

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal a l'àmbit de la Creu del Tort a Manresa**

**Municipi de Manresa**  
**Comarca del Bages**

Promotor: Ajuntament de Manresa

Redactor de l'EAMG: Ajuntament de Manresa

---

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 del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de l'àmbit de la Creu del Tort a Manresa*.

## **1. Objecte**

L'objectiu principal de la modificació del POUM és recuperar la continuïtat del camí de la Font de fans i la Creu del Tort i millorar els espais lliures al llarg d'aquest itinerari. En aquest sentit, la proposta de planejament es resumeix en els següents punts:

- Integrar el camí de la Font del fans i la Creu del Tort al *Sistema d'Espais Lliures Parc urbà D.2* en sòl no urbanitzable i al *Sistema d'Espais Lliures Places i jardins urbans D.3* en sòl urbà.
- Ampliar el Sistema d'Espais Lliures al llarg del camí en terrenys en sòl no urbanitzable.
- Delimitar un àmbit de gestió urbanística en sòl urbà no consolidat que permeti el desenvolupament d'una nova ordenació de la finca del carrer del Peix núm. 2 amb un increment de sostre d'aprofitament privat, associat a una servitud de pas públic i a un nou sistema d'espais públics de cessió obligatòria i gratuïta que permetin la connexió del carrer del Peix amb els terrenys inferiors i la creació de dos miradors sobre la Vall del Paradís.
- Ajustar l'ordenació dels terrenys del carrer del Peix núm. 4-6 amb l'objectiu de donar continuïtat a la servitud de pas públic.

D'aquesta manera, la proposta de modificació suposa un canvi de classificació principalment de part de la finca del carrer del Peix 2, passant de sòl no urbanitzable a sòl urbà no consolidat, i part dels espais lliures a la Creu del Tort que passen de sòl no urbanitzable a sòl urbà. En total suposa un increment de 488,90 m<sup>2</sup> de sòl urbà (veure Taula 1 i Figura 1).

**Taula 1. Proposta de planejament de la MPOUM**

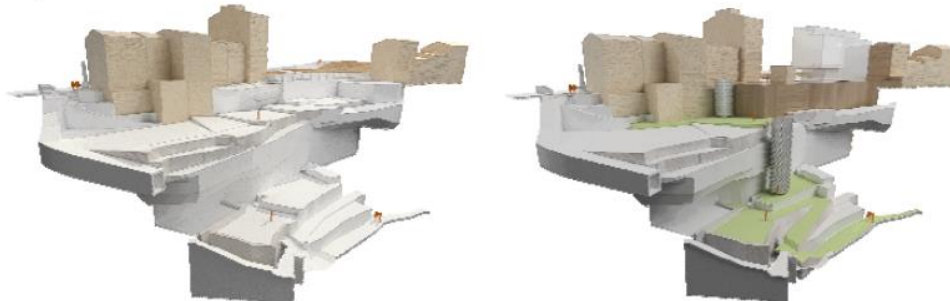
ÀMBIT MODIFICACIÓ	PLANEJAMENT VIGENT				PROPOSTA				DIFERÈNCIA DINS ÀMBITS	DIFERÈNCIA FORA ÀMBITS	DIFERÈNCIA TOTAL		
	Peix PAUm 043	Fora àmbits	TOTAL	Finca c Peix 2-4	Creu del Tort PAUt 085	Fora àmbits	TOTAL						
<b>SOL URBÀ</b>	442,63	4,522,79	100,00%	493,97	337,90	99,66	931,53	20,60%	100,00%	-104,73	593,63	<b>488,90</b>	
<b>SÒL PÚBLIC</b>	63,66	63,66	1,41%	14,38%	133,30	39,45%	99,66	232,96	5,15%	25,01%	69,64	99,66	169,30
vian													
espais lliures	63,66	63,66	14,38%		133,30	39,45%	99,66	232,96	25,01%		69,64	99,66	169,30
equipaments													
<b>SÒL D'APROFITAMENT PRIVAT</b>	378,97	378,97	8,38%	85,62%	493,97	100,00%	204,60	60,55%	696,57	15,45%	74,99%	319,60	319,60
servitud de pas públic					83,98		114,70		198,68			198,68	198,68
<b>SOSTRE EDIFICABLE</b>	1.156,00	1.156,00	100,00%	949,62	351,00	1.300,62	100,00%	144,62			144,62	144,62	144,62
residencial	1.156,00	1.156,00	100,00%	814,06	168,00	982,06	75,51%	-173,94			-173,94	-173,94	-173,94
altres usos				135,56	183,00	318,56	24,49%	318,56			318,56	318,56	318,56
sobrament S.J. addicional	379,03	379,03		400,89		400,89		21,86			21,86	21,86	21,86
<b>NOMBRE MÀXIM D'HABITATGES</b>	13	13		9	1	10		-3,00			-3,00	-3,00	-3,00
<b>SOL NO URBANITZABLE</b>	4.080,16	4.080,16	90,21%	100,00%		3.591,26	3.591,26	79,40%	100,00%		-488,90	-488,90	-488,90
<b>SÒL PÚBLIC</b>							3.591,26	79,40%	100,00%		3.591,26	3.591,26	3.591,26
vian													
espais lliures							3.591,26	3.591,26	100,00%		3.591,26	3.591,26	3.591,26
equipaments													
<b>SÒL PRIVAT</b>	4.080,16	4.080,16	90,21%	100,00%									-4.080,16
zona de protecció paisatgística (clau 11)	4.080,16	4.080,16	100,00%										-4.080,16

Font: EAMG

**Figura 1. Plànol i esquema de la proposta d'ordenació**



Proposta d'ordenació



Font: EAMG

Els principals usos generadors de mobilitat seran:

- Residencial: 168 m<sup>2</sup> de sostre, 1 nou habitatge.
- Altres usos: 183 m<sup>2</sup> de sostre. L'EAMG considera usos d'oficines per al càlcul de la mobilitat generada.

## 2. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat estima que el desenvolupament del POUM generarà un total de **34 desplaçaments/dia feiner**.

La Taula 2 mostra la mobilitat generada segons els càlculs de l'EAMG:

**Taula 2. Estimació de la mobilitat generada pels usos de la MPOUM**

PAU <i>Creu del Tort</i>	sostre	nbre habitatges	ràtio	viatges
ús residencial	168,00	1,00	7 viatges/habitatge	7
altres usos	183,00		15 viatges/100m <sup>2</sup> sostre	27
<b>total</b>	<b>351,00</b>			<b>34</b>

Font: EAMG

L'EAMG utilitza les mateixes ràtios que el Decret 344/2006:

- Ús residencial: 7 viatges/habitatge.
- Altres usos (oficines): 15 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre.

Des de la redacció del present informe es considera correcte el càlcul de la mobilitat generada pels usos residencial i altres usos, **si bé es troba a faltar l'estimació de la mobilitat generada per la nova connectivitat creada a partir de l'itinerari de vianants**.

### Distribució territorial i repartiment modal de la mobilitat generada

Tenint en compte el reduït volum de nova mobilitat generada, l'EAMG no duu a terme cap estimació de distribució territorial ni de repartiment modal de la nova mobilitat generada.

Des de la redacció del present informe **es recomana realitzar una estimació aproximada de la distribució territorial i del repartiment modal de la mobilitat generada, tenint en compte els usos previstos i l'ús que es farà del nou itinerari de connexió**.

## 3. Mobilitat a peu

Pel que fa a la mobilitat a peu, l'estudi esmenta la previsió que el carrer Nou de Santa Clara sigui itinerari principal per a vianants. Tanmateix **es troba a faltar una anàlisi de les condicions d'accessibilitat actual a l'entorn de l'àmbit (amplada de voreres, presència de passos de vianants amb guals accessibles, pendents, etc.)**.

#### 4. Mobilitat en bicicleta

Quant a la mobilitat en bicicleta, l'EAMG esmenta la previsió d'un itinerari per a bicicletes proper a l'àmbit al carrer Divina Pastora. Des de la redacció del present informe es considera adequada aquesta referència, **si bé es troba a faltar una descripció qualitativa sobre l'oferta d'aparcament per a bicicletes a la via pública a l'entorn de l'àmbit.**

#### 5. Xarxa de transport públic col·lectiu

L'EAMG descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit, que tracta de:

- Autobús urbà:
  - Línies L1 i L8, amb una freqüència d'entre 10 i 15 minuts en hora punta els dies feiners. La parada més propera a l'àmbit es situa a 160 metres per itinerari de vianants.
  - Línia L5, amb una freqüència d'1 hora en dies feiners. La parada més propera es troba a 530 metres en línia recta. L'obertura del camí de la Font del fans i la Creu del Tort permetrà reduir aquesta distància.
- Transport ferroviari:
  - Renfe (R4): l'àmbit es troba a 690 metres en línia recta de l'estació. L'obertura del camí de la Font del fans i la Creu del Tort permetrà reduir aquesta distància.
  - FGC (R5, R50): l'àmbit es troba a 415 metres en línia recta de la parada de Manresa – Baixador.

Des de la redacció del present informe es troba adequada la informació aportada en relació a la xarxa de transport públic, **si bé es troba a faltar una anàlisi d'accessibilitat de la parada de bus més propera a l'àmbit (línies L1 i L8) (disponibilitat de marquesina o pal de parada, horaris actualitzats i llegibles per a persones amb mobilitat reduïda, itineraris accessibles a les parades, etc.).**

#### 6. Mobilitat en vehicle privat motoritzat

L'EAMG no analitza les condicions de la xarxa viària, ni el seu nivell de trànsit, ni tampoc analitza l'oferta d'aparcament.

Des de la redacció del present informe **es recomana descriure breument el caràcter dels carrers adjacents a l'àmbit d'estudi en relació a la seva jerarquia viària (bàsica, local, veïnal) i a l'oferta d'aparcament.**

#### 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi justifica que l'estructura urbana existent, els nous espais lliures i el nou itinerari de vianants tenen dotació suficient per absorbir 34 desplaçaments diaris. Des de la redacció del present informe es considera suficient la justificació, **si bé caldria actualitzar-la un cop s'afegeixin al càlcul els desplaçaments generats per la nova connectivitat.**

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament per a bicicletes a reservar fora de calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública per a tots els usos:

- Residencial: valor màxim entre 2 places/habitatge i 2 places/100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció.
- Comercial, oficines, industrial: 1 plaça/100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció.
- Zones verdes: 1 plaça/100 m<sup>2</sup> de sòl.

Quant a l'aparcament de turismes i motocicletes, d'acord amb el Decret 344/2006, cal reservar places d'aparcament fora de la via pública per als usos d'habitatge:

- Turismes: màxim d'1 plaça/habitatge o 1 plaça/100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció.
- Motocicletes: màxim de 0,5 places/habitatge o 1 plaça/200 m<sup>2</sup> de sostre o fracció.

L'EAMG considera una reserva de 4 places d'aparcament per a bicicletes i 0 places per a cotxes i motos, degut a les característiques pròpies de la nova edificació, que no estarà dotada d'accés a aparcament per a vehicles.

Des de la redacció del present informe es consideren adequades les ràtios considerades.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'EAMG no tracta la distribució urbana de mercaderies. Des de la redacció del present informe, i tractant-se d'una mobilitat tant reduïda, es considera no necessari l'anàlisi i propostes sobre la distribució urbana de mercaderies.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa de vianants

L'EAMG posa de manifest que el nou camí de la Font del fans i la Creu del Tort millorarà la connectivitat entre barris. Tanmateix, l'estudi constata que aquest serà un camí no adaptat, ja que no complirà les condicions d'accessibilitat degut al fort pendent.

Des de la redacció del present informe, i tractant-se d'un itinerari principal i rellevant per a vianants **es demana analitzar la viabilitat per tal que el nou itinerari compleixi el Codi d'Accessibilitat i el Decret 344/2006 pel que fa a pendent i amplades lliures de pas.**

### Xarxa de bicicletes

L'EAMG no duu a terme cap proposta de millora de la xarxa d'itineraris per a bicicletes. En aquest sentit, des de la redacció del present informe **es recomana analitzar la viabilitat d'introduir elements per a la millora de l'accessibilitat en bicicleta (guia per al transport a peu de la bicicleta a les escales, etc.)**

## Xarxa de transport públic

L'EAMG no duu a terme cap proposta en relació a la millora de la xarxa de transport públic.

## Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG no duu a terme cap proposta en relació a la millora de la xarxa viària.

## 11. Mobilitat i gènere

L'estudi no fa referència a la importància del gènere quant a la nova mobilitat generada. Des de la redacció del present informe **es demana que es tingui en compte aquest aspecte a l'hora de dissenyar el nou camí, especialment en matèria de percepció de seguretat (il·luminació, vegetació que pugui generar angles morts, etc.)**.

## 12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de l'àmbit de la Creu del Tort a Manresa*, 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 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 del projecte constructiu o en les mesures de gestió que corresponguin:

- Quant al càlcul de la mobilitat generada:
  - Es troba a faltar una estimació de la mobilitat generada per la nova connectivitat creada a partir de l'itinerari de vianants.
  - Es recomana estimar una distribució territorial i repartiment modal de la nova mobilitat generada, tot i que es tractin de pocs desplaçaments.
- Respecte a la mobilitat a peu, es troba a faltar una anàlisi de les condicions d'accessibilitat actual a l'entorn de l'àmbit (amplada de voreres, presència de passos de vianants amb guais accessibles, pendents, etc.).
- Pel que fa a la mobilitat en bicicleta, es troba a faltar una descripció qualitativa sobre l'oferta d'aparcament per a bicicletes a la via pública a l'entorn de l'àmbit.
- Quant a la mobilitat en transport públic, es troba a faltar una anàlisi d'accessibilitat de la parada de bus més propera a l'àmbit (línies L1 i L8): disponibilitat de marquesina o pal de parada, horaris actualitzats i llegibles per a persones amb mobilitat reduïda, itineraris accessibles a les parades, etc.
- Respecte a la mobilitat en vehicle privat motoritzat, es recomana descriure breument el caràcter dels carrers adjacents a l'àmbit d'estudi en relació a la seva jerarquia viària (bàsica, local, veïnal) i a l'oferta d'aparcament.

- Respecte a la incidència de la mobilitat generada, caldria actualitzar l'anàlisi de capacitat de les diferents xarxes tenint en compte la mobilitat generada per l'obertura del camí previst.
- Pel que fa a les mesures proposades per l'EAMG, es recomana tenir en compte:
  - Mobilitat a peu: analitzar la viabilitat per aconseguir que el nou itinerari compleixi el Codi d'Accessibilitat i el Decret 344/2006 pel que fa a pendent i amplades lliures de pas.
  - Mobilitat en bicicleta: analitzar la viabilitat d'introduir elements per a la millora de l'accessibilitat en bicicleta (guia per al transport a peu de la bicicleta a les escales, etc.).
  - Mobilitat i gènere: es demana que es tingui en compte aquest aspecte a l'hora de dissenyar el nou itinerari, especialment en matèria de percepció de seguretat (il·luminació, vegetació que pugui generar angles morts, etc.).
- Es troben a faltar els plànols que marca el Decret 344/2006:
  - Mobilitat generada.
  - Xarxa d'itineraris per a vianants.
  - Xarxa d'itineraris per a bicicletes.
  - Xarxa de transport públic.
  - Xarxa de vehicles privats motoritzats.

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 als promotors que una vegada disposin de la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviïn una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Vist-i-plau

Xavier Sanyer  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic