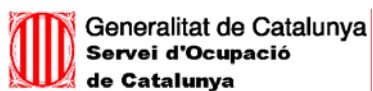


INFORME

LA MOBILITAT LABORAL ALS POLÍGONS DEL BAGES I DE L'ENTORN DE MANRESA



Juny 2008



Aquest informe forma part de les accions del Pacte Territorial del Bages 2007. S'ha comptat amb el suport del Servei d'Ocupació de Catalunya.

El document ha estat elaborat per l'àrea de desenvolupament comarcal del Consell Comarcal del Bages i s'ha basat en les conclusions del "*Programa de Mobilitat Sostenible a les àrees d'activitat econòmica del Bages i la seva avaluació ambiental estratègica*", impulsat pel Consell Comarcal del Bages durant els anys 2007- 2008.

Consell Comarcal del Bages. Àrea tècnica de desenvolupament comarcal.
<http://poligonsiempreses.ccbages.cat>

Manresa, juny de 2008

Continguts:

1. Introducció.....	4
2. Treballadors/ores als polígons del Bages.....	5
3. Distribució i accessibilitat als polígons del Bages	6
4. Principals problemàtiques de mobilitat als polígons del Bages.....	9
5. Propostes de mobilitat sostenible als polígons del Bages	11
6. Conclusions finals	15
7. Fonts consultades.....	16

1. Introducció

El Bages, comarca amb una marcada tradició industrial, compta actualment amb més de 100 polígons d'activitat econòmica (PAE) dins del seu territori, en els quals hi treballen directament més de 24.000 persones. En relació al total de la població ocupada a la comarca, s'està parlant de gairebé un terç del total. Per tant, l'accés a un lloc de treball cada vegada està més vinculat a la possibilitat de desplaçar-se fins a un polígon d'activitat econòmica.

Tal i com es va constatar a l'informe "*Ocupació i mobilitat al Bages, 2004.*" elaborat pel propi Consell comarcal del Bages; l'augment generalitzat dels nivells de renda, així com la major facilitat d'accés al vehicle privat, han comportat l'explosió en la utilització d'aquest sistema de transport en els desplaçaments laborals fins a aquests PAE, amb els avantatges i inconvenients que això comporta.

Sense oblidar la millora en les possibilitats d'independència individual del vehicle privat, la generalització del seu ús ha comportat un grau de dependència molt alt. Així, el mitjà de transport privat és altament selectiu perquè no tothom hi té accés en la mateixa mesura. El cotxe és un instrument desigualment repartit entre la població. Hi ha desigualtats de gènere (les dones accedeixen menys al cotxe que els homes), d'edat (els joves no tenen permís de conduir o presenten uns índexs de motorització menor que la mitjana), i de procedència sociolingüística (els immigrants extracomunitaris troben en la llengua una barrera que els dificulta l'accés al vehicle privat o no poden homologar el seu permís de conducció).

Laboralment, el requisit de tenir el permís de conduir i disposar de vehicle propi s'ha anat convertint en una constant en tot tipus de feines (tant qualificades com poc qualificades); especialment als polígons que es troben allunyats dels nuclis urbans.

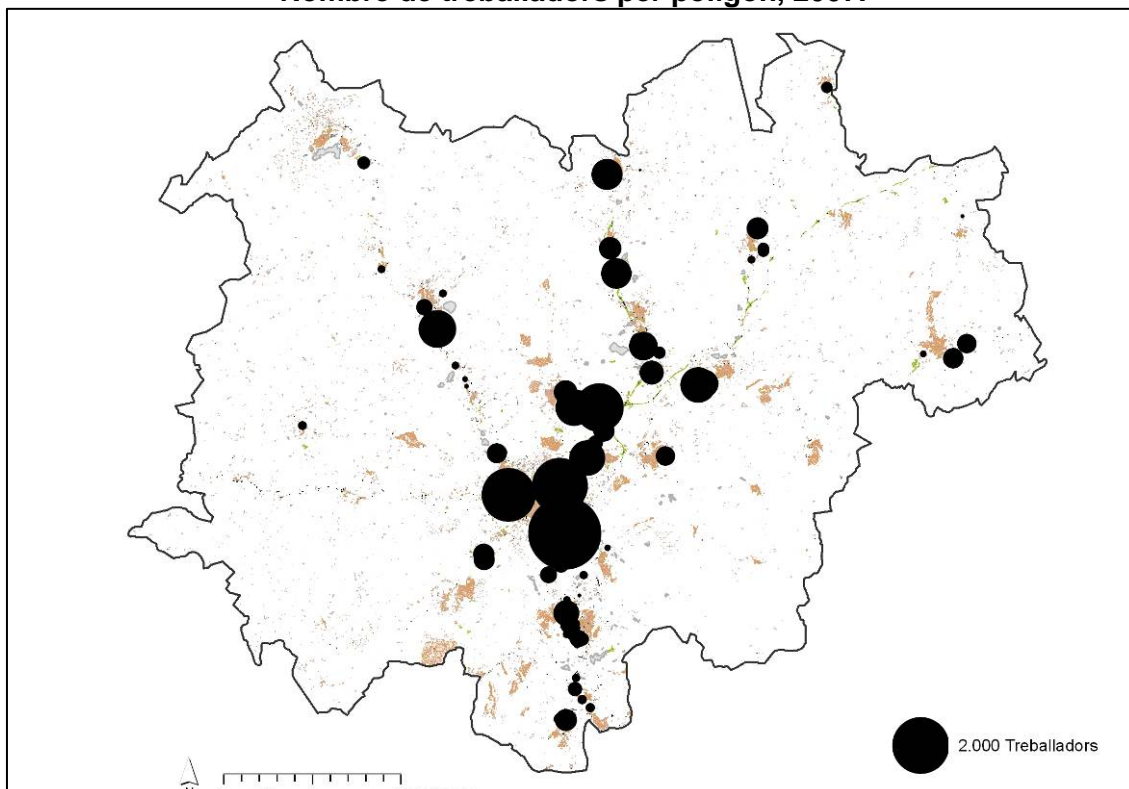
L'estudi en detall de la ubicació d'aquets PAE, de la seva accessibilitat i de les seves problemàtiques actuals envers a la mobilitat dels treballadors/ores, així com de la concentració de treballadors i dels desplaçaments laborals que s'hi efectuen ens ha de proveir d'eines per a actuar i canviar aquest model actual de mobilitat dels PAE cap a un model més sostenible i més just socialment.

2. Treballadors/ores als polígons del Bages

El Bages té més de 1.500 ha de sòl industrial. Territorialment, aquest sòl industrial està concentrat a Manresa i els municipis de Santpedor, Sant Fruitós de Bages, Sant Joan de Vilatorrada, Avinyó, Sallent, Castellbell i el Vilar, Navarcles, Artés, Sant Vicenç de Castellet, Balsareny i Navàs. Si situem aquests municipis en un mapa veurem que es correspon amb les zones orogràficament més planes i més ben comunicades. La localització industrial tradicional es correspon amb la gran Y grega que formen les conques dels rius Llobregat i Cardener amb les vies bàsiques de comunicació corresponents (C-16, C-55). Actualment, les extensions més grans de sòl industrial existents i previstes de desenvolupar es concentren, especialment, a la cruïlla de comunicacions entre l'eix del Llobregat (C-16) i l'Eix Transversal (C-25).

L'entorn de Manresa concentra la major part dels treballadors, bona part dels polígons d'aquesta zona estan per sobre dels 1.000 treballadors. Els polígons de Manresa, Sant Fruitós i Santpedor, ocupen a més de 13.000 treballadors, xifra que representa quasi la meitat del total de treballadors dels polígons de la comarca.

Nombre de treballadors per polígon, 2007.

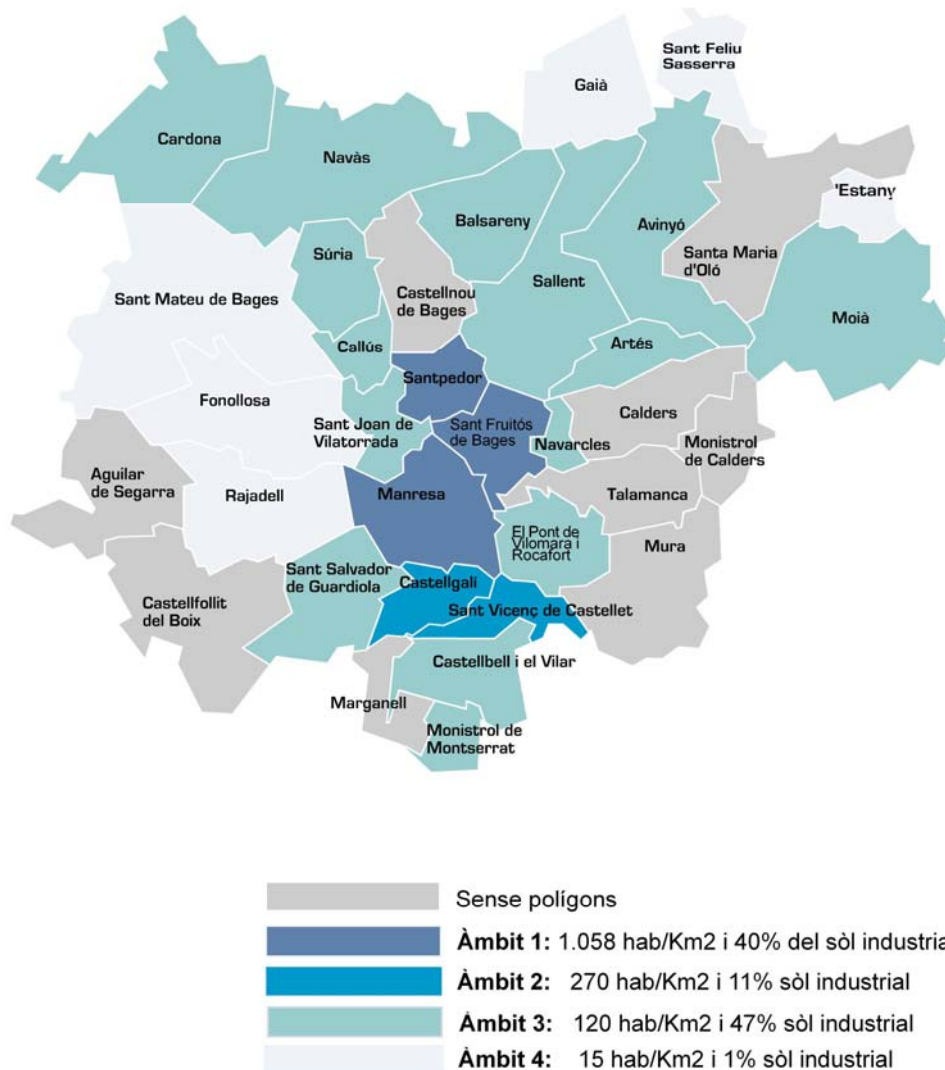


Font: Consell Comarcal del Bages, 2007.

3. Distribució i accessibilitat als polígons del Bages

Per tal de visualitzar millor aquesta distribució dels treballadors/ores als polígons d'activitat econòmica, hem agrupat els diferents municipis de la comarca en quatre zones o realitats territorials diferents en funció de la distribució dels polígons i dels seus habitants i de la seva accessibilitat des de les principals vies de comunicació.

Municipis del Bages classificats en funció de distribució i accessibilitat als seus PAE, 2008.



Font: Diagnosi del Programa de Foment de la Mobilitat Sostenible a les Àrees d'Activitat Econòmica del Bages, Consell Comarcal del Bages, 2008.

El **primer àmbit** (àmbit 1) inclou els municipis de Manresa, Sant Fruitós de Bages i Santpedor. Són els municipis que concentren la major part de població de la comarca, amb concretament, el 49.2% de la població, amb una densitat de 1.058 h./km². A més, concentren el 40% del sòl industrial comarcal. La disposició radial de les vies de comunicació al Bages comporta l'existència d'una gran polaritat en la ciutat de Manresa i el seu entorn. La C-16, la C-55 i la C-25 conflueixen en aquest àmbit i afavoreixen les relacions exteriors en tots els sentits. És per això que en aquests tres municipis es concentra la màxima activitat econòmica i, a més, són el màxim pol generador de desplaçaments tant en origen com en destí, en àmbit intern i en àmbit intercomarcal. També és en aquest àmbit on es donen les problemàtiques de congestió de les infraestructures viàries, dèficit d'aparcaments als polígons, etc.

El **segon àmbit** es troba al sud del primer i inclou els municipis de Sant Vicenç de Castellet i Castellsalí. En aquest cas, la densitat de població és de 270 h./km². Aquest àmbit es caracteritza per ser una zona menys poblada i amb menys concentració demogràfica, però que no obstant, el seu posicionament geogràfic, li dóna un gran protagonisme quan a l'activitat econòmica. Concentra l'11% del sòl industrial comarcal. La seva posició, a cavall entre el Bages i la regió metropolitana de Barcelona fa que sigui una zona estratègicament important. L'activitat econòmica que es desenvolupa en els seus polígons però, demanda població d'altres municipis més poblats i el nombre de desplaçaments que tenen com a origen i destí aquesta zona així com els que són de pas hi han portat problemes importants de congestió.

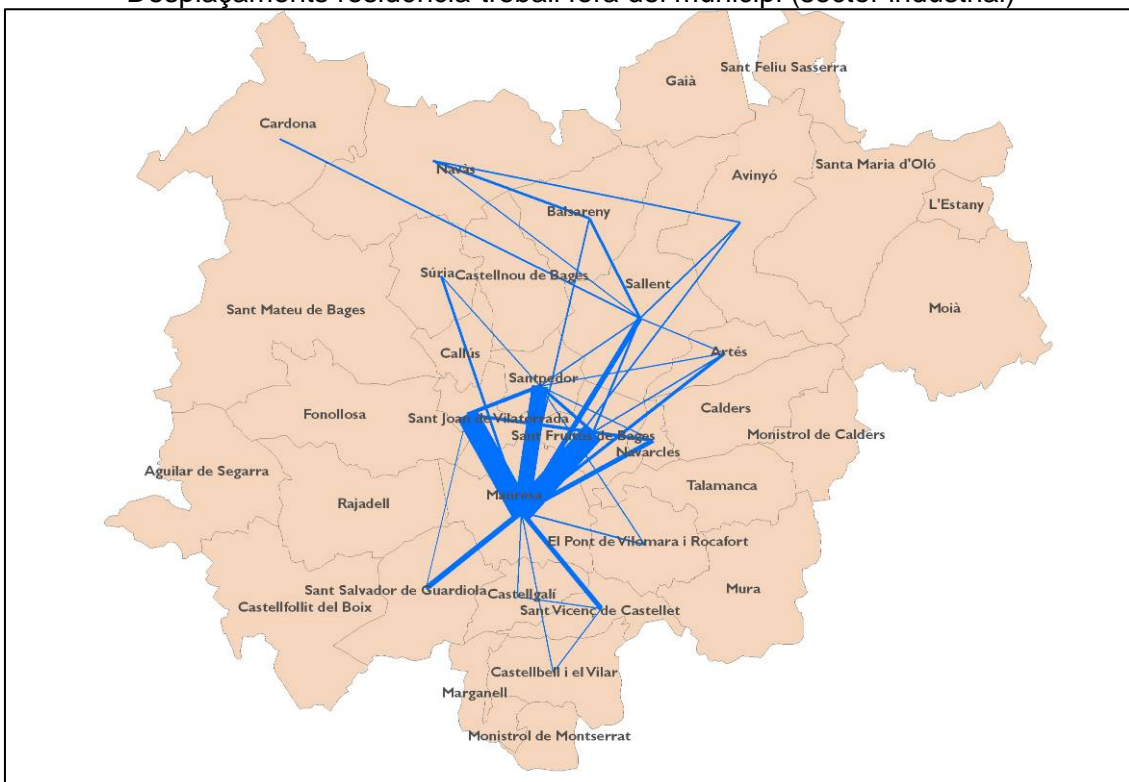
El **tercer àmbit** és el més vast i inclou la majoria dels municipis, 15 en total. Tots ells tenen una població que oscil·la entre els 3.000 i 7.000 habitants, tret de Sant Joan de Vilatorrada que supera els 10.000. La densitat de població és menor, de 120 h./km². Tots ells tenen 1 o diversos polígons dispersos per la seva geografia i sovint d'extensió reduïda (a excepció de Sallent, que concentra dues extenses zones logístiques), tot i així, en el seu conjunt concentren el 47% del sòl industrial comarcal. Són municipis amb una estreta relació amb l'àmbit 1, el qual exerceix una forta polaritat ja que aglutina la major part de serveis i llocs de treball de la comarca. Moià i Cardona, però, a causa de la seva posició més distant i per proximitat a altres nuclis potents com Vic i Solsona respectivament, tenen una relació menys forta amb l'àmbit 1 que la que es dóna en d'altres casos.

El darrer i **quart àmbit** engloba els municipis amb població escassa que tenen alguna zona industrial dins del seu terme municipal. Les densitats de població són molt baixes, prop de 15 h./km². Tots ells sumen només l'1% del sòl industrial comarcal, formen part de la perifèria comarcal i es troben a molta distància dels dos eixos que travessen de nord a sud la comarca. Fonollosa i Rajadell, tot i la seva proximitat amb l'Eix Transversal tenen un caràcter marcadament rural. Per tant, els PAE d'aquests municipis estan lluny de les principals aglomeracions i sinergies comarcals.

Al conjunt d'aquests polígons d'activitat econòmica hi treballen, diàriament, més de 24.000 persones. En relació al total de la població ocupada a la comarca, s'està parlant de gairebé un terç del total. Tot i això, l'entorn de Manresa (àmbit 1) concentra la major part dels treballadors, bona part dels polígons d'aquesta zona estan per sobre dels 1.000 treballadors, mentre que el 70% dels polígons repartits per la comarca tenen menys de 200 treballadors cada un.

Aquest fet condiona les possibilitats d'intervenció en l'àmbit de les millores d'accessibilitat amb transport públic; que es redueixen a aquest àmbit 1. A més, es fa palesa la forta centralitat de Manresa en el sistema d'intercanvis de fluxos laborals del Bages. Les relacions més fortes en els desplaçaments laborals les té Manresa amb Sant Fruitós de Bages, Santpedor i Sant Joan de Vilatorrada; per tant, el disseny dels serveis de transport públic s'han de dirigir, especialment, a connectar la capital, Manresa, amb els principals PAE de l'entorn.

Desplaçaments residència-treball fora del municipi (sector industrial)



Font: EMO, 2001.

4. Principals problemàtiques de mobilitat als polígons del Bages

Congestió de les infraestructures viàries



L'entorn de Manresa és, per tant, un espai en el qual les infraestructures viàries presenten episodis de congestió notables relacionats amb la mobilitat laboral. Tots aquests treballadors accedeixen al seu lloc de treball en vehicle privat a través, bàsicament, de tres trams de carretera, que són: la C-55 a l'entorn de Manresa, la C-25 al nord de Manresa i la C-16a entre Manresa i Sant Fruitós. Aquestes vies són les que presenten una major intensitat de vehicles, especialment en els horaris d'entrada i sortida del lloc de treball. Així doncs, són molts els accessos que queden col·lapsats en hora punta, especialment al matí. Un dels casos més evidents és l'accés al polígon de Bufalvent que en la seva entrada des de la C-55 nord presenta importants retencions. També es donen importants retencions a la zona sud est del nucli de Manresa per als accessos a Pont Nou; a l'entrada dels Santpedor per accedir als polígons de Santa Anna o l'enllaç de la C-25 amb Sant Joan de Vilatorrada.

Dèficit d'aparcaments i accidentalitat



Una altra problemàtica associada a la congestió són les problemàtiques relacionades amb el dèficit d'aparcament. Bona part dels polígons d'aquest àmbit presenta en major o menor grau problemes d'aparcament. Els casos més evidents són el del Dolors i Bufalvent a Manresa. Aquests són, precisament, els dos polígons amb major nombre de treballadors. Als Dolors, la situació és especialment delicada en la zona nord est a la banda de la carretera de Vic. Els usos terciaris de l'interior del polígon accentuen encara més les dificultats per a aparcar. En tots els casos on hi ha problemes d'aparcament, els treballadors busquen les alternatives de diferents maneres (ocupant solars, doble fila, damunt vorera, en zona de càrrega i descàrrega,...), però el que acaba succeint en molts casos és que es cometem il·legalitats. Els cotxes mal estacionats deriven en d'altres problemes com són la manca de visibilitat en cruïlles que poden provocar accidents o la dificultat de maniobrar i realitzar les operacions de càrrega i descàrrega dels vehicles pesats.

Mancances en la urbanització i els accessos



Part dels polígons disposen d'uns accessos que limiten en gran mesura les possibilitats de sortida i a vegades poden representar un verdader factor accidentogen. La vialitat d'alguns polígons encara no ha estat pavimentada, fet que representa un problema important especialment pels modes de transport no motoritzats, ja que no disposen de cap segregació física i, en cas de pluja, la seva mobilitat es veu sensiblement reduïda.

5. Propostes de mobilitat sostenible als polígons del Bages

El Consell Comarcal del Bages està treballant en el marc del *Programa de Mobilitat sostenible a les àrees d'activitat econòmica del Bages i la seva avaluació ambiental estratègica (Programa d'ara en endavant)*; per tal de dissenyar, per als polígons de Manresa i el seu entorn, uns serveis de busos "llançadora" (línies de transport públic) que uniria Manresa amb els principals PAE a les hores punta d'entrada i sortida dels treballadors.

El Programa també preveu altres mesures de mobilitat sostenible com creació i adaptació d'itineraris a peu i/o amb bicicleta entre els nuclis urbans i els polígons, millores en transport col·lectiu, sistemes flexibles de transport i la introducció de polítiques de mobilitat a les empreses.

Les propostes per al foment de modes sostenibles als polígons del Bages es concreten en quatre línies que es desenvolupen més a continuació:

- Accessibilitat a peu
- Creació/Adaptació d'itineraris per a bicicletes
- Millores en el transport col·lectiu
- Sistemes Flexibles de Transport
- Polítiques de mobilitat a les empreses

Accessibilitat a peu



Les propostes per a millorar l'accessibilitat a peu passen, en primer lloc, per identificar l'itinerari/s natural/s des del nucli urbà fins al/s polígon/s. Aquests itineraris ha de permetre a l'usuari efectuar tot el desplaçament en vorera sense haver de recórrer trams en calçada (sempre i quan estigui a una distancia menor a 1 quilòmetre).

A més, cal adaptar les voreres millorant-ne la urbanització per tal que estiguin lliures d'obstacles i ben il·luminades. També és important el pintat i manteniment dels passos de vianants i la seva adaptació a persones amb mobilitat reduïda a través d'un gual.

Al *Programa* s'han definit fins a 20 itineraris on la connexió del polígon amb el nucli urbà més proper és factible. L'adaptació d'aquests itineraris és responsabilitat de cadascun dels Ajuntaments.

Creació/Adaptació d'itineraris per a bicicletes



La inexistència d'itineraris especials per als modes no motoritzats provoca que aquests comparteixin calçada amb el trànsit rodat en unes vies que no han estat concebudes per a aquesta finalitat.



Un bon accés en bicicleta passa per l'adaptació específica d'una part de la via pública per les bicicletes.

Cal fer una especial menció al projecte de la Via Ciclista Manresa-Berga dins del marc del *Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya*. El projecte impulsat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques preveu enllaçar les dues capitals comarcals mitjançant un carril adaptat en tots els trams per a les bicicletes. El traçat provisional, és de gran interès quan a les possibilitats que ofereix en relació a la mobilitat ocupacional i més concretament per als desplaçaments als polígons industrials. A l'eix Manresa Sant Fruitós, el traçat de la via ciclista passa per una zona amb nombrosos polígons industrials que d'elaborar bones connexions podrien ser una alternativa interessant als desplaçaments en l'espai comprès entre Manresa, Santpedor i Sant Fruitós. En aquest sentit cal estudiar en profunditat les possibilitats que aquesta via ciclista oferirà per tal que es converteixi en una alternativa real al vehicle privat en aquest àmbit.

Millores en el transport col·lectiu



Aquestes mesures inclouen, des de l'adaptació de les línies existents entre diferents nuclis de població a les necessitats dels polígons, a la creació de línies específiques pels polígons, a la reconversió d'autobusos d'empresa a autobusos de polígon que donin servei a més d'una empresa, etc.

Actualment, la única línia de transport públic que dona servei específic a polígons industrials és la línia interurbana de microbusos entre Castellgalí, el Pont de Vilomara i Sant Vicenç de Castellet que inclou en el recorregut diferents parades en els polígons industrials de Castellgalí.

D'altra banda, aquest any 2008 s'ha posat en marxa el *Pla de Serveis de transport públic del Bages* que ha suposat la millora de les freqüències de les diferents línies interurbanes existents entre nuclis urbans i, alhora la ubicació de algunes noves parades als polígons industrials que estaven en el recorregut d'aquestes línies.

Per als polígons, però, també s'està treballant en el disseny de busos "llançadora" adaptats a les seves necessitats específiques. El *Programa* ha proposat tres noves línies específiques per a polígons, anomenats bus llançadora, que unarien la capital del Bages (que és resideixen la majoria dels treballadors/ores) amb els principals polígons de l'entorn de Manresa a les hores punta d'entrada i sortida dels treballadors/ores. Aquestes tres línies estan expressament dissenyades per als treballadors/ores, donat que s'han tingut en compte a on hi ha les màximes concentracions de desplaçaments residència-treball i s'han dissenyat uns serveis amb horaris i freqüències adaptats a les necessitats de les empreses. L'una ha d'enllaçar l'estació d'autobusos de Manresa amb el polígon de Bufalvent a Manresa i les altres dues, amb el mateix origen, han de donar servei al polígon de Els Dolors a Manresa i als polígons de l'eix de la C-16c de Sant Fruitós de Bages i tots els polígons de Santpedor. Lògicament, es considera oportú utilitzar per aquestes noves línies, autobusos optimitzats quan a la capacitat, de baix consum i adaptats a persones amb mobilitat reduïda.

Sistemes Flexibles de Transport



Aquests sistemes -entesos com a sistemes de transport col·lectiu adaptats a un nombre reduït d'usuaris-, es presenten com una alternativa molt interessant per donar resposta als polígons on el volum de treballadors no és suficient per implantar un transport col·lectiu. Parlem del servei de cotxe compartit que al Bages està en funcionament via web <http://bages.compartir.org/> des de l'any 2005 o el vanpooling (variant del carpooling en la que un grup d'usuaris que comparteixen un desplaçament regular en un vehicle tipus furgoneta propietat d'un operador) o el carsharing, modalitats que encara no s'han implantat al Bages.

Polítiques de mobilitat a les empreses



Les empreses esdevenen una peça clau en el disseny, planificació i finançament de qualsevol política de mobilitat orientada a incrementar l'accessibilitat dels usuaris dels polígons. Així, de la incorporació de la millora de la mobilitat i l'accessibilitat en l'estratègia corporativa en resultarà un valor afegit a curt, mitjà i llarg termini, amb resultats positius en la millora de la competitivitat i en el balanç empresarial. A més a més, les polítiques de responsabilitat socials corporativa, molt en voga darrerament i en el futur, esdevenen una bona ocasió d'incorporar la variable mobilitat, tal i com s'ha fet amb d'altres aspectes que tenen a veure amb la salut laboral o bé amb la qualitat ambiental dels processos i productes.

A la comarca del Bages tenim alguns exemples d'empreses que han implementat actuacions de mobilitat sostenible: L'empresa Denso, ubicada al Polígon Industrial Santa Anna de Sant Fruitós de Bages, va posar en funcionament l'any 2005 una política de cotxes compartits a l'empresa a través de l'anomenat "parking verd". El "parking verd" consisteix en 20 places d'aparcament situades davant de la porta d'entrada de treballadors/es reservades exclusivament per a les persones que comparteixen cotxe.

6. Conclusions finals

El conjunt d'aquestes mesures de mobilitat sostenible, aplicades als polígons del Bages, millorarien significativament l'oferta de transport públic existent i les possibilitats de desplaçament a peu i/o altres modes no motoritzats com la bicicleta i, per tant, contribuirien a millorar els aspectes detectats de congestió, dèficit d'aparcament i accidentalitat d'aquesta zona. Alhora, obririen un ventall de possibilitats per a les persones que no disposen de vehicle propi per desplaçar-se i augmentant les possibilitats d'inserció laboral d'aquestes. Els col·lectius més beneficiats serien les dones, els joves i els immigrants extracomunitaris, que son els col·lectius amb índexs de motorització més baixos. També s'obtidrien beneficis ambientals directes com la reducció del consum energètic associat als desplaçaments laborals i la reducció de la contaminació atmosfèrica local i global.

Des d'aquesta perspectiva, i per tal d'avançar en la implementació de les diferents mesures planificades pel Bages, caldrà començar a treballar i avançar més en la gestió integral dels polígons d'activitat econòmica, en la qual la intervenció sobre la mobilitat de persones i mercaderies hi tindrà un paper cabdal. Així, cal avançar en el foment de l'associacionisme als polígons, per tal de poder comptar amb un interlocutor clar alhora de plantejar solucions o intervencions en els polígons. La manca d'organismes de gestió dels diferents polígons és un dels principals entrebancs alhora d'implementar mesures de foment de la mobilitat sostenible.

7. Fonts consultades

- *Anuari Estadístic del Bages, 2006-2007.* Consell Comarcal del Bages.
- *Dictamen sobre Espais Industrials i Territori, 2001.* Consell Econòmic i Social del Bages.
- *Directrius Nacionals de Mobilitat, 2008.* Generalitat de Catalunya.
- *Informe: Ocupació i mobilitat al Bages, 2004.* Consell Comarcal del Bages.
- Pàgina web de polígons i empreses del Consell Comarcal del Bages
<http://www.poligonsiempreses.ccbages.cat>
- *Pla de Serveis de transport públic del Bages, 2008.* Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya.
- *Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya, 2008.* Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya.
- *Programa de Foment de la Mobilitat Sostenible a les Àrees d'Activitat Econòmica del Bages, 2008.* Consell Comarcal del Bages.
- *Enquesta de Mobilitat Obligada, 2001.* Institut d'Estadística de Catalunya. Generalitat de Catalunya.

Manresa, 27 de juny de 2008

Anna Prat i Noguer
Tècnica de l'Àrea de Desenvolupament Comarcal

Consell Comarcal del Bages