

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana La Dama (PMUt 010) de Manresa

Municipi de Manresa

Comarca: Bages

Promotor: Junta de compensació La Dama

Redactor de l'EAMG: Prunes Arquitectes

SLU

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 de Millora Urbana La Dama (PMUt 010) de Manresa*.

1. Antecedents

L'àmbit del PMU Dama, s'ubica al nucli antic de Manresa, i abasta una illa de sòl urbà no consolidat, situada entorn de la plaça Infants i de l'antiga fàbrica l'Anònima. El desenvolupament del PMU permetrà la transformació d'una àrea de la ciutat, actualment ocupada per edificacions residencials sense ús i solars condicionats de manera provisional com a aparcament públic de rotació, per incloure una ordenació residencial i terciària integrada amb el futur desenvolupament d'un gran espai públic entorn del PMU Anònima, situat al costat nord del PMU Dama.

L'àmbit del PMU inclou dues illes de sòl urbà, i es troba delimitat a l'oest per la plaça Infants, al sud pel carrer Dama, que travessa el sector en sentit sud-nord fins a la façana de l'edifici Segre situat al Nord. Al nord està delimitat pel carrer Llussà i finalment a l'est per la trama urbana consolidada.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del *Pla de Millora Urbana La Dama (PMUt 010) de Manresa*, als continguts de la llei de mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

Aquest sector té una superfície de 1.863,47 m² i el seu desenvolupament suposarà la conversió dels solars actuals (destinats de forma provisional a aparcament públic de rotació) a edificis amb un sostre màxim edificable de 3.037,46 m², dels quals 1.285,79 m² és previst per a usos terciaris i altres usos en planta baixa i la resta 1.751,66 m² a usos residencials (19 habitatges: 13 de renda lliure i 6 protegits).

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat estima que el seu desenvolupament generarà un total de **838 desplaçaments/dia**, aplicant les ràtios del Decret 344/2006 (en el cas de l'ús residencial utilitzant 10 viatges/100 m² de sostre).

La següent taula mostra la mobilitat generada en dia feiner segons les ràtios que indica el Decret o l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	1.453,81	1.751,66	19	175	175
comercial		1.285,79		643	643
zona verda	409,66			20	20
TOTAL	1.863,47	3.037,45	19	838	838

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la previsió de nova mobilitat generada.

L'estudi aporta dades del repartiment modal procedents de l'EMQ de 2006 i de l'EAMG del POUM, diferenciant els desplaçaments interns dels de connexió. No obstant això, en relació al repartiment modal, no s'utilitzen els valors presentats, i considera que el vehicle privat tindrà una quota modal del 60%. En canvi, no s'especifica la quota modal diferenciada de la mobilitat activa i del transport públic.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal		40%	60%
Viatges / dia feiner		335	503

Des de l'equip redactor del present informe considera que **cal estimar la mobilitat el repartiment modal incloent la mobilitat a peu i en bicicleta i també el transport públic.**

Recomanació 1.

Tenint en compte la mobilitat, usos i ubicació del sector (ubicat al nucli històric de Manresa), es considera recomanable revisar el repartiment modal considerat, donat que una bona part de la mobilitat serà interna i per tant el pes de la mobilitat no motoritzada podria ser superior.

4. Mobilitat en vehicle privat

La xarxa de viària de l'àmbit d'estudi correspon als carrers immediats: plaça Infants, carrers del Carme, del Joc de la Pilota, Llussà i de la Dama. Es descriu la configuració i característiques dels vials de l'entorn indicant que en tots els casos es tracta de vials veïnals, els carrils i sentits de circulació, l'existència o no d'aparcament i s'adjunta arxiu fotogràfic.

No s'aporten dades actualitzades de la demanda de mobilitat dels vials de l'entorn, més enllà d'algunes dades del POUM i del Pla de Mobilitat Urbana de Manresa de fa molts anys (en alguns casos, són dades de 2006).

Recomanació 2.

Es recomana aportar dades referents a la demanda actuals.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta de transport urbà de Manresa, indicant que 5 de les 8 línies donen cobertura al sector (L1, L4, L5, L6 i L7). En cada cas s'indica l'horari de funcionament, el nombre d'expedicions, temps de recorregut i principals punts d'intermodalitat. En relació a la demanda, s'indica que no és una xarxa saturada si bé no s'aporta cap informació quantitativa.

També es descriu l'oferta de serveis interurbans, formada per l'oferta ferroviària de Rodalies i FGC i indica que es troben a una distància de més de 10 minuts caminant, si bé es pot connectar a partir del transport urbà. En relació a la demanda, s'indica que no és una xarxa saturada si bé no s'aporta cap informació quantitativa. Des de l'equip redactor del present informe es troba a faltar la descripció de l'estació més propera ubicada a uns 700 m (Estació FGC Manresa-Viladordis).

Pel que fa a la xarxa de bus interurbana, l'EAMG indica que prop del PMU s'hi aturen les línies 700, 701, i 705. Des de l'equip redactor del present informe es constata que no resulta correcte la descripció de les línies interurbanes citades en l'EAMG (n'hi ha de no citades, i les citades tenen codis i recorreguts diferents als esmentats).

Recomanació 3.

Es recomana aportar dades referents a la demanda dels serveis de transport públic, i actualitzar la descripció de l'oferta actual de transport públic amb cobertura al sector.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

El PMU es troba al barri antic de Manresa, en el qual hi ha molts vials amb voreres estretes i a la vegada també molts d'altres de prioritat invertida o exclusiva per a vianants. El carrer Dama té una amplada de menys 5 metres i s'ubica molt a prop però a fora de l'illa de vianants de Manresa.

El PMUS de Manresa 2011-2016 preveu que els carrers de l'entorn (Dama, Jussà i del Carme) siguin de plataforma única, però aquesta actuació no s'ha desenvolupat. També s'indica les condicions d'accés a l'illa de vianants.

En relació a la demanda no s'aporta informació quantitativa i s'indica que els principals fluxos tindran com a direcció la plaça Europa / plaça dels Infants, plaça i baixada dels Drets i el futur espai públic que possibilitarà el desenvolupament del PMU Anònima. També s'indica que el desenvolupament del PMU Anònima permetrà millorar alguns dels itineraris per a vianants de l'entorn.

Des de l'equip de redacció del present informe considera que **cal incloure una anàlisi de les característiques de la xarxa de vianants i condicions d'accessibilitat (amplada voreres, pendent, passos de vianants...) des de l'àmbit d'estudi i fins als punts d'accés al transport públic.**

En relació a la xarxa d'itineraris per a bicicletes, a l'entorn immediat del sector no hi ha cap carril bici, i es descriu la proposta d'ampliació de la xarxa actual que preveu el desenvolupament del nou POUM.

Recomanació 4.

Es recomana aportar dades referents a la demanda de la bicicleta i també a la dotació d'aparcaments per a bicicleta actuals.

7. Incidència de la mobilitat generada

En relació al transport públic, l'estudi reproduceix les previsions i conclusions de l'EAMG del POUM, segons el qual aquest preveia una nova demanda de 6.575 viatges/dia en transport públic i indicava les mesures que es contemplaven per absorbir aquesta nova demanda. Així mateix, indica que tenint en compte que l'increment de demanda vinculat al sector és molt baix no es preveu que sigui necessària cap mesura correctora.

De forma anàloga es descriu els canvis que preveu l'EAMG del POUM en relació a la mobilitat en vehicle privat, posant de manifest la poca rellevància del sector entre tots els creixements previstos. També aporta informació del Pla de Mobilitat Urbana de Manresa (informació anterior d'un aforament de l'any 2006) per validar la capacitat de la xarxa.

Recomanació 5

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del planejament derivat ha de concretar i detallar la incidència de la mobilitat generada del sector sobre el conjunt de les xarxes de mobilitat, i anar més enllà de reproduir les indicacions de l'EAMG del POUM. Així mateix, cal utilitzar dades de demanda (per exemple IMD de trànsit) més recents.

No obstant això, tenint en compte la mobilitat que generarà aquest àmbit, aquest aspecte es considera una recomanació en lloc d'una condició com li correspondria.

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 ha considerat, per a la reserva de places d'aparcament, el que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada per a usos residencials i també la previsió del POUM, i utilitza els valors amb una dotació més elevada. En concret preveu **55 places d'aparcament per a bicicletes, 46 places per a turismes i 10 motocicletes** (si bé esmenta l'opció de reduir les places d'aparcament vinculades a l'ús residencial). L'accés a l'aparcament es farà des de la rotonda de la plaça dels Infants (i s'indica el recorregut d'accés i de sortida).

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios del Decret 344/2006, i entre parèntesis, s'indica les que es presenten a l'estudi de mobilitat generada.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatsges o llits hotel	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	1.453,81	1.751,66	19	38 (38)	19 (26)	10 (10)
comercial		1.285,79		13 (10)	(20)	
zona verda	409,66			4 (4)		
TOTAL	1.863,47	3.037,45	19	55 (52)	19 (46)	10 (10)

Recomanació 6

Es recomana no sobredimensionar la dotació d'aparcament de turismes (especialment en l'ús comercial), sobretot tenint en compte la seva ubicació en un àmbit molt pacificat i que induirà trànsit rodat en vials amb unes seccions molt estretes (en alguns casos inferior a 5 metres).

L'estudi no fa cap menció que en relació als punts de recàrrega elèctrica per a vehicles o places adaptades per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) segons la normativa vigent.

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera necessari preveure i quantificar places per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) i places per a la recàrrega de vehicles elèctrics (RD 1053/2014).**

9. Distribució Urbana de Mercaderies

En relació a les places d'aparcament per a la realització de maniobres de càrrega i descàrrega, segons el Decret 344/2006 d'Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, s'ha de preveure una reserva de places per a les operacions de càrrega i descàrrega per als usos comercials i d'oficines.

L'estudi indica que el projecte d'urbanització haurà de preveure 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 de 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la dotació prevista.

10. Mesures correctores

El PMU descriu les mesures correctores previstes pel nou POUM, i assumeix com a pròpies les següents:

- Creació d'un nou espai públic a l'àmbit del PMU que disposi d'una gran permeabilitat als recorreguts de vianants en sentit nord-sud. Aquesta permeabilitat de l'espai públic permetrà en un futur la connexió dels recorreguts de vianants des de l'àmbit de desenvolupament urbà previst al PMU Anònima, de la plaça de la Baixada dels Drets i la plaça Infants, a través del carrer de la dama i ell carrer Joc de la Pilota, fet que potenciarà els recorreguts a peu.
- Millora de l'actual connexió a través del carrer de la Dama, amb l'ampliació de l'amplada de les voreres existents amb el nou espai públic previst.

Per altra banda, des de l'equip redactor del present informe es considera necessari **d'incloure mesures correctores per garantir l'accessibilitat des de l'àmbit i fins a les parades de transport públic existents** (especialment al carrer de la Dama).

11. Mobilitat i gènere

L'EAMG incorpora dades de gènere, referents a les enquestes de mobilitat obligada de Manresa, procedents del cens de població del 2011 i 2001.

Recomanació 7

Es recomana incloure dades de mobilitat (repartiment modal i motiu del desplaçament) per gènere. També es recomana que el desenvolupament de sector es faci tenint en compte criteris de gènere i d'inclusivitat (per exemple seguint les indicacions / recomanacions del Manual d'urbanisme de la vida quotidiana: urbanisme amb perspectiva de gènere).

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no fa cap proposta de finançament i, tal com dicta l'Article 19 secció 1 del Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada "*L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats...*". **L'estudi ha d'incloure una proposta de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada** (aparcaments, millora de l'espai per a vianants, punts de recàrrega elèctrica...)

13. Conclusions

L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada *pel Pla de Millora Urbana La Dama (PMUt 010) de Manresa* compta amb bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de 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 estimar la mobilitat el repartiment modal incloent la mobilitat a peu i en bicicleta i també el transport públic.
- Cal incloure una anàlisi de les característiques de la xarxa de vianants i condicions d'accessibilitat (amplada voreres, pendent, passos de vianants...) des de l'àmbit d'estudi i fins als punts d'accés al transport públic.
- Cal preveure i quantificar places per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) i places per a la recàrrega de vehicles elèctrics (RD 1053/2014).
- Cal incloure mesures correctores per garantir l'accessibilitat des de l'àmbit i fins a les parades de transport públic existents.
- Cal incloure una proposta de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada.

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