

**RICARD RIOL JURADO**, major d'edat, amb DNI 44187717W, en nom i representació en qualitat de President de **l'Associació per a la Promoció del Transport Públic**, amb domicili al carrer Indústria 220 entresol de Barcelona (08026), atentament,

### **EXPOS O**

- I. L'Associació per a la PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC (PTP en endavant) vetlla per la defensa dels interessos generals en qüestions relacionades amb el transport públic i la mobilitat.
- II. En data 3/2/2020 es va publicar al DOGC l'anunci d'informació pública del Pla específic de mobilitat del Vallès (PEMV) i del corresponent Estudi ambiental estratègic, amb termini per a la presentació d'al·legacions fins el dia 8/4/2020. Aquest termini ha estat suspès per la declaració d'estat d'alarma (RD 463/2020 disp.adic.2<sup>a</sup>), vigent des del 14 d'abril de 2020, i per tant continua obert a data d'avui.
- III. Dins del període d'informació pública previst, l'entitat que represento desitja traslladar a l'Administració les seves apreciacions i propostes sobre el document sotmès a consulta. En un context d'emergència climàtica, amb una realitat local amb problemes greus de contaminació i en uns escenaris pressupostaris restrictius, un document com el PEMV no només ha d'apostar genèricament per la mobilitat sostenible, sinó que totes i cada una de les mesures contemplades i la seva prioritització ha de ser congruent amb aquesta aposta i qualsevol proposta d'actuació en matèria d'infraestructura de transports ha de respondre al criteri de la màxima eficiència en termes de relació benefici/cost.

En atenció a aquests criteris breument exposats, es presenten les següents

## AL·LEGACIONS

I.- **El PEMV sotmès a informació pública no és coherent amb el compliment dels compromisos nacionals en matèria de reducció d'emissions gasos d'efecte hivernacle i de lluita contra el canvi climàtic.** Recordem seguidament, sense ànim d'exhaustivitat, algun dels compromisos adoptats en ferm pel Govern de la Generalitat de Catalunya:

- Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) Objectiu 13. Adoptar mesures urgents per a combatre el canvi climàtic i els seus efectes (...) 13.2 Incorporar mesures relatives al canvi climàtic en les polítiques, les estratègies i els plans nacionals.

- PECAC Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020 (aprovat el 9 d'octubre de 2012): Amb un objectiu global de reducció d'un 20% les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle al 2020 respecte a 1990, per al cas concret del transport marcava els següents objectius sectorials:

CONSUMS DE COMBUSTIBLES (ktep)	2005	2009	2015	2020	Taxa de variació 2020-2005
<b>TRANSPORT</b>	6.081,3	5.878,5	5.572,2	5.301,9	-12,8%
Directiva de comerç d'emissions	882,9	948,0	946,6	1.004,9	13,8%
Difusos	5.198,3	4.930,5	4.625,7	4.297,0	-17,3%

- INDC (*Intended Nationally Determined Contributions*) a través del qual el govern de la Generalitat s'ha compromès voluntàriament davant Nacions Unides a assolir una reducció d'un 40% de les emissions de GEH al 2030 respecte a les de 2005. Per a les emissions difuses (és a dir, no sotmeses a la Directiva de comerç de drets d'emissions) la disminució compromesa és del 28%.

- Objectius ambientals del Pla director de la mobilitat de la Regió metropolitana de Barcelona Objectiu ambiental 2: Reduir la contribució del sistema de mobilitat al canvi climàtic.

La reducció d'emissions de CO2 originades pel transport que es preveu assolir amb l'aplicació del PEMV és del 7,05% sobre els valors actuals. Aquesta reducció és la resultant de la reducció prevista en termes reducció de veh-km respecte de l'escenari actual (2% segona el propi PEMV, pag. 317) més la millora en el comportament ambiental del futur parc de vehicles:

*"En l'escenari PEMV, s'assoleix una reducció rellevant d'emissions de CO2 (-7%), que és fruit d'una millora en el comportament ambiental del parc futur de vehicles, però sobretot, de la incidència de les propostes contemplades cap a un transvasament cap a modes més sostenibles."* (pàg. 323 del PEMV)

No obstant, el propi EAE del PEMV adverteix que les emissions de CO2 no disminuiran pel millor comportament ambiental del futur parc de vehicles:

*"Cal tenir en compte que els estudis existents indiquen que la renovació del parc té efectes positius sobre les emissions de NOx (especialment pel que fa xarxa bàsica) així com en les de PM10 però, en canvi, **no ocorre el mateix per al cas del CO2.** (...)En qualsevol cas, cal tenir en compte que en qualsevol aposta real per la millora de la qualitat de l'aire, hauria de fixar-se com a objectiu la reducció del parc circulant i no pas comptar amb la renovació del parc de vehicles. La reducció de les emissions és directament proporcional, com a mínim, a la reducció dels veh-km i, per tant, a criteri de l'equip redactor*

d'aquest document, l'estratègia del PEMV cal que s'enfoqui prioritàriament a la consecució d'un transvasament modal cap a mitjans de transport més sostenibles" (pàg. 240 de l'EAE del PEMV)

Per tant, l'horitzó de reducció a les emissions de gasos d'efecte hivernacle respecte a l'escenari actual que comportarà el PEMV per a l'horitzó del 2026 es situarà entre el 2% (si considerem una reducció proporcional a la reducció de veh-km prevista) i el 7% (si admetem millora en el comportament ecològic del parc de vehicles, cosa que el propi EAE posa en dubte). Valors tots dos que es situen molt per sota del que seria desitjable si aspirem a complir amb els compromisos assumits en matèria de reducció de gasos d'efecte hivernacle.

Considerem per tant que l'objectiu contemplat pel PEMV pel que fa a la reducció de gasos d'efecte hivernacle és manifestament insuficient, i que **cal introduir decididament aquelles actuacions que permetin una reducció important i significativa que vagi en la línia dels compromisos assumits**. A les al·legacions V a VIII posteriors es presenta una proposta de prioritització d'actuacions per tal d'afavorir la mobilitat sostenible, i reduir sensiblement les emissions de gasos d'efecte hivernacle a l'atmosfera.

## II.- El PEMV sotmès a informació pública aporta una millora insuficient en matèria de canvi modal.

El PEMV preveu una quota de l'ús del transport públic en les relacions intermunicipals del 28,7%, a partir de la quota actual que és del 22,8%:

	2016				2026			
	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL	% TP/VP	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL	% TP/VP
Relació amb Barcelona	249.400	330.600	580.000	43,0%	316.100	316.100	632.200	50,0%
Relació interna Vallès	75.400	769.600	845.000	8,9%	132.762	796.738	929.500	14,3%
Total	324.800	1.100.200	1.425.000	22,8%	448.862	1.112.838	1.561.700	28,7%

Considerem que una quota de l'ús del transport públic en les relacions intermunicipals internes del 14,3% és un objectiu excessivament moderat. La xifra de partida, anòmalament baixa en una àrea densament poblada com és el Vallès, ens dona un gran recorregut per a la millora.

El Pla Estratègic de Mobilitat **hauria de permetre assolir com a mínim una quota en l'ús del transport públic en les relacions internes del 20%, es a dir, que almenys un de cada 5 desplaçaments es realitzi amb transport públic**. Es tracta d'un objectiu plausible si el PEMV incorpora un seguit d'actuacions que no han estat incloses, i que permetrien captar per a la mobilitat sostenible una demanda ja existent que no disposa d'un servei adequat de transport públic. Aquestes propostes seran objecte de les al·legacions V a XII posteriors.

**III.- El PEMV sotmès a informació pública inclou, com a mesures en matèria de transport públic, actuacions que no ho són en la mesura que són urbanístiques sense connexió amb la mobilitat; quantifica algunes actuacions amb criteri desigual en funció de l'operador; i no incorpora en el càlcul de les inversions realitzades per mode les que corresponen a l'escenari tendencial.**

El PEMV, en tant que document estratègic de planificació de la mobilitat, ha d'incloure únicament dins de l'apartat d'actuacions en matèria de transport públic aquelles mesures que tenen un efecte afavoridor de la mobilitat sostenible, i no pot incorporar actuacions de caire urbanístic que tenen com a únic efecte la millora urbanística. Això no vol dir que aquest tipus d'actuacions no siguin importants, fins i tot imprescindibles, i que la seva realització no resulti prioritària. Significa únicament que no correspon la seva inclusió dins del PEMV, ja que incrementa artificialment el volum de les actuacions destinades a la millora i potenciació del transport públic, presentant-lo com a més gran del que realment és:

*XIF01 Execució del soterrament de la R2 a Montcada i Reixac (300 M€). Per als trens amb parada a l'estació, la millora en el temps de recorregut serà irrellevant i la capacitat d'atracció de viatgers de la nova estació soterrada serà la mateixa que té l'actual estació en superfície.*

En altres casos, el PEMV sotmès a informació pública utilitza criteris metodològics diferents per a la incorporació d'inversions, que semblen comptabilitzar-se de manera diferent en funció de quin sigui l'operador. Així, mentre que en general l'adquisició de trens per a permetre la intensificació del servei ferroviari no figura en la relació d'inversions imputables al PEMV (criteri que compartim plenament, ja que es tracta d'una tipologia d'inversió no imputable al PEMV), hi ha una excepció amb un important volum d'inversió.

El PEMV preveu una intensificació del servei prevista a les línies R1, R2, R3, R8, S1 i S2:

Línia	Modificacions de l'Escenari BASE	Demanda actual (2016) (vid)	Demanda Esc PEMV (2026) (vid)	Variació	Variació (%)
R1	• Perllongament de 3 expedicions/hora fins a l'UAB	0	6,454	6,454	-
R2	• Augment en 1 exp/h (de 5 a 6) • Soterrament de Montcada: disminueix temps de viatge en 2' entre Llagosta i Bon • Augment en 3 exp/h (de 2 a 5)	43,541	55,692	12,151	28%
R3	• Desdoblament: disminueix temps de viatge en 3' • Noves parades: Riera de Caldes i Circuit de Cat.	11,352	20,438	9,086	80%
R4	• Noves parades: Riu Sec, Sabadell-Oest i Terrassa-Oest • Túnel de Montcada	50,587	70,519	19,932	39%
R8	• Augment en 3 exp/h (de 1 a 4) • Noves parades: Riu Sec, R. de Caldes, H. General, Volpelleres, Sta Perp., Baricentro • 2 exp/h amben fins a Vilafranca i Sant Celoni	4,093	11,654	7,561	185%
S1	• Augment en 5 exp/h (de 6 a 11) • Perllongament dels serveis a Rubí fins a Terrassa (millora de l'oferta en capçaleres) • Noves estacions: Terrassa Sud i Rubí La Llana	68,599	80,396	11,797	17%
S2	• Augment en 5 exp/h (de 6 a 11) • Perllongament dels serveis a UAB fins a Sabadell (millora de l'oferta en capçaleres)	75,677	89,930	14,253	19%
LOF	• Nou tram de la línia orbital ferroviària entre Granollers i Sabadell	-	4,023	4,023	-
R11	• 1 exp/h per Sant Celoni, Granollers i Barcelona	-	2,430	2,430	-
	<b>TOTAL FERRO</b>	<b>253,849</b>	<b>341,536</b>	<b>87,687</b>	<b>35%</b>

L'adquisició de material mòbil ferroviari només es contempla en un cas:

<b>XIF03</b>	<b>Increment del servei ofert a capçaleres de Sabadell i Terrassa d'FGC</b>
Origen de la proposta: PTVG	
Pressupost: 128 M€	
La Generalitat licita per 128 milions la compra de 15 trens per a la línia del Vallès dels FGC	
Cost d'operació: 5,4 M€/any	

El PEMV sotmès a informació pública inclou dins de l'escenari de referència, i per tant no inclou dins del còmput d'inversions del PEMV, dues importants obres destinades al transport privat:

A banda, en l'escenari de referència es consideren executades la connexió viària A-2 – AP-7 al Papiol i la Ronda del Vallès en el tram Abrera-Terrassa.

- Connexió viària entre l'A2 i AP7 al Papiol: En execució, inversió de 76 M€.
- Ronda del Vallès en el tram Abrera – Terrassa: En execució, inversió de 170 M€

La no inclusió d'aquestes inversions en el PEMV comporta unes conclusions esbiaixades a l'hora d'establir l'esforç inversor que es preveu dins de l'escenari temporal considerat entre les inversions destinades a transport públic i les destinades al transport privat.

**IV.- Si es tenen en compte les correccions que es deriven de l'al·legació anterior, l'alternativa base del PEMV sotmès a informació pública (és a dir, el conjunt d'inversions d'execució prioritària) concentra un major esforç inversor en actuacions de transport privat que en actuacions de transport públic i mobilitat sostenible:**

La distribució de les actuacions en els diferents escenaris proposats, sense considerar les actuacions XIF-01 i XIF-03 pels motius ja exposats, i incorporant les actuacions viàries en curs queda de la següent manera:

	BASE + TENDENCIAL (M€)	ALTA (M€)	BASE + TENDENCIAL (%)	ALTA (%)
TRANSPORT PUBLIC	416,44	929,00	19,56%	43,64%
TRANSPORT PRIVAT	529,90	195,65	24,89%	9,19%
MODES NO MOTORIZATS	26,22	22,00	1,23%	1,03%
TRANSPORT DE MERCADERIES	0,43	0,00	0,02%	0,00%
GESTIÓ DE LA MOBILITAT	9,19	0,00	0,43%	0,00%
<b>TOTAL</b>	<b>982,18</b>	<b>1.146,65</b>	<b>46,14%</b>	<b>53,86%</b>

És a dir, en cas d'execució de l'alternativa base (cosa més que probable a la vista de les restriccions pressupostàries que l'actual crisi sanitària pot comportar), **en el període de vigència del PEMV s'hauran invertit més recursos en xarxa viària que en actuacions directament relacionades amb el transport públic i la mobilitat sostenible.** Una vegada més, haurem fet bona la dita que Catalunya és un país que construeix carreteres i planifica trens.

Aquest escenari a favor del transport privat es veurà encara potenciat per l'amenaça que suposa l'aplicació de la vinyeta en substitució de l'actual sistema de peatges. L'aplicació d'un sistema de tarifa plana a les vies destinades al vehicle privat comportarà una incitació al seu ús regular per als desplaçaments de mobilitat obligada, amb el corresponent empitjorament de la distribució modal entre vehicle privat i mobilitat sostenible.

Considerem inacceptable que la distribució de l'esforç inversor en l'alternativa base (que, insistim, és la que amb tota probabilitat serà finalment executada) afavoreixi el vehicle privat en comptes de la mobilitat sostenible, i **proposem que s'efectuïn els canvis necessaris en la prioritització de projectes fins a aconseguint un mínim del 65% de la inversió compromesa en projectes que afavoreixin la mobilitat sostenible.**

**V.- El PEMV sotmès a informació pública inclou dins del mateix escenari de programació, i per tant, amb el mateix grau de prioritització projectes que tenen relació benefici/cost molt diferents, que estan en fases de desenvolupament desiguals i que poden resultar excloents entre ells.**

Un dels grans fluxos de mobilitat analitzats en el PEMV sotmès a informació pública és el que es genera amb el Barcelona. Pel seu propi volum, és un flux que cal atendre amb mode ferroviari, cosa que es fa mitjançant les línies R4 (operada per Renfe) i S1/S2 (operada per FGC). El PEMV planteja tres actuacions per millorar la connexió ferroviària amb Barcelona, i les prioritza de la següent manera:

XIF-08 – Construcció túnel de Montcada - línia R4 (alternativa alta)

XIF-10 – Estudi d'alternatives nou túnel de Collserola – línia S1/S2 (alternativa alta)

XIF-09 – Construcció d'una tercera via entre Cerdanyola i Sabadell – R4 (no directament inclosa a planificació, sembla inclosa a alternativa alta coma complement de la XIF-08) .

Considerem inadequada aquesta prioritització en funció de les següents consideracions:

- Es tracta de propostes de magnituds d'inversió absolutament diferents. Mentre que el túnel de Montcada està valorat entre els 135 i els 185 M€ i el tercer carril en 25 M€, la construcció d'un nou túnel entre el Vallès i Barcelona es situa, segons les estimacions del PDI, al voltant dels 1.600 M€. Una gran diferència per un estalvi en temps de recorregut molt similar, de 5-8 minuts en el cas del túnel de Montcada i 10 minuts en el cas del nou túnel de Collserola.
- En un corredor que ja disposa de dues connexions ferroviàries, sembla raonable que abans de construir una nova línia en paral·lel a les existents i amb un cost molt alt es consideri si l'ampliació de la capacitat de les línies existents (la R4 té encara molt recorregut de millora i d'increment de capacitat), que té un cost molt menor, és capaç d'adsorbir demanda i resoldre els problemes de punta de demanda a determinades hores. Aquest criteri permetria que els recursos necessaris per a les noves infraestructures ferroviàries (que requereixen sempre una gran inversió) es destinin als corredors amb gran demanda de mobilitat que no disposen de cap servei ferroviari.

- Els dos projectes es troben en fase de desenvolupament molt diferent. Mentre que en el cas del túnel de Montcada existeix una definició clara de les seves característiques i funcionalitat, en el cas del nou túnel de Collserola existeixen només propostes d'alternatives de trajectes dispars que encara han de ser analitzades. Així mateix, les diferents magnituds de cost i de complexitat tècnica comportaran necessàriament uns terminis de realització totalment diferents.
- Cal tenir en compte a més que els efectes positius en el cas l'actuació del segon túnel de Collserola es limiten a la zona del Vallès, mentre que la millora de la R4 permet millorar també les relacions entre Barcelona, el Bages i la Catalunya Central; i donar les condicions que permetin una explotació competitiva de la línia R11 cap a les Terres de Lleida.

La planificació de les infraestructures ha de respondre sempre a la millor relació entre inversió i benefici aconseguit i ha de tendir a l'optimització de l'ús de totes les línies que configuren el sistema ferroviari. El titular de la infraestructura o l'administració del qui depèn l'operador hauria de ser irrellevant a l'hora de plantejar les opcions seleccionades i la seva prioritització.

Per tant, **proposem específicament les següents modificacions en la temporització d'aquestes actuacions:**

XIF-08 – Construcció túnel de Montcada - línia R4: Passar de D'ALTERNATIVA ALTA a ALTERNATIVA BASE (incrementar prioritització)

XIF-09 – Construcció d'una tercera via entre Cerdanyola i Sabadell – R4: Passar de D'ALTERNATIVA ALTA a ALTERNATIVA BASE (incrementar prioritització)

XIF-10 – Estudi d'alternatives nou túnel de Collserola – línia S1/S2: Passar de ALTA a LLARG TERMINI, incorporant a més la indicació següent: “A executar únicament en cas que la millora dels temps de recorregut i l'ampliació de la capacitat de la línia R4 que comporten les actuacions XIF-08 i XIF-09 no permetin resoldre els problemes de capacitat en hora punta al tram central de les línies S1 i S2.”

**VI.- EL PEMV sotmès a informació pública relega com a actuació “a llarg termini” (és a dir, que ni es planteja l'inici de la seva tramitació dins de l'escenari temporal del PEMV) un seguit d'actuacions en matèria ferroviària i/o tramviària que, per les seves característiques, permetrien captar importants demandes, incrementar la distribució modal a favor del transport públic i reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle.**

La pròpia diagnosi posa de manifest que els corredors que disposen de servei ferroviari són els que tenen una distribució modal més favorable al transport públic; i a la inversa, que no hi ha cap corredor sense ferrocarril que tingui quotes modals de transport públic acceptables. També a la diagnosi es posa l'accent en el cas empíric d'increment de la demanda que s'ha assolit amb les prolongacions del FGC a Terrassa i Sabadell

Malgrat tots aquests elements de la diagnosi, incomprensiblement el PEMV sotmès a informació pública no incorpora com a prioritaris alguns dels traçats ferroviaris i/o tramviaris inclosos als



PDI, i continua amb la idea de BRCATs sobre aquests corredors d'alta demanda, insistint en el concepte de l'autobús com a alternativa o competidor del ferrocarril. Vegem-ne alguns exemples en la descripció de la mesura XIB02 – Configuració de nous corredors BRCAT (pag. 166 de la Memòria del PEMV):

- *El corredor (3) La Llagosta - UAB és una alternativa a curt termini i baix cost de la proposta de Tramvallès del PTMB.*
- *El corredor (4) Terrassa – Sabadell – Granollers complementarà l'express e13, única línia exprés no radial amb Barcelona. Es proposa que aquesta línia connecti les 2 ciutats principals de cada Vallès: comunicarà Terrassa amb Sabadell a través de l'N-150 ampliant la cobertura de servei de l'R4 i després enllaçarà amb Mollet i Granollers, sense cap altra parada intermèdia. Serà una alternativa per carretera de la Línia Orbital Ferroviària o de l'intercanviador de Riu Sec entre R4 i R8.*
- *El corredor (5) Sabadell - Castellar del Vallès connecta els dos municipis a través d'un eix paral·lel a la B-124. Actualment la línia de bus de Sabadell - Castellar té volums de demanda per sobre els 2.000 usuaris al dia i es de les principals línies del Vallès. Es preveu que la construcció d'una plataforma reservada augmenti sensiblement aquesta demanda i serveixi de primera fase prèvia al perllongament de la línia S2 d'FGC.*

La situació d'emergència climàtica, la necessitat d'incrementar la quota del transport públic en els desplaçaments interns del Vallès i la possible disponibilitat futura de fons per a inversions relacionades amb la mobilitat sostenible justifiquen la introducció de la planificació del PEMV de les següents actuacions:

XIF - 18 Tramvia UAB – Montcada (amb estudi informatiu ja redactat): INCORPORAR A ALTERNATIVA BASE

XIF - 13 Perllongament S2 a Castellar del Vallès: elaborar una proposta amb cost menor que la de l'estudi informatiu de clau EI-TF-08249, i INCORPORAR-LA A ALTERNATIVA ALTA.

XSTP - 07 Nous serveis regionals pel corredor El Papiol – Mollet. Es tractaria de la creació d'una línia regional R80 Reus – Girona per cobrir l'eix del Corredor del Mediterrani català, paral·lel a l'AP7. El seu funcionament podria limitar-se a dies laborables i fins i tot determinades franges horàries amb més demanda, ja que la seva posta en servei no requereix cap inversió, sinó únicament costos operatius. INCORPORAR A ALTERNATIVA BASE.

## **VII.- Malgrat constituir un dels principals generadors de mobilitat obligada amb vehicle privat, el PEMV sotmès a informació pública no inclou cap actuació dotada de quantificació econòmica per millorar l'accés amb transport públic als polígons industrials del Vallès.**

En la diagnosi del PEMV s'assenyala explícitament que “existeix un marge de millora encara força considerable tant pel que fa a la cobertura com a la freqüència del transport públic als polígons d'activitat industrial” (pàg. 47 de la memòria del PEMV). De fet, tot i que la situació és millor que en altres comarques, no hi ha al Vallès cap polígon industrial amb un grau “molt bo” d'accessibilitat amb TPC, com en canvi si que n'hi ha al Baix Llobregat i al Barcelonès.

En tant que generadors de mobilitat obligada, l'atenció a l'accés als polígons industrials ens pot



servir per millorar la distribució modal i l'emissió de CO2. A més, en un entorn econòmic en que els salaris industrials es veuen fortament pressionats a la baixa, evitar als treballadors i treballadores l'exigència de disposar de vehicle propi és també un element de millora de les seves rendes disponibles.

El PEMV sotmès a informació pública inclou la mesura GM – 02: Estudis de prioritització i execució de plans de mobilitat en polígons industrials i CGM. Es tracta d'una mesura sense dotació econòmica, ja que el cost repercuteix sobre el cost de l'empresa promotora del CGM i no és imputable al PEMV, criteri que compartim plenament. No obstant, considerant el recorregut existent per a la millora en l'accessibilitat als polígons i el seu impacte en la mobilitat, proposem que aquesta mesura sigui reformulada incloent una política activa de dinamització d'aquests estudis i dotada de previsió econòmica de despesa per al finançament parcial en la realització de proves pilots (busos compartits entre diverses empreses d'un polígon, busos de connexió, busos a la demanda...).

### **VIII.- El pla no aborda la governança del transport públic ferroviari i per carretera a l'àmbit del Vallès, que actualment està fragmentat entre diverses administracions (ajuntaments, AMB, Generalitat)**

El Vallès disposa d'una realitat social i econòmica pròpia i estretament interconnectada, que incideix directament en la mobilitat interna.

Per aquest motiu sol·licitem la inclusió d'una proposta GM10, dins dels blocs Gestió de la mobilitat, Planejament de la mobilitat sostenible, que contempli: L'establiment 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.

I, en l'àmbit concret d'aquest PEMV:

- la formació d'un organisme de caràcter públic per la gestió del PEMV, amb participació de les entitats i associacions que es dediquen a la mobilitat. Assignació d'un comissionat del PEMV que treballi pel compliment del mateix amb dedicació exclusiva. El gran problema de la mobilitat vallesana és intermunicipal i per raons laborals.
- Formació d'una Junta de seguiment formada pels Consells comarcals, els Ajuntaments amb transport públic i les entitats socials i econòmiques.
- Atorgar competència de transport urbà mancomanat als consells comarcals, que ho gestionaran pels representants suma dels ajuntaments interessats, com a primera fase d'una competència sobre el transport comarcal, a exercir a escala de Vallès en segona instància.

(Propostes incorporades de les al·legacions de FEM Vallès, que la PTP es fa seves: <https://www.femvalles.cat/allegacions-al-pemv/> )

Aquests mecanismes permetrien potenciar mesures que veiem encertades com la GM05, o dues mesures més que proposem incloure a l'estudi:

- 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 i que és independent de la implantació d'aquesta (GM03).
- Eliminar o racionalitzar supressió les prohibicions de trànsit de les concessions actuals a nivell de xarxa d'autobús.

Creiem especialment important Gestionar de forma coordinada les zones d'activitat econòmica i comercial situades entre dos municipis s'haurien de gestionar de manera coordinada.

#### **IX.- El PEMV sotmès a iniciativa pública no inclou o inclou de forma parcial l'estudi d'algunes propostes de transport públic per carretera considerades rellevants pel seu impacte positiu potencial en la millora del servei i/o captació d'usuaris**

El model de serveis transport públic per carretera hauria d'articular una xarxa complementària de busos urbans, interurbans i comarcals amb nusos compartits. El dibuix de la xarxa ha de ser simple (fàcilment identificable per part de l'usuari), oferir temps de viatge competitius respecte al vehicle privat, tenir freqüència alta (entre 5 i 30 minuts), incorporar punts d'intercanvi sincronitzat, ser complementari i integrat amb el servei ferroviari i incorporar, si s'escau, la creació de vials orientats cap el transport públic: prioritat vial i semafòrica, andanes de fàcil accés i sortida pel bus, etc.. Concretament, proposem:

- La redacció redacció d'un pla de serveis del transport per carretera amb els criteris indicats.
- Grafiar els recorreguts de les diferents línies, de forma clara i precisa, indicat inici i final dels trajectes, els punt d'intercanvi que possibilitaran l'efecte xarxa (petits Hub).
- Elaborar un pla de Serveis, on es concretin dies de servei, franges horàries dels serveis, freqüències en hora punt i hora vall, així com altres criteris que defineixin la potencialitat del tipus de servei que es vol donar (Exprés.cat, BRCAT, eVs...)
- Modificar l'actuació XIB02, corredor (4). Considerem que la millora més urgent de l'actual corredor servit pel servei exprés e13 és la millora de la velocitat comercial, per tant demanem incorporar mesures d'aquest tipus, com per exemple augmentant la prioritat

del bus a la via BP-5002 d'accés a Granollers (pel sud) i la via B30 d'accés a Sabadell, i no incloent el tram Terrassa-Sabadell.

- Modificar l'actuació XIB02, corredor (6) perllongant-lo pel sud fins el polígon industrial Can Tries de Montcada i Reixac i pel nord fins Terrassa, creant el Can Tries- Ripollet-Cerdanyola-Barberà- Sabadell-Terrassa.
- Incorporar a l'actuació XSTP09 una línia Granollers – Sant Celoni per als polígons industrials i poblacions de l'eix del Mogent (Granollers, Cardedeu, Llinars del Vallès i Sant Celoni, carreteres C-35 i C-251) que no disposen d'una parada propera a la línia R2.
- Incorporar a l'actuació XSTP09 la potenciació del servei TransGran, integrant els actuals serveis interurbans i potenciant-los amb altes freqüències (generalment, 30 minuts): connexions amb La Garriga, Montmeló, Caldes de Montbui via Lliçà de Munt i Santa Eulàlia de Ronçana.
- Incorporar a l'actuació XSTP09 la simplificació d'informació i recorreguts, si s'escau, en eixos on hi ha més d'una línia solapada, com a l'eix Cerdanyola – Sant Cugat – Rubí (línies A4 i B7) o l'Eix Terrassa – Matadepera (línies M8A i M8D).

#### **X.- El PEMV contempla la integració urbana de l'N-150 en el tram entre Terrassa i Sabadell (XIVS02), no considerant l'àmbit de la N-150 més al sud de Sabadell, ni la integració**

La N-150 creua un continu urbà al Sud de Sabadell, amb Barberà del Vallès, després l'eix de l'AP-7, que actua com a barrera per a desplaçaments en modes no motoritzats, i continua al terme de Cerdanyola del Vallès, municipi amb quasi continu urbà amb Ripollet i Montcada i Reixac:

- Ampliar la proposta XIVS02 sobre la integració urbana de la N-150 entre Terrassa i Sabadell fins al límit dels termes municipals de Ripollet i Montcada i Reixac, on actualment s'està realitzant ja una integració entre aquest límit de terme i el polígon industrial de Can Tries.
- Donar especial importància la continuïtat amb modes no motoritzats entre Cerdanyola i Barberà del Vallès a la N-150. El PEMV ha de proposar una actuació en aquest sentit, per a eliminar la important barrera existent al pas en mode a peu i bicicleta entre aquests municipis veïns.

Tal com s'ha descrit en l'al·legació IX, ampliar i potenciar el servei proposat a la proposta XIB02, corredor (6), que discorre per aquest eix.

**XI.- El PEMV sotmès a iniciativa pública no inclou algunes propostes de transport ferroviari considerades rellevants pel seu impacte positiu potencial en la millora del servei i/o captació d'usuaris**

Demanam la incorporació al llistat d'actuacions estudiades en el pla, i concretament a l'Alternativa Base, de la següent actuació de millora dins de l'àmbit "Xarxa d'infraestructures i serveis per al transport públic", subapartat "Línies de Rodalies i FGC", la creació d'un baipàs ferroviari de l'estació de Sant Cugat a la xarxa de FGC, que permeti l'establiment de serveis FGC Terrassa – Sabadell sense transbordament a Sant Cugat, per a servir les relacions de demanda següents: Terrassa – UAB, Terrassa – Sant Joan i Sabadell – Rubí.

**XII.- El PEMV sotmès a iniciativa pública descarta l'estació d'intercanvi de la Riera de Caldes (R3-R8) al·legant que la demanda servida queda substituïda per serveis per carretera o pel nou ramal de la LOF**

L'intercanviador, contemplat en l'actuació XIF02, es descarta a l'actuació XIF020 al·legant que (pàgina 282 de la memòria del PEMV):

"Dels intercanviadors de l'R8, el de menor impacte en termes de demanda captada és la Riera de Caldes, amb menys de 500 entrades/dia en l'escenari base. Per aquest motiu es descarta com a mesura prioritària en el marc del PEMV. En l'àmbit de la Riera de Caldes, la creació del corredor BRCAT (XIB01 i XIB02), la xarxa estructurant del Vallès (XSTP02) i el reforç de la línia exprés que connecta amb Barcelona (XSTP01) aporten millores més significatives a l'àmbit en les connexions amb Barcelona i internes en el propi Vallès."

Tanmateix:

- Les propostes d'actuació XIB01, XIB02, XSTP01 i XSTP01 no són alternatives a la captació de demanda de l'eix de la R3 (Granollers – La Garriga – Aiguafreda – Osona – Ripollès – Cerdanya) cap a pols d'atracció de la R8 com la UAB o el P.I. Can Sant Joan.
- Malgrat la previsió de menys 500 entrades/dia en l'escenari base, el cost de l'actuació és de 10M€. La proposta XIF11, en canvi, amb un cost de 442M€ i una previsió de demanda de 4.400 entrades/dia sí que s'ha inclòs dins les actuacions de la proposta del PEMV, amb un cost molt major per usuari captat (100.000€ invertits per entrada diària en el cas de la LOF, 20.000€ en el cas de l'intercanviador R3-R8 a la Riera de Caldes, 5 vegades més car).
- D'altra banda, l'actuació XIF11 es subdivideix en 3 actuacions diferents, tal com es detalla a la pàgina 162 (enllaç entre línies a Montmeló (R2 amb R3), a Santa Perpètua (R3 amb R8) i nou ramal entre Santa Perpètua i Sabadell Sud). D'aquestes, l'enllaç R3 amb R8 podria representar, si s'estudiés per separat, una alternativa a l'intercanviador de la Riera de Caldes. En canvi, el nou ramal entre Santa Perpètua i Sabadell Sud, segurament el més car, podria ser evitable amb l'intercanviador de Riu Sec, permetent l'establiment de serveis Granollers – Mollet – Santa Perpètua – Sabadell – Terrassa, equivalents a la proposta de la LOF, a un cost menor.

Per aquest motiu, i d'acord amb aquests criteris, instem a incloure dins de les propostes d'actuació seleccionades pel PEMV:

- L'avaluació per separat de les tres actuacions que componen l'actuació XIF11.
- La inclusió d'alternatives per a la connexió R3-R8.
- Avaluar la variant de la línia R3 entre Mollet Santa Rosa i Montcada Ripollet passant per la nova estació cèntrica de Santa Perpètua de Mogoda / Granja Soldevila, en construcció per a la línia R8. A més de garantir-se la connexió R3-R8 es dotaria Santa Perpètua d'una estació més cèntrica en l'eix de l'R3 i es facilitaria el desdoblament de la línia al pas per aquesta població. Aquesta actuació incorporaria la connexió R3-R8 de l'actuació XIF11 i generaria una nova connexió entre Montcada Ripollet i Santa Perpètua de Mogoda / Granja Soldevila.
- La inclusió en les propostes finals d'una de les connexions R3-R8, d'acord amb els criteris de retorn de la inversió en captació de nous usuaris.

**PER TOT EL QUE S'HA EXPOSAT, SOL·LICITEM:**

Que, tenint per presentat aquest escrit d'al·legacions, s'admeti i, en mèrits de tot allò que ha estat exposat, es modifiqui Pla Específic de Mobilitat del Vallès (PEMV) amb la incorporació dels criteris i modificacions que s'han explicat al llarg del document; es notifiqui a l'entitat, de forma expressa, la resolució de les al·legacions.

Sabadell, 27 d'abril de 2020.

