

## 1.1. MOBILITAT

### 1.1.1. BREU RESUM DE LA SITUACIÓ ACTUAL

El municipi, situat a l'extrem oriental de la comarca del Bages, presenta un nucli urbà compacte amb un centre històric amb una topografia i accessibilitat complexa, que ha anat perdent pes com a referent funcional de la vila. Els creixements urbans més recents s'han localitzat en les àrees planeres adjacents al centre històric i al voltant de les principals vies de comunicació del municipi.

L'evolució demogràfica de la vila als últims anys ha estat positiva però bastant moderada. Per contra, el parc de vehicles municipal ha experimentat un marcat increment. La mobilitat obligada interna dels darrers anys s'ha repartit a parts iguals entre el vehicle privat i el mode a peu. El cotxe ha estat el mode de transport predominant de la mobilitat obligada externa (tant atreta com generada).

Artés tradicionalment ha disposat d'una activitat econòmica que ha permès que la majoria de la població activa resident no hagués de sortir fora del municipi per a treballar. Tanmateix, en els darrers anys s'ha constatat una creixent obertura que s'ha traduït en un augment dels viatges generats i atrets. Artés s'ha integrat en un sistema territorial on rep fluxos de mobilitat de la zona Gavarresa, Calders i Moià, alhora que depèn de Manresa com a centre econòmic predominant.

Aquest procés ha provocat que es produeixi un important increment de la intensitat de vehicles que circulen per la carretera C-25 (i en conseqüència a la via d'accés a l'eix, carretera B-430). Al mateix temps s'ha experimentat un descens de les intensitats mitjanes diàries de circulació en les vies interurbanes locals que comuniquen Artés amb els municipis veïns (B-431 i BV-4512).

La circulació dins del municipi està poc desenvolupada ja que la major part dels carrers disposen d'ambdós sentits de circulació i hi ha un eminent dèficit de senyalització. Es detecten intensitats elevades de vehicles en els carrers Rocafort, la carretera de Prats, el carrer de les Parres, l'Avinguda Diagonal i el carrer d'accés a l'eix transversal. Aquestes vies desenvolupen el paper de distribuïdors de la circulació dins del teixit urbà.

El carrer Rocafort exemplifica els conflictes del repartiment d'espai que es generen en el centre del municipi: és un punt clau en els itineraris dels vehicles pel municipi i dels vianants pel centre. De la cohabitació d'intensitats elevades dels dos modes de transport en resulten perjudicats els usuaris de la via més febles, ja que les característiques actuals de la vialitat del municipi cedeixen el protagonisme als vehicles. Així, en la majoria de carrers l'espai dedicat a la vorera és mínim.

Referent a la bicicleta, no es detecta la presència de cap actuació encaminada a la promoció d'aquest mode de transport. La presència d'infraestructures com carrils-bici, aparcaments adaptats o senyalització és pràcticament nul·la.

El servei de transport públic a Artés es limita a les línies d'autobús interurbà que connecten la població amb els centres d'activitat de la zona.

L'estacionament no presenta cap tipus de regulació: en molts carrers es permet aparcar a banda i banda. Això suposa que hi hagi un nombre elevat de places lliures que en termes globals es tradueix en un superàvit, però per l'altra, la falta de reserves d'aparcament, especialment la càrrega i descàrrega, genera problemes puntuals en àrees d'activitat comercial densa.

## 1.1.2. PRE-DIAGNOSI

### ○ DADES BÀSIQUES

#### 1. En els darrers anys s'ha produït un increment accentuat de la motorització

L'increment interanual del parc de vehicles (3,6%) ha estat superior al de la població (1,2) el que ha comportat que cada any hi hagi un major nombre de vehicles per habitant.

#### 2. L'índex de motorització és superior a la mitjana de Catalunya però inferior a la comarcal

La taxa de vehicles per a 1.000 habitants és de 675, 16 punts per sobre de la de Catalunya (que és de 649) i 192 punts per sota de la del Bages (que és de 841).

La taxa de turismes per a 1.000 habitants és de 476, mentre que a Catalunya és de 462 i al Bages de 572.

### ○ MOBILITAT OBLIGADA

#### 3. Les funcions residencials predominen sobre les de centre d'activitat econòmica

Artés genera 661 desplaçaments diaris residència-treball que van fora del municipi, mentre que en rep 388. La majoria dels treballadors que surten fora tenen Manresa com a destinació.

#### 4. En els darrers anys, el municipi està experimentant una creixent obertura

Cada cop són més els desplaçaments residència-treball i estudis-treball que es dirigeixen fora del municipi i és menor el nombre de viatges interns.

#### 5. L'índex d'autocontenció és moderadament elevat (59%) però en els darrers anys ha experimentat una forta davallada.

El nombre de població ocupada resident que es queda en el municipi (952) encara és superior a la que surt fora (661) però en cinc anys aquesta diferència s'ha vist retallada en un 14%.

#### 6. El mode a peu té el mateix pes que el vehicle privat en la realització dels desplaçaments interns

La mobilitat obligada interna es reparteix a parts iguals entre la realitzada en vehicle privat (47%) i la realitzada a peu (53%).

## **7. El vehicle privat té un paper predominant en els desplaçaments dirigits fora del municipi**

Els viatges realitzats en vehicle privat suposen el 86% del total, mentre que els que es realitzen en transport públic només el 14%.

### **○ CIRCULACIÓ**

## **8. L'Eix Transversal (C-25) ha esdevingut una gran via vertebradora de la mobilitat externa d'Artés.**

La nova infraestructura ha contribuït a l'obertura d'Artés i la consolidació d'un sistema territorial caracteritzat per l'intercanvi de fluxos de mobilitat.

## **9. La nova construcció de la variant comportarà una important reducció de trànsit de pas en el centre urbà**

Una bona part de la circulació externa ha deixat de passar pel centre urbà des de l'obertura de la ronda que uneix l'Eix Transversal (C-25) amb el polígon industrial. No s'evita amb aquesta ronda el pas pel nucli urbà del trànsit amb origen o destí Avinyó, Calders, Moià,...

## **10. La gestió de la circulació en el nucli urbà està poc desenvolupada**

La major part de les vies disposen dels dos sentits de circulació. Únicament els carrers amb vies de secció molt reduïda tenen una gestió direccional de la circulació.

## **11. La presència de vehicles pesats a la xarxa bàsica interna és important**

El percentatge de vehicles pesats per km respecte al total de nombre de vehicles per km és del 4%. En alguns punts com el tram que connecta el polígon industrial amb la carretera de Sallent és del 10%.

## **12. Dèficit important de senyalització vertical d'ordenació i d'obligació**

En alguns sectors del nucli urbà com el voltant del c/ Cardona i dels c/ Sabadell i Terrassa no existeix cap tipus de regulació visible de la xarxa viària.

## **13. El disseny de la rotonda del carrer Rocafort no s'adequa a l'estipulat per les diferents administracions**

L'accés principal de la rotonda connecta tangencialment amb l'anella central.

#### **14. Es dona un funcionament deficient del semàfor del carrer de les Parres que regula la velocitat**

Això provoca que molts conductors sobrepassin els límits de velocitat establerts en aquesta via.

### **○ VIANANTS I BICICLETES**

#### **15. El vianant només disposa d'un 26% de l'espai viari total**

Tot i que el mode a peu suposa el 53% dels viatges interns les característiques actuals de la vialitat del municipi cedeixen el protagonisme als vehicles. L'espai dedicat a vorera és mínim en la major part de carrers.

Fins i tot en les zones de més recent urbanització el model de secció de via adoptat continua relegant l'espai de vorera a un segon pla.

#### **16. No es donen unes condicions mínimes d'accessibilitat, comoditat i seguretat per al vianant.**

El 77% de les interseccions no disposa de passos de vianants. El 71% dels passos de vianants no són accessibles per a persones amb mobilitat reduïda. El zebra de molts passos de vianants està despintat. Més del 60% de la xarxa viària disposa de voreres inferiors al metre d'amplada.

#### **17. No hi ha cap infraestructura orientada a la promoció de l'ús de la bicicleta.**

No es detecta la presència de carrils-bici o senyalització específica. Només es disposa de 2 aparcaments-bici (a la biblioteca i al parc)

### **○ TRANSPORT PÚBLIC**

#### **18. Els desplaçaments interns realitzats en transport públic no arriben al 1% del total**

La falta d'una línia d'autobús urbana fa que la utilització de transport públic per a moure's pel municipi sigui quasi inexistent.

#### **19. Els desplaçaments generats en transport públic suposen un 14% del total**

L'oferta i demanda de transport públic és reduïda i es focalitza en col·lectius concrets de la població com la gent gran i els joves menors de 18 anys.

## ○ ESTACIONAMENT

### **20. La cobertura de l'estacionament és del 184%.**

L'ordenació del carrer poc restrictiva comporta que existeixi una presència important de places d'aparcament i que l'oferta superi en escreix la demanda residencial.

### **21. La disponibilitat de places privades és del 59%.**

Hi ha una presència important de places d'aparcament privades que contribueix a que l'aparcament en calçada presenti un percentatge baix d'ocupació.