

Pla d'Acció Soroll Sabadell – 2025-2030



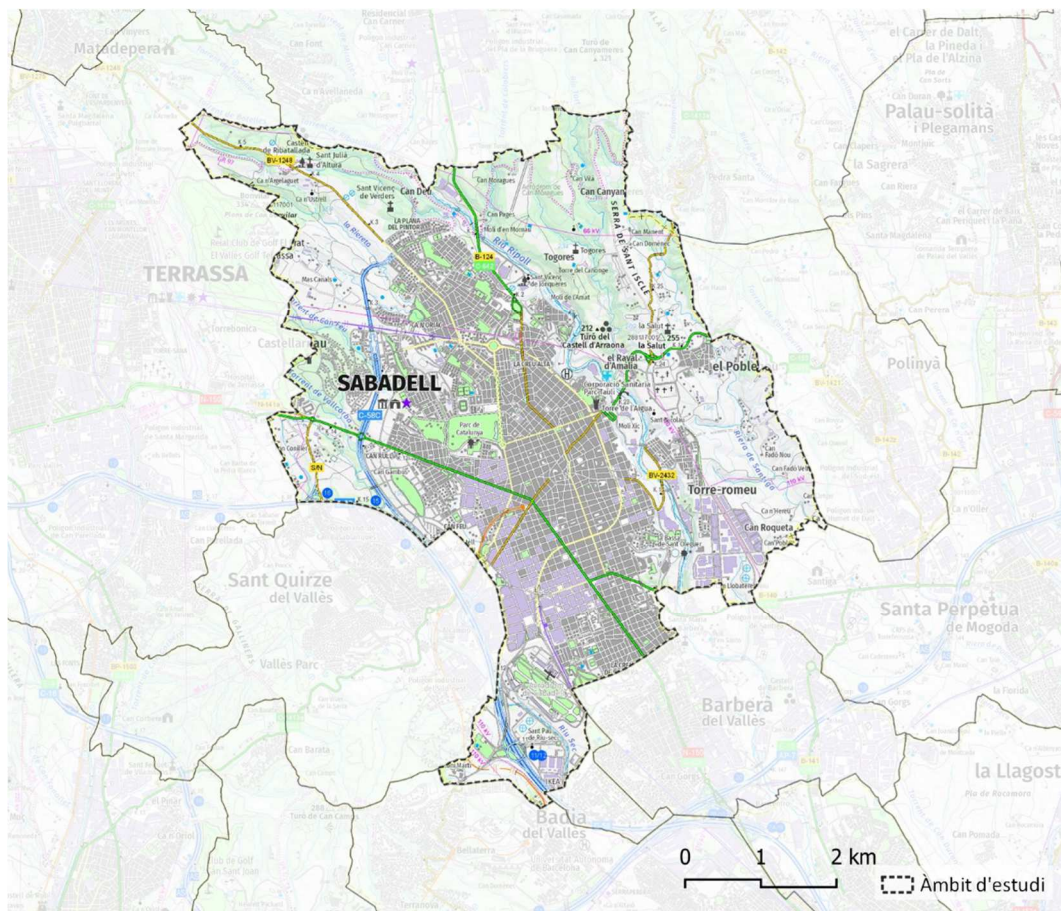
Ajuntament de
Sabadell

1. CARACTERITZACIÓ DEL MUNICIPI

1.1. Breu descripció del municipi

El municipi de Sabadell forma part de la comarca del Vallès Occidental, dins de la província de Barcelona, limitant al nord amb els municipis de Castellar del Vallès i Sentmenat, a l'est amb Polinyà, Santa Perpètua de Mogoda i Barberà del Vallès, a l'oest amb Sant Quirze del Vallès i Terrassa, i al sud amb Badia del Vallès, Cerdanyola del Vallès amb els que actualment conforma un continu urbà.

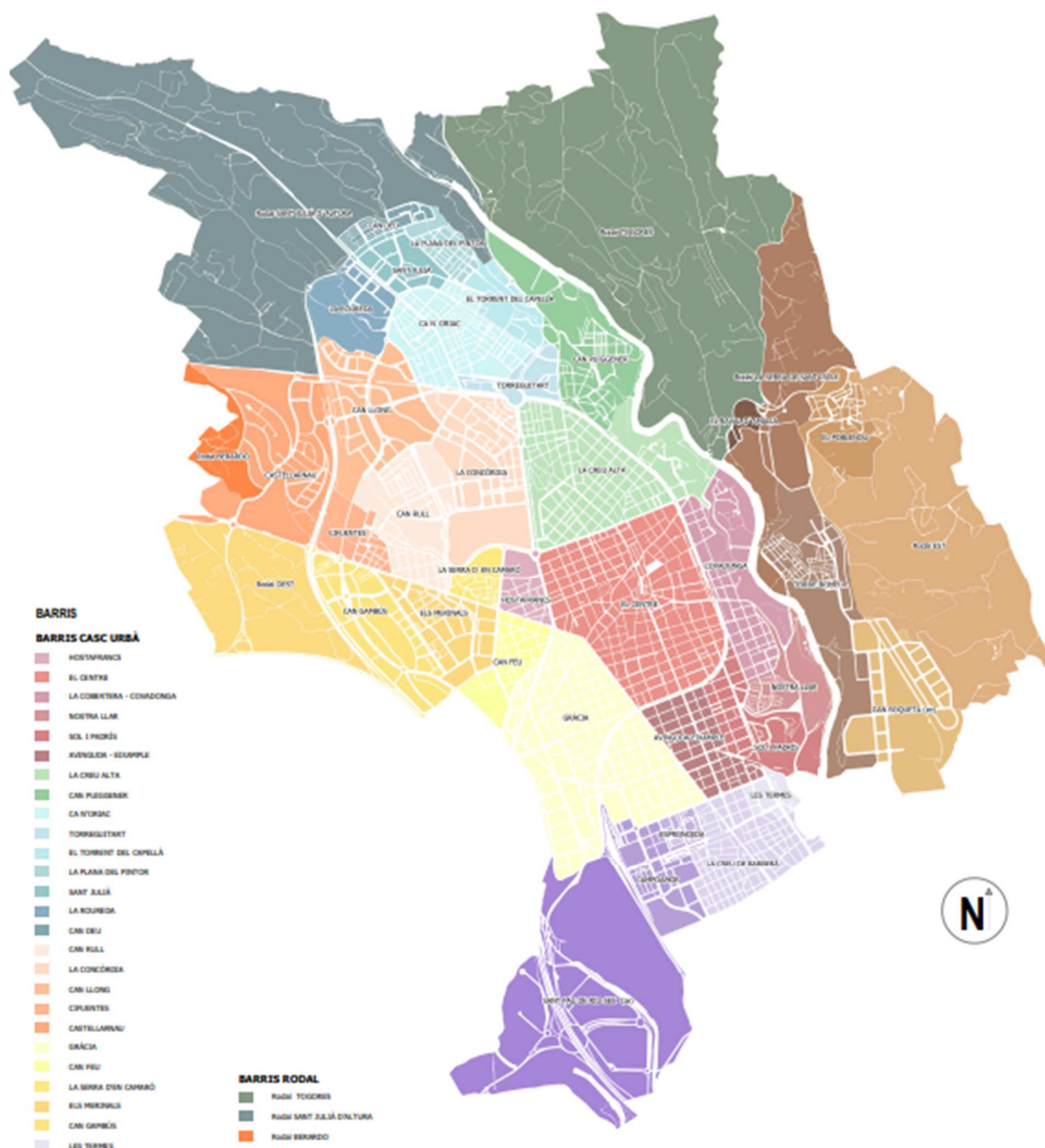
Figura 1: Localització del municipi de Sabadell



Font: Anthesis a partir de les bases cartogràfiques de l'ICGC.

La ciutat s'organitza en 7 districtes, 19 sectors i 40 barris: 32 dels quals es troben en casc urbà, 6 agrupen àmbits del rodal i 2 defineixen zones industrials.

Figura 2: Districtes i barris de Sabadell

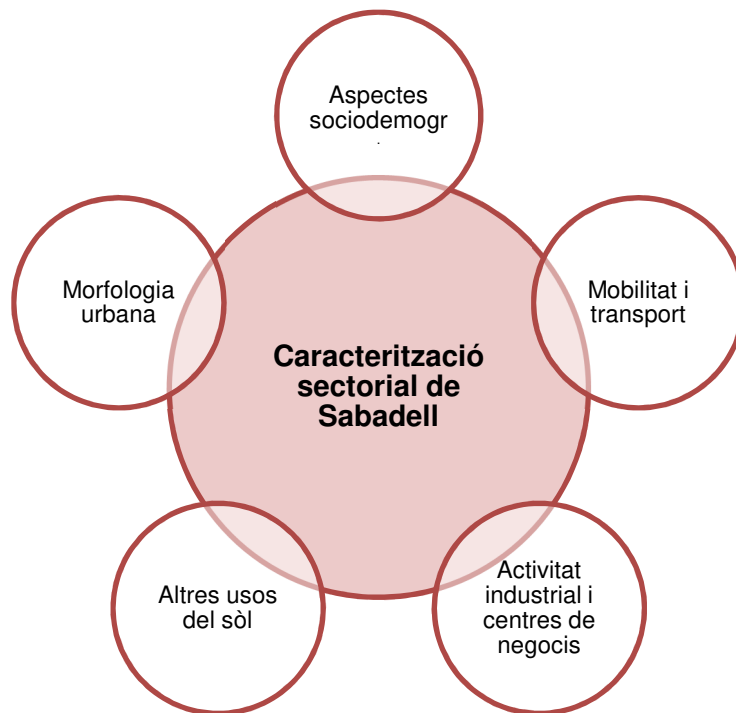


Font: Ajuntament de Sabadell

1.2. Caracterització sectorial del municipi

La contaminació acústica en un entorn de ciutat mitjana a l'arc mediterrani ve condicionat per dues fonts principals: el trànsit rodat i el sector terciari.

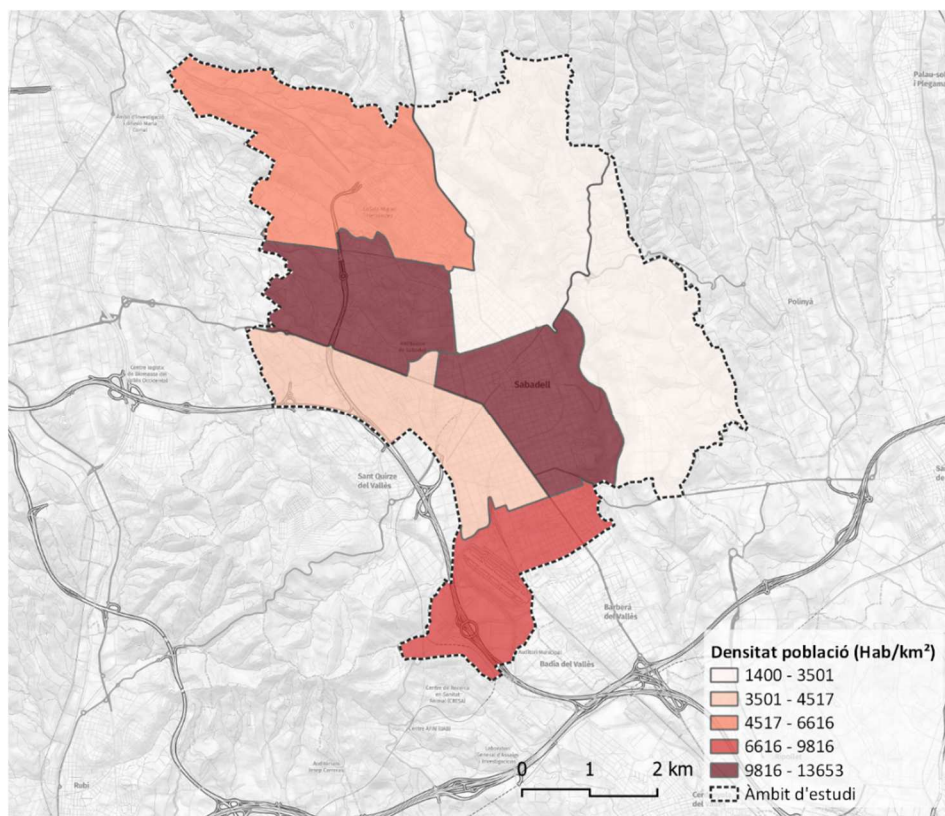
Tenint en compte aquesta premissa teòrica, en aquest subapartat es realitza una caracterització sectorial del municipi, en el sentit que s'analitzen determinats aspectes sectorials que tenen una relació estreta amb la qualitat acústica del municipi, principalment perquè tenen a veure amb fonts d'emissió de contaminants o perquè donen informació d'on es concentra la població o els espais més vulnerables.



Aspectes sociodemogràfics

- Sabadell té una població de 217.968 habitants (any 2023), situant-se com el cinquè municipi més habitat de Catalunya i el segon de la comarca, després de Terrassa.
- Els barris amb més població de Sabadell són el Centre (13,6% del total), la Creu Alta (8,7% del total) i la Creu de Barberà (8,4% del total). Aquests 3 barris concentren el 30,7% del total d'habitants de Sabadell.
- La densitat de població del municipi és de 5.768 hab/km², essent més elevada que a la majoria de municipis veïns, exceptuant Badia del Vallès, que té una superfície molt reduïda. Dins del municipi, les zones del Centre-Sant Oleguer i Concordia-Can Rull-Berardo són les que concentren una major densitat de població, afavorida per una tipologia d'habitatge de tipus plurifamiliar majoritàriament.

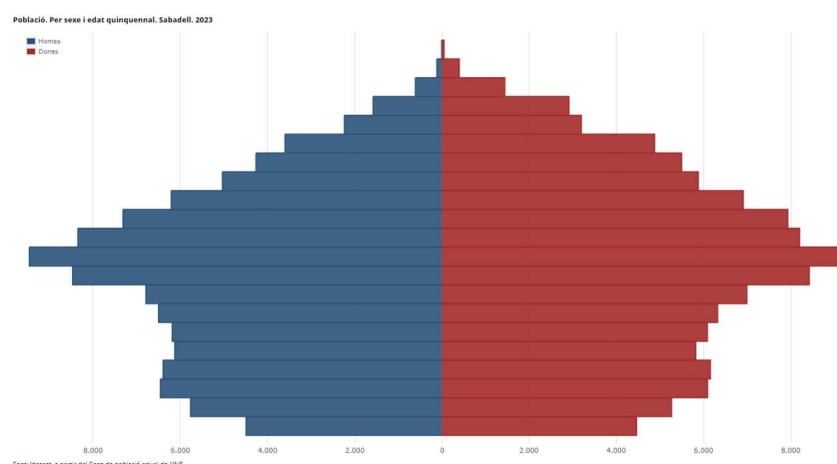
Figura 3: Densitat de població



Font: Anthesis a partir de les bases cartogràfiques del SITMUN (Diputació de Barcelona).

- En els darrers anys, la població ha crescut, a un ritme inferior a la mitjana catalana (13,51% i 17,89% respectivament) però superior que la mitjana comarcal (11,31%). Les projeccions indiquen una acceleració del creixement poblacional a Sabadell, fet que és molt rellevant a l'hora d'incidir en la qualitat acústica i de l'aire del municipi, tant perquè la concentració de població pot suposar un agreujament de determinats focus emissors de contaminants, com perquè hi haurà més població potencialment exposada a la contaminació atmosfèrica.
- Sabadell presenta una piràmide poblacional constrictiva o regressiva, és a dir, amb la zona de la base més estreta que la zona central, pel que es pot considerar que el municipi pateix un procés d'envelliment, seguint la tendència global catalana. S'observen diferències territorials quant a l'estructura poblacional (veure apartat 3 de l'[Informe Estadístic de Població de Sabadell, 2023](#)).

Figura 4: Piràmide poblacional per sexe i edat de Sabadell, any 2023



Font: Anthesis a partir de dades de l'IDESCAT

- El sector de la Concòrdia és el més envellit, amb una taxa d'envelliment de 235 persones de 65 anys i més per cada 100 persones de menys de 15 anys. La Creu Alta i el Nord també registren una taxa d'envelliment elevada, amb un 181% i un 180% respectivament. Per contra, Berardo és el sector de la ciutat amb menor taxa d'envelliment (47%). Pel que fa al conjunt de la ciutat, la taxa d'envelliment és del 133% (5 punts percentuals més que un any abans)

Aspectes socioeconòmics

- L'activitat que genera un major valor afegit brut (VAB) a Sabadell és el sector dels serveis (84,8% del VAB), seguit del sector industrial (9,8% del VAB) i del sector de la construcció (5,4% del VAB), mentre que el pes econòmic de l'agricultura és gairebé inexistent (0,01% del VAB).
- Quant a l'ocupació, també és el sector serveis el que concentra més llocs de treball assalariat i centres de treball al municipi, seguit del sector industrial, que presenta una tendència de creixement.
- A nivell d'ingressos o disponibilitat econòmica per part de la població, segons l'IDESCAT, l'indicador de renda bruta familiar disponible (Rbfd) nivell de municipi és de 3.762.633 M€ (2023), que correspon a una Rbfd per càpita d'aproximadament 17.262 €, observant-se una tendència de creixement en els darrers anys. En algunes zones del municipi, existeix més del 24% de la població amb ingressos per unitat de consum menors al 60% de la mediana.
- Observant l'índex socioeconòmic territorial (IST 2021), un índex relatiu (la mitjana de Catalunya correspon al valor 100) que per les diferents seccions censals resumeix de forma sintètica diverses característiques socioeconòmiques de la població (situació laboral, nivell educatiu, immigració i renda), es detecten diferències socioeconòmiques entre la zona del centre i la perifèria. Segons aquest índex, el nivell socioeconòmic al Centre (Museu d'Art-

Imperial, 125,4; Ajuntament-Maristes, amb 122,8; i Escola Pia-Hostafrancs) és comparable al de ciutats amb alt nivell de vida com Matadepera o Sant Cugat del Vallès, molt per sobre de la mitjana catalana, i en zones com Can Llong-Castellarnau (117,4), Covadonga (112,1), Gràcia (112,0), Creu Alta Est – Taulí (111,2), Creu Alta Oest – Eix Macià (110,4),AVINGUDA-Eixample (108,7) i Sol i Padrís-Nostra Llar (100,6) també presenta valors elevats. En canvi, hi ha 12 agrupacions censals amb un IST inferior a la mitjana catalana: la Concòrdia (98,9) la Roureda – Sant Julià (91,5), Can Feu – els Merinals – la Serra d'en Camaró (90,9), Can Rull Nord – Via Alexandra (90,8), Can Rull Sud – Cifuentes (87,9), Can Deu – la Plana del Pintor (86,5), la Creu de Barberà Oest (85,5), Ca n'Oriac – Torreguitart – Torrent del Capellà (83,8), a Creu de Barberà Est – les Termes (83,6), Torre-romeu – Can Roqueta – el Poblenou (75,8) i Campoamor – Espronceda (74,6).

- Tot i que no hi ha dades concloents, cal tenir en compte el fenomen anomenat “inequitat ambiental” que implica una distribució desigual dels impactes ambientals (en contaminació acústica, entre d'altres) atenent a factors socioeconòmics tal com posició social, econòmica o demogràfica i estant especialment relacionat amb el lloc de residència.

Mobilitat i transport

Pel que fa a la mobilitat, Sabadell compta amb un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS 2023-2028) aprovat definitivament al febrer de 2025. En aquests treballs s'han tingut en compte les conclusions de diagnosi del PMUS, les quals es recullen a continuació de manera sintetitzada, ampliant en aquells aspectes que requereixen d'una anàlisi més detallada des de la mirada de la qualitat acústica. Per obtenir informació de major detall sobre la mobilitat, es recomana [consultar el document de diagnosi del PMUS](#).

Caracterització de la mobilitat

- Cada dia a Sabadell es realitzen al voltant de 879.681 desplaçaments, dels quals més d'un 76% corresponen a desplaçaments de persones residents (uns 3,5 desplaçaments per persona) i la resta de no residents. S'observa que la mobilitat ha augmentat un 1,7% anual en els últims 14 anys.

Sabadell 2020	Total	Interns	Connexió	Externs
Residents	673.009	461.313	182.048	29.648
No residents	206.672	18.163	188.509	-
Total	879.681	479.476	370.557	29.648

- Pel que fa a la mobilitat de persones residents, el 68,5% són moviments interns dins de Sabadell, denotant que Sabadell presenta una alta contenció en el nombre de desplaçaments, és a dir, es comporta com una gran centralitat urbana, amb una alta potencialitat per absorbir els desplaçaments generats pels propis sabadellencs i sabadellenques. El 27% corresponen a desplaçaments de connexió i el 4,4% externs. El principal motiu de desplaçament correspon a mobilitat personal (38,6%), mentre que la mobilitat ocupacional és menor (21%). Quant al repartiment modal d'aquests desplaçaments, la majoria es fan transport privat (42,6%) o en no motoritzats (42,2%), especialment l'anar a peu, mentre que el transport públic queda com l'opció minoritària

(15,2%). La major part dels desplaçaments en transport privat es produeixen per motius ocupacionals. A banda dels desplaçaments interns al municipi, que són majoritaris, les destinacions principals de la mobilitat de persones residents són: Barcelona, Barberà, Terrassa, Sant Cugat, Cerdanyola, Sant Quirze o Castellar.

- En canvi, els desplaçaments que es produeixen a Sabadell per part de persones no residents representen el 27%. En comparació amb les dades de 2006, hi hagut un augment del 220% dels desplaçaments dels no residents interns.

Modes de transport no motoritzats (a peu i en bicicleta)

- El 63,79% de la superfície de carrers i espais públics està dedicat a calçada i a aparcaments en solars, és a dir, com passa a moltes grans ciutats, l'espai destinat al vehicle privat és majoritari, essent indicatiu d'antics models de ciutat on la mobilitat motoritzada era l'element protagonista.
- La xarxa de vianants actual permet una accessibilitat quasi completa per poder connectar tots els barris i espais públics de la ciutat, tot i que existeixen deficiències que el PMUS identifica i preveu abordar (amplades de vorera, estat de les voreres, passos de vianants, etc.). Existeixen algunes barreres viàries urbanes que suposen certa permeabilitat transversal o longitudinal dins de la ciutat. A nivell interurbà, la trama urbana continua permet una connexió còmoda amb els municipis de l'entorn.
- Es destaca l'existència de zones de vianants exclusives al centre històric, zones de prioritat per vianants amb velocitat limitada a 20 km/h, zones de prioritat invertida i zones de circulació pacificada, especialment al districte del centre. A mesura que ens allunyem del centre, no es troben zones exclusives per a vianants.
- Sabadell és una ciutat amb pendents majoritàriament suaus (entre el 2 i el 5%), essent la bicicleta una opció modal d'interès, exceptuant els extrems nord, sud, oest i est del municipi amb pendents superiors al 12%.
- A nivell d'infraestructura per a la bicicleta, Sabadell compta amb un Pla Director de la Bicicleta i en l'actualitat disposa de 251 km de carrils bicicleta, incloent carrils urbans, carrers de prioritat invertida, zones 30 i carrils periurbans del Ripoll i el Rodal. Tanmateix, la xarxa ciclable presenta certes disfuncions quant a continuïtat dels carrils, interferències amb vianants, interferències amb espais de descans o estada i disseny inadequat per a les persones ciclistes. A nivell d'aparcament per a bicicletes, aquests es concentren majoritàriament al nucli urbà, propers a equipaments i estacions de transport públic, amb menor disponibilitat a les zones perifèriques de la ciutat o en les zones industrials.

Mobilitat en transport públic

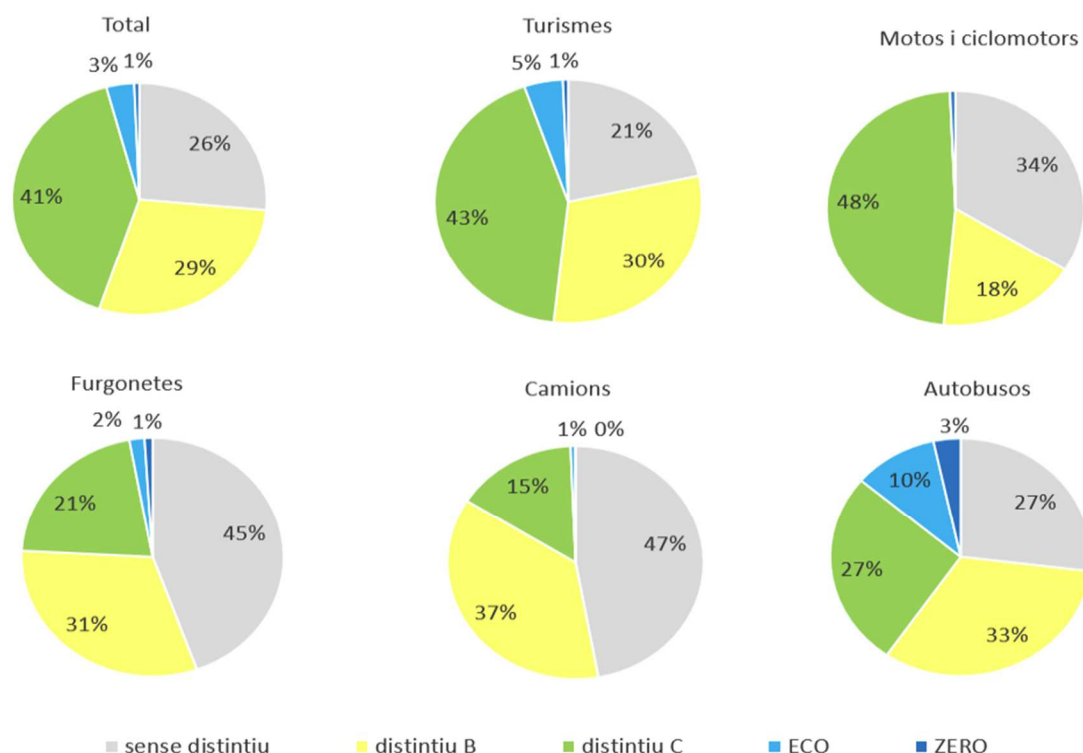
- En general, a Sabadell existeix una bona connectivitat en transport públic. L'oferta actual del municipi és la següent:
 - 3 estacions de Rodalies RENFE que donen servei a una línia (R4)
 - 4 estacions de FGC que donen servei a una línia (S2)
 - 12 línies de bus urbà, operades per l'empresa TUS

- 15 línies de bus interurbà, operades per 3 empreses diferents (Sagalès, Sarbus, TUS)
- 3 línies de bus nocturn
- 20 parades de taxi (Àrea de prestació de servei amb Sant Quirze del Vallès)
- La xarxa ferroviària presenta un bon servei en quant a freqüència de pas, connectivitat i accessibilitat. No tota la població queda coberta per aquest servei però la connectivitat amb el bus urbà i els desplaçaments a peu, minimitza el problema.
- La xarxa d'autobusos urbans presenta bona cobertura i les persones usuàries en valoren positivament els recorreguts, tot i que no tant la freqüència de pas.
- La xarxa d'autobusos interurbans és elevada i permet connexió amb els municipis adjacents que no disposen d'alternatives de transport, tot i que les freqüències de pas són baixes

Mobilitat en vehicle privat motoritzat:

- Cada dia es realitzen de l'ordre de 365.000 desplaçaments en vehicle privat, el 70 % dels quals són de connexió.
- La Gran Via actua com a ronda interior i representa una gran frontera entre dos parts de la ciutat, arribant a concentrar més de 20.000 vehicles diaris. A banda d'aquesta via, existeixen altres carrers amb intensitats de trànsit elevades (més de 10.000 vehicles al dia): Rambla Iberia, Alcalde Moix, amb connexió amb la B-124 i alguns trams de N-150, i trams de l'Eix Macià. Les vies que tenen un trànsit de més de 7.500 vehicles són Sol i Padrís, la Ctra. de Barcelona, Ronda Ponent i Ronda Collsacabra, entre d'altres.
- Sabadell està molt ben comunicada amb grans eixos viaris d'alta capacitat i a nivell intern de la ciutat, el PMUS es marca l'objectiu d'incidir en la jerarquia viària per tal de facilitar la convivència de modes, fent èmfasi especial en les vies amb molta concentració de vehicles.
- El 50% de l'estacionament de la ciutat està especialitzat en el no resident (zones blaves i pàrquings públics). L'aparcament no regulat tendeix a reduir-se per la progressiva utilització de l'espai per usos més socials. Es preveu la implantació d'una regulació integral que empari els residents (zona verda), redueixi el trànsit, les emissions i promogui la remodelació de l'espai recuperant l'espai pel vianant i fomentar el transport sostenible.
- S'observa una tendència a l'alça en l'índex de motorització pel que fa a turismes i motocicletes (més accentuat en aquestes últimes), i en canvi mostra una baixada en l'índex de motorització de camions i furgonetes.
- Sabadell ha aprovat recentment la seva Zona de Baixes Emissions (ZBE), en compliment de la normativa d'aplicació que n'exigeix la seva implantació per als municipis de més de 50.000 habitants. Les restriccions previstes afecten als vehicles sense distintiu ambiental (amb determinades exempcions o règims d'autorització), de dilluns a divendres de 8-20h i amb inici del règim sancionador el maig de 2025. Es preveu que la ZBE suposarà una reducció anual del 2,68% de la mobilitat (veh·km), una reducció de 11,810 tones de NOx, 0,85 tones de PM10 i una reducció de l'impacte acústic al conjunt del municipi de -0,044 decibels.

- El parc de vehicles de Sabadell, en els últims ha presentat una evolució diferenciada segons categories de vehicles, observant-se un cert estancament en el parc de turismes, una tendència de creixement continuat en el parc de ciclomotors i motocicletes i una davallada en el parc de furgonetes i camions. Segons distintius ambientals de la DGT, es mostra als gràfics següents:



Activitat industrial

- Segons les dades de l'Estratègia de Desenvolupament Urbà Sostenible i Integrat (EDUSI Sabadell, 2018), la indústria representa el 12% dels centres de treball existents a Sabadell.
- Segons el Sistema d'Informació de Polígons d'Activitat Econòmica (SIPAE), Sabadell compta amb set zones d'activitat industrial d'importància: Can Feu, Can Roqueta, Gràcia Nord, Gràcia Sud, Parc Industrial Riu Ripoll, Sabadell Parc Empresarial i Sud-Oest. El perfil de l'empresa de Sabadell és el d'una PYME (micro-petita), del sector industrial en nau de lloguer i de dimensions no més grans de 500 m².
- En total les zones d'activitat industrial allotgen 1.855 empreses amb una ocupabilitat mitjana del 76,2%, donant ocupació a més de 12.500 persones. Tot i l'elevat nombre d'empreses i de superfície que cobreixen dins del municipi, les zones industrials de Sabadell no s'identifiquen com a focus emissors amb gran repercussió sobre la qualitat acústica i de l'aire, donada la tipologia i magnitud d'activitats que s'hi duen a terme. Tot i així, cal tenir en compte que aquestes activitats econòmiques conformen nodes importants d'atracció i generació de mobilitat, tan laboral com de mercaderies.

Taula 1: Polígons industrials de Sabadell i les seves característiques. Any 2018

Polígon industrial	Any de creació	Superfície (Ha)	Empreses	Ocupabilitat (%)	Activitats econòmiques predominants	Accessibilitat
Can Feu	1970	42,46	425	71%	Altres activitats industrials (40%), activitats comercials (32%) i activitats de serveis (28%)	Bona (bus i ferrocarril)
Can Roqueta	1988	72	318	93%	Altres activitats industrials (55%), activitats de serveis (24%) i activitats comercials (21%)	Reduïda (només Bus)
Gràcia Nord	1950	41	429	72%	Altres activitats industrials (48%), activitats comercials (28%) i activitats de serveis (24%)	Bona (bus i ferrocarril)
Gràcia Sud	1950	49	370	77%	Altres activitats industrials (43%), activitats comercials (31%) i activitats de serveis (26%)	Bona (bus i tren)
Parc industrial Riu Ripoll	1970	85	92	83%	Altres activitats industrials (65%), activitats comercials (24%) i activitats de serveis (11%)	Reduïda (només Bus)
Sabadell Parc Empresarial	2007	154	31	ND	Activitats comercials (52,5%), activitats de serveis (42,5%) i activitats industrials (5%)	Reduïda (només Bus)
Sud-Oest	1967	35	190	61%	Altres activitats industrials (45%), activitats comercials (29%) i activitats de serveis (26%)	Bona (bus i tren)

Font: SIPAE. Departament d'Empresa i Treball.

Altres usos i activitats amb potencial contaminador

- Les obres de construcció i demolició, tant si són d'obra civil com d'edificació o rehabilitació d'edificació, suposen focus puntuals d'emissió de contaminació acústica per la circulació de maquinària i vehicles pesants). No es disposa de dades específiques sobre l'evolució d'aquest tipus d'activitats a Sabadell, tot i que per la tipologia de ciutat i la seva posició metropolitana, cal esperar una certa pressió urbanística que pot suposar obres de construcció i demolició.
- S'escau esmentar, aquí, la relació entre les polítiques de canvi climàtic (que es centren en la reducció de les emissions dels anomenats gasos amb efecte hivernacle) i les de qualitat de l'aire. Des de la perspectiva de la mitigació del canvi climàtic, una de les estratègies és potenciar l'ús de biomassa com a combustible per calefacció. En canvi, aquest tipus de calderes poden suposar un impacte negatiu en qualitat de l'aire, donat que poden arribar a emetre contaminants, especialment material particulat. En el cas de Sabadell, i tal i com ja es va establir a l'anterior pla de qualitat de l'aire local, no s'ha incentivat la instal·lació de noves calderes de gasoil, carbó i biomassa.
- Per contra, les polítiques d'eficiència energètica són favorables tant per la mitigació del canvi climàtic com per qüestions de contaminació atmosfèrica i acústica (en menor mesura). Segons dades de 2023 provinents de l'Observatori Local d'Habitatge de la Diputació de Barcelona, del total d'habitatges de Sabadell, un 9,05% compta amb certificat energètic i d'aquests, un 2,47%, han obtingut una qualificació energètica alta (qualificació A o B per

CO₂). Més d'un 57% dels habitatges té més de 45 anys i més d'un 90% dels habitatges es va construir abans de l'aprovació del Codi Tècnic d'Edificació.

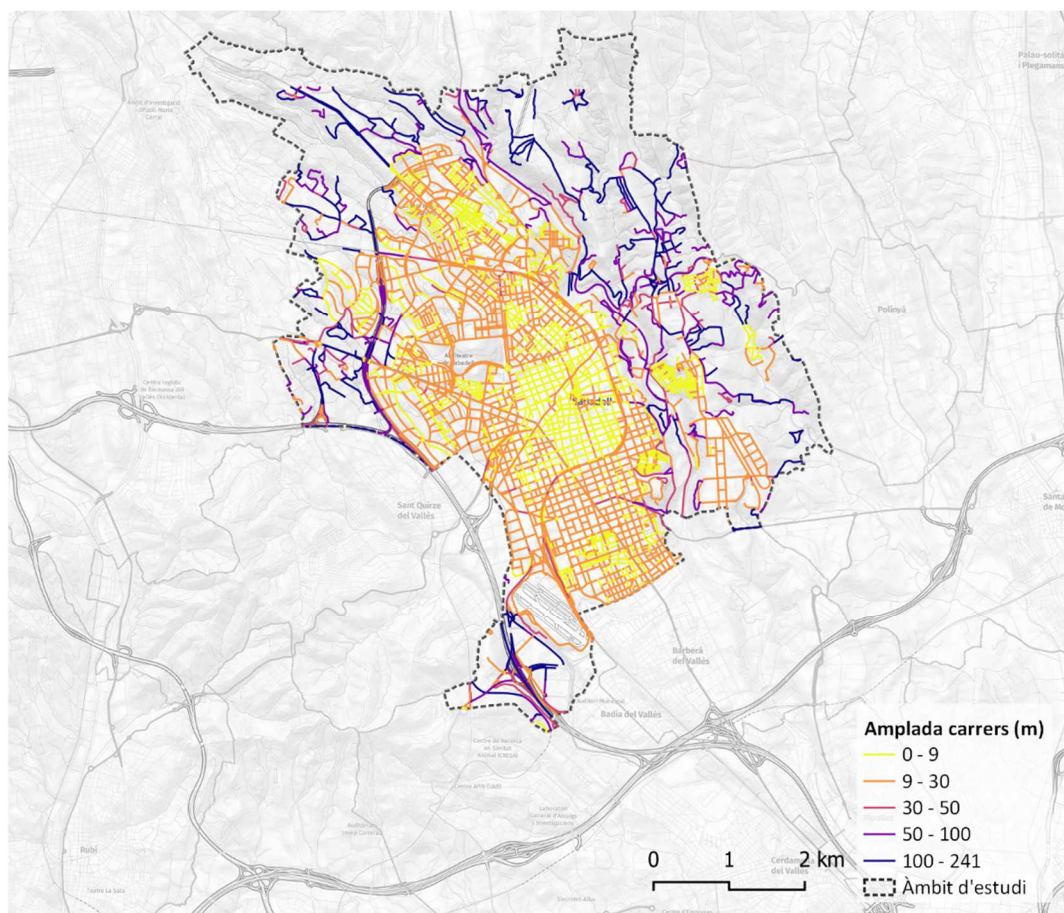
Morfologia urbana

La morfologia dels carrers d'un municipi condiona de manera important la dinàmica dels contaminants a nivell acústic i de qualitat de l'aire. En concret, sota el paraigües conceptual de canó urbà (*street canyon*), cal tenir en compte un seguit de paràmetres d'urbanització que juguen un paper clau en la manera com els contaminants es dispersen a una escala molt local.

- **Amplada dels carrers:** generalment, els carrers estrets tendeixen a tenir un efecte de reverberació dins de la “caixa” del carrer, a resultes de la seva configuració.

En el cas de Sabadell s'observa que gran part dels carrers del nucli urbà presenten amplades entre els 9 i 30 metres, tot i que hi ha un significatiu conjunt de zones on l'amplada està per sota de 10m. Aquestes àrees corresponen als barris de El Centre, Covadonga, La Creu Alta i La Serra d'en Camaró, en la trama més cèntrica, i en destaquen Ca n'Oriac, La Roureda, Espronceda i la Creu de Barberà en zones més allunyades del centre de la ciutat. La perifèria i els límits del municipi es caracteritzen per presentar amplades de carrers entre els 30 i els 50 metres, inclús alguns més de 100 m.

Figura 5: Amplada mitjana dels carrers de Sabadell

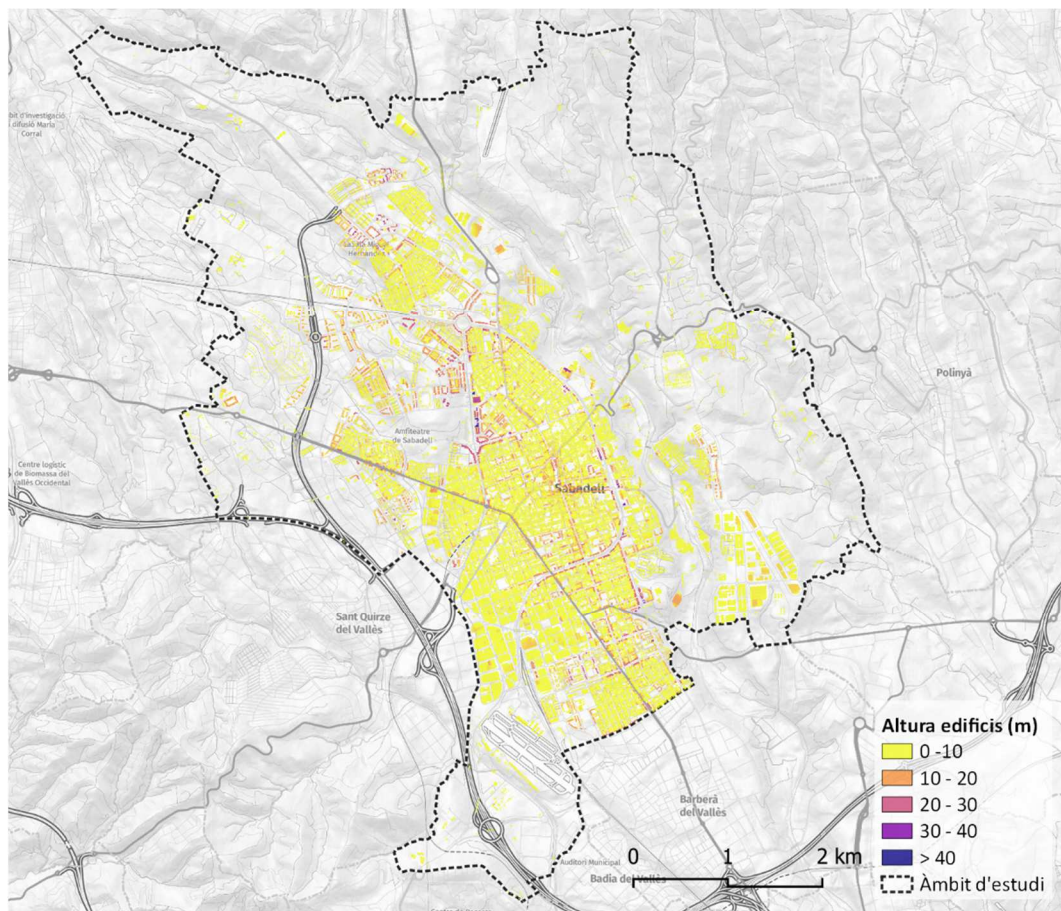


Font: Anthesis a partir de les bases cartogràfiques de l'ICGC.

Presència d'edificis i alçada: Hi ha diverses configuracions disponibles en aquest aspecte (canó obert, canó semiobert i canó tancat), un factor que afecta la capacitat de dispersió lateral dels contaminants emesos en aquell eix.

A Sabadell, tot i que gran part del nucli urbà comprèn edificis d'alçades que generalment no superen els 10 metres, al llarg dels principals eixos viaris del nucli urbà, hi ha edificis d'entre 10 i 30 metres. A més, hi han certes zones amb un nombre d'edificis d'entre 15 i 30 metres distribuïts en zones puntuals al llarg del municipi, però amb una major concentració al nucli. D'entre els edificis més alts de Sabadell en podem destacar la Torre Millenium i l'edifici Nova Gran Via situats a la Gran Via, o l'edifici residencial de la Rambla.

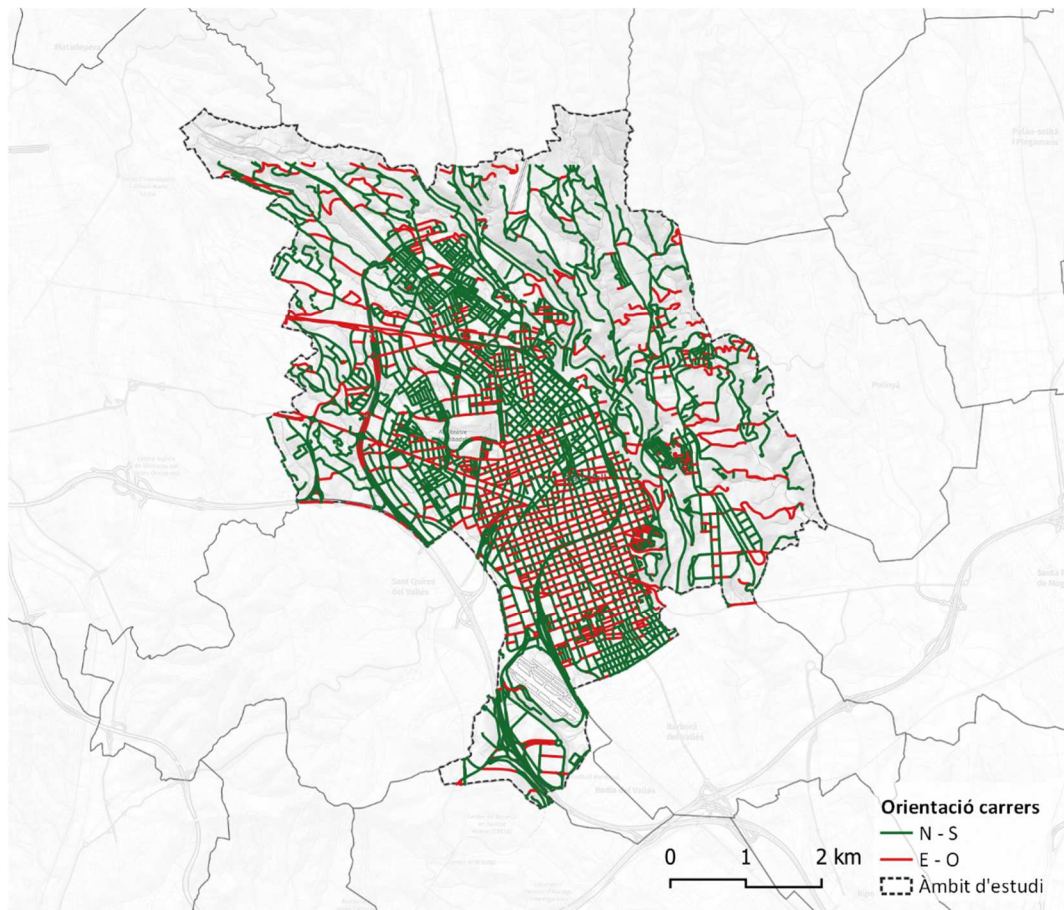
Figura 6: Alçada mitjana dels edificis de Sabadell



Font: Anthesis a partir de les bases cartogràfiques de l'ICGC.

- **Orientació i vents predominants:** L'orientació geogràfica dels carrers i la seva relació amb els vents predominants en cada zona també influeixen en la dispersió dels contaminants. La dispersió es facilita en els carrers que estan alineats amb la direcció del vent predominant. En general, el vent ajuda a dispersar els contaminants, i aquest efecte és més gran quan el vent bufa amb més força.

Figura 7: Orientació dels carrers de Sabadell



Font: Anthesis a partir de les bases cartogràfiques de l'ICGC.

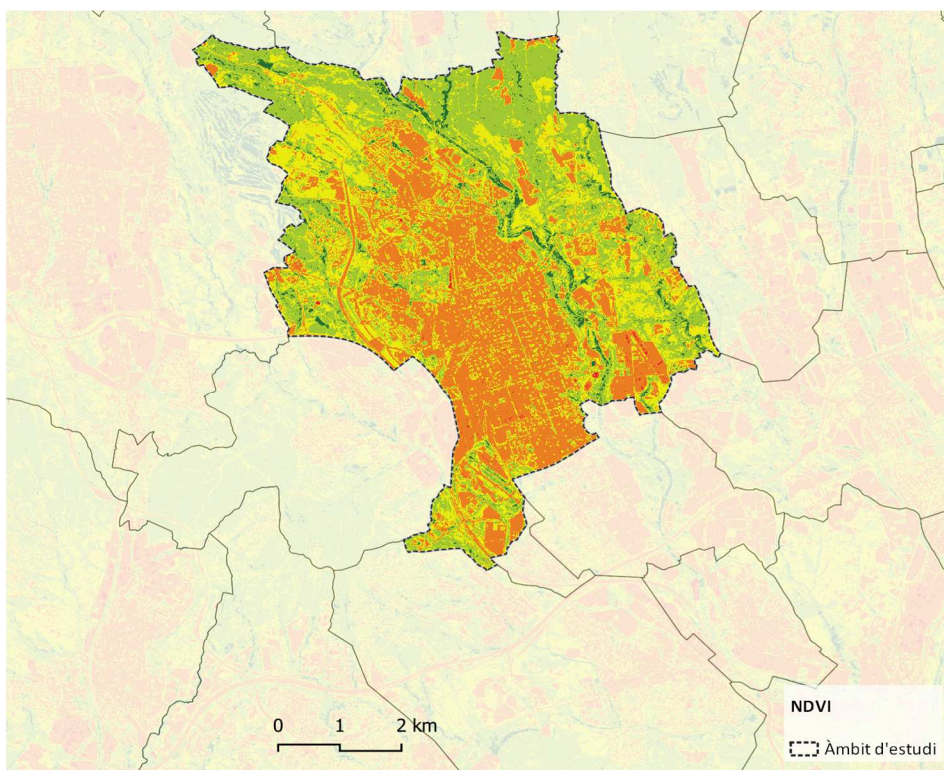
- **Presència de vegetació:** Disposar d'espais verds i vegetació als nuclis urbans no només contribueix a reduir la temperatura a través de la creació de zones d'ombra, sinó que pot influir en la dispersió dels contaminants atmosfèrics i minvar l'impacte acústic.

En general, les àrees verdes urbanes tenen un efecte positiu i és amb l'arbrat viari, especialment en carrers amb una morfologia favorable a l'efecte canó urbà, on cal parar atenció.

Per tal de conèixer la situació del municipi en quant a vegetació, s'ha emprat l'Índex de vegetació de diferència normalitzada (NDVI). S'observa que a Sabadell, la major part de la superfície presenta valors NDVI reduïts (entre 0 i superiors a 0,2), corresponents a sòl nu o vegetació morta i coincident amb tota la trama urbana del municipi. En la perifèria nord del municipi, juntament amb els extrems est i oest, hi ha zones on l'índex pren valors superiors

(entre 0,2 i 0,6) i destaquen molt poques superfícies corresponents a vegetació abundant o densa.

Figura 8: Índex de vegetació de diferència normalitzada de Sabadell(NDVI)



Font: Anthesis a partir de les bases cartogràfiques de l'ICGC.

1.2.1. Xarxa híbrida de sensors de qualitat de l'aire i acústica

A Sabadell, s'ha implantat una xarxa de sensors de qualitat de l'aire multi-paràmetre que permetrà informar a la població en temps real d'un total de 8 paràmetres incloent-hi el soroll. Aquest projecte està cofinançat al 50% amb fons FEDER-EDUSI, corresponents al programa DUSI Sabadell, OT207. Actualment, Sabadell disposa d'una xarxa d'equips de mesura dels valors de NO₂, formada per 8 equips de referència i sensors electrònics.

- Centre Cívic Can Rull (sensor)
- Can Balasch (equip referència, només qualitat aire)
- Ràdio Sabadell (sensor)
- Can Marcet (equip referència, només qualitat aire)
- Ajuntament (sensor)
- Casal Pere Quart (sensor)
- Centre Cívic Sant Oleguer (sensor)
- Centre Cívic Creu de Barberà (equip referència, només qualitat aire)

que se sumen a 6 equips sonomètrics tipus CESVA TA-120 instal·lats de forma fixa per lectures 24/7, als següents indrets:

- Escola Bressol Vapor Buixeda
- Oficina Atenció Dona

- Mercat Central
- Drets Civils
- Escola Nostra Llar.
- Conservatori Música

El visor de dades de qualitat de l'aire i acústica en temps real presenta informació d'un total de 6 paràmetres de qualitat ambiental: dades de soroll, cinc contaminants atmosfèrics (diòxids de nitrogen (NO₂), ozó (O₃), partícules en suspensió inferiors a 10 micres (PM10), partícules en suspensió inferiors a 2.5 micres (PM2.5) i monòxid de carboni (CO) i dades meteorològiques: <https://sabadell.4sfera.eu/#/>

1.3.1 Mapa estratègic de Soroll de Sabadell

Una de les eines per a la gestió ambiental del soroll són els Mapes estratègics de soroll, que tenen com a objectiu l'exposició al soroll que prové de diferents fonts en una zona determinada, a partir de:

- Indicadors i mètodes per avaluar els nivells de soroll ambiental.
- Elaboració de la cartografia a partir dels indicadors comuns a la UE.
- Coneixement de la població exposada a determinats nivells de soroll.

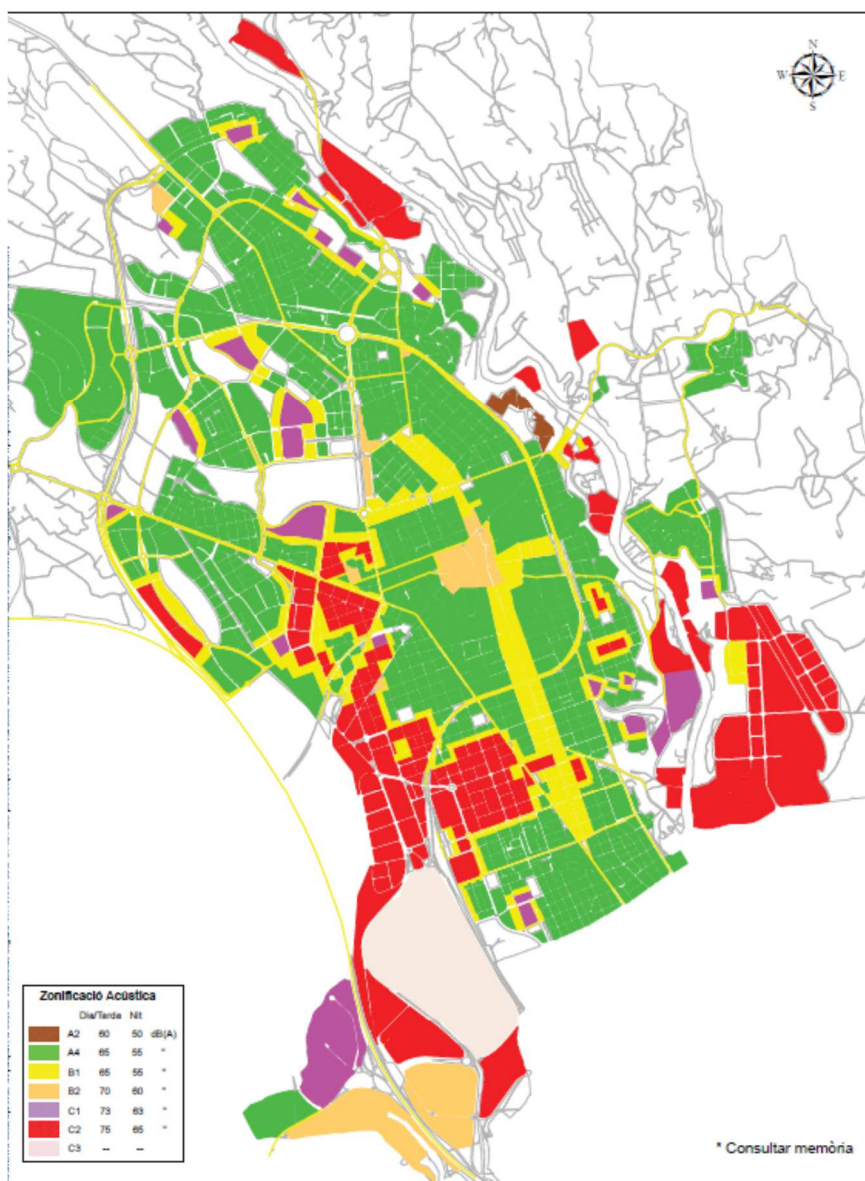
La finalitat és disposar d'una eina que serveixi de base per a elaboració dels plans d'acció per a la millora i recuperació de la qualitat acústica on sigui necessari i per a mantenir la qualitat de l'entorn acústic on sigui satisfactòria.

D'acord amb la Llei 16/2002 de protecció contra la contaminació acústica, les entitats locals i les administracions titulars d'infraestructures han d'elaborar mapes estratègics de soroll de les aglomeracions de més de 100.000 habitants, de tots els gran eixos viaris on el trànsit sobrepassi els 3.000.000 de vehicles l'any, dels grans eixos ferroviaris on el trànsit sobrepassi els 30.000 trens l'any i dels aeroports i els ports.

El Departament d'Acció Climàtica Alimentació i Agenda Rural, és l'encarregat de dur a terme la recopilació dels mapes estratègics de soroll elaborats, per tal de donar compliment a les obligacions d'informació que estableix la Directiva 2002/49/CE, sobre avaluació i gestió del soroll ambiental. En el cas de Sabadell, el municipi conforma amb Badia i Barberà del Vallès l'aglomeració del Vallès Occidental I. La última versió del Mapa Estratègic de Soroll de Sabadell, inclòs a l'aglomeració mencionada es pot consultar al web: <https://accioclimatica.bibliotecadigital.gencat.cat/handle/20.500.14343/316#page=1>

1.4.1 Mapa de Capacitat Acústica de Sabadell

Els mapes de capacitat acústica estableixen les zones de sensibilitat i fixen els objectius de qualitat en un territori determinat, i es desenvolupen segons el Decret 245/2005 i Decret 176/2009.



A nivell municipal, el mapa de capacitat acústica es va realitzar al 2009 en una primera fase. Arran de la publicació del Decret 176/2009, es va actualitzar el mapa de capacitat, aprovat pel ple en sessió de 21 de desembre de 2010. Té una vigència per 10 anys.

El Mapa de Capacitat Acústica de Sabadell s'ha actualitzat d'acord amb la normativa vigent i es pot consultar la versió actualitzada del mateix que data del 16 de desembre de 2021 al web municipal:

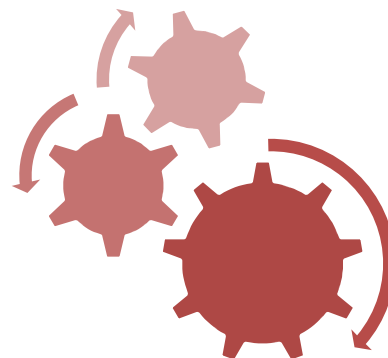
<https://web.sabadell.cat/mapes>. El Mapa de capacitat acústica de Sabadell presenta la zonificació acústica del municipi dividida en vuit categories.

1.5.1 Ordenança municipal de soroll i vibracions

Altra de les eines claus en la gestió de la qualitat acústica a la ciutat és l'Ordenança municipal de soroll i vibracions. L'ordenança té per objectiu regular les mesures i instruments municipals necessaris per prevenir i corregir la contaminació acústica. Resten sotmesos a l'Ordenança qualsevol instal·lació, maquinària, projecte de construcció, comportament, o activitat de caràcter públic o privat, incloses als annexos, susceptibles de generar contaminació acústica per soroll, per vibracions o per soroll i vibracions. L'ordenança de soroll i vibracions de Sabadell va ser aprovada pel ple municipal el 2010 i finalment publicada amb data 15 de febrer de 2011, vigent des de 2011 doncs, i consultable des del web municipal: <https://web.sabadell.cat/ordenanca-municipal>

2. PLANIFICACIÓ I GESTIÓ LOCAL DE LA QUALITAT ACÚSTICA

Cal assenyalar el caràcter transversal de la problemàtica de la qualitat acústica, tant pel que fa a les causes que la provoquen (fonts emissores) com a les possibles estratègies per reduir-la. A tal efecte, és important evidenciar les relacions sinèrgiques entre molts instruments de planificació que es desenvolupen des de l'àmbit municipal i la millora de la qualitat de acústica.



L'Ajuntament de Sabadell compta amb diversos instruments de planificació i gestió que d'una manera més o menys directa estan relacionats amb la qualitat acústica del municipi, els principals dels quals es resumeixen a continuació, en tant que formen peces sinèrgiques als esforços que planteja aquest pla:

- Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible (PMUS):

Sabadell disposa del seu propi Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (2023-2028), que pren per horitzó el període 2023-2028, aprovat al febrer de 2025.

Els objectius del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Sabadell inclouen millorar la seguretat viària i reduir l'accidentalitat, afavorir la mobilitat a peu amb més i millor espai públic per als vianants, incrementar l'ús de la bicicleta amb millores en les infraestructures, promoure un transport col·lectiu de qualitat, fomentar l'ús racional del vehicle privat amb mesures que impulsin la intermodalitat, optimitzar l'oferta d'aparcament, assegurar una distribució de mercaderies àgil i ordenada, disminuir la contaminació atmosfèrica i acústica del trànsit, i conscienciar la població sobre la mobilitat sostenible i segura.

- Camins escolars:

Des de fa més de 10 anys, Sabadell ha implementat mesures actives en els entorns escolars amb l'objectiu de crear espais més segurs i promoure la mobilitat activa i sostenible. Les accions, desenvolupades segons criteris de seguretat, consisteixen principalment en millores de l'espai públic i pacificació de la mobilitat, aplicant mesures com la pacificació integral dels carrers, l'eixamplament dels accessos als centres escolars i els talls de carrer durant l'horari escolar. Ja al març de 2022 es va publicar un manual d'actuacions dels camins i entorns escolars a Sabadell.

- Pla Director de Bicicleta de Sabadell (PDB):

El Pla Director de la Bicicleta de Sabadell té com a objectiu principal planificar les línies estratègiques per impulsar la mobilitat en bicicleta a la ciutat. Les línies estratègiques se centren en la infraestructura, la promoció i la gestió. Pel que fa a la infraestructura, es proposa una xarxa ciclable bàsica per a diverses necessitats i una xarxa d'aparcament segons la demanda, garantint la seguretat i la intermodalitat. En termes de promoció, el Pla fomenta l'ús quotidià de la bicicleta, l'accés a bicicletes públiques i privades, i la distribució

urbana de mercaderies en bicicleta. Quant a la gestió, s'integren propostes per incloure la bicicleta en la planificació municipal.

- Pla d'accessibilitat (2023):

El març de 2023 es va aprovar el Pla d'Accessibilitat de Sabadell, en l'àmbit de la Via Pública i el Transport. El Pla d'Accessibilitat és una estratègia municipal per fomentar l'accés universal, detectant les limitacions físiques en els diversos entorns urbans (carrers, edificis, transport i comunicació), proposant solucions concretes, elaborant un pressupost específic i establint un calendari per a la seva eliminació gradual. L'objectiu és fer de la ciutat un espai totalment accessible mitjançant una planificació lògica i sistemàtica.

- Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i el Clima (PAESC) – 2021-2030:

Un cop aprovada la Declaració d'Emergència Climàtica de Sabadell al febrer de 2020, i avaluat l'increment d'objectius de reducció plantejat a la nova Llei de Canvi Climàtic i els acords a nivell europeu, Sabadell planteja un nou Pla d'Acció d'Energia Sostenible i Clima pel període 2021-2030, que abraça un total de 40 accions, 18 de mitigació i 22 d'adaptació.

El compromís que assumirà la ciutat serà reduir les seves emissions de CO₂ més enllà del 40%, en més d'un 55% l'any 2030, a augmentar la resiliència mitjançant l'adaptació als impactes del canvi climàtic i a facilitar l'accés universal a uns serveis energètics segurs i sostenibles.

- Pla Director dels Espais Verds de Sabadell 2023-2033 (PDEV):

Es tracta d'una pla que promou una gestió i direcció de les zones verdes de la ciutat, sota el prisma de la infraestructura verda, que se centri en la sostenibilitat, el foment de la biodiversitat i la naturalització dels espais, la potenciació de la permeabilitat i el verd funcional i la resiliència i lluita contra els efectes del canvi climàtic.

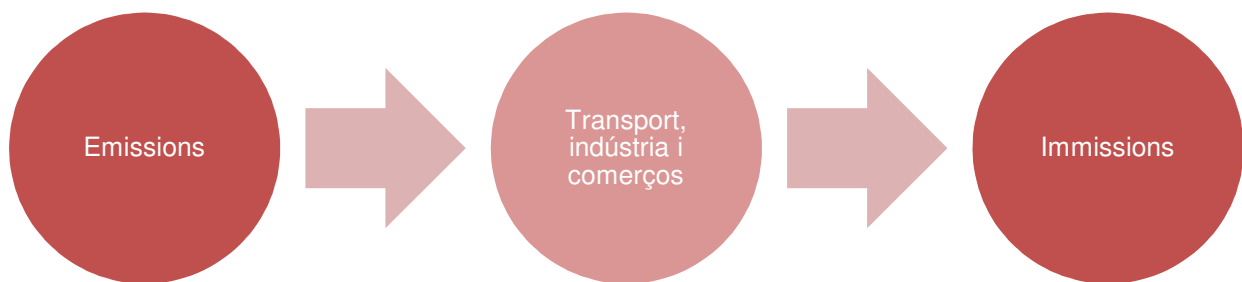
En aquest sentit, a partir d'una anàlisi i diagnosi de l'estat actual dels espais verds, es defineix un programa d'actuacions i inversions a 10 anys vista per a la millora, consolidació i augment de la contribució d'aquests espais a la infraestructura verda de la ciutat, així com definir criteris generals i particulars a l'hora de dissenyar nous espais verds o rehabilitar-ne d'existents.

- Pla d'Acció Sabadell Aire Net 2030, en fase d'aprovació inicial. Inclou 20 mesures que s'organitzen en 4 eixos d'actuació: mobilitat, model de ciutat, comunicació i sensibilització i seguiment i avaluació de l'aire, i se solapa temàticament amb el present pla de qualitat acústica tant en el fons com en accions específiques, que consten en totes dues eines de planificació estratègica.

3. OBJECTIUS DEL PLA

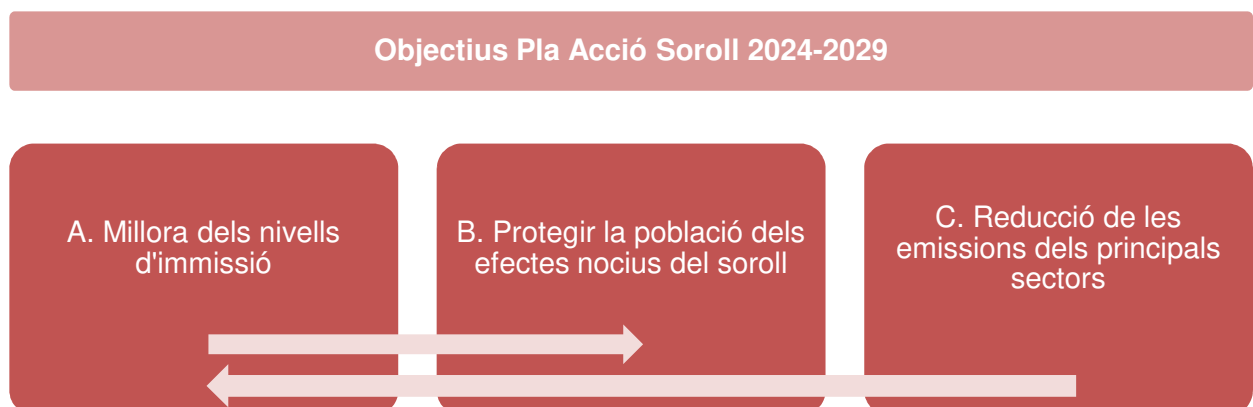
La finalitat d'aquest pla és, en última instància, **millorar la qualitat acústica de Sabadell, per protegir la salut de les persones**, amb el doble objectiu de disminuir els nivells existents a les zones on hi ha superacions (accions correctives) i mantenir zones d'alta qualitat acústica (Zones Urbanes Tranquil·les), amb accions preventives o de manteniment de nivells existents.

A l'hora de definir objectius de millora de la qualitat acústica, és important reprendre la diferenciació entre els nivells d'immissions (paràmetre representatiu de la qualitat acústica que rebem) i les emissions. Els segons, les emissions, són un dels principals factors que determinen els primers, les immissions, però no existeix una relació lineal o directa entre aquestes dues magnituds.



En aquest sentit, cal ressaltar que les metes que cal marcar-se des d'una òptica de la protecció de la salut i el medi ambient tenen a veure amb les immissions. Tanmateix, el mecanisme per abordar millores en els nivells d'immissions passa necessàriament per reduir les emissions, donada la capacitat per incidir en les condicions de propagació o sobre la orografia i el canó urbà (capacitat menys viable). Aquesta reducció de les emissions és, a més a més, un paràmetre quantificable en el marc d'aquest Pla.

Així doncs, aquest pla estableix objectius a tres nivells, relacionats entre ells:



A. Millora dels nivells d'immissió per als diferents contaminants

Sabadell pretén reduir els nivells d'immissió dels diferents contaminants considerats, assegurant el compliment dels valors límit legiscats i apropant-se el màxim possible als nivells que recomana la OMS.

B. Protegir la població dels efectes nocius del soroll.

Atenent als valors de contaminació acústica, protegir les persones (i en especial aquelles que són més vulnerables als efectes d'una mala qualitat acústica sobre la salut), a través de minimitzar els períodes d'exposició.

Per aquest objectiu, és molt complex fixar valors objectiu a nivell quantitatiu, en tant que la població exposada hauria de ser clarament tendent a zero.

C. Reducció de les emissions dels principals sectors

A l'hora de definir uns objectius de reducció d'emissions específics per al municipi de Sabadell, s'escau recopilar, primerament, els objectius que es deriven d'altres instruments de planificació existents, tant si són de nivell jeràrquic superior i, per tant, exigibles, com si es tracta d'objectius que cal entendre a mode de directrius o recomanacions. Al mateix temps, es podrien fer estudis acústics de menor abast regional en cas de disposar de focus especialment sensibles.

En el cas de la ZBE, la xarxa de sensors híbrida ha de permetre fer un seguiment continuat i específic de l'evolució d'aquesta mesura per l'àmbit delimitat d'actuació: Ronda Zamenhof, Gran Via, Ctra Barcelona i Ronda Ponent.

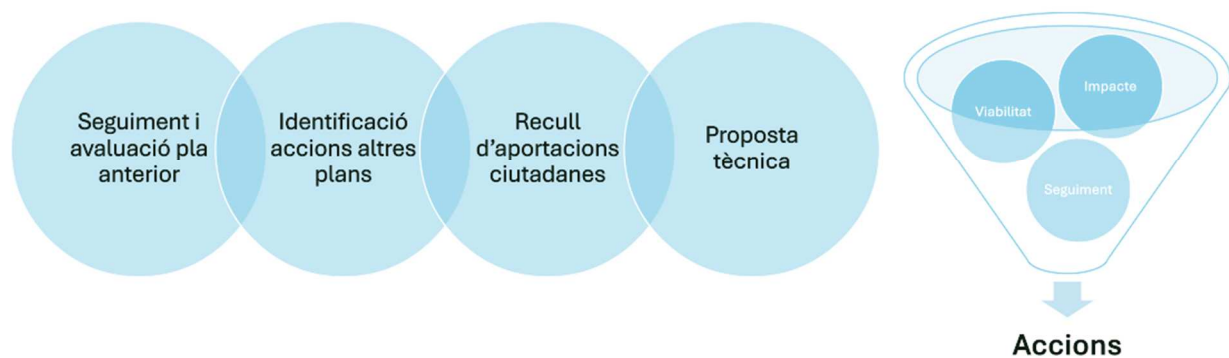
De forma puntual, altres focus emissors amb temporalitats diverses a la ciutat serien: les activitats d'oci nocturn, la celebració d'esdeveniments a la via pública amb utilització d'aparells electroamplificats o les obres associades a la via pública i/o sector residencial.

En un altre nivell d'afectació, la convivència entre la ciutadania és objecte de molèsties i/o conflictes que poden derivar en afectacions acústiques.

4. PLA D'ACCIÓ

4.1. Introducció i estructura del pla d'acció

Per a l'elaboració del pla d'acció “Sabadell Menys Soroll 2030” s'ha seguit el procés de treball que es recull a l'esquema següent:



En primer lloc, s'han tingut en compte les conclusions derivades de l'exercici de seguiment i avaluació del pla predecessor (veure apartat 2 d'aquest pla), amb una voluntat clara de partir de l'experiència prèvia i dels aprenentatges adquirits, per potenciar els èxits i no repetir errades, i també observant quina millora de la qualitat acústica s'ha assolit i l'impacte que hi han jugat les accions implementades. D'aquesta reflexió, s'han identificat accions continuïstes, accions a descartar i àmbits en els que cal preveure noves accions.

En segon lloc, aquest pla pretén nodrir-se de la planificació i programació d'accions en d'altres instruments, municipals i supramunicipals, tenint en compte el caràcter multifactorial de la contaminació acústica. Així doncs, s'han identificat totes aquelles accions previstes fins a 2030 que incideixen en la qualitat acústica del municipi (veure apartat 4 d'aquest pla).

A banda, per tal de maximitzar la transparència i la democratització del procés, s'ha obert un procés de participació ciutadana, a través de la Taula de Sostenibilitat Urbana. En primer lloc, durant el maig de 2025 es va informar de l'inici dels treballs d'elaboració del nou pla, en paral·lel als treballs relacionats amb la planificació local de qualitat de l'aire. A partir d'aquí, es van celebrar dues sessions de participació presencial, obertes a tothom, i es va habilitar una bústia online per recollir aportacions.

A continuació es mostren les dades bàsiques d'aquestes accions participatives:

Acció participativa	Volum de participació	Principals resultats
Sessió de participació presencial I (02/07/2024)	9 persones	30 propostes d'accions, la majoria d'elles relacionades amb la qualitat de l'aire.
Bústia online d'aportacions (fins 31/07/2024)	7 persones	43 propostes d'accions, la majoria d'elles relacionades amb la qualitat de l'aire.

Sessió de participació presencial II (03/10/2024)	8 persones	Priorització de les accions de l'esborrany de Pla d'acció de Soroll.
--	------------	---

Els resultats d'aquest procés participatiu han servit per copsar les propostes de la ciutadania i poder-les tenir en compte en l'elaboració del pla d'acció.

Juntament amb la proposta d'accions formulades, s'han definit accions addicionals en aquells àmbits en què ha estat necessari i s'ha fet un cribratge del llistat obtingut de potencials accions atenent als criteris de viabilitat d'implementació, rellevància de l'impacte potencial i facilitat de seguiment.

S'escau emfatitzar que, si bé una part substancial de l'impacte en la qualitat acústica depassa en algunes accions de l'àmbit d'intervenció municipal, aquest pla d'acció vol centrar l'esforç en les accions que l'Ajuntament de Sabadell pot tirar endavant d'una manera activa i efectiva, posant l'accent en aquells àmbits que a nivell d'inventari contribueixen de manera més significativa a la contaminació acústica. Tanmateix, és important fer esment a la imprescindible contribució d'altres accions d'escala supramunicipal a l'hora de fer efectiva una millora substancial de la qualitat acústica, tenint en compte el pes específic del trànsit interurbà.

Amb tot, aquest pla d'acció inclou **19 mesures** que s'organitzen en **4 eixos d'actuació**:

- **Gestió activa de la mobilitat**
- **Model de ciutat i control de focus emissors**
- **Seguiment i avaluació de la qualitat acústica**
- **Comunicació i sensibilització**

A continuació es mostra un exemple de fitxa d'acció:

Eix	Nom eix d'actuació
Acció X	Títol acció

Objectius

Nivell de prioritat	Alta	Mitja	Baixa			
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable						
Agents implicats						
Interrelació amb altres plans						
Cost econòmic						

Estalvi d'emissions	
Indicadors de seguiment	

4.2. Principis rectors per a la millora de la qualitat acústica

Tal i com s'ha introduït en l'apartat 2 d'aquest document, l'Ajuntament de Sabadell compta amb un seguit d'instruments locals que, des d'un enfocament més sectorial, s'interrelacionen amb aquest pla, en tant que serveixen per planificar o gestionar matèries o aspectes que tenen una clara incidència en la qualitat acústica (mobilitat, disseny urbà, espais verds, etc.) o bé amb una aproximació que hauria de ser sinèrgica (mitigació i adaptació al canvi climàtic, lluita contra la mala qualitat de l'aire, etc.). Ens trobem, doncs, davant d'un engranatge de planificació que cal coordinar i interrelacionar per tal que sigui sinèrgic amb els objectius de millora de la qualitat acústica

En aquest sentit, en aquest apartat es recullen un seguit de principis rectors que haurien d'impregnar qualsevol iniciativa municipal incident en la qualitat acústica. Tal i com s'exposa i s'exposarà en diversos punts d'aquest pla, és important cercar mecanismes per tal d'afavorir al màxim possible el treball transversal, col·laboratiu i interdisciplinari, aconseguint que **els objectius de millora de la qualitat acústica permeabilitzin i s'integrin en tots els àmbits d'intervenció pública**, i més enllà.

Planificació urbanística



El planejament urbanístic té un elevat potencial per incidir en diversos aspectes que condicionen de manera significativa la qualitat acústica a nivell local, principalment en les pautes de mobilitat.

La prioritat primera dels instruments de planejament ha de ser la reducció de la distància mitjana dels desplaçaments, a través de crear proximitat urbana. Per fer-ho, cal actuar en tres aspectes espacials que determinen el grau de proximitat i llunyania urbana que es genera: la localització dels desenvolupaments, la seva densitat i la barreja d'usos.

La segona prioritat, des d'una perspectiva de la mobilitat baixa en emissions, ha de ser aconseguir un canvi modal cap a modes més sostenibles. Existeixen diferents enfocaments per abordar-ho des del planejament urbanístic.

- Definició de la xarxa viària: cal establir una jerarquia viària en què la xarxa bàsica serveixi per canalitzar els fluxos de trànsit de pas i la majoria de la xarxa sigui considerada com a xarxa secundària o veïnal, on s'impedeixin els fluxos de pas i el trànsit existent tingui com a origen o destí el mateix àmbit.
- Dotació i localització d'aparcament a la via pública: vetllar per ubicar les localitzacions d'aparcaments a una determinada distància dels principals punts d'origen i destinació dels viatges.
- Definició de les xarxes de modes no motoritzats: caldrà que aquestes xarxes es caracteritzin per la seva seguretat, accessibilitat, confort i connexió de les principals polaritats d'interès.
- Regulacions urbanístiques com ara les tipologies edificatòries, o la relació entre espai públic/espai privat, que contribueixen a la configuració d'un espai públic més o menys atractiu per als modes no motoritzats de desplaçament).

A banda d'aquestes qüestions estretament vinculades a l'esquema de mobilitat, en el moment en què es revisi el planejament general vigent al municipi, caldrà tenir en compte el ja esmentat efecte de canó urbà (que té a veure amb la morfologia dels carrers (amplada i orientació) i les alçades de les edificacions, podent comportar la concentració sistemàtica de contaminants en determinats espais.

Remodelació urbana



De manera estretament associada al punt anterior, en les operacions de remodelació, reforma o renovació de l'espai públic, serà important vetllar per la incorporació de criteris d'ambientalització i la pacificació.

Pel fet d'acollir població especialment vulnerable als efectes de la contaminació acústica i atmosfèrica, es considera que caldrà actuar preferentment sobre entorns escolars, d'hospitals, de residències de gent gran i d'equipaments esportius.

Mitigació del canvi climàtic



L'Ajuntament de Sabadell és signant del Pacte d'Alcaldes i Alcaldesses, una de les iniciatives dels governs locals en la lluita contra el canvi climàtic, i compta amb el seu Pla d'Acció pel Clima i l'Energia Sostenible, centrat en la mitigació i l'adaptació al canvi climàtic, assumint els compromisos que se'n deriven.

Caldrà vetllar perquè les accions de transició energètica no vagin en detriment de la millora de la qualitat acústica, essent especialment rellevant tenir en compte el potencial contaminador de l'ús de la biomassa si no es segueixen uns criteris determinats.

4.3. Accions

4.3.1. Accions de gestió activa de la mobilitat

Segons les dades del darrer Mapa Estratègic de Soroll, la mobilitat urbana i interurbana representa la font més rellevant. És el sector clau que contribueix de manera significativa a la problemàtica de contaminació acústica a Sabadell i sobre el que cal incidir.

Respecte a les vies per incidir en la reducció d'emissions associades a la mobilitat, a nivell municipal cal destacar el Pla de Mobilitat Urbana de Sabadell (PMUS), aprovat al febrer de 2025, amb una proposta d'actuacions que compta amb un important recolzament polític i que ha estat objecte del pertinent procés participatiu. Per tal d'evitar duplicitats i facilitar la governança final d'aquest pla, s'ha optat per recollir aquelles accions del PMUS que es considera que tenen una major rellevància a nivell de reducció de les emissions acústiques. De manera puntual i tenint en compte que l'horitzó del PMUS és 2028 i aquest pla s'estén fins 2030, s'ha incorporat alguna acció addicional, totalment alineada.

En general, la premissa de fons de les accions de mobilitat és que cal virar cap a un model de mobilitat, especialment en l'àmbit urbà, centrat en els modes zero emissions (a peu i en bicicleta), que a més a més, són els modes més saludables pel fet de promoure una mobilitat activa. Es contempla també la necessitat de promoure i potenciar el transport públic, tant per la mobilitat urbana com interurbana, com a mode més eficient i que comporta unes emissions unitàries menors. En última instància, en aquells desplaçaments que necessàriament s'hagin de fer en vehicle privat, el mode que pot ser més intensiu en emissions de contaminants, cal preveure mesures per prioritzar els vehicles de menors emissions, o aplicar-hi restriccions, com la Zona de Baixes Emissions.

S'escau esmentar que, per sobre d'aquesta piràmide dels modes de mobilitat, caldria treballar en la reducció de les necessitats de desplaçament o de les distàncies recorregudes. Les accions que permetrien aquest enfoc no s'han recollit en aquest bloc en tant que, o bé corresponen a temes relacionats amb el model d'implantació territorial i urbanística (mixticitat d'usos, urbanisme de proximitat, etc.), o bé queden fora de l'abast municipal (foment de la despresencialització a través del teletreball, per exemple).

En resum, es considera que les accions que tenen una major repercussió en la reducció d'emissions provinents de la mobilitat són aquelles que s'enfoquen a reduir la mobilitat obligada (motius laborals o per estudi), combinant-ho amb una promoció del transport públic i de la seva competitivitat.

Eix	Mobilitat
Acció 1	Adequació i ampliació de la xarxa bàsica de vianants

Per tal de fomentar la mobilitat a peu, és fonamental comptar amb una infraestructura segura i de qualitat. En concret, cal assegurar que la xarxa bàsica de vianants sigui una realitat, fet que implica executar totes aquelles actuacions necessàries perquè els carrers que en formen part siguin accessibles, segurs, confortables i de qualitat.

Així doncs, es concretaran les actuacions necessàries a executar i es prioritzaran les mateixes, amb una proposta de calendari i de dotació pressupostària per any. Les actuacions a executar consistiran en millores en els encreuaments, en la superfície destinada als vianants i en la millora de la qualitat ambiental dels carrers. En la mesura del possible, per afavorir l'impacte en el repartiment modal, es procurarà que les intervencions d'ampliació de la xarxa per a vianants siguin en detriment d'espai destinat al vehicle privat motoritzat (aparcament o circulació). A més a més, l'adequació d'aquesta xarxa anirà acompanyada de campanyes de comunicació i promoció de la mobilitat a peu, i d'una senyalització de la xarxa.

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Millores en els encreuaments (semaforització amb fases semafòriques amb prioritat per vianants, passos de vianants elevats, millora de visibilitat).
- Ampliació de l'espai destinat al vianant (ampliació de voreres, plataformes úniques amb prioritat per a vianants).
- Millora de la qualitat ambiental (vegetació, ombra, mobiliari urbà, il·luminació).
- Senyalització de la xarxa.
- Campanya de comunicació i promoció de la mobilitat a peu.

Objectius

- Promoure els desplaçaments a peu.

Nivell de prioritat	Alta		Mitja		Baixa	
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	• Urbanisme					
Agents implicats	• Mobilitat • Obres públiques					
Interrelació amb altres plans	• Pla de Mobilitat Urbana Sostenible					
Cost econòmic	5.000.000 €					
Millora acústica	No quantificable					
Indicadors de seguiment	• Quota modal a peu • Pressupost invertit • Metres lineals adequats					

Eix	Mobilitat
Acció 2	Millora de la connexió de la trama urbana amb la xarxa de camins del Rodal

Per facilitar l'accés a peu al Rodal de Sabadell, és essencial que la trama urbana de la ciutat tingui una bona connexió amb els camins d'aquesta àrea natural.

L'Ajuntament disposa del "Pla Director d'Espais Oberts" i l'"Estudi Previ del Pla de Camins" per analitzar i proposar aquestes connexions. Ja s'han executat diversos projectes, com la renovació de la senyalització turística i la millora del camí de Sant Oleguer. També s'estan tramitant altres actuacions, com el PMU de la Roureda, el PE-127 per a la millora de camins i carrils bici, el Projecte Next Generation "El riu, teixint fils de vida" i un projecte de millora de l'accessibilitat del camí del riu Ripoll i itineraris. A més, es treballa a garantir la connectivitat amb la Via Verda Sant Llorenç-Collserola.

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Execució dels projectes o actuacions concretes que estan planificats.
- Determinació dels punts on cal actuar per garantir una connexió segura entre trama urbana i xarxa de camins.
- Execució de les actuacions necessàries.

Objectius

- Promoure els desplaçaments a peu.

Nivell de prioritat	Alta		Mitja		Baixa	
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	• Transició Ecològica					
Agents implicats	• Planificació Urbanística • Servei d'Estratègia de Ciutat					
Interrelació amb altres plans	• Pla de Mobilitat Urbana Sostenible • Pla Director d'Espais Oberts					
Cost econòmic	300.000 €					
Millora acústica	No quantificable					
Indicadors de seguiment	• Nombre de camins on s'ha actuat • Nombre de metres lineals d'itineraris on s'ha actuat • Projectes executats					

Eix	Mobilitat
Acció 4	Ampliar la xarxa de carrils bici urbans i millorar la infraestructura per a la bicicleta

El Pla Director de la Bicicleta de Sabadell (PDB 2019-2025) es centra en constituir una bona xarxa ciclable i ampliar l'existent per tal de fomentar el seu ús entre la ciutadania. El Pla proposa com ha de ser la xarxa de la ciutat i ho divideix en vàries actuacions, destacant la configuració d'una xarxa ciclable bàsica dins de la ciutat, connectant els nodes rellevants amb tots els barris. Cal apostar, doncs, pel desenvolupament progressiu de la xarxa de carrils bici i itineraris en bicicleta prevista al PDB per tal d'incentivar l'ús de la bicicleta en els desplaçaments interns al municipi. Cal tenir en compte que el PDB preveu addicionar un total de 55 km d'eixos per a bicicleta i que, un cop superada la seva vigència, caldrà seguir apostant per l'increment progressiu d'aquesta longitud, amb l'objectiu final d'assolir els 100 km.

A banda de disposar d'itineraris segurs i còmodes per circular amb bicicleta, un altre element que pot afavorir-ne l'ús és disposar d'aparcaments segurs. En aquest sentit, tant PDB com PMUS preveuen implantar un sistema d'aparcaments públics segurs (bicitancats o gàbies d'estacionament segur), especialment en nodes atractors de mobilitat (tals com equipaments o parades de transport públic, en aquestes segones com a mecanisme clau per afavorir la intermodalitat entre dos modes sostenibles, bici i transport públic), així com incrementar progressivament de la cobertura i nombre d'aparcaments existents a la ciutat.

Aquesta acció també planteja la conveniència d'analitzar la viabilitat d'implantar un sistema públic de lloguer de bicicletes, de tracció mecànica o elèctriques, i VMP.

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Execució de les obres planificades en el PDB i les noves que es proposin posteriorment per arribar als 100 km.
- Establir mesures de seguretat i protecció arreu dels carrils bicicleta (separadors, senyalització, etc.).
- Implantació d'aparcaments segurs per a bicicletes a les estacions ferroviàries.
- Identificació d'ubicacions on cal prioritzar la col·locació d'aparcaments per a bicicletes i subministrament i col·locació d'aquests.
- Redactar l'estudi de viabilitat per a la implementació d'un sistema públic de lloguer de bicicletes o VMP.

Objectius

- Promoure els desplaçaments en bicicleta.

Nivell de prioritat	Alta						Mitja	Baixa
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030		
Servei responsable	• Mobilitat i transport • Urbanisme							
Agents implicats	• Diputació de Barcelona							
Interrelació amb altres plans	• Pla Director de la Bicicleta • Pla de Mobilitat Urbana Sostenible							
Cost econòmic	• 6.968.675 € per l'execució de la xarxa ciclable bàsica segons PDB (fins 2025).							

	• Recursos propis per estudis d'ampliació de la xarxa ciclable i ubicació d'aparcaments per a bicicleta. • Pressupost d'obra en funció dels projectes específics a desenvolupar. • 300.000 € d'implantació i manteniment del sistema d'aparcaments públics segurs per a bicicletes. • 60.000 € per a subministrament i col·locació de nous aparcaments per a bicicleta. • 15.000 € per l'estudi de viabilitat del sistema públic de lloguer de bicicletes. • Pressupost d'implantació, gestió i manteniment del sistema de lloguer de bicicletes en funció de la modalitat de servei.
Millora acústica	No quantificable
Indicadors de seguiment	• Longitud total d'itineraris ciclables urbans distingint per tipologies.

Eix	Mobilitat
Acció 5	Millora del servei del transport públic urbà i interurbà

Perquè el servei de transport públic sigui una alternativa de mobilitat real, cal que sigui competitiva respecte la resta de modes i, per tant, cal continuar apostant per millorar el servei ofert, en termes de cobertura, connexió i eficiència arreu del municipi i respecte les principals polaritats de relació. També és clau prendre en consideració l'accessibilitat i l'experiència de les persones usuàries.

Un aspecte que es considera clau per promoure un model de mobilitat més sostenible és afavorir la intermodalitat. En aquest sentit, es prioritza apostar per la intermodalitat dins de les diferents opcions de transport públic (urbà i interurbà, autobús i ferrocarril), entre els modes actius i el transport públic i també entre el vehicle privat motoritzat i el transport públic, de mode que es redueixi l'ús del primer.

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Reordenació de la nomenclatura i la codificació de les línies d'autobús urbà actuals per millorar la comprensió i afavorir la captació d'usuaris.
- Coordinació de la implantació dels projectes de Bus Ràpid Catalunya (Bus Exprés) que desenvolupen la Generalitat i l'ATM de Barcelona a Sabadell amb l'objectiu de garantir itineraris ben integrats dins de la trama urbana.
- Impuls de la intermodalitat entre el transport públic urbà i interurbà (mesures d'informació, coordinació horària, tarificació favorable) però també amb les xarxes de mobilitat activa (mesures d'informació, itineraris de connexió i disponibilitat d'aparcament segur per a bicicleta) i aparcaments perifèrics dissuasius (possibles espais d'intercanvi Park&Ride).
- Estudi d'un servei de transport públic urbà nocturn que complementi la xarxa de bus interurbana en alguns sectors de la ciutat.
- Estudi d'alternatives en transport públic per accedir al tanatori i per millorar la cobertura als polígons industrials de la llera del riu Ripoll.
- Estudi de la implantació d'un servei de transport a demanda mitjançant taxis en zones sense cobertura de servei de transport públic urbà
- Instància a la Generalitat per estudiar la viabilitat del desenvolupament de la reserva ferroviària existent entre Sant Pau de Riu-sec, l'aeroport i la línia de rodalies de Renfe, per donar servei a la zona sud de la ciutat.

Objectius

- Promoure els desplaçaments en transport públic.

Nivell de prioritat	Alta Mitja Baixa					
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	• Mobilitat i transport • Urbanisme					
Agents implicats	• Generalitat de Catalunya • ATM Barcelona					
Interrelació amb altres plans	• Pla de Mobilitat Urbana Sostenible					
Cost econòmic	15.574.250 €					
Millora acústica	No quantificable					

Indicadors de seguiment

- Quota modal en transport públic
- Grau de satisfacció dels usuaris del transport públic

Eix	Mobilitat
Acció 6	Renovació progressiva de la flota d'autobusos urbans per vehicles de baixes emissions i optimització dels recorreguts

Des d'una perspectiva de la qualitat acústica, el transport públic és una opció modal d'interès perquè permet la mobilitat col·lectiva i, per tant, una menor intensitat d'emissions unitàries. Tanmateix, perquè el transport públic sigui realment un mode al servei de la reducció de les emissions, cal prendre cura de determinats aspectes. La principal problemàtica s'associa al fet que, en general, es tracta de vehicles pesants que circulen per tot el municipi, recurrent grans distàncies.

En primer lloc, cal tenir en compte la flota de vehicles que realitzen aquests serveis de transport públic. Cal renovar progressivament aquesta flota, prioritant la substitució progressiva per fases en funció de l'obsolescència dels vehicles existents i optant per vehicles de baixes emissions (elèctrics o híbrids prioritàriament). En aquest sentit, en l'actualitat, el 55% dels autobusos urbans de Sabadell són de baixes emissions (híbrids i elèctrics), amb l'objectiu que el 2031 tots ho siguin. Es preveu una aposta forta pels autobusos elèctrics, fet que també requerirà de preveure instal·lacions de recàrrega. S'escau esmentar que la millora dels autobusos en termes d'emissions acústiques també es relaciona amb una millora de les emissions atmosfèriques, especialment conflictives dins el nucli urbà.

D'altra banda, cal preveure una revisió continuada dels recorreguts realitzats, per tal d'optimitzar-los en quant a velocitat de circulació i perquè les distàncies recorregudes siguin les mínimes (tot garantint la màxima cobertura del servei). També per fer que els vehicles de més emissions circulin pels recorreguts on puguin tenir menor impacte (atenent a les característiques d'efecte de canó urbà dels carrers, la presència de població vulnerable, etc.).

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Renovació progressiva dels autobusos per vehicles elèctrics i/o híbrids.
- Millora de la velocitat comercial dels autobusos mitjançant sistemes de prioritat semafòrica o reserva viària.
- Estudi de tecnologies aplicables per determinar la renovació de flota segons el servei urbà de Sabadell.

Objectius

- Reduir les emissions de contaminants associades al transport públic.

Nivell de prioritat	Alta		Mitja		Baixa	
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	• Mobilitat i transport					
Agents implicats	• Empreses operadores					
Interrelació amb altres plans	• Pla de Mobilitat Urbana Sostenible					
Cost econòmic	• Entre 10,7 i 18,7 M€ segons si la renovació és amb autobusos híbrids o elèctrics respectivament • 0,9M€ per transformació de cotxeres per a la instal·lació de punts de recàrrega					

Millora acústica	•
Indicadors de seguiment	• % d'autobusos urbans híbrids respecte total de flota. • % d'autobusos urbans elèctrics respecte total de flota.

Eix	Mobilitat
Acció 7	Impuls de mesures per facilitar l'ús del vehicle elèctric

L'electromobilitat (ús de vehicles elèctrics) es postula com una línia d'actuació a l'hora de reduir les emissions associades a la mobilitat que es realitza amb vehicles motoritzats, en substitució dels vehicles amb motors de combustió interna. Apostar per una renovació de la flota de vehicles que prioritzi els elèctrics es planteja com una mesura complementaria a les anteriors.

Per promoure la penetració dels vehicles elèctrics, des de l'àmbit municipal es poden impulsar diverses actuacions. Per una banda, mesures de bonificació fiscal que suposin un incentiu econòmic per a l'adquisició d'aquest tipus de vehicles per determinats col·lectius que circulin per la ciutat d'una manera més intensiva (en nombre de km recorreguts, com ara taxis).

També s'hi pot incidir mitjanant la regulació de l'aparcament. Per altra banda, cal apostar per proveir d'una infraestructura de recàrrega a nivell municipal. En aquest sentit, cal tenir en compte que existeixen determinades obligacions d'instal·lació de punts de recàrrega elèctrica, que la normativa municipal hauria de recollir. A més, cal valorar la viabilitat d'ampliar els punts de recàrrega públics o bé estudiar sistemes d'instal·lació/gestió alternatius, que afavoreixin la viabilitat econòmica de la mesura.

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Recollir a les Normes Urbanístiques i a l'Ordenança Municipal Reguladora de l'Edificació la instal·lació de punts de recàrrega a nous aparcaments.
- Modificar sistemes de dades municipals per recollir la informació sobre el nombre d'aparcaments amb punts de recàrrega de vehicles elèctrics.
- Estudiar sistemes de gestió per a incrementar els punts de recàrrega a la via pública mitjançant la col·laboració públic/privada.
- Dotar els aparcaments d'ús públic de punts de recàrrega.
- Incorporar al web municipal la informació sobre punts de recàrrega a ap. públics i a la via pública.

Objectius						
	• Reduir les emissions de contaminants associades a la mobilitat en transport privat motoritzat.					
Nivell de prioritat	Alta		Mitja		Baixa	
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	• Mobilitat i transport • Urbanisme					
Agents implicats	• ICAEN • Possibles operadors privats					
Interrelació amb altres plans	• Pla de Mobilitat Urbana Sostenible					
Cost econòmic	• Estudi sistemes de gestió punts de recàrrega a la via pública: 15.000 € • Ampliació de núm. de punts a la via pública, segons model de gestió					
Millora acústica	No quantificable					

Indicadors de seguiment	• Nombre i % de vehicles elèctrics censats • Nombre de punts de recàrrega instal·lats a la via pública
--------------------------------	---

Eix	Mobilitat
Acció 8	Implantació de la ZBE i seguiment i revisió

L'Ajuntament de Sabadell compta actualment amb una [Zona de Baixes Emissions](#), implementada des de la primavera de 2025, amb l'aprovació definitiva de la corresponent Ordenança reguladora i amb inici del període sancionador a partir de l'1 de maig de 2025. Aquesta ZBE respon a l'obligatorietat legal d'implementació que fixa la Llei estatal de Canvi Climàtic i s'ha dissenyat tenint en compte un model comú entre els diferents municipis que conformen l'Arc Metropolità. Està previst un sistema de seguiment anual que inclou diversos indicadors relatius a la qualitat de l'aire, en tant que un dels objectius perseguits és precisament la reducció de la contaminació atmosfèrica.

Tanmateix, el nou Pla de Qualitat de l'Aire de Catalunya (aprobat mitjançant el Decret 132/2024) estableix un seguit de disposicions d'obligat compliment relatives a les ZBE, a les quals Sabadell s'haurà d'adaptar. Aquestes disposicions fan referència a superfície mínima, calendari d'afectació per etiquetes i règims d'autorització excepcionals, a grans trets.

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Implementació del sistema de seguiment previst per l'actual ZBE
- Anàlisi i valoració dels resultats obtinguts amb l'actual ZBE
- Anàlisi d'alternatives d'ampliació de la ZBE actual
- Redacció i aprovació de l'Ordenança reguladora de la ZBE ampliada i del corresponent projecte tècnic
- Realització de campanya informativa i educativa.

Objectius

- Reduir les emissions de contaminants associades a la mobilitat en transport privat motoritzat.

Nivell de prioritat	Alta		Mitja		Baixa	
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	• Mobilitat i transport • Urbanisme					
Agents implicats	• Generalitat de Catalunya • ATM Barcelona					
Interrelació amb altres plans	• Pla de Mobilitat Urbana Sostenible					
Cost econòmic	• 15.574.250 € per a la implementació de la ZBE actualment vigent • Costos associats a la futura ZBE revisada pendants de determinar en funció de les característiques					
Millora acústica	Pendent de quantificació					
Indicadors de seguiment	El propi sistema de seguiment de la ZBE					

4.3.2. Model de ciutat i altres focus emissors

La manera com es planifica i com es dissenya la ciutat, especialment l'espai públic, té una incidència rellevant en termes de qualitat acústica. L'entorn urbà és, de fet, un determinant de salut.

Així doncs, en aquest eix d'actuació es recullen un seguit d'accions referides a intervencions sobre la ciutat construïda o sobre els instruments que la planifiquen amb visió estratègica, vetllant perquè la millora de la qualitat acústica esdevingui un factor condicionant. Es tracta, majoritàriament, d'accions que, més que perseguir una reducció de les emissions, afavoreixen protegir a la població dels efectes nocius.

Eix	Model de ciutat i altres focus emissors
Acció 9	Pacificació d'entorns escolars i altres espais que acullen població vulnerable a la contaminació atmosfèrica

Aquesta acció s'enfoca a protegir els entorns urbans que acullen població més vulnerable als efectes nocius de la contaminació atmosfèrica, principalment mitjançant intervencions de pacificació viària i de l'espai públic i també amb accions de sensibilització per afavorir un canvi modal.

En aquest sentit, l'Ajuntament en els darrers anys ha impulsat la transformació dels entorns d'alguns centres educatius i cal continuar apostant en aquesta línia, complementàriament amb la implementació de camins escolars que capil·laritzin la pacificació cap a la resta de la ciutat.

A banda, de cara a futur, cal tenir en compte altres equipaments que també acullen població sensible, tals com centres per a la gent gran o bé l'entorn de l'Hospital Taulí. A mode indicatiu, s'escau fer referència als resultats que s'han avaluat per al programa "Protegim les Escoles" de la ciutat de Barcelona:

- Millora de la qualitat acústica, se situa en 5 o 7 dB(A), pendent de confirmació mitjançant un estudi específic de la Generalitat de Catalunya.
- Millora de la qualitat de l'aire que es situa en el 4-5% de disminució de les concentracions inicials. Si es restringeix l'anàlisi a l'horari escolar, la millora es situa al voltant del 4% de la concentració de NO₂, però no s'observa millora per les partícules PM10.
- Altres co-beneficis com ara: increment del temps d'estada a l'espai públic, increment de les oportunitats de joc espontani, millora de la percepció de seguretat viària, així com la senyalització i la visibilitat dels centres, impacte positiu en el benestar de la comunitat educativa, etc.

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Implantació de l'eix cívic Can Feu – Gràcia / Centre.
- Millor dels entorns escolars de Can Rull i altres.
- Pacificació d'un total de 6 entorns escolars fins el 2030.
- Accions de comunicació per promoure una mobilitat escolar més sostenible i saludable i per donar a conèixer els objectius perseguits amb la transformació dels entorns escolars.
- Diagnosi d'altres equipaments que acullen població vulnerable i planificació de futures intervencions de millora.

Objectius						
	• Transformar l'espai públic en pro d'una ciutat més saludable i humana.					
Nivell de prioritat	Alta		Mitja		Baixa	
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	• Planificació urbana					
Agents implicats	• Comunitats educatives • Mobilitat i transport					
Interrelació amb altres plans	• Pla "Els diners als carrers"					
Cost econòmic	• Implantació de l'eix cívic Can Feu – Gràcia / Centre (Fase 1), 2,5 M€					

	• Millora entorns escolars de Can Rull i altres. 420.000 € • Recursos propis per estudis. • Pressupost d'obra en funció dels projectes específics a desenvolupar.
Millora acústica	• Millora de la qualitat acústica, se situa en 5 o 7 dB(A), pendent de confirmació mitjançant un estudi específic de la Generalitat de Catalunya
Indicadors de seguiment	• Pacificacions executades en entorns d'espais amb població vulnerable

Eix	Model de ciutat i altres focus emissors
Acció 10	Transformació sostenible de la Gran Via i el Portal Sud

Aquesta acció té com objectiu transformar significativament la Gran Via per aconseguir la millora de l'espai públic i de la mobilitat, vertebrar la connexió de la ciutat amb el riu i impulsar el principal eix viari de la ciutat com a pol econòmic i de coneixement. Aquesta transformació d'aquest eix, amb els objectius exposats, s'entén com una transformació urbana alineada amb un model de ciutat centrat en les persones i no en el trànsit motoritzat com fins ara.

El projecte es va iniciar l'any 2020 i es treballa per fases, amb un pressupost total de 3,9 milions d'euros, dels quals més de 2,18 milions procedeixen dels fons europeus *Next Generation*. Les diferents fases del projecte de transformació s'aniran concretant durant els anys de desplegament d'aquest pla.

D'altra banda, es planteja la construcció d'una rotonda que organitzi el nou accés a la zona sud de la ciutat, amb una nova connexió a la C-58 i a les vies de circulació amb la xarxa viària existent del municipi. Es preveu adoptar mesures adequades per garantir la preservació del sistema del riu Sec i Sant Pau, així com de la zona d'interès ecològic del Torrent del Guinart. S'estima que aquesta actuació permetrà optimitzar la gestió del trànsit a la zona (42.000 vehicles/dia).

Objectius						
Millorar l'espai públic, la mobilitat, la connexió de la ciutat amb el riu i impulsar el principal eix viari de la ciutat com a pol econòmic i de coneixement.						
Nivell de prioritat	Alta		Mitja		Baixa	
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	Oficina Gran Via - Ripoll					
Agents implicats	- Planificació urbana - Mobilitat i transport					
Interrelació amb altres plans	-					
Cost econòmic	- Transformació Portal Sud, 10,8 M€ - Recursos propis per estudis. - Pressupost d'obra en funció dels projectes específics a desenvolupar.					
Millora acústica	Pendent quantificació, estudi específic de la Generalitat de Catalunya					
Indicadors de seguiment	- Nombre d'actuacions efectuades - Superfície transformada - Nombre arbres plantats					

Eix	Model de ciutat i altres focus emissors: control de soroll
Acció 11	Increment del verd urbà com a element de salut i qualitat ambiental: Sabadell 3-30-300

El verd urbà té nombrosos beneficis per a les persones i el medi ambient: reducció de l'efecte d'illa de calor urbana i dels extrems relacionats amb la hidrologia urbana (tant inundacions com sequeres), mitigació del soroll, promoció de l'activitat física i millora de la salut mental de la població, increment de la biodiversitat urbana, absorció de carboni,...

Atenent a aquests serveis ecosistèmics i per a la salut que aporta el verd en l'àmbit urbà, nombroses entitats i organitzacions de renom advoquen per aplicar en el disseny i la gestió del verd urbà la regla del 3-30-300, que diu que tota la ciutadania hauria de, com a mínim:

- Veure 3 arbres des de casa
- Comptar amb un 30% de cobertura vegetal al barri
- Estar a menys de 300m d'un parc o espai verd públic de qualitat

En aquest sentit, Sabadell ha aprovat recentment el Pla Director dels Espais Verds 2023-2030 (PDEV), que planifica les intervencions a realitzar fins a 2030.

Els principals mecanismes mitjançant els quals la vegetació pot reduir la contaminació atmosfèrica inclouen la deposició i la dispersió. En general, les àrees verdes urbanes tenen un efecte positiu i és amb l'arbrat viari, especialment en carrers amb una morfologia favorable a l'efecte canó urbà, on cal parar atenció.

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Capacitació interna per tal de sensibilitzar sobre els diferents efectes que pot provocar el verd urbà en termes de qualitat acústica i de l'aire.
- Consolidació de nous parcs urbans a la ciutat: Parc de les Aigües (7 Ha) i Parc del Portal Sud (5Ha), entre d'altres.
- Implantació de noves zones verdes urbanes a la zona La Roureda i el Balcó del Ripoll (Covadonga)
- Plantació de 6.500 arbres nous, incloent plantació en escoles.
- Generació de nous espais d'ombra a la ciutat.
- Creació de nous espais verds – boscos urbans.
- Establiment d'un acord de col·laboració amb un centre de recerca (tipus CREAM) per analitzar l'efecte del verd urbà (especialment a nivell d'arbrat viari) sobre la qualitat acústica a escala urbana (aerodinàmica i distribució de les emissions de contaminants atmosfèrics), distingint diferents combinacions de vegetació, morfologia urbana i fonts emissores.

Objectius

- Promoure la naturalització de la ciutat com a estratègia d'atenuació de la contaminació atmosfèrica.

Nivell de prioritat	Alta		Mitja		Baixa	
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	Espai Públic – Parcs i Jardins					
Agents implicats	- Centre de recerca a determinar - Diputació de Barcelona					

Interrelació amb altres plans	• Pla Director dels Espais Verds 2023-2032
Cost econòmic	• Nous parcs urbans: 3,25 M€ Parc de les Aigües i 2,2 M€ Parc del Portal Sud. • Nous espais d'ombra a la ciutat: 750.000 € • Nous espais verds – boscos urbans: 1,7 M€
Millora acústica	No aplica
Indicadors de seguiment	Seguiment propi del PDEV

Eix	Model de ciutat i altres focus emissors: control de soroll
Acció 12	Control del soroll produït per les terrasses dels bars i restaurants

Aquesta acció s'enfoca a incentivar que altres agents que puntualment poden suposar focus d'emissió rellevants, es corresponsabilitzin en la lluita contra la contaminació atmosfèrica, tot i que es tracta de sectors que, segons l'inventari, no suposen les fonts principals d'emissió.

De forma específica:

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Revisió dels requisits de contractació pública atenent a criteris de qualitat acústica
- Control de focus emissors puntuals: esdeveniments a la via pública
- Control de focus associats a activitats econòmiques: zones d'oci nocturn, terrasses. Gestió expedients amb incidència acústica mitjançant Disciplina Activitats.
- Seguiment dels macroesdeveniments musicals a via pública : Embassa't i Festival Observa.

Objectius

- Reduir les emissions de contaminants d'altres focus emissors
- Reduir el nombre de denúncies per focus emissors puntuals
- Control proactiu dels focus emissors lligats a activitats econòmiques mitjançant limitadors i altres eines de control normatiu i tècniques.

Nivell de prioritat	Alta Mitja Baixa					
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	• Transició Ecològica / Activitats / Policia					
Agents implicats	- Mediació					
Interrelació amb altres plans	-					
Cost econòmic	• Recursos interns • Pressupost executiu en funció dels projectes específics a desenvolupar.					
Millora acústica	No quantificable					
Indicadors de seguiment	-					

Eix	Model de ciutat i altres focus emissors
Acció 13	Control del soroll produït per les activitats econòmiques

Aquesta acció s'enfoca a incentivar que altres agents que puntualment poden suposar focus d'emissió rellevants, es corresponsabilitzin en la lluita contra la contaminació acústica, tot i que es tracta de sectors que, segons l'inventari, no suposen les fonts principals d'emissió.

De forma específica:

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Revisió dels requisits de qualitat acústica en funció de la zonificació específica tant a nivell urbanístic com de mapa de capacitat acústica
- Seguiment proactiu dels expedients de Disciplina derivats d'activitats econòmiques.
- Control de focus emissors puntuals: obres, etc.

Objectius

- Reduir les emissions de contaminants d'altres focus emissors
- Reduir el nombre de denúncies per focus emissors puntuals
- Control proactiu dels focus emissors lligats a activitats econòmiques mitjançant limitadors i altres eines de control normatiu i tècniques.

Nivell de prioritat	Alta	Mitja		Baixa		
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	• Transició Ecològica / Activitats / Policia					
Agents implicats	- Mediació					
Interrelació amb altres plans	-					
Cost econòmic	• Recursos interns • Pressupost executiu en funció dels projectes específics a desenvolupar.					
Millora acústica	No quantificable					
Indicadors de seguiment	-					

4.3.3. Accions de comunicació i sensibilització

Gran part de les mesures proposades en el Pla no seran efectives sense la col·laboració de la ciutadania i altres agents implicats, que en el fons és qui acaba sent un dels agents executors clau de moltes accions que tenen a veure amb el foment d'hàbits més sostenibles. Per tant, cal conscienciar-los i sensibilitzar-los per fer-los responsables i afavorir el canvi d'hàbits necessari.

Eix	Comunicació i sensibilització
Acció 14	Campanya de sensibilització sobre qualitat acústica i salut

La qualitat acústica té un gran impacte en la salut de les persones i en l'entorn en el que vivim, pel que també té una gran influència en la qualitat de vida de la ciutadania. L'evidència científica és rotunda i contundent i, tot i que la preocupació social per aquesta problemàtica és creixent, encara hi ha marge per sensibilitzar i per conscienciar en la necessitat de jugar un paper actiu en la resolució de la problemàtica. Les accions individuals de la ciutadania (com per exemple l'ús de modes més sostenibles per a la mobilitat, civisme) contribueixen, en conjunt, a la millora acústica,

Per aquest motiu, és important que localment es dissenyi una estratègia d'informació i conscienciació ciutadana que incentivi un canvi de model de ciutat. Serà important difondre i comunicar escaientment totes les accions que es realitzin i, a ser possible, dissenyar una imatge gràfica que permeti reconèixer que les diferents accions es duen a terme sota el paraigües d'una estratègia comuna.

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Organització de campanyes/xarrades d'aspectes relacionats amb la qualitat acústica
- Promoció d'activitats de recerca científica, intercanvi d'experiències i/o jornades tecnicocientífiques sobre qualitat acústica, vinculades a l'activitat acadèmica
- Participació a la Setmana Sense Sorolls i/o ACUSTICAT
- Destacar el rol de les dones actives en la millora de la qualitat acústica a través del programa Escoles x Clima.
- Difusió de missatges ambientals a les Pantalles d'informació Variable (PIV).
- Publicacions ens diferents mitjans d'informació amb dades sobre la problemàtica actual de contaminació, dades de qualitat acústica, les accions que es proposen, la relació amb altres plans ambientals.

Objectius						
• Corresponsabilitzar a la ciutadania per afavorir el canvi d'hàbits						
Nivell de prioritat	Alta		Mitja		Baixa	
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	• Transició Ecològica • Comunicació					
Agents implicats	-					
Interrelació amb altres plans	-					
Cost econòmic	• Recursos propis per planificació i conceptualització d'activitats i accions concretes • 15.000 € per desplegament de les activitats i accions concretes					
Millora acústica	No quantificable					
Indicadors de seguiment	• Nombre d'accions de sensibilització i comunicació					

4.3.4. Accions de seguiment i avaluació de la qualitat acústica

Disposar d'informació adequada, completa i el més detallada possible és clau per la presa de decisions. En aquest sentit, cal dotar-se d'eines que permetin una avaluació acurada dels nivells de qualitat acústica i és precisament el que es pretén amb aquest eix d'accions.

En aquest sentit, cal tenir en compte l'equipament existent com ara la xarxa de sensors híbrida disponible amb informació 24/7 a través del Web i l'App corresponent, amb un total de 11 punts de mesura per variables acústiques.

Guanyar coneixement i dades relatives a la qualitat acústica del municipi és positiu per poder executar accions específiques i enfocades. Tanmateix, es considera que cal prioritzar l'estudi de la qualitat acústica en determinats indrets o moments:

- Equipaments que acullen població especialment vulnerable als efectes de la contaminació acústica (escoles, centres de gent gran, hospitals,...).
- Ubicacions específiques de la ciutat on hi hagi indicis d'una qualitat acústica pobre, a causa de concentracions elevades de trànsit o altres fonts fixes que puguin generar elevats nivells de contaminació.
- Accions que previsiblement puguin tenir una incidència significativa en la qualitat acústica com la d'implantació de la Zona de Baixes Emissions.

Eix	Seguiment i avaluació de la qualitat acústica
Acció 15	Modelització de qualitat acústica en alta resolució

Disposar d'informació detallada i acurada sobre la qualitat acústica és clau a l'hora de prendre decisions de ciutat i també a l'hora d'afavorir un canvi d'hàbits en la ciutadania, partint de la premissa que una ciutadania més informada i formada pot comportar-se d'una manera més saludable, sostenible i, en general, conseqüent. En aquest sentit, destaca el valor de les eines computacionals de modelització en alta resolució, que aporten informació valuosa a escala urbana, És el cas de les dades disponibles del Mapa Estratègic de Soroll que es poden completar amb la xarxa de sensors disponibles arreu de la ciutat.

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Estudiar la viabilitat d'integració de totes les dades urbanes del model de qualitat de l'aire al model de qualitat acústica de la ciutat.
- Estudiar la creació d'una etiqueta ambiental per tram de carrer incloent paràmetres com la qualitat acústica, qualitat de l'aire i verd urbà.

Objectius

- Millorar les eines per conèixer l'estat de la qualitat acústica al municipi.

Nivell de prioritat	Alta	Mitja		Baixa	
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029 2030
Servei responsable	• Transició Ecològica				
Agents implicats	• Generalitat de Catalunya				
Interrelació amb altres plans	• Pla d'acció Soroll				
Cost econòmic	250.000 €				
Millora acústica	No aplica				
Indicadors de seguiment	• Nombre de millores introduïdes en el model actualment disponible.				

Eix	Seguiment i avaluació de la qualitat acústica
Acció 16	Manteniment i ampliació de la xarxa híbrida de sensors

Amb l'objectiu de poder dotar d'informació a la ciutadania dels nivells de qualitat acústica i els nivells de qualitat de l'aire, és interessant comptar amb punts mesura de forma permanent, que ampliïn les lectures en continu derivades de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica (XVPCA) de la Generalitat de Catalunya. Es proposa mantenir els punts actualment disponibles, com a mecanismes per guanyar coneixement, tot tenint present que aquestes mesures tindran caràcter únicament indicatiu

A banda, es proposa mantenir els canals a través dels quals es posa a disposició de la ciutadania la informació sobre l'estat de la qualitat acústica i qualitat de l'aire, vetllant per deixar constància dels mètodes de mesura en cada cas, a fi i efecte de fer evident la robustesa o precisió de les dades.

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Mantenir el nombre de punts de mesura existents amb lectures contínues.
- Mantenir els canals de difusió de la informació en continu, incloent Punts d'Informació a la Via Pública.

Objectius

- Millorar les eines per conèixer l'estat de la qualitat acústica al municipi.

Nivell de prioritat	Alta		Mitja		Baixa	
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	• Transició Ecològica • Comunicació					
Agents implicats	-					
Interrelació amb altres plans	• Pla d'Acció Sabadell Aire Net 2030					
Cost econòmic	330.000 €					
Millora acústica	No aplica					
Indicadors de seguiment	• Nombre de sensors de qualitat acústica • Nombre de canals de comunicació de la informació amb la ciutadania					

Eix	Seguiment i avaluació de la qualitat acústica
Acció 17	Zones Urbanes Tranquil·les

Són zones de la trama urbana o en camp obert que compleixen uns criteris acústics específics de bona qualitat acústica. Els trets diferencials d'una ZUT són els següents: allunyada de grans infraestructures; no conté al seu interior grans fonts de soroll i té un mínim de superfície (m²). Des del punt de vista acústic, el marc normatiu a Catalunya disposa d'uns criteris o lindars, amb diferents figures de protecció:

- En entorn urbà, no superar els nivells Ld i Le de 55 dB(A) i Ln de 45 dB(A).
- En camp obert, no superar els nivells Ld i Le de 50 dB(A) i Ln de 40 dB(A).

Havent analitzat les dades en profunditat del Mapa Estratègica de Soroll es preveu una atomització de les potencials ZUT a la trama urbana de Sabadell, cap d'elles amb una superfície mínima destacable.

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Identificació i mapificació de potencials Zones Urbanes Tranquil·les a escala municipal
- Avaluació de les potencials afectacions positives de l'aprovació oficial de la ZTU a nivell urbanístic.

Objectius

- Zonificar Zones Urbanes Tranquil·les per protegir-les

Nivell de prioritat	Alta	Mitja		Baixa		
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	• Transició Ecològica • Urbanisme					
Agents implicats	• Generalitat de Catalunya					
Interrelació amb altres plans	-					
Cost econòmic	-					
Millora acústica	Per confirmar					
Indicadors de seguiment	• Nombre d'unitats identificades com a ZTU • Superfície de les ZTU (Km²) • Població afectada (habitants)					

Eix	Sensibilització i coordinació multiagent
Acció 18	Servei de Mediació Comunitària

La mediació és un instrument que l'Ajuntament posa a l'abast de la ciutadania a través del Servei de Mediació, amb el propòsit de facilitar l'abordatge dels conflictes de convivència, de manera responsable i cívica, des de la imparcialitat. Tracta temes diversos, entre ells, molèsties per soroll.

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Aplicació de protocols de Mediació Comunitària per la gestió de conflictes entre particulars
- Reducció del nombre de sancions finals per matèria de contaminació acústica

Objectius						
	• Facilitar la solució del conflicte/molèstia entre particulars reduint el període de temps de tramitació i resolució dels expedients					
Nivell de prioritat	Alta		Mitja		Baixa	
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	• Mediació					
Agents implicats	• Altres departaments: Policia, Transició Ecològica					
Interrelació amb altres plans	-					
Cost econòmic	-					
Millora acústica	No aplica					
Indicadors de seguiment	• Nombre d'expedients gestionats / any • Quantia d'expedients resolts / any					

Eix	Sensibilització i coordinació multiagent
------------	---

Acció 19	Aplicació de l'Ordenança de Civisme i Convivència
-----------------	--

L'aplicació de l'ordenança es fa amb l'objectiu de preservar l'espai públic com a lloc de convivència i civisme, tot augmentant el benestar de tota la ciutadania de Sabadell i de totes les persones que visiten la ciutat o hi treballen, també des de la vessant acústica. El valor més gran serà la convivència en pau i el respecte als drets de les persones, incidint en la informació, la formació i, si es produïssin vulneracions normatives, que la ciutadania es pogués acollir a mesures alternatives per incrementar el valor social del bé comú.

L'acció es desplegarà a través de les següents actuacions concretes:

- Aplicació de l'articulat de l'Ordenança de Civisme i Convivència per la gestió de conflictes entre diferents agents implicats.
- Reducció del nombre de molèsties recurrents a la via pública

Objectius

- Facilitar la solució del conflicte/molèstia reduint el període de temps de tramitació i resolució dels expedients

Nivell de prioritat	Alta	Mitja		Baixa		
Termini d'implementació	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Servei responsable	• Policia					
Agents implicats	•					
Interrelació amb altres plans	-					
Cost econòmic	No aplica					
Millora acústica	No aplica					
Indicadors de seguiment	• Nombre de denúncies en el marc de l'Ordenança de Civisme / habitant • Quantia econòmica de les sanciones en el marc de l'Ordenança de Civisme / habitant					

5. GOVERNANÇA I SEGUIMENT

5.1. Estructura de governança

Un cop aprovat el present pla per l'òrgan competent, és important consolidar una estructura de governança i seguiment que permeti vetllar pel desenvolupament de les accions previstes i per fer un seguiment de l'assoliment dels objectius perseguits.

Donada la seva participació activa en el procés d'elaboració del Pla, es designa el Servei de Transició Ecològica com a servei **responsable, a nivell tècnic, del desplegament i seguiment del pla**. Preliminarment, se li assignen les funcions següents:

- Un cop aprovat el Pla, donar a conèixer els treballs realitzats i planificar el desplegament de les accions previstes, en coordinació amb els agents implicats i que cal corresponsabilitzar. A partir d'aquí, vetllar per la implementació efectiva de les accions requerint, si s'escau, l'actuació dels agents interpel·lats.
- Identificar i potenciar vies per al finançament de les accions previstes al Pla.
- Anualment, analitzar i donar a conèixer els resultats del seguiment previst (veure subapartat següent) i fomentar la reflexió i debat sobre accions complementàries o addicionals, si s'escau.
- Suggestir la posada en marxa o convocatòria de grups de treball específics.
- Identificar temes a traslladar o sol·licitar a d'altres administracions o entitats.

Cal emfatitzar que la **planificació i gestió de la qualitat acústica és multiactor, multisector i multinivell**, fonamentalment perquè la problemàtica és complexa pels orígens de la contaminació i la distribució de competències per actuar sobre les causes. Per tant, abordar el repte de la millora de la qualitat acústica implica, necessàriament actuacions que depassen l'abast municipal i que, per tant, impliquen a d'altres autoritats, amb les que caldrà cercar vies o mecanismes de coordinació. Serà especialment rellevant enfortir els mecanismes i recursos per potenciar el treball interdepartamental, donada la transversalitat de la proposta que, al seu torn, respon a la transversalitat de la qualitat de l'aire com a problemàtica.

Així mateix, la governança del Pla també es recolzarà en la **Taula de Sostenibilitat Urbana de Sabadell**, com a espai de participació, comunicació i discussió sobre aspectes ambientals en el qual participen diversos agents clau del municipi.

5.2. Sistema de seguiment del Pla

L'objectiu de preveure i definir un sistema de seguiment rigorós és disposar d'informació continuada sobre el procés de desplegament del Pla d'acció, de manera que es puguin prendre les decisions escaients en cas que es detecti que no s'estan assolint els objectius previstos. A tal efecte, es preveuen dos nivells de seguiment.

5.2.1. Seguiment d'execució

Per tal de mesurar el grau d'execució del pla, es proposa un indicador paramètric de seguiment de les mesures proposades. Atès que les mesures que estableix el pla són de tipus molt divers i àmbits temàtics diferents, és oportú establir un procediment sistematitzat per al càlcul d'un indicador integrat del grau d'execució.

El procés s'inicia amb la identificació de les actuacions concretes que s'han estat realitzant durant el període de temps que s'avalua (es recomana una avaluació anual) i que es consideri que han contribuït a avançar en cadascuna de les accions previstes.

D'acord amb les actuacions identificades, es procedeix a avaluar el grau d'implantació de cadascuna de les mesures establertes en el pla assignant-li una categoria específica:

- Pendent d'inici (P)
- En curs (EC)
- Completada (C)
- No previst (NP)

A partir de la distribució en percentatge de les mesures segons categories i la seva ponderació amb el valor assignat s'obté un indicador de grau d'implantació global del pla d'acció (%) d'acord amb l'expressió següent:

$$\text{Grau d'execució del pla d'acció} = \left[\frac{(NP \times 0) + (P \times 0) + (EC \times 0,5) + (C \times 1)}{\text{nombre total d'accions}} \right] \times 100$$

La valoració del grau conjunt d'execució es podrà complementar amb el càlcul anual o bianual dels indicadors de seguiment proposats per a cadascuna de les accions del pla.

5.2.2. Seguiment d'impacte

L'impacte del paquet propositiu d'aquest Pla es pot valorar a través d'analitzar el compliment dels objectius perseguits. En aquest sentit, es proposa dur a terme una **valoració anual dels nivells de qualitat acústica del municipi**. Els nivells d'immissió són la dada més adient per mesurar que s'avança en la direcció desitjada, tot i que els resultats no permeten valorar acuradament quina és la contribució de les accions municipals. En aquest sentit, es recomana que anualment s'analitzin les dades obertes de qualitat acústica de les estacions del municipi i es valori la tendència seguida, seguint els paràmetres considerats en els apartats de diagnosi d'aquest document.

També caldrà tenir en compte els resultats publicats quant a població exposada a nivells elevats de contaminació atmosfèrica o altres fonts d'informació referides a l'impacte sobre la salut de la qualitat acústica i la seva correlació amb la qualitat de l'aire.

5.2.3. Taula de Sostenibilitat Urbana

Serà l'òrgan de participació pública associada al seguiment del compliment dels objectius del pla de soroll de la ciutat, així com la incorporació, adaptació de noves propostes, a banda de potencials processos participatius oberts a tota la ciutadania que es puguin derivar de l'adaptació del pla.