



**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'ARE de l'àmbit del Vallès Oriental, PP4 Cardedeu**

**Municipi de Cardedeu**

Sol·licitant: Ajuntament de Cardedeu

Promotor: Incasol

Redactor de l'EAMG: AIM

---

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 de l'ARE *PP4 anomenat també Pla de les parets*, a Cardedeu.

## **1. Antecedents**

L'ARE té l'objectiu bàsic desenvolupar un àmbit de sòl eminentment residencial amb al menys el 50 % d'habitatge protegit. Altres objectius són:

- Constituir el Parc del Torrent llibre i els nous equipaments que lligaran la vila existent amb el nou desenvolupament urbanístic
- Integrar els espais lliures amb el sòl residencial i també la xarxa viària
- Integrar les restes arqueològiques en l'ordenació del sector

L'àmbit de l'actuació ocupa una superfície total de 171.500 m<sup>2</sup>. Es troba situat sota la línia ferroviària i a l'Est de la Ctra. de Dos Rius proper, però, al nucli històric de Cardedeu. A l'Oest està limitat pel torrent del Pla. El seu límit a l'Est ve determinat per la ronda Est de Cardedeu.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la l'ARE *PP4*, 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 creació de 80.590 m<sup>2</sup> de sostre destinat a un ús residencial que inclou 897 habitatges,
- Un sostre de 6.935 m<sup>2</sup> destinat a usos comercial,
- Un sostre de 3.764m<sup>2</sup> destinat a equipaments.
- Uns espais lliures que ocupen 44.827 m<sup>2</sup>.
- La resta de l'espai es destina a vialitat.

Els equipaments previstos es concreten en dos centres escolars, un CEIP i un IES.

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret l'estudi de mobilitat estima un total de **11.668 desplaçaments/dia** en dia feiner.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, amb valors que no coincideixen en els usos residencial i zona verda.

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats habitatge	Viatges generats (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		80.590,00	897	6.279	8.059	6.279
comercial		6.935,00			3.468	3.467
equip. docents		6.764,00			1.353	1.353
zona verda	44.827,00				2.241	569
<b>TOTAL</b>	171.500,00	94.289,00	897	6.279	15.121	11.668

L'EAMG estima un volum de viatges que poden generar els **habitatges** en **6.279 viatges/dia** aplicant les ràtios referents al nombre d'habitatges i no el de sostre residencial. Es considera que l'EAMG hauria d'haver agafat el valor més alt, doncs que és 8.059 viatges.

El volum estimat de viatges que poden generar els **espais lliures**, aplicant la ràtio de 5 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sòl, és d'uns **2.241 viatges/dia**. L'estudi fa la hipòtesi que una bona part dels espais verds són de llinar i no atractors de mobilitat, la qual cosa contradiu un dels objectius del propi pla. Ara bé atès que la mobilitat dels espais verds generalment no és coincident amb la de la resta d'usos es poden acceptar els valors de l'estudi.

L'estudi realitza dos hipòtesis de repartiment modal

- Desplaçaments interns es proposa una davallada del vehicle privat del 50% fins el 37 %.
- Desplaçaments de connexió que es proposa que el cotxe baixi del 50 al 37%



En resum queda el repartiment modal següent:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	22,3%	30,0%	56,9%
Viatges / dia feiner	2.602	3.500	6.637

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

A l'interior de l'àmbit d'estudi no existeix cap via de pas sinó que aquestes el rodegen. Així hi ha un vial a manera de ronda del sector que és la ronda Est de Cardedu. Els vials del sector es dissenyen com a elements distribuïdors del trànsit local, amb excepció del carrer de les Alzines que rodeja el sector a l'Est i es dirigeix cap a la carretera C – 251.

Les principals via d'accés a l'àmbit són:

La carretera C-251 que travessa el casc urbà en paral·lel a la via ferroviària i en direcció Granollers – llinars del Vallès que enregistra un trànsit de 27.000 vehicles/dia. Presenta problemes de permeabilitat per vianants i ciclistes.

La carretera Bv 5103 denominada de Dos Rius que va de Nord a Sud i connecta amb la variant de Cardedu C -35.

L'estudi també aporta la informació de la xarxa viària futura, on destaca la ronda Est de Cardedu que és límit del sector projectat.

#### 5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta de transport públic de Cardedu, que es resum al quadre adjunt extret del propi EAMG.:

Nom línia	Operador
<b>Ferrocarril</b>	
Línia Sant Vicenç / Vilanova - Maçanet (C2)	Renfe
<b>Autobusos Interurbans</b>	
Línia Barcelona-Granollers-Llinars-St Antoni de Vilamajor	Empresa Sagalés, SA
Línia Sant Coloni-Granollers	Empresa Sagalés, SA
Barcelona-Sant Coloni (N73) - només nit	Empresa Sagalés, SA
<b>Autobús urbà</b>	
Cardedu (recorregut circular)	Empresa Sagalés, SA

Línia Fèrria C2 amb un interval de pas en hora punta de 10' i en hora vall de 30'

Tres línies d'autobús amb intervals de pas entre 1 i 4 hores.

Una línia urbana amb interval de pas de 30'. Aquesta línia circula molt propera al sector PP4.



L'EAMG aporta plànols de la línia urbana però no de les interurbanes. Així mateix s'indica l'existència d'un plànol núm. 7 on es detallen les parades a prop del sector, plànol que no es troba a la documentació aportada.

## **6. Mobilitat a peu**

Sí bé el sector té una molt bona comunicació transversal, Est – Oest, amb la resta de la ciutat, no es pot dir el mateix en el sentit Nord – Sud que atesa l'existència de les via ferroviària genera un mur de separació amb la zona situada a l'altra banda de la mateixa.

El pla planteja creuar la via per al pas inferior existent que porta cap a la zona Est de Can Serra i per un nou pas pel traçat de la ronda Est, que dóna de pla al barri de Can Serra – la Granada - Bellavista que es recomana que es compti en una bona vorera per a vianants i també un espai per a les bicicletes.

Es troba a faltar un plànol detallat de la xarxa existent.

## **7. Mobilitat en bicicleta**

A l'actualitat existeix un pla de mobilitat en bicicleta a Cardedeu amb carrils bicicleta propers al sector projectat.

El pla planteja creuar la via per al pas inferior existent que porta cap a la zona Est de Can Serra i per un nou pas pel traçat de la ronda Est, que dóna de pla al barri de Can Serra – la Granada - Bellavista que es recomana que es compti en un bon carril bicicleta segregat.

Es troba a faltar un plànol detallat de la xarxa existent.

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

L'estudi descriu que el POUM ha analitzat la capacita de la xarxa viària i l'impacte de la mobilitat generada del sector sobre la mateixa concloent que la xarxa viària podrà absorbir la nova mobilitat generada.

A l'estudi descriu que el POUM també ha analitzat els escenaris possibles abans de la construcció de la Ronda Est i que en tots els casos la nova mobilitat podrà ser absorbida per la xarxa actual.

El nombre de vehicles privats que generà l'ARE serà de 372 vehicles en hora punta que es preveu que les interseccions actuals puguin absorbir-la sense dificultat.



## 9. 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 dels usos residencials.

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 o llits hotel	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		80.590,00	897	1.794	897	449
comercial		6.935,00		69		
equip. docents		6.764,00		338		
zona verda	44.827,00			448		
<b>TOTAL</b>	<b>171.500,00</b>	<b>94.289,00</b>	<b>897</b>	<b>2.650</b>	<b>897</b>	<b>449</b>

Respecte les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** l'estudi proposa fer una reserva de **897 places, una per a cada habitatge**.

Es preveu una oferta addicional de 578 places de turismes lligats als usos terciaris i comercials, aquests es recomana que s'ubiquin a la calçada en zona blava.

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **449 places** per a usos residencials, a mitja plaça per habitatge. Per altra banda cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per garantir que aquestes aparquen en tot moment fora de les voreres.

Tal i com indica l'estudi cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública. L'estudi proposa els mateixos valors que marca al decret. Els aparcaments proposats són per als usos **residencial (1.794 places), equipaments (338)**

Per a la **zona verda** i l'espai comercial es proposen aparcaments d'acords amb el plànol 4. la proposta es considera correcta.

## 10. Distribució Urbana de Mercaderies

En el mateix sentit l'estudi recull la necessitat de reservar una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000m<sup>2</sup> de sostre destinat a comerç (el sector objecte d'estudi compta amb 6.935 m<sup>2</sup> de sostre destinat a activitats terciàries en els baixos dels edificis) amb la qual cosa es proposen **7 places destinades a C/D**.



## **11. Mesures correctores**

### **Xarxa Transport públic**

L'estudi no proposa cap canvi a la xarxa de transport públic urbà i interurbà considerant que ja és suficient.

Seria convenient analitzar que les parades actuals compleixin amb tots els paràmetres d'accessibilitat fins al sector i si no fos així, que el sector incorporés els treball de millorar les parades i l'accés fins el mateix.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

La principal funció de la nova xarxa bàsica per a vehicles, serà la creació d'una estructura urbana que enllaci el nou sector amb el barri del Poble Sec i el nucli antic de Cardedeu . Totes les propostes de l'EAMG es consideren correctes.

### **Xarxa de vianants**

L'estudi descriu una xarxa d'itineraris principals per a vianants que contempla la connexió de l'àmbit d'estudi amb els barris més propers i el centre de la vila.

En el sector proposa diversos carrers de prioritat invertida i en defineix les seccions i alguns trams de carrers com a carrers amb circulació prohibida per als vehicles motoritzats.

Les vies que conformen la xarxa de vianants es detallen al plànol número 5.

### **Xarxa de bicicleta**

L'estudi descriu una xarxa d'itineraris principals per a bicicletes que contempla la connexió de l'àmbit d'estudi amb els barris més propers i el centre de la vila.

En el sector proposa diversos carrers de prioritat invertida i en defineix les seccions i alguns trams de carrers com a carrers amb circulació prohibida per als vehicles motoritzats idonis per a la circulació de la bicicleta.

Les vies que conformen la xarxa de vianants es detallen al plànol número 6.

## **12. Proposta de finançament**

L'estudi considera que no cal fer cap proposta de finançament per al transport públic.

Tan sols es fa la consideració de què s'analitzin amb compte els itineraris des del sector fins a les parades d'autobús i es comprovi que són accessibles així com les mateixes parades. En el cas que no ho foren seria convenient que la promoció assumís fer accessibles aquests itineraris i millorar les condicions de les parades.



### 13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'ARE PP4 de Cardedeu, conté una bona part dels elements necessaris per a 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 seu contingut i propostes.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. 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.

Barcelona, 9 de desembre de 2008

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic