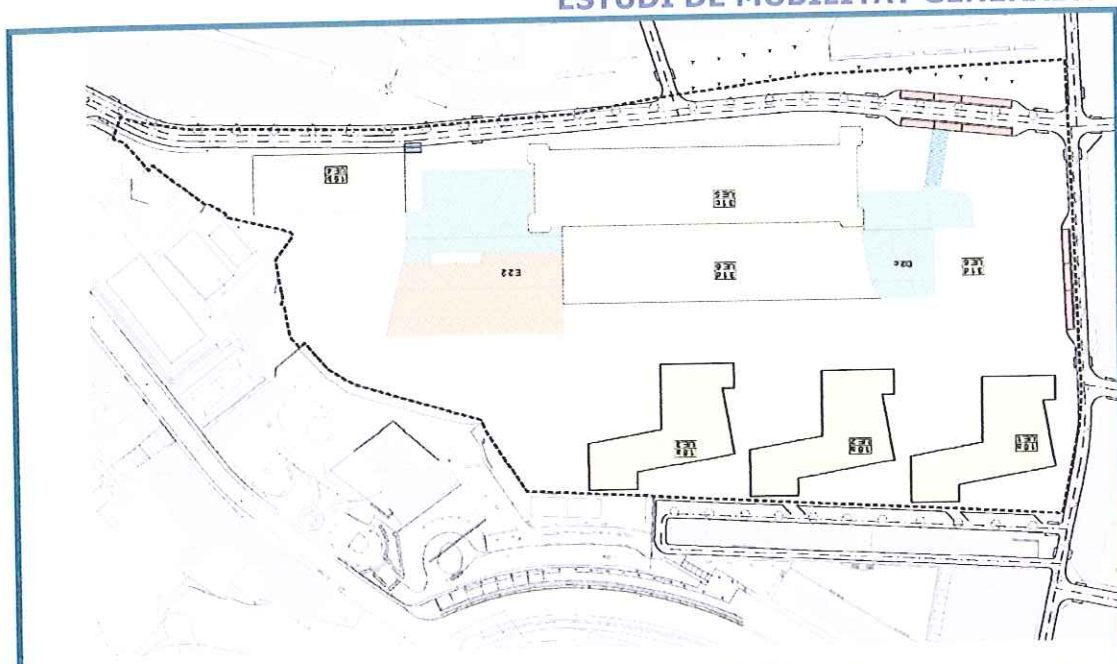


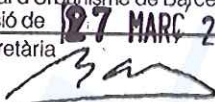
ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA



**Estudi d'avaluació de la mobilitat generada
del sector Fàbrica Nova de Manresa.
Esmenes a les correccions presentades per la
Secretaria per a la Mobilitat**

Per a:

FÀBRICA NOVA PARC, S.L.

 Generalitat de Catalunya
 Departament de Política Territorial
 i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
 Aprovat definitivament per la Comissió
 Territorial d'Urbanisme de Barcelona
 en sessió de **27 MARÇ 2008**
 La secretària 
Mercè Albiol i Núñez

EQUIP REDACTOR

Jytte Thomsen
Enginyera de camins, canals i ports

Daniel Jordi
Sociòleg

Sota la direcció del Doctor Enginyer de camins, canals i ports

Ole Thorson

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA



Empresa certificada
ISO-9001:2000



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT

Verificació del projecte

Per	DJ
Data	1/12/2007



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

1. OBJECTE

76

En relació a l'**Informe relatiu a la Modificació Puntual del Pla Especial Fàbrica Nova P.E 10, del terme municipal de Manresa**, el Programa per a la Mobilitat i Grans Infraestructures (Secretaria per a la Mobilitat, DPTOP de la Generalitat de Catalunya) manifesta que existeixen un parell d'aspectes que caldria complementar a fi que l'estudi de mobilitat contingui tota la informació requerida pel Decreta 344/2006.

El present annex dóna resposta a aquestes mancances detectades.

2. CORRECCIONS

2.1. XARXA D'ITINERARIS PER A BICICLETES

Pel que fa a les bicicletes cal considerar abans que res les propostes plantejades dintre del Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de la ciutat de Manresa.

La remodelació del carrer Bisbe Comes permetrà implementar un itinerari per a bicicletes, compartit amb vianants, que donarà accés directe a la Fàbrica Nova pel sector nord. Aquest itinerari trobarà la seva continuació amb un itinerari de bicis, compartit amb cotxes, que connectarà amb l'estació de FGC (Baixador).

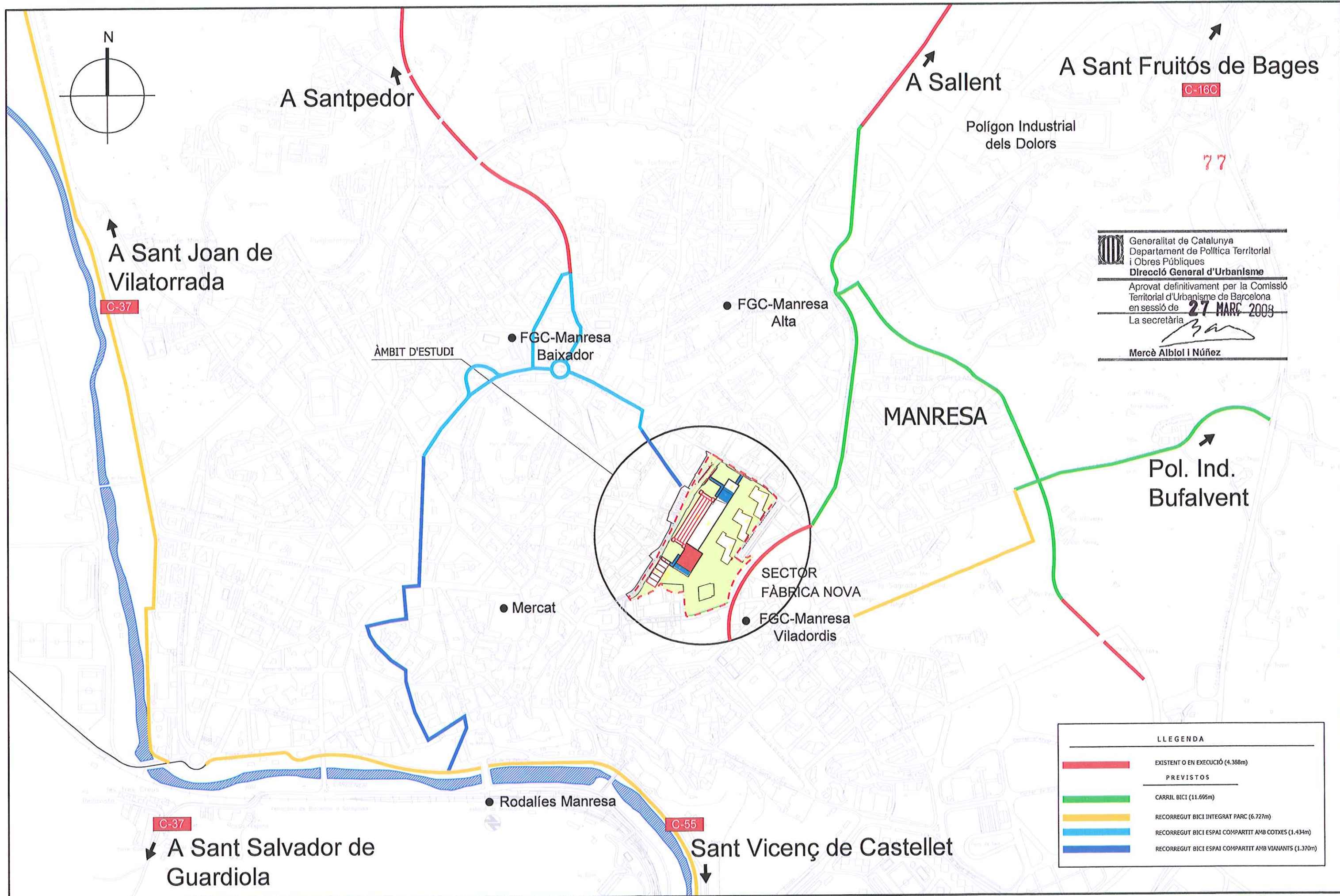
Per l'altra banda, un itinerari de bicicletes recorre tota la cara sud de la Fàbrica Nova, comunicant amb l'estació de FGC (Viladordis).

Aquests itineraris per a bicicletes, juntament amb els altres previstos en el PMU, es representen en el plànol 5, en base als termes establerts a l'article 17.

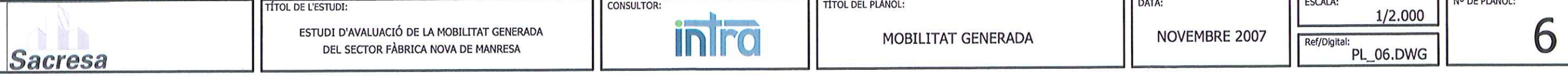
Per tant, donant per coberta l'oferta d'itineraris per a bicicletes a la Fàbrica Nova, i davant d'unes baixes previsions en el nombre de persones que accediran al centre en bicicleta (l'orografia del municipi és molt dissuasiva en aquest sentit), en l'informe de mobilitat no es recomana la segregació de carrils específics dintre de la zona, ja que amb mesures de contenció de la velocitat l'ús d'aquest mitjà ha de ser possible compartint espai amb altres modes de transport.

2.2. MOBILITAT GENERADA

En el plànol 6, d'acord amb el que estableix l'article 13, es representa la mobilitat generada pels diferents usos previstos en el planejament.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Aprobat definitivament per la Comissió
Territorial d'Urbanisme de Barcelona
en sessió de **27 MARÇ 2008**
La secretària *[Signature]*
Mercè Albiol i Núñez





Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme

Aprobat definitivament per la Comissió
Territorial d'Urbanisme de Barcelona
en sessió de **27 MARÇ 2008**

La secretària

Mercè Albiol i Núñez

79

3

Diligència per fer constar que per acord plenari de la Corporació de data 17 de desembre de 2007, es va aprovar provisionalment la MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA ESPECIAL FÀBRICA NOVA, introduint d'ofici la següent prescripció:

- la semaforització de les 9 cruïlles de la xarxa viària, de l'estudi de mobilitat, tenen la consideració de càrrega urbanística de l'actuació

Manresa, 18 de desembre de 2007
El Secretari General.



APROVAT PROVISIONALMENT
PER ACORD DE PLE EL

17 DES. 2007

Ho certifico. EL SECRETARI

ANNEX 1. ESTUDI DE MOBILITAT.



APROVAT PROVISIONALMENT
PER DECRET D'ALCALDIA

DEL DIA

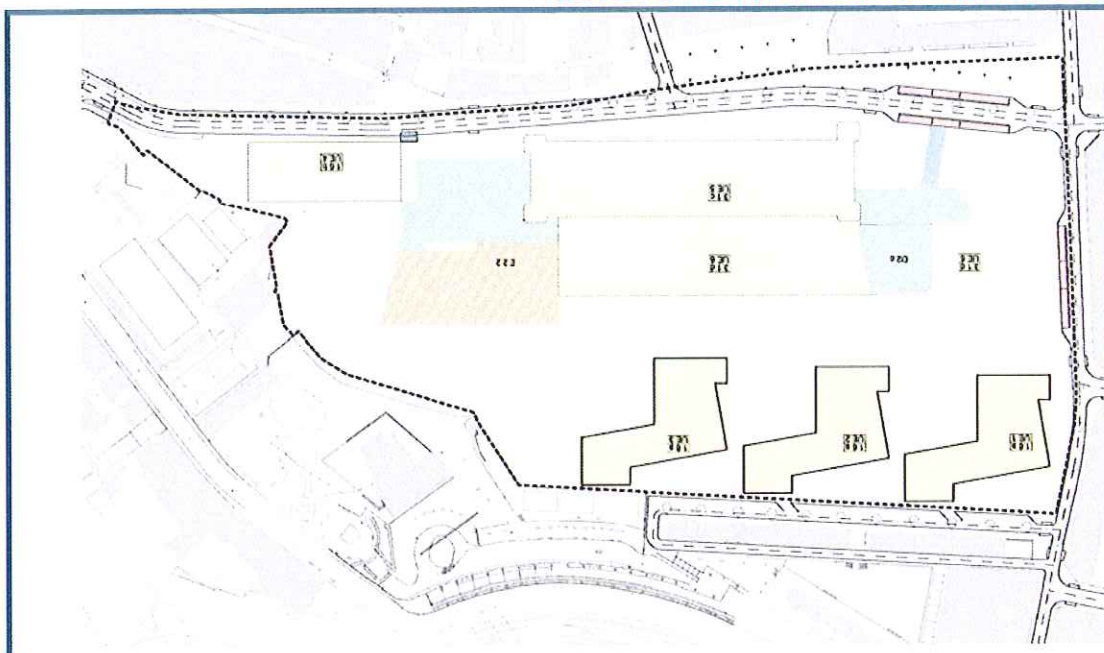
11 OCT. 2007

Ho certifico. EL SECRETARI GRAL.

Accfal.



ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA



**Estudi d'avaluació de la mobilitat generada
del sector Fàbrica Nova de Manresa**



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Per a:

FÀBRICA NOVA PARC, S.L.



EQUIP REDACTOR

Jytte Thomsen
Enginyera de camins, canals i ports

Daniel Jordi
Sociòleg

Joan Rubal
Tècnic en mobilitat urbana

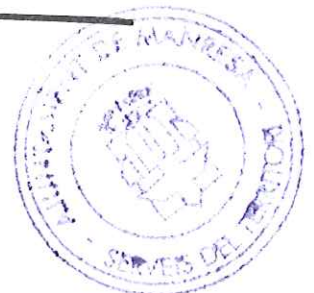
Manuel Zurera
Micro-simulació de trànsit

Sota la direcció del Doctor Enginyer de camins, canals i ports

Ole Thorson

 Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA



Empresa certificada
ISO-9001:2000



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT

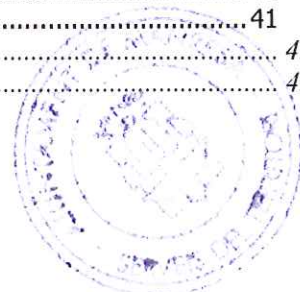
Verificació del projecte

Per	DJ
Data	24/05/2007

ÍNDEX DE CONTINGUTS

82

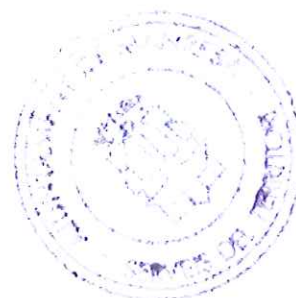
1. DEFINICIÓ DE L'ESTUDI.....	1
1.1. ANTECEDENTS.....	1
1.2. LEGISLACIÓ VINCULADA	2
<i>Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.....</i>	2
<i>Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.....</i>	3
1.3. OBJECTIUS.....	4
2. CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI I USOS DEL SÒL	5
2.1. LA FÀBRICA NOVA	5
3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	7
3.1. DESCRIPCIÓ DE LA XARXA VIÀRIA.....	7
3.2. MODIFICACIONS PREVISTES A LA XARXA VIÀRIA.....	8
3.3. ITINERARIS D'ACCÉS I SORTIDA ACTUALS.....	9
<i>Accessos</i>	9
<i>Sortides.....</i>	9
3.4. DEMANDES DE TRÀNSIT	10
3.5. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	14
<i>Autobús urbà.....</i>	14
<i>Autobús interurbà.....</i>	17
<i>Ferrocarril FGC</i>	18
<i>Ferrocarril RENFE Rodalies</i>	19
<i>Ferrocarril RENFE Regionals</i>	19
3.6. CARACTERÍSTIQUES DE LA MOBILITAT OBLIGADA.....	20
<i>Desplaçaments interns</i>	20
<i>Desplaçaments generats.....</i>	21
<i>Desplaçaments atrets</i>	21
<i>Principals relacions de mobilitat</i>	22
4. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.....	24
4.1. DEFINICIÓ DELS PARÀMETRES DE CàLCUL DE DESPLAÇAMENTS.....	24
4.2. GENERACIÓ DE DESPLAÇAMENTS.....	25
4.3. DISTRIBUCIÓ HORÀRIA	25
4.4. DISTRIBUCIÓ MODAL.....	29
<i>Nombre de vehicles</i>	30
<i>Usuaris del transport públic</i>	32
4.5. PROCEDÈNCIA	32
5. PROPOSTES DE MESURES CORRECTORES.....	34
5.1. PLANIFICACIÓ I ORDENACIÓ DEL VIARI	35
5.2. SENYALITZACIÓ.....	35
5.3. DESPLAÇAMENTS A PEU O EN BICICLETA	36
<i>Aparcament de bicicletes</i>	38
5.4. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	39
5.5. XARXA BÀSICA PER A VEHICLES	41
5.6. APARCAMENT	41
<i>En habitatge</i>	42
<i>En hotel, oficines i centre comercial.....</i>	42



<i>Consideracions</i>	8.3	44
5.7. ORDENACIÓ D'ACCESSOS/SORTIDES DE L'ESTACIONAMENT		45
5.8. NECESSITAT DE CÀRREGA/DESCÀRREGA		45
<i>Volum de vehicles de càrrega i descàrrega</i>		45
<i>Temps de descàrrega</i>		46
<i>Grandària dels vehicles de C/D</i>		46
6. ENCAIX DE LA MOBILITAT INTERNA EN VEHICLE PRIVAT		47
6.1. SITUACIÓ ACTUAL I PUNT DE PARTIDA		47
6.2. ANÀLISI D'ALTERNATIVES.....		49
<i>Escenari 0</i>		49
<i>Escenari 1</i>		49
<i>Escenari 2</i>		50
<i>Escenari 3</i>		50
<i>Escenari 4</i>		50
<i>Escenari 5</i>		50
<i>Escenari 33 (Aspectes comuns a les dues variants)</i>		51
<i>Escenari 33 -BUS</i>		52
<i>Escenari 33 ' </i>		53
<i>Escenari 2012</i>		54
6.3. SÍNTESI DE RESULTATS.....		57
7. RESUM		58



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



ÍNDEX DE TAULES

84

Taula 1. Usos dels sectors de la Fàbrica Nova.....	6
Taula 2. Evolució del trànsit 2001-2006.....	11
Taula 3. Oferta de transport públic urbà.....	14
Taula 4. Oferta de transport públic urbà.....	15
Taula 5. Paràmetres de càlcul de la mobilitat generada	24
Taula 6. Mobilitat generada per usos al projecte de la Fàbrica Nova de Manresa.....	25
Taula 7. Distribució modal segons ús i desplaçaments totals	29
Taula 8. Índex d'ocupació de cotxe segon tipus d'ús.....	30
Taula 9. Distribució horària de la mobilitat diària total generada per la Fàbrica Nova i el nombre de vehicles que entren, surten i romanen.....	31
Taula 10. Distribució horària de la mobilitat diària total generats per la Fàbrica Nova, el nombre de vehicles i els passatgers de transport públic.....	32
Taula 11. Principals relacions de mobilitat a Manresa (vehicle privat).....	33
Taula 12. Paràmetres utilitzats per al càlcul de reserva d'aparcament de bicicletes.....	38
Taula 13. Càlcul dels aparcaments de bicicletes requerits	39
Taula 14. Paràmetres de càlcul de reserva d'aparcament de vehicles	42
Taula 15. Disposicions relatives a l'ordenació. Previsió mínimes de places d'aparcament.....	43
Taula 16. Oferta prevista de places d'aparcament	44
Taula 17. Resultats de les alternatives de trànsit (2004).....	51
Taula 18. Resultats de les alternatives de trànsit (2007).....	54
Taula 19. Resultats dels escenaris futurs (2012)	56



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



ÍNDEX DE FIGURES

85

Figura 1. Intensitat de trànsit en hora punta	12
Figura 2. Intensitat de trànsit en hora punta	13
Figura 3. Parades d'autobús urbà dins l'àrea d'influència	16
Figura 4. Línies d'autobús interurbà pròximes a la Fàbrica Nova	18
Figura 5. Distribució horària dels desplaçaments d'entrada i sortida dels HABITATGES ...	26
Figura 6. Distribució horària dels desplaçaments d'entrada i sortida de l'HOTEL.....	26
Figura 7. Distribució horària dels desplaçaments d'entrada i sortida en OFICINES.....	27
Figura 8. Distribució horària dels desplaçaments d'entrada i sortida als EQUIPAMENTS ESPORTIUS	27
Figura 9. Distribució horària dels desplaçaments d'entrada i sortida en zona COMERCIAL	28
Figura 10. Distribució horària dels desplaçaments d'entrada i sortida al PARC URBÀ.....	28
Figura 11. Desplaçaments diaris per mitjà de transport	30
Figura 12. Connexions per a vianants.....	37
Figura 13. Esquema conceptual del procés de simulació	48



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



ÍNDEX DE L'ANNEX DE PLÀNOLS

1. ÀMBIT D'ESTUDI
2. INVENTARI DE LA XARXA VIÀRIA
3. OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC
4. ITINERARIS D'ACCÉS I DE SORTIDA

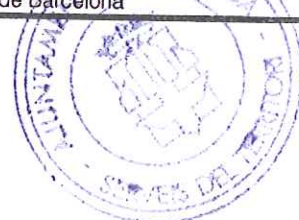
8 f

ÍNDEX D'ANNEXOS

- 1.1. LA LLEI DE LA MOBILITAT
- 1.2. EL DECRET D'ESTUDIS D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA
2. REPORTATGE FOTOGRÀFIC DE LA XARXA VIÀRIA
- 3.1. AFORAMENTS AUTOMÀTICS DE VEHICLES (2004)
- 3.2. RECOMPTES MANUALS DE VEHICLES (2004)
- 3.3. AFORAMENTS AUTOMÀTICS DE VEHICLES (2007)
- 3.4. CÀLCUL NIVELL DE SERVEI EN INTERSECCIONS
4. OFERTA DE TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA
5. RESULTATS DE L'ENQUESTA DE MOBILITAT OBLIGADA. 1996 I 2001
6. ALTERNATIVES D'ORDENACIÓ
- 7.1. PARÀMETRES DE LA SIMULACIÓ DE TRÀNSIT
- 7.2. RESULTATS DE LA SIMULACIÓ DE TRÀNSIT
- 7.3. REGULACIONS SEMAFÒRIQUES PROPOSADES



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



1. DEFINICIÓ DE L'ESTUDI

La implantació d'un centre de gran atracció de persones dins del teixit urbà del terme municipal de Manresa, en l'àrea subjecta al Pla Especial 10 (Fàbrica Nova), ha de ser estudiada en les seves vessants d'accessibilitat i estacionament. Aquests aspectes han d'analitzar-se i, en el major grau possible, han de ser resolts en la fase de planificació del centre.

La implantació d'un centre d'aquesta envergadura, amb un elevat nombre de visites diàries, a més de les tasques de càrrega i descàrrega corresponents, genera una necessitat de places d'estacionament que cal avaluar per ajustar l'oferta a la demanda previsible, a més del disseny propi dels vials interns o externs que han de absorbir tota aquesta mobilitat.

El dimensionament de les infraestructures que han de proporcionar servei a l'àrea ha d'enfocar-se de tal forma que l'accés no provoqui colls d'ampolla a les vies de circulació (especialment en les hores punta d'activitat), alhora que la disposició de les sortides ofereixi un funcionament sense acumulació de vehicles i sense les demores que això pot causar a clients, residents o visitants a la zona.

El nombre de cotxes i de visitants previstos requereix d'una anàlisi detallada que permeti ajustar i adequar al màxim les solucions internes i externes que es proposin. Aquestes solucions han de abraçar els diferents tipus de clients i els diferents modes de desplaçament que s'hagin de realitzar.

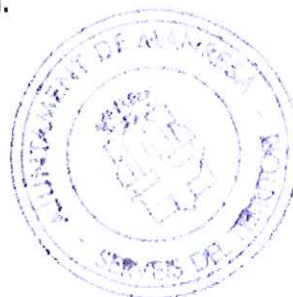
L'estudi s'enfoca bàsicament cap a les necessitats d'una anàlisi d'accessos i sortides que requereixen l'aprovació inicial del projecte, amb variables encara per definir. També s'analitzaran les necessitats d'estacionament així com altres aspectes capitals per al correcte funcionament del centre: transport públic, accessibilitat de vianants, etc.

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 s'aprovava el 13 de juny 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 sector de la 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, s'ha plantejat 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.

1.2. LEGISLACIÓ VINCULADA

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

S'entén com a mobilitat el conjunt de desplaçaments que es realitzen per motiu laboral, formatiu, sanitari, cultural o de lleure (entre d'altres). Fins ara el model de mobilitat considerava els vehicles privats com a mode de transport principal, en canvi, a partir de l'entrada en vigor de la Llei 9/2003 de la mobilitat es vol potenciar l'ús de modes més sostenibles, com són el transport públic i els mitjans no motoritzats (a peu i amb bicicleta). D'aquesta manera es pretén anar cap a un model de mobilitat que minimitzi els costos socials i ambientals i maximitzi els beneficis globals dels ciutadans tot aconseguint millorar la seva qualitat de vida. Tanmateix, això només serà possible fent una doble planificació, tant global com local, on tots els agents implicats participin i arribin a una solució consensual.

Les disposicions transitòries de la **Llei 9/2003 de la Mobilitat**, de 13 de juny, 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.

Segons diu la pròpia llei (Capítol IV, article 18):

"L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. Així mateix, també valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor per a col·laborar en la satisfacció d'aquesta nova mobilitat generada".

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incorporar en:

- 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.

89

Als efectes de l'apartat anterior, es consideren implantacions singulars:

- a) Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m².
- b) Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m².
- c) Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones.
- d) Clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.
- e) Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes.
- f) Edificis, centres de treball i complexos on hi treballin més de 500 persones.
- g) Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000

És per donar compliment al que disposa aquesta Llei, que es planteja el present estudi de mobilitat generada.

El text íntegre del Decret es recull en l'annex 1.1 del document.

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

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada és un instrument fixat per la Llei de la mobilitat que permet realitzar una anàlisi de la planificació i dels efectes dels desplaçaments vinculats amb el sector a estudiar, i és el Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada el que dóna les pautes a seguir per a la seva elaboració.

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."



El text íntegre del Decret es recull en l'annex 1.2 del document.

1.3. OBJECTIUS

90

L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada 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 9/2003 de la Mobilitat.

Els objectius específics es poden resumir en:

- Conèixer les característiques de mobilitat de l'àrea d'influència del nou sector de la Fàbrica Nova.
- Determinar els desplaçaments que generarà i atraurà el Sector per quan estigui totalment consolidat i funcioni al 100% de les seves capacitats d'atracció.
- 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 desplaçaments dels treballadors, usuaris i visitants dels equipaments per 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.
- Dissenyar les propostes d'actuació convenients.

Per assolir aquests objectius s'analitzen en primer lloc les dades a disposició i es duu a terme un estudi sobre les condicions actuals de la mobilitat: desplaçaments, repartiment modal, oferta de transport públic, etc.

El present informe es planteja des d'una visió sostenible del creixement urbà i de l'ordenació del territori. Així, les mesures proposades conjuguen les necessitats de tots els agents socials i col·lectius implicats atenent a criteris de sostenibilitat:

L'estudi permetrà preveure les condicions de mobilitat un cop desenvolupada la zona i incorporar al projecte mesures per adaptar els nous espais a les necessitats de mobilitat futures. Els criteris que guiaran les propostes han de conjuguar conceptes de capacitat i suficiència de les infraestructures, dins un marc de mobilitat sostenible



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



2. CARACTERITZACIÓ DEL TERRITORI I USOS DEL SÒL

Es realitza una anàlisi de la situació actual de l'àmbit d'estudi a fi de conèixer els sistemes territorials, econòmics i socials de la zona i poder establir d'aquesta manera, els vincles que pugui tenir amb les zones pròximes.

2.1. LA FÀBRICA NOVA

91

L'espai residencial i comercial objecte d'aquest informe, es localitza dins el que es pot identificar com una primera corona de creixement urbanístic, a tocar del nucli antic de la ciutat de Manresa. Aquesta corona, que no abasta, però, tota l'àrea circundant 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. En el plànol 1 (veure annex de plànols) s'ubica el centre dintre de Manresa.

L'espai, que ja inclou equipament esportiu municipal, està previst que aculli també habitatges i, el que és més rellevant –pel que fa a l'atracció de visites- un establiment comercial de gran envergadura.

A la taula 1 es distingeixen els diferents usos del sòl previstos .



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme
de Barcelona



Taula 1. Usos dels sectors de la Fàbrica Nova

Ús	Superfície m ²	Sostre m ²
Parc	37.181,00	
Pavelló	2.942,00	3.416,11
Resta equip. Esportius (rehabilitació piscines)	1.058,00	(*)
Equipaments esportius	4.000,00	3.416,11
Edificis habitatge lliure (UE-1, UE-2, UE-3)	6.900,00	29.598,00
Edificis habitatge protegits (UE-4)	2.250,00	7.000,00
Torre	(**) 820,50	5.402,00
Habitatges		42.000,00
Hotel	(**) 820,50	4.000,00
Oficines	(**) 820,50	1.587,00
Cota +240	6.362,00	3.970,36
Cota +235	6.362,00	4.673,72
Cota +229	6.362,00	4.799,02
Ús comercial - Edifici annex	19.086,00	13.443,10
Cota +244	5.201,00	1.729,07
Cota +240	5.201,00	4.806,10
Cota +235	5.201,00	4.993,78
Cota +229	5.201,00	4.959,95
Fàbrica Nova	20.804,00	16.488,90
TOTAL		80.803,11

(*) No objecte del projecte, es tracta de la rehabilitació d'unes piscines ja existents.

(**) La superfície en planta de l'edifici torre és comú per diversos usos, per tant només es comptabilitza una sola vegada.

NOTA 1: En el quadre adjunt No es consideren en el càlcul ni la superfície en planta ni els m² de sostre per l'ús aparcament.

NOTA 2: 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.



3. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

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. DESCRIPCIÓ DE LA XARXA VIÀRIA

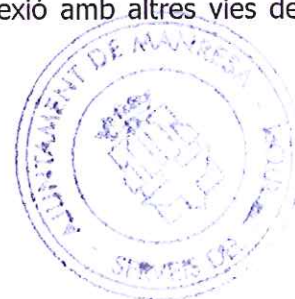
Pel que fa a la xarxa viària, l'àrea de Fàbrica Nova es troba situada entre tres de les vies que proporcionen connexions amb la xarxa externa de la ciutat:

- **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).



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.



Via de Sant Ignasi

94

- 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.

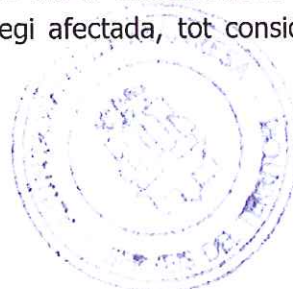
A l'annex 2 es mostra un recull de fotografies de les vies de la xarxa viària pròximes a la zona, mentre que en el plànol 2 es representa la xarxa viària de l'àmbit d'estudi.

3.2. 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.
- Aquestes modificacions alteren considerablement el trànsit de vehicles a la zona.
- És l'objectiu del present estudi es determinar quines altres modificacions cal dur a terme per tal que la mobilitat dels veïns no se'n vegi afectada, tot considerant un augment de la demanda.

Per tant, cal fer front a dos aspectes primordials:



- Augment de la demanda generat pel centre (estimada en prop de 500 vehicles d'entrada i 500 de sortida en hora punta) i,
- La plaça Bonavista es troba en l'actualitat pròxima a la saturació.

Per a valorar les diferents alternatives de canvis en la xarxa viària es fa una simulació del trànsit a la zona en estudi (Veure capítol 5, Encaix de la mobilitat en vehicle privat).

95

3.3. ITINERARIS D'ACCÉS I SORTIDA ACTUALS

Un cop realitzat l'estudi del repartiment territorial de la nova demanda, s'obté una estimació del nombre de visitants que prové de cada zona d'origen. A continuació però, s'exposa els principals itineraris d'accés i sortida de la zona en estudi segons la procedència/destinació dels visitants. En el plànol 3 es representen aquests itineraris.

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 per Alvar Aalto-Sant Blai i ctra. Pont de Vilomara, entrant directament per aquest carrer a l'aparcament del centre.
- 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.

Sortides

- Les sortides cap al Nord del Bages i els barris del Nord de la ciutat, s'efectuaran 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, directament per la ctra. Pont de Vilomara 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.

96

3.4. DEMANDES 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. Amb aquest objectiu, durant els mesos de gener de 2001 i abril de 2004 es varen realitzar aforaments de vehicles en els carrers pròxims a la Fàbrica Nova.

Els aspectes més remarcables dels resultats obtinguts foren:

- 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.
- La suma dels períodes de 4 hores de matí i tarda engloben pràcticament el 50 % del trànsit total de 24 hores. Aquest fet és generalitzable a tots els punts de presa de dades i per als dies feiners.



- 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 en cap dels punts, existint una distribució molt homogènia de 8 a 20 hores.

En l'annex 3.1 es presenten les distribucions horàries de tots els punts aforats i l'annex 3.2 recull els recomptes direccionals realitzats per completar l'aranya de trànsit de la zona.

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 2. 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.

A la figura 1 es mostren les diferències entre els recomptes de trànsit en hora punta realitzats en els dos anys en estudi.

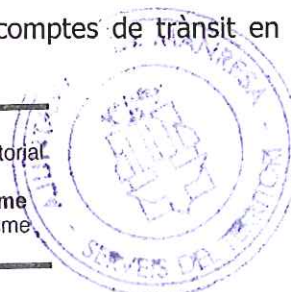
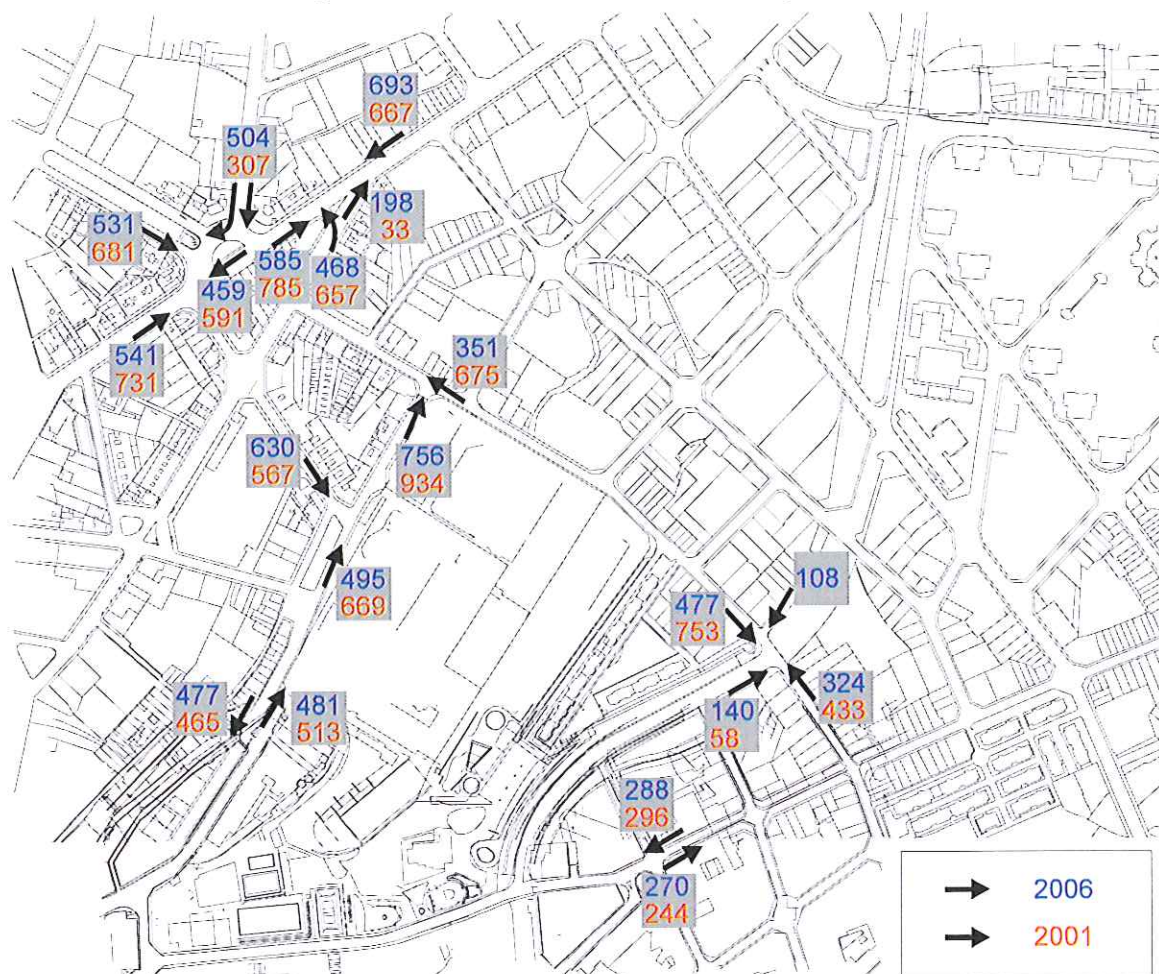


Figura 1. Intensitat de trànsit en hora punta



El trànsit, per tant, ha augmentat en línies generals, però distribuint-se al llarg del dia. D'aquesta manera, el període d'hora punta més crític, a partir del qual es realitza la simulació, 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 figura 2).



Figura 2. Intensitat de trànsit en hora punta



3.5. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

A l'àrea d'influència de la zona en estudi, que s'ha establert en un radi de 400 metres, hi ha en l'actualitat una oferta de transport públic que abasta 4 línies regulars de transport urbà, una cinquena, extensió o complement d'una de les anteriors, i una més que funciona tan sols en dies festius (veure plànol 4).

Autobús urbà

Totes les línies de bus urbà de Manresa tenen la zona en estudi dins de l'àrea de cobertura d'algunes de les seves parades. Així, mitjançant els autobusos municipals es pot arribar a la zona en estudi des de qualsevol part de la ciutat servida per aquesta xarxa de transport públic. El nivell de cobertura no és, però, el mateix per a totes les línies.

La taula 3 mostra l'oferta completa de transport públic urbà per carretera de les línies de titularitat municipal, incloent l'horari i la freqüència de pas. A l'annex 4 es representen els itineraris sobre el plànol de la ciutat. Les 4 primeres línies funcionen de dilluns a dissabte, mentre la LF només circula els dies festius.

Taula 3. Oferta de transport públic urbà

Línia	Origen	Destinació	Primera sortida	Última sortida	Freqüència de pas (min.)	Nombre Parades
L1	Balconada	Guimerà	5:30	21:45	12	25
L2	La Parada	Guimerà	5:30	21:45	15	14
L3	Guimerà	Viladordis/Mion	7:30	20:55	variable	23
L4	Font	Guimerà	7:15	20:45	30	17
LF	Guimerà	Balconada - Muralla	9:00	22:30	30 i 60	40

El nombre de parades de què disposa cada línia varia considerablement. En tot cas, dintre de l'àrea en estudi s'hi localitzen fins a 13 parades de les diferents línies. A la taula 4 s'indica la localització de les parades incloses dins d'aquest radi d'influència de 500 metres al voltant de la zona de Fàbrica Nova.



Taula 4. Oferta de transport públic urbà

Parada	Línies de pas
St. Joan d'en Coll	1, 4 i F
St. Cristòfol	1, 4 i F
Sagrada Família	1, 4 i F
Foneria	1, 4 i F
Bonavista	1, 4 i F
Caritat	1, 4 i F
Parada Castell	1, 4 i F
Muralla	1, 4 i F
Roger de Flor	1 i F
Providència	1 i F
Oms i de Prat	1 i F
Estació Bus	2 i F
Ben Plantada	2, extensió de 3 i F

101

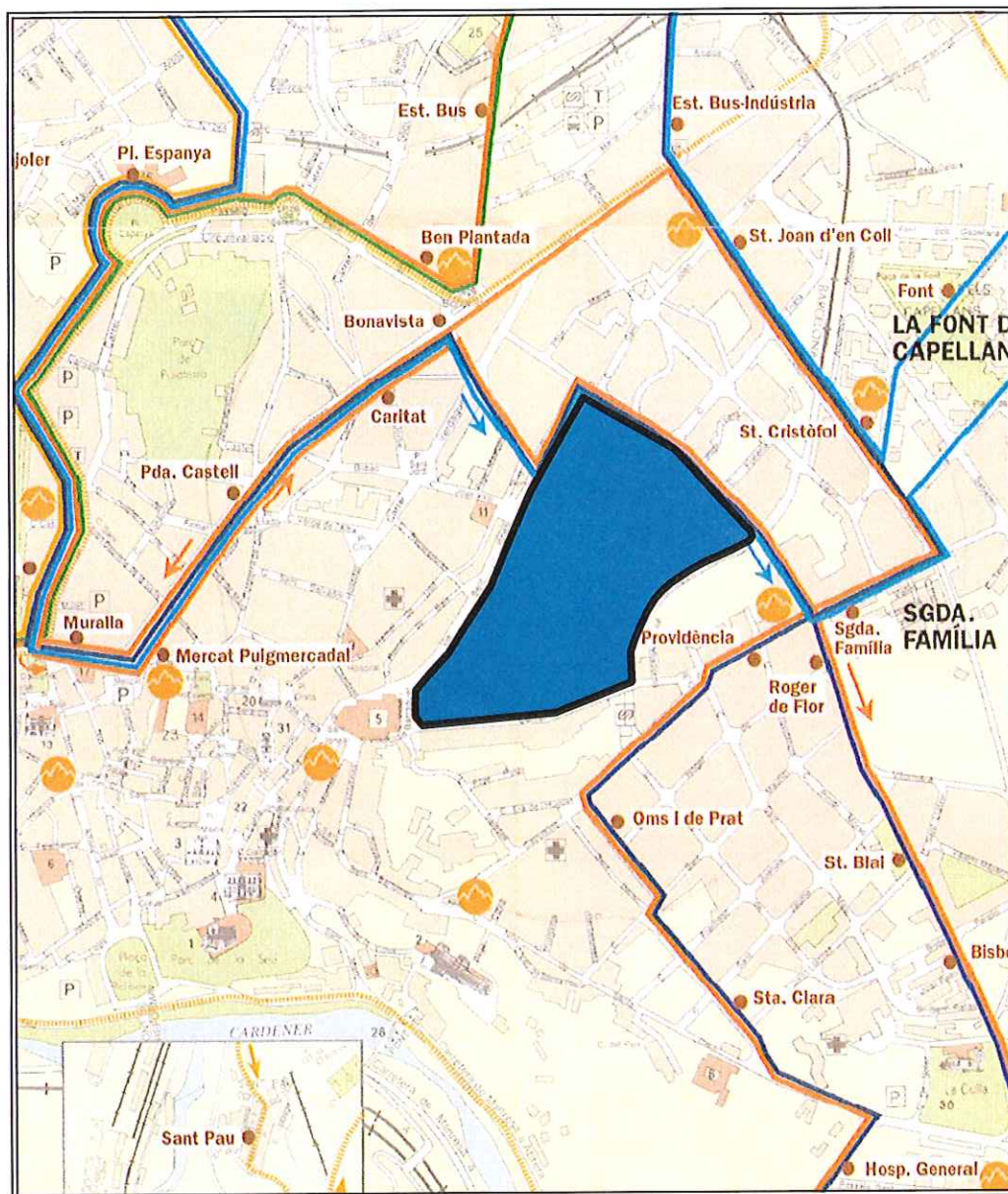
La denominació correspon a la utilitzada a la *Guia del Bus*, editada per l'Ajuntament de Manresa amb la informació facilitada per la companyia explotadora del servei, *Castellà, Transport de viatgers*.



Parada bus ctra. Pont de Vilomara

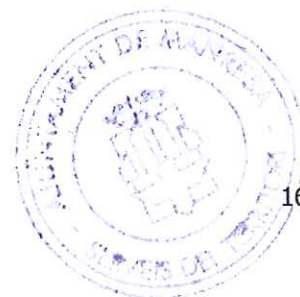


Figura 3. Parades d'autobús urbà dins l'àrea d'influència



LLEGENDA

- LÍNIA 1.- BALCONADA (Balconada – Guimerà – Balconada)
- LÍNIA 2.- LA PARADA (La Parada – Guimerà – La Parada)
- LÍNIA 3.- MION / SANT PAU- VILADORDIS – DOLORS
- LÍNIA 4.- SAGRADA FAMÍLIA – FONT (Font – Guimerà – Font)
- LÍNIA F.- FESTIUS



Autobús interurbà

Totes les línies de bus interurbà de Manresa passen per l'estació d'autobusos situada aproximadament a 600 metres de la Fàbrica Nova. Les parades dins la ciutat són:

Plaça de Valldaura

Plaça d'Espanya

Estació d'autobusos,

103

segons el recorregut de la línia. Com s'observa en la figura 4, l'eix principal de les línies és la carretera de Vic.

La funció principal dels autobusos interurbans és la comunicació 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 es tracta de cobrir la zona urbana.

Per assegurar la connexió entre la Fàbrica Nova i la resta de la comarca cal, per tant, comptar la intercomunicació entre les línies interurbanes i urbanes. En l'arranjament de la Plaça Bonavista també es podria estudiar la possibilitat de fer una parada per apropar el servei interurbà, sense desviar els autobusos del seu recorregut principal.

Finalment, cal recordar que la distància entre l'estació d'autobusos i la Fàbrica Nova és de només 600 metres, superable en cas de compres menors.

Al costat de l'estació d'autobusos també es troba l'estació de ferrocarril Manresa Alta de FGC, mentre que l'estació de Ferrocarrils de RENFE és a la vorera del Riu Cardener. Les estacions del ferrocarril no es poden apropar a la Fàbrica Nova per la qual cosa cal assegurar que aquestes estiguin ben comunicades amb les línies urbanes.

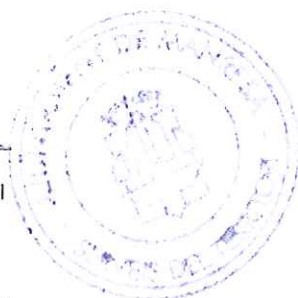
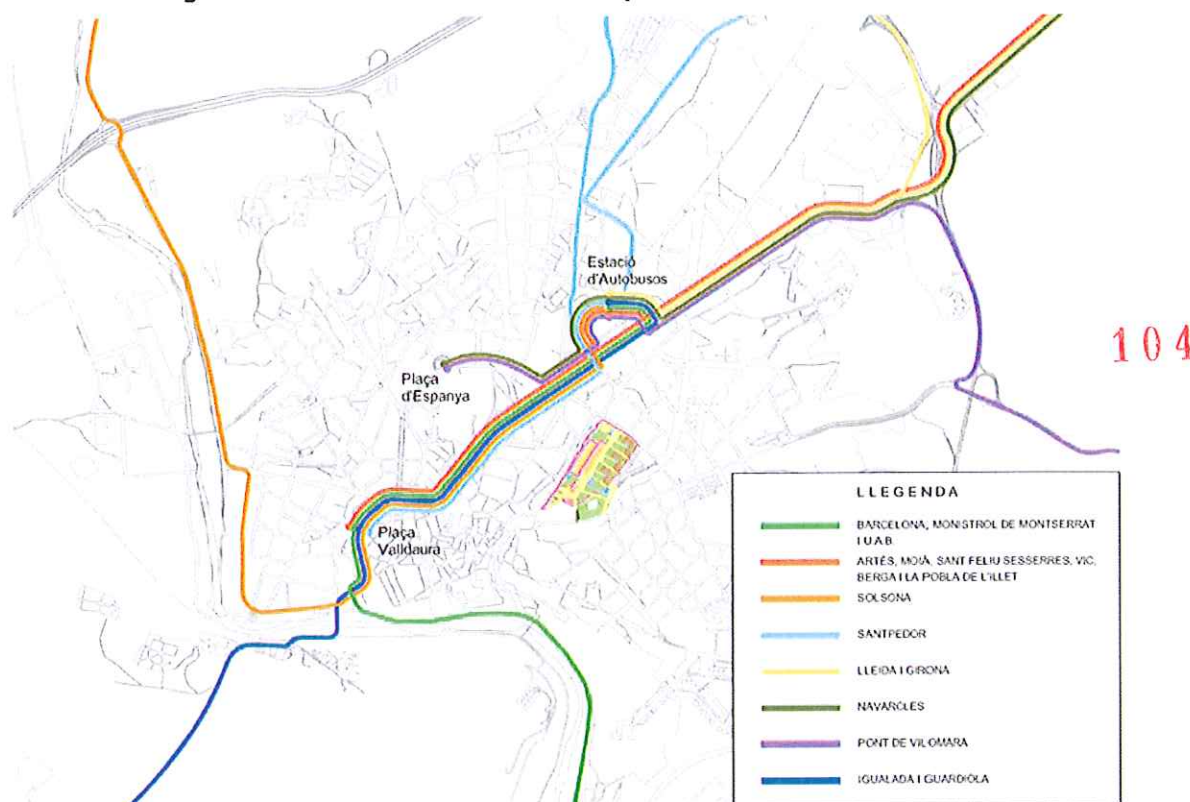


Figura 4. Línies d'autobús interurbà pròximes a la Fàbrica Nova



Ferrocarril FGC

Pel que fa a l'oferta de transport per ferrocarril, dins d'aquesta àrea radial es troba l'estació Manresa-Viladordis de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, de la línia Manresa-Barcelona.

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.



Ferrocarril RENFE Rodalies

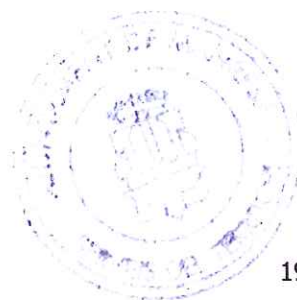
La línia de Rodalies RENFE que connecta amb Barcelona ofereix 34 expedicions en sentit Barcelona-Manresa en dia feiner. La primera expedició arriba a Manresa a les 7:22 hores i la darrera a les 23:41 hores. El temps de viatge està sobre els 70 minuts.

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.

105

Ferrocarril RENFE Regionals

La línia Ca4 connecta Barcelona-Manresa i Lleida. Té 3 expedicions diàries que arriben a Manresa procedents de Barcelona a les 9:24, 16:20 i 20:06. Des de Lleida, les arribades són a les 11:11, 18:14 i 21:51 hores.



3.6. CARACTERÍSTIQUES DE LA MOBILITAT OBLIGADA

La mobilitat obligada és aquella que es produeix des del domicili per motius de feina i/o estudi, considerant solament el primer viatge que es realitza al dia. S'estima que la mobilitat obligada s'aproxima al 90% del trànsit a les hores punta del matí.

Quan s'analitza la mobilitat territorial, l'Enquesta de Mobilitat Obligada (EMO) proporciona una informació molt valuosa per la importància que tenen aquests tipus de desplaçaments sobre el total de la mobilitat a les hores punta.

Tot i que aquests desplaçaments només representen una part de la mobilitat generada constitueixen una bona base analítica, ja que la informació obtinguda a través d'una enquesta censal té una amplitud difícilment comparable a la d'altres tipus d'enquesta.

L'EMO permet determinar els fluxos de desplaçaments més remarcables en la mobilitat intermunicipal i les correspondències més fortes que s'estableixen entre els diferents punts del territori.

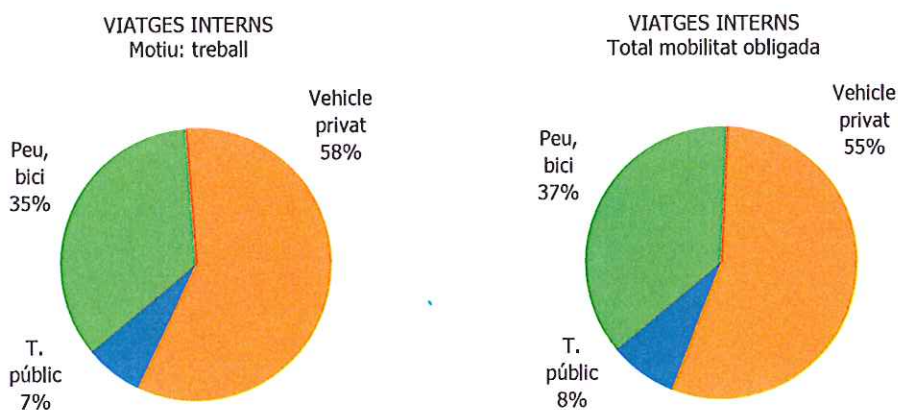
La mobilitat de partida per realitzar aquest estudi ve donada per les característiques pròpies de la mobilitat al municipi de Manresa.

Desplaçaments interns

La mobilitat obligada interna total és de 19.300 desplaçaments/dia. Per motius de feina la xifra arriba a 17.500.

Els desplaçaments interns al municipi s'efectuen sobretot en transport privat i a peu o en bicicleta. La taxa d'utilització del vehicle privat arriba al 55%.

Gràfics 4.1 i 4.2 Distribució modal dels desplaçaments interns



Desplaçaments generats

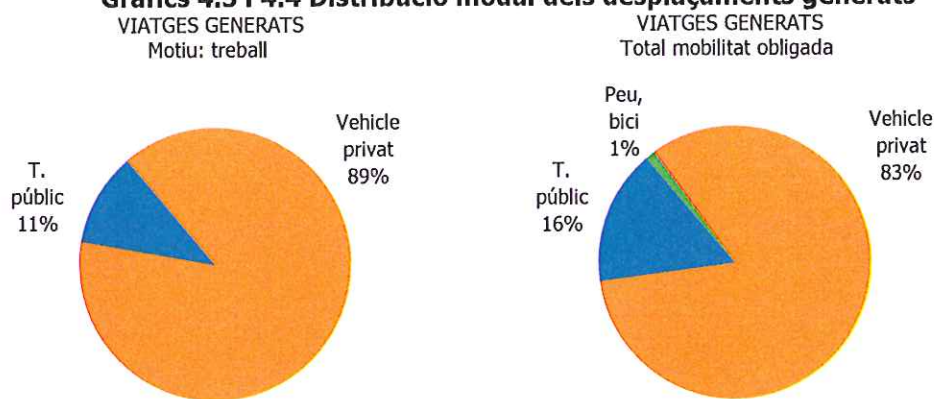
Segons dades EMO 2001 els habitants de Manresa generen diàriament més de 9.000 desplaçaments cap a fora del municipi per mobilitat obligada. D'aquests, 8.000 són per feina, i 7.200 (89%) es fan en vehicle privat.

En els desplaçaments generats, els del municipi cap a fora, l'ús del transport públic arriba a un 16 % considerant el total de la mobilitat obligada.

Si es consideren tan sols els desplaçaments per motiu treball, el transport públic perd (11%) augmentant l'ús del vehicle privat fins al 89%.

107

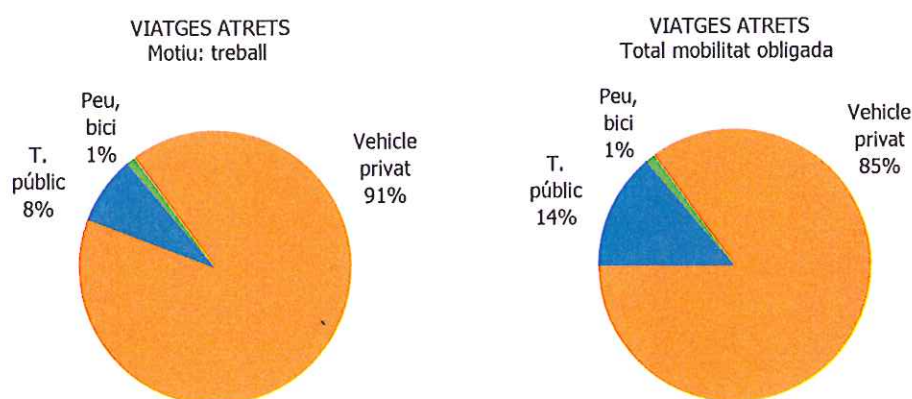
Gràfics 4.3 i 4.4 Distribució modal dels desplaçaments generats



Desplaçaments atrets

El gràfic 4.5 mostra la distribució modal dels desplaçaments a treball atrets per la ciutat, on el transport públic té una quota del 8%, per un 91% del vehicle privat.

Gràfics 4.5 i 4.6 Distribució modal dels desplaçaments atrets



Amb els desplaçaments que atrau Manresa succeeix un fenomen similar al dels generats: en la mobilitat per feina, el vehicle privat augmenta sensiblement el seu pes sobre el total

de viatges respecte a la mobilitat obligada en general. Concretament, el vehicle privat passa de 85% al 91% de desplaçaments quan la mobilitat considerada és tan sols per raons de feina.

Per feina, el total de desplaçaments atrets és de quasi 11.000.

En aquesta anàlisi, la moto com a mitjà de transport s'inclou dins el grup del vehicle privat. D'estudis específics de mobilitat a centres comercials, s'observa que l'ús de les motos se situa entre el 4% i el 6%. S'estima que, atenent a la situació de la Fàbrica Nova, integrat en el continu urbà de Manresa, aquesta utilització pot ser superior, tant en motocicletes com en ciclomotors.

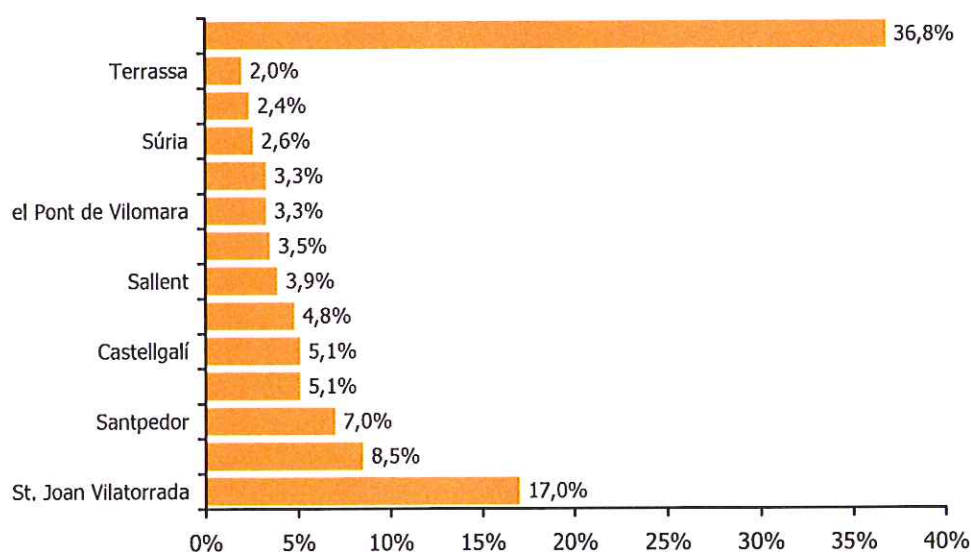
108

Principals relacions de mobilitat

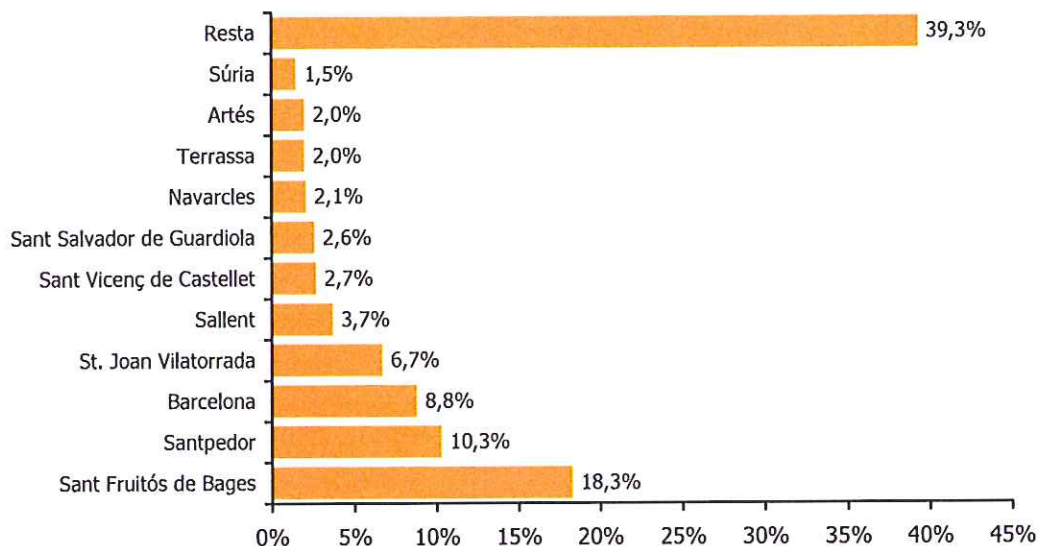
Segons l'EMO de l'any 2001 els principals orígens dels desplaçaments atrets són Sant Joan de Vilatorrada, Sant Fruitós de Bages i Santpedor, tots ells municipis veïns.

Les principals destinacions dels desplaçaments generats al a zona es troben a Sant Fruitós i Santpedor, amb Barcelona en tercer lloc.

Gràfic 4.7 Principals orígens per motius de treball
(percentatge sobre 11.100 desplaçaments)



Gràfic 4.8 Principals destinacions per motiu de treball
(percentatge sobre 10.000 desplaçaments)



109

