



**PLA DE MILLORA URBANA
ONZE DE SETEMBRE**

PLA PMU 2601

AJUNTAMENT DE MANRESA
JULIOL DEL 2026

Ajuntament  de Manresa

José Luis González Leal
Secretari General
Ajuntament de Manresa

Aprovat inicialment per
la Junta de Govern Local
en data 28 de juliol de
2026. El Secretari general

En la redacció del present document hi han intervingut les persones següents:

Lara Rivero Zamora (arquitecta)
Oscar Galeote Freijo (arquitecte)
Jordi Orozco (delineant)
Mercè Sánchez García (delineant)
Carme Ramilo (administració)

OSCAR GALEOTE
FREIJO
Arquitecte
Secció de Planejament i Habitatge
Ajuntament de Manresa

Fecha:
2026.07.23
13:19:06 +02'00'

LARA RIVERO
ZAMORA
Cap de Secció de
Planejament
i Habitatge

Fecha:
2026.07.23
13:34:51
+02'00'

I N D E X

A.MEMÒRIA.....	7
1. INTRODUCCIÓ.....	9
2. ANTECEDENTS.....	10
3. ÀMBIT DEL PLA DE MILLORA.....	21
4. DETERMINACIONS DEL POUM.....	22
5. ESTAT ACTUAL.....	25
5.1. Situació.....	25
5.2. Topografia.....	25
5.3. Geotècnia.....	28
5.4. Estructura de la propietat.....	28
5.5. Preexistències.....	28
5.6. Usos i ocupació del sòl.....	32
5.7. Infraestructures existents.....	33
5.8. Actuacions previstes en la infraestructura ferroviària.....	33
6. JUSTIFICACIÓ I PROCEDÈNCIA DEL PLA DE MILLORA URBANA.....	34
7. OBJECTIUS I CRITERIS DEL PLA DE MILLORA URBANA.....	36
8. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA.....	37
9. INFORME AMBIENTAL.....	46
10. MESURES DE SOSTENIBILITAT EN RELACIÓ A LA MOBILITAT.....	48
11. MEMÒRIA SOCIAL.....	50
B.TAULES DE DADES.....	53
C.NORMATIVA.....	57
D.ESTUDI ECONÒMIC I FINANCER.....	71
E.AGENDA I PLA D'ETAPES.....	79
F.DOCUMENTACIÓ FOTOGRÀFICA.....	83
G.DOCUMENTACIÓ GRÀFICA.....	101
1. SITUACIÓ I ÀMBIT.....	1/7000
2. EMPLAÇAMENT.....	1/2000
3. TOPOGRÀFIC.....	
3.1 Corbes de nivell.....	1/1000
3.2 Seccions.....	1/1000
4. ORTOFOTO.....	1/1000
5. PLANEJAMENT VIGENT.....	1/1000
6. ESTAT ACTUAL. ESTRUCTURA DE LA PROPIETAT.....	1/1000
7. ESTAT ACTUAL. USOS DEL SÒL I DE L'EDIFICACIÓ.....	1/1000
8. ESTAT ACTUAL. ALÇADES DE L'EDIFICACIÓ.....	1/1000
9. ESTAT ACTUAL.....	
9.1 Seccions ST1 i ST2.....	1/750
9.2 Seccions ST3 i SL1.....	1/750
9.3 Seccions SL2 i SL3.....	1/750
10. ESTAT ACTUAL.....	
10.1 Xarxa de sanejament.....	1/1000
10.2 Xarxa de servei d'electricitat AT i MT.....	1/1000
10.3 Xarxa de servei d'electricitat BT.....	1/1000
10.4 Xarxa de servei d'aigua.....	1/1000
10.5 Xarxa de servei de gas.....	1/1000
10.6 Xarxa de servei de telefonia.....	1/1000
10.7 Xarxa de servei d'enllumenat públic.....	1/1000
11. PROPOSTA D'ORDENACIÓ. ZONIFICACIÓ I DIVISIÓ POLIGONAL.....	1/1000
12. PROPOSTA D'ORDENACIÓ.....	
12.1 Definició geomètrica i ordenació de l'edificació. Planta baixa.....	1/1000
12.2 Definició geomètrica i ordenació de l'edificació. Planta tipus.....	1/1000
13. PROPOSTA D'ORDENACIÓ.....	
13.1 Perfils longitudinals dels carrers, seccions S1 i S2.....	1/500
13.2 Seccions S3 i S4.....	1/500
13.3 Seccions S5 i S6.....	1/500
13.4 Seccions S7 i S8.....	1/500
14. PROPOSTA D'URBANITZACIÓ.....	
14.1 Xarxa de sanejament.....	1/1000
14.2 Xarxa de servei d'electricitat AT i MT.....	1/1000
14.3 Xarxa de servei d'electricitat BT.....	1/1000
14.4 Xarxa de servei d'aigua.....	1/1000
14.5 Xarxa de servei de gas.....	1/1000
14.6 Xarxa de servei de telefonia.....	1/1000
14.7 Xarxa de servei d'enllumenat públic.....	1/1000
15. PROPOSTA D'URBANITZACIÓ.....	
15.1 Rasants i topografia proposada.....	1/1000
15.2 Proposta prèvia de l'espai públic.....	1/1000
16. ANNEX. SIMULACIÓ DE LA PROPOSTA (RENDERITZACIONS 3D+IA)	
17. ANNEX. ESTUDI SOLAR	

H.ANNEXES	
ANNEX 1. ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	105

PLA DE MILLORA URBANA
ONZE DE SETEMBRE
MEMÒRIA

1. INTRODUCCIÓ

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM), en vigor des del 26 d'octubre de 2017, preveu la delimitació de diversos sectors de Pla de millora urbana amb l'objectiu d'impulsar actuacions de transformació del teixit urbà existent, millorar la connectivitat, incrementar i qualificar nous espais lliures de proximitat, i facilitar la construcció dels habitatges previstos, en coherència amb els objectius i criteris establerts a la memòria social del POUM.

En l'àmbit central de la ciutat, aquests sectors de Pla de millora esdevenen instruments clau per a la regeneració de teixits amb signes d'obsolescència i per a la superació de les limitacions urbanístiques existents, sent especialment significatives, les derivades de la presència d'infraestructures que condicionen de manera notable la continuïtat i funcionalitat del conjunt del sistema urbà.

El present Pla de millora urbana, identificat com a PMUt 021 *onze de setembre*, afecta un sector de sòl urbà no consolidat situat en una posició cèntrica de la ciutat, i en contacte immediat amb el Passeig Pere III, eix cívic que articula el centre urbà, connectant els principals espais públics, equipaments i àrees comercials.

Actualment, l'àmbit es caracteritza per una estructura urbana fragmentada, amb continuïtats viàries de baixa qualitat, sòls infrautilitzats, manca d'espais de relació amb l'entorn, i greus deficiències d'accessibilitat. Aquestes problemàtiques es troben estretament relacionades amb la presència històrica de la infraestructura ferroviària dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) en superfície, que ha actuat com a barrera física, generant disfuncions viàries i limitant la capacitat de l'àmbit per integrar-se plenament en el teixit urbà consolidat.



Ressaltat en tonalitat sorra, àmbit del PMUt 021 onze de setembre

Tot i l'elevat potencial estratègic de l'àmbit, el conjunt de mancances existents fa necessària una actuació de transformació integral que permeti recuperar la funcionalitat urbana de l'àmbit i reforçar-ne el paper estructurant dins la centralitat urbana de Manresa.

En el mateix sentit, durant anys, tant la ciutadania com les administracions locals han reclamat una millor integració de la línia dels Ferrocarrils de la Generalitat de

Catalunya (FGC) al teixit urbà, a causa de les barreres físiques i els inconvenients que la seva presència en superfície ocasiona al llarg de la ciutat.

En resposta a aquesta reivindicació, a partir de l'any 2020, la Generalitat de Catalunya i FGC van anunciar i definir plans concrets per abordar aquesta problemàtica, consolidant progressivament la decisió estratègica de soterrar la línia des de Manresa Alta, fins al final de línia. L'actuació inclouria l'eliminació de l'actual estació de Manresa Baixador i la construcció d'una nova estació soterrada a la plaça d'Espanya, ubicada en un emplaçament més cèntric i que permet una millor distribució respecte de l'estació de Manresa Alta.

El soterrament de la línia i l'enderroc del baixador en aquest punt de la ciutat genera una oportunitat de regeneració no prevista inicialment en la formulació del PMUt 021 *onze de setembre* que, si bé resolva els principals requeriments d'accessibilitat i de dotació d'espais lliures de manera compatible amb la presència de la infraestructura ferroviària, el nou escenari permet ampliar l'abast dels objectius inicials i plantejar una regeneració integral de l'àmbit, amb una incidència urbana i territorial més significativa i de major impacte per a la ciutat.

En aquest sentit, el soterrament de la línia ferroviària possibilita la reordenació de l'entorn de l'actual baixador i del carrer d'Aragó, així com la prolongació del carrer d'Abat Oliba a través del carrer de Camps i Fabrés. Aquesta actuació permetrà superar les actuals limitacions de connectivitat derivades de la presència de la infraestructura ferroviària, reforçant tant la continuïtat de l'eix nord-sud format pels actuals carrers d'Abat Oliba i de la Font del Gat –carrers que conformen un mateix eix viari, amb previsió d'esdevenir l'avinguda de l'Abat Oliba-, com la de l'eix est-oest configurat pel carrer de Carrasco i Formiguera i el futur perllongament del carrer d'Aragó fins la carretera de Santpedor.

Per tant, la confluència dels diversos condicionants urbanístics –la seva ubicació cèntrica, la necessitat de completar la xarxa viària i la presència d'un important buit urbà- juntament amb la gran oportunitat de regeneració urbana que ofereix la transformació de la infraestructura ferroviària, permetrà transformar un espai fins ara infrutilitzat en una nova peça estratègica de l'estructura urbana de Manresa.

El present document planteja, doncs, la redacció del Pla de Millora Urbana PMUt 021 *onze de setembre*, amb la finalitat de definir l'ordenació detallada de l'àmbit i les determinacions necessàries per a la transformació urbana de l'àmbit.

2. ANTECEDENTS

L'àmbit de Pla de millora, situat a l'illa delimitada pels carrers de Camps i Fabrés, d'Aragó, Primer de Maig, i passeig de Pere III, constitueix un dels espais estratègics d'articulació entre el nucli antic de Manresa i les zones de creixement més modernes al nord de la ciutat, a la confluència dels barris de Passeig i Rodalies, Vic-Remei, Poble nou i carretera de Santpedor.

L'entorn de l'àmbit es caracteritza per la presència del *Baixador de Manresa*, actualment una de les estacions operatives de la línia R5 i R50 dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), que connecta Barcelona amb Manresa. L'estació inaugurada l'any 1971, ha estat durant dècades el final de línia, convertint-la en punt clau per l'accés ferroviari a la ciutat des de la conca del Llobregat i l'àrea metropolitana de Barcelona.

El sector, vinculat amb la plaça de l'Onze de Setembre, ha experimentat una evolució progressiva al llarg del temps, en paral·lel als diferents processos d'expansió urbana de la ciutat. L'origen d'aquesta transformació es troba en les

primeres ordenacions de l'espai urbà extramurs del segle XIX i, especialment, en la reforma interior iniciada entre 1882 i 1891 amb la canalització i cobriment de l'antic torrent dels Predicadors; una obra d'enginyeria que va permetre transformar una frontera natural en un passeig arbrat i consolidar el passeig de Pere III com a nou eix estructurant del creixement. Aquesta evolució urbana ha quedat reflectida en els successius instruments de planejament i cartografia que han definit l'ordenació de Manresa.

El primer punt d'inflexió el va marcar el *Plànol Topogràfic* de 1913, redactat per l'arquitecte Alexandre Soler i March, instrument que va fixar les bases per a una expansió ordenada extramurs mitjançant una estructura d'eixos viaris radials que partien del nucli històric i configuraven una ronda de circumval·lació a l'entorn del Puigterrà.



Plànol Topogràfic de 1913, en color carbassa traçat del passeig de Pere III, en vermell, situació de l'àmbit del Pla de millora onze de setembre

Posteriorment, aquest model es va consolidar i formalitzar amb el Pla d'Eixample i Reforma Interior de 1933, redactat pels arquitectes Josep Fimat i Ferran Tarragó, i aprovat per l'Ajuntament sota la direcció de l'arquitecte municipal Pere Armengou, dotant la ciutat del seu primer Pla d'eixample.



Plànol de Reforma i Eixamplament de Manresa, 1933. En color terracota, illa prevista a l'entorn de la plaça de l'onze de setembre. Al nord s'hi observa el traçat en superfície de la infraestructura ferroviària i el triangle corresponent al ramal en direcció a Súria i Berga.

D'aquesta manera, amb el Pla de Reforma i Eixample de 1933, el traçat del passeig adquireix una doble funció: d'una banda, la d'ordenar i canalitzar l'expansió de la ciutat cap al nord —consolidada definitivament amb l'obertura del seu últim tram fins a la Bonavista l'any 1929—; i per l'altra, la d'establir una connexió transversal entre els sectors situats a llevant i ponent de la ciutat. Un dels reptes d'aquesta expansió cap al nord va ser la presència de les infraestructures ferroviàries, que actuaven com a límit físic i funcional del creixement urbà i que van obligar a resoldre els punts de contacte i de permeabilitat entre els nous teixits urbans i la infraestructura existent.

El ferrocarril de Manresa-Berga, infraestructura coneguda popularment com a “carrilet”, va néixer com a projecte l'any 1879. El primer tram, entre Manresa i Puig-reig, es va inaugurar l'any 1885, i posteriorment, el 1890, es va perllongar fins a travessar la ciutat de Manresa en direcció al riu Cardener, amb l'objectiu de connectar l'estació de Manresa Alta amb l'Estació del Nord, actualment integrada a la xarxa de Rodalies de Renfe.

Aquest darrer tram urbà discorria pel carrer de Carrasco i Formiguera fins al baixador de Guimerà, i des d'aquest punt continuava pel carrer del Bruc —per sota mitjançant un petit túnel—, el carrer de Prudenci Comellas i, posteriorment, pels actuals carrers de Francesc Moragas i el passeig del Riu. Finalment, després de creuar el riu Cardener, el traçat arribava a l'Estació del Nord, avui estació de Manresa de la línia R4 de Rodalies.

Dècades més tard, amb el creixement de la ciutat, i degut a la barrera arquitectònica i de mobilitat urbana que suposava el pas de trens pel nucli urbà, el 1964 la Direcció General de Transportes va autoritzar l'aixecament de les vies entre el baixador de Guimerà i l'estació Manresa-Riu, mesura que es va executar definitivament el 1965. Aquesta reversió cercava una millora de la seguretat viària i la desaparició dels passos a nivell dins de la ciutat.

No obstant això, degut a la proximitat amb el centre de la ciutat, el baixador de Guimerà va funcionar durant anys com a estació terminal de la línia Manresa-Guardiola, i més tard, de Manresa-Barcelona, fins que el Ple municipal del 1966 va aprovar el seu trasllat a l'actual estació de Manresa Baixador, a la cruïlla entre el carrer d'Aragó i el carrer Primer de Maig, efectiu l'octubre de 1969 amb el pas de l'últim tren de passatgers pel llavors anomenat *apeakeru* de Guimerà.



Últim tren de passatgers a "l'apeaderu" o baixador de Guimerà, 6 d'octubre de 1969

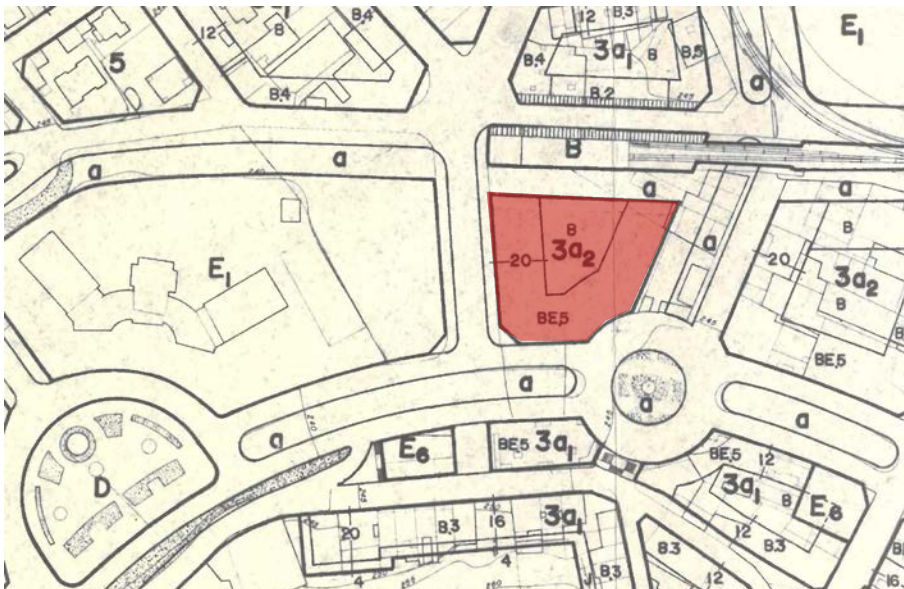
L'ús de la línia va començar a declinar a mesura que el transport per carretera es popularitzava. L'últim viatge de passatgers entre Olvan-Berga i Manresa es va realitzar el 30 de juny de 1973, després del qual només es va mantenir un servei de mercaderies entre Manresa i Sallent per al transport de potassa.

No és fins a ben entrada la democràcia, amb el Pla de 1981, quan el planejament de Manresa qualifica els espais del "carrilet" com a sistema general, en aquest cas com a sistema de parcs i jardins urbans -clau D-.

Amb l'aprovació del Pla de General de 1997, molts d'aquest espais passen a ser qualificats com a sistema viari –clau a1 Sistema viari. Recorreguts de vianants. *Itineraris arbrats*-, més en concordança amb la línia estratègica de recorreguts i eixos cívics de la ciutat. Posteriorment, amb l'aprovació del POUM de Manresa de 2017 es manté la qualificació de sistema viari, en aquest cas amb la clau a2, Sistema viari, Recorreguts de vianants, *Itineraris de vianants*.



El planejament de 1981 establí, dins del seu pla estratègic d'actuacions prioritàries, bona part dels espais deixats pel carrilet com a part d'un estratègia general de transformació. En vermell, situació de l'illa objecte del Pla de millora



Pla general de 1981, l'illa era qualificada de Zona d'edificació segons traçat de vials, Eixample, tipus 2 (clau 3a2), amb una ordenació en forma d'U, oberta a un passatge qualificat de vial per a recorreguts de vianants (clau a), entre l'espai privat i el baixador



Detall del Pla General de 1997. Per primera vegada es planteja una intervenció sobre l'illa de l'Onze de Setembre mitjançant planejament derivat. Al carrer de Carrasco i Formiguera el Pla General qualifica els antics terrenys del carrilet amb la clau a1, recorregut per a vianants, mentre que l'àmbit del Pla Especial PE6 Onze de Setembre preveu indicativament un recorregut paral·lel a l'estació dels FGC que connecta el recorregut fins al carrer de Camps i Fabrès. El Pla especial marca indicativament que el carrer de Camps i Fabrès s'eixampla considerablement per connectar la plaça de l'onze de setembre amb una gran avinguda projectada a partir dels carrers de la Font del Gat i de l'Abat Oliba, al nord

D'aquesta manera, els successius instruments de planejament –des del Pla General de 1981 fins al Pla General de 1997 i, finalment, el POUM de 2017- han anat configurant una proposta de ciutat basada en la reconversió de l'antic traçat ferroviari en un corredor cívic d'escala urbana, amb l'objectiu de relligar els sectors històricament segregats del teixit urbà. Bona part dels espais ocupats per l'antic carrilet ja han estat transformats o bé qualificats com a Sistema viari, Recorreguts de vianants. *Itineraris de vianants* (clau a2), fins arribar a l'actual baixador dels FGC.

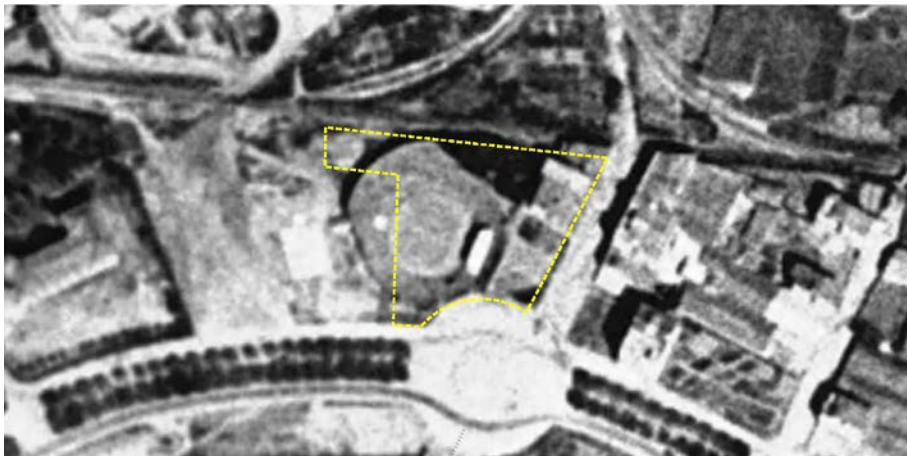
Aquest corredor s'inicia als espais fluvials del riu Cardener i es desenvolupa mitjançant una successió d'espais per a vianants que connecten els carrers de Francesc Moragas, Salvador Espriu i Prudenci Comellas amb el carrer del Bruc. A partir del carrer de Saclosa, el recorregut es bifurca a través de l'interior d'illa fins a la plaça de Lluís Companys, per continuar pel carrer de Carrasco i Formiguera fins a l'actual baixador dels FGC, a l'entorn del PMUt Onze de Setembre.

Concebut com una estructura contínua i vertebradora, aquest corredor preveu, en una fase futura, el perllongament del carrer d'Aragó fins al carrer de la Maternitat d'Elna, on se situen les estacions d'autobusos i de FGC Manresa Alta. Aquesta actuació permetrà completar un itinerari transversal de gran abast urbà i consolidar una nova estructura de connectivitat que reforçarà la cohesió entre diferents sectors de la ciutat.

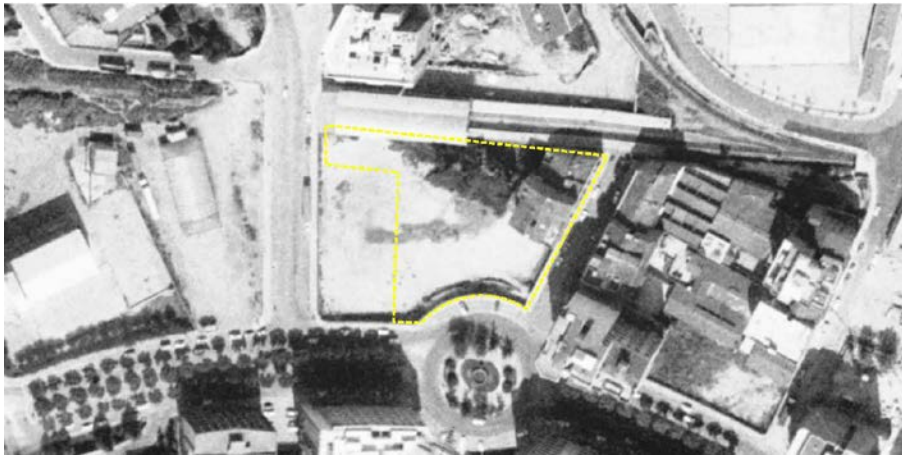
A continuació es presenten diverses ortofotografies històriques de l'àmbit que permeten analitzar l'evolució del teixit urbà i de les ocupacions del sòl al llarg del temps:



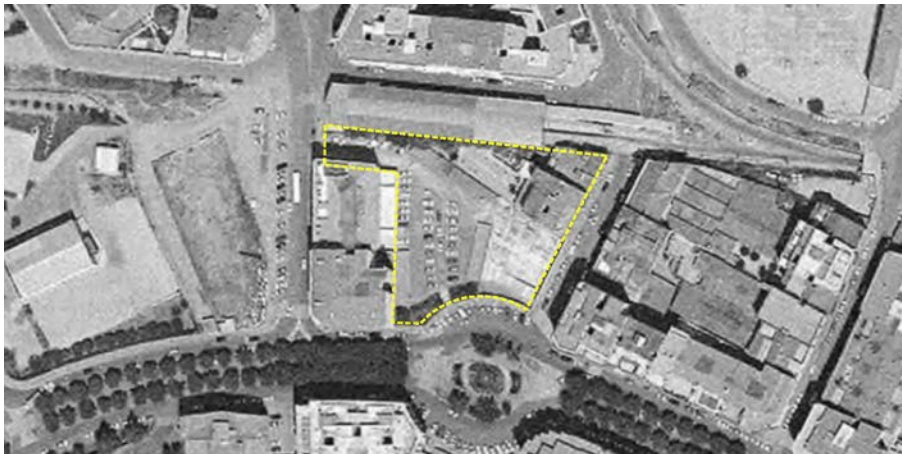
1948. La línia ferroviària encara es trobava en funcionament fins al passeig del Riu i discorria a cota del terreny natural. Aquesta circumstància permetia el pas a nivell del carrer de Camps i Fabrès sobre les vies. En aquell moment, l'illa objecte d'estudi encara no estava configurada com a tal, i el teixit urbà es limitava essencialment al passeig de Pere III, la plaça de l'Onze de Setembre i el carrer de Camps i Fabrès, on es concentraven algunes edificacions arranades amb traçat ferroviari.



1956. La línia ferroviària continuava delimitant el sector pel seu extrem nord. En aquest període, els terrenys eren ocupats per una plaça de toros de caràcter provisional, configurada mitjançant estructures temporals i sense una urbanització permanent associada. Font: ICGC



1970. L'ortofotografia permet identificar les obres de construcció de la nova estació de Manresa Baixador al límit nord de l'àmbit, inaugurada l'any 1971. Aquesta actuació va comportar una important transformació de la infraestructura ferroviària i de l'entorn urbà immediat, amb la creació de nous espais públics i viaris associats, entre els quals el carrer d'Aragó i el carrer Primer de Maig. L'illa queda delimitada per primer cop amb una configuració molt similar a l'actual. Font: ICGC



1997. Respecte de la imatge anterior, destaca la implantació dels dos grans blocs situats a l'oest del sector, així com l'aparcament privat a l'interior de l'illa. Els terrenys situats a l'actual carrer de Carrasco i Formiguera, anteriorment ocupats per les vies del ferrocarril, encara no han estat urbanitzats. Font: ICGC



2005. La imatge mostra la nova urbanització del carrer de Carrasco i Formiguera i el desenvolupament del Pla especial "Institut" (PE5) a l'est del carrer Primer de Maig durant la vigència del Pla General de 1997. Font: ICGC



2025. L'entorn ha experimentat una notable consolidació urbana, amb la urbanització de la plaça de Simeó Selga i la maduració de l'arbrat del carrer Carrasco i Formiguera, que ha esdevingut un itinerari de vianants plenament consolidat. Aquest recorregut queda interromput en arribar a l'entorn del baixador, que en contrast, manté una configuració pròpia d'una etapa anterior i presenta una integració limitada amb el seu entorn immediat. L'interior de l'illa continua ocupat majoritàriament per un aparcament en superfície que configura un important buit urbà en una posició central de la ciutat. Font: ICGC

Tot i que l'actual baixador va permetre mantenir la funcionalitat de la línia Llobregat–Anoia dins de la ciutat, la configuració que es va adoptar en la implantació del baixador sobre el carrer d'Aragó, juntament amb el manteniment del traçat ferroviari en superfície, ha perpetuat fins a l'actualitat diverses disfuncions i discontinuïtats urbanístiques difícils de resoldre sense una transformació profunda de la infraestructura.



Vista del baixador des del final del carrer d'Aragó. Font: Google Maps



Vista des de l'inici del carrer d'Aragó. La implantació del baixador a una cota superior a la del carrer genera un volum de gran impacte davant dels edificis d'habitatges i configura un espai porxat sobre la vorera que presenta dèficits de qualitat urbana, visibilitat i vigilància natural, allunyant-se dels criteris que promouen un espai públic inclusiu i amb perspectiva de gènere. Font: Google Maps



L'adaptació de la infraestructura als anys 60-70 va interrompre l'estructura tradicional dels carrers preexistents i va generar talls en recorreguts històrics, deixant carrers com el d'Aragó o el de Cerdanya amb connexions precàries o sense continuïtat. Alguns d'aquests passos han quedat resolts amb passos inferiors o escales, però sense garantir una connectivitat urbana fluida, accessible i segura, especialment per a vianants i persones amb mobilitat reduïda. Font: Google Maps

A causa d'aquestes limitacions i interrupcions que genera el traçat en superfície, durant diversos anys s'ha reclamat una millor integració de la línia dels FGC amb la trama urbana. En aquest context, a partir de 2020, la Generalitat de Catalunya i FGC van anunciar un pla per soterrar el tram des de Manresa Alta fins al final de línia, amb un perllongament de 200 metres, la desaparició de l'actual baixador i la construcció d'una nova estació soterrada a l'entorn de la plaça d'Espanya.

Aquesta actuació constitueix una nova etapa en el procés d'evolució urbana de la ciutat, donant continuïtat a les transformacions que, al llarg de les darreres dècades, han anat redefinint la relació entre la infraestructura ferroviària i el teixit urbà.

Aquesta actuació, estretament vinculada amb l'àmbit del Pla de Millora Urbana de l'Onze de Setembre per la seva proximitat i relació funcional, facilitarà l'assoliment dels objectius previstos pel Pla de millora –la implantació de nova edificació amb habitatge i usos terciaris, afavorint l'activitat comercial i consolidant el teixit urbà– en un context on es pot definir una ordenació més funcional i integrada amb el conjunt de la transformació.

Tanmateix, la desaparició de la infraestructura ferroviària a l'exterior de l'àmbit del Pla de millora permetrà projectar carrers més amples, establir noves continuïtats entre els espais i configurar una façana urbana al carrer d'Aragó amb una major presència i rellevància.

Així, tot i que l'ordenació indicativa del Pla de Millora prevista pel POUM fa compatible el desenvolupament de l'àmbit tant amb el manteniment del traçat en superfície com amb el seu eventual soterrament, en el context actual, la certesa de l'alliberament dels espais ocupats pel ferrocarril permetrà ampliar els objectius del PMUt 021 *onze de setembre* i desenvolupar una transformació urbana de major abast.



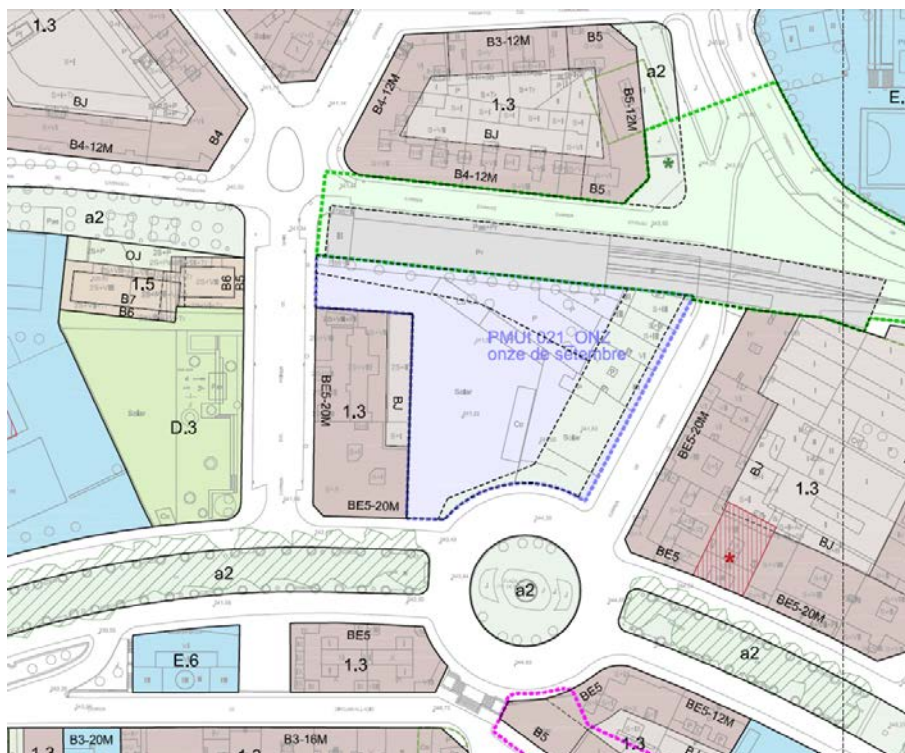
Ortoimatge. Àmbit del Pla de millora urbana PMUt 021 onze de setembre

L'àmbit ha estat ajustat en una xifra menor al 5% de la seva superfície, tal i com admet el POUM, per tal d'adaptar els límits a unes bases cartogràfiques i topogràfiques més precises. L'ajust realitzat permet fer coincidir els límits de l'àmbit amb les edificacions existents representades a la base topogràfica municipal, sense alterar els objectius ni els criteris de la delimitació vigent.

La superfície de l'àmbit és de 4.318,99 m².

4. DETERMINACIONS DEL POUM

El *Pla d'ordenació urbanística municipal* (POUM), aprovat pel Ple de l'Ajuntament de Manresa el 21 de setembre de 2017 i del qual se'n va donar conformitat per resolució del Director General d'Ordenació d'Urbanisme i Territori el 26 de setembre de 2017, i publicat al DOGC el 26 d'octubre de 2017, delimita en sòl urbà no consolidat l'àmbit de Pla de millora urbana PMUt 021 ONZ onze de setembre, tal i com ja feia el planejament anterior.



POUM Manresa

El POUM estableix per a l'àmbit del PMUt 021 *onze de setembre* un conjunt de determinacions específiques orientades a la seva transformació i integració d'aquesta àrea cèntrica de la ciutat, així com la necessitat d'una ordenació específica vinculada al nou traçat dels FGC, amb l'objectiu d'articular la connexió entre el Passeig Pere III i l'avinguda Abat Oliba.

En aquest sentit, alhora que el Pla preveu un ús global residencial per a l'àmbit, estableix també una cessió significativa de sòl destinada a espais públics, amb l'objectiu de millorar la connectivitat i els recorreguts de vianants.

Entre els objectius recollits a la fitxa de característiques de l'àmbit de l'annex a la normativa, es determinen els següents:

- _Configurar el carrer de Camps i Fabrés com a eix de connexió entre el Passeig Pere III i l'avinguda Abat Oliba, millorant la continuïtat viària i la permeabilitat urbana.
- _Disposar un espai públic al carrer d'Aragó que garanteixi la continuïtat dels recorreguts per a vianants amb l'àmbit del carrer Carrasco i Formiguera.
- _Preveure una àmplia superfície per a usos terciaris, complementària a l'activitat econòmica i comercial existent a l'entorn del Passeig Pere III.

Les determinacions i paràmetres fixats per a aquest sector en l'annex a la normativa del POUM són els següents:

SUPERFÍCIE TOTAL	4.313,06 m²	100%
SÒL PÚBLIC		50%
VIARI		30%
ESPAIS LLIURES		20%
EQUIPAMENTS		0%
SOL D'APROFITAMENT PRIVAT		50%
EDIFICABILITAT		
ÚS RESIDENCIAL	1,26 m²st/ m²s	
ALTRES USOS	0,54 m²st/ m²s	
EDIFICABILITAT TOTAL	1,80 m²st/ m²s	
HABITATGES		
DENSITAT MÀXIMA D'HABITATGES	140 hab/ha	
PERCENTATGE MÍNIM PER HABITATGE DE PROTECCIÓ PÚBLICA		
RÈGIM GENERAL	20%	
RÈGIM CONCERTAT	10%	

Pel que fa als criteris d'ordenació, s'estableix com a vinculant l'amplada de carrer Camps i Fabrès.

El Pla de millora urbana s'identifica amb l'epígraf "t", per determinar que són plans per ajudar a completar el teixit urbà, acomplir operacions de rehabilitació, de reforma interior, de remodelació urbana i de transformació d'usos.

Els Plans de millora urbana de transformació (PMUt) delimitats pel POUM suposen la transformació del teixit urbà en què s'insereixen, per la qual cosa són sotmesos a la cessió del 10% d'aprofitament de l'àmbit a l'administració actuant.

El POUM preveia l'execució del PMUt 021 *onze de setembre* mitjançant el sistema d'actuació de reparcel·lació, dins les modalitats d'iniciativa privada previstes per la legislació urbanística vigent. Posteriorment, mitjançant acord de la Junta de Govern Local de 28 de juny de 2022, es va aprovar definitivament la substitució de la modalitat del sistema de gestió urbanística, passant de la modalitat de compensació bàsica a la modalitat de cooperació, de conformitat amb el procediment previst a l'article 119 del Text refós de la Llei d'urbanisme, a sol·licitud de la propietat majoritària dels terrenys inclosos dins l'àmbit.

El Pla d'etapes del POUM estableix el desenvolupament del PMUt 021 *onze de setembre* durant el primer sexenni.

Pel que fa a la reserva de sòl destinada a habitatge de protecció pública, la fitxa del POUM estableix una reserva del 30% del sostre residencial per a habitatge protegit, distribuïda entre un 20% de règim general i un 10% de règim concertat.

D'acord amb l'article 57.3 del Text refós de la Llei d'urbanisme de Catalunya (TRLUC), en les actuacions de transformació urbanística en sòl urbà no consolidat s'ha de destinar a habitatge de protecció pública el sòl corresponent al 40% del sostre residencial, i com a mínim la meitat d'aquesta reserva s'ha de destinar a habitatges en règim d'arrendament. Així mateix, la normativa vigent ja no preveu la modalitat d'habitatge protegit de règim concertat.

En conseqüència, la present document adapta les reserves d'habitatge de protecció pública als requeriments legals vigents, incrementant la reserva del 30% al 40% del sostre residencial, i elimina la reserva corresponent al règim concertat.

5. ESTAT ACTUAL

5.1. Situació

L'àmbit del present Pla de millora comprèn els terrenys no consolidats de l'illa compresa entre el carrer de Camps i Fabrès, a l'est, el carrer Primer de Maig, a l'oest, el passeig de Pere III, al sud, i l'edificació que conforma l'actual estació Baixador de Manresa dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), que defineix el límit al nord, i que interromp una relació directa amb el carrer d'Aragó.

Aquesta illa es troba en un punt estratègic de connexió entre el nucli antic de Manresa i les zones de creixement més modernes al nord, a la confluència dels barris del Passeig i Rodalies, Vic-Remei, Poble Nou i la carretera de Santpedor.

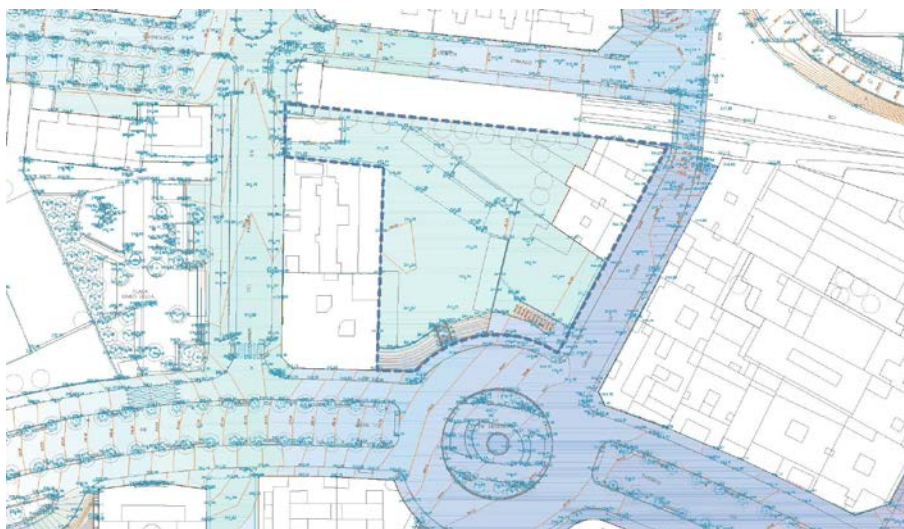
5.2. Topografia

L'àmbit delimitat es configura com un gran espai lliure situat a una cota inferior respecte del carrer de Camps i Fabrès. La major part de la seva superfície es desenvolupa en una plataforma pràcticament horitzontal coincident amb la cota del carrer Primer de Maig, que constitueix el punt més baix de l'entorn i des d'on es produeix l'accés directe a l'interior de l'illa. La diferència de nivell entre el carrer de Camps i Fabrès i el carrer Primer de Maig és aproximadament de 3 metres. Aquesta configuració topogràfica respon principalment a l'ús actual dels terrenys com a aparcament privat.



Vista aèria des del nord de l'àmbit. Entre la plaça de l'Onze de Setembre i l'estació del Baixador de Manresa es situa un gran buit urbà enfonsat respecte la via pública. Font: Google Maps

Aquesta disposició genera un espai encaixat entre els àmbits públic i privat, resolt mitjançant murs de contenció en gran part del seu perímetre. Únicament al front del passeig de Pere III aquesta transició es produeix a través d'un petit talús aterrat. La resta del perímetre queda definit per les edificacions. En els trams on no hi ha edificació, l'espai es troba també delimitat per una tanca de malla de simple torsió, que exerceix tant la funció de tancament del recinte com de protecció davant el desnivell existent entre la via pública i l'interior de la parcel·la.



Plànol topogràfic amb degradat de color. S'observa com el carrer de Camps i Fabrés es situa a una cota més elevada, en color lavanda, respecte de l'explanada de l'àmbit del Pla, en color turquesa.

L'accés rodat de sortida de l'aparcament es realitza mitjançant una rampa cap al carrer de Camps i Fabrés, que salva el desnivell existent de 3 metres entre ambdues cotes.

Fora de l'àmbit del PMU, la topografia de l'entorn genera una marcada discontinuïtat entre el carrer de Camps i Fabrés i el carrer de la Font del Gat. En aquest punt, la infraestructura ferroviària actua com a barrera física, de manera que la continuïtat del carrer en direcció nord només es resol a través d'un pas inferior. Aquest pas presenta puntualment pendents significatius, que arriben aproximadament a l'11%.



Imatge del pas inferior des del carrer de l'Abat Oliba. Font: Google Maps



Imatge del pas inferior des del carrer de Camps i Fabrés. Font: Google Maps

Tanmateix, en aquest punt, el carrer d'Aragó queda interromput per un mur de gairebé 5 metres d'alçada.



Imatge del final del carrer d'Aragó, que acaba amb un mur de contenció de 5 metres d'alçada sense continuïtat amb el carrer de la Cerdanya, situat a la cota més elevada. Font: Google Maps



Des del carrer de la Font del Gat, unes escales connecten amb el carrer de la Cerdanya

En els plànols núm. 3.1 i 3.2 (*Topogràfic. Corbes de nivell i Seccions*), queda grafiada la topografia dels terrenys delimitats.

5.3. Geotècnia

Segons les dades de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, l'àmbit se situa sobre dipòsits quaternaris de llims sorrencs amb graves disperses i intercalacions puntuals de sorres, d'origen al·luvial-col·luvial (Qac).

5.4. Estructura de la propietat

L'estructura de la propietat de les finques incloses en l'àmbit és la següent:

	Ref. cadastral	Propietari	Adreça	Superfície sòl
1	2608007	PROPIETATARI 1	carrer del Primer de maig 8	2198,98 m ²
2	2608006	PROPIETATARI 1	carrer de Camps i Fabrès 1-5	771,29 m ²
3	2608005	PROPIETATARI 1	carrer de Camps i Fabrès 7	607,03 m ²
4	2608004	PROPIETATARI 2	carrer de Camps i Fabrès 9	147,46 m ²
5	2608003	PROPIETATARI 1	carrer de Camps i Fabrès 11	150,07 m ²
6	2608002	PROPIETATARI 3	carrer de Camps i Fabrès 13	268,01 m ²
7	2608001	FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA	carrer del Primer de maig 10	1313,86 m ²



Estructura de la propietat

5.5. Preexistències

En el plànol núm. 7 (*Estat actual. Usos del sòl i de l'edificació*), es grafien els usos del sòl existents, les edificacions incloses en l'àmbit i altres elements significatius de l'estat actual.

Edificacions i instal·lacions

Existeixen diverses edificacions i instal·lacions de diferents tipus donades les característiques de l'illa.

L'element principal és el recinte destinat a aparcament privat, que ocupa la major part de l'espai interior de l'illa. Aquest recinte està format per una extensa superfície pavimentada amb formigó, diversos coberts per a l'estacionament de vehicles, les instal·lacions de control d'accés i una petita edificació de planta baixa destinada a oficines. L'accés es produeix des del carrer Primer de Maig, mentre que la sortida es resol mitjançant una rampa cap al carrer de Camps i Fabrés. El conjunt disposa d'una capacitat aproximada per a 80 vehicles.

Al carrer de Camps i Fabrés s'hi localitzen quatre edificacions residencials entre mitgeres, alineades a vial, amb diferents tipologies i estats de conservació. A la part posterior de les parcel·les hi ha espais lliures vinculats als habitatges, destinats principalment a jardí.



Vista aèria de les edificacions residencials dins de l'àmbit del Pla, situades al carrer de Camps i Fabrés. Font: Google Maps

El límit nord de l'illa ve determinat per l'estació dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. La seva implantació longitudinal respecte el carrer d'Aragó, juntament amb el fet que una part significativa de l'edificació se sustenta sobre pilars formant un espai porxat sobre el carrer d'Aragó, que reforça la percepció d'aquesta infraestructura com un element de barrera dins del teixit urbà. Tot i que l'edificació principal de l'estació queda fora de l'àmbit, aquest inclou una petita franja de terrenys vinculats a la infraestructura ferroviària.

Finalment, existeix una petita construcció situada entre l'accés de l'aparcament i l'estació de FGC, amb front al carrer Primer de Maig, actualment sense ús.



Vista des de l'interior de l'aparcament de la construcció situada en paral·lel a l'accés de l'aparcament

Pel que fa a les edificacions situades fora de l'àmbit del PMU, però que formen part de la mateixa illa urbana, hi ha dues edificacions residencials plurifamiliars situades als fronts del carrer Primer de Maig i del passeig de Pere III, amb alçades compreses entre planta baixa i set o vuit plantes pis, més planta sotacoberta.

Més enllà de l'illa objecte d'estudi, l'entorn immediat es caracteritza per una elevada densitat edificatòria i per la presència d'edificacions de notable alçada, especialment al passeig de Pere III, on algunes construccions arriben a assolir l'equivalent a vuit o nou plantes, comptabilitzant entresols i àtics.

En relació amb el paisatge urbà, cal destacar la presència de la mitgera pluvial de l'edifici plurifamiliar situat al passeig de Pere III, 67, un element de notable impacte visual que haurà de ser considerat en la futura ordenació de l'àmbit amb l'objectiu de millorar-ne la integració paisatgística. Igualment, la façana lateral de l'edifici situat al carrer Primer de Maig es configura com un autèntic front edificat, incorporant obertures tant a les plantes pis com a la planta baixa, circumstància que caldrà tenir en compte en la definició de la futura ordenació.



Vista des del carrer de Camps i Fabrès a l'alçada de la rampa de sortida de l'aparcament. Al fons hi destaca la gran mitgera de l'edifici plurifamiliar situat al passeig de Pere III 67, de gran impacte visual a l'àmbit

Pel que fa a l'edifici situat al carrer Primer de Maig, la seva façana lateral es configura també com a front edificat, incorporant obertures tant a les plantes pis com a la planta baixa. La planta baixa s'estén més enllà de la fondària edificable i la seva coberta és aprofitada per terrasses vinculades als habitatges de la primera planta. En aquest sentit, la proposta d'ordenació del PMU haurà d'estudiar una implantació que pugui respectar les obertures i les distàncies mínimes entre edificacions existents i les de la proposta.



Vista aèria del conjunt des del nord de l'àmbit

En conjunt, es tracta d'una configuració urbana singular, caracteritzada per la presència d'un gran espai obert en el centre de l'illa, envoltat majoritàriament per edificacions de gran volum i alçada, i estretament vinculat a l'entorn ferroviari del

baixador dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i la infraestructura associada a les vies.

5.6. Usos i ocupació del sòl

L'ús predominant dins l'àmbit és l'aparcament privat en superfície, que ocupa la major part dels espais lliures interiors de l'illa. Aquest ús ha condicionat tant la configuració topogràfica dels terrenys com la urbanització existent. La superfície de l'aparcament es resol aproximadament en un 50% mitjançant paviment de formigó i en un 50% mitjançant paviment d'àrid granular compactat, fet que es tradueix en un elevat grau d'impermeabilització del sòl.

Pel que fa a les edificacions situades al carrer de Camps i Fabrès, aquestes acullen principalment ús residencial. Concretament, la finca situada al número 7 disposa de sis habitatges ocupats amb contracte de lloguer i una planta baixa sense activitat; la finca situada al número 9 compta amb tres habitatges ocupats amb contracte de lloguer i un establiment de restauració a la planta baixa; la finca situada al número 11 es troba actualment sense ús; i la finca situada al número 13 disposa de dos habitatges ocupats amb contracte de lloguer.



Vista de les edificacions residencials del carrer de Camps i Fabrès

A la part posterior de les parcel·les, més enllà de la fondària edificada, es mantenen espais lliures d'edificació destinats a patis i jardins privats, majoritàriament sense pavimentar i amb una certa presència de vegetació.

La petita edificació situada al costat de l'accés de l'aparcament, amb front al carrer Primer de Maig, es troba actualment desocupada, sense ús.



Vista gran angular de l'interior de l'àmbit des del talús a tocar de la plaça Onze de Setembre

D'altra banda, pel que fa als usos del sòl, s'escau destacar els diversos espais lliures sense una funcionalitat definida inclosos a l'àmbit, constituïts per talussos i espais intersticials. Aquests espais residuals es localitzen especialment als límits de l'aparcament i en les zones de contacte amb l'estació dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

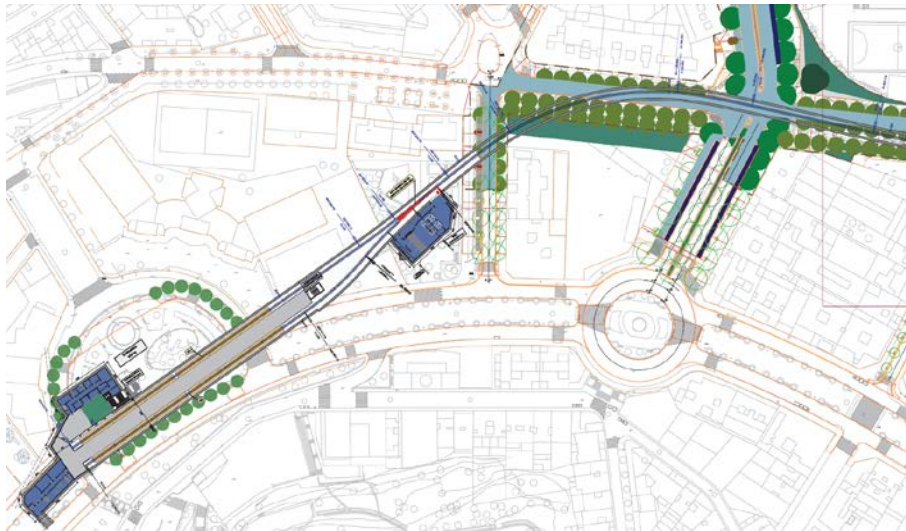
5.7. Infraestructures existents

L'àmbit delimitat actualment configura una illa dins el sòl urbà envoltada de carrers urbanitzats, de manera que disposa d'infraestructures de servei que abasten els usos existents actualment.

L'illa disposa de xarxa de sanejament, d'enllumenat públic, de xarxa de distribució d'aigua, d'electricitat i de gas, a més de la xarxa de telefonia.

5.8. Actuacions previstes en la infraestructura ferroviària

L'àmbit del PMU es troba estretament condicionat per la presència de la infraestructura dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), que actualment delimita el sector pel seu extrem nord i constitueix una barrera especialment al carrer d'Aragó. Així mateix, una petita part del nou traçat soterrat del perllongament de la línia discorre pel subsòl de l'àmbit del PMU.



Projecte del traçat del perllongament i soterrament de la línia R5 de FGC, i trasllat de l'estació de Manresa-Baixador a la plaça d'Espanya

En aquest sentit, en la redacció del present Pla de millora, caldrà tenir en compte les actuacions previstes en el marc del projecte de perllongament de la línia d'FGC a Manresa, que inclouen el soterrament del traçat ferroviari en aquest àmbit i la desaparició de les instal·lacions actuals del baixador. Aquesta transformació comportarà una modificació substancial de les condicions urbanes de l'entorn, eliminant l'efecte barrera de la infraestructura existent i generant noves oportunitats de connexió i integració urbana.

A més, el soterrament de la infraestructura permetrà redefinir la topografia actual de l'entorn, generant noves cotes urbanes i possibilitant la prolongació i connexió de carrers que actualment es troben interromputs o condicionats pel pas del ferrocarril.

Tot i que aquestes actuacions s'executen en un àmbit i mitjançant un planejament sectorial diferent del present PMU, la seva incidència sobre l'entorn immediat constitueix un element rellevant per a la comprensió de l'estat actual i de les perspectives de transformació futura d'aquest sector de la ciutat.

6. JUSTIFICACIÓ I PROCEDÈNCIA DEL PLA DE MILLORA URBANA

L'Agenda del POUM de Manresa distribueix les actuacions previstes al llarg del tres sexennis de vigència. En el cas dels Plans de Millora Urbana, les fitxes normatives indiquen que els àmbits podran executar-se a partir del sexenni assignat a cada fitxa.

Pel que fa al PMUt 021 *onze de setembre*, el POUM preveu el seu desenvolupament durant el primer sexenni des de la vigència del Pla mitjançant la modalitat de cooperació, d'acord amb la substitució de la modalitat del sistema gestió urbanística aprovada definitivament el 28 de juny de 2022. En aquest sentit, l'article 82.2 del Decret legislatiu 1/2010 pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, determina que s'elaborarà el planejament urbanístic derivat dins dels terminis previstos pel Pla d'ordenació urbanística municipal.

El desenvolupament del present Pla de millora urbana permetrà l'ordenació d'una illa en gran part ocupada per un aparcament de vehicles en superfície, conjuntament amb algunes edificacions d'entitat reduïda i de baixa densitat. L'àmbit

se situa en un entorn privilegiat per la presència, al sud, del passeig de Pere III —un dels eixos urbans més representatius i centrals de Manresa— que, alhora, ha de conviure al nord amb la barrera urbana que constitueix la infraestructura ferroviària en superfície.

El recent projecte de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), relatiu al soterrament i perllongament de la línia *R5 Barcelona–Manresa*, impulsa un nou escenari de transformació urbana que amplia, en aquest entorn, les possibilitats de transformació previstes pel POUM. L'enderroc de l'actual baixador i el seu trasllat a la plaça d'Espanya suposen l'alliberament d'uns sòls que permetran obrir un nou front urbà al llarg del carrer d'Aragó. Aquest fet, conjuntament amb el soterrament de les vies i la nova continuïtat de les rasants entre el carrer de Camps i Fabrés i els carrers de l'Abat Oliba i la Font del Gat, permetrà configurar una nova cruïlla que reforçarà el protagonisme d'una illa que històricament ha vist limitat el seu desenvolupament cap al nord a causa de les vies del ferrocarril.



Esquema de funcionalitat urbana del projecte d'integració i millora del traçat dels FGC a la ciutat de Manresa. Fase1 soterrament i prolongació, tram de la ctra Santpedor fins a la plaça d'Espanya. A. PMUt 021 onze de setembre; 3. Enderroc del Baixador de Manresa i el viaducte de vies; 4. Obertura i millora del traçat del carrer de la Font del Gat fins la plaça de l'Onze de Setembre; 5. Prolongació del carrer d'Aragó i reordenació del carrer de la Cerdanya fins la ctra de Santpedor

En aquest sentit, el desenvolupament d'aquest Pla de millora contribueix a una nova fita en la integració de les infraestructures ferroviàries, mitjançant la regeneració d'un espai històricament segregat a la trama central de la ciutat, en un marc de transformació on s'integren diversos projectes d'urbanització i els Plans de millora previstos pel POUM, amb l'objectiu últim de donar continuïtat a les polítiques de millora i integració del ferrocarril executades fins a l'actualitat.

D'altra banda, la conveniència de desenvolupar el sector també respon a l'objectiu d'incrementar l'oferta de sòl residencial, especialment per garantir la materialització de les reserves d'habitatge protegit previstes. Aquesta actuació permetrà equilibrar el mercat local amb la introducció de règims de tinença assequibles, facilitant l'accés a l'habitatge i reforçant la mixicitat social en un entorn de gran valor estratègic.

Val a dir que els objectius plantejats s'emmarquen en els principis fixats en l'article 3 del TRLUC en relació al desenvolupament urbanístic sostenible. Atès que *el sòl és un recurs limitat*, el Pla aposta per *un model d'ocupació del sòl que evita la*

dispersió, afavoreix la cohesió social i prioritza la renovació en sòl urbà per consolidar un model de territori globalment eficient.

Ateses aquestes consideracions, i d'acord amb els articles 11 i 12 del Pla d'ordenació urbanística municipal de Manresa (POUM), en vigor des del 26 d'octubre de 2017, així com els articles 80.2 i 116.4 del Decret legislatiu 1/2010 pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, es considera convenient la tramitació del present Pla de millora urbana.

7. OBJECTIUS I CRITERIS DEL PLA DE MILLORA URBANA

a. Els objectius que determinen el desenvolupament del present Pla de millora urbana són els següents:

1. Definir una ordenació volumètrica que completi el teixit residencial de l'illa, possibilitant diverses opcions de desenvolupament del sostre previst.
2. Qualificar un 40% del sostre residencial com a habitatge de protecció oficial (HPO) d'acord amb l'article 57.3 del TRLUC
3. Plantejar una nova secció del carrer Camps i Fabrés com a eix de connexió entre la plaça de l'onze de setembre i el Passeig Pere III, en continuïtat amb els carrers de l'Abat Oliba i la Font del Gat.
4. Possibilitar el desenvolupament d'una àmplia superfície per a usos terciaris que complementi l'oferta existent a l'entorn del Passeig i l'eix del carrer d'Aragó.
5. Fixar la disposició d'un espai lliure al carrer d'Aragó que possibiliti el desenvolupament d'un recorregut de vianants en continuïtat del carrer Carrasco i Formiguera.
6. Definició de l'àmbit d'actuació que permeti un desenvolupament adequat de l'àmbit del Pla de millora urbana.

Els criteris que s'han adoptat per a l'ordenació del sector són els següents:

1. Ordenació de l'edificació atenent a les característiques de l'entorn en relació a les edificacions existents, la topografia, l'assolellament a l'interior de l'illa, les visuals des de l'espai públic, preveient la futura transformació del carrer d'Aragó d'acord amb el projecte de soterrament del ferrocarril.
2. Resolució de la gran mitgera existent de l'edifici situat al Passeig de Pere III, integrant-la en la nova ordenació per millorar la qualitat del paisatge urbà.
3. Ordenació de l'espai públic del sector donant continuïtat a la successió d'espais existents i aquells que es preveuen obtenir com a resultat de l'enderroc del baixador de FGC i el soterrament de les vies de ferrocarril, que permetran noves continuïtats urbanes i una nova rasant a la cruïlla entre el carrer d'Aragó i el carrer de Camps i Fabrés.
4. Ordenació del sòl i l'edificació fomentant la mescla equilibrada entre els habitatges de règim lliure i protegit, els usos i les diferents activitats.
5. La normativa reguladora de la zona serà la que estableix el POUM per a la zona d'ordenació de volums –clau 1.5k-. La normativa ha de permetre una regulació normativa que fixi l'ordenació amb criteris de flexibilitat, per tal de possibilitar que les edificacions puguin assolir objectius propis de millora de la seva implantació i relació amb l'espai urbà a partir del projecte arquitectònic.
6. Definició dels criteris per a la implantació de l'aparcament en planta soterrani de manera que es redueixi l'impacte que els accessos de vehicles puguin tenir en l'espai públic
7. Definir els àmbits d'urbanització i gestió adequats que garanteixin la correcta execució del Pla de millora urbana.

8. DESCRIPCIÓ DE LA PROPOSTA

El present Pla de millora urbana, d'acord amb l'article 90.3 del Decret 305/2006 pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, estableix l'ordenació detallada de l'àmbit delimitat, i contempla les actuacions necessàries per a la creació dels nous sistemes urbanístics, l'eradicació dels usos que es preveu transformar i el seu finançament.

La proposta es defineix a partir d'unes preexistències i condicions de transformació de l'àmbit que condicionen de manera determinant la solució adoptada, com són la necessitat d'ampliació de la secció del carrer de Camps i Fabrès per adequar-se a la secció en avinguda del carrer d'Abat Oliba, la disposició del Sistema d'espais lliures, *places i jardins urbans* (clau D.3) al carrer d'Aragó, que redueix sensiblement la peça de sòl privat disponible. Tanmateix, l'edificació existent al carrer del Primer de Maig, dificulta el tancament de l'illa mitjançant una solució de continuïtat en no existir una mitgera, sinó una façana residencial existent que exigeix unes separacions mínimes si es vol edificar l'illa. A tot això s'hi suma la complicació topogràfica de l'illa, que es veu agreujada per la nova rasant del nou encreuament previst entre el carrer d'Aragó i el carrer de Camps i Fabrès.

Aquestes circumstàncies fan especialment complexa la distribució de l'elevat sostre edificable previst pel PMU, que s'ha d'integrar sense perjudicar les edificacions existents ni comprometre la resta d'objectius de l'ordenació, tot mantenint un diàleg equilibrat entre les edificacions consolidades i les de nova implantació, i garantint-ne unes condicions òptimes d'habitabilitat, i alhora també possibilitar que la major part del sostre dedicat a altres usos es pugui situar en relació a les plantes baixes.

L'ordenació proposada per al sector del Pla de Millora es fonamenta principalment en el tancament i la compleció de l'illa delimitada pels carrers de Camps i Fabrès, d'Aragó, Primer de Maig, i el passeig de Pere III, des de la mitgera del bloc existent al passeig de Pere III, passant per la plaça de l'Onze de Setembre en continuïtat amb la nova alineació prevista pel carrer de Camps i Fabrès, i el nou front edificatori al carrer d'Aragó. La proposta s'articula mitjançant una ordenació de volums que garanteixi la correcta entrada de llum a l'interior de l'illa, amb l'objectiu de millorar l'assolellament, les visuals i la qualitat ambiental de tot l'àmbit, afavorint que totes les façanes, incloses les interiors, disposin de les millors condicions possibles de ventilació i relació entre espai interior i exterior.

Tanmateix, es considera com a criteri de l'espai públic l'ordenació volumètrica de les edificacions, així com el front de la planta baixa. L'ordenació de l'espai públic en l'àmbit del Pla de millora urbana onze de setembre s'ha definit a partir de la voluntat de millorar la qualitat urbana dels carrers perimetrals i de reforçar el paper de l'espai públic com a element estructurador del conjunt, tot afavorint la mobilitat de vianants, la permeabilitat visual i la relació amb les noves edificacions proposades.

Finalment, l'ordenació preveu objectius amb la volumetria de les edificacions previstes, com la possibilitat d'edificar la cantonada entre el carrer Aragó i la futura avinguda de l'Abat Oliba amb un volum de més alçada, de fins a planta baixa i vuit plantes pis d'alçada, amb l'objectiu de singularitzar l'illa com una nova centralitat urbana.

a. L'ordenació de l'espai públic

L'ordenació de l'espai públic en l'àmbit del Pla de millora urbana Onze de Setembre es configura a partir de la transformació de dos eixos viaris estretament vinculats a la nova proposta de traçat de la línia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). Aquesta transformació a l'exterior de l'àmbit permetrà:

1. La definició d'una nova secció pel carrer d'Aragó, establint una nova continuïtat urbana des del carrer Carrasco i Formiguera fins a la carretera de Santpedor amb l'enderroc de les vies i del Baixador de FGC existent.
2. La connexió entre el passeig de Pere III a l'alçada de la plaça de l'Onze de Setembre, i els carrers de la Font del Gat i de l'Abat Oliba, on el soterrament de la línia permet eliminar el pas inferior i establir una nova continuïtat urbana mitjançant una rasant més elevada, que possibilita continuar de forma homogènia amb la secció viària del carrer de la Font del gat i el carrer d'Abat Oliba (dos carrils per sentit amb mitjana) ampliant la secció del carrer de Camps i Fabrés fins arribar a la plaça de l'Onze de Setembre.

En l'àmbit del PMU, aquesta ampliació de la secció del carrer d'Aragó es configura com a espai lliure qualificat de Sistema d'espais lliures, *Places i jardins urbans* (clau D.3), concebut com un espai complementari d'estada i relació, que actua d'espai intermedi entre les plantes baixes de les futures edificacions i els fluxos de vianants del carrer d'Aragó, que amb la transformació es pretén que augmenti d'escala i pugui ampliar la seva influència urbana.



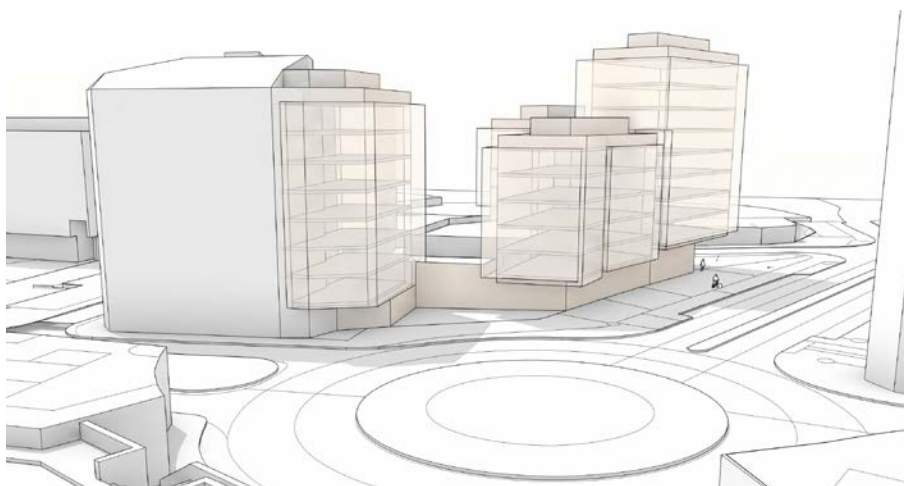
Proposta d'ordenació. Emplaçament del Sistema d'espais lliures, Places i jardins urbans (clau D.3). La secció del carrer d'Aragó s'especialitza: fora de l'àmbit es garanteix la funcionalitat de l'itinerari de vianants, mentre que dins de l'àmbit una segona franja es destina a espais d'estada i verd urbà. Els espais de servitud, en sòl privat, estenen la percepció d'aquesta franja fins a l'alineació de la planta baixa.

La nova intersecció entre ambdós carrers es produeix necessàriament a cota existent del carrer de Camps i Fabrés per tal de garantir la continuïtat amb la nova traça del carrer de la Font del Gat, fet que obliga a que el carrer d'Aragó s'elevi progressivament des de la cota existent al carrer del Primer de Maig fins assolir la rasant de la nova intersecció. D'aquesta manera, la topografia dels carrers existents i les noves rasants proposades condicionen la configuració dels nous espais públics del sector i el contacte entre aquests espais i les plantes baixes de les noves edificacions.

Tot i la dificultat que pot suposar disposar de poc sòl privat per desenvolupar el sostre previst pel Pla, amb l'objectiu de definir un espai públic de qualitat i en

continuïtat amb els recorreguts de vianants existents a l'entorn, les noves edificacions s'ordenen mitjançant una alineació de carrer que també preveu espais privats lliures d'edificació en continuïtat amb l'espai públic ocupable en planta soterrani (OJ) i servituds en planta baixa, amb l'objectiu comú d'integrar els usos en planta baixa, millorar els recorreguts de vianants i multiplicar l'abast i les prestacions dels espais públics.

Així, en alguns trams, l'espai privat es conjuga amb l'espai públic per generar eixamplaments i espais singulars, com a l'alçada de la plaça de l'Onze de Setembre on es configura un espai de trobada en relació amb la planta baixa. En altres trams, la proposta d'ordenació de la planta baixa amplia els espais de pas de manera significativa en continuïtat amb els espais lliures previstos, com és el cas del carrer d'Aragó, que mitjançant espais de servitud en planta baixa s'amplia l'espai i es millora la funcionalitat i relació entre la planta baixa i els espais públics previstos pel Pla de millora.



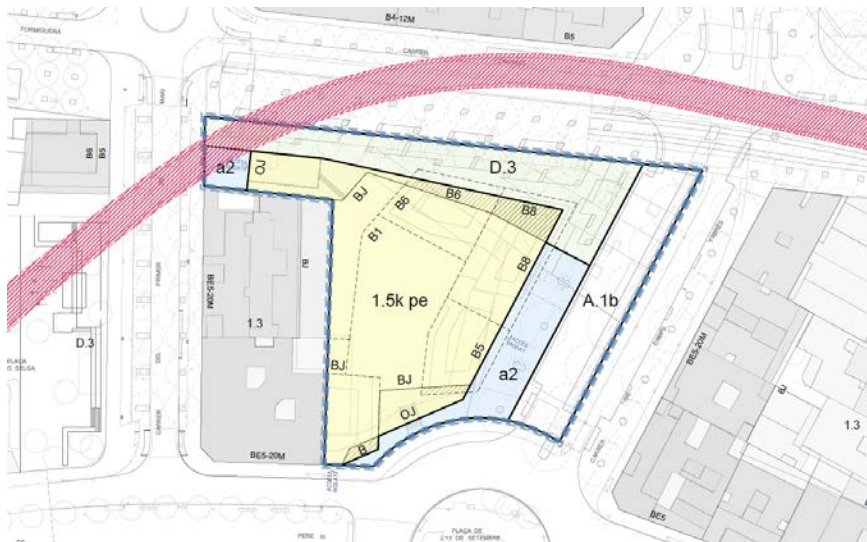
Imatge virtual des de la plaça de l'Onze de Setembre. La planta baixa s'enretira per generar un espai d'estada i benvinguda que convida a l'accés, alhora que reforça la relació entre la plaça i la nova edificació. Tanmateix, la separació entre els edificis permet l'obertura de visuals, afavoreix l'assolellament i la ventilació de l'interior d'illa, i reforça la permeabilitat del conjunt. La seqüència de volums i buits ordena la façana urbana, resol la mitgera existent i culmina amb l'edifici singular de la cantonada al carrer d'Aragó.

L'ordenació de nous espais lliures de relació, així com l'ampliació dels vials, es complementa amb la ubicació dels usos terciaris a les plantes baixes de l'edificació, que alhora han de permetre enriquir l'ús d'aquests nous espais lliures.

En el mateix sentit, i per evitar distorsions en l'ús per a vianants dels espais destinats a Sistema viari, *Itineraris per a vianants* (clau a2), s'ordena l'accés de vehicles de forma restringida. D'acord amb els plànols de la proposta d'ordenació, només es permetran 3 punts d'accés rodat: una entrada de doble sentit en rampa per l'accés directe a la planta soterrani des del carrer del Primer de Maig, un únic accés rodat al carrer de Camps i Fabrés, i un tercer accés a l'edifici previst a la mitgera situada al passeig de Pere III.

En relació als terrenys de l'àmbit afectats pel futur perllongament i soterrament de la línia dels FGC, aquests es situen a la cantonada dels carrers Primer de Maig i d'Aragó. Per tal de preservar la flexibilitat necessària per a l'execució de la infraestructura soterrada, s'evita la seva qualificació com a sòl privat i s'incorporen

als sistemes urbanístics, concretament al Sistema d'espais lliures, *Places i jardins urbans* (clau D.3) i al Sistema viari, *Itineraris per a vianants* (clau a2).



La trama en color cirera indica el traçat del futur perllongament i soterrament de la línia dels FGC sobre la proposta d'ordenació. La proposta evita qualificar de sòl privat els terrenys de l'àmbit afectats pel soterrament

En el mateix sentit, la rampa d'accés des del carrer Primer de Maig es recula per minimitzar les interferències amb l'espai públic. Així mateix, la franja de terreny situada entre el carrer Primer de Maig i la rampa es qualifica com a Sistema viari. *Itineraris per a vianants* (clau a2), amb l'objectiu de garantir l'accés rodat a la finca des d'aquest carrer.

Pel que fa a la urbanització del carrer de Camps i Fabrés, l'ampliació del vial inclou la previsió d'un carril per bicicletes d'acord amb les previsions del POUM i el nou Pla de mobilitat urbana sostenible de Manresa (PMUS).

b. L'ordenació de l'edificació

L'edificació proposada es configura a partir de la voluntat d'establir una ordenació de volumetria específica que completi els fronts de l'illa, amb un doble objectiu: d'una banda, conformar un front continu tancat en planta baixa, de manera que es formalitzen certs plans de façana amb les plantes baixes comercials en relació amb els vials; i, de l'altra, definir una volumetria de les plantes pis que afavoreixi l'entrada de llum a l'interior de l'illa i a les façanes interiors, amb la finalitat d'optimitzar l'assolellament i la ventilació dels habitatges.

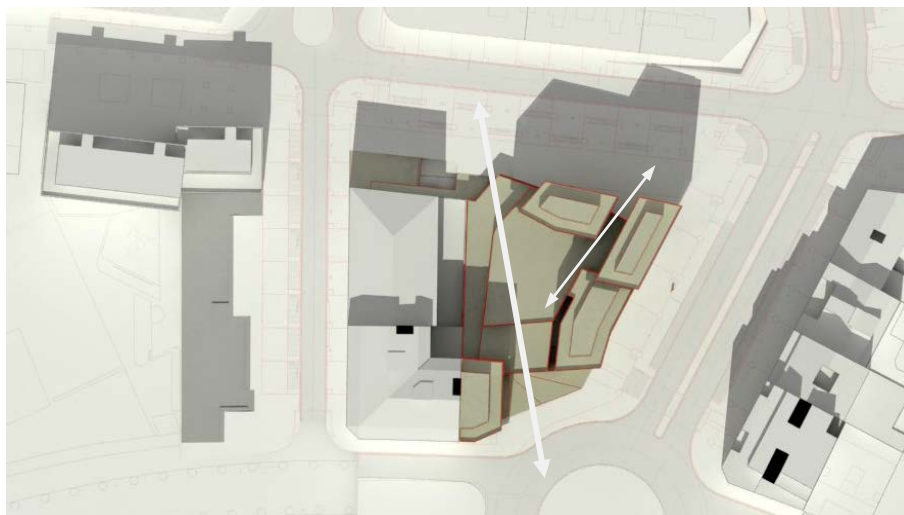
En aquest sentit, es planteja una ordenació amb cert grau de flexibilitat, mitjançant un gàlib regulador màxim amb una capacitat superior al sostre màxim previst pel POUM –de l'ordre d'un 30% més–, que permet la distribució del sostre segons diverses configuracions volumètriques compatibles amb els objectius esmentats. Aquesta flexibilitat possibilita que, en el desenvolupament del projecte d'edificació, es puguin adoptar diferents alternatives o propostes volumètriques per part de la promoció, sense perjudicar la distribució funcional, i per tant, facilitant la seva implantació sense renunciar als objectius de ventilació i assolellament.

Tanmateix, aquest gàlib ampliat permet situar cossos sortints i altres espais de relació amb l'exterior que no computen, sense renunciar a sostre edificable, ampliant els objectius de qualitat i les possibilitats de millora dels habitatges.

Per tant, la proposta determina uns mínims d'ordenació generals que han de permetre assolir els objectius volumètrics, però amb un gàlib que permet cert marge de maniobra per decidir on situar el sostre edificable. Els objectius vinculats de l'ordenació proposada són:

1. Situar una edificació que integri la mitgera de l'edificació existent, de planta baixa i 8 plantes pis, situada al passeig de Pere III.
2. Obrir la cantonada situada al front de la plaça de l'Onze de Setembre per potenciar l'entrada de llum solar a l'interior de l'illa, que alhora ha de permetre obrir les visuals cap a Montserrat a les façanes interiors situades al nord de l'àmbit.
3. Establir unes alçades de l'edificació d'acord amb les alçades del planejament vigent de l'entorn, i admetre una edificació singular de més alçada a la cantonada entre el carrer d'Aragó i el carrer de Camps i Fabrès.
4. Resoldre el diàleg volumètric entre les façanes de l'edificació existent al carrer de Primer de Maig, i la nova edificació proposada.
5. Preveure la transició topogràfica entre els diferents nivells de la planta baixa de la proposta i el seu contacte amb la planta baixa existent de l'edificació situada al carrer Primer de Maig.

El resultat és una ordenació en illa tancada a nivell de planta baixa, amb una volumetria a les planes pis que obre l'interior de l'illa cap a l'exterior, amb com a mínim una obertura transversal de sud a nord, a la que se li poden sumar altres obertures entre les edificacions, en funció del projecte d'edificació que es vulgui implantar. Així mateix, la proposta volumètrica preveu la possibilitat de situar una edificació singular a la futura cantonada, entre el carrer d'Aragó i el carrer de Camps i Fabrès, que permeti escenificar la transformació de l'àmbit com una nova centralitat urbana.



Imatge virtual de les possibilitats d'implantació de les edificacions. L'ordenació proposada permet una disposició dels volums edificats que genera una illa més oberta, millorant la permeabilitat visual i afavorint unes condicions òptimes d'assolellament, ventilació i il·luminació natural a l'interior d'illa

En aquest sentit, tot i que s'admet una alçada de planta baixa i vuit plantes pis (PB8) en aquest punt estratègic de l'illa, en general s'opta per una alçada general de les

edificacions de planta baixa i cinc plantes pis (PB5) al carrer de Camps i Fabrès, que amb el canvi de cota es situa en planta baixa i sis plantes pis (PB6) al carrer d'Aragó, alçades similars que el planejament vigent preveu a l'entorn, on les edificacions existents actualment superen les alçades previstes pel planejament.

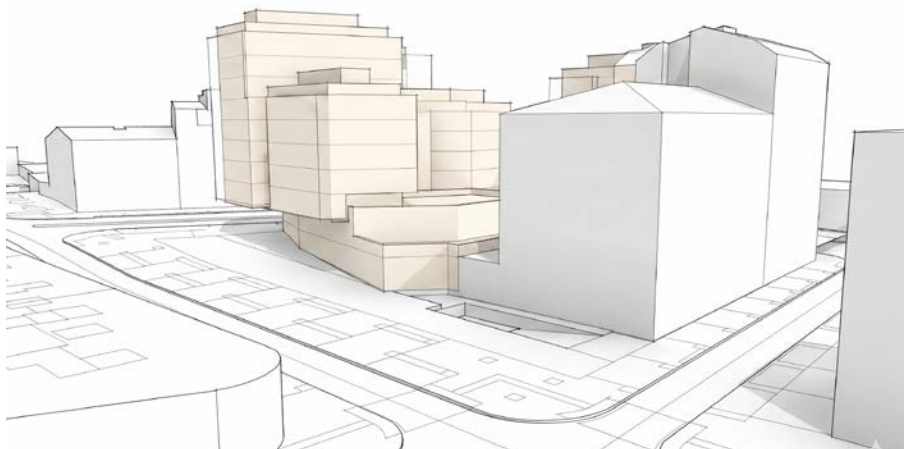


Imatge virtual de les possibilitats d'implantació de les edificacions a la cantonada entre l'avinguda de l'Abat Oliba i el carrer d'Aragó, configurada com un gran saló urbà, presidit per l'edifici de planta baixa més vuit plantes pis, que actua com a fita i contribueix a consolidar una nova centralitat urbana

Tanmateix, i per assolir l'objectiu d'integració de la mitgera situada al passeig de Pere III, s'admet una edificació de planta baixa i set plantes pis (PB7) que permet amagar la mitgera.

D'altra banda, per facilitar l'encaix de l'edificabilitat, per damunt del gàlib regulador màxim de l'edificació, es podrà preveure també una planta àtic reculada una distància de 3 metres respecte de les façanes.

Com s'ha exposat anteriorment, la proposta d'ordenació preveu que la volumetria de les plantes pis pugui volar sobre espais de servitud i espais públics. Aquesta solució, d'una banda, permet introduir un joc compositiu entre volums que es desplacen respecte de l'alineació fixa de la planta baixa i, de l'altra, afavoreix una relació més integrada entre els espais lliures i la implantació de l'edificació, amb l'objectiu de fomentar el diàleg entre els espais construïts i els espais oberts.



Imatge virtual del carrer d'Aragó, cantonada amb el carrer del Primer de maig. L'ordenació de l'edificació admet volumetries que sobrepassen el pla de la planta baixa, generant porxos i recorreguts protegits. Aquests voladissos afavoreixen la transició entre l'espai edificat i l'espai lliure, creant àmbits d'estada i de relació. La rampa d'accés a les plantes soterrani des del carrer del Primer de Maig es disposa de manera tangencial a l'espai públic, minimitzant la seva incidència i preservant al màxim la continuïtat i la qualitat de l'espai per als vianants

Així mateix, aquest tipus d'ordenació facilita la compensació de la menor disponibilitat del sòl privat en planta baixa mitjançant el seu aprofitament a les plantes superiors. Aquesta possibilitat resulta especialment rellevant en un àmbit on la distribució del sostre edificable, tot mantenint els objectius de qualitat urbana i arquitectònica esmentats, presenta una especial complexitat.

Per tal de fomentar l'activitat comercial i afavorir així la barreja d'usos i la relació social s'ha establert normativament la ubicació dels usos terciaris preferentment en la planta baixa de les edificacions. Però atenent a la quantitat de sostre que el Pla de millora preveu per a altres usos diferents al residencial, part d'aquesta superfície s'haurà de distribuir en altells o a les plantes pis.

Així mateix, amb l'objectiu d'assegurar el caràcter mixt de l'actuació i evitar desenvolupaments exclusivament orientats als usos comercials, la normativa del Pla condiona l'execució de l'edificabilitat a la materialització d'una part substancial del sostre residencial previst.

Per tal d'assegurar la qualitat de l'espai públic del sector, s'ha regulat el nombre de punts d'accés rodat amb l'objectiu d'evitar interferències excessives del trànsit de vehicles sobre els itineraris de vianants. Així mateix, es regula la possible implantació d'elements estructurals verticals –pilars- en els espais de servitud situats en sòl privat, limitant-los als estrictament necessaris i garantint que la seva disposició sigui compatible amb la funcionalitat, l'accessibilitat i la qualitat urbana dels espais lliures.

Per a la regulació de l'edificació s'ha definit la qualificació de la volumetria específica amb una subclau: Zona residencial d'ordenació de volums, subzona onze de setembre (clau 1.5k).

c. Característiques de la urbanització

El projecte d'urbanització haurà de definir les obres corresponents als sistemes viari i d'espais lliures previstos pel present Pla de millora urbana, d'acord amb les

característiques específiques de l'ordenació proposada i amb els criteris generals de configuració de l'espai públic establerts per al conjunt de la ciutat.

La proposta de vialitat i d'espais lliures es troba estretament vinculada a la transformació urbana associada al projecte de perllongament dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), que comportarà la reurbanització del carrer d'Aragó i de la nova avinguda de l'Abat Oliba fins a la plaça de l'Onze de Setembre.

Correspondrà al projecte d'urbanització del conjunt de l'actuació establir les diferents fases d'execució de les obres, determinar les actuacions incloses en cadascuna d'elles i definir els mecanismes de coordinació entre aquestes i les obres d'urbanització que corresponen al present Pla de millora urbana.

En aquest sentit, i pel que fa al present Pla de millora urbana, es considerarà com a àmbit d'urbanització el conjunt dels espais lliures i de la vialitat inclosos dins de l'àmbit del Pla de millora, sens perjudici de la definició que pugui establir el projecte global d'urbanització.

No obstant això, les obres d'urbanització podran incloure actuacions puntuals en sòls situats fora de l'àmbit del Pla quan aquestes siguin necessàries per garantir la correcta connexió amb la urbanització existent, l'enllaç de les xarxes de serveis o l'execució de les actuacions de connexió, reposició o desviament de les infraestructures i serveis afectats.

La proposta d'espai públic, de vialitat i d'espais lliures es planteja en continuïtat amb els criteris i les determinacions del projecte global de transformació urbana, circumstància que condicionarà la definició dels elements d'urbanització i dels materials emprats.

Atès que es tracta d'un àmbit de nova urbanització, la proposta d'espai públic és de nova creació en la totalitat del seu entorn. Malgrat això, l'àmbit d'urbanització del Pla inclou únicament parts parcials de les seccions dels carrers objecte de transformació i que s'hauran d'urbanitzar de forma coordinada.

Al carrer de Camps i Fabrès, l'àmbit incorpora una part de la vialitat rodada corresponent a la franja d'aparcament en línia associada a la nova avinguda de l'Abat Oliba, així com un dels sentits de circulació de l'avinguda, configurat per dos carrils de trànsit, i una part de la mitjana central. Aquesta es planteja com un escocell continu destinat a la plantació d'arbrat de gran port, contribuint a la qualitat ambiental i paisatgística de l'espai urbà.

La vorera adjacent, amb una amplada de 11,30 metres, es configura mitjançant paviment de panot de nou pastilles i integra el carril bici, amb una amplada de 1,70 metres, separat per una alineació d'arbrat disposada de manera alterna entre escocells circulars individuals, amb arbrat de gran port, i conjunts formats per dos escocells vinculats, amb un banc adjunt, generant espais d'estada associats al recorregut de vianants. La il·luminació es resol mitjançant lluminàries instal·lades sobre columna de forma alineada i alterna amb l'arbrat.

Pel que fa al carrer d'Aragó, la franja qualificada com a espai lliure s'integra funcionalment en la secció de la vorera i es concep com un espai de connexió, relació i estada vinculat a les activitats comercials previstes als baixos de les edificacions. Aquesta es configura a partir d'una primera franja pavimentada contínua disposada paral·lelament al límit del sòl privat, d'entre 2,50 i 3,50 metres d'amplada, executada amb peces de panot, i d'una segona franja amb paviment drenant, formada per peces de formigó col·locades amb junta oberta que permeten la implantació de vegetació. Aquesta zona incorpora dues alineacions longitudinals

d'arbrat i diversos punts de plantació d'espècies arbustives, reforçant el seu caràcter d'espai públic de proximitat i d'estada. La urbanització es completa amb lluminàries sobre columna i mobiliari urbà format per bancs i papereres.

Pel que fa a les voreres del carrer del Primer de Maig i de la plaça de l'Onze de Setembre, es preveu una urbanització basada en un tractament homogeni de paviment de panot, en continuïtat amb els criteris adoptats per a la resta de l'espai públic de l'àmbit. La il·luminació es resoldrà mitjançant lluminàries instal·lades sobre columna, d'acord amb els criteris generals d'urbanització establerts per al conjunt de l'actuació.

c. Xarxes de servei

Pel que fa a les xarxes de serveis, el projecte d'urbanització concretarà amb detall la seva configuració, seguint els esquemes que es plantegen en els plànols núm. 14 (*Proposta d'urbanització*).

Atès que la vialitat prevista és de nova creació, el projecte d'urbanització haurà d'executar íntegrament les xarxes de serveis necessàries per donar suport a les noves edificacions i als espais públics previstos, garantint la correcta connexió amb les infraestructures generals existents i la capacitat suficient per atendre les demandes derivades del desenvolupament del sector.

Pel que fa a la xarxa de subministrament elèctric, aquesta s'haurà d'implantar de nova execució en l'àmbit, incloent les actuacions necessàries per a la connexió amb les xarxes existents i el soterrament dels trams de baixa i mitja tensió que actualment recorren de forma aèria pels entorns afectats per la transformació urbana.

d. Materialització de l'aprofitament urbanístic de cessió obligatòria

Pel que fa al 10% de l'aprofitament urbanístic que correspon a l'administració, s'ha analitzat la possibilitat de materialitzar-lo mitjançant l'adjudicació d'una parcel·la edificable independent dins l'àmbit. No obstant, les característiques de l'ordenació proposada, condicionada per la topografia del terreny, la configuració de les possibles parcel·les resultants i la implantació dels espais lliures i sistemes públics, dificulten la definició d'una finca autònoma adequada per al desenvolupament d'una promoció independent.

Així mateix, atenent als valors de repercussió del sòl i als mòduls de referència de l'habitatge protegit vigents, l'aprofitament corresponent a la cessió obligatòria es traduiria en un nombre molt reduït d'habitatges, insuficient per garantir la viabilitat tècnica i econòmica d'una promoció específica d'habitatge públic.

Per aquests motius, es considera més adequat substituir la cessió de sòl per la seva equivalent compensació econòmica, que s'integrarà al Patrimoni Municipal de Sòl i d'Habitatge i es destinarà a actuacions que contribuïran a incrementar el parc d'habitatge públic de la ciutat.

e. Aparcament en subsòl

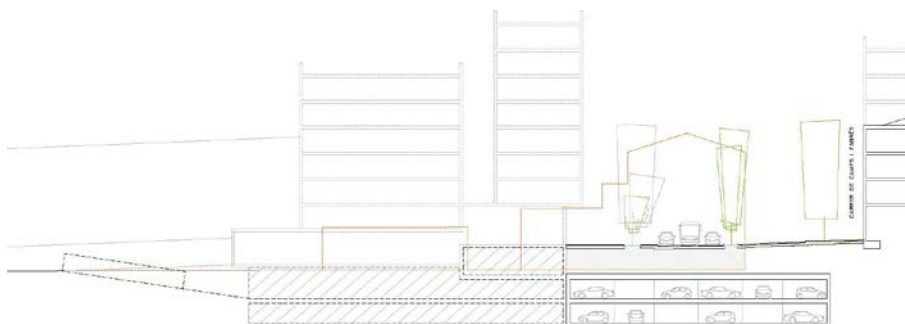
Es preveu que la totalitat del subsòl de la parcel·la qualificada com a sòl privat pugui destinar-se a l'ús d'aparcament, d'acord amb les determinacions establertes per la normativa urbanística aplicable.

Així mateix, en el marc de l'ordenació proposada, s'ha estudiat la possibilitat d'implantar un aparcament en subsòl sota els espais de vialitat pública situats a l'àmbit del carrer de Camps i Fabrès i de la futura avinguda de l'Abat Oliba. Aquesta opció permetria, si es considera convenient per part de l'Ajuntament, desenvolupar

una solució conjunta entre l'aparcament privat vinculat a les noves edificacions i un eventual aparcament públic situat sota el domini públic.



Esquema de la planta soterrani -2 de l'Estudi preliminar sobre un possible aparcament públic sota el carrer de Camps i Fabrés i l'ampliació viària prevista pel PMUt 021 onze de setembre.



Secció esquemàtica de l'Estudi preliminar sobre un possible aparcament públic sota el carrer de Camps i Fabrés i l'ampliació viària prevista pel PMUt 021 onze de setembre

Amb aquesta finalitat, el Pla preveu l'establiment d'una servitud sobre els terrenys privats que permeti garantir la viabilitat tècnica d'una futura connexió o desenvolupament conjunt dels aparcaments públic i privat.

Tanmateix, aquesta servitud es proposa amb caràcter temporal i quedarà condicionada a la voluntat municipal de promoure l'aparcament públic. En cas que, en el moment de l'atorgament de la llicència d'edificació o de les autoritzacions necessàries per al desenvolupament de l'actuació, l'Ajuntament manifesti expressament la renúncia a executar l'aparcament públic en subsòl, la servitud s'entendrà automàticament extingida, sense que generi cap limitació permanent sobre la finca privada o els drets dels propietaris.

9. INFORME AMBIENTAL

Actualment l'àmbit delimitat està ocupat principalment per un aparcament de vehicles a l'aire lliure, a més d'algunes edificacions residencials entre mitgeres en

diversos estats de conservació, situats al carrer de Camps i Fabrès. L'ordenació proposada estableix nous usos residencials, amb la previsió d'usos terciaris en planta baixa, entenent que així es milloren considerablement les condicions ambientals de l'entorn. De forma relacionada, aquesta transformació es veu millorada per les previsions d'enderroc del baixador i el soterrament de les vies de FGC fora de l'àmbit del Pla.

Per a la formalització de l'ordenació s'han estudiat diverses alternatives que finalment s'han desestimat, si bé els condicionants inicials de l'àmbit no han permès gran diversitat de propostes. La topografia existent, la necessitat d'ampliació del carrer de Camps i Fabrès a causa del perllongament del carrer de la Font del Gat i de l'Abad Oliba, la previsió dels espais lliures previstos pel POUM, així com la reduïda superfície de sòl privat disponible en relació al sostre necessari per garantir la viabilitat econòmica del sector, han condicionat de manera decisiva l'ordenació de la proposta.

D'altra banda, s'ha descartat una ordenació basada en una illa completament tancada i s'ha optat per una planta baixa tancada, però una disposició volumètrica que permet obrir l'interior d'illa cap a l'exterior per afavorir la permeabilitat visual de l'àmbit. Aquesta configuració facilita la preservació de les visuals cap al sud, millora les condicions d'asolellament dels espais lliures interiors i garanteix una orientació adequada de les edificacions. Alhora, permet mantenir una separació adequada respecte de les edificacions existents, especialment en relació amb l'edifici situat al carrer de Primer de Maig, i generar una certa obertura transversal de l'illa que contribueix a millorar la connectivitat visual i la integració del nou desenvolupament amb el seu entorn urbà.

Pel que fa a les alçades, aquestes s'han distribuït d'acord amb criteris d'integració urbana, qualitat ambiental i relació amb l'entorn edificat. En aquest sentit, la major alçada es concentra al sector septentrional de l'àmbit, a la cruïlla entre el carrer d'Aragó i el perllongament del carrer de la Font del Gat, amb l'objectiu de minimitzar l'afectació sobre l'asolellament de l'interior d'illa i reforçar el caràcter de centralitat urbana d'aquest punt.

Així mateix, per raons de composició urbana i d'integració paisatgística, es preveu un segon volum de major alçada, de planta baixa i set plantes pis (PB+7), situat a la mitgera existent de la plaça de l'Onze de Setembre. Aquest volum actua com a element de transició entre les edificacions de major alçada ja existents a l'entorn i la nova ordenació prevista pel Pla de Millora Urbana.

Així doncs, els aspectes principals que han estat considerats en el present Pla de millora urbana per tal d'avançar cap a una forma urbana més sostenible mediambientalment es poden resumir en els següents punts:

1. **Regeneració d'usos.** La transformació de l'ús d'aparcament en superfície, així com els diversos espais residuals, permetrà regenerar el teixit urbà amb usos residencials, terciaris i espais públics de qualitat que suposaran una millora substancial de les condicions ambientals, paisatgístiques i urbanes de l'àmbit.
2. **Priorització de la mobilitat activa.** L'espai públic s'ha dimensionat donant preponderància als desplaçaments a peu i als espais d'estada, amb voreres àmplies, àrees de relació i una xarxa d'itineraris accessibles que contribueixen a millorar la cohesió social.
3. **Infraestructura verda.** La urbanització incorpora arbrat viari i franges d'espais verds que contribueixen a la regulació microclimàtica de l'àmbit, a la reducció de l'efecte illa de calor, a la millora de la qualitat de l'aire i a la protecció dels recorreguts de vianants respecte del trànsit rodat.

4. **Millora de l'accessibilitat urbana.** En la formalització de l'espai públic s'adopten criteris de màxima adaptació a la topografia existent, minimitzant els moviments de terres i resolent els desnivells mitjançant solucions que afavoreixen l'accessibilitat universal, la continuïtat dels recorreguts i el confort dels vianants.
5. **Generació d'espais de transició entre espai públic i edificació.** El vol de les plantes pis sobre l'espai públic i les reculades previstes en planta baixa amplien els espais lliures d'ús públic, potencien la permeabilitat dels recorreguts de vianants i reforcen la relació entre l'espai públic i les activitats desenvolupades en planta baixa, contribuint a la vitalitat urbana de l'àmbit.
6. **Mixtura d'usos i cohesió urbana.** La barreja d'usos residencials i terciaris afavoreix la proximitat entre habitatge, comerç i serveis, fomentant els desplaçaments de curta distància i contribuint a la consolidació d'un entorn urbà més eficient i sostenible, i cohesionat.
7. **Permeabilitat volumètrica.** L'ordenació de l'illa s'ha configurat mitjançant una disposició volumètrica oberta que afavoreix la permeabilitat visual i funcional del conjunt, i permet l'obertura de l'interior d'illa cap a l'espai públic, preservant les visuals cap al sud.
8. **Relació amb l'entorn edificat.** Les alçades i la disposició dels volums edificats s'han definit atenent criteris ambientals i d'integració urbana, resolent la mitgera existent al passeig de Pere III, i concentrant les majors alçades en aquells punts on la incidència sobre l'asolellament i la qualitat ambiental és menor. La separació entre edificacions contribueix a millorar les condicions d'asolellament, ventilació natural i entrada de llum, tant als habitatges com als espais lliures interiors, incrementant la qualitat ambiental del conjunt de l'illa i garantint una adequada relació amb les edificacions preexistents.
9. **Gestió sostenible de l'aigua.** Pel que fa al cicle de l'aigua, es preveu l'execució d'una xarxa separativa de sanejament i la incorporació de solucions de drenatge sostenible que afavoreixin la infiltració de les aigües pluvials al subsòl, reduint l'escorrentia superficial i contribuint a una gestió més eficient dels recursos hídrics. En aquest sentit, les franges drenants associades als espais lliures i a l'arbrat urbà permeten incrementar la infiltració de l'aigua de pluja, i la seva irrigació per afavorir el desenvolupament de la vegetació i millorar la resiliència climàtica de l'espai públic.
10. **Eficiència energètica.** L'ordenació incorpora mesures per afavorir l'edificació sostenible i l'eficiència energètica, tant mitjançant una adequada orientació i disposició dels edificis per optimitzar les condicions d'asolellament i il·luminació natural, com facilitant la implantació de sistemes de producció d'energia renovable i altres solucions passives destinades a reduir la demanda energètica de les edificacions.
11. **Contaminació lumínica.** El projecte d'urbanització definirà les mesures necessàries per reduir la contaminació lumínica i optimitzar el consum energètic de l'enllumenat públic, mitjançant l'ús de tecnologies eficients i sistemes que limitin la dispersió del flux lumínic.

10. MESURES DE SOSTENIBILITAT EN RELACIÓ A LA MOBILITAT

En relació amb l'àmbit del Pla de millora urbana, l'ordenació proposada es planteja amb l'objectiu de millorar les condicions de mobilitat sostenible, prioritzant els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic per davant de l'ús del vehicle privat. La proposta reforça la connectivitat urbana, incrementa la qualitat dels espais públics i afavoreix l'accessibilitat universal, d'acord amb els criteris establerts pel POUM i les determinacions de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

En aquest sentit, l'ordenació incorpora les mesures següents:

1. **Regulació dels accessos rodats i minimització de les interferències amb els recorreguts de vianants.** S'han determinat els accessos preferents a l'aparcament en subsòl de la zona de sòl privat (clau 1.5k) amb la finalitat de garantir la millor compatibilitat entre la mobilitat existent i futura del sector i l'accés del vehicle privat als aparcaments. La proposta limita al màxim la penetració del vehicle privat als espais d'ús públic destinats als vianants, concentrant els accessos rodats en tres punts concrets: un accés mitjançant una rampa de doble sentit de circulació des del carrer de Primer de Maig, un segon accés des del carrer de Camps i Fabrés i un tercer accés vinculat a l'edifici situat en contacte amb la mitgera existent a l'entorn de la plaça de l'Onze de Setembre. Aquesta disposició permet ordenar els moviments d'entrada i sortida dels vehicles i minimitzar les interferències amb els itineraris principals de vianants.
2. **Millora de les condicions d'accessibilitat i confort dels recorreguts de vianants.** La nova ordenació comporta una ampliació significativa de les voreres i dels espais destinats als vianants respecte a la situació actual, garantint itineraris accessibles, continus i segurs. Així mateix, es preveu la incorporació d'arbrat i altres elements d'urbanització d'estada que contribueixen a millorar les condicions ambientals i de confort de l'espai públic, afavorint els desplaçaments a peu i la intensitat d'ús dels espais urbans.

En el mateix sentit, l'ordenació de l'edificació incorpora reculades en planta baixa que permeten ampliar els espais lliures d'ús públic, generar àmbits d'estada i afavorir la relació entre l'espai públic i les activitats situades en planta baixa. Aquests espais permeten també optimitzar els itineraris de vianants, escurçant recorreguts, reforçant la connectivitat de l'entorn urbà, alhora que contribueixen en la creació de zones porticades o protegides que milloren el confort dels recorreguts de vianants davant les condicions climàtiques, configurant així un espai públic més dinàmic i atractiu que fomenti la mobilitat a peu.

3. **Creació d'una xarxa contínua i permeable d'espais públics i recorreguts per a vianants.** L'ordenació del Pla de millora urbana es coordina amb les actuacions de transformació urbana vinculades al soterrament i perllongament de la infraestructura ferroviària dels FGC, incorporant les determinacions necessàries per garantir la integració de les futures continuïtats urbanes previstes. En aquest sentit, la proposta té en compte la futura desaparició del pas inferior existent sota les vies del ferrocarril i la generació de noves connexions en superfície entre el carrer d'Aragó i el carrer de Camps i Fabrés, derivades de les actuacions ferroviàries previstes. Així mateix, l'ordenació facilita la configuració d'una xarxa contínua i permeable de recorreguts per a vianants que integra les continuïtats de la futura avinguda de l'Abat Oliba i del carrer d'Aragó fins a la carretera de Santpedor, reforçant la relació entre el passeig de Pere III, la plaça de l'Onze de Setembre i els barris situats a l'est de la ciutat.
4. **Impuls de la mobilitat en bicicleta.** El Pla incorpora l'execució del tram de carril bici segregat previst al carrer de Camps i Fabrés, en coherència amb les determinacions del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Manresa. Aquesta actuació constitueix un primer pas en l'ampliació de la xarxa ciclable de la ciutat, garantint la connexió amb el passeig de Pere III i la seva futura continuïtat cap al campus universitari mitjançant la transformació de l'avinguda de l'Abat Oliba. Complementàriament, i d'acord amb les previsions de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada, es preveuen a l'interior de la finca privada les places d'estacionament de bicicletes necessàries per donar servei als usos previstos, garantint-ne l'aparcament segur i fomentant l'ús quotidià d'aquest mode de transport.

5. **Millora de l'accessibilitat al transport públic.** La transformació de l'àmbit, amb espais públics més permeables i accessibles, conjuntament amb les actuacions previstes de soterrament i perllongament de la infraestructura ferroviària dels FGC, contribueix a millorar l'accessibilitat als serveis de transport públic existents, afavorint una distribució modal més sostenible dels desplaçaments generats.

En compliment del que disposa el Decret 344/2006 de 19 de desembre que desenvolupa la Llei 9/2003 de 13 de juny de Mobilitat, com a Annex a aquest document, s'adjunta l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada que pretén avaluar l'increment potencial de desplaçaments que suposa el desenvolupament del present Pla de millora urbana, així com valorar la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi.

D'acord amb les conclusions de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada, les mesures incorporades pel Pla permeten donar compliment a les directrius de mobilitat establertes pel planejament vigent i suposen una millora substancial de les condicions de mobilitat de vianants i bicicletes respecte de l'escenari actual. La nova ordenació prioritza els modes de transport més sostenibles, genera espais públics de major qualitat urbana i afavoreix una progressiva reducció de la dependència del vehicle privat, potenciant els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic.

11. MEMÒRIA SOCIAL

Un dels objectius que es proposa el present Pla de millora urbana és obtenir sòl per a l'execució d'habitatges de protecció pública en desenvolupament de polítiques públiques d'habitatge.

En aquest sentit, i d'acord amb l'article 57 del Text Refós de la Llei d'urbanisme DL1/2010, el present Pla de millora urbana reserva per a la construcció d'habitatges de protecció pública el sòl corresponent al 40% del sostre que es qualifica per a l'ús residencial.

Aquests habitatges de protecció pública seran de promoció privada, i suposaran per als ciutadans amb més dificultats un increment de l'oferta d'habitatge accessible a la zona central de la ciutat, que complementarà l'oferta prevista en altres sectors de transformació de la ciutat, afavorint la mescla social entre habitatge lliure i protegit.

Pel que fa al 10% de l'aprofitament urbanístic que correspon a l'administració, no és possible materialitzar-lo en sòl dins l'àmbit per raons urbanístiques: la forma de la parcel·la, la complexa implantació de les edificacions condicionada per la topografia i la implementació dels espais públics previstos, entre altres condicions, fan inviable individualitzar l'aprofitament en una finca apte per desenvolupar una promoció aïllada. Aquest percentatge, doncs, s'obtindrà en forma de compensació econòmica, que s'invertirà en el Patrimoni Municipal de Sòl i d'Habitatge per reforçar les polítiques d'habitatge públic en altres àrees de la ciutat, per tal de fer efectiu el dret de la ciutadania a accedir a un habitatge digne i adequat.

D'aquesta manera, el Pla contribueix tant a incrementar l'oferta d'habitatge protegit com a optimitzar l'ús dels recursos municipals per a la seva gestió eficient. -

D'altra banda, el present Pla de millora urbana s'ha proposat establir criteris que permetin assolir unes les condicions socials adients per al sector, alhora que es millorin les del teixit existent:

1. **Recorreguts de vianants.** Afavorir la cohesió social, creant espais de relació i facilitant l'accés als nous equipaments i espais lliures.
2. **Barreja d'usos en l'edificació.** Es destinen les plantes baixes de l'edificació a usos terciaris per afavorir la creació d'un espai de convivència i relació social. Així, la densitat màxima d'habitatges assignada a la subzona ha d'assegurar destinar les plantes baixes de les edificacions a activitat comercial i de serveis. Per tant, la diversitat de residència i activitats en aquest sector es veurà reforçada i consolidada.
3. **Diversitat residencial.** Localització de l'habitatge afavorint la mescla equilibrada entre els destinats a règim lliure i a règim protegit.
4. **Accés a l'habitatge assequible.** Es destinarà un 40% del sostre residencial a Habitatge de protecció pública. El 50% d'aquest sostre residencial de protecció pública haurà d'estar destinat a lloguer.

En relació a la possible incidència del desenvolupament del Pla de millora urbana en els usos residencials preexistents a què es refereix l'article 91.3 del Reglament de la Llei d'urbanisme, cal esmentar que aquesta no es considera significativa.

Tal i com es pot veure en l'apartat 5.6 *Estat actual. Usos i ocupació del sòl* del present document, actualment trobem 11 habitatges ocupats on tots són llogaters. En aquest sentit, tal i com ja s'ha previst en l'Estudi econòmic i financer del present document, es considera que el dret de real·lotjament de les persones afectades que preveu l'article 120 del Text refós de la Llei d'urbanisme podrà ésser garantit per les persones propietàries del sector.

12. ELS ÀMBITS DE GESTIÓ

a. Divisió poligonal

Per al desenvolupament del Pla de millora urbana PMUt 021 *onze de setembre*, s'ha definit un sol polígon d'actuació. Aquest polígon coincideix amb l'àmbit de Pla de millora urbana.

b. Sòls de cessió obligatòria i gratuïta

Seràn de cessió obligatòria i gratuïta, d'acord amb l'article 44 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, l'article 40 del Reglament de la Llei d'urbanisme del 18 de juliol de 2006 i la fitxa de característiques del POUM, tots els sistemes delimitats en l'àmbit del Pla de millora urbana.

D'acord amb l'article 43 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme i la fitxa de característiques del POUM, serà de cessió gratuïta el sòl necessari per a edificar el sostre corresponent al 10% de l'aprofitament urbanístic del sector. L'administració actuant fixarà l'emplaçament del sòl de cessió amb aprofitament urbanístic en el procés de reparcel·lació.

12. LES OBRES D'URBANITZACIÓ

Les obres d'urbanització del sector de Pla de millora urbana PMUt 021 *onze de setembre* abastaran els sòls qualificats de viari i d'espais lliures establerts en els plànols d'ordenació. Les obres d'urbanització del sector també inclouran la urbanització de porcions de sòl situades fora de l'àmbit que permeten enllaçar amb la urbanització existent. Les obres d'urbanització del sector també inclouen la connexió de les xarxes de servei fins a les existents, i per tant, també inclou les obres que permeten refer la urbanització en aquells trams on caldrà connectar o traslladar xarxes de servei. L'àmbit indicatiu d'urbanització que anirà a càrrec del Pla

de millora urbana queda reflectit en el plànol núm. 15.2 (*Proposta prèvia de l'espai públic*).

Caldrà tenir en compte, en la redacció del projecte d'urbanització, l'establiment d'una o varies zones d'aparcament de bicicletes.

Per al desenvolupament del present Pla de millora caldrà també preveure com a despeses d'urbanització les indemnitzacions per l'enderrocament de les construccions i instal·lacions, així com les indemnitzacions pel trasllat de l'activitat en funcionament d'acord amb l'article 120 de la Llei d'urbanisme.

D'acord amb l'article 18 del Reial decret legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana i d'acord amb l'article 46 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, l'administració actuant no participa de les càrregues d'urbanització derivades de la cessió del 10% de l'aprofitament urbanístic.

13. SISTEMA D'ACTUACIÓ

El POUM preveia l'execució del sector mitjançant el sistema d'actuació de reparcel·lació en la modalitat de compensació bàsica. Posteriorment, mitjançant acord de la Junta de Govern Local de 28 de juny de 2022, aquesta modalitat va ser substituïda per la de cooperació, d'acord amb el procediment establert a l'article 119 del Text refós de la Llei d'urbanisme.

Manresa, juliol del 2026
Per l'equip redactor

PLA DE MILLORA URBANA
ONZE DE SETEMBRE
T A U L E S D E D A D E S

Pla de millora PMUt 021 onze de setembre				
		fitxa POUM	PMU ajust àmbit	PMU proposta
ÀMBIT	100%	4.313,06	4.318,99	4.318,99
SÒL PÚBLIC	50%	2.156,53	2.159,50	2.159,92
viari	20%	1.293,92	1.295,70	1.294,07
espais lliures	30%	862,61	863,80	865,84
SÒL D'APROFITAMENT PRIVAT	50%	2.156,53	2.159,50	2.159,08
SOSTRE EDIFICABLE	1,80 m2 st/m2s	7.763,51	7.774,19	7.774,19
residencial	1,26 m2 st/m2s	5.434,46	5.441,93	5.441,93
altres usos	0,54 m2 st/m2s	2.329,05	2.332,26	2.332,26
NOMBRE MÀXIM D'HABITATGES	140Hab/ha			
lliure	70%	3.804,12	60%	3.265,16
règim general	20%	1.086,89	40%	2.176,77
règim concertat	10%	761	0%	
HPO total		1.847,71		2.176,77

TAULA DISTRIBUCIÓ DE SOSTRE I NOMBRE D'HABITATGES						
sostre edificable (m²)				nombre d'habitatges		
altres usos	residencial lliure màxim	residencial protegit mínim	total	lliures màxim	protegits	total
2.332,26	3.265,16	2.176,77	7.774,19	36	31	67

TAULA PREVISIÓ INDICATIVA MÍNIMA PLACES D'APARCAMENT DE BICICLETES DECRET			
	superfície m²	ràtio Decret 344/2006	previsió mínima
Residencial	5.441,93	2 places cada 100m² cons	109
Altres usos	2.332,26	1 plaça cada 100m² cons	24
Espais lliures	863,8	1 plaça cada 100m²	9
TOTAL			142

TAULA PREVISIÓ INDICATIVA MÍNIMA PLACES D'APARCAMENT VEHICLES POUM						
	sostre m²	sostre m² útil	nombre habitatges	sup. cons habitatge	previsió mínima aparcament art.400	previsió mínima
Sostre residencial	5.441,93		67			
lliure	3.265,16		36	<90	1 pl x hab ≤ 90m²	36
HPO	2.176,77		31	<70	1 pl x hab ≤ 90m²	31
Sostre terciari	2.332,26	1.865,81			1 pl c/ 50 m²st cons	37
TOTAL						104

TAULA PREVISIÓ INDICATIVA MÍNIMA PLACES D'APARCAMENT VEHICLES DECRET				
	m² st	nombre habitatges	places x habitatge	previsió mínima
Turismes	5.441,93	67	1 plaça per cada 100m² o 1 plaça per habitatge	55 o 67
Motocicletes	5.441,93	67	1 plaça per cada 200m² o 0,5 plaça per habitatge	28 o 34

PLA DE MILLORA URBANA
ONZE DE SETEMBRE
N O R M A T I V A

CAPÍTOL PRIMER. DISPOSICIONS GENERALS

Art 1 Objecte i àmbit territorial d'aplicació del Pla de millora urbana *onze de setembre*

Constitueix l'objecte del present Pla de millora urbana el desenvolupament de les previsions del Pla d'ordenació urbanística municipal de Manresa (POUM) en l'àmbit definit com a PMUt 021 ONZ *onze de setembre*. La present normativa és d'aplicació a la totalitat de l'àmbit del Pla de millora urbana 021 *onze de setembre*, d'acord amb la delimitació que es fixa en els plànols d'informació i de proposta d'ordenació d'aquest Pla de millora urbana.

Art 2 Marc legal

Aquestes normes desenvolupen el POUM de Manresa. En consideració al caràcter d'instrument derivat del planejament del present Pla de millora urbana, seran d'aplicació en el seu àmbit les disposicions del POUM de Manresa en totes aquelles qüestions que no quedin expressament regulades en el Pla de millora urbana.

Art 3 Interpretació de la normativa

1. Les determinacions de la present normativa s'interpretaran en el seu conjunt i atenent a la seva intencionalitat, de conformitat amb els objectius i finalitats que s'indiquen a la memòria i al POUM.
2. En el supòsit de dubte, imprecisió o contradicció entre els diferents documents que constitueixen el Pla de millora urbana, tindran preferència les determinacions contingudes en els documents normatius o vinculants sobre les contingudes en els documents informatius. En cas de contradicció entre documents d'igual tipus, tindran preferència aquelles determinacions que impliquin espais públics i d'interès públic més amplis i/o un índex menor d'aprofitament. En cas de contradicció entre plànols d'igual caràcter, tindran preferència les determinacions contingudes en els documents amb el divisor més petit en l'escala gràfica.

Art 4 Contingut i caràcter

1. El Pla de millora urbana s'integra dels documents següents:

A. Memòria	
B. Taules de dades	
C. Normativa	
D. Estudi econòmic i financer	
E. Agenda i pla d'etapes	
F. Documentació fotogràfica	
G. Documentació gràfica	
1. Situació i àmbit	1/7000
2. Emplaçament	1/2000
3. Topogràfic	
3.1 Corbes de nivell	1/1000
3.2 Seccions	1/1000
4. Ortofoto	1/1000
5. Planejament vigent	1/1000
6. Estat actual. Estructura de la propietat	1/1000
7. Estat actual. Usos del sòl i de l'edificació	1/1000
8. Estat actual. Alçades de l'edificació	1/1000
9. Estat actual.	
9.1 Seccions ST1 i ST2	1/750
9.2 Seccions ST3 i SL1	1/750
9.3 Seccions SL2 i SL3	1/750
10. Estat actual.	
10.1 Xarxa de sanejament	1/1000
10.2 Xarxa de servei d'electricitat AT i MT	1/1000

10.3 Xarxa de servei d'electricitat BT	1/1000
10.4 Xarxa de servei d'aigua	1/1000
10.5 Xarxa de servei de gas	1/1000
10.6 Xarxa de servei de telefonia	1/1000
10.7 Xarxa de servei d'enllumenat públic	1/1000
11. Proposta d'ordenació. Zonificació i divisió polygonal	1/1000
12. Proposta d'ordenació.	
12.1 Definició geomètrica i ordenació de l'edificació. Planta baixa	1/1000
12.2 Definició geomètrica i ordenació de l'edificació. Planta tipus	1/1000
13. Proposta d'ordenació.	
13.1 Perfils longitudinals dels carrers, seccions S1 i S2	1/500
13.2 Seccions S3 i S4	1/500
13.3 Seccions S5 i S6	1/500
13.4 Seccions S7 i S8	1/500
14. Proposta d'urbanització.	
14.1 Xarxa de sanejament	1/1000
14.2 Xarxa de servei d'electricitat AT i MT	1/1000
14.3 Xarxa de servei d'electricitat BT	1/1000
14.4 Xarxa de servei d'aigua	1/1000
14.5 Xarxa de servei de gas	1/1000
14.6 Xarxa de servei de telefonia	1/1000
14.7 Xarxa de servei d'enllumenat públic	1/1000
15. Proposta d'urbanització.	
15.1 Rasants i topografia proposada	1/1000
15.2 Proposta prèvia de l'espai públic	1/1000
16. Annex. Simulació de la proposta (renderitzacions 3D+IA)	
17. Annex. Estudi solar	
2. Els plànols de proposta, la normativa i el pla d'etapes tenen caràcter normatiu i vinculant.	
3. La memòria, els plànols d'informació i estat actual, l'estudi econòmic i financer i els plànols d'annex tenen caràcter informatiu i justificatiu de l'ordenació proposada pel Pla de millora urbana.	

Art 5 Modificacions del Pla de millora urbana

1. Les modificacions del Pla de millora urbana se subjectaran a les mateixes disposicions que la seva formulació.
2. No seran supòsit de modificació les precisions d'alineacions i rasants en els casos establerts a l'article 10 de la normativa del POUM.

CAPÍTOL SEGON. RÈGIM URBANÍSTIC DEL SÒL

Art 6 Qualificació del sòl

El sòl comprès en l'àmbit d'aquest Pla de millora urbana es qualifica en zones i sistemes.

Art 7 Zones

Es delimita una única zona residencial: Zona d'ordenació de volums (clau 1.5).

Es defineix una subzona corresponent a la Zona d'ordenació de volums:
subzona 1.5k Zona d'ordenació de volums, *onze de setembre* (clau 1.5k)

Art 8 Sistemes

Es delimiten els sistemes següents:

- Sistema d'infraestructures de comunicació (clau A/a)
 - Viari (clau A.1)
 - Recorreguts per a vianants (clau a)

Itineraris de vianants (clau a.2)
Sistema d'espais lliures (clau D)
Places i jardins urbans (clau D.3)

CAPÍTOL TERCER. REGULACIÓ DE LES ZONES RESIDENCIALS

SECCIÓ PRIMERA. REGULACIÓ DE CARÀCTER GENERAL DE LA ZONA RESIDENCIAL D'ORDENACIÓ DE VOLUMS (CLAU 1.5)

Art 9 Regulació general

Amb caràcter general són d'aplicació els paràmetres reguladors corresponents a la Zona residencial d'ordenació de volums (clau 1.5) del POUM de Manresa.

SECCIÓ SEGONA. REGULACIÓ DE CARÀCTER PARTICULAR DE LA SUBZONA RESIDENCIAL D'ORDENACIÓ DE VOLUMS ONZE DE SETEMBRE (CLAU 1.5k pe)

Art 10 Condicions generals d'ordenació

1. Les condicions fixades en aquesta secció són d'aplicació directa.
2. Les condicions de l'ordenació queden fixades en els plànols d'ordenació núm. 12.1 i 12.2 (*Proposta d'ordenació. Definició geomètrica i ordenació de l'edificació. Planta baixa i Planta tipus*), i als plànols d'ordenació núm. 13 (*Perfils longitudinals dels carrers, seccions S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7 i S8*) i són d'aplicació directa.
3. La present normativa juntament amb els plànols d'ordenació suposen la concreció de l'ordenació volumètrica amb detall de planejament derivat.
4. Seran d'aplicació les determinacions de la Normativa ambiental del POUM, contingudes en el títol 10 de les normes del POUM.

Art 11 Condicions de l'ordenació i de l'edificació

1. **Edificabilitat.** El sostre edificable màxim en aquesta subzona és de 7.774,19 m², d'acord amb la taula següent:

sostre edificable (m ²)				nombre d'habitatges		
altres usos	residencial lliure màxim	residencial protegit mínim	total	lliures màxim	protegits	total
2.332,26	3.265,16	2.176,77	7.774,19	36	31	67

L'atorgament de la llicència d'edificació quedarà condicionat a la materialització de com a mínim la totalitat del sostre residencial destinat a habitatge de protecció pública i el 50% del sostre residencial lliure.

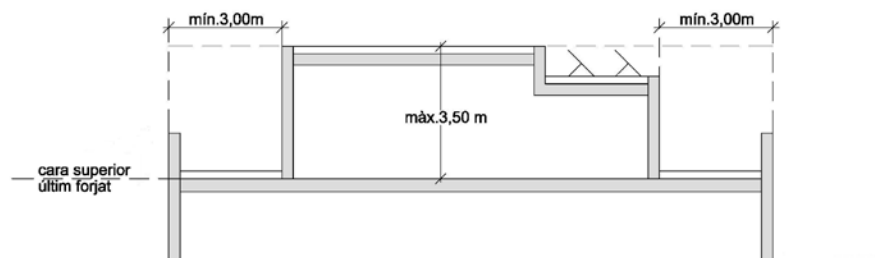
2. **Finca mínima.** La finca mínima serà coincident amb la unitat de zona.
3. **Ocupació màxima de parcel·la.** L'ocupació màxima de parcel·la en superfície queda fixada en els plànols d'ordenació 12.1 i 12.2 (*Proposta d'ordenació. Definició geomètrica i ordenació de l'edificació. Planta baixa i Planta tipus*). L'ocupació màxima de parcel·la en subsòl és del 100% de la parcel·la.
4. **Perímetre regulador.** Als plànols núm. 12.1 i 12.2 (*Proposta d'ordenació. Definició geomètrica i ordenació de l'edificació. Planta baixa i Planta tipus*), i als plànols d'ordenació núm. 13 (*Perfils longitudinals dels carrers, seccions S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7 i S8*) es fixen els perímetres reguladors màxims de tots els cossos d'edificació. Els perímetres reguladors màxims estableixen el límit màxim on es pot recolzar el pla de façana.
5. **Alineació de la Planta baixa.** Al plànol núm. 12.1 (*Proposta d'ordenació. Definició geomètrica i ordenació de l'edificació. Planta baixa*) s'estableix l'alineació obligatòria de la Planta baixa. Aquesta alineació podrà admetre ajustos puntuals, degudament justificats, consistents en reculades, quan siguin

necessàries per resoldre els accessos, garantir les condicions funcionals de la planta baixa o per altres motius tècnics degudament acreditats, sempre que aquestes modificacions no sobrepassin l'alineació definida.

6. **Cossos sortints.**
 - a. S'admeten els cossos sortints oberts, semitancats i tancats dintre del perímetre regulador màxim grafiat en els plànols d'ordenació plànols núm. 12.1 i 12.2 (*Proposta d'ordenació. Definició geomètrica i ordenació de l'edificació. Planta baixa i Planta tipus*), i als plànols d'ordenació núm. 13 (*Perfils longitudinals dels carrers, seccions S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7 i S8*). Així mateix, fora del perímetre regulador màxim, els plànols estableixen un perímetre regulador màxim específic per a cossos sortints oberts.
 - b. L'alçada mínima d'aquests cossos sortints respecte de la rasant de l'espai públic queda grafiat en els plànols d'ordenació.
7. **Espais oberts intermedis.** Amb l'objectiu que es puguin crear espais intermedis entre l'exterior i l'interior de l'edificació, s'admet la previsió d'espais oberts o semitancats no computables a efectes de l'edificabilitat situats dins l'envolvent que formen les façanes de l'edifici, sense sobrepassar el perímetre regulador màxim. Aquests espais no es podran tancar en cap cas amb tancaments impermeables.
8. **Patis i buits interiors.** Amb l'objectiu que es puguin crear espais de relació entre plantes de l'edificació, s'admet la creació de patis o buits interiors i/o exteriors situats dins l'envolvent que formen les façanes de l'edifici, sense sobrepassar el perímetre regulador màxim. Aquests espais no són computables a efectes d'edificabilitat excepte en el cas de patis de ventilació, que computen en aquella superfície que no excedeixi les dimensions mínimes fixades per la legislació sectorial vigent.
 9. **Perfil regulador.** Als plànols núm. 13 (*Perfils longitudinals dels carrers, seccions S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7 i S8*) es fixen els perfils reguladors màxims de l'edificació.
10. **Cota de coronament.** Als plànols als plànols d'ordenació núm. 13 (*Perfils longitudinals dels carrers, seccions S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7 i S8*) es fixen les cotes màximes de coronament fixades a partir de les cotes de l'espai públic i/o de l'espai privat en servitud de pas públic. Els coronaments de les façanes de l'edifici hauran de ser horitzontals mantenint a cadascuna de les alçades d'edificació la mateixa cota de remat del pla de façana.
11. **Nombre màxim de plantes.** Al plànol núm. 11 (*Proposta d'ordenació. Zonificació i divisió poligonal*) es fixa el nombre màxim de plantes de l'edificació dins el perímetre comprès entre les alineacions màximes.
12. **Alçada de planta baixa.** Es fixa una alçada lliure mínima de 3,50 metres. Es preveu la possibilitat de desdoblament de la planta baixa segons el sistema d'altells a partir de les condicions següents:
 - a. Formarà part de la planta baixa i no disposarà d'accés independent des de l'exterior
 - b. Es separarà un mínim de tres metres (3 m) de totes les façanes de l'edifici.
 - c. L'alçada lliure mínima per sota i per sobre de l'entresolat serà de tres metres (3 m) i dos metres cinquanta centímetres (2,5 m) respectivament. Aquestes alçades lliures mínimes es podran modificar excepcionalment en funció de l'ús establert sempre que es justifiqui degudament en el projecte tècnic corresponent.
 - d. El sostre dels altells computarà a tots els efectes com a sostre edificable.
13. **Alçada de plantes pis.** Per a les plantes pis amb ús residencial, s'estableix una alçada lliure mínima de 2'50 m.
14. **Cobertes.** Les cobertes seran planes. A les cobertes planes de l'edifici, s'hi podran definir terrats trepitjables comunitaris o associats als habitatges adjacents.

15. Construccions per damunt del perfil regulador.

- a. Per damunt del perfil regulador només s'admeten els elements següents:
- les baranes perimetrals dels terrats, no opaques, l'alçada de les quals no podrà excedir d'1,20 metres presos des del paviment del terrat trepitjable.
 - els elements de separació entre terrats, l'alçada dels quals no podrà excedir d'1,8 metres presos des del paviment del terrat trepitjable. Aquests elements de separació s'hauran de recular un metre, com a mínim, dels plans de façana de l'edifici.
 - els elements tècnics de les instal·lacions o aquelles parts integrants dels serveis comuns com filtres d'aire, dipòsits, acumuladors, captadors, claraboies, antenes, conductes de ventilació, conductes d'evacuació de fums, caixa d'escala i accés al terrat, cambra de màquines de l'ascensor i plaques solars. En qualsevol cas, aquests elements no podran excedir del pla límit virtual traçat a 45°, l'origen del qual és una línia horitzontal situada a l'alçada de cadascun dels plans de façana. Als elements tècnics de les instal·lacions se'ls haurà de donar un tractament unitari adequat a la volumetria i a la formalització general de l'edifici. En tot cas, cadascun dels elements tècnics que sobresurtin del perfil regulador màxim definit, se n'haurà de justificar la seva ubicació.
 - les plaques solars que hauran de ser coplanars quan s'ubiquin sobre la darrera planta de l'edificació o del badalot i podran ser inclinades quan es col·loquin a la coberta de la resta de l'edificació.
 - les estructures d'ombreig lleugeres i desmuntables, amb una superfície màxima del 50% del total de la coberta plana trepitjable, i un màxim de 15 m² de superfície. L'alçada màxima serà de 2,50 metres, i un màxim de 2,70 metres no perimetrals. Aquests elements no podran excedir del pla límit virtual traçat a 45°, descrit en el punt anterior.
 - excepcionalment, les construccions i elements compostius de caràcter arquitectònic. Aquests elements s'hauran de justificar, en tot cas, en relació a la composició de la façana i la volumetria de l'edifici mateix i del seu entorn més immediat.
- b. La coberta de l'edifici no podrà sobrepassar el perfil regulador màxim establert. Igualment, els ampits i les baranes opaques no podran excedir aquest perfil regulador màxim.
- c. Per damunt del perfil regulador es podrà preveure també una planta àtic amb les condicions següents:
- el conjunt d'elements de la coberta de la planta àtic, que haurà de ser plana, se situaran, com a màxim, a 3,50 metres per sobre de la cara superior de l'últim forjat i tindran una superfície útil mínima de 50m² quan formi habitatge independent.
 - el volum d'aquesta planta haurà de respectar la distància de 3 metres respecte les façanes. En cas de mitgeres permanents existents, el volum s'haurà d'integrar amb aquestes, sense sobrepassar-ne l'alçada existent en cap punt.
 - el 60% de la part no ocupada de la coberta haurà de permetre la solució amb coberta plana transitable enjardinada. La resta de coberta haurà de ser plana transitable.
 - l'ocupació de les xemeneies i d'altres elements tècnics de les instal·lacions computarà en el percentatge màxim d'ocupació fixat en el 35%, en els casos que superin l'alçada de 1,5 m per damunt de l'alçada reguladora. Les baranes opaques no podran sobrepassar el perfil regulador màxim.
 - haurà de disposar d'accés amb ascensor, ja sigui per estar vinculat a la planta inferior o perquè en disposi directament.
 - la solució amb aquesta planta àtic serà única en la totalitat de l'edificació.



16. Servitud de pas públic. Al plànol núm. 8 (*Proposta d'ordenació. Qualificació del sòl*) s'estableix una servitud de pas públic que haurà de ser constituïda de forma prèvia a l'atorgament de la llicència de primera ocupació de l'edificació. En aquests sòls s'estableixen les següents condicions:

- En el cas en què, d'acord amb el plànol d'ordenació, no és admesa l'edificació sobre rasant, tindrà consideració d'*Espai en continuïtat amb l'espai públic ocupable en planta soterrani* (OJ) regulada per l'art. 368 de la normativa del POUM.
- En el cas en què, d'acord amb el plànol d'ordenació, és admesa l'edificació en les plantes pis, tindrà consideració de Servitud de planta baixa regulada per l'art. 372 de la normativa del POUM.
- L'Ajuntament es farà càrrec del manteniment de les condicions de neteja i salubritat per sobre del paviment.
- Les rasants d'aquests espais queden grafiades als plànols 12.1 i 12.2 (*Proposta d'ordenació. Definició geomètrica i ordenació de l'edificació. Planta baixa i Planta tipus*), i 15 (*Proposta d'urbanització. Rasants i topografia proposada*), que es podran ajustar en relació a les rasants definitives de la urbanització dels espais públics adjacents.
- En els casos en què és admesa l'edificació en les plantes pis, les alçades lliures mínimes de pas d'aquests espais de servitud queden grafiades als plànols 12.1 i 12.2 (*Proposta d'ordenació. Definició geomètrica i ordenació de l'edificació. Planta baixa i Planta tipus*) i 15 (*Proposta d'urbanització. Rasants i topografia proposada*). Les servituds podran disposar de suports estructurals verticals, com ara pilars, sempre que siguin els mínims imprescindibles i no comprometin la funcionalitat i l'accessibilitat de l'espai públic. Aquests elements s'hauran de recular dels plans de façana de les plantes pis com a mínim 30 cm. La solució constructiva i la seva configuració haurà de ser integrada amb l'entorn, atenent criteris d'estètica, harmonia i seguretat.
- Aquests espais s'hauran d'urbanitzar donant continuïtat a l'espai públic perimetral, tant a nivell de rasants com de materials d'acabat i d'il·luminació, amb unes condicions similars a les urbanitzacions executades en l'àmbit. Caldrà incorporar el projecte d'urbanització d'aquests espais juntament amb el projecte d'edificació.
- Caldrà justificar la coherència de la solució adoptada amb la funcionalitat de la servitud de pas públic, amb el caràcter singular de l'edifici com a renovador de l'entorn urbà, i integrar la perspectiva de gènere en l'urbanisme determinada en els articles 1.e, 53 i 55 de la LLEI 17/2015, del 21 de juliol, d'igualtat efectiva de dones i homes.

17. Sòls lliures d'edificació

- Jardí privat SJ. Tots aquells espais que quedin lliures d'edificació en l'espai interior d'illa, en els quals no s'hagi definit una servitud de pas tindran consideració de Jardí privat SJ definit per l'article 380 del POUM.

- b. Espai en continuïtat amb l'espai públic ocupable en planta soterrani OJ. Seran d'aplicació les consideracions establertes a l'article 380 de la normativa del POUM. Tanmateix, a la cantonada dels carrers Primer de Maig i d'Aragó, s'admet l'obertura d'un accés en rampa per accedir a la planta soterrani, que s'haurà de separar un mínim de 1,80 metres de la façana de les edificacions. Al plànol núm. 11 (*Proposta d'ordenació. Zonificació i divisió poligonal*) es fixa de forma indicativa la posició de la rampa.
 - c. Espai edificable en planta baixa BJ. Serà d'aplicació les consideracions establertes a l'article 380 de la normativa del POUM.
18. **Tanques.** L'alçada màxima de les tanques opaques als límits de parcel·la no podrà excedir l'alçada de cinquanta centímetres amidats des de la rasant del carrer o des de la cota natural del terreny en cada punt dels límits considerats. L'alçada total d'aquestes tanques no podrà excedir l'alçada d'un metre vuitanta centímetres amidats en les mateixes condicions.
19. **Accessos aparcament.** Al plànol núm. 11 (*Proposta d'ordenació. Zonificació i divisió poligonal*) es fixen els accessos rodats admesos per tal de garantir les mínimes interferències possibles amb els recorreguts de vianants. L'accés preferent és una rampa de doble sentit de circulació des del carrer del Primer de Maig. Addicionalment, es podran habilitar un accés des del carrer de Camps i Fabrés i un altre des de l'edifici situat en contacte amb la mitgera existent a l'entorn de la plaça de l'Onze de Setembre.
20. **Condicions complementàries de caràcter estètic.** S'estableixen les següents condicions d'integració ambiental:
 Li són d'aplicació les condicions de l'ANNEX II. CONDICIONS D'INTEGRACIÓ AMBIENTAL del POUM.
 Caldrà justificar l'adequació de la solució adoptada quant a composició, materials, textura i color en relació al context on s'inscriu l'edifici. Amb aquesta finalitat, la sol·licitud de llicència haurà de contenir la documentació necessària que ho justifiqui.

Art 12 Condicions d'ús

1. S'estableixen com a admesos els usos següents:
- a. Habitatge plurifamiliar
 - b. Residencial especial
 - c. Hoteler
 - d. Apartament turístic
 - e. Comercial petit
 - f. Comercial mitjà i gran
 - g. Comercial establiment singular
 - h. Oficines i serveis
 - i. Restauració
 - j. Recreatiu
 - k. Estacions de servei
 - l. Indústria artesanal
 - m. Serveis funeraris
 - n. Indústria urbana
 - o. Tallers de reparació de vehicles
 - p. Gestió de residus
 - q. Aparcament
 - r. Educatiu
 - s. Esportiu
 - t. Sanitari assistencial
 - u. Cultural i associatiu
 - v. Religios
 - w. Agrícola
 - x. Serveis tècnics i mediambientals, serveis públics, instal·lacions ràdiocomunicació i instal·lacions solars.

2. L'ús d'habitatge no s'admet en planta baixa.
3. Les unitats habitacionals d'ús privatiu dels usos hotel·ler, residencial especial i apartament turístic, no s'admeten en planta baixa amb façana directa a l'espai públic.
4. Amb la finalitat d'afavorir l'activitat i la vitalitat de l'espai públic, es procurarà que les plantes baixes amb façana a l'espai públic allotgin usos que comportin atenció al públic, concurrència de persones o activitat vinculada a l'espai públic, generadors d'activitat i permeabilitat urbana. Els usos que, per la seva naturalesa, no comportin una relació directa amb l'espai públic ni generin activitat urbana, com els aparcaments, magatzems, instal·lacions tècniques, serveis tècnics i mediambientals, gestió de residus i altres d'anàlegs, se situaran preferentment en plantes soterrani o en altres plantes de l'edificació.
5. L'ús residencial per al sostre definit com a sostre residencial o d'habitatge no és exclusiu ni exclouent, admetent-se qualsevol dels diferents usos establerts a l'apartat 1 del present article, a excepció de l'ús recreatiu, estacions de servei, d'indústria artesanal i urbana, tallers de reparació de vehicles i aparcament a les plantes pis. Caldrà respectar les determinacions de l'article 394 de la normativa del POUM referent a les situacions relatives.
6. L'ús d'estacions de servei només admès en la modalitat de càrrega elèctrica, i en planta soterrani.
7. L'ús de serveis funeraris admès sense incineració.
8. L'ús de tallers de reparació de vehicles queda restringit a les branques no compreses en carrosseria i pintura.
9. L'ús de magatzem queda restringit a les implantacions de superfície inferior a 200 m² i una densitat de càrrega de foc ponderada i corregida (Qs) aportada pels productes emmagatzemats de fins a 850 MJ/ m².
10. L'ús de gestió de residus limitat al reciclatge de consumibles informàtics, triatge de roba, i altres similars que no suposin impacte ni molèstia en l'entorn residencial.

Art 13 Regulació de l'habitatge protegit

1. L'epígraf "pe" afegit a la clau de zona indica que una part del sostre residencial, en el percentatge mínim fixat pel present article, queda qualificat d'habitatge de protecció pública, sense que se'n determini l'adscripció a una parcel·la o edificació concreta.
2. Es destinarà per a la construcció d'habitatge protegit com a mínim el sostre corresponent al 40% del sostre edificable per a l'ús residencial, el qual es destinarà a habitatge de protecció oficial de règim general.
3. D'aquest sostre mínim reservat a habitatge de protecció pública, almenys el 50% s'haurà de destinar a habitatges de protecció pública en règim d'arrendament.
4. El nombre màxim d'habitatges de protecció pública, tant els corresponents a la reserva obligatòria com els que es prevegin addicionalment, serà el que resulti de dividir el sostre edificable per la ràtio de setanta metres quadrats.
5. Per a l'edificació de l'habitatge protegit són d'aplicació els paràmetres reguladors de la subzona de la qual formen part.

Art 14 Aparcament

El projecte d'edificació haurà de preveure les places d'aparcament de turismes, motocicletes, bicicletes, càrrega i descàrrega, i per PMR en compliment de les determinacions del POUM, la Ordenança municipal sobre aparcaments i el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, així com la legislació sectorial aplicable en funció de l'ús.

Art 15 Aparcament en subsòl

1. El subsòl de la finca podrà destinar-se a l'ús d'aparcament d'acord amb les condicions establertes en aquesta normativa.

2. En la definició de l'ordenació s'ha tingut en consideració la possible implantació d'un aparcament públic en el subsòl del carrer de Camps i Fabrès, futura avinguda de l'Abat Oliba. Amb la finalitat d'afavorir una solució integrada, s'han de preveure les reserves funcionals necessàries per possibilitar la seva eventual connexió amb l'aparcament de la finca privada i la utilització conjunta dels accessos.
3. En el projecte de reparcel·lació s'haurà d'establir una servitud en subsòl sobre la finca resultant que permeti garantir, si s'escau, la connexió entre l'aparcament de la finca privada i un eventual aparcament públic situat sota la vialitat pública. El projecte d'edificació haurà d'incorporar les reserves i previsions constructives necessàries per fer efectiva aquesta possibilitat.
4. Amb caràcter previ a l'atorgament de la llicència d'edificació, l'Ajuntament haurà de manifestar expressament la seva voluntat de mantenir o renunciar a aquesta previsió. En cas de renúncia, la servitud prevista en aquest article quedarà extingida automàticament i sense efectes.

Art 16 Integració de les instal·lacions de serveis

1. Les estacions de transformació elèctrica o altres instal·lacions tècniques de característiques similars, quan siguin necessàries, no s'admetran en sòl públic i s'hauran d'integrar en l'edificació, preferentment en els fronts menys visibles i minimitzant l'impacte visual i funcional dels locals. Tampoc podran afectar les condicions derivades de les servituds previstes ni limitar la continuïtat, l'accessibilitat, la funcionalitat o el correcte manteniment dels espais públics i dels elements que hi estiguin vinculats.
2. Igualment, els quadres de comandament, les escomeses, els comptadors i la resta d'elements corresponents a les diferents xarxes de serveis s'hauran d'integrar en la composició arquitectònica de l'edificació, de manera que se'n minimitzi l'impacte visual sobre l'espai públic.

CAPÍTOL QUART. GESTIÓ DEL PLA DE MILLORA URBANA

Art 17 Polígon d'actuació

Es delimita un únic polígon d'actuació que coincideix amb l'àmbit del Pla de millora urbana.

Art 18 Sistema d'actuació

Per al desenvolupament del Pla de millora urbana es fixa el sistema d'actuació per reparcel·lació en la modalitat de cooperació.

Art 19 Cessions

D'acord amb el Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, les cessions gratuïtes i obligatòries són les següents:

- A. Dels sistemes
- B. Del 10% de l'aprofitament mig del polígon d'actuació.

Art 20 Fitxa de característiques de l'àmbit d'actuació

La fitxa corresponent al polígon d'actuació delimitat és la que apareix a continuació:

PAU ONZE DE SETEMBRE		
ÀMBIT PAU	4.318,99	100,00%
SÒL PÚBLIC	2.159,92	50%
A.1b	731,90	

	a2	562,17	
	D.3	865,84	
SÒL PRIVAT		2.159,08	50%
SOSTRE		7.774,19	100%
USOS			
	Altres usos	2.332,26	
	Residencial	5.441,93	
	Lliure	3.265,16	60%
	HPO règim general	2.176,77	40%
EDIFICABILITAT BRUTA MÀXIMA		1,80	m²st/m²s
DENSITAT MÀXIMA D'HABITATGES		67	habitatges
	Lliure	36	habitatges
	HPO règim general	31	habitatges
SISTEMA D'ACTUACIÓ	REPARCEL·LACIÓ PER COOPERACIÓ		
OBJECTIUS			
El PMU es planteja l'ordenació dels terrenys delimitats de tal manera que es possibiliti l'alliberament d'una part important de la seva superfície com a espai públic, la situació del qual vindrà determinada per la resta d'espais públics del sector			
CÀRREGUES URBANÍSTIQUES			
El desenvolupament del sector comportarà les següents càrregues d'urbanització:			
1. Dels sistemes adscrits al sector.			
2. De la correcta connexió del sector amb els sistemes viaris externs.			
3. De la correcta connexió amb les companyies subministradores que en garanteixin el servei.			
4. De les actuacions previstes d'acord amb l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada.			
D'acord amb l'article 18 Reial decret legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana i d'acord amb l'article 44 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, l'administració actuant no participa de les càrregues d'urbanització derivades de la cessió del 10% de l'aprofitament urbanístic.			

Art 21 Càrregues d'urbanització

El desenvolupament del polígon d'actuació comportarà les següents càrregues d'urbanització:

- A. Dels sistemes adscrits al sector
- B. De la correcta connexió del sector amb els sistemes viaris externs
- C. De la correcta connexió amb les companyies subministradores que en garanteixin el servei.
- D. De les actuacions previstes d'acord amb l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

D'acord amb l'article 18 Reial decret legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana i d'acord amb l'article 44 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, l'administració actuant no participa de les càrregues d'urbanització derivades de la cessió del 10% de l'aprofitament urbanístic.

Art 22 Urbanització

1. Al plànol de proposta núm. 15.2 (*Proposta prèvia de l'espai públic*) es fixa l'àmbit indicatiu d'urbanització a càrrec del sector de Pla de millora urbana, que es podrà ajustar en funció del projecte d'urbanització, d'acord amb les obligacions del Polígon d'actuació urbanística.
2. Per tal de definir les obres d'urbanització bàsiques i complementàries es redactarà el corresponent projecte d'urbanització.

3. Seran d'aplicació les determinacions de la Normativa ambiental del POUM, contingudes en del títol 10 de les normes del POUM.

Art 23 Execució de les obres d'edificació

1. L'execució de l'edificació en sòl privat quedarà condicionada a l'estat de l'execució de les obres d'urbanització. La llicència d'obres haurà de condicionar l'inici de l'execució de l'edificació a la coordinació amb la Direcció Facultativa de les obres d'urbanització, establint en cada cas, la data i les condicions d'accés al recinte d'obres.
2. Pel que fa a l'execució de les obres d'edificació, s'estableix un termini de 2 anys per a l'inici de les obres, a comptar des que la parcel·la tingui la condició de solar i de 3 anys per a la seva finalització, a comptar des de la data d'atorgament de la llicència d'obres.
3. Per als habitatges en règim de protecció oficial, es fixa un termini de 2 anys per a l'inici de les obres, a comptar des que la parcel·la tingui la condició de solar i de 3 anys màxim per a la seva finalització, a comptar des de la data d'atorgament de la llicència d'obres.

Manresa, juliol del 2026
Per l'equip redactor

PLA DE MILLORA URBANA
ONZE DE SETEMBRE
ESTUDI ECONÒMIC I FINANCER

L'avaluació econòmica del desplegament de les determinacions del present Pla de millora urbana comporta la valoració de la repercussió de les càrregues urbanístiques –urbanització, indemnitzacions i despeses de gestió– sobre el sòstre susceptible d'edificar-se en el sector de pla de millora. Les despeses d'urbanització inclouen els costos d'urbanització del sector, els costos d'enderroc de les edificacions existents, els costos d'enllaç de les diferents xarxes de servei fins a les existents, la urbanització necessària per enllaçar els nous carrers amb els existents, i la reurbanització d'aquelles parts d'urbanització externa al sector que cal enderrocar per ubicar-hi xarxes de serveis.

El polígon d'actuació objecte d'anàlisi és un àmbit que està previst que es desenvolupi en un període curt de temps. Per aquest motiu es considera adient aplicar el mètode residual estàtic. Per a l'anàlisi, doncs, cal considerar els costos de transformació i de construcció i posar-los en relació als ingressos que es puguin obtenir del desenvolupament.

El polígon d'actuació preveu, com a càrregues d'urbanització, la urbanització del sistema viari a2 inclòs dins l'àmbit del PMU –corresponent al carrer de Camps i Fabrès, el passeig de Pere III i una petita porció situada al carrer del Primer de Maig–, així com del sistema viari A1 –carrer de Camps i Fabrès– i del sistema d'espais lliures D.3, amb front al carrer d'Aragó.

Per a l'adequació dels nous espais públics, s'estima una despesa unitària de 300 €/m² per als espais lliures situats al carrer d'Aragó, i de 350 €/m² –corresponents a viari amb serveis– per al carrer de Camps i Fabrès i el passeig de Pere III. Tanmateix, atesa la magnitud de la intervenció, es preveu una quantia addicional destinada a executar el reblert necessari per urbanitzar els espais a la nova rasant, situada sobre els actuals terrenys de l'aparcament existent. Quant a les despeses de gestió del polígon s'estima una despesa de 83.844,85 €.

Pel que fa als costos de construcció de l'edificació, s'han considerat els costos unitaris per a habitatge plurifamiliar del BEC del 1er trimestre de 2026. Així, doncs, la xifra adoptada és de 1.476,77 €/m² per als usos residencials lliures, i de 1.233,74 €/m² per l'habitatge de protecció pública. Els costos de l'edificació del sòstre destinat a altres usos s'ha considerat una reducció del 30% dels costos unitaris per a habitatge.

Per determinar el valor en venda de la nova edificació, s'ha realitzat un estudi de mercat actualitzat que constata canvis significatius en la dinàmica immobiliària recent. A partir d'aquest estudi, s'ha determinat que el valor de venda del sòstre residencial lliure és de 2.884,13 €/m².

Pel que fa al sòstre residencial de protecció pública s'ha utilitzat el valor de venda d'HPO en aplicació de la Llei 11/2025, de 29 de desembre, pel qual s'adopten mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme, que per l'any 2026 és de 2.913,18 €/m², i que, aplicant un coeficient de 0,75, obtenim el preu €/m² construït amb una xifra de 2.184,89 €/m².

Finalment, per al sòstre d'altres usos diferents del residencial, que es concentra en les plantes baixes de les edificacions, s'ha utilitzat un valor corresponent al 70% del valor del sòstre residencial lliure, que es correspon amb 2.018,89 €/m².

1. Avaluació econòmica del desenvolupament de l'àmbit

Despeses d'urbanització. Les obres bàsiques i complementàries de l'àmbit d'urbanització que quedaran descrites en el corresponent projecte d'urbanització es desglossen en els costos següents:

Despeses d'urbanització

Urbanització viari
Urbanització espais lliures
Reblert noves rasants
Actuacions previstes d'acord amb l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

Cost global obres bàsiques i complementàries 821.375,66 eur

Altres càrregues urbanístiques. El desenvolupament del sector i l'execució de la urbanització comporten altres despeses que s'estimen amb els imports següents:

Despeses de gestió

Redacció Pla de millora urbana
Redacció Projecte d'urbanització i direcció d'obres
Redacció Projecte de reparcel·lació
Coordinació seguretat i salut
Despeses de seguiment de les quotes
Despeses de registre

Cost global despeses de gestió 83.844,85 eur

Enderrocs

Enderroc construccions Camps i Fabrés 313.170,00 eur
Enderroc aparcament 31.365,00 eur

Cost global enderrocs 344.535,00 eur

Indemnitzacions

Indemnització edificacions residencials 711.499,32 eur
Indemnització instal·lacions de l'aparcament 188.595,00 eur
Indemnització lloguers residencials 68.191,32 eur

Cost global indemnitzacions 968.258,64 eur

El total de despeses corresponents a les càrregues urbanístiques del sector són les següents:

Total costos 2.218.041,15 eur

2. Repercussió de les càrregues urbanístiques

L'administració actuant no participa de les càrregues d'urbanització derivades de la cessió del 10% de l'aprofitament urbanístic, l'article 18 Reial decret legislatiu 7/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de sòl i rehabilitació urbana i d'acord amb l'article 46 del Decret legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme.

3. Justificació de la viabilitat econòmica de la promoció

Calculades les despeses, aquestes s'han de restar dels beneficis que es preveuen obtenir amb la promoció immobiliària.

El resum de les dades i dels càlculs pel PAUt 021 *onze de setembre* seria el següent:

PMUt 021 onze de setembre		
<u>paràmetres urbanístics</u>		
Superfície total		4.318,99
Sòl públic		2.159,92
viari		1.294,07
espais lliures		865,84
equipament		0,00
Sòl privat		2.159,08
Sostre màxim		7.774,19
residencial		5.441,93
	lliure	3.265,16
	hpo	2.176,77
altres usos		2.332,26
Cessió aprofitament		10%
<u>paràmetres econòmics</u>		
	preu unitari €/m2	total €
costos de transformació		
cost d'urbanització		821.375,66
enderrocs		344.535,00
indemnitzacions		968.258,64
despeses de gestió PAU		83.844,85
		2.218.014,15
costos d'edificació		
residencial	1.476,77	4.821.888,43
hpo	1.233,74	2.685.571,27
altres usos	1.033,74	2.410.944,21
		9.918.403,91
cessió d'aprofitament		
valor repercussió residencial lliure	583,32	1.904.641,71
valor repercussió residencial HPO	446,94	972.888,36
valor repercussió altres usos	408,33	952.320,85
		3.829.850,92
percentatge	10,00%	382.985,09
valor en venda edificació		
residencial lliure	2.884,13	9.417.142,18
residencial hpo	2.184,89	4.755.997,52
altres usos	2.018,89	4.708.571,09

	18.881.710,80
<u>benefici i despeses generals</u>	<u>5.394.774,51</u>
	13.486.936,29
valor residual sòl	
costos de transformació	-2.218.014,15
costos d'edificació	-9.918.403,91
cessió aprofitament	-382.985,09
<u>valor en venda edificació</u>	<u>13.486.936,29</u>
	967.533,14
<u>valor residual del sòl €/m2 sòl</u>	<u>224,02</u>

Així doncs, tenint en compte la xifra de 224,02 € de valor residual del sòl resultant, es considera que el polígon és viable en termes econòmics i financers.

4. Informe de sostenibilitat econòmica

D'acord amb TRLUC el present document ha de contenir l'agenda i l'avaluació econòmica i financera de les actuacions a desenvolupar 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.*

En relació als sòls qualificats de sistema viari i d'espais lliures s'escau avaluar l'impacte del seu manteniment.

Informe de sostenibilitat econòmica

El present Pla de millora urbana té per objecte la redefinició i transformació d'un àmbit estratègic de la ciutat, aprofitant les oportunitats derivades de la desaparició de la infraestructura ferroviària en superfície i l'alliberament dels sòls associats. La proposta planteja una nova configuració urbana, orientada a reforçar la connectivitat en aquest punt de la ciutat, per una banda, millorant la continuïtat dels carrers adjacents, i per l'altra, generant nous espais públics de qualitat, capaços d'estructurar una nova centralitat i afavorir la integració de l'àmbit al seu entorn immediat.

D'acord amb la proposta descrita al llarg del document, no s'escau considerar costos d'implantació atès que el desenvolupament de l'àmbit va a càrrec dels propietaris inclosos en l'àmbit, i l'ajuntament no participa de les càrregues per l'aprofitament que rep de la cessió obligatòria. Per aquest motiu, l'impacte sobre les finances públiques s'ha de valorar sobre els costos de manteniment, atès que serà l'Ajuntament qui s'encarregui del manteniment de la via pública, dels espais lliures i el mobiliari urbà que si prevegi, així com de les condicions de neteja i salubritat d'aquests espais, i la despesa energètica de l'enllumenat públic.

El pressupost municipal que l'Ajuntament va dedicar a aquests conceptes per a l'any 2025 i el previst pel 2026 és:

Concepte	pressupostat 2025	liquidat 2025	pressupostat 2026
Manteniment via pública	2.519.247,00€	3.883.932,31€	3.621.241,00€
Neteja viària	4.446.258,00€	5.508.108,83€	5.027.015,00€
Enllumenat despesa energètica	1.000.000,00€	1.000.164,33€	950.000,00€
Manteniment parcs i jardins	1.979.663,00€	2.213.073,99€	2.213.594,00€
TOTAL	9.945.168,00€	12.605.279,46€	11.811.850,00€

D'aquestes dades es desprèn que la despesa finalment liquidada corresponent a l'any 2025 és superior a la inicialment pressupostada per al mateix exercici. Igualment, la despesa liquidada de 2025 continua situant-se, en termes generals, per sobre de la despesa prevista al pressupost de 2026. Així mateix, atenent a l'evolució inflacionària i al context econòmic actual, resulta difícil determinar l'abast dels possibles ajustos de despesa durant l'exercici 2026. En conseqüència, es prenen com a referència les dades corresponents a la despesa liquidada de l'any 2025, preveient que el pressupost de 2026 pugui experimentar increments i adoptant un criteri prudent en l'estimació de la despesa.

En relació a les despeses de manteniment anuals dels nous espais públics que es crearan a partir de l'execució del Pla de millora, i tenint en compte les superfícies totals de viari i espais lliures existents a la ciutat i les despeses liquidades en l'exercici de 2025 sobre aquest espais, s'ha fet una estimació que, per aquests conceptes, afecten al pressupost municipal, amb les següents conclusions:

Concepte	despesa pressupost 2025 €/m2	despesa anual espais PMU
Manteniment via pública	2,07	3.602,56€
Neteja viària	2,93	5.109,08€
Enllumenat despesa energètica	0,53	1.388,44€
Manteniment parcs i jardins	0,62	537,09€
Total	6,15	10.637,17€

Atès que la responsabilitat del manteniment dels *espais en continuïtat amb l'espai públic ocupable en planta soterrani* (OJ) recauran sobre l'Ajuntament, els càlculs tenen en compte també aquestes superfícies.

Així, pel que fa al manteniment anual dels nous espais d'ús públic generats pel Pla de millora, s'estima un cost de 10.637,17€, que representa un increment del 0,11 % respecte de la despesa total de 12.605.279,46€ que es destina a manteniment ordinari al pressupost municipal de l'espai públic a la ciutat.

Per comparar l'ordre de magnitud d'aquest percentatge, tenint en compte que la superfície actual de sòl urbà consolidat del municipi és de 7.115.334,00 m² i el nombre aproximat d'habitatges és d'uns 38.390, en aquest context, l'àmbit de Pla de millora suposa la incorporació de 4.318,99 m² de nou sòl i 67 nous habitatges, fet que representa un augment global del 0,06% respecte del sòl urbà consolidat i del 0,17% quant a nombre d'habitatges. Cal destacar que aproximadament el 50% d'aquest nou àmbit es destina a sòl públic (zones verdes i vialitat), el qual s'incorporarà al patrimoni municipal completament urbanitzat. Per tant, l'increment de la despesa corrent previst en el pressupost municipal per costos de manteniment (estimat en un 0,11%) es troba totalment justificat, equilibrat i proporcionat.

Per tal d'equilibrar les despeses de manteniment dels espais d'ús públic, es valora l'increment de recaptació associat al nou sostre edificable, el qual passa dels 2.409 m² de les diferents finques situades al carrer de Camps i Fabrès (objecte

d'enderroc) a un sostre total de 7.774,19 m² de la nova proposta. D'una banda, aquest increment net de 5.365,19 m² de sostre es traduirà en un augment anual recurrent de la recaptació de l'*Impost sobre Béns Immobles* (IBI) generat pels nous productes immobiliaris. D'altra banda, l'execució de la totalitat del nou sostre previst (7.774,19 m²) comportarà un ingrés inicial en concepte de l'*Impost sobre Construccions, Instal·lacions i Obres* (ICIO) estimat en 396.736,16 €, xifra que correspon al 4% dels costos d'edificació previstos en 9.918.403,91€. Ambdues recaptacions podran contribuir a compensar les despeses generades pel manteniment dels nous espais públics.

A més a més, cal tenir en compte que, encara que l'impacte econòmic immediat no sigui apreciable, la proposta pot produir beneficis socials i mediambientals que es podrien considerar serveis ecosistèmics, per exemple, de tipus cultural —com el lleure i l'oci— o de regulació ambiental —com el control climàtic i del cicle de l'aigua—. En concret, en el cas que ens ocupa, cal considerar l'impacte positiu sobre el teixit urbà, on l'alliberament d'espais d'utilització pública i de relació social proporcionarà un benefici ambiental que es podria arribar a quantificar econòmicament.

Atès tot el que s'ha exposat anteriorment, es considera que la proposta de transformació comporta un increment limitat de les despeses municipals associades al manteniment dels nous espais públics previstos, de manera que l'ajuntament podrà assumir l'increment de despesa que generarà. Tanmateix, aquesta incorporació d'espai públic i la millora de la configuració urbana de l'àmbit es considera que generen un impacte positiu sobre la qualitat urbana, la connectivitat i les condicions d'ús ciutadà d'un entorn ampli de la ciutat, que alhora contribuïran a reforçar la centralitat i la integració urbana del sector.

Manresa, juliol de 2026
Per l'equip redactor

PLA DE MILLORA URBANA
ONZE DE SETEMBRE
AGENDA I PLA D'ETAPES

Atesos els objectius i les determinacions previstes en el present Pla de millora urbana, es considera adient establir un termini per a l'edificació dels habitatges de protecció oficial HPO i un termini per a la urbanització dels espais públics inclosos en l'àmbit.

Així doncs, s'estableix un termini de 2 anys per a la redacció i aprovació del projecte de reparcel·lació a comptar des de l'entrada en vigor del present PMU, i de 2 anys per a l'execució de les obres d'urbanització dels espais públics previstos a l'àmbit, a comptar des de l'entrada en vigor del projecte de reparcel·lació.

Pel que fa a l'execució de les obres d'edificació, s'estableix un termini de 2 anys per a l'inici de les obres, a comptar des que la parcel·la tingui la condició de solar i de 3 anys per a la seva finalització, a comptar des de la data d'atorgament de la llicència d'obres.

Pel que fa als habitatges amb protecció oficial, d'acord amb l'apartat e de l'article 83.2 del Decret 305/2006 del 18 de juliol pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme, es fixa un termini de 2 anys per a l'inici de les obres, a comptar des que la parcel·la tingui la condició de solar i de 3 anys per a la seva finalització, a comptar des de la data d'atorgament de la llicència d'obres.

Per l'equip redactor
Manresa, juliol de 2026

PLA DE MILLORA URBANA
ONZE DE SETEMBRE
DOCUMENTACIÓ FOTOGRÀFICA

Fotografies estat actual de l'àmbit



Imatge de Google Earth. Vista aèria general des del sud. A la dreta estació de FGC Manresa Alta i l'estació d'autobusos



Imatge de Google Earth. Vista aèria de l'àmbit des del sud



Imatge de Google Earth. Vista aèria general des del nord est



Imatge de Google Earth. Vista aèria de l'àmbit des del nord est



Imatge de Google Earth. Vista aèria general des del nord amb el traçat en superfície de FGC entre la carretera de Santpedor i l'estació Manresa Baixador



Imatge de Google Earth. Vista aèria de l'àmbit des del nord



Imatge de Google Earth. Vista aèria general des de l'oest



Imatge de Google Earth. Vista aèria des del carrer de Carrasco i Formiguera



Composició a partir d'imatges de Google Maps. Vista de l'estació Manresa Baixador des del carrer del Primer de Maig



Imatge de Google Maps. Vista des de l'inici del carrer d'Aragó



Imatge de Google Maps. Imatge del final del carrer d'Aragó



Imatge de Google Maps. Imatge del pas inferior des del carrer de l'Abat Oliba



Imatge de Google Maps. Vista del final del carrer d'Aragó des del carrer de l'Abat Oliba



Imatge de Google Earth. Vista aèria del viaducte de vies de FGC des del nord est de l'àmbit



Imatge de Google Maps. Imatge del pas inferior del viaducte de vies de FGC des del carrer de Camps i Fabrès



Vista de les edificacions residencials del carrer de Camps i Fabrès



Composició a partir d'imatges de Google Maps. Alçat de les edificacions residencials objecte d'enderroc del carrer de Camps i Fabrès



Vista des del carrer de Camps i Fabrès, cantonada amb passeig de Pere III



Vista dels darreres de les edificacions residencials del carrer de Camps i Fabrés des de l'interior de l'aparcament



Vista de l'aparcament en superfície des del carrer de Camps i Farrés



Vista des del carrer de Camps i Fabrès a l'alçada de la rampa de sortida de l'aparcament



Vista des de l'interior de l'aparcament en superfície



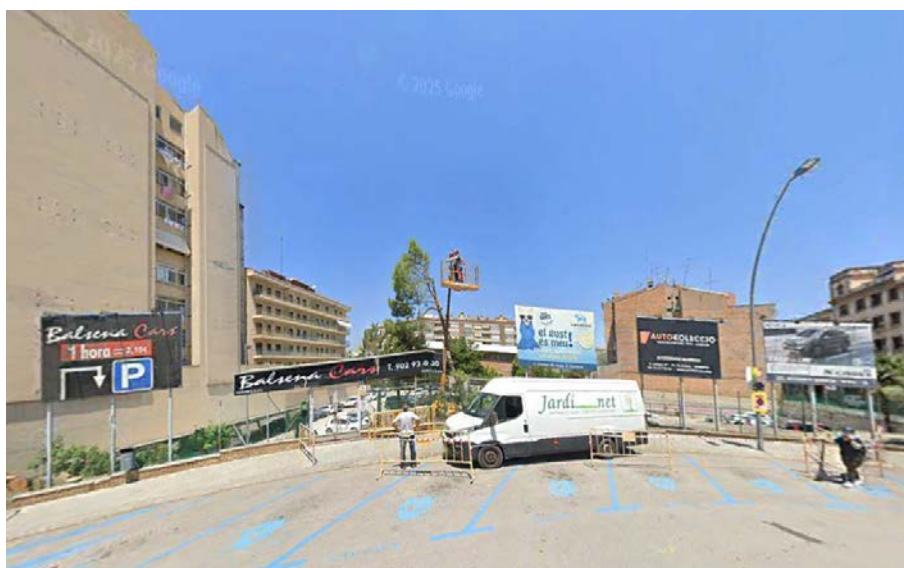
Vista de la rampa de sortida cap al carrer de Camps i Fabrès des de l'interior de l'aparcament



Vista dels espais residuals entre l'aparcament i la plaça de l'Onze de Setembre



Vista de l'accés de vianants i espais residuals adjacents entre l'aparcament i la plaça de l'Onze de Setembre



Composició a partir d'imatges de Google Maps. Vista de l'aparcament des de la plaça de l'Onze de Setembre



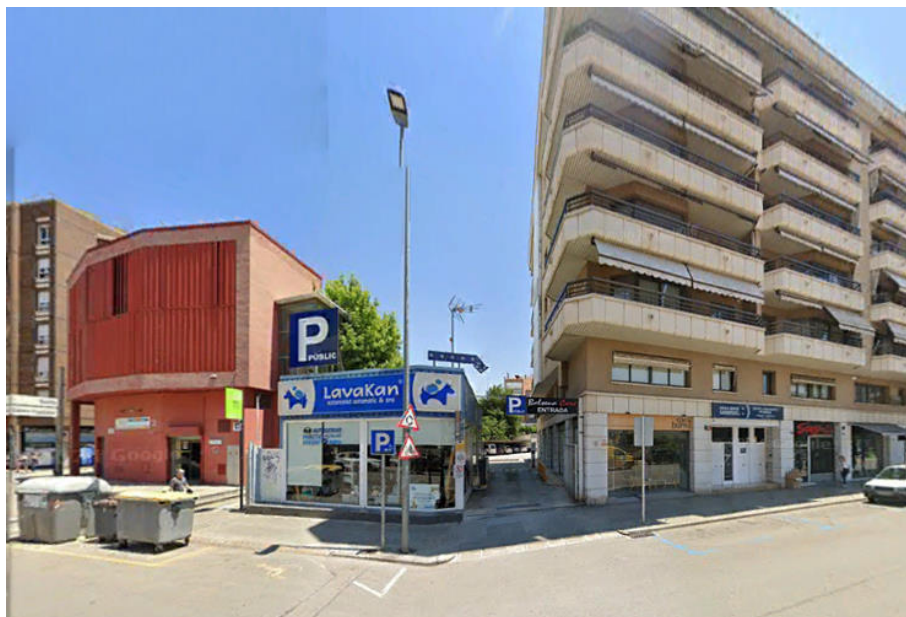
Composició a partir d'imatges de Google Maps. Vista des de la plaça de l'Onze de Setembre



Composició a partir d'imatges de Google Maps. Vista des de la plaça de l'Onze de Setembre



Composició a partir d'imatges de Google Maps. Vista de la plaça de l'Onze de Setembre des del passeig de Pere III



Composició a partir d'imatges de Google Maps. Vista des del carrer del Primer de Maig



Vista de l'accés a l'aparcament des del carrer del Primer de Maig



Vista de l'accés a l'aparcament des de l'interior de l'illa



Vista de l'accés a l'aparcament des de l'interior de l'aparcament

PLA DE MILLORA URBANA
ONZE DE SETEMBRE
DOCUMENTACIÓ GRÀFICA



ÀMBIT PLA DE MILLORA URBANA

140
0
17000

ELS ARQUITECTES

OSCAR GALEOTE FREUJO

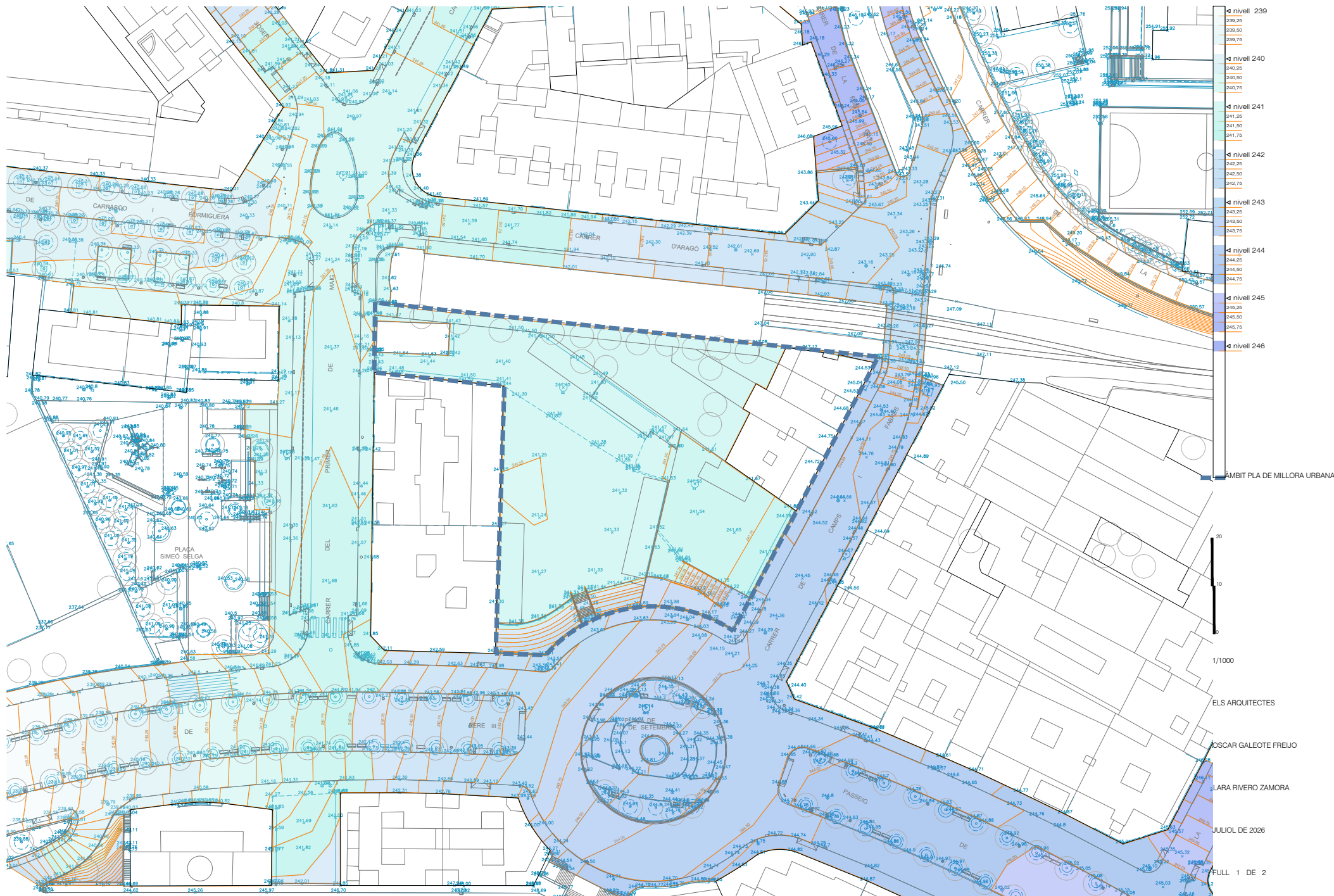
LARA RIVERO ZAMORA

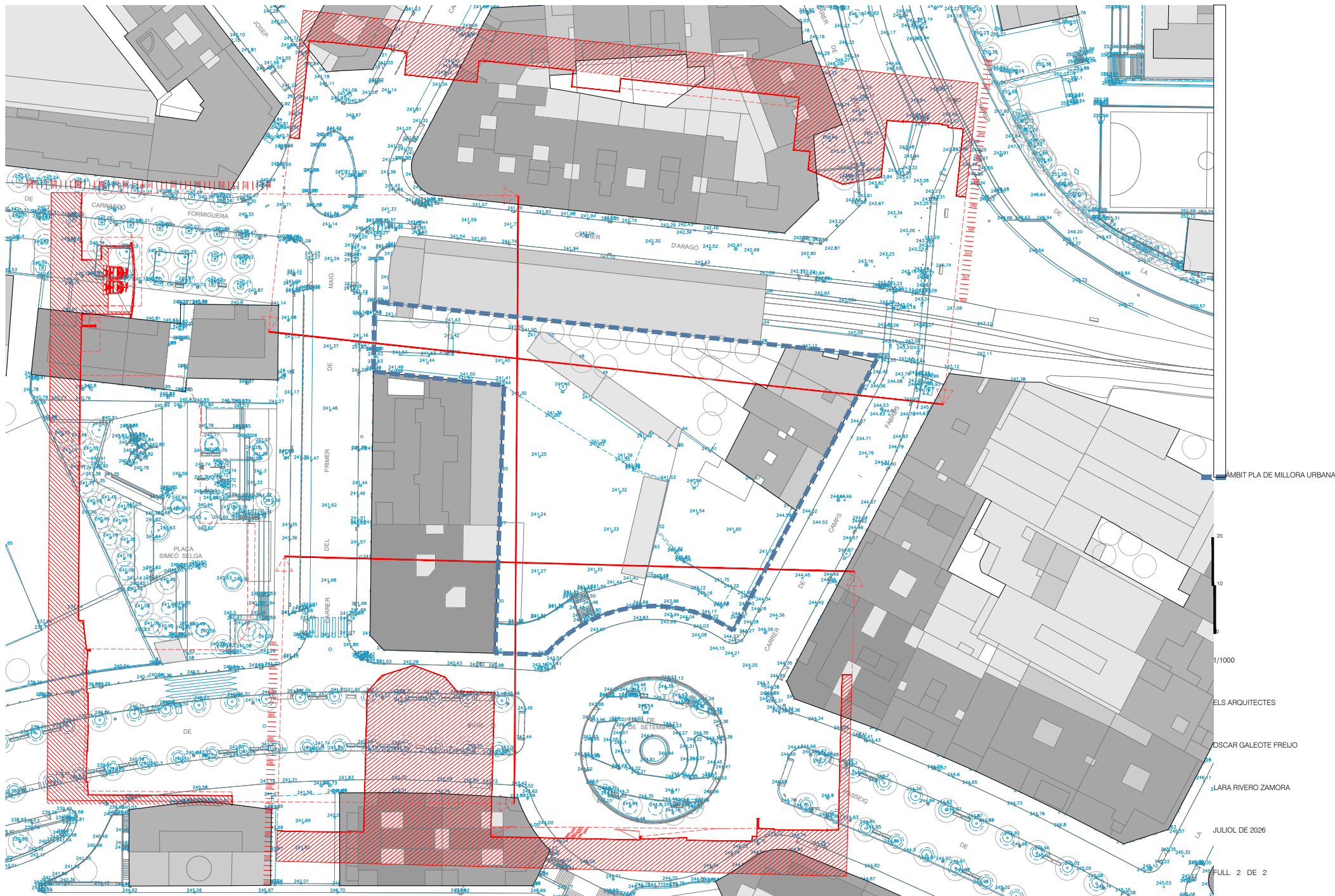
JULIOL DE 2026

FULL 1 DE 1

01

SITUACIÓ I ÀMBIT







AMBIT PLA DE MILLORA URBANA

20

10

1/1000

ELS ARQUITECTES

OSCAR GALEOTE FREJO

LARA RIVERO ZAMORA

JULIOL DE 2026

FULL 1 DE 1

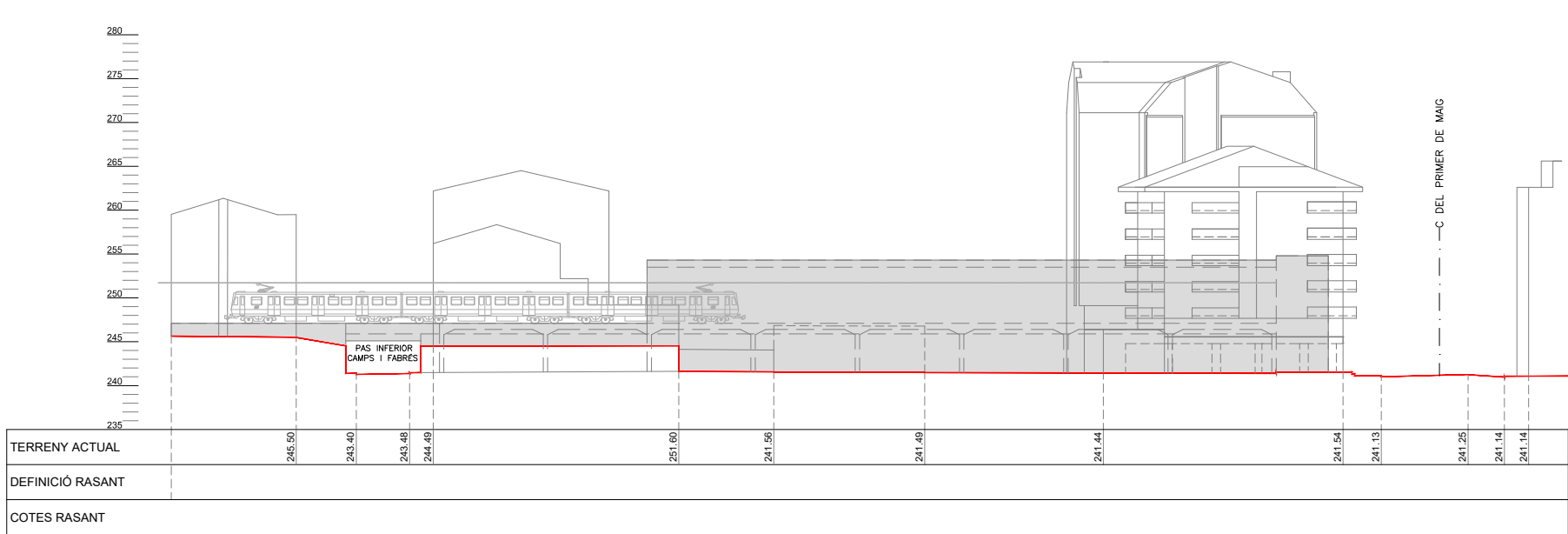
04

ORTOFOTO

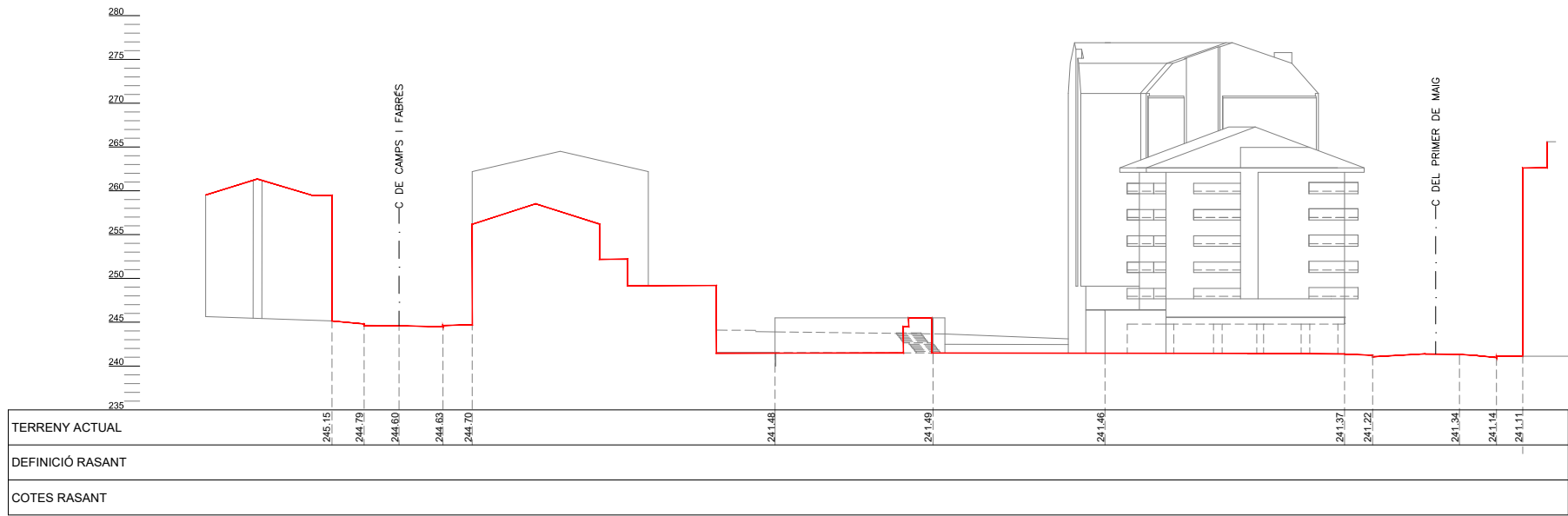
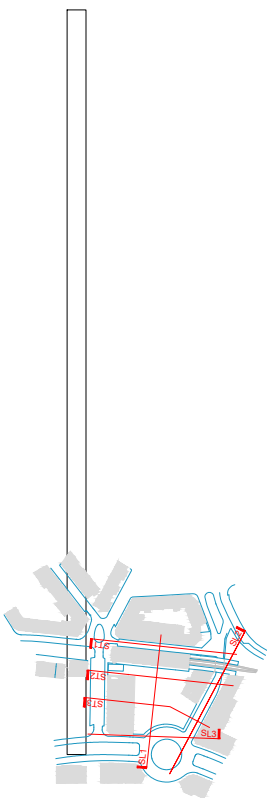








SECCIÓ ST1 SECCIÓ TRANSVERSAL PEL CARRER D'ARAGÓ - ESTAT ACTUAL



SECCIÓ ST2 SECCIÓ TRANSVERSAL ENTRE EL CARRER DE CAMPS I FABRÉS I EL CARRER DEL PRIMER DE MAIG - ESTAT ACTUAL



1/750

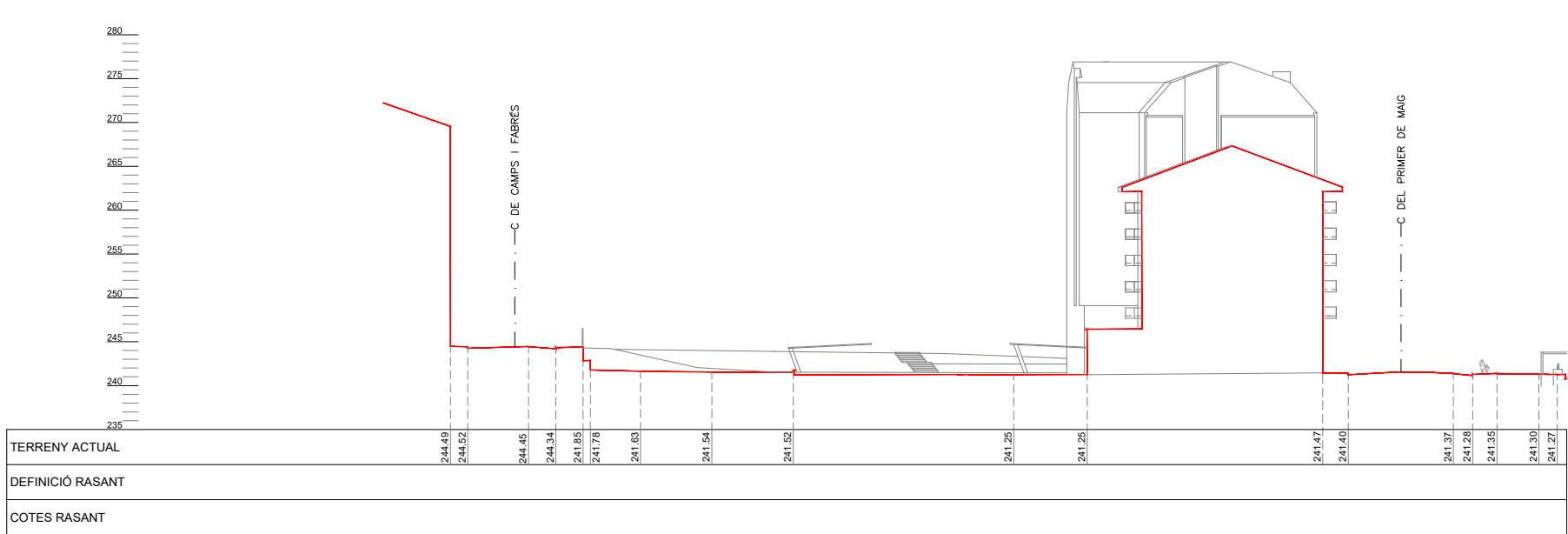
ELS ARQUITECTES

OSCAR GALEOTE FREJO

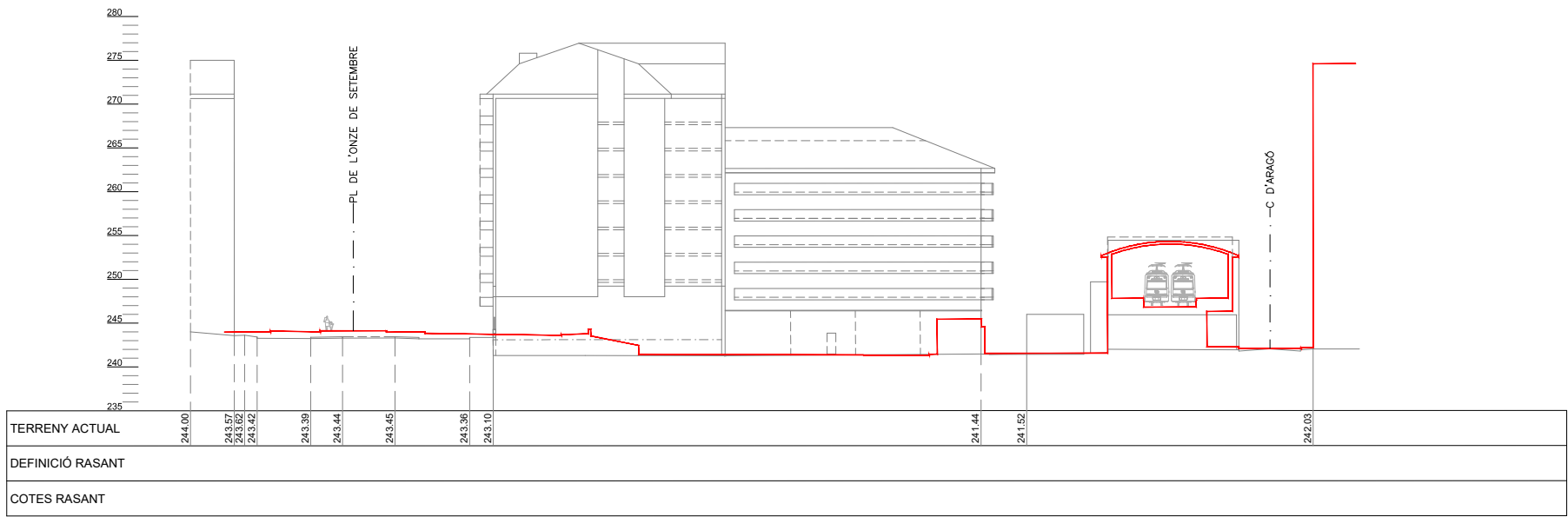
LARA RIVERO ZAMORA

JULIOL DE 2026

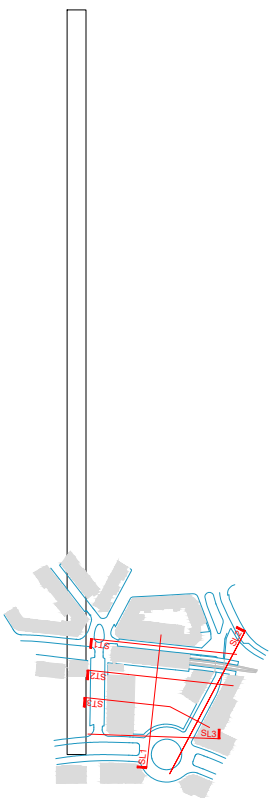
FULL 1 DE 3



SECCIÓ ST3 SECCIÓ TRANSVERSAL ENTRE EL CARRER DE CAMPS I FABRÉS I EL CARRER DEL PRIMER DE MAIG - ESTAT ACTUAL



SECCIÓ SL1 SECCIÓ LONGITUDINAL ENTRE LA PLAÇA DE L'ONZE DE SETEMBRE I EL CARRER D'ARAGÓ - ESTAT ACTUAL



1/750

ELS ARQUITECTES

OSCAR GALEOTE FREJO

LARA RIVERO ZAMORA

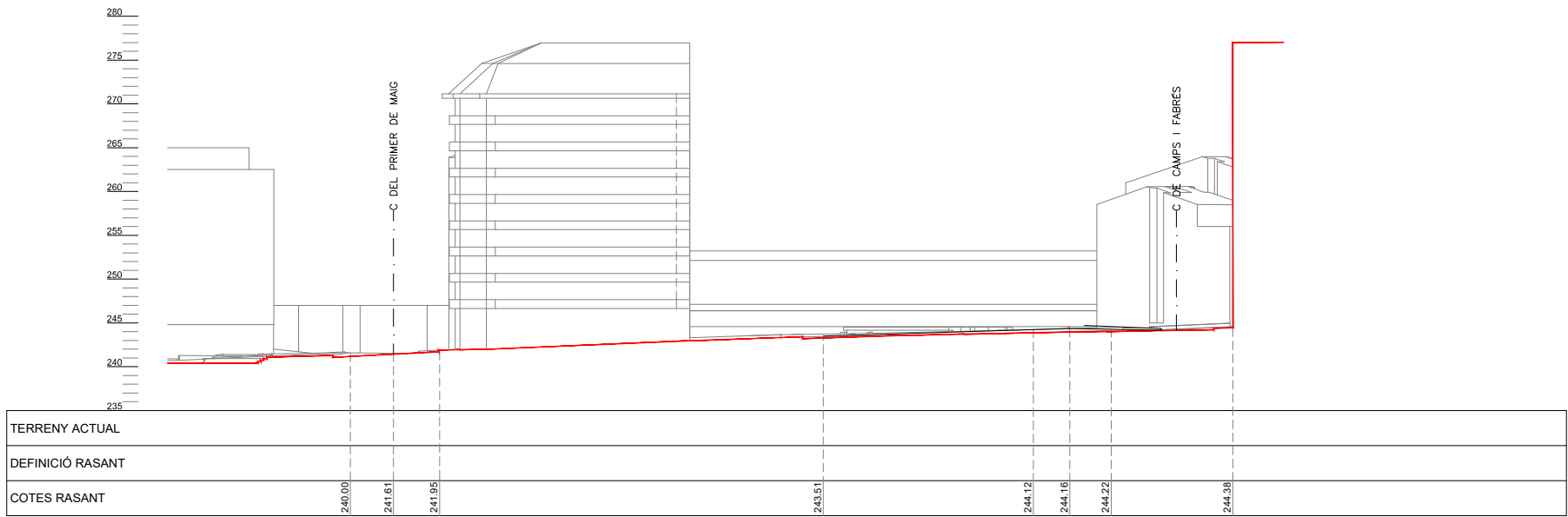
JULIOL DE 2026

FULL 2 DE 3

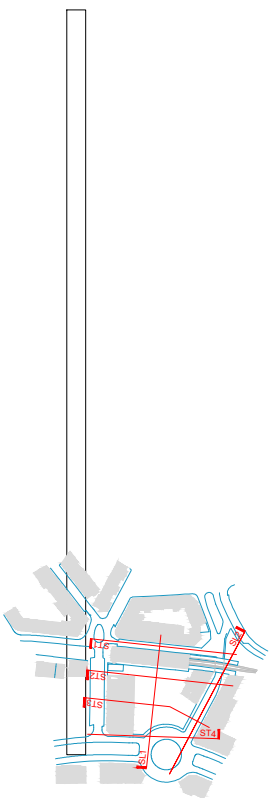
09



SECCIÓ SL2 - SECCIÓ LONGITUDINAL PEL CARER DE CAMPS I FABRÉS - ESTAT ACTUAL



SECCIÓ ST4 SECCIÓ TRANSVERSAL PEL PASSEIG DE PEREIII I LA PLAÇA DE L'ONZE DE SETEMBRE - ESTAT ACTUAL



1/750

ELS ARQUITECTES

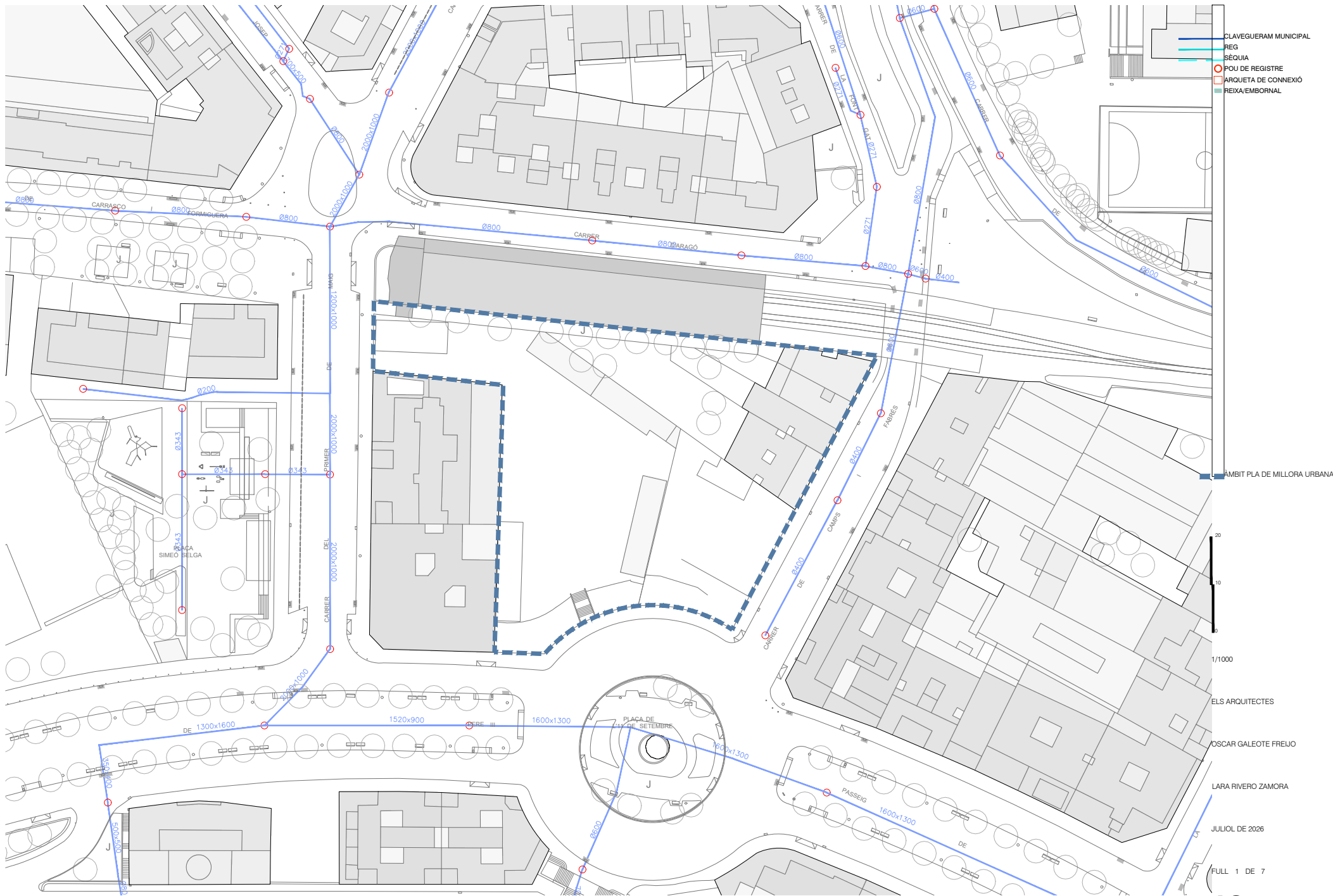
OSCAR GALEOTE FREJIO

LARA RIVERO ZAMORA

JULIOL DE 2026

FULL 3 DE 3

09



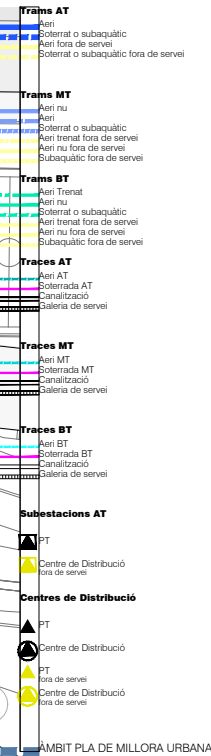






Figure 1 shows a vertical scale bar with markings at 0, 10, and 20. The label '1/1000' is positioned at the bottom right of the scale.

ELS ARQUITECTES

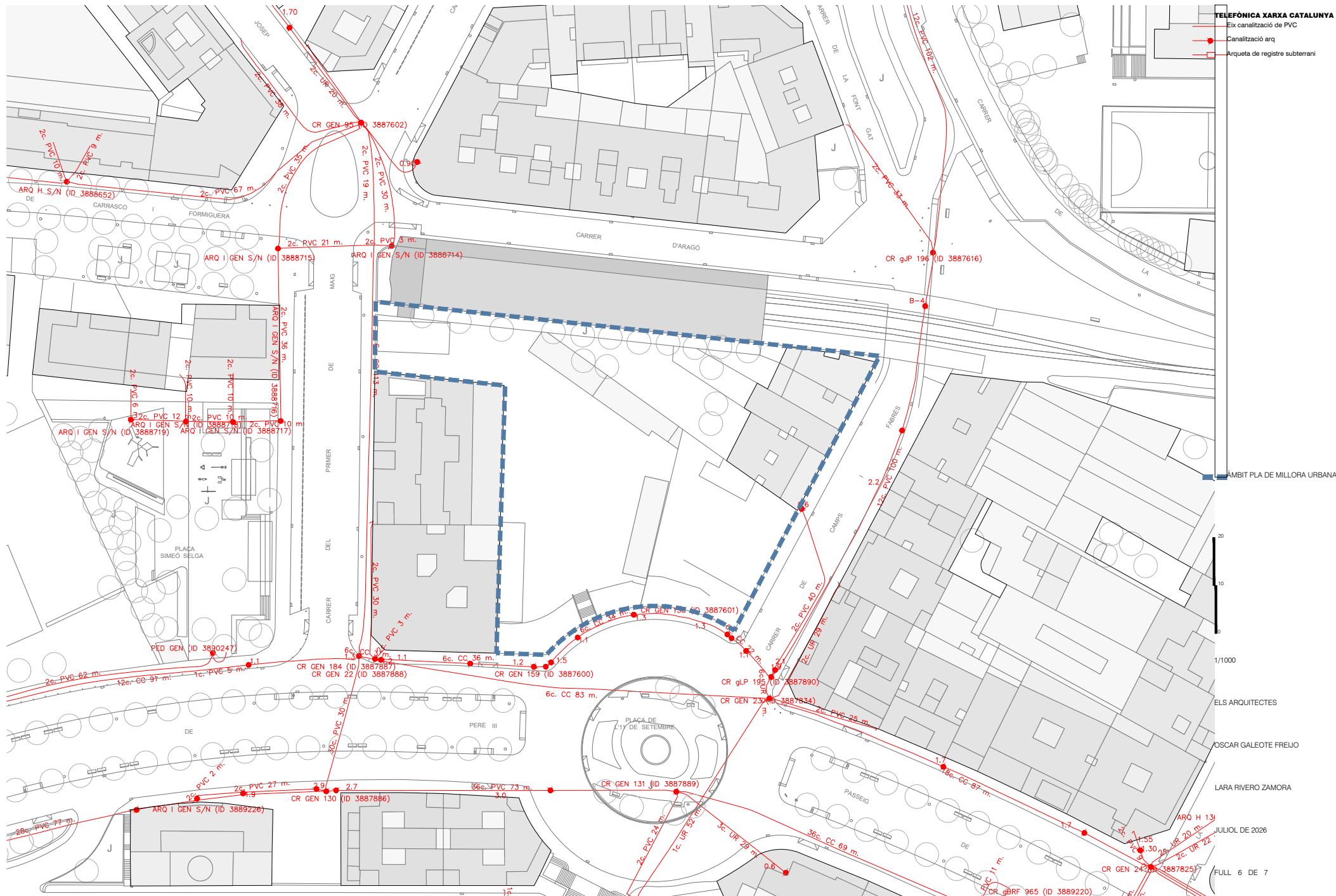
OSCAR GALEOTE FREIJO

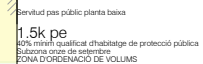
LARA RIVERO ZAMORA

JULIOL DE 2026

FULL 4 DE 7







D.3

a2
Recorreguts per a vianants. Itineraris de vianants
SISTEMES DE COMUNICACIÓ

POLÍGON D'ACTUACIÓ URBANÍSTICA
ÀMBIT PLA DE MILLORA URBANA

/1/1000

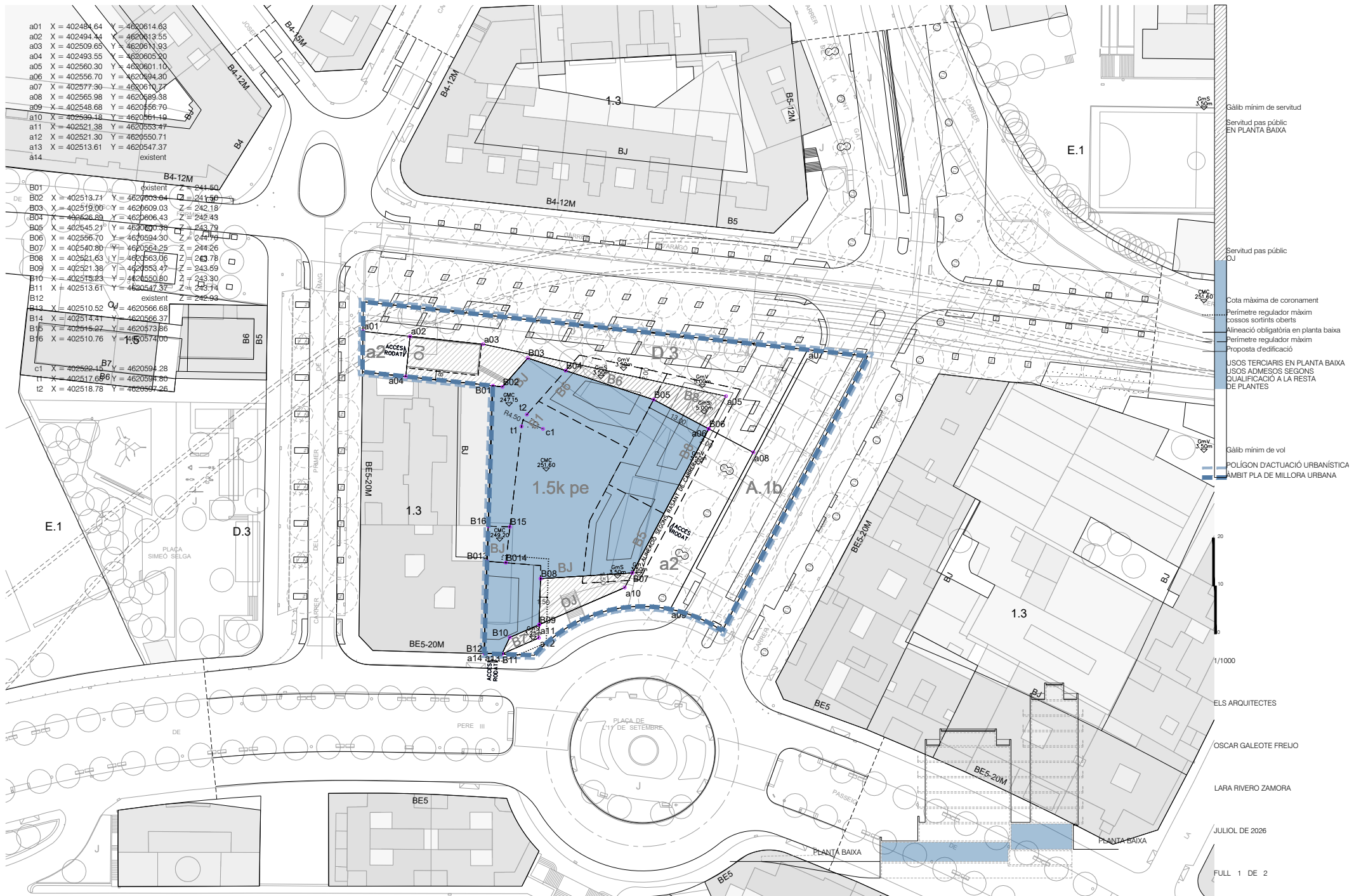
ELS ARQUITECTES

/ OSCAR GALEOTE FREIJO

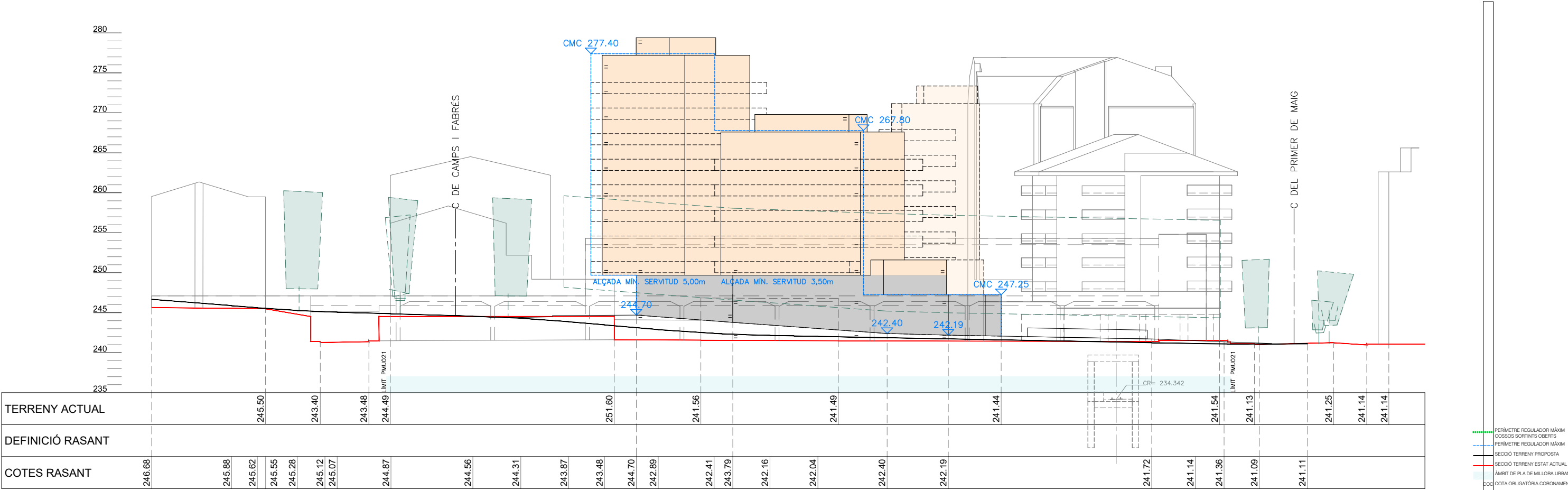
LARA RIVERO ZAMORA

/ JULIOL DE 2026

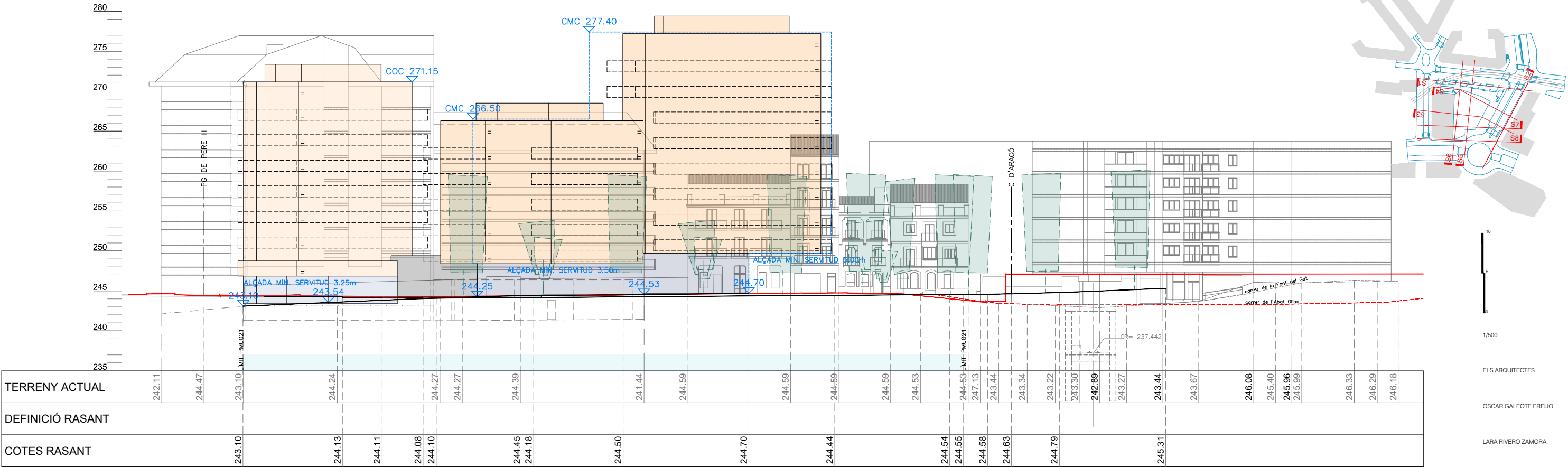
FULL 1 DE 1



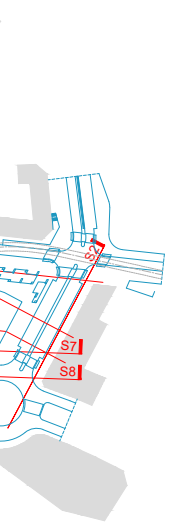




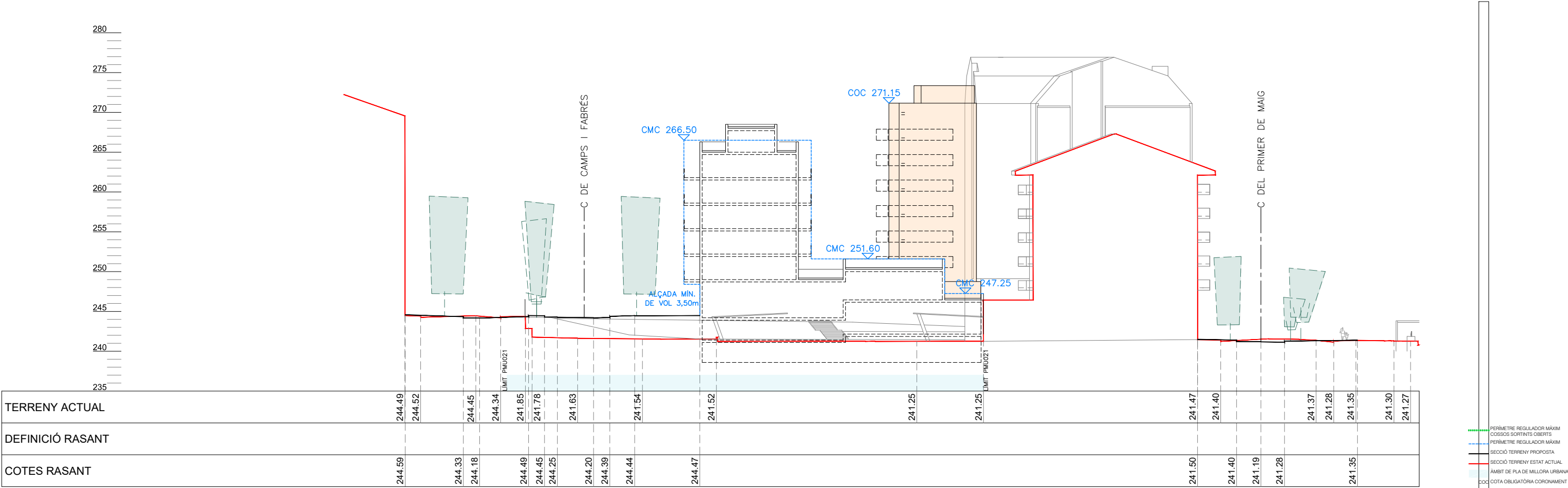
SECCIÓ S1 PERFIL CARRER D'ARAGÓ



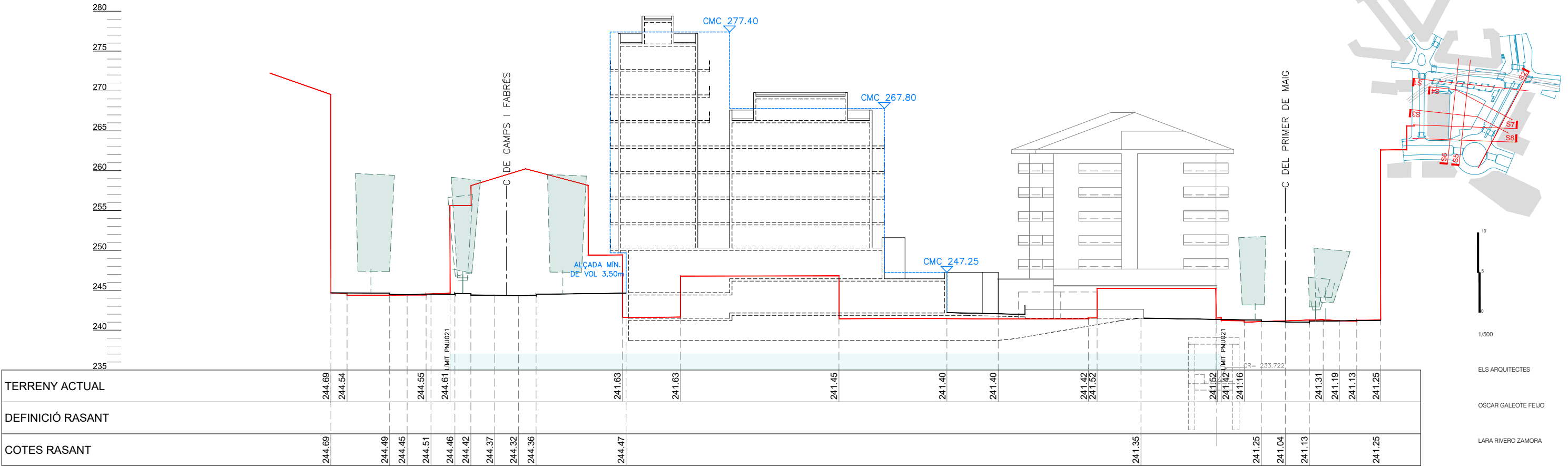
SECCIÓ S2 PERFIL CARRER DE CAMPS I FABRÉS



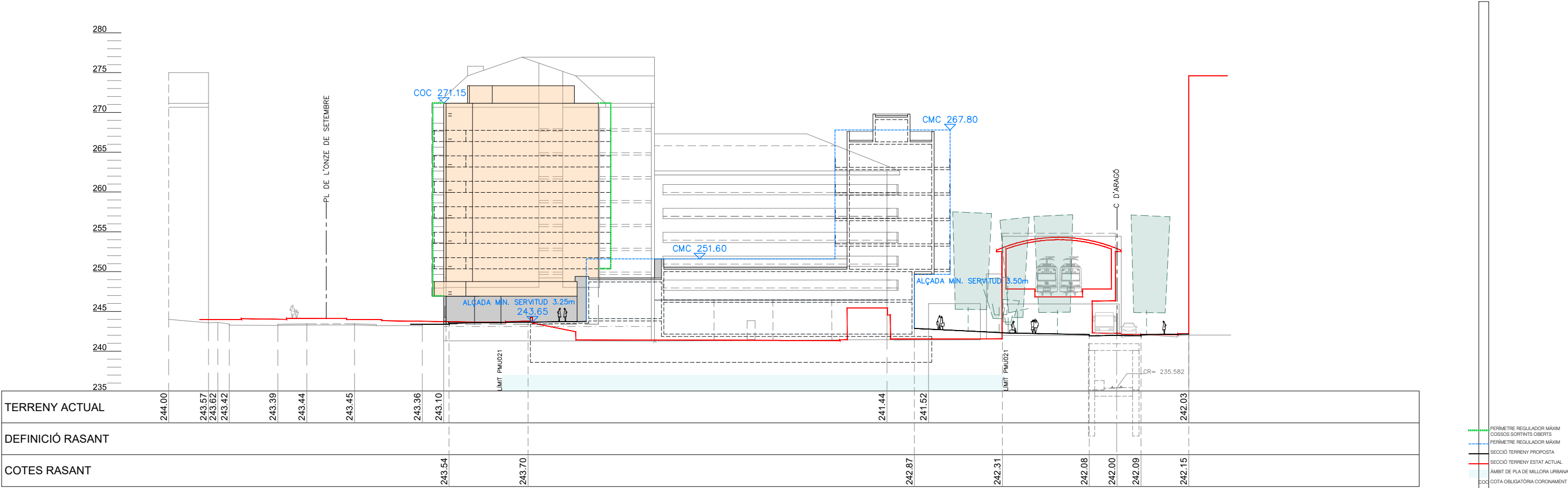
- PERÍMETRE REGULADOR MÀXIM
- COSSOS SORTINTS OBERTS
- PERÍMETRE REGULADOR MÍNIM
- SECCIÓ TERRENY PROPOSTA
- SECCIÓ TERRENY ESTAT ACTUAL
- ÀMBIT DE PLA DE MILLORA URBANA
- COC COTA OBLIGATÒRIA CORONAMENT
- COTA MÀXIMA CORONAMENT



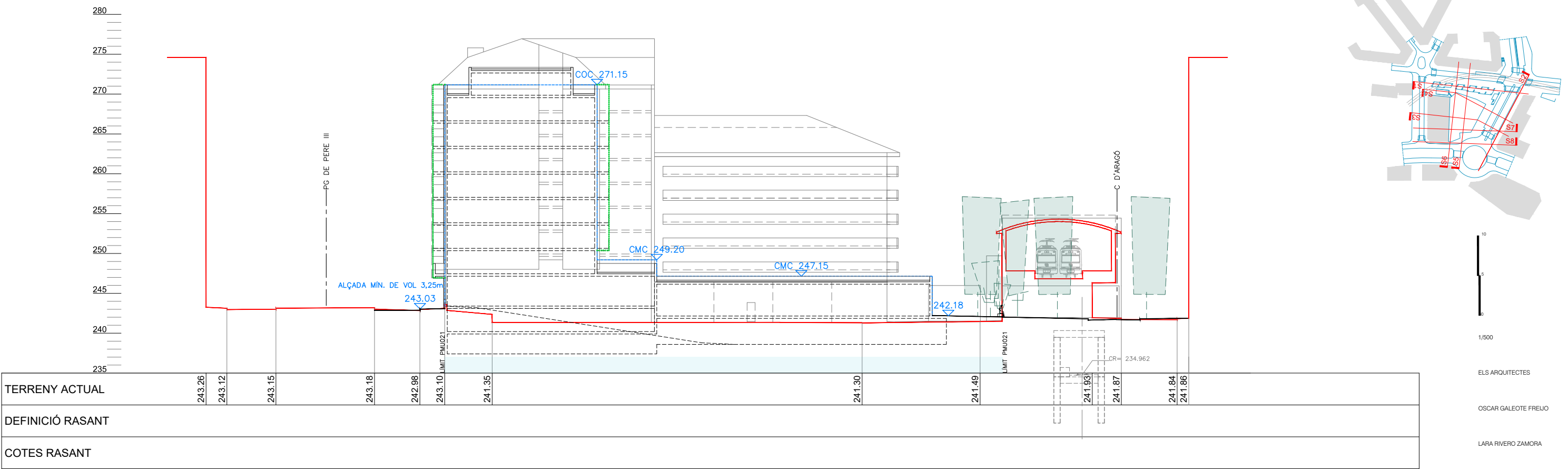
SECCIÓ S3 TRANSVERSAL INTERIOR



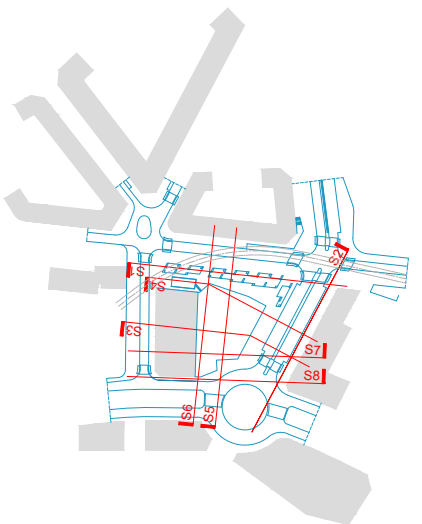
SECCIÓ S4 TRANSVERSAL INTERIOR RAMPA D'ACCÉS AL SOTERRANI



SECCIÓ S5 - SECCIÓ LONGITUDINAL ENTRE LA PLAÇA DE L'ONZE DE SETEMBRE I EL CARRER D'ARAGÓ



SECCIÓ S6 SECCIÓ LONGITUDINAL ENTRE EL PASSEIG DE PERE III I EL CARRER D'ARAGÓ

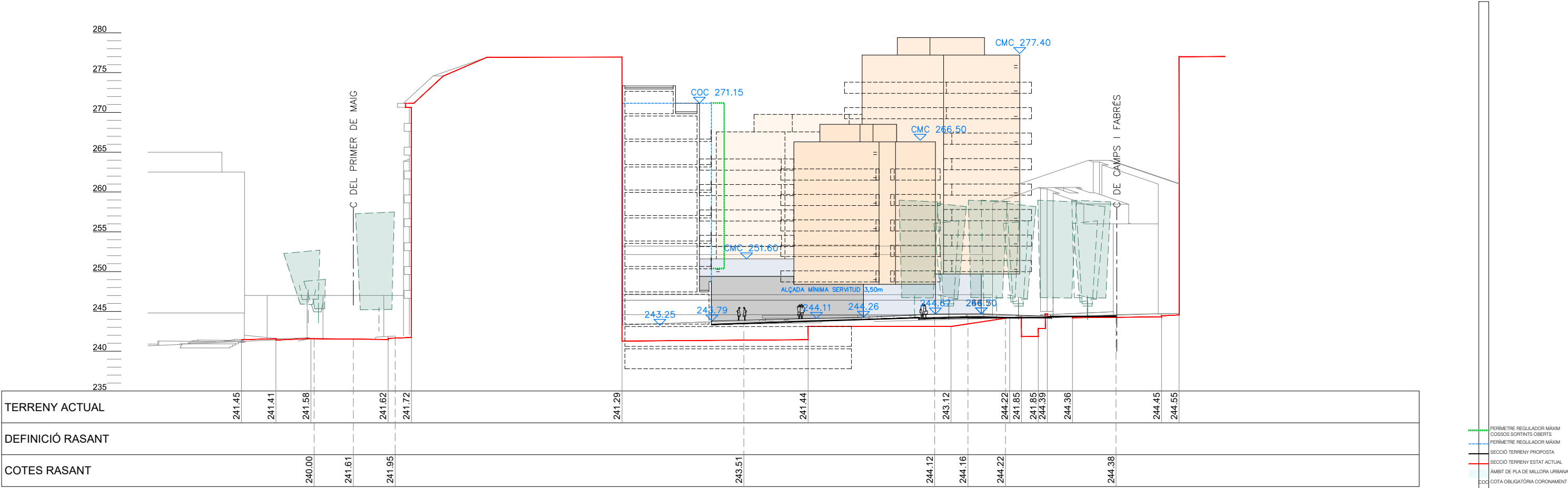


10
0

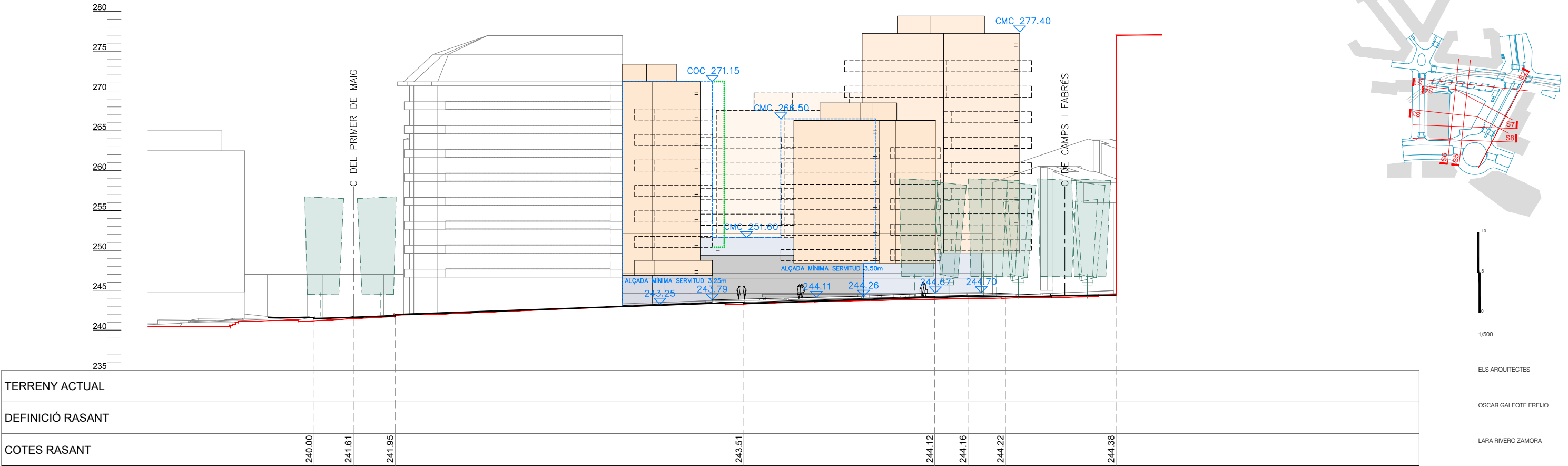
1/500

JULIOL DE 2026

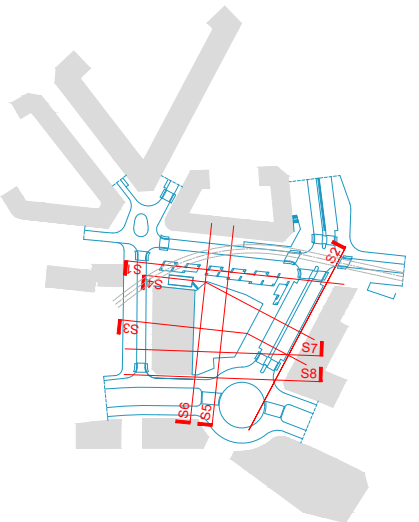
FULL 3 DE 4



SECCIÓ S7 - SECCIÓ TRANSVERSAL ENTRE EL CARRER DEL PRIMER DE MAIG I EL CARRER DE CAMPS I FABRÉS



SECCIÓ S8 - ALÇAT DES DE LA PLAÇA DE L'ONZE DE SETEMBRE



10
0

1/500

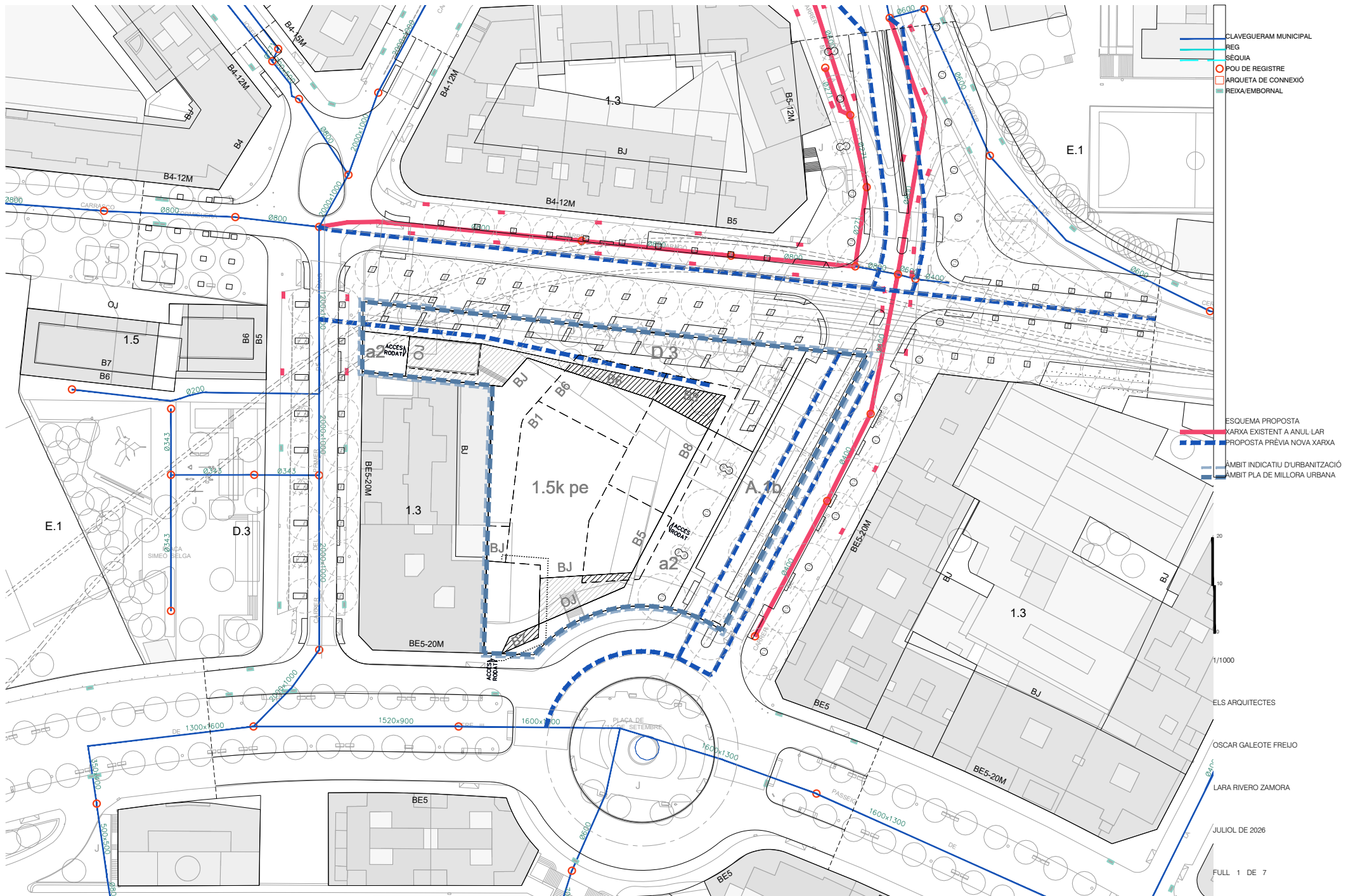
ELS ARQUITECTES

OSCAR GALEOTE FREJO

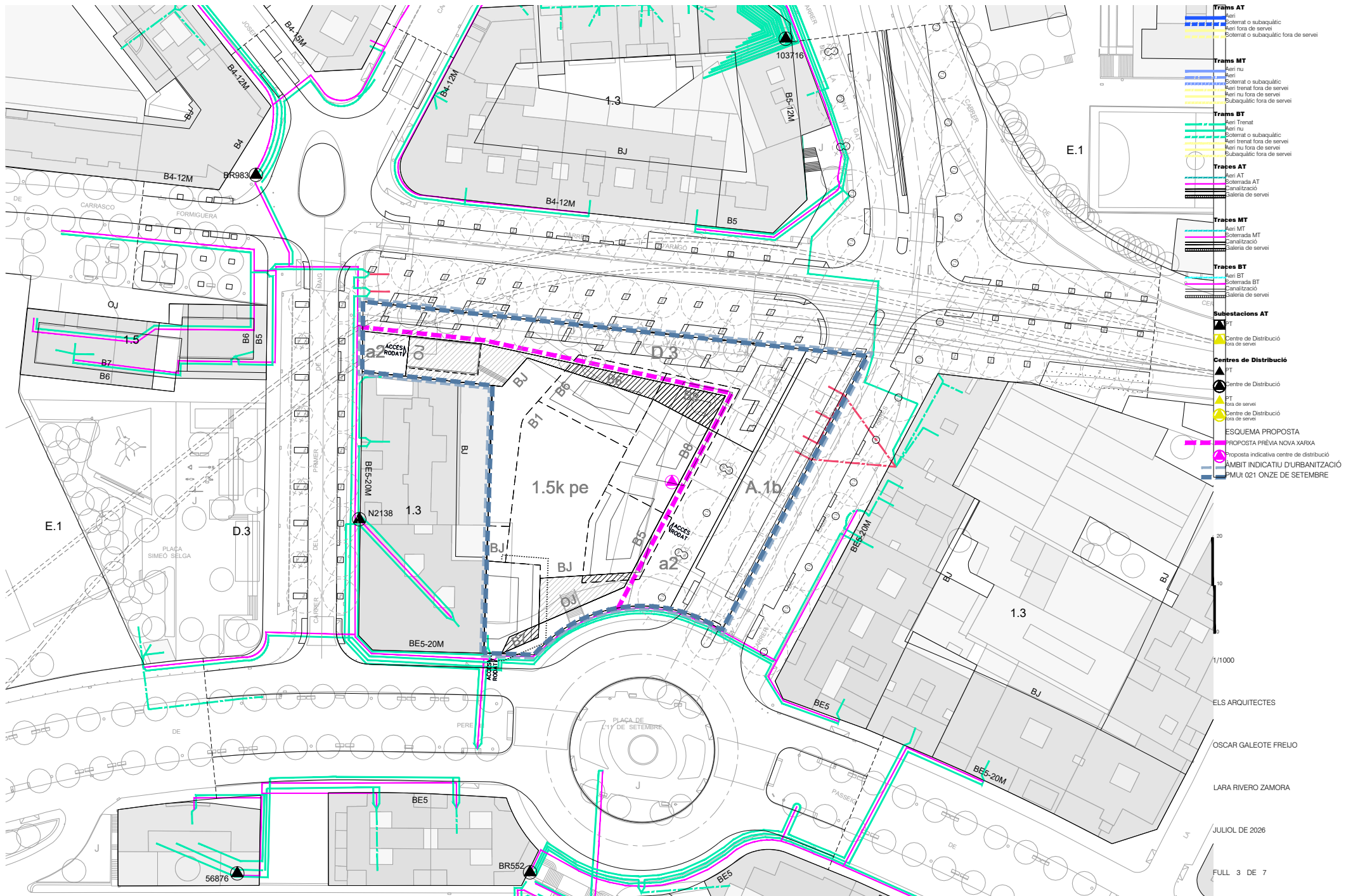
LARA RIVERO ZAMORA

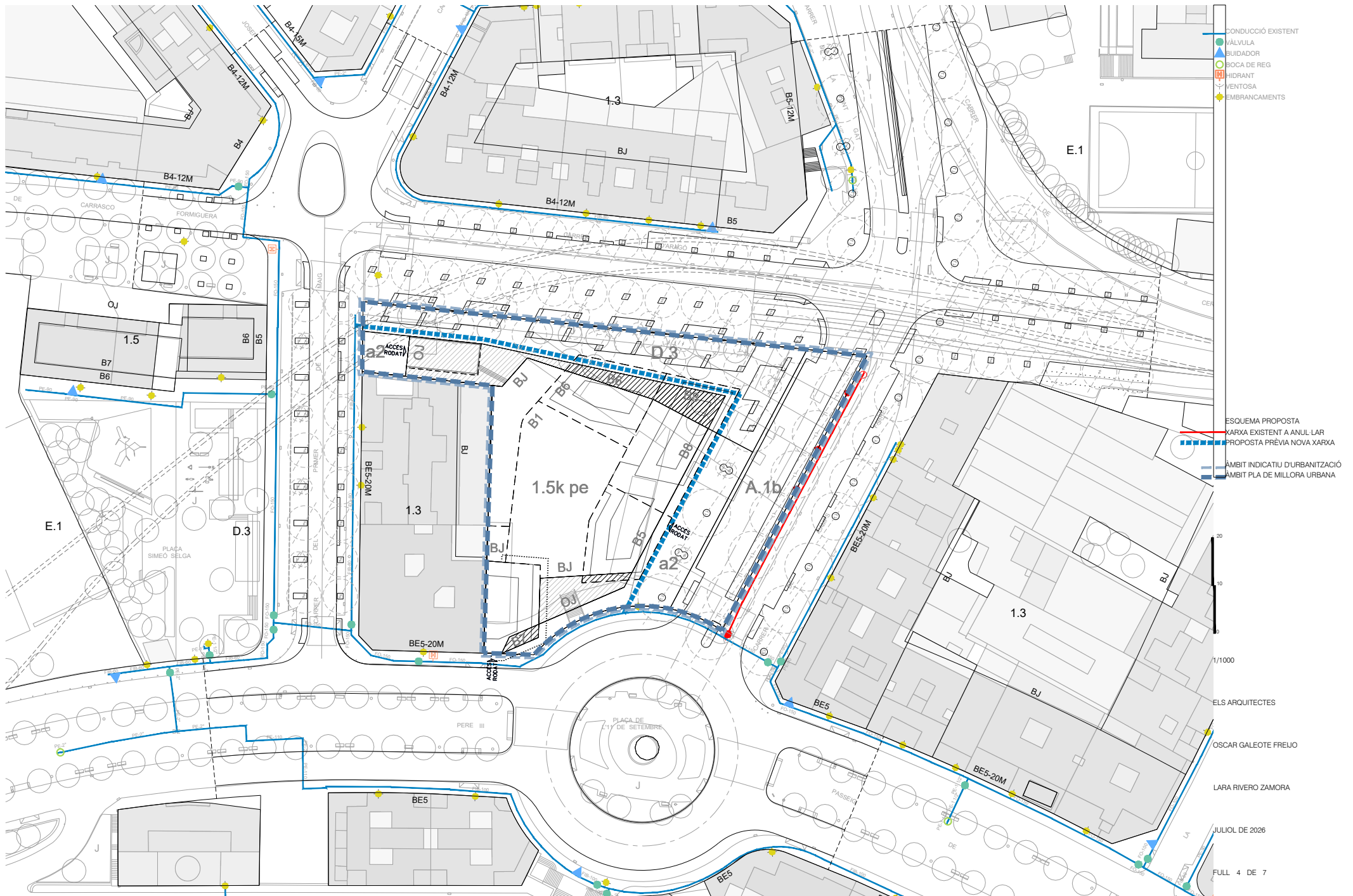
JULIOL DE 2026

FULL 4 DE 4

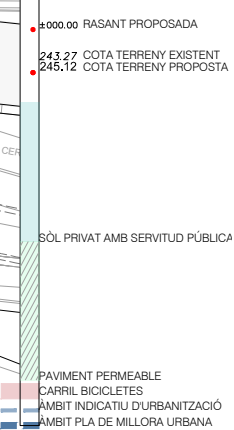












ELS ARQUITECTES

/ OSCAR GALEOTE FREIJO

LARA RIVERO ZAMORA

/ JULIOL DE 2026

FULL 1 DE 2

15

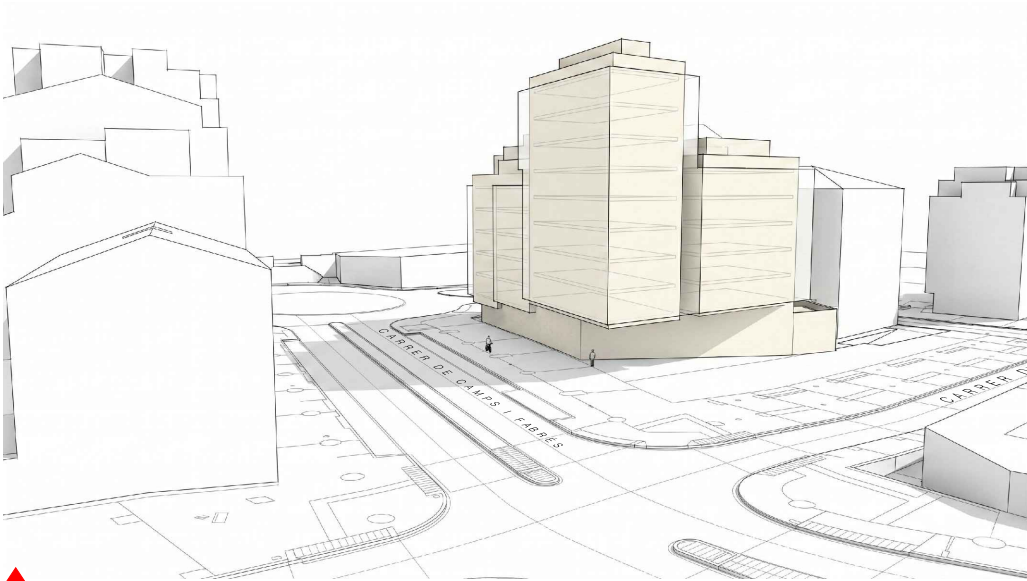




SIMULACIÓ I FOTOMUNTATGE - ESTAT ACTUAL (imatge renderitzada i creada per un sistema d'Intel·ligència Artificial)



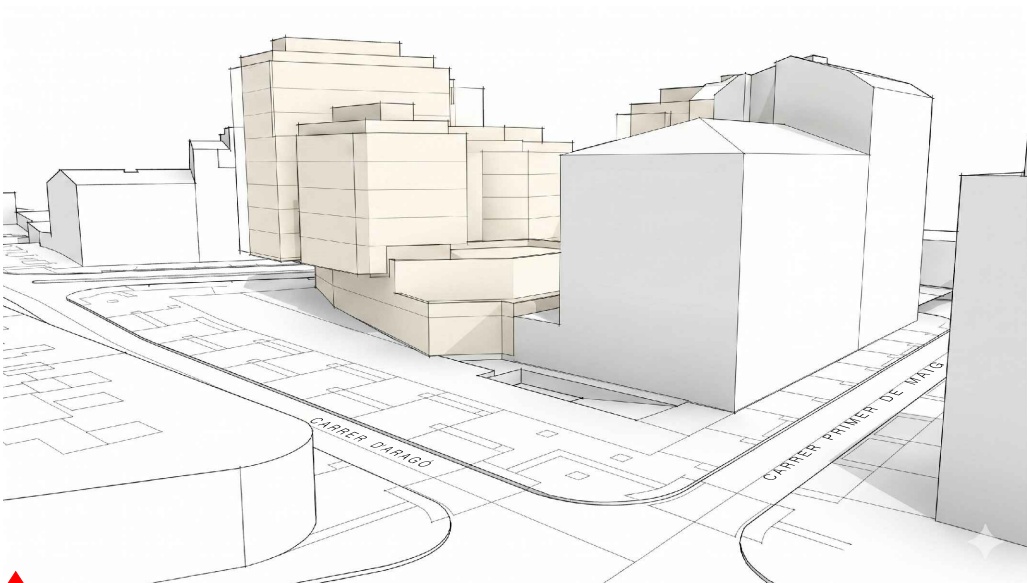
SIMULACIÓ I FOTOMUNTATGE - PROPOSTA D'ORDENACIÓ (imatge renderitzada i creada per un sistema d'Intel·ligència Artificial)



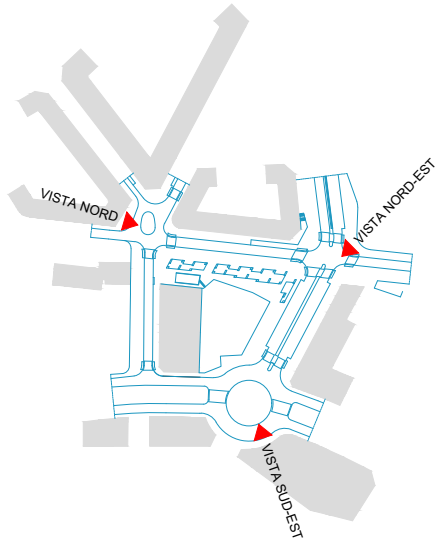
PROPOSTA D'ORDENACIÓ - VISTA NORD-EST



PROPOSTA D'ORDENACIÓ - VISTA SUD-EST



PROPOSTA D'ORDENACIÓ - VISTA NORD



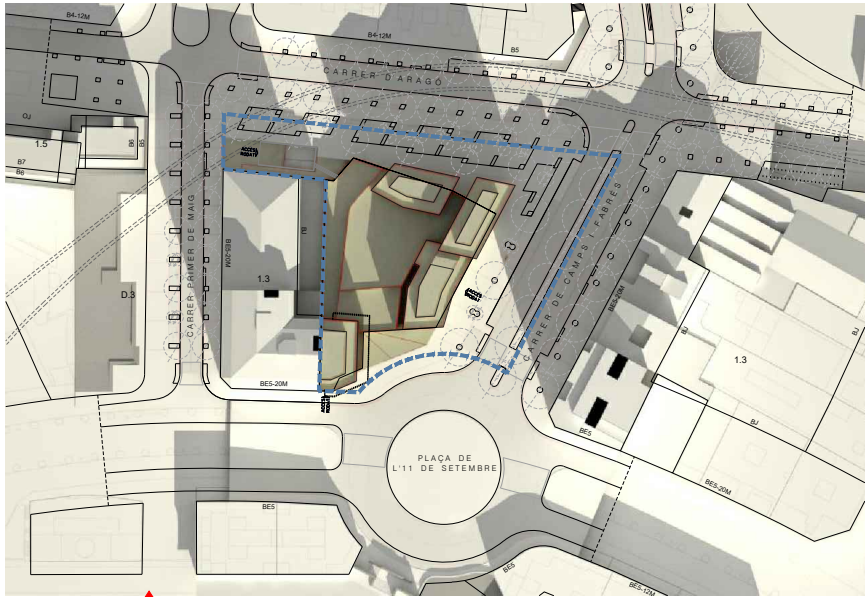
ELS ARQUITECTES

OSCAR GALEOTE FREJO

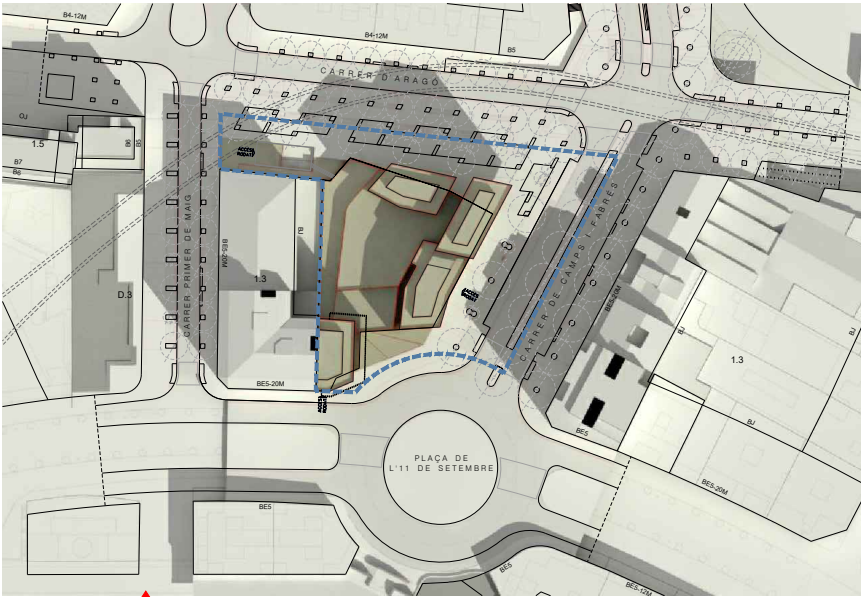
LARA RIVERO ZAMORA

JULIOL DE 2026

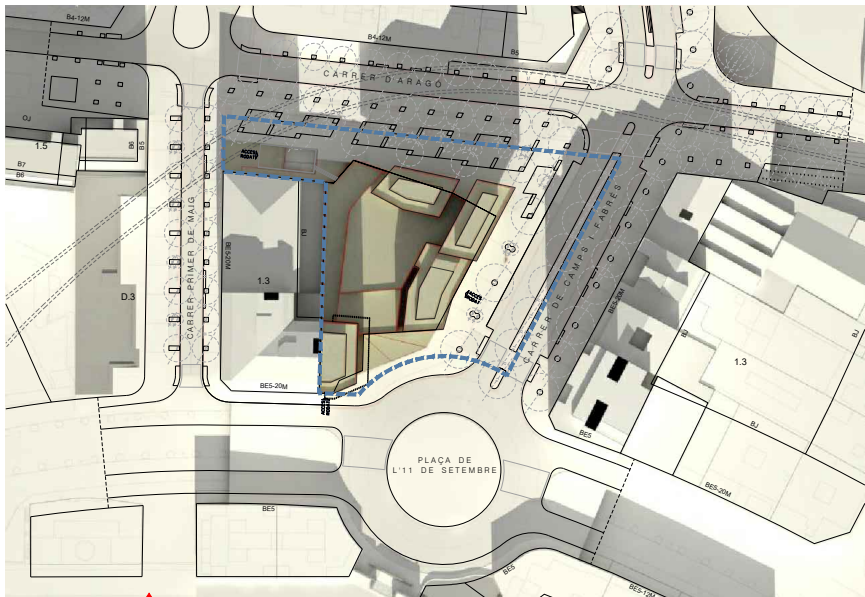
FULL 1 DE 1



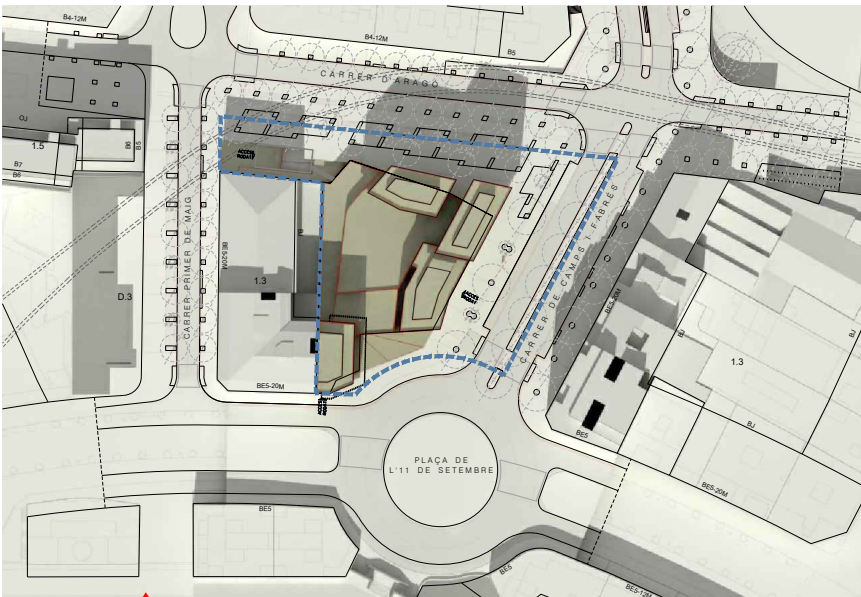
21 DE GENER A LES 11:00 H



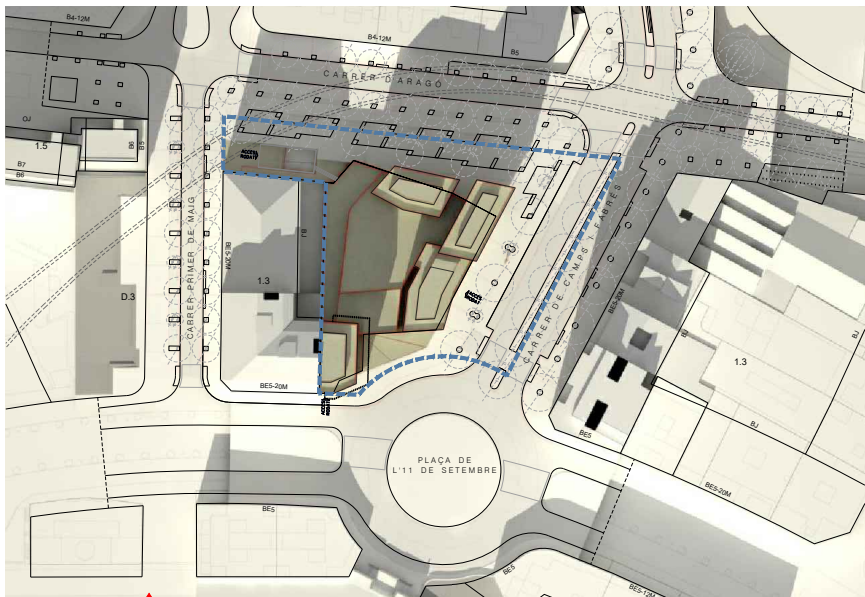
22 DE SETEMBRE A LES 10:00 H



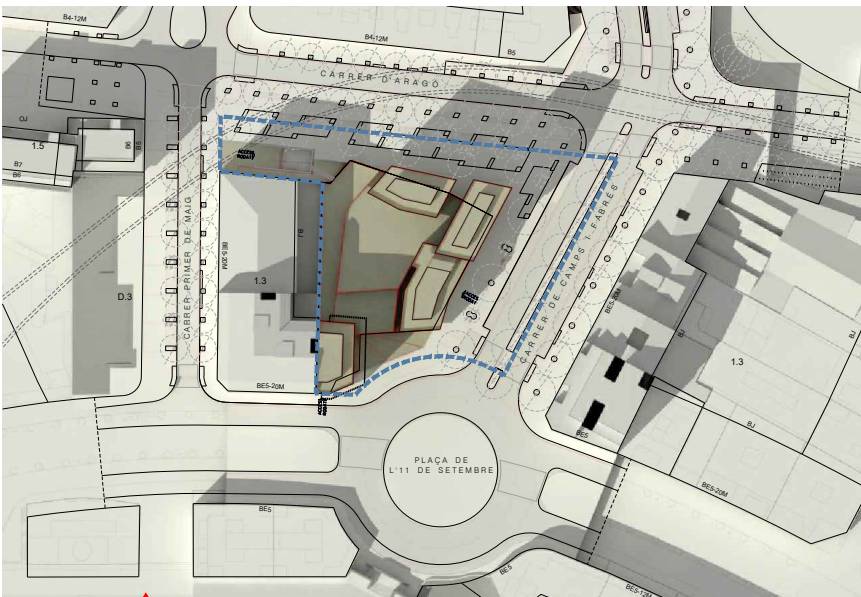
21 DE GENER A LES 12:00 H



22 DE SETEMBRE A LES 12:00 H



21 DE GENER A LES 13:00 H



22 DE SETEMBRE A LES 14:00 H



ELS ARQUITECTES

OSCAR GALEOTE FREJO

LARA RIVERO ZAMORA

JULIOL DE 2026

FULL 1 DE 1

PLA DE MILLORA URBANA
ONZE DE SETEMBRE
ANNEXES

ANNEX 1. ESTUDI D' AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

El Decret 344/2006 de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada té per objecte determinar els instruments i projectes que han d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada; establir les directrius per a l'elaboració d'aquests, el seu contingut i el procediment per a la seva tramitació, així com concretar les obligacions de finançament de les persones promotores de les actuacions generadores de la nova mobilitat.

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
ONZE DE SETEMBRE**

AJUNTAMENT DE MANRESA
JUNY DEL 2026

PLA PMU 2601

En la redacció del present document hi han intervingut les persones següents:

Lara Rivero Zamora (arquitecta)
Oscar Galeote Freijo (arquitecte)
Sara Subirana Luque (arquitecta)
Jordi Orozco Vall (delineant)

I N D E X

MEMÒRIA	4
1. INTRODUCCIÓ I ANTECEDENTS.....	5
2. ÀMBIT D'ESTUDI I SITUACIÓ ACTUAL	7
3. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ACTUAL.....	11
3.1. El pla de mobilitat sostenible de Manresa	11
3.2. Xarxa viària existent	11
3.3. Mobilitat obligada	23
3.4. Determinacions de la mobilitat generada	25
4. PROPOSTA DE MOBILITAT.....	27
4.1. Xarxa viària i previsió mínima d'aparcament per a transport privat.	27
4.2. Recorregut de vianants i itineraris per a bicicletes	27
4.4. Xarxa de transport col·lectiu.....	30
4.5. Consideracions de gènere.....	30
5. PROPOSTA DE FINANÇAMENT	31
5.1. Costos generats	31
6. CONCLUSIONS	32
DOCUMENTACIÓ GRÀFICA	35
1. SITUACIÓ I ÀMBIT.....	1/5000
2. ORTOFOTOMAPA	1/1000
3. ESTAT ACTUAL. TRANSPORT PÚBLIC I CARRIL BICICLETES	1/3000
4. ESTAT ACTUAL. XARXA RECORREGUTS DE VIANANTS.....	1/2000
5. ESTAT ACTUAL. XARXA VIÀRIA DISTRIBUIDORA I APARCAMENT	1/2000
6. PROPOSTA. AVALUACIÓ MOBILITAT I MOBILITAT GENERADA	1/3000
7. PROPOSTA. MOBILITAT GENERADA	1/2000
8. PROPOSTA. XARXA DE RECORREGUT DE VIANANTS. ESQUEMA RECORREGUTS.....	1/2000
9. PROPOSTA. XARXA DE RECORREGUT DE VIANANTS. TIPOLOGIA DE CARRERS	1/2000
10. PROPOSTA. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC I COL·LECTIU	1/2000
11. PROPOSTA. XARXA DE BICICLETES. EXISTENT I PROPOSAT	1/2000
12. PROPOSTA. XARXA BÀSICA DE VEHICLES	1/2000
13. SECCIONS	1/500

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
ONZE DE SETEMBRE
M E M Ò R I A

1. INTRODUCCIÓ I ANTECEDENTS

El Decret 344/2006 de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada té per objecte *determinar els instruments i projectes que han d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada; establir les directrius per a l'elaboració d'aquests, el seu contingut i el procediment per a la seva tramitació, així com concretar les obligacions de finançament de les persones promotores de les actuacions generadores de la nova mobilitat.*

D'acord amb l'art. 2, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada *avaluen 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, també valoren la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada, i tenen com a finalitat i objectiu principal, definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar 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 promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.*

Segons els objectius d'aquests estudis descrits a l'art. 2 del decret, és evident que estan pensats per quan el nou planejament comporta unes noves demandes i necessitats que poden tenir repercussions a l'entorn immediat, i que per tant, a través de l'avaluació de la mobilitat generada, es poden establir mecanismes correctors per integrar la nova proposta en l'entorn urbà i corregint l'impacte produït per una major demanda de la mobilitat. Per aquest motiu, es considera justificat incloure el present estudi de la mobilitat generada com a justificació de la nul·la incidència de la nova ordenació en la mobilitat del sector, i de la suficient dotació de transport públic i recorreguts de vianants en l'àmbit en el qual s'insereix aquesta petita porció de nou sòl urbà.

Descripció de la proposta.

El present Pla de millora urbana, d'acord amb l'article 90.3 del Decret 305/2006 pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, estableix la ordenació detallada de l'àmbit delimitat, i contempla les actuacions necessàries per a la creació dels nous sistemes urbanístics, l'eradicació dels usos que es preveu transformar i el seu finançament.

Els objectius que determinen el desenvolupament del present Pla de millora urbana són els següents:

- _ Definir una ordenació volumètrica que completi el teixit residencial de l'illa, possibilitant diverses opcions de desenvolupament del sostre previst.
- _ Qualificar un 40% del sostre residencial com a habitatge de protecció oficial (HPO) d'acord amb l'article 57.3 del TRLUC
- _ Plantejar una nova configuració del carrer Camps i Fabrès com a eix de connexió entre la plaça de l'onze de setembre i el Passeig Pere III, amb l'avinguda Abat Oliba.
- _ Possibilitar el desenvolupament d'una àmplia superfície per a usos terciaris que complementi l'oferta existent a l'entorn del Passeig i l'eix del carrer Aragó.
- _ Fixar la disposició d'un espai públic al carrer Aragó que possibiliti el desenvolupament d'un recorregut de vianants en continuïtat del carrer Carrasco i Formiguera.
- _ Definició de l'àmbit d'actuació que permeti un desenvolupament adequat de l'àmbit del pla de millora urbana.

PLA DE MILLORA URBANA
ONZE DE SETEMBRE

Les superfícies de la modificació són les següents:

Pla de millora PMUt 021 onze de setembre				
		fixa POUM	PMU ajust àmbit	PMU proposta
ÀMBIT	100%	4.313,06	4.318,99	4.318,99
SÒL PÚBLIC	50%	2.156,53	2.159,50	2.159,92
viari	20%	1.293,92	1.295,70	1.294,07
espais lliures	30%	862,61	863,80	865,84
SÒL D'APROFITAMENT PRIVAT	50%	2.156,53	2.159,50	2.159,08
SOSTRE EDIFICABLE	1,80 m2 st/m2s	7763,51	7774,19	7774,19
residencial	1,26 m2 st/m2s	5434,46	5441,93	5441,93
altres usos	0,54 m2 st/m2s	2329,05	2332,26	2332,26
NOMBRE MÀXIM D'HABITATGES	140Hab/ha			
lliure	70%	3804,12	60%	3265,16
règim general	20%	1086,89	30%	1632,58
règim concertat	10%	761	10%	544
HPO total		1847,71		2176,77

2. ÀMBIT D'ESTUDI I SITUACIÓ ACTUAL

El present Pla de Millora Urbana, identificat com a PMUt 021 *onze de setembre*, es troba en un àmbit de sòl urbà no consolidat, en una posició cèntrica de la ciutat, en contacte immediat amb el Passeig Pere III. L'àmbit es caracteritza per una estructura urbana fragmentada, amb continuïtats viàries de baixa qualitat, parcel·les infrutilitzades, manca d'espais lliures, i deficiències d'accessibilitat. Aquestes problemàtiques es troben fortament condicionades per la presència històrica de la infraestructura ferroviària en superfície, que ha actuat com a barrera física i funcional, generant disfuncions viàries i limitant la capacitat de l'àmbit per integrar-se plenament en el teixit urbà consolidat.

En concret, pel que fa a la situació, l'illa objecte del present estudi queda delimitada pels següents carrers:

Al sud, amb la plaça Onze de setembre i el passeig Pere III, aquest darrer actua com a eix viari distribuïdor segons el pla de mobilitat sostenible de Manresa, essent un dels principals eixos urbans de la ciutat, amb una secció de doble calçada de circulació en ambdós sentits separats per un ampli espai central per a vianants.





Plaça onze de Setembre-Passeig Pere III

_Per l'oest, delimita amb el carrer de Primer de Maig, aquest de doble sentit de circulació, connectant el carrer Aragó amb la plaça Simeó Selga i el passeig de Pere III.



Carrer Primer de Maig

_Al nord, confronta amb la infraestructura ferroviària de FGC i, un cop soterrada la infraestructura viària, confrontarà amb el carrer Aragó, el qual és un vial d'un únic carril i sentit de circulació direcció est.



Estació FGC-Manresa Baixador – Carrer d'Aragó



Pas inferior dels FGC a la cruïlla entre el carrer Camps i Fabrès i carrer d'Aragó.

_A l'est, pel carrer de Camps i Fabrès, també de sentit únic de circulació direcció sud, sent la continuïtat del carrer de l'Abat Oliba i el carrer de la Font del Gat, dues vies principals de connexió amb la zona de les bases, fins la plaça Onze de Setembre.



Carrer Camps i Fabrès



Situació àmbit de la Modificació –en blau–

Pel que fa a la superfície d'actuació, segons el planejament proposat, l'àmbit compren una superfície de 4.318,99 m², amb un sostre màxim edificable de 7.774,19 m², dels quals 2.332,26 m² (el 30%) és previst per a usos terciaris i la resta, 5.441,93 (el 70%), per a usos residencials en planta pis. El nombre màxim d'habitatges previstos al PMUt 021 Plaça Onze de Setembre és de 67.

Cal destacar que, actualment, gran part de l'illa es destina a ús d'aparcament en superfície, configurant-se com un espai amb una densitat baixa d'edificació.

D'altra banda, situat annex a l'àmbit del PMU, està previst portar a terme el soterrament del sistema ferroviari de FGC Manresa-Baixador, ara en superfície. En aquest sentit, l'àmbit d'estudi haurà de tenir en consideració les relacions amb aquest entorn que està previst desenvolupar a curt o mig termini.

3. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT ACTUAL

3.1. El pla de mobilitat sostenible de Manresa

El Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Manresa (PMUS) va ser aprovat definitivament el 18 de juliol de 2024, és l'eina bàsica per a l'administració local per a planificar de manera integrada les xarxes que conformen el sistema de transport de la ciutat i la mobilitat de les persones que hi viuen, amb un horitzó temporal de sis anys.

L'objectiu general que ha de servir com a referent central del que proposa el PMUS de Manresa és la **millora de la qualitat de vida mitjançant la mobilitat urbana**.

Pel que fa als objectius específics del PMUS són els següent:

- _ Objectiu 1: millorar en la gestió de la mobilitat externa
- _ Objectiu 2: dinamitzar la cohesió territorial de tot el municipi
- _ Objectiu 3: dotar de coherència a les xarxes bàsiques de transport
- _ Objectiu 4: foment del canvi modal
- _ Objectiu 5: foment de la igualtat i cohesió social
- _ Objectiu 6: urbanisme acollidor i inclusiu

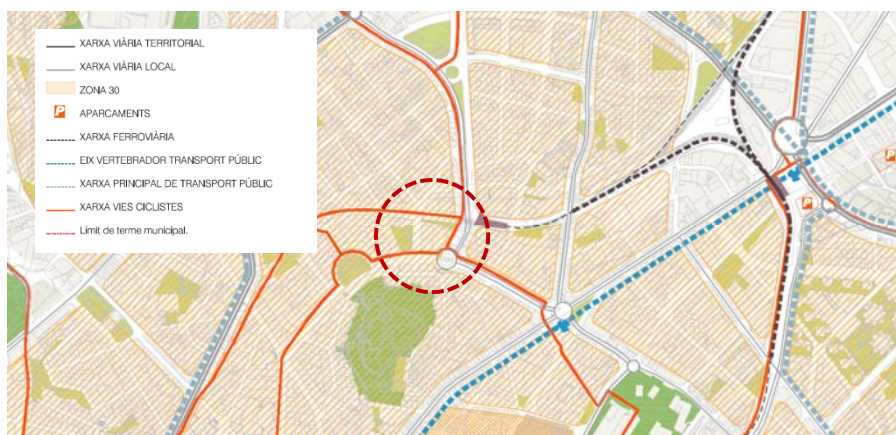
3.2. Xarxa viària existent

Les vies principals d'accés a l'àmbit d'estudi, tal i com s'ha indicat prèviament, són el carrer Camps i Fabrés, que dona continuïtat al carrer de l'Abat Oliba i el de la Font del Gat, el carrer d'Aragó, paral·lel a la infraestructura ferroviària que es preveu soterrar, el carrer Primer de Maig, que connecta amb el barri de Poble Nou i el passeig de Pere III, essent aquest un eix central del barri del passeig i rodalies.

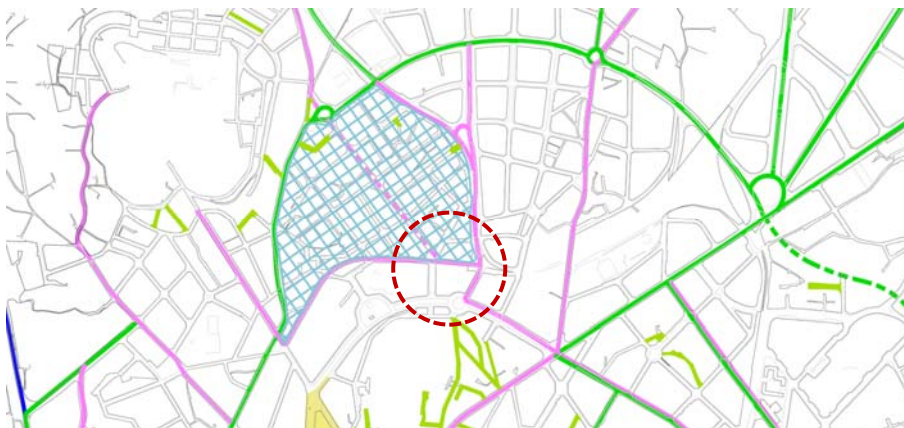
3.2.1. Xarxa viària rodada

Pel que fa a les característiques de la **xarxa viària rodada**:

- _ El carrer de Camps i Fabrés és una via de sentit únic en direcció sud, considerada via distribuïdora de segon nivell. Aquesta via connecta el centre de la ciutat amb el barri de Poble Nou i el barri de la carretera de Santpedor on hi trobem el campus universitari.
- _ El carrer d'Aragó és una via de sentit únic en direcció est i transcorre en paral·lel a la via ferroviària de FGC i l'estació de Manresa Baixador.
- _ Pel que fa al carrer Primer de Maig i el passeig de Pere III són carrers de doble sentit de circulació que connecten zones residencials amb zones comercials importants, en concret el passeig de Pere III és un eix urbà principal del municipi, amb un espai ampli central per a vianants i es considerat també una via distribuïdora de segon nivell segons el planejament vigent.



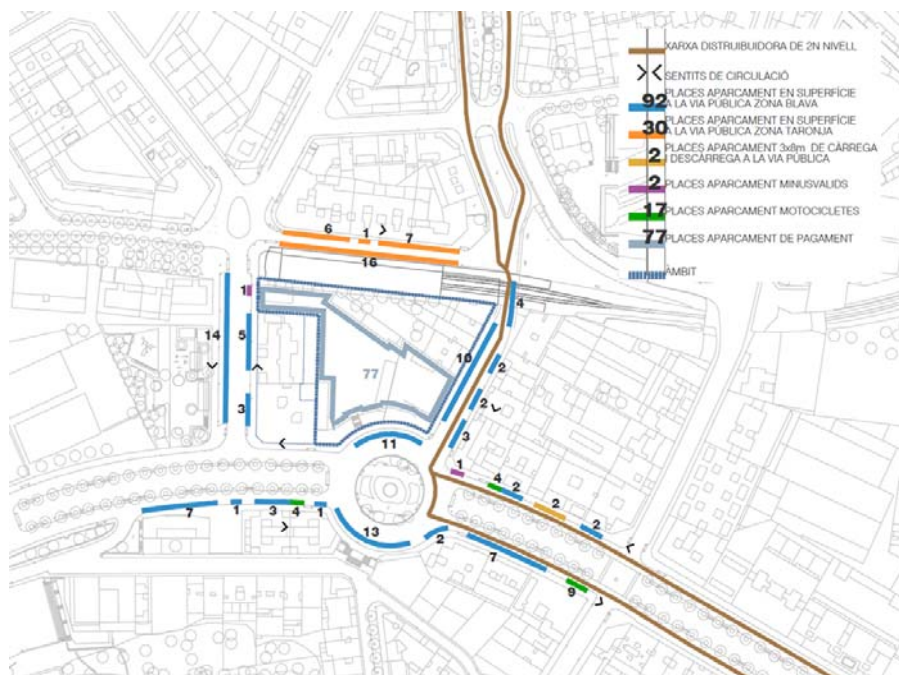
Plànol O1.3.2. xarxa de mobilitat del POUM de Manresa. En gris la xarxa viària local



Plànol Jerarquia viària del Pla de mobilitat urbana sostenible de Manresa. En lila vies distribuïdores de segon nivell

3.2.2. Aparcament

Pel que fa a l'oferta d'**aparcament**, en l'entorn no hi ha places d'aparcament lliure, tot l'aparcament proper és aparcament regulat de zona blava i zona taronja pel que fa al carrer d'Aragó. A l'interior de l'àmbit hi trobem un aparcament d'ús públic de pagament. En concret, en el carrer de Camps i Fabrés, al carrer d'Aragó i al carrer Primer de Maig hi ha aparcament en ambdós costats de la calçada en cordó lineal. Pel que fa a la plaça onze de setembre hi ha aparcament en bateria. En l'entorn de l'àmbit d'estudi no hi ha estacions de recàrrega per a vehicles elèctrics.



3.2.3. Xarxa transport públic i col·lectiu

Pel que fa al **transport públic i col·lectiu**, Manresa està composta per 3 estacions de FGC (R5), una estació de RENFE situada a la perifèria (R4), 8 línies de bus urbà i una estació de busos interurbans. En l'àmbit d'estudi, tant el transport ferroviari com el transport d'autobús urbà i interurbà hi tenen un paper rellevant.

En relació amb el **transport ferroviari**, l'estació de FGC Manresa-Baixador, corresponent a la línia Llobregat-Anoia, es troba contigua a l'àmbit d'estudi i es preveu perllongar i soterrar, fet que comportarà el trasllat de l'estació a la plaça d'Espanya, l'eliminació de les vies en superfície i l'enderroc de l'actual baixador, permetent ampliar l'espai públic i generar un carrer amb major continuïtat i vitalitat urbana, i un major protagonisme per als vianants al carrer d'Aragó.



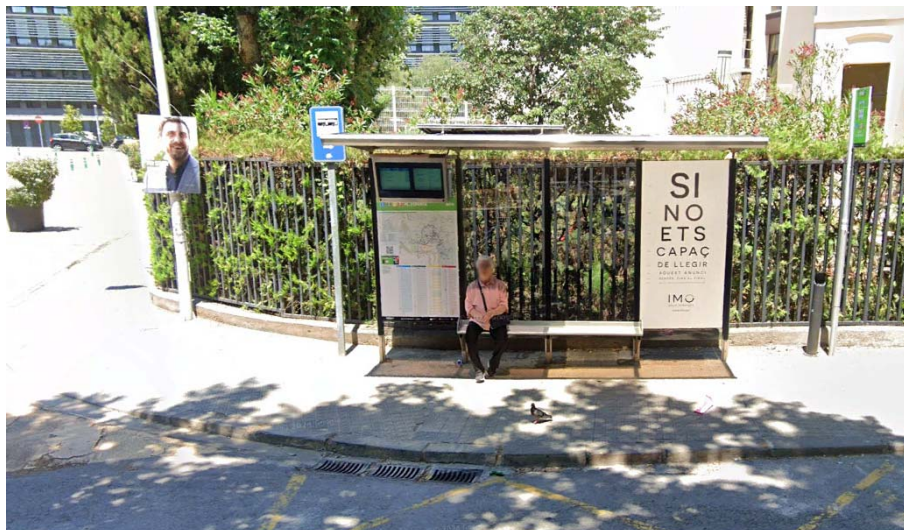
Plànol línies ferroviàries del Pla de mobilitat urbana sostenible de Manresa.

D'altra banda, pel que fa a la **xarxa d'autobusos**, a 130 metres de distància hi trobem la parada de la ben plantada, i a 250 metres la parada de plaça d'Espanya on s'hi localitza un important node de transport públic que acull diverses parades, tant d'autobús urbà com interurbà.

Pel que fa a la **xarxa urbana d'autobusos**, busManresa, a prop d'aquesta ubicació hi ha dues parades de bus urbà, la parada de la Ben Plantada on s'hi aturen les línies L1 i L2, la línia de dies festius F7 i la línia nocturna N9, i la parada de Plaça Espanya on s'hi aturen les línies L1, L2 i L3, les línies de dies festius F6 i F7 i les línies nocturnes N9 i N10. En total s'hi aturen un total de 7 línies.



Parada bus interurbà la Ben Plantada. Font: google earth.



Parada bus urbà plaça Espanya. Font: google earth.

En concret les línies L1, L2, L3, les línies de dies festius F6, F7 i les línies nocturnes N9 i N10, amb la següent freqüència:

_Línia 1 Balconada, es tracta d'una línia circular que dona servei entre les 5:20h i les 00:00 els dies feiners, amb una freqüència de 15 minuts a partir de les 7:15h. Pels dissabte feiners, dona servei entre les 5:25h i les 22:50 i es redueix lleugerament la freqüència i el nombre de parades en el recorregut.

_Línia 2 La Parada, es tracta d'una línia circular que dona servei entre les 5:25h i les 00:00 els divendres feiners, amb una freqüència de 15 minuts a partir de les 9:10h en temporada alta, i cada 20 minuts en temporada baixa i dissabtes feiners.

_Línia 3 Mion, es tracta d'una línia circular que dona servei entre les 7:00h i les 22:55 els divendres els dies feiners, amb una freqüència de 30 minuts.

_Línia F6 Balconada, es tracta d'una línia circular que dona servei entre les 8:00h i les 22:35 els diumenges i festius, amb una freqüència de 40 minuts.

_Línia F7 La Parada, es tracta d'una línia circular que dona servei entre les 8:40h i les 22:35 els diumenges i festius, amb una freqüència de 40 minuts.

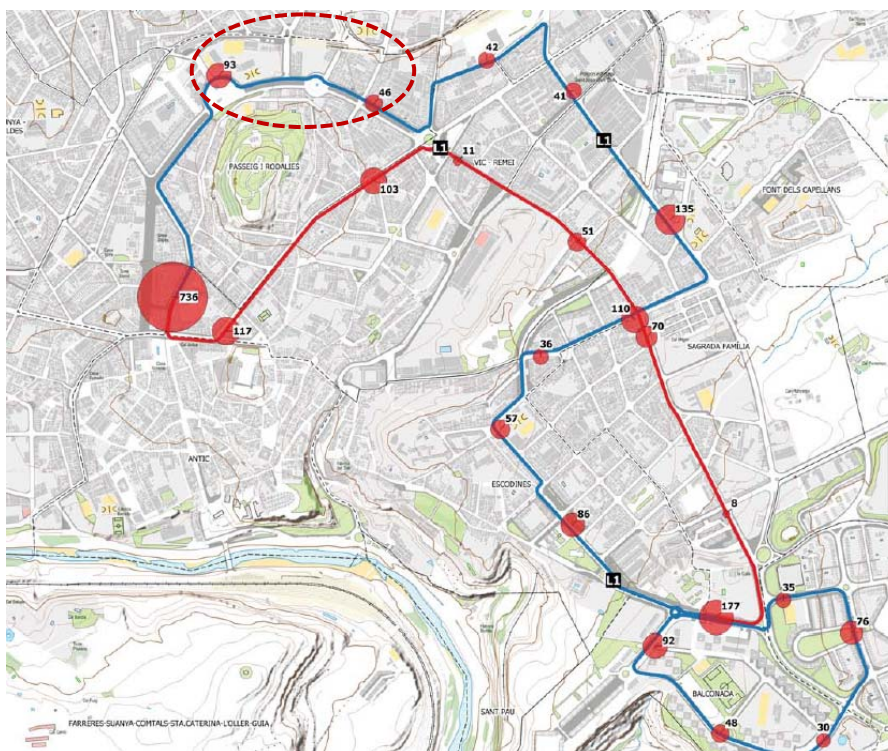
_Línia nocturna N9 La Balconada i línia nocturna N10 La Parada, es tracta de dues línies vinculades que donen servei els dissabtes feiners entre les 21:30 i les 0:10, amb una freqüència de 40 minuts aproximadament.



Plànol línies busManresa.

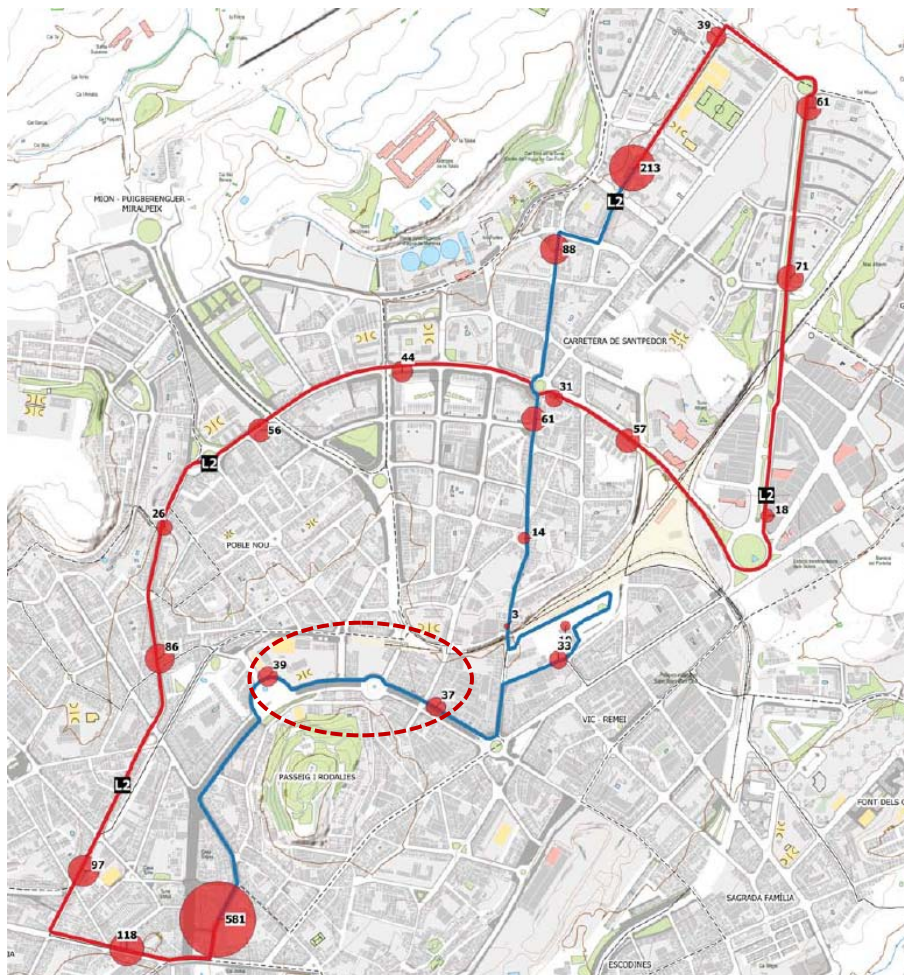
Respecte a la **càrrega de viatgers** per parada de les línies de bus que circulen vora l'àmbit d'estudi, cal destacar:

_Pel que fa a la L1, la parada de plaça d'Espanya té major càrrega de viatgers, amb un volum de càrrega de 93 viatgers i la parada de la Ben Plantada té un volum de 46 viatgers.



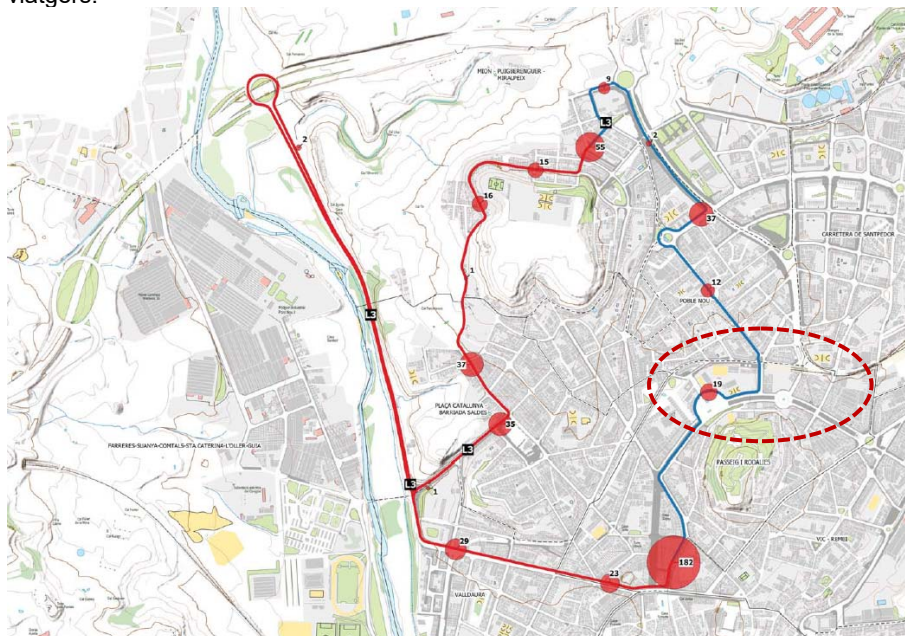
Plànol transport públic bus urbà L1 esquema de càrrega del Pla de mobilitat urbana sostenible de Manresa

_Pel que fa a la L2, les dues parades tenen un volum de càrrega molt similar, i segueix sent la parada de plaça Espanya la que té major càrrega de viatgers, amb un volum de 39 viatgers i la parada de la Ben Plantada té un volum de 37 viatgers.



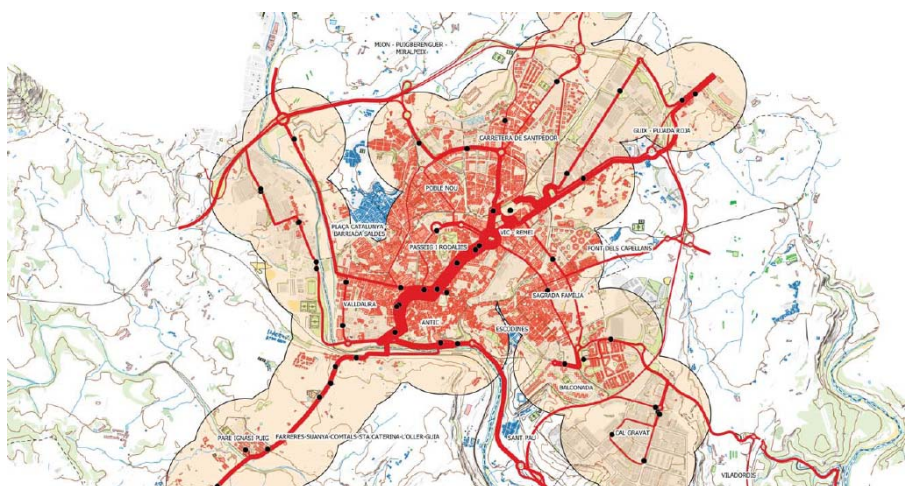
Plànol transport públic bus urbà L2 esquema de càrrega del Pla de mobilitat urbana sostenible de Manresa

Pel que fa a la L3, la parada de plaça d'Espanya té un volum de càrrega de 19 viatgers.



Plànol transport públic bus urbà L3 esquema de càrrega del Pla de mobilitat urbana sostenible de Manresa

En relació a les **xarxes de busos interurbans**, l'àmbit d'estudi es situa dins de l'àrea de cobertura (450m) de la xarxa de busos interurbans.



Plànol transport públic cobertura bus interurbà del Pla de mobilitat urbana sostenible de Manresa

Hi trobem dues línies de bus interurbà que tenen parada a plaça Espanya: la parada d'ALSA que dona servei a la línia Manresa - Santpedor – Castellnou de Bages, i la parada de la companyia Sagalés que opera diverses línies amb origen o pas per aquest punt. En concret, la línia 751 (Manresa – Sant Fruitós de Bages – Navarres), la 781 (Manresa – Castellgalí – Sant Vicenç de Castellet), la 782 (Manresa – El Pont

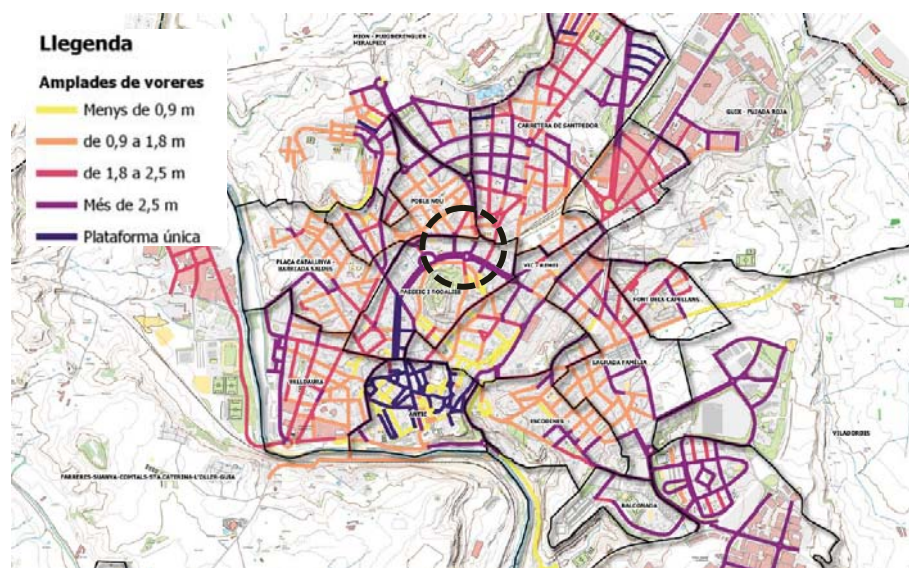
de Vilomara – Sant Vicenç de Castellet) i la 784 (Manresa – Castellsalí – Sant Vicenç de Castellet – Monistrol – Castellsalí).



Parada bus interurbà plaça d'Espanya. Font: google earth

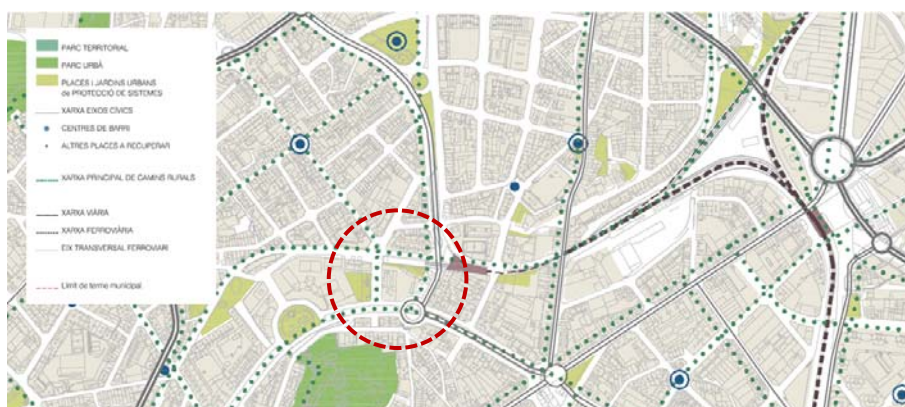
3.2.4. Recorreguts de vianants

En relació als **recorreguts de vianants**, segons el PMUS, l'entorn immediat de l'àmbit d'estudi està inclòs a la xarxa bàsica per a vianants i la majoria de carrers tenen una amplada de vorera superior als 2,5m.



Plànol xarxa vial amplada de vorera del Pla de mobilitat urbana sostenible de Manresa

Pel que fa al POUM aquest preveu que els carrers que delimiten l'illa formin part de la xarxa d'eixos cívics.



Plànol O1.3.3. xarxa d'espais lliures del POUM de Manresa. En verd a punts dels eixos cívics

D'acord amb les característiques actuals de l'entorn, el flux principal de vianants més pròxim a l'àmbit transcorre pel passeig de Pere III, que comunica la plaça de la Bonavista amb la plaça d'Espanya i segueix fins la plaça de Sant Domènec connectant amb el nucli antic de Manresa.



Font: Google earth

D'altra banda, el carrer Primer de Maig també té un flux de vianants important, ja que gaudeix de la plaça Simeó Selva al llarg del carrer, i connecta el passeig de Pere III amb el carrer de Sant Josep, en direcció al barri de Poble Nou i la Mion, i el carrer de Sùria, direcció al barri de la carretera de Santpedor.

Pel que fa al carrer d'Aragó i el carrer de Camps i Fabrès, són carrers més secundaris, ja que la infraestructura ferroviària i els desnivells existents suposen una gran barrera urbana, on s'hi generen espais poc agradables, impedit una bona continuïtat amb el passeig Pere III i els altres eixos cívics com són el carrer d'Abat Oliba i el carrer de la Font del gat que connecten amb el barri de les Bases.

Pel que fa a l'accessibilitat, els passos de vianants de l'entorn disposen de guals específics o rebaixos de la vorera, per garantir el pas de persones amb mobilitat

reduïda i persones que duen cotxets. Quant als pendents, l'entorn, en els carrers Primer de Maig i de Camps i Fabrés, són pràcticament plans, amb pendents longitudinals d'entre el 0,70% i el 1,20%, excepte la trobada del carrer d'Aragó amb el carrer de Camps i Fabrés que hi trobem un pendent del 9,35%, i pel que fa al passeig Pere III i la plaça 11 de setembre hi trobem un pendent d'aproximadament del 2,82%.

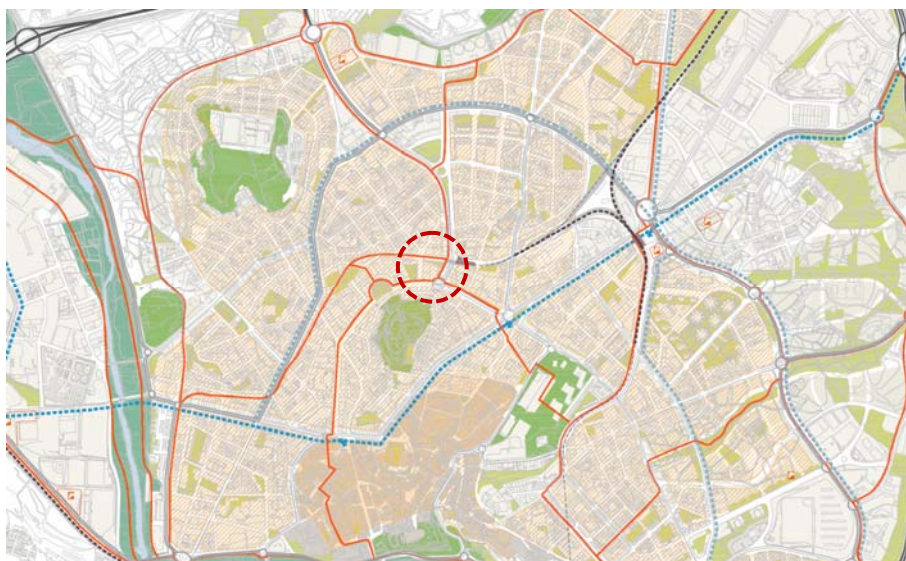


Passos de vianants i pendent on es troben el carrer d'Aragó amb el carrer de Camps i Fabrés
Font: Google earth

3.2.5. Xarxa de recorreguts de bicicletes

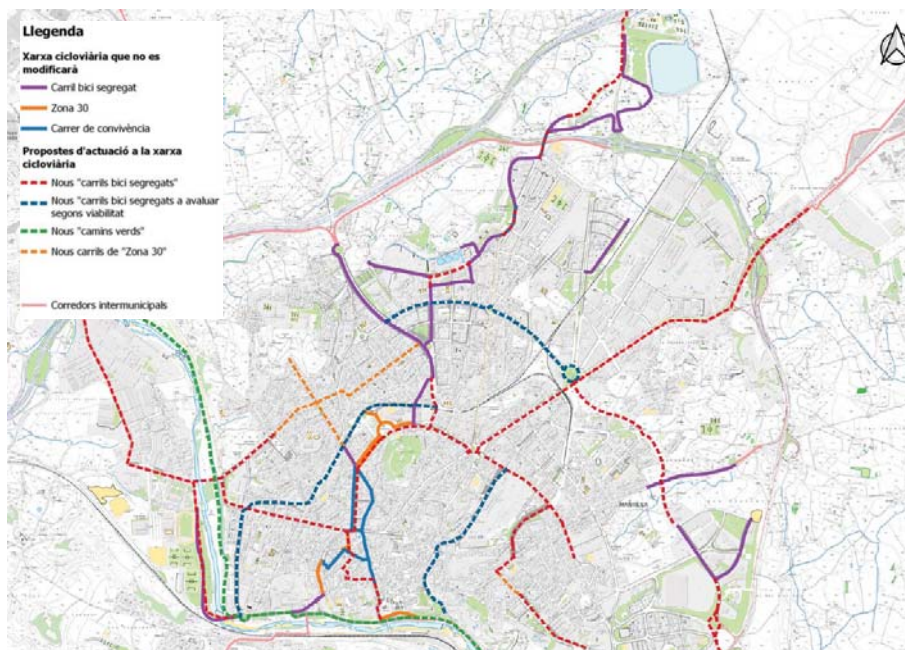
Quant als **itineraris per a bicicletes**, actualment al carrer Primer de Maig hi ha un tram de carril bici que connecta amb la zona 30 del passeig de Pere III i amb l'itinerari del carrer de Sùria, que al seu torn enllaça amb la zona universitària del barri de la carretera de Santpedor.

Pel que fa a la xarxa prevista en el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) com en el PMUS, aquesta té una presència destacada dins l'àmbit d'actuació, i contempla la incorporació de carrils bici al carrer de Camps i Fabrés, i al carrer d'Aragó.



Plànol O1.3.2. xarxa de mobilitat del POUM de Manresa. En carbassa xarxa la xarxa ciclista projectada

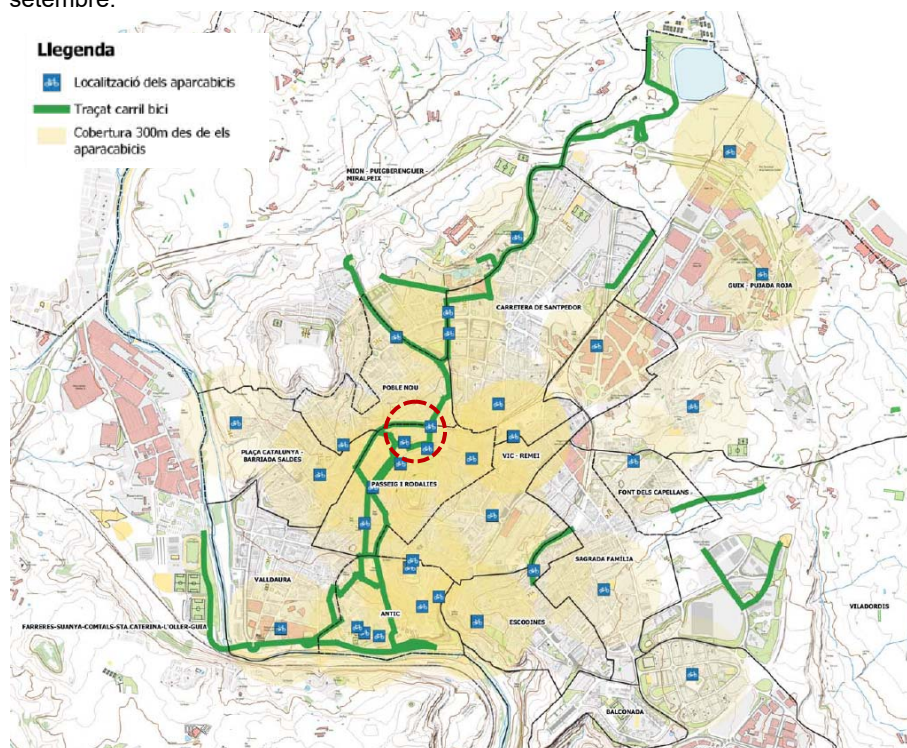
Pel que fa el PMUS, preveu completar la xarxa en l'entorn immediat, concretament preveu un nou carril bici segregat que transcorrerà pel carrer de Camps i Fabrès, i un nou carril bici segregat, a avaluar segons la viabilitat, pel carrer d'Aragó.



Plànol 2.2.2. Proposta orientativa xarxa cicloviana municipal vista de conjunt. Pla de mobilitat urbana sostenible de Manresa

En relació a l'estacionament per a bicicletes, trobem tres aparcaments per a bicicletes propers a l'àmbit, davant de l'estació dels Ferrocarrils de la Generalitat de

Catalunya (FGC) Manresa-Baixador, al passeig Pere III i a la plaça onze de setembre.



Plànol O1.3.2. xarxa de mobilitat del POUM de Manresa. En carbassa la xarxa ciclista projectada



Mapa de l'ajuntament de Manresa. Aparcament per a bicicletes.

3.3. Mobilitat obligada

La mobilitat obligada és aquella que es produeix des del domicili per motius de feina i/o estudi.

D'acord amb el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Manresa (PMUS) del 2024, pel que fa a la zona 2 on es troba inclòs l'àmbit d'estudi, els viatges per motius d'oci o personals representen el 77,82% i pel que fa a **la mobilitat obligada representa el 22,18%**, sent el 1,84% correspon a viatges per motiu d'estudis i el 20,34% per motius de feina.

D'acord amb les dades obtingudes de l'institut d'estadística Idescat, i el pla de mobilitat urbana sostenible de Manresa (PMUS), els desplaçaments interns en el conjunt del municipi de Manresa són els majoritaris. Si extrapolem aquestes dades al PMU d'onze de setembre es pot considerar que la mobilitat interior serà la que tindrà un major impacte sobre el sector, tot i que l'existència de l'estació de ferrocarrils de FGC a l'àmbit immediat del sector introduirien un cert factor corrector en la interpretació de les dades.

S'adjunten les dades més actualitzades (anys 2011 i 2001) obtingudes de l'Idescat, corresponents a la mobilitat obligada per raons de treball i per raons d'estudi de la ciutat de Manresa:

Mobilitat obligada residents i llocs de treball localitzats per sexe	2011			2001		
	Homes	Dones	Total	Homes	Dones	Total
Residents ocupats a Manresa	7.771	9.364	17.134	9.549	8.897	18.446
No residents ocupats a Manresa	5.629	5.737	11.366	6.457	4.641	11.098
Residents ocupats fora de Manresa	5.417	3.328	8.745	5.437	2.949	8.386
Residents ocupats en diversos municipis	1.675	868	2.544	1.228	246	1.474
Llocs de treball localitzats	13.400	15.101	28.501	16.006	13.538	29.544
Població ocupada resident	14.863	13.560	28.423	16.214	12.092	28.306
Diferència	- 1.463	1.541	77	- 208	1.446	1.238

Font: Idescat, estadística de la mobilitat obligada per raó de treball

Mobilitat obligada residents i llocs d'estudi localitzats per sexe	2011			2001		
	Homes	Dones	Total	Homes	Dones	Total
Residents que estudien a Manresa	7.136	7.318	14.454	831	1.105	1.936
No residents que estudien a Manresa	1.996	1.771	3.767	1.068	1.253	2.339
Residents que estudien a fora del municipi	1.098	923	2.021	556	713	1.269
Residents que estudien en diversos municipis	-	-	439	-	3	3
Llocs d'estudi localitzats	9.132	9.089	18.221	1.917	2.358	4.275
Població que estudia resident	8.496	8.417	16.913	1.387	1.821	3.208
Diferència	636	672	1.308	530	537	1.067

Font: Idescat, estadística de la mobilitat obligada per raó d'estudis

A partir d'aquest dos quadres es pot comprovar com l'evolució de la mobilitat obligada per treball dins del propi municipi ha sofert un canvi de tendència en qüestió de gènere, passant del 51,77%-48,23% (homes-dones) a un 45,35%-54,65% (homes-dones) en 10 anys. Pel que fa a la mobilitat obligada per estudi, també es pot veure un canvi de tendència en aquest període, passant del 42,92%-57,08% (homes-dones) al 49,37%-50,63% (homes-dones).

Per tant, i a partir d'aquestes dades, es pot establir que en relació al gènere no existeixen diferències quantitatives significatives respecte de l'avaluació de la mobilitat generada, tot i que es pot apreciar que els efectes de la crisi han introduït correccions al voltant del 5% en els percentatges de repartiment entre els anys 2001 i 2011.

Segons el Pla de mobilitat urbana de Manresa de 2024, en qüestió de gènere, els homes tenen un percentatge de desplaçaments lleugerament major que les dones, sent un 51,7% i un 48,3% respectivament, dels quals, un 32,8% dels desplaçaments d'homes i un 27,1% dels desplaçaments de dones són per mobilitat obligada.

Sexe	Motiu	Intern	Connexió	Extern	Total
Dona	Estudis	3,7%	4,3%	24,6%	3,8%
	Feina	18,9%	49,1%	0,0%	23,3%
	Personal/oci	77,4%	46,6%	75,4%	72,9%
	Total	50,5%	40,4%	10,4%	48,3%
Home	Estudis	2,4%	6,4%	0,0%	3,1%
	Feina	21,5%	56,9%	77,7%	29,7%
	Personal/oci	76,2%	36,7%	22,3%	67,2%
	Total	49,5%	59,6%	89,6%	51,7%

Font: Pla de mobilitat urbana sostenible de Manresa 2024

En relació a la distribució modal segons motiu de desplaçament, pel que fa als desplaçaments interns, els modes no motoritzats són els més utilitzats, sobretot per motius personals o d'oci, i el transport públic es el menys utilitzat.

Tipus de viatge	Motiu	%	No motoritzat	Transport	
				públic	Vehicle privat
Intern	Estudis	3,0%	57,8%	8,9%	33,3%
	Feina	20,2%	48,6%	4,1%	47,3%
	Personal/oci	76,8%	68,1%	5,1%	33,1%
Connexió	Estudis	5,6%	0,0%	90,8%	9,2%
	Feina	53,7%	1,3%	5,0%	93,7%
	Personal/oci	40,7%	3,9%	4,8%	91,3%

Font: Pla de mobilitat urbana sostenible de Manresa 2024

3.4. Determinacions de la mobilitat generada

L'avaluació de la mobilitat generada associada al nou creixement previst –PMUt 021 onze de setembre-, segueix el que defineix la taula de l'Annex 1 del Decret 344/2006, de regulació dels estudis de la mobilitat generada.

En l'annex 1 del decret es defineix l'estimació dels desplaçaments que es generen en funció de les diferents activitats i usos dels sòl (viatges generats/dia) segons el següent quadre:

Viatges generats/dia segons annex 1 decret 344/2006	
ús	Descripció ràtio
Ús habitatge	7 viatges/habitatge 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100m ² sostre

Ús comercial	50 viatges/100 m ² sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m ² sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² sòl
Zones verdes/espais lliures	5 viatges/100 m ² sòl

Per tant, en aplicació del quadre anterior, es preveu el següent:

	sostre/sòl	n. habitatges	ràtio	viatges
ús residencial	5.441,93	67	7v/hab	469
ús comercial	2.332,26		50v/100m ² st	1.167
espais lliures	863,84		5v/100m ² de sòl	44
total				1.680

En aquest sentit, la nova proposta genera un total de 1.680 desplaçaments diaris. Dels quals 469 desplaçaments estan vinculats a l'ús residencial, 1.167 desplaçaments estan vinculats a l'ús comercial i 44 desplaçaments vinculats als espais lliures

La proposta d'ordenació planteja importants focus de mobilitat, especialment en la zona comercial. Amb aquesta oferta es donarà resposta a les mancances del teixit urbà de l'entorn i permetrà millorar la connectivitat de la xarxa urbana existent.

La definició de les xarxes de mobilitat haurà d'afavorir el canvi de tendència de la situació actual d'ús majoritari del transport privat cap a un increment de formes de desplaçament més sostenibles com els desplaçaments a peu, en bicicleta i el transport públic col·lectiu.

També caldrà establir les determinacions que permetin a les diferents xarxes de transport absorbir l'increment de viatges generats, així com garantir les previsions mínimes d'aparcaments de vehicles i bicicletes establertes al decret 344/2006, el propi POUM i l'Ordenança municipal sobre aparcaments.

En relació a la superfície comercial prevista de 2.332 m² i d'acord amb el Decret 344/2006 suposaria, entre vehicles que accedeixen o surten, la generació de 1.167 viatges/dia. Agafant com a referència les dades d'implantacions similars es pot fer el següent anàlisi:

_El 60% d'aquests viatges acostumen a ser en vehicle privat, és a dir 701 viatges/dia, i d'aquests viatges entre un 13% i un 14% es concentren a les hores considerades punta dels dies punta.

_Aquesta hipòtesi del punt anterior vol dir que, en hora considerada punta dels dies punta, hi accedeixen o surten uns 99 vehicles/hora en relació amb l'activitat comercial, aproximadament entre 1 i 2 vehicles per minut.

_Per tal d'estudiar els fluxos circulatoris i la seva afectació a la xarxa viària, es pot considerar que existeix un equilibri entre els vehicles que accedeixen o surten d'aquest àmbit.

A partir d'aquestes dades caldrà comprovar si la xarxa viària actual, és capaç d'absorbir aquests increments puntuals de mobilitat en vehicle privat i, en cas de no poder-les absorbir, quines mesures serien necessàries, tot i que la voluntat del POUM és modificar la tendència actual d'ús del vehicle privat i facilitar formes de mobilitat alternatives.

Pel que fa a la resta de viatges generats, 469 viatges associats a l'ús residencial i 44 a les zones verdes previstes (en total 513 viatges/dia) caldrà que la definició de les xarxes de mobilitat possibiliti el canvi de tendència actual que indica un ús majoritari del mitjà de transport individual i poder incrementar l'ús de formes de desplaçament

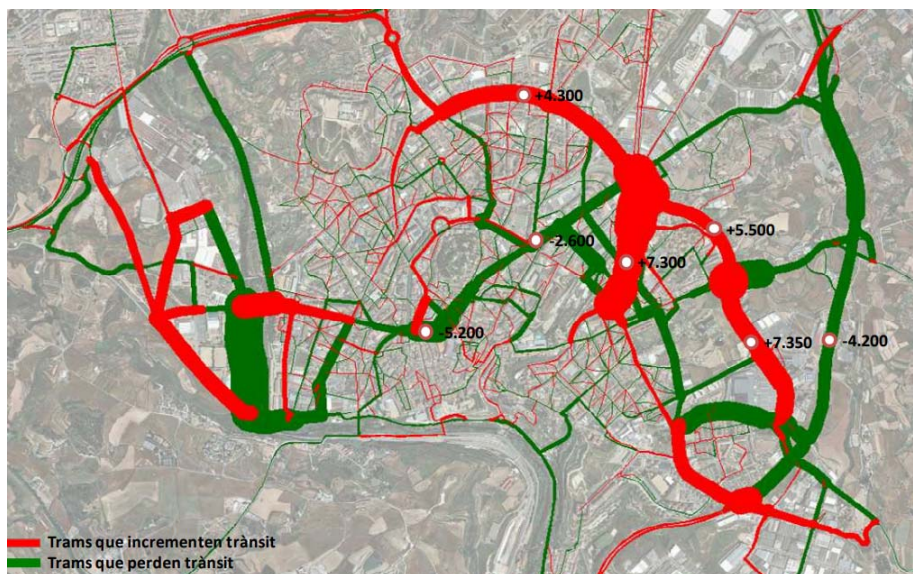
més sostenibles com són els desplaçaments a peu o bicicleta i el transport públic col·lectiu (autobús i tren).

4. PROPOSTA DE MOBILITAT

4.1. Xarxa viària i previsió mínima d'aparcament per a transport privat.

Tot i que no es disposa de dades concretes, a partir de l'anàlisi de la xarxa viària actual, la proposta del PMUt i la nova secció del carrer d'Aragó i del carrer de Camps i Fabrés amb el soterrament de la xarxa ferroviària, i el que preveia l'estudi de mobilitat del POUM i el PMUS, es considera que l'estructura urbana existent té dotació suficient per absorbir l'increment dels 1.689 nous desplaçaments/dia de mobilitat generada.

En concret l'estudi de mobilitat del POUM preveu un increment del trànsit tant en el passeig Pere III, com en el carrer de primer de Maig, i una reducció del trànsit en el carrer d'Aragó i el carrer de Camps i Fabrés, als qual l'àmbit d'estudi proposa una nova secció més amable per als vianants, d'acord amb la transformació prevista.



Redistribució del trànsit. Estudi de mobilitat del POUM

4.2. Recorregut de vianants i itineraris per a bicicletes

Tal com s'ha comentat, pel que fa als **recorreguts de vianants i als itineraris per a bicicletes**, la proposta, conjuntament amb el previst soterrament de la infraestructura ferroviària, planteja donar continuïtat als carrers de l'Abat Oliba i de la Font del Gat fins al passeig de Pere III. Així mateix, es proposa la reurbanització dels carrers d'Aragó i de Camps i Fabrés mitjançant una secció més amable i permeable per al vianant. Aquesta actuació permetrà millorar substancialment les condicions d'accessibilitat i seguretat, corregint les disfuncions derivades dels desnivells existents i de l'estat deficient de la urbanització i de determinades edificacions, que actualment generen espais residuals, poc accessibles, insegurs i amb una baixa qualitat urbana.

4.3. Previsió d'aparcament

Pel que fa la previsió d'aparcaments per a vehicles tipus turisme i per a motocicletes cal donar compliment a les determinacions del POUM definides als articles del 398 al 402, de la secció 3 *Regulació específica de l'aparcament* del capítol 2 i al Decret 344/2006 al seu Annex 3 *aparcaments de vehicles*.

D'acord amb el Pla de millora, es preveu una ràtio de 90 m² bruts pels habitatges de règim lliure i de 70 m² pels habitatges de protecció pública. Segons l'article 400 del POUM, pels habitatges iguals o menors de 90 m² de superfície útil preveu 1 plaça d'aparcament. S'aplica la mateixa ràtio pels habitatges de protecció pública mentre no siguin promoguts per gestors d'habitatge social sense ànim de lucre, cas en que es podria aplicar la ràtio d'una plaça per cada dos habitatges.

TAULA PREVISIÓ INDICATIVA DE PLACES MÍNIMES D'APARCAMENT POUM						
	sostre m2	sostre m2 útil	nombre habitatges	sup. cons habitatge	previsió mínima aparcament art.400	previsió mínima
Sostre						
residencial	5.441,93		67			
lliure	3.265,16		54	<90	1 pl x hab ≤ 90m2	54
HPO	2.176,77		13	<70	1 pl x hab ≤ 90m2	13
					1 pl c/ 50 m2st	
Sostre terciari	2.332,26	1.865,81			cons	37
TOTAL						104

En relació a l'ús terciari, caldrà donar compliment a les determinacions de l'article 400 del POUM i la normativa sectorial vigent en matèria d'ordenació dels equipaments comercials. Per aquest estudi es fa una estimació preliminar indicativa comptabilitzant una plaça d'aparcament per cada 50m² de superfície útil. Dels 2.332,26m² de sostre brut, s'estimen 1.632,58 m² de superfície útil.

En relació a la previsió de places d'aparcaments en funció del que preveu el Decret 344/2006 per al nou sostre residencial, aquest decret al seu annex 3 estableix una reserva mínima d'aparcaments per a vehicles segons el següent quadre:

TAULA PREVISIÓ INDICATIVA MÍNIMA PLACES D'APARCAMENT VEHICLES DECRET				
	m ² st	nombre habitatges	places x habitatge	previsió mínima
Turismes	5441,93	67	1 plaça per cada 100m ² o 1 plaça per habitatge	55 o 67
Motocicletes	5441,93	67	1 plaça per cada 200m ² o 0,5 plaça per habitatge	28 o 34

El Reial decret llei 29/2021, de 21 de desembre, incideix en el foment d'energies alternatives de propulsió. Per exemple, amb els llindars de disposició de punts de recàrrega de vehicles elèctrics en espais d'estacionament, defineix una dotació mínima de disposició d'1 plaça de recàrrega elèctrica per cada 40 places.

Cal tenir en compte que d'acord amb el Codi tècnic de l'edificació, és obligatori disposar de la preinstal·lació (conduccions i canalitzacions principals). Als nous edificis residencials amb més de 20 places d'aparcament, s'exigeix la canalització per al 100% de les places.

Per a usos diferents al residencial s'instal·larà una estació de recàrrega per cada 40 places d'aparcament. Atenent les 37 places estimades per a usos terciaris, com a mínim s'aconsella la instal·lació d'una plaça de recàrrega elèctrica.

La nova Directiva europea 2024/1275 relativa a l'eficiència energètica dels edificis, estableix que els nous edificis no residencials amb més de 5 places d'aparcament instal·lin 1 punt de recàrrega per cada 5 places d'aparcament, abans de 2027. Per tant, es recomana començar a usar aquestes ràtios de la Directiva europea, que en breu seran transposades a la normativa estatal.

En el moment d'acordar la gestió dels espais i el disseny de gestió de l'aparcament, caldrà establir si aquests espais de càrrega per a vehicles elèctrics són d'ús universal pels usuaris de l'aparcament o seran a petició de les persones interessades.

Pel que fa al nombre de places d'aparcament reservades d'ús general per a persones amb mobilitat reduïda, el Decret 135/1995, de 24 de març, de Desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques estableix que a les zones d'aparcament que serveixin específicament a equipaments i espais d'ús públic, es reservaran permanentment, tan a prop com sigui possible dels accessos de vianants, 1 plaça cada 40 places.

Per tant, si tenim en compte les 67 places de turismes d'acord amb el Decret, es recomana, com a mínim, reservar dues places per a persones amb mobilitat reduïda i caldrà senyalitzar-ho tant verticalment com horitzontalment, i una tercera plaça per als usos terciaris.

En relació a les operacions de càrrega i descàrrega previstes als locals comercials, s'estableix normativament l'obligació de destinar a magatzem com a mínim el 10% del sostre destinat a aquest ús, d'acord amb el que defineix l'article 6.1 del Decret 344/2006, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

En relació a l'article 6.3 del mateix decret, en el projecte d'urbanització del PMU caldrà preveure la situació de les places d'aparcament de càrrega i descàrrega a la via pública necessàries per donar compliment a la mobilitat generada per tal d'aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans. Es preveurà al projecte d'urbanització una reserva de places de 3x8m 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. Atès que no es pot saber quin serà el destí final de la superfície destinada a altres usos, s'estima la reserva d'acord amb la superfície de venda 2.332,26 m² / 1.000m²= 2,3 places. Considerant que no tota la superfície d'altres usos serà comercial, es considera suficient la reserva de dos places de 3x8m.

Pel que fa a la previsió **d'aparcaments per a bicicletes** establerta pel Decret 344/2006, atès que es tracta d'habitatges de nova construcció s'haurà de vetllar, durant la redacció dels corresponents projectes arquitectònics, per tal que es disposi de l'espai necessari per a les places de bicicletes previstes en aquest estudi.

Aquesta previsió de places d'aparcament de bicicletes, d'acord amb el que estableix el Decret 344/2006 serà d'un total de 142 places, en concret:

	superfície m ²	ràtio Decret 344/2006	previsió mínima
Residencial	5.441,93	2 places cada 100m ²	109
Altres usos	2.332,26	1 plaça cada 100m ²	24

Espais lliures	863,8	1 plaça cada 100m ²	9
TOTAL			142

4.4. Xarxa de transport col·lectiu

Quant a la **xarxa de transport públic**, en relació a la **xarxa ferroviària**, previament al desenvolupament del PMU *onze de setembre* hi ha previst el soterrament de l'estació FGC-Manresa baixador, que perllongarà la línia fins la plaça d'Espanya, centralitzant la xarxa ferroviària de forma conjunta amb les parades d'autobús. D'altra banda, en relació a la **xarxa d'autobusos**, tot i que no es disposa de dades concretes, es pot considerar que actualment la xarxa de recorreguts d'autobús urbà existent no es troba saturada, de manera que podrà absorbir un cert increment de demanda en relació al sector sense modificar les condicions actuals de la xarxa.

Si es té en consideració la proporcionalitat entre l'increment de població previst pel conjunt de la ciutat a l'EAMG del POUM, que preveu passar de 76.170 a 100.000 habitants (23.830 habitants, un increment del 23,83%) i l'increment de població que suposaria el sector objecte del present PMU (aproximadament 170-200 habitants), aquesta proporcionalitat del sector suposa aproximadament només el 0,8% de tot l'increment d'habitants previst pel POUM. Per tant, es pot concloure que l'actual xarxa de autobusos urbans pot absorbir l'increment de demanda generada pel desenvolupament del sector del PMU 021 *onze de setembre* sense portar a terme cap actuació.

4.5. Consideracions de gènere

Planificar la mobilitat i els sistemes de transport d'una manera adequada és fonamental per a la **igualtat d'oportunitats entre dones i homes** en la societat. El principal model de mobilitat que respon a la demanda està basat fonamentalment a partir de les necessitats dels homes, de manera que sembla fonamental introduir la perspectiva de gènere en el sector del transport i la mobilitat, per poder oferir respostes a les actuals necessitats socials, mediambientals i econòmiques fora d'aquest model actual.

L'Estudi de la mobilitat diferenciant el sexe permet identificar dinàmiques diferenciades i ressaltar la importància dels desplaçaments els quals se centren en la cura (acompanyar menors i persones grans al centre mèdic com a l'Hospital de Sant Joan de Déu) que representen un ampli percentatge de la totalitat de desplaçaments de la mobilitat quotidiana de les dones.

Les dones realitzen més viatges "domèstics" que els homes, implicant un augment de les bretxes de gènere i és per això que les dones fan menys ús del cotxe i més ús del transport públic i el anar a peu. Per tant, les dones fan major ús dels mitjans de transport sostenible i els usos dels espais i les seves activitats estan molt influenciades per l'oferta de mobilitat urbana i les seves condicions.

El camí per reduir les desigualtats i exclusions socials i de gènere produïdes per la mobilitat implica reivindicar i planificar:

- Desplaçaments multimodals
- Desplaçaments multiescalars
- Donar suport a les tasques de la llar i treballs de cures
- Millorar la seguretat i la llibertat dels desplaçaments
- Donar autonomia a la infància, gent gran i persones amb mobilitat reduïda

5. PROPOSTA DE FINANÇAMENT

L'article 19 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, indica que cal incorporar a la memòria una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir l'obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment dels serveis de transport públic mitjançant l'actuació a 10 anys del dèficit d'exploació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o prolongació de les existents.

5.1. Costos generats

Un cop estudiada la situació del transport públic existent de l'àmbit del Pla de millora (FGC, línies interurbanes i línies urbanes d'autobús), es considerat, tal i com queda reflectit anteriorment en el present document, que la capacitat actual de les xarxes existents pot assumir l'increment de mobilitat generada. Es considera que no és necessari l'increment o perllongament de les línies existents, de manera que no cal assumir cap cost relacionat al dèficit d'exploació del servei.

Els costos generats estan basats la mesura de millora consistent en l'execució del carril bicicleta previst al carrer de Camps i Fabrés en l'àmbit del Pla de millora. Atès que a futur es preveu la transformació de tota la secció dels carrers de la font del Gat i de l'abat Oliba, que inclourà el carril bici, es proposa que l'àmbit es faci càrrec del tram corresponent entre la plaça de l'Onze de setembre i el carrer d'Aragó en el punt de connexió que li correspondrà a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya amb el soterrament de la infraestructura i la nova urbanització.

La superfície estimada de carril bici del tram de 53 metres amb un ample de 2,5m (de doble sentit) és:

$$53\text{m} \times 2,5\text{m} = 132,50 \text{ m}^2$$

El cost material estimat seria:

$$132,50 \text{ m}^2 \times 85 \text{ €/m}^2 = \mathbf{11.262,50 \text{ €}}$$

Aquest import és una estimació del que costaria dur a terme la segregació del carril bici al seu pas per l'àmbit del pla de millora.

A continuació es presenta una estimació dels costos del total de despeses que es preveuen, i que ascendeixen a 23.123,50 €.

Mesura	Observació	Quantitat	Cost (€)
Carril bici de doble sentit de circulació (2,50m)	85 €/m ² (PEC)	53 m	11.262,50
Aparcament bicicletes (U invertida 2 places)	121 €/suport, inclou mà d'obra	71u	8.591,00
Instal·lació punts de recàrrega per vehicles elèctrics	900 €/punt de recàrrega	3u	2.700,00
Senyalització vertical plaça mobilitat reduïda	250 €/unitat, inclou la mà d'obra	2u	500,00
Senyalització horitzontal plaça mobilitat reduïda	35 €/metre, inclou mà d'obra	2u	70,00
Senyalització vertical plaça càrrega i descarrega	250 €/unitat, inclou la mà d'obra	2u	500,00
Senyalització horitzontal plaça càrrega i descarrega 3m x 8m	35 €/metre, inclou mà d'obra	2u	70,00

Total	23.123,50€
--------------	-------------------

Font: Elaboració pròpia

D'aquest import total, **es considera que 12.437,50 € corresponen a càrregues directament imputables al desenvolupament del sector** –execució del carril bici, 5 U invertides pels 9 aparcaments de bicicletes en via pública corresponent als espais lliures i la senyalització de les places de càrrega i descàrrega-, atès que es destinen a actuacions que seran incloses en el projecte d'urbanització. La resta d'actuacions s'efectuaran en l'espai privat quan s'executin les edificacions privades. En conseqüència, aquest import s'incorporarà com a càrrega d'urbanització i formarà part de les despeses d'urbanització del sector, d'acord amb els criteris de distribució de càrregues establerts pel planejament.

6. CONCLUSIONS

El desenvolupament del Pla de millora PMUt 021 onze de setembre suposa la creació de 67 nous habitatges, 2.332,26 m² de sostre destinat a altres usos i un espai lliure de dimensió petita.

De l'anàlisi del conjunt de xarxes de mobilitat se'n desprèn que els principals focus generadors de mobilitat, com són les edificacions residencials i el comerç a les plantes baixes, queden connectats correctament amb la resta del teixit urbà. En termes generals, els càlculs concorden amb els previstos en l'EAMG del POUM.

El present EAMG, ha redimensionat el nombre de desplaçaments generats d'acord amb els nous usos i superfícies previstes pel Pla de millora, i es proposen mesures per garantir la mobilitat en diferents modes i millorar-ne la distribució. En aquest sentit, els nous espais públics previstos, tant de vialitat com d'espais lliures suposen una millora substancial per als desplaçaments de vianants, amb grans ampliacions de vorera pels recorreguts de vianants, i l'execució del carril bici segregat del carrer de Camps i Fabrès, que iniciarà l'ampliació de la xarxa ciclable prevista pel Pla de mobilitat urbana sostenible de Manresa.

Dins del recinte privat es tenen en compte les places d'aparcament necessàries pel vehicle privat i per les motos, així com els punts de recàrrega elèctrica i les places de mobilitat reduïda, d'acord amb la normativa sectorial aplicable. Tanmateix, es preveuen places de càrrega i descarrega, i una regulació dels accessos rodats en tota l'illa per minimitzar les interferències dels vehicles amb els recorreguts de vianants a l'hora d'accedir als espais d'aparcament. Finalment, també a l'interior del recinte, es preveuen les places necessàries previstes per l'estacionament de bicicletes de forma segura.

Més enllà, i atès el que s'ha exposat, es considera que amb la proposta del Pla de millora, i les obres de soterrament i perllongament de la infraestructura ferroviària de FGC prevista a l'entorn, s'aconsegueixen els següents objectius:

_Donar compliment a les directrius que defineix el planejament vigent en relació a la mobilitat de vianants.

_Assolir millores en relació a la mobilitat dels vianants respecte el que preveu el planejament, amb l'ampliació de les voreres per sobre del previst i la creació de nous espais públics.

_Permetre una bona connexió per a vianants entre el carrer d'Aragó i el carrer de Camps i Fabrès, amb la desaparició del pas inferior.

_Estructurar una xarxa contínua i permeable d'espais públics i recorreguts per a vianants que integri les noves continuïtats urbanes de la futura avinguda de l'Abat Oliba i del carrer d'Aragó fins a la carretera de Santpedor, garantint la seva connexió

amb la trama urbana existent i reforçant la relació entre el passeig de Pere III, la plaça de l'Onze de Setembre i l'eix cívic cap als barris situats a l'est de la ciutat.

_ Executar el tram de carril bici previst al Pla de Mobilitat Urbana Sostenible que discorre per l'àmbit, garantint la seva connexió amb el Passeig de Pere III i la futura continuïtat cap al campus universitari a través de la futura transformació de l'avinguda de l'Abat Oliba.

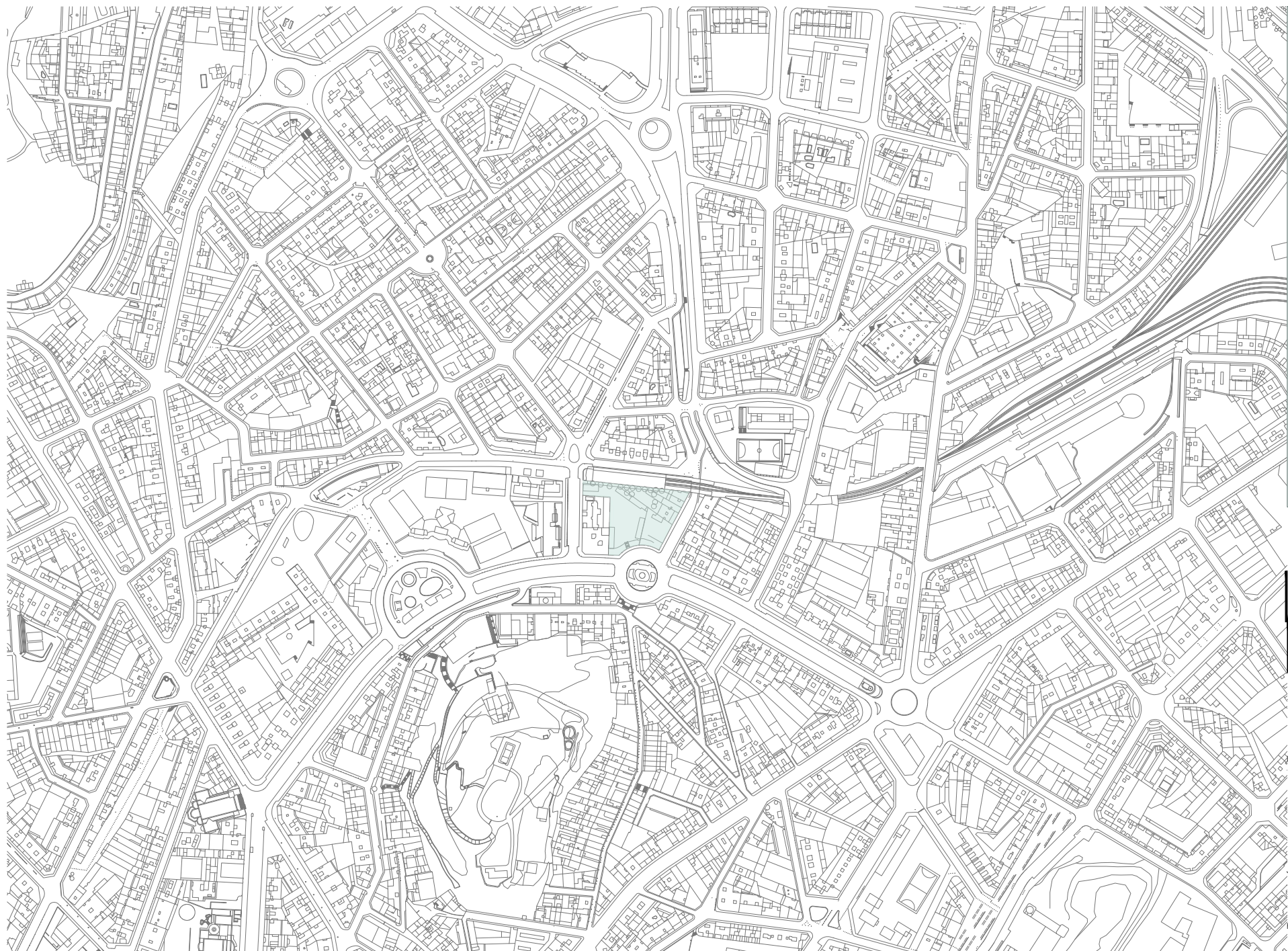
L'ordenació del nou sector millora considerablement les condicions d'accessibilitat de vianants a l'entorn, i estableixi noves prioritats pel que fa a la mobilitat generant recorreguts per a vianants d'escala urbana, de qualitat i millorant l'accessibilitat al transport públic. Aquestes determinacions possibilitaran el canvi de tendència actual en que el mitjà de transport més utilitzat és el vehicle privat per passar a desenvolupar formes de mobilitat més sostenibles com l'ús del transport públic i col·lectiu, la bicicleta o els desplaçaments a peu.

Per tot això, el present Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada dóna compliment al Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, es considera que l'increment de mobilitat generat pel desenvolupament del sector és plenament assumible per les infraestructures actuals i les planificades, especialment tenint en compte les actuacions i mesures de millora de la mobilitat proposades. En conseqüència, es conclou que la mobilitat derivada de les determinacions establertes pel Pla de Millora Urbana PMUt 021 *onze de setembre* és **COMPATIBLE** amb la xarxa de mobilitat existent i prevista.

Manresa, juny de 2026

Per l'equip redactor

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
ONZE DE SETEMBRE
D O C U M E N T A C I Ó G R À F I C A



ÀMBIT PLA DE MILLORA

100
50
1/5000

ARQUITECTE MUNICIPAL

JULIOL DE 2026

FULL 1 DE 1

01

SITUACIÓ I ÀMBIT



AMBIT PLA DE MILLORA

20

10

0

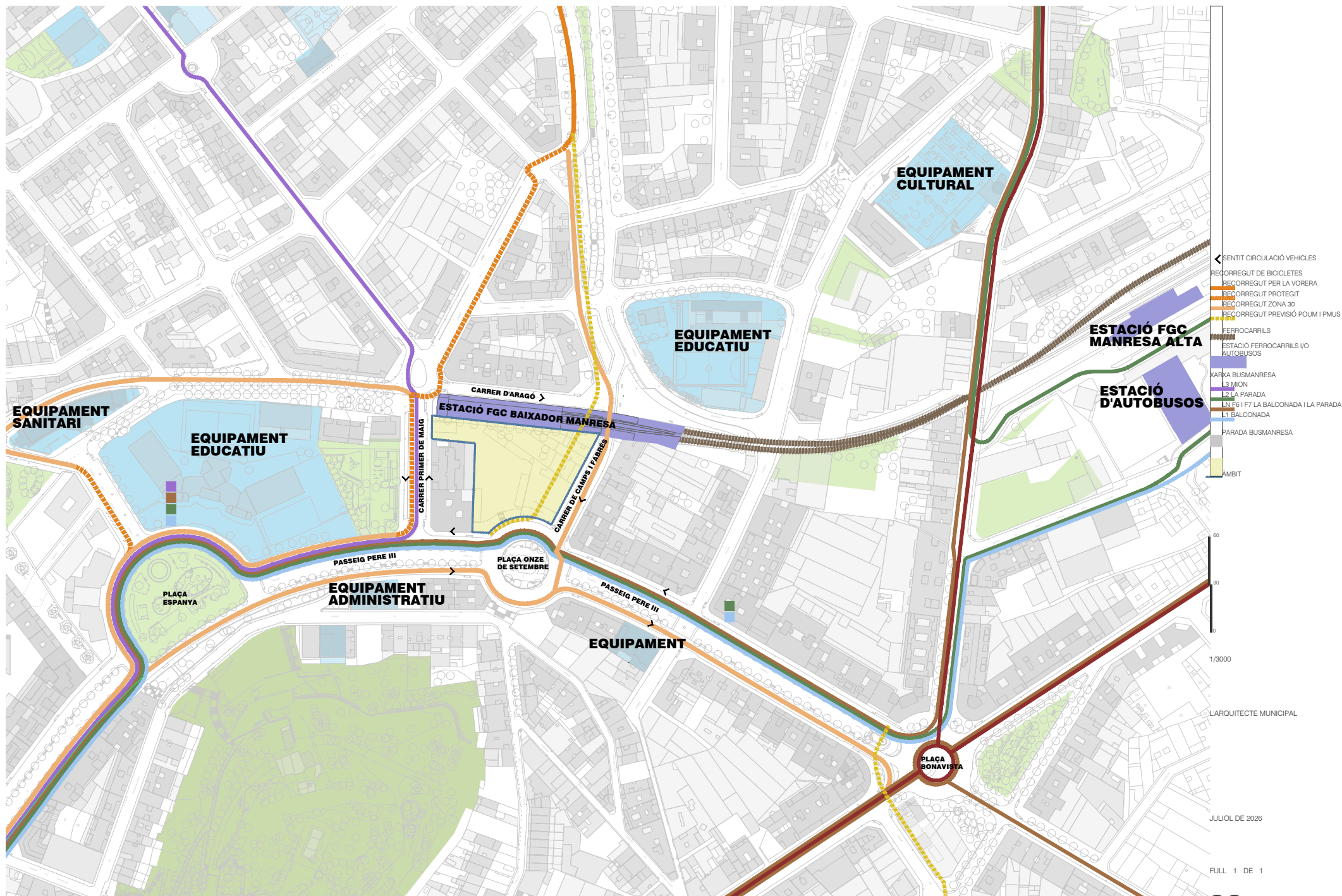
1/1000

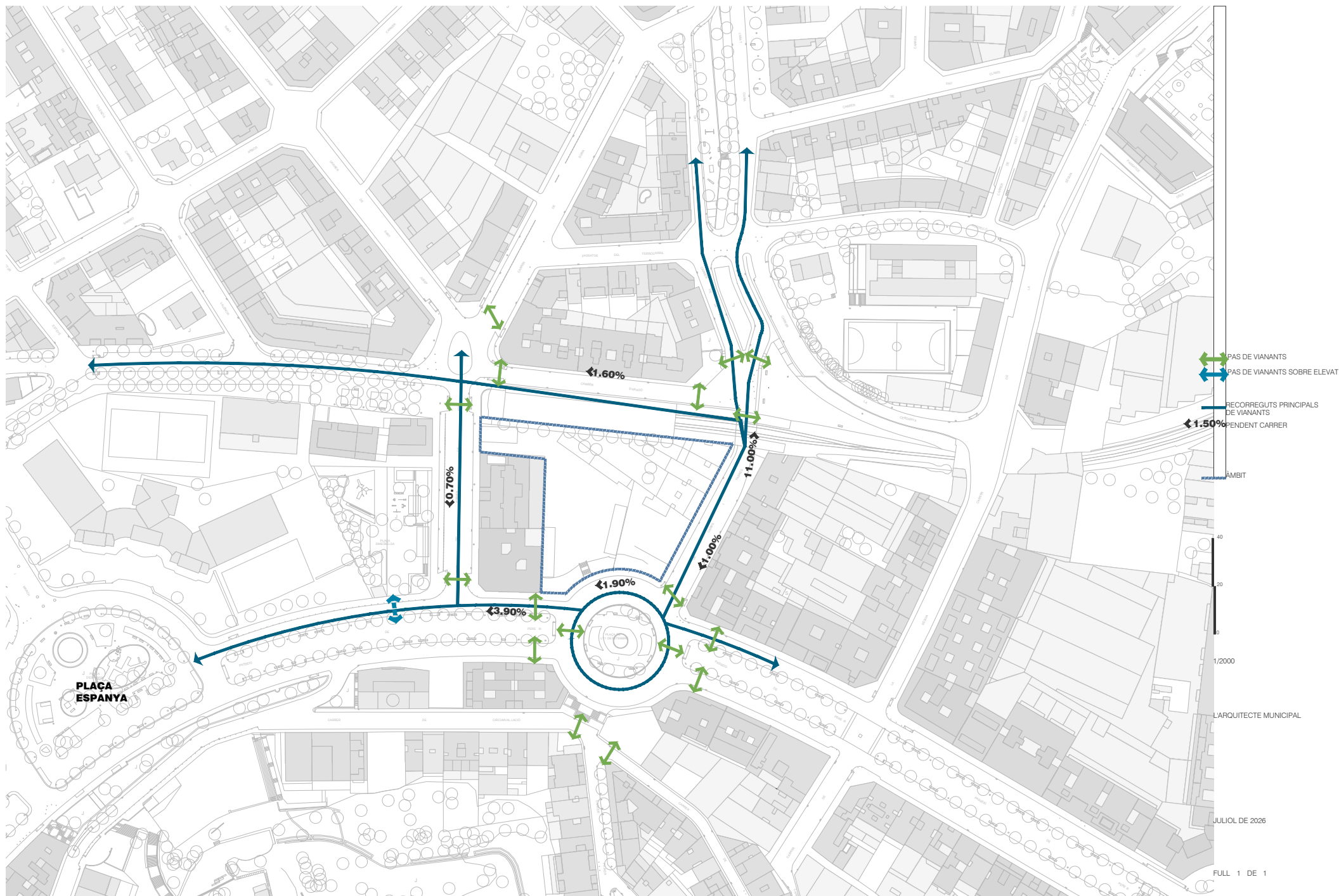
ARQUITECTE MUNICIPAL

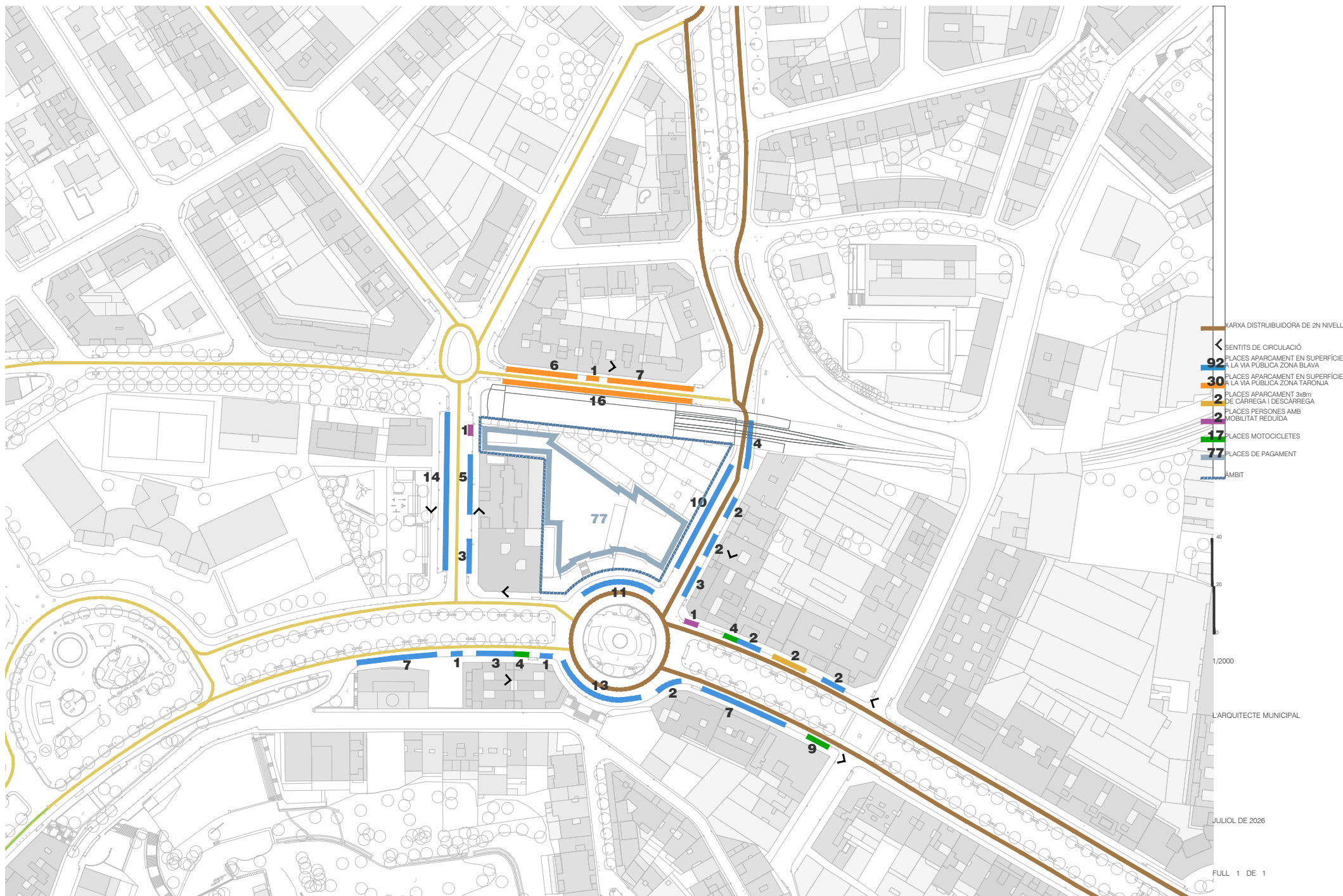
JULIOL DE 2026

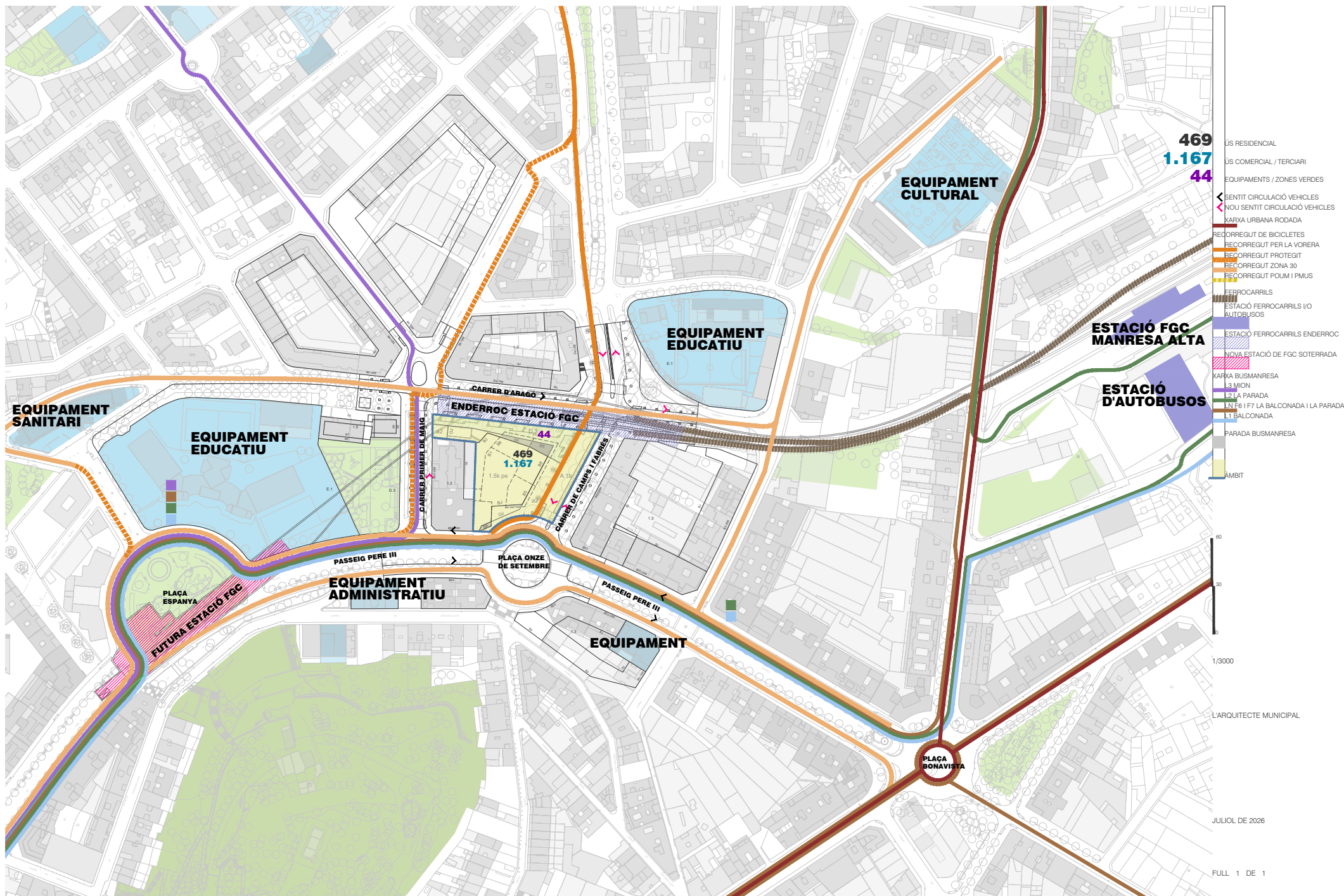
FULL 1 DE 1

02





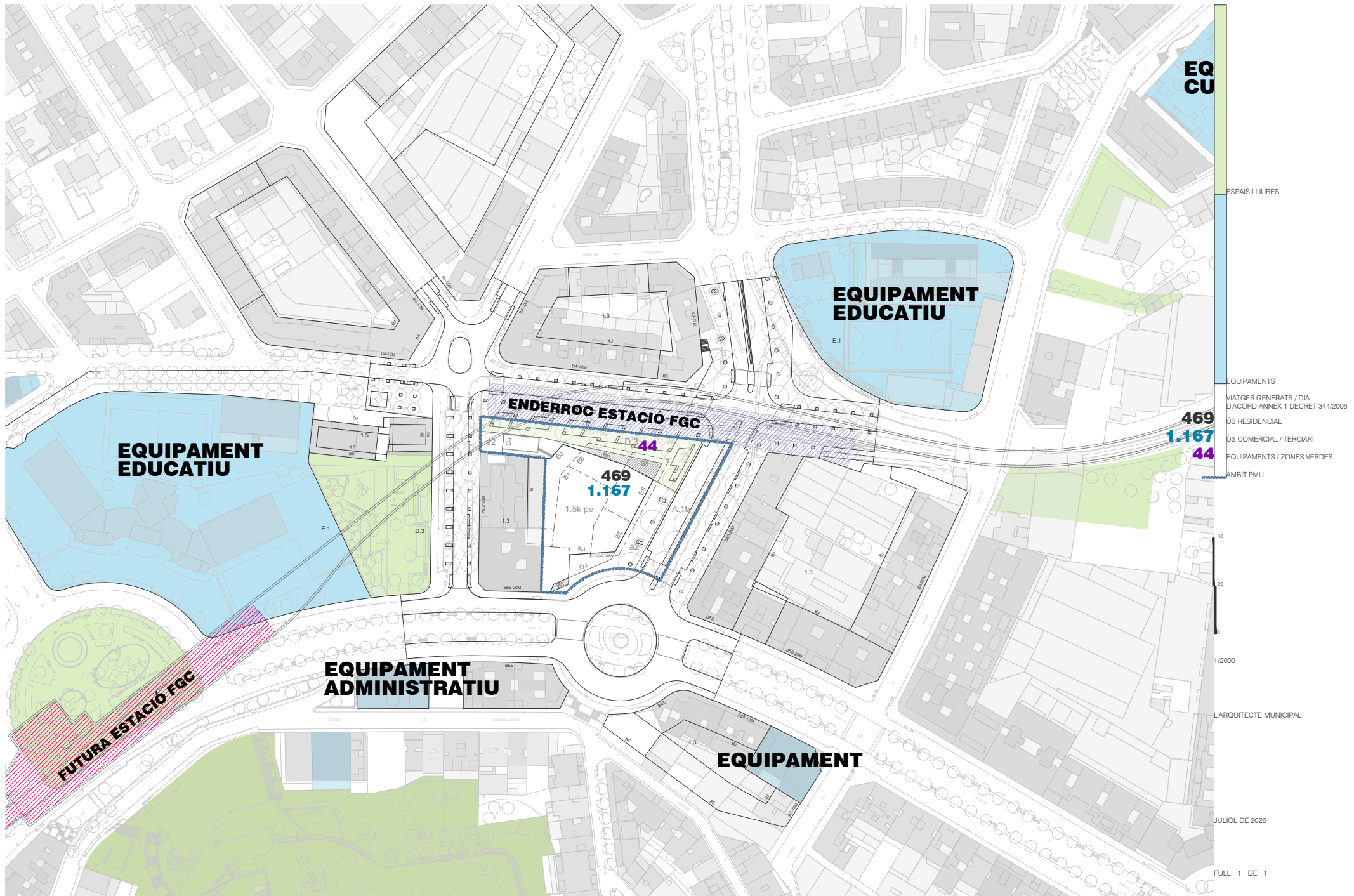


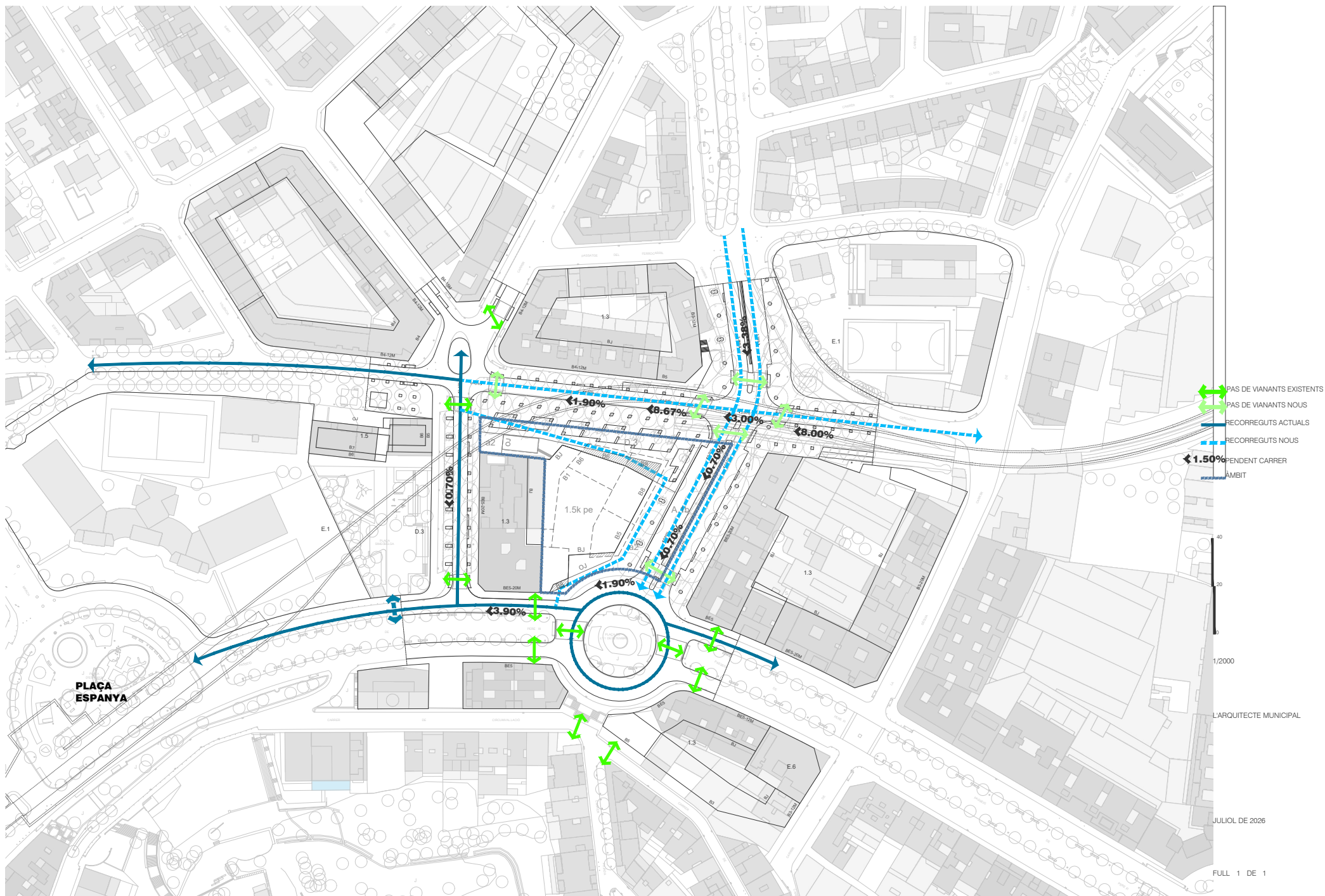


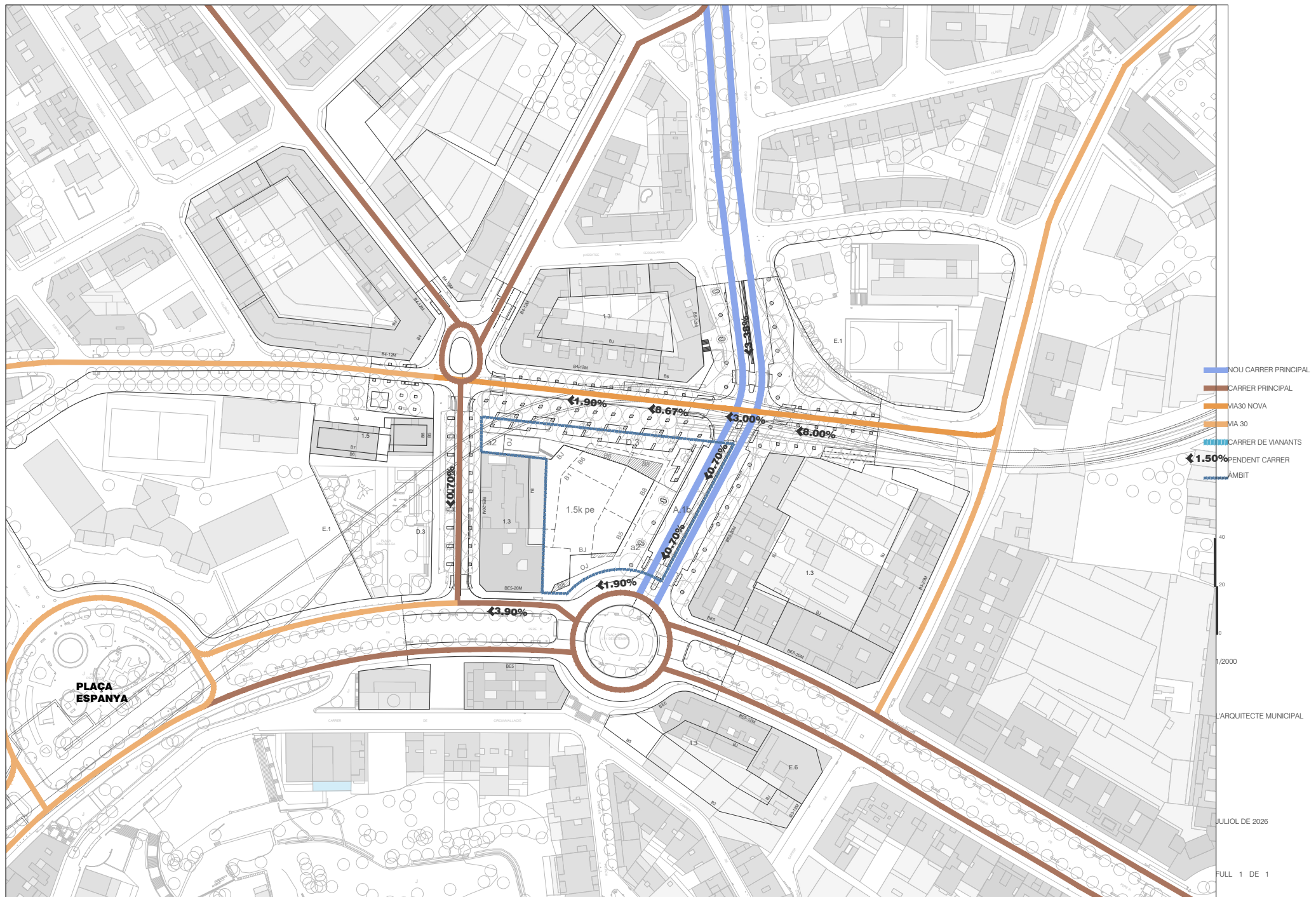
- 469
1.167
44
- US RESIDENCIAL
 - US COMERCIAL / TERCIARI
 - EQUIPMENTS / ZONES VERDES
 - SENTIT CIRCULACIÓ VEHICLES
 - NOU SENTIT CIRCULACIÓ VEHICLES
 - KARXA URBANA RODADA
 - RECORREGUT DE BICICLETES
 - RECORREGUT PER LA VORERA
 - RECORREGUT PROTEGIT
 - RECORREGUT ZONA 30
 - RECORREGUT POUIM I PMUS
 - FERROCARRILS
 - ESTACIÓ FERROCARRILS I/O AUTOBUSOS
 - ESTACIÓ FERROCARRILS ENDERROC
 - NOVA ESTACIÓ DE FGC SOTERRADA
 - KARXA BUSMANRESA
 - L3 MION
 - L2 LA PARADA
 - LN F6 I F7 LA BALCONADA I LA PARADA
 - L1 BALCONADA
 - PARADA BUSMANRESA
 - AMBIT

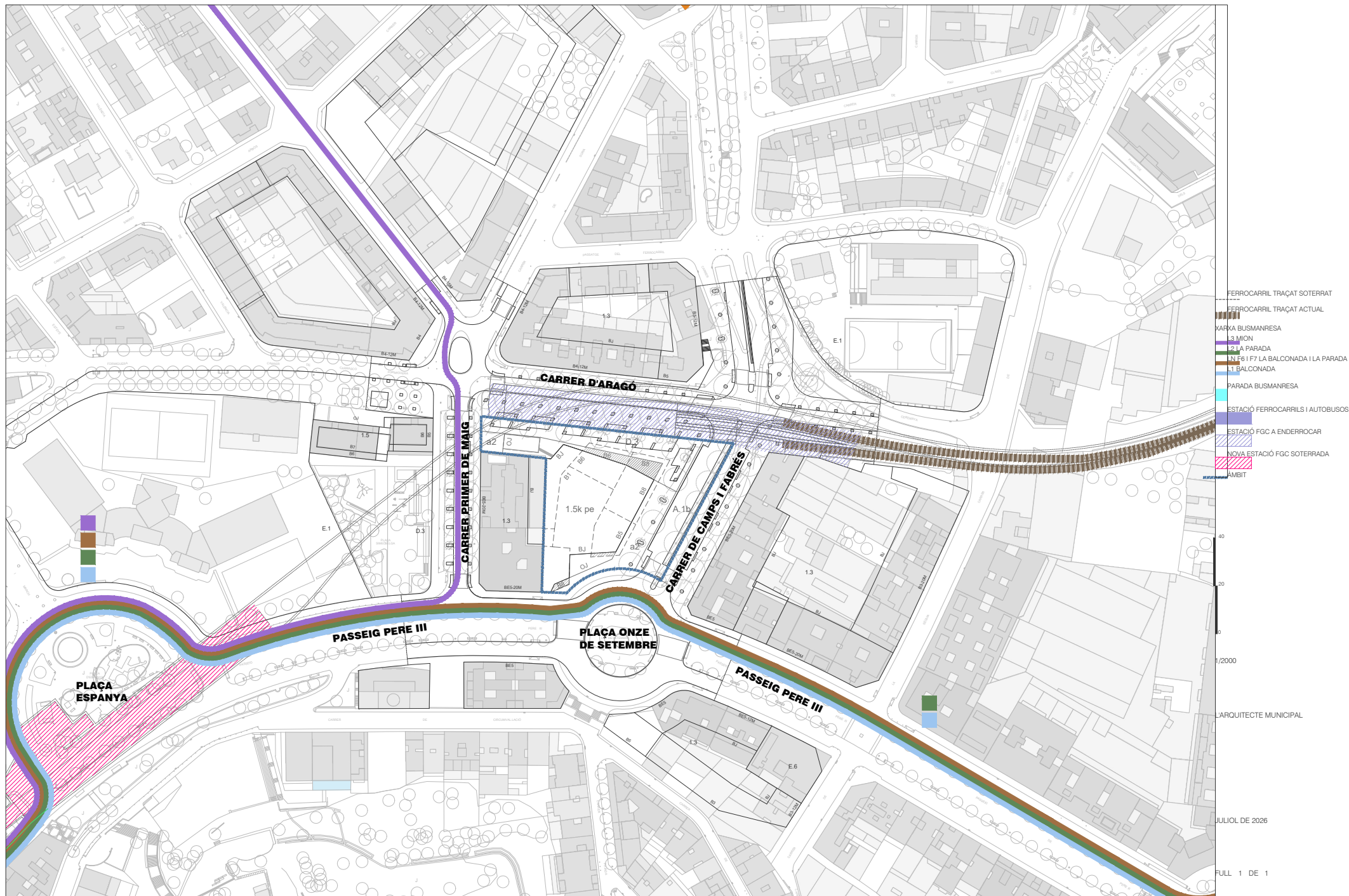
60
30
1/3000
L'ARQUITECTE MUNICIPAL

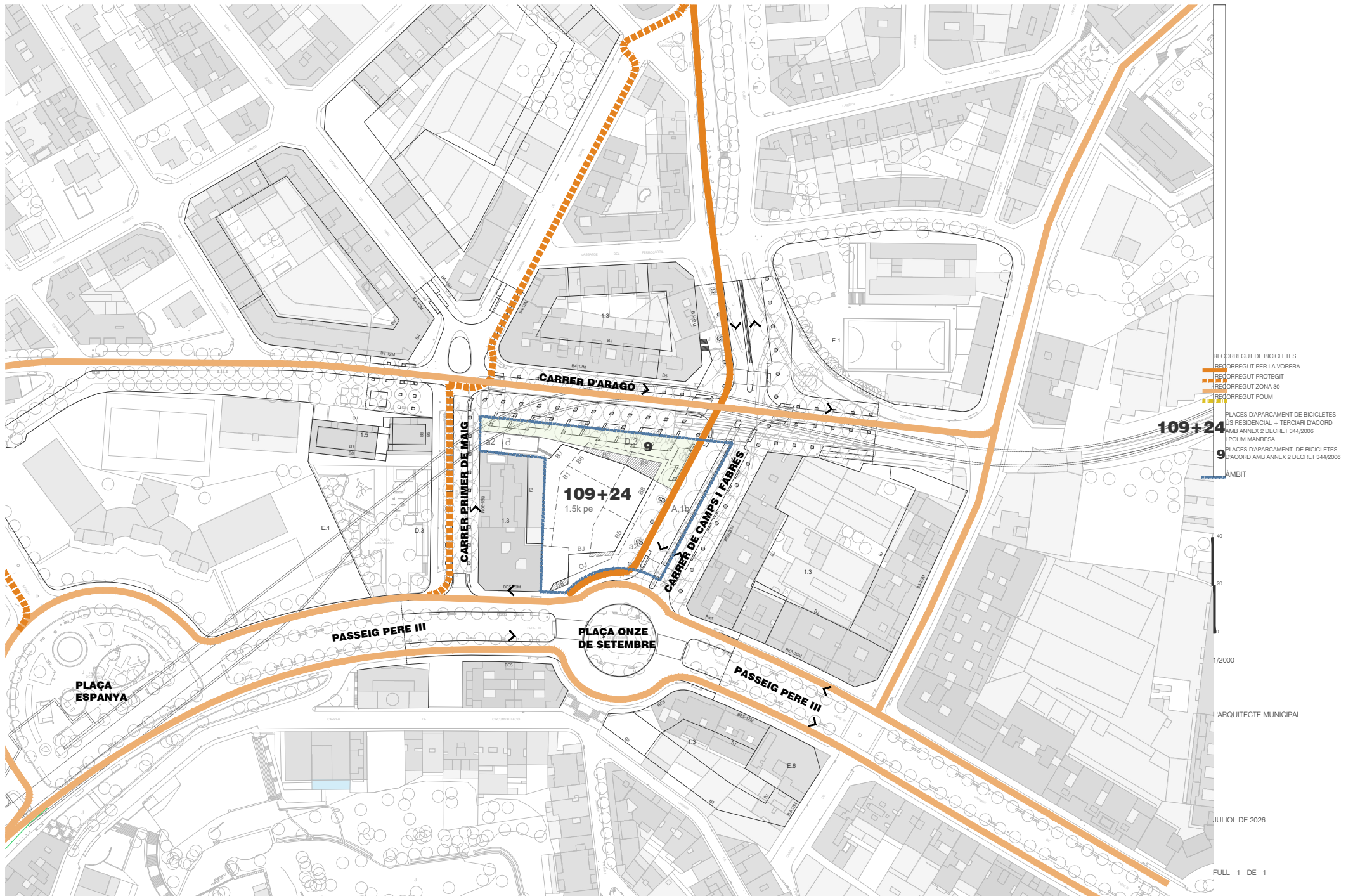
JULIOL DE 2026
FULL 1 DE 1

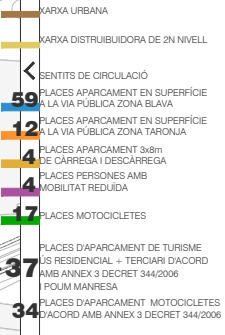


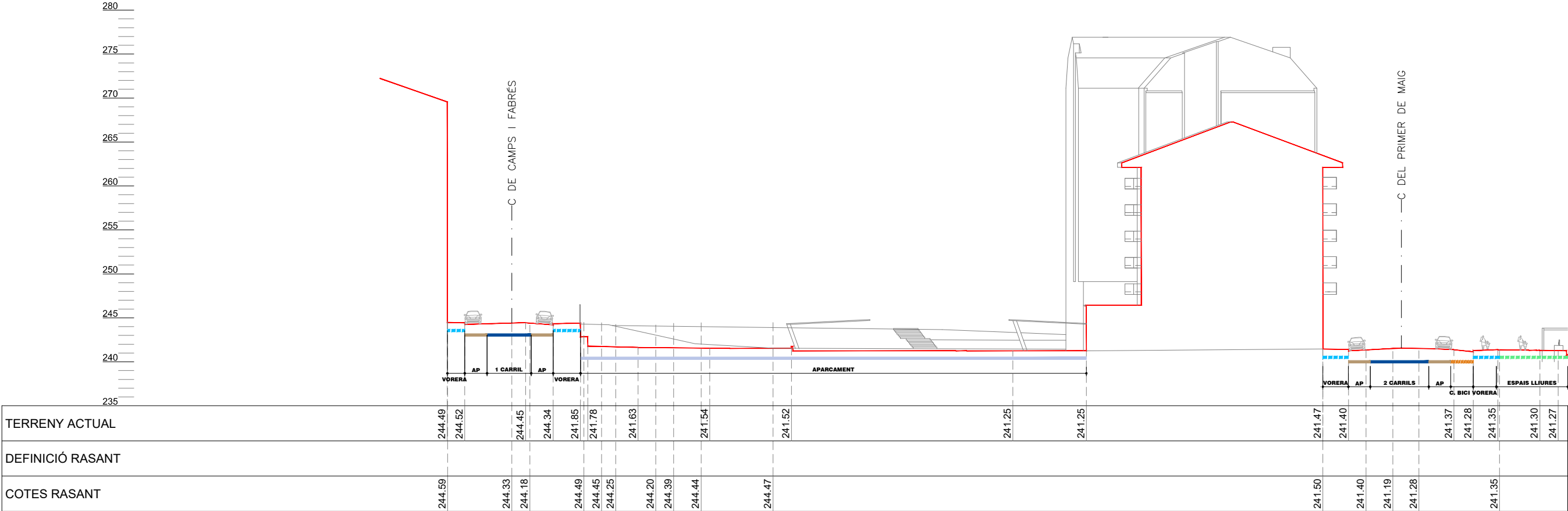






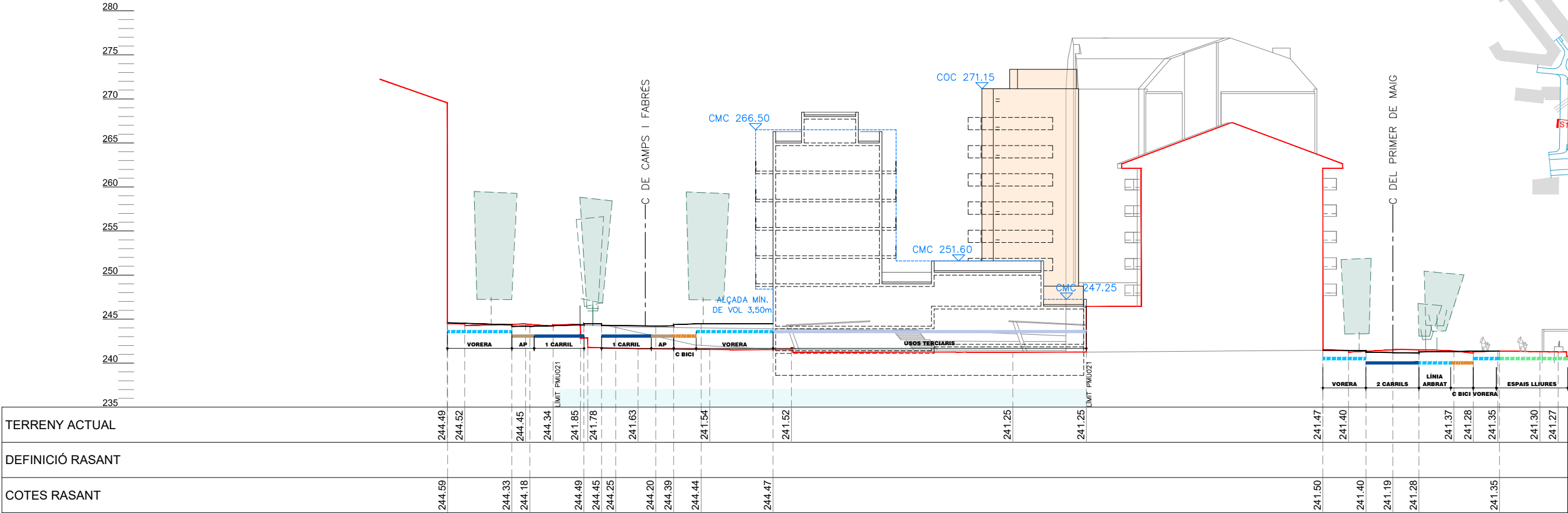




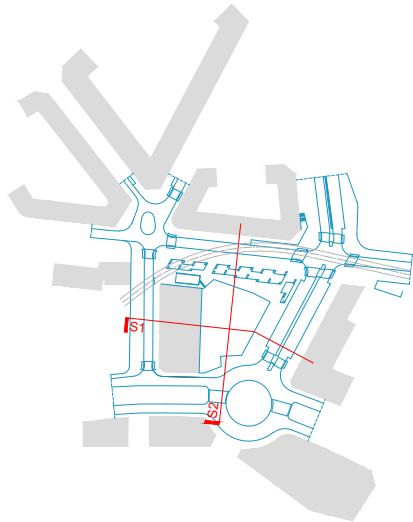


SECCIÓ S1 ESTAT ACTUAL CARRER DE CAMPS I FABRÉS - CARRER DEL PRIMER DE MAIG

- PERÍMETRE REGULADOR MÀXIM
- PROPOSTA EDIFICACIÓ
- SECCIÓ TERRENY ESTAT ACTUAL
- SECCIÓ TERRENY PROPOSAT
- ÀMBIT DE MODIFICACIÓ PUNTUAL



SECCIÓ S1 PROPOSTA CARRER DE CAMPS I FABRÉS - CARRER DEL PRIMER DE MAIG

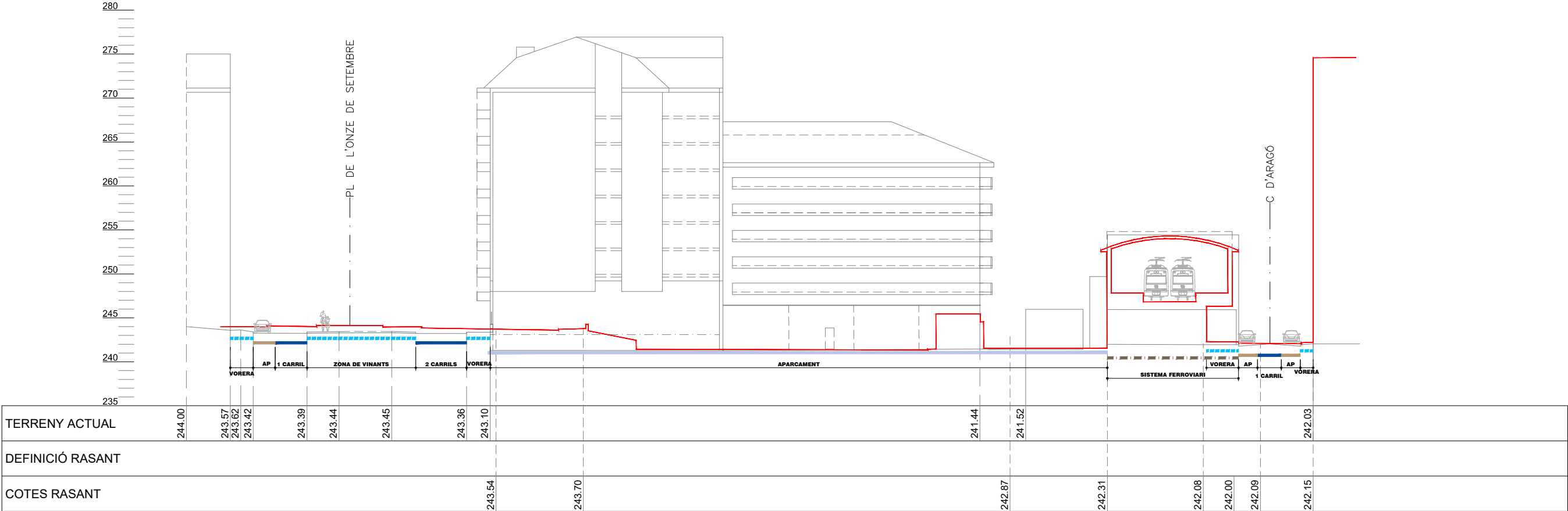


1/500

L'ARQUITECTE MUNICIPAL

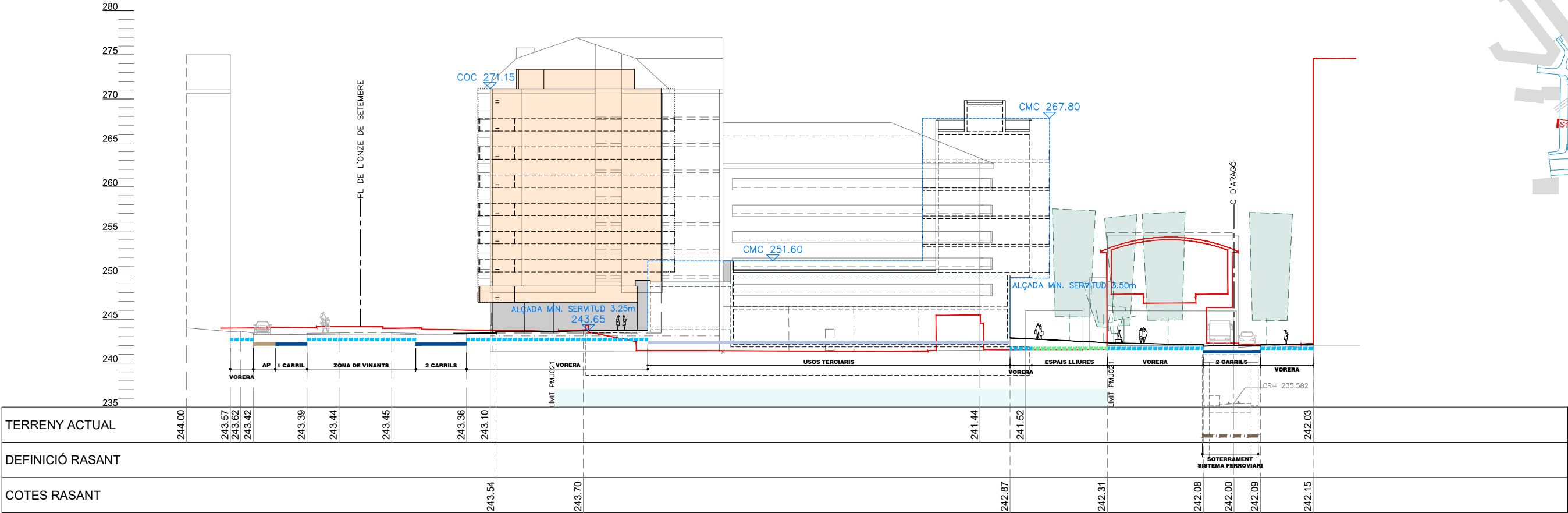
JULIOL DE 2026

FULL 1 DE 2

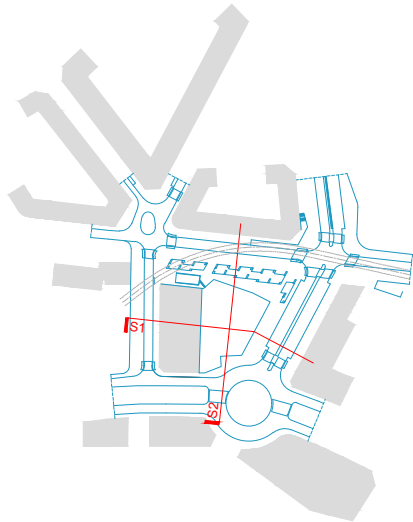


SECCIÓ S2 - ESTAT ACTUAL PASSEIG PERE III - CARRER D'ARAGÓ

- PERÍMETRE REGULADOR MÀXIM
- PROPOSTA EDIFICACIÓ
- SECCIÓ TERRENY ESTAT ACTUAL
- SECCIÓ TERRENY PROPOSAT
- ÀMBIT DE MODIFICACIÓ PUNTUAL



SECCIÓ S2 - PROPOSTA PASSEIG PERE III - CARRER D'ARAGÓ



10
0
1/500

L'ARQUITECTE MUNICIPAL

JULIOL DE 2026

FULL 2 DE 2