

ANNEX 4

ESTUDI DE MOBILITAT

(Incorpora al·legacions i esmenes tràmit informació pública)

Barcelona, Maig 2007



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 **19 JUL. 2007**
i acordada la seva publicació a l'efecte
d'executivitat en sessió de **29 MAIG 2008**

La secretària

Mercè Albiol i Núñez



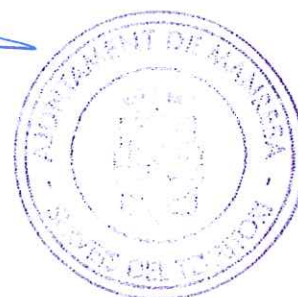
APROBAT PROVISIONALMENT
PER ACORD DE PLE EL

21 MAIG 2007

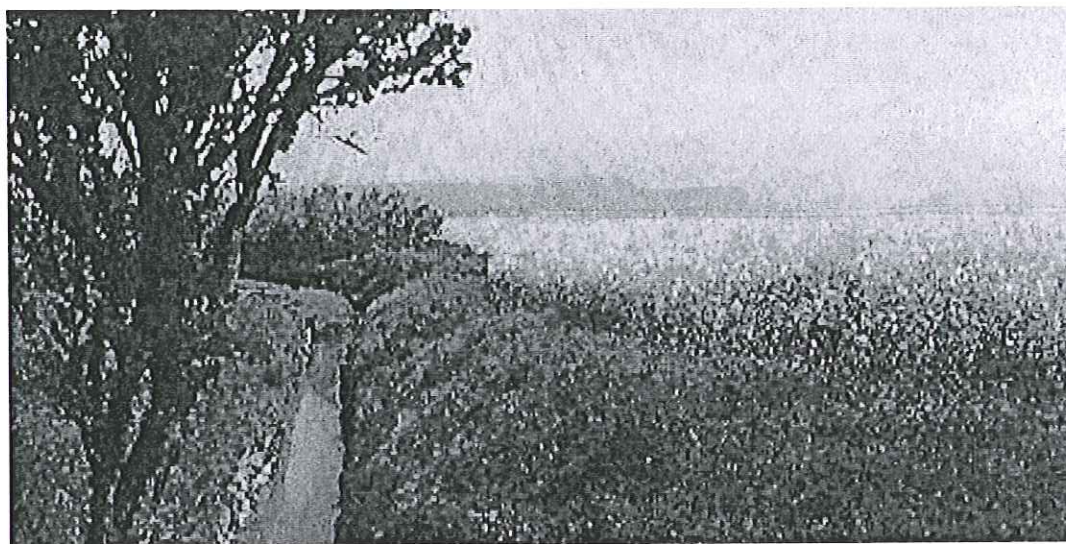
Ho certifico, El Secretari,



**PARC
central**
PARC TECNOLÒGIC
DE LA CATALUNYA CENTRAL



ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA



**Estudi d'avaluació de la mobilitat generada
al sector el Serrat del Guix per al
Parc Tecnològic del Bages a Manresa**

Per a:

**Projectes Territorials
del Bages, SA**



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



EQUIP REDACTOR

Jytte Thomsen
Enginyera de camins, canals i ports
Juan Rubal
Tècnic de mobilitat
Gemma González
Filòloga
Manuel Zurera
Delineant

Amb el suport de l'equip tècnic d'INTRA

intra

Empresa certificada
ISO-9001:2000



SISTEMA DE GESTIÓ DE QUALITAT
Verificació del projecte

Per
Data

JT
27/6/2006



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



ÍNDEX DE CONTINGUTS

1. INTRODUCCIÓ.....	1
2. ANTECEDENTS.....	3
3. OBJECTIUS	5
4. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL	7
4.1. ÀMBIT D'ESTUDI.....	7
4.2. DESCRIPCIÓ DE LA XARXA VIÀRIA.....	8
4.3. DEMANDES DE TRÀNSIT	9
4.4. ITINERARIS D'ACCÉS I SORTIDA	10
4.5. APARCAMENT	12
4.6. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	12
4.7. CARACTERÍSTIQUES DE LA MOBILITAT (EMO)	14
5. DETERMINACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.....	19
5.1. GENERACIÓ DE DESPLAÇAMENTS.....	20
5.2. DISTRIBUCIÓ MODAL I HORÀRIA	20
6. INCIDÈNCIA DE LA MOBILITAT GENERADA	25
7. PROPOSTES DE MESURES CORRECTORES	31
7.1. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC	31
7.2. XARXA BÀSICA PER A VEHICLES	32
7.3. XARXA DE VIANANTS I DE BICICLETES	33
8. RESUM	35

PLÀNOLS

PLÀNOL 1: LOCALITZACIÓ

PLÀNOL 2: XARXA VIÀRIA BÀSICA I VOLUMS DE TRÀNSIT

PLÀNOL 3: XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC. SITUACIÓ ACTUAL I PROPOSTES

PLÀNOL 4: MOBILITAT GENERADA PER TIPUS D'ÚS

PLÀNOL 5: PROPOSTA DE XARXA BÀSICA I SENTITS DE CIRCULACIÓ.



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



1. INTRODUCCIÓ

El 13 de juny de 2005 es signava el conveni entre l'Ajuntament de Manresa i Projectes Territorials del Bages, SA per a la creació del Parc Tecnològic del Bages.

Si bé l'àmbit total interessat pel conveni és de més de 350.000 m² i contempla una ampliació del Parc de l'Agulla, l'espai objecte d'aquest estudi abasta una superfície de quasi 170.000 m²; dels quals aproximadament un 70% serà espai públic i un 30%, d'aprofitament privat.

Aquesta àrea es troba situada al nord de Manresa, junt al traçat de la ronda nord i en el límit amb el terme municipal de Sant Fruitós de Bages. Com mostren algunes imatges de les obres d'urbanització entorn del carrer Sallent (al sud de la ronda nord), és una zona en plena transformació i està envoltada d'importants eixos viaris (C-55 i C-16) i connectada al sistema viari urbà de Manresa.



Imatge 1. C. Sallent



Imatge 2. C. Castelladral

El desenvolupament urbanístic i la implantació d'activitats a noves àrees urbanes han de ser estudiades per tal d'avaluar tant els efectes que puguin derivar-se d'aquesta implantació, com les necessitats que cal atendre per aconseguir un creixement urbà el més equilibrat i sostenible possible.

L'estudi en la fase de planificació 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 conjugar conceptes de capacitat i suficiència de les infraestructures, dins un marc de mobilitat sostenible.



2. ANTECEDENTS

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:

"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".

És per donar compliment al que disposa aquest projecte de Decret que es planteja el present estudi de mobilitat generada.



3. OBJECTIUS

Els objectius del present estudi són:

- Conèixer les característiques de mobilitat de l'àrea d'influència del nou sector industrial i d'equipaments.
- Estimar la mobilitat que generarà.
- 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 visitants i treballadors per 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 aquest objectiu es consideraran les dades a disposició i es duu 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 visió sostenible del creixement urbà i l'ordenació del territori. Així, es proposaran mesures que conjuguin les necessitats atenent a criteris de sostenibilitat:

- Satisfacció de les demandes de mobilitat.

El desenvolupament de l'àrea no ha d'assolir-se a costa de la degradació del desplaçament a peu. Cal tenir present com a criteri bàsic la preservació de l'equilibri ambiental.



4. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

4.1. ÀMBIT D'ESTUDI

L'espai objecte d'aquest informe es localitza al nord del terme municipal de Manresa. El delimiten el traçat de la carretera C-16, la ronda nord de Manresa (C-55), el curs de la sèquia de Manresa (en el límit del terme municipal que el separa del de Sant Fruitós de Bages) i el marge i camí existent junt a la via del ferrocarril de FGC

Al sud del sector s'estan desenvolupant actualment, un seguit d'obres d'urbanització de diverses àrees del polígon Els Dolors. Amb la pavimentació i acabament dels carrers Castelladral, Mojà i, fonamentalment, de l'eix del c. Sallent, es connectarà l'àrea en estudi amb la trama urbana de Manresa.

Aquests projectes, juntament amb el sector en estudi, acabaran configurant una zona urbana de nova creació on caldrà tenir en compte els efectes que quant a mobilitat de vehicles i de persones es produeixin en l'entorn més pròxim o en les connexions amb la xarxa bàsica de la ciutat. Al plànol 1 es mostra la situació de l'àrea en estudi.

El Parc Tecnològic del Bages concentrarà activitats relacionades amb la recerca, el desenvolupament i la innovació, reforçant el paper de la indústria productiva. Aquest ús principal es conjuguarà amb els espais previstos per a la localització d'equipaments i, sobretot, amb una àrea de més de 70.000 m² destinats a espais lliures.

El projecte s'emmarca en les actuacions per dinamitzar el sector industrial de la zona urbana de Manresa i els municipis del Pla del Bages.

A la taula 4.1 es mostra un resum dels repartiment de les superfícies per usos previstos al Pla Parcial del sector Parc Tecnològic del Bages.

Taula 4.1. Usos del sector del Parc Tecnològic del Bages

Ús	Superfície (m ²)	Sostre m ²
Aprofitament privat	48.759	67.270
Equipaments	8.408	-
Espais lliures	78.038	-
Viari	32.971	-
Total usos	168.176	



La nova implantació, amb més de 168.000 m², destinarà el 30 % a sòl d'aprofitament privat, amb un coeficient d'edificabilitat de 0,40 m²st/m² sòl i un sostre màxim edificable de poc més de 67.000 m².

El projecte exposa entre els seus objectius assegurar la compatibilitat del futur Parc Tecnològic amb la previsible ampliació del Parc de l'Agulla, la recuperació i manteniment d'itineraris de vianants a la zona i ordenar l'edificació que permeti el manteniment de les vistes sobre el territori i la ciutat de Manresa.

4.2. DESCRIPCIÓ DE LA XARXA VIÀRIA

De l'entramat viari que envolta la zona en estudi destaquen dos eixos estratègics de comunicacions de Catalunya: la C-25 o Eix Transversal i la C-16, l'anomenat Eix del Llobregat. Tot seguit es descriuen.

- La **C-25 o Eix Transversal**. Amb més de 150 km de recorregut, el seu traçat comunica les comarques de l'interior de Catalunya, de les terres de Ponent a Girona. Travessa la comarca del Bages d'est a Oest, passant per Manresa.
- L'**Eix del Llobregat**, eix vertebrador en sentit nord-sud que comunica les comarques de l'interior del país amb les de la costa. Travessa la comarca del Bages passant per Manresa, i és la via de comunicació més directa entre Barcelona i l'Eix Pirenaic. El primer tram comunica per autopista Manresa amb Barcelona, amb una distància de 60 km. Forma part de la xarxa de carreteres d'interès comunitari i la carretera C-16 juga, a nivell comarcal un eix bàsic de comunicació entre pols d'atracció del Bages i el Berguedà.
- També dins de la xarxa bàsica de carreteres de la Generalitat, cal esmentar la **C-55**, d'Abrera a Solsona (antigues C-1411 i C-1410). proporciona connexió d'àmbit intercomarcal entre el Baix Llobregat i el Solsonès. El seu traçat s'integra al pas per Manresa com la Ronda Nord de circumval·lació de la ciutat. (vegeu plànol 2 *Xarxa viària bàsica i volums de trànsit*)

En un nivell inferior però també servint la zona en estudi, cal fer esment de les següents vies:

- La **carretera N-141c**, de Manresa a Malla, que des de la C-16c connecta amb l'Osona, amb la carretera N-152, per sota de Vic.
- La **carretera BV-4501**, de la xarxa de carreteres de la Diputació de Barcelona. Té poc més de 6 quilòmetres de traçat en sentit nord-sud i comunica Santpedor amb la capital, Manresa.



- Ja entre el viari de caràcter urbà, el **carrer de Sallent** (en obres actualment) connecta la zona en estudi amb la plaça de Prat de la Riba, al llarg de tot el polígon Els Dolors. En l'extrem nord connecta amb el viari superior a través de la Ronda Nord i mitjançant una rotonda permet enllaçar amb la C-16C, cap a Berga.

4.3. DEMANDES DE TRÀNSIT

Dades existents

Es disposa de dades d'aforament de diferents anys i de diversos punts de la xarxa de l'entorn. La informació procedeix del Pla d'Aforaments de la xarxa viària de la Generalitat i de la base de dades de la xarxa de vies locals de la Diputació de Barcelona. Un dels aforaments correspon a l'any 2001, però la major part de les xifres són de volums de l'any 2005.

A la taula següent es mostren aquestes xifres, que es troben també al plànol 2 de l'estudi.

Taula 4.2. Intensitats de trànsit a les principals vies de la zona en estudi

Localització punt aforament (any)	Carrils	% Hora punta *	IMD	% pesats
C-16C (PK 0,30) (2003)	4	8,3	22.868	12,4
C-16C (PK 3,212) (2005)	4	-	20.950	8,3
C-25 (PK 134,700) (2004)	4	-	32.557	12,1
C-25 (PK 134,900) (2005)	4	8,8	14.683	20,4
C-55 (PK 29,000) (2001)	4	-	29.885	13,3
C-55 (PK 32,670) (2005)	4	-	17.675	5,0
N-141c (PK 4,700) (2005)	2	-	17.340	3,8
BV-4501 (PK 2,475)	2	9,6	15.502	7,5

* La dada està disponible només per a les estacions permanents

Font: Generalitat de Catalunya i Diputació de Barcelona.

Com s'observa, tant en la xarxa bàsica de connexió nord-sud (Eix del Llobregat) com a la de l'Eix Transversal (sentit est-oest) les càrregues que hi ha en les proximitats de la zona en estudi són importants. Destaquen les intensitats mitjanes diàries (IMD) de la C-25 abans de la connexió amb la Ronda Nord (C-55). L'any 2004, per aquesta via ja circulaven més de 16.000 vehicles per sentit i dia. Igualment alts són els volums de la C-55 a l'altura de Viladordis, on es detecten trànsits de 15.000 vehicles per sentit i dia.



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



Importants, encara que lleugerament inferiors són els volums que mostra la C16C (Eix del Llobregat) a Sant Fruitós amb xifres a prop dels 11.000 vehicles per sentit i dia. També d'aquest ordre de magnitud són els fluxos a la N-141c, que connecta amb la zona del Moianès.

Finalment, pel que fa a la xarxa de connexió externa, cal fer esment de la carretera BV-4501, de Manresa a Santpedor. Aquesta via de la Diputació registra en el punt més proper a la zona en estudi (passada la C-55) volums de 7.800 vehicles per sentit i dia. Aquest vial dóna servei, a més de Manresa i Santpedor, a Pineda de Bages i Sant Iscle de Bages.

El pes que el trànsit pesat té en els volums totals de la xarxa de l'entorn és significativa en el tram de la C-55 abans del desviament cap a la C-16 i, sobretot en els trams de la C-25 i la C16C. La presència d'aquest tipus de vehicles oscil·la entre el 3,8% a la N-141c (PK 4,7) fins al 20% del trànsit total registrat a la C-25 (PK 134,9). A la resta de trams, la relació lleugers-pesats es troba en valors més comuns, entorn del 6-7% del total del trànsit.

4.4. ITINERARIS D'ACCÉS I SORTIDA

La zona, actualment sense edificació, disposa d'accessos a través de camins no pavimentats. Un d'ells és des de les vies d'accés/sortida de la Ronda Nord, a l'extrem del carrer Sallent. Els altres camins existents són des de l'eix de la C-16C, junt a la Fàbrica del Guix i un més on conflueixen accessos des la zona del Parc de l'Agulla, des de la C16C i altres del pla situat entre aquests dos punts.

Donat la inexistència d'activitat actual no hi ha pràcticament trànsits existents en el viari més immediat d'accés.

La xarxa bàsica externa que disposa el projecte és la ja existent: la C-16C, amb l'enllaç actual cap a la C-55, cap al centre de Manresa i la connexió amb la C-55 cap a Barcelona.

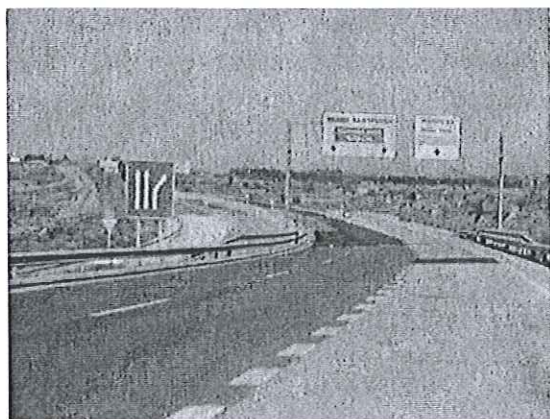
Pel que fa a la xarxa local i els itineraris d'entrada i de sortida, en el Parc Tecnològic es preveu la construcció d'un vial interior que recorrerà la façana SO, enfront el traçat de la Ronda Nord i que es prolongarà pel costat davant la línia de Ferrocarrils de la Generalitat. Aquest viari disposarà d'accessos (tots ells de doble sentit) cap als lots d'aparcament, la central de mercaderies i l'estació d'autobusos.

Per la dificultat topogràfica de resoldre un accés directe des de la C-16C, el projecte no contempla aquest punt d'entrada, que es resol més endavant amb l'accés pel lateral de la C-55.

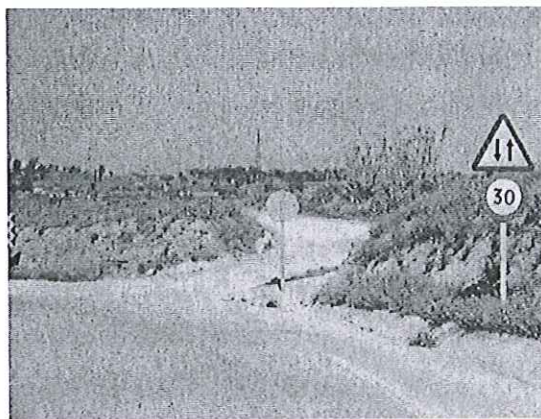


Estudi d'avaluació de la mobilitat generada

Parc Tecnològic del Bages a Manresa



Imatge 3 Sortida de Ronda Nord (C-55) sentit Solsona



Imatge 4. Inici del camí d'accés des de la sortida de la C-55 sentit Solsona

Per a una millor gestió dels trànsits d'accés i interns, es preveu la construcció de dues rotondes que reduiran la fricció entre els diversos fluxos. La primera d'aquestes rotondes estarà situada en l'extrem del polígon, pròxima a la Fàbrica del Guix, tindrà una branca d'entrada per rebre volums des del centre de Manresa per la Carretera de Vic.

La segona es situarà quasi en l'extrem oposat d'aquesta façana del projecte, alineada com a prolongació del carrer Sallent. Per aquí es canalitzaran entrades des del ramal de la Ronda Nord (C-55) i del propi carrer Sallent. Des d'aquesta rotonda es tindrà accés als edificis entre rotondes i a les zones del costat que dona al Parc de l'Agulla.



Imatge 5 Vista del c. Sallent (en obres) i de l'entrada a l'enllaç cap a la Ronda Nord (C-55) sentit Barcelona



4.5. APARCAMENT

Aquestes noves implantacions, a més d'assegurar la satisfacció de la demanda de mobilitat, han de cobrir de manera suficient la d'estacionament que es generi.

El projecte preveu una oferta total de l'entorn de 1.700 places d'estacionament, 400 de les quals seran en superfície i la resta, en les zones dels baixos dels edificis del Parc Tecnològic.

Aquesta oferta de places té una distribució molt homogènia dins de les àrees del Parc, fet que facilitarà la mobilitat interna sobretot en els moments de màxima demanda de mobilitat (entrades i sortides). Les places exteriors es situaran entre els edificis i el vial interior del Parc entre les rotondes i en la part més pròxima a la línia de FGC entre la rotonda i el vial de cara al Parc de l'Agulla.

La ubicació es mostra en el plànol 4 de *Mobilitat generada per tipus d'ús*.

4.6. XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

Autobús

Per a l'estudi dels aspectes de cobertura de transport públic, s'ha establert un centre de gravetat de la zona en estudi que es situa en la rotonda al final del carrer Sallent. Amb aquest centre es defineix una àrea de 500 m de radi per determinar l'oferta existent tant d'estructures fixes com de parades de transport col·lectiu. Al plànol 3 es representa la xarxa de transport públic col·lectiu propera a l'àmbit d'estudi així com la disposició de parades.

De les quatre línies urbanes que presten servei en dia feiner, no hi ha cap que disposi de parades a menys de 700 metres de la que serà l'entrada al Parc Tecnològic. Les parades més properes són les de la línia 2 a la plaça dels Dolors, però l'àrea en estudi es troba fora del seu àmbit de cobertura. Les línies 1 i 2 del transport urbà de Manresa tenen, en dia feiner freqüències que oscil·len entre els 12 i el 15 minuts entre expedicions, mentre que les línies 3 i 4 ofereixen servei amb una freqüència variable entre els 30 i els 60 minuts la 3, i de 30 minuts la línia 4.

Els horaris en dia feiner de les línies 1 (Balconada-Guimerà) i 2 (La Parada-Guimerà) van des de l'entorn de les 5:30 hores fins a les 22:00 o 22:30 aproximadament.

Respecte a interurbanes, hi ha un seguit de línies d'àmbit intercomarcal que tot i acostar-se a la zona, no tenen el Parc Tecnològic dins del seu àmbit de cobertura; utilitzen la ctra. de Santpedor i entren a Manresa des de Pineda de Bages per la rotonda de Cal Freixanet, a l'altra banda del Parc de l'Agulla.

Són dues línies interurbanes que utilitzen l'Eix del Llobregat i que tenen parada en les proximitats de la zona en estudi (el Guix):

- **Línia Manresa–Navarcles–Mura.** (Transbages, SL). Amb una parada a Torroella de Baix, una altra al casc urbà de Sant Fruitós i una altra al Guix. Comunica Sant Fruitós amb Manresa i altres poblacions al nord de Sant Fruitós.

La primera expedició en sentit Manresa passa pel Guix a les 6:45 hores i la darrera del dia, a les 20:45. En sentit Sant Fruitós, la primera és a les 7:05 i l'última a les 21:05 hores. La freqüència de pas és d'1 hora.

- **Línia Barcelona–Prats de Lluçanès–Vic.** (Transportes Castellà S.A.). Amb parada a Torroella de Baix, a Sant Fruitós i també al Guix, cada hora. Hi ha un total d'expedicions de 10 per sentit. Les primeres i darreres expedicions que passen pel Guix són: a les 8:18 hores i a les 20:19 hores en sentit Vic; en sentit Manresa, a les 7:30 hores la primera i a les 18:19 hores la darrera expedició.



Imatge 6 Parada d'autobús L2, a l'inici del c. Sallent amb la pl. dels Dolors



Imatge 7 Parada d'autobús amb marquesina al Guix, sentit Manresa

Ferrocarril

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya serveix la connexió Manresa-Barcelona, recorrent bona part dels municipis del Baix Llobregat, incloent un fort pol d'atracció com és Martorell. Té tres estacions a Manresa (Manresa-Viladordis, Manresa-Alta i Manresa-Baixador), però cap d'aquestes tenen el Parc dins de la seva zona de cobertura. Tot i així aquestes connexions (com les de RENFE) es valoren molt positivament perquè proporcionen una connectivitat important si s'estableixen cadenes modals en tineraris de migllarg recorregut.



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.

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 21:52 hores, amb el mateix temps de durada del trajecte. La línia fa el recorregut Sant Vicens de Calders-Vilafranca-Barcelona-Manresa.

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.

4.7. CARACTERÍSTIQUES DE LA MOBILITAT (EMO)

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.

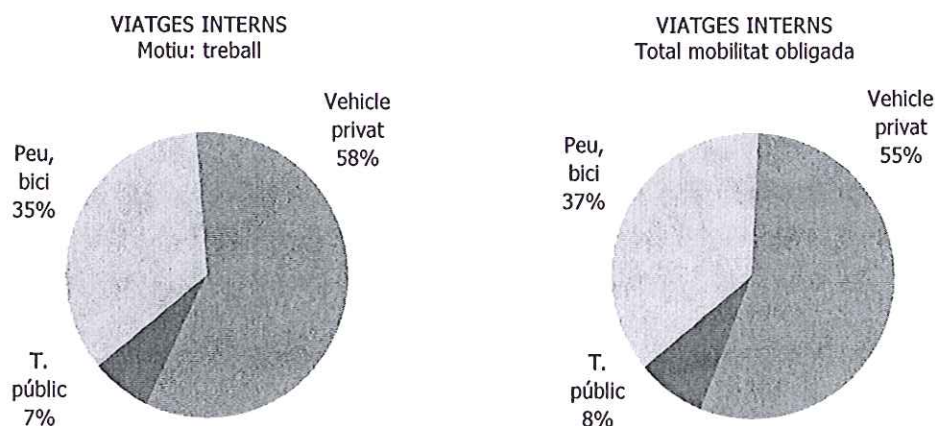
La mobilitat de partida per realitzar aquest estudi ve donada per les característiques pròpies de la mobilitat al municipi de Manresa.

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



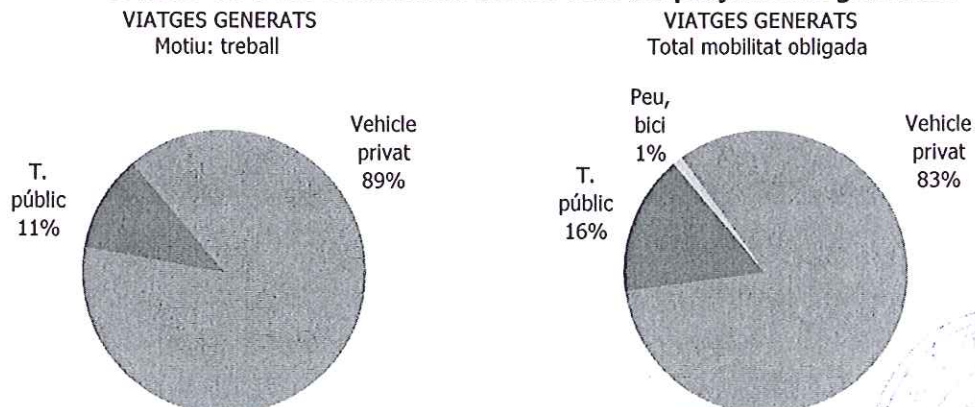
Desplaçaments generats

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%.

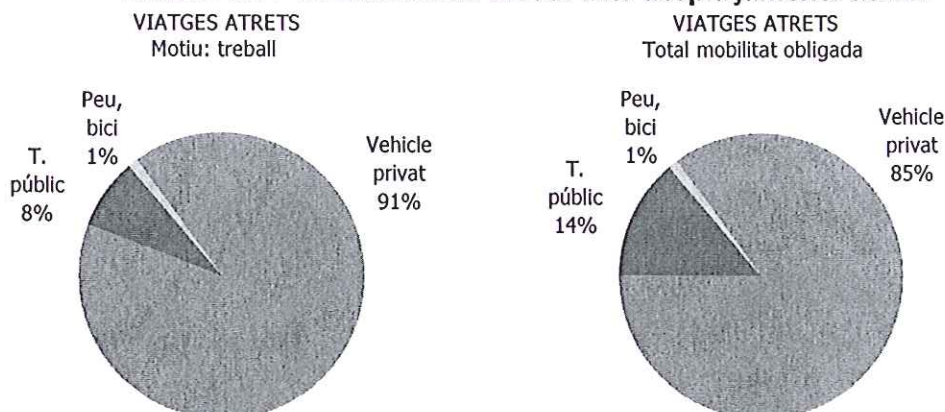
Gràfics 4.3 i 4.4 Distribució modal dels desplaçaments generats



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 polígons i a grans empreses, s'observa que l'ús de les motos no supera el 5%. S'estima que, atenent a la situació del Parc, integrat en el continu urbà de Manresa, aquesta utilització pot ser superior, tant en motocicletes com en ciclomotors per arribar a la feina.

Autocontenció

Les dades disponibles a l'Institut d'Estadística de Catalunya sobre ocupació i localització dels llocs de treball mostren que dels quasi 30.000 llocs de treball a Manresa, entorn del 65% és ocupat per residents de la pròpia ciutat. Aquest es pot considerar un nivell d'autocontenció mig-alt.

D'altra banda, l'ocupació que està previst crear en el Parc Tecnològic serà d'un cert nivell de qualificació professional. A Manresa, les dades de l'any 2001 mostraven que la població amb nivell d'instrucció de 2on grau o estudis universitaris sobrepassaven el 67% del total. Aquestes dues dades permeten

suposar que de l'oferta de llocs de treball que es creïn, una part important sigui satisfeta per residents de la pròpia ciutat de Manresa. Aquesta suposició és important ja que el repartiment modal és diferent per a mobilitat interna i externa, amb un pes superior de la mobilitat en vehicle privat, òbviament, en els viatges externs.

El paper del transport públic

En el repartiment modal intervé de manera definitiva, a més d'altres circumstàncies, l'oferta existent de transport públic i la resta de mitjans. A ofertes de transport públic major (en condicions normals) s'aconsegueixen també quotes d'utilització superiors.

Davant la possibilitat d'implantar en el futur un baixador de la línia de FGC Manresa-Sallent al seu pas pel Parc Tecnològic, s'han establert dues hipòtesis de repartiment modal, on s'assigna al transport públic un 10 o un 20% dels desplaçaments, segons hi hagi o no aquesta oferta de transport públic. El possible transvasament de viatges es restaria de la quota del cotxe.

Principals relacions de mobilitat

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

Les principals destinacions dels desplaçaments generats al a zona per raons de treball 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)**

