

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Equipament de Bombers a Bufalvent (Manresa)

Municipi de Manresa
Comarca del Bages

Promotor: Ajuntament de Manresa
Redactor de l'EAMG: Larix, SA

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 Especial Equipament de Bombers a Bufalvent (Manresa)*.

1. Antecedents

L'àmbit del pla especial ocupa una parcel·la amb una superfície d'11.332,22 m² ubicada al polígon de Bufalvent de Manresa, localitzada al carrer d'Edison, 8B.



El POUM de Manresa, defineix aquesta parcel·la de sistema d'equipaments de reserva (clau E.13) i atorga una edificabilitat bruta de 2,00m²st/m²s, amb una ocupació del 60%.

Des de l'equip redactor del present informe s'ha utilitzat aquesta situació més desfavorable (22.664,44 m² de sostre d'equipament) per a la redacció d'aquest informe.

En data a 4 de febrer de 2022, l'ATM va emetre informe referent a aquest expedient, el qual era favorable amb condicions. Amb posterioritat, s'ha rebut informació aportada per l'Ajuntament de Manresa (documental i en una entrevista), motiu pel qual s'emet el present informe.

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 del Pla Especial Urbanístic, pretén definir i regular els diferents usos admesos. En concret proposa una doble qualificació:

- Equipament Administratiu destinat al parc de bombers. Es preveu una edificabilitat bruta de 2,00m²st/m²s, amb una ocupació del 50%
- Equipament Ambiental i de lleure, amb una edificabilitat bruta de 0,40m²st/m²s i una ocupació del 30%.

No obstant això, l'EAMG considera també l'edificabilitat màxima prevista a la memòria urbanística que és de 22.664,44 m² de sostre d'equipament. Per tant, es plantegen dos escenaris: el més probable (parc de bombers i equipament ambiental) i l'escenari de màxima edificabilitat segons el planejament (molt poc probable).

Actualment, aquest emplaçament és un solar sense edificar ni tancament, en el qual hi ha alguns vehicles aparcats, per tant, no compta amb una mobilitat generada significativa.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la nova demanda de mobilitat generada, aplicant les ràtios del Decret 344/2006. Considera que la nova mobilitat seria de 557 desplaçaments si s'implantés el parc de bombers, però es considera la situació més desfavorable, corresponent a **4.533 desplaçaments**, si es té en compte les edificabilitats màximes i usos permesos en el planejament.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Altres equipaments	11.332,22	Màxim 22.664,44	4.533	4.533
TOTAL	11.332,22	Màxim 22.664,44	4.533	4.533

L'EAMG presenta les dades de la mobilitat de l'EAMG del POUM de Manresa i utilitza aquestes dades per definir el repartiment modal del sector.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	53,9%	8,5%	37,6%
Viatges / dia de màxima demanda	2.443	385	1.704

Des de l'equip redactor del present informe **no s'accepta el repartiment modal proposat. Tenint en compte l'àmbit perifèric del sector es considera que**

probablement la mobilitat que generarà aquest sector comptarà amb una major dependència de l'ús del vehicle privat en detriment de la mobilitat no motoritzada.

4. Mobilitat en vehicle privat

Es fa una descripció de la xarxa de mobilitat partint de l'EAMG del POUM de Manresa (de 2017), descrivint la xarxa viària actual i futura. L'àmbit del Pla especial se situa al costat de la carretera C-55, com a xarxa interurbana que actua com a ronda exterior de Manresa. La connexió del sector a aquesta carretera es produeix pel carrer d'Edison, a una distància d'uns 250 m del sector. No obstant això, aquesta connexió només permet l'accés / sortida en el sentit sud-nord, mentre que uns 700 metres més al nord, hi ha el principal punt de connexió tant cap a la xarxa viària interna com per canviar de sentit de circulació a la C-55.

S'indica que el POUM de Manresa preveu transformar aquest tram de la C-55 en una via de caràcter més urbà, i proposa la construcció d'una nova rotonda a Bufalvent, que comunicarà la zona de Bufalvent i Pont de Vilomara, amb el centre de Manresa.

El carrer d'Edison, que dona accés a l'àmbit del Pla Especial, és un vial de doble sentit de circulació i voreres amples.

Es mostra valors de la IMD extrets de l'EAMG del POUM de Manresa de l'any 2017.

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

Recomanació 1.

Es recomana aportar informació més actualitzada de la demanda de vehicles (IMD) i amb major detall a l'àmbit del sector, així com una major descripció dels itineraris d'accés i sortida del sector.

Recomanació 2.

Es recomana fer una descripció de quina és la situació actual en relació a l'aparcament entorn del sector.

5. Xarxa de transport públic

Manresa compta amb 8 línies de transport públic urbà, de les quals la L1 i L8 tenen parades properes al sector. Es fa una descripció del nombre d'expedicions, freqüència i horaris de funcionament de les línies. Així mateix, mostra el mapa de cobertura al transport públic extret de l'EAMG del POUM. S'indica que actualment la parada de transport urbà més propera és "Mossos d'Esquadra". Des de l'equip redactor del present informe es vol fer la puntualització que ara com ara l'accés a aquesta parada compta amb una distància sobre carrer d'uns 1.000 m i que compta amb trams que no compleixen cap criteri d'accessibilitat.

En relació al transport públic interurbà, la distància respecte a les estacions de ferroviàries supera els 2 km, però per contra hi ha una parada al carrer d'Edison a uns 250 m del sector. En la cartografia aportada s'especifica que s'hi aturen les línies 782 i 783, tanmateix no es descriu ni el recorregut, punts de parada ni la seva freqüència.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari descriure l'oferta de transport públic que dona servei al sector** (línies interurbanes que s'aturen a la parada del carrer Edison) i **aportar informació referent a la demanda actual**.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'àmbit es troba fora del continu urbà. S'indica que el POUM considera dins de la xarxa d'itineraris principals la carretera del Pont de Vilomara, molt a prop del sector, i que permetrà connectar Bufalvent amb el centre de la ciutat. Actualment aquest eix no té aquestes funcionalitats donat que no resulta permeable en l'encreuament de la carretera C-55.

Es fa una breu descripció de les condicions d'accessibilitat per al vianant del carrer d'Edison.

Recomanació 3.

Es recomana analitzar amb major detall l'accessibilitat dels itineraris d'accés al transport públic, tant urbà com interurbà.

El sector no compta amb oferta d'itineraris pedalables a prop del sector, si bé el POUM dibuixa la carretera del Pont de Vilomara com a xarxa d'itineraris futura. Aquest eix permetria un itinerari directe entre el sector (Bufalvent) i l'àmbit urbà residencial del Manresa. Aquest itinerari també està condicionat a la realització de la nova rotonda a la carretera C-55.

Recomanació 4.

Es recomana descriure també les infraestructures existents relacionades amb l'aparcament de la bicicleta.

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència del **vehicle privat**, l'EAMG calcula el nombre de vehicles que accediran al sector segons els dos escenaris, diferenciant els desplaçaments intramunicipals dels externs. Així mateix, aporta informació referent a l'EAMG del POUM de Manresa en relació als increments o decrements de trànsit que suposarà el desenvolupament del planejament. Indica que amb l'aplicació d'una política tarifària de descomptes a la C-16 suposarà una reducció de trànsit a la carretera C-55 (en l'àmbit del sector).

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la documentació aportada, si bé **si es produís l'escenari de mobilitat més desfavorable caldria analitzar el trànsit actual en els itineraris d'accés i sortida al sector i determinar el nivell de servei de la vialitat futura tenint en compte la nova mobilitat en vehicle**.

En relació al transport públic, determina la demanda màxima en hora punta, tant pels desplaçaments urbans com interurbans, i es considera que l'oferta actual podrà absorbir la nova mobilitat en transport públic.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la documentació aportada.

Recomanació 5.

En relació a la incidència de la mobilitat generada respecte al transport públic, es recomana fer aquesta valoració tenint en compte la situació actual i l'increment de demanda previst (no respecte a l'escenari del POUM). També cal indicar que l'accés al transport urbà resultarà poc viable fins que no es construeixi la rotonda a la carretera C-55.

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 aplica les ràtios del Decret als dos escenaris de mobilitat considerats. Considera que caldrà una dotació de 28 places d'aparcament per a bicicletes en l'escenari 1 (parc de bombers) i de 226 en el 2 (equipament sense determinar i amb una edificabilitat màxima).

En relació a l'aparcament de turismes, el POUM de Manresa estableix la necessitat d'una reserva de 2 places d'aparcament per a turismes per cada 100 m² de sostre o fracció, però no es fa la concreció en l'EAMG.

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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Altres equipaments	11.332,22	22.664,44	226 (226)	- (-)	-
TOTAL	11.332,22	22.664,44	226 (226)	- (-)	-

L'estudi indica que donarà compliment a la reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics que estableix el Reial Decret 1053/2014, però no en concreta la dotació prevista.

Recomanació 6.

Es recomana concretar el nombre de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics previstos. També caldria concretar la dotació de places adaptades a PMR.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala 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

Xarxa per a vianants i bicicletes

Pla Especial preveu la creació d'un tram de vorera bici al carrer d'Edison fins a connectar amb la carretera del Pont de Vilomara, la qual és una via que el POUM de Manresa considera com a pedalable en un futur. No obstant això, aquesta mesura la considera una recomanació i no una càrrega pel sector.

Per altra banda, s'indica la previsió de l'Ajuntament de Manresa, que a l'estiu de 2022 es construeixi una passera que servirà per creuar la carretera C-55.

En relació al transport públic i al vehicle privat no es contemplen mesures correctores.

Des de l'equip redactor del present informe es considera que si es produís l'escenari de mobilitat més desfavorable serà necessari que es desenvolupin mesures complementàries que garanteixi l'accessibilitat a peu i en bicicleta al sector des de la ciutat de Manresa. A més es considera necessari que les següents mesures vagin a càrrec del sector:

- **Cal connectar el sector amb el carril bici previst a la carretera del Pont de Vilomara.**
- **Cal adaptar els guals i l'itinerari d'accés a les parades de bus properes.**

11. Mobilitat i gènere

L'estudi no incorpora dades de gènere en el vector de la mobilitat.

Tal com s'indica a l'article 10 del Decret 344, **cal utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitatius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.**

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 Manresa.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi quantifica econòmicament la proposta del carril bici al carrer d'Edison. Caldrà la quantificació de les càrregues derivades de la mobilitat generada de totes les propostes.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Equipament de Bombers a Bufalvent (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 **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:

- No s'accepta el repartiment modal proposat. Tenint en compte l'àmbit perifèric del sector es considera que probablement la mobilitat que generarà aquest sector comptarà amb una major dependència de l'ús del vehicle privat en detriment de la mobilitat no motoritzada.
- Cal descriure l'oferta de transport públic que dona servei al sector (línies interurbanes) i aportar informació referent a la demanda actual.
- Si es produís l'escenari de mobilitat més desfavorable caldria analitzar el trànsit actual en els itineraris d'accés i sortida al sector i determinar el nivell de servei de la vialitat futura tenint en compte la nova mobilitat en vehicle.
- Si es produís l'escenari de mobilitat més desfavorable caldrà desenvolupar mesures complementàries que garanteixin l'accessibilitat a peu i en bicicleta al sector des de la ciutat de Manresa. En tots els casos es considera que el sector ha de garantir la connexió amb el carril bici previst a la carretera del Pont de Vilomara, així com adaptar els guals i l'itinerari d'accés a les parades de bus properes.
- Cal utilitzar indicadors de gènere quantitius i qualitius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic

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