

El Govern sotmet a informació pública el Pla de Mobilitat del Vallès, una aposta per un model més sostenible, basat en el transport públic i els modes no motoritzats

- **Proposa una setantena de mesures, en un procés en què han participat administracions locals i comarcals, entitats territorials i socials i ciutadania**
- **Planteja la implantació de corredors BRCAT, la construcció d'aparcaments dissuasius, o la potenciació de la mobilitat amb bici i a peu, a més de noves infraestructures ferroviàries i serveis**
- **Preveu una reducció de més del 20% de les emissions de NOX i de partícules i del 7% de CO2 per la millora del parc mòbil i pel transvasament cap a modes més sostenibles**
- **Millora la fluïdesa de les vies d'altres prestacions, afavoreix les connexions viàries transversals i redueix el trànsit de pas pels nuclis urbans**



El Departament de Territori i Sostenibilitat ha iniciat el procés d'informació pública del Pla Específic de Mobilitat del Vallès (PEMV), que proposa una setantena d'actuacions encaminades a una mobilitat més sostenible, eficient i segura, amb el transport públic com a gran protagonista. Les mesures plantejades en el Pla són fruit d'un treball en què han participat, a més de la Generalitat, administracions locals i comarcals, ens territorials i socials i també la ciutadania. Aquestes actuacions permetran millorar la qualitat, connectivitat i

equilibri territorial del sistema, augmentar l'ús del transport públic, reduir la congestió viària i incorporar les noves tecnologies en la gestió. Les propostes, a executar per part de la Generalitat, l'Estat i les administracions locals, tenen com a horitzó temporal l'any 2026.

El Vallès està format per 62 municipis (23 al Vallès Occidental i 39 al Vallès Oriental) amb una població total de més d'1,3 milions d'habitants, de manera que representa el 18% de la població de Catalunya i el 26% del de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). La seva orografia condiona els assentaments urbans i l'estructura de les xarxes d'infraestructures per a la mobilitat.

Existeix un contrast entre ambdues comarques: d'una banda, el Vallès Occidental té un menor nombre de municipis però amb importants volums demogràfics i comunicats per la xarxa ferroviària (FGC i R4) i diverses vies d'alta capacitat (C-58, C-26 i AP-7/B-30) i de l'altra, el Vallès Oriental, amb un major nombre de municipis, molts dels quals tenen baixa demografia i densitat (exceptuant els nuclis principals de Mollet del Vallès i Granollers) i amb grans entorns com la Riera de Caldes o la Riera de Tenes o la zona del Montseny, que no disposen d'oferta ferroviària ni de vies de gran capacitat.

Aquest és un àmbit amb un gran pes econòmic en el marc català, atès que representa el 17% del PIB de Catalunya i el 24% de l'RMB. A més, disposa d'una extensa malla d'activitat industrial i engloba punts singulars de gran desenvolupament social i econòmic com la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), el Parc tecnològic Parc de l'Alba, el Circuit de Barcelona-Catalunya i un gran nombre de polígons industrials de referència. El Vallès genera i atrau més del 40 % de la mobilitat intermunicipal de l'RMB i conté el 45% del seu trànsit, molt per sobre del seu pes en població.

La mobilitat al Vallès

La mobilitat amb l'àmbit de Barcelona i la mobilitat interna del Vallès representa el 85% del total de mobilitat interurbana amb origen i/o destinació al Vallès. Diàriament, hi ha 845.000 desplaçaments interurbans interns al Vallès, amb una quota mitjana de l'ús del transport públic del 13%. En la relació amb l'àmbit de Barcelona, es produeixen diàriament 580.000 desplaçaments, amb un 43% d'ús del transport públic de mitjana.

Els principals fluxos intermunicipals dels sistemes urbans del Vallès són amb Barcelona, amb un important repartiment modal en transport públic i un temps de recorregut competitiu entre transport públic i transport privat. Pel que fa a la mobilitat interna, l'àmbit del Vallès presenta quotes de transport públic significativament menors i una menor competitivitat del temps de recorregut del transport públic respecte del privat.

Els eixos i reptes del Pla

Els eixos temàtics del PEMV són sis: transport públic ferroviari, amb 18 actuacions; transport públic per carretera, amb 7 mesures; transport privat, amb 15 propostes; mobilitat a peu i amb bicicleta (19); i gestió de la mobilitat (9). En total, són 72 actuacions a executar per part de l'Estat, la Generalitat, els Ajuntaments i la Diputació de Barcelona, amb un pressupost estimat de prop de 2.500 MEUR.

Transport ferroviari

El 80% del Vallès té estació ferroviària al municipi, alguns, però, amb localització fora del nucli urbà. El 64% de la població està a menys d'un quilòmetre d'una estació ferroviària. La cobertura ferroviària és en general satisfactòria, però hi ha ubicacions que potencialment podrien incorporar noves estacions ferroviàries i intercanviadors per a millorar-la i també té dèficits concrets.

La demanda ferroviària amb Barcelona és molt alta: 195.000 persones al dia entren i surten de Barcelona des del Vallès en modes ferroviaris (105.000 amb FGC i 90.000 amb Rodalies Renfe). L'elevada demanda provoca problemes d'ocupació malgrat l'elevada oferta de circulacions i problemes de saturació en els accessos a Barcelona.

Les mesures del PEMV sobre transport ferroviari recullen moltes de les actuacions que estan incloses en la planificació territorial i sectorial, com el Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB), el Pla Director d'Infraestructures (PDI) o el Pla Director de Mobilitat (pdM) de l'ATM.

Aquests són els principals reptes que es marca el PEMV pel que fa a transport ferroviari:

- Potenciar l'**oferta ferroviària transversal** del Vallès i crear **intercanviadors**
- Incrementar la **intermodalitat** de les estacions, amb un programa de millora dels serveis de **transport públic de connexió, d'aparcaments dissuasius i d'aparcaments segurs per a bicis**
- Augmentar la cobertura ferroviària en zones d'alta densitat
- Millorar la **capacitat dels accessos a Barcelona**
- Garantir l'**accessibilitat** per a les persones amb mobilitat reduïda
- Millorar la seguretat amb la **supressió dels passos a nivell**

Per assolir aquests objectius, el PEMV proposa actuacions en infraestructures i serveis, entre les quals cal remarcar: la formació d'un tram de la línia orbital ferroviària entre Sabadell i Granollers; la construcció de 10 noves estacions (de

les quals 3 són intercanviadors); l'increment de freqüències de l'R8 i el perllongament de la línia fins a Sant Celoni, d'una banda, i fins a Vilafranca del Penedès, de l'altra; el perllongament de serveis de l'R1 fins a la UAB, el nou túnel de Montcada i Reixac, el desdoblament de l'R3, l'execució de nous aparcaments en estacions ferroviàries (*park and ride*) o el soterrament de l'R2 a Montcada i Reixac.

Transport públic per carretera

Actualment, hi ha 135 línies d'autobús amb parades al Vallès, que registren 15 milions de passatgers a l'any. Els principals eixos de demanda sumen 8 milions de viatgers per any. En general, l'oferta de transport públic per carretera és satisfactòria, amb velocitats comercials millorables i déficits puntuals de connectivitat. La velocitat comercial dels autobusos és de 30km/h en les relacions amb Barcelona i de 20 km/h en línies internes del Vallès

Així, pel que fa al transport col·lectiu per carretera, els objectius principals del PEMV són:

- **Incrementar la quota modal del bus interurbà** als corredors de la Vall del Tenes i de la Riera de Caldes amb Barcelona
- Potenciar les principals **línies de bus internes** del Vallès, amb actuacions que en **millorin la velocitat comercial i la qualitat del servei**
- **Augmentar els serveis o crear noves línies** en les relacions que tinguin déficits de connexió
- Potenciar **les línies de bus a la demanda** o d'accés a estacions de referència als nuclis amb baixa densitat

Per a promoure les connexions amb autobús, el PEMV aposta per la implantació de diversos **corredors BRCAT**. Es tracta d'una xarxa de serveis d'autobús acompanyats de millores infraestructurals específiques, que permetin prioritzar el pas per als busos, com per exemple, carrils bus o elements per a donar-los prioritat en interseccions i semàfors.

En aquest sentit, el Pla preveu per al Vallès diverses línies com: Caldes de Montbui – la Llagosta, Mollet del Vallès – Vall del Tenes, la Llagosta – UAB, Terrassa – Sabadell – Granollers, Sabadell – Castellar del Vallès, Cerdanyola – Barberà – Sabadell o Rubí/Sant Cugat – Cerdanyola. Paral·lelament, inclou també el reforç de les línies exprés.cat o altres millores de servei, així com la construcció d'una terminal de busos a la UAB.

Xarxa viària

Al Vallès, la xarxa viària d'altres prestacions canalitza el 75% del trànsit. A banda de la congestió en els accessos a Barcelona, presenten una congestió estructural punts de l'AP-7, les calçades de la B-30, la C-58, la C-17 i algun tram de la C-59. També destaquen trànsits elevats en carreteres convencionals de la xarxa comarcal i local.

La xarxa viària s'estructura transversalment a través del corredor AP-7/B-30, complementat per la C-35 al nord, que canalitza aquest trànsit de pas. A part del corredor AP7/B-30, la resta d'itineraris de comunicació transversal són formats per carreteres convencionals que presenten dificultats de traçat i de connectivitat ja que la seva continuïtat es garanteix mitjançant travesseres

Les principals línies d'actuació que proposa el PEMV per a garantir una xarxa viària més eficient són:

- Millores dels dèficits de **capacitat sobre la xarxa viària d'altres prestacions** al Vallès, a banda de la congestió estructural en els accessos amb Barcelona.
- Millora de les **connexions viàries transversals i mar-muntanya** que permetin superar els dèficits de continuïtat, traçat i configuració
- **Eliminar trànsit de pas** per l'interior dels nuclis urbans.

L'ampliació de la capacitat de les vies d'altres prestacions com la C-58 (algunes ja executades o en execució), la C-17 i el corredor AP-7/B-30, i la millora de l'accessibilitat, connectivitat i capacitat d'altres punts que presenten congestió són algunes de les actuacions previstes. Així mateix, per a millorar les comunicacions transversals, es proposa la formació de la ronda nord dels sistemes urbans de Terrassa i Sabadell, el desdoblament de la B-124 entre Sabadell i Castellar del Vallès i millores puntuals en la xarxa comarcal i per treure trànsit de pas de les travesseres, la formació de variants, o la compleció dels enllaços de la C-16 amb la BP-1503 i la C-1413a.

Mobilitat a peu i amb bicicleta

En la mobilitat interurbana, la bicicleta té actualment al Vallès un baix nivell de participació, de l'entorn de l'1%, tot i que en els recorreguts a l'interior dels municipis i entre municipis del mateix sistema urbà (longitud inferior a 8 quilòmetres) és on la bicicleta té més potencialitats i pot arribar a obtenir quotes modals superiors.

Així, per a millorar la quota modal de la bicicleta, el PEMV preveu l'ampliació de la **xarxa interurbana d'itineraris amb 120 quilòmetres de noves vies pedalables**, tot prioritzant els corredors amb més demanda, la construcció

d'una quinzena d'aparcaments segurs per a bicis en les estacions ferroviàries i la millora de la permeabilitat d'infraestructures viàries.

Mobilitat de mercaderies

El Vallès té una malla d'activitats industrials que representa un 22% del total de Catalunya i més del 40% a nivell de la Regió Metropolitana de Barcelona, i polígons industrials que ocupen més de 8.000 hectàrees. En aquest sentit, genera i atrau un important moviment de mercaderies, la pràctica totalitat del qual es fa amb camions. Més de 40.000 vehicles utilitzen diàriament les dues comarques com a trànsit de pas pel corredor de l'AP-7, 9.000 dels quals són pesants.

Així, les principals propostes del PEMV per a millorar el transport de mercaderies són:

- **Disminuir el trànsit de pas de camions** pel Vallès gràcies al desenvolupament del **Corredor ferroviari del Mediterrani**.
- Desenvolupar **noves terminals intermodals de mercaderies** que permetin una major potenciació de l'ús del **ferrocarril**, en el cas del Vallès, la terminal de la Llagosta.
- Promoure **l'eficiència i ambientalització de les flotes** de transport de mercaderies
- **Millorar la circulació de vehicles pesants** a la xarxa d'alta capacitat

Gestió de la mobilitat

L'estudi ha detectat la conveniència d'elaborar plans de mobilitat supramunicipal, per coordinar polítiques de foment de la mobilitat sostenible en entorns metropolitans. D'altra banda, en aquest apartat cal remarcar iniciatives que s'estan desenvolupant com la T-mobilitat, que suposarà un canvi en el model de tarifació del transport públic, i la vinyeta, que vol transformar el model de gestió i finançament de la xarxa viària d'alta capacitat.

Un altre aspecte que el Pla ha assenyalat per a millorar l'eficiència i la sostenibilitat del sistema és la necessitat d'augmentar l'ocupació dels vehicles, que actualment és d'1,26 persones per vehicle.

Així, el PEM proposa com a principals línies d'actuació per a millorar la gestió de la mobilitat al Vallès:

- Establir **nous models de tarifació** viària de la xarxa viària d'altres prestacions i dels accessos a Barcelona i de l'aparcament o restricció del vehicle privat

- Impulsar **plans específics de mobilitat** per als grans centres generadors de mobilitat de la comarca
- Regulació dels **títols i tarifes del transport públic** de forma **més eficient, justa i equitativa**
- **Millorar la informació** estàtica i dinàmica sobre el transport públic i la intermodalitat
- Promoció del **vehicle elèctric** i dels vehicles **d'alta ocupació**

Cap a una mobilitat més sostenible

El Pla Específic de Mobilitat del Vallès fa un especial èmfasi en els beneficis ambientals que suposa l'aplicació de les millores proposades en cada eix temàtic; en especial, l'aposta pel transport públic. Al Vallès, la mobilitat interurbana és responsable d'un percentatge important de les emissions de contaminants associades a la mobilitat. Gairebé el 70% de les emissions associades a la mobilitat provenen de desplaçaments interns o amb origen o destí en aquest àmbit.

El transvasament d'usuaris del vehicle privat cap a modes més sostenibles i la reducció de la congestió viària que comporta el Pla, en combinació amb altres mesures com l'ús de vehicles menys contaminants o la potenciació del transport ferroviari de mercaderies i altres propostes del document permetran reduir emissions de CO₂, NO_x i PM₁₀.

D'altra banda, el PEMV també posa de relleu l'existència al Vallès d'importants espais de valor ambiental, espais de continuïtat, hàbitats i cursos fluvials amb una elevada pressió de les activitats humanes, especialment dins la plana. Les noves infraestructures que es puguin preveure, considera el Pla, hauran de prioritzar recorreguts amb menor incidència i preveure, si s'escau mesures de reducció de l'impacte, tot prioritzant aquells espais on ja existeixen assentaments urbans.

Les 10 fites del PEMV

L'aplicació de totes les mesures incloses al Pla permetran assolir aquestes 10 fites:

1. **Incrementar la quota d'ús del transport públic** en **les relacions internes del Vallès** del 13% actual al **21%**
2. **Augmentar la quota de transport públic** en les relacions **amb Barcelona**, del 43% al 50%
3. **Doblar la demanda** en les principals **connexions interurbanes amb bus** mitjançant **corredors BRCAT**, dels 8 milions de passatgers/any als **16 milions passatgers/any**

4. **Incrementar la demanda del transport ferroviari en un 35%**, amb 10 noves estacions, augment dels serveis, desdoblaments de línies i perllongaments
5. **Reduir un 10% el trànsit viari** respecte del previst per al 2026 en un escenari sense PEMV, que es traspassa a modes més sostenibles
6. **Reduir la congestió de la xarxa viària d'altres prestacions i estalviar a les persones usuàries 10 milions hores de cues a l'any**
7. **Descongestionar la xarxa urbana**, atès que la xarxa d'altres prestacions canalitzarà més trànsit
8. **Millorarà la quota modal de la bici fins al 7% en les relacions entre nuclis urbans amb vies pedalables.**
9. **Estalviar l'emissió de més de 109.000 tones de CO2 equivalent**; el que suposa una reducció del 9% de les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle a l'horitzó 2026.
10. **Deixar d'emetre més de 1.650 tones anuals de NOx i 102 de PM10**, xifres que suposen un **25%** i un **22%** menys, respectivament.

Procés participatiu

El PEMV s'ha redactat amb la col·laboració dels consells comarcals, ajuntaments i entitats i un procés de participació ciutadana. Ara, s'inicia un període d'informació pública per enriquir el document, que es presentarà al territori mitjançant diverses sessions informatives i participatives en les pròximes setmanes.



4 de febrer de 2020