

INFORME

Estudi i definició de les línies de millora de les condicions d'urbanització,
accessibilitat i mobilitat dels Polígons d'Activitat Econòmica del Vallès Oriental

Juliol 2021





Solucions Geogràfiques SCCL Geoinformació i Territori

Parc Tecnològic de Nou Barris - Despatx A125
Carrer Marie Curie 8-14 - 08042 Barcelona

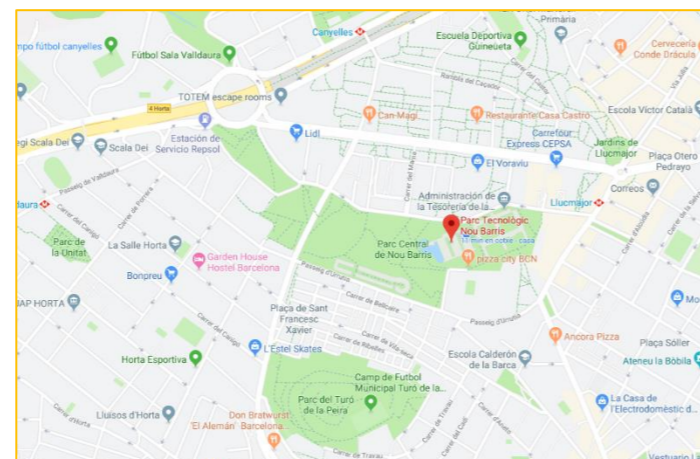
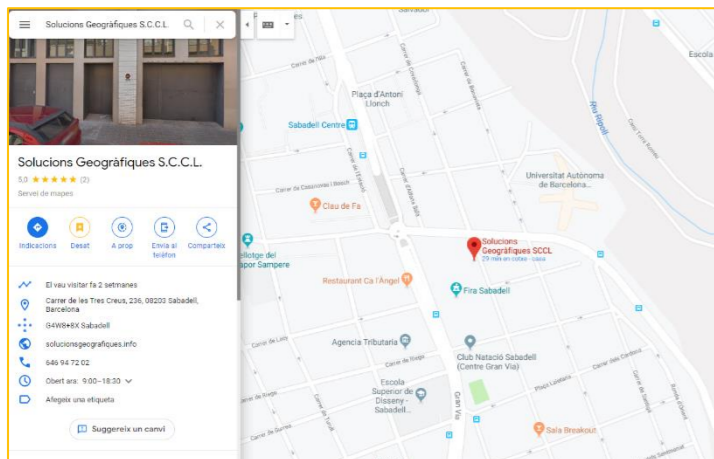
Centre de Promoció Empresarial
Carrer Tres Creus 236 - 08203 Sabadell

 93 157 40 26 - 646 94 72 02
<http://solucionsgeografiques.info/>

Equip redactor:

Solucions Geogràfiques SCCL

Marc Vila Recio
Jose Antonio Ruiz Jiménez
Xavier Garcia Galindo
Paulino Vallejo Climent
Elías Asbert Castañeda
Estudiant en pràctiques: Gerard Pérez González



ÍNDEX

1. Introducció	5
1.1 Antecedents	5
1.2 Pla de reactivació davant la COVID-19	5
1.3 Objectius.....	5
1.4 Àmbit de treball.....	5
1.5 Estructura del projecte	7
2. Anàlisi dels plans d'actuació als PAE	8
2.1 Pla Director d'Infraestructures de Catalunya	9
2.1.1 Diagnosi referent als polígons industrials	9
2.1.2 Principals actuacions proposades als polígons.....	9
2.2 Pla Director de Mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona.....	10
2.2.1 Diagnosi referent als polígons industrials	10
2.2.2 Principals actuacions proposades als polígons.....	10
2.3 Diagnosi i Pla Estratègic de desenvolupament econòmic local i l'ocupació del VOR	12
2.3.1 Diagnosi estratègica del Vallès Oriental.....	12
2.3.2 Pla estratègic desenvolupament econòmic local i ocupació Vallès Oriental	12
2.3.3 Principals actuacions proposades als polígons industrials.....	13
2.4 Pla Estratègic de Mobilitat del Vallès	15
2.4.1 Diagnosi referent als polígons industrials	15
2.4.2 Principals actuacions proposades als polígons.....	16
2.5 Plans i Estudis de Mobilitat Urbana municipals	18
2.5.1 Diagnosi referent als polígons industrials	20
2.5.2 Principals actuacions proposades als polígons.....	21
2.6 Plans d'Actuació Municipal	26
2.6.1 Diagnosi referent als polígons industrials	26
2.6.2 Principals actuacions proposades als polígons.....	26
2.7 Altres plans i programes.....	30
2.7.1 Àrees de Promoció Econòmica Urbanes - APEU	30
2.7.2 Pla de Modernització de Polígons Industrials de la Diputació de Barcelona	30
2.8 Conclusions.....	32
2.8.1 Actuacions destacades supramunicipals.....	34
2.8.2 Actuacions destacades a nivell municipal	35

3. Recollida de dades i principals resultats.....	37
3.1.1 Metodologia.....	37
3.1.2 Principals resultats de l'estat dels PAEs a nivell global del Vallès Oriental	37
3.1.3 Principals resultats a nivell territorial per cada PAE	42
4. Propostes de línies estratègiques de millora.....	52
4.1 Línies estratègiques proposades inicials	52
4.2 Primera validació de les línies estratègiques.....	53
4.3 Línies estratègiques proposades finals	54

ÍNDIX FIGURES

Fig. 1. PAE del Vallès Oriental.....	5
Fig. 2. Diagnosi estratègica al Vallès Oriental.....	12
Fig. 3. Línies estratègiques de la diagnosi estratègica al Vallès Oriental	13
Fig. 4. Pla estratègic de desenvolupament econòmic local i l'ocupació del Vallès Oriental.....	13
Fig. 5. Imatges de la diagnosi del Pla Estratègic de Mobilitat del Vallès.....	15
Fig. 6. Municipis amb estudis i plans de mobilitat	19
Fig. 7. Municipis amb actuacions vinculades al PAM	26
Fig. 8. Àrees de Promoció Econòmica i Urbana.....	30
Fig. 9. Pla de Modernització de Polígons.....	30
Fig. 10. Propostes dels plans al Vallès Oriental	34
Fig. 11. Tipologies de mesures segons els plans i estudis de mobilitat per municipis	35
Fig. 12. Tipologies de mesures segons els PAM per municipis.....	36
Fig. 13. Amplada i estat de la calçada a nivell de tots els PAE	37
Fig. 14. Amplada i estat de les voreres a nivell de tots els PAE.....	37
Fig. 15. Estat de l'arbrat a nivell de tots els PAE	38
Fig. 16. Estat de l'enllumenat a nivell de tots els PAE.....	38
Fig. 17. Consum energètic per intervals a nivell de tots els PAE.....	38
Fig. 18. Estat de la neteja a nivell de tots els PAE	38
Fig. 19. Estat d'urbanització a nivell de tots els PAE	39
Fig. 20. Bossa d'aparcament segons la seva tipologia a nivell de tots els PAE.....	39
Fig. 21. PAE adaptats per a l'aparcament de vehicles de gran tonatge a nivell de tots els PAE.....	39
Fig. 22. Estat dels cartell d'empresa a nivell de tots els PAE.....	39
Fig. 23. Presència de cartells d'empresa a nivell de tots els PAE	40
Fig. 24. Relació existent entre els PAE i els seus nuclis urbans	40
Fig. 25. Accessibilitat a peu, en bici i en bus a nivell de tots els PAE	40
Fig. 26. Nombre de parades de bus per intervals a nivell de tots els PAE	40
Fig. 27. Nombre de línies de bus per intervals a nivell de tots els PAE.....	41
Fig. 28. Accessibilitat en tren a nivell de tots els PAE	41
Fig. 29. Amplada i estat de la calçada predominant per cadascun dels PAE	42
Fig. 30. Amplada i estat de les voreres predominant per cadascun dels PAE.....	42
Fig. 31. Presència i distància de l'arbrat predominant per cadascun dels PAE.....	43
Fig. 32. Distància i estat de l'enllumenat predominant per cadascun dels PAE	43

Fig. 33. Consum energètic segons l'enllumenat predominant per cadascun dels PAE	44
Fig. 34. Estat de neteja predominant per cadascun dels PAE.....	44
Fig. 35. Estat de la urbanització predominant per cadascun dels PAE	45
Fig. 36. Presència de bosses d'aparcament per cadascun dels PAE	45
Fig. 37. Disponibilitat d'aparcament per a vehicles de gran tonatge per cadascun dels PAE	46
Fig. 38. Presència i estat predominant dels cartells d'empresa per cadascun dels PAE	46
Fig. 39. Tipus de relació amb el nucli urbà per cadascun dels PAE.....	47
Fig. 40. Accessibilitat a peu per cadascun dels PAE	47
Fig. 41. Accessibilitat en bici per cadascun dels PAE	48
Fig. 42. Accessibilitat en bus per cadascun dels PAE	48
Fig. 43. Volum de parades de bus per cadascun dels PAE.....	49
Fig. 44. Volum de línies de bus per cadascun dels PAE.....	49
Fig. 45. Accessibilitat en tren per cadascun dels PAE	50
Fig. 46. Disponibilitat de serveis de recollida i gestió de residus per cadascun dels PAE.....	50
Fig. 47. Disponibilitat d'un Pla de Mobilitat per cadascun dels PAE.....	51
Fig. 48. Disponibilitat de xarxa contra incendis per cadascun dels PAE	51

ÍNDIX TAULES

Taula 1. Municipis i PAE al Vallès Oriental.....	6
Taula 2. Plans i programes amb afectació als PAEs del VOR	8
Taula 3. Actuacions del pdI que poden aportar millores generals als PAEs del Vallès Oriental.....	9
Taula 4. Actuacions del pdM referents als PAEs.....	11
Taula 5. Proposta d'actuacions del Pla estratègic del Vallès Oriental referents als PAEs	14
Taula 6. Proposta d'actuacions del PEMV referents als PAEs.....	16
Taula 7. Plans i estudis de mobilitat per municipi	18
Taula 8. Diagnosi dels PAEs als PMU municipals	20
Taula 9. Actuacions proposades als PMU municipals referents als PAEs.....	21
Taula 10. Plans i estudis de mobilitat per municipi	26
Taula 11. Actuacions proposades als PAMs municipals referents als PAEs.....	27
Taula 12. Taula resum de les actuacions proposades als diferents plans per a cada municipi.....	32
Taula 13. Taula resum de la pla planificació municipal per cada municipi.....	33
Taula 14. Resultats valoració línies estratègiques i proposta de noves	53
Taula 15. Proposta final de línies estratègiques	54

1. Introducció

Aquest document és l'informe del projecte: *Estudi i definició de les línies de millora de les condicions d'urbanització, mobilitat i accessibilitat dels Polígons d'Activitat Econòmica (PAE) del Vallès Oriental (VOR).*

El document està impulsat per la Taula Vallès Oriental Avançada i està elaborat per l'Observatori de Polígons d'Activitat Econòmica de l'Observatori - Centre d'Estudis del Vallès Oriental i la consultora territorial Solucions Geogràfiques. Es compta amb el suport de la Diputació de Barcelona i el Servei d'Ocupació amb l'ajuda de la UE amb una línia de Fons Social Europeu.

1.1 Antecedents

L'any 2017, sota la direcció del Centre d'Estudis del Vallès Oriental, Solucions Geogràfiques va elaborar el Cens d'empreses i polígons d'activitat econòmica del Vallès Oriental. Amb aquest projecte es va aconseguir disposar d'una base de dades amb les principals característiques dels PAE de la comarca a la vegada que es va generar un cens del conjunt d'empreses ubicades als polígons comarcals. Tanmateix l'any 2018 la Generalitat de Catalunya va impulsar l'actualització del Sistema d'Informació dels PAE (SIPAE). La revisió va permetre realitzar una profunda actualització dels PAE de la comarca i de les seves principals característiques.

A l'any 2019, el Consell Comarcal del Vallès Oriental (CCVOR) va aprovar el Pla Estratègic de Desenvolupament Econòmic Local i l'Ocupació 2018-2025, que per als PAE incorpora com a principals projectes la millora de les condicions d'urbanització, l'accessibilitat i mobilitat als polígons. Al mateix any, la Taula Vallès Oriental Avançada (TVOA) va aprovar el Pla de treball d'Impuls i Dinamització de PAE per a 2020. Aquest pla preveia la realització d'un estudi i definició de prioritats per a la millora de les condicions d'urbanització, accessibilitat i mobilitat als PAE, que és aquest estudi.

Més recentment, al novembre de 2020, des del CCVOR es va posar en marxa el portal web i gestor de continguts dels PAES comarcals, fet que permet centralitzar la informació bàsica disponible de cada PAE, així com el sòl industrial disponible

1.2 Pla de reactivació davant la COVID-19

El Plenari de la TVOA va aprovar, al 16 de juliol del 2020, les bases del Pla de Reactivació Econòmica i Social del Vallès Oriental amb l'objectiu de mitigar els efectes socials i econòmics provocats per la pandèmia de la COVID-19. L'acord va ser elaborat en el marc del Grup de Treball de reactivació econòmica de la TVOA, creat el 19 de maig a petició de la Comissió Executiva de la TVOA. El grup de treball el formen els membres de la Comissió Executiva de la TVOA, els portaveus dels grups polítics del Consell Comarcal, l'Associació Hotels Vallès Oriental i el Gremi d'Hostaleria del Vallès Oriental.

El document aprofundeix en els objectius marcats pel Pla Estratègic i s'estructura en 12 línies i recull 76 accions en àmbits com la cura de les persones, els circuits curts de comercialització, turisme de proximitat, la perspectiva de gènere, els Objectius de Desenvolupament Sostenible, la digitalització, la indústria o acords amb entitats bancàries. El pla s'ha començat a treballar de forma concertada els darrers mesos i segueix aplicant-se actualment de forma transversal i coordinada. Així, les línies d'actuació que persegueixen la reactivació de la indústria de la comarca són la 3, la 6, la 10 i la 12. A tall d'exemple, algunes accions que s'hi preveuen són: la potenciació de la indústria química com a sector estratègic, la plataforma Marketplace o projectes en l'àmbit de l'economia circular.

1.3 Objectius

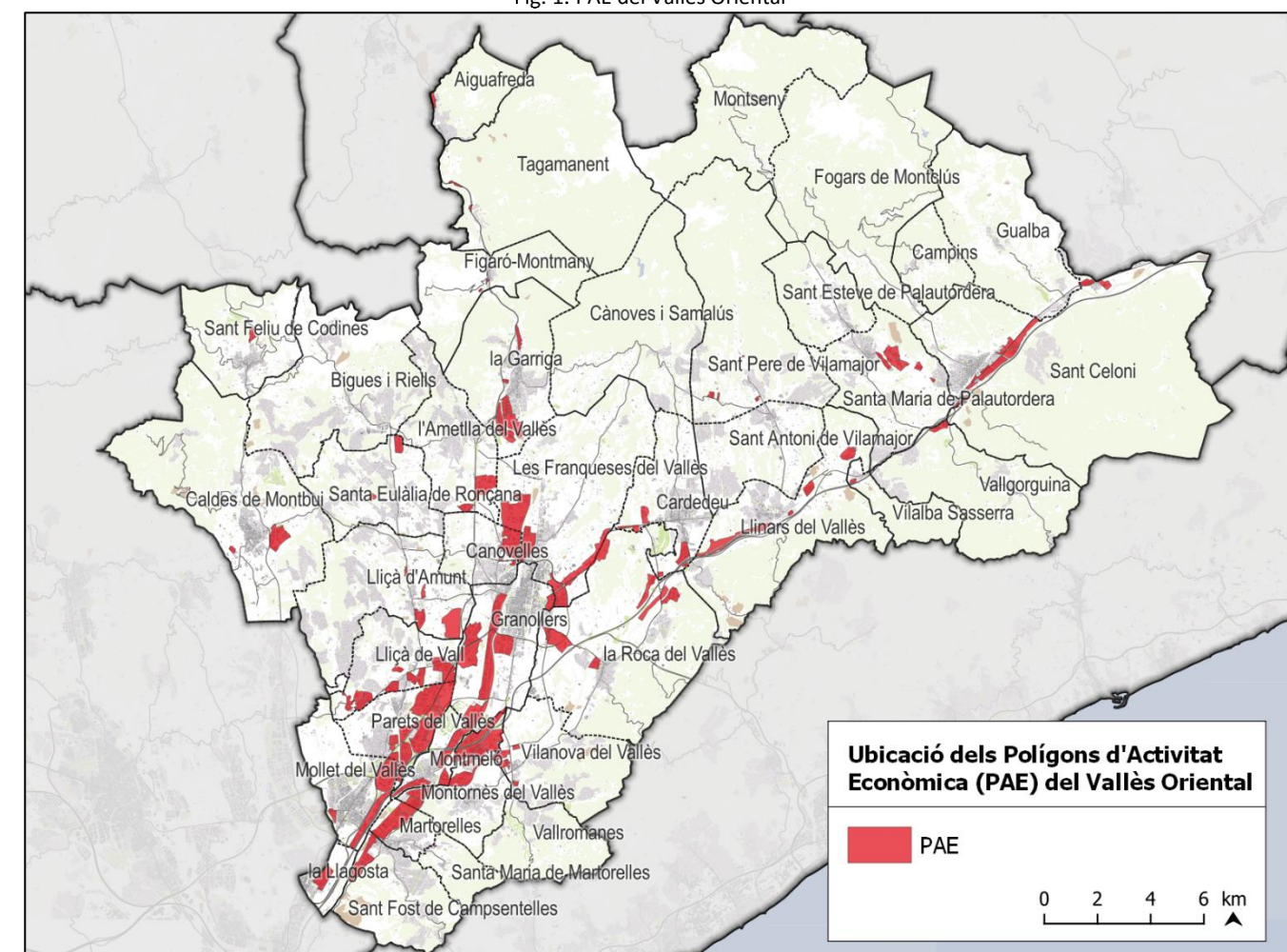
Els objectius que pretén complir el projecte són:

- Ordenar i tenir coneixement de les principals actuacions de millora de urbanització i accessibilitat actuals i futures que es realitzaran als PAE del Vallès Oriental.
- Actualitzar i ampliar les dades de l'estat d'urbanització, accessibilitat, mobilitat i altres paràmetres dels PAE del Vallès Oriental.
- Tenir una diagnosi de l'estat d'urbanització actual dels PAE i permetre actualitzar els sistemes d'informació associats.
- Tenir un informe de resultats per a tots els PAE del Vallès Oriental.

1.4 Àmbit de treball

El Vallès Oriental és de les comarques de Catalunya amb major pes industrial i en nombre de polígons d'activitat econòmica. Actualment, segons el SIPAE, compta amb 126 PAE que ocupen un total de 2.825,5 hectàrees. Gran part d'aquests PAE es troben situats molt a prop dels eixos viaris de l'AP-7, la C-17 i la C-33; fet que garanteix una bona comunicació amb la resta de Catalunya.

Fig. 1. PAE del Vallès Oriental



Font: CCVOR

Dels 39 municipis del VOR, 30 tenen PAE inclosos en el SIPAE¹, 3 tenen PAE però no estan considerats en el SIPAE i finalment 6 no tenen PAE. Alguns municipis com La Garriga, Lliça de Vall, Granollers, Montornès del Vallès, Paret del Vallès o Sant Celoni concentren gairebé la meitat dels polígons de la comarca.

L'àmbit de treball es centra en els 126 PAE dels 30 municipis que tenen polígons industrials inclosos en el SIPAE. Tot i que les actuacions que tinguin caràcter transversal poden sobrepassar el propi àmbit dels polígons.

Taula 1. Municipis i PAE al Vallès Oriental

MUNICIPI	NOM PAE	CODI PAE
Aiguafreda	Polígon Industrial d'Aiguafreda	436208
Ametlla del Vallès, l	Montguit	436112
	Mas Dorca	436107
Caldes de Montbui	La Borda	436004
	El Pinatar	426001
Canovelles	Can Castells	436064
	Can Castells	436064
Cardedeu	El Marital	446112
	Carretera C-251	446007
	Boixadera	446011
	Zona Industrial Carretera de les Aigües	446010
Figaró-Montmany	Zona Industrial Mogent-Industrial Sud	446009
	La Cuspinera	436103
	La Rompuda	436102
Franqueses del Vallès, les	Pla de Llerona	446110
	El Ramassar	446025
	Polígon El Congost - Les Franqueses	446022
Garriga, la	Ampliació Polígon Congost	446114
	Congost - La Garriga	446109
	La Doma	446107
	Can Met Sidro	446113
	Can Illa	446108
	Can Terrers	446111
	Sati	446105
	Sector Sud	446115
Granollers	Ramassar	446027
	Jordi Camp	436018
	Coll del Manyà	436019
	Palou Nord	446026
	Font del Radium	436020
	Congost - Sant Julià	436055
Llagosta, la	Cal Gordi - Cal Catala	436009
	La Llagosta	435939
Lliça d Amunt	Polígon Industrial Tenes	436053
	Molí d'en Fonoleda	436051
	Polígon industrial Figueras	436052
	Can Montcau	436022
Lliça de Vall	Can Nadal	436024
	El Pla	436025

MUNICIPI	NOM PAE	CODI PAE
	Industrial la Serra II	436034
	Can Coll	436031
	Cantallops	436033
	El Perdellot	436030
	les Argelagues	436032
	La Serra I	436035
	Paludaries	436058
	Els Batzacs	436059
Llinars del Vallès	Flamagas	456125
	Collsabadell	456124
	Can Prat - Llinars	456122
	Polígon El Mogent	446006
Martorelles	Polígon industrial de Martorelles 2	435946
	Polígon industrial de Martorelles 1	435945
Mollet del Vallès	La Farinera	435935
	Can Magarola	436045
	Can Prat - Mollet	435950
Montmeló	Sota el Molí, Pla del Viver i Pla del Tren	435943
	Zona Industrial del Circuit	436010
	El Pedregar	436012
	Concentració Industrial Vallèsana	435954
Montornès del Vallès	El Raiguer	436066
	Mogent	436017
	El Congost - Montornès	436011
	Masferrer	436057
	El Raiguer	436013
	Can Parellada	436014
	Casa Nova	436015
	Casa Nova, 18 - Industrial	436016
	Can Bosquerons de Baix	435944
	Casa Nova, 19 -Desenvolupament urbà terciari	436068
Can Fenosa	435958	
Paret del Vallès	Sector Nordest UP6	436062
	Sector Zeta	436049
	Eixample Industrial	436048
	Sector Circuit UP5	436061
	Llevant	436028
	Mollet UA19	436046
	Sector Autopista	436047
	Nutrexpa UA26	436029
	Can Volart	436050
	Sector Iveco UA12	436065
Can Pepet PE2	436067	
Roca del Vallès, la	Can Guitet	436069
	Can Font de la Parera	446015
	Can Jorn	446012
	Can Massaguer	446013

¹ SIPAE: http://empresa.gencat.cat/ca/treb_ambits_actuacio/industria/sipae/

MUNICIPI	NOM PAE	CODI PAE
	UA-5	446023
	Vallderiof	446024
	UA-19	446034
Sant Celoni	Ind. Nord-est	456101
	Industrial Cementiri	456104
	UASU 16 Les Vernedes -Renolit	456105
	Molí de les Planes	456106
	Can Caseta	456108
	UASU 45 Can Pamies	456107
	Cray Valley (resisa)	456111
	Sector industrial del Vial Paral·lel	456131
	Sector industrial del Cami Roma	456132
	UASU 23. Ctra. C-35 Ctra. Gualba	456130
	Riera Can Planes	466105
	Roca Umbert	466106
Inacsa	466108	
Sant Feliu de Codines	Pla de la Costa	436104
Sant Fost de Campsentelles	Sector B-3	435951
	20901	435947
Sant Pere de Vilamajor	sector 1: Fàbrica de pinsos del Pla	446116
	sector 4: La Plana	446102
	sector 2: Puntiblonc	446101
	sector 3: Masa Decor, SA	446103
Santa Eulàlia de Ronçana	Zona Industrial Hopresa	436110
	Can Magre	436106
Santa Maria de Martorelles	Can Matons	435948
Santa Maria de Palautordera	Can Vernedes - Ca n'Auleda	456120
	Industrial La Serra	456121
	Can Balmes	456119
	Industrial Pont Trencat	456112
	Industrial El Temple	456117
	Can Batalla	456118
Tagamanent	El Rieral	436210
	Camp dels Avellaners	436211
Vallgorguina	Mobir Molinot	456113
Vilalba Sasserra	Vilalba 1	456123
Vilanova del Vallès	Oest de Cal Pinxo	446032
	Polígon Mas Ferrer	446029
	Can Forns	445906
	Mas Colomer	446030
	Cal Pinxo	446031
MUNICIPIS AMB PAE NO INCLOSOS EN EL SIPAE		
Bigues i Riells	Sense PAE	-
Gualba	Sense PAE	-
Sant Antoni de Vilamajor	Sense PAE	-
MUNICIPIS SENSE PAE		
Campins	Sense PAE	-
Cànoves i Samalús	Sense PAE	-
Fogars de Montclús	Sense PAE	-
Montseny	Sense PAE	-

MUNICIPI	NOM PAE	CODI PAE
Sant Esteve de Palautordera	Sense PAE	-
Vallromanes	Sense PAE	-

Font: SIPAE

1.5 Estructura del projecte

El projecte s'estructura en tres grans blocs:

- Anàlisi documental de normativa, diagnosi, plans d'actuació, inversions i accions previstes en els propers anys de caràcter rellevant en l'àmbit dels PAE del Vallès Oriental.
- Treball de camp i de gabinet per a la detecció de les característiques més rellevants de condicions d'urbanització, accessibilitat i mobilitat de tota els PAE del Vallès Oriental.
- Línies estratègiques o propostes de millora a partir de les conclusions de l'anàlisi documental i del treball de camp.

Els resultats del treball han estat:

- Memòria de tot l'estudi (el present document), que inclou la metodologia, els resultats i les propostes de millora.
- Informe monogràfic de l'Observatori dels PAE que incorpora un primer anàlisi de les actuacions en accessibilitat i mobilitat.
- Base de dades geoespacial de la recerca d'informació dels polígon, tant a nivell global del PAE com a nivell de tram de carrer i vorera.
- Fitxes estructurades per cada municipi i per cada PAE de la informació recollida a camp i a gabinet.

2. Anàlisi dels plans d'actuació als PAE

L'anàlisi dels plans i actuacions previstes als PAE del Vallès Oriental, té per objectiu conèixer de forma resumida la diagnosi de l'estat actual dels polígons industrials i, sobretot, poder estimar quines són les propostes de millora que s'aplicaran o què estan previstes per als propers anys, segons diferents plans i programes d'aplicació territorial i sectorial amb incidència als polígons industrials.

Aquesta anàlisi s'ha realitzat de la forma més sintètica i visual possible, mitjançant taules que recullen al màxim de detall les diferents diagnosi i actuacions de cada pla i per a cada municipi.

S'ha analitzat els següents plans i/o programes:

Taula 2. Plans i programes amb afectació als PAEs del VOR

PLA / PROGRAMA	ENS PROMOTOR	ANY ELABORACIÓ
Pla Director d'Infraestructures de Catalunya (pdI 2020-2030)	Departament de Territori i Sostenibilitat - Gen. Cat.	2020
Pla Director de Mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (pdM 2020-2025)	ATM Barcelona	2020
Diagnosi i Pla estratègic de desenvolupament econòmic local i l'ocupació del VOR (2018 - 2025)	CCVOR	2018
Pla Estratègic de Mobilitat del Vallès (PEMV)	Departament de Territori i Sostenibilitat - Gen. Cat.	2020
Plans d'Actuació Municipal de cada municipi (els que en tenen)	Ajuntaments	Varis
Plans o Estudis de Mobilitat Urbana de cada municipi (els que en tenen)	Ajuntaments	Varis
Altres plans o actuacions amb afectacions específiques als polígons industrials	Varis	Varis

Font: Solucions Geogràfiques

2.1 Pla Director d'Infraestructures de Catalunya

El Pla Director d'Infraestructures de Catalunya (pdl 2021-2030), té per objecte el desenvolupament sectorialitzat de les Directrius Nacionals de mobilitat per als diferents mitjans o infraestructures de mobilitat. El pdl s'emmarca en el context legal definit per la Llei 9/2003 de la Mobilitat, en la Llei 4/2006 ferroviària de Catalunya i la Llei estatal 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari. Segons la llei de la Mobilitat, el pdl té el caràcter de pla específic.

El pdl proposa 9 objectius de diferents temàtiques:

- Incrementar la quota modal del transport públic col·lectiu: Maximitzar l'eficiència de tota la xarxa i aconseguir així una captació de desplaçaments provinents del vehicle privat.
- Garantir una major eficiència econòmica i social en les inversions públiques del SMTPC: Determinar la rendibilitat de les noves inversions i jerarquitzar les diferents actuacions de forma adequada segons els costos-beneficis.
- Maximitzar la integració dels sistemes de transport públic col·lectiu: Millora de les condicions d'intermodalitat com a incentiu de l'ús del transport públic col·lectiu. Construcció d'una xarxa mallada de transport de manera cohesionada i eficient.
- Col·laborar amb la millora de la salut de les persones i reduir l'accidentalitat: Reduir les externalitats del sistema de mobilitat afavorint el transvasament modal cap a modes més segurs com el transport públic.
- Aconseguir un sistema de transport inclusiu que incorpori les polítiques de gènere i d'equitat social: Canviar el model actual a un enfocament en la vida quotidiana de les persones, inclusiu i amb valors.
- Reduir les emissions de contaminants (NO₂ i PM10), GEH i l'impacte acústic del sistema de transport públic: Iniciar la transició cap a models i hàbits de mobilitat més saludables, apostant per una infraestructura multimodal.
- Minimitzar el consum d'energia, la intensitat energètica i l'ús de combustibles derivats del petroli: Canviar la dinàmica de consum actual a través de la mobilitat activa i fomentar la transició energètica.
- Minimitzar l'impacte sobre la matriu territorial i la funcionalitat ecològica: Integrar les infraestructures de transport de manera adequada al territori garantint la seva funcionalitat ecològica, preservant el paisatge i tenint en compte el seu impacte.
- Altres objectius ambientals: Desenvolupament que acompanyi al compliment dels objectius ambientals de la Unió Europea.

2.1.1 Diagnosi referent als polígons industrials

La diagnosi que es planteja en el pdl no presenta un apartat clar referent a la diagnosi respecte els polígons d'activitat econòmica, ja que fa referència a les grans actuacions infraestructurals de forma general a tot l'àmbit català.

2.1.2 Principals actuacions proposades als polígons

Hi ha 4 línies d'actuació que poden beneficiar de forma directa o indirecta als polígons industrials del Vallès Oriental.

Concretament, dins d'aquestes línies, hi ha 10 actuacions específiques, amb un cost global aproximat de 3.610 M€.

S'ha de tenir en compte que els imports infraestructurals són elevats i que afecten a millores de la mobilitat global i dels desplaçaments de les persones a escala catalana.

Taula 3. Actuacions del pdl que poden aportar millores generals als PAEs del Vallès Oriental

LÍNIA D'ACTUACIÓ	ACTUACIÓ	COSTOS (M€)	EXECUCIÓ TEMPORAL
Desplegament de la xarxa ferroviària estatal (XE)	XE04. Duplicació Montcada - Vic	168 M€	2024-2030
	XE05. Nus de Montcada	505,8 M€	-
	XE11. By-pass del Vallès de la nova línia Orbital ferroviària	459 M€	2023
Infraestructures de transport per carretera (TPC)	Proposta de corredors de BRCat	76,4 M€	2020-2030
	TPC06. Xarxes elèctriques per autobusos e-bus	588,3	2019-2026
	TPC08. Altres Carrils Bus	4,7 M€	2020-2025
	TPC09. Aparcaments d'enllaç a terminals i parades de busos	4,4 M€	2020-2025
Intercanviadors (IN)	IN04. Intercanviadors i noves estacions a la línia de Rodalies R8	77 M€	2019 - Adjudicació d'obres 2020- Redacció de la resta d'estudis
	IN07. Aparcaments d'intercanvi modal a la xarxa de Renfe	200 M€	2020 – 2023 Inici de les obres
Modernització i millora de les xarxes existents (MM)	MM08. Modernització i millora de la xarxa de Rodalies	1.527,2 M€	2020-2024

Font: Pla director d'Infraestructures de Catalunya (pdl).

2.2 Pla Director de Mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona

El Pla Director de Mobilitat 2020-2025 (pdM) és l'instrument de planificació del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), que té en compte tots els modes de transport que en formen part, tant de persones com de mercaderies. El Pla tracta d'aconseguir que els desplaçaments siguin el màxim de sostenibles, eficients i adaptats a les necessitats de la ciutadania, d'acord amb els principis i objectius de que estableixen els articles 2 i 3 de la Llei 9/2003 de juny, de la mobilitat, i desenvolupar al territori el que determinen les Directrius Nacionals de Mobilitat (art. 7.1 de la llei), i subordinat a les directrius del planejament territorial que l'afecten.

Per a determinar els objectius del Pla s'han considerat les conclusions extretes de la diagnosi realitzada, així com els objectius, criteris i obligacions predeterminats, és a dir, aquelles determinacions que deriven d'altres instruments i que són d'aplicació per al pdM. A part, s'han basat en l'experiència pròpia de l'ATM i incorporen les aportacions recollides durant el procés de participació. El model de mobilitat del pdM s'estructura en els següents objectius:

- **Objectiu 1. Mobilitat saludable i sostenible.** Abordar les principals externalitats del sistema de mobilitat imperant. Alhora, el pdM es marca com a fita, també, reduir les distàncies dels desplaçaments. De la mateixa manera, el pdM afronta la problemàtica que suposa la mobilitat en entorns urbans, en termes de contaminació local i acústica relacionades amb afectacions a la salut. Finalment també pretén minimitzar els costos socials de la mobilitat.
- **Objectiu 2. Mobilitat eficient i productiva.** Desenvolupar un seguit de mesures per incrementar l'eficiència del model de transport, afavorint la optimització socioeconòmica del sistema, fomentant l'augment de l'ocupació del vehicle privat i del transport públic. A més es planteja el repte d'incorporar les noves tecnologies en el sector de la mobilitat.
- **Objectiu 3. Mobilitat segura i fiable.** Reducció de l'accidentalitat i la millora de la percepció de seguretat per a cada mitjà de transport. També es vol promoure la consecució d'un sistema de transport públic fiable i responsable amb la població, millorant els índex de qualitat percebuda.
- **Objectiu 4. Mobilitat inclusiva i equitativa.** El pdM reconeix la mobilitat com a dret universal i, per tant, les persones són un aspecte puntual de la seva concepció. S'entén que un model més sostenible de mobilitat es relaciona amb un model inclusiu i equitatiu.
- **Objectiu 5. Mobilitat intel·ligent i digital.** El pdM vol tenir en compte el paper del món de la innovació i les noves tecnologies, especialment tenint en compte la irrupció que poden tenir en el sector de la mobilitat.

2.2.1 Diagnosi referent als polígons industrials

Al pdM s'estableixen dos tipus de subàmbits seguint unes determinacions concretes. En el segon subàmbit s'estableixen corredors per a la prioritització d'actuacions, per tal d'aprofundir en la territorialització del pdM. En aquests corredors es prioritzaran accions i mesures determinades que responen a unes necessitats en funció de la particularitat del territori. Per a definir els corredors per a la prioritització de les actuacions, s'han considerat les variables: activitat econòmica, presència d'infraestructura viària, opció de desplaçar-se fins a Barcelona per una infraestructura viària amb peatge i la presència de problemàtica ambiental rellevant.

Pel que fa al Vallès Oriental, més de la meitat de territori disposa de corredors per a la prioritització d'actuacions. Principalment pertanyen a la Tipologia 1a, que fa referència a les infraestructures viàries amb peatge, a l'alta

capacitat econòmica i al corredor ferroviari d'alta capacitat, tot i que una part considerable pertany a la Tipologia 2b, ja que no disposa d'estació de tren.

2.2.2 Principals actuacions proposades als polígons

Les mesures proposades al pdM es presenten en 10 eixos de treball que contenen un total de 86 mesures a desenvolupar. Pel que fa a les actuacions que engloben als PAEs, es proposen les següents:

EIX 02: Xarxes de mobilitat accessibles i segures

- Assegurar l'accessibilitat a les xarxes de mobilitat.
- Visió zero: els desplaçaments segurs.
- Una xarxa per a vianants segura i connectada.
- Desenvolupant una xarxa pedalable, segura i equipada.
- Les noves Infraestructures ferroviàries: la xarxa estructurant de transport públic
- Els aparcaments d'intercanvi modal: les portes d'accés metropolitanes a la xarxa de transport públic.
- Una infraestructura pel bus eficient i segura.

EIX 03: Servei de transport públic inclusiu i de qualitat

- Un transport públic eficient i per a tota la ciutadania.
- El repte d'augmentar la capacitat a la xarxa de rodalies.
- L'optimització del servei de metro.
- Les noves tecnologies en la gestió del transport públic.
- Informació i qualitat de servei a la xarxa de transport públic.
- Cap a l'excel·lència al transport públic per carretera.
- Una xarxa de bus nocturna accessible i segura.

EIX 04: Altres formes de mobilitat responsables i eficients

- Els vehicles de mobilitat personal: El darrer mitjà disruptiu.
- Sistemes de mobilitat col·laborativa.
- La Moto: un mitjà principalment urbà que cal planificar.

EIX 06: Accés sostenible a les zones d'activitat econòmica i als pols de mobilitat

- Plans específics de mobilitat als centres generadors de mobilitat.
- Plans de mobilitat als centres de treball: planificant la mobilitat des de les empreses.
- Garantint l'accessibilitat en mitjans sostenibles als polígons mitjans i petits.
- Cap a un nou model d'horaris laborals.

EIX 07: Transició energètica i economia circular

- Fomentar els vehicles eficients i poc contaminants entre la ciutadania.
- Ambientaltzació de les flotes d'empreses i altres col·lectius.
- Desenvolupament d'infraestructures vinculades al vehicle elèctric i combustibles alternatius.

EIX 09: Innovació de la mobilitat

- La mobilitat com a dinamitzador econòmic del territori

Tenint en compte 6 eixos d'actuacions diferents, el pdM inclou 25 actuacions que poden beneficiar directa i indirectament als PAEs. Aquestes actuacions estan pressupostades en uns 49 M€ en el període 2020-2025.

Concretament, l'EIX 06 Accés sostenible a les zones d'activitat econòmica i als pols de mobilitat és el que integra més mesures específiques per als polígons. Conté 4 actuacions amb un cost estimat de 1,45 M€, per a tots els polígons de l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona, que és l'abast del pdM

Taula 4. Actuacions del pdM referents als PAEs

ACTUACIONS ALS PAEs	PRESSUPOST MILIONS D'EUROS (€)	PERÍODE
EIX 02: Xarxes de mobilitat accessibles i segures		
Assegurar l'accessibilitat a les xarxes de mobilitat.	2,76	2020-2025
Visió zero: els desplaçaments segurs.	1,08	2020-2025
Una xarxa per a vianants segura i connectada.	3,2	2021-2025
Desenvolupant una xarxa pedalable, segura i equipada.	8,51	2021-2025
Les noves Infraestructures ferroviàries: la xarxa estructurant de transport públic	0,09	2022-2024
Els aparcaments d'intercanvi modal: les portes d'accés metropolitanas a la xarxa de transport públic.	0,8	2020-2025
Una infraestructura pel bus eficient i segura.	0,08	2020-2021
EIX 03: Servei de transport públic inclusiu i de qualitat		
Un transport públic eficient i per a tota la ciutadania.		
El repte d'augmentar la capacitat a la xarxa de rodalies.		
L'optimització del servei de metro.		
Les noves tecnologies en la gestió del transport públic.		
Informació i qualitat de servei a la xarxa de transport públic.	4,8	2020-2025
Cap a l'excel·lència al transport públic per carretera.		
Una xarxa de bus nocturna accessible i segura.		
EIX 04: Altres formes de mobilitat responsables i eficients		
Els vehicles de mobilitat personal: El darrer mitjà disruptiu.	0,04	2020-2021
Sistemes de mobilitat col·laborativa.	0,05	2021-2022
La Moto: un mitjà principalment urbà que cal planificar.	0,06	2021-2022
EIX 06: Accés sostenible a les zones d'activitat econòmica i als pols de mobilitat		
Plans específics de mobilitat als centres generadors de mobilitat.	0,65	2020-2025
Plans de mobilitat als centres de treball: planificant la mobilitat des de les empreses.	0,51	2020-2022
Garantint l'accessibilitat en mitjans sostenibles als polígons mitjans i petits.	0,27	2023-2025
Cap a un nou model d'horaris laborals.	0,02	2020
EIX 07: Transició energètica i economia circular		
Fomentar els vehicles eficients i poc contaminants entre la ciutadania.	3,3	2020-2025
Ambientalització de les flotes d'empreses i altres col·lectius.	15,2	2020-2025
Desenvolupament d'infraestructures vinculades al vehicle elèctric i combustibles alternatius.	7,56	2020-2025
EIX 09: Innovació de la mobilitat		
La mobilitat com a dinamitzador econòmic del territori.	0,03	2021

Font: Pla director de Mobilitat (pdM)

2.3 Diagnosi i Pla Estratègic de desenvolupament econòmic local i l'ocupació del VOR

2.3.1 Diagnosi estratègica del Vallès Oriental

L'objectiu d'aquesta diagnosi és conèixer la realitat de la comarca, integrant les dinàmiques socials i econòmiques. A més, identifica quins són els actors rellevants amb capacitat d'incidència en les polítiques de promoció econòmica i d'ocupació.

El procés es va realitzar de forma participativa i oberta als diferents agents socioeconòmics públics i privats. Es van obrir diferents espais participatius com les 5 comissions sectorials, el grup de discussió d'experts i la jornada de validació final:

- Ocupació i formació
- Infraestructures i mobilitat
- Salut i serveis a les persones
- Turisme, comerç i espais naturals
- Política Industrial

Amb els resultats obtinguts es va realitzar una anàlisi DAFO territorial que inclou els elements crítics pel desenvolupament futur del territori i les seves potencialitats. També s'inclou un mapa d'actors dels diferents agents implicats en el desenvolupament socioeconòmic.

El document de Diagnosi Estratègica incorpora una proposta metodològica de com abordar les fases posteriors del pla estratègic.

Fig. 2. Diagnosi estratègica al Vallès Oriental



Font: CCVOR

La diagnosi estratègica referent als polígons industrials recull, des de diferents perspectives, els següents punts crítics:

- L'obsolescència dels PAE respecte als requeriments actuals del teixit productiu (més activitat logística i transformació digital) i la manca de gestió. Els PAE de la comarca presenten un seguit de dèficits estructurals a nivell d'infraestructures i un important potencial de millora i creixement.
- Problemàtica de la mobilitat derivada, ja que la població es dispersa però l'activitat productiva es concentra. Dificultats d'accessibilitat en transport públic als llocs de treball, especialment en els PAE. Falta de planificació en l'oferta de transport públic i d'infraestructures a llarg termini.
- Manca de planificació en la gestió del transport en les zones cèntriques o dins dels polígons industrials. Obsolescència de les infraestructures i planificacions actuals, que no s'adeqüen a les necessitats i a l'entorn. Cal un model de governança a llarg termini.
- Escassetat informativa i desconexió de la mobilitat i les seves tendències. No hi ha prou informació sobre la mobilitat que generen les empreses, sobre l'oferta de transport públic ni una visió global sobre les tendències i costos privats.

2.3.2 Pla estratègic desenvolupament econòmic local i ocupació Vallès Oriental

El Pla Estratègic de desenvolupament econòmic local i l'ocupació del Vallès Oriental (2018-2025), és el document on es tracta de definir les diferents estratègies i les accions a desplegar en el període establert. Alhora, té en compte la implicació i la participació dels diferents agents per assolir un desenvolupament favorable.

L'objectiu és dur a terme un procés de planificació estratègica per identificar els àmbits de desenvolupament econòmic i ocupacional del Vallès Oriental. Es pretén projectar el Vallès Oriental com un espai per a les persones on puguin ser agents de transformació social i impulsors de governança conjunta; pensant en les persones com a detonants d'una comarca que és sinònim de benestar. A més, també es vol projectar el Vallès Oriental com a territori d'oportunitats, de creació i d'innovació reforçant el seu caràcter de pol industrial i el seu esperit empresarial i preparar un entorn econòmic referent a nivell nacional.

Per tal d'assolir aquest objectiu general es defineixen un seguit d'objectius específics:

- Obtenir una diagnosi socioeconòmica del territori.
- Identificar els principals reptes i oportunitats que ha d'afrontar la comarca.
- Definir i consensuar el seu model de creixement.
- Articular un pla d'acció a partir dels objectius i les línies estratègiques.
- Implicar als agents del territori i a la ciutadania.

Al Pla Estratègic es plantegen els següents reptes en quant al sector industrial i als polígons d'activitat econòmica:

- Abordar l'obsolescència dels Polígons Industrials i d'Activitats (PAE): el manteniment, la seva gestió i la qualitat dels serveis (urbanisme, fibra, mobilitat, etc.).
- La fragmentació dels polígons industrial, ja que dificulta la seva gestió.
- Dificultats en l'accés amb transport públic, en bicicleta i a peu als polígons.
- Sectors emergents encara insuficientment valoritzats: indústria, economies circulars, etc.

2.3.3 Principals actuacions proposades als polígons industrials

Al Pla Estratègic s'identifiquen 6 Línies Estratègiques (LE) i 16 programes.

Fig. 3. Línies estratègiques de la diagnosi estratègica al Vallès Oriental



Font: CCVOR

Tot i que totes les línies afecten de forma directa o indirecta als PAEs, les principals actuacions proposades per a les millores infraestructurals i de mobilitat als PAEs són:

LE 3. El Vallès Oriental, pol industrial de referència

Programa 3.1: Polígons d'activitats equipats

- Impuls a plans de renovació dels PAEs.
- Programes de mentoring industrial amb l'intercanvi d'experiències entre PAEs.
- Coordinació comarcal per l'harmonització de les condicions d'urbanització, senyalització i de serveis bàsics als PAEs.
- Valoració i promoció de la certificació de qualitat als PAEs comarcals.

Programa 3.2: Sector industrial més cohesionat

- Promoció de l'associacionisme empresarial.
- Establiment de col·laboracions amb altres territoris alineats industrialment.
- Promoció, difusió i actualització regular del Portal de Polígons.

LE 4. Territori accessible, connectat i sostenible

Programa 4.1: Millora de l'accessibilitat als PAEs

- Redacció d'un pla de millora de l'accessibilitat als PAEs.
- Impuls als Plans de Mobilitat de Polígons.

- Suport a l'elaboració de Plans de Desplaçament d'empreses a través d'incentius i bonificacions.
- Millora de les condicions d'urbanització per a vianants i ciclistes en els accessos als PAEs.
- Impuls a sistemes de mobilitat compartida de bicicletes per l'accés de les estacions de ferrocarril i des dels nuclis propers als PAEs.

Programa 4.2: Mobilitat eficient

- Millora de la informació sobre l'oferta de transport públic.
- Seguiment dels avanços en la implementació de les accions recollides en el Pla Específic de Mobilitat del Vallès.
- Treballs de sensibilització i conscienciació a favor de modes de transport més sostenibles entre la ciutadania i l'empresariat.
- Harmonització en el desplegament d'una xarxa de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.
- Impuls a la gestió integrada de la xarxa d'aparcaments dissuasoris a les estacions de ferrocarril.
- Exploració de nous sistemes de transport a la demanda.

Fig. 4. Pla estratègic de desenvolupament econòmic local i l'ocupació del Vallès Oriental



Font: CCVOR

Considerant els programes 3.1, 3.2, 4.1 i 4.2 de les dues línies estratègiques, hi ha 18 actuacions programades per als intervals d'anys 2019 a 2025, amb un import aproximat de 325.000,00 €.

Taula 5. Proposta d'actuacions del Pla estratègic del Vallès Oriental referents als PAEs

Línia Estratègica	Programa	Actuacions	Pressupost (€)	Execució Temporal
3. El VOR pol industrial de referència	3.1 Polígons d'activitats equipats	Impuls a plans de renovació dels PAEs.	15.000€ per pla	2021-2025
		Programes de mètoring industrial amb l'intercanvi d'experiències entre PAEs.	4.500€	2023-2025
		Coordinació comarcal per l'harmonització de les condicions d'urbanització, senyalització i de serveis bàsics als PAEs.	Estudi i catàleg de PAEs: 10.000€	2020-2022
		Valoració i promoció de la certificació de qualitat als PAEs comarcals.	10.000€	2024-2025
	3.2 Sector industrial més cohesionat	Promoció de l'associacionisme empresarial.	50.000€	2020-2023
		Establiment de col·laboracions amb altres territoris alineats industrialment.	6.000€	2021- 2022
		Promoció, difusió i actualització regular del Portal de Polígons.	Diferents tasques: 10.000€	2019-2025
4. Territori accessible, connectat i sostenible	4.1 Millora de l'accessibilitat dels PAEs	Redacció d'un pla de millora de l'accessibilitat als PAEs.	15.000€	2020-2021
		Impuls als Plans de Mobilitat de Polígons.	15.000€ per la redacció d'un Pla de Mobilitat de Polígon	2021-2025
		Suport a l'elaboració de Plans de Desplaçament d'empreses a través d'incentius i bonificacions.	Contractació de tècnic: 12.000€	2020-2025
		Impuls a sistemes de mobilitat compartida de bicicletes per l'accés de les estacions de ferrocarril i des dels nuclis propers als PAEs.	Estudi de viabilitat: 12.000€ // Aparcaments de bicis: 15.000€ // Campanyes informatives: 5.000€	2021-2025
		Millora de les condicions d'urbanització per a vianants i ciclistes en els accessos als PAEs.	75.000€	2020-2023
	4.2 Mobilitat eficient	Millora de la informació sobre l'oferta de transport públic.	Aplicació web: 7.500€ // Panells d'Informació a les parades del bus: 50.000€ // Estudis de destinació: 10.000€	2020-2024
		Seguiment dels avanços en la implementació de les accions recollides en el Pla Específic de Mobilitat del Vallès.	Sense cost directe associat	2020-2025
		Treballs de sensibilització i conscienciació a favor de modes de transport més sostenibles entre la ciutadania i l'empresariat.	Campanyes: 14.000€	2019-2025
		Harmonització en el desplegament d'una xarxa de punts de recàrrega (PC) pera a vehicles elèctrics.	PC Normal: 3.000€ // PC Semi-ràpid: 9.000€ // PC Ràpid: 30.000€ // Estudi (PC): 12.000€	2020-2025
		Impuls a la gestió integrada de la xarxa d'aparcaments dissuassoris a les estacions de ferrocarril.	Estudi: 10.000€ // Campanyes informatives: 5.000€ // Condicionament d'espais: 10.000€ per aparcament	2023-2025
		Exploració de nous sistemes de transport a la demanda.	18.000€	2021-2025

Font: Pla Estratègic de desenvolupament econòmic local i l'ocupació del Vallès Oriental

2.4 Pla Estratègic de Mobilitat del Vallès

El Pla Estratègic de Mobilitat del Vallès (PEMV) té per objecte donar compliment al Pla Territorial Metropolita de Barcelona (PTMB) i al seu document d'aprovació definitiva i d'avaluació ambiental estratègica. El PEMV, que té caràcter específic d'acord amb la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, dona compliment a la disposició addicional cinquena de la normativa del PTMB.

El Pla té per context el marc del PTMB (2026), però alhora, també és coincident en el territori parcialment amb d'altres documents de planificació d'infraestructures i serveis, entre els quals el Pla Director d'Infraestructures (pdl 2011-2020), el Pla director de mobilitat del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (2020-2025) ja en aprovació inicial, el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC 2006-2026), el Pla de Transport de Viatgers (PTVC 2015-2020), el Pla de Rodalies (2008-2015) o el Pla d'Actuació per la Millora de la Qualitat de l'Aire a les Zones de Protecció Especial de l'Àmbit Atmosfèric (PAMQA 2020).

L'objectiu del PEMV és l'anàlisi de la mobilitat al Vallès Oriental i Occidental per contenir les determinacions oportunes per estructurar un sistema de transport col·lectiu competitiu. A més, que presti atenció a la xarxa d'autobusos interurbans i d'aportació a la xarxa ferroviària (existent i planificada), i al sistema d'intercanviadors, i que alhora doni directrius sobre polítiques urbanes d'aparcament. També és objecte d'aquest estudi donar resposta a problemàtiques de mobilitat local i global a l'àmbit del Vallès tenint en compte els condicionants territorials, socioeconòmics i ambientals, en el mateix marc de dinamització i participació del PEMV.

Objectius de millores funcionals de la mobilitat:

- Incrementar l'eficiència del sistema de mobilitat i transports
- Millorar la qualitat del sistema de mobilitat i transports
- Afavorir la connectivitat del sistema de mobilitat i transports
- Garantir l'accessibilitat del sistema de mobilitat i transports
- Afavorir el transvasaments model en viatges i mercaderies cap a modes més sostenibles
- Incorporar les noves tecnologies en la gestió, explotació i informació de la mobilitat

Objectius ambientals i de reducció de les externalitats de la mobilitat:

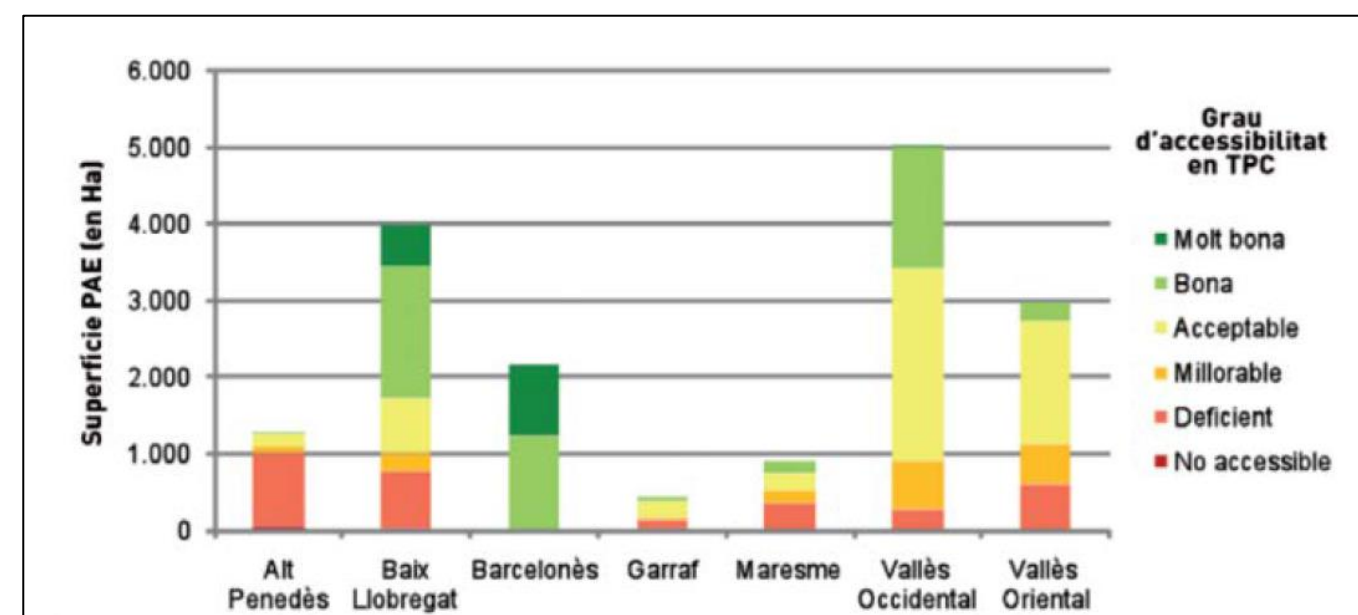
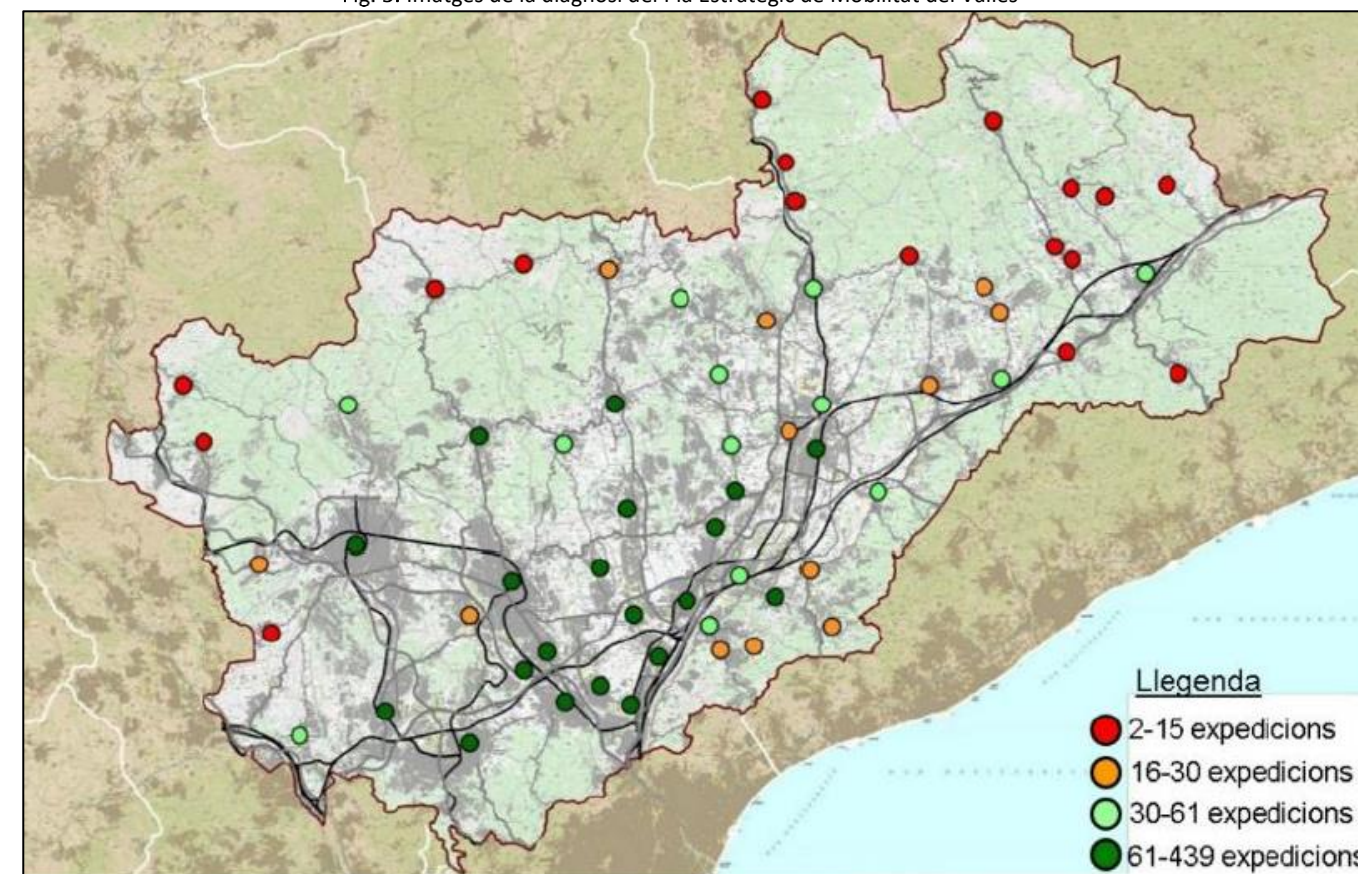
- Reduir l'impacte en la contaminació atmosfèrica i el canvi climàtic de la mobilitat
- Reduir l'accidentalitat
- Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport
- Reduir les externalitats del sistema de transports

2.4.1 Diagnosi referent als polígons industrials

Pel que fa a la mobilitat referent als PAES del Vallès Oriental, el PEMV determina que prop del 60% dels polígons disposen d'accessibilitat acceptable, encara que un 35% de la superfície dels PAE té una accessibilitat millorable.

En mitjana, el 72% dels polígons del Vallès tenen una accessibilitat bona o acceptable. Segons l'estudi que s'ha realitzat al PEMV, es considera una accessibilitat acceptable en aquells indrets amb presència de transport públic on aquest pot captar un nombre significatiu d'usuaris del vehicle privat. Es considera aquells amb una cobertura de parades de transport públic a menys de 500m i un servei mínim d'una expedició cada 30 minuts. Encara que les dades són favorables, existeix un e de millora encara força considerable tant pel que fa a la cobertura com a la freqüència als PAES.

Fig. 5. Imatges de la diagnosi del Pla Estratègic de Mobilitat del Vallès



Font: DTES

2.4.2 Principals actuacions proposades als polígons

Les actuacions del PEMV es divideixen en 5 línies temàtiques, on es recullen mesures que de forma directa o indirecta poden millorar l'accessibilitat i la mobilitat als PAEs del Vallès Oriental. L'escenari està previst de cara 2026. Algunes de les actuacions coincideixen amb el pdl (2021-2030), pla descrit anteriorment.

Considerant les diferents línies estratègiques, hi han 40 actuacions que suposen una inversió aproximada de 1.449,11 M€ prevista per al període 2021-2026. De forma precisa, hi ha 18 actuacions per al transport públic, 6 actuacions per al transport privat, 3 actuacions per als modes no motoritzats, 4 actuacions per al transport de mercaderies i 9 actuacions per a la gestió de la mobilitat.

Taula 6. Proposta d'actuacions del PEMV referents als PAEs

CODI	ACTUACIONS - XARXA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT PÚBLIC	PRESSUPOST (M€)
LINIES DE RODALIES I FGC		
XIF04	Desdoblament de la línia R3 Montcada – La Garriga	95
XIF06	5 noves estacions de Rodalies de Catalunya a Terrassa – Oest I Sabadell – Oest (R4), Montmeló - Circuit Catalunya (R3), i Santa Perpètua M. i Baricentro (R8)	70 **
XIF07	Conjunt d'actuacions que permetin un balanç equilibrat de circulacions als túnels de Barcelona	
XIF11	Nou tram de la línia orbital ferroviària entre Sabadell i Granollers	443
XIF20	Desdoblament de la línia R3 la Garriga - Vic	278
XARXA PLATAFORMES RESERVADES DE BUS		
XIB01	Configuració de nous corredors BRCAT: 1) Caldes de Montbui – la Llagosta 2) Mollet del Vallès – Vall de Tenes	10
XIB02	Configuració de nous corredors BRCAT: 3) La Llagosta - UAB 4) Terrassa – Sabadell - Granollers	20 **
XARXA D'APARCAMENTS D'INTERCANVI		
XAP01	Elaboració d'un programa de <i>Parks and Ride</i> identificant les actuacions prioritàries i establint un model de gestió integrada.	51
XARXA ACCESSIBLE I SEGURA		
XAS01	Completar les estacions de rodalies de Catalunya pendents d'adaptar	69
XAS02	Execució d'un programa de supressió de passos a nivell	4
XSTP01	Reforç de l'oferta de les línies dels programa esprés.cat als corredors de la Vall del Tenes i Riera de Caldes	
XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	

CODI	ACTUACIONS - XARXA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT PÚBLIC	PRESSUPOST (M€)
XSTP03	Millora d'oferta de TPC en zones de baixa densitat	
XSTP04	Terminal de busos de la UAB	0.36
XSTP05	Increment de les freqüències de pas de l'R8 i perllongament fins a Vilafranca del Penedès i Sant Celoni	
XSTP07	Avaluar la creació de nous serveis regionals Mollet - Papiol	
XSTP08	Aturada de tots els serveis R11 a Granollers per millorar l'intercanvi amb R8	
XSTP09	Desenvolupar una configuració final de la xarxa estructurant del TPC per carretera complementària al BRCAT	

CODI	ACTUACIONS - XARXA D'INFRAESTRUCTURES VIÀRIES PEL TRANSPORT PRIVAT	PRESSUPOST (M€)
ESTRUCTURANTS PRIMÀRIES		
XIVP03	Ampliació capacitat i millora de l'accessibilitat a la C-17 de Mollet a Granollers i nova connexió amb l'AP7	40
XIVP04	Actuacions de millora de la capacitat als principals punts de congestió (C-59, enllaç C-60/AP-7)	10
ESTRUCTURANTS SECUNDÀRIES		
XIVS01	Millora de la B-124	10
XIVS04	Variants C-59 (Sant Feliu de Codines)	10
XIVS07	Millora de l'Eix Castellar del Vallès – Caldes – Canovelles (C-1415a, C-1413a i C-1415b)	39
XIVS08	Millora i variants de la B-142 (entre Polinyà i Sentmenat)	2,50

CODI	ACTUACIONS - XARXES DE MODES NO MOTORITZATS	PRESSUPOST (M€)
XNM01	Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes: a) Ripollet – Barberà de V. – Badia del V. - UAB b) Mollet – Martorelles – Montornès del V. - Parets del V. c) Sistema urbà de Granollers d) Montcada i Reixac - La Llagosta e) Corredor de la Riera de Caldes f) Eix Cardedeu - Llinars del Vallès g) Sistema urbà de Sant Celoni	48 **
XNM02	Estudi i desenvolupament d'accions de millora de la permeabilitat garantint itineraris interurbans de vianants accessibles i segurs en entorns de grans eixos viaris especialment als creuaments dels corredors AP-7/B-30 i C-33	3

CODI	ACTUACIONS - XARXES DE MODES NO MOTORITZATS	PRESSUPOST (M€)
XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	0,23

** Fa referència a aquells pressupostos que inclouen altres actuacions dins de la proposta, és a dir, no són únics del Vallès Oriental.

CODI	ACTUACIONS - TRANSPORT DE MERCADERIES	PRESSUPOST (M€)
XITM01	Nova estació intermodal de mercaderies a la Llagosta	70
XITM02	Conversió ample mixt Sant Celoni – Mollet	166
XITM03	Promoció de l'ambientalització dels vehicles de transport de mercaderies i harmonitzar i millorar la DUM al Vallès	0,40
XITM04	Mesures de gestió per a la millora de la circulació de camions al corredor AP-7	0,43

CODI	ACTUACIONS - GESTIÓ DE LA MOBILITAT	PRESSUPOST (M€)
PLANEJAMENT DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE		
GM01	Impulsar PMUs i verificar la implementació dels ja redactats	0,43
GM02	Estudis de prioritització i execució de plans de mobilitat en polígons industrials i CGM	
TRANSPORT PÚBLIC		
GM03	Implantació de la T-Mobilitat	
GM04	Programa de millora de la informació en temps real del sistema de TP que incorpori informació dinàmica de l'ocupació dels Parks and Ride	0,61
GM05	Creació d'un mapa específic del TPC del Vallès	0,30
TRANSPORT PRIVAT		
GM06	Implantació de tarifació viària (vinyeta)	
GM07	Noves mesures de regulació de l'aparcament en superfície - Zones Urbanes d'Atmosfera Protegida, Superilles, ZBE en municipis de la segona corona, gestió de l'aparcament municipal.	5
MESURES TRANSVERSALS DE L'RMB		
GM08	Promoció del vehicle elèctric i punts de recàrrega al Vallès	2,82
GM09	La tecnologia <i>smart</i> al servei de la mobilitat quotidiana	0,03

Font: Pla Estratègic del Vallès (PEMV)

2.5 Plans i Estudis de Mobilitat Urbana municipals

Els Plans de Mobilitat Urbana són l'instrument de planificació on es defineixen les línies d'actuació que han de governar la mobilitat urbana en els propers anys. Es fixa com a horitzó estratègic continuar avançant cap a un model de mobilitat col·lectiu més sostenible, eficient, segur i equitatiu.

Els PMU són obligatoris per aquells municipis que comptin amb més de 50.000 habitants i aquells que siguin capital de comarca (Llei 2003 de setembre, de la mobilitat). En el cas del Vallès Oriental, només 10 dels 39 municipis disposen d'un pla de mobilitat urbana actiu (o està en fase de redacció com és el cas de Sant Celoni), d'un estudi de mobilitat urbana (EMU) o un estudi de mobilitat urbana específic per a PAEs (EM específic).

Taula 7. Plans i estudis de mobilitat per municipi

Municipi	Municipi amb PAEs	PMU	EMU	EM específic
Aiguafreda				
L'Ametlla del Vallès				
Bigues i Riells	No consta SIPAE			
Caldes de Montbui				
Campins				
Canovelles				
Cardedeu				
Cànoves i Samalús				
Figaró-Montmany				
Fogars de Montclús				
Les Franqueses del Vallès				
La Garriga				
Granollers				
Gualba	No consta SIPAE			
La Llagosta				
Llinars del Vallès				
Lliçà d'Amunt				
Lliçà de Vall				
Martorelles				
Mollet del Vallès				
Montmeló				
Montornès del Vallès				
Montseny				
Parets del Vallès				
La Roca del Vallès				
Sant Antoni de Vilamajor	No consta SIPAE			
Sant Celoni				
Sant Esteve de Palautordera				

Municipi	Municipi amb PAEs	PMU	EMU	EM específic
Sant Feliu de Codines				
Sant Fost de Campsentelles				
Sant Pere de Vilamajor				
Santa Eulàlia de Ronçana				
Santa Maria de Martorelles				
Santa Maria de Palautordera				
Tagamanent				
Vallgorguina				
Vallromanes				
Vilalba Sasserra				
Vilanova del Vallès				

Font: Solucions Geogràfiques

Cada municipi s'encarrega de redactar el seu propi pla o estudi de mobilitat en el que s'inclouen els propis objectius, la diagnosi i les actuacions en un termini que també varia segons el municipi. A continuació podem veure els municipis del Vallès Oriental que SI disposen d'algun estudi o pla de mobilitat i els seus objectius específics:

Caldes de Montbui (2016-2026): L'EMU pretén caracteritzar el sistema de mobilitat existent en l'actualitat a l'àmbit d'estudi i també caracteritzar el sistema de mobilitat futur en els propers 6 anys. També pretén realitzar una diagnosi tècnica del sistema i proposar mesures per tal de potenciar la mobilitat sostenible i segura i complir amb la legislació vigent en matèria de mobilitat. Finalment, formular un programa d'actuacions amb les fases i costos d'implementació i calcular un seguit d'indicadors per avaluar el grau d'aplicació.

La Garriga (2019-2025): L'EMU planteja 5 reptes a assolir, que consisteixen en configurar un sistema de transport més competitiu (cost-eficiència), augmentar la integració social i l'accessibilitat, incrementar la qualitat de vida dels ciutadans i millorar les condicions de salut i garantir més seguretat en els desplaçaments.

Granollers (2018-2024): Al PMU s'estableixen 4 objectius generals que inclouen la realització d'una diagnosi actualitzada de les disfuncions de mobilitat a l'àrea urbana de Granollers, proposar objectius i estratègies per tal de guiar la planificació de la mobilitat, proposar actuacions que desenvolupin els objectius i estratègies del pla en 6 anys i establir indicadors per al seguiment i avaluació del pla.

Martorelles (2020-2025): En el cas de Martorelles, l'EM és específic per a polígons d'activitat econòmica. Aquest representa una oportunitat per a reflexionar sobre el model urbà com un instrument de planificació, amb l'objectiu de definir estratègies de futur que promoguin els modes de desplaçament més sostenibles, la cohesió social i la defensa del medi ambient, garantint una millor qualitat de vida.

Mollet del Vallès (2014-2017): El PMU pretén configurar les estratègies de mobilitat sostenible d'acord amb el que preveu la llei 9/2003 de la Mobilitat.

Montmeló (2012-2018): El PMU preveu 6 objectius com l'augment de la integració social i de la qualitat de vida en qüestió de salut ciutadana, la millora de l'eficiència per a millorar la competitivitat, aportar més seguretat en els desplaçaments i establir unes pautes de mobilitat més sostenibles.

Montornès del Vallès (2019-2021): El PMU destaca 6 fites a aconseguir com l'augment de la integració social i de la qualitat de vida en qüestió de salut ciutadana, la millora de l'eficiència per a millorar la competitivitat, aportar més seguretat en els desplaçaments i establir unes pautes de mobilitat més sostenibles.

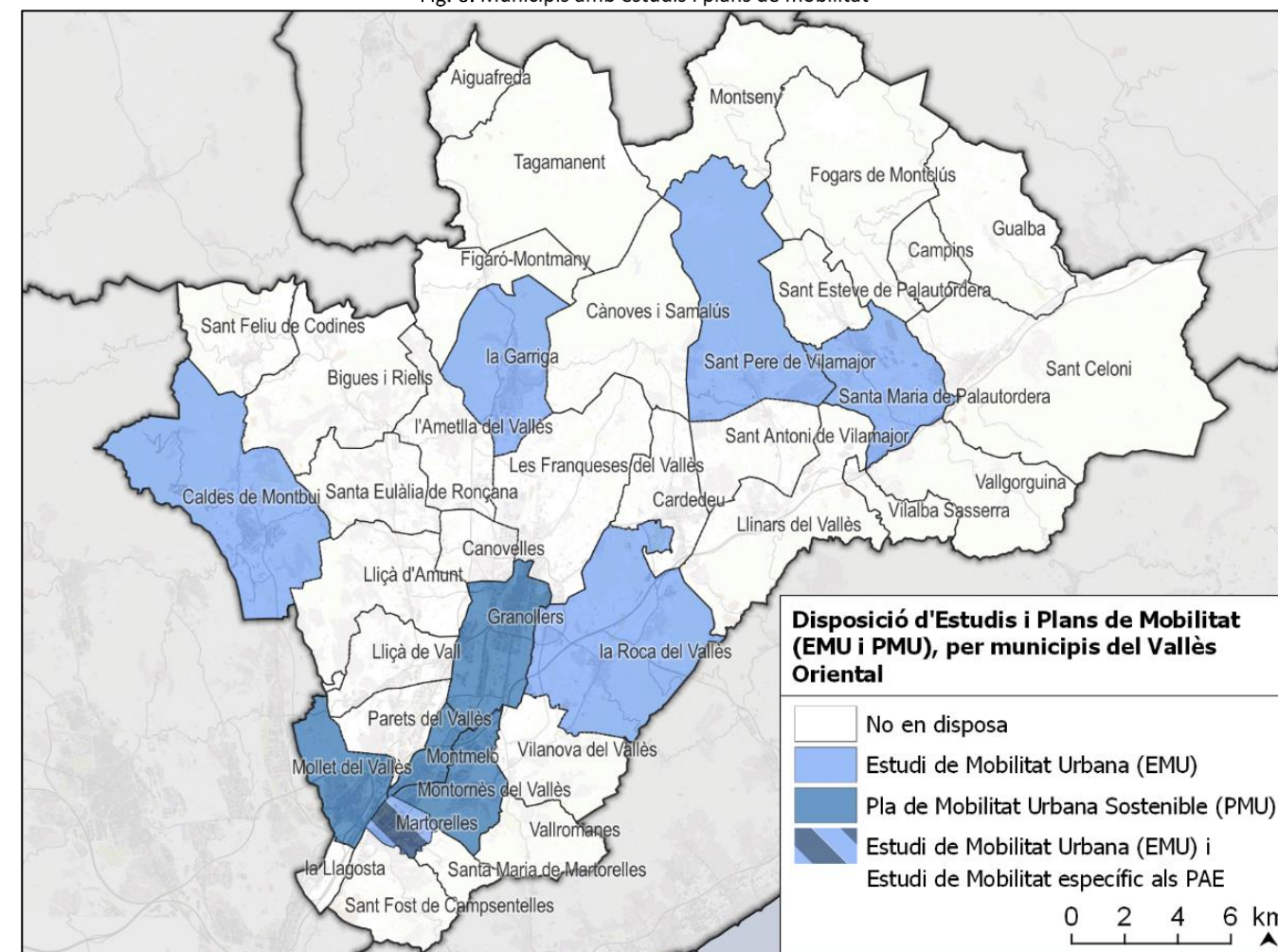
La Roca del Vallès (2012-2018): L'EMU persegueix 5 objectius que es resumeixen en mesurar la intensitat de trànsit actual, analitzar la capacitat actual de les vies de circulació i calcular els nivells de servei per validar possibles propostes. A més, proposar alternatives i definir els carrers on les actuacions de pacificació del trànsit suposin un increment de les prestacions als modes de transport més sostenibles, analitzar els efectes de la conversió en zones de vianants de les alternatives i fomentar i donar preferència als mitjans de transport més sostenibles.

Sant Pere de Vilamajor (2016-2022): L'EMU contempla 6 objectius que es poden sintetitzar en millorar la seguretat i l'accessibilitat dels itineraris per a vianants, promoure l'ús de la bicicleta i del transport públic, fomentar l'ús racional del vehicle privat, millorar la seguretat viària i l'espai per a cada mode de transport i regular l'aparcament de la via pública.

Santa Maria de Palautordera (2017-2023): L'EMU estableix 6 criteris que es resumeixen en l'augment de la integració social i de la qualitat de vida en qüestió de salut ciutadana, la millora de l'eficiència per a millorar la competitivitat, aportar més seguretat en els desplaçaments i establir unes pautes de mobilitat més sostenibles.

Per acabar, el municipis del Vallès Oriental que no disposen d'alguns dels plans esmentats anteriorment són els següents: *Canovelles, Cardedeu, Figaró-Montmany, la Llagosta, Lliçà d'Amunt, Lliçà de Vall, Llinars del Vallès, Paret del Vallès, Sant Feliu de Codines, Sant Fost de Campsentelles, Santa Eulàlia de Ronçana, Santa Maria de Martorelles, Tagamanent, Vallgorguina, Vilanova del Vallès, Bigues i Riells, Cànoves i Samalús, el Montseny, Sant Antoni de Vilamajor, Sant Esteve de Palautordera, Fogars de Montclús i Campins*

Fig. 6. Municipis amb estudis i plans de mobilitat



Font: CCVOR

2.5.1 Diagnosi referent als polígons industrials

A continuació es presenta una taula-resum amb les dades referents a la diagnosi dels PAEs en els diferents municipis de la comarca.

Taula 8. Diagnosi dels PAEs als PMU municipals

MUNICIPI	DIAGNOSI DE LA MOBILITAT RESPECTE ELS PAES			
	A PEU	EN BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
Caldes de Montbui - EMU	- Vorerres poc amples en gran part del territori. - Dèficit en mobilitat.	- No hi ha oferta específica per aquest mitjà de transport. - Falta d'aparcaments. - Dèficit en mobilitat. - Falta d'itineraris segurs i comoditats.	- Dèficit en el servei públic urbà i taxi. - Falta de freqüència amb el Vallès (Lliçà, Granollers...). - Manca de transport i cost elevat.	- Manca de capacitat de la rotonda entre la C-59 i la B-143, amb cues quilomètriques. - Sinistralitat considerable arreu del territori català.
La Garriga – EMU	- Accessibilitat de les voreres bona en la major part del municipi.	- Manca d'una xarxa d'itineraris ben connectada. - No es connecta el nucli urbà amb la zona industrial.	- Falta d'oferta urbana de transport públic. - Possible falta d'aparcament a prop de la xarxa ferroviària, més amb el desdoblament de la R3. - Baixa intermodalitat amb els serveis de tren principalment.	- Dèficit de places de garatge al municipi a totes les zones. Especialment a l'estació R3 amb un 100% d'ocupació.
Granollers – PMU	- Baixa accessibilitat a peu als polígons al centre de Granollers. - Falta de voreres, enllumenat i itineraris segurs en alguns polígons com el Coll de la Manya.	- Baixa accessibilitat als polígons al centre de Granollers. - Pèrdua de continuïtat en certs trams. - Manca de connexió amb el polígon Coll de la Manya. Calçada no ciclable per seguretat. - Manca d'aparcaments segurs	- Els polígons situats a la C352 no disposen de servei urbà ni interurbà. - Supressió de la línia de polígons industrials anteriorment feta. - L'accessibilitat en bicicleta requereix millores. - La intermodalitat a l'estació de ferrocarril necessita una millora.	- Hi ha aparcament suficient en tot els polígons. - Cal augmentar la rotació dels vehicles comercials a les zones de càrrega i descàrrega. - Alguns aparcaments propers als polígons industrials queden ocupats per vehicles que van al centre.
Martorelles – EM específic PAE	- Connectivitat urbana molt condicionada. De les 4 connexions actuals només 1 disposa d'un itinerari adequat, continu i accessible.	- No disposa d'una xarxa ciclable que disposi de continuïtat i que compleixi els requisits mínims de disseny i seguretat viària.	- Martorelles no disposa d'un transport pròpiament urbà ni d'estació ferroviària en el seu terme municipal. - Molt poca oferta de connexió amb Barcelona, actualment de 7 expedicions per sentit al dia. - Línies interurbanes donen obertura als polígons però no estan connectades entre si. Poca connexió amb els municipis de l'entorn.	- Degut a les barreres del riu i la xarxa ferroviària, les xarxes de connexió del municipi es troben limitades a 2 ponts. Hi ha zones que han d'absorbir la mobilitat municipal i la dels polígons. - Falta de regulació a la connexió entre la zona urbana BV-5001 i el polígon.
Mollet del Vallès - PMU		- Xarxa inconnexa entre els barris. - Manca d'aparcament al municipi. - Falta de vies ciclables.	- Bona comunicació amb bus sentit Barcelona i municipis de pas. - Bona comunicació en ferrocarril cap a Barcelona i Granollers	- Ronda urbana incompleta. - No hi ha dèficit d'aparcament. - Xarxa viària interna poc col·lapsada però nivell de saturació alt en els accessos.
Montmeló - PMU	- Barreres físiques dificulten la mobilitat en el municipi.	- Xarxa ciclable presenta discontinuïtats.	- Baixa cobertura territorial del transport públic col·lectiu. - Baixa freqüència de pas de la línia dels polígons. - Baixa oferta amb els municipis veïns i Barcelona. - Percepció deficient de l'oferta de TPC pels usuaris. - L'estació ferroviària no disposa d'aparcament exclusiu pels usuaris de RENFE a la seva proximitat.	
Montornès del Vallès - PMU			- Montornès disposa de línia interurbana de connexió de polígons. - Bona connexió intermodal amb altres municipis, especialment Barcelona.	
La Roca del Vallès - EMU			- La Roca no compta amb estació de tren pròpia.	
Sant Pere de Vilamajor - EMU	- Les voreres en el municipi en general són estretes, en mal estat o sense pavimentar.	- En tot el terme municipal no existeix cap itinerari específic per a les bicicletes.	- Escassa oferta de busos en el municipi. - El municipi no disposa de parada de ferrocarril i la més propera és la de Llinars.	- Cal millorar la senyalització de les zones industrials.
Santa Maria de Palautordera -EMU	- Mancances de passos de vianants en la xarxa principal de vianants del municipi, que inclou certes zones dels polígons industrials. - Alguns polígons queden sense connexió amb el centre per falta d'un itinerari (menys can Serra, can Balmes i can Batalla)	- En general hi ha bona connexió i itineraris ciclables, tot i que manca una connexió amb el polígon del El pont Trencat.	- En general bona cobertura i connectivitat. Destaca la connexió amb bus entre el nucli de Sta. Maria i les zones industrials.	- En general bona connexió per carretera del municipi. - Places d'aparcament suficients per abastir tota la demanda.

Font: Pla de Mobilitat Urbana municipal (PMU). Portals virtuals de cada municipi

2.5.2 Principals actuacions proposades als polígons

Tenint en compte els diferents PMUs dels municipis que conformen el Vallès Oriental (11 municipis en contemplen), s'han recollit un total de 39 actuacions per als PAEs. No totes les actuacions estan pressupostades. Els períodes d'execució és en funció dels anys de vigència del PMU (6 anys). Com a molt hi ha actuacions previstes fins a l'any 2026.

Taula 9. Actuacions proposades als PMU municipals referents als PAEs

MUNICIPI	LÍNIA D'ACTUACIÓ	PROPOSTA	ACTUACIÓ	COSTOS (€)	EXECUCIÓ TEMPORAL
Caldes de Montbui - EMU	Reduir l'accidentalitat a l'àmbit urbà de Caldes de Montbui	Demandar a la Generalitat millorar la seguretat viària als encreuaments de la C-59, possibilitat de semàfors actuats en alguns punts	A causa de la mortalitat de la via entre el nucli urbà i la zona industrial, es demana millorar la seguretat (semàfors activats),		2016-2026
		Construir una connexió a diferent nivell que uneixi el casc urbà de Caldes amb la zona industrial travessant la C-59. Projecte redactat i pendent d'execució.	Implementar el projecte redactat per la direcció d'urbanisme de l'ajuntament de Caldes per a la construcció d'un pas a diferent nivell cap al P.I.	641.000	2016-2026
	Millora de l'accessibilitat i comoditat dels desplaçaments a peu	Actualització del Pla d'Accessibilitat de Caldes de Montbui	Renovar el Pla que té més de deu anys d'antiguitat.	22.000	2016-2026
		Millora dels accessos a peu i bici, senyalització i adequació de camins de connexió amb barris perifèrics	Millorar els accessos als barris dispersos i a diferents polígons industrials.	65.000	2021-2027
	Incrementar la mobilitat i seguretat en bicicleta	Definició i adequació dels itineraris interurbans que recorren pel T.M de Caldes de Montbui.	Garantir la mobilitat per a cobrir desplaçaments quotidians entre els diferents barris.	42.000	2016-2026
	Millora l'aparcament i les connexions	Pla de creació d'aparcaments per a bicicletes que no en disposen, als eixos terciaris i als polígons industrials	Fomentar l'ús de la bicicleta requereix espais per estacionar de forma segura i propera als punts principals dels equipaments.	126 / unitat	2016-2026
	Incrementar la mobilitat en transport públic	Opcions per a la modificació del servei de transport públic intern, recorregut, parades, intervals de pas, etc. Sense incrementar el cost anual del servei i incorporant un servei social a la demanda de persones amb necessitats especials dels barris de la vila. Possibilitat de proves pilot d'un servei de transport a la demanda als barris perifèrics.	Nombre d'usuaris molt baix i necessitat de millorar la connexió urbana i interurbana de Caldes.		2016-2026
	Dur a terme campanyes de conscienciació dels ciutadans, a través dels mitjans de comunicació, les administracions i les entitats ciutadanes per tal de reforçar l'ús de mesures preventives específiques per maximitzar la seguretat viària per cada mode de transport	Promoció de la realització de Plans de desplaçaments i plans de mobilitat sectorial	Incentivar i facilitar a les empreses la realització de PDE per fomentar la mobilitat sostenible del municipi en els seus polígons.	0	2015 - >2021
La Garriga -EMU	Potenciar l'ús de la bicicleta	Nous itineraris ciclables urbans	Desenvolupar nous itineraris al municipi que compaginin la vida quotidiana (treballar/estudiar) amb l'oci,	9.000	Permanent

MUNICIPI	LÍNIA D'ACTUACIÓ	PROPOSTA	ACTUACIÓ	COSTOS (€)	EXECUCIÓ TEMPORAL	
La Garriga - EMU	Potenciar l'ús de la bicicleta	Crear la connexió entre el carril bici que connecta R. Ciurans amb Barcelona – Mil·lenari	Construir una passarel·la per a vianants i bicicletes sobre el riu per tal d'enllaçar la xarxa bicicleta de les Franqueses sense haver de creuar i pujar el polígon industrial.	50.000	2019-2024	
		Lloguer de bicicletes a empreses del polígon industrial.	Oferta d'un servei de préstec de bicicletes elèctriques a les empreses dels polígons industrials per tal de que els treballadors puguin accedir mitjançant tren i bicicleta.	Depèn del servei	2022-2024	
	Incrementar l'oferta i accessibilitat dels serveis de transport públic al municipi	Introducció d'un servei a la demanda	Des de la posada n marxa del servei a la demanda, es van iniciar 4 nous trajectes compartits entre Barcelona, Terrassa i Sabadell i els polígons industrials de Can Salvatella i Santiga.	15.000/estudi	2019-2022	
	Aconseguir que el transport públic interurbà sigui una bona alternativa al vehicle privat	Desdoblament de la R3	Projecte ja publicat de molta rellevància per a la disminució del trànsit a les poblacions situades a l'eix de la C-17	Costos derivats dels projectes i obres	2022- >2024	
		Creació d'una línia de Bus Exprés en direcció Barcelona	Servei que enllaci La Garriga amb Vic, Granollers i Barcelona, mentre no estigui operatiu el desdoblament de les vies.	A determinar	2019-2021	
	Nova jerarquia viària per millorar la capacitat i seguretat de la xarxa viària actual	Desenvolupament de rotondes	Desenvolupament de rotondes ja previstes al POUM, que inclouen una al polígon Congost.	230/m2	2019-2021	
		Projecte de re-ordenació de la Carretera de l'Ametlla	Al tram comprès entre Satèlits i Av. Generalitat (tram industrial) es suprimeix el vial lateral per convertir-lo en parterre millorant les condicions dels vianants.	Derivats del projecte	2022- >2024	
	Potenciar els modes de transport més sostenibles a La Garriga	Promoure la realització de PDE a les principals empreses	Proposta a les empreses de realitzar un PDE.	10.000/estudi	2019-2024	
	Granollers - PMU	Mobilitat a peu	Senyalització d'itineraris per a vianants	Es proposa la realització d'un estudi que identifiqui els principals pols d'atracció de viatges per a senyalitzar a vianants.		2018-2024
			Millora de les connexions amb els polígons industrials	Diverses actuacions com la il·luminació al polígon del Congost i Jordi Camp, escales mecàniques cap a El Ramassar des del centre o construcció de voreres entre el polígon Jordi Camps i el Coll de la Manya i Font del Radium.		2018-2024
Mobilitat en transport públic		Desdoblament de la línia R3 i connexió R4-R8	Noves estructures que permetran millorar la connectivitat del municipi. Estació de Montmeló al terme de Granollers o la nova línia orbital es contempla com a projecte a concretar. S'avançarà la construcció del by-pass de Barberà al 2020.		2018-2024	
Altres actuacions		Pla de Mobilitat als Polígons industrials Coll de la Manya i Font del Radium.	Proposta d'un estudi específic per aquests polígons aïllats degut a les barreres físiques i la poca connectivitat		2018-2024	
		Promoure la realització de PDE a les principals empreses	Proposta a les empreses de realitzar un PDE.		2018-2024	
		Redacció del pla d'accessibilitat	Actualitzar l'últim pla redactat.		2018-2024	

MUNICIPI	LÍNIA D'ACTUACIÓ	PROPOSTA	ACTUACIÓ	COSTOS (€)	EXECUCIÓ TEMPORAL
Martorelles (específic dels PAEs)	Mobilitat de connexió amb les grans xarxes	Mobilitat de connexió amb les grans xarxes	Adequar les connexions amb les grans xarxes per garantir la fluïdesa en les connexions amb el polígon		
	Mobilitat interna al polígon i connexió amb l'entorn immediat	Mobilitat interna al polígon i connexió amb l'entorn immediat	Millorar la mobilitat interna i la fluïdesa en els accessos des de l'entorn immediat		
			Reestructurar l'oferta d'aparcament		
			Obtenir un traspàs modal cap a modes més sostenibles		
			Millorar la qualitat del transport públic		
Gestionar i seguir el Pla de la Mobilitat Global	Gestionar i seguir el Pla de la Mobilitat Global	Gestionar i seguir el pla de la mobilitat global per garantir la seva eficiència			
Mollet del Vallès - PMU	Mobilitat en bicicleta	Campanya de promoció de l'ús de la bicicleta	Promoció que pot afectar als desplaçaments als polígons		
		Creació de carrils bici a la xarxa principal de vehicles i nous itineraris en calçada i vorera	Connexió amb els polígons		
		Ampliació de la xarxa d'aparcaments per a bicicletes	Proposa algun aparcament al polígon		
		Pla Director de la Bici	Pot millorar la connexió amb bicicleta als polígons		
	Mobilitat en transport públic	Millora a les parades de bus dels polígons industrials	Millorar les parades i l'accessibilitat del polígon		
		Unificar el format d'horaris dels busos interurbans	Beneficia els desplaçaments dels treballadors als polígons i fomenta el canvi modal		
		Millora de la infraestructura de les parades del bus urbà	Millora algunes parades dels polígons		
		Revisió del recorregut del bus urbà	Pot millorar les connexions als polígons		
	Altres actuacions	Realització d'un estudi específic del dos polígons industrials amb la finalitat de cercar solucions adaptades als treballadors i empresaris	Proposta d'estudi específic per als polígons		
		Fomentar el car-pooling	Compartir cotxe pot millorar els desplaçaments quotidians dels treballadors del polígon		
		Promoure els PDE entre les empreses del municipi	Per a empreses del polígon		
		Redacció del Pla d'accessibilitat	El pla d'accessibilitat pot portar millores al polígon		

MUNICIPI	LÍNIA D'ACTUACIÓ	PROPOSTA	ACTUACIÓ	COSTOS (€)	EXECUCIÓ TEMPORAL
Montmeló - PMU	Mobilitat a peu	Definició d'itineraris de vianants	Diverses modificacions en els itineraris com la creació d'una passarel·la per a vianants i ciclistes sobre el riu Congost que connecta amb el polígon Riera Marsà. També un gual peatonal que connectarà el polígon Pla Sota el Molí.		2012
		Marcar passos de vianants	Es proposa repintar els passos dels polígons industrials de Sot del Molí, Riera Marsà, El Pedregar i Polígon El Circuit. Es proposa pintar-ne de nous al polígon El Pedregar. També pintar els passos de vianants que creuin la Verneda del Congost i facilitin l'accés a zones industrials.		2012
	Mobilitat en transport públic	Millores en el servei d'autobús interurbà	Per a polígons en general no es preveuen actuacions ja que l'estat ja es bo. Es proposa ajustar al màxim els horaris de les línies d'autobús i el servei ferroviari.		2012
		Millores en el transport ferroviari	Creació de la nova estació de la Línia Orbital Ferroviària de l'RMB que comptarà amb un aparcament tipus park and ride de 400 places.		2012
	Accés a zones industrials i centres de treball	Promoure la realització de Plans de Mobilitat als centres generadors de mobilitat	Els Plans de Mobilitat són un instrument bàsic que pretén dotar-los d'una eina de planificació de la seva mobilitat tenint present tots els modes de transport.		2012
		Promoure la realització de Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE)	Proposta a les empreses de realitzar un PDE.		2012
	Promoció, educació i sensibilització per l'ús de modes sostenibles	Realitzar campanyes de mobilitat sostenible	Realitzar diferents campanyes que involucren als diferents agents del municipi incloent les empreses.		2012

MUNICIPI	LÍNIA D'ACTUACIÓ	PROPOSTA	ACTUACIÓ	COSTOS ((€)	EXECUCIÓ TEMPORAL
Montornès del Vallès - PMU	Mobilitat a peu	Eixamplament de voreres	Ampliació de certes voreres amb amplades útils inferiors a 0,90 metres, així com la urbanització de voreres en vials on actualment no n'hi ha. Algun tram està inclòs en un polígon industrial (Riera Marsà)	1.650.000	2019-2021
		Adequació de passos de vianants existents	Rebaixar els guals dels passos no rebaixats o mal dissenyats a tot el municipi. De forma no prioritària es proposa arranjar la resta de guals de passos de vianants existents.	25.000	2019-2021
		Millora de la connectivitat entre l'Av. Riu Mogent i el carrer Nou d'Abril	Per tal de fomentar l'estacionament a l'Av. Mogent, es proposa augmentar la connexió entre aquest vial i la zona d'habitatges. Es trobar relativament proper a un polígon industrial i connecta diferents empreses.	35.000	2019-2021
	Mobilitat en bicicleta	Aparcaments als equipaments	Es proposa que tots els equipaments del municipi disposin d'aparcaments per a bicicletes com a norma general.	12.000	2019-2021
	Mobilitat en transport públic	Instal·lació de plataformes prefabricades a les parades situades en zones amb estacionament	Instal·lar plataformes que facilitin l'apropament d'usuaris del transport públic al vehicle i l'apropament del vehicle a la zona dels usuaris de la parada.	24.000	2019-2021
		Estudiar la implantació d'un servei de bus de connexió amb Barcelona d'alta freqüència	Oferir un bus competitiu que doni cobertura amb el corredor Granollers, La Roca del Vallès, Vilanova del Vallès, Martorelles i Barcelona.		2019-2021
Altres	Implantar una infraestructura de recàrrega de vehicles elèctrics.	Promoure el vehicle elèctric, implantant dos punts de recàrrega al costat del camp de futbol situat al costat del polígon industrial	12.000	2019-2021	
La Roca del Vallès - EMU	Altres	Propostes al barri St. Agnès de Malanyanes	Millorar la connexió entre el Polígon Industrial de Can Font de Perera amb Santa Agnès de Malanyanes a través de l'ampliació del carrer Jaume Cunyàs		2012
Sant Pere de Vilamajor - EMU	Mobilitat en bicicleta	Definir una xarxa d'itineraris principals per a bicicletes	Aplicar l'itinerari de vianants segregat amb la deguda senyalització, podria connectar el polígon Puntiblond amb el nucli	119.070 Senyalització i proteccions: 35€/ml	2016
Santa Maria de Palautordera - EMU	Mobilitat a peu	Eliminació de barreres arquitectòniques	Reubicar els elements que redueixen l'amplada lliure de pas de les voreres o itineraris del municipi. Inclou zones properes a polígons industrials com Av. Serra	52.500	2017-2023
		Millora de la continuïtat d'itineraris per a vianants de connexió entre nuclis urbans	Actuacions per fer més accessibles alguns itineraris. S'inclouen actuacions en la zona industrial de Can Balmes però NO a curt termini 6 (anys).		2017-2023
	Mobilitat en bicicleta	Redacció del projecte constructiu i construcció del carril d'enllaç entre el carril bici de l'estació projectat i l'Av. de la Serra	Redacció del projecte constructiu del vial ciclable entre l'estació i l'av. de la Serra (Polígon industrial la Serra).	23.300	2017-2023
	Mobilitat en transport públic	Arranjament de parades de bus per millorar l'accessibilitat	Arranjar les parades que no permetin garantir l'accés als usuaris. Inclou modificacions al polígon de Can Balmes.	4.600	2017-2023
		Treballar per a millorar l'oferta de bus interurbà 567	Assegurar una bona oferta de servei que inclou els PAEs de Can Balmes, Can Venedes, Can Batalla i la zona del Temple.		2017-2023
		Estudi de viabilitat del transport a demanda a La Serra i Can Bosch	Estudi per avaluar la viabilitat d'implantació d'un servei a causa de la supressió d'expedicions del bus urbà.		2017-2023
	Medi ambient	Pla d'implantació del vehicle elèctric al municipi	Fomentar l'ús del vehicle elèctric. Incentiva a les empreses perquè apostin per la mobilitat elèctrica	9.000	2017-2023
Altres	Impulsar Plans de desplaçament d'empresa a les empreses instal·lades al municipi i al propi Ajuntament	Incentivar a les empreses a realitzar un PDE i al propi Ajuntament.	5.000 (PDE ajuntament)	2017-2023	

Font: Pla de Mobilitat Urbana municipal (PMU). Portals virtuals de cada municipi

2.6 Plans d'Actuació Municipal

Els plans d'actuació municipals (PAMs) s'elaboren a l'inici de cada mandat i són el seu full de ruta. Alhora, permeten conèixer el grau de compliment, fer un seguiment de la implantació dels serveis i dels objectius i extreure informació d'interès.

Dels 39 municipis que componen el Vallès Oriental, només 17 disposen d'un Pla d'Actuació Municipal. La resta de municipis no han redactat el seu PAM o no ha estat possible la seva recopilació a través dels portals virtuals de cada ajuntament. És important destacar que és possible que alguns municipis hagin redactat plans d'actuació específics per resoldre algun conflicte en l'ordenació del seu territori o per millorar-ne les condicions d'aquest.

Taula 10. Plans i estudis de mobilitat per municipi

Municipi	PAM	Període
Aiguafreda	■	2019-2027
L'Ametlla del Vallès	■	
Bigues i Riells	■	
Caldes de Montbui	■	
Campins	■	
Canovelles	■	2019-2023
Cardedeu	■	2019-2023
Cànoves i Samalús	■	
Figaró-Montmany	■	2016-2019
Fogars de Montclús	■	
Les Franqueses del Vallès	■	2020-2023
La Garriga	■	2019-2023
Granollers	■	2019-2023
Gualba	■	
La Llagosta	■	2015-2019
Llinars del Vallès	■	2019-2023
Lliçà d'Amunt	■	2019-2023
Lliçà de Vall	■	
Martorelles	■	2019-2023
Mollet del Vallès	■	2019-2023
Montmeló	■	2012-2015
Montornès del Vallès	■	2016-2019
Montseny	■	
Parets del Vallès	■	2015-2019
La Roca del Vallès	■	
Sant Antoni de Vilamajor	■	
Sant Celoni	■	
Sant Esteve de Palautordera	■	
Sant Feliu de Codines	■	
Sant Fost de Campsentelles	■	
Sant Pere de Vilamajor	■	
Santa Eulàlia de Ronçana	■	
Santa Maria de Martorelles	■	
Santa Maria de Palautordera	■	

Municipi	PAM	Període
Tagamanent	■	2019-2023
Vallgorguina	■	
Vallromanes	■	
Vilalba Sasserra	■	
Vilanova del Vallès	■	2019-2023

Font: Solucions Geogràfiques

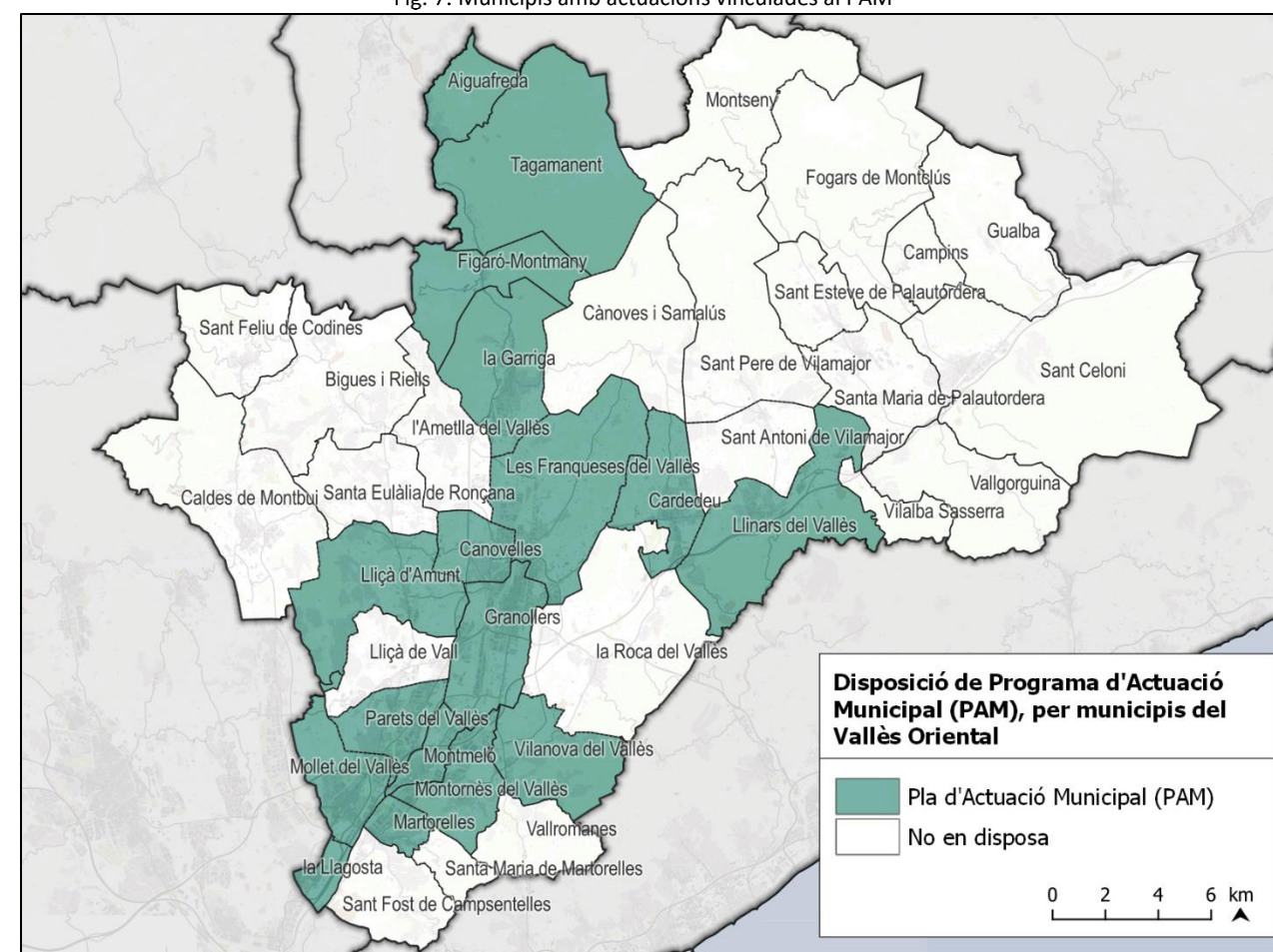
2.6.1 Diagnosi referent als polígons industrials

En general, els municipis no tenen un document de diagnosi per al PAM. A més, aquells que si en disposen d'un document de diagnosi, no fan una descripció clara i elaborada de la situació actual dels polígons i zones d'activitat econòmica. La manca d'informació referent a la diagnosi del municipi en l'actualitat és un factor greu a considerar de cara a futures revisions de la planificació.

2.6.2 Principals actuacions proposades als polígons

Tenint en compte les actuacions de cadascun dels municipis que conformen el Vallès Oriental i que fan referència als PAEs, s'han comptabilitzat 38 actuacions diferents en el període 2012-2023. Atès que molts municipis no han publicat dades orientatives del pressupost d'aquestes actuacions, només podem estimar 2.96 M€ que corresponen a la millora del polígon industrial de Martorelles (diverses actuacions).

Fig. 7. Municipis amb actuacions vinculades al PAM



Font: CCVOR

Taula 11. Actuacions proposades als PAMs municipals referents als PAEs

MUNICIPI	LÍNIA / EIXOS ESTRATÈGICS	OBJECTIU	ACTUACIÓ	EXECUCIÓ TEMPORAL
Aiguafreda	Promoció de l'economia	Indústria	Potenciar l'activitat industrial a Aiguafreda, reorganitzar i reaprofitar espais industrials infrautilitzats	2019-2027
			Donar més visibilitat a la zona de Can Llaudet negociant amb INCASÒL per atreure més negocis	
			Facilitar l'ajuda a la creació d'empreses (Cooperar amb ACCIÓ, DIBA, Mancomunitat, etc)	
Canovelles	Promoció i dinamització social	Potenciar la permanència d'empreses al municipi i atreure'n de noves.	Millora del polígon industrial	2019-2023
	Regeneració urbana i sostenibilitat	Potenciar l'ús del transport públic	Crear el Pla de Mobilitat	2019-2023
Cardedeu	Estalvi energètic	Estalvi energètic	Millorar l'enllumenat públic i equipaments municipals amb LEDs	2019-2023
Figaró-Montmany	Turisme i comerç	Potenciar xarxes i dinàmiques de col·laboració	Potenciar xarxes i dinàmiques de col·laboració de serveis a les empreses, emprenedors i economia social.	2016-2019
Les Franqueses del Vallès	Municipi que avança econòmicament	Millora seguretat polígons	Implementació de sistemes de videovigilància per millorar la seguretat als polígons industrials.	2020-2023
		Modernitzar els polígons	Modernitzar i aplicar millores als polígons industrials i als sectors estratègics/innovadors	
La Garriga	Promoció de la ciutat	Dinamització comercial	Desenvolupament de l'eix empresarial (polígons, col·laboracions, vivers, empreses...)	2019-2023
Granollers	Territori i Ciutat, Mobilitat	Potenciar i fomentar l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport amb el suport d'entitats de ciclistes, dissenyant espais recorreguts i aparcaments segurs dins la ciutat.	S'han consensuat itineraris sentit nord- de bicicletes. Connecten Les Franqueses amb Can Bassa i el polígon de Palou nord.	2015-2019
		Urbanitzar el carrer Sabadell al polígon de Jordi Camp	Urbanitzar el carrer Sabadell al polígon de Jordi Camp	2015-2019
		D'acord amb els industrials del polígon, dur a terme la reurbanització del Polígon de la Font del Radium.	Millora de les infraestructures que es troben al polígon industrial. Aprovació de 4 projectes en total.	2015-2019
		Instal·lació de fibra òptica	Prosseguir amb la instal·lació de fibra òptica en el conjunt de polígons industrials de la ciutat	

MUNICIPI	LÍNIA / EIXOS ESTRATÈGICS	OBJECTIU	ACTUACIÓ	EXECUCIÓ TEMPORAL
	Territori i ciutat, Urbanisme	Impulsar la urbanització de dos nous sectors industrials, al voltant del Circuit de Catalunya i de la C-17, i vetllar per la millora contínua dels actuals polígons industrials, amb l'objectiu de potenciar l'activitat econòmica i atraure activitats	- Redacció de Plans parcials d'ordenació i seguiment del Pla Director del Circuit. - Millora P.I. El Ramassar: dotació d'infraestructures de telecomunicacions - Millora la mobilitat i dotació d'aparcament dels polígons industrials (Altres actuacions que no afecten a la mobilitat)	2015-2019
		Desdoblament de la línia R3	Treballar en l'avaluació i anàlisi de la proposta de desdoblament de la línia de rodalies R3. Seguiment del projecte.	2015-2019
	Govern i Economia, Promoció Econòmica	Cooperar amb les associacions d'empresaris dels polígons.	Inici del projecte de transport col·lectiu privat BUSUP als P.I Congost, Coll de la Manya i Font del Radium. (Altres actuacions que no afecten a la mobilitat)	2015-2019
	Territori i Ciutat, Mobilitat	Millorar la seguretat viària i el civisme entre els usuaris dels diferents modes de transport.	Pla de seguretat viària dels polígons de Congost i Jordi Camp	2015-2019
La Llagosta	Promoció econòmica i l'ocupació	Modernitzat polígons	Modernitzar els usos del Polígon Industrial. Millorar la senyalització, fibra òptica i enllumenat.	2015-2019
	La via pública, els equipaments i el medi ambient	Millora infraestructures de transport	Construcció d'una nova rotonda a la Riera Seca al costat del pavelló ARG. I instal·lació d'enllumenat. (A tocar amb una zona amb indústries)	2015-2019
			Reclamar a foment i la Generalitat el desviament de la R3	
Lliçà d'Amunt	Serveis a la ciutadania	Serveis	Continuar fomentant el desenvolupament del Parc Comercial Can Montcau per crear noves activitats d'oci i restauració	2019-2023
Llinars del Vallès	Millorar i optimitzar l'ordenació del territori	Apostar per un planejament general renovat i ambiciós	Generació de més sòl industrial	2019-2023
	Impulsar el desenvolupament econòmic	Impulsar el teixit empresarial, comercial i industrial	Sol·licitud d'una xarxa de telecomunicacions per a que tothom pugui tenir fibra òptica.	2019-2023
Martorelles	Un poble modern	Espai públic amable, accessible i inclusiu	Millora de l'entorn del polígon industrial	2019-2023
Mollet del Vallès	Oportunitats	Promoció empresarial	Impulsarem el Parc Empresarial "Can Prat" per donar un nou impuls econòmic a Mollet. Un espai productiu de mes de 130.000m2 on es puguin instal·lar indústries.	2019-2023
			Impulsarem el teixit empresarial i industrial desenvolupant el Pla de Millores als PAEs amb millors infraestructures i fibra òptica.	2019-2023

MUNICIPI	LÍNIA / EIXOS ESTRATÈGICS	OBJECTIU	ACTUACIÓ	EXECUCIÓ TEMPORAL
	Espais	Mobilitat i accessibilitat	Habilitar més espais pera a les bicicletes als barris de la ciutat i des de les estacions de tren als polígons industrials	2019-2023
Montmeló	Territori i sostenibilitat	Territori	Connectarem el vial de ronda per sota els viaductes ferroviaris entre l'Escorxador i la Verneda del Congost per millorar la mobilitat, possibilitant la transformació de la BV-5003, la connexió entre els P.I. de Sota el Molí i el Pedregar i l'accessibilitat a les zones industrials del Raiguer i Riera Marsà.	2012-2015
			Projectarem la connexió del polígon Riera Marsà amb el del Raiguer al marge dret Aigües amunt del riu Congost.	2012-2015
			Negociarem amb les administracions de l'Estat i de la Generalitat una sortida a la limitació de l'informe de Protecció Civil que impossibilita el desenvolupament del sector del Turó de la Bandera, Can Butjosa, la Quintana de Dalt i l'ARE de Can Gurgui i que no permet donar continuïtat al vial de ronda en paral·lel a l'AP7 fins a connectar per una banda amb el nou pas del polígon Sota El Moli a l'alçada del carrer entre Farmhispania i Ros Casares i per l'altra amb el polígon del Pedregar	2012-2015
			Gestionarem amb el Ministeri de Foment la programació dels accessos a l'AP7 i la C33 al nostre municipi.	2012-2015
			Seguirem l'evolució del projecte de desdoblament de la línia R3 i de la creació d'una estació intermodal a l'alçada del Circuit de Catalunya.	2012-2015
			Treballarem per l'adequació del paviment del vial perimetral del Circuit de la rotonda al costat de l'entrada al circuit Off Road i fins el pont de la línia de rodalies R3 al polígon del Circuit.	2012-2015
Montornès del Vallès	Equilibri Territorial i Patrimoni	Millora transport públic	Revisar els horaris d'autobús dels polígons industrials, tenint en compte els horaris d'entrada i sortida a les empreses de les persones treballadores	2016-2019
Parets del Vallès	Urbanisme sostenible. La millora de l'espai públic	Fer de la via pública un espai de convivència i relació ciutadana	Elaboració d'un estudi de la mobilitat als PAEs	2015-2019
		Millorar la mobilitat en un entorn sostenible	Reclamació al Govern Central la nova estació de RENFE, l'aparcament elevat i el desdoblament de la línia R3	2015-2019
Tagamanent	Territori	Programa Urbs	Seguiment de l'afectació ambiental del futur projecte del nou traçat de la C-17 i el desdoblament de la línia ferroviària al seu pal per la vall del Congost	

Font: Plans d'actuacions municipals (PAMs). Portals virtuals de cada municipi

2.7 Altres plans i programes

2.7.1 Àrees de Promoció Econòmica Urbanes - APEU

L'APEU és una llei, aprovada recentment², que afecta una àrea geogràfica ben delimitada, d'un o diversos municipis, i que a partir d'un pla d'acció s'adequa a finalitats d'interès general. La regulació de les APEU, facilitarà a qualsevol zona de concentració d'activitat econòmica que vulgui augmentar la seva competitivitat o evitar situacions de degradació, que pugui ser gestionada de manera conjunta amb l'objectiu de millorar els serveis i la qualitat de l'entorn, potenciant la col·laboració entre agents públics i privats.

Els destinataris de la llei són els titulars d'activitats econòmiques amb concentració d'establiments comercials, industrials, logístics i de serveis, a l'abast dels quals es posa una nova classe d'entitat, per ajudar-los a millorar el seu entorn. La llei també va dirigida als ajuntaments, als quals correspon autoritzar i controlar la creació de les APEU. En aquest sentit, la llei inclou especialitats per a la creació i gestió de les APEUs i Polígons d'Activitat Empresarial (PAEs), per tal d'adaptar-la a la naturalesa industrial d'aquestes zones.

Els objectius generals i específics d'aquesta llei són les següents:

- Facilitar l'activitat comercial, industrial i de serveis de manera més sostenible i adequada a les necessitats dels ciutadans.
- Frenar el procés de desertització comercial dels nuclis urbans.
- Impulsar els polígons d'activitat econòmica com espais de cooperació empresarial, de foment de la competitivitat, de contribució a la generació d'ocupació i de creació d'un entorn econòmic més sostenible.
- Diversificar els processos de dinamització de l'activitat comercial, industrial o de serveis.
- Promoure la participació activa del teixit empresarial.
- Disposar d'un sistema propi de finançament adequat a les seves necessitats.
- Garantir una transparència i suficientment representativitat en la gestió.

Fig. 8. Àrees de Promoció Econòmica i Urbana



Font: Generalitat de Catalunya

2.7.2 Pla de Modernització de Polígons Industrials de la Diputació de Barcelona

La Diputació de Barcelona, conscient de la importància que juguen els polígons d'activitat econòmica en el desenvolupament econòmic local, destina nombrosos recursos a donar suport als ens locals en la seva tasca de millora dels PAE.

Les actuacions de promoció i dinamització dels PAE s'estructuren en dos grans eixos. D'una banda l'assistència tècnica, amb l'elaboració de guies i manuals específics, formació per al personal tècnic local, assessorament especialitzat i el foment del treball en xarxa entre els municipis interessats. D'altra és l'assistència econòmica per cofinançar projectes que vulguin impulsar directament els ens locals a través de dos instruments: el Catàleg de Serveis que anualment convoca la Diputació de Barcelona, i el Pla de Modernització de Polígons d'Activitat Econòmica.

En el marc del Pla de Modernització de Polígons d'Activitat Econòmica, la Diputació de Barcelona ha atorgat un total de 30M d'euros, en dues edicions atorgades els anys 2018 i 2019.

Fig. 9. Pla de Modernització de Polígons



Font: Diputació de Barcelona

Concretament, destaquen els següents projectes executats recentment als polígons del Vallès Oriental (projectes de la primera edició):

Cardedeu

El municipi de Cardedeu ha finalitzat les obres de millora del PAE Sud en el marc de la primera edició del Pla de Modernització de Polígons.

Les actuacions executades han estat:

- Renovació de la xarxa de clavegueram
- Millora de l'enllumenat públic
- Instal·lació d'un punt de recàrrega de vehicles elèctrics

² Regulat per: Decret Llei 3/2021, de 12 de gener, de modificació de la Llei 15/2020, del 22 de desembre, de les àrees de promoció econòmica urbana

- Vial de connexió sostenible entre el PAE Sud i Les Aigües

Les actuacions executades suposaran millores notables en la sostenibilitat ambiental, l'eficiència energètica i la mobilitat del PAE del municipi. El cost total del projecte de millora dels PAE de Cardedeu ha estat de 248.469 euros.

Granollers

El municipi de Granollers ha finalitzat les obres de millora del PAE La Font del Ràdium. El projecte rebia la denominació de Millora de les infraestructures i serveis dels carrers al PAE Font del Ràdium.

Les actuacions executades han estat:

- Renovació de la xarxa d'aigües pluvials: hidrologia, drenatge i clavegueram
- Millora de l'enllumenat públic
- Xarxa de telecomunicacions: canalització soterrada per a fibra òptica
- Pavimentació dels vials: asfalt carrers i voreres
- Senyalització viària

Les actuacions executades suposaran millores notables en mobilitat, connectivitat, eficiència energètica i sostenibilitat ambiental del PAE del municipi.

El cost total del projecte de millora dels PAE de Granollers ha estat de 1.098.836.

Llinars del Vallès

Les intervencions han tingut lloc als polígons de Can Prat, El Mogent Antic, El Mogent Nou, Collsabadell. En concret, l'actuació executada ha estat:

- Instal·lació i millora de l'enllumenat públic

El cost total del projecte de millora del PAE de Puig-reig ha estat de 180.870,76 euros.

Les actuacions executades incorporen millores eficiència energètica amb una reducció de potència i energia superior al 65%. El projecte també incideix amb la igualtat d'oportunitats afavorint la seguretat i visibilitat d'accés als PAE amb un increment lumínic de la zona en un 25%

Mollet del Vallès

El projecte rebia la denominació de Millora dels Polígons d'Activitat Econòmica de Can Magarola i Can Prat a Mollet del Vallès.

L'actuació executada ha estat:

- Xarxa de telecomunicacions: canalització soterrada per a fibra òptica

Aquesta actuació executada suposarà millores notables en la connectivitat dels PAE del municipi. El cost total del projecte de millora dels PAE de Mollet del Vallès ha estat de 85.715 euros.

2.8 Conclusions

Un cop recollida i avaluada tota la informació referent als PAE dels diferents plans podem concloure que:

- En general, la mobilitat és un aspecte que cada vegada té més rellevància en la planificació i s'estan portant a terme diferents iniciatives i projectes als diferents àmbits administratius (municipals, comarcals, a la demarcació, etc.)
- Tot i així, un gran nombre de municipis no disposen de Plans de Mobilitat Urbana ni Plans d'Actuació Municipal. A més, alguns dels que sí disposen d'aquests plans no inclouen aspectes ni actuacions als polígons d'activitat econòmica.
- Un aspecte positiu és la varietat d'actuacions en els diferents àmbits i la tendència a utilitzar estratègies de futur més sostenibles i eficients, que donen especial rellevància al transport públic col·lectiu, als itineraris ciclables i als vehicles elèctrics.
- Hi ha una tendència a promocionar la redacció de plans específics per a empreses com són els Plans de Desplaçament d'Empreses, per tal de fer una planificació més detallada per al sector empresarial.

Si sumem totes les actuacions de tots els plans, que possiblement algunes d'elles estaran duplicades, hi ha un total de 196 mesures que de forma directa o indirecta s'aplicaran als PAE del Vallès Oriental.

Taula 12. Taula resum de les actuacions proposades als diferents plans per a cada municipi

PLA	AFECTA AL VOR	AFECTA A DIVERSOS MUNICIPIS	MESURES ESPECÍFIQUES ALS PAES	TIPUS DE MESURES ALS PAES										TOTAL MESURES ³
				Equipaments i millores ⁴	Cohesió industrial i empresarial ⁵	Planificació de la mobilitat i de l'accessibilitat	Mobilitat eficient i sostenible	A peu	En bici	Transport públic	Xarxa ferroviària	Vehicle Privat, carreteres i aparcaments	Mercaderies	
pdI	SI		SI							SI	SI	SI	SI	10
pdM	SI		SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	25
Diagnosi i Pla estratègic del VOR	SI		SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI			18
PEMV	SI		SI			SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	40
PMU o Estudis de Mobilitat		SI 11/39 ⁶	SI	SI 5/11 ⁷		SI 6/11	SI 8/11	SI 6/11	SI 7/11	SI 8/11	SI 2/11	SI 4/11		62
PAM		SI 17/39 ⁸	SI	SI 9/17 ⁹	SI 7/17	SI 2/17			SI 2/17	SI 1/17	SI 5/17	SI 4/17		41
Pla de Modernització de Polígons		SI 4/39	SI	SI 4/4			SI 1/4							

Font: Recopilació dels diferents plans i projectes

³ Fa referència al nombre total de mesures per grans grups o modalitats de mobilitat específiques de cada pla. Una mesura pot contenir un conjunt d'actuacions.

⁴ Les millores inclouen actuacions com remodelacions urbanes dels polígons, dotacions d'equipaments, enllumenat, fibra òptica, etc.

⁵ S'entén per cohesió industrial aquelles actuacions que promouen l'associacionisme o que pretén formar i millorar un nucli industrial amb empreses i serveis diversos.

⁶ Fa referència al nombre de municipis que tenen PMUs o Estudis de Mobilitat respecte el total de municipis del VOR.

⁷ Fa referència al nombre de línies estratègiques o tipus de mesures globals respecte el total de PMUs que existeixen.

⁸ Fa referència al nombre de municipis que tenen PAM respecte el total de municipis del VOR.

⁹ Fa referència al nombre de línies estratègiques o tipus de mesures globals respecte el total de PAM que existeixen

- Dels 39 municipis del Vallès Oriental, 30 tenen PAE inclosos en el SIPAE, 3 tenen PAE però no estan considerats en el SIPAE i finalment 6 no tenen PAE.
Alguns municipis com La Garriga, Lliça de Vall, Granollers, Montornès del Vallès, Parets del Vallès o Sant Celoni concentren gairebé la meitat dels polígons de la comarca. L'àmbit de treball es centra en els 126 PAE dels 30 municipis que tenen polígons industrials inclosos en el SIPAE. Tot i que les actuacions que tinguin caràcter transversal poden sobrepassar el propi àmbit dels polígons.
- Dels 30 municipis del Vallès Oriental que tenen PAE al SIPAE, 21 tenen un Pla de Mobilitat o un Pla d'Actuació Municipal i els altres 9 no disposen de cap dels dos.
- Aproximadament un 57% dels municipis disposen d'un Pla d'Actuació Municipal.
- Aproximadament un 33% dels municipis disposen d'un Pla de Mobilitat Urbana, ja sigui un PMU, un EMU o un EM específic.
- Dels 10 Plans de Mobilitat que disposen els municipis, un 40% corresponen a PMU, un 60% corresponen a EMU o a EM específics.
- El major nombre de propostes dels Plans de Mobilitat es centren en els equipaments i millores dels polígons, l'accessibilitat i la planificació, la mobilitat a peu, la mobilitat en bicicleta i la mobilitat en transport públic.
- El major nombre de propostes dels Plans d'Actuació Municipals es centren en els equipaments i millores dels polígons, la cohesió industrial i empresarial, l'accessibilitat i planificació dels PAE i la millora de la xarxa ferroviària.

Taula 13. Taula resum de la pla planificació municipal per cada municipi

Municipi	PMU	EMU	EM específic	PAM
Aiguafreda				
L'Ametlla del Vallès				
Caldes de Montbui				
Canovelles				
Cardedeu				
Figaró-Montmany				
Les Franqueses del Vallès				
La Garriga				
Granollers				
La Llagosta				
Llinars del Vallès				
Lliçà d'Amunt				
Lliçà de Vall				
Martorelles				
Mollet del Vallès				
Montmeló				
Montornès del Vallès				
Parets del Vallès				
La Roca del Vallès				
Sant Celoni				
Sant Feliu de Codines				
Sant Fost de Campsentelles				
Sant Pere de Vilamajor				
Santa Eulàlia de Ronçana				
Santa Maria de Martorelles				
Santa Maria de Palautordera				
Tagamanent				
Vallgorguina				
Vilalba Sasserra				
Vilanova del Vallès				

Font: Solucions Geogràfiques

2.8.1 Actuacions destacades supramunicipals

La majoria d'actuacions dels plans supramunicipals fomenten millores que de forma transversal poden beneficiar els polígons industrial. En aquest aspecte cal destacar les següents grans actuacions:

A nivell infraestructural. Actuacions plantejades majoritàriament al pdl 2021-2030, al pdM 2020-2025 i validades al PEMV i al Pla Estratègic :

- Millora de la xarxa ferroviària: desdoblament R3, millora del nus de Montcada i línia orbital ferroviària.
- Millora de la xarxa interurbana d'autobús: Corredors BRCat (Bus Exprés i corredors: B3, B6, B7), Carrils Bus-VAO (C-33, C-59) i millora parades interurbanes
- Aparcaments als intercanviadors ferroviaris: proposta d'aparcaments Parc & Ride a les estacions ferroviàries metropolitanes per fomentar l'intercanvi modal
- Programa de supressió dels passos a nivell
- Creació d'una xarxa per a vianants i de carrils bici interurbana: necessitat de connectar els polígons de forma accessible i amb mobilitat activa als nuclis urbans (en aquells llocs possibles). Part important d'aquesta xarxa cal desenvolupar-la amb els Plans de Mobilitat Urbana
- Actuacions de millora de la capacitat als principals punts de congestió de la xarxa de carreteres (C-59, enllaç C-60/AP-7)
- Actuacions de millora de les principals variants a la xarxa de carreteres (C-1415a, C-1413a, C-1415b i B-142)

A nivell de planificació i millores de mobilitat sostenible. Actuacions plantejades majoritàriament al pdM 2020-2025, al PEMV, al Pla estratègic i desenvolupades a les propostes dels Plans de Mobilitat i Plans d'Actuació Municipals:

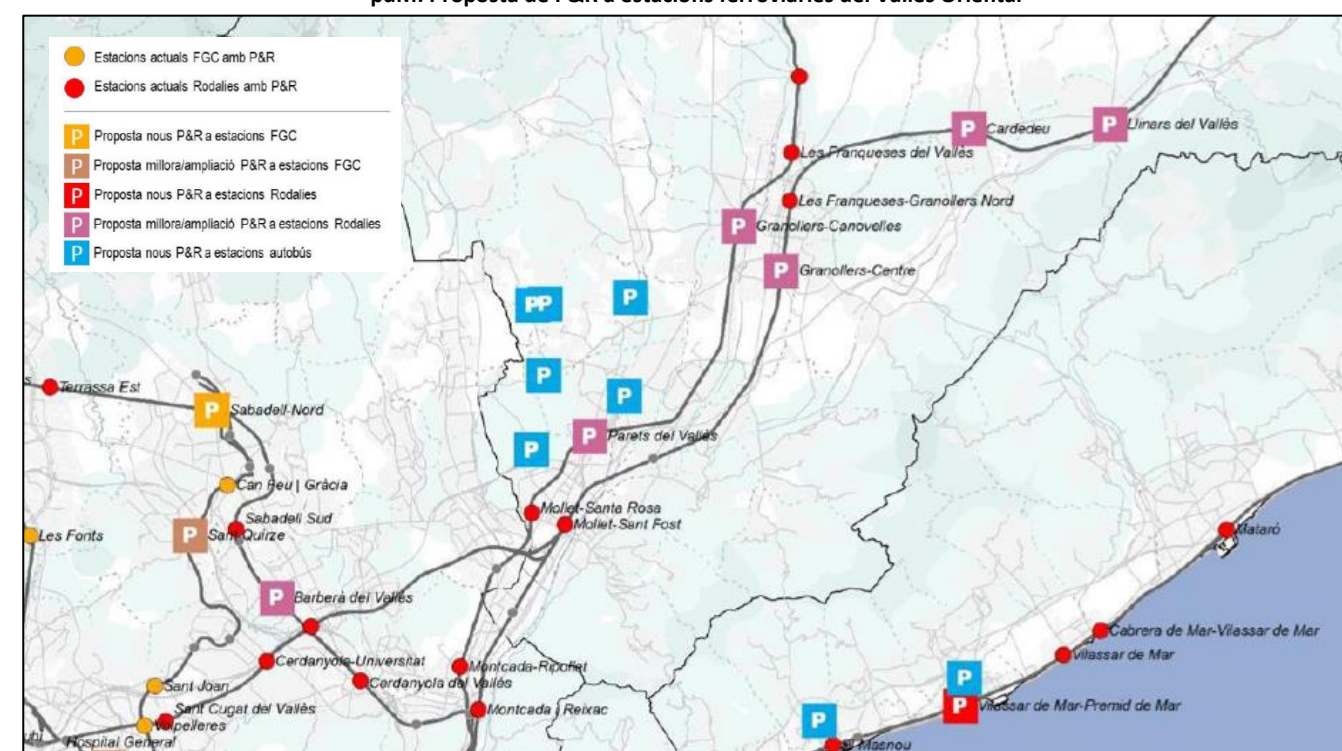
- Plans específics de mobilitat dels polígons industrials
- Plans de desplaçament d'empreses
- Plans de millora dels desplaçaments dels treballadors dels polígons industrials
- Foment dels desplaçaments més sostenibles a dos nivells: ambientalització de flotes empresarials i millora de la mobilitat sostenible en els desplaçament a la feina, especialment aquells polígon mitjans i petits
- Impuls sistemes de mobilitat compartida de bicicletes a les estacions ferroviàries per accedir als polígons
- Instal·lació de punts de recarrega elèctrica (IPC) per a vehicles elèctrics

Fig. 10. Propostes dels plans al Vallès Oriental

pdI i pdM: Proposta d'eixos BRCat per a millorar els busos interurbans



pdM: Proposta de P&R a estacions ferroviàries del Vallès Oriental



Font: pdI, pdM

2.8.2 Actuacions destacades a nivell municipal

A nivell municipal les propostes dels plans de mobilitat i dels plans d'actuació municipal es poden agrupar, com s'ha fet a la taula 12, en grups d'actuacions:

- Equipaments i millores
- Cohesió industrial i empresarial
- Planificació de la mobilitat i accessibilitat
- Mobilitat eficient i sostenible
- A peu
- En bici
- Transport públic
- Xarxa ferroviària
- Vehicle Privat, carreteres i aparcaments
- Mercaderies

Si ens centrem en la **planificació de la mobilitat**, les tipologies d'actuacions, que tenen repercussió en els polígons industrials, que més es repeteixen són les destinades a la millora del transport públic, millores en mobilitat eficient i sostenible i actuacions a la xarxa ciclable.

Per municipis, els que tenen més varietat per grups d'actuacions són Caldes de Montbui i Martorelles amb actuacions destinades a millorar les xarxes a peu, de bicicleta, el transport públic, els aparcaments i la xarxa de carreteres, a part de les habituals propostes destinades a la planificació i mobilitat sostenible.

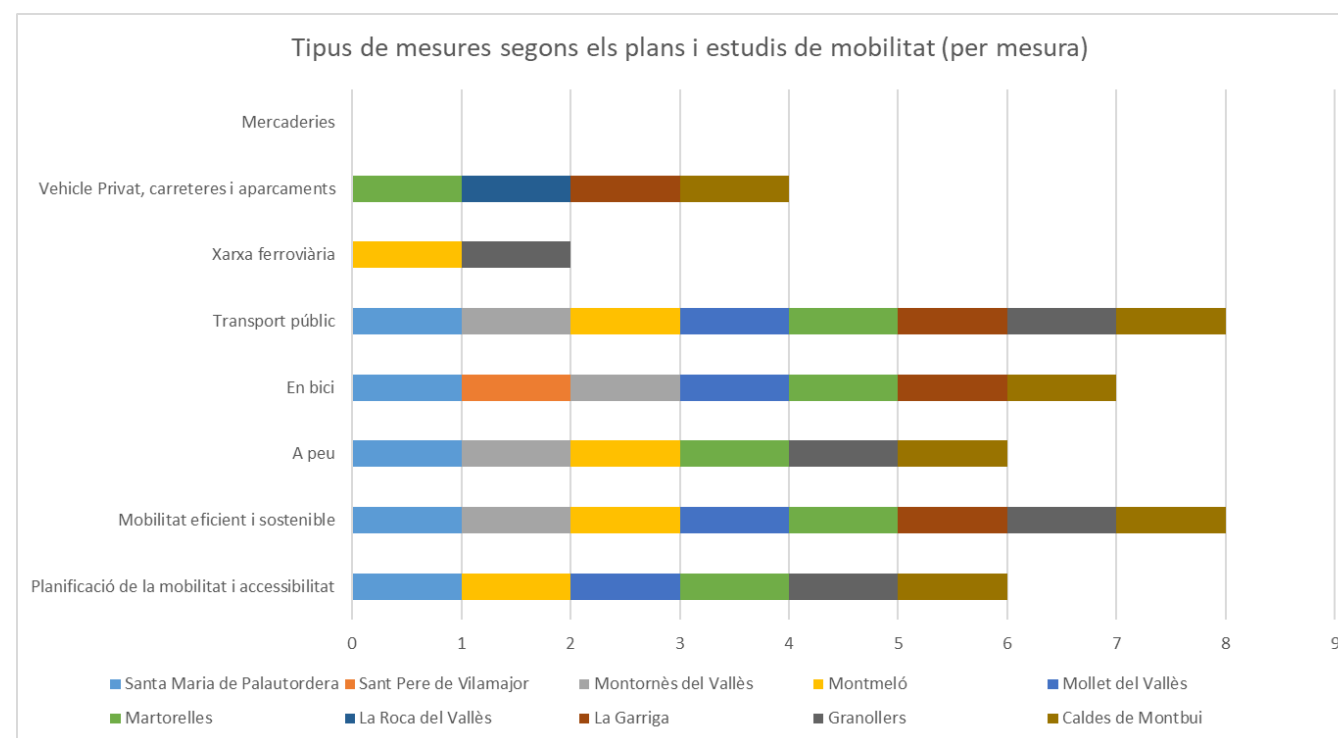
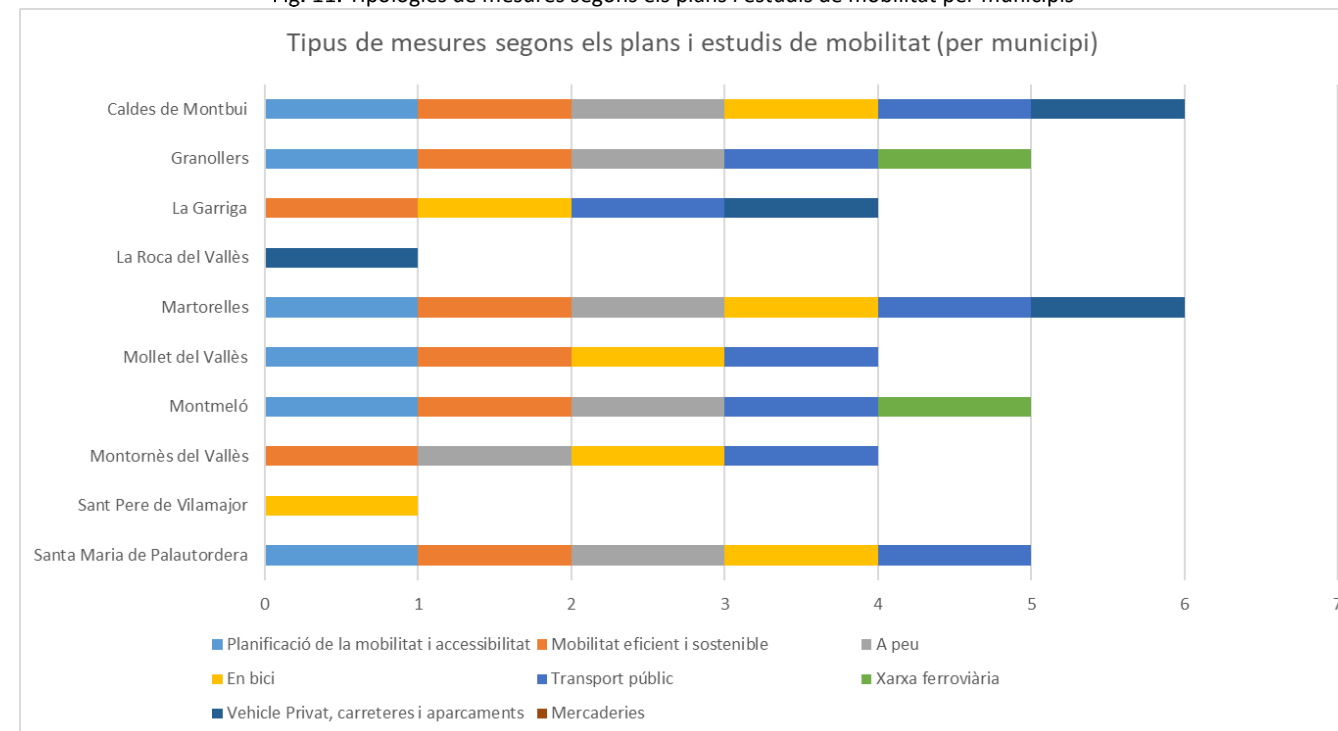
La gran majoria d'estudis de mobilitat proposen la realització de plans de mobilitat específics als polígons, plans de desplaçaments d'empresa i de forma unànime el desdoblament de la xarxa ferroviària (R3, pas orbital) i la millora i potenciació d'autobús interurbà exprés (BRCat, carrils bus, etc.)

Destaca que la majoria de les actuacions proposades als plans i estudis de mobilitat no recullen actuacions destinades a les mercaderies dels polígons (alguns si que recullen aspectes de distribució urbana de mercaderies).

Per cada municipi, destaquen les següents actuacions:

- **Caldes de Montbui:** unió del nucli urbà amb el nucli amb un pas a diferent nivell a la C-59
- **La Garriga:** proposta de sharing de bicicletes elèctriques al polígons per potencial la intermodalitat amb el tren
- **Granollers:** millores d'urbanització i accessibilitat als polígons i plans de mobilitat específics als PAE de Coll de la Manya i Font del Radium
- **Martorelles:** reestructuració de l'oferta d'aparcament
- **Mollet del Vallès:** millora de les parades d'autobús als polígons, junt amb altres millores a la xarxa de bus
- **Montmeló:** creació d'una passarel·la per a vianants i ciclistes sobre el riu Congost que connecta amb el polígon Riera Marsà
- **Montornès del Vallès:** eixamplament de voreres del polígon industrial de Riera de Marsà
- **La Roca del Vallès:** Millorar la connexió entre el Polígon Industrial de Can Font de Perera
- **Sant Pere de Vilamajor:** carril bici i de vianants que pot millorar la connexió del polígon Puntiblond amb el nucli
- **Santa Maria de Palautordera:** millora d'autobús urbà que connecta els polígons industrials

Fig. 11. Tipologies de mesures segons els plans i estudis de mobilitat per municipis



Font: Elaboració pròpia

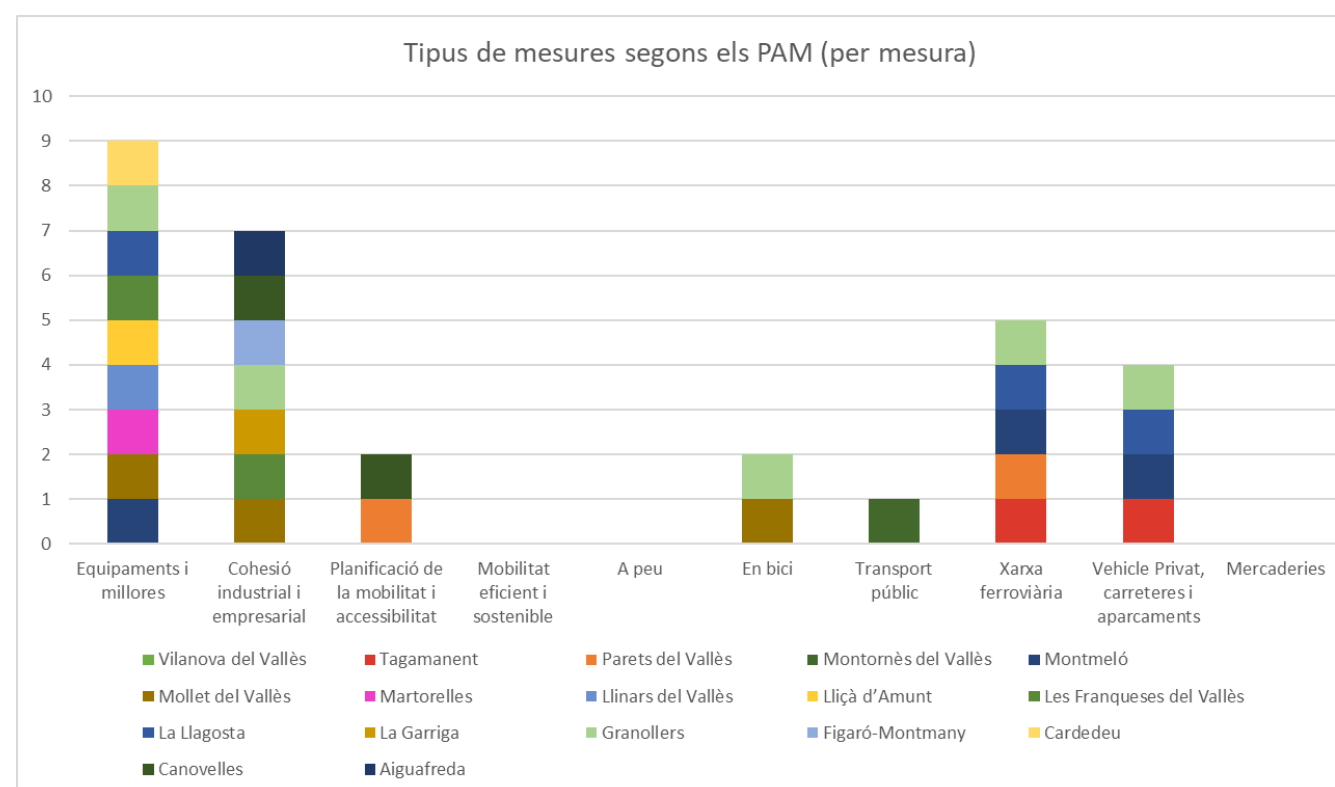
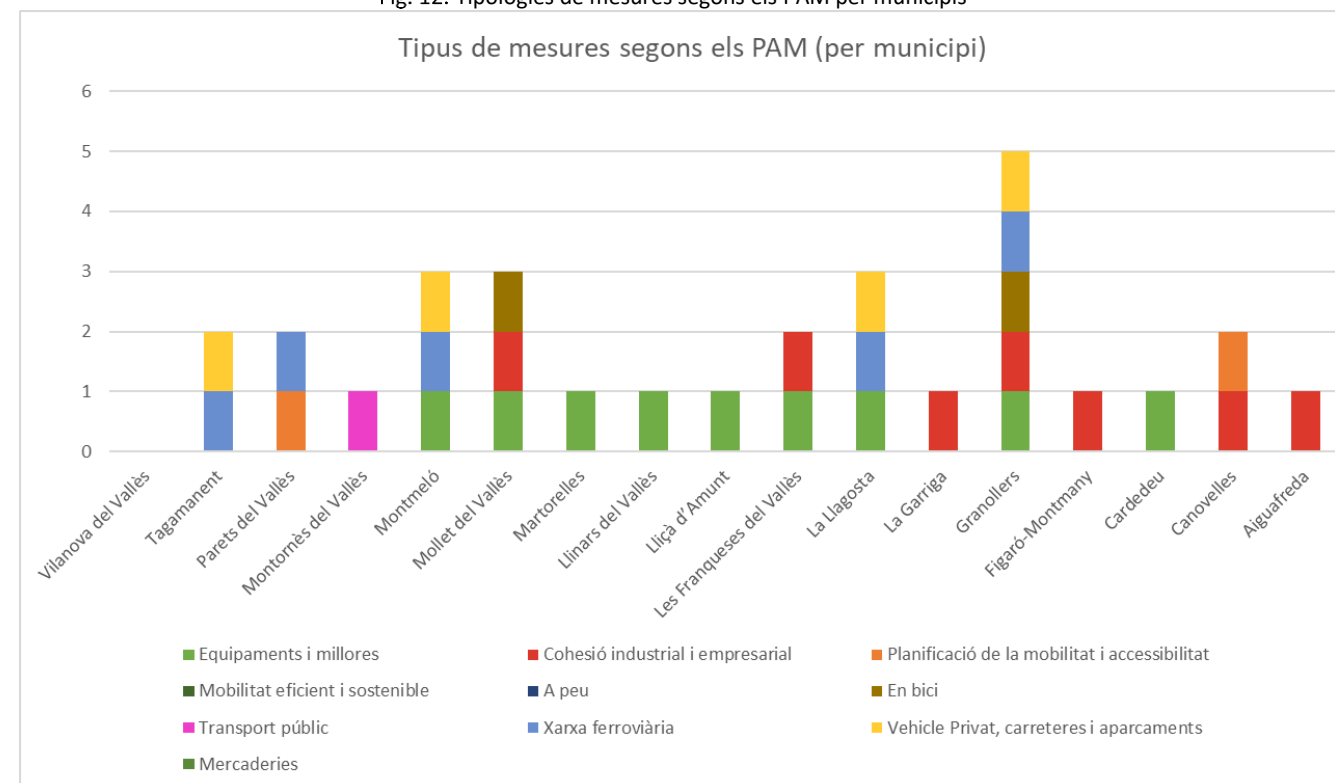
Pel que fa als Plans d'Actuació Municipals, la majoria de mesures van encaminades a millorar els serveis, equipaments i urbanització dels polígons, per a fomentar la cohesió industrial i empresarial. En matèria de mobilitat moltes propostes dels plans d'acció van encaminades a millorar la connexió ferroviària i de la xarxa d'autobusos i a millores concretes de vials.

Per municipi, els que més propostes destinades als polígons són Granollers (equipaments i millores, cohesió industrial, bicicleta, xarxa ferroviària, vehicle privat i vials), seguit de Montmeló, Mollet del Vallès i la Llagosta, amb 3 tipus de mesures cada un.

Destaquen que no hi ha actuacions pensades en el PAM i destinades per a la millora de la mobilitat a peu a la zones industrials, tampoc hi ha cap pensada en millorar la distribució de mercaderies ni per augmentar la mobilitat eficient i sostenible.

S'ha de tenir en compte que la majoria d'actuacions pensades als PAM estan pensades per a millorar els entorns industrials i dotar-los de millores de serveis (fibra) i millorar la urbanització. També hi ha accions per dinamitzar el teixit empresarial i industrial.

Fig. 12. Tipologies de mesures segons els PAM per municipis



Font: Elaboració pròpia

3. Recollida de dades i principals resultats

En aquest apartat s'introdueix quines han estat les dades recollides als polígons i es presenten els resultats a nivell global del Vallès Oriental.

La recollida de dades a camp es fa efectuar durant els mesos de maig i juny de l'any 2021 per tècnics de l'empresa Solucions Geogràfiques.

3.1.1 Metodologia

Mitjançant treball de camp i de gabinet s'han recollit moltes variables d'informació dels polígons així com dels seus eixos viaris.

Concretament s'han recollit els següents grups de dades:

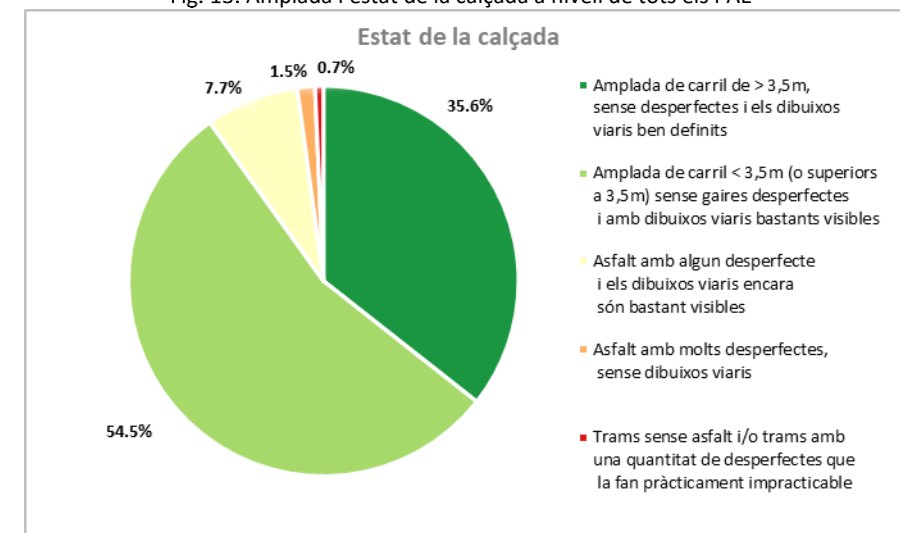
- **Vials - Eixos/Voreres (Vials.gpkg):** capa de línies que tindrà dibuixats els eixos de carrer per trams i per a cada tram també tindrem dibuixades les voreres. Per tant, la unitat mínima de recollida de dades serà el tram de carrer. Posteriorment, aquesta informació es podrà agrupar per donar un valor global per a cada PAE.
- **Senyalització cartells empreses (Cartell.gpkg):** capa que recollirà la ubicació de la senyalització dels cartells d'empreses al PAE i el seu estat. Posteriorment, aquesta informació es podrà agrupar per donar un valor global per a cada PAE.
- **Aparcament (Aparcament.gpkg):** capa que recollirà l'aparcament públic i les bosses d'aparcament tant dels vehicles privats com de gran tonatge. Posteriorment, aquesta informació es podrà agrupar per donar un valor global per a cada PAE.
- **Parades Transport Públic (Transport_Public.gpkg):** capa que recollirà les parades de transport públic d'autobús i tren. Posteriorment, aquesta informació es podrà agrupar per donar un valor global per a cada PAE.
- **PAE (PAE.gpkg):** capa de polígons amb els límits de cada PAE. Tindrà associada informació general referida a cada PAE i els atributs de serveis i infraestructura que es proposen a la Llei 15/2020, del 22 de desembre, de les àrees de promoció econòmica urbana (Llei APEU).

Tota la informació metodològica de com s'ha recollit i de quin tipus d'informació associat hi ha a cada grup de dades està explicat en detall en el document Annex del present projecte.

3.1.2 Principals resultats de l'estat dels PAE a nivell global del Vallès Oriental

Pel que fa a les diferents tipologies observades de l'estat de la calçada, s'extreu que en general, a nivell de tots els Polígons d'Activitat Econòmica, predominen amplades de carril de menys de 3,5 metres d'ample sense gaires desperfectes i amb dibuixos bastant visibles. Si a aquest percentatge li sumem les amplades de carril de més de 3,5 metres i sense desperfectes, podem deduir que pràcticament un 90% de les calçades dels PAE del Vallès Oriental gairebé no tenen desperfectes i tenen els dibuixos bastant visibles. Pel contrari, hi ha aproximadament un 9% de les calçades que tenen algun o molts desperfectes. Tot i així, es destaca que menys de l'1% es considera intransitable per al tràfic rodat.

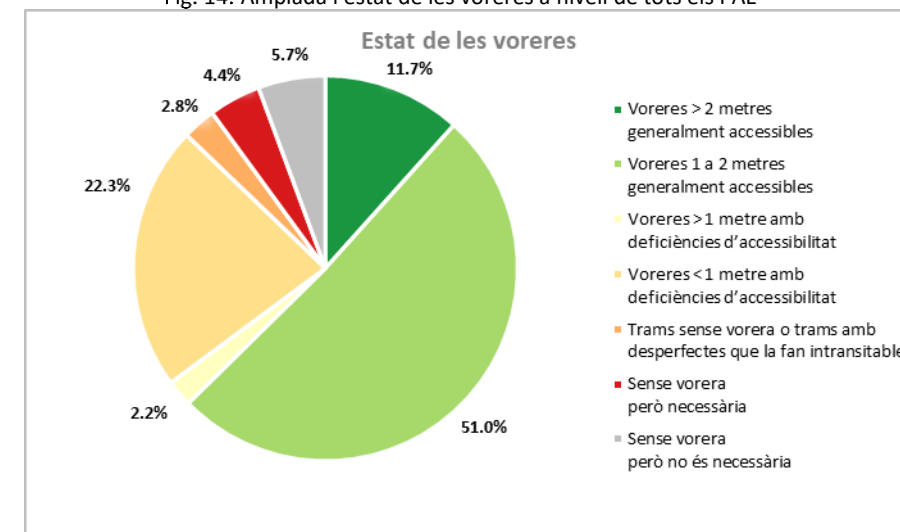
Fig. 13. Amplada i estat de la calçada a nivell de tots els PAE



Font: Elaboració pròpia

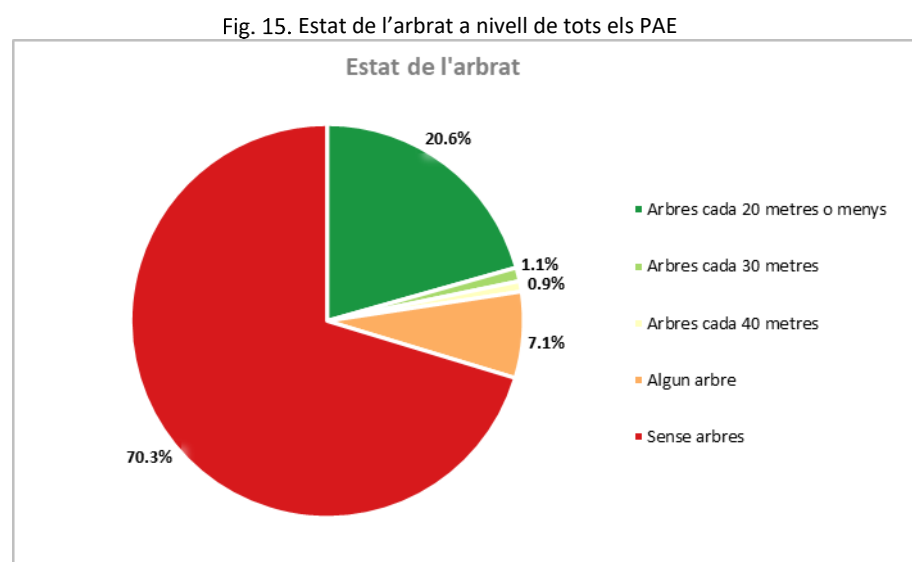
Respecte a l'estat de les voreres, s'ha pogut observar que més del 60% són voreres de més d'un metre d'amplada i generalment accessibles, mentre que pràcticament el 25% de les voreres són voreres de menys d'un metre d'amplada i amb deficiències d'accessibilitat. A més, en conjunt, hi ha aproximadament un 7% de les voreres que, o bé són intransitables degut a importants desperfectes, o bé, directament no hi ha vorera on seria necessària.

Fig. 14. Amplada i estat de les voreres a nivell de tots els PAE



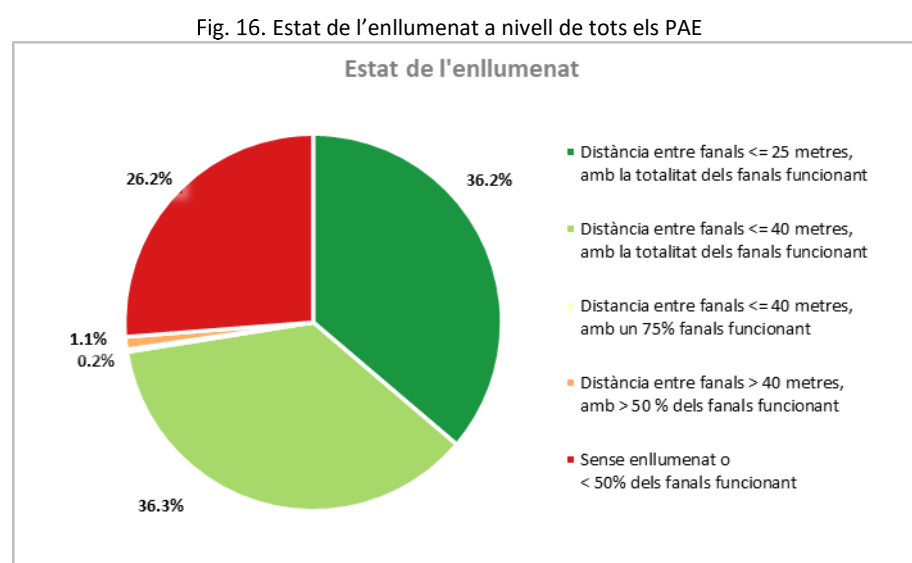
Font: Elaboració pròpia

En relació a l'estat de l'arbrat, s'ha pogut constatar que aproximadament el 70% de les voreres dels Polígons d'Activitat Econòmica del Vallès Oriental no disposen d'arbrat. Pel contrari, són poc més del 20% de les voreres que disposen d'arbres cada 20 metres o menys. De la resta, aproximadament un 9% de les voreres tenen algun arbre o disposen d'arbres molt o força separats entre ells (cada 30 o 40 metres).



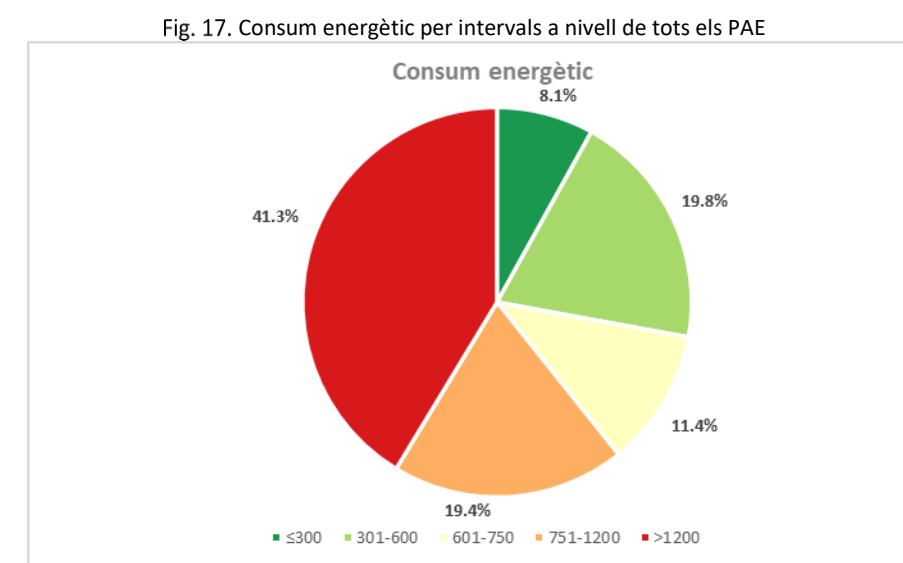
Font: Elaboració pròpia

En el cas de l'estat de l'enllumenat, s'ha observat que, a nivell de tots el Polígons d'Activitat Econòmica, al voltant d'un 26% de les voreres no disposen d'enllumenat, ja sigui perquè no s'hi han instal·lat fanals, o bé perquè l'enllumenat de tot el tram de vorera es veia defectuós per funcionar (falta de bombetes, cablejat, etc.). Pel contrari podem dir que el 74% de les voreres estan dotades amb algun tipus d'enllumenat. D'aquest, la meitat són fanals situats entre ells a una distància igual o inferior als 25 metres, mentre que l'altre meitat estarien disposats entre ells a una distància d'entre els 40 i els 25 metres. També podem destacar que d'aquest 74% de voreres amb fanals, hi ha un percentatge ínfim on algun dels fanals no funcionen.



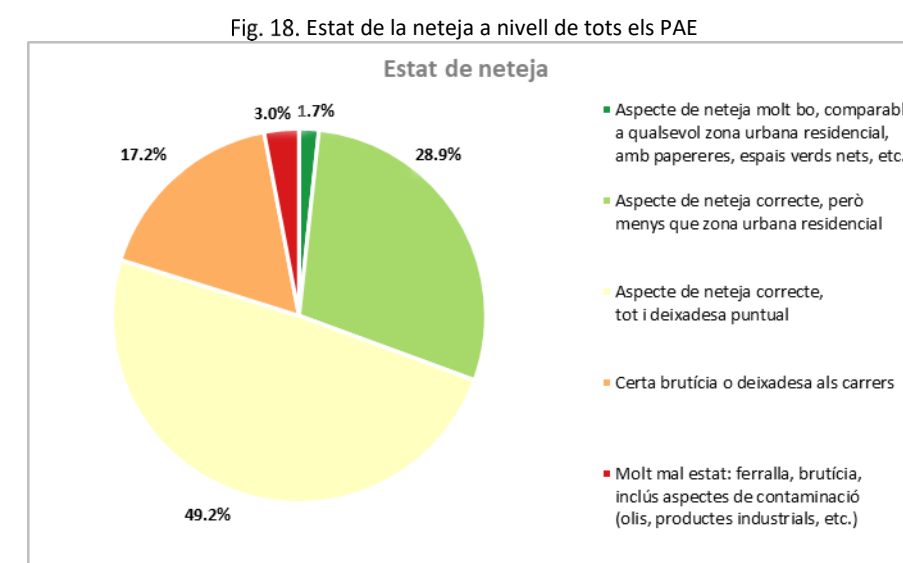
Font: Elaboració pròpia

Una vegada obtinguda la distribució de l'estat de l'enllumenat s'ha pogut calcular el consum energètic per trams segons les diferents tipologies de fanals. En aquest sentit, s'ha obtingut un resultat on podem deduir que més del 40% de les voreres analitzades tenen un consum energètic per sobre dels 1200 lm/W, mentre que els trams amb més eficiència energètica (amb un consum de menys de 300 lm/W) només representen el 8% del total de les voreres dels Polígons d'Activitat Econòmica del Vallès Oriental. A la resta de trams s'hi observa una distribució bastant equitativa en quan a consum, ja que un 20% es pot considerar força eficient (amb un consum d'entre 301 i 600 lm/W), i un altre 20% es pot considerar poc eficient (amb un consum d'entre 751 i 1200 lm/W). Al mig hi resta un 10% on el consum és prou moderat (entre 601 i 750 lm/W).



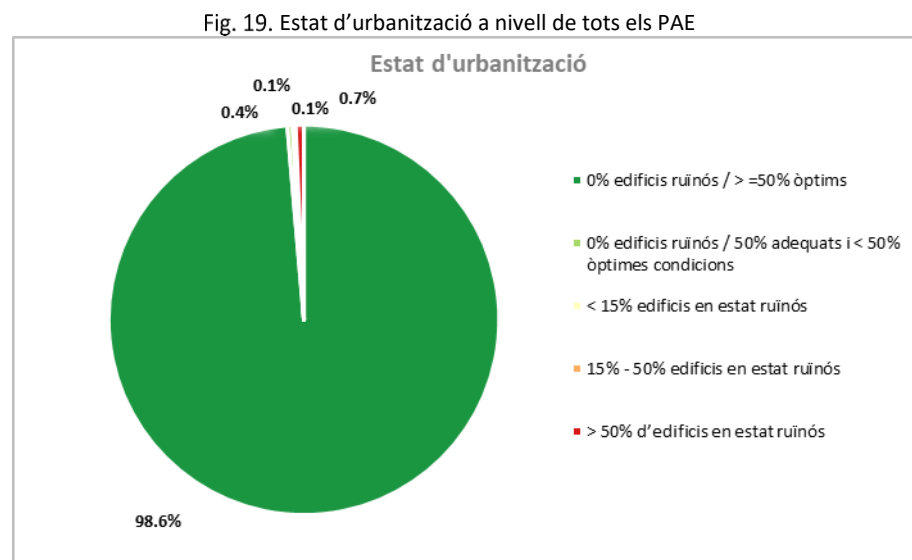
Font: Elaboració pròpia

L'estat de la neteja del total de les voreres dels Polígons d'Activitat Econòmica del Vallès Oriental es majoritàriament correcte, però amb deixadesa puntual. Tot i així, s'ha observat un 3% de les voreres amb molt mal estat, i un 17% amb certa brutícia o deixadesa dels carrers. Pel contrari, pràcticament un 30% de les voreres es troben en bon o molt bon estat, però només el 2% de les voreres es troben en molt bon estat i equipades amb papereres, etc.



Font: Elaboració pròpia

Pel que fa a l'estat de la urbanització dels PAE, s'extreu que pràcticament la totalitat dels edificis es troben en bon estat, i que menys del 1,5% de les voreres analitzades tenen algun edifici en estat ruïnós.



Font: Elaboració pròpia

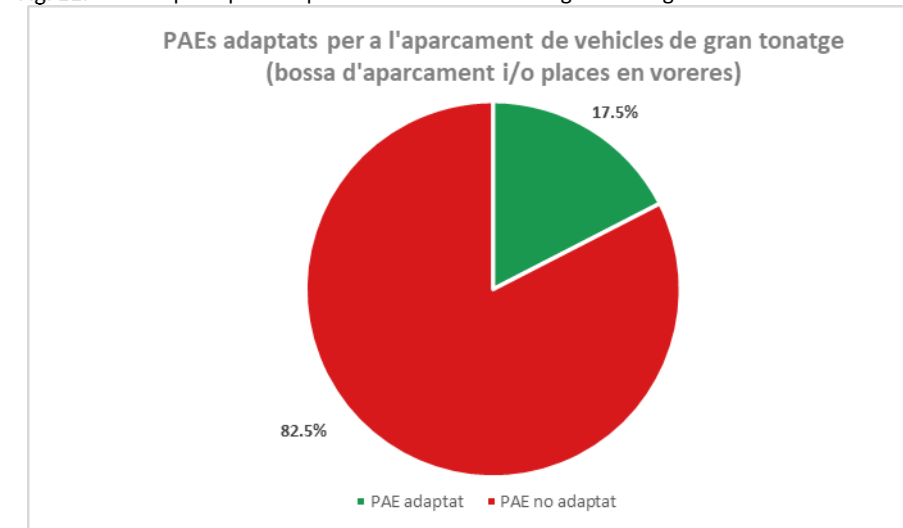
Respecte a les diferents **bosses d'aparcament** trobades en cadascun dels diferents PAE, només s'ha observat que un 10% dels PAE estan dotats amb bosses d'aparcament exclusivament per a vehicles de gran tonatge, mentre que el 12% són bosses que es poden considerar de caràcter mixte (tant per a vehicles de gran tonatge com per a vehicles privats). El 78% de bosses d'aparcament restants a nivell de tots els PAE del Vallès Oriental es consideren que estan destinades exclusivament al vehicle privat.



Font: Elaboració pròpia

En aquest altre gràfic s'observa que només un 17,5% dels Polígons d'Activitat Econòmica del Vallès Oriental tenen algun espai habilitat per a **vehicles de gran tonatge**, ja sigui mitjançant alguna bossa d'aparcament mixt o exclusiva de gran tonatge, o bé amb voreres on l'aparcament està destinat o habilitat per aquest tipus de vehicles de grans dimensions.

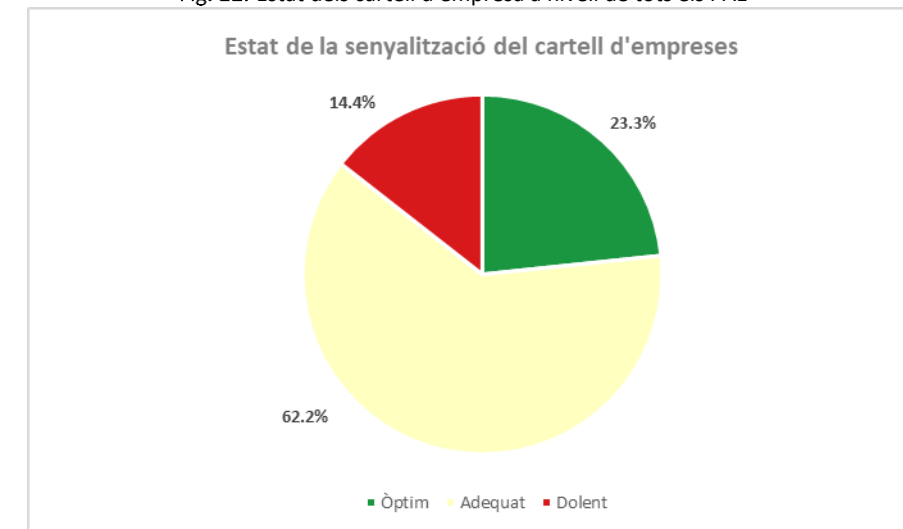
Fig. 21. PAE adaptats per a l'aparcament de vehicles de gran tonatge a nivell de tots els PAE



Font: Elaboració pròpia

Pel que fa a l'estat de la **senyalització de cartell d'empreses**, s'ha trobat que només pràcticament un 15% dels cartells no es troben en bon estat, mentre que un 85% es troben en condicions òptimes o adequades.

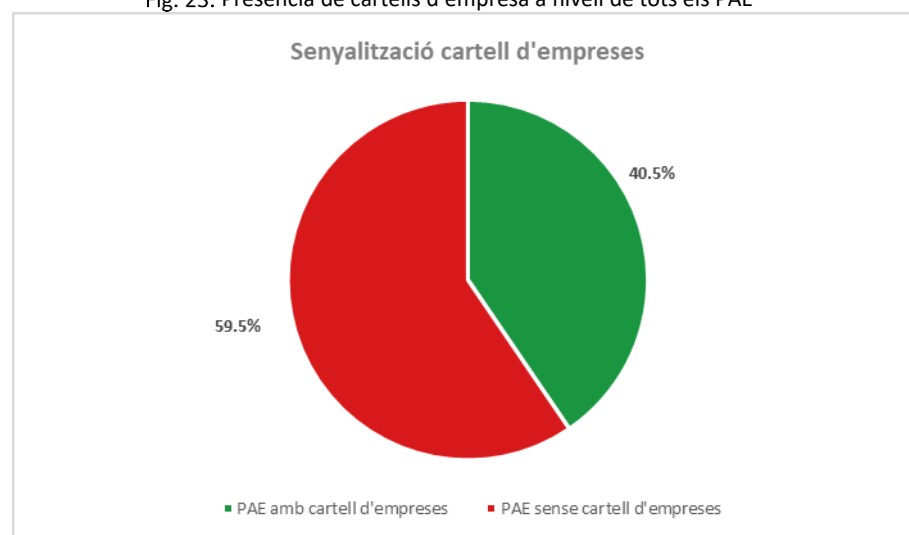
Fig. 22. Estat dels cartell d'empresa a nivell de tots els PAE



Font: Elaboració pròpia

En quan a la mateixa **presència de cartells d'empreses**, s'han localitzat en el 40,5% dels Polígons d'Activitat Econòmica del Vallès Oriental. És a dir, aproximadament el 60% dels PAE del Vallès Oriental no estan dotats amb cartell de senyalització d'empreses.

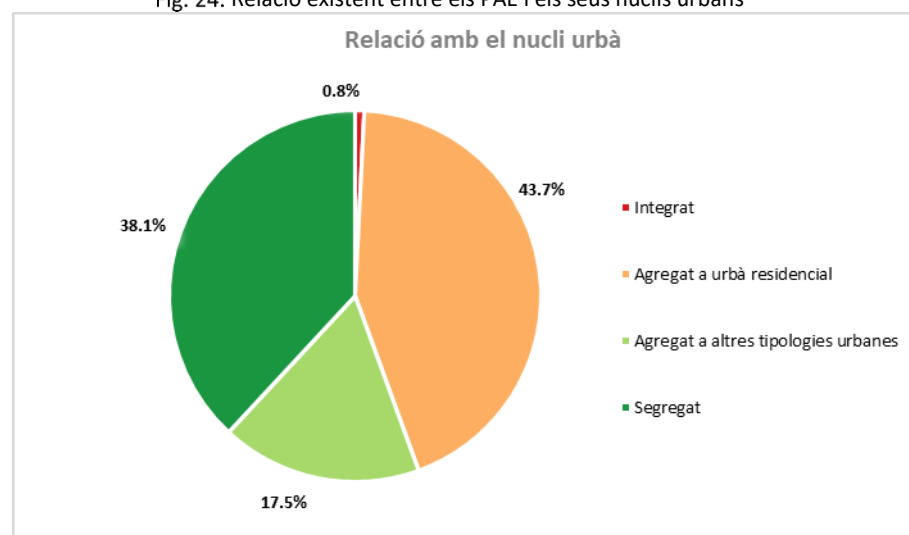
Fig. 23. Presència de cartells d'empresa a nivell de tots els PAE



Font: Elaboració pròpia

El tipus de **relació de cada PAE amb el seu nucli urbà** més proper, bàsicament es caracteritza per ser PAE que estan agregats al teixit urbà residencial en alguna part del seu perímetre, o bé, per estar completament segregats de qualsevol tipologia urbana (sigui residencial o no). En menor mesura, al voltant d'un 17%, es poden trobar PAE agregats a altres tipologies urbanes diferents de la residencial, i anecdòticament s'ha trobat algun PAE totalment integrat al nucli urbà, és a dir, que el seu perímetre ha quedat completament envoltat de teixit urbà residencial.

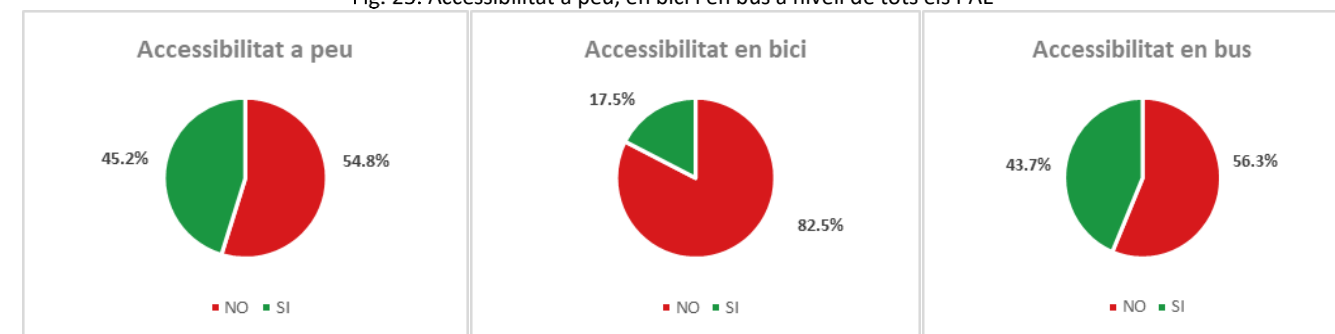
Fig. 24. Relació existent entre els PAE i els seus nuclis urbans



Font: Elaboració pròpia

D'altra banda, també s'ha analitzat l'**accessibilitat a peu, en bici o en bus** a cadascun dels diferents PAE del Vallès Oriental. Com es pot observar, més del 45% dels Polígons d'Activitat Econòmica del Vallès Oriental s'hi pot accedir **a peu** directament des del nucli urbà més proper. En canvi, l'**accessibilitat en bici**, és inferior al 18%, ja que en molts casos no s'ha identificat cap carril bici a l'interior o a l'accés del PAE. Pel que fa a l'**accessibilitat en bus**, en més d'un 43% dels PAE, s'hi pot accedir en bus a través de com a mínim una parada de bus inclosa en el propi PAE.

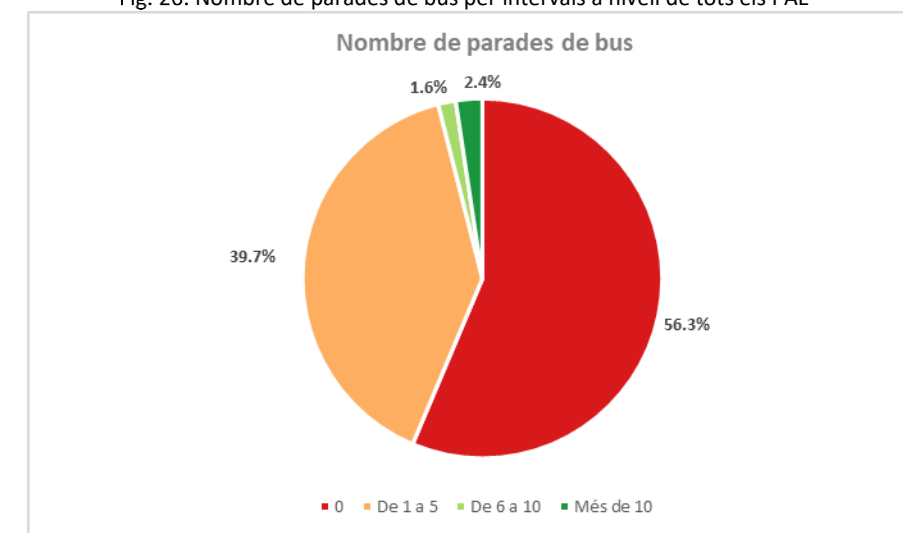
Fig. 25. Accessibilitat a peu, en bici i en bus a nivell de tots els PAE



Font: Elaboració pròpia

També, s'ha pogut classificar el **nombre de parades d'autobús** que té cada PAE, de manera que pràcticament el 40% dels PAE tenen entre 1 i 5 parades d'autobús, mentre que un 1,6% tenen entre 6 i 10 parades, i un 2,4% tenen més de 10 parades d'autobús.

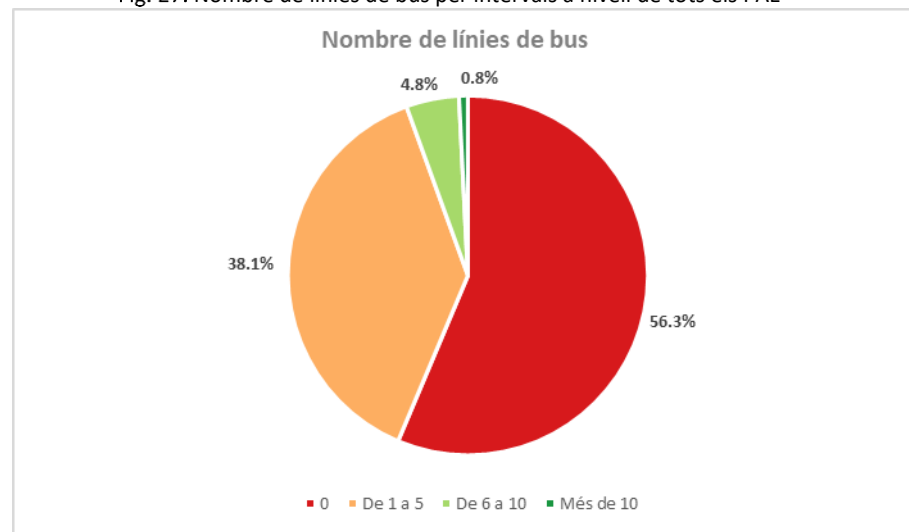
Fig. 26. Nombre de parades de bus per intervals a nivell de tots els PAE



Font: Elaboració pròpia

Així mateix, s'han pogut classificar els diferents PAE segons el **nombre de línies d'autobús** que hi paren en alguna de les seves parades d'autobús. D'aquesta manera, s'ha trobat que en aproximadament un 38% dels PAE hi paren entre 1 i 5 línies d'autobús, mentre que en el 4,8% hi paren entre 6 i 10 línies d'autobús. Només al PAE de Can Coll, hi paren més de 10 línies de d'autobús, el que significa menys de l'1% de tots els PAE.

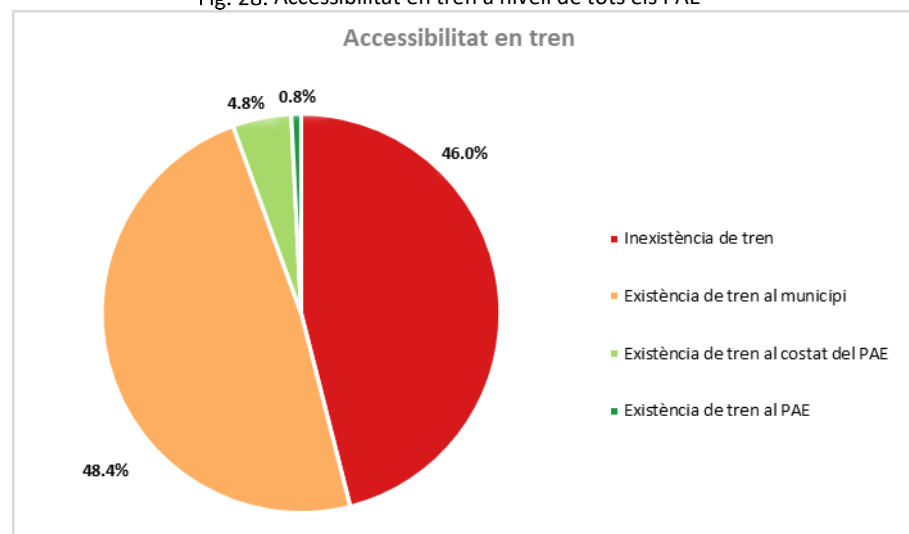
Fig. 27. Nombre de línies de bus per intervals a nivell de tots els PAE



Font: Elaboració pròpia

Per últim, s'ha analitzat l'**accessibilitat en tren** als PAE, on s'ha trobat que només el PAE de La Llagosta està dotat amb una estació de tren dins del propi polígon, el que significa menys de l'1% de tots els PAE. Així mateix, s'han localitzat estacions de tren molt properes o limítrofs al PAE, però que no estan pròpiament dins del PAE. Aquests casos representen el 4,8% del total de polígons. El més destacable és que, pràcticament la meitat dels PAE (un 48,4%) malgrat no tenir estació dins o en contacte amb el propi polígon, sí tenen estació de tren en el propi municipi al que pertanyen. Finalment, constatar que el 46% dels Polígons d'Activitat Econòmica del Vallès Oriental no tenen accés a una estació de tren.

Fig. 28. Accessibilitat en tren a nivell de tots els PAE



Font: Elaboració pròpia

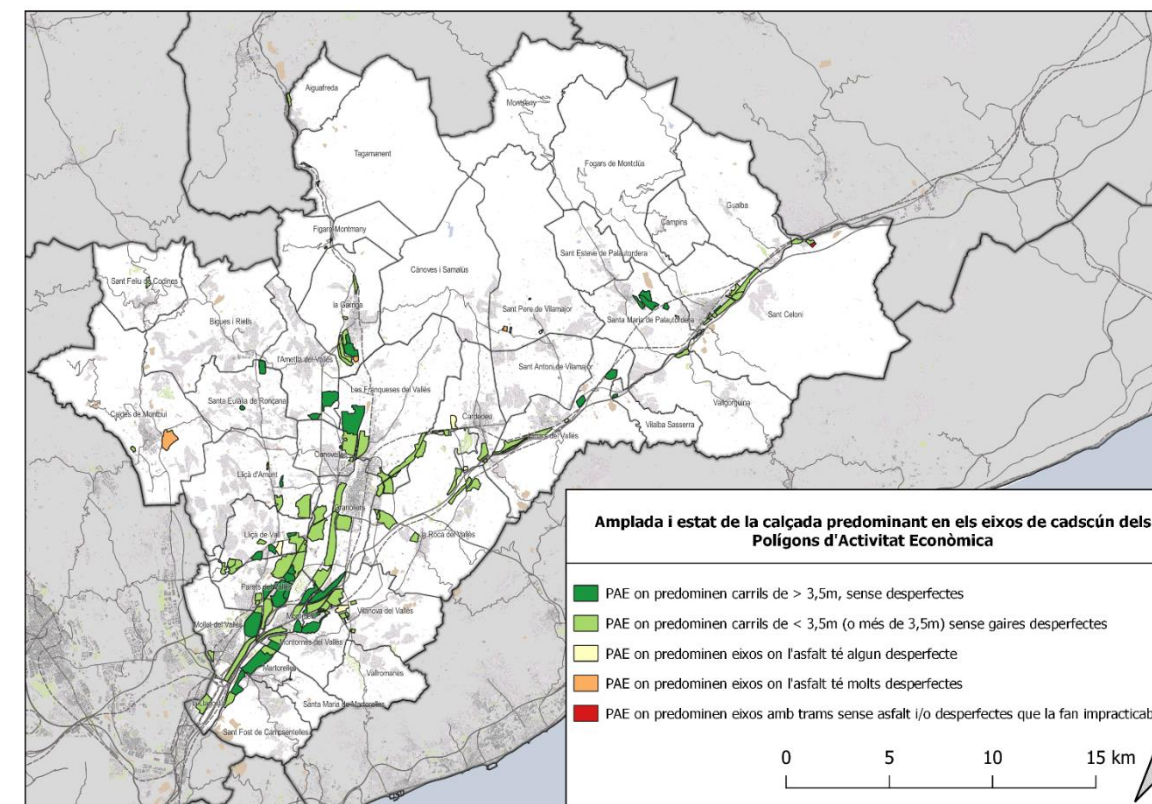
3.1.3 Principals resultats a nivell territorial per cada PAE

A continuació, es detallen 20 mapes amb moltes de les anteriors variables analitzades per a cadascun dels Polígons d'Activitat Econòmica a escala de tot el Vallès Oriental. És important destacar que els anàlisi dels elements lineals com les voreres, les calçades, els arbres, l'enllumenat, la neteja, la urbanització o el consum energètic, que impliquen estudiar el tram d'eix on s'ha recollit les dades de camp, fan referència sempre als metres globals segons la tipologia pel conjunt de cada PAE. És a dir, no s'estudia el nombre de trams per tipologia, sinó la suma de la longitud (metres) dels trams per tipologia, extraient el nombre més alt com a tipologia majoritària per a cadascun dels PAE.

Així doncs, en el següent mapa es mostra l'**amplada i estat de la calçada** predominant en cadascun dels Polígons d'Activitat Econòmica del Vallès Oriental. Com es pot observar, majoritàriament tots els PAE disposen de calçades sense desperfectes o amb molt pocs desperfectes, on les amplades principalment són de menys de 3,5 metres. Tot i així també es pot identificar algun PAE com el de La Borda on predominen eixos on l'asfalt té molts desperfectes. També n'hi ha un parell de PAE que per la seva mida són menys apreciables a escala comarcal, però que presenten majoritàriament trams sense asfalt o amb desperfectes que els fan intransitables. Es tracta dels PAE de Riera de Can Planes i Sector 1: Fàbrica de pinsos del Pla.

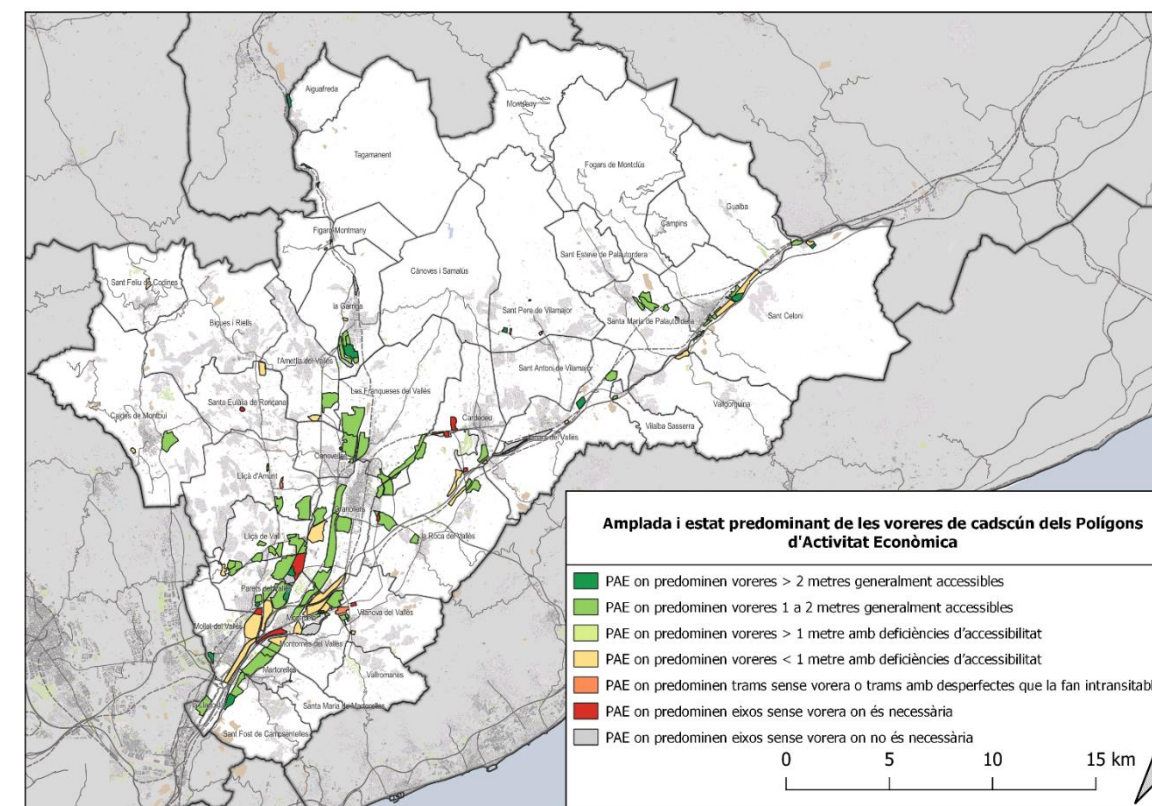
Pel que fa al mapa de l'**amplada i estat de les voreres**, es pot observar que a la gran majoria de PAE hi predominen voreres d'1 a 2 metres generalment accessibles, tot i així n'hi ha molts amb voreres de menys d'1 metre amb deficiències d'accessibilitat. També és prou destacable que hi han certs PAE com Boixadera, Mollet UA19, UA-19 i Sota el Molí, Pla del Viver i Pla del Tren on hi predominen molts metres d'eixos sense vorera on seria necessària. Finalment s'ha de ressaltar que uns pocs polígons com és el cas de Can Terrers, Collsabadell o La Farinera entre d'altres, hi predominen voreres de més de 2 metres generalment accessibles.

Fig. 29. Amplada i estat de la calçada predominant per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

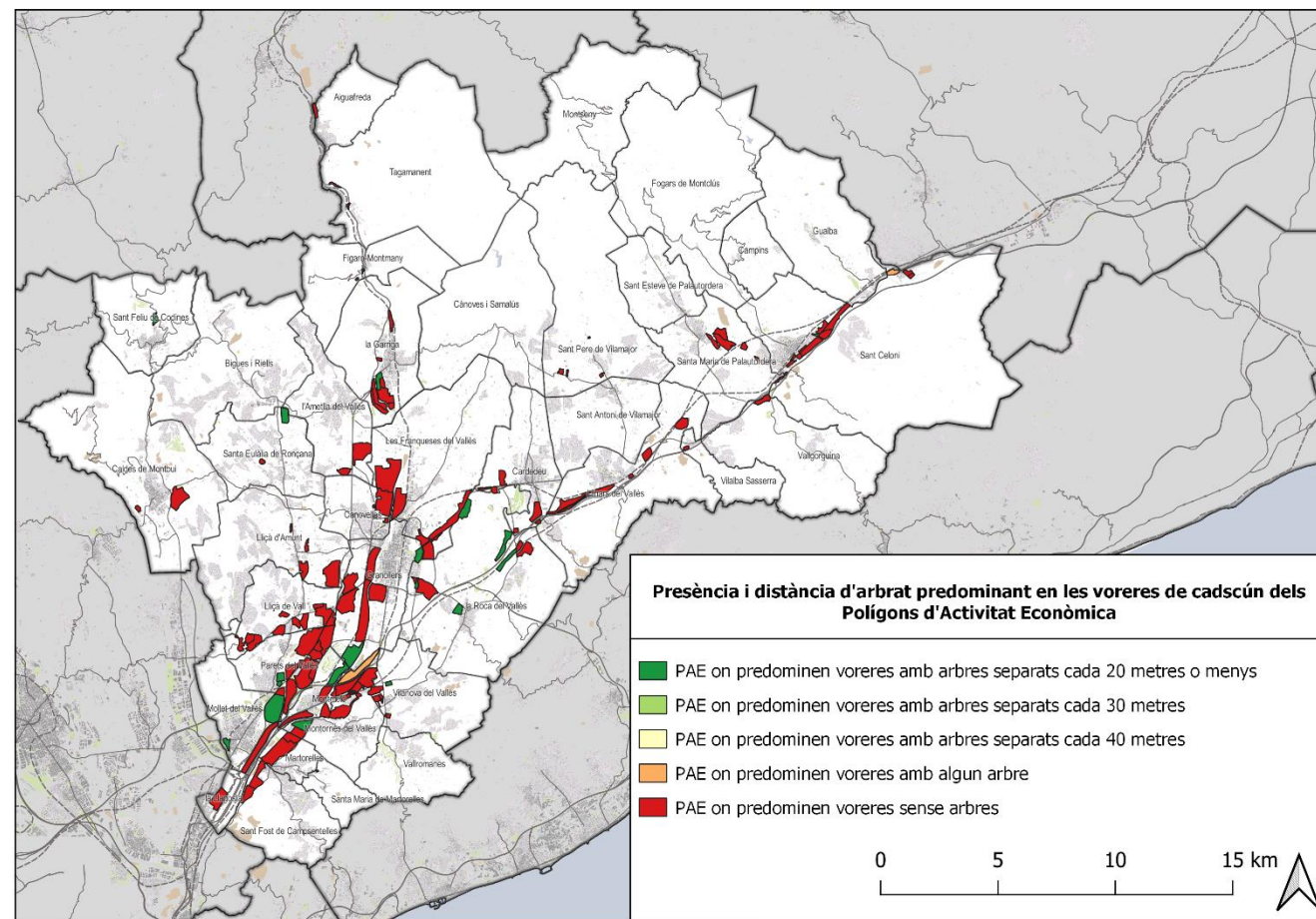
Fig. 30. Amplada i estat de les voreres predominant per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

En el cas del mapa referent a la **presència i distància de l'arbrat**, és observar que pràcticament al 90% dels PAE hi predominen voreres sense arbres, mentre que el 10% restant són PAE on hi predominen arbres separats cada 20 metres. També s'hi pot observar algun PAE concret on hi predominen voreres amb algun arbre, com és el cas del de El Congost de Montornès del Vallès o el PAE d'Inacsa.

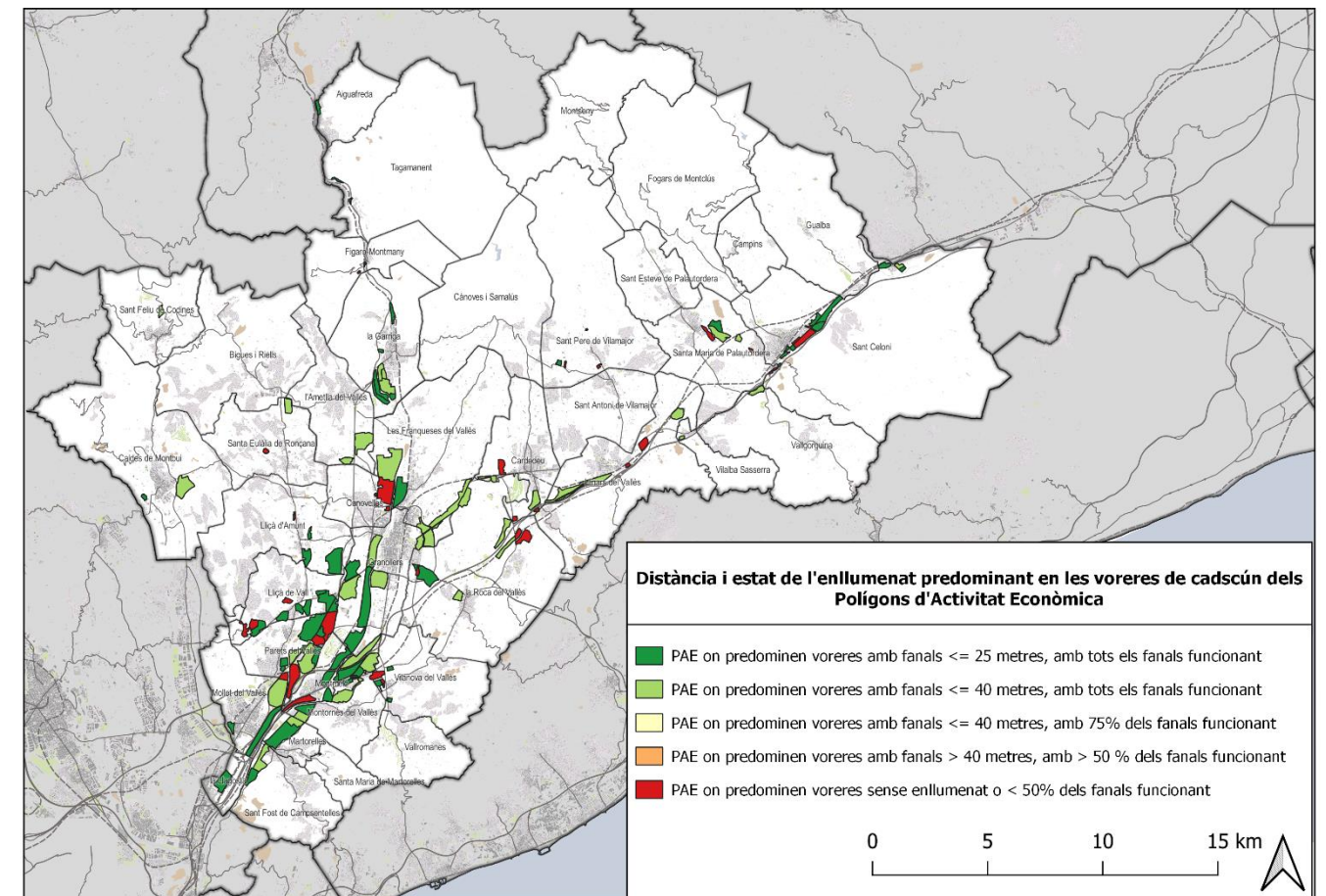
Fig. 31. Presència i distància de l'arbrat predominant per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

En aquest altre mapa sobre la **distància i l'estat de l'enllumenat** s'hi observa que en la majoria de PAE hi predominen voreres on tots els seus fanals funcionen al 100%. D'aquest es reparteix equitativament entre PAE on hi predominen voreres amb fanals separats cada 40 metres o menys, i PAE on hi predominen voreres amb fanals separats cada 20 metres o menys. La resta de PAE (aproximadament el 30%), hi predominen voreres sense enllumenat.

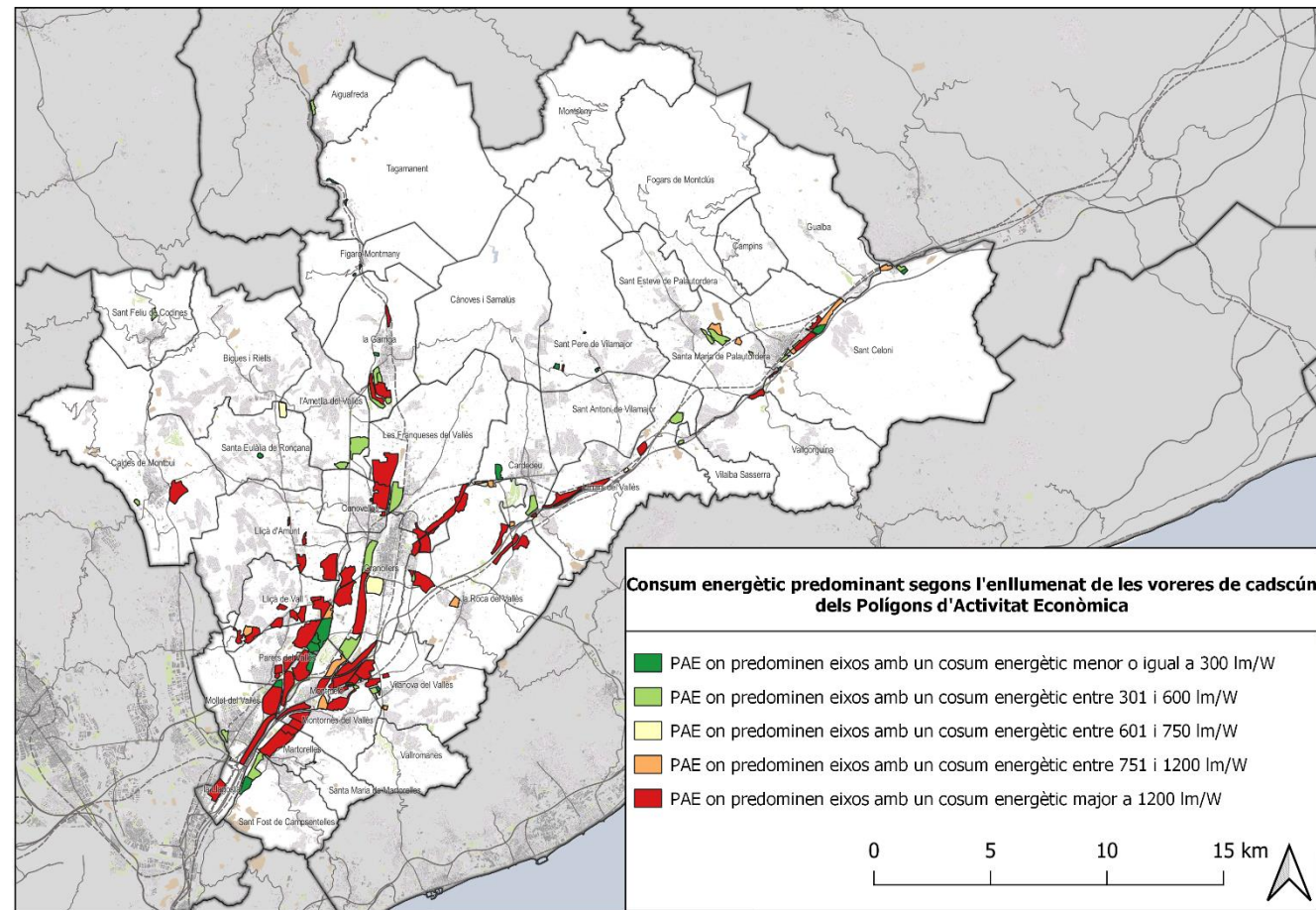
Fig. 32. Distància i estat de l'enllumenat predominant per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

D'altra banda s'ha analitzat el **consum energètic** segons l'enllumenat de les voreres per a cadascun dels PAE. En aquest sentit, el mapa ens mostra com a la gran majoria de PAE hi predominen eixos amb un consum energètic major a 1200lm/W, el que representa una molt baixa eficiència energètica. Tot i així, hi destaquen bastants PAE on hi predominen eixos amb un consum energètic de 301 a 600 lm/W el que representa un eficiència força bona. A més, podem destacar alguns PAE com l'Oest de Cal Pinxo, La Doma, Masferrer, Can Matons o La Cuspina, amb predomini d'eixos amb un consum energètic inferior o igual a 300 lm/W, de manera que esdevenen els PAE amb més eficiència energètica respecte al total de metres de vorera analitzats dels propis PAE.

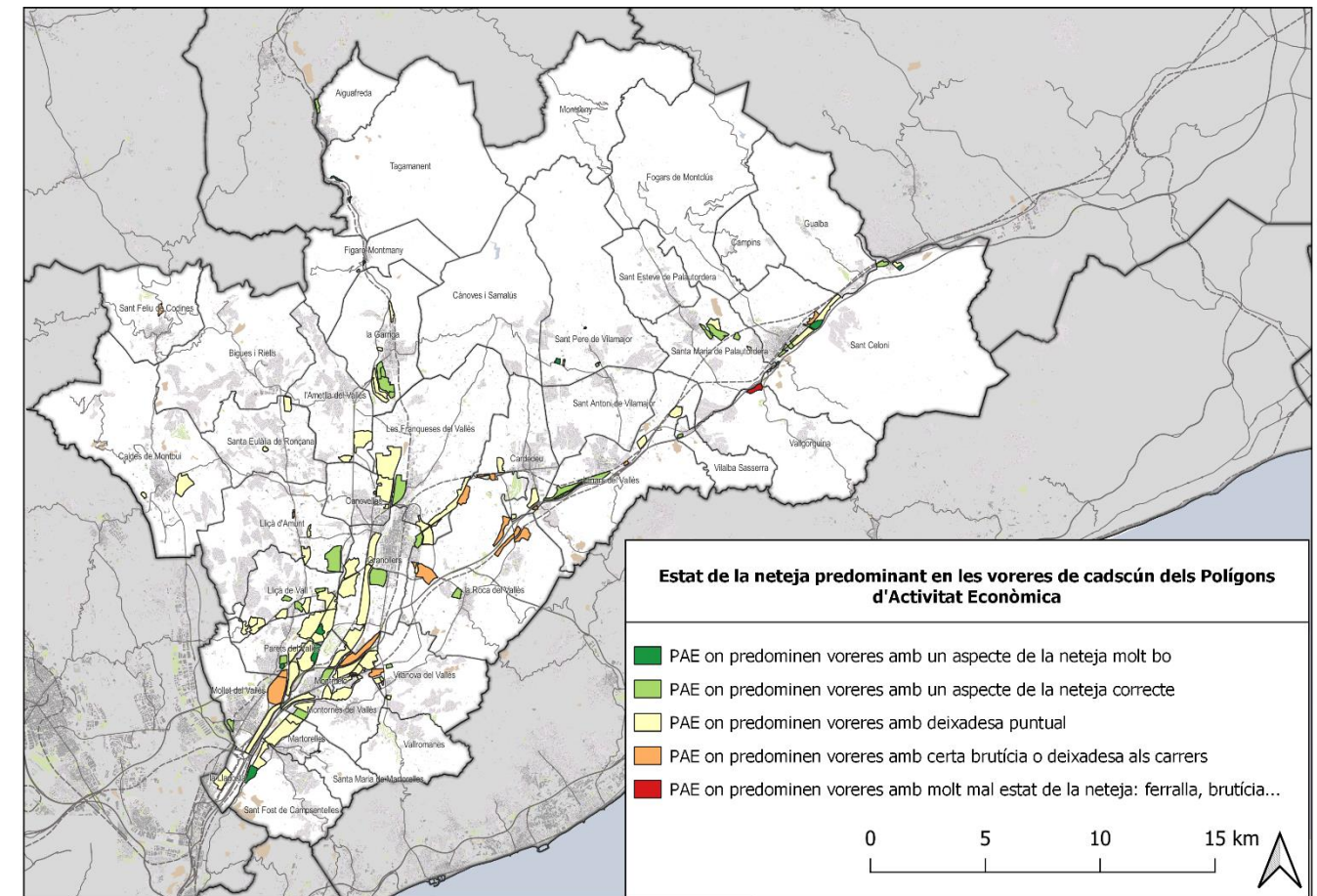
Fig. 33. Consum energètic segons l'enllumenat predominant per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

Una altra variable analitzada que s'ha representat en un mapa és la **neteja**. En aquest cas, s'observa que la deixadesa puntual és l'estat de la neteja predominant a les voreres en al majoria dels PAE. Tot i així, també s'observa que per una banda hi ha aproximadament un 15% dels PAE on predominen voreres amb certa brutícia o deixadesa dels carrers, mentre que per l'altre, hi ha pràcticament un 25% dels PAE on hi predominen voreres amb un aspecte de la neteja correcte però menys que en una zona residencial. També és destacable per una banda que el PAE Sector Iveco UA12 és l'únic on hi predominen voreres amb un aspecte de la neteja molt bo, equiparable a zones residencials, amb papereres, espais verds nets, etc. I per altra banda, que el PAE Mobir Molinot és l'únic on hi predominen voreres amb un aspecte de la neteja en molt mal estat.

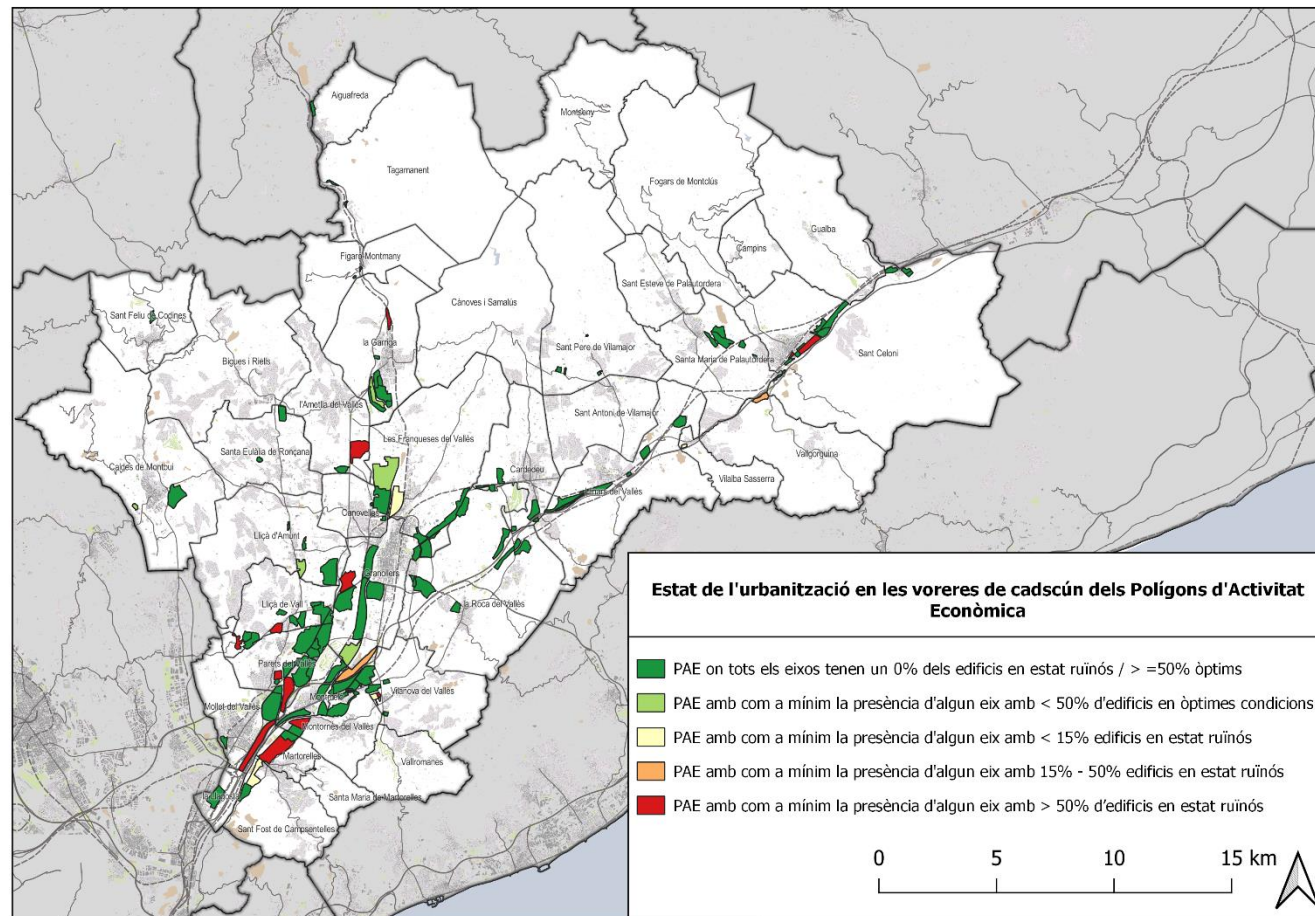
Fig. 34. Estat de neteja predominant per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

Respecte a l'estat d'urbanització, donat que en tots els PAE del Vallès Oriental hi predominen eixos amb el 0% d'edificis en estat ruïnós, s'ha optat per realitzar un mapa que mostri per una banda els PAE on tots els seus eixos són amb el 0% d'edificis en estat ruïnós i per la resta de PAE, que mostri si tenen com a mínim algun eix amb alguna de les altres tipologies de l'estat de la urbanització (en el cas que hi hagués més d'una tipologia s'ha escollit representar la tipologia amb més mal estat). Així doncs, majoritàriament s'observa que predominen els PAE on tots els seus eixos tenen el 0% d'edificis en estat ruïnós. Tot i així, també és destacable que pràcticament el 10% dels PAE tenen com a mínim algun dels seus eixos amb més del 50% d'edificis en estat ruïnós.

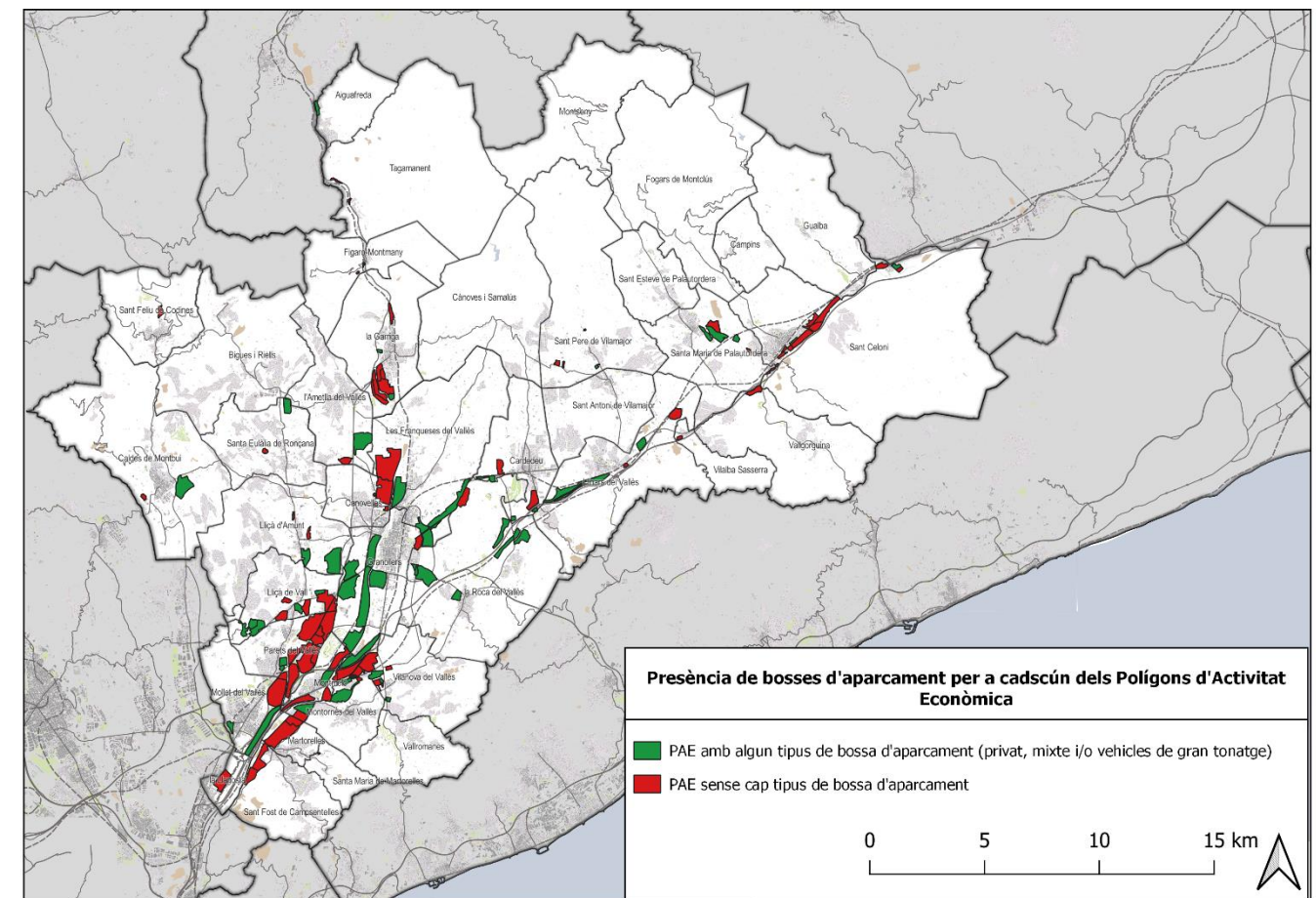
Fig. 35. Estat de la urbanització predominant per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

Una altre variable analitzada fa referència a les **bosses d'aparcament**, en aquest mapa s'hi observa la distribució dels PAE amb presència o no d'alguna bossa d'aparcament (ja sigui per a vehicle privat, mixte o de gran tonatge). En aquest sentit s'hi mostra que pràcticament la meitat dels PAE sí presenten bosses d'aparcament, mentre que poc més de la meitat no disposen d'aquests aparcaments.

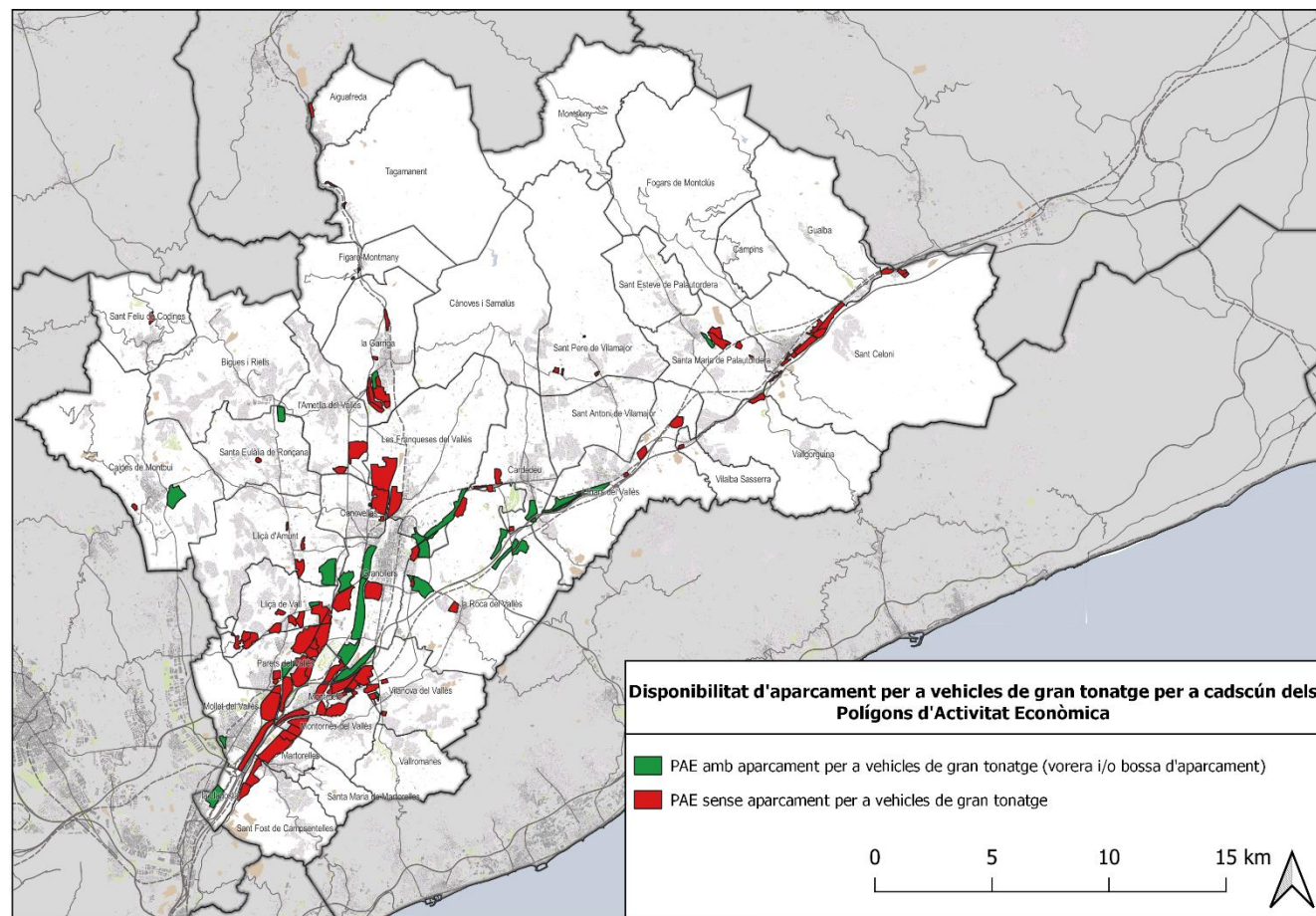
Fig. 36. Presència de bosses d'aparcament per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

Continuant en l'anàlisi dels aparcaments s'ha optat per analitzar i representar els PAE amb disponibilitat d'aparcament per a vehicles de gran tonatge. Així doncs, en aquest mapa s'hi observa que menys del 20% dels PAE tenen disponibilitat d'aparcament per a vehicles de gran tonatge ja sigui en voreres o mitjançant bosses d'aparcament mixta o específiques per a vehicles de gran tonatge.

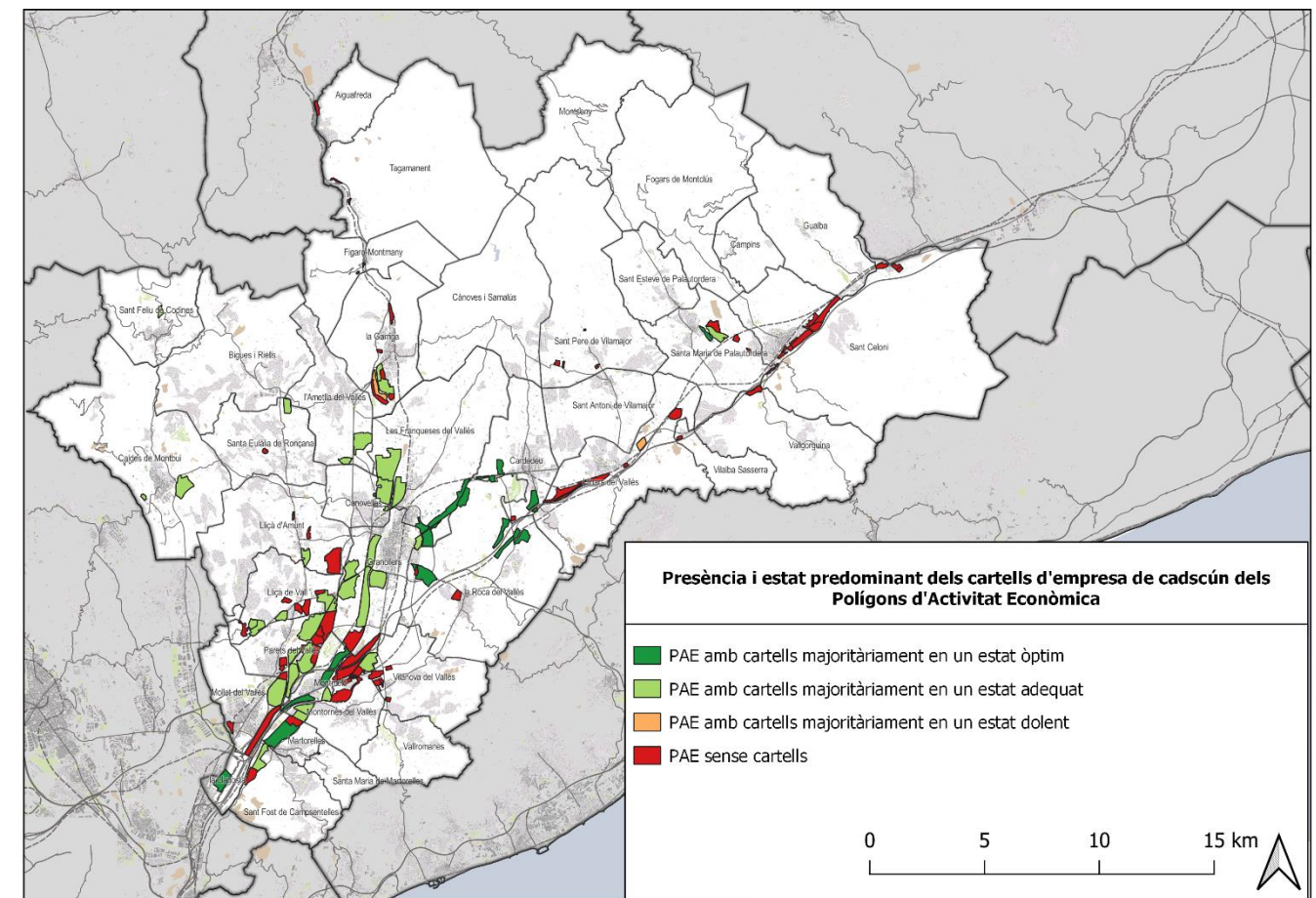
Fig. 37. Disponibilitat d'aparcament per a vehicles de gran tonatge per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

A continuació, s'hi mostra la presència i estat dels cartells d'empresa per a cadascun dels diferents PAE. En aquest sentit, s'observa com majoritàriament hi trobem cartells d'empresa en un estat adequat o òptim. Tot i així, també hi destaquen un gran nombre de PAE que no disposen de cartells d'empresa informatius. A més, també s'ha trobat 2 PAE, Collsabadell i Congost - La Garriga, que tot i que disposen de cartell d'empreses, es troba en un estat dolent.

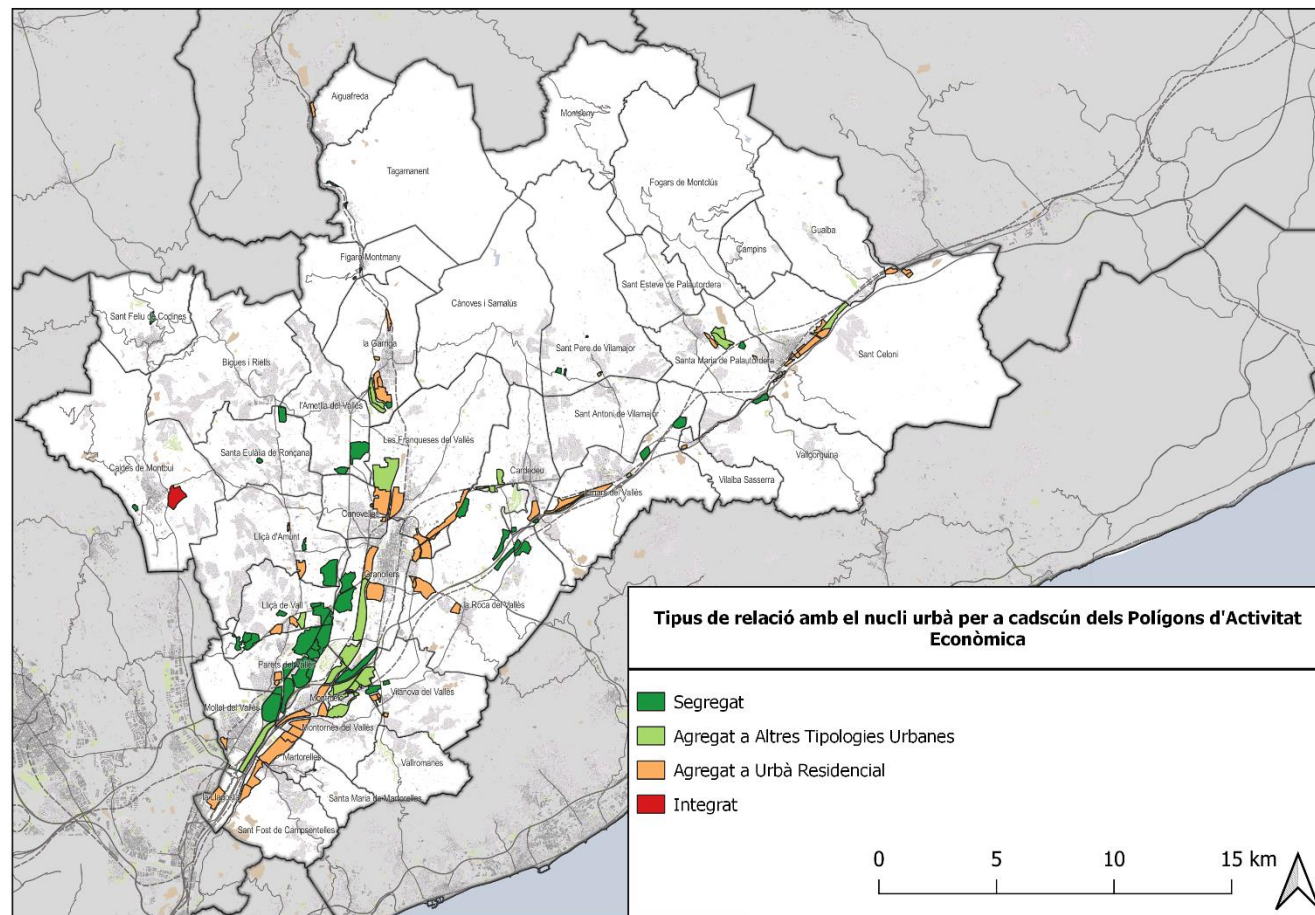
Fig. 38. Presència i estat predominant dels cartells d'empresa per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

En el següent mapa s'ha representat el tipus de **relació de cada PAE amb el seu nucli urbà** més proper, de manera que es visualitza la distribució del que ja s'havia comentat anteriorment en les gràfiques. És a dir, que majoritàriament s'observen els PAE agregats a teixit urbà residencial i els PAE segregats de qualsevol tipologia urbana (sigui residencial o no). També destaquen un gran nombre de PAE agregats a altres tipologies urbanes diferents de la residencial i s'observa el PAE de La Borda en vermell com l'únic totalment integrat al nucli urbà.

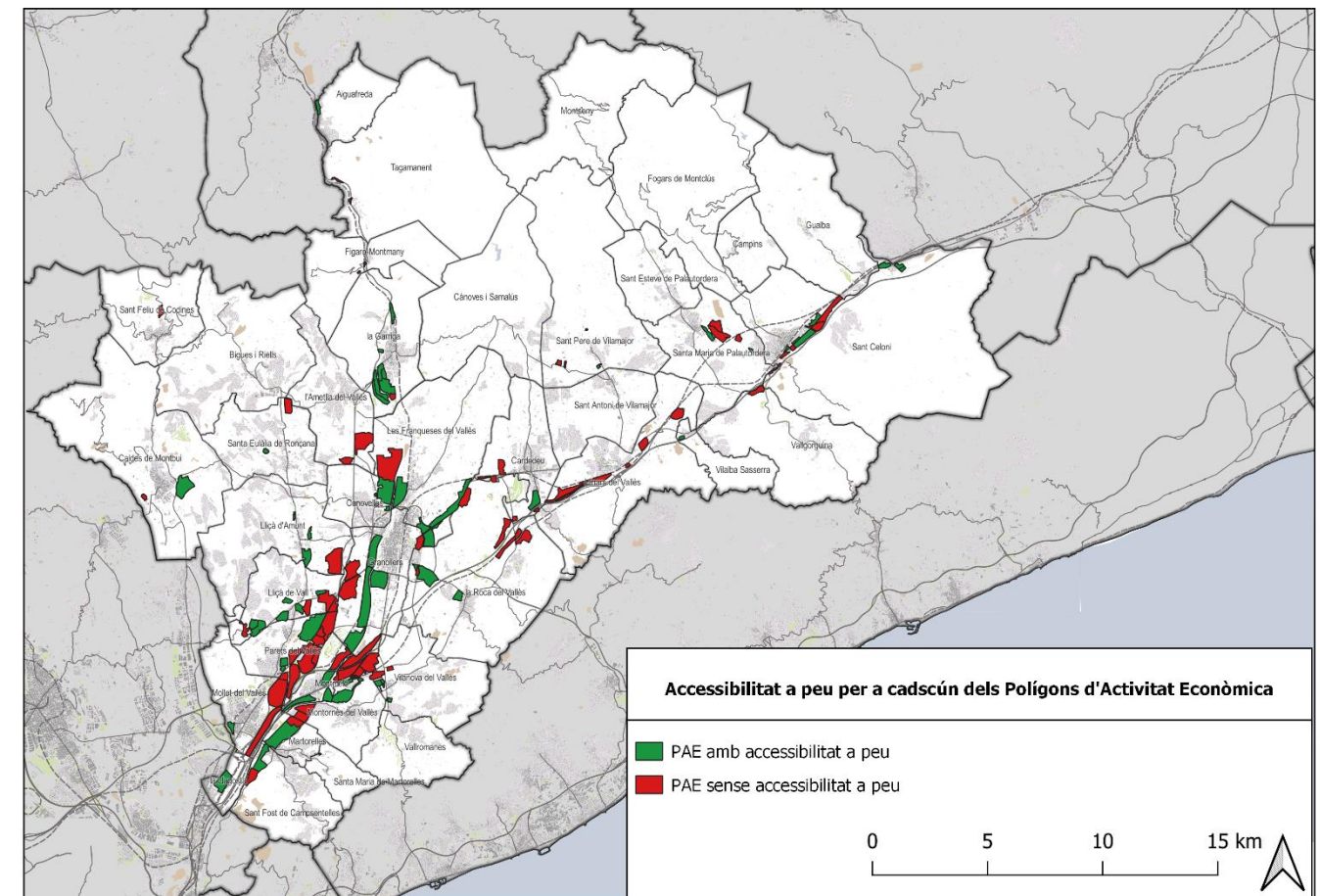
Fig. 39. Tipus de relació amb el nucli urbà per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

La següent variable mostra el mapa **d'accessibilitat a peu** per a cadascun dels PAE, aquí s'observa com pràcticament la meitat dels PAE disposen d'accés a peu al PAE des del seu nucli urbà més proper, i els que no disposen d'accés estan bàsicament concentrats als municipis de Parets, Montornès, Montmeló i Mollet del Vallès.

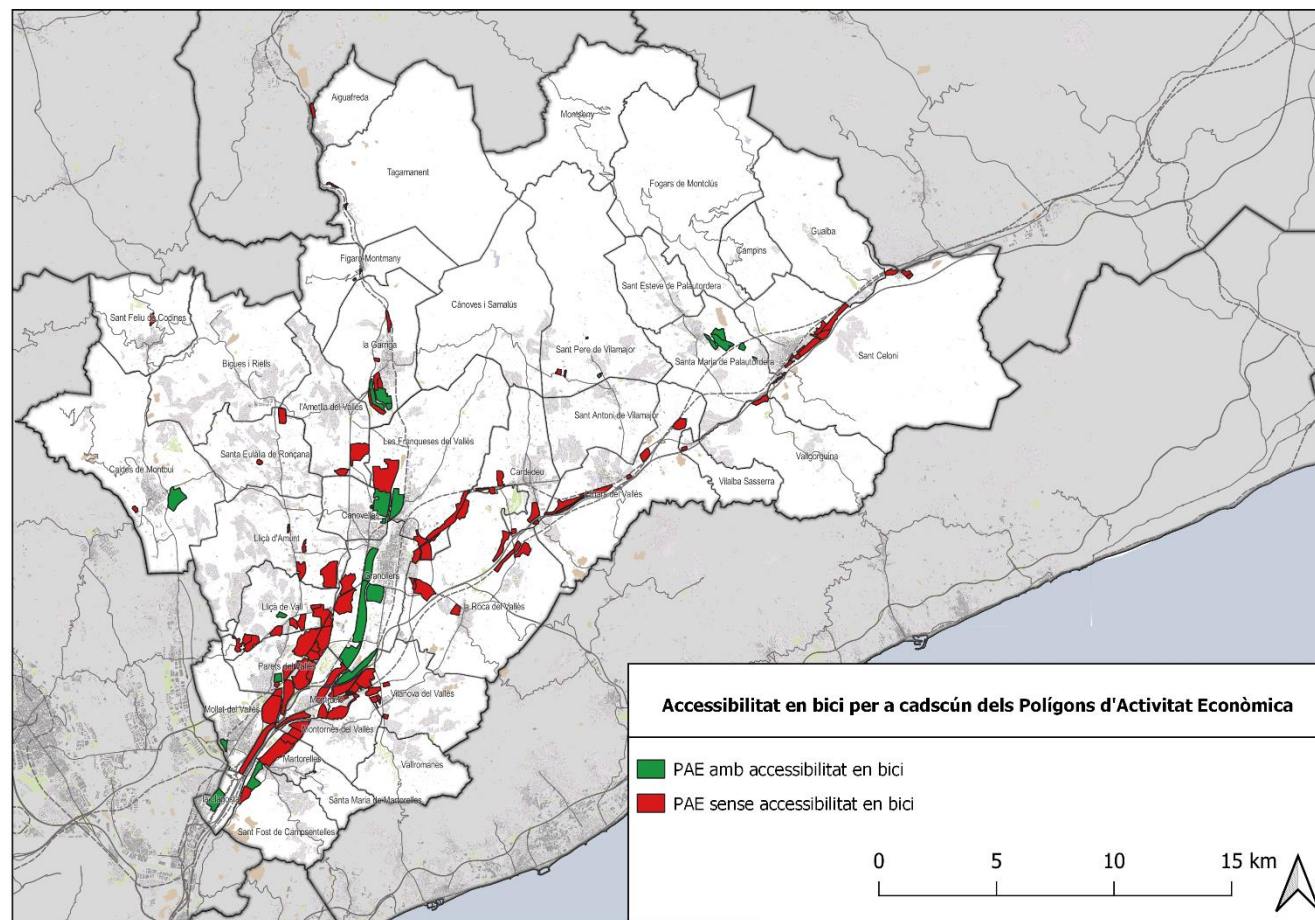
Fig. 40. Accessibilitat a peu per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

Una altre variable analitzada fa referència al mapa d'accessibilitat en bicicleta per a cadascun dels PAE, aquí s'observa com més de la meitat dels PAE no disposen d'accés en bici al PAE, mentre que el 18% dels PAES que sí disposen d'accés en bici estan bàsicament concentrats per una banda als municipis de Granollers i la Garriga i per l'altre a Santa Maria de Palautordera.

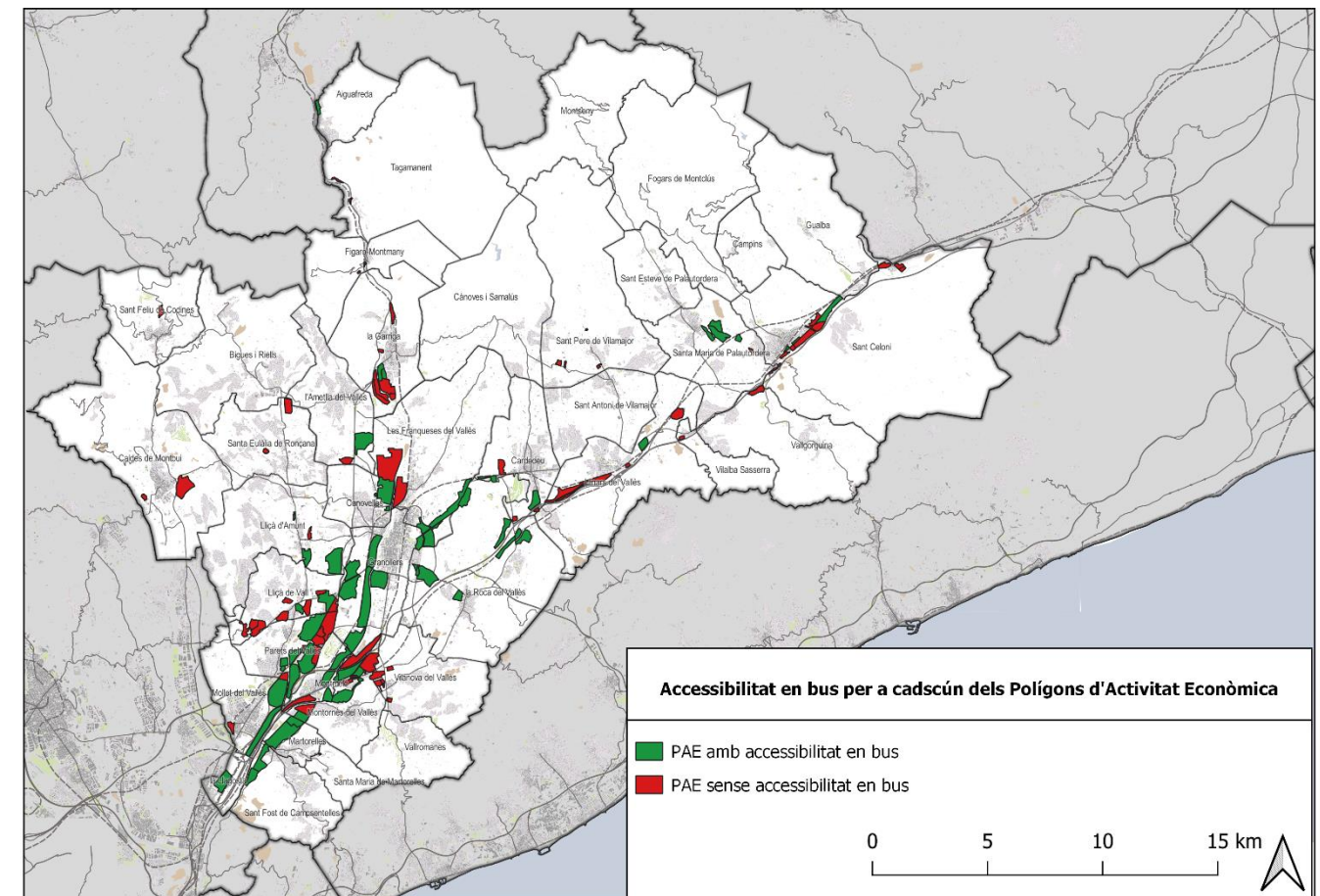
Fig. 41. Accessibilitat en bici per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

Pel que fa al mapa de l'accessibilitat en bus, s'observa que tot i que els PAE que disposen d'accés en bus representen menys de la meitat del total de PAE, són els que posseeixen una major extensió de superfície. De manera que en el mapa sembla que es percebi un major nombre de PAE amb accés en bus. Així i tot, sí s'observa com la distribució dels PAE amb accés en bus està força repartida per tot el Vallès a excepció de municipis com Lliçà de Vall, Montornès del Vallès, Parets del Vallès, Vilanova del Vallès o Sant Celoni.

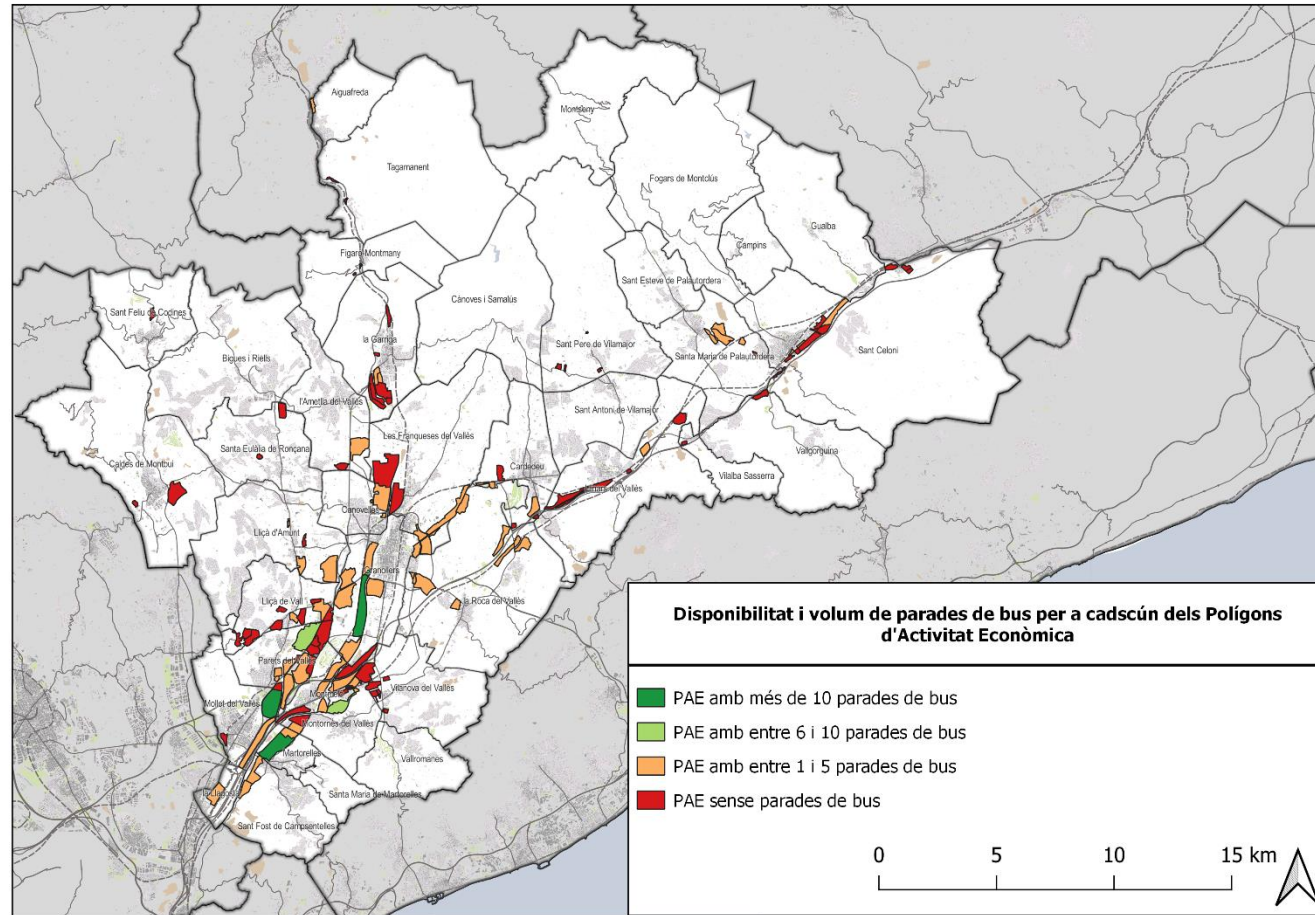
Fig. 42. Accessibilitat en bus per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

En quant al **volum de parades de bus** també s'ha representat en un mapa, on ens mostra com més de la meitat dels PAE no disposen de parades de bus (exactament els mateixos representats en el mapa anterior que no tenen accés en bus). Respecte als PAE que sí tenen accés en bus, els que tenen entre 1 i 5 parades de bus són clarament els majoritaris, mentre que destaquen els PAE de Polígon industrial de Martorelles 2, Congost - Sant Julià i Can Magarola com els que tenen un volum major de parades de bus, amb més de 10 parades. Entre mig resten els PAE de Llevant i Casa Nova, 18 – Industrial amb un volum de parades de bus d'entre 6 i 10.

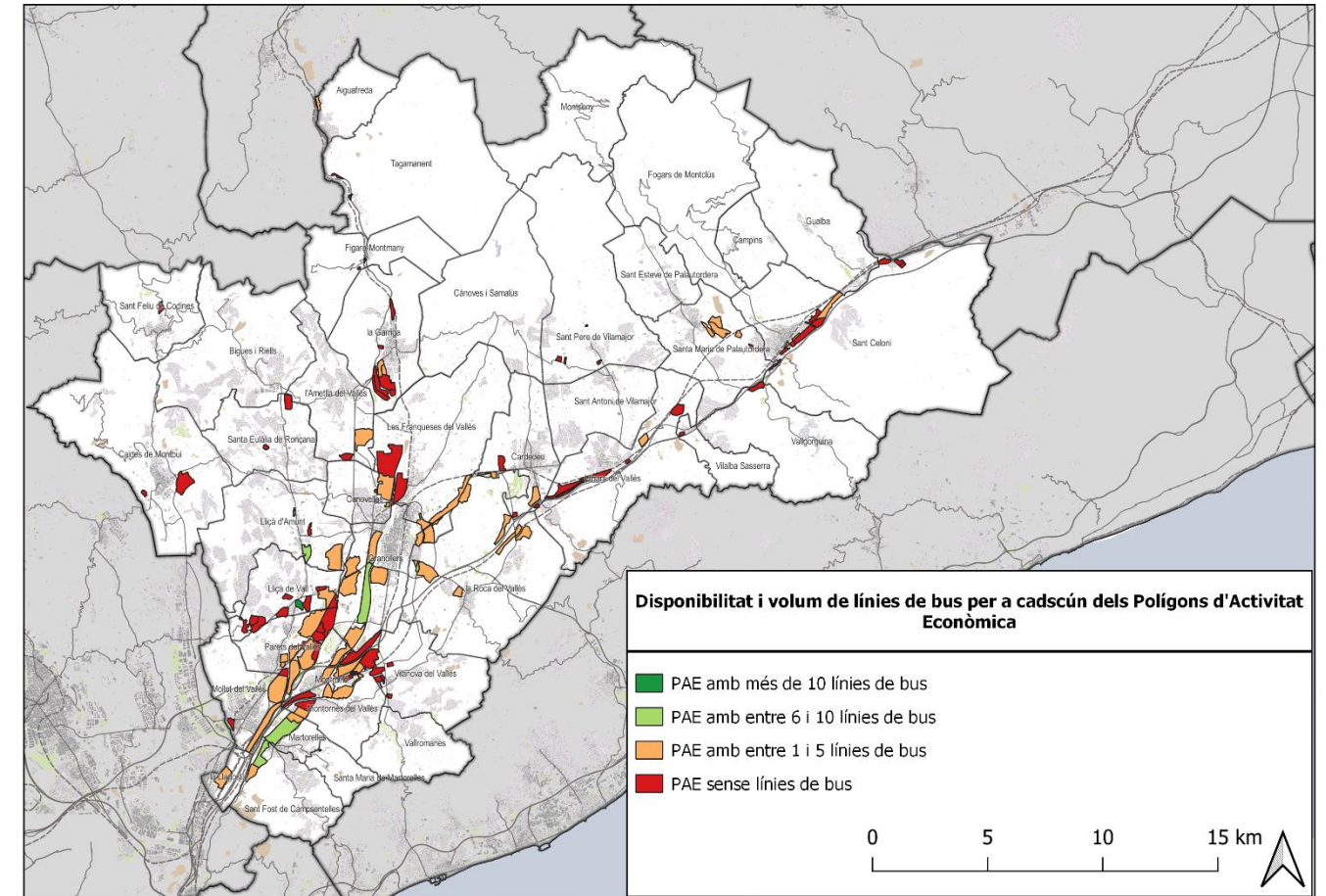
Fig. 43. Volum de parades de bus per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

Paral·lelament s'ha representat el **volum de línies de bus** que paren en cadascun dels diferents PAE. Aquí s'observa també els mateixos PAE representats en els mapes anteriors que no tenen accés en bus ni parades de bus). Respecte als PAE que sí tenen accés en bus i parades de bus, són els que tenen entre 1 i 5 línies de bus els majoritaris. Destaca però, el PAE de Can Coll com el que té un volum major de línies de bus, amb més de 10 línies. Entre mig resten alguns PAE com Polígon industrial de Martorelles 2, 20901, UA-19, Congost - Sant Julià, Molí d'en Fonedla o Polígon industrial Figueras amb un volum de línies de bus d'entre 6 i 10.

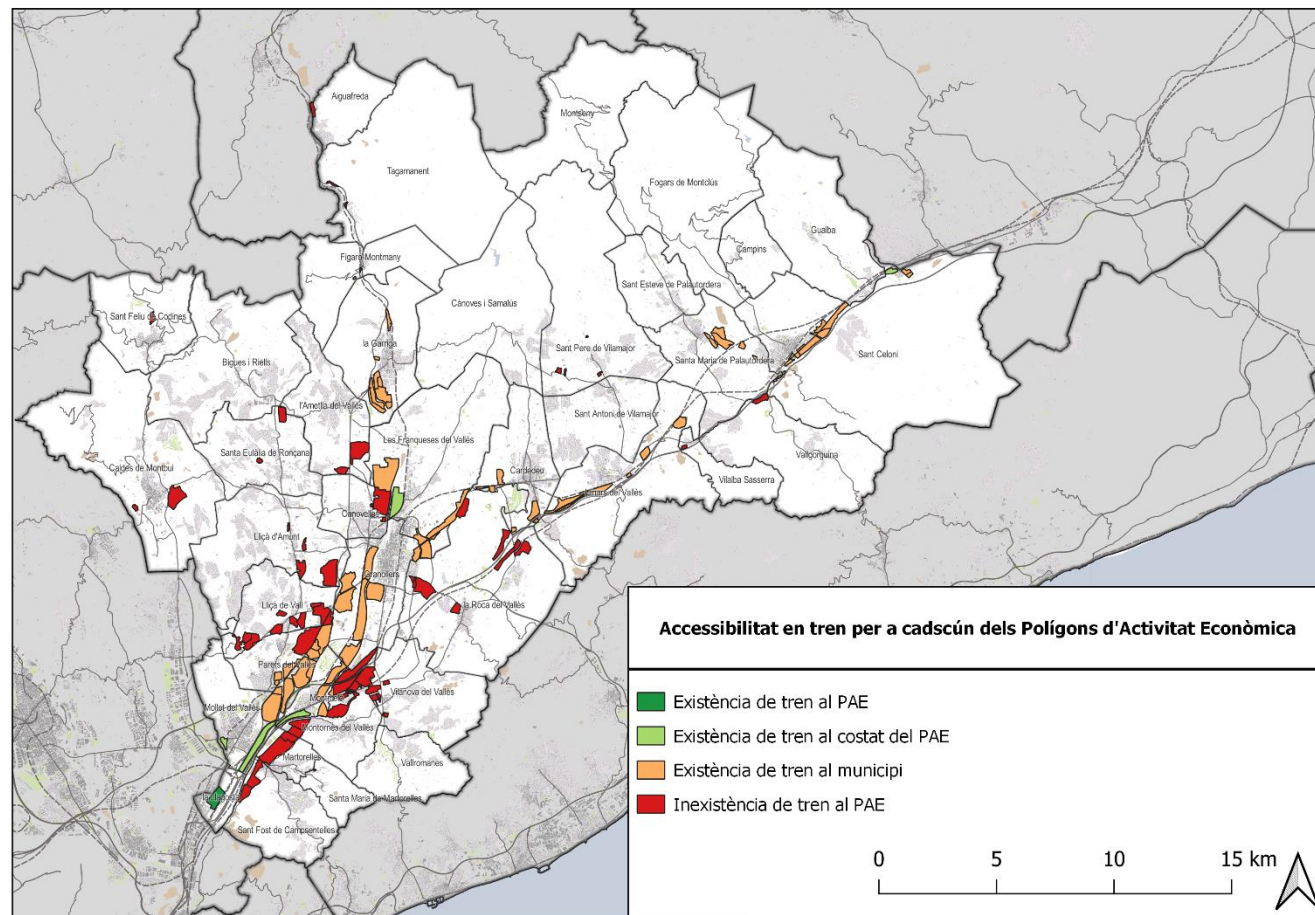
Fig. 44. Volum de línies de bus per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

Finalment, en quan a les variables d'accessibilitat, s'ha representat l'**accés en tren**. Aquí es destaca que pràcticament la meitat dels PAE no disposen d'estació de tren. De la resta, la majoria disposen d'estació al seu propi municipi, i només els PAE de Sector industrial del Camí Roma, Sota el Molí, Pla del Viver i Pla del Tren, Can Prat – Mollet, Inasca, La Farinera, Polígon El Congost - Les Franqueses tenen estació ben bé al costat del PAE. També és destacable el PAE de La Llagosta com l'únic que disposa d'estació ferroviària dins del propi PAE.

Fig. 45. Accessibilitat en tren per cadascun dels PAE

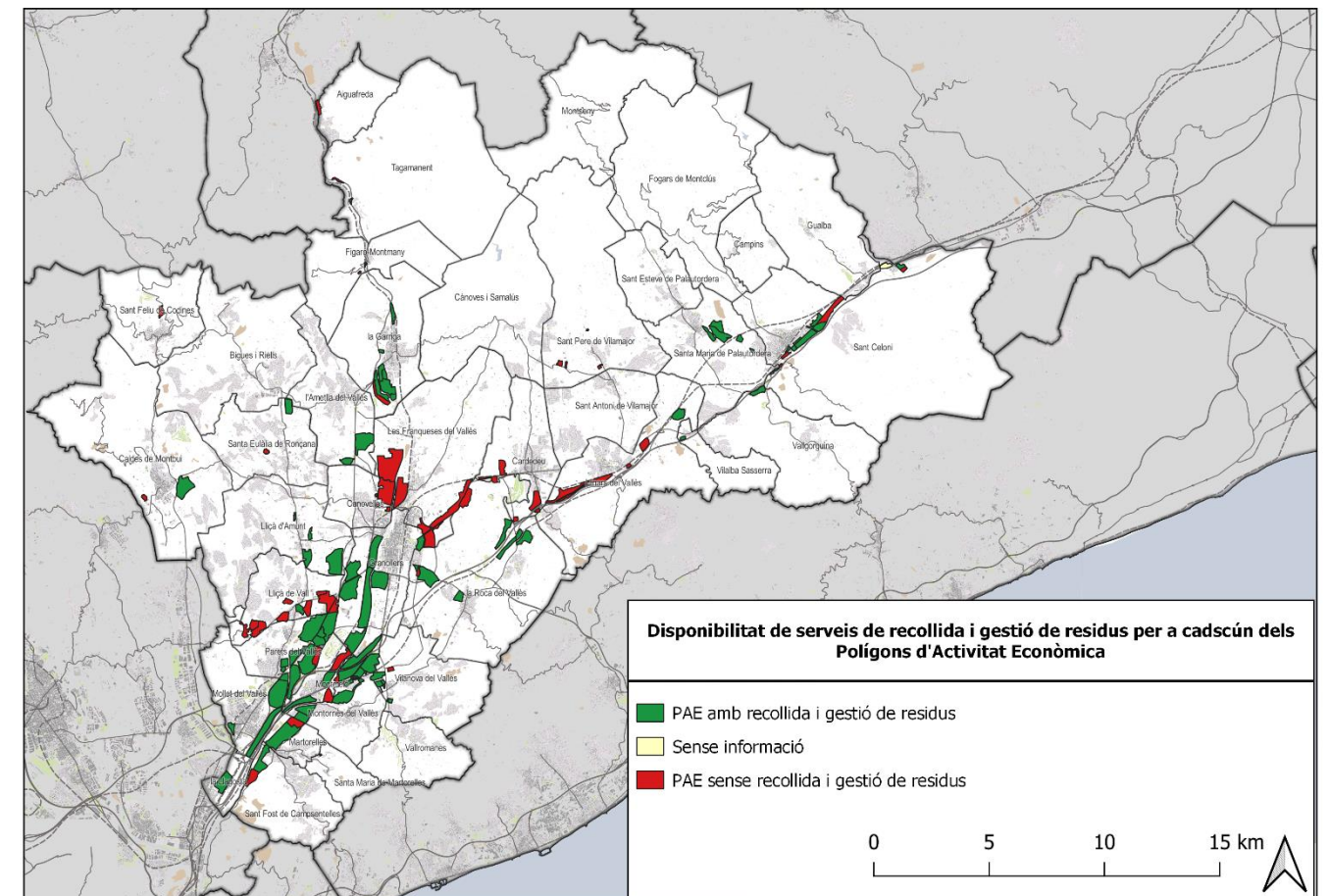


Font: Elaboració pròpia

A continuació s'han escollit **3 variables APEU** per representar cartogràficament.

En primer lloc s'ha optat per representar la disponibilitat del servei de **recollida i gestió de residus**, on s'observa que menys del 40% dels PAE no disposen d'aquest tipus de servei. Aquests PAE que no disposen de servei de recollida i gestió de residus es localitzen principalment en els municipis de Cardedeu, les Franqueses del Vallès, Lliçà de Vall, Llinars del Vallès, Montmeló, Sant Celoni i Sant Pere de Vilamajor.

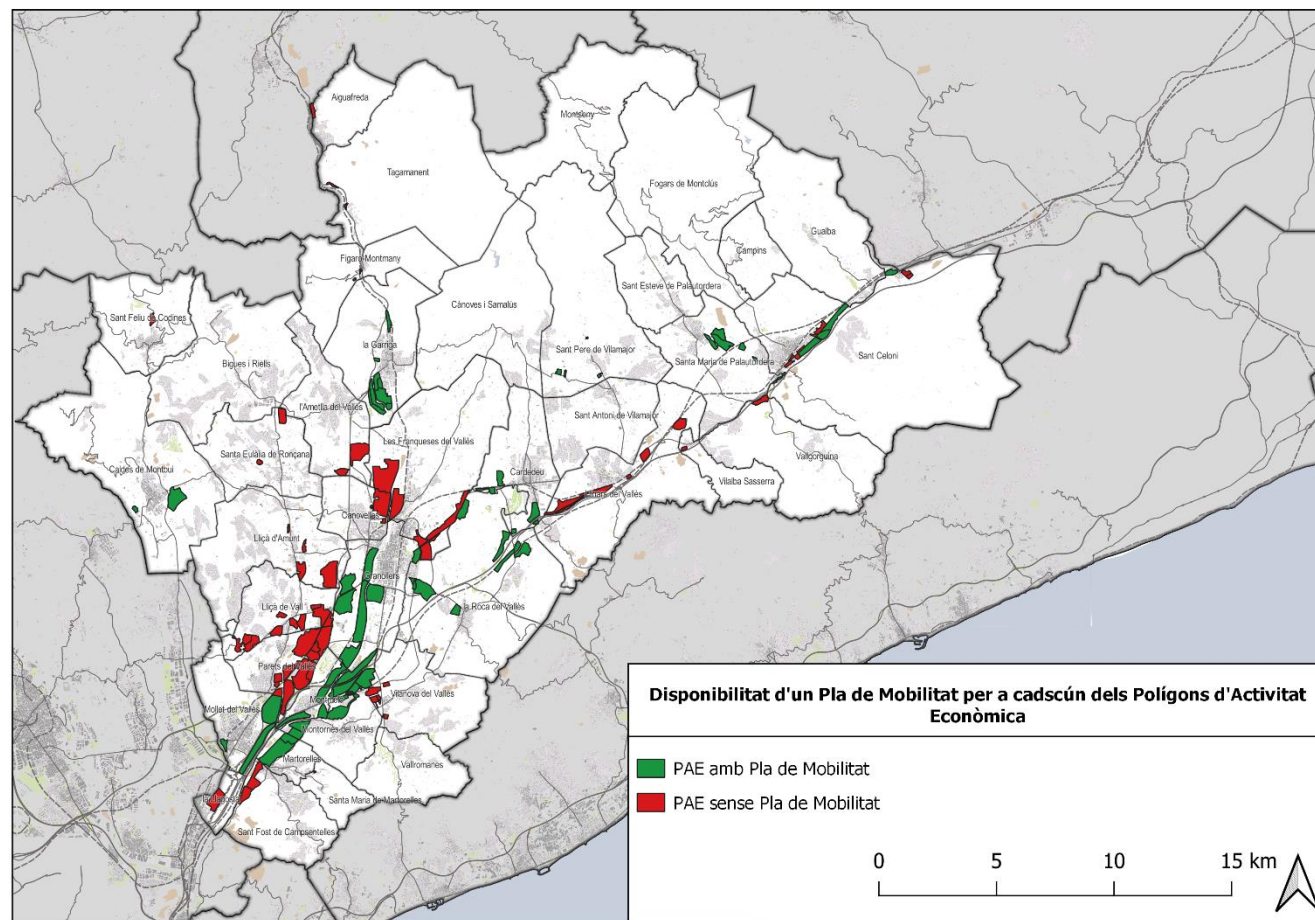
Fig. 46. Disponibilitat de serveis de recollida i gestió de residus per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

La següent variable que s'ha representat és la referent al la disponibilitat d'un **Pla de Mobilitat** ja sigui al PAE o a tot el municipi. La meitat dels PAE no disposen de Pla de Mobilitat, mentre que l'altre meitat sí. Els PAE que no disposen de Pla de Mobilitat es localitzen principalment en els municipis de Les Franqueses del Vallès, Lliçà d'Amunt, Lliçà de Vall, Llinars del Vallès, Paret del Vallès, Sant Celoni i Vilanova del Vallès.

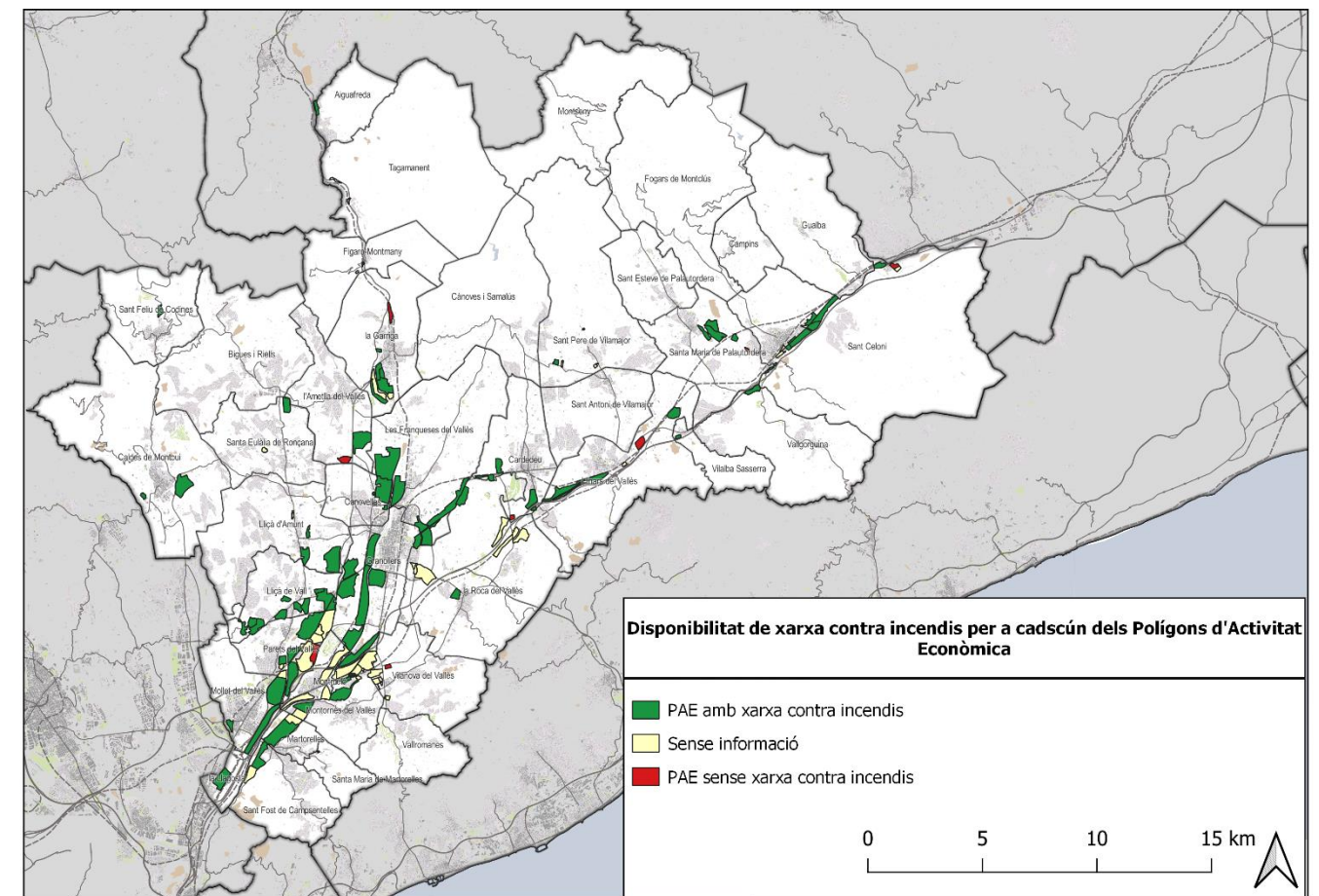
Fig. 47. Disponibilitat d'un Pla de Mobilitat per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

Per últim s'ha representat la disponibilitat de **xarxa contra incendis** dels diferents PAE del Vallès Oriental. Aquí es pot observar clarament que més de la meitat dels PAE sí disposen de xarxa contra incendis, i només 9 PAE no disposen d'aquesta xarxa. Malgrat tot, hi ha un gran nombre de PAE, pràcticament el 35%, dels que no s'ha pogut obtenir informació al respecte.

Fig. 48. Disponibilitat de xarxa contra incendis per cadascun dels PAE



Font: Elaboració pròpia

4. Propostes de línies estratègiques de millora

A partir de la recopilació i anàlisi de dades (tant dels plans i programes com de les dades recollides a camp) i la seva diagnosi, s'ha establert, a mode de proposta, una sèrie de línies estratègiques i actuacions a realitzar en els polígons del Vallès Oriental.

Aquestes línies estratègiques han estat presentades als diferents tècnics municipal encarregats de la gestió dels polígons, els qual han fet una primera valoració i han aportat noves idees i actuacions.

4.1 Línies estratègiques proposades inicials

Es proposen 5 línies estratègiques de millora:

Milliores en mobilitat sostenible: incrementar l'oferta dels modes sostenibles als PAE

- Millorar les connexions i accessibilitat amb els nuclis urbans: peu i bicicleta
- Millora de les connexions amb la xarxa de transport públic, especialment al tren i bus express
- Augmentar el nombre de les parades d'autobús i millorar la seva accessibilitat
- Regularitzar els aparcaments (pintar o senyalitzar correctament)
- Potenciar i incrementar les bosses d'aparcament de vehicles de gran tonatge (en els polígons que el seu teixit empresarial ho necessiti)
- Fer un Pla de Senyalització específic dels PAE del VOR – Fer marca comuna
- Fer polítiques de mobilitat sostenible pensades pels PAE: car-sharing, bus empresa, difusió de la mobilitat sostenible, etc.

Milliores en l'estat d'urbanització: incrementar la qualitat urbana dels PAE

- Tots els carrers amb enllumenat, actuar en els carrers que manca il·luminació
- Millorar l'eficiència de l'enllumenat, substitució dels menys eficients
- Construir voreres accessibles en aquells llocs inexistents i necessaris. Millorar l'accessibilitat de voreres concretes que tinguin mancances
- Millora de les calçades que estan en mal estat
- Incrementar la plantació de l'arbrat, específicament en els carrers principal si en les xarxes d'accés a peu i bicicleta
- Revisar els serveis de neteja en determinats carrers dels PAE

Planificar els PAE: conèixer en detall i fer propostes de futur

- Establir i promoure un Pla de Mobilitat específic per a tots els PAE del VOR o Estudis de Mobilitat específics de cada polígon o dels polígons a nivell individual
- Promoure i exigir els Plans de Desplaçaments d'Empresa

- Participar en tots els plans, programes, i estratègies que afectin als PAE: APEU, Economia Circular, Promoció Empresarial, SIPAE, transport públic, etc.
- Mantenir la informació (generada en aquest i altres projectes), actualitzar-la i utilitzar-la per a fer millores i obtenir

Millorar els serveis dels PAE

- Promoure en aquells PAE que ho necessitin els serveis i equipaments: guarderies, comerç, restauració, etc.
- Promoure i/o millorar els serveis de vigilància i seguretat
- Promoure i millorar la recollida i gestió dels residus

Promocionar i professionalitzar la gestió dels PAE: gestió professional

- Millorar o potenciar les gerències dels polígons
- Millorar o potenciar els vivers d'empreses, assessoraments a les empreses, assessorament professional, formacions, etc.
- Fomentar la participació en qualsevol aspecte relacionat amb la millora i propostes d'actuació
- Fer participar a les empreses de la gestió dels polígons
- Impulsar campanyes de difusió dels PAE de forma conjunta comarcal o amb d'altres demarcacions

4.2 Primera validació de les línies estratègiques

Quan es va fer la presentació del projecte a nivell intern amb els tècnics municipals, es va aprofitar per preguntar si les línies estratègiques eren adients i que les valoressin del 1 al 10. També es va indicar que afegissin noves actuacions si eren necessàries.

S'ha de considerar que totes les actuacions tenen com a mínim un aprovat. En tot cas validen les actuacions proposades per l'equip redactor. A part es consideren les propostes suggerides.

El resultat va ser el següent:

Taula 14. Resultats valoració línies estratègiques i proposta de noves

Línies estratègiques i propostes de millora		Puntuació (1 al 10)
Millors en mobilitat sostenible: incrementar l'oferta dels modes sostenibles als PAE	Millorar les connexions i accessibilitat amb els nuclis urbans: peu i bicicleta	8,3
	Millora de les connexions amb la xarxa de transport públic, especialment al tren i bus express	8,3
	Augmentar el nombre de les parades d'autobús i millorar la seva accessibilitat	7,6
	Regularitzar els aparcaments (pintar o senyalitzar correctament)	7,3
	Potenciar i incrementar les bosses d'aparcament de vehicles de gran tonatge (en els polígons que el seu teixit empresarial ho necessiti)	5,7
	Fer un Pla de Senyalització específic dels PAE del VOR - Fer marca comuna	5,9
	Fer polítiques de mobilitat sostenible pensades pels PAE: car-sharing, bus empresa, difusió de la mobilitat sostenible, etc.	7,1
Millors en l'estat de urbanització: incrementar la qualitat urbana dels PAE	Afegiries alguna altra millora? Potenciar PDE (ajut, bonificació, acompanyament, etc.) , treballar la sensibilització de les empreses, enquestes de mobilitat. Punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, també per a bicicletes. Servei cotxes compartits per polígons entre empreses properes. Millora de les calçades que estan en mal estat	
	Tots els carrers amb enllumenat, actuar en els carrers que manca il·luminació	7,3
	Millorar l'eficiència de l'enllumenat, substitució dels menys eficients	7,9
	Construir voreres accessibles en aquells llocs inexistents i necessaris. Millorar l'accessibilitat de voreres concretes que tinguin mancances	7,8
	Millora de les calçades que estan en mal estat	7,6
	Incrementar la plantació de l'arbrat, específicament en els carrers principals i en les xarxes d'accés a peu i bicicleta	6,3
	Millors en l'estat de urbanització: incrementar la qualitat urbana dels PAE [Revisar els serveis de neteja en determinats carrers dels PAE]	8,0

Línies estratègiques i propostes de millora		Puntuació (1 al 10)
	Afegiries alguna altra millora? Revisar passos de vianants, revisar zones verdes i equivalents Neteja de la via pública i recollida de brossa Punts de recollida de residus, mirar ubicacions i quantitats necessàries Regular habilitar espais /punts de venda d'entrepans i begudes amb vehicles mòbils, amb concessions d'ús. En el cas de Vallgorguina, acabar les obres d'urbanització pendents i recepcionar-les per part de l'Ajuntament. L'arbrat ja existeix, però les seves arrels aixequen les voreres. Volem canviar-los per arbres autòctons.	
Planificar els PAE: conèixer en detall i fer propostes de futur	Establir i promoure un Pla de Mobilitat específic per a tots els PAE del VOR o Estudis de Mobilitat específics de cada polígon o dels polígons a nivell individual	6,7
	Promoure i exigir els Plans de Desplaçaments d'Empresa	5,8
	Participar en tots els plans, programes, i estratègies que afectin als PAE: APEU, Economia Circular, Promoció Empresarial, SIPAE, transport públic, etc.	7,5
	Planificar els PAE: conèixer en detall i fer propostes de futur [Mantenir la informació (generada en aquest i altres projectes), actualitzar-la i utilitzar-la per a fer millores i obtenir]	7,8
	Afegiries alguna altra millora? Tendir en els plans de mobilitat cap a una mobilitat més eficient i sostenible (transport públic, transport de forma agrupada, transport sostenible a peu/bici), incorporar la xarxa de camins (vies lentes) Enquestes de satisfacció del polígon entre els treballadors i treballadores.	
Millorar els serveis dels PAE	Promoure en aquells PAE que ho necessitin els serveis i equipaments: guarderies, comerç, restauració, etc.	5,9
	Promoure i/o millorar els serveis de vigilància i seguretat	7,4
	Promoure i millorar la recollida i gestió dels residus	8,0
	Afegiries alguna altra millora? Promoure l'economia circular. Foment d'espais mixtos: comercials-lleure a les zones de polígons properes a les poblacions o entrades i grans vies de comunicació.	
Promocionar i professionalitzar la gestió dels PAE: gestió professional	Millorar o potenciar les gerències dels polígons	6,7
	Millorar o potenciar els vivers d'empreses, assessoraments a les empreses, assessorament professional, formacions, etc.	7,3
	Fomentar la participació en qualsevol aspecte relacionat amb la millora i propostes d'actuació	7,9
	Fer participar a les empreses de la gestió dels polígons	8,4
	Impulsar campanyes de difusió dels PAE de forma conjunta comarcal o amb d'altres demarcacions	7,8
	Afegiries alguna altra millora? Potenciar l'associacionisme (associacions per cada polígon) sempre que no sigui possible la creació d'un APEU Facilitar la signatura de convenis amb centres de formació amb PAE amb indústries vinculades als estudis i facilitar la pràctica i incorporacions laborals. Estem treballant un pla de mobilitat, i un d'eficiència energètica en els PAE a nivell territorial AMERC	

Font: CCVOR i Solucions Geogràfiques

4.3 Línies estratègiques proposades finals

S'han mantingut les línies estratègiques proposades i s'han afegit aquelles suggerides pels tècnics que no estaven repetides o ja incloses en d'altres.

Les línies estratègiques de millora dels polígons industrials del Vallès Oriental proposades finals són les següents:

Taula 15. Proposta final de línies estratègiques

Línies estratègiques i propostes de millora	
Millores en mobilitat sostenible: incrementar l'oferta dels modes sostenibles als PAE	Millorar les connexions i accessibilitat amb els nuclis urbans: peu i bicicleta
	Millora de les connexions amb la xarxa de transport públic, especialment al tren i bus express
	Augmentar el nombre de les parades d'autobús i millorar la seva accessibilitat
	Regularitzar els aparcaments (pintar o senyalitzar correctament)
	Potenciar i incrementar les bosses d'aparcament de vehicles de gran tonatge (en els polígons que el seu teixit empresarial ho necessiti)
	Fer un Pla de Senyalització específic dels PAE del VOR - Fer marca comuna
	Fer polítiques de mobilitat sostenible pensades pels PAE: car-sharing, bus empresa, difusió de la mobilitat sostenible, etc.
	Instal·lar punts de recàrrega per a vehicles elèctrics i bicicletes en aquells llocs estratègics
	Realitzar una campanya d'enquestes de mobilitat als treballadors de les empreses situades als polígons industrials
Millores en l'estat de urbanització: incrementar la qualitat urbana dels PAE	Tots els carrers amb enllumenat, actuar en els carrers que manca il·luminació
	Millorar l'eficiència de l'enllumenat, substitució dels menys eficients
	Construir voreres accessibles en aquells llocs inexistents i necessaris. Millorar l'accessibilitat de voreres concretes que tinguin mancances
	Millora dels passos de vianants i guals de vianants, especialment a la xarxa principal de vianants
	Millora de les calçades que estan en mal estat
	Incrementar la plantació de l'arbrat, específicament en els carrers principals i en les xarxes d'accés a peu i bicicleta. Plantació d'arbres autòctons i que no generin problemes amb les voreres
	Impulsar i prioritzar les obres i projectes urbanístics en tràmit o pendents d'executar
	Foment d'espais mixtos: comercials-lleure a les zones de polígons properes a les poblacions o entrades i grans vies de comunicació.
Revisar els serveis de neteja en determinats carrers dels PAE	
Planificar els PAE: conèixer en detall i fer propostes de futur	Establir i promoure un Pla de Mobilitat específic per a tots els PAE del VOR o Estudis de Mobilitat específics de cada polígon o dels polígons a nivell individual
	Promoure i exigir els Plans de Desplaçaments d'Empresa. Subvencionar i ajudar a la seva redacció.
	Participar en tots els plans, programes, i estratègies que afectin als PAE: APEU, Economia Circular, Promoció Empresarial, SIPAE, transport públic, etc.
	Mantenir la informació (generada en aquest i altres projectes), actualitzar-la i utilitzar-la per a fer millores i obtenir
	Promoure, planificar i ajudar a desenvolupar l'economia circular als polígons
	Enquestes de satisfacció del polígon entre els treballadors i treballadores.
Promoure en aquells PAE que ho necessitin els serveis i equipaments: guarderies, comerç, restauració, etc.	

Línies estratègiques i propostes de millora	
Millorar els serveis dels PAE	Promoure i/o millorar els serveis de vigilància i seguretat
	Promoure i/o millorar la recollida i gestió dels residus, ubicacions dels mateixos i deixalleries
	Promoure i/o millorar els serveis i les concessions de neteja. També implicar les empreses que generen brutícia
	Regular habilitar espais /punts de venda d'entrepans i begudes amb vehicles mòbils, amb concessions d'ús.
Promocionar i professionalitzar la gestió dels PAE: gestió professional	Millorar o potenciar les gerències dels polígons
	Millorar o potenciar els vivers d'empreses, assessoraments a les empreses, assessorament professional, formacions, etc.
	Fomentar la participació en qualsevol aspecte relacionat amb la millora i propostes d'actuació
	Fer participar a les empreses de la gestió dels polígons
	Impulsar campanyes de difusió dels PAE de forma conjunta comarcal o amb d'altres demarcacions
	Potenciar l'associacionisme (associacions per cada polígon) sempre que no sigui possible la creació d'un APEU
	Facilitar la signatura de convenis amb centres de formació amb PAE amb indústries vinculades als estudis i facilitar la pràctica i incorporacions laborals.

Font: CCVOR i Solucions Geogràfiques



SOLUCIONS
geoinformació i territori

Web: <http://solucionsgeografiques.info/>