

ATM**Àrea de Barcelona
Autoritat del Transport
Metropolità**

ATM
Autoritat del Transport Metropolità
- Àrea de Barcelona

Número: 1015/194/2020
Data: 04/02/2020 11:51:30

Registre de sortida

Il·lm. Sr. Àlex Garrido i Serra
Alcalde
Ajuntament de Manlleu
Plaça Gra Bernadí, 6
08560 Manlleu



Senyor,

En resposta a la vostra sol·licitud, us trameto adjunt l'informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic la Coromina Nord de Manlleu (Exp. G-232/2019).

Atentament,

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Barcelona, 3 de febrer de 2020

Informe relatiu al Pla Parcial Urbanístic de la Coromina Nord a Manlleu

Municipi de Manlleu

Comarca d'Osona

Promotor: Propietaris sector La Coromina Nord

Redactor de l'EAMG: Colomer - Rifà

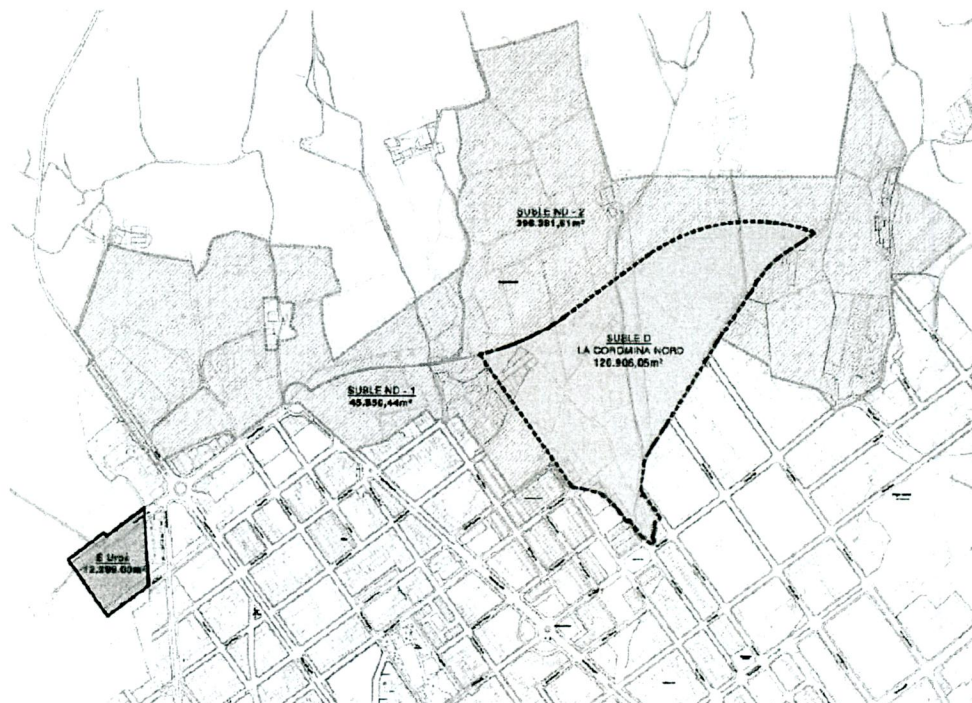
En compliment de l'article 18.3 de la Llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu al *Pla Parcial Urbanístic de la Coromina Nord a Manlleu*.

1. Objecte

El Pla Parcial Urbanístic de la Coromina Nord a Manlleu (en endavant PPU) contempla el desenvolupament urbanístic del sector La Coromina Nord, d'acord amb la Modificació puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (en endavant, MPOUM) aprovada inicialment el 18 de desembre de 2018, relativa al sector del Mas, com a resposta a la demanda de sòl per a activitat econòmica que està rebent el municipi de Manlleu.

L'àmbit del PPU se situa al nord i nord-est del municipi (veure Figura 1).

Figura 1. Àmbit del PPU de la Coromina Nord



Font : PPU

La Taula 2 mostra la comparativa de superfícies previstes tant a la MPOUM com al PPU. En aquest sentit, les superfícies relatives a usos generadors de mobilitat previstes al PPU no sobrepassen les de la MPOUM.

Taula 1. Dades urbanístiques de la MPOUM i el PPU.

		Segons modificació puntual		Segons Pla parcial	
DADES URBANÍSTIQUES					
		M2		M2	
Superfície de l'àmbit		120.906,05 m2		120.906,05 m2	
Sostre		66.498,33 m2		66.362,48 m2	
Índex edificabilitat bruta		0,55 m2st/m2		0,5489 m2st/m2	
DISTRIBUCIÓ DEL SÒL					
SÒL PÚBLIC		54.680,78 m2	45,23 %	55.001,26 m2	45,49 %
SVP Espais lliures / zones verdes		12.090,60 m2	10,00 %	12.090,60 m2	10,00 %
SX Comunicacions		25.026,70 m2	20,70 %	25.347,18 m2	20,97 %
SEQ Equipaments comunitaris					
SEQc Equip. Sense destí assignat		6.045,30 m2	5,00 %	6.045,30 m2	5,00 %
SEQa Equip. Serveis ambientals		11.343,70 m2	9,38 %	11.343,70 m2	9,38 %
SEQs Equip. Serveis tècnics		174,48 m2	0,14 %	174,48 m2	0,14 %
SÒL PRIVAT		66.225,27 m2	54,77 %	65.904,79 m2	54,51 %
DAEa Activitat econòmica (aïllada)				55.115,38 m2	
DAEm Activitat econòmica (mitgeres)		Ind. com. terciari		10.789,41 m2	

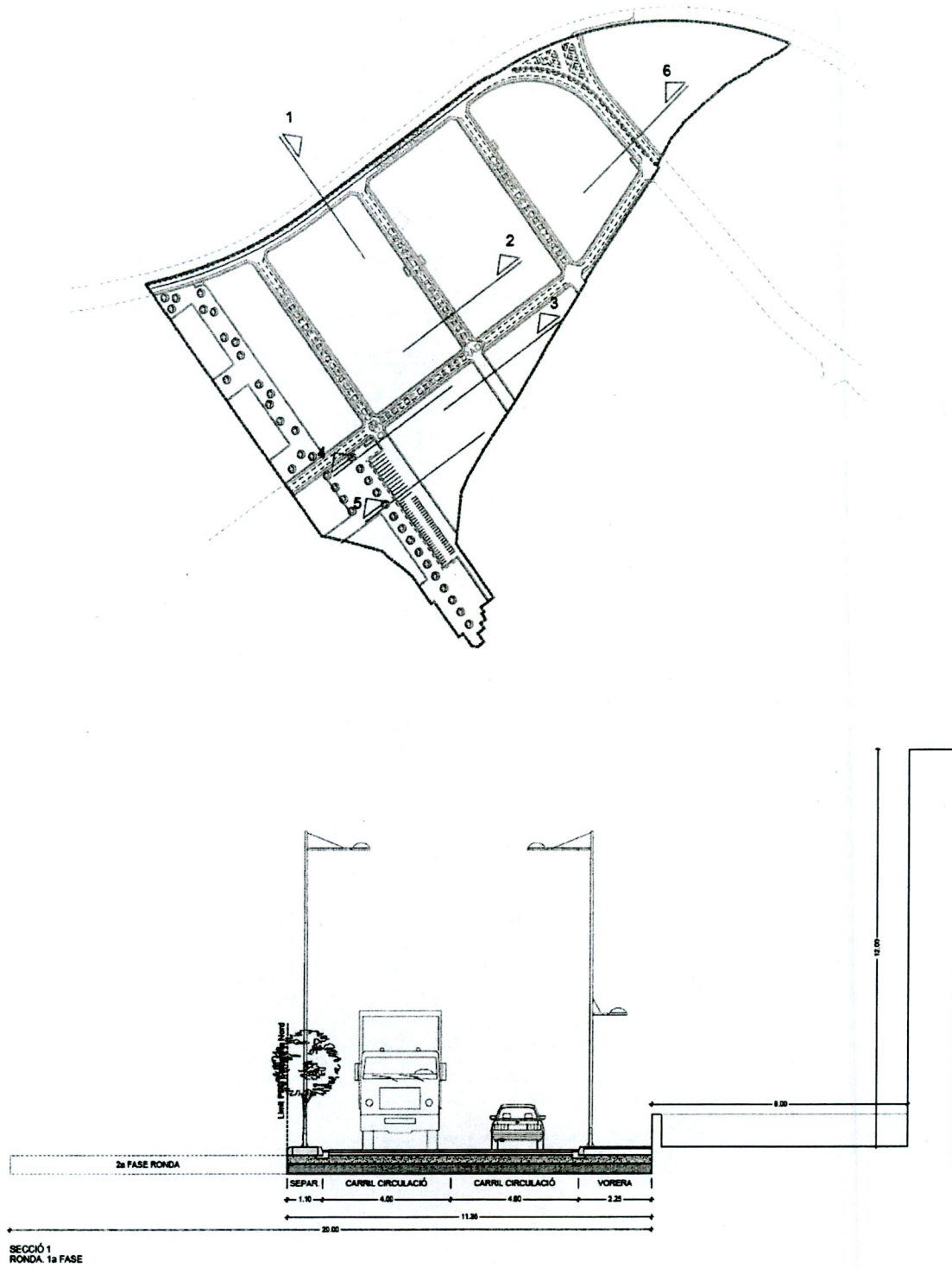
		Segons modificació puntual		Segons Pla parcial	
Sistemes generals inclosos					
Vialitat Ronda Nord		2.760,35 m2		2.768,10 m2	
S. tècnics/amb (bassa)		11.343,70 m2		11.343,70 m2	

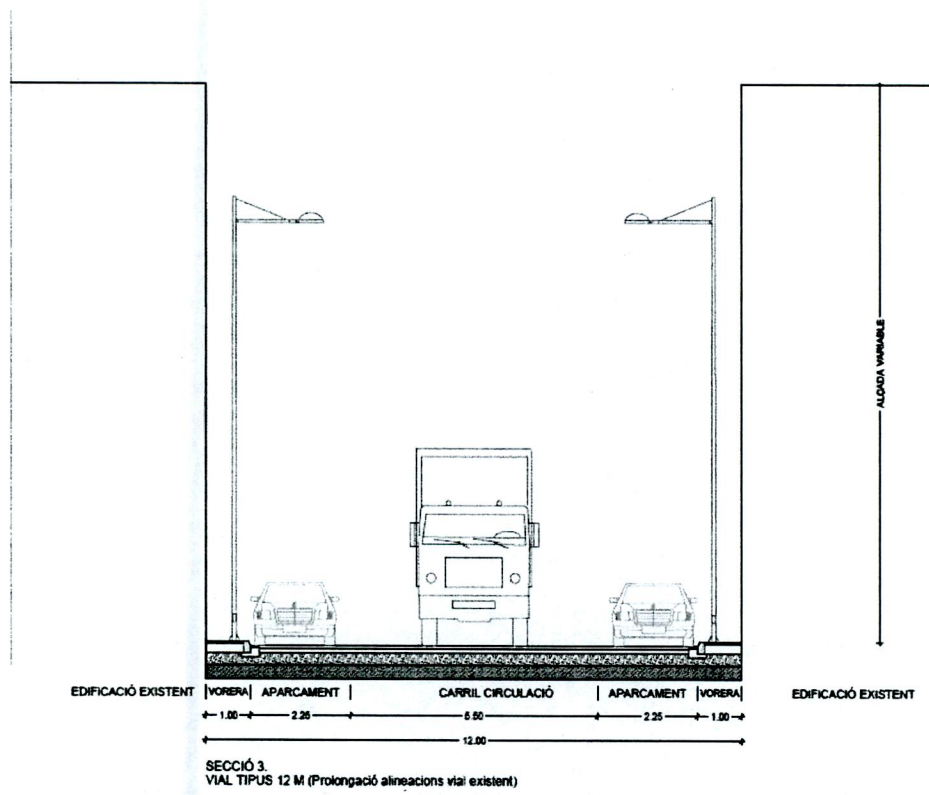
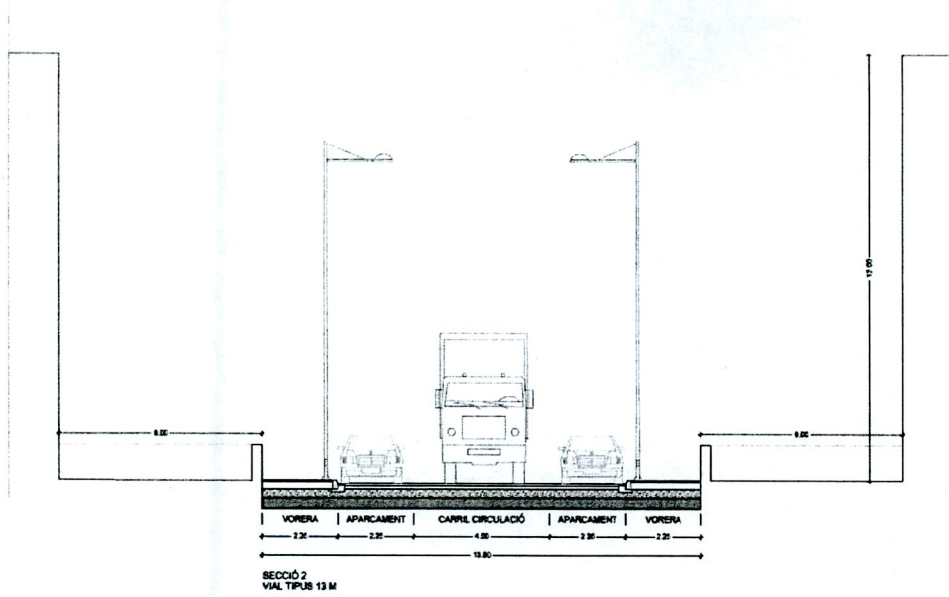
Font : PPU

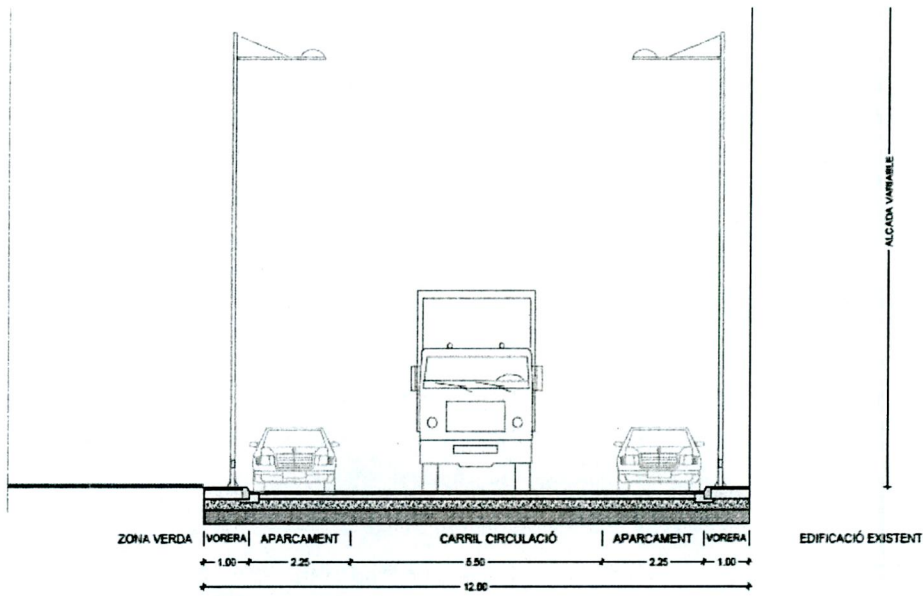
La Modificació puntual del POUM ja inclou un estudi d'avaluació de la mobilitat generada (en endavant, EAMG). En aquest sentit, la memòria del PPU aporta un resum de les mesures relacionades amb la millora de la mobilitat generada per a aquest sector, ja incloses en la MPOUM.

Tot seguit, la Figura 2 mostra les seccions transversals dels vials proposades pel PPU.

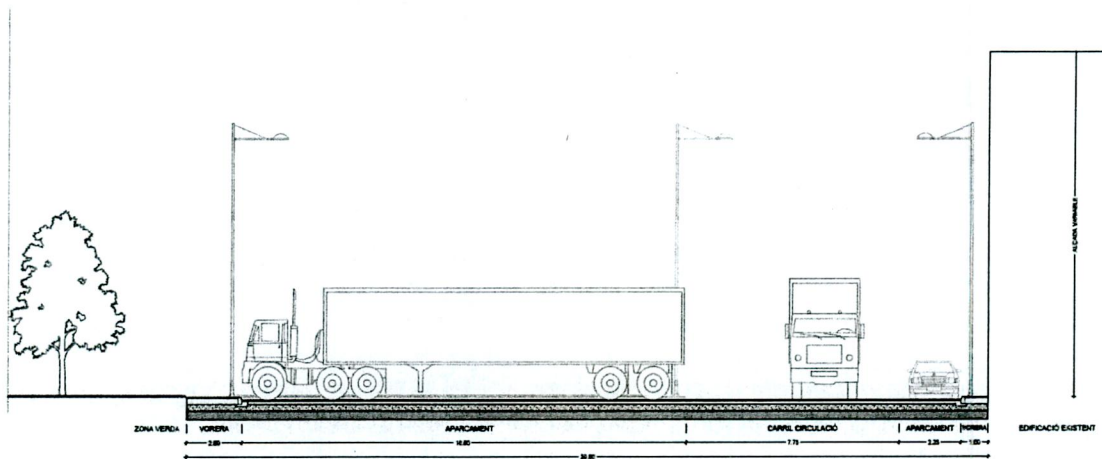
Figura 2. Seccions transversals dels vials proposades pel PPU



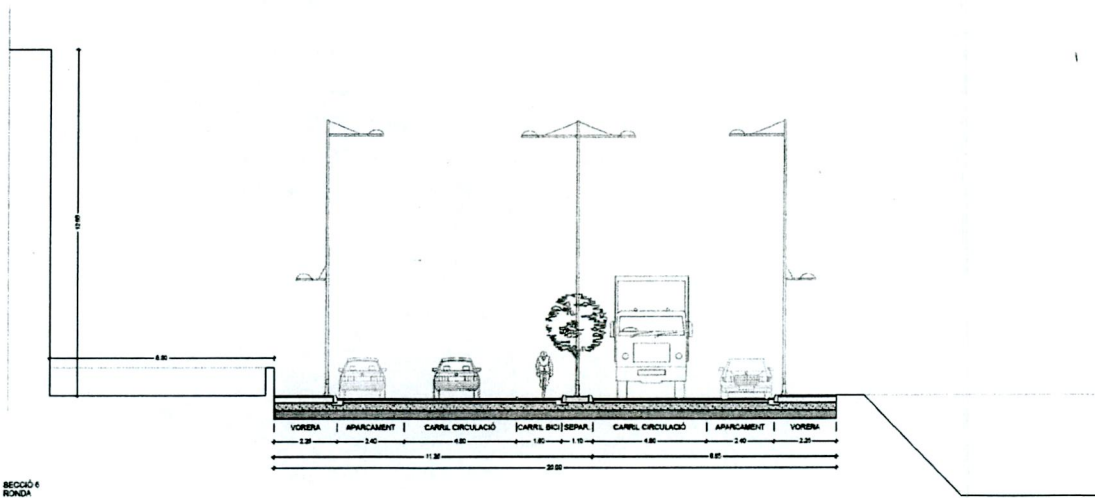




SECCIÓ 4
 VIAL TIPUS 12 M (Prolongació alineacions vial existent)



SECCIÓ 5
 VIAL TIPUS 12 M AMB ZONA D'APARCAMENT



SECCIÓ 6
 RONDA

Font : PPU

2. Mobilitat a peu

Pel que fa a la mobilitat a peu, l'estudi aporta informació sobre les condicions d'accessibilitat de les voreres del sector:

- Amplada de les voreres: amplada lliure d'obstacles de com a mínim 1,8 metres, ja que és un sector de nova urbanització.
- Pendents del 2,10%, inferiors al 6%, valor llindar segons el nou codi d'accessibilitat.
- Presència de passos de vianants amb amplada mínima lliure de pas d'1,8 metres, accessibles i a una distància màxima de 100 metres entre ells.

Des de la redacció del present informe **es troba a faltar**:

- Les seccions 3, 4 i 5 (veure Figura 2) presenten voreres amb amplades totals d'1,0 metres, que no poden oferir una amplada mínima lliure de pas d'1,8 metres. Encara que es tractin de prolongacions de vials existents, cal que els vials de nova construcció siguin accessibles. A tal efecte, **es sol·licita revisar aquestes seccions per ampliar l'amplada de les voreres**.

3. Mobilitat en bicicleta

La memòria del PPU recull la previsió de d'un carril bici bidireccional en el futur nou vial de la Ronda Nord, que donarà accés al sector. Addicionalment, posa de manifest la connectivitat del sector amb les zones 30 del municipi, que connecten la zona residencial amb la zona industrial i d'activitat econòmica.

Pel que fa als aparcaments per a bicicletes, el PPU inclou la reserva d'espais per a aparcament de bicicletes en funció dels usos que realment s'implantin en la parcel·la.

Tanmateix, des de la redacció del present informe **es troba a faltar**:

- L'amplada del carril bici projectat a la Ronda Nord (veure Figura 2; secció 6) és d'1,6 metres. Tractant-se d'un carril bici bidireccional, i prenent com a referència el Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya, **es recomana una amplada de 3,0 metres**, tractant-se d'un vial de ronda que pot canalitzar fluxos de mobilitat interurbana i un percentatge significatiu de vehicles pesants.

Figura 3. Amplades mínimes de vies ciclistes

TIPUS DE VIA CICLISTA	AMPLADA MÍNIMA (m)	AMPLADA RECOMANABLE (m)
Camí verd amb pista segregada per a vianants	4,00	5,00
Camí verd compartit amb vianants	2,50	3,00
Pista bici bidireccional	2,00	2,50
Pista bici monodireccional	1,50	2,00
Carril bici protegit bidireccional en zona interurbana	2,50	3,00
Carril bici protegit monodireccional en zona interurbana	2,00	2,50
Carril bici protegit bidireccional en zona urbana	2,00	2,50
Carril bici protegit monodireccional en zona urbana	1,50	1,75
Carril bici monodireccional en zona interurbana	1,50	2,00
Carril bici monodireccional en zona urbana	1,50	1,75
Carril bici monodireccional en sentit contrari	1,75	2,00
Vorera bici bidireccional	2,00	2,25
Vorera bici monodireccional	1,50	1,75

Font: Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya

- Aparcament de bicicletes: **es troba a faltar el nombre de places que es reserven per a aparcament de bicicletes fora de calçada, així com la seva ubicació.** Cal que aquestes places es trobin ubicades en zones accessibles a peu pla o amb accés rodat i properes als accessos principals de les parcel·les.

4. Xarxa de transport públic

La memòria del PPU recull la proposta inclosa en la MPOUM de modificació del traçat de les línies de bus interurbanes i la creació d'un nou punt de parada per oferir una major cobertura als sectors de la Coromina (existent) i la Coromina Nord (de nova creació mitjançant el PPU).

En aquest sentit, des de la redacció del present informe **es troba a faltar la ubicació del punt de parada en el document de plànols**, amb l'objectiu de comprovar la idoneïtat de la seva ubicació i les condicions d'accessibilitat dels itineraris que donen accés a peu i en bicicleta.

5. Mobilitat en vehicle privat motoritzat

Circulació

La memòria del PPU recull la proposta de l'EAMG de la MPOUM de potenciar l'accés dels vehicles pesants al sector des de la carretera BV-5224, accedint a les zones industrials des del nord. A tal efecte, es proposa que les xarxes viàries supramunicipals C-17, C-25 i C-37 incloguin senyalització d'orientació.

Adicionalment, es proposa que els vials del nou sector tinguin una amplada mínima d'11 metres.

Aparcament

L'EAMG de la MPOUM no preveu cap reserva de places d'aparcament fora de calçada, ja que es tracta d'un sector d'usos industrials i equipaments. Tanmateix, posa de manifest que seria adequat incloure reserves per a aparcaments en el nou sector per absorbir part de les deficiències en barris contigus.

En aquest sentit, el PPU preveu que els nous vials del sector tinguin un sol sentit de circulació per permetre dues fileres d'aparcament, un a cada costat de la calçada. Adicionalment, preveu la reserva de dues bosses d'aparcament (en la prolongació del carrer Santa Maria de Corcó i a continuació de la Ronda Nord). D'acord amb la memòria del PPU, aquestes bosses d'aparcament donaran compliment al reial Decret 1053/2014 pel que fa als punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

Respecte a l'aparcament de vehicles pesants al sector, el PPU preveu 13 places per a vehicles pesants a la prolongació del carrer Santa Maria de Corcó, d'acord amb les recomanacions de l'EAMG de la MPOUM.

Des de la redacció del present estudi **es posa de manifest:**

- L'amplada dels carrils de circulació dels vials interiors de l'àmbit (veure Figura 2; seccions 2, 3, 4 i 5) superen amb escreix els 3,5 metres d'amplada màxima recomanada per a un carril de circulació situat en un entorn urbà. La limitació de velocitat a 30 km/h ha d'anar acompanyada d'un disseny de l'espai públic que desincentivi la circulació a velocitats elevades. D'altra banda, una amplada excessiva dels carrils de circulació pot induir l'estacionament irregular de vehicles, ocupant part de l'amplada sobrant per a la circulació com a espai d'aparcament. En tot cas, tenint en compte el fet que la presència de vehicles pesants pot requerir d'amplades addicionals, **es sol·licita al redactor del PPU una justificació de l'amplada dels carrils de circulació, tenint en compte les trajectòries de gir i/o maniobres d'aquests vehicles.**
- Quant a l'aparcament:
 - Es sol·licita concretar el **nombre de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics a les bosses d'aparcament.**

- Es recomana situar un mínim de 5 metres de cordó d'aparcament de cicles (bicicletes i/o motocicletes) abans de cada pas de vianants, amb l'objectiu de garantir la visibilitat del creuament de vianants.
- Es recomana que l'Ajuntament estableixi un sistema de regulació per a les places que donin resposta al dèficit d'aparcament de les zones residencials contigües. La regulació de les places ha de prioritzar l'aparcament residencial en origen i no fomentar l'aparcament en destinació a la zona industrial en vehicle privat motoritzat.

6. Mobilitat i gènere

Es troba a faltar la inclusió de la qüestió del gènere en les reflexions de mobilitat a la memòria del PPU, especialment pel que fa a la il·luminació del nou sector, i a la percepció de seguretat.

7. Conclusions

Es considera que el Pla Parcial Urbanístic de la Coromina Nord a Manlleu conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat. Tanmateix, des de la redacció del present informe es considera que cal corregir els aspectes esmentats, per la qual cosa **s'emet informe favorable condicionat** pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita:

- Mobilitat a peu: les seccions 3, 4 i 5 (veure Figura 2) presenten voreres amb amplades totals d'1,0 metres, que no poden oferir una amplada mínima lliure de pas d'1,8 metres. Encara que es tractin de prolongacions de vials existents, cal que els vials de nova construcció siguin accessibles. A tal efecte, es sol·licita revisar aquestes seccions per ampliar l'amplada de les voreres.
- Mobilitat en bicicleta:
 - L'amplada del carril bici projectat a la Ronda Nord (veure Figura 2, secció 6) és d'1,6 metres. Tractant-se d'un carril bici bidireccional, i prenent com a referència el Manual per al disseny de vies ciclistes de Catalunya, es recomana una amplada de 3,0 metres, tractant-se d'un vial de ronda que pot canalitzar fluxos de mobilitat interurbana.
 - Es troba a faltar el nombre de places que es reserven per a aparcament de bicicletes fora de calçada, així com la seva ubicació. Cal que aquestes places es trobin ubicades en zones accessibles a peu pla o amb accés rodat i properes als accessos principals de les parcel·les.
- Mobilitat en transport públic: es troba a faltar la ubicació del punt de parada en el document de plànols, amb l'objectiu de comprovar la idoneïtat de la seva ubicació i les condicions d'accessibilitat dels itineraris que donen accés a peu i en bicicleta.

- Mobilitat en vehicle privat motoritzat: l'amplada dels carrils de circulació dels vials interiors de l'àmbit (veure Figura 2; seccions 2, 3, 4 i 5) superen amb escreix els 3,5 metres d'amplada màxima recomanada per a un carril de circulació situat en un entorn urbà. La limitació de velocitat a 30 km/h ha d'anar acompanyada d'un disseny de l'espai públic que desincentivi la circulació a velocitats elevades. D'altra banda, una amplada excessiva dels carrils de circulació pot induir l'estacionament irregular de vehicles ocupant part de l'amplada sobrant per a la circulació. En tot cas, tenint en compte el fet que la presència de vehicles pesants pot requerir d'amplades addicionals, es sol·licita al redactor del PPU una justificació de l'amplada dels carrils de circulació, tenint en compte les trajectòries de gir i/o maniobres d'aquests vehicles.
- Aparcament de vehicles privats motoritzats:
 - Es sol·licita concretar el nombre de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics a les bosses d'aparcament.
 - Es recomana situar un mínim de 5 metres de cordó d'aparcament de cicles (bicicletes i/o motocicletes) abans de cada pas de vianants, amb l'objectiu de garantir la visibilitat del creuament de vianants.
- Mobilitat i gènere: es troba a faltar la inclusió de la qüestió del gènere en les reflexions de mobilitat a la memòria del PPU, especialment pel que fa a la il·luminació del nou sector, i a la percepció de seguretat.

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.

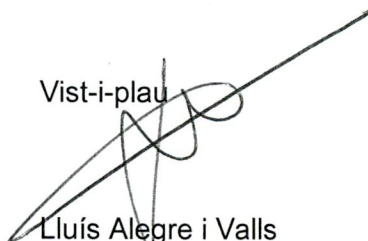
Se sol·licita als promotors que una vegada disposin de la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviïn una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 20 de gener de 2020



Xavier Sanyer
Cap del Servei de Mobilitat

Vist-i-plau



Lluís Alegre i Valls
Director de l'Àrea de Mobilitat