

3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL DE LA MOBILITAT

El pas previ per avaluar l'impacte generat per les noves demandes és disposar de la fotografia actual de la mobilitat, per una banda, des de la perspectiva de l'oferta (infraestructures i transport públic) i per l'altra, en funció de la demanda actual existent.

3.1. XARXA VIÀRIA PER A VEHICLES

L'àrea de Fàbrica Nova es troba situada entre tres de les vies que proporcionen connexions amb la xarxa externa de la ciutat:

- **Eix carretera Pont de Vilomara - carrer de Sant Cristòfol.** Aquest és un eix de penetració que connecta l'autopista Terrassa-Manresa i la Ronda Exterior amb el centre de la ciutat i amb un segon eix clau: la carretera de Vic.

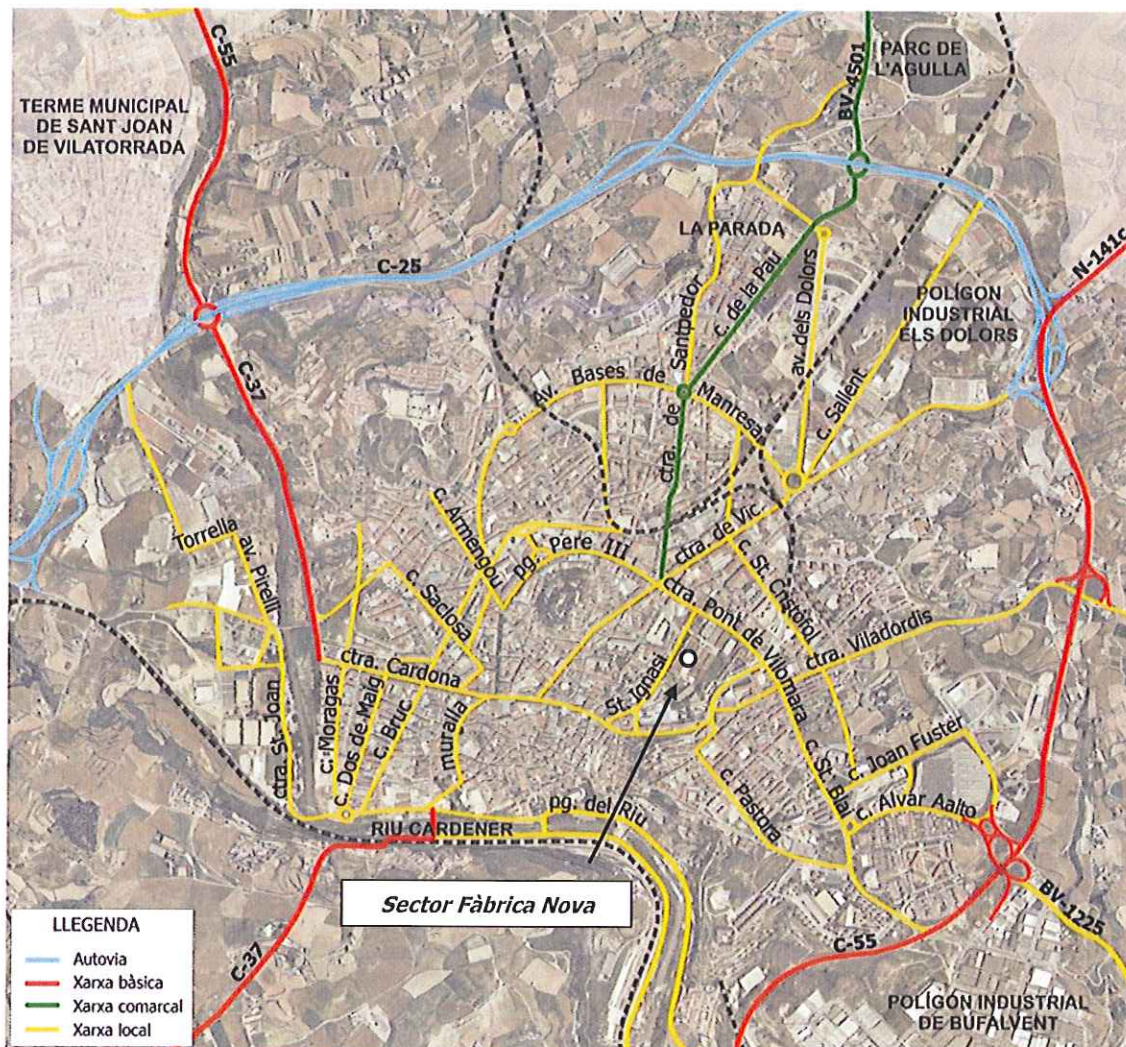


Carretera del Pont de Vilomara

- **Eix carretera de Vic - carretera de Cardona.** Aquest ha estat i encara és l'eix vertebrador de la mobilitat de Manresa. Uneix dos eixos de connexió externa (la C-1411 a Berga i la C-1410 a Basella). No només ha funcionat com a eix de penetració i, en altre temps sobretot, de pas, sinó que d'ell parteixen diverses vies tant de penetració com de distribució interna. Aquest cas és el de la carretera de Pont de Vilomara, la carretera de Santpedor, els carrers de Sant Cristòfol, de Francesc Moragas, Bruc. Esment apart mereix el passeig de Pere III (continuació de Muralla de Sant Domènec), que ha fet funcions de ronda interna al voltant del nucli antic i que ha irradiat els trànsits cap a la zona Nord de la ciutat en una fase de creixement anterior.
- El tercer vial que conforma aquest "triangle" al voltant de la zona en estudi és **la carretera C-1411-TN de Manresa a Abrera**, que discorre en paral·lel a la xarxa de ferrocarril de RENFE i el riu Cardener. Aquesta via enllaça, un cop passat Sant

Pau, amb la Ronda Exterior de Manresa i proporciona connexió amb altres vies de tipus regional (C-1411 i autopista Terrassa-Manresa).

Figura 5. Jerarquitització de la xarxa viària



Font: INTRA, SL.

Un segon nivell de carrers són els que connecten directament l'àrea en estudi amb aquest vials de la xarxa principal. Aquests són:

- Via Sant Ignasi - carrer Sant Marc, que enllaça des de la pl. Sant Ignasi amb la ctra. C-1411-TN junt al Cardener.
- Ctra. Pont de Vilomara - carrer Verdaguer, que porta fins a la ctra. de Vic. El camí d'accés a la zona en estudi és c. Bisbe Comes- c. Bertrand i Serra. (aquests itineraris són unidireccionals).

- La mateixa carretera del Pont de Vilomara, que delimita la zona en estudi, és la connexió amb la Ronda Exterior.

3.1.1. MODIFICACIONS PREVISTES A LA XARXA VIÀRIA

Junt amb la transformació de l'àrea Fàbrica Nova es produeixen algunes modificacions en l'estructura de la xarxa viària actual, que seran permanents en l'anàlisi de qualsevol alternativa que es plantegi.

- L'últim tram del c. Bisbe Comes es transforma en passeig per a vianants. El trànsit de vehicles no hi és permès.
- L'av. Bertrand i Serra passa a tenir dos sentits de circulació per facilitar el joc d'accessos al centre comercial.

3.2. ITINERARIS D'ACCÉS I SORTIDA ACTUALS

3.2.1. Accessos

- Els vehicles que accedeixin des de l'àrea Nord de la comarca i des de l'interior de Manresa (barri Els Dolors i Polígon industrial del mateix nom) s'aproximaran a la zona per la carretera de Vic, utilitzant la plaça Bonavista per girar cap al carrer Bisbe Comes. Des d'aquí, a través de la pl. del Remei podran accedir al pàrquing del complex directament o mitjançant un recorregut per Bertrand i Serra i la carretera de Pont de Vilomara).
- Els vehicles que arribin des de la Ronda Exterior de Manresa, s'acostaran a la zona la ctra. Pont de Vilomara.
- Els usuaris de la zona Sud de Manresa, Bufalvent, la Balconada i àrees més properes a la zona, podran utilitzar el mateix itinerari que els anteriors, per la ctra. del Pont de Vilomara.
- Les aproximacions des de la zona de muralles i fins a Francesc Moragas es faran a través de l'eix carretera de Cardona-carretera de Vic i c. Bisbe Comes. Aquest camí serà l'utilitzat també per usuaris de l'àmbit comarcal que procedeixin de la zona Oest, per la carretera C-1410 de Manresa a Basella.
- Per la resta de trànsits, del quadrant Nord Oest de la ciutat, utilitzaran els diversos eixos de penetració cap al passeig de Pere III, i a través d'aquest cap a la pl. Bonavista o bé la Muralla del Carme. Un cop aquí, novament la carretera de Vic fins a la c. Bisbe Comes.

3.2.2. Sortides

- Les sortides cap al Nord del Bages i els barris del Nord de la ciutat, s'efectuaran per Bertrand i Serra seguint per la carretera del Pont de Vilomara fins al carrer

Verdaguer, on s'enllaçarà amb la carretera de Vic per anar a destinacions externes o bé fins a la rotonda de la pl. Prat de la Riba, que farà de nus distribuïdor dels diferents trànsits.

- La sortida per enllaçar amb la Ronda Exterior es podria efectuar pel mateix eix d'accés fins a connectar amb aquesta via (direcció Sud) i utilitzant el carrer Alvar Aalto per anar cap al Nord. Un segon itinerari, si cal separar fluxos, seria sortint pel c. Verdaguer, la carretera de Vic i tornar a girar, agafant el c. Sant Cristòfol com a itinerari simètric del d'entrada. L'àrea de Bufalvent i La Balconada utilitzaran també la carretera de Pont de Vilomara. La zona immediata al Sud del complex podrà sortir per l'av. Francesc Macià, actualment amb fluxos molt baixos i distribuir-se a través de la plaça Pare Oriol per la zona.
- Una via de sortida alternativa per enllaçar amb la carretera C-1411 i el barri de sant Pau, cap al Sud, seria la Via Sant Ignasi, el carrer Sant Marc fins a la pròpia carretera de Manresa-Abrera junt al Cardener. Aquest camí és un dels possibles canalitzadors dels fluxos cap a l'àrea del nucli antic per sobre del Parc de la Seu.
- Les sortides cap a l'àrea Nord Oest de la ciutat es canalitzaran pel passeig de Pere III i la plaça Bonavista o sortint cap a la carretera de Vic- carretera de Cardona depenent de que la seva destinació dins d'aquesta zona es trobi més pròxim a una banda o altra d'aquests camins. Els fluxos cap a l'exterior, a la zona Oest de la comarca utilitzaran també l'eix de ctra. de Vic-carretera de Cardona fins a la C-1410.

3.3. INTENSITATS DE TRÀNSIT

Per poder considerar l'efecte que tindrà sobre el trànsit l'augment en la demanda generada per les noves instal·lacions cal, prèviament, dimensionar la situació actual.

- Els volums de trànsit més importants es registren a la carretera del Pont de Vilomara en sentit cap a l'av. de Francesc Macià, amb quasi 8.000 vehicles/dia. En sentit contrari es detecten diàriament 5.000 vehicles. En el mateix ordre de magnituds (entre 5.000 i 6.000 vehicles diaris per sentit) es troba la Via Sant Ignasi.
- La carretera de Viladordis presenta volums al voltant dels 3.000 vehicles per sentit, mentre que l'av. de Francesc Macià, la via que disposa d'un disseny físic més ampli, dona registres de prop dels 2.000 vehicles/dia sumant ambdós sentits de circulació.
- De dilluns a divendres hi ha un repartiment entre matí i tarda que es troba a l'entorn del 20 i el 30 % del trànsit total diari respectivament. D'altra banda, l'hora punta se situa en dies feiners entre les 19 i les 21 hores.
- No hi ha asimetria horària entre matí i tarda i tampoc no es detecta hora vall, existint una distribució molt homogènia de 8 a 20 hores.



Amb l'objectiu d'actualitzar les dades de trànsit dels anys anteriors s'han tornat a realitzar recomptes de vehicles a la zona, sota la hipòtesi que si el punt de partida (demanda de trànsit actual) ha augmentat molt, la nova demanda generada per la Fàbrica Nova podria comportar uns efectes més perjudicials en la mobilitat de la zona del que prèviament s'havia considerat.

En dos trams pròxims a la zona d'estudi es disposa de les dades complertes per a dies sencers per als dos períodes de temps, 2001 i 2006. Aquests aforaments suposen un òptim indicador per comparar l'evolució del trànsit durant aquests anys.

Taula 5. Evolució del trànsit 2001-2006

Sant Ignasi	sentit Pl. Remei		sentit Remei de Baix	
	HP 19-20	24 hores	HP 19-20	24 hores
Gener 2001. Dilluns	484	5.518	409	5.352
Gener 2001. Divendres	513	6.100	465	5.536
Maig 2006. Dijous	481	5.748	477	6.517
Viladordis	Sentit Saleses		sentit Francesc Macià	
	HP 19-20	24 hores	HP 19-20	24 hores
Gener 2001. Divendres	244	2.559	296	3.335
Maig 2006. Dijous	270	3.384	288	3.297

S'observa com no existeix una tendència clara generalitzada de creixement o disminució del trànsit. En un mateix punt de control el trànsit ha augmentat en un sentit de circulació i ha disminuït en l'altre.

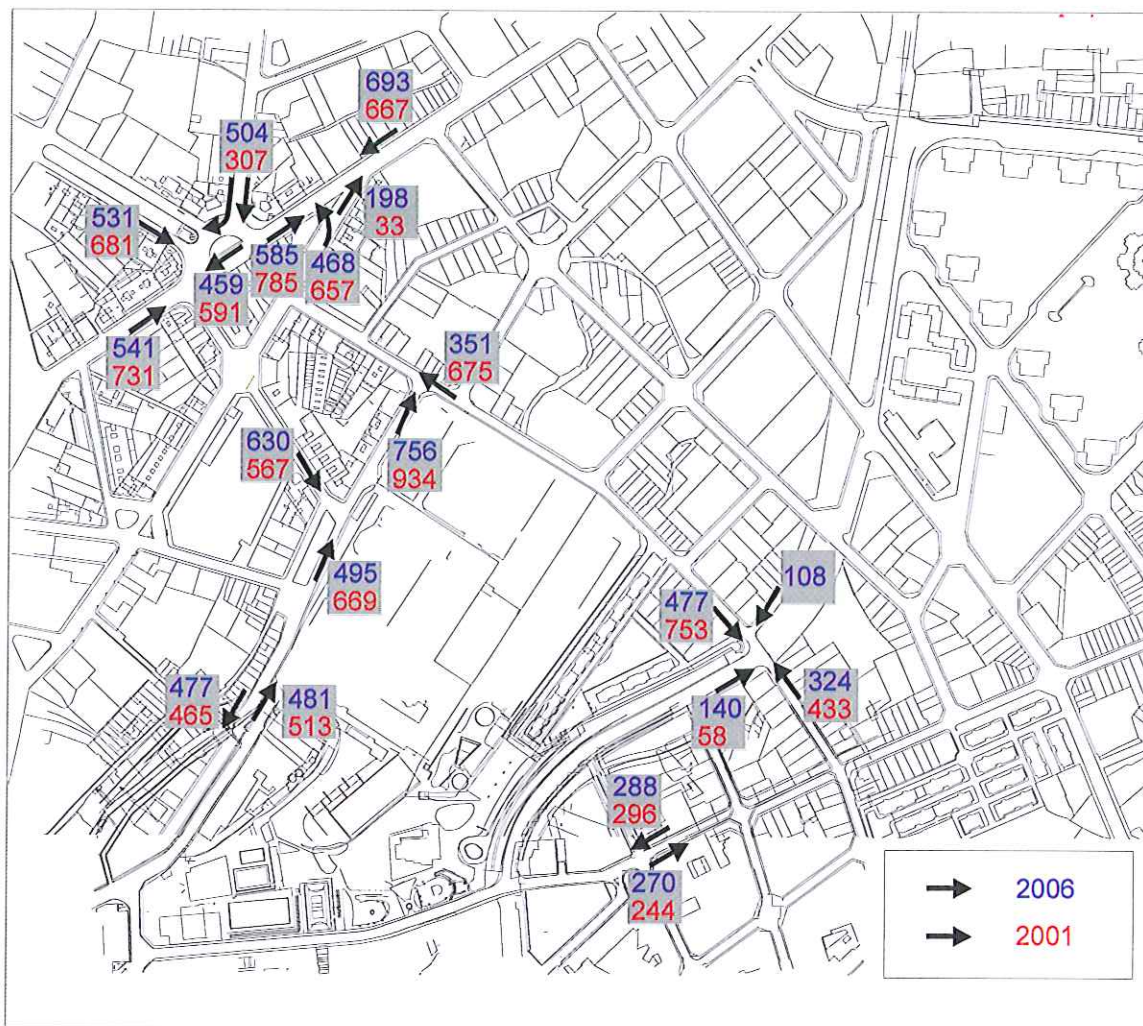
Els principals increments es donen en el volum de trànsit diari, en canvi, els valors d'hora punta, entre les 19 i les 20 hores, es mantenen estables, fins i tot en un dels sentits en cada un dels dos punts, l'hora punta ha disminuït.

El trànsit, per tant, ha augmentat en línies generals, però distribuïnt-se al llarg del dia. D'aquesta manera, el període d'hora punta més crític s'ha mantingut força estable. Per un increment de viatges generats per la Fàbrica Nova, la capacitat d'absorció de les vies d'accés no se'n veurà afectada.

Amb totes les dades es construeix el mapa d'intensitats de trànsit en hora punta (veure plànol 3).

A la següent figura es mostren les diferències entre els recomptes de trànsit en hora punta realitzats en els dos anys en estudi.

Figura 6. Intensitat de trànsit en hora punta



Font: INTRA, SL.

3.4. OFERTA D'ESTACIONAMENT

Fàbrica Nova preveu la construcció de 5 aparcaments amb capacitat per a 1.324 places de cotxe que garanteix l'ocupació en les hores punta de màxima demanda.

Taula 6. Aparcaments previstos al sector de Fàbrica Nova

<i>Aparcaments</i>	<i>Places d'aparcament</i>
Aparcament UE.1	118 places
Aparcament UE.2	118 places
Aparcament UE.3	118 places
Aparcament UE.4	84 places
Aparcament UE.5 + UE6.1 + UE6.2 + E2 + Equip. Cultural	886 places
TOTAL previsió mínima	1.324 places

El projecte preveu la construcció de 32 places exclusives per a motocicletes.

D'acord amb l'article 157 del Pla General, el nombre de places mínimes de cotxe exigibles en l'ús d'habitatge és de 1 plaça per cada habitatge de menys de 90 m² i de 1,5 places pels habitatges de més de 90 m².

La previsió mínima d'aparcament per a la resta d'usos (equipaments esportius, equipament cultural privat, centre comercial i usos terciaris) s'estima en 800 places.

3.5. XARXA PER A VIANANTS I CICLISTES

3.5.1. Accessibilitat a peu

L'accessibilitat a peu al sector Fàbrica Nova en general és satisfactòria.

La urbanització del sector es realitzarà atenent a criteris de sostenibilitat urbanística, i en el seu conjunt, el parc de Sant Ignasi i les demés activitats previstes en el sector, presenten **òptimes condicions d'accessibilitat i de mobilitat per a vianants**.



Accés al centre comercial Fàbrica Nova



Accés al centre comercial Fàbrica Nova

La zona d'influència del sector tampoc presenta problemes d'accessibilitat per a persones amb mobilitat o visió reduïda.

De fet, les voreres i els passos de vianants detectats en les immediacions es troben correctament rebaixats.

No obstant, per fer totalment permeable l'accés al sector caldria corregir una sèrie de deficiències detectades en els accessos. Es grafien a continuació:

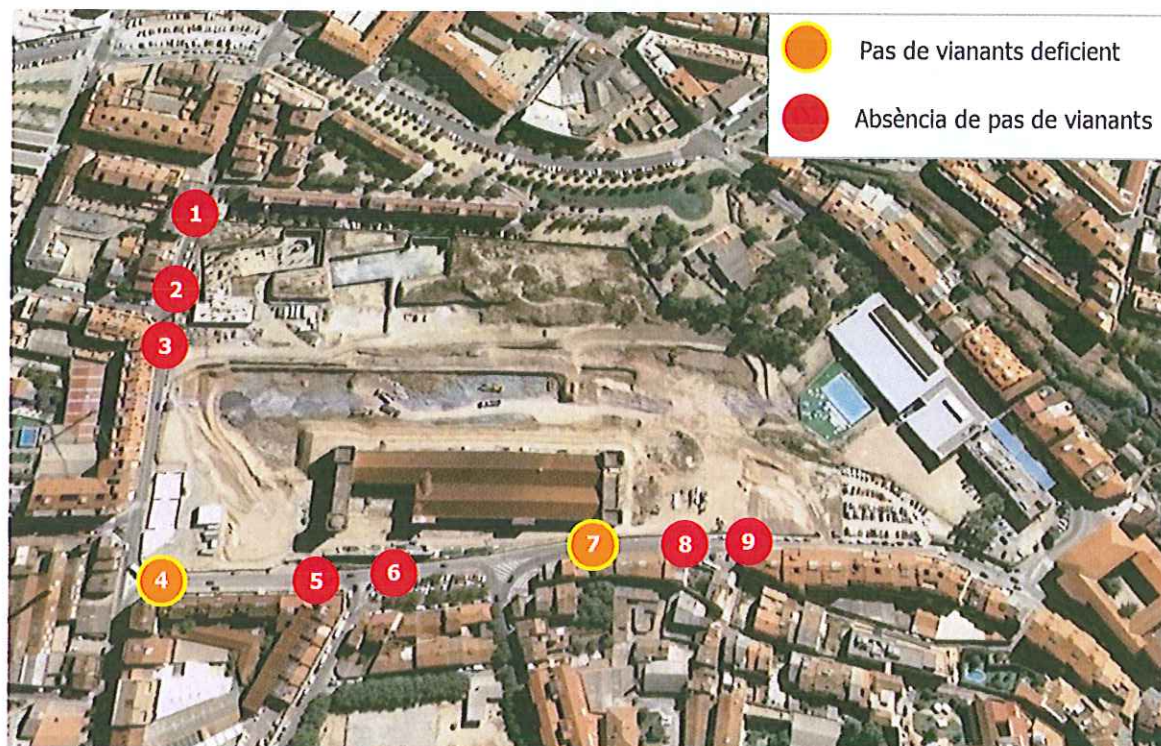
- El pas de vianants ubicat al carrer Sant Ignasi, just per sota de la plaça del Remei no es troba correctament rebaixat, implicant creuar el carrer a persones amb mobilitat o visió reduïda.
- El pas de vianants ubicat a l'encreuament entre l'av. de Bertrand i Serra i la carretera del Pont de Vilomara està despintat i presenta problemes de visibilitat tant a conductors com a vianants.
- A la ctra. Pont de Vilomara caldria instal·lar-hi 3 passos de vianants per tal de facilitar l'accés al sector.
- A l'encreuament entre l'av. de Bertrand i Serra i el c. del Bisbe Comes caldria instal·lar-hi 2 passos de vianants per tal de facilitar l'accés al sector.
- A l'encreuament entre el c. de St. Ignasi i el c. de les Reparadores caldria instal·lar-hi 2 passos de vianants per tal de facilitar l'accés al sector.



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

Comissió de Política Territorial
i d'Urbanisme de Catalunya

Figura 7. Accessos a Fabrica Nova on cal millorar l'accessibilitat per a vianants



Ctra. Pont de Vilomara



Absència de pas de vianants



Ctra. Pont de Vilomara



Absència de pas de vianants



Ctra. Pont de Vilomara



Absència de pas de vianants



Avinguda de Bertrand i Serra



Pas de vianants despintat



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Ordenació
 del Territori i Urbanisme

Comissió de Política Territorial
 i d'Urbanisme de Catalunya



Avinguda de Bertrand i Serra



Absència de pas de vianants



Avinguda de Bertrand i Serra



Absència de pas de vianants



Avinguda de Bertrand i Serra



Pas de vianants no rebaixat



Carrer de St. Ignasi



Absència de pas de vianants



Carrer de St. Ignasi



Absència de pas de vianants

3.5.2. Accessibilitat en bicicleta

A dia d'avui no existeixen carrils bicicleta en les immediacions del complex Fàbrica Nova. Manresa consta de les següents vies ciclables:

- **Carril bici en calçada:** carretera de Santpedor (tram Ca la Rodona); Pere Vilella; Bernat de Cabrera; Súria; Primer de Maig; Passeig. Pere III (tram Multicinemes Atlàntida); Jaume I; Muralla St. Francesc, i carretera Sant Joan.
- **Carril bici en vorera:** Bernat de Cabrera; Bertran de Castellbell; Abat Oliva; Font del Gat; Passeig. Pere III (entre Primer de Maig i Pl. Espanya), i plaça Espanya. Fora d'aquest itinerari també n'hi ha a l'avinguda Universitària, carrer Concòrdia i a l'avinguda Francesc Macià.
- **Convivència amb vehicles amb regulació "Zona 30":**, els vehicles han de circular lent i respectant al ciclista: Jaume I; Era d'en Coma, i Baixada Reforma.
- **Convivència amb vianants**, senyalitzant l'itinerari en els carrers de vianants: passeig Pere III (entre Guimerà i Muralla); plaça Clavé; Magraner; Urgell; Born; Alfons XII, i plaça Reforma.



- **Camins en espais naturals:** senyalitzant l'itinerari en el camí de l'Aigua, Can Font i passeig del Riu.

D'altra banda, està en construcció un itinerari per a bicicletes que serà de diferents tipus en funció de les possibilitats de cada tram, i que connectarà el Parc de l'Agulla amb el Congost, passant pel centre de Manresa. Aquest itinerari constarà de trams de carril bici, trams de camí natural, trams de senyalització en vorera i trams de convivència amb la resta de la circulació rodada.

L'objectiu és reforçar l'ús lúdic de la bicicleta per anar als principals espais de lleure exteriors de la ciutat (Parc de l'Agulla i Congost) però, al mateix temps, també crear una circulació pel mig de la ciutat que compleixi funcions de mobilitat quotidiana.

3.6. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

Per a l'estudi dels aspectes de cobertura de transport públic el Decret 344/2006 determina que en caràcter general la distància mínima a les infraestructures fixes de transport col·lectiu no ha de sobrepassar els 500 metres (distància mesurada sobre la xarxa viària), mentre que en el cas de la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, determina que les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris de vianants i ciclistes, de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en que es justifiqui que no és possible.

L'oferta de transport públic es basa actualment en els següents mitjans de transport:

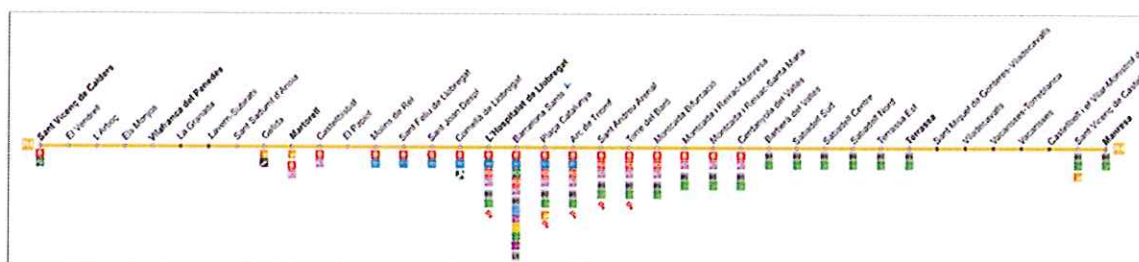
- Set línies d'autobús urbanes amb parades a menys de 500 metres (L1, L2, L4, L5, L6, L7 i L8) i amb connexió directa amb Renfe i FGC.
- Tres estacions de FGC: una situada a 450 metres (FGC Manresa-Alta) i dues a 600 metres (FGC Viladornis i FGC Manresa-Baixador).
- Una estació de busos interurbans situada a 400 metres. Alguns busos interurbans consten de parada fora de l'estació (ex: parada bus Pare Clotet), a 350 metres del sector.

El fet que l'emplaçament es trobi tant ben comunicat amb transport públic, amb freqüències de pas entre les 06:00 h. i les 23:00 h. de menys de 10 minuts en hora punta, suposa un molt bon punt de partida i indica el fort potencial d'atracció en transport públic que pot tenir l'àmbit en estudi. L'accés a peu des de la majoria de parades i estacions s'efectuarà per l'avinguda de Bertrand i Serra.

El recorregut de les línies pròximes al sector es mostra en el plànol 5, mentre que a l'annex 2, s'adjunten tots els horaris i parades que configuren l'oferta de transport públic del municipi.



Per l'estació de Renfe de Manresa, ubicada al sud del nucli urbà, hi circulen els trens de la línia R4. Aquesta estació, tot i localitzar-se lluny de l'àmbit en estudi està ben comunicada amb el sector ja que consta de connexió amb les línies del bus urbà L5 i L8.



La línia de Renfe R4 de rodalies té una longitud total de 143 km, de Sant Vicenç de Calders a Manresa i efectua parada a trenta-nou estacions (tots els trens s'aturen en trenta-dues).

Alguns de les principals ciutats que comunica són: Vilafranca del Penedès, Martorell, l'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, Sabadell, Terrassa i Manresa.

No obstant algunes expedicions no circulen al llarg de tota la línia i efectuen trajectes més curts. En relació a Manresa, en ocasions el recorregut del servei s'escurça fins a l'Hospitalet de Llobregat.

La línia ofereix 34 expedicions en sentit Barcelona-Manresa en dia feiner. La primera expedició arriba a Manresa a les 7:22 hores i la darrera a les 23:41 hores. El temps de viatge està sobre els 70 minuts.

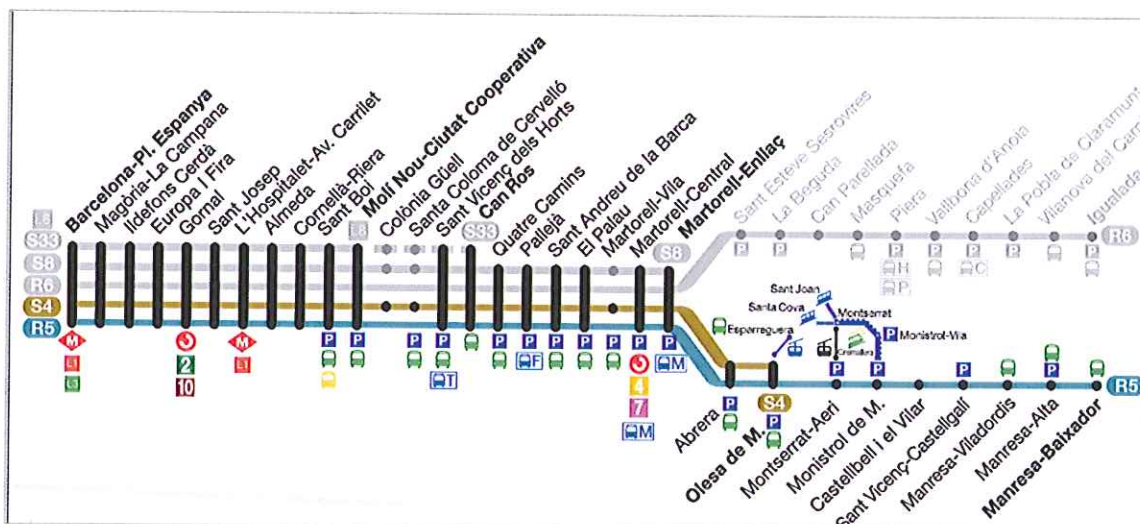
Des de Manresa, el nombre d'expedicions totals és també de 34/dia i la primera surt a les 5:51 hores i la darrera a les a 21:52 hores, amb el mateix temps de durada del trajecte. La línia fa el recorregut Sant Vicens de Calders-Vilafranca-Barcelona-Manresa.

Taula 7. Oferta de servei de la línia de Renfe R4. Dies laborables, dissabtes, diumenges i festius

Línia	Inici trajecte	Final trajecte	Freqüència	Primera sortida	Última sortida	Horari de pas aprox.	Núm. Exp.
R4	Hospitalet de Llobregat	Manresa	feiners	05:55 h.	23:42 h.	30 min.	34
			Dissabtes, diumenges i festius	07:31 h.	23:00 h.	60 min.	17

3.6.2. Xarxa de ferrocarril (FGC)

Per les tres estacions de FGC de Manresa hi circulen els trens de la línia R5. La línia inicia el recorregut a Barcelona (plaça Espanya) i finalitza a Manresa.



Algunes dels principals ciutats que comunica són: Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà, Martorell i Manresa. No obstant algunes expedicions no circulen al llarg de tota

la línia i efectuen trajectes més curts. En relació a Manresa, en ocasions el recorregut del servei s'escurça fins a Martorell.

La línia, tot i que té un abast supracomarcal, cobreix fonamentalment les relacions intermunicipals dins de la comarca en la banda Sud d'aquesta, unint els diferents municipis amb la capital, Manresa. El traçat de la línia segueix el de la carretera N-II (Barcelona-Lleida) dins la comarca del Baix Llobregat fins a Abrera. En aquest punt se separa i després d'Olesa de Montserrat, té les següents estacions al Bages: Olesa de Montserrat, Montserrat-Aeri, Monistrol de Montserrat, Castellbell i el Vilar, Sant Vicenç-Castellgalí, Manresa-Viladordis, Manresa Alta i Manresa Baixador.

La primera expedició surt de Manresa Baixador cap a Barcelona a les 6:02 hores i la darrera ho fa a les 22:12. La durada del trajecte oscil·la entre 75 i 90 minuts aproximadament depenent del nombre de parades que efectua.

Pel que fa a les arribades a Manresa, la primera expedició surt de Barcelona a les 5:24 i arriba a les 6:47. La darrera, fa el trajecte entre les 22:36 i les 23:55 hores, en què arriba a Manresa-Baixador.

Taula 8. Oferta de servei de la línia de FGC R5. Dies laborables, dissabtes, diumenges i festius

Línia	Inici trajecte	Final trajecte	Freqüència	Primera sortida	Última sortida	Horari de pas aprox.	Núm. Exp.
R4	Martorell - Enllaç	Manresa - Baixador	feiners	05:08 h.	00:09 h.	30 min.	35
			Dissabtes, diumenges i festius	05:08 h.	00:09 h.	20 min.	32

3.6.3. Autocars Interurbans

Totes les línies de busos interurbans de Manresa passen per l'estació d'autobusos, situada aproximadament a 400 metres de la Fàbrica Nova. Al costat de l'estació d'autobusos també es troba l'estació de ferrocarril Manresa - Alta de FGC.

Les parades dels busos interurbans dins la ciutat són:

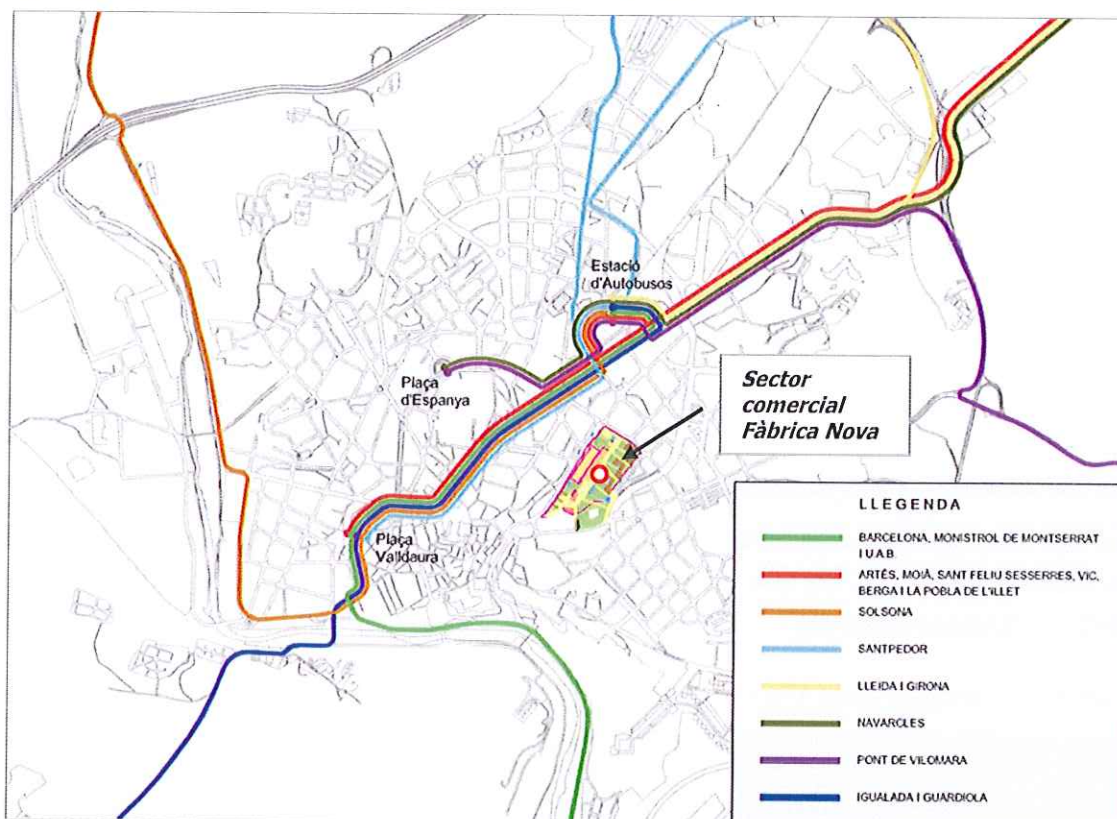
- Plaça de Valldaura
- Plaça d'Espanya
- Estació d'autobusos



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

Comissió de Política Territorial
i d'Urbanisme de Catalunya

Figura 9. Línies d'autobús interurbà pròximes a la Fàbrica Nova



Font: Estació d'autobusos interurbans

L'eix principal del recorregut de les línies és la carretera de Vic.

La funció principal dels autobusos interurbans és la connexió entre Manresa i els municipis principals de la comarca, així com amb d'altres ciutats importants de la demarcació. Els autobusos urbans complementen aquest servei dintre de Manresa. Per això, el servei interurbà té poques parades al casc urbà ja que no té com a objectiu cobrir la zona urbana.

Per tant, per assegurar la connexió entre la Fàbrica Nova i la resta de la comarca cal comptar, inevitablement, amb la intercomunicació entre les línies de bus urbanes i interurbanes (o bé amb el ferrocarril).

3.6.4. Autobusos urbans

387

Hi ha 7 línies d'autobús urbanes amb parades a menys de 500 metres (L1, L2, L4, L5, L6, L7 i L8) i amb connexió directa amb Renfe i FGC.

- Línia L1 (Balconada): circula en dies feiners i dissabtes.
- Línia L2 (La Parada): circula en dies feiners i dissabtes.
- Línia L4 (Font - Valldaura): circula en dies feiners i dissabtes.
- Línia L5 (St. Pau – Viladordis - Dolors): circula en dies feiners i dissabtes.
- Línia L6 (Festius Balconada): circula en diumenges i festius.
- Línia L7 (Festius La Parada): circula en diumenges i festius.
- Línia L8 (Perimetral - Estacions): circula en dies feiners, dissabtes i festius.



Parada bus ctra. Pont de Vilomara

Taula 9. Oferta de servei del bus urbà . Dies laborables, dissabtes, diumenges i festius

Línia	Recorregut	Parada pròximes al sector	Freqüència	Primera sortida	Última sortida	Horari de pas aprox.	Núm. Exp.
L1 Balconada	Guimerà – Guimerà	Caritat CAP Foneria Ben plantada	feiners	05:20 h.	22:40 h.	27 min.	66
			dissabtes	05:20 h.	22:45h.	27 min.	51
L2 La Parada	Guimerà – Guimerà	Ben plantada	feiners	05:30 h.	22:30 h.	27 min.	34
			dissabtes	05:30 h.	22:30 h.	27 min.	50
L4 Font - Valldaura	Font – Font	Bonavista Caritat	feiners	07:00 h.	21:55 h.	27 min.	44
			dissabtes	07:20 h.	21:55 h.	27 min.	22
L5 St. Pau – Viladordis - Dolors	Pl. Sant Domènec – Pl. Sant Domènec	Caritat Bonavista	feiners	07:00 h.	20:55 h.	27 min.	24
			dissabtes	07:00 h.	22:55 h.	27 min.	14
L6 Festius Balconada	Guimerà - Pl. Sant Domènec	Caritat CAP Foneria Bonavista	Diumenge i festius	08:00 h.	23:00 h.	30 min.	30
L7 Festius La Parada	Pl. Sant Domènec - Guimerà	Caritat CAP Foneria Bonavista	Diumenge i festius	08:00 h.	23:00 h.	30 min.	30
L8 Perimetral - Estacions	Renfe – Renfe	Gaudí	feiners	05:35 h.	23:35 h.	27 min.	61
			dissabtes	06:05 h.	23:50 h.	28 min.	33
			festius	06:05 h.	22:55 h.	32 min.	20

3.7.1. Estació de ferrocarril (FGC)



Estació Manresa - Alta



Estació Manresa – Alta. Accés adaptat a PMR

Des de l'estació de FGC de Manresa-Alta, l'aproximació al sector Fàbrica Nova s'efectuarà pels carrers: ctra. de Santpedor i C. del Bisbe Comes.



Carrer de Santpedor



Carrer del Bisbe Comes

3.7.2. Estació d'autocars Interurbans

389



Estació d'autobusos interurbans

Des de l'estació d'autocars interurbans, l'aproximació al sector Fàbrica Nova s'efectuarà pels carrers: c. del Pare Clotet, ctra. de Vic, c. de Jacint Verdaguer i c. del Bisbe Comes.



Carretera de Vic



c. de Jacint Verdaguer



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

Comissió de Política Territorial
i d'Urbanisme de Catalunya

3.7.3. Parades d'autobusos urbans



Parada Gaudí, L8



Parada CAP Foneria, L1



Parada CAP Barri antic, L4



Parada Caritat, L1, L4 i L5



Parada Bonavista, L4 i L5



Parada Ben Plantada, L1 i L2



Parada Piscines Municipals. L4



Parada Roger Flor. L1, L2 i L8

Els principals eixos viaris que comuniquen les parades de bus amb el sector Fàbrica Nova són:

Parada Gaudí (L8): c. de Joan XXIII.

Parada CAP Foneria (L1): ctra. Pont de Vilomara.

Parada CAP Barri antic (L4): c. de St. Joan d'en Coll.

Parada Caritat (L1, L4 i L5): c. de Joan Barba, c. de Joan XXIII.

Parada Bonavista (L4 i L5): c. del Bisbe Comes.

Parada Ben Plantada (L1 i L2): c. del Bisbe Comes.

Parada Piscines Municipals (L4): c. de Vilar i Barraquer.

Parada Roger Flor (L1, L4 i L8): c. de Viladordis.



c. Pont de Vilomara



c. de Joan XXIII



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

Comissió de Política Territorial
i d'Urbanisme de Catalunya



c. de Joan d'en Coll



c. de Joan Barba



c. de Vilar i Barraquer



c. de Viladordis

3.8. RELACIONS DE MOBILITAT DE MANRESA

Per analitzar l'impacte que poden tenir les noves activitats comercials del sector comercial Fàbrica Nova en la mobilitat de la zona cal donar molta importància a la **distribució territorial i modal futura actual**.

La mobilitat de partida per realitzar aquest estudi ve donada també per la mobilitat interna i externa (atreta i generada) de Manresa i per relacions pròpies de l'àmbit en estudi.

Per analitzar la mobilitat territorial i estimar les tendències generals de la mobilitat futura de Manresa es valora l'**Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ)** del municipi en dies feiners i caps de setmana, realitzada sobre una mostra de 1.406 enquestes. L'error relatiu del mostreig, del 3,1% és assumible.

S'ha de tenir en compte que les distribucions poden ser molt diferents segons l'ús que es tracti. Uns usos fomenten més uns mitjans de transport que no pas uns altres. I el mateix succeeix amb les relacions entre municipis. Per això, els resultats de l'EMQ s'hauran de relativitzar i contrastar amb les característiques pròpies de l'activitat.

3.8.1. Mobilitat en dies feiners

Els residents de Manresa realitzen diàriament durant els dies feiner 247.846 desplaçaments, el 76% dels quals són interns.

Taula 10. Distribució territorial dels desplaçaments EMQ'06 (dies feiners)

Desplaçaments	Generats	Atrets	TOTAL
Interns	-	-	188.116
Externs	59.730	59.563	119.293
TOTAL			307.409

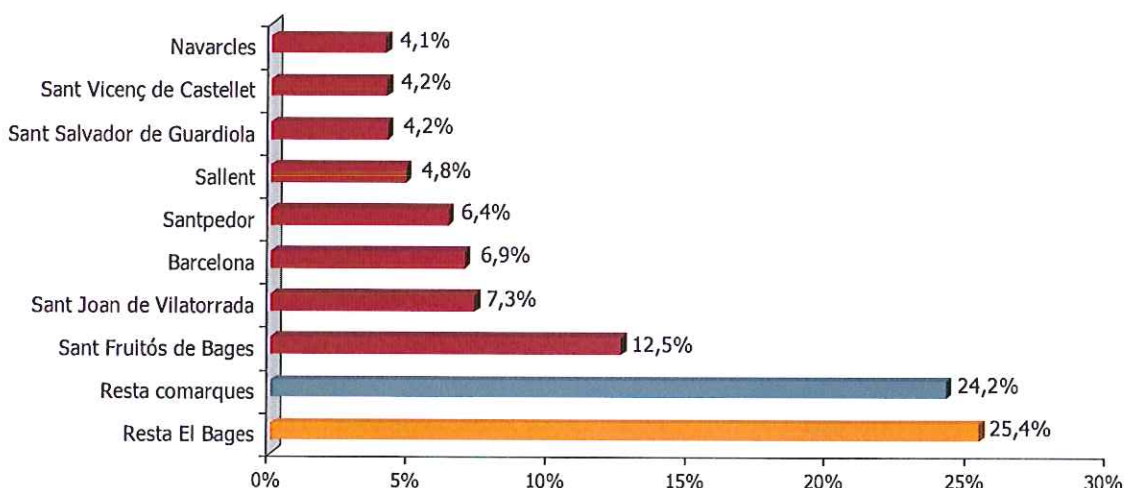
Font: EMQ'2006

3.8.2. Distribució territorial dels desplaçaments en dies feiners

En aquest apartat s'analitza la distribució territorial dels desplaçaments atrets en dies feiners. Els usos comercials, a diferència del que succeeix amb usos com el residencial, són focus d'atracció de mobilitat; no pas de generació. Per aquest motiu no es consideren els viatges generats fora del municipi.

Els desplaçaments atrets per Manresa es caracteritzen per ser molt diversificats, per provenir de moltes localitats distintes. Els tres municipis que encapçalen la llista: Sant Fruitós de Bages, Sant Joan de Vilatorrada i Barcelona (12,5%, 7,3% i 6,9, respectivament), aglutinen el 27% dels desplaçament atrets. La resta de desplaçaments provenen de 141 municipis diferents.

Figura 11. Distribució modal dels desplaçaments atrets per Manresa



3.8.3. Distribució modal dels desplaçaments

Pel que fa al repartiment modal, es valoren els desplaçaments efectuats tant en dies feiners com en caps de setmana o festius.

Els viatges interns la major part s'efectuen en mitjans no motoritzats (bàsicament a peu). Mentre en caps de setmana aquest percentatge es situa en el 60%, en dies feiners creix dos punts percentuals (62%), en detriment del vehicle privat que disminueix del 36% al 32%. El transport públic augmenta del 4 al 6% en dies laborables.

Els viatges atrets tenen un comportament molt diferent. En dies de cap de setmana el percentatge d'ús del vehicle privat molt alt, entorn del 94%, mentre que en dies feiners, aquest percentatge disminueix al 88%, en detriment dels desplaçaments en transport públic que creixen sis punts percentuals, passant del 5 a l'11%.

Figura 12. Distribució modal dels desplaçaments (dies feiners)

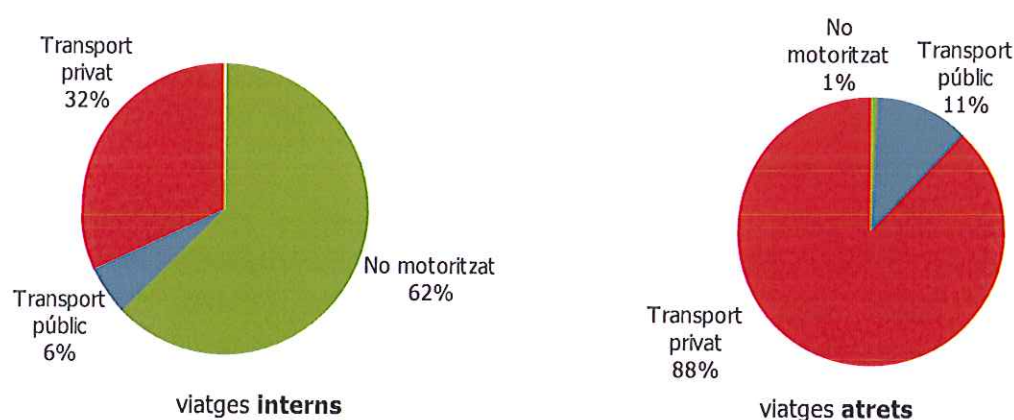


Figura 13. Distribució modal dels desplaçaments (caps de setmana i festius)

