

lavola



AJUNTAMENT DE MANRESA  
APROVAT PEL PLE DE LA  
CORPORACIÓ AMB LA  
MAJORIA LEGAL ESTABLERTA

el 21 JUNY 2012

Ho certifico

El secretari general,

PMU MANRESA

# MEMÒRIA AMBIENTAL

Barcelona, maig del 2012



Ajuntament de Manresa



<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓ I ANTECEDENTS .....</b>	<b>5</b>
1.1	DESCRIPCIÓ DEL PLA .....	5
1.1.1	OBJECTIUS.....	5
1.1.2	PRINCIPALS DETERMINACIONS DEL PLA.....	6
<b>2</b>	<b>DESCRIPCIÓ I VALORACIÓ DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA .....</b>	<b>9</b>
2.1	RAO PER LA QUAL EL PLA ES SOTMET A AVALUACIÓ AMBIENTAL .....	9
2.2	TRAMITACIÓ .....	9
2.3	VALORACIÓ DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL .....	10
2.3.1	ESTRUCTURA FORMAL.....	10
2.3.2	CONTINGUTS.....	11
2.3.3	SÍNTESI DE L'AVALUACIÓ AMBIENTAL .....	15
<b>3</b>	<b>INFORMACIÓ PÚBLICA I PARTICIPACIÓ CIUTADANA.....</b>	<b>23</b>
3.1	DESCRIPCIÓ DEL PROCÉS D'INFORMACIÓ PÚBLICA .....	23
3.2	APORTACIONS I AL·LEGACIONS REALITZADES AL PLA .....	25
3.2.1	APORTACIONS DE LES ADMINISTRACIONS AFECTADES .....	25
3.2.2	APORTACIONS DERIVADES DEL PROCÉS DE CONSULTA I PARTICIPACIÓ PÚBLICA.....	27
<b>4</b>	<b>CONCLUSIONS .....</b>	<b>30</b>
4.1	INTEGRACIÓ DELS ASPECTES AMBIENTALS RELLEVANTS .....	30
4.2	PREVISIÓ D'IMPACTES SIGNIFICATIUS .....	30
4.2.1	REPERCUSSIONS SIGNIFICATIVES DERIVADES DE L'APLICACIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA .....	30
4.3	DETERMINACIONS A INCORPORAR DURANT L'EXECUCIÓ DEL PLA .....	32
4.4	DETERMINACIONS PER ALS INSTRUMENTS QUE DESENVOLUPIN O ES DERIVIN DEL PLA .....	32
4.4.1	ESTUDIS D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.....	32
4.5	PLA DE SEGUIMENT .....	33
4.5.1	INDICADORS AMBIENTALS DE SEGUIMENT.....	33
4.5.2	MODALITAT DE SEGUIMENT .....	35
4.6	DIFICULTATS DETECTADES EN EL PROCÉS D'AVALUACIÓ .....	36



# 1 INTRODUCCIÓ I ANTECEDENTS

## 1.1 DESCRIPCIÓ DEL PLA

La present memòria ambiental es redacta d'acord amb allò previst en l'article 115.d del Decret 305/2006, de 24 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, en relació amb l'article 12 de la Llei estatal 9/2006, de 28 d'abril, sobre avaluació dels efectes de determinats plans i programes en el medi ambient.

A continuació es presenten les dades bàsiques del pla:

**Dades bàsiques del pla**

<b>Tipus de Pla</b>	Pla de Mobilitat Urbana
<b>Òrgan promotor</b>	Ajuntament de Manresa
<b>Municipi</b>	Manresa
<b>Vegueria</b>	Comarques Centrals
<b>Plans territorials i urbanístics aprovats de rang superior</b>	Pla director de mobilitat de les Comarques centrals Pla territorial parcial de les Comarques centralsç Pla director urbanístic del Pla del Bages
<b>Superfície de l'àmbit del pla</b>	Terme municipal (41,6 Km <sup>2</sup> )
<b>Equip redactor dels documents d'avaluació ambiental</b>	lavola 1981, SA Cap de projecte: Adrià Gelabert Bautista Tècnic redactor: Nacho Guilera



### 1.1.1 OBJECTIUS

Els objectius del pla són, en síntesi, els següents:

#### **OBJECTIU 1: ACONSEGUIR UNA MOBILITAT MÉS SOSTENIBLE**

- Incrementar l'espai pel vianant i pel transport públic
- Reduir la contaminació atmosfèrica i acústica
- Reduir el consum d'energies no renovables

#### **OBJECTIU 2: FER ELS MODES DE TRANSPORT MÉS COMPETITUS**

- Reduir el temps de desplaçament (menys congestió de tots els modes de transport)
- Millorar la qualitat dels desplaçaments (millorar el nivell de servei de tots els modes de transport)
- Augmentar la regularitat dels desplaçaments (incidències)

#### **OBJECTIU 3: MOBILITAT UNIVERSAL**

- Millorar l'accessibilitat a tots els mitjans de transport de les persones amb mobilitat reduïda
- Garantir el dret a la mobilitat dels sectors de població que no tenen accés al vehicle privat (sense carnet, sense vehicle...)
- Aconseguir que els costos de transport siguin assumibles per tots els sectors socials

#### **OBJECTIU 4: DESPLAÇAMENTS MÉS SEGURS**

- Reduir el nombre d'accidents
- Millorar el nivell de servei dels itineraris per a vianants (amplada, passos de vianants, continuïtat, obstacles, manteniment).

#### **1.1.2 PRINCIPALS DETERMINACIONS DEL PLA**

Per aconseguir aquests objectius es proposen les següents estratègies de gestió del sistema de mobilitat:

- Estratègia 1: Promocionar el transport públic:

Les propostes del PMU de Manresa en matèria de transport públic es basen en l'Acord per a la millora del transport públic urbà i interurbà 2006 – 2009, fet pel qual la majoria de les propostes ja han estat implementades, obtenint com a resultat un increment en les dades d'utilització de transport públic pels desplaçaments interns i interurbans.

Tot i això encara queda pendent l'adopció d'algunes de les mesures previstes, fet que pressuposa el manteniment d'aquesta tendència a l'alça en la utilització del transport públic, i per tant un afavoriment del transvasament modal a nivell municipal. Segons els escenaris previstos en el PMU, es preveu un augment en la utilització del transport públic fins a assolir unes quotes del 10% en l'escenari de canvi modal moderat i del 13% en un canvi modal significatiu.

- Estratègia 2: Potenciar els desplaçaments a peu i amb bicicleta

El Pla incorpora tot un seguit de mesures que tenen per objectiu principal millorar les condicions dels itineraris per a vianants, tenint presents les especials condicions de Manresa per a aquests tipus de desplaçaments degut a les pendents existents al municipi. Així, es marca com a criteri general que totes les voreres disposin d'una amplada útil situada entre 1,5 i 2 m, i que aquestes ocupin com a mínim el 35% de l'espai a la calçada. En la zona centre del municipi es preveu l'ampliació de la zona de vianants, amb el que es reconvertirà a illa de vianants la major part del centre històric. S'inclou també la delimitació de diverses Zones 30, de pacificació del trànsit en determinades zones urbanes.

Així mateix, el PMU marca com a criteri principal garantir l'accés a peu a alguns punts especialment sensibles on és necessari garantir l'accessibilitat per a vianants de manera segura, i es preveu la creació d'itineraris bàsics per a vianants a l'entorn d'aquests punts.

Per a aquests itineraris s'inclouen mesures específiques de millora de les cruïlles i dels passos de vianants, així com d'adequació dels paviments, i en alguns carrers inclosos en itineraris específics s'inclouen millores concretes de definició de la seva secció.

Es té especial cura en la definició dels itineraris a l'entorn de les escoles, per tal de millora la seva qualitat, i especialment, incrementar les condicions de seguretat d'aquests itineraris. S'inclouen així mateix, mesures encaminades a prioritzar el desplaçament de vianants en els principals recorreguts urbans i en l'accés a estacions de transport públic i equipaments.

Malgrat els condicionants físics contraris als desplaçaments en bicicleta a la ciutat de Manresa, lligats bàsicament als pendents existents en molts dels itineraris principals, el PMU incorpora diverses propostes encaminades a fomentar l'ús de la bicicleta pels desplaçaments quotidians. En aquest sentit ja s'ha executat una part de l'itinerari previst, el qual discorre per la zona central de la ciutat connectant l'estació de RENFE amb la zona universitària. En PMU incorpora la previsió d'ampliació d'aquesta xarxa de vies ciclistes, el qual ha de permetre connectar el centre amb els barris perifèrics de la ciutat i amb la xarxa interurbana d'itineraris per a bicicleta.

- Estratègia 3: Regular els desplaçaments en vehicle privat

Pel que fa als desplaçaments en vehicle privat, un dels principals objectius del Pla de Mobilitat Urbana de Manresa, és establir una ordenació del trànsit basada en una estructura jerarquitzada de la vialitat que permeti agilitzar el trànsit i eliminar els punts de congestió existents actualment. Així, es diferencia entre una xarxa bàsica i una xarxa local, amb actuacions diferenciades en cadascuna d'aquestes xarxes. En la xarxa bàsica es preveuen bàsicament modificacions en el sentit i configuració de les vies, així com una reordenació de les cruïlles existents a partir de previsió de noves rotondes i de noves semaforitzacions. Paral·lelament es preveuen mesures per a la gestió del trànsit i la pacificació d'aquest, a partir d'elements de reducció de la velocitat i protecció de vianants.

- Estratègia 4: Regular la distribució de mercaderies

El PMU inclou diverses mesures encaminades a regular l'activitat de càrrega i descàrrega al centre urbà, per tal de minimitzar el fort impacte que aquesta activitat té, tant en la generació d'impactes ambientals directes, com en l'ocupació de la via pública. Aquestes mesures pretenen ordenar tant espacialment com temporalment aquesta activitat per tal de fer-la compatible amb la resta d'activitats urbanes i evitar les molèsties associades a aquesta activitat.

- Estratègia 5: Disminuir la indisciplina d'estacionament

Amb la nova gestió de la política d'aparcament es pretén desincentivar la utilització del vehicle privat per accedir al centre urbà, on actualment es concentren els majors problemes de congestió, especialment en hores punta. Aquesta restricció de l'aparcament en la zona central de la ciutat es recolzarà en la construcció de nous aparcaments urbans a la zona al voltant del centre, i amb la previsió d'aparcaments dissuasoris a la perifèria urbana i a l'entorn de les estacions de transport públic.

- Estratègia 6: Aconseguir una utilització més eficient del vehicle privat

Un dels objectius principals del PMU és la reducció dels desplaçaments en vehicle privat, objectiu que s'aconseguirà bàsicament a partir de la potenciació d'altres modes de transport, si bé les mesures de gestió de trànsit previstes permetran expulsar el trànsit de la zona central del nucli, així com eliminar els punts de congestió existents actualment.

Així mateix, es preveuen mesures per tal de minimitzar l'impacte de la mobilitat en vehicle privat, tals com previsió de paviments sonoreductors o incentius a la compra de vehicles amb combustibles alternatius.

- Estratègia 7: Disminuir la contaminació generada pels vehicles

Aquesta estratègia anirà directament relacionada amb les mesures de potenciació d'un canvi modal en la mobilitat tant interna com intermunicipal, tant de foment de sistemes de mobilitat alternatius al vehicle privat, com de desincentivació dels desplaçaments en cotxe.

- Estratègia 8: Fomentar hàbits i entorns més segurs

A partir de les dades subministrades pel Pla Local de Seguretat Viària, el PMU preveu aquelles mesures destinades a reduir els nivells d'accidentalitat en aquells punts negres identificats, a banda de preveure mesures destinades a gestionar les tipologies més freqüents d'incidències i segons el perfil de grup d'edat afectat.



## 2 DESCRIPCIÓ I VALORACIÓ DEL PROCÉS D'AVALUACIÓ AMBIENTAL ESTRATÈGICA

### 2.1 RAO PER LA QUAL EL PLA ES SOTMET A AVALUACIÓ AMBIENTAL

Els Plans de Mobilitat Urbana s'han de sotmetre al procediment d'Avaluació Ambiental Estratègica (AAE) en compliment al que es disposa en l'article 6 i en el punt 3.4. g) de l'Annex 1 de la Llei 6/2009 del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, així com per aplicació de l'article 17 de la Llei 9/2003 de mobilitat. El procediment i el contingut dels diferents documents que integren aquest procés d'AAE serà el regulat ens els articles 17 a 28 de la Llei 6/2009, així com en la publicació "PMU: avaluació ambiental en la planificació de la mobilitat" [DMAH, 2008].

### 2.2 TRAMITACIÓ

A la taula que segueix es fa un repàs de les fases de l'avaluació ambiental seguides i dels documents elaborats a cada fase del procés, tot fent constar algunes dades de referència com la data o la localització dels documents per la seva consulta.

Fase de tramitació del pla	Documents generats	Data d'emissió/publicació	Localització i consulta
Aprovació de l'avanç de pla	Avanç del pla + ISA preliminar	23/12/2009	
Informació pública	Document de referència	31 de març de 2010	BADAIA <sup>1</sup> (TES) <sup>2</sup>
Aprovació inicial del pla	Proposta de Pla + ISA	21 de març de 2011	Ajuntament de Manresa
Informació pública	Informe relatiu a l'aprovació inicial (si s'escau)	15 de juliol de 2011	BADAIA <sup>1</sup> (TES) <sup>2</sup>
	Proposta de Pla + memòria ambiental		
	Informe sobre la proposta de memòria ambiental		
	Memòria ambiental		
	Resolució de l'òrgan ambiental de conformitat amb la memòria ambiental		
Aprovació provisional	Pla aprovat provisionalment		

<sup>1</sup>BADAIA: Banc de Dades d'Avaluació Ambiental. <sup>2</sup>TES (Departament de Territori i Sostenibilitat)

*Nota: En gris es marquen els documents a emetre per l'òrgan ambiental i en negre els que ha de presentar el promotor.*

## 2.3 VALORACIÓ DE L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL

### 2.3.1 ESTRUCTURA FORMAL

L'informe de sostenibilitat ambiental s'estructura de la següent manera, prenent com a referent l'article 21 de la Llei 6/2009 d'avaluació de plans i programes, així com les determinacions establertes al Document de Referència:

#### **0 SÍNTESI DEL DOCUMENT**

#### **1 INTRODUCCIÓ I ANTECEDENTS**

- 1.1 DESCRIPCIÓ DEL PLA
- 1.2 RELACIÓ AMB ALTRES PLANS I PROGRAMES
  - 1.2.1 PLANS I PROGRAMES DE MOBILITAT O RELACIONATS
  - 1.2.2 PLANS TERRITORIALS I URBANÍSTICS
  - 1.2.3 ALTRES PLANS PROGRAMES RELACIONATS
  - 1.2.4 JUSTIFICACIÓ, VIGÈNCIA, I ASPECTES COMPETENCIALS DEL PLA
  - 1.2.5 MESURES DE MILLORA DE LA MOBILITAT IMPLIMENTADES DES DE L'ANY 2006

#### **2 REQUERIMENTS AMBIENTALS SIGNIFICATIUS**

- 2.1 DESCRIPCIÓ GENERAL DE L'ÀMBIT D'ESTUDI
  - 2.1.1 SUPERFÍCIE URBANITZADA
- 2.2 ASPECTES RELLEVANTS DE LA MOBILITAT MUNICIPAL
  - 2.2.1 XARXA VIÀRIA
  - 2.2.2 INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES
  - 2.2.3 CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT MUNICIPAL
  - 2.2.4 IDENTIFICACIÓ DELS NODES GENERADORS DE MOBILITAT
  - 2.2.5 TRANSPORT PRIVAT MOTORITZAT
  - 2.2.6 TRANSPORT COL·LECTU
  - 2.2.7 MOBILITAT A PEU
  - 2.2.8 MOBILITAT EN BICICLETA
  - 2.2.9 SEGURETAT VIÀRIA I ACCESSIBILITAT
- 2.3 ASPECTES AMBIENTALS I SOCIALS DE LA MOBILITAT
  - 2.3.1 CONSUM DE RECURSOS ENERGÈTICS EN EL TRANSPORT
  - 2.3.2 QUALITAT DE L'AIRE
  - 2.3.3 CONTAMINACIÓ ACÚSTICA
  - 2.3.4 OCUPACIÓ I UTILITZACIÓ DEL SÒL
- 2.4 DIAGNOSI AMBIENTAL
  - 2.4.1 PUNTS FORTS I PUNTS FEBLES
- 2.5 OBJECTIUS AMBIENTALS
  - 2.5.1 OBJECTIUS DE PROTECCIÓ AMBIENTAL PREDETERMINATS
  - 2.5.2 OBJECTIUS AMBIENTALS ESPECÍFICS

#### **3 DESCRIPCIÓ I AVALUACIÓ D'ALTERNATIVES**

- 3.1 ALTERNATIVES CONSIDERADES
- 3.2 ALTERNATIVA 0
- 3.3 ALTERNATIVA 1 I 2
- 3.4 JUSTIFICACIÓ AMBIENTAL DE L'ALTERNATIVA SELECCIONADA

#### **4 DESCRIPCIÓ AMBIENTAL DEL PLA**

- 4.1 DESPLAÇAMENTS A PEU
- 4.2 DESPLAÇAMENTS EN BICICLETA
- 4.3 MOBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC
- 4.4 MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT
- 4.5 GESTIÓ DE L'APARCAMENT
- 4.6 REGULACIÓ DE L'ACTIVITAT DE CÀRREGA I DESCÀRREGA
- 4.7 SEGURETAT VIÀRIA
- 4.8 GESTIÓ DE LA MOBILITAT A POLS DE MOBILITAT
- 4.9 MILLORES TECNOLÒGIQUES I D'EFICIÈNCIA ENERGÈTICA
- 4.10 DETERMINACIÓ DELS IMPACTES SIGNIFICATIUS SOBRE EL MEDI AMBIENT

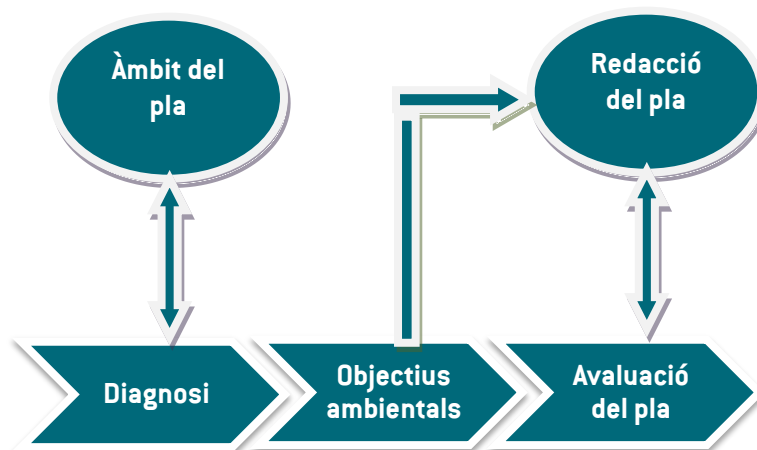
- 4.10.1 CONSUM D'ENERGIA
- 4.10.2 EMISSIONS DE CO<sub>2</sub>
- 4.10.3 EMISSIONS ATMOSFÈRIQUES (NOX I PM10)
- 4.10.4 CONTAMINACIÓ ACÚSTICA
- 4.11 ANÀLISI DE L'EFECTE DE LES MESURES DEL PMU
- 4.12 AVALUACIÓ GLOBAL DE LES MESURES

### 5 AVALUACIÓ GLOBAL DEL PLA

- 5.1 COMPLIMENT DELS OBJECTIUS AMBIENTALS
- 5.2 SÍNTESE DE L'AVALUACIÓ AMBIENTAL. PUNTS FORTS I PUNTS FEBLES DEL PLA
- 5.3 CONCLUSIONS
- 5.3.1 ADEQUACIÓ DE L'ISA AL DOCUMENT DE REFERÈNCIA
- 5.3.2 DIFICULTATS DETECTADES

### 6 PLA DE SEGUIMENT

Pel que fa al punt de vista formal, l'ISA segueix un ordre lògic i dependent. La definició d'objectius ambientals s'ha fet a partir dels aspectes ambientals rellevants detectats a la fase de diagnosi, tant pel que fa a l'anàlisi de la mobilitat com dels efectes que aquesta té sobre el medi ambient. Aquests objectius ambientals han estat la base de l'avaluació ambiental, i conseqüentment tant l'avaluació d'alternatives com la justificació de l'ordenació adoptada s'ha realitzat conforme els objectius ambientals plantejats. Així, els apartats de diagnosi, objectius i avaluació ambiental del pla i de les alternatives es troben estretament lligats entre sí, de manera que l'avaluació ambiental s'ha centrat en els aspectes ambientals més rellevants del territori, seguint l'esquema següent:



### 2.3.2 CONTINGUTS

En aquest apartat s'identifiquen els punts forts i punts febles de l'informe de sostenibilitat ambiental, tot valorant la incorporació de les determinacions del document de referència, l'abast de l'informe en quant a continguts i la valoració de la informació emprada.

### 2.3.2.1 ABAST DE L'ISA EN QUANT A CONTINGUTS

#### **Consideració dels aspectes ambientals rellevants**

L'avaluació ambiental de l'informe de sostenibilitat ambiental es basa en els aspectes ambientals rellevants i significatius del pla, tot considerant els aspectes que segons la legislació vigent (Directiva 2001/42/EC Decret 305/2006) han de ser contemplats:

Es mostra a continuació una taula que relaciona els aspectes ambientals més rellevants de la diagnosi ambiental del municipi amb els objectius ambientals plantejats.

**Taula 1 Relació entre els aspectes ambientals rellevants i els objectius ambientals**

ASPECTES AMBIENTALS RELLEVANTS	OBJECTIUS AMBIENTALS
Manresa és capital de comarca, té una densitat de població elevada i exerceix de pol de les infraestructures interurbanes comarcals i de l'oferta de transport públic interurbà	Afavorir un transvasament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles Fomentar un ús més eficient del vehicle privat
Existeix un número considerable de voreres amb una amplada inferior a la recomanada	Millorar la mobilitat i l'accés al transport per a totes les persones Millorar la seguretat viària
Les característiques geogràfiques del municipi dificulten la utilització de modes com l'anar a peu i en bicicleta	Afavorir un transvasament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles Millorar la mobilitat i l'accés al transport per a totes les persones
La configuració de l'estructura urbana i del sòl urbà té una influència molt important en els patrons de mobilitat del municipi	Afavorir un transvasament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats i de les infraestructures de transport
El municipi té barreres físiques importants que influeixen l'accessibilitat a diversos punts	Millorar la mobilitat i l'accés al transport per a totes les persones
El vehicle privat és el mode de transport dominant amb molta diferència	Afavorir un transvasament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles Fomentar un ús més eficient del vehicle privat Reduir les emissions de contaminants atmosfèrics locals associats als vehicles motoritzats i dels gasos d'efecte hivernacle Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats i de les infraestructures de transport
La xarxa viària es considera adequada en relació a la demanda, encara que es detecten alguns punts de congestió freqüents	Fomentar un ús més eficient del vehicle privat Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats i de les infraestructures

	de transport
Existeix una gestió escassa de l'aparcament i de la càrrega i descàrrega	<p>Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats i de les infraestructures de transport</p> <p>Disminuir la contaminació acústica</p>
Els modes de transport més sostenibles tenen una importància molt baixa al municipi, en especial el transport públic i la bicicleta	<p>Afavorir un transvasament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles</p> <p>Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats i de les infraestructures de transport</p>
No es detecta una actitud gaire positiva dels residents de Manresa enfront d'una futura possible utilització de la bicicleta com a mode de transport	Afavorir un transvasament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles
Les dades d'accidentalitat del municipi indiquen una especial problemàtica derivada dels atropellaments	Millorar la seguretat viària
Es detecten problemàtiques a Manresa associades al transport, de superacions dels valors d'immissió de partícules en suspensió inferiors a 10 micres	Reduir les emissions de contaminants atmosfèrics locals associats als vehicles motoritzats i dels gasos d'efecte hivernacle
Es detecten punts amb nivells sonors elevats a diversos carrers del nucli urbà	Disminuir la contaminació acústica
L'excessiva utilització del vehicle privat suposa una alta ocupació del sòl	Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats i de les infraestructures de transport

Font: Informe de Sostenibilitat Ambiental

### **Avaluació d'alternatives**

El document del PMU de Manresa es va començar a redactar al 2006, i al juliol de 2007 es disposava d'un document finalitzat (*Pla de mobilitat de Manresa, propostes d'actuació*). Malgrat que el procediment de redacció del document ha continuat, en el temps transcorregut des d'aquell document a l'actualitat, algunes de les mesures incloses en aquell primer document ja han estat executades. Per tant, a banda de l'alternativa 0, es plantegen dues alternatives, una corresponent al document en el seu nivell de proposta al 2007 (alternativa 1) i una altra que inclou les mesures i actuacions incloses en el document actual sotmès a aprovació inicial (alternativa 2).

S'ha d'apuntar no obstant, que l'alternativa 2 esdevé una continuació dels objectius i propostes de l'alternativa 1, fet pel qual no existeixen diferències en les estratègies globals del Pla, sinó adaptacions a la nova realitat i als canvis derivats de la implementació d'algunes de les mesures incloses en el document del 2007-

### 2.3.2.2 VALORACIÓ DE LA INFORMACIÓ EMPRADA

Per l'elaboració de la diagnosi i l'avaluació ambiental de la modificació puntual s'ha utilitzat informació de base actualitzada, procedent de fonts fiables:

- Bases cartogràfiques del Departament de Territori i Sostenibilitat (anteriorment Medi Ambient i Habitatge)
- Bases cartogràfiques de l'Institut Cartogràfic de Catalunya
- Informació obtinguda dels plans de rang superior, bàsicament el Pla director de mobilitat de les Comarques centrals, el Pla territorial parcial de les Comarques centrals, i el Pla director urbanístic del Pla del Bages.
- Altres estudis relacionats amb la mobilitat al municipi de Manresa: Pacte local per la mobilitat sostenible, Programa de foment de la mobilitat sostenible a les àrees d'activitat econòmica del Bages, Pla de serveis per la millora del transport de viatgers per carretera a l'àrea del Bages, Pla Estratègic de Manresa (PEM), Pla d'acció per a l'energia sostenible de Manresa.
- Dades estadístiques obtingudes a l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT).
- Dades de mobilitat incloses a la diagnosi del PMU de Manresa.
- Dades de línies i horaris de transport obtingudes dels operadors dels diferents sistemes de transport públic.
- Utilització de l'eina AMBIMOB-U per a l'estimació de les emissions i el consum energètic associat a la mobilitat.

Es considera, però, que manca informació per a l'avaluació ambiental dels temes següents, pels quals no s'han trobat estudis rellevants per l'avaluació ambiental del pla, fiables, i actualitzats:

- Es considera que ha existit una manca de dades actualitzada referida als aforaments de la xarxa viària (es disposava dels aforaments del 2006), que haguessin permès una major concreció en l'anàlisi dels efectes ambientals lligats a la mobilitat.

### 2.3.2.3 PUNTS FORTS I FEBLES DE L'ISA

A mode de conclusió, s'exposen tot seguit els punts forts i febles de l'informe de sostenibilitat ambiental.

#### **Punts forts:**

- Es considera que amb les dades disponibles i el moment en que es van poder realitzar aquestes propostes (amb el document de PMU ja redactat), des del procés d'avaluació ambiental del PMU s'han pogut incorporar mesures que contribuiran a un millor comportament ambiental de la mobilitat. Es valora especialment positivament la receptivitat per part de l'equip redactor per a incorporar les aportacions que es van fer des de l'equip d'avaluació ambiental.
- Es considera que s'han aportat mesures que han aconseguit consolidar les propostes inicials del PMU i potenciar-ne la seva aplicabilitat, a partir d'una visió integrada dels diferents components que componen el sistema de mobilitat urbana.
- Es considera que amb l'adopció de les mesures plantejades al document del PMU s'aconseguirà un model de mobilitat més eficient des del punt de vista ambiental, adaptant-lo a la realitat i dimensió d'una ciutat mitjana com Manresa, i allunyant-lo de l'esquema actual basat en el vehicle privat.

#### **Punts febles:**

- El fet d'iniciar l'avaluació ambiental sobre un PMU que ja estava redactat en la seva totalitat, la qual cosa ha implicat certes dificultats a l'hora d'introduir modificacions substancials en el Pla.
- La perllongada extensió en el temps de la tramitació del PMU des de l'inici de l'avaluació ambiental (any 2008) n'ha dificultat el seguiment de l'evolució i el treball d'avaluació ambiental.
- La manca de dades actualitzades i d'ampli abast ha impedit aprofundir en la caracterització ambiental associada a la mobilitat.
- La dificultat de disposar de dades actualitzades ha resultat un factor clarament limitant a l'hora de fer servir l'eina AMBIMOB-U i de realitzar determinades valoracions quantitatives.

### 2.3.3 SÍNTESI DE L'AVALUACIÓ AMBIENTAL

#### 2.3.3.1 AVALUACIÓ DE LES ALTERNATIVES PLANTEJADES

A banda de l'alternativa 0, es plantegen dues alternatives, una corresponent al document en el seu nivell de proposta al 2007 (alternativa 1) i una altra que inclou les mesures i actuacions incloses en el document actual sotmès a aprovació inicial (alternativa 2).

S'ha d'apuntar no obstant, que l'alternativa 2 esdevé una continuació dels objectius i propostes de l'alternativa 1, fet pel qual no existeixen diferències en les estratègies globals del Pla, sinó adaptacions a la nova realitat i als canvis derivats de la implementació d'algunes de les mesures incloses en el document del 2007-

L'alternativa 0 consisteix en el manteniment de la situació actual, tenint en compte, però, la incidència que les mesures del planejament vigent hi pot tenir. La situació actual de la mobilitat, que ja ha estat avaluada al punt 3 d'aquest document (*Descripció del municipi*), no és òptima: el municipi de Manresa té unes característiques similars a la resta de municipis de Catalunya, on predomina el vehicle privat per sobre de tots els modes de transport amb gran diferència.

El planejament territorial i sectorial vigent pot tenir una importància relativament gran en els patrons de mobilitat, ja que hi ha moltes propostes que afecten el municipi de Manresa, i a curt termini. Globalment, el planejament vigent tindrà efectes sobre la mobilitat a Manresa, però pocs efectes a la mobilitat interna, ja que ni es potencien l'anar a peu, en bicicleta o en transport públic a l'interior del nucli urbà, ni es potencien mesures de gestió o desincentivació del vehicle privat.

A partir de les dades incloses en el document del PMU, i segons les previsions de creixement de la ciutat de Manresa, es calcula per a l'escenari tendencial un augment del 33% dels desplaçaments en vehicle privat motoritzat. A partir de la metodologia inclosa en l'eina AMBIMOB-U, i a partir de les dades estimades segons l'aranya de trànsit, aquest increment es traduiria en els següents impactes ambientals:

**Emissions de CO<sub>2</sub>:** Les emissions de CO<sub>2</sub> en l'escenari tendencial a 6 anys vista s'estimen en 30.192 Tn, el que suposa un augment del 22% respecte a les emissions actuals.

**Emissions de NO<sub>x</sub>:** Les emissions de NO<sub>x</sub> en l'escenari tendencial a 6 anys vista s'estimen en 135,59 Tn, el que suposa una disminució del 4% respecte a les emissions actuals

**Emissions de PM<sub>10</sub>:** Les emissions de PM<sub>10</sub> en l'escenari tendencial a 6 anys vista s'estimen en 28,14 Tn, el que suposa un augment del 19% respecte a les emissions actuals

**Consum energètic:** S'estima un consum energètic de 10.192,78 Tep/any, els que suposa un augment del 22% respecte al consum actual.

Pel que fa a les alternatives 1 i 2, donat que les dues alternatives esdevenen més aviat el desenvolupament d'una mateixa estratègia es presenten en aquest punt de manera conjunta els objectius i estratègies comuns i s'analitzen les modificacions que hi puguin haver en l'apartat propositiu de cadascuna de les alternatives, fruit del procés d'avaluació ambiental.

S'adopta una estratègia de jerarquització viària, que es potencia en l'alternativa 2. En les dues alternatives existeix una aposta per millorar l'espai pels vianants i una voluntat de potencia els desplaçaments quotidians en bicicleta. Pel que fa al transport públic, es vol consolidar les millores que s'han produït a partir de la signatura de l'Acord de millora del transport públic.

Es cerva en les dues alternatives una millor gestió de l'aparcament, a partir de polítiques d'alliberament al centre urbà i previsió de nous aparcaments de dissuasió a les zones perifèriques. També s'inclouen mesures específiques per a la gestió de l'activitat de càrrega i descàrrega, així com altres mesures encaminades a una major eficiència de la mobilitat i a incloure millores en la gestió de la mobilitat cap a àrees d'activitat econòmica.

Amb aquest model, el PMU preveu els següents escenaris, diferenciant entre un de moderat i un de significatiu:

**Taula 2. Escenaris de mobilitat**

	CREIXEMENT TENDENCIAL	CANVI MODAL MODERAT	CANVI MODAL SIGNIFICATIU
Transport privat	71%	65%	58%
Transport públic	6%	10%	13%
A peu	23%	25%	29%

Font: PMU

### 2.3.3.2 AVALUACIÓ DE L'ALTERNATIVA ADOPTADA

Un cop analitzades aquestes alternatives, es conclou que les alternatives 1 i 2 suposen una millora ambiental respecte a l'alternativa 0. Lògicament l'alternativa 2 és la seleccionada des del punt de vista ambiental, ja que suposa a més una millora i concreció important de les propostes incloses en l'alternativa 1.

Des del punt de vista dels impactes ambientals derivats, i a partir de la metodologia inclosa en l'eina AMBIMOB-U, a partir de les dades estimades amb l'aranya de trànsit, i les previsions de desplaçaments i de canvi modal previstos en el PMU, l'aplicació de l'alternativa 2 tindria els següents impactes ambientals, en funció dels escenaris dels diferents escenaris indicats anteriorment:



Taula 3 Paràmetres ambientals dels diferents escenaris

VECTOR AMBIENTAL	CANVI MODAL MODERAT	VARIACIÓ	CANVI MODAL SIGNIFICATIU	VARIACIÓ
Emissions CO <sub>2</sub>	26.174 Tn	+5%	24.126	-3%
Emissions NO <sub>x</sub>	114,58 Tn	-12%	107,63	-17%
Emissions PM <sub>10</sub>	25,03 Tn	+6%	22,84	-4%
Consum energètic	8.859,59 Tep	+6%	8.178,32 Tep	-2%

Font: lavola a partir d'AMBIMOB-U

Es considera per tant que amb la implantació de les mesures incloses en el PMU, les quals presenten un elevat grau d'aplicabilitat tant tècnica com econòmica, afavoriran a l'assoliment d'un canvi modal en el sistema de mobilitat de la ciutat de Manresa. En aquest sentit, es considera que amb les mesures previstes es realitza una aposta pel foment dels mitjans de transport alternatius al vehicle privat, millorant la qualitat i la quantitat dels itineraris peatonals, creant una xarxa d'itineraris ciclistes i apostant per un transport públic urbà de qualitat i per una millora de les condicions del transport públic interurbà. Així mateix, s'aposta per racionalitzar el trànsit rodat, eliminant els punts de congestió i preveient que ordeni el trànsit motoritzat i el faci compatible amb els altres modes de transport. Aquesta aposta pel canvi modal, lligat a una racionalització del trànsit implica una millora de les condicions ambientals lligades a la mobilitat, tal com s'ha pogut comprovar en el quadre anterior.



En la següent taula es relacionen els objectius ambientals plantejats a l'informe de sostenibilitat ambiental, amb la finalitat de valorar-ne el seu grau de compliment:

Taula 4 Grau de compliment dels objectius ambientals i mesures incorporades

OBJECTIUS AMBIENTALS	ANÀLIS DEL GRAU DE COMPLIMENT	COMPLIMENT (SÍ/NO/PARCIAL)
1: Minimitzar el consum d'energia associat a la mobilitat	A banda de la reducció en el consum energètic derivat de l'assoliment d'un veritable canvi modal es valora positivament la inclusió de mesures encaminades al foment de l'utilització de combustibles més eficients des del punt de vista energètic, així com mesures destinades al foment d'un ús més eficient del vehicle privat.	Sí

OBJECTIUS AMBIENTALS	ANÀLIS DEL GRAU DE COMPLIMENT	COMPLIMENT (SÍ/NO/PARCIAL)
2: Reduir les emissions dels gasos d'efecte hivernacle.	<p>Amb l'aplicació de les mesures incloses en el PMU s'aconsegueix una reducció en el volum de generació de gasos d'efecte hivernacle en el cas del canvi modal significatiu i un lleuger ascens en el canvi modal moderat, tenint present que es preveu un augment considerable dels desplaçaments lligat a l'augment poblacional previst.</p> <p>Es valora també positivament en aquest cas la inclusió de mesures destinades a la promoció de vehicles més eficients i de promoció d'un us més racional del vehicle privat</p>	Sí
3. Disminuir la contaminació acústica	<p>Les mesures de reorganització del trànsit provocaran que aquest es derivi de les zones centrals cap a les vies perifèriques, fet pel qual es considera que, en principi, es disminuirà el global de població exposada a alts nivells de contaminació acústica.</p> <p>La previsió de noves zones 30 i l'ampliació de la zona de vianants al centre, suposarà una millora de les condicions d'exposició acústica dels veïns residents en aquests àmbits. També es valora positivament la regulació i ordenació de l'activitat de càrrega i descàrrega.</p> <p>Per tant, tot i valorar positivament les mesures preses, la inexistència de dades concretes no permet justificar el compliment d'aquest objectiu ambiental.</p>	PARCIAL
4. Reduir i optimitzar l'ocupació de l'espai públic per part dels vehicles privats i de les infraestructures de transport	<p>La previsió de mesures de pacificació del centre urbà i l'ampliació de la zona de vianants, així com l'extensió d'aquestes mesures a altres barris de la ciutat, juntament amb la racionalització de l'activitat de càrrega i descàrrega provocarà una disminució de l'ocupació de l'espai públic per part del vehicle privat</p> <p>Es valora així mateix positivament que s'adoptin mesures de racionalització de l'aparcament a través de l'establiment de Plans específics per a determinades zones urbanes</p>	Sí

## PMU DE MANRESA - MEMÒRIA AMBIENTAL

OBJECTIUS AMBIENTALS	ANÀLIS DEL GRAU DE COMPLIMENT	COMPLIMENT (SÍ/NO/PARCIAL)
5. Reduir les emissions dels contaminants atmosfèrics locals associats als vehicles motoritzats	<p>Es considera que les mesures incloses en el PMU van en la línia de potenciar un canvi modal cap a mitjans de transport alternatius al vehicle privat, fet pel qual es considera que es podrà donar compliment a l'objectiu de reduir les emissions de contaminants atmosfèrics locals.</p> <p>L'aposta per la implantació de mesures destinades a potenciar vehicles més eficients des del punt de vista energètic també contribuirà a reduir la generació de contaminants atmosfèrics lligats a la mobilitat.</p>	Sí
6. Millorar la mobilitat i l'accés al transport per a totes les persones	<p>Es considera que amb les mesures aplicades es dona compliment a aquest objectiu, ja que es plantegen millores tant en els itineraris de vianants que afavoreixen una mobilitat universal, com en l'accés a les infraestructures de transport públic, tant parades com vehicles. Es considera que amb les mesures previstes en la xarxa de transport públic es potencia la possibilitat d'accessibilitat a la mateixa per gran part de la població, fet que augmenta les possibilitats de mobilitat de tots els col·lectius de ciutadans.</p>	Sí
7. Millorar la seguretat viària	<p>La identificació dels principals tipus d'accidents i els punts conflictius garanteix la previsió d'elements correctors en aquests àmbits. S'ha de destacar a més que en les noves vies estructurals previstes, es preveuen sistemes per garantir seguretat en la circulació, tenint en compte la cohabitació entre diferents tipus de transport.</p>	Sí
Objectiu marc 1: Transvasament modal del cotxe a mitjans més sostenibles	<p>Prenent com a referència els escenaris previstos pel PMU, tant la que planteja un canvi modal significatiu, com la que planteja un canvi modal moderat, es conclou que les mesures incorporades en aquest Pla garanteixen un transvasament de desplaçaments des del vehicle privat cap a altres modes de transport alternatius.</p>	Sí

OBJECTIUS AMBIENTALS	ANÀLIS DEL GRAU DE COMPLIMENT	COMPLIMENT (SÍ/NO/PARCIAL)
Objectiu marc 2: Fomentar un ús més racional del vehicle privat	<p>Les polítiques del gestió del trànsit previstes haurien de provocar millores en la circulació que tinguessin com a resultat la reducció de les congestions i per tant una millor eficiència en la circulació de vehicles. A més s'inclou com a mesura concreta la previsió d'accions de foment del vehicle compartit, a partir de la creació dins la web de l'Ajuntament o l'associació del polígon industrial d'un apartat destinat a facilitar l'ús del cotxe compartit o de la previsió d'incentius en els plans d'empresa.</p> <p>No obstant això el possible efecte inductor de desplaçaments lligat a la millora i previsió de noves vies d'accés pot dificultar el compliment d'aquest objectiu.</p>	PARCIAL

Font: Informe de Sostenibilitat Ambiental

### 2.3.3.3 GRAU D'INCORPORACIÓ DE LES DETERMINACIONS DEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA EN QUANT A L'AVUACIÓ AMBIENTAL

En base a la proposta de Pla de Mobilitat Urbana i a l'informe de sostenibilitat ambiental preliminar, l'òrgan ambiental va emetre, amb data de 31/03/2010, el document de referència, que determina l'abast de l'informe de sostenibilitat ambiental i els criteris, objectius i principis ambientals aplicables, i identifica les administracions públiques afectades i el públic interessat.

Les determinacions del document de referència han estat incorporades en l'ISA, tal i com es demostra a la taula següent:

## PMU DE MANRESA - MEMÒRIA AMBIENTAL

DETERMINACIONS DEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA PER A L'AVUACIÓ AMBIENTAL	GRAU D'INCORPORACIÓ	
	APROVACIÓ INICIAL	APROVACIÓ PROVISIONAL
L'ISA incorporarà en el seu apartat de diagnosi una relació de les mesures de millora de la mobilitat del municipi de Manresa implementades des de l'any 2006 i en farà una valoració dels efectes ambientals	S'incorpora aquesta anàlisi en el punt 1.2.5. de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental.	
L'ISA contindrà una relació de la contribució de cada mesura en l'assoliment del canvi modal, així com una anàlisi dels efectes de la combinació de les mesures i el model de mobilitat proposat, en relació a aquest objectiu.	En el punt 4.11 de l'ISA es realitza aquesta anàlisi, a partir de l'establiment del canvi modal com un dels objectius marc de l' informe de sostenibilitat ambiental.	
És necessari que el pla abordi els aspectes de model de mobilitat a escala supramunicipal.	El Pla incorpora aquelles actuacions de caire supramunicipal i en valora el seu establiment, tenint presents els àmbits competencials d'aquestes actuacions	
L'ISA haurà d'identificar les mesures del pla que depenen de l'Ajuntament de Manresa i aquelles que són competència d'altres organismes identificant, cas a cas, els impactes que pot tenir la manca d'implementació de les mateixes en la sostenibilitat del model de mobilitat proposat	A les taules del punt 4.11 de l'ISA s'indiquen aquelles mesures que són competència d'altres organismes, i en els apartats d'avaluació ambiental s'analitza i es valora les conseqüències de la no aplicació d'aquestes mesures	
Es considera imprescindible la identificació dels nodes generadors de mobilitat de la xarxa, com poden ser les àrees comercials o els equipaments, agrupats segons les necessitats particulars de mobilitat que generen	S'amplia aquesta anàlisi en el punt 2.2.4. de l' Informe de Sostenibilitat Ambiental, i la informació es vincula amb la valoració de les diferents mesures del PMU	

DETERMINACIONS DEL DOCUMENT DE REFERÈNCIA PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL	GRAU D'INCORPORACIÓ	
	APROVACIÓ INICIAL	APROVACIÓ PROVISIONAL
La mobilitat a peu i amb bicicleta tenen comportaments molt diferents i per tant ambdós modes de transport han de ser tractats diferenciadament.	Tant en l'apartat de diagnosi com en el de valoració de l'ISA es diferencia entre la mobilitat a peu i la mobilitat en bicicleta	
Pel que fa als indicadors de seguiment, el PMU de Manresa s'ha de considerar els valors de referència del PDM de les comarques centrals, actualment en tramitació, sens perjudici dels que es puguin aportar i que permetin obtenir una visió dels efectes de la mobilitat de Manresa en relació a la global de l'àmbit. Cal que la metodologia del càlcul d'indicadors quedi clara i es recomana utilitzar l'eina AMBIMOB per a que els resultats obtinguts siguin comparables	S'ha intentat adaptar al màxim la definició d'indicadors al que s'estableix en el document de referència, si bé en aquells casos en que ha estat inviable (per l'absència de dades) s'han adaptat a indicadors similars dels quals es disposava d'informació, bé pròpia, bé continguda en el document del PMU. S'ha utilitzat l'eina AMBIMOB pel càlcul d'aquests indicadors, a excepció dels de qualitat acústica, pels quals no s'ha disposat d'informació de base.	
La valoració de la qualitat de l'aire s'ha de realitzar avaluant la qualitat de l'aire dels darrers 5 anys de la Zona de Qualitat de l'Aire (ZQA) a la qual pertany el municipi.	Es realitza aquesta anàlisi en el punt 2.3.2. de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental	
Pel que fa a la avaluació de la qualitat acústica, el Pla de mobilitat urbana ha de tenir en compte els objectius de qualitat acústica d'acord amb les zones de sensibilitat establerts en el Document de Referència	Actualment s'està en procés de realització del Mapa de soroll i de capacitat acústica de Manresa, fet pel qual no s'ha disposat de les dades actualitzades per a l'avaluació de la qualitat acústica.	

## 3 INFORMACIÓ PÚBLICA I PARTICIPACIÓ CIUTADANA

### 3.1 DESCRIPCIÓ DEL PROCÉS D'INFORMACIÓ PÚBLICA

Les consultes al públic i a les administracions afectades s'han realitzat a les fases següents:

- Avanç del pla:
  - Informació pública de l'avanç de pla durant 30 dies
  - Consultes de l'òrgan ambiental a les administracions afectades i al públic interessat en referència a l'abast de l'avaluació
- Aprovació inicial
  - Informació pública del pla durant 45 dies

L'objectiu d'aquest capítol és valorar com s'han pres en consideració els resultat de les consultes. És per això que els apartats següents es centren en les aportacions rebudes i en la valoració de la integració d'aquestes en el pla i en l'avaluació ambiental.

A continuació es detallen els processos de consulta realitzats dels quals se'n han després les diferents aportacions:

**Taula 5. Informació pública**

DATA	TIPUS INFORMACIÓ PÚBLICA	VALORACIÓ
05/02/2009– 05/03/2009	Període de consultes de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental(1 mes)	S'han rebut aportacions d'informes tècnics de diferents administracions afectades, i públic interessat.
20/07/2011 – 12/09/2011	Informació pública del document de PMU i ISA aprovat inicialment(45 dies)	S'han rebut aportacions d'informes tècnics de diferents administracions afectades, organismes i una aportació de públic interessat.

**Taula 6. Consultes a administracions afectades**

FASE DE L'AVALUACIÓ AMBIENTAL	ADMINISTRACIÓ	INFORMES EMESOS	DATA INFORME
Fase d'avanç	Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat (antic DMAH)	Document de Referència	31/03/2010
	Agència de Residus de Catalunya	Informe relatiu a l'avaluació ambiental	--
Fase d'aprovació inicial	Direcció General de Polítiques Ambientals	Informe sobre	15/07/2011

	(Departament de Territori i Sostenibilitat)	l'aprovació inicial	
	Secretaria de Mobilitat (Departament de Territori i Sostenibilitat)	Informe sobre el Pla de Mobilitat	10/06/2011

Pel que fa a les sessions de participació ciutadana, des d'octubre de 2009 i fins a novembre de 2010 es realitzen diverses sessions del Consell de Mobilitat destinades a presentar i discutir les propostes a realitzar dins del procés del Pla de Mobilitat Urbana. Cadascuna d'aquestes sessions es destina a les qüestions i temàtiques que es detallen a la taula següent. Aquest consell de mobilitat està integrat per representants dels diferents grups polítics amb representació a l'Ajuntament, personal tècnic de l'Ajuntament, representants d'altres administracions (Consell Comarcal), representants de la Cambra de Comerç, representants sindicals, representants d'empreses privades o federacions i gremis relacionades amb la mobilitat i el transport<sup>1</sup> i representants de diferents col·lectius i associacions municipals<sup>2</sup>.

Així mateix, en finalitzar aquest procés, es realitza dins del marc del Consell dels 4 districtes de Manresa, la sessió final de participació del Pla de Mobilitat.

**Taula 7. Altres processos de participació ciutadana**

DATA	ASPECTES TRACTATS
29/10/2010	Inici dels treballs i anàlisi de les línies generals. Es tracten de manera més concreta els aspectes relacionats amb la mobilitat en bicicleta.
19/05/2011	Presentació de la diagnosi i propostes d'actuacions per al vehicle privat.
20/07/2011	Es presenten propostes concretes per a vehicle privat i de mobilitat per a vianants
25/11/2011	Es presenten propostes concretes per a transport públic, bicicletes i aparcament. S'acaben d'acordar els punts pendents de vehicle privat i vianants.
11/12/2011	Sessió final de participació del Pla de Mobilitat dins del marc del Consell dels 4 districtes.

<sup>1</sup> Unió de botiguers i comerciants de manresa (UBIC), Montepio de conductors Sant Cristòfol Manresa- Berga, Radiotaxi Manresa, Unió Empresarial de Transportistes, Federació Empresarial Catalana d'Autotransport, Federació d'Autoescoles, Vinci Park, España S.A, Parking Aparcatex Catalonia, Parking Carrió S.L, Parking Seu S.A, Empresa Castellà, SA, Parking Europa, Gremi de Constructors d'Obres de Manresa i Comarca, Transbages S.L.

<sup>2</sup> Grup d'Iniciatives de Discapacitats del Bages, ONCE Delegació de Manresa, Associació de la Gent Gran, Manresa Camina (Col·lectiu Ecologista l'Alzina), Fundació GAEM Manresa, Disminuïts Físics del Bages, Fundació Empara



## 3.2 APORTACIONS I AL·LEGACIONS REALITZADES AL PLA

L'objectiu d'aquest apartat és avaluar el grau de consideració d'aquelles aportacions al pla que tinguin implicacions en l'avaluació ambiental i que les hagin efectuades les administracions afectades. Així, s'esmenten a mode de resum les aportacions de caire ambiental recollides en els informes dels òrgans del Departament de Territori i Sostenibilitat (i de l'anterior Departament de Medi Ambient i Habitatge) i d'altres administracions afectades, emesos en les fases d'avanç de pla, aprovació inicial i, si s'escau, en la proposta de memòria ambiental, i s'avalua la seva incorporació en el pla.

### 3.2.1 APORTACIONS DE LES ADMINISTRACIONS AFECTADES

Es detallen, per a cada fase de la tramitació del pla, les aportacions de caire ambiental recollides en els informes preceptius de les administracions afectades, i com aquest les ha incorporades.

#### **Avanç de pla**

Veieu l'apartat referent a les determinacions del document de referència en aquest mateix document.

#### **Aprovació inicial**

Únicament s'han rebut dues respostes per part de les administracions públiques afectades. A continuació es transcriu la resposta que es dona des de l'equip redactor del Pla a les diverses consideracions fetes en aquests informes.

#### **Aportacions dels òrgans del TES i grau d'incorporació. Fase d'aprovació inicial**

ÒRGANS	APORTACIONS	INCORPORACIÓ EN EL PLA
<b>Direcció general de Polítiques Ambientals (DTES)</b>	Manca una revisió de les dades i informacions contingudes en el PMU per a referir-les al nou horitzó temporal.	L'equip redactor considera que atès el context social i econòmic derivat de la crisi econòmica no es considera necessari actualitzar algunes de les previsions sobre el 2016, especialment donat que l'escenari contemplat de creixement de la mobilitat era el moderat.
	Cal que el PMU potenciï de forma decisiva la mobilitat amb models no motoritzats.	L'equip redactor considera que ja es potencia de forma decisiva al PMU la mobilitat amb modes no motoritzats amb el seguit d'actuacions prevista i algunes ja realitzades. Les darreres dades de mobilitat així ja ho indiquen, amb una disminució important de la mobilitat en transport privat.
	Cal que el PMU reconegui la mobilitat supramunicipal i adapti	L'equip redactor considera que la realitat supramunicipal es troba

	<p>totes les propostes susceptibles a aquesta realitat:</p>	<p>reconeguda en el document tenint en compte que s'han considerat els fluxos de moviments dels municipis externs, dintre de l'àmbit del PMU, així com la aplicació del Pla de millora de la Mobilitat del Bages, que va permetre incrementar la dotació de transport públic (increment de línies, freqüències i expedicions) de tota la comarca, així com ha permès la integració tarifària de tot el transport públic.</p>
	<p>Cal que el PMU estableixi una visió estratègica de la xarxa de transport públic integrant de forma efectiva tots els modes, i n'analitzi la seva competitivitat amb el vehicle privat.</p>	<p>L'equip redactor considera que el PMU ja preveu tot un seguit d'aparcaments dissuasoris en combinació amb altres modes de transport (a peu o en transport públic) que contribueixen a la mobilitat supramunicipal, reduint l'impacte del transport privat sobre la ciutat.</p>
	<p>Cal que el PMU estableixi mesures concretes i efectives de racionalització de l'ús del vehicle privat en particular mitjançant una política d'aparcaments més enfocada al foment de l'aparcament en origen.</p>	<p>L'equip redactor considera que ja s'estableixen mesures concretes i efectives de racionalització de l'ús del vehicle privat enfocada a l'aparcament en origen, com ara les dotacions de transport públic interurbà i urbà, la interconnexió modal dels diferents modes de transport, la millora dels itineraris de vianants i bicicletes, els carrils bus, etc..</p>
	<p>Caldrà una correcta prioritització de les actuacions. Cal que l'ISA treballi aquest aspecte priorititzant ambientalment les mesures i avaluant si aquesta prioritització es correspon a la programació prevista ple Pla.</p>	<p>A la taula del punt 4.11 de l'ISA es realitza prioritització de totes les mesures previstes pel PMU i es compara amb la programació prevista en el PMU.</p>
	<p>Identificar quines mesures són dependents d'altres administracions que poden aportar majors beneficis ambientals i establir-les com actuacions estratègiques prioritàries de caràcter supramunicipal.</p>	<p>A la taula del punt 4.11 s'indiquen aquelles mesures que són competència d'altres organismes, i en els apartats d'avaluació ambiental s'analitza i es valora les conseqüències de la no aplicació d'aquestes mesures.</p> <p>En la taula posterior de relació d'actuacions prioritàries des del</p>

		punt de vista ambiental, s'indiquen aquelles que tenen un abast supramunicipal, i per tant impliquen a altres administracions.
	Grau d'implementació de les mesures del 2006. Cal saber si els resultats coincideixen amb els esperats. Avaluar amb major detall les actuacions dutes a terme en matèria d'aparcaments de dissuasió i extreure'n bones pràctiques per a les noves propostes.	Ja s'incorpora aquesta anàlisi en el punt 1.2.5. de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental.  Donada la propera redacció del POUM de manresa, en el Pla de seguiment i les determinacions per als EAMG's que es redactin a partir de l'aprovació del PMU, es preveu l'obligació d'actualitzar els continguts de la diagnosi i la valoració dels efectes derivats de les mesures aplicades.
<b>Secretaria de Territori i Mobilitat (DTES)</b>	S'hauria d'incloure un Pla d'accés als sectors industrials.	En l'apartat 4.3. de la present Memòria Ambiental - en tant que part integrant del Pla de Mobilitat Urbana - s'inclou el requeriment de que la mesa de mobilitat prevista per a polígons industrials, inclogui entre les seves accions la redacció del Pla d'Accés als Polígons Industrials
	Proposta de nous indicadors de seguiment	En l'apartat 4.5.1. de la present memòria ambiental s'incorporen com a propis els indicadors proposats per la Direcció General de Transports i Mobilitat. S'ha de fer constar, que alguns dels que es marcaven com a no inclosos ja es preveien en els indicadors de l'ISA (Consum energètic, emissions de CO2 i emissions de contaminants locals).

### 3.2.2 APORTACIONS DERIVADES DEL PROCÉS DE CONSULTA I PARTICIPACIÓ PÚBLICA

A continuació es detallen les aportacions del públic a les diferents fases de tramitació del pla documents, i com aquest les ha incorporades.

FASE DE TRAMITACIÓ	PERSONA/ENTITAT/ÒRGAN	APORTACIONS AL PLA	INCORPORACIÓ EN EL PLA
Avanç de pla	No es van rebre aportacions		
Aprovació inicial	Xavier Lanza i Prieto	Treure parades dels	Es proposa incorporar a

FASE DE TRAMITACIÓ	PERSONA/ENTITAT/ÒRGAN	APORTACIONS AL PLA	INCORPORACIÓ EN EL PLA
	<p>{Unió de Botiguers i Comerciants de Manresa}</p>	<p>autobusos interurbans del centre de la ciutat. Entrades i sortides d'aquests vehicles haurien de ser a partir de l'estació d'autobusos</p>	<p>les actuacions del PMU l'inici d'un procés de diàleg amb els interlocutors del servei per tal de valorar la possibilitat de concentrar el màxim nombre de línies possibles a la estació d'Autobusos de Manresa o bé mantenir el grau de penetració a la ciutat de les línies</p>
<p>Desplaçament des de l'estació d'autobusos al centre amb vehicles llençadora (elèctrics o a gas) i amb freqüència mínima de 20 minuts</p>		<p>L'equip redactor del PMU considera que els serveis actuals cobreixen suficientment la demanda de forma que es proposa desestimar l'al·legació</p>	
<p>Es concreta una proposta de recorregut d'aquests busos llençadora.</p>		<p>L'equip redactor del PMU proposa desestimar l'al·legació, donat que el recorregut que es sol·licita pels busos llençadora forma part de forma parcial dels recorreguts servits per les diferents línies existents, de forma que els viatges que serviria aquesta línia també queden coberts per les actuals.</p>	
<p>Esmentar que comportaria l'anul·lació de l'aparcament dels autobusos permanent de les empreses Castellà i Sagalés.</p>		<p>L'equip redactor del PMU estima que tot i no accedissin al centre els autobusos interurbans cal tenir en compte que hi ha altres tipus de transport (laboral, escolar, discrecional, etc) que ha de disposar d'espais a la via pública i que interfereixen el mínim possible amb la resta de transport urbà. Per tant es proposa desestimar aquesta al·legació.</p>	

FASE DE TRAMITACIÓ	PERSONA/ENTITAT/ÒRGAN	APORTACIONS AL PLA	INCORPORACIÓ EN EL PLA
		<p>Parquin soterrani de les cases enderrocades de Juberty Massana</p>	<p>L'equip redactor del PMU proposa desestimar aquesta alegació donat que la construcció de pàrquings soterrats en punts interns de la xarxa viària de la ciutat comporten un cost important, tant econòmic com d'afectació a la circulació durant la seva construcció. Cal tenir en compte la proximitat d'un gran pàrquing projectat a l'actuació de la fàbrica nova.</p>

## 4 CONCLUSIONS

### 4.1 INTEGRACIÓ DELS ASPECTES AMBIENTALS RELLEVANTS

Al llarg del procés de redacció del text del PMU s'han integrat aquells aspectes ambientals que s'han considerat remarcables dins de l'àmbit d'estudi. Igualment, durant el procés d'informació pública del Pla de Mobilitat Urbana aprovat inicialment s'han rebut algunes aportacions des del punt de vista ambiental, tant per part d'administracions públiques com del públic en general. Tal com es mostra a l'apartat anterior, aquestes aportacions s'han incorporat, dins del seu àmbit competencial, convenientment al PMU.

En aquest sentit, la taula 1 de l'apartat 2.3.2.1 i la taula 4 de l'apartat 2.3.3.2. es consideren vàlides com a resum de la integració dels aspectes ambientalment rellevants i del compliment dels objectius ambientals. En els punts posteriors del present capítol es detallaran quines mesures de protecció ambiental incorpora el PMU.

### 4.2 PREVISIÓ D'IMPACTES SIGNIFICATIUS

#### 4.2.1 REPERCUSSIONS SIGNIFICATIVES DERIVADES DE L'APLICACIÓ DEL PLA DE MOBILITAT URBANA

El model de mobilitat definit en un pla de mobilitat urbana té unes repercussions directes sobre una sèrie de vectors ambientals clarament definits. En el procés d'avaluació ambiental s'ha realitzat, dins de les possibilitats que donava la disponibilitat de dades, una anàlisi de tipus quantitatiu d'avaluació dels efectes ambientals derivats de l'aplicació de les mesures incloses en el Pla de Mobilitat Urbana. A continuació se'n resumeixen les conclusions per als diferents vectors.

**Consum d'energia:** l'escenari tendencial implica un augment considerable en el consum energètic associat a la mobilitat (+22%), el qual es veu corregit en el canvi modal moderat (+6%), si bé tenint en compte l'augment poblacional previst per la ciutat i el consegüent augment de la mobilitat absoluta, aquest augment es pot considerar com a negatiu en termes relatius. En cas d'assolir un canvi modal significatiu, tot i aquest creixement previst es preveu una lleu disminució en el valor absolut de consum energètic (-2%).

**Emissions de CO<sub>2</sub>:** En aquest cas es produeix un cas similar al del consum energètic, produint-se un lleu augment pel que fa al canvi modal moderat (+5%) i una disminució en el cas del canvi modal significatiu (-3%). Per tant, tenint en compte els escenaris demogràfics previstos, es valoren positivament aquestes dades que a més es considera poden ser majors si es té en compte la previsible consolidació de vehicles amb combustibles alternatius, especialment el vehicle elèctric.

**Emissions atmosfèriques locals (NO<sub>x</sub> i PM<sub>10</sub>):** Pel que fa a les emissions de caire local, es produeix una disminució dels valors de NO<sub>x</sub>, tant en el canvi modal moderat (-12%) com en el significatiu (-17%), el qual va lligat també al canvi en la tipologia de vehicles. S'ha de tenir en compte que amb el canvi de la normativa a nivell comunitari, es preveu una millora de comportament dels vehicles dièsel. Pel que fa a les emissions de PM<sub>10</sub>, més lligades al número

de desplaçaments, sí que es segueix la tendència dels vectors anteriors, produint-se un lleu augment en el canvi modal moderat (+6%) i un lleuger descens en cas d'un canvi modal significatiu (-4%).

**Contaminació acústica:** Si bé no s'han pogut obtenir dades de població exposada a alts nivells de contaminació acústica, i per tant no ha estat possible utilitzar l'eina AMBIMOB-U, es pot preveure que amb la nova reordenació viària del trànsit que proposa el PMU es produirà una evolució positiva d'aquest vector, degut a que es trasllada trànsit de la zona central cap a vies perifèriques més allunyades dels nuclis habitats.

A nivell general, el vector clau per aconseguir una millora en els efectes ambientals de la mobilitat esdevé l'assoliment d'un veritable canvi modal en favor dels sistemes de mobilitat alternatius al vehicle privat motoritzat. En aquest sentit es relacionen a continuació aquelles mesures integrades al PMU que contribueixen directament a un assoliment del canvi modal (tenint present que n'hi ha de moltes altres que hi tenen una afectació indirecta o secundària). :

- Amplada mínima de voreres 2m. Pla d'Arranjament de voreres
- Amplada entre façanes de menys de 7 metres, carrer de plataforma única
- Seccions de nous carrers i reformes prioritzant el trànsit de vianants
- Millora d'itineraris específics amb canvis de seccions d'acord amb els criteris de prioritització de vianants
- Millora dels itineraris d'accés a les estacions de transport públic
- Previsió d'ascensors a la Plaça de la Reforma i Montserrat
- Previsió d'escaleres mecàniques a la Pujada dels Drets, i estudi al carrer Remei i al carrer Santa Teresa
- Ampliació de la zona de vianants al centre històric
- Previsió de zones 30 en diversos punts de la ciutat
- Millora dels itineraris actuals i ampliació de la xarxa d'itineraris ciclistes
- Nous itineraris ciclistes
- Accessos en bicicleta a tots els centres de pública concurrència
- Augment dels aparcaments per a bicicletes
- Carril bus a les vies amb més de 120 expedicions diàries
- Millora de la freqüència en les línies d'alta ocupació
- Modificacions en els recorreguts per evitar duplicitats en els mateixos

- Serveis a la demanda en zones de baixa ocupació
- Serveis llançadora a zones industrials
- Campanyes de promoció de les oportunitats d'intermodalitat
- Aplicació de les millores a la línia de tren previstes per ADIF
- Tren tram amb connexió a Sallent, Súria i Sant Joan i tramvia que connecti les estacions de Manresa Alta i l'Estació de Rodalies
- Nova estació de baixador de Rodalies a la zona del Congost
- Integració tarifària

### 4.3 DETERMINACIONS A INCORPORAR DURANT L'EXECUCIÓ DEL PLA

Al llarg del període d'execució i aplicació del present Pla de Mobilitat Urbana, s'hauran d'incorporar els requeriments efectuats per part de la Direcció General de Transports i Mobilitat. Així, en el moment en que es constitueixi la mesa de mobilitat dels polígons industrials, s'inclourà dins dels seus atributs, com a objectiu principal, la redacció d'un Pla d'accés als polígons industrials.

Així mateix, caldrà portar a terme un seguiment estricte dels efectes derivats de la seva aplicació per a identificar resultats inesperats o inefectivitats de les mesures proposades.

Així mateix, per tal de garantir la coherència entre el PMU i el nou POUM que es començarà a redactar en breu, caldrà que l'ISA preliminar del POUM incorpori una valoració de la incidència de l'alternativa de planejament proposada sobre les determinacions del PMU. Igualment, caldrà que l'EAMG del POUM incorpori un apartat específic sobre els aspectes del PMU que caldrà actualitzar en base a l'actualització de les dades de diagnòsi i les noves determinacions previstes en el POUM.

### 4.4 DETERMINACIONS PER ALS INSTRUMENTS QUE DESENVOLUPIN O ES DERIVIN DEL PLA

Cadascun a la seva escala de treball, caldrà que els instruments derivats d'aquest pla avaluïn la seva adequació ambiental als objectius que per aquest pla s'han determinat, seguint les determinacions següents.

#### 4.4.1 ESTUDIS D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Els continguts de l'EAMG venen regulats pel Decret 344/2006, el qual fixa la necessitat d'incloure l'EAMG com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

- a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.



- b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.
- c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada també s'han d'incorporar en els projectes següents:

- a) Projectes de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular.
- b) Projectes de reforma d'instal·lacions existents que com a conseqüència de la reforma passin a tenir la consideració d'implantació singular.
- c) Projectes d'ampliació de les implantacions singulars existents.

Els EAMG que es desenvolupin al terme municipal de Manresa un cop aprovat definitivament el Pla de Mobilitat Urbana hauran d'adaptar-se a les determinacions d'aquest i a l'esquema de mobilitat i de xarxes de transport que preveu, excepte en el cas que de la diagnosi de la mobilitat de cada un d'ells es constatin diferències respecte a les previsions que es feien en el PMU i que facin recomanable la variació d'aquestes determinacions. En aquest cas, caldrà que aquests canvis siguin considerats en la documentació d'avaluació ambiental que corespongui i que siguin aprovades per l'òrgan competent de la Generalitat.

En aquest sentit, serà obligatori que cada un dels EAMG's que es redactin incorporin un apartat de diagnosi actualitzada, on s'hi indiquin aquells aspectes que es constati que han variat significativament respecte el moment en que es va redactar el PMU o que han tingut una evolució inesperada.

## 4.5 PLA DE SEGUIMENT

### 4.5.1 INDICADORS AMBIENTALS DE SEGUIMENT

Per tal d'avaluar l'efecte de les propostes i el grau de compliment del pla en un futur, es proposen els següents indicadors per cada objectiu ambiental. Per tal de facilitar aquest càlcul i el futur seguiment del compliment dels objectius, s'ha intentat buscar indicadors que siguin senzills de calcular i que es calculin a partir de dades o d'informació de més o menys fàcil accés. S'ha intentat adaptar al màxim la definició d'indicadors al que s'estableix en el document de referència, si bé en aquells casos en que ha estat inviable (per l'absència de dades) s'han adaptat a indicadors similars dels quals es disposava d'informació, bé pròpia, bé continguda en el document del PMU.

**Figura 1. Proposta d'indicadors pel PMU de Manresa**

OBJECTIUS MARC	INDICADORS	VALOR ACTUAL	VALOR OBJECTIU
Transvasament modal des del cotxe cap a modes de transport més sostenibles	Distribució modal de la mobilitat segons la forma de transport utilitzat en els desplaçaments interns a la ciutat [%]	Cotxe:72%	Cotxe:58%
		A peu: 23%	A peu: 25%
		Bici: -	Bici: 4%
		Bus: 5%	Bus: 13%
Fomentar un ús més racional del vehicle privat	Taxa d'ocupació dels vehicles	1,48	2,00

OBJECTIUS AMBIENTALS	INDICADORS	VALOR ACTUAL	VALOR DESITJAT
Consum d'energia	tep/any sector del transport	8.348,92 tep/any	8.178,32tep/any
	Taxa d'ocupació dels vehicles	1,48	2,00
Ocupació de l'espai públic pel vehicle privat motoritzat	voreres > 1,5 metres d'amplada	76,1%	100%
	Parc de vehicles privats per cada 1000 habitants	642,49	546,49
	Places de pàrquing regulades	654	--
Seguretat viària	Accidents anuals amb víctimes	284	142 [-50%]
	% d'accidents amb atropellament	25,7%	- 10%
Accessibilitat al transport públic i a l'anar a peu	Velocitat comercial de la xarxa de busos urbana	11,81 Km/h	15 km/h
	Temps mitjà de desplaçaments	36,3 min	20 min
	Longitud de carril bici (km)	11,6 Km	--
	% voreres > 1,5 metres d'amplada	76,1%	100%
	% de parades de bus amb entorn adaptat (150 metres)	25%	100%
Contaminació	% població exposada a més de 65dB diürns de	Sense	<25%

OBJECTIUS AMBIENTALS	INDICADORS	VALOR ACTUAL	VALOR DESITJAT
acústica	valor d'immissió	dades	
	% població exposada a més de 55dB nocturns de valor d'immissió	Sense dades	<25%
Contaminació atmosfèrica	Emissions de contaminants de GEH pel sector del transport (tCO <sub>2</sub> /any emeses pel sector de transports)	24.813 t/any	24.127 t/any
	Emissions de contaminants de locals pel sector del transport (tNO <sub>x</sub> /any i tPM <sub>10</sub> emeses pel sector de transports)	130,24 t/any	107,63 t/any
		23,71 t/any	22,84 t/any

Font: DR i PMU

A banda d'aquests indicadors, s'haurà de realitzar el seguiment dels indicadors previstos en l'informe emès per la Direcció General de Transports i Mobilitat (Departament de Territori i Sostenibilitat [s'indiquen aquells que no han estat inclosos en la taula anterior com a indicadors de l'Informe de Sostenibilitat Ambiental]):

- Adaptació a persones amb mobilitat reduïda (PMR) del parc mòbil de transport públic de superfície
- Emissió de contaminants: soroll (estacions superiors a 65 LAR en dB)
- Generació de residus associats al transport (olis d'automoció, bateries, pneumàtics, vehicles fora d'ús).

#### 4.5.2 MODALITAT DE SEGUIMENT

A banda del seguiment d'aquests indicadors i dels continguts en el PMU, per tal de poder realitzar un seguiment més efectiu de l'aplicació i la incidència real de les mesures proposades pel Pla, així com de la seva incidència en els objectius ambientals, es proposa un Pla de Seguiment ambiental vinculat directament als objectius ambientals i als aspectes ambientalment rellevants detectats en l'ISA, juntament amb l'emissió de diferents informes de verificació i seguiment.

Així mateix, cal tenir en compte l'inici dels treballs de redacció del POUM de Manresa, amb la qual cosa serà convenient vincular estretament ambdós processos per a garantir-ne la coherència.

Concretament, es proposa la realització d'un **informe anual de seguiment** a partir de l'aprovació definitiva del PMU, i fins a que es produeixi l'aprovació provisional del POUM, i, a partir d'aquest moment un informe de seguiment cada tres anys.

Aquest informes de seguiment hauran d'incorporar una descripció del grau d'aplicació de les mesures previstes pel Pla i, si és possible, de la seva incidència en l'àmbit d'estudi; així mateix, haurà d'incorporar una valoració de l'evolució del grau de compliment dels objectius ambientals

de l'ISA. Finalment, caldrà recollir totes les dificultats o incidències detectades en el procés de desplegament del Pla, així com aquelles experiències d'èxit que calgui destacar.

Aquests informes els haurà de realitzar l'òrgan promotor del PMU (en aquest cas l'Ajuntament), i hauran de ser avaluats per part de l'òrgan ambiental (en aquest cas la Subdirecció General d'Avaluació Ambiental del Departament de Territori i Sostenibilitat).


#### 4.6 DIFICULTATS DETECTADES EN EL PROCÉS D'AVUACIÓ

A nivell general es considera que ha existit un correcte nivell de comunicació i coordinació amb l'equip redactor del PMU, si bé hagués estat positiu haver tingut més capacitat d'incidència en les fases inicials de realització de propostes, ja que l'avaluació ambiental no es va iniciar fins que ja existia una proposta de PMU. Tot i això, es considera que la comunicació en aquesta darrera fase de redacció i concreció de les mesures del PMU ha estat fluida, i que s'han pogut aportar consideracions ambientals a les propostes realitzades, i que les mateixes han estat integrades i valorades per part de l'equip redactor del Pla de Mobilitat Urbana.

Donat l'estat de tramitació en que es trobava el document en el moment en que va ser publicada la Circular 1/2010, per la qual es determinen els continguts mínims dels documents d'informe de sostenibilitat ambiental preliminar, emesa per la Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat, no s'ha pogut aplicar aquesta metodologia al present Informe de Sostenibilitat Ambiental, si bé s'ha intentat adoptar les metodologies que s'indiquen en aquesta circular.

**Per l'equip redactor:**

**Direcció dels treballs:**

  
**COAMB**  
Col·legi d'Ambientòlegs  
de Catalunya  
Nom: **ADRIÀ GELABERT BAUTISTA**  
Número: **826**



A Barcelona, maig de 2012

**Tècnic redactor:**

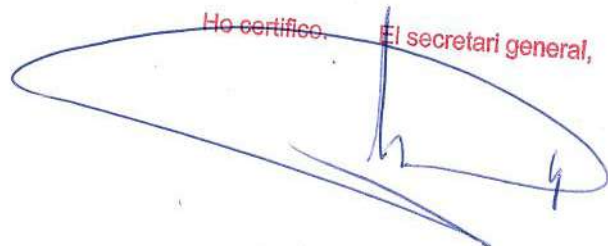
**NACHO GUILERA VELLA**  
Geògraf (Col·legiat núm. 1756)



 **AJUNTAMENT DE MANRESA**  
APROVAT PEL PLE DE LA  
CORPORACIÓ AMB LA  
MAJORIA LEGAL ESTABLERTA

el **21 JUNY 2012**

Ho certifico. **El secretari general,**







av. Roma, 252-254  
08560 Manlleu  
tel. 938 515 055

c. Correu, 2, P.1  
08800 Vilanova i la Geltrú  
tel. 938 115 115

c. Pamplona, 96, L.18  
08018 Barcelona  
tel. 933 568 160

c. Serrano, 93, P.3-E  
28006 Madrid  
tel. 915 159 432

[info@lavola.com](mailto:info@lavola.com)  
[www.lavola.com](http://www.lavola.com)

