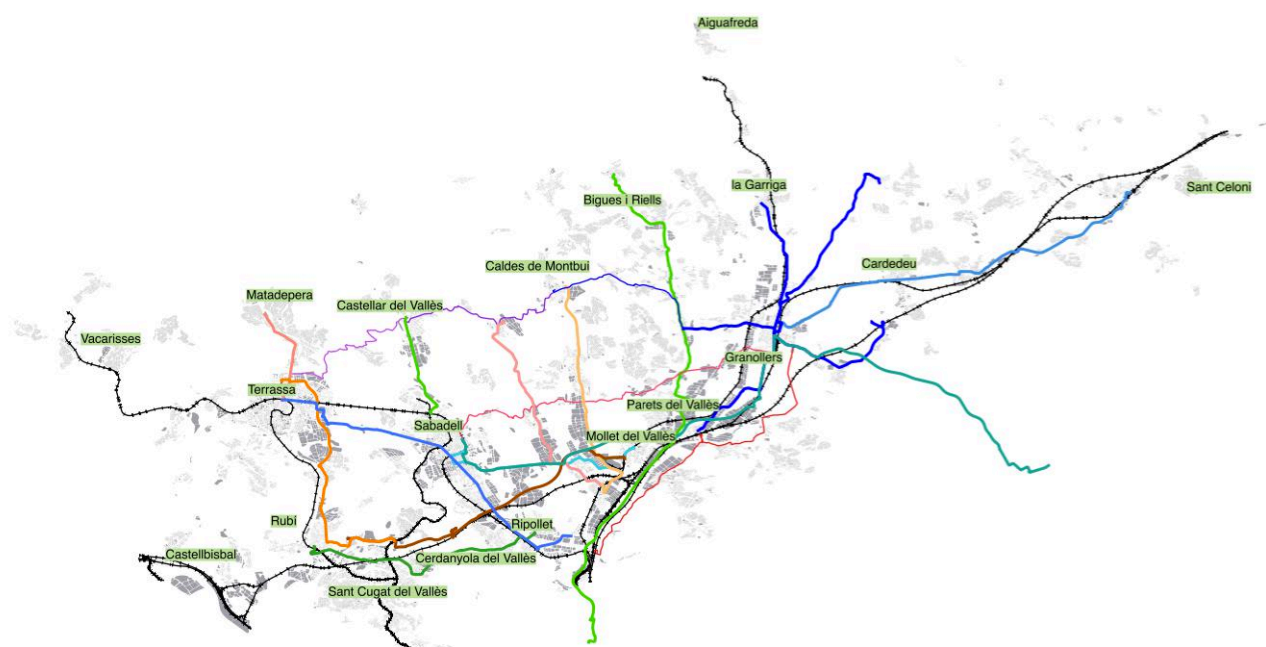


# TransVallès

## Propostes per a una mobilitat més sostenible



**Objectiu:** augmentar l'ús del transport públic per als viatges entre municipis del Vallès.

### Eines:

- Redissenyar les línies **d'autobusos** per a tenir una xarxa **interurbana ràpida i atractiva**
- Aprofitar la **xarxa ferroviària** existent per a oferir nous recorreguts i més freqüències
- **Coordinar** els esforços i la planificació entre municipis

## 1.- Presentació Via Vallès i PTP

L'associació *Via Vallès*, va néixer amb la voluntat de reforçar el paper del Vallès en l'àmbit socioeconòmic, de l'ordenació del territori, de les comunicacions i la preservació dels seus espais naturals, de manera que pugui contribuir al desenvolupament de la regió barcelonina i de Catalunya, amb veu pròpia, lluny de ser considerat com a perifèria metropolitana.

Per altra banda, l'associació per a la *Promoció del Transport Públic (PTP)*, és l'única associació dedicada en exclusiva a la defensa del transport públic col·lectiu a Espanya. Porta 25 anys defensant el transport públic col·lectiu i el transport ferroviari de mercaderies pensant únicament en l'interès comú, sota els principis d'equitat social i protecció ambiental.

Ambdós associacions han elaborat el present document en relació a la mobilitat interurbana en l'àmbit del Vallès, tant l'Occidental com l'Oriental.

## 2.- Introducció

El conjunt del Vallès és format per 62 municipis (23 al Vallès Occidental i 39 al Vallès Oriental). El total de la població l'any 2018 fou de 1.324.194 habitants<sup>1</sup>, el que representa un 18% del total de Catalunya i el 26% en relació a la Regió Metropolitana de Barcelona (RGM).

Pel que fa a les dades econòmiques, el Vallès és un àmbit amb un gran pes, genera el 17% del PIB de Catalunya i el 24% del total generat a la RGM.

El pes demogràfic del Vallès, del 26% vers la RGM, genera el 43% de la mobilitat interurbana total. Així, la mobilitat interna interurbana del Vallès és d'un 850.000 viatges/dia, el quals el 13% es realitzen en transport públic col·lectiu. Com a contrapunt, la mobilitat entre el Vallès i el Barcelonès és d'uns 580.000 viatges/dia<sup>2</sup> amb una quota de transport públic del 43%. Aquesta important diferència entre la utilització del transport públic entre Vallès-Barcelonès i la mobilitat interna interurbana del Vallès és un fet que cal analitzar en profunditat.

Des de *Via Vallès* i la *PTP* considerem imprescindible abordar de manera específica la mobilitat interna del Vallès. Així, ambdós entitats hem realitzat una primera anàlisi de l'estat actual de les connexions interurbanes i hem recopilat un conjunt de propostes realitzables a curt i a mitjà termini, que tenen un nivell d'inversió moderada.

En aquest sentit, el present document s'adreça al conjunt dels ajuntaments dels vallesos, partits polítics i d'altres entitats, les quals són les que poden emprendre accions pel conjunt del seu veïnat: des de la pròpia planificació municipal fins la reclamació a instàncies de govern superiors (Generalitat i Estat).

L'objectiu de *Via Vallès* i la *PTP* és contribuir a que els usuaris, administracions locals i societat civil vallesana s'emponderin del transport públic, per tal que aquest sigui considerat un servei bàsic i es segueixi lluitant perquè sigui atractiu i de qualitat.

El document es centra en l'**àmbit interurbà**, especialment en aspectes de governança i de la oferta de bus i tren entre municipis. No es centra, en canvi, en el transport urbà de cada municipi. Tanmateix, a la part final, es citen de forma breu altres aspectes rellevants de la mobilitat interurbana (bicicletes, park&ride, carsharing...), sense desenvolupar-los exhaustivament.

Esperem que la present anàlisi i les propostes realitzades siguin motiu de debat pels partits polítics i d'altres entitats i que fossin incorporades dins la visió del futur del transport públic al Vallès.

<sup>1</sup> Font: [www.idescat.cat](http://www.idescat.cat)

<sup>2</sup> Font: Pla Especial de Mobilitat del Vallès

### 3.- Governança

El Vallès disposa d'una realitat social i econòmica pròpia i estretament interconnectada, que incideix directament en la mobilitat interna. Això fa recomanable establir mecanismes supramunicipals de presa de decisions, planificació i gestió coordinada de la mobilitat que tinguin com a marc de referència tot el territori del Vallès.

Aquests mecanismes poden ser, de menys ambiciosos a més, fòrums de debat, reunions de coordinació periòdiques, plans de mobilitat d'àmbit supramunicipal o la transferència de competències a un organisme comú, seguint l'exemple de l'Àrea Metropolitana de Barcelona o l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona.

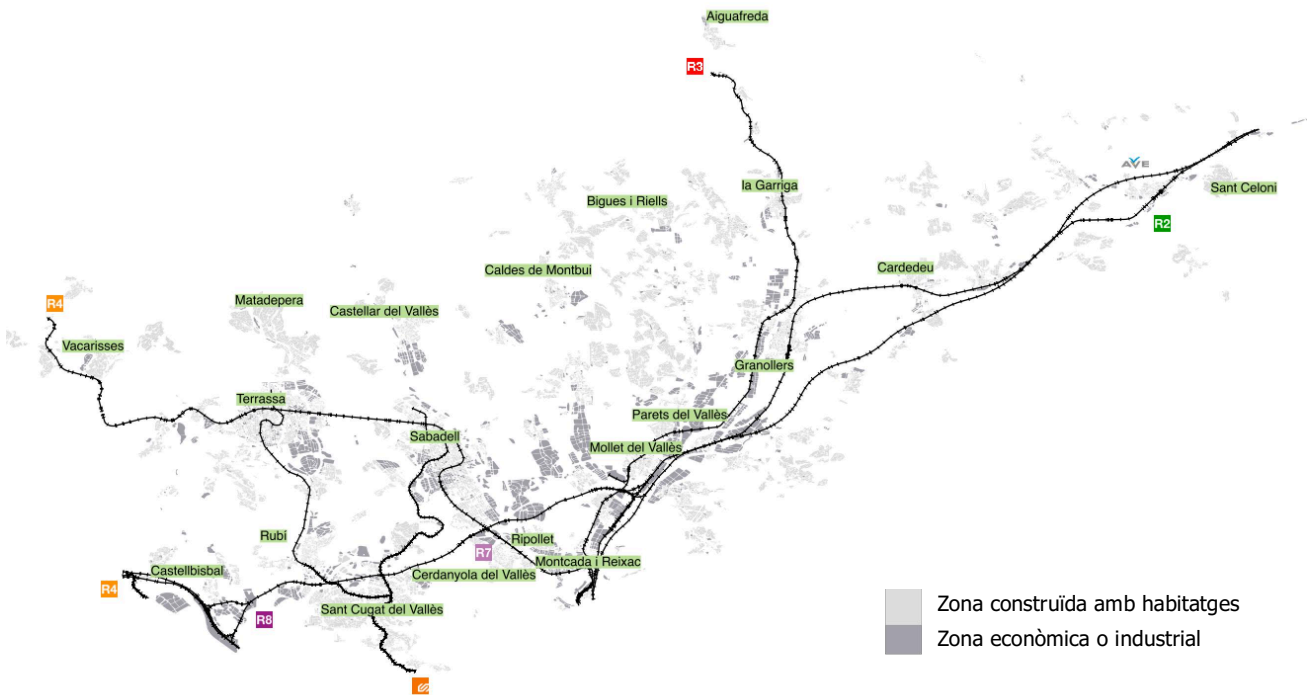
*Via Vallès* i la *PTP* **demanen amb caràcter d'urgència** a tots els actors i entitats del Vallès Occidental i Oriental **l'inici de d'un diàleg** on es posin les bases per la **creació de mecanismes comuns i centrats en l'àmbit del Vallès de planificació i gestió de la mobilitat**.

Aquests mecanismes de coordinació podrien abordar, a curt termini:

- **Creació de material informatiu unificat i específic del Vallès pensat en servir l'elevada mobilitat interna d'aquest àmbit.** La PTP està treballant amb la Generalitat de Catalunya en aquest sentit.
- **Adopció d'un sistema de nomenclatura unificat** que permeti entendre el conjunt de línies de bus i tren com a part d'una xarxa.
- **A mitjà termini, establiment d'una política tarifària que no penalitzi els desplaçaments de curta distància al Vallès i afavoreixi l'ús del transport públic,** fins i tot quan no es repeteix el mateix patró de desplaçament diàriament. Entenem que és possible avançar cap a aquesta política tant en el marc tarifari actual com en el de la futura T-Mobilitat, més encara quan s'ha posposat la posada en servei d'aquesta per l'any 2021.

A mig termini, la coordinació a l'hora de pensar, reclamar i planificar infraestructures al Vallès creiem que permetria definir una oferta de Transport Públic atractiva per als usuaris. En els següents apartats fem propostes en aquest sentit, que es poden abordar des d'ara.

#### 4.- Transport públic amb ferrocarril



Esquema de la infraestructura ferroviària del Vallès

El Vallès té una xarxa important de ferrocarril ja existent però amb diverses mancances: les diferents vies existents estan poc connectades entre si (hi ha punts on es creuen vies sense que els usuaris puguin fer transbordament) i en algunes hi circulen menys trens del que la seva capacitat permetria. Amb una inversió relativament baixa, proposem una sèrie de millores per a definir línies interessants:

##### 2.1.- Línia transversal R8.

Aquesta línia, ja existent actualment, disposa de potencialitat per a ser el principal eix vertebrador de la mobilitat interna Vallès i cap als àmbits nord i sud de Catalunya.

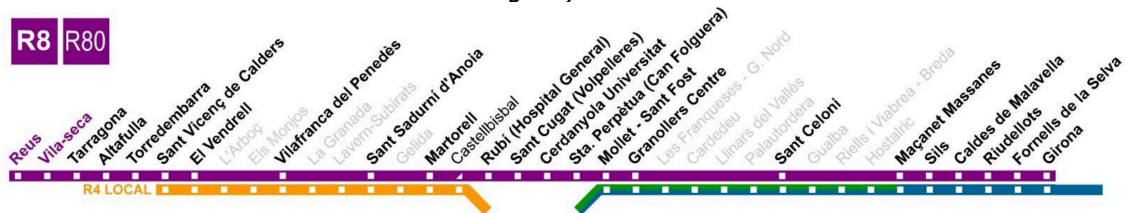


Esquema de la línia R8. Font: Promoció del Transport Públic

Avui dia, la R8 no assoleix la seva demanda potencial per la baixa freqüència (1 hora) i la manca d'intercanviadors amb la xarxa ferroviària radial (línies S1, S2, R4 nord i R3), estant actualment connectat només amb les línies R4 sud a Castellbisbal i R2 Nord a Mollet-Sant Fost. Les propostes que *Via Vallès* i la *PTP* creuen que són potencialment abordables per impulsar el transport públic al Vallès són:

## Propostes per a una mobilitat sostenible entre municipis del Vallès

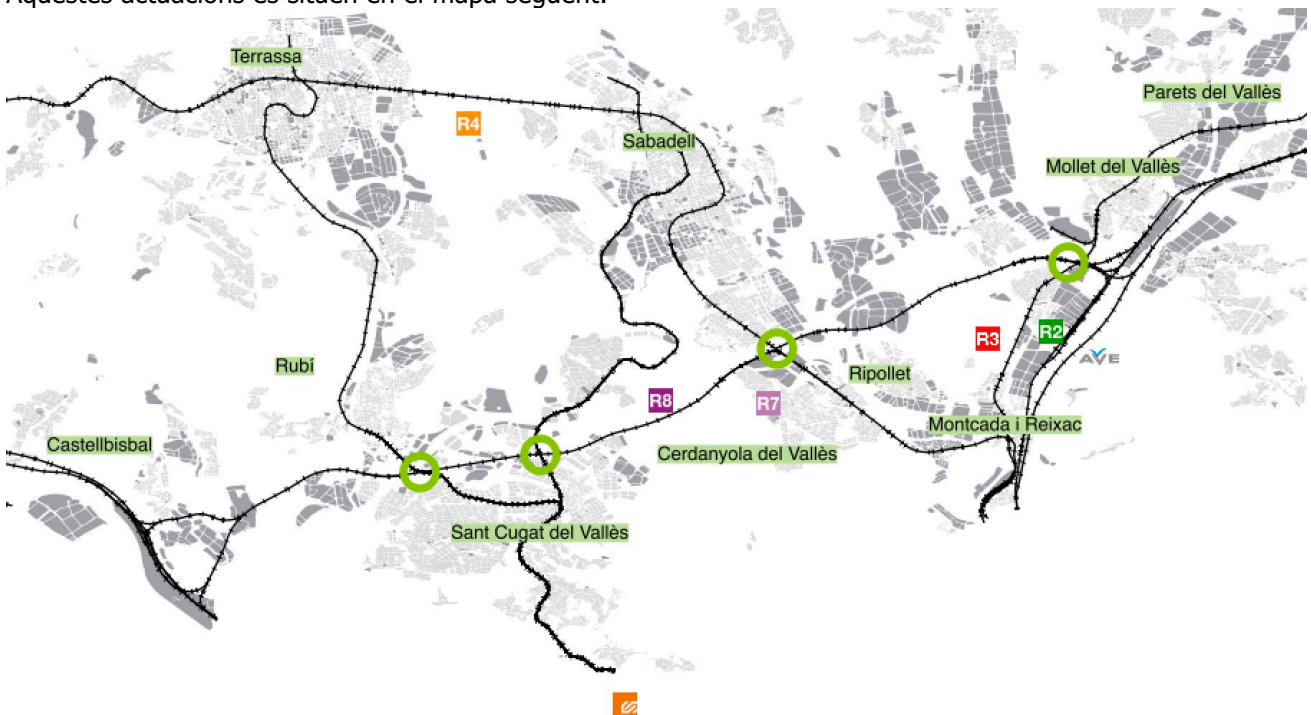
- A curt termini:
  - Construcció d'estacions d'intercanvi amb els ramals S1 i S2 d'FGC que permetrien el traspàs de viatgers de forma directe amb les estacions existents d'FGC d'Hospital General (línia S1) i de Volpelleres (línia S2), que són executables en superfície amb un termini i costos relativament baixos. Considerem que aquesta actuació doble, per l'alt benefici que aportaria respecte al baix cost, cost, té la **màxima prioritat**.
  - Evitar el retard en l'habilitació de l'estació de Santa Perpètua de Mogoda Centre, amb les andanes ja construïdes. Segons el Ministeri de Foment, hauria d'estar en servei a finals de 2019, però caldrà que no es superi la data prevista d'obertura.
  - Augment de la freqüència de pas de la R8 a intervals de 30 minuts, i coordinació amb horaris de les línies R2 (a Mollet), R4 (a Martorell) i R3 (a Mollet, considerant el temps de viatge a peu entre estacions).
  - Perllongament de la línia R8 fins a Vilafranca i creació d'una línia R80 Reus – Girona que cobreixi l'eix del Corredor Mediterrani català, paral·lel a l'AP7, sense passar per Barcelona (podria absorbir part de les línies RT1 i RT2 actuals de Tarragona).



Font: <https://transportpublic.org/wp-content/uploads/2017/06/20170614-vilafranca.pdf>

- A mitjà termini:
  - Realitzar estudi per realitzar l'enllaç de les línies R4 i R8 a l'àmbit de Barberà / Cerdanyola i executar-lo.
  - Realitzar estudi per realitzar l'enllaç de les línies R3 i R8 en l'àmbit de La Florida i executar-lo. Es proposa un ramal d'enllaç que s'inicia en l'R3 a l'alçada del carrer Puigcerdà a La Florida, compostat per una doble corba esquerra-dreta per enllaçar amb l'R8 en el seu creuament amb la riera de Polinyà.

Aquestes actuacions es situen en el mapa següent:



Esquema de la infraestructura ferroviària del Vallès. Els cercles verds indiquen, d'esquerra a dreta: intercanvi S1 (FGC) – R8 a Rubí, intercanvi S2 (FGC) – R8 a Sant Cugat del Vallès, actual creuament de les línies R4 – R8 i actual creuament de les línies R3 – R8.

## 2.2.- Creació de serveis que connectin el Vallès amb el Baix Llobregat, l'Hospitalet i la part oest de Barcelona

Aquests serveis es poden dur a terme sense cap cost, a partir de l'ús de l'enllaç ferroviari de mercaderies existent entre la línia R4, que recorre la llera esquerra del Llobregat, i el tronc central de la línia R8. Conceptualment es tracta d'una línia similar a la R7 però per l'altre costat de Collserola.

El servei es podria plantejar com un allargament de la línia R7 cap a Sant Cugat del Vallès, Rubí, El Papiol i Molins de Rei, podent allargar el recorregut de la R1/R4 fins a l'Hospitalet de Llobregat (amb metro L1).

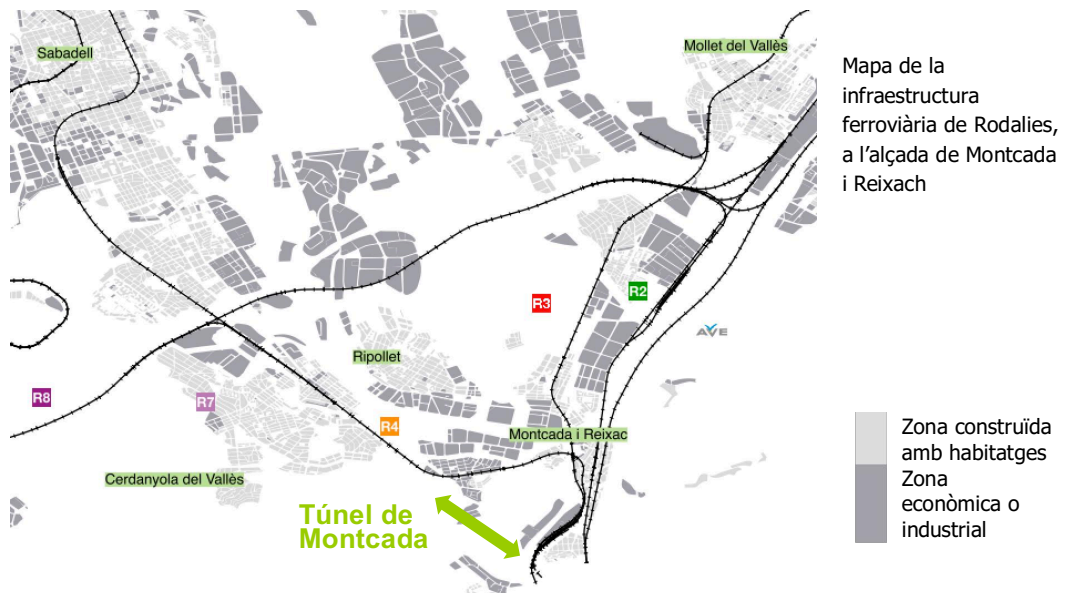


Esquema de la línia R8, en línia lila discontinua es mostren els nous serveis com a prolongació de l'actual línia R7 i enllaçant fins a Molins de Rei. Font: Promoció del Transport Públic

## 2.3.- Millora dels temps de viatge amb Barcelona per la R4 amb la construcció del túnel de Montcada

Aquest túnel entre Barcelona i Cerdanyola, aprovat al Pla Territorial Metropolità i al Pla de Rodalies, permetria reduir fins a 10 minuts els temps de viatge entre el Vallès i el centre de Barcelona. Des de la PTP i Via Vallès es proposa que aquest túnel – bypass es dirigeixi a la futura estació internacional de la Sagrera i a la terminal T1 a partir de l'aprofitament d'infraestructures actuals (ramal Aigües, túnel del Carrer Aragó en comptes del de Plaça Catalunya i ús del nou accés a la T1 en construcció).

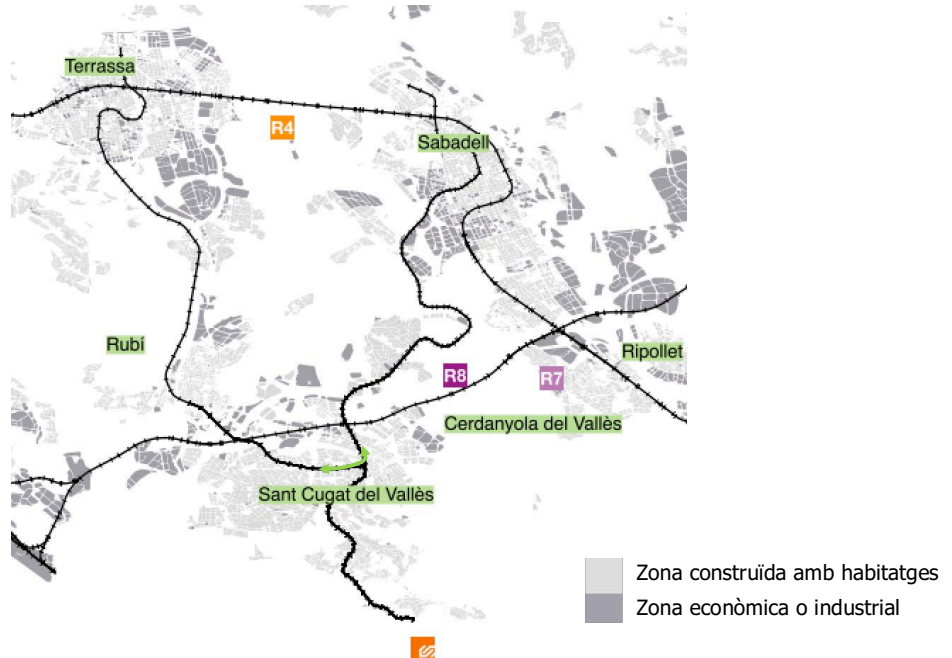
Aquesta operativa permet un millor aprofitament dels túnels de Barcelona i connectar les ciutats més grans de la regió metropolitana amb les principals estacions ferroviàries i l'aeroport.



## 2.4.- Aprofitament de la xarxa FGC del Vallès

A curt termini, es proposa:

- Estudiar l'establiment de serveis FGC Terrassa – Sabadell sense transbordament a Sant Cugat centre a partir d'un bypass, per a servir les relacions de demanda següents: Terrassa – UAB, Terrassa – Sant Joan i Sabadell – Rubí.



Mapa de la infraestructura ferroviària de FGC i Rodalies de Catalunya a l'alçada de Sant Cugat, on es bifurquen les dues línies actuals. Amb la fletxa verda es destaca el bypass i les relacions a servir.

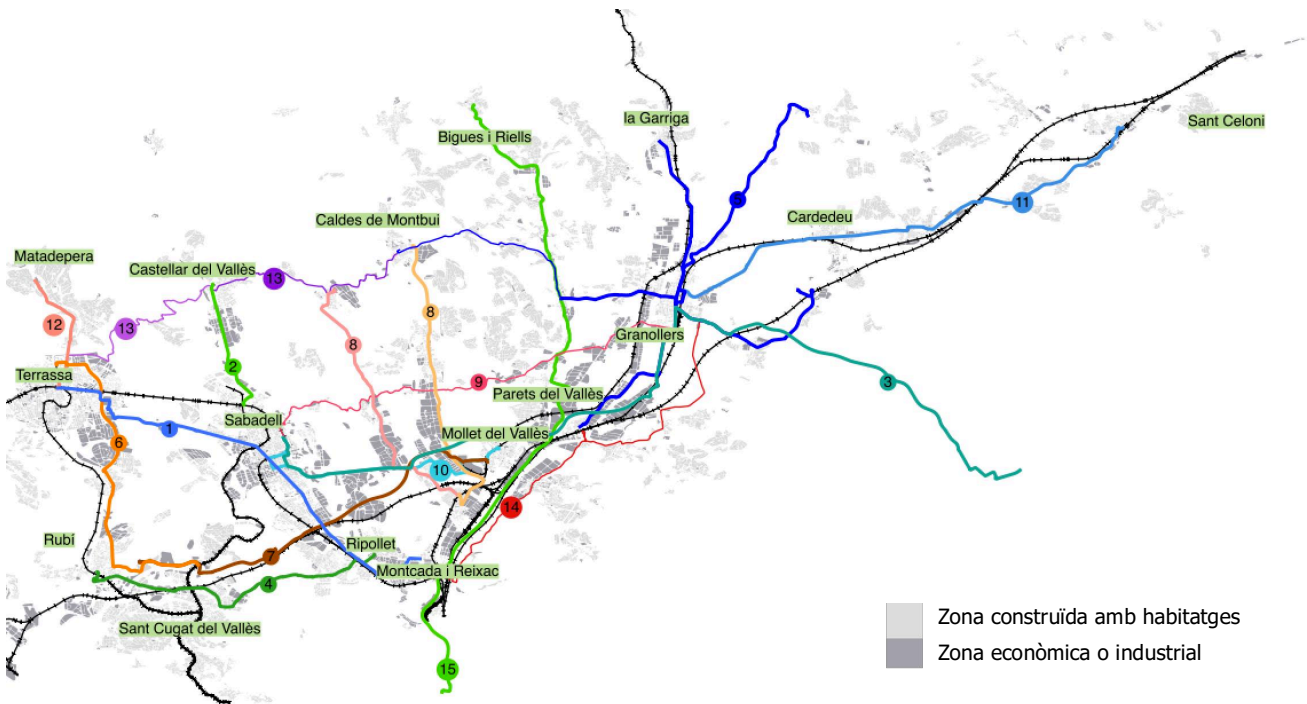
- Realitzar noves propostes alternatives a l'Estudi Informatiu aprovat del perllongament de la línia S2 fins a Castellar del Vallès, ([Estudi Informatiu de clau EI-TF-08249](#)).

## 2.5.- Xarxa tramviària

A llarg termini, es proposa estudiar, ramal per ramal, la creació a mitjà termini de diversos ramals de xarxa tramviària interurbana entre els municipis de Montcada, Ripollet, Cerdanyola, Barberà, Badia, Sabadell, Terrassa, Sant Cugat i Rubí, així com la UAB i el Parc Alba, seguint l'estructura del TramVallès plantejada per l'ATM en els Plans Directors d'Infraestructures 2001-2010 i 2009-2018.

En alguns eixos, la creació d'aquests ramals seria substitutiva de les propostes de transport públic per carretera que es proposen a la Secció 3 d'aquest document, o es podria plantejar com a diferents fases de potenciació d'un eix (fer-les inicialment en bus, posteriorment amb tramvia).

## 5.- Transport públic per carretera (bus)



Mapa dels eixos de transport públic per carretera que es debaten en aquesta secció, el número dins la rodona que hi ha a cada eix correspon amb l'ordre amb què es detallen, per a una més fàcil comprensió.

L'autobús és el transport amb més potencial de captació d'usuaris per menor inversió, però requereix d'una potenciació de serveis i un canvi d'usos de determinades infraestructures, fins ara concebudes exclusivament segons les necessitats de capacitat del vehicle privat.

És per aquest motiu, que és necessari reforçar els serveis de tipus "suburbà" (interurbans entre municipis contigus) i "metropolità" (interurbans interns dels vallesos) a partir dels criteris següents:

- Oferir **temps de viatge competitiu** amb el vehicle privat, amb més semidirectes i trams de vials propis.
- **Freqüències entre 5 i 30 minuts**, segons tipologia del servei i demanda.
- Reducció del nombre de parades a cada municipi (per a permetre reduir el temps de viatge).
- Reforma i, si escau, creació de vials orientats cap el transport públic: prioritat vial i semafòrica, andanes de fàcil accés i sortida pel bus, etc. Tant a nivell urbà com interurbà. La reforma de vies per a l'autobús es pot considerar una operació prèvia del TramVallès.
- Els serveis suburbans - especialment del Vallès Oriental - han de ser serveis competitiu també en la seva funció **d'aportació al sistema ferroviari** (R2 i R3).
- Donar servei tant als nuclis urbans com als principals generadors de mobilitat, molt especialment els **polígons industrials** per a donar servei a la mobilitat laboral.
- Creació **d'una xarxa interurbana fàcilment identificable per part de l'usuari**, tant a través d'una possible nomenclatura comú com de mapes globals de la xarxa (i integrats amb el servei ferroviari)

Per això, *Via Vallès* i la *PTP* proposen potenciar els serveis de bus interurbà ja existents als principals eixos interurbans del Vallès Oriental i Occidental, que es descriuen a continuació.



## Propostes per a una mobilitat sostenible entre municipis del Vallès

### PROPOSTA 1: Terrassa-Sabadell-Barberà-Cerdanyola-Ripollet



És necessari disposar a curt termini d'un servei de bus de qualitat en un dels eixos més importants pel Vallès: la N-150. Es proposa un servei d'alta freqüència (10 minuts) entre Ripollet i Sabadell, amb possible extensió a Terrassa. Pel fet discórrer allunyada de les estacions de Rodalies, seria complementària d'aquest servei.

A mitjà termini cal entomar la reforma de l'eix de la N-150, per prioritzar el vianant, bicicletes i transport públic, incloent el nus amb la C-58 i AP-7 a Barberà del Vallès. Des de *Via Vallès* i la *PTP* creiem que aquest ha de ser un dels reptes més importants que el Vallès ha de gestionar.

### PROPOSTA 2: Riu Ripoll: Sabadell – Castellar del Vallès



Cal donar una resposta a l'alta demanda de transport públic d'aquest corredor abans d'emprendre el perllongament dels FGC cap a Castellar del Vallès.

A curt termini, es proposa una millora de la carretera BP-124 per tal de facilitar l'accessibilitat a les parades, especialment en l'àmbit industrial (enllumenat, seguretat, etc).

A mitjà termini, es proposa:

- Enllaçar la carretera BP-124 amb la ronda Oest de Sabadell
- Especialitzar el corredor de la BP-124 per a transport públic per a disposar-hi serveis cada 10 minuts
- Disposar d'una parada de Bus a l'intercanviador RENFE-FGC a la plaça Espanya
- Adequar dels accessos entre la BP-124 i l'intercanviador de Plaça Espanya.

### PROPOSTA 3: Sabadell – Granollers - Mataró



Actualment el Bus Exprés e13 ofereix aquest servei. Tanmateix, es proposen una sèrie de millores per tal de millorar-ne la seva velocitat comercial.

- A curt termini: reduir del nombre de parades a Mataró per a millorar el temps de viatge (velocitat comercial).
- A mitjà termini: millorar la via BP-5002 d'accés a Granollers (pel sud) per a incrementar la prioritat del Bus.

### PROPOSTA 4: Riera de Sant Cugat: Rubí-Sant Cugat-Cerdanyola-Ripollet



En aquests moments les línies B7 (Rubí-Sant Cugat-Cerdanyola) i A4 (Barcelona-Cerdanyola-Sant Cugat) cobreixen aquest trajecte però es detecta que:

## Propostes per a una mobilitat sostenible entre municipis del Vallès

- Es solapen en el tram Sant Cugat – Cerdanyola, sense tenir una informació unificada perquè l'usuari pugui combinar horaris d'ambdues.
- Fan un nombre elevat de parades als nuclis urbans, la qual cosa les fa lentes per al viatge entre municipis.

Es proposa unificar-les en un servei que cobreixi aquest territori amb una major velocitat comercial.

Una proposta amb menys parades a urbanes i amb un trajecte per Sant Cugat per la carretera de Rubí, Ronda Nord, passeig Francesc Macià i Rambla del Cellar, i a Cerdanyola per l'Avinguda Primavera per arribar a Ripollat.

### PROPOSTA 5: TransGran



Actualment el servei TransGran és un servei de transport urbà entre els municipis de Granollers, Les Franqueses, Cànoves, Canovelles i La Roca.

A curt termini, es proposa **transformar aquest servei amb una concepció de servei de Bus metropolità al voltant de Granollers** amb freqüències de 15 minuts discorrent de nord a sud per Les Franqueses, Canovelles, Granollers i La Roca del Vallès.

Es proposa ampliar el servei de TransGran a més municipis a l'òrbita de Granollers, integrant els actuals serveis interurbans i potenciant-los amb altes freqüències (generalment, 30 minuts): cap al nord fins La Garriga; cap al sud fins a Montmeló per la BV-5003 i cap a ponent fins a Caldes de Montbui passant per Lliçà de Munt i Santa Eulàlia de Ronçana.

### PROPOSTA 6: Terrassa-Rubí-P.I. Can Sant Joan (Sant Cugat)



A curt termini: es proposa un nou servei entre Terrassa i el Polígon Industrial Can Sant Joan passant per Rubí. Es tracta d'un trajecte per la zona est de Terrassa (Avda. Vallès) fins el Polígon Industrial de Can Parellada, entrant a Rubí pel zona industrial nord (BP-1503) per arribar fins el Polígon Industrial Can Sant Joan.

L'objectiu d'aquesta proposta és doble: d'una banda, cobrir àrees de Terrassa i Rubí allunyades del servei ferroviari de FGC i, de l'altra, donar servei a la demanda entre aquestes dues ciutats i el P.I. Can Sant Joan mentre no es duguin a terme les propostes detallades a la secció 3.3.

### PROPOSTA 7: P.I. Can Sant Joan-UAB-Mollet del Vallès



No s'ha detectat actualment cap servei de transport públic que connecti el corredor de la R3 (part del Vallès Oriental, Osona i el Ripollès) amb dos punts generadors de gran mobilitat com són la UAB i el P.I. Can Sant Joan.

A curt termini, es proposa establir un servei de Bus directe amb freqüència de 15 minuts entre l'estació de Mollet Santa Rosa a la R3 amb l'UAB i el P.I. Can Sant Joan per l'AP-7, especialment lligat amb les hores punta universitàries i laborals. També caldria

## Propostes per a una mobilitat sostenible entre municipis del Vallès

valorar la possibilitat d'iniciar aquest recorregut a l'estació de l'R2/R8 de Mollet-Sant Fost.

A mitjà termini, cal estudiar el perllongament de la B-30 a Barberà del Vallès cap el Vallès Oriental com a corredor exclusiu de transport públic, per a evitar l'impacte la congestió de l'AP-7 en hora punta. Cal dir que el Pla Territorial Metropolità de Barcelona ja considera l'execució d'aquesta proposta però no de caire exclusiu pel transport públic.

D'altra banda, caldria valorar amb detall si, a llarg termini i un cop dutes a terme totes les propostes de millora a la R8 descrites en aquest document (veure secció 3.1) la demanda de servei d'autobús pot ser absorbida pel futur servei ferroviari millorat.

### PROPOSTA 8: Riera de Caldes-Riera de Polinyà



A curt termini: nova proposta per crear una **mall de serveis verticals al voltant de les rieres de Caldes i Polinyà** tot seguint les carreteres B-142 des de Sentmenat i B-143 des de Caldes de Montbui per arribar a la futura estació de l'R8 a la Granja Soldevila, seguir cap a l'estació de l'R3 de Santa Perpètua i acabar a l'estació de l'R2 a La Llagosta. Un altre servei vertical proposat és el que recorreria per la B-141 entre l'estació de l'R3 de Montcada-Ripollet i el P.I. Santiga.

La malla de serveis transversals és la constituïda pels serveis per les carreteres C-155 (proposta 9) i la B-140 (proposta 10).

Seria òptim disposar de freqüències de 15 minuts en els serveis verticals i de 20-30 minuts en els horitzontals, excepte la proposta 10.

Actualment, una part de la proposta anterior es superposa amb les línies de Bus Exprés. Tanmateix, les línies de Bus Exprés tenen una fàcil intermodalitat a Barcelona, però no en les parades del Vallès. Per tant, entenem que les propostes són

complementàries i, amb l'objectiu de **formar una xarxa integrada entre els serveis de Bus Exprés, interurbans/suburbans i locals.**

### PROPOSTA 9: Sabadell-Polinyà-Palau Solità – Caldes - Granollers

A curt termini: es proposa un servei per aquestes poblacions per la carretera C-155 i realitzar transbordaments en les interseccions amb les carreteres B-142 i B-143 de la proposta 8.

### PROPOSTA 10: Sabadell-Santa Perpètua-Mollet

A curt termini: cal disposar d'aquest servei per la carretera B-140 i realitzar transbordaments en les interseccions amb les carreteres B-141 i B-142 de la proposta 8.

En el mitjà termini es proposa l'arranjament de la carretera B-140 per tal que pugui assolir ser un corredor de transport públic de gran importància pels usuaris.

### PROPOSTA 11: Granollers-Sant Celoni



En aquests moments les àrees de polígons industrials de l'eix del Mogent no disposen d'una parada propera a la línia R2.

Es proposa, a curt termini, disposar d'un servei que recorri entre les poblacions i zones industrials de Granollers, Cardedeu, Llinars del Vallès i Sant Celoni tot discorrent per les carreteres C-35 i C-251.

### PROPOSTA 12: Riera de les Arenes: Terrassa-Matadepera

## Propostes per a una mobilitat sostenible entre municipis del Vallès



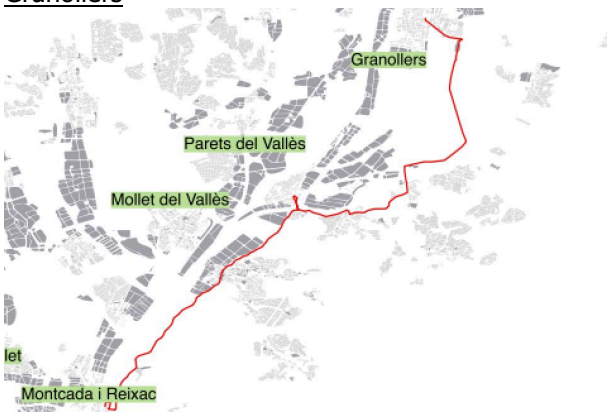
Actualment aquest servei és realitzat per 3 línies i nomenclatures diferents. Es proposa, a curt termini, unificar la nomenclatura, la informació i els recorreguts, alhora que s'amplia la freqüència a 30 minuts. Caldria valorar la possibilitat de finalitzar el recorregut a l'intercanviador RENFE-FGC de Terrassa per tal de millorar la velocitat comercial.

### PROPOSTA 13: Cornisa nord Vallès: Terrassa-Caldes de Montbui



Actualment aquest recorregut només té servei 2 dies l'any. Es creu que aquest servei té una baixa demanda, però caldria que a curt termini fos servit amb 2 serveis diaris en el tram Terrassa-Castellar del Vallès i amb un servei de freqüència horària o cada dues hores en el tram de Castellar-Sentmenat-Caldes de Montbui, però coordinat amb el servei de la proposta 8.

### PROPOSTA 14: Besòs i Mogent: Montcada-La Roca-Granollers



En aquests moments no hi ha cap línia vallesana que cobreixi la vall del Mogent-Besòs per la carretera BV-5001. Només ho fan les línies 500 (Barcelona-La Roca-Granollers) i 501 (Barcelona-Montornès del Vallès) amb 3 i 4 expedicions al dia respectivament.

Així es proposa, a curt termini, un nou servei amb inici a l'estació de l'R2 de Montcada i Reixac que discorri pel marge esquerra dels rius Besòs i Mogent, per la carretera BV-5001 tot discorrent per Martorelles, Montmeló, Montornès del Vallès, Vilanova del Vallès, La Roca del Vallès per arribar fins a Granollers per la C-1415c.

### PROPOSTA 15: Vall del Tenes: Lliçà-Mollet



En aquests moments el Bus Expres e7 serveix aquest corredor de forma ideal per a la connexió amb Barcelona. Degut a l'augment continu de demanda experimentada, i a la demanda potencial prevista, es proposa augmentar el nombre de freqüències, especialment en hores vall i períodes de vacances.

D'altra banda, es proposa estudiar la connectivitat de la part baixa d'aquest eix, al voltant de Lliçà de Vall (i de l'estació de Can Coll) amb els nodes ferroviaris de la R2, R3 i R8 de la zona de Paret del Vallès, Mollet del Vallès i Santa Perpètua de Mogoda, per a servir la demanda de transport cap al Vallès Occidental, especialment quan siguin realitzats les millores ferroviàries proposades en aquest document.

Per resoldre aquesta mancança es proposa, a curt termini, complementar el servei actual e7 amb un servei de connexió amb les estacions de l'R3 a Paret i l'R2 a Mollet-Sant Fost que acabi al municipi de Sant Fost de Campsentelles.

## 6.- Altres aspectes de la mobilitat

Les propostes d'aquest document es centren en (a) mecanismes de governança i (b) oferta i millora de serveis de transport públic viari i ferroviari. En aquest últim apartat, es repassen breument i de forma no exhaustiva d'altres aspectes que poden incidir en una mobilitat més sostenible:

- **Mobilitat no motoritzada:** es proposa l'adaptació de vials interurbans per a la mobilitat en a peu o en bicicleta, així com la permeabilització d'algunes de les principals vies per a permetre creuar-les de forma no motoritzada, especialment en els itineraris actuals per a creuar l'AP-7 en sentit nord – sud. Especialment greu es considera la situació de la connexió entre Barberà del Vallès i Cerdanyola del Vallès per la N-150, o bé, entre Sant Cugat del Vallès i Rubí
- **Park&Ride,** es proposen les següents actuacions:
  - Considerar Park&Ride segurs per a bicicletes: un bicibox de 14 bicicletes ocupa 1,4 vegades la longitud d'una plaça de cotxe, i fins a 2,7 m d'amplada. Per tant, es poden guardar fins a 10 bicicletes en l'espai d'una plaça de cotxe.
  - Aprofitar aparcaments existents amb ús desigual depenent del dia de la setmana, per exemple, l'ús de l'aparcament del Baricentro o del Circuit de Montmeló en dies feiners.
  - Associar Park&Ride també a les principals línies d'autobús (veure apartat 2 d'aquest document), com s'ha fet a l'actual bus exprés e7 de la Vall del Tenes.
  - Estudiar com regular la demanda d'aparcament a zones "frontera" de zones de baixes emissions o canvis tarifaris, per evitar efectes contraproductius, com era el cas fins l'1 de gener de 2019 de l'estació de l'R4 Montcada Santa Maria.
  - Aprofitar l'aparcament de les estacions de l'R8 a Rubí i Sant Cugat del Vallès augmentant l'oferta ferroviària (veure apartat 3 d'aquest document)
  - Incloure missatges sobre Park&Ride als panells informatius de les autovies i autopistes d'accés a Barcelona, de l'estil "Proper tren R2 sortida en 10 minuts, 20 places lliures de Park&Ride R"
- **Carsharing i motosharing:** potenciar la implementació d'aquest tipus de serveis per al seu ús en viatges interurbans, facilitant l'ús de places d'aparcament.
- **ZBEs:** potenciar la creació de zones de baixes emissions per a millorar la qualitat de l'aire, seguint l'exemple de Barcelona o Sant Cugat del Vallès.
- Es demana tenir molt present la forta relació entre **urbanisme** i mobilitat sostenible a l'hora de plantejar desenvolupaments urbans, especialment:
  - Potenciar el desenvolupament (residencial, de treball o serveis) al voltant de nodes amb bona oferta de transport públic (ex: R8 o FGC).
  - En relació al punt anterior, no caldria realitzar desenvolupaments urbans de nova planta sense la posada en servei de xarxes de transport públic d'altres capacitats.
  - Mantenir o desenvolupar les principals estacions en zones cèntriques i de fàcil accés a peu (també per a transport interurbà).
  - Potenciar l'ús mixt del sòl: afavorir el desenvolupament de barris que combinin usos residencials, comercials, de treball i de serveis, en comptes de zones especialitzades. Aquest tipus d'urbanisme facilita els trajectes en modes més sostenibles.

Una proposta de:



Febrer 2019

ANNEX.- Mapa resum de les propostes

