

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic en SNU per a la implantació d'usos lúdics, esportius i d'oci a la finca denominada la Guia de Manresa**

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

**Promotor: Catasús y CIA, SA**  
**Redactor de l'EAMG: TRAÇA**

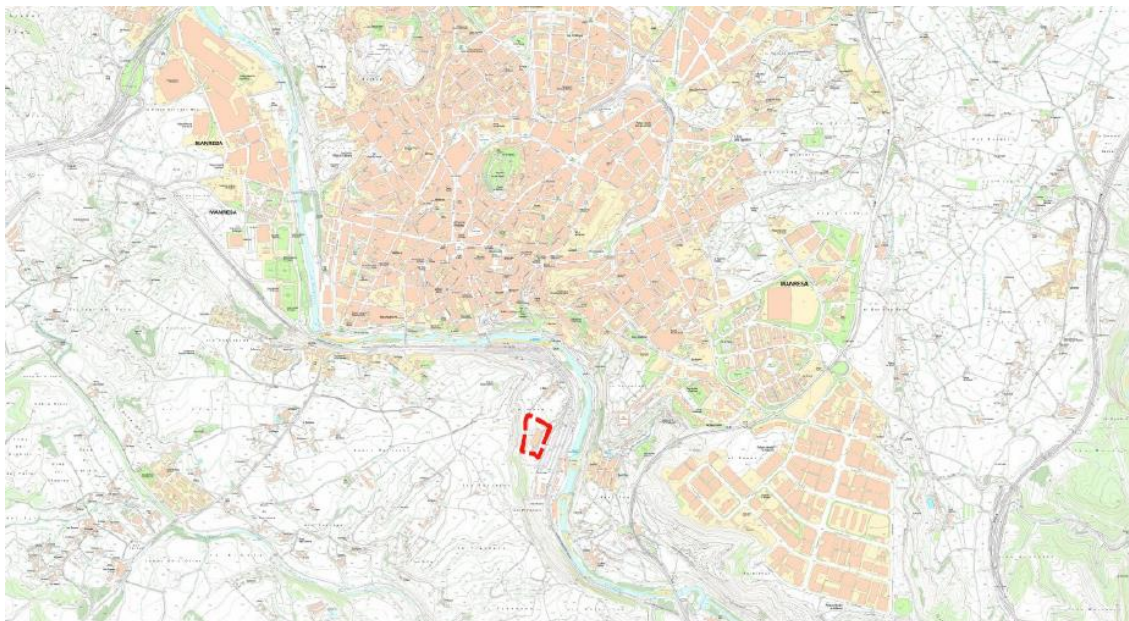
---

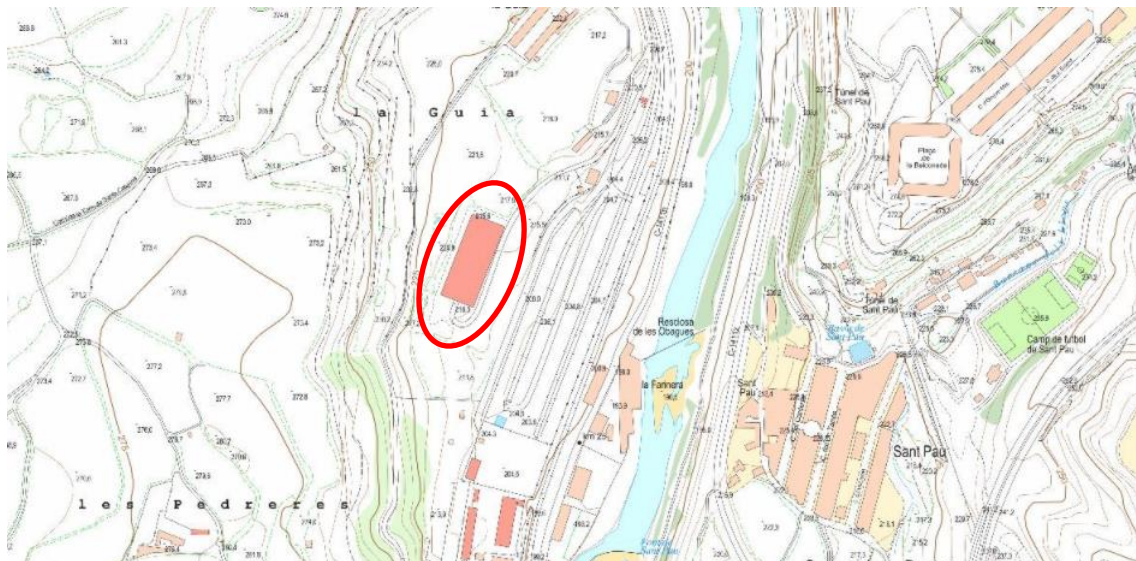
En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a *l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic en SNU per a la implantació d'usos lúdics, esportius i d'oci a la finca denominada la Guia de Manresa*.

## **1. Antecedents**

El Pla Especial Parcial Urbanístic de la finca La Guia s'ubica al municipi de Manresa. L'àmbit d'estudi es localitza a 2,5 km (en cotxe) aproximadament, del centre del nucli de Manresa i a 700 m del nucli de La Guia. Per tant es localitza als afores de Manresa, a tocar del veïnat de La Guia al sud del riu Cardener i de les vies del ferrocarril.

La parcel·la objecte del Pla Especial, se situa en el barri de La Guia, en l'entorn del Parc de Santa Caterina, entre el camí de La Guia, que la delimita per l'oest, i els terrenys pertanyents a RENFE a l'est, amb el camí d'accés a les seves instal·lacions i l'àmplia platja de vies, just davant de "l'andana de la sal".





## 2. Objecte

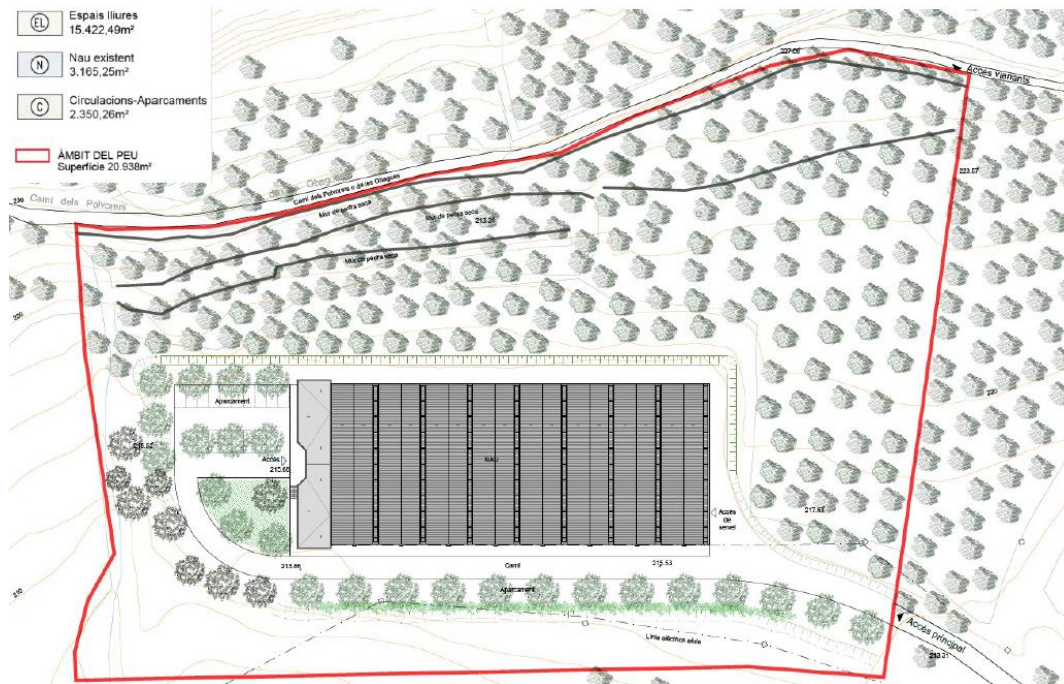
L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament del Pla Especial Urbanístic, pretén definir i regular els diferents usos admesos, sigui usos principals o secundaris compatibles, que es podrien ubicar dins del volum interior de la nau existent. Es proposa encabir i combinar diversos usos i activitats, per tal de convertir-se en un centre de diversitat esportiva, lleure i esbarjo.

Segons la documentació aportada, els usos principals previstos en aquest àmbit són:

- a) Circuits per a vehicles de motor elèctric, tipus karting, trial bike, quads, autos de xoc o similars,
- b) Circuits i espais per vehicles sense motor: skateboard, bicicletes, bmx, patinets, o similars,
- c) Pista de patinatge, sobre gel o sobre rodes,
- d) Pistes d'atletisme indoor,
- e) Espais d'exposició o museístics, de peces o elements singulars per les seves dimensions o característiques.

Per a la seva implementació es preveu mantenir les condicions de volumetria de la nau actual, que té una superfície de 3.165,25 m<sup>2</sup> de sòl. El pla especial indica actuacions de millora interna de la nau (nous accessos o obertures, millora de les condicions estètiques de la nau...) i de l'exterior (integració paisatgística, millora i condicionament de l'espai d'aparcament...).



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

L'estudi calcula la nova demanda de mobilitat generada, aplicant les ràtios del Decret 344/2006, però considera que la mobilitat generada serà diferent de la que fixen les ràtios del Decret. Considera que la nova mobilitat serà d'uns **865 desplaçaments**, tenint en compte la dotació d'aparcament previst i que el verd privat no serà un element generador de mobilitat més enllà de la mobilitat vinculada a l'equipament.

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

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equip. cult.-esp.-recre.	3.165,25	3.465,66	693	865
zona verda	15.422,49		771	
Vialitat	2.350,26			
<b>TOTAL</b>	20.938,00	3.465,66	1.464	<b>865</b>

S'indica que encara no està definit l'aforament màxim, i que caldrà consensuar-ho amb l'Ajuntament de Manresa en el moment de definició dels usos a implementar.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la mobilitat generada prevista, si bé en el moment de definir els aforaments màxims i la capacitat diària de visitants, caldrà que no s'observin desajustos amb la mobilitat considerada en aquest EAMG. En cas que la mobilitat prevista sigui superior a la considerada en aquest EAMG, serà necessària la seva revisió.

L'EAMG presenta les dades de la mobilitat per oci de Manresa incloses en el PMU de la ciutat i en l'EAMG del POUM, i en mostra el repartiment modal intern i extern. No obstant això, aquests valors no s'utilitzen per estimar el repartiment modal considerat del sector:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	14,9%	0,0%	85,1%
Viatges / dia de màxima demanda	129	0	736

Des de l'equip redactor del present informe no s'accepta el repartiment modal proposat. **Es considera necessari incrementar la quota modal considerada per al transport públic / col·lectiu.**

Per passar de desplaçaments a vehicles, es considera una ocupació mitjana de 2,3 persones per vehicle i també una rotació de 2,5 hores.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària externa de connexió amb el municipi (carreteres C-16, C-55, C-25 i Eix Diagonal) i les carreteres properes al sector hi ha les següents carreteres: C-1411b, C-1411z i C-37z.

L'accés a l'àmbit es fa a partir d'un camí asfaltat que deriva de l'entrada al nucli de la Guia en direcció est i aquest té com a únic destí l'àmbit del pla especial. Aquest itinerari circula per la banda est de la nau.

Es mostra la IMD de la xarxa interna i externa a partir de les dades de l'EAMG del POUM de Manresa de l'any 2017.

Des de l'equip redactor no s'accepta la informació facilitada. **Es considera necessari definir les característiques d'amplada, pendents, característiques de l'enllaç a la carretera del vial d'accés al sector.** També es recomana aportar informació més actualitzada de la demanda de vehicles (IMD) i amb major detall a l'àmbit del sector.

En relació a l'aparcament, tenint en compte el caràcter allunyat del sector respecte al nucli urbà, sector no està subjecte a les dinàmiques de dèficit o excedent d'aparcament del Manresa. L'EAMG mostra que fa anys, l'aparcament s'ubicava davant de l'accés principal de la nau.

#### 5. Xarxa de transport públic

La principal oferta de transport públic propera al sector correspon a l'estació de rodalies de Renfe de Manresa, on s'aturen les línies R4 i R12. Es descriu el recorregut d'ambdues línies i la seva freqüència. L'EAMG indica que la distància de l'estació fins al límit del sector és de 750 m (si bé fins a l'accés principal de la nau és de gairebé 1.000 m).

També s'aporta informació de les línies de bus urbà de Manresa amb un traçat més proper, en concret la L5 i la L8, si bé no explicita la distància respecte al sector (que es troba una mica més allunyat que l'estació de rodalies).

Des de l'equip redactor del present informe **es troba a faltar l'anàlisi de l'accessibilitat dels itineraris d'accés al transport públic, així com informació sobre la demanda actual del servei.**

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

L'àmbit es troba fora del continu urbà, i per tant lluny de la xarxa d'itineraris per a vianants de Manresa. Es fa una breu descripció dels itineraris d'oci inclosos en l'anella verda de la ciutat, un dels quals (M2. Itinerari Riera de Rajadell) passa pel límit del sector).

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari analitzar la connexió per a vianants des del sector i fins a la ciutat de Manresa i l'estació de rodalies, tal com s'ha especificat amb anterioritat.**

En relació a la bicicleta, no hi ha cap infraestructura existent o descrita a l'EAMG del POUM de Manresa que connecti amb el sector. Sí que s'indica que es podria utilitzar l'itinerari M2. Itinerari Riera de Rajadell en l'accés al sector.

Des de l'equip redactor de l'informe no s'accepta la informació facilitada. **Resulta necessari descriure les condicions d'aquests itineraris d'accés al sector, el seu pendent i grau de ciclabilitat.**

## **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 i la seva rotació. No obstant això, no s'analitza l'impacte d'aquesta mobilitat en el punt d'enllaç a la carretera C-1411b.

**Cal analitzar correctament la incidència de la mobilitat generada sobre el conjunt de xarxes de mobilitat.**

## **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 preveu una esplanada destinada a l'aparcament, enfront de l'accés principal a la nau (aparcament principal). També es preveu una zona destinada a aparcament més ocasional, només en moments de major afluència, que se situaria al llarg del camí existent, paral·lelament a la façana est de la nau.

Igualment s'indica que caldrà justificar i situar les places d'aparcament reservades per a minusvàlids, si s'escau, en funció de l'activitat i aforament màxim proposats, però no s'estableix la seva concreció.

Es defineix una dotació de 50 places per a turismes a l'aparcament principal, complementat amb un nombre no definit a la zona d'aparcament ocasional.

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
equip. cult.-esp.-recre.	3.165,25	3.465,66	35 (10)	0 (>50)	0 (0)
zona verda	15.422,49		154 (0)		
<b>TOTAL</b>	20.938,00	3.465,66	<b>189 (10)</b>	<b>0 (&gt;50)</b>	<b>0 (0)</b>

En relació a la bicicleta, es considera que la dotació prevista al decret es troba sobredimensionada, i es fa un dimensionament d'acord amb la demanda màxima prevista.

Des de l'equip redactor del present informe no s'accepta la dotació d'aparcament per a bicicletes prevista. En relació a l'equipament **cal preveure la reserva d'aparcament de bicicletes que estableix el Decret 344/2006, tant en l'ús d'equipaments com en la zona verda. En el cas de la zona verda i tenint en compte les seves característiques (àmbit periurbà), es recomana preveure una dotació mínima inicial (10% del valor indicat al Decret 344/2006), si bé aquesta serà ampliable segons la demanda i a càrrec del promotor.**

Per altra banda, **cal donar compliment a la normativa d'accessibilitat i concretar el nombre de places PMR, així com donar compliment a la reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics que estableix el Reial Decret 1053/2014.**

## 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, a més de l'accés principal rodat i per vianants per l'extrem nord-est, la connexió per vianants i bicicletes de l'àmbit amb el camí dels Polvorers o de les Obagues (camí de Castellgalí o camí històric de Manresa a Castellbell).

També es contempla la il·luminació del perímetre immediat al voltant de la nau i al llarg del camí d'accés.

L'accés principal per a tots els modes (vianants, bicicletes, motocicleta, turisme...) es preveu per l'accés actual. Cal recordar que es tracta d'una pista amb amplades en alguns trams inferiors a 5 metres.

Des de l'equip redactor del present informe es considera que amb la documentació aportada **no es garanteixen unes condicions mínimes d'accessibilitat i seguretat viària en la proposta d'itineraris per a vianants i bicicletes proposat. Tenint en compte el repartiment modal proposat, caldria incorporar altres mesures correctores en les quals es garantissin aquests aspectes.**

En relació al transport públic no es contemplan mesures correctores. Es recomana d'aplicar mesures per fomentar l'accés a l'equipament en transport públic o col·lectiu.

En relació al vehicle privat no es contemplen mesures correctores, més enllà de l'adequació d'espais d'aparcament.

### 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.

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 Manresa.

No obstant això, l'EAMG en fa el càlcul segons una estimació les emissions de CO2 que generarà el sector, si bé no es preveuen mesures correctores o per minimitzar les emissions.

### 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

L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada *pel Pla Especial Urbanístic en SNU per a la implantació d'usos lúdics, esportius i d'oci a la finca denominada la Guia de Manresa*, no 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 **desfavorable**.

Per tal d'avaluar l'informe favorablement caldrà resoldre les següents condicions:

- En la mobilitat generada, es considera necessari incrementar la quota modal considerada per al transport públic / col·lectiu.
- En relació a la mobilitat en vehicle privat, cal definir les característiques d'amplada, pendents, característiques de l'enllaç a la carretera del vial d'accés al sector.
- Cal l'anàlisi de l'accessibilitat dels itineraris d'accés al transport públic i fins a la ciutat de Manresa, així com informació sobre la demanda actual del servei de transport públic.

- Cal descriure les condicions d'aquests itineraris d'accés al sector, el seu pendent i grau de ciclabilitat.
- Cal analitzar correctament la incidència de la mobilitat generada sobre el conjunt de xarxes de mobilitat.
- Cal preveure la reserva d'aparcament de bicicletes que estableix el Decret 344/2006, tant en l'ús d'equipaments com en la zona verda. En el cas de la zona verda i tenint en compte les seves característiques, es recomana preveure una dotació mínima inicial (10% del valor indicat al Decret 344/2006), si bé aquesta serà ampliable segons la demanda i a càrrec del promotor.
- Cal donar compliment a la normativa d'accessibilitat i concretar el nombre de places PMR, així com donar compliment a la reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics que estableix el Reial Decret 1053/2014.
- Segons la documentació analitzada no es garanteixen unes condicions mínimes d'accessibilitat i seguretat viària en la proposta d'itineraris per a vianants i bicicletes. Tenint en compte el repartiment modal proposat, caldria incorporar altres mesures correctores que garantissin aquests aspectes.
- Cal quantificar les càrregues derivades de la mobilitat generada de totes les propostes.

Se sol·licita al promotor que adapti la redacció de l'EAMG a les modificacions que es proposen en el present informe, així com als continguts que determina el Decret 344/2006 i que es reflecteixen en l'aplicatiu per a la redacció dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de l'ATM. Una vegada realitzades aquestes modificacions caldrà enviar una còpia del document a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de  
Mobilitat