

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana Sector 20, Avinguda Gaudí Sud**

**Municipi de Cardedeu**  
**Comarca del Vallès Oriental**

Promotor: Junta de Compensació Sector  
20, Avinguda Gaudí Sud  
Redactor de l'EAMG: ambitsurbans

---

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla de Millora Urbana Sector 20, Avinguda Gaudí Sud*.

## **1. Antecedents**

La Junta de Compensació del Sector 20, Avinguda Gaudí Sud promou el Pla de Millora Urbana amb l'objectiu de crear una nova zona residencial a Cardedeu, amb 249 nous habitatges i plantes baixes comercials a la banda sud de la Rambla Ernest Lluch. S'obté una reserva d'equipament per a la construcció d'un institut i un poliesportiu.

L'àmbit d'actuació se situa a l'oest de Cardedeu, i limita al nord amb el carrer Fleming, a l'oest amb el carrer J. Blume, a l'est amb el carrer Puig i Cadafalch i al sud amb la línia de ferrocarril.

El municipi compta amb un estudi de mobilitat de l'any 2006, al que fa referència l'estudi de mobilitat del Pla de Millora Urbana.

La població de Cardedeu l'any 2009 és de 16.596 habitants.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana Sector 20, Avinguda Gaudí Sud*, a Cardedeu, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 21.992 m<sup>2</sup> de sostre residencial, que inclou 249 habitatges

- Nous usos comercials en planta baixa amb un sostre de 2.461 m<sup>2</sup>
- Es destinen 11.215 m<sup>2</sup> a equipaments
- Es creen nous espais lliures amb una superfície de 13.151 m<sup>2</sup>.

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

L'estudi de mobilitat del Pla de Millora Urbana estima que el sector generarà un total de **4.500 desplaçaments/dia feiner, 2.250 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna), que són coincidents:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		21.991,92	249	1.743	2.199	<b>1.743</b>
comercial		2.461,47			1.231	<b>1.231</b>
equip. docents	11.214,81	4.485,92			897	<b>897</b>
zona verda	13.151,00				658	<b>658</b>
<b>TOTAL</b>		28.939,31	249	1.743	4.985	<b>4.528</b>

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada per cada un dels usos previstos al Pla de Millora Urbana, i la mostra sobre un plànol.

Quant a les ràtios de mobilitat, l'estudi aplica les que proposa el Decret per a tots els usos.

Així, els habitatges poden generar uns 1.750 viatges/dia, les plantes baixes comercials uns 1.200 viatges/dia, els equipaments uns 900 viatges/dia i les noves zones verdes uns 660 viatges/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de mobilitat de Cardedeu de l'any 2001 (en base a l'EMO), i fa un repartiment de la mobilitat futura generada pel conjunt del sector:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	17,4%	17,0%	65,6%
Viatges / dia feiner	788	770	2.977

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària principal (AP-7, C-35 i C-251, BV-5103, BV-5108 i BV-5105). L'accés principal al municipi és la C-251 des de Granollers (Av. Rei en Jaume), i al sector s'efectuarà mitjançant el vial perimetral format per la prolongació del carrer J. Blume, Puig i Cadafalch i el vial paral·lel a la zona verda.

Quant a la demanda de trànsit, l'estudi aporta les dades de l'estudi de mobilitat, que mostren que el vial més transitats és l'Av. Rei en Jaume (més de 27.000 veh./dia).

## 5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic en un radi de 500m de l'àmbit d'estudi:

- Rodalies Renfe R2: amb 42+42 expedicions, interval de pas de 10 – 30 minuts. L'estació es troba a 800 m del sector.
- Autobús interurbà, amb parada a menys de 500 m del sector:
  - 2 línies diürnes
    - Sant Celoni – Granollers
    - Cànoves – Canovelles
  - 1 línia nocturna, N73, Barcelona – Granollers – Sant Celoni
- Autobús urbà: cada 30 minuts de dilluns a divendres feiners, en coordinació amb els horaris de tren. La parada més propera està a un màxim de 400 m del sector.

L'estudi mostra l'esquema del recorregut de la línia funcionalment urbana i la localització de parades, així com els horaris de les línies interurbanes.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi apunta que l'estudi de mobilitat del municipi preveu que la Rambla d'Ernest Lluch sigui la principal via de connexió a peu amb la resta de la trama urbana del municipi, amb unes voreres còmodes, així com també el carrer Puig i Cadafalch. Quant al carrer J. Blume es preveu com a carrer d'accés a les residències amb senyalització i barreres complementàries.

Quant a les bicicletes, l'estudi de mobilitat del municipi preveu un carril bici segregat bidireccional al llarg de la Rambla d'Ernest Lluch. Al carrer J. Blume es preveu cohabitació amb la circulació restringida de veïns, i el carrer Puig i Cadafalch es delimita com a zona 30 amb senyalització de presència de bicicletes.

No es descriu la situació actual de les xarxes.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte de la distribució territorial i horària de la mobilitat.

Les hores punta per als usos residencials es concentren entre les 7 i les 9h i les 17 i les 19h, amb un 25% del total de desplaçaments.

Per als usos comercials l'estudi apunta que entre les 17 i les 19h tindran lloc un 5% dels desplaçaments.

I per al nou institut, l'estudi considera que l'hora punta és entre les 8 i les 9h i entre les 17 i les 18h, amb un 40% del total de la mobilitat generada.

Així, l'hora punta coincident és entre les 17 i les 18h, quan es concentraran 225 nous vehicles i 53 nous usuaris de transport públic.

L'estudi distribueix el nou trànsit pels vials d'accés i conclou que la xarxa actual i prevista podrà absorbir la futura demanda.

L'estudi també afirma que l'oferta de transport públic podrà absorbir els 53 nous usuaris en l'hora punta de la tarda.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		21.991,92	249	498	249	125
comercial		2.461,47		25		
equip. docents	11.214,81	4.485,92		224		
zona verda	13.151,00			132		
<b>TOTAL</b>		28.939,31	249	<b>878</b>	<b>249</b>	<b>125</b>

L'estudi de mobilitat utilitza les mateixes ràtios que el Decret 344/2006 quant a la reserva d'aparcament per als diferents usos, tot i que per a la zona verda proposa una reducció important en les places per a bicicletes (28 places en comptes de 132). Per tant, en conjunt es preveu un total de 775 places per a bicicletes. Les places s'hauran de localitzar a llocs segurs però de fàcil accés des de la via pública. Caldrà que el projecte executiu dels equipaments tinguin en compte l'espai necessari per a l'aparcament de bicicletes. Quant a les places destinades a les zones verdes, caldrà que el promotor prengui el compromís d'ampliar l'oferta en cas que la demanda així ho requereixi.

Respecte de l'aparcament de turismes i motocicletes, l'estudi torna a aplicar les ràtios en relació al sostre construït (ràtios coincidents amb el que determina el POUM del

municipi), i conclou que caldrà fer una reserva per a 249 turismes i 125 motocicletes, fora de la via pública.

A banda, també proposa senyalitzar 104 places per a turismes sobre la via pública. Quant a la motocicleta, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients en calçada per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres.

## **9. Distribució Urbana de Mercaderies**

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'article 6 del Decret indica que cal efectuar una reserva d'1 plaça de 3 m x 8 m a la via pública per cada 1.000 m<sup>2</sup> de sostre destinat a comerç i per cada 2.000 m<sup>2</sup> de sostre destinat a oficines. L'estudi preveu dues places per a càrrega i descàrrega en l'àmbit del sector.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic i col·lectiu**

L'estudi no proposa cap actuació sobre la xarxa de transport públic.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi defineix la xarxa d'itineraris principals per a vehicles motoritzats.

### **Xarxa de vianants**

L'estudi defineix la xarxa principal per a vianants, dins l'àmbit i de connexió amb altres sectors. Les voreres previstes són amples (9 m), a més de zones de vianants i també vials de prioritat invertida amb restricció de la circulació

El pas de vianants central del bulevard d'Ernest Lluch serà una plataforma elevada per dotar de millors condicions de seguretat els alumnes de l'institut.

### **Xarxa ciclable**

L'estudi dibuixa un carril bici segregat i bidireccional a la Rambla Ernest Lluch, donant continuïtat a la xarxa prevista pel municipi.

Els carrers Fleming i Puig i Cadafalch es defineixen com a carrers de zona 30 amb senyalització de presència de bicicletes, i el carrer J. Blume és un itinerari de cohabitació en calçada amb la circulació restringida a veïns.

En la vialitat de la zona sud del sector es preveu la cohabitació de bicicletes i vianants als carrers de plataforma única.

### **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

### **12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'estudi afirma que el promotor assumirà els costos corresponents de la urbanització del sector.

### **13. Conclusions**

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana Sector 20, Avinguda Gaudí Sud, a Cardedeu*, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar. Se sol·licita al promotor que tingui en compte les recomanacions del present informe.

Barcelona, 9 de setembre de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic