

5

La revista de Lliçà

El transport de Lliçà:
un mitjà que ens apropa



Ajuntament
de Lliçà d'Amunt



Ajuntament

carrer d'Anselm Clavé, 73
tel. 93 841 52 25 · fax 93 841 41 75
a/e: ajuntament@llicamunt.net
web: www.llicamunt.net

Horari:

de dilluns a dijous de 8 a 14 h i de 16 a 20 h
divendres de 8 a 14 h

horari d'estiu (juliol i agost):

de dilluns a divendres, de 9 a 15 h

telèfons d'interès

Àrea Bàsica de Salut Vall del Tenes	93 841 52 50
Biblioteca Municipal IES Lliçà	666 564 961
Casal d'avis	93 841 61 55
CEIP Miquel Martí i Pol	93 841 54 60
CEIP Països Catalans	93 841 56 05
CEIP Rosa Oriol	93 841 66 22
CEIP Sant Baldiri	93 841 46 52
Centre Cívic Ca l'Artigues de la Serra	93 843 51 62
Centre Cívic Palaudàries	93 864 60 10
Correus i telègrafs	93 841 90 87
Deixalleria	93 841 58 71
Escola Bressol municipal L'Espurna	93 841 53 31
Escola Bressol municipal Palaudàries	93 864 59 54
Escola Municipal de Música L'Aliança	93 841 48 86
Esplai	93 841 56 95
Farmàcia Mas	93 841 47 78
Farmàcia Trullols	93 843 51 65
Farmàcia Valeta	93 841 61 05
IES Lliçà	93 841 66 25
Jutjat de pau	93 860 72 16
Local social Can Costa	93 841 55 63
Local social Can Farell	93 843 52 56
Local social Mas Bo i Can Lledó	93 841 76 29
Organisme de Gestió Tributària	93 841 53 53
Parròquia	93 841 50 54
Pavelló d'esports	93 860 70 25
Polícia local	93 860 70 80
Protecció civil	93 841 65 41
Punt d'Informació Juvenil "El Galliner"	666 564 961
Registre civil	93 860 72 14
Servei d'Informació sobre Drogues	649 63 01 34
Servei d'Ocupació de la Vall del Tenes	93 841 58 12
Taxi	658 90 64 67

Horaris

LA-1 EL PLA - PALAUDÀRIES

LLIÇÀ CENTRE	8:00	9:00	10:00	11:00	12:30	13:30	***	***	***	14:30	15:30	16:30	17:30	19:30	21:30
CA L'ESTEPER	8:08	9:08	10:08	11:08	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	19:38	21:38			
CAN SALGOT	8:14	9:14	10:14	11:14	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	19:44	21:44			
CAN LLEDÓ	8:20	9:20	10:20	11:20	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:50	19:50	21:50			
MAS BO	8:21	9:21	10:21	11:21	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	19:51	21:51			
CAN ROURE	8:23	9:23	10:23	11:23	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	19:53	21:53			
PALAUDÀRIES	8:29	9:29	10:29	11:29	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	19:59	21:59			

LA-1 PALAUDÀRIES - EL PLA

PALAUDÀRIES	7:30	8:30	9:30	10:30	11:30	13:00	***	***	***	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	20:00
MAS BO	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	20:02			
CAN LLEDÓ	7:34	8:34	9:34	10:34	11:34	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	20:04			
CAN SALGOT	7:35	8:35	9:35	10:35	11:35	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	20:05			
CA L'ESTEPER	7:42	8:42	9:42	10:42	11:42	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	20:12			
LLIÇÀ CENTRE	7:54	8:54	9:54	10:54	11:54	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	20:24			

LA-2 EL PLA - LA SERRA

LLIÇÀ CENTRE	8:00	9:00	11:00	12:30	13:30	14:30	***	***	***	15:30	16:30	17:30	18:30	20:30	21:30
EL PLA	8:07	9:07	11:07	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	20:37	21:37			
PINEDA FEU	8:08	9:08	11:08	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38	20:38	21:38			
CAN FARELL	8:10	9:10	11:10	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	20:40	21:40			
CA L'ARTIGUES	8:15	9:15	11:15	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	20:45	21:45			
CAN COSTA	8:23	9:23	11:23	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	20:53	21:53			
PINEDA VALLÈS	8:25	9:25	11:25	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55	20:55	21:55			

LA-2 LA SERRA - EL PLA

PINEDA VALLÈS	7:29	8:29	9:29	11:29	12:59	13:59	***	***	***	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	20:59
CAN COSTA	7:35	8:35	9:35	11:35	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	21:05			
CA L'ARTIGUES	7:36	8:36	9:36	11:36	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	21:06			
CAN FARELL	7:45	8:45	9:45	11:45	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15	21:15			
PINEDA FEU	7:51	8:51	9:51	11:51	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21	21:21			
EL PLA	7:53	8:53	9:53	11:53	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	19:23	21:23			
LLIÇÀ CENTRE	7:56	8:56	9:56	11:56	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	21:26			

LA-3 LLIÇÀ (EL PLA) - GRANOLLERS

LLIÇÀ CENTRE	7:00	8:00	9:00	10:00	12:30	13:30	***	***	***	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30
CAN XICOTA	7:07	8:07	9:07	10:07	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37	19:37	20:37			
RAVAL XICOTA	7:10	8:10	9:10	10:10	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40			
ESTACIÓ DEL NORD	7:16	8:16	9:16	10:16	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46			
PARC DE PONENT	7:17	8:17	9:17	10:17	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47			
TEATRE AUDITORI	7:18	8:18	9:18	10:18	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48			
POLICLÍNICA	7:21	8:21	9:21	10:21	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51	19:51	20:51			
JUTJATS	7:23	8:23	9:23	10:23	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53			

LA-3 GRANOLLERS - LLIÇÀ (EL PLA)

JUTJATS	7:23	8:23	10:23	11:53	12:53	13:53	***	***	***	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53
ESTACIÓ DE FRANÇA	7:27	8:27	10:27	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57	20:57			
PISCINES MUNICIPALS	7:30	8:30	10:30	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00			
INSTITUTS	7:35	8:35	10:35	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05	20:05	21:05			
ESTACIÓ DEL NORD	7:37	8:37	10:37	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07	20:07	21:07			
CAN XICOTA	7:43	8:43	10:43	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13	20:13	21:13			
RAVAL XICOTA	7:46	8:46	10:46	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16	20:16	21:16			
LLIÇÀ CENTRE	7:50	8:50	10:50	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20			

LA-5 PALAUDÀRIES - PALAU

PALAUDALBA	9:00	12:30	15:00	18:30
PALAUDÀRIES	9:01	12:31	15:01	18:31
C. ROVIRA NOU	9:03	12:33	15:03	18:33
C. ROVIRA VELL	9:07	12:37	15:07	18:37
C. FALGUERA	9:11	12:41	15:11	18:41
PALAU SOLITÀ I PLEGAMANS	9:12	12:42	15:12	18:42

LA-5 PALAU - PALAUDÀRIES

PALAU SOLITÀ I PLEGAMANS	9:13	12:43	15:13	18:43
C. FALGUERA	9:15	12:45	15:15	18:45
C. ROVIRA VELL	9:16	12:46	15:16	18:46
C. ROVIRA NOU	9:21	12:51	15:21	18:51
PALAUDÀRIES	9:25	12:55	15:25	18:55
PALAUDALBA	9:26	12:56	15:26	18:56

EL SERVEI D'AUTOBUSOS FUNCIONA DE DILLUNS A DIVENDRES EXCEPTE FESTIUS NO LOCALS
***LES EXPEDICIONS ASSENYALADES AMB ESTERISCS RESTEN SENSE SERVEI DURANT EL MES D'AGOST

El valor del nostre transport públic

Si darrerament heu fet algun viatge, o tan sols una excursió, quina és la imatge que més us ha definit el poble o la ciutat que heu visitat? Els seus carrers. Si eren estrets i polits, amples i arbrats. Si els cotxes envaïen l'espai dels vianants, si era còmode passejar o si el transport públic us portava a tot arreu. I és que els carrers són la imatge de qualsevol poble.

Sovint, el que vivim cada dia no ho jutgem amb el mateix rigor. Ho assumim com la nostra petita incomoditat i ho suplím prenent el vehicle privat sense plantejar-nos res més i aparcant sense tenir en compte si estem entorpint el pas o privant l'autobús d'acostar-se a la vorera.

Els nostres carrers han passat, en pocs anys, de ser l'espai de joc de molts infants a carreteres de pas de tot un veïnat.

Aquest procés ens porta a haver de fer un ús més racional d'aquest espai públic. L'Ajuntament ha anat establint criteris de disseny d'aquests carrers, que respectin al vianant i que aconduïxin el trànsit de pas cap a les vies més amples i més aptes de la nostra ciutat.

Tot aquest esforç es porta endavant per aconseguir que les diferents maneres de desplaçar-se puguin conviure: poder caminar per una vorera sense perill i amb un mínim de comoditat, amb passos amb rases que donin prioritat al vianant, carrers amb bon asfalt per transitar, espais ben senyalitzats per aparcar el vehicle privat, línies d'autobús que et puguin portar, des de qualsevol barri fins al tren o fins al centre en un temps raonable.

Tot això ho tenim en comú amb molts pobles del nostre entorn, però una d'elles, el transport públic que avui ens ocupa, té un gran valor afegit en la nostra circumstància: de totes les polítiques que aquest Ajuntament pot endegar, la del transport públic és la que més explícitament pot cohesionar el nostre model de població.

En un poble en creixement ràpid i amb un model extensiu d'implantació, el transport públic supleix la manca de proximitat física. És un concepte de transport diferent del que ha de tenir una ciutat compacta. Aquí no es tracta d'unir diferents pols comercials i de serveis entre ells, es tracta de la necessitat vital de molts veïns i veïnes de desplaçar-se per arribar a serveis bàsics. En principi la resolució d'aquesta necessitat només té dues alternatives: o el vehicle privat o el transport públic. Des de l'Ajuntament hem donat molta prioritat a un servei de transport públic potent, que faci que cada dia més persones puguin prescindir del vehicle privat i tenir al seu abast tots els serveis del nostre poble. Potenciant aquest servei entre els nostres joves, algun dia, en un futur, podrem aturar aquesta estadística que ens diu que, en els darrers anys, en el nostre poble, s'han inscrit més cotxes que habitants. Queda feina per fer, hem de millorar els nostres carrers i el servei del nostre transport per fer-lo cada dia millor, però sobretot, hem d'aconseguir que la gent del nostre poble sigui conscient que la millora d'aquest entorn urbà, allò que tan apreciem quan ens movem per ciutats europees que admirem, necessita que cadascú de nosaltres hi posi una part del seu esforç.

De totes les polítiques que aquest Ajuntament pot endegar, la del transport públic és la que més explícitament pot cohesionar el nostre model de població.

sumari

informació d'interès	2
editorial	3
monogràfic	4
les entitats al dia	14
enquesta	15
entrevista	16
els grups municipals opinen	18
en els darrers mesos	20
història	23
geografia	24

Història del transport de Lliçà d'Amunt

El servei de transport urbà municipal va entrar en funcionament el 25 d'octubre de 1999. Inicialment, el servei comptava amb un sol vehicle de 16 places que assumia les dues línies de recorregut, passant per 66 parades diferents dins del municipi.

El 17 de setembre del 2001 entra en funcionament un nou vehicle que permet posar en marxa la línia L-3. Aquest nou itinerari uneix el municipi amb les dues estacions que Renfe té a Granollers. A més de la creació d'una nova línia, la incorporació d'un segon autobús permet millorar les dues línies existents, perllongant la L-1 fins al municipi de Palau-solità i Plegamans, i reajustar els horaris. La nova línia LA-3 incorpora canvis l'any 2004, quan s'amplia el recorregut per Granollers, passant per punts claus com els instituts, els jutjats i la policlínica. D'aquesta manera es cobreixen aquelles demandes ciutadanes que volien una ampliació de l'itinerari del transport en el municipi veí. L'ampliació del recorregut va anar acompanyada de l'increment del nombre de parades i expedicions.

El setembre del 2002 el servei de transport passa a comptar amb tres autobusos, ja que es fa una renovació de la flota amb la incorporació de dues unitats noves amb una capacitat de 30 places cadascuna, i adaptades a les persones de mobilitat reduïda, i es manté un dels autobusos antics de 16 places com a reforç del servei. La incorporació dels nous vehicles és un punt clau en la història del transport de Lliçà, ja que implica una modificació d'horaris i recorreguts important. Com a canvis significatius podem assenyalar la centralització de les línies LA-1, LA-2 i LA-3 a la parada de davant de

l'Ajuntament, i la creació d'una nova línia, la LA-5, com a resultat de dividir la línia LA-1. La divisió de la LA-1 es fa per tal d'escurçar el temps de trajecte, i garantir la freqüència regular de totes les expedicions.

Un altre moment important quant a la remodelació de la flota de transport té lloc el **setembre del 2004**, moment en què s'incorporen dues unitats que substitueixen dos dels autobusos antics. Aquestes dues unitats, tot i ser autobusos amb una certa edat, tenen una capacitat de 70 places cadascuna, i per tant poden absorbir la demanda existent en les franges horàries escolars. Aquesta mesura és provisional fins a la propera posada en marxa dels autobusos nous, prevista per al gener del 2006.

A banda de la renovació i ampliació dels vehicles, i la modificació dels recorreguts i els horaris, el transport urbà de Lliçà d'Amunt ha anat evolucionant en altres àmbits. El transport de Lliçà d'Amunt va entrar a formar part del sistema d'Integració Tarifària de l'ATM (Autoritat de Transport Metropolità) el juliol del 2001, i l'any 2003 es va modificar la denominació de les línies per tal d'adaptar-les a les disposicions establertes per aquest organisme, de tal manera que passen a denominar-se: LA-1, LA-2, LA-3 i LA-5. Un altre fet remarcable és que es posen els indicatius dels barris en tots els senyals de parada del transport urbà, de tal manera que el viatger sempre pugui saber en quin punt del recorregut es troba.

Els responsables del transport urbà municipal sempre han estat pendents de l'eficàcia del servei, de tal manera que s'han realitzat enquestes per tal de determinar el perfil de l'usuari i comprovar el grau de satisfacció envers al transport. Els resultats valoratius de l'enquesta atorgaven

una alta puntuació al servei prestat pel Transport de Lliçà d'Amunt. La valoració i la implicació de la ciutadania sempre ha estat important per a l'Ajuntament, en aquesta línia la regidoria de Governació i Transport Públic ha portat a terme diverses activitats i tallers per tal de donar a conèixer el servei, principalment, en l'àmbit escolar.

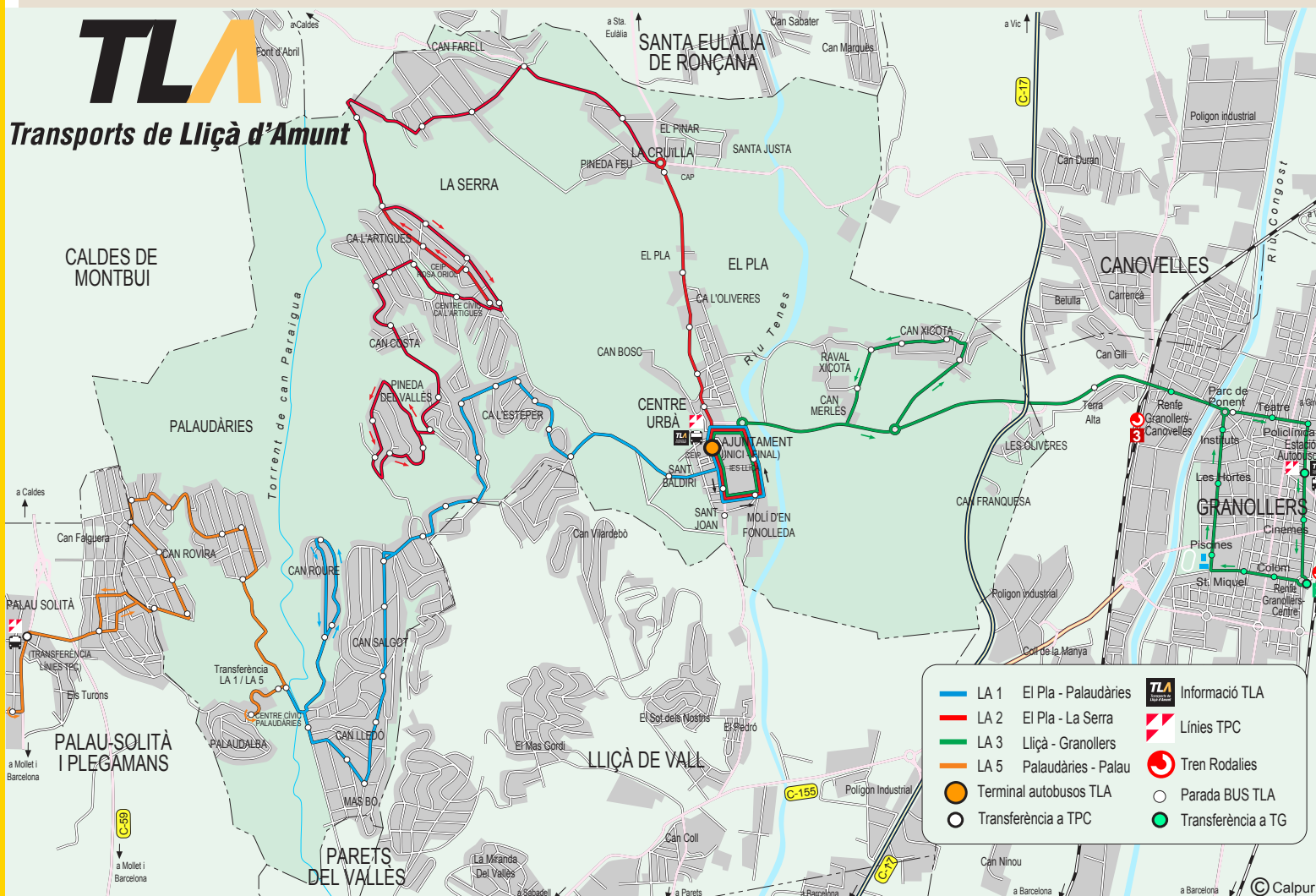
En la història del transport municipal es fa palesa la seva col·laboració amb les diferents regidories de l'Ajuntament. En aquest sentit, podem destacar la participació en la difusió de diferents campanyes encetades des de diferents àrees, ja que molt sovint els autobusos han servit com a suports informatius que han passejat multitud de missatges pel nostre municipi. Altres col·laboracions d'interès han estat les portades a terme amb la regidoria de Joventut amb la promoció de la T-Jove per als estudiants; i la col·laboració amb la regidoria d'Educació, amb la realització dels tallers: "Un dia amb el transport urbà" i "El transport públic et porta més lluny", mitjançant els quals el jovent aprèn els avantatges que suposa la utilització del transport col·lectiu.

En els darrers temps, els bons resultats obtinguts pel nostre transport urbà han servit com a model en xerrades, jornades temàtiques i cursos especialitzats sobre transport urbà. A la jornada de l'AMTU (Agrupació de municipis amb transport urbà) del febrer de 2005, va tenir lloc la xerrada "El transport urbà en poblacions i zones de baixa densitat. L'experiència de Lliçà d'Amunt"; i als cursos de sensibilització per la mobilitat sostenible i segura, portats a terme a Barcelona, Tarragona, Lleida i Girona, on ha servit com a matèria d'un cas pràctic de transport municipal.



El nostre model de transport públic

El model que nosaltres apliquem és l'exemple que segueixen d'altres municipis que volen millorar xarxes antigues de transport públic. De fet, les nostres dificultats territorials i de densitat de població ens han portat a intentar optimitzar els nostres recursos i així fer el millor servei al millor preu.



Les freqüències de pas

L'aposta que hem fet de facilitar l'accés de la gent al bus urbà ens ha portat a establir uns recorreguts màxims de mitja hora.

Aquest model implica que el nostre servei és competitiu amb d'altres sistemes de transport, ja que el temps màxim de viatge és raonable en funció del recorregut.

TLA



La nova imatge del servei

Aprofitant l'entrada en servei dels nous autobusos, es va veure oportú plantejar-se la definició de la imatge corporativa del servei de transport urbà, ja que fins aleshores la imatge de Transports de Lliçà d'Amunt ha anat adaptant-se a les necessitats del moment sense tenir una imatge prèviament definida.

Per aquest motiu i donat que el servei està molt assumit per la població, s'ha definit una nova imatge de Transports de Lliçà d'Amunt que compleix tota una sèrie de requisits, facilita la identificació del servei als usuaris i manté una coherència de logos, formes i colors amb tots els elements que envolten el servei urbà d'autobusos.

CREIXEMENT DE L'OFERTA DE SERVEI 1999 - 2005

ANY	LÍNIES	NOMBRE EXPEDICIONS	NOMBRE PARADES	AUTOBUSOS	OFERTA DE PLACES	KM DE SERVEI	PASSATGE ANUAL	VIAT GES HABITANT
2000	2	15	66	1	16	84.163	20.289	2,11
2002	4	69	144	3	76	154.492	60.089	5,55
2005	4	82	164	4	176	179.947	150.592	12,1

La connectivitat de les línies

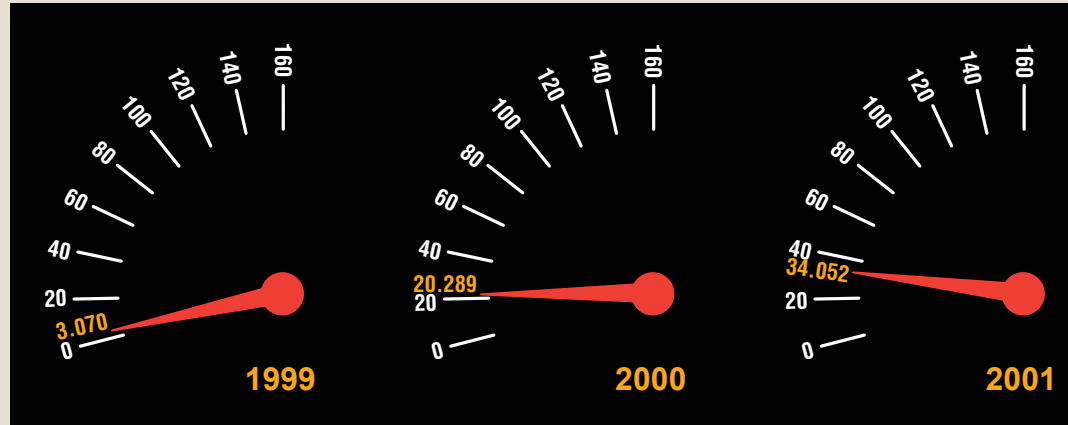
Totes les línies del nostre sistema connecten amb una altra línia o un altre mitjà de transport, de manera que amb els transbordaments necessaris i la política de bitllets integrats, segellant una targeta multiviatge a un extrem del nostre territori podem arribar, amb la mateixa cancel·lació, a Granollers o al cor de Barcelona.

Els serveis als barris

En l'actualitat, el nostre servei de transport és utilitzat pràcticament en exclusiva per a anar dels barris al Centre i d'aquest a Granollers i Barcelona. En un futur, l'establiment dels serveis previstos als barris –escoles, centres de salut, comerç, habitatge, serveis municipals- faran que l'ús del transport canviï, afegint una necessitat de la gent d'anar de barri a barri. Aquest canvi millorarà molt les possibilitats de servei del nostre model de transport.

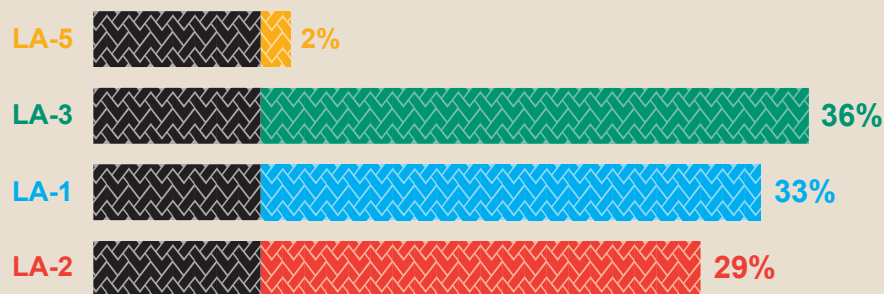
COMPARATIVA D'UTILITZACIÓ DEL TRANSPORT URBÀ DE LLIÇÀ D'AMUNT

L'evolució del passatge durant aquests sis primers anys ha estat espectacular, fet que gradualment anirà minvant a causa que ja s'han assolit unes xifres considerables de passatge, que fan preveure uns creixements futurs més moderats. Per a l'any 2006 hi ha previst un creixement del voltant del 10%.

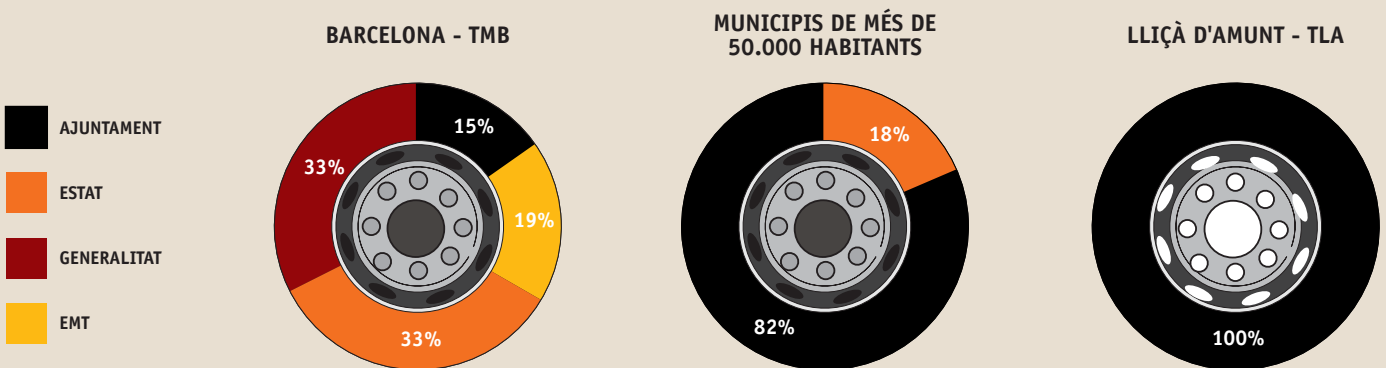


REPARTIMENT D'UTILITZACIÓ DE LES LÍNIES

Pel que fa a la utilització de les línies, tres tenen un funcionament acceptable, amb uns repartiments del total del passatge molt equilibrat, que oscil·la entre el 30% i el 36%. En el cantó oposat tenim la LA5, que malgrat les demandes per les quals es va posar en servei, només transporta el 2% del total del passatge.

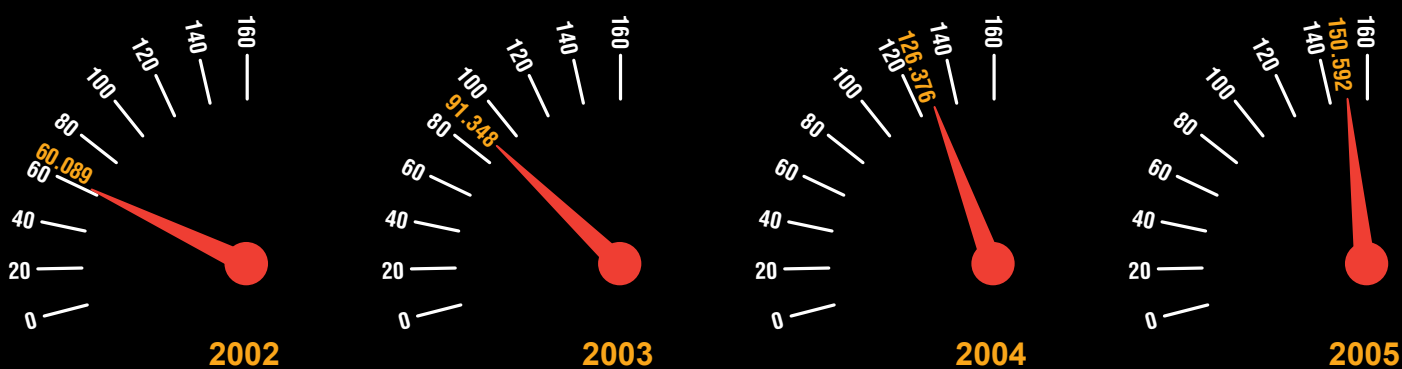


COMPARATIVA DEL FINANÇAMENT DEL DÈFICIT DEL TRANSPORT URBÀ SEGONS EL TIPUS DE MUNICIPI



Els nostres carrers

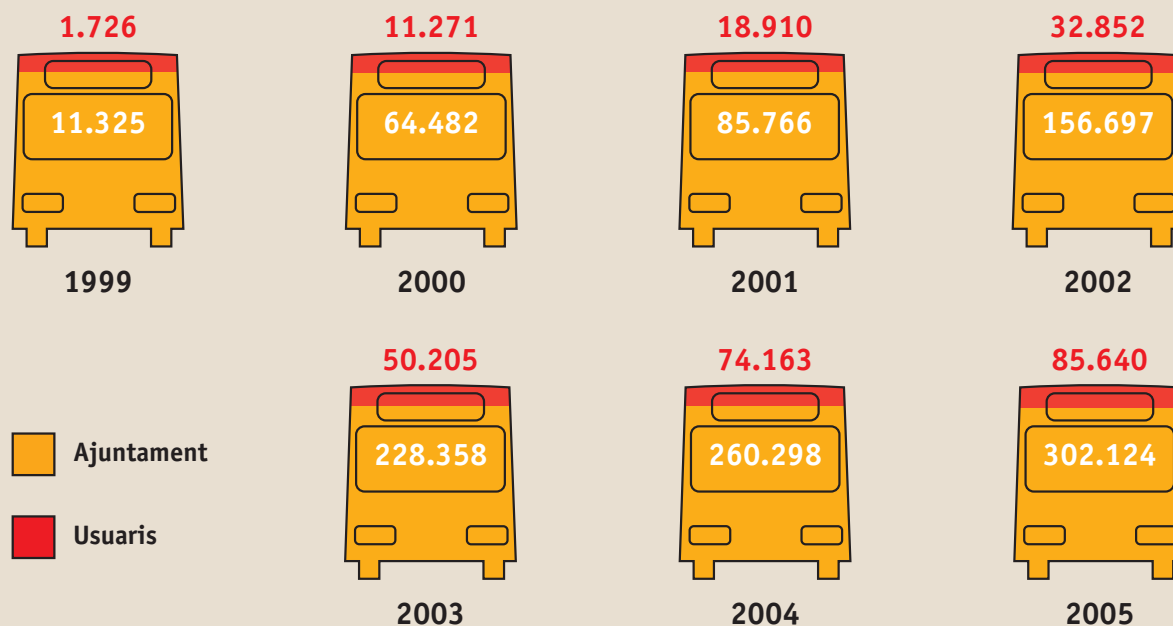
L'acostament dels serveis als barris portarà també l'adequació de carrers i voreres per a facilitar l'accés a peu i en bicicleta a aquests centres. En aquest sentit, ja s'estan portant a terme, o estan en estudi, diferents actuacions, com l'adequació d'itineraris d'aproximació per vianants, l'establiment d'aparcaments de bicicletes en els equipaments, la senyalització de carrils bici en els llocs que el trànsit ho faci recomanable o la senyalització de la distància a les parades de bus més properes.



REPARTIMENT DELS COSTOS ANUALS DEL SERVEI

El finançament del transport urbà és la bèstia negra dels ajuntaments petits com el nostre, ja que la llei només obliga a donar aquest servei als municipis de més de 50.000 habitants i en contrapartida els aporta una quantitat variable entre un 10% i un 30% del dèficit del servei, aplicant diferents paràmetres reguladors. Això fa que Lliçà d'Amunt no rebí cap mena d'ajut i que hagi de finançar el 100% del dèficit del servei de transport públic amb els fons del pressupost municipal.

Aquest fet encara es veu agreujat per la dispersió de la població, que obliga a realitzar molts quilòmetres de servei per a poca població, cosa que dóna una cobertura amb el bitlletatge de poc més del 20%, molt per sota del que pot aconseguir una població similar a la nostra, però compacta, i encara menys si ho comparem amb una ciutat de més de 50.000, que pot superar fàcilment el 50% del cost del servei.



El civisme al carrer

L'autobús és un vehicle mot exigent. Necessita espai per maniobrar i tenir net d'obstacles tot el seu itinerari. Moltes vegades el comportament poc solidari d'alguns conductors fa que un autobús no arribi a l'hora i que els seus viatgers perdin un transbordament o arribin tard a la feina. És molt important que la gent tingui sempre present que mantenir un servei de qualitat fa necessari mantenir la disciplina viària, deixant lliures les parades del bus, no aparcant en dobles files o a sobre la vorera o no tallant els carrers per alguna obra sense demanar el corresponent permís a la policia.

COMPARATIVA AMB ELS MUNICIPIS DE LA COMARCA AMB TRANSPORT URBÀ

DADES 2004	POBLACIÓ SERVIDA	PASSATGERS TRANSPORTATS	DÈFICIT D'EXPLOTACIÓ	VIATGES x HABITANT	DÈFICIT x VIATGER	INVERSIÓ x HABITANT	COBERTURA del BITLLET
GRANOLLERS (1) (2)	56.456	∞					
CANOVELLES (2)	14.001	918.182	638.755,00€ ∞	16,26	0,70€ ∞	7,50€	45,92%
LES FRANQUESES (2)	14.754						
MOLLET DEL VALLÈS (1)	50.691	267.251	168.334,98€ ∞	5,27	0,63€ ∞	3,32€ ∞	52,56%
LA ROCA DEL VALLÈS	8.685	129.890	127.025,57€ ∞	14,96	0,98€ ∞	14,63€ ∞	41,85%
LLIÇÀ D'AMUNT	12.009	126.376	260.298,27€ ∞	10,52	2,06€ ∞	21,68€ ∞	22,35%
STA.Mª DE PALAUTORDERA	7.499	89.144	52.140,43€ ∞	11,89	0,58€ ∞	6,95€ ∞	49,35% *
PARETS DEL VALLÈS	15.912	77.136	49.296,73€ ∞	4,85	0,64€ ∞	3,10€ ∞	45,93%
SANT ANTONI DE VILAMAJOR (3)	4.437	47.957	65.253,60€ ∞	11,55	1,36€ ∞	15,44€ ∞	30,60% *
SANT PERE DE VILAMAJOR (3)	3.270						
CALDES DE MONTBUI	15.096	47.239	85.723,31€ ∞	3,13	1,81€ ∞	5,68€ ∞	19,24%
SANTA EULÀLIA DE RONÇANA (4)	5.468	27.555	26.125,26€ ∞	5,04	0,95€ ∞	4,78€ ∞	38,76% *
VILANOVA DEL VALLÈS (3)	2.932	23.872	99.481,76€ ∞	5,04	4,17€ ∞	34,55€ ∞	14,13%
VALLROMANES (3)	1.807						
SANT FOST DE CAMPSENTELLES	7.039	21.260	93.248,72€ ∞	3,02	4,39€ ∞	13,25€ ∞	12,73% *
SANT CELONI	14.278	18.228	101.145,03€ ∞	1,28	5,55€ ∞	7,08€ ∞	10,60%
CARDEDEU	14.514	15.045	29.045,81€ ∞	1,04	1,93€ ∞	2,00€ ∞	19,08%
BIGUES I RIELLS	6.636	6.654	77.187,73 €∞	1,00	11,60€ ∞	11,63€ ∞	5,15% *
MITJANES DE LA COMARCA	14.194	129.699	133.790	6,77	1,03 ∞	7,33 ∞	29,16%

Fonts consultades DGPT i AMTU

(1) SERVEI OBLIGATORI EN POBLACIONS DE MÉS DE 50.000 HABITANTS

(2) DONA SERVEI A CANOVELLES LES FRANQUESES I LA TORRETA

(3) COMPARTEIXEN EL SERVEI

(4) El servei es va posar en marxa el 4 d'octubre de 2004, les dades corresponen al període 10/04 a 09/05

(*) dades estimatives



Fotos: Estela Jiménez

Els nostres horaris

Des de 2004 fem un servei adaptat als horaris dels centres escolars, especialment de l'IES, en un esforç per donar a conèixer al jovent el nostre servei i donar alternatives al transport privat en aquests centres que mouen un alt percentatge de la nostra població.

Millors connexions amb Barcelona

El nostre servei centralitza les arribades de tres línies a la mateixa parada on, a partir d'aquesta tardor s'ha iniciat un trajecte de la línia interurbana que surt gairebé cada hora i que arriba a Barcelona en 40 minuts.

COMPARATIVA DE TRES MUNICIPIS

Malgrat les dificultats que presenta el nostre municipi, pel que fa a la dispersió de la població i l'orografia, amb pendents molt forts que superen el 18%, els resultats que s'obtenen són encoratjadors, ja que en molts aspectes obtenim resultats molt per damunt de municipis amb dimensions similars a la nostra.

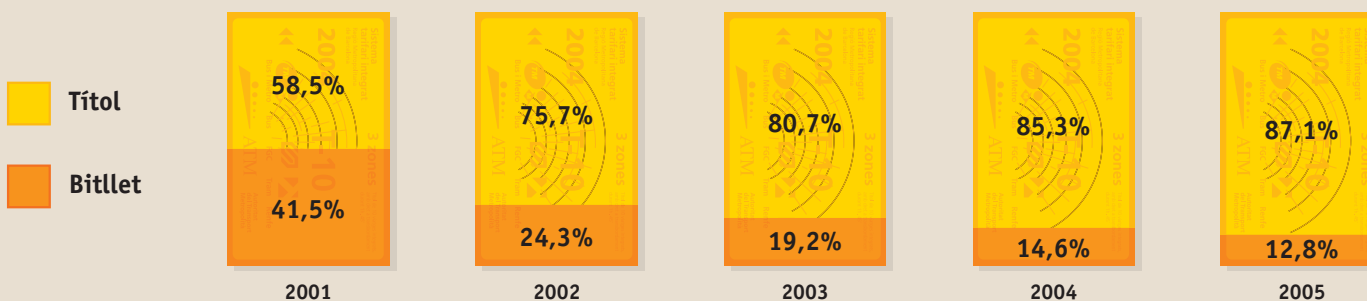
Un paràmetre molt significatiu és la mitjana de viatges que realitza un habitant en el període d'un any, que amb els 12,1 d'aquest any 2005, ens indica que el servei té utilitat per a la població.

DADES 2004	GRANOLLERS TG	LLIÇÀ D'AMUNT TLA	CARDEDEU TUC
PLANTILLA			
NOMBRE DE XOFERS	18	6	2
ADMINISTRATIUS	2	1	0
MATERIAL MÒBIL			
AUTOBUSOS EN SERVEI	6	3	1
EDAT MITJANA DE LA FLOTA	4	8	11
ACCESSIBILITAT PMR	100%	33%	0%
OFERTA			
LÍNIES	5	4	1
LONGITUD XARXA	38,1	76,5	17,6
KM DE SERVEI ANUALS	297.890	182.468	54.900
PARADES	71	164	16
VELOCITAT COMERCIAL	11,96	21,46	15,20
RESULTATS			
POBLACIÓ SERVIDA	85.211*	12.009	14.514
PASSATGERS TRANSPORTATS	918.182	126.376	15.045
VIATGES x HABITANT	10,78	10,52	1,04
COST DEL SERVEI	1.291.611,00 €	331.874,00 €	46.995,00 €
DÈFICIT D'EXPLOTACIÓ	638.755,00 €	260.298,27 €	29.045,81 €
INGRESSOS PER BITLLETATGE	593.168,00 €	74.162,97 €	8.966,00 €
COBERTURA DEL BITLLETATGE	45,9%	22,3%	19,1%

* Incorpora les poblacions de Granollers, Canovelles i Les Franqueses a què dona servei TG

REPARTIMENT DE LA FORMA DE PAGAMENT EN EL TRANSPORT URBÀ DE LLIÇÀ D'AMUNT

Un altre paràmetre que ens indica la fidelització dels usuaris (la confiança i la utilitat del servei), és l'índex d'utilització dels diferents models de pagament multiviatge. Actualment només un 12,8% dels usuaris compren el bitllet senzill quan fan servir l'autobús, un índex inferior a la majoria de municipis, que estan situats al voltant del 20%, i molt propers a ciutats com Barcelona, on tan sols l'utilitza un 9% dels usuaris.



El treball en equip

El nostre municipi és un dels fundadors de l'Associació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU), que agrupa una trentena de municipis de l'entorn de Barcelona units per fer força i obtenir el reconeixement i pes en el marc de l'Autoritat Metropolitana del Transport, que gestiona tot el transport de l'àrea metropolitana. En aquest marc, el nostre municipi pertany al grup de pobles de menys de 50.000 habitants que no reben cap subvenció pel transport, contràriament als municipis amb més població, que sí que en reben, o aquells que pertanyen a l'antiga Àrea Metropolitana, que tenen un finançament compartit a terços amb l'Estat i la Generalitat.

Pau Noy

president de l'associació per a la promoció del transport públic (ptp)

“El transport públic no és un vici, és un servei absolutament imprescindible... és un servei social de primera necessitat”

“Lliçà d'Amunt és un municipi molt estrany per l'aposta que ha fet l'Ajuntament per l'autobús. És un municipi que no arriba a 15.000 habitants, que té tres línies i tres autobusos i que, a més, això es paga, fonamentalment, de la seva butxaca, ja que ningú no l'ajuda a pagar-ho, ni l'Estat ni la Generalitat”, comenta Pau Noy.

- Quines raons de pes donaria a la gent perquè es conscienciés que cal reduir l'ús del cotxe?

- Raons socials, raons cíviqves, que la gent ja coneix: el cotxe contamina, té més accidents, provoca congestió i gasta un combustible que no és renovable. El que cremem de benzina en un any va trigar un milió d'anys a formar-se i, això, una persona que tingui una ètica transgeneracional veurà que és un problema. Però, tots aquests conceptes fan referència a la consciència dels individus i estem en un moment de la història en el qual la consciència té una importància secundària.

- Quins són els avantatges del transport públic respecte a aquests inconvenients de l'ús del cotxe?

- En primer lloc, en el transport públic no hi ha accidents. Això és una cosa molt significativa. Per tant, la gent que es mou regularment amb transport públic estadísticament viurà més anys i els que visqui ho farà en millors condicions, perquè no només no tindrà accidents sinó que, en cotxe, si tens accidents, pots quedar malament tota la vida.

En segon lloc, és cert que el transport públic triga més temps, a vegades molt més temps que el cotxe. Però, si et mous a l'eix de Barcelona això no és veritat; si et mous transversalment és una veritat absoluta. Però, en aquest cas que és normal que el temps sigui superior, cal dir que, amb el cotxe perds aquest temps i en transport públic el guanyes. Mentre que amb el cotxe únicament condueixes o com a màxim escoltes la ràdio i, per tant, estàs perdent temps, amb el transport públic pots treballar, sobretot pots llegir documents. Per tant, per a una empresa, sobretot si té a veure amb coses intel·lectuals, que els seus treballadors vagin amb transport públic és molt millor, perquè, en general, en igualtat de condicions, els que vagin amb transport públic tindran un nivell de formació i instrucció superiors. A més, des del punt de vista personal, una persona instruïda també és un valor en la societat. En transport públic, el temps no es perd, sinó que, segons com, es guanya. Parlant en aquestes magnituds, amb aquests paràmetres, ja he convençut diverses persones que deien que trigaven més en transport públic que en cotxe. El factor temps, però, és una cosa subjectiva.

En tercer lloc, hi ha els costos: moure's la mateixa distància en transport públic és cent vegades més econòmic que fer-ho amb cotxe. El transport públic és una font d'estalvi molt important.

I, hi ha un altre avantatge del transport públic, que ja depèn més del caràcter de cadascú, que és que en cotxe vas sol i en transport públic et relaciones. És un fet que hi ha gent que no hi dóna importància i d'altra que n'hi dóna molta. Jo conec força parelles que s'han conegut al tren.

- Cap on haurien d'anar les polítiques de mobilitat dels poders públics per a la reducció de l'ús del vehicle privat?

Cap a afavorir el transport públic i cap a dificultar i, per tant, encarrir l'ús del vehicle privat. Per què a Barcelona hi ha tan poca gent que vagi en cotxe, tot i que els cotxes ocupen molt lloc al carrer? Aquells que van en cotxe a Barcelona són el 15%. Un pensa què passaria si el 30% o el 50% decidís anar en cotxe. Per tant, a Barcelona la gent agafa poc el cotxe perquè és molt car. I, en paral·lel, es van desenvolupant sistemes potents de transport públic. El que s'ha de fer és facilitar el transport públic, per tant, posar més transport públic i encarrir l'ús de l'automòbil. Com? Hi ha l'augment del preu de la benzina, que ja és un factor de fre psicològic. El cotxe té un problema, que és que té uns costos fixos molt elevats -4.500 euros un cotxe normal l'any- i, en canvi, un cost variable que és la benzina i el manteniment, que és molt baix. Encara que la benzina hagi pujat un 30%, estem pujant aquest tant per cent sobre poc. A Barcelona, per aparcar has de pagar a tot arreu - i ara hi ha les àrees verdes-; aquesta també és una política important. Fer pagar per aparcar, prohibir aparcar, són mesures que afavoreixen molt el creixement del transport públic. La gent el que vol és arribar, i si li garanteixes que pot fer-ho en un cert temps, no et crees impopularitat. I, en paral·lel, s'ha d'augmentar el transport públic.

- Hi ha altres polítiques per substituir l'ús excessiu del cotxe: compartir cotxe, carrils bici...

- Però, aquí entrem en el terreny de la voluntarietat. En el tema de compartir cotxe no només estem en el terreny ètic, sinó també en l'econòmic, perquè estalvies diners. Catalunya és un país, que contra el que es diu, les ciutats són molt planes. És el segon país d'Europa amb més pendent, però això és a les muntanyes no a la ciutat. I tenim un clima molt bo. Tenim un país molt adequat per anar amb bicicleta en l'àmbit urbà. Ara Barcelona comença a aparèixer a les estadístiques, però en altres llocs és simbòlic. Després de molt insistir, ara la bicicleta s'ha posat de moda. I, la gent és ciclista el cap de setmana i respecta més les bicicletes entre setmana. També es poden potenciar altres sistemes alternatius. Si hi ha polígons industrials, es pot potenciar el tema d'anar a la feina de la següent manera: es tracta que l'empresa compra unes furgonetes i les cedeix als treballadors i entre ells fan de conductors d'aquestes furgonetes; però, això ja depèn dels comitès d'empresa.

- Com valora el transport urbà de Lliçà d'Amunt?

- Lliçà d'Amunt és un municipi molt estrany per l'aposta que ha fet l'Ajuntament per l'autobús. És un municipi que no arriba a 15.000 habitants, que té tres línies i tres autobusos i que, a més, això es paga, fonamentalment, de la seva butxaca, ja que ningú no l'ajuda a pagar-ho, ni l'Estat ni la Generalitat. Lliçà d'Amunt té un problema, que té molta població dispersa i per això el transport públic no va bé, no perquè es faci malament, sinó per la configuració física, la distribució de densitats. L'únic que es pot fer és incrementar la freqüència, posar més autobusos. Però no hi ha recursos. Els ajuntaments petits tenen les finances molt febles i no reben res per al transport públic. Castellar és un municipi similar a Lliçà. Santa Eulàlia també. I Vallirana i Cordera. Però, de tots ells, el que ho fa més intensament és Lliçà, possiblement empatat amb Castellar, perquè l'Ajuntament considera que és una prioritat.

- Com pot sostenir un municipi com Lliçà d'Amunt, tan dispers, els costos que comporta tenir un bon servei de transport públic?

- A base de prioritzar aquesta política pública.

- I, en el futur, s'estendrà a les comarques el mateix tracte que té Barcelona pel que fa a subvencions?

- Nosaltres ja ens hem proposat fer una plataforma d'àmbit espanyol per pressionar a Zapatero i dir-li que això és un escàndol. Perquè els habitants de Madrid i Barcelona han de gaudir d'aquesta sobresubvenció i, en canvi, els de la resta d'Espanya i Catalunya si passen de 50.000 habitants tenen alguna cosa, però els altres, com que no és un servei obligatori, no reben cap mena de compensació. El transport públic no és un vici, és un servei absolutament imprescindible, perquè hi ha molta gent que no té una altra forma de moure's, i perquè és bo per a la societat que la gent es mogui amb transport públic i és bo per l'economia, perquè disminueix la congestió i fa que el moviment de mercaderies sigui més competitiu. Això pot ser un avantatge. Per tant, com que tenim les idees clares, volem constituir aquesta plataforma, d'àmbit espanyol, amb gent solvent, per demanar-li al president del govern, que, per llei, qualsevol Ajuntament d'aquest país, tingui la mida que tingui, rebí una subvenció per cada viatger que porti. I no només és important el paràmetre de població, sinó també el de quilòmetres quadrats. Suposo que aquesta plataforma rebria molt suport. A Espanya hi ha molta població que depèn del fet que algú els porti en cotxe. Per tant, el transport públic és un servei social de primera necessitat. El que és un vici és anar en cotxe, no amb transport públic.

- Com està situada Catalunya respecte a Europa en l'aplicació de la normativa europea i l'establiment de plans de descontaminació?

- Estem mal situats. La majoria de ciutats catalanes estan sobrepassant estructuralment els nivells de contaminació, d'òxid de nitrogen, partícules en suspensió i ozó, no del cel sinó de baix, que és el que perjudica la salut. Però també altres ciutats europees els estan passant. Però allà estan conscienciant-se i prenent mesures i aquí el més calent és a l'aigüera.

- Quin tant per cent de cotxes caldria reduir per començar a anar bé?

- Nosaltres hem calculat que reduint el trànsit de Barcelona un 25% estaríem complint la normativa per límits d'òxid de nitrogen. D'altra banda, s'han popularitzat els vehicles dièsel. Si els vehicles com taxis i autobusos portessin uns filtres, que valen pocs diners, també podríem retenir moltes de les partícules en suspensió. Respecte a l'ozó, es forma sobretot a l'estiu, en episodis d'inversió tèrmica, i va molt associat a l'increment de velocitat; es forma cap a la ronda del litoral, cap a Poble Nou; allà, baixant la velocitat es podria reduir. Dels tres factors, el més complicat és l'ozó, perquè intervé la radiació ultraviolada.

- L'oferta actual del transport públic és suficient per absorbir aquesta reducció de l'ús del cotxe en un 25%?

- Amb l'ampliació del transport públic prevista per l'any vinent, el transport públic de Barcelona és capaç d'absorbir aquesta reducció del 25% de trànsit de vehicles.

- Quines millores, però, hi hauria d'haver en el transport públic?

- Parlo dels accessos a Barcelona; cada territori té les seves característiques. En primer lloc, reforçar molt el ferrocarril, que fonamentalment té la mateixa oferta en nombre de trens des de la inversió que es va fer fa 15 anys. Ara ja ha exhaurit la seva capacitat i les condicions de viatge són com les del metro, però un viatge en metro dura més poc. Per tant, cal que des de Madrid posin més trens. En segon lloc, afavorir l'autobús i prioritzar els carrils d'autobusos.

- Quins avantatges i quins inconvenients ha suposat la integració tarifària?

- D'inconvenients, cap.

- Però, als municipis com Lliçà, els queda un tant per cent molt petit de la venda de títols integrats...

- Si. És l'únic inconvenient que hi ha, tot i que és menor, perquè amb el temps es recupera perquè s'ha multiplicat per tres la demanda. Els avantatges són bestials. Autobusos, trens, metros, s'hi pot accedir amb un sol bitllet i, per tant, totes les xarxes formen part del teu univers de curiositat i les acabes coneixent totes. És un instrument bestial de promoció del transport públic. Hi ha hagut un fort increment del passatge i, això, sense posar més capacitat de transport.



En aquesta secció de “les entitats al dia”, les entitats i associacions poden adreçar-hi cartes amb la seva opinió sobre qualsevol tema.

Transporte

Desde la Asociación de Vecinos del Barrí de Can Rovira Nou queremos dejar constancia de que en lo que respecta a nuestro barrio eso que pomposamente se llama Transporte de Viajeros es:

Escaso, de MALA CALIDAD y con los horarios inadecuados. En este barrio la problemática se plantea partiendo del envejecimiento de gran parte de su población, con todo lo que ello comporta en cuanto a movilidad y a la creciente incapacidad por parte de la mayoría de personas que antes conducían y que hoy por hoy y motivado por la consecuente pérdida de parte de las facultades físicas no pueden hacerlo. ¿Quién se hace cargo de los desplazamientos que por diversos motivos, la mayoría de los cuales son médicos todas estas personas tienen que hacer?.

En época de elecciones y tenemos que recordar que dentro de poco mas de un año se volverán a celebrar nos bombardean con las distintas mejoras que van a hacer en todos los sentidos y esto lo hacen todos los partidos, pero solo ocurre durante la campaña, una vez acabada ésta, los ganadores "hacen lo que pueden", claro hasta la siguiente campaña en la que vuelven a hacer las mismas promesas que por uno u otro motivo no se cumplen. En este barrio y supongo que en otros también hace falta un Transporte de Viajeros mas coherente con las necesidades del mismo, y como ejemplo podríamos citar en horario de CAP (Analíticas) que sabemos que son a una hora fija y que en media hora se han acabado para poder retornar a los vecinos al barrio (es solo un ejemplo).

Los problemas que genera el transporte en los barrios amén de que sean deficitarios hay que afrontarlos no desde la perspectiva económica sino de la perspectiva menos prosaica del servicio a la sociedad, sociedad que es la que hace con su voto que unos u otros nos gobiernen, y voto que se torna de castigo cuando los problemas de las personas no se solucionan, y políticamente esta presente en la mente de todos lo ocurrido a CiU hace muy poco tiempo, así que humildemente nos permitimos un pequeño consejo a nuestra corporación municipal, solucionen los problemas que mas interesen a los ciudadanos de a pie que al fin y a la postre son el soporte de su mandato y olviden un poco los macroproyectos que pueden ser muy espectaculares pero poco efectivos de cara al gran publico, y si de verdad quieren conseguir que los barrios periféricos se acerquen al "barrio del núcleo centro" solo hay un camino como mínimo viable y es la mejora de las comunicaciones mediante el transporte público, el como tienen que hacerlo es algo en lo que ni entramos ni salimos pero si reivindicamos que es el sentir de la mayoría de los habitantes de los barrios y desde luego del nuestro es una prioridad absoluta.

Federico Monroy Antolin

Presidente de la Asociación de Vecinos del Barrí de Can Rovira Nou.

Situació en la que es troba el barri de Can Franquesa

Amb aquesta carta volem fer pública la situació en la que es troba el barri de Can Franquesa.

En primer lloc, el proveïment d'aigua es fa mitjançant cubes ja que els pous es van construir antigament (fa 40 anys) ja no tenen aigua. Tampoc disposem de xarxa de clavegueran, havent de fer servir fossa sèptica. Això suposa d'una banda que els residus dipositats en unes construccions, potser, deteriorades provoquin fuites amb el seu consegüent risc mediambiental i de l'altre, l'eliminació d'aquests residus comporta una despesa afegida al haber -se de realitzar contractant serveis especialitzats. Tampoc disposem d'enllumenat ni asfaltat.

En segon lloc, l'única entrada i sortida de l'urbanització constitueix un perill diari pels veïns d'aquesta. L'accés es fa per la C-17 (l'anomenada "autovia de l'Atmella") sense cap carril d'acceleració i/o deceleració que permeti una maniobra segura, essent l'entrada un forat d'uns escassos 4 metres amb pendent descendent (i de sorra, es clar).

Reiterades vegades hem demanat ajuda als diferents organismes responsables, esperem que l'actual Govern vagi més enllà de les seves promeses (publicades als butlletins informatius) i arreglin d'una vegada la problemàtica que patim els veïns de Can Franquesa en el segle XXI.

Associació de Veïns de Can Franquesa

Coneix i utilitza el transport públic municipal?



Foto: Estela Jiménez

Mònica Jover
Can Roure

El conec, però no el faig servir. Tinc cotxe i em va més bé perquè els horaris que tinc no em combinen amb els del transport urbà. De bon matí porto la meua filla a l'escola a Parets i després torno a Lliçà d'Amunt, i el transport urbà no em combina. Però, em sembla molt bé. De tota manera, veig que la gent de les urbanitzacions de la meua edat tenim cotxe i només el fan servir gent més jove o gent més gran.



Foto: Estela Jiménez

Ramón Blasco
Pinedes del Vallès

Lo conozco un poco. No lo he usado nunca porque tengo el coche y no tengo que estar esperando. Considero que es más económico, pero los horarios son tan de tarde en tarde que para hacer cualquier gestión necesitas medio día. Si esto se mejorara dejaría muy tranquilamente el coche en casa cada vez que tuviera que bajar al centro urbano, porque nada más arrancarlo ya gasta más que lo que vale el bus. He visto un vecino en la parada esperando el bus para subir a casa y yo he ido y he venido del médico y aún estaba. Y para bajar pasa lo mismo. Puede que tengas un horario que no te coincida con el de los buses.



Foto: Estela Jiménez

Cecilio Ortega
Pinedes del Vallès

Lo conozco, pero normalmente no lo uso. Es más práctico el coche: te da libertad de horarios, no tienes que esperar, es mucho más rápido. Pero que no lo utilice no quiere decir que no apueste por el transporte público. Yo estoy de acuerdo y creo que es necesario, incluso con las urbanizaciones que hay en Lliçà quizás haría falta algo más, porque muchas mujeres y críos tienen que bajar al pueblo y no pueden hacerlo porque no hay una línea regular de autobuses.



Foto: Estela Jiménez

Dolors Relats
Centre urbà

El conec i l'utilitzo. Em va bé per anar al CAP. Em sembla bé aquest transport. El que caldria és posar el centre de salut més a prop, és massa lluny.



Foto: Estela Jiménez

Adrián Nicolás
Ca l'Artigues

Ahora tengo la parada muy cerca de casa. Lo uso cada día. Me va muy bien. Tardo veinte minutos en bajar al centro urbano, estoy cuarenta minutos comprando y lo vuelvo a coger para subir.



Foto: Estela Jiménez

Montse Molinero
Ca l'Artigues

El conec i l'agafo cada dia. L'agafo per anar a l'institut i per baixar al centre urbà. Crec que en hores puntes posen autobusos massa petits i anem molt estrets i crec que és molt trigar mitja hora per baixar de la urbanització al poble. Hi hauria d'haver més horaris o més autobusos, però amb una ruta més curta.



CONNECTANT EL POBLE

La connectivitat és una de les peces fonamentals per la qualitat de vida en el nostre poble, ja que la dispersió de la població és un dels nostres principals handicaps.

Un enunciat com aquest, d'una obvietat gairebé ofensiva, ha necessitat un canvi de govern per tirar-se endavant.

Les polítiques que hem iniciat des del govern d'ERC i EuiA-IC han estat pensades en dos fronts complementaris: una política de centralitats amb equipaments públics per acostar els serveis a la població i una política de millora de les xarxes vials i transport públic que facin real aquesta proximitat.

Les millores que hem fet en els vials i que continuem fent en aquest mandat, asfaltant connexions entre barris, reparant carrers, ordenant les zones d'aparcament, senyalitzant els principals itineraris del nostre poble..., ens han dut a la millora de la qualitat del nostre entorn urbà i, com era el nostre objectiu, la millora de la connectivitat entre els barris del nostre poble.

Si la connectivitat és important pels desplaçaments privats de la gent, pel transport públic és una necessitat vital. Per la seguretat i comoditat del recorregut i per poder millorar els temps de les expedicions.

Hem aconseguit innovar i anar construint un model de transport que ja és copiat per altres pobles. És un esforç econòmic i de feina que veiem necessari i recompensat pels gairebé 150.000 viatgers que hem tingut el darrer any.

Hi ha aspectes a millorar, com acabar la connexió del barri de Can Xicota o integrar en les línies directes al Pla el servei a Can Rovira. Però tot i topar amb la impaciència de la gent i la instrumentalització política que alguns grups fan d'aquesta necessitat, nosaltres seguirem treballant.

L'aposta del Grup Municipal d'Esquerra Republicana és mantenir els esforços per aconseguir una xarxa global que faci que aquest servei arribi amb qualitat a tots els nostres barris.

Sabem que no és una política d'aparador, que llueixi tant com inaugurar obres, però estem ben segurs que és estratègica perquè és necessària per a la cohesió del nostre municipi.



CiU no ha presentat cap escrit



Des de PSC es treballa així, és una prioritat també des de totes les Administracions, aportem el nostre grà de sorra.

VOLEM UN POBLE MILLOR

*Portar a terme campanyes sobre seguretat viària, especialment en l'àmbit urbà.

*Donar prioritat al transport públic col·lectiu, sobretot als barris, ampliar l'horari i la freqüència, **INCLÓS CAP DE SETMANA**.

*Fomentar la connexió dels polígons industrials i centres comercials o de lleure amb transport públic per millorar-ne l'accés i promoure, d'aquesta manera, el valor d'una mobilitat no basada exclusivament en l'ús del cotxe.

*Adaptar els horaris, freqüències de pas i itineraris dels autobusos urbans amb la resta de línies interurbanes, a les necessitats dels col·lectius de treballadors dels polígons industrials, tant al poble com a la resta de la comarca, zones comercials i de lleure.

*Intentar fer infraestructures de zones d'aparcament del cotxe privat amb disponibilitat d'accés a un mitjà de transport públic col·lectiu.

*Continuar adaptant el servei a les persones amb mobilitat reduïda per fer més universal el transport públic col·lectiu i evitar discriminacions pel que fa a la mobilitat urbana i interurbana.

*Impulsar l'educació de la mobilitat dels infants i joves des de les primeres etapes educatives a fi que coneguin els riscos associats al model de mobilitat actual.

*Fer de la utilització de la bicicleta un vehicle urbà i no només com a element de lleure.

*Començar a fer les xarxes de carril bici per fomentar el seu ús, incorporar la bicicleta a la flota de vehicles per els diferents serveis de l'Administració encara que sigui un tòpic, hi hauria possibilitats per anar als barris utilitzant aquest mitjà no contaminant.

*Millorar la senyalització de les vies per a bicicletes, sobretot en els punts de confluència amb altres mitjans de transport, contribueix a ordenar la mobilitat i millorar la seguretat col·lectiva.

*Demanen a l'Administració impulsar l'ús de vehicles amb fonts d'energia renovables, tecnologies alternatives als combustibles d'origen fòssil i incentivar als ciutadans amb descomptes en els impostos per el seu ús.

*Elaborar mapes de soroll per determinar les zones urbanes més afectades per aquest tipus de contaminació i valorar la qualitat ambiental del nostre poble.



MOBILITAT

La mobilitat (entesa com a capacitat de desplaçament d'un lloc a un altre), si tenim presents les peculiaritats del nostre Municipi: població dispersa, gran creixement demogràfic, cruïlles de camins que ens envolten, centre històric, etc, sovint resulta complicada o gairebé impossible.

No es tracta únicament de desplaçar-se, si no de fer-ho d'una manera còmoda, ràpida i segura, amb unes vies en bon estat i unes voreres sense obstacles ni desnivells.

Existeix una **mobilitat externa**, sobre la qual és més difícil decidir, ja que depèn d'organismes com la Diputació, Generalitat o Estat, i la qual es parla: desdoblament de carreteres, Autovia de la Vall del Tenes, Tren de la Vall del Tenes, 4º cinturó.... projectes que a data d'avui no estan gens clars.

Però també existeix una altra **mobilitat interna** que és on l'Ajuntament pot influir, dissenyar i gestionar per millorar-la i solucionar problemes.

En aquest punt, el Partit Popular ha presentat diferents mocions per afavorir la comunicació entre el barris, la d'aquests barris amb el centre i amb les sortides a les carreteres principals per anar als llocs de treball, oci o estudi. Hem presentat mocions com:

- Camins de vianants:

des del nucli urbà fins els barris de La Serra

des de Palaudàries fins La Pagesa (Lliçà de Vall)

des del riu Tenes fins la Rotonda de Can Xicota

- Eixamplar el pas de vianants sobre el riu Ttenes si el torrent del costat de Can Ferrer.

- Asfaltat de :

C/Víctor Català cap a Lliçà de Vall

Camí de Ca L'Artigues fins la sortida a la carretera de Caldes

C/Aneto a Can Xicota

- Realitzat una rotonda a Can Salgot i un altre a la Serra.

Totes aquests propostes fan possible que es millorin les comunicacions, però no servirien de res si no tinguessin un eficaç transport públic que donés cobertura a tot el Municipi i durant tots el dies de la setmana, si no es fomentés l'ús del transport col·lectiu i no s'apropessin els serveis al barris

EL JUGADOR NÚMERO DOTZE

Quan un equip de futbol vol guanyar una final necessita el suport dels seus seguidors, i d'aquesta circumstància se'n diu el jugador núm. 12. El nostre estimat bus és el suport per excel·lència de totes aquelles persones grans i joves que necessiten d'un mitjà de transport per poder desenvolupar diàriament la seva vida laboral i social. El nostre municipi te un disseny urbanístic que el distingeix de la resta de municipis del voltant i que fa que la circulació amb vehicles de tracció mecànica, cotxes, motos, camions etc., sigui molt difícil i ens certes hores punta provoqui retencions i un nivell de contaminació acústic molt alt. El Bus contribueix a reduir i millorar aquest trànsit i alhora s'afegeix al desenvolupament sostenible del nostre poble. Però ara per ara ha de millorar molt, fer uns horaris mes continus a la tarda, habilitar algun bus els caps de setmana, la gent vol gaudir d'unes hores d'esbarjo i tenir l'opció d'un mitjà de transport públic que també assumeixi aquest dies i així mateix tenir més descomptes en els títols de transport per als residents al municipi, pensem que si a Barcelona els jubilats no paguen el transport públic...per què han de fer-ho aquí?.

Una altra situació similar la tenim amb les vies de mobilitat per els vianants i persones amb discapacitats físiques. Hem de treballar de valent per tancar l'anella imaginària de voreres que ens puguin dur d'una banda a l'altra del nostre municipi sense patir cap accident amb els vehicles mecànics i nosaltres volem contribuir també a millorar els camins forestals per a gaudir d'una bona passejada amb bicicleta de muntanya o senzillament caminant i gaudint de la natura que és la font natural d'energia de la nostra vida.

REGIDORS DEL GOVERN HORARIS D'ATENCIÓ AL PÚBLIC A L'AJUNTAMENT:

Govern Municipal
ERC – ICV-EUA

Visites en hores concertades

Joaquim Ferriol

ferrioltj@llicamunt.net

Alcalde

Governació, Transport públic i

Economia i Hisenda

dimarts i dijous, matí

Miquel Ballester

ballesterdm@llicamunt.net

1r Tinent d'Alcalde

Planificació estratègica, Recursos humans i Atenció

al Ciutadà

dilluns a divendres, matí, dimarts, tarda

Francesc León

leoncf@llicamunt.net

2n Tinent d'Alcalde

Obres, Habitatge i Serveis tècnics

dijous, tarda

Juan José Salvador

salvadorcj@llicamunt.net

3r Tinent d'Alcalde

Esports

dimarts, tarda

Marga Vilageliu

vilageliurm@llicamunt.net

Comunicació, Participació i Salut

dimarts, tarda

Emília Soler

solerge@llicamunt.net

Serveis a les persones:

Serveis socials, Educació, Gent gran i

Joventut

dimarts i dijous, tarda

Josep Camps

campsmj@llicamunt.net

Cultura i Cooperació

dimarts, tarda

Ferran Miralles

mirallessf@llicamunt.net

Territori, Medi ambient i Promoció econòmica

dilluns, matí i tarda

En Jaume Ballbé va renunciar al seu càrrec el passat 22 de desembre i properament serà nomenat regidor en Ferran Gellida

CiU

Àngel Montins, Antoni Ortiz,
Joan Sayós i Pere Grau
Dilluns i dimecres, de 18 a 20 h
ciu@llicamunt.net

PSC

Antoni Díaz i Amparo Mejías
Dimarts i dijous, de 18 a 20 h
psc@llicamunt.net

PP

Josep Santiago i José Antonio Ferreiro
Dimarts i dijous, de 18 a 20 h
pp@llicamunt.net

JULIOL:

EL POBLE NO VA FER VACANCES

Amb la calor van arribar les festes veïnals organitzades pels membres de les diferents associacions. D'altra banda, l'oferta cultural, esportiva i lúdica municipal va esdevenir un complement de les activitats estiuenques que van oferir les entitats del poble. "L'estiu a Can Godanya" va amenitzar les nits de juliol amb cinema a la fresca, a part del cicle comarcal "Trobadors i Joglars" i la continuació de l'oci nocturn juvenil "Ona Jove", i també van haver-hi activitats esportives d'estiu (tennis, natació, gimnàstica aquàtica, piscina...). El juliol també va tenir lloc l'Aplec de Santa Justa, que enguany va comptar amb una audició i ballada de sardanes a càrrec de la cobla Thermalenca, la celebració eucarística amb la cantada dels goigs en honor a les santes Justa i Rufina i havaneres a càrrec del grup Ultramar.



Foto: Estela Jiménez

S'HAN FET TOTES LES FRANGES DE PROTECCIÓ CONTRA INCENDIS FORESTALS

Aquest estiu, es van repassar 4.153 metres lineals de franges ja fetes i es van obrir 17.556 metres lineals de noves franges de protecció. El Ple de l'Ajuntament va aprovar, al final de juliol, un taxa per protegir els barris dels incendis forestals. A banda que els particulars hagin de netejar les parcel·les i l'Ajuntament els solars públics, la llei 5/2003 del Parlament de Catalunya obliga tots els barris que llinden amb sòl forestal a sufragar els costos –cada barri els seus– de desbrossar una franja de 25 metres d'amplada del bosc que l'envolta i d'instal·lar els hidrants necessaris per al proveïment d'aigua dels bombers. L'any vinent, només s'hauran de fer tasques de manteniment i la taxa baixarà a un import mínim.



Foto: Estela Jiménez

L'EMPRESA MUNICIPAL D'OBRES, EN MARXA

L'Ajuntament va posar en marxa l'Empresa Municipal d'Obres (EMO), que gestiona l'obra pública del municipi. L'EMO té dos projectes generals: un d'urbanístic, que, en primer lloc, se centrarà en els barris de Pineda Feu-El Pinar, Migdia, Can Franquesa, les Oliveres i Ca l'Oliveres, i un altre d'immobiliari, és a dir, de promoció d'habitatges. Els projectes urbanístics es finançaran mitjançant l'Ajuntament, subvencions, crèdits i tercers, i els projectes immobiliaris, mitjançant crèdits. L'EMO té una oficina provisional situada a la primera planta de l'edifici de l'Ajuntament, a l'espera de traslladar-se a les instal·lacions definitives.



emo

empresa municipal d'obres
de lliçà d'amunt



Foto: Estela Jiménez



Foto: Estela Jiménez



Foto: Estela Jiménez



Foto: Estela Jiménez

SETEMBRE:**CONSTITUCIÓ DEL CONSELL MUNICIPAL DE PARTICIPACIÓ CIUTADANA**

El Ple de setembre va aprovar la constitució del Consell Municipal de Participació Ciutadana com a màxim òrgan consultiu i de participació, on els representants de la ciutadania i els de l'Ajuntament debaten els principals afers del municipi. Des del juliol ja s'estava treballant en la composició del Consell ja que ha de ser representatiu del poble de Lliçà.

LA FESTA MAJOR OBTÉ UN GRAN ÈXIT D'ORGANITZACIÓ I PARTICIPACIÓ

Enguany, malgrat les inclemències del temps –que van obligar a fer alguns canvis a corre-cuita- la Festa Major va ser tot un èxit, tant d'organització com de participació. La Juguesca va continuar essent l'activitat més espectacular i divertida de la festa, a més dels clàssics Sopar de les Àvies i Homenatge a la Vella; els Galliners van acollir els espectacles infantils; les Barraques d'Entitats al Pinar van ser el punt de trobada del públic familiar, i a Can Godanya els joves van disposar d'un espai propi i alternatiu. Però enguany el programa presentava algunes novetats que s'afegien a les que ja es van introduir l'any passat, i cal destacar-ne l'exhibició equestre i la fideuada popular. A més, les 24 Hores de Resistència en Ciclomotor de la Vall del Tenes van arribar a la XXVI edició amb novetats.

NOVA EXPOSICIÓ A L'ESPAIOAC

A principis de setembre, es va inaugurar una nova exposició a l'EspaiOAC, l'espai d'exposició de l'Oficina d'Atenció al Ciutadà de l'Ajuntament. Es tracta d'"Instants", fotografies de Lliçà d'Amunt del fotògraf Josep Prims.

S'HA URBANITZAT EL POLÍGON INDUSTRIAL TENES I ENDEGAT EL RIU TENES

L'Ajuntament va aprofitar la urbanització del polígon industrial Tenes per fer unes obres d'interès pel poble: l'endegament del riu Tenes, per protegir la zona urbana i la industrial de les inundacions i evitar desgràcies personals.



INAUGURACIÓ DEL PARC A CAN SALGOT

El Parc Infantil de Can Salgot, situat entre els carrers de Ramon Llull i Bartomeu Roselló i Porcel, es va inaugurar amb la presència del popular il·lustrador Francisco Ibáñez, veí del barri, el qual dóna nom al parc. L'acte d'inauguració va comptar amb una xocolatada i un espectacle infantil i hi van assistir unes tres-centes persones.



Foto: Estela Jiménez

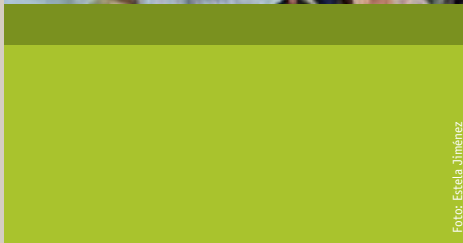


Foto: Estela Jiménez

LES OBRES DEL NOU CEIP MIQUEL MARTÍ I POL, EN MARXA

L'empresa Construcciones Pai SA va iniciar les obres de construcció del nou CEIP Miquel Martí i Pol a Palaudàries, que han de quedar enllestides abans de l'inici del curs escolar 2006-2007.



Foto: Estela Jiménez

LA SAGRERA I L'ESGLÉSIA PARROQUIAL DE SANT JULIÀ, PROTAGONISTES DE LES JORNADES EUROPEES DEL PATRIMONI

L'Ajuntament va organitzar un altre itinerari pel patrimoni de Lliçà d'Amunt amb motiu de la celebració de les Jornades Europees del Patrimoni. En aquesta ocasió, des de l'església parroquial de Sant Julià es va iniciar una passejada comentada pel barri de la Sagrera, que va acabar a la mateixa església amb una conferència sobre la història d'aquesta església i la importància de la Sagrera com a reducte inicial del poble.

Foto: Estela Jiménez



S'INICIEN LES OBRES DE PINEDA FEU

Les obres d'urbanització del barri de Pineda Feu, adjudicades a l'empresa Coir, van començar pel soterrament dels serveis i la pavimentació dels carrers de la Guatlla i de les Orenetes. La segona fase contempla el soterrament de serveis, l'enllumenat, l'enjardinament i la pavimentació de la resta de carrers i de les carreteres. Aquesta obra està gestionada per l'Empresa Municipal d'Obres (EMO). Dels 360 veïns afectats per les obres d'urbanització de Pineda Feu i el Pinar, 98 es van acollir al finançament per tal de poder ajornar els pagaments fins en vuit anys.



Foto: Estela Jiménez



Foto: Estela Jiménez

OCTUBRE:

REPRESENTANTS NICARAGÜENC VISITEN LLIÇÀ D'AMUNT

A mitjan octubre, Lliçà d'Amunt va rebre la visita de representants d'alcaldis de municipis del nord de Chinandega (Nicaragua), agrupats sota la denominació d'Amunorchi (Associació de municipis del nord de Chinandega). L'Ajuntament de Lliçà d'Amunt, juntament amb set ajuntaments més de la comarca i el Consell Comarcal tenen signat un conveni de suport a les polítiques locals de cooperació al desenvolupament, gestionat per la Diputació, mitjançant el qual es destinen diners per al projecte d'implantació d'oficines cadastrals municipals a aquesta zona de Nicaragua.

L'AJUNTAMENT REALITZA EL MAPA DE CAPACITAT ACÚSTICA DEL MUNICIPI

L'Ajuntament va encarregar els treballs d'elaboració del mapa de capacitat acústica de Lliçà d'Amunt. Tots els municipis estan obligats, per la Llei de protecció contra la contaminació acústica, a elaborar i aprovar un mapa que reflecteixi els nivells d'emissió de soroll i la capacitat acústica de cada zona urbana i, si escau, del medi rural. D'aquesta manera, tota actuació futura haurà de ser avaluada d'acord amb els objectius de qualitat definits per a cada zona.

NOVEMBRE:

ELS GALLINERS ES TORNEN A OBRIR COM A ESPAI JUVENIL

Després d'un parèntesi de gairebé dos anys, el recinte municipal dels Galliners torna a comptar amb un espai per a la joventut que s'anomena Espai Jove El Galliner. Aquest espai torna a acollir el Punt d'Informació Juvenil –fins ara situat a la biblioteca de l'IES Lliçà- i un lloc de trobada i dinamització juvenil.

L'AJUNTAMENT ACONSEGUEIX UNS 260 MIL EUROS EN SUBVENCIONS

Enguany, l'Ajuntament ha demanat un total de 53 subvencions a diferents administracions, de les quals només la Generalitat i la Diputació han respost afirmativament a 23. Això suposa un import total de 260.618 euros.



Foto: Estela Jiménez



Foto: Estela Jiménez



Foto: Estela Jiménez

NOU GIRATORI A CAN SALGOT

L'Ajuntament ha construït un giratori a la cruïlla entre els passetjos de Can Salgot i Sant Valerià i els carrers de Ramon Muntaner i Ausiàs March, per tal de reordenar el trànsit i millorar la circulació.

EL SEGON CONCURS DE FOTOGRAFIA MEMORIAL JOAN SOLEY JA TÉ GUANYADORS

El novembre es van lliurar els dotze premis de la segona edició del concurs de fotografia Memorial Joan Soley. La temàtica d'aquesta edició eren edificis i construccions singulars de Lliçà d'Amunt, d'abans i d'ara. Les fotografies guanyadores formen part del calendari del 2006 editat per l'Ajuntament.

L'AJUNTAMENT FORMULA UNA PROPOSTA A MANGO PERQUÈ L'EMPRESA PUGUI INSTALAR-SE AL MUNICIPI DE FORMA CORRECTA

L'Ajuntament va formular a l'empresa MANGO una proposta en la qual feia explícits els requisits irrenunciables de l'equip de govern pel que fa a l'ordenació del sector. L'Ajuntament de Lliçà d'Amunt proposa donar a l'empresa l'edificabilitat que demana i que diu que necessita (350.000 m²) però li redueix l'ocupació de forma que el nou polígon logístic i terciari pugui encaixar adequadament en la zona (150.000 m² en lloc de 250.000 m²). Només si l'empresa accepta la significativa reducció en les seves pretensions que li ha plantejat l'Ajuntament, s'entrarà a negociar una segona bateria d'exigències i, amb la Direcció General de Carreteres, la substitució de la prevista autopista del Tenes per una via urbana de nou traçat que no malmeti la plana agrícola del Tenes.



Can Godanya
Pere Cornellas / Primer premi



Comença el dia
Josep Prims / Segon premi



Casa pairal
Jaume Mir / Tercer premi

LES ARRELS DEL NOSTRE POBLE

Ca l'Artigues

Dades històriques

Masia situada al nord-oest del municipi de Lliçà d'Amunt, a la serra que s'estén entre el torrent de can Bosc i el torrent de can Paigua. El nom del mas probablement respon als seus orígens, és a dir, es va poder aixecar en una zona preparada per ser conreada traient-ne la vegetació i cremant-ne el bosc amb la finalitat d'utilitzar les cendres com a adob –una artiga.

Les primeres referències documentals de la família Artigues són del segle XIII, concretament de 1232, quan un tal Bernat Artigues cultivava uns horts situats al sud del terme de Caldes de Montbui. Aleshores, el gruix del patrimoni estava format pel mas Artigues. Aquesta heretat es va incrementar a partir de 1348. La crisi que es va iniciar a Catalunya al segle XIV va provocar la ruïna de moltes famílies i de molts masos i va beneficiar les nissagues que la van superar, com fou el cas dels Artigues. Al llarg del segle XV, els hereus del mas Artigues van ampliar el seu patrimoni amb la incorporació de masos rònecs i abandonats. Així mateix, l'any 1438, Antoni Artigues va rebre una part del derruït mas Serra de Paludàries. D'aquesta manera, al final del període medieval, la família Artigues havia aconseguit ampliar la seva propietat i assolir un creixement econòmic considerable, reflectit en alguns finestrals de la casa.

Malauradament, la dinàmica positiva es va estroncar a les darreries del segle XVI, coincidint amb un nou període que va abocar el Principat a una altra crisi agrària. Malgrat els esforços per superar aquella situació, l'any 1634 els Artigues es van veure obligats a vendre's tota l'heretat, amb el dret de recuperar allò alienat pel mateix preu i en un període de temps determinat. L'any 1644, Paula Artigues i el seu marit Miquel Flaquer van aconseguir recuperar tot el mas Artigues.

A partir d'aleshores, lentament, els Artigues van aconseguir establir la seva economia i, fins i tot, al final del segle XVII es registren algunes noves adquisicions que van permetre ampliar l'heretat. Aquesta estabilitat va continuar al llarg del segle XVIII, quan els Artigues van decidir rendibilitzar el seu patrimoni mitjançant subestabliments de peces de terra a rabassa morta a favor de petits pagesos i jornalers, amb la finalitat que hi plantessin vinyes. Aquest benestar va convertir l'hereu del mas Artigues en un dels principals viticultors de Lliçà d'Amunt i en un dels propietaris més importants del poble i de la comarca.

Els canvis experimentats a la segona meitat del segle XX, amb un descens de l'activitat agrària i amb una terciarització de l'economia, van devaluar les grans finques rurals, algunes de les quals van començar a desprendre's de llurs terres, com ha estat el cas del mas Artigues. Actualment, una part important dels camps i boscos del mas estan ocupats per la urbanització homònima.

L'evolució i l'estructura de la família Artigues, des dels seus orígens, han tingut un objectiu bàsic: la preservació i la integritat del patrimoni territorial format al llarg dels segles.

La família va viure a ca l'Artigues, a la serra, fins a les darreries del segle XIX. L'any 1893, Patrici Artigues i Pagès va adquirir un terreny situat a prop de can Puig, al pla de Lliçà, on va construir una casa nova, ca l'Artigues de Baix, que es va convertir en la nova residència de la nissaga. Des de llavors, la casa pairal ha estat ocupada per masovers.

L'ascens social dels Artigues es va reflectir també en la seva participació en el govern de la comunitat rural, primer en el marc de la baronia de Montbui, i després en l'àmbit del municipi de Lliçà d'Amunt, ocupant càrrecs en el consistori, i fins i tot van arribar a ser batlles.

Descripció

Ca l'Artigues, com la majoria de masies, ha estat bastida per etapes, així ho demostren els afegits i els canvis d'estils a les seves façanes. Està format per un conjunt d'edificacions que es van anar construint entre el segle XVI i el XIX. Les dades històriques fan pensar que hi ha d'haver construccions anteriors, ja que hi ha constància documental de la família des del segle XIII, però moltes vegades les primeres construccions desapareixien dins les noves edificacions, a mesura que anava creixent la masia.

La masia de ca l'Artigues és de carener paral·lel a la façana i coberta a dues vessants de teula àrab, és de planta rectangular i consta de planta baixa, pis i golfes. Sembla que a l'origen podria haver estat de carener perpendicular i haver perdut la tipologia clàssica amb les reformes del XIX. Recolzat en el costat dret té dos cossos de mig carener perpendicular a la façana, que és l'extrem més baixet. Per la banda nord-est al final del segle XIX es va afegir una nova casa de tres crugies que va reconvertir tot el conjunt a carener paral·lel.

Vista de conjunt de ca l'Artigues, amb l'era en primer terme



Finestra del segle XVI



Vista de les construccions més antigues de la masia a la cara nord-oest



RUTES DE NATURA

Palaudàries i el seu entorn



Uns indrets bastant desconeguts de gran interès natural. Observació de l'entorn: Les mines d'aigua, els ocells i diversitat de sistemes vegetals en plena primavera. Un recorregut inèdit per bonics i variats entorns en una estació amb una natura exuberant.

Palaudàries és el punt de partida i d'arribada d'aquesta ruta de natura.

A ponent respecte al conjunt històric i monumental de Palaudàries, hi ha una petita masia, **Can Torres**. Entre les dues edificacions s'inicia una petita **vall**, que esdevé el primer tram d'aquesta ruta. Aquesta vall, orientada de Nord a Sud, està formada, en la part plana, per una successió de camps de conreu allargassats, limitats a les bandes per zones boscoses i un petit torrent. Es tracta d'una zona amb un especial ecotò format per la combinació de vegetació de conreus, de bosc humit de torrent i de bosc més sec. Segons l'estació de l'any, és interessant l'observació i l'audició dels ocells que hi ha.

A l'inici de l'ascens a la capçalera de la vall, a través d'un petit corriol que s'endinsa per un bosc força frondós, hi ha, a mà dreta, els camps de conreu que envolten la masia de **Can Viladevall**. Aquesta masia reunia elements molt característics dels masos catalans, com una tanca d'obra amb gran portalada i una gran era al davant. L'edifici va estar molt temps abandonat i va acabar pràcticament en ruïna total. Ara s'està reconstruint, però no del tot fidel a l'estil original.

Un cop a la capçalera de la vall, en sortir del bosc, hi ha l'**antic camí ramader de la Creu de Baduell**, per on descendien i ascendien els ramats cap a les pastures de les planes de Gallecs i Montcada, o bé cap a la muntanya, fins als Pirineus.

Un cop a la Creu de Baduell, dins de la urbanització La Vall, la ruta continua ascendent en direcció al bosc de Palaudàries a través del sender de Gran Recorregut GR97. Aquest sender, elaborat per l'entitat Campanya contra el Quart Cinturó, va des de la Beguda Alta fins a Sant Celoni i segueix, aproximadament, el trajecte projectat per aquesta infraestructura viària.

Informació facilitada per:
Lliçà Sostenible