

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Parcial Urbanístic La Tomba de Taradell**

**Municipi de Taradell**  
**Comarca d'Osona**

Promotor: Ajuntament de Taradell  
Redactor de l'EAMG: MCRIT

---

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 Parcial Urbanístic La Tomba de Taradell*.

## **1. Antecedents**

El Pla Parcial Urbanístic de La Tomba s'ubica al municipi de Taradell. El seu desenvolupament permetrà l'ordenació del sector, el qual compta amb una superfície de 35.966 m<sup>2</sup>.

L'àmbit d'estudi s'emplaça en una àrea no urbanitzada situada a l'est del nucli urbà de Taradell, pràcticament contigu al centre històric.



## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector permetrà la generació d'11.690 m<sup>2</sup> de sòl residencial (18.319 m<sup>2</sup> de sostre i un total de 158 habitatges), 3.687 m<sup>2</sup> d'equipaments (es considera el mateix valor per sòl i per sostre) i 9.851 m<sup>2</sup> d'espais lliures o zones verdes. La resta de superfícies previstes com el viari no generen mobilitat.

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la nova demanda de mobilitat generada, aplicant les ràtios del Decret 344/2006. Conclou que la mobilitat generada serà de **2.512 desplaçaments**, i especifica quina d'aquesta mobilitat correspondrà a treballadors/es.

S'utilitzen les ràtios de generació de mobilitat del Decret 344/2006. En el cas de l'ús residencial es considera que la dimensió mitjana de les llars de Taradell és de 2,74 persones i que per tant en el sector hi viuran 427 persones (i aplica la ràtio de 3 viatges per persona previst al Decret 344).

La taula següent mostra la mobilitat generada segons el Decret 344/2006 i segons les ràtios de l'EAMG:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	11.690,00	18.319,00	158	1.106	1.282
altres equipaments	3.687,00	3.687,00		737	737
zona verda	9.851,00			493	493
Vialitat	10.738,00				
<b>TOTAL</b>	35.966,00	22.006,00		2.336	2.512

L'EAMG presenta les dades de Taradell de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006, i les utilitza per projectar el repartiment modal de la mobilitat generada pel sector, i també per caracteritzar altres patrons de mobilitat (com per exemple l'àmbit territorial de la mobilitat).

L'estudi detalla el percentatge de la mobilitat interna o externa, el percentatge de mobilitat laboral i personal i fa la següent proposta de repartiment modal.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	46,7%	3,1%	50,2%
Viatges / dia de màxima demanda	1.174	78	1.261

Per convertir els desplaçaments a nombre de vehicles, l'estudi considera un factor d'ocupació d'1,5 per la mobilitat no obligada i 1,2 en la mobilitat obligada, donant com a resultat 1.127 nous vehicles a la xarxa viària.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta el repartiment modal proposat.

#### Recomanació 1.

Es recomana incrementar la quota modal considerada per al transport públic / col·lectiu.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària externa de connexió amb el municipi (carreteres B-520, BV-5305, BV-5306) i aporta dades de la seva IMD i percentatge de vehicles pesants (dades de 2016 / 2018).

També descriu la xarxa principal interna, la mostra sobre plànol i fa una descripció detallada dels diferents itineraris d'accés i de sortida del sector. Així mateix, aporta dades d'IMD de la xarxa viària interna i del nivell de servei, extretes de l'estudi de mobilitat del municipi de 2016. Totes les vies presenten un bon nivell de fluïdesa.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

#### 5. Xarxa de transport públic

El sector està cobert per un servei de bus interurbà que connecta Taradell, Santa Eugènia de Berga i Vic. Compta amb 11 expedicions per sentit en dia feiner, 7 als dissabtes i 2 als diumenges i festius. Es mostra les parades, la seva cobertura a 500 metres lineals (87% del nucli urbà) i la demanda registrada l'any 2015.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

#### Recomanació 2.

Es recomana aportar informació respecte al servei de taxi amb cobertura al sector, i també de la línia de bus que connecta Sant Miquel de Balenyà i Taradell (1+1 expedicions diàries).

#### 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Actualment l'àmbit objecte d'estudi no està urbanitzat. Tot i això, s'analitza l'itinerari d'accés a la parada de bus (passeig de Sant Genís) i cap al Centre de Salut (carrer Ramon Pou). Per a cadascun d'aquests itineraris es descriu i grafia l'amplada de la vorera i l'accessibilitat de les interseccions, i es detecten diverses disfuncions o mancances en l'accessibilitat.

En relació a la bicicleta, no hi ha cap infraestructura existent a Taradell. No obstant això, hi ha diferents vials que tenen el límit de velocitat a 20 km/h o itineraris per a vianants, en els quals la bicicleta pot circular en cohabitació (carrer de la Vila, pg. alcalde Joan Reig, c/ Església, pg. Coma del Rei, ptge. Del Casino...) i es mostren sobre plànol. També es descriuen els 4 punts d'aparcaments per a bicicletes ubicats al costat d'equipaments.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

#### 7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència del **vehicle privat**, l'EAMG calcula l'increment del nivell de trànsit sobre les principals vies d'accés al sector, aplica el factor d'hora punta de l'estudi de mobilitat de Taradell de 2016 i conclou que el grau de saturació de les vies tindrà una variació totalment assumible, presentant en tots els casos un bon nivell de fluïdesa.

També es té en compte l'increment de trànsit que es desplaçarà del centre cap a aquest vial de circumval·lació.

En relació al transport públic, considera una demanda màxima de 8 viatgers en hora punta, valor que indica que resulta totalment assumible amb els actuals factors d'ocupació del bus (inferiors al 25%).

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006 estableix l'obligació de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

L'estudi fa el càlcul de les necessitats d'aparcament de turismes i motocicletes a partir de les superfícies de sostre residencials. No obstant això, s'observa una aplicació errònia de les ràtios del Decret en el cas de l'aparcament per a motocicletes. **Cal corregir la dotació d'aparcament per a motocicletes prevista.**

En la següent taula hi ha el dimensionament de l'aparcament segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006 i entre parèntesis s'indica la dotació prevista en l'EAMG.

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	11.690,00	18.319,00	366 (366)	183 (183)	92 (366)
altres equipaments	3.687,00	3.687,00	37 (37)		
zona verda	9.851,00		99 (99)		
Vialitat	10.738,00				
<b>TOTAL</b>	<b>35.966,00</b>	<b>22.006,00</b>	<b>502 (502)</b>	<b>183 (183)</b>	<b>92 (366)</b>

En relació a la dotació d'aparcament per a bicicletes l'EAMG indica que inicialment es proposa fer una reserva del 10% de l'aparcament, que s'anirà completant a mesura que incrementa la demanda d'aquest mode. Des de l'equip redactor del present informe no s'accepta aquesta reducció. **Es considera que la ràtio d'aparcament per a bicicletes del Decret 344/2006 s'ha d'aplicar de forma completa en l'ús residencial i només s'accepta una reducció ampliable segons la demanda en la resta d'usos.**

Així mateix, s'indica que es donarà compliment a la normativa vigent referent a places PMR i a punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, però no es concreta aquesta dotació de places.

### Recomanació 2.

Es recomana concretar el nombre de places PMR i de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

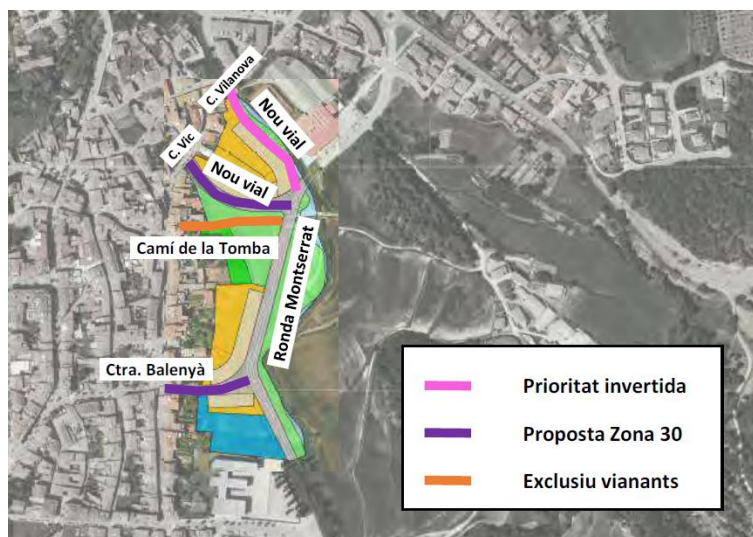
## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyalava la necessitat de disposar d'una reserva de places de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial i d'oficines. Tenint en compte que no es preveu cap dels usos indicats, l'EAMG no estableix cap reserva específica.

## 10. Mesures correctores

L'EAMG contempla les següents mesures relacionades amb la mobilitat:

- El sector preveu el perllongament o la construcció de 4 nous vials a l'àmbit d'estudi:
  - Nou carrer que connecta el c/ de les Moreres amb l'av. de Montserrat (Ronda Montserrat). Caldrà que l'Ajuntament executi el tram més al sud per tal de garantir aquesta connexió (tram de l'Institut Taradell). Aquest vial tindrà una secció de 13,5 m i incorporarà vorera de 3 m i un carril bici (de 630 metres lineals).
  - Nou vial que connecta el carrer de Vic. Vial de 12 m amb voreres de 3 m a banda i banda. Tindrà la consideració de zona 30.
  - Nou vial que connecta el carrer de Vilanova, que serà de prioritat invertida.
  - Perllongament de la carretera de Balenyà. Tindrà una secció de 14 m (dels quals 8 m són voreres). Tindrà la consideració de zona 30.
  - Finalment també s'habilitarà un vial en zona verda (camí de la Tomba) que tindrà la consideració de vial exclusiu per a vianants.



El desenvolupament d'aquest sector permetrà eliminar el nombre de vehicles que actualment circulen pel centre del municipi.

En relació als itineraris per a vianants l'EAMG aporta diferents recomanacions a incorporar en el projecte d'urbanització: distància entre passos per a vianants, amplada mínima dels passos i condicions d'accessibilitat, paviment antilliscant... També s'aporten diferents recomanacions per millorar la seguretat en la configuració de les cruïlles i de senyalització.



En darrer terme, també es descriuen aquelles actuacions de millora de l'accessibilitat a fora del sector, que es concreten en:

- Incrementar l'amplada de la vorera de la parada de bus interurbà del passeig Sant Genís.
- Ampliació de les voreres al c. Ramon Pou i carretera de Balenyà, entre el carrer de la Vila i el carrer Sant Sebastià.
- Dotar de guals per a vianants els passos de la carretera Mont-rodon, c. Domènec Sert, c. De la Vila, c. Sant Sebastià i c. Ramon Pou.
- Dotar d'un pas de vianants accessible la carretera de Balenyà amb el carrer Sant Sebastià.

Aquestes actuacions es consideren externes al sector.

El sector no contempla mesures correctores vinculades al transport públic.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari determinar si el desenvolupament del sector ha de suposar el desviament o no de la línia de bus interurbana** (i en cas afirmatiu comptabilitzar el dèficit del transport públic vinculat o en cas negatiu aplicar millores de l'accessibilitat en les connexions a la parada de transport públic), **així com contribuir a la implementació serveis de bus a demanda, tal com determinava l'EAMG del POUM de Taradell.**

## 11. Mobilitat i gènere

L'estudi incorpora dades de gènere en el vector de la mobilitat, a partir de les dades de l'enquesta de mobilitat quotidiana de 2006 i de l'enquesta de mobilitat en dia feiner.

No obstant això, no es contemplen mesures correctores en clau de gènere ni d'inclusivitat.

## 12. 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 han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, si bé aquest no és el cas de Taradell.

No obstant això, l'EAMG en fa el càlcul segons una estimació de la distància dels desplaçaments interns i externs i els factors d'emissió del parc circulant de l'AMB.

## 13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi quantifica econòmicament només algunes de les propostes i mesures correctores proposades.

Des de l'ATM **es considera necessari la quantificació de les càrregues derivades de la mobilitat generada de totes les propostes.**

## 14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *pel Pla Parcial Urbanístic La Tomba de Taradell*, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe **favorable**. No obstant això, s'estableixen **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal corregir la dotació d'aparcament per a motocicletes prevista.
- Cal aplicar la ràtio d'aparcament per a bicicletes del Decret 344/2006 de forma completa en l'ús residencial i només s'accepta una reducció ampliable segons la demanda en la resta d'usos.
- Cal determinar si el desenvolupament del sector ha de suposar el desviament o no de la línia de bus interurbana (i en cas afirmatiu comptabilitzar el dèficit del transport públic vinculat o en cas negatiu aplicar millores de l'accessibilitat en les connexions a la parada de transport públic), així com contribuir a la implementació serveis de bus a demanda, tal com determinava l'EAMG del POUM de Taradell.
- Cal la quantificació de les càrregues derivades de la mobilitat generada de totes les propostes.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de  
Mobilitat