



Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual del PGO al sector discontinu de Can Montcau – Can Malé de Lliçà d'Amunt

Municipi de Lliçà de Munt
Comarca: Vallès Oriental
Sol·licitant: Ajuntament de Lliçà de Munt
Promotors: Ajuntament de Lliçà de Munt
Redactors de l'EAMG: AIM

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual del PG al sector discontinu de Can Montcau – Can Malé de Lliçà d'Amunt.

1. Antecedents

La Modificació del Pla General d'Ordenació al sector discontinu de Can Montcau – Can Malé de Lliçà d'Amunt va ser aprovada inicialment el 25 d'octubre de 2007 .

El sector discontinu Can Montcau – Can Malé abasta dos àmbits independents dins el municipi, el primer (Can Montcau) allunyat del nucli urbà i amb perspectiva d'usos industrials, logístics o terciaris, i el segon (Can Malé), peça important del corredor ecològic del torrent Merdans, tocant el casc urbà (on actualment s'hi instal·la una empresa de biotecnologia que té previst canviar l'emplaçament al primer àmbit, per això la discontinuïtat del sector).

Amb el document de l'aprovació inicial no hi constava cap document relatiu a la mobilitat generada del sector del qual es va demanar la seva realització a l'Ajuntament.

En data 14 d'abril es va emetre informe desfavorable al EAMG presentat per l'ajuntament de Lliçà d'Amunt.

El document que s'informa respon a la nova tramesa efectuada per l'ajuntament atenent a les modificacions sol·licitades per l'ATM.

La modificació puntual afecta una superfície total de 1.445.463 m², dels quals 161.912 m² pertanyen a l'àmbit de Can Malé. Aquesta superfície inclou també una actuació sobre la xarxa viària, per tal de millorar l'accés des de la carretera C-17.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació del PGO al sector discontinu de Can Montcau – Can Malé de Lliçà d'Amunt als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de la creació de:

- 353.000 m² de sostre industrial
- 60.000 m² de sostre terciari dedicat a oficines
- 21.176 m² de sostre comercial
- 31.664,75 m², destinat a equipaments comunitaris,
- Dues zones verdes amb una superfície total de 389.314,51 m²

La resta de superfície correspon a vialitat.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de Decret, l'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima un total de **41.00 desplaçaments/dia laborable** i 38.500 desplaçaments/dia dissabte tenint en compte tots els usos. Els criteris proposats pel redactor de l'estudi es consideren correctes.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis que indica el Decret i continguda a l'Estudi de mobilitat.

Sector discontinu	Sup. sector total m ²	Sup. sector m ² segons us (SRUd)	Sostre edificable	ràtios Decret 344/2006		ràtios considerades EAMG	
				Viatges/dia generats	Viatges/dia generats (feiner)	Viatges/dia generats (dissabte)	
Can Montcau - 1 (SURd)	782.274,00	308.281,14	353.000,00	17.850	17.850	1.765	
		38.884,02	21.178,00	10.588	10.588	31.764	
		17.636,84	38.824,00	5.824	5.824	582	
		17.000,00	17.000,00	3.400	3.400	850	
		261.555,59		13.078	1.308	1.308	
		142.174,44					
Can Malé (SRUd)	181.912,00	127.758,92		6.388	639	639	
		31.664,75		6.333	1.583	1.583	
Can Montcau - 2 (SNU)	421.017,00						
Accés viari (SNU)	80.280,00						

USOS
Sistema viari
Equipaments
Zona Verda
Hoteler - comercial complementari
Industrial - logística
Terciari (oficines) - comercial



Cal advertir que per a ser acceptable la dada aportada pels redactors de l'estudi és necessari que es compleixi el requisit de què és una zona verda no pensada com a parc urbà.

L'estudi incorpora les dades de mobilitat de l'EMO 2001 per a Lliçà d'Amunt:

Les característiques morfològiques del municipi (diversos nuclis de baixa densitat dispersos) marquen l'hegemonia del vehicle privat per a desplaçaments interns (24% de la mobilitat obligada generada i atreta a Lliçà d'Amunt), ja sigui per motius de treball o estudis. En total un 44% dels desplaçaments interns es realitzen en vehicle privat (60% per motiu treball i 29% per motiu estudis), mentre que els viatges a peu representen un 18%. Cal destacar l'autobús a nivell intern, que globalment compta amb una quota modal del 26% (48% dels estudiants i 2% dels treballadors/es). En els desplaçaments de connexió, el 76% restant, el mode de transport més utilitzat torna a ser el vehicle motoritzat privat (89% del total de viatges). Pel que fa als modes de transport col·lectiu, l'autobús compta amb una quota del 6,5%, i el tren d'un 3,7%.

4. Mobilitat en vehicle privat.

L'estudi descriu la xarxa viària de l'entorn de l'actuació, bàsicament és la C-17 i la BV 1432, incorpora les intensitats viàries i un estudi de l'impacte de la mobilitat que genera el sector sobre la mateixa.

La C-17 es descriu com una via propera a la congestió en hora punta, amb i sense la nova actuació. D'altra banda, es proposa connectar el nou sector sobre l'enllaç que connecta la C-17 i la BV 1432.

S'entén que el planejament ja comptarà amb el vist i plau de la Direcció General de Carreteres de la Generalitat de Catalunya pel que fa a la proposta d'accessos a aquestes vies i d'afectació a la intersecció entre elles.

5. Mobilitat en transport públic.

L'estudi detalla la xarxa ferroviària existent a l'entorn del sector:

Pel que fa al ferrocarril, a Granollers – Canovelles es localitza l'estació de viatgers més propera a Lliçà d'Amunt on hi efectua servei la línia de rodalies de Renfe R3: L'Hospitalet – Vic. Des de l'estació de tren, a 2,1 km en línia recta des de la zona de Can Montcau (a 3,2 km seguint els vials existents), cal agafar un autobús interurbà per apropar-se a Lliçà d'Amunt.

A continuació es caracteritza l'oferta d'autobús interurbà:

- Línia Moià – Sant Feliu – Granollers. Aquest servei compta amb 14+14 expedicions diàries.



- Línia Granollers – Lliçà d'Amunt (o LA-3, bus funcionalment urbà) Aquest servei compta amb 14 expedicions diàries per sentit, de dilluns a divendres feiners (10 expedicions durant el mes d'agost),
- Línia Barcelona – Riells del Fai La línia té 23+23 expedicions.
- Línia nocturna Barcelona – Granollers (N71) Aquesta línia compta amb 4+6 expedicions els dies feiners.
- Línia Barcelona – Santa Eulàlia de Ronçana per AP-7 Aquesta línia compta amb 3 expedicions per sentit els dies feiners.
- Línia Granollers – Caldes de Montbui Aquesta línia compta amb una única expedició per sentit.

En tots els casos les parades estan força lluny del nou sector.

Pel que fa al transport urbà:

La xarxa de transport urbà la formen 3 línies que cobreixen gairebé tot el terme municipal. Aquestes línies (LA1, LA2 i LA3) tenen un interval de pas cada hora, des de les 6:30h fins a les 22:00h. Cada línia disposa d'un vehicle totalment adaptat per a persones de mobilitat reduïda.

La LA3 és la línia que més s'apropa a Can Montcau, mentre que la LA1 i la LA2 disposen de parades properes al futur equipament de Can Malé (entre 250 i 400m).

6. Mobilitat a peu

Els sectors objecte de la MPG no formen part dels itineraris de vianants actuals del municipi, sí, però, de la xarxa de camins de muntanya del municipi.

7. Mobilitat en bicicleta

Els sectors objecte de la MPG no formen part dels itineraris de bicicletes actuals del municipi.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi realitza el càlcul de la mobilitat del sector i les afectacions sobre la xarxa viària.

L'estudi afirma que en l'hora punta arribaran a Can Montcau i Can Malé 1.921 vehicles amb una demanda total de 11.300 vehicles. En transport públic la demanda diària serà de 9.000 viatges/dia.



Pel que fa als dissabtes l'hora punta serà de 1.426 vehicles, 11.400 viatges en total i 8.200 viatges en transport públic.

L'ocupació del vehicle considerada és de 1,3 persones / vehicles en feiner i 2,5 persones / vehicle els dissabtes.

L'estudi afirma que la mobilitat generada podrà ser absorbida per la xarxa d'infraestructures actual.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Utilitzant els valors del l'annex II del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta l'estudi presenta els valors següents:

Sector discontinu	Sup. sector total m²	Sup. sector m² segons ús (SRUd)	Sostre edificable	Decret	EAMG	Total P turismes (PTSEC i planejament municipi)
				Total P bici segons m2 usos	Total P bici	
		306.281,14	353.000,00	3.530	3.530	3.530
Can Montcau - 1 (SURd)	782.274,00	38.884,02	21.176,00	212	212	1.271
		17.535,84	38.824,00	388	388	311
		26.155,59	17.000,00	170	170	138
		142.174,44		2.616	262	
Can Maè (SRUd)	161.912,00	127.758,92		1.278	128	
		31.664,75		317	158	
Can Montcau - 2 (SNU)	421.017,00					
Accés viari (SNU)	80.260,00					
TOTAL	1.445.463	925.855	430.000	8.916	4.562	5.247

USUS	
	Sistema viari
	Equipaments
	Zona Verda
	Hoteler - comercial complementari
	Industrial - logística
	Terciari (oficines) - comercial

Es considera correcta la proposta de l'EAMG.

Respecte a la reducció de les places d'aparcament per a bicicletes destinades a la zona verda es considera correcte que el rati no s'apliqui per aquelles zones que no tenen un caràcter atractor de visites. (S'accepta considerar valors inferiors als previstos pel Decret, en funció de la tipologia dels espais verds). Tot i això, cal preveure que siguin ampliables en un futur.

Respecte les places fora de la via pública destinades a aparcament de turismes el Decret no proposa cap valor per a les zones industrials i es considera correcte l'aplicació dels ratis del planejament vigent.

En relació als aparcaments per a motocicletes, l'estudi proposa que se'n destini un 5% del total, majoritàriament en els soterranis de les parcel·les.



10. Directrius referents a la planificació

L'estudi esmenta les directrius del Decret contingudes en els diferents articles del mateix

11. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi fa 3 propostes diferenciades, per tal que la LA3 ofereixi una cobertura horària i territorial adequada a Can Montcau:

1. Augmentar la freqüència del servei actual de dilluns a divendres (passant de 14 a 35 expedicions/dia, una cada 30 minuts i cada 15 minuts entre les 7:30 i les 9:30), ampliant el recorregut actual per tal que doni cobertura a Can Montcau.
2. Augmentar l'itinerari actual de les 14 expedicions existents, per tal que donin cobertura a Can Montcau.
3. Augmentar els dies de servei a dissabtes i festius comercials (60 dies/any), actuació proposada a l'estudi de mobilitat del Centre de fabricants, amb un total de 15km per expedició, mantenint l'itinerari de la LA3 sense el desviament a Can Xicota, i entrant fins a la rotonda nord del Centre de fabricants, de manera que es cobreixi la zona més terciària i de serveis (hotel) de Can Montcau. Per al centre de fabricants es requereixen 28+28 expedicions, però per al total d'activitats que poden tenir lloc en dissabte es requereixen 40+40 expedicions.

La proposta global de dilluns a divendres comptaria, doncs, amb 35 + 35 expedicions, una cada 30 minuts, entre les 7:00 i les 22h (cada 15 minuts en l'hora punta d'entrada, entre les 7:30 i les 9:30h), que doni cobertura horària tant als treballadors/es com als visitants.

L'estudi concreta que caldrà ajustar els horaris una vegada les empreses s'instal·lin i decideixin de quins horaris de treball disposen.

L'estudi també descriu que, quant a dissabtes i festius comercials, per absorbir la demanda del centre de fabricants i la resta d'activitats terciàries (així com una part de l'activitat industrial i logística que també tindria lloc els dissabtes) es requereix una oferta de 40 + 40 expedicions, una cada 30 minuts entre les 7:00h i les 22:30h, i cada 15 minuts en les hores punta de la tarda, entre les 18 i les 20h.

L'estudi incideix en què el transport haurà d'estar coordinat adequadament amb els serveis ferroviaris de Granollers.

Quant a la relació entre l'oferta proposada i la demanda esperada, l'estudi diferencia per a dies feiners la demanda provinent del nucli urbà de Lliçà (1.450 persones per sentit) i la de Granollers (via tren i bus) (2.700 persones per sentit). Es conclou que cal augmentar la capacitat dels vehicles actuals (passant de 50 places a 78 places), per tal que l'oferta proposada doni cabuda als nous usuaris de transport públic. També s'aporten dades de les ocupacions actuals de la línia.



Amb els vehicles més grans la nova oferta suposaria un total de 2.730 places per sentit.

Per als dissabtes es fa el mateix exercici, des de Lliçà s'espera rebre 700 viatgers/sentit en transport públic i des de Granollers 3.100 viatgers/sentit. L'oferta presentada pot absorbir 3.120 viatgers per sentit.

Es concreta de quin mobiliari caldrà disposar per a les noves 6 parades proposades, i es fa una referència especial a la il·luminació d'aquestes, per tal que tothom se senti segur independentment de la seva condició de gènere o edat.

Es detallen les actuacions específiques per al Centre de Fabricants.

Quant al sector de Can Malé, l'estudi considera que la mobilitat en transport públic queda ben resolta amb les parades actuals de la LA1 i LA2.

Atesa la importància de les propostes, caldrà que en el moment de la seva implantació s'ajustin als criteris que emanin de la Direcció General de Transport Terrestre de la Generalitat

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa la millora de les connexions i alhora pacificar la xarxa secundària de carrers, de cara a una millor circulació de la bicicleta.

Dins de l'anella viària de Can Montcau els vials seran de sentit únic el que millora la seguretat viària.

Xarxa de vianants

L'estudi proposa la xarxa connectora del sector amb el municipi de Lliçà de Vall. Es proposa una nova passarel·la per a modes no motoritzats sobre el riu Tenes.

Les apreciacions que es fan són correctes.

Xarxa de carrils bicicleta

L'estudi proposa la xarxa connectora del sector amb el municipi de Lliçà de Vall i un carril bici a l'anella interna del sector. També s'analitza els pendents del sector arribant a la consideració que hi ha alguns trams no aptes per a la circulació per mobilitat ocupacional en bicicleta. Les apreciacions que es fan són correctes.

L'estudi proposa fer un sistema de bicicletes compartides en els sectors.

12 Contaminació atmosfèrica

Tot i que no cal, l'estudi de mobilitat aporta les dades referents a la contaminació atmosfèrica que pot produir-se en el sector.



13. Proposta de finançament

L'estudi incorpora les despeses derivades per l'aplicació de les mesures proposades a l'EAMG, resultant un cost de 3,86 milions d'euros, del quals 3 milions pertanyen al nou sistema de transport públic.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del PGM al sector discontinu de Can Montcau – Can Malé* de Lliçà d'Amunt conté els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa al seu contingut i propostes.

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Barcelona, 27 de novembre de 2008

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic