

La carretera C17

Agost 2016



Index

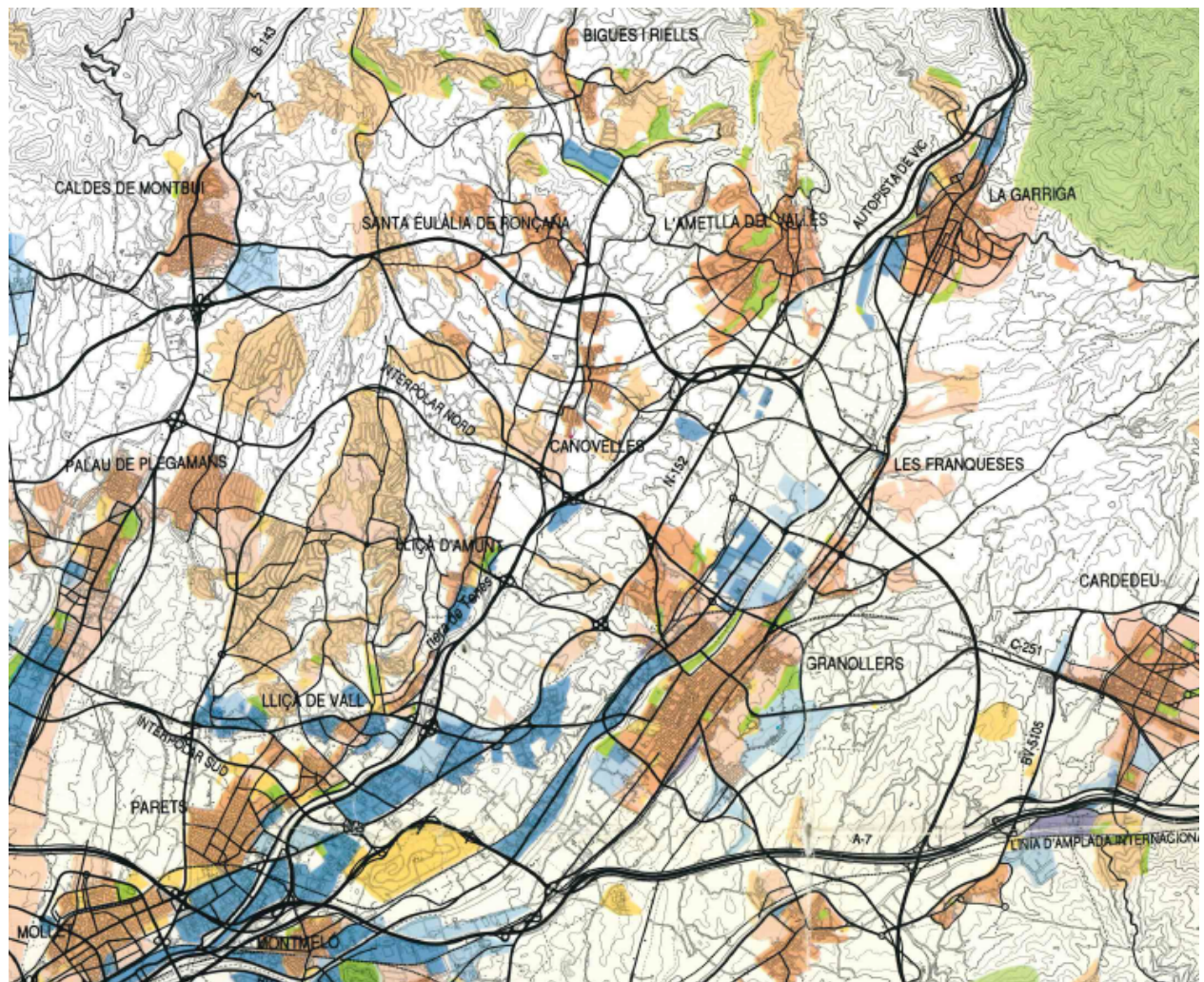
1.	Antecedents de planejament: PITC i PTM	5
2.	Mollet - Partes - Lliçà de Vall - Granollers	10
2.1.	Situació actual	10
2.2.	Solució amb variant.....	13
2.3.	Estudi informatiu de 2016	15
3.	Lliçà d'Amunt - Canovelles - l'Ametlla - La Garriga.....	17
3.1.	Situació actual	17
3.2.	Anàlisi d'alternatives de 2008	20
3.3.	Estudi informatiu de 2012	21
3.4.	Projecte de millora de l'enllaç de Lliçà d'Amunt o de Granollers Centre. Accés Mango	24
4.	Estudis de trànsit.....	25
4.1.	Estudi de trànsit de l' E.I. Lliçà d'Amunt - La Garriga.....	25
4.2.	Estudi del transport de mercaderies a la C-17	31
5.	Situació actual i propostes	41

1. Antecedents de planejament: PITC i PTM

La C-17 és actualment una carretera de 2+2 des de Barcelona fins a Ripoll, sorgida de l'ampliació al llarg dels anys de l'antiga N-152 de Barcelona a Puigcerdà. Comença a Barcelona (Av. Meridiana), creua Montcada i entra al Vallès Oriental per La Llagosta. A continuació passa pels termes municipals de Mollet, Parets, Lliçà de Vall, Granollers, Lliçà d'Amunt, Canovelles, l'Ametlla del Vallès i La Garriga. A partir d'aquí entra al Congost, creuant els municipis de Figaró-Montmany, Tagamanent i Aiguafreda. Entra a la comarca d'Osona pel terme municipal de Centelles.

Des de Parets fins a La Garriga transcorre per un territori periurbà amb problemes d'inserció en el territori, amb molts accessos i incorporacions que no compleixen la normativa de carreteres per a una via de 2+2 sense interseccions a nivell. També presenta intensitats elevades que aconsellen la seva ampliació a 3+3.

Una solució prevista de feia decennis per a aquest problema de la C-17 era una nova autopista per la Vall del Tenes, solució però d'acceptació problemàtica per part del territori.



Refós de planejament urbanístic de la Regió Metropolitana de Barcelona (1990)

Font: AMB, Mancomunitat de Municipis, 1991)

Entre l'enllaç de l' AP7 (Parets) i La Garriga, s'hi pot veure l' "Autopista de Vic", al llarg de la vall del Tenes



Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC, 2006)

*En la memòria del PITC hi apareix, com Xarxa bàsica primària, l'Eix Congost-Vallès Oriental (C-17: Centelles-Parets):
 Nova autovia entre La Garriga i Parets (autovia de la riera del Tenes).
 (En el plànol, és només una fletxa de traçat indefinit).*



Pla Territorial Metropolità (PTM, 2006)

En la memòria del PTM hi apareix:

*Variants, millores de traçat i ampliació de la C-17 entre Mollet del Vallès i Centelles.
Reconversió en via suburbana de l'actual autovia C-17 entre Mollet del Vallès i Granollers.
Millora i variants de l'eix del Tenes (BV-1602) entre Montmeló i Bigues i Riells.*



Pla Territorial Metropolità (PTM, 2006)

*Opcions a debat per a la Ronda del Vallès (B40 o 4rt Cinturó)
La solució que apareix en el plànol del conjunt del PTM és la vermella
La B40 podria alliberar trànsits de la C-17*

En el marc de la redacció del Pla Territorial Metropolità, s'ha anat consolidant la idea de no obrir la nova autovia de la Vall del Tenes sinó de centrar-se en la millora de l'actual C-17: variants/millores de traçat (anar a buscar el tram de la Interpol·lar ja construït com a accés al Circuit de Barcelona-Catalunya), ampliació a 3 carrils (Lliçà- La Garriga) i reconversió en via suburbana allà on s'hagi fet variant (Mollet-Parets). D'aquí venen els estudi i projectes següents desenvolupats els darrers anys:

- Anàlisi d'alternatives i encaix previ de traçat de la nova carretera eix Congost-Vallès Oriental via de la Riera del Tenes. Tram Lliçà de Vall-Montmeló. AE-NB-06162. Siena SL. Abril 2009.
- Anàlisi d'alternatives i encaix previ de traçat de la nova carretera eix Congost-Vallès Oriental via de la Riera del Tenes. Tram: Lliçà de Vall – La Garriga . AE-NB-09031. Siena SL. Setembre 2009.
- Estudi Informatiu. Nova carretera. Eix Congost - Vallès Oriental. Ampliació 3r carril C-17. Lliçà de Vall - La Garriga. EI-NB-09031. Esteyco-Transfer. Desembre 2012.
- Millora nus carretera C-17 PK 20+900 amb carretera BV-1432 PK 1+000. Lliçà d'Amunt. MB-07108-A1-M1. Getinsa-Payma. Maig 2015.
- Estudi Informatiu. Nova carretera. Eix Congost - Vallès Oriental. Ampliació 3r carril C-17 Mollet del Vallès – Lliçà de Vall. EI-NB-06162. Ayesa / Intecsa-Inarsa. Gener 2016
- Projecte Constructiu. Millora general. Condicionament. Millora del nivell de servei a la carretera C-17, entre l'autopista AP-7 i la carretera BV-1432, PK 14+500 al 21+000. Tram: Parets del Vallès - Lliçà d'Amunt. TA-AB-15032. Tec'4. En curs de redacció.

2. Mollet - Partes - Lliçà de Vall - Granollers

2.1. Situació actual

Es tracta d'un tram urbà i periurbà, i per això presenta problemes d'inserció en el territori, amb molts accessos i incorporacions que no compleixen la normativa de carreteres per a una via de 2+2 sense interseccions a nivell. També presenta intensitats elevades que aconsellen la seva ampliació a 3+3.



Situació actual de la C-17 a Parets, tram del qual el PTM proposa una variant per la Interpol·lar (tm de Montmeló, Parets i Lliçà de Vall)

Nus de Mollet

Comença a la sortida del túnel artificial de la C-17 que hi ha al costat de la via del tren i de l'estació de Mollet St. Fost, i es desvia de l'actual C-17 per a seguir cenyida al ferrocarril pel costat d'una zona industrial i assolir el complex enllaç de la C-33/AP-7.



Sortida del túnel a Mollet. Inici de la variant de la C-17

En aquest primer tram caldria resoldre l'enllaç que es produeix amb la C-17 actual en començar la variant de la nova C-17 (Vegi's el punt 2.2 Solució amb variant). L'estudi d'alternatives esmentat en l'apartat anterior proposa un diamant amb rotonda per sobre del tronc de la C-17, que permet resoldre bé també la vialitat local que conflueix en aquest punt.



La variant arrenca tirant recte. Ubicació del nus de Mollet

Enllaç AP-7 / C-33 / C-17

L'estudi d'alternatives proposa un parell d'alternatives per a la remodelació d'aquest enllaç, que ha d'incorporar a més la C-17 i fer possible tota una sèrie de moviments entre elles. Una de les alternatives fa passar la C-17 per dintre de l'enllaç, afectant una indústria pedrera, mentre que l'altra alternativa la passar per fora, un sentit per cada costat, sense afectar la indústria de l'interior però afectant més les parcel·les colindants. La primera és una mica menys costosa, però totes dues afecten força el funcionament actual de l'enllaç. Segons com es resolgui l'enllaç es pot evitar l'actual sortida per l'esquerra de l'AP-7 cap a la C-17, i també segons quins moviments s'hi incorporin es pot simplificar una mica el següent enllaç en la zona de la interpol·lar i el circuit. L'estudi d'alternatives esmentat reflecteix bé la gran complexitat d'aquest enllaç, tant des del punt de vista de l'obra que caldrà fer com de l'anàlisi dels diversos moviments entre les diverses vies que hi confluiran: AP-7, C-33, nova C-17 i antiga C-17/vialitat urbana. Cada solució tindrà les seves pegues i avantatges des de diferents punts de vista, en particular: afectacions al trànsit durant l'obra, afectacions en l'entorn, seguretat vial, possibilitats de moviments entre les vies, i cost.



Remodelació de l'enllaç AP-7 / C-33 / variant de la C-17

Interpol·lar i nus del circuit

Després de l'enllaç es troba la Interpol·lar (C-35) en la zona del circuit, i es presenta el problema d'ampliar el corredor viari tot mantenint la seva funcionalitat actual d'accés al circuit, i per tant torna a aparèixer un debat sobre enllaços, no tant complex com l'anterior però tampoc fàcil, amb diverses possibilitats sobre la seva configuració. En particular, resulta interessant l'enllaç a tres possibles nivells, un d'ells una gran rotonda. Segons quina sigui la solució de l'enllaç anterior es podria simplificar a dos nivells.

Després de la Interpol·lar apareix un tram de nova via (termes municipals de Lliçà de Vall i Granollers) i es troba de nou l'actual C-17 en la zona de l'enllaç d'aquesta amb la N-152a i C-155, accés Granollers Sud, que també hauria de ser objecte de remodelació.



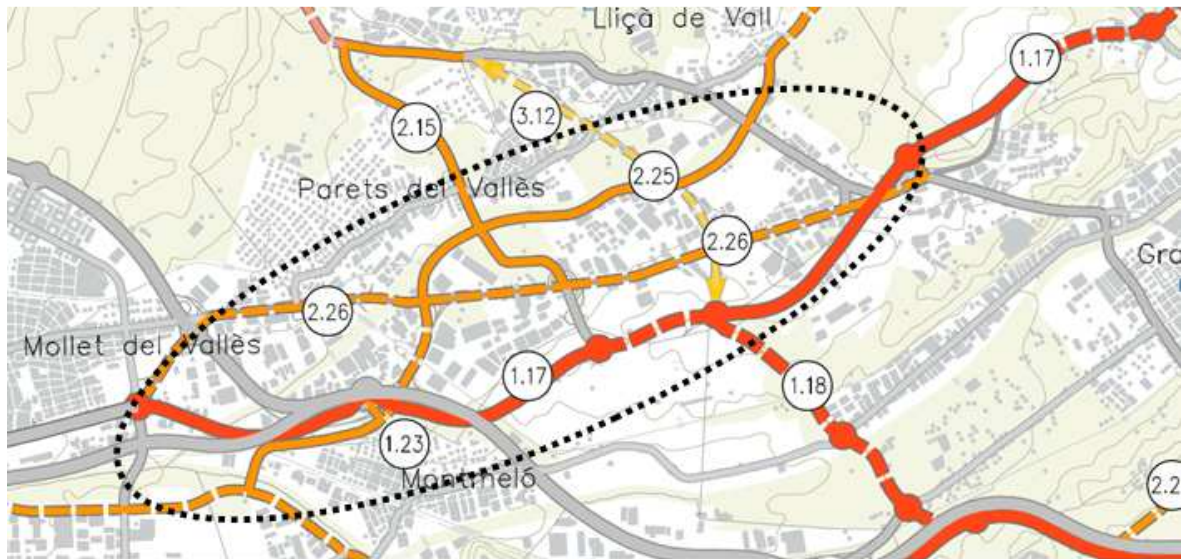
La interpol·lar al circuit de Catalunya / Barcelona / Montmeló



Final del tram al nus de Granollers Sud

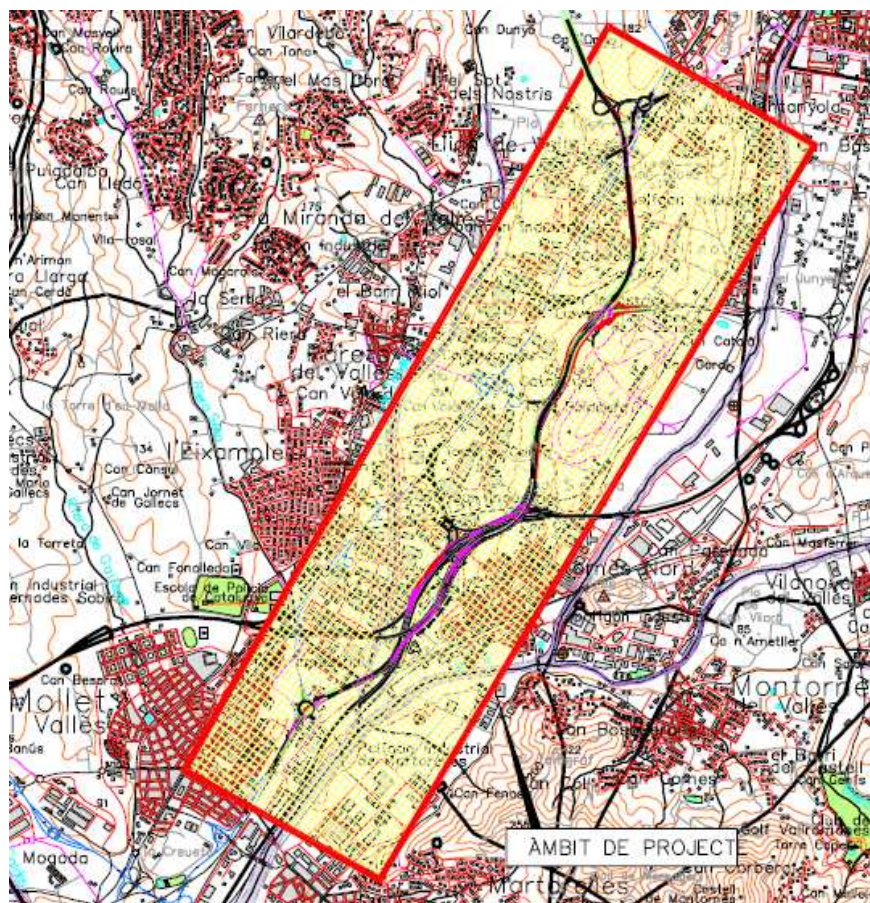
2.2. Solució amb variant

El PTM proposa en realitat fer una variant que obligaria a remodelar l'enllaç de les autopistes C-33 i A-7, i també aprofitar un tram de la "Interpol·lar" en la zona del circuit de Montmeló. Aleshores, amb aquesta variant que seria la nova C-17 es podria remodelar l'actual C-17 cap a una configuració més urbana, si cal amb interseccions a nivell que facilitin l'accés a les propietats de tot tipus (especialment indústries) que la flanquegen.



Pla Territorial Metropolità

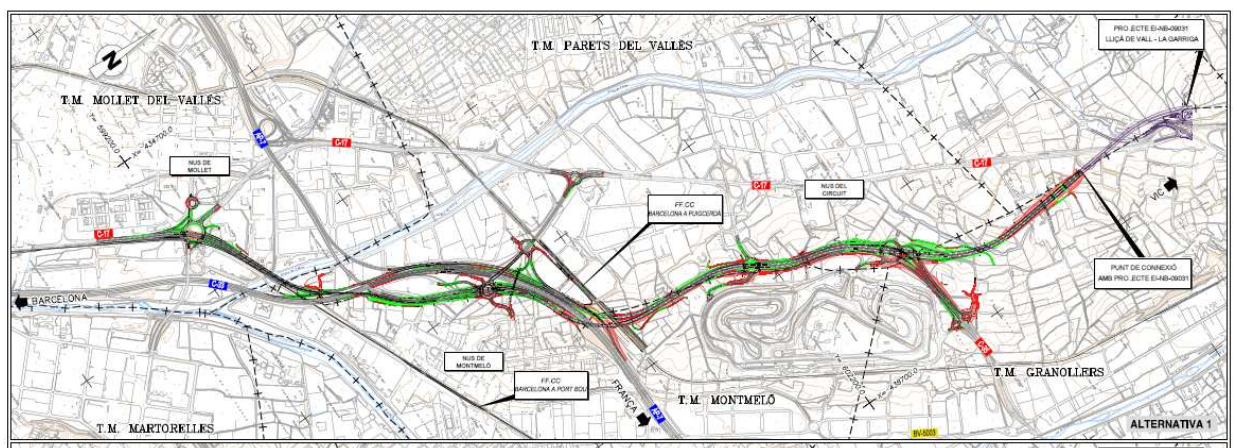
En vermell la nova C-17 i en groc discontinu l'actual C-17, que seria posteriorment remodelada

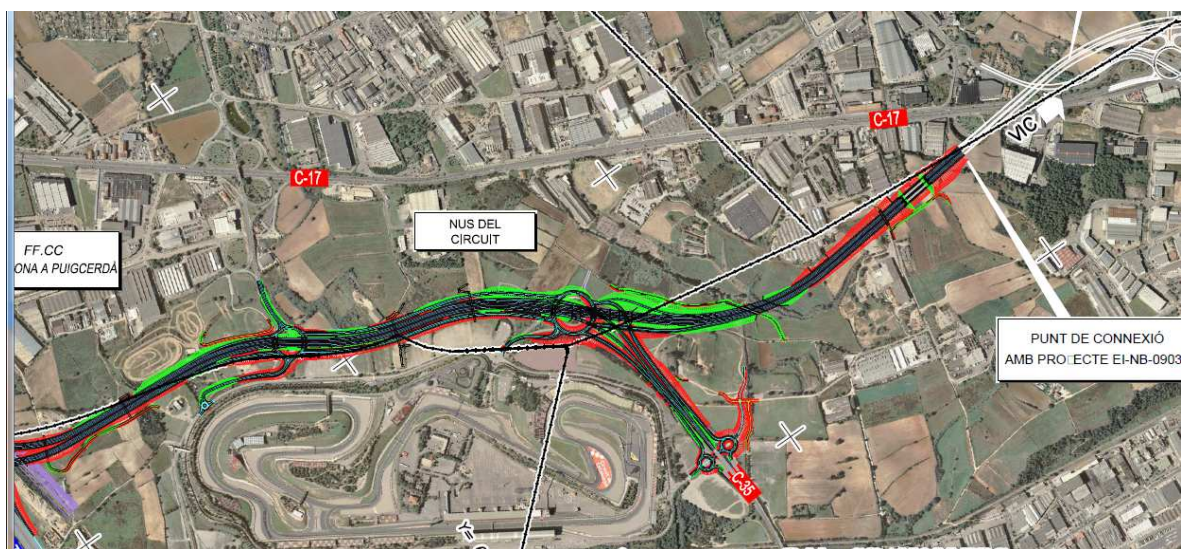
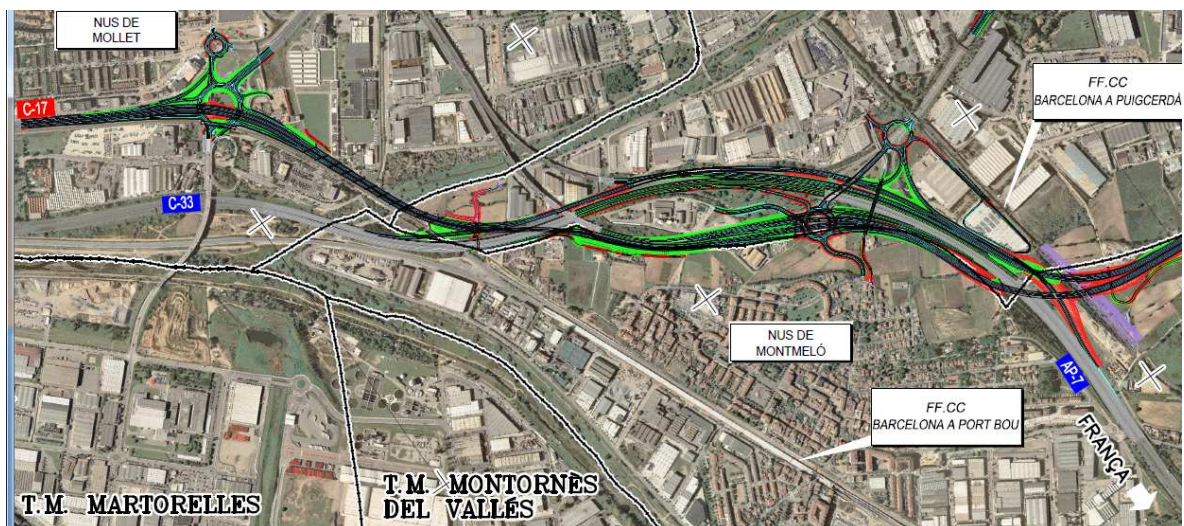


Solució de l'estudi "Anàlisi d'alternatives i encaix previ al traçat de la nova carretera eix Congost-Vallès Oriental. Via de la Riera de Tenes. Tram: Lliçà de Vall-Montmeló"

Aquesta nova solució per a la C-17 es desenvolupà inicialment en l'estudi "Anàlisi d'alternatives i encaix previ al traçat de la nova carretera eix Congost-Vallès Oriental. Via de la Riera de Tenes. Tram: Lliçà de Vall-Montmeló" d'abril de 2009 i posteriorment en l'"Estudi Informatiu. Nova carretera. Eix Congost - Vallès Oriental. Ampliació 3r carril C-17 Mollet – Lliçà. de gener 2016.

El cost d'aquesta solució (PEC, IVA inclòs) es de 205,5 M€





3. Lliçà d'Amunt - Canovelles - l'Ametlla - La Garriga

3.1. Situació actual

La carretera actual és un 2+2 amb carrils entre 3,25 i 3,50m.



Començament de tram a l'enllaç de Granollers Sud



Problema dels accessos fora de normativa



Tram d'actuació recent de millora, a l'enllaç de Canovelles

L'E.I. de l'ampliació a 3r carril en aquest tram proposa deixar els 2 carrils existents per a preservar l'obra executada



Carrils estrets, accessos perillosos



Final del tram (tm de La Garriga)

3.2. Anàlisi d'alternatives de 2008

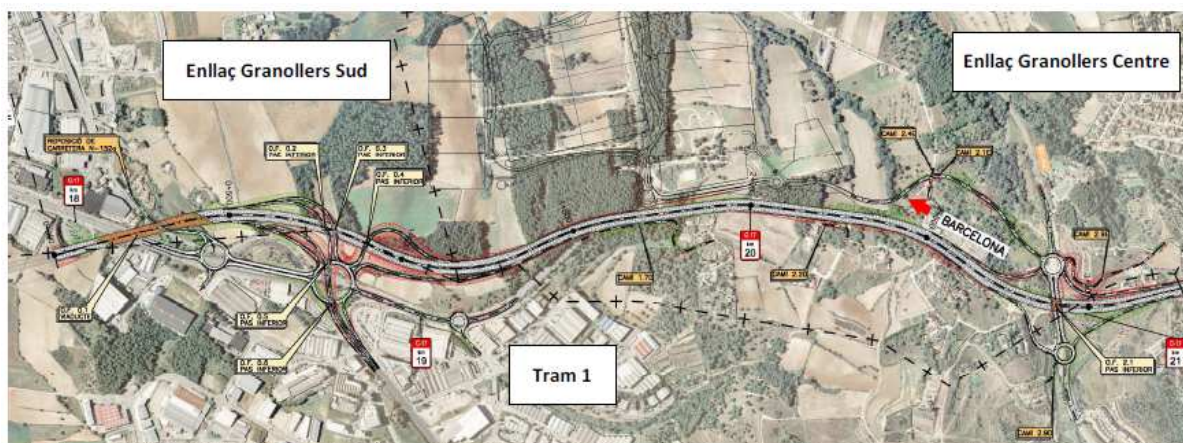
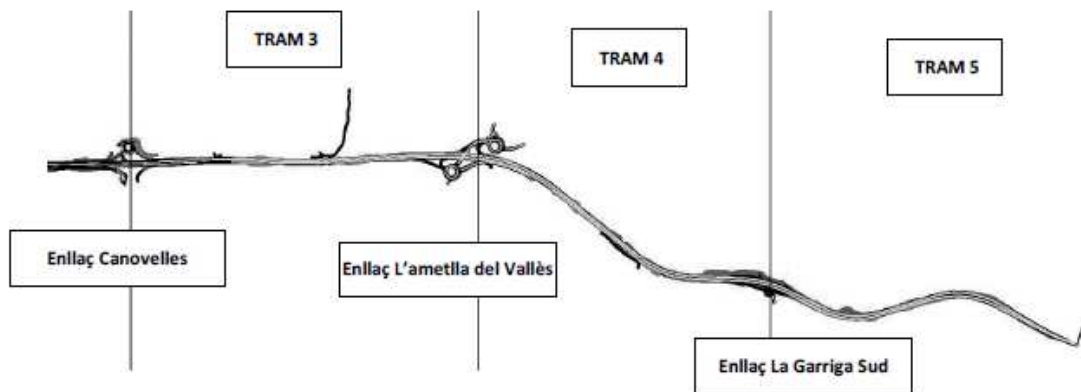
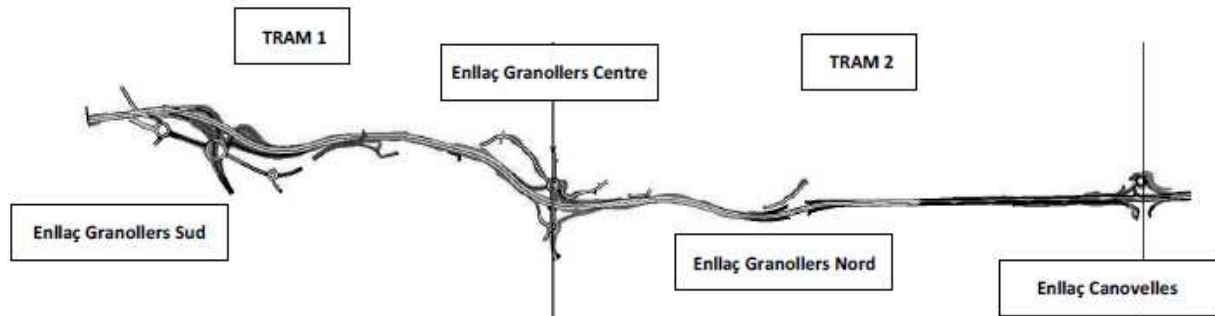


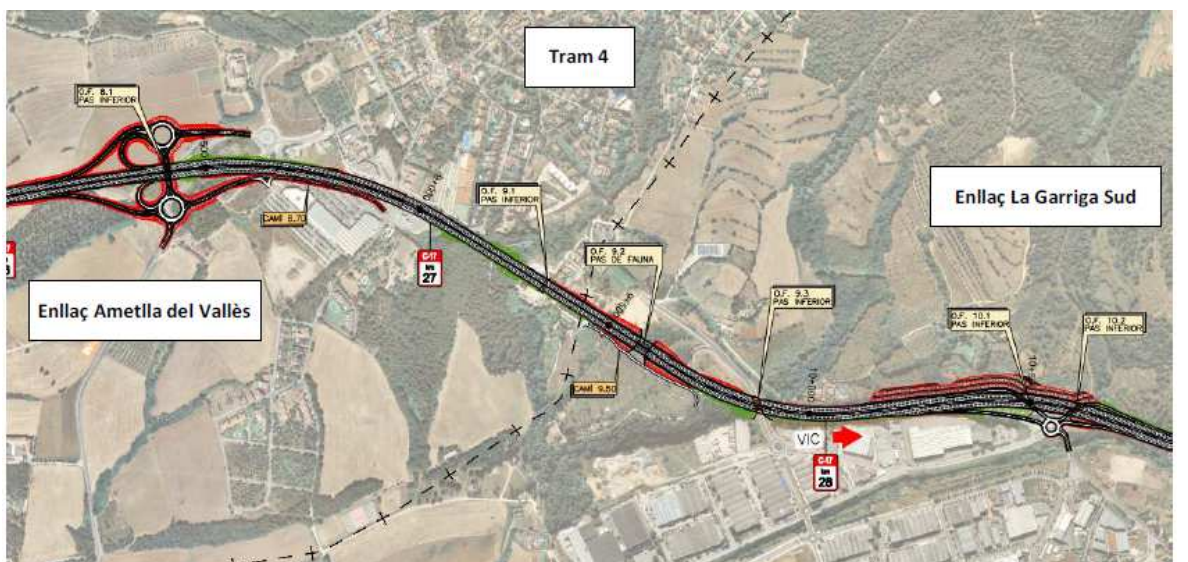
Solució de l'estudi "Anàlisi d'alternatives i encaix previ de traçat de la nova carretera eix Congost-Vallès Oriental via de la Riera del Tenes. Tram: Lliçà de Vall – La Garriga". AE-NB-09031. Siena SL, setembre 2009.

La carretera actual és un 2+2 amb carrils entre 3,25 i 3,50m, i l'estudi proposa obtenir un 3+3 amb carrils de 3,5m, amb una solució de seccions, traçat, enllaços, control d'accessos, etc que acompleixi sempre la norma 3.1-IC per a 100 km/h, millorant la carretera sobre la seva traça actual. Per a això cal refer els enllaços de Granollers Sud, Granollers Centre, Granollers Nord, l'Ametlla i la Garriga Sud. A més, cal projectar el nou enllaç amb la Ronda del Vallès (B-40 o Quart Cinturó, una via que encara no té consens territorial ni polític).

3.3. Estudi informatiu de 2012

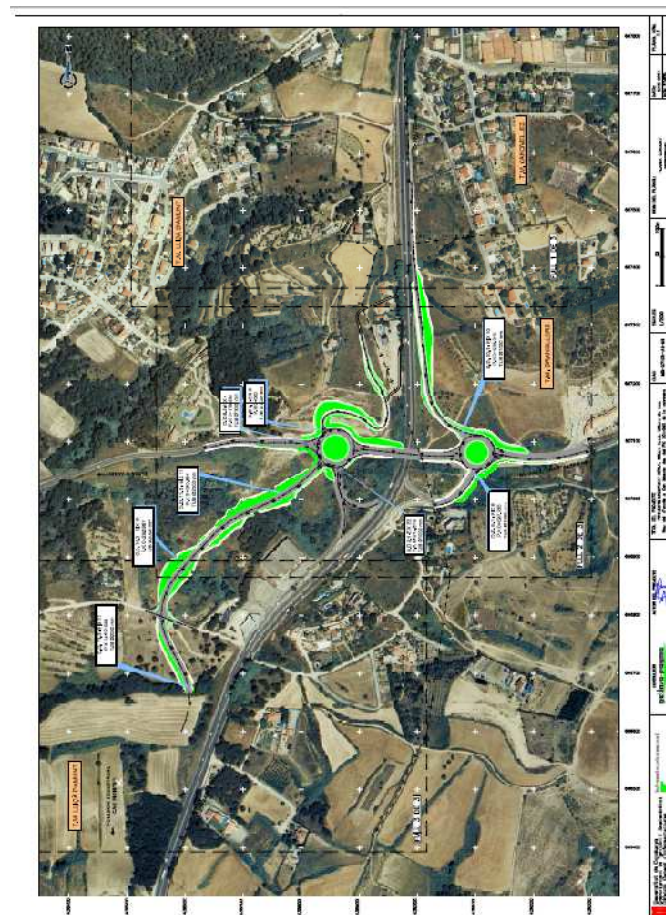
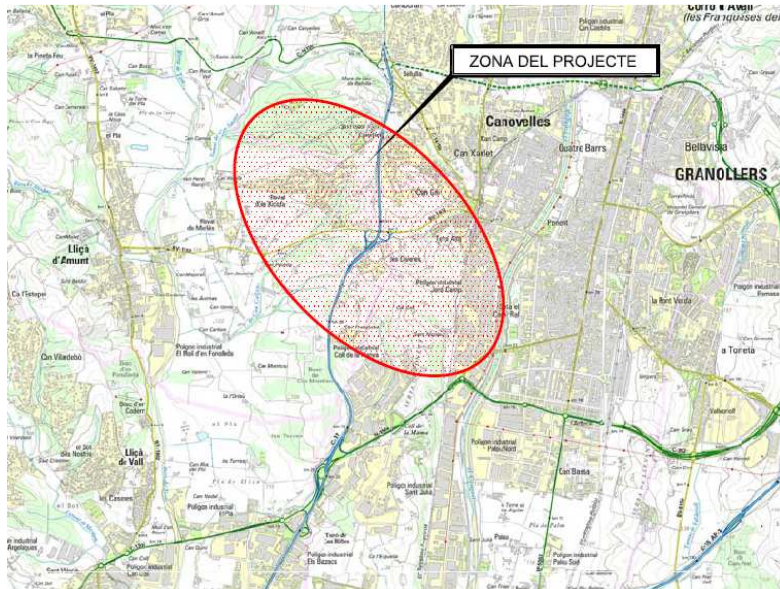
El cost estimat d'aquesta solució (PEC, IVA inclòs) es de 135,4 M€





3.4. Projecte de millora de l'enllaç de Lliçà d'Amunt o de Granollers Centre. Accés Mango

La implantació del gran centre logístic de Mango a Lliçà d'Amunt ha portat a l'execució de la millora de l'enllaç de Lliçà d'Amunt o de Granollers Centre.

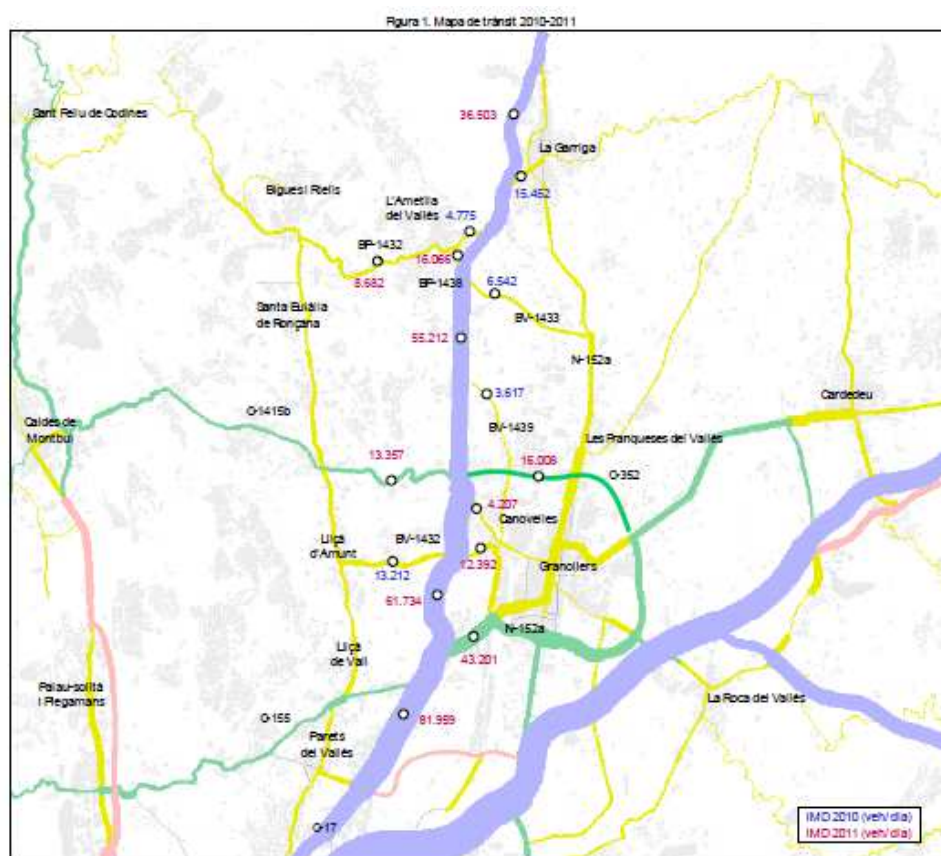


4. Estudis de trànsit

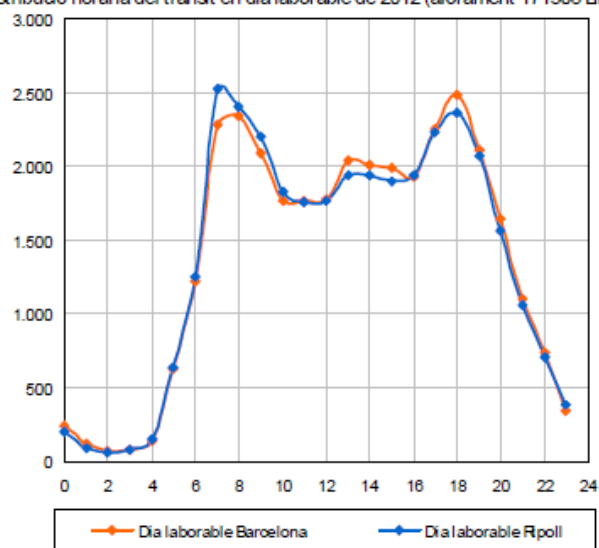
4.1. Estudi de trànsit de l' E.I. Lliçà d'Amunt - La Garriga

L'Estudi Informatiu de 2012 del tram Lliçà d'Amunt - La Garriga disposa d'un estudi de trànsit del qual se'n poden extreure els següents resultats.

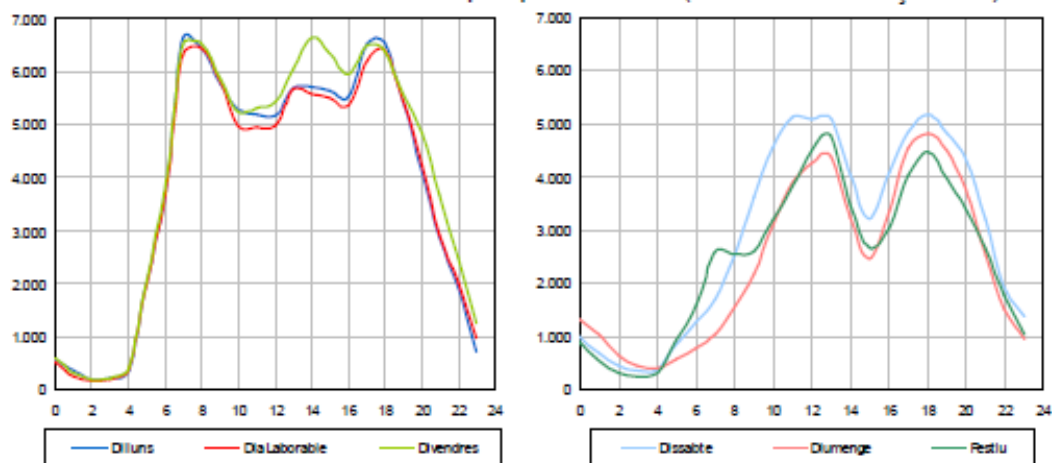
Situació actual



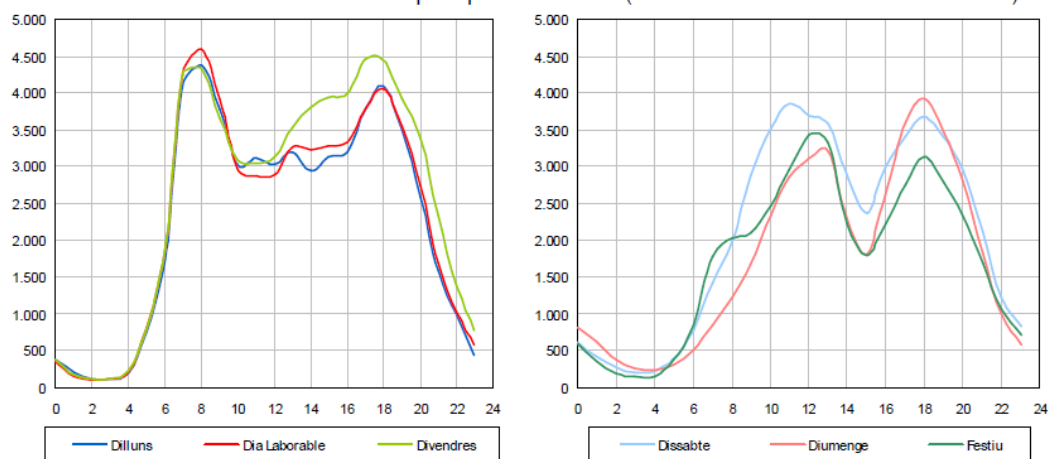
Gràfic 8. Distribució horària del trànsit en dia laborable de 2012 (aforament 171308 Lliçà d'Amunt)



Gràfic 6. Distribució horària del trànsit per tipus de dia 2012 (aforament 17-308 Lliçà de Vall)



Gràfic 10. Distribució horària del trànsit per tipus de dia 2012 (aforament 137-208 L'Ametlla del Vallès)



Prognosis

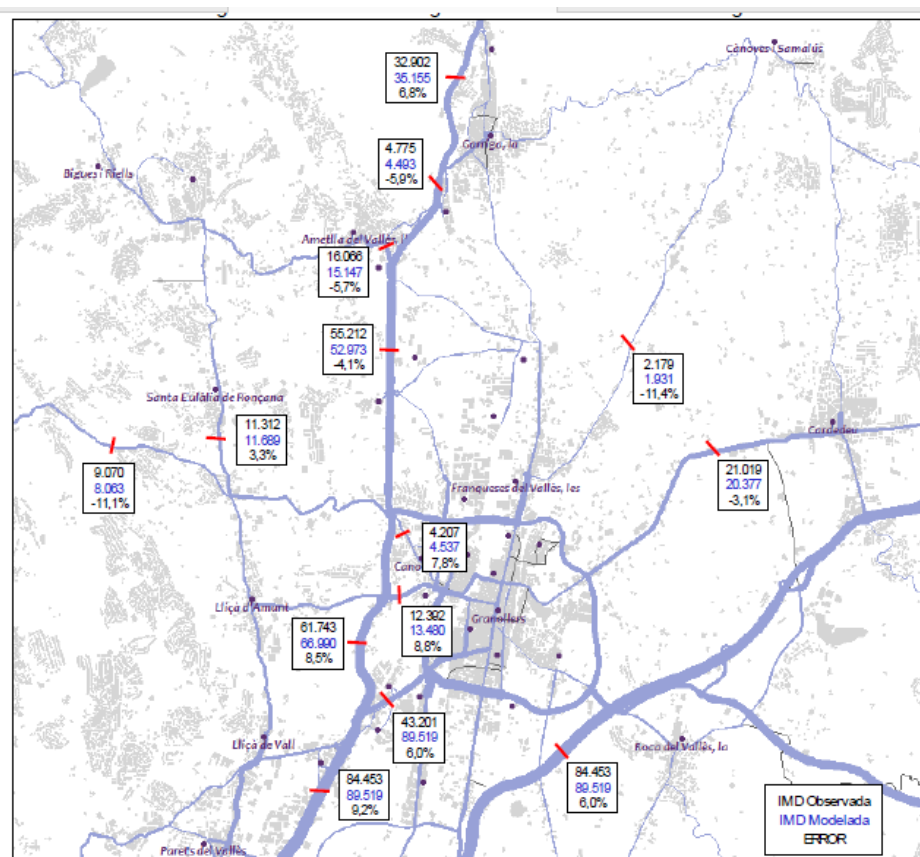


Figura 51. Resultat de l'assignació 2028

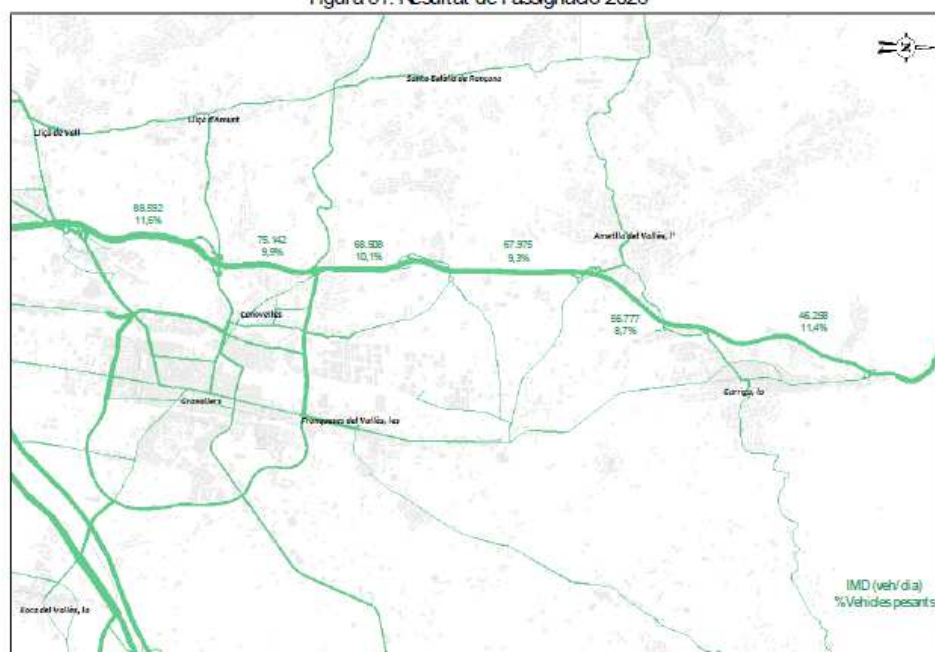
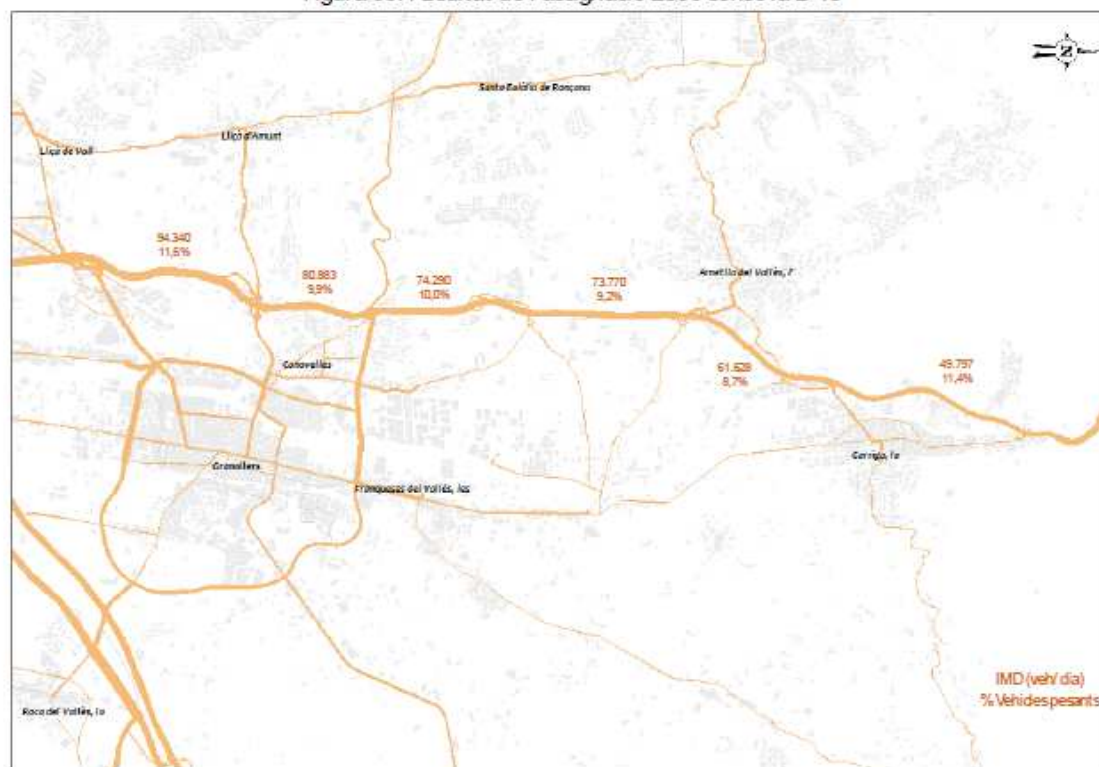
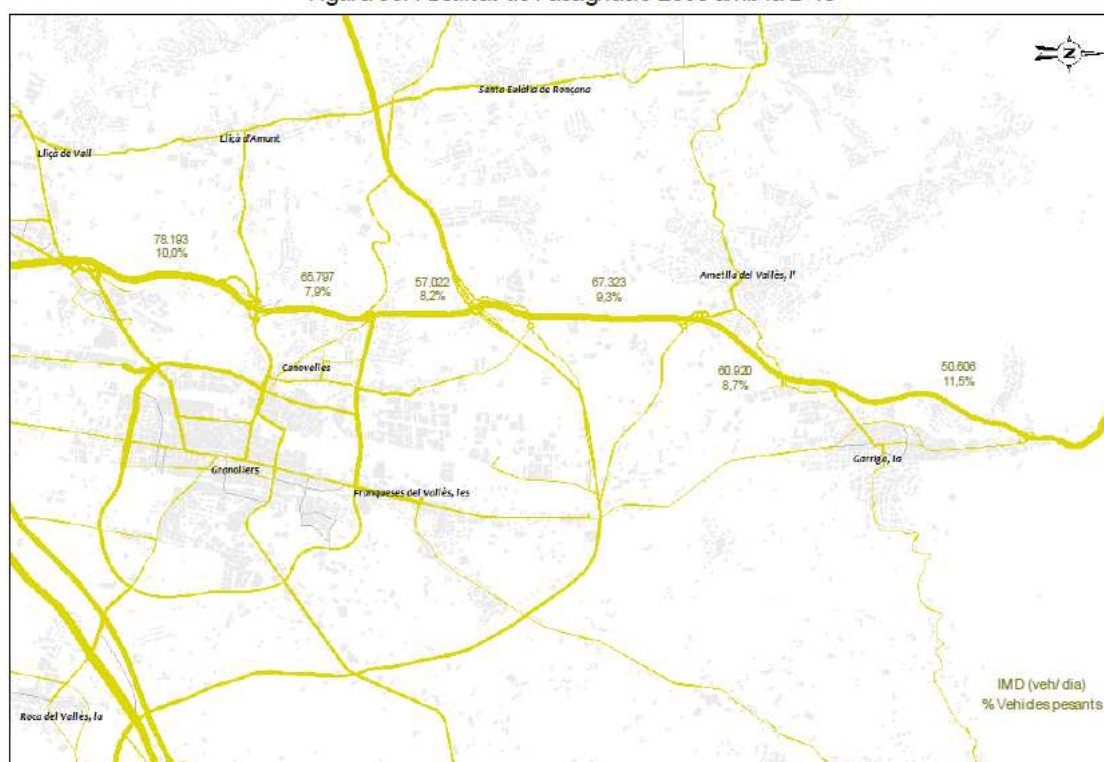


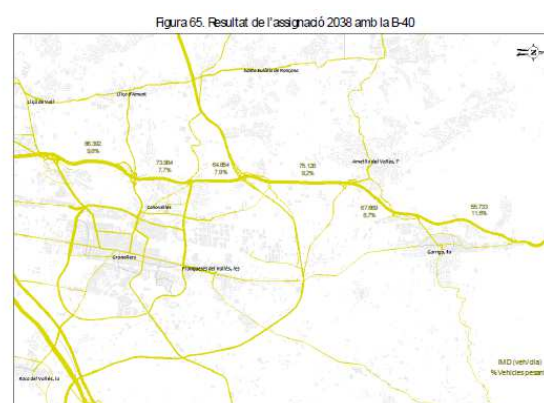
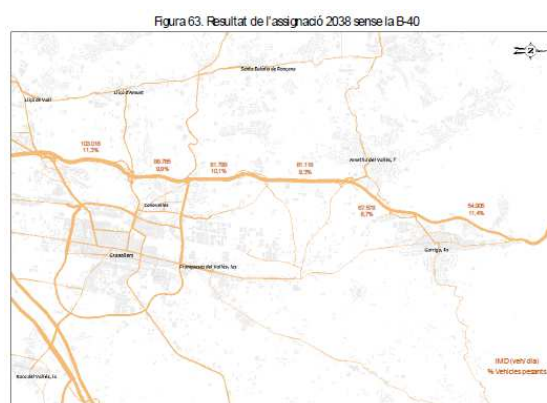
Figura 53. Resultat de l'assignació 2038 sense la B-40



Ampliació 3r carril de la carretera C-17 del FK 18+100 al 30+250. Tram: Llíça de Vall-La Garriga. Clau: E-NB-09031

Figura 55. Resultat de l'assignació 2038 amb la B-40





Taula 1. Incrementos de mobilitat considerats

Període	Hipòtesi 1 de creixement	Hipòtesi 2 de creixement (MIFO)
2012-2018	0,93%	1,23%
2018-2023	1,44%	1,44%
2023-2028	1,12%	1,44%
2028-2038	0,77%	1,44%

Taula 2. Resultat de la previsió de trànsit en la hipòtesi 1 de creixement

	Tram 1		Tram 2		Tram 3		Tram 4		Tram 5		Tram 6	
	IMD VT	% VP	IMD VT	% VP	IMD VT	% VP	IMD VT	% VP	IMD VT	% VP	IMD VT	% VP
2018	75.997	11,6%	67.966	9,3%	61.025	9,9%	60.664	9,1%	50.227	8,7%	41.743	11,1%
2023	86.692	11,6%	74.355	9,3%	66.594	9,9%	66.175	9,1%	54.824	8,7%	45.004	11,1%
2028	88.592	11,6%	75.142	9,3%	68.508	9,9%	67.975	9,1%	56.777	8,7%	46.258	11,1%
2038	94.340	11,6%	80.883	9,3%	74.290	9,9%	73.770	9,1%	61.628	8,7%	49.797	11,1%
2038 amb B-40	78.193	11,6%	65.797	9,3%	57.022	9,9%	67.323	9,1%	60.920	8,7%	50.606	11,1%

Taula 3. Resultat de la previsió de trànsit en la hipòtesi 2 de creixement sense considerar la B-40

	Tram 1		Tram 2		Tram 3		Tram 4		Tram 5		Tram 6	
	IMD VT	% VP	IMD VT	% VP	IMD VT	% VP	IMD VT	% VP	IMD VT	% VP	IMD VT	% VP
2018	77.107	11,6%	69.063	9,4%	62.149	9,9%	61.792	9,1%	51.173	8,6%	42.451	11,1%
2023	88.197	11,6%	75.457	9,4%	68.065	9,9%	67.644	9,1%	56.078	8,6%	45.980	11,1%
2028	91.058	11,6%	77.613	9,4%	71.194	9,9%	70.649	9,1%	59.031	8,6%	47.740	11,1%
2038	103.018	11,6%	88.785	9,4%	81.799	9,9%	81.118	9,1%	67.578	8,6%	54.905	11,1%
2038 amb B-40	86.392	11,6%	73.984	9,4%	64.854	9,9%	75.128	9,1%	67.669	8,6%	55.733	11,1%

Taula 4. Nivells de servei en l'escenari 2038 sense B-40

Inici del tram	Final del tram	IMD (veh/dia)	% Vehicles pesants	NS H100
Enllaç Granollers Sud	Enllaç Granollers Centre	103.018	11,3%	C
Enllaç Granollers Centre	Enllaç Granollers Nord	88.785	9,9%	C
Enllaç Granollers Nord	Montguit / B-40	81.799	10,1%	C
Montguit / B-40	L'Ametlla del Vallès	81.118	9,3%	C
L'Ametlla del Vallès	La Garriga Sud	67.578	8,7%	C
La Garriga Sud	La Garriga Nord	54.905	11,4%	B

No es supera en nivell de servei D i per tant, els nivells de servei són admissibles.

Un punt delicat d'anàlisi és el tram entre els ramals d'accés a l'enllaç de Canovelles ja que es manté en aquest cas la secció 2+2. Es calcula el nivell de servei en hora 100 en l'escenari 2038 sense la B-40 i amb la hipòtesi 2 de creixement de mobilitat, que és la que dona el volum màxim de trànsit.

Taula 5. Nivells de servei en el tram entre ramals de l'enllaç de Canovelles

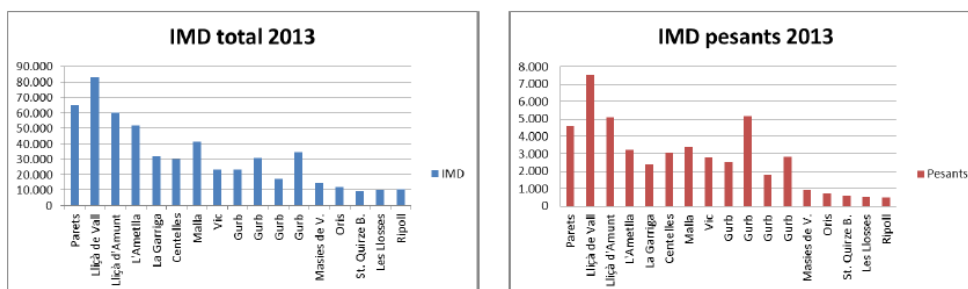
Final del tram	IMD (veh/dia)	% Vehicles pesants	NS H100
Sentit Vic	29.317	11,9%	D
Sentit Barcelona	37.464	9,8%	D

4.2. Estudi del transport de mercaderies a la C-17

L'associació Xarxa C-17 va encarregar l'estudi: *Anàlisi de fonts de dades i definició de la metodologia de treball per a una avaluació contínua del transport de mercaderies en l'eix de la C-17*". Ignasi Ragàs Prat. 30-12-2015. Les conclusions d'aquest estudi son les següents:

- En la majoria de municipis de la Xarxa C-17 la indústria hi té un pes molt significatiu, i en general superior la de la mitjana de Catalunya. La carretera C-17 es l'eix que vertebrava aquest teixit industrial.
- L'eficiència d'aquest corredor es veu limitada en bona mesura per la congestió que pateix en el seu tram inferior (Mollet - Granollers/Coll de la Manya), que esdevé un coll d'ampolla que afecta a tot el corredor.
- Malgrat la crisi, el volum total del trànsit (cotxes + camions) s'ha mantingut o fins i tot ha augmentat lleugerament. En canvi, el volum de camions s'ha reduït. Els problemes de congestió tendeixen a ser cada cop més conseqüència dels cotxes que no pas dels camions.
- La C-17 no ha estat fins ara un eix al voltant del qual es vertebrés un sector logístic potent. No obstant, s'han produït alguns canvis que poden apuntar a un cert canvi de tendència, com el reforçament del clúster alimentari(logístic a l'Osona i, de manera especial, l'obertura de Mango a Lliçà d'Amunt. La creixent congestió de la C-17 (deguda més als cotxes que als camions) implica el risc de que aquestes oportunitats quedin estrangulades. Els nous desenvolupaments, com per exemple el PDU del Circuit de Barcelona-Catalunya afegiran una nova demanda sobre una xarxa que ja està a punt de superar el llindar de capacitat.
- Ampliar la capacitat de la C-17, especialment en el tram sud, hauria d'esdevenir una prioritat.

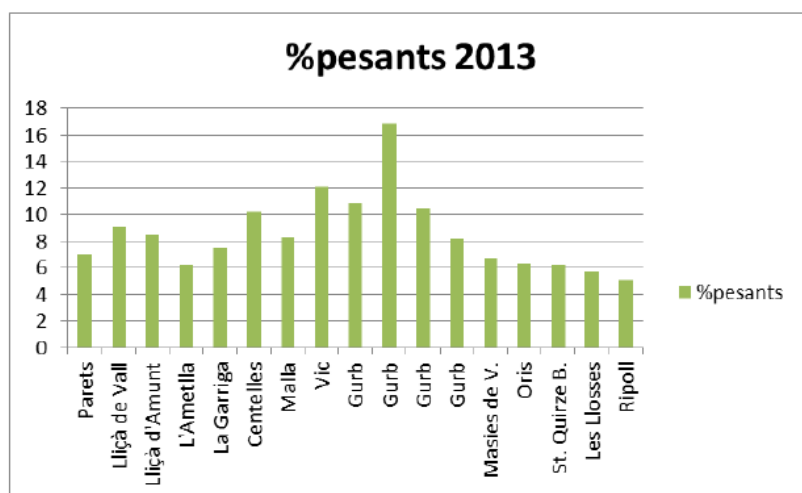
IMD total i pesats al llarg de la C-17 (2013)



Font: Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat i elaboració pròpia

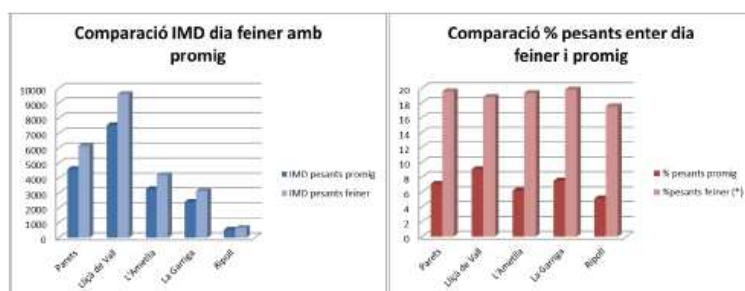
- ➔ El tram Paret-Granollers (Coll de la Manya) és el punt de major congestió del corredor i actua com un autèntic coll d'ampolla.
- ➔ També és el punt amb major nombre de vehicles pesats.

Percentatge de pesats sobre total IMD (2013)



Comparació IMD pesats en dia feiner respecte el promig (2013)

pk	Municipi	IMD pesats promig	IMD pesats feiner	% pesats promig	% pesats feiner (*)
14,64	Parets	4.602	6.116	7,1	19,6
17,25	Lliçà de Vall	7.531	9.621	9,1	18,8
25,31	L'Ametlla	3.238	4.200	6,2	19,3
33,13	La Garriga	2.405	3.145	7,5	19,8
92,371	Ripoll	530	641	5,1	17,5



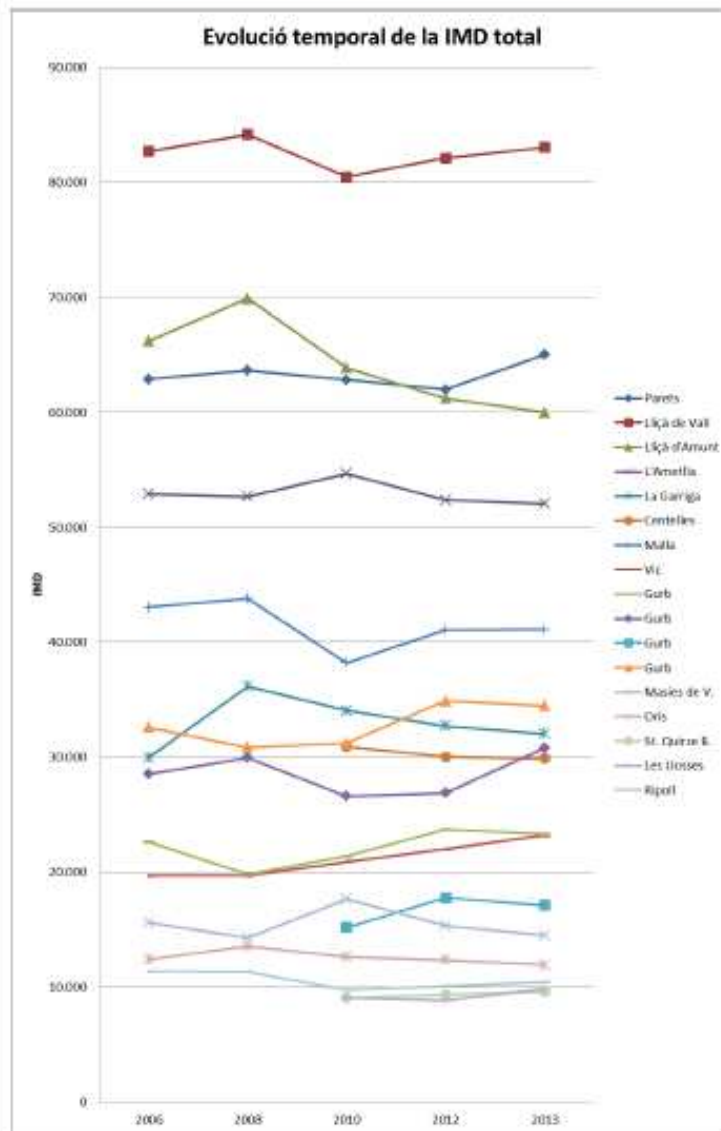
(*) S'agafa el % dels dijous

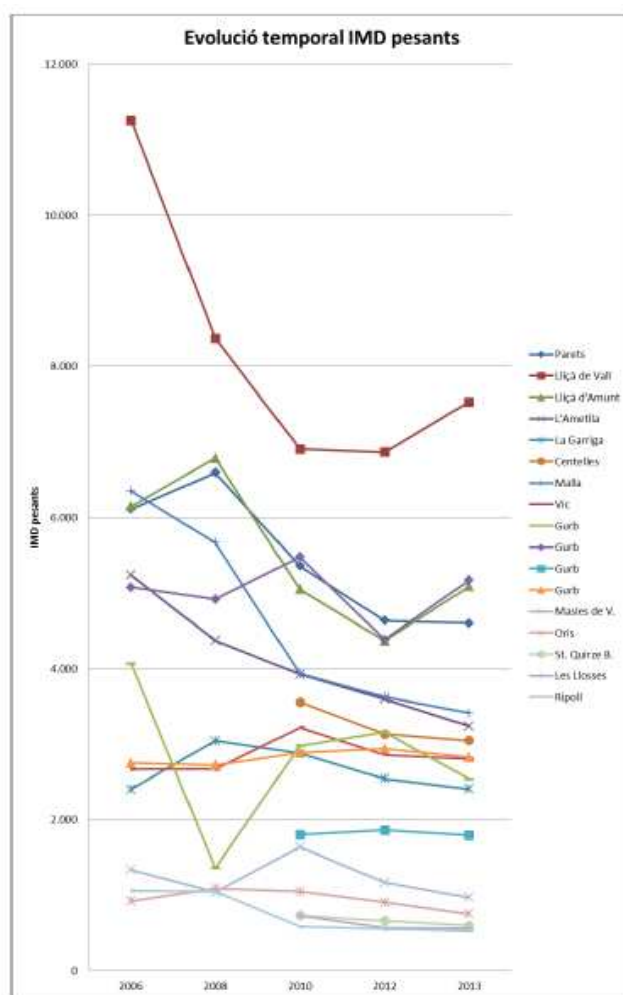
Font: Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat i elaboració pròpia

S'observa com les diferències són força importants en termes de nombre de vehicles pesats (s'assoleix gairebé els 10.000 vehicles pesats per dia a Lliçà de Vall). Però la diferència més important és en termes de percentatge: a gairebé tot el corredor el percentatge de pesats en dia feiner s'aproxima al 20%.

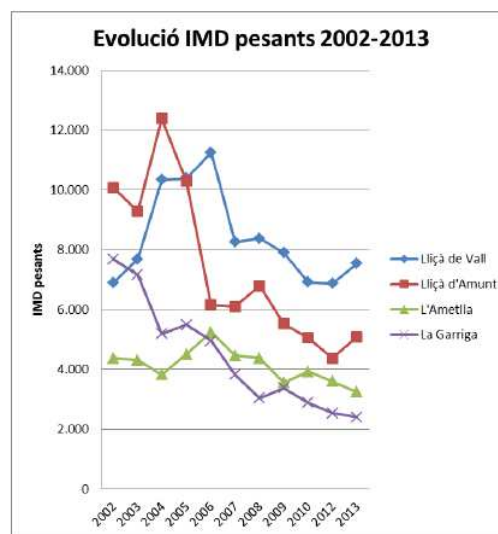
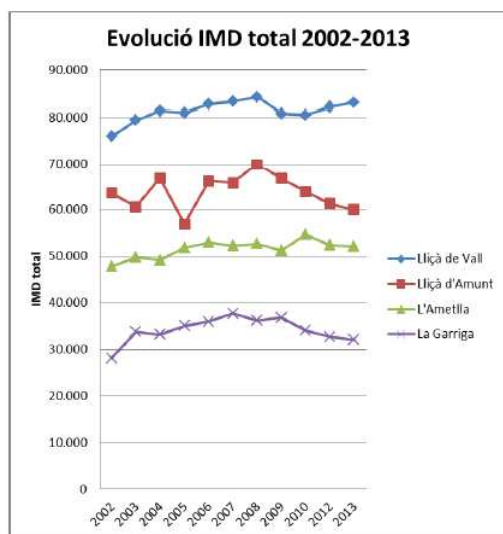
→ En un dia feiner gairebé un de cada cinc vehicles que circulen per la C-17 és un vehicle pesant (2013).

Evolució temporal de les IMD 2006-2013 tram Parets-Ripoll





Evolució temporal de les IMD 2002-2013 tram Llíça de Vall-La Garriga



Font: Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat i elaboració pròpia

Can Montcau (Mango + Biokit)

La zona industrial i logística de Can Montcau és el projecte que previsiblement tindrà més impacte en el moviment de mercaderies a la C-17 a curt termini. El planejament urbanístic del sector està aprovat definitivament i a la data d'elaboració d'aquest informe (desembre 2015) la urbanització està en bona mesura finalitzada i les edificacions de les dues primeres empreses instal·lades (Mango i Biokit) estan molt avançades el que fa preveure que comencin a ocupar-se al llarg del 2016.

La superfície de l'àmbit de l'actuació de Can Montcau són 862.274 m² en una primera fase (amb el planejament aprovat) i 421.017 m² de reserva per a una segona fase.¹¹

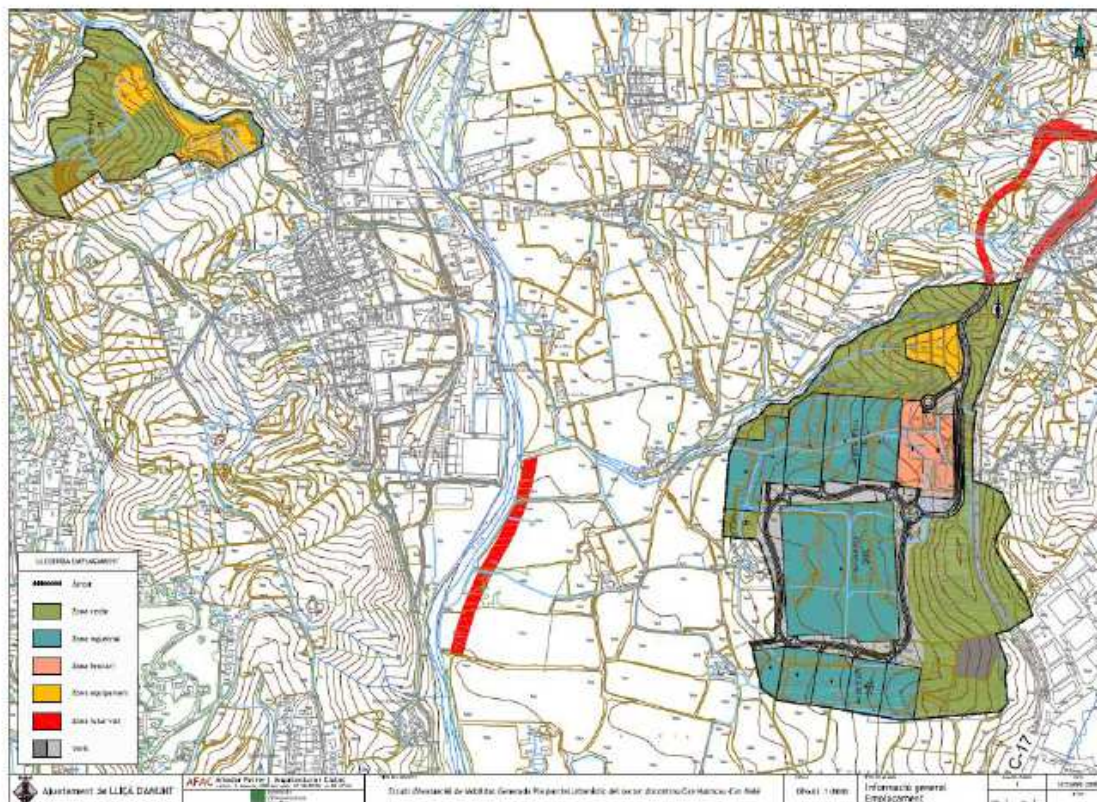
El desglossament per usos és el següent:

Desglossament de superfície i sostre per usos del PPU al sector de Can Montcau

Usos	Superfície neta m2	Sostre edificable m2
Industrial-logístic	306.281 m	353.000
Terciari comercial	38.884	21.176
Terciari oficines		38.824
Hoteler-comercial complementari	17.535	17.000

Font: AIM, Estudi Avaluació de la Mobilitat Generada Pla Parcial Can Montcau-Can Malé (2008)

Plànol d'ordenació PPU Can Malé i Can Montcau



Font: Ajuntament de Lliçà de Munt

Mobilitat generada

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada (EAMG) que es va elaborar amb el pla parcial estima que en conjunt, doncs, s'estima que la mobilitat generada en dia feiner pel sector de Can Montcau és d'uns 39.000 viatges dia, mentre que la d'un dissabte és d'uns 36.000.

Respecte els vehicles lleugers, l'EAMG estima uns 22.000 vehicles/dia (1.867 vehicles en hora punta). D'aquests es considera que aproximadament una quarta part serà mobilitat interna (i que per tant, es poc probable que utilitzi la C-17). Això ens porta a un total de 16.600 vehicles/dia de mobilitat externa que impactarà sobre la C-17 (1.400 vehicles en hora punta).

Posant en relació les estimacions de l'EAMG amb les darreres IMDs disponibles per a la C-17, s'observa que l'impacte se situa en un 20%.

IMD 2013 en hora punta (Lliçà de Vall)~7.000. Impacte de Can Montcau: $1.400/7.000 = 20\%$	IMD 2013 dill.-div. (Lliçà de Vall)~90.000. Impacte de Can Montcau: $16.600/90.000 = 18,4\%$
---	---

En aquests moments és arriscat determinar en quina mesura les estimacions fetes a l'EAMG són encertades o no. En tot cas avancem algunes consideracions:

- L'EAMG preveu 17.650 viatges/dia en dia feiner derivats de l'aplicació del rati de 15 viatges per 100 m2 de sostre que requereix el Decret 344/2006 per a les zones industrials. Aquest rati ha demostrat ser excessivament alt en el cas de les activitats logístiques i encara més si estan fortament mecanitzades com és el cas de Mango. Fonts de l'empresa parlen d'unes 300 persones ocupades en la primera fase. Per la seva banda, Biokit té una plantilla entorn de 250 persones. És a dir, les previsions de mobilitat per a la zona industrial/logística sembla que no es compliran ni de bon tros.
- Respecte a les zones terciàries l'EAMG preveu uns 18.800 viatges dia, també en aplicació dels ratis del Decret esmentat. Aquí és difícil de saber què passarà atès que al moment d'escriure aquest informe el tipus d'usuaris per a les zones terciàries no estava definit. En tot cas els fluxos derivats pels usos terciaris (generalment en festiu) en general no se superposen als fluxos amb motiu de treball, excepte els divendres a la tarda.

Vehicles pesats

Respecte els vehicles pesats el EAMG estima una generació/atració entre uns 90 i uns 200 vehicles en hora punta. El llindar baix parteix de la hipòtesi que a tota la zona industrial/logística s'hi fes un tipus d'activitat similar a la que ara fa Mango a Palau Solità i Plegamans (35.000 m2 superfície construïda i 85.000 m2 de sostre útil). El llindar superior suposaria que s'hi ha una activitat logística amb més rotació, similar a la que es fa a la CIM Vallès i, per tant, que generaria més mobilitat de camions.

Creiem que la mobilitat real de camions serà més propera al llindar baix que a l'alt que és el que finalment ha estat retingut en l'EAMG pels motius següents:

- Es preveu que Mango (o empreses que li donin serveis logístics ocupin pràcticament tota la zona industrial-logística del sector.
- Per la seva banda, Biokit és un laboratori que empresa que genera un moviment de mercaderies baix i a més els seus productes són de petites dimensions.
- Fonts de Mango estimen per a la primera fase un moviment de 30/35 camions entre els dos sentits per hora, en un o dos torns, en funció del nivell d'activitat.
- Ni la tipologia de les parcel·les, ni la ubicació del polígons, ni les tendències en aquest sector fan pensar que a la resta de parcel·les industrials-logístiques de Can Montcau s'hi instal·lin operadors logístics d'alta rotació (paqueteria industrial, *couriers*, missatgeria, etc.).

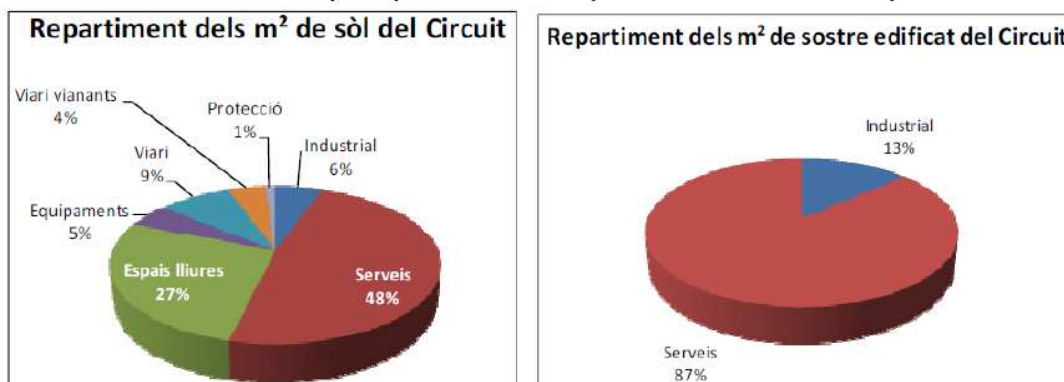
Això no vol dir que no creiem que l'impacte dels vehicles pesats generats/atrets per Can Montcau sigui menyspreable, tenint en compte que la pràctica totalitat dels moviments tant d'entrada com de sortida seran en direcció Barcelona (Port, aeroport, AP-7, etc.). L'impacte no només serà en termes del volum de camions afegits sinó derivats de la seva incorporació a menor velocitat en una via ja molt densa. Els responsables de Mango semblen ser conscients d'aquesta problemàtica i estan estudiant mesures com començar els horaris de recepció de mercaderies abans de l'hora punta.

- El sector de Can Montcau tindrà un impacte molt considerable sobre el trànsit i la fluïdesa del tram inferior de la C-17 que ja és el més congestionat.
- La mobilitat generada per motiu de treball al polígon serà probablement molt inferior a la prevista en els estudis de mobilitat realitzats. Pel que fa a la mobilitat generada per la zona terciària, l'impacte dependrà del tipus d'usos i es concentrarà més aviat en divendres, dissabtes i festius.
- Pel que fa als camions, poden tenir un impacte no gens menyspreable degut a poca robustesa dels accessos i a la densitat de trànsit que ja existeix al corredor, tot i que no és previsible un volum superior als 50-90 camions/hora amb el polígon funcionant al 100%, és a dir, en la franja baixa del que preveien els estudis de mobilitat.

PDU del Circuit de Catalunya

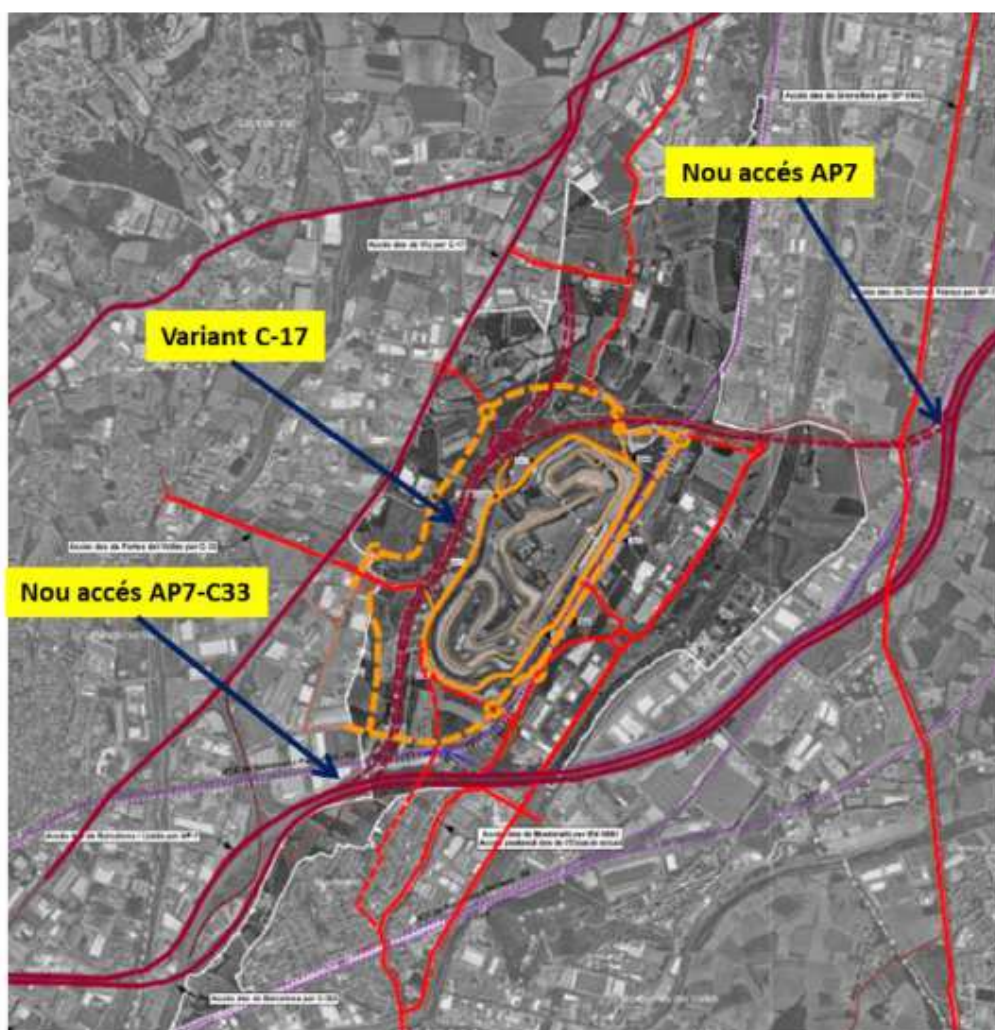
Redactat per la Generalitat de Catalunya. Aprovació inicial desembre 2014. Pendent d'aprovació definitiva. Actuació prevista a mig i llarg termini.

PDU Circuit de Catalunya. Repartiment de la superfície i del sostre edificat per usos



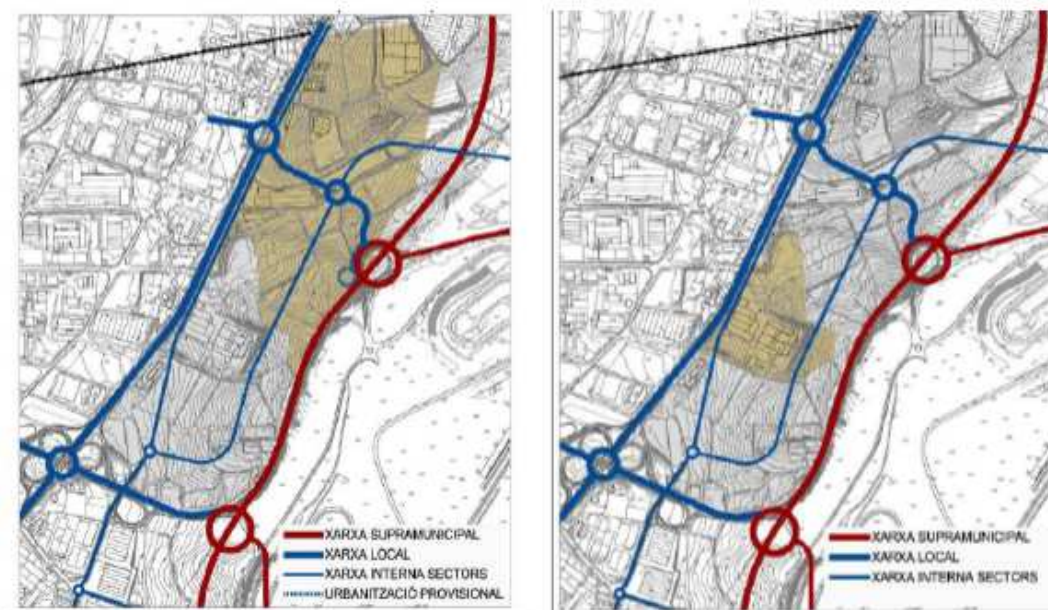
Font: EAMG, PDU Circuit de Catalunya

Esquema d'accessibilitat viària del PDU del Circuit de Catalunya



Orientacions del PDU sobre sectors de planejament derivat

Sector Nord-est Parets (39,5 ha) Sector Nutrexpà Parets 9,9 ha



Font: PDU del Circuit de Catalunya

- Les activitats proposades al PDU poden agreujar encara més els problemes de congestió a la C-17 en dies laborables. Dit d'altra manera: el coll d'ampolla que ja ara és el tram entre Parets i Mollet pot ser encara més gran.
- Sense ampliació de la capacitat de la xarxa viària en aquesta zona, la instal·lació de les activitats previstes en el PDU s'haurà de fer amb cautela.

Figura 42. Entrada en servei d'infraestructures a l'àmbit d'estudi

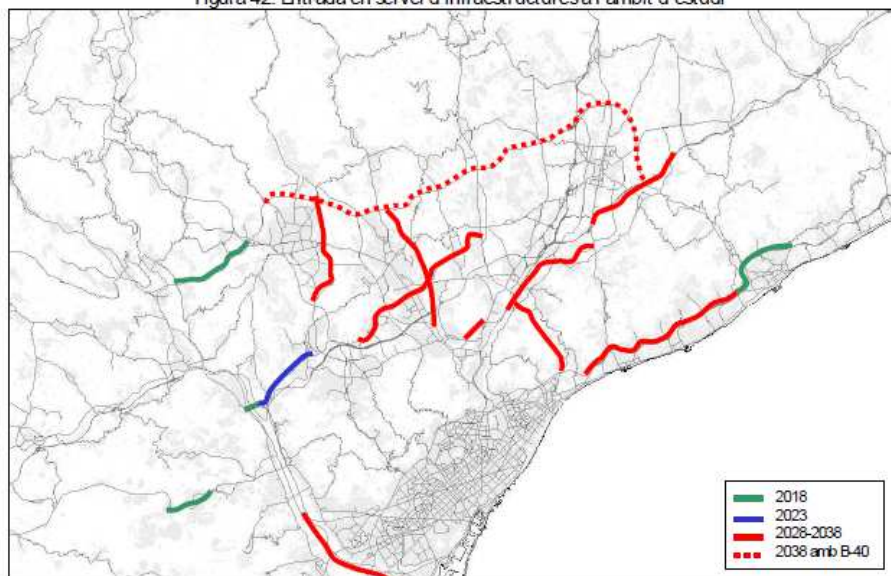


Figura 44. Localització del sector discontinu



Font: Estudi d'avaluació de la mobilitat generada Can Montcau-Can Malé (AIM)

Figura 45. Resultat de la mobilitat generada. Font: AIM

Sector discontinu	Sup. sector total m²	Sup. sector m² segons ús (SRUd)	ràtios considerades EAMG		
			Sostre edificable	Viatges/dia generats (feiner)	Viatges/dia generats (dissabte)
Can Montcau - 1 (SURd)	782.274,00	306.281,14	353.000,00	17.550	1.765
		38.884,02	21.176,00	10.588	31.764
			38.924,00	5.824	562
		17.535,64	17.000,00	3.400	850
		251.655,59		1.308	1.308

La mobilitat generada total pel sector Can Montcau és de 38.770 veh/dia.

Figura 46. Repartiment modal

Repartiment modal proposat Can Montcau (dia feiner)	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT		
Total viatges/dia	38.769					
% quota modal mobilitat interna	30%	3,0%	12,0%	25,0%	60,0%	
% quota modal mobilitat externa	70%	0,0%	0,5%	20,0%	79,5%	
Viatges interns/dia per mode de transport	11.631	349	1.398	2.908	6.978	5.368
Viatges externs/dia per mode de transport	27.139	0	136	5.428	21.575	16.596
		349	1.534	8.335	28.553	21.964
						1.411
						1.867

Font: Estudi d'avaluació de la mobilitat generada Can Montcau-Can Malé

5. Situació actual i propostes

Situació actual

La Generalitat disposa ja dels Estudis Informatius que permetrien iniciar el procés per a tenir una nova carretera C-17 de 3+3 carrils entre Mollet i La Garriga.

En el primer tram Mollet - Parets - Montmeló - Lliça de Vall, el més urbà i congestionat, la solució consisteix en una variant cap a la zona del circuit i la Interpol·lar. Aquesta solució costaria 205 M€, i permetria iniciar el procés de reconvertir aquest tram actualment suburbà i perillós en una gran avinguda comarcal i industrial.

En el tram Lliça de Vall - La Garriga la solució consisteix en l'ampliació del traçat actual a 3 + 3, excepte en l'enllaç de Canovelles que fou remodelat fa pocs anys i es mantindria el 2 + 2. Aquesta solució costaria 135 M€.

La implantació actualment en fase d'obres del gran centre logístic de Mango ha portat la Generalitat a una actuació de millora de l'enllaç de Granollers Centre / Lliça de Munt.

Després d'uns anys d'estancament del tràfic degut a la crisi, aquest torna a augmentar, i ja es donen episodis de congestió en les hores punta dels dies feiners. Implantacions ja en marxa com la de Mango, o les que puguin sorgir a l'entorn del Circuit, o en general la dinàmica de recuperació industrial, portaran a agreuja la situació.

Però la Generalitat no podrà invertir 340 M€ en un horitzó previsible, de manera que la situació s'anirà agreujant. Davant d'aquesta situació, la Generalitat ha decidit canviar d'estratègia, i ha començat la redacció del projecte de traçat de l'ampliació a 3 carrils del tram primer, Mollet - Lliça de d'Amunt, justament aquell en el que es preveia la variant que faria possible la reconversió del traçat actual en una gran avinguda. Aquesta ampliació forçosament implicarà remodelar / suprimir accessos cap als carrers i parcel·les del voltant, la qual cosa resulta contradictòria amb la solució final desitjada. La idea es acabar tenint uns tres projectes d'uns 10 M€ cadascun que permetin anar fent millores que evitin l'agreujament de la congestió.

Aquesta nou enfoc no deixa de ser raonable o si més no pragmàtic, però allunya encara més la possibilitat de que el traçat actual esdevingui una avinguda algun dia, i significa la consolidació d'una situació no desitjable. La C-17 continuarà sent una barrera important en el territori, en lloc d'esdevenir un nexa d'unió.

Propostes

Estudiar com hauria de ser la reconversió de la C-17 a llarg termini quan es pugui fer la nova autovia-variant.

Intentar que les actuacions d'ampliació a 3r carril que es facin siguin coherents (o almenys no massa contradictòries) amb la visió d'avinguda a llarg termini. Això implicaria un treball previ al que ja s'està realitzant (el projecte de traçat ja encarregat) i assumir que la Generalitat haurà d'invertir també en vials fora de la C-17 (cosa que s'ha resistit sempre a fer), i que en aquesta nova C-17 cal actuar amb criteris diferents de l'estricta compliment de la normativa de traçat de carreteres, atenent al seu caire "urbà".

Assumir que el Vallès està encara mancat d'estructura viària bàsica, particularment el Quart Cinturó o Ronda Vallès i la Interpol·lar, i que a hores d'ara la millor solució, a manca d'una visió coherent alternativa, es la que proposa el PTM. El Quart Cinturó permetrà distribuir millor el trànsit, i si estes construït i ben connectat amb la xarxa viària del Vallès, alleugeraria el trànsit del tram Mollet - Granollers de la C-17.