

Anàlisi de la mobilitat laboral de 8 polígons industrials d'Osona



Juliol, 2004

Crèdits

Equip Director:

Servei del medi Ambient de la Diputació de Barcelona



Salvador Fuentes Bayó. Tècnic de l'Àrea de Medi Ambient

Observatori del Mercat de Treball d'Osona



Marta Presseguer. Tècnica del Consell Comarcal d'Osona
Belén López. Tècnica de CCOO
Irene Rifà. Tècnica de CCOO

Equip Auditor:

LA VOLA -Companyia de Serveis Ambientals, Empresa consultora



Jordi Codina, biòleg. Coordinador
Xavier Codina, enginyer agrònom. Tècnic

Índex

1.	Introducció	3
2.	Presentació dels polígons mostrejats	4
2.1.	Localització i característiques dels polígons industrials	4
2.2.	Oferta de transport col·lectiu	6
3.	Mostreig i buidat de les enquestes	7
3.1.	Selecció de la mostra.....	7
3.2.	Mostra	9
3.3.	Buidat de la mostra realitzada als caps de recursos humans	11
3.4.	Buidat de la mostra realitzada als treballadors.....	15
4.	Extrapolació de la mostra i anàlisi dels principals aspectes de l'enquesta .	32
4.1.	Els desplaçaments a peu o en bicicleta	32
4.2.	Principals interrelacions municipals	35
4.3.	L'ús del vehicle privat	42
5.	Propostes d'actuació.....	45
5.1.	Promoure els desplaçaments a peu i en bicicleta als polígons industrials	46
5.2.	Optimitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments al treball.....	48
5.3.	Fomentar un model sostenible de mobilitat.....	50
	Annexes	59

1. Introducció

La mobilitat, juntament amb el consum del sòl, és un element que condiciona estretament la viabilitat urbanística, l'equitat social i la sostenibilitat ecològica del desenvolupament urbà. L'actual model de creixement urbanístic i econòmic propicia un increment de les necessitats de desplaçament de la població, tant en nombre de desplaçaments com en la seva distància i complexitat.

En aquest sentit, la comarca d'Osona no n'ha estat una excepció, enregistrant un augment de la mobilitat obligada, especialment en aquells desplaçaments que fan referència a la mobilitat laboral.

En l'àmbit comarcal, aquest augment de la mobilitat -propiciat per l'increment del parc mòbil, la millora de les infraestructures viàries i canvis en els hàbits de la població- s'ha traduït en un increment espectacular de la utilització del vehicle privat, mentre que els modes de transports col·lectius (autobús, tren,...) són poc emprats. Aquesta situació s'accentua en els desplaçaments als polígons industrials, ja que habitualment s'ubiquen a fora dels nuclis urbans, sovint es troben allunyats de les parades de transport públic i generalment no disposen de problemes d'aparcament.

Conscients dels impactes socials, territorials i ambientals que provoca aquesta situació, l'Observatori del Mercat de Treball d'Osona (a partir d'ara OMTO¹), va encarregar a l'any 2002 la realització d'un estudi on s'identificaren els principals agents implicats en la mobilitat als polígons industrials (localització dels polígons industrials, nombre d'empreses i treballadors, línies de transport col·lectiu existent, freqüències, operadors,...).

Amb l'objectiu de concretar les possibilitats reals de transport col·lectiu d'aquests polígons, a finals de 2003 es va encetar una nova fase d'aquest estudi, segons la qual es va realitzar una enquesta detallada a una selecció de polígons industrials d'Osona, segons criteris de proximitat, dimensió i representativitat territorial. L'anàlisi d'aquesta enquesta ha de permetre acotar amb una major precisió l'origen – destí dels treballadors que van als polígons industrials, així com determinar el potencial de transport col·lectiu i d'altres modes de desplaçament sostenibles dels polígons industrials susceptibles de millorar.

El document que es presenta a continuació mostra el buidat i anàlisi d'aquesta enquesta, i s'estructura en tres parts:

- 1) Presentació dels polígons industrials de la comarca d'Osona.
- 2) Buidat de les dades de l'enquesta (tant la realitzada als caps de recursos humans de les empreses com als treballadors) i conclusions de l'enquesta.
- 3) Propostes encaminades a potenciar el transport col·lectiu als polígons industrials, així com d'altres modes de desplaçament sostenibles (desplaçaments a peu, en bicicleta, compartir cotxe,...).

¹ L'Observatori està format pels 4 Pactes Territorials d'Osona

Aquest estudi s'emmarca dins del Programa de mobilitat sostenible del Servei de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona.

2. Presentació dels polígons mostrejats

2.1. Localització i característiques dels polígons industrials

Segons l'estudi "Anàlisi de la mobilitat laboral dels polígons industrials d'Osona" (OMTO, 2003), a la comarca d'Osona s'hi localitzen un total de 92 polígons industrials, que ocupen 17.977 treballadors, repartits entre 32 municipis dels 53 considerats². La major part d'aquests polígons es caracteritzen per les seves reduïdes dimensions (amb una mitjana de 195 treballadors per polígon), i la seva dispersió territorial, amb certa tendència, però, a localitzar-se en els municipis més grans (Vic, Manlleu, Torelló, Centelles o Prats de Lluçanès) i seguint les principals vies de comunicació (eix de la C-17, C-154, eix Torelló-Manlleu-Roda de Ter, i eix Calldetenes-Santa Eugènia de Berga-Taradell).

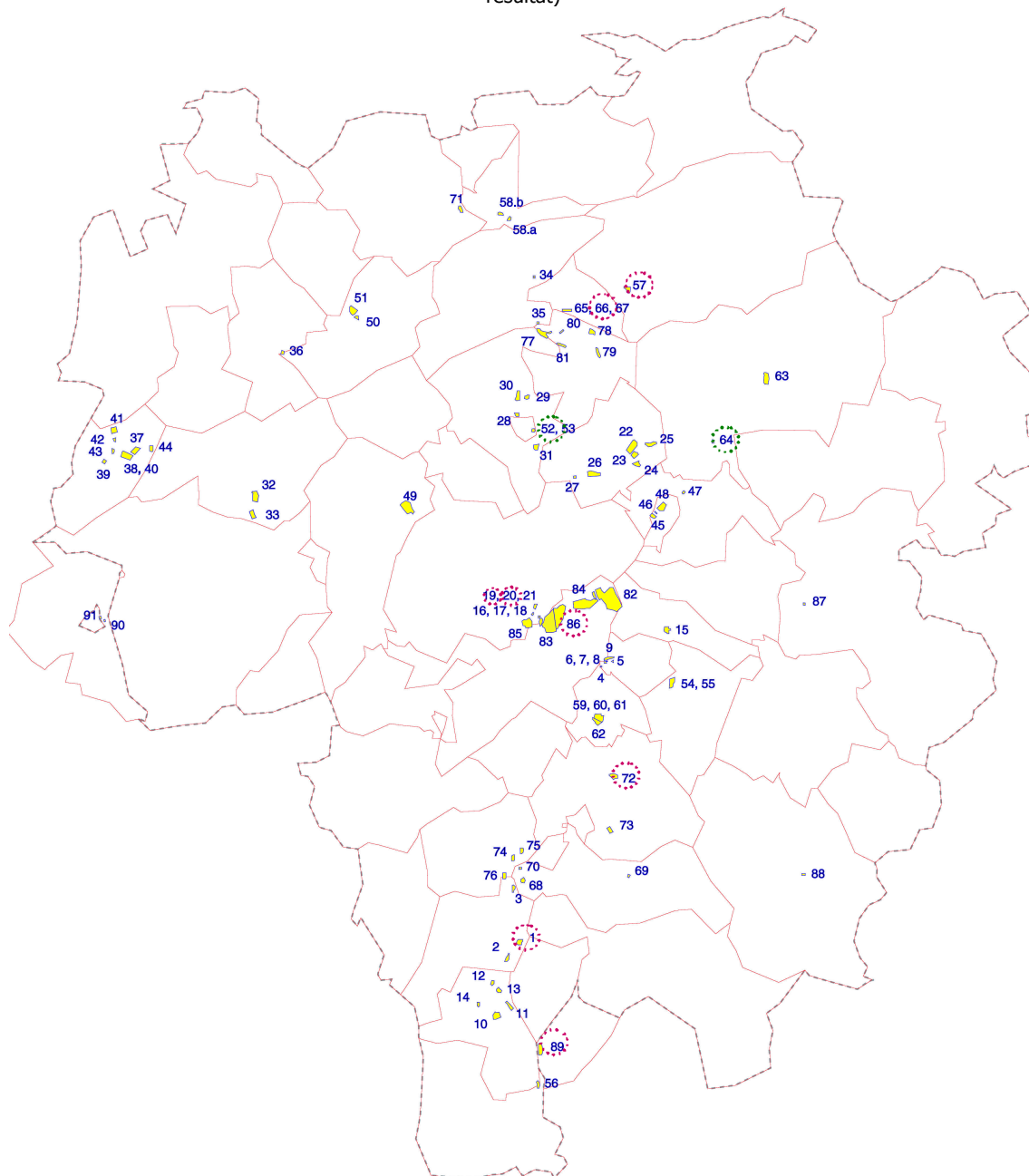
Aquest estudi s'ha centrat en un mostreig sobre 10 polígons industrials. D'aquest mostreig s'ha obtingut resultats de 8 polígons, en els quals s'hi localitzen un total de 223 empreses (17,1 % sobre el total) i un total de 3.648 treballadors, que representa el 20,3 % del total de població ocupada als polígons industrials de la comarca d'Osona³. Per tant, la mostra s'ha centrat en aquells polígons amb una major població ocupada (amb una mitjana pròxima a 400 treballadors per polígon industrial).

² S'inclouen els municipis d'Aiguafreda (Vallès Oriental) i Sant Feliu Sasserra (Bages), inclosos en els Pactes Territorials d'Osona Sud-Alt Congost i Lluçanès respectivament.

³ Tot i que la població real ocupada a l'Empresa Casa Terradelles supera en 464 treballadors que es cita a l'estudi "Anàlisi de la mobilitat laboral dels polígons industrials d'Osona" (OMTO, 2003).

Figura 2.1.1.

Localització dels polígons industrials de la comarca d'Osona i polígons preseleccionats
(en vermell s'indiquen els polígons que s'ha obtingut resultats i en verd els polígons que no s'ha aconseguit cap resultat)



Bòbila	1	El Verdager (Fase 2B)	24	Cases Noves	47	Montmany	69
Illa Càrnia	2	Zona Font Tarrés	25	H.T. Puigneró	48	La Plana	70
N-152	3	Bicc General Cable	26	Zona Industrial	49	La Teuleria	71
Illa Gran-Balmes-Gorcs	4	La Piara	27	Devallans-Font dels Plàtans	50	El Vivet	72
Illa Carders-Guilleries...	5	C/ Indústria	28	Lluçanès-Font de la Presa	51	Els Castellets	73
Illa França-Unió	6	Talamanca	29		52	Goules	74
Illa Gran-Mercè-...	7	Can Valentí I	30		53	Verinal	75
Illa Sant Martí-Mercè-...	8	Sabrosa	31	La Quintana (PP)	54	El Gelec	76
Adoberies Oest	9	Velluts	32	La Quintana (SU)	55	Matabosch	77
La Gavarra	10	Pont	33	Indústria	56	La Campaneria	78
Congost	11	Colònia la Mambla	34	Fontsanta	57	Mas les Vinyes	79
Puigxoriguer	12	Colònia Ymbern	35	El Serratet	58a	Av. Del Castell	80
Els Casals	13	Zona Industrial	36	Can Guixà	58b	Carrer del Ter	81
Riumundé	14	Les Saleres	37	Explasa-Tramontana	59	Malloles	82
La Fàbrica	15	Puigneró S.A.	38	Explasa-Mestral	60	Sot dels Pradals	83
Sector Sant Roc	16	Ausa S.A.	39	Explasa-Indústria	61	Parc Activitats Econòmic	84
Mas Galí (Antic)	17	Manipulació de Fusta S.L.	40	Bulló	62	Bigas	85
Mas Galí (Nou)	18	Obradors S.A.	41	Zona Industrial l'Esquirol	63	Beuló	86
Crta. Sant Hipòlit	19	Mat. Construcció S.A.	42	Can Patel	64	La Fàbrica	87
Osona Parc	20	Fustes Serrat S.A.	43	Vila-Seca I	65	Sot de Can Jan	88
Carrer Sant Jordi	21	Fustes Solà S.A.	44	Toll	66	N-152	89
La Coromina	22	Ctra. Malars (R i M)	45	C/ Indústria	67	Crta. Oristà	90
El Verdager (Fase 1, 2A)	23	Fontanelles	46	Avellanet	68	Crta. Manresa	91

2.2. Oferta de transport col·lectiu

La comarca d'Osona disposa en l'actualitat de 34 línies de transport col·lectiu per carretera que connecten els diversos municipis de la comarca entre ells i amb l'exterior. Aquest servei de transport col·lectiu és subministrat per un total de 12 companyies.

De creuar la informació obtinguda dels polígons industrials i l'oferta de transport col·lectiu existent a la comarca s'observa com:

- 27 Polígons (29,3 %) compten amb una bona oferta de transport col·lectiu diari des del punt de vista de la proximitat. Dels 8 polígons mostrejats, 4 s'inclouen en aquest apartat (N-152 d'Aiguafreda, Beuló de Vic, el Toll de Sant Vicenç de Torelló i la Bòbila de Balenyà)
- 17 Polígons (18,5 %) es troben situats sobre el recorregut d'una línia, però no tenen proximitat a una parada. Dels 8 polígons mostrejats, 4 s'inclouen en aquest apartat (el Vivet de Taradell, Font Santa de Sant Pere de Torelló i Osona Park i crta. de Sant Hipòlit de Gurb).
- 42 Polígons (45,7 %) no es troben situats sobre el recorregut de cap línia de transport col·lectiu diari, però tenen, per contra, certa proximitat a una línia.
- 6 Polígons (6,5 %) requereixen de la creació de noves línies per tal de poder gaudir de transport col·lectiu diari (no tenen proximitat a cap parada ni línia de les existents).

Per tant, en el marc de l'oferta actual de transport col·lectiu a Osona, els polígons mostrejats compten amb una (teòrica) bona oferta de transport col·lectiu.

3. Mostreig i buidat de les enquestes

3.1. Selecció de la mostra

Atenent a criteris de **proximitat** dels polígons industrials a una línia de transport col·lectiu, **dimensió** dels polígons (seleccionant els polígons que aplegaven més de 150 treballadors) i **representativitat territorial** (amb una mostra representativa dels 4 pactes territorials per a l'ocupació existents a la comarca) es varen preseleccionar 10 polígons industrials (vegeu la taula 3.1.1.).

A totes les empreses preseleccionades des de l'OMTO se'ls hi va fer arribar una carta presentant el projecte, sol·licitant la seva col·laboració. Posteriorment es va trucar a les empreses de més de 5 treballadors insistint en la participació en aquest projecte. Cal destacar que una part significativa de les que no varen voler participar en l'enquesta eren perquè bé opinaven que els temes de mobilitat no els afecten directament bé per la seva posició contrària al transport col·lectiu.

La resposta final a aquesta crida a la col·laboració va ser d'un total de 57 activitats empresarials de 8 polígons industrials diferents i amb un total de 1.089 treballadors (1.922 si sumem la plantilla de Casa Terradellas, la qual només ha respost una part de l'enquesta).

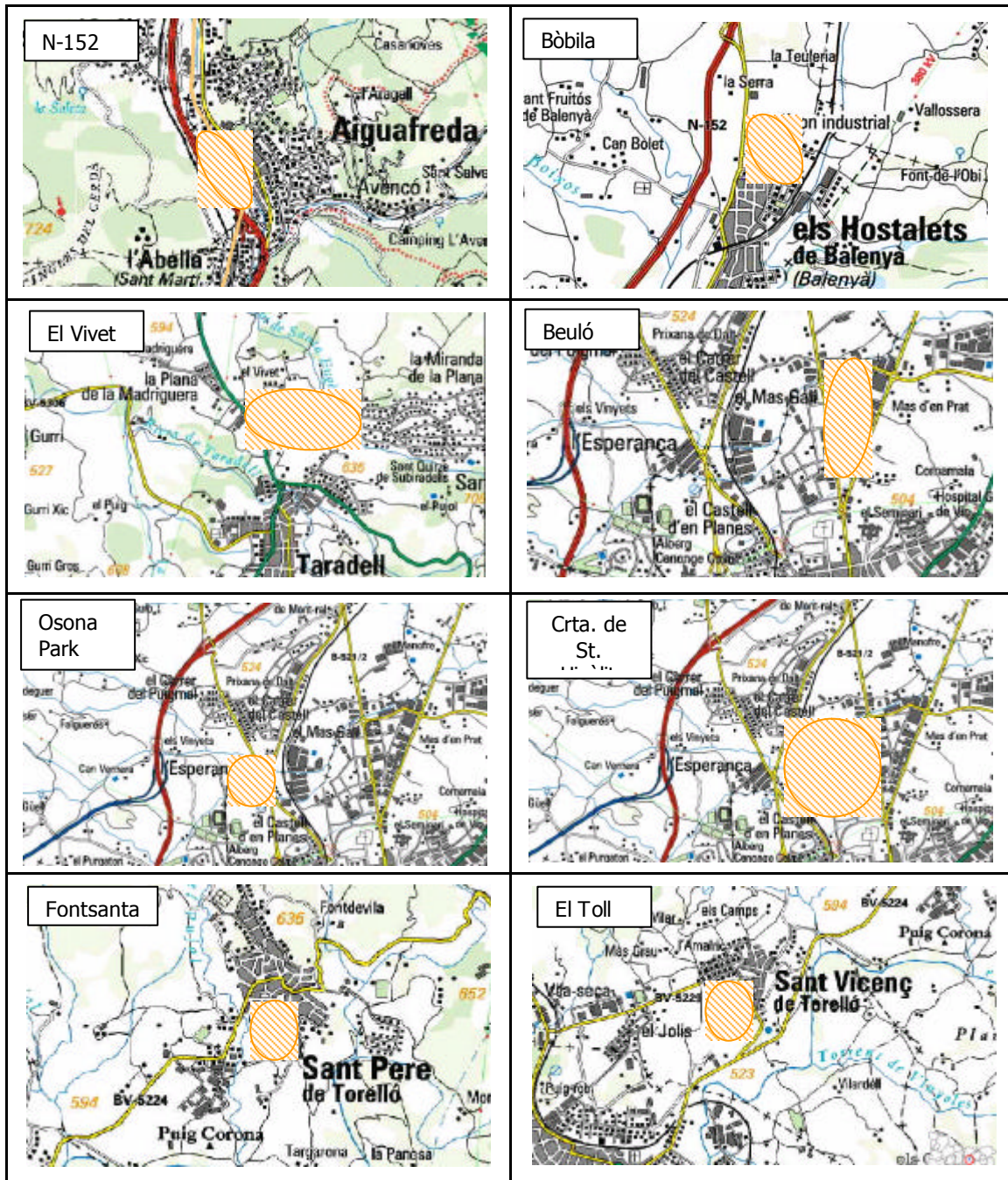
Taula 3.1.1.
Els polígons preseleccionats i resposta obtinguda

Polígon	Municipi	Nre. Treballadors	Nre. Empreses	Nre. enquestes repartides	Nre. enquestes contestades
Bòbila	Balenyà	216	20	99	47
1	Sant Hipòlit	250	1	0	0
El Toll	St. Vicenç de Torelló	163	8	240	87
El Beuló	Vic	1.170	137	640	374
N-152	Aiguafreda	291	28	94	68
Crta. St. Hipòlit	Gurb	176	18	138	100
Osona Park	Gurb	494	14	58	31 ⁴
Fontsanta	St. Pere de Torelló	600	30	432	272
Can Patel	Santa Maria de Corcó	291	1	0	0
Vivet	Taradell	227	46	169	110
TOTAL		3.878	303	1.870	1.089

La figura 3.1.1. mostra la situació dels polígons industrials que s'ha obtingut resposta de l'enquesta.

⁴ 864 enquestes si s'inclou la resposta de Casa Terradellas, de la qual només es té informació d'una pregunta.

Figura 3.1.1.
Situació dels polígons que han estat objecte de la mostra



3.2. Mostra

Per tal de disposar d'informació tant de la direcció de les empreses, com dels treballadors es va plantejar realitzar dos models d'enquesta: l'un adreçat als caps de recursos humans (figura 3.2.1.) i l'altre adreçat als treballadors (figura 3.2.2.).

L'enquesta adreçada als caps de recursos humans tenia com a grans objectius determinar les característiques de l'empresa enquestada i veure la predisposició a ajustar el funcionament de l'empresa per motius de mobilitat laboral. Per la seva banda l'enquesta repartida entre els treballadors pretenia determinar el coneixement de les característiques dels desplaçaments laborals al polígon, el coneixement les modalitats habituals de transport i veure la predisposició a utilitzar el transport públic.

Figura 3.2.1.
Model d'enquesta realitzada als caps de recursos humans

<p>L'OMTO (Observatori de Mercat de Treball d'Osona) està realitzant un estudi de la mobilitat laboral als polígons industrials de la comarca d'Osona. Agraïrem que la vostra empresa col·laborés en la iniciativa responant la present enquesta.</p>			
Dades de l'enquestat/da			
EMPRESA			
Nom			
Càrrec			
Correu electrònic			
Qüestions:			
1. Indiqueu la plantilla estable de l'empresa anualment (inclosos els eventuals):.....			
2. Aproximeu en % de la plantilla en contracte indefinit o temporal amb força continuïtat (contractes que es renoven periòdicament):.....			
3. Indiqueu en la següent taula els horaris dels torns de treball i el nº de treballadors corresponent :			
	Tom 1	Tom 2	Tom 3
Horari			
Nº treballadors			
4. Els empleats realitzen hores extres de forma habitual?			
No <input type="checkbox"/>			
Sí <input type="checkbox"/> Detalleu les hores que es perllonga la jornada laboral en cada torn i el % o nº de treballadors que les realitzen:			
	Tom 1	Tom 2	Tom 3
Horari de les hores extres			
% o nº treballadors			
5. Tenen empleats (de la plantilla estable) que desenvolupen la seva activitat fora de la planta (comercials, administratius,...)?.			
Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>			
(en cas afirmatiu) Quants podrien utilitzar el transport o altres (a peu, bicicleta,...) per arribar a la planta?			
6. Indiqueu quins períodes i dies l'empresa no té activitat (festius, vacances...):			
Motiu	Mes de l'any	Nre. de dies	

1. Estaríeu disposats a ajustar l'horari de funcionament per fer-lo coincidir amb el d'altres empreses del polígon i així facilitar el desplaçament conjunt de tots els empleats?
Sí <input type="checkbox"/>
No <input type="checkbox"/> Motiu:.....
2. Disposeu d'un sistema de transport col·lectiu propi de l'empresa?
Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
Quin (minibus, furgoneta, turisme,...)?:
3. Estaríeu disposats a afavorir la creació en un futur d'un sistema de transport col·lectiu per als vostres empleats o un sistema comú per als treballadors del polígon?
Sí <input type="checkbox"/>
No <input type="checkbox"/> Motiu:.....
4. Estaríeu disposats a aplicar alguna bonificació als treballadors que utilitzen modes de transport més sostenibles (transport públic, a peu, en bicicleta...)
Sí <input type="checkbox"/>
No <input type="checkbox"/> Motiu:.....
Gràcies per respondre l'enquesta.

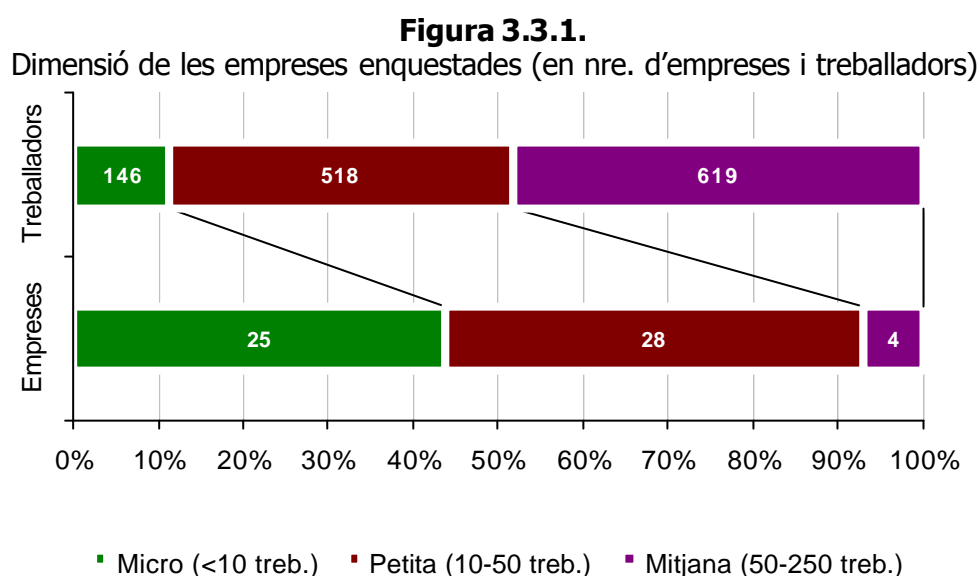
Figura 3.2.2.
Model d'enquesta realitzada als treballadors

<p>EMPRESA</p> <p>Data/ Fecha</p> <p>Edat/ Edad</p> <hr/> <p>Per tal de realitzar un estudi sobre la mobilitat als polígons industrials de la comarca d'Osona agrairíem la seva col·laboració responnent la següent enquesta. <i>Para poder realizar un estudio sobre la movilidad en los polígonos industriales de la comarca de Osona, agradeceríamos su colaboración respondiendo la siguiente encuesta</i></p> <p>1. Quant temps fa que treballa en aquesta empresa?/ <i>Cuanto tiempo hace que trabaja es esta empresa?</i>.....</p> <p>2. Quin és el seu horari laboral?/ <i>Cual es su horario laboral?</i></p> <p>Hora d'entrada/ <i>Hora de entrada</i></p> <hr/> <p>Hora de sortida/ <i>Hora de salida</i></p> <p>3. Si habitualment realitza hores extres, indiqui la seva distribució en jornada laboral / <i>Si habitualmente realiza horas extras, indique su distribución en la jornada laboral</i></p> <p>Horas extras sobre l'horari normal (exemple: al matí de 13 a 14h i a la tarda de 18 a 19h) <i>Horas extras sobre el horario normal (ejemplo: por la mañana de 13 a 14h y por la tarde de 18 a 19 h)</i></p> <p>4. En quina localitat viu?/ <i>En qué localidad vive?</i></p> <p>.....</p> <p>5. En cas de viure al mateix municipi on treballa: a quina distància (en minuts i a peu) es troba el centre de treball de la seva residència / <i>En caso de vivir en el mismo municipio donde trabaja: a qué distancia (en minutos y a pié) se encuentra el centro de trabajo de su residencia?</i></p> <p>.....</p> <p>6. A quina localitat es dirigeix quan acaba la jornada laboral?/ <i>A que localidad se dirige cuando finaliza la jornada laboral?</i></p> <p>.....</p> <p>7. Quants desplaçaments realitza al dia en total de casa a la feina i de la feina a casa? <i>Cuántos desplazamientos realiza al día en total de casa al empleo y del empleo a casa?</i></p> <p>.....</p>	<p>1. Com es desplaça habitualment al seu lloc de treball? Marqui una creu sobre totes les modalitats usades en el trajecte: <i>Cómo se desplaza habitualmente a su lugar de trabajo? Marque una cruz sobre todas las modalidades usadas en el trayecto:</i></p> <p><input type="checkbox"/> Autobús</p> <p><input type="checkbox"/> Tren</p> <p><input type="checkbox"/> A peu o bicicleta/ <i>A pie o en bicicleta</i></p> <p><input type="checkbox"/> Vehicle propi (cotxe, moto, furgoneta, etc.)/ <i>Vehículo propio (coche, moto, furgoneta)</i> Comparteix el vehicle amb altres companys de la feina/ <i>Comparte el vehículo con otros compañeros del trabajo?</i></p> <p>No <input type="checkbox"/></p> <p>Sí <input type="checkbox"/> N° ocupants totals/ <i>N° ocupantes totales</i>.....</p> <p>2. Quant temps (minuts) triga en completar el trajecte des de la residència a la feina amb el seu transport habitual? <i>Cuanto tiempo tarda (minutos) en completar el trayecto des de la residencia al empleo con su transporte habitual?</i></p> <p>3. Utilitza algun cop el transport públic per anar a treballar?/ <i>Utiliza alguna vez el transporte público para ir al trabajo?</i></p> <p>No <input type="checkbox"/></p> <p>Sí. Setmanalment/ <i>Sí Semanalmente</i> <input type="checkbox"/></p> <p>Sí. Mensualment/ <i>Sí Mensualmente</i> <input type="checkbox"/></p> <p>Sí. Ocasionalment (algun cop a l'any)/ <i>Sí Ocasionalmente (alguna vez al año)</i> <input type="checkbox"/></p> <p>.....</p> <p>4. Necessita usar el vehicle privat durant la jornada laboral?/ <i>Necesita usar su vehículo privado durante la jornada laboral?</i></p> <p>No <input type="checkbox"/></p> <p>Sí <input type="checkbox"/> Amb quina freqüència (dies/setmana)?/ <i>Con qué frecuencia (días/semana)?</i>.....</p> <p>5. Estaria disposat/da a utilitzar en un futur transport públic per anar a treballar si cobriss el recorregut del seu trajecte habitual?/ <i>Estaría dispuesto/a a utilizar el transporte público para ir a trabajar si cubriese el recorrido de su trayecto habitual?</i></p> <p>Sí <input type="checkbox"/></p> <p>No <input type="checkbox"/> Motiu/ <i>Motivo:</i></p> <p>.....</p> <p align="right">Gràcies per la seva col·laboració/ <i>Gracias por su colaboración.</i></p>
--	---

Els apartats 3.3. i 3.4. mostren el buidat de les enquestes efectuades tant als treballadors com als caps de recursos humans de les activitats. Aquestes enquestes es varen omplir entre el setembre de 2003 i el febrer de 2004.

3.3. Buidat de la mostra realitzada als caps de recursos humans

El nombre total d'enquestes recollides fou de 58 (13 del polígon de Font Santa, 4 del Toll, 3 de la crta. de Sant Hipòlit, 10 de la Bòbila, 2 a la crta. N-152, 13 el Vivet i 13 el Beuló). Aquestes activitats englobaven una plantilla de 1.283 treballadors. La figura 3.3.1. mostra la distribució de les empreses enquestades, segons la seva dimensió.

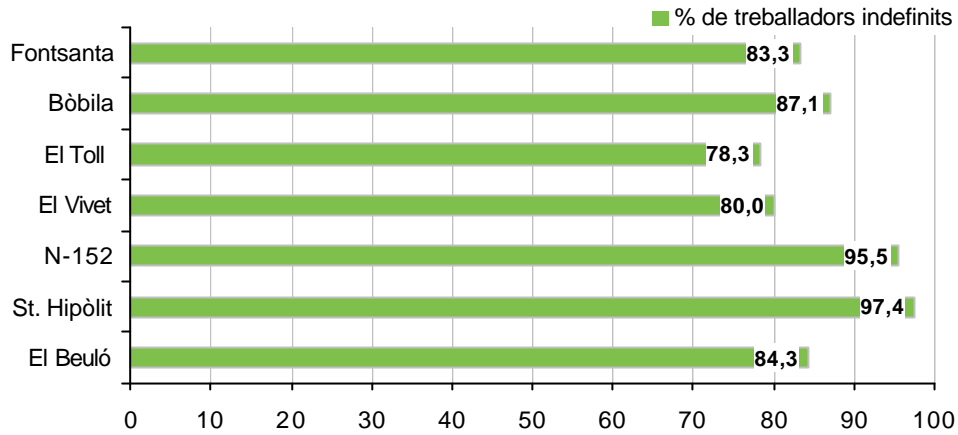


Percentatge de la plantilla en contracte indefinit o temporal amb força continuïtat (contractes que es renoven periòdicament)

El 83,88 % dels treballadors de les empreses enquestades disposen de contracte indefinit o temporal amb força continuïtat, tot i que per polígons s'observen diferències significatives. El polígon N-152 d'Aiguafreda i crta. de Sant Hipòlit de Gurb són els que tenen un major percentatge de treballadors amb contracte definit o amb força continuïtat, mentre que el Toll de St. Pere de Torelló i el Vivet de Taradell registren els percentatges menors (figura 3.3.2.).

Figura 3.3.2.

% dels treballadors de les empreses enquestades disposen de contracte indefinit o temporal amb força continuïtat

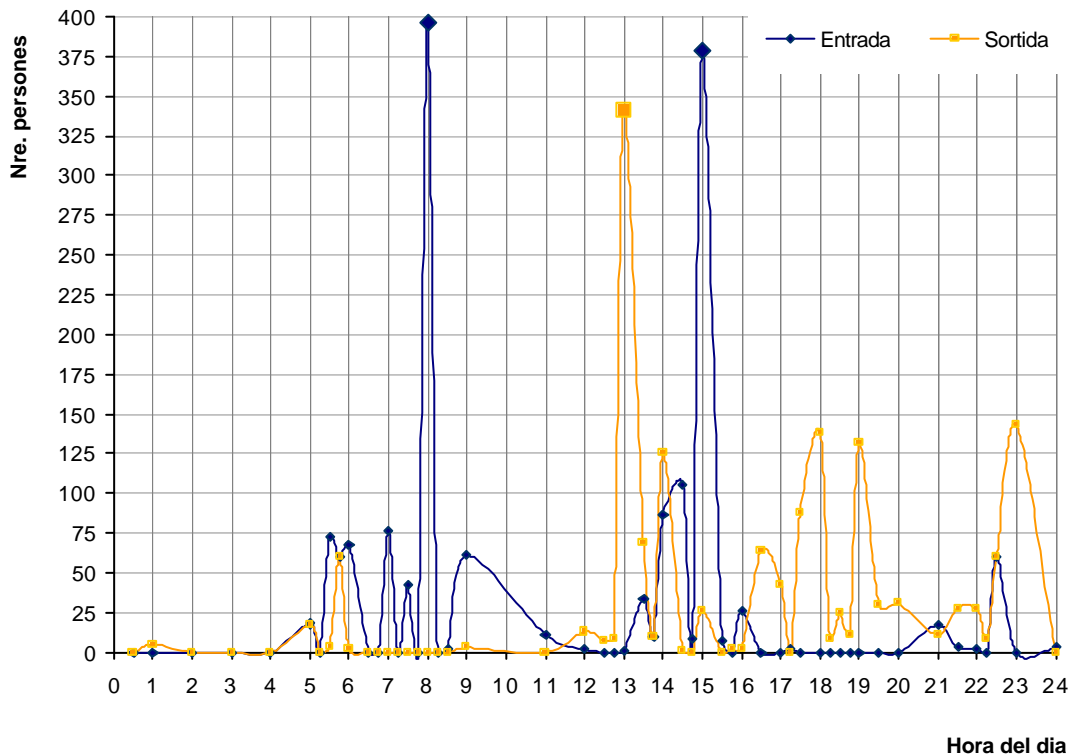


Horaris dels torns de treball i el n^o de treballadors corresponent

Segons els caps de recursos humans, els principals horaris d'entrada a la feina dels treballadors són a les 8 h i 15 h, mentre que el principal horari de sortida és a les 13 h, tot i que hi ha força diversitat d'horaris (a les 14h, 18h, 19h, 23h,...).

Figura 3.3.3.

Horaris d'entrada i sortida de la feina



Empleats que realitzen hores extres de forma habitual

Només 7 de les 58 empreses (12,1 %) han declarat que es realitzen hores extres de forma habitual. Cal destacar que dues d'elles són del polígon de Font Santa i ocupen a 175 treballadors (que allarguen la jornada laboral de les 17h30' fins a les 19 h), mentre que la resta d'empreses que fan hores extres de forma habitual són de dimensions petites o molt petites.

Empleats (de la plantilla estable) que desenvolupen la seva activitat fora de la planta (comercials, administratius,...)

Hi ha empleats de plantilla estable que desenvolupen activitat fora de la planta en 16 de les 58 empreses (27,6 %). En concret corresponen a 2 empreses de Font Santa (St. Pere de Torelló), 1 del Toll (St. Vicenç de Torelló), 2 de St. Hipòlit (Gurb), 3 de la Bòbila (Balenyà), 2 del Vivet (Taradell) i 6 de Beuló (Vic).

Períodes i dies l'empresa no té activitat (festius, vacances...)

Els principals períodes d'inactivitat de les empreses es concentren a l'agost (entre 14 i 30 dies), per Nadal (entre 1 i 15 dies) i setmana santa (entre 4 i 10 dies). Són molt poques les empreses que fan vacances durant el mes de juliol. També hi ha una empresa que no tanca mai i varies que només tanquen durant el cap de setmana (dissabte, diumenge o ambdós).

Estaríeu disposats a ajustar l'horari de funcionament amb el d'altres empreses del polígon i facilitar el desplaçament conjunt dels empleats?

Un total de 32 empreses han respost negativament a aquesta pregunta (55,2 %). La taula 3.3.1. mostra els principals motius d'aquesta negativa. Els principals motius de la negativa són: dificultats per confeccionar els torns i la necessitat de mantenir l'horari d'atenció al públic.

Taula 3.3.1.

Motius de les respostes negatives per ajustar l'horari de funcionament amb el d'altres empreses del polígon i facilitar el desplaçament conjunt dels empleats

Nre. respostes	Motiu
7	Dificultat per confeccionar els torns
6	Necessitat de mantenir l'horari d'atenció al públic
4	Distància massa curta per implantar-hi cap mena de transport públic
5	Altres motius
10	No ha explicat els motius d'aquesta negativa

Disposeu d'un sistema de transport col·lectiu propi de l'empresa?

Hi ha dues empreses que disposen d'un sistema de transport col·lectiu propi de l'empresa, en concret una activitat⁵ del polígon de Font Santa que compta amb un bus de Torelló a Sant Pere de Torelló, i una del polígon Beuló de Vic⁶. En relació a aquesta última, l'annex 1 presenta el buidat de l'enquesta en aquesta empresa així com la valoració dels treballadors d'aquest servei de l'empresa.

Estaríeu disposats a afavorir la creació en un futur d'un sistema de transport col·lectiu per als vostres empleats o un sistema comú per als treballadors del polígon?

Un total de 35 empreses han respost afirmativament a aquesta qüestió (60,3 %), 5 no ha respost (8,6 %) i 18 (31,0 %) ha respost negativament. El principal motiu de la negativa és la poca quantitat de treballadors que hi ha de fora el municipi i la necessitat de vehicle privat durant la jornada laboral.

Estaríeu disposats a aplicar alguna bonificació als treballadors que utilitzen modes de transport més sostenibles (transport públic, a peu, en bicicleta...)?

Només 15 empreses han respost afirmativament a aquesta qüestió (el 25,9 % de les empreses enquestades), 9 no ha respost i 34 ha respost negativament (de les quals 8 són al polígon de Font Santa, 1 al Toll, 2 al polígon de la crta. de St. Hipòlit, 7 a la Bòbila, 2 a la N-152, 9 al Vivet i 5 al Beuló).

⁵ AXILONE METAL, SA.

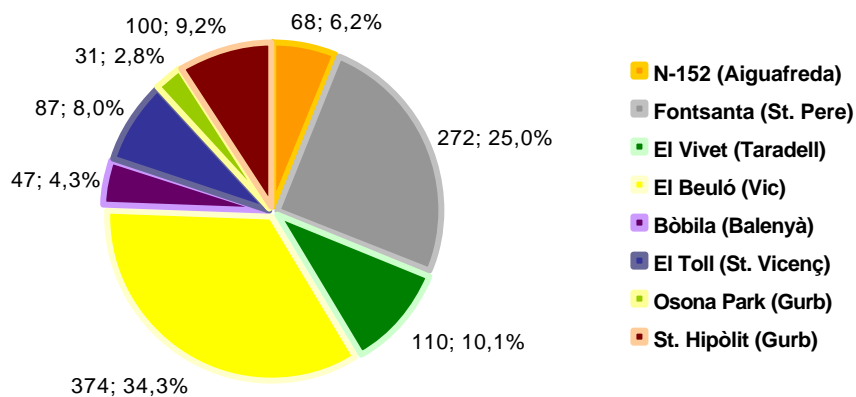
⁶ GIRBAU, SA. Aquesta empresa disposa d'una línia que connecta diversos punts de Vic amb l'activitat.

3.4. Buidat de la mostra realitzada als treballadors

S'han recollit un total de 1.089 enquestes, corresponents a 66 empreses diferents. A més en alguna pregunta es disposa de la informació dels 833 treballadors de l'empresa Casa Terradellas, ubicada al polígon d'Osona Park.

La figura 3.4.1. mostra la distribució de les enquestes recollides segons polígons industrials.

Figura 3.4.1.
Nre. d'enquestes recollides i % sobre el total segons polígons industrials



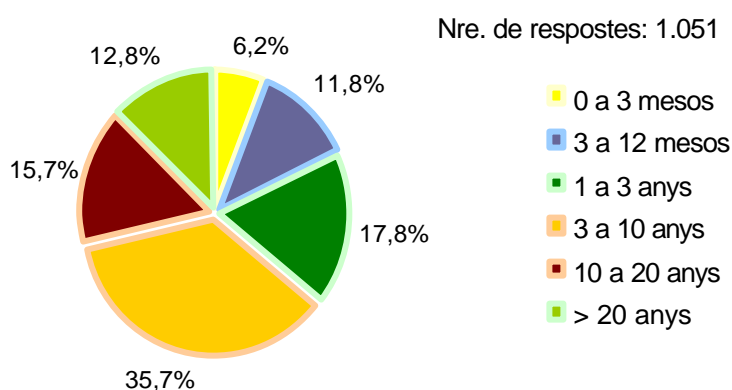
A continuació es presenta el buidat (pregunta a pregunta) de l'enquesta contestada pels treballadors.

Quant temps fa que treballa en aquesta empresa?

Tal i com mostra la figura 3.4.2. la major part dels enquestats (64%), feia tres o més anys que treballaven a la mateixa empresa. Per tant, tot i que no necessàriament existeix una correlació directa, en principi cal pensar que com a mínim 2/3 de la població enquestada formava part de la plantilla estable de les empreses i amb contracte indefinit.

Figura 3.4.2.

% d'enquestes recollides segons el temps que fa que treballa a l'empresa



Per polígons, els que compten amb una plantilla més "estable" són Beuló de Vic, Osona Park i el polígon de Sant Hipòlit de Gurb, mentre que a la Bòbila, el polígon de la carretera N-152 i el Toll són els que compten amb un major percentatge de la plantilla de nova contractació (taula 3.4.1.).

Taula 3.4.1.

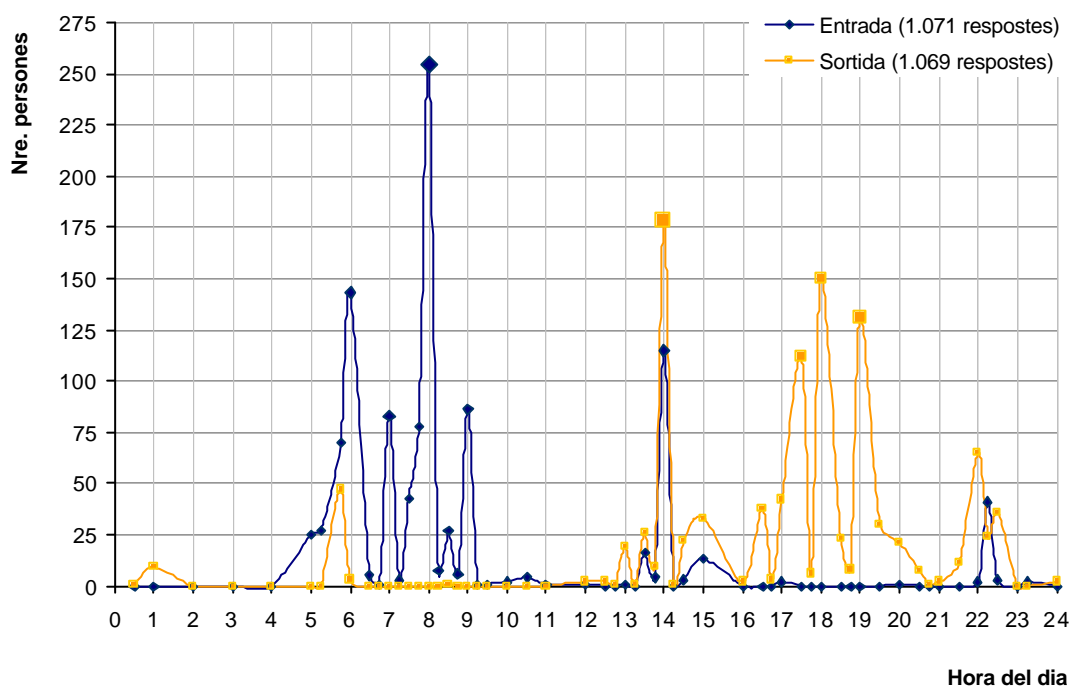
% d'enquestes recollides segons el temps que fa que treballa a l'empresa i el polígon industrial

Polígon	0-3 mesos	3-12 mesos	1-3 anys	3-10 anys	10-20 anys	> 20 anys
La Bòbila	15,6	11,1	24,4	35,6	8,9	4,4
Beuló	3,6	8,7	12,6	29,8	21,9	23,5
El Vivet	5,9	13,9	24,8	37,6	16,8	1,0
Fontsanta	9,8	15,5	15,2	41,3	10,6	7,6
N-152	13,8	18,1	11,7	27,7	14,9	13,8
Sant Hipòlit	3,0	11,1	23,2	45,5	12,1	5,1
Osona Park	0,0	12,9	16,1	25,8	16,1	29,0
El Toll	15,7	20,5	13,3	36,1	12,0	2,4

Quin és el seu horari laboral?

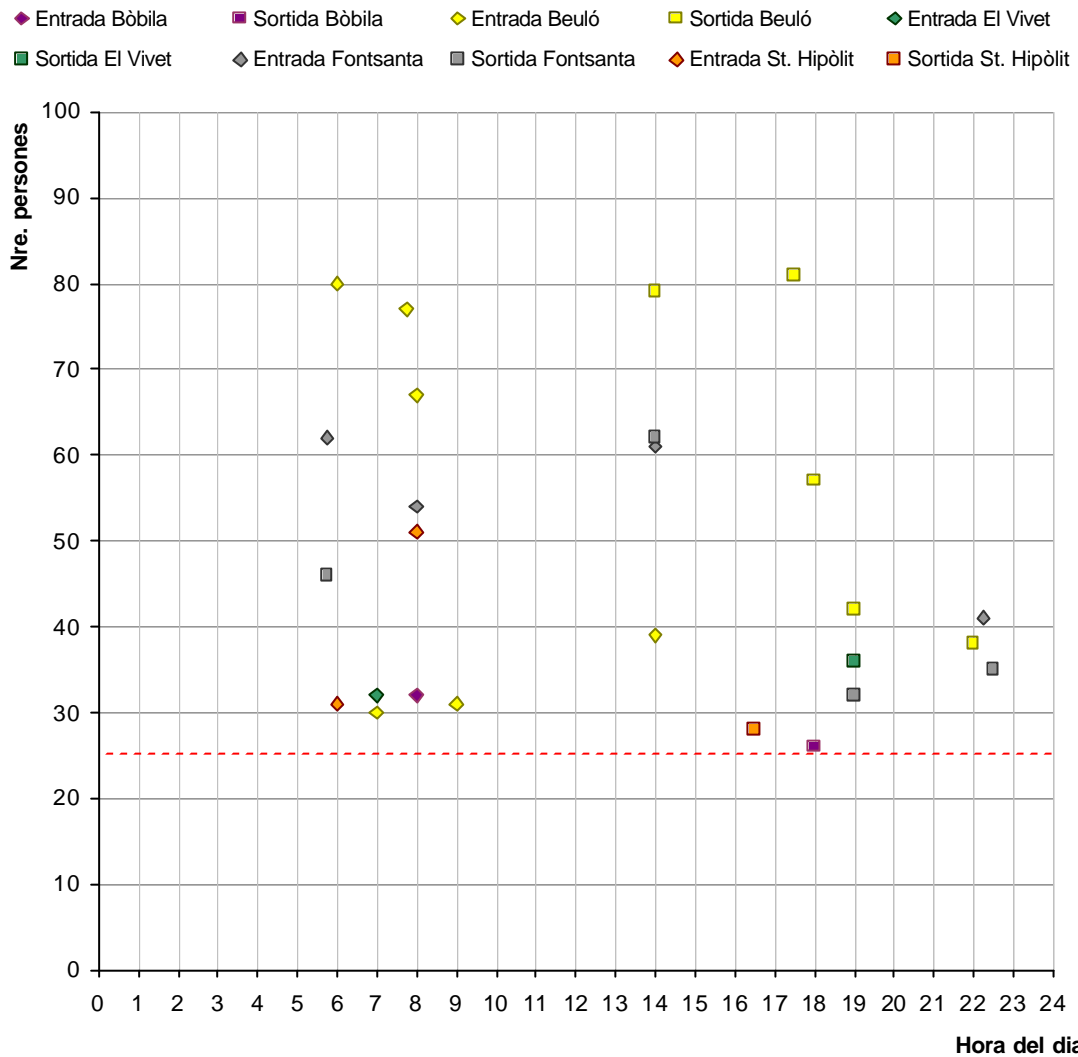
La principal hora d'entrada al treball és a les 8 h, i en segon terme a les 6, 7, 9 i 14 h. Pel que fa la principal hora de sortida de lloc de treball és concentra a les 14 h, 17h30', 18 i 19 h (figura 3.4.3.). La no concordança amb els resultats que presenta la taula 3.3.3. es deu d'una banda a què part de les empreses que varen respondre l'enquesta adreçada als caps de recursos humans no fou resposta pels treballadors i a la inversa. Per altra banda, també es deu a l'existència de treballadors que internalitzen les hores extres com a jornada laboral habitual.

Figura 3.4.3.
Horaris d'entrada i sortida de la feina



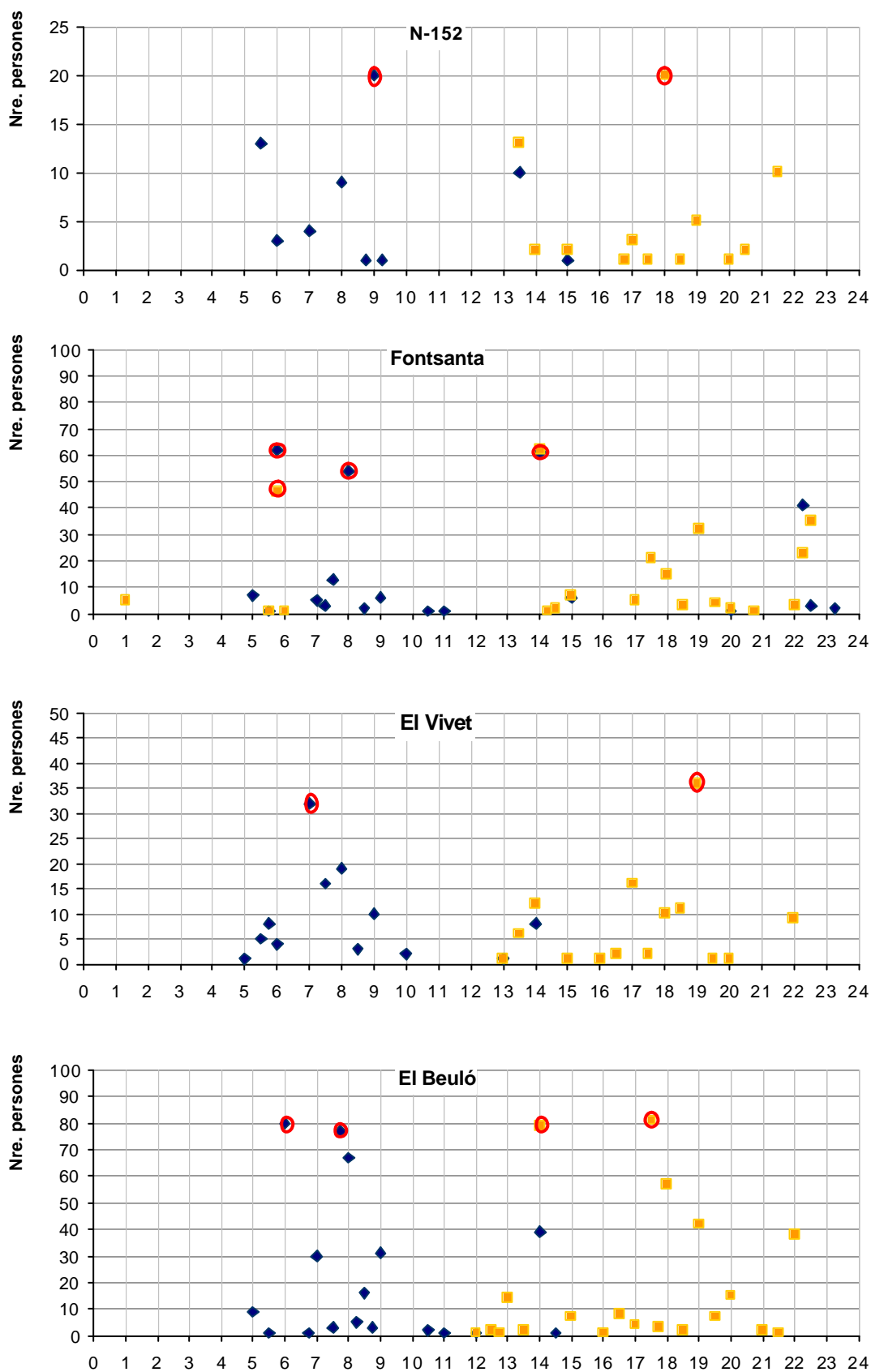
La figura 3.4.4. mostra les hores d'entrada i sortida de cada polígon en les quals s'hi concentra com a mínim 25 persones.

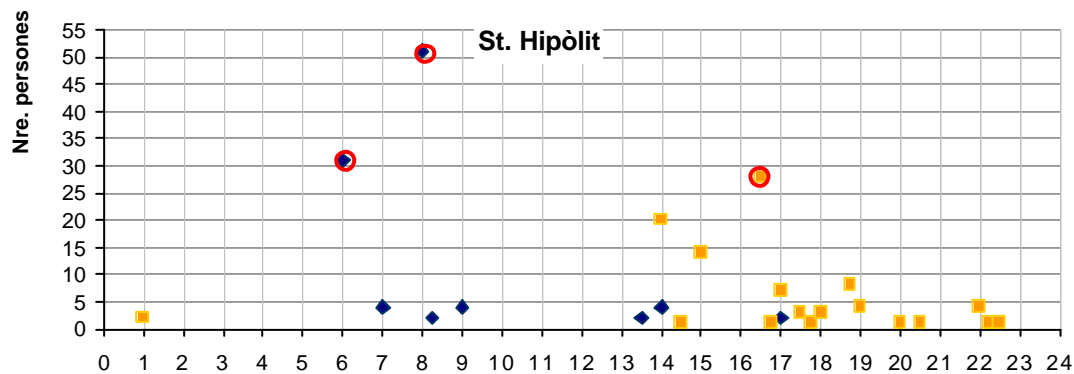
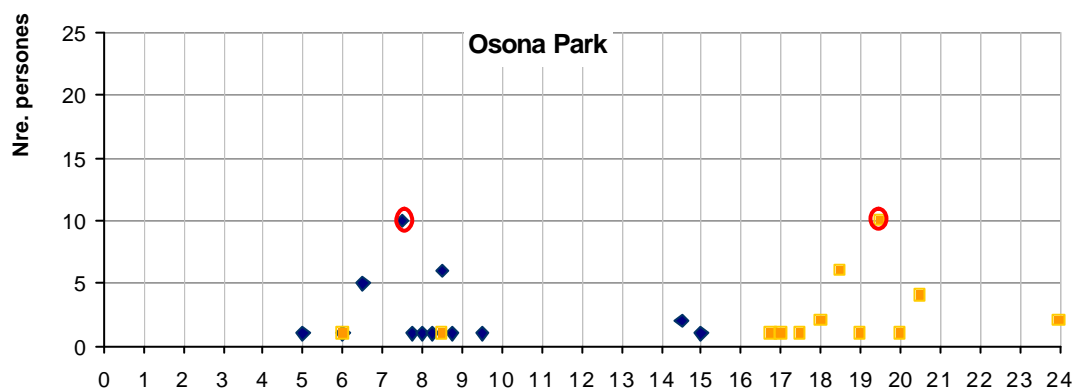
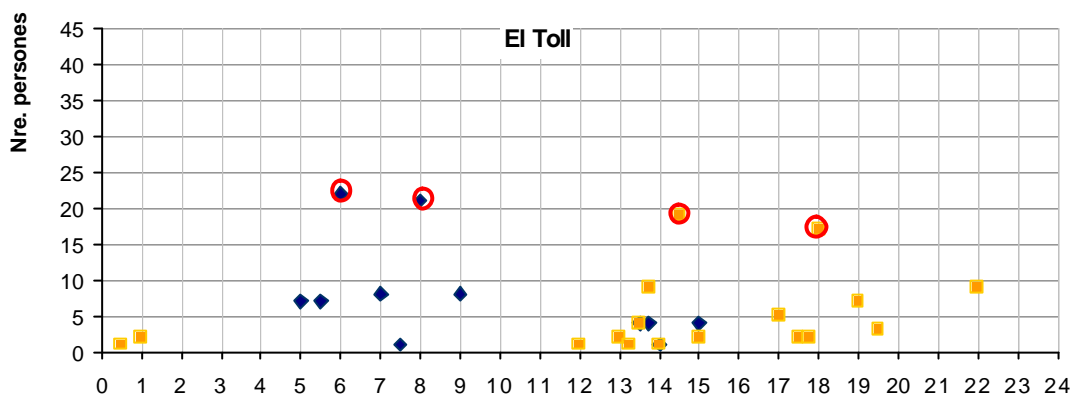
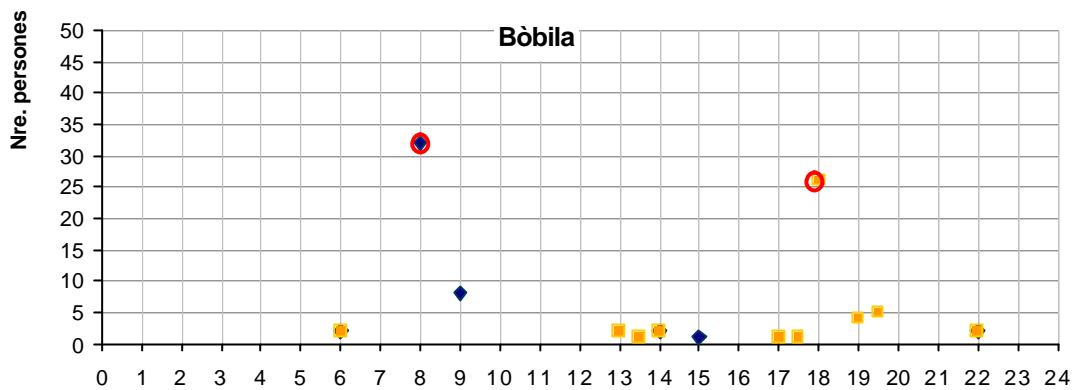
Figura 3.4.4.
Principals horaris d'entrada i sortida de la feina, segons polígons



Finalment la figura 3.4.5. mostra els horaris d'entrada i sortida de la feina, per cadascun dels polígons industrials.

Figura 3.4.5.
Horaris d'entrada i sortida de la feina, segons polígons (detallat)





Si habitualment realitza hores extres, indiqui la seva distribució en jornada laboral?

El 89,8 % (976 enquestes) de les respostes han declarat que no fan hores extres. No obstant això, s'observa com alguns treballadors internalitzen les hores extres com a jornada laboral habitual i d'altres no (fet detectable en treballadors d'una mateixa empresa). La taula 3.4.2. mostra una síntesi del buidat d'aquesta pregunta per polígons.

Taula 3.4.2.
Existència d'hores extres per polígons

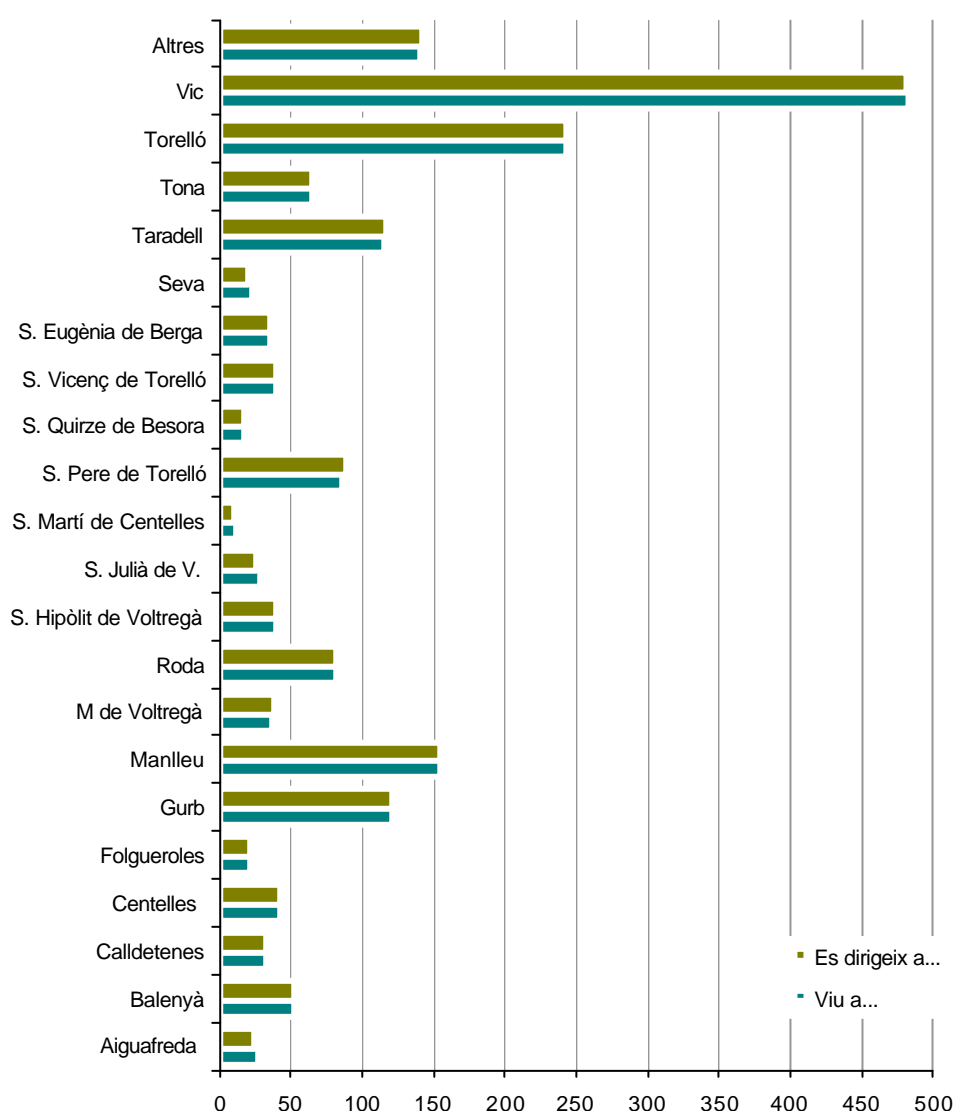
Polígon	Nre. de respostes afirmatives
La Bòbila	No n'hi ha cap.
Beuló	69 (9 d'ells allarguen la jornada laboral fins a les 17h, 13 l'allarguen fins a les 18h i 19 l'allarguen fins a les 19 h).
El Vivet	2 (ambdues allarguen la jornada laboral fins a les 19h).
Fontsanta	11 (4 treballen el dissabte i 5 allarguen la jornada laboral dels dies de cada dia fins a les 19h).
N-152	6 (2 allarguen la jornada laboral dels dies de cada dia fins a les 19h).
Sant Hipòlit	4 (2 fan hores extres de 16h30' a 17h30' i 2 més de 16h30' a 18h).
Osona Park	No n'hi ha cap.
El Toll	21 (10 d'ells allarguen la jornada laboral fins a les 15h, 5 l'allarguen fins a les 19 h).

A quina localitat viu? A quina localitat es dirigeix quan acaba la jornada laboral?

Pel que fa a l'origen dels treballadors i la localitat on es dirigeix quan acaba la jornada laboral, en primer lloc cal destacar que de forma lògica pràcticament coincideixen els orígens i destins⁷. Els principals orígens – destins dels enquestats són: Vic (25,5 %), Torelló (12,8 %), Manlleu (8,1 %), Gurb (6,4 %), Taradell (6,1 %), Sant Pere de Torelló (4,5 %), Roda de Ter (4,3 %), Tona (3,4 %), Balenyà (2,7 %), Centelles (2,2 %), Sant Vicenç de Torelló i Sant Hipòlit de Voltregà (2,1 %),... (vegeu la figura 3.4.6.).

Figura 3.4.6.

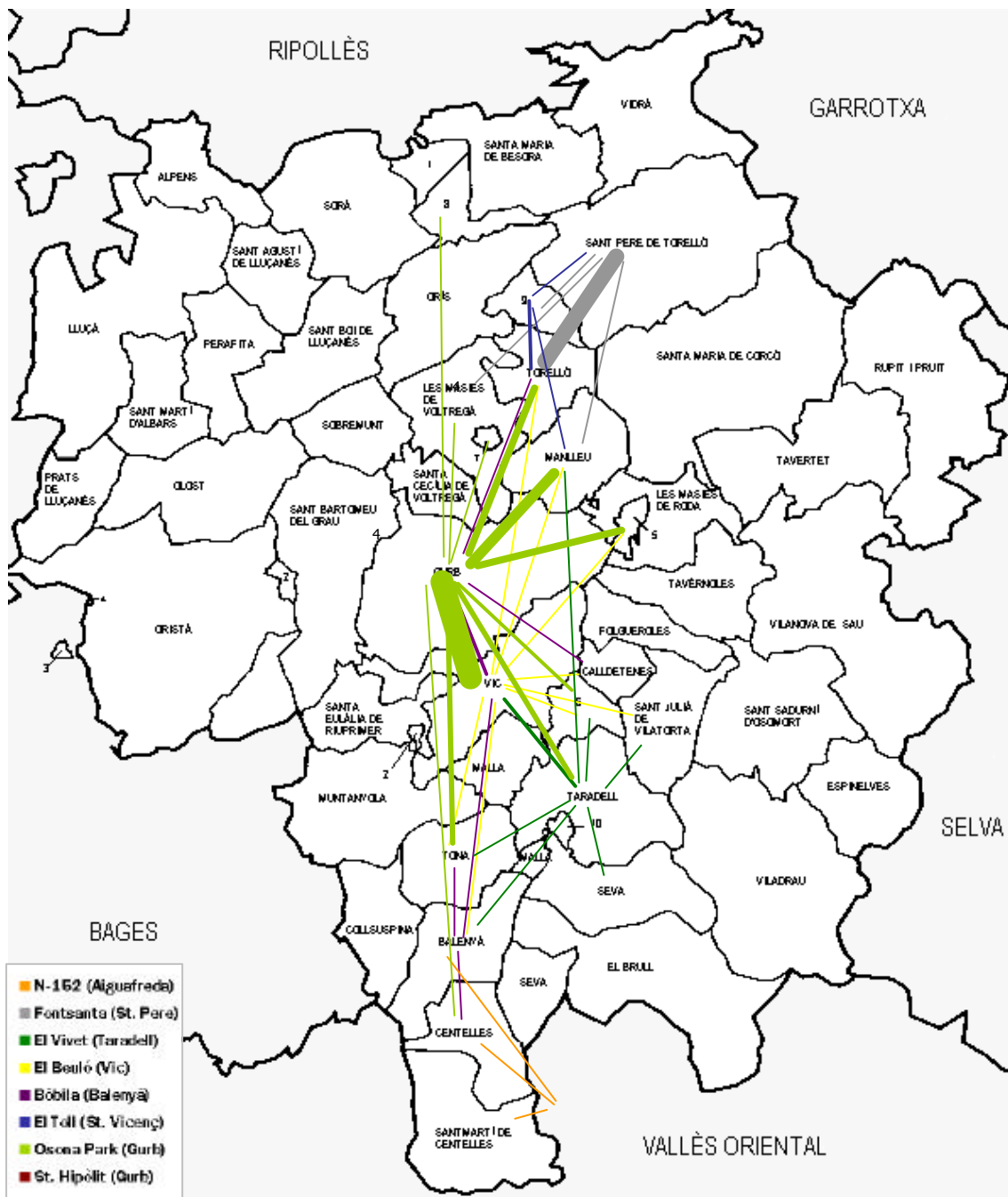
Municipi de residència i destí després de la jornada laboral dels enquestats



⁷ Excepte en algun cas puntual la majoria dels desplaçaments són de casa al treball i del treball a casa.

La figura 3.4.7. il·lustra els principals fluxos de desplaçaments supramunicipals cap als polígons industrials. En aquesta figura s'observa com les principals relacions de mobilitat s'estableixen entre els municipis de la Vall del Ges (Torelló, Sant Pere i Sant Vicenç de Torelló) i entre Gurb i Vic, i en menor mesura entre Gurb i Manlleu, Torelló, Roda de Ter i Taradell.

Figura 3.4.7.
Principals fluxos de desplaçaments cap als polígons⁸



⁸ En aquesta figura s'inclouen els desplaçaments dels treballadors de Casa Terradellas.

Atenent únicament al buidat de les enquestes s'observen les següents relacions de mobilitat entre municipis (taula 3.4.3).

Taula 3.4.3.
Principals relacions de mobilitat entre municipis⁹

Nre. de relacions	Municipis
> 50	St. Pere de Torelló – Torelló
26-50	Gurb – Vic St. Vicenç de Torelló – Torelló
10-25	Aiguafreda – Balenyà Aiguafreda – Centelles Aiguafreda – St. Martí de Centelles Gurb – Manlleu Gurb – Torelló St. Pere de Torelló – Manlleu St. Pere de Torelló – St. Vicenç St. Vicenç de Torelló – Manlleu Taradell – Vic Vic – Manlleu Vic – Roda Vic – St. Julià de Vilatorrada Vic – Sta. Eugènia de Berga Vic – Tona

En cas de viure al mateix municipi on treballa: a quina distància (en minuts i a peu) es troba el centre de treball de la seva residència.

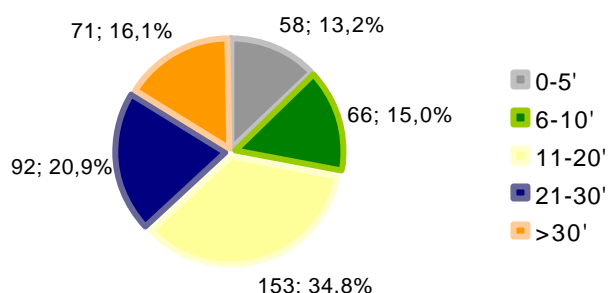
En primer lloc cal destacar que el 40,4% dels enquestats viuen al mateix municipi que treballen. D'aquests:

- El 13,2 % viu a menys de 5 minuts (aproximadament a una distància inferior de 400 m).
- El 28,2 % viu a menys de 10 minuts (aprox. a una distància inferior de 800 m).
- El 63,0 % viu a menys de 20 minuts (aprox. a una distància inferior de 1.700 m).

⁹ En aquesta taula no s'inclouen els desplaçaments dels treballadors de Casa Terradellas.

Figura 3.4.8.

Distància (en minuts i a peu) que es troba el centre de treball de la seva residència (només dels residents al mateix municipi).



Del conjunt d'enquestats, 73 es desplacen al lloc de treball a peu o en bicicleta. En aquest sentit cal destacar que els desplaçaments a peu resulten majoritaris en aquells que tenen el lloc de treball a menys de 5 minuts de la seva residència, mentre que pràcticament és inexistent per aquells que tenen el lloc de treball a més de 10 minuts.

Per polígons industrials, la Bòbila, el Beuló, el Vivet i crta. N-152 són els que compten amb un major percentatge de població que viu i treballa al mateix municipi. No obstant això alguns d'ells, es troben relativament allunyats del nucli urbà, fet que incrementa la distància dels desplaçaments a peu (és el cas sobretot del polígon del Beuló de Vic).

Taula 3.4.4.

Distància (a peu i en minuts) entre el centre de treball i el lloc de residència, per polígons industrials (només dels residents al mateix municipi).

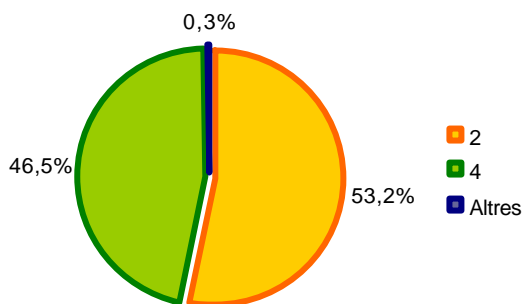
Polígon	Nre. respostes	0-5'	6-10'	11-20'	21-30'	>30'
La Bòbila	24 (51,1%)	45,8	29,2	25,0	0,0	0,0
Beuló	202 (54,0 %)	2,5	3,5	31,7	31,7	30,7
El Vivet	54 (49,1 %)	22,2	20,4	44,4	13,0	0,0
Fontsanta	77 (28,3 %)	10,4	40,3	46,8	1,3	1,3
N-152	28 (41,2 %)	14,3	17,9	60,7	7,1	0,0
Sant Hipòlit	7 (7,0 %)	33,3	16,7	16,7	16,7	16,7
Osona Park	2 (6,5 %)	--	--	--	--	--
El Toll	19 (21,8 %)	84,2	10,5	5,3	0,0	0,0

Quants desplaçaments realitza al dia en total de casa a la feina i de la feina a casa?

Més de la meitat dels enquestats fan dos desplaçaments diaris al lloc de treball (un d'anada i un de tornada). De la resta, pràcticament tots fan 4 desplaçaments diaris.

Figura 3.4.9.

Nre. de desplaçaments diaris de casa a la feina i de la feina a casa



Per polígons s'observen diferències notables. Així, als polígons Sant Hipòlit, Font Santa, Osona Park i el Toll el nombre de desplaçaments diaris predominant és de dos desplaçaments diaris, mentre que a la Bòbila, Beuló i el Vivet hi predomina 4 desplaçaments diaris (taula 3.4.5.).

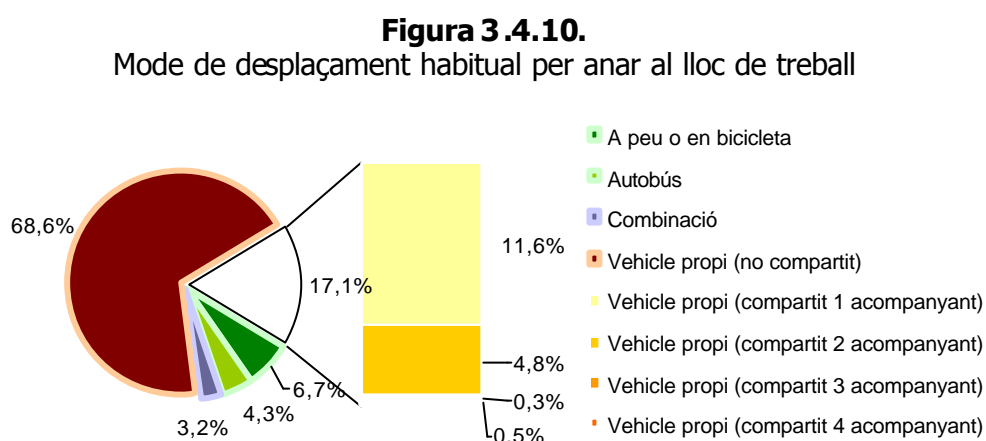
Taula 3.4.5.

Nre. de desplaçaments diaris de casa a la feina i de la feina a casa, per polígons

Polígon	Nre. de desplaçaments/diaris		
	2	4	Altres
La Bòbila	27,7 %	72,3 %	0,0 %
Beuló	41,3 %	58,4 %	0,3 %
El Vivet	42,7 %	56,4 %	0,9 %
Font Santa	71,0 %	28,7 %	0,4 %
N-152	48,5 %	51,5 %	0,0 %
Sant Hipòlit	74,0 %	26,0 %	0,0 %
Osona Park	54,2 %	46,8 %	0,0 %
El Toll	55,2 %	44,8 %	0,0 %

Com es desplaça habitualment al seu lloc de treball?

Menys 15 % dels desplaçaments cap al lloc de treball, es realitzen amb modes de desplaçament més o menys sostenibles (a peu, en bicicleta, autobús o combinació d'algun mitjà de transport amb transport públic), mentre que el 85 % restant es fan en vehicle privat (figura 3.4.10.). La mitjana d'ocupació del vehicle privat és de 1,28 ocupants per vehicle.



A la Bòbila, FontSanta i el Toll s'observa un percentatge força elevat de desplaçaments a peu o en bici, i en autobús, mentre que a Osona Park, Sant Hipòlit i el Vivet, el nivell d'utilització dels modes de desplaçament més sostenibles és poc emprat (taula 3.4.6.).

El nombre d'ocupants per vehicle privat oscil·la entre 1,0 i 1,6 segons els polígons (taula 3.4.6.).

Taula 3.4.6.

Mode de desplaçament habitual per anar al lloc de treball, segons polígons industrials

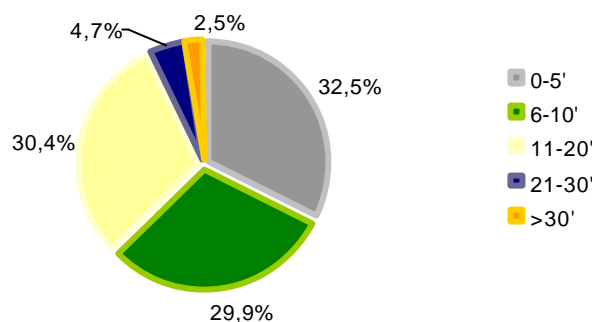
Polígon	A peu o bici	Bus	Combinació	V.P. (no compartit)	V.P. (no compartit)	Nre. Ocupant/V.P.
La Bòbila	31,7	0,0	0,0	61,7	6,4	1,09
Beuló	3,8	5,4	4,3	72,2	14,3	1,22
El Vivet	3,8	0,0	0,0	78,3	17,9	1,31
FontSanta	6,3	9,9	5,1	56,6	22,1	1,38
N-152	7,4	0,0	0,0	64,7	27,9	1,60
Sant Hipòlit	2,0	0,0	0,0	93,0	5,0	1,05
Osona Park	0,0	0,0	0,0	100,0	0,0	1,00
El Toll	18,4	0,0	0,0	58,6	23,0	1,31

Quant temps (minuts) triga en completar el trajecte des de la residència a la feina amb el seu transport habitual?

El 60 % dels enquestats ha contestat que el desplaçament cap al lloc de treball tarda menys de 10 minuts (emprant el transport habitual) (figura 3.4.11.).

Figura 3.4.11.

Distància (en minuts i amb el transport habitual) entre el centre de treball i la residència



Per polígons industrials, els enquestats de la Bòbila, N-152, El Toll i Font Santa triguen més de 10 minuts en completar el trajecte des de la residència a la feina amb el seu transport habitual, mentre que els enquestats dels polígons de Sant Hipòlit i Osona Park tarden més de 14 minuts de mitjana.

Taula 3.4.7.

Distància (en minuts i amb el transport habitual) que es troba el centre de treball de la seva residència, segons polígons industrials

Polígon	0-5'	6-10'	11-20'	21-30'	>30'	Mitjana (en minuts)
La Bòbila	52,2	21,7	21,7	4,3	0,0	7,9
Beuló	21,2	26,3	44,2	6,4	1,9	12,2
El Vivet	44,3	18,6	24,7	10,3	2,1	10,3
Font Santa	31,7	36,6	27,9	2,6	1,1	9,5
N-152	50,9	36,8	8,8	1,8	1,8	7,1
Sant Hipòlit	20,0	30,0	36,0	2,0	12,0	14,1
Osona Park	3,8	26,9	57,7	11,5	0,0	14,5
El Toll	42,4	29,4	23,5	4,7	0,0	8,6

Utilitza algun cop el transport públic per anar a treballar?

El 96 % dels enquestats bé no respon bé afirma que no utilitza mai el transport públic per anar a treballar. Per tant la majoria dels treballadors no contempla (ni puntualment) el transport públic com a sistema per arribar o tornar del lloc de treball. Aquesta situació resulta força homogènia en la major part dels polígons industrials (taula 3.4.8.).

Taula 3.4.8.

Grau d'utilització del transport públic per anar a treballar, segons polígons

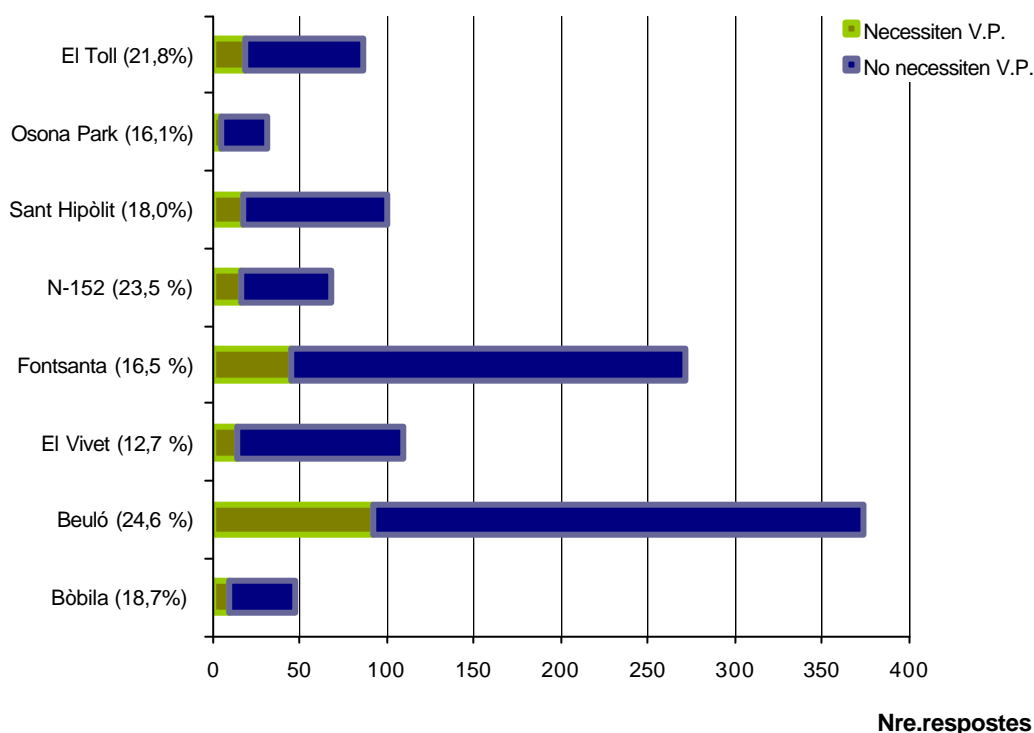
N-152	Fontsanta
65 no l'utilitzen mai (95,6 %)	240 no l'utilitzen mai (88,2 %)
0 setmanalment	13 setmanalment
0 mensualment	2 mensualment
2 ocasionalment	14 ocasionalment
1 buides	3 buides
El Beuló	Bòbila
156 no l'utilitzen mai (41,7 %)	47 no l'utilitzen mai (97,9 %)
3 setmanalment	0 setmanalment
0 mensualment	0 mensualment
3 ocasionalment	1 ocasionalment
212 buides	0 buides
Osona Park	St. Hipòlit
31 no l'utilitzen mai (100 %)	99 no l'utilitzen mai (99,0 %)
0 setmanalment	0 setmanalment
0 mensualment	0 mensualment
0 ocasionalment	1 ocasionalment
0 buides	0 buides
El Vivet	El Toll
101 no l'utilitzen mai (91,8 %)	79 no l'utilitzen mai (90,8 %)
0 setmanalment	0 setmanalment
0 mensualment	0 mensualment
3 ocasionalment	3 ocasionalment
6 buides	5 buides

Necessita usar el vehicle privat durant la jornada laboral?

S'han enregistrat un total de 218 respostes afirmatives (20%) (figura 3.4.12.). D'aquestes, 139 han respost a la subpregunta sobre quina freqüència, obtenint les següents respostes: 13 (9,35 %) un dia, 14 (10,07 %) dos dies, 10 (7,19 %) tres dies, 4 (2,88 %) quatre dies, 92 (66,19 %) cinc dies i 6 (4,32 %) més de cinc dies.

Figura 3.4.12.

Grau d'utilització del vehicle privat durant la jornada laboral



Estaria disposat/da a utilitzar en un futur transport públic per anar a treballar si cobrís el recorregut del seu trajecte habitual?

372 (el 34,2 % del total) dels enquestats ha contestat negativament a aquesta pregunta. Els motius d'aquesta negativa són molt diversos:

- **15** A vegades va a peu o en bicicleta
- **10** Viu molt lluny
- **3** Li agrada conduir
- **59** Per comoditat
- **16** Per comoditat i altres motius (flexibilitat horària, va en bici, obligacions familiars, preu, rapidesa)
- **1** Comparteix cotxe
- **48** Distància massa curta
- **13** Preu, puntualitat i mal servei del transport públic

- **13** Necessita el cotxe per altres qüestions
- **35** Flexibilitat horària
- **36** Necessita el cotxe per la feina
- **15** No ho necessita
- **108** No han respost cap motiu

494 (el 45,4% del total) dels enquestats han contestat positivament a aquesta pregunta. D'aquests, uns quants ho han condicionat a les següents observacions:

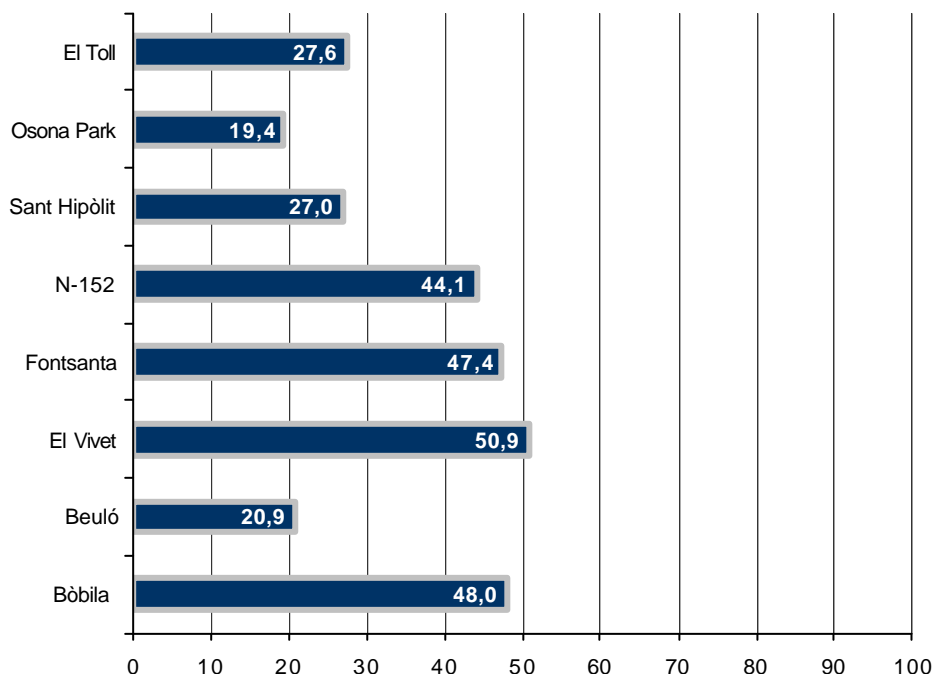
- **3** L'utilitzarien en funció del preu.
- **2** Segons els horaris.
- **1** Actualment comparteix cotxe.
- **2** Necessita el cotxe a la feina.
- **1** Té una curta distància fins al lloc de treball.
- **9** Viu molt lluny.

Finalment, n'hi ha 16 que no han contestat i en 207 enquestats no s'esqueia.

Per polígons, al Vivet, FontSanta i al polígon de la crta. N-152 registren elevats percentatges de persones no destinades a utilitzar transport públic per anar al lloc de treball, mentre que a Osona Park, Beuló, el Toll i Sant Hipòlit registren un major percentatge de població disposada a desplaçar-se amb transport públic (figura 3.4.13.).

Figura 3.4.13.

% d'enquestats no disposats a utilitzar (en un futur) transport públic per anar a treballar



%

4. Extrapolació de la mostra i anàlisi dels principals aspectes de l'enquesta

4.1. Els desplaçaments a peu o en bicicleta

Tal i com s'ha vist a l'apartat 3.4., el 6,7 % dels desplaçaments cap al lloc de treball, es realitzen a peu o en bicicleta.

Per polígons la Bòbila, Font Santa i el Toll registren un percentatge força elevat de desplaçaments a peu o en bici, mentre que a Osona Park, Sant Hipòlit i el Vivet, el nivell d'utilització dels modes de desplaçament més sostenibles és poc emprat. Per tant, existeix certa relació entre la ubicació dels polígons (total o parcialment inserits dins la trama urbana) i el mode de transport emprat (taula 4.1.1.).

Taula 4.1.1.

% de desplaçaments a peu o en bicicleta i ubicació dels polígons dins l'entramat urbà

Polígon	Ubicació dins el municipi	% De desplaçaments a peu o bici
La Bòbila	Dins la trama urbana	31,7
El Toll	Dins la trama urbana	18,4
N-152	Dins la trama urbana	7,4
Font Santa	Dins la trama urbana	6,3
Beuló	Fora de la trama urbana	3,8
El Vivet	Fora de la trama urbana	3,8
Sant Hipòlit	Fora de la trama urbana	2,0
Osona Park	Fora de la trama urbana	0,0

També s'observa una relació directa entre la proximitat al lloc de treball i el mode de desplaçament a peu o en bicicleta. Així:

- El 60,4 % dels que viuen = 5 minuts del lloc de treball van a peu o en bicicleta.
- El 18,2 % dels que viuen >5 i =10 minuts del lloc de treball van a peu o en bicicleta.
- El 8,1 % dels que viuen >10 i =20 minuts del lloc de treball van a peu o en bicicleta.
- El 5,3 % dels que viuen >20 i =30 minuts del lloc de treball van a peu o en bicicleta.
- L'1,6 % dels que viuen >30 minuts del lloc de treball van a peu o en bicicleta.

La taula 4.1.2. mostra una relació detallada dels desplaçaments a peu o en bicicleta per polígons industrials.

Taula 4.1.2.

Distància entre el centre de treball i el lloc de residència, i % de desplaçaments a peu o en bicicleta¹⁰

Polígon	Nre. respostes de 0-5'	% a peu o en bicicleta
El Toll	16 (84,2 %)	81,3
Fontsanta	8 (10,4 %)	25,0
La Bòbila	11 (45,8 %)	100,0
N-152	4 (14,3 %)	75,0
Beuló	5 (2,5 %)	40,0
El Vivet	12 (22,2 %)	16,7
Sant Hipòlit	2 (33,3 %)	100,0
Osona Park	0 (0,0 %)	0,0
Polígon	Nre. respostes de 6-10'	% a peu o en bicicleta
El Toll	2 (10,3 %)	100,0
Fontsanta	31 (40,3 %)	12,9
La Bòbila	7 (29,2 %)	28,6
N-152	5 (17,9 %)	20,0
Beuló	7 (3,5 %)	28,6
El Vivet	11 (20,4 %)	9,1
Sant Hipòlit	1 (16,7 %)	0,0
Osona Park	2 (100,0 %)	0,0
Polígon	Nre. respostes de 11-20'	% a peu o en bicicleta
El Toll	1 (5,3 %)	0,0
Fontsanta	36 (46,8 %)	22,2
La Bòbila	6 (25,0 %)	33,3
N-152	17 (60,7 %)	0,0
Beuló	64 (31,7 %)	3,1
El Vivet	24 (44,4 %)	0,0
Sant Hipòlit	1 (16,7 %)	0,0
Osona Park	0 (0,0 %)	0,0
Polígon	Nre. respostes de 21-30'	% a peu o en bicicleta
El Toll	0 (0,0 %)	0,0
Fontsanta	1 (1,3 %)	0,0
La Bòbila	0 (0,0 %)	0,0
N-152	2 (7,1 %)	0,0
Beuló	64 (31,7 %)	6,2
El Vivet	7 (13,0 %)	0,0
Sant Hipòlit	1 (16,7 %)	0,0
Osona Park	0 (0,0 %)	0,0
Polígon	Nre. respostes de >30'	% a peu o en bicicleta
El Toll	0 (0,0 %)	0,0
Fontsanta	1 (1,3 %)	0,0
La Bòbila	0 (0,0 %)	0,0
N-152	0 (0,0 %)	0,0
Beuló	62 (30,7 %)	1,6
El Vivet	0 (0,0 %)	0,0
Sant Hipòlit	1 (16,7 %)	0,0
Osona Park	0 (0,0 %)	0,0

¹⁰ Es pot considerar que els desplaçaments de < 5 minuts a peu corresponen a una distància de <400 metres, < 10 minuts a peu a una distància de <800 metres, <20 minuts a peu a una distància < 1700 metres, < 30 minuts a peu a una distància < 2500 metres.

Conclusions

- **Aproximadament un 40 % dels enquestats viu al mateix municipi on treballa. D'aquests, únicament els que viuen a menys de 5 minuts es desplacen majoritàriament a peu o en bicicleta, mentre que per distàncies més allunyades predomina l'ús del vehicle privat. Aquest fet constitueix un hàbit que cal tenir en compte a l'hora de confeccionar l'oferta de transport públic (així si es disposa d'una oferta de transport públic amb un origen o destí més allunyat de 5 minuts a peu del lloc de treball, probablement no serà massa utilitzada).**
- **Els polígons industrials integrats total o parcialment dins la trama urbana són els que registren un major percentatge de població que s'hi desplaça a peu o en bicicleta.**
- **El principal motiu d'emprar el vehicle privat en els desplaçaments de curta distància és la comoditat i en segon terme la necessitat de disposar d'un vehicle privat per altres qüestions (laborals o personals).**

4.2. Principals interrelacions municipals

Tal i com mostrava la figura 3.4.7 i la taula 3.4.3, les principals relacions de mobilitat s'estableixen entre els municipis de la Vall del Ges (Torelló, Sant Pere i Sant Vicenç de Torelló) i entre Gurb i Vic, i en menor mesura entre Gurb i Manlleu, Torelló, Roda de Ter i Taradell.

De totes maneres si s'extrapola (de forma directa¹¹) a tota la població que treballa als polígons industrials mostrejats, aquestes interrelacions s'incrementen considerablement (taula 4.2.1.)

Taula 4.2.1.
Principals relacions de mobilitat entre municipis

Nre. de relacions	Interrelacions municipals	
> 200	Gurb – Vic	
50-200	Aiguafreda – Centelles Gurb – Manlleu Gurb – Roda Gurb – Torelló	St. Pere de Torelló – Torelló St. Vicenç de Torelló – Torelló Vic – Manlleu Vic – Roda
26-50	Aiguafreda – Balenyà Aiguafreda – St. Martí de Centelles Gurb – St. Hipòlit St. Vicenç de Torelló – Manlleu St. Pere de Torelló – St. Vicenç de Torelló	Taradell – Vic Vic – Balenyà Vic – St. Julià Vic – Sta. Eugènia Vic – Tona
10-25	Aiguafreda – Vic Aiguafreda – Seva Balenyà – Centelles Balenyà – Tona Balenyà – Vic Gurb – Calldetenes Gurb – Centelles Gurb – Folgueroles Gurb – L'Esquirol Gurb – M. de Voltregà Gurb – St. Bartomeu Gurb – St. Julià de Vilatorca Gurb – St. Quirze de Besora Gurb – Sta. Eugènia de Berga Gurb – Seva	Gurb – Taradell Gurb – Tona St. Pere de Tor. – Masies de Voltregà St. Pere de Torelló – Manlleu Taradell – Manlleu Vic – Calldetenes Vic – Centelles Vic – Folgueroles Vic – Gurb Vic – Masies de Voltregà Vic – Taradell Vic – Torelló Vic – St. Bartomeu Vic – St. Hipòlit Vic – St. Vicenç

¹¹ Multiplicant pels següents factors: la Bòbila (4,6), El Toll (1,9), El Beuló (3,1), N-152 (4,3), Crta. St. Hipòlit (1,8), Osona Park (1,5), Font Santa (2,2); Vivet (2,1).

Si comparem l'oferta de transport públic actual amb les principals relacions de mobilitat entre municipis detectades en els diferents polígons enquestats s'observa que tot i que en molts casos es disposa d'una línia de transport públic que uneix els municipis, existeix una divergència en els horaris¹², així com una distància considerable entre la parada de bus o ferrocarril i la ubicació de l'empresa, fet que minimitza encara més l'ús del transport públic (taula 4.2.2.).

Taula 4.2.2.

Oferta de transport públic per polígon i per les principals interrelacions de mobilitat

Polígon	Municipi origen-destí	Nre. desp.	Horaris	Coincidència horària oferta T.P.
Bòbila	Balenyà	5	8h-13h i 15h-18h	No hi ha TP
	Tona	4	8h-13h i 15h-18h	No coincideixen horaris
	Vic	4	Horaris dispersos	Coincideixen horaris
Beuló	Calldetenes	6	8h-13h i 15h-18h	No coincideixen els horaris (només a les 13 i 15 h)
	Centelles	4	8h-19h 6h-14h	No coincideixen tots els horaris (a les 6 h)
	Folgueroles	5	6h-14h	No coincideixen els horaris
	Gurb	6	8h-18h/19h 6h-14h	No coincideixen els horaris (només coincideixen a les 19 i a les 14h)
	Manlleu	17	7h45'-17h30' 6h-14h 14h-22h	No coincideixen els horaris (només coincideixen a les 7h45' i a les 17h30')
	Roda de Ter	15	7h45'-17h30' 6h-14h 14h-22h	No coincideixen els horaris (només coincideixen a les 7h45')
	St. Bartomeu del Grau	4	14h-22h	No coincideixen els horaris
	St. Hipòlit de Voltregà	4	6h-14h	No coincideixen els horaris (només a les 14 h)
	St. Julià de Vilatorrada	5	7h-18h 7h45'-17h25'	No coincideixen els horaris
	St. Vicenç de Torelló	4	7h45'-17h25'	No coincideixen els horaris
	Sta. Eugènia de Berga	6	7h45'-17h25'	Coincideixen els horaris, però hi ha molta distància entre la parada i el polígon
	Tona	7	Horaris dispersos 6h-14h 7h45'-17h25'	No coincideixen els horaris
	Torelló	6	6-14	No coincideixen gaire els horaris
	Vic	125	14h-22h 5h-13h 6h-14h 7h45'-17h25'	Hi ha oferta mig horària entre les 7 i les 22 h. De totes maneres en molts casos hi ha molta distància entre la parada i el polígon.
	El Toll	Manlleu	10	6h-14h30' 8h-18h
Sant Pere de Torelló Torelló		6 25	6h-14h30' o 15h 5h30'-13h45' 6h-14h30' o 15h 7h-18h 8h-18h	No coincideixen els horaris No coincideixen gaire els horaris (només a les 8h i a les 13h45')
Vivet	Taradell	17	5h40'-14h 8h-19h	No
	Vic	18	8h-18/19h 7h-19h	No coincideixen gaire els horaris (només els recorreguts de tornada)

¹² En molts casos no existeix oferta de transport públic entre les 21 h de la tarda i les 8 h del matí.

Polígon	Municipi origen-destí	Nre. desp.	Horaris	Coincidència horària oferta T.P.
			7h30'-17h	
Font santa	Manlleu	10	5h40'-14h05'	No coincideixen els horaris
	Masies de Voltregà	5	5h40'-14h05'	No coincideixen els horaris
	Sant Pere de Torelló	15	22h20'-5h40' 14h-22h25'	No
	Torelló	63	5h40'-14h05' 14h-22h25'	No coincideixen gaire els horaris (només en part a les 8h, 14 h, i 17h30')
N-152	Aiguafreda	10	22h20'-5h40' 5h40'-14h05'	No
	Balenyà	5	8h-17h30'/19h Horaris dispersos	No coincideixen gaire els horaris (només a les 21h30', però és molt just)
	Centelles	7	5h25'-13h30'	No coincideixen els horaris
	St. Martí de Centelles	8	13h30'-21h30'	No coincideixen els horaris
Osona Park	St. Quirze de Besora	4	7h30'-19h30'	No
	Vic	10	7h30'- 18h30'/19h30'	No coincideixen gaire els horaris
St. Hipòlit	Calldetenes	5	6-14	No (només indirectament)
	Manlleu	9	6-14 8-16h30'/17h30'	No (només indirectament)
	St. Hipòlit de Voltregà	4	6-14/15	No (només indirectament)
	Torelló	8	6-14/15	No (només indirectament)
	Vic	28	8h-16h30'/17h /18h50'	No coincideixen gaire els horaris

Font: Creuant les dades de l'enquesta i l'oferta de transport públic i horaris
http://www.mobilitat.net/cat/html/int_trv.htm

En base a aquestes estimacions s'observen les següents interrelacions principals:

- L'eix Balenyà-Centelles-St Martí de Centelles-Aiguafreda amb 152 desplaçaments diaris¹³.
- L'eix de Torelló-Manlleu-Gurb-Vic amb 534 desplaçaments diaris¹⁴.
- L'eix de Manlleu-Torelló-St.Vicenç-St.Pere de Torelló amb 384 desplaçaments diaris¹⁵.

¹³ D'Aiguafreda a Balenyà, d'Aiguafreda a Centelles, d'Aiguafreda a St. Martí, de Balenyà a Aiguafreda i de Balenyà a Centelles.

¹⁴ De Gurb a Manlleu, de Gurb a Torelló, de Gurb a Vic, de Vic a Manlleu, de Vic a Gurb i de Vic a Torelló.

¹⁵ De St. Pere a Manlleu, de St. Pere a Torelló, de St. Vicenç a Manlleu, de St. Vicenç a Torelló.

A continuació es presenta l'anàlisi de cadascuna d'aquestes rutes¹⁶.

Eix Balenyà-Centelles-St Martí de Centelles-Aiguafreda

Població total que treballa a la Bòbila i N-152: **507**

% Treballadors dels polígons amb residència a Balenyà-Centelles-St Martí de Centelles-Aiguafreda: **78,2 %**

% que no van a peu o en bicicleta: **60,9 %**

% que estan disposats a utilitzar el transport col·lectiu: **33,9 %**

Horaris:

Horari	% de desplaçaments
13,30h-21h30'	7,8
5,25h-13h30'	6,1
8h-18h	6,1
Altres horaris (molt dispersos)	13,3

Elements negatius

84,6 % no estan disposats a modificar els horaris

79,5 % no estan disposats a favorir la creació d'un transport públic

92,3 % no estan disposats a aplicar-hi cap bonificació

15,4 % necessiten el vehicle privat durant la jornada laboral

Elements positius

A banda dels polígons enquestats, la població que treballa en la resta de polígons industrials de la zona és de 1587 persones.

Viabilitat d'implantar transport públic: MOLT BAIXA

¹⁶ El valor del nombre de treballadors que treballa als polígons és real, mentre que la resta són valors estimats a partir de l'enquesta.

Eix Torelló-Manlleu-Gurb-Vic

Població total que treballa al Beuló, crta. St Hipòlit i Osona Park: **2.673**

% Treballadors dels polígons amb residència a Torelló, Gurb, Vic o Manlleu: **63,9 %**

% que no van a peu o en bicicleta: **61,6 %**

% que estan disposats a utilitzar el transport col·lectiu: **50,1 %**

Horaris:

Horari	% de desplaçaments
6h-14h	17,7
7,45h-17h30'	11,9
14h-22h	6,6
8h-16h30'	2,7
Altres horaris (força dispersos)	11,3

Elements negatius

75,5 % de les empreses no ha respost o no estan disposats a modificar els horaris

67,2 % de les empreses no ha respost o no estan disposats a favorir la creació d'un transport públic

86,2 % de les empreses no ha respost o no estan disposats a aplicar-hi cap bonificació

20,9 % necessiten el vehicle privat durant la jornada laboral

Elements positius

A banda dels polígons enquestats, la població que treballa en la resta de polígons industrials de la zona és de 7845 persones.

Viabilitat d'implantar transport públic: MITJANA

Eix Manlleu-Torelló-St.Vicenç-St.Pere de Torelló

Població que treballa a Font Santa i al Toll: **763**

% Treballadors dels polígons amb residència a Torelló, Gurb, Vic o Manlleu: **88,5 %**

% que no van a peu o en bicicleta: **79,3 %**

% que estan disposats a utilitzar el transport col·lectiu: **45,2 %**

Horaris:

Horari	% de desplaçaments
14h-22h25'	8,4
5h40h-14h05'	8,4
22h20'-5h40'	7,0
8h-18h	2,8
6h-14h30'	2,8
Altres horaris (força dispersos)	15,9

Elements negatius

71,0 % no estan disposats a aplicar-hi cap bonificació

16,0 % necessiten el vehicle privat durant la jornada laboral i el **17,9 %** ja utilitza el transport col·lectiu

Elements positius

90,7 % estan disposats a modificar els horaris

91,3 % estan disposats a favorir la creació d'un transport públic

A banda dels polígons enquestats, la població que treballa en la resta de polígons industrials de la zona és de 4009 persones.

Viabilitat d'implantar transport públic: BAIXA

Conclusions

- Dins dels polígons enquestats, s'observen tres rutes principals: 1) l'eix Balenyà-Centelles-St Martí de Centelles-Aiguafreda; 2) l'eix de Torelló-Manlleu-Gurb-Vic i 3) l'eix de Manlleu-Torelló-St. Vicenç-St. Pere de Torelló. La viabilitat d'implantar una línia de transport públic resulta poc viable a la ruta 1 i 3, mentre que a la 2 resulta més viable però amb molts condicionants (crear una major coincidència d'horaris entre les empreses, gran coordinació entre les grans empreses d'aquesta zona,...).
- Molt baixa coincidència de rutes i horaris entre les necessitats de desplaçament dels treballadors i l'oferta de transport col·lectiu existent.
- Globalment existeixen alguns condicionants favorables a la implantació de transport col·lectiu als polígons industrials:
 - 1) Més del 80 % dels treballadors de les empreses enquestades compten amb un contracte indefinit o bé temporal amb força continuïtat.
 - 2) Tot i que la població mostrejada era força àmplia, el nombre de treballadors que treballen als polígons industrials és molt més nombrosa, fet que pot incrementar molt el nombre d'usuaris disposats a utilitzar el transport públic.
- Per altra banda hi ha forces condicionants desfavorables a la implantació de transport col·lectiu als polígons industrials:
 - 1) Gran dispersió en l'horari d'entrada i sortida del lloc de treball. La principal coincidència horària es detecta dins la pròpia empresa.
 - 2) Una part dels treballadors fa hores extres, fet que augmenta la dispersió horària en una mateixa activitat.
 - 3) Més de la meitat de les empreses no estan disposades a modificar l'horari de funcionament de l'activitat per tal d'ajustar-lo a una possible oferta de transport col·lectiu.
 - 4) Més del 34 % dels treballadors no estarien disposats en un futur a utilitzar transport públic per anar a treballar.
 - 5) Gairebé el 60 % de les empreses no estan disposats a aplicar alguna bonificació als treballadors que utilitzen modes de transport més sostenibles (transport col·lectiu, a peu i en bicicleta). Aquesta bona pràctica no els hi suposa cap avantatge.
 - 6) El 27 % de les empreses i el 20 % dels treballadors enquestats declaren que necessiten desenvolupar l'activitat fora de la planta, i per tant necessiten el vehicle privat.
- La viabilitat d'implantar una oferta de transport públic als polígons industrials pot ser viable si s'amplia la ruta (engloba 3 o 4 municipis). Aquest fet implica un major temps per fer la ruta, i juntament amb el costum de fer desplaçaments de porta (de casa) a porta (del lloc de treball) pot fer decantar l'opció del vehicle privat per part dels treballadors.

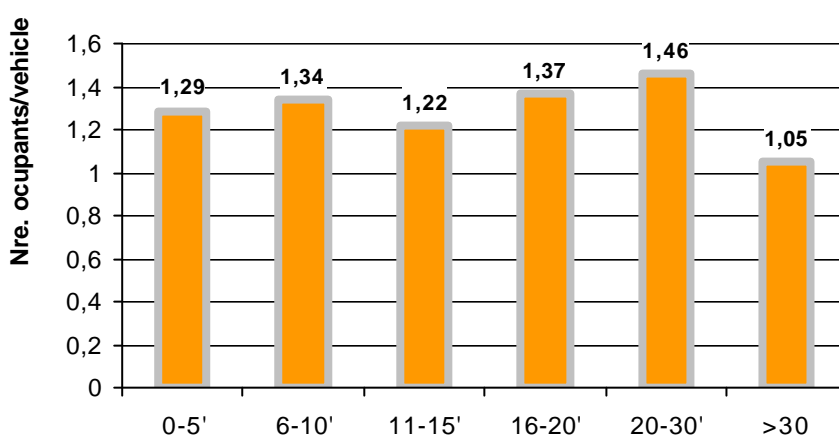
4.3. L'ús del vehicle privat

El vehicle privat és el principal mode de transport en els desplaçaments als polígons industrials, en concret més del 85 % dels desplaçaments es fan en vehicle privat. A més cal destacar el baix grau d'ocupació dels vehicles que s'utilitzen en aquests desplaçaments (entre 1 i 1,6 ocupants per vehicle).

En relació al fet de compartir vehicle privat amb altres companys de la feina, s'observen percentatges majors en els desplaçaments d'entre 16 i 30 minuts, mentre que disminueix en els desplaçaments més curts (per comoditat) i en els més llargs (en part per la dificultat de coincidència d'origen – destí) (figura 4.3.1.).

Figura 4.3.1.

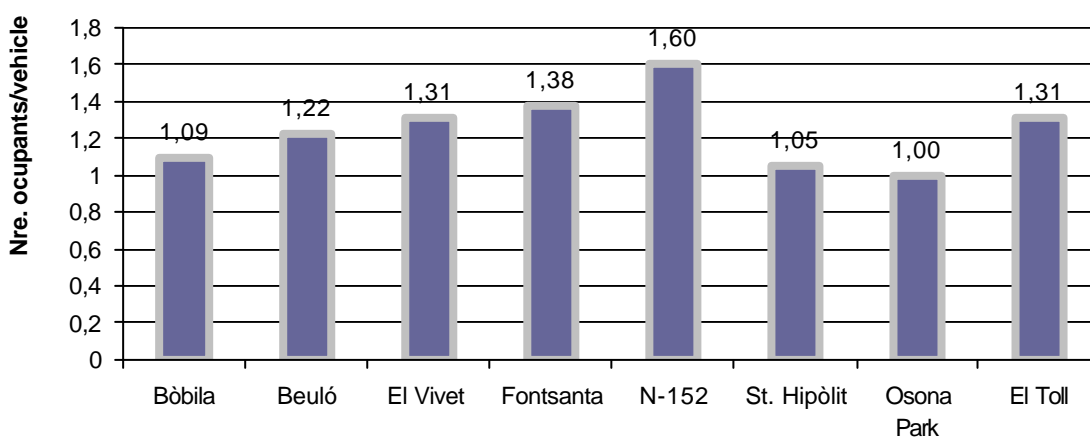
Nombre d'ocupants per vehicle privat, segons distàncies del desplaçament



Per polígons industrials, Osona Park, crta. de Sant Hipòlit, El Vivet i crta. N-152 són els que presenten un major ús del vehicle privat, mentre que la Bòbila i FontSanta són els que presenten un percentatge menor. Per altra banda, els polígons amb un major nombre d'ocupants per vehicle privat són la crta. N-152 i FontSanta, mentre que Osona Park, St. Hipòlit i la Bòbila són els que presenten un nombre menor (figura 4.3.2.).

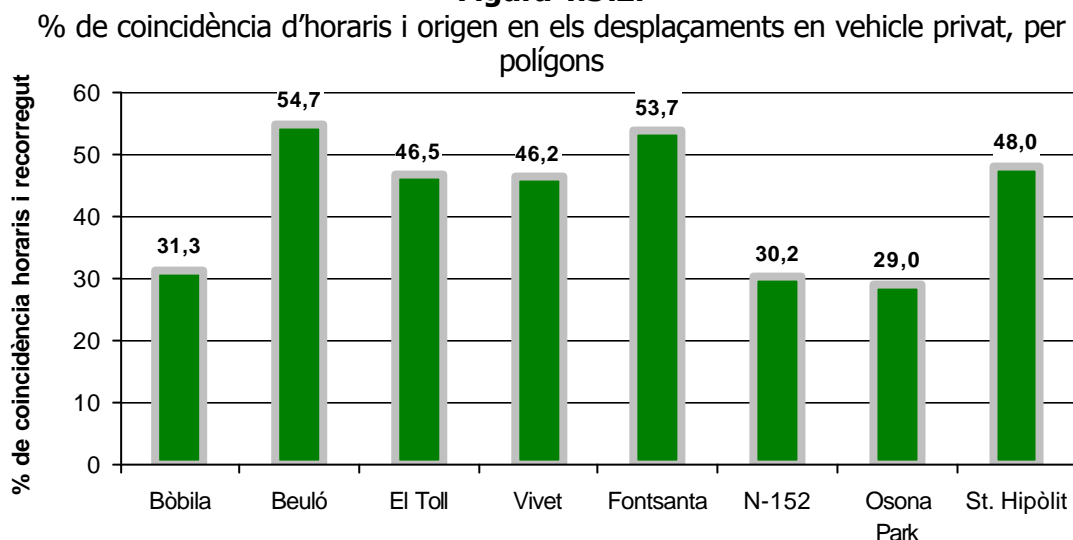
Figura 4.3.2.

Nombre d'ocupants per vehicle privat, segons polígons industrials



En base a les enquestes contestades, si es pren únicament les persones que es desplacen en vehicle privat i la coincidència (exacte) d'horaris per cada polígon s'observa com es podria reduir el percentatge de persones que empen el vehicle privat entre un 30 % (a la Bòbila, N-152, Osona Park) i el 50-55 % a Beuló i FontSanta) (figura 4.3.2.). Bona part dels treballadors que coincideixen d'horaris i origen-destí en els desplaçaments en vehicle privat, treballen a la mateixa empresa.

Figura 4.3.2.



No obstant això, aquests percentatges poden incrementar-se lleugerament si es considera:

- La coincidència parcial d'horaris dins d'un mateix polígon (per exemple coincideix l'horari d'entrada al lloc de treball amb una persona del mateix municipi i l'horari de sortida amb un altre de diferent).
- Si s'amplia la coincidència d'horaris i interrelacions a l'àmbit municipal enlloc de prendre com a àmbit el polígon industrial.
- Si es consideren les coincidències parcials d'itinerari i totals d'horari (per exemple un treballador que es desplaça de Sant Pere de Torelló a Gurb, i coincideix amb un altre treballador que va de Torelló a Gurb).

A més, amb el canvi d'horaris d'algunes activitats, aquesta coincidència d'horari i ruta s'incrementaria fins a percentatges superiors al 80-90 %.

Conclusions

- **Baix grau d'ocupació dels vehicles que s'utilitzen en aquests desplaçaments (entre 1 i 1,6 ocupants per vehicle).**
- **S'observen percentatges majors de compartir el vehicle privat en els desplaçaments d'entre 16 i 30 minuts, mentre que disminueix en els desplaçaments més curts (per comoditat) i en els més llargs (en part per la dificultat de coincidència d'origens).**
- **Sense prendre mesures especials es podria optimitzar l'ús del vehicle privat entre un 30 i un 55 % (compartint el vehicle privat), únicament prenent les persones que es desplacen en vehicle privat i la coincidència (exacte) d'horaris per cada polígon.**
- **Bona part dels treballadors que coincideixen d'horaris i origen en els desplaçaments en vehicle privat, treballen a la mateixa empresa.**
- **Si es prenguessin mesures (canvi d'horaris d'algunes activitats), la coincidència d'horari i ruta dels treballadors s'incrementaria fins a percentatges superiors al 80-90 %.**


5. Propostes d'actuació


Les propostes d'actuació que es presenten a continuació, són tant sols algunes de les actuacions que es podrien endegar per tal de potenciar la mobilitat laboral des del punt de vista del desenvolupament sostenible.

Aquesta proposta d'actuació s'estructura jeràrquicament en 4 línies estratègiques, les quals es concreten en accions i/o projectes.


Línia estratègica	1	Promoure els desplaçaments a peu i en bicicleta als polígons industrials
Línia estratègica	2	Optimitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments al treball
Línia estratègica	3	Fomentar un model sostenible de mobilitat
Línia estratègica	4	Incrementar els recursos tècnics en l'àmbit de mobilitat

5.1. Línia estratègica 1. Promoure els desplaçaments a peu i en bicicleta als polígons industrials

Línia estratègica: 1		Promoure els desplaçaments a peu i en bicicleta als polígons industrials	
Acció/projecte: 1		Adequació i promoció dels recorreguts urbans a peu o en bicicleta per arribar al polígon industrial	
Objectiu: Millora dels desplaçaments municipals a peu i en bicicleta		Àmbit geogràfic: Polígons industrials parcial o totalment integrats dins la trama urbana dels municipis	
Descripció: Per tal de fomentar l'ús de la bicicleta i els desplaçaments a peu dins dels municipis es proposa adequar els recorreguts per als vianants des dels principals punts del nucli urbà cap als polígons industrials. Alguns exemples són:			
N-152 d'Aiguafreda La Bòbila de Balenyà El Casals de Centelles La Coromina i el Verdaguer de Manlleu BICC General Cable de Manlleu Font Santa de Sant Perer de Torelló		El Toll de Sant Vicenç de Torelló El Vivet de Taradell Puigbacó de Torelló Av. Del Castell de Torelló Sot dels Pardals de Vic	
Per portar a terme aquesta actuació, cal que els projectes urbanístics dels diferents municipis incorporin el disseny de carrils per a bicicletes (segregats o no segons el trànsit i les característiques de cada carrer) i l'adequació urbanística de l'espai viari (eixamplament de voreres, verd urbà, millora del mobiliari urbanístic,...).			
Grau de Prioritat: Mitjana		Cost econòmic: Incorporar aquesta actuació en els projectes urbanístics dels diferents municipis	
Entitat responsable-promotor: Ajuntaments de la comarca d'Osona			
Altres organismes implicats: Consell Comarcal d'Osona			
Fonts de finançament: Ajuntaments de la comarca d'Osona, Sector privat, Departament de Política Territorial i Obres Públiques (Gencat) i Diputació de Barcelona			

Línia estratègica: 1	Promoure els desplaçaments a peu i en bicicleta als polígons industrials	
Acció/projecte: 2	Construcció de carrils bicicleta pels desplaçaments laborals municipals i supramunicipals	
Objectiu: Millora dels desplaçaments supramunicipals a peu i en bicicleta	Àmbit geogràfic: Vall del Ges, Vic-Roda-Gurb	
Descripció:		
<p>Per tal de fomentar l'ús de la bicicleta es proposa impulsar un Pla de carrils per a bicicletes que afavoreixi els desplaçaments en bicicleta entre municipis.</p> <p>Algunes de les propostes a incloure en el Pla de carrils bicicleta són:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcció d'un carril bicicleta entre Torelló i Sant Pere de Torelló, passant per St. Vicenç (aproximadament uns 5,5 km lineals). Cal aprofitar les compensacions del projecte de l'eix Vic-Olot per incloure l'adequació d'aquest carril bici. Aquesta actuació caldria que estigués recollida en el Pla Director de la Vall del Ges, Orís i Bisaura i la Vall d'en Bas (en fase d'elaboració). - Construcció d'un carril bicicleta que uneixi Vic i Gurb amb els sectors industrials ubicats al nord de Vic (els polígons Mas Galí, crta. St. Hipòlit i Osona Park de Gurb, i els polígons Malloles, Parc d'Activitats Econòmiques i Beuló de Vic). En una segona fase es pot plantejar la connexió de Roda de Ter amb aquesta xarxa de carrils bicicleta (aproximadament uns 9,0 km lineals). 		
Grau de Prioritat: Baixa	Cost econòmic: 35-50 €/metre lineal (preu aproximat)	
Entitat responsable-promotor: Ajuntaments de la comarca d'Osona i Consell Comarcal d'Osona		
Altres organismes implicats: Ciutadania		
Fonts de finançament: Ajuntaments de la comarca d'Osona, Sector privat, Dept. de Política Territorial i Obres Públiques i Dept. de Medi Ambient i Habitatge (Gencat), Diputació de Barcelona		


5.2. Línia estratègica 2: Optimitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments al treball


Línia estratègica: 2		Optimitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments al treball	
Acció/projecte: 1		Promocionar el "compartir cotxe" dins l'empresa	
Objectiu: Fer un ús racional del vehicle privat. Disminuir la contaminació produïts pels vehicles privats. Millorar la utilització de l'espai viari		Àmbit geogràfic: Osona	
			
Descripció: Actualment, als polígons de la comarca d'Osona, només 1 de cada 5 persones que utilitza el vehicle privat per anar al lloc de treball, comparteix el seu vehicle amb d'altres persones. Per aquest motiu, aquesta actuació vol promocionar l'ús del vehicle compartit dins de la pròpia empresa, per mitjà de la difusió de les rutes i horaris dels treballadors dins la pròpia empresa, així com dels avantatges ambientals i socials de compartir cotxe, com per exemple: <div style="background-color: #f0f0f0; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>Per al conductor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es redueix el cost del desplaçament fins a un 75% de la despesa real (vehicle amb 4 persones). - Es comparteix els desplaçaments amb altres persones. <p>Per a l'acompanyant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utilització d'un mitjà de transport barat i ràpid. - Fer recorreguts més còmodes i directes (sense necessitat de transbords). - Normalment el punt de partida és a prop del lloc de residència. <p>En general:</p> <ul style="list-style-type: none"> - S'aprofita millor l'espai públic disponible, ajudant a descongestionar les carreteres. - Es preserva el medi ambient (menys consum de combustible i d'emissions de contaminants). - Millora la utilització de l'espai públic i disminueix la necessitat d'aparcament. </div> Des de les administracions, es vetllarà per la promoció del vehicle compartit a les empreses (prioritzant les empreses de majors dimensions ¹⁷) i difonent els avantatges ambientals, socials i territorials d'aquesta pràctica. Aquesta mesura pot anar acompanyada per altres actuacions impulsades per la pròpia empresa (com per exemple reservar els espais d'aparcament més propers a l'empresa per aquells vehicles compartits,...).			
Grau de Prioritat: Alta		Cost econòmic: Organitzatiu i/o tècnic	
Entitat responsable-promotor: Empresa i Consell Comarcal d'Osona			
Altres organismes implicats: Sindicats i treballadors			
Fons de finançament: Empresa, Consell Comarcal d'Osona, Diputació de Barcelona, Dept. de Política Territorial i Obres Públiques (Gencat)			

¹⁷ Es pot iniciar la prova pilot en les empreses d'Osona amb més de 200 treballadors: Axilone Metal (Sant Pere de Torelló), Casa Terradellas SA (Gurb), Colomer i Munmany SA (Vic), Covit SA (Torelló), Diemen SA (a Sant Hipòlit de Voltregà i Gurb), Girbau, (Vic), Grup General Cable Sistemas SA (Manlleu), Patel SA (Santa Maria de Corcó) i Pedro Roquet SA (Tona).


Línia estratègica: 2	Optimitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments al treball	
Acció/projecte: 2	Foment de l'ús del cotxe compartit com a sistema de mobilitat laboral	
Objectiu: Fer un ús racional del vehicle privat. Disminuir la contaminació produïts pels vehicles privats. Millorar la utilització de l'espai viari	Àmbit geogràfic Osona	
Descripció: Actualment el desplaçament per motiu de treball és una de les principals causes que ocasiona la mobilitat urbana. Alhora l'ocupació mitjana per vehicle és molt baixa (entre 1 i 1,6 persones/vehicle). Per incrementar l'índex d'ocupació i racionalitzar el transport amb vehicle privat es proposa promoure l'ús del cotxe compartit com a sistema de mobilitat laboral. Per tal de fomentar l'ús del cotxe compartit el Consell Comarcal d'Osona impulsarà una base de dades on-line de propietaris de cotxes disposats a compartir-ho, on es recollirà informació sobre els itineraris, horaris, telèfons de contacte, correu electrònic,..., per tal que els interessats a compartir cotxe puguin establir contacte. Aquest servei podria gestionar-se des de la pàgina web del Consell Comarcal. En la mateixa web també hi podrien haver vincles amb les principals agències especialitzades que faciliten als conductors llistes de possibles companys de viatge (per exemple www.compartir.es , http://www.compartircotxe.org/ ,...).		
Grau de Prioritat: Alta	Cost econòmic: Cost de programa informàtic i manteniment tècnic	
Entitat responsable-promotor: Consell Comarcal d'Osona		
Altres organismes implicats: En la difusió de l'actuació hi ha una gran quantitat d'organismes implicats com per exemple: empreses i sindicats, ajuntaments de la comarca d'Osona, associacions d'empresaris o comerciants, centres educatius, Universitat de Vic,...		
Fonts de finançament: Consell Comarcal d'Osona		

5.3. Línia estratègica 3: Fomentar un model sostenible de mobilitat


Línia estratègica: 3		Fomentar un model sostenible de mobilitat	
Acció/projecte: 1		Impulsar l'elaboració de plans de mobilitat a les principals empreses	
Objectiu: Fomentar modes de desplaçament sostenibles al treball		Àmbit geogràfic: Prioritàriament a les empreses de més de 100 treballadors	
			
Descripció:			
<p>Aquesta actuació proposa subvencionar a les empreses de majors dimensions que elaborin un pla de mobilitat dins l'empresa. Per realitzar i implantar aquest pla caldrà el consens entre l'empresa i els treballadors, establir un protocol de les mesures a implantar i divulgar-ho a tota la plantilla.</p> <p>Es proposa impulsar aquesta actuació en les empreses de majors dimensions que es mostra a continuació:</p>			
Empreses de més de 200 treballadors			
AXILONE METAL SA - Sant Pere de Torelló CASA TARRADELLAS SA - Gurb COLOMER Y MUNMANY, SA - Vic COVIT SA - Torelló DIEMEN SA - Sant Hipòlit de Voltregà		DIEMEN SA - Gurb GIRBAU, SA - Vic GRUPO GENERAL CABLE SISTEMAS SA - Manlleu PATEL, SA - Santa Maria de Corcó PEDRO ROQUET SA - Tona	
Empreses d'entre 100 i 200 treballadors			
AGRIC-BEMVIG SA - Masies de Voltregà, Les ASSOCIACIO DE SANT TOMASP.A.R.M.O - Manlleu CARNICAS SOLA SA - Gurb CARNICAS TONI JOSEP SL - Vic CARNIQUES D'OSONA SL - Vic CARRE-HULSTA SA - Torelló CASA TARRADELLAS SA - Gurb CATA ELECTRODOMESTICOS S.L. - Torelló COLOMER Y MUNMANY, SA - Vic CURTIDOS CODINA SA - Vic DIVASA-FARMAVIC SA - Gurb EMBUTIDOS MONELLS SA - Seva ENRIQUE BALLÚS SL - Sant Boi de Lluçanès ESBELT SA - Manlleu ESCORXADOR FRIGORIFIC D'OSONA SA - Vic		ESTABANELL Y PAHISA SA - Centelles FRIGORIFICS FERRER, SA - Vic FUNDICIO DUCTIL BENITO SL - Manlleu GALAICO CATALANA DE PIELES SL - Vic GENIS ANTEL SA - Vic JAMONES VIC, SA - Vic LA FARGA LACAMBRA SA - Masies de Voltregà, Les LA PIARA SA - Manlleu MADEL AIR TECHNICAL DIFFUSION SA - Balenyà MATADERO FRIGORIFICO DEL GES SA - St Vicenç de Torelló OBRADORS SA - Prats de Lluçanès PROQUIMIA, S.A. - Vic RODIN SA - Manlleu SOME SA - Sant Quirze de Besora VITRI ELECTRO METALURGICA SA - Torelló	
Grau de Prioritat: Mitjana		Cost econòmic: 12.000 €/any	
Entitat responsable-promotor: Empreses i sindicats (o treballadors) i Consell Comarcal d'Osona			
Altres organismes implicats: -			
Fonts de finançament: Consell Comarcal d'Osona, Dept. de Política Territorial i Obres Públiques (Gencat) i empreses			


Línia estratègica: 3		Fomentar un model sostenible de mobilitat	
Acció/projecte: 2		Ajustar els horaris de l'oferta de transport públic	
Objectiu: Ajustar l'oferta de transport públic actual a les necessitats dels treballadors		Àmbit geogràfic: Osona (sobretot en els desplaçaments cap a la zona industrial del nord de Vic)	
			
Descripció: <p>Petició a les empreses concessionàries dels transports col·lectius per ajustar els seus horaris a les necessitats empresarials i increment de les freqüències de pas.</p> <p>De manera global caldria reforçar els horaris de les línies de transport públic a l'horari laboral de les empreses. De forma global cap augmentar la freqüència a les 6 h, ¾ de 8h, les 8h (hores principals d'entrada al lloc de treball) i a les 14 h, les 17h30', les 18h i les 19 h (principals hores de sortida del lloc de treball).</p> <p>De manera específica (i en base als resultats exactes de les enquestes recopilades en aquest treball) caldria¹⁸:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adequar l'oferta d'horaris i recorreguts del transport públic urbà de Vic. En concret es proposa que s'incrementin els recorreguts, per tal que es pugui enllaçar diferents punts del nucli urbà de Vic amb les zones industrials ubicades al nord del nucli urbà (ubicades en el terme municipal de Vic i de Gurb). Per altra banda caldria ampliar els horaris (disposar de bus a les 5 h, a les 7h i sobretot a les 6 h del matí) i per altra banda ajustar l'hora d'arribada de l'autobús als polígons a l'hora d'entrada i sortida de les empreses: les principals hores d'arribada als polígons són (ordenats segons el nombre d'usuaris): 6h, 8 h, 7h, 9h, 14h, 8h30',..., i les principals hores de sortida de les empreses són (ordenats segons el nombre d'usuaris) 14h, 17h30', 18h, 19h, 22h, 16h30',... - Ajustar l'oferta existent de transport públic entre Manlleu i la Vall del Ges. Les principals hores d'entrada a les empreses de Sant Vicenç i Sant Pere de Torelló són a les 5h40', 8h, 14h i a les 22h20', i les hores de sortida són a les 14h05', 22h20', 19h i 18h. - Ajustar l'oferta existent de transport públic des de Torelló-Manlleu a Vic-Gurb. Les principals hores d'entrada a les empreses de Vic i Gurb enquestades són a les 8h, 6h, 7h45' i a les 14h, i les hores de sortida són a les 16h30', 17h25', 14h i 22h. 			
Grau de Prioritat: Alta		Cost econòmic: Organitzatiu i/o tècnic	
Entitat responsable-promotor: Empreses i sindicats (o treballadors) i Empreses concessionàries del transport col·lectiu			
Altres organismes implicats: Ajuntaments de la comarca d'Osona i Consell Comarcal d'Osona			
Fonts de finançament: Dept. de Política Territorial i Obres Públiques (Gencat), Empreses concessionàries del transport col·lectiu, Consell Comarcal d'Osona, ajuntaments de la comarca d'Osona (especialment a Vic, Manlleu i Torelló).			


¹⁸ Cal tenir en compte que existeix una oferta de transport col·lectiu en dues empreses: Girbau, SA, i Axilone Metal.

Línia estratègica: 3		Fomentar un model sostenible de mobilitat	
Acció/projecte: 3		Fomentar el transport col·lectiu compartit entre les empreses	
Objectiu: Afavorir els sistemes de transport a la demanda als polígons industrials		Àmbit geogràfic: Osona (sobretot en els principals polígons industrials de l'entorn de Vic, Manlleu i Torelló)	
			
Descripció:			
<p>Amb l'objectiu de millorar l'accessibilitat dels treballadors als seus llocs de treball, es planteja potenciar que diferents empreses s'agrupin per finançar el transport públic dins del mateix polígon industrial o bé en polígons industrials propers.</p> <p>Actualment hi ha dues empreses enquestades que disposen de transport col·lectiu privat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Axilone Metal de Sant Pere Torelló. Aquesta empresa compta amb un servei d'autobús que uneix diferents punts de Torelló amb Sant Pere de Torelló. Actualment aquest servei l'utilitzen uns 20-22 treballadors. - Girbau, SA de Vic. Aquesta empresa compta amb un servei d'autobús que uneix diferents punts de Vic amb el lloc de treball. Actualment aquest servei l'utilitzen 25-30 persones. <p>Aquesta actuació proposa d'una banda incrementar la utilització d'aquestes dues línies de transport i obrir-lo a d'altres empreses del mateix polígon o les proximitats, i de l'altra fomentar experiències similars en d'altres polígons industrials.</p> <p>A banda d'aquesta actuació, cal començar a impulsar els plans de mobilitat específics en l'àmbit dels polígons industrials. Aquests plans seran d'obligada elaboració i aprovació per als polígons industrials i les zones d'activitats econòmiques que compleixin les condicions, quant a superfície i nombre d'empreses i de treballadors, que es determinin per reglament de la Llei 9/2003 de la Mobilitat¹⁹.</p>			
Grau de Prioritat: Mitjana		Cost econòmic: -	
Entitat responsable-promotor: Empreses i Consell Comarcal d'Osona			
Altres organismes implicats: Sindicats, ajuntaments de la comarca d'Osona i empreses concessionàries de transport col·lectiu			
Fonts de finançament: Empreses, Dept. de Política Territorial i Obres Públiques (Gencat), Diputació de Barcelona			

¹⁹ Reglament pendent d'aprovació.


Línia estratègica: 3	Fomentar un model sostenible de mobilitat	
Acció/projecte: 4	Potenciar el transport ferroviari per als desplaçaments comarcals	
Objectiu: Millorar l'oferta de transport públic en els desplaçaments per treball, i en concret millorar i optimitzar la línia ferroviària i potenciar de manera decidida el transport públic entre pobles.	Àmbit geogràfic: L'eix entre Centelles i Torelló	
Descripció: Més del 80 % de la mobilitat obligada que es genera als municipis de la comarca d'Osona es realitza dins l'àmbit comarcal, mentre que l'actual oferta en transport públic entre municipis de la comarca és molt limitada. Amb la voluntat de potenciar el transport públic comarcal es proposa que des del Consell Comarcal d'Osona s'impulsi una proposta dirigida a millorar l'actual servei ferroviari comarcal. Aquesta actuació planteja dues actuacions concretes: <ul style="list-style-type: none"> - Estendre el servei de rodalies, ara amb final a Vic, fins a Torelló. - Impulsar la creació d'un servei de rodalies (o metro) comarcal. Per implantar aquesta actuació caldria adaptar a la capacitat actual de la línia, promoure el desdoblament de la via, incrementar la freqüència horària inferior a 20 minuts, recuperar diferents baixadors i crear-ne de nous (Montrodon, Polígon de Mas Galí, Torelló Sud,...). 		
Grau de Prioritat: Alta	Cost econòmic: Sense valorar	
Entitat responsable-promotor: Ajuntaments de la comarca d'Osona (especialment de Balenyà, Centelles Manlleu, Seva, Tona, Torelló i Vic) i Consell Comarcal d'Osona		
Altres organismes implicats: Dept. de Política Territorial i Obres Públiques (Gencat), Diputació de Barcelona, RENFE		
Fonts de finançament: Dept. de Política Territorial i Obres Públiques (Gencat), Diputació de Barcelona, RENFE		

Línia estratègica: 3	Fomentar un model sostenible de mobilitat	
Acció/projecte: 5	Incorporar criteris de mobilitat sostenible en el planejament municipal i supramunicipal	
Objectiu: Dissenyar unes estructures urbanes que afavoreixin una reducció de les necessitats de mobilitat. Prioritzar i afavorir els desplaçaments a peu i en bicicleta, davant d'un ús indiscriminat del cotxe.		Àmbit geogràfic: Osona 
Descripció: Es proposa incorporar criteris de mobilitat sostenible en les revisions dels Plans d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) dels diferents municipis de la comarca, així com en les figures de planejament supramunicipal, plans de dinamització i estratègics.		
Grau de Prioritat: Alta		Cost econòmic: Sense valorar
Entitat responsable-promotor: Consell Comarcal d'Osona		
Altres organismes implicats: Ajuntaments de la comarca d'Osona		
Fons de finançament: Ajuntaments de la comarca d'Osona i Dept. de Política Territorial i Obres Públiques (Gencat)		

Línia estratègica: 3	Fomentar un model sostenible de mobilitat	
Acció/projecte: 6	Creació del Consell Territorial de Mobilitat de la comarca d'Osona i elaboració d'un Pla Director de Mobilitat comarcal	
Objectiu: Dissenyar unes estructures urbanes que afavoreixin una reducció de les necessitats de mobilitat. Prioritzar i afavorir els desplaçaments a peu i en bicicleta, davant d'un ús indiscriminat del cotxe. Millorar i optimitzar la línia ferroviària i potenciar de manera decidida el transport públic entre pobles, a l'interior dels mateixos.	Àmbit geogràfic: Osona	
Descripció: Tal i com recull l'article 23 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, es preveu la creació d'òrgans de gestió i de participació de la mobilitat en el territori (municipis, agrupacions de municipis, consells comarcals,...). Aquesta actuació proposa constituir el Consell Territorial de la Mobilitat de la comarca d'Osona com a òrgan de consulta i participació dels diferents representants i organismes, entitats, ciutadans i ciutadanes interessats segons el que s'estableix en la nova llei de la mobilitat. El paper que les associacions poden jugar en aquest Consell, esdevé fonamental per traslladar les necessitats dels usuaris/ciutadans de la comarca. A continuació es proposa l'elaboració d'un Pla Director de Mobilitat de la Comarca d'Osona , que desenvolupi els següents aspectes: <ul style="list-style-type: none"> - Seguiment i gestió de la mobilitat supramunicipal. - Ordenació del trànsit urbà d'automòbils. - Promoció dels transports públics col·lectius - Foment de l'ús de la bicicleta i dels desplaçaments a peu. - Aplicació de les tecnologies d'informació i de regulació, adreçades a la millora de l'eficàcia dels mitjans de transport. - Maximitzar la seguretat viària. - Organització i gestió de l'oferta d'aparcament. - Fomentar la participació ciutadana en les decisions de mobilitat en l'àmbit comarcal. I finalment, es proposa incorporar els criteris del Pla Director de Mobilitat de la comarca d'Osona a les figures de planejament municipal i supramunicipal que encara resten pendents d'elaborar. En aquest sentit cal recordar que l'article 9.5 de la Llei de Mobilitat garanteix la participació del Consell territorial de la mobilitat en el procés d'elaboració dels plans de mobilitat urbana (document bàsic per configurar les estratègies de mobilitat sostenible dels municipis de Catalunya).		
Grau de Prioritat: Alta	Cost econòmic: 60.000 €	
Entitat responsable-promotor: Consell Comarcal d'Osona		
Altres organismes implicats: Ajuntaments de la comarca d'Osona, Dept. de Política Territorial i Obres Públiques (Gencat), Diputació de Barcelona, RENFE, sindicats, empreses concessionàries de transport col·lectiu, i d'altres entitats i associacions.		
Fons de finançament: Consell Comarcal d'Osona i Dept. de Política Territorial i Obres Públiques (Gencat)		

5.4. Línia estratègica 4: Incrementar els recursos tècnics en l'àmbit de mobilitat

Línia estratègica: 4	Incrementar els recursos tècnics en l'àmbit de mobilitat	
Acció/projecte: 1	Crear un servei tècnic comarcal de mobilitat	
Objectiu: Dotar de recursos humans i materials per tal de treballar aspectes de mobilitat en l'àmbit comarcal	Àmbit geogràfic: Osona	
Descripció: Aquesta actuació proposa destinar més recursos econòmics i tècnics en l'àmbit de mobilitat en el marc comarcal. Per aquest motiu es proposa la creació d'un servei tècnic del Consell Comarcal adreçat a fomentar la mobilitat sostenible. Algunes de les funcions que		
<ul style="list-style-type: none"> - Impulsar actuacions d'àmbit comarcal destinades a fomentar la mobilitat sostenible, lligades als principis i objectius que defineix la Llei 9/2003 de la Mobilitat. - Assessorar els ajuntaments d'Osona en relació a la gestió de la mobilitat de les persones i les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i a la seguretat. - Vetllar per la implantació de les accions proposades en les 3 línies estratègiques anteriors. - Fomentar la creació d'un fòrum de mobilitat d'àmbit comarcal com a eina de participació ciutadana per a debatre i consensuar el Pla de Mobilitat comarcal. 		
Grau de Prioritat: Alta	Cost econòmic: 20.000 €/any (recursos humans)	
Entitat responsable-promotor: Consell Comarcal d'Osona		
Altres organismes implicats: Ajuntaments de la comarca d'Osona.		
Fonts de finançament: Consell Comarcal d'Osona i els 4 Pactes Territorials de la Comarca d'Osona		

Línia estratègica: 4	Incrementar els recursos tècnics en l'àmbit de mobilitat	
Acció/projecte: 2	Impulsar la figura del responsable de transport dins l'empresa	
Objectiu: Fomentar modes de desplaçament sostenibles al treball	Àmbit geogràfic: Prioritàriament a les empreses de més de 100 treballadors	
Descripció: Paral·lelament a l'acció anterior s'impulsarà el nomenament d'un responsable de transport. Aquesta figura té per objectius desenvolupar les funcions d'ajut per la millora del transport dels treballadors, aplicant criteris d'estalvi i eficiència energètica. Aquest serà el responsable de: <ul style="list-style-type: none"> • Estudiar les noves possibilitat de transport públic de la zona. • Analitzar i controlar el grau d'utilització del transport públic. • Coordinar l'ús compartit del cotxe. • Reordenar els canvis horaris Per fomentar aquesta actuació, s'organitzaran jornades de formació sobre opcions de mobilitat sostenible en l'àmbit de l'empresa, especialment adreçades als representants sindicals de les empreses.		
Grau de Prioritat: Alta	Cost econòmic: Cost del responsable de mobilitat (empresa); cost de l'organització de jornades i preparació de material (aprox. uns 2.000 €/any)(Administracions)	
Entitat responsable-promotor: Empreses i sindicats (o treballadors)		
Altres organismes implicats: Ajuntaments de la comarca d'Osona i Consell Comarcal d'Osona		
Fonts de finançament: Dept. de Política Territorial i Obres Públiques (Gencat), Consell Comarcal d'Osona, ajuntaments de la comarca d'Osona i Empreses.		

