

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM
EQUIPAMENT ESPORTIU CONGOST**

PLA POU 2602

AJUNTAMENT DE MANRESA
MAIG DEL 2026

En la redacció del present document hi han intervingut les persones següents de la Secció de Planejament i Habitatge:

Ricard Torres Montagut (arquitecte)
Lara Rivero Zamora (arquitecta)
Jordi Orozco i Vall (delineant)
Carme Ramilo Morato (administració)

Manresa, maig del 2026
Per l'equip redactor

LARA RIVERO
ZAMORA

Cap de Secció de
Planejament
i Habitatge

Fecha:
2026.06.29
15:03:05
+02'00'

JOSE LUIS GONZALEZ LEAL - DNI 52195677Y
(SIG)

Informat per la Comissió Informativa de Territori
el dia 9 de juliol de 2026. El secretari general.
2026.07.10 08:29:50 +02'00'

JOSE LUIS GONZALEZ LEAL - DNI 52195677Y (SIG)
Aprovat inicialment pel Ple de la Corporació amb
la majoria legal establerta el 16 de juliol de 2026.
El Secretari general
2026.07.17 14:19:13 +02'00'

I N D E X

MEMÒRIA	4
1. INTRODUCCIÓ	5
2. ANTECEDENTS	5
3. ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ	18
4. DETERMINACIONS DEL POUM	19
5. ESTAT ACTUAL	22
5.1. Situació i característiques urbanes	22
5.2. Topografia	23
5.3. El teixit edificat i usos	24
5.4. Estructura de la propietat	24
5.5. Mobilitat	25
6. OBJECTIUS I CRITERIS	26
7. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA	26
8. JUSTIFICACIÓ DE LA CONVENIÈNCIA I OPORTUNITAT DE LA MODIFICACIÓ	30
9. MESURES PER A L'ASSOLIMENT D'UNA MOBILITAT SOSTENIBLE	34
10. INFORME MEDIAMBIENTAL	35
11. MEMÒRIA SOCIAL	35
TAULA DE DADES	37
NORMATIVA	39
AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA	41
AGENDA I PLA D'ETAPES	44
DOCUMENTACIÓ GRÀFICA	46
PLÀNOLS	47
01. INFORMACIÓ. SITUACIÓ I ÀMBIT	1/15000
02. INFORMACIÓ. EMPLAÇAMENT	1/5000
03. INFORMACIÓ. ORTOFOTOMAPA	1/5000
04. INFORMACIÓ. ESTAT ACTUAL. CORBES DE NIVELL	1/5000
05. INFORMACIÓ. ESTAT ACTUAL. ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT	1/5000
06. INFORMACIÓ. ESTAT ACTUAL. USOS ACTUALS I PREVISTOS EN PROJECTES	1/5000
07. INFORMACIÓ. DETERMINACIONS DEL PLANEJAMENT VIGENT	1/5000
08. ORDENACIÓ. PROPOSTA D'ORDENACIÓ	1/5000
ANNEX FITXES DE CARACTERÍSTIQUES VIGENTS	

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM
EQUIPAMENT ESPORTIU CONGOST
M E M Ò R I A

1. INTRODUCCIÓ

Passats més de 30 anys de la inauguració del pavelló del *Nou Congost* el 1992 des de diversos àmbits de la ciutat **s'ha identificat la necessitat de disposar d'un pavelló amb més capacitat (5.000-5.500 persones), adaptat a la normativa actual i no només apte per la competició de bàsquet sinó també per altres esdeveniments, com un veritable pavelló multiusos per la ciutat.**

Un cop analitzades les possibilitats d'implantació d'aquest nou pavelló en l'àmbit del *Congost* on es concentren bona part dels equipaments esportius de la ciutat, s'identifica la idoneïtat de situar-lo proper al pavelló actual per optimitzar-ne la gestió.

Així doncs, atès que d'acord amb el planejament vigent en aquesta ubicació hi conflueixen d'altres previsions urbanístiques, es planteja la present modificació del POUM a l'àmbit dels equipaments esportius del Congost per ajustar de les seves determinacions als nous objectius plantejats. En concret, **la modificació abasta d'una banda, els terrenys necessaris per l'ampliació de l'equipament esportiu, i de l'altra, els terrenys que es veuen afectats per aquesta ampliació, per estar inclosos en 2 Plans especials, per adaptar-ne les directrius. La modificació abasta també, el vial que voreja el cementiri per reconèixer urbanísticament la seva funcionalitat com a recorregut de vianants.**



Ambit de la modificació de POUM en groc sobre ortofotomapa

2. ANTECEDENTS

En relació a l'àmbit de la Modificació, cal considerar diversos antecedents que s'exposen a continuació de forma cronològica.

1. Zona esportiva del Congost

La zona esportiva anomenada *del Congost*, està situada al costat oest del riu Cardener previ al congost d'aquest quan el riu gira venint del nord vers l'est, i s'estén sobre un sòl abasta una superfície total de 133.676 m², que s'estén, des del congost del riu al sud fins al cementiri municipal al nord, i s'estén vers l'oest

fins l'av de l'Esport ara en execució, en el tram d'aquesta av paral·lel a la via del ferrocarril Manresa-Lleida.



Àmbit de la zona esportiva del Congost amb ús

Des de la primera instal·lació esportiva –pista d'atletisme- el 1950 i fins el dia d'avui, **la zona esportiva del Congost ha actuat i actua com el principal pulmó de l'activitat física del municipi**, donant cobertura de forma regular i setmanal a un teixit associatiu i dotacional format per 24 entitats, dividides en 15 clubs esportius que abasten modalitats com el bàsquet, el futbol, l'atletisme, la gimnàstica, el judo, el beisbol, el rugbi, el ciclisme i el vòlei platja; i on fins a 6 centres educatius i universitaris de la ciutat, (com l'Escola Joviat, l'IES Quercus de Sant Joan de Vilatorrada, la FUB o el Centre Especial AMPANS, entre d'altres), en fan ús per al desenvolupament de mòduls formatius vinculats a l'activitat fisicoesportiva; i 3 institucions addicionals d'àmbit social o de seguretat, com la Fundació Althaia o el cos de Mossos d'Esquadra. A nivell d'intensitat d'usos i usuaris, la zona esportiva s'estima que té una intensitat d'ús de 31.626 persones/any, dels quals, 3.659 són usuaris setmanals, i 27.967 usuaris puntuals o visitants. S'estima que sumant-hi els espectadors d'activitats esportives, la zona esportiva del Congost mou més d'1 milió de persones/any.

El recinte comprèn diverses instal·lacions a més del pavelló del Nou Congost com són l'Estadi de futbol i un camp de futbol, un camp de Rugby, l'Estadi d'atletisme, un camp de beisbol i un circuit de bicicletes a més del Complex esportiu amb pistes cobertes de bàsquet i gimnàs, pista d'skate i d'altres instal·lacions de servei, a més de diversos aparcaments a l'aire lliure.

2. **Pavelló Nou Congost**

El Pavelló del *Nou Congost* va ser inaugurat el setembre de 1992, prenent el relleu del *Vell Congost* de 1968, que havia quedat obsolet i no complia les condicions normatives de la Lliga ACB. Amb un aforament per a 5.000 espectadors, el nou pavelló esportiu va néixer per atendre les necessitats de les competicions de bàsquet d'alt nivell i per donar cabuda també a manifestacions esportives, culturals i socials diverses. Actualment és també la seu social i centre administratiu del Bàsquet Manresa, disposa de gimnàs, vestidors, magatzems, cabines de premsa amb capacitat per poder-hi treballar fins a 30 mitjans, sala de

premsa i zona VIP a l'avantllotja. Així mateix, des del Bàsquet Manresa SAE i la Fundació Foment del Bàsquet es treballa la potenciació del Museu del Bàsquet Manresà que es vol ubicar a l'espai que es troba sota de la segona tribuna del Pavelló.



Imatge de l'interior del pavelló del Nou Congost durant un partit del Club Bàsquet Manresa

L'edifici alberga a l'equip sènior del Basquet Manresa que participa a la màxima categoria del bàsquet nacional –liga ACB-, i utilitza les instal·lacions tant per la disputa els partits oficials com pels entrenaments, a banda que actua com a seu del Club Basquet Manresa. Té una superfície construïda d'uns 8.000 m², amb una ocupació en planta de 3.000 m² –aproximadament 60 m x 50 m-.

Les normatives de diferent tipus que, des de la seva inauguració, s'han anat desplegant, fa que hi hagi aspectes de l'edifici que han quedat desfasats pel que fa a l'ús esportiu d'alt nivell i, especialment, pel que fa a l'ús cultural i social de les instal·lacions. I és en aquest sentit, que el pavelló actual només pot albergar competicions esportives amb aforaments iguals o inferiors a 5.000 espectadors i no pot ésser usat per altres tipus d'actes culturals i/o socials.



Imatge de l'exterior del pavelló del Nou Congost

3. **Mobilitat ferroviària a l'entorn del Congost**

El novembre de 2009, la Generalitat de Catalunya va aprovar l'Estudi informatiu (EI) relatiu a la implantació del tren-tramvia a la comarca del

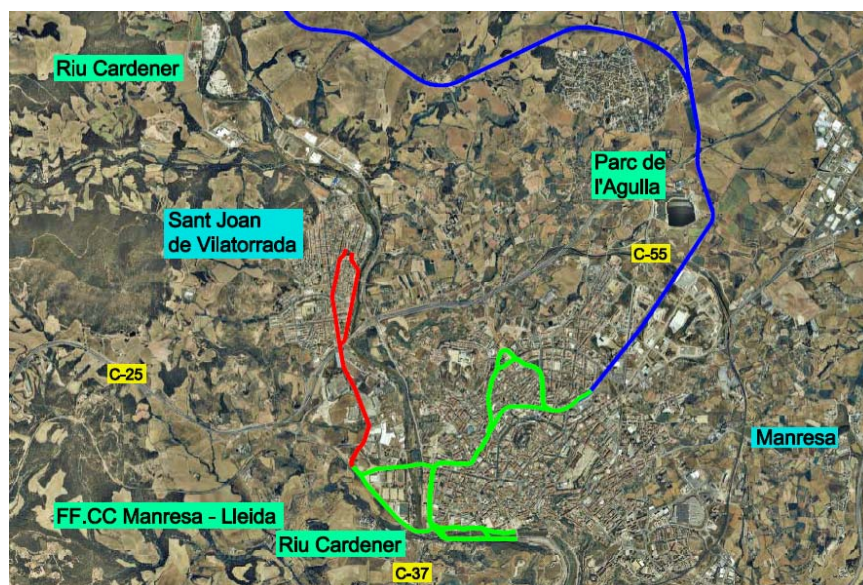
Bages, que tenia com a objectius la implantació d'un nou servei de transport de viatgers a la comarca del Bages mitjançant un sistema híbrid de tren-tramvia. Aquest model combinava l'explotació com a ferrocarril en els trams interurbans —aprofitant i adaptant els ramals de mercaderies existents per a velocitats d'entre 80 i 100 km/h— amb un funcionament en mode tramvia, integrat en la trama urbana, amb marxa a la vista i velocitats limitades a un màxim de 50 km/h.

Des de l'òptica de la planificació territorial i la mobilitat, el projecte es justificava per la necessitat d'oferir una alternativa competitiva i sostenible al vehicle privat, predominant a la comarca, millorant la connectivitat intermodal entre les xarxes d'ADIF, FGC i el transport per carretera. Així mateix, el disseny de la infraestructura es va dimensionar de forma flexible per garantir la total compatibilitat amb el trànsit de mercaderies actual i permetre futures ampliacions de freqüència —fins a intervals de 5 minuts en el tram urbà i de 10 minuts en els interurbans— en funció de l'evolució de la demanda.

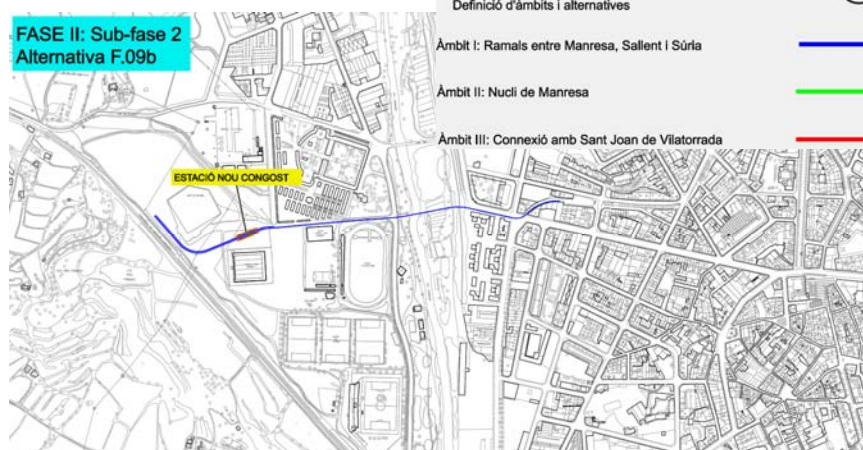
Per a la seva execució, l'actuació s'estructurava en tres àmbits d'actuació diferenciats i interconnectats:

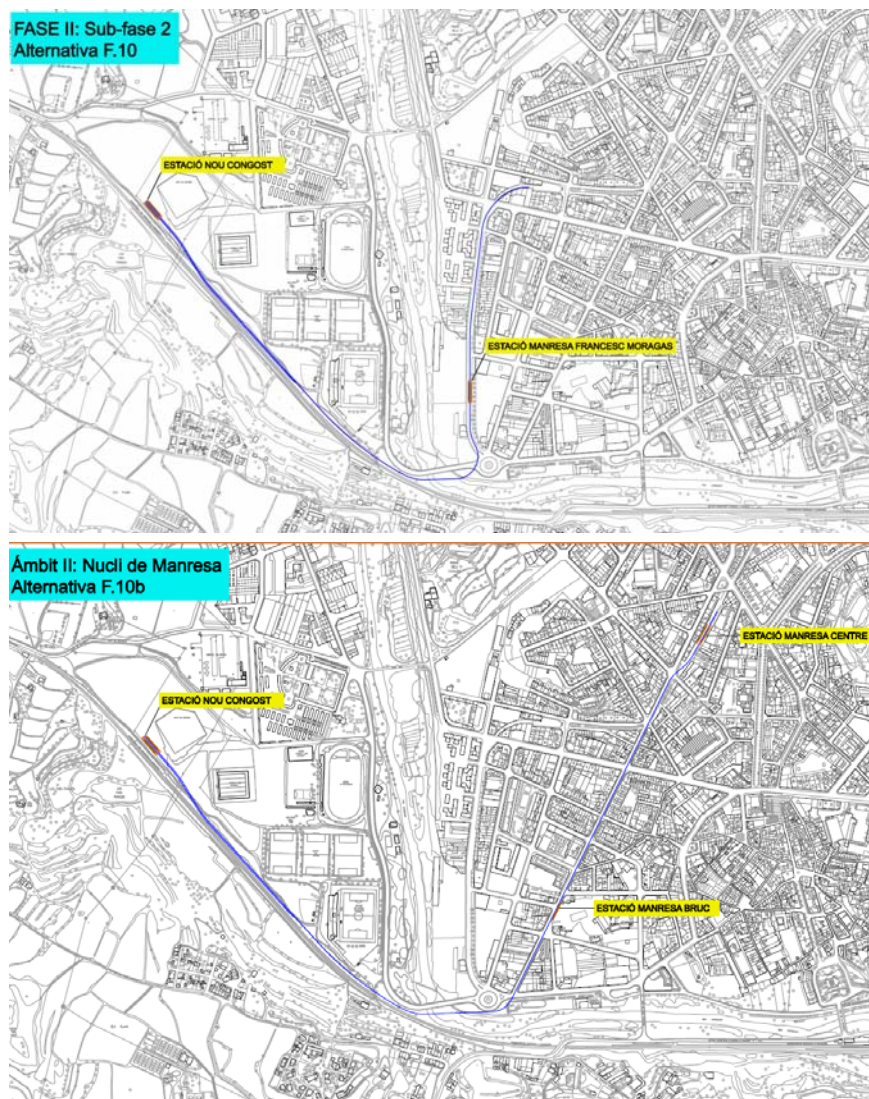
1. **Àmbit I (Eixos Manresa – Súria i Manresa – Sallent):** Preveia l'adaptació i reconfiguració de la superestructura dels actuals ramals ferroviaris de mercaderies de FGC per admetre el trànsit de viatgers. Aquesta actuació incloïa la construcció de noves estacions i baixadors a les poblacions de pas (Santpedor i Callús) i el perllongament dels traçats per penetrar directament fins als nuclis urbans de Súria i Sallent.
2. **Àmbit II (Trama urbana de Manresa):** Definia el desenvolupament d'un nou traçat estrictament tramviari pel teixit urbà de Manresa. Aquesta plataforma havia de permetre connectar la línia actual de FGC (des de l'estació de Manresa Alta) amb l'estació d'ADIF i la zona del Nou Congost, integrant el transport ferroviari en la mobilitat interna de la ciutat.
3. **Àmbit III (Connexió amb Sant Joan de Vilatorrada):** Contemplava el perllongament del sistema de tren-tramvia cap a l'oest per connectar el municipi de Sant Joan de Vilatorrada amb la capital comarcal, dotant de servei tant el nucli residencial com els polígons industrials adjacents a l'eix del riu Cardener.

Els àmbits II i III són els quals tenen incidència a la zona esportiva del Congost. D'una banda, per a l'àmbit II i en relació a la connexió Salvador Espriu-Nou Congost, l'EI escull l'alternativa F.09 atès que representa la connexió més ràpida i directa per accedir a la zona esportiva del Nou Congost. D'altra banda, per a l'àmbit III de connexió amb Sant Joan de Vilatorrada, escull l'alternativa G.01 atès que discorre per una zona amb prou espai per encabir-hi doble via i té una interferència mínima amb el trànsit de vehicles, a diferència de la G.02 que passa per carrers molt estrets i amb molt de trànsit.



Ambits de l'estudi informatiu





En relació a aquestes propostes, s'escau tenir en compte que el **7 de gener de 2010, l'Ajuntament de Manresa va formular al·legacions a l'Estudi informatiu**, que en resum, i en relació al traçat de l'àmbit II, manifestava el desacord amb el traçat alternativa F.09 per un major impacte sobre la zona esportiva i entorn del pavelló poliesportiu, alhora que afectava als accessos principals a la zona esportiva, i es posicionava clarament a favor de l'alternativa F.10:

En relació a les alternatives que uneixen el recorregut principal amb l'estació del Congost, cal fer esment que l'alternativa F.9 té un impacte més important sobre les instal·lacions de la zona esportiva del Congost.

Efectivament el pont d'accés des de la carretera de Cardona obliga a aixecar la cota del carrer d'accés al pavelló del Congost fins a uns 5 mts. Això implica anul·lar aquest carrer que, amb la solució del talús proposada, té un impacte molt negatiu en la qualitat de l'espai urbà.

Per una altra banda, aquest traçat condiciona de forma important l'entorn del pavelló del nou Congost per a futures implantacions esportives, en tot cas caldrà estudiar d'altres possibilitats alternatives amb un impacte menor ateses les oportunitats que ofereix aquest traçat.

L'alternativa F.10 té un impacte molt menor, atès que pot adaptar-se a les característiques de la futura avinguda de l'esport, amb projecte d'urbanització aprovat i permet situar el traçat del tramvia en el perímetre de la zona esportiva, sense condicionar la reserva de terreny actual.

També remarquem que l'alternativa F.9 no contempla l'enllaç directe de la població de Sant Joan de Vilatorrada amb l'estació de Manresa Terme (RENFE-ADIF) que ha de quedar resolta enllaçant amb l'alternativa F.10. Per això, cal completar el traçat definitiu amb la connexió directa de Sant Joan de Vilatorrada amb Manresa-Terme, amb parada a l'estació complementària del Congost-Pont Nou prevista al Pla Estratègic de Manresa-2015.

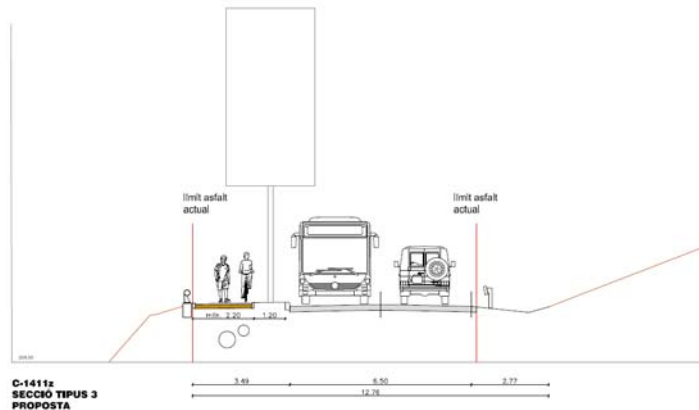
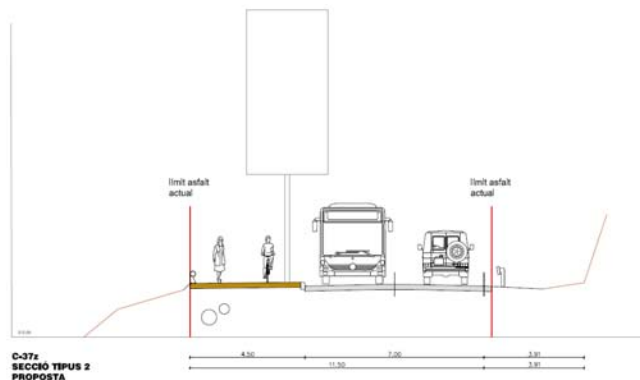
Tanmateix, malgrat que l'Estudi Informatiu opera com una directriu sectorial vinculant d'obligat compliment pel que fa a la preservació del corredor ferroviari-tramviari, **considerant el temps transcorregut des de la seva aprovació (més de 15 anys) sense que s'hagi executat, es posa en dubte la seva validesa pràctica** atès que no és possible la redacció d'un projecte constructiu basant-se en un document informat tants anys enrere.

4. POUM vigent

El 27 d'octubre de 2017 va entra en vigor el Pla d'ordenació urbanística municipal vigent actualment. En l'àmbit del Congost va preveure diverses determinacions relacionades amb la mobilitat (Plans especials urbanístics PEU 005 *Infraestructures comunicació congost* i PEU 006 *Eix interurbà*) així com l'ampliació del polígon industrial del Pont nou entre d'altres (Pla parcial 003 *Pont nou*)

5. Projecte millora carretera Cardona (Manresa – Basella) c-37z

El 26 d'abril de 2024, la Generalitat de Catalunya, mitjançant el **Departament de Territori, i l'Ajuntament de Manresa van formalitzar un conveni de col·laboració per al traspàs de la titularitat de diversos trams de les carreteres C-37z i C-1411z al seu pas pel municipi**, actuacions per a les quals la Generalitat es compromet a transferir 355.000,00€ a l'Ajuntament per a tasques de pavimentació i senyalització en un termini de tres anys. **Aquesta mesura es fonamenta en el fet que aquests vials han perdut la seva funcionalitat original de carretera per adquirir la condició de xarxa viària municipal amb un trànsit majoritàriament local.** Un d'aquests trams, correspon específicament el comprès a la C-1411z entre els punts quilomètrics PK 27+100 i 28+280, equivalent entre la rotonda de la C-1411z d'enllaç amb la C-25, i fins al pont Medieval del Pont Nou, amb una longitud total de 1.180 m.



Així mateix, **la titularitat municipal del tram ha de permetre una redistribució dels itineraris d'autobusos urbans i interurbans de la ciutat**, i en especial, de la connexió amb Sant Joan de Vilatorrada.

6. **Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Manresa**

Encarregat per l'Ajuntament amb el suport de la Diputació de Barcelona, constitueix el marc estratègic per a la transformació de la mobilitat municipal durant el període 2023-2029, articulat en dues fases d'execució i amb un pressupost global estimat de 12.691.000 €.

La finalitat principal d'aquest instrument és millorar de manera directa la qualitat de vida i la salut de les persones a través de la configuració urbana, revertint el protagonisme històric del vehicle motoritzat privat en favor dels modes actius i col·lectius. Per assolir-ho, el pla s'alineja amb l'Agenda 2030 i les Directrius Nacionals de Mobilitat mitjançant un sistema integral de 63 mesures.

L'abast operatiu del document estructura sis objectius específics orientats a optimitzar la mobilitat externa i intermunicipal –atès el rol de Manresa com a capital comarcal i node de la Catalunya Central-, garantir la cohesió territorial entre els barris perifèrics i el nucli urbà, i potenciar de forma decidida el canvi modal. Així mateix, busca dotar de coherència i accessibilitat universal les xarxes bàsiques de transport, minimitzar l'impacte de les externalitats ambientals i promoure un urbanisme acollidor i inclúsiu amb perspectiva de gènere i d'infància.

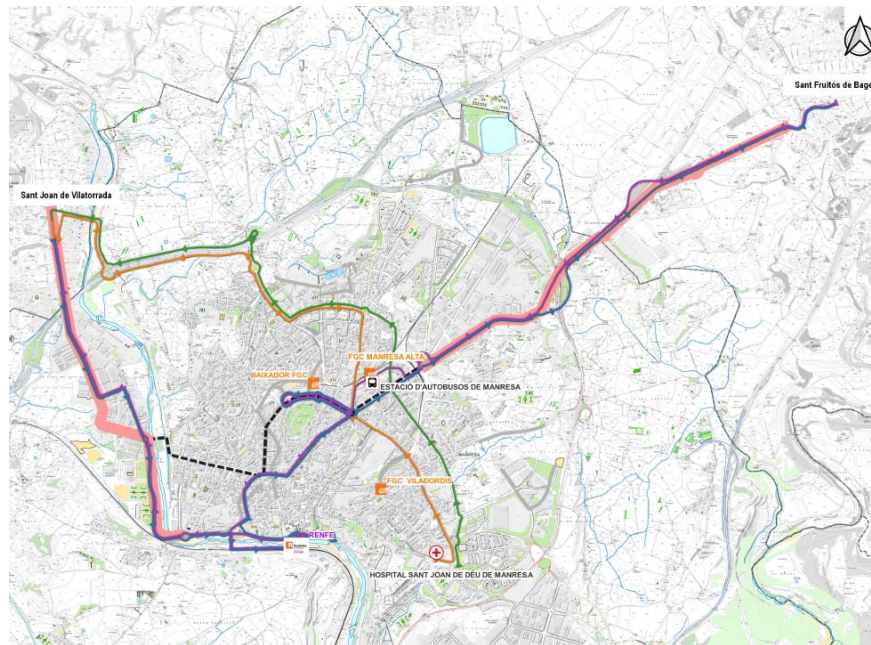
Aquestes accions es despleguen en tres eixos:

__Ciutat capital i referent, que preveu infraestructures supramunicipals com el soterrament de l'estació de FGC i corredors segregats de mobilitat sostenible (BRCat);

__Ciutat connexa i ordenada, centrada en la consolidació de l'illa de vianants, els eixos cívics, la redefinició del transport públic urbà, la regulació de l'aparcament i la logística urbana (PLUS); i

__Ciutat cuidadora i inclusiva», que prioritza la seguretat viària, camins escolars i l'activació d'una Zona de Baixes Emissions (ZBE).

Una de les mesures plantejades, és el reforç de la connectivitat amb transport públic i xarxa ciclista entre Manresa i les poblacions de Sant Joan de Vilatorrada i Sant Fruitós de Bages alineat amb els objectius del POUM de 2017. Per assolir aquest objectiu, el PMUS estructura la proposta a partir de la vitalitat existent.



7. Ampliació i nou pavelló del Nou Congost

El juny de 2022 es convocà un **procediment obert per a l'elecció de l'equip tècnic per a la redacció del *Projecte executiu d'ampliació del pavelló de bàsquet Nou Congost***". La necessitat de l'ampliació responia al fet que per les exigències normatives desplegades des de la seva construcció, han comportat que el pavelló actual, hagi quedat desfasat per a la pràctica de l'esport a primer nivell, i especialment, pel que fa a l'ús cultural i social de les instal·lacions. En concret, foren objectius a plantejar per a la convocatòria del procediment obert, **un increment de l'aforament de públic –grades-, millora i actualització de les instal·lacions, millora de l'equipament per al desenvolupament de les competicions de bàsquet de primer nivell, la necessitat de fer compatible l'edifici amb esdeveniments culturals, socials i recreatius de gran format, i la necessitat de millorar l'eficiència energètica de l'equipament. I que es concretà amb el següent programa de necessitats:**

__Aixecament, diagnosi i reconeixement estructural, constructiu i d'instal·lacions del conjunt de l'edifici existent.

Projecte executiu que incorpori l'ampliació de l'aforament, la millora de l'organització funcional de l'edifici, l'actualització, millora i ampliació del conjunt de les instal·lacions tècniques i la millora de l'eficiència energètica de l'edifici

L'equip tècnic seleccionat fou BARCELÓ BALANZÓ ARQUITECTES, que signaren l'encàrrec el juny de 2023.



Imatges de la proposta guanyadora en el procediment obert per a l'elecció de l'equip tècnic per a la redacció del projecte executiu d'ampliació del pavelló del Nou Congost.

Durant el procés de redacció del projecte, i en base a l'anàlisi a fons de la infraestructura existent i dels requeriments actuals per a la competició de bàsquet de primer nivell, **es determinà que una simple ampliació de l'edifici actual és inviable, tant per motius funcionals com normatius, fet que obliga a plantejar una solució arquitectònica substancialment diferent de la prevista inicialment**. Atès que aquests canvis s'excedien dels límits legals permesos per modificar el contracte, es va optar per finalitzar la relació contractual per tal de procedir a una nova licitació que s'ajustés a la realitat tècnica actual. En virtut d'aquest acord, l'equip d'arquitectes cedí formalment a l'administració municipal tota la documentació gràfica i els treballs realitzats fins al moment per tal que servissin de base tècnica per a les futures actuacions a desenvolupar a la zona esportiva del Congost. En aquest sentit, a data de 4 de maig de 2026, l'Ajuntament de Manresa i el despatx d'arquitectura BARCELÓ BALANZÓ ARQUITECTES SLP acordaren la resolució de mutu acord del contracte de serveis.

El 10 d'abril de 2026, l'Ajuntament de Manresa **anuncia públicament que es descarta l'ampliació del pavelló actual del Nou Congost per la seva inviabilitat i que es canvia l'estratègia per procedir a la construcció d'un nou pavelló, amb el suport ja acordat amb la Generalitat de Catalunya**. Així mateix, en la mateixa nota de premsa ja s'identifica l'emplaçament per al nou pavelló, corresponent a un sòl municipal situat al nord de l'actual pavelló.



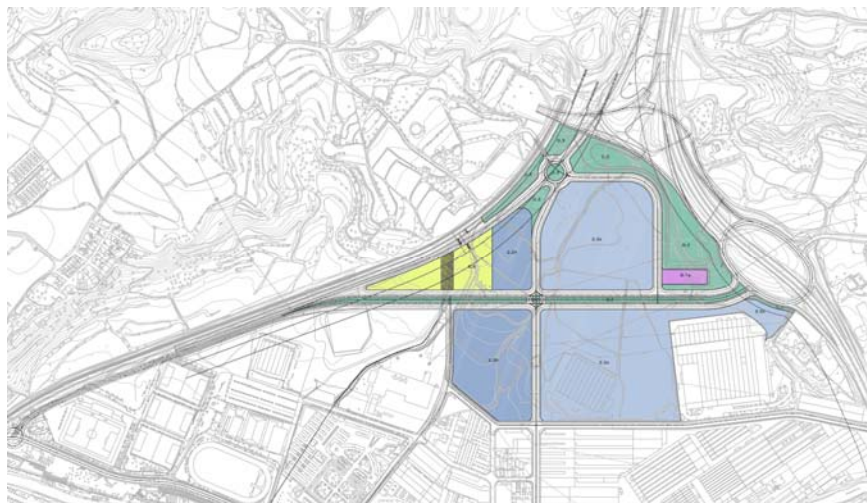
Infografia publicada al Regió 7 el 10 d'abril de 2026¹

8. Urbanització relacionada amb el Pla parcial Plana del Pont Nou i Avda de l'Esport.

Pel costat oest i nord de la zona esportiva del Congost, **s'estan executant les obres d'urbanització del pla parcial de la Plana del Pont Nou**, que iniciades el gener de 2025, es preveu que finalitzin el juliol d'enguany. Aquest Pla parcial, aprovat definitivament el desembre de 2005 i amb els instruments de gestió aprovats definitivament el juliol de 2007, es correspon a un polígon industrial d'alta qualitat paisatgística que funcioni com a porta d'entrada sud a la ciutat des de la C-25, tot preservant les vistes a Montserrat i garantint la connexió per a vianants i bicicletes amb l'entorn natural i Sant Joan de Vilatorrada. L'àmbit compta amb una superfície total de 30 ha, on el 44,30% del sòl es destina a sòl públic —desglossat en 6,7 ha de viari, 4.6 ha² d'espais lliures i 1.6 ha d'equipaments, amb zona d'aparcament arbrat per a uns 150 vehicles, i 16.73ha de nou sòl industrial (55,70% de l'àmbit).

L'estructura viària es vertebrava al voltant d'una avinguda de l'Esport, que connecta la C55 al nord amb el passeig del riu al sud –amb un tram addicional de l'av de l'Esport no inclosa en l'àmbit del Pla parcial- amb una mitjana deprimida per recollir aigües pluvial, carrers secundaris d'11 metres i tres passeigs lineals per a vianants i bicicletes.

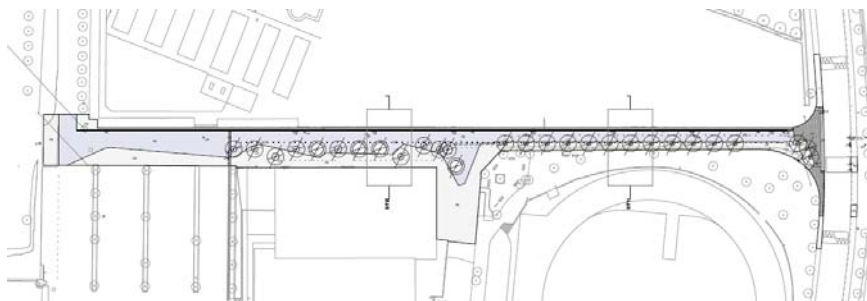
¹ <https://www.regio7.cat/manresa/2026/04/10/lajuntament-anuncia-nou-pavello-congost-128968657.html>



Plànol de zonificació del Pla parcial Plana del Pont Nou

El maig de 2024 es va iniciar les obres d'urbanització del pla parcial Plana del Pont Nou, el qual, configura definitivament el límit oest del sector esportiu del congost., i amb previsió de la seva finalització el juliol de 2026 d'enguany.

Les obres d'urbanització del pla parcial esmentades, també han inclòs la urbanització del vial intern limítrof al cementiri municipal pel costat sud. Aquest, s'ha urbanitzat amb plataforma única, assimilable a un vial de prioritat de vianants.



Planta del projecte d'obres del vial limítrof amb el cementiri

Per altra banda, a data de setembre de 2025, es va aprovar definitivament el projecte d'urbanització de l'avda. de l'Esport, que finalitza la connexió viària del tram executat dins de l'àmbit del Pla parcial plana del pont Nou i fins a l'anomenat pont del Gas, mantenint la mateixa secció tipus de 2+2 i mitjana central, enllaçant amb el passeig del riu. En l'àmbit del projecte, es preveu l'execució de 3 aparcaments amb capacitat per a uns 200 vehicles, que situats de forma intersticial dins de la zona esportiva, tenen la finalitat de donar cobertura a les necessitats d'aparcament en esdeveniments esportius, principalment aquells referits a grans concentracions de públic com els partits de l'actual equip ACB del bàsquet Manresa o els vinculats al Centre d'Esport Manresa. Fora dels dies de partir ACB, aquests aparcaments estaran a disposició de la zona esportiva.



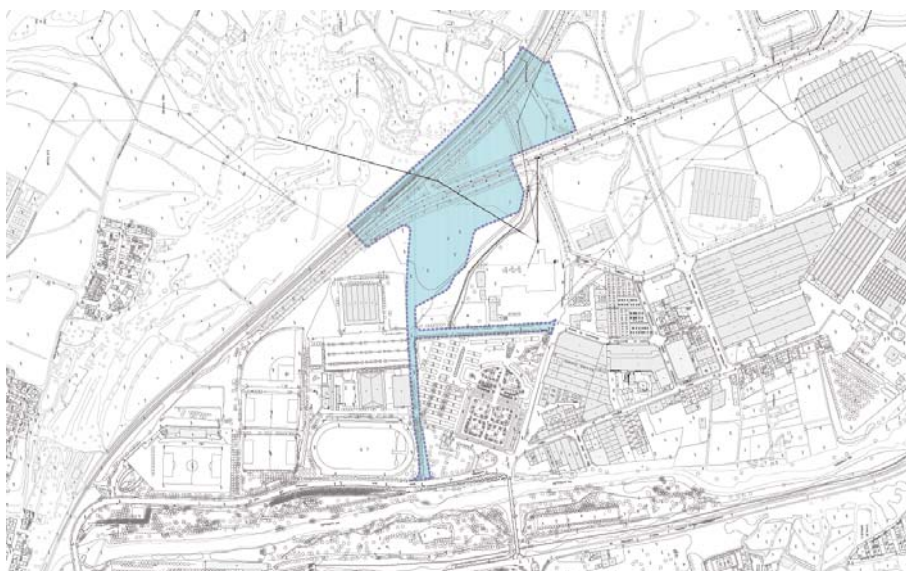
Planta de l'Avda de l'Esport, identificant amb fletxes vermelles, la posició dels 3 aparcaments públics prfevistos, amb una capacitat aproximadament de 200 places.

Les obres d'urbanització es troben en procés d'adjudicació i amb previsió d'iniciar-se el proper juliol.

És en el context d'aquests antecedents, que es redacta la present Modificació puntual del POUM.

3. ÀMBIT DE LA MODIFICACIÓ

L'àmbit de la present modificació té una superfície de 71.854,73m² i comprèn els terrenys situats entre la via de la línia de ferrocarrils de Manresa a Lleida i la futura avinguda de l'Esport actualment en construcció, la zona esportiva del Congost, el cementiri, el torrent *del Torres* i la Subestació elèctrica *SE Congost*.



Àmbit de la Modificació en blau sobre base cartogràfica

4. DETERMINACIONS DEL POUM

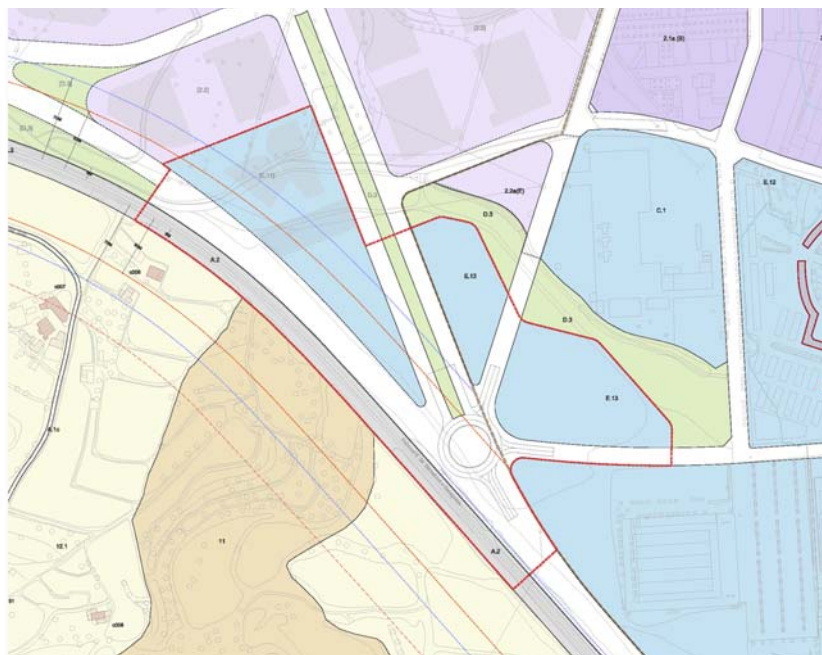
El planejament aplicable en l'àmbit de la present modificació és el *Pla d'ordenació urbanística municipal*, publicat el 26 d'octubre de 2017.

Atenent als objectius de la modificació, l'àmbit d'aquesta abasta, d'una banda, els terrenys necessaris per la ubicació del nou pavelló, actualment situats en sòl urbà consolidat, qualificats en part de Sistema viari i en part de Sistema d'Equipaments de reserva (E.13), i inclosos en el Pla especial PEU 005 *Infraestructures de comunicació Congost* i el PEU 006 *Eix Interurbà*, així com el vial existent qualificat de Sistema viari que voreja el cementiri entre el passeig del riu i el camí de Rajadell.

D'altra banda, l'àmbit de la modificació també abasta la resta dels terrenys inclosos en el PEU 005 *Infraestructures de comunicació Congost* i en part en el PEU 006 *Eix Interurbà* en veure's afectats per aquesta ampliació del Sistema d'Equipaments.

En relació al PEU 005 *Infraestructures de comunicació Congost*, inclòs totalment en l'àmbit de la Modificació, abasta en part terrenys classificats de sòl no urbanitzable, qualificats de Sistema ferroviari (clau A.2), en part terrenys classificats de sòl urbanitzable inclosos en el Pla parcial *Plana del Pont nou* (PPU 003) on està previst en breu la finalització de les obres d'urbanització, i en part els terrenys en sòl urbà consolidat qualificats de Sistema viari i de de Sistema d'Equipaments de reserva (E.13) destinats al nou pavelló i té per objectiu *estudiar de forma conjunta l'ordenació i els usos dels nous equipaments amb la definició de la nova estació de ferrocarrils que es preveu*.

La delimitació d'aquest Pla especial es planteja en el POUM a partir de l'objectiu de preveure la implantació d'una nova estació de ferrocarrils al Congost (anomenada Manresa–Sant Joan), una estació que podria disposar d'una gran capacitat d'aparcament per al vehicle privat i amb una millor relació amb l'eix transversal, que la posaria en relació amb l'àmbit més poblat de la comarca, sense penalitzar els temps de viatge de l'actual estació de Manresa Centre.



005

ICC
PEU**Àmbit**

Infraestructures comunicació Congost

Delimitació

Comprèn els terrenys situats en la confluència de l'avinguda de l'Esport amb els equipaments previstos de Fires i congressos i de Reserva incloent el sistema ferroviari adjacent, amb l'objectiu d'estudiar de forma conjunta l'ordenació i els usos d'aquests nous equipaments amb la definició de la nova estació de ferrocarrils que es preveu.

Superfície63.832,06 m²**Objectius**

Establir l'emplaçament de la nova estació de ferrocarrils en relació als eixos de mobilitat del Pla parcial del Pont nou i el Congost.
Preveure el destí més adient de l'equipament de reserva en funció de les necessitats concurrents.
Definir la mobilitat per a tots els modes de transport i establir les mesures adients en relació a l'aparcament tant en el sistema viari com en els sistemes d'equipaments previstos.

Condicions d'ordenació

La proposta haurà d'estudiar la possibilitat de preveure un gran espai d'aparcament.
El Pla haurà d'avaluar l'aportació a la millora de la mobilitat i efectuar la valoració ambiental que avaluï la relació cost-efectivitat ambiental de les actuacions de mobilitat previstes.

Condicions de gestió i execució

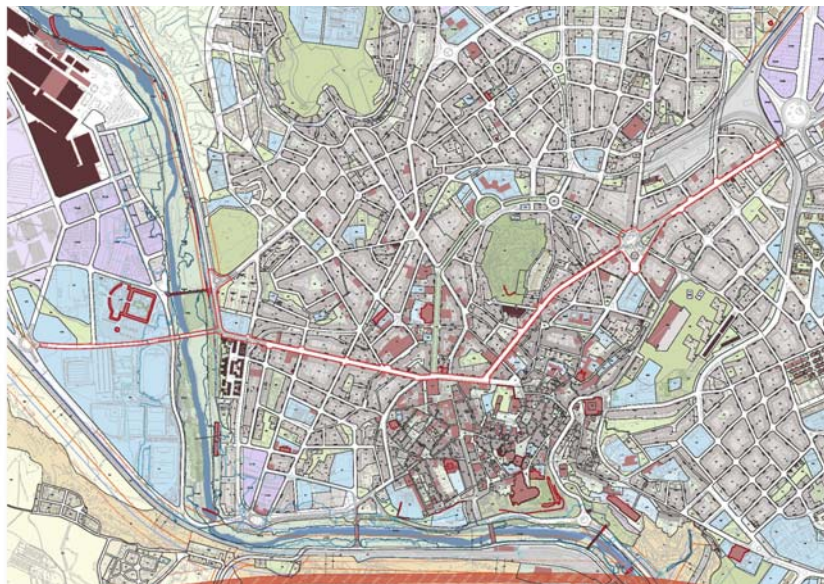
Sistema d'actuació S'estableix que el Pla especial urbanístic sigui d'iniciativa pública

Etapas d'execució Es preveu que aquest àmbit es desenvolupi el tercer sexenni del Pla d'ordenació

Fitxa de característiques del PEU 005 Infraestructures de comunicació Congost

D'acord amb la fitxa de característiques, el Pla té per objectiu estudiar de forma integral la ubicació de la nova estació així com el destí dels equipaments inclosos en l'àmbit i les previsions d'aparcament al servei de la nova mobilitat generada.

Pel que fa al PEU 006 *Eix Interurbà*, només inclòs parcialment en l'àmbit de la Modificació, abasta el sistema viari de la carretera Vic i Cardona en el tram comprès entre Prat de la Riba i el Pont Nou, així com la seva prolongació a través del nou pont sobre el Cardener i l'avinguda de l'Esport fins a la nova estació de tren prevista en l'àmbit del Congost i té per objectius la remodelació i estructuració d'aquest Eix Interurbà.



		006 EIU PEU eix interurbà
Àmbit		
Delimitació	Comprèn l'àmbit de sistema viari de la carretera Vic i Cardona en el tram comprès entre Prat de la Riba i el Pont Nou, així com la seva prolongació a través del nou pont sobre el Cardener i l'Avinguda de l'Esport fins a la nova estació de tren prevista en l'àmbit del Congost.	
Superfície		60.779,91 m ²
Objectius	Definir la remodelació i estructuració de l'Eix Interurbà, veritable façana interior de la ciutat i lligam amb bona part de l'àmbit funcional de Manresa, amb una ampliació de voreres i pacificació de trànsit en les carreteres de Vic i Cardona, que permeti un augment del caràcter comercial i de serveis dels edificis del seu entorn. Preveure la continuïtat d'aquest eix a través del nou pont previst sobre el Cardener i la seva connexió amb la nova estació de tren prevista a l'àmbit del Congost a través de l'Avinguda de l'Esport.	
Condicions d'ordenació	L'ordenació de l'eix haurà de preveure l'establiment d'una línia regular de transport públic (idealment amb una freqüència de 15 minuts o menys) que, juntament a unes voreres més amples, faciliti i potenciï la mobilitat no lligada al vehicle privat. El Pla haurà d'avaluar l'aportació a la millora de la mobilitat i efectuar la valoració ambiental que avaluï la relació cost-efectivitat ambiental de les actuacions de mobilitat previstes. Mentre no s'executa el nou pont sobre el Cardener, s'avaluarà el recorregut alternatiu que passa pel camí del Congost i el carrer Francesc Moragas.	
Condicions de gestió i execució		
Sistema d'actuació	S'estableix que el Pla especial urbanístic sigui d'iniciativa pública	
Etales d'execució	Es preveu que aquest àmbit es desenvolupi el primer sexenni del Pla d'ordenació	

Fitxa de característiques del PEU 006 Eix Interurbà

La delimitació d'aquest àmbit de Pla especial ha de permetre definir criteris i actuacions per l'estructuració d'un eix interurbà que connecti la ciutat amb els municipis de Sant Joan i Sant Fruitós a partir d'una anàlisi unitària dels objectius i l'àmbit.



Plànol POUM vigent indicant en blau l'àmbit de la modificació

D'aquestes determinacions, se'n deriva la següent taula de superfícies d'estat actual de l'àmbit de la modificació:

					PLANEJAMENT VIGENT	
		PLA PARCIAL PLANA DEL PONT NOU (gràfic)		POUM		TOTAL
ÀMBIT	clau	36.283,84	100,00%	35.570,89	100,00%	71.854,73
SÒL PÚBLIC		36.283,84	100,00%	35.570,89	100,00%	71.854,73
viari		18.548,90	51,12%	18.945,68	53,26%	37.494,58
	A1	18.548,90		11.105,07	31,22%	33.504,65
	A2			7.840,61		7.840,61
	a2					
espais lliures		1.722,73	4,75%	546,37	1,54%	2.269,10
	D3	1.722,73		546,37	1,54%	2.269,10
equipaments		16.012,21	44,13%	16.078,84	45,20%	32.091,05
	[E11]	16.012,21			0,00%	16.012,21
	[E13]			15.885,09		15.885,09
	E2			193,75		193,75
SÒL D'APROFITAMENT PRIVAT		0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00
PEU EIX INTERURBÀ (gràfic)				5.607,54		5.607,54
PEU INFRAESTRUCTURES (gràfic)		36.283,84		27.548,22		63.832,06

5. ESTAT ACTUAL

5.1. Situació i característiques urbanes

L'àmbit de la modificació abasta terrenys entre l'anomenada *Plana del Pont nou*, la Zona esportiva del *Congost* i la via de la línia de ferrocarril de la línia de Barcelona a Lleida a l'oest de la ciutat i a l'altra banda del riu Cardener.

Es tracta d'un entorn que actualment es troba en procés de transformació i creixement amb l'execució de les obres d'urbanització del sector industrial de la *Plana del Pont nou* que té per objectiu la compleció d'aquesta part de la ciutat la creació i d'un nou vial d'accés a la ciutat (Av de l'Esport) des de l'Eix transversal i ronda de Manresa (C-25).

Pel que fa a la Zona esportiva del *Congost*, aquesta comprèn una superfície d'uns 133.676 m² entre Passeig del riu Cardener i la futura Av de l'esport (i la via del ferrocarril) on es concentren diverses instal·lacions esportives municipals. En concret, se situen, el pavelló del *Nou Congost*, l'Estadi d'Atletisme, el complex esportiu *Vell Congost*, el camp de Beisbol i Softbol, el camp de Rugby Manresa, l'Estadi municipal de futbol i un camp de futbol i d'altres instal·lacions menors o de servei com diversos aparcaments, vestidors i instal·lacions de xarxes de serveis.

L'àmbit es troba, doncs, principalment entre el sector industrial del *Pont nou* i la Zona esportiva del *Congost*, limitant també amb el torrent *del Torres*, el recinte de la Subestació elèctrica *SE Congost* i el Cementiri municipal en contemplar la vialitat prevista i existent que es veu afectada per la proposta de modificació.

En l'anàlisi de l'àmbit s'escau també considerar les previsions a curt termini de millora d'aquest entorn exposades en els antecedents, com són la creació de noves

zones d'aparcament al llarg de l'Av de l'esport, vinculades a l'equipament esportiu així com la previsió de millora de la Ctra Manresa–Basella c-37z al tram entre el c Martí i Pol i la rotonda de l'Eix transversal d'acord amb el conveni de traspàs de la carretera entre la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Manresa.



Àmbit de la modificació de POUM en groc sobre ortofotomapa

5.2. Topografia

Els terrenys que comprèn l'àmbit se situen en un entorn planer al llarg del Cardener formant una plana al voltant de la cota de 219m. Pel que fa al vial que voreja el cementiri, el primer tram des del passeig del riu té un pendent del 6% mentre que el tram fins al camí de Rajadell és pràcticament pla. Així mateix, s'escau tenir en consideració el desnivell entre la riba esquerra i la dreta del riu Cardener a l'alçada de la ctra de Cardona que va des de la cota 222,50 metres a la cota 210,00 metres al passeig del riu en una distància de 162 metres.



Captura del plànol 4 Topogràfic de la present modificació de POUM

5.3. El teixit edificat i usos

La major part dels terrenys inclosos en l'àmbit es troben lliures d'edificació i en part urbanitzats en els vials existents i en execució. Tanmateix, l'àmbit també comprèn un tram d'uns 430m de la via del ferrocarril de la línia de Barcelona a Lleida. Els terrenys concrets on es preveu l'ampliació del Sistema d'Equipaments esportius estan ocupats en part per un circuit de bicicletes

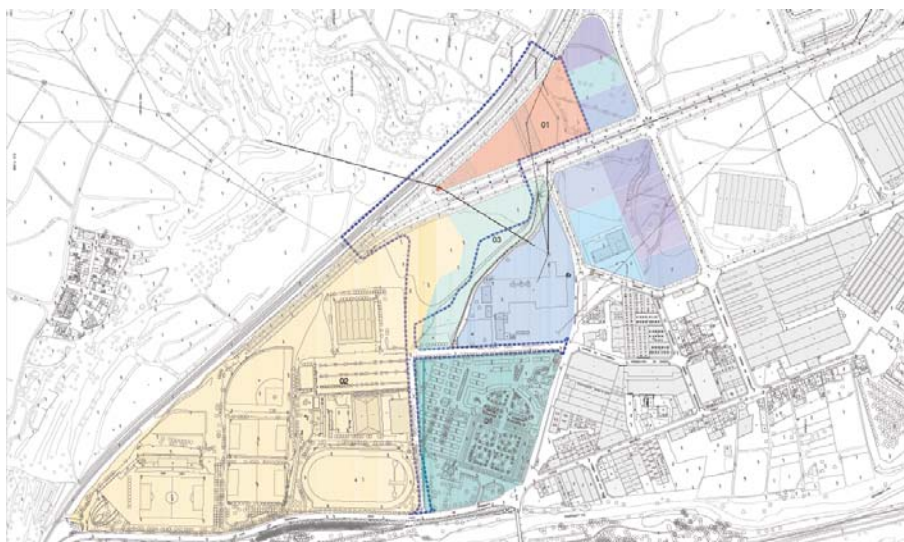


Captura del plànol Estat actual Usos actuals i previstos de la Modificació puntual del POUM

5.4. Estructura de la propietat

Les finques incloses en aquest àmbit són de propietaris diversos segons la següent estructura de la propietat:

ref cad	propietat
1 0602202D0200DA	AJUNTAMENT DE MANRESA
2 1102004DG0210A	AJUNTAMENT DE MANRESA
3 1102003DG0210A	AJUNTAMENT DE MANRESA
4 1204001DG0210A	AJUNTAMENT DE MANRESA



Estructura de la propietat

5.5. Mobilitat

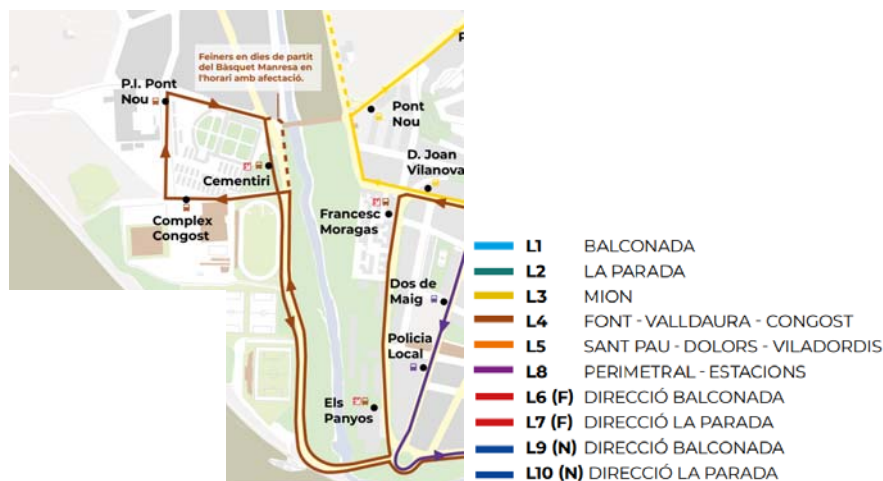
En relació a la mobilitat, aquest àmbit es connecta a nivell de vianants amb la resta de ciutat mitjançant el pont nou a la Ctra de Cardona i pel passeig del riu des del pont de la plaça Mil·lenari que travessa el riu.

Amb transport públic urbà, la zona del congost està connectada a partir de dues línies d'autobús:

- Interurbana, mitjançant la línia de bus que connecta Sant Joan de Vilatorrada amb Manresa i que discorre per l'av de la Pirelli i c. Del Congost, amb parada al Pont Nou-Cementiri.



- Línia urbana, on la L4 té una extensió en certs horaris que arriba fins a una nova parada a l'aparcament del Congost i retorna cap a Manresa fent parada al Pont Nou-Cementiri, amb una freqüència d'uns 20 minuts. Els dies de partit del club bàsquet Manresa, s'habilita servei de llançadora amb bus directe des de diferents llocs del nucli urbà.



Retall línia de bus Manresa on es visualitza la línia 4 que dóna accés a la zona esportiva del Congost

Per altra banda, i com queda exposat en els antecedents, a la crta. de Basella es preveu que s'habiliti un itinerari de vianant pel costat oest, connectant amb l'itinerari de vianants de la crta. de Cardona i carrer de Martí i Pol, fent més atractiu, fàcil i segur l'accés a la plana del Pont Nou i zona esportiva del Congost a partir del pont medieval del Pont Nou. Per altra banda, la pròpia urbanització del PI del Pont Nou, comporta una millora notable dels itineraris de vianants i bicicletes entre la zona esportiva del Congost i Sant Joan de Vilatorrada a través de l'avda de la Pirelli, i vers el barri de Valldaura i Passeig del Riu passeig del Riu a partir de la prolongació de l'avda de l'Esport. Així mateix, aquesta nova avinguda, com s'ha començat també a l'apartat dels antecedents, incorpora tres noves zones d'aparcament amb aproximadament 200 places en conjunt, que han de facilitar l'accés a les instal·lacions esportives i lúdiques de la zona del congost.

6. OBJECTIUS I CRITERIS

La proposta de modificació es planteja els següents objectius i criteris:

_Ampliació del Sistema d'Equipaments Esportius (clau E.2) al nord de la Zona esportiva del *Congost* incorporant els terrenys necessaris per la implantació del nou pavelló esportiu en una ubicació pròxima al pavelló de bàsquet existent.

_Ordenar el conjunt d'equipaments i vials de la illa delimitada per l'Av de l'Esport, el camí de Rajadell i el Passeig del riu com una unitat funcional, racionalitzant i jerarquizant la vialitat d'accés.

_Adaptar les determinacions urbanístiques que es veuen afectades per aquesta ampliació del Sistema d'Equipaments mantenint els objectius d'aquestes previstos al POUM.

7. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA

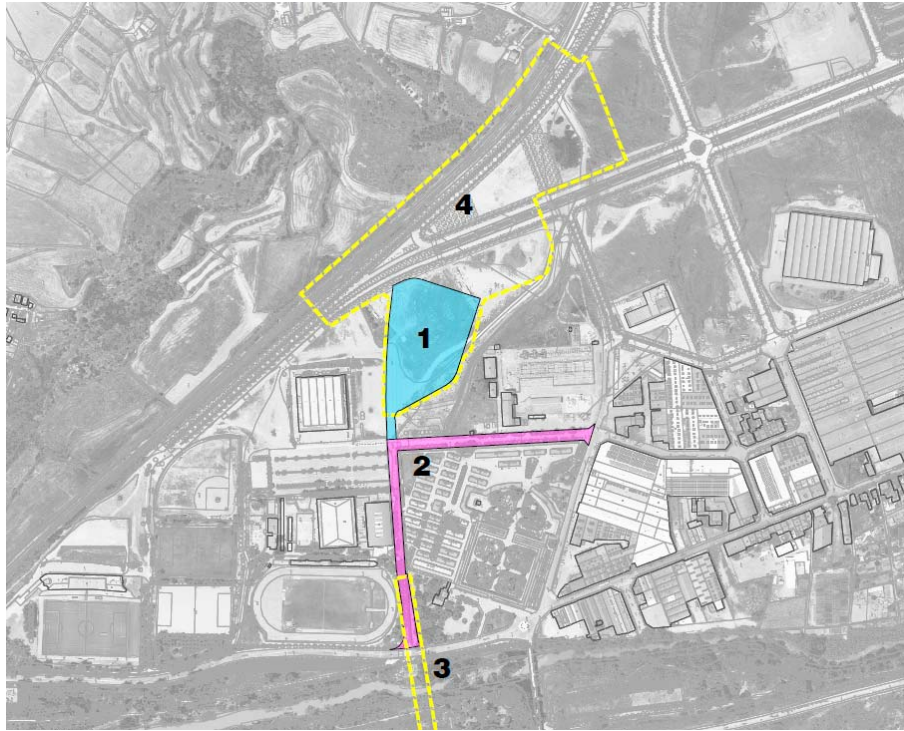
A partir d'aquests objectius i criteris definits, es planteja la proposta d'ordenació que consisteix en:

1_Ampliar en 12.936,09m² la delimitació del Sistema d'Equipaments Esportius (clau E.2) al nord d'aquesta, incorporant terrenys que el POUM vigent destina a Sistema viari (clau A.1) per la continuïtat del vial entre el Passeig del riu i la futura Av de l'Esport, així com els terrenys adjacents destinats a Sistema d'Equipaments de Reserva (clau E.13).

2_Qualificar de Sistema viari Itineraris de vianants (clau a2) el vial existent que voreja el Cementiri municipal en concordança amb la seva funcionalitat integrada al Sistema d'Equipaments i d'Espais lliures d'aquest àmbit.

3_Ajustar l'abast de l'àmbit de Pla especial urbanístic PEU 006 *Eix interurbà* i les seves determinacions, excloent part del vial de continuïtat entre el Passeig del riu i la futura Av de l'Esport en coherència amb l'ampliació del Sistema d'Equipaments Esportius (clau E.2) i les noves actuacions d'urbanització dutes a terme i previstes a curt termini.

4_Suprimir el Pla especial urbanístic PEU 005 *Infraestructures comunicació Congost* en coherència amb la resta de la proposta.



El conjunt de proposta es concreta en les següents xifres:

PROPOSTA PLANEJAMENT							
		PLA PARCIAL PLANA DEL PONT NOU (gràfic)		POUM		TOTAL	
ÀMBIT	clau	36.283,84	100,00%	35.570,89	100,00%	71.854,73	100,00%
SÒL PÚBLIC		36.283,84	100,00%	35.570,89	100,00%	71.854,73	100,00%
viari		18.548,90	51,12%	16.026,93	45,06%	34.575,83	48,12%
	A1	18.548,90		1.465,10		20.014,00	27,85%
	A2			7.840,61		7.840,61	10,91%
	a2			6.721,22		7.969,37	11,09%
espais lliures		1.722,73	4,75%	552,24	1,55%	2.274,97	3,17%
	D3	1.722,73		552,24	1,55%	2.274,97	3,17%
equipaments		16.012,21	44,13%	18.991,72	53,39%	35.003,93	48,71%
	[E11]	16.012,21				16.012,21	22,28%
	E13			5.861,88		5.861,88	8,16%
	E2			13.129,84		13.129,84	18,27%
SÒL D'APROFITAMENT PRIVAT		0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%

PEU EIX INTERURBÀ (gràfic)		1.256,67	1.256,67
PEU INFRAESTRUCTURES (gràfic)			0,00

La comparativa de la proposta amb el que preveu el POUM vigent és la següent:

PLANEJAMENT VIGENT							
		PLA PARCIAL PLANA DEL PONT NOU (gràfic)		POUM		TOTAL	
ÀMBIT	clau	36.283,84	100,00%	35.570,89	100,00%	71.854,73	100,00%
SÒL PÚBLIC		36.283,84	100,00%	35.570,89	100,00%	71.854,73	100,00%
viari		18.548,90	51,12%	18.945,68	53,26%	37.494,58	52,18%
	A1	18.548,90		11.105,07	31,22%	33.504,65	46,63%
	A2			7.840,61		7.840,61	
	a2						
espais lliures		1.722,73	4,75%	546,37	1,54%	2.269,10	3,16%
	D3	1.722,73		546,37	1,54%	2.269,10	3,16%
equipaments		16.012,21	44,13%	16.078,84	45,20%	32.091,05	44,66%
	[E11]	16.012,21		0,00%		16.012,21	22,28%
	[E13]			15.885,09		15.885,09	
	E2			193,75		193,75	
SÒL D'APROFITAMENT PRIVAT		0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
PEU EIX INTERURBÀ (gràfic)				5.607,54		5.607,54	
PEU INFRAESTRUCTURES (gràfic)		36.283,84		27.548,22		63.832,06	

PROPOSTA PLANEJAMENT							
		PLA PARCIAL PLANA DEL PONT NOU (gràfic)		POUM		TOTAL	
ÀMBIT	clau	36.283,84	100,00%	35.570,89	100,00%	71.854,73	100,00%
SÒL PÚBLIC		36.283,84	100,00%	35.570,89	100,00%	71.854,73	100,00%
viari		18.548,90	51,12%	16.026,93	45,06%	34.575,83	48,12%
	A1	18.548,90		1.465,10		20.014,00	27,85%
	A2			7.840,61		7.840,61	10,91%
	a2			6.721,22		7.969,37	11,09%
espais lliures		1.722,73	4,75%	552,24	1,55%	2.274,97	3,17%
	D3	1.722,73		552,24	1,55%	2.274,97	3,17%
equipaments		16.012,21	44,13%	18.991,72	53,39%	35.003,93	48,71%
	[E11]	16.012,21				16.012,21	22,28%
	E13			5.861,88		5.861,88	8,16%
	E2			13.129,84		13.129,84	18,27%
SÒL D'APROFITAMENT PRIVAT		0,00	0,00%	0,00	0,00%	0,00	0,00%
PEU EIX INTERURBÀ (gràfic)				1.256,67		1.256,67	
PEU INFRAESTRUCTURES (gràfic)						0,00	

		DIFERÈNCIA TOTAL					
		0,00					
		0,00					
		-2.918,75					
		-13.490,65					
		0,00					
		7.969,37					
		5,87					
		5,87					
		2.912,88					
		0,00					
		-10.023,21					
		12.936,09					
		0,00					

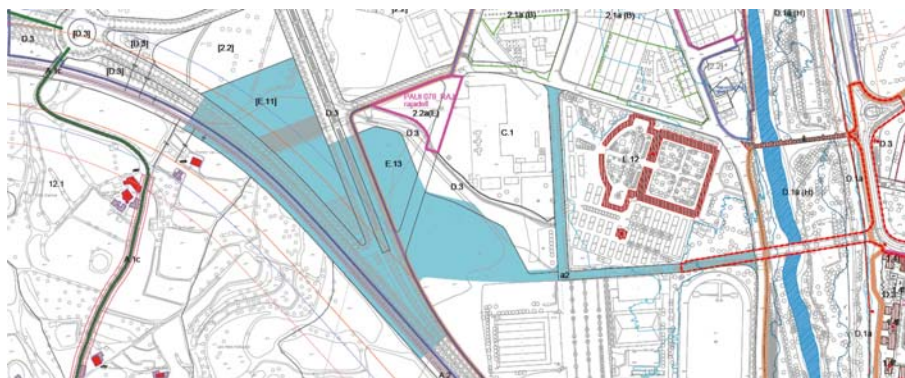
Així doncs, la proposta plantejada suposa l'ajust de les següents determinacions normatives:

_Modificació dels Plànols d'ordenació del POUM per ampliar la qualificació del Sistema d'Equipaments Esportius (clau E.2) i qualificar de Sistema viari Itineraris de vianants (clau a.2) el vial que voreja el cementiri.

_Modificació dels Plànols d'ordenació del POUM per suprimir el Pla especial urbanístic PEU 005 *Infraestructures comunicació Congost* i reduir l'àmbit del Pla especial urbanístic PEU 006 *Eix interurbà*.

_Modificació de l'article 14.6 de la normativa del POUM per la supressió del PEU 005 *Infraestructures comunicació Congost* del llistat de Plans especials previstos pel POUM.

_Modificació de la fitxa de característiques del PEU 006 *Eix interurbà* inclosa en el Volum II de la normativa del POUM (Fitxes de característiques de Polígons i sectors) per ajustar-ne la *Delimitació* de l'àmbit i part dels *Objectius* i les *Condicions d'ordenació* en coherència amb la proposta.



Captura del plànol d'ordenació 8 Proposta d'ordenació de la present Modificació del POUM

D'acord amb el que s'ha exposat, es modifica l'art. 14.6 de la normativa del POUM de la manera següent:

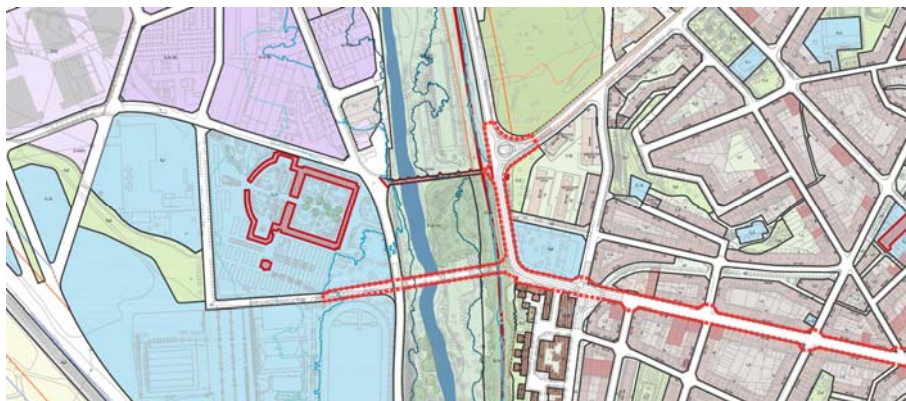
Article 14. Plans especials urbanístics de desenvolupament
[...]

6. El POUM preveu els següents Plans especials tan en sòl urbà com en sòl no urbanitzable:

- PEU 001 AGU Pla especial de l'àmbit de l'Agulla
- PEU 002 TEC Pla especial teatre conservatori
- PEU 003 ADM Pla especial centre serveis administratius
- PEU 004 ICO Pla especial infraestructures de comunicació
- ~~PEU 005 ICC Pla especial infraestructures de comunicació congestionat~~
- PEU 006 EIU Pla especial eix interurbà
- PEU 007 COL Pla especial per la implantació del col·lector en l'àmbit de les Fàbriques Vermella i Blanca

Pel que fa a la fitxa del PEU 006 *Eix interurbà*, s'indiquen en blau els ajustos així com el plànol on s'ajusta la delimitació:

		006 EIU PEU
Àmbit	eix interurbà	
Delimitació	Comprèn l'àmbit de sistema viari de la carretera Vic i Cardona en el tram comprès entre Prat de la Riba i el Pont Nou, així com la seva prolongació cap a l'oest de la ciutat incloent un possible nou pont sobre el Cardener.	
Superfície		56.429,04 m ²
Objectius	Definir la remodelació i estructuració de l'Eix Interurbà, veritable façana interior de la ciutat i lligam amb bona part de l'àmbit funcional de Manresa, amb una ampliació de voreres i pacificació de trànsit en les carreteres de Vic i Cardona, que permeti un augment del caràcter comercial i de serveis dels edificis del seu entorn. Preveure la continuïtat d'aquest eix cap a la xarxa viària de connexió interurbana a l'oest de la ciutat amb la possibilitat d'un nou pont sobre el Cardener.	
Condicions d'ordenació	L'ordenació de l'eix haurà de preveure l'establiment d'una línia regular de transport públic (idealment amb una freqüència de 15 minuts o menys) que, juntament a unes voreres més amples, faciliti i potenciï la mobilitat no lligada al vehicle privat. El Pla haurà d'avaluar l'aportació a la millora de la mobilitat i efectuar la valoració ambiental que avaluï la relació cost-efectivitat ambiental de les actuacions de mobilitat previstes. La proposta haurà de valorar les alternatives de connexió de l'eix a la xarxa viària de connexió interurbana existent a l'oest de la ciutat.	
Condicions de gestió i execució		
Sistema d'actuació	S'estableix que el Pla especial urbanístic sigui d'iniciativa pública	
Etaques d'execució	Es preveu que aquest àmbit es desenvolupi el segon sexenni del Pla d'ordenació	



Fragment del plànol de la fitxa de característiques del PEU 006 Eix interurbà proposada

8. JUSTIFICACIÓ DE LA CONVENIÈNCIA I OPORTUNITAT DE LA MODIFICACIÓ

Tal i com s'ha exposat al llarg del document, la conveniència i oportunitat de la present modificació té el seu origen en la necessitat d'ampliar el Sistema d'Equipaments esportius (clau E.2) per la ubicació d'un nou pavelló multiusos que doni resposta a les limitacions del pavelló actual davant la impossibilitat d'ampliar-lo.

Tal com s'ha exposat en els antecedents, les exigències normatives desplegades des de la seva construcció fa més de 30 anys, han comportat que el pavelló actual hagi quedat desfasat per a la pràctica de l'esport a primer nivell, i especialment, per l'ús cultural i social de les instal·lacions. En aquest sentit, queda justificada la necessitat que la ciutat disposi d'un pavelló d'aquestes dimensions i funcionalitat, tant pel club de bàsquet que juga a primer nivell estatal, com per la resta d'activitats que una ciutat, capital de comarca, amb més de 80.000 habitants té capacitat d'atraure i organitzar. Davant aquesta necessitat, en un primer moment, es va estudiar la possible ampliació i actualització del pavelló existent, però amb el treball tècnic es va haver de descartar aquesta opció inviable tant per motius funcionals com tècnics i normatius i optar per la construcció d'un nou pavelló.

En relació a la proposta d'ubicació del nou pavelló, cal tenir en compte que la Zona esportiva del *Congost* és un espai de grans dimensions i de referència a nivell municipal i territorial, motiu pel qual resulta adient mantenir la ubicació en aquest espai tan reconegut a molts nivells, malgrat la poca disponibilitat de sòl per allotjar aquest tipus d'equipament (que requereix una peça d'uns 90x90m) en aquest entorn tan consolidat per d'altres instal·lacions, obliga a situar-lo al nord del pavelló existent, en detriment d'altres previsions urbanístiques. Tanmateix, la proximitat del nou pavelló al pavelló existent, que es proposa mantenir i transformar com a PAV-3 (pavelló triple poliesportiu), ha de permetre optimitzar els recursos de gestió i funcionament dels 2 equipaments de forma conjunta i generar sinèrgies quant a les oportunitats. De la mateixa manera amb la resta d'instal·lacions esportives de l'entorn que poden allotjar esdeveniments que es puguin complementar entre ells.

Des del punt de vista de la mobilitat, la concentració d'equipaments en aquest àmbit també ha de permetre optimitzar dotacions com el transport públic, els accessos i els aparcaments que es poden complementar tenint en compte que es tracta d'equipaments que generen molta mobilitat sovint de forma molt puntual o concentrada. La proximitat al polígon industrial del Pont nou també ha de permetre aprofitar serveis com la dotació d'aparcament que es complementin tenint en compte que es pot preveure una certa diversitat d'horaris d'utilització.

La ubicació del nou pavelló es planteja també a partir de la proposta d'ordenar el conjunt d'equipaments del *Congost* com una unitat funcional on la mobilitat rodada d'aproximació i la major part de l'aparcament se situa en el perímetre de l'illa formada per l'Av de l'Esport, el camí de Rajadell i el Passeig del riu i on la resta de vialitat esdevé de segon ordre pel que fa a la mobilitat rodada.

És en aquest sentit que es planteja la qualificació del carrer que voreja el cementiri com a Sistema viari de recorreguts de vianants (clau a2). Per entendre que aquesta Zona d'Equipaments funciona com una peça unitària accessible principalment des del perímetre però mantenint la continuïtat dels recorreguts de vianants i la mobilitat tova que connecten el Passeig del riu, l'Av de l'Esport i el camí de Rajadell. De fet, tant les actuacions recents d'urbanització del vial d'accés al Complex del Congost des del Passeig de riu, com les actuacions d'aparcament previstes en la banda est del tram sud de l'Av de l'Esport ja van en aquesta línia de pacificació del sistema.

Així mateix, la proposta d'ordenació plantejada en relació al conjunt d'equipaments que es concentren en aquest entorn i la mobilitat associada afecta a d'altres previsions urbanístiques del POUM que convé ajustar de forma justificada.

D'una banda, en relació al PEU *Eix interurbà* i a la previsió del vial que connectaria transversalment el passeig del riu amb l'Av de l'Esport, malgrat l'ampliació del Sistema d'equipaments Esportius (clau E.2) suposa la supressió d'aquest vial i el consegüent ajust de l'àmbit de Pla especial, la proposta de Modificació manté l'objectiu principal del Pla que pretén l'estructuració de l'eix viari format per les carreteres de Vic i Cardona així com la possibilitat del pont sobre el riu.

En aquest sentit, tant les darreres actuacions d'urbanització dels vials de l'entorn incloent la imminent obertura de l'Av de l'Esport com les actuacions previstes de millora de c-37z (carretera de Manresa a Basella) permeten identificar diverses opcions per garantir la materialització de la connexió interurbana malgrat no estiguin dins l'àmbit del Pla especial atès que les característiques d'aquests altres vials ja estan definides per la urbanització executada o prevista en d'altres projectes. Tanmateix, serà en el marc del Pla especial que es podrà avaluar i concretar la funcionalitat d'aquests vials com a connexió interurbana i preveure'n les determinacions que siguin necessàries malgrat no estar en l'àmbit prèviament delimitat.



Esquema de l'àmbit oest de la ciutat indicant usos i mobilitat existents (línia contínua) i previstos (línia discontinua)

En el mateix sentit, s'escau considerar que si bé la proposta també afecta l'alternativa escollida de l'Estudi Informatiu *relatiu a la implantació del tren-tramvia a la comarca del Bages* (la que preveu el pont per sobre el riu Cardener), es manté la possibilitat de connexió amb l'av de l'Esport i el municipi de Sant Joan prevista per la resta d'alternatives de l'EI sense hipotecar el creixement de l'equipament esportiu i la vialitat perimetral d'aquest àmbit atès que l'alternativa escollida està condicionada per l'important desnivell entre la ctra de Cardona i l'àmbit del Congost en travessar el riu, que obliga a despenjar la rasant d'aquest vial de la rasant del seu entorn fraccionant l'àmbit d'equipaments. Per aquest motiu es considera que la proposta de modificació és compatible amb els objectius de l'Estudi informatiu, tot i que, tal com s'exposa en els antecedents, transcorreguts més de 15 anys des de la seva aprovació sense haver-lo desenvolupat, es possible que el document hagi perdut la vigència pràctica.



Esquema d'alternatives de connexió amb Sant Joan

D'altra banda, les determinacions del PEU *Infraestructures comunicació Congost* es basen en la proposta d'implantació d'una nova estació a la línia de ferrocarril Barcelona-Lleida que malgrat no descartar-se, el cert és que no és possible planificar la seva implementació atès que depèn de decisions de caràcter supramunicipal. En aquest context de manca de programació i perspectiva d'implantació real de l'estació a curt o mitjà termini per part del responsable de la infraestructura, el manteniment d'aquest àmbit de Pla especial limita en excés el desenvolupament de la resta d'objectius del POUM en aquest entorn així com la disponibilitat dels equipaments tant necessaris.

En aquest sentit, si bé la figura del Pla especial constitueix un instrument molt útil per planificar aquesta infraestructura de forma integral, d'acord amb la legislació urbanística, la supressió de la seva delimitació prèvia, no impedeix la seva redacció en cas que es planifiqui la nova estació com tampoc impedeix l'assoliment de la resta d'objectius en relació a aquesta sense la redacció d'un Pla especial.

Pel que fa als objectius del Pla, per un costat, cal tenir en consideració que l'emplaçament de la nova estació de ferrocarrils i totes les instal·lacions associades es definiran en el procés de redacció de l'estudi informatiu o document equivalent que s'escaigui per iniciativa de l'administració competent, en tot cas, en el marc i les potestats de la legislació ferroviària.

Per altre costat, la proposta manté la previsió de l'equipament de reserva permetent la seva disponibilitat a curt termini.

Així mateix, en relació a la mobilitat, tant el desenvolupament del polígon industrial de la *Plana del Pont nou* com la propera execució de nous espais d'aparcament previstos al llarg de l'Av dels Països catalans ha de permetre una dotació molt significativa d'aparcament amb horaris d'ús diferenciats que permetin optimitzar-ne la seva utilització. A més a més, tal com s'exposa a l'apartat 5.5, la planificació de l'actual servei d'autobús així com els recorreguts de vianants i de bicicletes existents i previstos permeten assegurar una accessibilitat a l'àmbit industrial i d'equipaments considerant la intermodalitat i formes de mobilitat més sostenibles que el vehicle privat.

S'escau considerar també que d'acord amb el *Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada*, el nou pavelló

multiusos tindrà consideració d'*implantació singular* com a instal·lació esportiva, lúdica o cultural amb un aforament superior a 2.000 persones, i el projecte d'obres haurà d'incorporar el corresponent *Estudi d'avaluació de la mobilitat generada* (EAMG) que haurà d'obtenir informe favorable de l'Autoritat del transport metropolitana prèvia a la seva aprovació.

D'acord amb l'esmentat Decret, l'Estudi haurà d'avaluar *l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu* i preveure les mesures necessàries per garantir *que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així acomplir amb el canvi de model de mobilitat*, mesures com la dotació d'aparcament o de transport públic que poden ser equivalents o complementàries amb les que calgui considerar amb la implementació de la futura estació de ferrocarril.

En resum, un conjunt de previsions que s'alineen amb els objectius que pretén la redacció del Pla especial avançant en el seu assoliment independentment de la seva delimitació prèvia i de la manca de previsió d'implementació de la nova estació.

En relació al requeriment de l'art 98 del TRLUC relatiu la *Modificació dels sistemes urbanístics d'espais lliures, zones verdes o d'equipaments esportius* que estableix *que la modificació de figures del planejament urbanístic que tingui per objecte alterar la zonificació o l'ús urbanístic dels espais lliures, les zones verdes o els equipaments esportius considerats pel planejament urbanístic com a sistemes urbanístics generals o locals ha de garantir el manteniment de la superfície i de la funcionalitat dels sistemes objecte de la modificació*, s'escau indicar que la proposta suposa un increment de 12.936,09m² de sòl destinat a Sistema d'Equipaments esportius (clau E.2) i de 5,87m² de sòl destinat a Sistema d'Espais lliures (clau D.3), provinent de la reducció de 10.023,21m² del Sistema d'Equipaments de Reserva (clau E.13) i de 2.918,75m² de Sistema viari, mantenint la superfície total de sòl públic. En conseqüència, es considera que la proposta manté la superfície i la funcionalitat dels sistemes d'Equipaments esportius i d'espais lliures objecte de modificació.

Així doncs, d'acord amb el que s'ha exposat al llarg del document, es considera que la proposta de modificació possibilita la implantació del nou pavelló multiusos mantenint els principals objectius previstos pel POUM en aquest entorn, en observança també de l'objectiu del desenvolupament urbanístic sostenible i de les directrius per al planejament urbanístic que són objecte, respectivament, dels articles 3 i 9 del TRLUC.

9. MESURES PER A L'ASSOLIMENT D'UNA MOBILITAT SOSTENIBLE

D'acord amb el que s'ha exposat, malgrat la proposta d'ampliació del Sistema d'Equipaments esportius suposa la supressió del vial que connectaria transversalment el passeig del riu amb l'Av de l'Esport, és possible mantenir els objectius de mobilitat sostenible previstos a l'àmbit.

D'una banda, tant les darreres actuacions d'urbanització executades, com les que es troben en execució i estan previstes tenen per objectiu la connexió viària amb espais específics per a vianants.

Així mateix, d'acord amb l'art. 3 del *Decret 344/2006 de 19 de desembre de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada*, la present modificació no requereix un Estudi d'avaluació de la mobilitat generada atès que el present document és una

modificació del planejament urbanístic general que no comporta una nova classificació de sòl urbà ni urbanitzable.

Tanmateix, tal com s'ha exposat a l'apartat de justificació de la proposta, que d'acord amb el *Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada*, el nou pavelló multiusos tindrà consideració d'*implantació singular* com a instal·lació esportiva, lúdica o cultural amb un aforament superior a 2.000 persones, i el projecte d'obres haurà d'incorporar el corresponent *Estudi d'avaluació de la mobilitat generada* (EAMG) que permeti avaluar la mobilitat generada pel nou ús i les mesures encaminades a assolir el canvi modal cap a formes de mobilitat més sostenibles.

10. INFORME MEDIAMBIENTAL

Els aspectes principals tinguts en compte en la present modificació puntual del POUM per tal d'avançar vers una forma urbana més sostenible mediambientalment es poden resumir en els següents:

_Possibilitar la implantació del nou pavelló proper a l'existent i a la resta d'equipaments esportius complementaris i també els usos d'activitat econòmica amb horaris d'utilització complementaris per optimitzar recursos i serveis.

_Concentrar l'activitat en un sector que ja està transformat i consolidat com a pol esportiu minimitzant l'ocupació de sòl

_Incrementar la dotació d'Equipaments públics, Espais lliures i vialitat de prioritat de vianants

_Assolir permeabilitat del recinte mitjançant una estructura de recorreguts de vianants.

_Optimitzar les actuacions ja previstes quant a mobilitat per donar resposta als objectius previstos pel POUM

11. MEMÒRIA SOCIAL

Per les característiques de la proposta de modificació, no s'escau proposar-se objectius en relació a la producció d'habitatge assequible de la ciutat.

Pel que fa a l'avaluació de l'impacte de la proposta en funció del gènere i respecte a determinats col·lectius socials en el desenvolupament de la vida quotidiana cal valorar que:

_La proposta incideix en la forma com s'accedeix al recinte, potenciant la mobilitat de vianants i d'altres formes de mobilitat tova i/o col·lectiva.

_Les noves determinacions pretenen la racionalització i jerarquització viària permetent definir itineraris de vianants més clars, continus i segurs des de les parades de transport públic i les zones de aparcament fins als accessos del nou pavelló.

_La implantació del nou pavelló en una ubicació pròxima al pavelló de bàsquet existent minimitza els desplaçaments a peu entre equipaments, facilitant la gestió del temps a les persones cuidadores que han de desplaçar-se amb menors o coordinar diferents horaris d'entrenament dins del mateix complex.

_El disseny d'una illa com una unitat funcional interconnectada, permet evitar la generació d'espais residuals entre els diferents equipaments, permetent garantir línies de visió clares, ben il·luminades i sense elements arquitectònics que distorsionin.

_La implantació del nou pavelló permetrà descongestionar les instal·lacions actuals, facilitant que s'encabeixin disciplines esportives que tradicionalment han tingut menys hores de pista o horaris menys conciliadors (sovint les categories femenines o d'esport base).

_Les determinacions urbanístiques fixades en aquesta modificació permeten garantir el sòl necessari per preveure una ordenació del nou pavelló amb accessos i espais d'utilització pública que responguin a criteris de disseny i accessibilitat universals.

Per tot el que s'ha exposat, es considera que la proposta de modificació té un impacte positiu en funció de gènere.

Manresa, maig del 2026
Per l'equip redactor

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM
EQUIPAMENT ESPORTIU CONGOST
T A U L A D E D A D E S

PLANEJAMENT VIGENT			
	PLA PARCIAL PLANA DEL PONT NOU (gràfic)	POUM	TOTAL
ÀMBIT	clau	35.570,89	71.854,73
SÒL PÚBLIC	36.283,84	100,00%	100,00%
viari	36.283,84	100,00%	100,00%
	18.548,90	51,12%	37.494,58
A1	18.548,90	53,28%	52,18%
A2	11.105,07	31,22%	46,63%
a2	7.840,61		7.840,61
espais lliures	1.722,73	4,75%	2.269,10
	546,37	1,54%	3,16%
D3	1.722,73	1,54%	3,16%
equipaments	16.012,21	44,13%	32.091,05
	16.012,21	0,00%	22,28%
[E11]			
[E13]			
E2	15.885,09		15.885,09
	193,75		193,75
SÒL D'APROFITAMENT PRIVAT	0,00	0,00%	0,00%
			0,00%

PEU EIX INTERURBÀ (gràfic)	5.607,54	5.607,54
PEU INFRASTRUCTURES (gràfic)	36.283,84	63.832,06

PROPOSTA PLANEJAMENT			
	PLA PARCIAL PLANA DEL PONT NOU (gràfic)	POUM	TOTAL
ÀMBIT	clau	35.570,89	71.854,73
SÒL PÚBLIC	36.283,84	100,00%	100,00%
viari	36.283,84	100,00%	100,00%
	18.548,90	51,12%	34.575,83
A1	18.548,90	45,06%	48,12%
A2	1.465,10		20.014,00
a2	7.840,61		27,85%
	6.721,22		10,91%
espais lliures	1.722,73	4,75%	7.969,37
	552,24	1,55%	11,09%
D3	1.722,73	1,55%	3,17%
equipaments	16.012,21	44,13%	2.274,97
	16.012,21	53,39%	2.274,97
[E11]			35.003,93
E13			16.012,21
E2	5.861,88		22,28%
	13.129,84		8,16%
SÒL D'APROFITAMENT PRIVAT	0,00	0,00%	13.129,84
			18,27%
			0,00%
			0,00%

PEU EIX INTERURBÀ (gràfic)	1.256,67	1.256,67
PEU INFRASTRUCTURES (gràfic)		0,00

DIFERÈNCIA TOTAL	0,00
	0,00
	-2.918,75
	-13.490,65
	0,00
	7.969,37
	5,87
	5,87
	2.912,88
	0,00
	-10.023,21
	12.936,09
	0,00

	-4.350,87
	-63.832,06

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM
EQUIPAMENT ESPORTIU CONGOST
N O R M A T I V A

D'acord amb el que s'ha exposat, l'art. 14.6 de la normativa del POUM queda redactat de la manera següent:

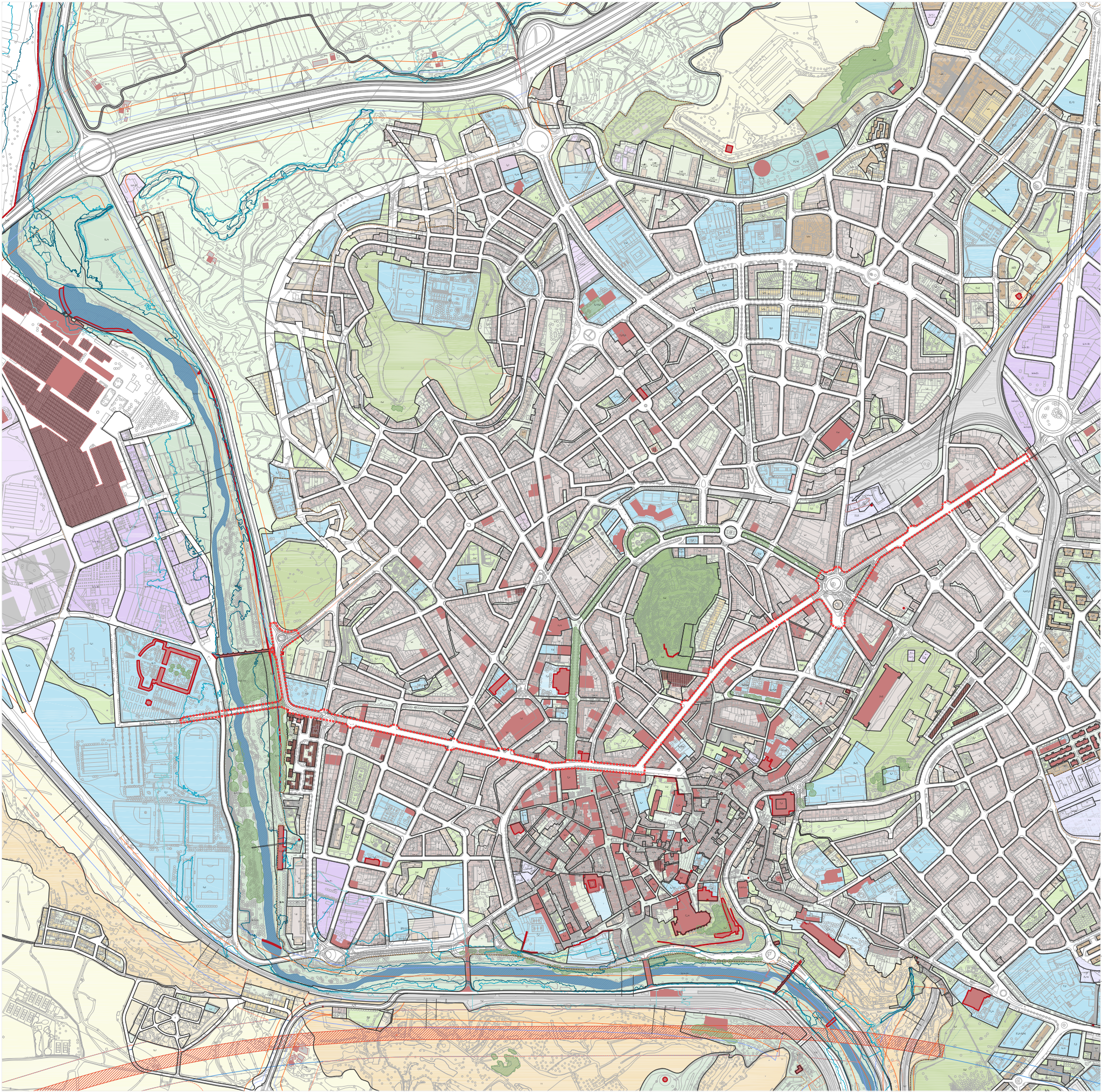
Article 14. Plans especials urbanístics de desenvolupament
[...]

6. El POUM preveu els següents Plans especials tan en sòl urbà com en sòl no urbanitzable:

- PEU 001 AGU Pla especial de l'àmbit de l'Agulla
- PEU 002 TEC Pla especial teatre conservatori
- PEU 003 ADM Pla especial centre serveis administratius
- PEU 004 ICO Pla especial infraestructures de comunicació
- PEU 006 EIU Pla especial eix interurbà
- PEU 007 COL Pla especial per la implantació del col·lector en l'àmbit de les Fàbriques Vermella i Blanca

[...]

Així mateix, s'adjunta la fitxa del PEU 006 *Eix interurbà* modificada.



..... àmbit

- DELIMITACIONS**
- Limit de terme municipal
 - Limit de sol urbà
 - Àmbit de desenvolupament i execució
 - Línia d'ordenació indicativa
 - Sol urbà no consolidat
 - Inundació T=10anys
 - Inundació T=100anys
 - Inundació T=500anys
 - Zona de protecció de sistemes
 - Zona de servitud de sistemes
 - Línia d'edificació de sistemes
 - Línia de protecció paisatgística
 - SAF Sol d'afectació ferroviària
 - SIF Reserva sistema ferroviari
 - Afectació règim fluvial

- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- PROTECCIÓ PATRIMONI (PEUPM)
 - Element catalogat
 - Element catalogat comercial
 - Element catalogat nivell documental
 - PROTECCIÓ ARBRES I ARBREDES
 - EBIM
 - CBIM
 - ESPAI LLUIRE D'ILLA
 - Lliure d'edificació
 - Ocupable en planta soterrani
 - Edificable en planta baixa
 - NOMBRE DE PLANTES
 - SERVITUD DE PAS PÚBLIC

- SISTEMES**
- A1 DE COMUNICACIÓ
 - Sistema viari
 - Recorreguts per a vianants
 - Exos cívics i places
 - Itineraris de vianants
 - Passatges
 - A2 Sistema ferroviari
 - A3 Sistema d'estació d'autobusos
 - A4 Sistema d'aparcaments
 - C1 D'INFRASTRUCTURES DE SERVEIS
 - Tècnics
 - Mediambientals
 - C2 ESPAIS LLUIRES
 - Parc territorial
 - Parc urbà
 - Places i jardins urbans
 - De protecció de sistemes
 - E EQUIPAMENTS
 - F HABITATGE DOTACIONAL
 - H HIDROGRÀFIC
 - S LA SÈQUIA
 - [X] SISTEMA INDICATIU

- ZONES**
- SOL URBÀ
 - RESIDENCIALS
 - 1.1 Centre Històric
 - 1.2 Àrea central
 - 1.3 Ordenació tancada
 - 1.4 Ordenació oberta
 - 1.5 Ordenació de volums
 - 1.6 Cases agrupades
 - 1.7 Cases aïllades
 - ACTIVITATS ECONÒMIQUES
 - 2.1 Ordenació tancada
 - 2.2 Ordenació oberta
 - SERVEIS COMUNITARIS
 - 3.1 Ordenació tancada
 - 3.2 Ordenació oberta
 - ZONA INDICATIVA
 - [X] RÈGIM D'USOS ZONES 2/3
 - SOL URBANITZABLE
 - [1] RESIDENCIALS
 - [2] ACTIVITATS ECONÒMIQUES
 - [3] SERVEIS COMUNITARIS
 - SOL NO URBANITZABLE
 - ESPais DE FUNCIONALITAT ECOLÒGICA
 - 10.1 Protecció de corredors ecològics
 - 10.2 Agroforestal
 - ESPais DE PROTECCIÓ PAISATGÍSTICA
 - 11 De balcons i costers
 - ESPais AGRÍCOLES HOMOGÈNIS
 - 12.1 Agrícola
 - 12.2 Agrícola de la sèquia
 - ZONA DE L'AGULLA
 - 13 Agulla



eix interurbà

PEU

200

100

50

0

1/10000

EIU

006

Ajuntament de Manresa
Àrea del Territori

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal



POUM

006
EIU
PEU

Àmbit

eix interurbà

Delimitació	Comprèn l'àmbit de sistema viari de la carretera Vic i Cardona en el tram comprès entre Prat de la Riba i el Pont Nou, així com la seva prolongació cap a l'oest de la ciutat incloent un possible nou pont sobre el Cardener.
Superfície	56.429,04 m ²

Objectius

Definir la remodelació i estructuració de l'Eix Interurbà, veritable façana interior de la ciutat i lligam amb bona part de l'àmbit funcional de Manresa, amb una ampliació de voreres i pacificació de trànsit en les carreteres de Vic i Cardona, que permeti un augment del caràcter comercial i de serveis dels edificis del seu entorn.

Preveure la continuïtat d'aquest eix cap a la xarxa viària de connexió interurbana a l'oest de la ciutat amb la possibilitat d'un nou pont sobre el Cardener.

Condicions d'ordenació

L'ordenació de l'eix haurà de preveure l'establiment d'una línia regular de transport públic (idealment amb una freqüència de 15 minuts o menys) que, juntament a unes voreres més amples, faciliti i potenciï la mobilitat no lligada al vehicle privat.

El Pla haurà d'avaluar l'aportació a la millora de la mobilitat i efectuar la valoració ambiental que avaluï la relació cost-efectivitat ambiental de les actuacions de mobilitat previstes.

La proposta haurà de valorar les alternatives de connexió de l'eix a la xarxa viària de connexió interurbana existent a l'oest de la ciutat.

Condicions de gestió i execució

Sistema d'actuació	S'estableix que el Pla especial urbanístic sigui d'iniciativa pública
Etales d'execució	Es preveu que aquest àmbit es desenvolupi el segon sexenni del Pla d'ordenació

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM
EQUIPAMENT ESPORTIU CONGOST
AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA

D'acord amb l'article 96 del TRLUC *la modificació de qualsevol dels elements d'una figura del planejament urbanístic se subjecta a les mateixes disposicions que en regeixen la formació* i atès que el present document proposa la modificació del POUM, d'acord amb l'art. 59.1.e i 59.3.d del TRLU ha de contenir l'avaluació econòmica i financera de les actuacions proposades així com l'informe de sostenibilitat econòmica amb *la ponderació de l'impacte de les actuacions previstes en les finances públiques de les administracions responsables de la implantació i el manteniment de les infraestructures i de la implantació i prestació dels serveis necessaris*.

1. AVALUACIÓ ECONÒMICA

Per tal d'avaluar econòmicament la proposta, cal tenir en compte que l'objectiu principal de la modificació és l'ampliació del Sistema d'Equipaments esportius a l'àmbit del Congost i ajustar la resta de determinacions urbanístiques concordants per tal que aquesta ampliació sigui possible.

Pel que fa a l'ampliació del Sistema d'Equipaments públics, s'escau considerar d'una banda, que l'ampliació se situa en terrenys que ja són de titularitat municipal, motiu pel qual no s'escau considerar cost d'adquisició del sòl, i de l'altra, que la construcció del nou pavelló multiusos es pot estimar, de forma molt aproximada, en uns 30 milions d'euros. Tanmateix, s'escau indicar que l'ampliació del Sistema d'equipaments permet disposar dels terrenys per construir-lo, sense que aquesta determinació urbanística suposi obligació directa i immediata a fer-ho. En tot cas, la despesa associada a la construcció del nou pavelló dependrà de la disponibilitat pressupostària específica per construir-lo, bé sigui per part de l'Ajuntament, bé per aportació d'altres administracions.

Quant a la resta de determinacions de la proposta, tampoc s'estima un cost específic, tant per la qualificació del vial existent com a Recorregut de vianants, com per la supressió i reducció dels àmbits de Pla especial *Infraestructures de comunicació Congost i Eix interurbà* respectivament.

Així doncs, no s'escau considerar despesa significativa associada a la consecució dels objectius del present document de forma directa, si bé, per la implantació del nou pavelló que motiva la modificació, s'ha indicat el cost corresponent que s'haurà de considerar en la planificació de la seva construcció per part de l'administració.

2. INFORME DE SOSTENIBILITAT ECONÒMICA

D'acord amb l'article 59.3.d del TRLUC caldrà avaluar l'impacte en les hisendes públiques de la implantació i manteniment a càrrec de l'ajuntament de la proposta de modificació.

En relació a les despeses d'implantació, com s'ha exposat en el punt anterior, s'escau considerar que el present document suposa l'habilitació del planejament urbanístic per possibilitar la construcció del nou pavelló multiusos en uns terrenys de titularitat municipal, sense que en aquest estadi de l'actuació les noves determinacions urbanístiques suposin una càrrega sobre les finances municipals de forma directa. Aquest impacte queda diferit i condicionat en el temps i la seva concreció restarà supeditada a:

- _ La futura redacció i aprovació del projecte executiu d'edificació
- _ La disponibilitat pressupostària municipals
- _ L'obtenció de subvencions supramunicipals específiques per a obres esportives

Pel que fa al vial que voreja el cementiri, la proposta de modificació preveu la seva qualificació com a recorregut de vianants, una consideració que implica un abaratiment respecte dels costos d'urbanització ja previstos com a viari rodat d'acord amb el POUM vigent (i que en part ja han estat excutats), atès que el tractament d'aquest tipus de vial tenen menor impacte econòmic tant pel que fa a l'execució com al manteniment futur.

Quant al manteniment de les actuacions previstes en la modificació, s'escau considerar la despesa de manteniment del pavelló multiusos un cop construït que s'estima en uns 300.000€ anuals. Tanmateix, de la mateixa forma que amb els costos de construcció del nou pavelló, cal tenir present que aquesta despesa municipal anirà vinculada a la posada a disposició de l'equipament en un moment futur. En qualsevol cas, en el moment que l'Ajuntament decideixi implementar el servei, la concentració d'equipaments a la zona del *Congost* permetrà generar economies d'escala amb el pavelló de bàsquet existent, garantint que, arribat el moment, la seva explotació sigui més eficient i sostenible. D'altra banda, la posada en servei de l'equipament també anirà associada als ingressos generats per la utilització per part del club de Bàsquet Manresa i d'altres entitats o organismes que també en facin ús així com les activitats que es puguin oferir i en la fase de planejament en la que ens trobem, no és possible precisar.

Així doncs, d'acord amb el que s'ha exposat, es considera que l'impacte actual de la proposta de modificació sobre les despeses corrents de l'administració és neutre, atès que no obliga a l'execució immediata de l'equipament. Tanmateix, cal tenir en compte l'estimació dels costos d'implantació i de manteniment del nou pavelló amb caràcter orientatiu.

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM
EQUIPAMENT ESPORTIU CONGOST
AGENDA I PLA D'ETAPES

Atesos els objectius i les determinacions previstes en la present modificació puntual del POUM, s'estima que la construcció del nou pavelló es dugui a terme en un termini de 5 anys des de l'aprovació definitiva del document.

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL POUM
EQUIPAMENT ESPORTIU CONGOST
DOCUMENTACIÓ GRÀFICA



ÀMBIT DE MODIFICACIÓ

300
150
0

1/15000

L'ARQUITECTA MUNICIPAL

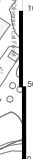
LARA RIVERO ZAMORA

MAIG DE 2026

FULL 1 DE 1



ÀMBIT DE MODIFICACIÓ



1/5000

L'ARQUITECTA MUNICIPAL

LARA RIVERO ZAMORA

MAIG DE 2026

FULL 1 DE 1



ÀMBIT DE MODIFICACIÓ

100

50

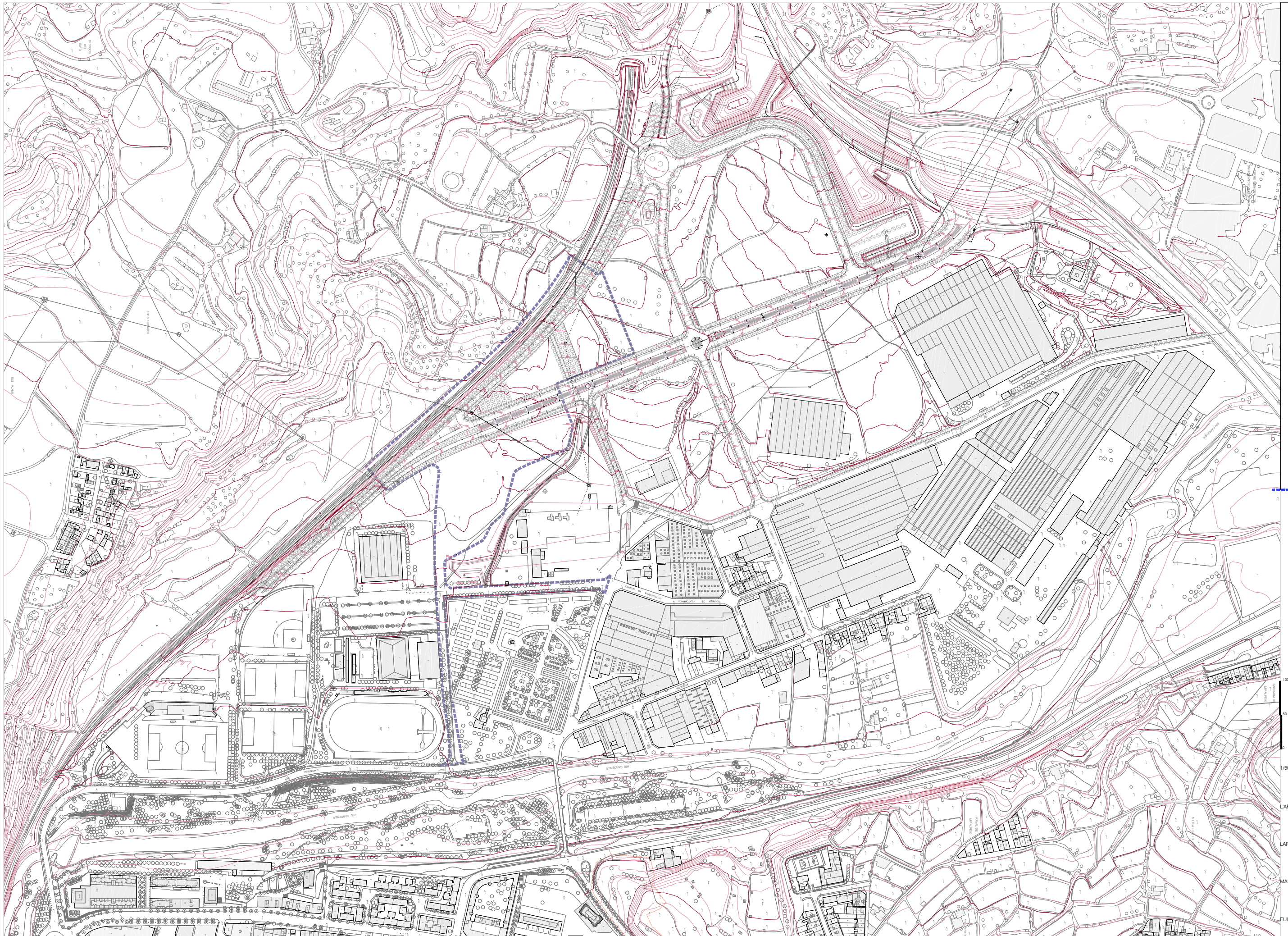
1/5000

ARQUITECTA MUNICIPAL

LARA RIVERO ZAMORA

MAIG DE 2026

FULL 1 DE 1



ÀMBIT DE MODIFICACIÓ

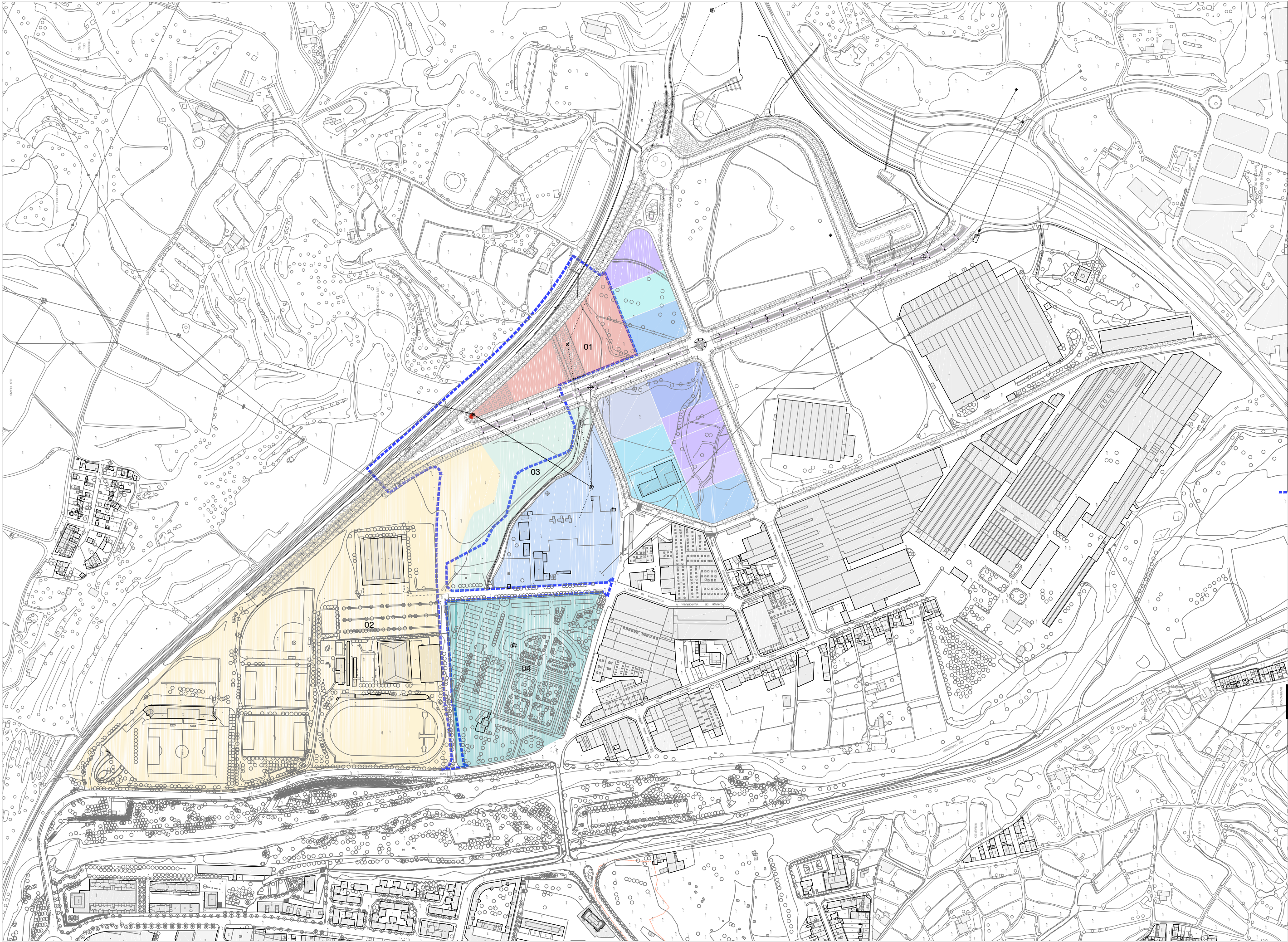
1/5000

L'ARQUITECTA MUNICIPAL

LARA RIVERO ZAMORA

MAIG DE 2026

FULL 1 DE 1



- 0602202DG0200D
AJUNTAMENT DE MANRESA
- 01
- 1102004DG0210A
AJUNTAMENT DE MANRESA
- 02
- 1102003DG0210A
AJUNTAMENT DE MANRESA
- 03
- 1204001DG0210A
AJUNTAMENT DE MANRESA
- 04

AMBIT DE MODIFICACIÓ

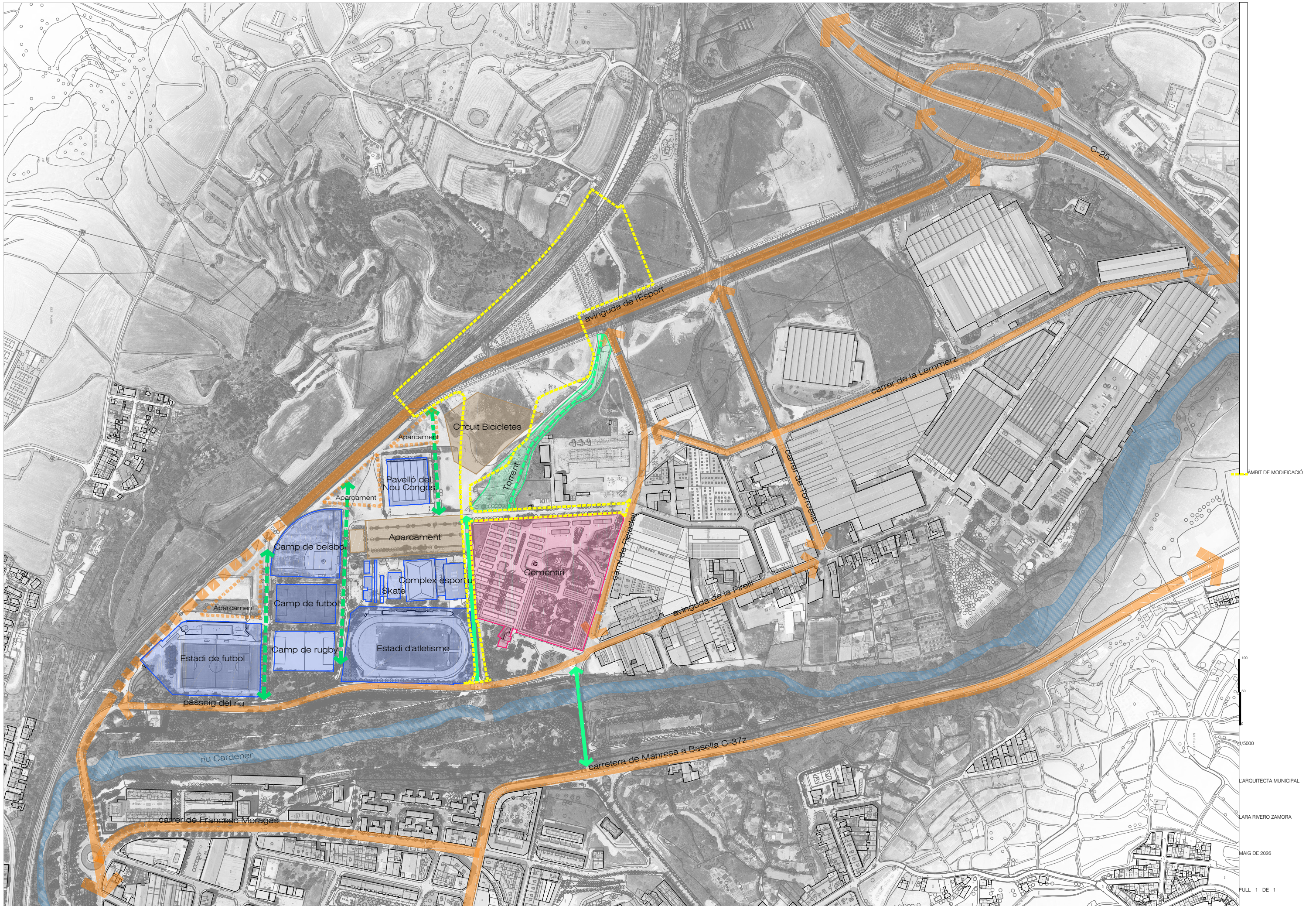
1/5000

L'ARQUITECTA MUNICIPAL

LARA RIVERO ZAMORA

MAIG DE 2026

FULL 1 DE 1



ÀMBIT DE MODIFICACIÓ

100
50
0
1/5000

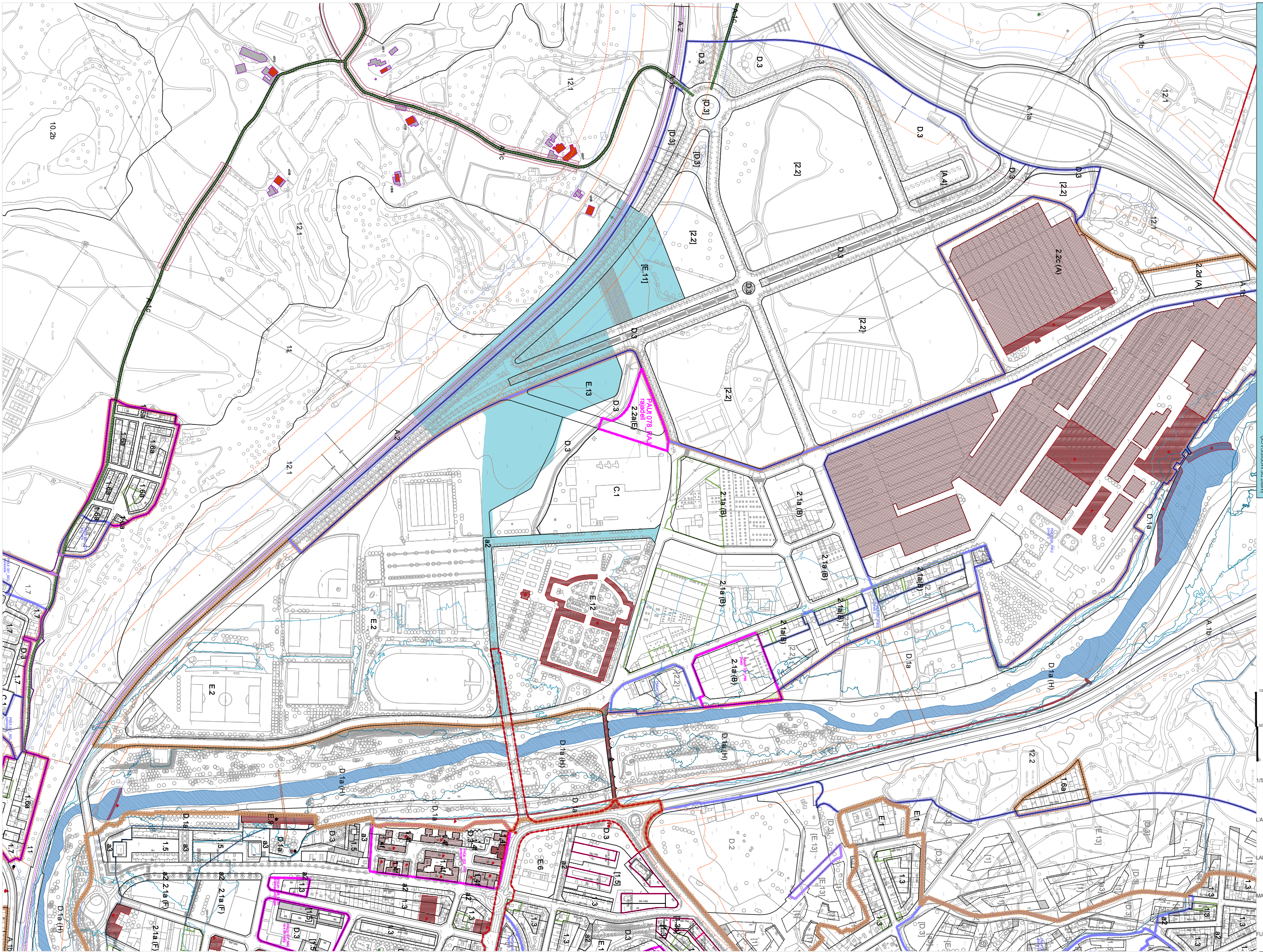
L'ARQUITECTA MUNICIPAL

LARA RIVERO ZAMORA

MAIG DE 2026

FULL 1 DE 1

6



FITXES DE CARACTERÍSTIQUES VIGENTS ANNEX

Àmbit

Infraestructures comunicació congost

Delimitació

Comprèn els terrenys situats en la confluència de l'avinguda de l'Esport amb els equipaments previstos de Fires i congressos i de Reserva incloent el sistema ferroviari adjacent, amb l'objectiu d'estudiar de forma conjunta l'ordenació i els usos d'aquests nous equipaments amb la definició de la nova estació de ferrocarrils que es preveu.

Superfície

63.832,06 m²

Objectius

Establir l'emplaçament de la nova estació de ferrocarrils en relació als eixos de mobilitat del Pla parcial del Pont nou i el Congost.
Preveure el destí més adient de l'equipament de reserva en funció de les necessitats concurrents.
Definir la mobilitat per a tots els modes de transport i establir les mesures adients en relació a l'aparcament tant en el sistema viari com en els sistemes d'equipaments previstos.

Condicions d'ordenació

La proposta haurà d'estudiar la possibilitat de preveure un gran espai d'aparcament
El Pla haurà d'avaluar l'aportació a la millora de la mobilitat i efectuar la valoració ambiental que avaluï la relació cost-efectivitat ambiental de les actuacions de mobilitat previstes.

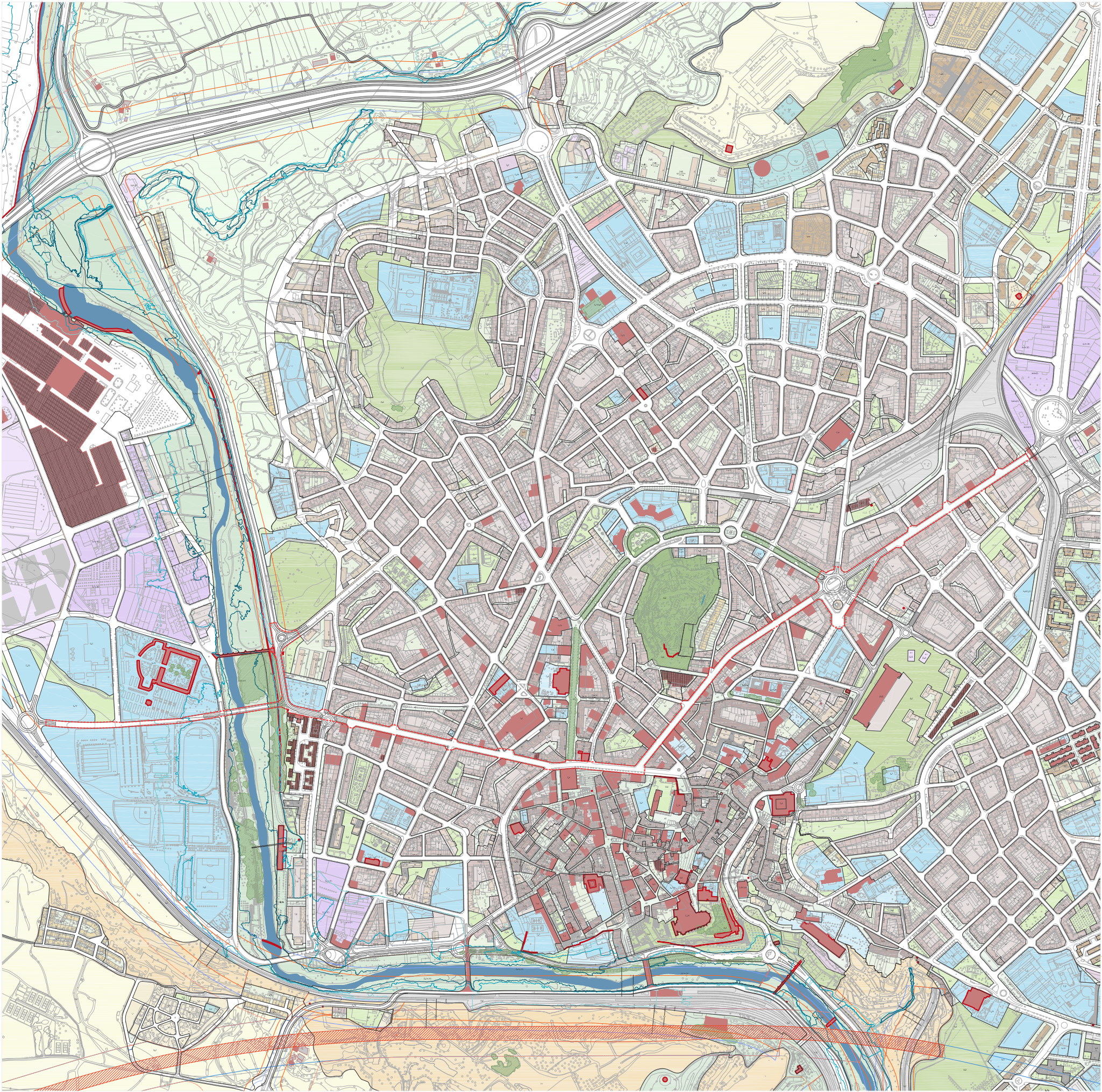
Condicions de gestió i execució

Sistema d'actuació

S'estableix que el Pla especial urbanístic sigui d'iniciativa pública

Etapas d'execució

Es preveu que aquest àmbit es desenvolupi el tercer sexenni del Pla d'ordenació



----- àmbit

- DELIMITACIONS**
- Limit de terme municipal
 - Limit de sòl urbà
 - Àmbit de desenvolupament i executió
 - Línia d'ordenació indicativa
 - Sòl urbà no consolidat
 - Inundació T=10anys
 - Inundació T=100anys
 - Inundació T=500anys
 - Zona de protecció de sistemes
 - Zona de servitud de sistemes
 - Línia d'edificació de sistemes
 - Línia de protecció paisatgística
 - SAF Sòl d'afectació ferroviària
 - SIF Reserva sistema ferroviari
 - Afectació règim fluvial

- CONDICIONS D'EDIFICACIÓ**
- PROTECCIÓ PATRIMONI (PEUPM)
 - Element catalogat
 - Element catalogat comercial
 - Element catalogat nivell documental
 - PROTECCIÓ ARBRES I ARBREDES
 - EBIM
 - CBIM
 - ESPAI LLIURE D'ILLA
 - Lliure d'edificació
 - Ocupable en planta soterrani
 - Edificable en planta baixa
 - NOMBRE DE PLANTES
 - B3
 - SERVITUD DE PAS PÚBLIC

- SISTEMES**
- DE COMUNICACIÓ
 - A1 Sistema viari
 - Recorreguts per a vianants
 - Exos cívics i places
 - Itineraris de vianants
 - Passatges
 - A2 Sistema ferroviari
 - A3 Sistema d'estació d'autobusos
 - A4 Sistema d'aparcaments
 - D'INFRASTRUCTURES DE SERVEIS
 - C1 Tècnics
 - C2 Mediambientals
 - ESPACIS LLIURES
 - D1 Parc territorial
 - D2 Parc urbà
 - D3 Places i jardins urbans
 - D4 De protecció de sistemes
 - E EQUIPAMENTS
 - F HABITATGE DOTACIONAL
 - H HIDROGRÀFIC
 - S LA SÈQUIA
 - [X] SISTEMA INDICATIU

- ZONES**
- SÒL URBÀ
 - RESIDENCIALS
 - 1.1 Centre històric
 - 1.2 Àrea central
 - 1.3 Ordenació tancada
 - 1.4 Ordenació oberta
 - 1.5 Ordenació de volums
 - 1.6 Cases agrupades
 - 1.7 Cases aïllades
 - ACTIVITATS ECONÒMIQUES
 - 2.1 Ordenació tancada
 - 2.2 Ordenació oberta
 - SERVEIS COMUNITARIS
 - 3.1 Ordenació tancada
 - 3.2 Ordenació oberta
 - ZONA INDICATIVA
 - [X] RÈGIM D'USOS ZONES 2/3
 - SÒL URBANITZABLE
 - [1] RESIDENCIALS
 - [2] ACTIVITATS ECONÒMIQUES
 - [3] SERVEIS COMUNITARIS
 - SÒL NO URBANITZABLE
 - ESPACIS DE FUNCIONALITAT ECOLÒGICA
 - 10.1 Protecció de corredors ecològics
 - 10.2 Agroforestal
 - ESPACIS DE PROTECCIÓ PAISATGÍSTICA
 - 11 De balcons i costers
 - ESPACIS AGRÍCOLES HOMOGÈNIS
 - 12.1 Agrícola
 - 12.2 Agrícola de la sèquia
 - 13 Zona de l'agulla



eix interurbà

PEU

200

100

50

0

1/10000

EIU

006

Ajuntament de Manresa
Àrea del Territori

Pla d'Ordenació Urbanística Municipal

POUM

006
EIU PEU

Àmbit

eix interurbà

Delimitació

Comprèn l'àmbit de sistema viari de la carretera Vic i Cardona en el tram comprès entre Prat de la Riba i el Pont Nou, així com la seva prolongació a través del nou pont sobre el Cardener i l'Avinguda de l'Esport fins a la nova estació de tren prevista en l'àmbit del Congost.

Superfície

60.779,91 m²

Objectius

Definir la remodelació i estructuració de l'Eix Interurbà, veritable façana interior de la ciutat i lligam amb bona part de l'àmbit funcional de Manresa, amb una ampliació de voreres i pacificació de trànsit en les carreteres de Vic i Cardona, que permeti un augment del caràcter comercial i de serveis dels edificis del seu entorn.

Preveure la continuïtat d'aquest eix a través del nou pont previst sobre el Cardener i la seva connexió amb la nova estació de tren prevista a l'àmbit del Congost a través de l'Avinguda de l'Esport.

Condicions d'ordenació

L'ordenació de l'eix haurà de preveure l'establiment d'una línia regular de transport públic (idealment amb una freqüència de 15 minuts o menys) que, juntament a unes voreres més amples, faciliti i potenciï la mobilitat no lligada al vehicle privat.

El Pla haurà d'avaluar l'aportació a la millora de la mobilitat i efectuar la valoració ambiental que avaluï la relació cost-efectivitat ambiental de les actuacions de mobilitat previstes. Mentre no s'executa el nou pont sobre el Cardener, s'avaluarà el recorregut alternatiu que passa pel camí del Congost i el carrer Francesc Moragas.

Condicions de gestió i execució

Sistema d'actuació

S'estableix que el Pla especial urbanístic sigui d'iniciativa pública

Etapas d'execució

Es preveu que aquest àmbit es desenvolupi el primer sexenni del Pla d'ordenació