

2011/45855/N
341-454
23.03.2012

ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA

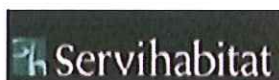


Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada
del sector *Fàbrica Nova*, a Manresa

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme
Aprobat definitivament pel conseller de
Territori i Sostenibilitat en data
27 JUL 2012
La secretària de la Comissió de Política
Territorial i d'Urbanisme de Catalunya

Dolors Vergés Fernández

Per a:



AJUNTAMENT DE MANRESA
APROVAT PEL PLE DE LA
CORPORACIÓ AMB LA
MAJORIA LEGAL ESTABLERTA
el 15 MARÇ 2012

Ho certifico. El secretari general,

ÍNDEX DE TAULES

TAULA 1. QUADRE DE SUPERFÍCIES PER TIPUS D'ÚS	8
TAULA 2. TAXA DE CREIXEMENT DE LA POBLACIÓ DE MATARÓ (2000-2009)	10
TAULA 3. PARC DE VEHICLES DE MANRESA (2008)	10
TAULA 4. TAXA DE CREIXEMENT DE LA MOTORITZACIÓ DE MANRESA (1999-2008)	11
TAULA 5. EVOLUCIÓ DEL TRÀNSIT 2001-2006	16
TAULA 6. APARCAMENTS PREVISTOS AL SECTOR DE FÀBRICA NOVA	18
TAULA 7. OFERTA DE SERVEI DE LA LÍNIA DE RENFE R4. DIES LABORABLES, DISSABTES, DIUMENGES I FESTIUS	26
TAULA 8. OFERTA DE SERVEI DE LA LÍNIA DE FGC R5. DIES LABORABLES, DISSABTES, DIUMENGES I FESTIUS	27
TAULA 9. OFERTA DE SERVEI DEL BUS URBÀ . DIES LABORABLES, DISSABTES, DIUMENGES I FESTIUS 30	
TAULA 10. DISTRIBUCIÓ TERRITORIAL DELS DESPLAÇAMENTS EMQ'06 (DIES FEINERS)	37
TAULA 11. PARÀMETRES DE CÀLCUL DE LA MOBILITAT GENERADA	39
TAULA 12. MOBILITAT GENERADA PER USOS	40
TAULA 13. DISTRIBUCIÓ MODAL SEGONS ÚS I DESPLAÇAMENTS	46
TAULA 14. DESPLAÇAMENTS TOTALS SEGONS LA DISTRIBUCIÓ MODAL	47
TAULA 15. ÍNDEX D'OCCUPACIÓ DE COTXE SEGON TIPUS D'ÚS	48
TAULA 16. DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DE LA MOBILITAT DIÀRIA TOTAL I EL NOMBRE DE VEHICLES QUE ENTREN I SURTEN	49
TAULA 17. APARCAMENTS PREVISTOS AL SECTOR DE FÀBRICA NOVA	50
TAULA 18. DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DE L'APARCAMENT SEGONS EL NOMBRE DE VEHICLES QUE ENTREN I SURTEN (EQUIPAMENTS ESPORTIUS, EQUIPAMENT CULTURAL PRIVAT, CENTRE COMERCIAL I USOS TERCIARIS)	51
TAULA 19. DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DE LA MOBILITAT DIÀRIA TOTAL GENERADA EN TRANSPORT PÚBLIC	52
TAULA 20. DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DE LA MOBILITAT DIÀRIA TOTAL GENERADA EN TRANSPORT PÚBLIC	56
TAULA 21. DOTACIONS MÍNIMES D'APARCAMENT NECESSÀRIES PEL CENTRE COMERCIAL	62
TAULA 22. MITJANA DE CONSUM URBÀ I INTERURBÀ	69
TAULA 23. EMISSIONS DE CONTAMINANTS ATMOSFÈRICS SEGONS TIPUS DE VEHICLE	69
TAULA 24. VEHICLES*QUILÒMETRE EN DESPLAÇAMENTS A FÀBRICA NOVA	70
TAULA 25. CONSUM DIARI DE COMBUSTIBLE	70
TAULA 26. EMISSIONS DIÀRIAS DE GASOS CONTAMINANTS A L'ATMOSFERA (KG) GENERADA PER FÀBRICA NOVA 71	
TAULA 27. PROPOSTES PER FOMENTAR UNA MOBILITAT SOSTENIBLE	75

ÍNDEX DE FIGURES

FIGURA 1. ÀMBIT D'ESTUDI.....	6
FIGURA 2. EMPLAÇAMENT DEL SECTOR FÀBRICA NOVA.....	8
FIGURA 3. TERME MUNICIPAL DE MANRESA.....	9
FIGURA 4. EVOLUCIÓ DE L'ÍNDEX DE MOTORITZACIÓ DE MANRESA (1999-2008).....	11
FIGURA 5. JERARQUITZACIÓ DE LA XARXA VIÀRIA.....	13
FIGURA 6. INTENSITAT DE TRÀNSIT EN HORA PUNTA.....	17
FIGURA 7. ACCESSOS A FABRICA NOVA ON CAL MILLORAR L'ACCESSIBILITAT PER A VIANANTS 20	
FIGURA 8. OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC A L'ENTORN DEL SECTOR FÀBRICA NOVA.....	25
FIGURA 9. LÍNIES D'AUTOBÚS INTERURBÀ PRÒXIMES A LA FÀBRICA NOVA	28
FIGURA 10. ITINERARIS DES DE LES PARADES FIXES DE TRANSPORT PÚBLIC	31
FIGURA 11. DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS ATRETS PER MANRESA.....	37
FIGURA 12. DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS (DIES FEINERS)	38
FIGURA 13. DISTRIBUCIÓ MODAL DELS DESPLAÇAMENTS (CAPS DE SETMANA I FESTIUS)	38
FIGURA 14. DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DESPLAÇAMENTS ENTRADA/SORTIDA. ÚS HABITATGE.....	41
FIGURA 15. DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DESPLAÇAMENTS ENTRADA/SORTIDA. ÚS TERCIARI (OFICINES)	42
FIGURA 16. DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DESPLAÇAMENTS ENTRADA/SORTIDA. ÚS COMERCIAL	42
FIGURA 17. DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DESPLAÇAMENTS ENTRADA/SORTIDA. ÚS EQUIPAMENT CULTURAL	43
FIGURA 18. DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DESPLAÇAMENTS ENTRADA/SORTIDA. ÚS EQUIPAMENTS (PAVELLÓ POLIESPORTIU).....	43
FIGURA 19. DISTRIBUCIÓ HORÀRIA DESPLAÇAMENTS ENTRADA/SORTIDA. ÚS ZONA VERDA (PARC URB44	
FIGURA 20. DESPLAÇAMENTS DIARIS PER MITJÀ DE TRANSPORT ¹	45
FIGURA 21. ESQUEMA DELS ACCESSOS A L'APARCAMENT	54
FIGURA 22. ESQUEMA DE LA INTERSECCIÓ ST.IGNASI – ACCÉS APARCAMENT	55
FIGURA 23. CÀLCUL DE LA CAPACITAT DELS MOVIMENTS EN UNA INTERSECCIÓ (FONT: HCM- 2000) 55	
FIGURA 24. ESQUEMA DEL CARRIL DE GIR I LONGITUDS	56
FIGURA 25. SENTITS DE CIRCULACIÓ ACTUALS	57
FIGURA 26. SENTITS DE CIRCULACIÓ OPCIÓ A	58
FIGURA 27. SENTITS DE CIRCULACIÓ OPCIÓ B	59
FIGURA 28. INTERSECCIONS REGULADES SEMAFÒRICAMENT	60
FIGURA 29. ZONA DESTINADA A CÀRREGA I DESCÀRREGA. SOTERRANI -1	64
FIGURA 30. TREN-TRAMVIA EL BAGES. TRAÇAT DEL PERLLONGAMENT A MANRESA	66
FIGURA 31. CARRILS BICI PREVISTOS (2006).....	68

ÍNDEX D'ANNEXOS

372

ANNEX 1.1: DECRET D'ESTUDIS D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

ANNEX 1.2: DECRET D'ORDENACIÓ ELS EQUIPAMENTS COMERCIALS

ANNEX 2: OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC

ÍNDEX DE PLÀNOLS

PLÀNOL 1: SITUACIÓ DE L'ÀMBIT D'ESTUDI

PLÀNOL 2: ÀMBIT ESPECÍFIC DEL SECTOR

PLÀNOL 3: XARXA VIÀRIA ACTUAL

PLÀNOL 4: INVENTARI D'INFRAESTRUCTURES PER A VIANANTS I CICLISTES

PLÀNOL 5: XARXA ACTUAL DE TRANSPORT PÚBLIC I ÀREA DE COBERTURA

PLÀNOL 6: MOBILITAT GENERADA PER TIPUS D'ÚS I ITINERARIS D'ENTRADA I SORTIDA

PLÀNOL 7: PROPOSTES A IMPLEMENTAR

PLÀNOL 8: PROPOSTES DE NOUS SENTITS DE CIRCULACIÓ I REGULACIÓ SEMAFÒRICA



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

1. DEFINICIÓ DE L'ESTUDI

373

El present estudi s'engloba dins del marc legal de la formulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG), figura creada a partir del Decret Llei 344/2006 de 19 de setembre, que aporta la conveniència de lligar el desenvolupament urbanístic i les previsions de mobilitat des de les fases inicials del planejament urbanístic.

L'objecte d'aquest estudi respon a l'encàrrec professional promogut pe l'empresa Servihabitat XXI, SAU per desenvolupar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada que garanteixi una mobilitat sostenible en el sector Fàbrica Nova, emplaçat al municipi de Manresa. Està previst que el sector tingui una superfície edificada de 81.875 m² repartits en els usos següents: habitatge, edifici terciari/oficines/hotel, centre comercial i equipament cultural.

1.1. ANTECEDENTS

L'any **2001** es va realitzar un estudi de trànsit per estimar el nombre de cotxes i de visitants previstos per l'àrea Fàbrica Nova.

Dos anys més tard, el 13 de juny de **2003** s'aprovava la Llei 9/2003 de la Mobilitat. Les disposicions transitòries que hi apareixen indiquen que no es pot aprovar cap nou projecte urbanístic que comporti una inversió superior a 25 milions d'euros, llevat dels projectes que vinguin avalats per un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Seguint aquesta llei es va realitzar l'any **2004** un estudi de demanda de trànsit amb l'objectiu de determinar quin seria l'impacte que generaria sobre la mobilitat la implantació del centre comercial Fàbrica Nova al centre de Manresa.

Tres anys més tard de l'aprovació de la llei s'ha aprovat el Decret 344/2006, a setembre de **2006**, que determina quin és el contingut que han de tenir els diferents tipus d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada i en concreta la tramitació.

Aprofitant el plantejament de l'ampliació del pàrquing del centre comercial de la Fàbrica Nova, es va plantejar l'actualització de l'estudi de demanda generada a les dades de trànsit obtingudes l'any **2007**, amb el doble objectiu de:

1. Adequar el contingut i format de l'estudi als requeriments del Decret 344/2006 mencionat anteriorment.
2. Actualitzar les dades de trànsit de l'estudi, incorporant les modificacions en l'oferta de mobilitat i en la demanda de desplaçaments.

L'any **2010** entra en vigor el Decret Llei 1/2009 d'ordenació dels equipaments comercials, que estableix el marc jurídic al qual s'han d'adequar els establiments comercials dels municipis de Catalunya. Durant el mateix any s'elabora un estudi de

mobilitat generada per definir aquelles propostes infraestructurals i de serveis que poguessin ajudar a prendre decisions per millorar l'accessibilitat i la mobilitat del Centre Comercial Fàbrica Nova.

1.2. LEGISLACIÓ RELATIVA A LA MOBILITAT

Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme

La Llei d'urbanisme de Catalunya 2/2002, de 14 de març, fa referència, en alguns dels seus articles, a la mobilitat i a les infraestructures com a factors que cal tenir en compte a l'hora d'actuar sobre el territori.

L'article 56 corresponent als plans directors urbanístics, de conformitat amb el planejament territorial i atenent les exigències del desenvolupament regional, estableix:

b) "Determinacions sobre el desenvolupament urbanístic sostenible, la mobilitat de persones i mercaderies i el transport públic."

d) "La concreció de les grans infraestructures."

L'article 59, que fa referència a la documentació dels plans d'ordenació urbanística municipal, concreta que la memòria a què es refereix l'apartat 1a ha d'integrar:

c) "Les mesures adoptades per facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible en el municipi, en compliment de l'obligació de prestació del servei de transport col·lectiu urbà de viatgers."

L'article 66 on s'especifica la documentació dels plans parcials urbanístics, exposa la necessitat d'elaborar un document que justifiqui:

g) (...) "que es compleixen les determinacions del planejament urbanístic general sobre mobilitat sostenible."

Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat

La Llei 9/2003 de la mobilitat estableix un nou marc que afecta les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i la planificació de l'ús del sòl. Aspectes com el transport públic, les externalitats provocades per la mobilitat, tant econòmiques com ambientals, i la seguretat viària són exigències contemplades per la normativa esmentada en el moment de realitzar els plans urbanístics.

L'article 18 de la Llei 9/2003 de la mobilitat, determina que, tota una sèrie de plans i projectes (els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els POUM i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament) hauran d'incloure

un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG), regulat pel Decret 344/2006, de 19 de setembre.

Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

El Decret 344/2006 dóna les pautes a seguir en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada. Segons aquest Decret (Capítol 1, article 2):

els estudis han d'avaluar "... la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu" i el principal objectiu que ha de complir és "... definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei."

Tanmateix, ha de valorar la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible i eficient la nova mobilitat.

A l'annex 1.1 es pot consultar el Decret 344/2006 en tota la seva extensió.

Decret Llei 1/2009, del 22 de desembre, d'ordenació dels equipaments comercials

El Decret 1/2009 estableix el marc jurídic al qual s'han d'adequar els establiments comercials dels municipis de Catalunya. Té per finalitat regular l'ordenació dels equipaments comercials a Catalunya i simplificar-ne els procediments d'acord amb la Directiva 2006/123/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 12 de desembre de 2006. En quan a la mobilitat, persegueix com a objectiu fonamental (article 4):

"La reducció de la mobilitat per evitar els desplaçaments innecessaris que congestionen les infraestructures públiques i incrementen la contaminació atmosfèrica derivada del trànsit de vehicles".

I la disposició addicional sisena afegeix:

"Als efectes d'aquest Decret Llei tenen la consideració d'implantacions singulars d'acord amb el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG), tots els establiments comercials amb una superfície de venda igual o superior a 2.500 m²".

"L'estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) ha d'incloure la justificació de l'estimació de les emissions atmosfèriques de CO₂ derivades de la mobilitat generada per l'establiment comercial. Reglamentàriament s'establirà la metodologia i es fixaran els límits màxims permesos d'aquestes emissions".



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

A l'annex 1.2 es pot consultar el Decret 1/2009 en tota la seva extensió.

1.3. OBJECTIUS

L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar un canvi en la mobilitat generada en l'àmbit d'estudi, de manera que es produeixi un descens de l'ús del vehicle privat a favor del transport públic i dels mitjans no motoritzats, tal i com estableix la Llei 9/2003 de la Mobilitat.

Seguint aquesta línia de treball el principal objectiu de l'estudi és:

Elaborar un estudi de mobilitat que permeti definir aquelles propostes infraestructurals i de serveis que puguin ajudar a prendre decisions per millorar l'accessibilitat i la mobilitat al sector Fàbrica Nova, garantint una mobilitat ambientalment i econòmicament sostenible, per tal d'oferir als ciutadans i a les empreses una qualitat de servei d'acord amb uns estàndards adequats.

Els objectius més específics del present estudi són:

- Conèixer les característiques de mobilitat de l'àrea d'influència del sector Fàbrica Nova.
- Analitzar la mobilitat que genera actualment i estimar la mobilitat que generarà el sector.
- Identificar els recorreguts d'accés i de sortida a l'àrea que permetin optimitzar la capacitat de la xarxa viària.
- Valorar la distribució modal dels viatges de les persones que es desplacin al sector de cara a una possible implicació de transport públic.
- Identificar els punts crítics del sistema de mobilitat del nou sector i proposar les mesures necessàries per millorar-ne les condicions d'accessibilitat.
- Estimar el finançament necessari en el cas de que s'apliquin millores i/o modificacions en la xarxa de transport públic, tal i com indica l'Annex II del Decret 344/2006.

Per assolir les fites enunciades s'han considerat les dades a disposició i s'ha dut a terme un estudi de les condicions actuals de la mobilitat: desplaçaments, repartiment modal, oferta de transport públic, etc.

El present informe es planteja des d'una òptica en clau sostenible del creixement urbà i l'ordenació del territori. Així doncs, es proposen mesures que conjuguen les necessitats i

les demandes de mobilitat futures procurant la satisfacció de les mateixes però amb especial atenció als criteris de sostenibilitat.

375

1.4. METODOLOGIA

Atenent a la superfície total de l'àmbit en estudi i el volum de desplaçaments que generarà, segons estableix el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, **el sector de Fàbrica Nova** es considera una **implantació singular** degut a que s'estima que generarà més de 5.000 desplaçaments diaris.

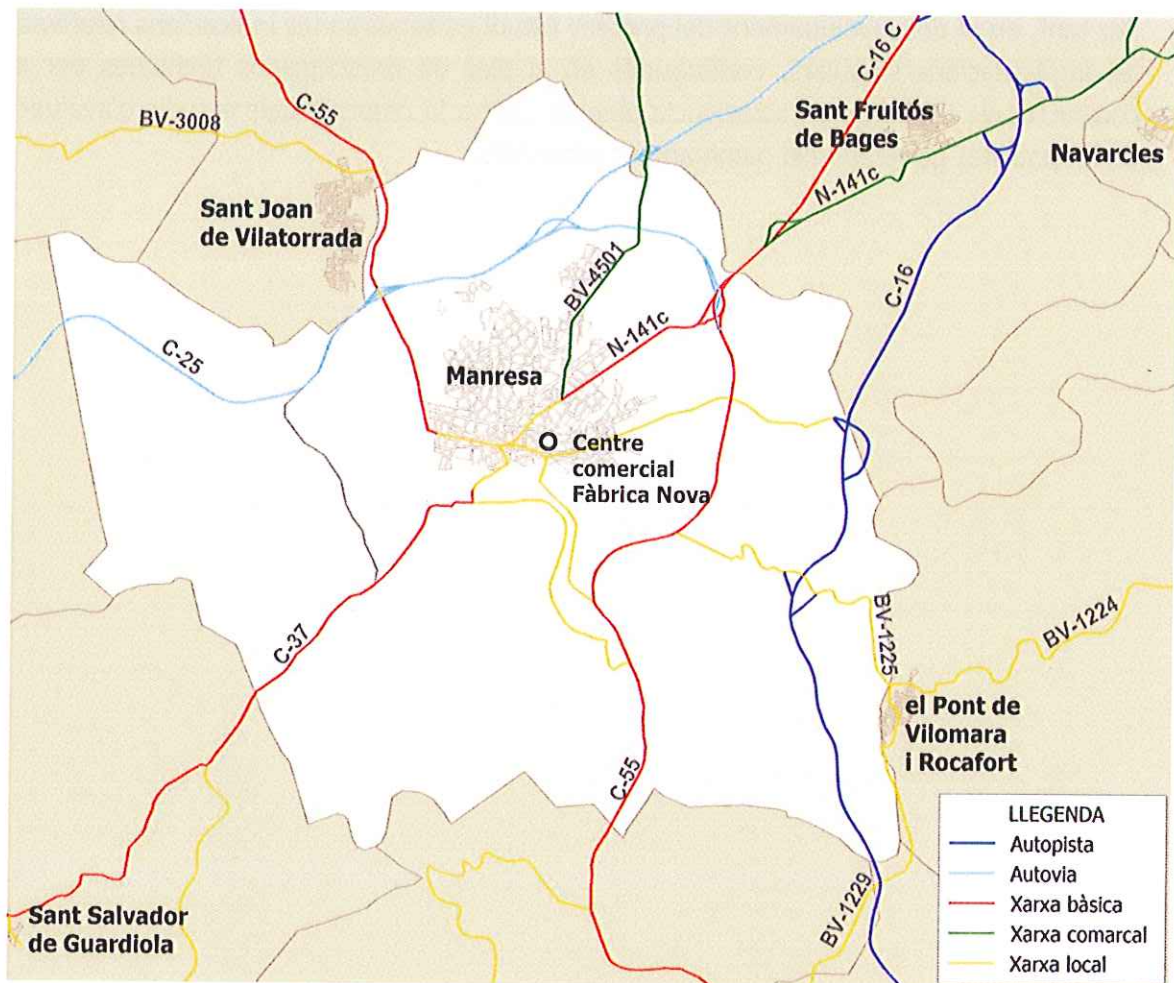
Per tant, en el desenvolupament del present estudi es seguiran les indicacions relatives a les implantacions singulars, contingudes en el plec de prescripcions tècniques per als contractes de consultoria i assistència tècnica i per a la redacció dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada del planejament urbanístic.

2. CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI I USOS DEL SÒL

L'efecte que pugui tenir la implantació d'un nou sector de grans dimensions i diversitat d'usos sobre la mobilitat de les persones depèn en gran mesura de les característiques del territori on s'ubiqui. En aquest cas, l'emplaçament queda ubicat dins del nucli urbà de Manresa.

Es realitza una anàlisi de la situació territorial de l'àmbit d'estudi a fi de poder conèixer els vincles existents entre el nou sector objecte d'estudi i l'àmbit circumdant.

Figura 1. Àmbit d'estudi



Font: INTRA, SL.

En el plànol 1 s'ubica l'àmbit d'estudi dintre del context supramunicipal.

2.1. SECTOR FÀBRICA NOVA

El projecte d'urbanització comprèn una parcel·la adjudicada que encara conserva l'esquelet de les velles naus industrials de la Bertrand i Serra (coneguda popularment com Fàbrica Nova).

El projecte preveu la imminent demolició de l'antic edifici tèxtil que tancà les portes l'any 1989, i que a mitjans de segle passat representà un dels principals motors econòmics de la ciutat.

L'espai està previst que aculli habitatges, un pavelló poliesportiu, edificis d'ús terciari/hotel/oficines, un equipament cultural privat i un establiment comercial de gran envergadura (rellevant pel que fa a l'atracció de visites). La superfície total edificada s'estima en 81.875 m² de sostre.

El sector s'emplaça dins el que es pot identificar com una primera corona de creixement urbanístic de la ciutat de Manresa, a tocar del nucli antic. Aquesta corona, que no abasta, però, tota l'àrea circumdant del casc antic es defineix pel traçat del passeig Pere III i la seva prolongació, després de la plaça Bonavista, en la carretera del Pont de Vilomara.

Aquesta proposta acabarà de conformar l'espai definit abans integrant l'àrea residencial ja existent entre el carrer Lluís Argemí Martí, la carretera de Pont de Vilomara i l'av. Francesc Macià, d'una banda; i el Parc de Sant Ignasi i les instal·lacions de les piscines municipals, de l'altra.

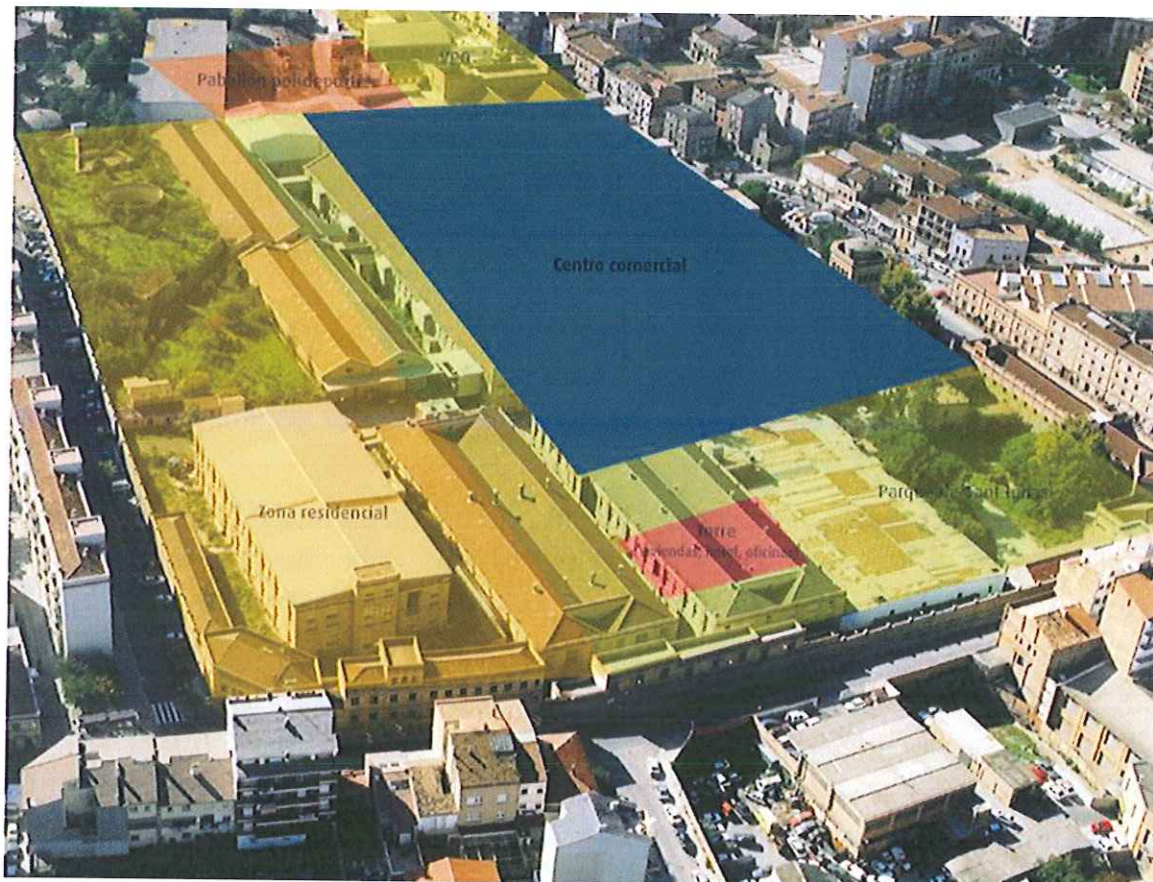
Aquesta "gran mansana" es constituirà en una mostra de multifuncionalitat i usos urbanístics i ciutadans diversos i complementaris, evitant l'empobriment que, en ocasions, significa l'especialització d'usos del sòl dins de la ciutat. Aquesta diversitat, possibilita la recuperació d'espais urbans, i els proporciona vida ciutadana en crear vincles permanents (pel fet de la residència) entre l'espai i els seus ocupants.



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 2. Emplaçament del sector Fàbrica Nova



Font: www.metrovacesa.com

Taula 1. Quadre de superfícies per tipus d'ús

Ús	(m ² de sòl)	(m ² de sostre)
Habitatge - Edificis habitatge lliure (UE-1, UE-2, UE-3)	6.900	29.598
Habitatge - Edificis habitatge protegits (UE-4)	2.250	7.000
Habitatge - Torre (UE6-2a)	387	5.402
Total Habitatge	9.537	42.000
Parc	37.181	
Equipaments esportius	4.071	2.500
Edifici terciari	387	3.000
Centre Comercial		33.575
Equipament cultural privat		800
Total		81.875

En el càlcul no es consideren ni la superfície en planta ni els m² de sostre per l'ús aparcament. Per a alguns dels usos, principalment aquells que tenen relació amb la Torre (hotel, oficines i alguns habitatges) els valors no són definitius i poden estar subjectes a oscil·lacions. La seva incidència, no obstant, serà ínfima a efectes del càlcul de la mobilitat generada.

Està previst que el sector tingui una superfície comercial edificada de 33.575 m² i una superfície bruta alquilable (SBA) de 22.227 m².

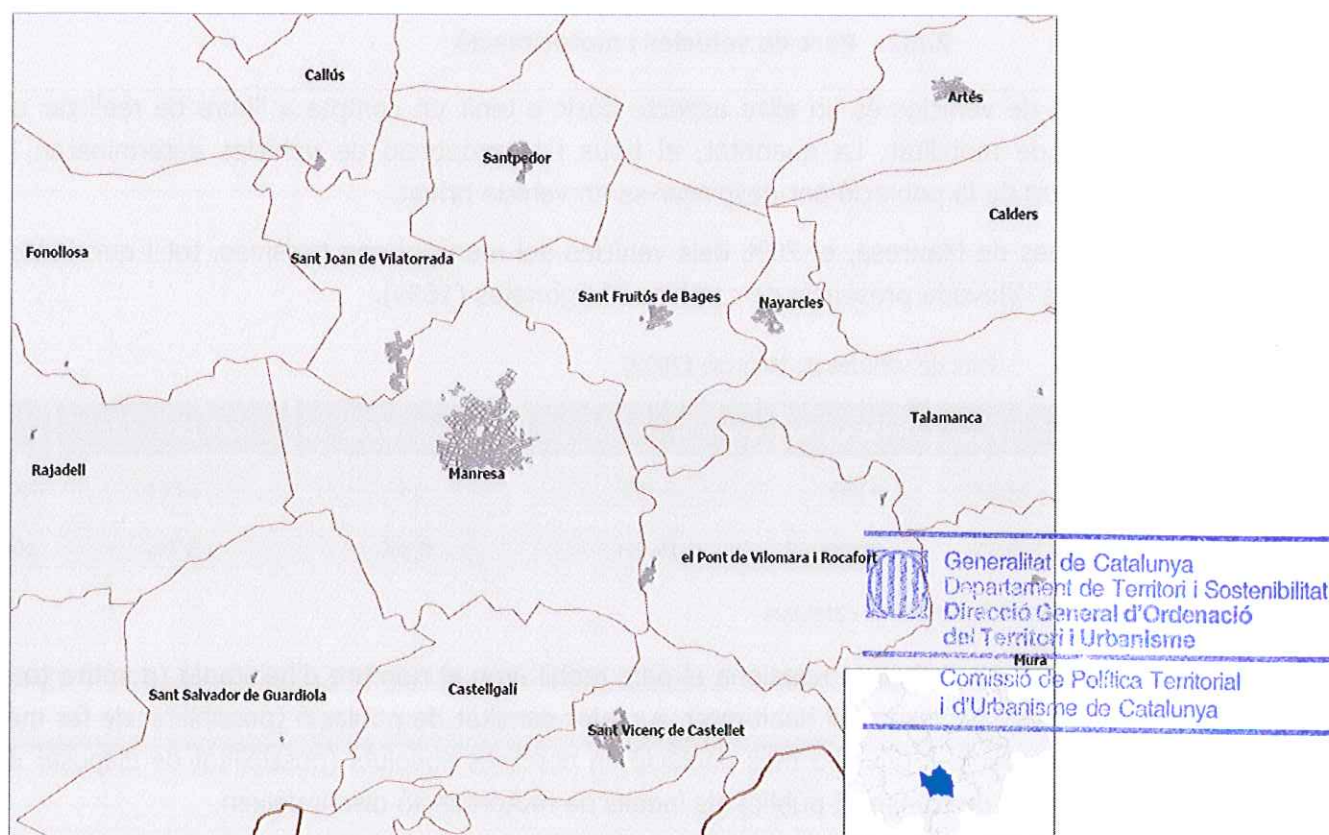
En el plànol 2 es detallen els usos de l'àmbit específic del sector en estudi.

2.2. L'ÀREA D'INFLUÈNCIA: MANRESA

El municipi de Manresa és la capital de la comarca de Bages i pertany a l'àmbit supraterritorial de les Comarques Centrals. El seu terme municipal se situa a una altitud de 238 metres sobre el nivell del mar i ocupa una superfície de 42 km².

Manresa limita amb vuit municipis: Fonollosa i Sant Joan de Vilatorrada (al nord); Sant Fruitós de Bages i el Pont de Vilomara i Rocafort (a l'est); Sant Vicenç de Castellet i Castellgalí (al sud); Rajadell i Sant Salvador de Guardiola (a l'oest).

Figura 3. Terme municipal de Manresa



Font: INTRA, SL.

2.2.1. Població

L'any 2009 Manresa tenia una població de 76.558 habitants (el 41,5% de la comarca). La segona ciutat de la comarca en població, Sant Joan de Vilatorrada, no supera els 11.000 habitants. Tots els residents, així com els grans centres d'atracció municipals de Manresa es concentren en el nucli urbà. La densitat de població del municipi és de 1.838 hab./km², que suposa una xifra molt superior a la mitjana comarcal, de 142 hab./km²).

Durant la darrera dècada, el creixement interanual de Manresa ha estat del 2,1%, valor molt semblant al registrat en el conjunt dels municipis de la comarca i de Catalunya (2,1% i 2%, respectivament).

Taula 2. Taxa de creixement de la població de Mataró (2000-2009)

Àmbits	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Creix. Interanual
Manresa	0,29	2,36	2,79	1,84	2,68	2,03	1,91	2,62	2,01	2,1
Bages	0,87	1,77	2,34	2,20	2,42	2,44	2,08	2,54	1,82	2,1
Catalunya	1,59	2,28	3,04	1,63	2,67	1,99	1,06	2,13	1,51	2,0

Font: Institut d'Estadística de Catalunya.

2.2.2. Parc de vehicles i motorització

El parc de vehicles és un altre aspecte bàsic a tenir en compte a l'hora de realitzar un estudi de mobilitat. La quantitat, el tipus i la proporció de vehicles determinaran la capacitat de la població per desplaçar-se en vehicle privat.

En el cas de Manresa, el 70% dels vehicles del municipi son turismes, tot i que també destaca l'elevada presència de camions i furgonetes (16%).

Taula 3. Parc de vehicles de Manresa (2008)

	Turismes	Motocicletes	Camions i furgonetes	Tractors industrials	Autobusos i altres	Total
Total	34.707	4.965	8.190	169	1.861	49.892
%	69,6%	10,0%	16,4%	0,3%	3,7%	100%

Font: Institut d'Estadística de Catalunya.

L'índex de motorització relaciona el parc mòbil amb el nombre d'habitants (nombre total de vehicles per cada mil habitants). A major densitat de població (possibilitat de fer més desplaçaments a peu) i a més població en nombres absoluts (possibilitat de disposar de més oferta de transport públic) els índexs de motorització disminueixen.

El creixement interanual de la motorització a Manresa ha estat de 0,4% en l'última dècada, xifra que representa la meitat de la registrada en el territori català (0,8%) i molt per sota del creixement experimentat en el conjunt de la comarca, que ha estat del 7%.

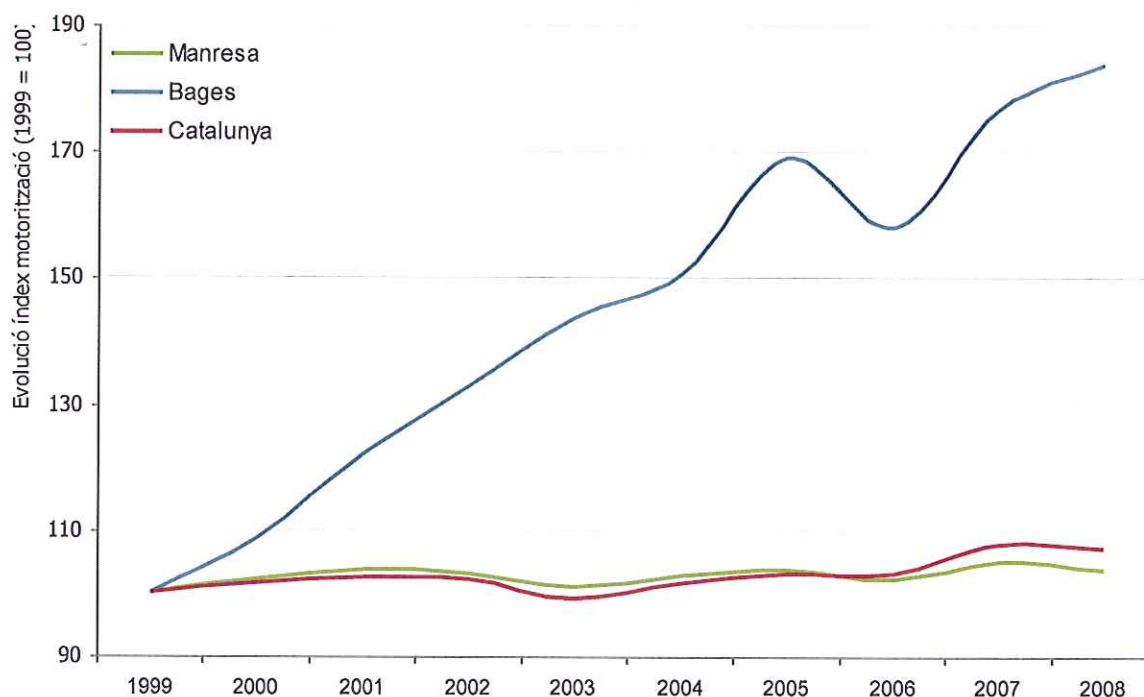
Amb una densitat de població tan alta en comparació a la resta de municipis s'entén que Manresa tingui una baixa taxa de motorització.

Taula 4. Taxa de creixement de la motorització de Manresa (1999-2008)

Àmbits	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Creix. Interanual
Manresa	2,40	1,45	-0,77	-1,92	1,66	1,02	-1,41	2,59	-1,26	0,4
Bages	8,81	12,17	8,98	7,91	5,08	12,05	-6,45	11,89	4,00	7,0
Catalunya	1,61	0,94	-0,22	-2,92	2,39	1,42	0,04	4,40	-0,45	0,8

Font: Institut d'Estadística de Catalunya

Figura 4. Evolució de l'índex de motorització de Manresa (1999-2008)



Font: Institut d'Estadística de Catalunya