

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual de Pla General Metropolità en l'àmbit definit pels carrers Santa Anna i del Remei, i el riu Sec**

**Municipi de Cerdanyola del Vallès**

**Comarca del Vallès Occidental**

Promotors: Praedium Desarrollos Urbanos,  
SI

Redactor de l'EAMG: BCN Tècnica  
Urbanística, SCP

---

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 per la *Modificació puntual de Pla General Metropolità en l'àmbit definit pels carrers Santa Anna i del Remei, i el riu Sec*, a Cerdanyola del Vallès.

## **1. Antecedents**

La *Modificació puntual del PGM en l'àmbit definit pels carrers Santa Anna i del Remei, i el riu Sec*, és una iniciativa privada per tal de transformar una antiga fàbrica (Mafinsa) en nous usos privats, a la vegada que es conserva part de l'edificació d'interès arquitectònic, que es cedirà parcialment per a un equipament públic comunitari, la incorporació al patrimoni públic d'una parcel·la privada qualificada de zona verda i l'ampliació de la vorera del carrer Santa Anna.

L'àmbit de la modificació ocupa 21.724,38 m<sup>2</sup>, al marge dret del riu Sec. El sector es troba delimitat pels carrers de Santa Anna i del Remei, i el riu Sec, i se situa a 800 m al nord del centre urbà de Cerdanyola del Vallès.

Cerdanyola del Vallès té una població de 58.247 habitants (2011).

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual de Pla General Metropolità en l'àmbit definit pels carrers Santa Anna i del Remei, i el riu Sec*, a Cerdanyola del Vallès, 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 àmbit suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La reconversió d'antics usos industrials, que ocupen una superfície de 10.610,12 m<sup>2</sup>, en usos comercials, oficines i esportiu
- Un sòl total de 1.174,61 m<sup>2</sup> destinat a equipaments comunitaris,
- Els espais lliures ocupen 6.732,92 m<sup>2</sup>
- Es destina a vialitat 3.480,47 m<sup>2</sup>

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, l'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima un total de **14.700 desplaçaments en dia feiner, 7.350 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, per a un dia feiner, que són coincidents:

| Usos                | Àrea (m <sup>2</sup> ) | Sostre edificable (m <sup>2</sup> ) | Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|---------------------|------------------------|-------------------------------------|---|-------------------------------|
| comercial           | 10.610,12              | 3.500,00                            | 1.750                                       | <b>1.750</b>                  |
| oficines            |                        | 5.000,00                            | 750   | <b>750</b>                    |
| equipaments públics | 1.174,61               | 1.500,00                            | 300   | <b>300</b>                    |
| zona verda          | 6.432,92               |                                     | 322   | <b>322</b>                    |
| vialitat            | 3.480,47               |                                     |   |                               |
| <b>TOTAL</b>        | <b>21.724,38</b>       | <b>10.000,00</b>                    | <b>3.122</b>                                | <b>3.122</b>                  |

L'estudi utilitza les mateixes ràtios que proposa el Decret. Per als usos comercials s'estima una mobilitat de **1.750 viatges/dia**. Es preveu que l'ús comercial es desenvolupi mitjançant un supermercat (amb 50 treballadors/es i una previsió de 2.300 actes de compra diaris). Des de la redacció del present informe es fa constar que aquestes previsions de vendes fan concloure una mobilitat generada superior a la resultant d'aplicar la ràtio del Decret. En concret, si s'efectuen 2.300 actes de compra diaris això implica 4.600 desplaçaments – en tots dos sentits – de persones que compren, sense comptabilitzar els acompanyants ni les persones que finalment no efectuen cap compra.

Es vol incidir en la importància d'ajustar bé els càlculs de la mobilitat generada per a poder dimensionar correctament les xarxes de mobilitat.

El volum estimat de viatges que pot generar la nova activitat d'oficines és de **750 viatges/dia**.

Respecte dels nous equipaments, dels quals es desconeix el seu ús concret, s'estima una mobilitat de **300 viatges/dia**.

Per últim, respecte del volum estimat de viatges que poden generar les zones verdes, l'estudi aplica la ràtio de 5 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sòl. En total les zones verdes representen un total de **322 viatges/dia**.

En el planejament derivat corresponent, i/o en la tramitació de la llicència comercial, caldrà valorar l'adequació de les ràtios emprades per l'estudi de mobilitat. Els divendres i els dissabtes es pot esperar una mobilitat molt superior dels usos comercials: l'experiència constata que la ràtio que proposa el Decret és insuficient per modelitzar correctament la mobilitat generada per segons quins centres comercials en dia punta, en general divendres i dissabtes. Aquesta experiència es constata amb les expectatives d'actes de compra en el nou supermercat.

L'increment de desplaçaments per dia, en relació a la mobilitat actual del municipi (190.860 desplaçaments/dia) comporta un increment de l'1,14%.

Quant a la distribució modal, l'estudi aporta les dades de repartiment modal del municipi (EMQ 2006), però no planteja una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat.

Tenint en compte l'EMQ 2006 per al subsistema urbà Sabadell – Barberà – Cerdanyola – Ripollet, des de la redacció del present informe es fa l'exercici per tal d'estimar la mobilitat generada per cada mode:

| Repartiment modal proposat | A PEU | BICICLETA | TRANSPORT PÚBLIC | VEHICLE PRIVAT |
|----------------------------|-------|-----------|------------------|----------------|
| % quota modal              | 45,9% |           | 10,9%            | 43,2%          |
| Viatges / dia feiner       | 1.433 |           | 340              | 1.349          |

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi esmenta quina és la xarxa viària que dona accés al municipi. Cerdanyola del Vallès s'ubica en la confluència entre les autopistes AP-7/B-30 i C-58. Altres vies que hi donen accés són les carreteres N-150, BP-1413, BV-1414 i BV-1415.

S'aporten dades de demanda (anys 2005 i 2006) en relació a les vies esmentades. Destaca el trànsit de la C-58, amb 145.670 vehicles/dia.

L'estudi afirma que la via que s'afectarà d'una forma més directa és la carretera N-150, amb una IMD de 14.235 vehicles diaris, i a la qual s'hi accedirà mitjançant el carrer Santa Anna.

En relació a la xarxa interna, l'estudi destaca les artèries principals: BP-1413 o av. Parc Tecnològic – carrer Santa Rosa – av. Primavera i ronda Cerdanyola; N-150 o carretera de Barcelona, carrer Serra Galliners – Sebastià Garriga – av. Flor de Maig; av. Catalunya – carrer Santa Anna; av. Roma – pg. Cordelles – Can Pallarès – Cardoner.

En total la xarxa viària local de Cerdanyola del Vallès suma 154 km.

## **5. Xarxa de transport públic**

L'estudi concreta l'oferta de transport públic al municipi:

- Estació de tren de Rodalies Renfe: R4, a 900 m del sector. La línia R7 té parada a l'estació de Cerdanyola – Universitat, a 1.800 m del sector.
- Línies d'autobús interurbà: de les 10 línies que donen cobertura a Cerdanyola del Vallès, de les quals la línia B2 (Sabadell – Cerdanyola – Ripollet) té parada a 50 m del sector.
- Línies d'autobús urbà, de les quals la línia 3 té parada a 100 m del sector.
- Taxi, amb parada a 900 m del sector (al costat de l'estació de tren de Cerdanyola del Vallès)

Es mostra una fotografia aèria amb la localització de les parades de transport públic.

Es troba a faltar la concreció dels horaris i freqüències de pas dels serveis de transport que comuniquen millor amb el sector.

## **6. Mobilitat a peu**

L'estudi concreta que hi ha 23 km de voreres amb menys d'un metre d'amplada i que el municipi compta amb 3 km de carrers de vianants.

Es mostra una imatge amb els principals itineraris per a vianants existents.

## **7. Mobilitat en bicicleta**

Quant a la bicicleta, l'estudi afirma que es disposa de 4,8 km de carrils bici.

Es mostra una imatge amb els principals itineraris per a bicicletes existents.

## **8. Incidència de la mobilitat generada**

L'estudi, donat que no fa una proposta de repartiment modal, no concreta el nombre de vehicles generats.

Quant a la distribució territorial de la mobilitat, l'estudi aporta les principals relacions amb la resta de municipis. Un 29% de la mobilitat interurbana té com a origen o destinació Barcelona. En segon lloc destaca la relació de mobilitat amb el municipi de Sabadell.

Es troba a faltar la distribució horària de la mobilitat així com també la valoració numèrica entre l'oferta existent (xarxa viària i servei de transport públic) i nova demanda generada en vehicle privat i en transport públic.

## 9. Estimació de la demanda d'aparcament

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

| Usos                | Àrea (m <sup>2</sup> ) | Sostre edificable (m <sup>2</sup> ) | Total aparcaments bicicleta | Total aparcaments turisme | Total aparcaments motocicleta |
|---------------------|------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| comercial           | 10.610,12              | 3.500,00                            | 35                          |                           |                               |
| oficines            |                        | 5.000,00                            | 50                          |                           |                               |
| equipaments públics | 1.174,61               | 1.500,00                            | 15                          |                           |                               |
| zona verda          | 6.432,92               |                                     | 64                          |                           |                               |
| vialitat            | 3.480,47               |                                     |                             |                           |                               |
| <b>TOTAL</b>        | <b>21.724,38</b>       | <b>10.000,00</b>                    | <b>164</b>                  | <b>0</b>                  | <b>0</b>                      |

Respecte de les places d'aparcament per a bicicletes, aplicant les ràtios del Decret fa falta reservar **35 places**.

L'estudi fa una proposta per a cada ús i per a cada tipus de vehicle, aplicant ràtios diferents a les que proposa el Decret per a la bicicleta (reducció del 50%):

| Usos                | Àrea (m <sup>2</sup> ) | Sostre edificable (m <sup>2</sup> ) | Total aparcaments bicicleta | Total aparcaments turisme | Total aparcaments motocicleta |
|---------------------|------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| comercial           | 10.610,12              | 3.500,00                            | 17                          | 234                       | 17                            |
| oficines            |                        | 5.000,00                            | 25                          | 50                        | 25                            |
| equipaments públics | 1.174,61               | 1.500,00                            | 8                           | 8                         | 8                             |
| zona verda          | 6.432,92               |                                     | 32                          |                           |                               |
| vialitat            | 3.480,47               |                                     |                             |                           |                               |
| <b>TOTAL</b>        | <b>21.724,38</b>       | <b>10.000,00</b>                    | <b>82</b>                   | <b>292</b>                | <b>50</b>                     |

En relació a l'oferta d'aparcament per a bicicletes, caldrà que es garanteixi que es pot augmentar l'oferta en cas que la demanda així ho justifiqui. Les places d'aparcament per a bicicletes s'hauran de situar el llocs segurs però de fàcil accés, de tal forma que s'incentivi el seu ús.

## 10. Distribució de Mercaderies

L'estudi concreta que el nou supermercat contindrà 1.000 m<sup>2</sup> destinats a magatzem. Per tant, aquest sostre destinat a magatzem (1000 m<sup>2</sup> sobre un total de 3.500 m<sup>2</sup>) supera el requeriment 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.

Seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, cal tenir en consideració la reserva d'una plaça de 3m x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 2.000 m<sup>2</sup> de sostre destinat a oficines i per cada per cada 1.000 m<sup>2</sup> de sostre destinat a usos comercials (aquestes reserves hauran de ser dins de les instal·lacions comercials en cas que les superfícies de venda superin els 1.300 m<sup>2</sup>).

Segons indica l'estudi, el nou supermercat ja preveu un moll d'aprovisionament i una àrea de descàrrega de les mercaderies annexa al moll d'aprovisionament, amb l'objectiu de reduir els desplaçaments de mercaderies.

## **11. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic**

L'estudi considera que l'oferta actual és suficient per garantir la dotació de transport públic a l'àmbit d'actuació.

Des de la redacció del present informe es fa observar la manca de dades per tal d'afirmar que l'oferta és suficient. Caldrà aportar dades de la demanda actual d'aquests serveis i la nova demanda generada, en relació a l'oferta existent, tant durant dia feiner com durant el dissabte, i analitzar especialment les hores punta previstes.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi concreta les actuacions que preveu el planejament sobre la xarxa viària:

- Nou vial al carrer Riu Sec, que farà millorar l'accessibilitat al sector i farà augmentar l'oferta de places d'aparcament a la via pública.
- Nou pont previst sobre el riu Sec, perllongament del carrer Remei, que facilitarà els accessos i la permeabilitat del sector.
- Una nova rotonda a l'entroncament dels carrers Santa Anna i el carrer del Bruc, que resoldrà els accessos dels vehicles a l'aparcament del supermercat.
- L'eixamplament del carrer Santa Anna en base a la secció de 17m prevista al planejament, ampliant l'actual vorera.
- Reurbanització del carrer del Remei.

D'altra banda, la supressió de l'ús industrial comportarà una menor afluència de trànsit de vehicles pesants. Les operacions de distribució de mercaderies del nou supermercat tindran lloc de forma puntual i en horari fora d'afluència de públic.

### **Xarxa de vianants i bicicletes**

L'estudi afirma que el sector tindrà un major ús cívic, gràcies a les noves voreres dels carrers Santa Anna i Remei en connexió amb l'itinerari de vianants i bicicletes al llarg del marge del riu Sec, que connectarà amb el nou espai lliure que conformarà un nou Parc de ribera.

## 12. Indicadors de gènere

L'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 que mostren que les dones es desplacen menys, i en major proporció per motius personals que no pas ocupacionals.

## 13. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Cerdanyola del Vallès) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi no aporta aquestes dades.

## 14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual de Pla General Metropolità en l'àmbit definit pels carrers Santa Anna i del Remei, i el riu Sec*, a Cerdanyola del Vallès, 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** pel que fa al a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- És necessari analitzar més detalladament la mobilitat generada, especialment durant els divendres i els dissabtes. En relació a l'equipament esportiu, es troba a faltar el càlcul de la mobilitat generada.
- És convenient indicar la quota modal prevista, per tal de poder valorar adequadament la relació entre l'oferta existent i la nova demanda.
- Anàlogament, cal aportar dades en relació a la distribució horària de la mobilitat i la demanda actual de transport públic, per poder concloure si l'oferta actual és suficient per absorbir la nova demanda.
- Caldrà que es garanteixi que es pot augmentar l'oferta d'aparcament per a bicicletes en cas que la demanda així ho justifiqui.
- Cal aportar dades que permetin avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

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 a Praedium Desarrollos Urbanos, sl que, una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions, envii una còpia a l'Autoritat del transport Metropolità.

Barcelona, 17 de juliol de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic