es va redactar l'EAMG per la primera ampliació amb un nou edifici a Ronda dels Pinetons 4, i en el present document es redacta l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada associat a una segona ampliació, amb un nou edifici, de salut mental a la mateixa Ronda dels Pinetons. A aquest efecte, d'acord amb el contingut del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de mobilitat generada, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a implantacions singulars han d'incorporar especificacions de les dades de trànsit i nivells de servei (article 14).

1.2. Objectius i estructura del document

Els objectius concrets als que dona resposta el present treball són avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocat pels nous desenvolupaments, assegurar la connexió entre el sector i les diferents zones del territori i proposar les xarxes per on s'haurà de distribuir la nova mobilitat per a gestionar de manera sostenible aquesta nova mobilitat.

Aquest document desenvolupa l'estudi en els següents capítols:

- En el capítol 2 es descriu el **Marc general** pel que fa a situació i l'estructura urbana.
- El capítol 3, mostra l'**Anàlisi de la xarxa existent**, on es descriuen les principals infraestructures de transport a l'àrea més propera del desenvolupament urbanístic, és a dir, la xarxa viària bàsica i la xarxa de transport públic existents.
- En el capítol 4 es presenta l'**Anàlisi de la mobilitat actual**, a partir de les dades obtingudes del Pla de Mobilitat Urbana de Mollet (2025).
- A continuació, en el capítol 5 es presenta l'**Anàlisi de la mobilitat generada**, on s'avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat pel planejament.
- En el capítol 6, es concreten les **Xarxes proposades per modes de transport**. És en aquest apartat on s'avalua la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat generada.
- El següent, capítol 7, s'avalua la **Contaminació atmosfèrica** que provoca la mobilitat generada pel planejament.
- Per finalitzar, els capítols 8 i 9 detallen els aspectes relacionats amb el **Finançament** de les actuacions proposades, així com la **Tramitació** necessària per tal d'aprovar aquest estudi.

1.3. Àmbit d'aplicació

L'objecte de l'estudi és una figura de planejament urbanístic derivat, però donat que es tractarà d'una implantació singular, les dades a considerar per a avaluar l'increment de mobilitat generada venen determinades en l'article 9 del Decret 344/2006. De la mateixa manera, el contingut de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ve determinat per l'article 14 del Decret 344/2006.



2. MARC GENERAL

2.1. Emmarcament territorial

La parcel·la àmbit d'estudi està situada dins el barri Santa Rosa del municipi de Mollet del Vallès. Es troba ubicada al nord del barris, a una zona d'equipaments on podem trobar el Campus Fundació de la Fundació Sanitària Mollet, centres educatius i la residència i centre de dia Santa Rosa.



Fig. 1: Situació i ubicació de l'àmbit dins del municipi *Font: AIM, elaboració pròpia*

2.2. Entorn de l'àmbit d'estudi

La parcel·la objecte de l'estudi es troba delimitada pel carrer de Santa Perpètua i la Ronda dels Pinetons. En concret, és la finca situada a la Ronda dels Pinetons.

L'Hospital comarcal de Mollet es va inaugurar l'any 2010 amb 34.047 m². L'oferta assistencial d'aquest és de 165.000 habitants de onze municipis, vuit del Vallès Oriental i tres del Vallès Occidental: Mollet, Sant Fost de Campsentelles, Martorelles, Santa Maria de Martorelles, Parets, La Llagosta, Palau-solità i Plegamans, Santa Perpètua de Mogoda, Caldes de Montbui, Sant Feliu de Codines i Gallifa. Aquest hospital, compta, a l'actualitat, amb 160 llits en 80 habitacions i 864 treballadors/es.

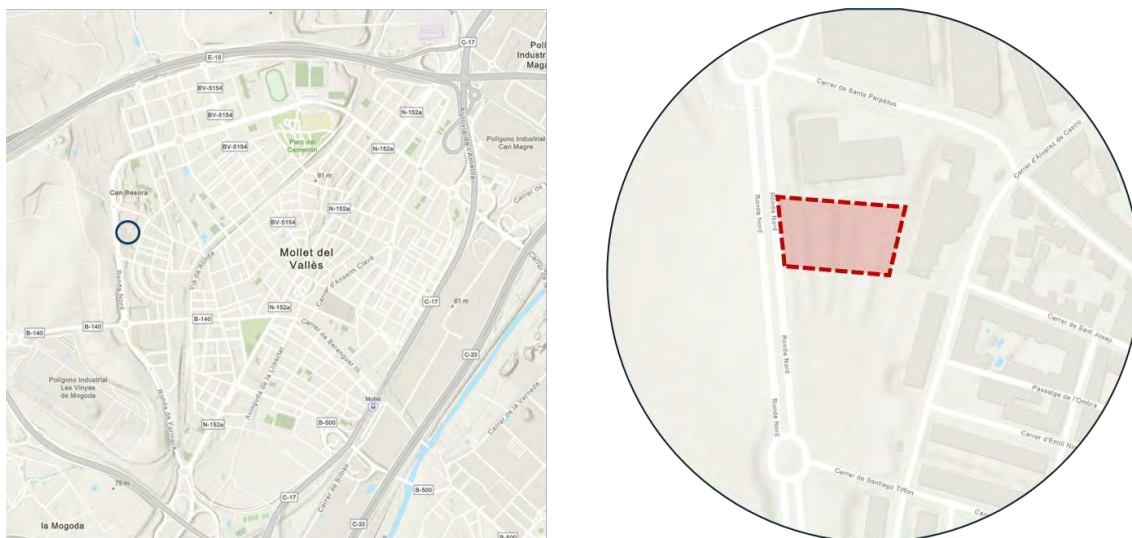


Fig. 2: Localització l'àmbit d'estudi Font: AIM, elaboració pròpia

Juntament amb l'edifici Campus Fundació, es planeja la construcció d'un nou edifici de benestar emocional que complementa el complex sanitari de la zona. Es preveu situar-lo en els terrenys d'equipaments envoltats per la Ronda dels Pinetons, el carrer Santa Perpètua, el carrer de Santiago Tiffon i el carrer Álvarez de Castro.

Es tracta d'un terreny en desús, amb una qualificació urbanística Eb de Sistema d'Equipament Comunitari. Equipament de nova creació.

Pel cas concret de l'objecte del present EAMG, es planteja un ús d'equipament sanitari.

L'actuació de l'ampliació planificada preveu la construcció d'un nou edifici de cinc plantes (planta semisoterrani 2, planta semisoterrani 1, planta baixa, planta primera i planta segona) i planta coberta. La superfície de la parcel·la és de 3.716 m² i es considera un índex d'edificabilitat d'1,25 m²st/m²s, però com que es disposa dels plànols detallats per planta de la nova edificació plantejada es fan els càlculs de la superfície de sostre destinada a l'equipament, sense tenir en compte la planta semisoterrani 2 i la coberta amb espais només per instal·lacions.

- Planta semisoterrani 1: 596,5 m²
- Planta baixa: 583,6 m²
- Planta primera: 629,4 m²
- Planta segona: 635,9 m²

Per tant, per fer els càlculs en aquest EAMG es tindrà en compte una superfície de sostre destinada a equipament de 2.445 m². Comptant que l'actual superfície construïda de l'Hospital de Mollet és de 34.047 m², l'ampliació prevista de l'edifici serà aproximadament del 7,18%, entre 4 i 5 punts menys que la relació de la superfície de l'Hospital amb l'última ampliació del campus. L'actuació, per tant, no suposa un increment molt gran de la superfície construïda en comparació.

Als plànols del nou edifici es pot veure l'ús de les plantes i la seva distribució amb l'entrada per la Ronda dels Pinetons.



Fig. 5: Plànol en secció del nou edifici Font: Fundació Sanitària Mollet

3. ANÀLISI DE LA XARXA EXISTENT

3.1. Xarxa viària bàsica

Es presenten les principals vies d'accés i de comunicació a l'entorn de l'àmbit d'estudi.

3.1.1. Xarxa interurbana

En relació a la xarxa de comunicació intermunicipal trobem la **C-17** ubicada al sud-est del municipi de Mollet. És una via ràpida de calçada separades (amb 2 carrils per sentit de circulació) i d'accessos limitats a les entrades i sortides definides. L'accés més propers a l'àmbit és el de la carretera **C-59** "Caldes M. / Sta. Perpètua M. / La Llagosta / Mollet V. / AP-7".



Fig. 11: C-17 Font: www.google.com/maps



Fig. 12: AP-7 Font: www.google.com/maps

També trobem la **AP-7** ubicada al nord del municipi de Mollet. És una via ràpida de calçada separades (amb 4 carrils per sentit de circulació) i d'accessos limitats a les entrades i sortides

definides. L'accés més proper a l'àmbit és la sortida número 17 "Caldes de Montbui / C.I.M. Vallès / Mollet del Vallès".

Al sud-est del municipi, trobem la **C-33** ubicada al sud-est del municipi de Mollet. És una via ràpida de calçada separades (amb 3 carrils per sentit de circulació) i d'accessos limitats a les entrades i sortides definides. L'accés més propers a l'àmbit és la sortida número 1 "Mollet del Vallès / Sta. Perpètua M. / Caldes de Montbui / Vic / C.I.M. Vallès".



Fig. 13: C-33 Font: www.google.com/maps

Aquestes vies interurbanes connecten amb la **C-59** que fa possible la distribució a la zona estudiada i discorre pel sud-oest del municipi de Mollet. És una via ràpida de calçada separades (amb 2 carrils per sentit de circulació) i d'accessos limitats a les entrades i sortides definides. L'accés més propers a l'àmbit és el de la **B-140** "Mollet V. / Les Vinyes de Mogoda".

La via C-59 articula la connexió de municipis que tenen l'Hospital de Mollet com a hospital de referència (Santa Perpètua de Mogoda i Palau-solità i Plegamans).



Fig. 14: C-59 Font: www.google.com/maps

3.1.2. Vies principals de l'entorn

- **Ronda dels Pinetons:** L'eix de connexió de la zona amb les vies interurbanes es vertebrava a la B-140, que s'uneix amb la Ronda dels Pinetons mitjançant una rotonda. És una via de calçades separades per una mitjana amb un carril de circulació per sentit on no hi és permès l'estacionament de vehicles a algunes parts en semibateria i en altres en cordó. En el seu extrem sud connecta amb la Ronda de la Farinera, que dona continuïtat a la ronda que envolta el municipi per l'oest, i en el seu extrem nord es converteix en l'av. de Rivoli, que envolta pel nord gran part de l'espai urbà del municipi.



Fig. 15: Pg. Ronda dels Pinetons Font: AIM, elaboració pròpia

Juntament amb la reducció de 2 a un carril de circulació per sentit, en els últims anys s'han fet un seguit de transformacions a la Ronda dels Pinetons per urbanitzar la vorera i fer itineraris per a vianants, pacificant la via i senyalitzant la velocitat de circulació a 30 km/h.

- Tram carrer de Santa Perpètua – carrer de Santiago Tiffon: vorera accessible davant de les ampliacions de l'Hospital amb aparcament en semibateria inversa, un carril de circulació per sentit amb mitjana i aparcament en cordó des de la vorera fins al carrer de Santiago Tiffon amb un espai per a vianants segregat pel cordó.



Fig. 16: Ronda dels Pinetons entre Santa Perpètua i Santiago Tiffon Font: AIM, elaboració pròpia

- Tram carrer de Santa Perpètua – carrer de Sabadell: un carril de circulació per sentit amb mitjana, aparcament en semibateria inversa en sentit baixada amb vorera accessible i aparcament en cordó en pujada amb un espai per a vianants segregat pel cordó. Hi ha un espai sense mitjana davant de l'accés a l'hospital que té un pas exclusiu per les ambulàncies.



Fig. 17: Ronda dels Pinetons entre Santa Perpètua i Sabadell Font: AIM, elaboració pròpia

- **C/ Santa Perpètua:** És una via que permet les comunicacions entra la Ronda dels Pinetons i el centre de Mollet, amb el carrer dels Ferrocarrils, unint la zona amb el centre de la ciutat. És d'un carril per sentit de circulació al tram proper a l'Hospital amb un carril per a estacionar en zona blava (en cada sentit). A partir del carrer Álvarez de Castro passa a ser d'un únic sentit (nord-sud) amb un carril per estacionar.



Fig. 18: Carrer Santa Perpètua Font: AIM, elaboració pròpia

Altres vies importants de la zona també són:

- **C/ Álvarez de Castro:** Limita el terreny per la part oest, per la zona del terreny que ocupa la Residència. Carrer en sentit únic de circulació (Nord-Sud) amb aparcament a un lateral.



Fig. 19: Carrer Álvarez de Castro Font: AIM, elaboració pròpia

- **C/ Francesc Layret:** Via de connexió amb l'AP-7. Creua amb la Ronda dels Pinetons i el carrer Álvarez de Castro.
- **C/ Santiago Tiffon:** Via que connecta amb el centre i creua amb els carrers Álvarez de Castro i la Ronda dels Pinetons.



Fig. 20: Carrer Santiago Tiffon Font: AIM, elaboració pròpia

3.1.3. Altres vies locals

A nivell local, es disposa de la següent infraestructura viària en els entorns de l'àmbit d'estudi:

- **C/ Sabadell:** carrer que discorre entre la zona d'equipaments propera a l'Hospital i la residencial. Carrer de sentit únic amb aparcament a un dels laterals.



Fig. 21: Carrer Sabadell Font: AIM, elaboració pròpia

- **C/ Sant Josep:** carrer que discorre entre els carrers de Sant Francesc i Álvarez de Castro. Carrer de sentit únic amb aparcament a un dels laterals.
- **Carrer d'Emili Ninou.** carrer que discorre entre els carrers de Sant Francesc i Álvarez de Castro. Carrer de sentit únic amb aparcament a un dels laterals.



Fig. 22: Carrer Emili Ninou i carrer de Sant Josep Font. Font: AIM, elaboració pròpia

3.1.4. Intensitats de trànsit

Les dades de intensitats de trànsit han estat extretes del PMU de Mollet i permeten disposar d'una valoració dels fluxos de trànsit de l'entorn de la zona estudiada.



Fig. 23: Intensitat Mitjana Diària (IMD) de vehicles motoritzats. Font: PMU Mollet 2025

A l'àmbit estudiat, els dos trams amb més càrrega són la ronda dels Pinetons entre el carrer Santiago Tiffon i el carrer de Santa Perpètua i el carrer Francesc Layret, al tram entre la AP-7 i l'avinguda Rivoli, accés interurbà a través de la AP-7, ambdós amb una intensitat mitjana diària d'entre 9.000 i 12.000 veh./dia.

La resta de a Ronda dels Pinetons / avinguda Rivoli al tram entre aquesta mateixa cruïlla amb Francesc Layret i la Rotonda que connecta amb la B-140, altre accés a la zona, genera trànsit d'entre 7.000 i 9.000 veh./dia.

Després, altres carrers importants a la zona tenen una intensitat de trànsit inferior corresponent a carrers amb un caràcter més veïnal. El tram del carrer Francesc Layret entre l'avinguda Rivoli i el

carrer Álvarez de Castro té una intensitat de trànsit d'entre 3.000 i 5.000 veh./dia, i el carrer Santa Perpètua entre la ronda dels Pinetons i el carrer Sabadell té una intensitat de trànsit d'entre 1.000 i 3.000 veh./dia.

En quant al nivell de servei i saturació de la xarxa viària:



Fig. 24: Grau de saturació de la xarxa viària Font: PMU Mollet 2025

A l'àmbit estudiat, destaca el nivell de servei dels carrers Francesc Layret, al tram entre la AP-7 i la Ronda dels Pinetons, accés interurbà a través de la AP-7 amb un grau de saturació d'entre el 50 i el 70%. La resta de la xarxa al voltant de l'àmbit d'estudi té un nivell de saturació baix, de fins al 50%, tot i que al plànol del PMUS de 2025 es marca un tram amb una saturació de fins al 90% al carrer Layret entre el carrer Álvarez de Castro i el carrer de Sant Rosa.

3.1.5. Aparcament

L'Hospital de Mollet té un aparcament públic de pagament, amb capacitat per a 306 places. L'aparcament de l'Hospital de Mollet és municipal, amb gestió privada.



Fig. 25: Entrades a l'aparcament de l'hospital de Mollet Font: AIM, elaboració pròpia

A les proximitats de l'àrea d'estudi existeixen diferents bosses d'aparcament d'ús públic, la més propera és la comentada, ubicada a la mateixa finca objecte d'estudi, que disposa de l'accés per la Ronda dels Pinetons, 6 (sota la plaça situada davant l'Hospital de Mollet).



Fig. 26: Bosses d'aparcament públic en les proximitats de l'àmbit Font: PMU Mollet 2025

En relació a la via pública i l'aparcament:

- *El carrer Santa Perpètua*, al tram entre Ronda dels Pinetons i carrer Álvarez de Castro, just davant de la zona estudiada, presenta aparcament de zona blava en els dos costats de carrer. També disposa de reserves per a motocicletes.



Fig. 27: Zona blava del carrer Santa Perpètua Font: AIM, elaboració pròpia

El tram de carrer de Santa Perpètua del carrer Álvarez de Castro cap al sud-est disposa d'un carril lateral d'aparcament lliure.

- *A la Ronda dels Pinetons* entre el carrer Santiago Tiffon i el carrer Santa Perpètua en sentit est, hi ha un tram d'aparcament en cordó lliure i el tram en vorera amb aparcament en semibateria de zona blava, i a l'altre costat no hi ha aparcament.

Entre el carrer de Santa Perpètua i el carrer de Sabadell en sentit baixada tot és aparcament en semibateria inversa amb zona blava i en sentit pujada hi ha aparcament en cordó lliure.

Davant de l'hospital, a més de l'espai reservat per als taxis, hi ha espais reservats per a PMR i una zona reservada per les ambulàncies.

- El carrer Álvarez de Castro disposa d'un carril d'aparcaments a un lateral. També, disposa d'una zona DUM. Hi ha una zona d'aparcament per a motocicletes de 7 places, davant de la Residència Santa Rosa, al número 53-57 d'aquest carrer, juntament amb una plaça per a PMR.



Fig. 28: Aparcament per a motocicletes i PMR al carrer Álvarez de Castro 53-57 Font: AIM, elaboració pròpia

- La resta de carrers assenyalats anteriorment, disposen d'un carril d'aparcament a un lateral.

La imatge següent mostra la situació de les diferents places d'Àrea Verda, Zona Blava i DUM:



Fig. 29: Places d'aparcament en la via pública a l'entorn de l'àmbit Font: PMU Mollet 2025



3.2. Xarxa de vianants

Pel que fa les condicions de l'àmbit d'estudi, es tracta d'una zona urbanitzada, amb diferents nivells d'accessibilitat als carrers d'influència. Majoritàriament trobem voreres accessibles preparades per a persones de mobilitat reduïda, i al voltant de l'àmbit d'estudi trobem gairebé tots els passos de vianants estan adaptats o elevats.

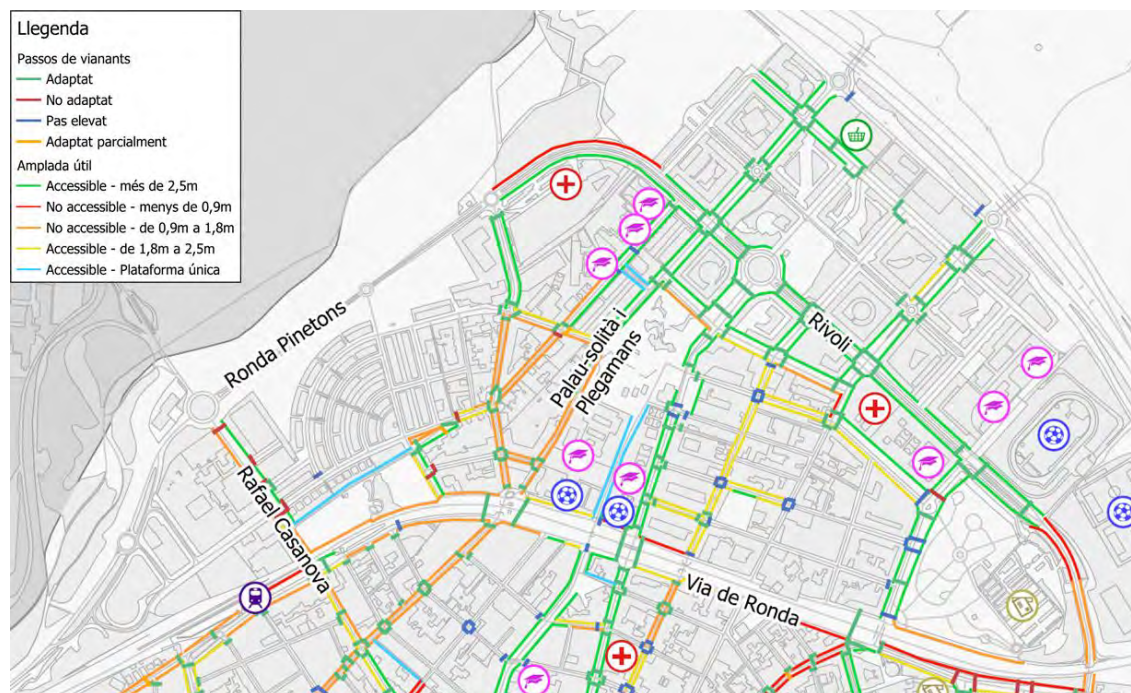


Fig. 30: Passos de vianants i amplada útil de voreres Font: PMU Mollet 2025

El PMUS de 2025 ja fa palès de les actuacions i les millores a nivell de seguretat vial que s'han anat realitzant durant els últims anys amb una xarxa de vianants força accessible que pot garantir itineraris segurs. No obstant, encara queda alguna cruïlla amb pas de vianants no adaptat, com és el cas del pas de vianants del carrer de Sabadell (costat sud) amb el carrer Álvarez de Castro.

La molts dels carrers que envolten la zona d'estudi tenen unes condicions de pendent còmodes, de pendents menors als 5%. No obstant, hi ha trams amb pendents superiors, com el carrer Santa Perpètua, el carrer Santiago Tiffon, el tram de la ronda dels Pinetons entre el carrer Santa Perpètua i el carrer Sabadell i el carrer Álvarez de Castro entre Francesc Layret i Sant Perpètua, tots ells amb un pendent d'entre el 5% i el 10%.



Fig. 31: Pendents Font: PMU Mollet 2025

Els carrers de Sabadell i Álvarez de Castro fan de frontera entre una zona d'un ús eminentment residencial (zona Est) i una que té un ús d'equipaments (zona Oest):

- Zona Est: Tot i ser una zona eminentment residencial, hi ha una absència de comerços. Predominen cases unifamiliars, aparellades i petits edificis de pisos; sense plantes baixes útils per un ús comercial.
- Zona Oest: Zona, al límit de la conurbació urbana del municipi, eminentment d'equipaments. Trobem equipaments educatius i sanitaris (zona on es troba el terreny estudiat).

Per tant es tracta d'una xarxa mallada en un entorn urbà on el vianant té, en gran part, garantits els itineraris per a desplaçar-se còmodament i de forma segura, com es pot veure al **Plànol 3**.

Segons la situació dels nexes intermodals de la zona, els principals itineraris de vianants s'espera que es realitzin per:

- **Carrer de Santa Perpètua (tram de davant de la zona d'estudi):** Presenta voreres accessibles que superen els 1,80 m d'amplada útil. Tots els seus passos de vianants es troben adaptats per a persones de mobilitat reduïda. A les immediacions de l'àmbit d'estudi disposa d'arbrat i bancs i de l'entrada a l'edifici Campus Fundació, totalment accessible.

- **Carrer de Santa Perpètua (tram entre el carrer Álvarez de Castro i carrer dels Ferrocarrils):** Presenta voreres d'uns 1,80 m, al límit que marca la normativa d'accessibilitat. L'arbrat present dificulta el pas.



Fig. 32: Voreres carrer Santa Perpètua Font: AIM, elaboració pròpia

- **Carrer de Sabadell:** Presenta una vorera accessible que supera el 1,80 m d'amplada útil i una altre que es troba al límit dels 1,80 m. La gran majoria dels seus passos de vianants, alguns d'ells elevats, es troben adaptats per a persones de mobilitat reduïda. Amb limitació de velocitat viària i senyalització de zona escolar als trams de pas dels equipaments educatius. A trams, disposa d'arbrat i bancs.



Fig. 33: Voreres carrer Sabadell Font: AIM, elaboració pròpia

- **Carrer Álvarez de Castro:** Presenta voreres accessibles que superen els 1,80 m d'amplada útil, excepte al tram entre el carrer de Francesc Layret i el de Santa Perpètua. Alguns dels seus passos de vianants no es troben adaptats per a persones de mobilitat reduïda. Disposa d'arbrat i altres elements urbans.



Fig. 34: Voreres carrer Álvarez de Castro Font: AIM, elaboració pròpia

- **Ronda dels Pinetons:** al tram carrer de Santa Perpètua i carrer de Santiago Tiffon hi ha una vorera accessible davant de les ampliacions de l'Hospital i fins al carrer de Santiago Tiffon hi ha un espai per a vianants a l'asfalt segregat pel cordó d'aparcament. A la part nord no hi ha cap espai per a vianants. Al tram carrer de Santa Perpètua i carrer de Sabadell en sentit baixada hi ha vorera accessible i en pujada un espai per a vianants segregat pel cordó d'aparcament. També, tots els seus passos de vianants es troben adaptats per a persones de mobilitat reduïda. A les immediacions de l'Hospital de Mollet disposa d'arbrat i bancs.



Fig. 35: Voreres a ronda dels Pinetons Font: AIM, elaboració pròpia

3.3. Itineraris principals per a bicicletes

Les bicicletes poden circular per la calçada compartint la infraestructura amb el vehicle motoritzat. En l'entorn de l'àmbit d'estudi existeix un tram d'infraestructura específica per a les bicicletes; una vorera bici que discorre per la Ronda dels Pinetons, entre el carrer de Santa Perpètua i el carrer de Sabadell. Aquest carril bici segueix per l'espai de mitjana de l'avinguda Rivoli.

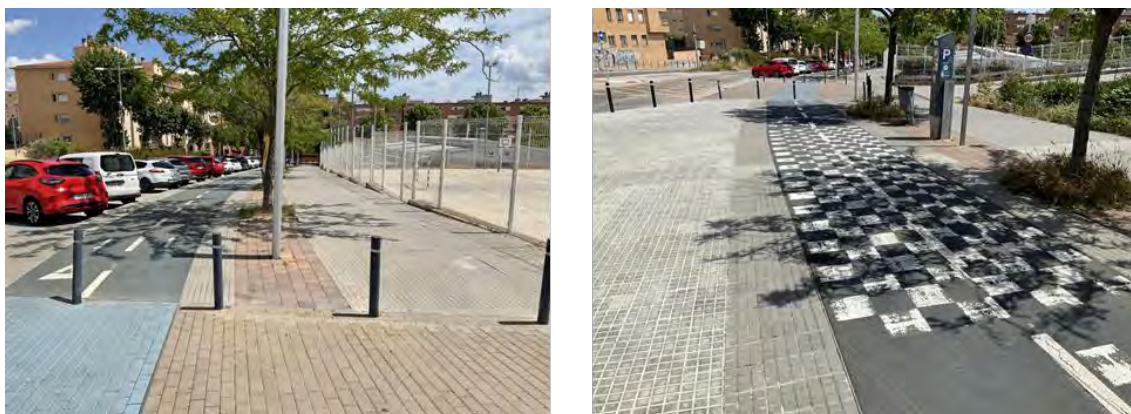


Fig. 36: Vorera bici de la Ronda dels Pinetons al tram entre el carrer de Santa Perpètua i el carrer de Sabadell Font: AIM, Elaboració pròpia

No obstant, tot el municipi de Mollet del Vallès té limitada la seva velocitat als 30 km/h. Alguns dels seus carrers tenen senyalització de límit de velocitat 30, com és la pròpia ronda dels Pinetons o el carrer de Santiago Tiffon.



Fig. 37: Senyalització horitzontal de Zona 30 a la ronda dels Pinetons/av. Rivolí i al carrer Santiago Tiffon Font: AIM, elaboració pròpia

El **Plànol 4** mostra la infraestructura ciclable a l'entorn de l'àmbit d'estudi.

Pel que fa a aparcaments per a bicicletes, a la via pública es localitzen alguns aparcaments a l'entorn. El més proper es troba a la zona de l'actual Hospital, on hi ha dos grups de 6 U-Invertida (total 12 U-Invertida). També, dintre del complex, 4 places d'aparcament de bicicletes per a ús de professionals i visites, situades a la rampa d'ambulàncies de l'Hospital. A més de la recent instal·lació de 12 places d'aparcament de bicis per a treballadors/es situades a dins del propi Hospital (Planta Baixa). També, al carrer Sabadell, davant de l'escola Can Besora, hi ha 3 U-Invertida.

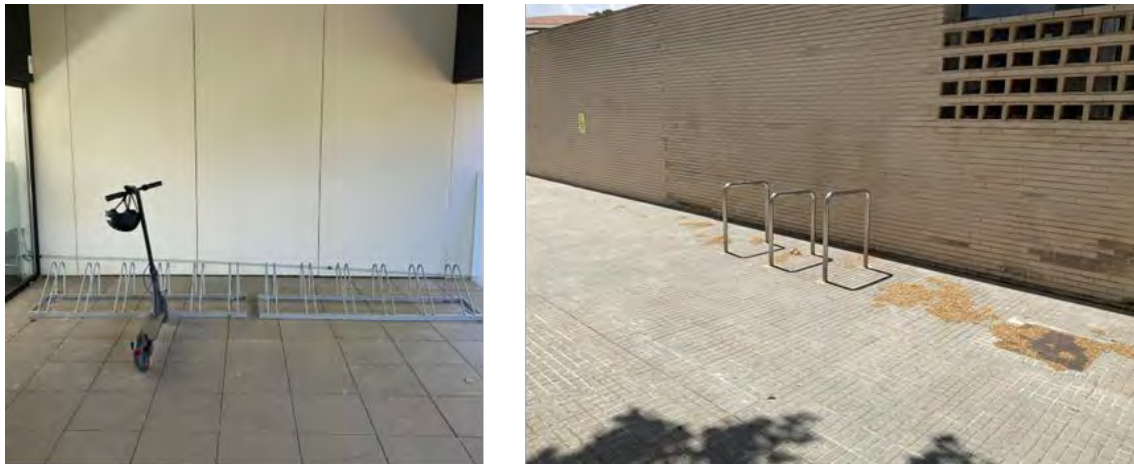


Fig. 38: 12 ancoratges d'una roda situat a l'interior de l'hospital (esquerra) aparcaments a Can Besora (dreta) Font: Fundació Sanitària Mollet i AIM, Elaboració pròpia

Al plànol del PMUS que s'adjunta a continuació de la xarxa pedalable falta la continuació de la vorera bici en carril bici, també bidireccional, a la mitjana de l'avinguda Rivoli.



Fig. 39: Situació dels aparcaments per a bicicletes en via pública Font: PMU Mollet 2025

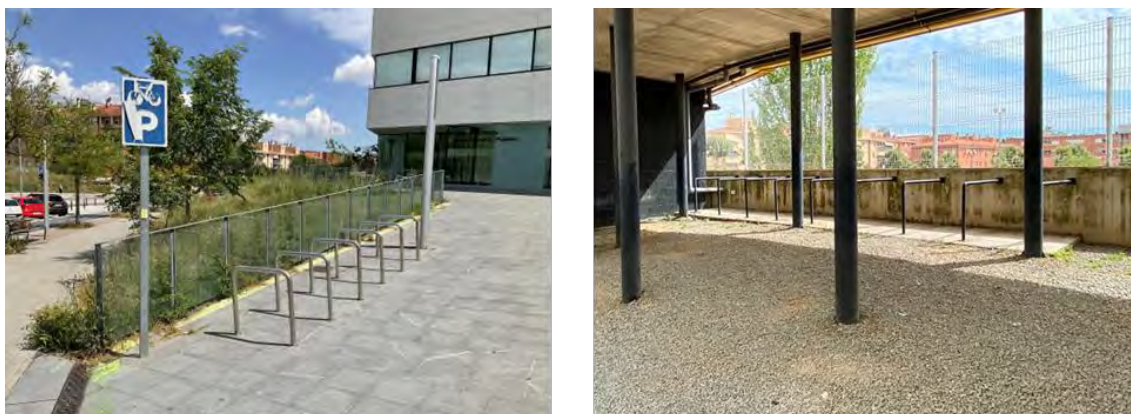


Fig. 40: Aparcaments per a bicicletes a l'exterior de l'Hospital de Mollet públics (esquerra) i per a l'ús de professionals i visites (dreta) Font: AIM, elaboració pròpia

Es preveu la instal·lació de bicitancats a les estacions de Rodalies de Catalunya, tant a la de Mollet-Santa Rosa com a la de Mollet-Sant Fost; aquesta última s'instal·larà d'una forma preferent. No obstant, actualment, no hi ha servei de bici pública ni xarxa de bicitancats activa.

3.4. Xarxa de transport públic

Pel que fa al transport públic, els següents apartats descriuen les característiques dels diferents tipus de serveis disponibles. El **Plànol 5** mostra la localització de les parades de transport públic a l'àmbit d'estudi.

3.4.1. Serveis d'autobús

Les parades de bus més properes al sector són:

- Parada "Hospital".
- Parada "Ronda dels Pinetons – Hospital de Mollet".
- Parada "Hospital – Ronda dels Pinetons".



Fig. 41: Detalls del plànols de xarxa de transport públic al municipi a l'entorn del sector Font: PMU Mollet 2025

Totes aquestes parades es troben a les immediacions de l'àmbit, a menys de 100 m de l'àmbit. Per tant, es garanteix que el servei de transport públic existent dona cobertura a l'àmbit d'estudi, i s'acompleix així el requeriment del Decret 344/2006, a l'article 16, de disposar de parades de transport públic a una distància inferior a 750 m. Pel que fa l'accessibilitat del recorregut de l'àmbit fins de les parades, aquestes es troben en les immediacions de l'àmbit i s'ubiquen en trams de vials amb bona accessibilitat, que ja han estat descrit detalladament en un apartat anterior del present document.



Fig. 42: Parada "Hospital"- Línia 1 Urbà Font: AIM, elaboració pròpia



Fig. 43: - Parada "Ronda dels Pinetons – Hospital de Mollet" - línies: 320, 345 i 360 (sentit Barcelona) i Línia 2 Urbà Font: AIM, elaboració pròpia



Fig. 44: - Parada "Hospital – Ronda dels Pinetons" - línies: 240, 320, 345 i 360 (sentit Mollet) i Línia 1 Urbà Font: AIM, elaboració pròpia

De tota l'oferta disponible, la següent línia de bus urbà disposa de parada d'autobús en les proximitats de l'àmbit d'estudi:

- L1 Bus Urbà de Mollet. Servei de Bus circular dins del municipi de Mollet del Vallès. Para per nodes importants com les estacions de Rodalies de Mollet i el centre urbà.
- L2 Bus Urbà de Mollet. Servei de Bus circular dins del municipi de Mollet del Vallès en sentit contrari a la L1. Fa una ruta més oberta que la L1 tot i que comparteixen algunes parades.

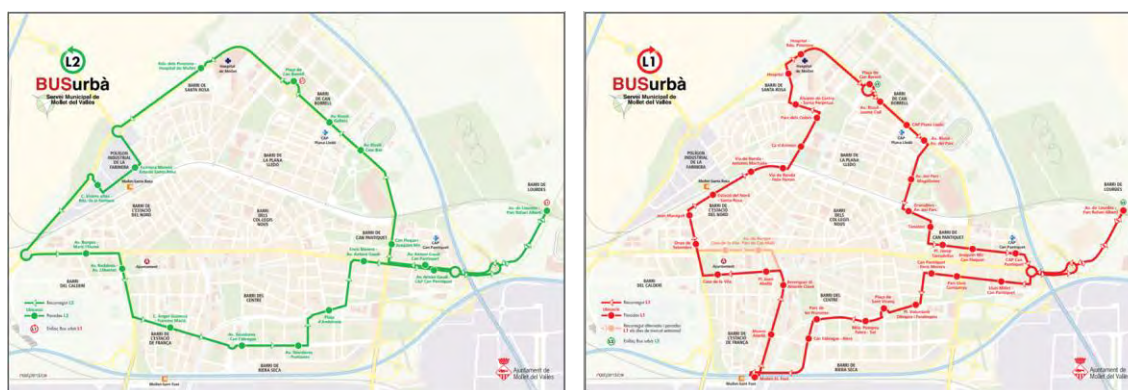


Fig. 45: Ruta i parades de les línies de bus urbà L1 i L2 Font: Ajuntament de Mollet

Les següents línies de bus interurbans disposen de parades d'autobús en les proximitats de l'àmbit d'estudi:

- Línia 320: Barcelona – Mollet. Servei de Bus que efectua un recorregut entre Barcelona i Mollet, on té diferents parades.
- Línia 360-361-362: Badalona – Mollet - Sabadell. Servei de Bus que efectua un recorregut entre Badalona i Sabadell, que té diferents parades a Mollet.
- Línia 240: Sant Feliu de Codines - Mollet. Servei de Bus que efectua un recorregut entre Caldes de Montbui i Mollet. Té parada a altres municipis com Caldes de Montbui, Palau-Solità i Plegamans i Santa Perpètua de la Mogoda
- Línia 345: Paretos – Mollet – Santa Perpètua. Servei de Bus que efectua un recorregut entre Paretos i Santa Perpètua, que té diferents parades a Mollet.

A continuació es detallen les principals característiques de les línies d'autobús en dies feiners:

Línia	Horari	Interval de pas*	Dissabte i festius
L1 Bus Urbà de Mollet	6:25 – 22:32	16 min	26** expedicions/dia
L2 Bus Urbà de Mollet	6:15 – 22:00	15 min	20** expedicions/dia
Línia 320: Barcelona – Mollet	5:30 – 00:15	30 min	30 expedicions/dia
Línia 360-361-362: Badalona – Mollet - Sabadell	4:45 – 22:58	45 min	3 expedicions/dia
Línia 240: Sant Feliu de Codines - Mollet	7:25 – 21:25	60 min	14 expedicions/dia
Línia 345: Parets – Mollet – Santa Perpètua	6:10 – 20:17	65 min	7*** expedicions/dia
*en hores punta de dia laborable			
**únicament en dissabte			
***servei de dilluns a divendres			

Fig. 46: Horaris i expedicions de les línies de bus diürn en dies feiners Font: AIM, elaboració pròpia en base a dades de l'ATM, Sagalés i el PMUS 2025

Pel que fa al servei de bus nocturn, no hi ha servei en les proximitats de l'àrea d'estudi. La parada més propera passa per l'Avinguda Burgos, a més d'1 km del terreny estudiat. La línia de bus nocturn que para a la parada "Av. De Burgos – Parc Can Mulà" és la següent:

- Línia N71: Barcelona – Granollers. Servei de Bus nocturn que connecta Barcelona amb Mollet del Vallès; i amb Montcada i Reixac, La Llagosta, Santa Perpètua, Parets, Lliçà de Vall i Granollers. Opera tots els dies de diumenge a dijous de 23:43h a 4:43h i divendres i dissabte de 23:30h a 5:00h.

Durant l'any 2025, el sistema de bus urbà de Mollet del Vallès ha aconseguit una fita sense precedents, amb un total de 552.585 passatgers/any. Durant el 2024 van utilitzar la línia L1 prop de 513.661 persones i l'inici del servei de la nova línia L2, que va començar a funcionar el passat 5 de desembre, ha tingut una acollida destacable amb gairebé 3.700 viatgers en només trenta dies.

Segons dades del PMU de Mollet per la demanda anual del servei de bus interurbà, per la línia 320 hi ha 571.579 viatgers amb 25,22 viatgers per expedició, per la línia 360-361-362 hi ha 334.062 viatgers amb 20,4 viatgers per expedició i per la línia 240 hi ha 819 viatgers amb 7,8 viatgers per expedició.



3.4.2. Serveis de ferrocarril

Servei de Rodalies de Catalunya

En les immediacions de l'àmbit, no es situa cap estació ferroviària. L'estació de tren més propera és Mollet-Santa Rosa, de Rodalies de Catalunya; que es troba a aproximadament a 1 km, connectant amb la zona estudiada mitjançant la les línies de bus Urbà de Mollet. A aquesta estació para la línia R3, que connecta l'àmbit amb Barcelona, i altres municipis rellevant; possibilitant al llarg del seu recorregut la correspondència amb altres línies de la xarxa ferroviària (FGC, rodalies de Catalunya i Metro).



Fig. 47: Estació de Mollet-Santa Rosa Font: Ajuntament de Mollet

Els horaris i les expedicions en dies feiners són els següents:

Línia	Horari	Freqüència feiner	Freqüència cap de setmana i festiu
R3 Rodalies de Catalunya	5:00 a 23:30	30 min.	30 min.

Fig. 48: Horaris i expedicions de la línia ferroviària en dies feiners Font: Rodalies de Catalunya

3.4.3. Servei de taxi

Pel que fa al servei de taxi, es disposa d'una parada de taxi en les proximitats de l'àmbit, ubicada davant de l'Hospital de Mollet, a l'entrada per a serveis, i consta de 3 places.



Fig. 49: Parada de taxis de l'Hospital de Mollet Font: AIM, elaboració pròpia

El Punt d'Informació de l'Hospital de Mollet disposa del telèfon de Taxi Mollet i exerceix de facilitador per a la localització de taxi en el cas de que la parada es trobi buida de taxis.

4. ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL

Les dades utilitzades en aquest apartat estan extretes del Pla de Mobilitat Urbana 2025 (PMUS) de Mollet del Vallès, on es presenta un escenari de desplaçaments amb perspectiva 2030. El plantejament i les hipòtesis són les mateixes utilitzades a l'EAMG de 2021 per l'equipament d'ampliació de l'hospital amb funcions i propòsits semblants respecte als usuaris del nou edifici.

El Pla de mobilitat urbana sostenible és el document que estableix les prioritats en matèria de mobilitat al municipi de Mollet. S'elabora per l'Ajuntament de Mollet del Vallès, i pretén potenciar els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic i situar la contaminació atmosfèrica per sota dels límits que marca la UE. El seus eixos estratègics són assolir una mobilitat segura, sostenible, equitativa i eficient.

4.1. Anàlisi global de desplaçaments

Segons les dades de l'escenari 2030 del PMUS de Mollet del Vallès, el volum de desplaçaments diaris a Mollet és de gairebé dos cents mil (195.213 desplaçaments/dia).

Com no hi ha dades de desplaçaments específiques de l'àmbit de l'Hospital de Mollet, s'estima el l'origen/destinació dels desplaçaments a partir del volum de població dels municipis que dona cobertura:

Municipi	Població*	% Població
Mollet	52.759	31,5%
Sant Fost de Campsentelles	9.400	5,6%
Martorelles	4.987	3,0%
Santa Maria de Martorelles	867	0,5%
Parets	18.899	11,3%
La Llagosta	13.254	7,9%
Palau-Solità i Plegamans	15.584	9,3%
Santa Perpètua de la Mogoda	26.101	15,6%
Caldes de Montbui	18.554	11,1%
Sant Feliu de Codines	6.821	4,1%
Gallifa	171	0,1%
TOTAL	167.397	100,00%
*dades 2025		

Fig. 50: Població dels municipis de l'àmbit de l'hospital comarcal Font: IDESCAT



Per tant, donada la realitat de l'hospital, el seu caràcter d'hospital comarcal que dona servei a Mollet però també als municipis dels voltants; treballem amb les dades de població que dona servei l'hospital per a entendre l'origen/destinació de desplaçaments. On:

- 31,5% de desplaçaments són interns, és a dir, tenen com a origen i destinació el mateix municipi de Mollet.
- 68,5% de desplaçaments de connexió, és a dir, l'origen o la destinació es troba fora del municipi.

4.2. Repartiment modal dels desplaçaments

S'entén el 31,5% dels desplaçaments de l'àmbit de l'Hospital de Mollet amb el repartiment modal de desplaçaments interns de Mollet. La següent taula mostra el repartiment modal dels residents, en funció de la tipologia de desplaçament interns:

Mode de transport	Repartiment Modal 2021 (%)	Desplaçaments INTERNS per mode de transport (2021)	Increment dels desplaçaments	Desplaçaments INTERNS per mode de transport (2030)	Repartiment Modal 2030(%)
A peu	79,80%	76.755	3,13%	79.155	81,70%
Bicicleta	0,40%	428	116,82%	928	1,00%
Transport públic	1,70%	1.604	77,93%	2.854	2,90%
Transport privat	18,10%	17.425	-19,99%	13.941	14,40%
TOTAL	100,00%	96.212	0,69%	96.878	100,00%

Fig. 51: Taula de repartiment modal de desplaçaments interns Font: PMU Mollet 2025

Aquesta taula de repartiment es refereix a desplaçaments interns globals a tot el municipi. Però l'Hospital de Mollet es troba a més de 1 km d'aproximadament el 50% del nucli urbà. Aquest fet comporta que el mode a peu tingui una participació menor en el conjunt dels viatges. D'acord amb les hipòtesis preses al EAMG de l'Hospital de Mollet (any 2009) es considera també en aquest cas un repartiment modal a peu i bicicleta del 32%, del transport públic de l'11% i del transport privat del 57%.

Mode de transport	Repartiment modal intern (%)
A peu	29%
Bicicleta	3%
Transport públic	11%
Transport privat	57%
TOTAL	100,00%

Fig. 52: Taula de repartiment modal de desplaçaments interns Font: Elaboració pròpia



Per a establir el repartiment modal del 68,5% de desplaçaments de connexió, que s'estima que vindran de la resta de municipis de l'àrea d'influència de l'Hospital de Mollet, i donat que no ens consten les dades del repartiment modal de l'Hospital de Mollet; s'utilitza el repartiment modal de l'Hospital de Granollers, al Pla de Desplaçaments i de Millora de la Mobilitat i l'accessibilitat de l'Hospital de Granollers, a l'entendre una activitat i naturalesa semblant:

Mode de transport	Repartiment modal (%)
A peu	20%
Bicicleta	0,5%
Transport públic	13,5%
Transport privat	66%
TOTAL	100,00%

Fig. 53: Taula de repartiment modal de desplaçaments de connexió de l'Hospital de Granollers Font: PMHG Granollers

No obstant, s'entén que la realitat de l'Hospital de Granollers no es aplicable a l'Hospital de Mollet en quant a desplaçaments a peu degut a que no existeix cap nucli urbà d'altre municipi proper a la localització de l'hospital. Però si que es considera adient utilitzar la proporció entre desplaçaments en transport privat (66%) i transport públic (13,5%); en que, aproximadament, de cada 5 desplaçaments en transport privat, 1 es fa en transport públic. Es consideren els desplaçaments a peu i bicicleta des d'altres municipis a l'hospital són pràcticament nuls. D'aquesta, s'obté la taula següent:

Mode de transport	Repartiment modal de connexió (%)
A peu	0%
Bicicleta	0%
Transport públic	17%
Transport privat	83%
TOTAL	100,00%

Fig. 54: Taula de repartiment modal de desplaçaments de connexió Font: AIM, elaboració pròpia a partir de les dades de PMU Mollet 2025 i PMHG Granollers

Així, segons l'escenari plantejat pel PMUS de Mollet, els objectius de desplaçaments per a l'any 2030, pels desplaçaments interns (31,5% dels desplaçaments) i el PMHG, pels desplaçaments de connexió (68,5% dels desplaçaments); el resum del repartiment modal total és el següent:

Mode de transport	Repartiment modal intern (%)	Repartiment modal de connexió (%)	Repartiment modal TOTAL (%)
A peu	29%	0%	9%
Bicicleta	3%	0%	1%
Transport públic	11%	17%	15%
Transport privat	57%	83%	75%
TOTAL	100%	100%	100%

Fig. 55: Taula de repartiment modal de desplaçaments totals Font: AIM, elaboració pròpia a partir de les dades de PMU Mollet 2025 i PMHG Granollers



5. ANÀLISI DE LA MOBILITAT GENERADA

5.1. Introducció

La nova actuació a la Ronda del Pinetons generarà i atraurà una mobilitat determinada en funció de la tipologia d'ús i les seves característiques.

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada relaciona els nous usos urbans amb una generació i atracció de desplaçaments:

- Per a planejaments urbanístics, el seu article 8.1 determina com ha de ser l'estimació del nombre de desplaçaments generats pels diferents àmbits del pla, en funció de les superfícies, els usos permesos o l'índex d'edificabilitat, i remet a l'annex I per detallar ratis concrets mínims de generació de desplaçaments. També s'explicita, en l'article 8.2, que *“els viatges generats s'han de grafiar en un plànol a escala adient, on s'identifiquin clarament els focus de major generació de viatges”*.
- Per a projectes referents a implantacions singulars, les dades a considerar es defineixen en l'article 9: *“Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a implantacions singulars han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que es preveu pot generar aquesta implantació, indicant la distribució temporal al llarg del dia i, si s'escau, dies punta al llarg de l'any, tant pel que fa a entrades com a sortides.”*

5.1.1. Paràmetres establerts en els annexos del Decret 344/2006

Annex 1 del Decret: viatges generats / dia

En l'annex I del Decret 344/2006 s'especifica que en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl amb els següents ràtios mínims de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Viatges generats

<i>Ús habitatge</i>	<i>7 viatges/habitatge ó 3 viatges/persona (dels dos, el valor màxim)</i>
<i>Ús residencial</i>	<i>10 viatges/100 m² de sostre</i>
<i>Ús comercial</i>	<i>50 viatges/100 m² de sostre</i>
<i>Ús d'oficines</i>	<i>15 viatges/100 m² de sostre</i>
<i>Ús industrial</i>	<i>5 viatges/100 m² de sostre</i>
<i>Equipaments</i>	<i>20 viatges/100 m² de sostre</i>
<i>Zones verdes</i>	<i>5 viatges/100 m² de sòl</i>
<i>Franja Costera</i>	<i>5 viatges/ml de platja</i>

Annex 2 del Decret: aparcaments per a bicicletes

Quant a aparcament de bicicletes, l'annex II especifica les reserves mínimes d'aparcament fora de la via pública, en funció de les activitats i usos del sòl (a excepció d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

<i>Ús habitatge</i>	<i>2 places/habitatge ó 2 places/100 m² de sostre o fracció (dels dos, el valor màxim)</i>
<i>Ús comercial</i>	<i>1 plaça/100 m² de sostre o fracció</i>
<i>Ús d'oficines</i>	<i>1 plaça/100 m² de sostre o fracció</i>
<i>Ús industrial</i>	<i>1 plaça/100 m² de sostre o fracció</i>
<i>Equipaments docents</i>	<i>5 places/100 m² de sostre o fracció</i>
<i>Equipaments esportius, culturals, recreatius</i>	<i>5 places/100 places d'aforament de l'equipament</i>
<i>Altres equipaments públics</i>	<i>1 plaça/100 m² de sostre o fracció</i>
<i>Zones verdes</i>	<i>1 plaça/100 m² de sòl</i>
<i>Franja Costera</i>	<i>1 plaça/10 ml de platja</i>
<i>Estacions de ferrocarril</i>	<i>1 plaça/30 places ofertes de circulació</i>
<i>Estacions d'autobusos interurbans</i>	<i>0,5 places/30 places ofertes de circulació</i>

Annex 3 del Decret: aparcaments de vehicles

Pel que fa a turismes i motocicletes, en l'annex III s'estableixen les reserves mínimes d'aparcament de vehicles fora de la via pública:



Places mínimes d'aparcament		
	<i>Turismes</i> (places mín. 4,75 x 2,4 m)	<i>Motocicletes</i> (places mín. 2,20 x 1,00 m)
<i>Ús habitatge</i>	<i>1 plaça/habitatge ó 1 plaça/100 m² de sostre o fracció (dels dos, el valor màxim)</i>	<i>0,5 places/habitatge ó 1 plaça/200 m² de sostre o fracció (dels dos, el valor màxim)</i>
<i>Estacions de ferrocarril</i>	<i>5 places/30 places ofertes de circulació</i>	<i>5 places/30 places ofertes de circulació</i>

5.2. Càlcul de la mobilitat generada

5.2.1. Mobilitat generada segons ràtios del decret 344/2006

Seguint les indicacions del decret 344/2006, es procedeix al càlcul de la mobilitat diària generada i atreta segons les ràtios establertes en l'annex I decret 344/2006 que es basen en quantificar la mobilitat a partir de la superfície de l'ús del planejament.

El total de superfície de sostre és de 2.445 m², repartits en 4 plantes (Planta semisoterrani 1 + Planta Baixa + Planta 1 + Planta 2), sense incloure la planta de semisoterrani 2 i la coberta.

PLANEJAMENT PROPOSAT	Superfície equipaments
ÀMBIT D'ESTUDI	2.445

Fig. 56: Superfícies previstes per usos Font: AIM, elaboració pròpia a partir de les dades del redactor del planejament

Aplicant les corresponents ràtios del decret en aquestes superfícies, la mobilitat generada estimada seria la següent:

ANEJAMENT PROPOSAT	VIATGES GENERATS ÚS EQUIPAMENTS	TOTAL VIATGES GENERATS
ÀMBIT D'ESTUDI	490	490

Fig. 57: Càlcul de la mobilitat generada Font: AIM, elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006

La previsió de mobilitat per al nou planejament és de 490 desplaçaments diaris.

A la documentació facilitada per la Fundació Sanitària Mollet el terreny a edificar està catalogat amb la clau Eb de Sistema d'equipament comunitari (equipament de nova creació), i per això s'aplica el rati d'equipament a la nova superfície (20 viatges/100 m² sostre).

5.2.2. Repartiment per modes de desplaçament

Amb els valors de mobilitat generada, es pot calcular el els desplaçaments per modes, emprant com a base de la proposta de repartiment modal els valors de repartiment descrit en anteriors apartats:

Mode de transport	Proposta repartiment modal (%)	Desplaçaments TOTALS
A peu	9%	44
Bicicleta	1%	5
Transport públic	15%	74
Transport privat	75%	368
TOTAL	100%	490

Fig. 58: Repartiment modal de la mobilitat generada Font: AIM, elaboració pròpia a partir de dades del PMUS Mollet i PM Hospital Granollers

Pel que fa al número de vehicles en circulació, aquest és funció de l'ocupació. El PMUS de Mollet de Vallès indica una ocupació mitjana de 1,19 persones/vehicle per als desplaçaments en vehicle privat. Però els desplaçaments per funcions assistencials solen contemplar, a més del pacient, algun acompanyant. D'acord amb les dades de l'Estudi de Mobilitat de l'Hospital de Granollers la mitjana d'acompanyants serà 1,1 (a més del pacient). Això significa una ocupació mitjana de 2,1 persones/vehicle.

	Desplaçaments	Ocupació (persones/vehicle)	Número de vehicles
Desplaçaments en vehicle privat	368	2,1	175

Fig. 59: Conversió de desplaçaments en vehicle privat a número de vehicles generats Font: AIM, elaboració pròpia a partir de dades de PM Hospital de Granollers

5.2.3. Distribució horària i incidència de la mobilitat generada

D'acord amb el contingut del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de mobilitat generada, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a implantacions singulars han d'incorporar:

- Generació de viatges en hora punta i dades d'intensitat d' hora punta.
- Anàlisi dels nivells de servei i descripció de les capacitats de les diferents xarxes.



El PMUS de Mollet estableix com a hores punta del municipi de 8:00h a 9:00h pel matí, de 13.00h a 14.00h al migdia i de 18:00h a 19:00h per la tarda. El percentatge de distribució horària de la mobilitat corresponent a l'hora punta és d'entre 7% i un 8%.

L'EAMG de l'Hospital de Mollet del Vallès (2009) adjunta una distribució horària dels desplaçaments d'entrada i sortida, tant dels treballadores com dels pacients que realitzen consultes externes.

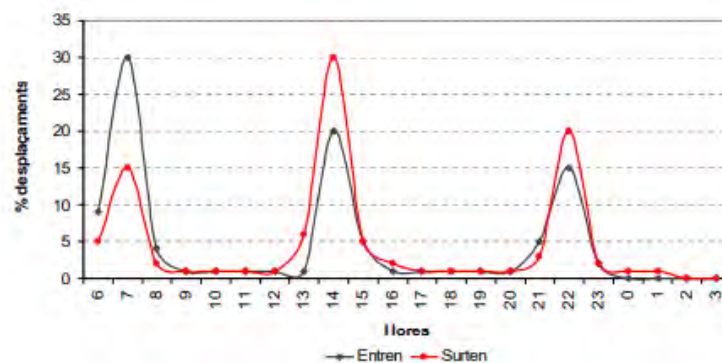


Fig. 60: Distribució horària dels desplaçaments d'entrada i sortida dels treballadors de l'hospital Font: EAMG Hospital de Mollet (2009)

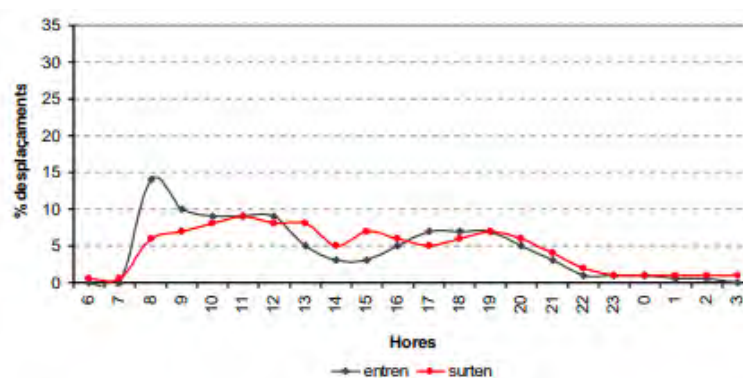


Fig. 61: Distribució horària dels desplaçaments d'entrada i sortida dels pacients de l'hospital que realitzen consultes externes Font: EAMG Hospital de Mollet (2009)

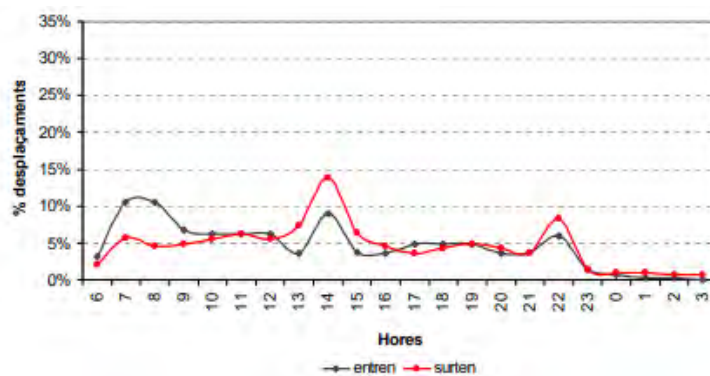


Fig. 62: Distribució horària dels desplaçaments d'entrada i sortida totals Font: EAMG Hospital de Mollet (2009)

Donat que el punt de major número d'entrada i sortida total (entre les 14h i les 15h) té d'aproximadament un 25% dels desplaçaments, es compta amb aquest número per a tenir en compte a l'hora de tractar els desplaçaments en hora punta.

Mode de transport	Desplaçaments en hora punta
A peu	11
Bicicleta	1
Transport públic	18
Transport privat	92 (44)*
TOTAL	123

*Tenint en compte el factor d'ocupació, equivaldria a **44 vehicles**

Fig. 63: Estimació de la mobilitat a l'hora punta *Font: AIM, elaboració pròpia a partir de dades del PMUS Mollet 2025 i EAMG Hospital de Mollet (2009)*

5.3. Previsions d'aparcaments

5.3.1. Previsions d'aparcaments per a bicicletes

Actualment, l'Hospital de Mollet compta amb una bossa d'aparcament per a bicicletes. No obstant, les reserves d'aparcament per a bicicletes, per aquesta ampliació, exigides pel Decret 344/2006 es presenten en el següent quadre:

PLANEJAMENT PROPOSAT	TOTAL PLACES BICI / ÚS EQUIPAM.
ÀMBIT D'ESTUDI	25

Fig. 64: Càlcul de les reserves d'aparcament per a bicicletes *Font: AIM, elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006*

Per tant, caldria preveure:

- Per a tant, per l'ús d'equipament s'hauran de reservar 25 places d'aparcament per a bicicletes ubicades fora de la via pública.

Els aparcaments hauran d'estar en llocs segurs però fàcilment accessibles, de forma que s'incentivi el seu ús. La normativa d'edificació haurà de contemplar aquests condicionants.

Es considera que el número de bicicletes obtingut mitjançant les ràtios del decret podria estar sobredimensionat. Per aquest motiu es recomana fer una implantació d'aquests aparcaments per fases, de manera que per a cada ús de sòl es pugui observar la utilització real d'aquests aparcaments i així anar-los incrementant a mesura que sigui necessari. En aquest sentit es



proposa realitzar un implantació inicial del 10 places d'aparcament. En qualsevol cas, es recorda l'obligatorietat de realitzar la reserva de sòl necessari per la ocupació de la totalitat de número d'aparcament de bicicletes obtinguts a través de les ràtios del Decret 344/2006.

Es proposa que aquests aparcaments es conformin mitjançant barres U-invertida (que ofereixen 2 places per barra), i es recorda la determinació del Decret d'ubicar-los fora de la via pública.

5.3.2. Previsions d'aparcaments per a vehicles motoritzats

El Decret 344/2006 també fixa una reserva d'estacionament fora de la via pública per a motocicletes i turismes, que només s'estableix per a l'ús residencial.

L'Hospital compta amb un aparcament amb capacitat de 306 vehicles privats. D'acord amb l'EAMG del l'hospital de Mollet (2009) el moment de màxima ocupació seria de 247 vehicles, amb un saldo favorable de 62 places. A més, contempla una reserva d'espai per a motocicletes d'unes 20-25 places.

L'edifici del Campus Fundació suposava un increment del 12,57% de m² de sostre respecte a l'edifici de l'Hospital de Mollet, on els càlculs l'EAMG suposarien la necessitat d'un increment de 31 places d'aparcament de vehicle privat, i conclouia que es podien absorbir amb l'oferta d'aparcament ja existent.

Aquest nou edifici de benestar emocional suposa un increment del 7,18%, amb la necessitat d'un increment de menys de 30 places que ja podria ser absorbit per l'aparcament de l'hospital en hora punta, però que, a més a més, actualment compta amb les noves places d'aparcament en semibateria inversa i en cordó que s'han pintat en els darrers anys. Es conclou que aquestes places d'aparcament de vehicle privat es poden absorbir amb l'oferta d'aparcament actual al voltant de l'àmbit d'estudi.

5.3.3. Places amb recàrrega de vehicle elèctric

La disposició addicional primera del Reial Decret 1053/2010 ("Dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega del vehicle elèctric en edificis o estacionaments de nova construcció i en vies públiques") no fixa cap dotació mínima per al cas objecte d'estudi. Les dotacions mínimes només es fixen per a:

- Aparcaments o estacionaments col·lectius en edificis de règim de propietat horitzontal, de nova construcció.



- Aparcaments o estacionaments de flotes privades, cooperatives o d'empresa, o els d'oficines, per al seu propi personal o associats, o dipòsits municipals de vehicles, de nova construcció.
- Aparcaments o estacionaments públics permanents, de nova construcció.

L'aparcament de l'Hospital de Mollet compta amb dues places d'aparcament amb càrrega de vehicle elèctric. Per tant, no cal preveure cap número mínim de places amb recàrrega de vehicle elèctric. També es va generar un nou punt de recàrrega de vehicle elèctric per al vehicle de la Fundació Sanitària Mollet, a l'interior de l'edifici de l'Hospital.

5.4. Distribució urbana de mercaderies

Seguint les indicacions de l'article 6 del Decret, cal reservar un 10% dels sostre comercial per a usos de magatzem. Donat que en l'àmbit d'estudi no es preveu un ús comercial del sòl, no cal preveure aquesta reserva de superfície.

Pel mateix motiu, tampoc reservar un moll o espai mínim de descàrrega (3x8 metres) per a establiments comercials.

Tampoc és necessari que es prevegi una reserva de places de càrrega i descàrrega, doncs aquesta reserva només és necessària efectuar-la per a usos comercials (a partir de 1.000 m² de superfície de venda) o usos d'oficines (a partir de 2.000 m² de sostre), segons el Decret 344/2006.

Donat que ja està l'Hospital de Mollet en funcionament i compta amb instal·lacions per a la càrrega i descàrrega de mercaderies, l'increment de sostre per funcions complementàries no comporta la necessitat de reserva addicional de places per a la càrrega i descàrrega.



6. XARXES PROPOSADES PER MODES DE TRANSPORT

Abans d'introduir les xarxes proposades per als vianants, les bicicletes, els vehicles motoritzats i el transport públic es concreta quins són els paràmetres de planificació que aconsella el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

Així doncs, en l'article 4.1, es proposa que:

- 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 a l'establert als 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'escales a la via pública resta condicionada a que 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 s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos II i III d'aquest Decret, respectivament*

L'article 4.2, però, proporciona flexibilitat a aquests paràmetres:

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.

6.1. Itineraris de vianants

6.1.1. Criteris per a definir la xarxa de vianants

Previ a definir les xarxes per a vianants, s'introdueix l'article del Decret 344/2006 referent a la xarxa d'itineraris principals per a vianants:



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 a 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 forma 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.

6.1.2. Definició de la xarxa de vianants

Donat que l'àmbit objecte del planejament es desenvolupa en un entorn urbà ja consolidat, la xarxa actual d'itineraris de vianants ja es troba totalment mallada, garantint la connectivitat i continuïtat d'itineraris pels vials existents.



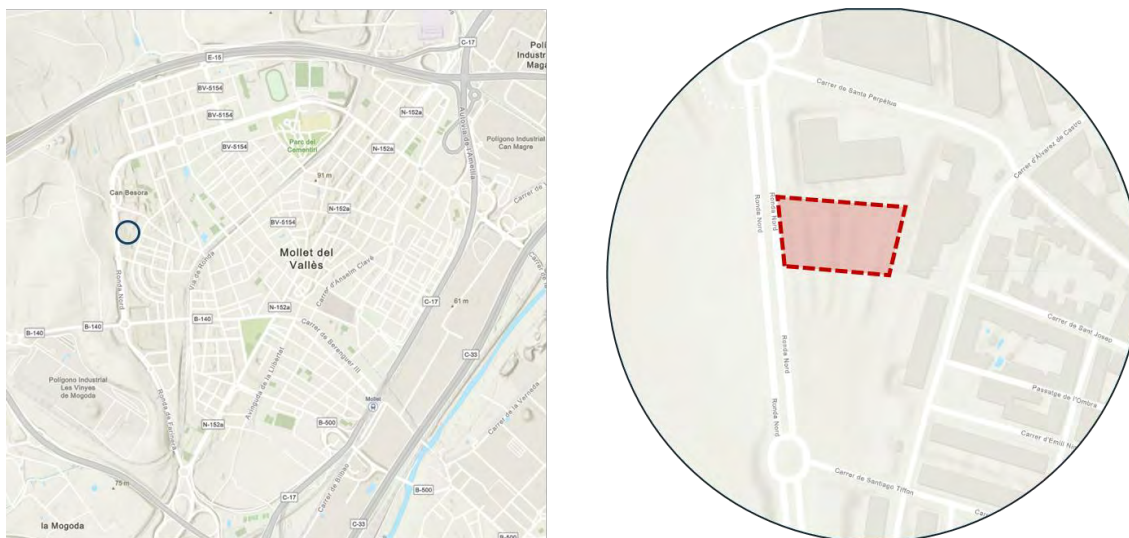


Fig. 65: Ubicació del sector dins d'un entorn urbà consolidat Font: AIM, elaboració pròpia

El planejament no suposa l'obertura de cap vial i l'entrada a l'edifici es farà per la ronda Pinetons. A més de les actuacions per l'aparcament i pels itineraris per a vianants que s'estan acabant de desenvolupar a la Ronda dels Pinetons, no es plantegen més actuacions necessàries.

No obstant, per tal de millorar la mobilitat universal a l'àmbit, seria recomanable la introducció de mesures correctores complementàries, com elements que garanteixin els encaminaments per a persones invidents als passos per a vianants per a accedir a les parades de transport públic.

6.2. Xarxa de bicicletes

6.2.1. Criteris per a definir la xarxa de bicicletes

Previ a definir les xarxes per a bicicletes, s'introdueix l'article del Decret 344/2006 referent a la xarxa d'itineraris per a bicicletes:

Article 17 Xarxa d'itineraris per a bicicletes

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 3000 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.

6.2.2. Definició de la xarxa de bicicletes

Com s'ha comentat en l'apartat de definició de la xarxa de vianants, l'àmbit d'estudi se situa en un entorn urbà ja consolidat, amb una vialitat definida i mallada, amb una trama de vials que tenen una limitació de velocitat a 30 km/h que dona continuïtat a la xarxa.

Per tant, es considera que no és necessària cap actuació específica addicional per a la bicicleta.

No obstant, com a mesura complementària i per tal de millorar la mobilitat en bici a l'àmbit, seria recomanable, en un futur, tenir en compte el Pla Director de la Bicicleta per la resta del municipi, tal i com ja s'ha actuat a l'avinguda Rivoli amb el carril bici bidireccional a la mitjana.

En qualsevol cas, es recorda que el nou desenvolupament ha de preveure unes reserves mínimes per a aparcament de bicicletes fora de la via pública indicades en l'apartat "Anàlisi de la mobilitat generada" del present estudi.

Segons el Decret 344/2006 els estacionaments cal ubicar-los fora de la via pública. Hauran d'estar en llocs segurs però fàcilment accessibles, de forma que s'incentivi el seu ús. La normativa d'edificació haurà de contemplar aquests condicionants.

Existeixen diferents solucions per a executar els aparcament, per exemple conformar aparcaments mitjançant barres U-invertida (que ofereixen 2 places per barra). En la mesura del possible seria convenient que les places es localitzin en espais coberts i especialment segurs però accessibles.

La següent imatge mostra un exemple d'execució dels aparcaments, una solució molt habitual:

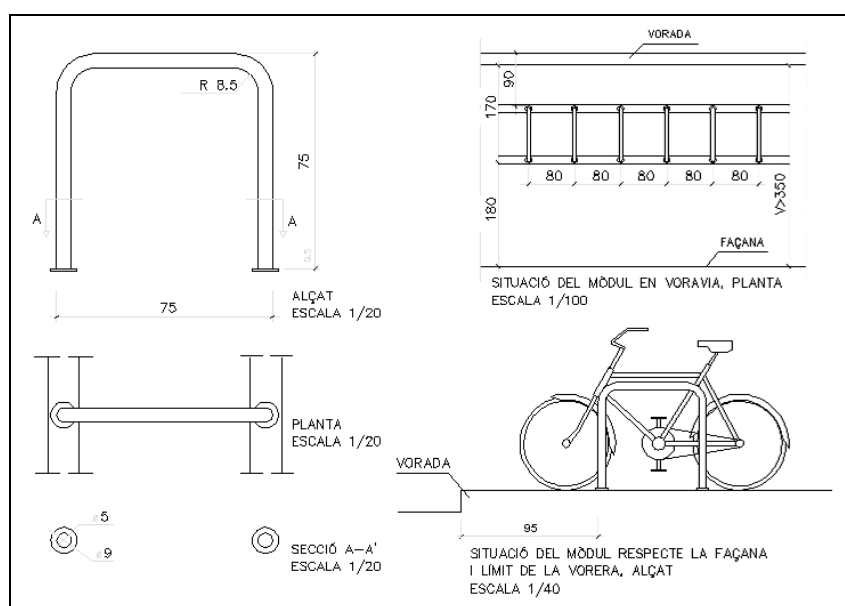


Fig. 66: Ubicació del sector dins d'un entorn urbà consolidat

6.3. Xarxa de transport públic

6.3.1. Criteris per a definir la xarxa de transport públic

Previ a definir les xarxes per al transport públic, s'introdueix l'article del Decret 344/2006 referent a la xarxa de transport públic i col·lectiu de superfície:

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

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 generin 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 forma coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de forma 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.

6.3.2. Definició de la xarxa de transport públic

Donat que el sector actualment ja es troba envoltat d'una bona xarxa de transport públic, que assegura la cobertura del sector amb una oferta de servei i dona compliment als punts tot just especificats, no es considera necessària la implantació una nova línia o el perllongament d'una existent.

Els desplaçaments en transport públic que es generaran al municipi pel nou desenvolupament seran 18 desplaçaments en hores punta.

En hora punta, es disposen de 13 expedicions de transport públic (sense tenir en compte el ferrocarril), en les immediacions de l'àmbit, que amb la demanda prevista, suposen un increment de 1,4 passatgers/expedició.

Per tant, es pot concloure que aquests desplaçaments generats en transport públic en hora punta podran ser absorbits sense problemes per l'oferta actual.



6.4. Itineraris de vehicles

6.4.1. Criteris per a definir la xarxa de vehicle privat motoritzat

Previ a definir les xarxes per a vehicles, s'introdueix l'article del Decret 344/2006 referent a xarxa bàsica per a vehicles:

Article 18 Xarxa bàsica per a vehicles

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.

6.4.2. Definició de la xarxa de vehicle privat motoritzat

La xarxa viària entorn el planejament objecte d'estudi garanteix els criteris tot just exposats, donat que es desenvolupa en un entorn urbà ja consolidat. La xarxa actual d'itineraris de vehicles es troba dins l'entramat viari de la població, disposant d'una xarxa mallada, continua i amb connectivitat directa amb la xarxa viària bàsica de l'entorn.

Al **plànol 6** es presenta la xarxa proposada per al vehicle privat motoritzat.

Impacte de la mobilitat generada

Pel que fa l'impacte del trànsit generat pel nou desenvolupament en l'hora punta (44 vehicles), és un volum que pot ser absorbit per la xarxa viària actual. Comptant amb el 25% de la mobilitat que genera l'actuació en hora punta per l'ús de l'equipament, tant dels seus treballadors com pacients. Per tant, comptem que l'actuació generi 44 vehicles.

Com ja s'ha exposat en apartats anteriors, a l'àmbit estudiat, els dos trams amb més càrrega són la ronda dels Pinetons entre el carrer Santiago Tiffon i el carrer de Santa Perpètua i el carrer Francesc Layret, al tram entre la AP-7 i l'avinguda Rivoli, accés interurbà a través de la AP-7, ambdós amb una intensitat mitjana diària d'entre 9.000 i 12.000 veh./dia. Això suposen en l'hora punta, establint un 7,5% de la mobilitat diària, un flux màxim de fins a 450 vehicles per sentit.



El cas més desfavorable seria assumir que tots els vehicles generats arriben i surten de l'àmbit pel vial amb més trànsit (hipòtesi conservadora per a deixar els resultats del costat de la seguretat). En aquest cas s'arribaria a una intensitat punta de 450+44 veh./hora = 494 veh./h/senti (que suposaria un increment d'aproximadament el 5%).

La capacitat d'una via urbana de jerarquia principal pot arribar a 900-1.000 veh./hora/carril/sentit, els vehicles generats en hora punta pel sector no suposaran un problema per la xarxa viària i podran ser absorbits sense arribar a nivells de saturació.

6.5. Indicadors de gènere

Per a totes aquestes xarxes proposades, s'ha de tenir en compte que les dones utilitzen modes més sostenibles, sovint perquè no tenen accés a vehicles privats motoritzats, i que, per tant, s'ha de vetllar especialment per la seva seguretat. Per exemple, procurant una bona il·luminació dels itineraris a peu, en bicicleta i especialment de les parades d'autobús.

D'acord amb les dades de l'EMEF 2024 a l'àmbit SIMMB, les dones són més usuàries del transport públic que els homes (superant-los en 6 punts percentuals). Pel que fa als modes no motoritzats la diferència entre gèneres també és important, ja que les dones utilitzen més aquests modes que els homes (superant-los en 5 punts percentuals).

Sexe	Mobilitat activa	Transport públic	Transport privat	Total
Home	45,7%	15,0%	39,3%	100%
Dona	50,7%	21,3%	27,9%	100%
Total SIMMB	48,3%	18,2%	33,5%	100%

Fig. 67: Pautes de mobilitat segons gènere a l'àmbit SIMMB Font: EMEF 2024

A més, les dades de l'EMEF també mostren que hi ha un major pes relatiu de la mobilitat ocupacional entre els homes, i que pel que fa a les dones hi predomina especialment la mobilitat personal.

Sexe	Mobilitat ocupacional	Mobilitat personal ineludible	Mobilitat personal opcional	Tornada a casa	Total
Home	18,7%	19,7%	17,8%	43,9%	100%
Dona	15,2%	25,9%	16,0%	42,9%	100%
Total SIMMB	16,9%	22,9%	16,9%	43,4%	100%

Fig. 68: Pautes de mobilitat segons gènere a l'àmbit SIMMB Font: EMEF 2024

7. MOBILITAT GENERADA I CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

El Decret 226/2006, de 23 de maig, publicat al DOGC núm. 4.641 de 25 de maig, declara el municipi com a Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric, ja que se superen els nivells de l'aire admissibles per al diòxid de nitrogen i/o per a partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres.

El Decret 344/2006, en la disposició addicional quarta, exposa que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

A la taula següent, d'acord amb l'estimació de mobilitat generada per la zona d'estudi, s'obtenen els paràmetres ambientals, s'obtenen valors anuals totals i els valors per càpita de consums i contaminants atmosfèrics:



Emissions associades a la mobilitat generada per: Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per al nou edifici de Salut Mental a Ronda dels Pinetons

Mobilitat generada neta: = 490 viatges/dia
 Dies feiners equivalents = 300 dies
 Desplaçaments / any = 147.000 viatges / any.

Repartiment modal de la mobilitat total	Mobilitat generada		Ocupació mitjana (persones/vehicle)	Long. mitjana (km)	DE L'HOSPITAL DE MOLLET AMB UN NOU	Consum de combustible			Emissió CO		Emissió NOx		Emissió partícules en suspensió		Emissió CO2		Emissió HC		Emissió SO2		
	%	Desplaçaments / any				Consum mig (l/km)	Densitat (kg / l)	Total (kg)	g CO / km	Total (kg)	g NOx / km	Total (kg)	g part. / km	Total (kg)	g CO2 / km	Total (kg)	g HC / km	Total (kg)	g SO2 / km	Total (kg)	
Desplaçaments interns	31,5%	46.305																			
A peu o bicicleta	32,0%	14.818	1,0	1,0	14.820,0																
Transport públic	11,0%	5.094																			
Gas-oil	50,0%	2.547	25,0	2,0	200,0	0,4300	0,85	73,1	3,10	0,6	24,70	4,9	12,52	2,5	1.100,0	220,0	0,29	0,05800	1,1	0,220	
Biodièsel	50,0%	2.547	25,0	2,0	200,0	0,3600	0,89	64,1	2,70	0,5	20,00	4,0	4,50	0,9	209,0	41,8	0,25	0,05000	0,0	0,000	
Vehicle privat	57,0%	26.394																			
Benzina	64,7%	17.082	2,10	2,0	16.270,0	0,1310	0,73	1.555,9	3,92	63,7	0,106	1,7	0,010	0,2	308,5	5.019,3	0,296	4,81592	0,080	1,302	
Dièsel	35,3%	9.312	2,10	2,0	8.870,0	0,0670	0,85	505,1	0,69	6,1	0,481	4,3	0,027	0,2	177,9	1.578,0	0,079	0,70073	0,210	1,863	
Total	100,0%							2.198,2		64,9		10,7		3,6		5.281,1		5,62465		1,5	
Desplaçaments connexió	68,5%	100.695																			
A peu o bicicleta	0,0%	0	1,0	2,0	0,0																
Transport públic	17,0%	17.118																			
Gas-oil	25,0%	4.280	25,0	12,0	2.050,0	0,4300	0,85	749,3	4,10	8,4	12,40	25,4	12,52	25,7	1.010,00	2.070,5	0,50	1,02500	0,8	1,640	
Biodièsel	25,0%	4.280	25,0	12,0	2.050,0	0,3600	0,89	656,8	3,70	7,6	11,70	24,0	4,50	9,2	180,0	369,0	0,44	0,90200	0,0	0,000	
Elèctric	50,0%	8.559	50,0	12,0	2.050,0				0,02	0,0	0,20	0,4	0,01	0,0	130,0	266,5	0,015	0,03075	0,45	0,923	
Vehicle privat	83,0%	83.577																			
Benzina	64,7%	54.091	2,10	12,0	309.090,0	0,1310	0,73	29.558,3	0,38	117,5	0,093	28,7	0,01	3,1	181,6	56.130,7	0,024	7,41816	0,080	24,727	
Dièsel	35,3%	29.486	2,10	12,0	168.490,0	0,0670	0,85	9.595,5	0,002	0,3	0,363	61,2	0,03	5,1	123,7	20.842,2	0,005	0,84245	0,210	35,383	
Total	100,0%							40.559,9		133,8		139,7		43,1		79.679,0		10,21836		62,673	
TOTAL								42.758,1		198,7		150,4		46,6		84.960,1		15,84301		64,194	
								kg/any		kg CO/any		kg NOx/any		kg part./any		kg CO2/any		kg HC/any		kg SO2/any	

Fig. 69: Costos ambientals de la mobilitat generada Font: AIM, elaboració pròpia



Respecte les diferents variables, cal aclarir els següents punts:

- Les dades de **veh*km** s'extreuen a partir de les ocupacions mitjanes dels vehicles a la RMB i de les distàncies mitjanes dels desplaçaments (en funció de si són desplaçaments interns o desplaçaments de connexió).
- La **mitjana dels consums** dels vehicles estan calculats i diferenciats en funció del combustible (benzina i gas-oil), a partir del *Anuario estadístico general* de la Dirección General de Tráfico (disponible a la web de la dgt, www.dgt.es) i de les dades facilitades per l'ICAEN (veure pàgina següent). Per al cas del biodièsel s'ha fet una estimació mínima del parc de vehicles, i per al cas del transport públic una estimació d'ús de biodièsel del 50%.
- Les **densitats dels combustibles** s'han extret de diversos estudis disponibles a internet.
- Per a les **emissions de contaminants** s'han considerat els següents valors facilitats per l'ICAEN:

Diferència d'emissions en turismes en funció del combustible

Consum mig i emissions en cycle urbà

	Gasolina (l/Km)	Gas-oil (l/Km)	Elèctric(kWh/Km)
Consum mig	13,1	6,7	0,3
Emissions (g/Km)			
HC	0,296	0,079	0,015 (*)
CO	3,917	0,692	0,02 (*)
NO_x	0,106	0,481	0,2 (*)
CO₂	308,5	177,9	130 (*)
Particules	0,01	0,0273	0,01 (*)
SO₂	0,08	0,21	0,45 (*)

(*) emissions on es genera l'electricitat no per on circula el vehicle

Consum mig i emissions en cycle interurbà

	Gasolina	Gas-oil	Elèctric
Consum mig (l/100l)	7,6	4,6	(*)
Emissions (g/Km)			
HC	0,024	0,005	(*)
CO	0,38	0,002	(*)
NO _x	0,093	0,363	(*)
CO ₂	181,6	123,7	(*)
Particules	0,01	0,03	(*)
SO ₂	0,08	0,21	(*)

(*) no considerem el vehicle elèctric degut a que no realitza recorreguts interurbans

Diferència d'emissions en vehicles pesats en funció del combustible

Consum mig i emissions en cycle urbà

	Gas-oil	Biodiesel
Consum mig (l/100l)	43	36
Emissions (g/Km)		
HC	0,29	0,25
CO	3,1	2,7
NO _x	24,7	20,0
CO ₂	1.100	209,0
Particules	12,52	4,5
SO ₂	1,1	-

Consum mig i emissions en cycle interurbà

	Gas-oil	Biodiesel
Consum mig (l/100l)	40	33
Emissions (g/Km)		
HC	0,5	0,44
CO	4,1	3,7
NO _x	12,4	11,7
CO ₂	1.010	180,0
Particules	12,52	4,5
SO ₂	0,8	-



8. CONTRIBUCIÓ AL FINANÇAMENT

En aquest capítol es presenten els costos generats per l'increment de mobilitat així com una proposta de contribució al finançament, seguint les directrius del Decret 344/2006.

Article 19.1 L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir l'obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.

A més, segons l'**article 19.2**, les persones propietàries estan obligades a participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex IV. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament es destini a les administracions competents en matèria de transports segons l'àmbit territorial.

8.1. Costos de la mobilitat generada

En relació a serveis de transport públic, en aquest cas de planejament, no cal considerar cap cost d'implantació de l'increment de serveis de transport públic doncs la zona d'estudi ja té una xarxa de transport públic consolidada, sense ser necessària l'aparició d'una nova línia o el perllongament d'una existent. Les propostes d'actuació derivades de la mobilitat generada són:

- Aparcament per a bicicletes (segons càlcul seguint el Decret 344/2006).

Mesura	Cost Estimat
Reserva d'aparcaments per a bicicletes, i senyalització (5 U-Invertida)	1.000 €

Fig. 70: Proposta de finançament Font: AIM, elaboració pròpia

8.2. Proposta de contribució al finançament

Segons el que especifica l'article 19.1 del Decret 344/2006, es proposa que el cost de les actuacions per tal d'aconseguir unes xarxes de vianants, bicicleta, transport públic i vehicles coherents, continues i connexes sigui assumit pel promotor de l'actuació.

9. TRAMITACIÓ

Segons indica l'**article 20**, els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada en els plans urbanístics s'han d'incorporar al pla i tramitar i sotmetre a informació pública conjuntament amb aquest. Simultàniament al tràmit d'informació pública, han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent.

En l'**article 22** es concreta que l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'emetre en el termini d'un mes, transcorregut el qual, si no s'ha emès, es poden continuar les actuacions.

Per últim, en el punt **22.2** es determina que les conclusions de l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'han de valorar i prendre en consideració per a l'aprovació definitiva dels plans o projectes corresponents o, si s'escau, per a l'autorització d'aquests. En el supòsit que no se segueixin les condicions de l'informe, s'ha de justificar.

ANNEX 1

Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

c) Adquisicions destinades a incrementar el patrimoni públic de sòl sempre que formin part d'una actuació per a intervencions paisatgístiques en sòl no urbanitzable del sistema costaner.

d) La reconstrucció de terrasses, marges i altres elements construïts.

e) La millora de la coberta vegetal.

f) L'enderroc d'instal·lacions o edificacions obsoletes o il·legals.

g) L'adaptació paisatgística d'accessos, instal·lacions o edificacions.

Article 28

Quantia de la subvenció

L'import màxim de la subvenció i el límit quantitatiu es fixarà en la convocatòria anual, d'acord amb les disponibilitats pressupostàries.

Article 29

Compatibilitat dels ajuts

29.1 La percepció de les subvencions concedides és compatible amb la percepció de les subvencions procedents d'altres fonts, públiques o privades, sempre que no se superi el cost total del projecte.

29.2 En aquest supòsit es reduirà la quantia de la subvenció per tal de no superar el cost esmentat.

Article 30

Convocatòria

En funció de les disponibilitats pressupostàries i per resolució del conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques, anualment es publicaran al DOGC les convocatòries amb les bases per les quals s'han de regir i que han d'indicar, com a mínim, el model de sol·licitud, el termini de presentació, els criteris d'avaluació dels projectes, l'aplicació pressupostària a la qual s'ha d'imputar, la quantia màxima destinada, el termini d'execució de les actuacions, la forma de pagament i justificació i les obligacions de les persones beneficiàries.

Article 31

31.1 Documentació dels projectes susceptibles de rebre finançament

El projecte s'ha d'adreçar a la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge, per triplicat i, com a mínim, ha de contenir:

Memòria explicativa de les actuacions objecte de la subvenció.

Pressupost total de les actuacions detallat per unitats d'obra i, en el cas d'adquisició de terrenys, les referències cadastrals.

Informació gràfica i, si escau, projecte tècnic. El finançament previst.

El calendari de desplegament de les actuacions.

31.2 Els ens locals poden sol·licitar l'assistència tècnica de l'Administració de la Generalitat per a l'elaboració dels projectes a presentar.

Article 32

Tramitació

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques, a través de la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge, és l'encarregat d'instruir i impulsar el procediment de concessió d'ajuts. També correspon a aquesta Direcció General, a través de la Subdirecció de Paisatge i Acció Territorial la gestió i el seguiment dels ajuts.

Article 33

Procediment de concessió

33.1 El procediment per a l'atorgament del finançament es tramitarà en règim de concurrència competitiva.

33.2 Correspon a la comissió, la creació i la composició de la qual s'ha de fixar en les convocatòries anuals, l'anàlisi de les sol·licituds, de la documentació i dels projectes presentats i formular la proposta de resolució corresponent, la qual ha d'indicar quins projectes poden ser finançats pel fons i la quantia que cada cas en proposa.

33.3 La proposta de resolució serà elevada per la comissió al conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques a qui correspon la resolució sobre l'atorgament o denegació del finançament.

Els terminis per adoptar la proposta i la resolució es fixaran en la convocatòria.

El conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques pot revisar el finançament atorgat i modificar la resolució de concessió en el cas d'alteració de les condicions o de l'obtenció concurrent d'altres ajuts, d'acord amb el que s'assenyala a l'article 35.

Article 34

Execució de les actuacions finançades

34.1 Correspon als ens o a les persones sol·licitants dels ajuts la realització de les actuacions.

34.2 És obligació de les persones beneficiàries de les subvencions executar les actuacions amb estricta compliment del que prevegi la legislació urbanística, ambiental i la resta que en cada cas resulti d'aplicació.

Article 35

Revocació

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques, d'acord amb el procediment establert a l'article 100 del Decret legislatiu 3/2002, de 24 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de finances públiques de Catalunya, pot revocar els ajuts quan s'incorri en alguna de les causes que preveuen l'article 99 del text refós esmentat, i l'article 37 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

Article 36

Règim jurídic

El fons regulat en aquest decret es regeix, a més de l'establert en aquest capítol, pels preceptes del títol IX del Decret legislatiu 3/2002, de 24 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de finances públiques de Catalunya i els preceptes bàsics de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

—1 Creació o ampliació de línies d'actuació

Es faculta al conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques per a crear, en el marc que es defineix a l'article 8 de la Llei 8/2005, de 8 de juny, de protecció, gestió i ordenació del paisatge, noves línies d'actuacions específiques per ser finançades amb càrrec al Fons, així com per ampliar mitjançant les convocatòries anuals les línies a que es refereixen els articles 26 i 27 d'aquest decret.

—2 L'Administració vetllarà per tal que les bases cartogràfiques i la informació georeferenciada necessària per a l'elaboració dels instruments previstos en aquest decret sigui accessible en els termes que estableix la Llei 16/2005, de 27 de desembre, de la informació geogràfica i de l'Institut Cartogràfic de Catalunya.

—3 Consorci Observatori del Paisatge

3.1 El Consorci Observatori del Paisatge es regeix pels Estatuts aprovats per acord del Govern de la Generalitat de 30 de novembre de 2004.

3.2 L'Observatori del Paisatge, si s'escau, ha d'adaptar els seus Estatuts a l'establert en aquest decret en un termini de sis mesos des de l'entrada en vigor.

DISPOSICIÓN TRANSITÒRIA

Incorporació de les directrius de paisatge en els plans aprovats

Les directrius del paisatge que s'hagin d'incorporar al planejament territorial aprovat definitivament s'han de tramitar i aprovar seguint el mateix procediment establert a l'article 17 del Decret 142/2005, de 12 de juliol, d'aprovació del reglament pel qual es regula el procediment d'elaboració, tramitació i aprovació dels plans territorials parcials.

Barcelona, 19 de setembre de 2006

PASQUAL MARAGALL I MIRA

President de la Generalitat de Catalunya

JOAQUIM NADAL I FARRERAS

Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

(06.255.087)

DECRET

344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Exposició de motius

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, significa un canvi de tendència en el model de mobilitat. Durant les últimes dècades el model de mobilitat s'ha basat en els vehicles automòbils com a mitjà principal. La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, promou els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social en el nou model de mobilitat. A més, aporta la conveniència de lligar desenvolupament urbanístic i previsions de mobilitat des de les fases inicials del planejament urbanístic. Aquesta Llei aporta un conjunt d'eines de seguiment i anàlisi, com ara els estudis d'avaluació de la mobilitat generada, entre altres, que necessiten d'una concreció addicional per tal d'esdevenir completament operatius.

En concret, l'article 18 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, determina que, com a mínim, els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directores, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament, hauran d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Així mateix, la disposició transitòria segona de la mateixa Llei determi-

na que mentre no estiguin desplegats els plans de mobilitat urbana, els projectes urbanístics que comportin una inversió superior a 25 M euros no es podran aprovar si no inclouen un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Per desenvolupar adequadament aquesta previsió legal, aquest Decret determina quin és el contingut que han de tenir els diferents tipus d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada i en concreta la tramitació.

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

D'altra banda, la distribució urbana de mercaderies és un dels usos importants del viari i les tendències del comerç, amb lliuraments a domicili, comerç electrònic, i altres fórmules anàlogues, fan preveure que s'incrementarà fortament en el futur proper. Per això, convé preveure en les noves implantacions unes condicions mínimes consistents a delimitar zones del viari destinades a la distribució urbana de mercaderies, establir quins comerços han de disposar de molls de càrrega i descàrrega que els permetin fer aquestes operacions al seu interior, i establir un mínim de superfície comercial dedicada a magatzem amb la finalitat que les operacions de càrrega i descàrrega no es multipliquin.

No es pot obviar tampoc que la política d'aparcament de vehicles és una eina bàsica en la política de mobilitat. Per tant, es fa necessari que totes les noves promocions urbanístiques residencials prevegin un mínim de places d'aparcament per a automòbils, determinació que majoritàriament recullen els plans d'ordenació urbana però que el Decret generalitza, i introdueix la novetat de preveure també aparcaments per a bicicletes en aquells habitatges plurifamiliars de nova planta.

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'acces a les quals es basi en una mobilitat suportada per mitjans més sostenibles (marxa a peu, bicicleta i transport col·lectiu).

Pel que fa, en concret, als estudis d'avaluació de la mobilitat generada, el Decret en preveu dues categories:

- Els associats a la planificació, que formaran part del pla, tindran una base de càlcul basada en l'aplicació de ràtios i serviran per establir les xarxes de vianants, bicicletes i transport col·lectiu.
- Els associats a implantacions singulars, que hauran d'avaluar la mobilitat generada d'una manera acurada, preveure l'impacte en les xarxes de mobilitat (vianants, bicicletes, transport col·lectiu i automòbils) i establir les mesures

correctores corresponents. Durant els últims anys, aquests estudis han pres la forma d'estudis de trànsit en els quals solament es prenien en consideració l'impacte sobre la xarxa viària. La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, i aquest Decret de desplegament, pretenen superar aquests estudis de trànsit, per tal que prenguin en consideració totes les xarxes de mobilitat i les noves implantacions no es basin en un accés majoritàriament pensat per a la utilització del vehicle privat.

Finalment, el Decret desenvolupa també la participació dels promotors en el finançament dels costos generals per l'increment de la mobilitat, en els termes establerts per la Llei de la mobilitat i la legislació urbanística.

En definitiva, aquest Decret pretén donar resposta a una realitat canviant en la gestió de la mobilitat, en la qual les xarxes per a vianants, bicicletes i transport col·lectiu incrementen el seu protagonisme en la satisfacció de les necessitats de mobilitat de la ciutadania, i en la qual també els valors de qualitat de vida, seguretat en els desplaçaments i sostenibilitat han d'estar cada dia més presents en el disseny i la gestió de la xarxa viària.

En conseqüència, d'acord amb el dictamen de la Comissió Jurídica Assessora, a proposta del conseller de Política Territorial i Obres Públiques i d'acord amb el Govern,

DECRET:

CAPÍTOL I Disposicions generals

Article 1 Objecte

L'objecte d'aquest Decret és determinar els instruments i projectes que han d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada; establir les directrius per a l'elaboració d'aquests, el seu contingut i el procediment per a la seva tramitació, així com concretar les obligacions de finançament de les persones promotores de les actuacions generadores de la nova mobilitat.

Article 2 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

2.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

2.2 També valoren la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

2.3 L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així complir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Article 3

Àmbit d'aplicació

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

a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.

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

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

3.2 No és obligatori realitzar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en les figures de planejament urbanístic derivat dels municipis de població inferior a 5.000 habitants, excepte que formin part d'un sistema urbà plurimunicipal, en el següent supòsit:

1. Actuacions que suposin la implantació de nous usos residencials fins a un màxim de 250 habitatges.

2. Actuacions que suposin la implantació d'usos comercials o terciaris en sectors d'una superfície de fins a 1 ha, sempre que no suposin una implantació singular, d'acord amb l'article 3.3 d'aquest Decret.

3. Actuacions que suposin la implantació d'usos industrials en sectors d'una superfície de fins a 5 ha, sempre que no suposin una implantació singular, d'acord amb l'article 3.3 d'aquest Decret.

3.3 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada també s'han d'incorporar en els projectes següents:

a) Projectes de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular.

b) Projectes de reforma d'instal·lacions existents que com a conseqüència de la reforma passin a tenir la consideració d'implantació singular.

c) Projectes d'ampliació de les implantacions singulars existents.

3.4 Als efectes de l'apartat anterior, es consideren implantacions singulars:

a) Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m².

b) Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m².

c) Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones.

d) Clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.

e) Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes.

f) Edificis, centres de treball i complexos on hi treballin més de 500 persones.

g) Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000.

CAPÍTOL II

Elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

SECCIÓ PRIMERA

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

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'escalas 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.

Article 5

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les estacions de ferrocarrils no metropolitans i d'autobusos interurbans

5.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada que prevegin estacions de ferrocarrils no metropolitans i d'autobusos

interurbans s'ha de tenir en compte que l'emplaçament d'aquestes estacions s'ha d'establir, sempre que resulti possible, en una ubicació que compleixi els següents requeriments:

a) Que sigui propera a emplaçaments de polaritats centrals.

b) Que estigui ben comunicada, dotada d'accés viaris ràpids o d'infraestructures i/o elements afavoridors del transport públic, com carrils bus-taxi.

c) A prop d'estacions d'altres modes de transport, per facilitar la intermodalitat entre diferents sistemes de transport col·lectiu.

5.2 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte que a l'entorn de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans s'han de realitzar reserves d'espai per als usos següents:

a) Parades de vehicles de transport públic (autobusos urbans, taxis) i col·lectiu.

b) Aparcament per a bicicletes, d'acord amb els paràmetres fixats a l'annex 2 d'aquest Decret.

c) Aparcament, fora de les andanes, d'autobusos en espera. L'espai destinat a aquesta funció ha d'estar en funció del volum de serveis d'autobús i de la previsió futura.

d) Aparcament de vehicles privats a motor amb les proporcions mínimes establertes a l'annex 3 d'aquest Decret.

5.3 En l'elaboració dels estudis es pot proposar, en el cas d'estacions situades a les zones centrals de la població i ben comunicades per transport públic, la reducció de les reserves que s'indiquen en aquest article.

Article 6

Pautes per elaborar estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la càrrega i descàrrega de mercaderies

6.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

6.2 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a projectes de grans o mitjans establiments comercials d'establiments comercials s'ha de tenir en compte que:

a) Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m².

b) A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m² de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m².

6.3 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

a) Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.

b) Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

SECCIÓ SEGONA

Avaluació de la mobilitat generada

Article 7

Dades a considerar per avaluar l'increment de mobilitat generada referent als plans territorials sectorials relatiu a equipaments o serveis

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents als plans territorials sectorials relatiu a equipaments o serveis han d'avaluar l'increment de mobilitat que representen les actuacions previstes en aquest pla en els seus àmbits territorials i la seva incidència sobre les xarxes generals de transport.

Article 8

Dades a considerar per avaluar l'increment de mobilitat generada referent a planejament urbanístic

8.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a planejament urbanístic, per avaluar la mobilitat generada, han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que generen els diferents àmbits del pla en funció de les superfícies, dels usos permesos o de l'índex d'edificabilitat fixat en el planejament. En cap cas es poden utilitzar valors inferiors als que es fixen a l'annex 1 d'aquest Decret.

8.2 L'avaluació de la mobilitat generada referent al planejament urbanístic ha de complir el següent:

a) Els viatges generats s'han de grafiar en un plànol a l'escala adient on s'identifiquin clarament els focus de major generació de viatges.

b) En el mateix plànol s'han de dibuixar: Les xarxes de transport col·lectiu d'infraestructura fixa (ferrocarril, metro, tramvia, autobús amb carril propi, funiculars, telefèrics, escalas mecàniques i estacions d'autobusos interurbans) existents en el moment de redacció del pla i les infraestructures de transport col·lectiu previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent, identificant les parades i estacions.

Les xarxes d'itineraris per a vianants i bicicletes existents en el moment de redacció del pla i les previstes

En el seu cas, els espais reservats per a les parades de transport col·lectiu de superfície i de taxis.

c) Aquest plànol ha de servir de base per l'establiment de les xarxes d'itineraris principals per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície i per a bicicletes, amb les característiques previstes als articles 15, 16 i 17 d'aquest Decret. Els punts de màxima generació de mobilitat han de quedar connectats per aquestes xarxes.

Article 9

Dades a considerar per avaluar l'increment de mobilitat generada referent a implantacions singulars

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a implantacions singulars han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que es preveu pot generar aquesta implantació, indicant la distribució temporal al llarg del dia

i, si s'escau, dies punta al llarg de l'any, tant pel que fa a entrades com a sortides.

Article 10

Indicadors de gènere

Per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitatius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.

CAPÍTOL III

Contingut dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

SECCIÓ PRIMERA

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Article 11

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents als plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada que s'han d'incloure als plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis han de contenir la documentació següent:

- 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 adient.
- Incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes generals de transport.
- Proposta de possibles mesures correctores sobre la xarxa viària i els sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de mobilitat de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

Article 12

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a llurs revisions o modificacions que comportin un canvi en la classificació del sòl

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

- Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 8, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala adient. Aquesta avaluació ha d'incorporar els indicadors de gènere als que es refereix l'article 10 d'aquest Decret per tal de garantir l'adequació del planejament de les polítiques de mobilitat a la diversitat d'activitats i necessitats d'organització de la vida quotidiana.
- Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants, en els termes establerts a l'article 15, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.
- Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, en els termes establerts a l'article 16 representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.
- Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes, en els termes establerts a l'article 17 re-

presentada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació, indicant les reserves per aparcaments de bicicletes en sòl públic.

- Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en els termes establerts a l'article 18, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.
- Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic corresponent, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents i de les previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent.

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:

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

- 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.
- 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.

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

- 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.

Article 14

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a implantacions singulars

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada d'implantacions singulars han d'incloure, a més de l'establert en els apartats anteriors d'aquest article, si estan compreses en un planejament urbanístic subjecte a avaluació de la mobilitat generada, els aspectes següents:

- Determinació de la distància entre la implantació singular i l'accés a una infraestructura fixa de transport col·lectiu. Aquesta distància s'ha de mesurar sobre la xarxa viària i, amb caràcter general, ha de ser inferior a 500 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

En qualsevol cas, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha de preveure que la implantació singular tingui, almenys, una parada de la xarxa de transport col·lectiu de superfície i especificar si es tracta d'una parada existent, prevista en una planificació aprovada per l'administració competent o proposada per l'estudi.

- Descripció de les xarxes existents que incorpori les característiques de la xarxa viària, de la xarxa d'itineraris principals per a vianants, de les infraestructures fixes de transport col·lectiu, de la xarxa d'itineraris de transport col·lectiu de superfície i de la xarxa d'itineraris per a bicicletes.

- Dades sobre la mobilitat actual i sobre la prevista amb un horitzó de 10 anys, amb especificació de les dades del trànsit i nivells de servei de les diferents xarxes existents, expressades amb els valors següents:

Xarxa viària: intensitat mitjana diària dels itineraris principals, amb percentatge de vehicles pesants, i intensitat d'hora punta en feiner i cap de setmana. Anàlisi dels nivells de servei.

Xarxa ferroviària: nombre de trens i de viatgers per dia. Percentatge d'ocupació.

Xarxes de bicicletes i vianants: fluxos d'usuaris per dia i en hores punta. Detecció de problemes de capacitat puntuals.

Xarxa de transport públic i taxi: oferta, recorreguts, freqüències i viatgers/dia. Percentatge d'ocupació dels vehicles.

- Càlcul de la mobilitat generada, d'acord amb el que estableix l'article 9.

- Reserva d'espai per a les persones vianants al voltant de la implantació singular dimensionada a partir de la generació de viatges en hora punta per absorbir el trànsit de les persones vianants.

- Distribució de la mobilitat generada: estimació de l'origen i destinació del trànsit generat per la implantació singular a partir d'estudis de mercat, enquestes o mecanismes similars.

- Proposta de repartiment modal de la mobilitat generada entre els diferents sistemes de transport.

- Proposta d'assignació de la mobilitat a les diferents xarxes: assignació conjunta de la mobilitat existent i de la mobilitat generada per la implantació singular a les diferents xarxes existents per a les hores punta de càlcul.

i) Proposta de millores a les xarxes i mesures correctores referents a:

Construcció de noves parades en sistemes d'infraestructura fixa i de transport públic de superfície i de taxis.

Previsió de noves línies de transport públic, perllongament o canvi de traçat de les existents.

Urbanització i/o ampliació d'itineraris per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície i per a bicicletes.

Millores en la xarxa viària, especialment pel que fa a la garantia de la capacitat i de la seguretat als accessos i en els vials.

Altres mesures correctores.

j) Comprovació del funcionament: cal descriure les capacitats de les diferents xarxes sense fer les millores i un cop dissenyades les millores i s'ha de verificar que les xarxes millorades podran absorbir raonablement la mobilitat generada per la implantació singular.

k) Funcionament de la distribució urbana de mercaderies: en el cas que s'escaigui, cal descriure el funcionament de les operacions de càrrega i descàrrega en relació amb la implantació singular.

l) Sistemes de control i informació de trànsit: en funció de les possibles afectacions a la capacitat de la xarxa viària, caldrà recollir les definicions d'infraestructures, canalitzacions i equipaments que garanteixin la informació (vídeo i dades) en temps real, dels fluxos i les incidències de trànsit als accessos cap al centre de control de trànsit competent de la xarxa viària afectada per la nova implantació.

m) Resum i conclusions: cal fer un resum de l'estudi de mobilitat generada, en termes fàcilment comprensibles, d'itineraris principals per a vianants, de transport col·lectiu, d'itineraris per a bicicletes i d'itineraris per a vehicles i la comparació entre els nivells de servei a les diferents xarxes abans i després de l'entrada en servei de la implantació singular.

n) 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.

SECCIÓ SEGONA

Xarxes d'itineraris

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 vores, 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.

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 confi-

gurar 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.

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.

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.

SECCIÓ TERCERA

Contribució al finançament

Article 19

Finançament

19.1 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finan-

çament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir la obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.

19.2 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada també ha d'incorporar l'obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'exploració del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex 4 d'aquest Decret. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament es destini a les administracions competents en matèria de transport segons l'àmbit territorial.

19.3 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar l'obligació de les persones promotores d'una implantació singular d'assumir, en els termes fixats per la legislació urbanística, i a més de l'expressat a l'article 19.2 d'aquest Decret, el cost de la urbanització de la perllongació de la xarxa de vehicles, la xarxa d'itineraris principals per a vianants, la xarxa d'itineraris de transport col·lectiu de superfície i la d'itineraris per a bicicletes des d'on estiguin urbanitzades fins a la implantació singular. Com a mínim s'ha de garantir la continuïtat de totes les xarxes fins els accessos als sistemes de transport d'infraestructura fixa i fins al centre del nucli urbà.

19.4 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar la previsió que, en el cas que per satisfer el requeriment de distància màxima a l'accés d'una infraestructura fixa de transport col·lectiu calgui la construcció d'una nova estació, el cost de l'obra civil i de l'arranjament dels accessos amb l'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda anirà a càrrec de les persones promotores de la implantació singular, en els termes previstos per la legislació urbanística.

CAPÍTOL IV

Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Article 20

Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada en els plans territorials sectorials d'equipaments o de serveis i en el planejament urbanístic

20.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada en els plans territorials sectorials d'equipaments o de serveis i en els plans urbanístics s'han d'incorporar al pla i tramitar i sotmetre a informació pública conjuntament amb aquest.

20.2 Simultàniament al tràmit d'informació pública, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent.

Article 21

Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada per implantacions singulars

21.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada per implantacions singulars s'han de tramitar conjuntament amb el projecte, d'acord amb el procediment que en cada cas correspongui.

21.2 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent simultàniament al tràmit d'informació pública del projecte.

21.3 Si l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació singular ja s'ha incorporat en l'elaboració del pla urbanístic corresponent, serà suficient la certificació emesa per l'administració competent per a l'aprovació de l'esmentat pla en la qual es faci constar que la mobilitat generada per la implantació singular ja ha estat objecte d'estudi durant la tramitació del Pla.

21.4 Correspon a l'autoritat territorial de la mobilitat l'emissió de l'informe sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Article 22

Termini i efectes de l'informe sobre l'estudi de l'avaluació de la mobilitat generada

22.1 L'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'emetre en el termini d'un mes, transcorregut el qual, si no s'ha emès, es poden continuar les actuacions.

22.2 Les conclusions de l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'han de valorar i prendre en consideració per a l'aprovació definitiva dels plans o projectes corresponents o, si s'escau, per a l'autorització d'aquests. En el supòsit que no se segueixin les conclusions de l'informe, s'ha de justificar.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

Primera

Les prescripcions que es contenen en aquest Decret que determinen característiques, reserves mínimes o d'altres paràmetres s'han d'entendre fixades sense perjudici que altres disposicions sectorials, especialment en matèria urbanística o de trànsit, puguin establir uns estàndards i paràmetres més exigents.

Segona

En el cas d'actuacions en sòl urbà no consolidat que suposin la transformació global d'un àmbit i la creació d'un nou teixit residencial, es prendran en consideració els paràmetres de planificació previstos en aquest Decret, sempre que prevegin nous usos residencials superiors a 250 habitatges.

Tercera

Aquest Decret és d'aplicació sense perjudici del que determina la normativa vigent sobre accessibilitat i sobre condicionants urbanístics i de protecció contra incendis en els edificis.

Quarta

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantaci-

ons 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.

DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

Primera

Les especificacions d'aquest Decret s'aplicaran als instruments de planejament que no hagin estat aprovats inicialment en la data d'entrada en vigor i als projectes d'implantacions singulars que no disposin de projecte visat en la data d'entrada en vigor.

Segona

Mentre no es constitueixin les autoritats territorials de la mobilitat a què fan referència els articles 20 i 21 d'aquest Decret, correspon emetre l'informe sobre els estudis d'avaluació de la mobilitat generada a la Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Barcelona, 19 de setembre de 2006

PASQUAL MARAGALL I MIRA

President de la Generalitat de Catalunya

JOAQUIM NADAL I FARRERAS

Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

ANNEX 1

Viatges generats

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

Viatges generats/dia

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m 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

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

(06.261.091)

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
Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans	5 places/30 places ofertes de circulació	5 places/30 places ofertes de circulació

ANNEX 4

Dèficit d'explotació del transport públic de superfície

El càlcul del dèficit anual del transport públic de superfície es farà d'acord amb la següent fórmula:

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

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.

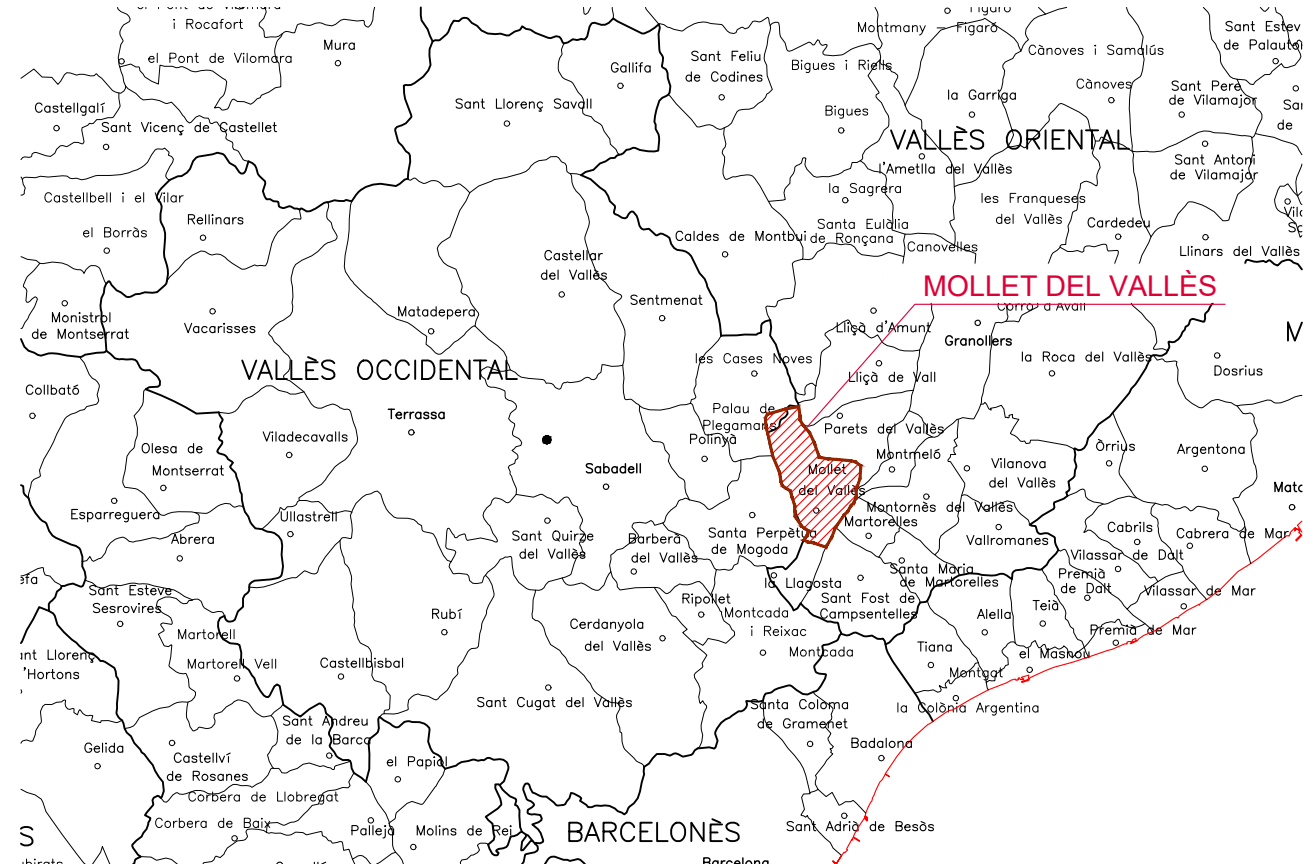
El preu unitari del km de recorregut pel transport públic de superfície en euros s'obindrà de la darrera publicació del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, amb l'aplicació de l'IPC corresponent fins a l'any en curs. Els valors per a l'any 2004 són els següents:

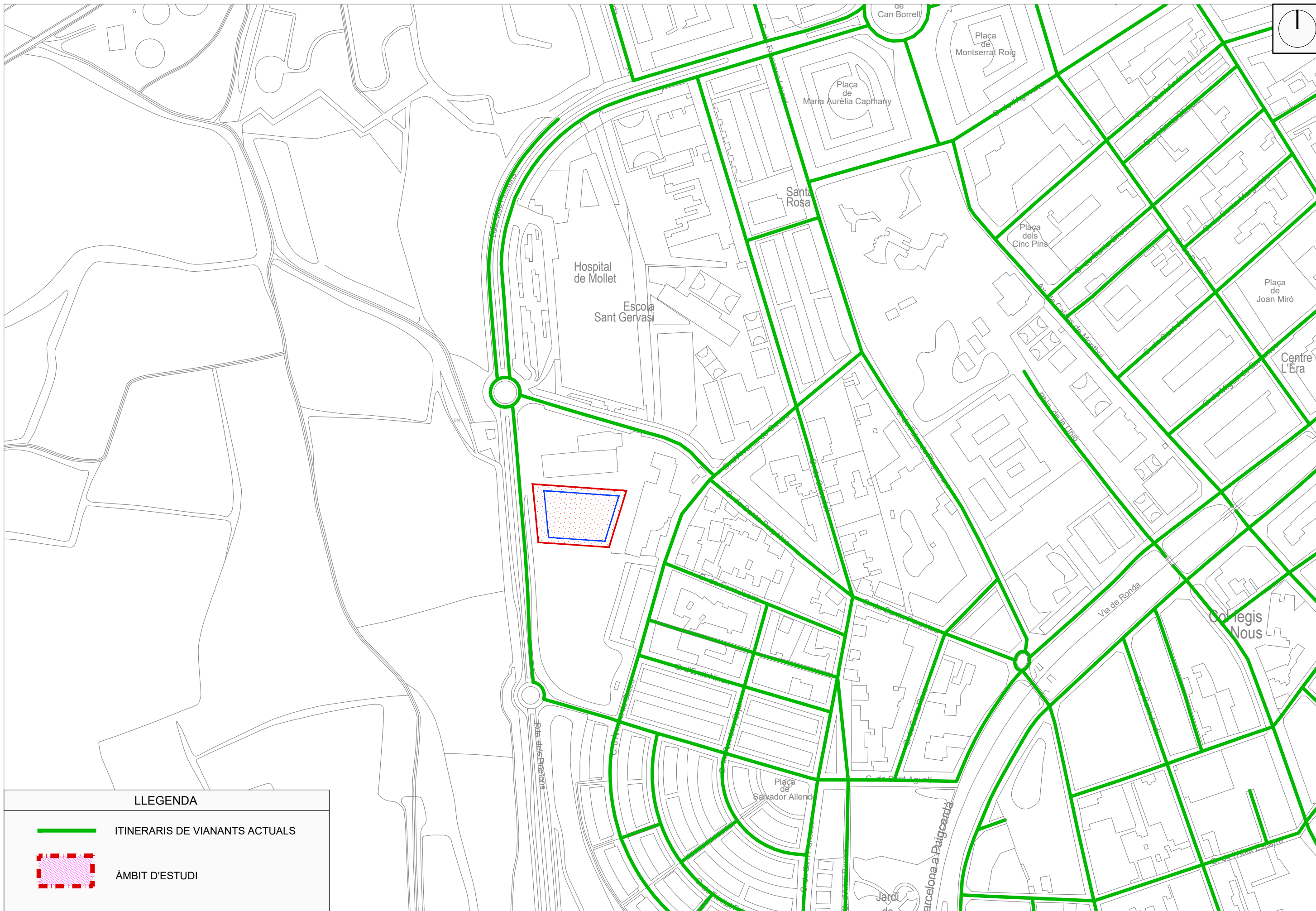
Preu unitari del km de recorregut pel transport públic de superfície (euros). Any 2004

	Ciutats grans (més de 500.000 habitants)	4,72
Transport urbà	Ciutats mitjanes (de 100.000 a 500.000 habitants)	3,41
	Ciutats petites (menys de 100.000 habitants)	2,63
Transport interurbà		1,98

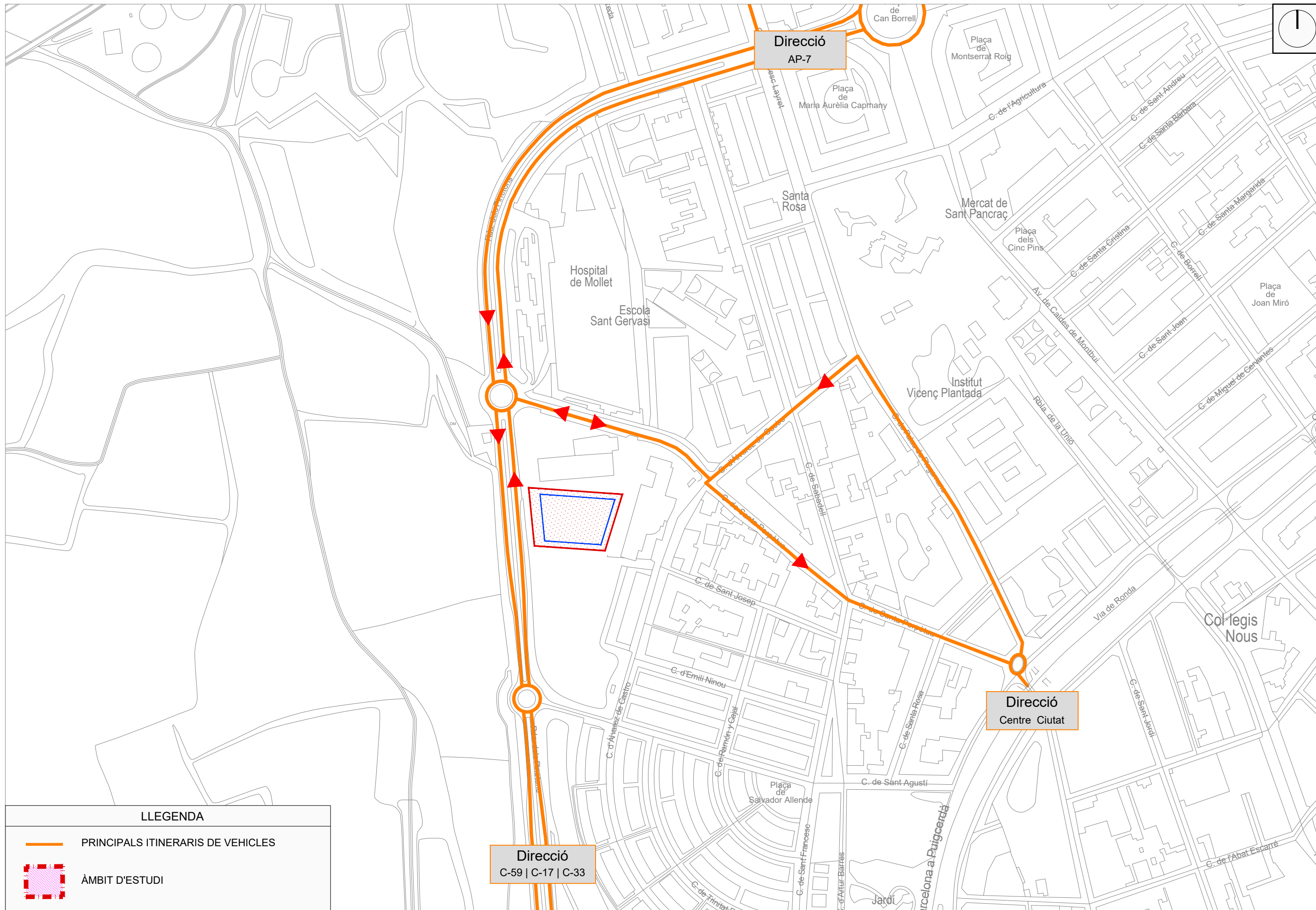
PLÀNOLS







LLEGENDA	
	ITINERARIS DE VIANANTS ACTUALS
	ÀMBIT D'ESTUDI



LLEGENDA	
	PRINCIPALS ITINERARIS DE VEHICLES
	ÀMBIT D'ESTUDI

5.5 Contracte vigent de FSM amb CAT SALUT de prestació Serveis Salut Mental

1. CLÀUSULA ADDICIONAL CINQUANTA-SISENA

Codi conveni: 782700712

Entre l'entitat: Fundació Sanitària de Mollet, i el Servei Català de la Salut (CatSalut)

Data conveni: 1 de gener de 2012

Nom Entitat i NIF: **Fundació Sanitària de Mollet**, G61289971

Línia Assistencial: **Assistència salut mental**

Activitat contractada: **Activitat assistencial salut mental (hospitalització d'aguts, subaguts, mitja i llarga estada, hospitalització parcial adults, hospitalització parcial infantil, centre de dia adults i infantil, centres de salut mental d'adults, centres de salut mental infantils i juvenils, consultes perifèriques, centres d'atenció i seguiment a les drogodependències, unitat de crisi d'adolescents, unitat de subaguts per adolescents, unitat de patologia dual i programes)**

Posició Pressupostària: D/251000400/4120/0000, i d'acord amb la subaplicació pressupostària que correspongui a la seva comptabilització

Nom i Codi Unitat Proveïdora: **Hospital Mollet SM -Ho, 00595**

Període Clàusula: **1 de gener al 31 de desembre de 2025**

La Llei 5/2020, del 29 d'abril, de mesures fiscals, financeres, administratives i del sector públic i de creació de l'impost sobre les instal·lacions que incideixen en el medi ambient, diu en el punt 2 de la Disposició transitòria primera que fins l'entrada en vigor de la llei reguladora de les formes de gestió no contractuals en matèria de salut, es mantenen els actuals convenis, contractes i concerts per a la provisió de serveis sanitaris d'internament, d'atenció primària, d'atenció sociosanitària, d'atenció a la salut mental i d'atenció a les drogodependències.

A l'annex d'aquesta clàusula addicional es detalla l'activitat contractada per unitat proveïdora, amb el preus, paràmetres i imports corresponents, pel període de vigència d'aquesta clàusula.

Mitjançant la signatura d'aquesta clàusula l'entitat proveïdora accepta el contingut de la Resolució del director o directora del CatSalut per la qual s'aproven les condicions generals de contractació de serveis sanitaris per aquest exercici, i que es publica al [web del CatSalut](#)

I, perquè consti, s'estén i signa el present document electrònic.

Alfredo García Díaz
Director del
Servei Català de la Salut

Jaume Duran Navarro
Director general de la
Fundació Sanitària de Mollet

ANNEX

Contractació 2025 (inclou les Actuacions iniciades al 2025)					
	Activitat			Preu	Import
	Altes	Estada mitjana	Estades		
Hospitalització					
Hospitalització d'aguts	-	-	-	242,79 €	- €
Unitat de crisi d'adolescents (aguts)	-	-	-	242,79 €	- €
Hospitalització de subaguts	-	-	-	152,78 €	- €
Unitat de subaguts per adolescents	-	-	-	152,78 €	- €
Unitat de patologia dual	-	-	-	241,64 €	- €
Hospitalització parcial d'adults	169	33,00	5.577	158,40 €	883.396,80 €
Hospitalització parcial infantil	-	-	-	158,40 €	- €
Hospitalització de mitjana i llarga estada (MILLE)					
Discapacitat intel·lectual greu i profunda			-	92,75 €	- €
Trastorn mental sever d'alta dependència psiquiàtrica (ADP)			-	121,14 €	- €
Trastorn mental sever, pacients en procés d'estudi			-	74,05 €	- €
Serveis complementaris. Procés de rehabilitació i reinserció dels pacients a la comunitat			-	17,59 €	- €
Serveis especialitzats per a l'atenció a persones amb discapacitat intel·lectual i greus trastorns de conducta			-	243,12 €	- €
Total MILLE					- €
Rehabilitació adults: Centres de dia d'adults (CDA)			<u>Sessions</u>		
			(veure quadre adjunt)	8.892	381.200,04 €
Rehabilitació Infantil i juvenil: Centre de Dia infantil i juvenil (CDIJ)			<u>Places</u>		
CDIJ			-	2.666,81 €	- €
Centres de salut mental d'adults (CSMA)					2.023.671,76 €
Centres de salut mental infantil i juvenil (CSMIJ)					- €
Programes d'especial interès					660.426,60 €
Centres d'Atenció i Seguiment a les Drogodependències					744.809,80 €
TOTAL CLÀUSULA					4.693.505,00 €

Rehabilitació adults (CDA), CSMA, CSMIJ i CASD (inclou les actuacions iniciades al 2025)

	Activitat			Preu	Import
	Places	Nivell	Sessions		
Rehabilitació adults					
CDA Mollet	36	3	8.892	42,87 €	381.200,04 €
Total			8.892		381.200,04 €

	Import
Centres de salut mental d'adults (CSMA)	
CSMA Mollet	1.807.224,48 €
CP La Llagosta	78.022,84 €
CP Sant Fost	69.212,22 €
CP Parets	69.212,22 €
Total	2.023.671,76 €

Centres de salut mental infantil i juvenil (CSMIJ)	
Total	- €

Centres d'Atenció i Seguiment a les Drogodependències (CASD)	
CASD Mollet	744.809,80 €
Total	744.809,80 €

Programes d'especial interès (inclou les Actuacions iniciades al 2025)	
	Import total
T-1: Programa d'atenció a la població adolescent amb greus trastorns de conducta, escolaritzats en centres i serveis específics	- €
T-2: Programa de salut mental per a persones amb discapacitat intel·lectual	- €
T-3: Programa pel consell mèdic telefònic d'urgències	- €
T-4: Programa de col·laboració entre els centres de salut mental infantil i juvenil (CSMIJ) i els centres de desenvolupament infantil i atenció precoç (CDIAP) del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies	- €
T-5: Programa de suport clínic especialitzat als centres i serveis dependents de la Direcció General d'Execució Penal a la Comunitat i de Justícia Juvenil del Departament de Justícia	- €
T-6: Programa de valoració d'autisme i psicosis infantil (UVAPI)	- €
T-7: Programa de suport especialitzat a les instàncies judicials sobre internaments psiquiàtrics	- €
T-8: Programa especialitzat per l'atenció a persones amb disminució auditiva i afectades de malaltia mental	- €
T-9: Programa de rehabilitació per a la integració de persones que pateixen un trastorn mental sever (TMS) i que estan en pisos assistits	83.358,72 €
T-11: Programa de suport a les urgències sectoritzades	- €
T-12: Programa de serveis individualitzat (PSI)	394.250,88 €
T-14: Programa de millora dels processos i la qualitat assistencial dels centres de dia	- €
T-15: Programa d'atenció a la població immigrant i persones refugiades	- €
T-16: Programa d'atenció específica a la població marginada	- €
T-18: Programa de rehabilitació i reinserció a la comunitat	153.319,92 €
T-19: Programa salut i escola	- €
T-20: Programa especial d'atenció a les ludopaties	- €
T-21: Unitat psiquiàtrica i penitenciària	- €
T-22: Programa de suport a institucions penitenciàries	- €
T-23: Unitat de crisi de psiquiatria	- €
T-24: Programa integral d'atenció a l'esquizofrènia	- €
T-25: Programa per a l'atenció als trastorns del comportament alimentari (TCA)	- €
T-26: Programa de millora de la qualitat de l'atenció psiquiàtrica urgent de suport al Servei d'Emergències Mèdiques (SEM)	- €
T-27: Programa de suport als Centres Residencials d'Acció Educativa (CRAE) i Centres Residencials d'Educació Intensiva (CREI) de la Direcció General d'Atenció a la Infància i l'Adolescència (DGAIA)	- €
T-28: Programa especial de suport a les persones amb paràlisi cerebral	- €
T-29 Programa de suport a les residències assistides	- €
T-30: Programa de prevenció dels trastorns mentals, afectivo-sexuals i addiccions en els joves	- €
T-31: Programa d'interconsulta psiquiàtrica als hospitals generals de referència	- €
T-32: Programa assistencial de tractaments específics adreçats a la població adulta (PATEA)	- €
T-33: Programa assistencial de tractaments específics adreçats a la població infantil i juvenil (PATEI)	- €
T-34: Programa de suport especialitzat per a persones amb disminució física	- €
T-35: Programa d'atenció a les persones que pateixen trastorns psicològics per agressions o maltractaments	- €
T-36: Programa de suport a la població adolescent d'alt risc	- €
T-37: Programa de suport comunitari per a persones amb trastorns mentals	- €
T-38: Unitat terapèutica educativa residencial per a infants i adolescents en situació de vulnerabilitat	- €
T-39: Unitats funcionals de recuperació i projecte de vida	- €
Programa d'Integració Assistencial	29.497,08 €
Programa Barnahus i Equips Funcionals d'Experts en abús sexual >72h i maltractament infantil greu	- €
TOTAL PROGRAMES	660.426,60 €