

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Text Refós Pla de Millora Urbana PMUt 022 Alcohollera (T.M. Manresa)

Municipi de Manresa
Comarca: Bages
Promotor: Junta de compensació
l'Alcohollera
Redactor de l'EAMG: Prunes
Arquitectes SLPU

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 *Text Refós Pla de Millora Urbana PMUt 022 Alcohollera (T.M. Manresa)*.

1. Antecedents

El present EAMG pel Pla de Millora Urbana Alcohollera (PMUt 022) es pretén avaluar l'increment de desplaçaments que pot generar el desenvolupament del sector i l'afectació sobre les capacitats de les xarxes existents, especialment en relació al nus circulatori previst amb la nova rotonda de la Bonavista, actualment en fase d'execució de la seva reordenació. També es pretén definir i valorar les possibles mesures i actuacions necessàries per a garantir el bon funcionament de la nova mobilitat generada.

L'àmbit del PMU Alcohollera, objecte de la present avaluació, se situa al sector central de la ciutat i abasta una illa de sòl urbà no consolidat, situada a entorn de l'actual estació d'autobusos i de l'estació dels FGC Manresa-Alta.

Dins de l'àmbit es preveu un establiment comercial d'aproximadament 1.850 m² de superfície de venda i un sostre comercial total d'aproximadament 3.000 m².



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada pel *Text Refós Pla de Millora Urbana PMUt 022 Alcohlera*, als continguts de la llei de la mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'àmbit d'estudi són els terrenys corresponents al PMUt 022 Alcohlera, situats al sector central de la ciutat i que abasten una illa de sòl urbà no consolidat a entorn de l'actual estació d'autobusos i de l'estació dels FGC Manresa-Alta. El PMU Alcohlera es troba en un entorn de sòl urbà consolidat i compren l'illa delimitada al sud pel carrer de Sant Antoni Ma Claret, a l'Oest per la carretera de Santpedor, al Nord per l'accés rodat a l'estació d'autobusos i a l'est per l'aparcament de l'estació.

El sector objecte ocupa una superfície segons el planejament de 7.240,32 m², amb un sostre màxim edificable de 12.308,54 m², dels quals 3.330,54 m² és previst per a usos terciaris en planta baixa i sota rasant i la resta, 8.978,00 m² per a usos residencials en planta pis. El nombre màxim d'habitatges previstos al PMUt 022 Alcohlera és de 98 (69 de renda lliure i 29 protegits).

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que el seu desenvolupament generarà un total de **2.507 desplaçaments**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret 344/2006 i l'EAMG (darrera columna):

Taula resum de la mobilitat generada

| Usos | Àrea (m ²) | Sostre edificable (m ²) | Nre. Habitatges o llits hotel | Viatges generats habitatge | Viatges generats (m ²) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|--------------|------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|----------------------------|---|-------------------------------|
| Residencial | | 8.978,00 | 98,00 | 686 | 898 | 898 |
| Comercial | | 3.330,54 | | | 1.665 | 1.500 |
| Zona verda | 2.172,00 | | | | 109 | 109 |
| TOTAL | 7.240,32 | 12.308,54 | 98 | 686 | 3.358 | 2.507 |

Des de l'equip redactor del present informe detecta un error de càlcul a l'hora d'analitzar el total de viatges generats per l'ús comercial. Per fer-ho utilitza un sostre edificable de 3.000m² en lloc de 3.330,54m².

Recomanació 1

Es recomana ajustar el càlcul de la mobilitat generada utilitzant el sostre edificable en terciari establert al PMU en estudi.

Agafant com a referència les dades d'implantacions similars l'EAMG estableix que el 60% dels desplaçaments seran en vehicle privat. Tot i això no estableix quin serà el repartiment modal pel que fa al transport públic ni als desplaçaments a peu o bicicleta.

Des de l'equip redactor d'aquest informe **es considera necessari aportar informació referent al repartiment modal (vehicle privat, transport públic, a peu-bicicleta) que es preveu amb la nova modificació.**

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària, l'estudi descriu les principals vies que donen accés al sector objecte del present estudi. Aporta una descripció de la tipologia de cada un dels carrers descrivint el nombre de carrils.

A l'estudi no s'incorporen els itineraris d'accés i sortida de l'àmbit d'estudi, ni l'oferta d'aparcament més propera.

A l'EAMG es mostra la informació referent a la intensitat de trànsit actual i futura que es preveu a l'EAMG del POUM de Manresa i a l'estudi de trànsit del projecte de la rotonda de la plaça Bonavista.

L'estudi aporta gràficament la proposta de la xarxa bàsica per a vehicles.

Recomanació 2.

Es recomana aportar informació dels recorreguts d'accés i sortida a l'àmbit d'estudi.

També es recomana aportar informació de l'oferta d'aparcaments actual entorn de l'àmbit d'estudi.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta de la xarxa d'autobusos (urbans i interurbans) i del tren. Dins l'àmbit d'estudi donen servei diferents línies d'autobús així com trens de rodalies i de Ferrocarrils de la Generalitat.

Pel que fa als autobusos urbans es detalla informació referent als horaris, la freqüència de pas, el número d'expedicions diàries, el temps de recorregut. I es mostra gràficament la localització de les parades i el recorregut de totes les línies.

Una de les parades principals de les línies d'autobús interurbà s'ubica a l'entorn de l'àmbit d'estudi. Tot i així, l'estudi no descriu quines línies donen servei, ni en detalla cap informació.

Respecte les línies ferroviàries, l'estudi descriu les línies que circulen, la seva freqüència de pas i el temps de recorregut.

Finalment l'estudi descriu els principals enllaços intermodals.

L'estudi conclou que tenen en compte les consideracions de l'EAMG del POUM, la xarxa actual pot absorbir l'increment de demanda generada.

L'estudi incorpora informació gràfica sobre les xarxes de transport públic.

Des de l'equip redactor d'aquest informe **es creu necessari la incorporació d'informació referent a l'oferta que hi ha d'autobusos interurbans i el servei de taxi.**

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi descriu les voreres dels carrers del seu entorn i mostra les principals actuacions contemplades al POUM i al PMU que es volen desenvolupar a la plaça Bonavista, i als carrers de l'entorn, principalment actuacions referents a l'amplada de les voreres.

Pel que fa a la xarxa de bicicletes, actualment no hi ha cap recorregut de bicicletes a l'àrea d'influència del sector. La topografia de la ciutat dificulta l'establiment de la bicicleta com a mitjà habitual de transport.

L'estudi mostra gràficament els recorreguts per a vianants i bicicletes identificant els semàfors i passos de vianants.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi exposa que el nombre de desplaçaments diaris que generaran els nous usos no haurien de plantejar problemes de mobilitat a la zona en estudi, tenint en compte les consideracions i actuacions previstes al POUM.

En relació al **vehicle privat**, es preveuen 1.504 desplaçaments diaris; 900 viatges/dia en relació a la superfície comercial i 604 viatges/dia en relació a l'ús comercial i zones verdes. L'estudi estableix que entre un 13%-14% dels viatges per ús comercial es concentraran en hora punta.

L'EAMG del POUM preveu un seguit d'actuacions que permetran organitzar la xarxa viària i disminuir el volum de trànsit d'entre 20% i 40% en funció de la via. Segons l'EAMG, la possible saturació que es pugui produir per l'increment de la mobilitat generada, es veurà reconduïda a altres formes de mobilitat públiques i col·lectives.

En relació a la **xarxa de transport públic**, l'estudi indica que es pot considerar que les xarxes de transport públic i col·lectiu existents admeten actualment un cert increment de la demanda i que per tant tenen capacitat per absorbir la demanda generada pel sector d'estudi.

A l'informe no s'especifica quin és el volum de desplaçaments referents al transport públic.

En relació a la **xarxa a peu i en bicicleta**, l'estudi confirma que amb la remodelació de la plaça Bonavista (en fase d'execució) i les propostes recollides al PMU es promourà i facilitarà els desplaçaments a peu a l'àmbit d'estudi. Pel que fa a la xarxa de bicicletes, s'especifica que el POUM inclou el sector dins l'àmbit de zona 30 recomanada. Tot i això, a l'estudi no s'especifica la quantitat de desplaçaments que es generaran referents a anar a peu i en bicicleta.

Recomanació 3.

Es recomana aportar informació sobre el volum de desplaçaments totals generats amb els nous usos, per cada un dels modes de transport. No obstant això tenint en compte la centralitat del sector i la seva proximitat l'estació de ferrocarril i d'autobusos de Manresa, es considera aquest aspecte com a una recomanació en lloc d'una condició.

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.

El sector ha de preveure reserves d'aparcaments per a vehicles motoritzats relacionats amb els usos residencials, i per a bicicletes per a tots els usos.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament que es presenten a l'estudi de l'avaluació de la mobilitat generada, utilitzant el Decret 344/2006.

| Usos | Àrea (m²) | Sostre edificable (m²) | Nre. Habitatges o llits hotel | Total aparcaments bicicleta | Total aparcaments turisme | Total aparcaments motocicleta |
|--------------|-----------------|------------------------|-------------------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| Residencial | | 8.978,00 | 98,00 | 196 | 137 | 49 |
| Comercial | | 3.330,54 | | 30 | 103 | |
| Zona verda | 2.172,00 | | | 22 | | |
| TOTAL | 7.240,32 | 12.308,54 | 98,00 | 248 | 240 | 49 |

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament per a bicicletes, l'EAMG realitza el càlcul segons les ràtios del Decret donant com a resultat una previsió per a 248 places d'aparcament. Aquesta estimació ha considerat el còmput total més restrictiu, aplicant la ràtio de 2 places per habitatge.

Tenint en consideració la centralitat de la ubicació de l'àmbit d'estudi, la seva accessibilitat a peu i la seva connexió amb el transport públic, l'estudi aplica el que defineix el POUM en relació a la previsió de places d'aparcament, però incrementant la previsió de places pel local comercial respecte el que defineix el seu article 400. D'altra banda, s'han tingut en compte els valors més restrictius pel que fa a les places de motocicletes i aparcaments de turismes en usos residencials. Per tant, es preveu una reserva de 137 places d'aparcament de turismes i 49 de motocicletes associades a l'ús residencial, i 103 places d'aparcament de turismes associades a l'ús comercial (increment 70% respecte al mínim que defineix l'article 400 del POUM).

En relació a aquesta previsió, també són d'aplicació la llei 18/2005 de 27 de desembre d'equipaments comercials i el decret 378/2006 de 10 d'octubre, pel qual es desplega la Llei 18/2005. En aquest decret i en relació a la dotació d'aparcament, es defineix al seu article 12 que s'ha de preveure una repercussió de com a mínim 25 m² per plaça d'aparcament i una dotació mínima de 10 places per cada 100 m² de superfície de venda en supermercats grans. En aplicació d'aquests paràmetres, l'estudi conclou la necessitat d'executar 3 plantes d'aparcament soterrani. Aplicant la ràtio del Decret 378/2006 caldrien unes 188 places d'aparcament vinculades a l'ús comercial (aproximadament 1.880 m² de superfície de venda), si bé tenint en compte la centralitat del sector i la bona accessibilitat a peu i en transport públic, es fa una reducció d'aquesta dotació fins a 103 places. Des de l'equip redactor del present informe s'accepta aquesta reducció.

En relació al vehicle elèctric, el Real Decret 1053/2014 tots els edificis o estacionaments de nova construcció han d'incloure la instal·lació elèctrica específica per a la recàrrega de vehicles elèctrics per a cada plaça. Tot i això, l'EAMG no fa esment de la necessitat de reservar un mínim de places amb càrrega elèctrica.

Des de l'equip de redacció del present informe **considera necessari incloure una reserva d'aparcament per a vehicles elèctrics, d'acord amb el què estableix el Real Decret 1053/2014.**

9. Distribució Urbana de Mercaderies

En relació a les operacions de càrrega i descàrrega previstes als locals comercials, s'estableix normativament l'obligació de destinar a magatzem com a mínim el 10% del sostre destinat a aquest ús (article 6.1 del Decret 344/2006), llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

En relació a l'article 6.3 del mateix decret, en el projecte d'urbanització del PMU "Alcoholera" caldrà preveure la situació de les places d'aparcament de càrrega i descàrrega a la via pública necessàries per donar compliment a la mobilitat generada per tal d'aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans. Es preveurà al projecte d'urbanització una reserva de places de 3 x 8 m a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies amb una proporció per a ús comercial d'1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.

Per tant, l'EAMG especifica que serà necessari preveure 3 unitats de 3x8 m i concretament al local comercial situat sota rasant, dos molls de càrrega de 3x8 m integrats i situats en terrenys edificables del mateix solar.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera suficient la informació aportada.

10. Mesures correctores

Donades les característiques de l'àmbit urbà on s'ubica el sector i les actuacions previstes pel POUM per reduir el volum de trànsit de la xarxa viària actual al centre urbà, es pot considerar que l'increment de mobilitat generada pel nou sector no és significativa proporcionalment i per tant és assumible per les infraestructures existents amb les noves mesures proposades pel POUM.

Xarxa de transport públic:

L'estudi conclou que les xarxes de transport públic existents admeten un increment de la demanda i per tant tenen capacitat per absorbir la demanda generada pel sector del PMU. No es considera necessari perllongar o modificar el traçat de les xarxes d'autobusos existents, però si el trasllat de la parada existent al carrer de Sant Antoni Ma Claret des de la seva ubicació actual a una posició més pròxima a la Ctra. de Santpedor.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no incorpora cap actuació sobre la xarxa per al vehicle privat.

Tot i així, contempla les propostes recollides a l'EAMG del POUM que tenen per objectiu la reducció del trànsit de la carretera de Vic (entre la Muralla del Carme i la plaça Bonavista) i la reordenació de la plaça Bonavista.

Tal com defineix el POUM, la Ctra. de Santpedor manté la seva configuració actual com a part de la xarxa urbana principal futura, i la resta de vies del nostre àmbit, carrer Sant

Antoni Maria Claret i vial d'accés a l'estació d'autobusos, es preveu que s'incloguin dins de l'àmbit de la zona 30 recomanada.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi no incorpora cap actuació sobre la xarxa de vianants i bicicletes.

Tot i això, contempla les propostes recollides al PMU:

- increment de l'amplada de les voreres existents
- creació d'un nou espai públic a l'àmbit del PMU que disposi d'una gran permeabilitat als recorreguts de vianants
- creació d'una rampa accessible per salvar el desnivell entre el nou espai públic del PMU i la plataforma de l'estació d'autobusos i adaptació de les cotes de la urbanització prevista als carrers existents
- la millora de l'actual connexió des del carrer Sant Antoni Maria Claret amb el nivell de l'estació d'autobusos, amb l'ampliació de la vorera i de l'escala existent
- incloure el sector d'estudi dins de l'àmbit de la zona 30 recomanada

L'equip redactor d'aquest informe considera que tot i que el POUM preveu un seguit de mesures i actuacions, tant per la xarxa viària com per la xarxa de vianant i bicicletes. En la proposta de zonificació del PMU s'observa que el desenvolupament del sector contempla una millora de les condicions per als vianants tant a la carretera de Santpedor, com al carrer Sant Antoni Maria Claret i al carrer Maternitat d'Elna. En tot cas la idoneïtat d'aquestes mesures correspondrà a l'Ajuntament de Manresa.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere, segons les dades més recents obtingues de l'IDESCAT, corresponents a la mobilitat obligada per raons de treball i raons d'estudi. A partir d'aquestes dades l'estudi fa una anàlisi qualitativa de l'evolució de la mobilitat generada entre el 2001 i el 2011.

L'estudi posa de manifest que s'ha de tenir en compte la situació d'accés desigual de les dones al vehicle privat, la major compaginació que fa en general la dona de la vida professional amb la familiar, la cura de les persones dependents, la major diversitat dels objectius dels desplaçaments de les dones respecte als homes i altres factors que també poder influir. L'estudi conclou que caldria avançar cap a un urbanisme sense indicadors de gènere, amb criteris d'ordenació aplicables per igual.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'article 19 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, indica que cal incorporar a la memòria una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir l'obligació dels promotors de participar en els costos d'implantació de l'increment dels serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o prolongació de les existents.

L'estudi considera que no és necessari incrementar o perllongar les línies existents de transport públic, de manera que no serà necessari assumir cap cost relacionat amb el dèficit d'explotació dels serveis. Tot i això, l'informe proposa altres mesures en relació al transport públic (trasllat de post i senyalització de la parada existent al carrer Sant Antoni Ma Claret, i instal·lació d'una marquesina a la nova ubicació de la parada); i en pressuposta el seu cost agafant com a referència l'exemple d'altres actuacions similars al municipi.

| | |
|---------------------------------------|-------------|
| 1. Trasllat post i senyalització..... | 600,00 € |
| 2. Instal·lació marquesina..... | 9.500,00 € |
| <hr/> | |
| TOTAL ACTUACIONS..... | 10.100,00 € |

Si bé segons la documentació aportada ja es podria sobreentendre, des de l'equip redactor del present informe es considera que **el sector haurà de finançar els diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació, referent a totes les actuacions necessàries per a les xarxes de mobilitat previstes i que afecten l'àmbit d'estudi (aparcaments per a bicicletes, ampliació vorera...).**

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *Text Refós Pla de Millora Urbana PMUt 022 Alcoholera (T.M. Manresa)*, 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 unes **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 aportar informació referent al repartiment modal (vehicle privat, transport públic, a peu-bicicleta) previst, per tal de calcular correctament la incidència de la nova mobilitat.
- Cal incloure una reserva d'aparcament per a vehicles elèctrics, d'acord amb el que estableix el Real Decret 1053/2014.
- El sector haurà de finançar els diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació, referent a totes les actuacions necessàries per a les xarxes de mobilitat previstes i que afecten l'àmbit d'estudi (aparcaments per a bicicletes, ampliació vorera...).

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.

Barcelona, 5 d'abril de 2019

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic